

41<sup>e</sup> ANNEE. — 14 MARS 1953. — N<sup>o</sup> 1.127

# Moto revue

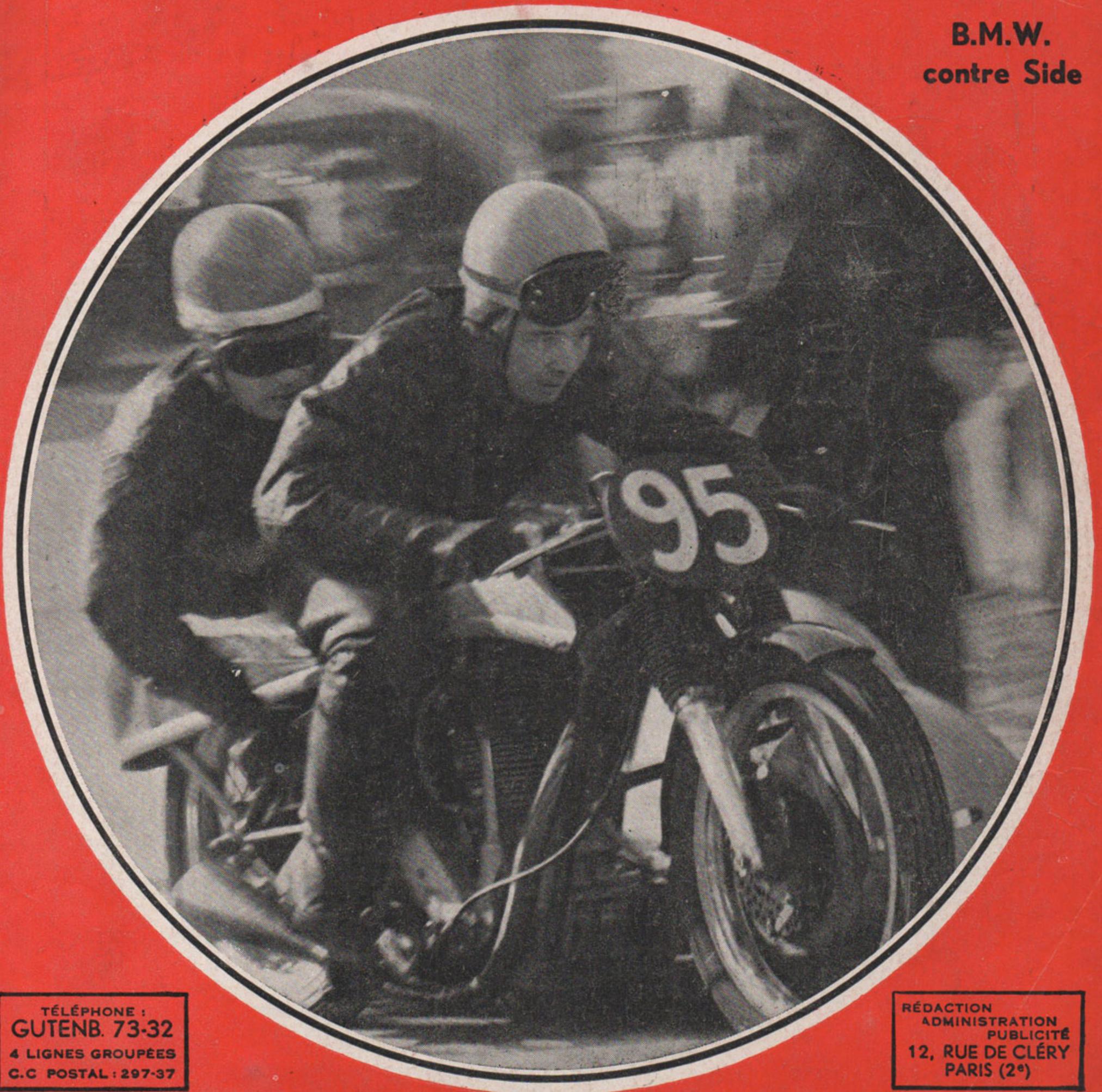
HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

30 frs

B.M.W.  
contre Side



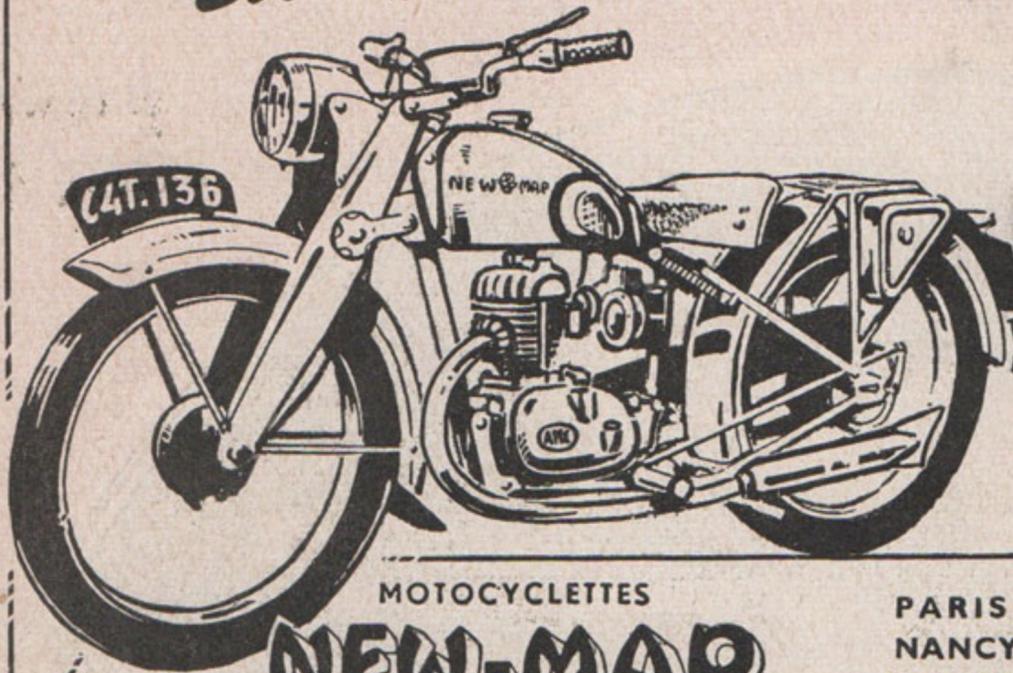
TÉLÉPHONE :  
GUTENB. 73-32  
4 LIGNES GROUPÉES  
C.C. POSTAL : 297-37

RÉDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITÉ  
12, RUE DE CLÉRY  
PARIS (2<sup>e</sup>)

Murit, sur sa nouvelle acquisition, la « 500 Spéciale Haldemann »,  
bat, à la Côte Lapize, le record des sides 750 cmc.

# NEW-MAP

donne l'exemple...



... et poursuit sa politique en conciliant deux opposés:

**PRIX IMBATTABLES**  
et **QUALITÉ TOTALE**

avec la **C4T.136**

Bloc-moteur A. M. C.  
3 vitesses - 4 Temps  
A CULBUTEURS

le plus éprouvé "culbuté"  
du marché Français

en 125 cmc **119.500 frs**

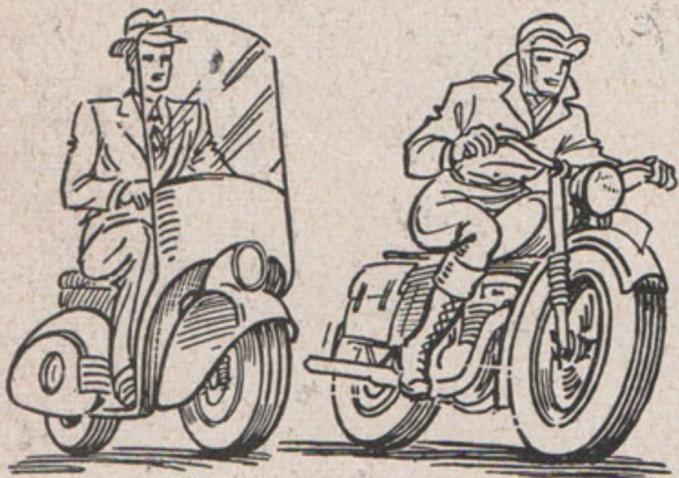
et bien-entendu, le fini  
NEW-MAP: email Anglois  
et chromes qui tiennent!

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



## NE PARTEZ PAS SANS VOS

# RUSTINES

AUTO MOTO VELO

## BORD MINCE

AUTOVULCANISANTES  
qui assurent des réparations impeccables et durables grâce au bord aminci.

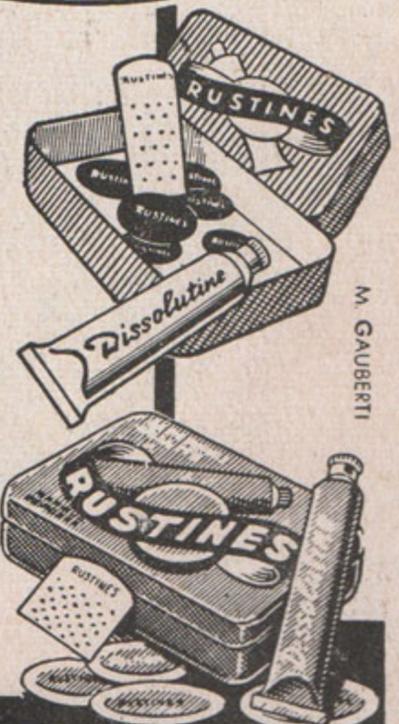
### POUR LE SCOOTER

Nécessaire spécial garni de 6 Rustines bord mince, 1 tube Dissolutine, 1 râpe.

### POUR LA MOTO

Nécessaire N° 4 contenant 12 Rustines bord mince, 1 tube Dissolutine, 1 râpe.

POSÉES AVEC DISSOLUTINE, LES RUSTINES BORD MINCE RÉALISENT UNE VÉRITABLE SOUDURE AUTOGENE DU CAOUTCHOUC



Une vraie RUSTINES  
ne se décolle  
**JAMAIS!**

Mais exigez bien les  
VRAIES RUSTINES

**BON A DÉCOUPER**  
pour recevoir franco  
échantillon RUSTINES  
et notice sur l'entre-  
tien des pneus, spé-  
cifier Vélo-Moto-Auto  
Joindre 35 frs en tim-  
bres. Indiquer lisible-  
ment Nom et adresse.

Ets RUSTIN 5, RUE CASTERÈS, CLICHY (Seine)



EN LIÈGE  
NATUREL

L'ULTIME AMORTISSEUR



ISOLANT

ROBUSTE

LEGER

ELEGANT

casque  
**BAYARD**

Fournisseur de la Police Française

28, rue de Château-Landon, PARIS (10<sup>e</sup>)

*Volants Magnétiques*

**SAFI**

BOL D'OR - 1951 - vainqueurs en 175 cmc.

ALLUMAGE — ECLAIRAGE

Pour Vélocipédistes et Motos  
Moteurs auxiliaires  
Moteurs agricoles et marins  
Moteurs industriels

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

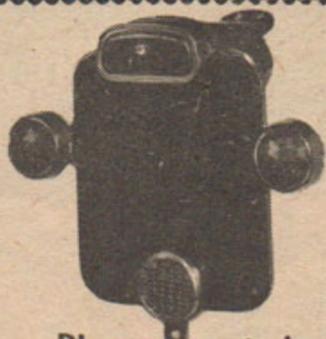
La SAFI livre des pièces de rechange pour tous ses modèles de volants, immédiatement.

SERVICE REPARATION  
ECHANGE STANDARD

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

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

BOBINE SPECIALE MOTO



Pour vos MOTOS  
Pour vos CYCLOMOTEURS  
Pour vos SCOOTERS  
Adoptez la plaque FD-53

Plaques minéralogiques à flèches ou à clignotants

PLAQUE A FLECHES

- 1 modèle à feux fixes.
- 1 modèle à feux fixes et clignotants.

PLAQUE A CLIGNOTANTS

- 1 modèle à 3 clignotants fixes latéraux en haut.
- 1 modèle à clignotants latéraux fixes au centre

ACTUAL-SPORTS, 25, r N.-D. de Nazareth, Paris  
EN VENTE CHEZ TOUS LES MOTOCISTES — Tél. . ARC. 61-66



Vous  
aurez  
immédiatement

votre scooter

**SPEED**  
avec 35.500<sup>frs</sup>  
Solde en  
6, 9, 12 mensualités

FORMALITÉS SIMPLIFIÉES A L'EXTRÊME  
3 ASSURANCES d'un an sont incluses dans vos mensualités :

- Responsabilité CIVILE : illimitée au tiers
- Assurance VOL
- Assurance VIE, prenant en charge, le cas échéant, le solde de vos mensualités.

Si vous n'êtes pas pressé : livraison "garantie" 3 mois après versement de 25.500<sup>f</sup> seulement. Le solde par traites.

Véritable Biplace, le scooter SPEED est le moins cher au crédit et au comptant.

\*RENSEIGNEZ-VOUS chez nos concessionnaires

**SCOOTER**

**SPEED**

fabriqué en grande série aux usines MORS

S. I. C. V. A. M.  
Distributeur pour le monde entier  
37, rue des Acacias, PARIS-17<sup>e</sup> - ÉTOILE 16-23, 16-24

ALANVIC

MOTOCYCLISTES !..

elles sont là les fameuses



Passez votre commande de suite chez :

**A. CHARRIER**

Champion de France vitesse 1936

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

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

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

Atelier de réparation et ouvriers spécialisés pour entretien et garantie

Essai et démonstrations de  
toutes machines

TOUTES PIÈCES  
DETACHÉES

Toutes nos machines  
sont traitées avec REDEX

CREDIT 6 ET 9 MOIS

Rgts Rép. ctre 45 fr. timb.

**PROTECTION CHIMIQUE DES CHROMES**



MARQUE DÉPOSÉE

**PROCAR**

Par simple application au tampon, ce produit protège chimiquement les chromes contre toute attaque et leur conserve leur éclat, tout en n'étant pas un brillant à métaux.

**CARITAS** 8-10, Rue Julien-Gallé **COLOMBES**  
Tél. CHARlebourg 45-46 (SEINE)

**MAGENTA-ACCESSOIRES**

9, Boulevard Magenta - PARIS (10°)  
Tél. : NORd 11-60 Métro République

LANCE LA

HOUSSE PHOSPHORESCENTE

de roue de secours s'adaptant sur tous SCOOTERS (4 mod. dif.)

St-CHRISTOPHE

(Marque déposée)  
AGENT EXCLUSIF SEINE  
et le

PORTE-BAGAGES télescopique  
breveté s'adaptant sur toutes  
machines françaises.



**FULGUR**

*va vite en tout terrain*

Brevets S.G.D.G.

LA REMORQUE MONOROUÉ

- Modèle M. 100 pour Moto.
- Modèle M. 50 pour Vélomoteur et Dérny.
- 50 kgs à 80 kmh.
- 100 kgs à 60 kmh.

Suspension à flexibilité variable et réglable.

DAU 51-77

**ETS TAILLANDIER**

61, RUE DE LA PREVOYANCE, VINCENNES (Seine)

VACHE LISSE

1 choix.

ARTISAN

**BRAUN**

FABRICANT

**SACOCHE GRAND LUXE**

pour MOTOS — SCOOTERS  
ENTIEREMENT RENFORCEES BORDEES  
fixation par colliers renfort dos dural  
s'adaptent sur toutes motos.

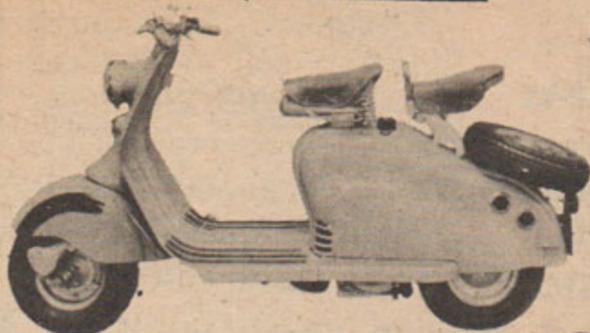
*exiger notre fabrication c'est éviter des déceptions.*

**BRAUN, 89, R. de la Glacière, PARIS-13°**

POR 52-20

AGENT OFFICIEL VENTE A CREDIT — EXPEDITION PROVINCE

**Lambretta**



Métro : Porte de St-Cloud  
MOL. 29-62

Agent : TRIUMPH — VELOCETTE  
ROYAL-ENFIELD — HOREX

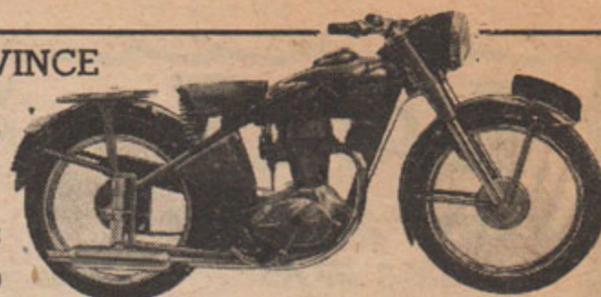
Les Vélocoteurs et Motocyclettes  
TERROT — JONGHI — AUTOMOTO  
MONET-GOYON - GNOME-RHONE

et les Scooters  
BERNARDET — TERROT

sont disponibles chez

**marcel perrin**

Recordman du Monde



**MOTOBÉCANE**



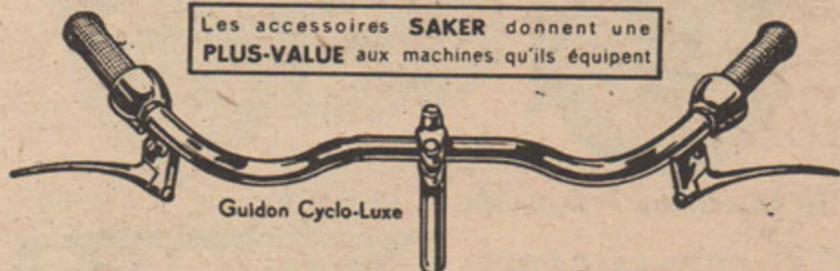
AGENT OFFICIEL

50, av. Edouard-Vaillant  
BOULOGNE (Seine)

ACCESSOIRES SAKER POUR CYCLOMOTEURS

Équipent tous les constructeurs

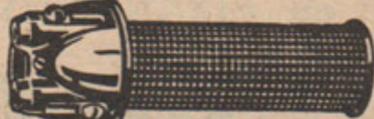
Les accessoires SAKER donnent une  
PLUS-VALUE aux machines qu'ils équipent



Guidon Cyclo-Luxe



Poignée tournante simple 722 S  
Droite ou Gauche. 723 S



Poignée tournante double  
722 DD 723 DD



Clé à Bougie 86



Capuchon  
de Bougie



Levier  
décompresseur 263



Levier Air  
incorporé dans la poignée



Levier de débrayage



Manette 270



Dérive-Chaine  
Universel 391

SAKER équipe tous les constructeurs

*Méfiez-vous*



DES  
CONTREFAÇONS!

EXIGEZ le

**CASQUE GENO**

HAUTE RESISTANCE

IMPERFORABLE AUX CHOCS

VENTE EN GROS : Ets GENO, 6, Fg St Honoré - PARIS-8<sup>e</sup> - ANJ. 12-38



Vente BSA REGION PARISIENNE SEULEMENT  
250 cm<sup>3</sup> — 350 cm<sup>3</sup> — 500 TWIN — 650 TWIN

Les meilleures motos.

Commandez à l'avance, n'attendez pas l'été.

STOCK complet pièces origine BSA - Réparation par spécialiste.



**MOTO-BASTILLE**

6, Bd Richard Lenoir  
PARIS - XI<sup>e</sup>

Disponibles  
Vente libre

GUZZI : 250, 350, 500 cmc. et le fameux GALLETTO 2 CV.

HOREX : 250 Régina

ARDIE : 250 cm<sup>3</sup>

BERNARDET : 250 cmc. - Crédit urgent en 48 heures sur demande.

**Crédit 12 mois**

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

# TERROT

VENTE A CREDIT  
4-6-9 MOIS.

VOUS LIVRERA BIENTOT UNE BELLE 250 cmc...  
N'ATTENDEZ PAS POUR LA COMMANDER CHEZ

## A. DUBOIS

58, rue A.-Briand - LEVALLOIS - PER. 19-73

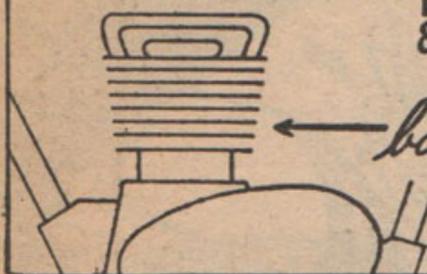
Livraison immédiate  
125 — 350 — 500 cc.  
— SCOOTERS —

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



### Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile  
& pour la Moto



*bonne compression  
longue durée*

### 83 D K W 83

PIECES DETACHEES POUR MOTOS ALLEMANDES

**83 STATION SERVICE 83**

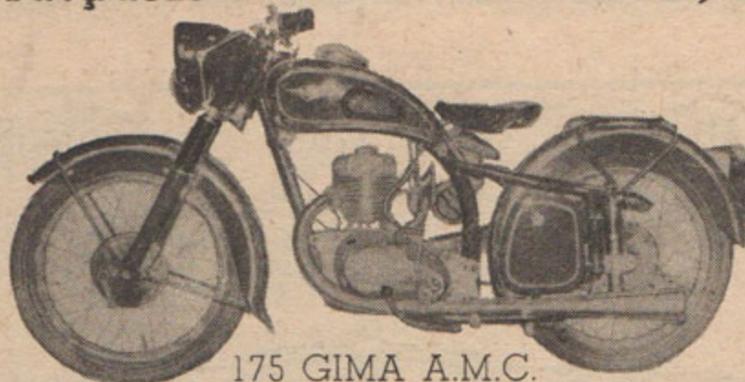
ATELIER SPECIALISE POUR MOTOS ALLEMANDES

*Toutes pièces détachées auto et moto  
Echange Standard d'Organes*

83 Avenue de la grande Armée, 83  
— PARIS — (16<sup>me</sup>)

Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79  
Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

Chez ANGELI : 12 MOIS DE CREDIT  
1/3 SEULEMENT A LA LIVRAISON  
RIEN QUE DE BELLES PRODUCTIONS  
FRANÇAISES : GIMA - GUILLER, etc.



175 GIMA A.M.C.

la machine « figolée », le moteur de « classe »

ou ÉTRANGÈRES



# BSA

et

# MOTO-GUZZI

Démonstration sans engagement de l'incomparable moto-scooter GALLETTO.  
OCCASIONS — REPRISES

### NORD-EST-MOTOS-SCOOTERS

A 2 minutes des gares Nord et Est.  
M<sup>o</sup> La Chapelle et Nord — Tél. : NORD 43-92

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

## CHROME-CUIR

38, rue du Château-d'Eau  
PARIS-10<sup>e</sup> Tél. : NORD 08-09

TOUS vêtements de cuir :  
MOTO / AUTOMOBILE  
SPORT - VILLE

Exigez la marque

### CHROME-CUIR

Catalogue gratuit sur demande

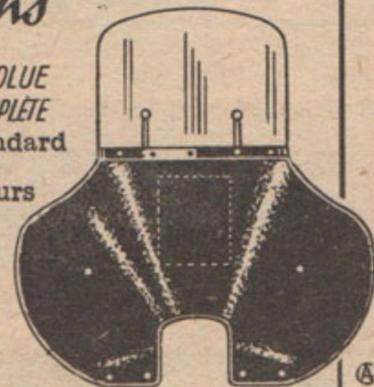


## MOTOCYCLISTES

*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

# HILLS

## COMME POUR LES VOITURES...

... HILLS lance ses numéros pour Motos.  
Plastique blanc souple. Fixation rapide.



HILLS - 36, Rue de l'Avenir - CLICHY (Seine) Tél. : PEReire 54-27



# 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<sup>e</sup>.

● 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<sup>e</sup>)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

# Side Cars ET Règlements

A la suite de la petite note parue dans notre N° 1.123 et concernant l'inscription sur une carte grise de la mention « moto avec side-car » en remplacement de celle disant « moto-solo », nous avons reçu d'un de nos abonnés du Havre la lettre suivante :

« Lecteur de « Moto-Revue » depuis plusieurs années, j'ai lu votre article intitulé « Carte grise et side-cars ». Mon cas personnel ne concorde pas du tout avec ce que vous dites : en effet, pour faire modifier ma carte grise, les bureaux de la Sous-Préfecture du Havre m'ont demandé d'envoyer 500 francs en timbres fiscaux à Rouen en même temps que d'autres pièces (déclaration de transformation, certificat de montage, etc...). J'ai même dû perdre une journée de travail pour me présenter à Rouen au Service des Mines, avec ma machine, aux fins de vérification ».

D'autre part, un abonné de la Sarthe nous écrit, sur le même sujet :

« J'ai voulu, selon ce que vous conseilliez dans votre article, faire porter sur ma carte grise la mention « avec side-car » et la Préfecture a refusé. Elle m'a demandé de faire une nouvelle demande, de présenter ma moto et mon side à l'Ingénieur des Mines, avec frais en conséquence. Qu'en pensez-vous ? Est-ce normal ? ».

Ce que nous en pensons ? Mais tout simplement qu'il y a là une anomalie et que l'Administration doit y porter remède. Un de nos rédacteurs a en effet interviewé une haute personnalité de la Police de la Route (voir M.R. N° 1.123) et le résultat de cette enquête fut que si un side-car est attelé à une moto qui, primitivement, roulait en solo, la mention « solo » doit être remplacée sur la carte grise par la mention « side-car ». Notre rédacteur s'est donc rendu à la Préfecture de Seine-et-Oise afin de faire modifier sa carte grise. Cette opération n'a exigé que 5 minutes : aucun papier, ni aucune somme d'argent ne lui ont été demandés.

Alors ? Il faudrait s'entendre ! applique-t-on en France des traitements différents aux citoyens selon la région qu'ils habitent ? L'initiative, dans ce genre de démarches, est-elle laissée uniquement à l'inspiration d'un fonctionnaire subalterne ?

Ou, existe-t-il un règlement ?

Si oui, qu'il soit le même pour tout le monde !...

# Informations

## ◆ AU LITTORAL BELGE

L'ampleur de la catastrophe subie par la côte belge n'affectera cependant pas la saison touristique.

Telle est la déclaration faite par M. Haulot, Commissaire général au Tourisme de Belgique, à l'occasion d'une récente réunion.

Le Commissaire général a fait procéder à l'étude immédiate des dégâts enregistrés par l'hôtellerie du littoral.

Il est apparu que 10 % seulement des hôtels ont subi des dégâts. Tous les établissements sinistrés seront remis entièrement en état d'ici quelques semaines, c'est-à-dire bien avant l'ouverture de la saison.

En ce qui concerne les dommages causés au domaine public (digues, promenoirs, plages et installations de bains), le Commissaire général a rappelé la déclaration faite au Parlement par M. Van Houtte, Premier Ministre.

Celui-ci a indiqué la volonté du Gouvernement belge de consentir, pour les communes du littoral, un effort suprême pour assurer le succès de la saison touristique.

## ◆ LE PARE-BRISE DELANNET

Apparu en France tout juste après la guerre, et après avoir combattu de nombreux préjugés, le pare-brise adaptable s'est fait maintenant une place de choix parmi les accessoires, et nombreuses sont les machines, depuis le scooter jusqu'à la 1200 qui en sont équipées. Beaucoup de marques sont en concurrence pour la fabrication de cet article, mais l'une des plus importantes est sans contestation la maison H. DELANNET. Ses modèles en plexiglass de 3 mm s'adaptent sur toutes les machines, et offrent une protection complète du buste et des mains. La mauvaise saison est bientôt terminée, mais même en été, recevoir des insectes, de la poussière et même du gravier n'a jamais été très agréable pour un motocycliste.

C'est là qu'un pare-brise se rend utile, et un Delannet vous satisfera comme il a satisfait les quelques 40 porteurs de journaux qui s'en sont équipés cet hiver.

## ◆ L'ANCETRE

Villiers est une marque qui est maintenant universellement connue par ses petits cubes deux temps, mais les premiers moteurs qui furent faits en 1912 étaient des 350 qui fonctionnaient suivant le cycle à 4 temps.

Le mode de distribution alors à l'honneur était celui par soupapes opposées et nous le trouvons évidemment sur ce moteur. La boîte était à 2 vitesses et l'embrayage à cône.

## ◆ NE MELANGEONS PAS

A la lecture de notre numéro du 28 Février, certains de nos lecteurs ont pu être surpris de lire au bas de l'annonce des sides Roy la phrase : « Montage de tout moteur ». Il fallait lire évidemment « Montage de tout side-car », ce qui était beaucoup plus logique. Ceci ne doit pas nous égarer pour cela des productions Roy, qui présentent un modèle tout nouveau pour le camping. Un détail intéressant : les magasins de Maisons-Alfort sont ouverts toute la semaine et même le dimanche matin.

## ■ NECROLOGIE

Nous apprenons la mort, dans un accident de circulation, d'Otto Mack, le chef du service course de N.S.U.

Entré à l'âge de 14 ans chez N.S.U., cela faisait déjà 40 ans qu'il travaillait pour cette marque, et sa mort sera une grande perte pour l'écurie.

## ◆ A.M.C. - NORTON

C'est par la presse et la radio que les Anglais ont pu apprendre que les actions de la Norton Motors Ltd avaient été achetées par le Groupe A.M.C., sur proposition de celui-ci.

Rappelons que l'A.M.C. est formé d'A.J.S., Matchless, James et Francis Barnett.

Voici donc terminée, sur le plan commercial, une rivalité qui existait entre les deux marques depuis 1907, année où Matchless gagna le T.T. des monocylindres et Norton celui des twins.

Malgré tout, et heureusement, la rivalité sportive subsistera toujours, suivant les dires des principaux responsables eux-mêmes.

## ◆ RECOMPENSE POUR EXCES DE VITESSE

C'est effectivement ce qu'a reçu un motocycliste américain avant-guerre. Arrêté par la police alors qu'il roulait à plus de 100 à l'heure (vitesse limite aux USA), il reçut un prix de 5 dollars pour le meilleur alibi de l'année. Il avait en effet déclaré qu'il roulait à cette allure, car il craignait de se faire emboutir par derrière (!)

## ◆ LA VOITURETTE ROLUX

Nos lecteurs se souviennent de cette petite voiture dont nous avons d'ailleurs publié un essai. Des difficultés financières l'ont mise un instant en sommeil, mais la Société des Constructeurs du Centre vient de prendre l'engagement de payer les anciennes créances de la Société Rolux à 100 %. La Société des Constructions du Centre va donc continuer la fabrication de ces sympathiques voiturettes.

## ◆ ORIGINALITE

L'accident motocycliste le plus original de l'année est sans conteste celui qui est arrivé en 1952 à un motard d'Afrique du Sud et relaté par le « Times ».

Ce journal a reçu une lettre au sujet de « la meilleure histoire de lions », voici ce qu'écrivait ce correspondant : « Personnellement, je suis allité à la suite d'une collision en moto avec un lion. Ma machine s'est renversée et retombant sur moi me cassa une jambe. Heureusement, le lion fut aussi blessé et ne se jeta pas sur moi ! ».

Sur le continent, nous avons à nous plaindre des chiens, en Afrique c'est... le lion qui est gênant, la proportion est respectée !

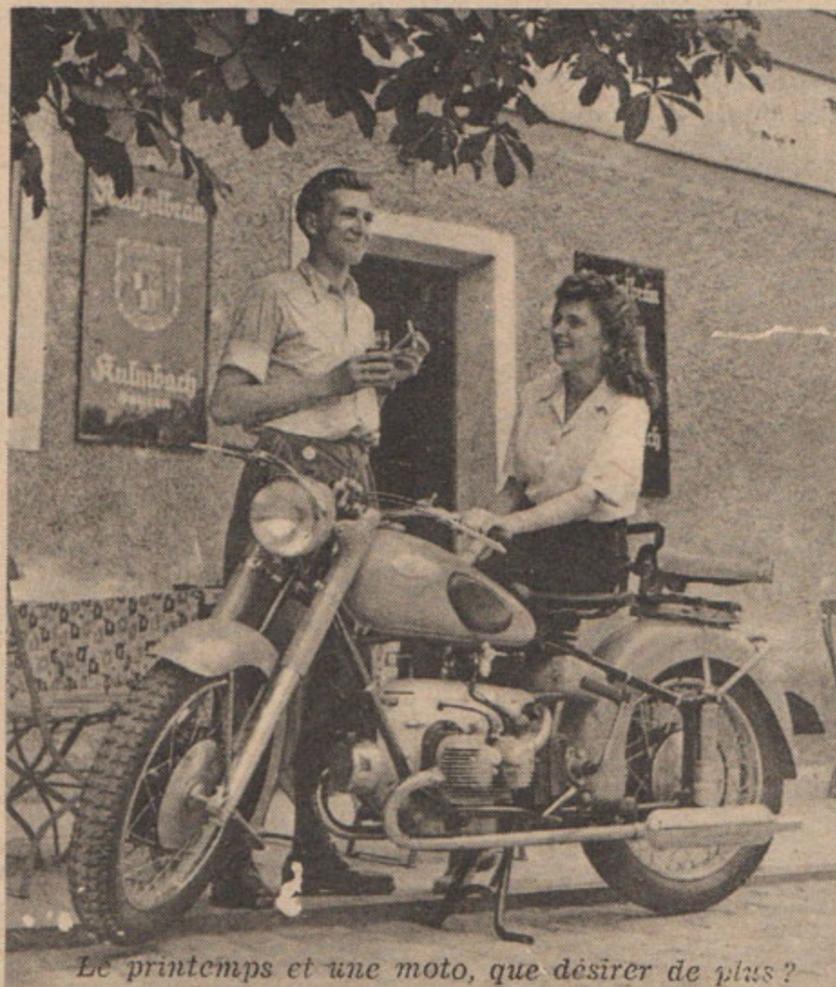
## ◆ LA MOTO EMPECHE DE VIEILLIR

C'est à notre abonné, M. Carrère, de Villeneuve, que nous devons cette petite information.

« Je connais à Villeneuve un ancien vannier, Mr Ménégola, qui, après avoir parcouru l'Italie et la France à pied, accrut en 1920 ou 22 une moto neuve Terrot 175 cmc. à courroie, 2 vitesses, machine de luxe à l'époque et d'un prix élevé, près de 3.000 fr.

Or, depuis, Mr Ménégola et sa moto ont continué à sillonner les routes de France. Avant de céder son commerce (devenu fixe depuis), il parcourait fréquemment 5 à 600 kms en deux jours, et ce à l'âge de 77 ans et toujours avec la même moto, à laquelle aucune réparation mécanique n'a jamais été faite.

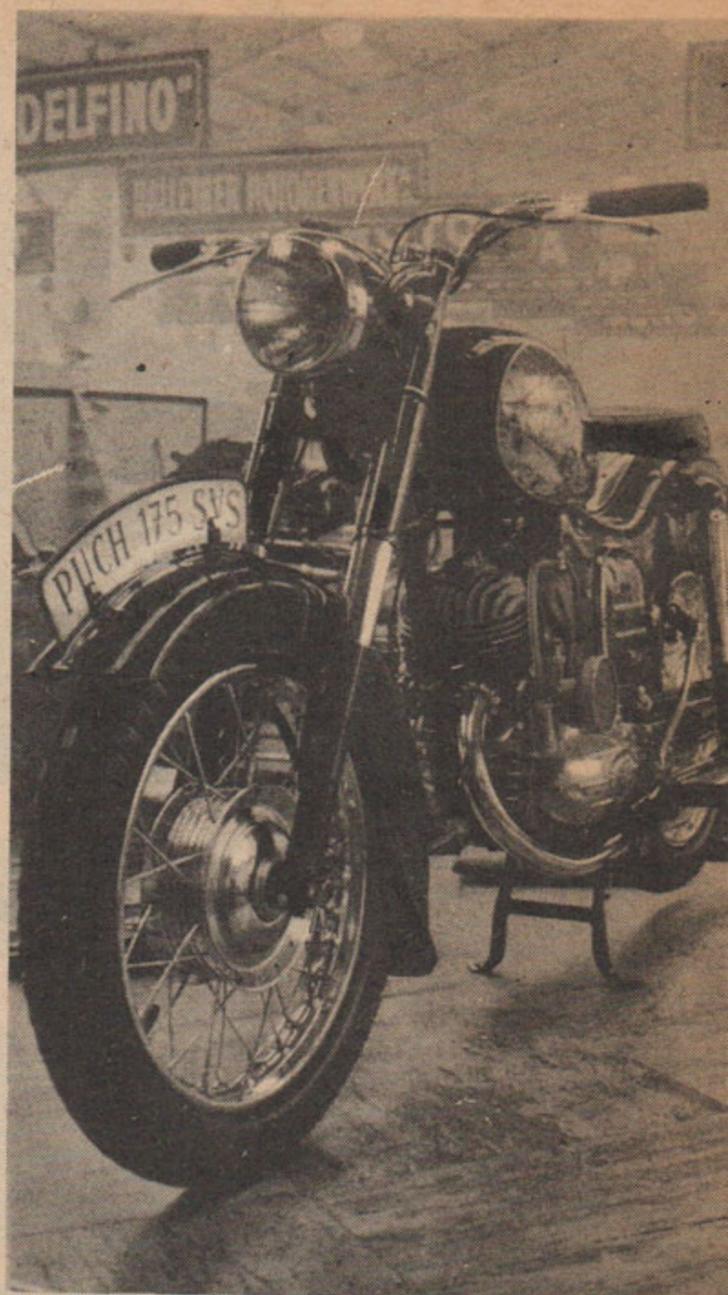
On reste confondu devant le fait et on ne sait vraiment qui complimenter le plus et de l'homme et de la machine ».



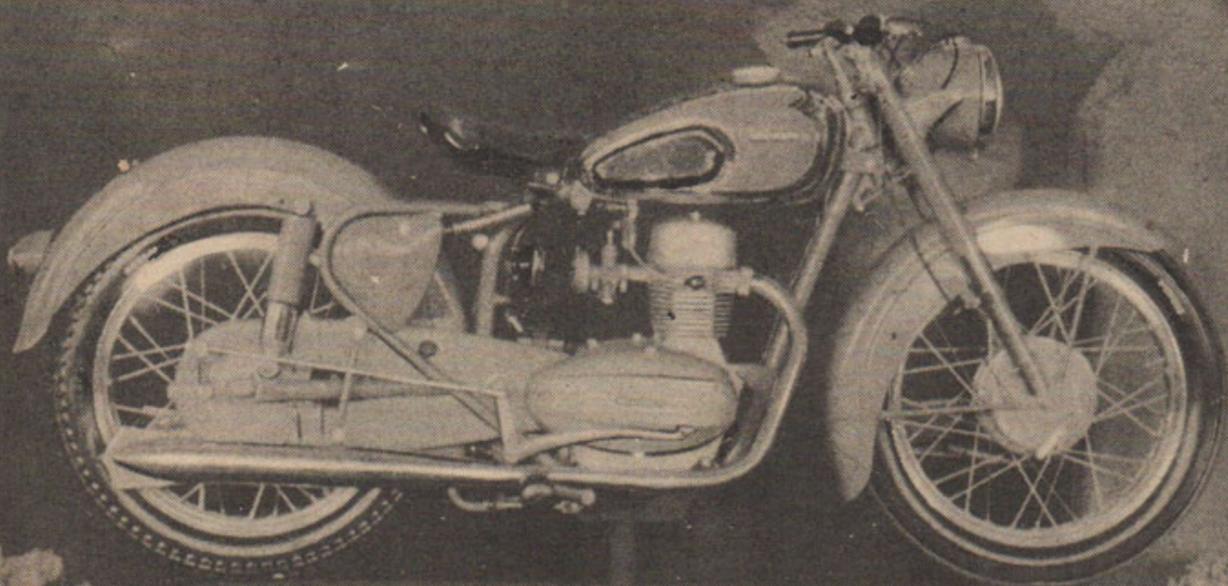
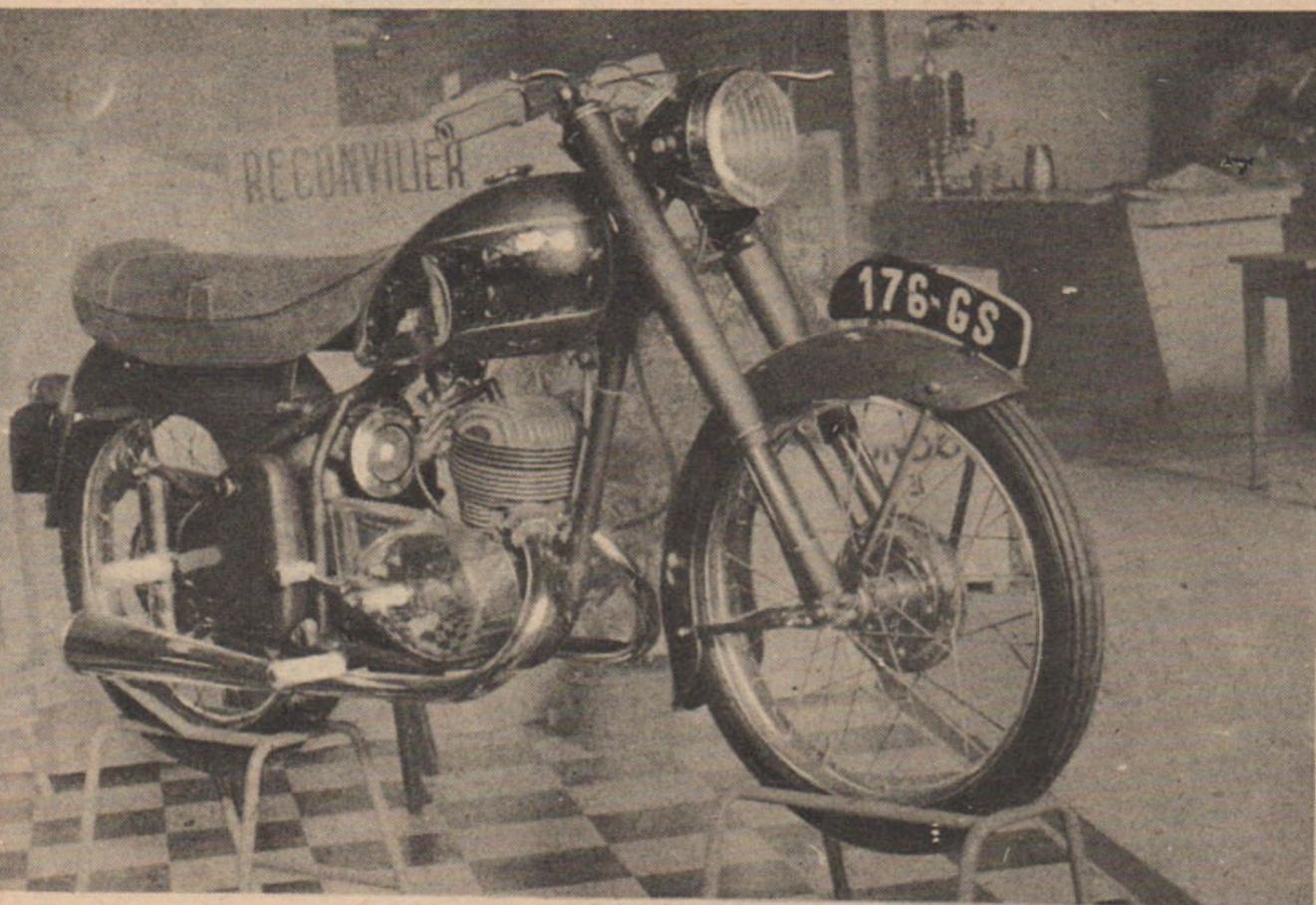
Le printemps et une moto, que désirer de plus ?

# OFFENSIVE DE LA MOTO AU SALON DE GENEVE

LA MANIFESTATION GENEVOISE ETAIT AVANT TOUT MOTOCYCLISTE. BIEN QUE LA SUISSE SOIT UN PAYS DE SCOOTERS, LES NOUVEAUTES RENTRAIENT PRESQUE EXCLUSIVEMENT DANS LA CATEGORIE MOTO. APRES L'ENGOUEMENT POUR LES VELOMOTEURS, SCOOTERS ET CYCLOMOTEURS, SERAIT-CE L'OFFENSIVE DE LA MOTO ?

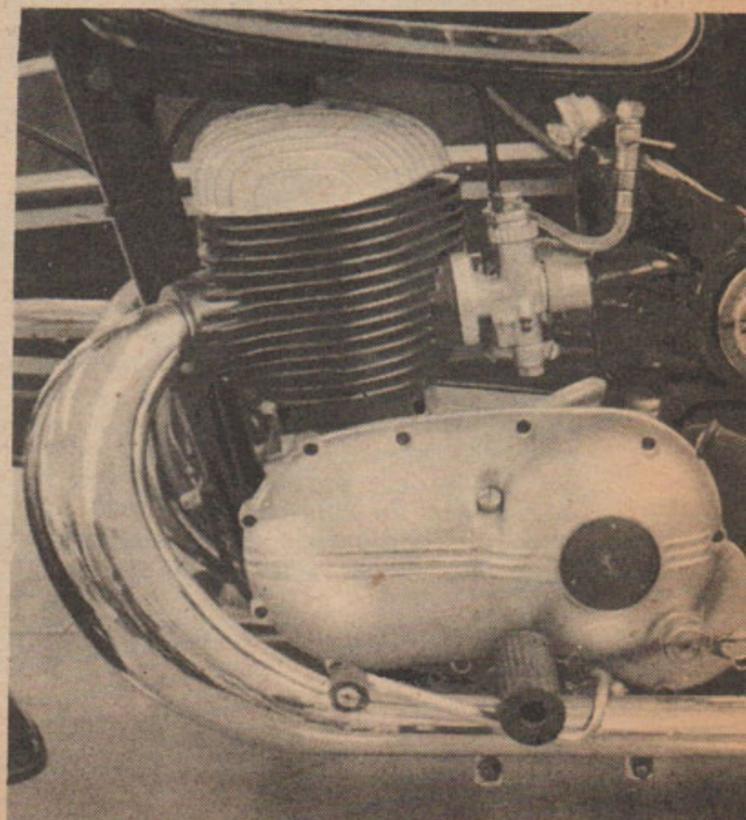


Ci-dessus : la nouvelle 175 Puch à petites roues (jantes de 16), dont le moteur, à double allumage et double carburateur, développe 11 CV. A gauche : la 175 Peugeot Sport, réplique fidèle du modèle vainqueur du Bol d'Or (sauf les dimensions de lumières et le frein AV), sera favorablement accueillie par les sportifs. La vitesse serait de 115 kmh. !... En bas à gauche : le clou du Salon, la 250 twin A.C.T., présentée par Motosacoche, qui, de ce fait, effectue sa rentrée sur la scène motocycliste et, ci-dessous, le moteur de la nouvelle 350 T.W.N. à deux carburateurs.



**MOTOSACOCHÉ**

250 cm. 2 cylindres 4 temps



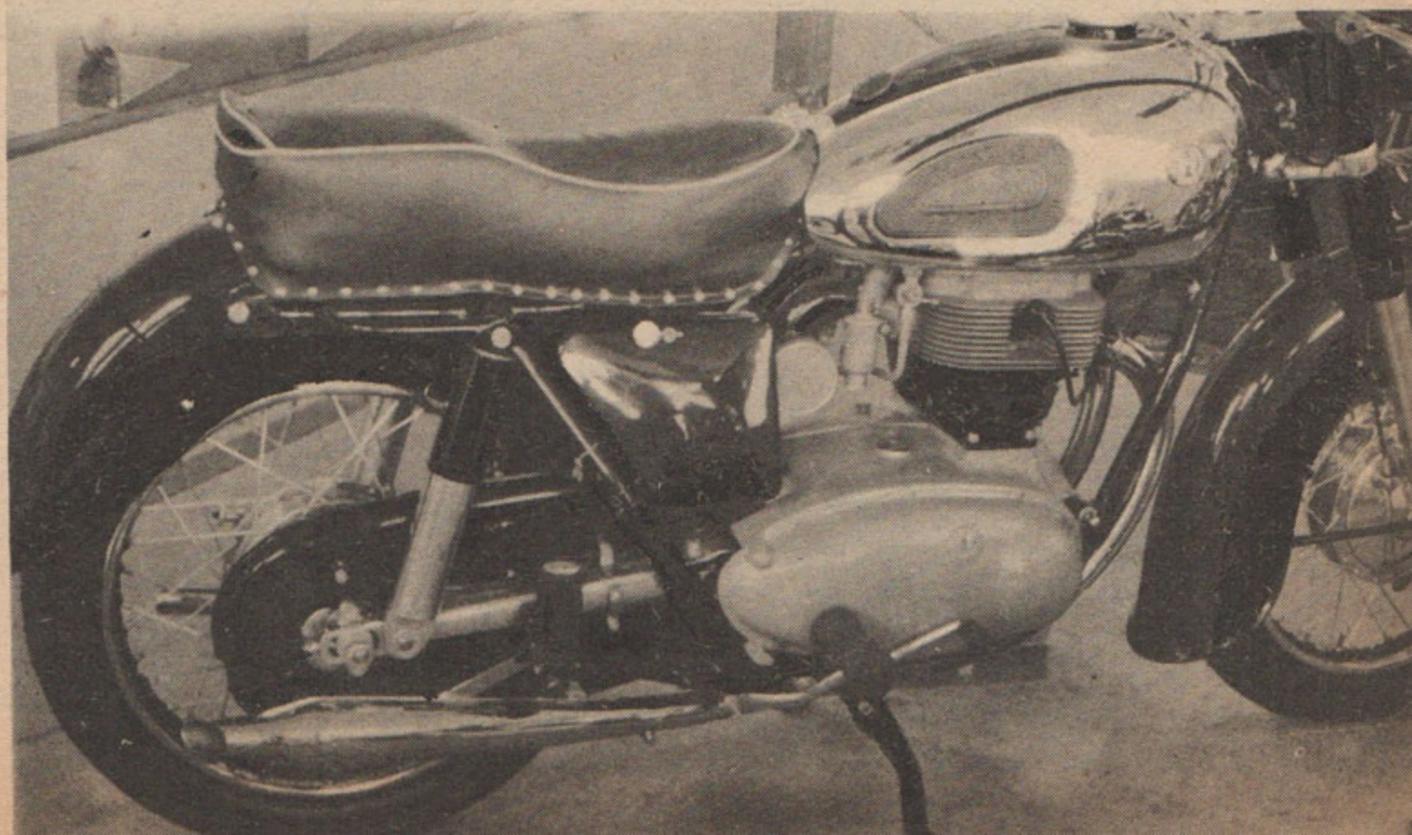
14 Mars 1953

*Autre marque suisse à présenter une 250, Universal. Ici la technique est différente. Nous sommes en présence d'un monocylindre à culbuteurs de 12 CV. Suspension AR oscillante, transmission finale à cardans. Ci-dessous, la 250 Macchi, intermédiaire entre la moto et le scooter, est équipée d'un nouveau moteur bicylindre.*

## COMPTE-RENDU COMPLET...

DANS LE N° SUIVANT...

*Autre nouveauté au stand Peugeot, où nous avons trouvé un 125 « habillé » comme la dernière 175. Le moteur est le 3 vitesses à sélecteur, cadre à suspension intégrale. A gauche, la 500 Horex est arrivée à Genève dépourvue de son carénage AR. A noter également la nouvelle forme de la selle double.*



# Le 175 A.M.C.

## “ Spécial SERRES ”

M. Serres, motoriste à Maisons-Alfort, nous ayant communiqué quelques renseignements complémentaires sur son 175 A.M.C. (dont la photographie du moteur est parue sur la couverture de notre numéro 1.124), nous compléterons ainsi notre étude sur l'A.M.C. 175.

La transformation la plus apparente est, comme chacun a pu s'en apercevoir, le remplacement du volant magnétique par une magnéto Morel. Cette modification assez importante découle de l'utilisation de la machine par son propriétaire, qui la destine aux courses de vitesse en circuit.

Fort de l'expérience acquise au Bol d'Or 1951, où les ruptures de vilebrequins, dues aux vibrations et à l'excessive longueur de l'arbre côté volant magnétique, furent nombreuses, M. Serres se résolut à modi-

un contre-écrou, est de 2 kg. 750 environ.

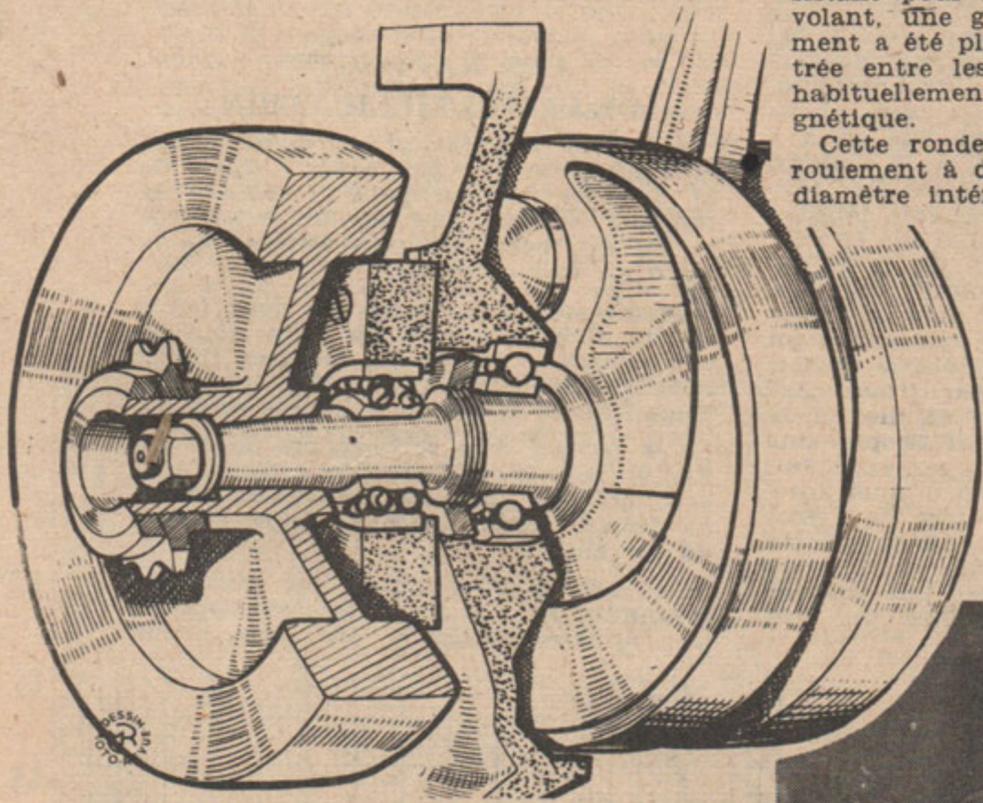
Cette première précaution est doublée d'une autre, qui compte tout autant et qui est d'ailleurs également la conséquence de la présence du gros volant en acier.

Pour supporter ce lourd volant, une nouvelle portée de vilebrequin fut réalisée. La queue de vilebrequin d'origine emmanchée à la presse a été sortie par le même moyen; le centre du volant a été alésé au tour à 25 mm. et une rainure de clavetage a été pratiquée pour immobiliser le nouvel arbre.

Cet arbre plus court a été usiné dans une barre de torsion de « Traction AV ». Son diamètre de 25 mm. au ras du volant nécessite un roulement plus gros dans le carter, à 1 seule rangée de billes. Comme il ne serait pas assez large ni assez résistant pour supporter seul le poids du volant, une grosse rondelle porte-roulement a été placée extérieurement et centrée entre les bossages qui supportent habituellement le stator du volant magnétique.

Cette rondelle est munie d'un autre roulement à double rangée de billes d'un diamètre intérieur de 20 mm.

*Ci-dessous, le moteur monté dans le cadre. On remarquera la fixation des plaquettes, derrière le tube vertical, de manière à loger la magnéto.*



*Ci-dessus, schéma de la disposition des roulements sur le nouvel axe. Le pignon extérieur entraîne la magnéto. Le support du roulement double extérieur est fixé en place du stator de volant magnétique.*

fier son vilebrequin en conséquence. L'objectif principal étant de rapprocher la masse du volant le plus possible de l'embellage, de manière à raccourcir l'arbre, le remplacement du volant d'origine par un autre en acier s'avéra nécessaire.

Ce volant a un diamètre extérieur de 150 mm. et un évidement intérieur de 100 mm. de diamètre. L'épaisseur de la « jante » est donc de 25 mm. et la largeur du volant de 32 mm.

La partie centrale du volant n'a que 5 mm. d'épaisseur, et l'espace entre les anciens supports du stator de volant et ce nouveau volant en acier n'est que de 5/10<sup>e</sup> de mm. Le poids total du volant, qui porte un pignon de 16 dents vissé et

Le reste du moteur est sensiblement d'origine, sauf l'arbre à cames, qui est celui « Bol d'Or » de la Maison A.M.C.

La culasse est celle de série, mais rabotée à la fraiseuse de 1 mm.

Les soupapes sont restées aux dimensions d'origine, mais sont usinées en acier X 20 T.

Les tubulures sont, bien entendu, polies et celle d'admission est portée à 25 mm. 4 de diamètre. Un carburateur Amac ordinaire de 25,4 complète ce système d'admission.

Les culbuteurs sont ceux de série (et non pas montés sur aiguilles, comme sur le Bol d'Or « usine »), mais rappelés en position par un ressort à boudin additionnel tendu entre les deux basculeurs.

Tout le reste du moteur est rigoureusement de série.

Un graissage supplémentaire est prévu pour la chaîne de magnéto. Un bidon d'huile Lockheed muni d'un robinet pointeau contient l'huile nécessaire à ce graissage.

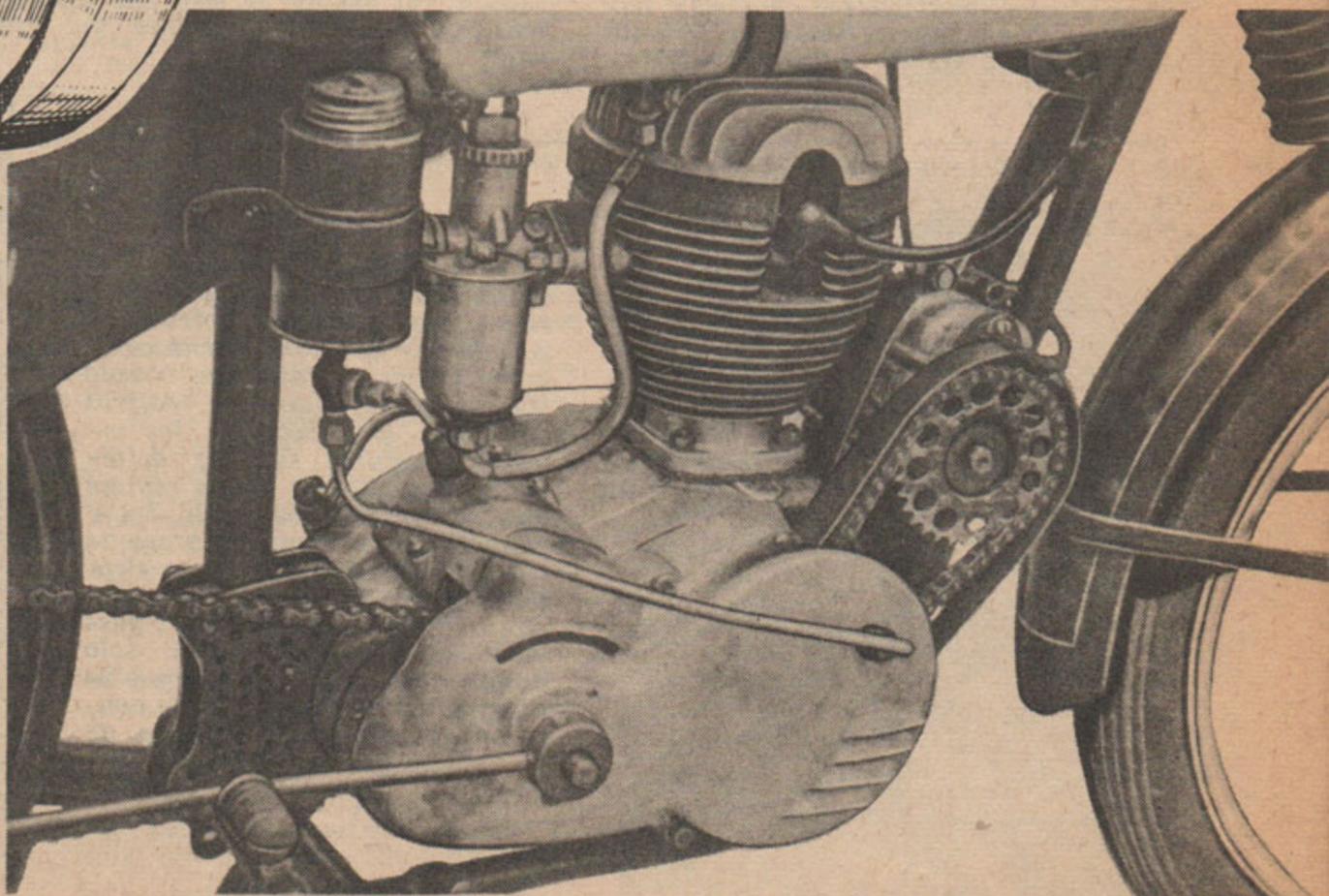
Signalons que M. Serres a conservé la démultiplication finale de série (18 x 45), ce qui lui a permis de boucler un tour de l'anneau de vitesse de Monthéry à 126 km. 400. ce qui représente un régime moteur de 7.400 t.-m.

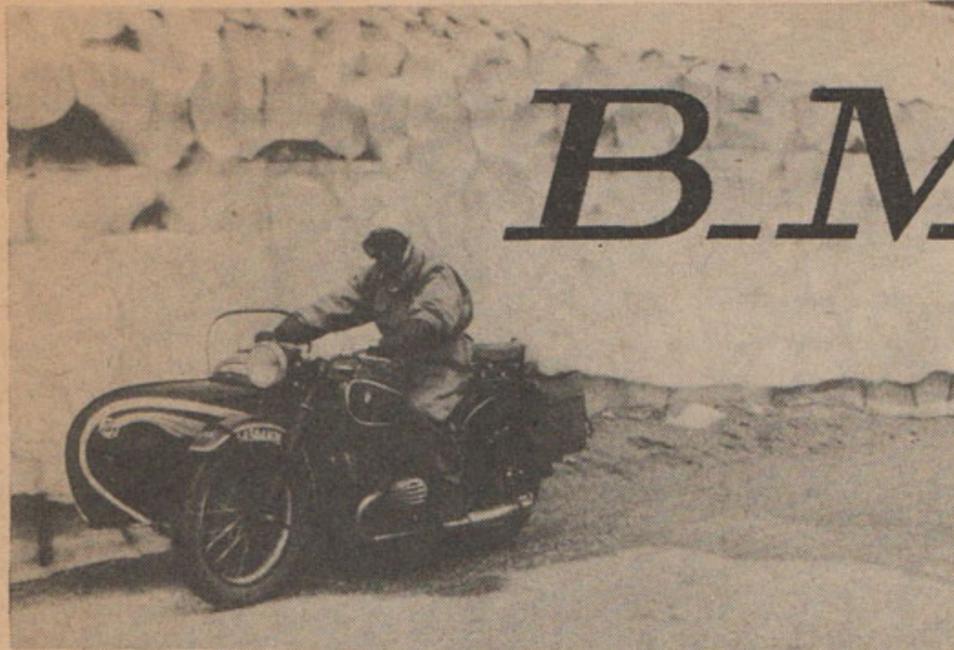
Pour les hauts régimes atteints, le reniflard d'origine s'est avéré peu pratique et fut remplacé par celui d'un 125 Terrot.

Devant ces résultats obtenus avec des moyens assez réduits, on comprend la légitime fierté du réalisateur, et de tels efforts mériteraient bien souvent d'être un peu plus aidés.

Ces diverses réalisations sur des moteurs de série sont du plus grand intérêt, car elles permettent de déceler très rapidement les quelques défauts qui peuvent exister soit dans la conception, soit dans la réalisation des produits de nos grandes marques et, par cela même, contribuent à améliorer la production courante.

Nous espérons que les enthousiastes de la région parisienne ne sont pas seuls à effectuer des modifications de ce genre et que leurs concurrents de province voudront bien nous adresser des renseignements précis avec photos ou croquis de leurs réalisations, que nous nous empresserons de publier dans « Moto-Revue ».





# B.M.W. contre Side Car

UNE 500 A DEMULTIPLICATION SOLO PEUT-ELLE REALISER DE BONNES PERFORMANCES ATTELEE A UN SIDE LOURDEMENT CHARGE ?

Il y a un an, dans notre N° 1.081, a été publié l'essai de la 500 B.M.W. R 51/3. Depuis, cette machine a parcouru plus de 25.000 km., dont une grande partie attelée à un sidecar Précision, caisse camping. Avec cet attelage, j'ai aussi bien fait du Paris que du grand tourisme, dans les montagnes suisses ou en Italie.

Sur le sidecar lui-même (conception de son châssis, de ses attaches, de sa suspension), je ne dirai rien, puisque cette question a été abordée dans l'interview de M. Bastide, parue dans notre N° 1.123.

Lors de mes premiers essais de conduite du sidecar, j'avais derrière moi environ 120.000 km. de conduite solo. Et mes premières réactions furent celles d'un pilote de solo conduisant avec ses genoux et négociant ses virages non avec le guidon mais en penchant la moto. Aussi, ne faut-il pas s'étonner si dans ma première courbe, prise assez rapidement, je me retrouvai sur le trottoir d'en face.

Mais l'habitude est très vite prise et aujourd'hui il m'arrive bien souvent d'atteler et de détteler dans la même journée, donc de piloter aussi bien la moto solo que le side sans me sentir le moins du monde dépaysé. Les reflexes « solo » ou les reflexes « side » viennent instantanément. Sur un point seulement je me sens gêné : c'est lors du freinage ; ma bien plus grande habitude du solo faisant que, les premières heures où je roule avec le side, j'apprécie encore la distance

de freinage comme pour le solo, sauf évidemment quand j'y pense. En effet, à 50 kmh. il faut compter 18 m. 20 pour obtenir l'arrêt avec le side. Et là encore, peut-être encore plus qu'avec le solo, j'aurais bien voulu avoir le frein avant Duplex à double came, qui équipe les BMW flat-twins depuis fin 1951.

## LA PARTIE CYCLE DE LA MOTO

Quelles modifications apporter à la machine lors de l'attelage du sidecar. Celles du côté mécanique (changement de la démultiplication finale) sera abordée plus loin. Au point de vue cycle : la très grande progressivité de la fourche B.M.W. m'a permis de conserver mes ressorts solo même avec l'ensemble lourdement chargé (ma femme, mon fils et tout le matériel de camping). Il ne m'est arrivé que deux fois de talonner, mais en passant dans de méchants nids de poule à 85 kmh. Et je pense que ceci aurait pu facilement être évité, car cela se passait sur une route italienne par grosse chaleur : si j'avais remplacé l'huile de la fourche d'une viscosité SAE 20 par une huile plus épaisse (SAE 30, par exemple), la fourche aurait été un peu plus dure. Côté suspension arrière, lors de l'essai solo, j'avais caractérisé celle-ci comme trop dure : là aussi, sans changer de ressorts, j'ai obtenu en side une suspension très acceptable, peut-être un peu douce.

L'ère des ultra-larges guidons « side » est maintenant révolue. Et je pense même superflue la production de guidons spéciaux pour le side par la maison B.M.W. Pour ma part, j'utilise toujours le guidon solo, et malgré mes 50 kg. seulement, même après des étapes de 550 km., aucune fatigue. En solo, je tiens mon guidon à la base des poignées ; en side, au milieu, et, dans les parties de routes très sinueuses, en bout.

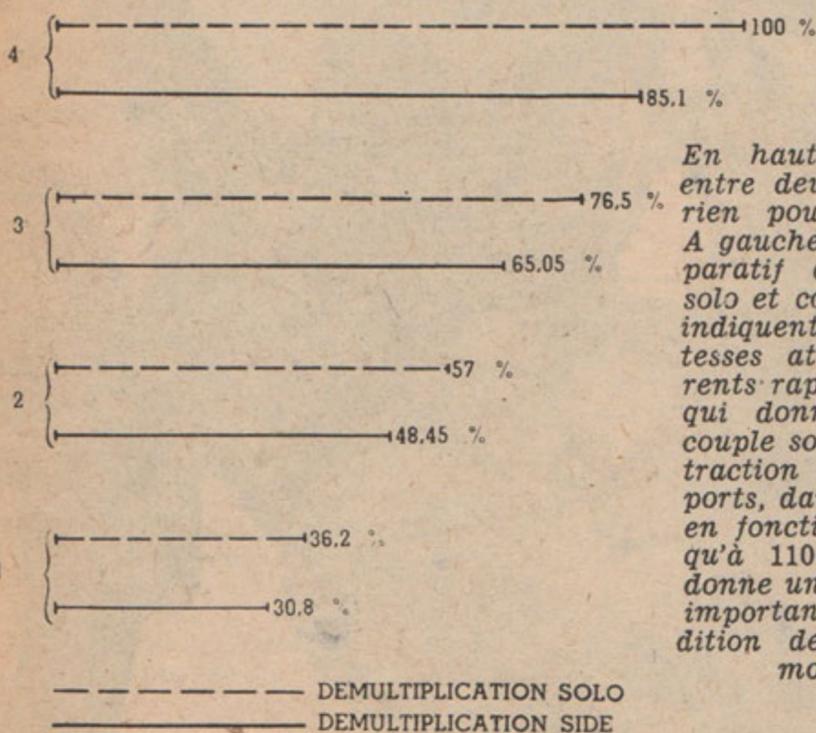
## LES RAPPORTS DE DEMULTIPLICATION

Abordons maintenant la question de démultiplication : au grand dam de M. Latscha, j'utilise pour le sidecar les rapports « solo », me servant, ainsi que je l'ai dit, beaucoup plus souvent de la moto en solo qu'en side.

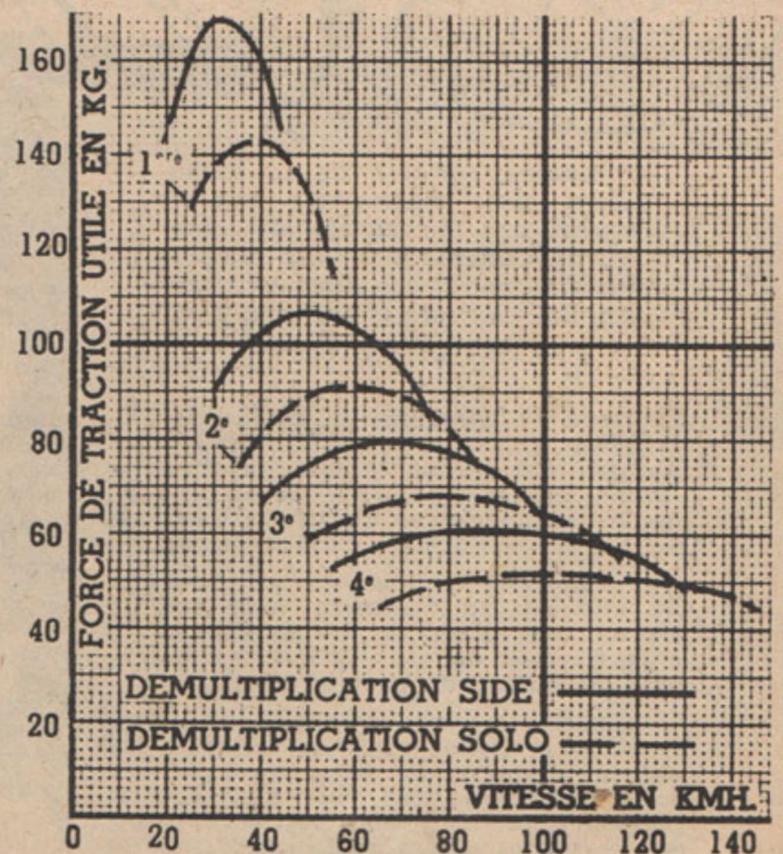
Je n'ai pu, n'ayant pas les deux ponts arrière différents, faire les essais routiers comparatifs : toutes les mesures furent donc faites, la machine ayant alors accompli 24.000 km. avec le couple solo.

Les 24,5 CV à la roue arrière de la 500 B.M.W. R 51/3 permettent théoriquement, avec un side vide, une vitesse de pointe de 116-117 kmh. ; avec un side chargé, de 108 kmh.

Le moteur développant sa puissance maximum à 5.800 t.-m., la démultiplication finale optimum en prise, pour



En haut, le passage des cols entre deux murs de neige n'a rien pour effrayer notre 500. A gauche : échelonnement comparatif des 4 rapports, couple solo et couple side ; les chiffres indiquent, par exemple, les vitesses atteintes sur ces différents rapports au même régime qui donnerait 100 kmh. en 4° couple solo. A droite : forces de traction sur les différents rapports, dans le cas des 2 couples, en fonction de la vitesse : jusqu'à 110-112 kmh., la 3° solo donne une force de traction plus importante que la 4° side (à condition de ne pas craindre de monter en régime).



SOYEZ PRUDENT ! MIEUX VAUT ARRIVER UN PEU PLUS TARD QUE JAMAIS

l'usage en side, devrait être de 6,2 à 1 pour un side vide, de 6,7 à 1 pour un side chargé.

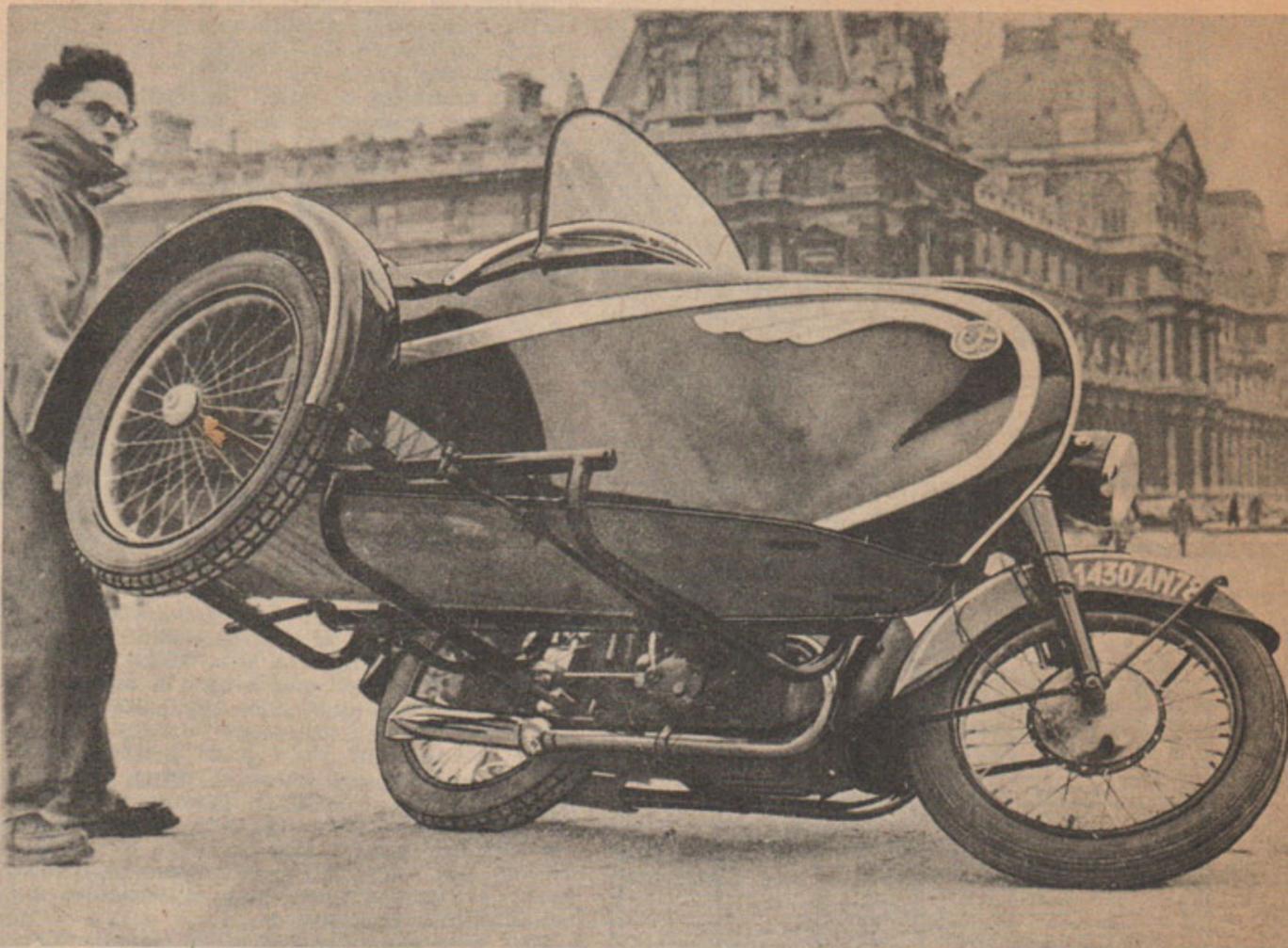
Comparons ces rapports avec ceux que nous trouvons sur la R 51/3, soit avec couple solo, soit avec le couple side. Ces derniers sont les suivants :

	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>
Démultiplication solo .....	6,61	5,05
» side .....	7,77	5,94

Dans le cas d'un side vide et sans pare-brise, nous avons vu qu'il faudrait, pour obtenir les performances optima, un rapport final d'environ 6,2 à 1. Donc, dans ce cas, les 4<sup>e</sup>, couple solo ou side, sont trop longues, surtout évidemment le couple solo. Par contre, les 3<sup>e</sup> sont courtes. Parmi les rapports livrés d'origine, ce sera la 4<sup>e</sup> side qui se rapprochera le plus. Quant aux rapports solo, c'est la 3<sup>e</sup> qui s'éloignera le moins des 6,2 désirés, avec ses 6,61 (5,05 pour la 4<sup>e</sup>). Aussi ne s'étonnera-t-on pas de voir, sur les courbes du graphique ci-dessous, qu'en ce cas de side vide, la 4<sup>e</sup> side permettra d'atteindre 116-117 kmh., la 3<sup>e</sup> solo 115-116 kmh. et la 4<sup>e</sup> solo 110-111 kmh.

Les essais sur l'autoroute ont confirmé ces résultats, avec un gain de 1 à 2 kmh. (le temps froid et très légèrement humide étant, ce jour-là, favorable à la carburation et au rendement). Et ainsi, avec mon couple solo, j'ai obtenu 117-118 kmh. en 3<sup>e</sup>, 112 en 4<sup>e</sup>.

Dans le cas d'un side chargé, avec pare-brise, cas évidemment le plus important, le rapport optimum serait, ainsi que nous l'avons dit, de 6,7 à 1. Or, ce rapport est justement, à très peu de choses près, celui de la 3<sup>e</sup> solo. Puis viennent, s'en éloignant de plus en plus, la 4<sup>e</sup> side, puis la 4<sup>e</sup> solo. Toujours sur le même graphique, l'on voit que la 3<sup>e</sup> solo doit permettre une vitesse maximum (rappelons-le, avec side chargé et pare-brise) de 108-109 kmh., la 4<sup>e</sup> side de 107 kmh. et la 4<sup>e</sup> solo de 99-100 kmh. Les essais chronométrés ont donné les mêmes résultats : 108-109 kmh. en 3<sup>e</sup>, 99 en 4<sup>e</sup>.



Ainsi il apparaît qu'à la condition d'utiliser la 3<sup>e</sup> et, évidemment, de ne pas avoir peur de faire tourner vite le moteur, on peut rouler aussi vite avec les rapports solo qu'avec les rapports side. La 4<sup>e</sup>, dans ce cas, bien que démultipliée, joue le même rôle qu'une sur-multipliée de voiture.

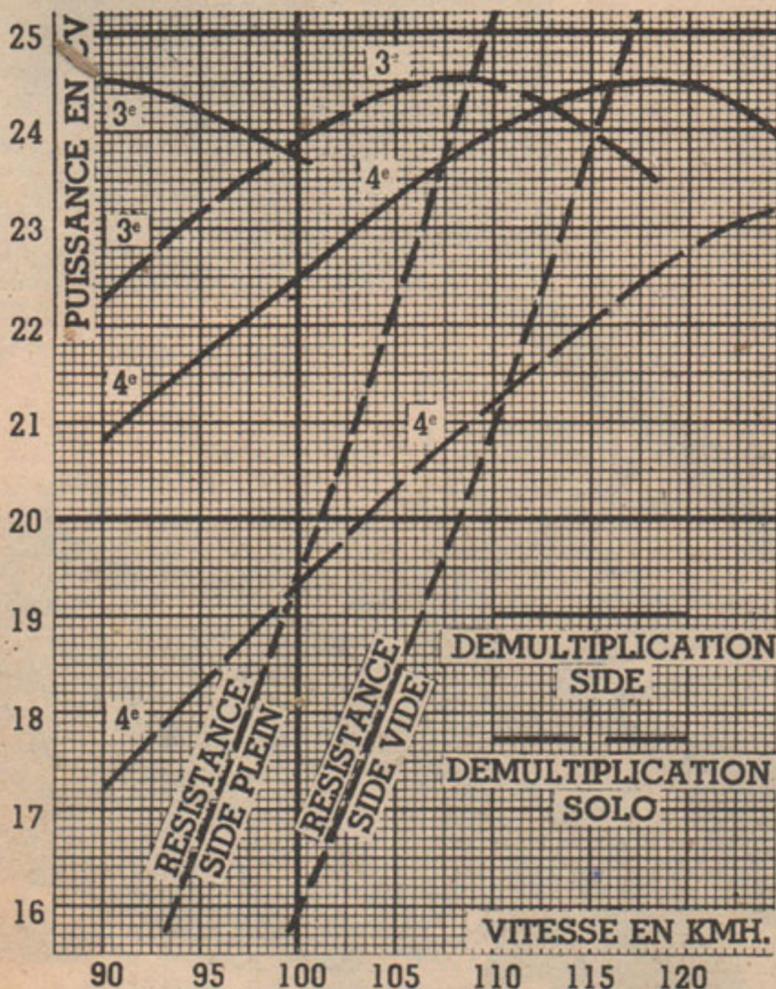
Et dans le cas de l'utilisation courante? Pour les démarrages, side chargé, et surtout en côte, il est nécessaire de faire un peu patiner l'embrayage, ce qui est sans conséquence aucune.

Sur route, en vitesse de croisière de 85-90 kmh., j'utilise la 4<sup>e</sup>, mais s'il se présente une voiture à doubler, ou bien la nécessité d'accélérer assez fort, je repasse immédiatement la 3<sup>e</sup>. Par ailleurs, je n'ai jamais ressenti de gêne avec mes rapports solo : juste obligé de changer assez fréquemment de rapport, mais ceci tenant, je crois, plus au fait que ma machine n'est qu'une 500 cmc. dont la courbe de puissance est assez pointue qu'au fait que je n'ai pas les rapports side.

Ainsi l'on peut très bien rouler en side avec des rapports solo, et ceci d'autant plus facilement que la machine est plus puissante et sa courbe de puissance plus plate. Mais le problème que peut se poser tout motard est de savoir, s'il est appelé à conduire sa machine en solo et attelée, quelle démultiplication choisir de préférence. Avant de répondre à cette question, je demanderai aux lecteurs d'examiner un peu le graphique situé en haut à droite de la page 189. Il apparaît clairement qu'au régime de puissance maximum (5.800 t.-m.), la vitesse atteinte en 4<sup>e</sup>, en solo mais avec couple

side, n'est que de 121 kmh. (142,5 en 4<sup>e</sup> couple solo). Cette vitesse est donc assez faible, mais là n'est pas le plus grave. En effet, de nombreux lecteurs pourront nous dire que cette vitesse leur suffit, qu'ils pourront même la dépasser en montant en sur-régime. La question est la suivante : la vitesse de croisière de la 500 B.M.W. en solo se situe dans les 110 kmh. ; en 4<sup>e</sup> couple solo, à cette vitesse, le régime sera de 4.550 t.-m. alors qu'avec le couple side le régime sera de 15 % plus élevé : 700 t.-m. de plus, soit 5.250 t.-m. En conséquence, l'usure, la consommation seront plus grandes. Pour un même régime de 4.550 t.-m., la vitesse de croisière en solo avec couple side serait de 95 kmh.

A côté de ces inconvénients, le couple side utilisé pour une moto solo offre un avantage : reprises beaucoup plus franches, les forces de traction, en raison de la plus forte démultiplication, étant plus élevées.



Ci-dessus : extraites du graphique de la page 189, mais à plus grande échelle, ces courbes montrent les possibilités en side de la 500 B.M.W., en 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup>, couple solo et couple side.

En haut : une manière comme une autre de voir le châssis du side Précision.

A droite : les B.M.W. possèdent une prise de courant permettant, entre autres, de brancher la lanterne du side.



l'utilisation solo (écart de 15 à 20 kmh.) qu'en utilisant le couple solo pour le side (écart de 2-3 kmh., si, avec le couple solo, on utilise la 3<sup>e</sup>).

Pour conclure ce point, le petit tableau ci-dessous résumera les possibilités en vitesse de la R 51/3, suivant le couple utilisé :

	couple solo		couple side
	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>
Solo à 5.800 t.-m.	109	143	121
Side vide	116	111	117
Side chargé	109	100	107

**LES ESSAIS**

Je ne reviendrai pas sur les vitesses maxima obtenues, en ayant traité dans le chapitre des rapports de démultiplication. Restent donc les essais d'accélération et ceux dans l'épreuve de côte.

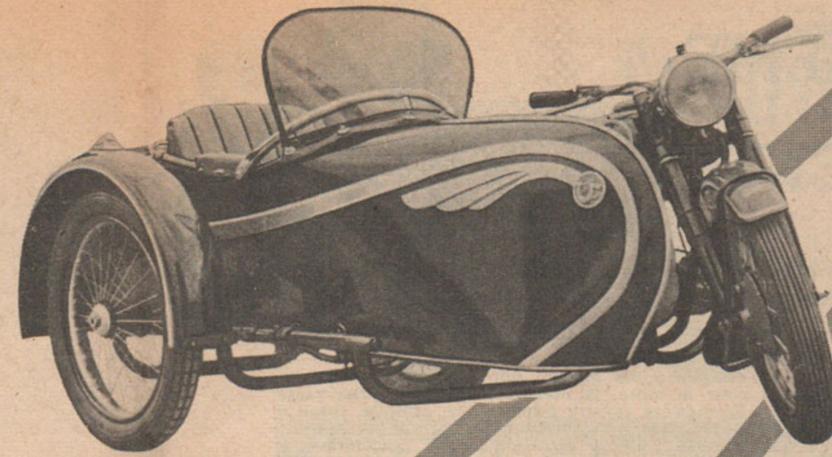
Notre côte, longue de 350 m. et d'une pente moyenne de 8,75 %, qui nous a servi jusqu'ici pour les petites cylindrées était vraiment trop anodine pour une plus grosse machine. Toutefois, afin d'avoir un élément de comparaison, je me suis d'abord attaqué à elle. Mais un virage coté side, un peu avant le sommet, m'obligeait à couper ; les résultats obtenus sont donc encore assez loin du maximum, et je n'en veux pour preuve que le fait qu'avec un passager dans le side (bien qu'il ne « sortit » pas) le résultat fut meilleur qu'avec le side vide. Voici les chiffres : side vide : 21" 4/5 ; side chargé : 20" 2/5, soit la moyenne de 61,77 kmh, évidemment de loin supérieure à celles obtenues jusqu'ici.

Une nouvelle côte fut alors essayée. La partie utilisée est de 255 mètres. Au départ, la route est horizontale, mais très vite la pente croît : 4 % au bout de 15 m., 10 % au bout de 30 m., 12,5 % à 60 m., puis ensuite oscillant entre 14 et 14,5 % ; finalement, malgré un départ à 0 %, les 255 m. ont une pente moyenne de 12,1 %. Et quels furent les chiffres obtenus sur ce nouveau parcours ? Side vide : 16" 1/5, soit une moyenne de 55,66 kmh., la vitesse au sommet de la partie chronométrée étant de sensiblement 80 kmh. Avec un passager dans le side, la vitesse au sommet était de 75 kmh. ; malheureusement la fiche portant le temps exact dans ce cas fut perdue en route, mais de mémoire, se chiffrait à 17" et quelques cinquièmes. Pour obtenir ces temps, la côte fut évidemment grimpée en 2<sup>e</sup>, mais beaucoup plus rapidement et plus facilement que les voitures de grosse cylindrée.

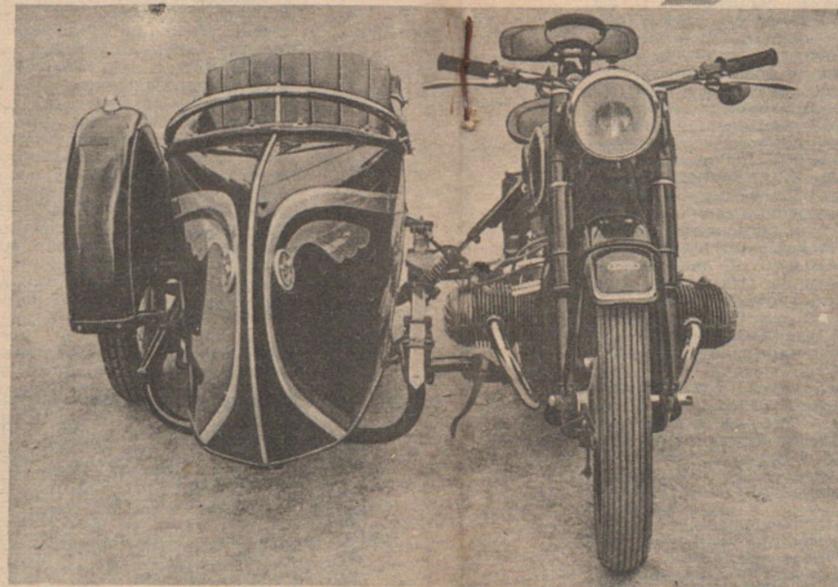
Quant aux accélérations, malgré le couple solo, il va sans dire que le démarrage est beaucoup plus rapide que celui de n'importe quelle voiture. Si les chiffres

obtenus sont encore loin de ceux de la Zundapp KS 601, seule autre machine que nous ayons essayée avec un side, il faut en rechercher l'explication dans 4 raisons : 600 cmc. au lieu de 500 ; couple très élevé et puissance maximum située à un régime beaucoup plus bas (4.700 à 5.150 t.-m. pour 5.800 t.-m. pour la R 51/3) ; enfin non seulement le couple arrière est prévu pour le side, mais encore les rapports de démultiplication utilisés, avec le couple élevé, donnent des forces de traction très élevées. En fait, la KS 601 est une machine spécialement prévue pour le side, ainsi d'ailleurs que l'est la 600 BMW R 67/2.

Quoi qu'il en soit, la 500 BMW, avec son side chargé a, jusqu'à 90 kmh., une accélération tout à fait comparable à celle de la 350 Bullet Royal-Enfield essayée en décembre. Side vide, les résultats sont évidemment encore meilleurs. Contrairement à notre habitude, ces essais n'ont pas été faits en poussant le moteur à fond de régime sur chacun des rapports. Les résultats sont consignés dans notre classique courbe d'accélération.



Trois vues de la B.M.W. R 51/3 attelée au side Précision à caisse « camping ». Malgré ses grandes dimensions, ce side est des plus légers. La B.M.W. étant prévue pour un attelage à droite, le kick à gauche est toujours accessible.



gosse et le matériel de camping : moins de 5 litres aux 100 kms, en conduisant « sport », puis que c'est l'expression consacrée, la plupart du temps, sur les intermédiaires ; en Italie, sur les autoroutes (vitesse de route : 90 kmh.) : 5,5 litres. A Paris, en conduisant vite, accélérant brutalement, toujours sur les intermédiaires : 6,5 litres.

L'excellent refroidissement d'un flat-twin est évidemment très appréciable en side, et pour ma part, même en montagne, je n'ai jamais remarqué le moindre échauffement anormal.

**LE SIDE**

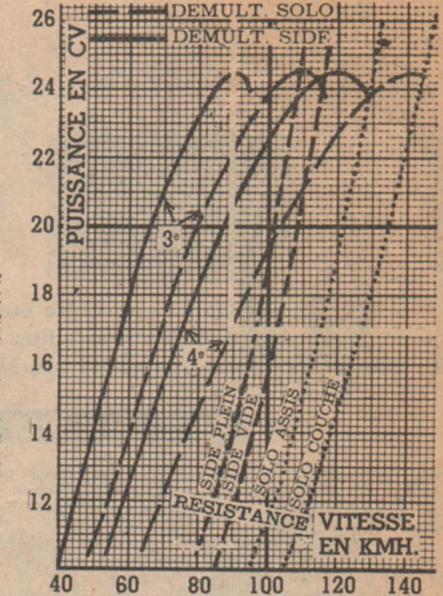
Quelques mots sur le side, un Précision à caisse « camping ». Excellente suspension, vaste coffre très logeable ; malgré ses vastes dimensions, d'un poids minime : 65-70 kgs. Une critique, d'ordre esthétique : la capote, si elle est d'un montage très facile et très rapide, manque incontestablement d'élégance, et la passagère, dans ce cas, a un champ de visibilité restreint (juste vers l'avant).

La facilité de montage et de démontage du side Précision, avec son système de rotules, permet un gain de temps très appréciable. A deux : démontage en 3 minutes, montage en 5. Seul, ces opérations demandent respectivement 5 et 8 minutes. Ceci dans le cas de 3 attaches ; avec 4 attaches, une à deux minutes de plus.

Je voudrais maintenant ajouter quelques mots à ce que disait M. Bastide, lors de son interview, sur le réglage d'un sidecar. Ce que je vais dire n'a pas trait à ma propre expérience, mais à celle de l'essayeur de notre confrère d'outre-Rhin « Das Motorrad ». Si la valeur normale donnée au pincement est de l'ordre de 2 à 4 cm, il semble en fait que cette valeur n'a pas grande importance : si cet essayeur n'a jamais essayé un pincement nul, par contre, avec un pincement de 8 à 10 cm, même en roulant très vite (essai sur le circuit du Nurburg-Ring), il n'a rien noté de particulier dans la conduite ; seule une usure anormale des pneus, en dents de scie.

Le carrossage de la roue du side, lui aussi, semble sans grande importance, et la valeur habituellement donnée est de 10 mm entre le haut et le bas de la roue.

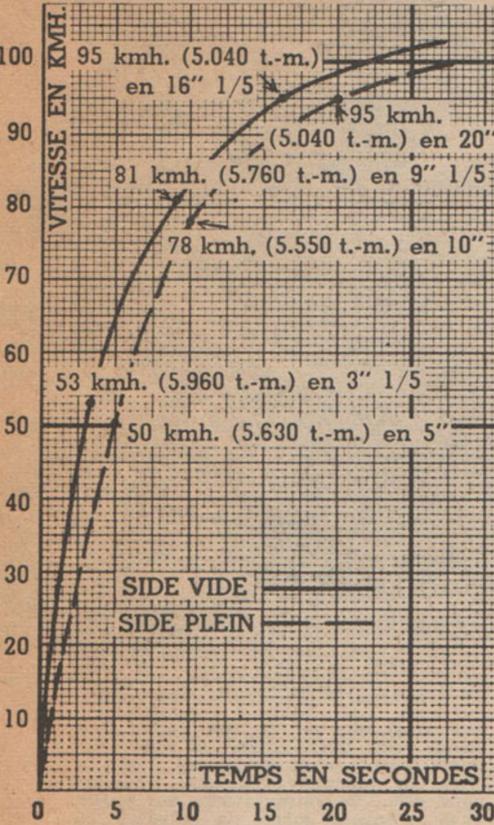
Mais le facteur qui semble, à cet essayeur, de loin le plus important, est l'inclinaison de la moto vers l'extérieur (facilement modifiable sur le side Précision, même en marche). Avant, avec les machines à cadre rigide, les roues de side non suspendues et les raides fourches à parallélogramme, la mesure et la valeur de cette inclinaison étaient simples.



Puissance, à différentes vitesses, en 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup>, couple side et couple solo, de la R 51/3. Sur le même graphique, les puissances absorbées par les résistances, en solo et en side. La partie encadrée en blanc est tracée à plus grande échelle page 187.

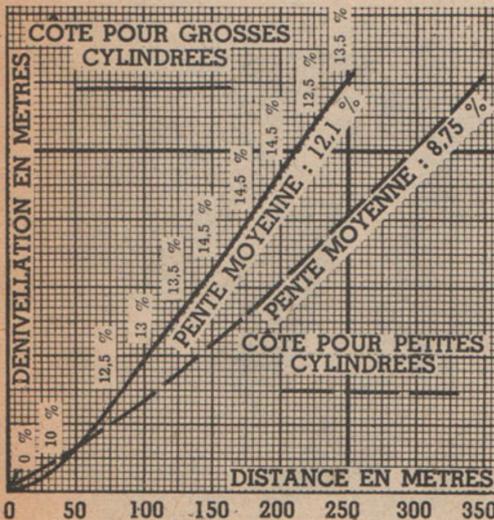
Aujourd'hui, il n'en est plus de même, avec les 3 roues suspendues avec un débattement plus ou moins long, et pour effectuer une mesure sérieuse, il faut tenir compte du chargement transporté. Cette inclinaison donnée à la moto est bonne, quand, aux vitesses les plus utilisées, et avec la charge normale, on peut lâcher les mains sans que l'attelage ne tire à droite, ni à gauche. Si l'on conduit plus vite, le side tirera de son côté ; si l'on conduit plus lentement, c'est le phénomène inverse qui se produira. Mais aucune directive précise ne peut être donnée pour savoir comment modifier cette inclinaison de la moto sur le side : seuls des essais sur route permettront de le faire correctement.

Pour en terminer avec cet article, je dirai à tout sportif motocycliste qu'il n'y a pour lui aucune déchéance à piloter un sidecar. Dans sa conduite, on trouve aussi des joles et un plaisir sportif incontestables, surtout avec un bon passager qui, même dans un side tourisme, n'hésite pas à « sortir »... Et, dans un miaulement des pneus, un petit dérapage de l'arrière, J. H. sorti du side, le virage a été pris, au grand ébahissement des automobilistes, bien plus rapidement et bien plus sûrement qu'eux. Et si c'eût été Murit ou Olivier ?...

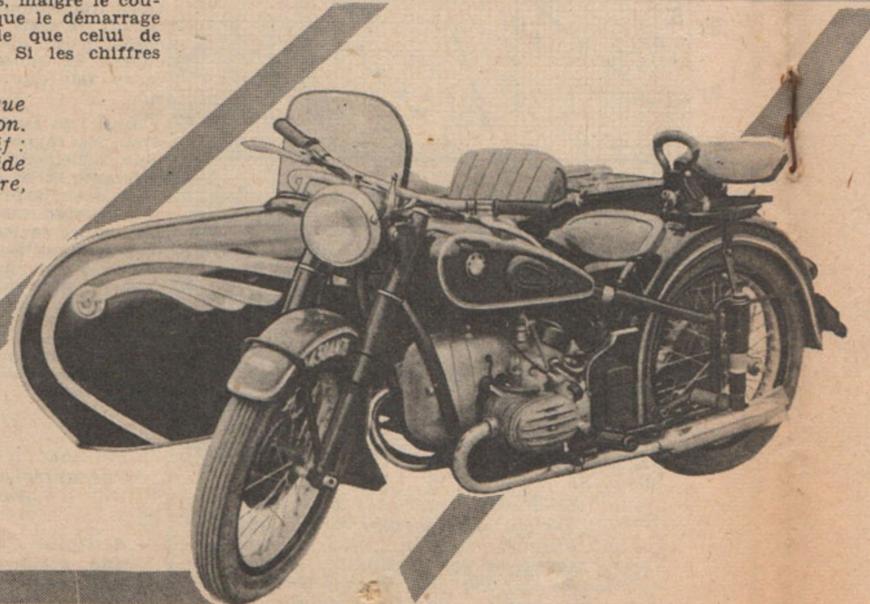


Et maintenant, on peut donner une réponse à la question posée : pour une double utilisation, solo et side, quel couple utiliser ?

Si l'on est appelé à utiliser davantage la machine en solo qu'en side, si l'on fait beaucoup de route (en solo comme en side), garder la démultiplication solo. Si l'on utilise, par contre, la machine solo surtout en ville, si l'on veut surtout de brillantes reprises en ne recherchant pas la vitesse de pointe, prendre alors la démultiplication side. Si l'on tient moins compte des accélérations, mais plus des vitesses, on perdra beaucoup plus en utilisant le couple side pour



En haut, notre classique courbe d'accélération. Poids total approximatif : side vide : 310 kg. ; side plein : 390 kg. Ci-contre, à gauche : profils comparés des 2 côtes servant à nos essais. L'échelle des dénivellations est 10 fois plus importante que celle des distances.



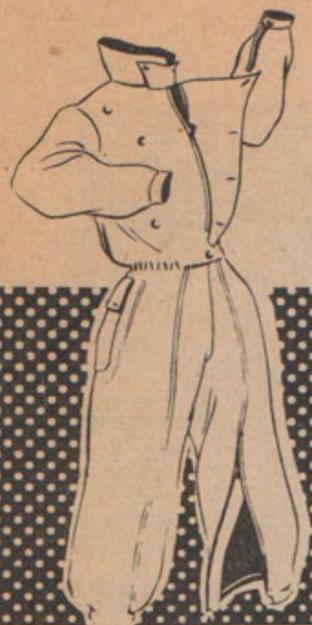
Pour les 100, 200, 300, 400 et 500 mètres, les chiffres furent les suivants :

	side vide		side chargé	
	temps	moy.	temps	moy.
100 m.	7" 1/5	50,0 kmh.	8" 2/5	42,85 kmh.
200 m.	11" 3/5	62,1 kmh.	13"	55,4 kmh.
300 m.	15" 3/5	69,2 kmh.	17"	63,5 kmh.
400 m.	19" 1/5	75,0 kmh.	20" 4/5	69,2 kmh.
500 m.	22" 4/5	78,9 kmh.	24" 3/5	73,2 kmh.

**QUELQUES AUTRES CONSIDERATIONS**

J'ai déjà indiqué, lors de l'essai de la Zundapp KS 601 (MR n° 1.098), qu'un pare-brise de sidecar joue un rôle de frein important. A ce titre, j'ai fait quelques essais : Sur route, la même position de la poignée des gaz qui me donne 85 kmh. en prise avec le pare-brise, me donne 90-92 kmh. sans pare-brise. Avec un passager, alors que la vitesse maximum que j'ai obtenue en 4<sup>e</sup> fut de 99 kmh. avec pare-brise, elle fut de 109 kmh. ; ce dernier ôté (112 side vide) ; l'écart fut donc de 10 kmh. En 3<sup>e</sup>, l'écart fut moins important : 108-109 avec passager et pare-brise, 114 kmh. en ôtant le pare-brise.

La consommation : en Suisse, un ou deux cols par jour, avec ma femme, mon



# LE PROBLEME DES EQUIPEMENTS



Concluant notre enquête sur les équipements hivernaux, nous présentons aujourd'hui à nos lecteurs 2 solutions différentes : la toile huilée et un équipement étranger, spécialement conçu pour les motocyclistes.

## LA TOILE HUILEE

**D**ans votre numéro 1.108, vous nous proposez d'aborder un très important sujet pour nombre de motocyclistes : la question de l'équipement dans la protection aux intempéries.

Si je donne mon avis, ce n'est pas tout à fait désintéressé. C'est plutôt pour qu'il soit possible aux fabricants de m'offrir ce que je désire.

Je suis motard depuis 1926. Peut-être ai-je un peu d'expérience. Mon travail m'oblige à me servir de ma moto de jour, de nuit, par le froid, ou avec la pluie et ce avec quelquefois des étapes de 500 kms (avec une P.110, oui, parfaitement).

Il y a bien longtemps que j'ai abandonné le cuir qui fait très sport, mais ne donne qu'une protection relative et pour peu de temps. L'équipement qui m'a donné le plus de résultats et de satisfaction est l'équipement de mer : la toile huilée.

Des pieds à la tête :

Bottes des stocks américains (trois pointures au-dessus), pieds en caoutchouc moulé et tige cuir gras à soufflets jusqu'en haut (prix 1.500 fr.).

Pantalon en grosse toile huilée renforcée à l'intérieur des genoux et à l'entre-jambes (prix 2.200 fr.).

Veste en toile huilée légère gris vert (stocks, prix 800 fr.).

Une serviette éponge au cou.

Une bonne paire de gants cuir gras (sur mesure).

Pour le froid : une paire de mouffles en mouton.

Le tout pour moins de 5.000 fr. Je ne parle ni des gants, ni du casque, ni des lunettes.

Protection absolue. Après Arcachon-Vierzon (une des étapes les plus dures que j'ai faites) avec la pluie et la tempête sans arrêt, ou presque, j'avais juste mon col de chemise à peine mouillé. Ne parlons pas d'esthétique. Mon allure debout doit ressembler à celle d'un scaphandre. Mais il y a le résultat : protection absolue pour peu de frais.

Que nous offre-t-on sur le marché dans l'équipement spécialisé ?

Des combinaisons très efficaces... mais un peu chères...

Des bottes cuir très belles, mais... à 10.000 fr....

Des gants excellents pour le froid, la présentation, en cas de chutes. Contre la pluie... 0.

Il me semble qu'un fabricant pourrait, en partant de la toile huilée de parfaite qualité, réaliser un « Un » ou « Deux Pièces » donnant toutes garanties contre la pluie pour un prix d'environ 4 à 5.000 fr. J'entends avec une coupe spéciale appropriée à la position et aux mouvements du motard. Ce survêtement devrait être très ample avec une ceinture aux hanches, garni de pattes aux chevilles, aux poignets et au col. Le col devrait pouvoir recevoir, à l'extérieur, un genre de capuchon anorak. Des doubles épaisseurs, facilement changeables, sur les faces internes des genoux et à l'entre-jambes. Pas d'ouverture et une seule grande poche intérieure sur la poitrine à gauche.

Il est bien évident qu'il n'est pas question de s'annoncer ainsi au bal des Petits Lits Blancs. Mais dans le besoin, il faut savoir choisir : ou la protection la plus complète, ou l'esthétique qui n'est, la plupart du temps, qu'une variante de ce que nos chères épouses appellent très gravement La Mode !

Que vous dire de plus, si ce n'est que je cherche depuis des années un équipement efficace et économique dans le commerce.

Mr M. NAU  
Mérignac (Gironde)

## LE KLEPPER ALLEMAND

**J**e suis un peu en retard pour votre enquête sur les équipements, veuillez m'en excuser, mais étant en possession d'un Klepper allemand très peu répandu en France, je n'ai pas cru nécessaire de vous décrire mes impressions, vous avez donné une courte description de cet équipement dans le N° 1.078, mais comme Monsieur J. Brun, Sartrouville s'intéresse aux équipements étrangers, je confie à vos li-

gnes ce que j'en pense. Le modèle dont je parle est conçu exclusivement pour la moto, la maison a d'ailleurs une vaste expérience en la matière, ayant fabriqué la presque totalité des équipements pour les motocyclistes de l'armée allemande. Vous écrivez dans le numéro sus-mentionné, notamment : « Réalisé en tissu vulcanisé résistant à l'essence et à l'huile, il est pratiquement indestructible », ce que je ne peux que confirmer. L'huile et l'essence (il y en a toujours un peu sur les réservoirs) n'ont pas attaqué le caoutchouc. Il est facilement pliable et je l'enfouis comme je peux dans mes sacs, ce qu'on ne peut pas faire avec une combinaison en toile, je viens d'acheter une serviette construite en même matière pour l'y ranger et le fixer sur le porte-bagages.

Le nettoyage (avec une éponge et de l'eau claire) est très facile et ne lui enlèvera jamais son imperméabilité, deuxième avantage vis-à-vis de la toile. Troisième avantage : 5 minutes après les plus fortes pluies, il est complètement sec, ce qui n'est pas le cas du cuir, ni de la toile. En une minute vous avez transformé ce manteau en une combinaison 100 % étanche. Par un ingénieux système de fermetures rapides ou de boutons, et en enroulant les pans largement calculés pour ne pas gêner les pieds dans les différentes manœuvres, autour des jambes, vous transformez la partie basse du manteau en pantalon. Un rabat fixé au dos (intérieur) du manteau et qu'on fait passer entre les jambes en le fixant par deux boutons, protège le ventre du pilote du vent et du froid qui pourrait s'engouffrer par l'ouverture du manteau.

Le col, étant relevé, se ferme par une petite ceinture et monte assez haut (jusque sous le nez), la dite ceinture fait bien adhérer le col au visage et au cou.

Dans les manches, des soufflets ne laissent pas remonter le courant d'air le long des bras jusqu'à l'intérieur de la combinaison. Le Klepper possède en outre un double dos pour l'aération. Quand vous descendez de votre moto, vous ouvrez deux fermetures rapides, vous rabattez votre col et n'êtes plus un scaphandrier. Deux vastes poches rendues étanches par des languettes se fermant par bouton pression complètent ma description.

Mon manteau ne peut protéger malheureusement mes souliers et bas de pantalons (une combinaison d'ailleurs non plus), mais la maison Klepper ayant vraiment étudié la question à fond a conçu des guêtres en tissu vulcanisé remontant jusqu'au genou et dont la fermeture se fait par boutons pressions, et ainsi j'ai mes pieds toujours au sec. Pour les grands froids, Klepper vend une doublure amovible en poils de chameau qu'on peut facilement adapter au manteau.

Je vais essayer de trouver quelques critiques à formuler : le poids peut-être excessif de cet équipement : 3 kgs 500. Difficulté de remettre les boutons qui peuvent s'arracher (ce qui n'est pas encore arrivé à ce jour), mais même en admettant ce cas, le service après-vente bien organisé les remettra vite en place. Il ne tient pas si chaud que la Macombynn, mais bien que roulant déjà à des températures de -5°, je n'ai pu me plaindre d'avoir trop froid, sauf pour les mains et le visage, mais ceci est une autre histoire.

Pour la tête, je n'ai pu me résoudre à mettre un casque, bien que possédant une monture rapide. Je mets un serre-tête en cuir fourré ou en tissu imperméable suivant les conditions atmosphériques.

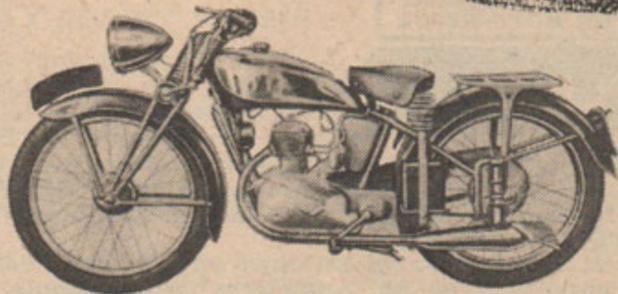
Pour le visage, je me suis acheté des lunettes panoramiques « Idéal » qui sont également importées en France (prix en France : plus de 1.000 fr.; en Allemagne 5 DM à 85 = fr. 425, comprenez qui pourra). Mais étant obligé de porter des lunettes optiques, le rhodoïd appuie sur les deux extrémités de ces dites lunettes, ce qui se traduit par une pression du support sur le nez, ce qui, après des heures de route, devient douloureux. Monsieur Brun doit avoir trouvé une solution à cette question, puisqu'il ne s'en plaint pas.

Pour rouler vraiment par tous les temps, l'idéal est un pare-brise protégeant également les mains et insensible aux coups de vents latéraux, bien profilé pour qu'il n'absorbe pas trop de cheveux (genre Aeroblink). Vous avez fait une étude très détaillée de cette question dans le N° 1.071.

Je vous signale à titre indicatif que le manteau vaut DM 122,70, ce qui donne fr. 10.450. Je crois que ce modèle n'est pas importé en France.

W. F., Strasbourg

# Ce qu'ils en pensent



## MOTOBECANE D 45 S

**A** la recherche d'une machine destinée à effectuer le trajet biquotidien au lieu de travail et retour, j'ai acquis le D-45, décidé par son prix raisonnable et la qualité d'endurance reconnue aux moteurs à soupapes latérales.

Malgré la présentation « standard » (absence de chrome), de par son fini, elle tient bonne place parmi les engins de sa prétention. La couleur beige et jaune est d'une élégance discutable, mais se révèle très peu salissante. Malheureusement, le peu de chrome, ainsi que la peinture claire, sont de qualité médiocre.

De conception ancienne, le cadre surbaissé s'est montré robuste et protège bien le carter, mais fait prendre aux jambes du pilote une position anormalement repliée. La fourche avant à parallélogramme est robuste. La nouvelle fourche télescopique doit agréablement compléter la suspension arrière souple et bien équilibrée, qui fait contraste avec la petite selle aux ressorts fragiles. Le défaut d'un réservoir de capacité trop faible : 8-9 litres, a été remédié sur le dernier modèle par montage du réservoir de 12 litres. Le minuscule boîtier à outils subsiste pourtant. Je l'ai remplacé par une mallette maison en contreplaqué ferré, fixé dans la branche gauche de la fourche arrière.

A part les pneus de bonne dimension 3x25, la partie cycle donne lieu à quelques critiques : freins brutaux et excentriques, pédale de frein arrière mal placée sous le talon droit, les roulements à cuvettes comportent des cônes involontairement « autoserreurs » et ont grippés après 2.000 kms, le démontage de la roue arrière est rendu laborieux par l'absence de broche et de garde-boue articulé.

L'équipement électrique dans l'ensemble primitif, comporte néanmoins un phare de dimension et puissance considérable pour ce genre de machine. Le volant magnétique est sans histoire, mais gagnerait à être protégé par un carter. Les emplacements pour batterie et avertisseur sont prévus. Personnellement, j'ai complété par un ensemble avertisseur et redresseur « Sanor », qui, malgré l'inconvénient de ne pouvoir s'en servir le phare allumé, donne satisfaction.

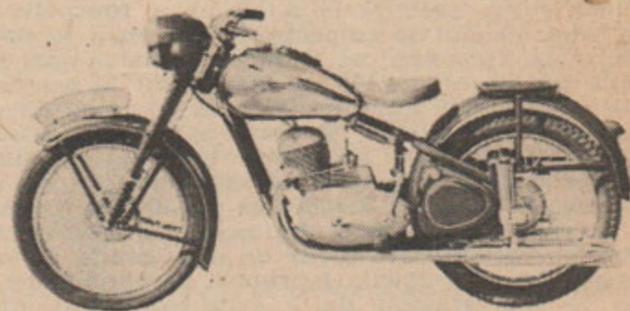
Le constructeur n'a cessé de perfectionner le moteur « latéral » qui représente un petit moulin sûr, de démarrage facile, consommant peu, assez souple et silencieux. Et comme rien n'est parfait, en voici les défauts : puissance relativement faible (4,3 CV), reprises molles, chauffe excessivement. Côté boîte, rien à dire, les rapports sont bien calculés et les vitesses passent sans difficulté. Un sélecteur adaptable peut remplacer utilement l'archaïque levier sur secteur cranté. L'embrayage à disques métalliques et bain d'huile est robuste, mais entraîne à froid.

L'entretien courant se résume au graissage. Le démontage d'une partie quelconque du moteur ou le réglage des soupapes est des plus faciles. Signalons qu'un guide de soupape mal calibré permettait des remontées d'huile, d'où calaminage excessif et rodages fréquents.

La conduite se caractérise par une grande souplesse, mais faible nervosité : le parfait engin du débutant. L'équilibrage de l'ensemble est très réussi. La bonne tenue en ligne droite et sol sec diminue dans les virages, pour chasser franchement de l'arrière sur revêtement gras. Le remède consiste en la diminution de la chasse de la fourche avant et le changement du profil des enveloppes. La faible course de la poignée de débrayage oblige à se servir de cette minuscule pédale de débrayage au pied. Le levier de changement de vitesse, situé trop bas, est d'une manœuvre maladroite. Le manchon en caoutchouc du kick monté brut de fonderie, est accessible en supplément. La machine n'étant pas pourvue de compteur, j'en ai monté un dans le phare (entraînement par vis hélicoïdale sur le moyeu). Celui-ci, après étalonnage, et rodage de la machine, a accusé une vitesse de pointe de 65 kmh. et une vitesse de rendement optimum de 50 kmh. pour une consommation de 2 litres.

En conclusions : vélomoteur économique à tout point de vue, d'un entretien facile, assez confortable. Idéal pour les petits trajets de tous les jours ou le tourisme léger.

Mr N. MEYER, Mulhouse



## JAWA 250

**A**ppréciant beaucoup votre rubrique « Ce qu'ils en pensent », je tiens à y apporter également mon concours.

Possesseur d'une 250 Jawa qui totalise actuellement près de 18.000 kms, je vous livre mes impressions sur cette machine. Habitant le Maroc depuis quelques mois, j'ai déjà eu l'occasion de rouler beaucoup en montagne et sur des pistes qui mettent à rudes épreuves suspensions et pneumatiques. Je suis notamment monté à l'Aukaimeden 2.600 m. d'altitude à atteindre en 40 kms de piste, ainsi qu'un voyage dans le sud à Agadir, par Taroudan et le col du Gize N'Test, célèbre par ses 2.500 virages sur 130 kms de piste. Je vous signale que tous ces voyages étaient effectués en compagnie de ma femme, de ma petite fille (à peine 1 an) et des bagages nécessaires à trois.

Cette énumération était nécessaire pour vous montrer que ma machine a été à rude épreuve, d'autant plus que je conduis très sport, montant haut les régimes et utilisant en général tous les chevaux du moteur. J'ai donc pu juger de la marche de cette machine dans des occasions très diverses. C'est pour cette raison que je m'autorise à vous donner mon avis d'amateur.

Passons à l'examen de la machine. Moteur robuste, car peu poussé, tournant rond et possédant un excellent ralenti pour un deux temps. Manque un peu de puissance. Boîte de vitesse bien étagée et possédant un débrayage automatique très utile et fort simple, facilitant beaucoup la conduite. Bonne suspension à mon goût, souple, assurant une bonne tenue de route. Une selle double agrément la conduite et accentue le confort, sans nuire à l'esthétique des plus séduisants qui facilite beaucoup l'entretien et dont devraient s'inspirer nos constructeurs nationaux.

Freinage moyen. Frein avant manquant un peu de puissance ; arrière trop brutal, dangereux sur terrain humide. Rayons arrière trop faibles de section, cassant souvent côté pignon. Bons silencieux donnant un son agréable, mais malheureusement pas étanche à l'arrière, d'où suintement d'huile.

Eclairage moyen. Phare avant gagnerait à être plus puissant. Consommation se situant entre 3 l. 5 à 4 l. maximum à grande vitesse ou en montagne (en duo).

La vitesse maximum se situe aux environs de 100 chrono, mais en position effacée et sans vent. Par contre le compteur marque facilement 110. Le moteur ne tournant pas très vite, la vitesse maximum peut être tenue aisément sur de grandes distances, sans échauffement anormal. Ce qui n'est toutefois pas à conseiller.

Comme panne, un rupteur cassé à 15.000 kms et une crevaillon. Réparation : échange d'un roulement dans le tambour de frein arrière et des garnitures.

En un mot, machine robuste et sûre, avec laquelle je me propose de rallier Paris aux vacances prochaines.

Moto me donnant entière satisfaction, d'entretien élémentaire et sur laquelle on peut compter.

Mr P. BOUTAGNON,  
à Marrakech (Maroc)

# 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

## REVE DE MOTOCYCLISTE

Utre revue offre à ses lecteurs, dans la rubrique « Tribune Libre », un moyen d'exprimer leurs désirs, leurs satisfactions, leurs mécontentements. Je profiterais donc de l'occasion qui m'est offerte.

Ceux qui, comme moi maintenant, espéraient faire admettre leur point de vue, souvent raisonnable, ont été contraints malgré eux à supporter ce qui leur était intolérable. Je vais donc à leur suite, prendre le relais et « rouspéter » comme tout bon français qui se respecte et qui en a le droit.

Je félicite la Direction de « Moto-Revue » qui a fait paraître dans son numéro 1.120 un article sur le beurre d'importation. Cet article est absolument sans commentaires, et moi, pour renforcer son action, j'aurais parlé des patates également d'importation. Non seulement nous ne sommes pas capables de produire de bonnes motos, mais nous n'avons pas le droit de nous procurer des motos étrangères. Dans le même numéro, en bas de la page, à droite, il y a trois petites lignes innocentes qui m'ont fait sortir de mes gonds. Pourquoi une 4 cylindres Gilera serait-elle fabriquée par une firme française? Non que je sois ennemi du 4 cylindres, dans une voiture c'est très bien, mais dans une moto ! Celle-ci a beau être championne du monde, j'ai plutôt l'impression qu'elle n'intéressera qu'une petite partie des motocyclistes, et à quel prix la sortirons-nous ? Nous ne voulons pas le savoir. Pourquoi ne pas construire plutôt sous licence une machine comme la BMW et dans les 300.000 francs ? Je prédis à la firme qui s'en occuperait un succès commercial, et avec la politique de crédit... Car, que produisons-nous en France, en grosses cylindres ? Des veaux, excusez-moi pour l'expression, mais elle est juste, et beaucoup trop chers.

Je n'arrive pas à comprendre que les machines qui étaient exposées en 1947, pour ne citer que celles-là, en sont restées à l'état de prototypes. En cette période troublée, il se trouvait des ingénieurs qui s'occupèrent de créer des modèles, et des

jolis modèles, citons : la 125 Terrot, suspension AR réglable, moteur alu, très moderne ; 250 Peugeot bicyl. ; 200 Automoto bicyl. ; 350 Sublime bicyl. ; Snecma, 4 cylindres (2 par 2) de 350 ; 350 V4C Motobécane.

Il faudrait que quelqu'un s'occupe sérieusement de la question des importations. En Angleterre, par exemple, les importations sont presque nulles, d'une part parce que c'est leur politique, d'autre part parce qu'ils ont une production de qualité et pas chère et qu'ils n'ont aucune raison de payer des droits de douane. Il faudrait que nos producteurs baissent leurs prix sans que cela soit au détriment de la qualité, de la robustesse et surtout du fini. (Il était un temps, me racontait mon aïeul, où le travail français était très coté, il l'est encore pour certains produits, mais peu...). Créer un service « Courses » (très bien l'article de M. Benoit Christian, MR 1.069), ne pas se contenter seulement de la 175 cmc., organiser l'épreuve des 6 Jours en France, où évidemment elle brillerait (rêve insensé)... par son absence.

Chez nous, nous avons des champions tenaces, mais fauchés, qui font avec de pauvres moyens ce que les autres ne feraient pas sans l'appui d'une solide maison et ça c'est beau ; il y en a même qui fabriquent leur moteur.

En dernier lieu nous voudrions avoir des maisons sérieuses à qui donner ses réparations, où le mécano est un vrai mécano, qui n'oublie pas de mettre un circlip à la dynamo, de centrer la roue arrière, de serrer ses boulons, de graisser ce qu'il a dégraissé. Le patron a beau être ex-chef du service réparations de telle boîte, cela ne nous suffit pas, même s'il a été recordman du Bol d'Or ; assez de pommade.

Votre revue est très bonne, ses articles sont divers et complets. Vous avez choisi d'être de notre côté, de nous défendre, continuez, et merci.

Mr A. MAILLARD,  
Levallois (Seine)

## LES FEMMES AU GUIDON

Fidèle lectrice et abonnée à « Moto-Revue » depuis X années, j'ai lu souvent dans vos rubriques qu'à l'étranger beaucoup de femmes conduisent des motos de grosses cylindrées, en dernier lieu dans votre n° 1.120 : Les femmes au guidon.

Quoique plus très jeune, j'ai 49 ans, maman de quatre enfants et grand-mère deux fois, et estropiée du pied droit. Je conduis en duo, mon mari étant amputé du bras gauche à la suite d'un accident de moto en 1933. J'ai passé mon permis de conduire moto en 1946 sous le n° 164196 B, à Lyon. J'ai commencé à rouler sur une 175 cmc. Monet-Goyon, puis sur 250 Monet-Goyon, ensuite sur une 350 Automoto. Maintenant je possède une BMW 748 cmc. latérales, avec laquelle j'ai fait de superbes parcours. Voici quelques itinéraires effectués l'été 52. J'habite une petite localité à 12 kilomètres de Givors (Rhône).

1<sup>re</sup> randonnée : Les Grands Goulets, La Chapelle en Vercors, le Col du Rousset, Dié, Valence et retour par la Vallée du Rhône, 338 kms le même jour.

2<sup>e</sup> La Grande Chartreuse, le col de Porte, Grenoble, Villard de Lens, les Gorges de la Bourne, Vassieux-en-Vercors, les Grands Goulets, Roman et la Vallée du Rhône, 414 kms le même jour.

3<sup>e</sup> Génissiat par Nantua, Bellay, La Tour du Pin, Bourgoin, Vienne et Givors, 372 kms, toujours le même jour.

Puis 4<sup>e</sup> grand parcours St-Jean de Touslas-Lourdes : Première étape, départ 11 juillet, arrivée à Muret par Le Puy, Rodez, Albi, Toulouse, 502 kms en 1 jour.

12 juillet arrivée à Lourdes, retour même jour à Albi où nous avons assisté au circuit de vitesse moto le 13 juillet.

Le 14 juillet, retour par Castres, Béziers, Sète, Nîmes, avec un crochet au Crau du Roi.

Rentré le 15 juillet dans la matinée.

Je voudrais que l'on sache, qu'une moto, même grosse, peut être conduite par une femme, puisque par expérience une grosse machine est plus facile à conduire qu'une petite et je serais heureuse de rencontrer sur ma route d'autres femmes au guidon.

Mme DAVAL A.  
St-Jean de Touslas (Rhône)

## SPEED ET MONTAGNE

J'ai pris connaissance, avec intérêt, du résultat de vos essais du « Speed » dont je suis utilisateur depuis plus d'un an.

Il est évident que vos essais ont été très sérieux, car les avantages et inconvénients que vous faites ressortir sont exacts.

Toutefois, permettez-moi de vous signaler que contrairement à votre allusion sur les possibilités dans les cols Alpes-tres ou Pyrénéens, je puis vous assurer que, à deux passagers et le matériel de camping, on peut passer — souvent plus facilement qu'avec d'autres véhicules 125 cmc. réputés — des cols tels, Aubisque, Aspin et même le Tourmalet. En effet, d'autres usagers que moi-même l'ont fait aussi — et plusieurs fois l'an dernier sans ennuis d'aucune sorte. On ne monte pas très vite, c'est un fait, mais le moteur ne s'échauffe pas anormalement et je puis vous assurer que l'agrément du « Speed » est grand en montagne, comme d'ailleurs pour tout usage. Avec un peu d'entraînement on peut faire Tarbes-Bordeaux en 4 heures sans fatigue excessive en solo, la moyenne s'abaissant de 8 à 10 à l'heure avec passager et bagages.

Ceci dit, si le mélange est fait soigneusement comme il doit se faire, il n'y a pas d'ennui avec ce petit engin et je ne vois pas de limite d'utilisation.

Mr F. LAELERGUE,  
Tarbes (H.-P.)

N.D.L.R. — Nous ne contestons pas la possibilité de gravir certains cols avec un scooter de petite cylindrée : d'autres l'ont même fait avec des 50 cmc. Mais nous pensons néanmoins que ce n'est pas un engin prévu pour la montagne, mais beaucoup plus pour la circulation urbaine. Nous avons bien vu des pilotes faire du trial avec des flat-twins ; mais nous pensons aussi néanmoins que pour le trial un mono ou vertical-twin est plus à sa place.

# Echos Sportifs

## CARNET « GRIS »

Nous avons le regret de vous informer de la disparition... de l'horizon de la compétition du célèbre italien Dobelli, passager de l'ex-champion du Monde en side Eric Oliver.

Dobelli aurait, paraît-il, l'intention de se joindre à une usine d'accessoires bien connue.

Que M. Oliver trouve ici les bons vœux de rétablissement qui doivent accompagner l'amputation qu'il vient de subir.

## BEAUVAIS ET BERNARDET

Le coureur Beauvais aurait été présenté par la maison Bernardet, afin de disputer pour elle de grands circuits de régularité sur le scooter 250 cmc.

Lors d'essais sur le routier de Montlhéry, Beauvais réalisa assez régulièrement des moyennes de 80 kmh. Mais c'est surtout la tenue de route de l'engin que notre coureur apprécia particulièrement, surtout comparativement à celle de nombreux autres scooters.

## NOUVELLES MACHINES

BSA a présenté récemment une 650 cc. dénommée « Super Flash » dérivée de la « Golden Flash ». Les modifications essentielles par rapport à cette dernière consistent en un moteur plus poussé, avec cames spéciales et un plus gros carburateur. La culasse a été travaillée également. La machine est équipée de garde-boue étroits et chromés, d'une selle double et d'un nouveau réservoir de 11 l. 5 environ.

Le guidon est plus étroit, un compteur et un compteur de vitesse sont montés sur la tête de fourche. Pour l'instant, la « Super-Flash » n'est livrée qu'aux U.S.A.

Egalement en Amérique, Zundapp a présenté une 200 destinée aux épreuves variées sur longues distances.

Cette machine est dérivée de la Comfort classique avec carbu à double corps et suspension AR Jurisch. Les canaux de transfert ont été polis et le moteur plus poussé maintenant donne 12 chevaux environ. Le tube d'échappement est surélevé, ainsi que la prise d'air du carburateur, ceci afin de permettre l'utilisation dans des traversées de rivières. Garde-boue plus petits et chromés et un sac de réservoir complètent cette nouvelle production.

## UN PETIT DETAIL

Walter Zeller, étoile de B.M.W., est allé à l'île de Man sur le parcours du T.T. avec une R.68, afin de juger des difficultés du tracé et en faire un rapport à l'usine de Munich.

Malgré toutes les dénégations qu'on a pu faire chez B.M.W., cela signifierait-il un changement de position des responsables du service des courses ?

## NOUVELLES DE DAYTONA

La célèbre plage où ont lieu les non moins célèbres courses de vitesse ne sera pas transformée en piste de dirt-track comme on l'avait annoncé. De nombreux engagements sont déjà parvenus aux organisateurs, et parmi eux on note Dick Klamfoth, recordman de la piste qui sera monté cette année sur une Norton 88 (Dominator) au lieu de sa double arbre habituel. Deux Matchless twin et deux BMW seront aussi présentes.

## INFORMATIONS SPORTIVES

Nous apprenons que BMW vient de compléter son écurie de course pour les sidecars.

Ainsi, l'équipe Kraus-Huser vient d'être complétée par la jeune équipe Noll-Cron. Pilote privé talentueux, Noll n'a que 27 ans et semble être un jeune espoir allemand dans sa catégorie.

## LE RECORD N.S.U. EN DANGER ?

Si l'on en croit les dernières informations, la marque E.M.W. d'Allemagne Orientale préparerait une machine afin de ravir à Herz son record du monde de vitesse absolue. Comme pour ses machines de série, celle-ci aussi se baserait sur les plans des anciennes B.M.W. des records.

## UNE N.S.U. KONSUL « SPORT » ?

Jusqu'ici la 500 Konsul, qui a conservé le moteur monocylindre culbuté de la 501 OSL d'avant-guerre, était surtout une machine utilitaire et robuste.

## LES « SCHNELL » COMPETITION

On sait qu'après avoir couru assez longtemps pour la firme italienne Parilla, non sans en avoir d'ailleurs modifié un peu les modèles, les coureurs allemands Schnell et Gablenz construisirent, avec l'aide de l'usine Horex, des monos double ACT avec lesquels ils participèrent à différentes épreuves durant la saison 1952. Maintenant, ils se retirent de la compétition, mais par contre, ainsi que nous l'avons indiqué déjà dans « Moto-Revue », ils vont commercialiser leurs 350 et 500 cmc. qui s'avèrent au moins d'un niveau égal, sinon supérieur, à celui des autres machines compétition « clients », mise à part la nouvelle G.45 Matchless.

C'est un tableau technique de ces deux machines que nous présentons ci-dessous, en rappelant que toute une part de la partie cycle est celle des 500 twin compétition Horex (roues, fourche télescopique, suspension arrière oscillante à amortisseurs à huile, etc.).

Ces deux machines sont des monocylindres à double ACT dont l'entraînement se fait comme suit : l'arbre à came de l'admission est entraîné par chaîne depuis le moteur ; puis cet arbre à came

Seul mono allemand de la cylindrée, NSU a pensé qu'elle pouvait intéresser de jeunes « crossmen » d'outre-Rhin, maintenant que ce sport commence à « mordre » dans ce pays.

Aussi, la marque de Neckarsulm, à l'instar de Triumph, en Angleterre, livre-t-elle dès maintenant un coffret permettant de modifier la Konsul. Ce coffret comporte un cylindre en alliage léger chemisé à l'aide du procédé Al-Fin ; une culasse évidemment en alliage léger, comportant des soupapes de grand diamètre ; des cames « compétition » ; des ressorts de soupapes spéciaux ; un carburateur spécial de 32 mm de passage des gaz.

Ce coffret permet d'obtenir une puissance de 33 CV au vilebrequin, soit une vitesse de 150-152 kmh., résultats remarquables pour une mono transformée.

Ce coffret coûte, en Allemagne, 1.040 marks, soit environ la bagatelle de 86.000 de nos francs.

entraîne l'arbre à came de l'échappement par l'intermédiaire de pignons.

Les boîtes de vitesses sont à 4 rapports et les carburateurs, italiens, sont des Dell'Orto.

Transmission primaire par engrenages.

	350 cmc.	500 cmc.
Alésage :	75 mm	85 mm
Course :	79 mm	88 mm
Cylindr. exacte :	349,01 cmc.	499,35 cmc.
Rapport course-alésage :	1,053	1,035
Puissance :	32 CV	42 CV
Régime :	8.000 t.-m.	7.500 t.-m.
Puissance spécifique :	91,7 CV.-l.	84 CV.-l.
Prix en Allemagne :	6.500 marks	5.000 marks
soit environ :	540.000 fr.	415.000 fr.

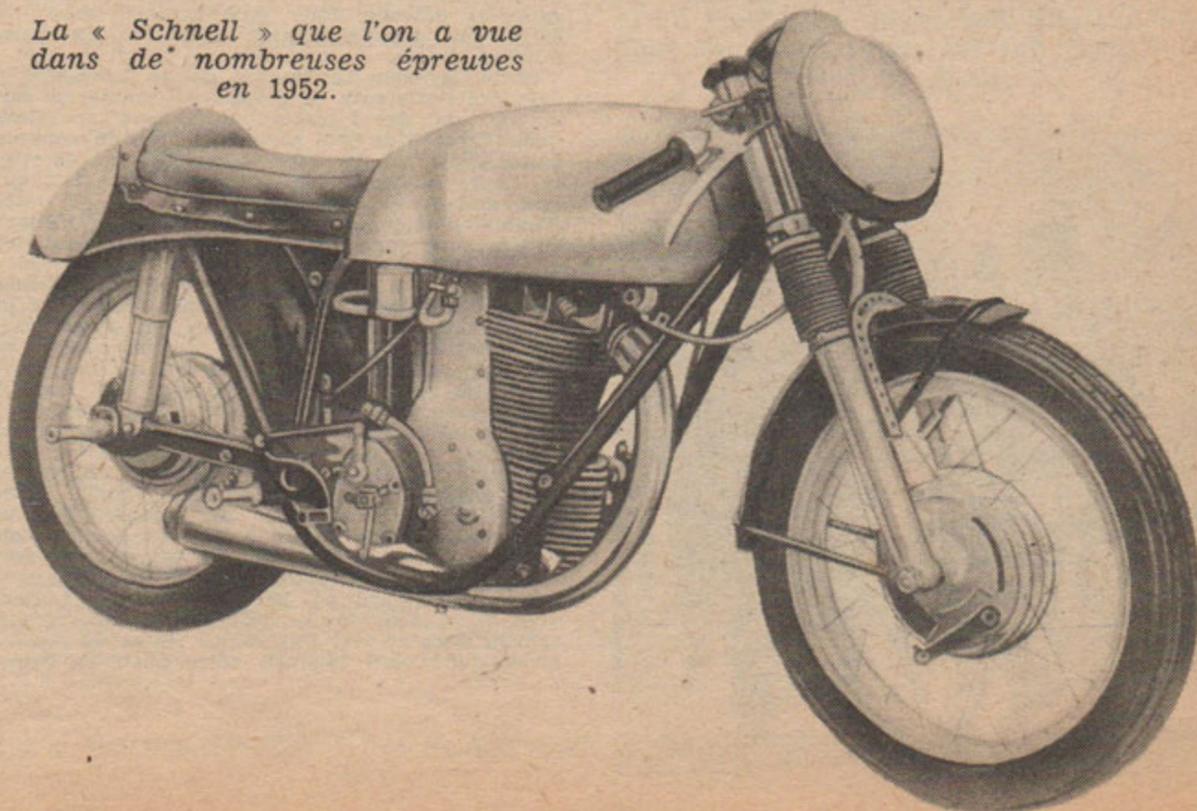
Ces machines seront livrables pour le début de la saison 1953.

De plus quelques machines du type 1952 sont à vendre, à un prix un peu plus bas.

Pour tous renseignements complémentaires, que nos lecteurs s'adressent directement en Allemagne :

Schnell Motoren Kommandit-Gesellschaft  
Gottesauerstrasse 6 à Karlsruhe.

La « Schnell » que l'on a vue dans de nombreuses épreuves en 1952.



# LA COTE

## 3 RECORDS BATTUS

**P**eu de records battus... mais un magnifique temps printanier avec tout ce qu'il peut entraîner comme ambiance nonchalante et grande indulgence.

Je crois que c'est ainsi que l'on pourrait définir l'atmosphère qui régnait dimanche dernier à Montlhéry lors de la première épreuve de vitesse du calendrier motocycliste.

La côte Lapize, ce n'est pas une course comme une autre, non pas tellement parce que c'est l'unique épreuve de côte de la région parisienne, mais surtout par l'ambiance bon enfant qui y règne : tel qui pour la première fois de sa vie participe à une épreuve sur sa machine encore munie de ses pare-chocs côtoie un des premiers plans des championnats du Monde, tel autre y vient pour la première fois confronter auprès des autres sa nouvelle machine compétition, bien souvent âgée déjà de plusieurs années, mais dotée de réglages savants qui doivent lui donner un regain de pétulance ; notre non-moins traditionnel M. Mauve régenté les chronométreurs du départ, ingurgitait croissant sur brioche... et tout le reste à l'avenant.

Rien que l'équipement est déjà bien caractéristique. Seuls des noms bien connus ont une combinaison de coureur (ce qui n'empêche pas Rossignol de se présenter au départ avec ses petites chaussures cyclistes, des pantalons de golf et un pull-over marron). Ceux qui portent une « Maccombynn » donnent presque l'impression d'être des professionnels, mais nombreux sont ceux qui font leurs trois montées en complet veston, à moins



d'êtrenner à cette occasion une combinaison de coureur rutilante neuve (serait-ce le signe que la côte Lapize ne fut pour eux qu'un galop d'essai qui sera suivi de nombreuses autres épreuves ?)

La manière de piloter (démarrage, changements de rapports, prise du virage) suffisait, elle aussi, à faire une discrimination facile entre le pilote de course et l'amateur. Ce dernier démarrait comme nous pouvons le faire devant le 12 de la rue de Cléry, n'osait pas monter en régime, passait immédiatement sa seconde, coupait bien avant le virage, faisait de 20 à 40 mètres sur sa lancée, passait la courbe à un bon... 60 à l'heure et reprenait après, bien souvent sur un rapport trop long.

Que nos lecteurs ne croient pas que je jette la pierre à ces jeunes néophytes : bien loin de là. Je n'ai cherché qu'à montrer ce qu'est cette fameuse course de la côte Lapize.

Mais parallèlement à ce côté plaisant, se présente un aspect technique : les bricolages, de 126 et 175 cmc. surtout, faits amoureusement, durant l'hiver, par des amateurs, au sens le plus pur du terme : telle machine à cylindre DKW, boîte séparée, double graissage, bouchons de transferts à ailettes, etc... ou bien réalisés par des techniciens, tel le 175 double arbre dont la distribution est assurée par une chaîne en-closée dans un carter en forme de boomerang, réalisation d'Agache, dont on trouvera par ailleurs une description complète. Lapize, c'est aussi l'occasion de voir les dernières acquisitions de certains de nos champions : le nouveau Watsonian de Drion et surtout, brique et astiqué, l'ensemble spécial de Haldemann, maintenant propriété de Murit.

Mais la côte Lapize pose aussi, pour qui veut battre des records, et pour celui qui a eu l'occasion de s'entraîner (bien peu nombreux sont ceux qui purent le faire) un choix de rapports assez particulier. Les premiers 500 mètres, en ligne droite, sont à dénivellation assez faible, puis vient le virage à angle droit, suivi de 300 mètres à pente assez raide. Tous les rapports doivent donc être utilisés, mais ceci exige une démultiplication courte de la transmission finale.

Enfin la côte Lapize me donne l'occasion de défendre l'existence de 3 licences comme en Allemagne, ou de 3 catégories comme en Italie. Cette épreuve de côte montre le désir de nombreux motocyclistes de participer à des épreuves de vitesse. Leurs faibles moyens d'une part, le fait qu'il faut d'abord pouvoir juger de sa propre valeur d'autre part, ne leur permettent de s'aligner qu'avec une machine « gonflée ». Il faut leur donner l'occasion de telles confrontations, et ce n'est pas une défaite cuisante, non seulement par des « internationaux », mais même par des « nationaux », qui possèdent les uns et les autres des machines « compétition » qui pourra encourager ces amateurs. Il suffit d'ailleurs d'examiner les résultats pour confirmer ceci : en 250 cmc., Robbes, second, met 20 % plus de temps que Houel sur Guzzi, qui bat le record précédent ; en 350 cmc., la BSA Gold Star de Rossignol, malgré son gonflage réalisé par son possesseur, fin technicien (entre autres choses 9 à 1 de taux de compression) met 8 % de temps de plus que Cherrier sur sa Velocette ; en side, où Drion et Murit semblèrent s'échanger des politesses, chacun triomphant et battant le record en 500 et 750 cmc. (toujours avec leurs 500 cmc.), les 3<sup>e</sup> arrivent respectivement avec 38,6 et 24,4 % de temps de plus. Je pense donc qu'il faudrait créer aussi en France

# LAPIZE

une troisième licence. « Amateurs » par exemple, qui permettrait aux jeunes de concourir entre eux à armes égales, de déceler aussi les futurs espoirs et les fins mécaniciens.

Enfin, pour conclure, disons que la Côte Lapize a été fidèle à elle-même, ouvrant, dans un climat printanier qui laisse bien augurer pour sa continuation, la saison motocycliste.

Tout nous fut offert, depuis les nombreuses « Golden Flash » avec silencieux, phare et pare-chocs, jusqu'à la « Spéciale Haldemann » ou les classiques « Featherbed », depuis le « mordu » aux faibles moyens jusqu'à nos grands champions.

Et c'était bien ainsi !

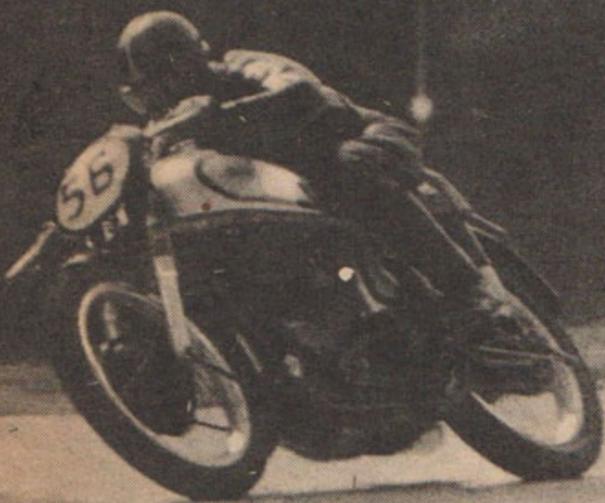
J. B.

### RESULTATS

175 cmc. : 1. ex-æquo Pahin (Automoto) et Agache (Ydral Sp.) 37" 1/5, moy. 77 kmh. 419 ; 3. Mathieu (DS Malterre) 37" 2/5 ; 4. Agache (Ydral) 38" 4/5 5. Boulon (Peugeot) 39" 3/5 ; 6. ex-æquo Guignabodet et Tilliet 40" 3/5 ; 8. ex-æquo Bettini et Sutra 41" 3/5 ; 10. Faure 42" 2/5 ; 11. Demuth 43" 3/5 ; 12. Carteau 43" 4/5 ; 13. Mabilat 44" 3/5 ; 14. Sutra J. 45" 1/5 ; 15. Rivard 45" 3/5 ; 16. Iffly 46" 1/5.

250 cmc. : 1. Houel (Guzzi), 32" 2/5, moy. 88 kmh. 888 (record battu, anc. record 33" 4/5) ; 2. Robbes 39" ; 3. Martine 41" 3/5 ; 4. Guignabodet R. 45" 1/5.

350 mc. : 1. Cherrier (Velocette) 32" 2/5, moy. 88 kmh. 888 ; 2. Rossignol (BSA) 35" ; 3. Mouty 35" 3/5 ; 4. Guignabodet G. 35" 4/5 ; 5. Tarrow 36" 3/5 ; 6. Charlemagne 38" 4/5 ; 7. Darnet 40" 2/5 ; 8. Guérin 44" 1/5.



En haut, au centre, l'éternel sourire optimiste de Houel, justifié d'ailleurs par son record en 250.

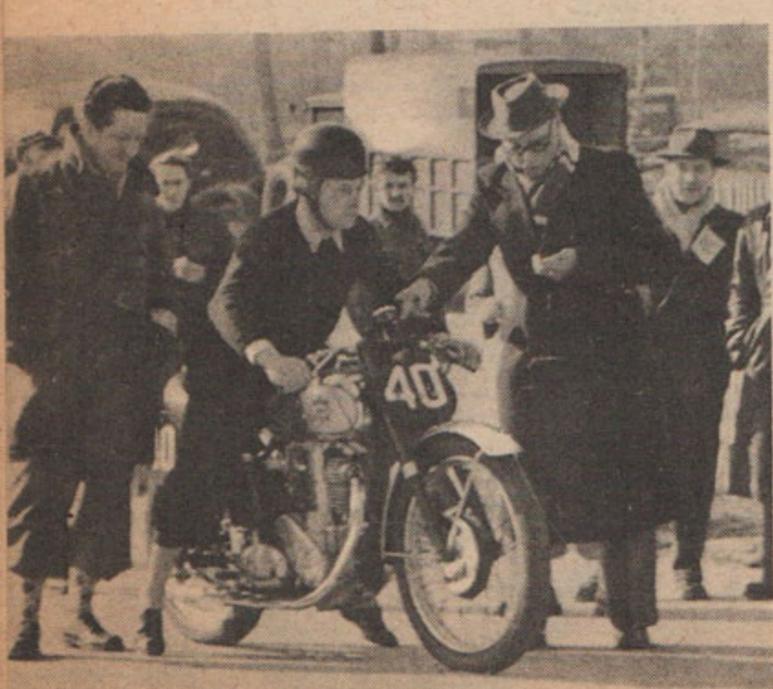
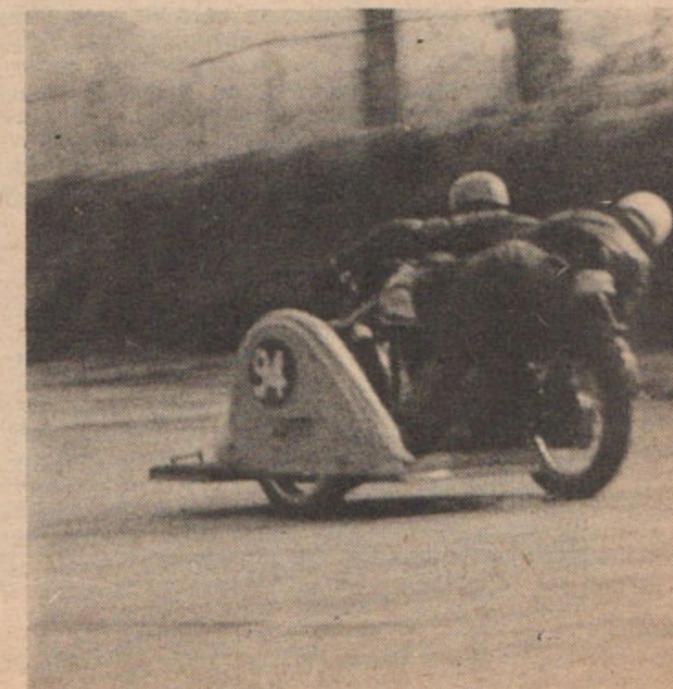
Au-dessus, Cherrier, second en 500 et vainqueur de la catégorie 350.

Au-dessous, Rossignol, au départ de la tentative qui lui assurera la seconde place en 350.

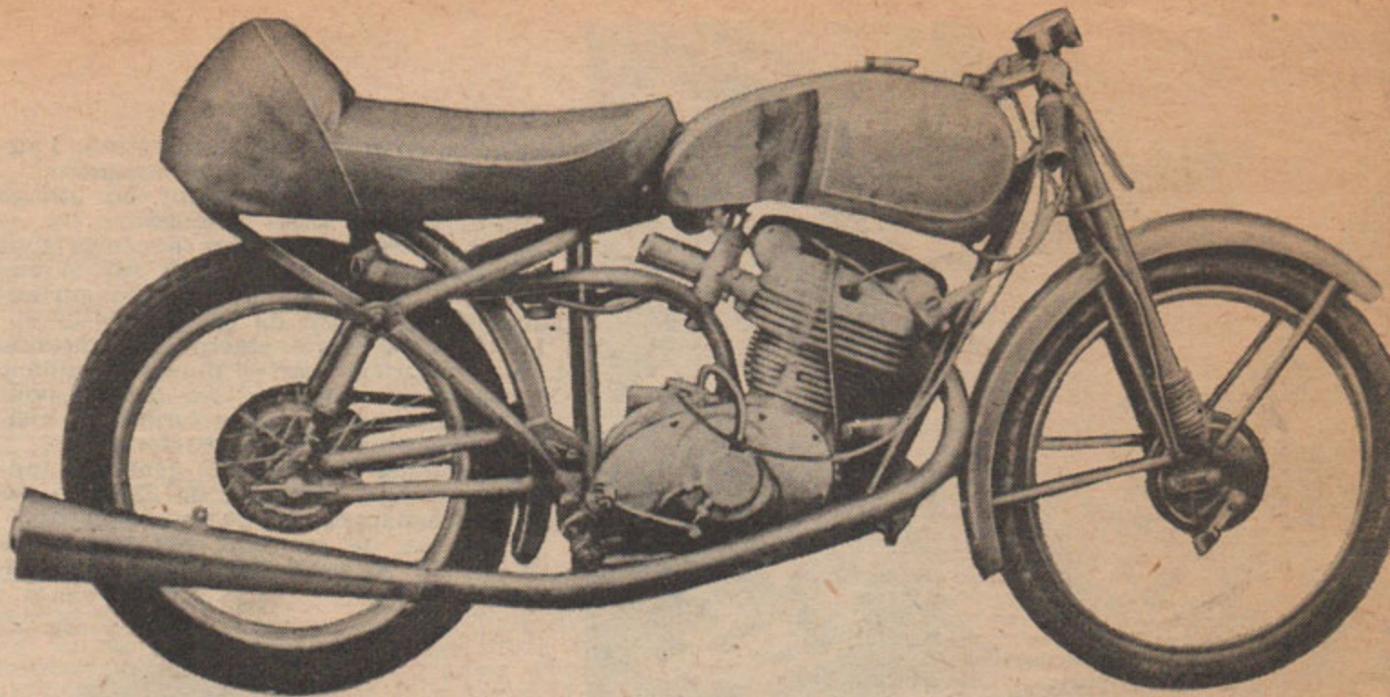


Ci-dessus, le constructeur-coureur Agache sur son « Ydral Spécial », réalise le même temps que Pahin, ce qui leur assure à tous deux une victoire partagée en 175.

Au-dessous, Drion, battant le record des sides 500, aidé par sa passagère logée dans un nouveau type de side Watsonian.



# Voici la 175 cmc. YDRAL - SPECIALE DOUBLE A.C.T.



## COTE LAPIZE (suite)

500 cmc. : 1. Ramade (Vincent) 30" 1/5, moy. 95 kmh. 364 ; 2. Cherrier (Norton) 31" 3/5 ; 3. Onde (Norton) 31" 2/5 ; 4. Faucheraux (Gilera) 32" ; 5. Collignon (Norton) 32" 2/5 ; 6. Grier 35" 2/5 ; 7. Henri 36" 2/5 ; 8. Billotte 37" 3/5 ; 9. Girard 38" 4/5.

750 cmc. : 1. Bonte (CEMEC) 32" 2/5, moy. 88 kmh. 888 ; 2. de Somer (CEMEC) 33" 4/5 ; 3. Lemaire 34" 2/5 ; 4. Bonnaure 34" 4/5 ; 5. Loyeau 35" 4/5 ; 6. Mouty 46" 1/5.

1.000 cmc. : 1. Lemaire (Vincent) 31" 3/5, moy. 91 kmh. 139 ; 2. Duvivier 32".

Sidecars. - 500 cmc. : 1. Drion (Norton) 33" 1/5, moy. 86 kmh. 747 (record battu, ancien rec. 35" 4/5) ; 2. Murit (Norton) 33" 4/5 ; 3. Combes 46".

750 cmc. : 1. Murit (Norton) 33" 3/5, moy. 85 kmh. 714 (record battu, ancien record 35") ; 2. Drion (Norton) 34" 1/5 ; 3. Mougin (BMW) 41" 4/5.

La côte Lapize est en passe de devenir l'endroit où l'on expose pour la première fois en public les nouvelles machines pour la saison, et notamment les quelques « spéciales » préparées au cours de l'hiver.

La maison Ydral nous habitue à ce genre de « première » et cette année encore nous vîmes une petite machine appelée « Ydral Spéciale », qui intriguait plus d'un spectateur.

Pour notre part, l'effet de surprise était déjà passé, puisque nous avions déjà eu l'occasion de voir la machine dans l'atelier de son créateur-coureur, le sympathique Agache. La machine étant en période de mise au point, la parution fut retardée à la demande de l'intéressé.

La constatation la plus étonnante est de trouver sur un carter classique d'Ydral, un cylindre de 4 temps surmonté d'une culasse à double ACT.

## 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, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par Chèque Postal (297-37 Paris), 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

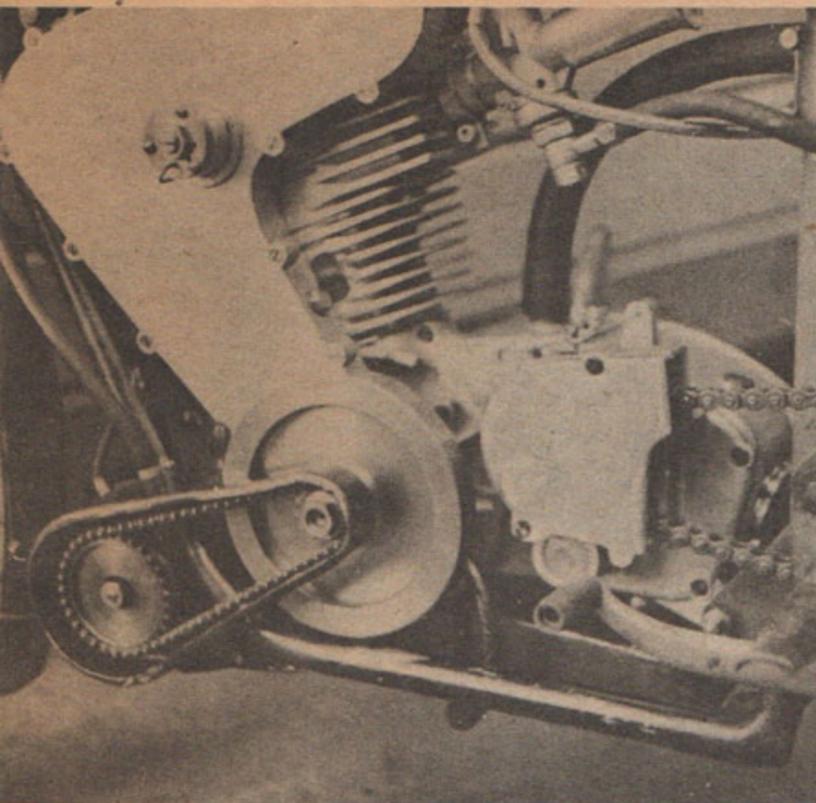
125 MOTOB. culb. 8000 k 85000 cse voit. facult. av. rem. Fulgur carross. nve assort. Motob. px à déb. GAILLOT, Père en Tardenois (Aisne) tél. 17.  
SIDE Terrot RGAS 500 culb. sél. 4 v. vis. ap. 19 h. et sam. Thévenin 180 av. Choisy 13e  
JAWA 350 8000 k. 1ere main tte équipée. SUC 28 r Yves Toudic. Nor 76-13 sf sam. dim.  
TERROT 250 38 impec. prix int. Chéron 4 r Sarasate 15e  
R. GILLET 750 très bon état s. ar. 2 pneus neufs avec s.car lpl.1/2 Donndaine 42 r Varenne  
125 DKW der. mod. sus. ar f. t sél. impec. équipée aff. int. Borgward 83 av. Gr. Armée 16e  
ZUNDAPP KS 600, BIGNON GOB. 95-00 (sauf lundi).  
MOTOBEC. 125 culb. Champy 105 r Victor Hugo, Levallois  
R. GILLET 250 2 t. nve magas. 180. facilités. Ecrire PROMAGF 14 rue Chartres 18e.  
ZUNLAPP KS 600 impec. orig. 185. side Précision cal. tour. et com. 77. gar. crédit. 22 r Vanves P 4 Boulogne Pte St Cl.  
BSA 500 culb. sél. B 9 60000 Parnes 64 av. V. Hugo Cachan  
SCOO. Bernardet 250 parf. ét. Tirlocq 198 r de Tolbiac.  
DERNY tand. ét. nf 4000 k. 1/2 val. Guellerin 40 r Camille Leneez, Blanc Mesnil (SO).  
Terrot 350 lat. b. é. eq camp px 40000. Lecuire 101 bd A. Briand, Montreuil vis. sam. d.  
VESPA ét. neuf 33 rue Branly Chennevières s/M. (SO) tél. 59  
BMW franç. 700 lat. juil. 52 f. av. ar. téles. sélect. avec side ou ss, 1 rue Haxo 20e.  
CAUSE décès Motob. 6000 k. impec. 125 D 45 S ou 175 U.C. 2. Roger 1 r Jacques. Tél. 390 Pierrefitte 11h. 14h. 18h. 20h.  
GOLDEN Flasch 3700 k. Berthe 14 r Marie Stuart 2e.

350 JAWA 52 + acc. 205. Ecr. LAMOLE 89 bd Berthier 17e.  
175 PEUGEOT équip. imp. Ec. Bulet 10 r Branly, Issy (S)  
DFW 350 t. état susp. ar. t. sad px int. S'adr. après 19 h. DUMONT 16 rue Cambodge 20e  
500 TERROT dern. mod. 12000 kms, nbx access. 200000. cause voiture. GAILLOT, Père en Tardenois (Aisne). Tél. 17.  
VDS 350 Motob. culb. 4 vit. px 70000. BRAU 5 r Italie 13e.  
250 NSU 110000 ou échange ctre 175 ou 125 Peug. Gérard 28 rue Télégraphe, Paris.  
BSA M20 av. ou ss side Préc. à gau. Chabat 22 r St Paul 4e  
750 HARLEY tt orig. MOREL 17 r Parmentier après 19 h.  
R. GILLET 750 susp. ar. side Ber. gr. tour. lpl.1/2 Schwertz 6 r Mendelssohn 20e sam. dim.  
500 culb. Norton 110.000 type A compétition. TERRAT 20 av. Paul Bert, Livry Gargan SO  
JAWA 350 9000 k. imp. LEBRETON 1 r Metz Colombes  
MATCHLESS 350 remorque Fulgur luxe. BOBIO 235 bd A. Briand, Montreuil.  
PEUGEOT 125 2 tps access. 8000 k. 60000. Houlemare 7 rue des Rosiers, Paris 4e.  
BSA Gold Flash 51 ent. équ. 315. vis. sam. ap. m. dim. mat. 48 r Et. Dolet Alfortville.  
500 BSA side Simard parf. ét. 170000 LAMOULLER 265 fg St Martin dim. matin seul.  
G.R. 800 side Précis. port ens. ou sép. ét. impec. PRO. 46-12  
DKW 350 NZ px int. DUPONT 16 rue Boinod 18e.  
SIDE 500 Terrot RGST Imper. lux. p. rlé 1ere main 190 cse voit. Faure 88 Ledru Rollin Paris Tur. 94-80 Poste 394.  
BMW R12 sélect. sacs cuir side Préc. Canad. siège cap. Fahy 8 ruc de l'Orme Paris.  
VINCENT rap. 1951 c. neuve REVEL tél. Arc. 61-66 9 à 12 h.

RENE GILLET 750 avec side Précision bon état. FEUILLU 101 rte Croissy, Le Pecq (SO)  
BMW 750 parf. état mec. 32 r Montgallet, Paris, Jacquaud.  
SAROLEA 600 culb. avec side état mécanique imp. 200000. Marga 30 r Chapon 3e.  
250 PUCH S4 p. état 120000 350 Motob. lat. ty. R34 toute eq. 100000. sam. dim. Bescou 48 r de la Varenne St Maur S  
GN. RH. 125 R4 verte sélec. 10000 k. DARNOUX 32 av. Félix Faure Paris sam. dim.  
Voiturette CM 1 cv ss perm. b. ét. visi. dim. mat. sam. ap. m. 7 bd d. Cornelles St Maur Métro Charenton. Autob. 111  
BN 600 tr bon état. 100000. 12 rue Voltaire 11e.  
GILERA 500 cul. fr. tél. susp. ar. sél. 4 vit. px 180. Lottin 123 r Picpus Paris Nor. 90-38  
MOTOBECANE 175 culb. 7000 kms. PEPIN 179 faubourg St-Antoine, tél. DID. 47-65.  
KOELHER ESCOF. 5 cv culb. avec ou sans side. ROWX 16 rue Jessaint, Paris.  
BSA 600 4 vit. f. téles. susp. arr. parf. ét. px int. L. Baril 1 r Rarye 17e CAR. 27-43.  
OCCAS. unique malad. Peugeot 175, TC4, 4700 k. dern. mod. 52 av. acces. et équip. val. 240. vend. 170. à déb. Louvigny 100 av. Gal Leclerc 14e.  
TRIUMPH 650 300 Max 40 r Chefdeville Clamart sam. seul  
TWN 250 Herisson 110 p. ét. Deyris 39 av. G. Mandel 16e  
GUILLER 175 5800 k f. t. eq. imp. 120. Roussel 15 av. Niel 17e  
DKW 198 SB 70000. Bolsseret 38 qual de la Loire, Paris.  
NORTON 500 16H px 128000. Dalloyeaux 6 r Justice 20e.  
BSA Gol. Fl. 650 1951 6500 k. imp. Faivre Jean 10 r Pierre Semard, Pontarlier (Doubs).  
BSA 250 4 vit. susp. ar. bon état 10000 k. MARTIN 36 fg Temple 11e.

DERNY Td. t. eq. 3500 k. Dornieu 28 r d. Poilus, Drancy  
Peugeot 175 eq. comp. 1300 k. P Renard 119 bd Malesherbes 8e  
GUILLER 175 cc sport 5000 k. 170000. Michel TURPIN 5 bis r St Charles, Paris 15e.  
LAMBRE luxe tte beauté acc. vis. samedi 26 rue Petion 11e  
BMW 600 culb. R67/2 14000 kms px 400000. S'adr. Latscha 16 r A. Bailly, Asnières.  
PEUGEOT 125 P56 bon état Tél. TAI. 42-27.  
BSA Twin A7 équipée double s. Ferridax luxe 16000 kms. Ecr. vis. sam. MIGRE 123 rue de l'Université 7e.  
Terrot 125 ETD t. b. é. 90000 à déb. MAINI 20 pge Hébrard t. l. s. 7h 30 à 8h 30 dim mat.  
DKW 350 NZ b. ét. px à déb. BEUZART 12 A. Abbesses, Chelles (S.-M.).  
VESPA 52 12000 k. tte équip 120000 f. HUBERT 2 rue P. Bert, Rosny s/Bois Seine Ecr.  
BMW 4 cv f. télesc. cardan bon état px int. Bar Châteaudun 31 r Châteaudun 9e.  
175 MOTOBECANE 1950 peu roulé cause mal. 120. SARRAT 21 ter r E. Zola, Choisy le Roi  
125 ULTIMA sél. 4 vit. f. tél. t sad 70000. vis. t.l.j. Lhomme 60 av. P. Semard Ivry s/Seine  
BMW R51 av. ou ss side splen. mécan. ent.èrem orig. garanti MORISSON 42 a. De Gaulle Courbevoie s. ap. midi seul.  
TERROT 125 ETD exc. état t. sad, acc. 9000 k. 95000. FONDET 10 villa d'Orléans, Fontenay (Seine) Opé, 18-50.  
176 PEUG. TC4 ex. ét. nx ac. 10000 k. dble emp. ELY. 25-98  
SIDE Terrot sup. cul. 1946 px 110. 9 rue Schoelcher 14e  
125 Anglaise moteur Villiers. Susp. AV AR télescop, 5000 kms. GAL 55-96.  
MOTO 4 CV mot. 5000 k. urg. bs px. Leost 32 r du Caire 2e  
MOTOB. 125 lat. f. t. s. ar. ts acces. px 85000 P. Lorenzoni, 40 r de Buci Paris 6e  
VELOCETTE 350 ét. neuf. Ecr. Lhorent 19 r Léon Paris 18e  
PEUGEOT 175 13000 k 176 TC4 + rem. Fulgur ét. imp. px int. Conrad 13 r de la Vistule 13e  
TRIUMPH Speed Twin 51 impec. 8000 kms. MOITEL 3 r Pauline, Fontenay sous Bois  
PUCH 250, 170000. Leblanc, St Pierre D'Autils, Vernon. Eure

350 culb. FN peu roulé bon état génér. 140000 MARTINEZ 21 bd Saint Germain (5e).  
250 TRIUMPH sél. 4 v. 90000 47 r. Deguingand, Levallois  
MOTOBEC. 175 cc culb. 1400 k. M. Gisset 10 rue de Solferino  
GNOME 125 R3 bn ét. 2000 k. 18h. Gullet 11 qual Conti 6e  
BMW R51 état impec. BOUQUET 26 r Michelet, Pantin.  
TERROT 100 sélec. 3 v. ent. rev. tt capf. px 42. Boucherie Lebesque 65 av. République, Fontenay s/Bois, tél. Tre.14-43  
URG. Zundapp KS600 a. sid. Stell impec. 8000 k. 220000. 108 bd de la Villette, 19e.  
BSA M20 5 cv av. side Précision 190. ou sans 130. Mat. 9 à 13 h. sam. t. l. j. Sindelka 6 r P. Brossolette, Levallois  
Motob. 125 cul. t. b. ét. Buchbin 20r J.P. Timbaud Roc.8616  
TRIUMPH T100 f. tél. p. état gar 260. DARGELES 10 r Dr Goujon 12e, repas ou écrire.  
175 PEUGEOT juil. 52 4900 k. nombx access. 145. MARTINEZ 21 bd Saint Germain 5e.  
BSA 650 fin 51 10000 k. imp. Saliti 116 r Danrémond 18e  
TRIUMPH T100 1940 b. ét. 220. piéc. moteur Triumph T80, Du-bois 21 r C. Desmoullins Bezons  
NORTON 500 culb. 120000 fr. Carmine 20 N. D. Recouvrance  
MATCHLESS 350 G3L vis. 12 h. 13 h. samedi 13 h. 7 h. Tison 32 r Beaurepaire 10e  
750 R. GILLET 4 v. side Bern. pn. nf r. sec. ace parf. ét. px int JARDRY 5 r Guy Mocquet Malakoff ap. 18h. sam. t.l.j.  
Condor bicyl. cardan ét. imp. Bernardet 250 6000 k. ét. nf Boury 55r Montmartre ap.6h.30  
125000 175 Motob. ent. équip. parf. ét. garant. Bertrand 22 rue des Trois Bornes 11e.  
175 MOTOB. 125000 poss. créd. Ber. 10-25 après 20 h. 15000 k.  
LAMBRETTA ital mai 52 c. nf ent. eq. GOB 76-49 hr. bur.  
HARLEY 9 cv side 2 pl. nbx pces rech. 60000 Christiaens, 27 av. Chênes, Vigneux (SO)  
SCOOT. Bernardet 125 pf. ét. p.br. r. de rech. cpteur montre sac. 95. Arc. 08-76 sf le sam.  
500 Terrot 52 peu rié av. ou s. side Simard lpl.1/2 cap 8av. Julia Soisy s. Montmorency SO  
80000 G.R. 125 R4 téles. luxe 30000. Mobill. f. Neuman Débr. Thibault 6 av. Allendy 15e.



destiné à entraîner la distribution, l'autre, côté extérieur, pour la magnéto.  
 La culasse est entièrement en alliage léger, et fraisée dans la masse.  
 Les deux boîtiers d'arbre à cames sont rapportés par des colonnettes sur la culasse et laissent une importante surface d'ailettes au centre de la culasse.  
 La chaîne d'entraînement est contenue dans un curieux carter du côté gauche. Ce carter qui supporte les paliers pour un pignon tendeur a une forme peu usitée et forme un angle assez fermé.  
 Les passages de gaz sont généreux (admission 28 mm, soupape de 32 mm, tubulure d'échappement 40 de diamètre).  
 Le régime de rotation est très élevé, ceci est dû en particulier aux très gran-

des durées d'ouverture des soupapes (plus de 300°), c'est ainsi que les 12.000 tours sont atteints sur les intermédiaires, alors qu'en prise le moteur donne sa plus grande puissance à 9.000 t.-m.  
 Le rapport final pour la côte Lapize est évidemment différent de ce qu'il faut employer ailleurs, mais au cours des tout premiers essais, Agache fut chronométré à plus de 147 kmh., chiffre qui dut être dépassé depuis.  
 La place de 1<sup>er</sup> ex-æquo réalisée dimanche dernier prouve que ce travail hi-

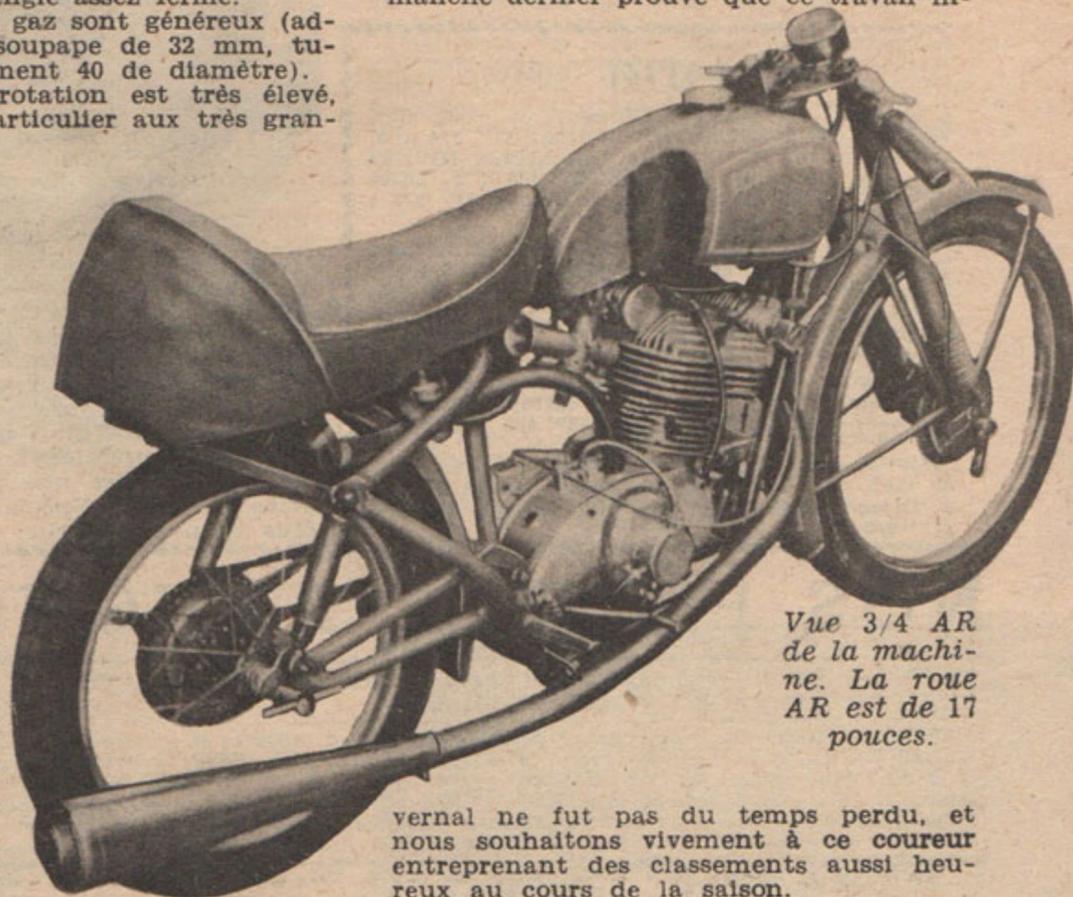
Ceci peut paraître surprenant de la part d'un grand constructeur de deux temps, mais il faut préciser que l'adoption du double arbre n'est que le fini du travail personnel du coureur « maison ».

En partant d'un moteur de série, cette transformation nécessite beaucoup d'ingéniosité pour utiliser sans modifications importantes les pièces de ce 2 temps classique. Deux problèmes se posent en effet: entraînement des arbres à cames, et graissage de l'embellage et des A.C.T. (Dans le graissage est inclus le problème du reniflard).

L'entraînement des deux arbres a été réalisé de façon à prendre le mouvement extérieurement au moteur.

Pour ce faire, le volant magnétique a été remplacé par un volant en acier muni de deux pignons, l'un côté intérieur

*Ci-dessus, le moteur vu côté entraînant distribution. On notera que le cylindre est celui du 2 temps, remplacé depuis. La magnéto est entraînée par chaîne double.*



*Vue 3/4 AR de la machine. La roue AR est de 17 pouces.*

vernal ne fut pas du temps perdu, et nous souhaitons vivement à ce coureur entreprenant des classements aussi heureux au cours de la saison.

J. H.

**EXCELSIOR** 200 cc état neuf 170. Bénard, Carnolhès (AM)

**BMW R12** 750 lat. side Préc. ANGELO 9 imp. Delaunay 11<sup>e</sup>

**SIDE** Terrot sup. cul. RSSE 5 cv 4 vit. vél. mot. ref. px int. Subey 250 r Rivoli 1<sup>er</sup> ap. m

**VICTORIA** 200 2 t. f. tél. sus. AR cart. sec. tr. b. ét. tte éq. JACQUET Le Raincy 22-83.

**A V. D45** Motobéc. 51 parf. ét. 7000 k. Martin tél. Gra. 42-89 après 20 h.

**PUCH** 250 crème ét. neuf éq. nombreux acces. px 150. tous les jours 19 h. sam. dim tte la journée DECEMOND 6 bis r David, Aubervilliers.

**PUCH** 250 TF toute équipée 51. prix intér. LANGE 56 bd Voltaire, Asnières (Seine).

**MOTOBE.** 125 2000 k. t. bel. nombreux acces. 95000, urgent Motobéc. 350 sup. cul. impec. nbx acces 200000. Sevenants 36, allée V. Hugo, Le Raincy

**BMW R73** moteur 7500 k. grd luxe sidecar Impérial sport. Chevalier 95 av. de Versailles Paris (6<sup>e</sup> étage droite) tous les jours après 17 h.

**VELOCETTE** 350 FT état neuf 20 rue Saint Antoine.

**750 HARLEY DAV.** av. ou ss side méc. email impec. 250. July 21 r Bokanowski, Asnières.

**MOTOBEC.** 175 9000 k. imp. ent. éq. V C mal. dim. matin LEMAR 35 r des Bergers 15<sup>e</sup>

**BMW 600** av. side bn ét. 220 à déb. fac. paiem. Casaligi 50 r Fontaine au Roi 11<sup>e</sup> ap. 19h. dim.

**750 R. GILLET** f. tél. s. arr. side com. Préc. CHEVALON Gob. 72-86, 8 à 18 heures.

**ZUNDAPP** KS 600 s. Bern. 165. 82 r de Courbevoie, Nanterre

**SIDECAR** Zundapp 6 cv b. ét. Bachelier 81 rue de Fontenay, Vincennes (Seine). Vfs. 19 h. à 21 hres et dimanche

**125 PEUG.** P56 f. tél. sél. 4 vit. bon état nx access. JEAN-JACQUES 17 bd Grenelle.

**Victoria** 350 sél. ét. imp. 150. Vespa 52 ét. nf 120. Masson 89 r de l'Egalité, Houilles.

**MOTOCONF.** 500 cul. 4 vit. sél. av. side Bernardet. GATELET 14 r des Meuniers, Paris 12<sup>e</sup>

**Motoconfort** 175 Z2C f. et sus. ar. tél. t. sad 6000 k. neuve Brun 55 r Voude. DID. 70-87

**125 G. R. R4B** bon état 90. POUSSIN 26 r de Jouy, Viroflay (Seine et Oise).

**BSA 250 4 v. s. ar.** 5000 kms état neuf. tél. MIC. 05-21.

**650 TRIUMPH** 51 impec. 310 BECHERET tél. MAL. 19-38.

**BSA 500** Star Twin 5000 k. 52. MAINGUY 2 r G. Seailles Bondy (Seine).

**CUCCILO** tand. t. b. ét. 55000 DORELLE 39 bd Chapelle 10<sup>e</sup>

**BSA M20** hors série f. tél. sac. BERNIER 57 rue Croix Saint Loup, Meaux (S.-M.).

**MOTOB.** 125 cul. 11000 kms. nbx ac. BERNARD, KLE 05-85

**PEUGEOT** 56 vis. soir 7 h. r. des Couronnes, 128, MARQUE

**SCOOT.** Terrot juil. 52 5 mois assur. LAMANDE 156 av. Victor Hugo, KLE 65-25.

**ARIEL** NH 350 cc 1951 sus. ar. c. nve remorq. m. roue. Lacan 101 av. J.Jaurès Millau, Aveyr.

**MONET** 100 ét. nf 43000 Gaudron 17 r Bouilloux Lafont 15<sup>e</sup>

**SPLEND.** M. Goyon 500 culb. side Simard 170. LAURENT 108 rue Croix Nivert 15<sup>e</sup>.

**ZUNDAPP** Rus. ét. gar. pn. nfs roue rec. 220 Doguette 1 rue Henri Ranvier 11<sup>e</sup> sam. dim.

**JAWA** 250 par. ét. mar. px 150. Glatigny 19 r Bridaine Paris

**PART.** v. Norton 16H parf. ét. rens. après 18 h. vis. lundi tte la journée, essai à vol. Bras 17 r des Amandiers 20<sup>e</sup>

**ZUNDAPP** KS 601, BMW R67, Norton Dominator mach. c. nves. L. FRANCOIS, 17 r Le Bua 20<sup>e</sup>. MEN. 56-15.

**TRIUMPH** 1953 650 cc px int. PERALDI, Hôtel Excelsior, 20 rue Cujas, Paris.

**VD BSA** 500 culb B33 51 c. nve. BURON 15 r. P. Curie, Bezons. Tél. ARG. 71-88.

**125 MOTOB.** 52 culb. '100000. SEFRIN Pig. 67-02 Poste 38.

**BERNARDET** 125 200 k. ts ac. px int. 32 r R. Boulanger 2<sup>e</sup>

**JAMES** 125 Villiers anglais cme nve 60000. ROBBS 52 bd Gabriel Péri, Malakoff.

**BSA B31** télesc. av. et arr. état neuf. Reprend — fort. Leclerc 56 r Marx Dormoy 18<sup>e</sup>

**350 NZ DKW.** 350 DKW, 125 BSA. 500 Norton, 350 Terrot 350 Dresch. LUXMOTOCYCLES 29 rue Lantiez, Paris 17<sup>e</sup>.

**DKW 350** SB sél. PELLETAN 33 rue de Meaux 19<sup>e</sup>.

**BSA 500** culb. bn ét. mécan. ent. équip. pns neufs 85000 Allouche 5 pas. St Paul 4<sup>e</sup>.

**350 DKW** NZ imp PESCHER 18 r de Paris, Meudon (S.-O.)

**GIMA** 175 AMC sup. ar. Gn. Rh. CV2 px int. Mouquet 45 av. H. Charron, Vigneux s/S. (SO)

**MOTOBEC.** 125 1952 7000 k. tt éq. ét. nf CHOLLET 18 r de Rosny, Montreuil s/Bois (S).

**Terrot** pet mot. très bien 36. Gallar imp. Bey Briançon (HA)

**175 MOTOBEC.** Z2C mars 52 ét. nf 120000. ROGER 10 r du Gl Humbert 18 h. à 21 h.

**BSA M20** side Impé. 1 pl. 1/2 impec. vend. av. ou ss. Fernandez 1 r des Lilas, Vitry s/S.

**MOTOB.** 175 cul. acc. sam. ap. m. 26 av. Brimont, Chatou SO

**MONET-GOYON** 200 2600 k. av acc. 140000. DENICHERE 20 r Morel, Clichy (S.).

**Side** M. Debon 500 cul. sél 4 v. 150. Cherrier Gob. 98-20 9-18h.

**SIDE** Simard 1 pl. 1/2 mont. sur châss. Précision 4000 kms 75000. HAMEL CHA. 17-44.

**BSA 500** B33 bon ét tte éq. px 230. Lallemand ODE. 39-72

**PUCH** 150 cc 700 k. neuve, dble emploi 173.000. Ecrire I.D.A. 28 rue de Sévigné, 4<sup>e</sup>

**Velocette** LE 200 1<sup>re</sup> m. imp. px 190. Baron 50 r Balard 15<sup>e</sup>

**BERNARDET** 250 b. état méc. tte éq. upx int. DAU. 50-86.

**176 PEUGEOT** 1952 à rod. acc. s. bipl. VERMILLON rue de la Dauphine, Corbeil

**PEUGEOT** 55 GTS f. tél. sél. t-sad ét. neuf 100000 à déb. AMIOT 64 bis r Jean Raynal Morsang sur Orge (S.-O.).

**100 PEUGEOT** ét. nf. Ellinson 13 av. J. Aicard, OBE. 35-45

**VDS** 125 DKW 85000. HAZE 11 av. Marguerite, Viroflay.

**VENTE A CREDIT**  
 GRAND CHOIX DKW  
 RT 125 neuve, RT 200 5000 k  
 350 NZ susp. 350 NZ neuve,  
 750 BMW neuve jamais roulé  
 ttes ces mach. sont garanties  
 Di Vozzo 116 bd Serurier 19<sup>e</sup>

**Bernardet** 250 neuf. Petitjean 9 r M. Berthelot, Montrouge

**580 CONDOR** t. belle car. susp. ou éch. c. Vespa + dif. 6 r Bignon. Hardicourt par Meulan

**BSA 250** C11 GL 52 5700 kms tt éq. impec. 18 bd Henri IV BIETH, Paris 4<sup>e</sup>. dim. matin ou soir après 18 h.

**125 MOTOB.** lat. 50000. VIGNERON 15 r Parmentier, à Noisy la Sec (Seine).

**VESPA** 1952 état neuf, à partir 17 heures. FRELA, 38 r Paris, Pantin.

**DERNY** état neuf prix intér. DELOR 21 rue du Pressoir.

**SCOOTER** 3 cv ts accessoires double emploi. COCHU, Villers St Frambourg (Oise), tél. 8.

**125 R. GILLET** 5000 k. impec. d. mod. MASUYER 147 r de la Paix, Villemoisson sur Orge.

**BMW R12** avec side Précision visible t. 1. jours parfait état BESANÇON 58 rue Elisée Reclus, Nanterre (Seine).

**250 PUCH** ét. nf tt éq. sel. bip. 175. le sam. BAPTISTE 26 r Dr Roux, Choisy le Roi.

**ZUNDAPP** KS600 side 235000 à débattre. FABRE 12 rue St-Martin Villeneuve le Roi (SO)

**TERROT** 125 état neuf px int. Duverger int. en pharm. Hôpit. St Louis. BOT. 50-67 (repas)

**500 TERROT** 51 nve av. acc. Cron 62 r Mathurins Paris 8<sup>e</sup>

**DKW 350** NZ px int. TREMINO 45 rue Sauffroy 17<sup>e</sup>.

**NSU** 500 s. cul. px int. RICHARD 49 r Blomet Vis. 19h.

**BSA Gold Flash** juil. 51 av. side Précision ét. nf t. l. jrs à part 18 h. et sam. t. l. jnée Loiseau 2 r M. Aufan Levallois

**600 BMW** 67/2 solo, janvier 1952, 10800 kms. BARRIERE 12 rue Garibaldi, Montreuil.

**BSA 650** Golden Flash 1952 HURNI 33 rue Saussure 17<sup>e</sup>.

**TERROT** 350 H5T très bon ét. prix int. GENEVIER 21 bd de Grenelle, Paris 15<sup>e</sup>.

**PUCH** 150 TL 10000 k. nbx acces. état impec. 155000. Tél ELY 12-21 entre 12 et 14 h.

**BMW R6** Précis. lux tt éq imp. Banier 26 r Jacq Kellner 17<sup>e</sup>

**BSA B31** 350 culb. méca. imp. TRILLARD 30 r. P. Leroux-7<sup>e</sup>

**BMW R51/3** 8000 k. P. 385.000 Prévotat 26 bd R. Lenoir 11

**750 HARLEY** moteur nf 89000 Lajudi 6 r E. Renan Issy-Mx

250 PUCH 52 9000 k. ét. neuf GUERIN Plessis Robinson 17 Raye Tortue vis samedi.

175 GUILLER roulé 6000 kms très urgent, prix 110. Visible 61 rue Myrrha 18<sup>e</sup>.

BSA 500 Star Twin 1952. DUFOUR 3 chemin des Grives, Epinay sur Seine.

BMW 51/2 14000 kms impeccable. CORDEAU 47 bis rue d'Alsace Courbevoie, après 18 heures.

NORTON 16H bon état susp. AR 120. GUIMOND 57 bis rue Martre, Clichy.

1200 INDIAN b. ét. à v ou éch. c. Sandford ou scoot. Caron 7 r Beauséjour, Suresnes.

TWN 350 2 t. fin 50 4000 k. 145000. DEYBER 3 r Cochin 5<sup>e</sup>

SIDE tracté 750 Gillet Herstal 4 vit. sel. m. ar. ref. neuf 115 V. 125 Ilo sélec. état nf 65000. VALDEVIT 7 rue des Postes, Essonnes (SO).

SAROLEA 500 av. side 175000 LEOBE 26 rue Diderot, Pantin (le lundi).

SIDE Imp. nf voir dim. Descombes 5 r Ern. Lefèvre P.20<sup>e</sup>

DKW 350 NZ imp. Sainsol 8 r Valenton Maisons Alfort.

JAWA 250 8000 acc. vis. sam. 9 r Paul Bert Paris 11<sup>e</sup>.

MAGNAT 125 MTD 1950 85000 MARCK 74 r de Lourmel 15<sup>e</sup>

TRIUMPH 650 neuve 1952. HURNI 38 rue Saussure 17<sup>e</sup>.

JAWA 350 8000 kms c. nve tte équ. rep. + fort. SEBOL 24 r Banès, Meudon, OBS 00-79.

TANDEM Deryn 1951 t. bien p. rlé nx acc. px int. Ballet 90 r Cambonne Paris 15<sup>e</sup>

TERROT RSSE 500 cul. sel. t. b. ét. 130. BOCHIN CEN. 66-33, P. 428.

V. Gold Flash av. side ou éch c. fourg. Juva 4. CHAPACOU 11 r Brunier Bourbon, Chatou

500 MOTOB. cul. 4 v sel. pf ét. px 120. Lacourte 90 rue Alexis Pesnon Montreuil s/Bois

BSA 250 4 v. type XC11 T c. nve. Louis 5 imp. Prêtres 16<sup>e</sup>

515 PEUG. t. b. ét. av. ou ss sid. Destoc 21 r Touche Rennes

500 INDIAN av. side impeccable. Bazin 266 bd Voltaire Paris.

V. IND. s. 1200 oc. sup. éch. jusq. 350 sol. urg. dép. étrang. CLOUET, Mourmelon (Marne)

TERROT 500 cul RSS 4 v. side. MAGOUTIER 30 r Cl. Mivière, Bois Colombes.

FN 500 4 v. sel. px 100. Vis 68 r du Dôme, Boulogne (S.).

BMW R61 b. état 190000. Gilblas 6 a. Concorde, Antony.

CSE sté v. M. Goyon 100 49 parf état 65000. GOUELON 2 pl. Cœulilly, Champigny (S).

PUCH 250 noire nbx acc. 51. HURNI 38 rue Saussure 17<sup>e</sup>.

GNOME 125 R4 luxe équ. 8000 kms parf. état 100000. Godard 13 r Barbusse Clichy ap. 19h.

ZUNDAPP KS 600 imp + ac GLIMMBERG 21 r des Pivoines, Alfortville (apr. 18 h.).

BSA B31 impeccable t. l. j. 20 h Minger 54 b. r R. Ordener 18<sup>e</sup>

NSU 250 1943 bon état t. sad pns chbs nfs acces. Langlois 2 r Gl Decaen, Caen (Cdos)

BSA M20 7800 kms impeccable nbx acces. 140000. Visible tous les jours Garage, 6 rue François Debergue, Montreuil.

350 MOTOBEC. B44 avec side H. B. tr. bon ét. PORTALIER 11 Cité Véron, Paris.

AMC 125 Guiller 1951, 14000 kms, nbx accessoires. MOREAU 15 rue du Clos, 20<sup>e</sup>

ZUNDAPP 800 ét. nf avec ou sans side Précision, à débattre, NORD 07-20.

TERROT 500 culb. de 1948, état neuf. Prix intér. Téléph. 14 Gonesse (S.-O.).

HARLEY DAVIDSON tr. belle sel. dble nbx acc au pl. offr. FRANCOTYPE 25 rue du Faubourg Poissonnière, Paris 9<sup>e</sup>.

NSU lux c neuve. PRIOT Robert, Bellerive (Allier).

BSA A10 650 c. nve 6000 kms BOSSU 36 rue des Perrières, Dijon (Côte d'Or).

GILLET HERSTAL 500 culb. side Bnet tr. b. ét. Castella 23 av. Louis Rémy, Colombes

BSA 500 cul. impeccable. COLLE 27 rue Lepic (le soir).

JAWA 250 impeccable. px 150000 LECAILLOU 80 bd Charonne.

MOTOBECANE D45S 125 cc 51 état impeccable. prix intéress. tél. ITA. 00-67 de 9 à 12 heures.

BSA 650 A 10 luxe 52, selle bipl. cuir toute équipée, remorq. Fulgur. ALLIE 12 rue M. Berthelot, Montrouge (S.).

POR. 50-23 (heures bureau).

MOTOBEC. 175 cul. 51 équ. impeccable. 115.000, vis soir 6h. 1/2. Flageul 70 r Boursault P 17<sup>e</sup>

BSA 350 B31 1951 8000 kms Vincent, INV. 66-45, Poste 28.

POUR cause ach. voit. part. vd ens. ou sép. Sunbeam S8 310. dble selle, side Précision 1 pl. 1/2 cap. et acc. 90. état neuf, émail gris métallisé. HARDY 64 av Agent Sarre, Colombes (accepte reprise).

350 FN télesc. 85. 250 Motob. bl. mot. 70. Puch 250, 175000. Side Terrot 750, 90. BSA M20 85. 125 Peugeot. tél. 70., Crédit poss 4 rue Beaurepaire, Pantin, NORD 15-18.

750 BMW R73 275. 750 BMW R71 265. 750 BMW R12 145. 600 BMW R66 280. 750 BMW R73 200.

750 Zundapp KS 750 side 160. 600 Condor 110. 500 Norton 16H 110. 500 BSA WM20 115.

500 Indian cme neuve 150. 350 NSU super cul. 125. 350 BSA B31 225. 350 Triumph T80 125.

198 DKW SB 85. 250 DKW NZ 125. 125 Motobécane c. neuf 105.

Provenance directe d'Allemagne, à revoir.

500 Indian 35-60. 500 Ariel 50. 250 DKW NZ 85. 250 Victoria 70. 198 NSU 55. BMW 750 60. Standard 198 55.

Triumph 250 55. BMW R2 55-65. Rudge 500 45. Egalement tri Peugeot, sidecar Précision, René Gillet, BMW, etc... Voitures Opel Olympia décapot. Mercedes décap. 170 V. Reprise Moto Crédit. MOTO-RECORD 151 rue Marcadet Paris 18<sup>e</sup>, MON. 24-40.

BSA A7 500 twin selle bipl. impeccable. 250. SUHARD, Haut Changis, Avon (SM).

MATCHLESS G9 500 twin 52 impeccable selle bipl. J. Lacrou Chemin Châtelet, Nemours.

C. d. emploi Puch 250 TF, 51 pn. nf selle bip. équip. 160. GUIGNARD 6 r Espérance 13<sup>e</sup>

160 GUILLER sp. juin 52 ou éch. c. déc. Fiat 6, Simca 5. Ec. C. Hardy 108b. r de Rennes

350 TERROT RGST 49 4 vit. état impeccable. 125.000. Gabon 53 av. D. Casanova Vitry s/Seine

BSA 350 culb. 1951. 9000 kms, 250000. MASSOUNIE 18 r. Pauphile, Tulle (Corrèze).

500 BSA st. tw. side Précision 10 r 4 Pages 5<sup>e</sup>, vis. samedi

ZUNDAPP KS 500 ét. neuf px int. tél. 142 Villeneuve le Roi

MOTOB. 125 lat. 51 sus. arr. b. ét. équ. GRE 65-19 Gauchet 38 r. J.J. Rousseau Asnières

DKW 350 NZ parf. ét. équip. 125 Peugeot P 56 4 vit. sel. 3000 k. impeccable. Dhoedt 30 r de la Jonquière 17<sup>e</sup> Mar. 20-69

A V. tandem Deryn nf 90000 val. 150. Crédit. Baillet 25 r du Télégraphe Paris 20<sup>e</sup>.

GN. RH. V2 side Bern. 50 b. ét. t. équ. sel. tan-sad sac. bat. c. nf ténor Cic. px 120. éc Landeau 3 sq. Cachot Paris 13<sup>e</sup>

MALTERRE 175 AMC équip. Mascler BOT. 98-90 poste 122

A VENDRE moto BMW R 12 parfait état moteur pneus accessoires 175000, tél. pour visite COURTOIS PRO. 14-97

URG. DKW NZ s. ar. 350 imp. 130000. Chole 22 r Lt Ohresser, Champigny s/M. ts ls s.

MOBYLETTE depuis 32000. Deryn tandem f. tél. 65000. 125 Peugeot bloc 65000

125 Motobécane 4 temps 80000 125 Jonghi sélect. f. tél. 90000. 125 Terrot culb. f. tél. 100.000

175 Terrot culb. f. t. 125.000 175 AMC sus. ar. f. t. 140000 250 Terrot b état 50000.

350 Motobécane culb. 75000. 350 Douglas flat-twin. 500 BSA B33.

500 BSA A7. 500 BSA A7 Star Twin. 650 Golden Flash twin.

650 Golden Flash grand luxe 600 Zundapp avec ou ss side

**NOS VOITURES**  
Rosengart c int. 4 pl. aérodyn Simca-6 cabriolet décapot. Renault 4 cv c. int. 4 places. Dyna 3 cv c int. 4 places.

203 Berline 4 places 1951. 203 Berline décapot. 1951. Vend ou échange ctre moto. Versement comptant à volonté le solde 6-9-12 mois. - Demandez la liste complète contre 50 frs timbre - DELAIRE 4 imp. Gaité. Dan. 55-43

**VOITURES A VENDRE**  
SIMCA 8 impeccable 235000. Lajudi 6 r E Renan, Issy Mx

BUGATTI 2 l. 3-compr. b. ét. g. 2-4 p. Repr. Jonghi 4 cv culb. 1500 Bugatti ou ty 37. Jean 149 bd StDenis Courbevoie

DISP. voit. ttes marq Repr. motos réc. R. Loyer, Per 74-20 17 r des Bateliers, Clichy.

M.G. sport ACT 5 cv b. ét. 190. Gire 108 bd de la Villette

CHOIX de pet. voit. tour. et sport à vdre av. reprise de motos ou vélom. 4 r Beaurepaire, Pantin. NOR. 15-18.

## ECHANGES

ECH. châssis Précision droit. contre châssis Précision gauche. PERRIN, 8 Villa Logeais, Montrouge

## ON DESIRE ACHETER

ACH. épave ou accid. BMW susp. ar. px int. Maillard 46 r de Villiers, Levallois t. l. jrs.

ACH. 350 étrang. 51-52 max 220. 180. cpt. Ganivet C. 9 crs République, Villeurbanne, Rh.

VENDEZ rapidement votre moto. MOTO CLIGNANCOURT 88 rue des Rosiers, St Ouen.

## Achète comptant

toutes motos et vélomoteurs. Thierry 19 r des 2 Communes Montreuil (samedi sculement).

PART. ach. à part. 250 ou 350 allem. état nf et orig. exigés (pns mécan. peint.) px rais. Schwab 39 av Iéna Chelles SM

ACHAT au comptant ou dépôt vente de tous vélomot. moto et scoot d'occas. VOLTAIRE MOTO 132 bis bd Voltaire 11<sup>e</sup>

SEUL FAURIE 8 av. de St-Ouen Paris 18<sup>e</sup> achète et paie immédiatement toutes motos.

ACHAT au compt. ou dépôt vente de tous vélomot. motos et scooters d'occasions. SELECTION MOTO, 100, bd Magenta 10<sup>e</sup>, Métro Gare du Nord.

## DIVERS

MOTEUR boîte Harley 16000. Lajudi 6 r E. Renan Issy Mx.

DISP. pignons compt. sortie BV pr 800 GR pro. 46-12 t.l.j.

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

MOTEURS AMC nfs 125 et 175 cc 3 vit. pr cyclecars ou motos Prix avantageux très intérés. LEFRANC 54 r Etienne Dolet Cachan, ALE. 34-41.

PERMIS motos avec nos motos, 1.500 francs. Touriste 4.500. LACLAU, 1 rue Ernest Renan, Issy Molineaux 100 m Porte Versailles.

REMORQUE Fulgur à vdre px int. BERUET 720 r. Henri Barbusse, Fosses (SO)

SIDECARS POINARD 125 à 250 cmc. avec p. brise posé comprise 68000. S'adr. 54 r Etienne Dolet, Cachan

V. fourche 500 NZ. Laly 15 p. G. Leclerc, Fontenay sous Bois

# 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<sup>e</sup>)

#### 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<sup>e</sup>)

#### SAINT-PAUL MOTOS

Réparations par des spécialistes Tous les Accessoires 1, Rue de Rivoli Métro St-Paul - Arc. 71-46

### PARIS (10<sup>e</sup>)

#### MAGENTA MOTOBECANE

Agence Motobécane 94, bd Magenta - Nord 65-25

#### Sté MOTOCYCLE

Vente à crédit Toutes les grandes marques Motos - Scooters 166, rue Lafayette - Nord 07-59

### NORD EST MOTOS SCOOTERS

Stock complet pièces BSA Agence Gima, Guiller, etc... 214, Faubourg Saint-Denis

### PARIS (14<sup>e</sup>)

### MOTO - VANVES - SPORT

Ouvert le Dimanche 1 et 3 Boulevard Brune

### PARIS (15<sup>e</sup>)

#### GARREAU

Distributeur pour la France Norton - Excelsior - Vincent Indian Pièces détachées 22 r. Robert Lindet. VAU. 07-09

### PARIS - MOTO

Réparations - Pièces détachées Accessoires Monet-Goyon - Magnat-Debon Gillet-Herstal, etc... 55, rue Brancion - Lec. 93-57

### PARIS (16<sup>e</sup>)

#### MOTOCONFORT

Agent exclusif R. Piel 29, av. Gde Armée - Pas. 86-45

### PARIS (17<sup>e</sup>)

#### LADVEZE

Toutes motos, sidecars, scooters neufs et occasion Crédit, avec l'assurance des réparations pour l'avenir 50, rue Brunel - Eto. 24-66

#### Ets REVIL

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

### PARIS (18<sup>e</sup>)

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, etc... 50, Av. Edouard Vaillant

### PANTIN

#### PANTIN - SCOOTER

Vespa - Pièces détachées Accessoires Vente à crédit - 15 mois 173, rue de Paris

### ISSY-LES-MOULINEAUX

#### SCOOTERMOTO

Le plus important spécialiste des vélomoteurs, motos, scooters Toutes les grandes marques à crédit 28, rue Ernest - Renan Mic. 03-72

### LEVALLOIS

#### DUBOIS A.

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

### MONTRouGE

#### GEORGES MONNERET

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

### SAINT-DENIS

#### SAINT-DENIS SCOOTER

Vespa - Pièces détachées Accessoires Vente à crédit - 15 mois 40, rue Gabriel Péri

### DOUBS

#### PEUGEOT

Motos - Vélomoteurs Nombreux agents dans toute la France Beaulieu - Valentigney (Doubs)

### LYON

#### NEW - MAP

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



■ **AMICALE MOTOCYCLISTE DE LIMOGES.** — Voici la composition de notre Bureau pour 1953 : Prés. d'honneur : Serru. Prés. actif : Raynaud. Vice-Prés : Rivière et Nadaud. Trés. : Laguény. Adj. : Léglise et Léger. Secrét. gén. : Lortholary. Adj. : Mme Jeantaud et Chibois. Comité tourist. : Picquet, Chibois, Gratteau, Guicheteau, Coque, Duquesne. Comité sportif : Dir. Sardain. Assist. : Harou, Bonnetaud, Delesse, Maison, Thomas, Ajorge, Denis.

Dans le domaine sportif, l'activité de l'AML a été grande en 52 et le sera encore plus en 53, notamment en moto-cross, 3 dates ayant été retenues au calendrier national.

Pour renseignements : Lortholary, 19 rue Lamartine, Limoges (HV).

■ **SIDECAR-CLUB DE FRANCE.** — Le SCF a tenu son assemblée générale le 17 janvier 1953, en son siège. Après les élections, le nouveau bureau se compose comme suit pour l'année 1953 :

Prés., Morin. Vice-Prés., Cherrier. Secrét., Ohanian. Secrét. adj., Coudert. Trés., Mougine. Direct. sportif, Florit. Direct. tourist., Curandea. Assesseurs : Duche, Lamontagne, Benon. Délégué à la Ligue, Morin.

Le SCF est heureux des résultats obtenus par ses membres dans les différentes manifestations, en particulier des médailles d'argent de l'Education Physique obtenues par J. Morin et P. Cherrier, qui viennent récompenser leur dévouement au sport motocycliste. Toutes les félicitations furent adressées à Pierre Cherrier pour ses 12 places de premier sur 17 courses, qui lui valurent les titres de Champion de France National pour 1952 en catégorie 350 et 500 cmc. ; Méry (passager ; Cherrier Junior) pour ses nombreuses places d'honneur en circuits nationaux ; Morin pour sa première place (Médaille d'or) dans Anvers-Paris-Anvers ; Mougine (passager ; Coudert), pour sa cinquième place (Médaille de bronze) au Circuit des Crêtes (Belgique) ; Rosignol, Grier, Domela, Danet, pour leur parti-

cipation à de nombreuses épreuves. Le SCF fait le vœu de voir 1953 apporter à ses membres de nombreuses victoires.

Réunions premier et troisième mercredi de chaque mois, Café Le Progrès, 54, rue Damrémont, Paris, 18<sup>e</sup>.

Permanence : 12, rue Steinlen, tél. Mon. 92-36.

■ **GIRONDIN MOTO-CLUB.** — Il a été formé en novembre 1952, au sein de la Société Omnisports des Girondins de Bordeaux, une section moto qui a pris le nom de Girondin Moto-Club.

Au cours de sa première assemblée générale, il a été procédé à l'élection du bureau définitif pour l'année 1953. Soulignons que ce bureau est composé exclusivement de motards. En voici la composition : MM. Secousse et Deschamps, Prés. d'honneur. Mourier, Prés. actif. Cochain et Rozais, Vice-Prés. Poirier, secrét. gén. Rochereau, secrét. adj. Trouve, trés. gén. Paray, trés. adj. Commission tourisme : Becker, Prés. Morin, Vice-Prés. Laens, Henshaw H. et R., Petit, Golfier, membres. Commission Sportive : Boisserie, Prés. Guirauton, Pierre, Boisserie, membres. Commission Moto-Ball : M. Rozain. Commission cyclomot. et camping : Mlle Bondy et M. Hatterer. Conseiller technique : M. Pujos. Délégué à la Ligue : MM. Fragnaud et Cochain (délégué adj.).

■ **MOTO-CLUB DE BORDEAUX ET DU SUD-OUET.** — Calendrier sportif 1953 :

2 et 3 mai : Le circuit International de Vitesse en liaison avec l'Automobile Club du Sud-Ouest, qui se déroulera sur le circuit des Quinconces les 2 et 3 mai et qui comprendra une épreuve pour motos 500 et deux épreuves pour sidecars 500.

14 mai : Grand Prix National de Vitesse au Stade Municipal.

24 et 25 mai : XXI<sup>e</sup> Circuit du Sud-Ouest.

21 juin : Epreuve Nationale de Vitesse sur herbe.

14 juillet : Epreuve sur herbe.

4 octobre : Epreuve Grass-Track.

Calendrier de tourisme 1953 :

Mars : Sortie sur Bergerac Sortie sur Biarritz.

Avril : Sortie sur l'Espagne.

Mai : Sortie des Fleurs.

Juin à Octobre : Une grande sortie par mois.

Composition du bureau du Moto-Club :

Prés. d'honneur : Wright et Sarthou. Prés. : Brunetière. Prés. adj. : Chamaille. Vice-Prés. : Falque et Soubrie. Secrét. gén. : Vignes. Secrét. adj. : Danguilhén. Trés. gén. : Cauvin. Trés. adj. : Nafon. Prés. Comm. Sportive : Naudon. Prés. Comm. Tourist. : Brouillon. Vice-Présid. Comm. Tourist. : Cussain. Membres du Comité : Besse, Capelle, Cussain, Duboy, Lacourrière, Moïse, Vinsot. Dél. à la LMR : Besse, Capelle, Duboy, Soubrie. Vérification des Finances : Soubrie et Steigerwald. Comm. Sport. : Carle, Lagrèze, Roux, Stergerwald. Comm. Tourist. : Cavernes, Gibert, Labat, Perez, Plat, Vilfeu.

■ **VESPA-CLUB D'EUROPE.** — C'est en Italie que le premier Congrès du Vespa-Club d'Europe s'est tenu les 7 et 8 février 1953 dans les salons de l'Hôtel Gallia-Excelsior à Milan.

Le Vespa-Club d'Europe est né de ces deux journées de travaux qui ont groupé les représentants des Vespa-Clubs de Belgique, France, Hollande, Italie, Suisse.

Les buts principaux de la nouvelle Fédération sont de coordonner l'action internationale de tous les Vespa-Clubs nationaux européens et de faciliter pour les usagers de la populaire petite machine, à tous points de vue, l'emploi de la Vespa.

Bien entendu, au fur et à mesure de leur création et de leur développement, les Vespa-Clubs de toutes les nations européennes ne manqueront pas d'adhérer au Vespa-Club d'Europe.

Le Vespa-Club d'Italie avait réservé une hospitalité large et généreuse aux délégations des nations représentées avec le concours de la Presse italienne.

Le deuxième Congrès du Vespa-Club d'Europe se tiendra en 1954 à Paris.

**Certitude**  
**REVIL**

LE PLUS GRAND CHOIX DE FRANCE  
5.000 ARTICLES DIFFÉRENTS POUR MOTOS  
SCOOTERS - CYCLOMOTEURS

ACCESSOIRES SÉLECTIONNÉS  
ÉQUIPEMENTS - VÊTEMENTS  
SPÉCIAUX POUR MOTOCYCLISTES

**PRIX LES PLUS ÉTUDIÉS**

Gants cuir à grandes manchettes fourrés laine :  
**1.820 frs**

un des exemples de la semaine :  
le seul spécialiste depuis 20 ans.

**E° REVIL**  
82, Av. des Ternes - 225, Bd. PEREIRE  
PARIS - ETO. 15-53

membres de club faites-vous connaître !

**BOTTES et CHAUSSURES**  
**EQUITATION - CHASSE - MOTO**

**MARCY** 1 et 3, pl. de la Bourse  
Paris-2<sup>e</sup> CEN. 83-11 et 12

**BOTTES MOTO** box coul. 4.950 et 6.950

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

en veau, double tannage 4.950

Sur demande envoi d'un catalogue et feuille de mesures

**LA PLUS IMPORTANTE SPECIALITE FRANÇAISE**  
Du 11 au 15 Mars Exposition CONCOURS AGRICOLE STAND DU CHEVAL

LA SELLE SOUPLE

**REYDEL**

Suspension SANDOW

Sur tous CYCLOMOTEURS...  
Carburez "à pleine gomme" avec.....

**LE GICLÉUR RÉGLEX**

SUPPRESSION TOTALE DU 4 TEMPS  
PUISSANCE - ÉCONOMIE

MARLOTTE 227, B° PEREIRE, PARIS-17° ETO. 03-90

# RESULTATS SPORTIFS

## TRIAL DE FONTAINEBLEAU

Pour la deuxième fois, le MC Bellifontain a organisé un trial qui a remporté un franc succès, surtout du côté des engagés en catégorie tourisme.

Plusieurs zones non-stop devaient, suivant une formule devenue maintenant classique, départager les concurrents. Un nouvel élément fut introduit pour le classement. Il s'agissait d'une vitesse moyenne de 50 kmh. à soutenir sur un parcours de 3 kms, à couvrir 10 fois.

Ce dernier détail obligea de nombreux pilotes à prendre des risques inconsidérés qui se soldèrent par des dégâts absolument inutiles dans une épreuve de ce genre. De tels faits n'incitent pas le modeste amateur à s'engager avec sa propre machine dans une épreuve où il risque la casse, et ce, évidemment, à ses dépens.

Dans la liste des classés, nous trouvons l'« inévitable » Delauné qui gagne en 175 et en 250 cross (ex-æquo pour cette dernière catégorie, avec un jeune pilote, Campagne, sur une 197 Dot).

En 250 tourisme, Vaccani, du MC Châtillonnais, remporte la victoire pour la deuxième fois qu'il coure une telle épreuve, avec 15 pts de pénalisation seulement.

A la première place des 350 tourisme, nous trouvons Frilley et Vilain, et Billote sur BSA à la première place des 500 cmc. tourisme.

Voici le classement :

**Tourisme.** — 175 mc. : 1. C. Delauné (MC Chât.), sur Motobécane, 0 pt ; 2. G. Charny (MC Bellifontain) 115 pts ; 3. Greneau (MC Chât.)

1 035 pts ; 4. Bohec (MC Bellifont.) 1.045 pts ; 5. De St-Germain (MC Chât.) abandon.

**250 cmc.** : 1. Vaccani (MC Chât.) sur NSU, 15 pts ; 2. Lascaux (MC Chât.) 140 pts ; 3. F. Sutra (MC Clodo.) 6 tours.

**350 cmc.** : 1. ex-æquo : Frilley (MC Chât.) sur NSU et Villain (MC Bellif.) sur Jawa, 0 pt ; 3. Andraud (MC Chât.) 15 pts ; 4. M. Charny (MC Bellif.) 275 pts

**500 cmc.** : 1. Billote (MC Eure-et-Loir), sur BSA, 170 pts.

**Cross.** — 175 cmc. : 1. Meyer (MC Clodo.) 900 points.

**250 cmc.** : 1. ex-æquo : Delauné (MC Châtillon) et Campagne (MC Bellif.) tous deux sur Dot, 0 pt ; 3. Bonadaud (MC Clodo) abandon.

**500 cmc.** : 1. Brocherieux (AMS), sur Ariel, 15 pts ; 2. Faccio (AMS), abandon.

## MOTO-CROSS DE MEAUX

C'est par une nette victoire du belge Leloup que s'est terminé le premier moto-cross international de la saison 1953 en Ile de France. Victor Leloup remporte deux des trois manches, Verrecchia s'en adjugeant une. Godey, en assez bonne position au classement des deux premières manches, fut obligé d'abandonner sur accident dans la 3<sup>e</sup>.

### RESULTATS

#### 500 cmc. internationaux :

**1<sup>ère</sup> manche** : 1. Verrecchia ; 2. Godey ; 3. Hazianis ; 4. Leloup ; 5. Vouillon ; 6. Prieur ; 7. Brassine ; 8. Charrier.

**2<sup>e</sup> manche** : 1. Leloup ; 2. Brassine ; 3. Frantz ; 4. Godey ; 5. Molinari ; 6. Prieur ; 7. Vouillon ; 8. Charrier.

**3<sup>e</sup> manche** : 1. Leloup ; 2. Frantz ; 3. Prieur ; 4. Vouillon ; 5. Brassine ; 6. Hazianis ; 7. Verrecchia ; 8. Molinari.

**Classement général** : 1. V. Leloup ; 2. ex-æquo : Prieur et Frantz ; 4. ex-æquo : Brassine et Hazianis ; 6. Vouillon ; 7. Verrecchia ; 8. Molinari ; 9. Charrier ; 10. Bourgeois.

#### 350-500 cmc. nationaux :

1. Scossa (CS Meaux) sur Saroléa ; 2. Vinetty (CS Meaux) ; 3. Angel (CS Meaux) ; 4. Gamba (Reims) ; 5. Zacharie (CS Meaux) ; 6. Mouchet (AMS) ; 7. Raguénot (CS Meaux) ; 8. Gautier (CS Meaux).

#### 250 cmc. nationaux :

1. Olivetti (CS Meaux) sur Puch ; 2. Humbertjean (Ivry) ; 3. Cholet (MC Châtillon) ; 4. Préau (Ivry) ; 5. Delauné (MC Chât.) ; 6. Rademacher (Bobigny) ; 7. Desbois (Soissons) ; 8. Mirivel (Pantin) ; 9. Teste (CS Meaux) ; 10. Ruggieri (Pantin).

**Débutants** : 1. Delafreyre ; 2. Sabate ; 3. Ségal ; 4. Lerouge ; 5. Tatin.

## RECTIFICATIONS

Une modification est à apporter au classement du Trial des Essarts paru dans notre n° 1.124. Le vainqueur des nationaux n'est pas Savinel comme nous l'avons écrit, mais Bonnal sur une 126 cc. Jonghi transformée avec l'aide de l'agent de Rouen, M. Urvoas, machine d'ailleurs présentée dans « Moto-Revue ». Bonnal fait également second au classement général.

# CHAMPIONNAT de FRANCE

Article 1<sup>er</sup>. — La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 1953, les Championnats des Conducteurs Français de Motocyclettes.

1<sup>ère</sup> catégorie (Internationaux). 2<sup>e</sup> catégorie (Nationaux).

Il y aura un champion dans chacune des classes suivantes :

Motocyclettes : 175, 250, 350 et 500 cmc.  
Sidecars : 500 cmc.

Article 2. — Le Championnat des Conducteurs Français de Motocyclettes 1<sup>ère</sup> catégorie est ouvert aux conducteurs de nationalité française détenteurs d'une licence internationale de la Fédération Française de Motocyclisme pour l'année 1953.

Le Championnat des Conducteurs Français de Motocyclettes 2<sup>e</sup> catégorie est ouvert aux conducteurs de nationalité française, détenteurs d'une licence nationale de la Fédération Française de Motocyclisme pour l'année 1953.

Article 3. — Le classement des Championnats des Conducteurs Français sera établi en fin d'année, par addition des points correspondant aux places obtenues par chaque conducteur dans quatre courses parmi celles désignées à l'article 7.

Article 4. — Sauf cas prévus à l'article 5, seules les quatre meilleures performances réalisées dans une même classe, seront prises en considération pour chaque conducteur.

Au cas où pour une classe quelconque trois épreuves seulement auraient été organisées, toutes les trois compteront pour le Championnat.

Si moins de trois courses étaient organisées, le titre de Champion ne serait pas décerné.

Article 5. — Les points comptant pour le classement seront attribués dans chaque classe de la façon indiquée au tableau ci-après :

- 8 points au premier.
- 6 points au deuxième.
- 4 points au troisième.
- 3 points au quatrième.
- 2 points au cinquième.
- 1 point au sixième.

En cas d'ex-æquo les conducteurs seront départagés suivant les résultats des cinq meilleures performances et, en cas de nouvel ex-æquo, l'avantage sera donné au conducteur ayant obtenu le plus de places de premier dans les courses retenues pour

son classement ; en cas d'égalité de places de premier, il sera tenu compte du nombre de places de second et ainsi de suite.

Il est précisé :

a) Pour le Championnat catégorie internationale, les points seront attribués d'après le classement réel de la course et au-dessous de 7 partants dans une classe les résultats ne compteront pas pour les Championnats.

b) Pour le Championnat Catégorie Nationale et au cas où les organisateurs auraient accepté la participation de licenciés internationaux, deux classements seront établis.

1<sup>o</sup> Le classement réel de la course.

2<sup>o</sup> Un classement spécial dans lequel figureront uniquement les coureurs nationaux et où il ne sera pas tenu compte des places occupées par les internationaux.

Ex. Classement de la course :

- 1 A (national)
- 2 B (international)
- 3 C (international)
- 4 D (national)
- 5 E (national)

Classement Championnat :

- 1 A
- 2 D
- 3 E

Nota. — Il est rappelé aux organisateurs d'épreuves comptant pour le Championnat de France catégorie Nationale que le nombre d'Internationaux admis au départ ne doit en aucun cas excéder la proportion de 30 % et qu'au-dessous de 7 partants nationaux dans une classe, les résultats ne compteront pas pour les Championnats.

Article 6. — La Commission Sportive de la FFM après examen du circuit fixera pour chaque course les distances minimales exigées.

Article 7. — Sous réserve du minimum de parcours prévu à l'article 6, les courses retenues pour le classement des Championnats des Conducteurs Français 1953 sont :

1<sup>o</sup> Première Catégorie.

## CHAMPIONNAT RESERVE AUX LICENCIES INTERNATIONAUX

5 Avril : MC Béarn, 250 cc.  
18-19 Avril : MC Marseille, 350-500 cc.

19 mai : MC Dauphinois, 175-250-350-500 sidecars.

17 Mai : MC Bergerac, 350-500 sidecars.

24 Mai : MC Savoie, 175-350-500 sidecars.

7 Juin : MC Moulins, 350-500 sidecars.

6-7 juin : AMCF Bol d'Or, 175-250 cmc.

14 Juin : AMC Cité Lyon, 175-350-500 sidecars.

26 Juillet : MC Haut Saonais, 250-350-500 sidecars.

2 Août : MC Normandie, toutes classes.

16 Août : MC Rouergat, 350-500.

13 Septembre : MC Avignon, 350-500 sides.

2<sup>o</sup> Deuxième Catégorie.

## CHAMPIONNAT RESERVE AUX LICENCIES NATIONAUX

12 Avril : AMCF, 175-250-350-500 sidecars.

3 Mai : AMC Orléanais, 175-250-350-500.

10 Mai : MC Médoc, 175-350-500.

17 Mai : MC Furan, 175-250.

31 Mai : MC Auvergne, 175-350-500.

7 Juin : MC Berry, 175-350-500.

6-7 Juin : AMCF, 250 sidecars.

Article 8. — Les clubs ayant retenu une date pour l'organisation d'une épreuve de Championnat devront verser à la FFM une caution de 10.000 fr. qui sera remboursée après homologation des résultats de l'épreuve.

Indépendamment de l'amende de 1.000 francs prévue pour non transmission du rapport de clôture dans les 15 jours suivant la course, une nouvelle amende de 100 fr. par jour de retard sera appliquée au club organisant un Championnat qui n'aurait pas fait parvenir à la FFM le dit rapport dans les 15 jours suivant la course.

Article 9. — La Commission Sportive désignera pour chacune des épreuves de Championnat (International ou National), 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.

Article 10. — Dans chaque classe le conducteur ayant totalisé le maximum de points, comme indiqué à l'article 5, sera déclaré Champion de France 1953 de sa classe et recevra :

- Une médaille offerte par la FFM.
- Un brassard de Champion de France 1953.

**Robert PIEL**

29, av. de la Grande-Armée  
PARIS-16<sup>e</sup> — Tél. : PAS. 86-45

VENTE A CREDIT



Agent

Exclusif

VELOMOTEURS  
MOTOCYCLETTES

et la

**Mobylette**

PIECES DETACHEES

LIVRABLE DE SUITE :  
MOTOBECANE  
TERROT - PEUGEOT  
MONET - GOYON  
GNOME et RHONE  
MOBYLLETES - SCOOTERS  
GILLET HERSTAL  
ULTIMA - NORTON  
SIDE CAR IMPERIAL

Toutes pièces détachées  
Expédition dans  
toute la France

Remise aux patentés  
Joindre timbre pour réponse

VENTE A CREDIT

**M. DUNOIS**

Ets VOIVENEL

34, rue de Charonne, 34  
PARIS-11<sup>e</sup> - ROQ. 17-13

**PARIS-NORD-MOTOS**

Agent Officiel

au service de  
4 grandes marques

**Geugeot**  
**BSA** **TERROT**  
**GNOME RHONE**

Pièces détachées  
Tous Accessoires **VENTE A CREDIT**

Atelier de Réparations

3r. Ernestine · PARIS · 18<sup>e</sup> · **ORNANO.34-08**

Station-Service **VAP**  
Concessionnaire  
**SPEED**

Agence :

**VALLEE — ULTIMA**  
**GULLER — ALCYON**

Sous Agence

**PEUGEOT**

Cyclomoteurs : **Hurtu**  
**Cazenave - Baby-**  
**Moto - Drevon - Sachs**  
**MOTO-VANVES-SPORT**  
1 et 3, bd Brune, Paris

**VAP**

Toute la pièce détachée  
en stock.

Livraison à lettre lue.  
Remises aux Agents et  
Stations-Service.

Echange standard  
moteurs et transforma-  
tion en D.T.

Conseils techniques par  
mécaniciens spécialistes.

**MANCEAU**

5, rue de Vouillé, 5  
PARIS-15<sup>e</sup> - VAU. 57-57

LE SPECIALISTE DE LA MOTOBECANE

**HORDELALAY**

122, rte de Fontainebleau, ATHIS-MONS (S.-O.)  
Tél. : BEL. 46-63

Coureur Professionnel

Vainqueur du Bol d'Or 1939 toutes catégories  
sur Motobécane 500.

SPECIALISTE ET AGENT OFFICIEL  
EXCLUSIF MOTOBECANE

LIVRAISON IMMEDIATE DE TOUS MODELES  
MOTOBECANE - MOBYLETTE — SCOOTER  
STATION SERVICE MISE AU POINT



Clinique des  
cadres. Résér-  
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.

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



ENFIN !... une jauge de calage de pré-  
cision pour volant magnétique, magnéto  
et delco.

**PRECISE, PRATIQUE, SIMPLE, ROBUSTE.**

la jauge « AR », Brevet déposé n° 641.698, se visse  
à la place de la bougie

Sa conception permet de déterminer d'une façon  
précise le point d'allumage du moteur, par lecture  
directe d'un index sur une graduation millimétrique,  
et de transformer ainsi un travail délicat et souvent  
approximatif en une opération FACILE et PRECISE.  
La jauge « AR » est livrée avec une notice d'emploi,  
un tableau donnant l'avance des principaux moteurs  
et une réduction filetée 18-14.

**JAUGE AR 82, Boul<sup>d</sup> de Grenelle, PARIS-15<sup>e</sup>**

Pour avoir le rendement optimum d'un moteur  
c'est un appareil indispensable — PRIX : 950 fr.

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<sup>e</sup> - (GUT. : 73-32)

AGENCE OFFICIELLE

**TERROT**

AVENUE FOCH — DIJON

TOUTES PIECES DETACHEES D'ORIGINE  
POUR TOUTES CYLINDRES

Disponible :  
125 cmc. à 175 cmc.  
PIECES DETACHEES

**MOTOBECANE**

MOBYLETTE  
SCOOTER

Accessoires spéciaux

**6, Bd RICHARD-LENOIR**

Tél. : ROQ. 29-28 - (Bastille)

**46, RUE TURBIGO**

Tél. : ARC. 58-86 - (Arts-et-Métiers)

Pour  
votre  
moto

# LE PISTON MAHLE



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

LÉGERS  
PRÉCIS  
SÛRS  
SILENCIEUX  
ROBUSTES  
SANS DILATATION

STOCK COMPLET EN MAGASIN  
DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES

Scoters VESPA et LAMBRETTA - BSA, NORTON  
MATCHLESS, TRIUMPH, HARLEY-DAVIDSON.

Production de la plus importante  
usine de pistons d'Europe.

Distributeur exclusif pour la France

**A. CHARDONNET**

16 ter, rue Etienne Marcel - M<sup>o</sup> Hoche  
PANTIN (Seine) - Tél. : NORd 99-40

## SOYEZ OPTIMISTES !..

AVEC NOTRE NOUVELLE METHODE DE  
CREDIT VOUS AUREZ VOTRE MACHINE  
POUR LES VACANCES.

Faites des versements jusqu'au TIERS :  
LIVRAISON

Après le solde en 12 MOIS.

Scoter TERROT 20.000 seulement pour la  
livraison.

125 cmc. 4 t. TERROT 25.000 seulement pour  
la livraison.

NE CHERCHEZ PLUS, ALLEZ A :

## Barbès - Moto - Cycles

98, rue Doudeauville — PARIS-18<sup>e</sup>  
Métro Château-Rouge MON. 96-37

QUE DES GRANDES MARQUES :

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

Scoters : **TERROT LAMBRETTA  
GUILLER**

ACCESSOIRES — SERVICE APRES VENTE  
Renseignements et catalogues contre 40 fr. timbres.  
**DEPOT VENTE CREDIT**

## VOTRE BIBLIOTHEQUE

### ● OUVRAGES TECHNIQUES

L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE. Mise au point, réparation, entretien de toutes motos. éd 1953 - 500 fr. (poste 545 fr.)  
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. : 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 pégamold. - Prix 350 fr. Par poste 425 fr

Les timbres poste ne sont pas acceptés en paiement

EDITE PAR « MOTO-REVUE » - 12, RUE DE CLERY, PARIS-2<sup>e</sup>

C.C.P. « MOTO-REVUE » PARIS 297-37

Nous ne faisons aucun envoi contre remboursement.

# Le Manuel d'Entretien

du  
**SCOOTER**

# Lambretta

**MANUEL D'ENTRETIEN**



EDITE PAR  
**Moto  
revue**  
12, rue de Cléry  
PARIS - 2<sup>e</sup>

# Lambretta

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

## TABLE DES MATIÈRES

### AVANT-PROPOS

#### COMMENT EST NE LE SCOOTER LAMBRETTA

- a) Les raisons d'un succès.

### DESCRIPTION

- a) Evolution du Lambretta.
- b) Caractéristiques communes.
- c) Détails particuliers aux divers modèles.
  - 1) Lambretta A (modèle 1947).
  - 2) Lambretta B (modèle 48-49).
  - 3) Lambretta C et LC (modèle 1950).
    - a) Lambretta C.
    - b) Lambretta LC.
  - 4) Lambretta D et LD (modèles 51-52).

### DESCRIPTION

Principe de fonctionnement.  
Le moteur Lambretta.  
Embrayage, boîte de vitesse, transmission.  
Allumage et carburation.  
Châssis-Carosserie.  
Roues et pneus.  
Accessoires principaux.

### CONDUITE

Un démarreur électrique pour Lambretta.

### GRAISSAGE-ENTRETIEN

Lubrification.  
Tableau de graissage.  
Nettoyage.

### DEMONTAGE ET REMONTAGE

### ACCESSOIRES ADAPTABLES

### OUTILLAGE

### CARACTÉRISTIQUES ET REGLAGES

### CONCLUSION

### CODE DE LA ROUTE

Édité par : **MOTO-REVUE, 12, RUE DE CLÉRY - PARIS (2<sup>e</sup>)**

Prix : à nos bureaux : 490 fr. (par poste 537 fr.) - Etranger . 565 fr. - C.C.P. Paris 297-37

**NOUS ÉDITONS ÉGALEMENT LE MANUEL DE LA VESPA**