

# Moto revue

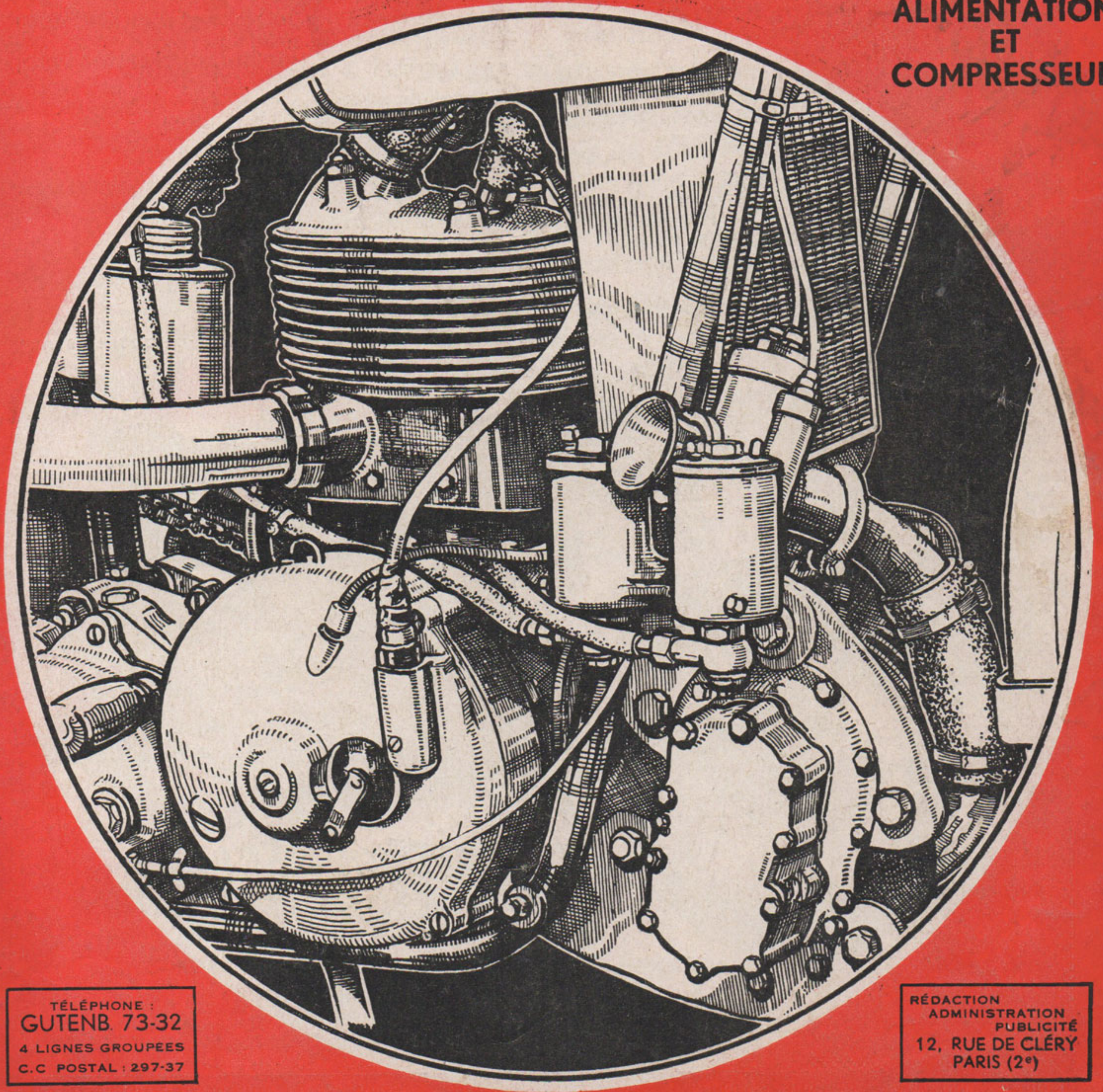
HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

30 frs

ALIMENTATION  
ET  
COMPRESSEUR



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

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

D.K.W. s'est toujours attaché au problème de l'alimentation et l'a souvent résolu par le compresseur.



# UN PALMARÈS *significatif*

1952

100 cm<sup>3</sup>

CIRCUIT DE HAUTE-NORMANDIE  
 RALLYE DE BOURGOGNE  
 LIÈGE-MONACO-LIÈGE  
 MOTO CROSS THU DUC (Indochine)  
 CIRCUIT DE L'ISÈRE  
 CIRCUIT DU HAUT JURA  
 CIRCUIT DU JURA  
 COURSE DE COTE BALLON D'ALSACE  
 CIRCUIT DU SUD-OUET  
 CIRCUIT DES SABLES (ALGER)

4 premiers ex-æquo (COUPE LE BERQUIER)  
 3 premiers ex-æquo (COUPE DES ARAVIS)  
 Premier ex-æquo (MÉDAILLE D'OR)  
 Premier  
 Premier et deuxième (COUPE MAGNAT-DEBON)  
 5 premiers ex-æquo  
 4 premiers (COUPE DU MOTO-CLUB JURASSIEN)  
 Premier catégorie 250 cmc  
 2 premiers ex-æquo - Premier au classement général (COUPE VEEDOL)  
 3 premiers au classement général et par équipe  
 (3 COUPES DONT UNE DE L'ÉCHO D'ALGER)

125 cm<sup>3</sup>

TROPHÉE DE LA PRESSE (NICE)  
 CIRCUIT DE L'AIN  
 SAINT-ÉTIENNE-PARIS-SAINTE-ÉTIENNE  
 COURSE DE COTE

Premier  
 3 premiers ex-æquo  
 3 premiers ex-æquo (CHALLENGE INTER-MARQUE)

200 cm<sup>3</sup>

DU CRAN D'ESCALLES  
 COURSE DE COTE DE MONTAIGU  
 GRASS TRACK INTERNATIONAL  
 DE SAINTE-FOY-LA-GRANDE  
 TROPHÉE DE MONACO  
 "BIDON D'UN LITRE" (VANNES)  
 COTE LAPIZE  
 CIRCUIT DE SAONE-&-LOIRE

Premier catégorie 175 cmc  
 Premier catégorie 500 cmc, record battu - Premier catégorie 250 cmc  
 Premier catégorie 175 cmc  
 Premier  
 Premier catégorie 125 cmc - Premier catégorie 200 cmc  
 Premier catégorie 1000 cmc  
 10 premiers ex-æquo (COUPE CINZANO)

• LA PLUPART DE CES VICTOIRES ONT ÉTÉ REMPORTEES AVEC LA "SHOOTING STAR"

232 cm<sup>3</sup>



KOEHLER  ESCOFFIER

*Monet Goyon*



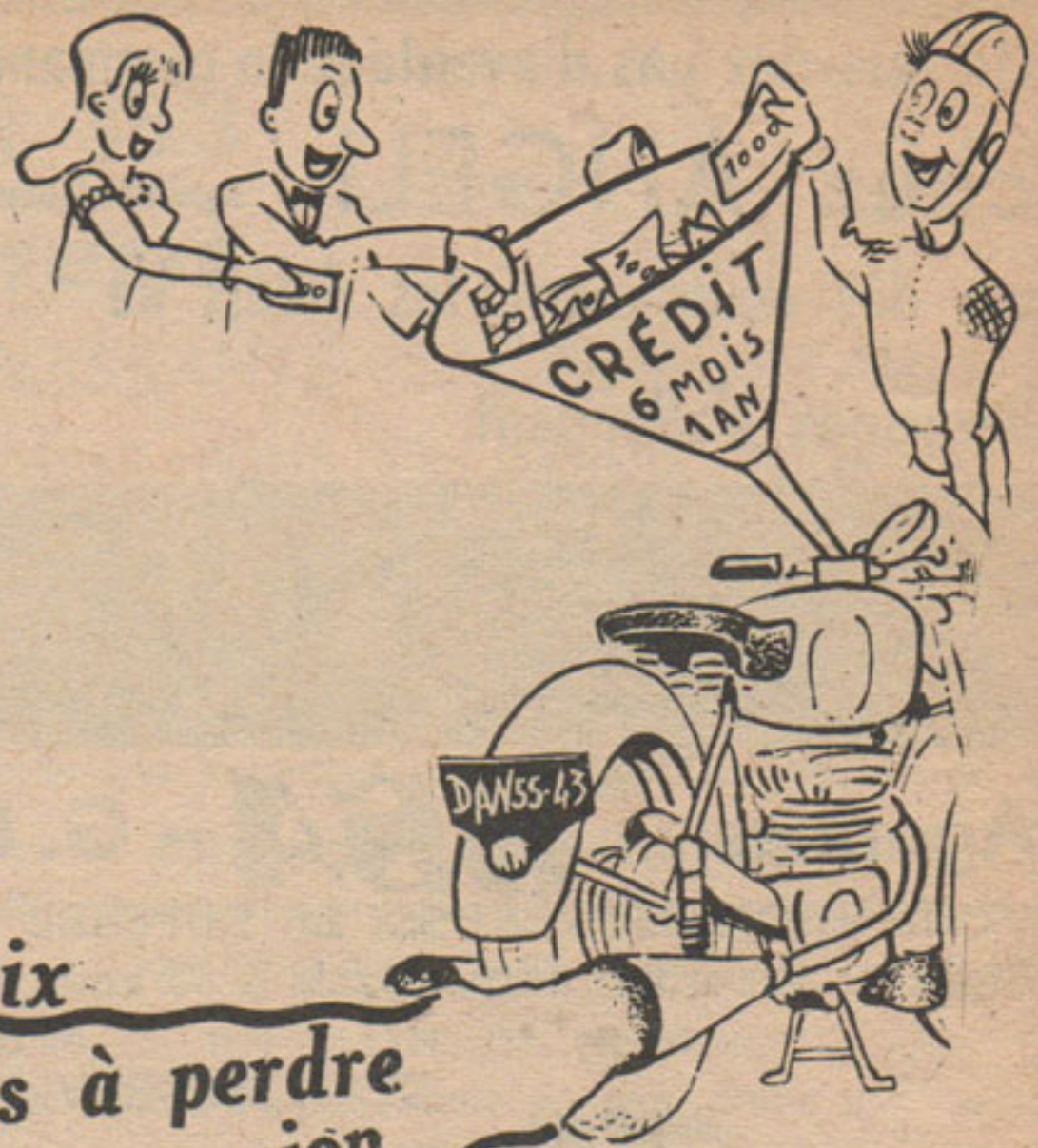
*Votre intérêt à  
nous consulter ?..*

...parce que  
nous  
vous

OFFRONS  
des CONDITIONS de CREDIT

**introuvables**

des échanges de votre machine  
contre un autre véhicule de votre choix



Pour les beaux jours plus de temps à perdre  
vous paierez à **VOTRE GRÉ**  
**100 motos, sidecars et petites voitures d'occasion**

Un choix important de machines  
NEUVES DISPONIBLES :

M.R. — GIMA — TERROT — JONGHI  
GUILLER - MOTOBECANE - B.S.A. - MONET-GOYON  
D.S. MALTERRE — GNOME-RHONE

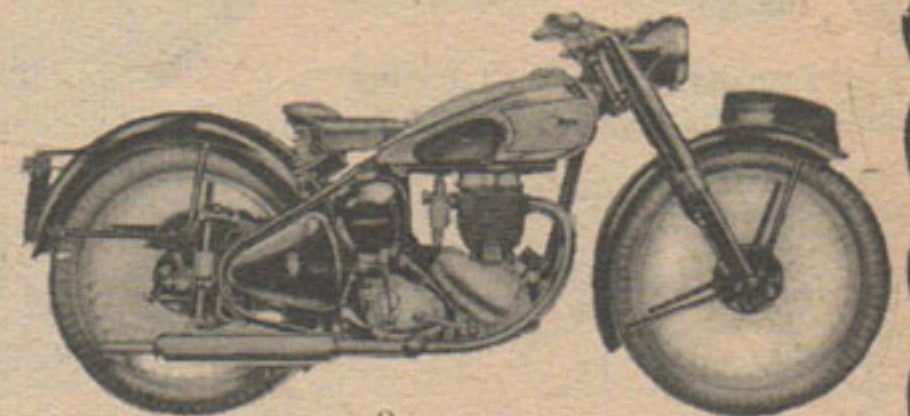
MOTOS D'OCCASION :



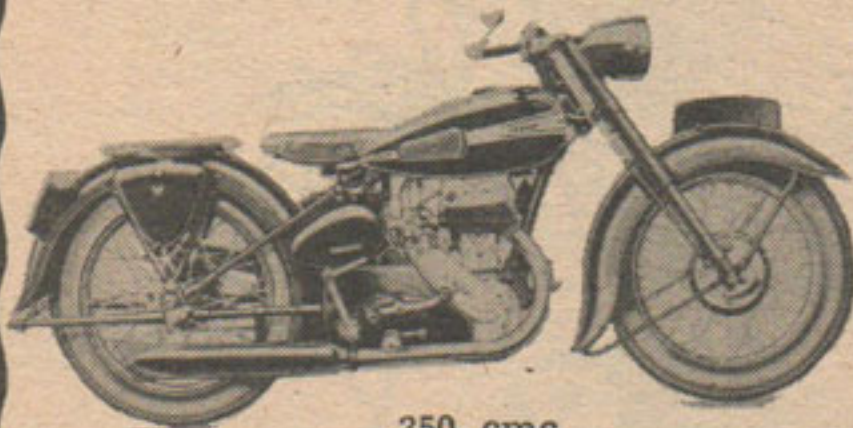
Scooter 100 cmc.



Scooter 125 cmc.



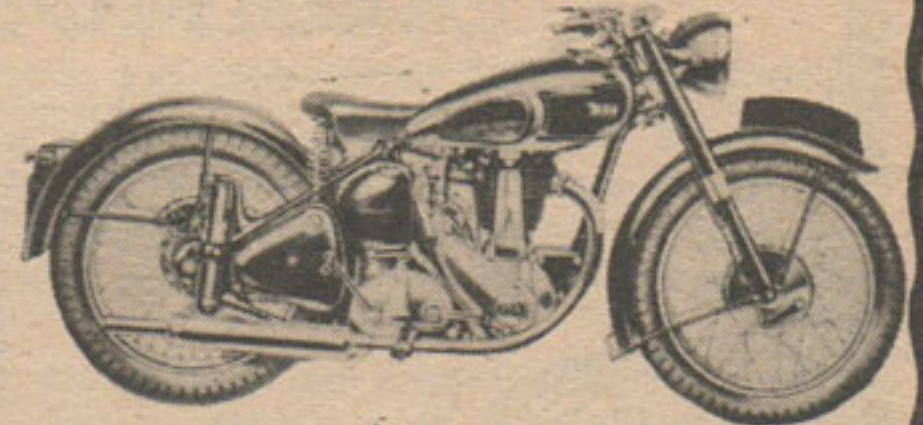
250 cmc



350 cmc.



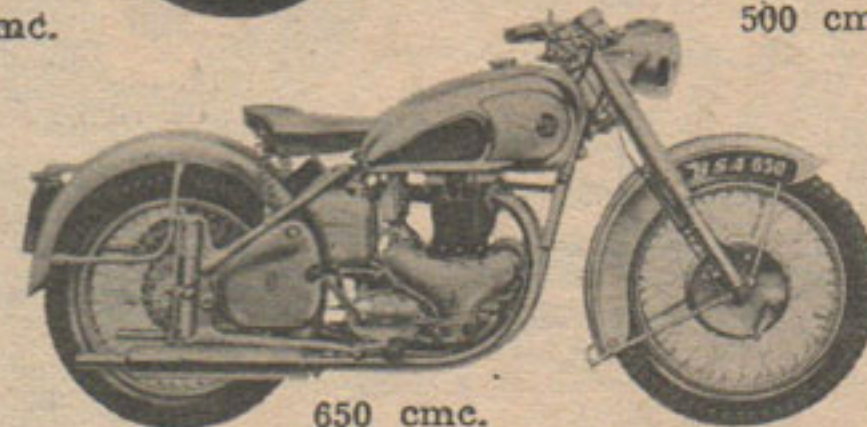
175 cmc.



500 cmc.



Sidecar



650 cmc.

...OU PETITES VOITURES D'OCCASION :



4 CV Renault



2 CV Citroën  
et Traction



Simca-5-6



Simca-8 (1200)



Dyna-Panhard



203

Demandez-nous la liste des machines neuves ou d'occasion disponibles contre 50 francs timbres

R. DÉLAIRE

**GAITÉ-MOTOS-MONTPARNASSE**

4, Impasse de la Gaïté - Métro Montparnasse - Edgar-Quinet - DAN. 55-43 - C.C.P. 7512-69 Paris

OUVERT DE 9 h. à 20 h. 30 SANS INTERRUPTION — FERME LE DIMANCHE

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



Ne retardez pas d'avantage la commande de votre 250 AMC  
 chez **ANGELI** spécialiste diplômé  
 car dès maintenant, les délais de  
 livraisons s'allongent. . . .



250 cmc GUILLER

## NORD - EST - MOTOS - SCOOTERS

214, Fg St Denis, à proximité des Gares du NORD et EST - Tél. : NORD 43-92

Agences : **BSA** - **G.I.M.A.** - **GUILLER** **SUNBEAM** etc.

VOUS TROUVEREZ AUSSI LE SUPERBE MOTO-SCOOTER DE GRANDE CLASSE LE GALLETTO  
 Stabilité et confort surprenants à 85 kmh. à 2 personnes pour 2 l. 5 aux 100 kms - Machine de ville  
 et de grand tourisme.

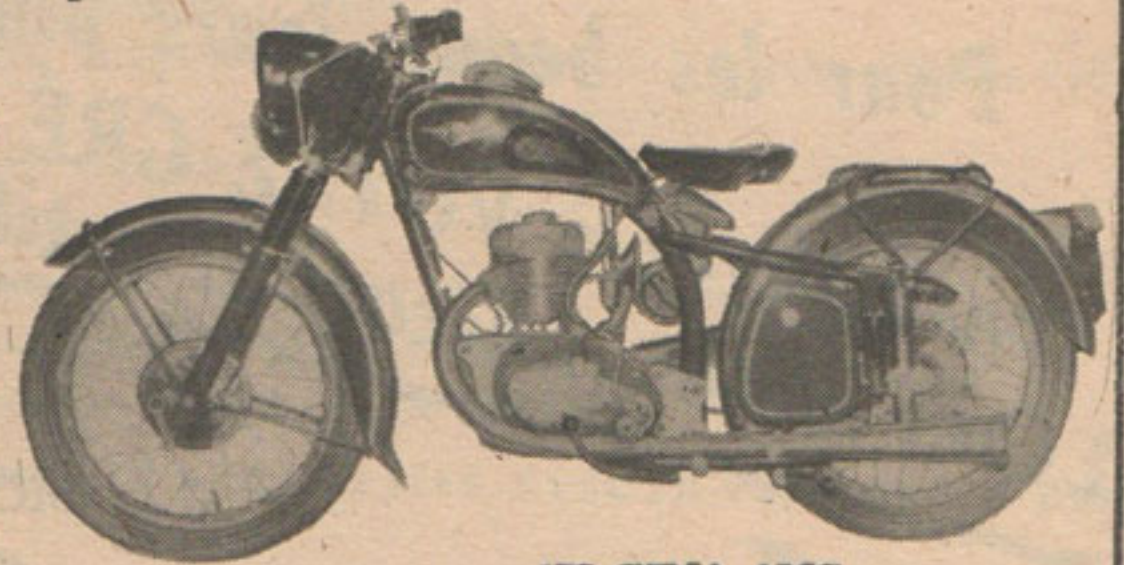
STATION-SERVICE - Stock complet pièces B.S.A.



l'extraordinaire GALLETTO

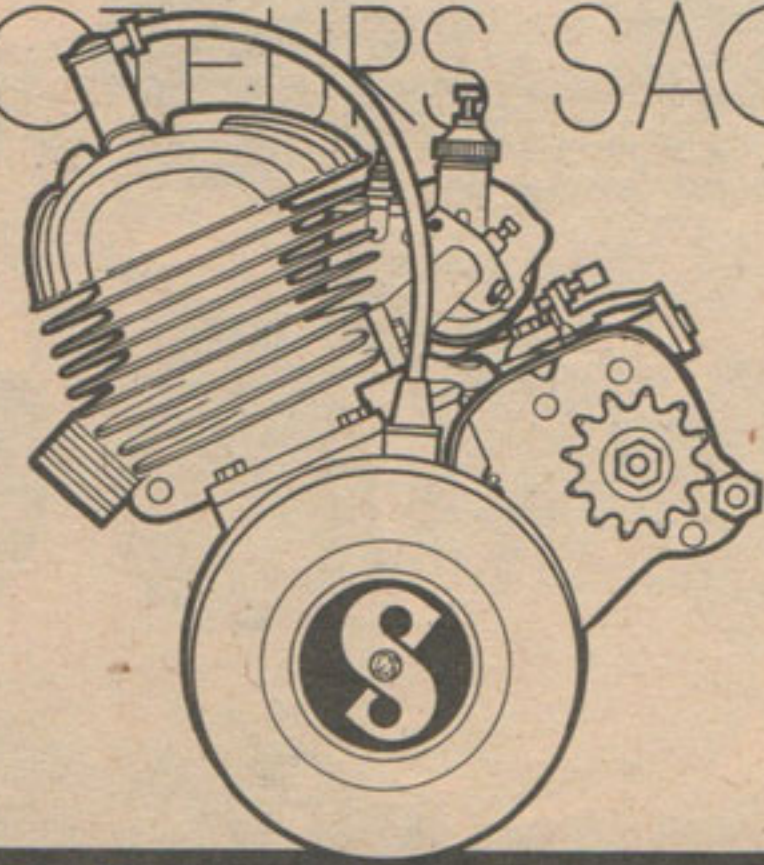
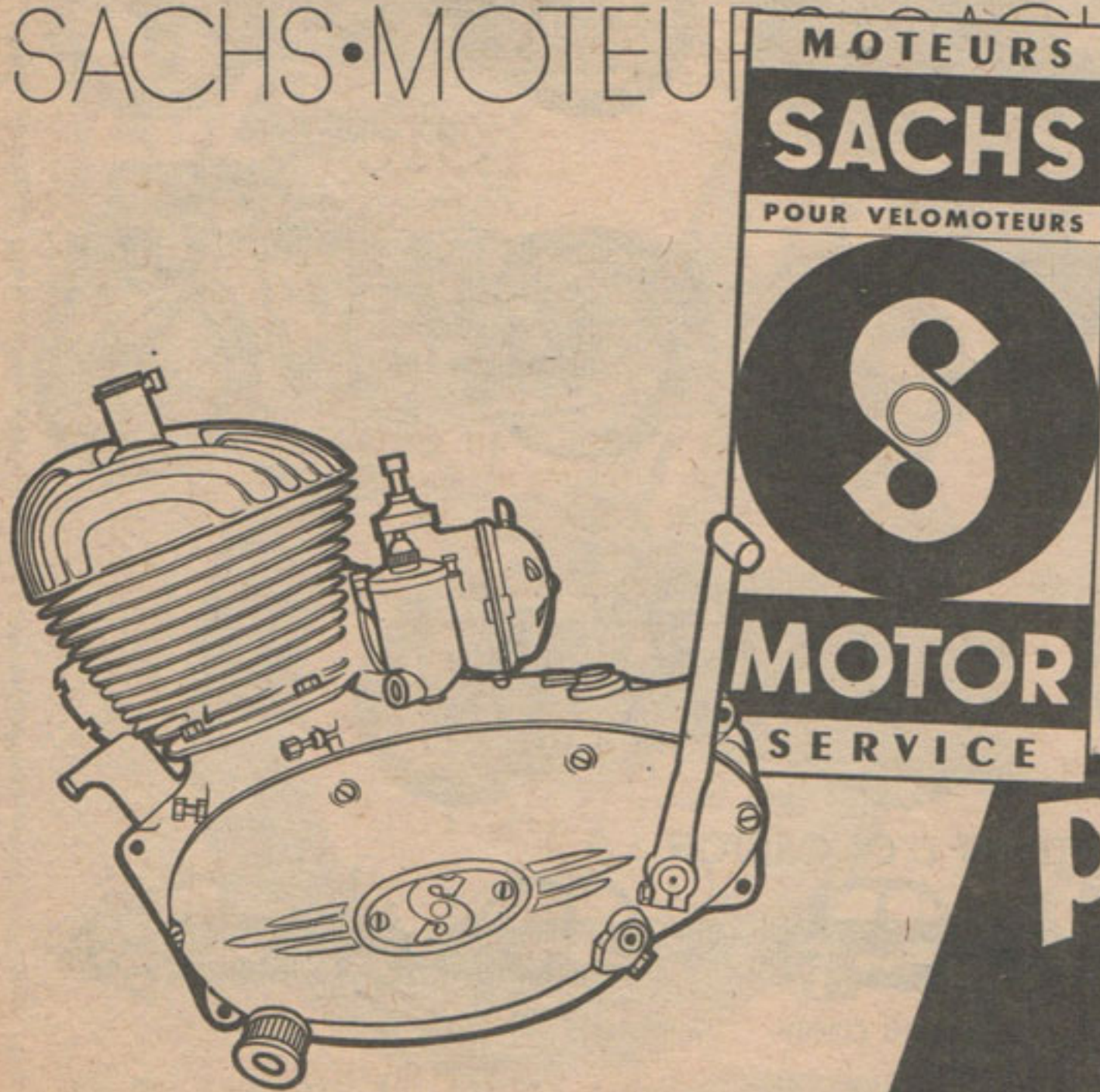
REPARATIONS  
 CREDIT 12 MOIS  
 1/3 comptant  
 Neuf et occasions

REPRISES  
 Documentation  
 30 fr. timbres  
 M° La Chapelle  
 et Gare du Nord.



175 GIMA AMO

SACHS • MOTEUR SACHS • MOTEURS SACHS



# Moteurs Pièces détachées

DEMANDEZ LA LISTE  
 DES CONSTRUCTEURS AYANT ADOPTE LE MOTEUR SACHS

**ETS WILLIAM DUMONT**

11, RUE CHALGRIN - PARIS 16° - TEL : KLE 68-10

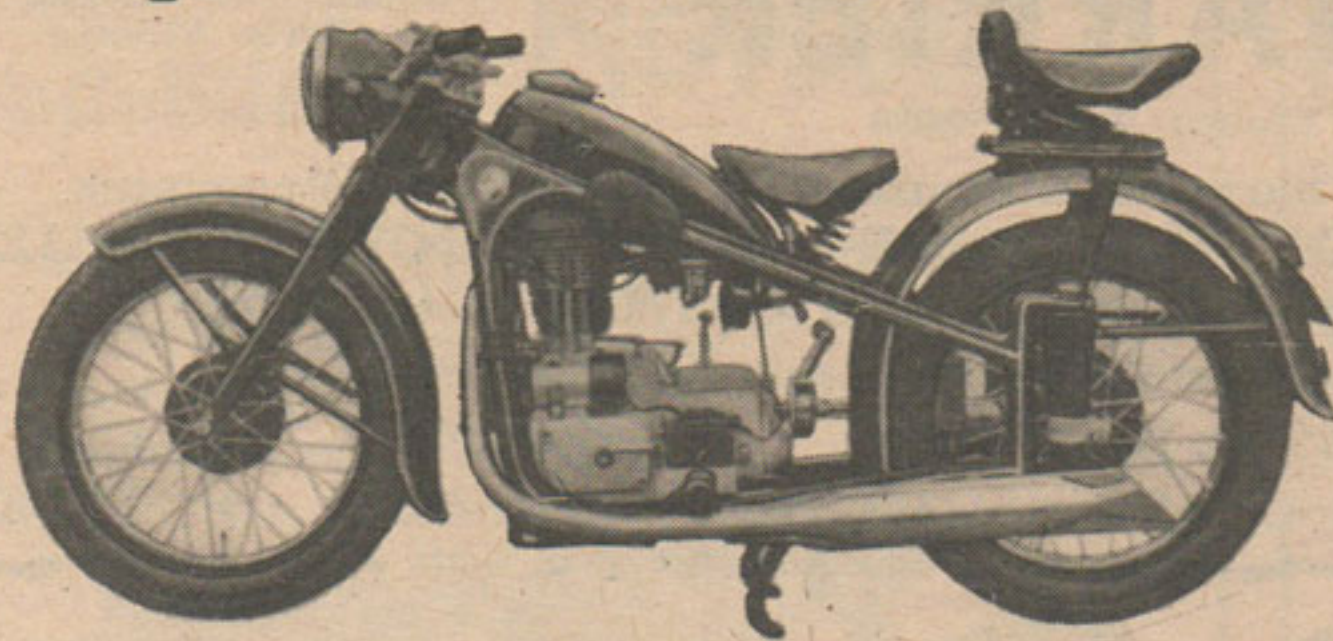
MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



350 cm IFA-EMW 14 CV R 35|3

Transmissior par cardan

**disponible immédiatement**



**MOTO-UNION**

83, avenue de la Grande-Armée - PARIS-16°

Tél. : PASsy 46-25, 46-45, 46-70 - Télégr. DEKAVE-PARIS

**LA MODERNISATION DE LA MEILLEURE MOTO 350 Cm 3**

ELLE EST PRODUITE PAR L'USINE « EISENACHER

MOTOR WERKE » QUI EST L'ANCIENNE USINE **B. M. W**

NATIONALISEE ET INCORPOREE AVEC L'USINE **D. K. W.**

DANS LE GROUPE **I. F. A.**

**PUISSANTE - CONFORTABLE**

IDIÉALE POUR LE GRAND TOURISME

en duo comme en solo.

Ses perfectionnements donnent :

**UNE ECONOMIE EXCEPTIONNELLE**  
dans son entretien et dans sa consommation.

**UNE SECURITE D'EMPLOI,**  
elle est construite pour des dizaines de milliers  
de kilomètres sans réparation.

**UN GAIN DE TEMPS,**  
son entretien est réduit au minimum par un  
aspect impeccable.

EXCLUSIVITE

**MOTOBÉCANE**

entre la  
GARE  
du NORD

et la  
GARE  
de l'EST

**P. LISITA**

94, Bd Magenta — PARIS-10° — NORD 65-25



SCOOTER — MOTOCYCLETTES  
VELOMOTEURS — MOBYLETTES

Stock complet pièces détachées et accessoires

Combinaisons SAN-REMO et MACOMBYNN

Gants GAMET - STATION MOBYLETTE

VENTE A CREDIT 6 - 9 - 12 MOIS

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

**PLUS D'ERREUR... UN SEUL LUBRIFIANT**

pour tous les petits moteurs

2 temps

**“SOMAGIC”**

SCOOTERS, MOTOS, VELOMOTEURS, CYCLOMOTEURS

L'huile spéciale « SOMAGIC » 2 TEMPS recom-  
mandée pour les MOTOS-CLUBS et tous les dé-  
positaires de la Moto... vous assurera de meil-  
leures reprises... prolongera la vie de votre  
moteur.

**MELANGE** instantané au carburant.

**STABLE** ne dépose pas au fond du réservoir.

**PURE** ne calamine pas la bougie. Plus  
de perle.

**POUVOIR DE GRAISSAGE ELEVE**  
évite le serrage des pistons.

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



DEPOSITAIRE ACCEPTE DANS TOUTES REGIONS

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



MOTOCYCLISTES!.. vous aurez rapidement **BSA**



Passez votre commande chez :

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

**A. CHARRIER**

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

Champion de France vitesse 1936

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

Atelier de réparation et ouvriers spécialisés pour entretien et garantie

Essai et démonstrations de  
toutes machines

TOUTES PIECES DETACHEES  
Stock B.S.A.

Toutes nos machines  
sont traitées avec REDEX

CREDIT 6 ET 9 MOIS

Rgts Rép. ctre 45 fr. timb.

**St-PAUL-MOTOS**

**P. LISITA**

1, Rue de Rivoli - PARIS (4<sup>e</sup>)

Métro Saint-Paul

Tél. : ARC. 71-46

Le Salon permanent de la Motocyclette



René Gillet 250

**D.K.W.**

**TRIUMPH**

**JAWA**

TERROT - MOTOCONFORT - N.S.U.

GNOME-RHONE - ALCYON - RAVAT - GUILLER

RENE GILLET - MONET-GOYON - GILLET

D'HERSTAL - JONGHI - M.R. - A.G.F. - DERNY

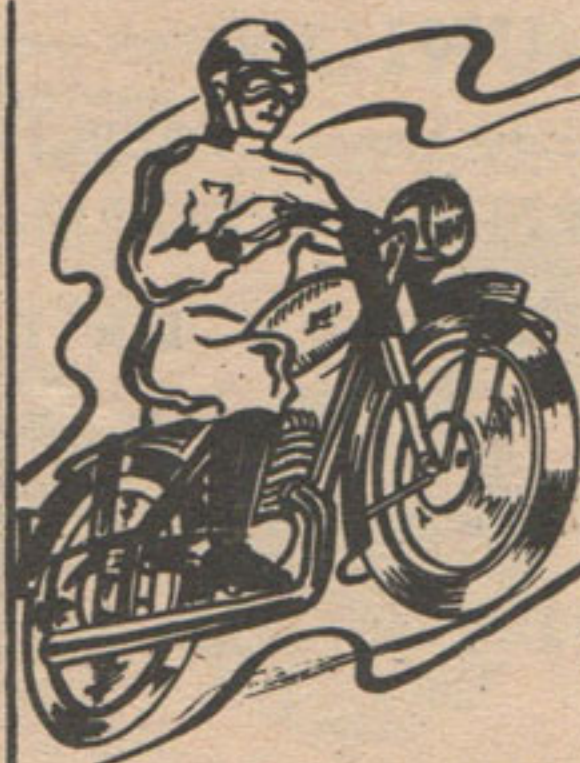
MOSQUITO - SCOOTER BERNARDET

et la **Mobylette**

Pièces détach. Tous accessoires et l'équipement  
Combinaisons SAN-REMO et MACOMBYNN  
Gants GAMET

REPARATIONS PAR SPECIALISTES

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



*Puissance*  
**CONFORT**

125 cc. - 2 temps  
moteur "NERVOR"

125 et 175 cc. - 4 temps  
moteur "A.M.C."

98 cc. - 2 temps - moteur "NERVOR" licence N.S.U.

**RADIOR**

Constructeur  
BOURG (Ain)

**AGENCES OFFICIELLES :**

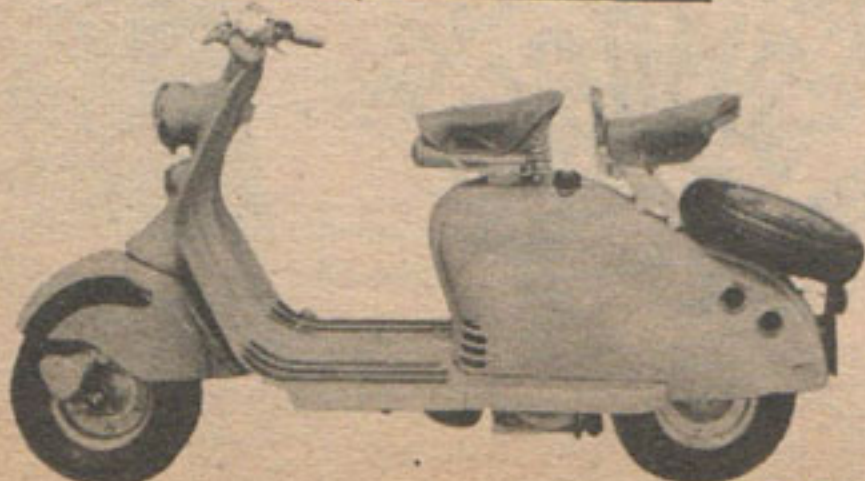
PARIS : Société MOTOCYCLE - 166, Rue Lafayette

BILLANCOURT : Ets BONNET - 78, Av. du Gal Leclerc

**CONDITIONS SPECIALES DE CREDIT  
CATALOGUE ILLUSTRÉ FRANCO**

AGENT OFFICIEL VENTE A CREDIT — EXPEDITION PROVINCE

**Lambretta**



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

Agent : TRIUMPH — VELOCETTE  
ROYAL-ENFIELD — HOREX

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

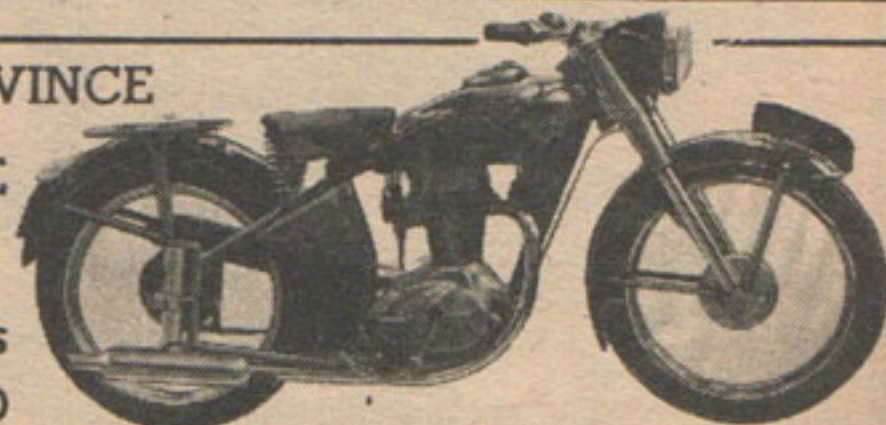
et les Scooters

BERNARDET — TERROT

sont disponibles chez

**marcel perrin**

Recordman du Monde



**MOTOBECANE**

AGENT OFFICIEL

50, av. Edouard-Vaillant  
BOULOGNE (Seine)

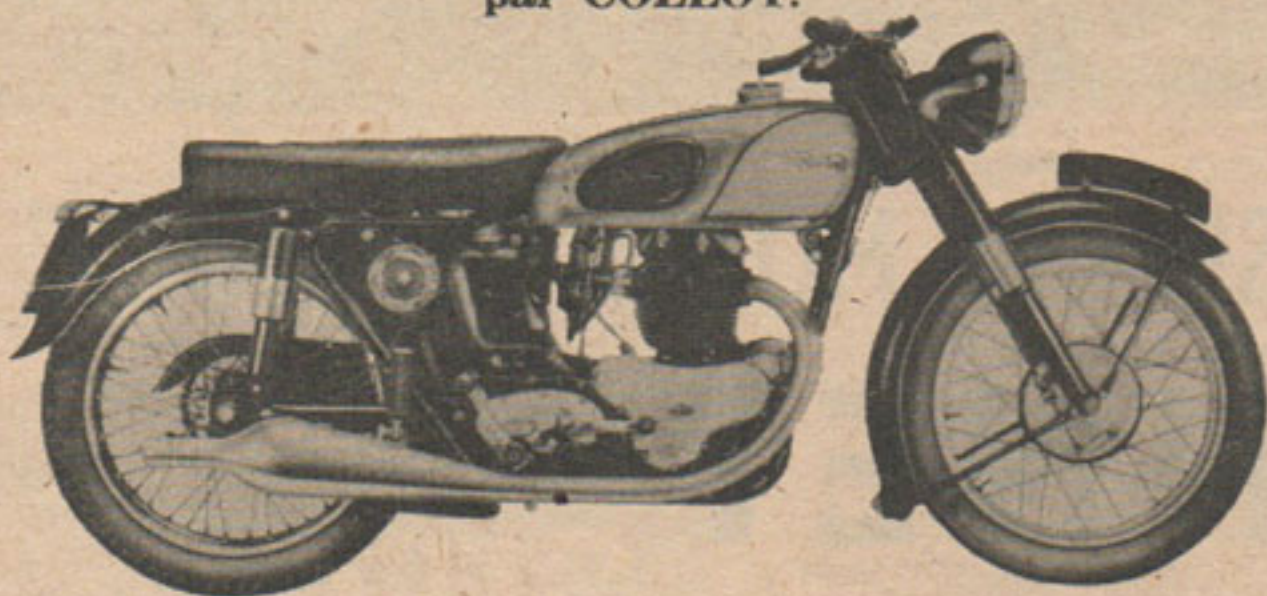


Commandez maintenant  
votre  
nouvelle

# Norton

1953

Gagnante de 28 Tourist Trophy  
4 Bol d'Or (24 heures d'endurance)  
2.432 kms Record absolu par G. LEFEVRE  
et Championnat de France 1952 (catégorie 500 cc.)  
par COLLOT.



Dominator type 7 Swinging arm.

500 DOMINATOR Type 7. Cadre Swinging arm.  
500 ES 2 - Nouveau cadre Swinging arm.  
500 FEATHERBED INTER 30 - Arbre à cames.

LIVRABLES AU DEBUT 1953.

● CREDIT 6 - 9 - 12 MOIS ●

250 EXCELSIOR Twin « Talisman » - Souplesse  
d'un 4 cylindres : 220.000 fr.  
250 EXCELSIOR Sport 2 carbu. Selle biplace :  
250.000 fr.

LIVRABLES RAPIDEMENT

● CREDIT 6 - 9 - 12 MOIS ●

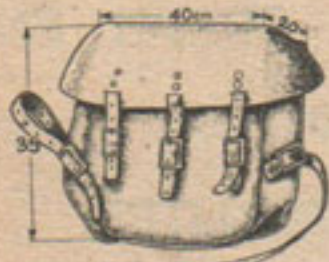
1.000 VINCENT Type « Rapide » - 180 kmh.  
1.000 VINCENT « Black Shadow » - 200 kmh.

LIVRABLES RAPIDEMENT

● CREDIT 6 - 9 - 12 MOIS ●

Toutes pièces détachées :

NORTON - EXCELSIOR - VINCENT - INDIAN  
TRIUMPH - ARIEL - MATCHLESS - B.S.A.  
LUCAS.



SACOCHE AMERICAINES  
spéciales renforcées

pour Motos, VéloMOTEURS. - Grand  
mod. cuir chromé de 4.900 à 5.900

PNEUS et ACCESSOIRES toutes marques  
Selles doubles et coussins de garde-boue

## GARREAU

Distributeur pour la France de  
NORTON — EXCELSIOR — VINCENT — INDIAN

22, RUE ROBERT LINDET — PARIS - 15<sup>e</sup>

Tél. : VAU. 07-09

VOIR NOTRE STOCK DE MOTOS D'OCCASIONS - MOTOS  
RECENTES A SUSPENSION TELECOPIQUE TOUS MODELES.



Plus vite et  
moins cher !

Si vous « brétocyclez »  
votre essence avec :

## BRETOCYL GRAPHITÉ

« Le Superlubrifiant des Champions »

qui vous assure :

PUISSANCE — SOUPLESSE — SECURITE  
PROTECTION TOTALE DES SOUPAPES  
ECONOMIE D'ESSENCE

Et naturellement dans votre moteur 4 temps :

### l'Huile BRET-OIL

type « COMPETITION »

L'HUILE DE COMPETITION AU SERVICE DU TOURISME

Et dans votre moteur 2 temps :

### l'Huile BRET-OIL

« SPECIALE 2 TEMPS »

En vente dans tous les garages, stations-service, motoristes

BRET-OIL

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

## MOTOS - SCOOTERS - CYCLOS - TRIPORTEURS

N'ACHETEZ RIEN

SANS AVOIR VISITE LE NOUVEAU MAGASIN

## LADEVÈZE

165, avenue de Clichy - PARIS-17<sup>e</sup> - MAR. 09-79

Métro : Brochant - Porte de Clichy

ILLUMINE jusqu'à 24 h. 30 — Ouvert le LUNDI

30 AGENCES OFFICIELLES FRANÇAISES et ETRANGERES:  
B.S.A., N.S.U., SUNBEAM, TERROT, GUILLER, PAUL  
VALLEE Sport, MONET-GOYON, RENE GILLET, GNOME-  
et-RHONE, etc... ARIEL, agent exclusif pour la Seine.

DISPONIBLE DE SUITE EN NEUF :

ARIEL 500 V.C.H. Spéciale Moto-Cross - 500 V.H. Mono -  
V.H.A. 500, Twin Allu. - 350 NH mono - 98 cc N.S.U. 85.700 fr.  
250 cc ILO-UT sport 125, 150, 175 cc allemandes - Tous les  
modèles TERROT, MONET-GOYON, PAUL VALLEE,  
GUILLER, ALCYON, RENE GILLET, GILLET-HERSTAL  
250 et 500 cc., M.R., SAROLEA 350 cc., etc...

SCOOTERS : BERNARDET 125 cc, 250 cc - GUILLER 3  
Modèles. TERROT, SPEED, ALMA, STERVA...

RAYONS D'ACCESSOIRES

EXPEDITION FRANCE et COLONIES

DANS LA FRANCE ENTIERE

FORMIDABLE le Crédit « LADEVÈZE » sur le neuf et  
l'occasion payable en 7 ou 9 mois, avec la reprise éventuelle  
si vous avez une motocyclette, scooter, cyclo à reprendre.  
La reprise est considérée comme versement comptant. La  
première traite payable 40 à 50 JOURS après la livraison.  
Pas d'assurance, une fiche de paye.

LIVRAISON IMMEDIATE

GRAND CHOIX D'OCCASIONS GARANTIES  
VENDUES A CREDIT

2<sup>e</sup> MAGASIN DE VENTE ET PIECES DETACHEES :

50, r. Brunel et 235 Boulevard Péreire, PARIS-17<sup>e</sup>

Téléphone ETOile 24-66 - Métro Porte Maillot et Argentine  
Réponse contre 30 francs de timbres





LES PLUS IMPORTANTS MAGASINS DE MOTOS DE FRANCE

# ETS BONNET

78-80, AVENUE DU GENERAL LECLERC - BILLANCOURT (Seine)

Métro : BILLANCOURT

Tél. : MOL. 15-46 et 75-53

**VENTE A CRÉDIT**

★  
LIVRAISON IMMEDIATE  
DANS TOUTE LA FRANCE

★  
CHOIX CONSIDERABLE  
DES DERNIERS MODELES  
DE MOTOS ET SCOOTERS  
DE TOUTES LES GRANDES  
MARQUES FRANÇAISES  
ET ETRANGERES

★  
IMPORTANT MAGASIN  
D'ACCESSOIRES.



★  
ARTICLES DE SPORT.

★  
PIECES DETACHEES  
POUR TOUTES MARQUES.

★  
CYCLOMOTEURS.

★  
VELOSOLEX  
LIVRABLES A CREDIT EN  
20 MINUTES  
SANS FORMALITES.

**OCCASIONS - REPRISES - RÉPARATIONS**

(Catalogue contre 30 fr. timbres)





# Moto

La Moto revue

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE  
INDEPENDANTE ET  
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES  
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE  
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

**Le Numéro : 30 francs**

#### ABONNEMENTS :

	France	Etranger
24 N <sup>os</sup>	540 fr.	780 fr.
50 N <sup>os</sup>	1.050 fr.	1.500 fr.

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

## Nos Articles Techniques

**D**u Secrétaire du Moto-Club Haut-Saonais nous recevons une lettre fort intéressante et dont nous nous permettons d'extraire un passage.

« Pour une grosse majorité de motards, le développement des descriptions et des relations de fonctionnement des parties constitutives de la motocyclette, trop scientifique, reste au dessus de leur compréhension.

À mon avis, et ceci ne pourrait que vous faire gagner un certain nombre de lecteurs de niveau moyen, il serait souhaitable que votre revue traite chaque semaine un sujet simple, à la portée du motocycliste débutant et expurgé des termes scientifiques et formules mathématiques compliqués qui ne sont compris que de l'élite et des gens fort compétents du métier ».

Il faut comprendre que notre « Moto-Revue », tirant à des dizaines de milliers d'exemplaires, s'adresse à un public des plus hétérogènes et se doit donc d'aborder tout ce qui peut intéresser un motocycliste, afin d'essayer de satisfaire **tous** ses lecteurs. Malgré cela, et peut-être à cause de cela, nous trouvons dans l'important courrier que nous recevons, de nombreuses critiques : trop de sport... pas assez de sport ; trop de technique... pas assez de technique, etc... etc... Tel qui s'intéresse à une rubrique aimerait la voir développée au maximum, alors que tel autre article ne l'intéressera pas ; mais, malheureusement (ou heureusement ?), ce sera l'inverse pour un autre lecteur.

Pour nos articles techniques, dans l'ensemble les mêmes remarques peuvent être faites : nous nous adressons à différentes catégories de lecteurs. Certains n'en sont qu'au B-A = BA des problèmes techniques ; il leur faut des articles explicatifs très simples et qui n'aillent pas au fond des choses sous peine de complexité (qu'ils ne voient pas là un péjoratisme : chacun de nous a commencé comme cela). D'autres, ayant déjà des connaissances assez poussées, demanderont, sur le même sujet, des articles qui pourront leur apprendre encore quelque chose, donc une étude bien plus approfondie.

Voyez alors le problème qui se pose au rédacteur. Si sur certains sujets (rôle d'un carburateur, d'une boîte de vitesses, de l'avance à l'allumage, d'une suspension arrière, etc...) il est très possible de faire un article très simple et un article plus complet (solution que nous allons adopter à « Moto-Revue » en réouvrant une nouvelle rubrique genre « Feuilleton du Débutant »), sur d'autres questions il est assez difficile de faire deux articles parallèles. Donc un seul article et qui doit pouvoir satisfaire **tous** les lecteurs s'intéressant au problème traité. Le néophyte, le débutant motocycliste devra y trouver une explication suffisamment claire pour être à sa portée ; celui qui a déjà des connaissances assez vastes sur la question devra y trouver les compléments qui l'intéresseront et lui permettront d'accroître encore son savoir. Cela nécessitera peut-être l'emploi de termes scientifiques, et parfois même de formules mathématiques ; mais, et c'est là où le rédacteur a le plus à apprendre, il faut que son article soit présenté de telle sorte que personne ne soit rebuté, que chacun puisse lire **complètement** l'article sans trop d'efforts.



### ◆ CHEZ NOS CONSTRUCTEURS

Ce n'est plus un secret pour personne que Gnome et Rhône a, à l'étude, une 175 cmc. à suspension intégrale.

La commercialisation de la machine serait envisagée pour la fin de cette année.

Côté performances, celles-ci seront certainement excellentes, car ne parle-t-on pas d'une puissance de 10 CV 5 !

*NSU, sur sa Fox 2 temps, vient de réussir un montage extrêmement rapide de son moteur et, sur notre photo, nous le voyons servant à entraîner une scie circulaire, alors que le cadre attend patiemment de récupérer son « bien ». Le même moteur peut servir à entraîner une cireuse de parquet ou une machine à coudre. Voir détails techniques page 233.*



...Qu'une célèbre firme française, qui, au dernier Salon, nous avait présenté sa 250 cmc. en version sport, aurait dans ses intentions de transformer celle-ci pour le moto-cross.

...Qu'un « corpulent » spécialiste des grands raids aurait envisagé de participer au prochain Bol d'Or sur une 500 twin française.

...Que le même pilote motocycliste a lancé un défi à un ex-recordman aviateur, qui en la circonstance piloterait une voiture deux litres.

L'« explication » aurait lieu sur la route, et pendant plusieurs heures.

### « MOTO-REVUE » A 32 PAGES !

Nous avons le plaisir d'annoncer à nos lecteurs que nous paraîtrons *chaque semaine sur 32 pages*, et ce, dès notre prochain numéro.

Cet étoffement de « Moto-Revue » nous permettra de varier davantage la teneur des numéros, et surtout de créer de nouvelles rubriques.

Vous aurez davantage à lire, car nous nous refusons à adopter les artifices habituels (mises en pages plus blanches, caractères plus gros, etc...).

Mais, vous vous en doutez, ce plus grand nombre de pages entraîne pour nous des frais d'impressions, de rédaction, de photogravure, etc... énormes. Aussi, sommes-nous obligés de porter notre prix de vente à 40 francs.

Mais nous maintenons nos tarifs d'abonnement pour le moment.

Ce n'est plus une économie de 600 fr. mais bien de 1.100 fr. que vous réaliserez en vous abonnant. Que de litres d'essence, de cigarettes, etc... offerts gracieusement par « Moto Revue » !

Vous comprendrez que pour maintenir ces tarifs excessivement bas (50 numéros pour 1.050 fr. !), soit 21 fr. le numéro, ou encore 540 fr. ! pour un abonnement à 24 numéros. Il faut que nous recevions 10.000 abonnés de plus, sans cela nous ne pourrions plus maintenir ces conditions.

« Moto-Revue » fait des efforts constants pour améliorer sa formule.

Témoignez-lui votre reconnaissance aujourd'hui même en vous y abonnant et en l'aidant à conserver son indépendance.

### ◆ MONNERET CONTRE LES RECORDS

Georges Monneret, au guidon de sa 250 Guzzi, va tenter, très prochainement, de s'approprier tous les records des différents circuits qui se trouvent à Montlhéry : 12 kms, 9 kms, 6 kms, 3 kms, etc...

Cette tentative sera chronométrée officiellement.

### ◆ NOUVEAUTE MONET-GOYON

Outre la 200 populaire dont nous avons déjà entretenu nos lecteurs, Monet-Goyon attaque la saison avec deux nouveautés : une 200 avec boîte à 4 vitesses et sa 232 cmc. Sport, dont le prix de vente est de 195.000 fr.

### ◆ MISE AU POINT

Bien que nous ne l'ayons pas annoncé déjà notre information sur la fusion A.J.S.-Matchless Norton, il est bien évident que chaque marque, et en particulier Norton, garde son autonomie au point de vue commercial, production en cours, réseau d'agents distributeurs, etc... Le rassemblement des capitaux n'intéresse donc absolument pas les clients directs qui pourront toujours préférer une Norton.

### ◆ TRANSFERTS ET MOBYLETTE

Les derniers modèles de Mobylette sont dotés d'un cylindre fonte, qui a la particularité de posséder une plaque fermant les transferts et aisément démontable.

# INFORMATIONS

## ALORS QUI AVAIT RAISON ?

Si la vérité n'est pas toujours bonne à dire, il n'en est pas moins vrai qu'il est des cas où c'est faire œuvre utile pour nous, techniciens et journalistes, de dire ce qui est.

Nos lecteurs se doutent bien qu'après la parution de notre essai sur le scooter Terrot, l'usine nous a manifesté une certaine froideur, qui sur le plan commercial, s'est traduite par un arrêt de toute publicité dans « Moto-Revue », et qui a même été jusqu'à une interdiction aux agents de la marque de faire de la publicité dans « Moto-Revue » et de la reporter... à la Revue fondée par la Chambre Syndicale.

Nous avons souvenance d'une même opération d'obstruction qui fut menée contre « Moto-Revue », tout de suite après la Libération, et dont nous serons obligés de parler un jour prochain.

Bien que la vérité soit chère à dire, nous n'en continuerons pas moins à juger impartialement dans nos essais, et tous nos efforts se porteront à éclairer et à soutenir nos lecteurs.

Mais, ce que nous avons enregistré avec joie, c'est que nos remarques ont été prises en considération par l'usine.

Si nous n'avions pas dit la vérité, est-ce que les acheteurs, finalement les seuls bénéficiaires, trouveraient maintenant plus de puissance (125 cc. au lieu de 100 cc.) et une accessibilité du moteur plus grande (« Coffre à outils amovible, permettant libre accès au moteur, à la bougie et au carburateur » (sic), comme l'affirme la nouvelle publicité Terrot, à laquelle, bien entendu, nous n'avons pas droit).

Quand, avant de publier l'essai, nous avons fait part de nos remarques aux dirigeants de l'usine Terrot, ceux-ci n'ont jamais voulu convenir des défauts que nous leur signalions.

Mais depuis, ils ont dû changer d'avis et partagent sans doute maintenant notre opinion, puisqu'ils vont modifier leurs scooters selon nos remarques.

Nous avons écrit en effet :

« La bougie, curieusement accessible en levant le siège avant, demande un certain temps pour son démontage (15 minutes environ)... et « Le peu de puissance du moteur, sa faiblesse en côte et les moyennes peu élevées que l'on peut réaliser à deux font du scooter Terrot un engin surtout propre à la circulation urbaine ».

Alors, qui avait raison ?

« Moto-Revue » a assez d'expérience pour ne pas faire de critiques à la légère. Nous ne tomberons jamais dans le dénigrement systématique. Ce que nous voulons, nous, à « Moto-Revue », organe objectif de défense des usagers, c'est développer le motocyclisme, combattre la motophobie, améliorer les productions de notre industrie en disant la vérité chaque fois que cela sera nécessaire.

Ce n'est qu'après avoir mené le bon combat, que toute la masse des motocyclistes pourra enfin se féliciter de posséder des machines bien au point, et nous serons alors heureux d'avoir été les promoteurs du redressement technique de notre industrie.

Amis Lecteurs, qui approuvez notre attitude, soutenez notre action en vous abonnant dès aujourd'hui même.



# TOUTE LA LUMIERE

La partie électrique, et même l'éclairage de nos motos, sont bien souvent la bête noire, non seulement du commun des motocyclistes, mais bien souvent aussi celle de nombreux motoristes.

Aussi, aborderons-nous ici les problèmes que soulève notre éclairage, adaptant librement un article de notre confrère « Das Motorrad ».

Dans ce domaine, il est clair que nous, motocyclistes, sommes désavantagés par rapport aux automobilistes. Le léger avantage que nous pouvons avoir en courbe (notre unique phare braquant avec la roue) est vite perdu par le manque de puissance de notre éclairage : nous n'avons, en phare, qu'une seule ampoule de 35 watts, bien souvent de 25 watts seulement ; les voitures ont deux ampoules de 45 watts chacune, ce qui équivaut à une ampoule unique de 90 watts. Donc, finalement, pour les voitures, une puissance d'éclairage environ trois fois supérieure.

Bien souvent il nous arrive, de nuit, de ne pouvoir utiliser vraiment la puissance de notre moto, car la visibilité assurée par notre éclairage est par trop insuffisante, alors qu'il faudrait que les bas-côtés de la route soient éclairés à une distance de 250 mètres.

Et ce que nous venons de dire, déjà vrai pour une machine neuve, l'est encore plus pour une moto ayant déjà 10 à 20.000 kms. Fréquemment, après un tel kilométrage, le rendement lumineux tombe à la moitié de sa valeur initiale. Aussi n'est-il pas superflu, de temps en temps, de jeter un coup d'œil de ce côté.



## CABLES ET CONNEXIONS

Fréquemment, surtout sur certaines machines allemandes et italiennes, une seule et même clef assure le contact et la commande de lumière. Cette clef s'enfonce dans un trou, couramment placé sur le dessus du phare. Si on laisse la moto dehors, sous la pluie, la clef de contact enlevée, quelques gouttes d'eau se font évidemment un malin plaisir de passer par le trou et corroder les contacts. Donc, périodiquement, surtout à la suite d'une saison pluvieuse, il sera bon de vérifier l'état des contacts de la commande des lumières. Non seulement les contacts seront sûrement à nettoyer, mais encore les connexions des différents câbles avec ces contacts et leur état. A première vue, il se peut que ces extrémités de câbles semblent en bon état ; mais en y regardant de plus près, on trouvera souvent de nombreux filins brisés et qu'en fait seuls 2 ou 3 de ces filins assurent la connexion. Ceci est cause, évidemment, d'une perte de puissance, puisque la résistance offerte au passage du courant est ainsi notablement accrue.

Bien souvent le câble menant de la commande de lumière au pôle positif de la dynamo et au pôle positif de la batterie est d'une section de 0,75 mm<sup>2</sup> (Ø = 10/10). Là aussi, afin de diminuer la résistance électrique (une chute de tension de 1/10 de volt compte devant notre pauvreté en puissance lumineuse), il y a in-

térêt à remplacer des câbles de 0,75 mm<sup>2</sup> de section par des câbles de 1,5 ou même 2 mm<sup>2</sup> (Ø = 14 à 16/10).

La vérification des connexions devra aussi se faire au porte-ampoule, ainsi qu'au commutateur phare-code. Ce dernier, de petites dimensions pour des raisons esthétiques, est tel que, bien souvent, le courant de 5 à 6 ampères qui le traverse impose une grosse fatigue à ses contacts, sans tenir compte du fait qu'il n'est guère à l'abri des intempéries. Aussi n'est-il pas rare d'y mesurer une chute de tension de 0,1 à 0,2 volts, chute dont pâtira évidemment notre éclairage.

Ainsi donc, avant toute autre opération, la première chose à faire est d'assurer le minimum de perte de tension entre, d'une part, la batterie et la dynamo, d'autre part, les ampoules d'éclairage.

## LES AMPOULES

On commencera par démonter l'ampoule phare-code et on l'examinera par transparence au-dessus d'une feuille blanche immaculée. C'est ainsi que l'on verra au mieux si un dépôt métallique ne s'est pas produit sur le verre, à la base, près du culot ; ce dépôt apparaîtra grisâtre, parfois charbonneux et son origine est due à la volatilisation d'une partie du matériau du filament. Ce phénomène est commun à presque toutes les lampes à incandescence et oblige souvent à changer d'ampoule, bien que celle-ci ne soit pas « grillée », le verre ayant perdu une grande partie de sa transparence (jusqu'à 50 %). Nous avons dit que ce noircissement est commun à toutes les lampes ; mais à des degrés plus ou moins grands, le temps pour la formation de ce phénomène dépendant de la qualité du filament en particulier. De toute façon, dès que le noircissement a dépassé le gris très léger, il vaut mieux changer d'ampoule si l'on veut conserver une bonne puissance lumineuse.

Peut-on profiter de ce changement d'ampoule pour en monter une plus puissante, de 45 watts par exemple ? Il est évident que la puissance lumineuse sera notablement accrue, de près de 30 %, si l'on avait précédemment une ampoule de 35 watts. Mais se pose ici la question de la puissance même de la dynamo, la charge de la batterie et le réglage du régulateur ; ces 3 derniers facteurs sont très liés et feront l'objet d'une prochaine étude.

Mais même une nouvelle ampoule peut encore amener des désillusions. En effet, le rendement lumineux d'un phare dépend en grande partie de la place qu'occupe le filament de l'ampoule : celui-ci doit se trouver exactement au foyer du réflecteur. Donc, vérifier si l'ampoule est bien montée, si le porte-am-



poule est bien fixé au réflecteur. Mais, parfois, d'ailleurs, c'est le filament qui lui-même est mal placé dans l'ampoule (tolérance de position et de forme des filaments : 3 à 5 dixièmes de mm).

## LE REFLECTEUR

Lorsque l'on enlève le réflecteur du phare, il faut prendre soin de le manipuler avec d'infinies précautions ; en particulier ne jamais mettre les doigts sur la face argentée de la parabole, sous peine d'en diminuer sérieusement le pouvoir réfléchissant. Pour la même raison, si l'on brise par accident le verre du phare, il sera bon, jusqu'à son remplacement, de tendre un mouchoir, à l'aide d'un grand élastique, devant le phare, afin d'empêcher les poussières de venir piquer la face argentée.

Au cas où cette dernière serait, malgré tout, salie, ne jamais l'essuyer : la passer sous un jet d'eau. Reste le problème du séchage, car l'eau, bien souvent calcaire, laisse des traces ; il suffit, en fait, après lavage, de tremper la parabole dans un bain d'eau contenant un peu d'un produit mouillant tel qu'on l'utilise en photo ou dont se servent nos ménagères (Mir, Solilaine, Catou, etc.) : l'eau s'écoulera d'elle-même, sans adhérer aux parois. A la rigueur, si l'on n'a aucun de ces produits, on peut, à l'aide d'un buvard ou d'un bout de coton hydrophile, sans toucher la surface argentée, pomper les gout-

(Suite page 233)



# LEXIQUE ANGLAIS-FRANÇAIS

**N**ous avons publié il y aura deux ans bientôt un lexique Anglais-Français destiné aux possesseurs de machines britanniques dont le manuel d'entretien est dans la plupart des cas rédigé en anglais.

Ce lexique (MR n° 1.024) comportait surtout des termes techniques dont la syntaxe est parfois difficile à réaliser. Afin de faciliter la tâche de nos lecteurs, nous avons pris plusieurs notices rédigées en anglais, et nous en avons traduit les termes généraux, expressions, etc..., en les prenant dans l'ordre choisi pour la rédaction des notices.

## HANDLEBAR CONTROLS : LEVIERS DE GUIDON.

*Twist-Grip Throttle* : poignée tournante.  
*Increase speed* : augmenter la vitesse.  
*Front brake* : frein avant.  
*Hand lever* : levier à main.  
*Clutch lever* : levier de débrayage.  
*Speedometer* : compteur de vitesse.

## FOOT-CONTROLS : COMMANDES AU PIED.

*Rear Brake pedal* : pédale de frein arrière.  
*Foot gear change pedal* : sélecteur au pied.  
*To move upwards* : changer (de vitesse) en montant.  
*To move downwards* : changer (de vitesse) en descendant.

## LIGHTING AND IGNITION : ECLAIRAGE ET ALLUMAGE

*Switch* : contact d'éclairage et allumage.  
*Panel* : tableau de bord.  
*Headlamp* : phare.  
*Ammeter* : ampèremètre.

## PERIODICAL MAINTENANCE : ENTRETIEN PERIODIQUE.

*Weekly* : hebdomadairement.  
*Cleaning* : nettoyage.  
*Oil tank* : réservoir d'huile.  
*Petrol tank* : réservoir d'essence.  
*Petrol filler cap* : bouchon de réservoir.  
*Level* : niveau.

*Oil level should never be allowed to fall below the oil level mark on outside of tank* : le niveau d'huile ne doit jamais tomber en dessous du niveau marqué à l'extérieur du réservoir.

*Tyres* : pneus.  
*Check pressure with a gauge* : vérifier la pression avec un manomètre.

*Steering head* : tête de direction.  
*Grease gun* : graisseur sous pression.

*Control rod joints* : renvois de commandes à tringles.

**EVERY 1.000 MILES : TOUS LES 1.600 KILOMETRES.**

*Hubs* : moyeux.  
*Nipples* : orifices de graissage.

*Brake cam spindles* : axe de commande de la came de frein.

*Clutch adjustment* : réglage de l'embrayage.

**EVERY 2.000 MILES : TOUS LES 3.200 KILOMETRES.**

*Drain out the old oil* : vidanger la vieille huile.

*While the engine is still warm* : quand le moteur est encore chaud.

*Oil Pump Filter* : filtre de la pompe à huile.

*Gearbox* : boîte de vitesses.

*Remove drain plug* : retirer le bouchon de vidange.

*Primary chain oilbath* : bain d'huile de la chaîne primaire.

*Pinch bolt* : vis de collier de serrage.

*Side valve (s.v.)* : soupapes latérales.

*Overhead valve (o.h.v.)* : soupapes en tête.

*Overhead Camshaft (o.h.c.)* : arbre à cames en tête.

*Clutch* : embrayage.  
*The knurled filler plug* : bouchon motté.

*To increase the spring pressure* : pour augmenter la pression des ressorts.

## OTHER PERIODICAL ADJUSTEMENTS : AUTRES REGLAGES PERIODIQUES.

*Brakes* : freins.  
*Unscrew spindle* : dévisser l'axe.

*Tappet adjustment* : réglage des poussoirs.

*Tappet clearances* : jeux aux poussoirs.  
*Compression stroke* : temps de la compression.

*The piston is at the top of his movement* : le piston est au point maximum en hauteur de son mouvement (P.M.H.).

*Rear stand* : béquille arrière.  
*Prop stand* : béquille latérale.

*Front stand* : béquille avant.  
*Inlet valve* : soupape admission.

*Exhaust valve* : soupape d'échappement.  
*Sparking plug* : bougie.

*Air cleaner* : filtre à air.  
*Cylinder head* : culasse.

*Decarbonize* : décalaminer.  
*Distributor* : distribution.

*Automatic advance* : avance automatique.  
*Ignition timing* : calage de l'allumage.

*Fork shock absorber* : amortisseur de fourche.

## CARBURETTER : CARBURATEUR.

*Clip and notch adjustment for needle position* : crans de réglage de la position de l'aiguille.

*Throttle slide* : boisseau des gaz.  
*Air slide* : volet d'air.

*Needle* : aiguille.  
*Mixing chamber* : chambre de mélange

(corps du carburateur).  
*Throttle stop* : butée de boisseau.  
*Pilot air screw* : vis de réglage de l'air.

*Needle jet* : gicleur d'aiguille.  
*Main jet* : gicleur principal.

*Fibre washer* : rondelle, joint en fibre.  
*Float chamber* : cuve à niveau constant.

*Float needle* : aiguille de flotteur.

## VALVE TIMING : REGLAGE DE LA DISTRIBUTION.

*A general falling off of the power* : une chute générale de la puissance.

*Removing cylinder head* : démontage de la culasse.

*Detach the high tension lead to the sparking plug* : détacher le fil de bougie.

*Removing cylinder barrel* : démontage du cylindre.

*Petrol pipe* : pipe d'admission.  
*Crankcase* : carter moteur.

*Removing valves* : démontage des soupapes.

*Cotters* : clavettes.  
*Scrape* : gratter.

*Valve seats* : sièges de soupapes.  
*Grinding in valves* : rodage des soupapes.

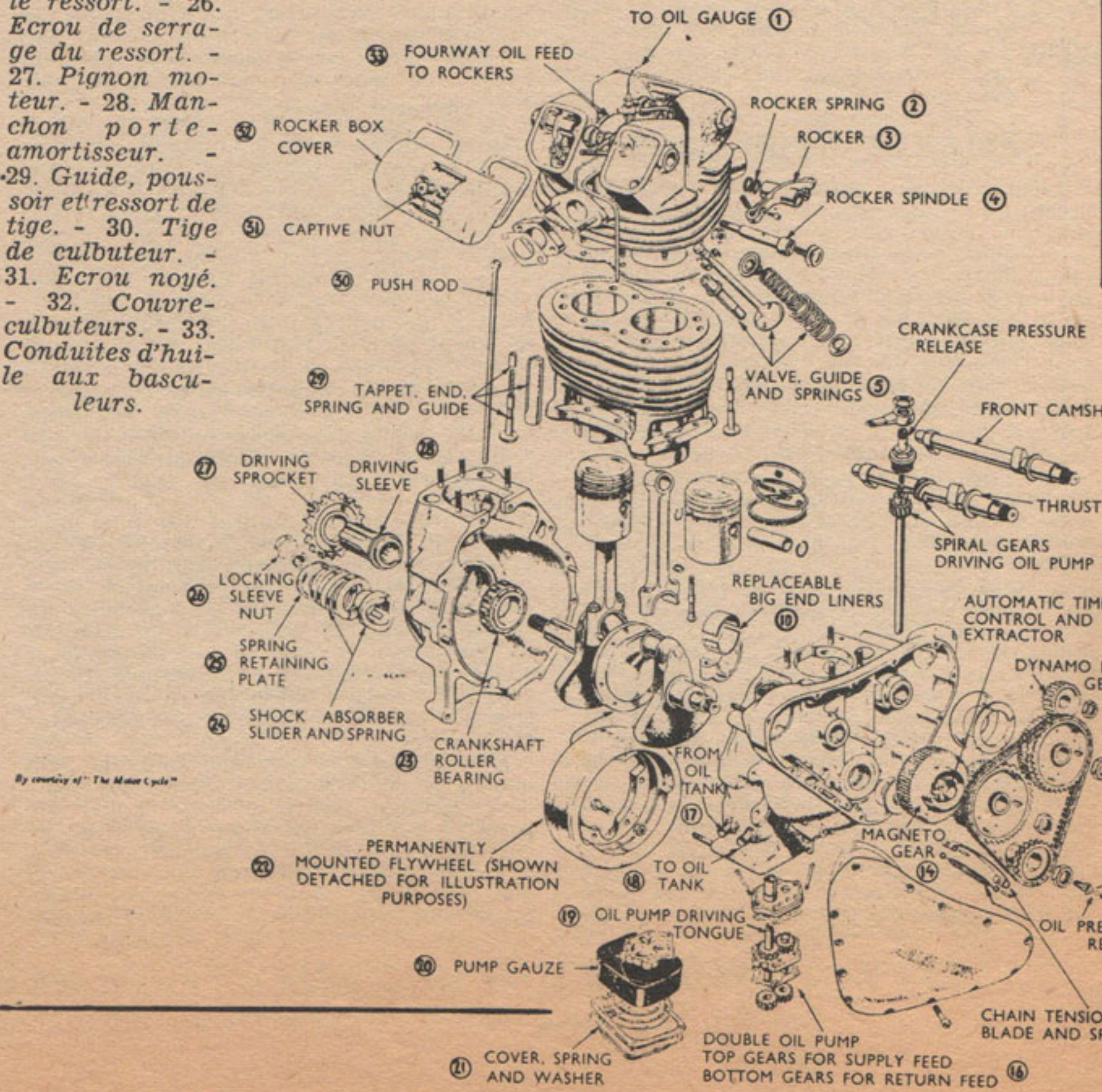
*Grinding compound* : pâte à roder.  
*Valve springs* : ressorts de soupapes.

*Piston rings* : segments.  
*Gudgeon pin* : axe (de piston).

*The rings are stuck in the grooves* : les segments sont grippés dans leurs gorges.

*Gap* : jeux (entre deux pièces).

1. Arrivée d'huile. - 2. Ressort de basculeur. - 3. Basculeur. - 4. Axe de basculeur. - 5. Soupape, guide et ressorts. - 6. Reniflard. - 7. Arbre à cames avant. - 8. Face d'appui. - 9. Entraînement de la pompe à huile. - 10. Coussinets anti-friction démontables. - 11. Avance automatique. Contrôle - 12. Pignon d'entraînement de dynamo. - 13. Soupape de pression d'huile. - 14. Pignon d'entraînement de magnéto. - 15. Tendeur de chaîne, lame et ressort. - 16. Pompe à huile double. Pignons supérieurs d'envoi. Pignon inférieurs de retour. - 17. Arrivée d'huile. - 18. Vers le réservoir d'huile. - 19. Tournevis d'entraînement de la pompe à huile. - 20. Filtre de la pompe. - 21. Couvercle, ressort et rondelle. - 22. Volant moteur (ici démonté pour l'illustration). - 23. Roulement de vilebrequin. - 24. Amortisseur de chocs, ressort et came mobile. - 25. Rondelle retenant le ressort. - 26. Ecrou de serrage du ressort. - 27. Pignon moteur. - 28. Manchon porte-amortisseur. - 29. Guide, poussoir et ressort de tige. - 30. Tige de culbuteur. - 31. Ecrou noyé. - 32. Couverculbuteurs. - 33. Conduites d'huile aux basculeurs.



By courtesy of "The Motor Cycle"



# Alimentation

EN REPONSE A UNE DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NOUS ALLONS EXAMINER LES PROBLEMES DU TAUX DE REMPLISSAGE, TAUX DE COMPRESSION ET LE ROLE DU COMPRESSEUR.

**A** bonné à « Moto-Revue », je suis un passionné de mécanique et m'intéresse particulièrement au moteur à explosion. En espérant que votre Service Technique pourra me satisfaire, je me permets de vous poser cette question :

Pourquoi un moteur muni d'un compresseur développe-t-il plus de chevaux, à régime égal, qu'un même moteur sans compresseur ?

Voici un exemple récent :

Un moteur 750 cmc. Panhard développe sans compresseur, à 5.000 tours : 38,85 CV avec compresseur, à 5.000 tours : 54,20 CV

Je me suis déjà renseigné à un journal technique qui m'a répondu « que cela était normal, puisque les gaz étaient plus comprimés ».

Je ne trouve pas cette réponse satisfaisante, puisqu'en gonflant un moteur de série, sans compresseur, en augmentant le taux de compression, en polissant les pipes d'admission, etc... nous le ferons tourner plus vite. Le but de ces modifications a bien été de comprimer les gaz admis plus qu'ils ne l'étaient à l'origine.

Comment se fait-il donc qu'un compresseur n'augmentera pas obligatoirement le régime d'un moteur ? En résumé, comment peut-on augmenter la puissance d'un moteur sans faire varier son régime ?

Mr AMORY Henri,  
16, rue Boucry, Paris-18<sup>e</sup>

Il est clair que la réponse qu'a reçue notre abonné, réponse donnée par un journal technique, est insuffisante. Mais je pense que M. Amory lui-même n'a pas les idées très claires sur la question, mettant sur le même plan augmentation du taux de compression et polissage des pipes d'admission.

Le propre d'un moteur à explosion, celui de nos motos par exemple, est de transformer l'énergie chimique du carburant en énergie mécanique, en passant par l'intermédiaire de l'énergie calorifique dégagée lors de la combustion du carburant.

Notre moteur, d'une cylindrée donnée, fournira une plus grande énergie mécanique.

a) Si d'une part, on accroît la quantité d'essence que l'on peut introduire dans le cylindre (donc accroître le nombre de calories susceptibles de se transformer en travail utile).

b) Si, d'autre part, cette transformation d'une forme d'énergie en une autre se fait dans les meilleures conditions, avec le maximum de rendement.

Ce sont ces deux facteurs que nous allons examiner successivement.

## LA CHARGE GAZEUSE ADMISE

On sait qu'un gramme d'essence peut fournir, lors de sa combustion, 10,4 calories. En tenant compte du fait que, pour sa combustion, un litre d'essence, de densité 0,72 - 0,73, nécessite 11 à 12 m<sup>3</sup> d'air, on trouvera finalement que chaque litre d'émulsion air-essence admis dans le cylindre comporte environ 0,065 grammes d'essence, donc possède en puissance environ 0,67 calories.

En admettant provisoirement que notre moteur admette, à chaque temps d'admission, sa cylindrée totale d'émulsion, un 125 cmc. admettra  $0,125 \times 0,67 = 0,084$  calories, un 250 cmc., évidemment le double : 0,168 calories. Et c'est ce qui explique que, toutes autres choses égales, un 250 cmc. développe une puissance double d'un 125 cmc.

Mais si, jusqu'ici, nous avons supposé qu'un 125 cmc. admettait 125 cmc. d'émulsion, c'est-à-dire que le taux de remplissage du cylindre était de 100 %, malheureusement, en réalité, il n'en est rien.

Les diverses tubulures offrent une résistance à l'admission des gaz frais ; dans un deux temps classique, les pertes seront encore plus importantes : d'une part parce que l'émulsion, avant de pénétrer dans le cylindre, doit passer dans le car-

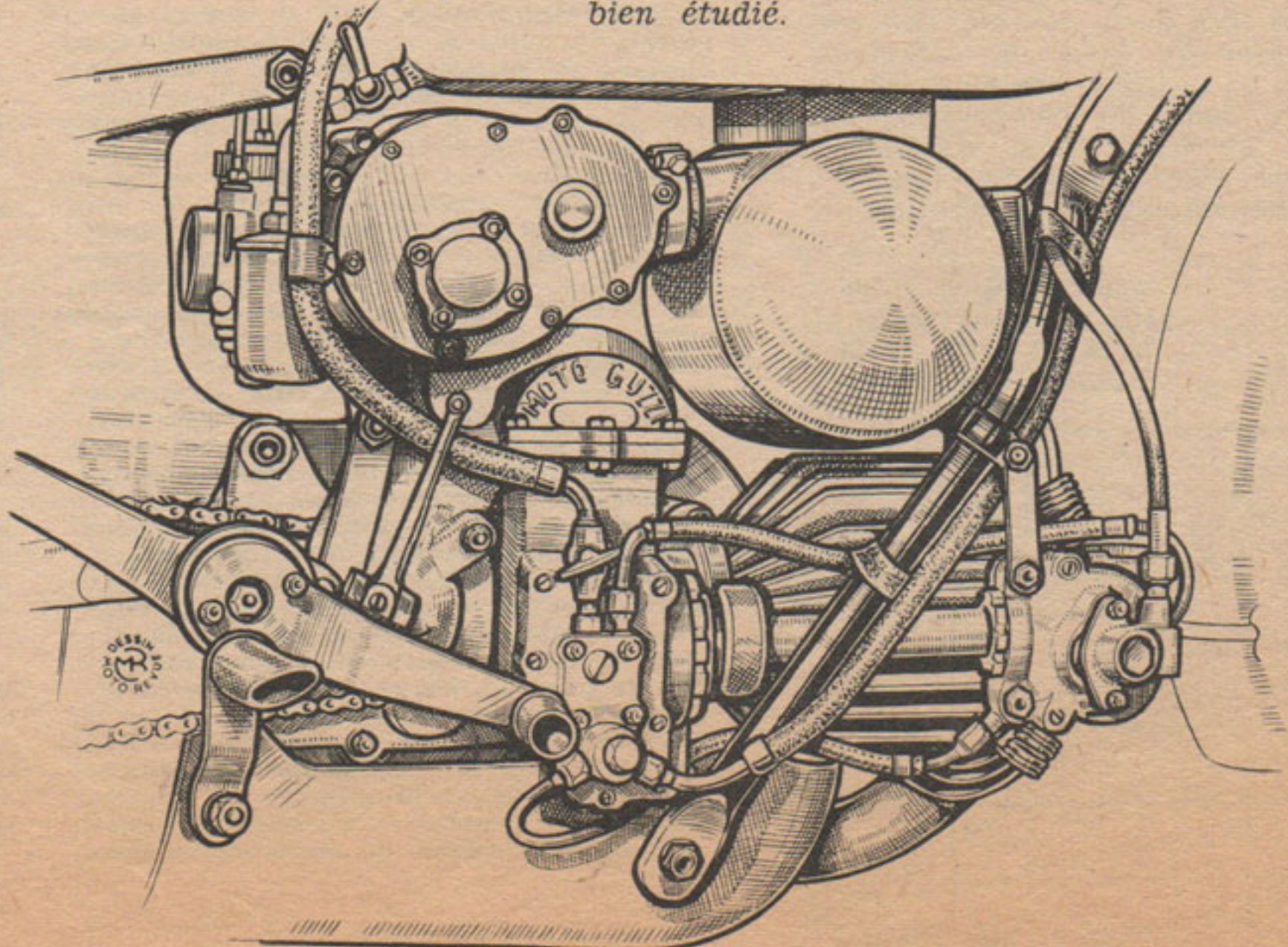
ter, puis par les transferts ; d'autre part parce que la durée d'admission est très courte. Ainsi, sur un deux temps, le taux de remplissage moyen se situe environ à 60 %, plus élevé sur les 4 temps, surtout si, jouant sur l'inertie des gaz brûlés et des gaz frais, on prolonge la durée de l'admission (grand croisement, grand RFA), mais ce dernier facteur étant lié aussi au régime du moteur.

En prenant l'exemple d'un 4 temps, dont le taux de remplissage serait de 80 % et la cylindrée de 250 cmc., ce ne seront donc pas 250 cmc. qui seront admis à chaque temps d'admission, mais  $80 \% \times 250 \text{ cmc.} = 200 \text{ cmc.}$  De même, au lieu de 0,168 calories, ce seront seulement 0,135 calories qui seront susceptibles d'être transformées en travail.

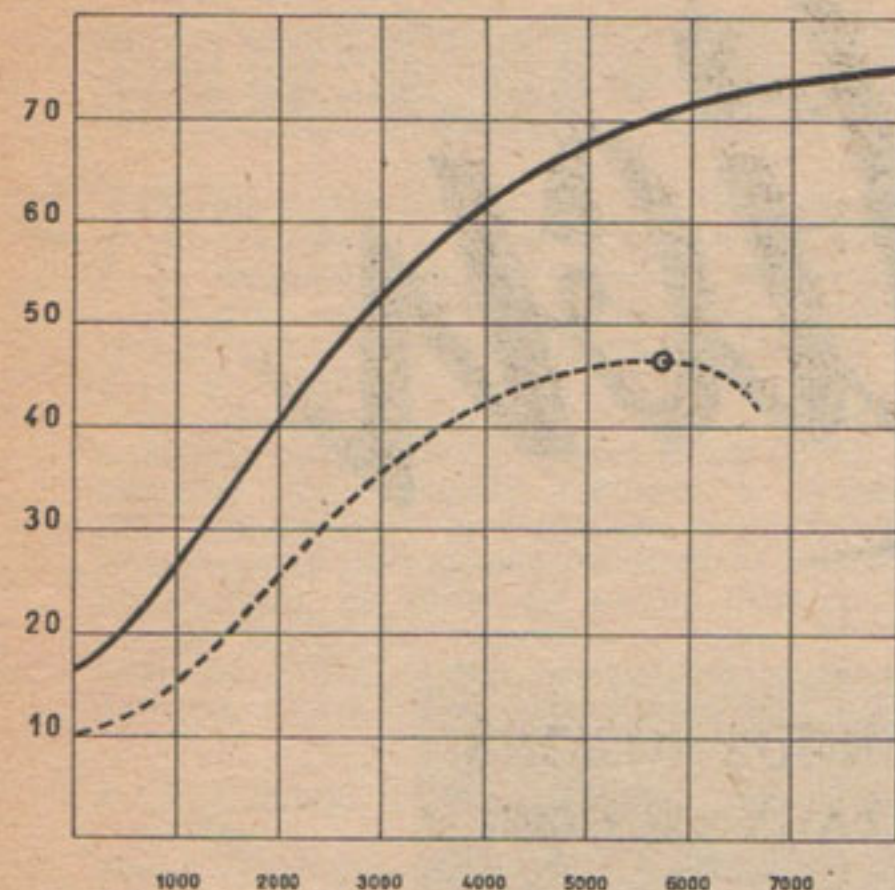
Nous touchons ici dès maintenant la question du compresseur et du polissage des tubulures d'admission et même d'échappement.

Commençons par ce dernier point. En polissant les tubulures, on diminue les résistances offertes au passage des gaz, on améliore donc le remplissage du cylindre dont le taux passera, par exemple, de 80 % à 90 %. Ainsi, après cette opération, notre 250 cmc. admettra 225 cmc. de gaz frais au lieu de 200, 0,151 calories au lieu de 0,135 : gain de 12,5 %.

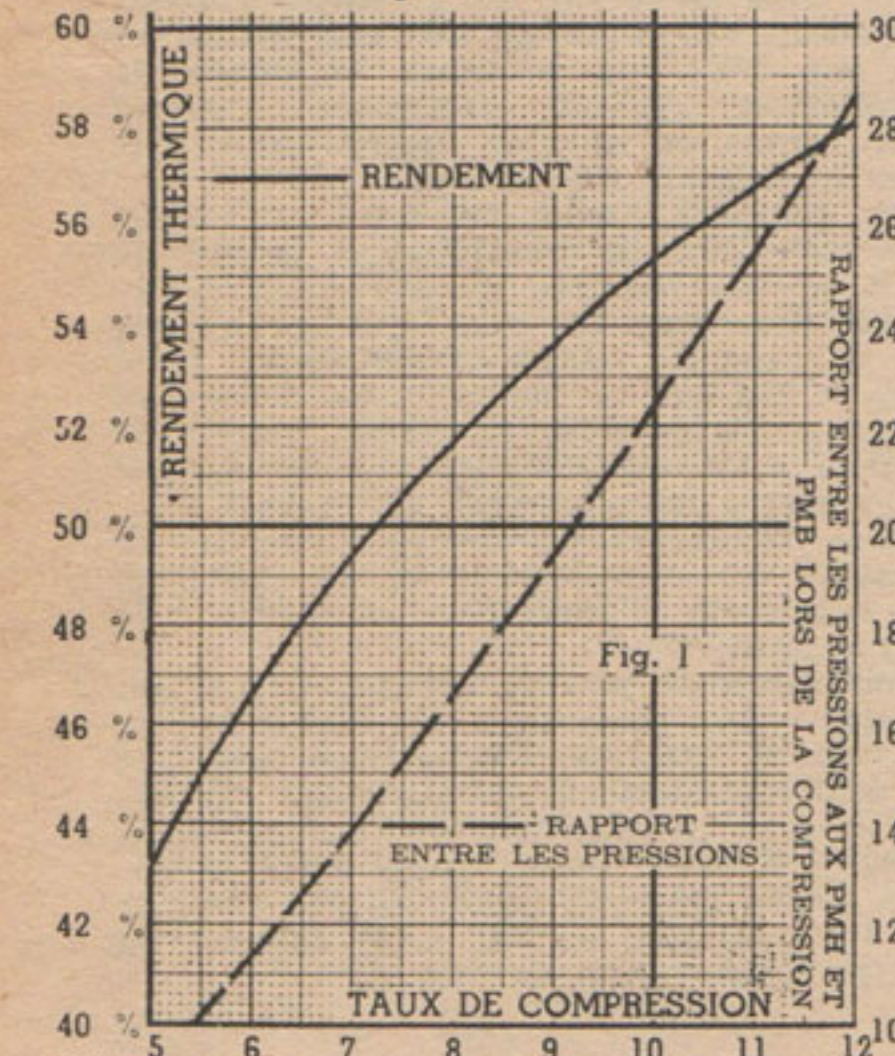
Ci-dessous : le 250 Guzzi aux nombreux records qui tire sa puissance exceptionnelle d'un compresseur bien étudié.



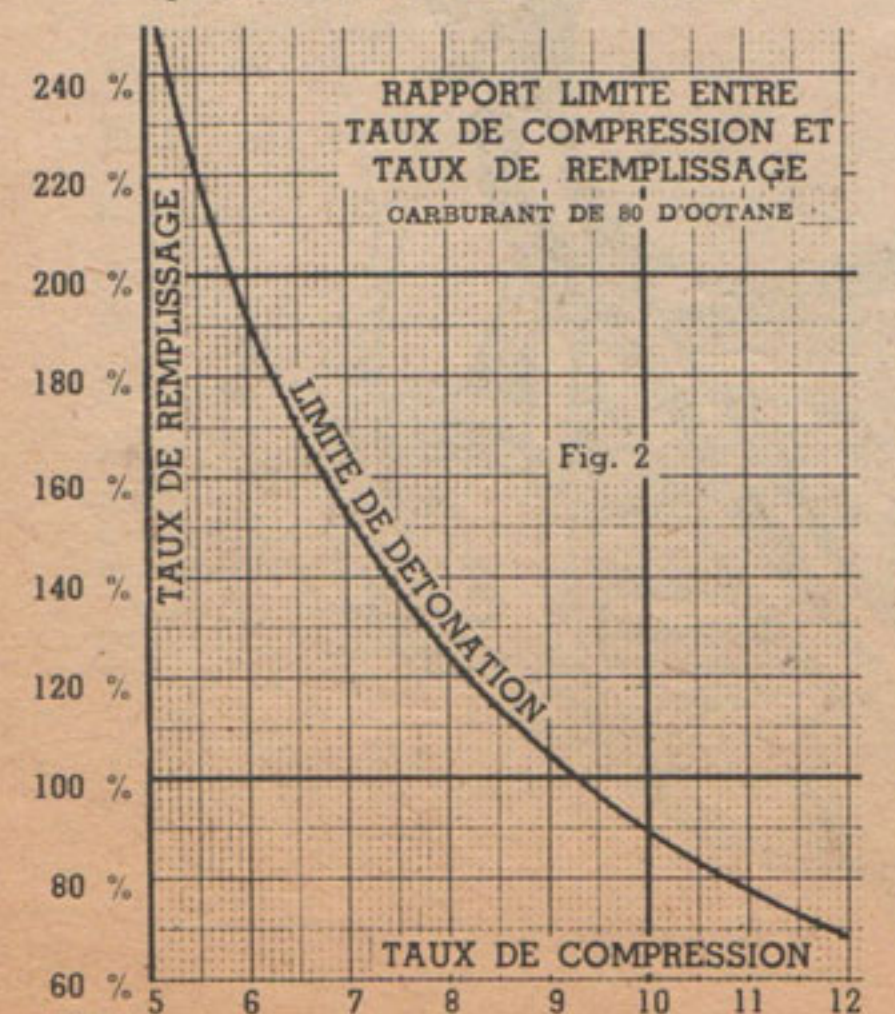




Ci-dessus : puissances comparées d'un même moteur de voiture dans le cas d'admission atmosphérique (en pointillés) et dans le cas d'utilisation d'un compresseur d'assez faible rendement volumétrique (trait plein).



Ci-dessus : rendement thermique d'un moteur et rapport entre les pressions aux PMH et PMB lors de la compression, en fonction du taux de compression. Ci-dessous : rapport limite entre taux de compression et taux de remplissage. Au-dessus de la ligne noire ont lieu les phénomènes de détonation.



Mais tant que l'on reste dans le cadre de moteurs à alimentation atmosphérique, le taux de remplissage du cylindre restera toujours limité ; tout à fait exceptionnellement, sur des moteurs « compétition » à soupapes en tête, très croisés, et à certains régimes seulement, ce taux dépassera très légèrement les 100 %.

Le compresseur, par un système mécanique annexe, dans une mesure infiniment plus importante, avec des limites très vastes (suivant sa conception : piston pompe, centrifuge, à 1 ou 2 étages...) joue le même office. Son rôle est d'envoyer dans le cylindre un volume de gaz frais plus important que la cylindrée propre du moteur, donc de donner un taux de remplissage nettement supérieur à 100 %. Ainsi, les 250 cmc. DKW « client » à piston-pompe avaient un taux de remplissage de 120 à 150 % ; ce qui signifie que le cylindre admettait de 300 à 375 cmc. d'émulsion, 0,202 à 0,256 calories transformables en énergie mécanique.

Ainsi, pour conclure ce premier point, polissage des tubulures et compresseur ont pour but d'admettre dans le cylindre une charge gazeuse plus importante, une plus grande quantité d'émulsion, d'accroître donc le taux de remplissage, d'avoir plus de calories susceptibles d'être transformées en énergie mécanique.

Notons d'ailleurs que les anglais utilisent pour le mot « compresseur » un terme plus exact que le nôtre : « supercharger » que l'on pourrait traduire en « sur-chargeur ».

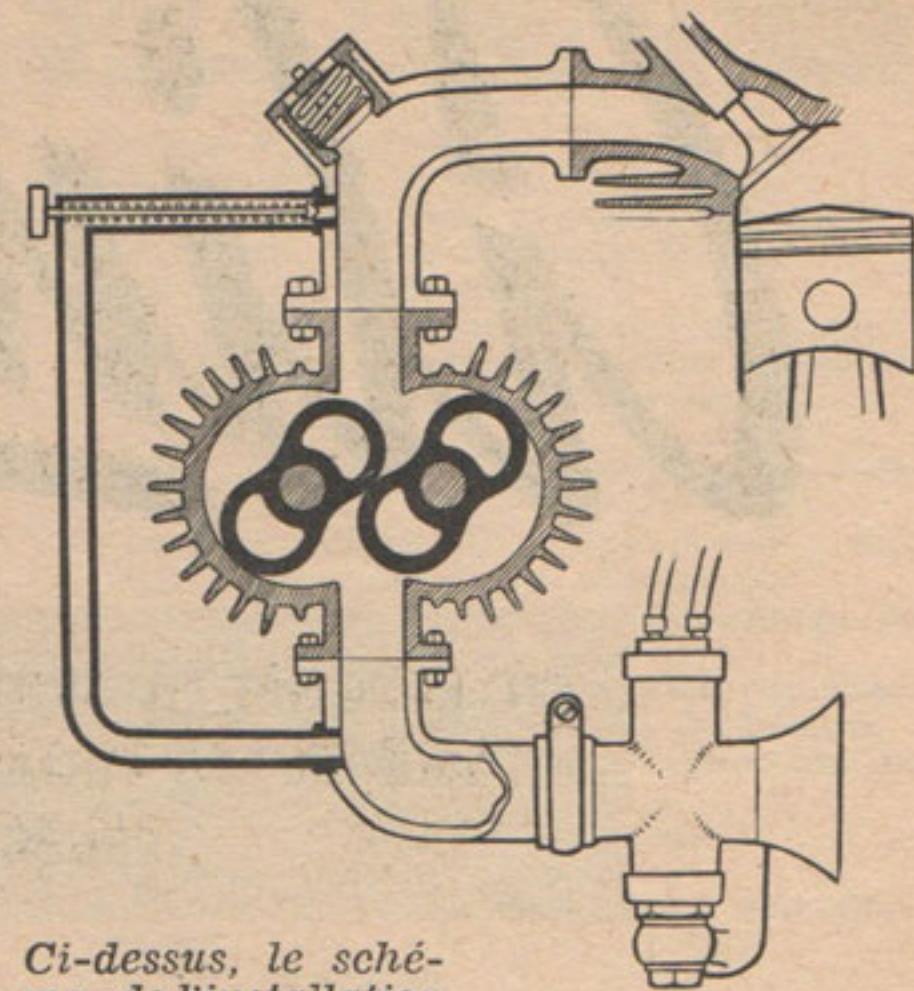
LE TAUX DE COMPRESSION

Le rendement thermique d'un moteur dépend étroitement de son taux de compression géométrique. Sur le graphique N° 1, nous avons tracé une courbe du rendement en fonction du taux de compression. Et plus ce dernier croît, meilleur est le rendement, mieux sont utilisées les calories. Mais, ainsi que le montre le tracé, le rendement ne croît pas proportionnellement au taux de compression, mais de plus en plus lentement.

Mais avec l'accroissement du taux de compression, un autre facteur croît énormément, beaucoup plus que le rendement : c'est le rapport entre les pressions quand le piston est au PMH et au PMB, lors de temps de compression. Entendons-nous : si « p1 » est la pression qui règne dans le cylindre, à la fin de l'admission, au début de la compression, le piston étant au PMB, et « p2 » la pression quand, toujours lors de la compression, le piston arrive au PMH, mais sans faire intervenir encore la combustion du mélange, il s'agit ici du rapport p2/p1. Et ce rapport croît très vite en fonction du taux de compression. Sur le même graphique (1) nous avons tracé la courbe indiquant sa variation : égal à 11,23 pour un taux de compression de 5 à 1, ce rapport passe à 16,56 et 19,42 pour des taux de compression de 8 et 9 à 1.

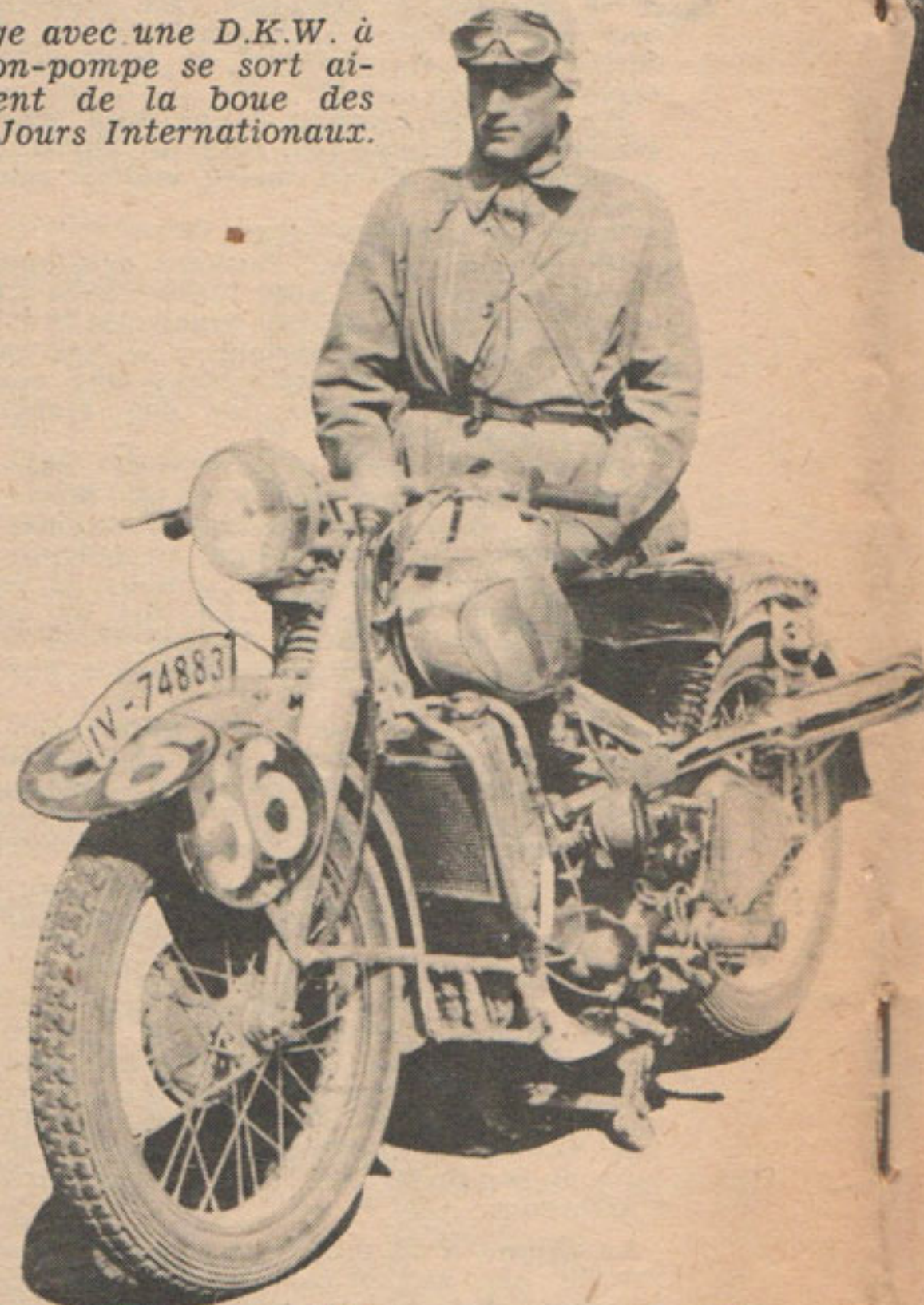
Après toutes ces considérations, il semblerait donc intéressant d'augmenter au maximum et l'admission des gaz frais dans le cylindre, et le taux de compression. Mais malheureusement, ceci n'est pas possible, car chacun sait que lorsqu'un carburant, d'un certain indice d'octane, atteint une certaine pression, il détonne de lui-même. Avec un carburant d'indice d'octane 80, on peut compter, pour un moteur très bien refroidi, que la pression maximum qu'il puisse atteindre est de 18 kg/cm<sup>2</sup>. Mais cette valeur n'est pas absolue : encore une fois, elle dépend essentiellement du refroidissement du moteur : un moteur compétition, au refroidissement bien étudié, à la culasse et au cylindre en alliage léger, aux ailettes de forme bien étudiée, peut admettre une pression des gaz plus élevée qu'un moteur ordinaire au cylindre de fonte ; de même joueront la disposition des cylindres, le rapport course-alésage, etc...

Mais cette pression finale en fin de compression dépend de du taux de compression, et du taux de remplissage. Pre-

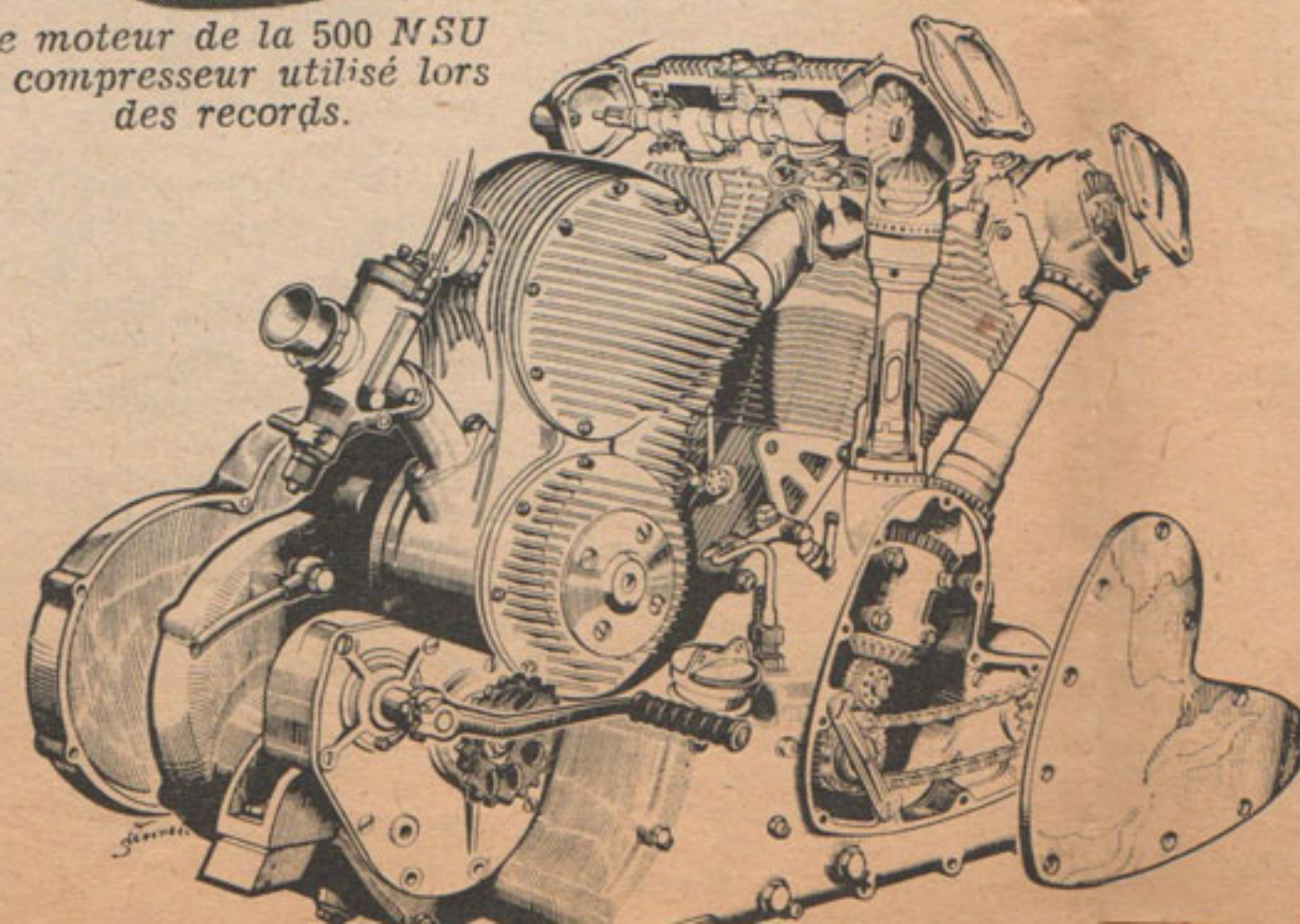


Ci-dessus, le schéma de l'installation d'un compresseur.

Kluge avec une D.K.W. à piston-pompe se sort aisément de la boue des Six Jours Internationaux.



Le moteur de la 500 NSU à compresseur utilisé lors des records.



Le compresseur est utilisable autrement qu'en circuit ou pour des records, car ici Henne emploie une A.C.T. BMW « Kompressor » pour les Six Jours, épreuve en tous terrains (1939).

nous un exemple : soit un moteur bien poussé de 250 cmc., ayant un taux de compression de 8,5 à 1 et un taux de remplissage de 90 %. Ce taux de remplissage de 90 % signifie que 250 × 90 % = 225 cmc. d'émulsion (volume mesuré à la pression atmosphérique) pénètrent dans le cylindre lors de l'aspiration. Le taux de compression de 8,5 à 1 signifie que le volume de la chambre d'explosion est de 33,3 cmc. (quand le piston est à son PMH), alors que le volume total au-dessus du piston, quand celui-ci est à son PMB, est de 250 + 33,3 = 283,3 cmc.

Quand les 225 cmc. d'émulsion (à la pression atmosphérique) remplissent les 283,3 cmc. du cylindre (piston au PMB) au début du temps de compression, ils sont à la pression de  $\frac{225}{283,3} = 0,795 \text{ kg/cm}^2$ .

Or, sur le graphique (1) nous voyons que le rapport entre les pressions finale et initiale du temps de compression est de 18 pour un taux de compression de 8,5 à 1. Pour notre moteur, la pression en fin de compression sera donc de :  $0,795 \times 18 = 14,3 \text{ kg/cm}^2$ , donc en-dessous de la valeur critique de 18 kg/cm<sup>2</sup>.

Par un calcul analogue, on trouverait que le même moteur, avec même taux de remplissage de 90 %, mais avec un taux de compression de 10,5 à 1, donnerait une pression finale en fin de compression de 19,45 kg/cm<sup>2</sup>, qui dépasse la limite de 18 kg/cm<sup>2</sup> et entraînerait donc la détonation. Par contre, un 2 temps ne remplissant qu'à 70 % pourait facilement supporter un taux de compression plus élevé, de 11,5 à 1, puisque dans ce cas la pression finale ne sera que de 17,25 kg/cm<sup>2</sup>.

Dans le cas de l'utilisation d'un compresseur, le taux de compression géométrique sera obligatoirement limité. En effet, du fait que le taux de remplissage est élevé, un volume important de gaz frais se trouve emprisonné dans une cylindrée plus petite, donc est déjà au préalable, quand le piston est au point mort bas de la compression, à une pression élevée. Reprenons notre exemple de 250 cmc. de 8,5 à 1 de taux de compression, mais munie cette fois d'un compresseur assurant un taux de remplissage de 150 %. Ce seront donc 150 % × 250 = 375 cmc. de gaz frais (à la pression atmosphérique) qui rempliront les 283,3 cmc. du cylindre, quand le piston est au point mort bas. Ces gaz frais se trouveront donc, au début du temps de compression,

à une pression de  $\frac{375}{283,3} = 1,324 \text{ kg/cm}^2$ .

Le rapport des pressions finale et initiale du temps de compression étant de 18 (fig 1) pour un taux de compression de 8,5 à 1, nous aurons donc, à la fin de la compression, une pression de  $18 \times 1,324 = 23,8 \text{ kg/cm}^2$ , pression nettement trop élevée à laquelle notre 80 d'octane détonnera de lui-même.

Pour rester dans des limites de pression finale acceptables, il faudra pour un même taux de remplissage de 150 %, réduire le taux de compression à une valeur inférieure à 7. Pour 6,5 à 1, nous aurons par exemple, toujours dans ce cas, une pression finale de 16,6 kg/cm<sup>2</sup>, en dessous des 18 kg/cm<sup>2</sup> critiques.

Ainsi, il existe une relation, mathématiquement assez compliquée, donnant le taux de remplissage limite pour un taux de compression donné, ou bien le taux de compression limite pour un taux de remplissage donné. De ce rapport, nous donnons un tracé graphique (2) ; ce tracé est fait dans le cas d'une pression limite de 18 kg/cm<sup>2</sup> au-dessus de laquelle, pour le moteur envisagé, le carburant, du 80 d'octane, détonne. Et, plus le taux de remplissage croît, moins élevé doit être le taux de compression. Pour un taux de remplissage de 70 %, le taux de compression peut atteindre presque 12 à 1. A la limite de remplissage d'un moteur à admission atmosphérique (taux de 100 à 105 %) : le taux de compression doit se limiter à 9 à 1. Mais la présence d'un compresseur oblige à diminuer considérablement le taux de compression : pour un taux de remplissage de 150 % : 7 à 1 ; pour 250 % : 5 à 1 seulement.

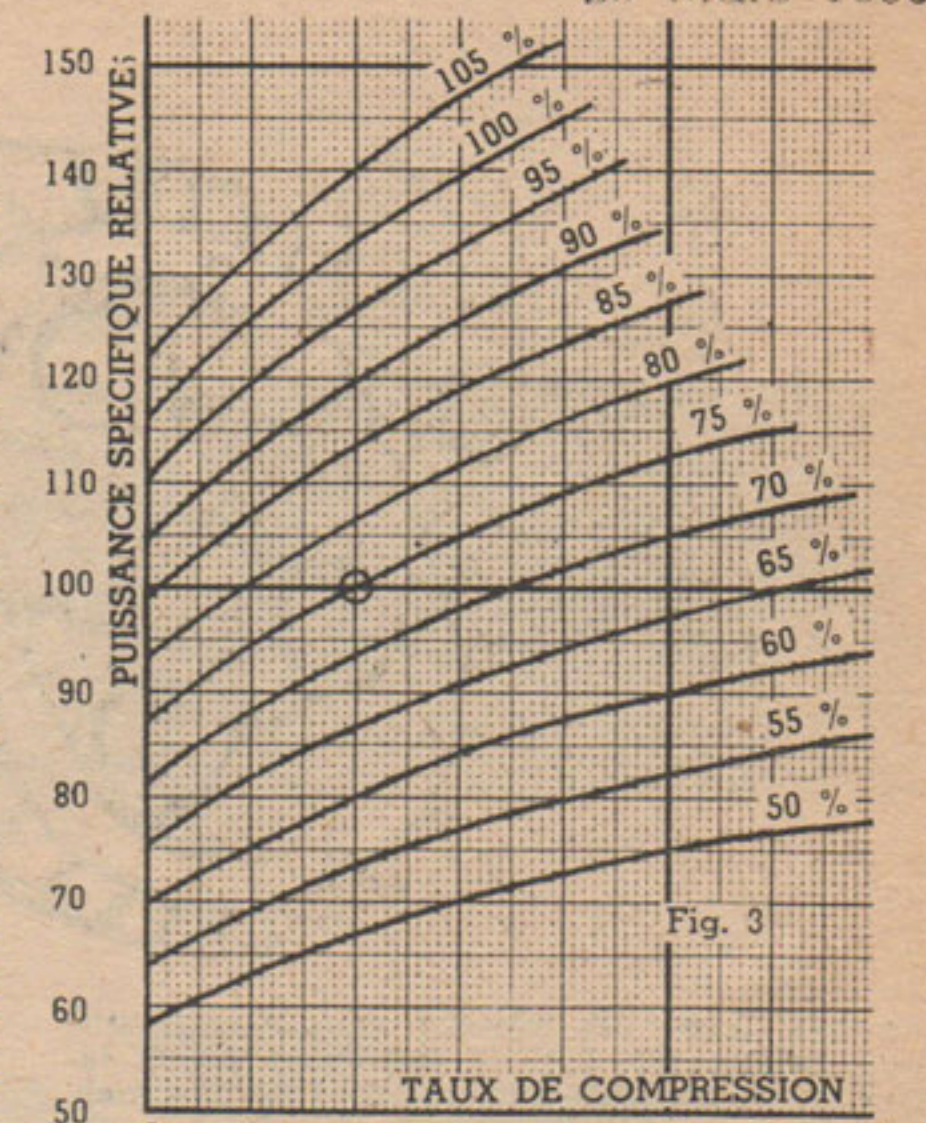
LE GAIN DE PUISSANCE

Accroître la quantité d'émulsion pénétrant dans le cylindre est très intéressant, nous l'avons vu dans le premier chapitre. Augmenter le taux de compression accroît le rendement, et est donc aussi intéressant.

Mais, à partir d'une certaine valeur, nous venons de le voir, toute augmentation du taux de remplissage entraîne nécessairement une diminution du taux de compression, toute augmentation du taux de compression oblige à diminuer le taux de remplissage.

Ce qu'on gagnerait d'un côté, on le perdrait de l'autre ? Alors, à quel saint se vouer ? Heureusement, la réponse est assez simple. Alors que l'accroissement du rendement est loin d'être proportionnel à celui du taux de compression (de 46,6 % à 58,1 % pour des taux de compression de 6 à 12 à 1, donc une augmentation de 24,7 %, alors que le taux de compression double), la charge admise est directement proportionnelle au taux de remplissage, doublant avec celui-ci.

Il apparaît donc ainsi que le gain de puissance que l'on peut obtenir avec une amélioration du remplissage est plus important que celui que l'on peut avoir avec un accroissement du taux de compression. Sur les graphiques (3) et (3 bis), nous avons tracé les puissances spécifi-



Le taux de remplissage (indiqué en %) a beaucoup plus d'influence sur la puissance d'un moteur que le taux de compression.

ques relatives que l'on peut obtenir, comparativement, avec différents taux de compression. A été compté pour 100 la puissance spécifique relative d'un bon moteur normal, culbuté, d'un taux de compression de 7 à 1 et d'un taux de remplissage de 75 % (marqué d'un rond sur nos graphiques). Le graphique (3) a trait aux moteurs à admission atmosphérique, d'un taux de remplissage allant de 50 % (bon 2 temps moyen), jusqu'aux moteurs double ACT de compétition « usiné » à taux de remplissage de 100 et 105 %. Le graphique (3 bis) compare moteurs à admission atmosphérique et moteurs à compresseur.

Pour confirmer ce que nous venons de dire, notre moteur admettant à 75 %, avec un taux de compression de 7 à 1, développe une puissance spécifique relative

Alors que le graphique 3 (ci-dessus) a trait aux moteurs à admission atmosphérique, le graphique 3 bis (ci-dessous) compare les puissances de ces mêmes moteurs avec des moteurs munis d'un compresseur.

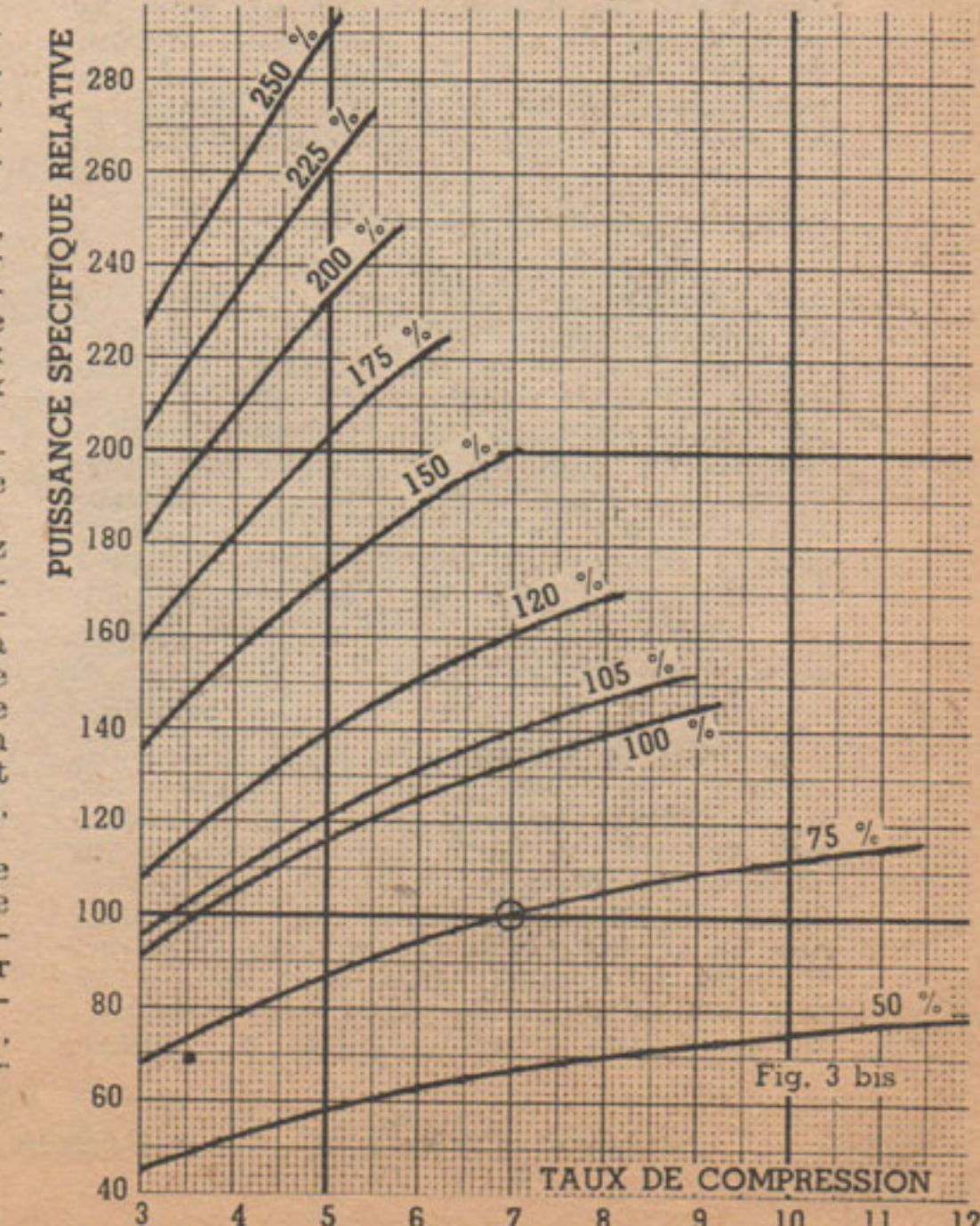
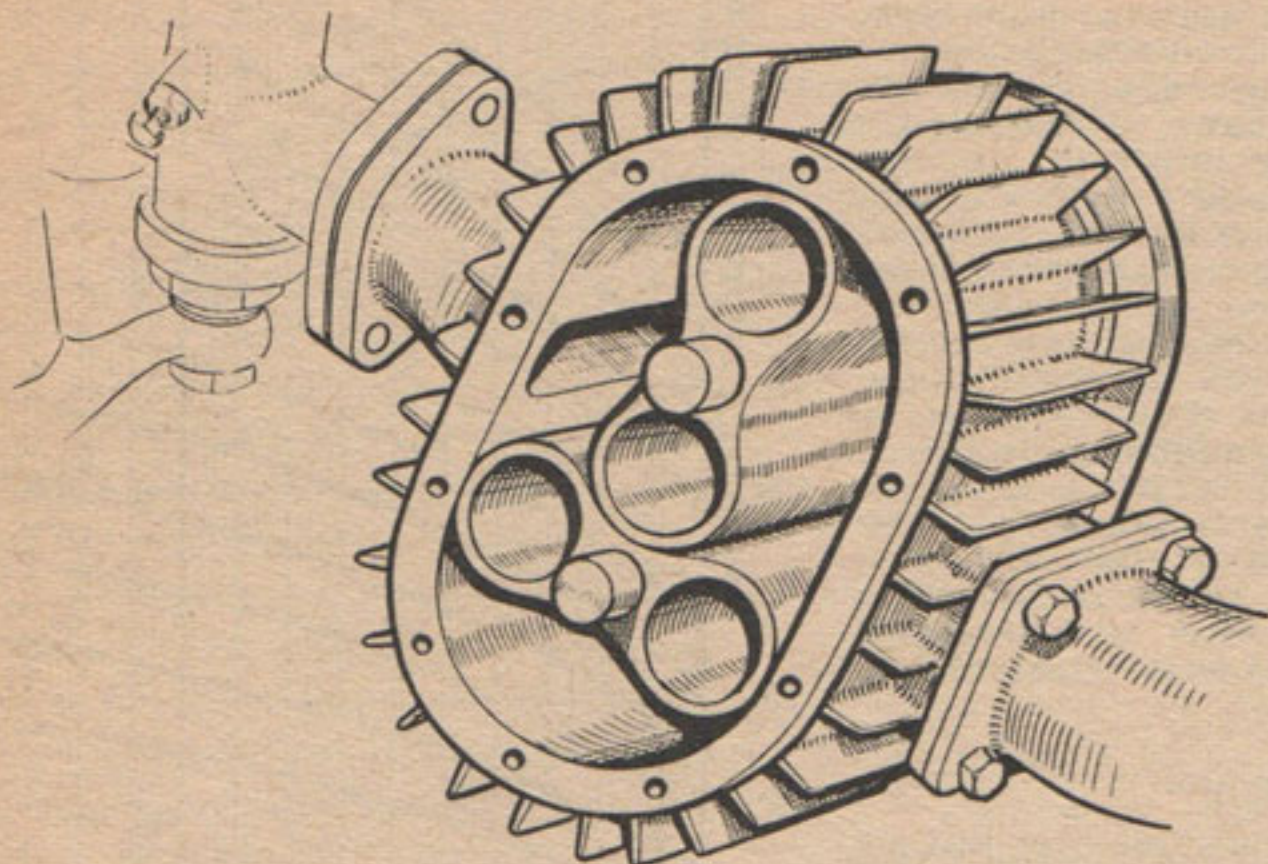


Fig. 3 bis





Un compresseur du type « Roots » consiste en une sorte de « pompe à engrenages » dont les deux rotors restent parfaitement étanches durant leur rotation.

de 100. Avec un moteur remplissant un peu moins (65 %), il faudra pousser la compression (au détriment des organes moteur) à 11 à 1 (!) pour obtenir le même résultat.

Quant au compresseur, avec des taux de compression très bas, ils permettent des puissances terriblement élevées. Avec le même moteur de comparaison, mais que l'on munirait d'un compresseur donnant un taux de remplissage de 250 %, et avec un taux de compression de 5 à 1 seulement, la puissance spécifique relative atteindra 292 (!).

Un taux de compression trop élevé a l'inconvénient de fatiguer le moteur, mais est facile à réaliser. Une petite amélioration du taux de remplissage (polissage des tubulures, changement du carburateur) est aussi facile à réaliser. Mais la mise en place d'un compresseur, sur nos motos, n'est pas à la portée de tous, nécessitant toute une série de modifications pour son montage. De plus, rien que son entraînement absorbe une certaine puissance, dont nous n'avons pas tenu compte dans nos calculs précédents. De même, dans nos comparaisons, nous avons supposé des rendements mécaniques identiques, ce qui est loin d'être le cas dans la construction motocycliste.

### REPONSE A M. AMORY

Je crois que notre abonné a déjà trouvé dans ces longs chapitres une partie de la réponse qu'il attendait. Reste posée la question du régime.

A un régime donné (4.000 t.-m. par exemple), un moteur, ayant un taux de remplissage de 75 %, développe, disons, 20 CV. Si à ce régime le taux de remplissage passe à 85 %, la puissance, toujours à ce régime, sera accrue dans la

même proportion, et sera de  $\frac{75}{85} \times 20 =$

22,6 CV. Et ce, encore une fois, toujours au même régime.

Mais un autre problème est le suivant. Le couple-moteur (de même que la pression moyenne) est directement proportionnel au taux de remplissage. La puissance au vilebrequin, elle, est proportionnelle au produit du couple-moteur par le régime-moteur, puisque, W étant la puissance en CV, C le couple en m.kg.

et n le régime en t.-m. :  $W = \frac{C \times n}{716,2}$

Le taux de remplissage, donc le couple, n'est pas le même à tous les régimes, et, à un certain régime, il sera maximum : par exemple à 4.000 t.-m., on aura un taux de remplissage de 75 %, et une certaine puissance, disons de 20 CV. Au-dessus de ce régime, le remplissage diminue, d'abord lentement, puis rapidement. La diminution, lente au début, est moins importante que l'augmentation de régime,

ce qui explique que la puissance proportionnelle au produit des deux (ainsi que nous l'avons indiqué) continue à croître. Mais bientôt, le remplissage décroissant plus vite que ne croît le régime, la puissance, à son tour, commence à baisser, après être passée par un maximum (par exemple 27 CV à 6.000 t.-m.).

Lorsque l'on polit les tubulures d'admission (et éventuellement de l'échappement), donc lorsque l'on augmente le taux de remplissage du cylindre, la puissance est de toute façon augmentée, tout au moins dans la gamme des régimes normaux (de 3 à 7.000 t.-m. pour le moteur qui vient de nous servir d'exemple). Mais ce polissage n'a pas seulement amélioré le remplissage, il a encore modifié l'écoulement des gaz frais : la vitesse de la veine gazeuse est légèrement diminuée et surtout la durée de l'admission se trouve augmentée, se rapprochant beaucoup plus de celle donnée par le diagramme de distribution. Il s'ensuivra, en plus de l'augmentation du taux de remplissage sur tous les régimes, que le régime de remplissage maximum se trouvera repoussé à une vitesse plus élevée. Par exemple, au lieu d'un remplissage maximum de 75 % à 4.000 t.-m., nous aurons maintenant un remplissage de 80 % à ce même régime de 4.000 t.-m. (déjà amélioration relative de 6,66 %) ; mais le remplissage maximum sera de 85 %, mais au régime de 4.500 t.-m. cette fois. La puissance, qui

était de 20 CV à 4.000 t.-m., sera de 21,3 CV à ce régime ; quant à la puissance maximum, qui était de 27 CV à 6.000 t.-m., elle sera de 31 CV, mais à 6.800 t.-m. (toutes ces valeurs données à titre indicatif).

Ainsi, si l'on ne fait que polir, changer de carburateur, augmenter le taux de compression, le régime du meilleur remplissage, et aussi, en conséquence, le régime de puissance maximum, sont repoussés à des vitesses de rotation plus élevées ; mais déjà aux mêmes régimes, une amélioration notable est à remarquer.

Si l'on veut, ainsi que le désire notre lecteur, accroître cette puissance sans augmenter le régime, il faut entreprendre d'autres modifications : changer le diagramme de distribution sur un 4 temps, ou, sur un 2 temps, monter par exemple deux carburateurs, à ouverture successive, et dont la somme des sections de passage est égale à la section du carburateur primitif (voir « Moto-Revue » n° 1.121).

Avec un compresseur, la question est plus simple, car celui-ci, en général, a un certain régime de meilleur rendement. Il suffira donc d'adopter, entre moteur et compresseur, un rapport de démultiplication approprié qui assurera le taux de remplissage maximum au régime-moteur désiré.

### EN RESUME

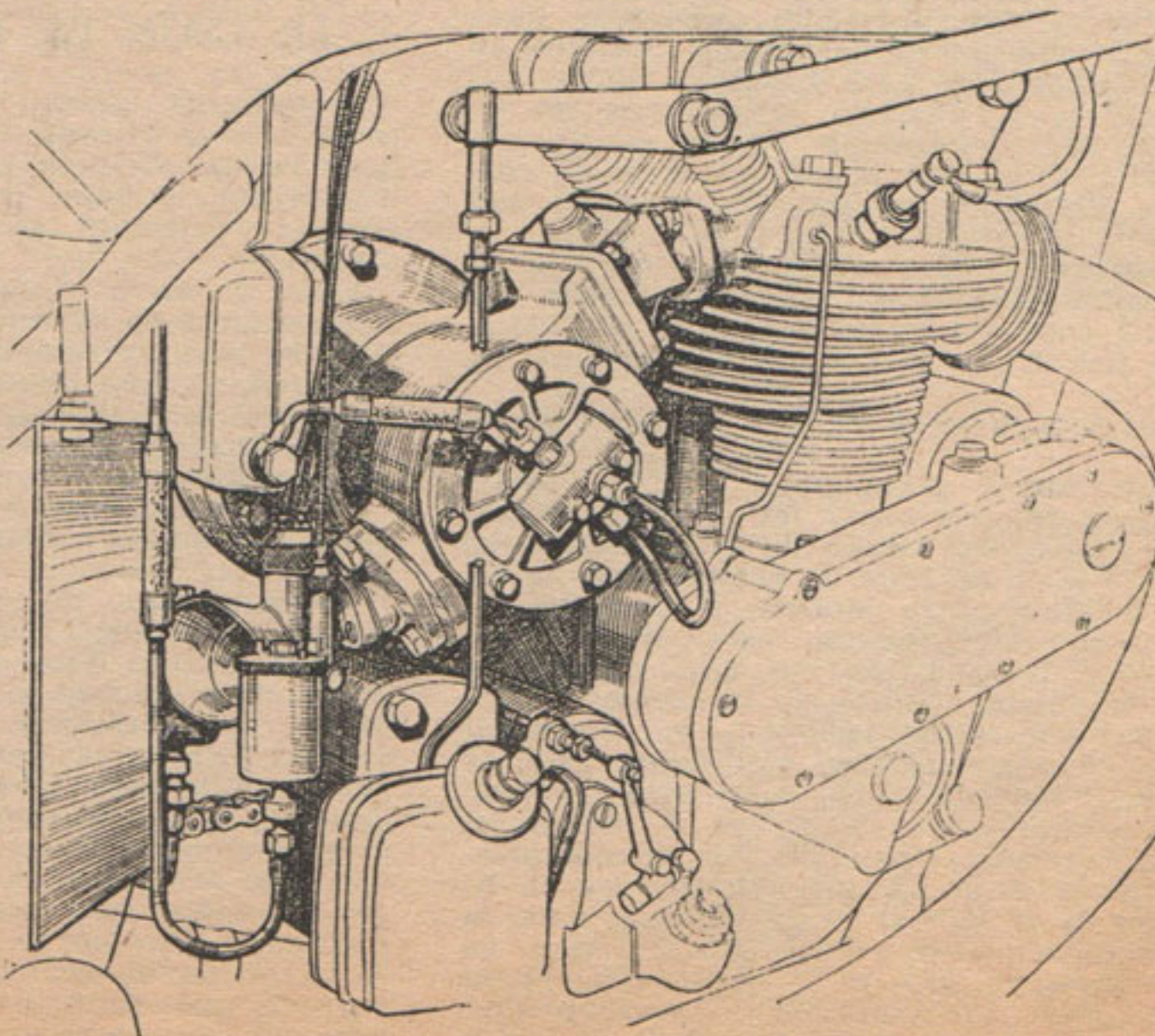
Une augmentation du taux de compression a pour objet d'améliorer le rendement thermique d'un moteur. Il joue un rôle incontestable dans la puissance d'un moteur, mais rôle malgré tout limité, la puissance ne croissant que de 12,85 % pour un taux de compression passant, par exemple, de 6 à 9 à 1.

Le polissage des tubulures d'admission et même d'échappement, le changement de carburateur, l'emploi d'un compresseur ont, eux, pour but d'augmenter la charge gazeuse admise dans le cylindre (le nombre de calories susceptibles de fournir du travail) ; et ce n'est que par contre-coup qu'ils élèvent la pression.

L'amélioration du remplissage a finalement, sur la puissance du moteur, une importance plus grande que l'augmentation du taux de compression (gain de 33 % pour un taux de remplissage passant de 60 à 80 %), et ceci sans entraîner la même fatigue de l'équipage alternatif.

J. B.

Ci-contre : une adaptation du compresseur à palettes sur le premier modèle de 650 Triumph. Le but recherché étant simplement une augmentation de puissance.





# Le Salon d'AMSTERDAM

Le récent salon qui s'est tenu au R.A.I. comme nous l'avions annoncé, n'a pas été l'occasion pour les différentes marques de présenter des modèles bien nouveaux. Aussi n'allons-nous pas vous entretenir des maisons dont la production n'a pas été modifiée et qui vous a été décrite par ailleurs.

L'article qui va suivre concerne donc uniquement les machines entièrement nouvelles, ou pour le moins peu connues.

## PETITES CYLINDREES

Si le dernier Salon d'Amsterdam a, comme il se doit, comporté des nouveautés, c'est bien dans les cylindrées voisines de 200 cmc. qu'elles sont le plus marquantes. Cette catégorie de machines qui sort quelque peu de la classification habituelle des cylindrées standard : 125, 250, 350, etc..., connaît de nos jours une diffusion toujours en progrès. Tandis que le 100 cmc. disparaissait, battu, écrasé par le 125 qui fournissait le léger excédent de puissance que l'usager réclamait en vain de son prédécesseur, d'autres cylindrées, à part la 175 reconnue officiellement depuis longtemps dans les épreuves sportives, gagnaient du terrain, tels les 150 et 200 cmc.

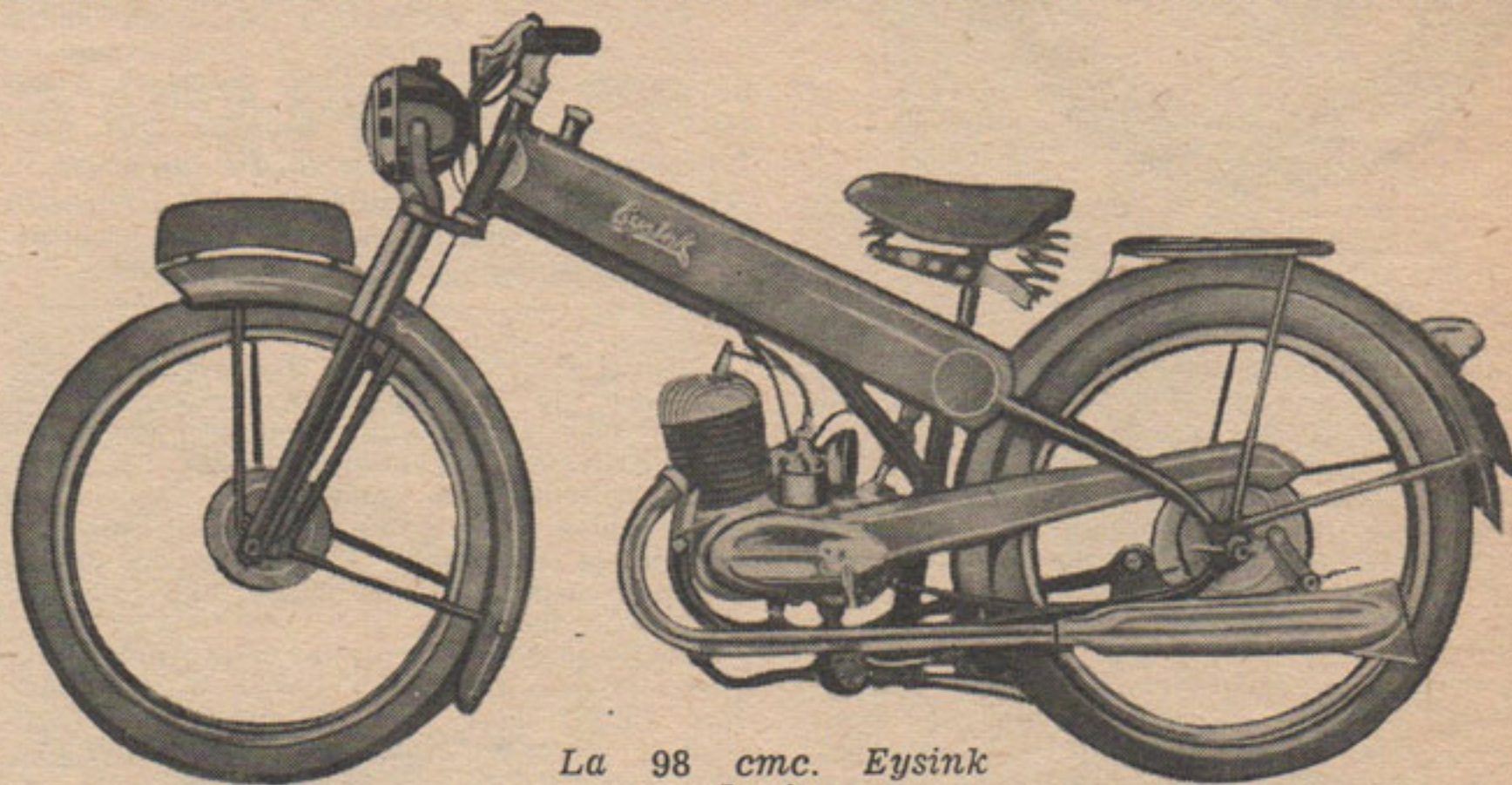
Ceci dit, les véritables surprises de ce Salon furent dans ce domaine la 200 Maico, la Hoffmann «Météor», les DMF 150 cmc. et 200 cmc., et la Eysink «Junior».

Pour ce qui est de la Maico, nous sommes actuellement dans l'impossibilité d'en donner des caractéristiques détaillées, n'ayant pu les obtenir au stand. Cette lacune est d'autant plus excusable que l'importateur lui-même a été pris complètement au dépourvu lors de l'apparition de ce nouveau modèle. Ajoutons qu'un nouveau cadre a été conçu pour cette machine, certainement nerveuse, lequel cadre n'a pu parvenir à temps au Salon.

Mentionnons maintenant les deux modèles DMF dont le 200 cmc. en particulier donne vraiment l'impression d'avoir été l'objet d'une étude très poussée. Son moteur Ilo développe 11 CV à 5.000 t.-m. Le bloc est à 4 vitesses. Elle comporte une suspension arrière et une fourche télescopique pour laquelle l'usine semble avoir renoncé définitivement à l'emploi d'éléments de caoutchouc au profit de ressorts classiques. Les tambours de freins prenant tout le moyeu, le réservoir de 15 litres fort bien profilé et la selle double contribuent encore à donner à cette machine une ligne sport très séduisante.

L'autre modèle DMF à moteur Ilo de 150 cmc. est plus simple et comporte un cadre rigide.

Citons Hoffmann, qui, avec la «Météor», présente une machine carénée qui est en réalité une version différente du modèle 200 cmc. bien connu. La carrosse-



La 98 cmc. Eysink Junior.

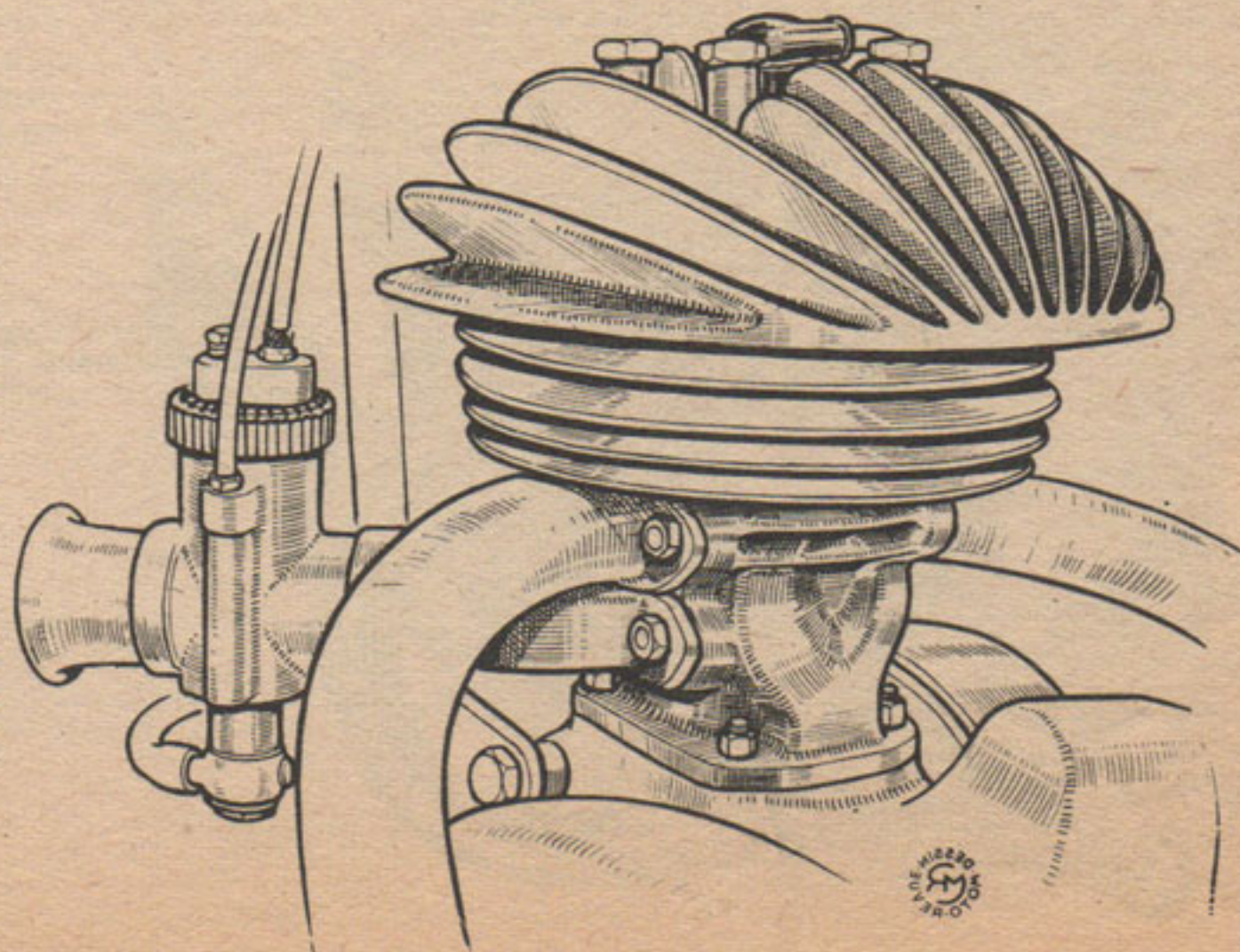
rie épouse parfaitement les lignes du cadre et du réservoir. Elle enclose totalement le moteur et ses annexes, mais l'accessibilité n'a pas été oubliée et les tôles de protection se démontent sans difficultés. Le souci de la protection a fait utiliser également une chaîne totalement enfermée sous carter.

Les goûts peuvent différer et si des gens ont pu exprimer l'opinion que la toute nouvelle Eysink «Junior» n'était pas belle, elle mérite pourtant l'attention du connaisseur. L'apparition de ce modèle prouve en tout cas que sur la vieille firme néerlandaise souffle un vent nouveau et que l'on n'y craint pas de sortir

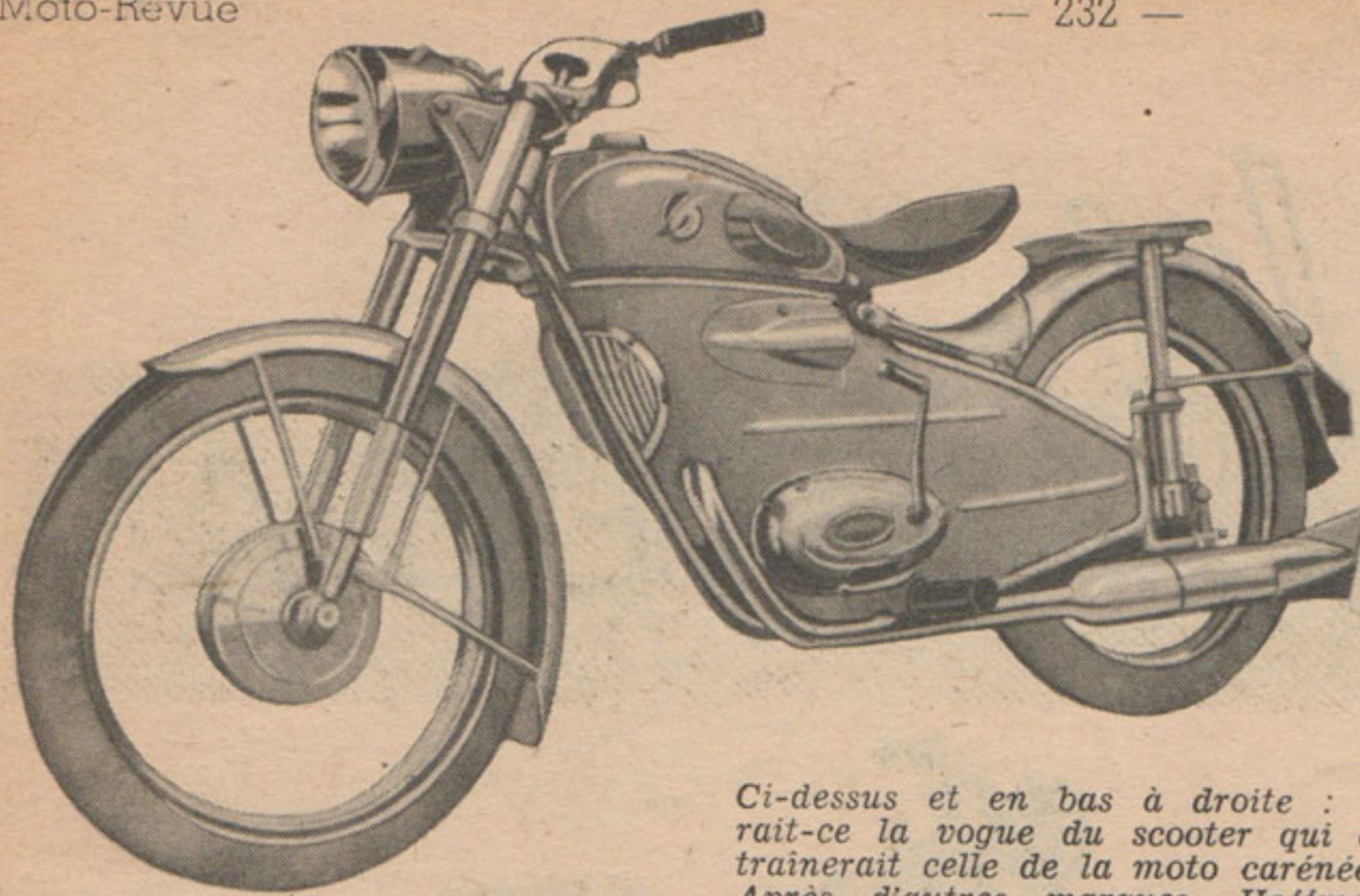
hors des sentiers battus. Personnellement nous trouvons que cette «Junior», avec son «cadre-réservoir» ne manque pas d'allure. Le moteur est un Villiers de 98 cmc. à 2 vitesses. La fourche avant est télescopique et les pneus sont des 2,50x19. Nous aimerions la voir équipée d'une selle plus large, cependant que nous nous passerions volontiers de jantes chromées qui ne sont guère dans la note d'une machine simple autant qu'utilitaire. Mais la simplicité n'exclut pas le confort et c'est dans cet ordre d'idée que nous réclamerions une selle de dimensions plus généreuses.

La 125 «Jubileum» et la 200 «Kœrier»

Le cylindre de la 125 Eysink compétition. La culasse est en «éventail» suivant une habitude de la marque. Le cylindre est toujours à double transfert en Y, comme sur les anciens Villiers, alors que les carters sont ceux du modèle récent.







*Ci-dessus et en bas à droite : serait-ce la vogue du scooter qui entraînerait celle de la moto carénée ? Après d'autres marques, Hoffmann réalise un prototype, le plus acceptable présenté à ce jour.*

n'ont guère subi de changement, si ce n'est qu'on a apporté davantage de soin à l'étanchéité des suspensions avant et arrière et des freins, condition primordiale de leur bon fonctionnement.

L'absence de la 175 Puch a été vivement regrettée. Certes, une machine de sport de cette cylindrée était exposée, mais dans sa version commerciale normale, cette machine eut intéressé bien des acheteurs éventuels.

Vient ensuite la 175 Husqvarna suédoise, attrayante machine de couleur bleue. La partie arrière du cadre est en tôle emboutie. Son moteur développe 7 1/2 CV, le cylindre est en alliage léger, la boîte à 3 vitesses et à sélecteur fait bloc avec le moteur.

La seule machine montée avec un 150 cmc. Sachs (6 à 6,5 CV) est la Geier. La politique commerciale de cette firme est axée toute entière sur des modèles vendus à des prix aussi bas que possible. Ces machines outre le Sachs peuvent être montées avec l'Ilo 175 ou 250. Elles possèdent fourche télescopique et suspension AR, ainsi qu'un carter de chaîne étanche, des moyeux-freins et des roues à broches.

Nouvelle présentation des types 175 et 200 cmc. de la marque Express qui, elle aussi, fait appel aux moteurs Ilo. L'allure générale est devenue très moderne et la finition très soignée. La chaîne est enfermée à l'instar de celle de nombreuses autres machines allemandes. La petite Tornax constitue, elle aussi, un exemple de bonne finition.

Citons encore, parmi les machines équipées d'un moteur Ilo, celles d'une marque hollandaise jusqu'ici très peu connue : les 125 et 175 Avaros-Claeys (la dernière au choix à 3 ou 4 vitesses).

Si la popularité d'Ilo domine chez les fabricants de machines légères, celle de Villiers ne lui cède que de peu.

En Hollande, nous trouvons, parmi les fidèles de ce fabricant de moteurs, la marque « Sparta », dont les deux modèles, bien que sortis il y a plusieurs années, figurent encore parmi les plus modernes.

### LES 250 CMC.

Sur le marché néerlandais, cette catégorie se partage à peu près à égalité le 2 temps et le 4 temps. Un fait nouveau

*Le nouveau moteur 200 cmc. Maico, qui, s'il suit la lignée de la 175, s'avèrera un des plus puissants. Ce moteur recevra un cadre d'un nouveau type.*

s'est manifesté ces dernières années : c'est l'apparition, à côté du classique mono, de twins dans cette cylindrée.

Nous commencerons par le 250 Ilo 2 temps, qu'on trouve monté sur les marques hollandaises Germaan et Eysink (modèle Sport), lesquelles ont une ligne des plus modernes (fourche télescopique, jantes en alliage léger, selle double, frein AR commandé par câble, chaîne secondaire enfermée).

Express, Geier, Hoffmann et Tornax montent toutes ce moteur. Elles présentent d'ailleurs une assez grande ressemblance entre elles, non seulement parce qu'utilisant le même bloc, mais parce qu'ayant de nombreux points communs. Si l'Express a été dotée d'une suspension Jurisch, les autres machines ont une suspension AR à glissières classique. Notons que presque toutes ont été prévues pour l'utilisation éventuelle d'un side et que leur cadre possède les points de fixation nécessaires.

Ilo fabrique également un bicylindre 2 temps d'un quart de litre, d'un excellent rendement. Plusieurs maisons, dont Germaan, Express, Geier et Tornax en ont profité, car ce moteur, outre une souplesse remarquable, développe 15,1 CV à 6.000 t.-m.

Autre nouveauté : la M 250 Adler, qui, si elle ne brille pas par son bon marché, est celle qui se distingue le plus dans sa catégorie par le soin apporté à sa fabrication. Cette machine de 16 CV est une extrapolation de la 200 bien connue, dont la puissance a été aussi augmentée.

Primitivement conçue pour être vendue en Amérique, l'Indian « Brave » est fabriquée dans les usines Brockhouse, de Southport (Angleterre) qui sortent également les petites Corgi des parachutistes. C'est une machine essentiellement utilitaire, à soupapes latérales à 3 vitesses et allumage-batterie.

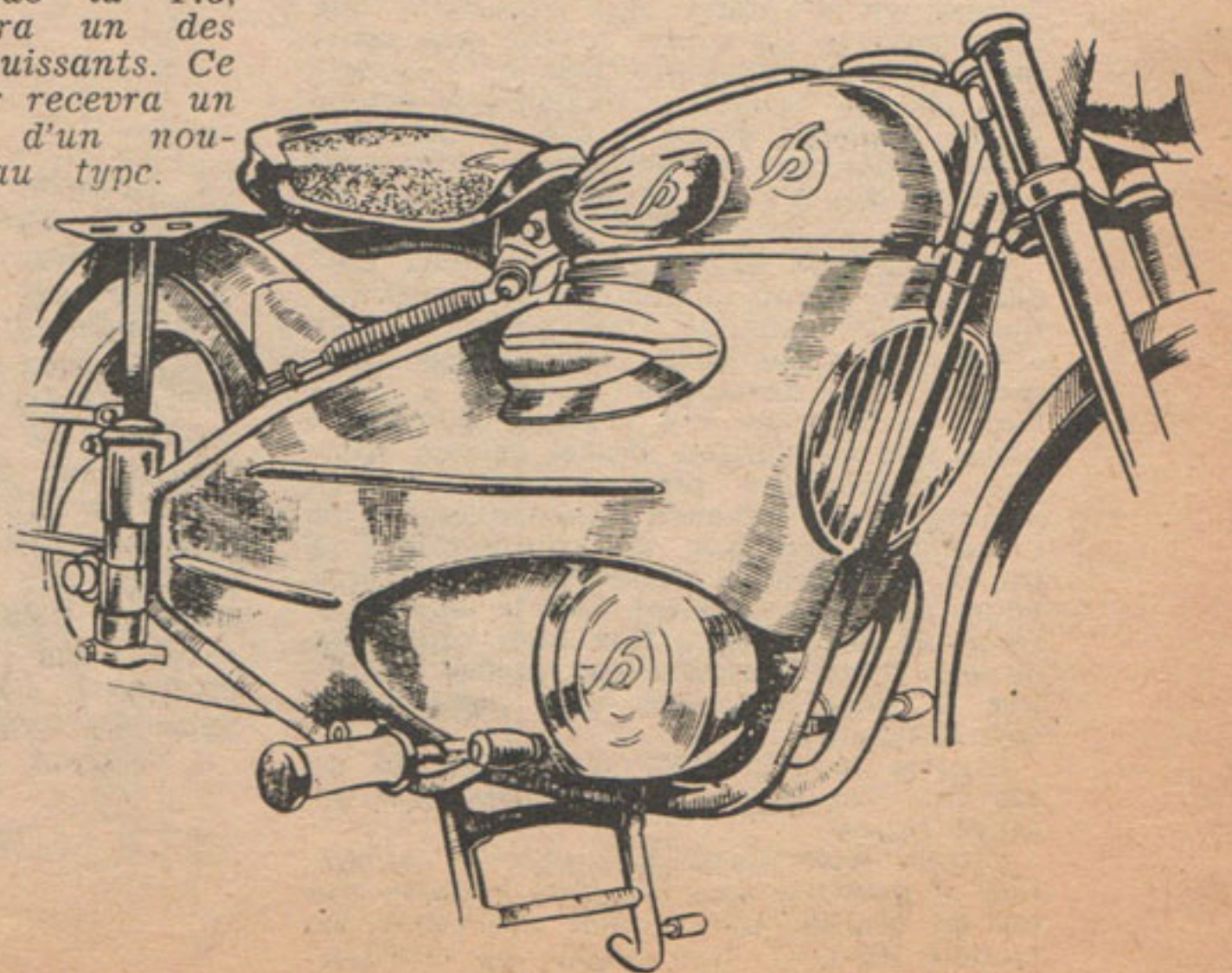
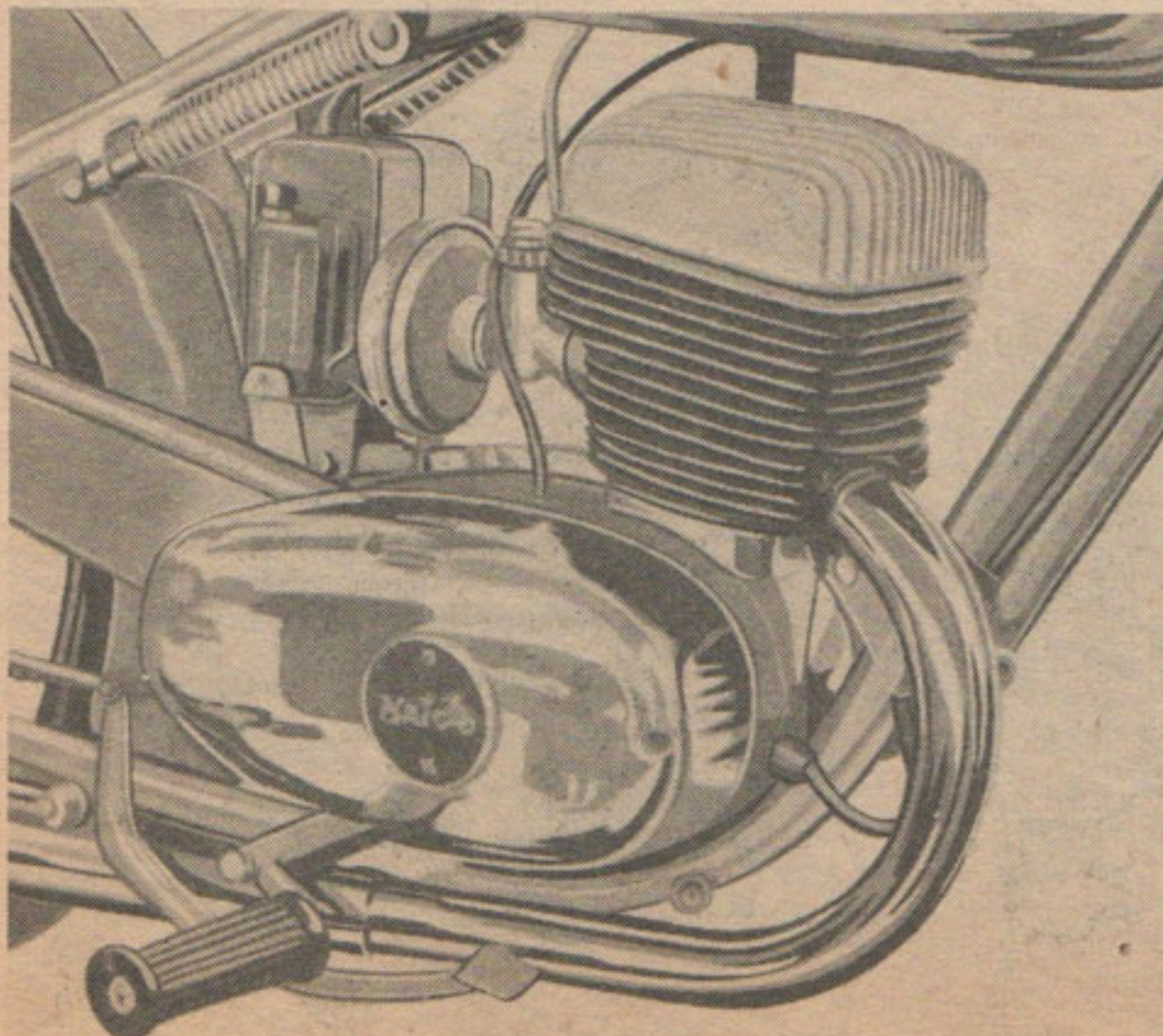
Dans le domaine du 4 temps, rien de nouveau dans la production hollandaise.

Côté importations, les N.S.U., Panther, etc..., désormais classiques, étaient présentes. Pour la première fois à l'étranger était exposée la 250 Panther à suspension arrière oscillante.

En grosses cylindrées, beaucoup de motos anglaises, allemandes et belges ne présentant aucun détail particulier, production courante chez B.M.W., N.S.U., Zundapp, Triumph, Royal-Enfield, Ariel, F.N., Sarolea, Gillet...

Nouvelle en Europe, la Harley K, déjà présentée à nos lecteurs.

Pour bref qu'il soit, ce compte rendu nous a permis de voir la production hollandaise peu connue en France, alors qu'elle est mieux représentée chez nos voisins d'outre-Quévrain.





## UNE NORTON CARENEE

Peu de temps avant que nous essayions la Norton Manx de Murit à Montlhéry, avait été essayé un prototype de compétition sur la piste et le routier. M. Joe Craig soi-même présidait aux essais qui furent menés par Ken Kavanagh. La machine choisie était la 350 cmc. qui, pour la circonstance (ce qui justifiait également la présence du chef du département « courses » à l'autodrome) était munie d'un carénage intégral. La machine elle-même n'avait subi que peu de modifications.

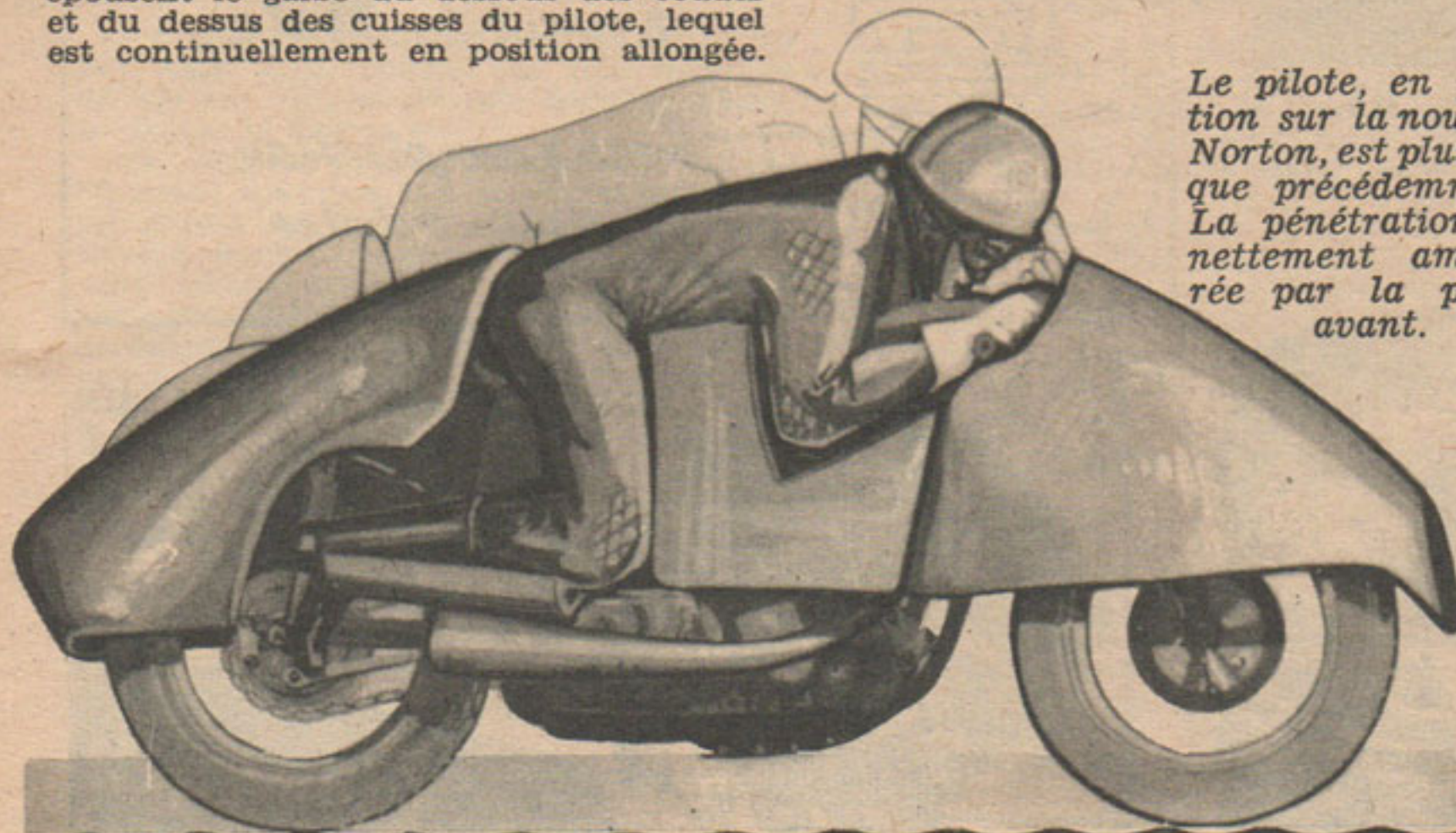
La fourche avant a été raccourcie pour abaisser l'ensemble de la machine.

Dans ce but également, le réservoir du type normal est supprimé. L'essence est contenue dans des caissons latéraux qui épousent le galbe du dessous des coudes et du dessus des cuisses du pilote, lequel est continuellement en position allongée.

Tout l'avant de la machine est enfermé dans un carénage de la roue, et une pointe arrière complète le « streamline ». Etant donnée la position du pilote (les pieds très en arrière, le tibia reposant dans une gouttière) la commande de sélecteur, ainsi que celle du frein, ont dû être modifiées pour qu'elles soient à portée du pied du pilote.

Les performances de ce prototype ne sont évidemment pas dévoilées, mais il semble que celles-ci soient améliorées d'une dizaine de kmh., ce qui donne une amélioration du Cx de pénétration de l'ordre de 10,5 %.

Ainsi, après de nombreux faux bruits, concernant une 4 cylindres Norton, Joe Craig s'est lancé dans la formule du carénage, ce qui ne veut pas forcément dire



Le pilote, en position sur la nouvelle Norton, est plus bas que précédemment. La pénétration est nettement améliorée par la partie avant.



que le polycylindre n'est pas envisagé. De toutes manières, Norton a montré qu'il avait encore l'intention de combattre la suprématie italienne et y a introduit un élément complètement nouveau pour les anglais : le carénage. Ceci ne constitue pas une affirmation, car nul, sinon Craig, ne peut affirmer qu'une telle machine sera présente aux Championnats du Monde.

### TOUTE LA LUMIERE

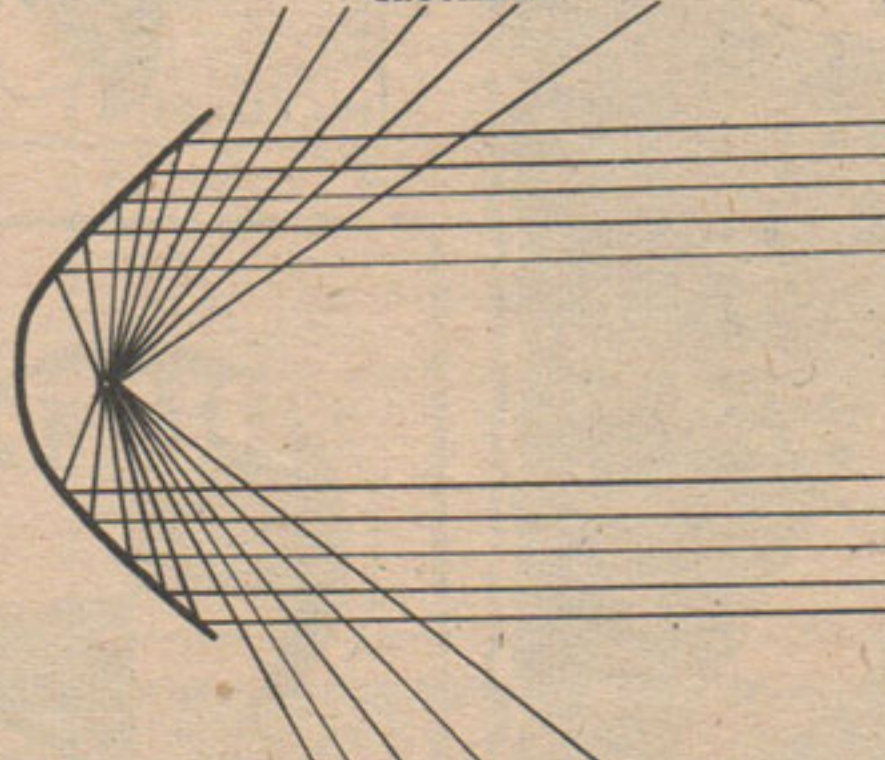
(suite de la page 235)

tes d'eau une à une. Si l'on n'est pas encore satisfait du résultat, encore une possibilité subsiste, jouant sur un facteur physiologique. Si, sur une route droite et vide, on se met en code, on observera que ce n'est qu'à partir d'une distance de 2-3 mètres, parfois 5, que la route est éclairée et ce jusqu'à une distance de 30 à 50 mètres suivant le réglage du phare. Si ensuite l'on se met en phare, ces limites sont évidemment modifiées : la limite inférieure d'éclairage est repoussée de quelques mètres, la limite supérieure s'en va très loin en avant. Mais juste devant la machine se trouve une plage assez vaste et très lumineuse, qui, captivant le regard, réduit considérablement l'acuité visuelle. C'est cette plage qui fait souvent dire à un motocycliste non averti que son phare est mal réglé, qui attire son regard et l'empêche de bien voir au loin. Il suffirait de diminuer l'intensité de cette plage lumineuse pour que l'œil reprenne son acuité et ait l'impression que le phare éclaire bien plus loin.

Cette plage lumineuse est due à des rayons qui proviennent directement du filament de phare, sans avoir été réfléchis par la parabole (voir figure). Un des plus vieux moyens utilisés est l'emploi d'une petite calotte, une « cuillère » barant le passage à tout rayon non réfléchi par la parabole ; mais ce système

Une petite cuiller devant l'ampoule phare-code élimine les rayons parasites gênants et, ne laissant passer que la lumière réfléchi, donne de meilleurs résultats.

RAYONS PARASITES EN CAS DE BROUILLARD



RAYONS PARASITES CREANT UNE BRILLANTE TACHE LUMINEUSE SUR LE SOL JUSTE DEVANT LA MOTO.



présente l'inconvénient de devoir être méticuleusement réglé : un déplacement de 5/10 de mm joue un rôle notable. Mais son rendement est excellent et donne l'impression de doubler la distance d'éclairage.

Dans un autre cas aussi, cette « cuillère » offre un intérêt incontestable : dans le brouillard, elle empêche les rayons provenant directement du filament de frapper le brouillard devant la figure du pilote, phénomène qui produit ce voile lumineux, ce mur de coton, qui empêche la visibilité et oblige à rouler en code.

Afin d'obtenir le même résultat contre le brouillard, on a souvent vu, dans des circuits de régularité, des concurrents munir leur phare d'une sorte de visière. Mais celle-ci, pour être efficace, doit être assez longue, de l'ordre de 40 cm au minimum.

Pareillement, afin d'éliminer cette tache lumineuse devant la moto lorsque l'on est en phare, on pourrait munir le phare d'un assez long manchon, mais sa fixation poserait quelques problèmes, surtout si l'on est appelé à rouler à des vitesses assez élevées.

### N.S.U. = POISSON D'AVRIL

Notre photo en page d'information n'est qu'une mystification inventée par la marque N.S.U.

Chaque année à pareille époque, cette publicité originale paraît dans les revues spécialisées, et quelques-uns s'y laissent prendre...

Chacun se rappelle en effet les patins à roulettes de l'année passée, le scooter amphibie, etc...



**MOTOCYCLISTES** ... vous pouvez avoir  
**MAIS PASSEZ VOTRE COMMANDE IMMEDIATEMENT CHEZ**



VENTE A CREDIT  
 4-6-9 MOIS

**A. DUBOIS**

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

ATELIER SPECIALISE  
 PIECES DETACHEES

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

**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

**Segments Amédée Bollée**

pour l'Automobile  
 & pour la Moto

← bonne compression  
 longue durée

*Volants Magnétiques*

**SAFI** vainqueurs en 175 cmc.

**BOL D'OR - 1951 -**

ALLUMAGE — ECLAIRAGE

Pour Vélocomoteurs 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**

L'ULTIME OMO-TISSEUR

ELEGANT  
 LEGER  
 ROBUSTE  
 ISOLANT

**casque BAYARD**

Fournisseur de la Police Française

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

EN LIEGE NATUREL

**Robert KIÉNÉ**

AGENT OFFICIEL

73 quai du Point du Jour  
 PONT DE BILLANCOURT  
 MOL. 64-02

LIVRE RAPIDEMENT  
 tous modèles.

Toutes pièces d'origine.  
 SERVICE APRES VENTE

Agent des Grandes Marques Françaises  
**TOUT L'EQUIPEMENT MOTOCYCLISTE**  
 VENTE A CREDIT 4-6-9 MOIS

**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**



# Nouvelles Sportives

## DES FRANÇAIS AU T.T. ?

Il paraît que l'ACU aurait fait des propositions au Comité Sportif de la FFM concernant la participation éventuelle de conducteurs français au Tourist Trophy 1953. Le CS ayant jugé insuffisantes (???) les propositions de l'ACU communiquera néanmoins ces propositions aux « coureurs susceptibles de participer à cette compétition ».

## « THE BIGGEST RACE IN THE WORLD ! »

Il s'agit — d'après les Américains — du Big Bear Run, course sur une distance de 300 km. qui se déroule dans le désert, la neige, la boue, etc...

448 entrées furent enregistrées pour l'épreuve de cette année, ce qui constitue un record en Amérique et peut-être également dans le monde.

Le vainqueur absolu est Vern Robison sur une Triumph à suspension arrière oscillante. La première machine américaine, une Harley K, est en 6<sup>e</sup> place.

83 concurrents seulement arrivèrent au but, dont 35 montés sur des A.J.S. ou Matchless, 16 sur Triumph, 15 sur B.S.A. et 11 sur Harley.

## NOUVELLES DE GUZZI

La préparation de la saison sportive se poursuit activement chez toutes les marques qui s'intéressent à la compétition.

Guzzi, dont la suprématie en quart de litre risque d'être ébranlée par NSU (dont la 250 est donnée pour 185-190 kmh.) poursuit actuellement des essais à San Remo avec différents types de 250 et 500 cmc.

Pour les 250 on a vu une nouvelle Gambalunghino deux soupapes et à double ACT complètement nouvelle. Une 4 soupapes a reçu un carénage de la tête de fourche entièrement modifié, le garde-boue étant partie intégrante de ce carénage. La 4 cylindres a été également revue, en particulier dans son carénage, et elle s'est révélée si rapide qu'il ne serait pas du tout étonnant de la voir dans les compétitions internationales en 1953 plutôt qu'en 1954 comme il avait été primitivement prévu.

Les essais ont été menés par Enrico Lorenzetti et Fergus Anderson, Bruno Ruffo les a ensuite rejoint, mais n'est pas encore tout à fait remis de son accident de l'an dernier. Néanmoins, on assure qu'il sera au départ de toutes les épreuves du Championnat d'Italie et du Monde.

## UNE NOUVELLE 350 COMPETITION

Si l'on en croit les dires de certains journaux italiens, la catégorie 350 qui est le fief exclusif des anglais, verrait un concurrent inattendu. Il s'agit en effet de MV qui préparerait une 4 cylindres dans cette catégorie. Avec celle-ci et la 350 DKW, il semble que la bagarre sera serrée entre AJS, Norton, MV et DKW.

## GRAND PRIX DE SUISSE DE MOTO-CROSS

A la suite de la publication du Calendrier Sportif International, nous avons reçu une demande de rectification du Moto Sporting Club de Genève, dont l'épreuve n'a pas figuré dans notre publication.

Rappelons donc que le G.P. de Suisse de Moto-Cross aura lieu les 25 et 26 avril prochain, au lieu dit : « Le Bout du Monde », à Genève. De nombreux pilotes français y sont engagés, cette épreuve comptant pour le classement au titre Européen.

## RECORD EN DANGER

Il semble que le record des 24 heures détenu par Gnome et Rhône soit en danger si l'on en croit les rumeurs selon lesquelles un jeune homme de Phoenix (Arizona) préparerait un Vincent Rapide qu'il a l'intention de piloter seul durant 24 heures sur un circuit de 12 kms, mais d'un revêtement irrégulier. L'entreprise est financée par la chambre de commerce locale.

## APPEL A CORRESPONDANTS

LA SAISON SPORTIVE VA COMMENCER DANS QUELQUES JOURS. LES REUNIONS 1953 SONT PARTICULIEREMENT NOMBREUSES. NOUS FAISONS APPEL A TOUS NOS ABONNES ET LECTEURS SUSCEPTIBLES DE NOUS ADRESSER, DES LE LENDemain DES EPREUVES QUI SE SERONT DISPUTÉES DANS LEUR VILLE, LES COMPTES RENDUS ET LES CLASSEMENTS ET AUSSI 2 OU 3 BONNES PHOTOGRAPHIES DE LA REUNION. NOUS ECRIRE « SERVICE DES CORRESPONDANTS », EN NOUS INDIQUANT LES REUNIONS QU'ILS POURRONT NOUS ASSURER, ET EN SIGNALANT AUSSI LEUR PROFESSION. D'AVANCE MERCI.

## RÉSULTATS D'ÉPREUVES

Voici les résultats du Moto-Cross de Nanterre dont on lira le compte rendu dans notre prochain numéro.

250 CMC. :  
1<sup>ère</sup> manche : 1. Klym ; 2. Moreau.  
2<sup>e</sup> manche : 1. Klym ; 2. Bénard.  
Classement général : 1. Klym ; 2. Bénard ; 3. Dubois.

350 CMC.  
1<sup>ère</sup> et 2<sup>e</sup> manche et classement général : 1. Godey ; 2. Chochart ; 3. Molinari.

500 CMC. :  
1<sup>ère</sup> manche : 1. Molinari ; 2. Prieur ; 3. Frantz.  
2<sup>e</sup> manche : 1. Frantz ; 2. Molinari ; 3. Vouillon.  
3<sup>e</sup> manche : 1. Frantz ; 2. Molinari ; 3. Prieur.  
Classement général : 1. ex-æquo : Frantz et Molinari ; 3. Prieur.

## INTER-POLICE :

1<sup>ère</sup> manche : 1. Chartier ; 2. Bouin ; 3. Deshaies.  
2<sup>e</sup> manche : 1. Chartier ; 2. Batisse ; 3. Blat.

## AU MAROC

Succès complet au Moto-Cross de Rabat du 1<sup>er</sup> mars 1953. Toujours au même emplacement, au Belvédère, dans un cadre de verdure, favorisée par un beau temps, un bon petit soleil, l'épreuve a été ce que les dirigeants et le public en attendaient.

En 125-175, notre sympathique ami Bourmançé, d'Oujda, en 250 Albisser, tous deux sur Puch, et en 350-500 Carrera, le r'bat qui fera son chemin, sont sortis vainqueurs de ce cross international.

## RESULTATS

125-175 cmc. — 1<sup>ère</sup> manche : 1. Albisser en 15'10" ; 2. Bourmançé ; 3. Flahaut ; 4. Da Silva ; 5. Romolino R. ; 6. Higuero.

2<sup>e</sup> manche : 1. Albisser en 15'4" ; 2. Flahaut ; 3. Bourmançé ; 4. Postigo ; 5. Vasquez ; 6. Romolino R.

3<sup>e</sup> manche : 1. Bourmançé en 15'25" ; 2. Flahaut ; 3. Vasquez ; 4. Postigo ; 5. Zoldan ;

Classement général : 1. Bourmançé 6 pts (MCM Oudja), Puch ; 2. Flahaut 7 pts (MCM Casa) Flahaut ; 3. Albisser 18 pts (MCM Casa) ; 4. Da Silva, Vasquez 19 pts ; 5. Romolino R. 20 pts.

250 cmc. — 1<sup>ère</sup> manche : 1. Albisser en 13'55" ; 2. Decordier ; 3. Oncina ; 4. Coll ; 5. Lapique ; 6. Piconço.

2<sup>e</sup> manche : 1. Albisser en 15'4" ; 2. Pyard ; 3. Piconço ; 4. Decordier ; 5. Lapique ; 6. Oncina.

3<sup>e</sup> manche : 1. Albisser en 15'24" ; 2. Decordier ; 3. Pyard ; 4. Postigo ; 5. Lapique ;

Classement général : 1. Albisser, 3 pts (MCM Casa), Puch ; 2. Decordier, 8 pts (MCM Casa) ; 3. Lapique, 17 pts (MCM Casa) Jawa ; 4. Coll 29 pts ; 5. Pyard 35 pts ; 6. Oncina 52 pts.

350 cmc. — 1<sup>ère</sup> manche : 1. Carrera en 15'12" ; 2. Lapique ; 3. Larbi ; 4. Desbois

2<sup>e</sup> manche : 1. Carrera en 14'55" ; 2. Lapique ;

3<sup>e</sup> manche : 1. Carrera en 15'20" ; 2. Lapique ; 3. Desbois ; 4. Chevalier ; 5. Larbi.

Classement général : 1. Carrera 3 pts (CMC Rabat), Jawa ; 2. Lapique 6 pts (MCM Casa) Jawa ; 3. Larbi 10 pts (FCM Casa) Jawa ; 4. Desbois 11 pts ; 5. Chevalier 14 pts.

## TOUR DU MAROC MOTOCYCLISTE

Le Président du MCM, M. Lourmière, espère cette année mettre sur pied cette belle épreuve qui se disputerait en 6 étapes de 500 kms environ. Espérons qu'il réussira à ajouter cette nouvelle et belle épreuve au palmarès du Moto-Club Marocain.

C. M.

**PORTEZ UN CASQUE, VOTRE VIE PEUT EN DEPENDRE !**



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

MARCHAND Frères  
16, rue Danton LEVALLOIS

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

Plus de mains crispées!

GANTS DE SPORT  
AMET  
ARTICULATION ELASTIQUE  
BREVETÉ S. G. D. G.

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

## PARIS-NORD-MOTOS

Agent Officiel

au service de  
4 grandes marques

Geugeot  
BSA TERROT  
GNOME RHONE

Pièces détachées  
Tous Accessoires

VENTE À CRÉDIT

Atelier de Réparations

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

## AIRE - DEMOLITIONS

Charles DEWASMES  
32, rue d'Isbergues  
AIRE-s-La LYS  
(P.-de-C.)

- Pièces détachées pour motos, principalement marques étrangères.
- Epaves à reconstituer avec les papiers pour immatriculation.

Recommandation importante : pour toute commande de pièces, envoyer le modèle ou adresser croquis avec cotes.



*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

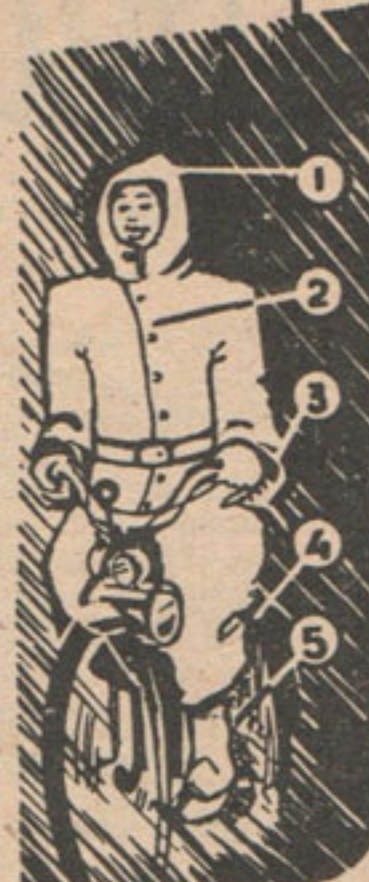
*Elegance et* **CONFORT**



ENFIN RÉUNIS

DANS

IMPER-MOTOR



nouveau vêtement garanti 100 %, imperméable (hommes, dames) spécialement étudié pour possesseurs de cyclomoteurs, scooters et motos. Élégant pour la ville et confortable pour "rouler", il comporte :

- 1 - une capuche-cagoule
- 2 - un double boutonnage hermétique
- 3 - un coupe-vent aux poignets
- 4 - des protecteurs de genoux et jambes
- 5 - des guêtres amovibles garantissant les chaussures et les chevilles.

PRIX :

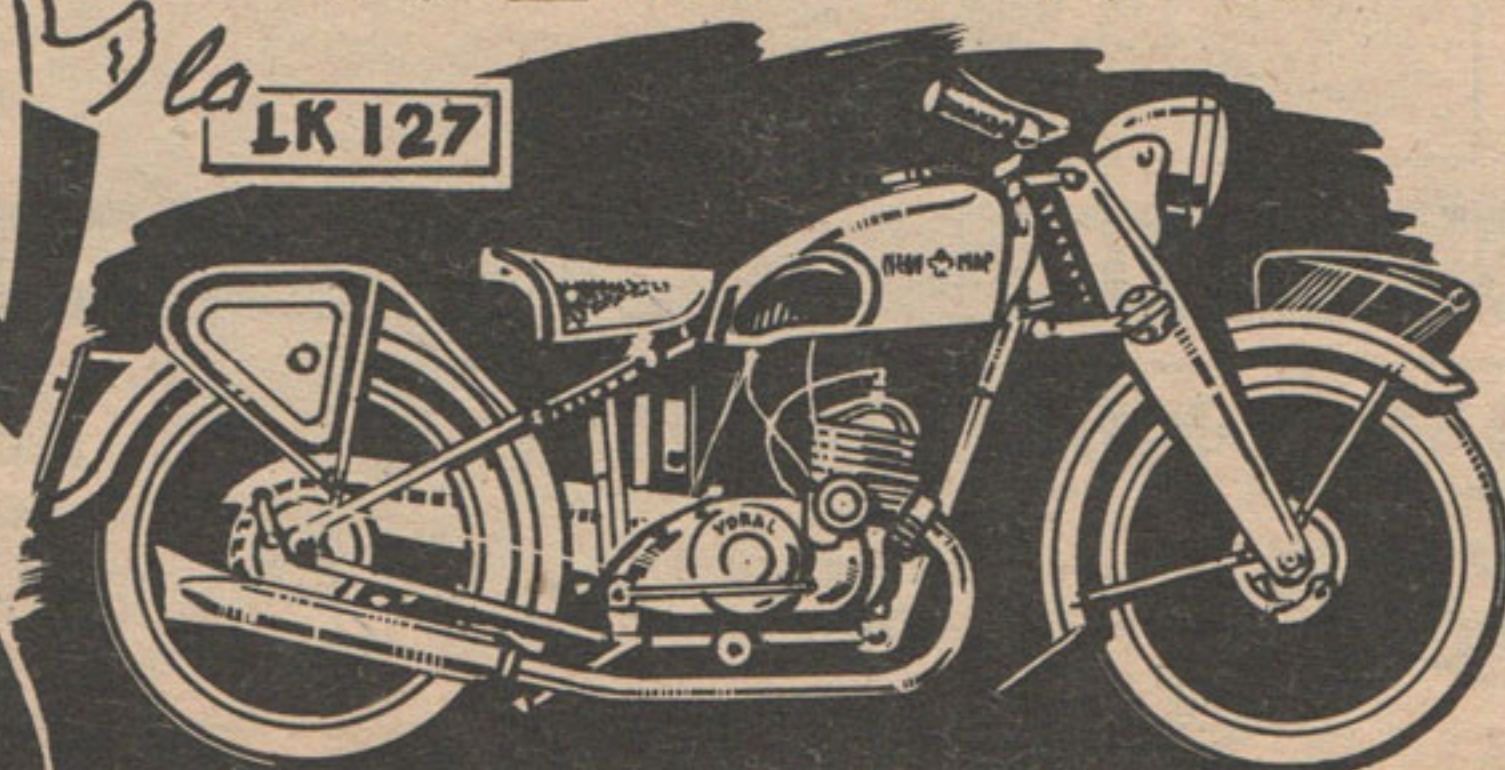
en popeline vulcanisée 9.950 fr. - Modèle luxe 14.900 fr.  
Vendu dans les magasins de confection et de sport  
Demandez notice gratuite et liste des dépositaires

**IMPER-MOTOR**

3, Rue d'ABOUKIR - PARIS - GUT. 65-59

*Sensationnel*

**RECORD  
NEW-MAP**



MOTOCYCLETTES

**NEW-MAP**

124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

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

**Mais:**

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

**109.500 frs**

*est un véritable  
Tour de force*

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



# 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 décomposer les ponctuations (les espaces comptent 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

175 PEUGEOT 1952 état neuf  
250 Puch TF noire neuve.  
350 Jawa 1952, garantie.  
600 BMW culbutée état neuf  
HURNI 38 r Saussure-17°.

MOTOB. 175 état neuf tan-  
sard. 120000. PICARD 14 av.  
République, Sceaux.

M. GOYON LS4 500 side T. 350  
à réviser b. p. Gagnepain 21  
rue C. Pelletier, Montrouge.

PART. vend Gold Flash juin  
50 imp. 16000 k. acces. side  
Carpio 1pl.1/2 tand. capote  
pns nfs 275000. ALE. 24-00.

Veloce KSS cul. alu. M. Kern  
12 av. de Livry Le Raincy SO

BSA 250 GL c. n. t. eq. px int.  
Guillou A. 32 r Tilleul B.s/S.

NSU 350 s. cul. stock pièces  
Mabile 7 t. av. de St Mandé 12°  
Did. 23-52 10-12h. 17-19h. s.dim.

500 BSA twin ét. nf. M. Stroob  
bant 9 imp. P. Curie Rosny s/B

MOTOBECANE 175 cc état  
neuf. DAMADE 17 r Laurent  
Gaudet, Le Chénay (S-O).

BSA 500 twin exc. ét. acces.  
Delaunay Fig. 77-39 P.463 h.d.b.

TERROT 500 RGAS pns nfs  
side Bernardet. GUILLON 55  
rue du Bournard, Colombes.

BSA 350 sélec. impec. prix  
int. Garage d'Alligre, 12 place  
d'Alligre, 12°.

GN.RH. Major 4 cv bl. mot. 4  
vit. ét. de m. Gaillard P. 46 r  
Kléber, Chalette (Loiret).

HARLEY 750 luxe ent. équip.  
Lefèvre 9 bis rue Transvaal.  
La Garenne Col. px à déb.

BSA 250 SL 12000 k. eq. imp.  
180. VEYRAT Anj. 27-93 13a14h

R. GILLET 750 side 1pl.1/2 49  
7600 k. abs. imp. 175. Ap. 6 h.  
Ternois 45 r Rendez-vous 12°

HARLEY 750 b. ét. mot. rod. 2  
selles p. ch. bleue apr. 18h.30  
Barthe 46 r Paris Boulogne S.

DERNY tand. f. tél. bon état  
sacoche, casques. PICARD,  
AVR. 17-74 sem. 8-18 h.

PEUGEOT 125 GI. 55, Ramos-  
sin 80 rue Haxo, Paris 20°.

GULLER sport 175 juil. 52 ét.  
nf. Meyer 53 r Brancion 15°

350 ACT Norton f. t. s. AR  
OXI, 25 rue du Progrès, Mon-  
treuil, tél. AVR. 14-96

200 MOT. FN bn ét. Gervais  
19 r des Meuniers, Suresnes.

BMW 600 cul. f. tél. sup. sc  
sél. 4 vit. impec. CASPARD 31  
bd Gal Leclerc, Les Lillès

Jonghi 350 culb. t. b. ét. mec.  
100000 ou éch. Moby. Lagoute  
48 r Voltaire, Malakoff (S.)

SIDE Bern. rec. d. m. 50. Le-  
goff 129 r Danton, Levallois.

176 TC4 PEUGEOT équip. soir  
19h. Valade 44 r Coriolis 12°

250 NSU OSL imp. 150. Creml  
235 rte Nationale Chaville SO

JAWA 350 nve taxe. Fournier  
54 r Dr Finlay SEG. 68-25.

MOTOBEC. 125 lat. nv. t.-sad  
sac. cuir 90000. Philippe 56 Am  
ROUSSIN 15°, heure repas.

SIDECAR 5 cv Gnome éclair  
roue secours 56000 francs. PE-  
TIT Garde Républicaine Camp  
de Satory, Versailles.

BSA C11 GL 4 vit. susp. AR  
équip. impec. BONNEAU, 80.  
r Fleury, Clamart.

AUTOMOTO 350 cub. f. t  
ILLAND 34 ter r. Riquet 19°

350 Mon. Goy. Villiers 50000  
parf. Bij. 161 r Paris, Lillas.

MALTERRE 175 AMC ét. nf  
ent. équ. 500 BSA WM20 f. tél.  
bon état. LEMAITRE 16 av. du  
Gal de Gaulle, Draveil (SO),  
dim. après midi et lundi.

500 Monet Goyon 4 v. side t.  
sad av. acc. t. b. é. px int.  
SCIQUOT 21 Croulebarbe 13°

PEUGEOT 175 sus. ar. nf ab.  
imp. Merlet 70 bd A. Briand,  
Champigny Pom. 01-74 Bus. 108

EN BLOC au plus offrant 2  
cyclom. N. 3 mot aux. 1 moto  
3 cv 2T. 1 cyclom. ét. m.  
BETTON 65 fbg du Temple.

MR 125 bloc Ydral eq. compl.  
imp. 115. Bourreau 177 av. E  
Reclus Pierrefitte (Seine).

DKW 500 bicy. sus. AR sél. 4  
v. p. ét. prix intér. EMOND 9  
rue de la Bidassoa 20°

VINCENT Black Shadow dern.  
mod. 4000 k. Prévost 61 av. de  
la Motte Picquet SEG. 25-25.

500 BSA cul. comme neuve.  
Soyer 92 rue Rochechouart.

500 TERROT 39 parf. état. 96  
rue Rochechouart TRU. 06-71

PARTICULIER vend moto  
Royal Enfield 500 cc parfait  
état. S'adresser 16 rue Louis  
Rouquier, Levallois Perret.

NSU 350 culb. sélect. 4 v.  
exc. état sam. dim. Baudoin  
14 rue Lambert, Villemonble.

Motobécane 175 ét. neuf acc.  
125000 cpt. P. Holtbacher 75 r  
de Paris, Montmorency (S.O.)

BMW 200 mec. gar. Leproust  
27 av. P.V. Couturier Vitry s/S

Motoconf. 500 cul. 4 v. sél. tr.  
belle side Bernardet ét. imp.  
185. Jullien 2 Chaussée de  
l'Etang St Mandé, dim. matin

Matchless 500 mono 1941 sus.  
AR 10000 k impec. 230. Sardet  
30 r d. l'Espérance Paris.

SUNBEAM luxe pariait état  
tél. RIC. 59-14 heures repas.

GILLET-H. 2 t. 1951 équip.  
15000 k. px inté. SOLIER 3 bis  
Durantin-18° 19 h.

V. t. belle Motobécane culbu-  
tée 125 cc. M. Farret 6 rue  
Marcel Renault 17° Eto. 57-60

PEUGEOT 175 f. tél. susp. AR  
c. nve px int. Anglereaux 56  
rue J. Lacroix Paris 20°.

175 AMC 52 G 90 3800 kms  
équ. MARTEAU 48 r Dr Roux  
Choisy le Roi, après 18 h.

HARLEY 750 ét. nf av. ou ss  
side. COIFFEUR 5 rue de  
l'Eglise, Courbevoie.

JAMES 125 Villiers angl. susp.  
av. arr. téles. nbs acc. d'or.  
5000 k c. nve 105 m. Gal. 55-96

DKW 350 NZ av. ou ss sid.  
lég. 34 kg et gén. imp. 125000  
Mercier 5 r Oberkampf P. 11°

INDIAN Chief équip. luxe c.  
neuve. CHA. 22-56.

JAWA 350 bon état. Mange-  
28 r P. Boudoux, Asnières.

BABYMOTO 350 Panther bon  
état. JEGOU 142 av. L. Roch.  
Gennevilliers

SIDECAR Bernardet 90 modèle  
Motobécane 5 cv super cul. 46  
parf. état visible 113 av. Ré-  
publique, Epinay sur Seine.

BMW R25 18000 kms parf. ét.  
Mervant 53 rue Lancry 10°.

NORTON 16H P110. Nouet 21  
quai de la Tournelle Paris-5

5 C cul. à roder side pneu  
neuf 150 Urgent. RICORDO  
1 pge Jeu Boules 11°

JOLI cyclecar 125 cmc 140  
24 v. Vitor Hugo Vitry s/Seine

DKW 500 NZ bic. susp. par.  
état orig. VAUTIER PTT  
Carentan (Manche).

250 BSA C11 juil. 51, 6500 k.  
équip. garant. MONDET 3 rue  
Paul Bert, Montrouge (Seine)

MOTOBECANE 350 supercul.  
parf. état mécan. et peint.  
JAULT 30 av. Wilson Puteaux

PUCH 250 ét. neuf équipée.  
Galleron 19 r Pierre Drancy

ZUNDAPP équipée 160000. LA-  
CROIX 12 rue de la Républi-  
que, Ecouen (S.-O.).

BMW 750 R75 av. side presse  
t. b. ét. MASDOUMIER 70 r  
de la Mare, Drancy (Seine)

TRIUMPH allemande 3 ch 80.  
Coiffeur 29 av. Félix Faure.

BMW R12 R17 imp. 25 rue  
Chabrol TAI. 59-87.

IND. 500 b. état. Desouter 52  
r de Paris, Bagnolet (Seine)

DERNY td rem. bn ét. Baran-  
ger 53 av. Redoute Asnières

RENE GILLET 9 cv av. side  
prix 90. parf. ét. PICOT 10  
pge du Chantier 12°.

CYCLECAR Morgan tte beauté  
cse départ. BIAT, Bussy St  
Georges par Lagny (S.-M.).

Motobéc. 125 lat. par. ét. mec.  
55. LeCreux 58 r Lancry 10°

650 GOLDEN Flach neuve et  
équi. à v. 315. ou à éch. ctre  
4 cv, R. 51. Vigne 100 r P.V.  
Couturier Levallois Per. 45-06

Terrot 350 HCT f. tél. 4 v. sél.  
8000 k. av. side lég. HB parf.  
ét. 170000 à déb. Delestaing 9  
r Veronese P.13° sam. ap. m

MOTOBECANE 175 cc 10500 k.  
tan-sad sac. cuir compteur  
Blum 18r Chabrol 12h2h. 7h.9h

TERROT av. side 500 cul nf  
4000 k. 1 r rech. prix int.  
Deman 200 bd Voltaire 11°.

VELOCETTE 250 2 temps b  
état, 41 r St Sauveur samedi  
de 15 à 18 h.

500 PEUGEOT cul 515 side  
Bernardet GT 1pl.1/2 av. ou s.  
s. sam. ap. midi dim. matin  
Charrère 7 r St Jacques P.5°

INDIAN 5 cv bon état 75000  
FERTEY, Sin-le-Noble (Nord)  
Tél. 26 et 34 Dechy (Nord).

NORTON 16H 500 sid. Bern.  
imp. fact. 180. Kerm 25 r Bis-  
son 20° ap 19h. sam. tte jour

DKW 350 NZ sél 110000. Mau-  
ry 21 r Campo Formio 13°

NORTON 16H t. b. é. Rollet  
Raymond 1 av. Delcasse P.-8°

TAND. Dery ét. nf acc. Per-  
reul 49 bd Villette (samedi).

BMW R12 side Précis. 1pl.1/2  
impec. double emploi. 170000  
Guyot 36 r Réaumur Arc.69-84

JAWA 350 190000. Legrand 34  
r des 3-Frères Paris 18°.

BSA M21 600 side parf. état  
Thomasset 43 rue Roquette

Automoto 125 mot. Villiers der.  
mod. Genève 3 r Elzévir 3°.

Matchless 500 G80 susp. AV  
AR sel. dble imp. Bruel 1 rue  
Pierre Joigneaux, Asnières.

DARWENT 750, reprend 125  
culbut. LEMOINE 153 av. Ma-  
rché Leclerc, Mais. Alfort.

AJS 350 52 ét. nf. Huguet 57  
r Raymond Losserand 14°.

MOTOBEC. 125 culb. 14000 k.  
side HB. Minguet 3 av. d la  
Pelouse, St Mandé, le diman

1.000 R. Gillet side Bernardet  
10000 k. ent. rev. cme neuve  
neuf, bas prix, acc. SABATI-  
NO 21 Sextius Michel 15°

DS MALTERRE AMC 125 culb.  
dernier modèle, prix intères.  
FOURNIER 53 rue d Savigny  
Chilly Mazarin (SO).

DOMINATOR 1952 splendide  
selle biplace 1.100 kms. LE-  
PART 10 rue du Boeuf, Polssy  
(SO). Tél. 60

500 NORTON mot. ref. nf avec  
side Bern. ét. nf ou sépar.  
Brun 152 av. Daumesnil 12°

PUCH 125 b. ét. 110000. 17 h.  
Breton 273 bd Péreire 17°

BERNARDET 125 eq. val 170.  
Vends urg. 110000. LIT. 23-22  
hres bureau ou NIGON 77 rue  
de Gergovie Paris 14°.

JAWA 350 side Précision. Si-  
mard 1952, 6500 kms, sac. tan-  
sac, stop, side avec capote  
tablier, porte bagages, coffre  
etc... Ensemble neuf 270. Vis.  
dim. après midi et tous les  
soirs ap. 19h. Aumard 7 r J.J.  
Rousseau, Montreuil sous Bois

NORTON 18H mot. ES2 tt eq.  
9000 k. nbs acc. cse mal. b.  
px. COUDRET, Cen. 98-67.

125 M/R ét. neuf 6000 k. tte  
éq. vis. sam. dim. mat. Clech  
31 av. Guillemin Asnières (S)

175 Guiller grd tour. sus ar.  
éq. compl. 5000 k. Arg. 14-81

Morgan 6cv b. ét. 50000 Thom-  
men 40 r Barnoid Pierrefitte

DKW 500 bicyl. impeccable  
prix intères. GALLET Tein-  
turier, Charly (Alsne).

PUCH 250 TF 1400 k. tr. b.  
ét. Rogron 11 r Docteur Mes-  
slier, Barbezieux (Charente).

500 NORTON Manx 4500 kms  
parfait état. BLAYON, 62,  
rue Ampère, Yzeure (Allier).  
Téléphone 36.

TAND. Dery mot. neuf f.  
tél. BRUN. ITA. 20-27.

MOTO Guiller 175 cmc. mo-  
teur AMC parfait état, tél.  
Mlle VASSEAU, Anj. 28-10

ROYAL ENFIELD 350 lat. sél.  
4 v. 90000. FRISON 93 rue R.  
Rolland, Les Lillas.

SIDE Terrot 500 RGAS r. sec.  
b. ét. Loiseau 16 av. Mastras  
se, Suresnes, sa.n. et soir 18h

GN. RH. 350 b. ét. 85. LAU-  
RENT 83 r Marcellin Berthe-  
lot, Alfortville (Seine).

NORTON 16H à roder. Mar-  
chal 15 r Rémont, Versailles.

BMW 700 lat. juil. 52 f. téles.  
av. ou ss side. 1 r Haxo 20°

175 PEUG. 51 ét. nf 1° m.  
+ acc. dble emp. Ecr. Lambert  
2 sq. Leibnitz Paris 18°

175 PEUG. impec. t. b. éq.  
120000. Muller 14r Ang. Verien  
Neuilly s/Seine, MAI. 13-64.

SIDE moto 500 New-Map mot.  
Mag bte Burman parf. ét. Mi-  
chel 37 r Godofroy, Puteaux

ZUNDAPP 350 2 temps moteur  
nf. Devaire 24 r E. Renan 15°

Bernardet 125 tr. bon ét. nbs  
acc. Mme Perrin, AVR. 02-79

PEUGEOT 56 19:50 85 Croizat  
J. C. 10 r Chaleil, Viroflay.

AFF. unique Zundapp KS 600  
neuve entièrement origine,  
280000 CMBIS 84 rue du  
22 Septembre, Courbevoie.

10 MOIS DE CREDIT  
Toujours 60 motos et sidecars  
disponibles toutes marques, ttes  
forces et lot de motos à met-  
tre en état. AUDEGEAN, 10,  
rue des Apennins 17°. Métro  
Brochant. MAR. 74-22.

FN 350 M70 équip. 55000  
Dheurlot 97 av. St Mandé 12°

DOMINATOR side Précision.  
POIGNAND 126 r Louis Rou-  
quier, Levallois (le soir).

250 NSU 251 OSL f. t. sélect.  
12000 k. bon état 180000. BA-  
RAT, Jouarre (S.-et-M.).

500 TERROT 52, 7000 kms.  
Berthod 17 r Trousseau 11°.

## LES BONNES ADRESSES RECOMMANDÉES

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

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

**PARIS (10°)**  
**Sté MOTOCYCLE**  
Vente à crédit  
Toutes les grandes marques  
Motos - Scooters  
166, rue La Fayette - Nord 07-59

**PARIS (12°)**  
Spécialiste N.S.U., Zundapp  
Agent René Gillet, ttes pièces  
**MABILE**  
7 ter, avenue de Saint Mandé

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

**PARIS (15°)**  
**PARIS - MOTO**  
Réparations - Pièces détachées  
Accessoires  
Monet-Goyon - Magnat-Debon  
Gillet-Herstal, etc...  
55, rue Brancion - Lec. 93-57

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

**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

**SAINT-DENIS**  
**SAINT-DENIS SCOOTER**  
Vespa - Pièces détachées  
Accessoires  
Vente à crédit - 15 mois  
40, rue Gabriel Péri

**VINCENNES**  
**MOTOCYCLISTE3**, n'a'tendez  
pas, faites poser de suite une  
grille porte-paquet sur votre  
réservoir. Pose immédiate  
sans courroie.  
**MOTO-PREVOYANCE**  
16, rue de la Prévoyance  
Ouvert dimanche matin



# 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

un des  
exemples  
de la  
semaine

Siège AR Mérat réglable  
en marron ou noir :  
**3.495 frs**

le seul spécialiste depuis 26 ans.

**E<sup>e</sup> REVIL**

82, Av. des Ternes - 225, Bd. PÉREIRE  
PARIS - ETO. 15-53

membres de club  
faites-vous connaître !

# L. FRANÇOIS

CYCLES ET MOTOS

REPARATIONS — VENTE — ACHAT  
STATION - SERVICE

Mise au point spéciale — Diplômé Zundapp

Agences :

## T. W. N.

JONGHI — BING — NORIS

— Side-cars STEIB —

17, rue Lebuca - PARIS-20<sup>e</sup> — Tél. MEN. 56-15

## PANTIN SCOOTER

173, rue de Paris, 173, PANTIN

## ST-DENIS SCOOTER

40, rue Gabriel Péri, St-DENIS

### Vespa

LIVRAISON IMMEDIATE

— CREDIT 15 MOIS —

Pièces détachées - Accessoires - Réparations

Important lot de pièces  
neuves pour RENE  
GILLET comprenant  
principalement :

Carters moteurs - Carters  
distribution et pignons -  
Carters boîte de vitesses -  
Disques d'embrayage - Pi-  
gnons boîte de vitesses -  
Pignons moteurs - Pignons  
magnéto - Soupapes - Pipes  
d'admission - Ressorts de  
fourches - Ressorts de sou-  
papes.

**AIRE - DEMOLITIONS**

Charles DEWASMES

32, rue d'Isbergues

AIRE-s-La LYS

(P.-de-C.)



Pour vos MOTOS

Pour vos VELOMOTEURS

Pour vos SCOOTERS

Adoptez la plaque FD-53

Plaques minéralogiques à flèches ou à clignotants

PLAQUE A FLECHES

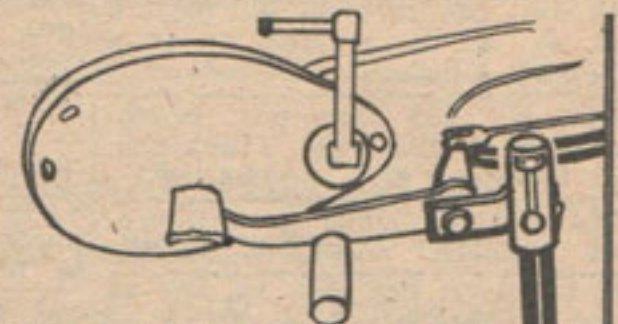
- 1 modèle à feux fixes.
- 1 modèle à feux fixes et clignotants.

PLAQUE A CLIGNOTANTS

- 1 modèle à 2 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



## LA RAPIDE 15

(BREVET S.G.D.G.)

Béquille de côté pour 125 cc.  
MAGNAT-DEBON et TERROT

La plus pratique

La plus rapide à placer

Se pose en moins une minute

Prix imposé : 1.150 fr.

**L. MARMOUNIER**

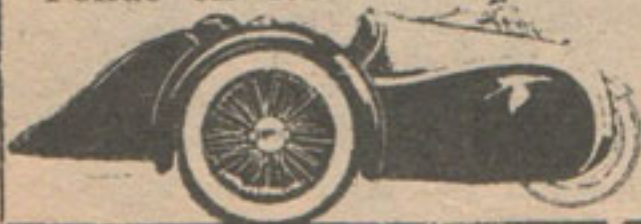
(Constructeur)

33, rue Général De Gaulle, 33  
VIZILLE (Isère) - Tél. : 70

## Sidecars Henri CARPIO

DU VELOMOTEUR AUX GROSSES CYLINDREES

Fondé en 1920



52, rue de la Fraternité

Romainville - BOT. 11-26

Sidecars livrés avec

pneu et chambre

Force. Souplesse. Éléance

## CHAUFFE-GAMELLES

à chauffage par vapeur d'eau

ELECTRIQUES — GAZ DE VILLE

ECONOMIQUE

PAR SON GRAND RENDEMENT

S.E.C.E.M. 20, r. Pierre-Levée, PARIS-XI<sup>e</sup> Obe 52-86



à BOULOGNE-BILLANCOURT  
43, avenue Général Leclerc

### VENTE A CREDIT

1/3 comptant et 12 mois.



AGENCE

EXCLUSIVE

Achetez dans votre quartier  
votre MOTO, SCOOTER ou

## Mobylette

...vous en serez récompensé !



URGENT Norton 16H parf. ét. gén. bel. prés. chrom. Moulton Le Marot Palinges (S.-L.).

DOMINATOR 1952 cme neuve avec équip. prix 320000. Cl. HUILLE à Rugles (Eure).

SUNBEAM luxe S1 verte 1952 siège AR, jantes et rayons chromés 12000 k. px 380000. LACROIX 12 r Quatrefoage 5°

TERROT av. side Carpio état abs. nf prix int. Crédit possible, 22 rue Léon, 13.

J. CHARRIER vend sa moto personnelle 500 G.S. de cross BSA et méc. imp. Nomb. occas. 125 et 175 Motobécane culb. BMW R12, etc..., 6 rue Dailly, Saint-Cloud (S.O.).

SCOOT. Bernardet 125 cc. 1953 125 cmc. 1951, 250 cmc. 1952. G.S.M. 8 rue des Ecoles, Paris 5°. ODE. 62-98.

### AVEC 6 MOIS DE CREDIT

AVEC 6 MOIS de crédit : BMW R 73 impeccable. Norton 16 H impeccable. Harley 750 MP 145000 fr. DKW 350 parfait état 85000 Indian 1200 et 500 cc 95000 Gnome Rhône 750 et 500 CV2 Gnome 800 sidecar 95000 Monet 350 et 500, 85000 Terrot 500 et 350 cmc, 60000 Peugeot 350 et 250 cmc 45000 Sides, châssis, carrosseries, cadres, moteurs, roues, etc... FAURIE 8 av. de Saint-Ouen, Paris (dans la cour).

PUCH 250 toute équipée 51 garantie prix int. cse santé IHITSAGUE, Bidache (B. P.).

DKW 350 NZ impeccable. 125000. Librairie 25 r Boulangers 5°

Matchless twin G9 c. nve 36 av. Michelet St Ouen CH.04-34

GILLET HERSTAL 700 culb DROUILLY Jean 14 rue Emile Connoy, Saint Denis.

SIDE Bern. 30 Bobyl. 30 Caillo 39 r Rouquier, Levallois

BSA M20 mot. pns nf av. sid. Préc. t. b. ét. cap. 180 ou s. 120. Châbat 22 r St Paul 4°

Golden Flash 8000 k. 303. Godin 18 a. Bel Air Champigny S

MOTOBEC. 175 culb. 13000 k. COUTURIER 149 av. de Neuilly Neuilly sur Seine.

SCOOTER Guiller 125 AMC état neuf acces. 150000 vis. s. et d. George. 49 av. Roosevelt, Aubervilliers.

BMW R73 750 culb. fche téles. susp. AR sé. 4 vit. 240. Giat 4 pl. Dr Roux, Gennevilliers

Terrot 125 culb. ETD, Tranchant 14 r Ménilmontant 20°

125 R. GILLET 52 éq. Thiney 30 rue Fénelon Montrouge.

350 ARIEL 1948 - 180000. M. MARIN ELY. 29-80.

VINCENT 51 rapide 8000 kms ét. nf 380. rep - vite, Leclerc 83 bis r Phil de Girard 18°

BMW R35 4 cv culb. card. pf ét. Grellier P. Moncoutant 25.

DKW 350 NZ 9000 k. tte éq. Catusse 69 r Danrémond 18°

MATCHLESS 500 twin G9 juil. 52, 3000 k. 350000 fr à ruder. SAILLANT 2 r Hôtel de Ville, Neuilly sur Seine.

Motobécane 250 2 t. ét. neuf 35000 46 r Abbé Groult 15°

BSA 250, 7000 kms acces. + équip. 160000 COLLEONI, 2 rue Ch. Floquet, Blanc Mesnil (SO). AVI. 73-41.

G. IRAT 5 cv parf. état méc. Alcyon 125 AMC 12000 kms. LECOUTRE rue Hauguei, Lillebonne (S. Inf.).

PART. v. BMW 500 bicy. + mot. rec. 130. 5 r J. Mermoz 28°

NSU Fox ét. nf 97 Gd° Rue Ozoir La Ferrière (S.M.).

PART. Jonghi 350 T J 4 C compétition mise à neuf, 3000 kms, 80000 f. AVR. 11-35.

PEUGEOT 156 acces. ét. neuf 100 12b. r Charcot Champigny

Terrot 125 dern. mod. ts acc. 10000 k. px int. Lameignère 79 r Miromesnil Paris.

ZUNDAPP 500 av. side Steib b. état 165. Moto Service 76 r Rebeval, Paris 19°.

PUCH neuve 500 k. tte éq. Landois 20 rue Oudry 13°.

VESPA italien. 10000 k. Priam GOB. 36-95 8h. à 9h.30 mat.

MATCHLESS G3L 350 re. neuf f. par. 130000. VENIN 204 bd St Denis, Courbevoie.

DKW 350 f. t. moteur en rodage px 135. Peterolf 2 rue Lauzun, Paris 19°.

MOTOB. 175, 125 culb. scooter moins 5000 sur px achat. Botes cuir 43. Pant. Flousson cuir, px int. POR. 35-38.

RAVAT 125 av. side 17° m. 1949 b. ét. px 90000. LEGEIN-DRE 77 rue de la Mare 20°

OCCAS 1/3 au compt. solde en 12 mois 125 Jonghi ACT, 175 Motobéc., 350 Terrot, 500 A7 BSA 1952, 98, rue Doudeauville, 18° MON. 96-37.

60 c. Motobécane 4 pns mot. nfs 26000. Dufaud 77 a. D. Casanova Ivry (Seine) ap. 18h.

### ANNONCES TELEPHONEES

Tout Agent Motociste peut téléphoner ses Petites Annonces à nos bureaux. S'il a un compte ouvert à « Moto-Revue », pas de formalités ; celui qui n'a pas de compte, il lui est indiqué un numéro spécial (contre-marque) qui lui permet de téléphoner ses textes, et facture lui est adressée après parution. Les annonces seront dorénavant reçues jusqu'au Lundi matin 10 h. 30 au plus tard. Les Annonces paraîtront dans le numéro de la semaine, c'est-à-dire dès le jeudi soir pour les Abonnés, et le samedi matin pour les acheteurs aux kiosques.

Profitez de ces facilités en cette période exceptionnelle pour toucher des milliers d'acheteurs qui recherchent une de vos machines. Mais veuillez ne pas attendre cette extrême limite pour nous adresser vos textes de préférence par lettre : cela évitera des erreurs.

BSA Golden Flash noire exc. état. DORIZZI 198 rue de Vaugirard. SEG. 47-34.

350 Mag. Debon 1952 6800 k. ét. neuf px à déb. à p. 19 h. Gonthier 70 bd Diderot 12°.

AJS 500 twin 8000 k. Fredo 22 r Annonciation, tél. Jas. 09-78

GNOME RHONE 125 R4 excel. état. TAI. 59-75 (H. bur).

PEUGEOT 150 f. tél. sé. t. éq. nx acces. en confiance px 95. SAVIGNY 73 r. de Clchy-9°

#### VENTE A CREDIT

Grand choix DKW 350 NZ A susp. BMW R73 neuve toutes ces machines sont garanties. Jean DI VOZZO, 116 boulevard Serurier Paris 19

SCOOT. Lambretta Fév. 53 dle empl. DELVALLEE 193 av. du Belvédère 19°. Bot. 70-28.

ZUNDAPP KS-600 avec side. DROUIN 31 rue Lepic-18°

VELOCETTE 350 ét. nf écr. Laurent 19 r Léon Paris-18°

TERROT 500 Juin 52 possibilité repr. 125 scooter. 8 av. Julia SOISY Montmorency SO

DKW 350 impeccable. MAYAUD, 171 Bd Hausmann. Ely. 82-92.

SARO. 600 cul. 38 impeccable. soir 6 h MORIN 6 Vil Dupont-16°

BMW R12 av. side 160 rep-ft Zenkl 8 pas Four-à-Chaux-19°

200 JAMES sus. av. ar. tél. ét. imp. 6000 k. acc Rousseau 19 André Del Sarte Mon 18-42

TRIUMPH Hérisson twin 250 1600 km. HARANG 36 r. Sibuet-12°. soir 19 h - sam mat.

SIDE Harley 750 luxe équip. 100 km. essai. GOULEY 212 bd de la Villette Paris. Px int.

BMW R12 avec side Bernardet DREVET 54 r Coriolis 12°.

SIDE Précision imp. RICHARD 159 rue de Javel Paris.

175 cul. Automoto AMC 2650 km. tansad. 160000 VARGUES 15 rue Martissant, Clichy.

500 Zundapp parf. ét. cse dép. Tél. Alésia 59-99.

BSA B31 10000 km ent. équip. + bottes px 220000 PELLOUX 64 r. du Progrès St-Denis (S)

500 Indian SCHNEIDER 45 r. des Petites Ecuries 10°. Vis. matin avant 12 h.

125 Motobécane Z-46 C culb. tr. b. ét. 90.000. Gra. 15-20.

ARIEL WNG 350 cc. imp. 115. 21 r. des Garonnes. Sannois.

BERNARDET 125 C-50 t. b. ét. 11000 k. ts acces. 100000. Tél. Ent. 14-56 en semaine.

SIDE Terrot 500 culb. RGAS 1949 impeccable. acces. 190000. LEOST, Ség. 07-60.

KEHLER-ESCOF. mot. Chaise 350 cc ref. tt à nf par la maison. adr. LEBLANC Garage, Fougères du Pleisis (May.).

150 Griffon 1950 f. tél. exc. état acc. 100000. PALACIOS, 29 r de la Chapelle 18°.

PLUS. motocycl. diverses à vdr nves et d'occ. toutes cyl. GRATTEPANACHE 103 - Ferdinand-Berthoud, Argenteuil, (S.O.) - Tél. Arg. 25-23.

VINCENT Black-Shadow dern. mod. ét. nf 3000 k. Mic 25-69 9-12 hres ou 15-18 hres.

MOTOBECANE 350 culb sup. cul. mod. 1950, 1800 km. side Simard ens. ou sép. Photos LEMAITRE rue Gambetta, Caudry (Nord).

R-ENFIELD Bulet 350 culb. imp. MUCHERON 15 av. Payret-Dartail, Pessis-Robinson.

TRIUMPH all. 350 t. b. 4t. px int. BOUCHER 2 r. des Maronniers, Champigny-s-M. S.

350 MATCHLESS f. t. Desvigne 71 av. V. Hugo, Boulogne (S)

TRIUMPH speed twin ét. neuf 6000 k. 300000 sauf dim. de 7 à 19 h. 6 r de Dunkerque (près gare du Nord) Paris.

SIDE R. Gillet ét. nf 170000 Lecène 4 r Toussaint Féron-13°

350 JAWA 8000 k impeccable. SEBOL 24 r Banès Meudon (SO)

V. 750 BMW R12 + mot. 135 bon ét. 500 Motob. superc. 4 v. s. 105. ét. nf. Valdevit 7 Kuelle des Portes Essonnes (SO)

BSA 500 B33 51 12000 imp. 245000. André 68 r Dulong.

BSA-250 GL chromée impeccable. compl. 30. GRENIER R. 25 r d'Antar, Epône (SO)

GNOME RHONE 750 culb type X ét. nf sé. rcm. Fulgur. LORQUET 325 r Belleville, à part. 19 h. Mén. 78-99 7à18h.

PUCH 125 éc. Guichard 10 r Clémenceau, Gournay s/M. SO

TERROT 125 ETD ét. neuf ts acc. 10000 k. 95000. Douelle 27 r Boschot, Fontenay s/Bois.

DKW 350 SB sé. Cagnolari 83 83 bis r Brément, Noisy le Sec

Peugeot 125 GL 1951, 60.000. TOULOT TRI. 50-15 h. bureau

INDIAN 500 cmc bon état. BATAILLE 18 r Châteaudun, Nogent sur Marne.

DKW 350 NZ impeccable. en. orig. av. ou ss side 160. Eto. 46-04 Concierge 11 rue Labie 17°.

500 BSA 4 v. sé. 110. R. Velom Café 3 r V. Hugo, Levallois.

TRIUMPH 50 bicy. 50, 265000 47 r Deguingand, Levallois.

350 JAWA 7500 k. vis. sam. 53 r Eichenberger, Puteaux.

JAWA 350 c. neuve équip. 220. Roussin 3 r de la République Le Bourget, GUT. 60-83.

MOTOCONFORT 125 lat 51 tte équip. 7000 km. ent. révisée. Did 22-21 lundi à vend. p. r. v.

SAROLEA 500 cul. bon état 85. DKW 500 2 cyl 6000 k. 170. BESNARD, 49, rue de Belleville, Drancy (SO).

ESSAPEUR Motobécane vend 175 sport spéc. c. nve. 31 Fg du Temple, Paris-10°. Constant

MOTOB. 100 2 t. 3 v. parf. ét. AMY 35 r des Peupliers, Bois Colombes t. l. jrs apr 18 hres

MOTOCONF. Poney 60 2 v. b. 30000 c. vis. sam. Brévière 18 r Eug. Pottier, Bobigny.

PUCH 125 TT s. AR t. bien voir Conc. 7 sq. A. Cachot

Magnat Debon 5 cv soup lat. 4 v. sélec. 2 sac. compt. p. bag. sié. ar. Dellier 47 Grande Rue, Saint Maurice (Seine).

BS Golden Fl. 6000 k. side Précision c. nfs 340. ens. ou séparés. FELIX, Ség. 81-60.

125 cmc. PEUGEOT fin 1952 2000 kms état neuf px int. GIL 38 r Saint Maur P. 11°

BMW R51/2 équip. px 325000 PERRIE 14 rue de l'Abreuvoir Courbevoie (Seine).

MOTOB. 125 culb impeccable. 95000 74 av. Cornaille, Sartrouville

V. MB 100 cc 2 t. 3 v. ét. méc. n. Fourgous 14 r Lasalle St-Germain en Laye (vis. sam.)

MONET-GOYON 200 «gonflée» par «Moto-Revue» 115 kmh. b. état. LAC 12 r Cléry Paris-2°

SIDE Bernardet à v. ou éch. ctre remorque Fulgur. GILLET 8 pl. Paul Verlaine 13°.

ZUNDAPP KS600 imp. mot.pns nfs+acc. 195. de 18à20h. Siret 107 rte Châtillon, Montrouge

URG. 500 mécan. à rod. ét. splend. bs px vis. s. d. 14 av. Gén. de Gaulle, Arpajon.

PUCH 125 ét. nf px 125. Tél. Cafaro 3 à 6 n. RIC. 66-31.

SCOOTER Bernardet 250 août 52, 1500 kms nbx acc. px int. ROGER 5 imp. des Prêtres.

NORTON 16H c.nve 7000 k Anso 36 av. A. Briand Cherbourg

Attelage BMW nf 5 Allée Ed. Vaillant, Pavillons s/Bois.

GNOME-RH. 350 type Mi b. ét. Soulages 43 r Avenir, Clichy.

BSA 250 4 v. type XCII T. c. nve LOUIS 5 imp. Prêtres.

GILLET HERSTAL 250 2 tps 1948 parf. état. R. MAITROT Ancy le Libre (Yonne).

PUISSANT sidecar 750 tracté 6 vit. parf. ét. gde cais. can. pr tour. transp. dépan. prix int. Essai samedi apr. m. et dim. Coursin 1 rue St Merry Linas Monthléry (SO).

600 culb. GILLET HERST. av. av. side Bern. ét. impeccable. 350 cc. b. ét. PELGRAIN, Grande Rue, Voux (SM).

PEUGEOT 175, 176 TC4, 4500 k. 120000. PERRIN Cen 99-72 et 73 de 8h 1/2 à 18h. sf sam. dim. 13 rue Scipion Paris 5°

TERROT 750 sidecar sport parfait état. AVRON 06-47.

100 TERROT télescopiq. 60 000 250 Motobécane 35 et 75. 500 culbutée parfait état 75.000 125 Gnome R 4 B 85. 125 Jonghi 80.

Side 750 Terrot 90. 500 Terrot super culasse side Précision 150.000.

125 Guiller 90. 125 Peugeot 56 à révis. 65 000 350 Compétition 140.000. Side 500. Motobéc. Carpio 110. Crédit et reprise. 4 rue Beaurepaire, Pantin. NOR. 15-18.

CHOIX de petites voitures tourisme et sport à vendre avec reprise possible de motos et vélomoteurs. NOR 15-18, 4, rue Beaurepaire, Pantin.

### ON DESIRE ACHETER

Achat Rep. compt. ttes motos réc. Hurni 38 r Saussure 17°

ACHAT cpt de toutes motos AUDEGEAN 10 r des Apennins Paris-17°. Métro Brochant.

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

SEUL FAURIE 8 av. de St-Ouen Paris 18° achète et paie immédiatement toutes motos.

### Achète comptant

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

PART. ach. à part. cpt Terrot ETD 125 ou 125 culb. Tillhet 26 rue de Wattignies, 12°.

ACH. VM 98 cc Sach pédales même très usagé. CLI. 35-11.

ACHAT au comptant ou dépôt vente de tous vélomot. moto et scoot. d'occas. VOLTAIRE MOTO 132 bis bd Voltaire 11°

### VOITURES A VENDRE

DISP. voit. récentes. Repr. motos réc. LOYER PER. 74-20 17 r Bateliers Clichy (S).

SUP. cab. G. Irat 11 cv suspens. spéc. abs. impeccable. Pagano 3 av. Frémont, Nice (A.M.).

ROSENGART LR2 par. ét. pn. nfs. 27 av. Plaisance St. Mar

### ECHANGES

85 ou éch. c. moto Mathis 7 cv 4 P. LOTTMANN 29 rue Carnot, Neuilly Plais. S.O.

ECH. Rovin D2 bon ét. c. voiturette sans permis. Ecr. ou s'adr. Gaudot 34 r Glacière.

### DIVERS

CARBURATEUR remis à neuf par chemisage laiton. Frs. : 1.000. PREAUX 13 r E. Zola Kremlin-Bicêtre, Italie 05-87.

REMORQUE Fulgur ét neuf à vd 15000. DOUELLE 27 rue Boschot, Fontenay sous Bois.

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

Vends REMORQUE Fulgur petit modèle 12000 63 av. Ceinture St Gratien (SO) apr. 17h.

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

Moteurs AMC nfs 125 cc 3 v. pr cyclecars ou pour vélomot. px avant. tr. int. LEFRANC 54 r Et. Dolet, Cachan ALE.34-41

SIDECARS Poinard 125 à 250 cc av. p. br. pose compr. 68000 54 r Et Dolet Cachan Alé 34-41

### EMPLOIS

RECH. Représentants déjà introd. moto, vélo, mais. sport voyag. voit. préf. habit. rég. Normandie, Bretagne, Est (s. Als. Lor.) Centre, Ouest. Partout client. ex. comm. int. évent. partic. irais. offr. seul. de profess. av. références

Ecrire BASS 15 r. G. Huchon Vincennes (qu. tr.).

OFFR. sit. sér. magas. conn. tr. bien p. dét. motos part. Moby. et scoot. tr. sér. réf. exig. Ecr. au journal MR n° 1129.

CHERCHONS représentants pr tte la France Fabrique Imperméables pr la ville, cycle et moto. MAUTINO - HALPERN 1 r République, Argenteuil.

### FONDS DE COMMERCE

CSE mal. vends belle petite affaire Cycles-Motos 12° arr. 15 ans exist. f. offre N° 120 Pub. BEZE 4 rue de Calais Paris-9° qui transmettra.

BONNET, BILLANCOURT (Seine) - BONNET, BILLANCOURT (Seine)



# 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

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

BOTTES et CHAUSSURES  
EQUITATION - CHASSE - MOTO

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

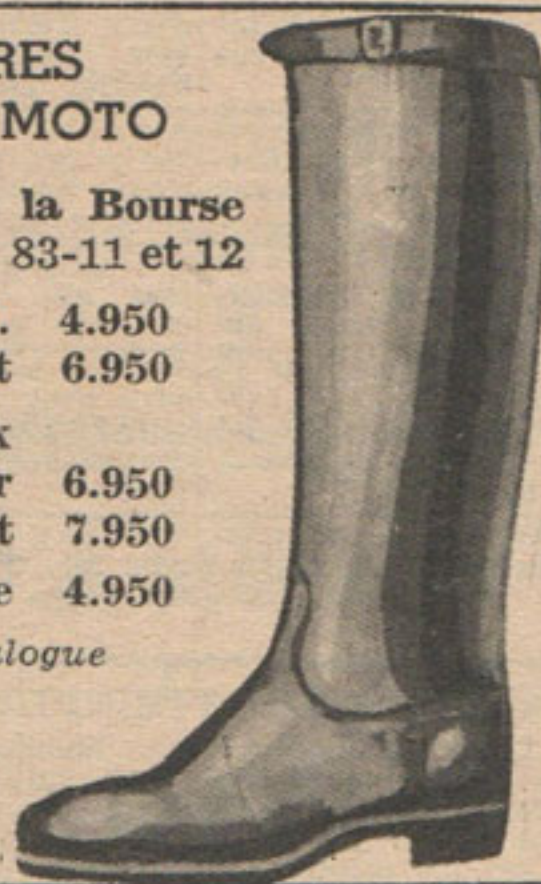
BOTTES MOTO box coul. 4.950  
et 6.950

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**



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

## CARBURATEURS DELORE

disponibles pour toutes motos 500, 350 et 250  
anglaises et allemandes :

NORTON - VELOCETTE - TRIUMPH - B.S.A.  
B.M.W. - D.K.W. - HOREX

pour toutes cylindrées machines de série et  
machines de compétition.

74, rue de Rome - PARIS

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



## DYNAMIC-SPORT

6, rue St-Augustin (2<sup>e</sup>)  
RIC. 75-28 — M<sup>o</sup> Bourse

CREDIT 1/3 comptant et 13 mois  
COMPTANT: cond. spéciales

**MOTOBECANE**

125, 175 cc., Scooter 4 temps

**GULLER (AMC)**

125, 175, 250 et Scooter

**GALLETTO-GUZZI**

**TERROT**

125, 250, 350, 500 et Scooter

**MONET-GOYON**

125 et 200 cc. Shooting Star

**JONGHI** : 125 et 250 cc.

**LAMBRETTA**

REPRISE TOUTE MACHINE

Station-Service AMC

rép. cre 30 fr. en timbres

## MONGINET

12, Route de la Reine - BOULOGNE

Cause travaux un lot de machines neuves  
vendues au prix de gros.

Quantité limitée

Exposition

AGENCE OFFICIELLE

## TERROT

AVENUE FOCH — DIJON

TOUTES PIECES DETACHEES D'ORIGINE  
POUR TOUTES CYLINDREES



25, r. Singer, Paris-16<sup>e</sup>  
AUT. 63-94

**FANIONS**

**MUSETTES**

**CASQUETTES**

A la marque - Au blason  
**PORTE-FANION**

**COUVRE-SELLES**

pour  
Moto - Scooter - Vélo

Disponible :  
125 cmc. à 175 cmc.  
PIECES DETACHEES

**6, Bd RICHARD-LENOIR**

Tél. : ROQ. 29-28 - (Bastille)

## MOTOBECANE



**MOBYLETTE  
SCOOTER**

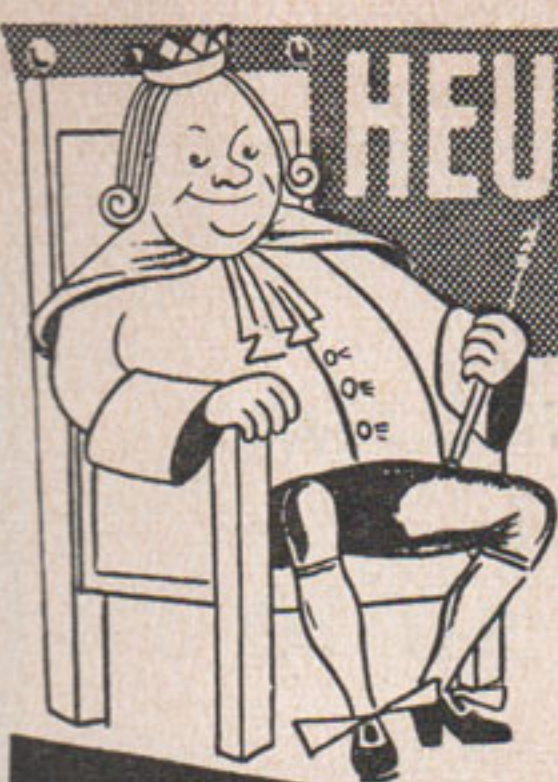
Accessoires spéciaux

**46, RUE TURBIGO**

Tél. : ARC. 58-86 - (Arts-et-Métiers)



**HEUREUX** COMME UN **ROI...**  
C'est possible...



**PRATIQUE...**  
COMME  
**MACOMBYNN**  
Ça... c'est VRAI!



**3 MODÈLES:** TOUR DE FRANCE, WEEK-END, RALLYE  
B.S.G.D.G.

TRÈS PRATIQUE...  
TELLEMENT PLUS PRATIQUE A METTRE ET A ENLEVER...

En Vente dans toute la France chez les principaux motoristes  
Seul Fabricant : E<sup>ts</sup> CHANTRIEUX-LEFÈVRE, 2, rue de la Plumette - AMIENS

**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.

Scooter 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**

Scooters : **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 - Vélocycleurs : 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 pégamoid. - 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.



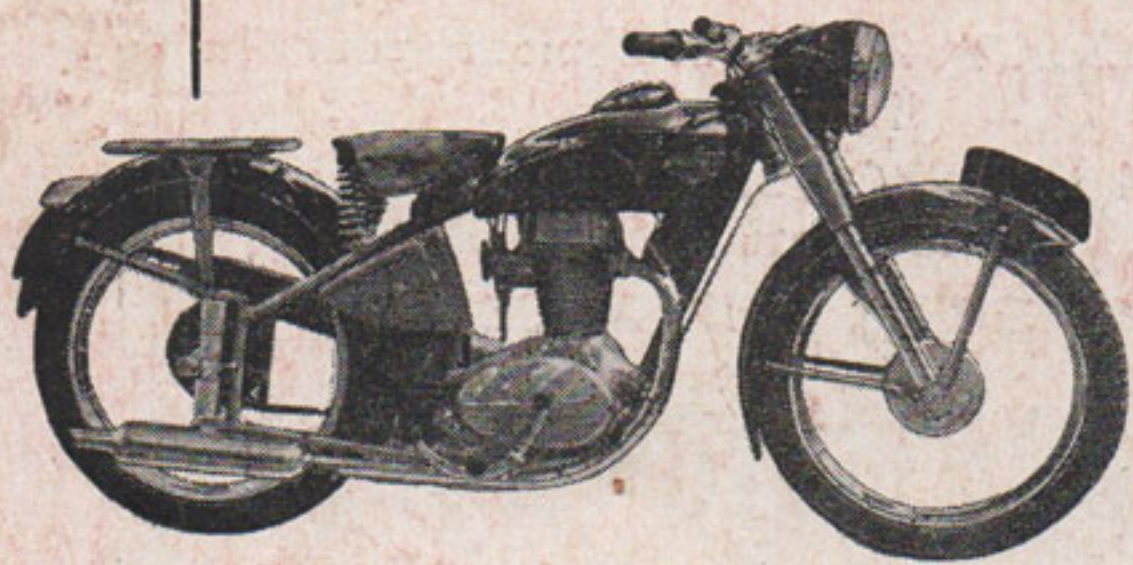


# MOTOCONFORT-BARBÈS

AGENCE EXCLUSIVE

158, Boulevard Magenta, PARIS-10° — TÉL. : LAM. 91-08

Livrables de suite



125 et 175 C<sup>m</sup>³



Scooter 125 C<sup>m</sup>³ 4 temps  
le seul livré entièrement  
équipé

**MOTOS  
SCOOTERS  
MOBYLETTE**

**Crédit 6, 9, 12 mois**

avec intérêts très réduits

1<sup>er</sup> versement selon vos disponibilités



Embrayage automatique

**LIVRAISON IMMÉDIATE**

**STATION SERVICE  
ULTRA-MODERNE**

*Venez-nous voir... vous serez satisfaits !*

STOCK COMPLET - PIÈCES DÉTACHÉES  
ACCESSOIRES

**MOTOCONFORT**

