

Moto revue

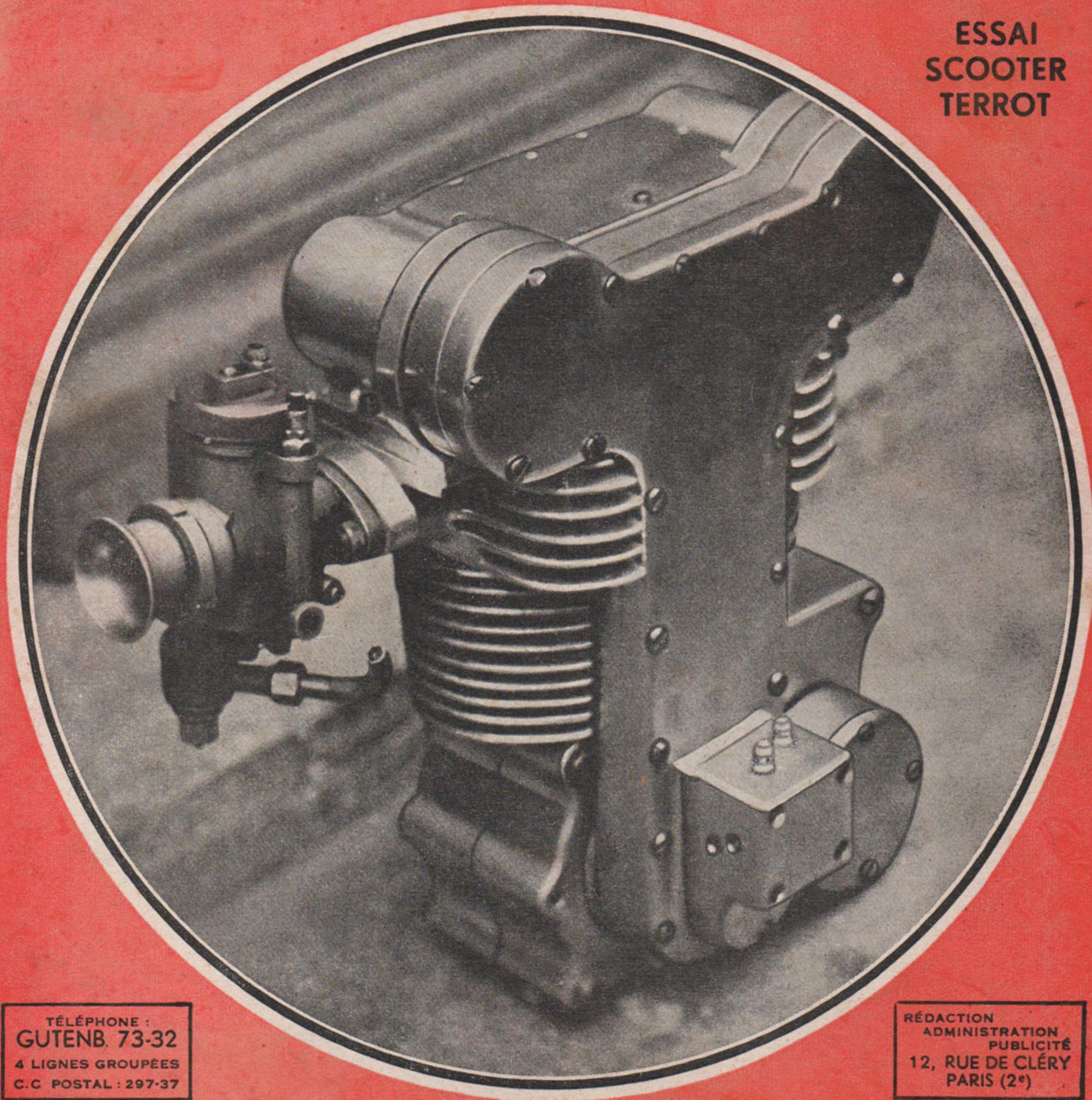
HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

30 frs

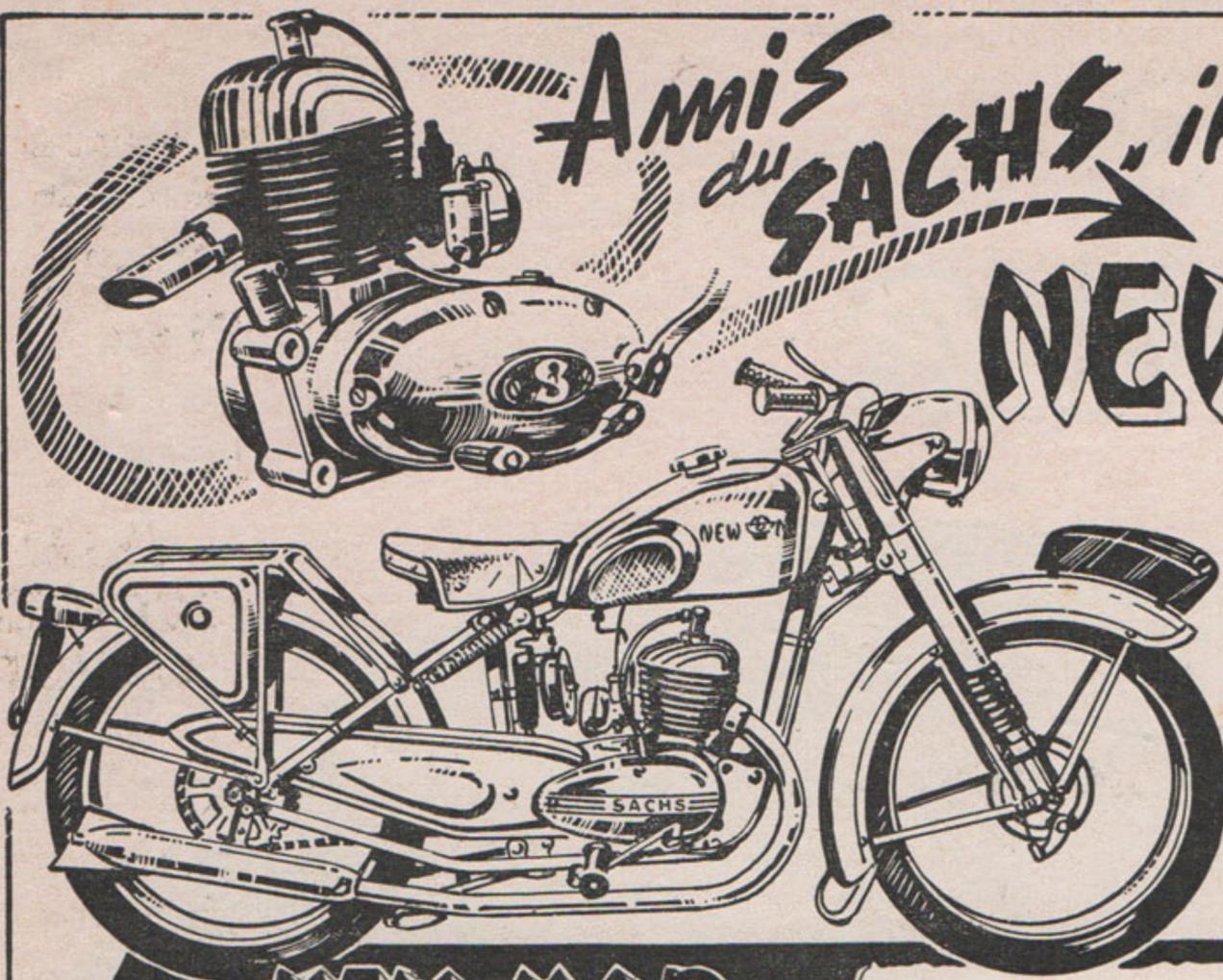
ESSAI
SCOOTER
TERROT



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

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

Joli, n'est-ce pas, ce nouveau 175 cmc. compétition. Peut-être est-il français ?
(voir article page 51)



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



chez GURTNER

Les Etablissements GURTNER attirent l'attention de leur aimable clientèle et la mettent en garde contre des imitations grossières de leurs pièces de carburateurs et de robinets, que des négociants vendent au rabais aux usagers sous le nom de pièces « GURTNER ».

Nous conseillons de bien exiger des pièces d'origine afin d'éviter de nombreux déboires. Le calibrage exact des pièces est extrêmement délicat, nécessitant des outillages de précision et un contrôle sévère.

Toutes les pièces GURTNER sont poinçonnées des 2 lettres J-G entrelacées et sont absolument garanties et si, malgré un contrôle sérieux, une pièce s'avère défectueuse, elle est échangée sans discussion par nos dépositaires.

SUR VOTRE VÉLOMOTEUR...



L'AVERTISSEUR
 ÉLECTRIQUE

SANOR

A HAUTE FRÉQUENCE

Breveté S.G.D.G.

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

APPEL SÛR, INSTANTANÉ
 SANS LACHER LE GUIDON

Notice sur demande

SANOR

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

SANOR





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.

La pluie, voilà l'ennemie !...



...adoptez donc
MACOMBYNN
TYPE TOUR DE FRANCE

BT FRANCE ET ÉTRANGER

Vente en
prix imposé
chez les
principaux
motoristes

MACOMBYNN

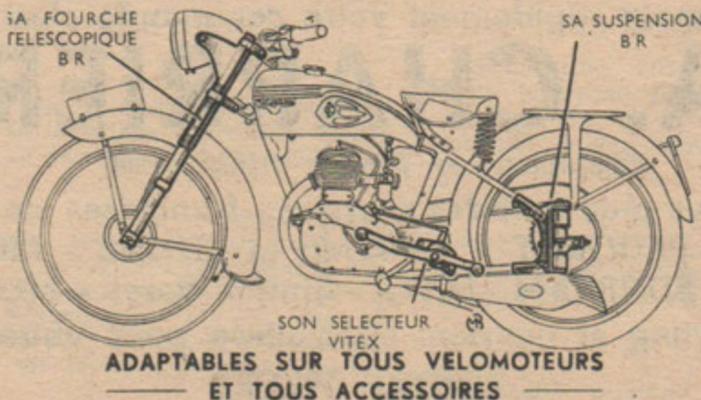
Le survêtement du motocycliste

Seul Fabricant Ets CHANTRIEUX-LEFEVRE 2. rue de la Plumette - Amiens

SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER

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

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



ADAPTABLES SUR TOUS VELOMOTEURS
ET TOUS ACCESSOIRES

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

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

Vous risquez de ne pas être servi à temps !

N'ATTENDEZ DONC PAS LE PRINTEMPS POUR FAIRE VOTRE CHOIX ET COMMANDER VOTRE MACHINE A :

NORD et EST - MOTOS

Chez
N. ANGELI

LE SPECIALISTE BIEN CONNU : 214, Faubourg St-Denis

à quelques pas des gares du Nord et de l'Est

Métro : LA CHAPELLE et GARE du NORD

Le CREDIT 12 MOIS le plus avantageux

AGENT DES GRANDES MARQUES

Documentation contre 30 francs timbres

CANADIENNES



RAGLANS
VESTONS
BLOUSONS
SERRE-TETE
CUISSARDS
CASQUES
pour motos

FERRAND

MONTOIRE (L.-et-C.)

GANTS FOURRES

Hommes - Dames
Enfants

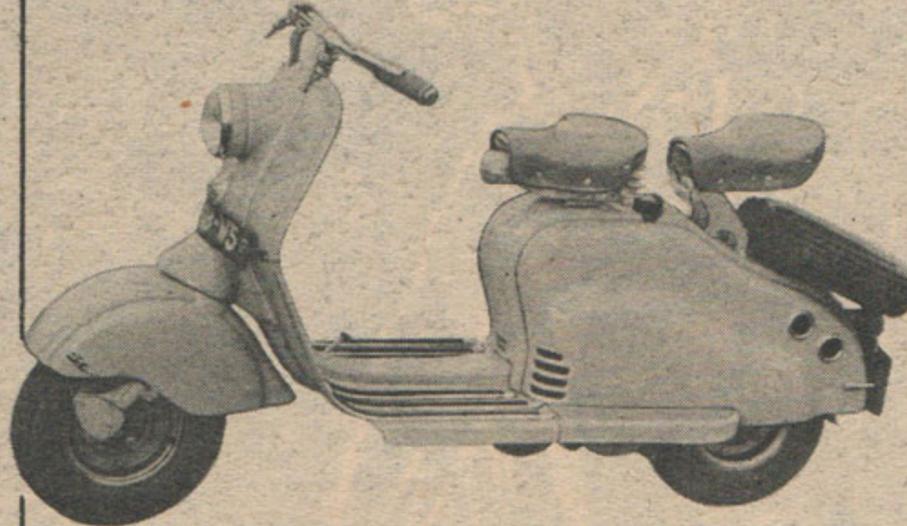
80 modèles
au choix
Cycles,
Motos,
Autos,
Toutes
fourrures.
Moufles cuir
et treillis



Demandez le tarif général
Vente exclusivement en gros

Lambretta

La marque qui a fait la renommée du scooter



est disponible, et à crédit sous 8 jours, chez :

marcel perrin

Recordman du Monde

50, av. Edouard-Vaillant - BOULOGNE (Seine)

Métro : Pte de St-Cloud

MOL. 29-62

CREDIT — EXPEDITION PROVINCE

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

M.G.

REDRESSAGE

Cadres et Fourches

SPECIALITE

fourches télescopiques

TRAVAIL SOIGNE

nombreuses

références

16, r. Louis-Rouquier

LEVALLOIS

PER. 60-64

MOTOCYCLISTES !... elles sont là les fameuses

BSA

Passez rapidement votre commande chez :

A. CHARRIER

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



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°s	540 fr.	780 fr.
50 N°s	1.050 fr.	1.500 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des N°s de série.

● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2^e.

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

● 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) —

Nos Essais

NOS derniers referenda effectués auprès de nos lecteurs nous ont prouvé tout l'intérêt que ceux-ci portaient à nos essais. Aussi, depuis trois ans nous n'avons cessé de rendre ceux-ci plus impartiaux, plus objectifs, sans pour cela tomber dans la calomnie ou la critique systématique.

Nous nous efforçons de chiffrer, d'une manière précise, les vitesses, accélérations, etc... Mais une formule est toujours perfectible.

Aussi, avec l'année 1953, nous présentons un programme d'essais encore plus complet.

D'abord, nos essais en solo seront doublés par des essais avec un passager. Nous attaquons, avec le présent numéro, les essais en côte, qui, là encore, seront effectués seul et à deux.

Cette dernière partie de notre programme d'essai sera d'un grand secours pour les amateurs de grand tourisme qui, ainsi, situeront parfaitement les possibilités de leur machine en régions montagneuses.

Une fiche technique d'essai résumera clairement nos impressions et permettra à nos lecteurs des comparaisons rapides entre divers modèles.

Enfin, pour les scooters, nos essayeurs se voient adjoindre... une essayeuse, car le scooter n'est-il pas aussi un engin féminin ?...

Bien d'autres tests chiffrés sont à l'étude. Nous travaillons sans cesse notre formule d'essais qui est, pour vous Lecteurs, le plus sûr des guides d'achat.

VRAI ou FAUX ?

La vitesse moyenne des gaz frais passant dans la pipe d'admission d'un carburateur est de 250 kmh.

Oui, la vitesse moyenne des gaz frais, pour une machine de tourisme assez poussée, se situe facilement entre 150 et 250 kmh.

Geoff Duke courra en moto la saison 53, à titre privé et dans la catégorie 250 cc ?

Oui, selon sa propre déclaration à la presse lors de la remise du « Segrave Trophy », et dans la limite des possibilités que lui laissera son contact avec Aston-Martin.

La 500 Matchless utilisée en Scramble par les membres de l'équipe d'usine développe 44 CV.

Vrai, car pour le Scramble, il n'existe aucune limitation de carburant à employer, donc faux de compression, etc...

Bien que chaque année soit marquée par la chute de nombreux records du monde, il y a encore 50 records à établir.

Faux. Car ce n'est pas 50 mais 67 records qui restent à établir. Avis aux amateurs.

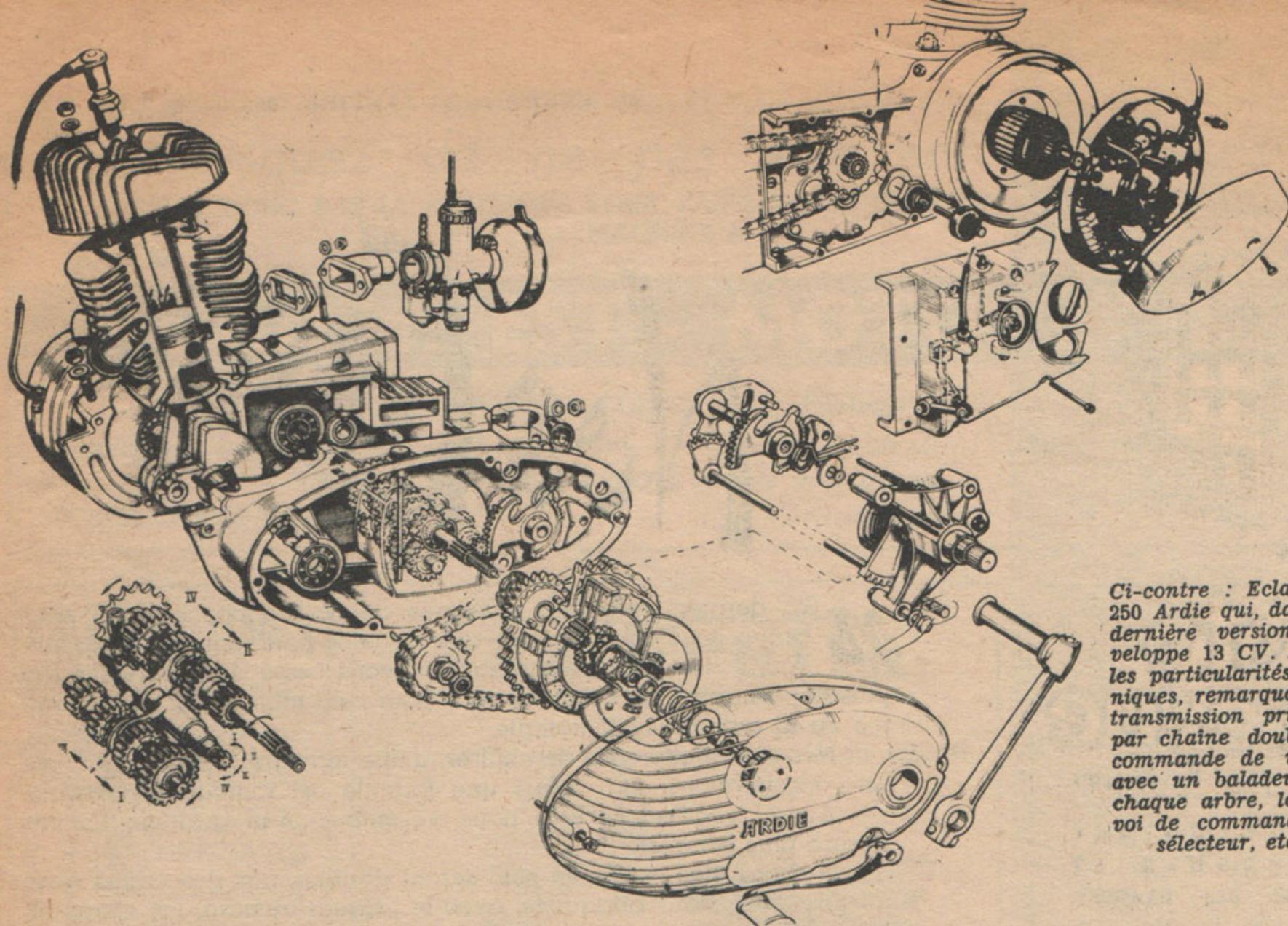
L'Italie possède le plus grand nombre de records

mondiaux. Mais quel est le constructeur italien qui détient le plus grand nombre de records : Lambretta ou Guzzi ?

C'est Guzzi qui vient l'emporter en tête avec le chiffre inégalé de 100. Mais Lambretta le suit avec 69 victoires.

A l'exemple des plus grandes marques de scooters italiens, une marque française de scooters, 100 % nationale, serait construite sous licence à l'étranger.

Vrai, et pour tout avouer il s'agit de Bernardet, dont les deux modèles 125 et 250 cmc seront construits en Belgique par la marque bien connue Gillet d'Hers-tal.



Ci-contre : Eclaté du 250 Ardie qui, dans sa dernière version, développe 13 CV. Parmi les particularités techniques, remarquons la transmission primaire par chaîne double, la commande de vitesse avec un baladeur sur chaque arbre, le renvoi de commande du sélecteur, etc...

D'une semaine à l'autre

◆ MONNERET AURAIT-IL LES YEUX PLUS GRANDS QUE LE VENTRE ?

La cadence augmente. A peine un exploit terminé, Georges Monneret en prépare un autre. Le plus surprenant, c'est que Georges, fourmillant d'idées, trouve toujours quelque chose d'inédit, mais aussi de très pénible à réaliser. En voilà un qui sait payer de sa personne !

Le 20 janvier, lui et son inséparable fils vont partir sur des 250 René Gillet (revues et corrigées par nos champions, si bien qu'elles porteront la marque « Spécial Monneret »), pour un raid de 3.300 kms en roulant de jour et de nuit. L'itinéraire ? Celui du Rallye de Monte-Carlo. C'est dire la difficulté. Rien ne leur sera épargné, neige, froid, verglas, etc... Traversée des Pyrénées, puisque le point de départ est Lisbonne, puis montée jusqu'à Reims, et enfin direction Monte-Carlo, via les Alpes.

La performance est de taille et la victoire est loin d'être encore acquise, à notre avis.

Mais de toute façon, chapeau bas devant les idées de la maison Monneret.

Georges vient d'apporter une aide commerciale, mais surtout d'insuffler du sang nouveau, à l'une de nos plus vieilles marques, René Gillet.

Ceux-ci, de leur côté, vont réserver une grosse part de leur production en 250, aux Ets Monneret, qui en les améliorant, vont en faire des machines de grande classe, restant cependant 100 % françaises.

Mais ces nouvelles machines du commerce, Monneret veut prouver leur qualité autrement que sur un prospectus.

Pour lui, comme pour nous, un seul véritable banc d'essai, la compétition, ou des raids comme celui-ci, excessivement sévères et effectués sous contrôle officiel, comme ce sera le cas.

Les Monneret partiront une heure avant les premières voitures participant au Rallye. S'ils pouvaient conserver cette avance jusqu'à l'arrivée, quelle belle propagande en faveur de la moto.

◆ PNEUS D'IMPORTATION

En plus de ses innombrables représentations de motos anglaises, allemandes, françaises, Paul Ladevèze fait aussi les accessoires et, tout dernièrement, il vient d'acquiescer la concession officielle des Pneus Avon pour le 50, rue Brunel, et le 165, avenue de Clichy. Plusieurs centaines de pneus sont arrivées récemment, en voici le tarif de détail :

300x19 Moto Cross Gripster	3.805
300x20 Suprême arrière	3.703
300x20 Speedster ribbed av.	3.451
300x21 Moto Cross Gripster	4.061

◆ REACTIONS EN CHAÎNE

A la suite de nos deux derniers numéros (qui furent faits pendant la période des fêtes, notez-le), quelques erreurs se sont glissées dans les textes présentés. C'est ainsi que, dans notre numéro « Compétition », à la légende de la page 961, notre rédacteur affirmait péremptoirement que seuls Drion et

Murit osaient se risquer dans les championnats mondiaux.

Cette petite réflexion ne fut pas du goût de tout le monde (heureusement, sans cela où s'arrêteraient-ils, ces rédacteurs !) et de René Bétemps, en particulier, qui fut 5^e à Barcelone et, de ce fait, se classe 9^e au championnat du monde. Ceci devait être dit.

Reçu également un petit mot de l'Amicale Motocycliste Parisienne, que nous avions nommée par erreur l'Association Motocycliste de Paris dans notre N° 1.117.

Seconde erreur, dans le même texte, nous avons orthographié le nom du Président de l'A.M.P. Fleisse au lieu de Freisse. Errare humanum est.

◆ LES EQUIPEMENTS A BRUXELLES

Macombynn est une marque qui est maintenant très connue en France et dont les diverses productions sont appréciées de nombreux utilisateurs.

Depuis quelque temps déjà, les survêtements Macombynn sont vendus en Belgique et seront exposés au prochain Salon de Bruxelles, Palais 3 stand D. 16.14.

◆ GRAND PRIX D'ALLEMAGNE 1953

En raison de la difficulté du circuit de Schotten, qui comporte des parties fort sinueuses, le Grand Prix d'Allemagne ne comportera pas d'épreuve pour sidecars ; mais toutes les catégories « solo », 125, 250, 350 et 500 cmc. seront disputées.

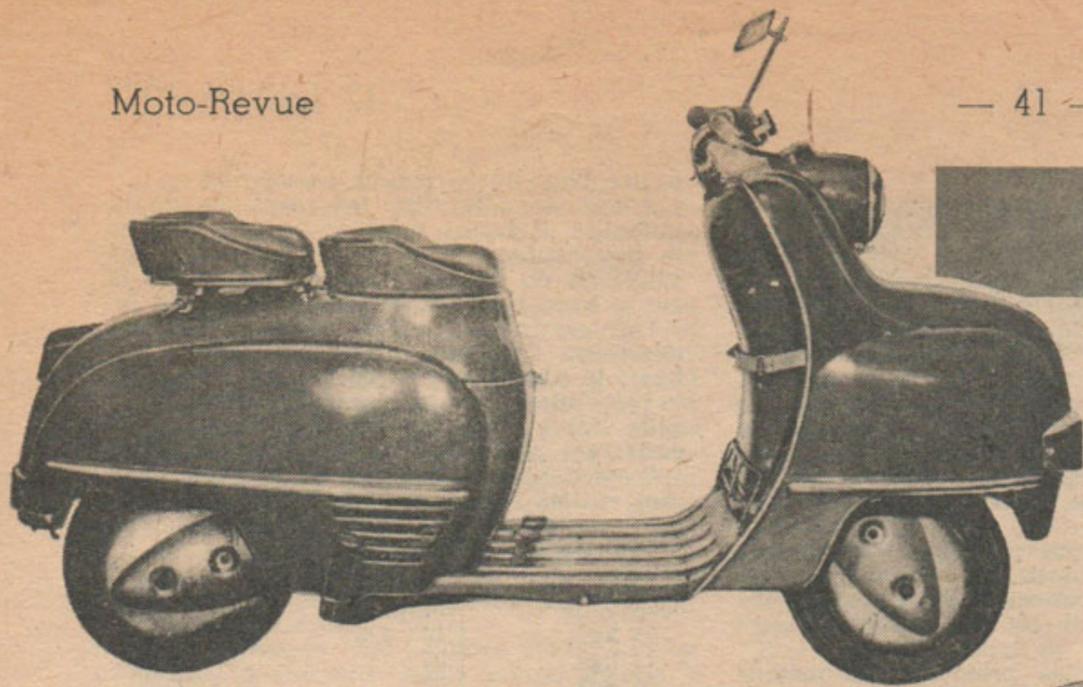
◆ BILL PETCH CHEZ HOREX

D'après divers bruits circulant en Allemagne, Bill Petch, ancien officiel AJS, et depuis pilote privé, aurait trouvé une place dans l'écurie Horex.

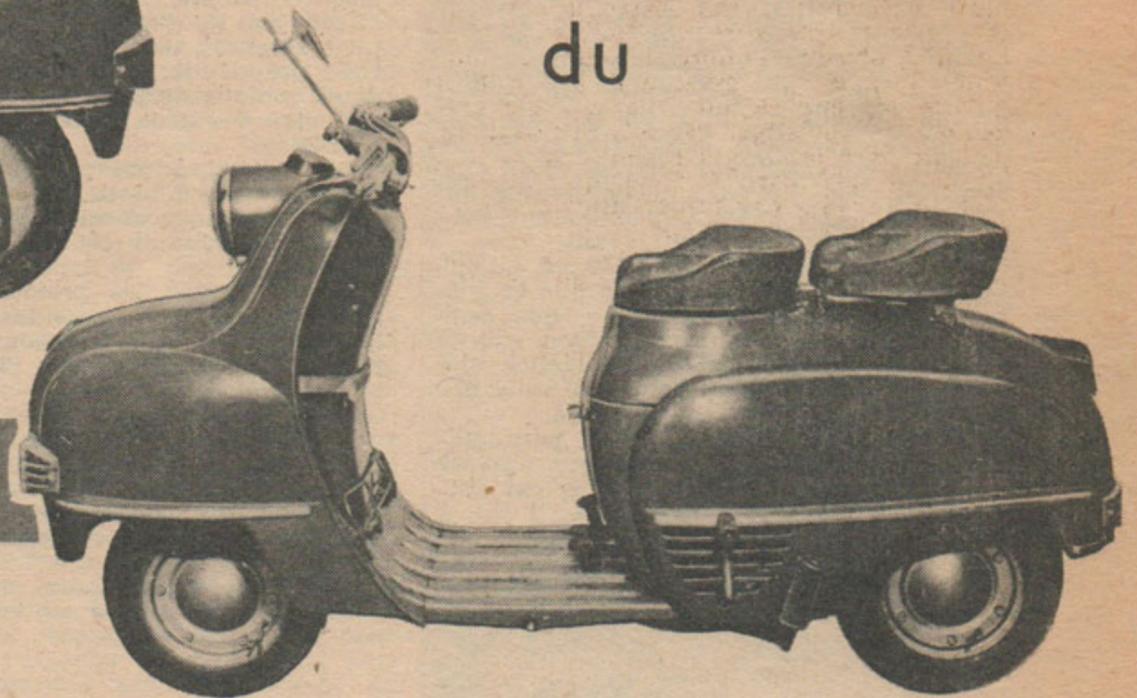
◆ MILAN-TARENTE 1953

Cette épreuve internationale, disputée sur route sur 1.410 kms, verra son départ le 31 mai à 22 h. Elle comporte des catégories spéciales pour machines de tourisme, de sport et de compétition.

ESSAI MOTO-REVUE



du



SCOOTER TERROT

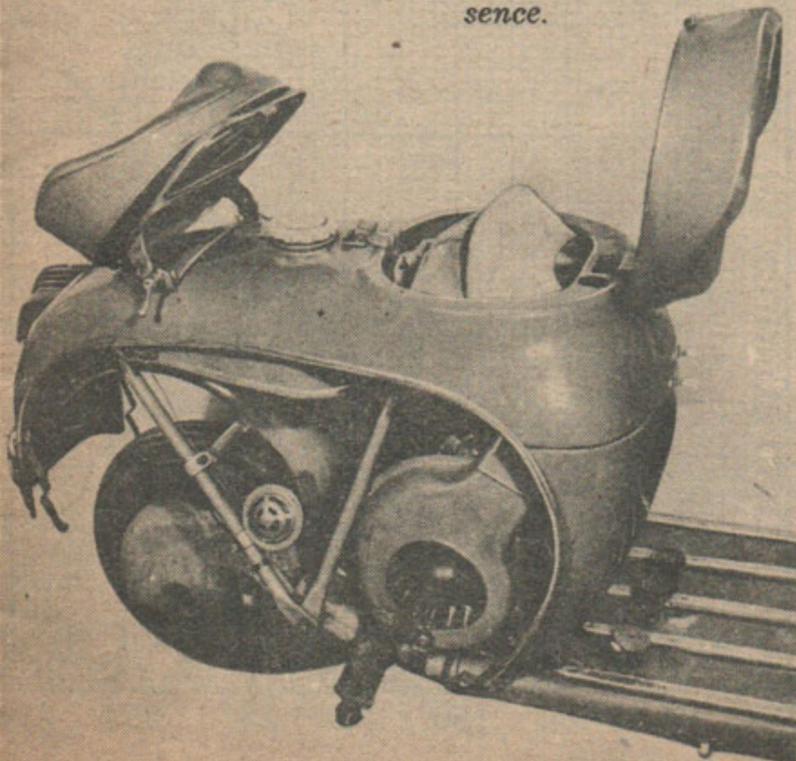
Avant de commencer à écrire quoi que ce soit sur ce véhicule, je crois utile de préciser auparavant que je ne suis pas un partisan acharné du scooter et que si, par hasard, j'étais tenté, au cours des lignes qui suivent, de le montrer d'une manière trop flagrante, je vous demanderai d'être indulgent pour ma façon de juger « en motocycliste » un véhicule qui s'adresse à une clientèle particulière.

Dès l'abord, et à première vue, des conceptions propres à ce scooter s'opposent à la construction motocycliste en général. Citons en passant la roue avant entièrement enfermée dans un énorme capotage qui la cache aux yeux du pilote, si bien qu'on a presque l'impression de conduire un « cabine avancée ». Je ne dis pas que ce soit un défaut, mais les premiers temps, cela surprend ! On peut aussi trouver bizarre le guidon d'une forme « très travaillée », terminé à chaque extrémité par des... leviers inversés ! Ce renouveau de faveur des leviers 1926 a l'avantage de faire un guidon « net » sans aucun câble extérieur, mais rend par contre tout changement de ceux-ci assez laborieux, notamment pour celui des gaz.

La machine de l'essai nous fut livrée avec grand équipement complet, c'est-à-dire tablier-couverture pour les genoux, sacoche accrochée de part et d'autre du carénage, et aussi une seconde selle et des repose-pieds arrière, laissant espérer le transport possible d'un passager.

Pour partir, ce n'est pas difficile. Vous commencez par retirer le tablier qui heu-

Les deux sièges se soulèvent pour donner accès au coffre et au bouchon du réservoir d'essence.



reusement se défait instantanément (une courroie et deux élastiques). Ceci n'est pas une obligation absolue, mais pour ma part je préfère une plus grande liberté de mouvements à une protection qui ne prend toute sa valeur que par temps de pluie. Vous tirez le bouton « essence », le bouton « starter semi-automatique » et vous attendez que l'essence arrive (car il ne faut pas songer un instant à l'aider). Les sacoche, de part et d'autre, rendent le scooter très large, les manœuvres, moins aisées, et il fut décidé de les enlever.

Aussitôt dit, aussitôt fait... Enfin presque, car il faut démonter le siège arrière, ce qui permet également de découvrir, tout à fait par hasard, le bouchon de remplissage du réservoir. Il ne reste plus qu'à défaire les deux petites courroies qui fixent ces sacoche aux repose-pieds. Nous constatons au fur et à mesure de ces opérations, d'abord que les sacoche de forme arrondie, si elles s'harmonisent mieux avec la forme ovoïde de l'engin, ne doivent pas, par contre, être très faciles à remplir d'une façon rationnelle, et de plus, doivent avoir une tendance à laisser pénétrer la pluie par la fermeture à glissière qui se trouve sur le dessus ; enfin leur ballottement incessant a usé toute la peinture.

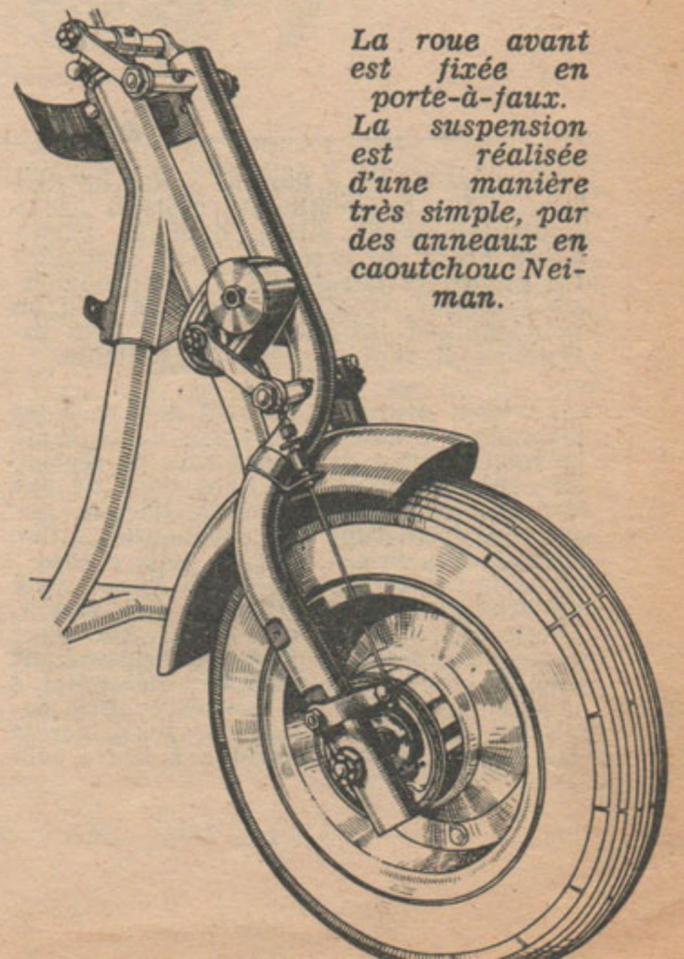
Avant de revisser la deuxième selle à sa place, profitons-en pour jaugeer à vue d'œil le contenu du réservoir d'essence, car ici pas de réserve, et bien souvent le démontage, quoique rapide, du siège arrière, prédispose à la négligence.

Départ facile au kick, bien que la disposition à gauche et la largeur du carénage obligent à une inclinaison du buste pour conserver la main droite sur la poignée tournante. On s'assoit et l'on s'aperçoit que le plancher est de dimension juste suffisante pour la longueur du pied, et de ce fait il ne doit pas être très facile de changer de position au cours d'une étape assez longue.

La première passe assez brutalement sous le talon droit, j'embraye... et oh ! ce n'est pas joli, le démarrage : un vrai débutant ! Ça me laisse à la fois l'impression peu flatteuse que je ne sais plus conduire, et aussi que je vais mettre ça sur le dos de l'embrayage. Pour les quelques témoins qui ont assisté à ce démarrage et qui me voient maintenant louvoyer, leur opinion est faite ! En effet, il n'est pas très facile de conserver la ligne droite, surtout au premier contact avec ce scooter.

Un feu rouge permet d'effectuer la double manœuvre de remise au point mort et de freinage simultané. Pour le freinage, la pédale au talon se caractérise par un mouvement en deux temps, dur au départ, et plus normal ensuite, et d'un contrôle malaisé à cause de sa position. Les pédales des vitesses, par contre, donnent plus d'amusement. Pendant que le talon droit est sur le frein, le talon gauche doit aller chercher la pédale de droite (qui est la plus haute à ce moment) pour placer les deux pédales des vitesses à même hauteur. L'action sur une seule pédale est peu précise et il arrive plus fréquemment de passer en première que de trouver le point mort. Heureusement que l'on se rend vite compte qu'il faut mettre le talon sur les deux pédales à la fois. C'est à ce moment que l'on s'aperçoit tout à coup que les pédales des vitesses sont inversées, la position de la pédale de première du même côté que le frein ne permettant pas de rétrograder en freinant !

Re-démarrage, cette fois en faisant très attention à faire patiner l'embrayage... Même résultat ! L'embrayage ne patine rigoureusement pas, le moteur donne



La roue avant est fixée en porte-à-faux. La suspension est réalisée d'une manière très simple, par des anneaux en caoutchouc Neiman.

l'impression de tirer très long en première et de se trouver à l'extrême ralenti au moment du démarrage. La montée en régime est donc de ce fait particulièrement longue. Le plus surprenant, c'est le passage en seconde. Pour la même raison (manque de progressivité de l'embrayage) au moment de l'enclenchement de la deuxième vitesse, le véhicule marque une nette accélération qui s'atténue au fur et à mesure que le régime monte, si bien qu'on a presque l'impression que le moteur a plus de puissance au ralenti qu'aux moyens régimes, ce qui est évidemment impossible. Par contre ce qui va de pair avec les hauts régimes, c'est une vibration très marquée de l'ensemble qui se trahit même par un grésillement perpétuel du gros renflement avant.

Un passage sur du pavé (40 au compteur) finit par me convaincre que la suspension avant est assez ferme, que celle de l'arrière est très bonne (bloc caoutchouc) et que le seul fait de lâcher une main du guidon peut suffire à vous dégoûter du scooter à tout jamais.

Cette suspension avant est à parallélogramme déformable. On ne peut appeler le support de roue une fourche, car suivant l'exemple de la 100 Imme, il n'y a qu'un seul tube contre-coudé. L'élément élastique est constitué par des anneaux de caoutchouc maintenus par une large rondelle.

Le même aménagement a été retenu pour l'arrière où là, d'ailleurs, c'est plus grave, car il faut démonter beaucoup plus souvent le cache-poussière arrière, pour graisser et retendre la chaîne par exemple.

A propos du réglage de cette chaîne, signalons le procédé peu commun employé. La « fourche » arrière étant constituée essentiellement de deux tubes en équerre réunis par un raccord en tôle emboutie ; pour retendre la chaîne il faut reculer le tube porte-roue. Pour cela on desserre les deux boulons de pincement du raccord et l'on visse les deux écrous et contre-écrous de réglage.

Ces considérations techniques nous emmènent assez loin de notre essai routier, revenons-y pour chronométrer les accélérations, comme il est de rigueur désormais.

Départ arrêté, les premiers 100 mètres sont atteints en 12 secondes 2/5, alors que la première vitesse est montée à fond de régime en 11 secondes (38 chrono, 41 compteur).

Les 200 mètres sont atteints en 20" 1/5
 » 300 » » 28" 1/5
 » 400 » » 35" 4/5

Disons tout de suite que la vitesse maximum est atteinte en 25 secondes, ce qui correspond à une distance de 260 mètres environ.

Cette vitesse maximum de 48 kmh. (60 compteur) n'est pas obtenue dans des

petite côte de la région parisienne.

Avant de connaître les réactions de la machine, il fallut mesurer la longueur et le pourcentage de cette montée, et nous publions en bas de page un profil de la route avec pente mesurée de 25 en 25 m.

Des essais solo furent réalisés par des essayeurs de poids différents (85, 75, 55 kgs), le plus léger essaya même d'utiliser la seconde dans la partie présentant la plus faible pente (6 %), mais ne put la conserver plus d'une vingtaine de mètres.

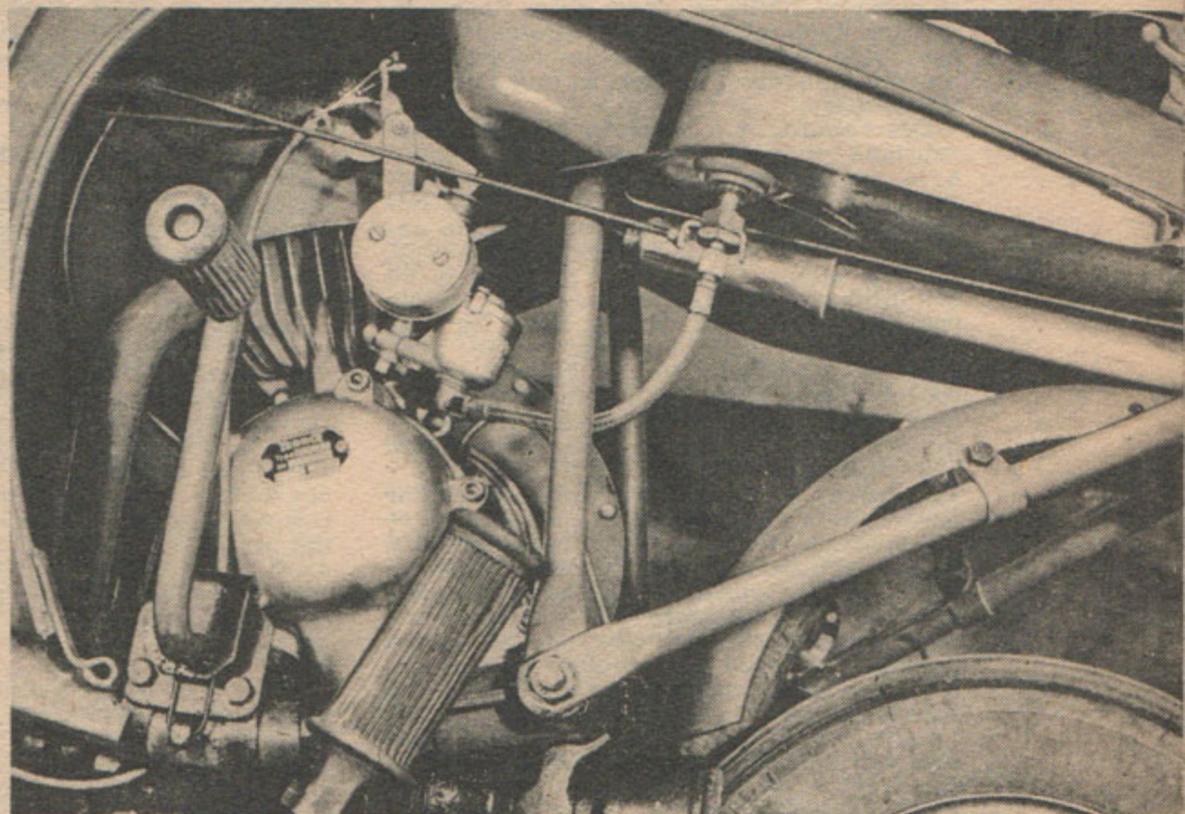
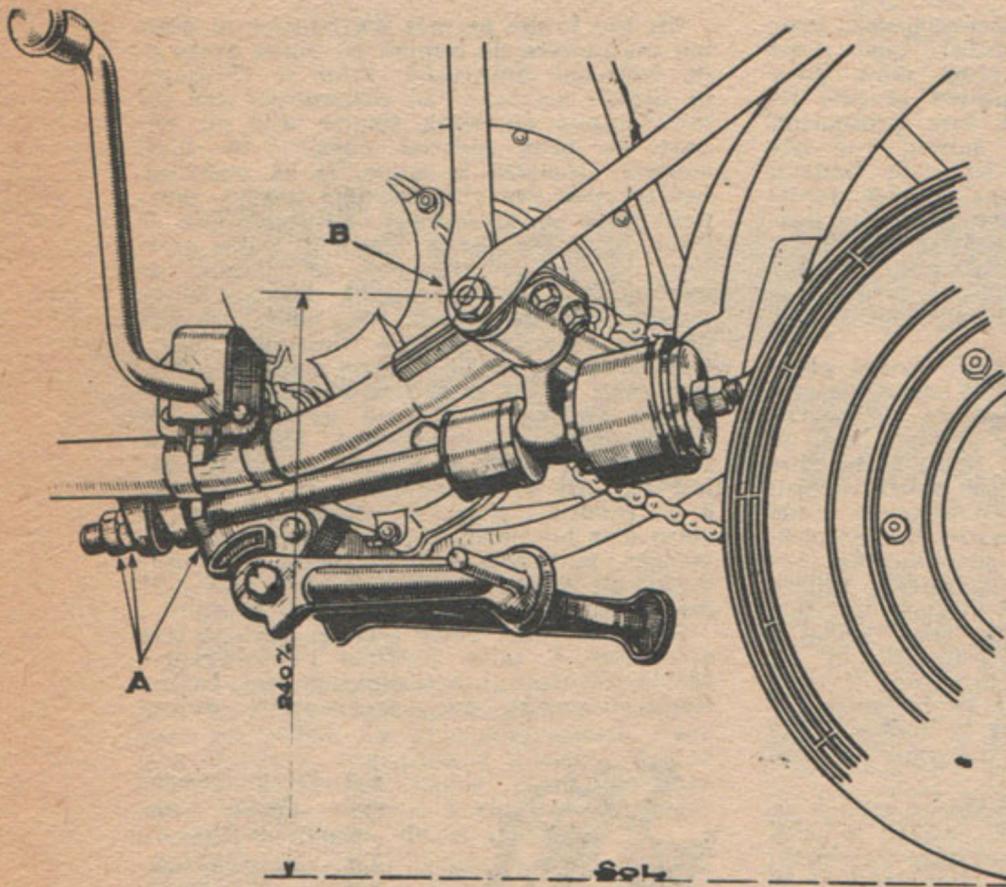
C'est donc entièrement en 1^{ère} que chacun réalisa les temps suivant sur 350 mètres de pente moyenne 8,75 %, départ arrêté.

poids essayeur	temps	moyenne
85 kgs	1'10" 4/5	17,8 kmh.
75 kgs	1'03"	20 kmh.
55 kgs	1'02"	20,3 kmh.

Le programme des essais portant : « essais en côte avec passager », deux tentatives démontrèrent amplement que la chose était impossible, malgré un démarrage très laborieux dans la partie à 8 %, le moteur cale impitoyablement dans la partie à 6 %, après 25 mètres parcourus en faisant toujours patiner l'embrayage.

Pour nous résumer, l'impression de cet essai en côte fut pour chacun que le rapport en 1^{ère} pouvait être conservé à condition de se servir de la machine seulement en solo, mais que le rapport de seconde est bien trop long avec la puissance actuelle du moteur.

La destination de ce scooter pour l'u-



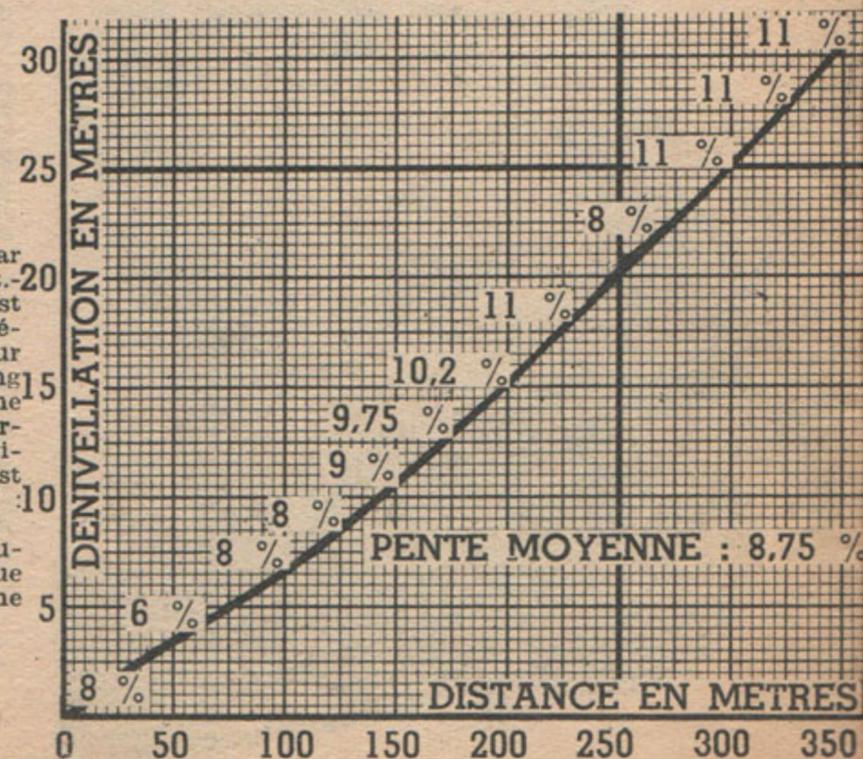
Les axes de la « fourche » qui doivent être très fréquemment graissés sont malheureusement situés dans la partie haute avant du carénage. Pour atteindre les graisseurs supérieurs, il faut démonter l'optique du phare et par ce trou on peut graisser les axes. Pour les axes inférieurs, il faut coucher le véhicule.

Le frein avant est un 100 mm avec les mâchoires à l'air libre. L'axe de la came traverse le tube de suspension. Le réglage du câble est placé très haut pour ne pas être recouvert par l'énorme flasque cache-roue-frein-tube de suspension. Cet énorme flasque est tenu en deux points : en haut par une petite vis se fixant dans un trou taraudé du tube de suspension, et en bas par un gros écrou qui n'est autre que l'écrou de la fusée, évidemment crénelé et goupillé, qu'il faut démonter à chaque inspection ou nettoyage. Une petite vis similaire à celle du haut aurait été beaucoup plus pratique à notre avis.

Ci-dessus à gauche : la suspension arrière réalisée par un bloc de caoutchouc. A droite : le bloc-moteur côté kick et ci-contre : le profil de la côte servant désormais à nos essais en petites cylindrées.

conditions favorables pour le moteur, car à cette vitesse il ne tourne qu'à 3.800 t.m., alors que sa puissance maximum est à 4.500 t.m. Il semble donc par conséquent que le rapport final adopté pour ce scooter soit manifestement trop long pour un seul passager, ce qui entraîne automatiquement une inaptitude marquée au transport de deux personnes (vitesse moyenne sur l'autoroute de l'Ouest avec passager 60 kgs + essayeur 70 kgs : 40 compteur !).

Une nouvelle série d'essais fut inaugurée (et figurera également pour chaque machine que nous essaierons) dans une



sage en ville recommandé par le constructeur exigerait un peu plus de puissance d'accélération, à la fois pour ne pas gêner le trafic et pour la sécurité du pilote.

Disons toutefois qu'il permet de se faufiler aisément, que le frein arrière est bon, mais que le frein avant est insuffisant (il n'y aurait aucun inconvénient à mettre à l'avant le même frein qu'à l'arrière). Selle confortable. Nous avons aussi été obligés de constater que l'avertisseur peu bruyant en service de jour, est absolument aphone lorsque le phare est allumé.

La bougie, curieusement accessible en levant le siège avant, demande un certain temps pour son démontage (15 minutes environ).

La présence des repose-pieds arrière permet également deux constatations : impossibilité d'attraper le bout de la béquille autrement qu'avec des chaussures assez minces.

De plus, ces mêmes repose-pieds ont tendance à toucher fréquemment dans les virages, malgré le peu d'inclinaison permis par la vitesse et la confiance limitée...

Nous ne voulons pas terminer cet essai autrement qu'en félicitant Terrot d'avoir songé à munir ce véhicule d'une grille porte-serviette et d'une courroie, ce qui libère d'un souci permanent les gens qui ne peuvent se séparer de ce bagage, et ne trouvent jamais à le caser de façon satisfaisante.

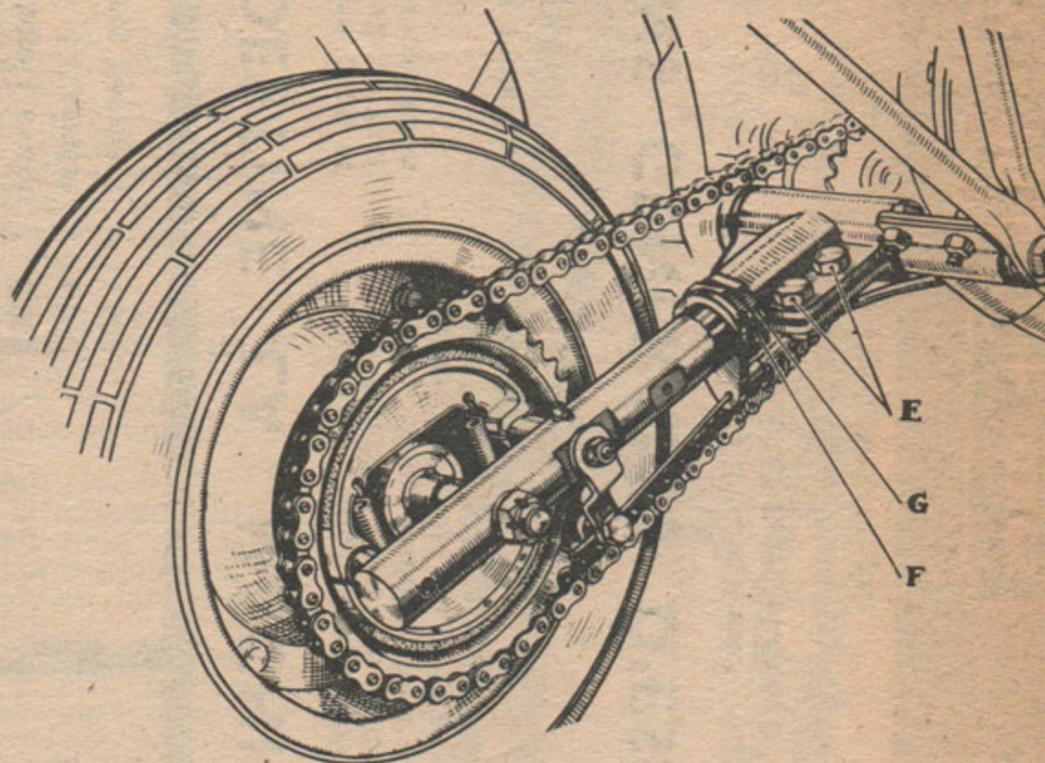
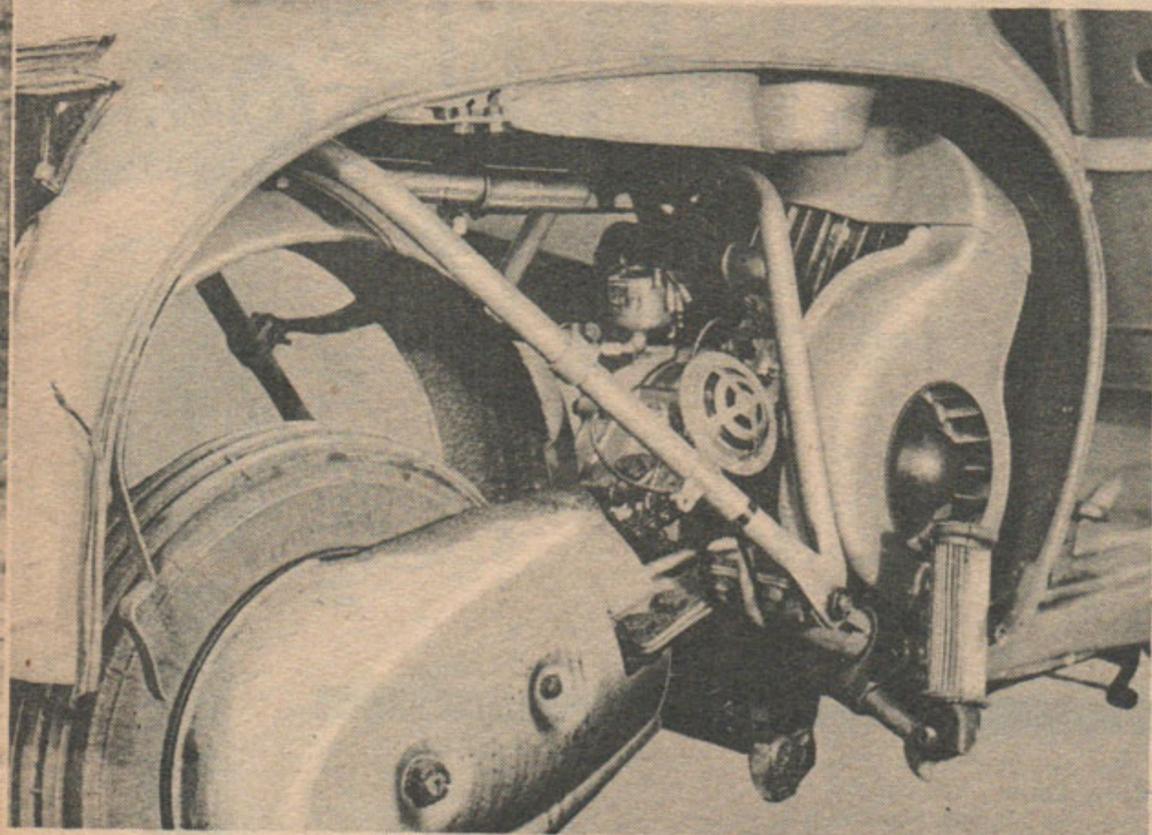
J. H.

Le point de vue de MICHELE

Lorsqu'il fut question, à la rédaction de « Moto-Revue », de m'apprendre à conduire un scooter, c'est avec un peu d'appréhension et une grande curiosité bien naturelle, que j'attendis le jour où la maison Terrot nous permettrait de mettre ce projet à exécution. Je n'avais jusqu'ici conduit qu'un Vélosorex, ce qui m'avait quand même permis d'apprécier et d'espérer essayer un jour quelque chose de plus puissant, tel un scooter.

Lorsque Terrot nous confia une machine et que l'on m'eut dit : « Voici le scooter que vous allez essayer », mon premier jugement fut bien féminin, puisqu'il portait sur la couleur. J'aurais souhaité, à mon point de vue personnel, une teinte plus franche. J'ai d'ailleurs appris depuis qu'il existait également en noir, et sans l'avoir jamais vu, ma préférence irait plutôt vers celui-là.

Le capot retint mon attention par son aspect un peu lourd et mon étonnement fut grand lorsque l'on m'apprit que ce n'était que la carrosserie avant. En tant que femme j'attache naturellement une grande importance aux accessoires, je m'enquis donc immédiatement de l'en-



Le refroidissement est assuré par une turbine (ci-dessus). A droite : la demi-fourche arrière est réglable pour permettre la tension de chaîne. Ci-contre : notre courbe d'accélération.

droit où mettre mon sac, et j'appréciai tout de suite la grille et la courroie placées contre le tablier. Je remarquai également les sacoches à fermeture «Eclair» placées à l'arrière, à mon avis très pratiques.

Il existe aussi un tablier en toile caoutchoutée, qui, du point de vue pratique, est très commode, et très apprécié en cette saison, j'en suis sûre, par les usagers; mais malheureusement n'ajoute rien à l'esthétique.

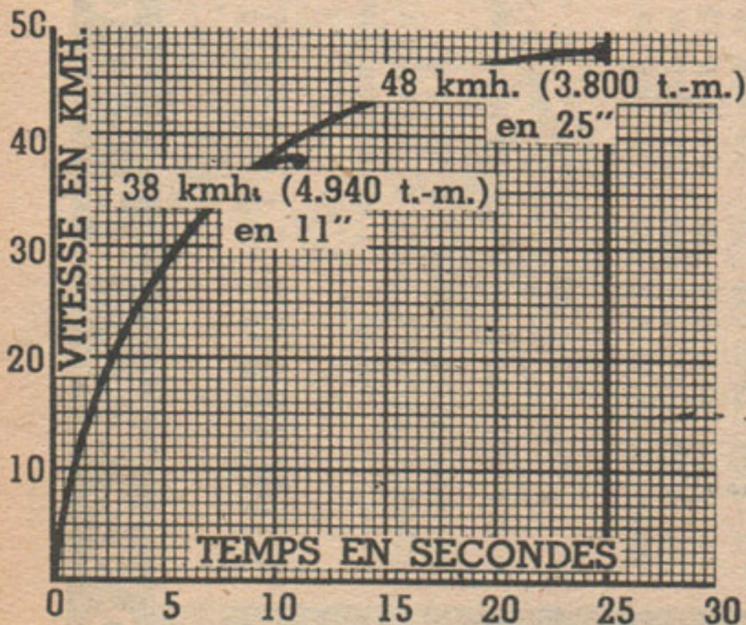
Ma curiosité satisfaite quant à l'aspect extérieur, un essayeur rompu aux manèges des grosses machines m'enseigna le fonctionnement qui se révéla fort simple, tant au démarrage qu'aux changements de vitesses, le levier d'embrayage

étant, il me semble, assez doux. J'eus néanmoins quelques difficultés au début, étant obligée de regarder où placer mon talon, gênée par mon manteau, tout ceci étant naturellement une question d'habitude. Je m'imaginai assez mal, dans un encombrement, contrainte à chercher le frein arrière ou la pédale du changement de vitesses !!! J'ai ensuite remarqué que le frein avant me permettait de ralentir, mais non de m'arrêter. En ce qui concerne le frein arrière, je l'ai trouvé peu accessible et une assez forte pression du pied est nécessaire pour assurer un freinage efficace, la pédale se déclenchant brusquement en fin de course.

La première chose qui me surprit, vraiment fut une gêne pour virer, la carrosserie avant masquant la roue, je tournais le guidon sans pouvoir évaluer l'angle du virage, ce qui m'apporta quelques surprises peu agréables, et une impression d'instabilité, comparativement au cyclo-moteur.

Quant à la mise sur béquille, j'eus la

(Suite page 51).



DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre 2 temps.
Cylindre fonte
Alésage 48 mm.
Course 55 mm.
Puissance fiscale 1 CV
Régime maximum 4.500 t.-m.
Puissance à ce régime 2 CV 6
Taux de compression non indiqué

BOITE DE VITESSES

Bloc-moteur 2 vitesses
Rapports de démultiplication :
1^{ère} vitesse 1,57 à 1
2^e vitesse 0,96 à 1
Rapports finaux :
1^{ère} vitesse 9 à 1
2^e vitesse 5,5 à 1
Roues : à jantes démontables.
Pneus : de 3,25 x 8.
Freins : avant 100 mm - arrière 130 mm
Réservoir : capacité 7 litres.
Poids de la machine vide : 65 kgs.
Consommation : 2,5 l. environ.

REGLAGES ENTRETIEN

Avance maximum : 6 mm.
Carburateur : Gurtner E 16 D - Gicleur
28 - Volet 12.
starter semi-automatique.
Rodage : (8 % d'huile)
1^o 200 kms à 30 kmh.
2^o 300 kms à 40 kmh.
3^o utilisation progressive jusqu'à
1.000 kms,
ensuite 5 à 6 % d'huile.
Vidange de boîte à 1.000 kms.
Huile S.A.E. 50.
Décalaminage : tous les 2.000 kms.
Réglage suspension : axe de fourche
arrière à 240 mm du sol.
Gonflage : avant : 0.800
arrière : 1.200
avec passager : 1.800

RESULTATS OBTENUS

Vitesse maximum :
1^{ère} 38 kmh. à 4.900 t.-m. (40 compt)
2^e 48 kmh. à 3.800 t.-m. (60 compt)
Temps pour atteindre le maximum :
en 1^{ère} 11"
en 2^e 25"
100 m. dép. ar. : 12" 2/5 moy. 29 kmh.
200 m. dép. ar. : 20" 1/5 moy. 35,7 »
300 m. dép. ar. : 28" 1/5 moy. 38,3 »
400 m. dép. ar. : 35" 4/5 moy. 40,2 »
La vitesse maximum est obtenue
au bout de 260 m. environ.
Epreuve de côte :
(350 m. pente moyenne 8,7 %)
pilote 85 kg. 1' 10" 4/5 : 17,8 kmh.
pilote 75 kg. 1' 03" : 20 kmh.
pilote 55 kg. 1' 02" : 20,3 kmh.
Résultats obtenus en 1^{ère} vitesse,
impossibilité de passer en seconde.
Epreuve de côte avec passager :
Montée impossible.



A QUEL USAGE EST DESTINE LA MACHINE

Le peu de puissance du moteur, sa faiblesse en côte, et les moyennes peu élevées que l'on peut réaliser à deux, font du scooter Terrot un engin surtout propre à la circulation urbaine.

A son avantage, son carénage permettant de rouler en

tenu de ville, sa maniabilité, ses 2 vitesses (simplification de conduite pour les femmes) son rayon de braquage réduit. Nous souhaiterions plus de puissance, un embrayage plus progressif, un frein avant plus puissant, une permutation des deux pédales de vitesse et une tenue de route moins louvoyante.

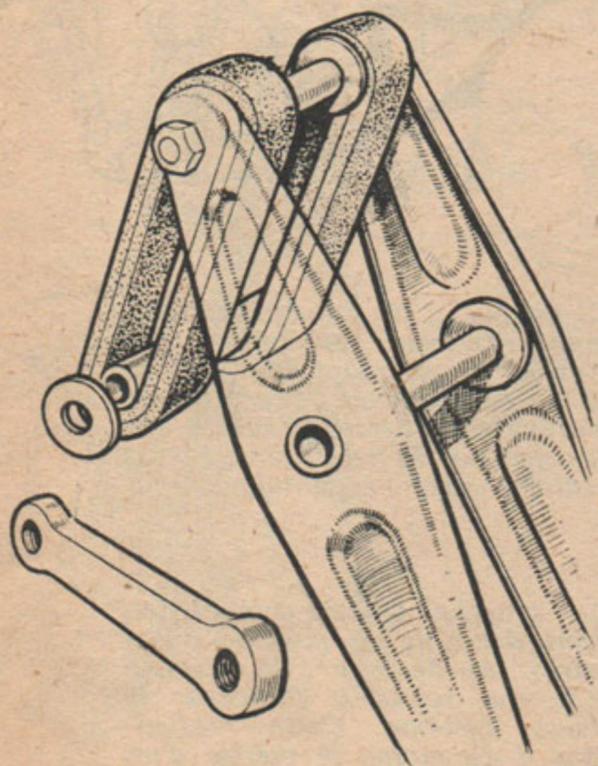
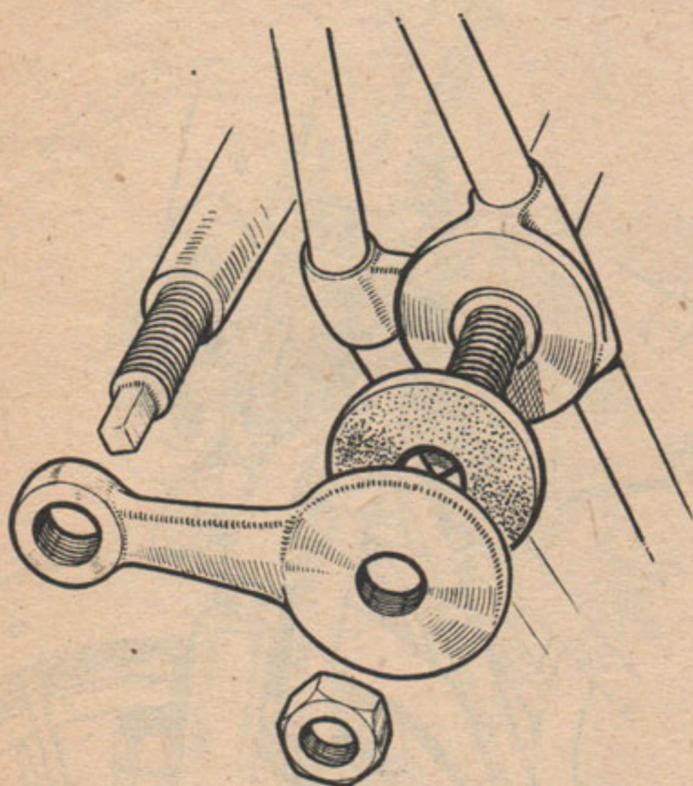
circulation urbaine

CONDITIONS GENERALES D'ESSAI

Au début de l'essai le compteur indiquait 25 kms
à la fin 628 kms
Poids de l'essayeur habillé 75 kgs
Taille de l'essayeur 1 m. 75
Réglages spéciaux ou modifications néant

Date et lieu de l'essai : 6-12-51 — 6-1-53.
Seine et Seine-et-Oise.

Conditions atmosphériques : temps froid, brumeux, pluie, neige et verglas.



Nombre de fourches télescopiques, surtout de réalisations bon marché, ne font qu'obliger à des comparaisons désavantageuses avec l'ancienne parallélogramme, sur le terrain de la simplicité d'entretien, la durée du fonctionnement correct et le prix de revient pour être maintenues en état satisfaisant.

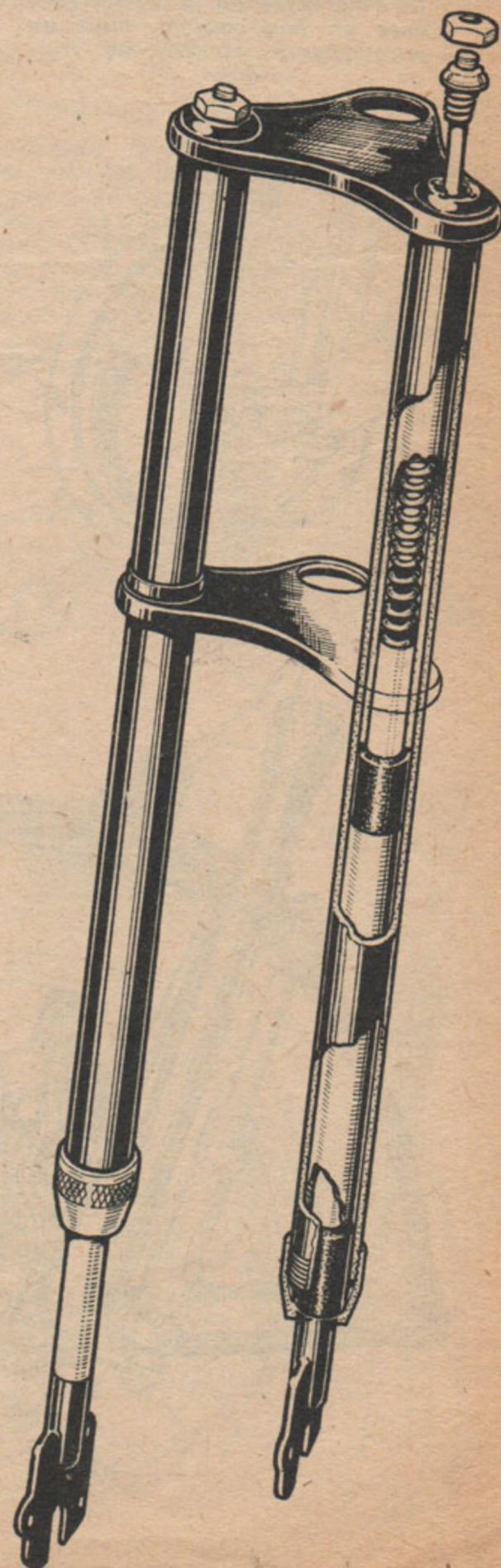
Par contre, au point de vue confort et tenue de route, la comparaison n'est pas favorable à la parallélogramme, car si les mauvaises télescopiques sont plus répandues que les bonnes, elles sont, dans bien des cas, légèrement supérieures en confort aux anciennes parallélogrammes, mais plus sensibles à l'usure que les télescopiques bien faites.

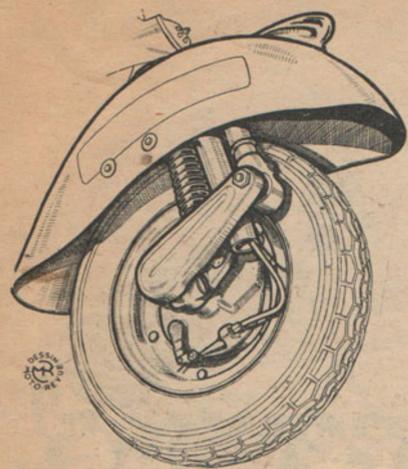
En somme, la fourche idéale serait aussi souple qu'une bonne télescopique, d'aussi bonne tenue de route, mais aussi légère et peu coûteuse de construction et d'entretien qu'une parallélogramme.

Ce programme paraît hors d'atteinte du moins pour le moment, car si un tel système était déjà sur le marché, on ne comprendrait pas pourquoi les constructeurs s'entêteraient à faire des « télé ».

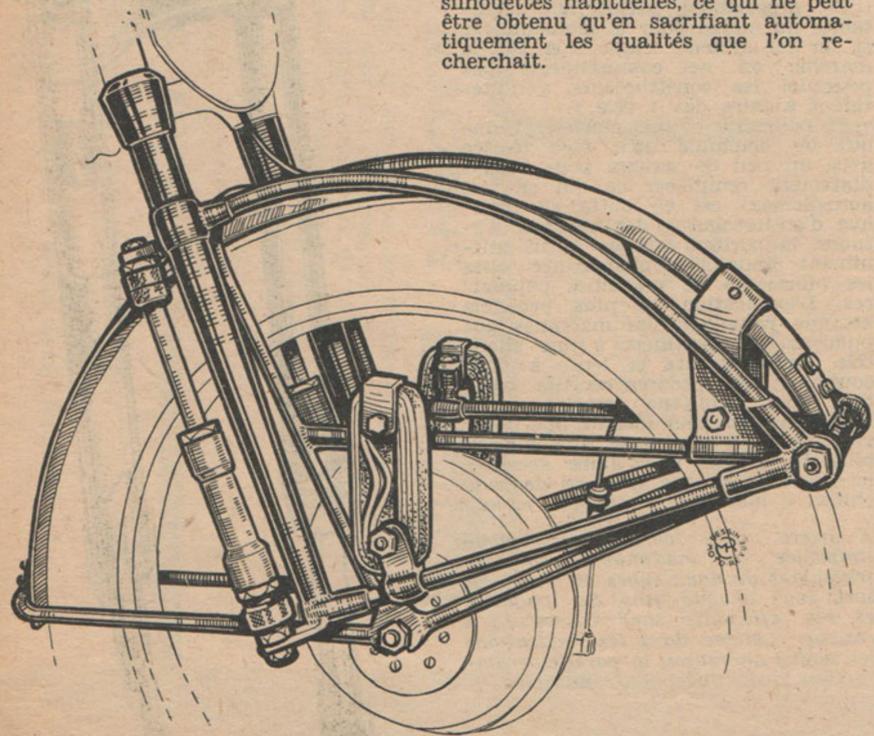
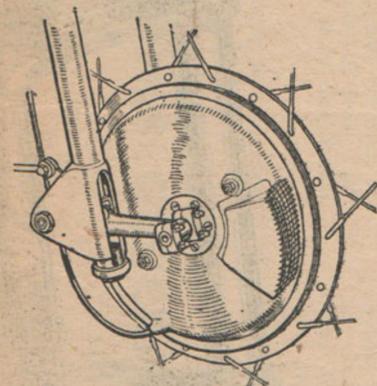
Et pourtant ! Une nouvelle venue qui ne demande qu'à être traitée avec un peu de sérieux pour immédiatement remplacer ce qui se fait actuellement est en butte au manque d'enthousiasme des bureaux d'études, là surtout où elle serait infiniment appréciée, c'est-à-dire chez les fabricants de machines populaires. L'explication la plus probable est que justement ces machines populaires sont destinées à une clientèle peu exigeante et lente à s'accoutumer aux progrès récents (apathie dont profitent certains constructeurs). On peut fournir une preuve de ceci en constatant qu'il a fallu plus de 15 ans pour faire accepter le sélecteur et que nombre de machines « modernes » en sont encore

A droite : une fourche télescopique simplifiée au maximum, composée seulement de deux tubes et d'un ressort pour chaque bras. Sa longévité et son efficacité sont illusoire. A gauche : même dans les réalisations les moins onéreuses, le parallélogramme reste quasiment inusable.





La roue tirée de la Vespa procure un bon confort, mais un enfoncement excessif au freinage.



démunies, qu'il a fallu plus de 20 ans pour faire admettre la nécessité d'une suspension arrière, et qu'il faudra encore au moins 10 ans pour que chacun se rende compte qu'une fourche oscillante est nettement préférable à une rudimentaire coulissante.

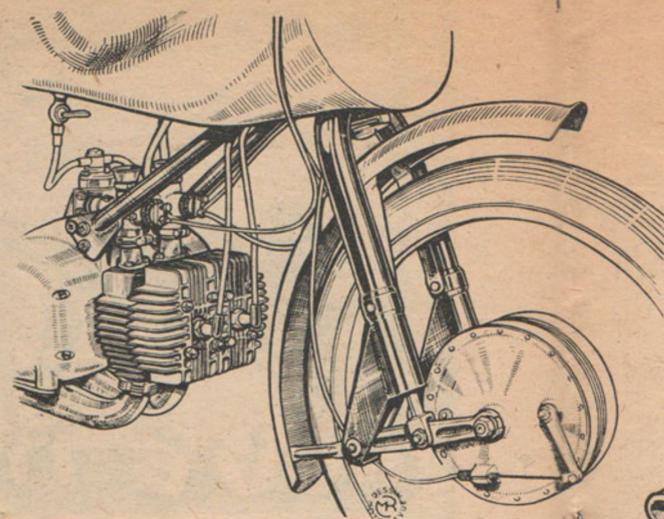
Cette nouvelle venue si révolutionnaire n'est autre que la fourche de nos pionniers à biellettes inférieures, soit à roue tirée comme les anciennes Indian et B.M.W., ou à roue poussée comme les non moins anciennes Harley qui ont conservé ce système à travers 50 ans de gros bicylindres.

Deux récentes adaptations de ces vieux principes sont en train de faire leur chemin, notamment celui à roue tirée à qui l'on prête une foule de qualités incomparables (théoriquement), mais qui sont toutes liées à la manière dont est traitée la réalisation.

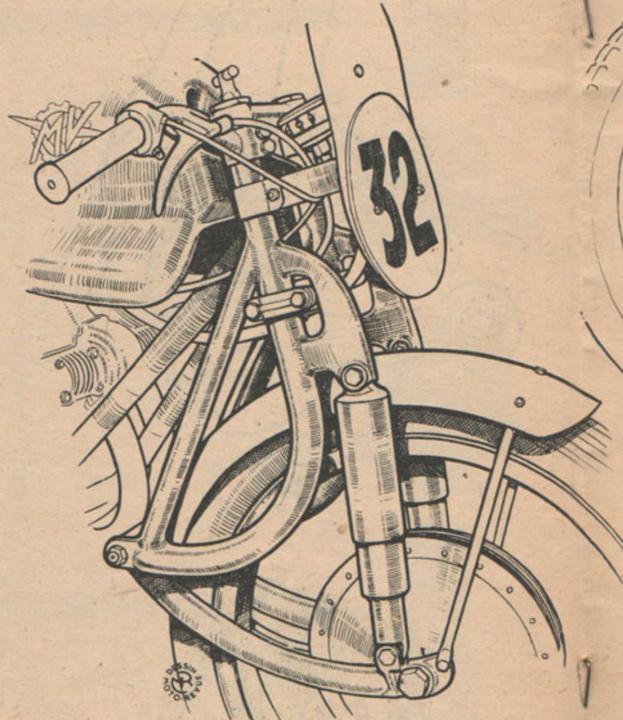
Quand F.N. présente sa désormais célèbre « roue tirée » la publicité de la marque clama les avantages sensationnels de la roue tirée dont les principaux sont l'entretien peu coûteux et la propriété de ne pas « buter » sur l'obstacle. Ceci, qui est dû seulement à la longueur exceptionnelle des biellettes oscillantes de la F.N., disparaît progressivement avec le raccourcissement de la biellette, jusqu'à devenir ce que nous avons déjà connu sur les anciennes machines de la belle époque et ne tenons pas à revoir sous quelque marque que ce soit.

Des « spécialistes » nous gratifient depuis quelque temps de fourches à biellettes trop courtes baptisées pompeusement « roue tirée » et qui n'en ont que les inconvénients !

Ces « spécialistes » veulent surtout attirer la clientèle des profanes pour qui les termes techniques ronflants ont l'attrait de l'inconnu, mais mis en face de l'esthétique particulière de ce principe, ils ont préféré un compromis répondant plus aux silhouettes habituelles, ce qui ne peut être obtenu qu'en sacrifiant automatiquement les qualités que l'on recherchait.

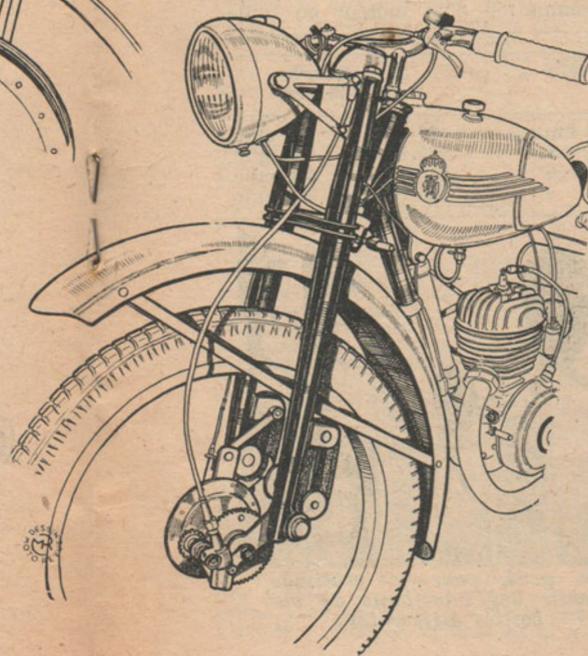
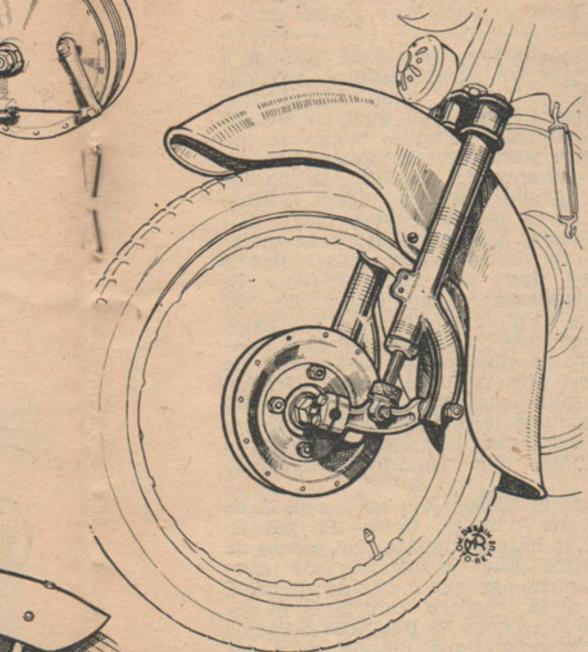


A gauche : la 125 Rumi compétition. Longues biellettes et ressorts enfermés dans les tubes. Au-dessous : la fourche du Galletto.



Ci-dessus : le procédé exactement inverse préconisé par Earles et employé ici sur la M.V. compétition, avec succès d'ailleurs. A droite : sur la 125 Husqvarna, la roue poussée est réalisée très économiquement.

La fourche Guzzi compétition dont dérivent les modèles similaires. Au-dessous : la fourche F.N. qui remet à l'honneur le vieux système. Cette réalisation a du moins le mérite d'un bon fonctionnement grâce à un très longs bras articulés.



Cette difficulté de faire une silhouette acceptable conciliée à des qualités effectives, amène tout doucement le promoteur du mouvement, c'est-à-dire F.N., à abandonner progressivement « son » système au profit de la télescopique, plus au goût actuel de la clientèle.

Le second système revalorisé par Douglas et surtout par la maison Guzzi sur ses machines de compétition, est basé sur le principe de la roue poussée et concilie réellement les qualités de légèreté et de souplesse absolument indispensables sur les machines de circuit actuelles. Il se trouve de plus que leur construction est très économique et l'entretien des plus limités. Ces deux qualités sont si évidentes que la dernière marque citée n'a pas hésité à monter en grande série un système identique sur ses scooters « Galletto » qui, malgré des biellettes plus courtes, présente une étonnante souplesse.

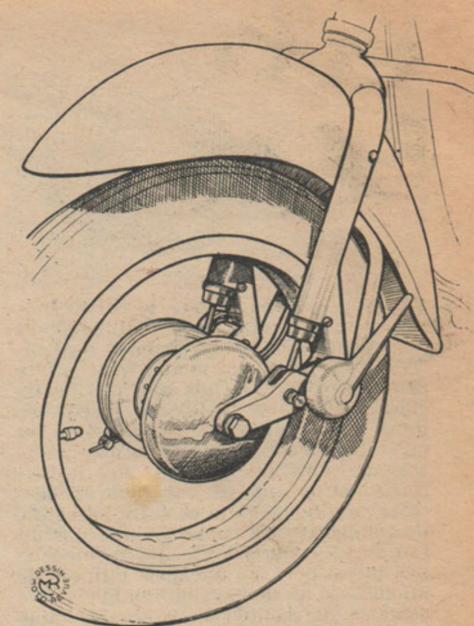
La roue poussée est reprise par d'autres marques italiennes de moindre importance comme « Motom » pour son scooter, Rumi pour ses machines compétition, par la grande marque allemande N.S.U., etc... mais ces exemples ne sont que des répliques plus ou moins fidèles de la réalisation de Guzzi, tandis que sur le même principe, la maison anglaise Earles cherche à utiliser à fond les possibilités des biellettes inférieures en accroissant leur longueur au maximum, ce qui permet, entre autres, un débattement plus grand.

Dans cette fourche Earles, on a cherché une plus grande rigidité latérale en réunissant les deux biellettes entre elles par un tube soudé, ce qui forme une véritable fourche oscillante très difficilement déformable. La véritable difficulté réside dans la construction d'une partie fixe très solide et élégante. La fourche actuelle équipant la 4 cylindres MV surprend quelque peu à première vue par son allure inhabituelle, mais il n'est pas improbable qu'elle devienne bientôt très répandue et que l'on s'y habitue rapidement. Son emploi sur les machines de série présenterait de plus l'avantage d'une substitution rapide des éléments amortisseurs ce qui n'immobiliserait la machine que pour un temps très court.

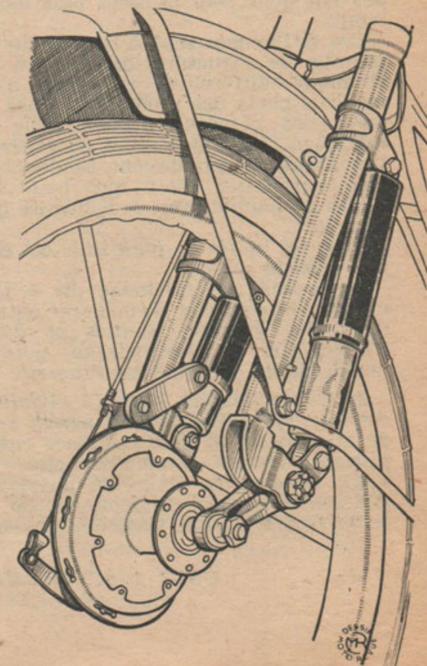
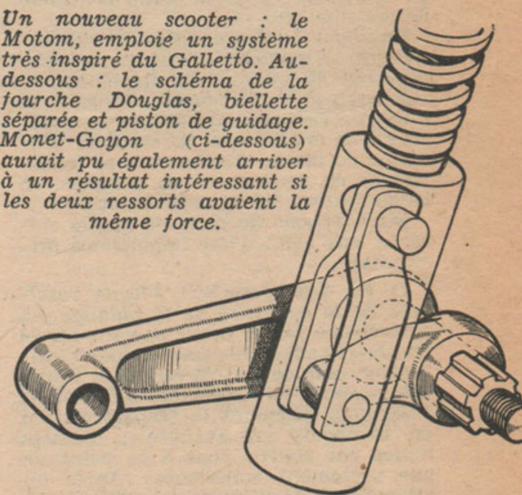
Devant les résultats obtenus par ces fourches à bras oscillants (ou biellettes) est-ce que les fourches télescopiques perdent du terrain ?

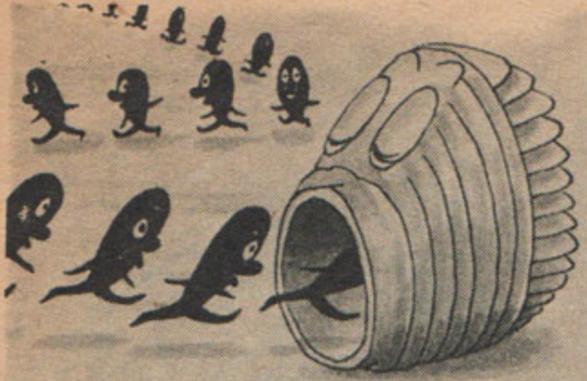
Nous le pensons. Et même nous l'espérons, tout du moins pour les machines populaires. Une vraie fourche télescopique ne peut souffrir la médiocrité : partant, elle est d'un prix de revient très élevé, sûrement plus élevé qu'une fourche à roue poussée avec amortisseurs hydrauliques. Pour une machine populaire qui, tout en offrant des garanties de confort, de résistance à l'usure, de tenue de route, sans pour cela revenir cher, la fourche à roue poussée, même simple, offrira toujours une solution plus intéressante qu'une fourche télescopique ordinaire, qui, si elle est établie à un prix de revient intéressant, risque bien souvent le grippe ou l'usure.

J. H.



Un nouveau scooter : le Motom, emploie un système très inspiré du Galletto. Au-dessous : le schéma de la fourche Douglas, biellette séparée et piston de guidage. Monet-Goyon (ci-dessous) aurait pu également arriver à un résultat intéressant si les deux ressorts avaient la même force.





L'huile contenue dans le carter moteur, sujette au vieillissement lorsqu'elle est au contact de l'air, s'use plus ou moins vite. Cette usure provient du fait que des particules d'huile se trouvent dispersées dans la chambre de combustion et qu'à chaque explosion, de petites quantités de lubrifiant brûlent avec le mélange carburant. Il est donc nécessaire, au bout d'un certain parcours, de compenser les pertes d'huile par un remplissage partiel. Ce qui n'empêche pas qu'au bout de quelques milliers de kilomètres il devient absolument nécessaire de remplacer la vieille huile qui s'est salie et qui a perdu beaucoup de ses qualités.

Ces deux facteurs (usure et vieillissement) dépendent d'ailleurs étroitement de la qualité d'huile employée. Les propriétés physiques (viscosité et index de viscosité, aptitude à se vaporiser) de même que la stabilité chimique de l'huile (tendance à se transformer en goudron et en gommes, en boue) jouent ici un rôle capital.

Mentionnons de plus les points suivants, eux aussi d'une importance primordiale :

1) *La consommation d'huile résultant de la nécessité de la vidange* est déterminée par le degré suivant lequel l'huile se salit après une période d'utilisation donnée ; ainsi certaines huiles ont besoin d'être changées au bout de 1.500 kms tellement la transformation en cambouis est avancée ; d'autres huiles par contre, sont à ce point de vue nettement supérieures. Après un kilométrage identique, elles présentent une carbonisation peu prononcée et peuvent donc être utilisées plus longtemps.

Ces différences sont à mettre sur le compte de structure moléculaire et chimique différentes résultant d'un meilleur choix des produits de base et aussi des procédés utilisés pour le raffinage et la fabrication en général. Les huiles d'asphalte ont tendance à trop carboniser alors que pour les huiles de naphte, c'est le contraire qui est exact.

Pour les huiles de paraffine, cet ennuï n'existe guère.

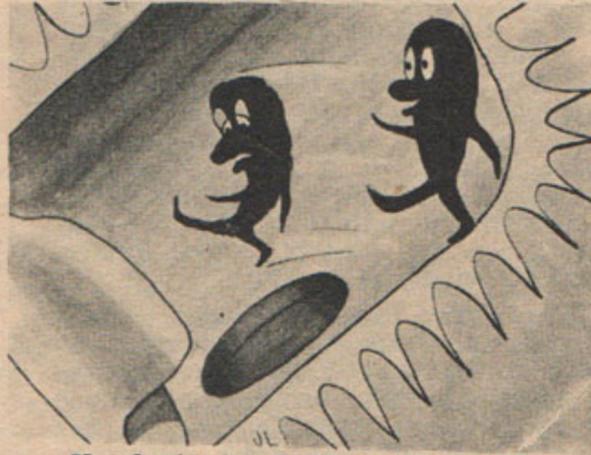
Le procédé de raffinage dit « par dissolution » permet d'améliorer nettement ces qualités latentes et donc d'augmenter le kilométrage permis avant qu'une vidange ne s'impose.

2) *Consommation dans la chambre d'explosion.* - Elle dépend avant tout de la viscosité de l'huile utilisée entre piston, cylindre, segments, etc... Il s'agit donc d'une propriété physique, elle-même fonction évidemment de la température. Cette viscosité, suivant

CONSOMMATION D'HUILE

son degré, facilite une plus ou moins grande vitesse du piston, entraînant une consommation d'huile en conséquence. C'est une des raisons pour laquelle le nombre SAE et l'indice de viscosité de l'huile ont une telle importance. Donc l'allure de la machine et la nature du lubrifiant sont nettement déterminants. Tout ceci nous conduira aux conclusions suivantes :

a) *Le nombre SAE*, c'est-à-dire la viscosité du lubrifiant nous fournit des renseignements très complets sur la consommation d'huile dans la chambre d'explosion. Du point de vue technique, on peut, pour le graissage, choisir des lubrifiants de viscosités très différentes sans inconvénient, sous réserve toutefois de rester dans les huiles normales. La seule chose qui diffère, c'est le taux d'usure de



Il devient absolument nécessaire de remplacer la vieille huile...

l'huile dû aux explosions. Il diminuera toujours lorsqu'on emploiera une huile plus visqueuse, c'est-à-dire un numéro SAE plus élevé. La chose est vraie jusqu'à un certain point évidemment et si l'on choisit un nombre SAE trop élevé, la consommation se met de nouveau à augmenter.

b) *La vitesse de route.* - Voilà le deuxième grand facteur qui détermine la consommation d'huile. Tout d'abord lorsque l'allure augmente, la température de fonctionnement du moteur croît également, celle du piston en particulier, d'où amoindrissement de la viscosité et moins bonne lubrification du piston en mouvement. Cette baisse de viscosité combinée à l'effort plus considérable demandé au moteur entraîne une forte augmentation de la consommation d'huile. Ce qui est décisif, ce sont les facteurs mécaniques et les propriétés inhérentes à chaque moteur. On trouvera en haut de la colonne de droite un petit tableau permettant de se faire une idée des relations existant entre la consommation d'huile et l'allure d'une machine.

Ces chiffres ne sont donnés qu'à titre d'exemple, évidemment, et ils ne constituent qu'une indication sur la manière dont se comporte l'huile d'un moteur en fonction de la vitesse. Cer-

Vitesse en kmh.	Consom. en huile SAE 20 kms. avec 1 l. d'huile	cmc. d'huile aux 100 kms
50 kmh.	1.670 kms	60 cmc.
65 kmh.	365 kms	270 cmc.
80 kmh.	123 kms	810 cmc.
95 kmh.	72 kms	1.280 cmc.

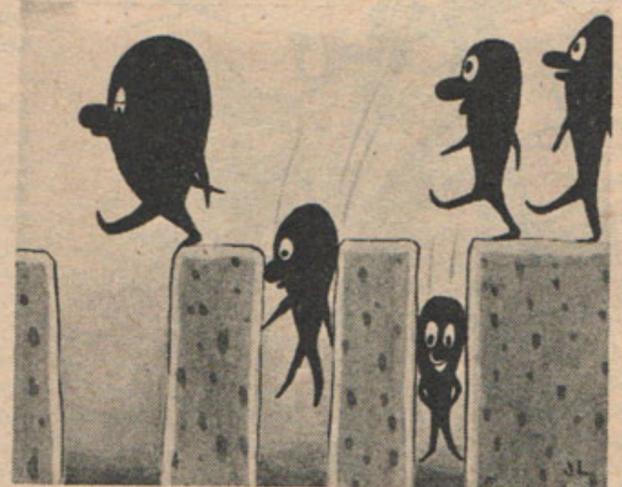
tes, chaque type de moteur possède à son tour les caractéristiques particulières et fournira donc des chiffres différents. Mais quoi qu'il en soit, la consommation d'huile augmente au fur et à mesure que la vitesse s'accroît.

e) *L'index de viscosité de l'huile.* Bien qu'elles aient le même nombre SAE, deux huiles peuvent réagir différemment à la température. La différence de viscosité entre deux huiles se traduit donc par une différence de consommation. L'explication en est simple : l'huile à faible viscosité passe les segments du piston bien plus facilement et plus rapidement que celle qui est plus visqueuse. Cette dernière reste plus longtemps retenue dans les segments et le râcleur d'huile remplissant ainsi plus longtemps son rôle de lubrifiant, d'où moindre consommation.

Dans le tableau qui suit, nous nous occupons d'huiles tirées de pétrole soit à la base de naphte, soit à base de paraffine. Elles se différencient principalement par leur indice de viscosité, celui de la première étant de 60 et celui de la seconde de 100. Nous donnons les consommations d'huile dans les différents cas et aux différentes vitesses.

Consommation d'un moteur en huile

vitesse	cmc. d'huile aux 100 kms	
50 kmh.	60 cmc.	52 cmc.
65 >	270 cmc.	83 cmc.
80 >	810 cmc.	500 cmc.
95 >	380 cmc.	240 cmc.



On peut, pour le graissage, choisir des lubrifiants de viscosités différentes...

L'AVENIR du Trial en France



Lattitude du monsieur clamant à tous échos « je l'avais bien dit » est à bon droit critiquable, quels que soient par ailleurs les motifs de son orgueil. Aussi n'allons-nous pas encourir un tel ridicule en prétendant que « Moto-Revue » a peut-être été à l'origine des « Trials » qui semblent commencer à connaître la vogue du public, des organisateurs et des participants.

Nous nous bornerons à signaler qu'à l'occasion d'un passage en revue du sport anglais, nous avons souhaité voir chez nous des épreuves de « trials » calquées sur celles d'outre-Manche, et nous indiquons notamment les forêts de Fontainebleau ou Compiègne comme devant convenir à merveille (page 458, 1951). Peut-être l'idée était-elle mûre, peut-être notre modeste coup de pouce a-t-il quelque peu hâté la réalisation d'un projet déjà envisagé par quelques-uns, toujours est-il qu'après des essais plus ou moins hésitants, le « Trial » figure au calendrier 1953 de beaucoup de clubs de Paris ou de province.

Pour avoir assisté à quelques trials en Angleterre, pour avoir vu à l'œuvre quelques-unes des vedettes internationales de ce genre de sport, nous allons nous permettre de faire le point, sans prétendre donner de conseils à qui que ce soit, car les organisateurs compétents ne manquent certes pas !

Nous pensons tout d'abord que le gros écueil, c'est la tentation qu'on a forcément de « penser moto-cross ».

Le moto-cross est avant tout un « sport-spectacle », qui oblige les organisateurs à prévoir une clôture, donc un circuit court et des obstacles aussi proches que possible. De même, on envisage le côté « émotif » de la vitesse en tous terrains, et on en arrive à utiliser des motos très spéciales, telle que la F.N., la Saro, la Norton ACT de Draper, machines absolument introuvables dans les catalogues ; on en arrive aussi aux pneus à tétines inutilisables en service courant sous peine d'usure ultra-rapide !

*Tout ceci n'est pas une critique du moto-cross — admirable dans sa sphère — mais a seulement pour but de montrer la différence entre le cross (le « scramble » des anglais) et les trials.

Pour prendre une comparaison, disons que selon nous, le moto-cross est au trial ce que le concours hippique est à la chasse à courre : dans un cas, on a accumulé sous les yeux des spectateurs payants la plus grande densité possible d'obstacles à vaincre dans le temps le plus réduit ; dans l'autre cas, une longue promenade au hasard de la nature placera cavaliers et motocyclistes en face d'obstacles qu'ils devront vaincre le plus rapidement possible, mais sans que le facteur temps ne devienne jamais décisif.

Comme il ne peut y avoir de sport sans un « classement » (telle est la nature humaine), les anglais ont l'habitude de pénaliser les participants aux trials selon un système adopté par la totalité des clubs : il est interdit de rétablir l'équilibre en mettant un pied à terre, il est aussi interdit de s'arrêter dans les « sections observées ». La cotation est donc très simple : un pied à terre, 1, 2 ou 3 points selon les épreuves ; un « arrêt », 5 points. (L'arrêt est indiqué par la « non-

Le trial, un sport spécifiquement anglais, dont on ne peut que souhaiter le développement en France.



rotation de la roue avant»). Comme on voit, c'est très simple et le contrôleur, l'« observateur » disent les anglais, ne peut guère commettre d'erreur.

La longueur d'une « section » est généralement de quelques dizaines de mètres ; parfois elle est divisée en « sous-sections » ayant chacune un « observateur ».

Les concurrents ont le droit de reconnaître à pied la section avant de s'y engager, et souvent, même les as profitent de ce droit et découvrent une « astuce » qui leur permettra de franchir l'obstacle décisif sans perte de points.

Certaines épreuves comportent 2 tours d'un circuit, mais le plus souvent les trials ont un parcours de 50 à 120 kms avec une dizaine de sections indiquées par un fléchage ou une poudre colorée répandue sur la route aux croisements et bifurcations voulus.

Les obstacles utilisés par les anglais dans les trials sont : les rocs, la boue, le sable, accessoirement les passages à gué ou des rampes très fortes.

En général, le tracé est tel qu'on ne peut guère se lancer : il y a toujours une épingle à cheveux ou quelque obstacle artificiel, si bien que la section demande plus d'adresse, et de contrôle de la moto, que de témérité.

Quelques principes généraux sont connus de tous les amateurs de trials : pour franchir une « marche », ouvrir brusquement les gaz en 1^{ère}, la roue avant a tendance à se cabrer et grimpe toute seule ! Pour le sable, aller le plus vite possible ; pour la boue au contraire, éviter d'accélérer trop fort ou la roue patine ; en pareil cas, couper et remettre la « sauce » progressivement. Si possible, quand on gravit un raidillon, « rouler dans l'eau », car la moindre rigole a tendance à enlever la couche de boue et à dénuder le sol dur. Dans la descente d'un raidillon glissant, se servir du décompresseur pour éviter de caier, etc...

Tout ceci est plus facile à dire qu'à faire, car on a plutôt tendance à redresser d'un solide coup de botte qu'à contrôler la direction en se tenant debout



sur les repose-pieds et en penchant le corps du côté voulu, tout en dosant les gaz de façon subtile... mais c'est un système de réflexes différents à acquérir.

Nous nous permettons ici une parenthèse : le trial est-il une bonne initiation au cross proprement dit ? Nous croyons qu'on peut répondre oui pour la plupart des cas, en ce sens que le danger est à peu près absent. Toutefois, bien sincèrement, il faut remarquer que la pureté de style qu'acquerra forcément le pilote de trial n'en fera pas toujours le coureur rapide du moto-cross ; par exemple, les belges, après des débuts directs dans le cross, avaient un style jugé bien heurté par les journalistes anglais ; ils avaient tendance à abuser des grands coups de poignée et des vigoureux coups de pied, alors que les anglais admettent que le champion de cross doit avant tout s'entraîner à aller vite ; c'est une spécialité assez exclusive si l'on veut vraiment y briller.

Le trial, au contraire, s'adresse à tous ; alors que peu de coureurs sur route ont abordé le moto-cross avec bonheur, il y a au contraire beaucoup d'amateurs de vitesse qui affinent leurs réflexes en prenant part à des trials. Citons notamment Duke, fidèle à la marque Norton, Lomas qui pilote des James-Villiers dans les trials d'hiver, Werner Haas qui participait cette année aux 6 Jours Internationaux, ainsi que tous les officiels BMW : G. Meier, W. Zeller, W. Krauss, etc., etc.

Ajoutons que le pilote de trial ne vieillit guère : à côté du benjamin John Brittain, vainqueur des « Experts » Britanniques, à moins de 21 ans, on voit encore des vétérans qui comptent plus de 30 ans de pratique !

Par comparaison avec ces trials anglais, que trouvons-nous actuellement en France ? Discus-le tout de suite : on a trop envisagé la partie spectacle, on a fait des trials trop courts, partout. En général, deux ou trois tours d'un circuit d'une dizaine de kilomètres au maximum.

Les règlements trop complexes prévoyant un système de pénalisation pour pied-à-terre, pied traîné, chute avec ou sans moteur calé, arrêt avec ou sans calage, etc., si bien que la plupart du temps, le concurrent qui vient de franchir une section n'a pas une idée juste du nombre de points qu'il a perdus.

D'autre part, on a généralement admis les machines de cross, avec pénalisations doubles ; or l'expérience a montré que même des pénalisations triplées ou quadruplées leur laisseraient encore un avantage certain. La vérité, c'est qu'ils faut, et dès maintenant, bannir absolument du trial la moto de cross ou tout au moins le pneu spécial.

Sinon, pour pénaliser le pilote d'une telle machine, il faudra avoir recours à une épaisseur de boue telle que la moto ordinaire s'y enlisera tout bonnement, d'un côté, il n'y aura concurrence qu'entre quelques motos spéciales, et ensuite les amateurs montés sur des motos ordinaires devront extraire du borbier leurs bécanes inutiles, tandis que pleureront les points de pénalisation... impossibles à répartir équitablement en pareilles circonstances.

Donc, souhaitons bientôt de voir des trials d'une centaine de kilomètres environ, durant de 3 à 4 heures, suivant des

routes agréables et les quittant provisoirement pour une dizaine de « sections non-stop ». Souhaitons que ces sections puissent pénaliser l'ensemble des concurrents, mais qu'elles soient quand même d'une difficulté si bien dosée que les meilleurs puissent de temps en temps en franchir une sans perdre de points.

Nous avons dit tout à l'heure que nous n'envisagions pas de faire entrer en compte le facteur temps, sauf peut-être une moyenne générale — très faible — entre les sections (ceci pour permettre aux observateurs de quitter leurs postes à temps pour regagner le contrôle d'arrivée).

Dans ces conditions, comment départager les ex-æquos, s'il y en a ?

Ce ne sont pas les solutions qui manquent : nous pensons tout d'abord au



parc de départ fermé. Toutes les motos remises aux commissaires 1/2 heure avant le départ (vérification des numéros de moteur et cadre). Le concurrent à l'appel de son nom dispose de 1, ou 2, ou 3 minutes pour mettre en route et franchir une ligne située à 50 mètres, par exemple. Départage des ex-æquo par ce procédé si utilitaire : facilité de mise en marche.

On peut encore penser à une épreuve d'arrêt en côte : le concurrent part en bas de la pente, doit s'arrêter entre deux lignes au milieu de la côte, arrêter son moteur, remettre en route et passer lancé

La boue et l'eau sont deux éléments que l'on rencontre souvent sur un parcours de trial. Mais les petites cylindrées se jouent également de ces difficultés. Ci-dessus : Nicholson sur une 125 B.S.A.





Camus nous présente son 175 cc.

CAMUS, pour la saison 1953 construit lui-même sa 175 cc.

Pour beaucoup de sportifs, le nom de Camus évoquera surtout le titre de champion de France 250 cmc. 1951 et 52, mais les habitués du Bol d'Or le connaissent aussi, et Camus, c'est tout récemment l'homme qui fit 2^e au Bol. A ce titre, nous demanderons à Camus, que nous sommes allés trouver à son magasin de Joinville, de nous parler un peu de son dernier Bol d'Or qu'il termina à un tour du vainqueur.

— Tout d'abord, je voulais partir assez doucement, afin de ménager mon moteur jusqu'à la douzième heure, puis d'accélérer progressivement.

Mon programme se réalisa, mais à la fin de ce temps, Bouin qui, au point de vue vitesse pure, me battait de 6 ou 7 km/h., commença à me remonter.

Il ne m'avait pas inquiété jusqu'à présent, car il avait eu quelques petits ennuis, alors que j'ai fait les 24 heures sans toucher en quoi que ce soit à ma 175.

J'avalais deux tours d'avance sur lui et en terminant j'en avais un de retard, ayant perdu beaucoup de temps (7') à un ravitaillement.

Au point de vue physique, ce Bol fut moins dur que le précédent à St-Germain en Laye, il est vrai que maintenant je commence à en avoir l'habitude !

— Vous avez fait toute la saison avec votre 175 et votre 250 pour la Maison D.S. Malterre, avez-vous l'intention de continuer l'an prochain ?

— Oui, car M. Malterre m'apporte une aide très efficace et je considère que je dois faire un effort de mon côté.

— Vous êtes un passionné de mécanique, et vous avez réalisé de nombreux moteurs de compétition. Je crois même que pour la saison prochaine vous avez du totalement nouveau à nous présenter en 175 et 250 cmc.

— J'ai commencé par un 250 NSU, il y a deux ans. Il n'a pas tenu le coup, parce que réalisé avec des moyens très réduits. J'ai alors pensé à faire un 175 en partant de zéro.

M. Malterre s'est chargé de la question finances et moi du travail à fournir. J'ai fait le dessin du moteur 175, mais, en 250, je ne crois pas que je puisse sortir quelque chose cette année, ou alors en fin de saison.

— Serait-il prématuré de vous demander des renseignements précis sur la fabrication de votre 175 ?

— Non, pas du tout, il n'y a pas de mystères là-dedans, et je suis prêt à vous fournir les renseignements que vous jugerez intéressants.

— Merci. Commençons, voulez-vous, par le projet, quand vous avez entrepris de dessiner ce moteur, aviez-vous déjà une base, ou bien un exemple qui vous orientait vers une tendance technique quelconque ?

— Oui et non, on est toujours attiré par une machine plutôt qu'une autre, et pour réaliser un moteur de course de petite cylindrée, il m'a semblé que l'école italienne pouvait fournir des choses intéressantes. De plus, j'avais sous la main un moteur Benelli 250 qui, équipé d'une culasse à 2 ACT, me semblait répondre à ce que doit être une machine de course, tout au moins sous le rapport de la disposition générale des organes.

Pour renforcer cette opinion, le 125 MV qui suit le même schéma général, est à la fois très impressionnant et très rapide.

— C'est ce qui explique, je pense, l'air de famille entre ce moteur Joinvillais, les Benelli de tous âges et le 125 MV.

— Si vous voulez. Evidemment, j'ai

choisi le système de transmission à boîte séparée, d'abord parce que c'est très pratique pour le changement de rapports et aussi parce que construire aussi la boîte aurait été une perte de temps considérable. J'utilise de ce fait une boîte Albion de 250 cmc. Ce 175 est sensiblement carré (60 d'alésage, 61 de course) et le carter de petites dimensions se prolonge sur l'avant pour loger la magnéto.

L'embellage est entièrement spécial, les volants assez larges reçoivent 5 trous d'allègement chacun, et la bielle très trapue présente une section en forme de losange très particulière. Bielle et volants sont chromés pour offrir moins de résistance à l'huile et aux gaz du carter.

La chemise du cylindre s'enfoncé profondément dans le carter, et les ailettes sont de forme ovoïde. La culasse, elle, est rectangulaire, et le dessus parfaitement plat reçoit le boîtier des arbres à cames, d'une seule pièce. Les vis de fixation du boîtier des ACT traversent la culasse et se vissent dans des colonnettes qui sont elles-mêmes fixées au carter. La distribution s'effectuant au moyen de deux arbres à cames en tête, l'entraînement de ces derniers est assuré au moyen de 9 pignons contenus dans un carter vertical. Une double pompe à huile à engrenages est placée extérieurement à ce carter de distribution et entraînée par le premier pignon de la cascade.

Le carburateur qui sera monté est vraisemblablement un Amal T.15.

La mise au point sera sûrement très délicate, mais nous pouvons compter au départ sur un moteur extrêmement solide, ce qui est un atout de premier ordre dans la compétition motocycliste.

— Pouvez-vous nous dire si ce prototype sera suivi de quelques autres, et même s'il est possible qu'il soit commercialisé un jour.

— Il est encore un peu tôt pour savoir s'il sera suffisamment rapide pour envisager d'autres exemplaires; et d'autre part le prix qui revient très élevé semble — du moins pour l'instant — empêcher une mise en vente prochaine.

— Alors pour la saison 53 vous courez en 175 avec votre nouvelle création et en 250 avec la Benelli. Avez-vous apporté des modifications importantes à cette dernière par rapport à 1952 ?

— Non, uniquement dans les réglages de distribution et carburateur.

(Suite au verso.)

ESSAI TERROT

(suite de la page 43)

première fois quelques difficultés à trouver sa place exacte, mais elle doit ensuite s'effectuer assez facilement, malgré la présence du kick qui gêne un tant soit peu lorsque l'on tire le scooter en arrière, tout en maintenant un pied sur la béquille.

J'ai ensuite eu l'occasion de prendre place en tant que passagère, la selle en caoutchouc moulé est confortable, mais je constate à cet instant la gêne présentée par les sacoches. La vitesse est aussi à deux considérablement diminuée.

Autre inconvénient : l'absence de roue de rechange, j'ai immédiatement pensé qu'en cas de crevaison je serais obligée de changer la chambre à air, ce qui, je dois l'avouer, m'effraie quelque peu.

J'attends maintenant avec impatience l'essai d'une autre marque, ce qui me permettra de me perfectionner dans la conduite du scooter et d'apprécier ses qualités.

MICHELE

LE TRIAL EN FRANCE

devant le chronométrateur. Ceci éprouve la facilité de mise en route, l'aisance du sélecteur, l'accélération et le freinage. Que demander de plus ?

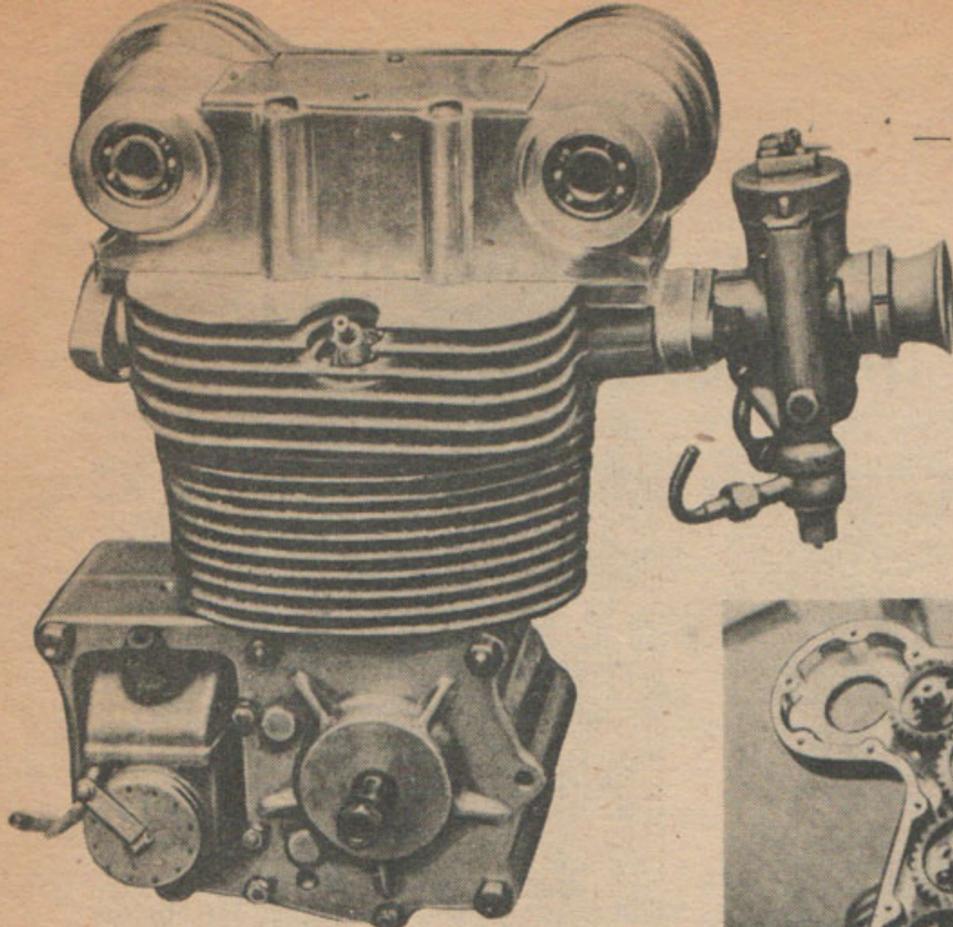
Au point de vue administratif, nous croyons que les autorités ne pourraient que se montrer favorables à un tel genre d'épreuves, puisque le facteur de sécurité serait très grand, aussi bien pour les concurrents que pour le public.

Nous pouvons par exemple souhaiter que le gouvernement autorise les Préfets à laisser les 125 y participer (les cyclomoteurs le font bien !), et que les Compagnies d'Assurance n'aient pas la prétention d'assimiler un trial à une course de vitesse !

D'ailleurs, le trial ne se prête pas aux recettes, donc il n'y faut pas espérer de profits financiers, mais au plus une coupe ou un prix modeste en nature, et c'est fort bien ainsi !

Souhaitons donc à tous les clubs d'organiser cette année des trials-promenades intimes, réservés aux membres actifs ou honoraires. C'est en forgeant qu'on devient forgeron, c'est en montant en trial et en contrôlant les prouesses des copains de club que se feront les pilotes et les commissaires des années à venir, que nous verrons sans doute en championnat de Ligues et... pourquoi pas, en finale Inter-Ligues, comme les anglais ont leurs épreuves par équipes. C'est le souhait que nous ferons pour 1953, l'année où le trial français aura définitivement fait ses preuves !

GEOCA



Ci-contre : le moteur côté allumage. Le logement de la magnéto rappelle celui du M.V. Ci-dessous : la cascade de pignons de la distribution.

Mais maintenant « je remets ça », car je suis possédé du virus de la compétition.

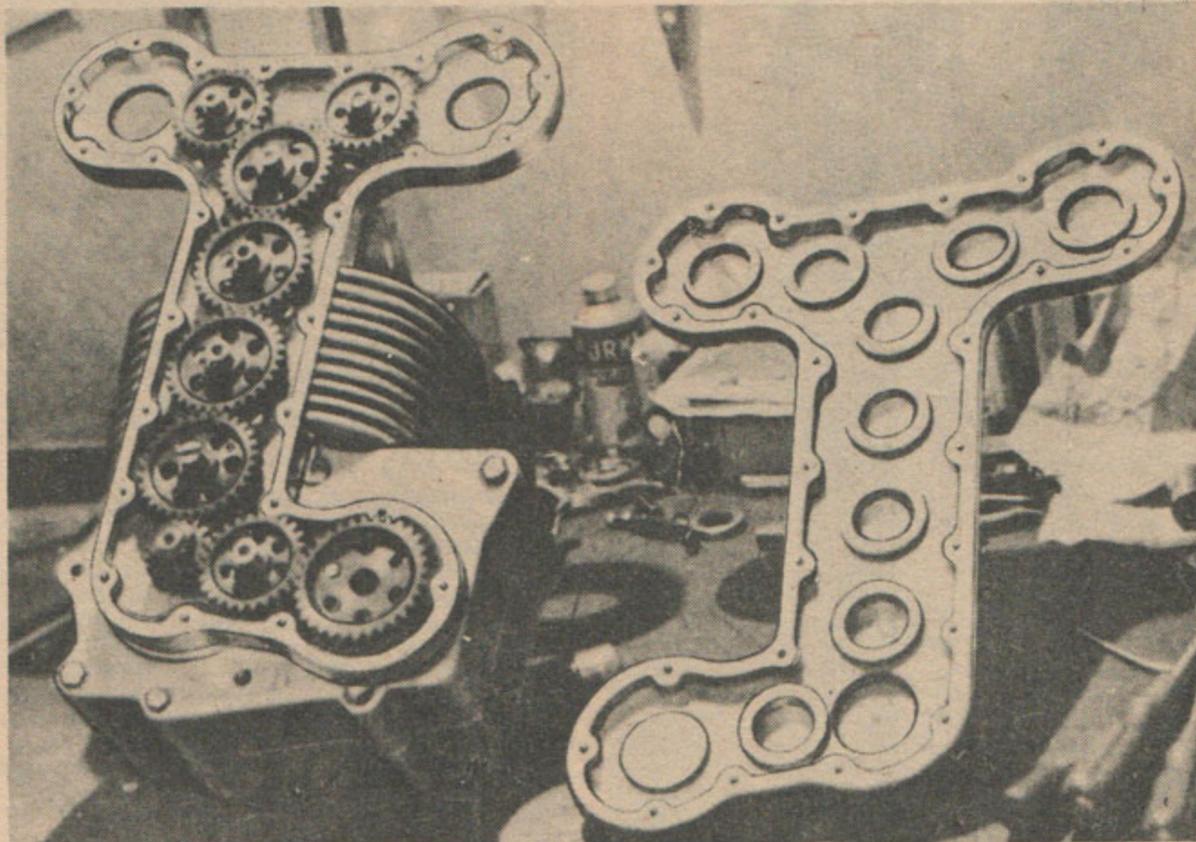
Nous avons laissé Camus devant son tour, où il usinait ses poussoirs de soupapes. Pour lui, rien de plus captivant que la création d'un moteur de course. Il nous a d'ailleurs montré des caisses pleines de culasses, carters éclatés, comes arrachées, pignons édentés, etc..., car la compétition est une dure école. Mais notre motociste a un moral de fer et, pour lui, la « casse » est un enseignement précieux. Pour conclure, tous nos souhaits de réussite au sympathique Camus.

— Vous courrez toujours en catégorie nationale ou changerez-vous pour 53 ?

— En 175 je pourrais peut-être courir en International, mais en 250 mon matériel est trop ancien. Le Bol d'Or est toujours à mon programme, mais il sera certainement plus dur, car on ne sait absolument pas ce que le 175 donnera.

— Camus est un coureur qui n'est vraiment connu du grand public que depuis quelques années, mais il avait fait de la compétition auparavant.

— Oui, j'ai commencé en 29 et 30 par la Coupe de l'Armistice. En 1931, j'étais sous les drapeaux et en 32 je courais encore la même épreuve. Puis je fis la côte d'Argenteuil, sur une 500 Terrot. Avec une Sunbeam à moteur Chaterlea, je gagnai le Grand Prix de France Amateurs 32. Puis je me suis arrêté de 32 à 50 pour des raisons familiales.



Tribune libre

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

SECURITE DU PILOTE

Je suis tout à fait de l'avis de M. Laborderie («Moto-Revue» n° 1100) sur l'utilité du pare-choc. En effet, je viens de faire une chute sur une vieille Dollar qui en était dépourvue et j'ai démolì phare, plaque de police et repose-pied. Quant au conducteur, il se repose et attend que ses égratignures disparaissent. Mais je suis persuadé que si cette machine avait été équipée de pare-chocs ne pouvant tourner, les dégâts auraient été bien plus limités.

Rendre le casque obligatoire est à mon avis ridicule. Le casque est en effet très utile et tout bon motard en a un et le met. Mais s'il devient obligatoire, imaginez le nombre de contraventions qu'on risque d'avoir dans l'année pour, étant allé faire une course de quelques kilomètres, avoir oublié son casque. A mon avis, tous les motocyclistes de France, bien que reconnaissant l'utilité de cet accessoire, devraient se liguer pour en empêcher l'obligation, ce qui deviendrait gênant pour tous, même les prudents. Avant de songer à faire voter une telle loi, Messieurs nos députés feraient bien de s'asseoir sur une moto et de voir si ce sont toujours les motards qui sont les fous de la route, et si au contraire ils ne sont pas plus prudents que les autres, sachant le danger qui les menace souvent. Ils feraient bien aussi de faire vérifier plus sérieusement les freins, phares et directions des multiples engins à moteur, et d'empêcher les cyclomoteurs de rouler comme des fous, même par temps de pluie, sans freins ou presque, dans une pétarade digne de la B.14 de mon grand-père (elle n'a jamais eu de silencieux efficace). Et pour finir je suggère qu'il vaudrait mieux obliger les vendeurs à vous remettre un casque en même temps que votre moto,

Mr F. LOISELET
Coulommiers

ENTR'AIDE

Suivant l'exemple des motards reconnaissants, je me permets de vous narrer un cas qui me paraît mériter quelques modestes lignes. Toutefois je ne veux pas vous les imposer, mais je me fais un devoir de vous les citer.

Le dimanche 26 octobre, vers 10 h. 30, je m'étais arrêté à Bandol (Var), allant sur Marseille. Lorsque je voulus remettre en marche, ma machine, une 350 culb. Motobécane, prit feu immédiatement (tuyau essence dessoudé). Les flammes prenaient aussitôt des proportions inquiétantes. J'essayais de les maîtriser avec mon foulard et des chiffons, lorsque je m'aperçus que de l'autre côté deux mains, au mépris des flammes, travaillaient activement. Un motard, je précise, en costume « du dimanche », avait fait dans un bar voisin une râfle de torchons mouillés qui nous permirent, non sans peine, de venir à bout des flammes qui commençaient à chauffer le bouchon du réservoir contenant 15 litres !

Cette personne me conduisit ensuite chez le mécanicien du Moto-Club de Bandol, très aimable d'ailleurs, qui me permit de réparer rapidement les dégâts (un dimanche matin !).

Quoi que, après, nous ayons pris l'apéritif ensemble, je ne connais pas le nom de ce sympathique motard. Je sais seulement qu'il est membre du Moto-Club de Bandol et je suis certain qu'il se reconnaîtra.

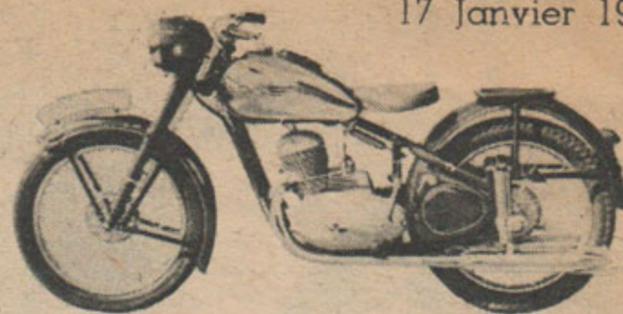
Il ne me l'a pas avoué, mais je crois qu'il a dû ressentir quelques brûlures aux mains !

Je préciserai aussi que la patronne du Bar n'a pas permis que je fasse laver les « torchons extincteurs » !

Un beau geste, n'est-ce pas !

Mr A. LETTOUR
Porte-Avions « Dixmude »

Ce qu'ils en pensent



JAWA 350

Possesseur depuis juin seulement d'une Jawa 350, je tiens néanmoins à apporter ma contribution à la polémique ouverte par M. Hubert le 2 février dernier et ce, en toute objectivité, car jamais machine ne fut autant discutée et performances controversées. Je ne reviendrai pas sur tous les éloges qui ont pu être décernés à la Jawa côté présentation, sûreté de marche, etc..

Cependant, là où je ne suis pas d'accord, c'est avec Mademoiselle Weber qui prétend réaliser du 120 sur long parcours, position touriste... A moins d'avoir une machine gonflée genre « Bol d'Or », c'est je crois la vitesse maximum que l'on puisse atteindre sur route bétonnée par vent nul, position couchée, etc... C'est d'ailleurs la vitesse maximum de la Douglas Mark V d'après M. Bernot, « Moto-Revue » N° 1100 qui atteint le 120, mais ce, avec un moteur développant 20 CV et non pas 14,5 CV. En gentleman, je ne puis évidemment pas douter de la bonne foi de Mlle Weber, mais qu'elle vérifie un peu son compteur, il y a sûrement à remédier de ce côté-là.

Par contre, le 80/85 est une vitesse qui peut être indéfiniment tenue en duo et bagages sans aucune fatigue pour le moteur qui tourne aux deux tiers de son régime, et de façon la plus économique côté consommation, qui s'élève alors vers quatre litres, considération non négligeable.

Mais quoi qu'en dise M. Bertrand, une machine qui permet de taper le 70 de moyenne doit pouvoir rivaliser avec les 4 CV (4 roues) en conduite normale, bien que les performances de celles-ci soient actuellement très honorables et enviables dans bien des cas.

Côté critique : je n'ai jusqu'à présent rien relevé de bien sérieux, si ce n'est la difficulté à froid d'engager la première vitesse, opération qui s'accompagne de grincements désagréables, conséquence paraît-il de l'embrayage à huile. Par contre, je n'ai pas à me plaindre de la faiblesse du rayonnage de la roue arrière. Je crois que le fait de casser des rayons est imputable au débrayage semi-automatique qui donne de sérieux à-coups si on lâche trop brusquement le sélecteur au lieu de le retenir dans sa course. Question de doigté. A déplorer par contre, c'est l'inconvénient du graissage par mélange sur une telle machine, accentué encore par l'exiguïté du réservoir qui contient tout juste 13 litres, d'où obligation d'attendre qu'il soit presque vide pour prendre en charge 10 litres d'essence plus l'huile nécessaire au mélange.

En conclusion, il n'en est pas moins vrai que la Jawa 350 est une excellente machine, tous ses possesseurs l'attestent et je ne fais que joindre mon témoignage aux leurs.

Mr H. ROUEN
Gournay-en-Bray

Très intéressé par votre rubrique « banc d'essai des usagers », j'ai tenu avant d'y participer à connaître un certain nombre de critiques concernant la 350 Jawa, afin de les confronter avec mon expérience personnelle et tenter ainsi d'exprimer, à côté des impressions relatives à ma seule machine, un jugement sinon sans appel, du moins aussi impersonnel que possible dans l'espoir d'être, selon mes moyens bien limités, utile aux amateurs d'une moto encore bien mal connue, il faut l'avouer, d'un grand nombre de motoristes.

J'ai acheté la mienne en août 1950 (premiers modèles rouges) et malgré un kilométrage relativement modeste : 16.934 y compris 8 % d'amplification du totalisateur, il m'a été permis à la faveur d'un certain nombre de petits ennuis (allumage et carburation entre autres) de faire plus ample connaissance avec certains mystères de son anatomie les plus cachés et par suite d'avoir une opinion assez nette de ses qualités, reconnues malgré tout indiscutablement dominantes, et de quelques insuffisances (plutôt que défauts) assez variables il me semble sur divers exemplaires.

Le moteur enchante par ses accélérations brillantes et coulées, surtout sur les intermédiaires, très à l'aise en rotation rapide où il libère ses chevaux, au détriment cependant du couple aux bas régimes, ce dernier augmentant d'ailleurs assez brusquement dès un certain nombre de tours. Ceci me porte à imaginer, tel M. Schmidlin, une courbe de puissance assez pointue pour un 2 temps (caractéristique « twin » sans doute) d'où naturellement un certain manque de souplesse, en dépit du cycle et peut-être à cause des deux cylindres, en quatrième et à allure réduite; désagrément peu gênant pour tout pilote se souvenant que le sélecteur au pied et les quatre rapports n'ont pas été conçus uniquement pour le plaisir de grever le prix de revient. Les 14 CV développés n'offrent en tant que puissance spécifique rien d'exceptionnel, les caractéristiques n'étant pas poussées ; tels

quels ils ont le grand mérite d'être bien utilisés : 4^e et 3^e assez rapprochées viennent aisément à bout des parcours moyens, la 2^e est incomparable sur routes sinueuses de montagne, la 1^{re} est une vitesse passe-partout, mais un peu éloignée de la seconde, un certain doigté est exigé pour passer de l'une à l'autre. J'ai constaté une nette tendance à serrer au cours du rodage, avec cependant un unique serrage sans gravité vers 5.000 kms. 8 % d'huile dans l'essence paraissent indispensables à ce stade. Un certain échauffement en été avec parfois auto-allumage : culasses et cylindres de dimensions un peu justes jusqu'en 1951, modifiés depuis.

Sur les mêmes modèles : insuffisance des bobines haute tension (défaut corrigé depuis), mes principaux ennuis y sont imputables. Calaminage inhabituel en 2 temps (un ami n'a pas eu besoin de ramoner avant au moins 8.000 kms après mise en service !). Ma consommation, d'abord assez forte, est devenue plus raisonnable après un réglage allumage et carburation soignée, de même que des essais de bougies (à ce propos je remercie une fois de plus M. Schmidlin qui m'a très aimablement fait profiter de son expérience). Il faut néanmoins tabler sur 4 l. 5 à 5 l. en roulant très vite et sportivement. A 60 de moyenne et conduite très souple, on ne fait guère que 3 l. - 3 l. 5 (vérification avec éprouvette sur parcours donné). Inutile d'insister sur la netteté du bloc et sa propreté presque absolue, à part le léger suintement au sélecteur. Organes accessibles, hormis, c'est regrettable, la boîte et l'embellage (j'ai eu l'occasion de dégrouper pour travailler les arêtes de transfert dans les carters, opération très délicate par suite d'un ajustage extrêmement rigoureux). Aciers de qualité, très peu d'usure, usinage impeccable.

Partie cycle : fourche correcte sur ma machine, mais pas idéale (d'accord pour les ressorts avec M. Martine), plus de débattement serait souhaitable; a talonné deux ou trois fois seulement dans de fortes secousses. Suspension AR extraordinairement souple et efficace, malgré une simplicité ahurissante, si elle est graissée souvent. La chaîne ne souffre pas du débattement assez moyen, elle est d'une qualité irréprochable (+ de 16.000 kms = 6 mm d'allongement seulement). Je suis au regret de ne pas partager l'avis de Mlle Weber : ayant réalisé un carter étanche, je ne constate plus de projections grasses sur la roue AR. Roues pas très bien centrées et raccords de jantes soudés quelque peu, toutes proportions gardées, en zig-zag. Rayons AR faiblards, pneus ayant tendance à tourner sur la jante si la pression baisse, amélioration par montage d'une Air-Stop. Frein AV progressif, un moyeu en alliage léger de plus fort diamètre serait encore mieux, un peu plus brutal à l'AR, mais très efficace si l'on sait doser son effort. Garde-boue élégants sans doute, mais très partiellement efficaces, les reins sont copieusement arrosés à l'occasion ; fourche et réservoir, y compris le dessous de la machine, soigneusement crépis sans préjudice du supplément accordé au pilote. Porte-bagages quasi-symbolique.

La tenue de route est excellente à toutes les vitesses pour ne pas dire plus (est-ce en compensation de la dureté relative de la fourche ?), aucune chasse, même si l'on vire sec, à condition d'accélérer tant soit peu. L'éclairage est moyen et dépend de la batterie qui s'avère un peu fantasque. Silence général satisfaisant. Présentation et fini de très bon goût ; chromes acceptables, par contre peinture ternie et craquelée, vu d'autres modèles dans le même cas. Silencieux suintant : désagréable, mais avantageux contre la rouille.

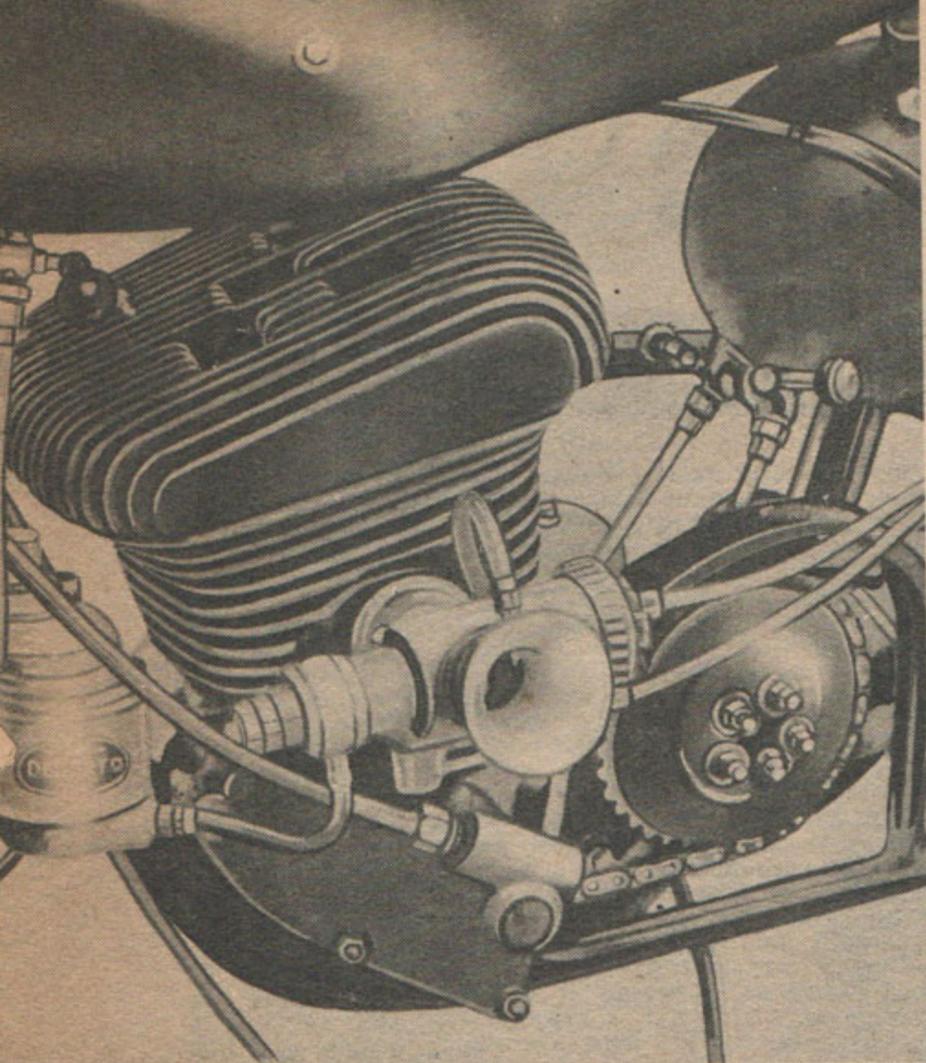
Vitesse maximum en palier : 130 au compteur position couchée (80 sont indiqués à 70 chrono). Position touriste : 120-125 en 4^e, 110-115 en 3^e, 90 en 2^e et 55 en 1^{re}, chiffres compteur et en tirant à bloc.

Meilleure moyenne réalisée : Langeac-Bar-le-Duc, 600 kms en 8 h. 40', sans flâner naturellement : je crois qu'il est difficile de faire tellement mieux (69 de moyenne).

En conclusion : très bonne machine, lignes d'un classicisme très harmonieux, esthétique peu critiquable, confort acceptable avec un remboursement Dunlopillo. Une saine et belle mécanique qui fait école. Performances honorables, mais pas suffisantes à mon avis pour gratter les « tractions » (les 3 ou 4 CV de plus évoqués par MM. Hubert et Martine seraient nécessaires) du moins sur le plat. Tenue en côte susceptible de satisfaire les plus exigeants (j'en suis). Excessivement robuste et d'une sûreté proverbiale, elle représente, à défaut de carénage intégral, la forme la plus nette et la plus sobre de la technique moderne.

Mr J. RAULIN,
Erize-la-Grande (Meuse)

Echos Sportifs



Le 125 Montesa est un des rares deux temps survivant dans le championnat du monde. La disposition particulière des transferts nécessite un emplacement du carburateur à peu près disparu de nos jours. La forme de culasse est également très curieuse.

Nos espoirs :

Jean
HAZIANIS



Le circuit de Montreuil me plaît beaucoup, car il est assez rapide. Il diffère de certains circuits régionaux possédant de nombreuses petites difficultés. Celui des Mureaux ne m'a pas déplu, mais mon préféré reste celui de Nantes, peut-être parce que je le connais davantage que les autres et qu'il fut le circuit de mes débuts.

La saison prochaine je compte me mesurer un peu plus avec les internationaux et me déplacer dans la région parisienne, car, je le sais, j'ai encore beaucoup à apprendre et je désire me perfectionner. C'est d'ailleurs nécessaire, je m'en suis rendu compte en fin de saison, quand je me suis trouvé en présence des Champions de France et aussi de l'étranger ».

PREMIER TRIAL DE LA FORET DE ST-CUCUFA

L'Amicale Motocycliste de Saint-Cloud organise le 15 Février prochain le premier Trial ayant lieu dans la Forêt de Saint-Cucufa.

Le parcours de 10 kms au tour sera parcouru 3 fois par toutes les catégories. Il empruntera un circuit mi routier mi forestier sur les localités suivantes : Saint-Cloud - Garches - Vaucresson - Saint-Cucufa - Rueil - Buzenval.

Le premier départ aura lieu à Saint-Cloud (quartier du haut de Saint-Cloud) 87, avenue Foch devant le café-tabac Marcel Jhean à 13 h. de minute en minute, les petites cylindrées les premières.

De nombreux prix et coupes viendront récompenser les vainqueurs.

Un classement Crossman se différenciera de celui des Touristes.

UN TRIAL A ROUEN

Le Moto-Club de Normandie organisera le dimanche 25 Janvier pour la première fois en Normandie, un Trial. Cette épreuve qui, évidemment, comportera des difficultés appréciables, sera néanmoins conçue en vue de donner aux amateurs la possibilité de courir leur chance et de permettre aux mordus de participer à une compétition où maintes occasions leurs seront données de faire preuve de leurs qualités de pilotes.

La forêt des Essarts fourmille de sites pittoresques et le tracé est étudié de manière à présenter successivement des passages dans le sable, les sous-bois, les pistes labourées, les chemins rocailleux et même le passage du gué. Les amateurs que la question intéresse pourront écrire au MC Normandie, 41, rue A. Carrel, qui enverra le règlement contre deux timbres poste.

Les professionnels normands seront admis à participer à cette épreuve qui comportera de nombreux prix.

dans les Clubs

LE BANQUET DU ROYAL UNION MOTOR ENTRE SAMBRE ET MEUSE

Etre le club motocycliste le plus important de Belgique et avoir son siège dans la toute petite ville qu'est Mettet, voilà la performance que réalise le RUMESM qui totalise près de 1.500 mem-

Tous nos lecteurs se souviennent certainement d'un jeune pilote de motocross, Hazianis, qui vint à Montreuil en fin de saison 52 et battit nos meilleurs nationaux. Afin de le faire mieux connaître, nous lui avons demandé de retracer rapidement sa carrière, ce qu'il a fait bien volontiers.

« Né le 4 juin 1929, à Trébeurden (Côtes-du-Nord), je possédais, à 18 ans, une Triumph de 1914 avec frein à patin extérieur. Assistant au premier moto-cross de Nantes, j'ai pensé pouvoir y réussir, car, à ce moment-là, les copains tournaient avec des machines de tourisme. Je me suis alors fait inscrire à l'AMN où les cross n'avaient pas l'importance qu'ils ont maintenant. (C'était en 1947).

Puis j'eus une 350 Matchless de série, que j'avais remontée tant bien que mal. Ce fut ensuite une 500 AJS de série, elle aussi, que j'ai gardée jusqu'à la fin de 1951. Je réussis, à ce moment-là, à me procurer une 350 Gold-Star avec laquelle je fis la saison 1952.

En juillet, cette même année, j'achetai à Barat sa 500 Saroléa, avec laquelle je fis en septembre, mes premières armes à Montreuil.

bres et qui organisait le samedi 6 décembre 1952 son 20^e banquet annuel. Et les mêmes dirigeants qui offrent à chaque début de saison la célèbre compétition du Circuit de Mettet savent organiser de la manière la plus excellente la fête annuelle du club.

Une atmosphère réellement amicale, une tenue parfaite de tous les membres du club, jeunes ou moins jeunes (car il y a des vétérans qui n'en manquent pas !), voilà l'impression que l'on garde de cette belle fête, où environ 200 motards et amis de la moto s'étaient retrouvés.

Le président et le grand animateur du club, le champion bien connu en France, Jules Tacheny, s'était abstenu, et avait délégué la présidence du banquet à Monsieur Cobut, président sportif de la société.

■ L'AMICALE DES PETITS VEHICULES MOTORISES DE FRANCE invite cordialement les constructeurs-amateurs, ainsi que les propriétaires de petits véhicules motorisés à 2, 3 ou 4 roues, à assister, sans engagement de leur part, à l'assemblée générale annuelle qui se tiendra le dimanche 25 janvier 1953, au café « Le Soleil d'Or » à Coubron (S.-O.) à partir de 15 heures.

A l'ordre du jour : Compte-rendu de la saison 1952 Renouvellement des cotisations. Examen des plans de voitures étudiés par le service technique ou adressés par des correspondants. Préparation de la saison 1953.

■ VESPA-CLUB LANGUEDOC-PYRENEES. — Le V.C.L.P. organise les 4, 5 et 6 Avril une concentration internationale pour Vespa à Toulouse. Au programme plusieurs manifestations sont prévues, parmi lesquelles une visite à la Foire Internationale, une réception par la Municipalité de Toulouse, sans parler des banquets et autres vins d'honneur.

Pour tous renseignements s'adresser au V.C.L.P. Café Tortoni, Place du Capitole, Toulouse.

■ VESPA-CLUB COTE NORMANDE. — Le V.C.N. organise les 1^{er}, 2 et 3 Mai 1953 à Fécamp un grand Meeting International Vespa comprenant, en plus de nombreuses attractions, un banquet, un bal et « l'itinéraire Maupassant » visite commentée de la Côte Normande entre Fécamp et Etretat.

LES BONNES ADRESSES RECOMMANDÉES

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

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

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

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

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

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

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

PARIS (17^e)
LADEVEZE
Toutes motos, sidecars, scooters
neufs et occasion
Crédit, avec l'assurance des
réparations pour l'avenir
50, rue Brunel - Eto. 24-66

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

PARIS (18^e)
BARBES- MOTOS - CYCLES
Atelier dirigé par technicien
pour la mise au point des
machines
Le plus long crédit et grandes
facilités pour Paris - Banlieue
98, Rue Doudeauville

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

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

MONTRouGE
GEORGES MONNERET
Le plus indiqué pour guider
votre choix, tient à votre disposition
dans ses 3 magasins, tous les modèles
des grandes marques
106, Avenue Aristide Briand

DOUBS
PEUGEOT
Motos - VéloMOTEURS
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 Laçassagne

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

BMW 750 culb. impec 185000
Lajudi 6 r E. Renan Issy Mx
M. DEBON 500 f. tél. susp. eq.
130. Velocette 500 mod. 47 pet.
trav. pr amat. 110 Mansuy
43 r Jacob, Paris, Lit. 82-31
175 MOTOCONFORT 1951 7000
k départ. SENANT 18 r. Ade-
line, Pierrefitte (Seine).
250 R. ENFIELD 4 v. px 100
Godfroid 28 r Echiquier 10e.
INDIAN 500 av. side par. ét.
Bazin 266 bd Voltaire 11e.
PUCH 125 état neuf. HEMARD
15 rue Saint Placide 6e.
BMW 250 R25 ét nf ent. eq.
av. assu. 255000. WILBERT 11
Cité Lemercier 17e.
VD cse dép. BSA AA7 51 imp.
64 r Deguingand, Levallois.
VESPA acc. ét. nf Le Provost
32 bd Stalingrad Choisy S. Vi.
sam dim. ou s. après 19 h
JAWA 350 51 15000 k. RIBOUR
2 r Muller 18e Vis. soir.
GNOME 125 R4 ét. nf accs. p.
rlé 95000. HUARD 50 Secrétan
JAWA 350 exc. état t. équip
18q. JUNCA 145 r Temple 3e
PART. vend 350 DKW f. té-
lesc. état neuf. POUGEON, 9
rue Lauzin, Paris 19e.
MOTOCONFORT 175 1951 8000
k. équip Hôtel Reynolds 6 av.
Bertie Albrecht, Paris 8e.
DOMINATOR chromée comme
neuve avec ou sans side Préc.
cision. M. POISSON 14 bis r.
Denis Papin, Puteaux (Seine).
V. 150000 side Zundapp Russie
méc. nve av. piéc. AILLET rue
Ricardo Florès, Alençon, Orne

DKW 350 NZ b. ét. 110. sf
d. MAURY 21 r Campo Formio
VICTORIA 250 Aero KR 25
10000 k. 220. ét. nf G.R R4
acc. comp bat. 9000 k. 80000.
BICHARD 7 r. A. Morot 13e
BSA 125 ét. neuf 160 susp.
tte équip. K. 2850 M. 52 Vis.
Cardi 128 r. Brancion-15e.
HARLEY 750 état neuf selle
sacs cow-boy luxe. BIERLEIN
7a rue Rosheim, Strasbourg.
250 PUCH TF cross prix int
CHARNY 3 rue de France,
Fontainebleau (S.-M.).
NORTON 16H exc. ét. à v.
cause dép. 32 r Eug. Pelletan
TIGER 100 Alu, juin 52, 9000
kms et 350 cmc. spécial cross
LEBEUGLE, 143 av. Olivier
Heuzé, Le Mans.
ARIEL 350 culb. MAGGI 12
r Marc Sangnier, Plessis-Ro-
binson (Seine)
3 R. 6 cv Ruby lat. b. px ORS
54 r. A. France, Noisy le Sec
G. R. 800 AX2 av. ou ss side
b. ét. b. px BOURGETEAU
P. Nogent le Rotrou (E.-et-L.)
BMW R57 500 culb. b. ét.
px int. LE QUELLEC 135 rte
de Flandres, La Courneuve
BSA 750 cmc. A.10 52 sidecar
BSA 500 cmc M 20 : 70 cpt.
BSA 500 cmc. culbut. : 70 cpt
BMW 750 cmc. R.73 : 150 cpt.
Indian 500 2 cyl. bleu 90 cpt.
R. Gillet 750 sidecar : 65 cpt.
R. Gillet 600 sidecar : 50 cpt.
Terrot 350 cmc 1952 : 70 cpt.
Triumph 250 cc. 2 cyl. 90 cpt.
Peugeot 175 cc 1951 : 60 cpt.
125 cc. ttes marques : 40 cpt.
Scooter 125 et 250 cc. : 45 cpt.
Le Solde en 6 mois
10. r des Apennins Paris-17e

175 PEUG. t. eq. 95 imp. 6000
k. Moby. 51 sac. dér. 3 v. imp.
35. Serret 4 A. France Chaville
A CREDIT avec 30000 cpt :
Terrot 350 et 500 lat. et culb.
Peugeot 350 et 500 lat. et culb.
Monet-Goyon 125, 250, 350 et
500. Indian 500 et 1200 avec
side. Condor 600 flat-twin c.
neuve. Motobécane 175, 350,
500 culb. Gnome-Rhône 250,
350, 750 et side Jonghi, Mo-
net,, Guiller, Aleyon 125
Cadres avec papiers Zundapp,
Terrot, R. Gillet, Monet-
Goyon. Motobécane 125 etc..
Moteurs, roues, boîtes, acces-
soires divers. - FAURIE 8 av.
de St-Ouen, Paris - M° La
Fourche (dans la cour).
MATCHLESS twin 1952 état
neuf rodage à finir 2900 kms
cause achat voiture. ARIS,
11, rue Labie, Paris-17e.
DKW 250 SB b. état ILITCH
62, rue de Meaux Paris-19e.
PUCH 250 TF 4500 kms ét nf
t-sad v ap. 18 h dim. Busen-
hard 42 r Carnot, Argenteuil
BSA M20 side Précis. imp.
bel ensemble prix int. TRO-
GNEE 44 r. Myrha, Paris-18e
SCOOT. Vespa 52 nomb acces.
8 r. du Dobropol P Eto. 30-24
350 Motob. culb. sup. cul. tel
av. ar. ét nf 2000 k Equ accid
av. à rép. 80000 env. vend 120
58 r d. Gds Champs Paris 20e
100 Terrot juin 52 f. tél.
50000 ANDRE 68 r. Dulong
350 Matchless 50 prix int.
BULLERI 75 r. Vauvenargues
BSA Gold Star 500 état nf
T. Gob. 03-43.

SIDE Précision 1 pl. 1/2 +
nbx acces. imp 65. sup. Zund-
app KS 600 tt équip. mot nf
195. de 18 à 20 h SIRET 107
av. P. Brosolette, Montrouge
BSA 250 cul. 7000 k. CHEVA-
LIER 7 r du 14 Juillet Corbell
GUILLER 175 sport ét. nf gar.
165. Crédit. Ric 75-28.
Vallée 125 mot Ydral 100000
ét. nf gar. Crédit Ric. 75-28.

AVANT LA SAISON

Vélocette Peugeot 45 000
125 Motobécane 60000.
125 Peugeot 56 4 vit. 90000
125 Terrot culb. 4 vit. 100000
175 Terrot culb. f t. 125.000
175 AMC sus. ar. f. t. 140000
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 flat-twin.
500 BSA B33 500 kms.
500 BSA A7 Star Twin.
500 Triumph twin.
500 Royal-Enfield twin.
650 Golden Flash twin.
600 Zundapp side impec.

VOITURES

202 cond. intér. 4 places.
SIMCA 6 cabriolet décapotable
DYNA 3 cv. c. int. 4 places
SIMCA-8 1200 c. intér. impec.
Vend ou échange ctre moto.
Versement comptant à volonté
le solde 6-9-12 mois - De-
mandez la liste complète contre
50 frs timbres - DELAIR
4 imp Gaité. Dan. 55-43
V. 500 Terrot 52 side Simard
3000 k. d'orig. val 400 urg à
230000 - 250, 350 et 500 Nor-
ton dble arb. compétition.
SCEAUX 204 r. de Belleville
BMW R12 avec 70000 R6 avec
100000 R5 av. 80000, Zundapp
K 500 av. 70000, Zundapp KS
600 avec 80000, Zundapp KS
601, VéloMt. et motos avec
25.000 le solde en 6 versem.
Transact'Motos 104, rue Haxo
Mén 99-86.
BSA 51 AA7 acc. Garage Mo-
rador 92 r St Lazare.

VOITURES A VENDRE

CHOIX de pet voitures et ca-
briolets décap. Repr. ttes mo-
tos - 104, r. Haxo. Mén. 99-86
V. 130000 Rosengart 6 cv. imp.
à ts pts de vue intér. cuir.
Essai ttes dist. LIBRAIRIE, 2,
r. du 4-Septembre. Issy-les-
Moulineaux Mic. 26-73.
CABRIOLET Simca-8 1950 vit.
volant garant. 3 mois tr. beau
pns nfs repr. moto. LECLERC
56 r Marx Dormoy 17e.

ECHANGES

C. malad. vds ou éch. Sun-
beam 58 fin 51 13000 k. c. 1.
Citr 50 ou plus réc. FAODER
Dau. 29-00 p. rend.-vous.

ON DESIRE ACHETER

Achat au comptant ou dépôt-
vente de tous véloMt. motos
et scoot. d'occas. VOLTAIRE-
MOTO 132 bis bd Voltaire 11e
Moteur 4 t 250 ou 350 bloc ou
bse b. ét. Davignon Alé. 29-1.6

DIVERS

Carabine 22 long rifle Mau-
ser ét. nf 22000. Ric 75-28.
Remise à neuf par chemisage
carburateurs frs 1000 PREAUX
13 rue Emile Zola, Kremlin-
Bicêtre. Ita. 05-87.
STOCK pièces Terrot RL - RD
LAJUDI 6 r. Renan Issy-Mx.
PIECES Triumph T 100 état
neuf équip élect. roue av.
dural 3x20 etc. CREMERS
7 place Stalingrad, Bordeaux
(Gironde).
JANTES italiennes en alliage
léger. Nous venons de recevoir
des jantes en toutes dimens.
mais en pet. quantités. Com-
mandez de suite pour être
sûr d'être livré. Freins-
moyeux « COLLI » en dia-
mètre inter. de 130-170-200 et
240 mm disponibles. P. COL-
LIGNON A.F.A.C., Fontaine
(Loire)
Leçons de conversation Franç.
Angl. All. Russe par dame ex-
périmentée. Odé 65-02 (matin)

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie
Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2^e)

DISPONIBLES IMMEDIATEMENT

125 à 175 cmc.

PIECES DETACHEES

LEVALLOIS-MOTOS

58, rue Aristide-Briand

MOTOBÉCANE



LEVALLOIS

PER. 19-73

MOBYLETTE

SCOOTERS

REPARATIONS

A. DUBOIS

VENTE A CREDIT : 4-6-9 MOIS

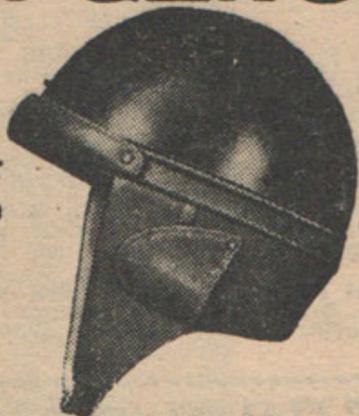
AVANT DE PASSER VOTRE COMMANDE, DEMANDEZ A VOIR L'ATELIER DE REPARATIONS DE VOTRE VENDEUR !!!

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

A calotte métal léger
à haute résistance

**IMPERFORABLE
AUX CHOCS**



Vente en gros :

Ets GENO

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

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

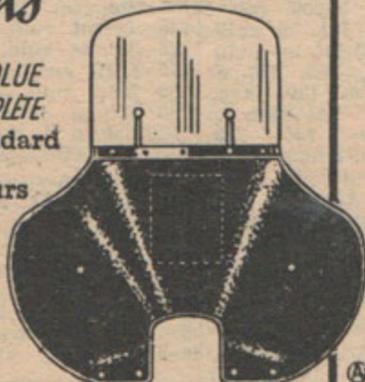


MOTOCYCLISTES

*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

83 D K W 83



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

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

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

Station-Service **VAP**

Concessionnaire
SPEED

Agence :

VALLEE — ULTIMA
GUILLER — ALCYON

Sous Agence
PEUGEOT

Cyclomoteurs : Hurlu
Cazenave - Baby-

Moto - Drevon - Sachs

MOTO-VANVES-SPORT

1 et 3, bd Brune, Paris

LA
SELLE
SOUPLE

REYDEL

Suspension SANDOW



Clinique des
cadres. Réser-
voirs et Roues
tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères,
16, rue Danton LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien no-
ter n° 16, la maison n'a
pas de succursale.

SURPLUS

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

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

Robert PIEL

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

VENTE A CREDIT



Agent

Exclusif

VELOMOTEURS

MOTOCYCLETES

et la

Mobylette

PIECES DETACHEES



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 O.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

POIGNÉES TOURNANTES
GUIDONS
ACCESSOIRES

DUPLEX

SEMONSU-BÉRAUD

46, 48, RUE SAINTE MARSEILLE

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 - Véломoteurs : 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 péramoid. - Prix 350 fr. Par poste 425 fr

C.C.P. « MOTO-REVUE » PARIS 297-37

Nous ne faisons aucun envoi contre remboursement

1928 ————— 1953



Rémi DANVIGNES
Directeur - Gérant

6, Bd Richard-Lenoir
— PARIS - 11^e —

TÉL. : ROquette 29-28

LES MEILLEURS
MOTOS et
SCOOTERS
et ACCESSOIRES

*Pourquoi nous avons toujours beaucoup de clients !
Parce que nous vendons moins cher !*

VOUS DEVIENDREZ

NOTRE CLIENT

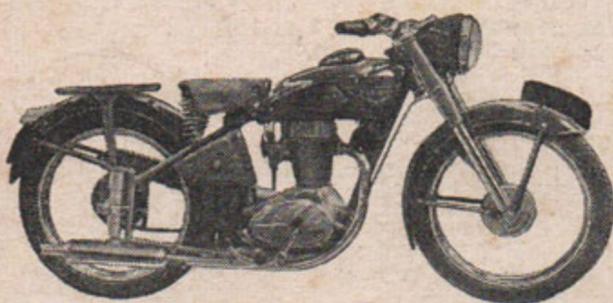
PARCE QUE :

Nous avons une Exposition et un choix unique.
Nous assurons la pièce détachée des marques représentées.
Nous assurons la garantie et les réparations au meilleur prix.
Nous nous occupons de nos clients de notre mieux.
Nous avons un SERVICE - CREDIT livrable sous 48 heures.

FAITES-NOUS CONFIANCE COMMANDEZ de SUITE N'ATTENDEZ PAS

250 A M C — 250 Terrot — 350 Motobécane — 2 cv - 3 cv - 5 cv GUZZI

HOREX - ARDIE



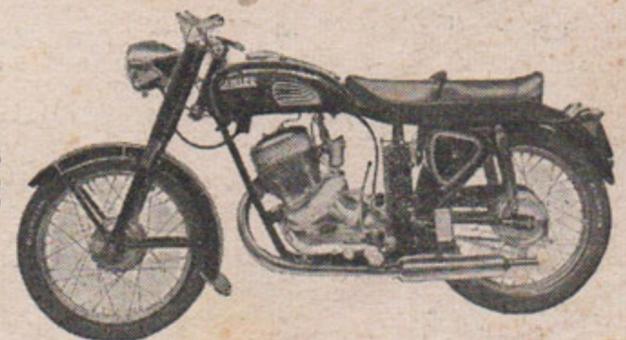
125 et 175 cmc. MOTOBECANE

LIVRAISON RAPIDE

DEPOT BRET-OIL

Tous les modèles disponibles
de suite, de la MOBYLETTE
ou SCOOTER

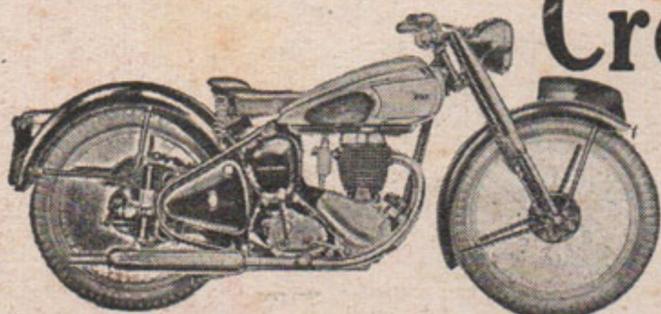
MOTOBÉCANE



250 GUILLER AMC 4 vit.

TOUTES REPARATIONS

DEPOT CARBOHYD



250 cmc. C.11 - L

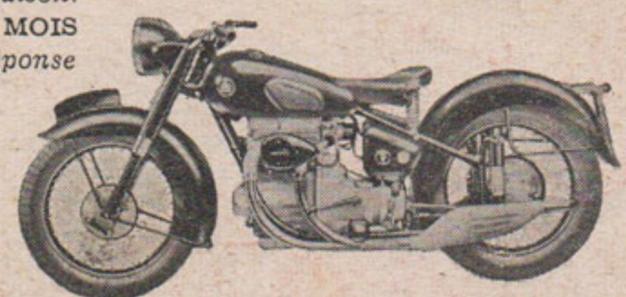
Crédit

10.000 francs à la commande
1/3 du total à la livraison.
Solde de 6 à 12 MOIS
45 fr. timbres pour réponse

AGENCE OFFICIELLE

BSA

Pièces détachées -- Réparations



SUNBEAM 500 cmc.