

Moto revue

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

30 frs

SALON
DE
BRUXELLES



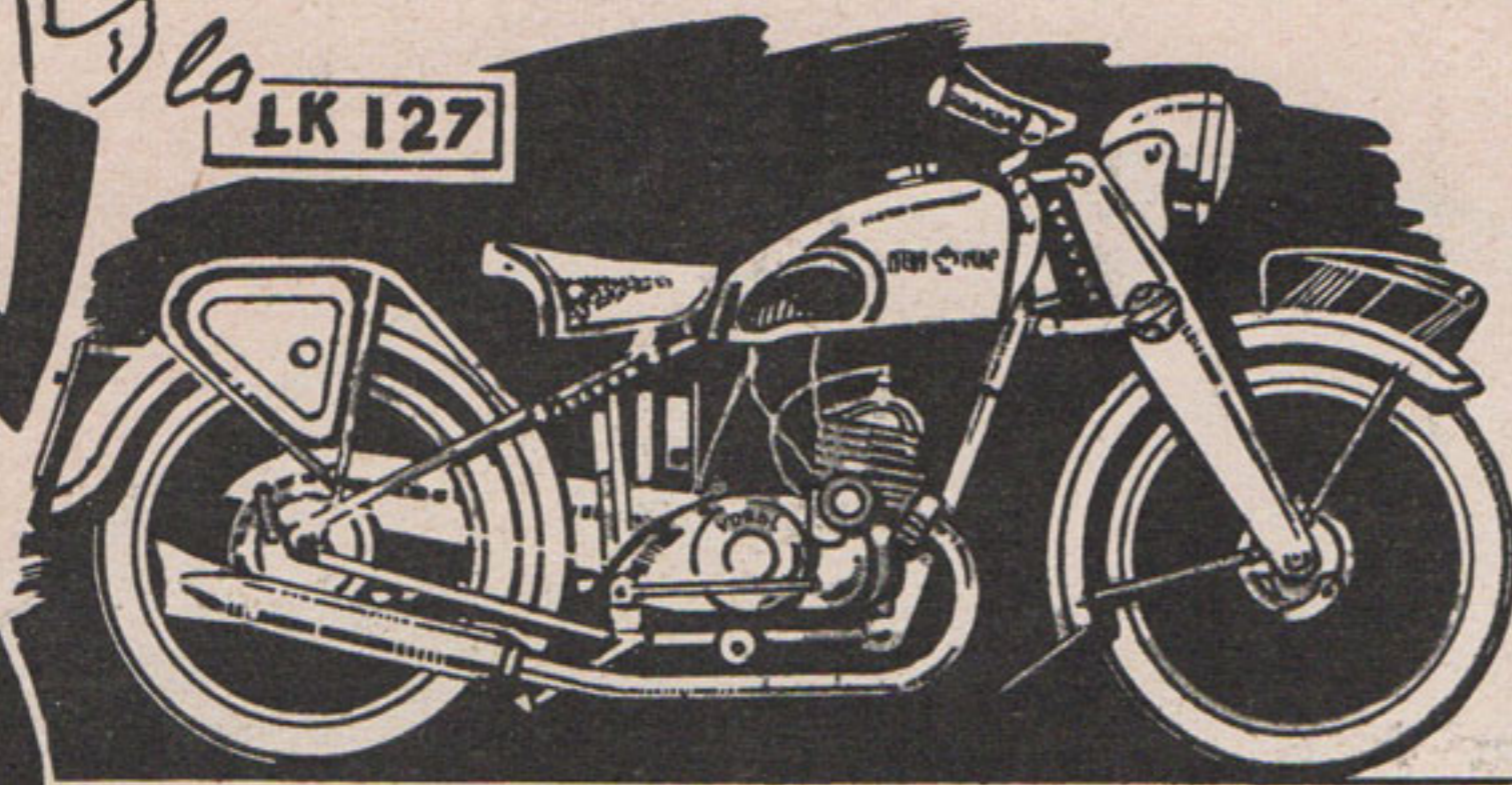
TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPEES
C.C. POSTAL : 297-37

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

Moins 18°, cela n'a jamais réchauffé un motocycliste, semble penser
Pierre Monneret.

Sensationnel

RECORD NEW-MAP



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

Mais:

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

109.500 frs
est un véritable tour de force

MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

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

45

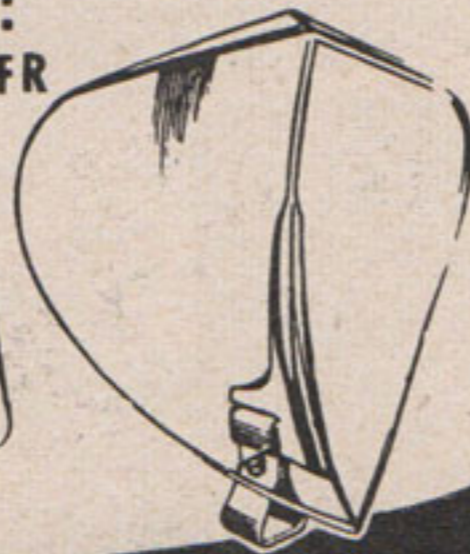
PROTÉGÉ PAR everclean



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

Notice sur demande

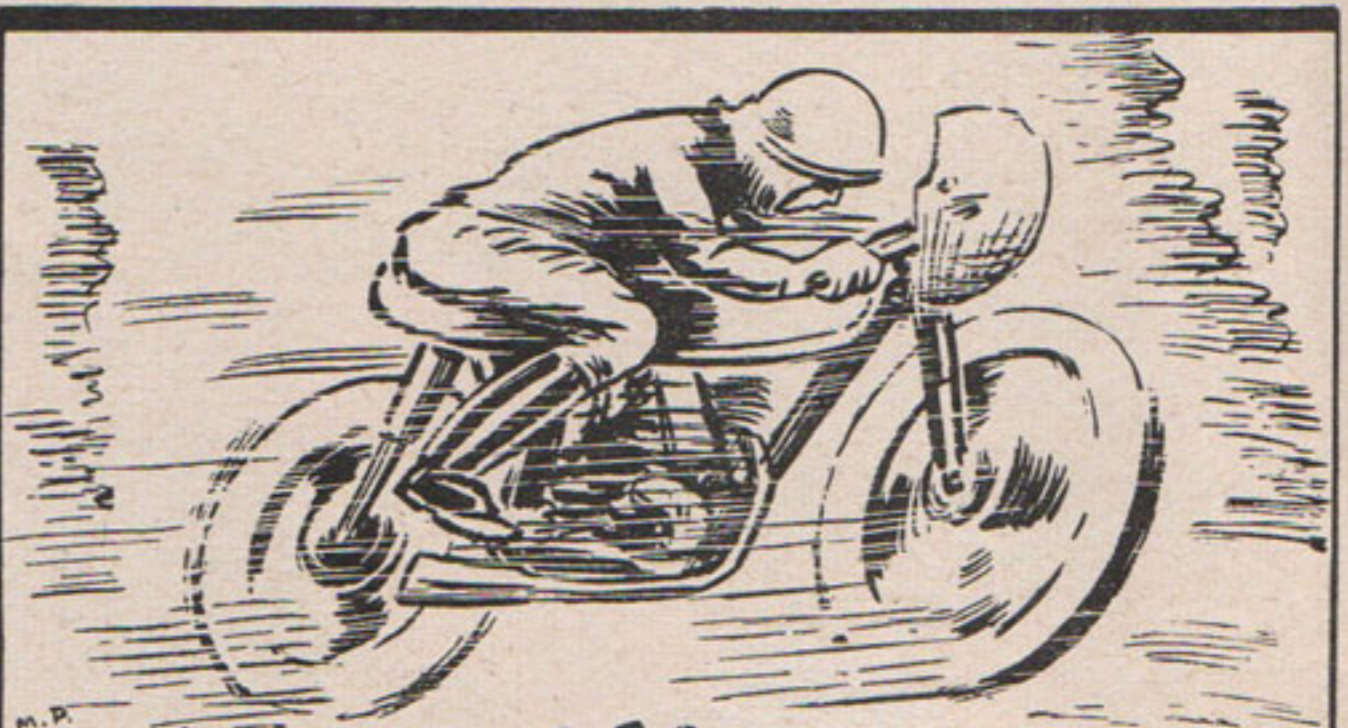
PRIX:
690 FR



PETITE SURFACE
GRANDS EFFETS

SCINTEX

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



L'A.J.S. 350 cc
porte le Record du monde de l'heure
à **186 Kms 072**

ET BAT ÉGALEMENT :

Le RECORD des 50 Kms à la vitesse moyenne de 186 Kms 282
Le RECORD des 50 miles à la vitesse moyenne de 186 Kms 680
Le RECORD des 100 Kms à la vitesse moyenne de 186 Kms 630
Le RECORD des 100 miles à la vitesse moyenne de 186 Kms 280

L'A.J.S. était équipée avec

K.L.G

la meilleure bougie du monde

ROULIN

Commandez bien vite, pour cette saison, votre

BSA

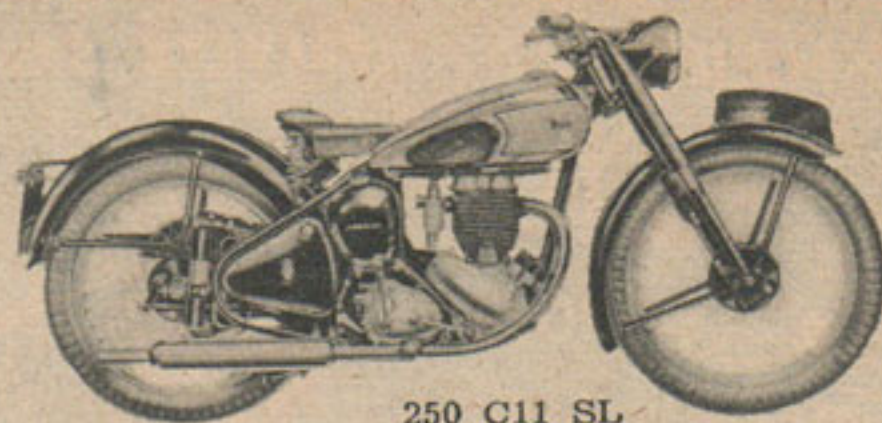
ou

SUNBEAM

chez **ANGELI**

spécialiste diplômé
B.S.A. et SUNBEAM

à



250 C11 SL

NORD - EST - MOTOS - SCOOTERS

214, Faubourg St Denis, à proximité des Gares du NORD et EST

qui possède en outre, un **STOCK** très **COMPLET** de pièces **BSA**
Vous trouverez aussi le superbe moto-scooter de grande classe, le **GALLETTO**
Stabilité et confort surprenants à 85 kmh. à 2 personnes, pour 2 l. 5 aux 100 kms. - Machine de ville et de grand tourisme.

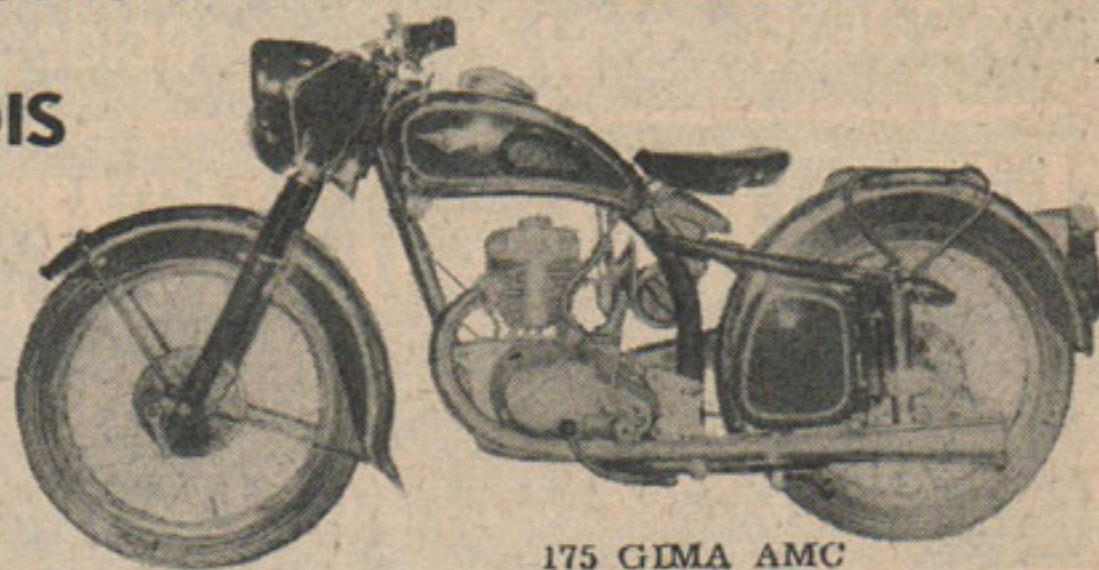
AGENCES : **GIMA - GUILLER** etc...



l'extraordinaire **GALLETTO**

CREDIT 12 MOIS

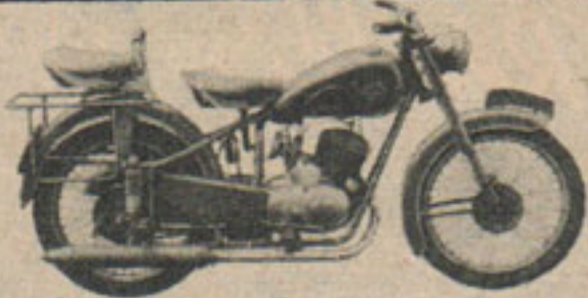
Documentation
30 fr. timbres.
Métro La Chapelle
et Gare du Nord.



175 GIMA AMC



175 GIMA Grand Luxe



250 RENE GILLET

Une de ces machines
à votre disposition, ou
d'une autre marque
ci-dessous avec

12 MOIS DE CREDIT



175 GUILLER Sport

B.S.A. - GUZZI - TERROT
GIMA - JONGHI - GUILLER
SUNBEAM - AMI

VOUS IREZ SANS HESITATION A

Barbès - Moto - Cycles

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

DEPOT VENTE — ACCESSOIRES
REPARATIONS

SACOCHEs SPECIALES B.S.A. ET TABLIERS
Ouvert de 8 h. 30 à 12 h. et 14 h. à 19 h. 30 sauf Dimanche

PLUS D'ERREUR... UN SEUL LUBRIFIANT
pour tous les petits moteurs
2 temps

“SOMAGIC”

SCOOTERS, MOTOS, VELOMOTEURS, CYCLOMOTEURS

L'huile spéciale « SOMAGIC » 2 TEMPS recommandée pour les MOTOS-CLUBS et tous les dépositaires de la Moto... vous assurera de meilleures reprises... prolongera la vie de votre moteur.

MELANGE instantané au carburant.

STABLE ne dépose pas au fond du réservoir.
PURE ne calamine pas la bougie. Plus de perle.

POUVOIR DE GRAISSAGE ELEVE évite le serrage des pistons.

Si votre Fournisseur habituel ne peut vous en fournir, donnez nous son adresse et nous vous en remercierons par l'envoi d'un BON GRATUIT d'un cône dose pour 5 Litres d'essence.



Brevet Marque déposée
de longue vie du moteur
DEPOSITAIRE ACCEPTE DANS TOUTES REGIONS

Sté SOMAG - Colombes - Seine - Cha. 19-88 (l.g.)

MARQUE BREVETÉ S.G.D.G

L.B

DÉPOSÉE



ROBINETS TIROIR
toujours étanches

BOUCHONS de RESERVOIR
à fermeture rapide

LE BOZEC & GAUTIER
28 Rue Carle Hébert - COURBEVOIE.
Téléphone : DEF 20.95+

UNE MAGNIFIQUE DÉMONSTRATION !

G. et P. MONNERET

rallient Monaco en partant de Lisbonne sur 250 cmc. « SPECIALE MONNERET » dans les temps assignés aux concurrents du Rallye de Monte-Carlo avec

BRETOCYL GRAPHITÉ

« Le Superlubrifiant des Champions »

et L'Huile BRET-OIL

« L'huile de Compétition au service du Tourisme »

dans leur mélange :

BRET-OIL type spéciale
2 temps

qui leur ont assuré :

GRAISSAGE PARFAIT

PUISSANCE — SOUPLESSE — SÉCURITÉ

En vente chez tous les Garagistes, Stations-Service, Motoristes.

BRET-OIL

ISSY-LES-MOULINEAUX (Seine) - MIC. 18-30

N'ACHETEZ RIEN

sans avoir visité

la FORMIDABLE EXPOSITION ET VENTE
du nouveau magasin

LADEVEZE

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

Métro Brochant et Porte de Clichy

MOTO — SCOOTER — CYCLO — TRIPORTEUR

Commandez-nous les nouvelles

B.S.A. - ARIEL - SUNBEAM, etc.

CREDIT 9 MOIS NEUF OU OCCASION
AVEC REPRISE

Agent officiel de 25 marques de motos et scooters

Disponible en NEUF :

125 MOTOS FRANÇAISES 100 cc., 125 cc., 175 cc., 250 cc.,
350 cc., 500 cc. Triporteurs, cyclos.

30 SCOOTERS

BERNARDET — GUILLER — SPEED — TERROT — ALMA
ETRANGERES : 350 cc. DOUGLAS. 250 cc., 350 cc. PAN-
THER. 125 cc. SUN. 125 cc., 250 cc. VICTORIA. 150, 175 cc.
RIXE. 150 cc.; 175 cc. TORPEDO, etc...

GRAND CHOIX D'OCCASIONS MOTOS, SCOOTERS, SIDES
Rayon d'accessoires et fournitures Motos, Scooters,
Pneus, Chaîne REYNOLDS.

Pneus anglais disponibles Concessionnaire AVON, DUNLOP

300 x 19 Cross 3.805 300 x 20 AV 3.451

300 x 20 AR 3.703 300 x 21 Cross 4.061

DUNLOP ANGLAIS TOUS MODELES CIVIL ET CROSS

EXPÉDITION FRANCE ET COLONIES

2^e Magasin de vente :

LADEVEZE

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

Métro : Porte Maillot et Argentine

Listes : Réponse 30 fr. timbres — Ouvert le Lundi

Révéle AU SALON DE L'AUTO
VOICI L'AVERTISSEUR
A REDRESSEUR INCORPORÉ

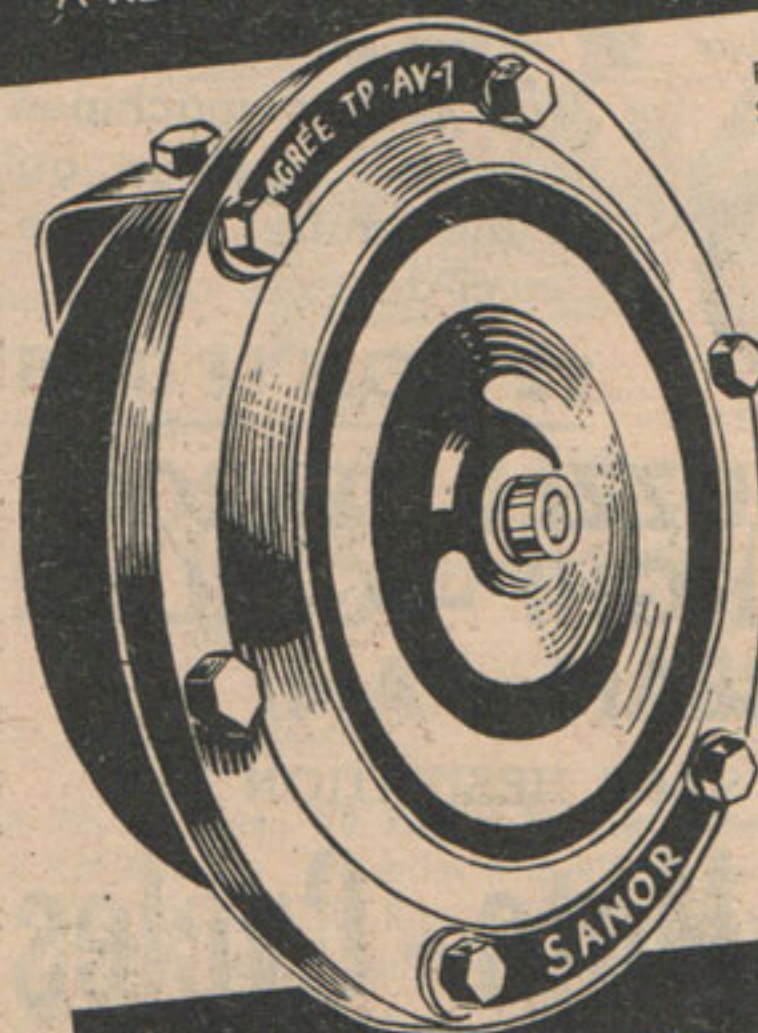
HF

POUR MOTOS,
SCOOTERS,
VÉLOMOTEURS

AUSSI PUISSANT
QU'UN AVERTISSEUR
D'AUTOMOBILE

SANS ACCUS.
DIRECTEMENT SUR LE
VOLANT MAGNÉTIQUE

AVERTISSEMENT
INSTANTANÉ
EFFICACE SANS
LACHER LE GUIDON



SANOR

LE PROJECTEUR DE SON



Moto

La
Moto **revue**

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 30 francs

ABONNEMENTS :

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

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

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

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

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

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

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

Import Export

Quelques chiffres sur le commerce extérieur de la France en 1952 situent assez bien l'état de nos importations qui sont, comme on le sait, pratiquement bloquées par le gouvernement.

Nos exportations, par contre, ont augmenté, mais il faut remarquer que nos débouchés à l'extérieur se font principalement vers les territoires de la France d'Outre-Mer.

Pour en revenir à nos importations, signalons qu'en 1952, il fut toutefois importé plus qu'en 1950 - 9.322 unités contre 8.058.

Cependant, l'année record reste 1951, où une politique plus libérale nous avait permis de faire entrer 15.218 motos étrangères. Pour 1952, notre principal fournisseur aura été l'Autriche, suivi de près par la Grande-Bretagne, l'Allemagne venant en troisième position.

Nos exportations, pour la même année, ont presque doublé par rapport à 1951 (13.603 contre 7.940) et nos meilleurs clients sont dans l'ordre : l'Indochine (5.282), l'Algérie (3.239), le Maroc (910) et la Tunisie (525). Les chiffres pour les autres pays sont de 254 pour la Belgique, 130 pour le Brésil, etc... Par contre, les pays producteurs comme l'Allemagne et la Grande-Bretagne ont importé, l'un 4 machines, l'autre 23.

Si nos débouchés vers les autres nations sont toujours aussi minimes, peut-être faut-il en trouver la réponse dans une déclaration de M. Paul Couston (motocycliste lui-même) Président de la Commission de la Production Industrielle à l'Assemblée Nationale : « Nous savons tous qu'il y a aussi en France un problème de la motocyclette. Il y a place dans ce pays pour un nombre de motocycles considérable, et peut-être, sans vouloir porter de jugement sur personne, si un effort de qualité mécanique était rapidement tenté, nous verrions une « relance » importante de nos fabrications françaises.

D'autre part, je suis certain, que pour la motocyclette, la compétition et la compétition internationale, sont facteurs essentiels de vente. Cela je l'ai dit aussi en maintes circonstances.

La compétition coûte cher, me dira-t-on. Il est nécessaire qu'elle coûte cher si l'on veut la victoire. Or chacun sait que la victoire paie au centuple ».

Cela nous fait particulièrement plaisir de constater que certain parlementaire partage notre opinion en ce qui concerne la compétition, et déclare celle-ci comme « payante ».



Deux vues de la nouvelle agence Motoconfort, boulev. Magenta, dirigée par M. Plodet.



◆ **MATERIEL DE COURSE**

Pour la saison prochaine, Pierre Monneret courra officiellement pour Gilera les épreuves de championnat de France, soit avec la double arbre d'Arcore, soit avec la 4 cylindres suivant le parcours. En 350 cmc., l'AJS est toujours fidèle (2 ou 3 soupapes).

Son père, Georges, aura lui une Matchless G.45 en 500, et une 350 AJS. Il a également l'intention de courir le championnat de France en 250 cmc. et à cet effet vient d'acheter un Guzzi d'usine de 1952.

Pour justifier cet abaissement de cylindrée, Georges nous a confié qu'il ne pensait pas avoir de chance en 350 et 500 cc., son fils, estime-t-il, est maintenant en mesure de le battre. Mais à 45 ans, un championnat en 250 lui serait bien agréable. En vieillissant, nous confiait-il, je cours sur des machines de plus en plus faibles cylindrées. Bientôt je passerai au cyclomoteur, disons... vers 70 ans !

◆ **NOUVEAUX VENUS**

L'Ecurie de Course Perales, bien connue outre-Atlantique Sud, et qui détient actuellement le record mondial de vitesse en 50 cmc. (Alpino-Perales), a décidé de venir courir en Europe la saison prochaine dans les grandes courses internationales et probablement au Tourist Trophy.

L'équipe qui représente le sport motocycliste argentin par désignation de la FAM (affiliée à la FIM) sera composée des coureurs suivants.

Jorge Nestos Camblasso, champion d'Argentine 1951 et 1952 en 500 cmc., Valfro Meo, champion d'Argentine 1952 en 125 cmc., Salvador Caldarella (350 et 500), et Igino Basso.

Les machines employées seront une 500 Gilera Saturno, une Norton « Featherbed » et trois 125 cmc. (des Puch bricolées selon toute vraisemblance).

◆ **NOUVELLE AGENCE B.S.A.**

Ladevèze, qui entre autres, était jusqu'ici l'importateur des motos Ariel, annonce qu'il n'est plus maintenant que le concessionnaire (pour la Seine) de cette marque, dont il vient de réceptionner récemment quelques modèles 1.000 cmc. (nouveau modèle) et Twin 500 KHA.

Il vient de s'assurer par contre l'agence officielle BSA-Sunbeam pour le 165 avenue de Clichy.

◆ **CHANGEMENT D'ADRESSE**

Les Ets Vickers communiquent à leur nombreuse et fidèle clientèle leur nouvelle adresse : Ets Vickers, Saint-Antoine (Isère), tél. 2.

Dans leur nouvelle installation, ces Ets seront en mesure de satisfaire toutes les demandes et peuvent assurer une marchandise de première qualité avec une présentation impeccable et des prix très étudiés.

◆ **N.S.U. ET LES PILOTES ETRANGERS**

Répondant à une question posée par des sportifs allemands, NSU explique qu'il a dû faire appel à des pilotes étrangers, car les pilotes allemands de classe internationale encore disponibles sont introuvables et que Werner Haas, quelles que soient ses hautes qualités, n'a pas encore suffisamment de métier face aux vieux renards.

Or l'on sait que NSU a fermement l'intention de ravir aux italiens un championnat du monde par marque.

◆ **ESPRIT SPORTIF... CHEZ GUZZI**

En plus de Thorn-Prikker, leur champion en 250 cmc., les allemands ont encore, en la personne de Gehring, un autre fidèle à Guzzi. Ce dernier voulant quelques pièces pour la partie haute de son Albatros, s'adressa tout naturellement à Mandello del Lario. L'usine, n'ayant plus les pièces demandées, lui envoya, très sportivement... une culasse complète d'une machine d'usine.

COURRIER TECHNIQUE

La Rédaction de « Moto-Revue » a été malheureusement, elle aussi, touchée par l'épidémie de grippe.

Aussi, sommes-nous débordés par les demandes de renseignements techniques.

Nous vous demandons donc d'être très patients, car nous envisageons un retard de plus d'un mois.

Nous vous rappelons que seuls nos abonnés peuvent bénéficier de ce service.

◆ **HOREX REGINA**

Signalons les modifications apportées à la 350 cmc. depuis l'an dernier, modifications portant surtout sur la partie cadre.

Avant tout, notons la modification de l'angle de chasse : alors que cet angle était faible (très grande chasse), entraînant des difficultés de braquage, maintenant l'angle est de 65°, dépassant même le chiffre habituellement adopté, de 63°.

Réservoir beaucoup plus haut et plus court, plus moderne d'aspect. Poignée facilitant la mise sur béquille, coffre à outils dans la partie arrière du cadre, etc...

◆ **PAS DE 4 CYLINDRES ALLEMANDES**

Certains bruits, qui avaient surtout trouvé échos en Grande-Bretagne, couraient sur l'éventualité de 4 cylindres compétition chez BMW et chez Horex.

Des précisions envoyées par BMW signalent que ces bruits sont sans fondement, tout au moins pour leurs modèles, qui resteront les fiat-twins à suspension oscillante de 1952. En même temps la marque de Munich annonce que G. Meier est revenu sur sa décision et participera à la saison 1953 : Malgré son grand âge (pour un pilote) il se sent encore jeune. Enfin, si la non-participation au TT est ferme, au moins 3 à 4 épreuves du championnat du monde verront ces classiques 500 BMW.

De même, Horex aussi, refute les bruits au sujet d'une 4 cylindres et courra avec sa twin modifiée.

◆ **EXPOSITION A AMSTERDAM**

Le R.A.I., la Fédération Hollandaise de l'industrie de la Bicyclette et de l'Automobile, qui célèbre cette année le 60^e anniversaire de sa fondation, donnera en 1953 une preuve de son activité croissante en organisant deux expositions dans l'immeuble du R.A.I., Ferdinand Bolstraat à Amsterdam.

La première de ces expositions montrera au public des motocyclettes, des scooters, des bicyclettes à moteurs auxiliaires, des bicyclettes, ainsi que des accessoires et des pièces détachées.

Elle aura lieu du 27 février au 8 mars prochains.

Nous avons devant nous Georges Monneret qui vient d'accomplir son Rallye de Monte-Carlo sur une motocyclette 250 spéciale Monneret, fabriquée par René Gillet, et nous allons d'abord lui demander dans quel but il a accompli cette performance de longue haleine.

— Je crois que c'est avant tout pour prouver les qualités de la nouvelle machine.

J'estime que c'est aux constructeurs de prendre les risques, mais c'est tellement rare (ils sont tellement sportifs) qu'on a l'habitude de faire prendre les risques aux clients.

Naturellement, maintenant que ce raid est réalisé, ce n'était pas si dur que cela. Remarquez qu'avant de partir, il y en avait 90 % qui disaient « il est complètement fou, il ne réussira pas », d'autant plus qu'il y avait un contrôle. Sans contrôle, on peut faire Paris à la Lune en scooter.

Cela m'a coûté 200.000 fr. pour faire contrôler mon raid par deux Commissaires qui s'appellent M. Massonnet et M. Gérardville. Ce sont deux délégués de l'ACF, qui, je vous le promets, ne laissent rien passer. Remarquez que dans ce raid ils n'ont pas eu à « m'embêter », puisque la machine n'a eu aucun pépin. Vous savez, une 250 ne marche jamais qu'à 100 à l'heure et nous n'avions pas le temps de nous rattraper dans des endroits faciles. Nous avons fait tout le parcours absolument sans pénalisation, nous sommes partis 1 heure avant les voitures et nous

glas, montées, descentes, virages ; après je l'ai relayé de Valence jusqu'à Monte-Carlo par Digne, Gap.

Entre Digne, Gap, jusqu'à Grasse, il n'y a eu encore que du verglas, car vous vous doutez bien qu'au mois de janvier vous n'avez que des routes verglacées, où la neige n'est pas fraîche, elle est durcie, alors c'est absolument de la glace.

J'ai voulu prouver qu'avec une 250 strictement de série (nous avons eu une crevaison) on peut faire du grand tourisme : 3.500 kms en 65 heures, c'était la première fois qu'une pareille performance était réalisée sur la route. Le pilotage n'est à voir que pour 20 %, mais il y a 80 % dus aux progrès de la moto moderne. Maintenant on donne la preuve qu'une moto française peut être aussi solide qu'une moto étrangère.

J'espère que la clientèle comprendra l'effort que j'ai fait, les risques que j'ai pris, puisque si cela n'avait pas réussi, cela m'aurait fait du tort commercialement.

J'espère que le client comprendra qu'il aura la même machine que celle avec laquelle j'ai fait cette performance contrôlée qui n'avait jamais été faite : « 65 heures de motocyclette en plein hiver ».

Je tiens aussi à redire qu'on a fait chacun notre Bol d'Or, plus une moitié de Bol d'Or. Mais en plus de cela, il fallait rejoindre pour relayer. Mon fils, que j'ai relayé à Hendaye, a pris le train pour Paris. Vous savez ce que c'est que de prendre le chemin de fer, on ne dort pas comme dans son lit. En plus de

PAR LA NEIGE, LE VERGLAS, LE BROUILLARD UNE NOUVELLE PERFORMANCE des MONNERET, père et fils

3.356 kms en 65 h. 39' = 51 kmh. 100 de moyenne

sommes arrivés avec une avance de 2 h. 1/2 sur elles, réalisant une moyenne générale de 51 kmh. 100.

— Les conditions atmosphériques furent-elles plus pénibles que durant Paris Alpes d'Huez ?

— Oui, sans aucun doute. Mon fils a rencontré en Espagne, avant Burgos, 18° au-dessous de zéro, d'Hendaye à Paris jusqu'à Bourges, ça a été très facile, mais de Blois à Reims et de Reims à Paris, ça a été quelque chose de catastrophique, je ne voyais pas à plus de 1 mètre, bien souvent c'était plus que tangent, d'autant plus qu'il faisait 6 degrés au-dessous de zéro et qu'il y avait du verglas.

Vous savez, nous n'avions pas de phares anti-brouillard, mais un phare de motocyclette, en plus de ça, il était impossible de garder une paire de lunettes, j'ai fait 550 kms dans le brouillard sans lunettes et les derniers 100 kilomètres en aveugle.

Mon fils a fait la première étape Lisbonne-Hendaye en 21 h. 17 m., j'ai fait Hendaye-Reims-Paris en 23 h., c'est-à-dire que nous avions déjà fait en deux jours 2 Bol d'Or, mais deux Bol d'Or, entendons-nous, avec tous les aléas de la route et du mois de janvier, ça n'était pas un Bol d'Or avec le circuit fermé où il n'y a pas de camions, de verglas, enfin tous les ennuis qui peuvent se présenter quand on fait du tourisme. Après, mon fils m'a relayé à Paris pour descendre à Valence, mais à Valence, en passant par Clermont-Ferrand, Saint-Flour, le Puy, entre Saint-Flour et Valence il n'y a eu que du ver-

cela, quand mon fils m'a relayé à Paris, moi j'ai pris le train pour Valence, et puis j'ai encore passé la nuit sur la route de Valence à Monte-Carlo. Cela fait donc que j'ai passé deux nuits et un jour en l'espace de trois jours, à motocyclette, et le reste en chemin de fer. A 45 ans, ça commence à être un peu dur, mais je crois que ça m'a rajeuni. Maintenant, je tiens à vous dire aussi que l'équipement électrique (phare Marchal et bougie Marchal, qui est une bougie française) a tenu impeccablement. Je n'ai eu aucun ennui d'éclairage. J'avais un accus Baroclem. Aucun ennui d'éclairage, rien, absolument rien. La lumière a toujours donné tout le temps. J'avais une combinaison Monneret, la glace qui a fondu à certain moment, la pluie, la neige, le brouillard jamais n'ont pu la traverser. Je rappelle que celle-ci n'est pas en caoutchouc, mais en toile.

— Avez-vous une anecdote à nous raconter ?

— Oui, à un moment j'ai été le fils, puisque Pierre m'a « engueulé » comme si j'avais 12 ans. Il est arrivé à Valence où je devais le relayer et mon Dieu, je ne voulais pas trop, par superstition, être habillé à l'avance. Quand il est arrivé, c'est tout juste s'il ne m'a pas donné une paire de gifles. Il m'a dit : Papa, tu n'es pas prêt, mais c'est une honte, tu pars pour Monte-Carlo ! Alors c'est peut-être parce que je paraissais tellement jeune qu'il s'est pris pour mon père. Cela doit être dans le sport, qu'on se fait « engueuler » par ses enfants.

(Suite page 99)



Georges et Pierre MONNERET

*ne demandent pas à leurs clients
d'essayer les plâtres !*

MAIS... prouvent la qualité de la nouvelle
250 SPECIALE MONNERET

par **UNE PERFORMANCE UNIQUE**

DANS LES ANNALES INTERNATIONALES MOTOCYCLISTES

LISBONNE — PARIS — CLERMONT — MONTE-CARLO
3.356 kms. en 65 h. 39 m. EN UNE SEULE ETAPE

CE QUI REPRESENTE PRES DE 3 BOL D'OR DANS LE VERGLAS, LA NEIGE, LE BROUILLARD !...

Avec UNE MACHINE STRICTEMENT DE SERIE

PAS UN SEUL ENNUI MECANIQUE, SAUF UNE CREVAISON
PERFORMANCE CONTROLEE OFFICIELLEMENT. PAR LA FEDERATION
Commissaires : MM. MASSONNET et GERARDVILLE.

Nous n'acceptons pas

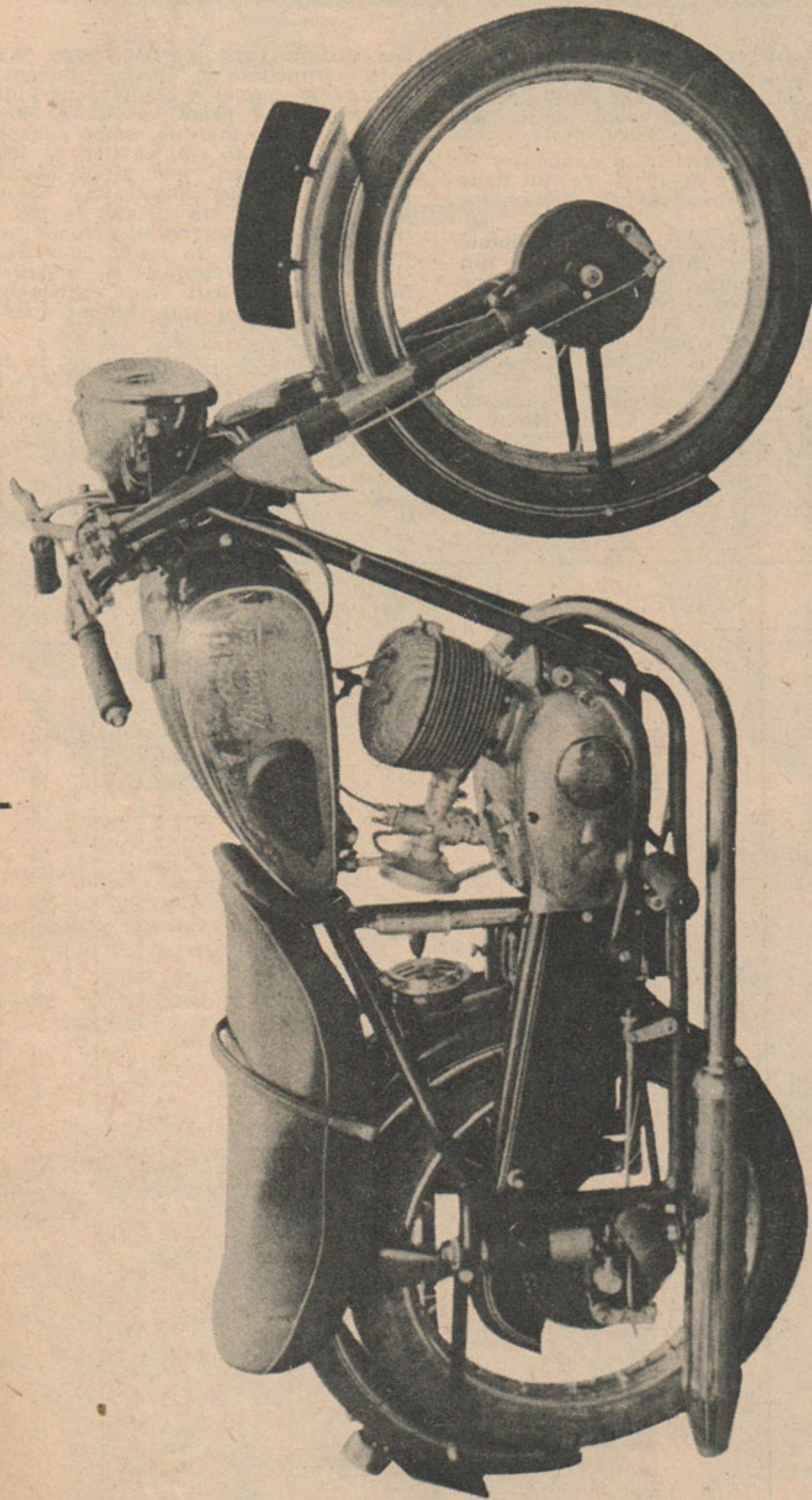
TOUTES CES MOTOS

SUPÉRIORITÉ du 2 TEMPS.
dans les épreuves sur longues distances,
TOUR DU MONDE
MONNERET : PUCH.
sur 125 PUCH.
D'HUEZ et VESPA.
MANCHE sur VESPA.
PARIS-ALPE
SEULE ETAPE
EN UNE SEULE
SPECIALLE MONNERET
3.400 kms

15 MOIS.

LE DOUTE

sur nos performances



Modèle Tourisme : 196.000 fr.

Super-Tourisme : 216.000 fr.

Et n'oubliez pas que GEORGES MONNERET est le plus qualifié pour vous vendre le meilleur scooter du monde : la VESPA. -- La MONET-GOYON, modèle 125 cmc. à partir de 98.000 fr. -- Les GUILLET et toute la gamme des SPECIALES MONNERET à moteur A.M.C. -- La GNOME-RHONE. -- Agent exclusif des célèbres motos A.I.S. et GILERA.

UN ATELIER DE REPARATIONS UNIQUE EN EUROPE

3 MAGASINS
DE VENTE

PARIS - NORD
138, rue de Tocqueville, 138
PARIS (17^e)
Tél. : WAG. 42-04

PARIS - CENTRE
7 - 9, Boul. Beaumarchais
PARIS (4^e)
Tél. : TUR. 96-56

PARIS - SUD
106, avenue Aristide Briand
MONTROUGE
Tél. : ALE. 21-71

MONNERET - 3, r. A. Briand
VANVES (Seine) --- MIC. 11-76

PROPRIETAIRES DE MACHINES ANGLAISES

POUR QUE VOS ECHAPPEMENTS NE CHANGENT PAS DE COULEUR

B IEN qu'étant actuellement freinée l'importation des machines anglaises fut assez florissante pour que l'on rencontre en grand nombre, dans toute la France, des B.S.A., Triumph, A.J.S., etc...

A chaque fois, ou presque, que l'on rencontre l'une de ces machines, on est frappé par la teinte prise par les tubes d'échappement.

Le jaune le dispute au violet, mais le bleu règne en maître.

Si certains propriétaires ne se soucient pas du teint de leurs tubes, c'est à leurs risques et périls, car cette coloration est un symptôme certain d'échauffement anormal du moteur.

Quelle est la cause de cette anomalie ? La différence de qualité qui existe entre les carburants anglais et français.

Comment y remédier ?

D'une manière bien simple, en changeant le réglage du ou des carburateurs.

C'est en collaboration avec les Ets Amac de Levallois, que nous avons pu dresser le tableau ci-contre.

En général, il convient d'augmenter le numéro de gicleur de 10 %, ce qui dans la pratique correspond à 1 ou 2 numéros au-dessus.

Pour ceux qui préfèrent à une économie en carburant une carburation riche, qui donnera de meilleures reprises et une plus grande vitesse de pointe, il y a souvent lieu de relever l'aiguille d'un cran.

Normalement, il n'est pas nécessaire de changer le volet des gaz, un réglage de la vis de ralenti étant suffisant. Il y a toutefois une exception dans le cas de la B.S.A. Star Twin, où un volet N° 3 est recommandé.

Pour les Norton Inter 30 et 40, qui ont

des carburateurs spéciaux type T.T. et pour lesquelles on utilise souvent des carburants spéciaux, on ne peut indiquer de réglages « passe-partout ». Pour la 16 H, de même marque, Amac recommande un gicleur de 170, au lieu de 160, aiguille au 3° cran, volet n° 5. Même réglage pour la 500 Norton ES 2. Toutefois on peut monter un gicleur de 180. Pour les Douglas, aucun renseignement ne put nous être fourni. De même pour les machines anglaises équipées de moteur Villiers, le carburateur étant également un Villiers, la maison Amac ne put nous renseigner.

Malheureusement le manque de pièces de rechange qui provient uniquement des restrictions d'importation et non pas d'un manque d'effort des importateurs, ne permet pas toujours la réalisation rapide de ces transformations.

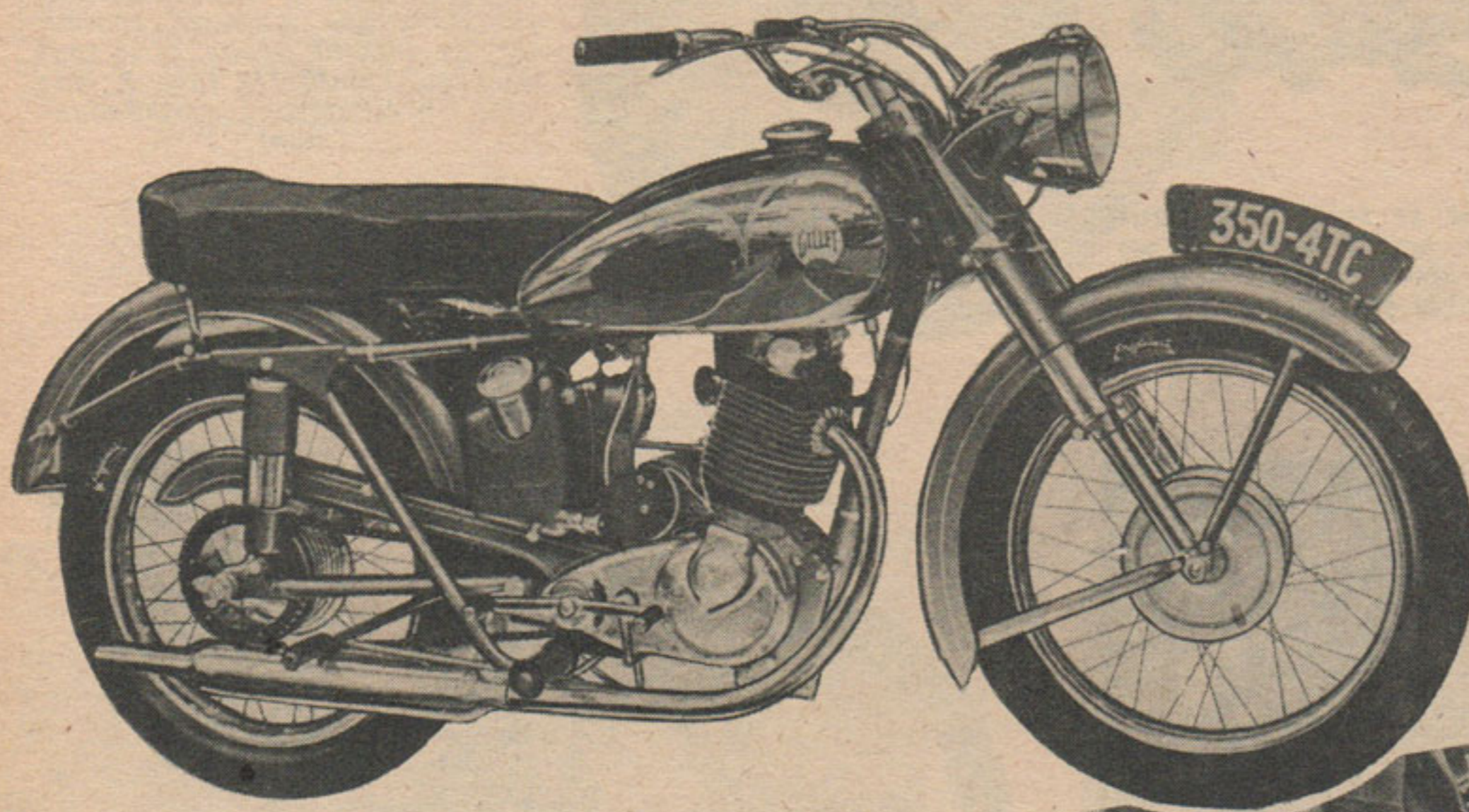
LE REGLAGE D'ORIGINE EST SUIVI DE LA MODIFICATION SOULIGNEE

VARQUE ET MODELE	TYPE CARBURAT.	GICLEUR	GICLEUR D'AIGUILLE	POSITION AIGUILLE	N° VOLET
AJS 18, 18C, 18S. 1946-1952	89/403 ou 89/150	180, <u>200</u> ou 220	NORMAL	3° - <u>4°</u>	4
AJS 20 TWIN - 1949-1952	76/412	180	NORMAL	3° - <u>4°</u>	4
ARIEL KH RED HUNTER 1946-1952	276/014	150, <u>160</u> ou 170	107	3° - <u>4°</u>	3
BSA 250 LAT. C10. 1946-1952	274/024	90 - <u>95</u>	105	2° - <u>3°</u>	4
BSA 250 CULB. C11. 1946-1952	274/400 ou 274/410	80 - <u>90</u>	NORMAL	3° -	4
BSA 350 CULB. B31 - B32 1946 - 1952	276/402	150 - <u>160</u>	NORMAL	3° -	4
BSA 500 CULB. B33 - B34 M33 - 1949 - 1952	289/014	200 - <u>220</u>	NORMAL	3° -	4
BSA 500 LAT. M20 - 1946-1952	276/014	170 - <u>180</u>	NORMAL	3° -	4
BSA A7 TWIN 1946-1952	276/417 ou 276/424	140 - <u>160</u>	NORMAL	3° - <u>4°</u>	3
BSA A7 STAR TWIN 1951	276/431	160, <u>170</u> ou 180	107	3° - <u>4°</u>	<u>3</u>
BSA 600 LAT. M21 - 1946-1952	276/024	160 - <u>170</u>	NORMAL	2° - <u>3°</u>	4
BSA A10 GOLDEN FLASH TWIN 1950 - 1952	276/427	170, <u>180</u> ou 190	108	2° - <u>3°</u>	4
MATCHLESS G3C, G3L, G3S, 1946 - 1952	76/014	150, <u>160</u> ou 170	NORMAL	3° -	4
MATCHLESS G80, G80C, G80S 1946 - 1952	89/403	180, <u>200</u> ou 220	NORMAL	3° -	4
NORTON 7 TWIN DOMINATOR 1949 - 1952	76/413	170 - <u>190</u>	107	2° -	3
SUNBEAM S7 EXPORT 1947-1952 S8 1949 - 1952	276/132 276/424	150, <u>160</u> ou 170	107	3° -	3
TRIUMPH TIGER 100 - 1946-1952	276/411 ou 276/431	150, <u>160</u> ou 170	107	2° -	3 1/2
TRIUMPH THUNDERBIRD 6T 1950 - 1952	276/429 ou 276/434	140 - <u>160</u>	107	2° -	3 1/2

CE QU'IL Y AVAIT A VOIR AU :

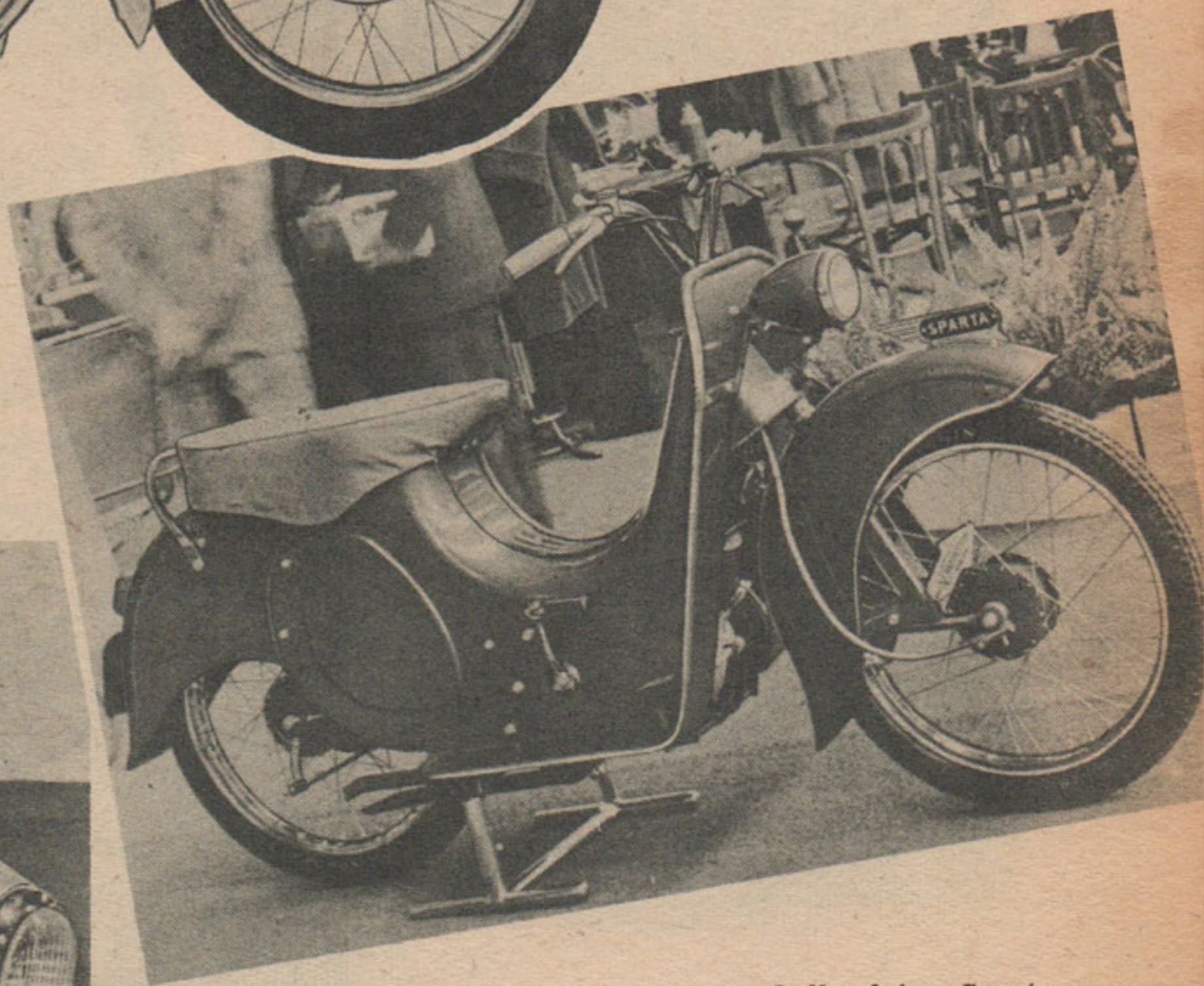


SALON DE BRUXELLES

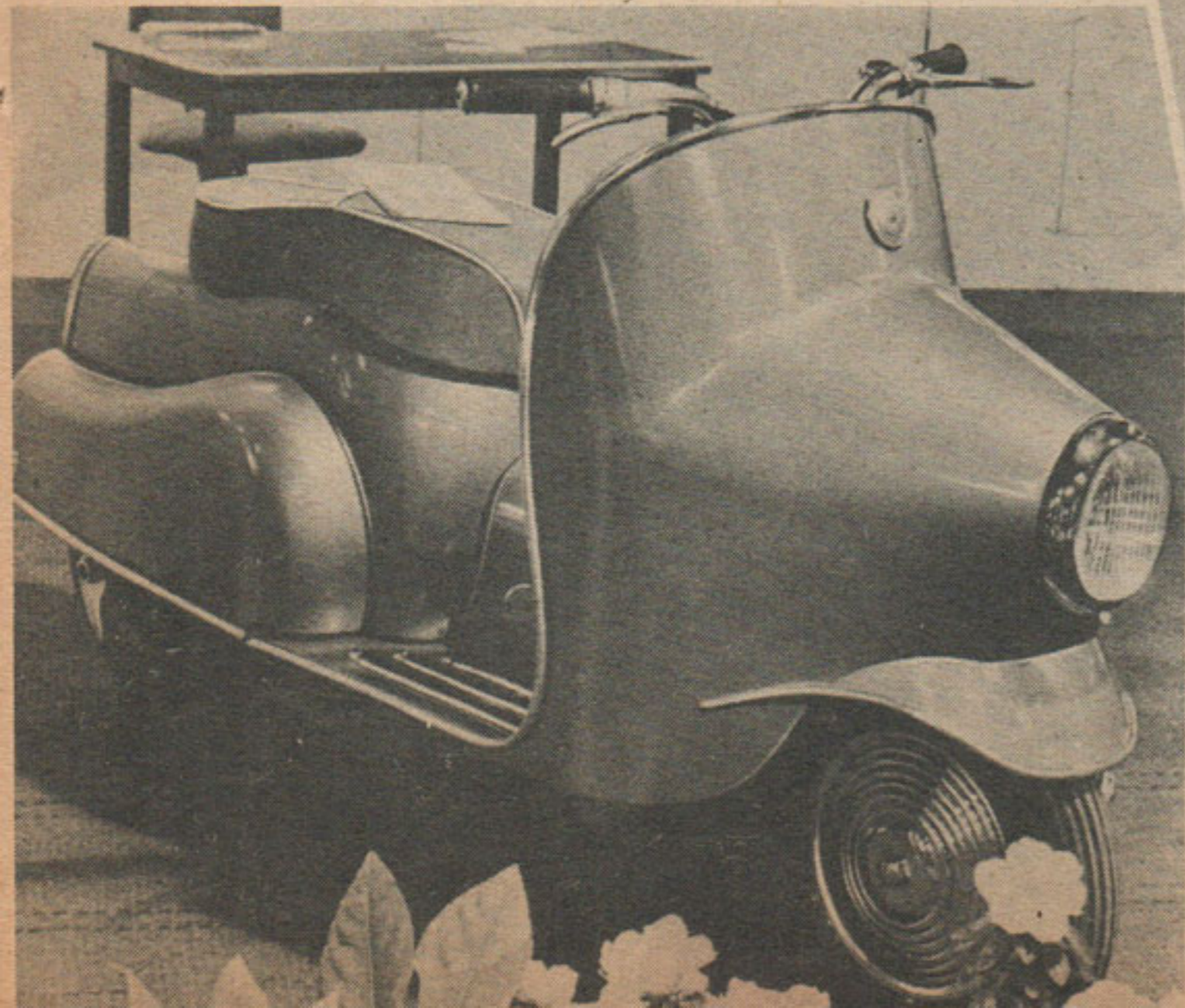


Nous annonçons dans notre dernier numéro la naissance d'une nouvelle 350 Gillet d'Herstal. Cette machine, présentée ci-contre, reste bien dans la ligne adoptée par le constructeur Belge. Remarquez, toutefois, la nouvelle suspension arrière oscillante, ainsi que le guidon, dirigé très en arrière.

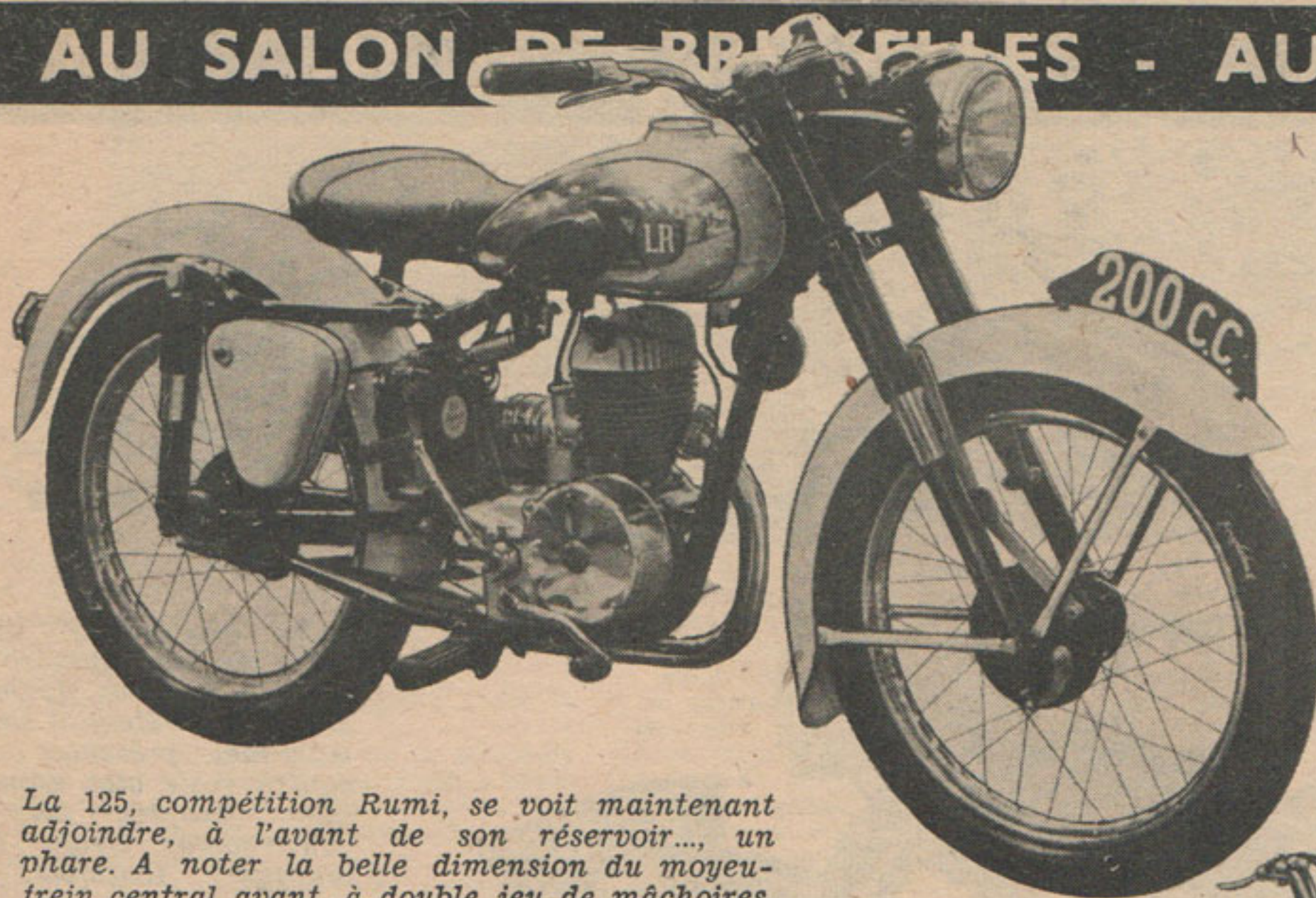
Si l'on ne rencontre pas encore dans les rues de Bruxelles autant de scooters qu'à Paris, par contre, de nombreux constructeurs Belges se penchent sur ce problème et présentent des prototypes aux lignes plus ou moins heureuses. Ci-dessous : le « Prince de Liège », propulsé par un 125 D.K.W. I.F.A.



Une firme hollandaise, Sparta, vient, elle aussi, au scooter, ou plus exactement, semble-t-il, à la moto carénée. Le prototype, présenté à droite, était équipé d'un 98 Villiers 2 vitesses. La suspension avant, à balanciers, se fait par des blocs en caoutchouc.

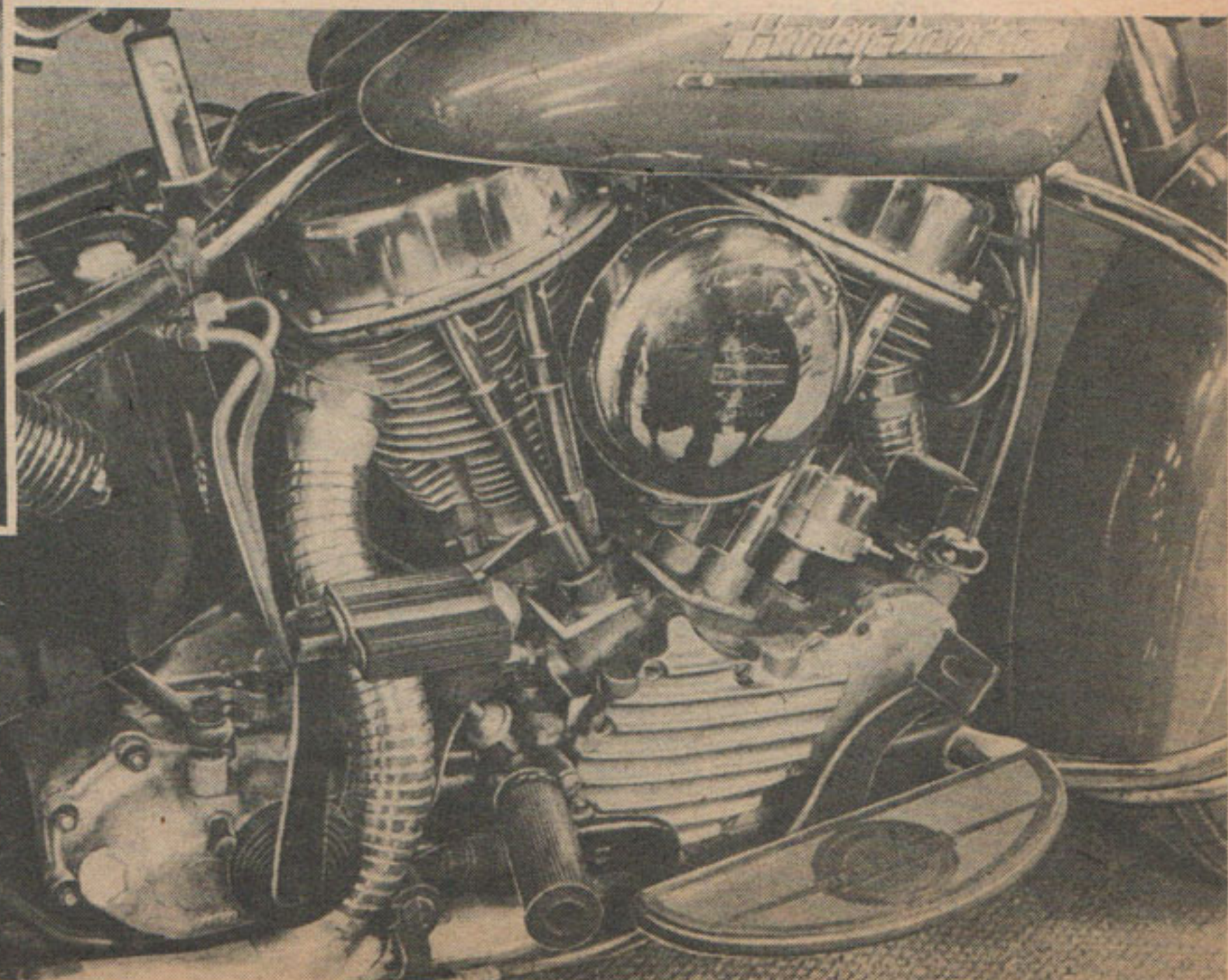
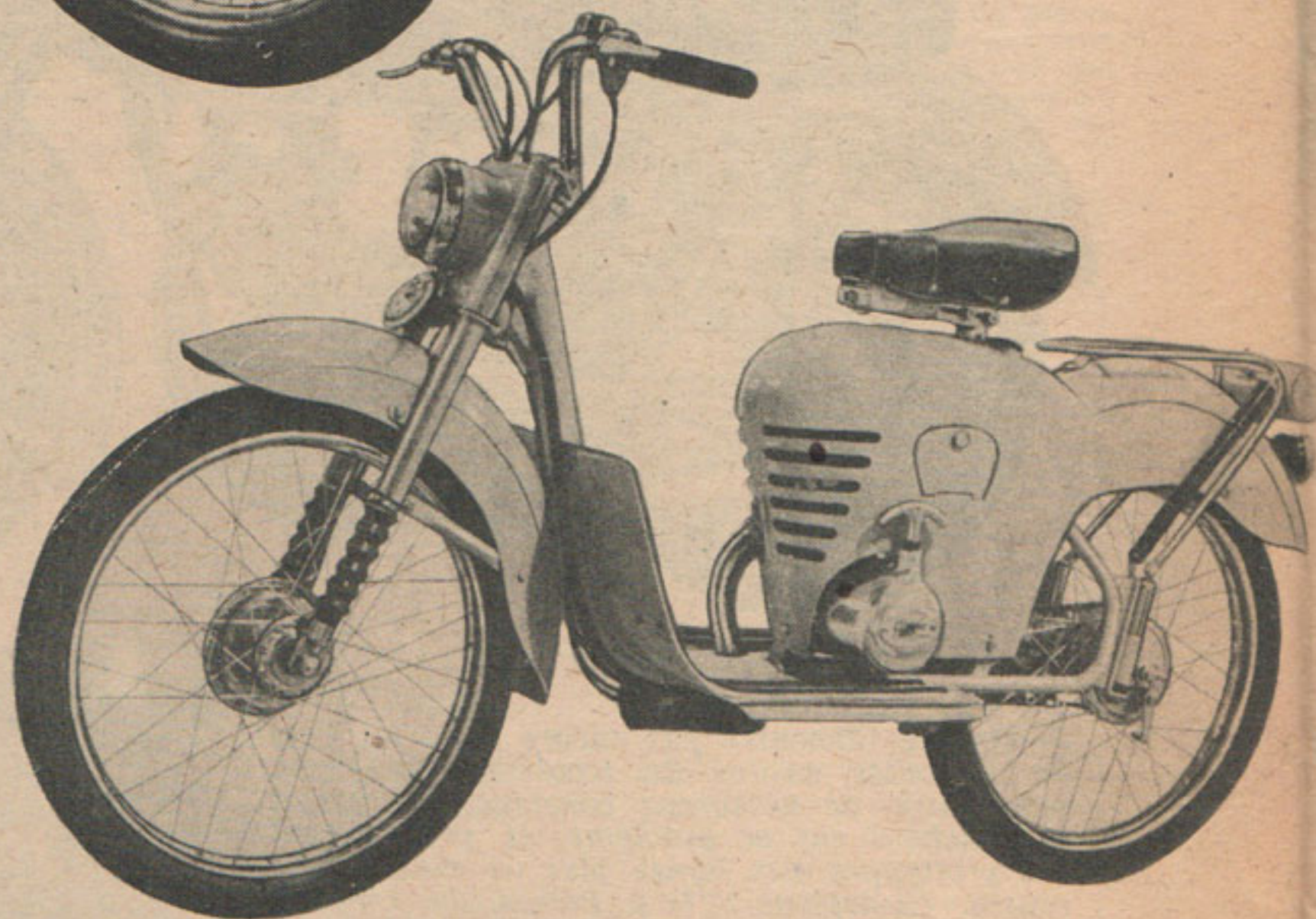
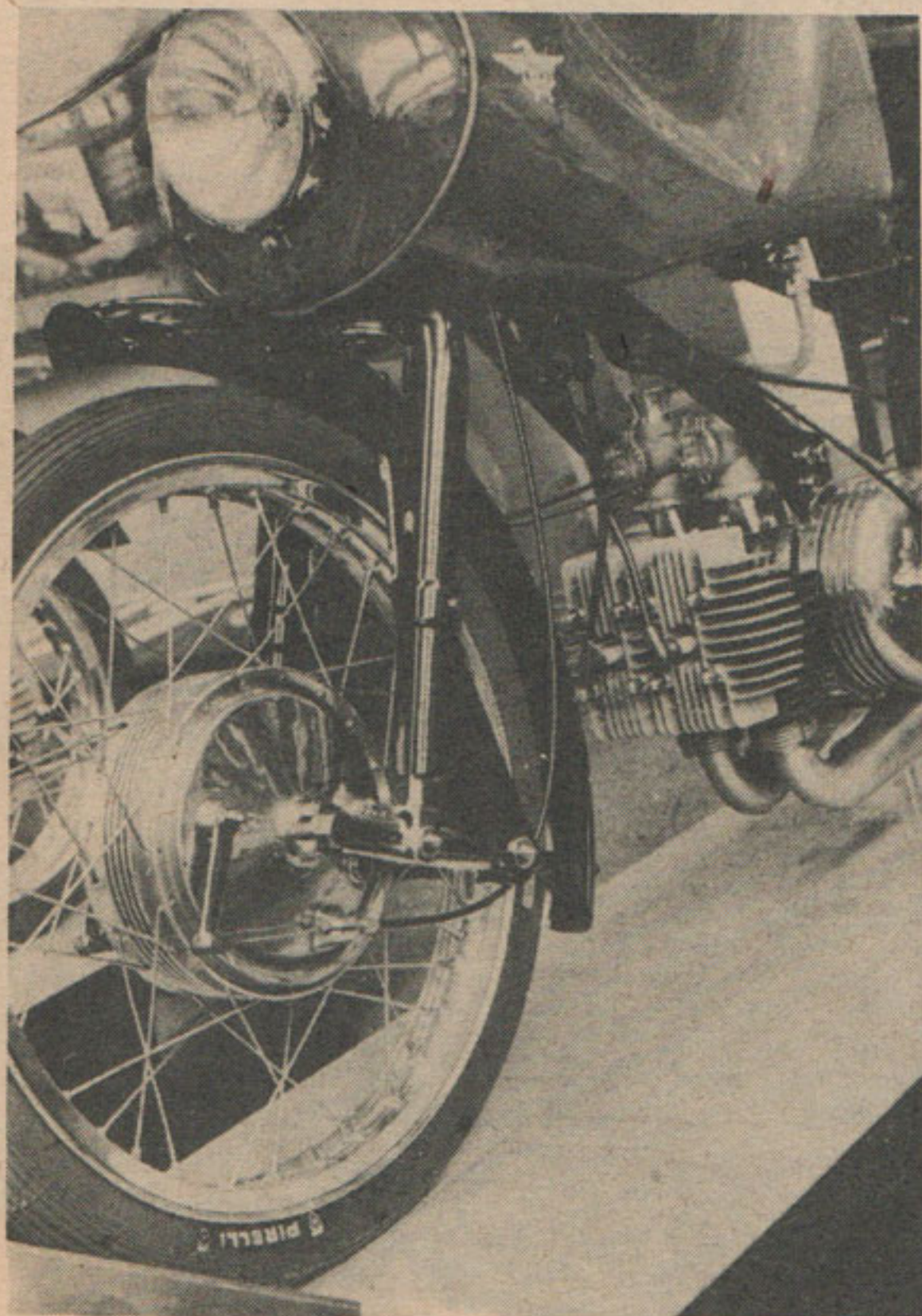


AU SALON DE BRUXELLES - AU SALON DE BRUXE



La 125, compétition Rumi, se voit maintenant adjoindre, à l'avant de son réservoir..., un phare. A noter la belle dimension du moyeu-frein central avant, à double jeu de mâchoires.

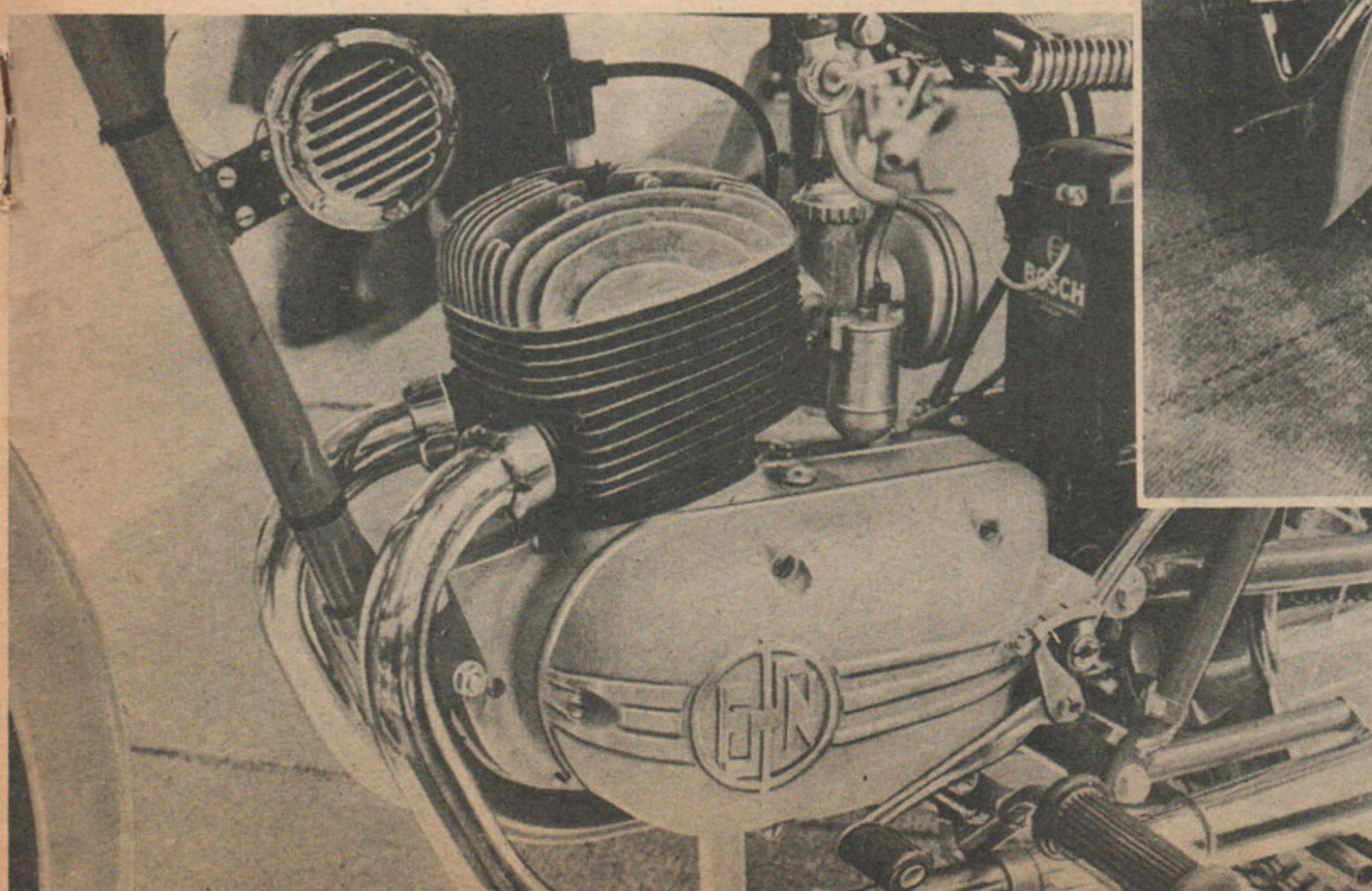
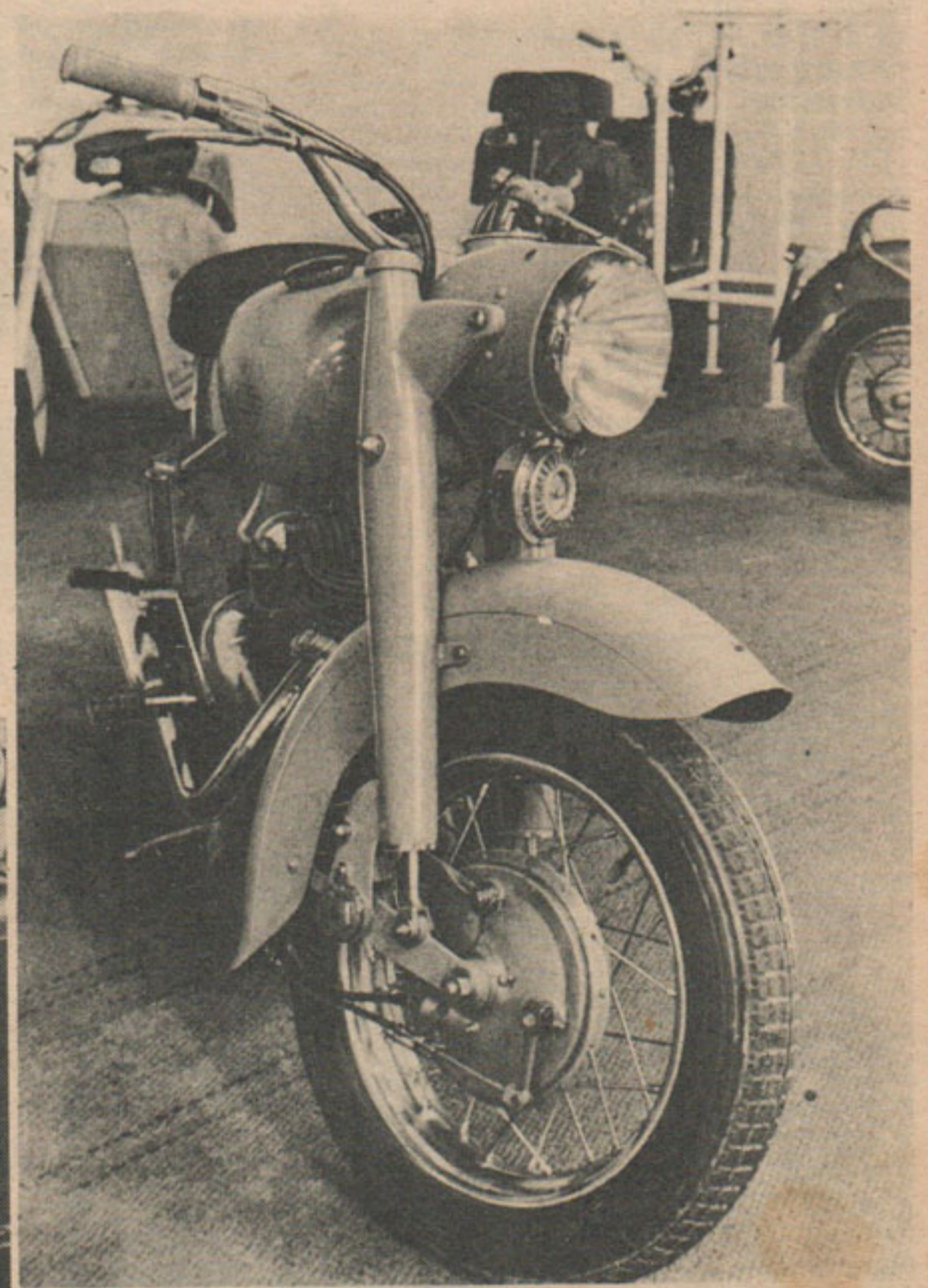
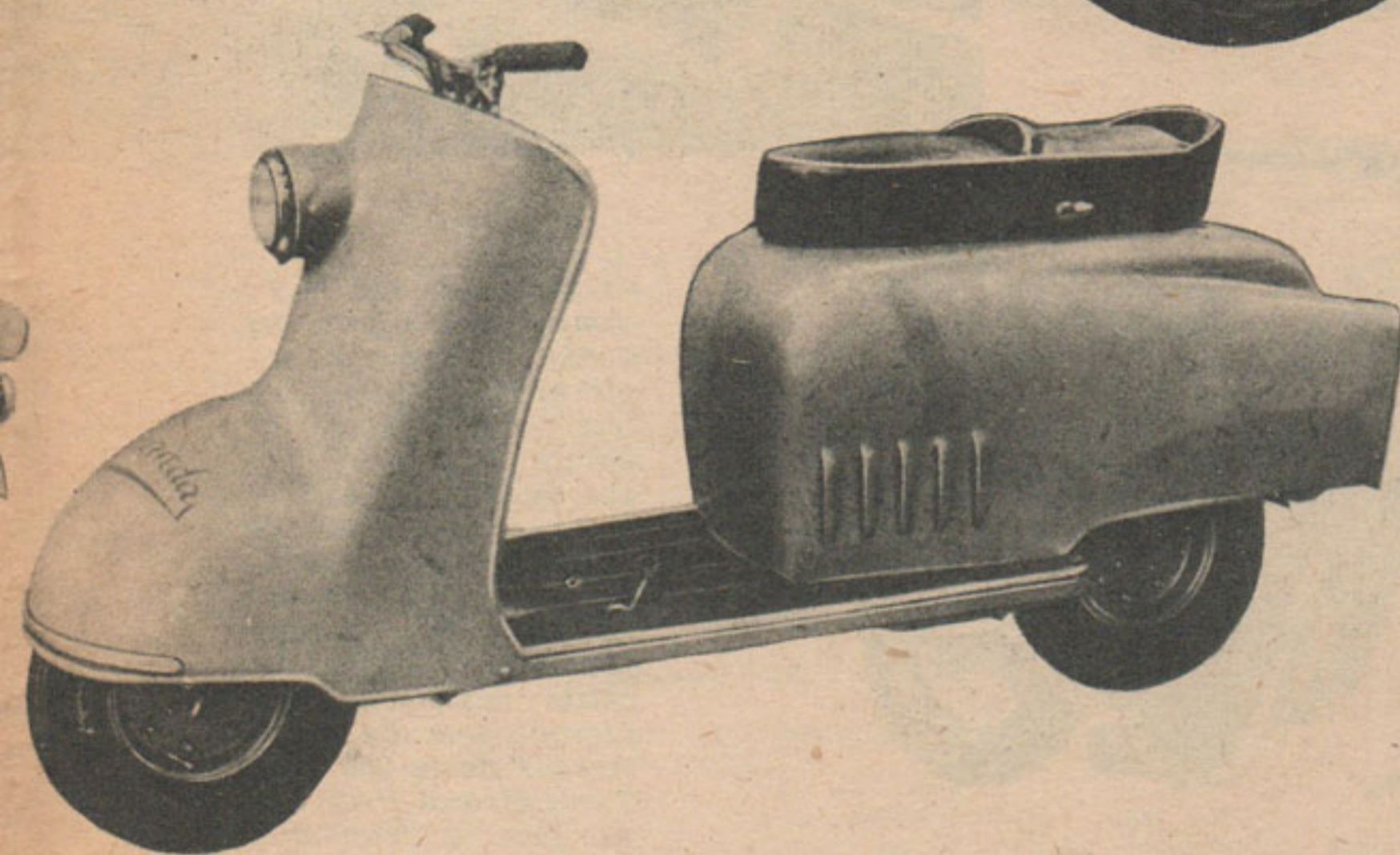
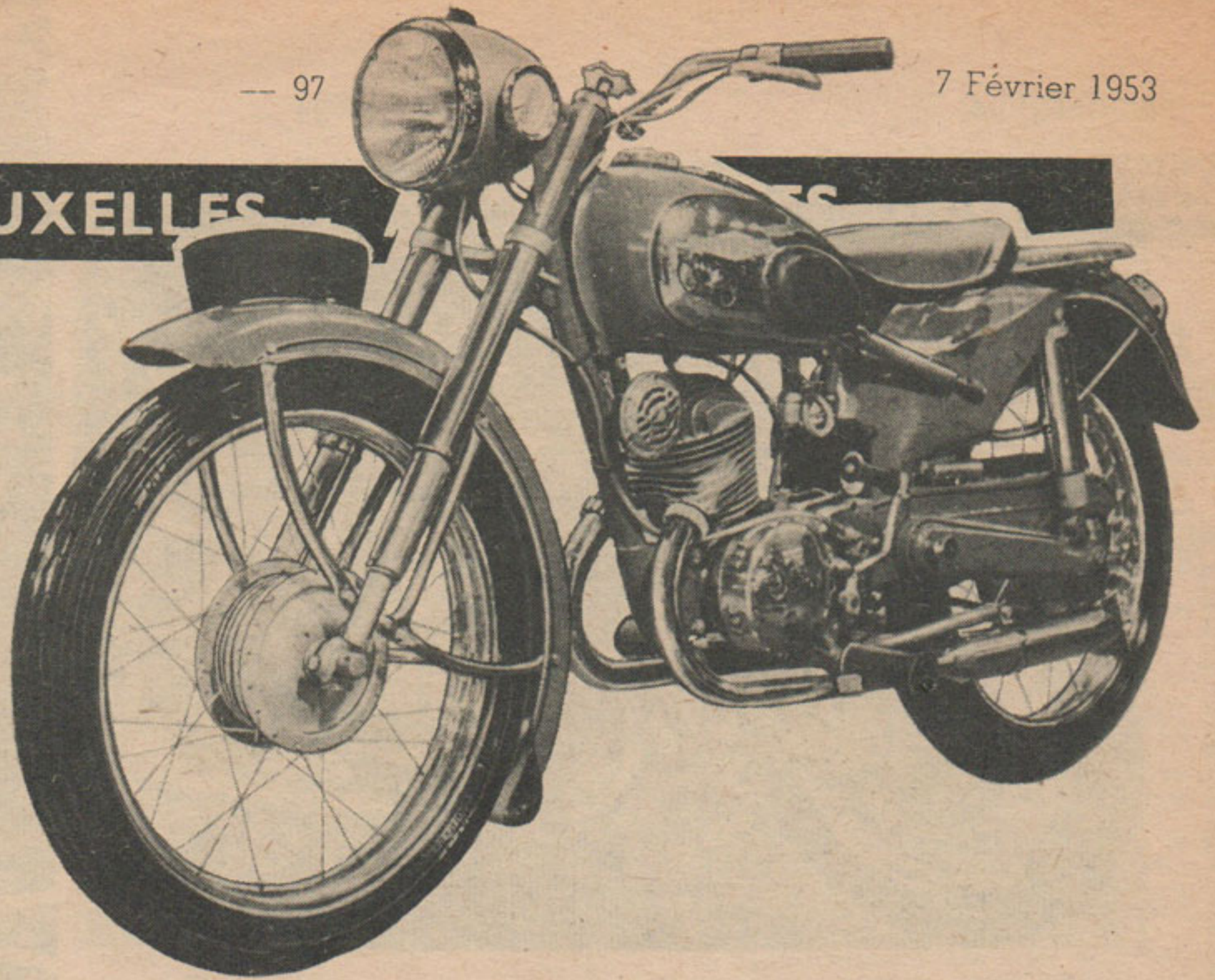
Au stand Lion Rapide, nous avons noté la disparition de la 250, équipée du twin deux temps J.L.O. et présentée l'an passé. Par contre, nous avons remarqué la 200, ci-contre, à moteur Villiers. Le cadre, à suspension intégrale, est bien proportionné. Ci-dessous : ce cyclomoteur caréné figurait en bonne place au stand Alpino. Le moteur, un 48 cmc. deux temps, possédait un démarrage à main, comme sur les anciens Sachs, et le tout nouveau Lambretta type E, que nous présenterons prochainement.



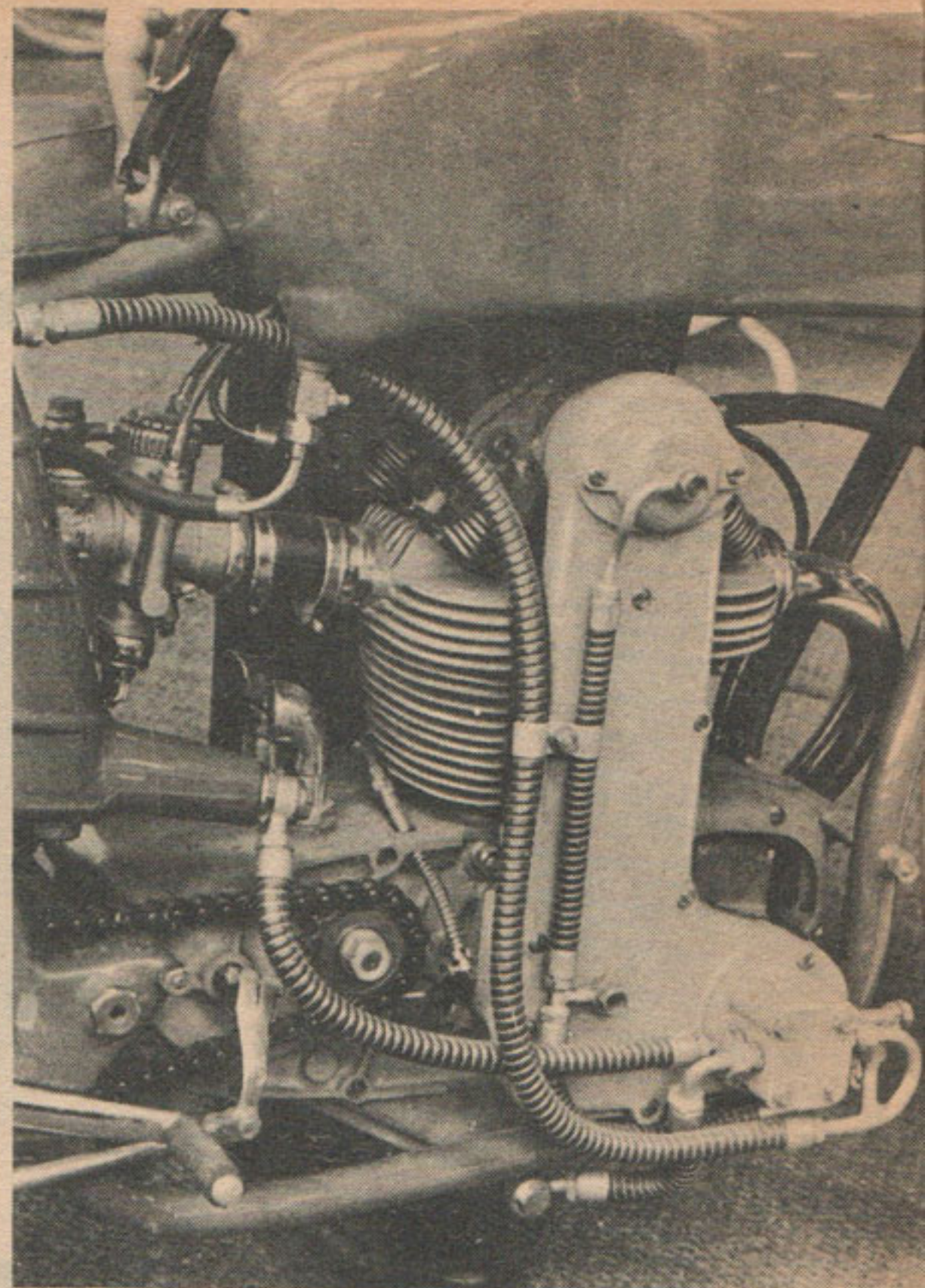
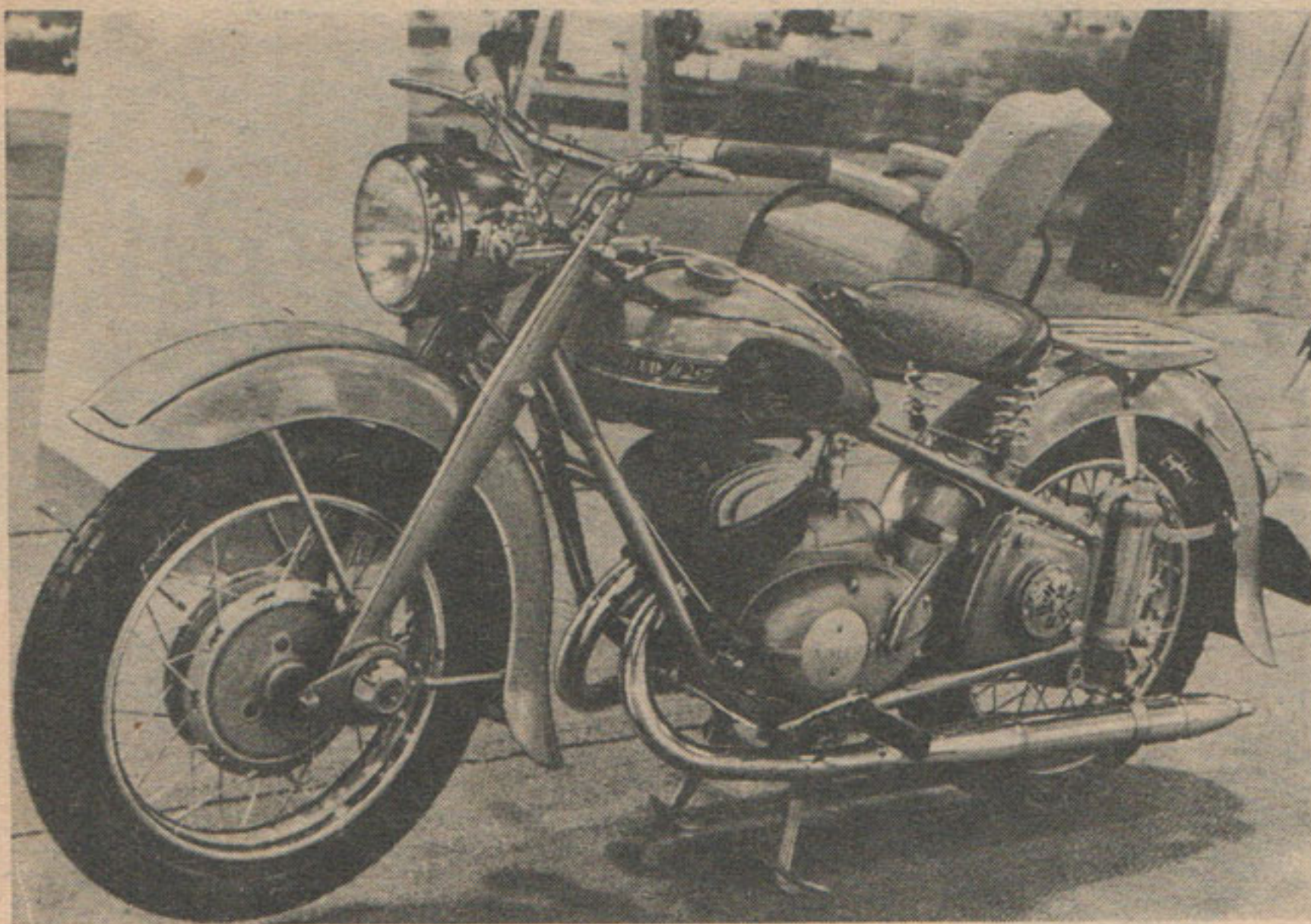
Le profane... et le connaisseur restent toujours impressionnés devant les moteurs américains. A droite, le 1.200 Harley à soupapes en tête.

AU SALON DE BRUXELLES

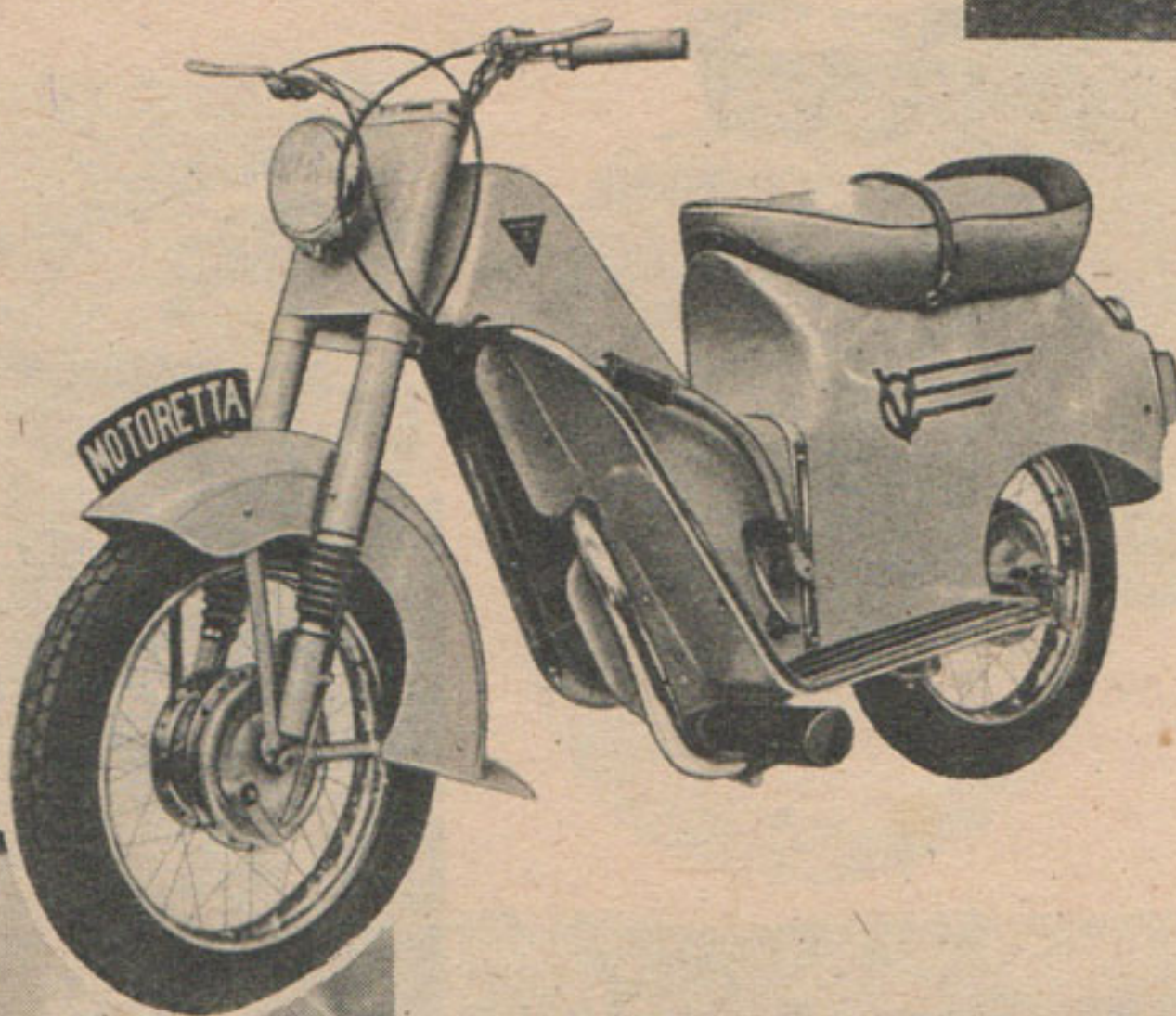
Il est intéressant de noter que nos moteurs adaptables sont aussi montés par des constructeurs étrangers. C'est ainsi que Buydens, depuis plusieurs années, fait appel à Ydral pour équiper ses 175 (ci-contre). Ci-dessous, le scooter Miranda et, en bas à droite, la fourche avant à balanciers de la nouvelle 200 cc. Iso, à transmission par cardan. Remarquez l'encrage du frein, ainsi que la prise de compteur de vitesse dans le moyeu avant.



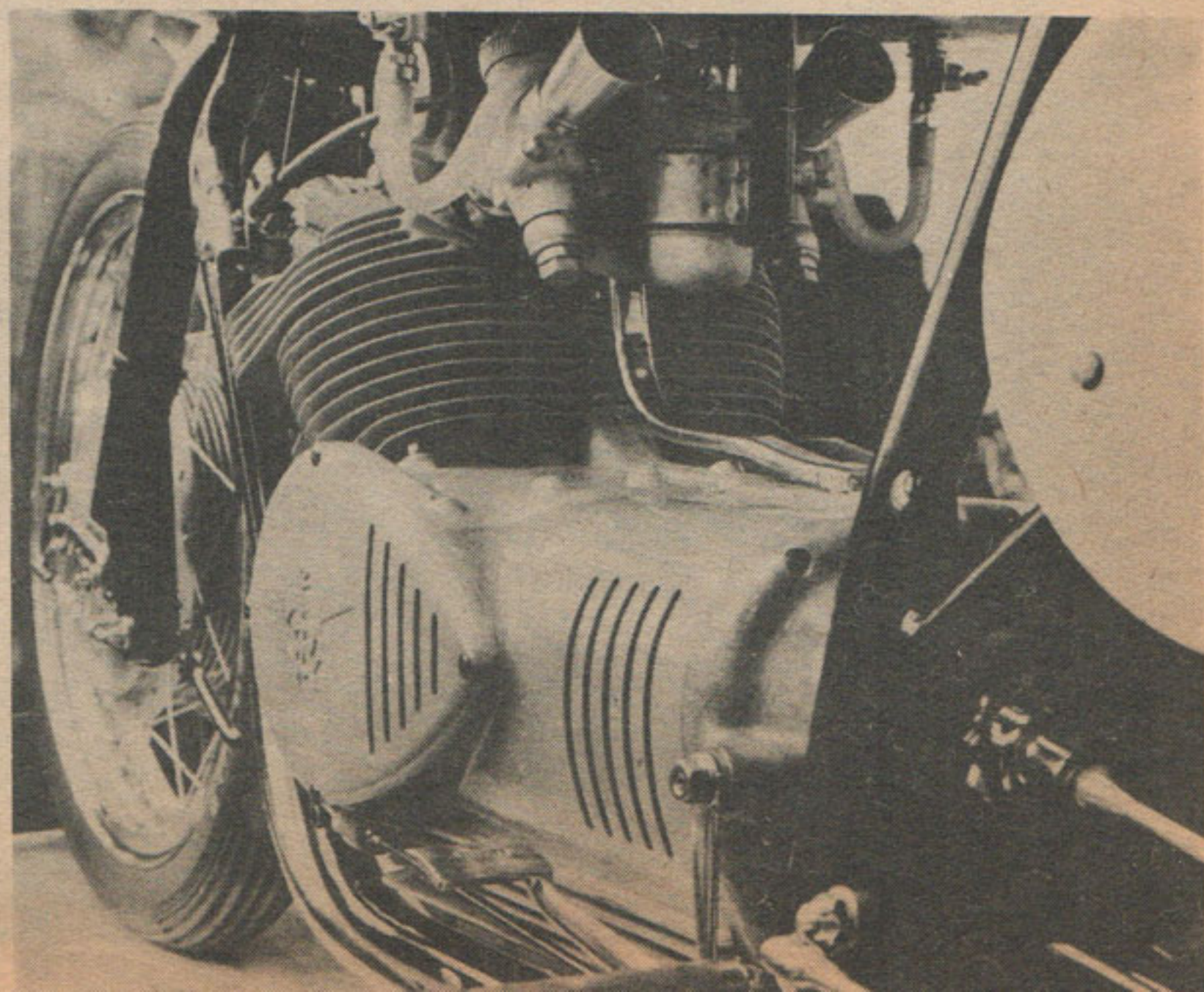
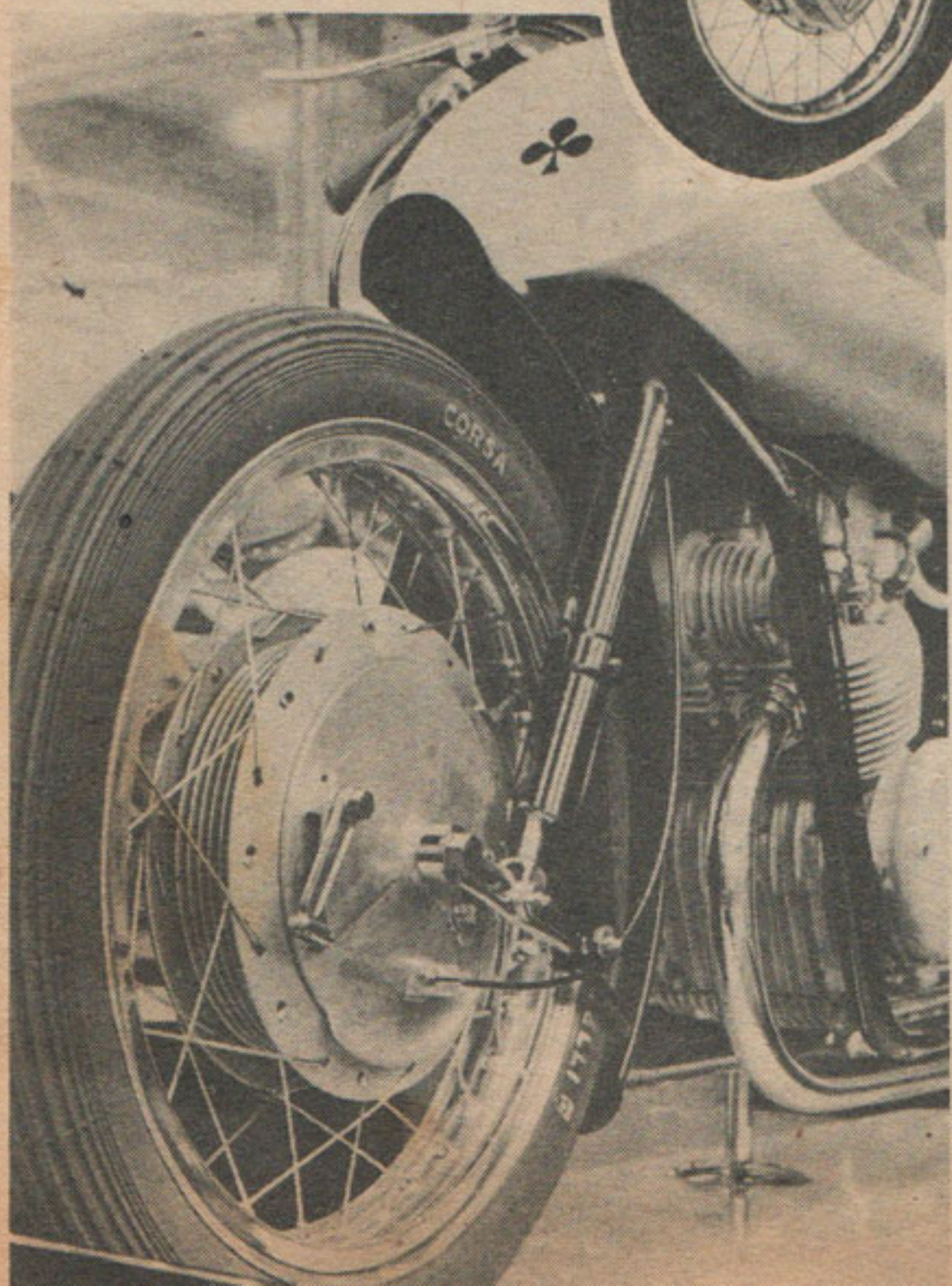
A gauche, le bloc-moteur de la nouvelle 175 F.N. Kick et sélecteur sont disposés du côté gauche, suivant les normes allemandes..., puisque ce double piston est dû à l'ingénieur Kuchen.



Identique extérieurement à la 200, voici ci-dessus la 250 Adler, remarquable par sa puissance pour un moteur deux temps (16 cv). Ci-dessous la fourche avant, également à balanciers, de la 250 Rumi Grand Prix. Remarquez l'importance du frein avant. A droite, le Sterling devient, en Belgique, le Motoretta. Le moteur est, dans ce dernier cas, un J.L.O.



Ci-dessus, le 125 M.V., compétition client, est à distribution par simple arbre à cames en tête. La vitesse de pointe serait de l'ordre de 145 kmh. Remarquez la pompe de graissage et les canalisations extérieures. Derrière le cylindre débouchent les deux petits reniflards. Ci-dessous, vue du bloc-moteur de la 250 twin Rumi Grand Prix. Remarquez la transmission finale par arbre et cardans.





Gilbert Brassine, champion de France 1951-1952.

MOTO-CROSSMEN LISEZ BIEN CECI

REGLEMENT OFFICIEL du CHAMPIONNAT de FRANCE

ne). 24 : Vesoul (MC Haut Saonais). 31 : Lyon Charbonnières (MC Lyon). - Juin - 7 : Verdun (GMAC Lorrain). 21 : Les Lilas (Buffalo MC). 28 : Montreuil (AMS). - Juillet - 5 : Wambrechies (MC Nord). 5 : Bongenoult (MC Oise). 12 : Montfort le Rotrou (AM Sarthe). 12 : Longwy (GMAC Lorrain). 19 : Lyon (MC Lyon). 26 : Toulouse Jolimont (MC Toulousain). - Août - 2 : Cassel (MC Nord). 9 : Maubeuge (MC Maubeuge). 16 : Fourmies (MC Fourmiesien). 30 : Tarare (Baldago's MC).

Ne compteront pas comme épreuves qualificatives, les courses dans lesquelles le nombre de coureurs français au départ serait inférieur à :

- 8 en 250 cmc.
- 10 en 350 cmc.
- 10 en 500 cmc.

(Au cas où des coureurs étrangers participeraient à ces épreuves qualificatives, le classement retenu serait uniquement celui des licenciés français).

Au cas où plus de quinze coureurs auraient obtenu leur qualification, la Commission de Moto-Cross désignera 15 coureurs admis, en tenant compte des performances réalisées.

Au cas où moins de 15 coureurs auraient obtenu leur qualification, il serait fait appel aux coureurs classés 4^e, et le cas échéant à ceux classés 5^e, etc..., jusqu'à ce que le nombre requis soit atteint.

Art. 5. — Dans chaque classe et pour chacune des trois épreuves désignées ci-dessus, les points seront attribués de la manière suivante :

Au 1 ^{er}	1 point
Au 2 ^e	2 points
Au 3 ^e	3 points
.....
Au 15 ^e	15 points

Le classement sera établi suivant le classement réel de la course, les coureurs marquant le nombre de points correspondant à la place effectivement acquise.

Dans ces trois épreuves, le classement sera établi par addition des points obtenus par les concurrents au cours des trois manches qu'ils auront à disputer. C'est d'après ce classement d'ensemble que seront attribués les points du Championnat.

Ne comptera pas pour le classement du Championnat de France l'épreuve dans la-

quelle le nombre de coureurs au départ serait inférieur à :

- 8 en 250 cmc.
- 10 en 350 cmc.
- 10 en 500 cmc.

Dans ces trois épreuves seront seuls admis au départ les coureurs français.

En cas d'ex-æquo, les concurrents seront départagés par le meilleur classement dans la troisième épreuve.

Art. 6. — Pour ces trois épreuves les concurrents seront en droit de percevoir au minimum les primes de déplacement et de séjour prévues par les règlements de la FFM, soit :

- Remboursement des frais de voyage aller et retour en 3^e classe pour le coureur et la moto.
- Indemnité de 1.000 fr. pour frais d'essence et de pneumatiques.
- Indemnité journalière de 1.500 fr. pour frais de séjour (minimum 2 jours).

Les clubs organisant une des trois épreuves de Championnat devront verser à la FFM un droit de garantie de 20.000 fr. remboursable après homologation des résultats de l'épreuve.

Sauf cas de force majeure reconnu par la Commission de Moto-Cross, ce droit ne sera pas remboursé au club n'ayant pas organisé l'épreuve demandée et de plus il ne pourra organiser en Championnat pour une durée d'un an minimum.

De plus, les organisateurs d'épreuves qualificatives au Championnat devront faire parvenir les rapports de clôture dans les 15 jours suivant la date de l'épreuve sous peine d'une amende de 10.000 fr.

Art. 7. — La Commission de Moto-Cross désignera pour chacune des trois épreuves finales un délégué choisi parmi ses membres chargé d'assister à la compétition et de faire un rapport sur son déroulement. Les frais de voyage et de séjour de ce délégué seront à la charge du club organisateur.

Art. 8. — Dans chaque classe le conducteur ayant totalisé le minimum de points comme indiqué à l'article 5 sera déclaré « Champion de France de Moto-Cross 1953 » de sa classe et recevra :

- Une médaille offerte par la FFM.
- Un brassard de « Champion de Moto-Cross 1953 ».

UNE NOUVELLE PERFORMANCE MONNERET

(Suite de la page 91)

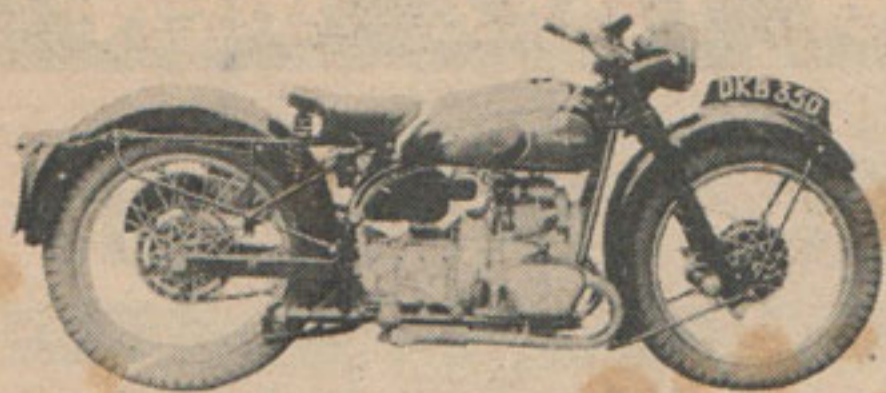
Il faut aussi ajouter que les chauffeurs des voitures suiveuses ont eu évidemment beaucoup de travail. D'abord, il y a un de vos confrères à qui j'avais prêté une voiture, cette voiture est toujours à San Sebastian. Avec le verglas, il est rentré dans un trolley bus, il a fini dans un arbre ! De plus, les chauffeurs étaient tellement fatigués, bien qu'ils soient 2 par voiture, qu'à Paris ils m'ont laissé tomber. J'ai été à Reims, aller et retour, avec deux autres chauffeurs et ceux-ci

étaient morts. Pourtant, ils étaient deux dans la voiture et il y avait le chauffage. Vers la fin du raid, une des voitures n'a pas pu suivre, une autre est restée en panne et la dernière, où les deux Commissaires étaient montés pour le contrôle, à 120 kilomètres du but, dans la nuit, avec 12 degrés au-dessous de zéro, est restée en panne, et j'ai dû attendre 35 minutes, car je ne pouvais pas continuer sans commissaires. J'avais bien pensé le mettre derrière, mais il n'était

pas chaud... il était même plutôt froid.

Voici donc un nouvel exploit Monneret d'accompli. Un exploit qui prouve les réelles capacités d'une 250 moderne, mais qui prouve aussi le dynamisme, et la conscience professionnelle de Georges Monneret, qui, comme il le dit lui-même, ne veut pas faire essuyer les plâtres par la clientèle.

Bravo Monneret, mais à quand une nouvelle performance ?



350 DOUGLAS

C'est avec beaucoup d'intérêt que j'ai lu le commentaire de M. Bernot, qui suivait celui de M. Lacour. Avec d'autant plus d'intérêt que cette machine est très peu répandue et qu'on en parle également très peu dans les journaux spécialisés. Je saisis cette occasion de donner aussi mon avis, car cette machine est formidable et bien particulière. Elle retient toujours l'attention des motards comme des profanes. Il est un fait, c'est qu'elle produit grosse impression, et son utilisation confirme cette impression. Je ne vois pas de 350 qui lui soit supérieure.

J'ai la mienne depuis le 1^{er} février 1951 et ai déjà fait plus de 22.000 kms. J'estime que M. Bernot s'étend trop sur les défauts. En premier lieu, la couleur : M. Bernot a sans doute hérité d'une bleue. Moi j'ai attendu pour avoir une noir, gris, argent, analogue aux Norton. C'est impeccable.

A mon avis, les côtés sensationnels de cette moto sont le confort et le moteur.

La suspension qui procure ce confort, je n'y reviens pas : formidable. Tout est absorbé.

Le moteur : une merveille. Je n'ai pas eu à y toucher depuis le début. Il suffit de se conformer avec soin à l'entretien prescrit. De temps en temps, quelques réglages de synchronisation des carburateurs. Et on obtient un moteur qui arrache. J'ai voulu vérifier la vitesse maximum indiquée et ai donné tous les gaz sur l'autoroute de St-Cloud : le 125 a été atteint et aurait peut-être été dépassé si je n'avais été gêné par une voiture devant moi, constamment à gauche, en train de doubler comme moi. La consommation se tient dans les environs de 4 l., au-dessus ou au-dessous, suivant l'usage fait. Pratiquement pas à remettre de l'huile entre les vidanges que je fais tous les 2.000 kms.

Sur route, vitesse de croisière 90-95, que ce soit seul ou avec un passager. On peut faire les étapes les plus longues sans aucune fatigue, parce que confort parfait et impression de sécurité parfaite. Le poids élevé que lui reproche M. Bernot, contribue à cette tenue de route. La mienne, avec ce que je lui ai ajouté, pèse 200 kgs.

On se régale vraiment à conduire cette machine, ceci à toutes les allures, et il est bien agréable d'écouter le susurrement ou le ronflement de l'échappement. S'il n'y avait pas le bruit des culbuteurs, ce serait parfait.

Comme le disaient les deux correspondants précédents, cette moto est très sensible à l'avance. En repoussant la manette, on peut rouler sans à-coups à la plus extrême lenteur ou obtenir des reprises terribles en 2^e. Le 80 à l'heure peut s'obtenir avec l'avance à fond et la poignée des gaz à peine tournée.

Le moteur, bien réglé, a un ralenti étonnant.

Naturellement, cette Douglas présente des inconvénients et l'objectivité m'oblige à citer les déboires que j'ai eu au début.

Mes deux barres de torsion ont cassé successivement l'année dernière, sans doute y avait-il une paille dans l'acier. Les deux barres neuves qui furent montées ensuite étaient sans doute trop molles, car aux grandes vitesses et avec un passager, la roue talonnait au fond du garde-boue au passage des grandes ondulations. Le constructeur aurait bien pu prévoir au moins une butée d'arrêt. J'ai fait retendre les barres et tout est correct maintenant.

J'ai eu de graves ennuis avec l'embrayage. J'ai dû faire d'abord changer la butée, puis simplement le disque graphité. Ceci était dû sans doute à un défaut de graissage. Mais ce manque de graissage est compréhensible si on connaît la difficulté d'accès du graisseur de la butée. Et pour changer ces pièces, il a fallu par conséquent démonter deux fois le moteur ; on ne peut atteindre l'embrayage que de cette façon : sortir le moteur, donc tout déconnecter, puis séparer moteur et boîte de vitesse ; remplacer une petite pièce de peu de valeur se traduit par un travail et un nombre d'heures de main-d'œuvre impressionnants.

Et c'est à mon sens le défaut majeur de la Douglas et sans doute aussi celui des autres motos anglaises : la complication, le manque d'accessibilité, le manque de pratique. Les constructeurs estiment sans doute que leurs mécaniques sont si sûres que l'on aura jamais besoin d'y toucher.

Et pourtant, on peut toujours crever : enlever une roue, que ce soit à l'avant ou à l'arrière, est une vraie calamité. Il faut bien une demi-journée. Avoir une crevaillon sur la route, en voyage, doit être une malédiction. J'ai d'ailleurs fait modifier mon garde-boue AR de façon à ce qu'il puisse se relever.

CE QU'ILS EN PENSENT

RUBRIQUE OUVERTE DEPUIS

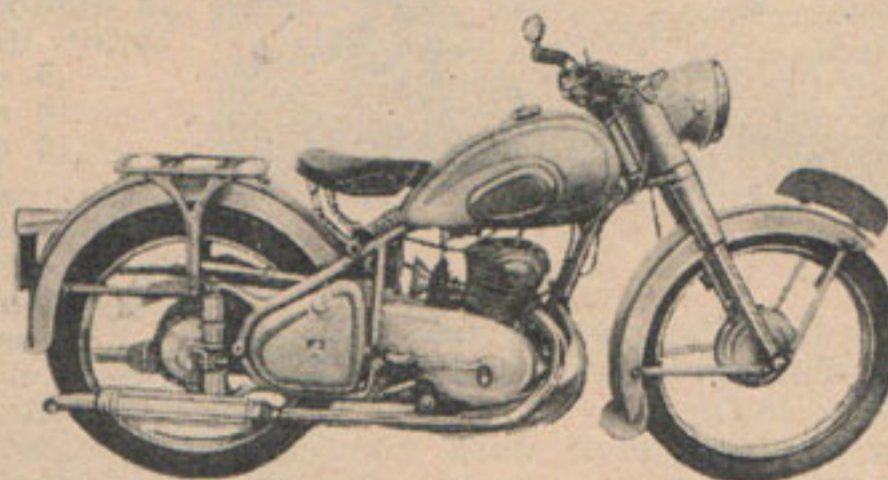
Un autre grave défaut de Douglas est le manque de pièces détachées. Il y en a peut-être un peu chez New-Map à Lyon, mais pas du tout à Paris. Sur ce point, grande supériorité de BSA avec sa parfaite organisation de « Service après vente ».

Ma conclusion est cependant que tous les plaisirs et les sensations que me procurent cette moto, ainsi que son confort et sa sécurité de marche l'emportent de loin sur les inconvénients et déboires que j'ai signalés. Et j'aimerais voir dans « Moto-Revue » un nouveau compte-rendu d'essai officiel du type Mark V.

Il serait aussi intéressant que les rares propriétaires de Douglas à Paris prennent contact.

J'espère que « Moto-Revue » ne jugera pas mon commentaire trop long et qu'il ne le raccourcira pas, car c'est en faveur de la moto et de la Douglas que je me suis enfin décidé à donner mon avis, et j'en avais long à dire.

Mr M. PARIS, à Paris-18^e



PEUGEOT 176 TC4

A bonné à votre revue depuis un an et vivement intéressé par la rubrique « Ce qu'ils en pensent », je n'ai jamais vu, à ma grande surprise, pas même un petit mot concernant les 175 Peugeot (1).

Je possède une 175 Griffon qui est d'ailleurs identique et me permets de livrer mes impressions sur cette petite moto. Après 14.500 kms au compteur, la machine me donne satisfaction dans l'ensemble.

Sur route de plaine, la vitesse de croisière est de l'ordre de 70 kmh. ; à cette allure, le régime du moteur reste très modéré et à mon avis cette 175 gagnerait à être un peu plus rapide ; par contre, en montagne, on est très satisfait par ses qualités de « grimpeuse », il faut une pente très raide pour prendre la deuxième en duo, bien entendu.

La suspension AR coulissante est bonne ; par contre, la fourche télescopique est trop souple et talonne fréquemment ; le freinage est bon sur route normale, mais dès que l'on prend une longue pente, les freins chauffent très vite, le moteur ne retenant vraiment pas du tout. En courbe, la machine tient très bien, mais les petits sabots en tôle touchent facilement.

L'embrayage présente un gros défaut à froid, il colle terriblement, ce qui est assez regrettable pour faire un démarrage correct ; les vitesses sont bien échelonnées, à part un trou entre première et deuxième. Le moteur, même par temps très froid, démarre au premier coup de kick.

La partie cycle est bonne, ainsi que l'installation électrique et les chromes. La consommation est assez élevée pour une machine de cette cylindrée : il faut compter 3 l. 5 et 4 litres en poussant un peu et surtout en pays de montagne, à deux.

J'ai été assez ennuyé pendant quelques temps, au point de vue perlage des bougies. J'ai résolu le problème en mettant un gicleur un peu plus gros et une KLG mica type K1 ; la section du pneu AR (25x3) est trop faible, surtout à deux personnes assez fortes ; il a tendance à chauffer dans les longs parcours et s'use assez rapidement.

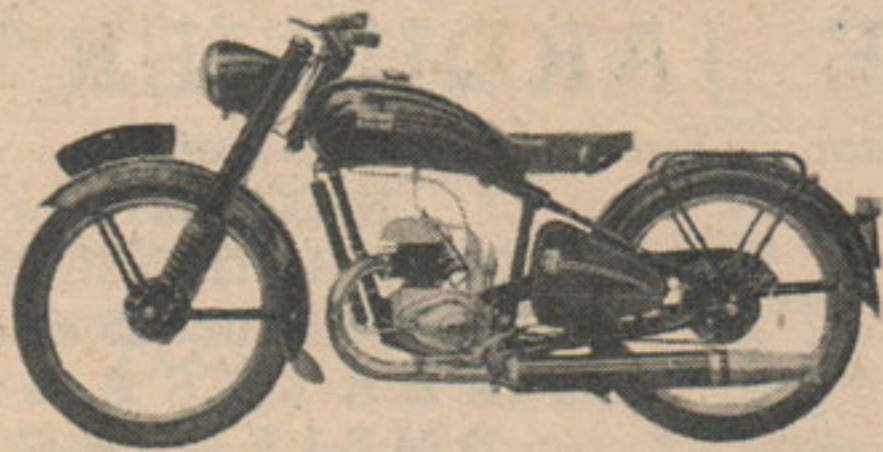
En conclusion, bonne machine, dont les nombreuses qualités font oublier les défauts.

Mr R. ROUQUETTE,
Lacaune (Tarn)

(1) N.D.L.R. — Avant la création de cette rubrique, une polémique autour de cette machine s'était étendue sur plusieurs numéros, dans notre « Tribune Libre », ce qui fit que nous avons mis un certain temps avant de revenir sur cette 175 cmc.

N PENSENT

UN AN A NOS ABONNES



125 GNOME-RHONE R4

Etant possesseur depuis février 1951 d'une 125 Gnome-Rhône R4 et ayant totalisé plus de 30.000 kms, je me suis permis de vous écrire, afin de vous donner mes impressions et constatations sur ce vélomoteur.

Equipé d'une super-culasse, les bougies Floquet 14FI me donnent toute satisfaction. J'emploie, dans la proportion 8 % l'huile Motulmix course. Le moteur est très nerveux et je n'ai changé mes segments qu'au bout de 20.000 kms. Afin que le moteur ne perde rien de sa puissance, je la décalamine tous les 3.000 kms.

En parcours normal, la moyenne 60-65 kmh. est respectée facilement, tandis qu'en plafonnant on peut atteindre 92 kmh. (chrono) position couchée.

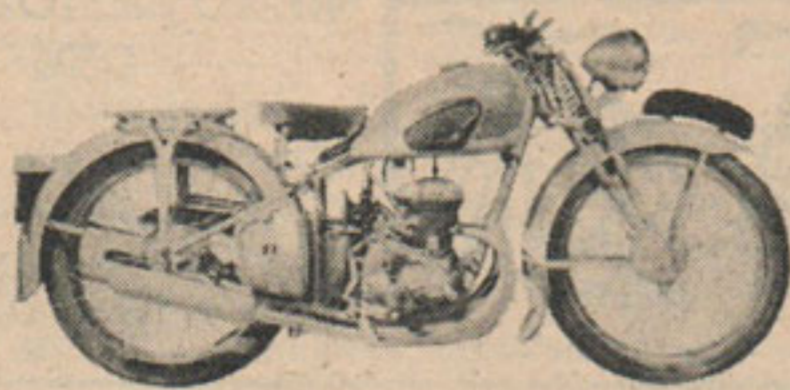
La tenue de route est bonne, l'éclairage est efficace grâce au volant ABG.

Hélas ! Rien n'est parfait et la Gnome a aussi ses défauts.

- 1° Absence de suspension arrière.
- 2° Freins arrière pas assez puissant
- 3° Chaîne trop faible.
- 4° Roue arrière non à broche.
- 5° Compteur non encastré dans le phare.

Comme nous pouvons le remarquer, tous ces défauts proviennent de la partie cycle. Heureusement qu'on y a remédié sur la R4B. Malgré cela la Gnome est une excellente machine, robuste, rapide et économique. Elle m'a donné bien des agréments et j'attends avec impatience le jour où Gnome sortira une 175 cmc. en espérant qu'elle sera aussi réussie que sa 125.

Mr P. BOUQUET
St-Aquilin (Eure)



PEUGEOT P. 56

Profitant de l'invitation de votre revue, je me permets de vous adresser mes appréciations sur le vélomoteur Peugeot 125 cmc. type 55 AL qui est en ma possession depuis un an et demi et avec lequel j'ai effectué 10.000 kms environ. Ne tenant pas à être taxé de chauvinisme par les personnes me connaissant, je reconnais avoir travaillé pour la marque, mais je ne pense pas que cela influe sur mes idées.

Depuis que je roule je n'ai eu qu'un seul « pépin » nécessitant l'ouverture du bloc moteur : une pastille rapportée sur l'arbre commandant l'embrayage s'est dessoudée. Après démontage, j'ai renvoyé la pièce à la maison, car la machine était alors sous garantie, mais au bout d'un mois d'attente, j'ai dû payer une pièce de mes deniers. Sans commentaires.

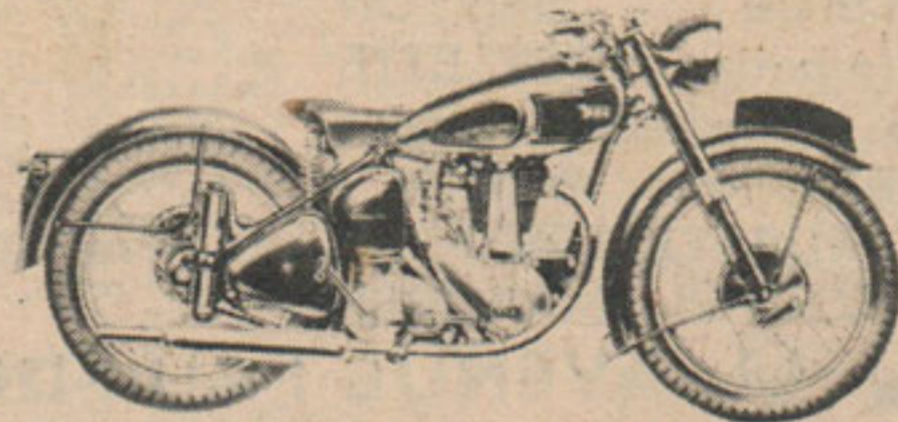
J'ai eu beaucoup d'ennuis avec ma bougie qui n'arrêtait pas de souder, ce phénomène a presque entièrement disparu depuis que j'utilise une bougie d'avion à électrodes platinées. Il faut reconnaître aussi que la sortie de boîte n'étant pas étanche, l'huile a une fâcheuse tendance à se répandre sur la chaîne et éventuellement sur les robes des passagères. A noter aussi le remarquable appétit du moteur, surtout lorsqu'on « tire » un peu. A part cela, je ne vois pas d'autres défauts graves à signaler.

Comme avantages, il faut noter principalement la robustesse étonnante du moteur pratiquement « increvable » (c'est la seule machine qui ait résisté sur les chantiers du canal Donzère Mondragon).

Au point de vue cycle, on pourrait souhaiter des freins plus puissants, mais à part cela, rien à dire : la fourche parallélogramme est solide, le cadre aussi et la selle est assez bien suspendue.

Après ces constatations, je pense, à mon point de vue de mécanicien, qu'il s'agit là d'une bonne machine de série excessivement robuste, mais sans prétentions sportives, convenant aussi bien pour le travail que pour la promenade en père tranquille.

S. MERCIER
Pont Saint Esprit



B.S.A. 350 B 31

Etant un abonné de votre revue et fervent de la moto que je pratique depuis huit années, je me permets de vous donner mon opinion sur ma BSA 350 B.31 que je possède depuis décembre 1951.

Je dois vous dire que je « conduis sport », je suis très minutieux quant à l'entretien de ma machine (rodage, graissage, propreté), mais par contre, « il faut que ça marche ».

A l'heure actuelle, elle a 20.000 kms accomplis par tous les temps, l'hiver dernier j'ai fait Aubusson-Brioude sous la neige, deux fois Brioude-Bordeaux aller-retour, dont une fois avec la pluie pendant 400 kms, j'ai participé également au Rallye de la Madone des Centaures en Italie, j'ai accompli une longue randonnée dans le midi avec un camarade possédant une Tiger 100 ; tout ceci mêlé à quelques gymkhanas vous montre qu'elle a été éprouvée !

Voilà les réparations effectuées à ce kilométrage : 1 crevaison, 1 nettoyage de vis platinées, 1 ressort de kick cassé, 1 ampoule AV, les deux pneus ont été changés, les chaînes sont d'origine.

C'est une machine robuste et de très belle présentation. L'émail et les chromes résistent très bien aux intempéries (je lave ma moto au jet). La fourche avant est parfaite et donne une excellente tenue de route, à condition de bien maintenir le niveau d'huile. Par contre, la suspension arrière est trop souple, même en solo, j'ai dû faire monter les ressorts de la 500 (très bons résultats). Le confort est complété par l'utilisation d'une selle biplace qui me donne la plus grande satisfaction (tous ceux qui l'essaient me disent : c'est un fauteuil !). L'embrayage est très progressif, et même dans les démarrages secs n'a jamais patiné.

Je viens de décalaminer et effectuer un léger rodage de soupapes (qui n'avaient aucun mal), jusqu'alors rien n'avait été touché, même pas un culbuteur, de plus je n'ai découvert aucun jeu. Les rapports de boîte sont parfaits, voici sensiblement la vitesse maximum que j'obtiens (par vent nul et sur une route excellente : N. 102) : en 1^{ère} : 30 kmh., en 2^e : 60 kmh., en 3^e : 95-100 kmh., en 4^e : 125-130 kmh. (ceci à mon compteur). Chronométré par un camarade, j'ai obtenu le résultat de 115 kmh. Je roule toujours au super et je brétocycle, ma bougie est une KLG LKS.5 (conseillée par un metteur au point).

La consommation varie entre 3 l. 2 et 3 l. 6 suivant le parcours. La consommation d'huile est pratiquement nulle (vidange tous les 3.200 kms).

Le réservoir de 14 litres, dont deux de réserve, donne une autonomie de route d'environ 400 kms (particularité intéressante).

Ah ! j'oubliais une petite constatation désagréable : la batterie a tendance à fuir et à ronger son support.

Dans l'ensemble, c'est une très bonne machine possédant tant de qualités qu'on en oublie les petits défauts.

Mr RONDY,
Brioude (Haute-Loire)

■ **MOTO-CLUB PHOCEN.** — Le MCC a élu le nouveau bureau de 1953 qui se compose ainsi qu'il suit :
 Prés d'honneur : Tavan. Vice-Prés. : Bargigli, Weerhaegues. Secrét. gén. : James. Secrét. Mlle Tavan. Trés. : Pergamenter. Vice-Prés. : Piscaglia Pierre. Délégué à la Presse : Leprowski. Dir Sportif : Bernard Bret. Délégués à la Ligue : Tavan, Bernard Bret, Weerhaegues. Conseillers : Cantie, Lunati, Seyssaud, De Concilio, Vallier, Sappia, Canali, Gerstenmayer, Masip, Santi, Tavan Raoul, Camois. Commission sportive : Prés : Bernard Bret. Vice-Prés. : Lunati. Com. sport. : Cantie, Tavan, Pergamenter, Bargigli, Cariven

dans les Clubs

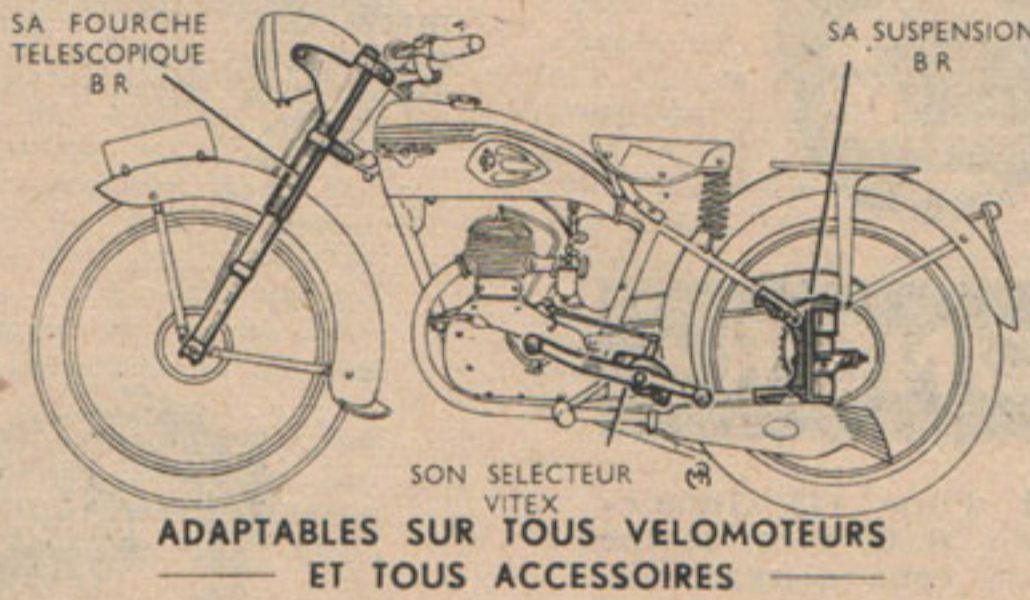
Seyssaud, De Concilio, Weerhaegues, James, Leprowski, Piscaglia Pierre, Carbone. Commission de tourisme : Prés. : De Concilio P. Conseillers : James, Martini, Pellegrin, Cantie, Pergamenter. Commission des fêtes : Prés. : Cantie Robert. Conseillers : Mme Cantie, James, Pergamenter.
 Les réunions ont lieu tous les jeudis au siège Bar Perron, 10, Cours Lieutaud, à 20 heures.

■ **LA LIGUE MOTOCYCLISTE REGIONALE DE L'ANJOU ET BRETAGNE**, qui comporte actuellement 14 clubs motocyclistes, a procédé au renouvellement du bureau.
 Prés. : M. Seery. Vice-Prés. : M. Vulpée, M. Gros Trés. : M. Canit. Secrét. : M. Acat. Membres : un représentant par club présent à la réunion de l'assemblée générale.
 ■ **MOTO-CLUB DE VINCENNES** — Bureau 1953. Prés : Le Masson Vice-Prés. : Moteau. Secrét. : Demangot. Trés. : Grenglet. Membres : MM Vérin, Feyerisen, König, Orbain et Baugier.

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



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

DU 9 AU 22 FEVRIER

SOLDES ANNUELS

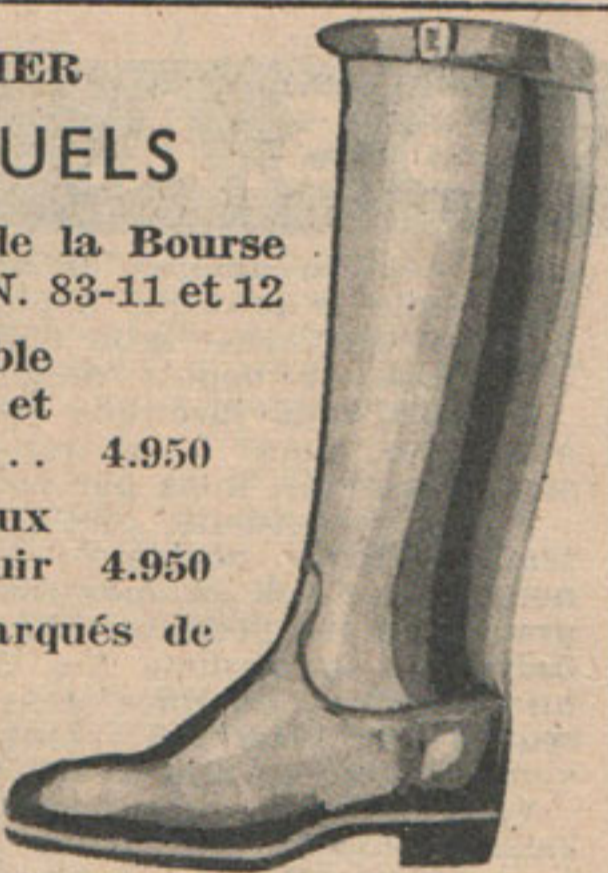
MARCY 1 et 3, pl. de la Bourse
 Paris-2^e CEN. 83-11 et 12

DEMI-BOTTE veau double tannage, montage cuir et W. Milne 4.950

BOTTE MOTO avec anneaux veau naturel. Montage cuir 4.950

30 modèles de bottes démarqués de 40 à 50 %.

LA PLUS IMPORTANTE SPECIALITE FRANÇAISE



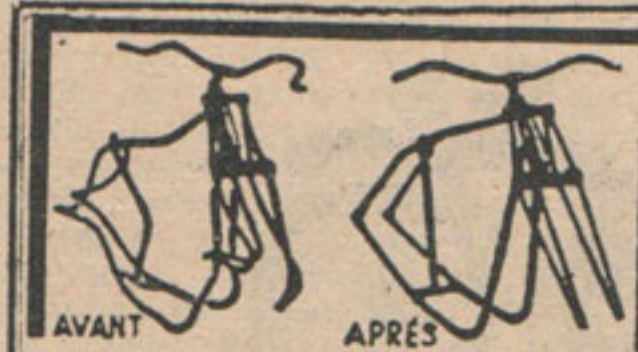
Rallye de Monte-Carlo

La magnifique performance de Georges et Pierre MONNERET (3.356 kms en 65 h. 39' sur une moto 250 cmc. Spéciale Monneret) a été réalisée avec une batterie

BAROCLEM

DRESCHMOTOR

Toutes pièces détachées d'origine DRESCH, D.F.R. et GRIMPEUR
MEILLEURS PRIX ET QUALITE
— RAPIDITE DE LIVRAISON —
 16, rue des Belles-Croix - ETAMPES (S.-et-O.)
 Tél. : 392



RENOVATION DES CADRES
 et **RESERVOIRS MOTOS**
 Travail rapide et soigné
Raymond BONNOT
 174, rue de Romainville
 MONTREUIL (Seine)
 Expedition gare Vincennes - Fontenay - AVR. 41-55



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

MARCHAND Frères
 16, rue Danton LEVALLOIS

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

BONS DU TRÉSOR A INTÉRÊT PROGRESSIF

LE MEILLEUR EMPLOI
de vos disponibilités

DES AVANTAGES EXCEPTIONNELS SONT ACCORDÉS AUX BONS ÉMIS À PARTIR DU 19 JANVIER 53

DYNAMIC-SPORT

6, rue St-Augustin (2^e)
 RIC. 75-28 — M^o Bourse
CREDIT 1/3 comptant et 13 mois
COMPTANT: cond. spéciales
MOTO BECANE
 125, 175 cc., Scooter 4 temps
GUILLER (AMC)
 125, 175, 250 et Scooter
GALLETTO-GUZZI
TERROT
 125, 250, 350, 500 et Scooter
MONET-GOYON
 125 et 200 cc. Shooting Star
JONGHI : 125 et 250 cc.
LAMBRETTA
REPRISE TOUTE MACHINÉ
 Station-Service AMC
 rép. cre 30 fr. en timbres

Plus de mains crispées!
GANTS DE SPORT
AMET
 LA CIOTATI
 ARTICULATION ELASTIQUE Breveté S.G.D.G.
 Principal dépositaire à PARIS :
 Ets REVIL — 82, Avenue des Ternes

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 !!!



Scooter BERNARDET

125 et 250 cmc.

4 vitesses

payable en

12 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

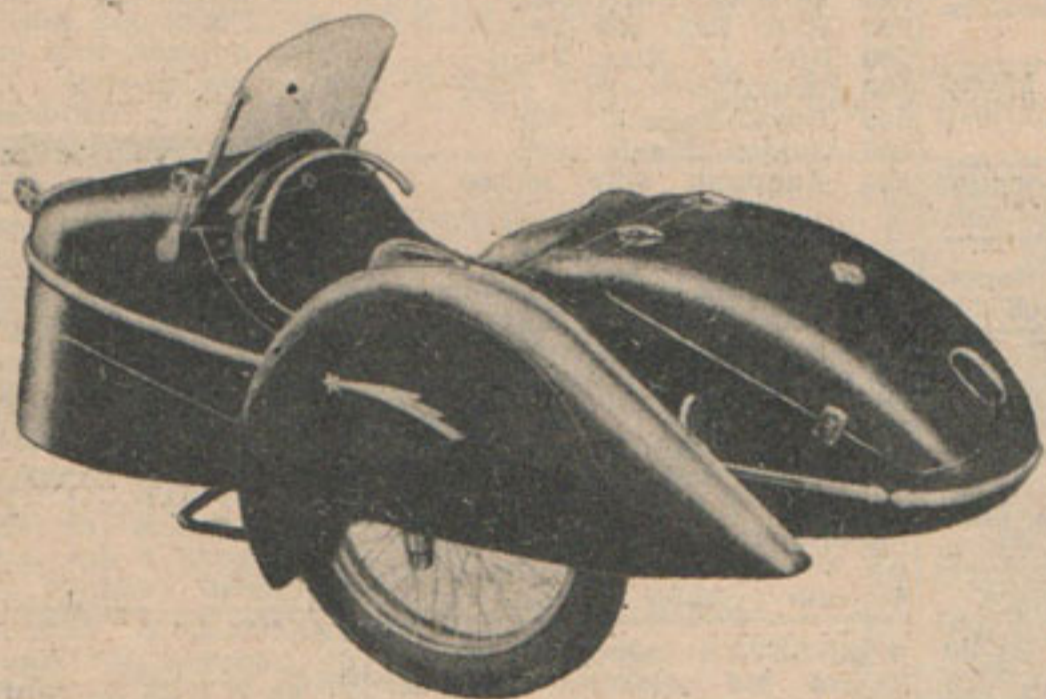
VELOSOLEX



12.100 frs comptant

(y compris taxes et assurances)

et 10 traites mensuelles de 3.000 frs.



COMMANDEZ DES MAINTENANT votre MOTO,
VELOMOTEUR avec un sidecar **SIMARD**

à

MOTOS-DANTON

14, rue Danton, LEVALLOIS (Seine) - PER. 19-11

AGENT GENERAL

Seine — Seine-et-Oise — Seine-et-Marne — Oise

des Side-Cars SIMARD

vous invite à venir voir les nouveaux modèles à suspension réglable pour MOTOS et VELOMOTEURS

CREDIT SUR DEMANDE Demandez notre catalogue contre 30 fr. timbres

Spécialiste HARLEY-DAVIDSON type M.P.

PIECES DETACHEES

Agent MONET-GOYON — MAGNAT-DEBON



JEUNES ! voici votre chance...

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



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

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

Tous renseignements sur demande :

COURS TECHNIQUES AUTO

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

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

MOTOCYCLISTES !...

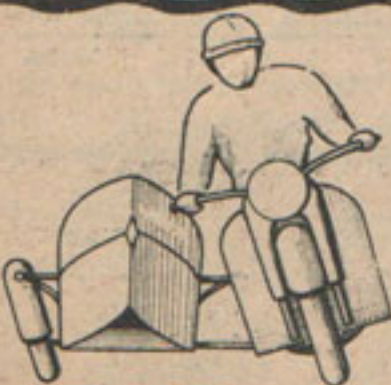
Le **SIDECAR INCLINABLE**

L. VANNOD

ultra léger (22 kgs complet avec capote et pare-brise) spécialement conçu pour transporter confortablement vos enfants, assis ou couchés, en toute sécurité, équipera votre machine de 125 à 250 cmc. sans aucune modification mécanique. Inversable et instantanément démontable, il vous émerveillera par sa stabilité et sa maniabilité. Un essai vous convaincra !

SPORTS LOISIRS Distributeur

41, av. de Neuilly, NEUILLY-s-SEINE - Pte Maillot - MAI. 90-40



MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



Paul GODEY

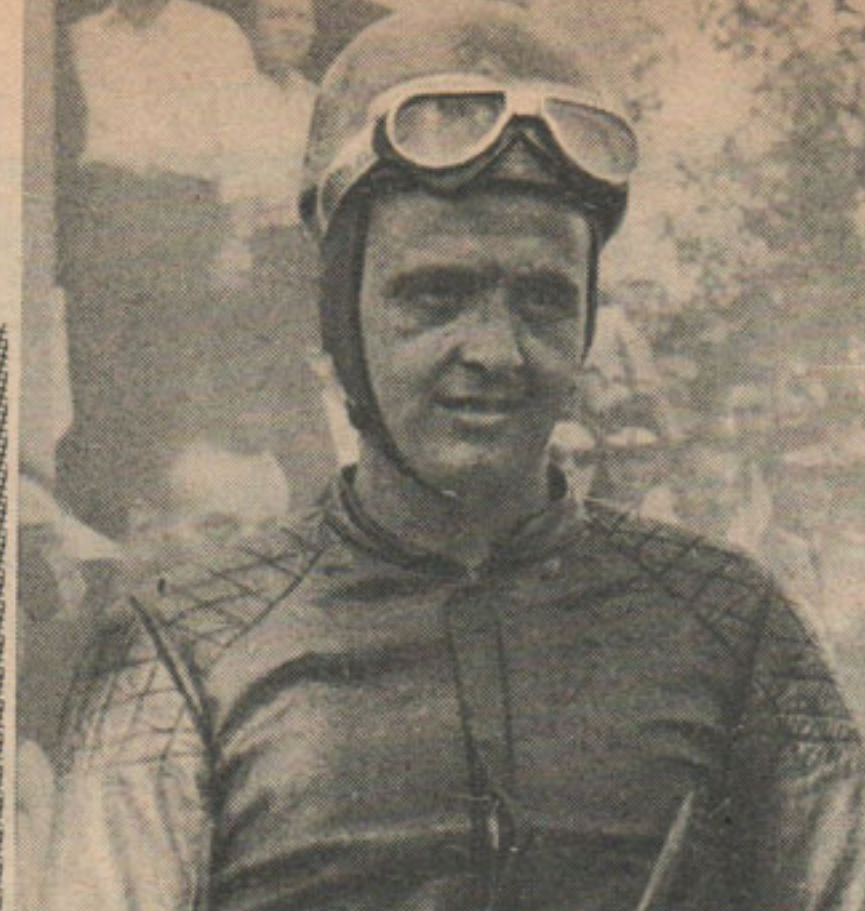
VITESSE

Jusqu'à présent, notre annuel Casque d'Honneur avait été remporté par des coureurs soli. Mais cette année, c'est un sidecariste, Drion, qui l'emporte après une saison très chargée (40 épreuves environ) principalement courues à l'étranger où il se tailla de beaux succès devant les meilleurs internationaux de la spécialité.

Aussi connu en France, où nous l'avons malheureusement peu vu en 52, qu'à l'étranger, Jacques Drion est un de ces rares pilotes français qui fasse de la course leur métier. Toutes nos félicitations à Drion, dont la plus belle performance est, sans conteste, sa place de 3^e au Championnat du Monde catégorie sidecar.

Il arrive en tête suivant, notre règlement paru dans le n° 1.093, avec 262 points. Pierre Monneret, qui vient en seconde position, a 245 points. Collot est 3^e (236 pts) et G. Monneret 4^e (207 pts).

Les pilotes qui désireraient formuler une réclamation au sujet de ce classement sont priés de le faire sous 8 jours, faute de quoi ce classement sera maintenu.



Jacques DRION

Moto revue

RECOMPENSE

NOS CHAMPIONS

MOTO-CROSS

Ainsi que nous l'avons annoncé à nos lecteurs, la coupe Moto-Cross de «Moto-Revue» est encore une fois remportée par Paul Godet avec 309 points, ce qui en fait un vainqueur incontestable, son suivant immédiat, Bénard, ayant 191 points à son actif.

Félicitons donc Godey qui fut encore vainqueur de nombreuses fois sur les terrains de 1952 et présent partout où il se dispute un cross d'une certaine importance.

MOTO-BALL

Comme chaque année, «Moto-Revue» pense également au Moto-Ball et a créé

une Coupe, destinée à récompenser la meilleure équipe.

C'est le Moto-Ball Club de Camaret qui la remporte cette année, avec 38 points, devant la Suma (23), le 3^e est Marignanne avec 14 points, etc...

Nous rappelons une dernière fois, qu'en cas de contestations dans les classements précités, les réclamations devront nous parvenir dans les huit jours, afin d'être prises en considération.

Les règlements du Casque d'Honneur et des Coupes de Moto-Cross et Moto-Ball sont parus dans nos n°s 1.093 et 1.094.

TRIAL MOTOCYCLISTE

ST-CUCUFA

L'Amicale Motocycliste de Saint-Cloud organise le 22 février prochain (et non le 15 comme annoncé précédemment), son premier Trial Motocycliste de la forêt de St-Cucufa.

Le parcours, d'un développé de 10 kms environ, comprendra 6 kms de sous-bois et 4 kms de belles routes. Il sera parcouru trois fois par toutes les cylindrées qui sont de 126 à 175 cmc. ; 176 à 250 cmc. ; 251 à 350 cmc. ; 351 à 500 cmc. et 750 cmc.

Trois passages non stop sont prévus : 1^{er} : traversée dun cloaque ; 2^e : chemin malaisé en

épingle à cheveux ; 3^e : montée en sous-bois assez raide.

Des pénalisations seront données aux concurrents selon les fautes de pilotage qu'ils feront.

Deux classements séparés pour les machines équipées ou non de pneus moto-cross.

1^{er} départ à 13 h., 87 avenue Foch, Café Tabac Marcel Jhean (quartier du haut de St-Cloud), les petites cylindrées les premières.

Engagements : Ils sont reçus par le président sportif R. Létang, 21 rue d'Orléans, à Saint-Cloud (S.-O.). Tél. Mol. 21-29.

De nombreux prix et challenges récompenseront les concurrents.

UN SANOR

A REDRESSEUR INCORPORE

Dans chacune des fabrications très spéciales concernant les avertisseurs, Sanor a réussi, cette année, à sortir des nouveautés présentant une amélioration technique certaine.

Depuis cinq ans, et prévoyant l'essor des vélomoteurs et scooters, Sanor avait sorti un avertisseur spécial se montant sur volant magnétique et comportant un filtre redresseur séparé. Cet avertisseur est monté maintenant en série par de nombreux constructeurs de scooters et de vélomoteurs.

Grâce aux progrès techniques récents, Sanor présente un avertisseur puissant pour vélomoteur, dont le redresseur est incorporé à l'avertisseur lui-même, c'est-à-dire qu'il se monte simplement avec deux fils, simplifiant à l'extrême son montage. Une baisse de prix sensible accompagne, d'ailleurs, la sortie en grande série de cet appareil.



CHEZ LES ACCESSOIRISTES

NOUVEAUX ACCESSOIRES

Commercialisés sous la marque «P.M.» les accessoires que nous vous présentons aujourd'hui sont tous deux destinés à résoudre le délicat problème du transport des bagages. Il s'agit en effet de porte-bagages. L'un, classique, se fixe sur le porte-bagages prévu d'origine et convient à tout type de sacoches, spécialement à celles de la marque Braun. Le second de ces accessoires est un porte-paquets se montant sur le réservoir de la moto. Deux tiges se prolongeant sur l'arrière permettent la fixation au boulon de selle.

Ces montages sont réalisés en tubes d'acier et les attaches sont en alliage léger spécial à haute résistance.

LA PRIORITE EST UNE BELLE CHOSE, LA VIE UNE PLUS BELLE ENCORE

Robert PIEL

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

VENTE A CREDIT

MOTOBÉCANE



Agent

Exclusif

VELOMOTEURS

MOTOCYCLETTES

et la **Mobylette**

LIVRAISON IMMEDIATE

PLAQUE MALY
R.B.S.D.

STOP
nuit

et jour

AVEC LE CONTACTEUR
MALY
R.B.S.D.

SUPER SENSIBLE

EXIGEZ MALY CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

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.

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

83 D K W 83

PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPÉCIALISÉ POUR MOTOS ALLEMANDES

Toutes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organes

83 Avenue de la grande Armée, 83
— PARIS — (16^{me})
Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79
Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

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

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

N'ATTENDEZ PAS L'ACCIDENT !

ASSUREZ-VOUS

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

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

L. JEANNIN
Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1937
VENTE ECHANGE REPARATIONS
Représentant de toutes marques Françaises
et des motos JAWA, OGAR (Station-Service)
11, Avenue de la Porte de la Plaine PARIS (15^e)
Métro : Porte de Versailles Tél. : LEC. 80-62

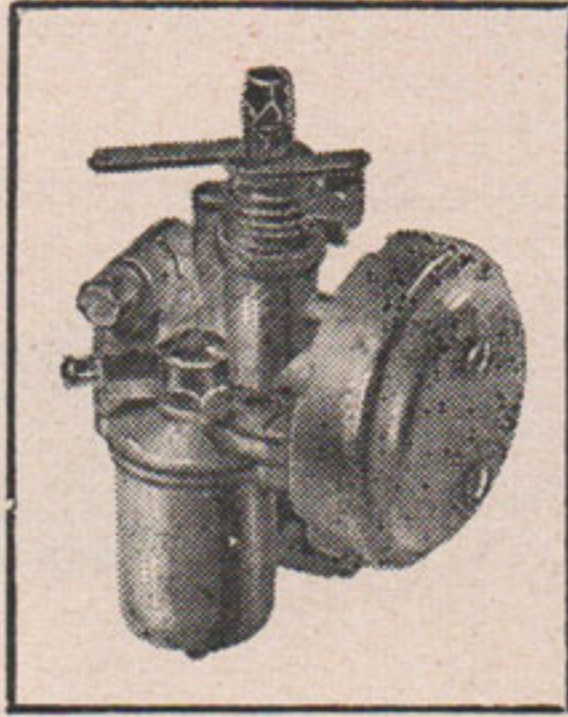
HARLEY - DAVIDSON
Agence Officielle : 14, bd Sault - PARIS-12^e
DOR. 49-42

Stock pièces détachées
Echange Standard Complet
REALESAGES EMBIELLAGES

REPARATIONS REVISIONS

Cyclomotoristes !

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



GURTNER C. SPÉCIAL

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

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

BOBINE DE SÉCURITÉ ST.43 TYPE SPÉCIAL POUR MOTOCYCLETTE

MOREL



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

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

Usines :
LA SONE (Isère)
DOMÈNE (Isère)

MAGNÉTOS
INTERRUPTEURS DE
BATTERIE - COUPLEURS
SÉRIE PARALLÈLE
COMMUTATEURS
D'ÉCLAIRAGE



Emballée en
boîte sertie
Étanche

VOTRE BIBLIOTHEQUE

● OUVRAGES TECHNIQUES

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

● MANUELS D'ENTRETIEN

Toute la technique, pratique, entretien, dépannage, démontage des machines ci-après. Couverture cartonnée
TERROT et MAGNAT-DEBON 125 cmc. Type ETD et M 4 TD : 400 fr. - Franco 445 fr.
MOBYLETTE 410 fr (poste 455 fr.)
MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 lat) : 300 fr (poste 345 fr.)
MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 et 175 à soupapes en tête) : 460 fr. (poste 510 fr.)
PEUGEOT P 55 - 56 - 155 - 156 et 176 : 475 fr. - Franco 520 fr.
LA VESPA : 525 fr (par poste 580 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 600 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 déramoid. - Prix 350 fr Par poste 425 fr

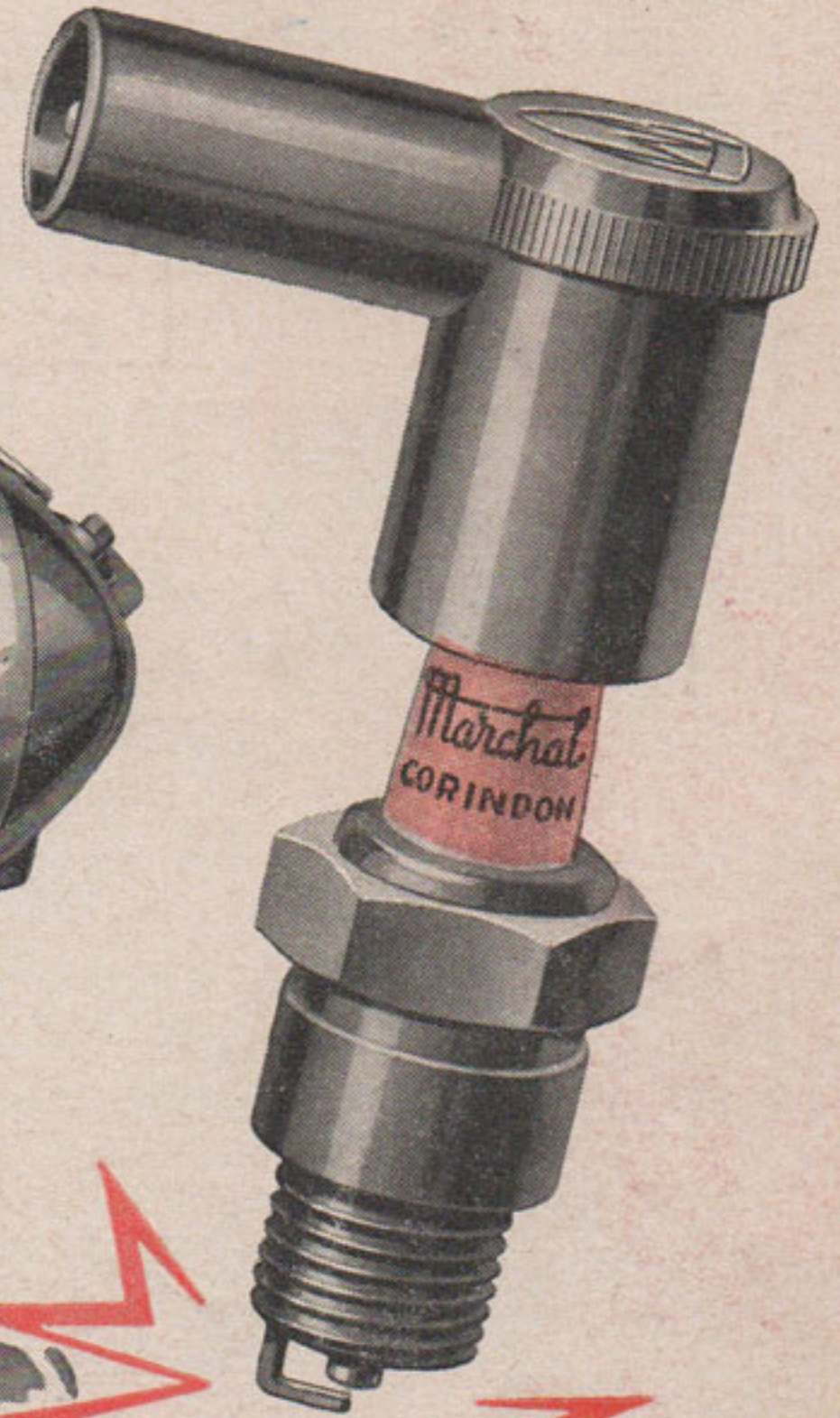
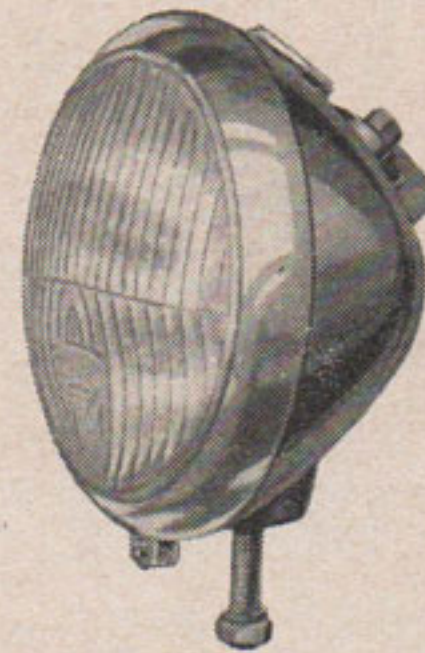
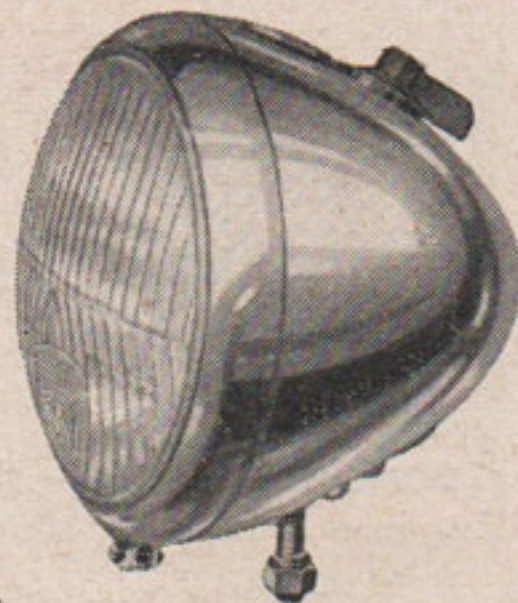
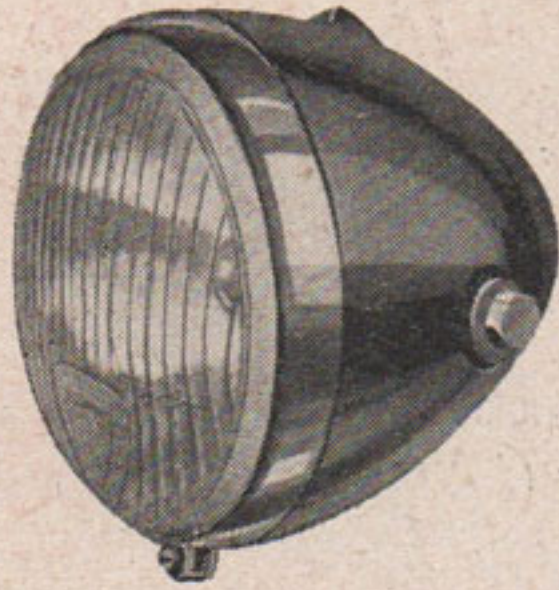
Les timbres poste ne sont pas acceptés en paiement

C.C.P. « MOTO-REVUE » PARIS 297-37
Nous ne faisons aucun envoi contre remboursement

En marge du Rallye de MONTE-CARLO...

Le grand Spécialiste de la **MOTO**,
le champion

MONNERET



a réussi
sa magnifique performance
3.356 km. en 65 h. 39
à plus de 51 kmh. de moyenne

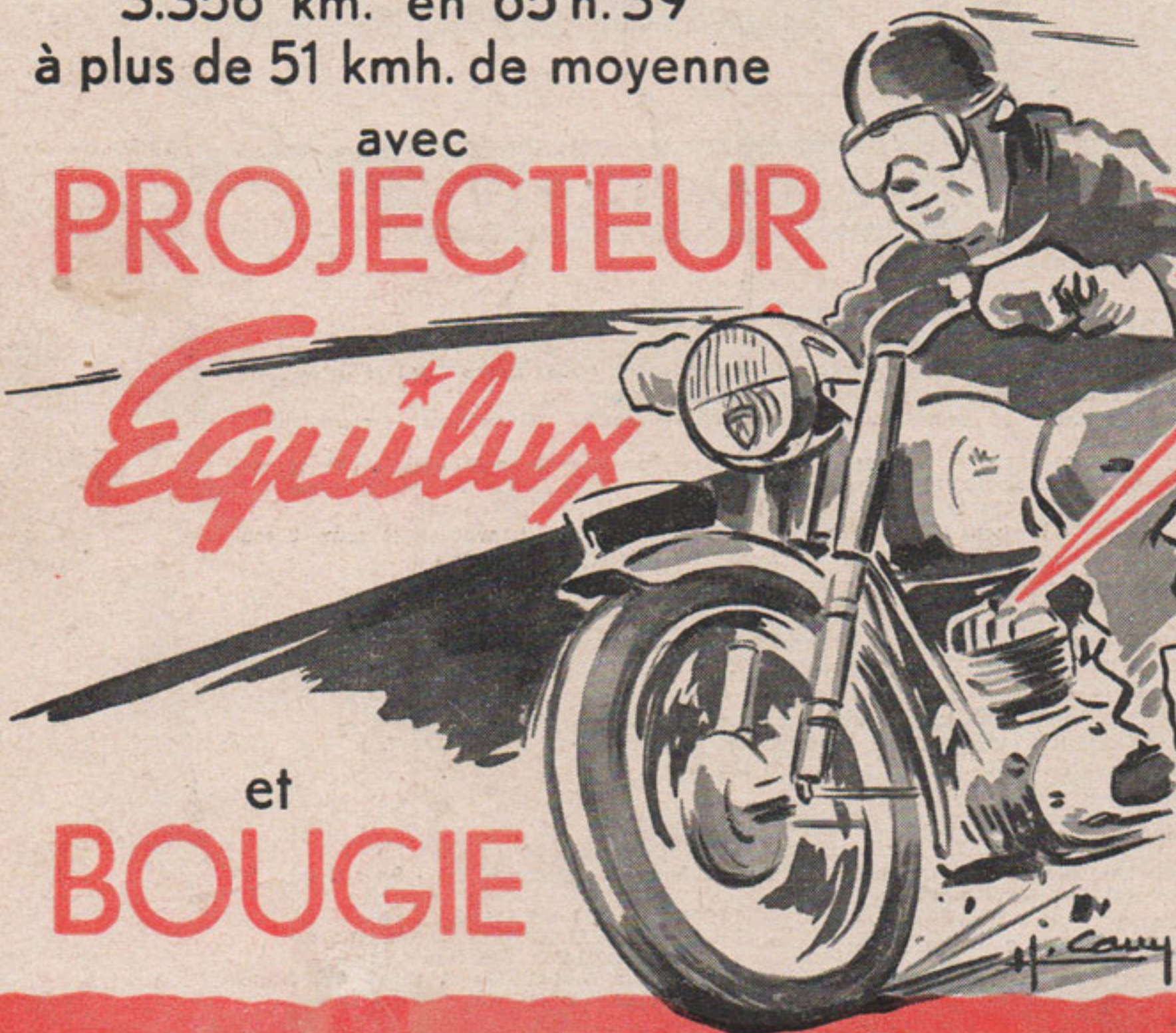
avec

PROJECTEUR

Equilux

et

BOUGIE



Demandez à MARCHAL sa notice
n° 337 **Spéciale MOTO**
Projecteurs et Bougies qui com-
prend en outre un guide d'allu-
mage complet et un tableau d'équi-
valence thermique de la plus
grande utilité. Franco sur demande.
35, rue du Pont - Neuilly-s-Seine.

MARCHAL