

# Moto revue

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

**40 frs**

**ESSAI  
250 JONGHI**



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

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

Au moto-cross de Nanterre, Molinari, en pleine ascension, a su disputer  
la première place à Frantz.



La production mensuelle  
des 3 usines spécialisées

**S&S**

couvre  
la distance  
de  
**PARIS**  
à  
**LYON**

**500 km. de chaînes..**

...équipent toutes les  
grandes marques de  
cycles et de motocycles

**YELLOW**

POUR  
LA MOTO

**YELLOW** "cyclo"

POUR LE  
CYCLOMOTEUR

"les chaînes françaises de Qualité"





# Vespa



LEZENEV



LES BEAUX JOURS SONT LA,  
N'ATTENDEZ PLUS...

AU COMPTANT : 138.610 FR. (t.t.c.)  
OU A CREDIT JUSQU'EN 15 MOIS

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



# TERROT

VENTE A CREDIT  
4-6-3 MOIS

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

## A. DUBOIS

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

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

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

### SPORT - VETEMENT-MOTO - BASTILLE

ROQ 85-69

6, Boulevard Richard-Lenoir, 6

EQUIPEMENTS

PARIS-XI-

VETEMENTS SPECIAUX

Dépositaire des meilleures marques : HUTCHINSON « A L'AIGLE », HERMETIC-HELIOS, MACOMBYNN, SAN-REMO, GAMET, CHROME-CUIR, GENO, PATAUGAS, PLASTIBOTTE, PLASTEX

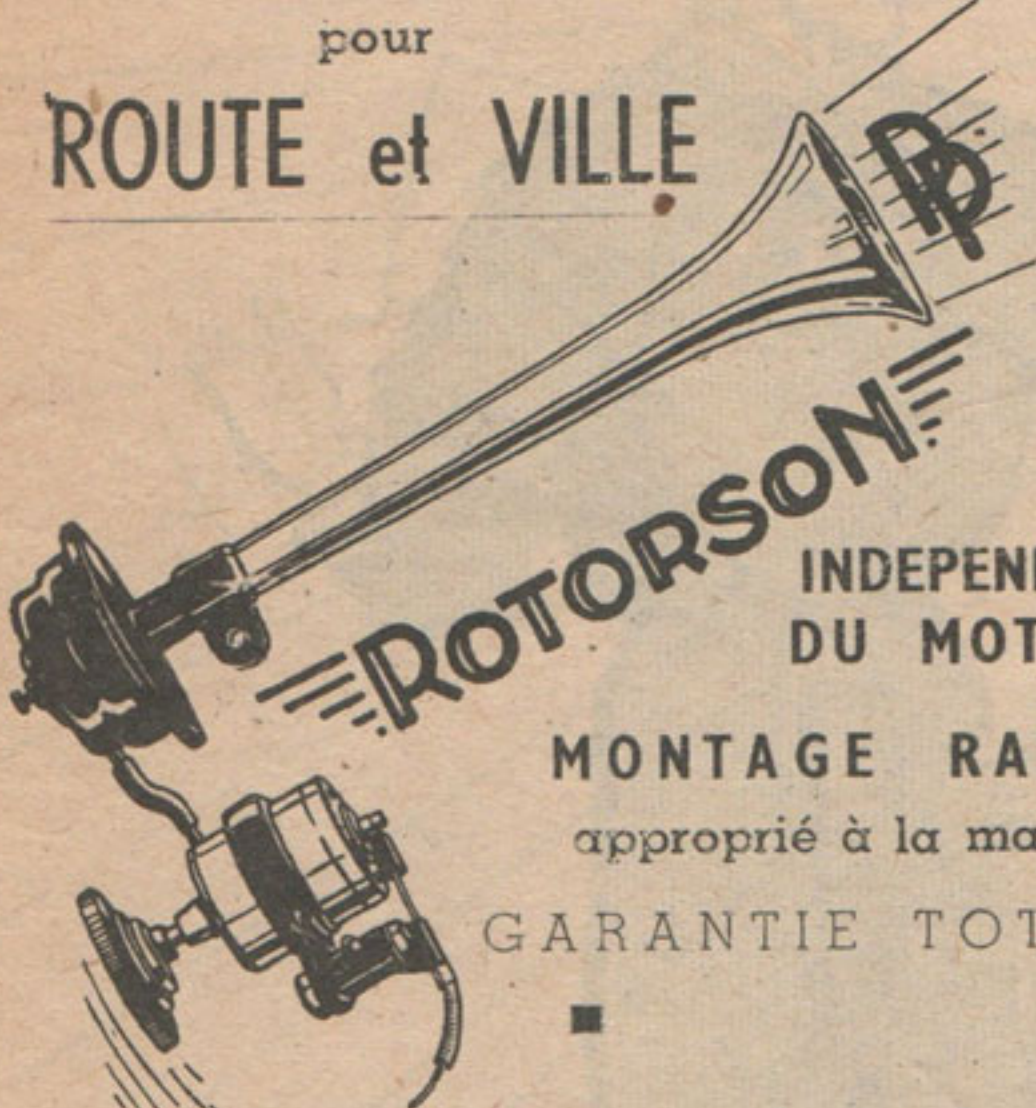
etc... etc...

### VELOMOTEUR - SCOOTER

UN AVERTISSEUR EFFICACE

pour

ROUTE et VILLE



# ROTORSON

INDEPENDANT  
DU MOTEUR

MONTAGE RAPIDE

approprié à la marque.

GARANTIE TOTALE

Documentation sur demande

### ACCESSOIRES P.P.

1, Bd Maréchal Foch - ANTIBES - Tél. : 409.02

### Le casque GENO

Modèle Sport  
à bourrelet

A calotte métal léger  
à haute résistance

IMPERFORABLE  
AUX CHOCS



Vente en gros :

## Ets GENO

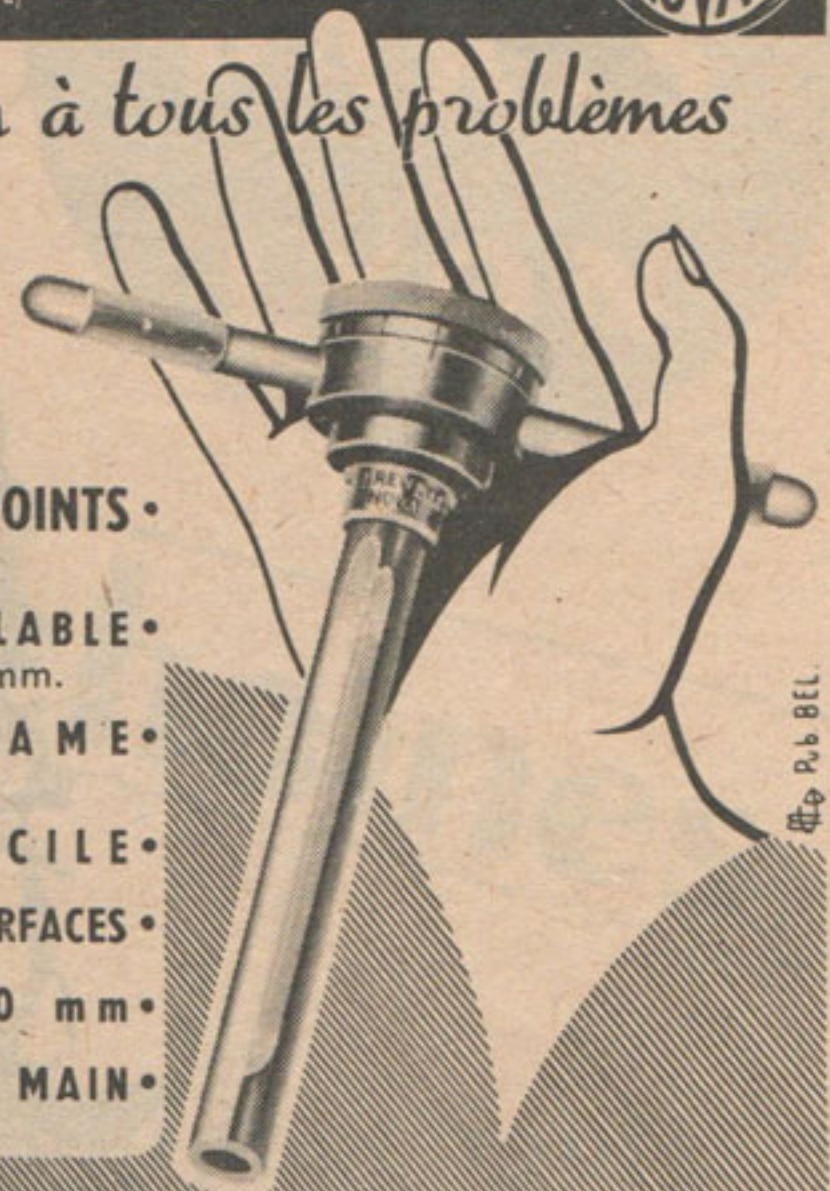
6, Faubourg Saint-Honoré  
PARIS-8° — ANJ. 12-38

### CALIBREUR NOVAL

D'ALÉSAGES (BREVETÉ)



La solution à tous les problèmes  
d'Alésages



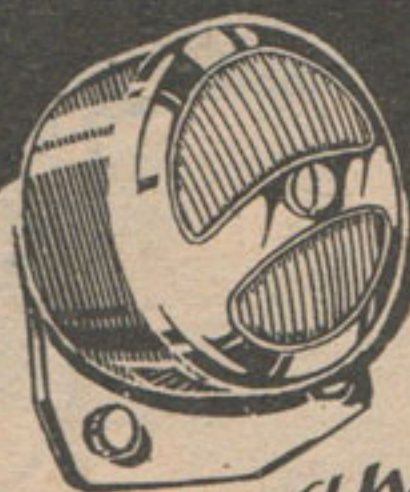
- CENTRAGE SUR 3 POINTS •
- EXPANSION RÉGLABLE •  
par Vernier au 0,01 mm.
- UNE SEULE LAME •  
à coupe négative
- AFFUTAGE FACILE •
- FINI PARFAIT DES SURFACES •
- DE 8 mm A 100 mm •
- A MACHINE OU A MAIN •



documentation sur simple demande

**NOVAL** SERVICE MR

88,R de la Chapelle,PARIS 18° NORd 51-77



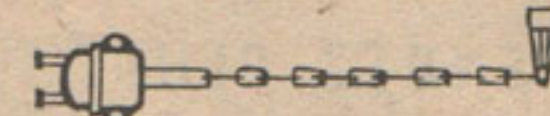
*nuît et jour*

ÉQUIPEMENT

# STOP

# MALY

CONTACTEUR.856

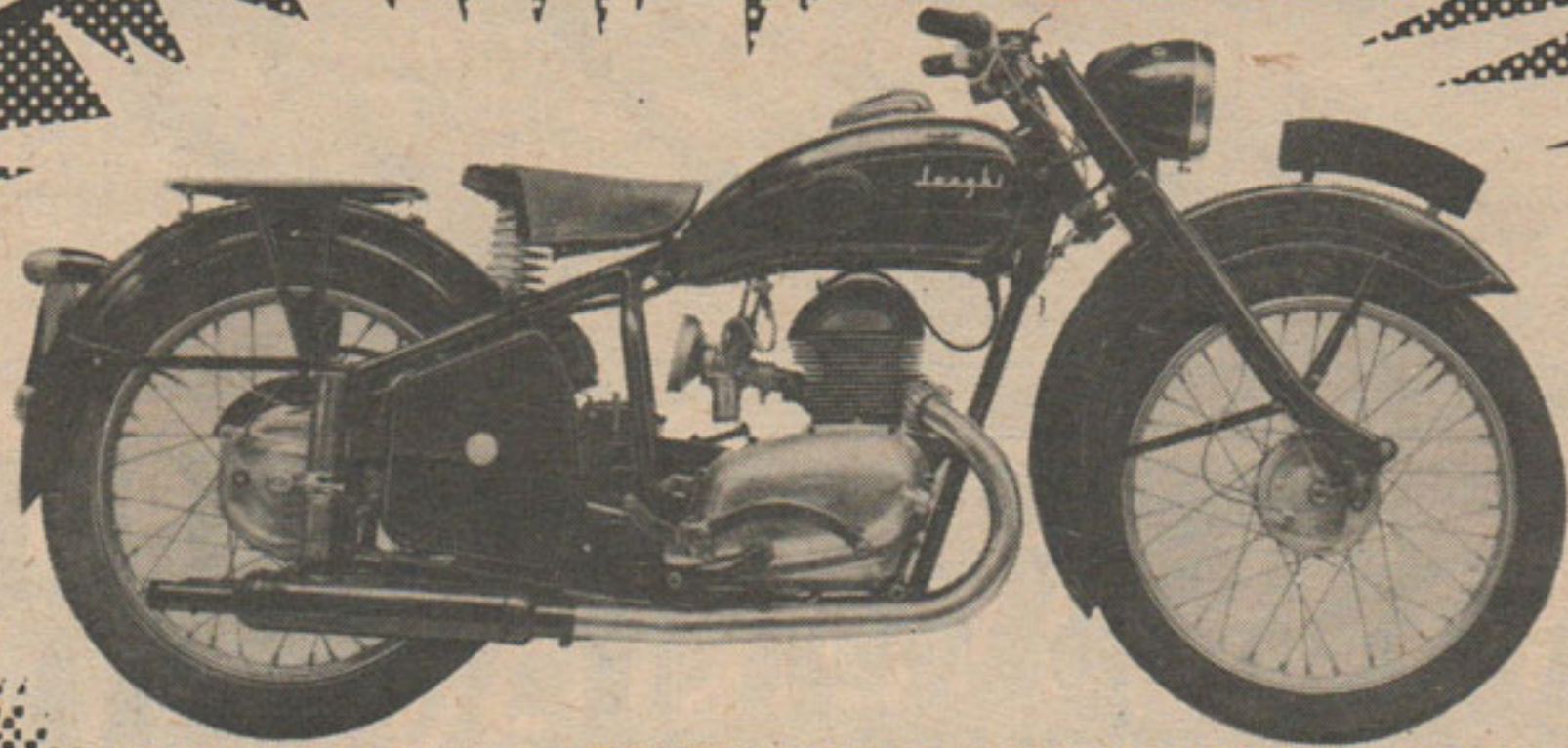


EXIGEZ MALY CHEZ VOTRE FOURNISSEUR



# ENFIN!...

## Longhi



### ...UNE 250<sup>cc</sup> FRANÇAISE DE CLASSE INTERNATIONALE

86, RUE S<sup>t</sup>-DENIS - LA COURNEUVE (Seine) Tél. : FLANDRE 10-80 - 11-91

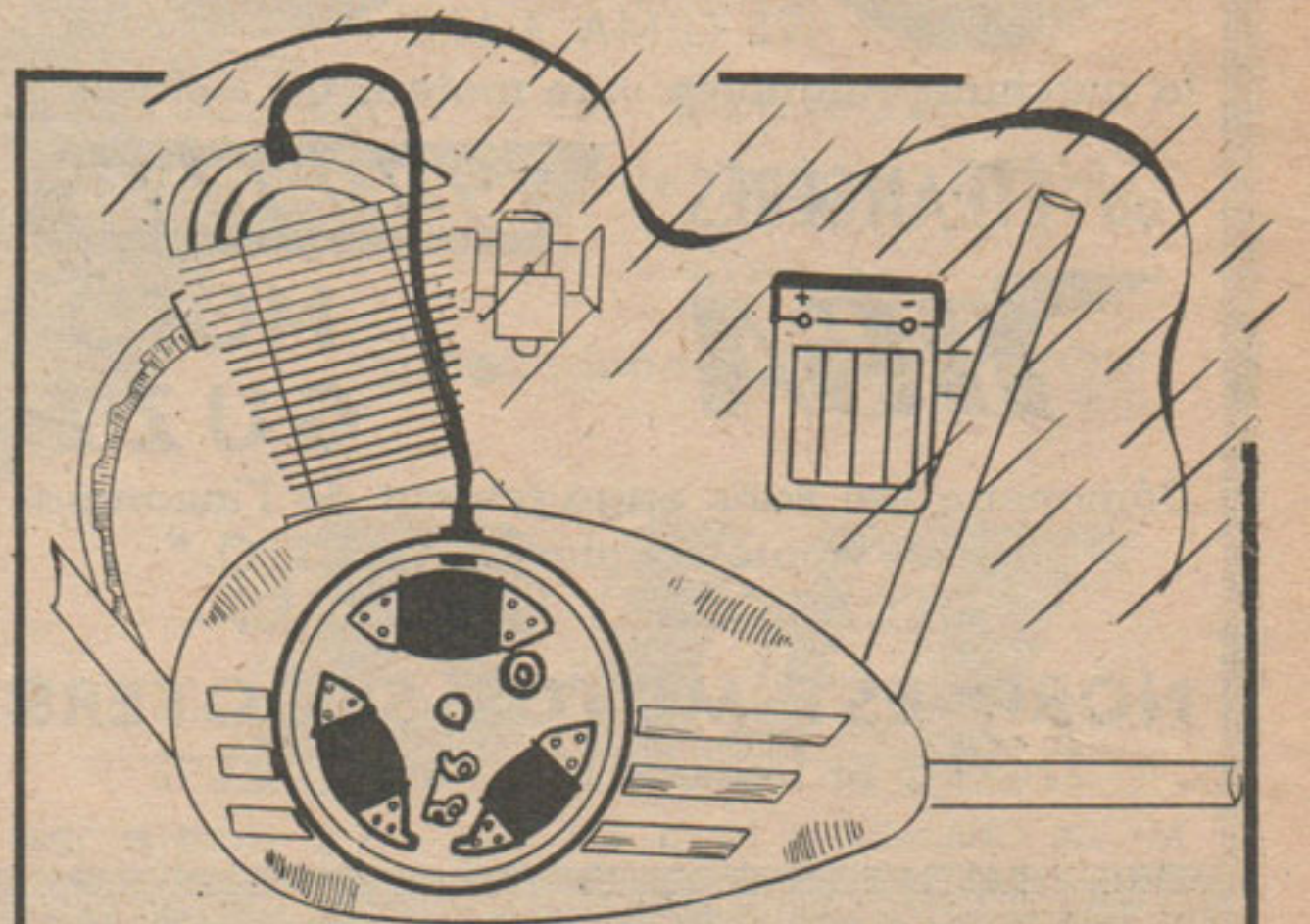


*Un essuie glace  
éprouvé*

COMMANDÉ DU GUIDON  
Balai spécial ne rayant pas le plexiglas  
MONTAGE RAPIDE SUR TOUS PARE-BRISE  
2 MODÈLES : STANDARD 2.495 F. - EXPÉDITION FRANCO — LUXE  
AVEC ÉCLAIRAGE À L'ARRÊT INCORPORÉ

**PATAT**, Constructeur, 9, rue de Tricot, MONTDIDIER (Somme)

DOCUMENTATION SUR DEMANDE



## LETARPON 60

SUPER ISOLANT À BASE DE SILICONES  
POUR LA PROTECTION DES CIRCUITS  
D'ALLUMAGE CONTRE TOUTE HUMIDITÉ  
MEILLEUR RENDEMENT DE VOTRE MOTEUR  
DEPARTS IMMÉDIATS, ÉVITE LE PERLAGE

*Application facile par badigeonnage au pinceau*

GROS : S.A. GAMBIER 6, r. Montenotte, Paris-17<sup>e</sup>

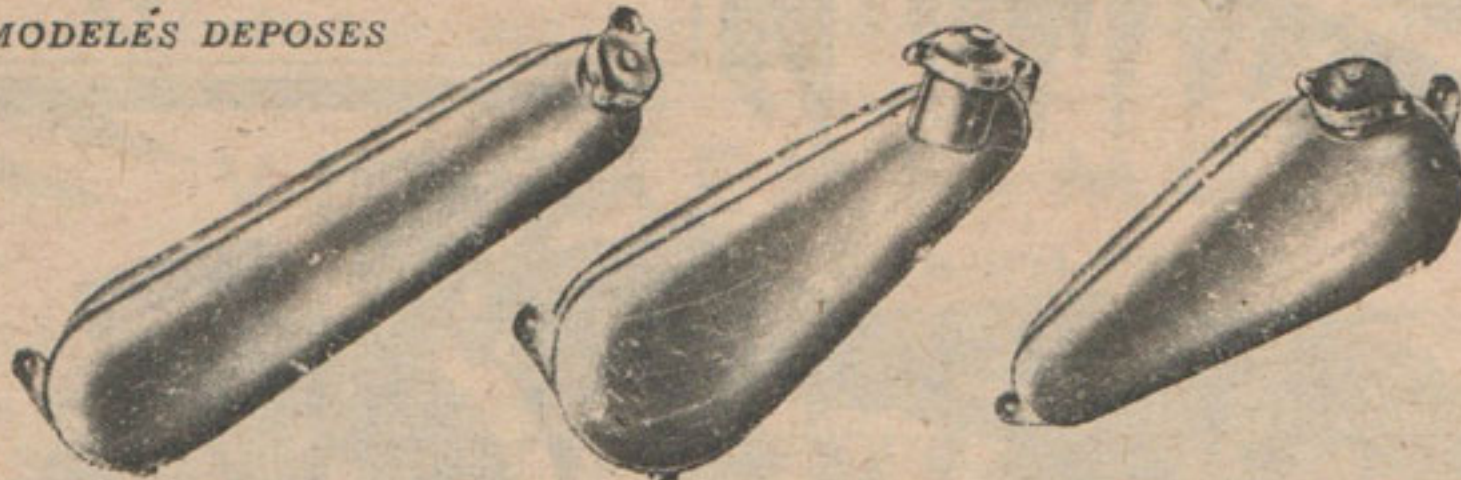
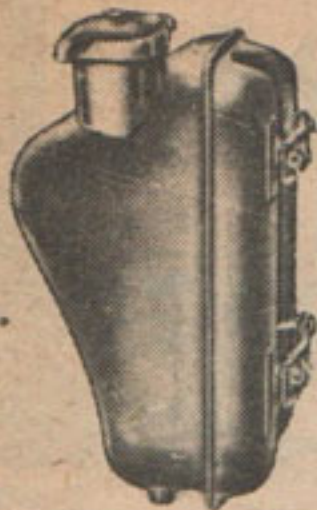


# ETS MOTTAZ

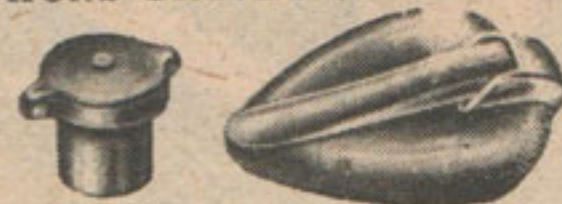
307 à 311 rue de la Garenne  
NANTERRE (Seine) - MAL. 29-77

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

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES  
MODELES DEPOSES



BOUCHONS BREVETES



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



175 GIMA A.M.C

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

ou ÉTRANGÈRES

**BSA**

et **MOTO-GUZZI**

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

**NORD-EST-MOTOS-SCOOTERS**

214, Fg St-Denis - Tél. NORD 43-92

M<sup>e</sup> La Chapelle et Nord, à 2 min. des g. Nord et Est.

## SILENCIEUX WILMAN

1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> prix au dernier concours  
du TOURING CLUB  
DE FRANCE

1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> prix au concours précédent

1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> prix au concours International  
de silencieux 1953 organisés à  
BERNE par la F.M.S.



En France  
à l'Étranger!  
PARTOUT • TOUJOURS

nos appareils sont aux premières  
places dans les concours officiels  
et GRACE A LEURS QUALITÉS

ils ont acquis une

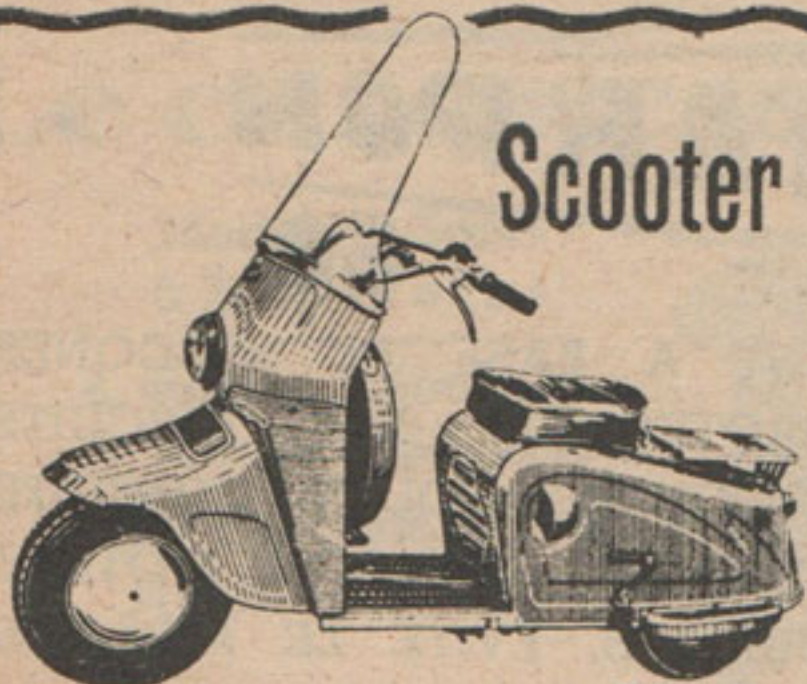
**RENOMMÉE MONDIALE**

1 et 3, rue d'Evreux — COURBEVOIE (Seine)

TOUJOURS PREMIERS DANS LES CONCOURS

TOUJOURS PREMIERS DANS LES CONCOURS

## Scooter BERNARDET



125 et 250 cmc.

4 vitesses

payable en

12 mensualités

**G. S. M.**

Distributeur Officiel : 8, rue des Ecoles - PARIS-5<sup>e</sup> — Tél. ODE. 62-98

Atelier de réparation : 12, rue Saint-Séverin - PARIS-5<sup>e</sup> ODE. 50-91

Documentation gratuite — Essai tous les jours en nos magasins

## VELOSOLEX



12.14 irs comptant

(y compris taxes et assurances)

et 10 traites mensuelles de 3.150 frs.



LES PLUS IMPORTANTS MAGASINS DE MOTOS DE FRANCE

**ETS BONNET** **VENTE A CRÉDIT**

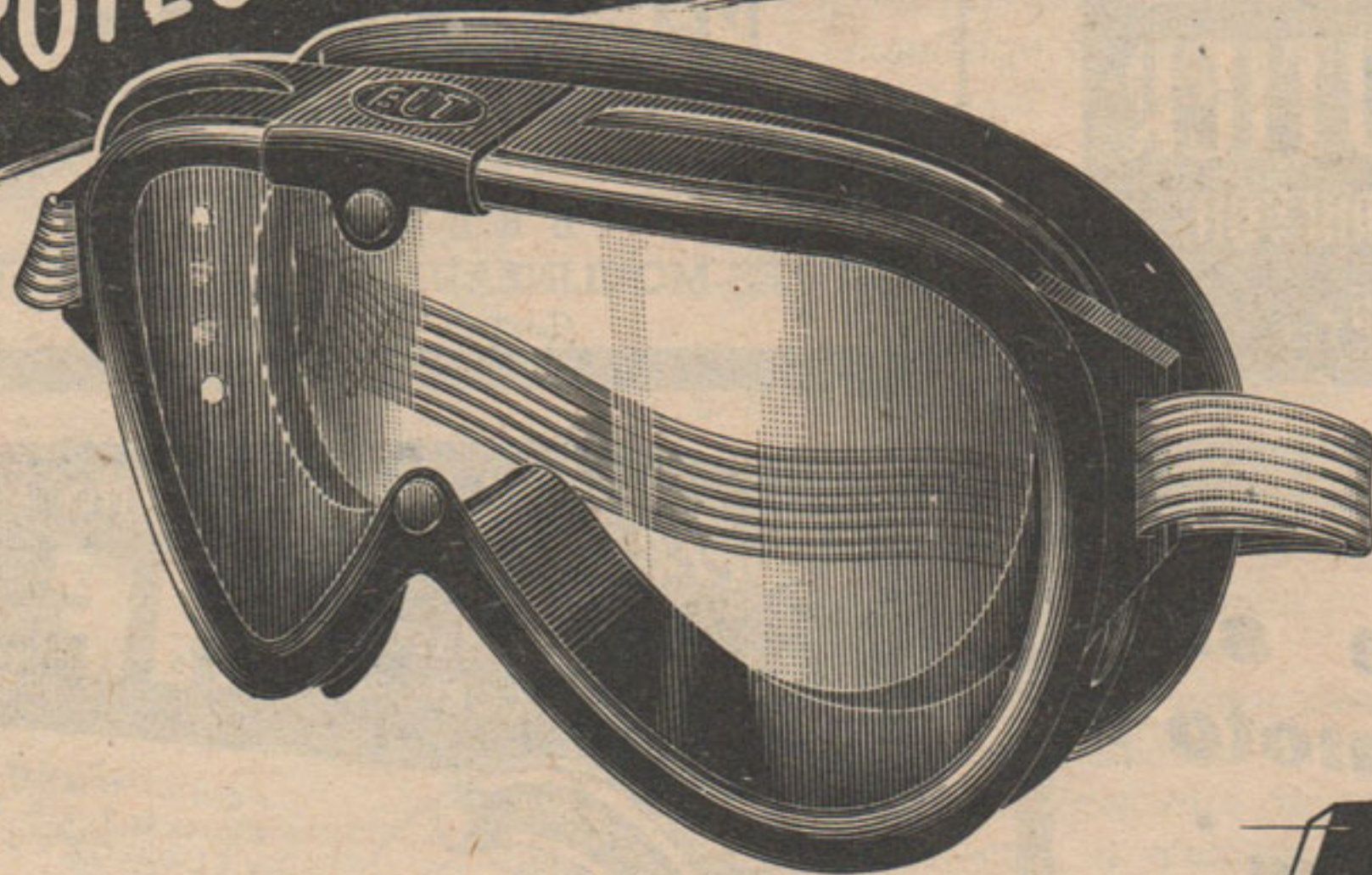
78-80, av. du Gal Leclerc - BILLANCOURT (Seine)

Métro : Billancourt Tél. : MOL. 15-46 et 75-53

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 — REPARATIONS (catalogue contre 30 fr. timbres)

S. P. P.

**PROTECTION ET SÉCURITÉ TOTALES**



BUT 602  
moyenne lunette SPORT

BUT 603  
grande lunette COMPÉTITION

... avec les lunettes

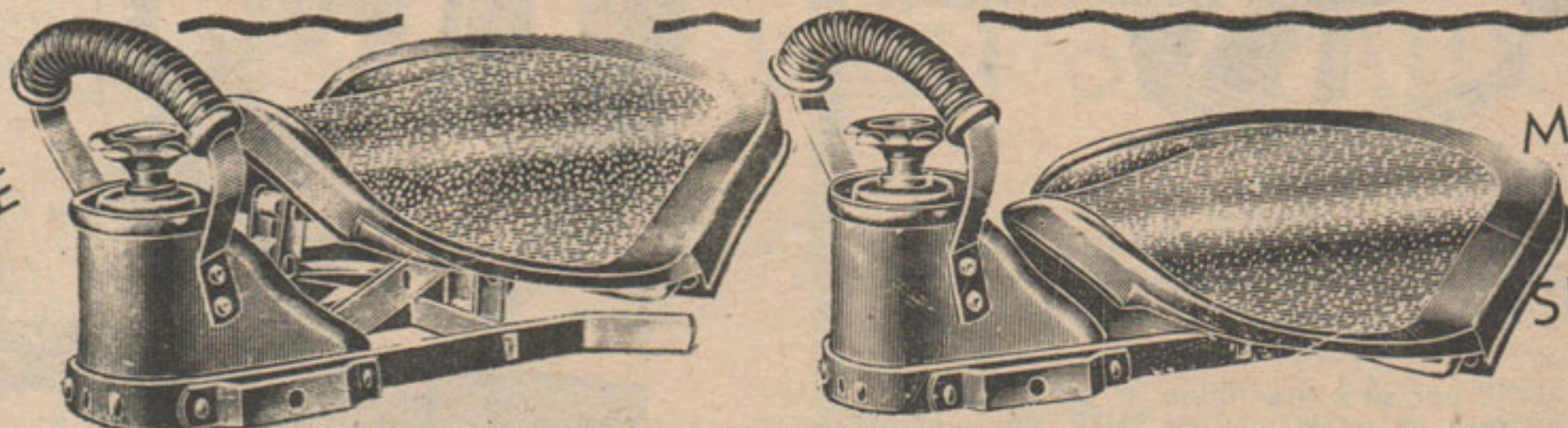
**BUT**

VENTE EXCLUSIVE AUX GROSSISTES

CONTINENTALE DES PLASTIQUES ET DU CAOUTCHOUC

17, Impasse Truillot - PARIS (XI<sup>e</sup>) - ROQ. 28-17 et 81-14

CONFORT  
INÉGALÉ



MAXIMUM  
de  
SÉCURITÉ

A VIDE, SANS PASSAGER

EN CHARGE, A FIN DE COURSE

SIEGE ARRIERE  
REGLABLE EN MARCHÉ

**LEDA**

RESTE HORIZONTAL sans BASCULER

N° 305 — Caoutchouc double - larg. 38 cm.

N° 303 — Plastique vinylique - larg. 31 cm.

BREVETE S.G.D.G.

LEDANOIS & Cie

4 r. Martin - CLAMART  
(Seine) - MIC. 08-19

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



MARQUE **BREVETÉ S.G.D.G**

**L.B**

DÉPOSÉE

ROBINETS  
TIROIR  
toujours  
étanches

BOUCHONS  
de RESERVOIR  
à fermeture  
rapide

**LE BOZEC & GAUTIER**

28 Rue Carle Hébert - COURBEVOIE.

Téléphone : DEF 20.95+

Petite dose...  
**Grands effets !**  
MOTOCYCLISTES!  
vous roulez longtemps  
et avec joie, si vous  
« brétocyclez » votre essence  
avec :

**BRETOCYL GRAPHITÉ**  
« Le Superlubrifiant des Champions »

qui assure :

PUISSANCE — SOUPLESSE — SECURITE  
GRAISSAGE PARFAIT  
DES HAUTS DE CYLINDRES  
PROTECTION TOTALE DES SOUPAPES

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)

**Indispensable sur  
votre moto !**

**RJ** LE BOUCHON  
ANTI-VOL *essence*

LE PLUS SIMPLE  
LE PLUS PRATIQUE  
LE SEUL EFFICACE

Breveté S. G. D. G.

**vous donne :**

1° - LA SÉCURITÉ par son INVOLABILITÉ ABSOLUE, empêchant toute manœuvre frauduleuse tel que SOULURE ET VOL de votre essence, PERTE ET VOL de votre bouchon.

2° - L'ÉLÉGANCE par sa présentation et sa fabrication soignée, qui en font un accessoire de LUXE, de qualité irréprochable.

TOUS LES BOUCHONS SIMPLES OU ANTI-VOL pour AUTOS et MOTOS  
Ets JOURNEE et C<sup>o</sup> s.a. - 69, rue Parmentier - BEZONS  
Magasin de vente, 6, rue Voltaire - LEVALLOIS - PER. 60-51  
VENTE EXCLUSIVE EN GROS

*Révéle* AU SALON DE L'AUTO

VOICI L'AVERTISSEUR  
A REDRESSEUR INCORPORÉ

**HF**

POUR MOTOS,  
SCOOTERS,  
VÉLOMOTEURS

AUSSI PUISSANT  
QU'UN AVERTISSEUR  
D'AUTOMOBILE

SANS ACCUS.  
DIRECTEMENT SUR LE  
VOLANT MAGNÉTIQUE

AVERTISSEMENT  
INSTANTANÉ  
EFFICACE SANS  
LACHER LE GUIDON

**SANOR**

**SANOR**

LE PROJECTEUR DE SON





# Moto revue

La Moto  
Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE  
INDEPENDANTE ET  
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES  
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE  
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

**Le Numéro : 40 francs**

ABONNEMENTS :

	France	Etranger
24 N°s	540 fr.	780 fr.
50 N°s	1.050 fr.	1.500 fr.

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

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

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2<sup>e</sup>.

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12, RUE DE CLERY,  
PARIS (2<sup>e</sup>)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —



La circulation nocturne souffre actuellement d'un grave inconvénient dont vélomotoristes et cyclomotoristes sont inconsciemment la cause.

En effet, sur ces véhicules, en général bon marché, les constructeurs n'ont pas prévu un éclairage avec une ampoule « lanterne », aussi l'éclairage le plus discret est-il le « code ». Bien souvent, les phares sont mal réglés, éclairent trop haut, et le « code » a presque l'intensité d'un « phare » pour l'utilisateur venant en sens inverse.

Plus terribles encore, sont les éclairages blancs de certains cyclomoteurs (les Mobylettes pour ne pas les nommer) qui aveuglent réellement.

En attendant d'avoir des phares avec des ampoules « lanterne », il faut néanmoins trouver une solution.

Il est inadmissible qu'un grand nombre d'utilisateurs rende pénible et dangereuse la circulation nocturne, sans que l'on y apporte remède.

Pour notre part, nous proposons une solution - qui n'est peut-être pas idéale - mais qui, espérons-le, aura le mérite d'attirer l'attention des fabricants.

Pourquoi ne pas créer des enveloppes de phares amovibles en tissu transparent, laissant filtrer une certaine intensité de lumière ?

Ce nouvel accessoire devrait être agréé par le Service des Mines. A première vue, il n'existe pas de difficulté d'ordre technique. Le prix de revient n'en serait certainement pas élevé. Alors, chercheurs au travail !

Il y a peut-être d'autres solutions, mais que cette question irritante soit réglée au plus vite !

## VRAI ou FAUX ?

Un deux temps, à alimentation atmosphérique, est-il parvenu à développer 130 CV au litre, et à tourner à 30.000 t.-m. ?

Un moteur de 100 grammes peut-il fournir une puissance de 92 CV au litre à 11.500 tours-minute ?

Faux, car ces casques, malgré leur état trompeur, ne sont pas métalliques, mais en liège.

Faux, car ces chiffres, déjà surprenants, sont actuellement dépassés. En effet, un moteur de 10 cmc. seulement, le Véga 1000, développe à 34.700 t.-m., 1 CV 42, soit 142 CV au litre. Ce moteur est utilisé par les modélistes pour leurs maquettes d'automobiles ou d'avions.

Oui. Il s'agit du plus petit Diesel présente Outre-Rhin, d'une cylindrée de 2,5 cmc. et développant 0 CV 23, 80 % de ce moteur est constitué d'alliage léger.

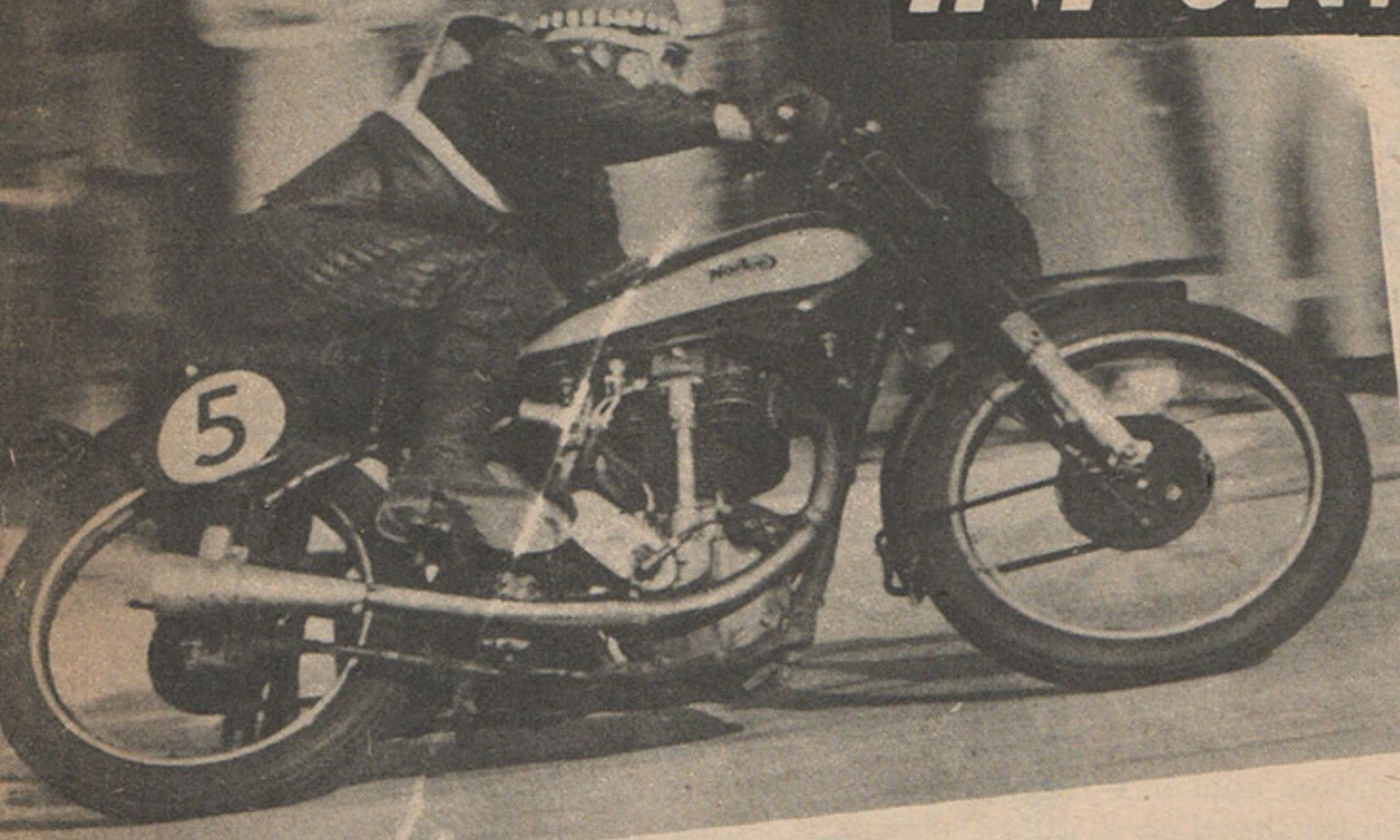
Faux, car ces casques, malgré leur état trompeur, ne sont pas métalliques, mais en liège.

Savez-vous de quel métal sont recouverts les casques des motocyclistes, la Préfecture de Police ?

Quelle est la plus vieille machine participant à une épreuve sportive du mois dernier ?  
Au récent Pioneer Run, on a pu voir rouler un tri-cycle français Romains-Orléans datant de 1898. Toutes les machines d'avant 1914 devaient soutenir des moyennes de 25 kmh. à 32 kmh.



# INFORMATIONS



## ◆ AGENCE ARIEL

Nous avons récemment annoncé que Ladevèze n'était plus l'importateur des motos Ariel. C'est le Grand Garage Neuilly qui a pris sa succession et est maintenant l'importateur exclusif pour la France de la marque de Selly-Oaks.

Voici l'adresse complète : Grand Garage Neuilly, 79, avenue de la Grande Armée, Paris-16<sup>e</sup>. Tél. COP. 27-23.

## ◆ 350 E.M.W.

Moto-Union nous signale qu'il a actuellement des 350 cmc. E.M.W. disponibles. Ces machines, du type R.35/3, sont des monos culbutées, développant 14 CV. Boîte 4 rapports et transmission finale par cardan. Fourche télescopique et suspension arrière coulissante. Cadre en tôle emboutie.

Cette moto est la machine type « utilitaire », économique, robuste, tout en assurant des performances très honorables.

## ◆ RETRECISSEMENT

La 250 cmc. Horex qui jusqu'ici n'était construite que pour le marché suisse, peut maintenant être obtenue en Allemagne et probablement sous peu à l'étranger. Récemment améliorée, cette 250 développerait 14 CV qui la classe parmi les bonnes culbutées de sa catégorie.



Mon petit doigt  
m'a dit...

...Que Motobécane procède actuellement aux essais d'une 175 sport, directement dérivée du modèle de série. Les transformations techniques seraient les suivantes: culasse et cylindre avec plus de surface de refroidissement, arbre-à-cames spécial et... pompe à huile.

*Ci-dessus, Jorge Cambiasso, champion argentin, que l'on verra en Europe cette saison.*

## ◆ DICTIONNAIRE ITALIEN

En face du mot « Zigolo » nous trouvons :

Élégant oiseau de la grandeur d'une alouette, de formes bien proportionnées, aux ailes longues et pointues.

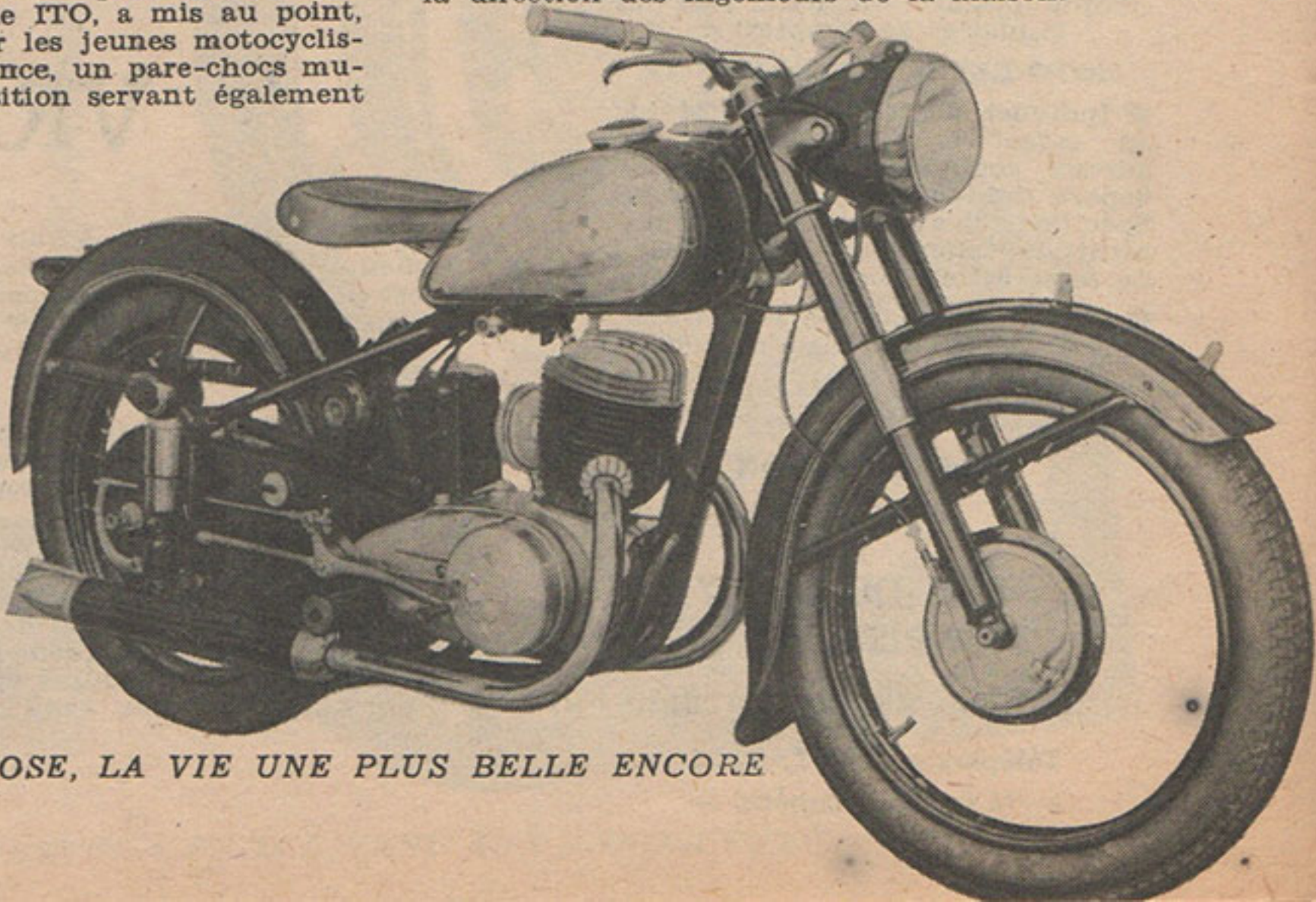
Ses continus déplacements, effectués de manière très rapide, peuvent être de grandes distances et à grandes altitudes par dessus mers et montagnes...

Ceci évidemment peut laisser perplexe le lecteur, et c'est d'ailleurs le but atteint par la publicité de la marque Guzzi, qui présente ainsi sa future machine. Aucun renseignement précis ne peut être obtenu, sinon que sa cylindrée est destinée à combler l'écart entre la « 65 » et le Galletto.

## ◆ UN NOUVEAU PARE-CHOC

Monsieur Tinoco, recordman du Bol d'Or, ex-recordman du monde, spécialisé dans la fabrication des pare-chocs, déposés sous la marque ITO, a mis au point, pour faire profiter les jeunes motocyclistes de son expérience, un pare-chocs muni de feux de position servant également de clignotants.

La nouvelle 250 Puch T.F. est désormais équipée d'un carter de chaîne étanche, ce qui accentue son caractère de machine populaire par rapport à la T.F.S. deux carburateurs.



## ◆ A LA FOIRE

### INTERNATIONALE DE LILLE 1953

Le plus grand palais d'Europe abritera 48 marques d'automobiles, 31 marques de motos, scooters et bicyclettes.

Pour la première fois, les 10.000 m<sup>2</sup> du Grand Palais de la Foire de Lille — le plus vaste d'Europe, sans piliers intérieurs — seront exclusivement réservés à la section « Automobiles, Cycles, Accessoires », du 18 avril au 3 mai 1953.

C'est devant le succès annuellement remporté par cette section que les constructeurs ont demandé des emplacements plus étendus et que de nouvelles marques françaises et étrangères ont posé leurs candidatures. On connaît, en effet, l'importance de la Région du Nord au point de vue automobiles : elle compte 207.230 véhicules recensés, 4.141 entreprises de transport et 3.330 vendeurs et réparateurs d'automobiles.

Le Grand Palais de la Foire de Lille, puissant pôle d'attraction des foules, revêtira une décoration intérieure à la mesure de sa grandiose façade en aluminium, joyau d'architecture moderne. Un velum de 15.000 m<sup>2</sup> et d'un poids de 8.000 kilos, plusieurs kilomètres de tapis neuf, des travaux de peinture et des lustres immenses, lui conféreront un standing et un prestige inégalés.

Véritable confrontation internationale des marques d'automobiles et de véhicules de transport, le Grand Palais abritera également une spectaculaire présentation de Cycles, Scooters, Motos, etc... et les « Accessoires » apporteront à ces sections l'indispensable complément de leur pièces de rechange, de leur matériel de sécurité et surtout de leur équipement ultra-moderne pour garages et Stations-Service.

## ◆ VOYAGES B.S.A.

Comme tous les ans, et suivant une régularité qui tend à devenir traditionnelle, les agents B.S.A. ont été invités par l'usine de Birmingham afin de suivre des cours de mécanique très poussés sous la direction des ingénieurs de la maison.



# LUCAS PRÉSENTE

## une Magnéto "Haute Régime"

Parmi les nombreux problèmes que pose aux bureaux d'études l'élévation des régimes sur les moteurs de course, il en est un que les personnes non averties ont tendance à sous-estimer : celui de l'établissement d'une magnéto qui « tienne le coup ». Sur un quatre temps, le rotor de cet organe tourne à demi-vitesse du moteur, et c'est sans doute pourquoi la question ne s'est pas posée plus tôt. Avec une vitesse d'utilisation du moteur de 5 à 6.000 t.-m., correspondant à 2.500 à 3.000 t.-m. pour l'induit, les bobinages et pièces constituant le rupteur n'étaient pas soumis à des efforts anormaux. Il n'en était pas de même sur les 2 temps rapides, pour lesquels une étincelle par tour est indispensable. Dans un article paru dans nos colonnes en 1935, Gilbert Wech, recordman du monde et spécialiste des petits cubes rapides, écrivait à propos de la mise au point de son 125 cmc. Train : « Je n'ai jamais pu trouver une magnéto qui tienne à un régime de 6.000 t.-m. Après bien des rupteurs cassés, des bobinages déroulés, etc..., j'utilise maintenant une magnéto pour bicylindre tournant à demi-vitesse et entraînée par pignons ». Il est de fait que les deux temps de course, hormis le 125 cmc. en question, étaient tous équipés de volants magnétiques spéciaux, même les DKW suralimentées à refroidissement liquide qui existaient en 175, 250, 350 et 500 cmc.

Or, ce régime critique de 6.000 t.-m., le rotor de la magnéto est bien près de le subir sur nos modernes 4 temps de course ! Les moteurs polycylindres italiens, par exemple, atteignent couramment 11.000 t.-m. en circuit, de même pour la twin 250 NSU, ou la 3 cylindres (2 temps) DKW. Les spécialistes de l'appareillage électrique ont donc été contraints de travailler sérieusement la question, afin de mettre en harmonie la capacité de résistance des magnétos et les possibilités des moteurs modernes.

Reconnaissons que la conception d'une magnéto classique est plutôt paradoxale. L'inducteur (aimant et pôles), organe essentiellement robuste, est fixe, alors que l'induit (bobinages et rupteur), tourne à une vitesse élevée. L'action de la force centrifuge tend à faire éclater les bobinages et à désagréger leur isolant. Le rupteur comporte des pièces multiples de petites dimensions, l'une d'elles étant de surcroît soumise à un mouvement alternatif répété. Pour obtenir plus de sécurité de marche, il convenait donc de rendre fixe ce qui était mobile sur les anciennes magnétos, et vice-versa. Déjà, pour ses flat-twins de série, BMW utilise une magnéto Noris à aimant tournant, pour des régimes moteurs ne dépassant pas 6.000 à 7.500 t.-m. Signalons qu'en France, Morel et Magnéto-France fabriquent des magnétos à aimants tour-

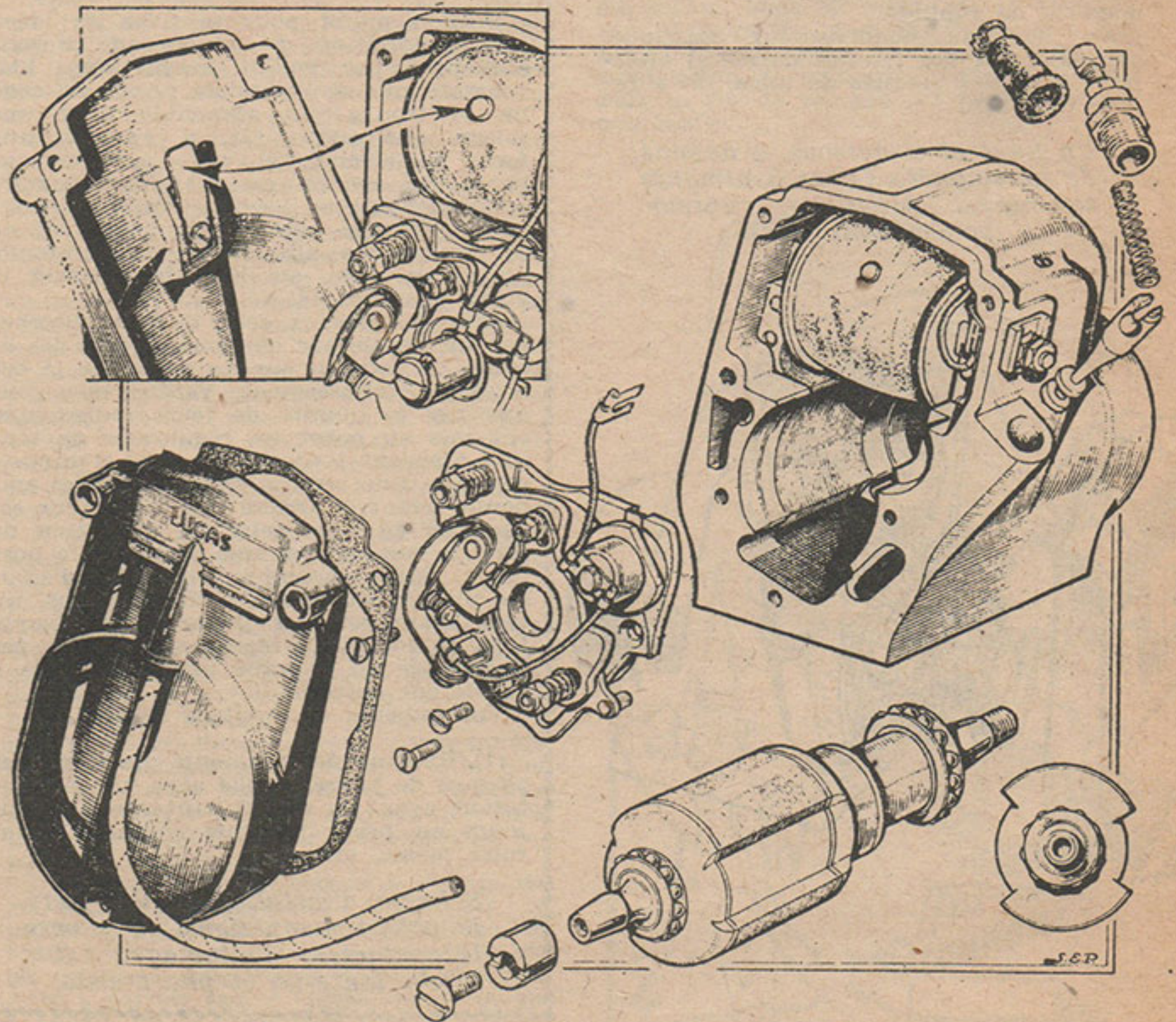
nants, depuis longtemps. A son tour, la firme britannique bien connue, Lucas, s'est ralliée à ce principe pour établir les magnétos qui équipent depuis la dernière saison les plus fameux racers anglais. Il s'agit des types SR1TT et SR2TT, le premier destiné aux moteurs monocylindriques et le second, aux « twins », dont le développement se poursuivra sans doute dans l'avenir, sauf implantation massive du 4 cylindres.

A vrai dire, la magnéto à induit fixe et aimants tournants est loin d'être une nouveauté, et son utilisation est presque courante sur les moteurs d'avions ou de voitures de course. Si elle ne s'est pas répandue plus tôt sur nos motos, c'est qu'elle présentait jusqu'alors un encombrement plus considérable que celui d'une magnéto classique. De nouveaux matériaux ont permis d'obvier à cet inconvénient, et les magnétos de course Lucas à aimants tournants ne sont ni plus volumineuses, ni plus lourdes que les modèles les ayant précédés. Le plus important de ces matériaux est l'alliage employé dans la fabrication des aimants : l'Alnico, acier à l'aluminium-nickel-cobalt aux hautes propriétés magnétiques. En dépit de leur masse réduite, ils produisent un flux magnétique intense, même avec des bobinages de faible longueur. Les pôles de l'inducteur sont constitués par deux assemblages de feuillard, faisant corps avec l'aimant, le tout étant monté sur l'arbre du rotor de la magnéto.

Un alliage à base de zinc moulé sous pression constitue l'enveloppe extérieure du rotor et assure une parfaite cohésion des divers éléments. Sur le modèle SR1TT (pour monos) on remarque que les pôles de l'aimant sont asymétriques, alors que sur une magnéto ordinaire, les cornes de l'induit sont diamétralement opposés. Le but du nouveau montage est d'empêcher la formation, à chaque tour moteur, d'étincelles parasites nuisibles à la conservation des bobinages et des contacts, comme au bon fonctionnement de la magnéto. Grâce à cette dissymétrie, le flux maximum n'est obtenu qu'une fois par révolution, ce qui réduit au maximum les chances d'apparition du phénomène.

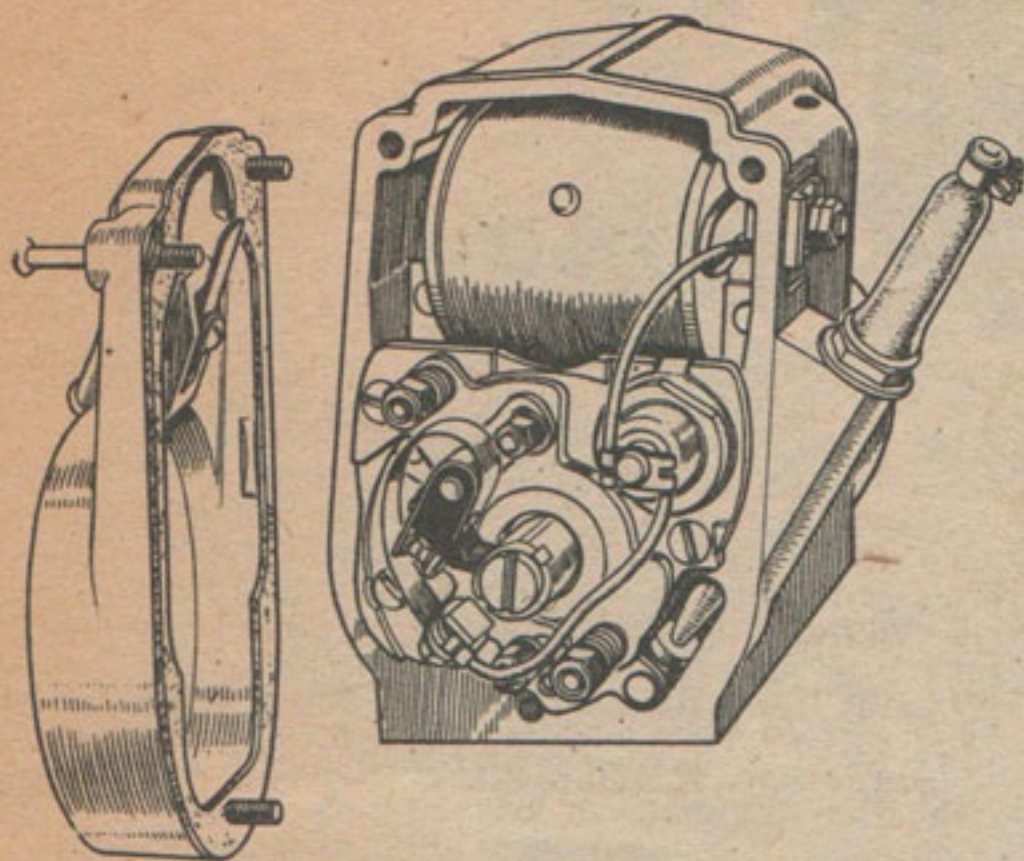
L'inducteur mesure 45 mm de diamètre sur 55 mm de diamètre. Comme il ne pèse que 248 grammes, il offre l'avantage supplémentaire (et non des moindres) de ne présenter qu'une très faible inertie. Son revêtement n'absorbe donc que fort peu de puissance, ce qui est important sur un moteur de course où chaque fraction de cheval compte.

La bobine de l'induit est disposée au-dessus du rotor. Sa position « statique » évite l'emploi d'un collecteur, organe relativement fragile constitué par une poulie en matière moulée isolante à âme de cuivre noyée au fond de la gorge, sur laquelle frotte le charbon de la prise de haute tension. Ici, un simple petit téton de cuivre visible au centre de la bobine



Détail de la magnéto Lucas SRR1 pour monocylindre, montrant (en haut à gauche) la prise haute tension sur la bobine fixe. Le carter enveloppant les aimants tournants ne comporte évidemment pas de collecteur ni balai. Noter également le support de rupteur et le couvercle étanche en matière moulée.



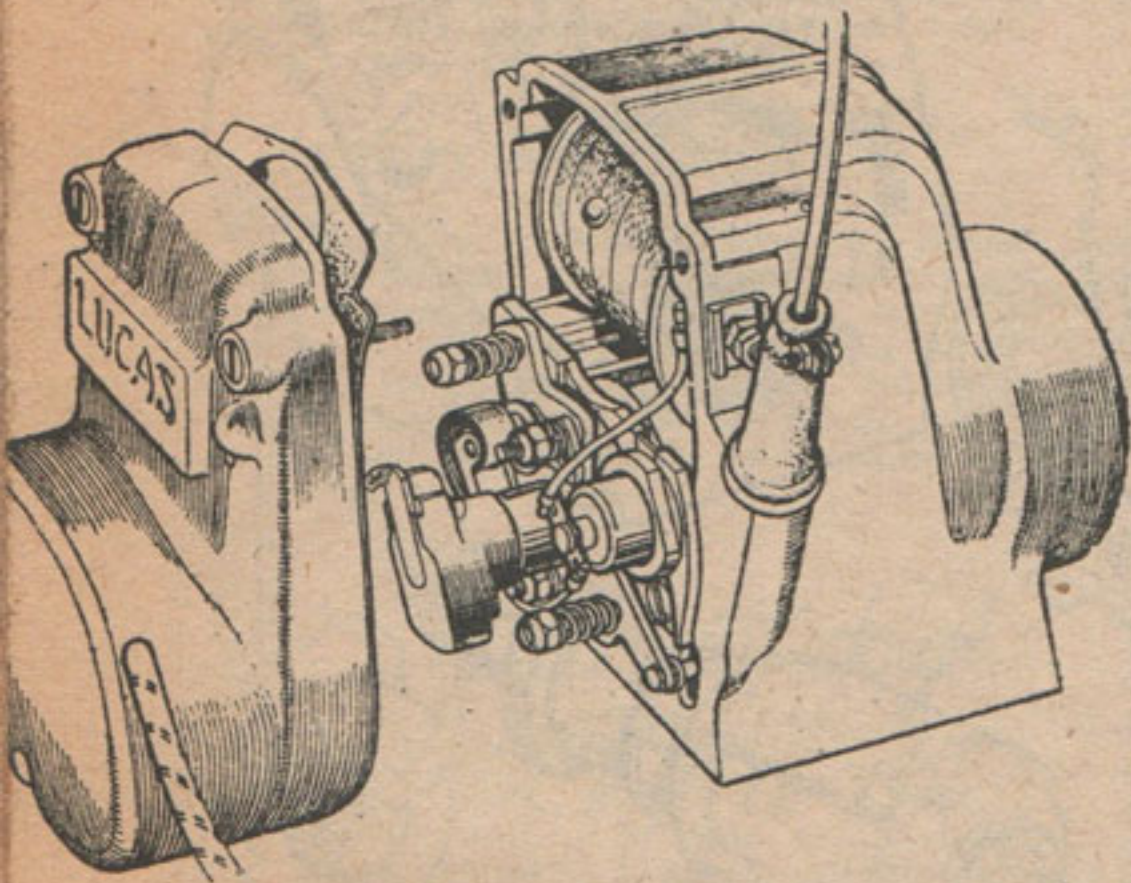


permet de recueillir le courant d'allumage par l'intermédiaire d'une prise simplifiée à l'extrême, dont on parlera plus loin. Les masses polaires de l'induit, de forme concave, et le support du bobinage, sont en acier laminé. Ces pièces sont fixées à l'intérieur du carter de magnéto en alliage léger fondu sous pression. Un logement ménagé au fond de ce carter reçoit la bague externe d'un des paliers à billes du rotor.

Le logement de l'autre palier est fraisé dans le petit plateau qui prend place à la partie opposée du carter, et supporte le rupteur, le condensateur et le dispositif d'avance variable. La disjonction des vis platinées est commandée par une came placée en bout de l'arbre supportant les aimants. Le réglage de l'écartement s'opère par changement de position de la petite plaque supportant l'axe du marteau de rupteur.

Au lieu du condensateur classique, constitué par des feuilles de métal alternant avec des plaques de mica, on a re-

En haut et ci-dessous, 2 dessins de la magnéto Lucas à aimants tournants. Armature, rupteur bobine sont fixes.

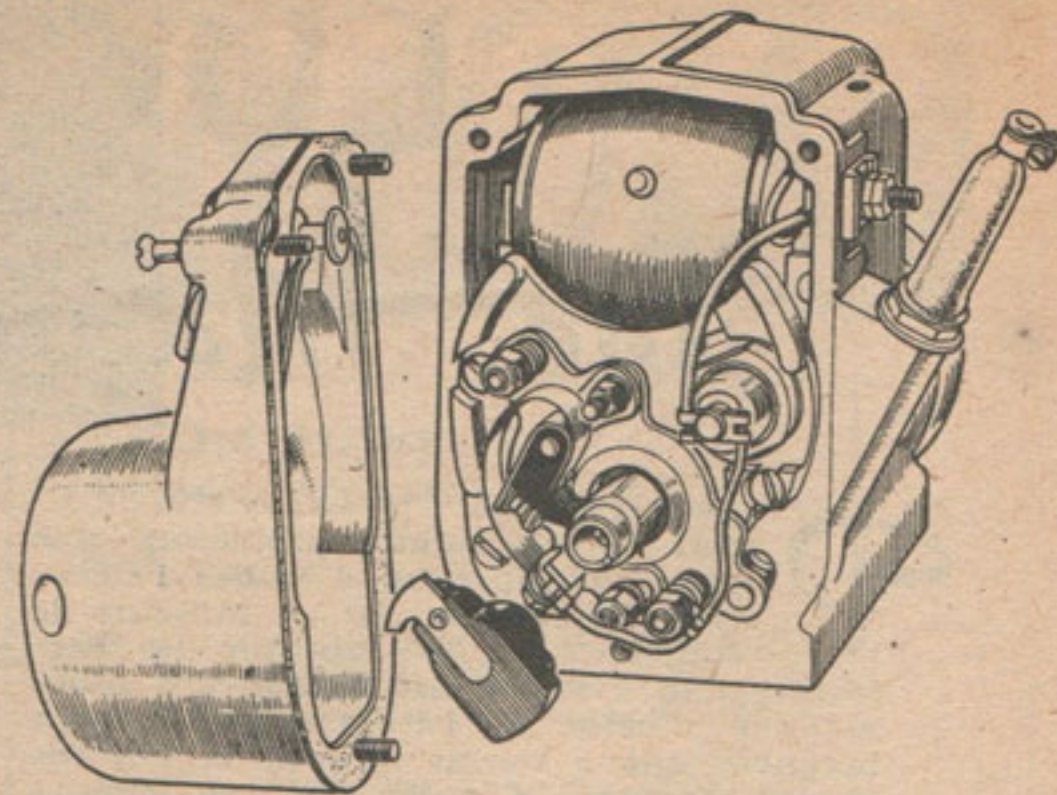


couru à un nouveau dispositif apportant plus de sécurité. Il se compose de feuilles de papier métallisé par l'apport d'une couche d'aluminium extra mince (3/4 de millièème de pouce, pour être précis). Dans l'éventualité d'une mise à la masse prolongée du fil ou de la prise de haute tension, la chaleur produite entraîne la volatilisation du métal, évitant ainsi la fusion de l'isolant de bobinages ou une rupture irrémédiable des enroulements, entraînant la mise hors d'usage de la bobine.

Le plateau supportant les organes du rupteur peut se déplacer suivant un mouvement concentrique à l'axe de la came, faisant varier sa position par rapport à celle de l'induit, et modifiant le réglage de l'avance. Ce réglage est obtenu par une commande classique à câble relié à une manette au guidon.

Le système de la prise de haute tension est aussi simple que sûr. Le petit téton visible sur la bobine entre en contact avec une lame de ressort vissée à une pièce métallique noyée dans le couvercle en matière plastique fermant la magnéto. A l'inverse du montage habituel, le fil de bougie s'introduit dans son logement par enfoncement de bas en haut, de sorte que les corps étrangers risquent beaucoup moins de s'immiscer par cet endroit. L'étanchéité a d'ailleurs été un des soucis dominants des techniciens de la fabrique. Entre la partie dressée du carter et le couvercle latéral en matière moulée, est interposé le seul joint que comporte la magnéto, découpé sur matrice dans du liège aggloméré.

Extérieurement, la magnéto SR2TT pour moteur bicylindre n'offre que peu de différence avec la précédente : Son couvercle, de dimensions plus importantes, comporte un renflement circulaire abritant le distributeur, qui est calé en bout d'arbre, devant la came de rupture. De ce



Ci-dessus, la magnéto Lucas pour bicylindres. La différence essentielle avec le modèle pour monos est le distributeur et l'électrode rotative.

boîtier, partent deux fils de bougie. Pour le reste, l'apparence des deux modèles est identique.

Les magnétos Lucas de la série SRTT sont livrées exclusivement, pour l'instant, aux seuls constructeurs. Souhaitons que les cadences de fabrications permettent d'approvisionner bientôt les coureurs indépendants, qui seront certainement désireux d'adopter un appareil d'allumage dont le principe garantit une marge de sécurité plus importante.

### POURQUOI LES AMPOULES NE TIENNENT PAS SUR LES ECLAIRAGES PAR VOLANT MAGNETIQUE

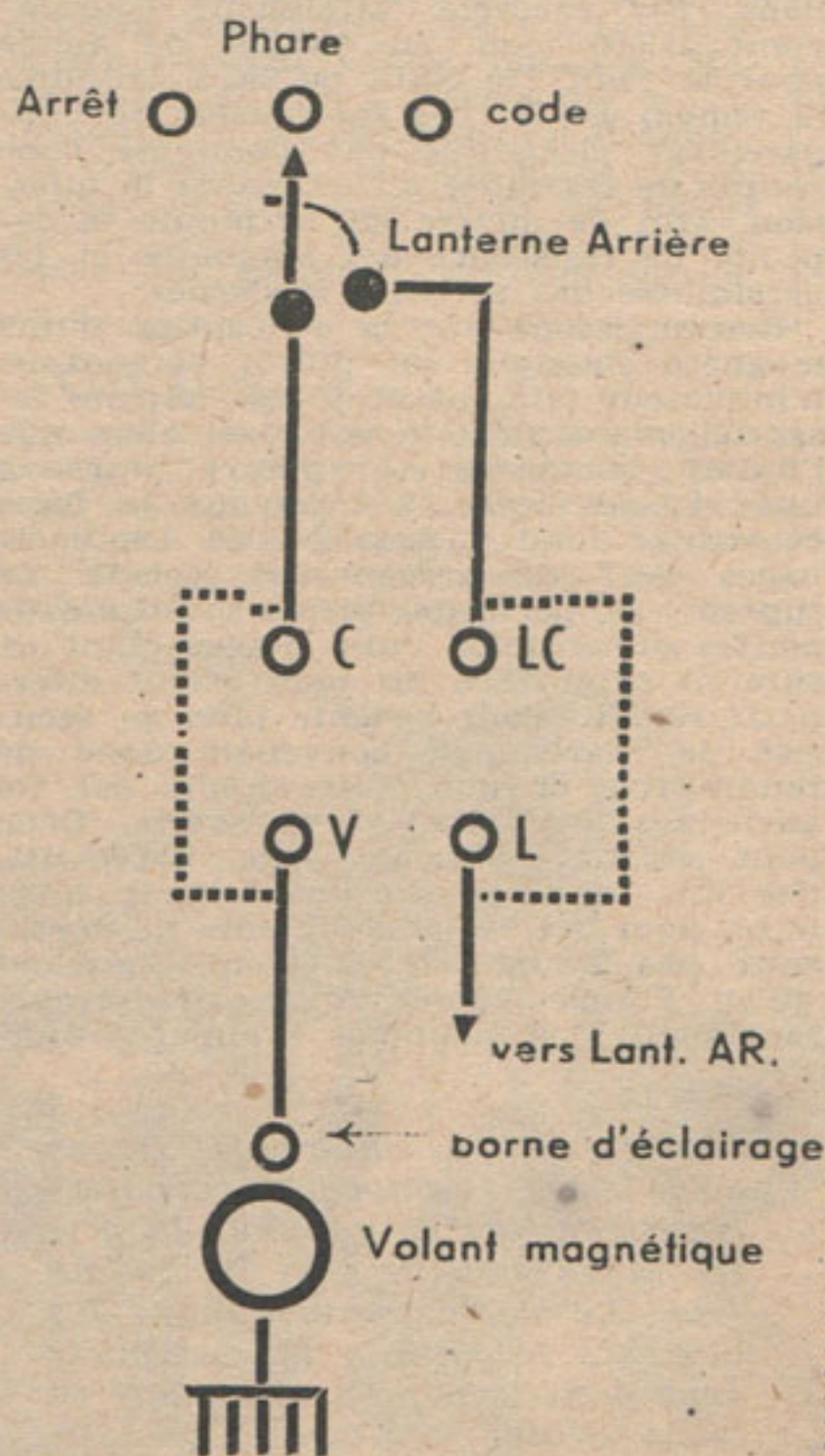
Si l'on prend pour se fixer les idées, une installation d'éclairage en 12 volts alimentée par volant magnétique, l'on constate que si l'ampoule phare ou code ne se trouve pas alimentée pour une raison quelconque (1), il s'ensuit une forte surtension, 30 volts environ, sur l'ampoule arrière, ce qui peut détruire cette ampoule en l'espace d'une seule seconde. D'autre part, si l'ampoule AR ne se trouve pas alimentée (1), l'ampoule phare ou code, au lieu de recevoir 12 volts, en subit 14.

Pour remédier à ceci, il faut absorber par un régulateur de tension, tous les à-coups de courant sur les ampoules. A cet effet les établissements Verdier bien connus par la qualité de leurs redresseurs, ont mis au point un régulateur de tension assurant toujours, et dans n'importe quel cas, une tension normale sur les ampoules avant et arrière ; ce régulateur est composé de deux selfs en opposition de flux, le montage est très simple et la pose facile, faible encombrement. Afin d'assurer un parfait équilibre des tensions, un type d'appareil est prévu pour chaque type de volant. Ce régulateur ne gêne pas le passage du courant pour l'éclairage à l'arrêt sur batterie.

Voir schéma de montage ci-joint.

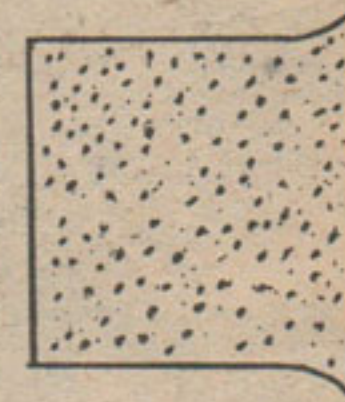
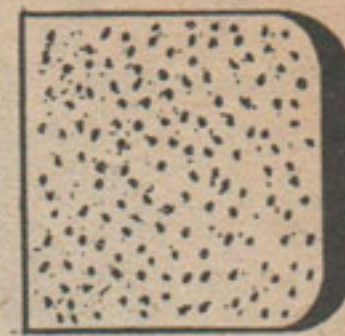
(1) Rupture des filaments des ampoules, passage de phare à code avec un commutateur ayant le circuit lanterne AR toujours en prise, mauvais contacts, mauvaise masse, etc...

Schéma d'installation. V : vers le volant magnétique ; C : vers le contacteur d'allumage ; LC : vers lanterne et phare-code.





# Segments CHROMÉS



Deux segments différents : celui du haut chromé à ses arêtes arrondies ; celui du bas, en s'usant, forme une bavure.

**E**ST au cours de la dernière guerre que l'on en vint à employer aux Etats-Unis des segments chromés pour maintenir dans des limites acceptables à la fois l'usure des segments eux-mêmes et celle des cylindres. La chose était d'autant plus urgente que ces moteurs étaient destinés à être utilisés dans des conditions très dures comme, par exemple, le désert africain. L'expérience acquise au cours de la guerre ne manqua pas par la suite de trouver des applications dans les moteurs de véhicules vendus à la clientèle civile et, au bout de quelques années seulement, on pouvait affirmer qu'en Amérique (et aussi en Allemagne) aucun nouveau moteur ne sortait plus sans avoir, dans sa gorge supérieure, un segment chromé.

Il est certain que les conditions d'emploi des différents moteurs varient beaucoup et c'est pour cette raison qu'il est difficile de porter un jugement sinon qualitatif, du moins quantitatif sur la diminution de l'usure générale que permet cette nouvelle technique. En se basant sur les essais pratiqués par d'importantes firmes d'outre-Rhin, on peut affirmer d'ores et déjà que non seulement l'usure du segment supérieur, mais aussi celle des segments inférieurs et celle du cylindre diminue alors au moins de moitié. Certes, il est des circonstances où

cette amélioration n'est pas atteinte dans la même proportion, mais nous connaissons des exemples où le progrès réalisé est encore beaucoup plus sensible ; c'est le cas, notamment, lorsqu'on se trouve dans des conditions très dures favorables à l'usure : l'utilisation de segments chromés prend alors toute sa signification.

Apparemment, il suffit que la surface de frottement du seul segment supérieur soit chromée pour que l'opération porte ses fruits. Ce segment est, en effet, celui qui est le plus surmené, étant le plus mal graissé. S'il est traité convenablement, on évite que la poussière métallique provenant de sa dégradation ne reste sur la surface intérieure du cylindre et ne se comporte comme un abrasif. On comprend dans ces conditions que toute diminution de l'usure d'un segment ait des effets des plus salutaires sur celle des autres.

Autre considération à ne pas négliger : il est possible de donner aux segments chromés des arêtes arrondies qui, du point de vue lubrification, s'avèrent excellentes. C'est, là encore, un point en faveur d'une usure réduite.

En ce qui concerne l'élasticité, on ne peut dire que la couche chromée y contribue par elle-même, mais encore une fois grâce à une diminution moins rapide du diamètre extérieur, indirectement l'élasticité se conserve mieux.

L'aptitude au frottement d'une surface chromée sur un cylindre de fonte est de premier ordre. Le coefficient de frottement diminue dans d'appréciables proportions. Remarquons que des segments chromés ne peuvent être utilisés dans un cylindre à chemise chromée (à moins qu'elle ne soit spécialement préparée comme sur la TWN), car un grippage s'ensuivrait très rapidement, l'huile n'adhérant pas.

Il ne fait pas de doute que les avantages énumérés précédemment, pour être mis en valeur, réclament un usinage des plus soignés.

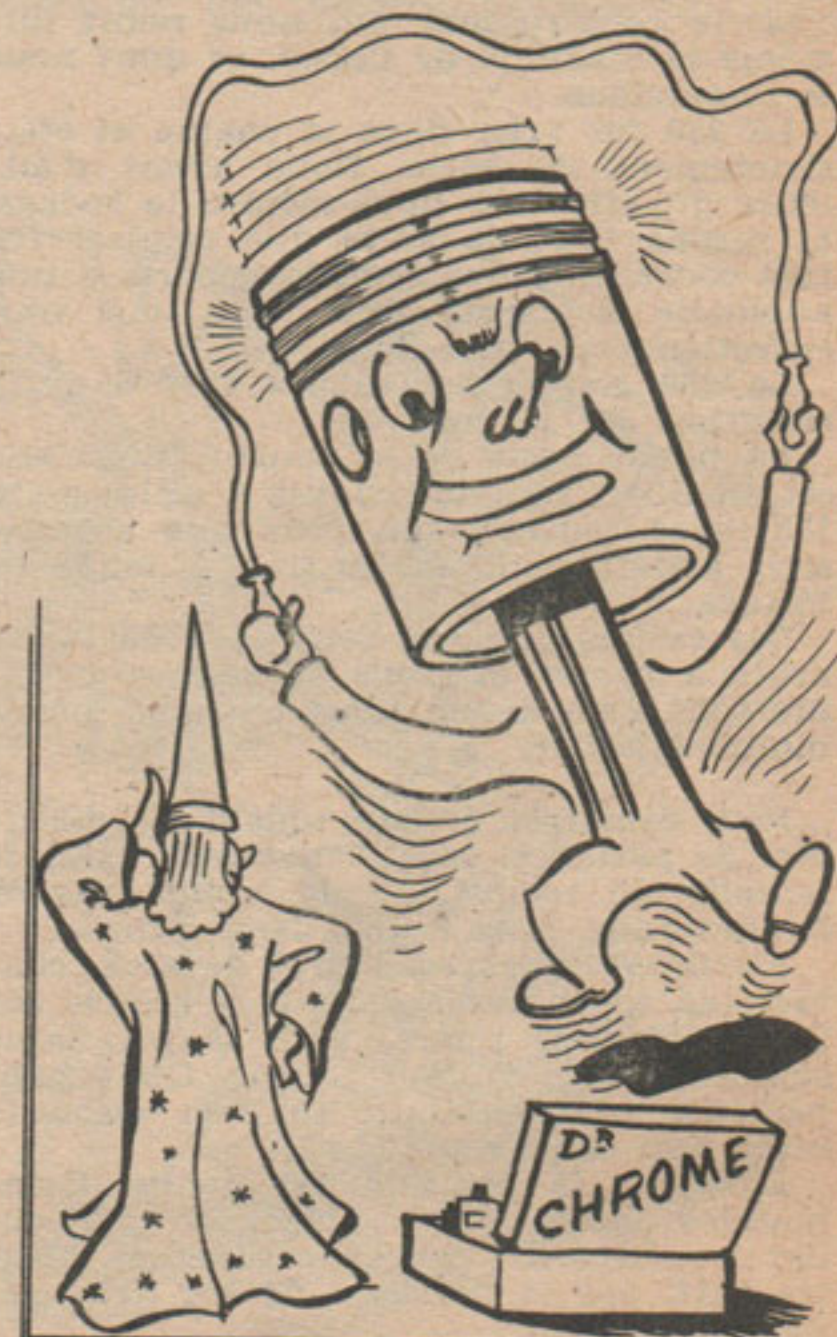
La couche de chrome doit présenter, avec une régularité parfaite, une épaisseur de 0,1 mm. Or, il n'est pas simple de déposer une telle couche avec une tolérance ne devant pas dépasser — 0,01 mm. La dureté Brinell devant être au moins de 1.000, l'adhérence doit être telle que la couche n'ait pas tendance à s'effriter (s'effriter), qualité qui requiert des traitements spéciaux sur lesquels nous ne pouvons insister ici.

L'extraordinaire résistance à l'usure de ces segments vient alors compliquer le problème du rodage : on ne peut plus les roder comme les segments ordinaires en les montant simplement dans le moteur.

On a parfois essayé de réaliser ce qu'on a appelé un « chromage poreux » pour

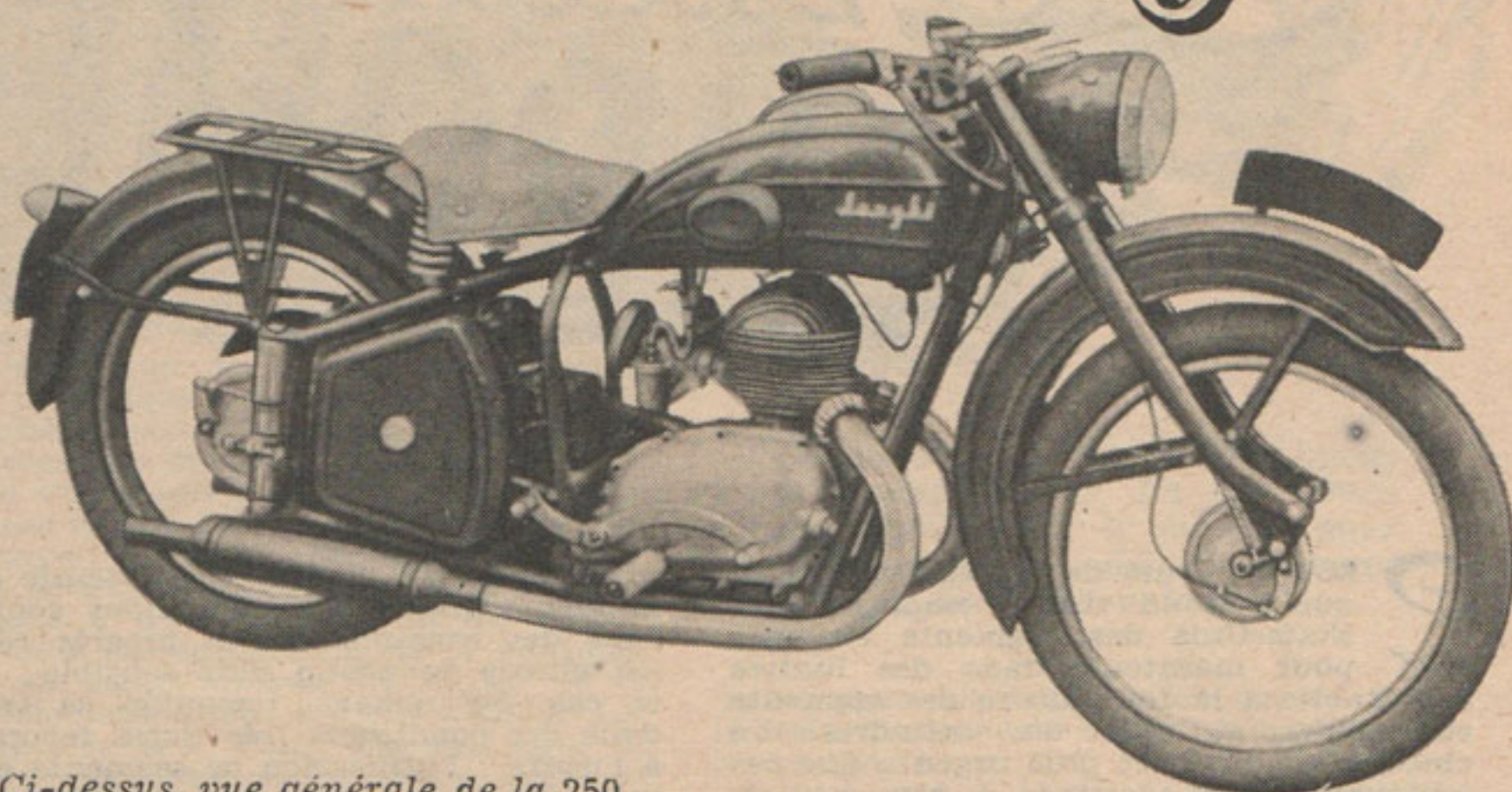
tourner la difficulté ou du moins pour l'atténuer. Mais l'expérience a montré que, pour les segments, les meilleurs résultats étaient donnés pour un chromage « dur », sans porosité. Voici pourquoi beaucoup de segments, après leur chromage, sont introduits dans un cylindre-étalon et traités avec une pâte à glacer. On procède ensuite à un contrôle très rigoureux dans un autre cylindre et c'est seulement s'ils répondent à toutes les exigences qu'on les met en vente.

Il va de soi qu'un contrôle aussi strict entraîne un déchet non négligeable et que le prix de fabrication se trouve augmenté d'autant. Pratiquement, un segment chromé est vendu trois fois plus cher que le segment ordinaire de même dimension. Mais en regard de la diminution d'usure du moteur, il ne fait pas de doute que, dans la majorité des cas, l'utilisation de segments chromés se traduit en fin de compte par une économie très réelle.





# Essai de la 250 Jonghi



*Ci-dessus, vue générale de la 250 Jonghi, type H, côté sélecteur. Ci-dessous, le cylindre démonté nous permet de voir les transferts pour balayage par retour de courant.*

L'industrie française se tourne enfin vers la moto de moyenne cylindrée. La catégorie 250 est celle qui remporte tous les suffrages, et il faut classer Jonghi parmi les promoteurs de ce mouvement.

En effet, au Salon 1951, le stand s'ornait d'un prototype en cette cylindrée. Malheureusement, suivant une mode pratiquée par la quasi-totalité de nos constructeurs, la machine ne fut commercialisée que longtemps après.

C'est ce qui explique d'ailleurs la parution, seulement maintenant, d'un essai de cette 250, que de nombreux lecteurs nous réclamaient. Suivant son habitude, c'est le constructeur qui nous remit lui-même la machine de l'essai, ce dont nous le remercions.

La 250 fut prise dans la chaîne et était strictement de série. Nous avons d'ailleurs dû effectuer nous-mêmes le rodage, et disons tout de suite que celui-ci fut très court, une fois remède apporté à une anomalie de carburation dont nous vous entretiendrons plus loin.

La 250 Jonghi est tout à fait dans la tradition de la marque.

La partie cycle et la couleur dont elle est émaillée, sont identiques à celles de la 125, avec toutefois en plus une suspension arrière coulissante très « made in France ».

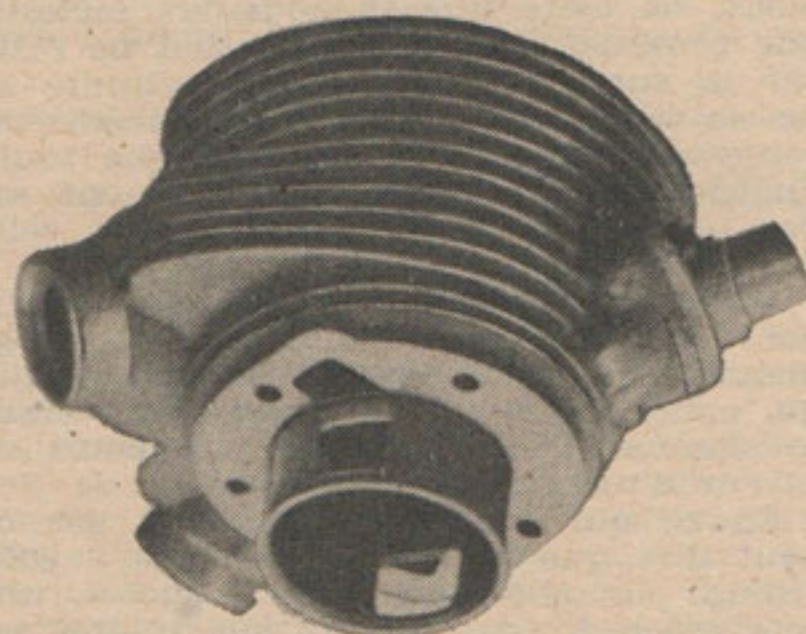
Les carters-moteurs sont ceux de la 125 arbre à cames et seuls culasse et cylindre sont d'un dessin nouveau, mais néanmoins familier.

×.×.×

Pour démarrer, il faut tout d'abord s'armer de patience, car la cuve met, pour se remplir, un temps pour le moins exagéré, en moyenne plus d'une demi-minute.

Air fermé, quelques coups de kick, contact (en tournant la clé qui se trouve sur le capotage de phare) et à la prochaine sollicitation le moteur tourne. Les échappements font entendre un son assourdi, mais non sans vigueur.

En selle, la position est bonne. Commandes bien à leur place, en particulier le sélecteur, qui se caractérise d'autre part, par la petitesse de ses deux pédales.



Première au talon, et bien que le moteur soit froid, l'embrayage fonctionnant pourtant dans l'huile ne colle pas. Arriverions-nous enfin à l'ère des bloc-moteurs dont l'embrayage ne colle plus à froid ?

Comme pour les autres productions Jonghi, en particulier la 125 deux temps, première assez haute, surtout en regard de la cylindrée et de la boîte à 4 rapports.

Cette disposition, jointe à la souplesse du moteur (reprise en 4<sup>e</sup> à 30 kmh., soit 1.400 t.-m. !) font que l'on ne constate absolument aucun trou entre les rapports.

Sélecteur très doux et surtout très précis. Le verrouillage à billes, cher à Jonghi, est conservé, mais le passage des vitesses est nettement plus aisé que sur le 125.

Il n'est plus besoin de marquer un temps d'arrêt. A n'importe quelle vitesse, et sans laisser tomber le régime moteur, la vitesse passe.

Pendant les premiers kilomètres, et bien que le moteur soit ménagé à l'extrême, que le dosage d'huile dans l'essence soit généreux, le serrage apparaissait régulièrement au bout d'une dizaine de kilomètres. Air légèrement fermé, les serrages s'espacèrent rapidement et il nous fut possible de conduire plus « sport » dans Paris.

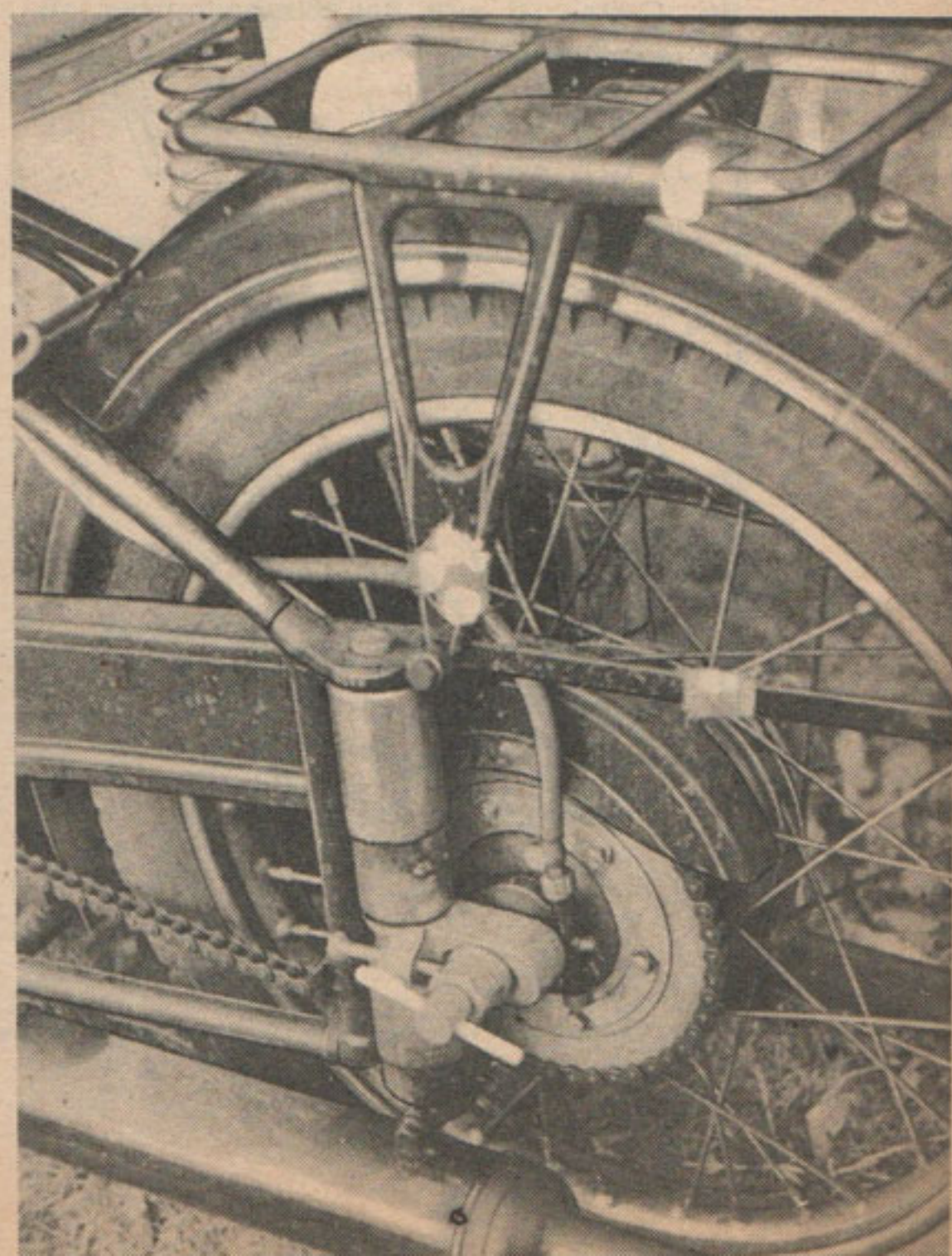
A 500 kms, le moteur montait franchement en régime, échauffement très normal.

Puis vint la période d'essai sur route. Là, il nous fut impossible de conserver, ne serait-ce que pendant quelques minutes, un 70 compteur (64 kmh. chrono).

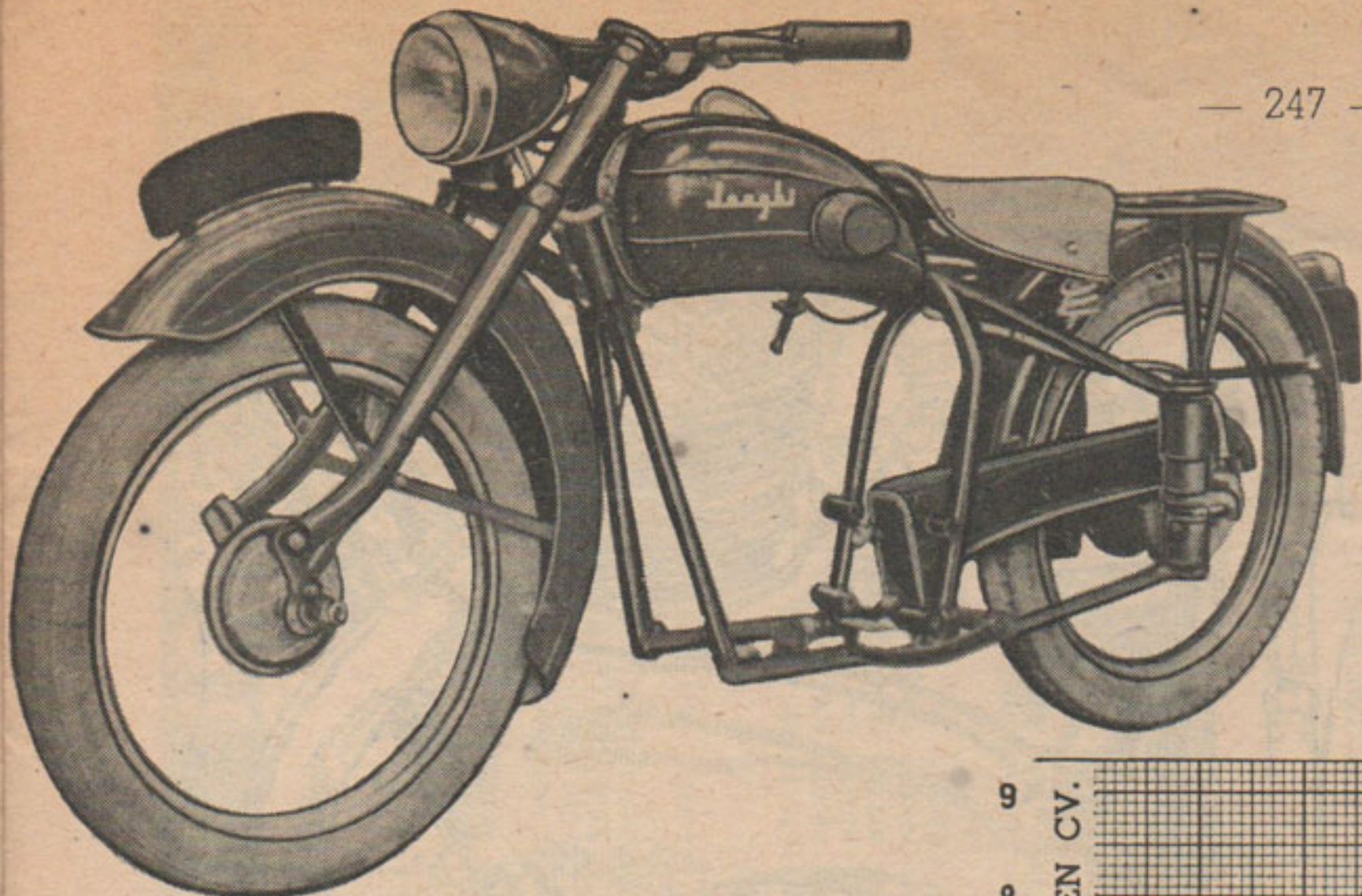
Nous devions finalement trouver la cause de ce phénomène, grâce à une discussion avec un autre constructeur, dont les 175, équipées du bloc Ydral, souffraient de la même anomalie.

Le seul fautif était l'orifice du pointeau de la cuve de carburateur, nettement trop petit, et ne débitant pas assez. En ville, avec les nombreux arrêts, les vibrations de régime, la cuve a le temps de se remplir, alors que sur route, la cuve

*Suspension arrière coulissante. Prise de compteur dans le moyeu arrière.*







A gauche, la partie cycle de la 250 Jonghi. Le cadre est un double berceau très classique.

arrive à se vider, d'où, non pas serrage, mais... panne sèche momentanée.

Grâce à l'obligeance de cet autre constructeur, M. Faizant, pour ne pas le nommer, nous avons pu poursuivre nos essais normalement, en adoptant un nouveau chapeau de cuve, avec orifice de pointeau plus grand. Dès lors, la cuve se remplit rapidement (plus d'attente pour mettre en marche) et surtout le moteur ne se trouve plus sous alimenté. Dieu merci, tous les carburateurs ne sont pas ainsi. Il s'agit d'une anomalie regrettable, propre à une seule série de fabrication.

Le producteur a aussitôt repris le stock de carburateurs que possédait Jonghi et a retourné ceux-ci en parfait état de marche.

Toutefois, il se peut que plusieurs propriétaires de 250 constatent ces anomalies, et nous leur en signalons la cause.

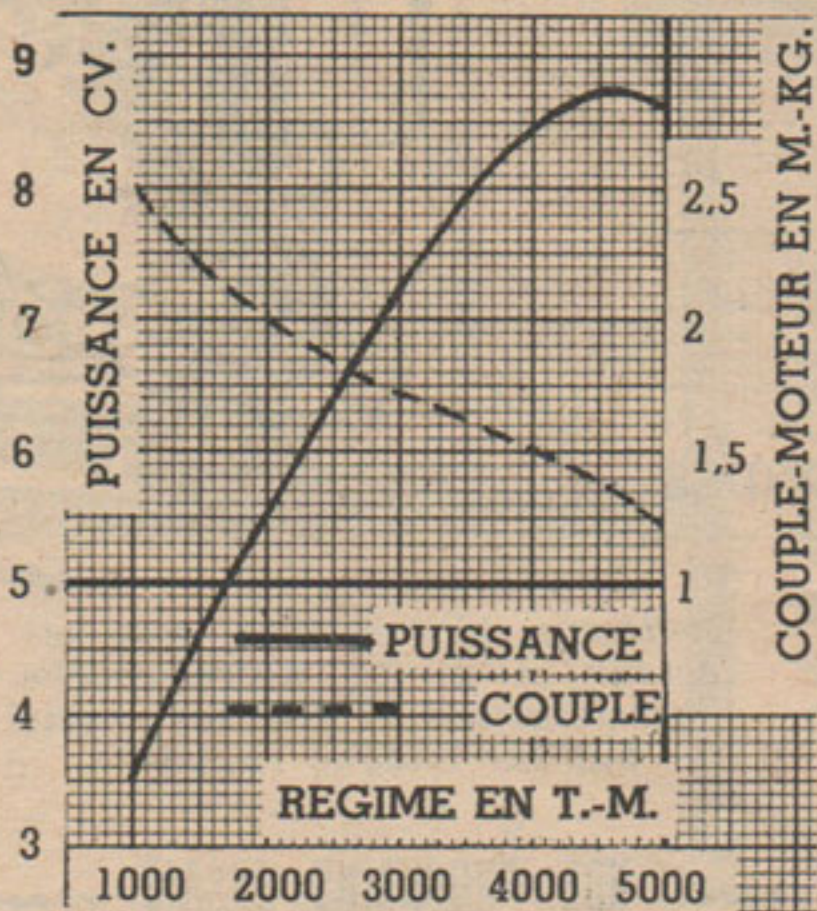
Le remède n'est pas long à apporter.

Normalement alimenté, nous avons pu juger le moteur. Disons de suite que le 250 Jonghi n'est pas un moteur très puissant. C'est un 250 deux temps très classique, à balayage genre Schnurle (et non plus en croix comme sur le 125). Puissance de 8 CV 75 à 4.500 t.-m.

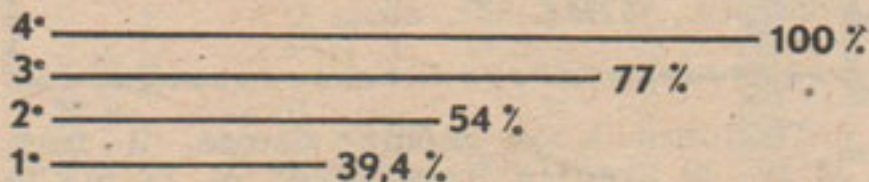
En ville, la machine est agréable, car, outre son excellente maniabilité, le moteur est très souple, et les accélérations sont franches.

Sur route, le moteur arrive assez vite à son plafond, mais comme la 4<sup>e</sup> est longue, on peut conserver longtemps la vitesse, presque maxima, sans fatiguer le moteur. C'est ainsi que l'allure de route, seul, oscille entre 75, 80 chrono, avec maximum aux alentours de 90 kmh.

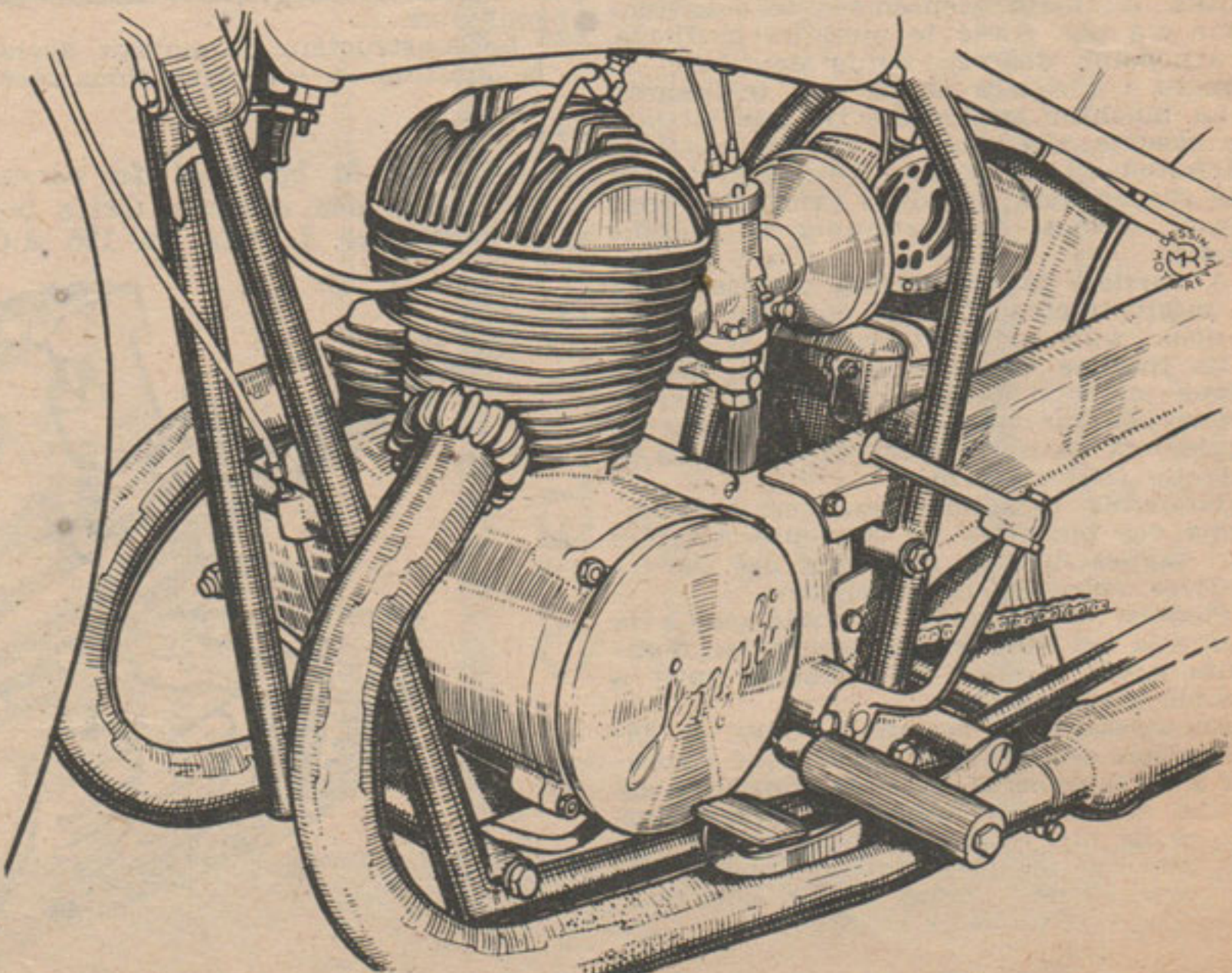
Avec un passager, et toujours en position « touriste », sur le plat, on roule au maximum à 87 kmh., 4.000 t.-m. en prise, alors qu'en 3<sup>e</sup> on atteint... 78 kmh., soit 4.650 t.-m. Cela tient au choix des rapports, et Jonghi, comme bien d'autres constructeurs, français et étrangers, préfère une 4<sup>e</sup> longue, qui ne permet pas d'utiliser complètement les chevaux du moteur, mais qui fait office de régulateur, en ne permettant pas au pilote de dépasser un certain régime moteur.



Ci-dessus, courbes de puissance et de couple. Ce dernier, dont le maximum est à bas régime, donne une grande souplesse au moteur. Ci-dessous, échelonnement de la boîte, comparable à celui d'une 500 twin.



Ci-dessous, vue du bloc-moteur côté dynamo. En bas à gauche, réservoir enlevé, nous apercevons la bobine.



Nos essais chronométrés débutèrent par les épreuves de côte. Plus que jamais, la différence de poids des essayeurs se fit sentir.

C'est ainsi qu'un pilote de 55 kgs met 2 secondes de moins qu'un pilote de 75 kilogs.

En utilisant les 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup>, les résultats furent les suivants :

Essayeur 55 kgs : 21" 3/5, moy. 58 kmh. 3  
 Essayeur 75 kgs : 23" 3/5, moy. 53 kmh. 4

A deux, soit au poids total de 130 kgs, mais en n'utilisant que première et seconde, la montée fut chronométrée en 28", soit une moyenne de 45 kmh.

Pour nos essais, le constructeur mit à notre disposition une machine parfaitement rodée, utilisée alternativement avec réglage de série, et réglage spécial.

Le réglage spécial consistait d'ailleurs dans le changement d'un gicleur (120 au lieu de 110), et dans l'emploi d'une bougie froide, en l'occurrence une Marchal CR 31-2, d'un degré thermique de 260 environ.

Le démultiplication était d'origine, le filtre à air fut laissé au carburateur. Ces deux modifications sont donc facilement à la portée de l'amateur.

Normalement assis, la vitesse de pointe fut de 96 kmh. 100. Puis Arigo Remondini, prenant la machine en main, réalisa, bien à plat, et revêtu d'un maillot de soie très collant, 112 kmh. 422, performance qui nous surprit.

Remettant la machine, dans l'état où elle est livrée à la clientèle, les essais durent être interrompus après quelques temps, la bougie d'origine trop chaude provoquant une perle.

La Marchal 31-2 fut donc remontée et les résultats suivants furent obtenus :

1<sup>er</sup> : 46 kmh. en 5" soit 5.360 t.-m.  
 2<sup>e</sup> : 61 kmh. en 8" 1/5 soit 5.200 t.-m.  
 3<sup>e</sup> : 82 kmh. en 22" soit 4.900 t.-m.  
 4<sup>e</sup> : 85 kmh. en 24" 2/5 soit 3.910 t.-m.

Le maximum en prise fut normalement assis de 90 kmh. 114, soit un régime de 4.150 t.-m.

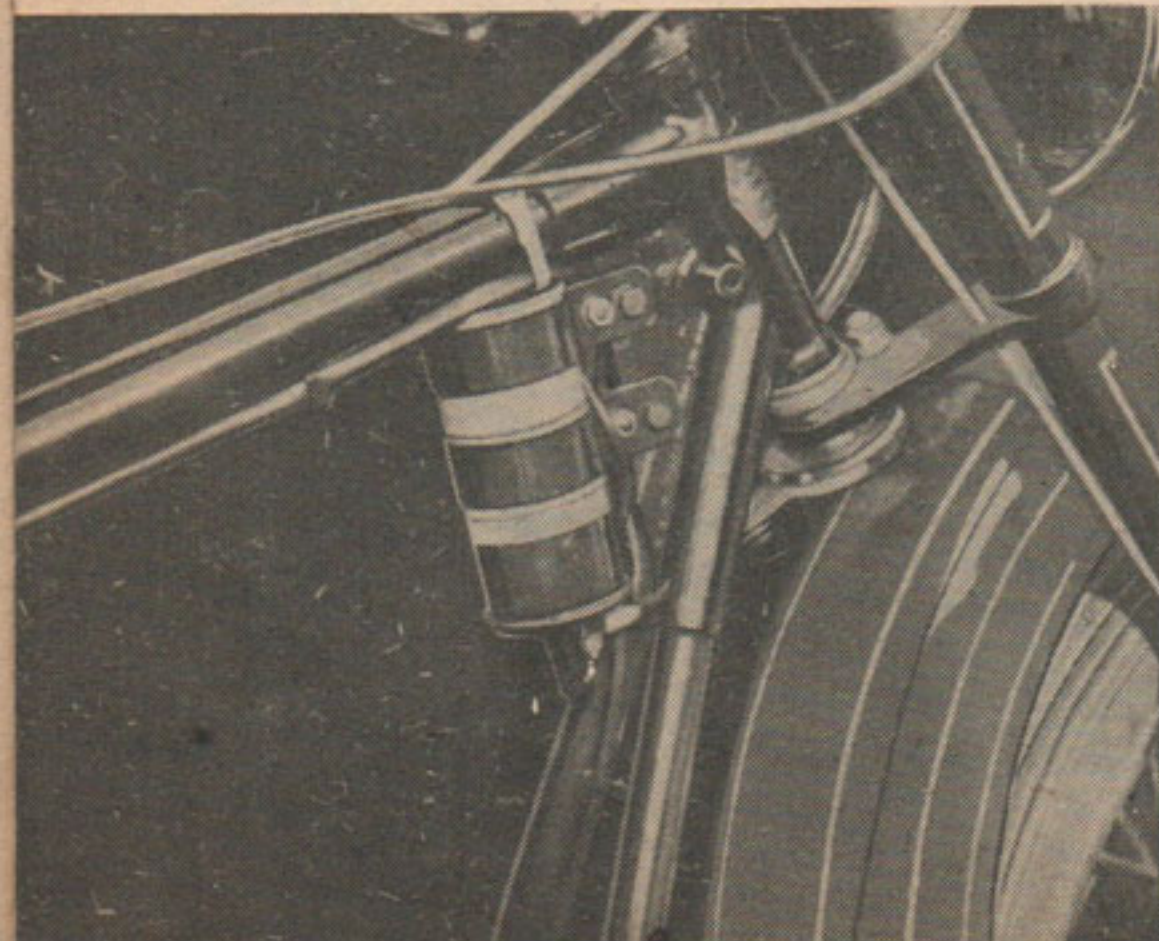
A plat sur la machine, nous avons atteint 107 kmh. 1 (4.940 t.-m.).

Il est une question que nous ne tranchons jamais, et pourtant bien intéressante, celle de la consommation.

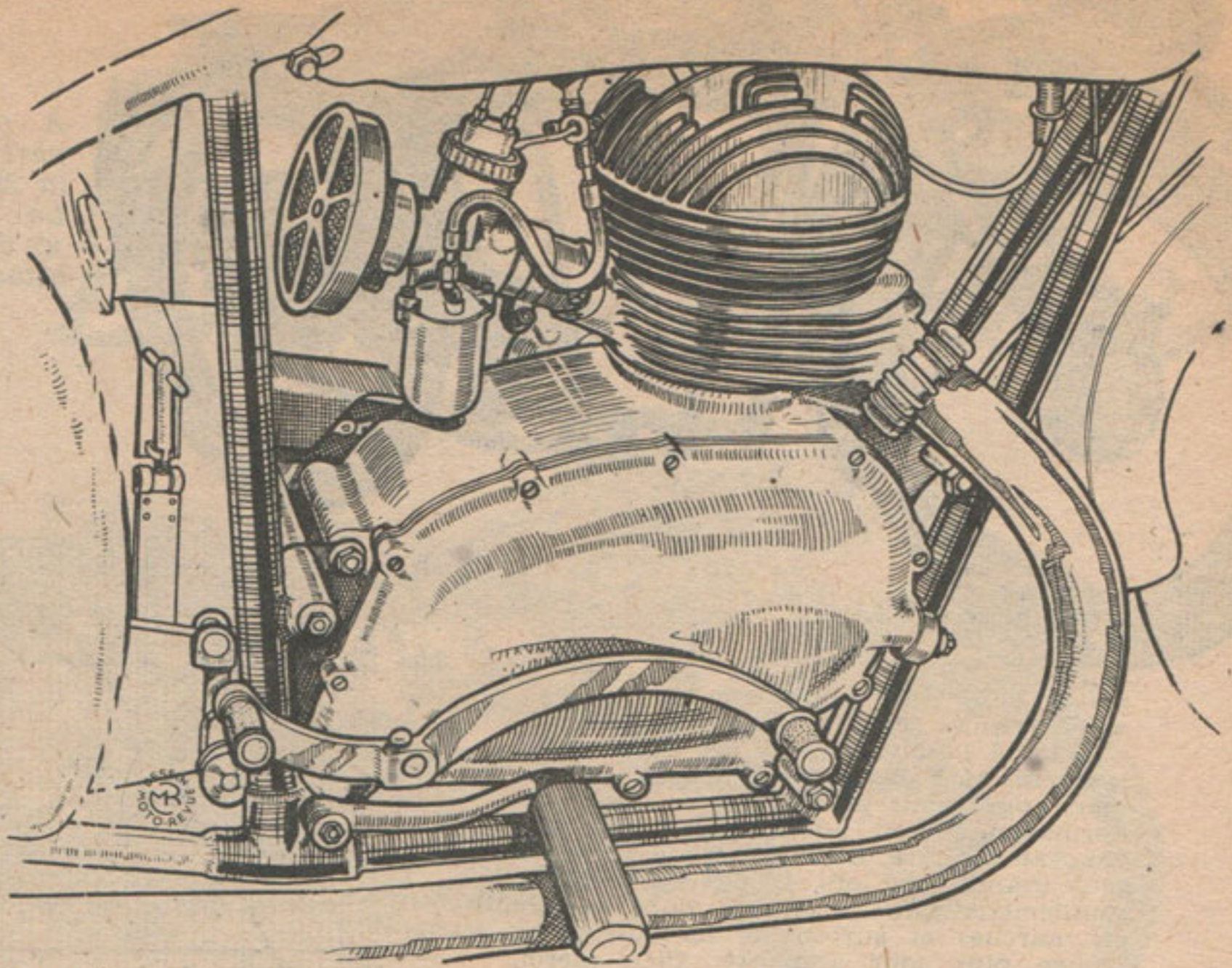
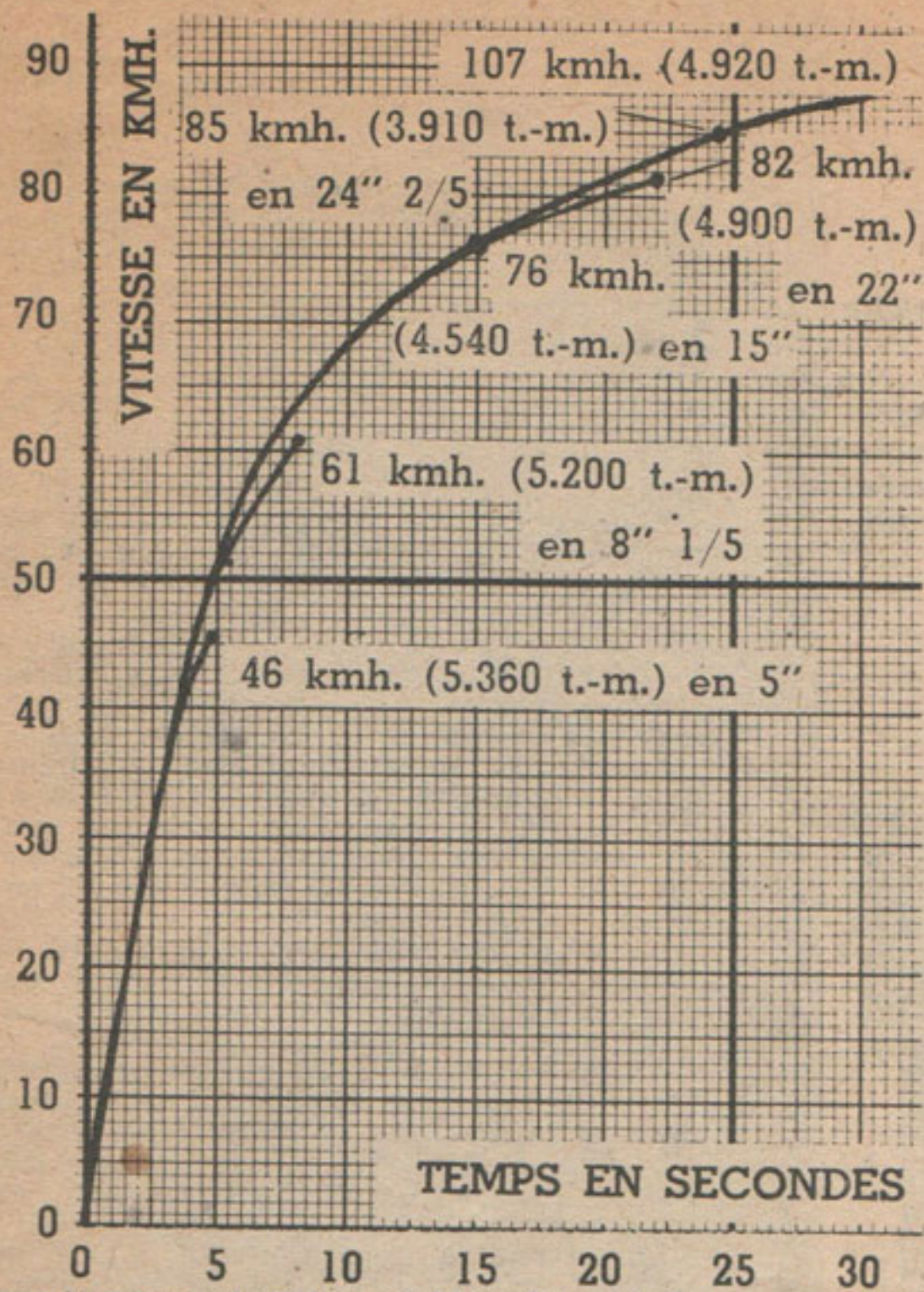
Avec un deux temps, un chiffre est bien dur à avancer, car cela dépend trop du pilote.

A haut régime, le deux temps est terriblement gourmand. Aussi une conduite sport n'est-elle pas à conseiller.

Pendant le rodage dans Paris, nous avons atteint 4 l. 5 à 4 l. 7 aux 100 kms. Par contre, Remondini, créateur de la machine, lors d'essais de consommation







Ci-dessus, bloc-moteur, côté sélecteur. A droite, notre courbe d'accélération et vitesses maxima sur chaque rapport.

sur l'anneau de vitesse à Montlhéry, brûle 3 l. 8 à 80 kmh.

Un propriétaire d'une 250 n'écrit-il pas à Jonghi qu'il consomme moins avec sa 250 qu'avec la 125 de la marque. Alors ?

Conduisez tranquillement, sans emballer votre moteur à l'arrêt, sans trop monter vos régimes et la consommation sera acceptable. Autrement, ce sera au portemonnaie d'en supporter les conséquences.

Ayant eu à circuler de nuit, nous avons pu juger de l'éclairage, très satisfaisant.

Le contacteur Morel s'affermi au cours des mois, ce dont nous nous réjouissons. Enfin, grâce à la présence d'une batterie, il est possible de rouler de nuit, en ville, avec une simple lanterne, et ainsi de ne pas éblouir les usagers venant en sens inverse. L'ensemble de l'appareillage électrique est de qualité, et entre autre, l'avertisseur remplit parfaitement son office.

La finition sobre de la machine est de bon goût. Les chromes sont discrets. Enfin l'esthétique est agréable et, bien que très classique, la 250 Jonghi a une allure très sport, tenant essentiellement à la présence d'un garde-boue avant suspendu, rappelant un peu celui des anciennes Royal-Enfield.

Notons la présence d'un grand coffre à outils, où malheureusement le constructeur n'a pas glissé le moindre outillage.

Au point de vue tenue de route, la Jonghi L'a rien à envier aux meilleures.

La machine très légère (95 kgs à vide) se bascule aisément en courbe et tient parfaitement sa ligne. Aucune réaction des suspensions, qui dans l'ensemble sont plutôt fermes, en particulier la fourche avant.

A l'arrière la suspension coulissante a le mérite d'être efficace, en solo, comme à deux, sans jamais talonner.

La fourche avant, à roue tirée, ne talonne pas non plus, et nous ne reviendrons pas sur celle-ci, l'ayant décrite et jugée lors de notre essai de la 125 de la marque (MR n° 1126).

Toutefois signalons que les articulations des biellettes ne sont pas montées sur bagues bronze, mais sur des bagues traitées en acier nickel-chrome.

Passons maintenant au freinage. A la conduite en ville et sur route, et d'ailleurs après réglage, le freinage nous a semblé satisfaisant.

En agissant sur les deux roues, la décélération est très nette. On peut s'amuser à se faufiler en ville, la confiance est totale, car on peut compter sur les freins.

Lors de nos essais, toujours sur la même base, les résultats ont été bons, puisque avec les deux freins il faut, à 50 kmh. chrono, 15 m. 45 pour s'arrêter.

### NOS PROCHAINS ESSAIS

32 PAGES CHAQUE SEMAINE NOUS PERMETTRONT DE REALISER UN VIEUX REVE, CELUI DE PUBLIER UN ESSAI DANS CHAQUE NUMERO. NOTRE PROCHAIN ESSAI SERA CONSACRE AU SCOOTER A.G.F. 175 cc. DANS LES NUMEROS SUIVANTS NOUS PUBLIERONS LES ESSAIS DE LA 125 MOTOBECANE D 45 S, 350 DOUGLAS MARK V, MONET-GOYON, 232 cc., GIMA 175, etc...

Toujours à la même vitesse, il faut 32 m. 30 avec le frein avant et 22 m. 70 avec le frein arrière.

Le freinage de l'avant seul, est nettement déficient. Cela provient en partie du diamètre insuffisant de ce frein (qui n'est d'ailleurs pas réalisé par Jonghi).

Pourquoi 130 mm à l'avant et 150 mm à l'arrière, alors que l'inverse serait à souhaiter.

Le constructeur de moyeux devrait voir la question au plus vite. Nous répéterons,

*Crevé de la boîte et du verrouillage par billes des vitesses. Cette boîte est identique à celle du 125 A.C.T.*

pour la centième fois, que ce n'est pas avec la roue arrière, mais avec la roue avant, que l'on freine.

Que les constructeurs fassent des tambours de grands diamètres, et aux flasques rigides. Si des moyeux de 130 mm peuvent aller à la rigueur, il faut incessamment les régler et au bout de quelques milliers de kilomètres, ils ont perdu toute efficacité.

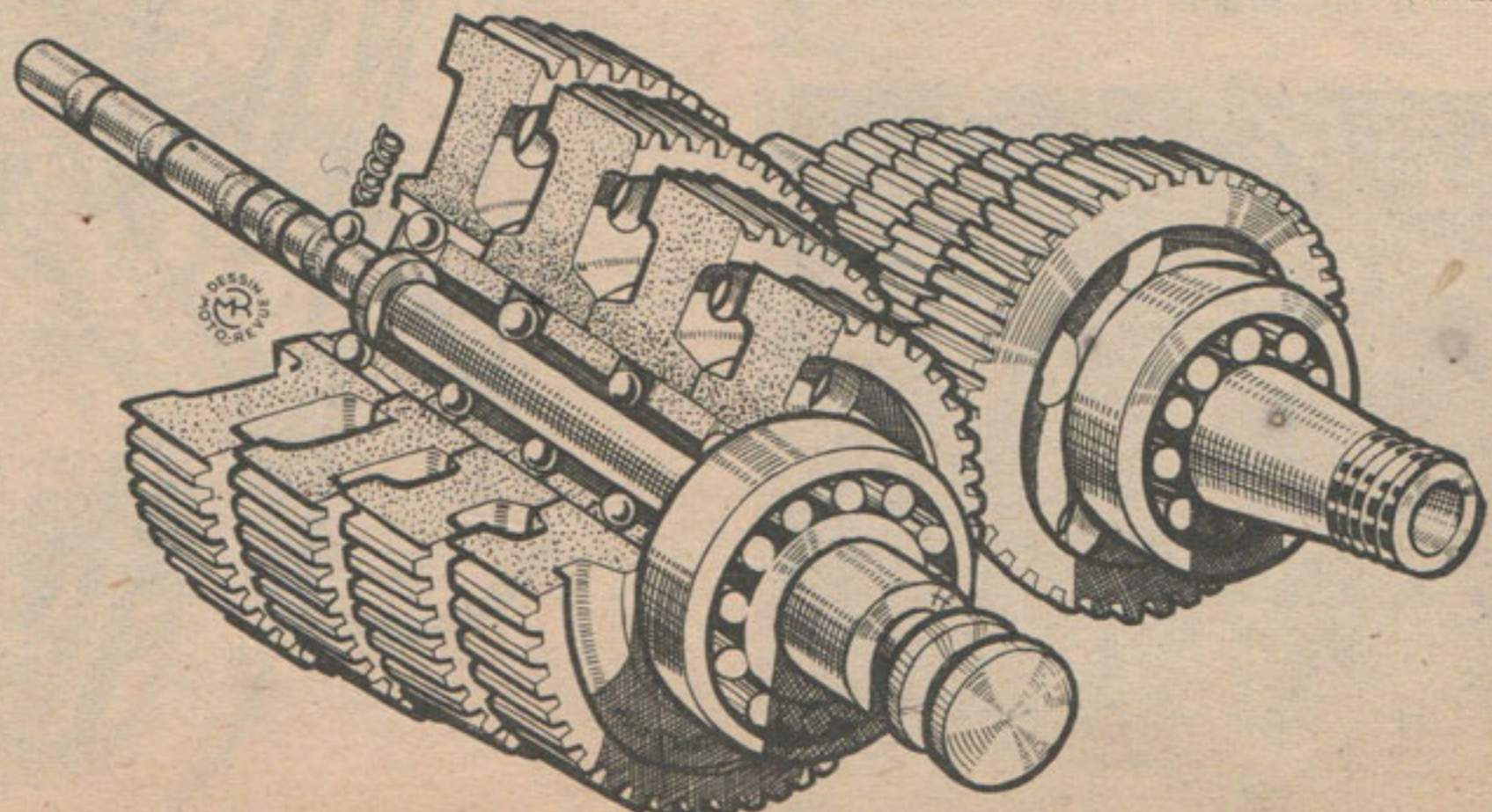
Pour nous résumer, la 250 Jonghi type H est une machine utilitaire, bonne à tout faire.

Suivant la manière dont elle sera conduite, ce sera une machine économique et sûre permettant un travail quotidien. Elle est aussi à l'aise sur route qu'en ville où elle est très maniable.

Machine sans défaut ?

Pour ainsi dire, oui. Nous ne voyons guère que le freinage à améliorer. Tout le restant semble robuste et apte à un long usage. C'est la machine sans histoire, sans prétentions sportives aussi. Sa puissance est très moyenne, pour une machine dont le prototype est apparu en 1951.

Mais elle permet sur route un 80 kmh. soutenu longtemps, et pour le tourisme comme pour le travail, nous n'en demandons pas toujours tant à notre machine. C. R.



NE DEBRAYEZ JAMAIS SI CE N'EST POUR VOUS ARRETER OU CHANGER DE VITESSE



## DESCRIPTION TECHNIQUE

### MOTEUR

Monocylindre deux temps.  
Culasse et cylindre alliage léger.  
Alésage : 68 mm.  
Course : 68 mm.  
Cylindrée : 247 cmc.  
Puissance : 8 CV 75.  
Régime correspondant : 4.500 t.-m.  
Taux de compression : 6,2.

### BOITE DE VITESSES

Bloc-moteur 4 vitesses.  
Rapports finaux : 13,95 - 10,2 - 7,15 - 5,5 à 1.  
Démultiplication finale : 17x48.

**FOURCHE** : à roue tirée.  
**SUSPENSION ARRIERE** : coulissante.

**PNEUS** : 25x3.

**FREINS** : AV 130 mm.  
AR 150 mm.

**RESERVOIR** : essence 12 litres

**POIDS A VIDE** : 95 kgs.

**CONSOMMATION** : variant suivant l'utilisation  
de 3 l. 5 à 4 l. 5.



## REGLAGES ENTRETIEN

**AVANCE A L'ALLUMAGE** : 6 mm 5.

**CARBURATEUR** : AMAC type 6.

Passage des gaz : 24 mm.

Gicleur principal : 110.

Aiguille : 2° cran.

Bolisseau : 6/3.

Gicleur d'aiguille : standard.

**MELANGE** :

Pendant rodage : 7 %.

Après rodage : 5 %.

Huile SAE 40.

**GRAISSAGE** :

Capacité carter boîte de vitesses : 1 litre.

Été : huile SAE 40.

Hiver : huile SAE 30.

**VIDANGES** :

Première vidange à 500 kms.

A 1.500 kms, vidange et rinçage.

Ensuite vidange tous les 5.000 kms.

**RODAGE** : 1.500 kms à 60 kmh.

**DECALAMINAGE** : tous les 3.500 kms.

**GARDE EMBRAYAGE** : de 2 mm.

## RESULTATS OBTENUS

Vitesse maximum :

	Solo	Duo
1 <sup>re</sup>	46 kmh. (5.360 t.-m.)	46 kmh.
2 <sup>e</sup>	61 kmh. (5.200 t.-m.)	61 kmh.
3 <sup>e</sup>	82 kmh. (4.900 t.-m.)	78 kmh. (4.650 t.-m.)
4 <sup>e</sup>	90 kmh. 1 (4.150 t.-m.) assis	86 kmh. 7 (4.000 t.-m.) assis
	107 kmh. 1 (4.940 t.-m.) couché	

**Accélération** :

100 m. départ arrêté en 8" 3/5, moy. 41,8 kmh.  
200 m. départ arrêté en 13" 3/5, moy. 52,9 kmh.  
300 m. départ arrêté en 18" 2/5, moy. 58,7 kmh.  
400 m. départ arrêté en 22" 3/5, moy. 63,7 kmh.  
500 m. départ arrêté en 26" 4/5, moy. 67,2 kmh.

**Epreuve de côte** :

**SEUL** :  
(350 m., pente moyenne 8,7 %).  
Pilote 55 kgs : 21" 3/5, moy. 58 kmh. 3.  
Pilote 75 kgs : 23" 3/5, moy. 53 kmh. 4.

**AVEC PASSAGER** :

75 kgs + 55 kgs : 28", moy. 45 kmh.

**RAPPORTS UTILISES** :

En solo : 1-2-3.

A deux : 1-2.

**Freinage (50 kmh. chrono)** :

Avant : 32 m. 30.

Arrière : 22 m. 70.

Les deux : 15 m. 45.

**VILLE ET  
TOURISME**

## A QUEL USAGE EST DESTINEE LA MACHINE

Par sa légèreté, sa maniabilité et ses accélérations, la 250 Jonghi s'accommode bien de la circulation en ville, quoique étant, dans ce genre d'utilisation, un peu « gourmande ».

Le tourisme est évidemment possible, dans n'importe quelle région, montagnaise ou non, avec passager et bagages.

Toutefois, en montagne ou sur routes sinueuses, si la machine est chargée, le freinage risque d'être insuffisant.

Machine utilitaire, robuste, ne demandant qu'un entretien minime, d'un prix de vente très raisonnable en regard des services qu'elle peut rendre.

Machine demandant à être conduite tranquillement, si l'on ne veut pas consommer exagérément. S'accommode toutefois très bien d'une conduite sportive, mais manifeste dans ce cas d'un appétit de « champion ».

## CONDITIONS GENERALES D'ESSAI

Au début de l'essai, le compteur indiquait ..... 30 kms  
A la fin de l'essai ..... 512 kms  
Poids de l'essayeur habillé ..... 80 kgs  
Taille de l'essayeur ..... 1 m. 75

Réglages spéciaux, ou modifications : néant.

Date et lieu de l'essai : 25-2-53/20-3-53  
(Seine et Seine-et-Oise).

Conditions atmosphériques : Beau temps frais

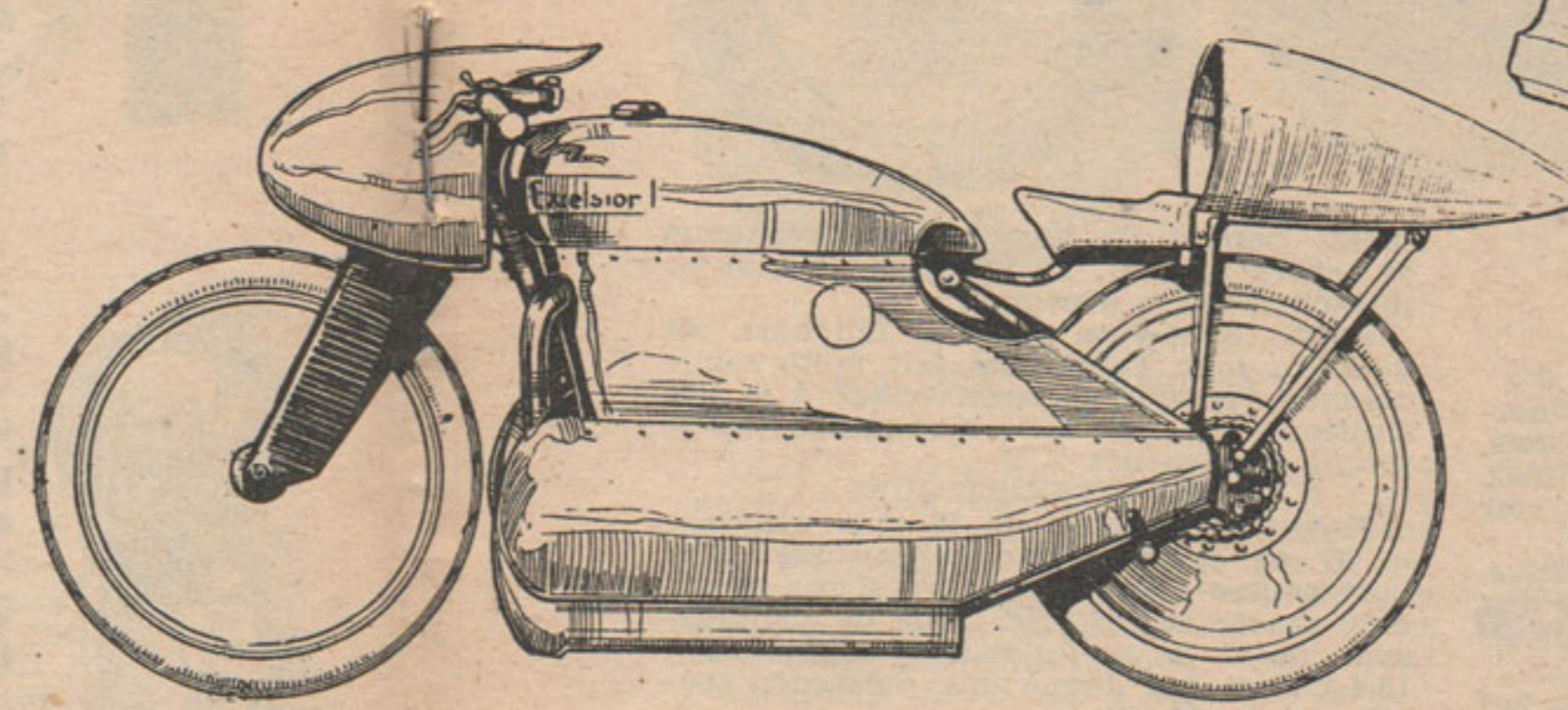
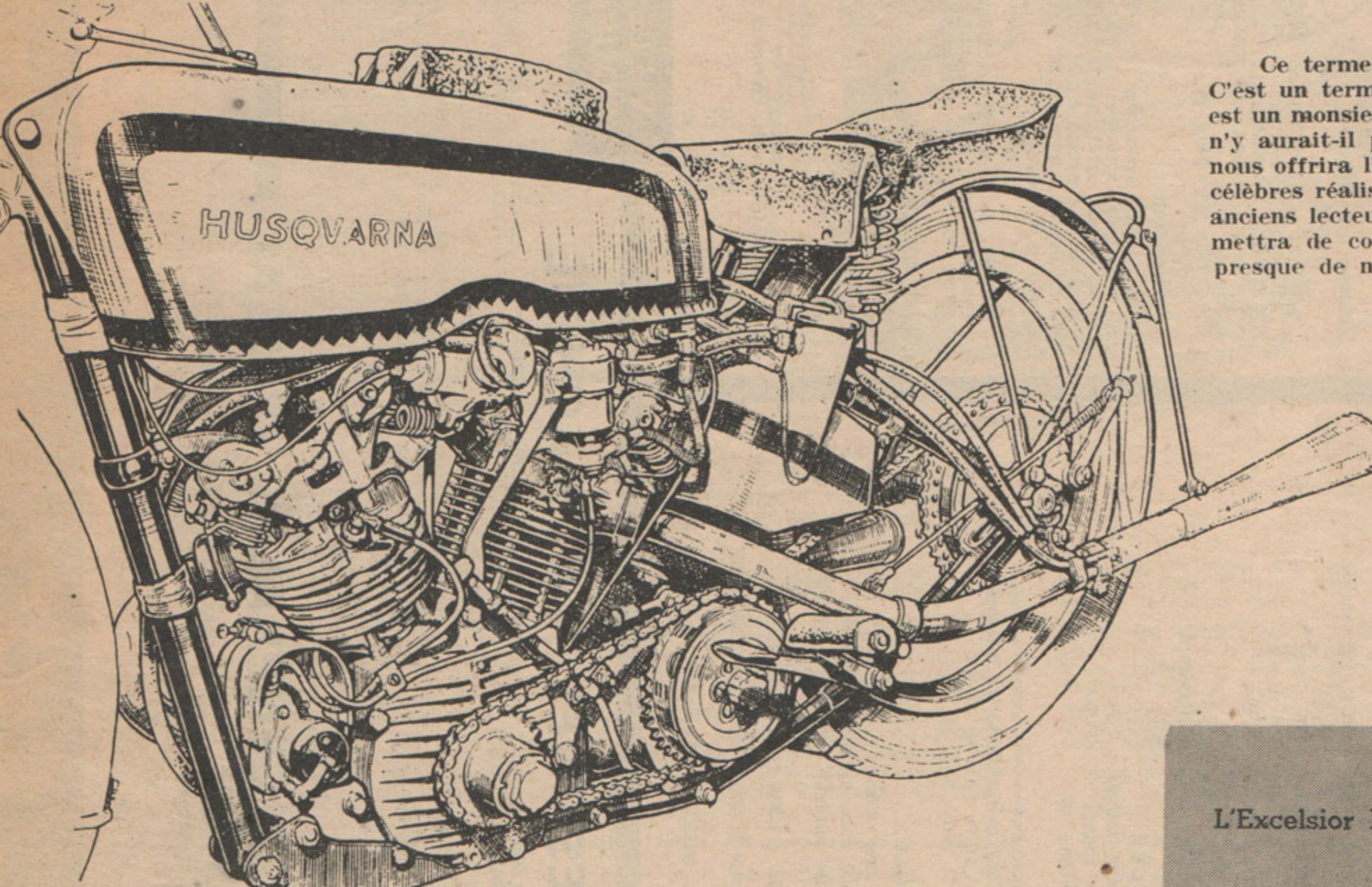


Un beau spécimen de l'industrie suédoise : la 500 cc. Husqvarna compétition de 1933.

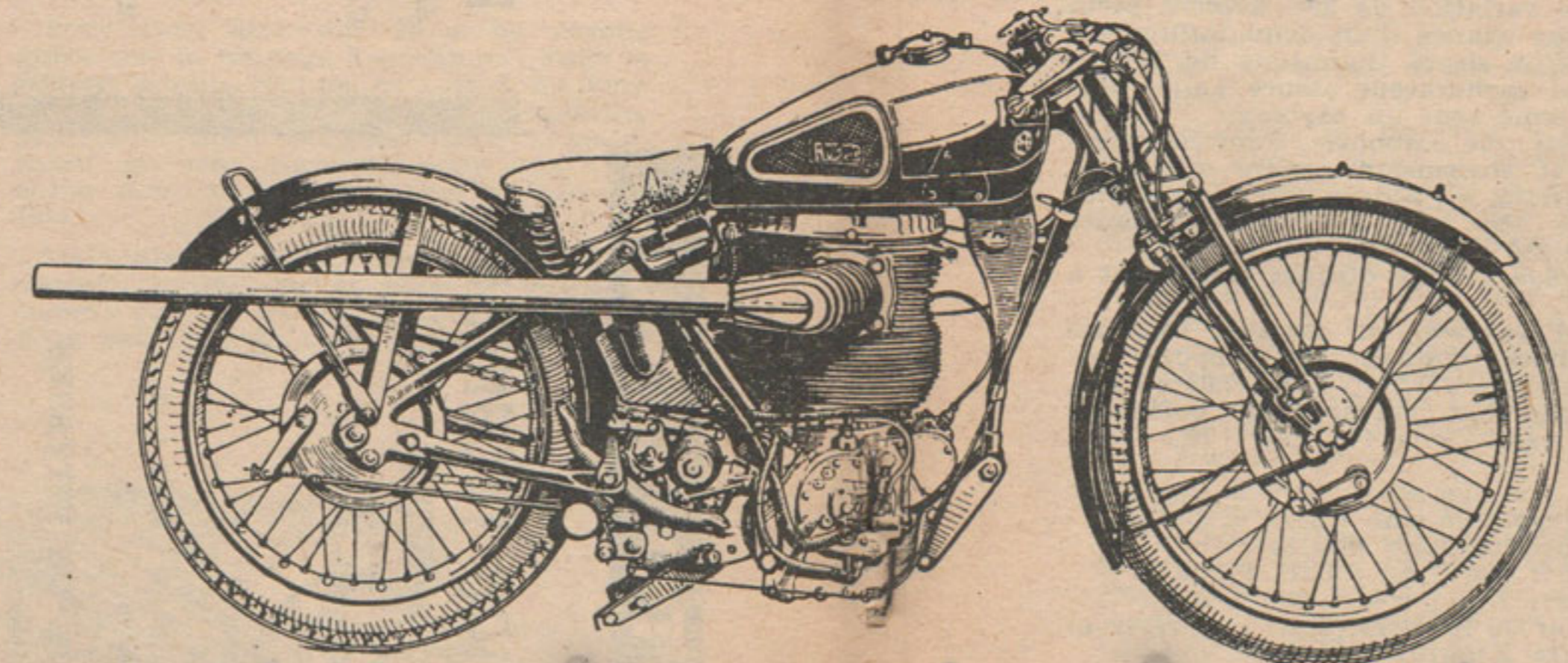
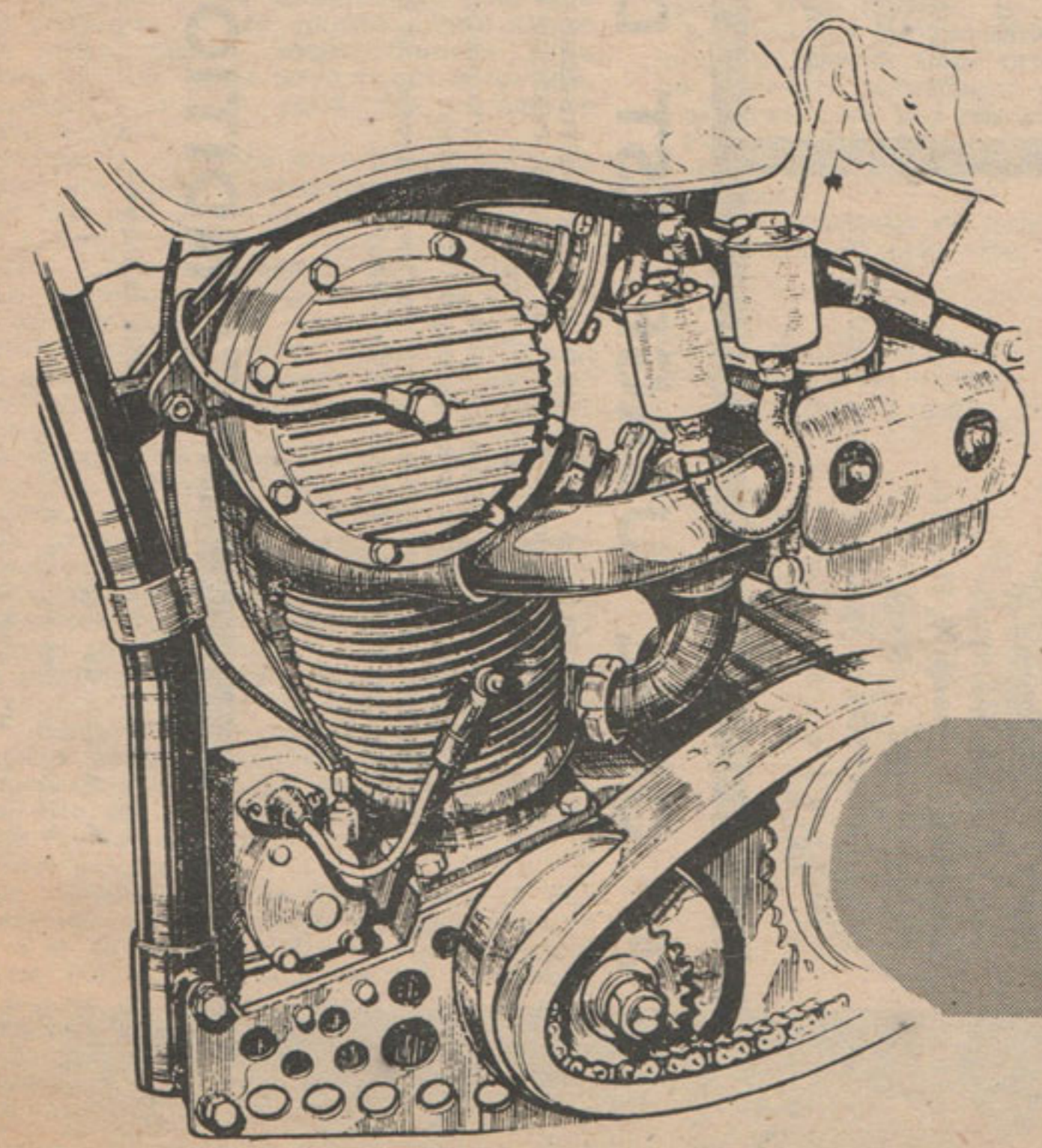
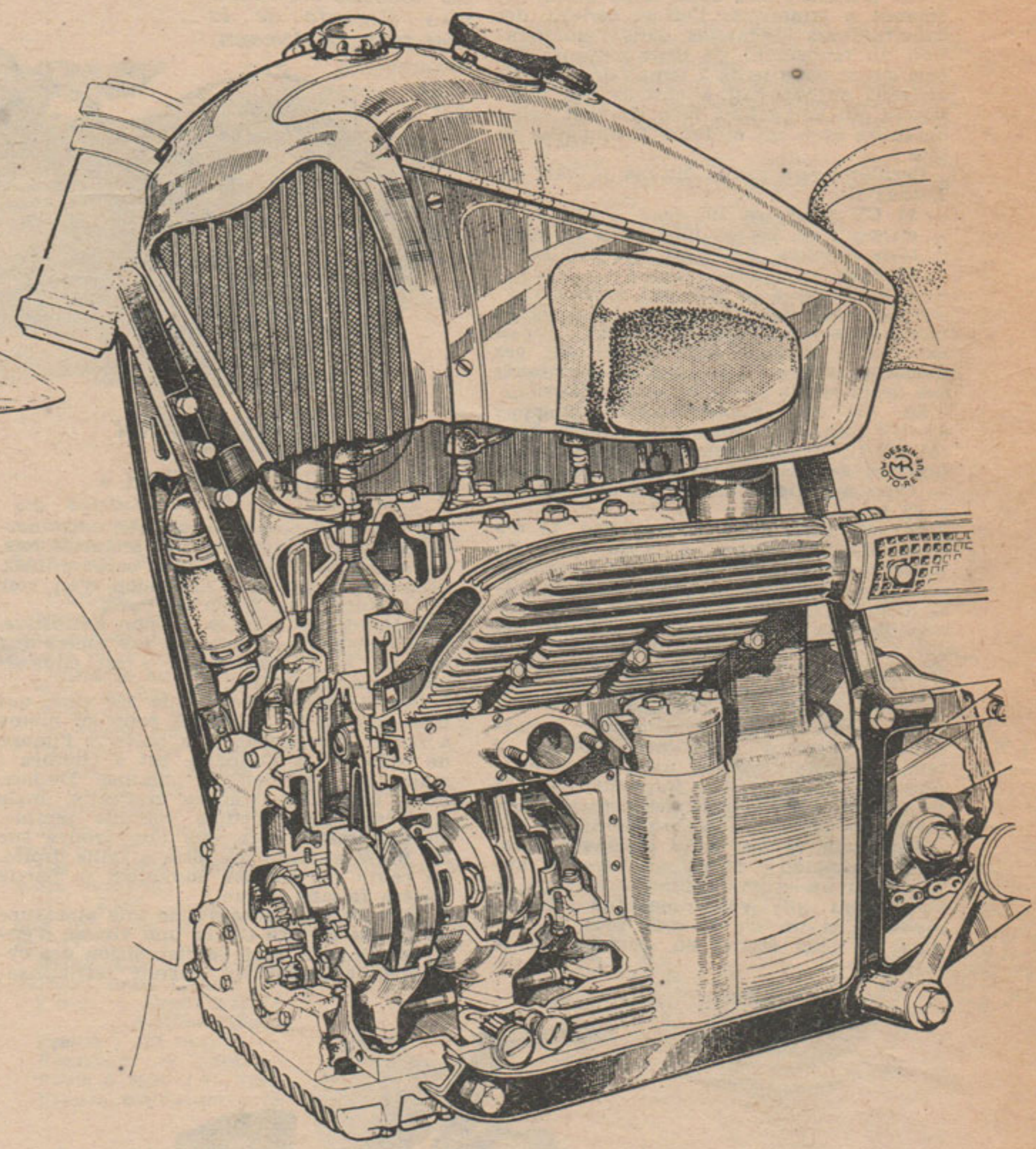
# Le "Spotter" Motocycliste

Unique en son genre, le 3 cylindres, 2 temps Scott à refroidissement liquide.

Ce terme de « Spotter » est, pour beaucoup d'entre vous, inconnu. C'est un terme d'origine anglaise et cher aux aviateurs. Un « spotter » est un monsieur qui se fait fort d'identifier n'importe quel avion. Pourquoi n'y aurait-il pas de « spotter » motocycliste ? Cette nouvelle rubrique nous offrira l'occasion de faire connaître aux jeunes générations, les plus célèbres réalisations techniques datant d'avant-guerre, et rappellera à nos anciens lecteurs bien des souvenirs de jeunesse. En outre, elle nous permettra de constater la hardiesse de certaines conceptions, oubliées, ou presque de nos jours.



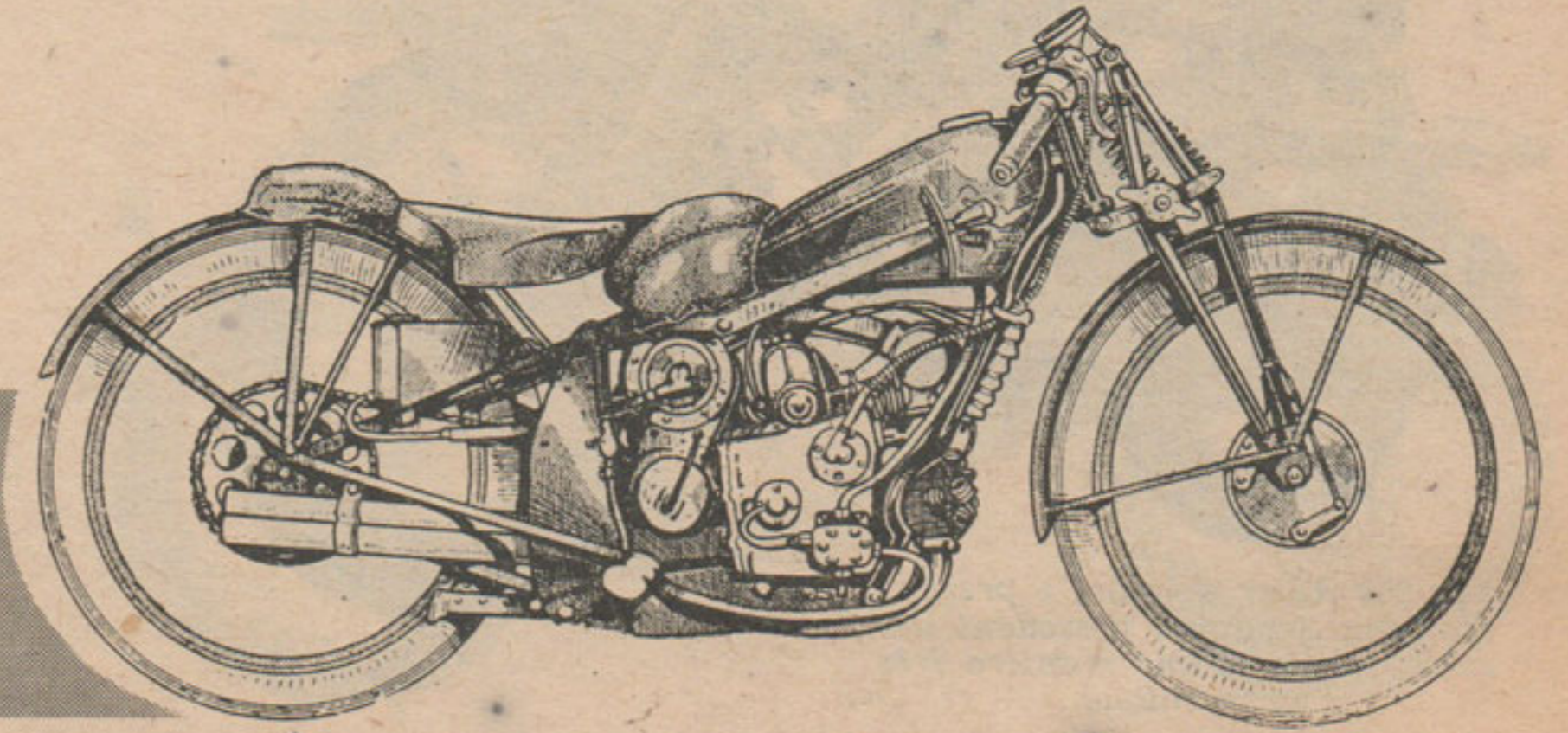
L'Excelsior 1.000 cmc. JAP, préparée par Wright pour le record du monde du kilomètre.



L'Impéria, deux pistons opposés, deux temps et compresseur. Les deux vilebrequins sont réunis par chaîne.

La 500 Rudge 1935, moteur Cross, à distributeur rotatif, refroidissement mixte par huile et air.

En 1932, apparut une nouvelle 500 Guzzi compétition. Moteur 4 cylindres à compresseur. Vitesse de pointe 200 kmh.





LES PETITES ADLER

# NOUVELLES

Par plusieurs fois déjà, nous avons été amenés à remarquer l'effort sérieux des constructeurs allemands dans l'amélioration du rendement de leurs moteurs. En particulier dans leurs 2 temps de série, ils arrivent aujourd'hui à obtenir des puissances qui surpassent bien souvent celles obtenues avec des moteurs à soupapes en tête !...

Dernièrement nous citons le cas des Tornax-IIo :

— 11 CV pour les 197 cm<sup>3</sup> - 94,8 kmh en position assise; 105,9 kmh en position couchée; 2,4 litres aux 100 km à 63 kmh.

— 15,8 CV pour la 250 cm<sup>3</sup> twin.

Nous avons aujourd'hui des renseignements sur les petites Adler, et ceux-ci expliquent la forte impression que ces machines ont pu faire sur les assistants des derniers Six Jours Internationaux.

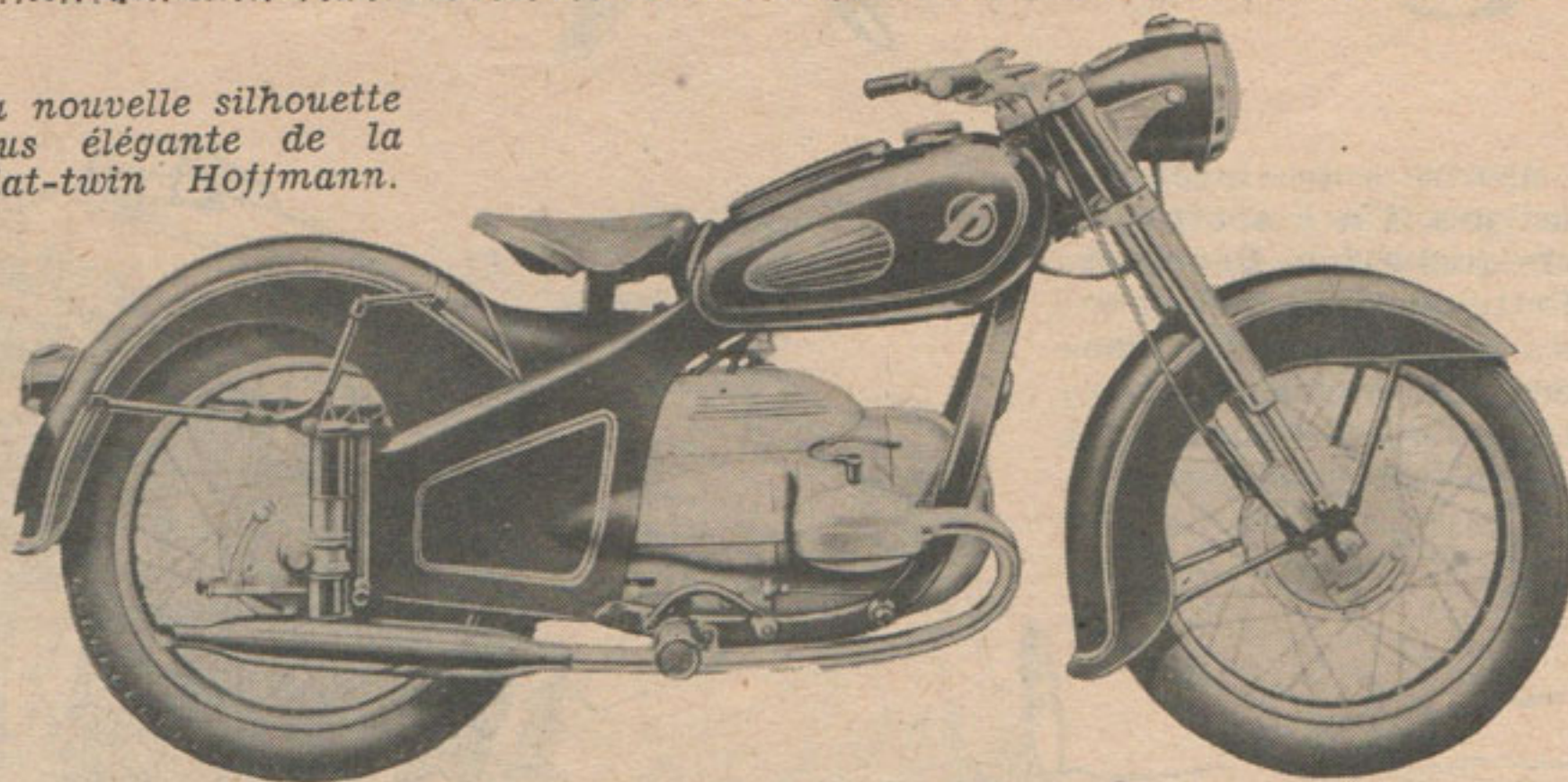
La 150 cm<sup>3</sup> monocylindre développe 8,4 CV (puissance soutenue) à 5.840 t/m. (56 CV/l). Vitesses maxima : 95 kmh en position assise, 102,4 en position couchée. — Consommation : 2,35 litres aux 100 km à 63 kmh.

La 250 cm<sup>3</sup> twin donne, elle, 16 CV (puissance soutenue) à 5.590 t/m. La puissance spécifique de 64 CV/l (combien sont les 500 cm<sup>3</sup> à soupapes en tête faisant 32 CV ?), plus importante, peut être expliquée par la cylindrée unitaire (ici 125 cm<sup>3</sup>) plus petite. Vitesses maxima : en position assise 116,5 kmh, en position couchée 125 kmh. — Consommation aux 100 km : 3,6 litres à 77,5 kmh.

Ces résultats sont évidemment remarquables, surtout pour des moteurs 2 temps à simple piston, mais il est clair que ce qui est le plus frappant, c'est de voir aujourd'hui encore des constructeurs sortir des 250 cm<sup>3</sup> de moins de 12 CV.

Rappelons ce que nous disions au moment du Salon : 50 CV au litre est aujourd'hui un strict minimum; si vous ne voulez pas que votre machine soit démodée d'ici un an, il vous faut 55 CV/litre. Et nous étions en dessous de la vérité.

La nouvelle silhouette plus élégante de la flat-twin Hoffmann.



## LA HOFFMANN

### « GOUVERNEUR »

Il y a déjà plus d'un an que cette machine fut présentée pour la première fois, au salon de Francfort. En octobre 1952, nous avons eu aussi l'occasion d'en voir un prototype au Salon de Paris.

Aujourd'hui, dans sa version définitive, améliorée tant au point de vue aspect que moteur, la « Gouverneur » est maintenant commercialisée.

C'est le seul flat-twin de 250 cmc. qui n'ait jamais été fabriqué, tout au moins à notre connaissance. La boîte, à l'image de celle de la Zundapp, est à chaînes; mais, ici, au lieu de chaînes Duplex, nous avons de simples rouleaux, mais très larges. Le couple conique semble, contrairement à ce que l'on trouve sur les BMW et Zundapp, être à taille droite. Le cadre est en tôle emboutie, la partie arrière faisant coque.

Ce moteur culbuté donne une puissance de pointe de 13,4 CV et une vitesse d'environ 110 kmh. Mais la disposition des cylindres, assurant un parfait refroidisse-

ment, permet de longs efforts soutenus et entre autres l'attelage d'un sidecar (attaches fixées d'origine).

Enfin, peut-être afin de répondre au goût du jour, l'ensemble fait moto semi-carénée, répondant parfaitement à la définition du « beau-bloc-moteur-bien-propre-et-bien-net ».

#### CARACTERISTIQUES

Flat-twin culbuté, de 58 mm d'alésage et 47 de course, donc super-carré (rapport course-alésage : 0,81 !), d'une cylindrée exacte de 248 cmc. Taux de compression de 7 à 1. Puissance maximum : 13,4 CV, ce qui donne une puissance spécifique de 54 CV-l.

Le calage de la distribution est le suivant : AOA : 25° - RFA : 55° - AOE : 55° - RFE : 25°, ce qui donne une admission et un échappement s'étendant sur 260°, un croisement de 50°. Jeu aux soupapes : 15/100 mm.

Graissage sous pression assuré par une pompe à engrenages.

Allumage par batterie-bobine, avec dynamo de 45-60 watts.

Avance à l'allumage automatique donnant une variation de 35°, avec, à plein retard, une avance d'un demi millimètre. Bougies d'un degré thermique de 225.

Un seul carburateur assure l'alimentation, enfermé sous un capotage.

Cadre en tôle emboutie. Fourche télescopique et suspension arrière oscillante. Moyeux-freins en alliage léger, d'un diamètre de 180 mm, valeur intéressante pour une 250 cmc.

Embrayage à deux disques travaillant à sec.

Boîte 4 vitesses, en cascade, toujours démultipliées, donnant les rapports internes suivants : 1,21 ; 1,53 ; 2,08 et 3,34, soit l'étagement suivant, en comptant pour 100 celui de la 4<sup>e</sup> : 100 ; 79,1 ; 58,1 et 36,2.

Couple conique solo :  $32/6 = 5,34$  à 1

Couple conique side :  $37/6 = 6,17$  à 1

— Démultiplications finales :

En solo : 6,46 ; 8,2 ; 11,15 ; 17,8.

En side : 7,45 ; 9,46 ; 12,8 ; 20,55.

Réservoir de 16 litres (dont 1 de réserve) avec coffre à outils incorporé.

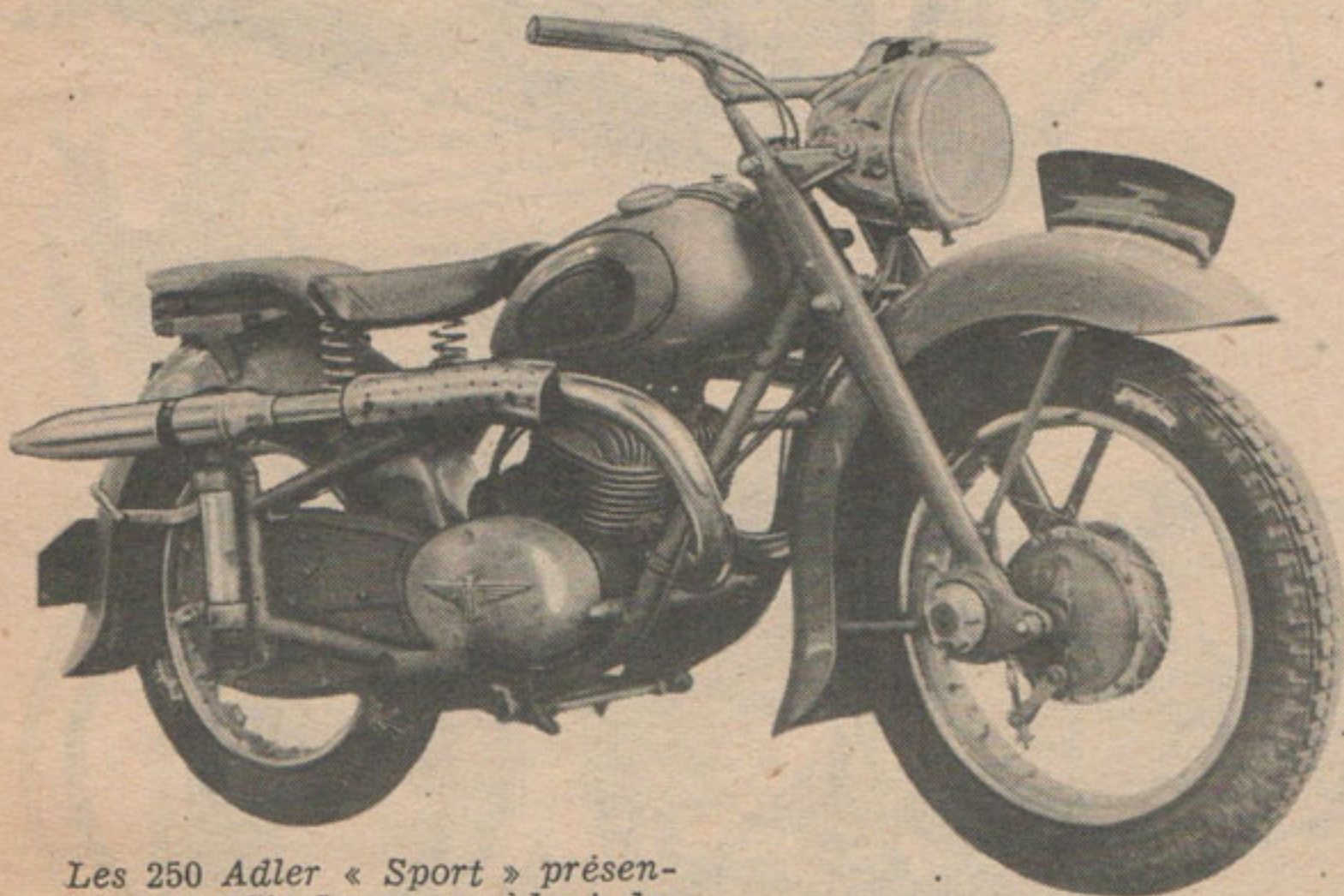
Poids, machine complètement équipée et réservoir plein : 144 kgs.

Vitesse : 110 kmh.

Consommation à 70 kmh. : 2,8 à 3 l. aux 100 kms.

Prix, en Allemagne : 2.350 marks., soit environ 195.000 fr.

N.-B. — Tous les chiffres que nous publions ont été mesurés par le Service de la V.F.M., dont nous avons parlé dans un de nos récents numéros.

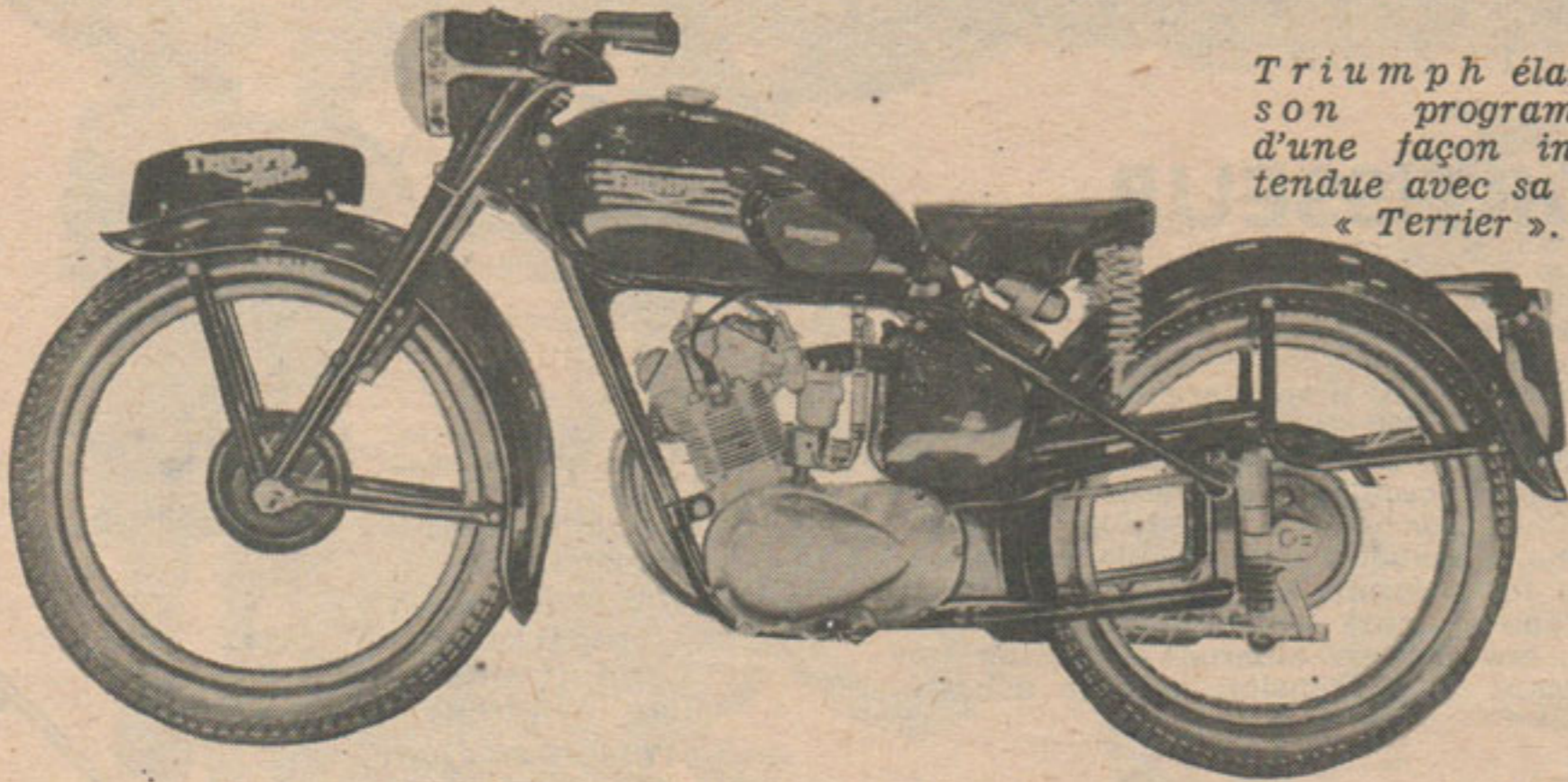


Les 250 Adler « Sport » présentées aux Six Jours possèdent des tubes relevés d'une manière très germanique.



# MACHINES

TRIUMPH TERRIER



Triumph élargit son programme d'une façon inattendue avec sa 150 « Terrier ».

## LA 125 GABBIANO

Dans le cadre de la recherche du véhicule à deux roues économique, il a été présenté récemment à la presse italienne une motocyclette légère créée par le célèbre Franco Morini. La « Gabbiano » (c'est son nom) présente des solutions classiques en elles-mêmes, mais dont l'assemblage contribue à donner à la machine une silhouette rejoignant celles des Imme, des nouvelles NSU (Konsul mises à part), etc...

Les principes généraux de l'école italienne se retrouvent sur cette machine. En effet, le cadre est du type à poutre centrale, laquelle va du tube de direction jusqu'au dessus du pignon de sortie de boîte et se prolonge par un élément en tôle emboutie qui épouse ensuite le galbe du garde-boue arrière pour finir en porte-bagages.

La fourche avant est du type à roue poussée avec butées de caoutchouc (genre Galletto).

Le réservoir est du style « œuf » fixé très en avant, puisqu'il existe un large espace vide entre la selle et ce réservoir, espace d'une belle esthétique, mais d'une inutilité frappante, d'autant plus qu'il n'a qu'une contenance de 8 litres seulement. La selle est fixée par le bec sur un tronçon en tôle, soudé en avant du porte-bagages. Le moteur est un 125 cmc. monté sous la poutre centrale du cadre, à laquelle il est fixé par 3 boulons. Le carter est très net d'aspect, et le cylindre est horizontal comme sur les Imme, «B», Ceccato, etc...

La suspension est évidemment oscillante, disposition rendue obligatoire par le principe même du cadre. Solution à la fois simple et très efficace, mais qui ne sacrifie rien du confort au nom d'un bas prix de revient.

Signe d'une évolution technique où l'on sent l'influence du scooter, les roues sont d'un diamètre inférieur à la normale (17" au lieu de 19").

Les freins qui, d'habitude, sont généreux sur les machines transalpines, ne font que 125 mm sur la Gabbiano, ce qui correspond à 135 mm environ sur une roue de dimensions normales.

Les performances de cette machine sont des plus courantes, car elle n'est

pas destinée au sportif, mais bien au « père tranquille » qui préfère une motocyclette à un scooter, puisque la Gabbiano est présentée dans ce sens.

### CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Moteur assez longue-course (rapport course-alésage : 1,115), 52x58, monocylindre deux temps, à piston plat.

Cylindrée exacte : 123 cmc. 7.

Taux de compression : 5,8 à 1.

Puissance : 5 CV à 4.850 t.-m.

Puissance spécifique : 40,5 CV.-l.

Cylindre : en fonte spéciale.

Culasse : en alliage léger.

Allumage par volant magnétique.

Carburateur : Dell'Orto U.A. 17 BS.

Boîte de vitesses à 3 rapports, commandés par un sélecteur au pied droit.

Les rapports, transmission primaire et boîte, donnent

1<sup>re</sup> : 6,805 - 2<sup>e</sup> : 4,106 - 3<sup>e</sup> : 2,75 ; soit 100 % en 3<sup>e</sup> ; 67 % en 2<sup>e</sup> et 40,5 % en 1<sup>re</sup>.

Embrayage : à disques multiples travaillant dans l'huile.

Pneus : Avant 2,50x17

Arrière 2,75x17

Freins : 125 mm.

Réservoir : 8 litres.

Poids à vide : 70 kgs.

Vitesse maximum : 75 kmh.

La Gabbiano semble concrétiser l'évolution actuelle de la machine populaire.

Nous avons déjà présenté cette machine légère lors de notre compte-rendu du Salon de Londres.

Mais ce n'est qu'aujourd'hui que nous en avons les caractéristiques techniques précises et que nous nous empressons de publier.

Alésage : 57 mm. Course : 58,5 mm, donc presque carré (rapport course-alésage : 1,026).

Cylindrée exacte : 149,5 cmc.

Puissance maximum : 8 CV à 6.500 t.-m.

Boîte 4 rapports donnant les démultiplifications finales suivantes : 6,7 ; 8,8 ; 13,8 et 20,0 à 1, soit, avec notre échelonnement comparatif : 100 pour la prise, 76 pour la 3<sup>e</sup>, 48,5 pour la 2<sup>e</sup> et 33,5 pour la 1<sup>re</sup>.

Fourche télescopique, cadre à suspension arrière coulissante.

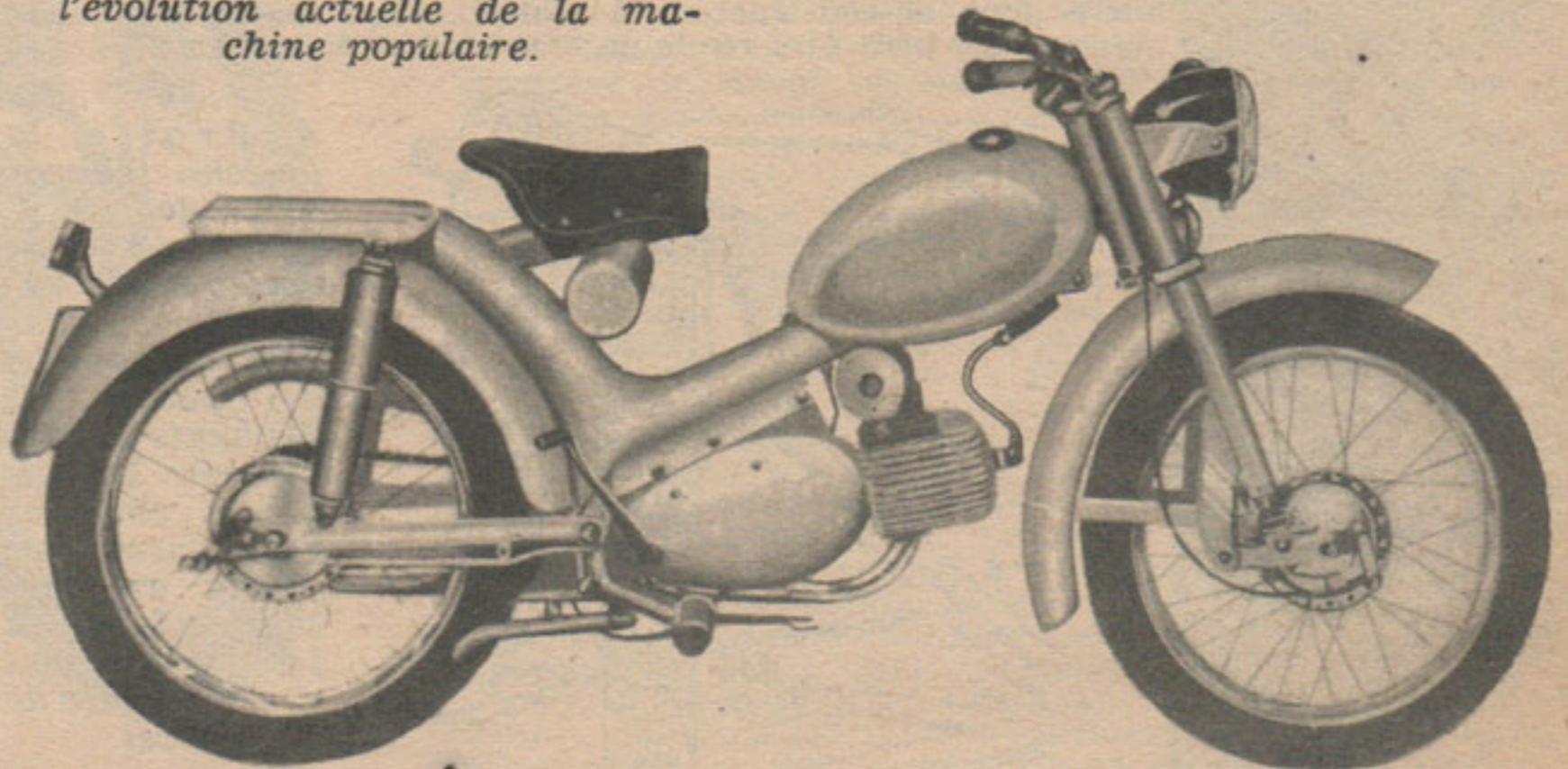
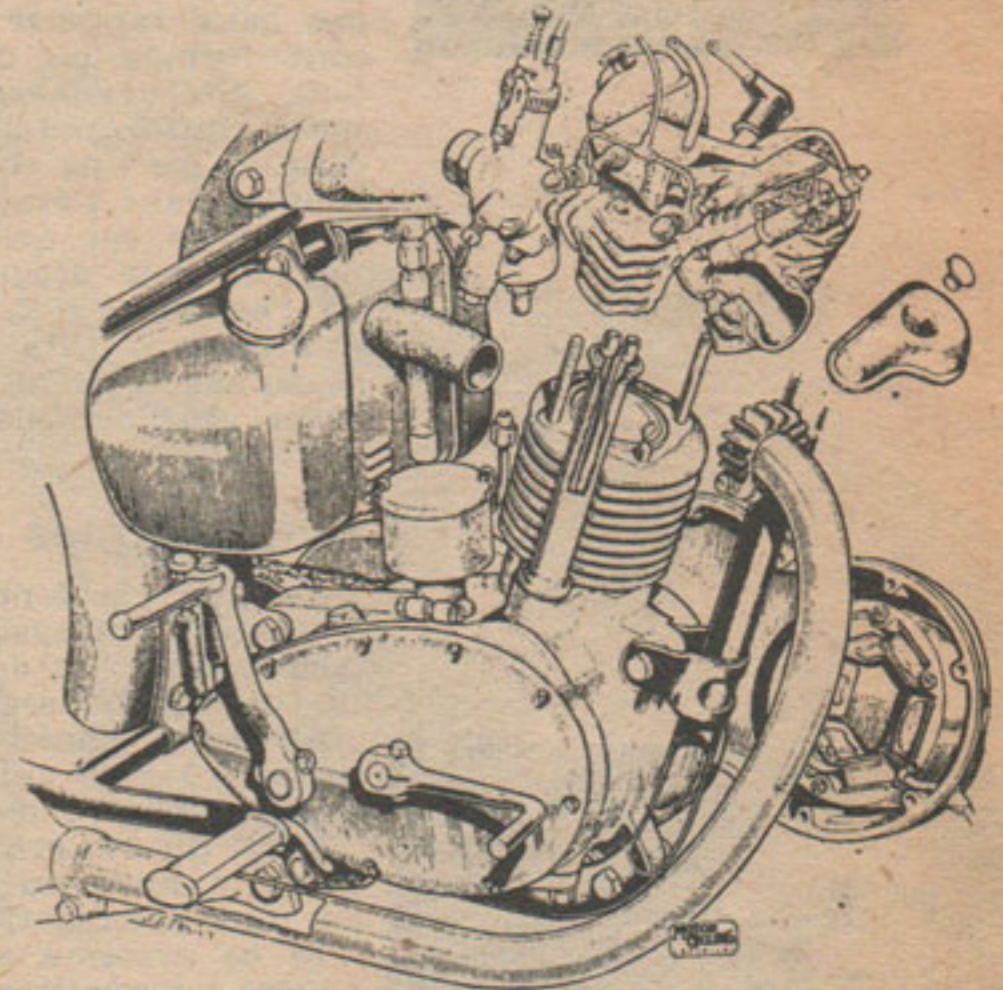
Poids à vide : 80 kgs.

Pneus de 2,75x19.

Réservoir de 12 litres.

Prix en Angleterre : environ 125.000 fr.

Non encore importée en France.



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



# DICTIONNAIRE du DEBUTANT

# A

Cette nouvelle rubrique aura pour but de définir et d'expliquer simplement le fonctionnement des principaux organes de tous les engins à deux roues. Nous éliminerons toute explication aride afin de rester à la portée des néophytes.

## AMORTISSEUR

### DEFINITION

Quel qu'en soit le type, l'amortisseur a pour but d'amortir les oscillations de la suspension (arrière ou avant).

Après un enfoncement (dû au choc contre l'obstacle) de la suspension, celle-ci ne revient pas immédiatement à sa position normale, mais, à cause de l'élasticité du ressort, marque un certain nombre d'oscillations. Le but de l'amortisseur est de diminuer au maximum ces oscillations, d'aider à ce que la suspension reprenne au plus tôt sa position normale. L'amortisseur ne peut donc, en aucun cas, remplacer les ressorts de la suspension qui lui assurent ses qualités élastiques. Seulement dans le cas d'amortisseurs hydrauliques (à simple, ou mieux à double effet), ces derniers aideront à donner une flexibilité variable, durcissant la suspension avec le débattement.

### A friction

Ce sont ceux que l'on trouve sur les fourches à parallélogramme, dans l'articulation des compas de nombreuses suspensions oscillantes de machines italiennes, etc... Ils ne sont pas sans rappeler de près la conception d'un embrayage et sont formés de disques en fibre, en Ferrodo ou même en bois, alternés avec des disques en acier. Un écrou à dentelures, ou à papillons, permet de serrer plus ou moins ces disques les uns contre les autres, et de durcir ainsi l'amortisseur suivant l'état de la route ou la charge transportée. Mais, à côté de cet avantage, ils présentent un inconvénient : ils ne sont pas progressifs, freinent le mouvement dès le début de l'enfoncement, et de même dès le début du retour. Leurs avantages : prix de revient réduit en raison de la facilité d'usinage ; entretien pour ainsi dire nul. Mais attention aux corps gras : huile, pétrole, gas-oil, etc...

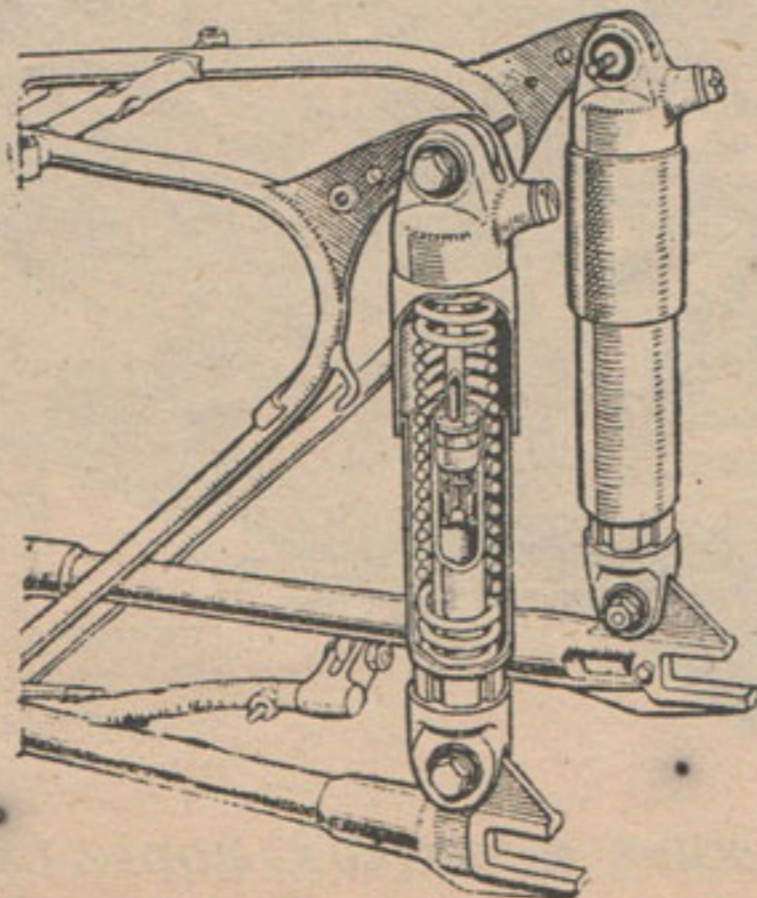
### Hydrauliques

En fait, ils fonctionnent à l'huile.

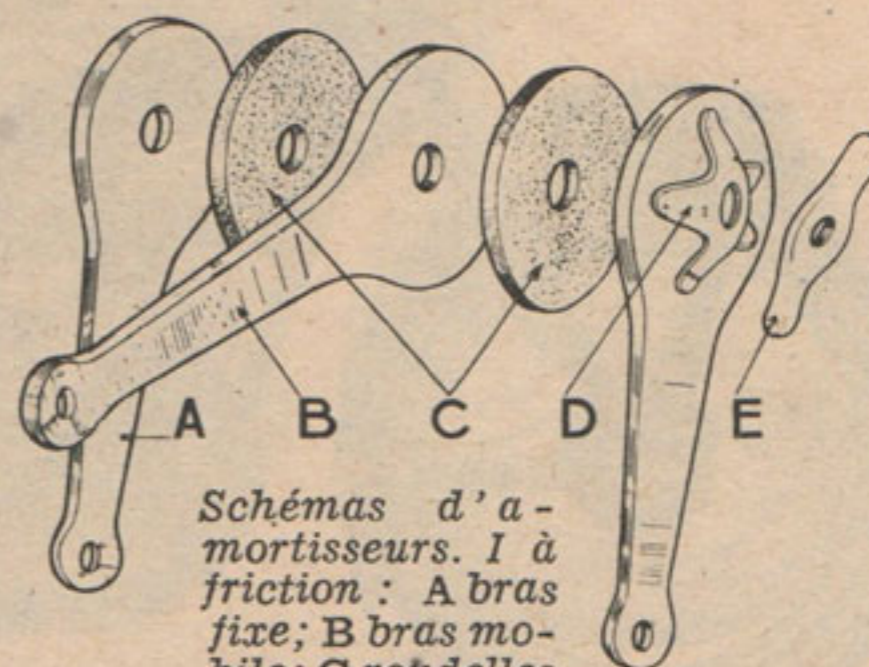
Grâce à un système de cône ou de rainure fraisée à section décroissante, et de clapets ou soupapes, l'huile enfermée dans le tube amortisseur est chassée lors de l'enfoncement de la suspension, mais trouve un passage de plus en plus réduit, ce qui assure un effet progressif à l'amortisseur (effet que l'on ne trouve que sur les amortisseurs à double effet).

Lors du retour, par contre, le passage est libre au début, puis de nouveau le passage laissé à l'huile devient de plus en plus restreint : donc encore une fois un effet progressif.

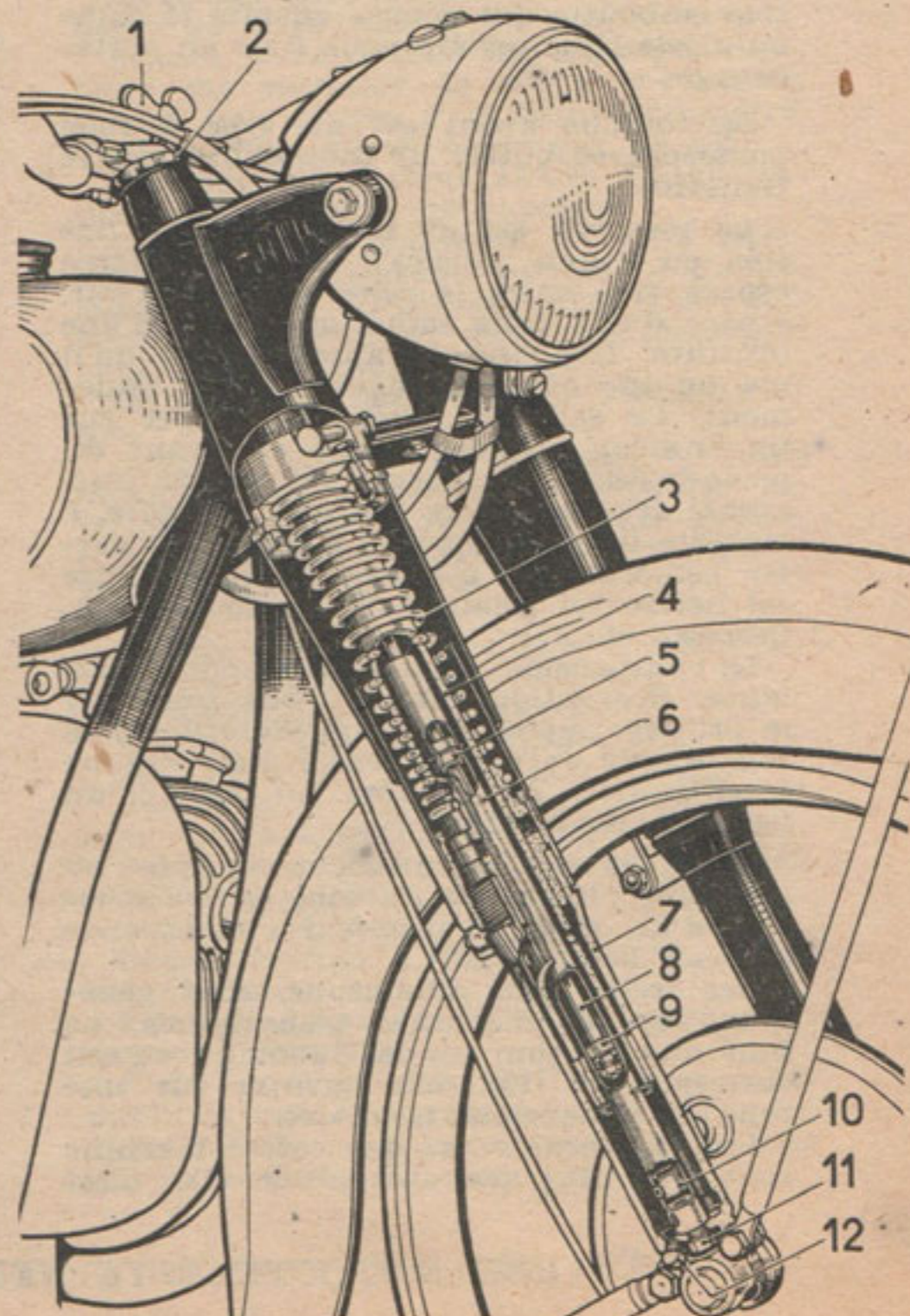
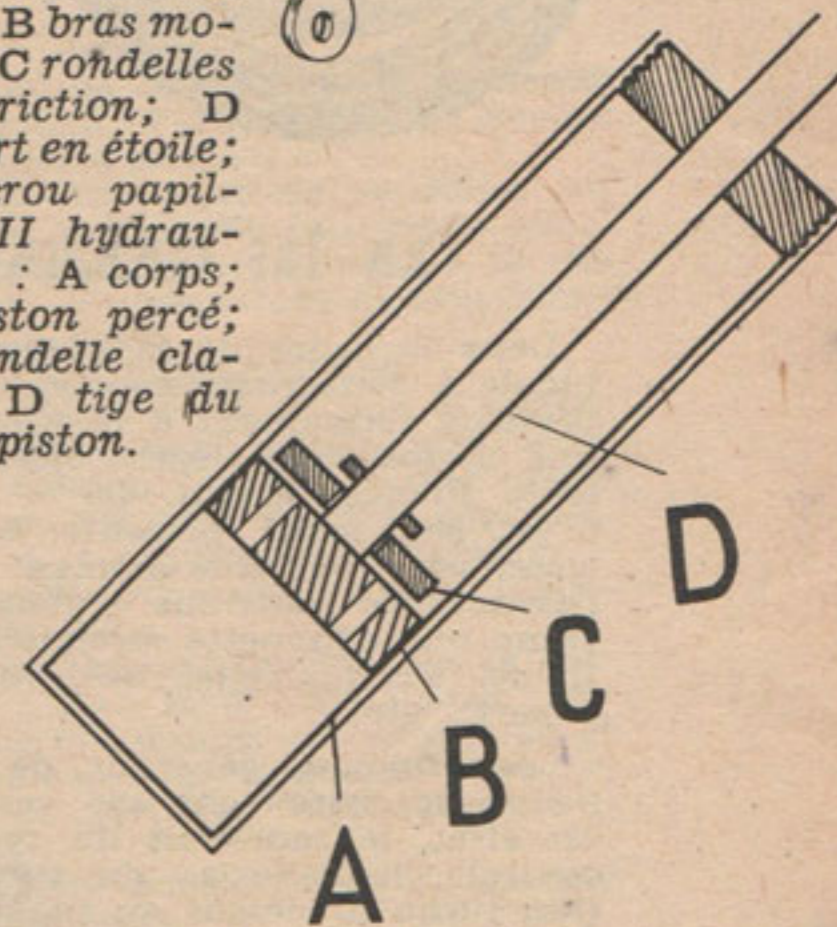
Si ce système est le plus efficace, il nécessite, pour avoir toutes ses qualités, un usinage soigné, ce qui entraîne un prix élevé. Quant à l'entretien, il ne pose guère de problème : la vérification, tous les 6.000 kms, du niveau d'huile. Un inconvénient : l'étanchéité, l'usure dépendent surtout de la manière dont le constructeur a réalisé l'amortisseur, qui, bien souvent, ne peut être remis en état et doit être changé.



A droite, la fourche télescopique des BMW contient un amortisseur hydraulique des plus complets. A gauche, les éléments de suspension Matchless à amortisseurs incorporés et un amortisseur adapté à la suspension d'une Saroléa de cross.



Schémas d'amortisseurs. I à friction : A bras fixe; B bras mobile; C rondelles de friction; D ressort en étoile; E écrou papillon. II hydraulique : A corps; B piston percé; C rondelle clapet; D tige du piston.



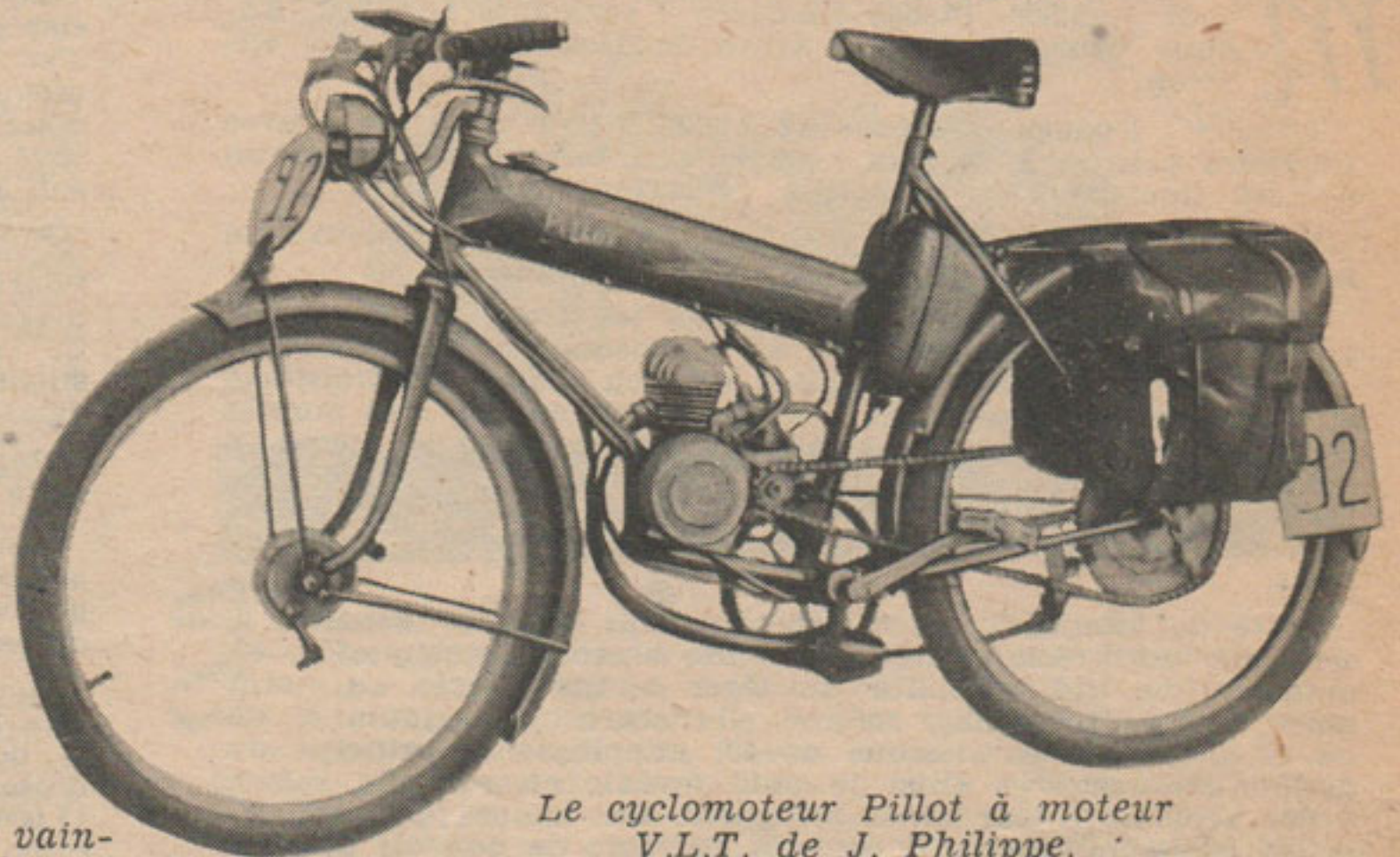


# LE 3<sup>me</sup> RALLYE PARIS-FOIRE DE NICE

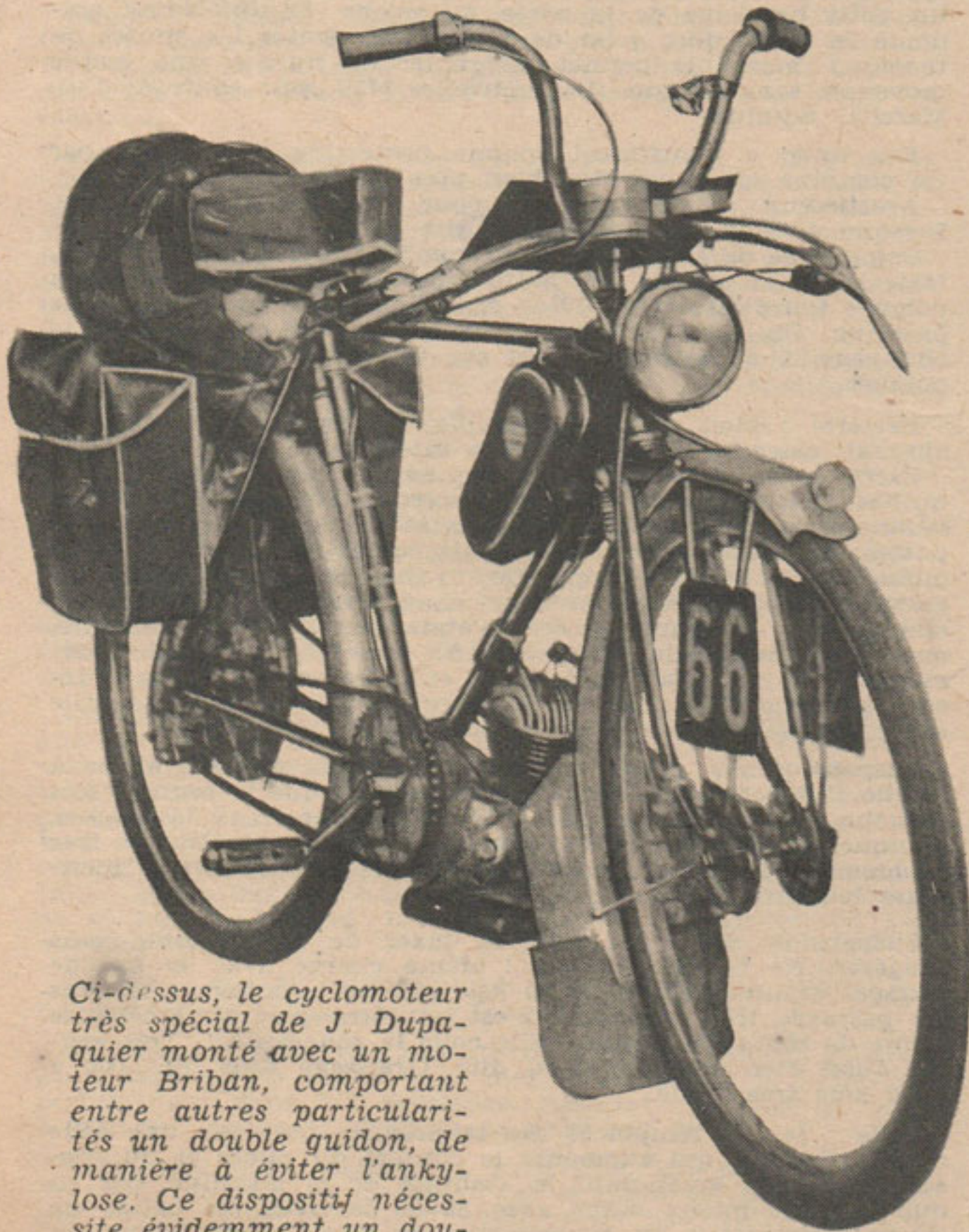
FESTIVAL CUCCILO QUI REMPORTE  
TOUTES LES COUPES ET PLACE 7  
MACHINES DANS LES 8 PREMIERS.



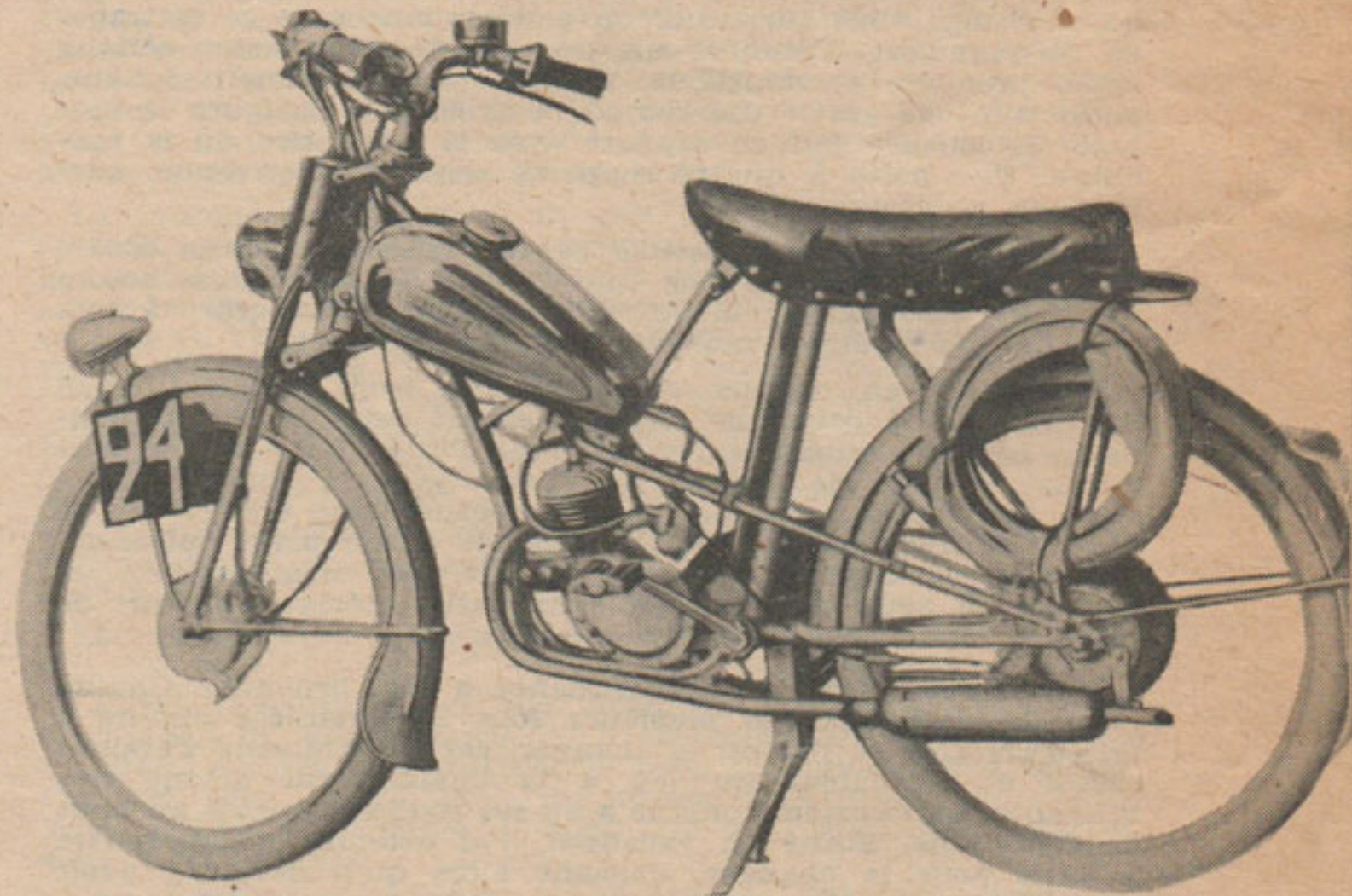
A gauche, le vainqueur général, André Choqueuse, sur Eriac-Cucciolo.



Le cyclomoteur Pilot à moteur V.L.T. de J. Philippe.



Ci-dessus, le cyclomoteur très spécial de J. Dupontier monté avec un moteur Brihan, comportant entre autres particularités un double guidon, de manière à éviter l'ankylose. Ce dispositif nécessite évidemment un doublement de toutes les commandes.



Ci-dessus, le Drevon à moteur Vap

Sur les 83 concurrents qui prirent le départ à Paris, une trentaine seulement réussirent à joindre le contrôle d'arrivée dans les délais impartis.

La première étape fut facile, ce n'est qu'au Mont Ventoux que les difficultés commencèrent une sélection automatique. Le sol verglassé provoqua de nombreux abandons, et beaucoup de participants finirent la montée à pied.

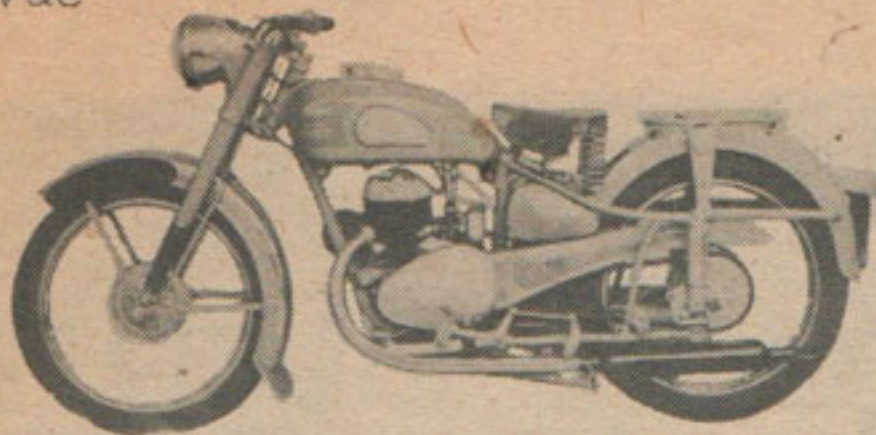
Pour achever le parcours, un vent violent soufflant depuis Fréjus obligea hommes et machines à des efforts exceptionnels.

La difficulté du parcours ne peut que faire mieux apprécier le classement de deux dames, placées respectivement 2<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup>.

Voici maintenant les résultats du classement général :

1. André Choqueuse (Eriac-Cucciolo) ; 2. Mme Audenaert (Eriac-Cucciolo) ; 3. Morphyre (CNC-Cucciolo) ; 4. Mme Blanchet (Judenne-VLT) ; 5. Primaux (Cointot-Cucciolo) ; 6. Potier (Eriac-Cucciolo) ; 7. Lentillon (Cointot-Cucciolo) ; 8. Montovani (Eclair-Cucciolo) ; 9. Grange (Sartorette-Junior) ; 10. Brunet Yvon (Oubron-Le Poulain) ; 11. Audenaert (Eriac-Cucciolo) ; 12. Lubin (Bernet-Cucciolo) ; 13. Oubron (Oubron-Junior) ; 14. Faure (Eriac-Cucciolo) ; 15. Blanchet (Judenne-VLT) ; 16. Renard (CNC-Cucciolo) ; 17. Tiercelin (Tiercelin-Vap) ; 18. Chazeau (Eclair-Le Poulain) ; 19. Florentin (Bernet-Cucciolo) ; 20. Arnal (Eriac-Cucciolo) ; 21. Millitello (Eclair-Le Poulain) ; 22. Szopinsky (Eriac-Cucciolo).





## 200 MONET-GOYON

**M**oto achetée le 8 avril 1952. Kilomètres parcourus à ce jour : 15.500. Pièces changées : segments à 15.000. Aucune usure anormale. Arbre de kick cassé à 2.300 environ.

Moteur : Rodage effectué sur 1.800 kms, à 50-60 kmh. avec quelques pointes à 70 vers 1.500 kms. 1 serrage à 1.800 et un à 7.000 (moteur trop calaminé, chauffant beaucoup).

Décalaminage effectué la première fois à 7.800 et la deuxième fois 15.300. Calaminage normal (voir mélange).

Mise en route très facile par tous les temps, 2 coups de kick, contact fermé, elle part au troisième ou quatrième.

Souplesse du moteur : Reprise un peu molles en troisième si on laisse la vitesse tomber à 45-50. Par contre, très bonnes reprises en deuxième que l'on peut monter à 70 et même 75 (compteur). Vitesse minimum en troisième : 35-40 kmh. Demande à ce que l'on monte les vitesses bien en régime si l'on veut profiter de toute la puissance, les chevaux étant en haut.

Boîte de vitesses : les vitesses passent bien en général, le sélecteur est précis, mais la seconde accroche quelquefois en montant, ce qui nécessite un léger temps d'arrêt au point mort. Pour rétrograder, comme elle accroche toujours si on ne la passe pas en dessous de 40, j'applique le principe du double-débrayage et ainsi je puis revenir en seconde, même à 60. Très utile, car ainsi on gagne du temps pour les reprises et en montagne, il est très agréable de pouvoir prendre la 2<sup>e</sup> à 50, on ne perd pas inutilement des chevaux, et lorsqu'un virage vous surprend, on a des chances de se rattraper en rétrogradant. Première un peu courte, trou assez sérieux entre première et deuxième. Deuxième suffisamment longue, permettant de gravir des rampes à 55-60 sans fatiguer le moteur. Troisième bien en rapport avec la puissance de la machine. Une boîte à quatre rapports serait la bienvenue, surtout en montagne.

Accessibilité : très accessible par un couvercle sur le côté ; peut permettre de changer tout le jeu de pignons si besoin est, sans désolidariser la boîte du moteur. C'est grâce à cela que j'ai pu changer moi-même l'arbre de kick.

Embrayage en disques de liège. Pas trop brutal. Changé les lièges de la couronne d'entraînement vers 11.000 kms, utilisant la moto quotidiennement dans Paris, il n'y a rien d'anormal. La vis de réglage de l'embrayage (à droite sur la boîte de vitesses) est mal freinée (petite lame d'acier) et se desserrait fréquemment. Je l'ai bloquée à son point optimum. Les disques d'embrayage sont facilement démontables, et surtout on peut les remonter sans outils spéciaux, l'effort de pression étant réparti sur 6 ressorts.

Transmission primaire : a tendance à être bruyante. Chaîne primaire déjà changée plusieurs fois. La première chaîne a fait 6.400 kms et j'ai dû la changer, car les rouleaux s'étaient cassés et donnaient du jeu à la chaîne, qui devint très bruyante. La deuxième chaîne a eu ses rouleaux cassés au bout de 3.000 kms. Etant en vacances, j'ai attendu d'être rentré à Paris pour la changer. Pensant alors qu'il devait y avoir un défaut dans les pignons, je les ai fait examiner à la succursale Monet-Goyon de Paris, ils n'avaient rien ! Nous en avons conclu que les chaînes vendues ou montées étaient trop justes et par conséquent les rouleaux subissaient un effort qui les brisait les uns après les autres. J'ai donc remonté une troisième chaîne qui me semblait plus lâche que les précédentes, mais je viens de m'apercevoir qu'après 3.400 kms, il y avait déjà un rouleau de cassé. Inutile de dire que le niveau d'huile a toujours été soigneusement vérifié. J'aimerais avoir l'opinion d'un possesseur d'une Shooting Star, plus particulièrement à ce sujet. Le pignon-moteur s'est desserré deux fois sur son arbre, donnant un claquement sec à bas régime ou au ralenti, mais sans autres dégâts.

Transmission secondaire : chaîne retendue assez souvent au début. Si elle n'est pas très bien tendue, elle fouette en duo, très chargé ou à bas régime, ceci avec un bruit assez désagréable. Graissée deux fois à la graisse chaude, elle se trouve incidemment graissée par l'huile qui sort de la boîte de vitesse par l'arbre de sortie.

Carburateur : le gicleur a été jusqu'à ce jour (15.300) un gicleur de 130 (origine). La consommation a toujours été normale, sauf lorsque le moteur était calaminé. Mais lors d'un réglage fait chez Monet-Goyon, ils ont jugé bon d'en mettre un plus petit, car le mélange était trop riche. Je ne

## Ce qu'ils en pensent

puis encore dire quel effet cela aura sur le rendement et la consommation. La tirette du volet d'air est très mal commode, surtout en hiver, car l'on ne peut doser l'air. Je l'ai remplacé par une commande au guidon pour le prix de 1.200 fr.

Équipement électrique - Dynamo : charge très régulière, rien à dire. Puissance donnée par le constructeur : 40 watts. J'ai intercalé dans le circuit un ampèremètre qui me permet de juger du bon fonctionnement de l'ensemble. Je vais donc essayer de prouver ce que j'avance plus haut : lorsque tout est allumé, phare, feu rouge, et que le moteur tourne à son régime normal (vitesse 75-80 kmh. chrono), l'aiguille de l'ampèremètre m'indique une charge et décharge équilibrées (aiguille au 0). Or voici la consommation de chaque appareil : Phare : 36 w. Feu rouge : 3 w. Lampe compteur : 3 w. Allumage : 12 w. Total : 54 w. Ces chiffres sont vérifiables. Si l'ampèremètre reste au 0, c'est que la dynamo fournit suffisamment pour tout l'équipement et que la batterie ne débite pas !

Régulateur : fonctionne très bien. Aucune décharge anormale de la batterie.

Allumage : très bon et régulier. Un condensateur changé à 9.500 et condensateur rupteur changés à 13.600. Bobine logée sous le réservoir, bien à l'abri des intempéries et très accessible.

Bougie : après essai de la Floquet d'origine qui n'a fait que 94 kms exactement, j'ai adopté à ma grande satisfaction la bougie Bosch W 225 TI. La première s'est trouvée hors d'usage au bout de 3.000 kms, mais la deuxième, à près de 11.000 kms, est toujours en service. Quelques perlages (5 au plus). Ceci surtout si les électrodes sont trop rapprochés. Écartement idéal 5 à 6/10.

Phare : Auteroche d'origine avec ampoule 25 w. nettement insuffisant comme éclairage. Je l'ai remplacé par un Marchal type « Equilux » à récupérateur. Diam. 160 mm, ceci grâce à un petit bricolage de la porte Auteroche. Equipé d'une ampoule 36 w. et d'un relai de phare pour éviter les chutes de tension, l'ensemble permet de rouler de nuit à une bonne moyenne, sans fatigue. (Les nouvelles M2V sont équipées d'un Marchal Equilux).

Feu rouge : insuffisant comme protection. Remplacer par un combiné feu rouge-stop bien plus lumineux.

Avertisseur : très suffisant pour la circulation en ville. Presque totalement impuissant sur route.

Commande de l'éclairage : par combiné Morel, très pratique. Mais je lui ai préféré, par suite d'une casse, la commande en poignée tournante type 610 de chez Saker, qui est encore plus pratique. On tient toujours bien son guidon en main et le changement d'éclairage se fait sur un simple mouvement du poignet.

Batterie : bien placée, accessible, ne fuyant pas, mais on aimerait assez la voir à l'abri des intempéries.

Partie cycle : Cadre : Bien rigide, ne vibre pas. Les béquilles centrales montées sur les séries 1952 avaient le gros défaut de ne pas être très stables et surtout de casser leurs pattes de fixation. Ceci m'est déjà arrivé deux fois. La première fois, la maison Monet-Goyon m'a changé le cadre sous garantie, main-d'œuvre à leur charge. Je les en remercie sincèrement. La deuxième fois, j'étais encore sous la garantie, mais bien près de la fin, vers 12.000 kms. J'ai effectué le démontage et remontage moi-même et ils m'ont changé le cadre sous garantie. J'ai donc eu le cadre avec la nouvelle béquille qui n'impose plus un effort aussi grand à sa fixation.

Suspension AV : très souple, à condition de la graisser à l'huile fluide très souvent. On souhaiterait que la fourche soit étanche et qu'elle travaille continuellement dans la graisse. Manque de débattement. Talonne fréquemment. Durcit très rapidement par grand froid. La machine mériterait une meilleure fourche.

Suspension AR : on peut la taxer de remarquable sans exagérer. Ne talonne jamais ! Même chargé avec 40 kgs de bagages et un passager de 60 kgs, elle ne talonnera que dans les passages très durs. Elle n'est pas étrangère à l'excellente tenue de route de la moto. Elle colle la roue au sol. Très souple aussi bien en solo qu'en duo. Graissage tous les 1.000 à 1.500 kms très facile.

Selle : je l'ai remplacée dès le premier jour par une selle double Feridax, qui augmente le confort du pilote et du passager, tout en améliorant la stabilité de la machine, car en duo on fait mieux corps avec et le passager est obligé de suivre intimement les mouvements du pilote. L'esthétique est loin d'être gâchée.



## Rubrique ouverte à nos Abonnés

**Position du pilote :** Très bonne. On tient bien le réservoir entre les genoux. J'ai fait la route Genève-Paris dans la journée, sans fatigue due à la position.

**Compteur :** Marque E.D. Totalisateur et compteur de vitesse donnant un chiffre avec une erreur de près de 8 % (énorme !). Compteur non éclairé (très gênant). J'ai dû faire un petit montage personnel pour pallier à cet inconvénient.

**Freins :** AR manque de progressivité. Pédale bien au pied. AV : segments d'origine trop durs et se glaçant très rapidement, enlevant toute efficacité. J'ai dû changer lesdits segments et les remplacer. Depuis je n'ai plus à me plaindre de ces freins. Je m'en suis servi intensément pendant les vacances et encore maintenant dans Paris sans signes de faiblesse.

**Réservoir :** De bonne contenance (12,25 litres exactement). Permet de faire 400 kms sans ravitaillement. J'ai remplacé le bouchon de vidange par un deuxième robinet, et ai réuni les deux au carbu par une même canalisation. Tous les motocyclistes savent que dans un réservoir, un compartiment ne se vide pas complètement. Ainsi il sert de réserve et avec ce robinet on peut se servir de l'essence qui reste sans s'arrêter. Quelle tranquillité ! Je puis ainsi faire au moins 20 kms.

**Garde-boue :** pas suffisamment enveloppants. Projection d'eau assez intense causée par la roue avant. Pourquoi n'adopte-t-on pas des garde-boue comme ceux des nouvelles Peugeot 176 TC4 ?

**Pneus :** Bonne dimension (3,25x19). Usure approximative 45 à 50 %. Marque Dunlop profil « petits pavés » donnant une bonne adhérence au sol et s'accrochant en virage. Pression : 1,2 à 1,5 pour l'AV ; 1,7 à 2 kgs pour l'AR.

**Démontage de roues :** Très facile AV comme AR (à broche). Email et chrome : Email de très bonne qualité, tenant bien. Chrome des roues de qualité plus que moyenne, se piquant très rapidement. Chrome du phare et guidon intact. Chrome des garde-boue intact, malgré un cabossage et redressage au marteau.

**Propreté :** Moyenne. Fuite d'huile persistante à la prise de compteur et à l'arbre de sortie de boîte de vitesses. L'huile se trouve ainsi projetée par la chaîne sur la partie AR de la machine. La graisse que l'on introduit dans la suspension AR ressort à la base et alors malheur aux vêtements qui s'y frottent, surtout les imperméables vagues ! Un soufflet serait très souhaitable ! Mais l'étanchéité de l'ensemble de l'équipement question eau est telle, que je me suis permis de laver ma moto au jet, sans prendre d'autres précaution que celle de ne pas trop insister sur le carburateur. Cela facilite beaucoup le nettoyage périodique.

**Tenue de route :** excellente sur tous profils de routes, chargé ou seul. Virages pris couché, avec une impression de sécurité. En Suisse, je prenais quelquefois les virages à 60-65, le guidon tenu d'une seule main sans crispation. Les mains reposent normalement sur les poignées sans avoir besoin de les serrer.

**Vitesse (position touriste) :** Maximum 110-112 kms compteur (100 chrono). Moyenne sur toutes routes : 60 kmh. Croisière : 80-85 kms compteur. Meilleure moyenne : Paris-Cabourg 66,24, gros arrêts déduits. Moyenne maximum atteinte : Anet-Houdan-Paris 70 kmh.

**Consommation :** Minimum 2,6 aux 100 kms. Maximum 2,9 aux 100 kms. Je n'ai dépassé que deux fois cette consommation : la première fois vers 1.500 kms (3 l. 6), réglage du moteur défectueux ; la deuxième fois vers 15.000 kms, le moteur était très calaminé et ne tirait plus. En vacances, sur 2.500 kms effectués en moto-camping (tout-terrain tous les soirs) sur le parcours suivant : Paris, Dijon, Lucerne, Constance (All.), Baden-Baden, Shaffouse, Lucerne, Genève, Paris, chargé de 40 kgs de bagages, la consommation est ressortie à 2,82 aux 100 kms.

Précisons que je conduis plutôt « sport » et ne néglige pas de monter en régime sur les intermédiaires.

**Mélange :** 5 % Brétoil 2 temps ou Esso 2 temps (en Suisse). En rodage : 5 % Brétoil + 1 mes. prévue pour 10 l. de Superlubrifiant dans 5 l. d'essence. Résultat : Rodage à 50-60, 2 serrages, piston et cylindre en très bon état.

J'ajouterai qu'il manque, à mon avis, un anti-voil monté de série, un frein de direction, car la moto est assez sensible aux coups de vents, si la direction n'est pas bien serrée ; et aussi pourquoi sur les machines françaises ne monte-t-on pas une béquille latérale, si utile en ville, et encore plus

lorsque l'on est très chargé, à ce moment là la béquille centrale est très difficile à mettre ?

L'excentrique servant à tendre la chaîne est très mal comode et demande beaucoup d'attention pour le réglage.

Les autres défauts, je les ai signalés au passage dans chaque rubrique.

**Conclusion :** C'est une petite moto épatante, aux grandes possibilités, très maniable en ville, et bonne routière, et qui jusqu'alors m'a donné toute satisfaction. Elle peut satisfaire un bon nombre d'usagers qui cherchent à faire du grand tourisme agréablement, sans chercher à réaliser de grosses moyennes.

Je souligne que tout mon voyage de vacances s'est effectué sans une panne !

A signaler également que sur les 15.500 kms, je n'ai pas eu un seul boulon à resserrer !

Moto suffisamment rapide pour ne pas être gêné par les voitures.



Mr L. DUBOIS,  
Paris-16<sup>e</sup>

## 250 PUCH TF

J e possède depuis 1951 une 250 cmc. Puch TF. J'ai peu roulé (18.000 kms). Voici l'opinion que j'ai de cette machine aujourd'hui si souvent rencontrée sur nos routes.

Je dois tout d'abord vous dire que je ne l'utilise que pour mes vacances et mes loisirs. Un long parcours de Paris à Foggia, par le col du Mont Cenis (plus de 2.000 m. d'altitude), la vallée du Pô, la côte Adriatique avec retour par Naples, Rome et la Riviera, soit 4.400 kms, a été bouclé avec passager plus un imposant matériel de camping, sans peine ni autres ennuis qu'un carburateur bouché et une crevaison. Cette machine est une étonnante grimpeuse ; c'est là sa plus brillante qualité. Sa marche est absolument sûre et si l'on prend soin de faire un bon rodage (j'ai échelonné le mien sur 3.500 kms au lieu des 2.000 indiqués par la notice), on peut être assuré d'un parfait fonctionnement.

La fourche télescopique, un peu dure, est efficace si l'on conduit vite. La suspension arrière, réglable, est par contre irréprochable. Avec la selle qui est particulièrement moelleuse, elle procure, surtout en duo, un confort surprenant. Le moteur de la TF a un taux de compression de 6 à 1 et développe 12 CV à 4.500 t.-m. Il est très bien refroidi et ses larges ailettes lui donnent plutôt l'apparence d'un 350 cmc. Il est moins souple aussi que ne le prétend le constructeur (impossibilité de se maintenir à 40 en 4<sup>e</sup>) et ne donne véritablement son rendement qu'après un parcours minimum de 80 kms.

A allure modérée et sur long parcours, j'ai trouvé une consommation en essence (ordinaire) : en solo de 3 l. 25, en duo de 3 l. 50.

La consommation (réglable) de l'huile était alors de 0 l. 25 aux 100 kms.

Le graissage séparé est un avantage indiscutable, surtout si l'on fait du grand tourisme. Il est cependant plus coûteux. En effet, d'après mes chiffres, le rapport huile-essence est de 0,25/3,25, soit 1 à 13. Pour les autres deux temps de classe, Jawa, DKW par exemple, il n'est que de 1 à 25, soit près de deux fois moindre !

La vitesse de croisière de la machine se situe aux alentours de 75 kmh. Je ne la force pour ainsi dire jamais. Lors d'essais, j'ai obtenu au compteur :

En solo, sur route en légère déclivité, 120 kmh.

En duo, avec bagages, sur belle route et par vent nul, 105 kmh. La vitesse maximum donnée au catalogue est de 105 kmh.

Pour ce qui est de l'aspect, il faut avouer que les chromes, exceptés ceux du réservoir et du guidon, ne sont pas fameux, pas plus d'ailleurs que l'email noir qui, aux jantes, s'écaille facilement. Heureusement que les modèles qui sortent actuellement ont une présentation plus soignée.

Jusqu'à ce jour, j'ai changé les pièces suivantes :

1 chaîne à 16.000 kms (il est difficile d'obtenir mieux d'une machine dotée d'une suspension arrière à glissières), 1 rayon AR (ils sont pourtant de taille respectable), 1 lampe du projecteur.

Le premier décalaminage total a été fait à 12.600 kms, mais ce n'était pas encore une nécessité impérieuse. Actuellement, à 18.000 kms, il n'est nullement question que je fasse un premier échange de segments. L'usure des pneus (Michelin) à l'AR est normale, à l'AV à peu près nulle.

Mr F. BEUZEN  
Le Bourget





## JEUNES ! voici votre chance...

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



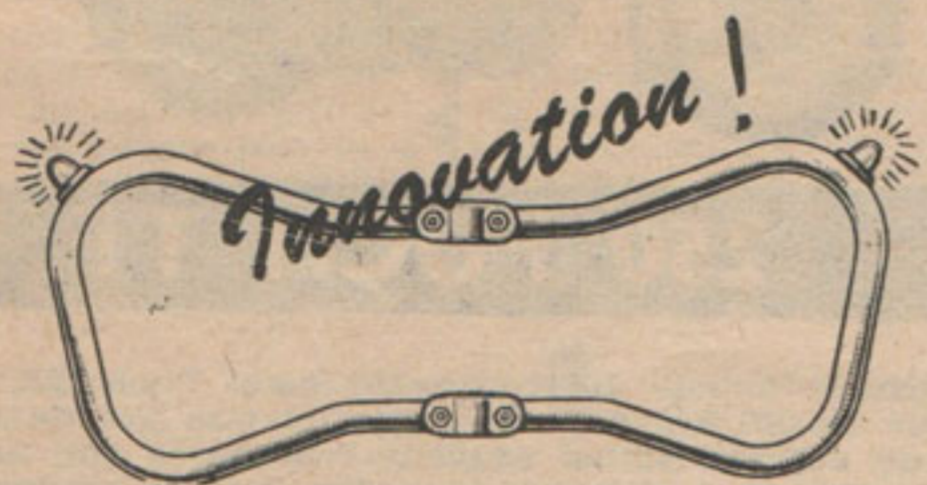
AUTO. Nombreux débouchés, France et Outre-Mer : Industrie et Commerce Auto, Agriculture, Autorails, P.T.T., Armée motorisée, etc...

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

Tous renseignements sur demande :

### COURS TECHNIQUES AUTO

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



EN INSTANCE



DE BREVET

## Le Pare-chocs lumineux !

FABRIQUE PAR LA

# Sté TINOCO

*Feu de position ou clignotant à la portée du motocycliste !*

ET SES TYPES LUMINEUX OU NON spécialement étudiés pour

MONET-GOYON 125 et 200

PEUGEOT 125 et 175

MOTOBECANE D 45

TERROT

D.S. MALTERRE

12, rue du Commandeur, 12 — PARIS-14<sup>e</sup>

Métro ALESIA

MOTOBECANE culbut.

JONGHI 125 et 250

GUILLER 125-175

GIMA

PARIS-14<sup>e</sup>

GOB. 59-55

FOURCHES TÉLESCOPIQUES  
SUSPENSIONS ARRIÈRE

# GRAZZINI

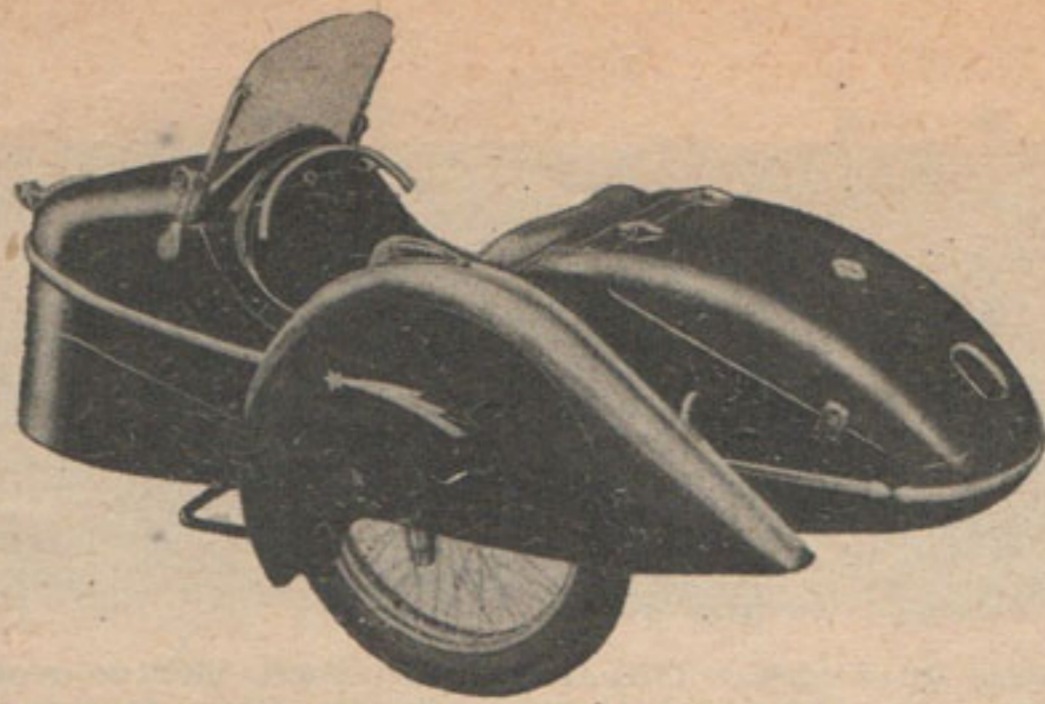
*Les Ets  
Grazzini offrent, par  
leur grande expérience  
la meilleure garantie.*

NOUVELLE  
ADRESSE :

5-7 RUE

NEUVE POPINCOURT

TÉL. : ROQ 17-03



COMMANDEZ DES-MAINTEENANT votre MOTO,  
VELOMOTEUR avec un sidecar SIMARD

à

## MOTOS-DANTON

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

AGENT GENERAL

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

### des Side-Cars SIMARD

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

CREDIT SUR DEMANDE Demandez notre catalogue contre 30 fr. timbres

Spécialiste HARLEY-DAVIDSON type M.P.  
PIECES DETACHEES

Agent MONET-GOYON — MAGNAT-DEBON

## AUBERVILLIERS-MOTOS-CYCLES

S. A. R. L. CAPITAL 500.000

R. LAMONTAGNE

Agent exclusif

## TERROT

Mise au point

Réparations

R. C. 337.972 B

NORD 80-85

50, Rue Château-Landon

PARIS - X<sup>e</sup>



Vainqueur du  
Circuit de  
Bourgogne  
sur 175  
TERROT

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

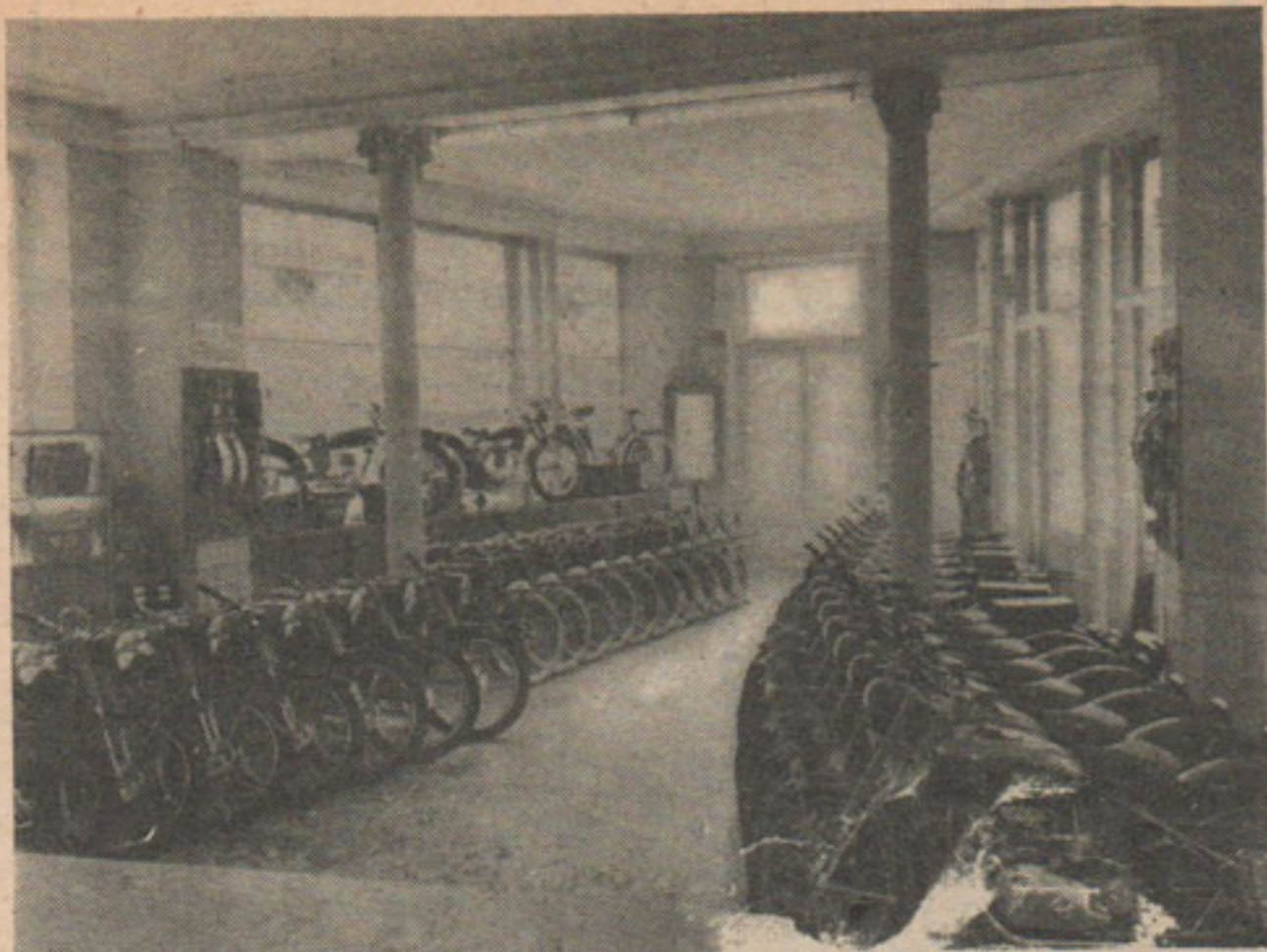
Exigez la marque

## CHROME-CUIR

Catalogue gratuit sur demande

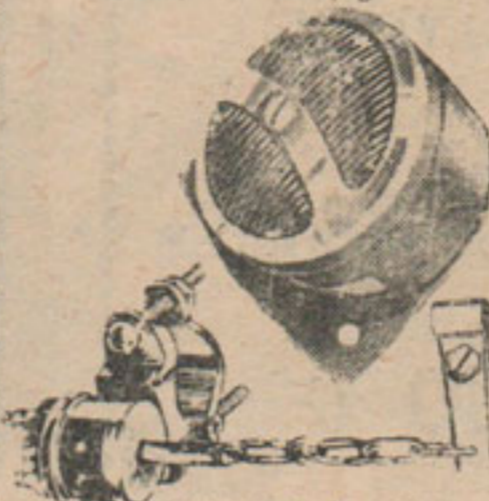






A gauche, une vue du superbe magasin de M. Lisita, agent exclusif Motobécane, boulevard Magenta.

Ci-dessous, la nouvelle lanterne AR et le contacteur de Stop « Maly ».



### LA CHIMIE MODERNE AU SERVICE DES MOTOCYCLISTES

Tous les possesseurs de motos, scooters, vélomoteurs et cyclomoteurs connaissent des difficultés de départ causées dans 85 % des cas par une condensation sur les différentes parties du circuit d'allumage.

Cette condensation, souvent invisible à l'œil, se produit sur l'isolant des bougies et des fils. Elle diminue considérablement la puissance de l'étincelle, qui n'est plus assez chaude pour allumer le mélange gazeux.

C'est également la principale cause de la formation de la perle de carbone.

Poursuivant les études faites aux U.S.A.

pour les besoins de la guerre sur les silicones, la Compagnie d'Applications Industrielles de Produits Chimiques a mis au point un mélange spécial, le « Létarpon 60 » pour les moteurs à explosions, qui empêche les gouttelettes d'eau de se souder pour former un film conducteur : il n'y a donc plus de pertes d'effluves.

Ce produit, appelé « Létarpon 60 », s'applique au pinceau en quelques minutes, sur la sortie haute tension du volant magnétique, le fil de bougie, la bougie.

Pour les motocyclettes équipées avec bobines ou magnétos, enduire les sorties isolantes de la bobine ou de la magnéto : s'il existe un allumeur, enduire le chapeau

### DE NOMBREUX CONCURRENTS DE VALEUR DANS LES COURSES DU 12 AVRIL A MONTLHERY

Les 2 heures de vitesse, qualificatives au 25<sup>e</sup> Bol d'Or, réuniront tout le « gratin » de nos champions « nationaux » français. En effet, dès l'ouverture des engagements, on note la présence de Pahin, d'Agache, de Bouin, de Roze, de Tano, de Meyer, de Valeyre, de Camus, etc..., tous en motos 175.

En motos 250, encore Camus, avec Martine, Rouchy, Marchand, etc...

En motos 350, Mouty, Rous, Pomiers, Desamps, Brugeilles, etc...

En motos 500 cmc., Piffault, Kibler, Venin, etc...

Le sidecariste Druet vient aussi de s'inscrire. C'est dire l'animation particulière qui se déroulera sur le plateau de St Eutrope le 12 avril prochain.

Rappelons que la clôture des engagements aura lieu pratiquement mardi matin 7 avril (à la réception du courrier) et que la liste en sera définitivement arrêtée. On parle de près de 80 concurrents. C'est un genre de record.

Tous renseignements à la Direction de la Course, M. E. Mauve, 29, bd Charles de Gaulle, à Colombes (Seine). CHA. 15-61.

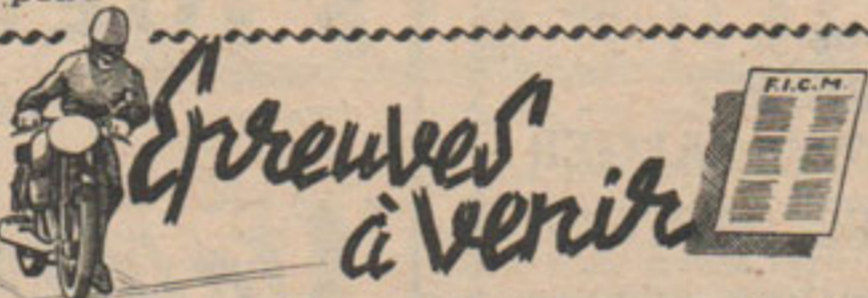
### FRANCIS PELISSIER ABANDONNERA LE CYCLISME POUR LE MOTO-CROSS

L'ex-vainqueur de Bordeaux-Paris, Francis Pellissier, organisera dimanche prochain à 14 heures à Mantes, un très important moto-cross.

Le circuit choisi — long de 1450 mètres — s'avère d'ores et déjà comme étant un des plus rapides d'Europe. A l'entraînement cette semaine, Gilbert Brassine, l'actuel champion de France de la spécialité, a « poussé » des pointes atteignant 120-130 kmh. L'autre attraction du circuit résidera dans le saut d'une rivière de quelques mètres de large, que les concurrents sauteront à l'aide d'un tremplin. Soyons certains que les amateurs d'émotions fortes seront nombreux à ce point crucial du parcours.

Les internationaux français Brassine, Frantz, Verrecchia, Prieur, Vouillon, Desmoulins et le rouennais Raulin, du MC Normandie, rencontreront les anglo-américains Graham Beamish et Nick Nicholson.

La bagarre pour la première place s'annonce des plus vives entre les huit concurrents, tous habitués de la victoire. Celle-ci devrait pourtant se jouer entre Frantz et Brassine. Toutefois une surprise est toujours possible avec Raulin, qui,



comme chacun le sait, est l'homme capable de renverser les situations les plus compromises. Pourtant le champion de France, Gilbert Brassine, sera finalement notre favori. N'oublions pas que ce dernier, malchanceux depuis le début de la saison, a promis d'offrir, dimanche soir, la gerbe de la victoire à Madame Pellissier.

En Catégorie Nationale, Deshaies, vainqueur du Prix d'ouverture à Suresnes, sera opposé à Amédéo, Scossa, Brocherieux, etc... Le rapide Amédéo, de l'AMS, en sera le vainqueur probable, mais il devra faire très attention à Scossa, capable de prendre l'avantage dans les derniers tours.

### CIRCUIT DE PAU

Il y aura du sport le 5 avril à Pau. Le circuit classique a retenu l'attention de nombreux pilotes internationaux français et étrangers.

Sur la liste des engagés, nous notons, en 250, Klager sur une NSU de sa réalisation, Thorn-Prikker, champion d'Allemagne, sur Guzzi, Anderson, Wood (Guzzi) et Heath sur OK Spécial. Côté français nous verrons Collignon, champion de France 52 et une Parilla pilotée par Drion. Faucheraux et Houel sur Guzzi, notre Jojo national également sur Guzzi et la Nougier Spéciale aux mains de Schaad. Une nième Guzzi sera présente avec l'italien Mandolini, alors que le suisse Gerber aura une 250 Horex-Schnell.

En 500 cmc., grosse majorité de Norton avec l'allemand Knees qui compose l'écurie Thompson (USA) en compagnie de Nick Nicholson, Heath, Wood, Goffin le champion belge, De Ortueta, Burgraff, Collot.

Deux 500 Guzzi au programme, avec Thorn-Prikker et Houel. La grosse surprise sera constituée par les Gilera 4 avec Pagani et Pierre Monneret. Papa Monneret aura lui une AJS « Porcupine ». Le suisse Gerber mènera une Horex bicylindre.

En sidecar, une BMW privée pilotée par Koch semble avoir peu de chances contre le lot de Norton engagées par Schmidt, Oliver qui revient sur scène en France, Summer, Beauvais, Bétemps, Drion, Insermini, Murit (Spéciale Haldemann), Aubert et Benz.

Une grande concentration où les organisateurs comptent réunir 900 machines préludera aux épreuves de vitesse.

### LES NOUVEAUX ECLAIRAGES

#### STOP « MALY »

« Maly », le spécialiste en éclairage arrière moto, nous signale la sortie de deux nouveautés attendues par de nombreux motocyclistes :

A) une lanterne AR 3 feux avec stop, forme ronde avec patte pour montage universel, soit sur une plaque de police, soit directement sur le garde-boue.

Feu rouge, feu orange stop, feu blanc éclairateur de plaque.

Notons à l'intérieur une séparation assurant une grande luminosité au stop même de jour.

B) le complément indispensable du stop, le contacteur « Super Sensible » Maly, d'un principe nouveau, extrêmement sensible à l'action du pied sur la pédale de frein. Appareil à boîtier orientable se fixant par collier, dispositif interrupteur à chaînette travaillant à l'inverse des systèmes à ressorts.

Cet équipement stop, unique sur le marché, se monte sur toute moto, vélomoteur, scooter, équipés de batterie et, outre qu'il assure une protection efficace, souligne particulièrement l'élégance des belles machines.

Notons enfin que cette lanterne Stop est adaptable sur les plaques « Maly » type « Luxe » qui équipent de nombreuses machines françaises.

#### ◆ ESSUIE-GLACE

Le pare-brise est un accessoire qui a « pris » parce qu'il s'imposait sur les scooters. S'il évite au pilote de recevoir la pluie, celle-ci obscurcit le plexiglass qui devient trouble. Afin de garder celui-ci en parfait état, les Ets Patat, à Montdidier, ont créé un essuie-glace qui se monte en haut de tout pare-brise et ne raye absolument pas celui-ci.

### COURSE DE COTE DE LAFFREY

Le club doyen du sport motocycliste (fondé en 1902) organise cette saison un programme de grande classe. Qu'on en juge :

Le 12 avril, Course Internationale Côte de Laffrey. Cette épreuve sera la première des grandes courses de côte. Elle se dispute pour la 28<sup>e</sup> fois sur un parcours de 7 kms, avec une moyenne de pourcentage de 10 %. Le record établi par le fameux Edoura en 1929, bien qu'approché l'an dernier à quelques secondes, reste encore à battre.

Les 9 et 10 mai, 6<sup>e</sup> Circuit International de Vitesse du Dauphiné. Après deux ans d'interruption, cette épreuve sera courue sur un nouveau tracé de 1 km 700 et sera qualificative pour les championnats de France en 175, 250, 350, 500 et sides. D'ores et déjà, ce circuit s'annonce comme le « great-event » du sport mécanique dans le Sud-Est.

Le 28 juin, 5<sup>e</sup> Circuit de l'Isère (régularité). Appelée à devenir une grande classique de la régularité, cette épreuve comptera sur 900 kms, une douzaine de cols alpins à franchir, dont une partie de nuit. Véritable banc d'essai pour les machines et les pilotes, cette compétition doit réunir à son palmarès une élite parmi les spécialistes français de la régularité.

Tous les renseignements, règlements, engagements sont à demander au Moto-Club Dauphinois, 12, rue Montorge, Grenoble. Tél. 9-80.

IMPORTANT : pour les courses de Laffrey et Circuit du Dauphiné (Championnat de France) le club a déjà reçu de nombreux engagements de pilotes étrangers. Afin de sauvegarder les chances de nos pilotes nationaux (licenciés Inter.), nous lançons un pressant appel pour que ceux-ci se dépêchent d'envoyer leurs engagements. Dates limites : Laffrey : 5 avril. Circuit : 25 avril.

### RALLYE DE MAISONS-ALFORT

Le MC Maisonnais informe les clubs motocyclistes qu'il organise le 19 avril prochain son premier rallye concentration sur Maisons Alfort.

Ce rallye suivi d'un gymkana sera doté de nombreuses coupes.

Le Bureau invite les motocyclistes affiliés aux clubs à venir nombreux lui rendre visite ; le meilleur accueil leur sera réservé.

### ANNULATION DE CIRCUIT

Par suite de circonstances indépendantes de sa volonté, le Moto-Club de la Drôme se voit dans l'obligation d'annuler son circuit de vitesse du 3 mai. Les dirigeants du MCD le regrettent sincèrement et précisent que le Moto-Cross du 14 mai aura bien lieu.



**Robert PIEL**

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

VENTE A CREDIT

**MOTOBÉCANE**



Agent

Exclusif

VELOMOTEURS

MOTOCYCLETTES

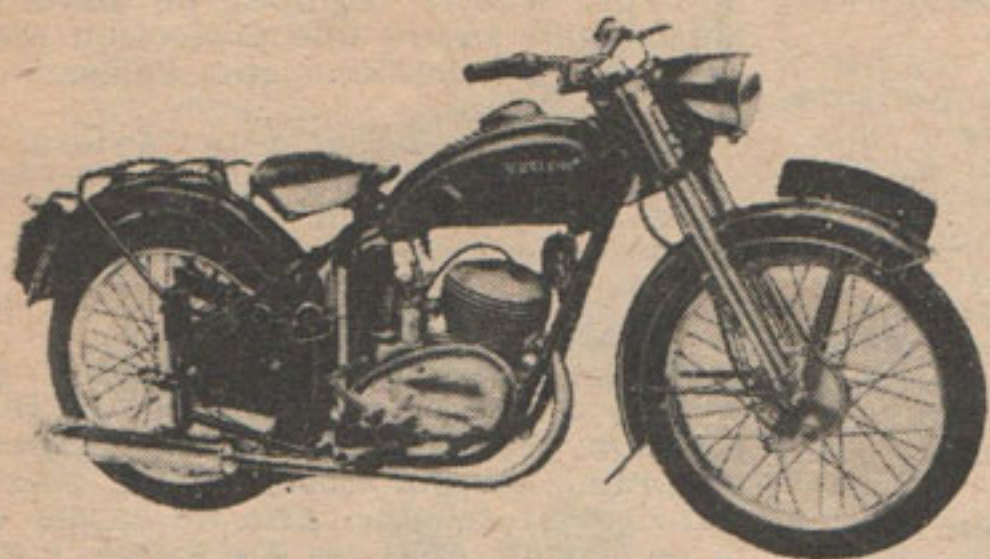
et la **Mobylette**

LIVRAISON IMMEDIATE

**ULTIMA** 26, r. Ct Faurax  
— LYON-6<sup>e</sup> —

BAISSE SES PRIX  
CONSERVE SA QUALITE  
LIVRE 4 NOUVEAUX MODELES

dont une moto légère  
de 3 CV à : **145.000 fr.**



Vente à crédit.

DEMANDEZ LE CATALOGUE

Pour l'Algérie, adressez-vous à :

« LA RENOVATION INTEGRALE »

107, Chemin Fontaine Bleue, 107 — ALGER

AGENTS REGIONAUX DEMANDES PARTOUT

CONSTRUCTEURS, pour vos réalisations adoptez  
les blocs-moteurs 125 et 200 cc. et divers éléments,  
tels que fourche télescopique, suspension AR. etc...  
qu'ULTIMA fabrique spécialement pour vous.

Renseignements et plans sur demande.

**83 D K W 83**



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

**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

Centre de récupération  
et d'usinage de pièces  
détachées

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

PIECES ADAPTABLES  
de notre fabrication  
Vente — ACHAT  
Motos — Epaves  
Réalésage - Embiellage  
Pièces à la demande

**CRUPDA**

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

**LE CASQUE FN**

- ★ Résiste aux chocs les plus violents.
- ★ Indéformable et incassable.
- ★ Ne se bossèle en aucun cas.
- ★ Le plus léger : 400 grammes.
- ★ Entièrement recouvert de cuir de premier choix.
- ★ Isole des rayons solaires les plus chauds et des courants d'air glacés.
- ★ Suspension par lanières indéchirables.

MODELES A PARTIR DE 2.995 fr

Gros : FN : 8, Faubourg Poissonnière, 8  
PARIS-10<sup>e</sup> — PRO. 02-92



BREVETE S.G.D.G.



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.



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

62<sup>e</sup> ANNÉE

MOTOBÉCANE  
MOBYLETTES  
PUCH (disponibles)

MAGNAT-DEBON  
187, Rue Armand Sylvestre

**DEPREZ**

TOUTES NOS MACHINES  
SONT VENDUES AVEC  
GARANTIE

(MAIN-D'ŒUVRE GRATUITE)  
COURBEVOIE (Seine)

CRÉDIT

GNOME-RHONE  
RENE GILLET  
MONET-GOYON  
PEUGEOT

Tél. : DEF. 07-01 et 02



C'est la première fois que l'occasion se présentait pour nous de nous rendre sur ce terrain de moto-cross, dit « Les Grandes Grèves », et situé près des berges de la Seine, à Nanterre. Le circuit, d'un kilomètre de développé, tient presque dans un mouchoir de poche, tant il est sinueux : visibilité excellente, car, bien placé sur une des nombreuses petites buttes de cette ancienne carrière, il est possible de suivre un coureur presque tout le long du parcours. Pas de grosses dénivellations, mais de forts nombreuses buttes à pente accentuée (35 % à celle du cimetière).

Un soleil radieux, ayant attiré un nombreux public, était de la partie. Mais aussi, pas très agréable pour le public, et encore moins évidemment pour les pilotes, une terrible poussière : si le premier voyait à peu près le circuit, pour les pilotes placés derrière, surtout en certains points, il leur fallait, dans un nuage de poussière, essayer de trouver leur voie.

Donc, dans l'ensemble, circuit intéressant, bien tracé, mais un peu étroit pour doubler.

Public pas très discipliné, mais très bien protégé par de hautes barrières de bois.

A signaler aussi la présence de la télévision, ce qui, pour nous motocyclistes, est un excellent moyen de propagande pour nos sports favoris.

Neuf courses au programme, un beau plateau, du soleil... un beau spectacle.

Je ne prendrai pas la journée dans son ordre chronologique, mais en regroupant les courses des différentes catégories.

— Deux courses « Inter-Police » mettent aux prises l'ASPP et le CMSN. Lors de la première épreuve, en tête, nous trouvons Bonin, suivi d'assez loin par Chartier. Mais ce dernier fait une très belle remontée, très applaudie du public, et dans le dernier tour, prend la tête.

Classement de cette première manche :

1. Chartier ; 2. Bonin ; 3. Deshaies.

Sinon, pour la première place, le classement sera tout différent pour la deuxième manche, puisqu'en deuxième position on trouve Batisse, en troisième position : Blat.

Chartier, premier du classement général, donne la palme à l'ASPP (53 points, contre 56 au CMSN).

Klym René fut le grand vainqueur des deux manches de 250 cmc., où les NSU dominaient en nombre avec quelques Puch et la Terrot d'Adnet

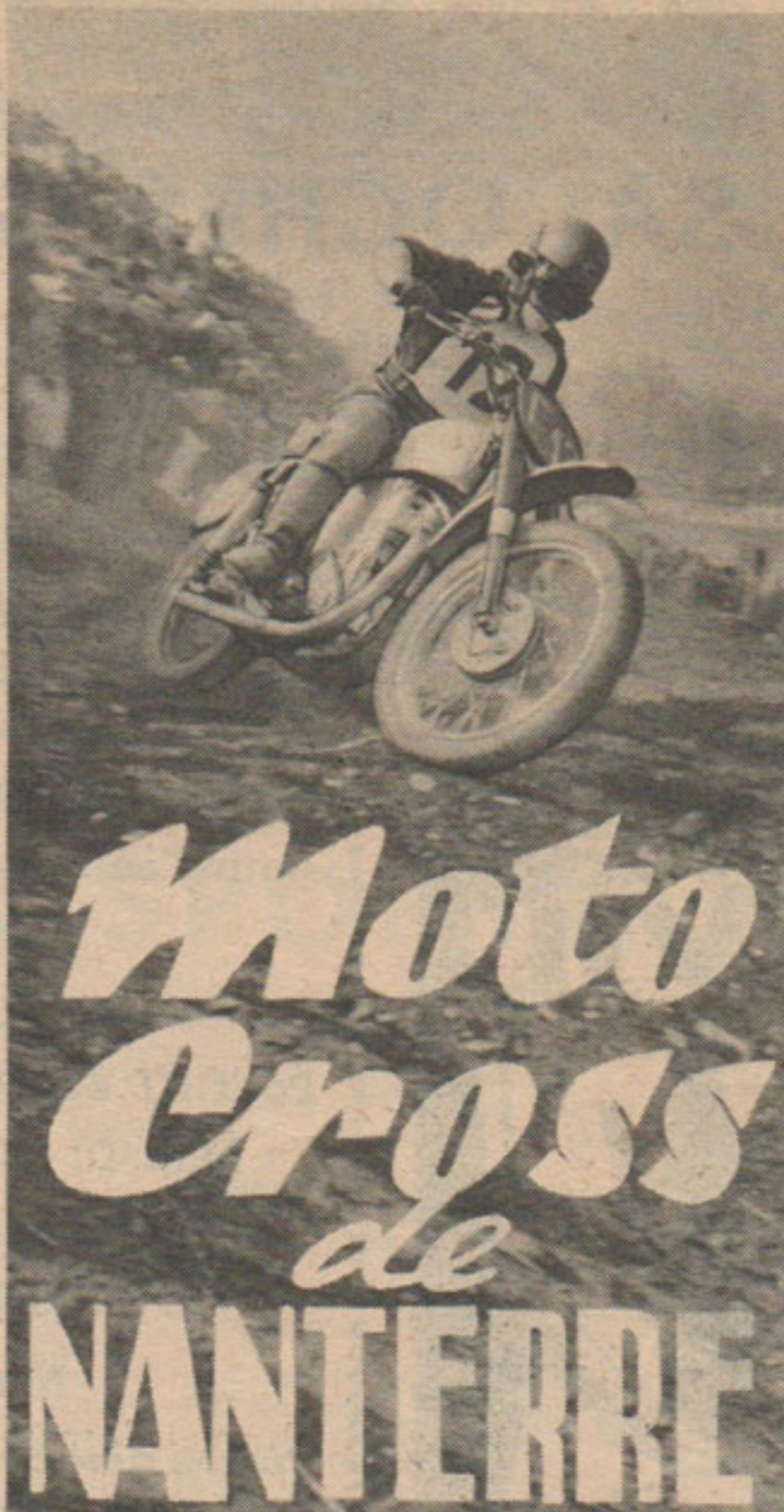
*Un beau saut de Frantz.*



qui semblait plus participer à une promenade touristique (un peu mouvementée, il est vrai) qu'à un moto-cross.

Dans la première manche, Bénard part en tête, mais dès le deuxième tour, c'est Klym qui mène, Bénard se faisant même doubler par Moreau de Tours et Dubois, du Mans. Dès la mi-course, les jeux sont faits et, dans l'ordre, assez détachés, passent Klym (NSU), Moreau (NSU), Dubois (Puch) et, loin derrière, le peloton. Plus de changement jusqu'à la fin.

Lors de la deuxième manche, Klym part en tête de nouveau. Jusqu'à mi-course environ, la deuxième place est assurée par Meznarie de Corbeil, mais bientôt celui-ci disparaît des premières places et nous trouvons Bénard (NSU) second, et de nouveau Dubois troisième. A signaler vers le milieu de la manche, une chute générale dans la montée d'un dos d'âne, que seuls les premiers évitèrent... le tout dans un terrible nuage de poussière.



Au classement général des 350 cmc. 1. Klym ; 2. Bénard ; 3. Dubois ; 4. Urien ; 5. Moreau.

— Lors des épreuves des 350 cmc., chacun n'avait d'yeux que pour les deux capitaines d'équipes (car il faut dire que le Moto-Cross de Nanterre se disputait sous le signe d'un match Paris-Province) : Godey, Capitaine de l'équipe de Paris, contre le jeune Molinari, Capitaine de l'équipe de Province. Mais, comme bien souvent, survient un troisième larron, en l'occurrence Chuchart, champion des Flandres.

Dès la première manche, Godey part en tête, suivi de Chuchart, Robert Klym et Molinari, le restant du peloton loin derrière. Mais bientôt, à la suite d'une belle remontée, Klym et Molinari permittent de positions et le premier nommé sera même bien distancé. Jusqu'à la fin de la manche, les positions demeurent inchangées : 1. Godey, sur un nouvelle Gold Star ; 2. Chuchart (BSA) ; 3. Molinari (BSA) ; 4. Klym Robert (BSA).

Cinq coureurs se suivent en tête, les premiers tours de la deuxième manche ; dans l'ordre : Godey (toujours tête de file), Klym Robert, Chuchart (encore lui), Barat (de Tours) et Molinari. Mais bientôt surviennent quelques modifications d'importance : alors que R. Klym disparaît, Molinari remonte les autres concurrents et se retrouve en deuxième position. Et bien longtemps les places seront les suivantes : Godey, Molinari, Chuchart, puis, plus loin, Barat. Mais à la faveur d'une chute de Molinari, Chuchart gagne une place et le classement de la deuxième manche s'établira comme suit : 1. Godey ; 2. Chuchart ; 3. Molinari ; 4. Barat.

Au classement général par addition de points : 1. Godey, vainqueur incontesté ; 2. Chuchart ; 3. Molinari ; 4. Barat ; 5. Peyry.

— Enfin, épreuve des grosses machines, les 3 manches des 500 cmc. Des noms connus s'affron-

*Dans le titre, Molinari, un de nos meilleurs espoirs.—N° 20, Chuchart, révélation nous arrivant du Nord. N° 11, Godey, vainqueur des 350 cmc.*



tent ou doivent s'affronter : Brassine (qui ne fera qu'une apparition dans la deuxième manche). Frantz, le Frantz des beaux jours, étonnant, cette année, une FN à simple ACT. Molinari (BSA), bien que tout jeune, réussit à être champion de France 1952 en 350 cmc. Prieur, Vouillon, révélations aussi de l'an passé, etc..., etc...

1ère manche : Prieur part en tête, suivi de Frantz, Raulin (capitaine de l'équipe de province), Vouillon, Chuchard. Molinari n'est que sixième. Mais déjà ce dernier a remonté trois places quand les deux hommes de tête, Prieur et Frantz (qui avait pris le commandement) chutent, Molinari en profite pour les « sauter ». Prieur se relève le premier, alors que lorsque Frantz redémarre, Raulin est déjà passé.

En tête, Molinari accroît constamment son avance sur Prieur, alors que derrière Frantz poursuit Raulin, le saute et se rapproche même de Prieur.

(suite page 263)

*Klym, brillant vainqueur en 250 cmc.*





VACHE LISSE  
1<sup>er</sup> choix.

ARTISAN

**BRAUN**

FABRICANT



## SACOCHE GRAND LUXE

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

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

**BRAUN, 89, R. de la Glacière, PARIS-13<sup>e</sup>** POR  
52-20

# Certitude

## REVIL

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



ACCESSOIRES SÉLECTIONNÉS  
ÉQUIPEMENTS - VÊTEMENTS  
SPÉCIAUX POUR MOTOCYCLISTES

### PRIX LES PLUS ÉTUDIÉS

Gants cuir **GAMET**  
grandes manchettes et  
articulation élastique  
lumineuse : **2.975**

*le seul spécialiste depuis 20 ans.*

**E<sup>us</sup> REVIL**

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

membres de club  
faites-vous connaître !

POSSESSEURS DE MOTOS DKW  
pour l'entretien de vos machines  
consultez les



AGENTS OFFICIELS

Pour RT et NZ :  
Jean DI VOZZO  
116, Bd Serurier, 116  
PARIS-19<sup>e</sup>

Pour SB et KS :  
Georges PERSIN  
92, av. de Rigny, 92  
à BRY-s-MARNE (S.)  
Tél. : 272 à Bry

Main-d'œuvre spécialisée

Pièces détach. d'orig. D.K.W. pour tous modèles

MOTO — CHASSE — PECHE

C  
A  
M  
P  
I  
N  
G

## MOTORIST

41, avenue des Ternes — PARIS-17<sup>e</sup>  
ETO. 32-12

C  
A  
M  
P  
I  
N  
G

PECHE — CHASSE — MOTO

## HARLEY - DAVIDSON

Agence Officielle : 14, bd Soult - PARIS-12<sup>e</sup>

Stock pièces détachées — DOR. 49-42

Echange Standard Complet  
REALESAGES EMBELLAGES

REPARATIONS

REVISIONS

## DRESCHMOTOR

Toutes  
pièces

détachées d'origine DRESCH, D.F.R. et GRIMPEUR

MEILLEURS PRIX ET QUALITE  
— RAPIDITE DE LIVRAISON —

16, rue des Belles-Croix - ETAMPES (S.-et-O.)  
Tél. : 392

# ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2<sup>e</sup>)

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



**MOTO-CLUB CHATILLONNAIS.** — Calendrier du mois d'avril : Fête de Pâques (4, 5 et 6) : Visite des Châteaux de la Loire. Sortie mixte tourisme et Camping. Deux départs : samedi 4 à partir de 8 h. 45 au siège et dimanche 5, départ à 7 h. 30 du siège social. Itinéraire Croix de Berny N.20, Longjumeau, Arpajon, Etampes, Angerville, Artenay, Saran (regroupement et casse-croûte), Orléans, N.152, Meung sur Loire, Beaugency N.187 à droite, Josnes-Marchenoir, St Léonard, Oucques N. 187, Vendôme N. 157 puis D 5, Montrieux, Villiers sur Loir, Le Gué-du-Loir D 24, La Frazerie (où sera installé le camp des campeurs). Visite des grottes et des châteaux de Vendôme, etc... Participation à la Concentration Touristique organisée par le Moto-Club du Loir-et-Cher, Blois.

12 avril : Sortie promenade sur l'autodrome de Linas-Monthéry pour assister aux Epreuves qualificatives au 25<sup>e</sup> Bol d'Or. R. V. au siège à 8 h 45, départ à 9 heures précises. Pique-nique sur place. Retour vers 19 h.

Dimanche 19 avril : Le matin sortie de propagande (tous détails complémentaires seront donnés à la réunion bi-mensuelle du 16 avril). L'après-midi, rendez-vous au siège 14 h. Départ à 14 h. 15. Les Etangs de Hollande et la Vallée de Chevreuse, Versailles, Pontchartrain, L'Espérance, Montfort l'Amaury (visite de la Tour),

# Clubs et Groupements

Etang de Hollande, Auffargis, Les Vaux-de-Cernay, Dampierre, Port Royal, Voisins-le-Bretonneux, Châteaufort, Christ-de-Saclay, Bièvres, Petit Clamart.

Dimanche 26 avril : Sortie promenade à Pierrefonds avec le concours du Moto-Club de Compiègne. Départ du siège à 7 h. 30. Rassemblement général Porte de la Villette à 8 h. 15. Itinéraire : N.2, Le Bourget, Patte d'Oie Gonesse, N.17 Louvres, Chapelle en Serval (regroupement et casse-croûte), Pontarmé, Senlis, N.32, Villeneuve, Verberie, Croix St-Ouzen (jonction avec le M.C. Compiègne), Ste Perrine, St Jean aux Bois, Pierrefonds (160 kms AR). Déjeuner en pique-nique ou restaurant. Le matin, visite du Château. L'après-midi Gymkana sur le stade municipal. Retour vers 18 heures.

**SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN.** — Pour Pâques le SMCP inaugure sa saison de camping. Chaque fin de semaine un camp sera prévu.

Programme d'avril. — 4-5 et 6 : Le Puiset. Porte d'Italie, N.7 jusqu'à Nemours, à la gare, prendre à droite D.16 pendant 3 kms et tourner à gauche route du Puiset, camp à droite avant la côte.

11 et 12 : Milly la Forêt. Porte d'Italie, N.7 jusqu'au Plessis-Chenet et sur la droite N.448 jusqu'à Milly, ensuite la G.C. 16 jusqu'au cimetière de Noisy sur Ecole, prendre le chemin à droite face au cimetière.

18 et 19 : Fleurines. Porte de la Villette N.17 par Senlis et à 6 kms, Fleurines, camp en bordure de la carrière, se renseigner dans le pays.

25 et 26 : Les Vaux de Cernay. Porte de Châtillon, N. 306 par Chevreuse et Cernay la Ville, prendre GC 24 jusqu'à l'Abbaye, camp à gauche.

1-2 et 3 mai : Bergnières sur Mer N.13 par Mantes, Evreux, Lisieux, Caen, ensuite G.C.79 en direction de Bergnières sur Mer.

A proximité du lieu des sorties, attention à notre fléchage, flèches et lettres SMCP noires sur papier jaune.

Isolés cordialement invités. Réunions les 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> mercredi de chaque mois à 21 heures au siège social, Brasserie Henri IV, 1, place de la Bastille. Pour tous renseignements, écrire au secrétaire, M. Bourel Jacques, 202, boulevard de Charonne, Paris 20<sup>e</sup>.

**AMICALE MOTOCYCLISTE FLERIENNE.** — Le club a formé son assemblée générale annuelle, pour l'élection du bureau et élaboration du calendrier 1953. Le nouveau bureau a été ainsi composé :

Prés. d'honneur : Collard. Prés. actif : Lengronne Vice-Prés : Bidault. Secrétaire gén. : Renouf. Trés. gén. : Hamel. Membres : Champion, Allain, Delporte.

Les manifestations suivantes ont été prévues : 19 avril : Rallye Jeu de l'Oie.

17 mai : Moto-Cross (épreuve nationale).

30-31 mai : Organisation du passage du Rallye Aiglou.

28 juin : Moto-Cross.

12 juillet : Match de Moto-Ball et nombreuses sorties.

## RÉSULTATS SPORTIFS

### COURSE DE COTE A CHARBONNIERES

Mettant sur pied deux épreuves à l'occasion du Rallye Automobile Lyon-Charbonnières, le Moto-Club de Lyon organisa en première épreuve le Challenge Bre, concentration qui groupait la majorité des équipes de clubs régionaux.

Pour la seconde épreuve, vitesse en côte, Burgraff a réalisé en 44" 4/5 le meilleur temps en 500 cmc (record battu).

#### RESULTATS

Course de côte. — 175 cmc. : 1. De Polo, 51" 2/5 ; 2. Burgraff 52" 2/5.

250 cmc. : 1. Houel 49" 4/5 ; 2. de Polo.

500 cmc. : 1. Burgraff 44" 4/5 ; 2. Insermini 45" 1/5.

Le Challenge Bre a été enlevé par le MC de Bourgogne (Prost, Pessey, Pillot).

Epreuve de régularité. — 175 cmc. : 1. Barone (MC Rhodanien). — 250 cmc. : 1. L'Hermet (MC Lyon). — 350 cmc. : 1. Rapiou (MCR). — 500 cmc. : 1. Pesey (MC Bourgogne). — 1.000 cmc. : 1. Banset (Besançon). — Sidecars 500 cmc. : 1. Prost (MCB). — 1.000 cmc. : 1. Lambrotton (MCR).

### MOTO-CROSS DU MONT KEMMEL

La première épreuve internationale de moto-cross outre-Quiévrain s'est déroulée le 22 mars à Ypres, sur les pentes du Mont Kemmel. Le contingent d'étrangers fut fourni par l'Angleterre avec Basil Hall et Archer, Rietman, représentant la Hollande.

Le belge Jansen, sur Saroléa se révéla le meilleur, malgré une place de 9<sup>e</sup> dans la première manche il justifia sa réputation ensuite en menant de bout en bout la deuxième manche et en remontant de la troisième à la première place dans la finale, alors que Van Heuverzwyn mena durant les cinq premiers tours.

Voici les résultats :

Juniors (finale). — 12 partants : 1. Van Rumxt 10 tours en 21'37" ; 2. Van Esen, 21'46" ; 3. Muyts, 21'49" ; 4. De Guyper, 22'03" ; 5. Ghysseis, 22'14"

Tour le plus rapide par Van Rumxt et Van Geel, 2'04"

Seniors (finale). — 12 partants : 1. Sterckx (Matchless) 10 tours, 20'57" ; 2. Somja (FN) 21'12" ; 3. Dhondt (Saroléa) 21'23" ; 4. Hae-

rinck (Saroléa) 21'24" ; 5. Donnay (FN) 21'25". Tour le plus rapide par De Vleeschouwer et De Ryck, 2'.

Internationaux. — 1<sup>er</sup> manche. — 9 partants : 1. Mingels, 11'52" ; 2. Baeten 12'17" ; 3. Guilly, 12'23" ; 4. Meert, 12'24" ; 5. Meunier 12'25" ; 6. Hall, 12'30" ; 7. Rombauts, 12'43" ; Rietman, 12'53" ; 9. Jansen, 12'57".

Tour le plus rapide par Mingels 1'58".

2<sup>e</sup> manche. — 11 partants : 1. Jansen 11'38" ; 2. Archer, 11'45" ; 3. Cox, 12'08" ; 4. Leloup, 12'11" ; 5. Van Heuverzwyn, 12'22" ; 6. Marquis, 12'35" ; 7. Maertens, 12'57" ; 8. Theuwissen, 18'02".

Tour le plus rapide par Jansen en 1'54".

Finale. — 12 partants. — 10 tours : 1. Jansen (Saroléa) 19'41" ; 2. Mingels (Matchless) 19'44" ; 3. Van Heuverzwyn (Saroléa) 19'55" ; 4. Baeten (Saroléa) 19'56" ; 5. Leloup (FN) 20'07" ; 6. Cox (Matchless) 20'18" ; 7. Hall (BSA) 20'19" ; 8. Meert (Saroléa) 20'47" ; 9. Marquis (Saroléa) 5'54" ; 10. Guilly (Saroléa) 21'31".

Tour le plus rapide du circuit par Nic Jansen (Saroléa) 1'47".

### TRIAL DE St-CUCUFA

Classement général catégorie Tourisme :  
1. Delauné (MC Châtillon) sur 175 cc 240 pts ;  
2. Beuchard (MC Bondeville) sur 175 cc 270 pts ;  
3. Quinchon (MC Meaux) sur 175 cc 280 pts ;  
4. Greneau (MC Châtillon) sur 175 cc 375 pts ;  
5. Chaumette (MC Clodoald.) sur 250 cc 450 pts ;  
6. Lascaux (MC Châtillon) sur 250 cc 455 pts ;  
7. De St Germain (MC châtl.) sur 175 cc 460 pts ;  
8. Méry (MC Châtillon) sur 500 cc 530 pts ; 9. Bonabaud (MC Clodoald.) sur 175 cc 535 pts ;  
10. Létang (AM St Cloud) sur 175 cc 545 pts ;  
11. Dubois ; 12. Graimbaud ; 13. Genevée ; 14. Morice ; 15. Fortin ; 16. Roux ; 17. Maucherat ; 18. Belotte ; 19. Clatot ; 20. Frilley ; 21. Legrosdidier ; 22. Alex ; 23. Mandin ; 24. Lhuspied ; 25. Dupuis ; 26. Camelle.

#### Classement général catégorie Cross

1. Godey (Amicale Motocycliste St Cloud) sur 350 BSA, 15 pts ; 2. Godey (AM St Cloud) sur 500 BSA, 85 pts ; 3. Brassine (US Pantin) sur 500 FN, 115 pts ; 4. Cathelin (AMS) sur 500 Ariel, 180 pts ; 5. Théveney (AMS) sur 500 BSA, 230 pts ; 6. Savinel ; 7. Tardif ; 8. Rademacher ; 9. Macchi ; 10. Henry ; 11. Mourgaud ; 12. Nicol ; 13. Né ; 14. Mouchet

### MOTO-CROSS DE NANTERRE (suite)

Résultats de la première manche : 1. Molinari ; 2. Prieur ; 3. Frantz ; 4. Raulin.

2<sup>e</sup> manche : Brassine, cette fois, prend le départ, et le prend même bien, puisque le voilà en tête, talonné par Molinari, Frantz, et tout un paquet de coureurs, dont Vouillon, Prieur, Chuchard, etc... Voyons d'abord le groupe de tête : très vite, Frantz passe Molinari et ces deux hommes, se menant une lutte sévère, « sautent » Brassine et le distancent de plus en plus. Derrière, Chuchard ne résiste pas longtemps à Vouillon qui se lance à la poursuite des premiers et double même Brassine peu avant la fin de la manche. Notre champion de France 1950-51 et 52 est, il faut le dire, bien décevant, mais, nous en sommes sûrs, il saura se retrouver.

La troisième manche, dernière épreuve de la journée, si elle fut très spectaculaire, fut en grande partie sans histoire.

Frantz file en tête, suivi de Prieur et de Molinari. Mais ce dernier, très en verve, prend immédiatement la deuxième place, et, jusqu'à la fin, ce sera entre ces deux pilotes, debout sur les repose-pieds, une lutte effrénée, bonds en l'air aux dos d'âne, 25 mètres sur la roue arrière dans les accélérations sur la ligne droite. Aussi ne faut-il pas s'étonner de voir Prieur (3<sup>e</sup>) de plus en plus distancé.

Au classement général, Molinari et Vouillon terminent premiers ex-aequo, à égalité de points.

En conclusion, du sport, du beau sport.

J. B.

## NOS ASSURANCES

Beaucoup trop de motocyclistes, et surtout des possesseurs de scooters et cyclomoteurs, roulent sans être assurés. Ils ne se rendent pas compte — les inconscients — du grand risque qu'ils courent en agissant ainsi. Le moindre accident qu'ils peuvent causer coûte une petite fortune, et, sans la garantie d'une Compagnie, c'est la gêne en permanence, c'est souvent la ruine. Certes, il semblerait qu'ils aient des excuses, car les primes d'assurances sont élevées.

Toutes les Compagnies de l'Entente appliquent un tarif uniforme. Nous avons pu obtenir, exceptionnellement à l'essai, d'une Mutuelle des conditions très réduites (environ 25 % sur le tarif général).

Nous donnons les tarifs ci-contre. Veuillez les comparer avec d'autres. De notre côté, nous conseillerons gratuitement nos assurés en cas de sinistre pour exercer leur recours contre leurs accidentés. Nous assurons aussi aux grandes Compagnies, au choix du client.

Nous consulter (enveloppe timbrée pour réponse s.v.p.) Service des Assurances, 12, rue de Cléry, Paris (2<sup>e</sup>). Pas de renseignements par téléphone.

TARIF PARIS	PROMENADE		PROMENADE trajet "Domicile Travail"		PROMENADE ET AFFAIRES	
	SANS TAN-SAD	AVEC TAN-SAD	SANS TAN-SAD	AVEC TAN-SAD	SANS TAN-SAD	AVEC TAN-SAD
CYCLOMOTEURS 50cm <sup>3</sup>					2.550	
SCOOTERS 1cv	3.825	4.388	4.399	5.046	5.100	5.850
- 2cv	5.119	5.907	5.887	6.793	6.825	7.875
VÉLOMOTEURS 1cv	3.825	4.388	4.399	5.046	5.100	5.850
MOTOCYCLETTES 2cv	5.119	5.907	5.887	6.793	6.825	7.875
- 3cv	6.582	7.594	7.569	8.733	8.775	10.125
- 4cv	7.875	9.057	9.056	10.415	10.500	15.075
- 5cv	9.225	10.632	10.608	12.227	12.300	14.175
- 6cv	10.407	11.982	11.968	13.779	13.875	15.975
SIDECARS 2cv	6.863	7.875	7.882	8.956	9.150	10.500
- 3cv	9.338	10.744	10.738	12.355	12.450	14.325
- 4cv	11.870	13.670	13.650	15.705	15.825	18.225
- 5cv	14.344	16.481	16.495	18.953	19.125	21.975
- 6cv	16.875	19.407	19.406	22.318	22.500	25.875

TAXES EN SUS : 7,90%



# 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.

<p><b>PARIS (2<sup>e</sup>)</b></p> <p><b>DYNAMIC - SPORT</b></p> <p>Motobécane, Guiller, Galletto, Terrot, Jonghi, Monet-Goyon. Crédit 1/3 cpt. solde 12 mois 6, r. St-Augustin - RIC. 75-28</p>	<p><b>GARAGE POUR MOTOS et SCOOTERS</b></p> <p>151, Faubourg Poissonnière</p> <p><b>MAGENTA MOTOBECANE</b></p> <p>Agence Motobécane</p> <p>94, bd Magenta - Nord 65-25</p>	<p><b>PARIS (14<sup>e</sup>)</b></p> <p><b>MOTO - VANVES - SPORT</b></p> <p>Ouvert le Dimanche</p> <p>1 et 3 Boulevard Brune</p>	<p><b>PANTIN</b></p> <p><b>PANTIN - SCOOTER</b></p> <p>Vespa - Pièces détachées Accessoires</p> <p>Vente à crédit - 15 mois</p> <p>173, rue de Paris</p>	<p><b>SAINT-DENIS</b></p> <p><b>SAINT-DENIS SCOOTER</b></p> <p>Vespa - Pièces détachées Accessoires</p> <p>Vente à crédit - 15 mois</p> <p>40, rue Gabriel Péri</p>
<p><b>PARIS (10<sup>e</sup>)</b></p> <p><b>Sté MOTOCYCLE</b></p> <p>Vente à crédit</p> <p>Toutes les grandes marques</p> <p>Motos - Scooters</p> <p>166, rue Lafayette - Nord 07-59</p>	<p><b>PARIS (12<sup>e</sup>)</b></p> <p>Spécialiste N.S.U., Zundapp</p> <p>Agent René Gillet, ttes pièces</p> <p><b>MABIE</b></p> <p>7 ter, avenue de Saint Mandé</p>	<p><b>PARIS (15<sup>e</sup>)</b></p> <p><b>PARIS - MOTO</b></p> <p>Réparations - Pièces détachées Accessoires</p> <p>Monet-Goyon - Magnat-Debon</p> <p>Gillet-Herstal, etc.</p> <p>55, rue Brancion - Lec. 93-57</p>	<p><b>ISSY-LES-MOULINEAUX</b></p> <p><b>SCOOTERMOTO</b></p> <p>Le plus important spécialiste des vélomoteurs, motos, scooters</p> <p>Toutes les grandes marques à crédit</p> <p>28, rue Ernest-Renan</p> <p>Mic. 03-72</p>	<p><b>VINCENNES</b></p> <p><b>MOTOCYCLISTE3</b>, n'a'tendez pas, faites poser de suite une grille porte-paquet sur votre réservoir. Pose immédiate sans courroie.</p> <p><b>MOTO-PREVOYANCE</b></p> <p>16, rue de la Prévoyance</p> <p>Ouvert dimanche matin</p>

## NOS PETITES ANNONCES

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES ..... 275 fr.  
 PETITES ANNONCES COMMERCIALES ..... LA LIGNE 385 fr.

Pour l'envoi par courrier, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par Chèque Postal (297-37 Paris), accompagnant votre texte. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé au mieux, sans responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptant pour une lettre). Ecrivez lisiblement (caractères imprimés au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes).

### MOTOS A VENDRE

**SIDE R.** Gillet 750 49 ét. de neuf nbx acc. tte conf. Crut 7 r de la Cerisaie, Charenton R. ENFIELD 350 c. nve f. télé. s. AR 18000 k. nbx acc. parechocs tan-sad. HUBERT 9 av. Leclerc, Viry-Châtillon (SO).

**Norton 16H c.** nve 7000 k. Annot 36 av. A. Briand Cherbourg

**250 NSU occ.** imp 8000 k. Balluet 9r H. Regnault Courbevoie

**NSU 250 OSL 4 v.** sél. exc. ét. pns nfs eq. BASSI 88 bis r Désiré Préaux, Montreuil (S)

**SIDE BMW 350 NZ** parf. ét. 180. 14 r Michelet, Courbevoie

**PUCH 250 cc t.** bon état 8500 kms. Tél. MON 08-49.

**PUCH 250 TF** état neuf. Bringuier 16 av. République, Orly.

**500 GUZZI Alce tr.** b. état Petinoti 40 rue Gauthey 17<sup>e</sup>.

**MONNERET 150 AMC 4 v.** c. nve sel bip 15r d. Ardennes 19<sup>e</sup>

**TERROT 500 MD R55 av.** side px int. RAILLET 54 r Fécamp

**SIDE Bernardet G. R.** Ecrire GARNOT 6 r Renardière, Fontenay sous Bois (Seine).

**ZUNDAPP 750** Russie bon état 160. Serresi-ENT. 25-79

**URG. c. dép. R. Enfield 500** culb. bon état px int. WEBERT 79 r du Rocher h. rep

**MALTERRE 175 AMC** ét. parf. Teulet 21 av. Joffre St Mandé

**BSA 500 twin é.** imp. Lefaure 15 villa Chambon, Courbevoie

**VELOCETTE mac.** 52 350 cmc Leloire 52 r Lisbonne Paris.

**PUCH 250 TF 10000** kms. 170000. OPE 20-54.

**SIDE Carpio gd luxe b.** état 30000, vis. sam. Jacquet 19 av. des Perdrix St Maur (Seine).

**BSA 500 cul.** side Préc. Fernando 120 r Martre, Clichy

**350 TERROT HCT 52** ét. nf px int. vis. s. d. MINET 230 av. de Paris Savigny s/Orge (SO)

**VENDS sidecar Impérial T34C** neuf. Taboré 47 r Meunières 12<sup>e</sup>

**GN. RHONE D5 500 c.** exc. ét. 4 v. équip. MEILLON 145 bd Voltaire 20 h. ou MIC. 33-18

**PEUGEOT 125 4 v.** f. t. ét. nf AURY 144 rue St Maur 11<sup>e</sup>

**MOTOBEC. 500 culb.** S5G side Bernard. ét. neuf BOT. 30-58

**PEUG. 125 P55 b.** ét. tt équip. prix intér. 28 r Gay Lussac Fontenay sous Bois.

**250 TF Puch 9000 k.** side Steib non acc. Ouayoun 10 bd Brune

**PEUGEOT 125 AL 55 ex.** état tél. GUT 46-58 pr rend vous

**SCOOT. Guiller 53 4 t.** culb. 125 1500 k. gar. r. sec. t. sad MON. 56-35 ap. 19 h

**BMW R73 px 250.** Side px 20. ASTIER 14 r Deux Gares-10<sup>e</sup>

**GUILLER AMC 2 cv 4 v.** 4000 k. en confiance. Riberolles 18 rue St Marc Paris CEN. 61-99

**JAWA 350 9000 k.** Hordeaux 4 Varenne 7<sup>e</sup>, tous les soirs.

**JONGHI 350 culb.** impec. tout point. p int. 37 b. rue Yves Kermen, Billancourt.

**DKW 500 NZ R.V. HINOUX** GOB. 98-20.

**BMW NSU DKW et ttes** marq. à reconstr. (le sam.) Renaudet 40 r Guy Mocoquet, Malakoff

**AJS 500** dernier modèle. GRATIEN OBE. 52-05.

**PEUGEOT P56** ét. neuf px int. 19 bd Raspail 7<sup>e</sup>.

**BSA 250 GL11 acc.** 150. vis. apr. 18 h. sam. dim. mat. Yard 6 r Labbaye, Poissy (SO)

**DOMINATOR imp.** 6000 kms Epicerie 77 r de Patay 13<sup>e</sup>.

**GN. RHONE 2 cyl.** 500 cc b. état 60000 fr. Desbordes 2 pas. Galliéni, St Leu la Forêt (SO)

**NORTON 500 16H px** 125000. Dalloyeau 6 r Justice, 20<sup>e</sup>.

**JONGHI 125 mot nf** acc. vis. sem. 2h.30à4h. 19b. r Chaligny

**TERROT 125 1<sup>re</sup> main** 5000 k. 4 vit. f. tél. tan-sad, 2 sac. cuir abs. imp. DOR. 61-45.

**350 K. ESC. rem.** neuf 70 m. RENAUD 61 av. M Dormoy Sarcelles (SO) Bus. 268.

**TERROT 500 culb.** side 18000 k. Bonnot 27 r Mertens, Bois Colombes ap. 18 h. sam. tt jr.

**TERROT 500 av.** side pf. état 65000. KESLER 3 r St Laurent Ecr ou tél. GOB. 20-00.

**750 HARLEY 150000.** BRASILI 5 r Berthelot Bobigny (Seine)

**SIDE René Gillet 1000** cmc. 4 vit. 1948 tr. b. ét. Berger 50 quai de Bercy, Charenton Tél. ENT. 19-85.

**SIDE 750 R. Gillet 4 v.** état imp acc px int. JARDRY 5 r Guy Mocoquet Malakoff ap. 18

**TERROT 125 ETD 50** parf. ét. neuf. Vend imméd. cse dép. étranger. LIT. 76-17.

**500 sup. cul.** c nve sus. av. ar. tr. bel. mach. FOROT 34 r des Marais, Paris 10<sup>e</sup> (sam. dim.).

**JAWA 350 ét.** nf tt eq. px int. LACHUER rue des Liboux St Leu la Forêt (SO).

**GUILLER 175 AMC** parfait ét. 110000 MELIER 28 r St Nicolas, Maisons Laffitte.

**BMW R71** parfait état. FERRET, 71 rue Villiers de Lisle Adam 20<sup>e</sup>.

**SUPERBE Terrot 125** télesc. sélect. klax. spéc. Lit. 26-24.

**SUP. 500 Indian T** équ. chrom. LEBLANC 42 rue du Dr Blanche AUT. 24-52 ap. 18 h.

**175 MALTERRE 1952** André 64 Fr. Coppée Villemonble T 606

**JAWA 250 7500 k.** ét. neuf. Vollaile 114 r de Charonne

**VELOCETTE L3 150 cc** 1951 Roy 26 ter Ml Joffre, Meudon (SO) v. ts les soirs ap. 18 h.

**500 TRIUMPH Twin 180.** LARIO chemin des Vignes, Garches les Gonesses (SO).

**5 CV INDIAN 80** et side Bernard. Boucher 70 r Vouille 15<sup>e</sup>

**MOTOBEC. ref nf** Z46C exc. état 51 nbx acc. Petit 21 rue Annonciation 16<sup>e</sup>. JAS. 37-43

**TERROT 125 culb 4T 4v.** acc. Concierge 68 r J.P. Timbaud

**BSA M20 bon** ét. pn. nfs side Précision 160. VAUGELADE 19 r Parmentier, Vitry sur Seine

**DS Malterre 175 cc** mot AMC t. équipée c. neuve s. m. TETU 8 r Rébéval 19<sup>e</sup>. L. ap midi

### NOS SOLOS

125  
**PEUGEOT bloc mot.** 65000  
 Motobécane 4 temps 80000  
 Jonghi 2 temps sélect. 75000  
 Terrot culb. 4 vit. sél. 100  
 MR f. tél. 4 vit. 110000  
 DS Malterre Ydral et AMC 110 175  
 Peugeot bloc latér. 40000  
 Peugeot 4 vit. sél. f. tél. 110  
 P. Vallée 4 vit. tél. s. ar. 125  
 Motobéc. culb. tél. s. ar. 125.

250  
 Terrot 3 vit bon état 50000  
 Jonghi 4 vit. tél. sus. ar. 175.  
 Puch 4 vit. sél. tél. s. ar. 190.  
 BSA 4 vit. équipée 220000

350  
 Motobécane bloc b. état 50000  
 Motobécane bloc culb. 70000  
 Magnat Debon culb. imp. 100.  
 Royal Enfield 4 v. sél. 140.  
 Douglas Twin s. ar. f. tél. 320

500  
 Guzzi sél. sus. ar. 120000  
 BSA B33 sus. ar. f. tél. 260.  
 FN dern. mod. r. av. tiré 300.  
 BSA A7 twin 290000  
 BSA A10 Gold Flash

### NOS SIDECARS

Terrot 500, Bernardet 220000  
 Zundapp KS 600 culb. 4 v. 245.  
 Sides solos à partir de 20.

### NOS SCOOTERS

Vespa bon état 110000  
 Bernardet mot. Ydral 125. : 85.  
 Terrot 100 cc tt eq. 85000

### SPECIAL CROSS

BSA 250 sus. ar. f. tél.  
 Terrot 250 culb. f. tél.  
 Monet-Goyon 250 culb. f. tél.

### NOS VOITURES

Simca 5 cabr. décapot.  
 Renault 4 cv c. int. 4 places  
 Simca six cabr. vit. au volant  
 203 Berline 4 places 1951  
 203 Berline décapot. 1951.  
 Vend ou échange ctre moto.  
 Versement comptant à volonté  
 le solde 6-9-12 mois - Demandez la liste complète contre 50 frs timbre - DELAIRE 4 imp. Gaité. Dan. 55-43

**MATCHLESS 350 f.** tél. ét. nf px 180. HOET 11 pas. d'Enfer 14<sup>e</sup>, sam. dim. Métro Raspail

**45000 lat.** 250 impec. 83 av. A. France, Choisy (Seine).

**Monet-Goyon 200 cc** 1952. Did. 40-64. SEEL 73 r Reuilly 12<sup>e</sup>

**SIDE Précision** parfait état FLORET 33 rue d'Orgemont, St Gratien (SO). Vis. de 7 h. à 8 heures sauf dimanche.

**PEUGEOT 500 sport** bn état px 70 MILLET rue du P. Poucault, Nanterre.

**PEUGEOT 350 lat.** ét. nf S'ad. sam. dim. David 13 r des Fontaines, Milly la Forêt (SO).

**VEND** ou échange 201 bon état contre moto. LECOMPTE 76 rue Frileuse, Gentilly (Seine) Vis. soir.

**BSA M20 5 CV** avec side Précision mat 9 à 13 h. sam t. l. j. SIMDELKA 6 r P Brossolette, Levallois.

**VESPA ac. 135 4 r.** Buffon Ste Geneviève des Bois, 3000 k.

**TERROT 350 lat.** bon ét. mec. Toussaint 15 r Levert 20<sup>e</sup>

**MOTOC. 125 lat. b.** ét. mec. neu. 60000. MONMEJAC 19 A. Clémenceau, Vincennes.

**MOBYLETTE** état neuf. WARIN A. 42 av. Gobelins 13<sup>e</sup>

**MORGAN Darmont 6 CV** lat. air bon état vis. 180. r de Paris, Pantin.

**PUCH 125** état neuf tt équip. px 110000. Ecrire TARDELT, 120 bd Voltaire 11<sup>e</sup>

**R. GILLET** av side 750 prix 120. Garage Lethiphu av. de Paris, Villeneuve St Georges.

**PUCH 250 TF** crème. Faucon 23 rue d'Aboukir, Paris 2<sup>e</sup>.

**PUCH 250 TF** nve. Concierge 7 rue Armand Sylvestre, Courbevoie (Seine).

**TERROT 125 cul b.** ét. équip. 70000 166 rue Bagnolet 20<sup>e</sup>.

**GUILLER 125 c** bloc AMC b. ét. px int. Gal. 98-96 h. rep.

**PAR. vend. mot.** Terrot 500 cc cul. four. télé 8000 k. 17 r Devéria 20<sup>e</sup> Tél. MEN. 66-12

**16H NORTON** origine état neuf. S'adresser BOUCHOUX, 32 rue Ménéilmontant Paris 20<sup>e</sup>

**GUILLER 125** fourche tél. sus. ar. neuve vis. 1 heure à 3 h. DUMAS 6 quai des Célestins 4<sup>e</sup>

**TAN. Dery b.** ét. 65000. PE-REZ 33 rue du Petit Musc 4<sup>e</sup>

**500 SAROLEA** sél. 4 vit. side com Bernardet 150. à déb. Ecrire pour rend. vous. DE-NEUVILLE 66 rue Hermel 18<sup>e</sup>

**BMW 250 R25 1951** état neuf 240000. DUPUY 12 t. rue Hadancourt, Beaumont (SO).

**350 NSU 75000** tr bon état mar. S'adr. Benoît 50 av. Gal Leclerc, Maisons Alfort.

**MOTOB. lat.** 125 mai 1952 S. + susp. tél. imp. GAULUET 47 r J. Jaurès Orly (Seine).

**BSA 250 C11** gar. ét. neuf td tte équip. HARRE 188 rue Lourmel Paris 15<sup>e</sup>.

**VESPA cyl.** neuf nx acc. BEL-LIVEAUD PRO. 56-01.

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



DKW 350 NZ 160. impec. Martin 55 rue le Pologne, Saint-Germain en Laye (SO).

DKW 500 imp. px int. Musitu 14 r Carnot, Courbevoie, ts les jours 19 h.

V. 350 L 45 side Bernardet 20. 32 r Alençon, Sevran (SO)

BSA 650 Golden bon état, 17000 k. 280. Thévenot 35 r Forestier, Vichy (Allier).

TRIUMPH bicy. 500 mot. nf eq. PELTIER 107 av. Brossollette, Montrouge (Seine).

VESPA 1000 k Gautron 37 av. A. France, Aulnay sous Bois (SO) AVI. 60-92

BMW R73 bon état. TELOTTE 8 r Buot Paris 13e.

MOTOB. 350 culb. 4 v. R44C impec. 122 route de Fontainebleau, Athis-Mons (SO).

TERROT side 500 cul. RGAS 17000 kms t. b. ét. Ecr. MOURA 27 r Clauteaux Sucy en Brie (S.-O.) 170000.

MOTO side 500 Utilia 80000. MARCEL 9 r Jeanne, Antony

250 GILLET HERSTAL finie de roder eq. complet. Perroddin 65 r Garibaldi, Lyon.

BMW 750 R73 side Précision parf. ét. LALEMEND 47 av Stalingrad, Stains. Tél. 98

SUNBEAM S8 5000 k. c. neuve PICQUIER, Nonancourt (Eure) tél. 32 pr rendez-vous.

BEL. 500 Indian exc. état en conf. à roder 120. RONDONY 3 r Champollion, Paris 5e. ODE 53-32 19 h. ou sam. dim.

MOTOB. 125 culb. tél. imp. 100000. 9 r Bara Romainville

BSA AA7 février 1952, parfait état, 12000 kms. COCHE MAI. 88-06

PEUGEOT 125 GL 55 mai 1951 9000 k. Guimiot Nor. 59-44 h.b.

500 AJS 18.S ét. nf 900 k. Morisseau 1 r d'Auxonne, Dijon

TANDEM Deryn état neuf avec accessoires. Tél. ALE 13-25.

GUZZI «Galletto» 160 cc 7100 k. 180000 GRA. 39-10 de 9 à 19 h. sauf samedi dimanche.

ZUNDAPP 750 t. b. ét. bs px. Vasse 251 r A. Briand Beauvais

BELLE 350 Matchless G3L moyeux Rossignol imp. Coiffeur 96 r Suresnes, Nanterre.

TERROT 350 ACT impec 8000 k. 1re main. Mathiot 16 bd Ney Paris 18e à partir 18h.30

100 MOTOB. pf. ét. Godgrand 7 imp. Ronce 20e. MEN. 10-54

125 JAWA fin 51 impec. 110. 175 Peugeot TC4 équip. 140. 350 Velocette mac 52 200. 65 r Théâtre, SEG. 85-16.

A VENDRE moto Jonghi 1950 1 cv ayant peu roulé. Ecrire SARDAL 3 r Copernic P. 16e

NORTON 16H impec. av. ou ss side Steib vis. Paris ou Bar LEDAUPHIN 55 bd Poincaré, Bar-le-Duc (Meuse).

BMW R51 orig. parf. ét. Okle 64 crs Somme, Bordeaux (Gde)

HARLEY 750 eq. compl. parf. état px intéress. PERROT 175 r de Charonne Paris 11e.

GILLER 175 sport 800 kms TESSIAUT Baigneux (C d'Or)

BSA 250 C11L 350 B31 mod. 53 0 km px taxe. AMIE MOTOS av. de l'Arc, Orange (Vse).

VINCENT B. Shadow 2500 k. rep. GIOUX rue Montrognon, Clermont Ferrand (P. d. D.).

SUNBEAM S8 10000 k impec. 12 rte de la Reine, Boulogne

PUCH 250 51 tt eq. 170. compt. Berrier 8 J. Le Coz Malmaison

Gillet Herst. 500 cul. 38 100. Paillard 50 r Baudin, Issy.

BMW 750 bon état 200.000. LHERMITE 3 r Marguerite Pinson, St-Denis (Seine).

URG. cse d. emp. 500 Norton 16H sus. AR 110. à déb. sam. ap. m. 27 r Guichard, Cachan

NORTON Dominator 1951 chromée 1951, 330000. GILLARD 47 r Diaz, Boulogne (Seine).

GUZZI sup. Alce 500 tr bien vis. 30 r Vergniaud 13e 19 h. samedi après midi

350 Terrot t. b. ét. mécan. side Carpio état neuf ROUSSEL 12 pl. République, Paris

150 T. L. Puch 3500 kms, impec. équ Bauduret 15 r de Montessuy, Paris 7e.

BSA 250 culb. mod. 51 4 vit. sus. ar. px 185000. BAUDRY 3 Denis Poisson P. 17e.

TWN BDG 250 6000 k dim 5 lundi 6. TASSIN 26 r Neuilly Clichy (Seine).

### 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.

Sunbeam luxe pf. ét. nbx acc. tél. RIC. 59-14 de 9 à 19 h.

Terrot 350 HD t. b. ét Casey 37 b r Médéric La Garenne, S.

GNOME 750 X, side Impérial mod. uniq. ét. impec. 8000 k. J. Chollet 74 r d. Verdun G. A. Bagneux (S) samedi dim.

250 TRIUMPH Herisson b. ét. 95000 40 r Jenner, Paris.

Scout. Bernard. ét. imp. 110000 ALLOUCHE 5 pas. St Paul 4e

350 JONGHI TJ4 bon état cause dble empl. LEROU 3 r. de Prague 12e.

BSA A7 av. s. prés. GILBERT 8 r Abreuvoir, Clichy (Seine)

Motob. sup. cul. 350 t. eq. 120. Café 75 r Alfort, Créteil (S)

M. Goyon 350 culb. f. tél. sus. ar. tr. b. ét. px déb. Lefèvre 8 r. Faidherbes, Bois-Colombes

HARLEY 750 impec. tt orig. MOREL 17 r Parmentier 10e.

125 PEUGEOT b. ét. gl. px 46. 47 r Deguingand, Levallois

MOTO 250 lat. très bon état méc. pneu neuf 30000. Chevallier 66 rue de Gentilly 13e

Gnome-Rhône 750 culb. type X ét. nf sél. prix int. Lorquet 325 r Belleville, à partir de 19 h. MEN. 78-99 de 7 à 18 h.

PEUGEOT P105 350 culb. b. ét. px 55000 MALAQUI 5 r d'Alsace, Clichy, ts les jours.

DKW NZ 350 c. nve. GAY, 12 rue Robert Hardouin, Viroflay (SO) 155000.

BSA A7 c. nf Eto. 18-15 MIRE 123 r de l'Université 7e

TERROT 125 tr. b. ét. px int. Duverger Int. en Phie. Hôpital St Louis. ROT. 50-67 repas.

HARLEY 1200 cc tr. bon état side Précision bi-place impec. Vis. ts ls jours apr. midi 3 av. Molette, Joinville le Pont.

DKW 350 NZ tr. b. ét. px tr. intér. CZORNOMAZ R. 22 Gde Rue, Survilliers (SO) tél. 45.

VESPA 51 exc. état acces. nbx px 95. CARLOTTI GOB. 14-39

NORTON 500 culb. T. ES2 1952 5000 kms état neuf. M. GUSTAVE 89 rue Blomet 15e.

85000 500 Motob. sup. cul. 47 ém. chr. nfs bon méc. SE-NEZ 14 r Ste Croix 4e.

PEUGEOT 150 cc impec. fche téles. DESTERNES 11 rue de L'Aude, Paris GOB. 71-07.

VICTORIA 250 sél. 4 v. imp. équ. 18 h. et dim. SPICHER 61 rue Maurice Ripoché 14e.

1000 R. GILL. réc. Leverbe 15 pass. des Tourelles, P. 20e.

PART. vd sidecar Gnome et Rhône 2 cyl culb CV 2 bas prix. GRE. 30-68.

250 BSA C11 ts soirs après 19 heures. DŒUFF 46 pl. Jules Ferry, Montrouge.

MALT. 51 AMC 125 4 v. tél. sus. ar. compt 16000 k. sac. t.-sad pns nfs 85000. Gauchet Le Nouvion (Aisne) Tél. 52.

BMW 600 cul. R67 8000 k lte eq. 380. dim. ap. mid ou écr Grosbois, Cély en Bière (SM)

ETD 52 79 FEYSEGUT Voie Mozart, Vitry (Seine).

ZUNDAPP KS 500 ét. nf px int 21 r E. Brisson, Bourges

JONGHI 125 ACT 160000 nve 240 k A Blaise 90 av. A. Briand Livry Gargan SO tél.129

175 MOTOC. culb 51 15000 k TISON 34 Ferme Sartroville

TRIUMPH 500 sp. tw. janv. 52 12000 k. 350 BSA B31 6000 k. juin 52. Vincent 1000 Rapide 14000 k 1950. CLERMIDY Paul 12 rue Dufour, Mâcon

125 PEUGEOT T 55 bon état vis. sam. dim. NICOLAUS 8 r A. Dequéant, Nanterre.

TERROT petit. moto tr. b. 36. Gallar imp. Bey Briançon (HA)

175 PEUGEOT 10000 k. eq 125 Gayraud Inv. 89-60 hres bur.

URG. Peugeot 250 excel. état marche 65000. GOB. 22-37.

TANDEM Deryn état neuf av. access. Tél. ALE 13-25.

EXCELSIOR course 250 impec 2e Champ Fran. int. 52 px 200. BRETHERS, pl. Foiral, Pau. Tél. 47-07.

PART. v. cse dble empl. Terrot RSSE, 500 culb. 4 v. sél. ent rem à nf pns nfs. COLAS André, à Bonnelles (SO).

TERROT 500 1950 f. tél. s. ar. impec. vis. sam. Chatillon Léon 4 sq. Gedalge, Asnières

500 ROYAL ENF. Twin 300000 500 BSA M20 130000

250 Puch 170000 250 Monet Goyon 110000 125 Motobécane D.45 65000 125 Motobécane D45 80000 125 Terrot 100000

Grand choix de sidecars à partir de 55000 Harley David à partir 170000 MOTO DANTON 14 r Danton Levallois.

100 FOX NSU 51 5000 k. imp. 90000. André 68 r Dulong

Terrot 125 ETP f. t. parf. ét. 75000 CAFE 64 rue Dulong.

BERNARDET 125 état neuf tous acces. ARC. 99-74.

HARLEY D. ét. n. tt. eq. acc. urg. cse dép. Weil Did. 86-34

TWINS Verticales et mono. rap. mise au point par Georges Cardon 11 rue Rodier 9e TRU. 15-18.

SCOOTER 125 cul. bon état Letellier Cité Blumental 20 r A. Rendu, Epinay (Seine).

125 MOTOB. parf. ét. Arc.13-54 Chabrolle 11 r Marsollier 2e.

MOTOBEC. 500 culb. rf nf 85. HANROT 16 r Georges Remond, Villemonble.

650 GOLD. FL. 51 10000 kms ét. nf, vis. dim. matin 29 r de Lubeck, Paris 16e.

250 BSA C11SL 1951 remise à neuf. Bailly 210 bis av Jaurès Boulogne ap. 18h. Mol. 13-73

VESPA 52 acc. 7500 k. t. b. ét. CHARRAUD Gam. 05-40

BSA 250 culb. px int. PITOU 134 r Universitè INV. 15-48

250 BSA C11SL c. nve acc. Ni-not 14 r St Denis Colombes.

NORTON 500 16H exc. état. Ficheux 82 r Crimée 19e

GILLER 125 culb. tr. b. ét. gén. méc. imp. fourch. t. sus. ar compt. t.-sad 90000. CROCE 58 Voie Lesueur, Vitry.

BSA 500 M20 mot. pneu nf chromé rouge équipé. Piel H. 8 rue Chance Milly, Clichy (S)

BSA 500 M20 tr. b. ét. méc. Vidal 109 av de Villeneuve St Georges, Choisy le Roi.

PEUGEOT 250 lat. b. ét. px intér. BAUDELOQUE 34 qual de Boulogne, Boulogne.

MOTOBEC. 175 culb. excel. ét. 90 CADIC 74 r Verdun, Groupe B, Bagneux (Seine).

SIDE Terrot supercul. 1946 px 100. 9 rue Schoelcher 14e

DKW SB 350 sidecar, téléph. DAU. 43-27 de 8 h. à 17 h.

ARIEL 500 VH 52 3000 k. acc. impec. curieux s'abstenir. 340000 5 av. Robert Fleury, Viroflay (SO)

TWN BD 250 t. b. ét. px int. 52 rte Reine Boulogne Mol. 79-07

Terrot 350 lat. tr. b. ét. Perrin 18 r de Thionville 19e.

SIDE Canad Har.-Dav. 750 tr. b. eq. selle bipl. orig. Alexandre 28 rue des Favorites, VAU. 60-74 matin.

BMW R67 M51 10000 k. impec. px à déb. Tri. 69-25 8 à 16 h

V. BMW R12 side px 160000 repr. 125 cc. Bouchend'homme 88 r Buzenval St Cloud (SO).

175 MOTOBEC. équip. ét. neuf BAYOL 62 rue Gérard 13e.

ALCYON 100 c parf. ét. Garage 11 r 3 Bornes Obe. 58-12

Automoto 175 HCL mot. AMC 8500 kms état neuf. ENT 02-27

TERROT 125 b. ét. Le Garlan 8 r de la Paix, Saint Cloud

125 MOTOBEC. lat. t. b. ét. susp. ar. équip. Desgranges 8 r du Moulin, Antony (Seine).

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

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

MOTOS, vélomoteurs, scooters, d'occasions. Crédit VOLTAIRE MOTO 132 bis bd Voltaire 11e

AGF 500 twin 8000 k Fredo 22 r de l'Annonciation Jas. 09-78

500 Velocette BMW R12 + side Zenkl 6 pas. Four à Chaux 19e

VENTE grand choix de motos allem. d'occas. pour permettre livraison motos neuves 350 cc BMW à card susp ar. 83 av. de la Gde Armée Pas. 46-45.

A LIQUIDER av. les fêtes 50 vélos. motos et sidecars à partir de 30000. Crédit 10 mois 4 r Beurepaire, Pantin. NOR. 15-18 Cadeaux à tt acheteur pendant les fêtes

### VOITURES A VENDRE

ADLER 6 cv bon état. Hordeau 4 Varenne 7e tous les soirs.

V. Sandford Boursier 42 rue Fontainebleau Athis Mons (SO)

ROADSTER Ford décap. 19 cv 2 roues sec. pns nfs mot. imp. 4 ou 5 pl. acces. 120000. Al-louche 5 pas. St Paul 4e

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

### CENTRAL AUTO

201 B 34 coupé 110.  
Citr. T. AV large crém. 190.  
Nova 4 38 5 places C.I. 140.  
11 BL 49, 203 50.  
6 Fiat Comète 37 cabr. 185.  
T. AV cabr. 7/9 crém. 170.  
et un grand choix ttes marques

4 CV Citr., Simca-8, 202, Juva, Rosengart, Aronde.  
Crédit instantané, sans formalité, 4 rue Buffault 9e. PRO. 61-31. Reprise auto seulement.

TOUJOURS une dizaine de petites voit. à vendre av. reprise de toutes motos et vélomoteurs, 4 r Beurepaire, Pantin. NOR 15-18.

Celta commerc Opel décap. BMW 9cv déc. rep. moto et vél. Zenk 6 pas. Four à Chaux 19e

ON DESIRE ACHETER

DKW 2-3 cv même accidentée Golden Flash ou similaire. Ribérolles 18 rue St Marc.

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

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

ACHETE comptant tout matériel récent. NOR. 15-18.

ECHANGES

V. ou éch. ctre moto récente Simca 1200 déc. Max 40 rue Chef de Ville Clamart (Seine)

DIVERS

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

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

ANTIVOL Neiman pour VELOCETTE LE 200. Pose rap. Ets DAUTEL, 4 rue Barbès, Courbevoie. DEF. 24-38.

V. pièces 350 Rudge or. Blavet Villeneuve l. Maguelonne, Hér.

FONDS DE COMMERCE

COTE AZUR Gros pièc. acces-moto, seul région cède demi ou total. Ecrire BERTOUX 2 r Puisseux, Argenteuil (SO).

INDUSTRIEL disposant capitaux, recherche agence motos, scooters, vélos, moteurs, grandes villes du Nord.

Ecrire : Case 381 HAVAS-LILLE.



*Pierre Monginet*

SPECIALISTE A.M.C.

9, Boulevard Murat - PARIS-16<sup>e</sup>  
Métro Porte Auteuil



Scoter Sterva

Motoconfort - Monet-Goyon  
B.S.A. — Sunbeam  
Gnome-Rhône — Lambretta  
Agent excl. side-car Bufflier  
« New-impéria ».

**Plus de main SALES**  
GRACE AUX  
**ROBINETS QUIET**



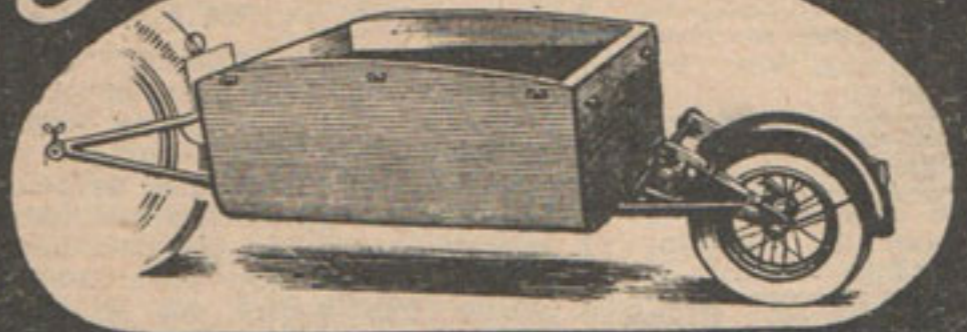
Etanchéité moléculaire grâce à son joint en métal liquide. Monté par les principaux constructeurs.

EN VENTE CHEZ  
TOUS LES MOTOCISTES  
**CH. TROUILLET**

Agent Général :  
20 bis, rue Aristide Briand  
LEVALLOIS (Seine)



*Remorques*



**"RUBY"** Pour CYCLES et  
MOTOCYCLES

avec Suspension Neiman

Remorques RUBY à ANGAÏS (Bas.Pyr.)

DÉPÔT PARIS : CARQUILLAT, 43, Rue de la Chapelle (18<sup>e</sup>)

Plus d'ampoules grillées !

car voici le

REGULATEUR DE TENSION  
**A. VERDIER**

pour  
VOLANT MAGNETIQUE

Brev. dép. sous le N° 637.636

Ets A. VERDIER

2 ter rue Félix Choplin,  
CACHAN (Seine)

Tél. : ALE. 57 22



POUR VELOMOTEURS ET MOTOS...

**LE SIDECAR LÉGER POINARD**

Sport — Tourisme

ROUE SUSPENDUE - ATTACHES A ROTULE

POSE FACILE ET INSTANTANEE - TOUTES CYLINDREES

joindre timbres pour tarif

Pour 125  
à 250 cmc.

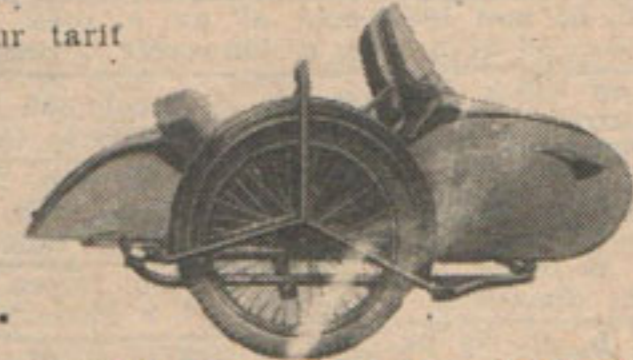
en 500 cmc.

34 kgs  
seulement

55 kgs

USINE : 54, rue Etienne-Dolet - CACHAN (S.)

Tél. : ALE. 34-41



**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

**L. JEANNIN**

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932

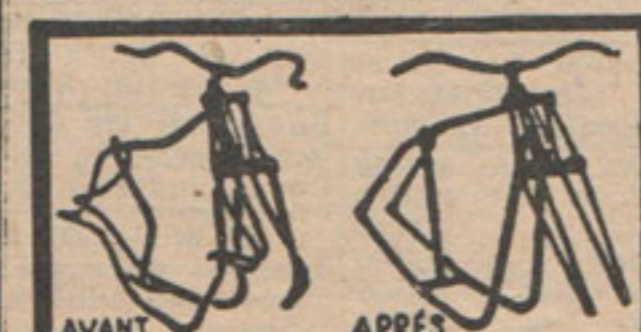
**VENTE ECHANGE REPARATIONS**

Représentant de toutes marques Françaises  
et des motos **JAWA, OGAR** (Station-Service)

11, Avenue de la Porte de la Plaine PARIS (15<sup>e</sup>)

Métro Porte de Versailles

Tél. : LEC. 80-62



Expédition gare Vincennes - Fontenay - AVR. 41-55

**RENOVATION  
DES CADRES**

et **RESERVOIRS MOTOS**  
Travail rapide et soigné

**Raymond BONNOT**

174, rue de Romainville  
**MONTREUIL (Seine)**



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

**FANIONS  
MUSSETTES  
CASQUETTES**

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

**COUVRE-SELLES**

pour  
Moto - Scooter - Vélo

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 !

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



# Barbès - Moto - Cycles

98, rue Doudeauville — PARIS-18°

Métro Château-Rouge

MON. 96-37

VOUS OFFRE DE PAYER SES MARQUES  
**GIMA - TERROT**  
**LAMBRETTA - RENÉ GILLET**  
**GUILLER - JONGHI - GUZZI**  
**B. S. A. - SUNBEAM**

LE TIERS A LA LIVRAISON  
 SOLDE EN 12 MOIS

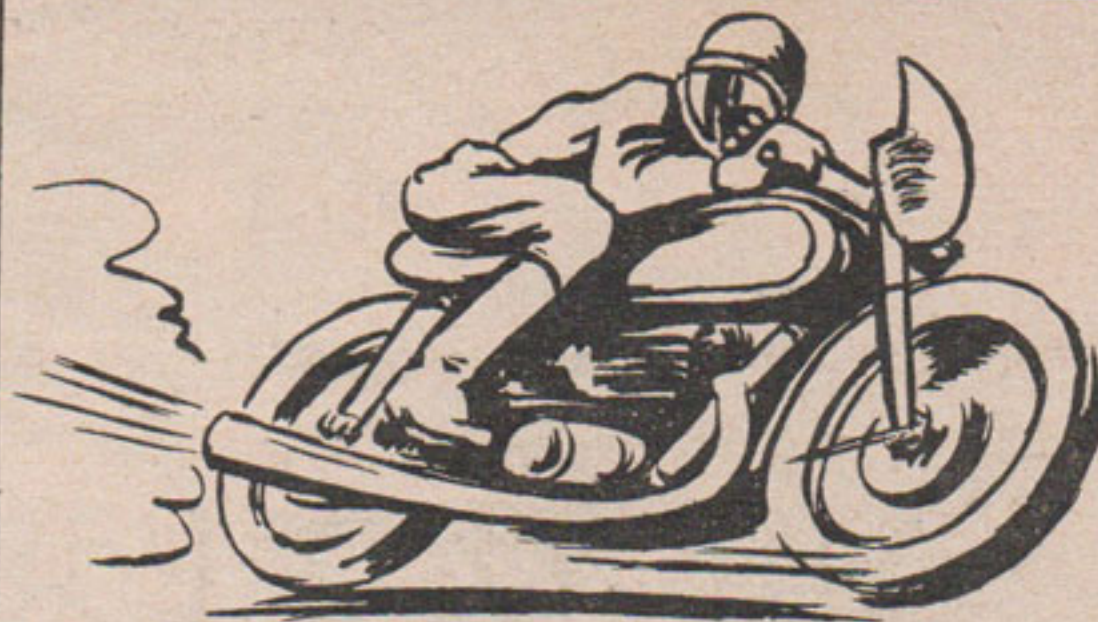
Scoter TERROT	pour la livraison	20.000
125 - 4 tps TERROT	"	30.000
Scoter LAMBRETTA	"	57.778
125 GIMA susp. ar.	"	55.000
175 GIMA susp. ar.	"	60.000
175 GUILLER SPORT	"	70.000

etc...

OCCASIONS CREDIT 12 MOIS (avec garantie)

DEPOT - VENTE - ACCESSOIRES - PARE-CHOCES  
 AV ET AR B.S.A. — SERVICE APRES VENTE

Ouvert tous les jours, sauf le Dimanche,  
 de 8 h. 30 à 19 h. 30 — Ouvert le Lundi



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

ET BAT ÉGALEMENT :

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

*L'A.J.S. était équipée avec*

# K.L.G

*la meilleure bougie du monde*

## VOTRE BIBLIOTHEQUE

### ● OUVRAGES TECHNIQUES

L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE. Mise au point, réparation, entretien de toutes motos. éd 1953 - 500 fr. (poste 545 fr.)  
 MANUEL DU 2 TEMPS Motos - Scooters - VéloMOTEURS : 485 fr. (poste 535 fr.)  
 L'ART DE CONDUIRE. Tourisme et compétitions, pour motos-sidecars, vélomoteurs, cyclomoteurs : 430 fr (poste 475 fr.)  
 LE VADE MECUM DU MOTOCYCLISTE. L'ouvrage technique et pratique le plus complet et le plus luxueux sur les cyclomoteurs, vélomoteurs, motos, scooters, sidecars. 380 p. : 750 fr. (poste recom. 850)  
 LA TRACTION AVANT (9-11-15) : 480 fr (poste 530 fr.)  
 LA 4 CV RENAULT. Technique - Pratique - Entretien - Réglage - Réparation. Impression et couv. 2 coul. Edition Standard : 530 fr. (poste 575 fr.). - Edition Luxe : 590 fr. (poste 650 fr.)

### ● MANUELS D'ENTRETIEN

Toute la technique, pratique, entretien, dépannage, démontage des machines ci-après. Couverture cartonnée  
 TERROT et MAGNAT-DEBON 125 cmc Type ETD et M4 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 pégamoïd. - 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°

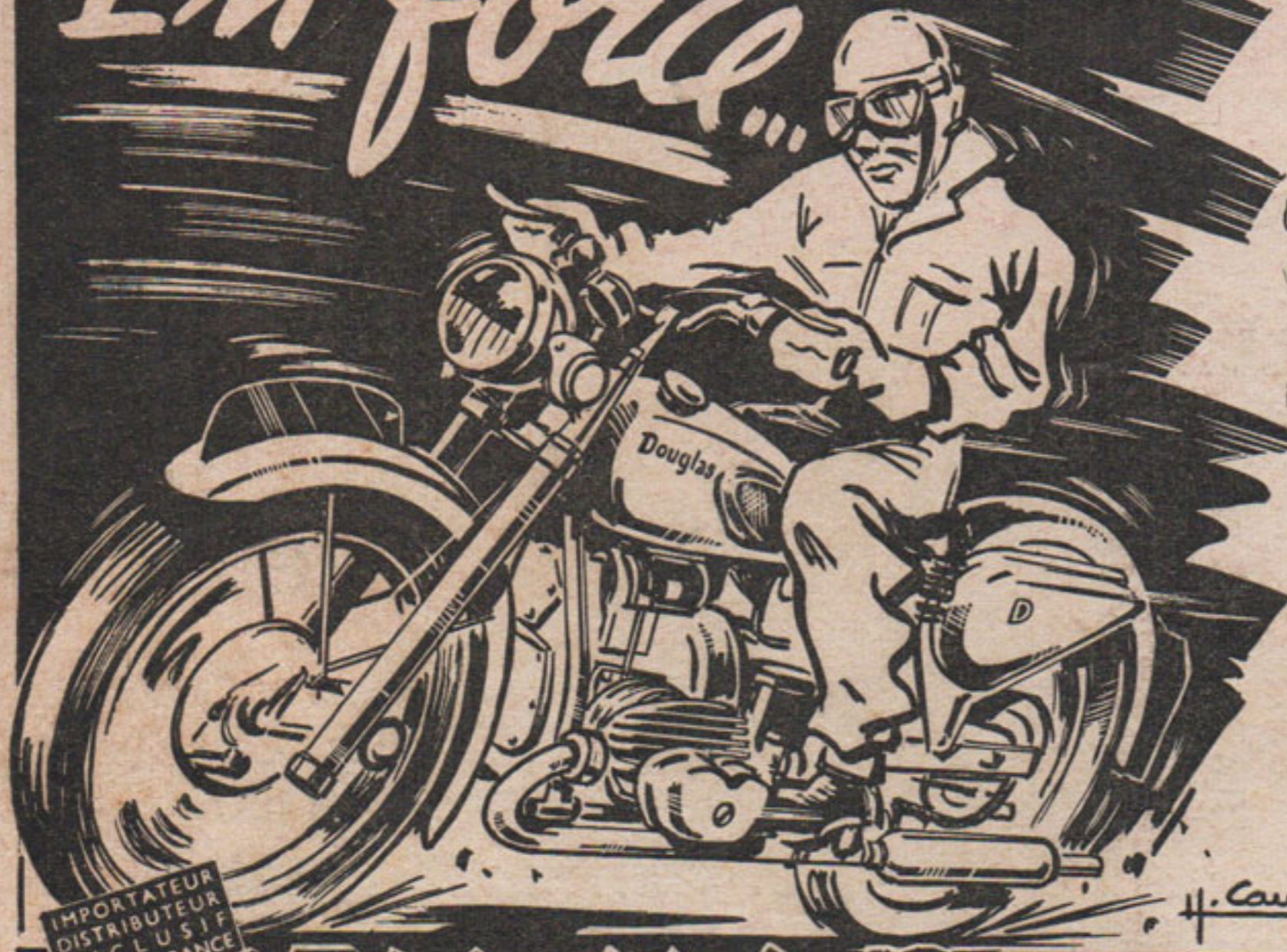
C.C.P. « MOTO-REVUE » PARIS 297-37

Nous ne faisons aucun envoi contre remboursement.





# En force...



mais aussi en Souplesse  
et dans un Confort total



avec une

## Douglas

350 cc. FLAT-TWIN à culbuteurs  
Fourche Radiadraulic à balanciers  
Suspension arrière par barres  
de torsion

Depuis 325.000 frs

IMPORTATEUR  
DISTRIBUTEUR  
EXCLUSIF  
POUR LA FRANCE

# NEW-MAP

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS : M. LEFEVRE, 30, r. de Charenton (Bastille)  
LYON : M. SPALECK, 215, rue de Vendôme, 215  
REIMS : M. PERARD, 17, boulevard Pasteur, 17  
ROUEN : M. ABRAHAM, 41, av. Gustave Flaubert  
TOURCOING : M. DEGRYSE, 13 pl. de la République

**VIF** COMME LA **POUDRE...**  
C'est possible...



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

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

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

En Vente dans toute la France chez les principaux motoristes  
Seul Fabricant : E<sup>1</sup> CHANTRIEUX-LEFÈVRE, 2, rue de la Plumette - AMIENS

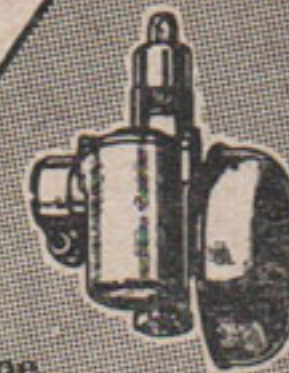
# AMAC

LA GRANDE MARQUE  
MONDIALE DE

## CARBURATEURS

pour MOTOS  
VELOMOTEURS  
CYCLOMOTEURS  
SCOOTERS

et tous  
moteurs  
auxiliaires



GUIDON  
nouvelle  
poignée  
tournante

Autres  
spécialités  
AMAC :  
**POIGNEES  
TOURNANTES**  
Robinets  
d'essence  
Transmissions  
Coffret pièces de re-  
change pour Motoristes  
Gamme complète de

**GUIDONS**  
pour toutes  
machines

Manettes et leviers séparés  
Catalogue à MM. les Agents

**STATION-SERVICE-AMAC**

21, r. Collange - LEVALLOIS - PER. 06-02