

Moto revue

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

30 frs

SALON
DE
MILAN

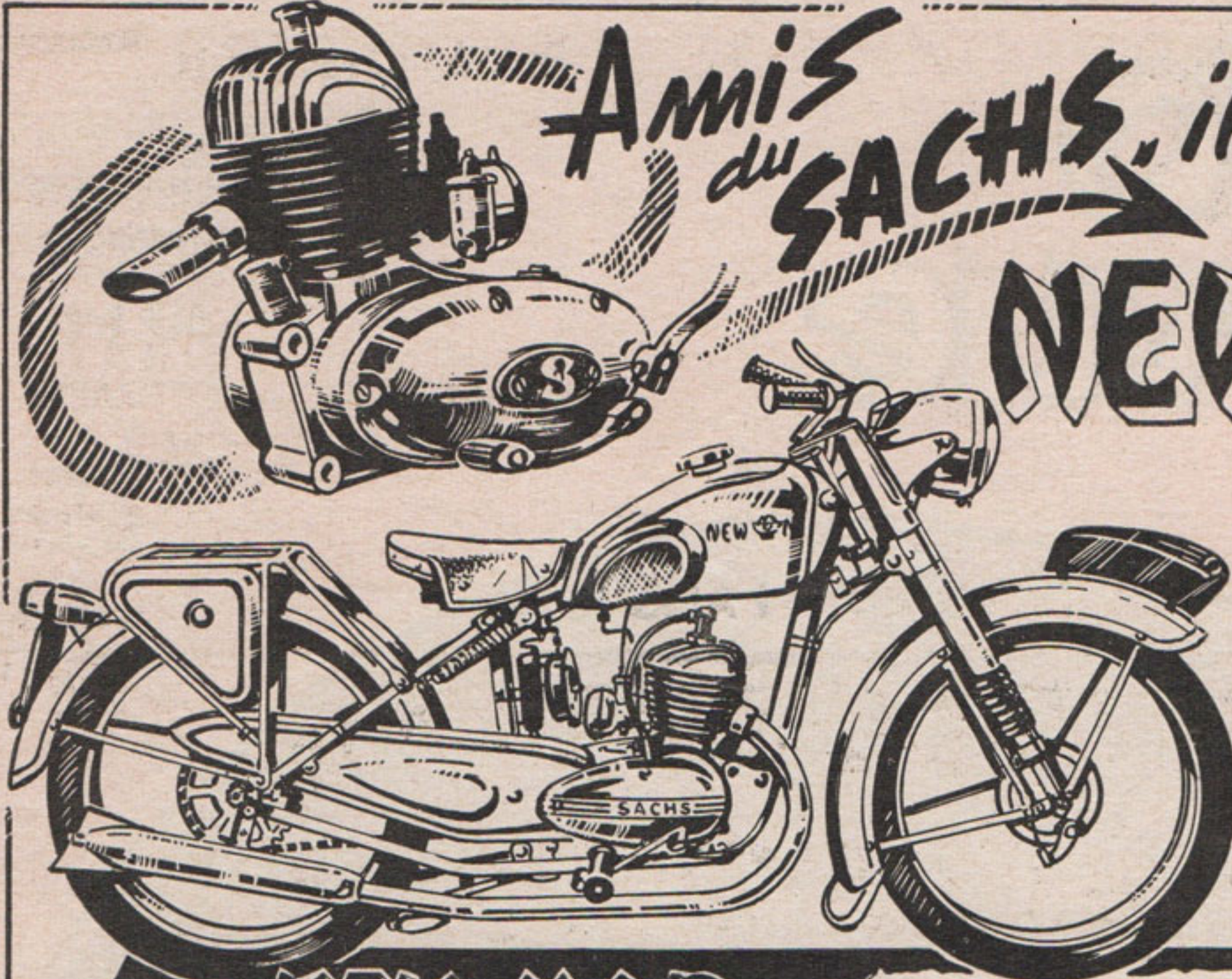


TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPEES
C.C. POSTAL : 297-37

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

Tilliet, sur sa 175 Motobécane, connaît la boue des Trials après le ciment de Montlhéry.

Amis du SACHS, il revient!
CHEZ
NEW-MAP



Sur la FSK.151
 2 CV-2 Temps
 souple, silencieux,
INCROYABLE
 Il s'est fait seul sa
 publicité par ses
 qualités exceptionnelles
 un chronomètre!
154.500 frs

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
 DEVILLE-les-ROUEN : M. REPEL, 2 r. Petit-Aulnay.

POUR CYCLOMOTEURS
 la bougie
GURTNER "S"

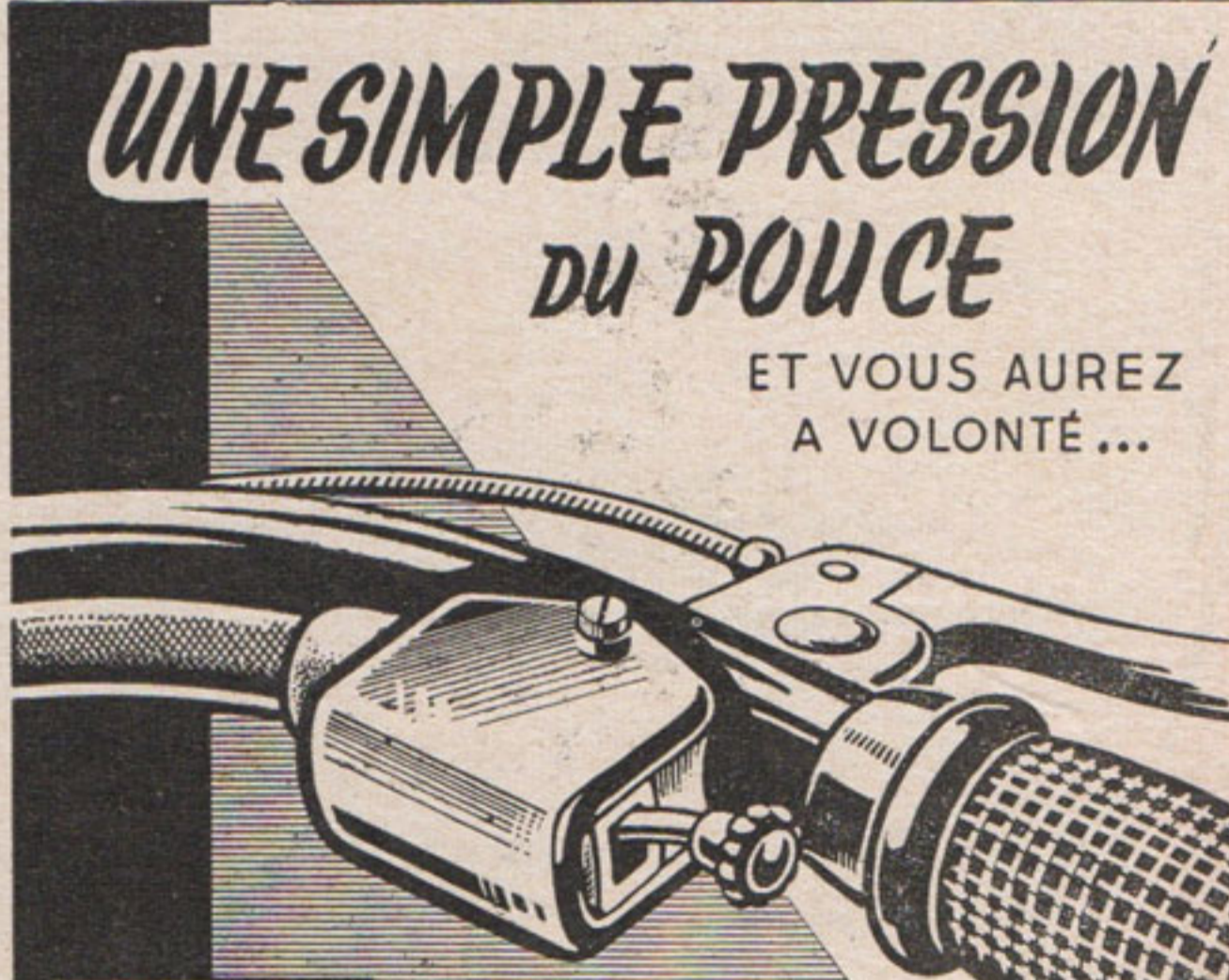
ETUDIEE ET MISE AU
 POINT
 PAR DES SPECIALISTES
 DE L'ALLUMAGE ET
 DE LA CARBURATION



Essayez-la...

Station-Service : 3, Impasse Compont - PARIS-17°

**UNE SIMPLE PRESSION
 DU POUCE**
 ET VOUS AUREZ
 A VOLONTÉ...




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

AGENCE A PARIS
 93, Rue Ampère (17°)
 Tél. WAGrom 78-45

Usines :
 LA SONE (Isère)
 DOMÈNE (Isère)

**AVERTISSEUR
 LANterne
 PHARE CODE** avec
 le COMMUTEUR
CM.45



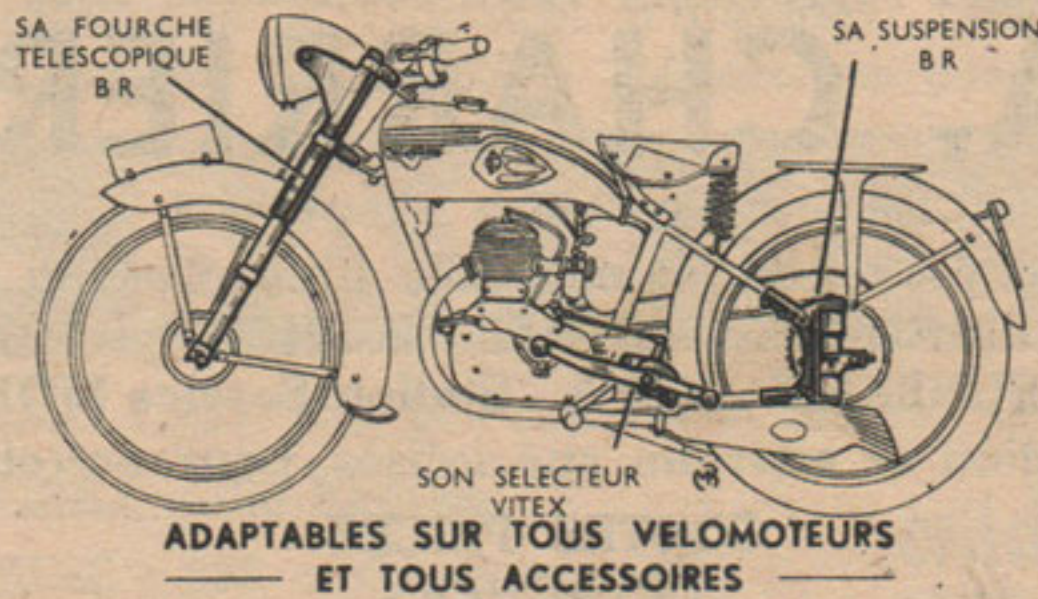
MOREL

HAVAS

SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER

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

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



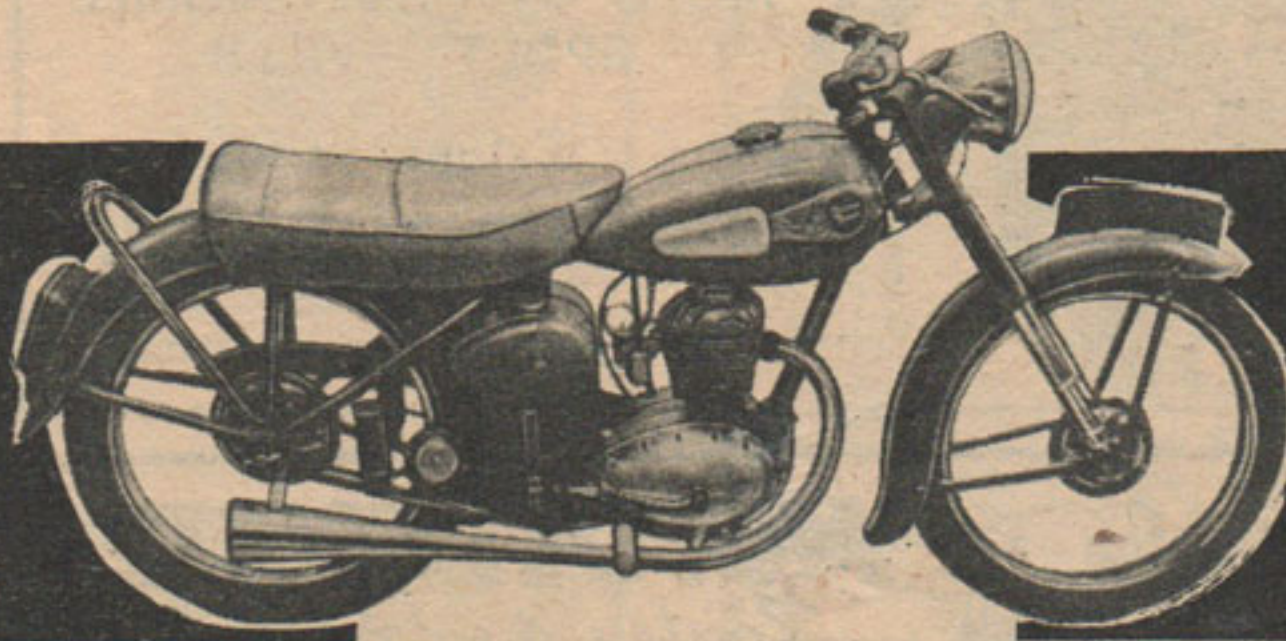
SPECIALITES :
FOURCHE TELESCOPIQUE
 adaptable sur 125 et 175 cc.
REALESAGES
EMBIELLAGES
CHEMISAGES
MAGNETOS - DYNAMOS
 Révision de
VOLANTS MAGNETIQUES
REVISION DE MOTEURS
SUR DEVIS

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

PARIS-MOTO PRÉSENTE POUR 1953

La 125 Sport Magnat-Debon

Email au tour vert ou rouge - Tube de fourche chromé - Moyeu alu poli - Jante demie chromée - Pneu avant Ribbed - Guidon spécial sport - Leviers Bowden Poignée tournante R.L.



Phare chromé - Selle biplace - Poignée de relevage 1/2 chromée - Tromblon spécial - Cache culbuteur alu poli - Repose-pieds AR soudé démontable - Nouvelle démultiplication.

PRIX : 179.500 fr.

6 à 8 semaines de délai de livraison

PARIS-MOTO (M. BRIOU, Propriétaire)

55-57 rue Brancion PARIS-15^e - LEC. 93-57

LE STOCK DE PIÈCES DÉTACHÉES LE PLUS IMPORTANT DE LA RÉGION PARISIENNE

VENTE A CREDIT



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

VELOSOLEX



15.400 frs comptant
 (y compris taxes et assurances)

et 6 traites mensuelles de 4.500 frs.

MOTOCYCLISTES !... elles sont là les fameuses

BSA

Passez rapidement votre commande chez :

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

A. CHARRIER

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

Champion de France vitesse 1936

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

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.
Moufles cuir
et treillis



Demandez le tarif général
Vente exclusivement en gros

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



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

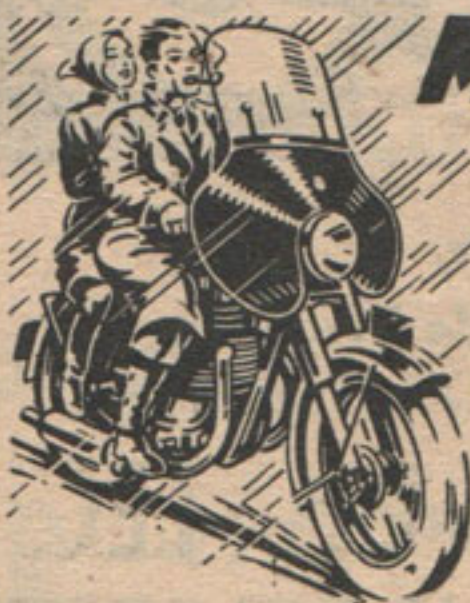
CRUPDA

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

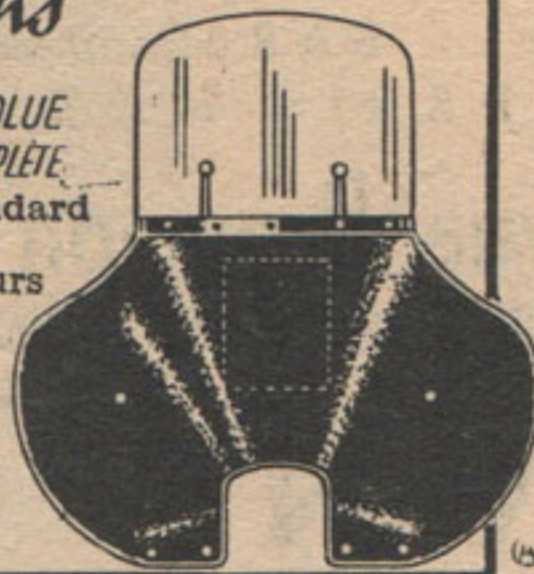
MOTOCYCLISTES

*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

61^e ANNEE

DEPREZ

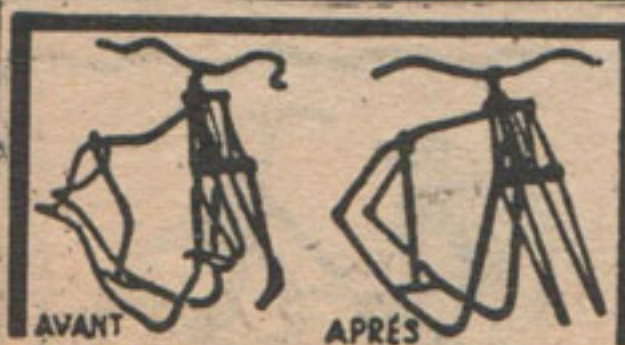
CREDIT

187, rue A. Silvestre
COURBEVOIE

Tél. : DEF. 07-01 et 02

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

Réparations
Pièces détachées



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

Robert PIEL

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

VENTE A CREDIT

MOTOCONFORT



Agent

Exclusif

VELOMOTEURS
MOTOCYCLETES

et la

Mobylette

PIECES DETACHEES



Vente BSA région parisienne seulement.
250 cm3 — 350 cm3 — 500 TWIN — 650 TWIN

Les meilleures motos.

Commandez à l'avance, n'attendez pas l'été.
STOCK complet pièces BSA. Réparation par spécialiste.



MOTO - BASTILLE

6 Bd Richard-Lenoir,
PARIS XI

Disponibles

GUZZI : 250, 350, 500 cmc. et le fameux GALLETTO

HOREX : 250 Régina

ARDIE : 250 cm3

crédit 12 Mois

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

À calotte métal léger
à haute résistance

**IMPERFORABLE
AUX CHOCS**



Vente en gros :

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

83 D K W 83

PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS ALLEMANDES	83 STATION SERVICE 83	ATELIER SPÉCIALISÉ POUR MOTOS ALLEMANDES
<i>Toutes pièces détachées auto et moto</i> 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



AVEC NOS
MEILLEURS VŒUX
POUR 1953

N'achetez rien sans avoir visité
la FORMIDABLE EXPOSITION ET VENTE
du nouveau magasin

LADEVEZE

165, Avenue de Clichy, PARIS-17^e - MAR. 09-79

Métro Brochant et Porte de Clichy

**MOTO — SCOOTER — CYCLO
TRIPORTEUR**

Rayons de tous accessoires moto, pneus, chaînes, etc.
Crédit sur le neuf ou l'occasion avec reprise de moto,
scooter, cyclo, s'il y a lieu le reste en 9 mois.

150 MOTOS, SCOOTERS, NEUFS DISPONIBLES
ANGLAISES, ALLEMANDES, FRANÇAISES.

Agent officiel de 23 Marques de motocyclettes
et Scooters.

Grand choix d'occasions garanties, motos à réviser
pour mécano. **BAS PRIX**

Concession. pneu anglais « AVON » - « DUNLOP »
Jantes 19-20-21 et tous pneus de moto-cross disponib.

EXPEDITION FRANCE ET COLONIES

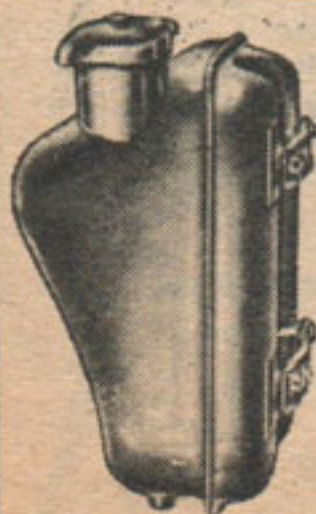
2^e Magasin de vente :

LADEVEZE

50, Rue Brunel, PARIS-17^e — ETO 24-66

Métro : Porte de Maillot et Argentine.

Réponse 30 frs de timbres — Ouvert le Lundi



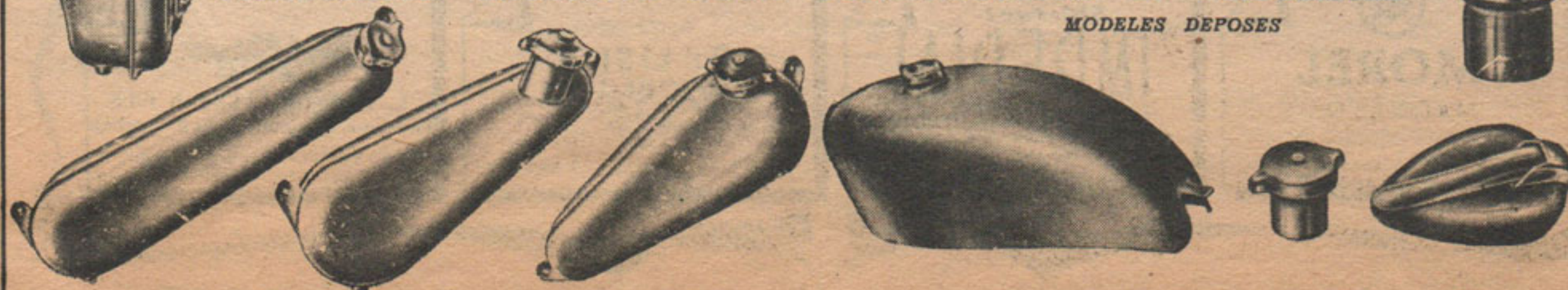
ETS MOTTAZ

307 à 311 rue de la Garenne
NANTERRE (Seine) - MAL. 29-77

LE SPECIALISTE DES RESERVOIRS ET ACCESSOIRES
POUR CYCLOMOTEURS, VELOMOTEURS ET MOTOS

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

MODELES DEPOSES




MONNERET

147 fois recordman du monde
9 fois champion de France

138, rue de Tocqueville PARIS
7-9, Bd Beaumarchais PARIS
106, av. Aristide-Briand MONTRouGE

Les meilleurs vœux aux
utilisateurs des
MOTEURS « A.M.C. »

CLERMONT-FERRAND (P-de-D)

NEW-MAP

Les Plus Beaux Vélocipèdes

124, av. Lacassagne LYON
(Rhône)

TERROT

2, rue André-Colomban, DIJON
(Côte-d'Or)



51 bis, Boulevard Thiers, DIJON
et

30 av. Grande-Armée PARIS-17^e

ROTORSON
AVERTISSEURS

1, Bd Foch ANTIBES

Les segments
Amédée Bollée

Meilleurs vœux pour 1953

LE MANS

BARRÉ-MOTOS

Présente ses meilleurs vœux
à sa clientèle

TERROT - BSA - SUNBEAM - NSU
Gillet-Herstal - Alcyon - P. Vallée
123, av. Foch St-MAUR
GRA. 09-66 (Seine)

St-PAUL MOTO

Meilleurs vœux à tous les motards

1, rue de Rivoli PARIS

A. DUBOIS
LEVALLOIS-MOTOS

58, Rue Aristide - Briand
LEVALLOIS-PERRET (Seine)
tél. : PER. 19-73

R. LAMBOROT

Spécialiste D.K.W.
présente ses meilleurs vœux
à son aimable clientèle

12, rue Germain-David LYON

MOTO GUZZI

1, pl. d'Estienne-d'Orves PARIS-9^e



24, avenue Pasteur

CHAMALIERES (P.-de-D.)

Vœux pour**1953****Ets SABLÉ Frères**

Sacoches pour Cycles, Motos,
Scooters et tous équipements de
protection

20-22, Rue du Pré-St-Gervais
PANTIN (Seine) NORD 84-93

Ets J. POCH
Importateur Général « JAWA »

127, av. de Neuilly
NEUILLY-sur-SEINE

MOTOCYCLETTES
RENE GILLET

126, bis, rue Aristide-Briand
MONTRouGE ALE. 40-40

Ets RION

TOUT POUR LA MOTO

Place Grangier DIJON
(Côte d'Or)

CRUPDA

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

21, rue Monge PUTEAUX

PARIS-MOTO

Présente ses meilleurs vœux
à son aimable clientèle

55, rue Brancion LECourbe
PARIS-15^e 93-57

Ets CHANTRIEUX-LEFEVRE
MACOMBYNN

2, Rue de la Plumette,
AMIENS (Somme).

CARBURATEURS
SOLEX

190, avenue de Neuilly
NEUILLY-sur-SEINE

CHROME-CUIR

TOUS VETEMENTS DE CUIR
POUR LA MOTO ET LA VILLE

38, rue du Château-d'Eau PARIS-10^e

MOTO-VANVES-SPORT

présente à sa fidèle clientèle
ses meilleurs vœux pour 1953

1 et 3, Bd Brune PARIS-14^e

Société Nouvelle
des Motocyclettes et Vélocipèdes

JONGHI

86, rue St-Denis La Courneuve
FLA. 10-80 (Seine)


MOREL
MAGNÉTOS

DIRECTION & USINE, LA SONE (USINE)
AGENCE A PARIS, 93, RUE AMPÈRE PARIS 17^e

Sidecars
"IMPERIAL"
Ets M. MARMONNIER

Constructeurs
6, Imp. du Sablon angle 74, route de Genas
LYON - 3^e Tél. Moncey 81-98

P. LISITA
MOTOBÉCANE

94, Bd Magenta PARIS-10^e

L. CRÉTIN-BILLET & FILS
Fabrique de lunettes de protection

Morez-du-Jura Usine du Fenandre
Tél. : 61 ad. Tel. Goggles



Moto revue

La Moto

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 30 francs

ABONNEMENTS :

	France	Etranger
24 N ^{os}	540 fr.	780 fr.
50 N ^{os}	1.050 fr.	1.500 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N^{os} du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des N^{os} 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^o 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.

● Changement adresse 30 fr timbr. avec la dernière bande rectif.

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12, RUE DE CLERY,
PARIS (2^e)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

Le pensum

Pour la N plus unième fois, un rédacteur de « Moto-Revue » (pas toujours le même, heureusement!) se voit devant la tâche de présenter à tous nos lecteurs, motocyclistes de tous acabits, depuis le « père tranquille » jusqu'au champion de vitesse, depuis le grand constructeur jusqu'au plus humble motociste, les vœux de « Bonne Année » de toute l'équipe de « Moto-Revue ».

Le pensum que l'on impose de la sorte est vraiment la tâche la plus ingrate, car c'est précisément vers le 31 décembre que l'on se rend compte que les souhaits, formulés le 1^{er} janvier précédent, sont bien loin d'être réalisés.

Et puis... que dire si l'on ne veut pas tomber dans la banalité classique...

...qu'un régime normal d'importations soit rétabli, afin que le « mordu » motocycliste puisse s'offrir la 500, obligatoirement étrangère, de ses rêves...

...que les industriels français, à l'exemple de nos rares constructeurs qui l'ont compris, s'intéressent à la compétition...

...que nous puissions trouver en France des petits cubes de la valeur de la production étrangère, sans parler des fortes cylindrées...

...que l'essence soit enfin à un prix abordable, afin de nous permettre de plus fréquentes et plus longues sorties motocyclistes...

...que le « Fonds d'Investissements Routiers » serve enfin à sa destination première, à savoir l'amélioration du réseau routier français...

...qu'un constructeur français sache enfin réaliser la véritable machine « populaire » bon marché, mais robuste et capable d'un dur service...

...que... et que...

Mais pourquoi formuler des vœux, si, dans notre for intérieur, nous savons qu'aucun n'a de chances de se réaliser !

Des importations ?

De l'espoir sportif de la part de nos constructeurs ?

De belles motos françaises ?

De l'essence à bon marché ?

Allons, soyons sérieux ! Pour nous, le temps du Père Noël n'est plus !

Aussi nous garderons-nous cette année de dire les mêmes banalités que l'an dernier, car ce 1^{er} janvier 1953 sera un 1^{er} janvier comme tous les autres...

Mais il y aura cependant quelque chose de changé : c'est que le rédacteur de « Moto-Revue », chargé de vous présenter les vœux de la Maison n'aura pas fait son pensum !

Et c'est toujours ça de gagné.

Moto
revue

Vœux pour 1953

J. DURAND
Agent Terrot, B.S.A., Automoto,
Motobécane, Guiller, Gima, Puch,
B.M.W. et la Mobylette
46, Bd Stalingrad, VITRY s/Seine
ITA. 31-64

HORDELALAY
Exclusif MOTOBECANE
présente ses meilleurs vœux
à sa clientèle
122, Route de Fontainebleau, 122
ATHIS-MONS (S.-O.)

DYNAMIC-SPORT
Motobécane, Guiller, Jonghi, Terrot,
Monet-Goyon, N.S.U., B.S.A.,
Galletto-Guzzi.
6, Rue St-Augustin, PARIS - 2^e
Métro BOURSE RIC. 75-28

Les Ets GRAZZINI
présentent leurs vœux à toute
leur aimable clientèle
16, Rue du Marché-Popincourt
PARIS-11^e

Monet & Goyon
KOHLER ESCOFFIER
présentent leurs meilleurs vœux
à tous les motoristes
MACON Tél. : 3.21

B. M. W.
Agent Général
LATSCHA
16, rue Auguste Bailly - ASNIERES
Tél. : GRESILLONS 17-93

R. LAMONTAGNE
Agent exclusif TERROT
adresse ses meilleurs vœux
à sa clientèle
50, Rue Château-Landon, 50
PARIS-10^e NORD 80-85

Agent DKW
Jean DI VOZZO
Mécanicien exclusif
116, Bd Serurier PARIS 19^e

H. JEANNERET
Fabricant
des Pare-Chocs (Breveté S.G.D.G.)
et des Poignées (Modèle déposé)
pour VéloSolex
Agence VELOSOLEX
14, rue Reine Jeanne NICE
Tél. : 821-97 (A.-M.)

SOPEX Lambretta
14, Place de la République, 14
PARIS-10^e
12, Av. de la Porte Champerret
PARIS-17^e

MOTOCYCLISTES ... vous pouvez avoir
MAIS PASSEZ VOTRE COMMANDE IMMEDIATEMENT CHEZ
VENTE A CREDIT **A. DUBOIS** **ATELIER SPECIALISE**
4-6-9 MOIS **58, rue A.-Briand - LEVALLOIS — PER. 19-73** **PIECES DETACHEES**
AVANT DE PASSER VOTRE COMMANDE, DEMANDEZ A VOIR L'ATELIER DE REPARATIONS DE VOTRE VENDEUR !!!

LAVALETTE
32, avenue Michelet, 32
SAINT-OUEN (Seine)

**vous présente
ses meilleurs vœux
et vous offre...**

l'année confortable que vous attendez, en fabriquant
Pour votre **SCOOTER LEGER**
» » **MOTORETTE**
» » **TRIPORTEUR**
leurs **BLOCS-MOTEURS** à **3 vitesses** présélectives

LA SELLE SOUPLE

REYDEL

Suspension SANDOW

INDIAN THE AMERICAN MOTOCYCLES
J. FAURIE, Spécialiste
8, av. de St-Ouen - PARIS — Tél. : MAR. 45-07
Motos de grand luxe et occasions disponibles
Accessoires - selles biplace, pare-brise américain, pare-
chutes, etc... — Pièces détachées, pignons, chaînes, tubes,
fourches télescopiques, etc... — Echange standard, moteur,
embellages, cylindres, etc...

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
GULLER : mot. AMC
125 cc - 175 cc et 250 cc
Scooter 4 tps culb. 125 cc.
GALLETTO-GUZZI
TERROT
Scooter : 98.500
125, 350 et 500 cc. disponibl.
JONGHI 125 et 250 cc.
REPRISE toute machine
Station-Service AMC
SERVICE APRES VENTE

HARLEY - DAVIDSON
Agence Officielle : 14, bd Sault - PARIS-12^e
— Stock pièces détachées — DOR. 49-42
Echange Standard Complet
REALESAGES — EMBIELLAGES
REPARATIONS REVISIONS


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

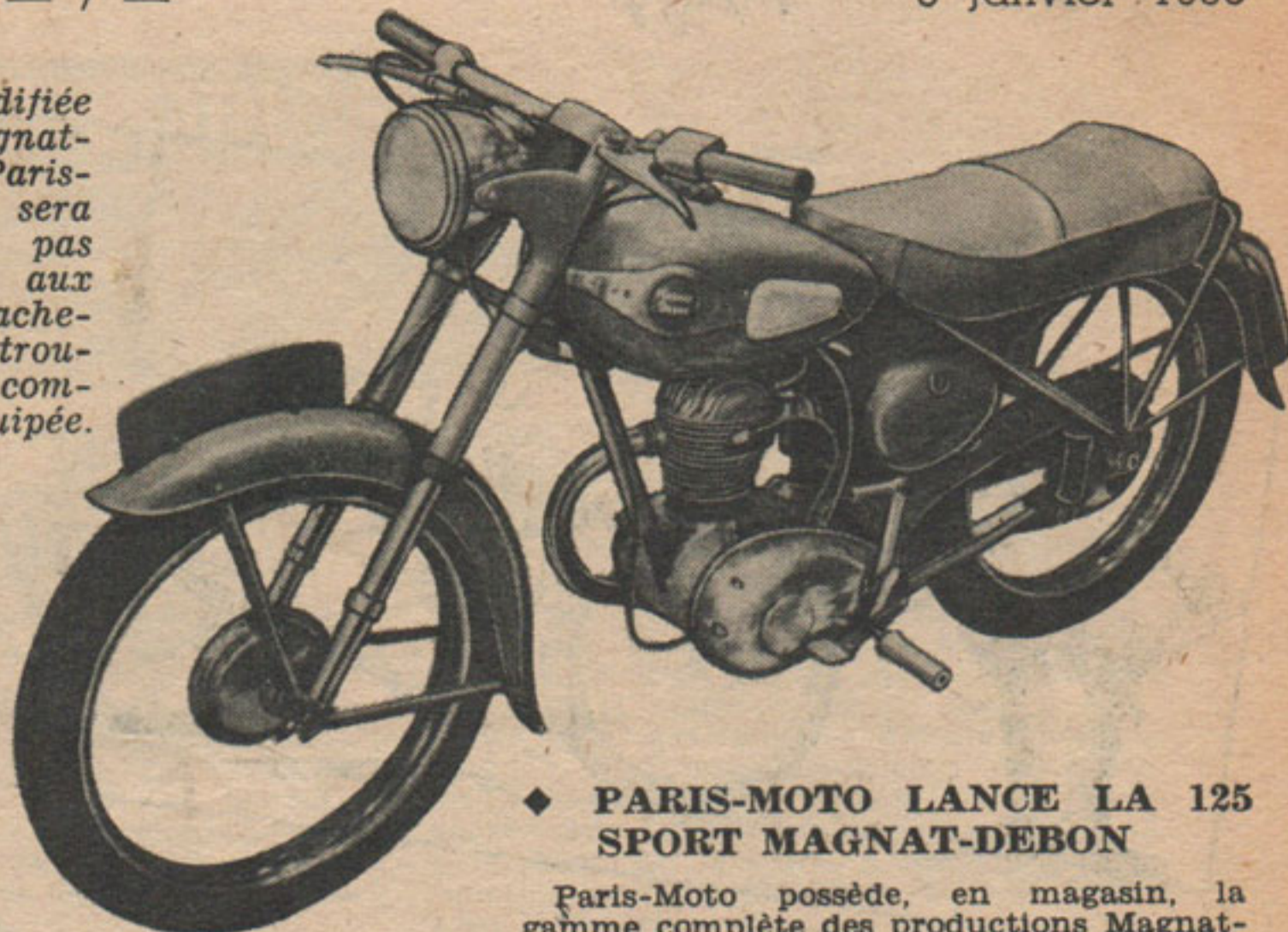
N'ATTENDEZ PAS L'ACCIDENT !
ASSUREZ-VOUS
AUX MEILLEURES COMPAGNIES
AUX MEILLEURS PRIX
par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »
12, rue de Cléry. PARIS-2^e - (GUT. : 73-32)

SURPLUS
Pantalons et Blousons
mouton U.S.A. Pilote.
Pantalons doublés drap.
Combinaisons diverses.
3 r. Drs Déjérine, PARIS
samedi, dimanche, lundi

◆ **DEVELOPPEMENT DE LA PRODUCTION FRANÇAISE EN MOTOCYCLETTES ET CYCLOMOTEURS**

	1938	1950	1951	Estimations pr 1952
51-125 cc.	32.200	100.156	143.079	160.000
Au-dessus de 125 cc.	13.823	19.592	27.545	40.000
Scoters .	néant	1.820	14.380	32.000
Cyclomoteurs ..	néant	94.938	287.145	400.000
Total ..	46.023	214.966	472.149	632.000

L'allure modifiée de la 125 Magnat-Debon de « Paris-Moto » ne sera certainement pas sans plaire aux nombreux acheteurs qui la trouveront ainsi complètement équipée.



◆ **PARIS-MOTO LANCE LA 125 SPORT MAGNAT-DEBON**

Paris-Moto possède, en magasin, la gamme complète des productions Magnat-Debon, mais ce qui attire notre œil, c'est une 125 d'une présentation réellement impeccable. Renseignements pris, il s'agit d'une transformation Paris-Moto de la 125 à soupapes en tête, qui désormais se nomme « Sport ».

Emallée au four vert ou rouge, cette machine se signale par des tubes de fourche chromés, moyeux en alu poli, jantes demi-chromées, pneu avant ribbed, guidon spécial sport, leviers Bowden, poignée tournante R.L. à enroulement. Phare chromé, selle biplace, poignée de relevage demi-chromée, tromblon, cache-culbuteurs alu poli, repose-pieds arrière soudés, démontables, nouvelle démultiplication donnant plus de reprise en 4^e etc...

Cette 125, de belle présentation, est livrable, sous délai de 6 à 8 semaines, au prix de 179.500 fr. ce qui, compte tenu du seul prix de la selle (11.000 fr.), n'est pas prohibitif.

A côté de ce modèle, une autre réalisation Paris-Moto : la 125 luxe, disponible de suite, qui diffère du modèle de série par ses phare, silencieux et bas de fourche chromés et un cache culbuteurs en alu poli. Prix 150.000 fr.

Enfin, quelques bloc-moteurs complets, avec équipement électrique, prise de compteur, etc..., sont livrables au prix de 102.000 fr.

◆ **SALON DE BRUXELLES**

Rappelons que ce « classique » aura lieu du 17 au 23 janvier 1953 au Palais du Centenaire de Bruxelles.

93 marques de motocyclettes, vélomoteurs et scoters y seront exposées, ainsi que 77 marques de voitures automobiles.

Devant le nombre imposant de demandes d'exposants, une disposition différente à celle de l'an dernier a été effectuée, permettant la création de stands supplémentaires.

◆ **TRANSFORMATION A GENEVE**

Afin d'assurer au Salon International de l'Automobile et du Motocycle une demeure digne de lui, de très importantes transformations sont en cours au Palais des Expositions.

Les constructions temporaires à partir du boulevard du Pont d'Arve seront définitivement remplacées par un grand bâtiment moderne en béton dont le vaste hall sera d'une seule portée.

Cette construction sera haute de 22 mètres et sa superficie occupera 850 m² au rez-de-chaussée, et 1.250 m² aux deux étages.

En outre, un porche élégant permettra aux visiteurs d'accéder aux caisses à l'abri des intempéries.

Grâce à cette construction, le Palais des Expositions présentera une physionomie définitive et rendra à Genève des services accrus.

◆ **SELLE DOUBLE EN 2 PARTIES**

Une marque anglaise présente une selle double qui, de la manière la plus simple, se partage en deux éléments, la partie arrière s'enlevant de la machine. Un simple bouton moleté permet non seulement une très simple fixation, mais encore de modifier la position de cet élément arrière dans le sens longitudinal.



◆ **CHEZ A. DUBOIS A LEVALLOIS**

Un passage à Levallois nous a donné l'idée de rendre visite à A. Dubois dans son magasin situé 58 rue A. Briand.

Tout est propre et net; une belle boutique remplie par la production BSA, Sunbeam, Terrot, Motobécane, nous permet d'admirer de belles motos et scoters. Un grand hall rempli de superbes occasions et réparations terminées.

Deux ateliers, un réservé aux machines Sunbeam et BSA, l'autre aux machines françaises.

Dans chaque atelier, des ouvriers spécialisés à chaque marque.

L'organisation de A. Dubois, ancien chef d'atelier de Monet-Goyon et ancien coureur, vous donne évidemment toutes garanties pour le sérieux des réparations, la préparation des motos neuves.

Son installation est certainement l'une des plus belles que l'on puisse voir sur Paris.

Sa spécialité pour l'entretien des Sunbeam est recommandée.

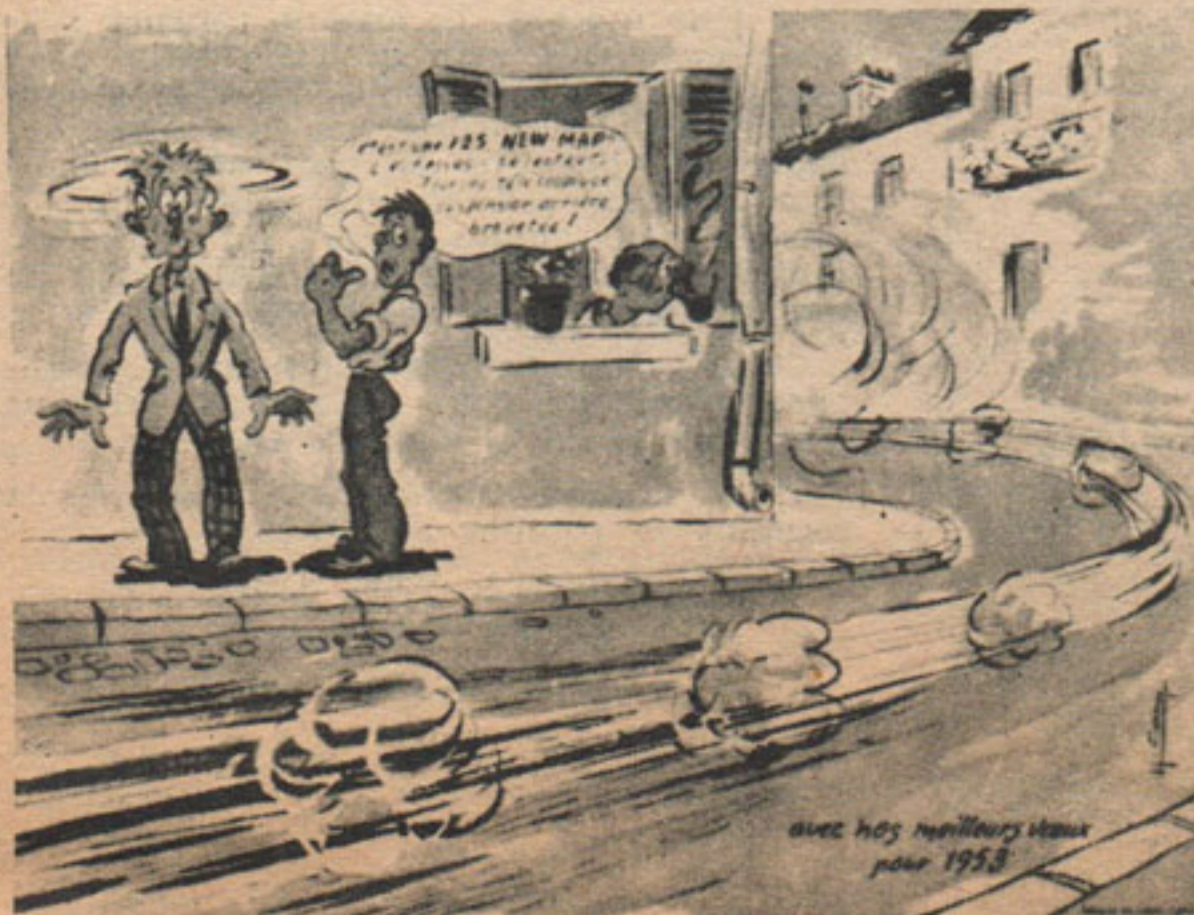
◆ **UNE NOUVELLE 125 TERROT ?**

Il serait fortement question que Terrot prépare une 125 cmc. culbutée populaire dont le prix de vente serait de 119.700 fr. Sa différence avec le type ETD actuel ? Une présentation générale plus sobre, ainsi que le remplacement de l'actuel allumage dynamo-batterie-bobine par un volant magnétique.

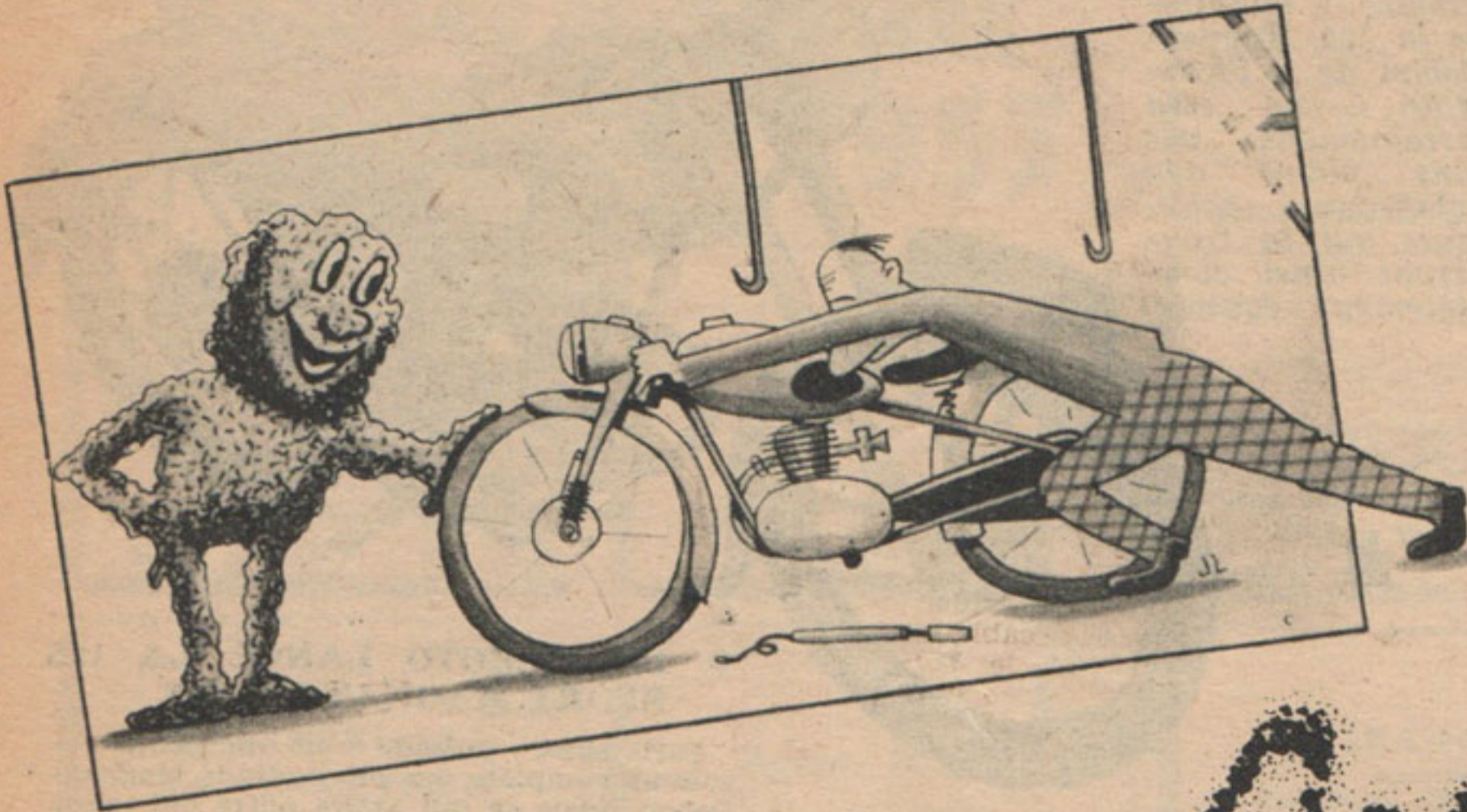
◆ **UNE COMBINAISON CHAUFFANTE POUR LES MOTOCYCLISTES**

On vient de mettre en vente dans un magasin de Budapest une combinaison chauffante pour motocyclistes. Le dispositif de chauffage prend son énergie à la dynamo de la moto.

La quantité de chaleur fournie dépend de la puissance de la dynamo, mais elle est déjà appréciable sur les motos de petite cylindrée, notamment sur la moto Csepel 125 cmc.



Une agréable manière de la Maison. « New-Map » de présenter ses vœux aux Lecteurs de « Moto-Revue ».



Je suis
la

Corrosion

Si tu n'as pas utilisé ta machine durant un moment, et que celle-ci refuse de partir, ne sois pas étonné : j'en suis bien souvent responsable, moi, la Corrosion.

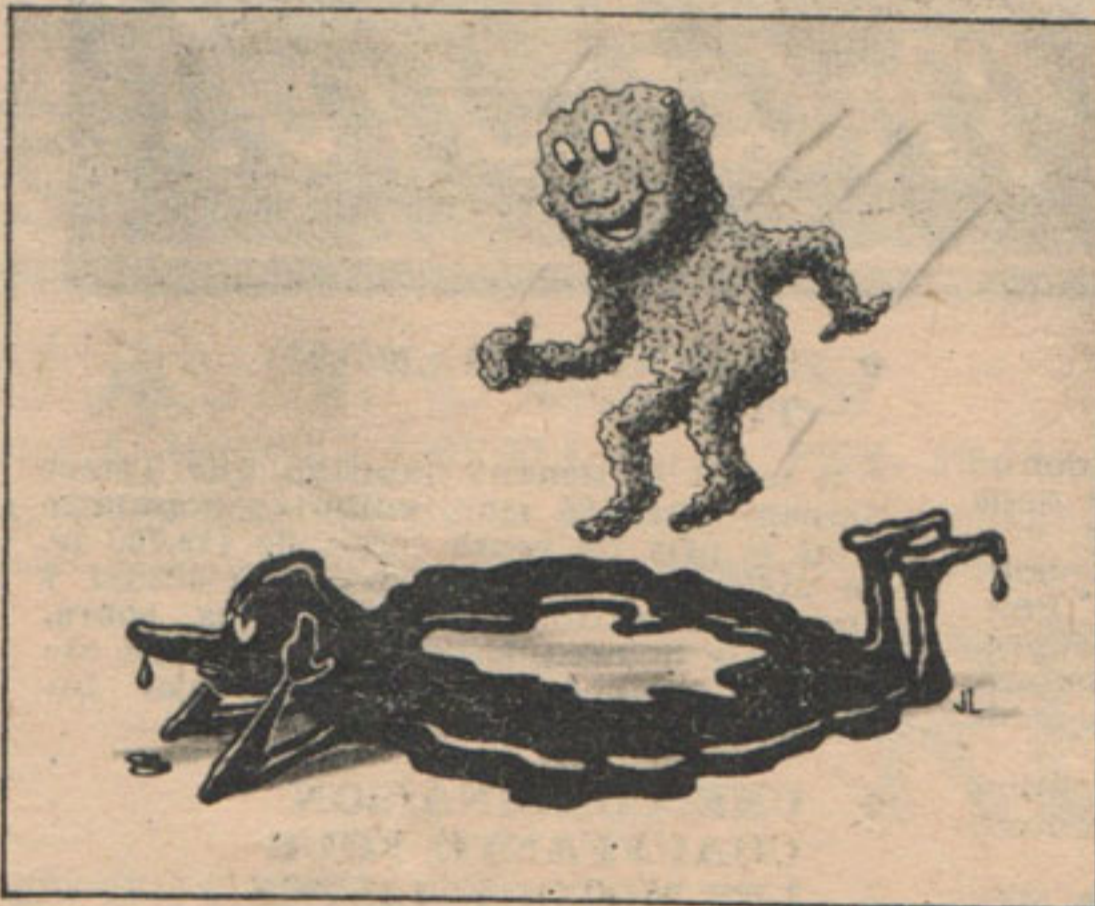
C'est surtout par les journées froides et humides du début du printemps ou de l'automne que je déploie mon activité. Mes préférences vont aux moteurs qui ne circulent que sur de petites distances, et à faible vitesse ; mais, plus encore, j'apprécie les moteurs qui restent de longues périodes sans rouler.

Je te préviens : j'ai avec moi de nombreux alliés et aucune garantie de fabricant ne pourra te protéger contre les dégâts que moi ou mes amis pourrions causer : alésage de cylindre, roulements à billes ou à rouleaux, piqués par la rouille, qui, dans les pires des cas, peuvent abîmer bielle et vilebrequin.

Mes alliés ? Ils sont nombreux :

D'abord le soufre contenu dans l'essence, qui, lors de la combustion, se combine avec l'oxygène de l'air amené par le carburateur pour former des anhydrides sulfureux et sulfuriques. Ces anhydrides se combinent avec les vapeurs d'eau, dues elles aussi à la combustion et à l'humidité de l'air ambiant, pour former les acides sulfureux et sulfurique, acides très corrosifs.

Le plomb tétraéthyle, utilisé dans les carburants afin de les rendre moins dé-



tonnants, est bien souvent impur et contient alors du chlore qui est particulièrement agressif.

L'huile de médiocre qualité laissera toujours, en quelque endroit, une tache non lubrifiée sur laquelle je me précipiterai.

Mais, malheureusement, je rencontre aussi des ennemis :

Les carburants contenant peu de plomb tétraéthyle, et dont la limite de détonation est repoussée par un apport de benzol.

Les huiles d'excellente qualité, et, pour les 2 temps, les huiles spéciales se mélangeant d'elles-mêmes.

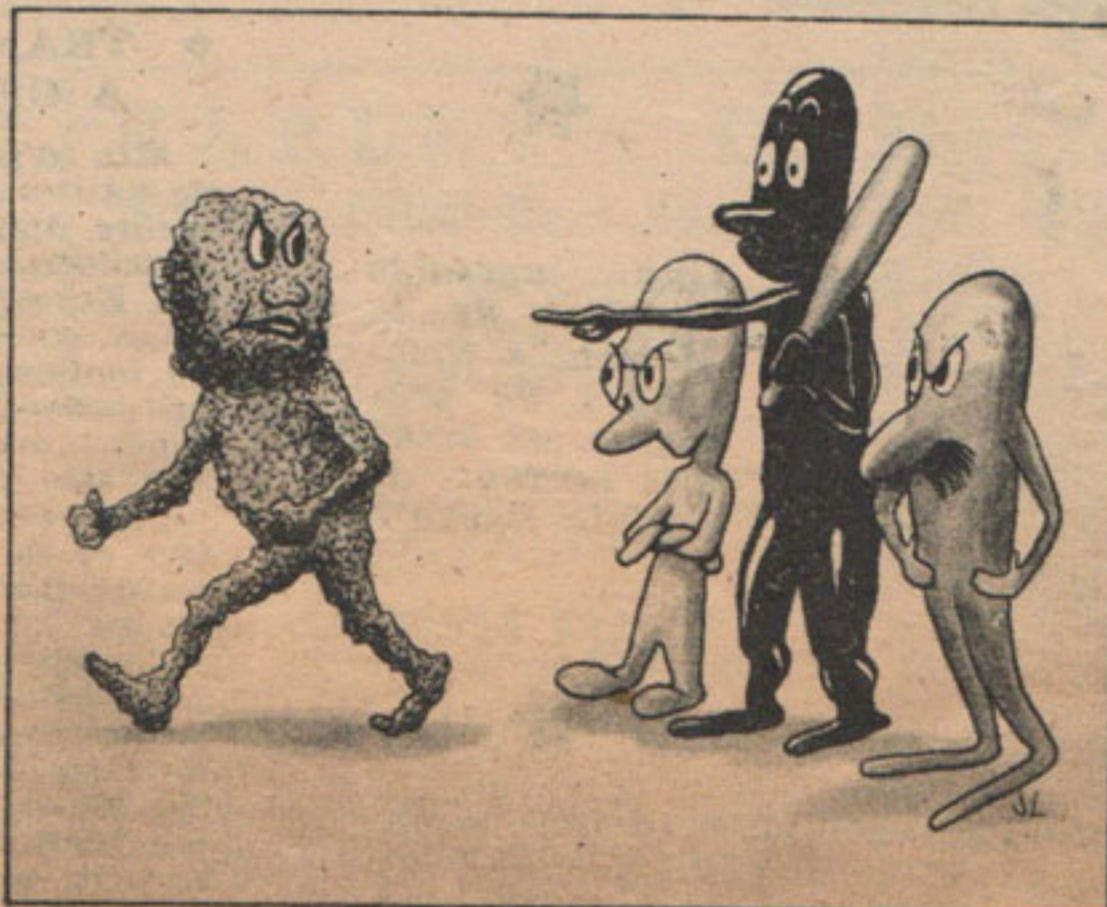
Enfin les motocyclistes qui savent manier leur moteur, le faisant tourner suffisamment vite, afin qu'il ne peine pas : qui font faire de rapides circuits à leur machine, de telle sorte que la chaleur dégagée me dégoûte de tout séjour dans leur moteur, qui savent, quand ils remisent leur moto pour un moment, prendre toutes précautions utiles afin de me fermer toute porte d'entrée.

Ceux-là sont ceux qui, quand ils entreposent leur machine au garage, arrêtent leur moteur de la manière suivante :

- a) le moteur toujours en marche, ils ferment le robinet d'essence.
- b) ils ferment le volet d'air.
- c) ils emballent alors leur moteur.
- d) ils coupent ensuite le contact.
- e) et ne ferment la poignée des gaz que lorsque le moteur est complètement arrêté.

(Tiré d'une note adressée par Zundapp à ses agents)

Mais, malheureusement, je rencontre aussi des ennemis.



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

SI NOUS PARLIONS ACCESSOIRES

LES GRAISSEURS DE CABLES MAGURA, BRON et VRIES

Trop nombreux sont les motocyclistes qui oublient et négligent le graissage de leurs câbles, même s'ils apportent du soin à l'entretien général de leur machine. Et c'est pourtant bien souvent là qu'il faut voir l'origine d'embrayages et de freins avant durs à commander, de boisseaux de carburateur rétifs à descendre lorsque l'on coupe les gaz, de brins de câbles qui cassent. Et l'explication en est simple : même si le câble, lors de son montage, a été bien enduit de graisse consistante, celle-ci, surtout par temps chaud, arrive quand même à fondre, et, au bout d'un certain temps, le câble court sec dans sa gaine, et les brins cassent successivement les uns après les autres.

Mais cette négligence de ces motocyclistes est facilement excusable. S'il est relativement facile de lubrifier toutes les pièces en mouvement d'une moto, ou ses principales articulations, par contre le graissage des câbles est de loin beaucoup plus pénible. Mises à part les quelques

forme tronconique, et fendu sur un côté.

Deux manières de procéder, suivant qu'il s'agit d'un câble à démontage facile de son levier (frein avant, embrayage), ou bien d'un démontage plus difficile (câble des gaz).

Dans le premier cas (voir figure 1) : le bouchon «e» est monté en extrémité de la gaine du câble. Le corps cylindrique est ensuite rempli d'huile assez fluide, la vis-pointeau ayant été évidemment bloquée au préalable. Le câble est ensuite plongé dans l'huile et le bouchon «e» bien enfoncé. On retourne alors l'appareil tête en bas (voir figure 1), sans oublier d'ouvrir à ce moment la vis-pointeau «d».

Dans le 2^e cas (figures 2 et 2 bis) où l'extrémité du câble n'est pas facilement démontable : à la partie la plus haute du câble, on dénude à l'aide d'un canif sur une face la spirale de la gaine sur une longueur de 3 à 4 mm, en «a». Puis on serre le graisseur à l'aide de la vis «c», en présentant l'orifice calibré du

longue et très étroite, on montera, sur le corps cylindrique, le bouchon «e» dans lequel aura été, au préalable, enfilé le petit tuyau «f» en matière plastique, livré avec l'appareil, et par lequel on soufflera afin d'accroître la pression. Ce tuyau pourra être avantageusement remplacé par une petite poire à lavements, l'extrémité de la canule ayant été enfoncée dans le même bouchon «e».

Dès que des gouttes d'huile apparaîtront à l'extrémité inférieure du câble, on fermera la vis pointeau «d» et l'appareil sera retiré. On obturera alors le petit trou «a» à l'aide d'une pince-clips «b» en matière plastique fournie aussi avec l'appareil.

Quel lubrifiant employer ? Il est évident que ce graisseur ne peut permettre d'utiliser de la graisse consistante ; mais ceci n'est pas grave, car la facilité avec laquelle cet appareil est utilisé permet de fréquents graissages (tous les 1.000 à 2.000 kms) à l'aide d'huile moteur fluide. L'hiver, on prendra par exemple de la

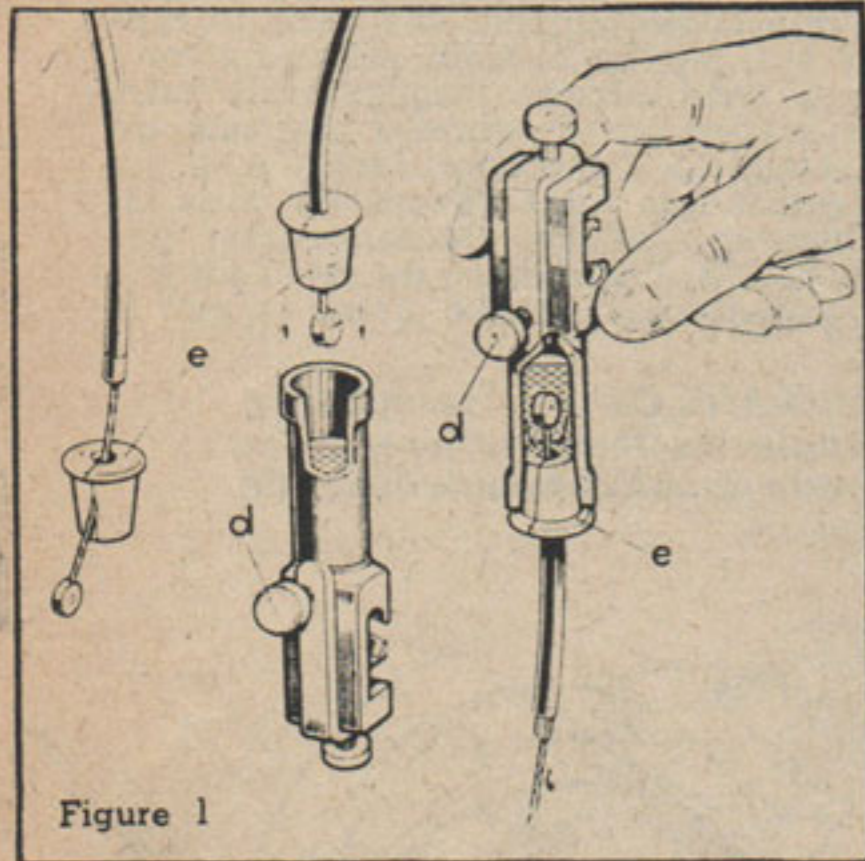


Figure 1

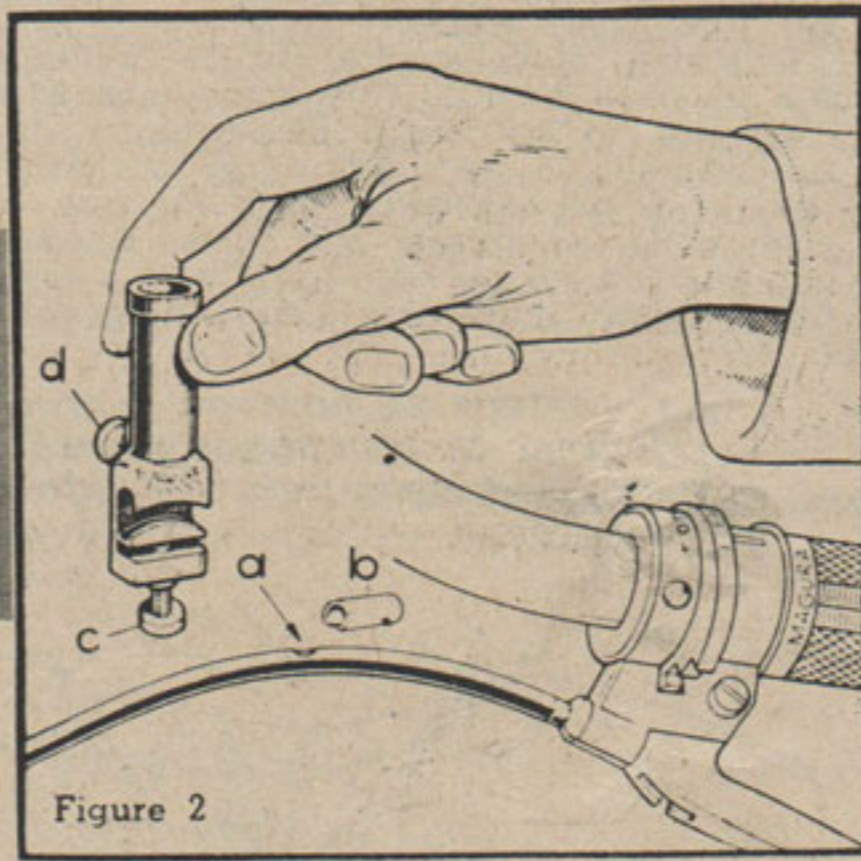


Figure 2

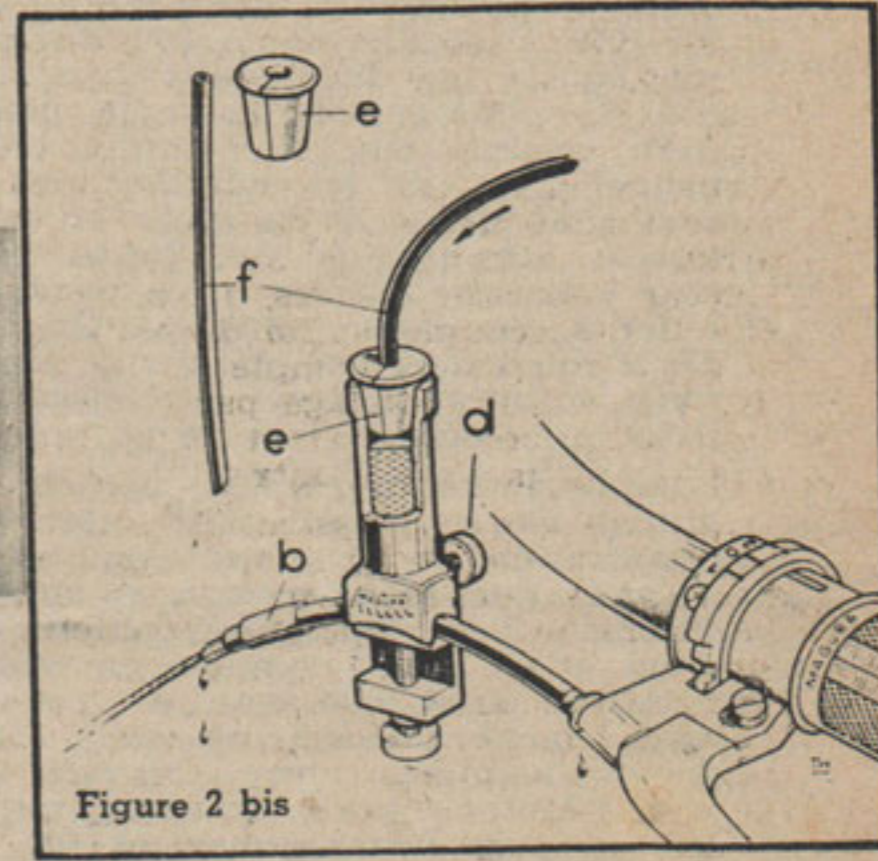


Figure 2 bis

astuces que nous avons présentées dans « Moto-Revue » (et aussi celles que nous n'avons pas présentées), il n'y a pas un grand nombre de solutions : ou bien le câble est muni de plombs à chaque extrémité et on ne peut le sortir de sa gaine, ou bien il est monté avec un «sans-soudure» à l'une de ses extrémités : l'enlever est chose facile, mais le réenfiler dans sa gaine après l'avoir enduit de graisse consistante est souvent plus difficile.

Aussi certains constructeurs ont-ils cherché une solution à ce problème et présentent des petits appareils permettant un graissage facile. Ces appareils sont déjà commercialisés dans leurs pays respectifs.

LE GRAISSEUR MAGURA

L'appareil le plus simple, le plus petit et le plus léger est celui présenté par les établissements allemands Magura qui fabriquent guidons, leviers de commande, poignées tournantes, etc...

L'appareil se compose essentiellement d'un corps cylindrique que l'on peut remplir d'huile. En bas de ce corps cylindrique, on trouve un petit orifice calibré qu'une vis pointeau «d» permet d'obturer plus ou moins, ou même complètement. Ce petit trou débouche dans une gorge arquée pouvant recevoir le câble qu'un presseur, lui aussi muni d'une gorge, viendra serrer à l'aide de la vis «c». A l'autre extrémité supérieure du corps cylindre, peut être enfoncé un bouchon «e» en matière plastique, de

corps cylindrique en face de «a». La vis «c» doit être très fortement serrée de telle sorte que les spires de la gaine soient un peu écartées, afin de permettre le passage de l'huile. Le corps du cylindre est alors rempli d'huile, et pour faciliter le graissage, il est recommandé de manœuvrer plusieurs fois sa poignée tournante ou ses leviers.

Si l'huile présente des difficultés pour son écoulement, soit qu'elle soit trop visqueuse, soit qu'elle soit «épaissie» par le froid, soit que la gaine soit très

SAE 20, l'été de l'huile plus épaisse. Afin de faciliter l'écoulement, on pourra faire chauffer l'huile au préalable, ou bien faire un mélange d'huile et d'un peu d'essence, cette dernière s'évaporant très vite quand le câble est lubrifié.

Un des avantages de cet appareil fort simple et fort pratique est sa grande contenance (5,5 à 6 cmc.) pour ses petites dimensions (7,5 cm de long) et son très faible poids (complètement en matière plastique, sauf les 2 vis).

LE GRAISSEUR BRON ET DE VRIES

A côté de cette réalisation allemande Magura, nous trouvons aussi une production hollandaise de Bron et Vries (fig. 3). Plus volumineuse, et ne pouvant fonctionner qu'avec les câbles qui se défont, elle présente par contre l'avantage d'effectuer, toujours avec de l'huile fluide (SAE 20), un graissage à pression. L'appareil se compose d'un corps de pompe en laiton d'une longueur de 20 cm environ qu'on actionne avec la poignée «B». L'extrémité du câble étant placée en «C», après avoir rabattu le petit couvercle «D», on injecte de l'huile dans la gaine jusqu'à ce qu'elle apparaisse à l'autre extrémité. Le remplissage de la pompe s'effectue en plongeant l'extrémité «A» dans l'huile et en tirant sur la poignée «B». Lorsque l'on refoule l'huile, un clapet vient obturer l'orifice «A».

Signalons, pour terminer, que malheureusement aucun de ces deux appareils n'est encore importé en France.

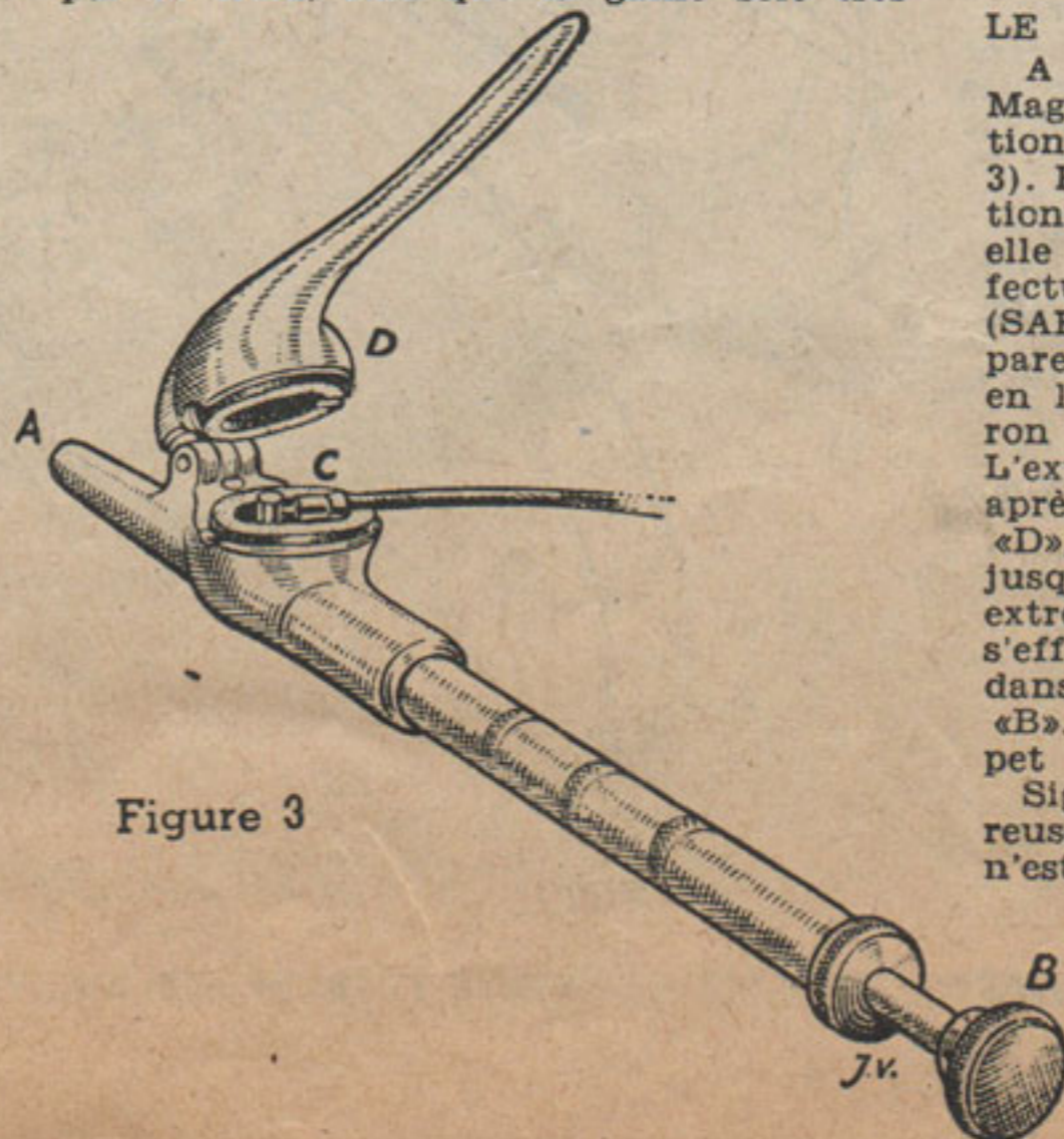


Figure 3

Si un bon frein est avant tout une question de sécurité, il est aussi une condition pour pouvoir tirer le maximum des possibilités de sa machine qui doit non seulement être susceptible de bonnes accélérations, mais encore de meilleures décélérations. En particulier un sidecar, qui présente déjà un certain poids, non muni de frein limitera en partie les possibilités de l'attelage.

Que la plupart des roues de sidecars soient démunies d'un frein est compréhensible quand on sait la difficulté que représente, en général, l'installation d'un système de freinage. Une commande mécanique ne fonctionne pas toujours, ou tout au moins d'une manière bien souvent capricieuse, nécessitant de fréquents réglages. Les câbles Bowden ne sont pas d'un fonctionnement irréprochable, aussi n'est-il pas très indiqué de coupler deux freins à un même levier de guidon, bien que cela se fasse parfois, mais d'une manière limitée. Le montage de 2 pédales de frein n'est aussi qu'une solution de secours, nécessitant une mise au point méticuleuse et habile ; mais un tel système une fois monté donne la possibilité d'un freinage dissymétrique dans les virages, permettant de freiner sur la roue du côté pour un virage côté side, et de freiner sur la roue arrière de la moto pour un virage côté moto.

Le freinage hydraulique offre l'avantage d'un rendement toujours égal à lui-même, un entretien quasiment nul. Nous avons déjà présenté, dans «Moto-Revue» N° 1062, l'attelage de la 350 Regina Horex équipé de tels freins hydrauliques Ate, au montage très classique, pédale de frein commandant le cylindre principal auquel sont liés les cylindres des freins arrière et avant de la moto et celui du sidecar, chacun de ces freins pouvant être « désaccouplé » afin de pouvoir procéder à des essais complets. Un blocage des 3 roues de l'attelage par la pédale de frein enfoncée à fond et verrouillée est aussi une garantie contre le vol.

La première impression, difficile à exprimer en mots, est celle créée par la décélération de 10 m.-sec² (équivalente à l'accélération de la pesanteur) obtenue en sidecar. Une telle décélération correspond à un arrêt complet en 8 m 90 de l'attelage lancé à 48 kmh. A titre comparatif, en compulsant les essais effectués depuis 1949 par notre confrère anglais « The Motor Cycle », nous trouvons pour les attelages britanniques de 500 et 650 cmc., lancés à même vitesse, des distances de freinage échelonnées entre 13 m 5 (650 BSA) et 15 m 5 (M 33 BSA 500 cc) et seule la 1000 Vincent se tient dans les 11 m. Même lors d'un tel freinage, ce dernier s'effectuant, sur la Horex, sur la roue du side en même temps que sur celle de l'arrière de la moto, l'attelage reste en ligne ; peut-être pourrait-on juste discerner une légère rotation côté side. Le plus curieux est l'absence de sensibilité, lors du freinage, à la charge du sidecar, et même ce dernier vide, la roue du side ne marque aucune tendance à patiner.

Des essais qui durèrent 2 mois, durant l'hiver dernier, permirent de juger des avantages d'un tel système de freinage hydraulique, et ceci surtout sur les chaussées mouillées et les pavés gras. Freiner avec une décélération de 10 m.-sec² sur un sol sec est, en fait, un divertissement, car les cas sont vraiment rares, surtout si l'on conduit un peu avec sagesse, où un tel freinage est nécessaire. Mais les cas où, sur du pavé bien gras, et malgré toute stratégie, l'on est appelé à freiner à tout prix, mais où le frein

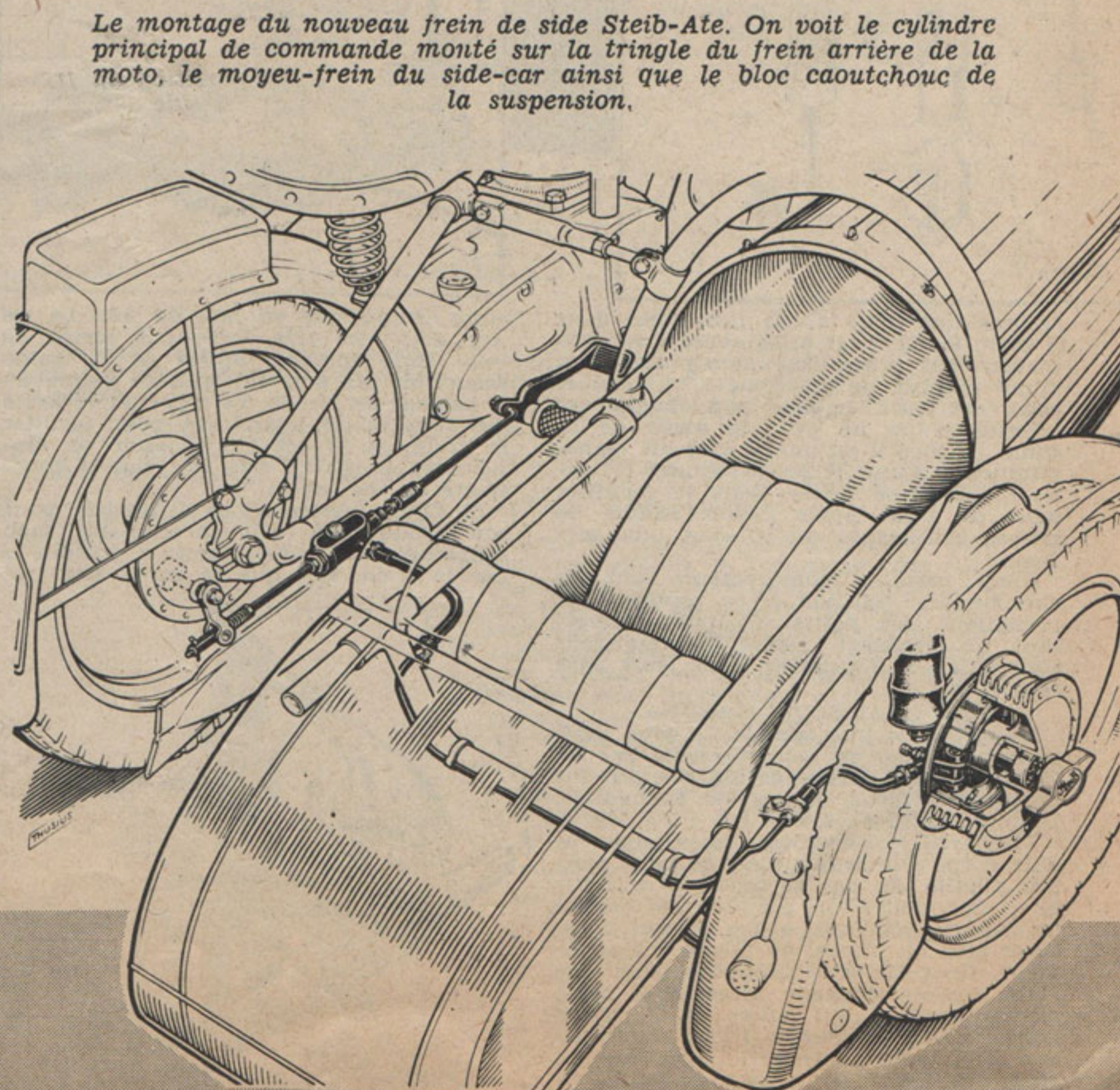
doit être très progressif afin de ne pas amorcer un dérapage irrattrapable, ces cas ont cent fois plus de valeur, car un frein parfaitement efficace dans ces conditions le sera aussi dans les autres. Et c'est justement là où une décélération de seulement 1,5 à 1,7 m.-sec² est nécessaire, que le frein sur la roue de side montre tous ses avantages. C'est lui qui permet de gagner les quelques mètres, évitant ainsi la collision ; et ceci pour trois raisons : a) d'abord parce que la décélération créée par ce troisième frein, cette troisième roue, vient s'ajouter à celle produite par ceux de la moto ; b) la roue du side étant freinée, l'ensemble de l'attelage n'est pas soumis à un moment de rotation qui, dans un attelage ordinaire, sans frein sur la roue du side, ferait pivoter ce dernier autour de la moto. La roue avant de la moto ne subissant, de ce fait, aucun moment de torsion latérale, il est donc possible d'utiliser à fond la puissance de freinage sur l'avant ; le frein sur le side permet donc d'utiliser pleinement le frein avant de la moto ; c) un facteur psychologique : le pilote, sachant qu'il ne risque plus rien de freiner « à fond » de l'avant, n'hésitera plus à le faire.

Le résultat de ceci est que, lorsque l'essayeur de notre confrère allemand « Das Motorrad » (chez qui nous avons repris cette étude) remonta sur un attelage ordinaire, il risqua plusieurs fois l'accident, et dut réapprendre la conduite d'un sidecar au freinage dissymétrique sur une route grasse.

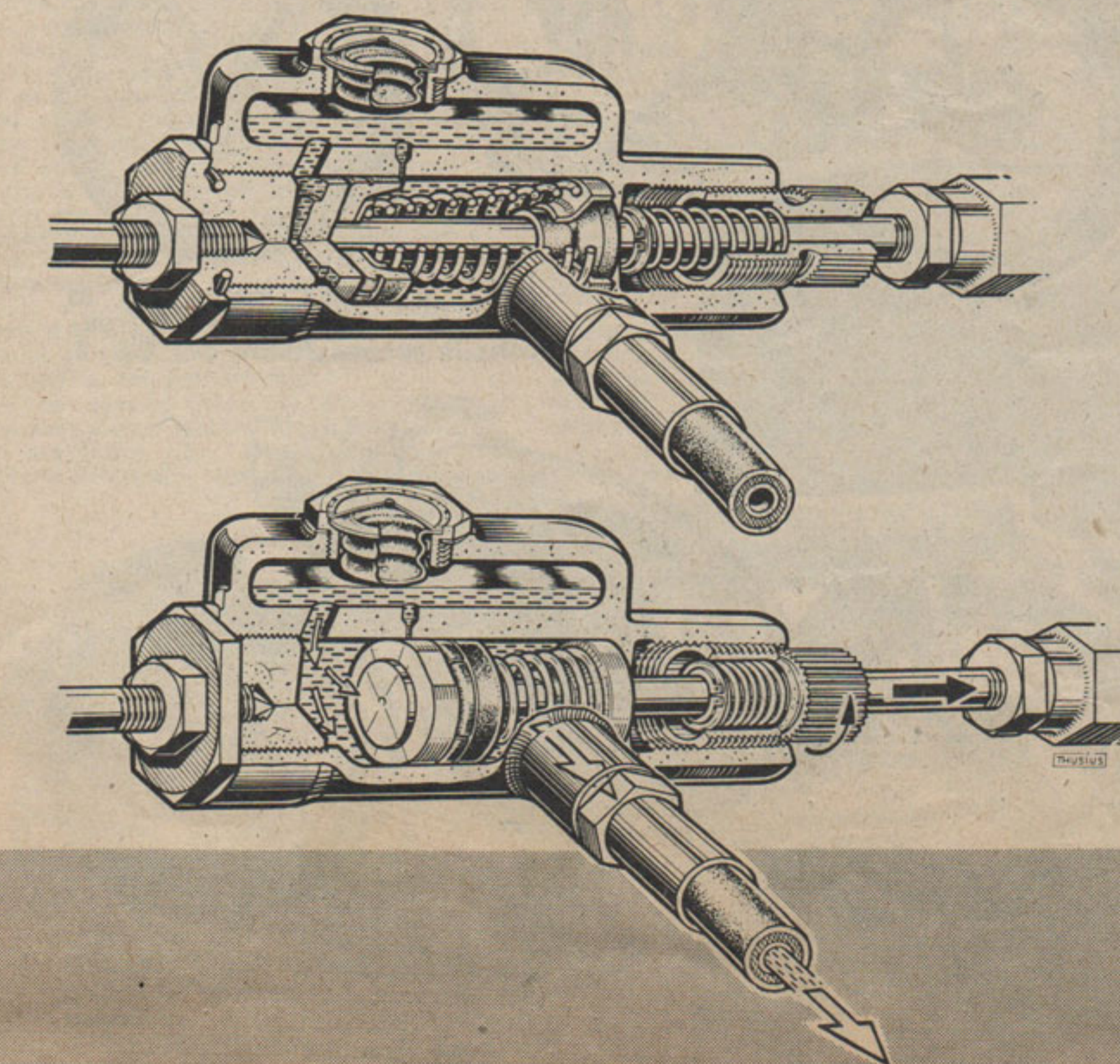
Quelques mots encore sur le freinage sur la roue avant. Très rapidement les essayeurs en vinrent à désaccoupler définitivement le frein avant de leur attelage et à ne conserver pour lui que la commande mécanique par câble. Il semble, par contre, sur une moto solo à freinage hydraulique, que l'on puisse sans

inconvenients majeurs, coupler les deux freins avant et arrière ; mais le dosage entre le frein avant et le frein arrière ne pouvant plus être modifié une fois le système monté, il a fallu le déterminer autour d'un moyen terme, tenant compte des faibles décélérations sur chaussées et pavés très gras, et des hautes décélérations sur les revêtements modernes. Et malgré qu'il ne s'agisse que d'un moyen terme, le réglage doit être fait en sorte que la proportion soit dans le rapport 6 à 1, 6 pour le frein avant contre 1 pour le frein arrière (ceci devrait faire réfléchir certain spécialiste français du frein couplé). Ce rapport de 6 à 1 est dicté (ainsi que nous l'avons vu dans les N°s 1088 et 1092 de «Moto-Revue») par le coefficient d'adhérence du pneu au sol, par l'empattement de la moto, et par la

FREIN sur la ROUE de Side-Car



Le montage du nouveau frein de side Steib-Ate. On voit le cylindre principal de commande monté sur la tringle du frein arrière de la moto, le moyeu-frein du side-car ainsi que le bloc caoutchouc de la suspension.



En haut, le cylindre principal au repos. Lors du freinage, en bas, le liquide est chassé par la canalisation vers le frein du side. La vis moletée, à droite, permet de modifier la répartition du freinage entre roue arrière moto et roue du side.

pour le cylindre du frein hydraulique, ce qui nécessiterait un montage différent de cette transmission.

Aussi, le grand constructeur allemand de sidecars, Steib (dont le mode de fixation et de suspension est effectué suivant le brevet Stoye, comme pour nos sides Précision) a-t-il résolu le problème autrement, en collaboration avec la maison Ate, spécialiste du frein hydraulique. Cette solution réside à n'avoir qu'un seul frein hydraulique, celui de la roue du side, mais d'un couplage extrêmement facile avec le frein arrière de la moto. Ceci est obtenu par un simple remplacement de la tringle de ce frein arrière, cette nouvelle tringle comportant le cylindre principal de commande. Aucune modification du frein arrière de la moto. Par contre, il faudra évidemment munir la fusée d'une patte d'ancrage de frein ; quant à la place pour mettre le cylindre du frein hydraulique, elle ne manque pas. Steib rencontra d'ailleurs une forte opposition chez Ate, qui trouvait absurde de ne monter qu'un seul frein hydraulique, et redoutait les rendements mécaniques variables des came et axes de came de freins ; d'après les conceptions de Ate, ce serait un péché mortel que d'utiliser un système hydraulique pour commander un frein à came.

Si, à cause d'un encrassement de la came et de son axe, le rendement du frein arrière diminue, la répartition initiale des efforts de freinage (entre roue arrière et roue du side) sera modifiée. En fait, il suffira de bien maintenir en état son frein arrière, de graisser les articulations, ce qui n'a rien de tragique, surtout qu'il faut que les articulations (axe, came) soient vraiment encrassées pour en remarquer un effet sérieux sur la répartition des forces de freinage. Donc ces inconvenients sont vraiment minimes, surtout quand on les met en balance avec

la facilité avec laquelle ce frein peut être monté.

La plupart des sides allemands des derniers 6 Jours Internationaux, depuis toutes les 250 cmc. jusqu'aux 5 et 600 BMW, étaient équipés de ce nouveau frein hydraulique. Et en particulier les 250 cmc. purent, avec ces freins, descendre en toute sécurité des rampes que leurs moteurs refusaient de gravir (il ne s'agit pas là d'un trait venimeux lancé contre ces moteurs ; il n'y a pas si longtemps, quelques années à peine, qu'il eut semblé folle absolument furieuse de s'attaquer aux 6 Jours avec un attelage de 250 cc.). Et ce sérieux banc d'essai que furent ces derniers 6 Jours confirma encore le gain vraiment considérable sur la distance de freinage, la sécurité beaucoup plus grande qu'il procure. L'attelage reste toujours en ligne ; il n'y a plus à se livrer à des manœuvres spéciales lors du freinage. Il est possible de dévaler des pentes à 30 %, puis de freiner brutalement ; le side ne tournera pas autour de la moto. Et aussi paradoxal que cela puisse paraître, un frein de side permet une fatigue bien moindre des épaules ; en effet, le guidonage très atténué (supprimé au moment du freinage) permet l'utilisation d'un guidon plus étroit ; conduire son attelage avec un guidon de 60 cm, et ce dans des conditions extrêmement difficiles, devient un jeu d'enfant. Et à cela s'ajoute un facteur psychologique : le pilote est dégagé de l'hypnotisation de la conduite difficile.

Encore quelques mots sur la répartition des forces de freinage. Un court essai sur une KS 601 Zundapp dont la roue du side était munie d'un tel nouveau frein montrait que lors d'un brutal freinage, la machine avait une légère tendance à pivoter autour du side, signe d'un freinage plus fort sur la roue de ce dernier. Cette réaction n'est pas désagréable, car si réaction il y a, il est préférable que celle-ci s'opère vers la droite (en Allemagne comme en France, le side est généralement attelé à droite) et non vers le courant contraire de la circulation.

Depuis les 6 Jours Internationaux, Steib a encore travaillé sa réalisation : la dernière version du cylindre principal de commande possède un ressort de pré-tension qui permet de modifier à son gré la répartition des forces de freinage entre la roue du side et la roue arrière de la moto.

Quelles modifications faut-il apporter à la roue du side ? Le montage d'un nouveau moyeu avec patte d'ancrage, et par la même occasion un nouveau rayonnage avec rayons croisés comme pour une roue de moto. Quant au cylindre principal de commande, il est monté simplement et directement sur l'ancienne tringle du frein arrière qui doit être coupée en deux et dont les deux nouvelles extrémités doivent être filettées.

De plus, sur les machines des 6 Jours, on trouvait une commande de couplage, permettant, au gré du pilote, de découpler facilement le frein de la roue du side (ceci sûrement à l'aide d'un robinet-pointeau).

Signalons, pour terminer, que ce nouveau frein hydraulique sur la roue de side ne sera mis en vente, en Allemagne, que vers le mois de mai 1953, et que son prix serait, toujours outre-Rhin, de l'ordre de 8.000 fr., montage compris.

De toutes façons, son importation en France n'est pas envisagée pour le moment, et toute correspondance relative à l'adresse de l'importateur s'avère donc inutile.

ETABLI A LA LUMIERE DE LA COMPETITION, VOICI

LE PROGRAMME NORTON 1953

« The world's best road holder », ou, en traduction libre « la meilleure tenue de route du monde » est le slogan de Norton maintes fois publié et connu de tout motocycliste digne de ce nom. Il se trouve vérifié d'ailleurs par le palmarès de la marque où l'on trouve 28 victoires au Tourist Trophy, ce qui est une sérieuse référence.

Une nouvelle preuve de l'utilité des courses vient encore d'être donnée par Norton qui présente cette année 3 machines munies de la suspension arrière qui fit ses premières armes dès 1950 sur les Featherbed. En plus de cette suspension rigoureusement identique à celle des machines d'usines, les cadres sont également les mêmes. C'est la référence suffisante pour justifier le slogan déjà cité.

Ainsi, début 1953 seront livrables en France les Dominator et E.S.2 dans leur nouvelle version, c'est-à-dire avec des cadres complètement transformés.

La Dominator, modèle 7, s'est vue seulement modifiée dans sa suspension arrière, alors que la partie avant reste inchangée.

La fourche arrière est du type oscillant d'un dessin classique avec éléments de suspension télescopiques. Les silencieux sont d'une nouvelle forme dont l'esthétique peut être mise en doute, mais à l'efficacité certaine au point de vue rendement et silence. Une selle double a remplacé la célèbre Lycett.

D'une silhouette toute différente est la Dominator de Luxe, modèle 88, bien que le moteur soit le même que celui qui équipe le modèle 7. Le cadre double-berceau et la suspension arrière sont les mêmes que ceux des racers d'usine, ce qui confère à la machine une allure sport non démentie par les performances.

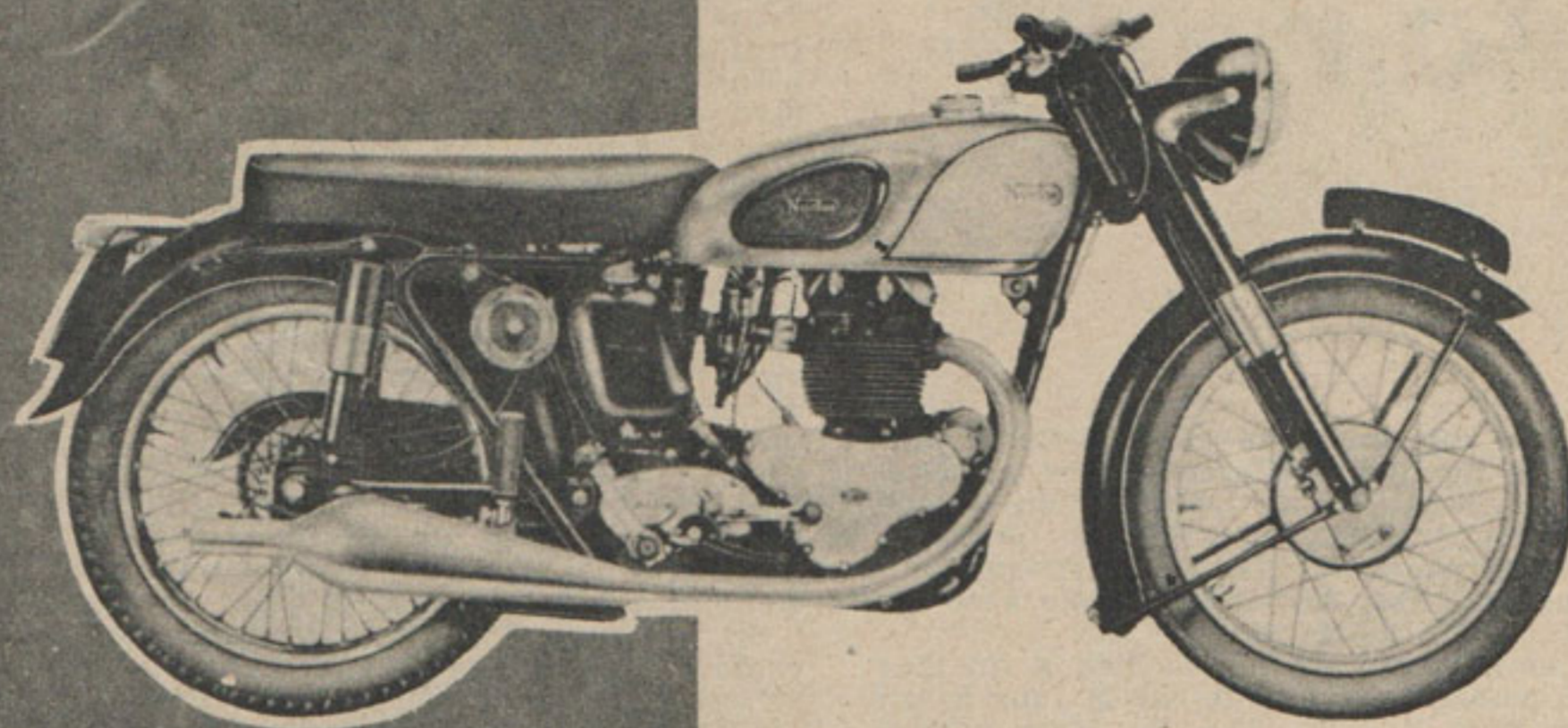
Le réservoir, d'une ligne fort inspirée de ceux de compétition, est prolongé vers l'arrière par une selle double sous laquelle on trouve le coffre à outils. La fourche avant est une « Roadholder », comme sur toutes les autres machines de la marque. Le garde-boue, qui, lors de la première présentation était suspendu, est maintenant solidaire de la roue AV. Le haut de la fourche reçoit une coquille de tôle où sont encastrés le compteur, l'ampèremètre et le commutateur d'éclairage. Les freins sont des 180 de diamètre à l'avant et à l'arrière.

Voici un bref aperçu des caractéristiques communes aux deux modèles Dominator 88, et 7.

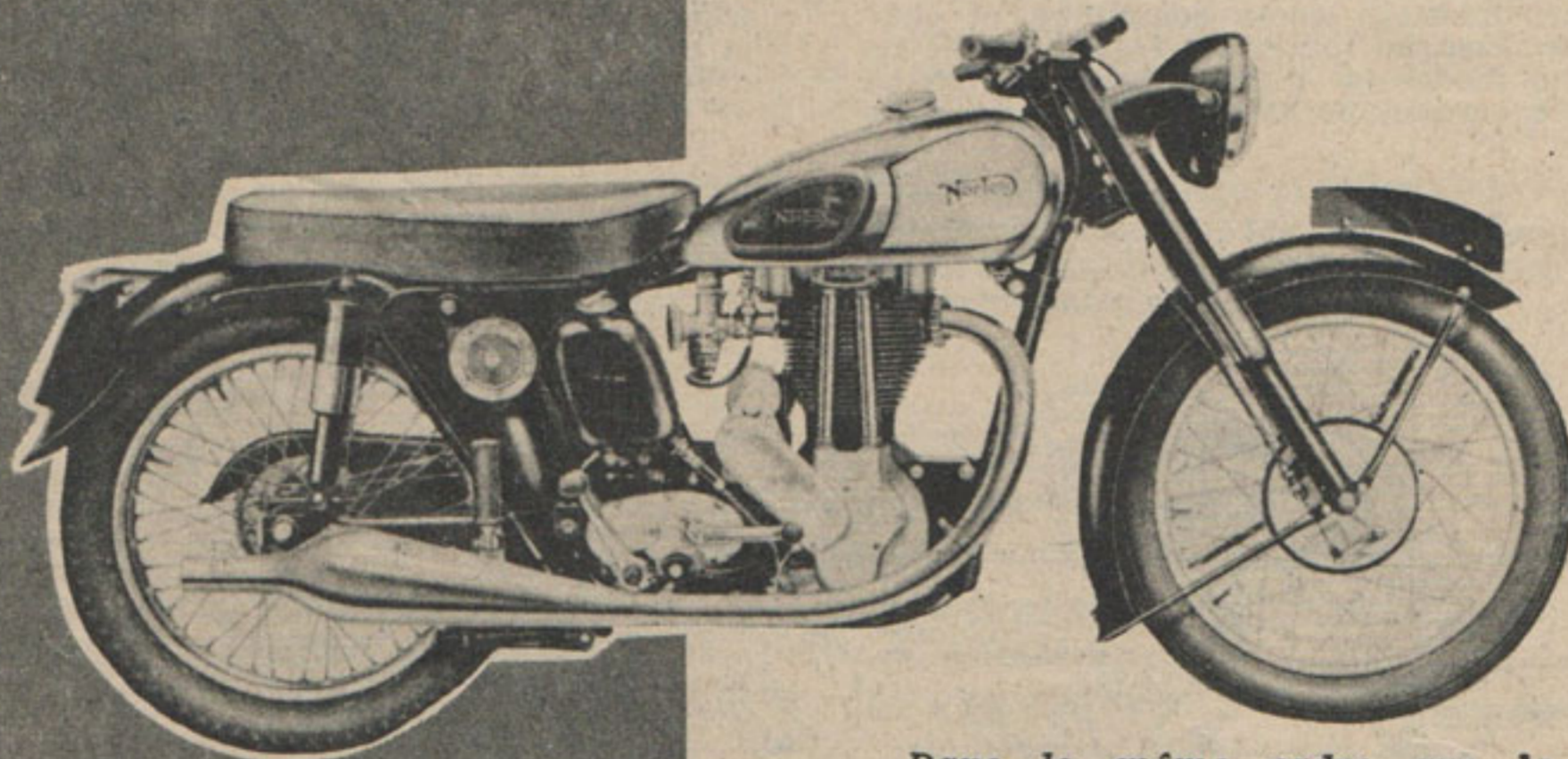
Alésage : 66. Course 72,6.
Taux de compression : 6,7.
Puissance : 29 CV 5 à 7.000 t.-m.
Allumage : magnéto Lucas.
Poids : 88 = 178 kgs.
7 = 188 kgs.

Le troisième modèle livrable actuellement en France est la 500 cmc. E.S.2. Non modifié dans sa structure générale, le moteur, ainsi que nous l'avons déjà annoncé, a vu sa puissance augmenter d'une façon sensible, puisque celle-ci est passée de 21 à 25 CV, ceci au même régime et avec un taux de compression diminué.

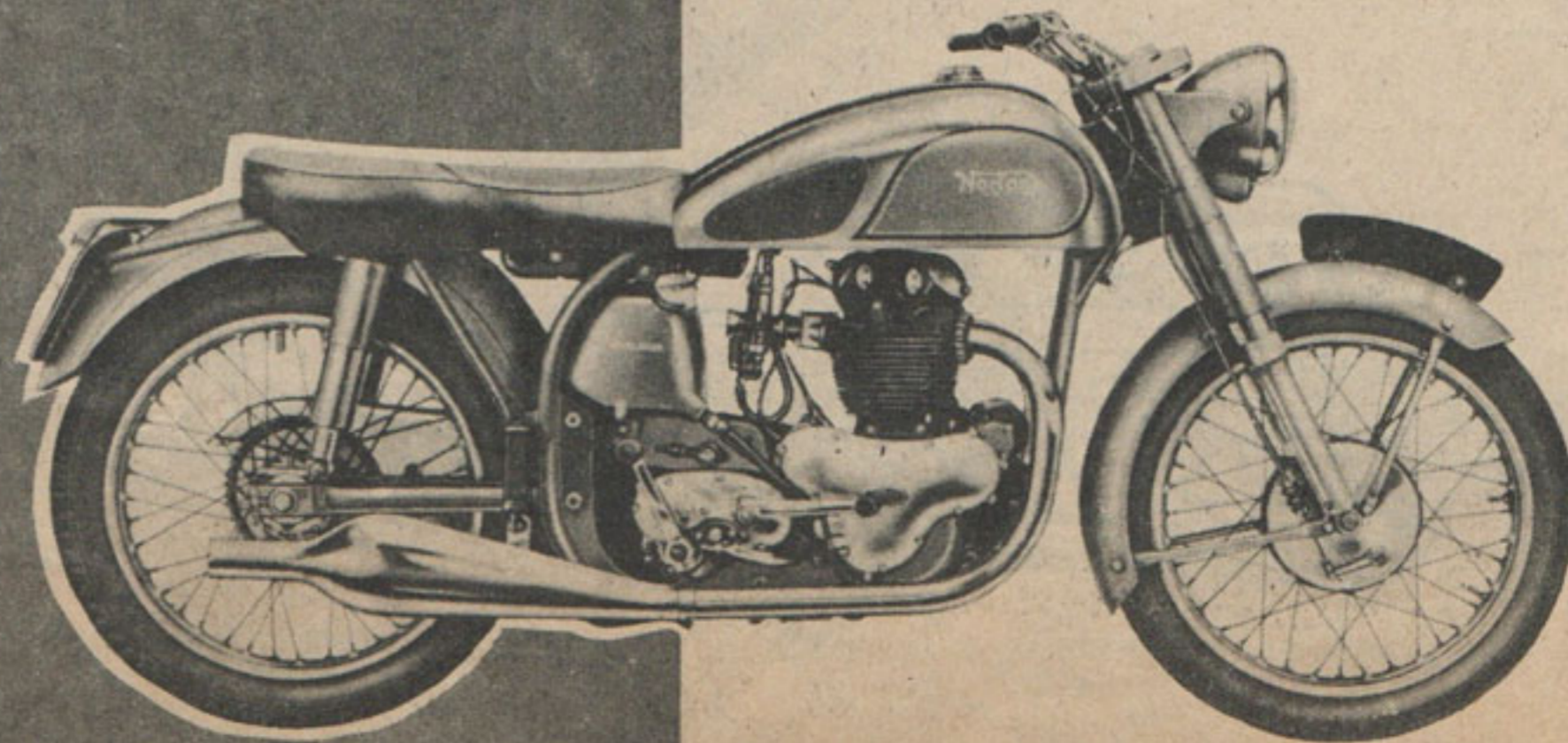
Pour la partie cycle, la principale modification réside dans la suspension arrière qui est du même type que celle de la Dominator modèle 7. Une selle double fait également partie de l'équipement standard de la machine. Autres accessoires, les repose-pieds, sont livrés aussi de série sur tous les modèles.



La Dominator, modèle 7, diffère du précédent modèle par la suspension arrière désormais oscillante et la selle double.



Dans le même cadre que la Dominator modèle 7, nous trouvons la monocylindre 500 E.S. 2.



La Dominator de Luxe, modèle 88, possède le légendaire cadre Featherbed. Selle et réservoir sont également différents.

UNE MOTOCYCLETTE NEUVE EXIGE DES SOINS MINUTIEUX, RODEZ-LA SAGEMENT

FOOTBALL de Milan

Des 175 cmc. culbutées remplacent les scooters

Grand amateur de motos, coureur et même Champion de France, industriel et spécialiste du freinage, Pierre Collignon, de retour du Salon de Milan, nous confie ses impressions.

« Je devais aller au Salon de la Moto à Milan et mon camarade Francone m'avait dit : Venez donc faire la « Rosa d'Inverno », 10^e rallye organisé à l'occasion du Salon par le Moto-Club Milano.

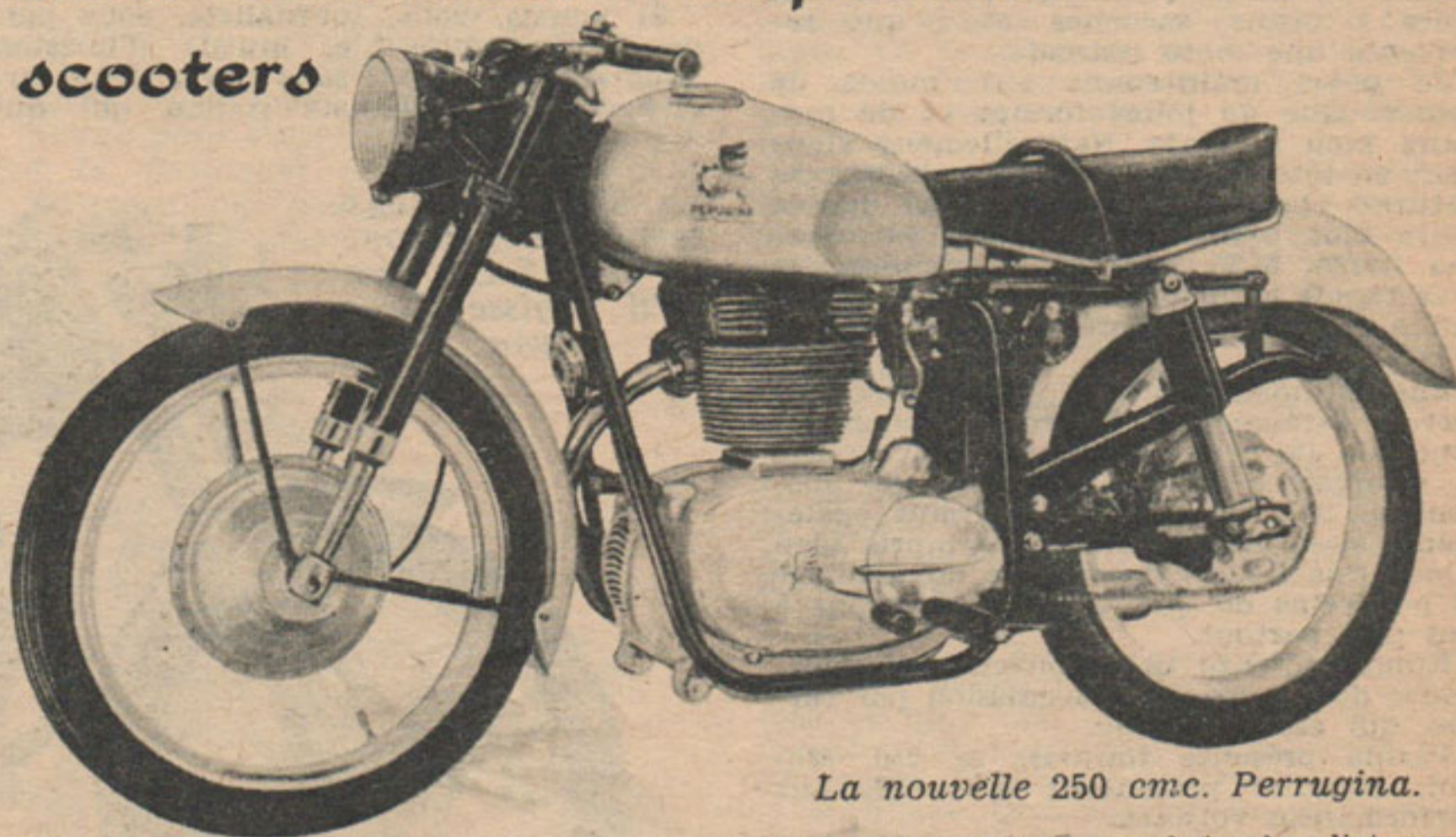
Il mettait à ma disposition une 125 bicylindre Rumi sport. C'est avec plaisir que j'acceptai, d'autant que cela me donnait l'occasion d'essayer cette belle petite machine. Pas de temps imposé. Il y avait simplement à faire viser son tableau de marche dans une ville à une certaine distance de Milan. Je rejoignis l'équipe Rumi par un froid assez vif à Varèse et nous formions un groupe de 31 machines. Il y avait également quantité d'autres marques et l'ensemble du « Raduno » groupait plus de 2.000 motos, scooters et sidecars.

Après l'inévitable café pris dans un bar, nous nous préparons à repartir sur Milan. On me donne une « visière thermique » en tube de mica qui entoure la figure et est complètement ouvert sur le devant. Il se forme un matelas d'air qui protège les yeux et la figure.

Auparavant je suis photographié sur la Rumi, car tous les motocyclistes sont ici sportifs passionnés, et quand on se nomme, ils connaissent vos performances.

Retour à Milan en partie sous la pluie. Le tube en question protège bien de l'air, mais moins des gouttes d'eau.

Arrivée devant l'Arc de Triomphe du Parco Sempione. Malgré le mauvais temps une ambiance du tonnerre. Tout le monde s'interpelle, les rires fusent pour



La nouvelle 250 cmc. Perrugina.

des riens ; un père Noël passe sur une moto Guzzi ; un coq de 1 m. 80 dirige de main de maître un Galletto dans la foule ; plus loin un char romain tiré par trois Guzzina évolue d'une façon stupéfiante, mené par un conducteur en toge, qui tient dans ses mains les rênes qui le relient aux guidons ; ailleurs c'est une énorme Harley surchargée de plus de cent médailles et fanions gagnés dans les rallyes.

On y rencontre des très jeunes et des moins jeunes, mais personne n'est vieux, pas même cet homme de 82 ans qui conduit sa bicylindre Sunbeam de façon parfaite. Des femmes aussi conduisent elles-mêmes de puissantes machines.

Il y a des primes pour les plus longues distances parcourues et des sidecaristes

indiquent sur leur pare-brise les distances faites : Tarente 1.000 kms, Bari 1.100 kms. Gagneront également les clubs les mieux représentés et c'est le club Guzzi de Mandello del Lario qui viendra en tête avec plus de 340 machines.

Sur ma feuille de route que j'ai donnée à l'arrivée, il y avait des bons que je conserve. L'un donne droit à un panetone, l'autre à un café, le troisième à 10 litres d'essence à prix réduit, le quatrième à une entrée gratuite au Salon, le cinquième à un tiffage au sort qui comprend une dizaine de cyclomoteurs, motos et scooters.

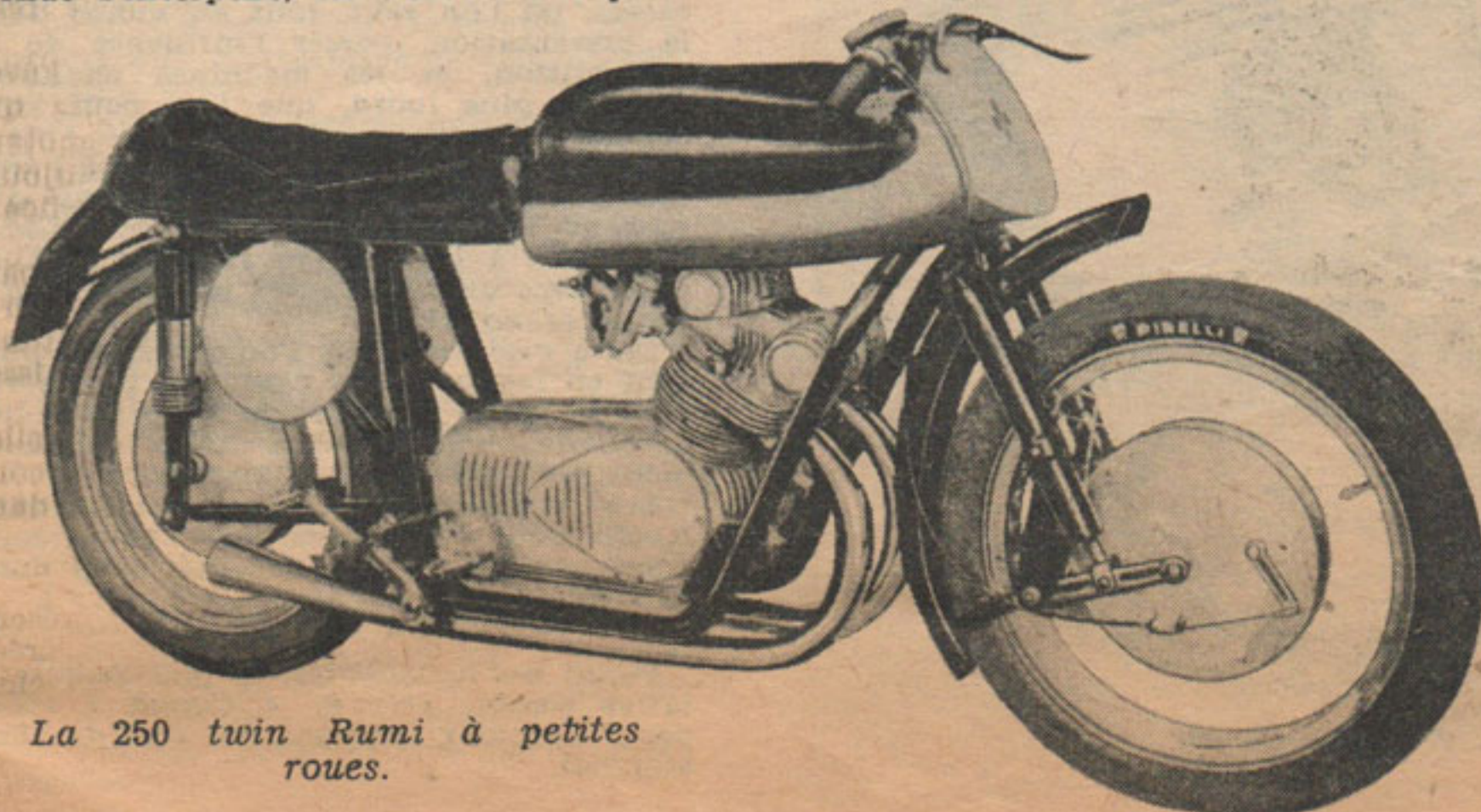
Après une visite au Salon, notre équipe va déjeuner, car j'ai oublié de vous dire que cela s'est passé de 8 heures du matin à 1 heure de l'après-midi. Vous pouvez vous imaginer qu'au cours du repas il sera beaucoup question de motos.

J'ai ensuite visité sérieusement ce salon et si quelques impressions vous intéressent, les voici :

La moto a un emplacement digne d'elle. Ce vaste bâtiment avec ses poutres métalliques de grande portée, qui paraissent légères, est une réussite technique.

Au rez-de-chaussée, qui est un peu en dessous du sol, les accessoires. Au premier étage les motos, scooters, etc...

Ce qui frappe en premier lieu, c'est le nombre de constructeurs nouveaux. Bien peu pourront subsister, car seules les grandes usines parfaitement équipées pourront sortir un matériel de classe à bon marché. Cependant chacun a présenté ses machines avec une idée nouvelle et il en restera peut-être quelque chose. En second lieu la présentation, le fini, la qualité des équipements. En troisième lieu, les prix. Malgré le handicap de matières premières moins abondantes qu'en France, il y a un très gros effort.



La 250 twin Rumi à petites roues.

Vespa n'exposait-il pas un scooter populaire sans chrome à 130.000 liras. Lambretta a répondu à la fin du Salon en annonçant la sortie prochaine d'un scooter à 108.000 liras.

Cela nécessite certainement pour arriver à ces résultats, des milliards d'outillage.

J'ai noté également une très légère tendance à carrosser les motos par des tôles de plus en plus enveloppantes, et cela m'a fait plaisir. Je ne cesse de répéter qu'il y a beaucoup de gens qui comme moi aiment la moto et ne peuvent s'en servir sous peine d'être inondés des pieds aux genoux par une eau boueuse quand il pleut et même une demi-heure après la pluie. Il faut alors aller se changer, puis passer une heure à nettoyer la machine.

Des pare-jambes venus avec le cadre et une tôlerie enveloppant une partie du cadre et des roues peuvent certainement être étudiés en soufflerie pour être moins sensibles, même au vent latéral que l'amas de tubes, réservoirs divers, accus, boîte à outils, sacoches, etc... que représente une moto normale.

Je passe maintenant aux motos de course. Que de jolies formes et de moteurs bien dessinés. Naturellement viennent en tête Gilera avec sa 4 cylindres, sa Saturno et sa nouvelle 500 mono double arbre bloc massif et puissant qui n'est pas livrée. M.V. avec sa 4 cylindres, la plus rapide actuellement, et sa 125. Guzzi qui a gagné à peu près partout avec sa 250.

Elle est magnifique la 250 exposée, réservoir carénant la fourche à balancier, roues de 18, tube central formant poutre et réservoir d'huile, et sa nouvelle suspension AR. De très beaux freins également. Mais les Italiens ont compris bien mieux que nous l'importance du freinage et les freins de qualité se rencontrent à peu près partout.

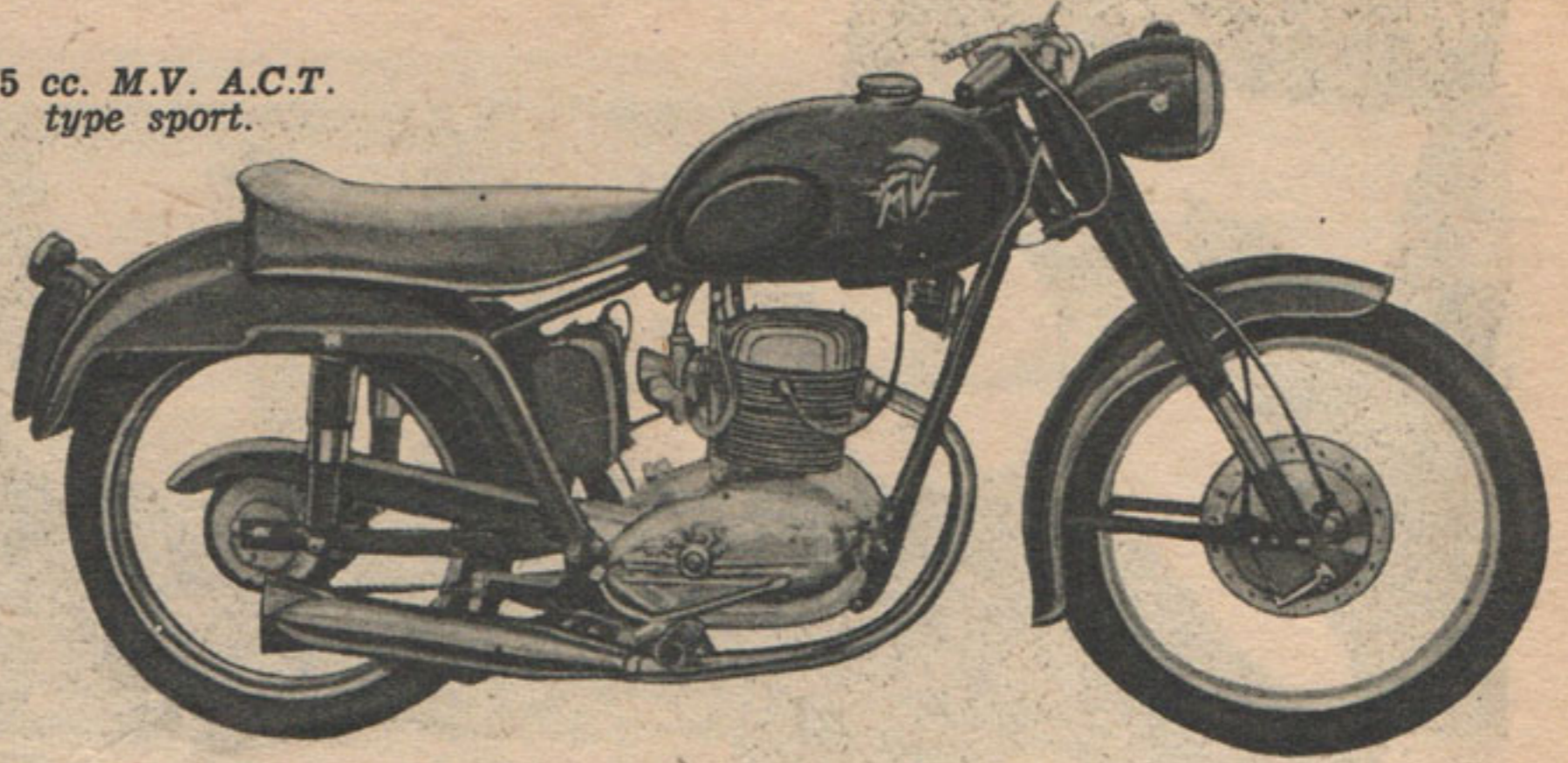
Rumi présente une nouvelle 250 bicylindre double arbre, transmission par cardan qui est très belle.

Parilla présente toujours sa 250. Morini, Mondial présentent leurs 125 aux performances voisines.

Bien entendu, de très nombreuses machines de sport. Signalons de plus que les jantes en alliage léger se rencontrent sur presque tous les stands.

Une foule nombreuse circule. A un moment donné par exemple, le haut parleur bredouille quelque chose et la foule se met à courir. Y a-t-il le feu ? Pas du

175 cc. M.V. A.C.T. type sport.



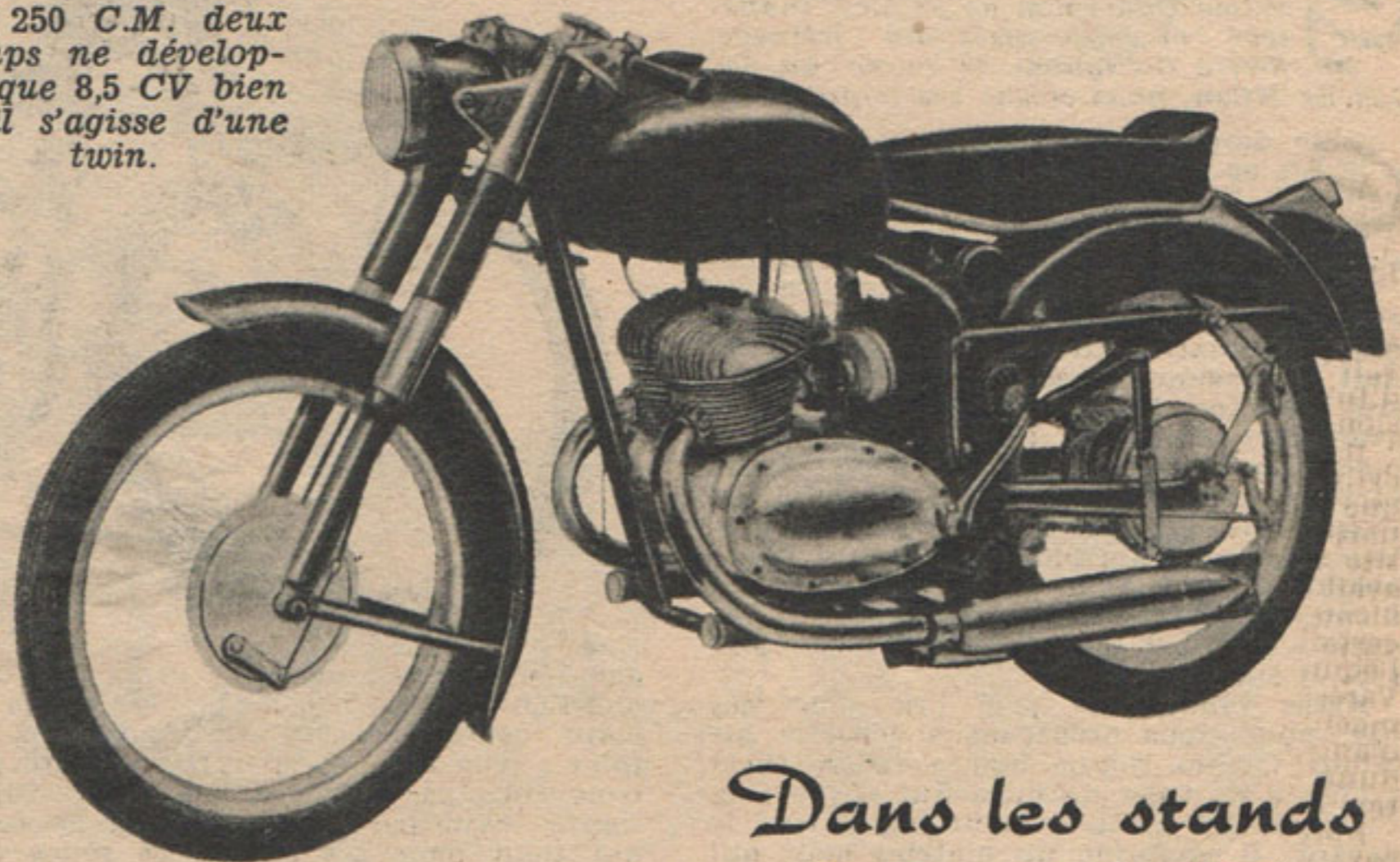
tout. On vient d'annoncer que Fausto Coppi est attendu au stand de sa marque.

Si jamais, vous, journaliste, vous perdez votre coupe-file, inutile d'insister, vous n'entrerez pas sans payer. C'est arrivé à un journaliste italien qui dut

prendre un billet. Or chaque billet donne droit à participer à une loterie et ce billet gagna le superbe scooter Rumi que je vis remettre à ce journaliste ».

P. COLLIGNON

La 250 C.M. deux temps ne développe que 8,5 CV bien qu'il s'agisse d'une twin.



Dans les stands

(De notre envoyé spécial).

Le Salon de Milan est certainement celui qui fournirait au motocycliste français la plus grosse quantité de machines qu'il n'ait jamais vues, et il faut le dire, qu'il n'aura guère l'occasion de revoir ailleurs.

Et pourtant quelle profusion de machines agréables, pour tous les goûts, et aussi quelle différence de conception entre ces petites machines légères, fines et racées, où l'on sent, tout au moins dans la présentation, percer l'influence de la compétition, et les machines engluées, d'aspect plus lourd, que l'on peut rencontrer ailleurs.

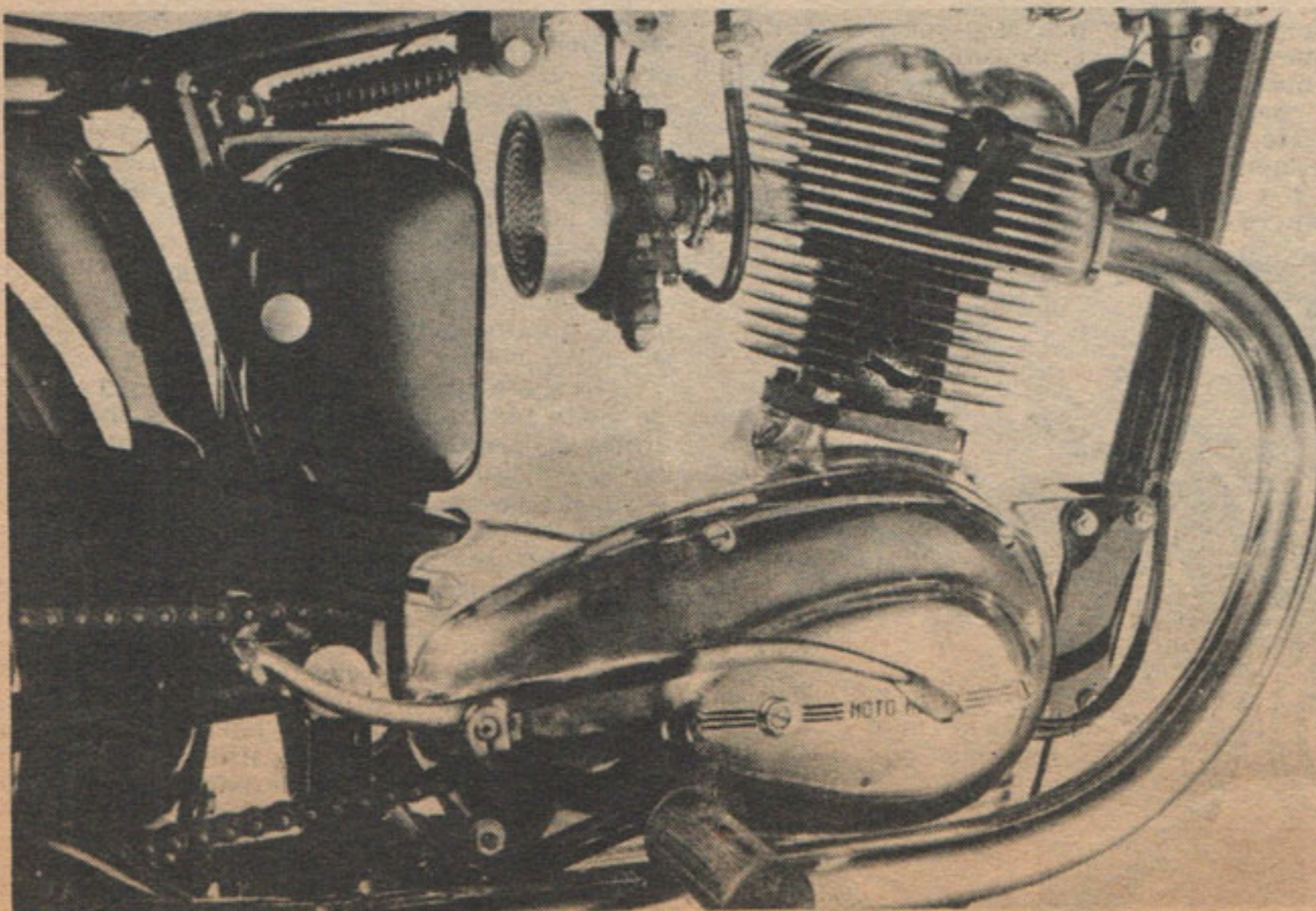
Le Salon 52 marque avec netteté l'évolution de la construction italienne qui passant l'année dernière au vélomoteur « grossi » à 150 cmc., se retrouve aujourd'hui avec un 175 cmc. et de préférence à soupapes en tête.

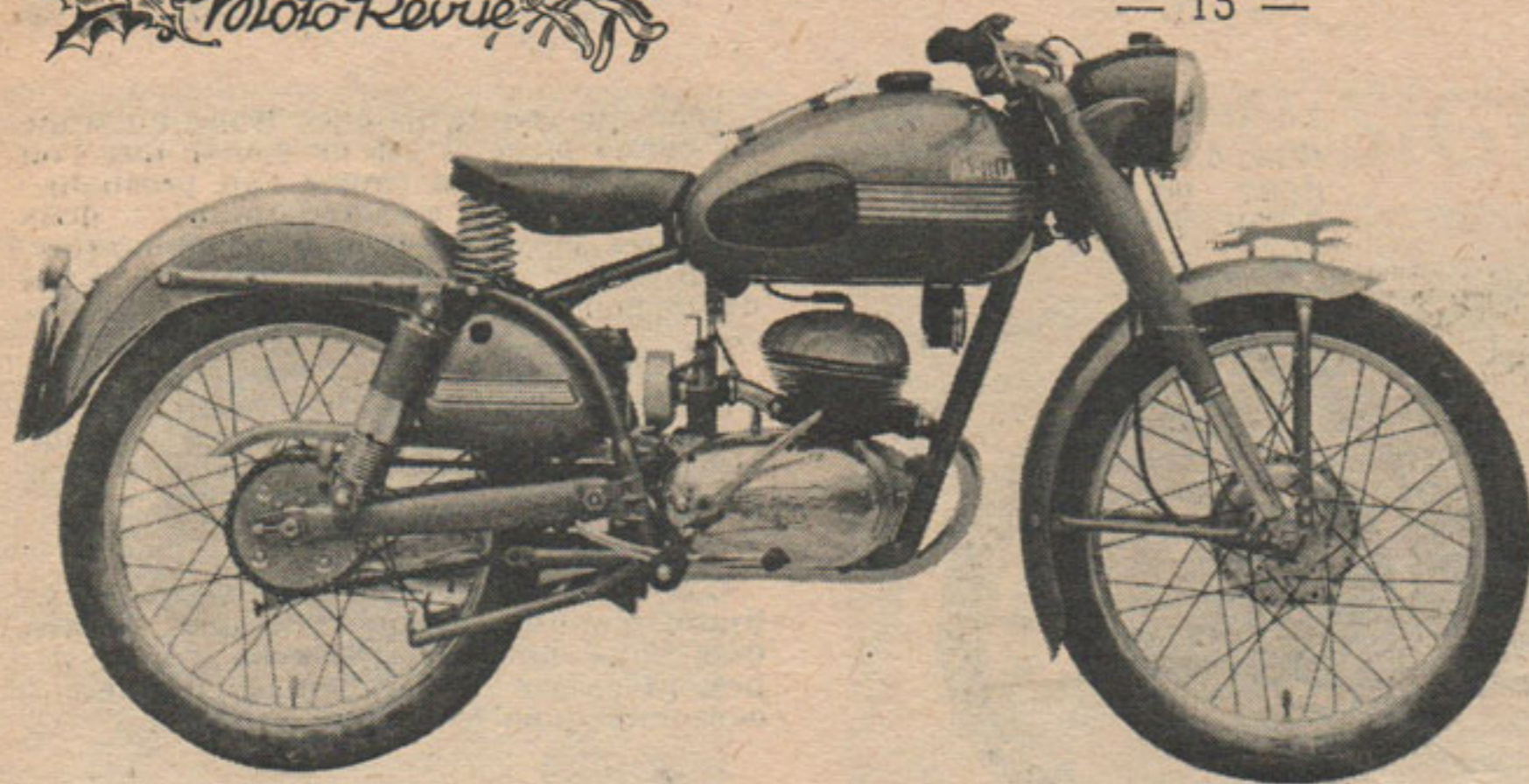
Cette évolution que l'on remarque partout en faveur d'une cylindrée plus forte pour la petite machine de Monsieur-tout-le-Monde, s'accompagne d'un délaissement collectif du deux temps.

Les machines entièrement nouvelles n'échappent pas à cette règle, et au contraire semblent entrer de plein-pied dans la ronde.

× × ×

Parmi ces nouveautés, la plus représentative semble être la « Comet » créée par l'ingénieur Drusiani qui sort de chez Mondial.





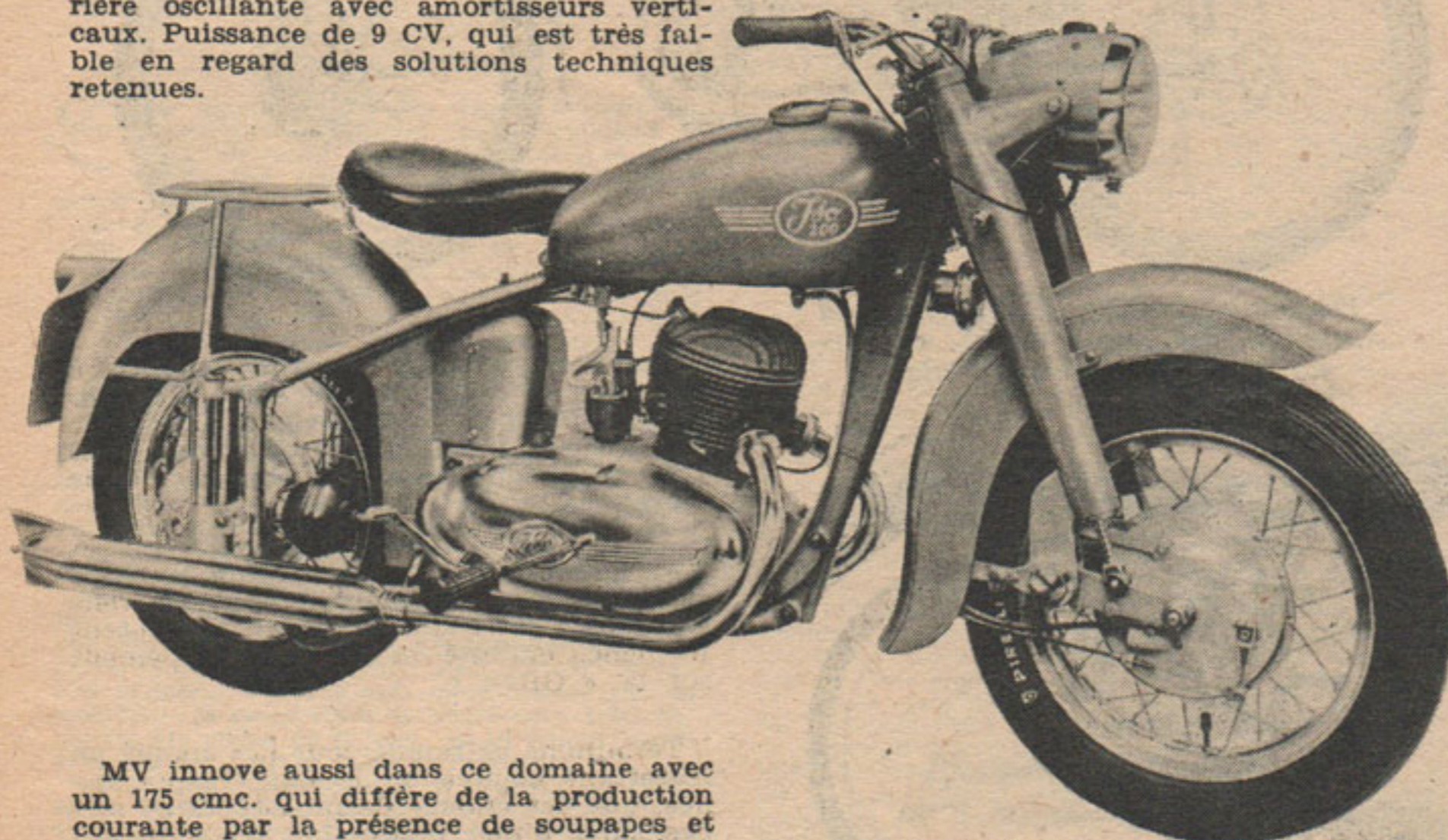
Quoique sa silhouette se rapproche plus de la construction anglaise que de l'école italienne, le réservoir resserré sur l'arrière, et les jantes en dural, ne permettent pas de s'y tromper.

Le moteur est un 175 bicylindre à distribution par arbre à cames en tête commandé par chaîne centrale.

La boîte à 4 rapports forme bloc avec le moteur. Fourche télescopique et frein avant de grand diamètre, suspension arrière oscillante avec amortisseurs verticaux. Puissance de 9 CV, qui est très faible en regard des solutions techniques retenues.

La 125 Parilla tourisme

Ci-dessous : la 200 Iso à double piston et petites roues, s'écarte résolument de l'école italienne pour s'apparenter à la fois à la Sunbeam (gros pneus et transmission acatène) et aussi à la Puch (double piston) 10,5 CV à 5.500 t-m.



MV innove aussi dans ce domaine avec un 175 cmc. qui diffère de la production courante par la présence de soupapes et d'une chaîne à gauche pour entraîner l'arbre à cames !

Le cadre interrompu est sensiblement le même que celui des deux temps, par contre le réservoir raccourci et plus « boule » n'est pas très heureux, au même titre qu'une selle courte « à la Jawa » sur l'une des machines ne semble pas à première vue préférable à la selle double du modèle voisin.

Quel que soit le rendement de ce moteur, on ne peut s'empêcher d'être peiné par l'allure bien ronde et le couvre-culbuteurs nervuré de cet arbre à cames qui ressemble... à un deux temps. Aucun caractère dans ce dessin, de même que pour le carter parfaitement soufflé et ovoïde orné par dessus le marché de 3 rayures horizontales qui achèvent, s'il en était besoin, la ressemblance avec un certain deux temps d'Europe Centrale.

Pour atténuer cette impression de déchéance, une nouvelle bien agréable fait partie du stand. Un modèle presque similaire, mais en 125 cmc., va être livré en « Compétition client », toujours simple arbre entraîné par chaîne, ce même moteur pouvant propulser un « scooter compétition ». Si ce nouveau modèle est destiné à remplacer les deux temps, il faut que ses performances soient intéressantes !

Chez Guzzi, toujours le stand en éventail, avec en plus le side 250 de Cavanna et une 250 « Gambalunghino » officielle. La nouveauté réside dans le Galletto qui finit comme il aurait dû commencer, c'est-à-dire en 175 cmc. à quatre vitesses.

× × ×

Des machines de course chez Gilera, une 4 cylindres, une Saturno culbu. à fourche télé, et la nouvelle Saturno double arbre au bloc monstrueux. Pour compléter la gamme des « compétition » de tous usages, la machine de cross créée au milieu de la saison, à défaut d'un pilote de grande classe, a trouvé une place au Salon.

A part ce quatuor pour « corridors », il n'y a pas grand chose de nouveau à voir, à part les 4 vitesses de la 150 sport, qui sont d'ailleurs cachées dans un carter « bien net ».

× × ×

Chez Mondial, on « italianise » la 200 cmc. en lui fournissant un cadre plus moderne et une suspension arrière oscillante. La fourche est télescopique. Deux 160 cmc. deux temps, sport et luxe, et une 125 simple arbre « compétition client ».

Contrairement aux modèles tourisme, ce dernier est encore muni d'une fourche à parallélogramme et d'une suspension coulissante.

× × ×

Une autre toute nouvelle 175 culbutée porte la marque « Morini ». Culasse en alliage léger, suspension oscillante et 4 vitesses.

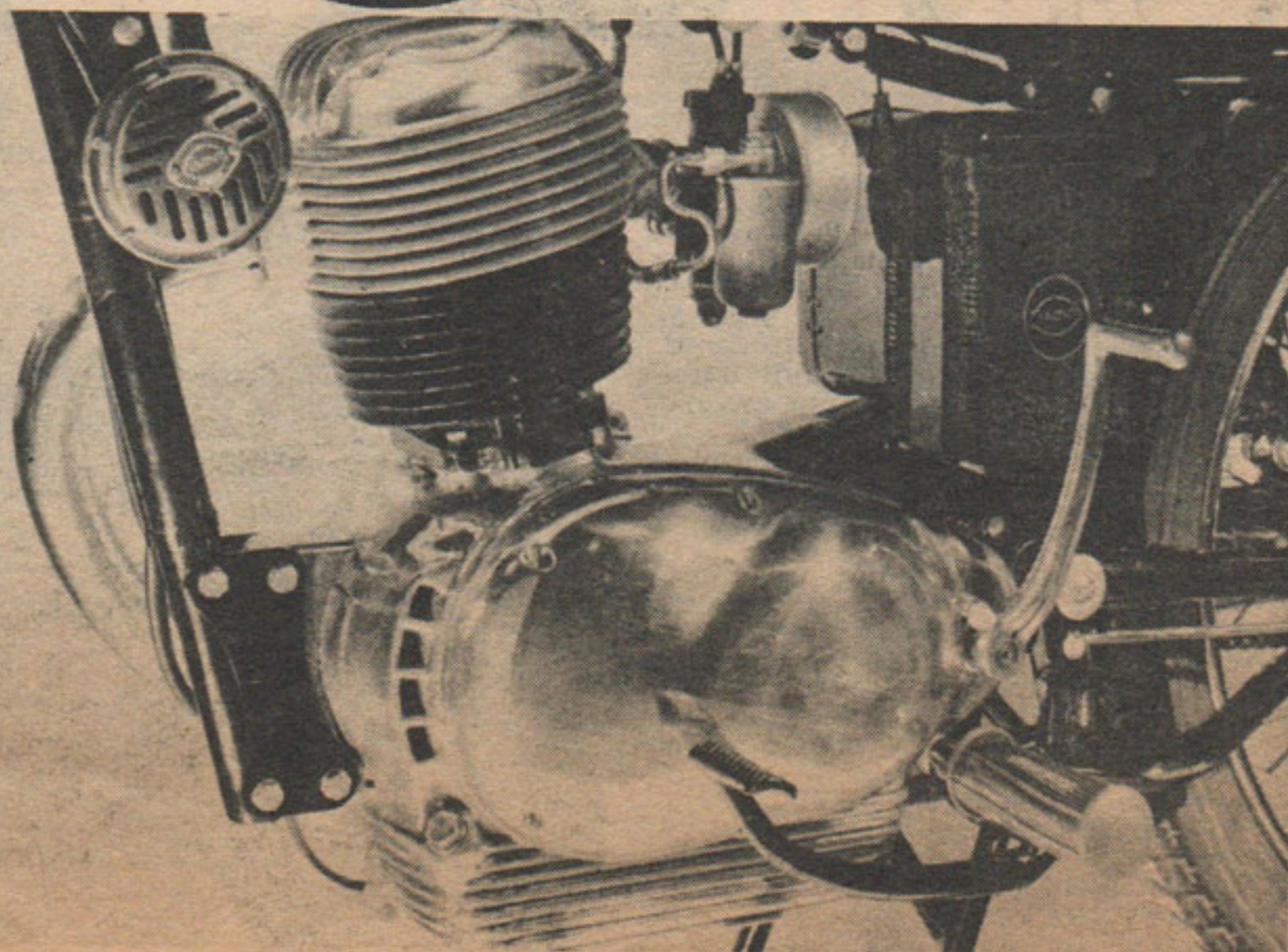
Quelques détails, comme les flasques de freins nervurés, la cuvette à huile sous le moteur, rappellent un peu la compétition et donnent un cachet personnel à la machine.

× × ×

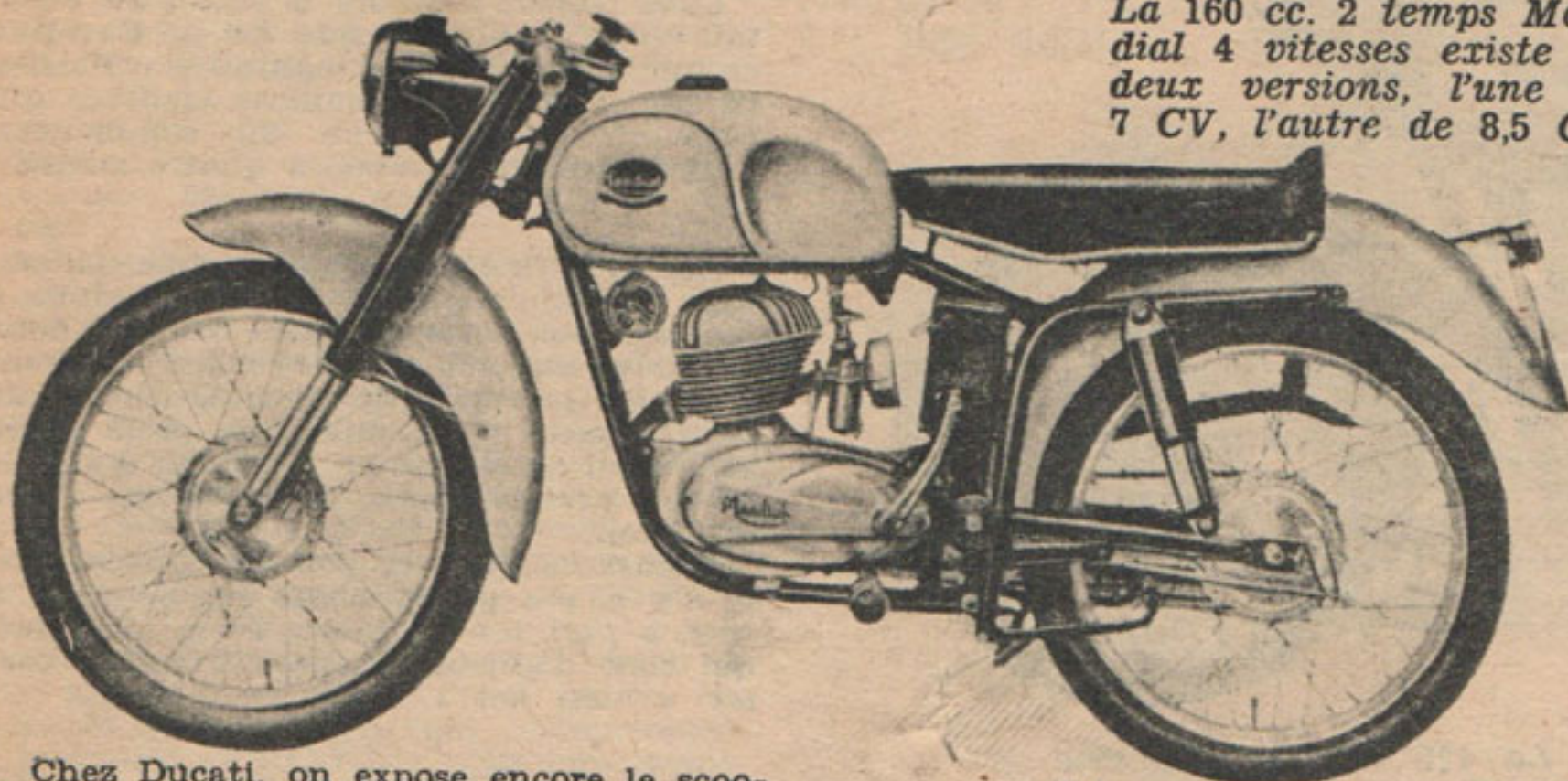
Pour ne pas être en reste avec ses concurrents, Parilla présente ses deux Twins (250 et 350) que l'on découvrit l'année dernière, et aussi une toute nouvelle... 175 quatre temps à culbuteurs.

La grosse particularité de ce modèle réside dans le mode de distribution. Du côté gauche, un carter monte une cascade de pignons jusqu'à hauteur de la culasse. Le dernier pignon n'est autre que l'arbre à cames, d'où partent des tiges très courtes et très écartées (genre Vincent) qui poussent les basculeurs transversaux.

Ci-dessous et sur la page précédente, le nouveau 175 Morini à culbuteurs de 8 CV.



La 160 cc. 2 temps Mondial 4 vitesses existe en deux versions, l'une de 7 CV, l'autre de 8,5 CV.

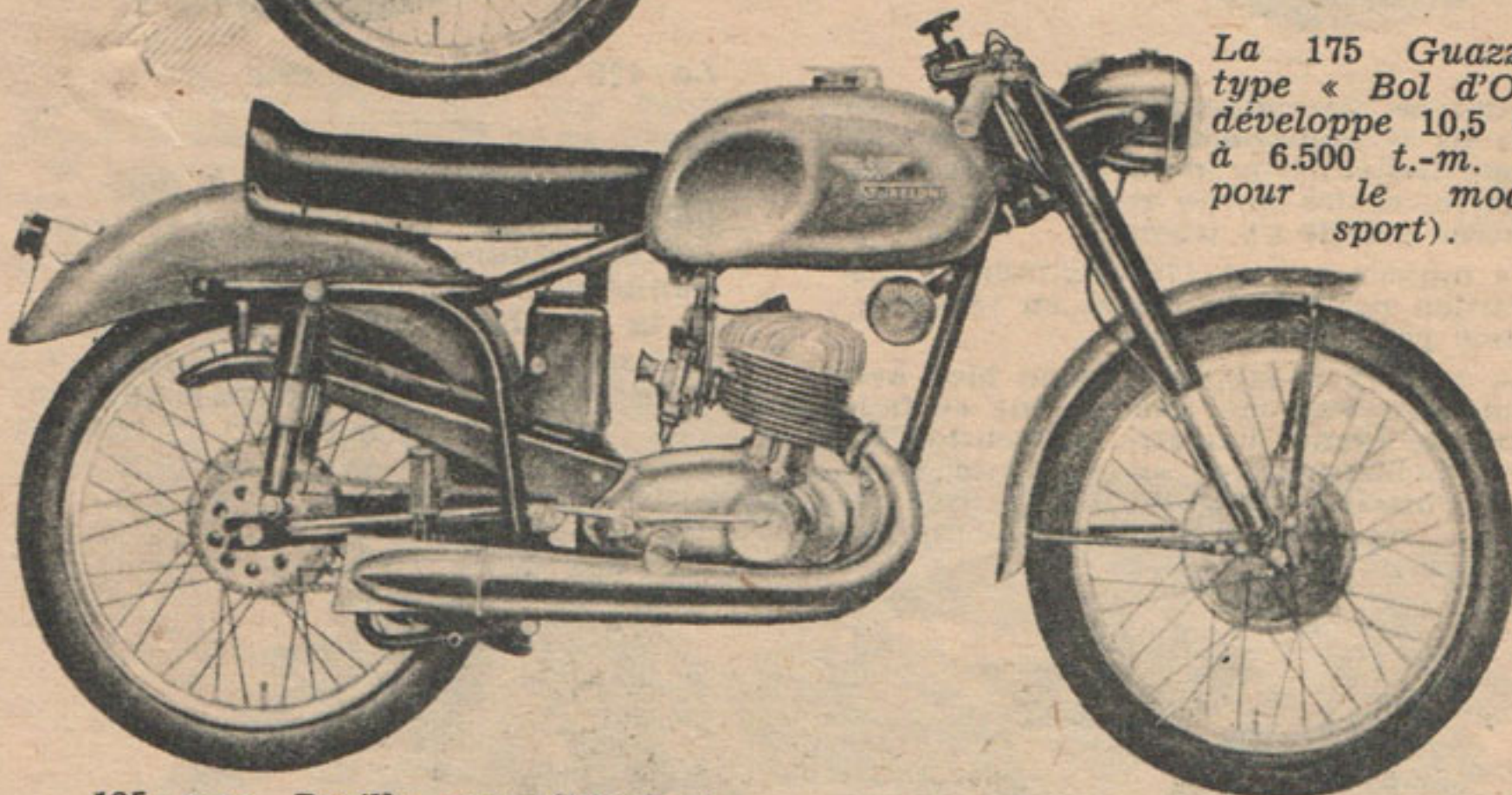


Chez Ducati, on expose encore le scooter 175 à transmission hydraulique, et une nouvelle 98 cmc. culbutée avec moteur en porte-à-faux et cadre en tôle emboutie. La silhouette n'est pas des plus réussies et la boîte est à 3 vitesses. Un nouveau 48 cmc. à 3 vitesses aussi, est monté dans un cadre tubulaire en porte-à-faux identique au 65 cmc.

Le cadre en porte-à-faux est d'ailleurs une spécialité italienne.

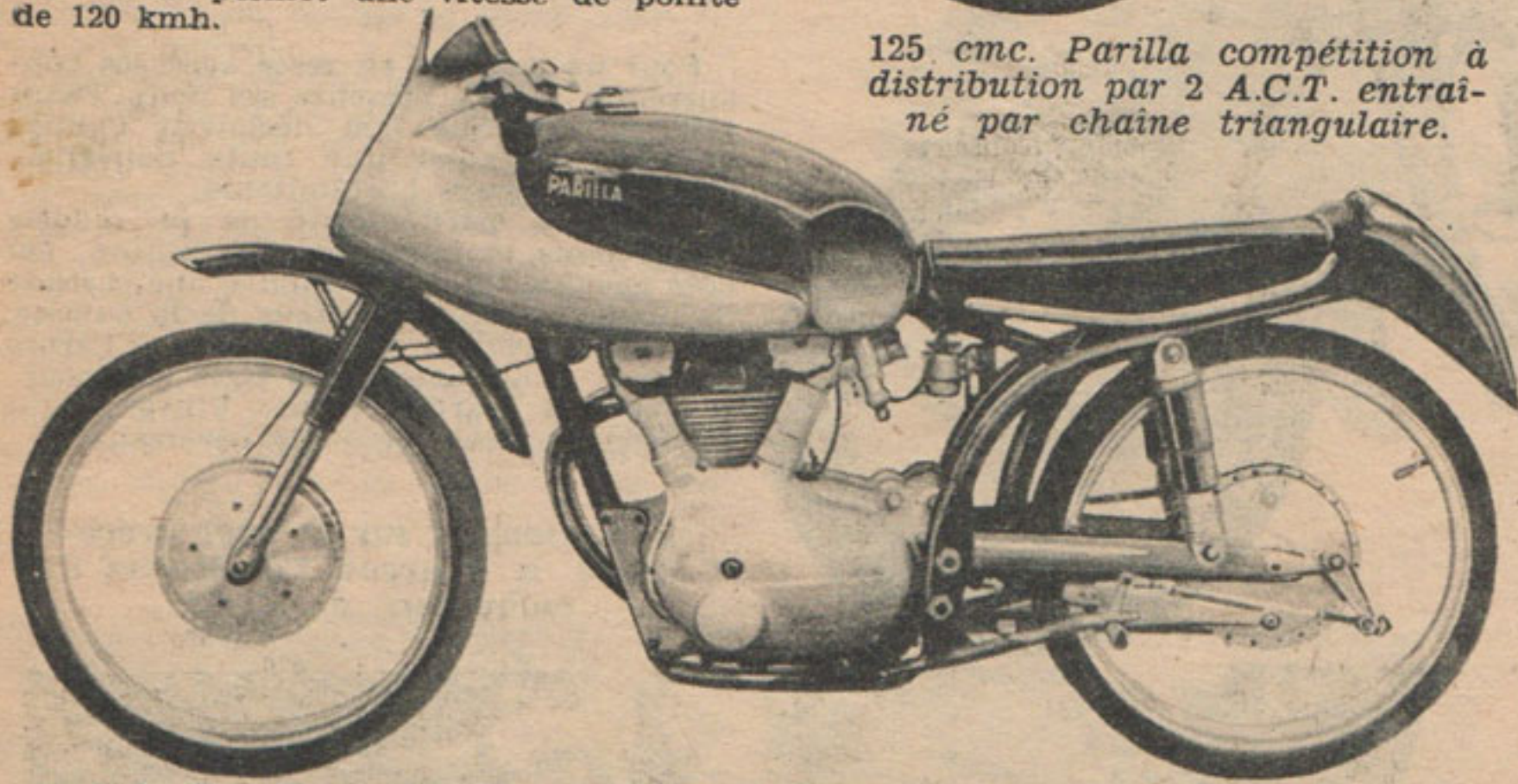
× × ×

Benelli n'échappe pas à cette règle et son 125 cmc. « Leoncino » a le cadre formé d'un gros tube arqué de la direction au pivot de fourche arrière. La nouvelle 250 vertical twin « Leonessa » a maintenant une selle double comme la plupart des machines d'ailleurs, sa puissance de 16 CV lui permet une vitesse de pointe de 120 kmh.



La 175 Guazzoni type « Bol d'Or » développe 10,5 CV. à 6.500 t.-m. (8,5 pour le modèle sport).

125 cmc. Parilla compétition à distribution par 2 A.C.T. entraîné par chaîne triangulaire.



A droite : le scooter M.V. compétition à moteur 125 simple ACT à chaîne

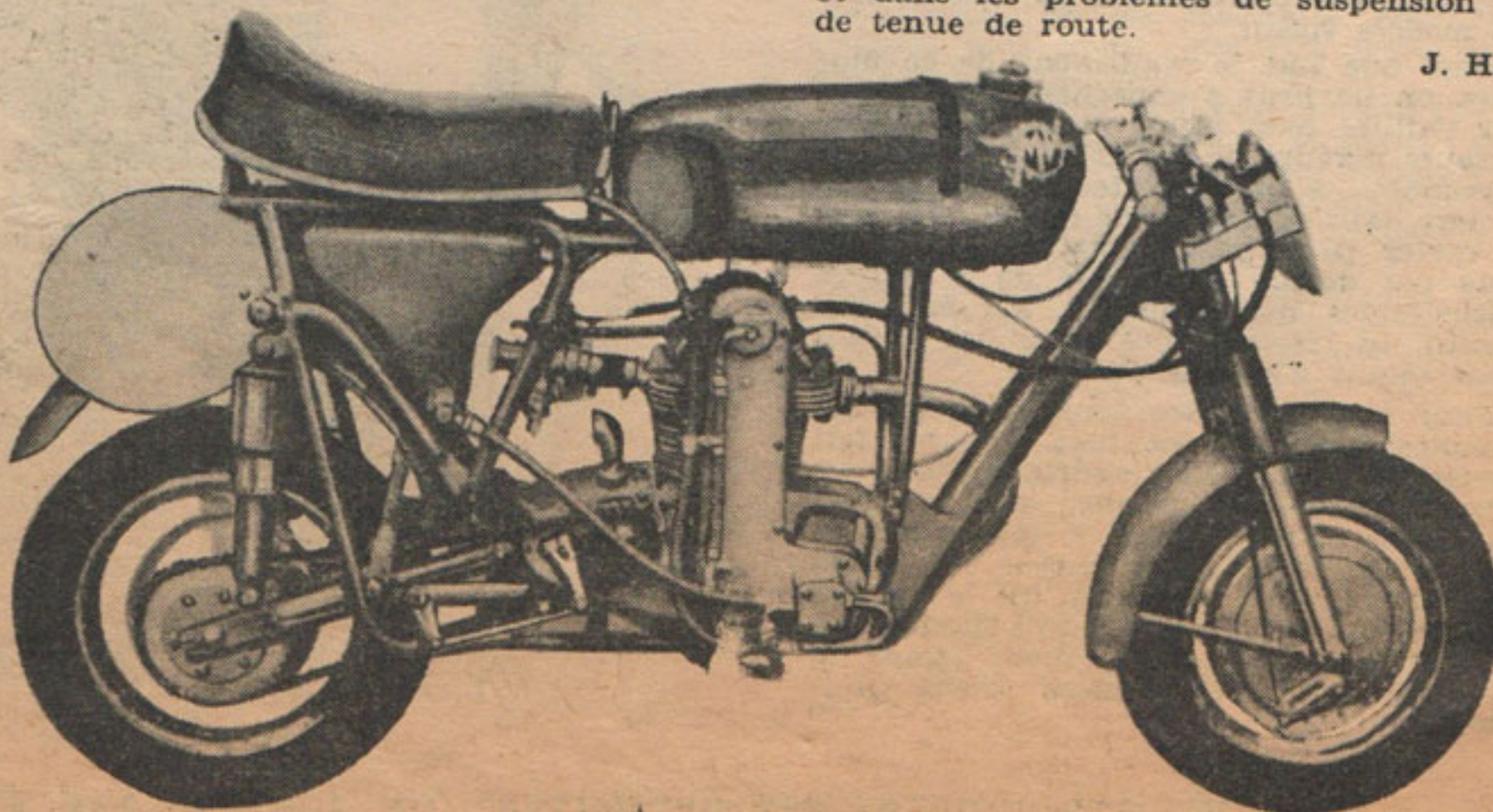
Le second constructeur de Pesaro s'appelle également Benelli, mais a pris pour marque l'initiale « B ». Cadre en tôle emboutie, également moteur en porte-à-faux, mais à cylindre horizontal. Le 98, 115, 125 cmc., au choix, est muni d'une admission rotative centrifuge, qui est, paraît-il, du meilleur rendement.

De la même marque, une 200 à 2 cylindres horizontaux, mais à admission normale.

× × ×

Une des plus intéressantes nouveautés dans le domaine du 125 est la F.B.M. « Gabbiano » qui, avec un cadre monopoutre et moteur suspendu, semble le parfait intermédiaire entre le scooter et la moto. Les roues de 17 pouces et la fourche avant à biellettes genre Galletto, y sont sûrement pour quelque chose.

Le cylindre est presque horizontal, bloc moteur 3 vitesses et suspension arrière par fourche oscillante contrôlée par deux gros amortisseurs verticaux.



Rien que des twins chez Rumi où trône en bonne place la 250 de course que l'on verra, paraît-il, en course l'an prochain.

Rappelons ses caractéristiques : deux cylindres accolés et inclinés, double arbre, transmission par couple conique, roues de 18 pouces, et fourche avant à balanciers.

La 125 compétition est maintenant équipée d'un phare pour pouvoir participer à Milan-Tarente. Les modèles tourisme et sport sont inchangés, mais le scooter peut être équipé d'un démarreur.

× × ×

C.M. expose une 250 deux temps bicylindre connue depuis quelques années déjà. Une nouvelle 200 deux temps est présentée par Ceccato, jusqu'à présent cantonné dans le moteur auxiliaire.

Parmi les culbus, Laverda renonce à son horrible cadre en tôle emboutie pour le modèle sport qui devient ainsi une belle petite machine (capable des 1.400 kms de Milan-Tarente à plus de 76 de moyenne !).

× × ×

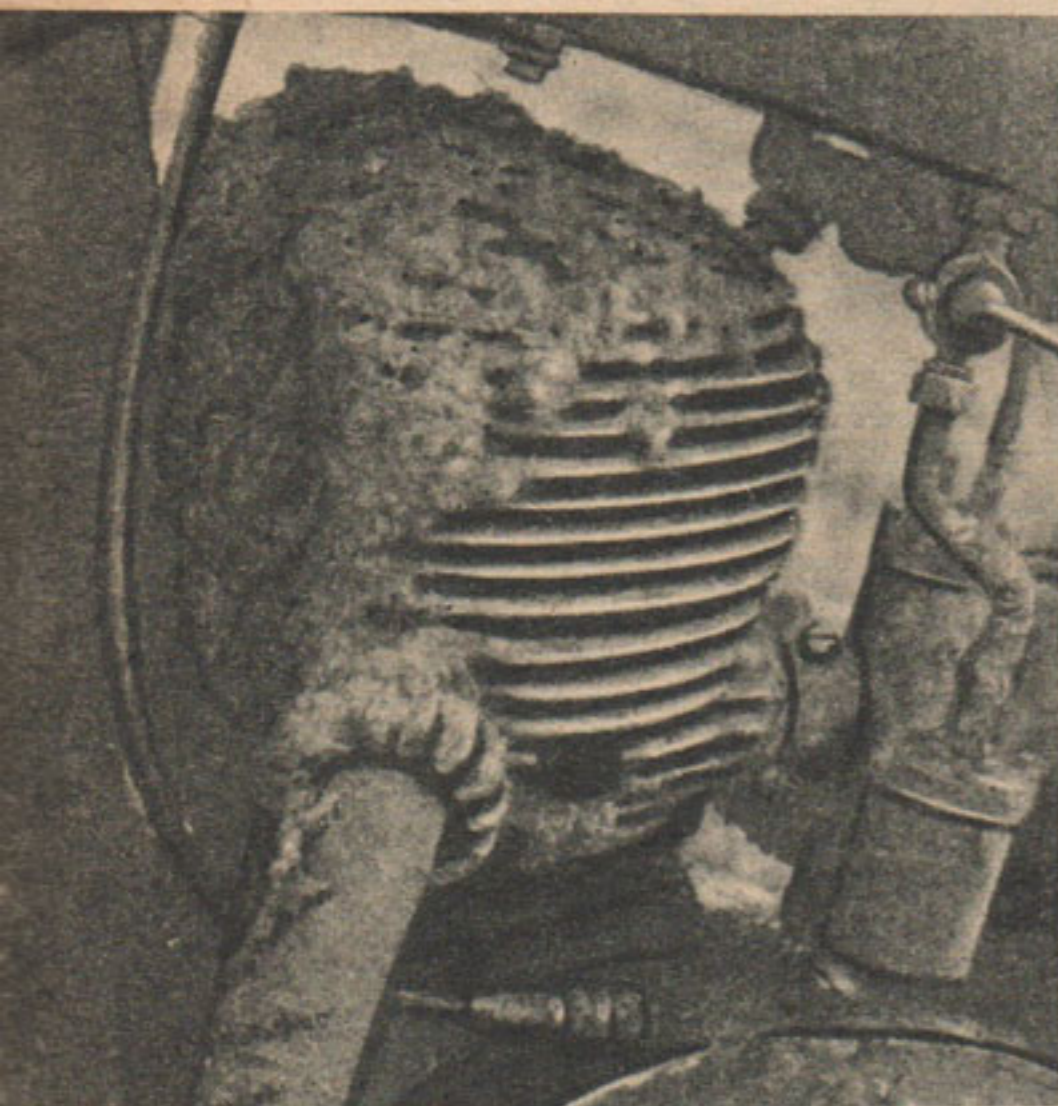
Ne quittons pas le Salon de la machine rutilante sans mentionner une nouvelle marque : la Italmoto, dont le moteur 160 cmc. culbuté se retrouve également sur la « Gitan ».

× × ×

Terminons ce rapide tour des stands en regrettant comme on le fait chaque année, que cet étalage de prototypes ne soit pas suivi d'une production en série qui permette d'abaisser le prix de vente, et aussi que les quelques modèles des grandes usines qui sont en général des machines intéressantes, ne trouvent pas de débouché en France, ce qui amènerait peut-être nos constructeurs nationaux à faire des constatations profitables, ne serait-ce que dans le domaine de l'élégance et dans les problèmes de suspension et de tenue de route.

J. H.

SOUS LE SIGNE DE LA BOUE



L'an dernier, à la fin de la relation du premier Trial de Buc, nous formulions le vœu de revoir une telle épreuve, et nous avons été comblés encore une fois cette année par le MC Clodoaldien.

Se déroulant sensiblement sur le même parcours que le précédent, le trial de Buc a attiré dans la tranquille localité un nombre de motards relativement grand, par rapport à l'importance de l'épreuve (un signe de plus de la faveur dont bénéficie ce nouveau sport) qui donnait un air « sur les dents » à tous les habitants. L'échappement libre semblait d'ailleurs de rigueur, même sur les motos ne participant pas aux épreuves, et chacun se faisait un plaisir de passer sous l'œil désintéressé — pour une fois — des agents de service. L'ambiance fut sympathique, aussi bien au point de départ que le long du parcours, et si certains concurrents abandonnèrent, ce n'est pas faute d'avoir été encouragé par les spectateurs.

Dès 9 heures 30, les cyclomoteurs prenaient la piste, qui, de potable au début, passa rapidement par toute la gamme des « amollissements » possibles, jusqu'à former par endroits de véritables ruisseaux de boue sans cesse brassée par les machines. 15 concurrents partiront dans cette catégorie des moins de 50 cmc., et 10 seront classés à la fin de l'unique tour de l'épreuve.

Le trial en est encore à sa période de croissance, et en tant que tel, mérite notre indulgence, mais à notre avis, une épreuve de cyclomoteurs n'a pas sa place ici, relevant beaucoup plus du cyclo-cross, où habileté et endurance du pilote comptent plus que la cohésion pilote-moteur.

Le parcours des motos dut d'ailleurs être modifié afin de leur éviter une côte du style Montreuil qu'ils n'auraient jamais pu escalader. Quoi qu'il en soit, leurs performances sont des plus honorables, et une partie du trajet effectué avec notre propre cyclomoteur nous en a convaincu.

En 175, nous avons eu la surprise de voir deux Motobécane culbutées préparées par l'agent Delauné et dont l'une remporta la victoire dans sa catégorie aux mains de Delauné Junior, suivie par la deuxième, pilotée par Thilliet. Une Guiller Sport fit également impression, malgré son phare légèrement aplati... sans parler de la boue.

Beaucoup de NSU et de Puch, ainsi que des « spéciales » en 250 cmc. C'est d'ailleurs une de ces dernières qui remporta l'épreuve. Un mélange de Terrot et Norton donna une « Spéciale Lavanchy » qui conduisit son pilote à la victoire. Après le premier tour, ce dernier eut un moment d'émotion, et après avoir démonté la magnéto par crainte de la noyade, un simple changement de bougie rendit son coursier en excellent état de marche. Pour une mécanique d'avant-guerre, ce n'est tout de même pas si mal !

Seconde surprise chez Delauné, une 200 Dot qui ne put courir qu'en 500, sa catégorie (250) se courant presque en même temps que les 175.

Delauné se classe deuxième, une chute absolument inexplicable ayant eu lieu dans un non-stop. Pour la première fois que nous le voyons dans une telle épreuve, Delauné s'en est fort bien tiré, et suivant ses dires, il ne serait pas impossible de le voir plus souvent en « tout-terrain » avec sa Dot.

Rééditant son exploit de l'an dernier, Melioli fait premier en 350 sur sa toujours fidèle « Bullet ». Un fait qui montre bien le surcroît de facilité dont bénéficiaient les possesseurs de machines de cross, c'est le temps réalisé par ce même Melioli dans le non-stop chronométré, où il réalisa le meilleur temps — 12' — sur 50 mètres.

Au classement général, c'est évidemment Scossa qui devait tenir la première place, et il le fit de la façon la plus charmante du monde, la cigarette ou le sourire aux lèvres, s'amusant manifestement comme un petit fou.

Il commença d'ailleurs par une belle démonstration en side, avec Maroni comme passager, juché sur une caisse en forme de sidecar. L'ensemble avait une allure araignée des plus réussies et résista fort bien au travail intense qui lui fut demandé. Une fois son parcours terminé, il se remettait aussitôt en selle sur sa Saroléa dételée, toujours souriant, et remportait la catégorie 500 cmc. avec le même entrain qu'il avait manifesté sur son side, et ce sans aucune pénalisation.

Les leçons à tirer de ce trial sont assez nombreuses.

1° ne pas y admettre les cyclomoteurs : l'intérêt qu'ils suscitent parmi les spectateurs et les engagés eux-mêmes est d'ailleurs des plus limités. Ils semblaient faire figure de parents pauvres, et ce n'est certainement pas ce que souhaite la Fédération Mixte Cyclo-Motocycliste. L'obstacle principal est d'ailleurs aussi d'ordre technique, et réside dans la puissance relativement trop faible des moteurs utilisés, et si celle-ci est augmentée, c'est la légèreté de l'ensemble qui sera un nouvel obstacle, car on aura un manque d'adhérence.

2° varier beaucoup plus le profil et les difficultés du circuit, car à part la boue et la

côte de Seybach, il n'y avait aucune autre sorte d'obstacle (rochers, sable, gués ou même portion de ruisseau à suivre, etc.).

3° interdire, ou tout au moins réglementer l'emploi de pneus spéciaux, ou alors nous assisterons à ce qui s'est passé en 1928-30 en Angleterre, où à des pneus spéciaux répondaient des parcours encore plus difficiles et ainsi de suite ; si bien que l'on obtint des machines amenées par camions (!) et absolument inutilisables en service normal. Pour ces machines, nous avons le moto-cross et point n'est besoin du trial dans ces conditions.

D'une importance plus accessoire est le choix de la région du parcours qui était dans le cas présent peu accessible, ce qui n'incite pas les spectateurs éventuels à se déplacer.

4° nous croyons qu'il y a erreur de la part des organisateurs à vouloir faire des passages « non-stop » chronométrés. Mais par contre une certaine limite de temps imposée pour l'ensemble du circuit est souhaitable, afin d'éviter un encombrement du circuit ou qu'un pilote fatigué se repose en cours d'épreuve entre deux « non-stop ».

De toutes manières, l'idée de vitesse doit absolument être écartée de l'idée des organisateurs et des coureurs.

Toutes ces critiques ont été faites dans le but d'éviter les déboires semblables à ceux qui affligent tout nouveau sport. Par des expériences successives, on doit arriver à trouver la formule idéale qui nous permettra de rattraper notre retard, ce que nous souhaitons le plus vivement.

CLASSEMENT PAR CATEGORIES

Cyclomoteurs : 1. Philippe 40 pts ; 2. Morphyre 75 pts ; 3. Pascot 100 pts ; 4. Lajon 115 pts ; 5. Blanchet 140 pts.

175 cmc. : 1. Delauné 170 pts ; 2. Thilliet 425 pts ; 3. Santoni 550 pts ; 4. Meyer 1.200 pts.

250 cmc. : 1. Lavanchy 75 pts ; 2. Delauné 195 pts ; 3. Préau 345 pts ; 4. Sutra 345 pts ; 5. Chaumette 555 pts ; 6. Vaccani 595 pts ; 7. Mourgaud 795 pts ; 8. Rabus 870 pts ; 9. Caquin 1.363 pts.

350 cmc. : 1. Melioli 180 points ; 2. Perrot 225 pts ; 3. Douis 375 pts ; 4. Charny 550 pts ; 5. Villant 605 pts ; 6. Chaumette 705 pts.

500 cmc. : 1. Scossa 0 pt ; 2. Deshaies 10 pts ; 3. Jeanne 740 pts ; 4. Gabryasiack 790 pts ; 5. Philippe 1.275 pts.

Sidecars : 1. Scossa, 210 pts.

CLASSEMENT GENERAL

1. Scossa 500 cmc 0 pt ; 2. Deshaies 30 pts ; 3. Lavanchy 75 pts ; 4. Delauné sur 175 cmc. 170 pts ; 5. Melioli 180 pts ; 6. Delauné sur 250 cmc. 195 pts ; 7. Scossa sur sidecar 210 pts ; 8. Perrot 225 pts ; 9. Préau 345 pts ; 10. J. Sutra 345 p.



Les machines de tourisme étaient handicapées surtout par leurs pneus dans les non-stop. Ici le

66 en difficulté. Notez à l'extrême droite, le commissaire qui observe les fautes du concurrent.

Dès son arrivée à Buc, l'ensemble sidecar de Scossa suscita un gros mouvement de curiosité, et il faut avouer que celui-ci était motivé. L'allure étrange était fournie par le retournement d'un châssis Précision pour lequel le système d'attache en 3 points seulement fut gardé (ce qui rejoint exactement la théorie de Stoye, suivant laquelle un side doit avoir une certaine élasticité au lieu d'une rigidité absolue plus sujette aux ruptures). La caisse, ou plutôt la portion de caisse, était en bois et d'une marque célèbre outre-Quévrain. Avec le surelèvement ainsi obtenu, le passager se trouvait à environ 60 cms au-dessus du sol et, malgré sa position inconfortable, se tira très bien de sa dure tâche.

× × ×

Avant le départ également la Dot de Delauné fut très entourée pendant que l'on courait chez le quincailler du coin acheter des pailles de fer, afin de rendre l'échappement du Villiers un peu plus « straight ». Durant les courses, cette même machine fit une très belle démonstration, bénéficiant d'une légèreté, d'une maniabilité et d'une force de traction hors pair, grâce à ses rapports mieux étudiés.

× × ×

Un commissaire est interpellé par un spectateur qui trouve une telle épreuve absurde, car le terrain n'offre aucune adhérence. Discussion, mots aimables, finalement le commissaire : « Ah, il n'y a pas d'adhérence, eh bien ? Allez-y voir vous-même. Ici ! », et de sauter (botté) au milieu d'une ornière où effectivement le sol apparaît. Le spectateur rallume sa cigarette...

× × ×

Au départ, un « imposant » et bien connu commissaire en combinaison bleu ciel et aux couleurs du MC Clodoaldien demande « une petite bécane » pour se rendre sur le parcours. Seuls restaient les cyclomoteurs et les 175 cmc. Notre commissaire dut renoncer à sa tentative.



On a vu au départ des 500 beaucoup de belles machines et parmi elles une 500 Gilera et une Matchless Twin, au milieu de plusieurs Dominator et Triumph. On ne revit malheureusement pas les deux premières citées.

× × ×

Un coureur sur une Tiger 100 se voit refuser le départ par un commissaire de L.M.I.F., n'ayant pu produire le reçu attestant l'acquittement du droit d'engagement. Pendant qu'en maugréant le coureur recherche son reçu (c'est son club qui l'avait engagé), on entend la voix de Delauné junior « Quand je suis parti en 175, je n'avais pas encore payé, moi, alors ? ». Figure du commissaire.

× × ×

Le trial, tout nouveau en France, a l'intérêt de pouvoir être le seul sport motocycliste, ou presque, où peuvent s'aligner des amateurs. Il se présente comme se présentait le moto-cross vers 1947

Cela signifie qu'il y a là une possibilité importante pour nos constructeurs d'offrir à leur clientèle des machines adaptées à ce sport, surtout que leurs modifications ne doivent pas être tellement importantes : une légère augmentation de puissance (point n'est besoin d'avoir tellement de chevaux) ; mais des rapports finaux permettant d'utiliser toute la gamme des vitesses, très démultipliés afin d'avoir une grande force de traction (la vitesse de pointe ne jouant aucun rôle) ; pour cela il suffit de livrer couronnes et pignons de sortie de boîte ; des petits garde-boue décollés afin d'éviter tout bourrage ; des cadres plus hauts afin d'accroître la garde au sol et finalement des repose-pieds solides. Quelques petits détails supplémentaires, tel un appareillage électrique facilement amovible, etc... Cette même machine, une fois la démultiplication finale remise à une valeur normale, sera une excellente machine de tourisme.

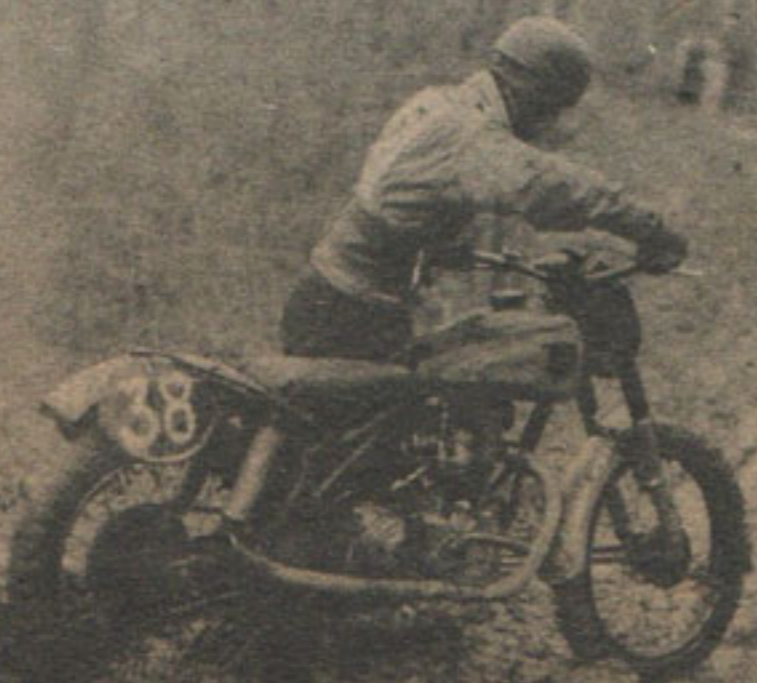
JUNIOR



En haut, au milieu : Scossa, vainqueur au classement général. Ci-contre : un pilote en difficulté avec la machine du vainqueur en 250. Ci-dessous, à gauche, la



boue était aussi un sérieux adversaire pour les machines de cross. A droite : Deshaies, second sur une Ariel qui fut immaculé dans un non-stop.



Echos Sportifs

RECOMPENSES

Dernièrement, la Ligue Motocycliste de l'Île de France — qui groupe environ un tiers des motocyclistes français faisant partie de clubs — fêta ses champions de vitesse et de moto-cross.

Reçurent leur plaquette, Brassine, et Cherrier, Georges Monneret, Drion et Bernard étant absents.

Des challenges furent également remis aux Moto-Clubs Châtillonnais et Parisien, ainsi qu'à l'Association Motocycliste de Paris.

Des médailles de l'Education Physique furent décernées à Adnet (médaille d'or) Cherrier, Doré, Morin et Voyer (médaille d'argent) et Fleisse (médaille de bronze).

Puis Messieurs Bouvet, Tinancourt et Violet prirent, dans l'ordre, la parole, et le dernier souligna, au cours de son allocution, l'importance grandissante que prend le motocyclisme en France, et nous promet, qu'au point de vue fédératif, les sports mécaniques allaient enfin avoir la place à laquelle ils ont droit.

SANCTIONS

A la suite de négligences graves commises dans l'organisation du circuit de Montauban (22 juin), la FFM a décidé que cette épreuve ne saurait être internationale en 1953, et que même nationale, elle ne serait pas retenue pour les Championnats de France.



...Que notre « gros bras » du sport motocycliste, Jacques Insermini, fera encore, lors de la saison prochaine, équipe avec Planque.

...Que ce dernier aura 2 machines à rendre jaloux plus d'un grand champion : une 350 et une 500 Featherbed Norton, toutes deux du dernier type 1953.

...Qu'Insermini, s'il aura en 350 une très classique AJS 7R d'on ne sait l'année d'origine, aura par contre en 500 cmc. une twin Matchless G.45 dont la construction vient de commencer. Il fera aussi des apparitions en sidecar, sur un attelage tout à fait personnel.



ET LE JEU CONTINUE

Les nouvelles les plus sensationnelles sur les écuries de courses continuent à affluer, parfois, d'ailleurs, assez contradictoires. Aujourd'hui encore, deux informations nous arrivent, auxquelles il ne faut attribuer qu'une valeur relative.

Ainsi Carlo Ubbiali, tête de file chez Mondial, 2^e du Championnat du Monde en 125 cmc., rejoindrait Mendogni et Zinzani chez Morini qui fit une si brillante fin de saison.

D'autre part, on savait que Bill Doran n'avait pas encore confirmé son renouvellement de contrat avec AJS, chez qui il fut tête de file. Et il semblerait qu'il rejoigne son compatriote Graham chez MV.

Quant à Sandford qui semblait devoir suivre Lomas chez NSU, il resterait aux dernières nouvelles fidèle à MV.

Ainsi tous les meilleurs pilotes anglais semblent vouloir quitter les constructeurs britanniques, pour s'orienter vers les machines continentales, surtout italiennes. Les chances des usines britanniques seraient bien compromises pour la saison prochaine et le match MV-Gilera est des plus prometteurs.

Enfin, citons que Wiggerl Krauss, l'officiel en sidecar chez BMW, tout en restant fidèle à sa marque, devient chef du service des courses chez la marque de pneumatiques Metzeler.

MAIS LE SPORT NE PAIE PAS

La Panaméricaine qui vient de se terminer retient l'attention de nombreux futurs acheteurs de voitures, et la victoire de Mercedes dans cette célèbre épreuve automobile commence à porter ses fruits, puisque cette maison a déjà reçu commande de 400 machines, uniquement pour le Mexique. Puisqu'on vous le dit, que le sport ne paie pas !

CRIME ET CHATIMENT

A la suite du circuit de Mulhouse, le coureur Kibler reçut des avertissements concernant son attitude en course, en particulier dans l'accident survenu à Guérin. La Fédération, après examen des faits, décida de ne prononcer aucune sanction, mais par contre inflige une amende de 1.000 francs et une suspension de 3 mois avec sursis pour les propos incorrects tenus par M. Kibler envers les officiels de la course.

Mentionnons pour terminer que Kibler se serait rendu acquéreur du matériel de course de Collot.

LES CIRCUITS LES PLUS RAPIDES

C'est sur le circuit du Grenzlandring que la plus forte moyenne en compétition a été réalisée cette année : W. Zeller, sur 500 BMW, y réalisa, sur 108 kms, la vitesse de 189 kmh. 3.

Le circuit de Spa s'avère le second comme rapidité, Masetti, sur sa Gilera 4, ayant accompli les 211 kms à 172,5 de moyenne.

Enfin, Monza vient en troisième lieu, la MV 4 pilotée par L. Graham ayant tourné à 171,1 kmh. sur les 201 kms de l'épreuve.

A la F.F.M. a eut lieu récemment la remise des récompenses aux Champions de France de vitesse (à droite) et moto-cross (à gauche).

NOUVELLE OBLIGATION

On se rappelle les contestations faites à la suite de l'épreuve sur l'anneau de vitesse, le 1^{er} mai à Montlhéry, où Behra fut donné vainqueur devant Lefèvre que, personnellement, nous avions vu en tête. Quelques « mots » furent échangés entre M. Garreau et la FFM à la suite de quoi cette dernière a décidé de créer une licence obligatoire pour les aides au ravitaillement. Cette décision est motivée par le fait que la Fédération n'a aucun moyen d'agir contre lesdits aides. Cette licence est évidemment refusée à M. Garreau. Ah mais !

G.P. D'ALLEMAGNE 1953

On sait que, sur décision de la F.I.M., le Grand Prix d'Allemagne 1953 devait avoir lieu sur un autre circuit que « la Solitude », qui s'est avérée trop dangereuse.

Nous venons d'apprendre que c'est le circuit de « Schotten », près de Francfort, qui a été retenu. Rappelons que c'est sur ce circuit de Schotten que Duke s'est blessé au début de juillet 1952.

CHAMPIONNAT D'ALLEMAGNE 1953

Quelques modifications ont été apportées aux règlements.

La catégorie side 750 cmc. ne sera plus disputée, afin de s'en tenir aux 5 classes comptant pour le championnat du monde.

Pour chaque catégorie, 6 épreuves seront disputées, seuls les 4 meilleurs résultats étant retenus pour le classement individuel.

Le système de cotation est le suivant : 6 points au 1^{er}, puis 4, 3, 2 et 1 pour les 2^e, 3^e, 4^e et 5^e.

G. P. DU LUXEMBOURG 1953

Ce grand meeting international, le seul Grand Prix ne trouvant pas sa place dans les épreuves du Championnat du Monde, ne sera malheureusement pas couru en 1953.

Par contre, le Grand Prix de Moto-Cross sera, lui, sûrement disputé le 9 août à Ettelbruck.

UNE DEMISSION REGRETTABLE

C'est celle de l'ex-coureur bien connu Marcel Perrin, lequel a quitté le sein de la commission sportive de la Fédération Française, malgré les demandes de maintien qui lui avaient été présentées. Regrettons ce départ d'un dirigeant qui était au courant des problèmes de la compétition, y participant lui-même il n'y a pas si longtemps.





MOTO-CROSS D'HIVER

Voulant prolonger fort avant leur saison sportive, plusieurs grands champions de moto-cross se sont déplacés vers l'Afrique du Nord et remontant par le Midi de la France, se sont également produits à Marseille.

Le Moto-Cross d'Alger a vu au départ 14 internationaux, et c'est Basil Hall qui remporta la palme, bénéficiant d'un meilleur équipement que son principal adversaire, V. Leloup.

Voici le classement général :

250 cmc. : 1. Bénard ; 2. Cardona ; 3. ex-æquo : Visciano et Adnet.

350 cmc. : 1. Godey ; 2. Perry ; 3. Cianco ; 4. Garcia ; 5. Scossa ; 6. Vétillard.

500 cmc. : 1. Hall (GB) ; 2. Leloup (B) ; 3. Brassine (Fr.) ; 4. Prieur (Fr.) ; 5. Frantz (Fr.) ; 6. Gëtz (Alger).

A Marseille, Leloup prend sa revanche, mais en l'absence de Hall, c'est Frantz qui fait second.

500 cmc. : 1. Leloup ; 2. Frantz ; 3. Prieur ; 350 cmc. : 1. Molinari ; 2. Godey ; 3. Matheas.

250 cmc. : 1. Cros ; 2. Bénard ; 3. Audemar ; 4. Romano.

175 cmc. : 1. Romano ; 2. Rosati ; 3. Bertrand ; 4. Mässip.

LE RALLYE DES MONTS DE FLANDRE

Se déroulant en partie en France, en partie en Belgique, ce rallye cyclomotoriste était organisé par le MC du Nord et l'AMC d'Ypres. Rendu très pénible par le froid, il fut tout de même un enseignement quant aux qualités de grand touriste que nous connaissions au cyclomoteur. La démonstration fut toute à son honneur, et la FM de Belgique y porta un grand intérêt, puisqu'elle offrit au MC Ypres une coupe dotant l'épreuve. D'un règlement très libéral, le rallye des Flandres fut néanmoins soumis à de très dures conditions atmosphériques et rien ne fut oublié comme difficultés, depuis la route boueuse jusqu'à celle du genre « patinoire ». Des givrages sur les pipes de carburateurs se manifestèrent et nombreux furent les concurrents qui auraient apprécié une boîte de vitesses sur leur machine, en particulier dans les parties accidentées.

La première place est remportée par Gueguen devant Voreux et Oubron, qui mena durant toute la course. Sa troisième place est due à une pénalisation lors d'un contrôle secret, car il avait dépassé la vitesse limite autorisée.

CLASSEMENT

1. Gueguen (Chaplain) 9 pts ; 2. Voreux (Hurtu) 16 pts ; 3. Oubron (Oubron) 23 pts ; 4. Pascaud (Oubron) 24 pts ; 5. Pillot (Pillot spéciale) 26 pts ; 6. Bus (Oubron) 29 pts ; 7. Morphyre (CNC) 30 pts ; 8. Philippe (Pillot), Lajon (Pillot) 40 pts ; 10. Fletcher (CNC) 41 pts ; 11. Thillien (Derche) 56 pts ; 12. Primaux (Cointot)

dans les Clubs

■ MOTO-CLUB HAUT-SAONNOIS. — Le 30 novembre 1952, le club a tenu son assemblée générale et a procédé au renouvellement de son bureau.

Président d'honneur : M. Ollagnier. Président actif : M. Louis Paquet. Vice-présidents : MM. Voinot, Guillaume et Poinot. Trésorier : M. Le-maitre. Secrétaire général : M. Renaud. Journal : M. Poirot. Matériel : M. Culot. Terrains : M. Roussel. Secrétaires adjoints : MM. Diolez et Bazard.

Après le passage en revue de l'activité du club au cours de la saison écoulée, le nouveau Président, M. Paquet, prend la parole pour rendre hommage à tous ceux qui, de près ou de loin, ont aidé le club à prendre la place qu'il occupe actuellement dans le monde motocycliste. Une mention spéciale est décernée à notre sympathique Champion de France Jacques Collot, qui a porté très haut les couleurs du MCHS.

Un banquet monstre suit cette belle réunion, pour se terminer fort avant dans la nuit.

LES BONNES ADRESSES RECOMMANDÉES

Dans cette Rubrique, MOTO-REVUE signale les Maisons de Réparations, Mise au Point, Vente de Motos d'Occasion ou Neuves, qui s'engagent à donner toute satisfaction à nos Lecteurs et Abonnés et auxquelles on peut donner toute confiance, et qui se trouvent tout près de chez vous.

PARIS (2°)
DYNAMIC - SPORT
Motobécane, Guiller, Galletto, Terrot, Jonghi, Monet-Goyon. Crédit 1/3 cpt, solde 12 mois
6, r. St-Augustin - RIC. 75-28

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

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

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

PARIS (15°)
GARREAU
Distributeur pour la France
Norton - Excelsior - Vincent
Indian
Pièces détachées
22 r. Robert Lindet. VAU. 07-09

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

PARIS (17°)
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, 32, Avenue des Ternes

PARIS (18°)
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

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 dis-
position dans ses 3 magasins,
tous les modèles des grandes
marques
106, Avenue Aristide Briand

DOUBS
PEUGEOT
Motos - Vélocoteurs
Beaulieu - Valentigney (Doubs)
Nombreux agents
dans toute la France

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

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
G. HERSTAL 750 2 cyl. 2 tps
4 vit. sél. side Terrot c. nve
180000. BERTON 56 route de
Bondy, Aulnay s/Bois (SO).
NORTON ES2 500 cmc. neuf
310. M. BOULADOUX 22 rue
Alphonse Karr, Paris-19°.
500 BSA Etoile d'Arg. c. nve
175. Soyer 92 r Rochechouart
BMW R51/3 Café Palet 7 rue
Emile Allez Paris 17° Vis. 19h.
LIQUIDATION px imbattables
40 Allemandes BMW, DKW,
Zund: NSU Victoria Horex etc.
30 Américaines Harley Indian
50 Françaises toutes marques
Crédit 3-6-9. Reprise Echange
ALAZARD 47 av. de Clichy
Paris (fond cour à côté cinéma)

R. GILLET 500 side imp. b.
ét. Planquette 37 b. r d. Plan-
tes 14° (apr. 18 h. et sam.).
TRIUMPH TWN 250 imp. v. t.
j. Loyer 4 Ern. Mallet Créteil
PUCH TF 52 crème 6000 k.
équip. 190. sam. dim. Guilton
rue du Panorama Deuil (SO)
TERROT 125 ETD 1^{re} m. b.
ét. prix int. vis. sauf dim.
lundi. THORIGNY 256 av. Pt
Wilson, Plaine St Denis.
JAWA 250 t. b. ét. t. l. j.
sauf dim. et lundi. GIGOT 6
rue Mazet Paris 6°. DAN.69-36
PUCH 250 TF toute équipée
cme neuve prix intéressant.
GAULIER 26 r du Foyer, Vil-
leneuve Saint Georges (SO).
RENE GILLET 750 side ét.
nf px int. t. l. j. Quiquet
77 r. J. Auffret Pantin.

MOBYLETTE ét. nf av. gar.
32000 crédit possib. Ric. 75-28
ZUND. 200 cc ét. impecc. mot.
nf 85. Créd. pos. Ric. 75-28
Side Zund. Rus. à saisir Chau-
vignon 35 bd Valmy Colombes
175 Peugeot. nve eq. urg. Thier-
ry 6 r L. Bonin, Orly (Seine)
URG. 500 Terrot 51 impecc.
px déb. vis. sam. dim. Conte
15 av. Paix, Issy (Seine).
GENDARME v. cause santé
splend. Puch 250 TF décembre
51, 12500 kms, parfait état,
200000 acc. Maréchaux, Val-
bonne, Pont St Esprit (Gard)
BSA B31 240000. BOULAY, 18
rue Brillat Savarin 13°.
MAGNAT-DEB. 5 cv soup. lat.
tr. bon ét. DELLIER 47 Gran-
de Rue, Saint Maurice (Seine)

AVANT LA SAISON

Mobylette : 25000
Vélocoteur Peugeot : 45000
125 Motobécane : 70000
125 Peugeot 55 GL : 75000
125 Terrot culb. 4 vit. 100000
175 AMC sus. ar. f t. 140 000
250 BSA culb. : 190000
350 Monet 4 vit. sél. : 100000
350 Terrot 4 vit. imp. 130000
ET 70 AUTRES MACHINES

UNIQUE A PARIS

350 Douglas fiat twin
500 BSA A7 Star Twin
500 Triumph Twin
500 Matchless Twin
650 Golden Flash Twin
600 Zundapp side impeccable

VOITURES

202 conduite intér. 4 places
Dyna 3 cv cond. int. 4 places
Simca-8, 1200 c. int. impecc.
Peugeot 203 comme neuve
V. ou échange contre moto.
Versement comptant à volonté
Le solde 6-9-12 mois.
Demander la liste complète
contre 50 francs timbres. DE-
LAIR 4 imp. Galté, Dan.55-43
VDS Vespa tout équipé parf.
état. OBRECHT 7 bis rue
Berthelot, Issy (Seine).
URG. Jonghi 125 ACT mars 52
ent. eq. c. nve OPE. 28-20.

VOITURES A VENDRE

PEUGEOT Darimat sport Le
Mans, bte Cotal, Hanza 6 cv
4 pl. M.G. 5 cv ACT, Simca 5
Auto Union, Lancia, etc. Repr.
moto, vélom. Transact'Moto,
104 r Haxo, MEN. 99-86.

ECHANGES

CITR. 11 légère reprend moto
Lajudi 6 r Renan Issy-Moulx

ON DESIRE ACHETER

350, 500 culb. mono susp. ES2
Saro. Matc. M. Mathé Vix Vdée
SEUL FAURIE 8 av. de St-
Ouen Paris-18° achète et paie
immédiatement toutes motos.
ACHAT au comptant ou dépôt
vente de tous vélomoto. moto
et scoot. d'occas. VOLTAIRE
MOTO 132 bis bd Voltaire 11°

DIVERS

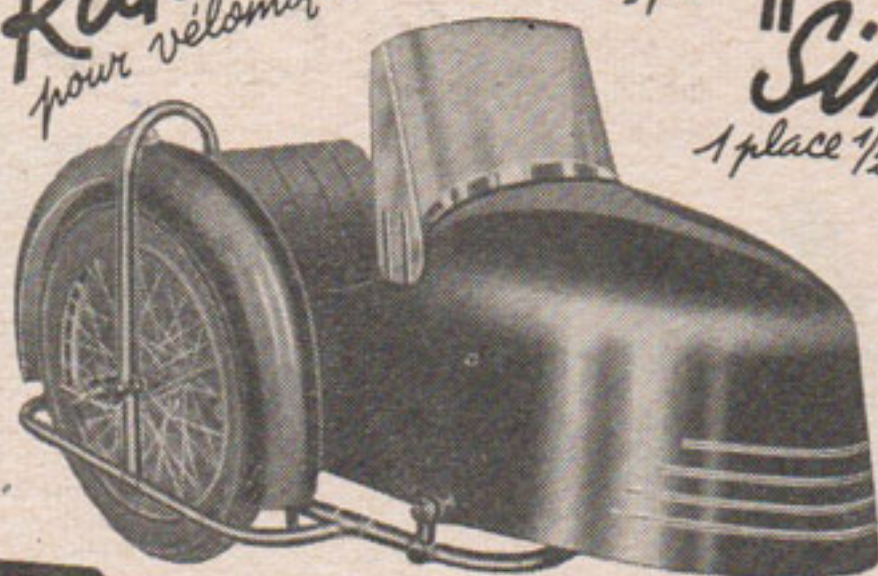
MOTEUR DKW 500 4 vitesses
DUCOIN rue Carnot, Mâcon.
STOCK pièces Gnome 750-800
Lajudi 6 r. Renan Issy-Mx.
Leçons de conversation Franç.
Angl. All. Russe par dame ex-
périmentée Odé 65-02 (matin)

La nouvelle gamme des sidecars Pufflier

"Rafale"
pour vélomoteur

"Sirocco"
1 place pour moto

"Simoun"
1 place 1/2 en tandem



DOCUMENTATION
GRATUITE

31 cours
Emile Zola
Lyon-Villeurbanne



JEUNES ! voici votre chance...

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



AUTO. Nombreux débouchés, France et Outre-Mer : Industrie et Commerce Auto, Agriculture, Autorails, P.T.T., Armée motorisée, etc...
Préparation C.A.P. - Cours selon temps disponible - Diplôme en fin d'études et facilités de paiement - Placement gratuit - Instruction requise : niveau C.E.P.
Tous renseignements sur demande :

COURS TECHNIQUES AUTO

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

Attention !

Ne dites pas : « j'ai le temps »
après vous attendrez pour
être livré, même pour les
175 et 250 cmc.

A LA COMMANDE ACOMPTE MINIME
ET CREDIT 12 MOIS

TERROT - GIMA - GUILLER
RENE GILLET - JONGHI
GUZZI - B.S.A. - SUNBEAM

Et les meilleurs SCOOTERS

UNE SEULE ADRESSE :

Barbès - Moto - Cycles

98, rue Doudeauville — PARIS-18^e
M^o Château-Rouge

Réparations — Accessoires — Dépôt vente

OUVERT MEME LE LUNDI 8 h. 30 à 12 h. - 14 h. à 19 h. 30
FERME LE DIMANCHE

VOTRE BIBLIOTHEQUE

● OUVRAGES TECHNIQUES

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

● MANUELS D'ENTRETIEN

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

● TABLEAUX MURAUX

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

● DIVERS

LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE. Aide-mémoire permettant de tenir une comptabilité 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 péramoïd. - Prix 350 fr. Par poste 425 fr

C.C.P. « MOTO-REVUE » PARIS 297-37

Nous ne faisons aucun envoi contre remboursement

Le Manuel d'Entretien du Scooter



UNE VÉRITABLE ENCYCLOPÉDIE
INDISPENSABLE AUSSI BIEN À
L'USAGER QU'AU MÉCANICIEN

REVELANT LA PLUS BELLE MÉCANIQUE,

LA PLUS BELLE CONCEPTION

QUI AIT JAMAIS ÉTÉ RÉALISÉE

Vespa

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE I.

- a) Comment est né le scooter Vespa.
- b) Le scooter Vespa-A.C.M.A. 1952.

CHAPITRE II - DESCRIPTION.

- a) Le moteur.
- b) Transmission primaire et boîte de vitesses.
- c) Allumage et carburation.
- d) Châssis et suspension.

CHAPITRE III - CONDUITE.

CHAPITRE IV - GRAISSAGE - ENTRETIEN.

- a) Lubrification.
- b) Nettoyage.
- c) Opérations diverses.

CHAPITRE V - DEMONTAGE ET REMONTAGE DU MOTEUR.

Avertissement.

- a) Dépose du moteur.
- b) Démontage du moteur.
- c) Remontage.

29 outils spéciaux pour le démontage et le remontage utilisés par les Agents Officiels du Scooter Vespa.

CHAPITRE VI - LES ACCESSOIRES.

CONCLUSION.

Résumé des caractéristiques de la Vespa.
Liste des Vespa-Clubs.
Tableau synoptique des pannes.

Édité par : MOTO-REVUE, 12, RUE DE CLERY - PARIS (2°) - C.C.P. Paris 297-37

Prix : à nos bureaux : 525 fr. (par poste 580 fr.) - Étranger : 600 fr.