

41° ANNEE. — 2 MAI 1953. — N° 1.134

Moto revue

HEBDOMADAIRE
Tous les Samedis
LE NUMERO :

40 frs

ESSAI
175
MOTOBECANE



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

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

Il est certaine saison où l'on abandonne volontiers la route pour
les sous-bois !

la nouvelle 175^{cm³}

Modèle : G^D LUXE PROTÉGÉ

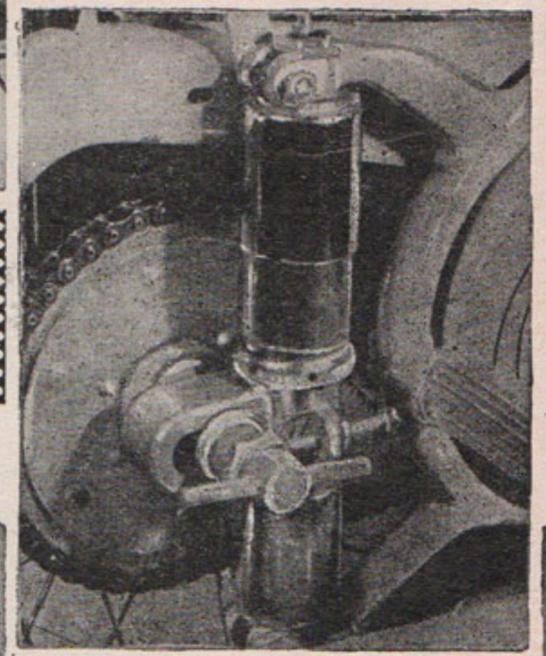
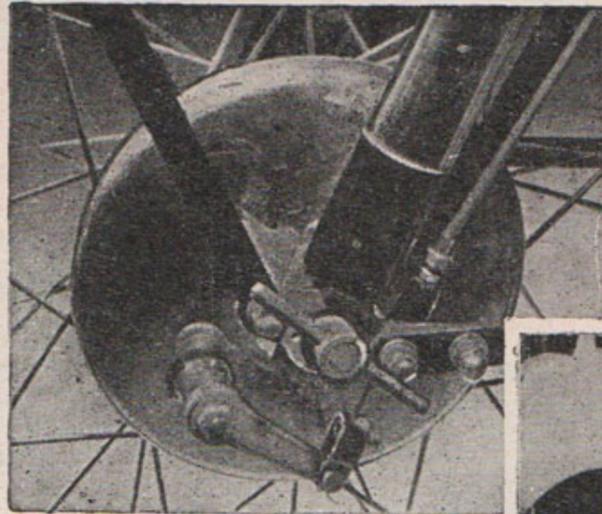
Peugeot

LA 176 TC4

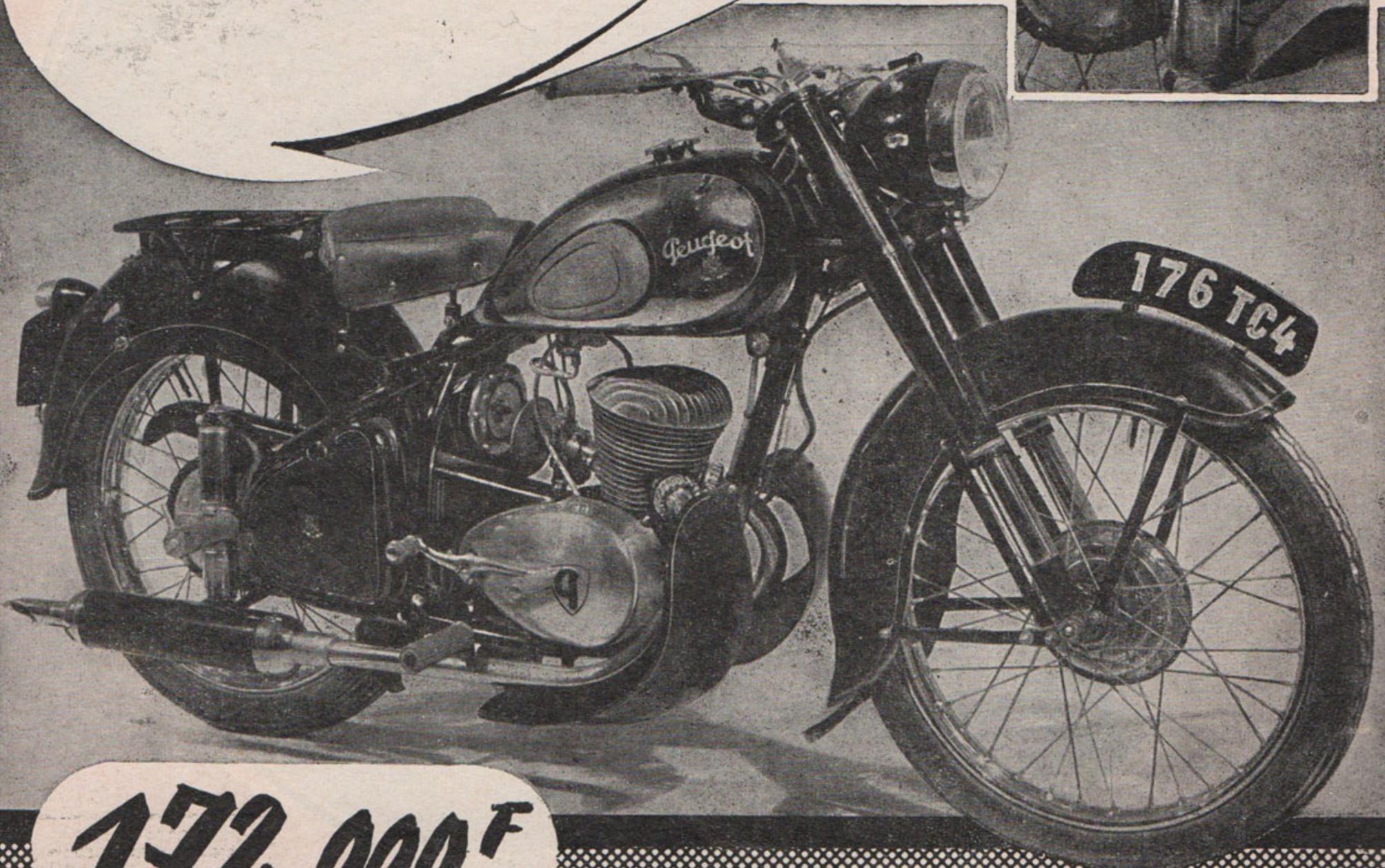
Un moteur très puissant (7,5 CV) monté avec un embiellage à double rangée de galets ; une machine dotée des derniers perfectionnements techniques : 4 vitesses par sélecteur au pied, grande fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques, suspension arrière télescopique à tension réglable, des moyeux avant et arrière à broche instantanément démontables, une protection très efficace par de larges garde-boue à embouti profond.

Présentation de haut luxe, 3 coloris au choix : émail Noir décors chromé et filets, émail Bleu R.A.F., décors chrome et filets, émail Mastic décors rouge ou bleu.

Rappelons que les 175 cc. PEUGEOT détiennent le record du Bol d'Or dans leur catégorie et que BOUIN, sur cette machine, a remporté le CHAMPIONNAT DE FRANCE 1952 (catégorie 175 cmc.)



CHAMP^T
DE FRANCE
1952
CAT. 175 CM



172.000^F

VINGT MARQUES

FONT CONFIANCE

AUX MOTEURS

YORAL

FAITES

COMME

ELLES

COMMANDEZ SANS TARDER VOTRE MACHINE :

Scooter - Vélomoteur - Moto - Tri-Utilitaire - Voiturette

à l'une d'elles

A.G.F. — ALMA — BERNARDET — GIMA — GITANE — GUILLER — HELYETT — LIBERIA
 MACQUET — MALTERRE . . M.R. — MANU NORD ET LOIRE — MANUFRANCE — MERCIER
 MOCHET — NARCISSE — NEW-MAP — POIRIER — STERLING — P. VALLEE

AMAC

LA GRANDE MARQUE
 MONDIALE DE

CARBURATEURS

pour MOTOS
 VELOMOTEURS
 CYCLOMOTEURS
 SCOOTERS

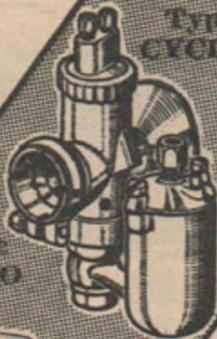
et tous
 moteurs
 auxiliaires



Type
 VELOMOTEUR



Type
 CYCLOMOTEUR



Type
 MOTO



GUIDON
 nouvelle
 poignée
 tournante

Autres
 spécialités
 AMAC :

POIGNEES
 TOURNANTES

Robinet
 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

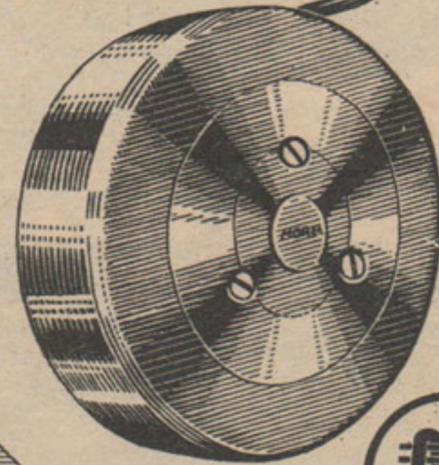
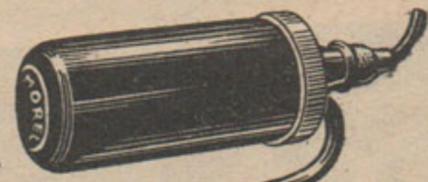
21, r. Collange - LEVALLOIS - PER. 06-02

VOLANT MAGNÉTIQUE VBS 50

pour cyclomoteurs

A BOBINE
 HAUTE TENSION
 SÉPARÉE
 BREVETÉ S.G.D.G.

- rigoureusement étanche
- isolement parfait
- Départs faciles
- Ralenti très bas
- Eclairage puissant



PUISSANCE
 SECURITE



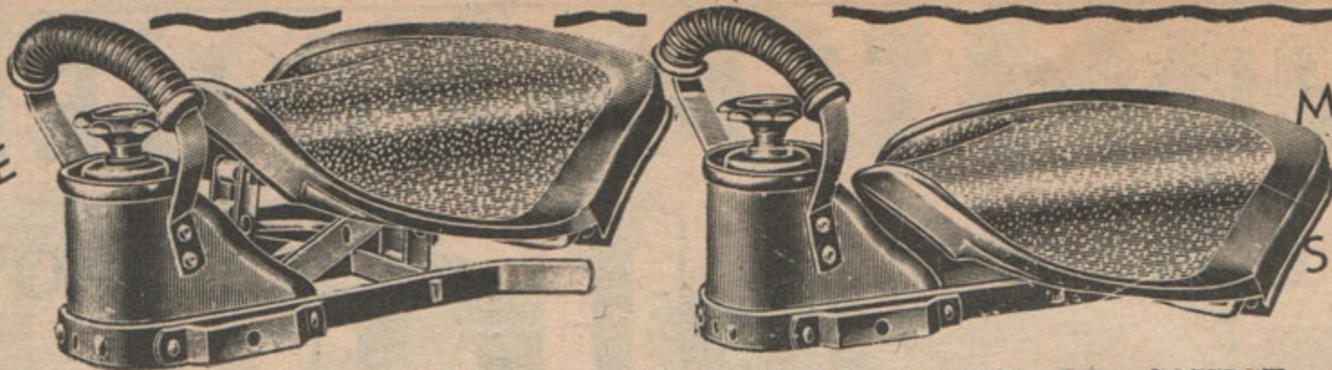
MOREL

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

USINES :
 LA SONE (ISÈRE)
 DOMÈNE (ISÈRE)

AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPÈRE (17^e) TEL. WAGram 78-45

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

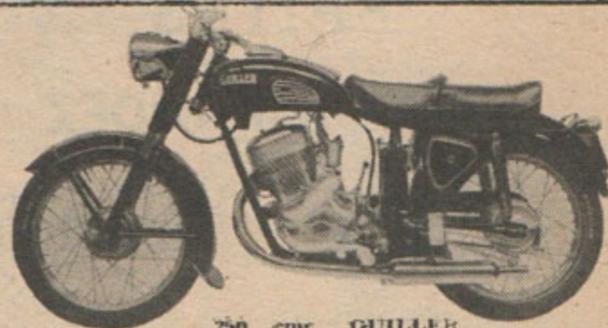
Ne retardez pas davantage la commande de votre 250 AMC

chez ANGELI spécialiste diplômé

Agences : G. I. M. A. - GUILLER

BSA

TERROT etc...



250 cmc GUILLER

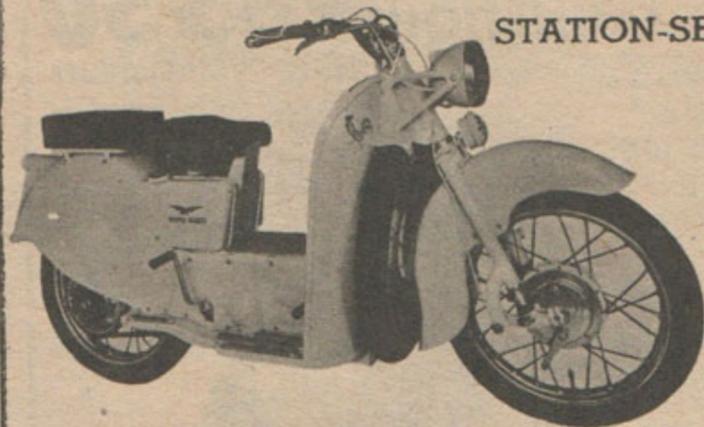
NORD - EST - MOTOS - SCOOTERS

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

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

SUPERBES OCCASIONS DE NOS MARQUES A CRÉDIT

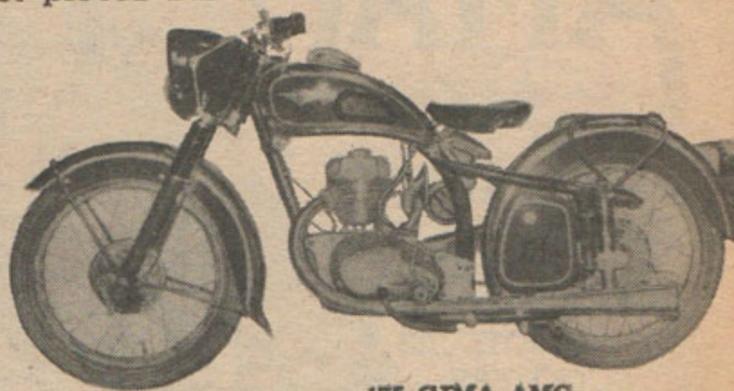
STATION-SERVICE - Stock complet pièces B.S.A.



l'extraordinaire GALLETTO

REPARATIONS
CREDIT 12 MOIS
1/3 comptant
Neuf et occasions

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



175 GIMA AMO

VACHE LISSE
1^{er} 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^e POR 52-20

**achetez
maintenant
avec
15 mois
de crédit**

VÉLOMOTEURS - MOTOS - SCOOTERS

adressez-vous pour fixer votre choix à

SCOOTERMOTO

**LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION DE VENTE DES
GRANDES MARQUES FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES**

Stock complet de pièces détachées — Grand choix d'accessoires
Révision et garantie assurées par Spécialistes

Direction Administration : René BONNET, 28, rue Ernest-Renan, ISSY-les-MOULINEAUX (Seine)
Métro : Corentin Celton ou Porte de Versailles — Tél. : MIC. 03-72

La plus puissante organisation de **CRÉDIT**
TOUTES LES GRANDES MARQUES DE MOTOS ET SCOOTERS

STE MOTOCYCLE

MAGASIN DE VENTE

166, RUE LAFAYETTE - PARIS-10^e
M° : Gare du Nord - Tél. : NORD 07-59

REPARATIONS PAR SPECIALISTES

PIECES DETACHEES

ACCESSOIRES

LIVRAISON IMMEDIATE

Catalogue contre 50 fr. timbres poste

Fermé le Dimanche et le Lundi matin

Pare-Choc EKA-DUO Breveté S.G.D.G.

Adaptable

avec
béquille
latérale
télescopique
incorporée



Sécurité
Élégance
Commodité

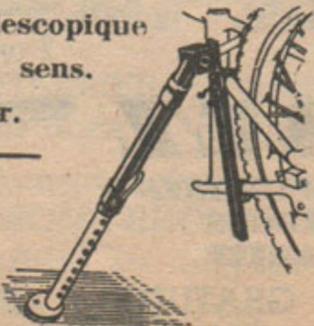
Béquille verrouillée dans toutes les positions.

AMO

pare-choc sans béquille
se fixe aussi facilement que EKA-DUO
En 3 points - Ne tourne pas.

EKA

Béquille latérale télescopique
Réglable en tous sens.
Facile à poser.

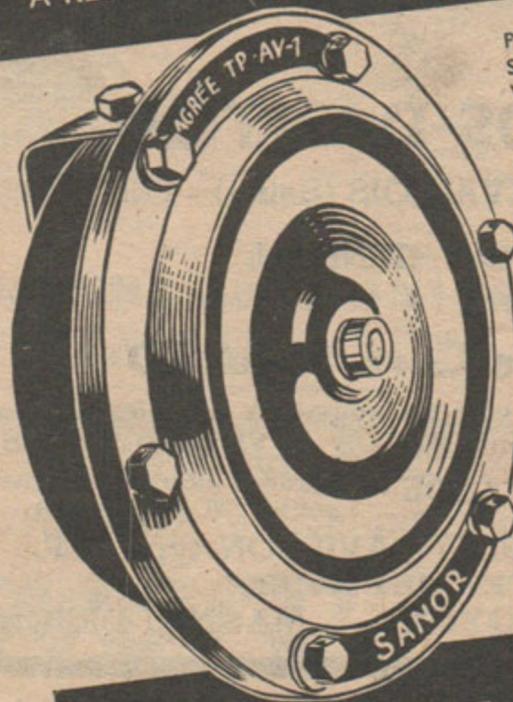


Notice franco sur demande.

L'Accessoire Motocycliste
11, rue Bélidor - PARIS-17^e

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

HF



POUR MOTOS,
SCOOTERS,
VÉLOMOTEURS
AUSSI PUISSANT
QU'UN AVERTISSEUR
D'AUTOMOBILE
SANS ACCUS.
DIRECTEMENT SUR LE
VOLANT MAGNÉTIQUE
AVERTISSEMENT
INSTANTANÉ
EFFICACE SANS
LACHER LE GUIDON



SANOR

LE PROJECTEUR DE SON

MOTOCYCLISTES ... vous pouvez avoir

MAIS PASSEZ VÔTRE COMMANDE IMMEDIATEMENT CHEZ

VENTE A CREDIT

4-6-9 MOIS

A. DUBOIS

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

BSA

ATELIER SPECIALISE

PIECES DETACHEES

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

LES PLUS IMPORTANTS MAGASINS DE MOTOS DE FRANCE

ETS BONNET

VENTE A CRÉDIT

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

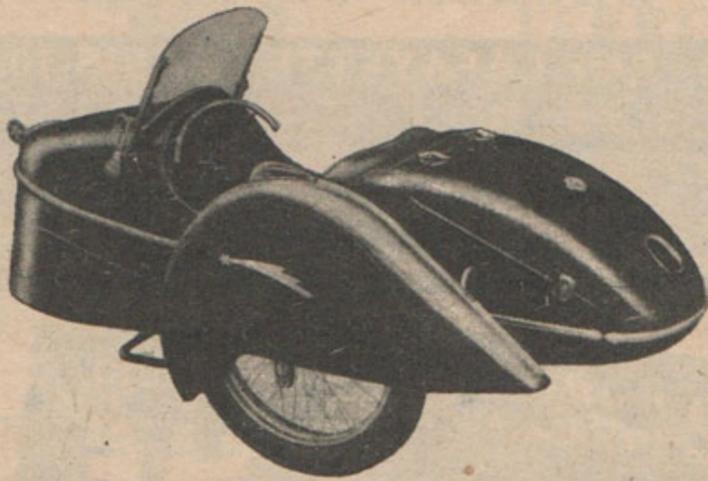
Métro : Billancourt

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)



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

à

MOTOS-DANTON

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

AGENT GENERAL

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

des Side-Cars SIMARD

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

CREDIT SUR DEMANDE Demandez notre catalogue
contre 30 fr. timbres

Spécialiste **HARLEY-DAVIDSON** type M.P.

PIECES DETACHEES

Agent **MONET-GOYON** — **MAGNAT-DEBON**

JAEGER

Équipez votre machine avec
un compteur kilométrique

JAEGER

appareil robuste et précis
comportant un totalisateur
de kilomètres.

Fonctionnement garanti



COMPTEUR DE LAMBRETTA

MOTOBÉCANE - MOTOCONFORT

VÉLO-SOLEX - ERIAC

MERCIER - LAMBRETTA

VESPA - VALLÉE (SICRAF)

FOLLIS - PEUGEOT

ALCYON - GILLET

RADIOR - MANUFANCE

N E W - M A P

Renseignez-vous auprès de votre garagiste

JAEGER

2 rue Baudin, Levallois

62^e ANNÉE

DEPREZ

CRÉDIT

MOTOBÉCANE

MOBYLETTES

PUCH

MAGNAT-DEBON (MAIN-D'ŒUVRE GRATUITE)

187, Rue Armand Sylvestre

TOUTES NOS MACHINES

SONT VENDUES

AVEC GARANTIE

COURBEVOIE (Seine)

GNOME-RHONE

RENE GILLET

MONET-GOYON

PEUGEOT

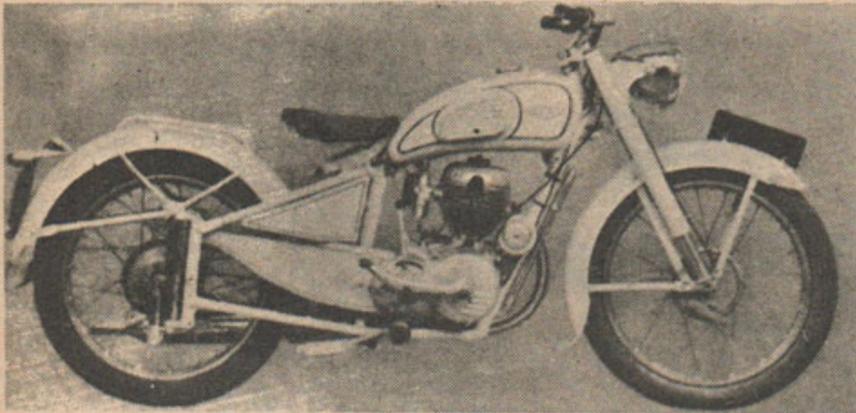
Tél. : DEF. 07-01 et 02

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ÉCRIVANT AUX ANNONCEURS

DEMANDEZ LA NOUVELLE

250 cm³ ROMAN

Moteur A.M.C.



175 cmc. ROMAN

Suspension hydraulique intégrale

Freins de 170 à l'arrière - 150 à l'avant

DEMANDEZ UN ESSAI...

...ET VOUS SEREZ CONVAINCU !

125 cmc. — 175 cmc. — 250 cmc.

ROMAN Constructeur

8 bis, chemin du Port - GRIGNY (S.-et-O.)

(près de la gare de Grigny) — BEL. 51-74

Agent pour Paris et la Seine :

MONNIER, 44, r. de Vouillé, Paris - VAU. 06-74



La meilleure
preuve !..

Adopté par tous les plus
grands champions de la
moto, le superlubrifiant

BRETOCYL GRAPHITÉ

est le Champion des Superlubrifiants

SEUL, il contient :

Superlubrifiant - Antidétonant

Anticalaminant - Graphite

Ces 4 produits indispensables réunissent en une
seule dose BRETOCYL GRAPHITE

Ajouté à l'essence ou au mélange

BRETOCYL GRAPHITÉ

assure à tout moteur un rendement inégalé

C'est une production **BRET-OIL**

4, rue Jeanne d'Arc, ISSY-LES-MOUL^x (Seine)

MIC. 18-30 (lignes groupées)

Et, naturellement, dans votre moteur :

BRET-OIL type « **COMPETITION** »

dans votre mélange :

BRET-OIL type « **SPECIALE 2 TEMPS** »

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

A calotte métal léger
à haute résistance

**IMPERFORABLE
AUX CHOCS**



Vente en gros :

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



JEUNES ! voici votre chance...

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



AUTO. Nombreux débou-
chés, France et Outre-Mer :
Industrie et Commerce
auto, Agriculture, Auto-
rails, P.T.T., Armée moto-
risée, etc...

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

Tous renseignements sur demande :

COURS TECHNIQUES AUTO

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

MOTOCYCLISTES

6, rue Dailly, 6

SAINT-CLOUD

RAPID'MOTO

VOTRE VISITE S'IMPOSE AUX
NOUVEAUX MAGASINS DE LA SOCIETE

Tél. : MOL. 21-29

à 50 mètres
de l'autoroute

où son Directeur Jacques CHARRIER, international de moto-cross et de vitesse vous guidera
utilement dans votre choix d'une moto ou d'un scooter.

Agences des plus grandes marques françaises et étrangères : TERROT - GUILLER - MONET-
GOYON - RENE GILLET - GNOME-RHONE - PAUL VALLEE - B.S.A. - ARIEL - SUNBEAM - N.S.U.
Nombreuses machines disponibles en magasin

Spécialiste B.M.W.

REPARATIONS SOIGNEES - GRAND CHOIX D'ACCESSOIRES
NOMBREUSES OCCASIONS A PRIX INTERESSANTS — C R E D I T

Vespa



LE RENVEA



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



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

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

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

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

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

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

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

Régularité

A l'énoncé de ce seul mot, on évoque aussitôt des motards filant dans la nuit l'œil fixé sur le compteur et le chronomètre, passant à vive allure, couchés sur leurs machines. Malheureusement, il n'en est pas de même dans la réalité, et trop souvent (rares sont les exceptions) le circuit de régularité français est prétexte à un « pra-pra » vigoureux devant le public, prolongé par une agréable promenade sur nos routes nationales à une allure restreinte, ou au contraire, à fond de train, quitte à attendre l'heure H avant le poste de contrôle. Pour ces genres de divertissements, nous avons déjà les sorties dominicales de Clubs. Mais pour leur donner un caractère plus « sérieux » on a baptisé cela du nom fabuleux de « Circuit de Régularité ». Pourquoi ? Afin que telle ou telle marque puisse inscrire de beaux résultats dans sa publicité ? C'est là faire preuve de peu d'estime à l'égard du public ; d'ailleurs, et heureusement, ce dernier ne s'attache plus à de tels résultats, sachant trop bien à quoi s'en tenir. Il n'a pas tous les torts, car enfin, peut-on prendre au sérieux une compétition où plus de 30 pilotes sont classés premiers ex-æquo ? Si oui, quelle en est alors la signification ?

On nous répondra que les limitations de vitesse (arrêtés préfectoraux) sont déjà un sérieux handicap, mais entre le Tour d'Italie et les rallyes d'hiver allemands, qui sont tous deux des extrêmes dans leur genre, il y a une marge dans laquelle une épreuve intéressante a sa place, c'est-à-dire où la vitesse maximum et continue n'est pas le critérium, ni l'accumulation de difficultés qui épuisent physiquement le concurrent.

Nous avons une affection particulière pour le Deutschlandfahrt et ceci non pas pour des raisons sentimentales, loin de là, mais bien parce qu'il nous semble concrétiser toutes les aspirations du motocycliste moyen avec en plus un côté sportif qui n'est pas déplaisant. En effet, nous y trouvons le thème de la régularité qui sert de base, entouré de hors-d'œuvre qui font presque le principal de l'épreuve (consommation, vitesse de pointe, épreuve de côte, etc...).

Ce qui intéresse le public et aussi le constructeur (du moins l'espérons-nous) c'est de connaître les possibilités de sa moto qui évolue dans des conditions au-dessus de la normale. Le banc d'essai à l'usine est utile, bien sûr, mais ce n'est qu'au bout de 3 ou 4.000 kms, menés bien au-dessus des conditions normales, que l'on décèle les défauts d'un moteur.

Ce n'est pas simplement pour son plaisir que M. Pohl, ingénieur en chef chez Maico, pilote sa propre machine aux I.S.D.T. ; ou bien, qu'avant-guerre, M. Gilera, en personne, mena son sidecar 500 durant les 1.400 kms de Milan-Tarente. Tous deux avaient les moyens de s'offrir des pilotes, et s'ils ne l'ont pas fait, c'est qu'ils avaient leurs raisons (par exemple, éprouver **eux-mêmes** leurs machines, pour voir ce qu'elles valaient et en tirer des conclusions).

Alors il faudrait s'entendre, ou bien d'une part on « fait » de la régularité pour se distraire, sans se soucier de ce qu'un moteur « a dans le ventre », ou bien on utilise à fond toutes ses possibilités, quitte à l'effondrer, mais en faisant du sport qui soit vraiment du sport et une « épreuve » et non de la poudre aux yeux du public, l'acheteur en puissance, qui voudrait bien quand même savoir à quoi s'en tenir.



Une attitude inattendue de Godey sur le terrain de cross de Limoges.

◆ A PROPOS DE STATISTIQUES

On entend encore couramment de nos jours, des réflexions comme « la moto est dangereuse », « le sidecar encore plus », « ça ne tient pas par terre », etc..., etc... Quand on demande d'ailleurs à l'interlocuteur les raisons de ses affirmations, la réponse est généralement cotonneuse ou gonflée d'un parti-pris trop évident.

Des statistiques ont déjà été établies et qui prouvent que la moto provoque ou est sujette à un nombre moins grand d'accidents que l'automobile. Seulement, ces chiffres n'étaient pas établis en fonction du nombre de véhicules en circulation. L'objection arrivait aussitôt : « une voiture roule plus qu'une moto, et de toutes façons, il y a plus de voitures que de motos ». Il fallait donc établir des statistiques non pas seulement en utilisant le nombre de véhicules en circulation, mais encore celui du kilométrage réalisé. Grâce au Bureau des Statistiques Hollandais, c'est maintenant chose faite. Voici le détail de l'opération.

En 1949, le parc motocycliste comptait : 82.140 motos ; 113.500 voitures et 68.390 camions-transports, etc...

Le total des accidents au cours de l'année s'est élevé à 54.137, mettant en cause : 5.662 motos, 35.040 voitures et 24.359 camions, soit 6,9 % des motos en circulation, 30,9 % des voitures et 35,6 % des camions.

Ces chiffres seraient déjà suffisamment explicites et tout en notre faveur, mais le kilométrage donne un résultat encore plus probant.

En se basant sur un kilométrage annuel de 8.000 kms pour les motos, 20.000 pour les voitures et 35.000 pour les gros véhicules, les kilométrages respectifs totaux sont de :

627.120.000 — 2.270.000.000 — 2.393.650.000

En divisant ces chiffres par le nombre d'accidents, nous obtiendrons la fréquence de ceux-ci, soit 1 accident tous les 116.057 kms pour la moto, tous les 64.783 pour la voiture, et 98.265 pour les camions.

Ces chiffres sont suffisamment éloquents par eux-mêmes pour que nous y ajoutions des commentaires. Vous saurez maintenant quoi répondre quand on vous objectera ce qui est en tête de cet article.

◆ STATISTIQUES ANGLAISES

Fin novembre 1951, on dénombrait en Grande-Bretagne 793.800 motos. On compte, pour les deux années à venir, une augmentation annuelle du parc de 80.000 machines. En 1950, on estimait à 6,5 % le pourcentage de motos par rapport à l'ensemble des moyens de circulation routière. Le nombre de cyclomoteurs peut être, lui, estimé à 150.000.

Informations

◆ LA BELGIQUE S'INTERESSE AUX 6 JOURS

On sait les efforts qu'a déployés la Fédération Belge pour obtenir que la Belgique soit représentée aux Six Jours Internationaux. Voici à ce sujet un récent communiqué par la F.M.B. :

« Le Comité Directeur de la F.M.B. s'est occupé de l'importante question de la participation de la Belgique aux Six Jours Internationaux 1953. * En effet, depuis plusieurs mois, la F.M.B. avait annoncé son intention de susciter une participation belge à cette importante manifestation internationale. Outre l'intervention financière promise aux constructeurs, par la F.M.B. il faut surtout retenir l'intention de cette dernière de créer, dans notre pays, un mouvement d'intérêt en faveur de cette grande épreuve. Son initiative a été accueillie dans tous les milieux du motocyclisme belge, avec infiniment de faveur et de satisfaction. La presse y a fait écho dans des termes fort chaleureux.

Pour 1953, le Comité Directeur a retenu les offres de participation des constructeurs ci-après : Buydens (3 machines groupées en une équipe) et Daventry et Oméga (respectivement 2 et 1 machines groupées également en une équipe). Ces équipes participeront à la compétition pour le Vase d'Argent.

Voici la composition de ces équipes :
Equipe Buydens : Ch. Buydens (ME Schaerbeek) s. Buydens. A. Bruning (RUM Bruxelles) sur Buydens. J. Greven (AMC Micheroux) sur Buydens.

Equipe Daventry-Oméga : W. Dubois (AMC Ixelles) sur Daventry. P. Vandaele (MC Molenbeek) sur Daventry. L. Verheyden (AMC Schaerb.) sur Oméga ».

* Parce qu'il s'en occupe le leur.

◆ LA TRIUMPH « TIGER 100 C »

Cette nouvelle Tiger, déjà équipée des accessoires vendus dans le « coffret de conversion en course » (Racing Kit), développe au vilebrequin :

a) Avec les tubes et pots d'échappement normaux : 35 CV à 7.000 t.-m.

b) Avec les tubes surélevés et réunis (tubes Trophy) et sans dynamo : 41,7 CV à 7.000 t.-m.).

c) Avec les tubes et mégaphones, compétition, sans dynamo : 44 CV à 7.000 tours-minute.

Cette machine est donc, après la G.45 Matchless (qui est spécifiquement une machine de course), la plus puissante twin culbutée.

◆ 4 CYLINDRES NOUGIER

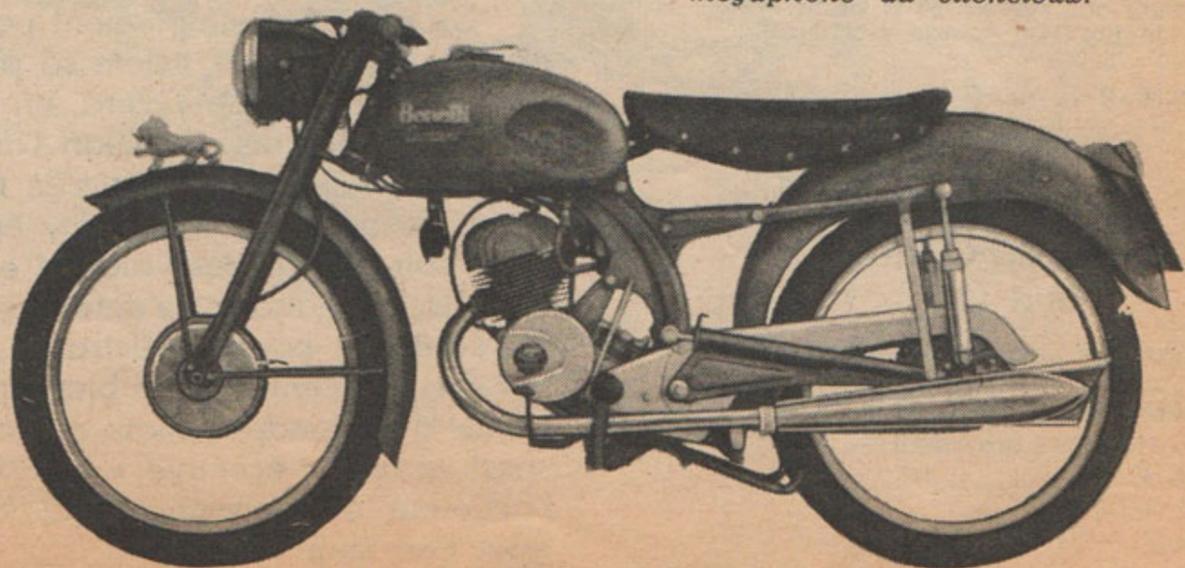
Les frères Nougier, bien connus dans les milieux motocyclistes sportifs, pour leurs belles réalisations, préparent, comme nous l'avions déjà indiqué, deux 4 cylindres, un 350 et un 500.

Ces bloc-moteurs, avec boîte à 5 vitesses, seront prêts à la fin de la saison. Le 350 sera monté dans un cadre Nougier, tandis que Collignon, pilote pressenti pour le 500, montera ce moteur dans un cadre de Featherbed.

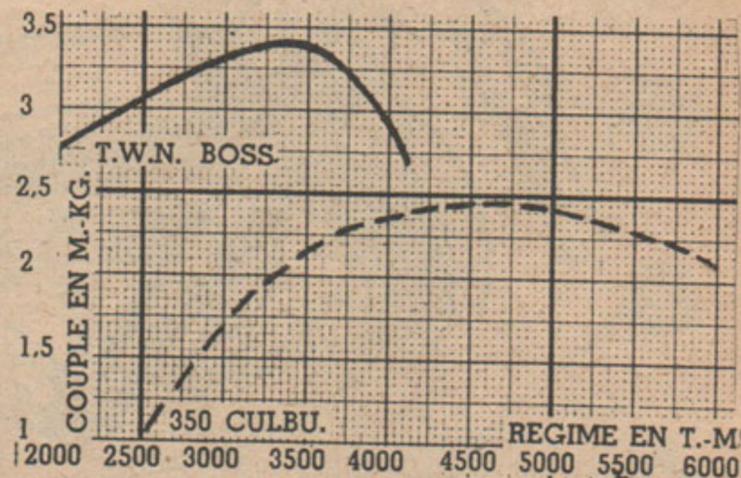
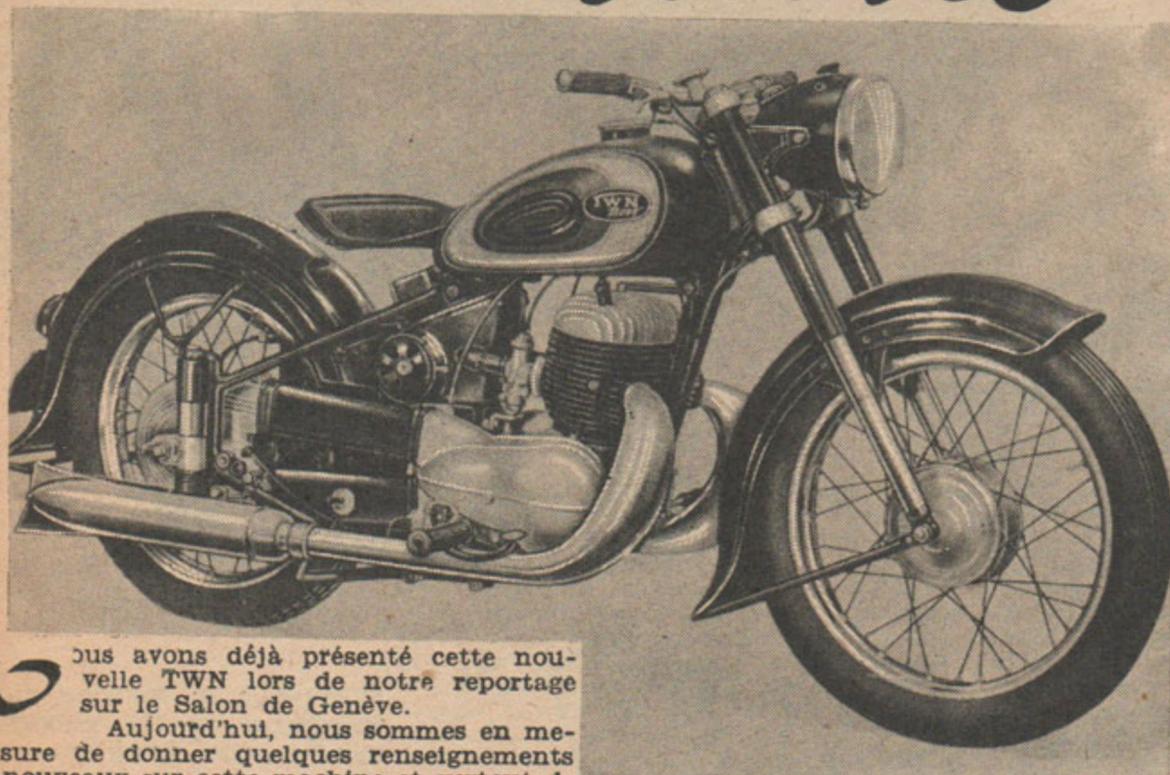
La mise au point aura lieu sur l'autodrome de Miramas.

Ci-dessous : la dernière création Benelli, la 125 Léoncino sport qui vient de se mettre brillamment en valeur en enlevant les deux premières places de la catégorie au récent Tour d'Italie.

Un cylindre spécial avec tubulure très inclinée permet le montage d'un gros carburateur. La boîte est toujours à 3 vitesses. Le moteur est assez poussé puisque sa puissance maximum est à 7.500 t.-m. L'utilisation en circuit de vitesse est possible en substituant un mégaphone au silencieux.



NOUVELLES machines



A gauche : vue générale de la 350 TWN. Les chambres d'expansion, au début des tubes d'échappement, lui donne une allure caractéristique.

Nous avons déjà présenté cette nouvelle TWN lors de notre reportage sur le Salon de Genève.

Aujourd'hui, nous sommes en mesure de donner quelques renseignements nouveaux sur cette machine et surtout de voir d'une manière chiffrée sa caractéristique principale : puissance très élevée aux bas régimes.

Le moteur, un 2 temps à double-piston face à la route, avec bielle en fourche comme sur toutes les TWN sorties depuis la guerre, fait deux fois 53 mm d'alésage pour 78 mm de course, et une cylindrée exacte de 346 cmc. Bien qu'une cylindrée unitaire de plus de 250 cmc. ne soit pas recommandée pour un 2 temps, et quoique le sachant pertinemment, TWN s'est quand même lancée dans la fabrication d'un 350 cmc., et ceci tout à son honneur.

Par une étude judicieuse des systèmes de carburation et d'échappement, nous nous trouvons face à un moteur aux caractéristiques très particulières. Si la puissance maximum de 16,4 CV (47,2 CV/l) n'a rien d'exceptionnel (quoique du niveau de nombreuses 350 culbutées anglaises), ce qui est surtout frappant, c'est que cette puissance est obtenue à...

3.800 t.-m. ! Déjà à 2.000 t.-m., nous sommes en présence de 7 CV et 14 à 3.000 tours. Aussi cela n'étonnera personne d'apprendre que le couple-moteur (atteignant près de 3,5 m.kg entre 3.000 et 3.500 t.-m.) est tout à fait comparable à celui d'une 500 cmc.

Toutes ces caractéristiques doivent donner à cette machine de brillantes accélérations, d'excellentes aptitudes en côte et son attelage avec un sidecar est tout indiqué.

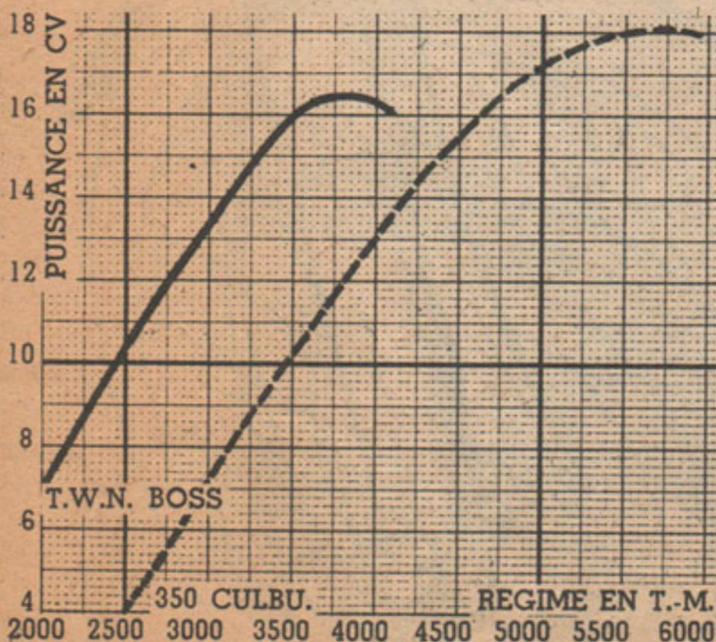
Le moteur est alimenté par deux carburateurs, mais qui, ici, au lieu d'ouvrir alternativement, ouvrent en même temps. On obtient ainsi un petit passage et une grande vitesse de gaz, et en même temps un remplissage suffisant. Ces deux carburateurs, à cuve unique, sont alimentés par un très vaste filtre à air formant chambre de tranquillisation et jouant aussi le rôle de silencieux à l'admission.

Le système d'échappement aussi a été sérieusement étudié et chacun des deux tubes possèdent dès sa sortie du cylindre un vaste renflement en forme de haricot : ainsi silence et rendement sont heureusement combinés.

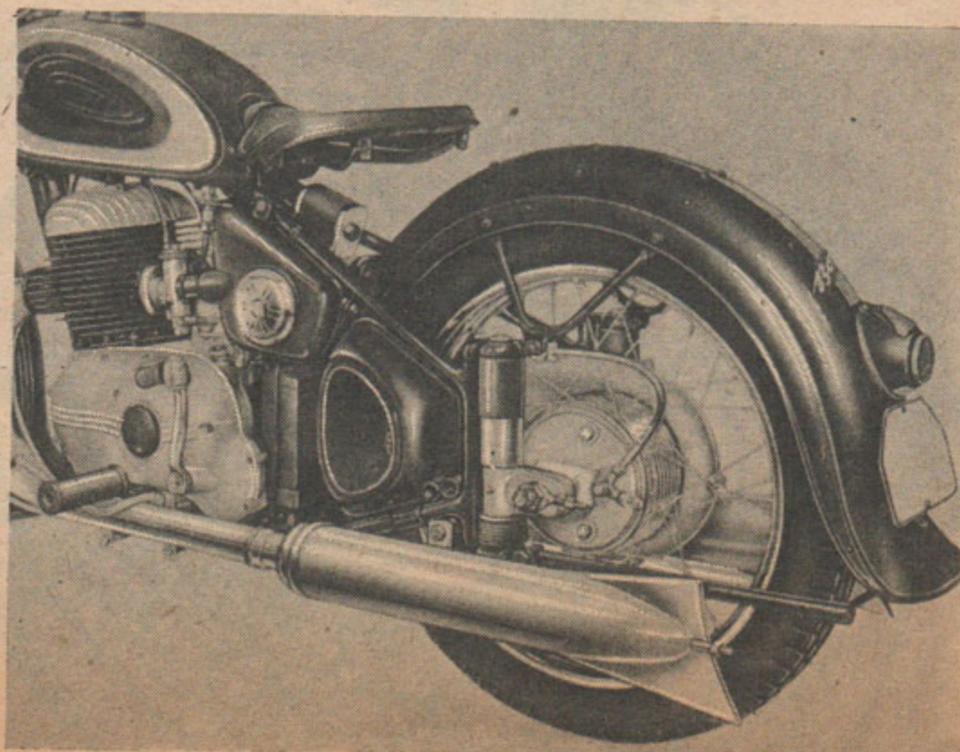
Contrairement à la plupart des moteurs 2 temps, la TWN Boss est munie d'une avance variable, ici automatique.

Signalons les vastes moyeux-freins en alliage léger. De plus, si le frein avant a une commande mécanique classique, le frein arrière est à commande hydraulique, avec un raccordement prévu pour avoir un frein combiné sur la roue d'un sidecar éventuel.

La transmission finale est assurée par une chaîne enclose, ce qui était à prévoir chez TWN qui, dès avant la guerre, fut l'apôtre de cette solution. Quant à la transmission primaire, le couple élevé exige l'utilisation d'une chaîne Duplex.

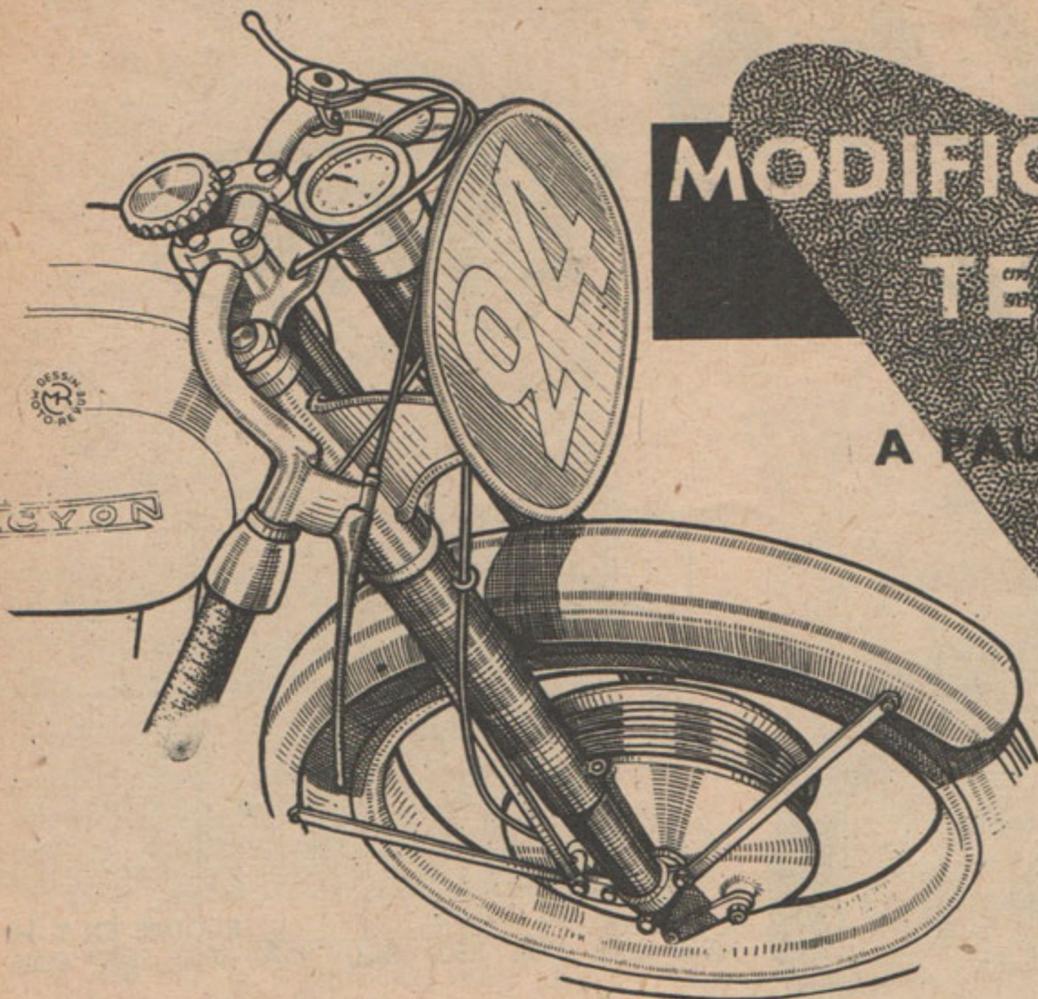


En haut, à droite et ci-contre, à gauche : courbes comparatives de puissance et de couple entre la 350 Boss et une 350 culbutée (Horex Regina), montrant les capacités remarquables, aux bas régimes, de la TWN. A droite : le vaste moyeu-frein à commande hydraulique dont on aperçoit la tubulure d'arrivée.

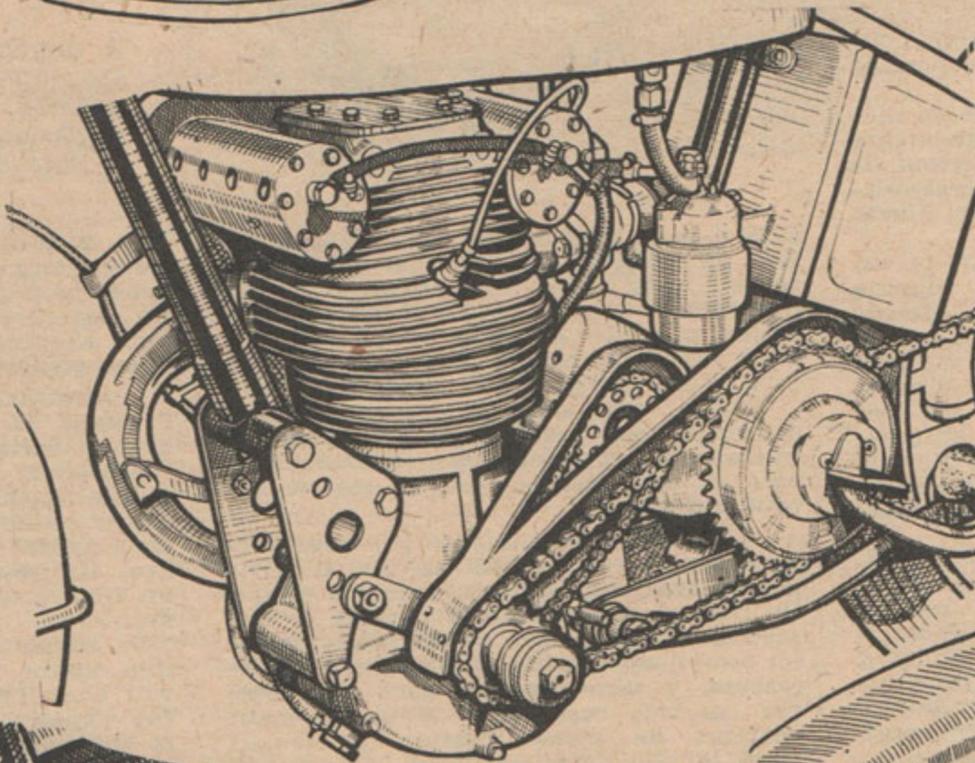


MODIFICATIONS TECHNIQUES

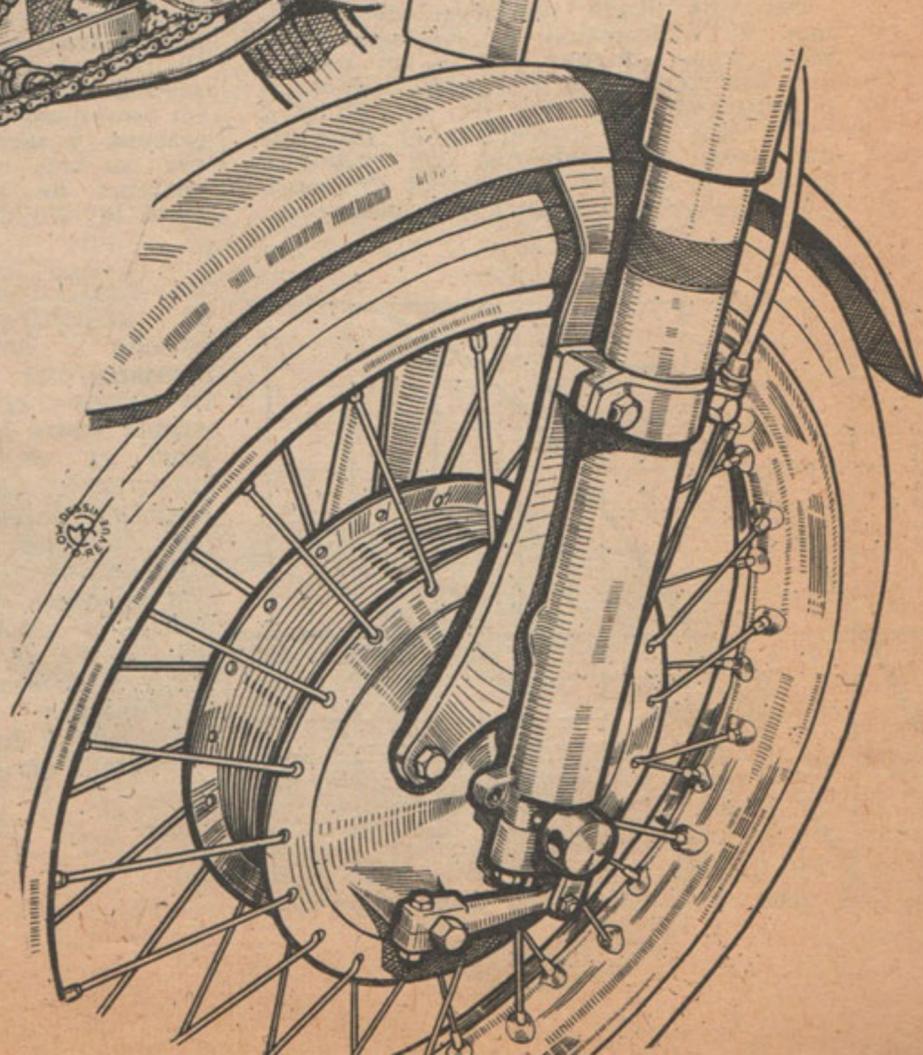
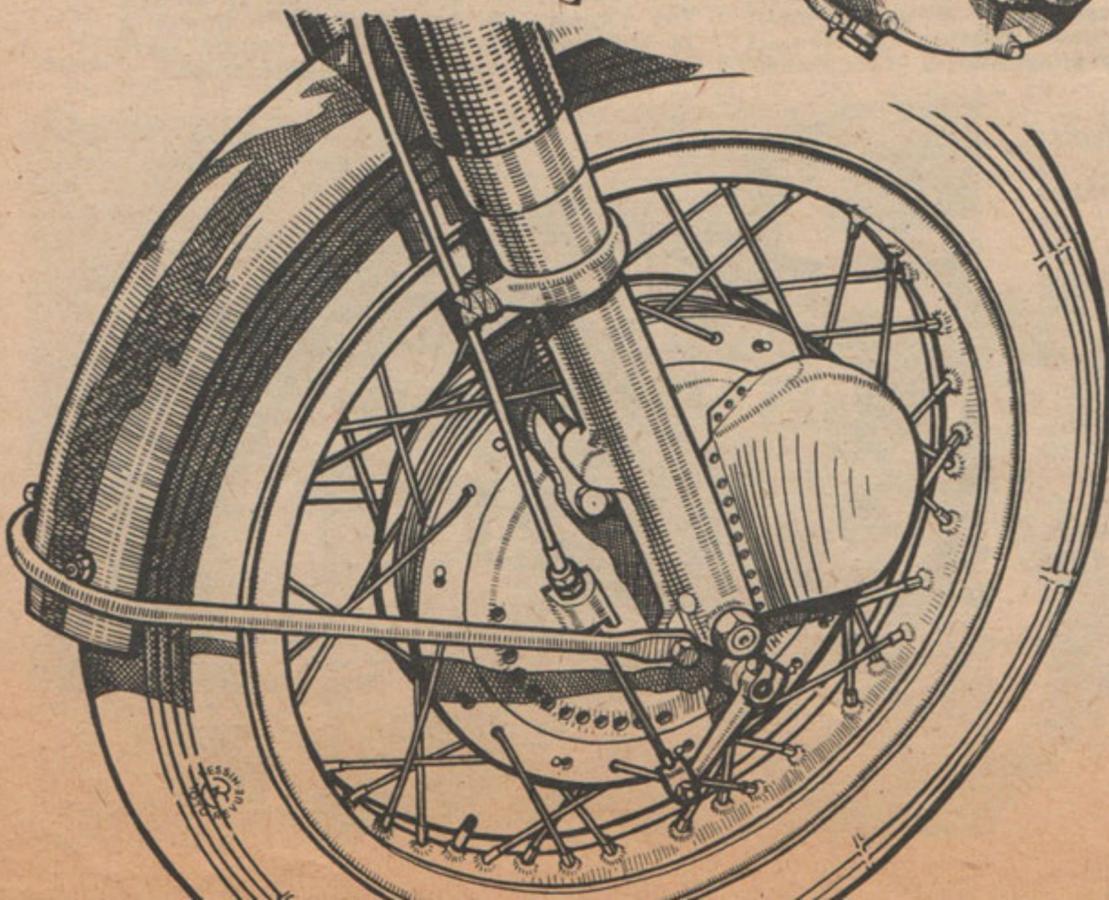
A PAU ET MONTLHERY



Ci-dessus, le guidon très italien de la 175 Alcyon. On remarquera également la présence d'un compte-tours et d'un frein avant Collignon. A droite, le moteur de la 250 N.S.U. de Klager transformé en double arbre commandé par chaîne. Le carter-moteur n'est pas non plus celui d'une 251 O.S.L. Ci-dessous, la roue avant de la Nortonside de Drion. L'importance du freinage en side nécessite un moyeu de très grandes dimensions, réalisé en Italie.



Ci-dessus, la fourche du vainqueur en 175 (Bouin, sur Peugeot) des 2 heures éliminatoires du Bol était munie d'un petit carénage porte-numéro, recevant également un petit pare-brise. Au-dessous, le moyeu de la 350 Matchless magnifiquement préparée par Lizeroud. Une particularité peu courante de son montage réside dans le rayonnage droit de la jante autour de ce moyeu de grand diamètre.



DICTIONNAIRE du DEBUTANT

B

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.

BOUGIE

DEFINITION

Est entre les électrodes de la bougie que se produit l'étincelle chargée d'enflammer les gaz frais à la fin du temps de compression.

Les efforts que subit une bougie sont très importants. Sur un 2 temps un peu poussé, tournant à 6.000 t.-m., il se produira 100 étincelles par seconde. Le même nombre de fois lors de l'explosion, la température, dans la culasse, atteindra 1.200° et la pression 50 kg/cm², puis ensuite tombera à des valeurs bien plus basses (pression atmosphérique : 1 kg/cm² à la fin de l'échappement). L'isolant doit pouvoir résister à des tensions de 15 à 18.000 volts et à des températures de plusieurs centaines de degrés.

La bougie est constituée par un corps en acier dont la partie basse est fileté pour se visser dans la culasse (avec interposition d'un joint métal-plastique assurant l'étanchéité). Cette partie fileté jouant le rôle de masse est d'un diamètre de 14 mm, les bougies de 18 mm étant maintenant généralement abandonnées en raison d'un plus mauvais refroidissement. La partie supérieure de ce corps d'acier est taillée en six pans, afin de permettre un serrage énergique.

A la partie basse de la partie fileté, et vers l'intérieur, est soudée une ou plusieurs électrodes (électrodes de masses). Plusieurs électrodes assurent une plus lente usure des pointes, mais il n'est pas sûr qu'elles donnent un meilleur rendement sur nos moteurs à essence (les bougies compétition n'en ont qu'une).

L'autre électrode est assurée par une tige en alliage spécial résistant aux températures élevées, tige scellée dans l'isolant placé à l'intérieur du corps en acier. L'extrémité inférieure de cette tige est en regard des électrodes de masse, alors que l'extrémité supérieure est connectée au fil de bougie. L'isolant est en porcelaine, mica, steatite ou alumine.

Le corps en acier est d'une seule pièce, ou bien en deux parties se vissant l'une dans l'autre (bougie démontable). Cette dernière solution permet un nettoyage plus facile et plus complet ; mais on n'est jamais bien sûr d'obtenir l'étanchéité suffisante lors du remontage.

Dans une bougie « chaude », en raison de la forme de l'isolant et de la place occupée par le joint placé entre l'isolant et le corps en acier, le flux de chaleur a un grand trajet à effectuer pour atteindre la culasse : elle se refroidit donc moins vite qu'une bougie « froide ».

Une bougie « chaude » est recommandée pour un moteur peu poussé, s'encrassant beaucoup moins vite. Mais sur un moteur plus poussé, elle causera de l'auto-allumage.

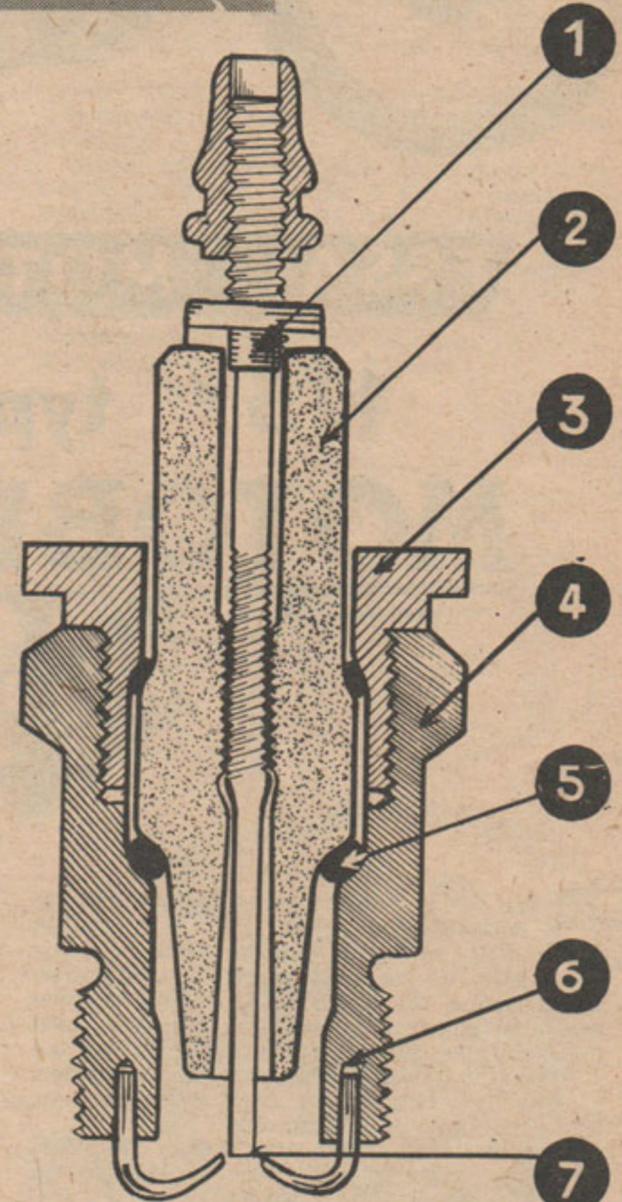
Une bougie « froide » convenant bien à un moteur tournant vite ou tant soit peu poussé, s'encrassera sur un moteur plus tranquille.

On ne peut donc monter impunément n'importe quelle bougie sur n'importe quel moteur. Une seule modification peut être apportée : monter une bougie un peu plus froide que celle conseillée pour de longs trajets à grandes vitesses, ou pour une conduite « sport », ou en montagne par grande chaleur.

Il n'y a pas de réglages à effectuer sur une bougie, sinon un contrôle de l'écartement des électrodes. Celui-ci doit être de 0,4 à 0,5 mm pour un allumage par magnéto, de 0,6 à 0,7 mm pour un allumage par batterie.

La vérification doit être périodique (tous les 4.000 kms), car il y a toujours une certaine usure des électrodes.

Dans ces conditions, une bougie doit fonctionner parfaitement durant 15.000 kms sur un 4 temps, durant 7.000 kms seulement sur un 2 temps.



bougie froide



bougie chaude

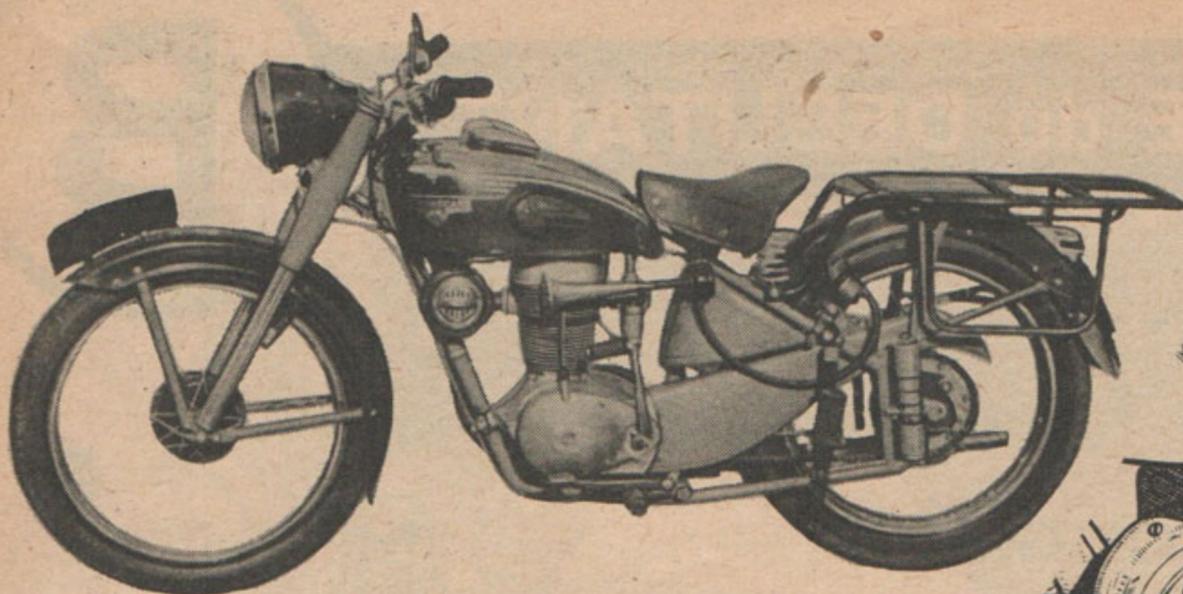
BOUGIE
CHAUDE

BOUGIE
FROIDE

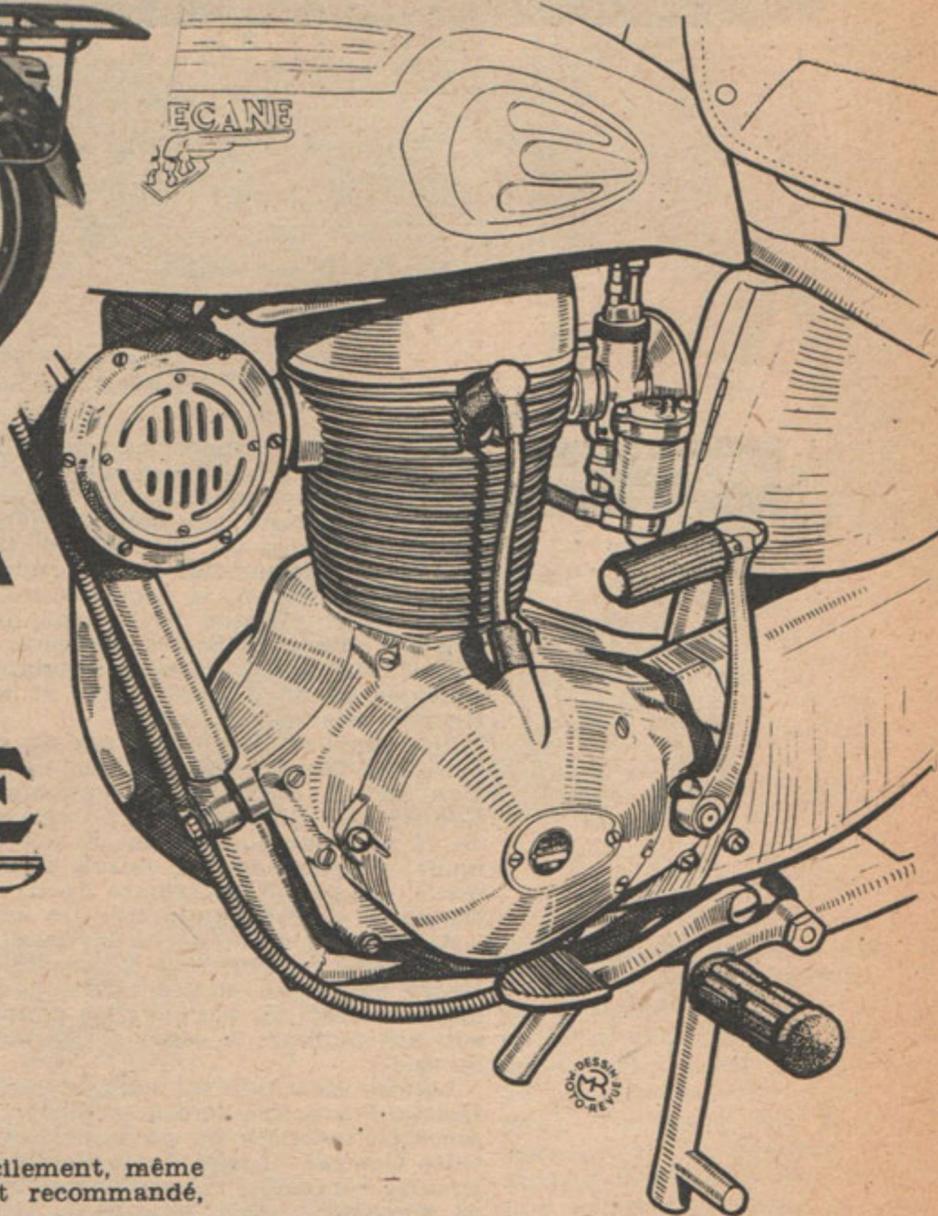
REGLAGES

A droite, coupe longitudinale d'une bougie classique. - 1. électrode centrale. - 2. isolant. - 3. écrou presse-joints. - 4. corps de bougie. - 5. joint d'étanchéité. - 6. électrode de masse.

7. pointe traitée de l'électrode centrale. - Sur les deux croquis, au-dessous, est représenté le trajet des calories à évacuer, dans une bougie froide et une bougie chaude.



Vue d'ensemble côté transmission. Le porte-bagages et l'avertisseur à dépression ne sont pas d'origine. Ci-dessous : le bloc-moteur particulièrement net



ESSAI MOTO-REVUE

175 cc type Z 2 C MOTOBÉCANE

Bien que nous ayons essayé la 175 Motobécane type Z2C en juillet 1950, et que depuis cette époque elle ne se soit guère transformée, nous avons décidé d'en faire un nouvel essai, suivant notre dernière formule, afin de satisfaire de nombreux lecteurs qui ne sont pas sans apprécier notre franc-parler, et qui désirent savoir, sans parti-pris, ce que vaut tel ou tel modèle.

Le premier contact avec cette 175 cmc. eut lieu (comme par hasard) devant le magasin de Dynamic-Sport.

La Motobécane, n'ayant que 3.000 kms, était flambant neuve. L'émail maison belge et brun, et les chromes très abondants donnent à la machine un aspect très luxueux. Le bloc moteur, excessivement net, convient parfaitement aux motocyclistes ne désirant donner qu'un rapide coup de chiffon pour avoir un moteur propre. D'ailleurs le bloc est parfaitement étanche, et même après les essais de vitesse, nous n'avons constaté de suintement, même à l'axe du sélecteur, situé à la partie inférieure.

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, le coffre à outils est très petit, car le grand couvercle est avant tout décoratif !...

L'allure générale de la machine est plaisante, et synthétise assez bien la conception française dans la cylindrée.

Nous regrettons simplement le dessin du cylindre et de la culasse, faisant un peu « maigrelet ». Mais sur le prochain modèle sport que sortira l'usine, et que nous avons pu voir ces deux éléments, sont nettement plus étoffés.

Pour démarrer, il ne faut pas avoir peur de noyer la cuve, et même si l'on s'arrête, ne serait-ce qu'une minute, et le moteur étant chaud, il faut encore noyer pour pouvoir relancer le moteur.

Ce 4 temps part très facilement, même par temps froid, où il est recommandé, toutefois, de fermer l'air.

Le moteur, chaud, a un excellent ralenti.

Comme il n'y a ni clé de contact, ni décompresseur, pour l'arrêter il faut, gaz coupés, basculer la machine sur le côté gauche, ou, le moteur tournant au ralenti, ouvrir brusquement la poignée des gaz, et le moteur s'étouffera.

La bête noire, sur de nombreux Z2C, était l'embrayage, d'un maniement trop dur.

A-t-on porté remède à cet inconvénient, ou bien sommes-nous tombés sur un bon exemplaire ? Toujours est-il que la commande d'embrayage, très douce, ne nous a jamais donné la moindre crampe dans la main.

Mais, par contre, l'embrayage entraîne toujours aussi nettement à froid, et pourtant le mois d'avril n'a pas vu des températures sibériennes.

Dès que l'huile commence à tiédir, l'embrayage fonctionne normalement, mais tout le mal subsiste lors des départs matinaux.

Le sélecteur à double branche, à droite, fonctionne suivant les normes françaises, c'est-à-dire avec point mort tout en arrière.

Disons que, même après réglage, la position de ce sélecteur n'est pas bonne par rapport au repose-pied, car il faut lever le pied pour enclencher un rapport. Et si la nature vous a accordé une pointure généreuse, il vous est impossible de passer vos rapports de la pointe du pied, car la pédale arrière, entre en contact avec votre talon et le sélecteur ne peut plus bouger. Il faut absolument décoller le pied du repose-pied. D'ailleurs la position d'axe de sélecteur, très basse, et la forme

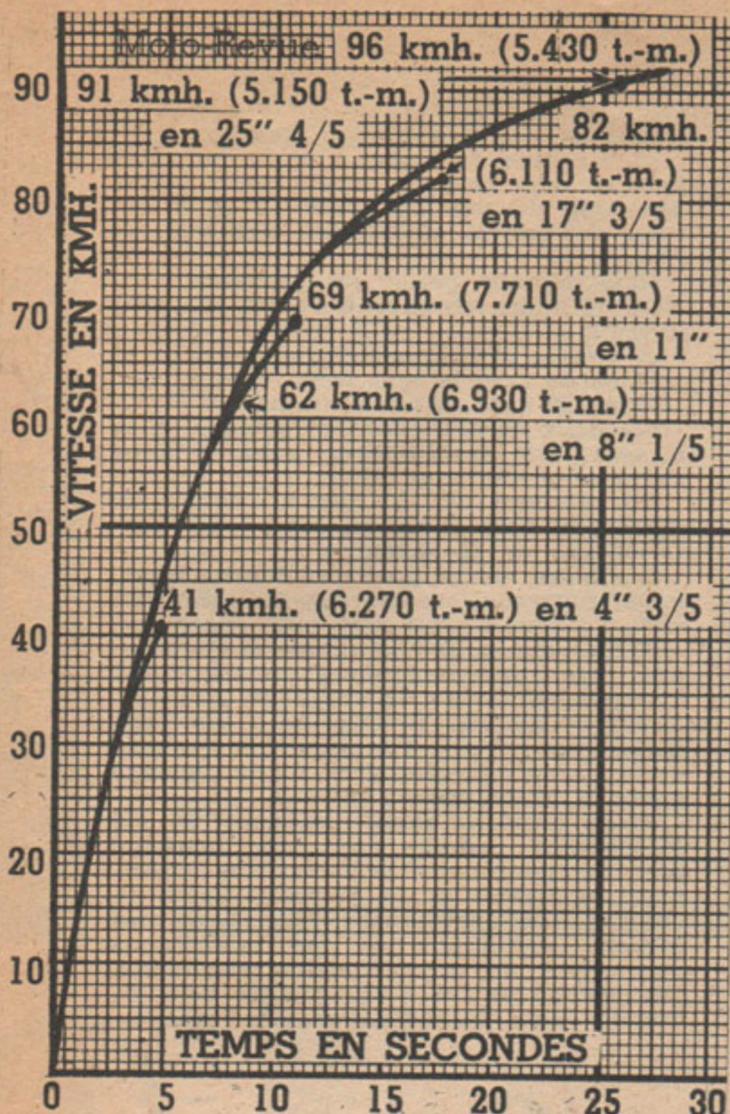
incurvée des branches, font que les déplacements des pédales se font suivant des trajectoires peu habituelles.

En effet, au simple déplacement vertical, s'ajoute un glissement horizontal, qui surprend lors des premières manœuvres. Si la position et la forme de la pédale ne semblent pas sans défauts, par contre, le mécanisme de sélecteur est d'une grande précision.

L'enclenchement des rapports se fait avec une douceur inouïe si l'on conduit en montant légèrement les régimes. Aucun bruit ne signale que le rapport est passé. Au début nous avions même quelque inquiétude de tomber dans des points morts intermédiaires, tant on ne sent rien avec le pied. Mais cela mérite d'être signalé, nous n'avons jamais raté une vitesse, ni cafouillé avec le sélecteur.

L'échelonnement de la boîte est très correct, et cela joint aux reprises à bas régime, qui caractérisent d'ailleurs les moteurs à longue course, fait qu'il y a toujours un rapport où le moteur tourne à son aise. La 4^e, notamment, est d'une agréable utilisation. Assez démultipliée, elle autorise de franches reprises, et permet même de rouler à 35 kmh. sans que le moteur ne proteste. En position assis normalement, la vitesse maximum correspond à 5.000 t.-m. environ, tandis qu'allongé le régime grimpe à 5.430 t.-m. Or le régime de puissance maximum étant à 5.300 t.-m., la démultiplication finale en 4^e de 6,76 à 1 semble donc être la meilleure.

Etant à longue course, le moteur a de bonnes accélérations, mais, logiquement, s'accommode mal des régimes élevés soutenus. Cela, soulignons-le, est de la théo-



- 4^e : ————— 100 %
- 3^e : ————— 75,8 %
- 2^e : ————— 50,6 %
- 1^e : ————— 36,8 %

rie. En pratique, si le 175 Motobécane a des bonnes accélérations, il possède néanmoins un régime moteur assez rapide. Le principal ennemi du longue course, la vitesse linéaire du piston, n'entre pas en ligne de compte dans le cas présent, car la course n'a que la valeur réduite de 71 mm. Aussi, si l'on conduit d'une manière un peu sportive, en montant les intermédiaires entre 5.000 et 5.500 t.-m., les performances sont très bonnes. Nous avouons même que ce sont, de peu il est

vrai, les meilleures que nous avons enregistrées avec une machine de cette cylindrée. Bonnes accélérations et précision du sélecteur incitent tout naturellement à une conduite sportive.

Cette utilisation intensive peut faire craindre le manque de graissage, car, rappelons que seul Motobécane utilise encore le graissage à barbotage ! Si la culbute reçoit toujours assez de vapeurs d'huile, par contre le graissage de l'embellage peut être nettement insuffisant, et pour la longue vie du moteur une conduite un peu plus sage est préférable.

Pas trop cependant, car le graissage à barbotage est intimement fonction du régime moteur et les vapeurs d'huile ne se forment que si l'huile est chaude, c'est-à-dire si le moteur tourne déjà à un bon régime. Aussi faut-il conduire avec un moteur tournant... allègrement, sans plus.

Passons maintenant au chapitre des performances chronométrées et attaquons par l'épreuve de côte.

Que le pilote pèse 55 ou 75 kgs, à chaque fois nous avons utilisé première, deuxième et troisième, et les temps furent les suivants :

Pilote 55 kgs : 24", moyenne 52,5 kmh.
 Pilote 75 kgs : 26", moyenne 48,4 kmh.
 Les deux essayeurs (soit 75 + 55 kgs) mirent 29" 4/5, soit une moyenne de 42,2 kmh. Notons que dans ce cas, il fallut repasser de 3^e en 2^e sur la portion accusant 11 %.

Ainsi les essais en côte prouvèrent la parfaite aptitude de cette 175 pour le tourisme, même à deux, en régions montagneuses.

Passons maintenant aux essais d'accélération. Rappelons pour mémoire que tous ces essais furent effectués avec une machine strictement de série (bougie, réglage, carburation, etc.), et que le réservoir fut rempli de super-carburant, plus une dose de Brétocyl-Graphité :

départ arrêté :

100 m. en 9"	moyenne 40 kmh.
200 m. en 14"	moyenne 51 kmh. 4
300 m. en 18" 2/5	moyenne 58 kmh. 6
400 m. en 22" 3/5	moyenne 63 kmh. 7
500 m. en 26" 3/5	moyenne 67 kmh. 6

Les essais de vitesses maxima sur chaque rapport donnèrent les résultats suivants :

En 1 ^e	41 kmh. (6.270 t.-m.)	en 4" 3/5
En 2 ^e	69 kmh. (7.710 t.-m.)	en 11"
En 3 ^e	82 kmh. (6.110 t.-m.)	en 17" 3/5
En 4 ^e	91 kmh. (5.150 t.-m.)	en 25" 4/5

Comme l'on peut s'en rendre compte, le moteur grimpe très aisément en régime, et peut même passer le cap des 7.000 t.-m. (même à ce régime, l'affolement de la distribution n'est pas apparu).

Les essais de vitesses maxima se révélèrent très satisfaisant.

En position normale de conduite nous avons plafonné à 88 kmh. (4.980 t.-m.) et la vitesse de croisière peut donc se situer entre 75-80 kmh.

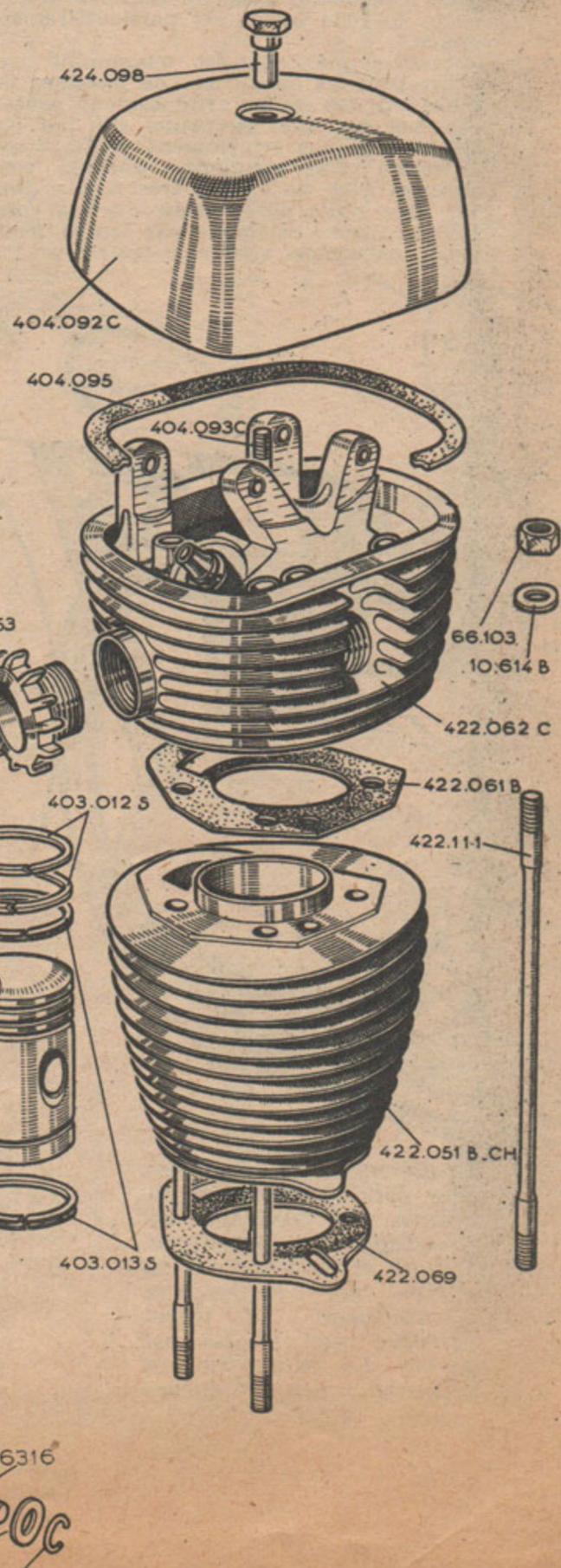
A plat, 97 kmh. furent atteints, ce qui correspond à un régime de 5.430 t.-m.

Avec un passager de 75 kgs, soit un poids total de 150 kgs, et les deux essayeurs étant normalement assis, nous avons atteint un maximum de 78 kmh. (5.810 t.-m.) en 3^e, et 82 kmh. (4.640 t.-m.) en 4^e.

Ces derniers chiffres rassureront les possesseurs désirant effectuer du grand tourisme à deux.

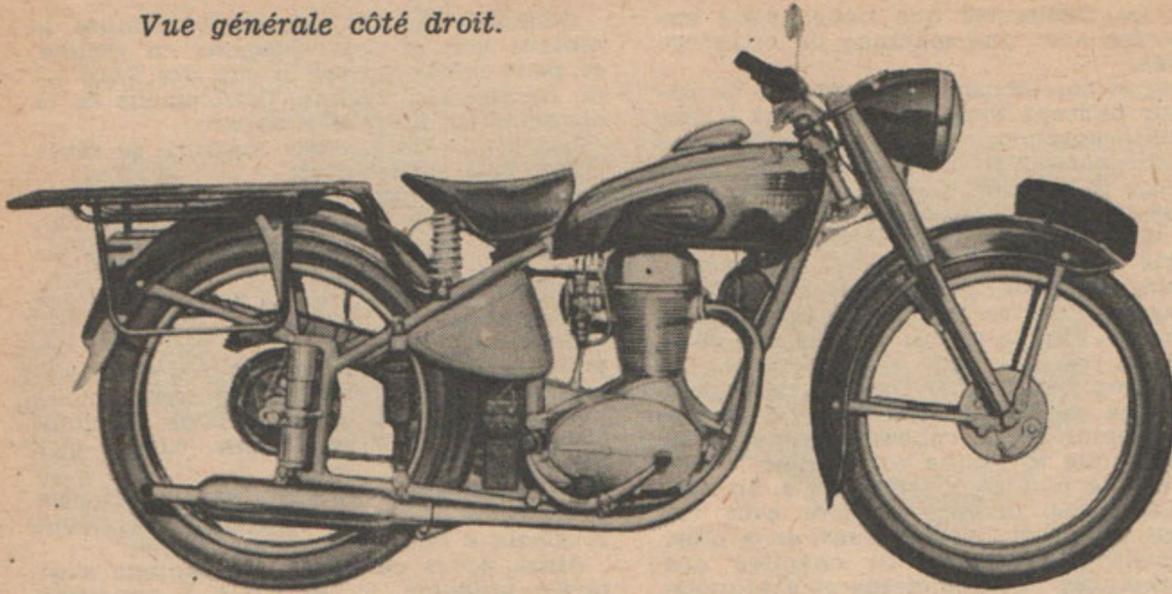
Ainsi, après ces essais, le moteur s'est révélé puissant, et les 8 CV 5 annoncés semblent correspondre sensiblement à la réalité.

Si ce 4 temps est donc très satisfaisant, la partie cycle l'est un peu moins, car il faut faire certaines réserves en ce qui concerne le frein avant (encore) et la tenue de route à grande vitesse.*



Ci-dessus : la courbe des accélérations et vitesses maxima. En-dessous : l'échelonnement de la boîte de vitesses. Ci-contre : l'embellage et le groupe cylindre-culasse entièrement démonté. Ces deux dessins sont extraits de notre Manuel d'entretien Motobécane culbutées.

Vue générale côté droit.



Mais, heureusement, il y a aussi des bons points.

La position en selle est agréable, le corps ne fatigue pas, et toutes les commandes sont bien en place, sauf le sélecteur.

La suspension générale est très bonne, et la fourche avant est particulièrement douce.

Très souple, elle est néanmoins très progressive, et même lors de passages rapides sur des routes affreusement pavées, et dans des nids de poule, elle n'a pas talonné. Il faut évidemment veiller à son entretien. Les meilleurs résultats sont obtenus avec de l'huile très fluide (SAE 10). Une huile plus épaisse durcira votre fourche, principalement par temps froid.

La suspension arrière a également l'a-

vantage de ne pas talonner. Un peu dure en solo, elle ne donne toute sa souplesse qu'avec un passager.

La suspension générale semble donc avoir été réalisée d'une manière heureuse, et certains ne pourront que réclamer un peu plus de débattement à l'arrière.

La suspension arrière oscillante semble, dans ce cas, toute indiquée, et nul doute qu'un jour prochain Motobécane s'y ralliera, comme les constructeurs du monde entier.

La machine est très maniable, vire sans effort, et tout se passera parfaitement jusqu'aux vitesses moyennes.

Mais, gaz ouverts en grand, et bien que nous ayons joué sur le frein de direction, la machine a tendance à serpenter.

A 80 kmh., et avec un passager, le même phénomène se manifeste.

Cet inconvénient ne se produit qu'à vitesse élevée, notons-le, et pour une utilisation courante la tenue, en ligne droite comme en courbe, est satisfaisante. Seul, un pilote conduisant rapidement, pourra se plaindre de la tenue de route.

Passons maintenant au freinage.

La machine de l'essai n'avait que 3.000 kms et déjà le frein avant avait perdu beaucoup de son efficacité. Le frein arrière, par contre, remplissait bien son office.

Mais laissons parler les chiffres.

De 50 kmh. (chrono) à l'arrêt complet, il fallut :

25 mètres avec le seul frein avant ;

17 m. 90 avec le seul frein arrière ;

15 m. 80 avec les deux freins :

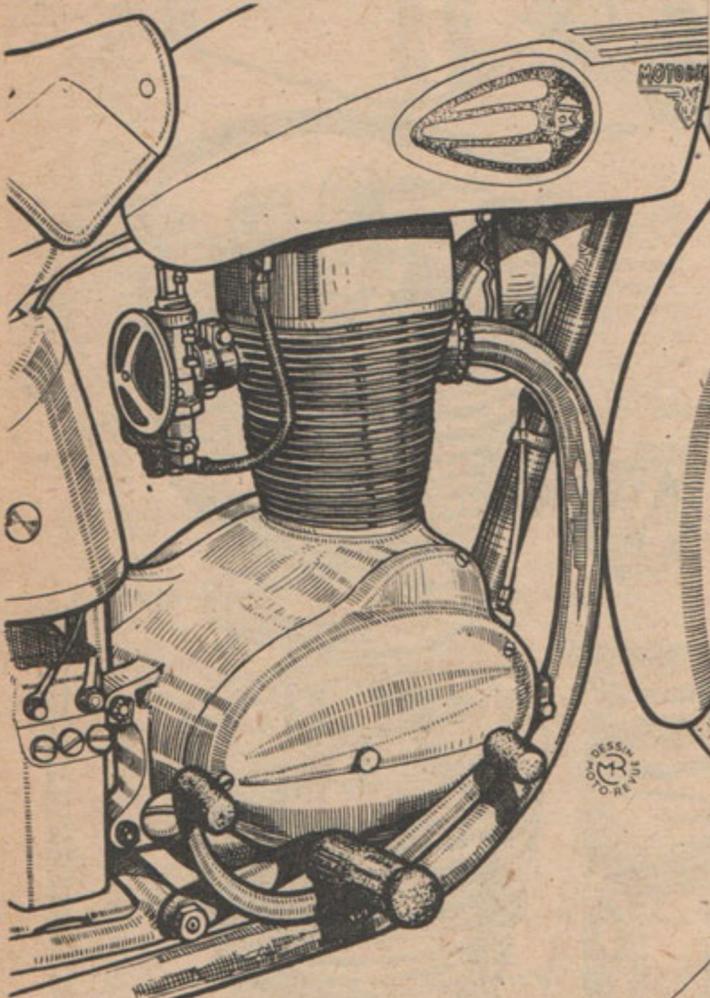
Les deux derniers chiffres peuvent, à la rigueur, être satisfaisants, mais le frein avant se révèle trop faible.

Un tambour de 130 mm à l'avant est nettement trop petit, en regard des performances de la machine.

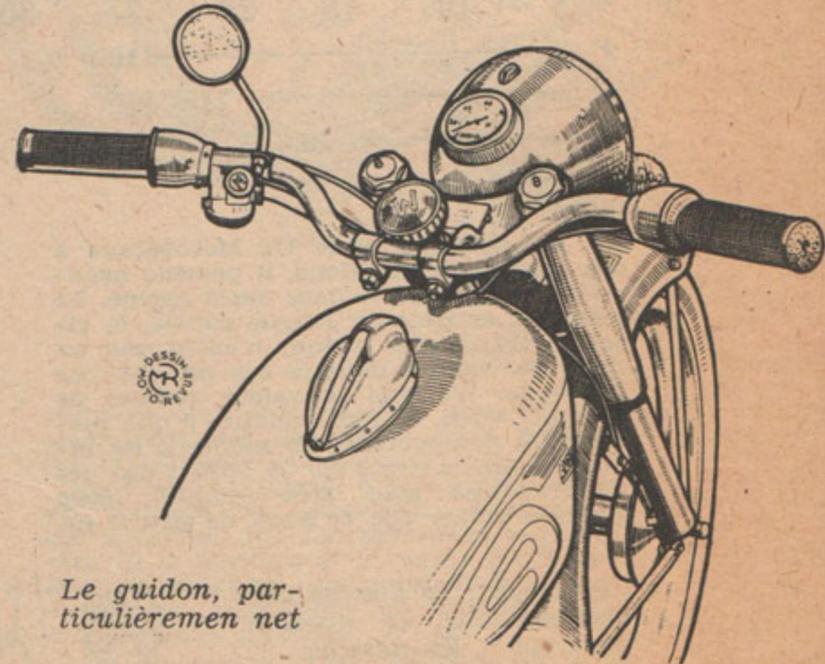
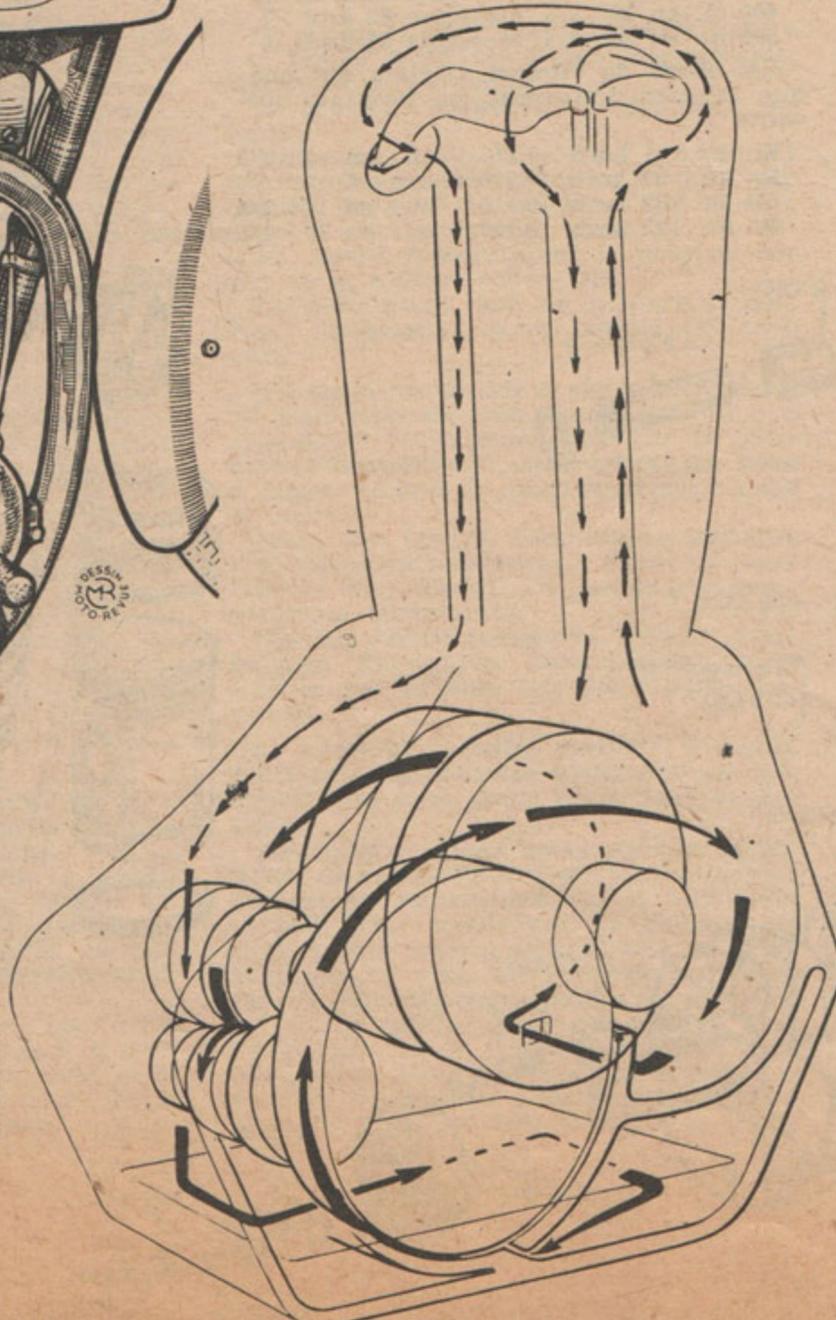
D'ailleurs, sur le prochain modèle sport, nous trouverons un moyeux-frein central, dont l'action devrait être plus énergique.

Terminons en signalant que si l'équipement électrique ne nous a jamais donné d'ennuis (toutefois éclairage un peu faible), par contre, l'avertisseur a une tendance très nette à l'enrouement, et lorsqu'il a la voix dégagée, il ne déblaye guère la route devant lui !

Aussi, dans sa version actuelle, la 175 Motobécane semble être une machine bien au point, aux performances légèrement au-dessus de la moyenne (pour la construction nationale). Les énormes moyens industriels de ses réalisations permettent un prix de vente raisonnable (162.000 fr.) si l'on tient compte de l'ensemble des perfectionnements mécani-



Ci-dessus : le bloc-moteur côté sélecteur, et ci-contre, le schéma de graissage par barbotage. L'huile est « aspirée » du carter par le pignon d'embrayage. Le trajet effectué par l'huile est fléché. La culbuterie est graissée par vapeurs d'huile.



Le guidon, particulièrement net

ques, des performances et de la présentation luxueuse de la machine.

Une inconnue toutefois subsiste.

Quelle est la longévité de ce modèle ?

La conduite influe évidemment beaucoup sur l'usure générale et d'après les lettres de nos abonnés, il ressort qu'aux environs de 25.000 kms, des réfections parfois importantes s'imposent.

La tenue des machines de grande série est assez variable d'une série à l'autre, et même d'un modèle à l'autre. Aussi est-il délicat d'avancer des chiffres à ce sujet.

A la suite de notre essai, la 175 Motobécane s'avère une machine bonne à tout faire. Économique (consommation 3 l. 2 environ, vérifiée sur 3.000 kms), elle convient à l'usage journalier. Assez puissante, elle vous permettra de partir pour de longues étapes en toute quiétude, et si vous aimez le sidecar (léger) le constructeur a prévu une couronne arrière de 53 dents !

Quelques améliorations (embrayage, freins, équipement électrique, rigidité du cadre, etc...) en feraient une petite machine idéale, mais attendons l'essai du prochain modèle sport, pour voir si le constructeur a jugé utile de remédier à ces quelques inconvénients.

C. R.

DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre vertical à culbuteurs.
Cylindre et culasse alliage léger.
Alésage : 56 mm.
Course : 71 mm.
Puissance : 8 CV 5.
Régime correspondant : 5.300 t.-m.
Taux de compression : 6,4.

BOITE DE VITESSES

Bloc-moteur 4 vitesses.
Rapports finaux : 18,3 - 13,35 - 8,9 - 6,76 à 1.
Transmission primaire : engrenages (32x80).
Transmission secondaire : chaîne 16x46, 53 dents pour sidecar.

FOURCHE : télescopique.

SUSPENSION ARRIERE : coullissante.

FREINS : AV et AR 130 mm.

PNEUS : 25x3.

RESERVOIRS : essence 12 litres
huile 2,1 litres.

POIDS A VIDE : 92 kgs.

CONSOMMATION : 3 l. 2.

REGLAGES ENTRETIEN

DISTRIBUTION (jeux à froid aux culbuteurs 0,1 mm ; jeu à froid à la base des tiges 0,2 mm).
AOA 22° ou 3 mm 2 AOE 60° ou 13 mm 8
RFA 45° ou 7 mm 7 RFE 20° ou 2 mm 6

AVANCE : 2 mm 1 tout retard.
8 mm 1 pleine avance.

CARBURATEUR :

Amac L30 - 430.

Volet 4-3.

Gicleur rodage : 75.

Après rodage : 70.

Aiguille : 2° cran.

Emmanchement : 28,6.

ou Gurtner M 20 D :

Volet : 8.

Gicleur : 35.

Aiguille : au milieu.

GRAISSAGE : moteur : Castrol XXL.
boîte : Castrol XXL.

Vidanger tous les 2.000 kms.

Suspension AR : Castrol XL.

Fourche télé. : huile SAE 10.

RODAGE :

1.500 kms à 60 kmh.

Mélanger à l'essence de l'huile Castrollo.

Vidanger tous les 500 kms pendant rodage.

PNEUS :

Pression solo : AV 1 kg 2 ; AR 1 kg 5.

Avec passager : AV 1 kg 5 ; AR 2 kgs.

RESULTATS OBTENUS

Vitesse maximum :

1 ^{re}	41 kmh. (6.270 t.-m.)	41 kmh.
2 ^e	69 kmh. (7.710 t.-m.)	62 kmh. (6.930 t.-m.)
3 ^e	82 kmh. (6.110 t.-m.)	78 kmh. (5.810 t.-m.)
4 ^e	88 kmh. (4.980 t.-m.)	82 kmh. (4.640 t.-m.)

assis
97 kmh. (5.430 t.-m.)
couché

Accélération :

100 m. départ arrêté :	9"	(moy. 40 kmh.)
200 m. départ arrêté :	14"	(moy. 51 kmh. 4)
300 m. départ arrêté :	18"	2/5 (moy. 58 kmh. 6)
400 m. départ arrêté :	22"	3/5 (moy. 63 kmh. 7)
500 m. départ arrêté :	26"	3/5 (moy. 67 kmh. 7)

Epreuve de côte :

SEUL :
(350 m. pente moyenne 8,7 %).
Pilote 55 kgs : 24", moyenne 52 kmh. 5.
Pilote 75 kgs : 26", moyenne 48 kmh. 4.

AVEC PASSAGER :

75 kgs + 55 kgs : 29" 4/5, moy. 42 kmh. 2.

RAPPORTS UTILISES :

En solo : 1^{re} - 2^e - 3^e.
A deux : 1^{re} - 2^e - 3^e - 2^e.

Freinage (50 kmh. chrono) :

Avant seul : 25 mètres.
Arrière seul : 17 m. 90.
Les deux : 15 m. 80.

VILLE ET TOURISME

A QUEL USAGE EST DESTINEE LA MACHINE

Etant donné que cette machine peut être considérée comme une « grosse 125 », elle est toute indiquée pour une utilisation journalière en ville, où ses accélérations, sa manlabilité, et son économie la feront apprécier.

Sur route, les 8 CV 5 du moteur permettent le grand tourisme.

même avec passager. En montagne, à la longue, les freins manqueront toutefois d'efficacité.

Quelques petites modifications (freins, embrayage, tenue de route, équipement électrique, etc...), amélioreraient encore cette machine, dont les performances, l'économie, la présentation luxueuse et le prix de vente raisonnable sont les principaux atouts.

CONDITIONS GENERALES D'ESSAI

Au début de l'essai, le compteur indiquait 3.030 kms
A la fin de l'essai 3.150 kms
Poids de l'essayeur habillé 75 kgs
Taille de l'essayeur 1 m 75

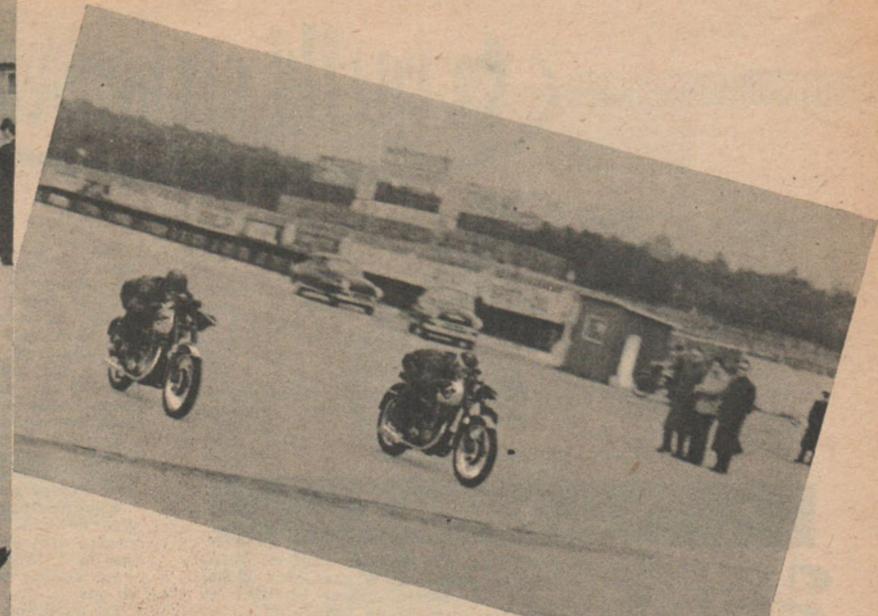
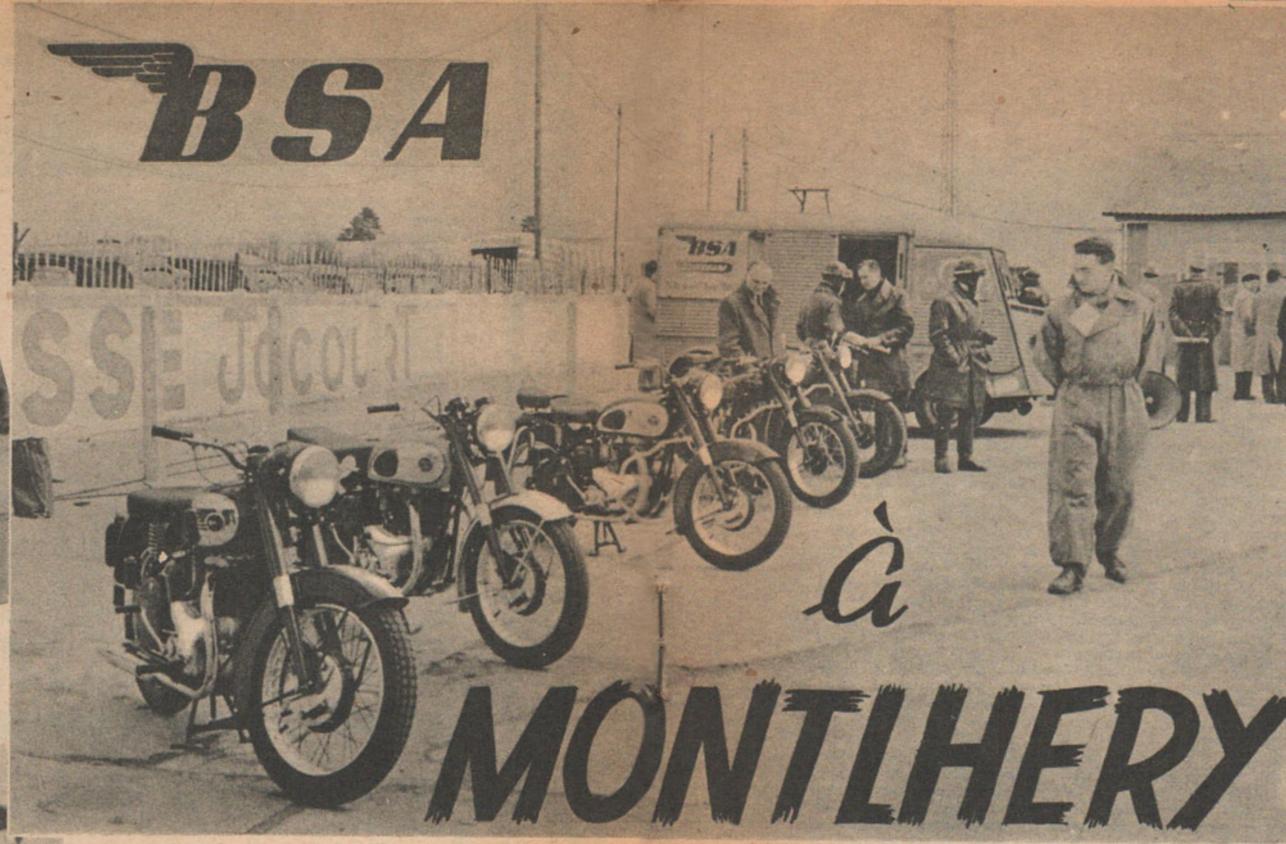
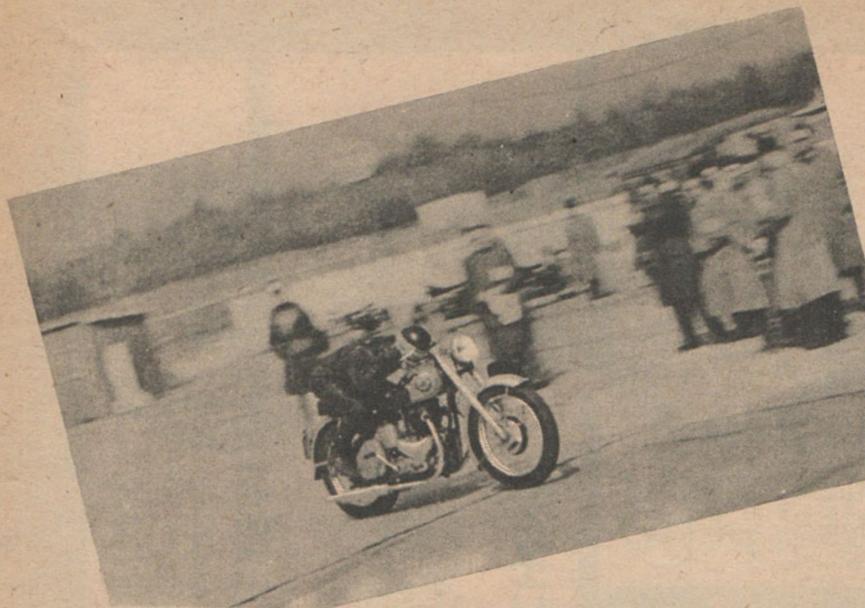
Réglages spéciaux ou modifications : néant.

Date et lieu de l'essai : 13-4-53/18-4-53.

(Seine et Seine-et-Oise).

Conditions atmosphériques : soleil et gibouffées.

PRIX : 162.000 + taxes



La société MOVEA présente dernièrement sur l'anneau de vitesse de Montlhéry les modèles les plus représentatifs de son programme 1953. Cette manifestation, où était présente la presse spécialisée, était plus particulièrement destinée à l'Armée et aux grandes Administrations, susceptibles d'utiliser des motocyclettes.

Huit machines furent présentées. Huit machines aux caractères bien différents, depuis la M.20 latérales de la Préfecture de Police, jusqu'à la 350 Gold Star compétition, en passant par toute la gamme des twins.

Les essais furent menés de main de maître par des spécialistes anglais comme Pike, Salt, dont les noms ne sont pas inconnus au T.T. Quant au champion de Trial Nicholson, également présent, il se contenta d'amener les machines sur la ligne de départ.

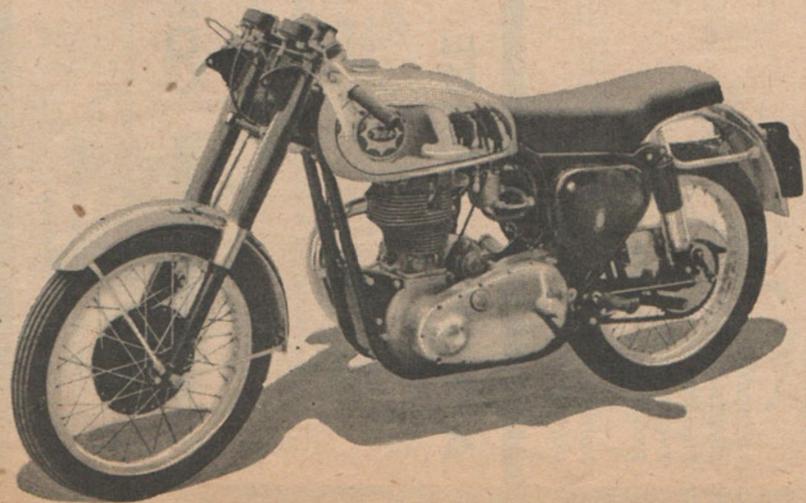
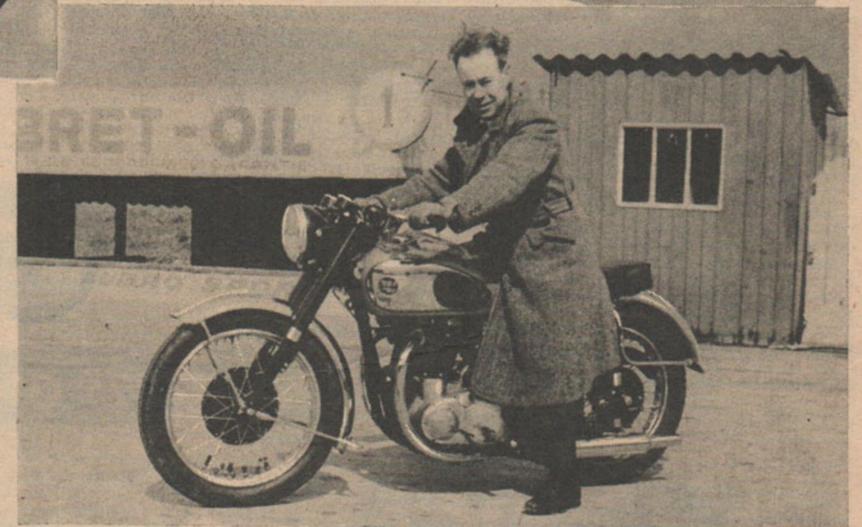
De belles performances furent enregistrées. C'est ainsi que, pilote effacé, les vitesses suivantes furent atteintes :

500 cmc. A 7 : 141 kmh. ; 500 cmc. Star-Twin : 156 kmh. ; 350 cmc. Gold Star : 162 kmh. ; 650 cmc. Super Flash : 165 kmh. ; 650 Police : 158 kmh. ; pilote assis : 147 kmh.

Signalons que toutes ces machines étaient de série et fonctionnaient au super-carburant du commerce, sauf la 650 Police, qui utilisait le carburant de 70-72 d'octane des administrations.

Après les essais officiels, les représentants de l'Armée, de la Police et de la Presse effectuèrent quelques tours sur l'anneau de vitesse.

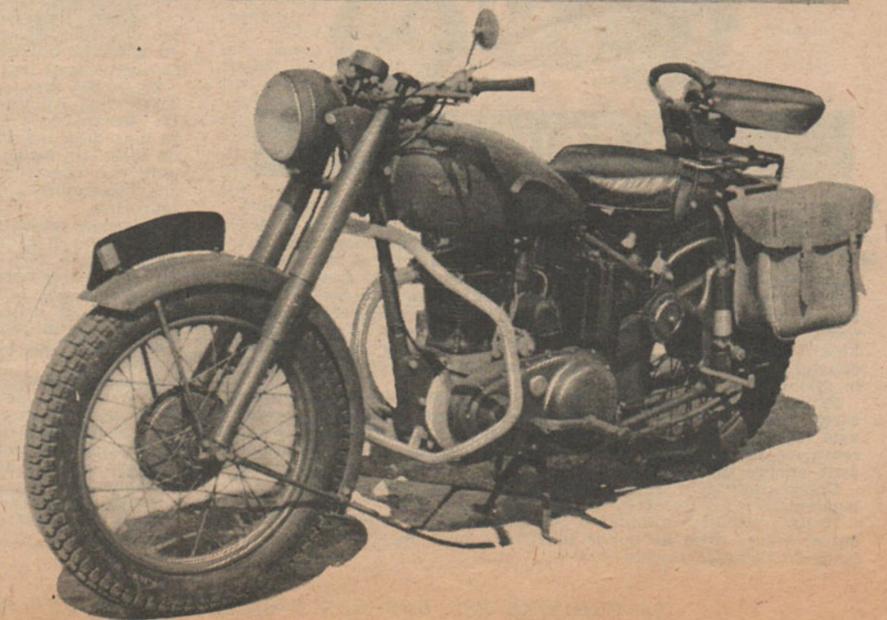
Terminons en signalant que M. Rabuteau, Président Directeur Général de la S.A. MOVEA, au cours de son allocution clôturant le banquet, nous convia, pour l'an prochain, à une semblable manifestation, où les B.S.A. présentées seraient, peut-être, de fabrication française !...



De haut en bas : Salt, bien effacé, passe devant la nombreuse assistance à plus de 165 kmh. sur la Super-Flash, version sport de la 650 bien connue. Le même pilote, sur la 350 Gold-Star, pose pour notre photographe. Ci-contre, la 350 Gold-Star, dernière version, avec nouveau cadre à suspension arrière oscillante.



La présentation se termina par une exhibition très spectaculaire de Salt et Pike, tous deux sur 350 Gold-Star (photo du haut). Ci-dessus, le spécialiste du Trial, Nicholson, sur la nouvelle Super-Flash et, ci-contre, la 350 Armée Française. Il s'agit de la B.31 (peinte en kaki) et munie de pare-chocs, sacoches et tan-sad. A gauche, M. Rabuteau prononçant son discours.



Ce qu'ils en pensent



VELOSOLEX

Je suis possesseur de deux Velosolex achetés l'un en juin, et l'autre en octobre 1951, et totalisant à eux deux 15.000 kms. Pour être plus bref, je préfère classer qualités et défauts (hélas, il y en a toujours) dans l'ordre.

Qualités : Aucun incident mécanique. Décalaminage à 6.000 kms inutile. Aucune usure anormale. Excellent chromage. Pneus toujours d'origine. Freinage parfait. Le galet ne patine jamais. Démarrage immédiat par tous les temps (sans le secours du volet d'air). Confort impeccable.

Défauts : En hiver, impossibilité de rouler dans la neige, cette dernière restant prise par le galet dans le garde-boue avant. Fâcheuse tendance lors des chutes de déplacer le bloc-moteur latéralement (je me suis aperçu que c'est cela qui provoque l'usure anormale du pneu avant, celui-ci étant coupé à la longue par les rebords métalliques du galet en corindon).

L'éclairage, assez puissant, demanderait à être fourni par une dynamo (surtout lors des longues descentes en roue libre ou d'une panne sèche).

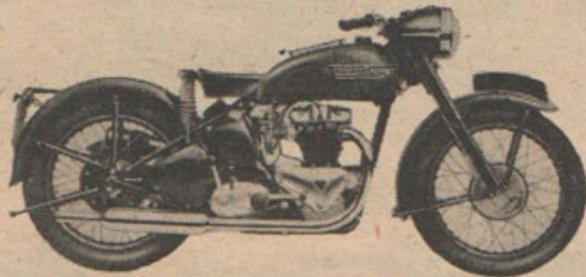
Performances : Vitesse maximum se tenant constamment entre 25 et 28 kmh.

Consommation après rodage : 1 litre de Solexine pour 105 kms.

Je n'ai jamais pu gravir sans pédaler les côtes marquées de 4 à moins de 7 % sur la carte Michelin.

En somme, je trouve que le Velosolex est une excellente petite machine robuste et sûre.

Mr R. MOIROUX,
Neuville-sur-Saône (Rhône)



500 TRIUMPH

Je possède depuis octobre 1951 une 500 Triumph Speed-Twin. Après un long rodage progressif : 1.200 kms à 60 maximum et 3.000 kms à 70-80 kmh, j'ai commencé à tâter la machine. Il ne s'est révélé aucun gros défaut.

Présentation soignée, émail et chromes excellents, fini mécanique très bon. Grande stabilité à toutes les vitesses et sur toutes les routes. Moteur silencieux et propre (léger suintement au clignoteur de pression d'huile et sur la prise du kick). Rapports de la boîte assez bien étagés (2^e un peu courte). Contrairement aux machines anglaises, on appuie sur le sélecteur pour rétrograder.

Fourche télescopique et moyeu suspendu souples avec de rares talonnements sur routes vraiment mauvaises. A mon avis, le M.S. ne vaut pas une suspension oscillante. Ayant remplacé le gicleur de 140 par 150, les tuyaux d'échappement sont encore intacts après 12.000 kms.

Consommation : super carburant, 4 l. à peine en rodage, légèrement plus après et suivant les parcours.

Huile : première vidange à 500 kms, tous les 1.200 kms. Ensuite + une dose de super lubrifiant pour les hauts de cylindres. Freinage moyen.

Pas la moindre réparation, aucun ennui, bougies, câbles, etc., sont toujours d'origine. Si le phare est assez puissant, l'avertisseur a tendance à s'enrouer au-dessus de 90 kmh.

Le 27 chevaux du moteur permettent à un couple de poids moyen de rouler en palier à 90-100 kmh. (vitesse maximum 140-145 kmh.) avec une grosse réserve de puissance, réserve de puissance nécessaire malgré tout, pour les reprises en côte à fort pourcentage. Ayant utilisé pendant deux ans une 500 Norton monocylindre, j'ai pu constater que sur un parcours accidenté un mono était supérieur, la twin ne développant ses chevaux qu'à très haut régime.

Equipée à ma demande d'une selle biplace, j'en suis très satisfait, elle permet, en solo, de changer de position, ce qui est appréciable sur un long parcours et avec un passager de « ramasser » les virages dans les meilleures conditions.

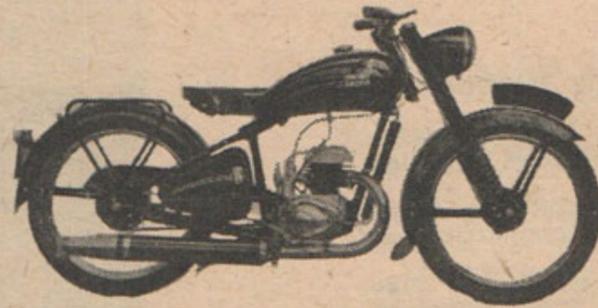
Aucune machine n'étant parfaite, j'ai relevé quelques légers défauts. En cas de crevaisons le démontage de la roue arrière doit être assez laborieux par suite de l'inexistence d'un moyeu à broche et du garde-boue non articulé.

La chaîne a tendance à projeter de l'huile sur la jante... et sur le dos du passager.

Le garde-boue avant n'est pas suffisamment enveloppant.

En résumé, une excellente machine permettant de pratiquer un tourisme rapide qui contenterait certainement beaucoup de motocyclistes, si son prix était un peu moins élevé. Une machine qui fait honneur à l'industrie motocycliste... anglaise.

Mr J. GIROUD,
Rozière-en-Douzy (Loire)



125 GNOME-RHONE R 4

Etant abonné à votre revue, je lis avec un grand intérêt votre rubrique « Ce qu'ils en pensent ». Je vous envoie donc mes impressions sur le vélomoteur Gnome et Rhône, type R4B.

J'ai reçu cette machine le 22 mars 1952 et elle totalise aujourd'hui 10.500 kms. C'est je crois le seul 125 cmc. français en 2 temps qui développe 6 CV. Les 85 kmh. annoncés sur le catalogue sont légèrement dépassés en s'effaçant au maximum.

En 10.500 kms, une seule panne, un condensateur grillé à 8.000 kms. Aucune crevaison. Un décalaminage à 6.500 kms. Me servant de ma machine pour aller travailler chaque jour, je n'ai qu'à me louer de ses départs à froid : 2 ou 3 coups de kick, air fermé ; aucun changement de segments. Un bon point au constructeur pour le vaste coffre à outils. La fourche télescopique, assez dure au début, est maintenant sans reproches.

Eclairage largement suffisant. La pédale de sélecteur est mal conçue, car il faut mettre le pied de travers pour rétrograder ou passer la 1^{ère}. Le moteur qui est de dimensions assez réduites est très nerveux et au démarrage et aux reprises je peux me vanter de laisser derrière bon nombre de 125 culbutes français bien connus. Je roule constamment à 65-70 au compteur et aucun jeu anormal n'est à signaler. Un point faible, l'embrayage qui se dérègle souvent ; il patine ou alors il entraîne.

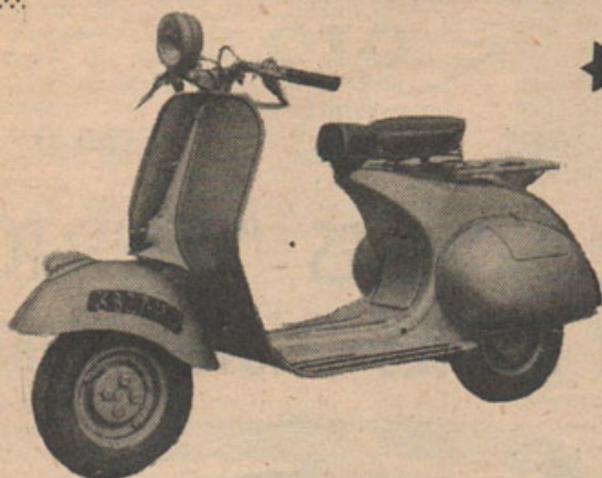
Consommation : à peine 3 litres aux 100 kms.

J'ouvre une petite parenthèse sur la question compteur. J'en suis au deuxième, le premier s'étant arrêté à 4.800 kms (il me fut d'ailleurs changé gracieusement par Central Moto à Orléans). Je crois que les constructeurs devraient avoir davantage à cœur de livrer à la clientèle des compteurs sûrs et durables.

Enfin une bonne petite moto, très nerveuse et toujours prête à vous emmener au son « bruyant » de son échappement.

Mr. M. DANGE
Neuville-en-Sullias (Loiret)

Rubrique ouverte



VESPA - A.C.M.A.

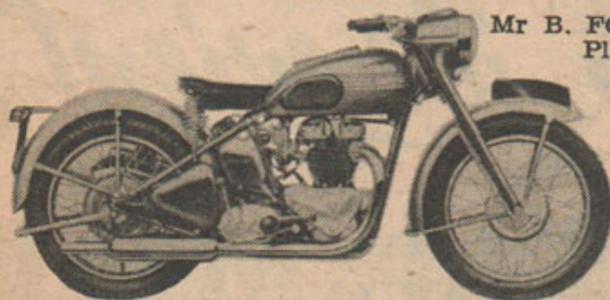
Je suis possesseur depuis juin 52 d'un scooter Vespa ayant maintenant parcouru plus de 6.000 kms, et puis en exprimer une entière satisfaction.

Aucun ennui du côté moteur, à part une bougie à changer (la bougie d'origine étant trop chaude, je l'ai remplacée par une Lodge 225 qui donne de meilleurs résultats), et plusieurs serrages aux alentours de 1.300 kms.

Le moteur souple, rapide et très nerveux, s'accommode très bien du transport d'un passager ; quant à la vitesse maximum, elle oscille entre 78 et 80 chrono.

La carrosserie très élégante est un des principaux atouts de la Vespa ; sa protection est très efficace contre les projections de boue ; et même par temps de pluie on a toujours les pieds au sec. A noter un volumineux coffre arrière extrêmement pratique. Par contre, le réservoir d'essence est d'une contenance ridicule et le logement du bouchon exigü, d'où un remplissage malaisé. Le confort est excellent, surtout en duo, le silence appréciable et le freinage très bon.

Toutes ces qualités font du Vespa un véhicule épatant auquel je ne reproche que la mauvaise tenue de route sur sol mouillé ; la tenue sur route sèche étant satisfaisante.



Mr B. FOURNIER,
Plougastel

650 TRIUMPH

Jl y a 25 ans que je pratique la moto. J'utilise actuellement ma quatorzième machine, et depuis le 1^{er} février 1952, j'ai parcouru 23.700 kms. C'est une Triumph Thunderbird 650 cmc., munie du carburateur S.U.

Jusqu'à présent je suis absolument satisfait de cette machine. Sa tenue de route est excellente, pourvu que l'on gonfle les pneus en proportion de la vitesse pratiquée : pour rouler à 120 et au-dessus, je me trouve bien de 1 kg. 300 à l'arrière (3,75x19) et 1 kg 700 à l'avant (3,25x19).

La maniabilité est très grande, même en ville, au pas.

La suspension arrière paraît dure au début, mais je m'y suis parfaitement habitué, et je supporte sans fatigue de très longues étapes (300, 400 kms).

Aucun reproche à faire à la fourche avant. Je signale en passant que le pneu avant, malgré ses 23.700 kms, s'use d'une façon presque parfaitement régulière.

La vitesse à laquelle je roule habituellement est de 100 à 120 kmh., et j'ai atteint plusieurs fois 140 kmh.

A 100 à l'heure, l'ouverture des gaz est à peine d'un quart de l'ouverture complète.

La consommation est nettement inférieure à 4 l. 1/2 aux 100 kms, quelles que soient les conditions d'emploi, je veux dire en ville ou sur la route à 120 kmh.

La souplesse du moteur est telle que la 4^e vitesse peut être maintenue à 40 kmh., et les reprises sont étonnantes.

La consommation d'huile est insignifiante : j'emploie la SAE 30 en hiver et 40 en été.

La compression me paraît aussi difficile à vaincre maintenant que lorsque la machine était neuve.

à nos Abonnés

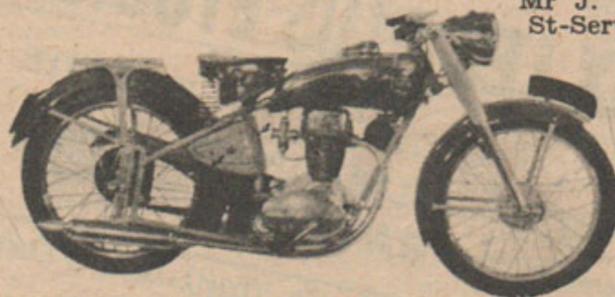
La chaîne primaire a été retendue deux fois de façon absolument insignifiante et la chaîne secondaire ne montre qu'un allongement très minime, elle aussi.

J'ai décalaminé une fois après 20.000 kms, et j'ai rodé soigneusement les soupapes d'échappement, bien que la compression, comme je l'ai dit plus haut, n'ait pas diminué.

Je n'ai pas eu le temps de vérifier l'état des segments, ni des axes de piston.

Depuis quatre ans que je voyage à moto et à la même cadence, je regrette seulement de n'avoir pas su plus tôt que la Triumph 650 pouvait me rendre de tels services, et dans des conditions d'emploi et d'entretien aussi économiques.

Mr J. FLAHAULT,
St-Servan-sur-Mer



175 MOTOBÉCANE

Je donne mes impressions sur la 175 Motoconfort, machine que j'ai achetée d'occasion et gardée 6 mois. A première vue, c'est une machine qui plaît, ceci est dû en partie à sa ligne harmonieuse, à la netteté du bloc et aux chromes abondants (de mauvaise qualité).

I. — Partie cycle :

1° Suspensions. A l'avant, moyenne, la fourche est assez dure, mais très solide (éprouvée). La suspension arrière fait horriblement travailler la chaîne, comme toutes les suspensions de ce genre, et talonne fréquemment.

2° Tenue de route. Très bonne en ligne droite, on peut aisément lâcher les deux mains sans aucune crainte, mais s'avère assez mauvaise en duo dans les virages, surtout si le passager est « monté » sur un tan-sad, ceci est dû à la légèreté de la machine.

3° Freins. Assez bon à l'arrière, quoique pas assez progressif. Nettement insuffisant à l'avant.

4° Eclairage. Très médiocre, on est obligé d'emballer le moteur dans les virages.

II. Moteur :

1° Organes moteurs. Jeu à l'embiellage après quelques milliers de kms (défaut de tous les premiers modèles). Rodages des soupapes très fréquents. Réalésage et piston neuf à 20.000 kms (environ, je n'avais pas de compteur) après rupture d'un segment.

2° Volant magnétique. Allumage insuffisant, d'où démarrage assez laborieux. Réglages fréquents des vis platinées. Obligation de faire clavier le volant, il tournait sur le cône. Consommation à 60 kmh., à peine 3 litres.

3° Boîte de vitesses. Vitesses pas bien échelonnées, 4^e surmultipliée, donc 3^e assez rapide, permettant son usage soit en ville ou sur les mauvaises routes. En montagne, la 2^e est rarement employée. La 1^{re} permet de démarrer à deux en côte assez facilement, mais après quelques temps, saute, ce qui oblige à tenir le pied sur le sélecteur.

4° Embrayage. Dur à manœuvrer, entraîne à froid et patine souvent.

La position est assez confortable (la selle de mauvaise qualité), les commandes bien en main, la pédale du frein un peu basse, le sélecteur est actionné facilement avec la pointe du pied, mais, à moins de se livrer à une acrobatie du pied, il est impossible de rétrograder avec le talon.

Machine assez rapide pour la cylindrée. Vitesse maximum atteinte (filtre à air enlevé et au super-carburant) 103 kmh. (chrono), position couchée.

Je terminerai en souhaitant que la maison Motobécane revoie sérieusement cette machine, qui possède cependant de bons éléments, son principal défaut étant (à mon avis) le système de graissage un peu précaire, alors, et alors seulement, elle satisfera ses possesseurs déjà nombreux.

Je félicite « Moto-Revue » pour cette rubrique d'un très grand intérêt pour les motocyclistes désirant changer de monture, les impressions des usagers complètent les essais déjà effectués, mais qui portent sur des machines neuves.

Mr Cl. DEJEAN
St Seurin sur l'Isle (Gironde)

Certitude

REVIL

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



ACCESSOIRES SÉLECTIONNÉS
ÉQUIPEMENTS - VÊTEMENTS
SPÉCIAUX POUR MOTOCYCLISTES

PRIX LES PLUS ÉTUDIÉS

CASQUE - SECURITE
ULTRA-LEGER
BAYARD : 3.800 fr.

un des
exemples
de la
semaine :

le seul spécialiste depuis 20 ans.

E^{us} REVIL

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

membres de club
faites-vous connaître !

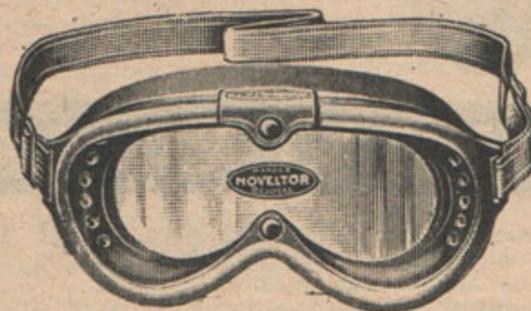
La dernière création



MOREZ

(Jura)

POUR HOMMES "NOVELTOR" POUR DAMES "Noveltor-Junior"

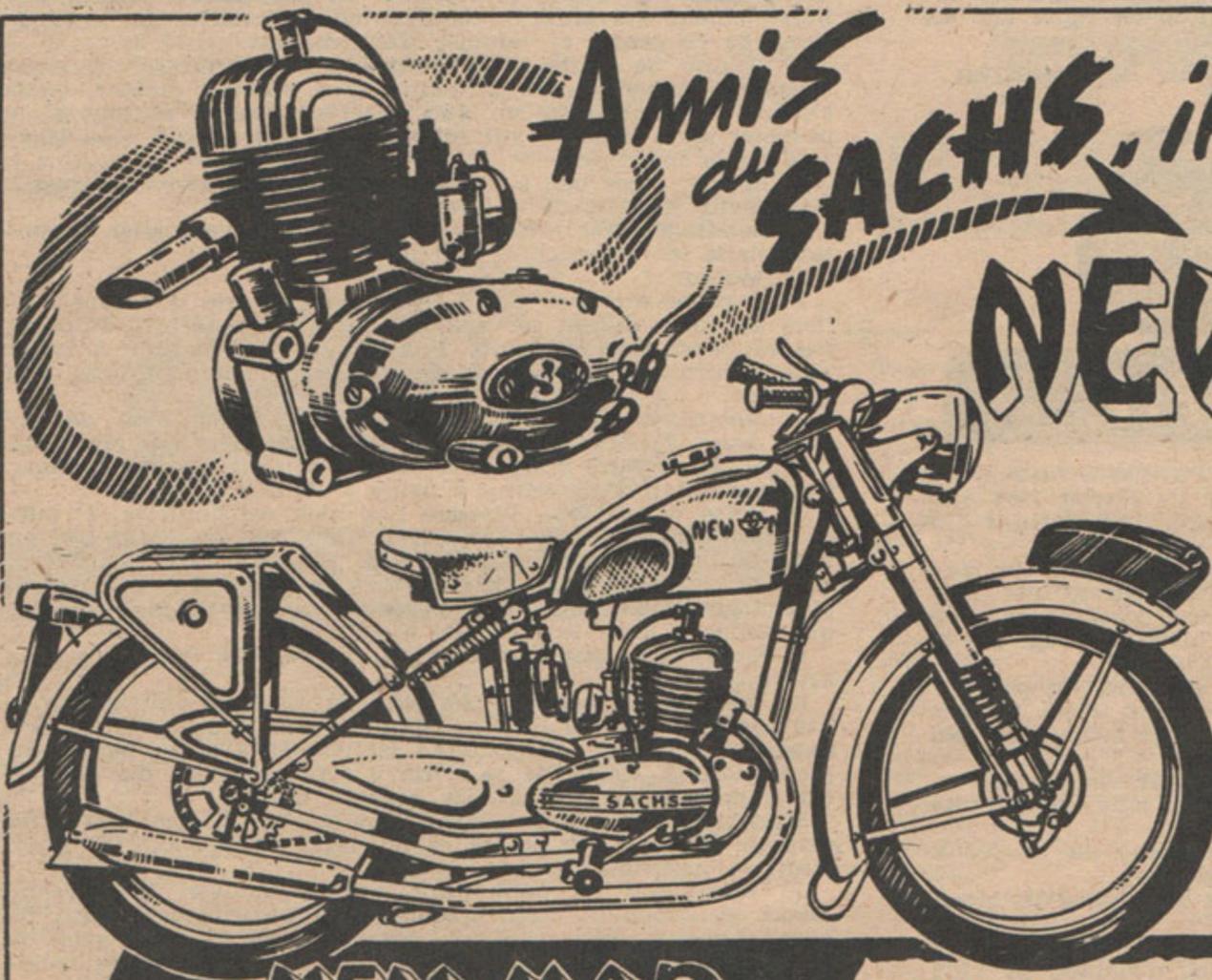


Caoutchouc naturel et Rhodoglass

Ecrans 4 coloris unis et dégradés

SECURITE - VISION INTEGRALE

Exigez-la de votre fournisseur.



Amis du SACHS, il revient!

CHEZ

NEW-MAP

Sur la FSK.151

2 CV - 2 Temps

Souple, silencieux,

INCROYABLE

Il s'est fait seul sa
publicité par ses
qualités exceptionnelles
un chronomètre!

149.500 frs

NEW-MAP

124, Avenue Lacassagne
LYON (Rhône)

PARIS : 30, rue de Charenton (Bastille)
NANCY : M. LEFEVRE, 3, rue Léopold Lallement
TOURCOING : M. DEGRYSE 13 pl. de la République
ROUEN : M. ABRAHAM, 41, rue de Crosne
DEVILLE-les-ROUEN : M. REPEL, 2 r. Petit-Aulnay

LE CROSS VU PAR

Nous avons devant nous M. Levieunois Eugène, membre de la Commission de Moto-Cross d'Ile de France, et chef des commissaires chargés d'assurer la sécurité du circuit de Montreuil. M. Levieunois, pouvez-vous nous confier ce que vous pensez du sélectionnement des coureurs internationaux et croyez-vous que la manière actuelle d'opérer sera valable pour les saisons à venir.

— Elle est valable dans la mesure où la documentation sur laquelle elle s'appuie est complète. Car il faudrait suivre chaque coureur dans chacune des épreuves courues et celle-ci se déroulant maintenant dans toute la France, il y a dès le départ une impossibilité matérielle qui se manifeste.

Une documentation complète devrait nous parvenir par l'intermédiaire des ligues régionales, et la FFM serait alors seul juge. De toute façon, les courses se déroulant à de nombreux exemplaires dans toutes les régions de la France, il sera plus facile de confronter des régionaux, afin de les sélectionner.

— Etant donné le grand nombre d'épreuves qui ont lieu chaque dimanche, on ne peut les rendre toutes qualificatives pour la catégorie internationale. Aussi n'y aurait-il pas intérêt à réduire leur nombre. Je m'appuie ici sur l'opinion personnelle de plusieurs coureurs de moto-cross qui trouvent, à tort ou à raison, qu'ils méritaient la qualification internationale. Peut-être serait-il bon de définir exactement le nombre d'épreuves qualificatives qu'il faudrait gagner pour passer en catégorie internationale. Ceci éliminant automatiquement toute contestation possible, la sélection ne dépendant pas uniquement de l'opinion des organisateurs.

— C'est un fait, mais nous en sommes seulement à l'adolescence du moto-cross — mis à part la région parisienne — où nous avons plus de facilité pour les organisations que dans le cas des ligues régionales. Ces dernières ne sont pas assez habituées au moto-cross pour pouvoir tenir de véritables fichiers sur les coureurs régionaux, afin de trouver les éléments susceptibles de passer en catégorie nationale, puis internationale, par l'intermédiaire de la FFM.

— Ne croyez-vous pas que le trop grand nombre d'épreuves que nous avons actuellement au calendrier, ainsi parfois

que la mauvaise qualité de celles-ci nuisent à l'intérêt du moto-cross ?

— A ce sujet, il faut remercier la Fédération qui a très exactement défini les règlements du moto-cross. Ce qui a permis de mettre tous les pilotes sur un même pied quant à la difficulté des circuits retenus, puisque maintenant tout terrain doit être homologué par la Fédération.

Pour la question de diminuer le nombre d'épreuves, je ne crois pas que ce soit une amélioration, car cela permet à des jeunes de s'élever progressivement jusqu'au niveau des nationaux et même peut-être plus haut.

— Il faudrait alors qu'il y ait plus d'épreuves pour nationaux, ce qui permettrait à ceux-ci de se mesurer avec des reconnus. Prenons par exemple le cas de Hazianis qui se révéla grande vedette en fin de saison 1952 à Montreuil.

— La formule est certainement bonne et on doit l'appliquer dans toute la France, car c'est ce qui permettra à des hommes comme Hazianis de sortir de la masse des coureurs anonymes. Il faut bien se dire qu'Hazianis n'est pas le seul de son espèce en France.

— On accole souvent au nom d'Hazianis les mots « Champion de Bretagne ». Y a-t-il comme cela le laisse supposer des champions régionaux, ou bien est-ce un des bienfaits de la popularité et aussi de la valeur de ce pilote ?

— C'est cette dernière hypothèse qui est la seule valable, car il n'y a pas de championnats régionaux, le championnat de Paris étant une exception.

— Pensez-vous que l'AMS aurait l'intention de faire courir des sidecars en moto-cross, ainsi que cela se fait déjà, en Belgique, par exemple.

— Ceci est du ressort de l'AMS et je ne voudrais pas empiéter sur le domaine de celle-ci en vous dévoilant ses projets.

— En tant que chef des commissaires



UN OFFICIEL

de sécurité à Montreuil, pourriez-vous nous parler un peu de cette question de sécurité.

— Tout d'abord, je tiens à rendre hommage à ces commissaires qui assurent leur tâche malgré la chaleur, la pluie ou la boue, choses qui sont tout à fait courantes à Montreuil. D'autre part, ils sont également très utiles aux coureurs eux-mêmes, auxquels ils permettent de tirer le maximum de leur machine au moment où ils le peuvent, ou même ralentir et s'arrêter si besoin est, afin d'éviter l'accident.

Il serait très utile de former, dans les ligues régionales, des commissaires connaissant les règlements du moto-cross, émis par la Fédération elle-même.

— Quel est le but exact de cette décision qui oblige tout nouveau circuit à être homologué par la Fédération.

— C'est évidemment par mesure de sécurité, afin d'éliminer les circuits trop dangereux et par là susceptibles d'occasionner des blessures plus ou moins graves aux coureurs, ce qui enlève tout intérêt spectaculaire à l'épreuve.

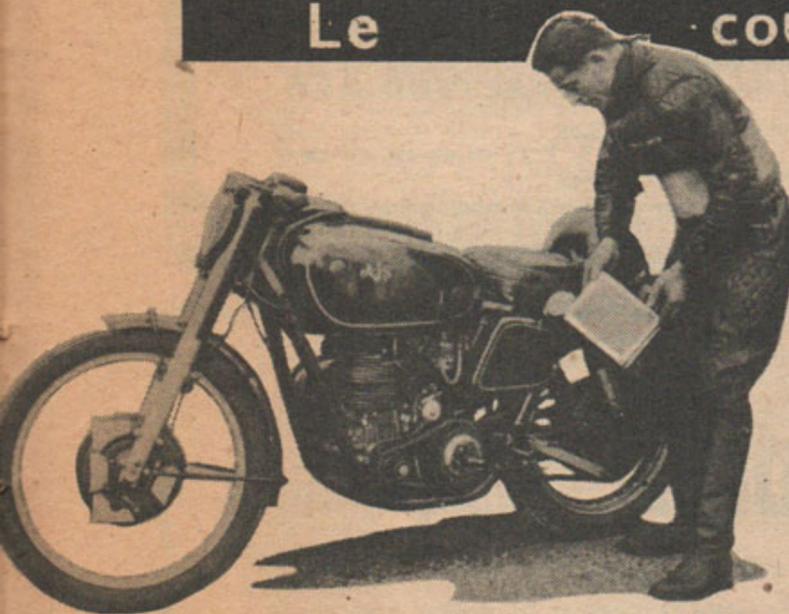
Depuis 1949, cette question de sécurité a été grandement améliorée, en particulier par la Ligue de l'Ile de France, dont les commissaires sportifs passent un examen destiné à leur inculquer les règles concernant les manèges de dépouilles, cas d'aide aux pilotes, etc... Tous les commissaires de l'Ile de France sont maintenant en mesure d'assurer, d'une manière valable, la sécurité des circuits de moto-cross et aussi de vitesse.

— Bien qu'à Montreuil il n'y ait pas eu d'épreuves réservées aux voitures et plus particulièrement aux Jeeps, que pensez-vous du Jeep-Cross et de son avenir en France ?

— Personnellement, je suis absolument contre le Jeep-Cross, pour la bonne raison qu'actuellement il n'y a pas de terrain pour ce genre d'épreuves. Je ne le considère pas comme un sport, étant donné qu'il n'y a pas de lutte entre les pilotes, celui qui a pris la tête la garde jusqu'à la fin. La question sécurité, d'autre part, fut totalement négligée, ce qui n'est pas de bonne propagande auprès du public éventuel.

La Fédération n'a d'ailleurs pas reconnu officiellement le Jeep-Cross et j'espère bien qu'une telle chose ne se produira pas.

Le coureur de la semaine : FOURCADE



J'appartiens au Club Motocycliste de la Sécurité Nationale, et je cours sous ses couleurs, étant moi-même fonctionnaire de la Sécurité Nationale. A vrai dire je ne pratique aucun autre sport, seule la compétition motocycliste m'intéresse.

Je ne vous parlerai que très peu de mes débuts, ni des années passées, cela serait bien trop long. Je peux toujours vous dire que j'ai débuté en 1947 au Grand Prix du Comminges dans la catégorie 250 cmc., sur une Magnat-Debon type MOCP, et ma fois, pour ma première course, je m'en suis assez bien sorti, puisque je fis 7^e sur plus de 25 partants et un lot de coureurs internationaux, non sans avoir eu quelquefois bien peur, je l'avoue.

Pour cette année, je suis et serai certainement bien équipé, je possède déjà une 350 AJS Boy-Racer dont j'ai fait l'achat en fin de saison au suisse Gerber, je ne m'en suis presque pas servi, sauf pour une seule course, le Circuit de Cadours, où je fis 4^e à 7 secondes de G. Monneret 3^e et à une minute et quelques de son fils Pierre qui fit 1^{er}. Je vous dirai que je n'avais pas du tout cette machine en main et que je tirais un rapport bien trop grand pour le profil du circuit.

Comme il faut, à l'heure actuelle, faire deux « montes », mon choix doit se si-

tuer entre une 500 Gilera Saturno et une 175 de fabrication française, ce que je souhaite de tout cœur !

Je ne suis peut-être pas bien connu du grand public, cela se comprend, je cours lorsque je suis libre, car mon service me tient assez et de ce fait je participe aux épreuves les jours de repos ou de congé.

Entre nous, j'espère que nous sommes un grand club, une grande « Maison » à la Sécurité Nationale, et que si « quelqu'un » voulait prendre des responsabilités, il y aurait moyen de participer à un plus grand nombre d'épreuves, surtout que pour ma part je ne demande que la liberté ; le matériel, je me le paye, hélas !

Donc, de ce fait, le Championnat de France m'intéresse peu, tout d'abord parce que je ne pourrai peut-être pas participer à toutes les épreuves désignées pour ce dernier, et par la suite parce que j'ai peu de chances.

Cette année, j'espère participer à un plus grand nombre d'épreuves, surtout que je serai équipé, et si notre Club prend quelques responsabilités, au moins celle de me rendre un peu plus libre le jour des compétitions auxquelles je dois participer, je vous assure que je le représenterai avec tenacité et de mon mieux.

J'ai 34 ans, je ne suis pas un tout jeune homme, et j'ai débuté dans la compétition motocycliste à l'âge de 27 ans, c'est-à-dire peu de temps après la Libération. J'aurais débuté bien plus tôt, mais la guerre et l'occupation ne me le permirent pas.

**Indispensable sur
votre moto !**

RJ SUPER 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 SOUIL- LURE 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^o s.a. - 69, rue Parmentier - BEZONS
Magasin de vente, 6, rue Voltaire - LEVALLOIS - PER. 60-51
VENTE EXCLUSIVE EN GROS

LES ETABLISSEMENTS

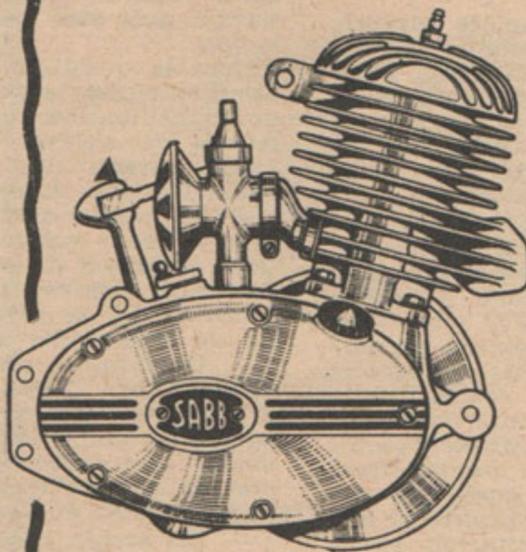
René BRIBAN & C^{IE}

vous présentent leur nouveau

BLOC MOTEUR type S. A. B. B.

14, rue Palestro - PANTIN — NORD 02-55

Moteur 2 temps à balayage par 2 canaux opposés. - 3 vitesses



— MODELE 100 —

Puissance 4,3 CV.
Course 50 - Alésa-
ge 50 - Cylindrée
98 cmc. - Com-
pression 7,2.

— MODELE 125 —

Puissance 5,2 CV.
Course 50 - Alésa-
ge 56 - Cylindrée
123 cc. 15. - Com-
pression 7,8



MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR

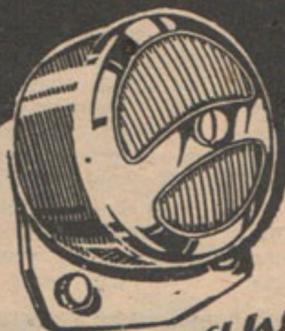
38, rue du Château-d'Eau
PARIS-10^e Tél. : NORD 08-09

TOUS vêtements de cuir :
MOTO - AUTOMOBILE
SPORT - VILLE

Exigez la marque

CHROME-CUIR

Catalogue gratuit sur demande



*Assurance
sur la vie*

nuît et jour

ÉQUIPEMENT

STOP

MALÝ

CONTACTEUR.856



EXIGEZ MALÝ CHEZ VOTRE FOURNISSEUR



Scooter BERNARDET

125 et 250 cmc.

4 vitesses

payable en

12 mensualités

G. S. M.

Distributeur Officiel : 8, rue des Ecoles - PARIS-5^e — Tél. : ODE. 62-98

Atelier de réparation : 12, rue Saint-Séverin - PARIS-5^e .. ODE. 50-91

Documentation gratuite — Essai tous les jours en nos magasins

VELOSOLEX



12.140 frs comptant

(y compris taxes et assurances)

et 10 traites mensuelles de 3.150 frs.

Nouvelles Sportives

ZELLER A L'ILE DE MAN

Nous avons annoncé que Zeller, représentant l'écurie BMW, était parti s'entraîner à l'île de Man. Après 3 semaines, il est revenu à Munich, non sans avoir accompli un tour du circuit, alors non gardé, en moins de 30 minutes, sur sa R 68 (moyenne de plus de 123 kmh.).

Rappelons que pour être qualifié à disputer la course des 500, il faut faire à l'entraînement, donc sur circuit gardé, un tour en moins de 33 minutes.

Ces chiffres sont donc assez éloquents, et sur les capacités du pilote (on s'en doutait), et sur celles de la R.68.

LIGHTWEIGHT

Au récent Silverstone Saturday, célèbre course sur aérodrome, organisée par « Motor Cycling », on a pu voir aux mains de C.C. Sandford une 125 MV 2 temps dont le cadre en alliage léger est dû au célèbre Earles. Le détail le plus intéressant sur cette machine est certainement son poids, à vide, qui serait de 45 kgs !

C'EST ÇA LA GLOIRE !

Charles Boyer est un artiste qui fit battre bien des cœurs, il y a de cela... quelques années. Mais chacun s'accorde à reconnaître que même maintenant, il rem-

porte encore bien des succès dans des rôles de « moins jeune » premier. Ce que vous ignoriez peut-être, c'est que le motocyclisme avait lui aussi son Charles Boyer, en la personne de... Georges Monneret !

C'est en effet ce que déclare incidemment notre confrère anglais « Motor Cycling » dans son compte rendu du circuit de Pau.

Devrons-nous titrer un jour : « Charles Boyer champion de France » ?

PILE OU FACE

Nick Nicholson, le célèbre pilote américain qui doit faire la saison 1953 en Europe, se serait, paraît-il, entraîné récemment sur le parcours du TT, dans l'île de Man. Nicholson, engagé à Pau, Mantes et Montreuil, s'est plutôt jusqu'à présent présenté en pointillés. Gageons que le TT le verra tout de même. En tout cas il serait temps.

DEJA !

Les journaux anglais spécialisés commencent déjà à consacrer de longs articles aux « nouvelles du TT ». La liste actuelle des engagés porte déjà les noms de Lomas et Haas sur NSU 125 d'usine. D'autre part, dans la même catégorie, 5 MV simple ACT sont déjà inscrites par des pilotes privés.

RÉSULTATS D'ÉPREUVES

MOTO-CROSS EN AGENAIS

Créée de toutes pièces par une équipe de dirigeants et de membres actifs courageux, qui pendant de longs mois ont délaissé la moto pour le pic, la pioche et la pelle, la piste de Fond Roche serpente dans une carrière de pierre, se prête admirablement au moto-cross. Sur le parcours, montées abruptes et dos d'ânes se succèdent, sur une distance de 850 m., mettant pilotes et machines à rude épreuve.

RESULTATS

250 cmc. — 1^{ère} manche : 1. René Klym en 17'03" 2/10 ; 2. Darrouys ; 3. Cross ; 4. Hardy ; 5. Aguirre — 2^e manche : 1. Darrouys ; 2. René Klym ; 3. Aguirre ; 4. Hardy ; 5. Ballitran.

Les trois premiers se livrent une lutte serrée. Le tour est accompli en 1'20". Dans le dernier tour Darrouys saute Klym et gagne la manche malgré le forcing accompli par ce dernier.

Finale 250 : 1. Agurre ; 2. Hardy ; 3. Klym ; 4. Darrouys.

Chute générale à 50 mètres du départ. Les deux leaders Klym et Darrouys sont parmi les accidentés et repartent ensemble derniers ; au cinquième tour, Darrouys précède Klym de 7" et son succès paraît certain, car Klym s'arrête pour réparer, mais repart rapidement. La moto de Darrouys prend feu, ce qui permet à Klym de prendre un tour d'avance. Courageusement Darrouys repart, mais ne peut rattraper Klym.

Classement général : 1. Klym (Orléans) 6 pts ; 2. Darrouys (Toulouse) 7 pts ; 3. Hardy (Coulommiers) 10 pts ; 4. Aguirre (Toulouse) 13 pts.

500 cmc. : 1^{ère} manche : 1. Barrat ; 2. Robert Klym ; 3. Mathéos (à un tour).

En tête, au premier passage, Klym chute au 2^e tour et ne repasse devant le starter qu'en 5^e position. Encouragé par un public nombreux, il fournit un gros effort, mais ne peut rejoindre Barrat.

2^e manche : 1. Klym ; 2. Barrat ; 3. Mathéos ; 4. Darrouys.

Klym fonce résolument et prend la tête qu'il gardera jusqu'à l'arrivée, malgré une très belle course de Barrat.

3^e manche : 1. Klym ; 2. Mathéos.

Bon départ de Klym, suivi dans sa roue par Barrat, après une lutte acharnée, Barrat passe Klym au cinquième tour et prend une sérieuse avance (un demi tour), malheureusement pour lui, il tombe en panne au 12^e tour et ne repart pas.

Classement général 350 : 1. Robert Klym (Orléans) 4 pts ; 2. Mathéos (Toulouse) 8 pts ; 3. Barrat (Tours) 9 pts.

J. E.

MOTO-CROSS DE MAUBEUGE

La réunion qui s'est déroulée à Maubeuge le 12 avril sur le circuit de la Redoute de Falize, constituait l'ouverture de la saison de moto-cross dans les Flandres, et plus particulièrement dans l'Avesnois. C'est assez dire le succès populaire qu'elle remporta. Mais cette réunion comportait un programme tout à fait spécial, puisqu'il était composé de deux épreuves 350 et 500 cmc. en 4 manches.

Voici les résultats enregistrés :

En 350 cmc., Chuchart, devant un lot de concurrents de classe moyenne d'où émergera le valenciennois Steffe, excellent second, n'eut aucune peine à triompher largement. Il remporta avec facilité 3 manches et aurait remporté la quatrième si une stupide panne ne l'avait contraint à terminer à pied.

1. Chuchart sur BSA (MC Douai) ; 2. Steffe (OMC Avesnes) ; 3. Van Lerberghe (MC Nord) ; 4. Leclercq (MC Nord) ; 5. Duval (OMCA), etc...

En 500 cmc., Molinari qui s'était entraîné sur sa Gilera et courait sur BSA, domina — de peu il est vrai — les deux premières manches devant Rietman, le champion Hollandais, et le nouvel international nordiste Chuchart.

A la troisième manche, Molinari, quoique malade, prend le départ, mais il n'ira pas bien loin, souffrant de crampes d'estomac. Rietman, un moment inquiet par Chuchart, profite d'une chute de celui-ci pour s'assurer une confortable victoire.

1. Rietman (Hollande) sur BSA ; 2. Jacques Charrier (Paris) ; 3. Chuchart (MC Douai) ; 4. Lenain (MC Douai) ; 5. Fifi (belge), etc...

Excellente organisation du Moto-Club de Maubeuge, mais qui eut à souffrir, il faut bien le dire, des forfaits de l'international belge Meert, blessé au cours d'un précédent moto-cross et de Raymond Quilico.

R. C.

MOTO-CROSS DE LIMOGES

C'est la première fois qu'avait lieu à Limoges un Moto-Cross National, il remporta d'ailleurs un magnifique succès. Le temps, sans être ensoleillé, fut clément et avait attiré un très nombreux public.

Au programme trois courses : 250, 350, 500 courues chacune en deux manches de 12 tours et une finale de 15. Pas une seule d'entre elles ne fut monotone et toutes enthousiasmèrent les spectateurs.

La maniabilité des 250 cmc. leur permit de réaliser des temps sensiblement égaux à ceux des deux autres catégories. Moreau, très acrobate,

prit des risques et perdit les deux premières manches, réussissant toutefois à enlever très joliment la finale devant Juigne (ce dernier l'emportant au classement général), Brocherieux (sur sa Dot) très bien placé, perla sa bougie dans la finale et ne put repartir, il avait enlevé la première manche et fit second dans la deuxième.

Les trois manches de la catégorie 350 furent enlevées par Godey, chevauchant une magnifique BSA (Gold Star), il plut énormément par la maîtrise et l'audace dont il fit étalage, le second (dans les trois manches également) fut Vinetty aussi sur BSA (Gold Star), viennent ensuite Juigné, Guimier, Delor, Régnier, Bonnetaud, etc...

En 500, Lejeune n'étant pas au départ (boîte éclatée le matin lors de l'entraînement), Godey ne put être inquiété, mais une très belle lutte s'engagea entre Brocherieux et le coureur local Denis, ce dernier se classa second à la première manche, mais dut céder cette place à Brocherieux au classement général. Coulon n'eut pas de chance et se fractura la jambe dans la finale.

Ce moto-cross fut retransmis (partiellement) sur les antennes de la radiodiffusion Française, et emballa les, très nombreux spectateurs venus y assister.

L'Amicale Motocycliste du Limousin organisera son prochain moto-cross le 31 mai.

RESULTATS

250 cmc. : 1. Juigné ; 2. Leroux ; 3. Legrand ; 4. Brocherieux ; 5. Moreau ; 6. Aubespain ; 7. Delpeyrat, etc...

350 cmc. : 1. Godey ; 2. Vinetty ; 3. Guimier ; 4. Régnier ; 5. Delor ; 6. Bonnetaud ; 7. Monmousseau ; 8. Rissier, etc...

500 cmc. : 1. Godey ; 2. Brocherieux ; 3. Denis ; 4. Leroux ; 5. Parpaillon ; 6. Panteix ; 7. Coulon, etc...

EXCUSES

Le Moto-Club Auxerrois s'est vu contraint d'annuler sa course de côte fixée au 15 avril et s'excuse auprès de chacun.

La Concentration annuelle du MCA est fixée au 24 mai prochain pendant la Foire Exposition.

Pour tous renseignements, s'adresser à M. F. Bonneau, Moto-Club Auxerrois, Grand Casino, à Auxerre.

MOTO-CROSS DU CMSP PANTIN

Organisé pour la première fois sur le versant « Pantin » des buttes de Romainville, ce Moto-Cross bénéficia d'un temps superbe et attira de nombreux spectateurs.

Ce circuit, extrêmement rapide, comporte comme difficulté principale deux petites buttes de sable séparées par un virage en épingle à cheveux qui occasionna plusieurs chutes.

Dans la course des 250 cmc. on déplora une panne de boîte à vitesses qui obligea Olivotti à courir les trois manches en première et deuxième vitesse sur sa Puch au bruit bien connu. Cette course fut enlevée par Campaigne sur Dot, après une lutte serrée contre une 175 Motobécane (mise au goût du jour) pilotée par Delapragère.

Les 3 manches de 350 cmc. furent enlevées par Bauer devant Douis.

Le clou de la réunion fut la course des 500 cmc. où nous notions la présence d'Amédéo, Lefèvre, Bourgeois, Perlin, Legrand, etc... Elle se disputait en deux manches éliminatoires et une finale qui a vu la victoire bien méritée de Lefèvre devant Amédéo et Bourgeois.

Pour cette première manifestation, l'organisation technique n'était peut-être pas encore bien rodée, mais tout compte fait, ce fut une entière réussite et les amateurs de cross ont pu assister à du beau sport.

P. N.

CIRCUIT DE PARME

Première course internationale du calendrier sportif italien, Parme a vu en 500. la victoire de Aldo Brini sur Gilera Saturno.

Knees et Masetti finissent tous deux à 3 tours, ayant été victimes d'ennuis mécaniques.

Valdinocci, sur la nouvelle Gilera double arbre dut abandonner après s'être révélé très rapide.

En 125 cmc., l'autrichien Hollaus, sur Mondial, remporta la victoire devant Luttenberger sur MV. Mendogni, qui établit un nouveau record du tour, se répandit et abandonna, sa Morini étant endommagée.

MOTO-BALL

RESULTATS DES MATCHES DU 5 AVRIL 1953
1^{ère} Division : Troyes bat Carpentras par 7 buts à 1.

2^e Division, zone Nord : MC Mulhouse et Versailles MC font match nul 0 à 0.

RESULTATS DES MATCHES DU 12 AVRIL 1953
1^{ère} Division : MBC Avignon bat MC Villefranche par 5 buts à 1. - MBC Camaret bat Courbevoie par un but à 0.

2^e Division, zone Sud : MBC Montoux bat MBC Cavaillon par 3 buts à 1 - MBS Forézien bat Racer MBC Nice par 3 buts à 0. - MBC Marignane bat MB Aixois par 2 buts à 1.

2^e Division, zone Nord : MC Versailles bat MBC Orly par 3 buts à 1.

Coupe de France : MBC Paris bat MC Mulhouse par 4 buts à 0.

Rectification : Match du 29 mars 1953 : MBS Forézien bat MBC Cavaillon par 2 buts à 1.

à BOULOGNE-BILLANCOURT
43, avenue Général Leclerc



Achetez dans votre quartier
votre MOTO, SCOOTER ou

Mobylette

VENTE A CREDIT
1/3 comptant et 12 mois

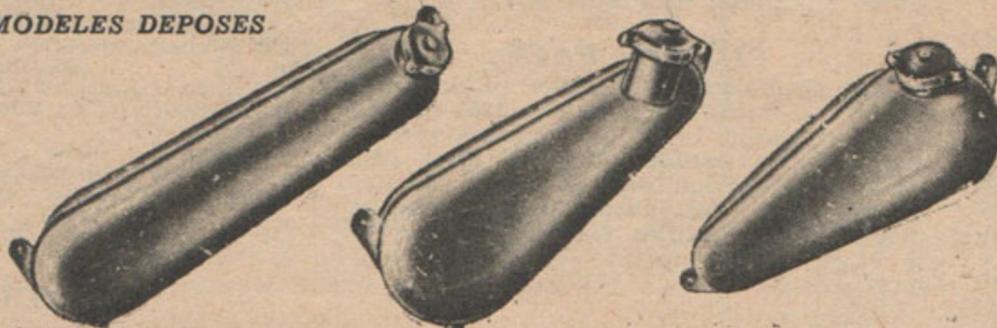
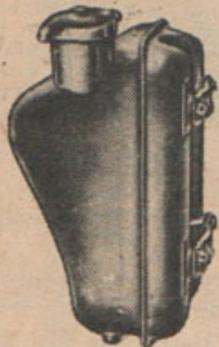
...vous en serez récompensé !

E^{TS} 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

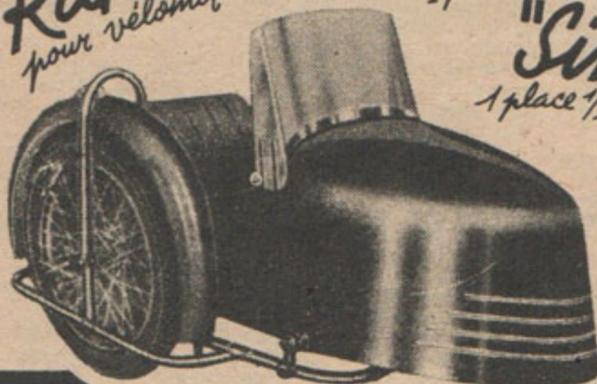


La nouvelle gamme des sidecars Puffier

"Rafale"
pour vélomoteur

"Sirocco"
1 place pour moto

"Simour"
1 place 1/2 en tandem



Catalogue
contre 40 Frs
en timbres poste

31 cours
Emile Zola
Lyon-Villeurbanne

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



ARPEUR

25, r. Singer, Paris-16^e
AUT. 63-94

FANIONS
MUSSETTES
CASQUETTES

A la marque - Au blason
PORTE-FANION
COUVRE-SELLES
pour
Moto - Scooter - Vélo

83 D K W 83



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

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

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

SPORT - VETEMENT - MOTO - BASTILLE

ROQ 85-69

6, Boulevard Richard-Lenoir, 6

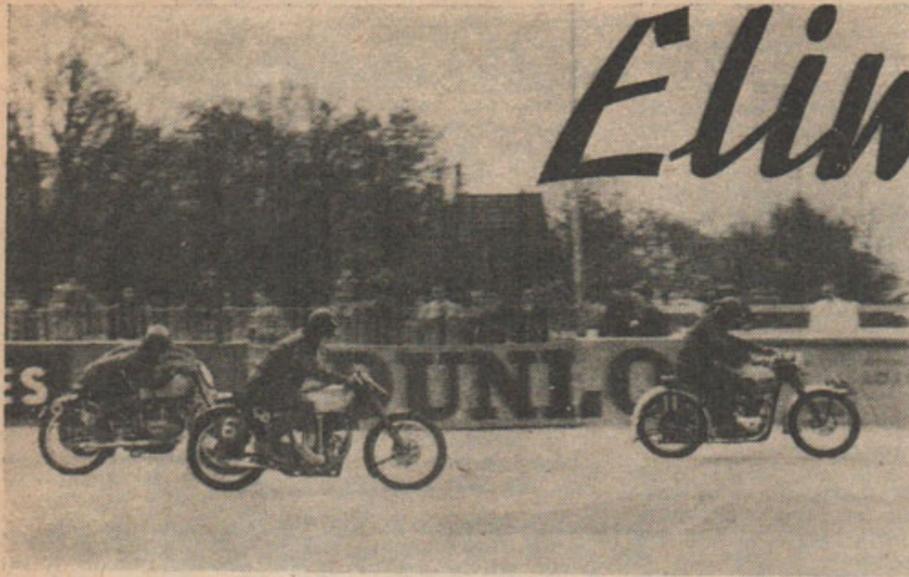
EQUIPEMENTS

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...



Eliminatoires DU BOL D'OR

Si dans l'ensemble les courses furent sans histoire (mais avec la malchance s'acharnant sur les favoris), elles furent rapidement menées et presque toutes les moyennes furent largement améliorées. Il est vrai que chacune des courses fut disputée sur 2 heures au lieu de 3, ce qui, évidemment, n'est pas sans influencer assez sérieusement la moyenne, et de plus le temps fut favorable. Le circuit choisi était celui des 6 kms.

La première course motocycliste groupait un lot d'une cinquantaine de 175 cmc. avec quelques sides de diverses catégories.

Parmi les engagés : l'équipe Peugeot, dont Bouin et Verchère ; Pahin sur Automoto ; Camus sur sa nouvelle machine ; Mathieu sur sa double arbre DS Malterre ; Agache sur sa double arbre « boomerang » dont la culasse venait d'être transformée ; Tano sur une Ydral 2 temps ; l'équipe Guiller, dont Moser, Roze ; Delauné et Tilliet sur leurs Motobécane ; Sutra fils sur sa Puch qui, avant le départ, semblait avoir des ennuis d'allumage, etc., etc...

Dès le premier tour, Bouin passe en tête, suivi de Mathieu et de Tessier. Tous trois assez détachés. Au deuxième tour, les deux premiers nommés ont déjà pris une confortable avance sur leurs suivants : Lacour (Peugeot), Collot (Guiller), Tilliet, Pahin, G. Guignabodet (Guiller), Agache, alors que certains sont amenés (déjà !) à s'arrêter aux stands, dont Camus qui semble avoir des ennuis avec son carénage, Serres, Tessier, etc., mais tous pour repartir peu après.

Voyons la course des deux hommes de tête ; très nettement détachés. Durant 1 heure 1/2, Bouin mènera la course, suivi à quelques mètres de Mathieu dont la double-arbre semble tourner gentiment, surtout à côté du 2 temps rageur de Bouin. Chacun s'attend à une fin de course de toute beauté, à une belle explication finale de ces deux hommes. Mais sensiblement une demi-heure avant la fin de l'épreuve, Bouin s'arrête quelques instants à son stand (ravitaillement ?) et Mathieu, seul en tête, semble avoir la course dans sa poche. Mais quelques minutes avant la fin, sa chaîne l'abandonne et voilà Mathieu frustré d'une victoire bien méritée, après une course très intelligente, et relégué à la troisième place.

Cela n'ôte rien à la performance de Bouin sur sa Peugeot, ou de Pahin sur son Automoto. Tous deux sont d'excellents vireurs et la moyenne réalisée par la 175 Peugeot, de 106,520 kmh., non seulement améliore de plus de 10 kmh. le record établi jusqu'à ce jour, mais frôle même le précédent record des 350 cmc. (106,927 kmh.). Sa performance fut même nettement supérieure à celle réalisée quelques heures plus tard par la 250 Excelsior à ACT de Robbes. C'est quand même là un exploit peu banal et qui mérite d'être signalé.

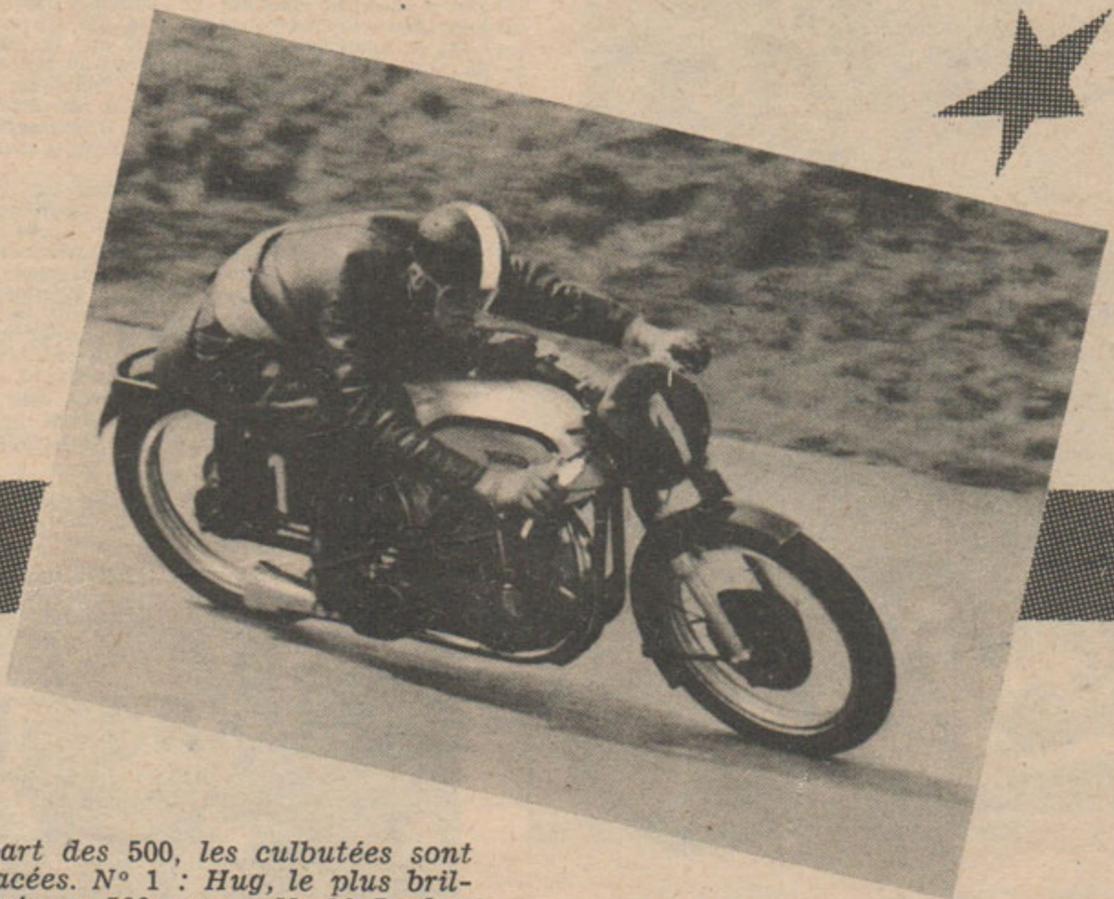
Parmi les autres concurrents, signalons la course régulière et d'équipe de Delauné et Tilliet, sur leurs Motobécane, jusqu'au moment où le dernier nommé fut obligé de s'arrêter. Agache roulait sur le double-arbre de sa fabrication, et malgré une nouvelle culasse non encore essayée auparavant, les résultats semblaient bons jusqu'à ce que des ennuis de boîte le contraignent à l'abandon.

LES SIDES

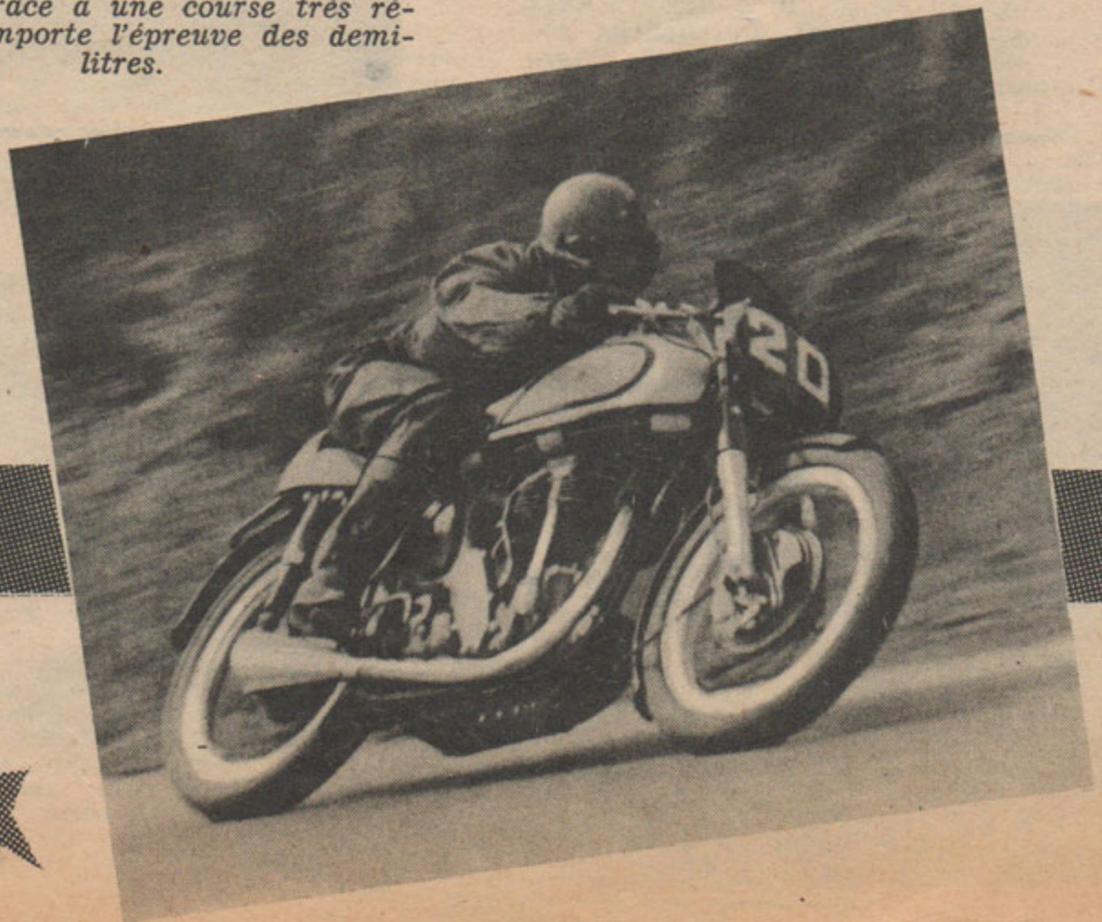
Très peu d'engagés... 1, 2 au maximum par catégorie. Dès le départ déjà la 1000 Vincent de Duprat et le Cemec de Druet ont quelques difficultés, alors que la Tiger 100 n° 80 arrivera sur le circuit avec quelques 10 minutes de retard.

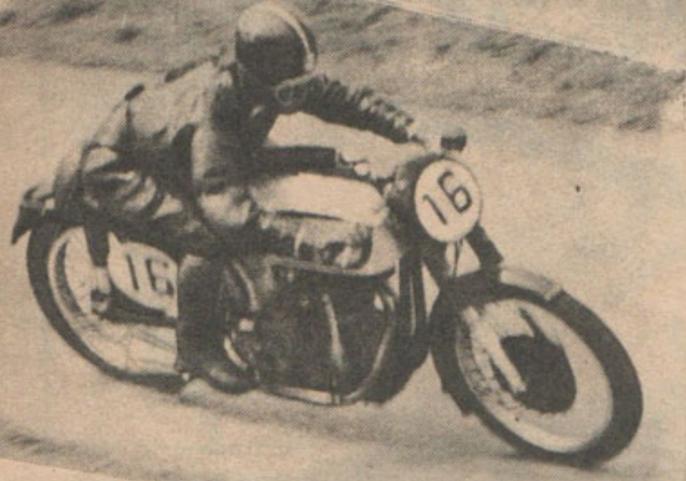
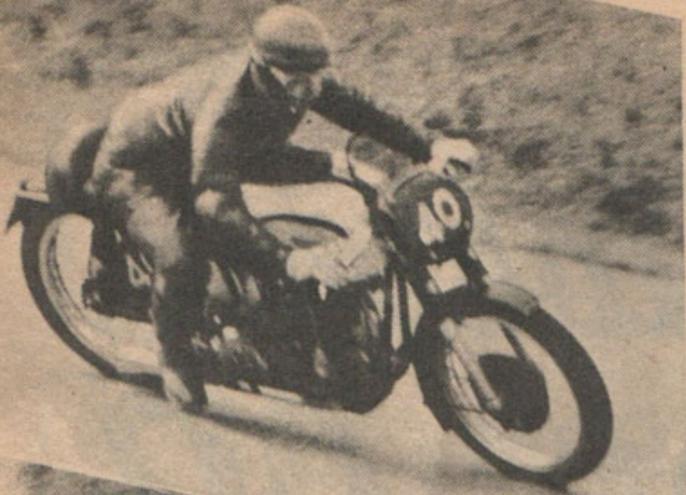
Dans l'ensemble, si ce n'est l'équipage de Druet, l'impression était d'avoir affaire à des débutants, avec des passagers ne sachant pas trop ce qu'ils avaient à faire.

A noter les performances sensiblement équivalentes des sides 1000, 500 et 350 cmc., avec avantage de la 350 cmc., performances nettement surclassées par la Cemec, qui fit la moitié du chemin en plus. Il faut dire que les « pépins » ne manquèrent pas : chaînes brisées, etc...



Au départ des 500, les culbutées sont bien placées. N° 1 : Hug, le plus brillant pilote en 500 cmc. - N° 20 Leche-lon, qui, grâce à une course très régulière, remporte l'épreuve des demi-litres.





N° 40 et N° 16 : deux jeunes qui promettent, Deschamps, second des 350 cmc. et le fils Cherrier. N° 56, Robbes, vainqueur en 250 cmc.

LES 250, 350 ET 500 CMC.
La deuxième course motocycliste voyait ensemble, sur la ligne de départ, les 250, 350 et 500 cmc. Et ce choix ne fut pas des plus heureux, car au passage, à part les numéros, il était assez difficile de différencier les 350 et 500 Featherbed, surtout lorsque les 350 marchaient aussi vite que les 500 (Briand, vainqueur en 350, aurait terminé 3^e des 500 !). Aussi que nos lecteurs ne s'étonnent pas que j'aie suivi beaucoup plus la course des 500 cmc.

Plateau de choix, noms connus, surtout en 500 : Hug, sur une Featherbed Norton, et qui doit cette année, surtout après le passage de Cherrier père chez les Internationaux, être un client sérieux pour le titre de Champion de France National. Ramade, jeune espoir plein de promesses, Cavassino de la Sûreté Nationale, Venin toujours le même, Lechelon, Hersant, vainqueur du Bol, etc.
En 350, parmi les noms connus : G. Guignabodet fils, Tano, Rossignol ; en 350 : Robbes sur son Excelsior à ACT, et R. Guignabodet père, etc.

LES 500 CMC.
Dès le départ, à côté d'un accrochage entre Cavassino et Mouty, nous assistons à un départ en flèche des moteurs culbutés : Hersant, sur sa Triumph Tiger 100, vite sauté par Ramade sur Vincent Grey Flash. Mais le manque de puissance de pointe par rapport aux Norton Manx Featherbed ne leur permet pas de résister, et, dès le premier tour, c'est Hug qui passe en tête, suivi de près par un autre alsacien : Kibler, sur l'ancienne Norton de Collot. Un peu plus loin, deux autres coureurs : le fils Cherrier dont c'est la première course, monté sur la Featherbed de son père et Ramade, devançant nettement le peloton entraîné par Lechelon. Mais au bout de quelques minutes, Hug s'arrête à son stand : son embrayage patine et c'est plus d'un quart d'heure de perdu. Peu après, ce sera Kibler qui s'arrêtera à son tour.

Et maintenant en tête, nous trouvons deux coureurs : R. Cherrier qui, pour sa première course, fait merveille (aurons-nous une lignée Cherrier comme nous avons une lignée Monneret ?) et Lechelon. Ces deux hommes ne seront plus inquiétés jusqu'à la fin de la course ; Cherrier junior mène, mais, un quart d'heure avant la fin, son embrayage commence un peu à patiner et Lechelon le remonte. Trois ou quatre minutes avant la fin, les deux pilotes passent côte à côte devant les tribunes : la finale devra être passionnante. Mais seul Lechelon repassera : le jeune Cherrier a chuté, sans gravité heureusement, à la Bretelle du Couard.

Et derrière ? Le jeune Braun, fils du fabricant de sacoches bien connu, mène une course très ré-

gulière qui lui assure la troisième place. Ramade a sa Vincent qui manque un peu de vitesse de pointe ; ceci, joint à un court arrêt, le met en quatrième position. Quant à Hug, pilote consommé, il s'est avéré le plus rapide, le plus sûr, bouclant ses tours à 135 kmh. ; mais il n'arrivera pas, malgré sa magnifique remontée, à combler son retard, et finira 6^e, derrière la Tiger 100 de Hersant, pilote aussi très régulier. Tous les autres sont à 8 tours derrière.

LES 350 CMC.

Tous les hommes de tête menèrent une course très régulière du début jusqu'à la fin. Mais il faut signaler les deux premières places obtenues par des pilotes jusqu'à ce jour inconnus de nous (Briand et Deschamps) et qui, servis par des Featherbed plus rapides que les AJS 7R, terminèrent devant Tano, fin pilote, Martin et Rossignol à la position assise si caractéristique sur sa Gold Star qui manque de vitesse devant les ACT.

Il est bon de noter que les quatre premiers de l'épreuve des 350 cmc. firent mieux que toutes les 500 cmc., exceptés Lechelon et R. Cherrier.

LES 250 CMC.

Là aussi, course sans histoire. Robbes remporte une victoire bien méritée, mais ce ne sont pas les 232 Monet-Goyon, les 251 OSL dans des cadres parfois intéressants, le Jap à Guignabodet ou la Puch TF qui pouvaient sérieusement inquiéter l'Excelsior Manxman à simple ACT (même datant d'avant-guerre). Les écarts sont d'ailleurs importants entre les premiers, de l'ordre de 15 km.

Que dire pour conclure ? Les éliminatoires du Bol d'Or mettent sur le même pied des machines compétition des plus récentes (et notons la dizaine de Featherbed présentes) à côté de machines de tourisme, certaines récentes : des Peugeot TC4, des 250 René Gillet, des 350 Jawa, des Norton Dominator, d'autres datant de 1930... et quelques (la vieille 200 cmc TWN, transmission acatène et boîte à commande manuelle de Gillet qui tourna consciencieusement à près de 60 de moyenne).

Sur le même pied, également, des pilotes d'une valeur incontestable à côté d'amateurs au sens le plus pur du terme, dont c'est la première course, et qui ne savent pas encore trop bien comment négocier un virage, ni différencier un drapeau rouge, d'un à damiers.

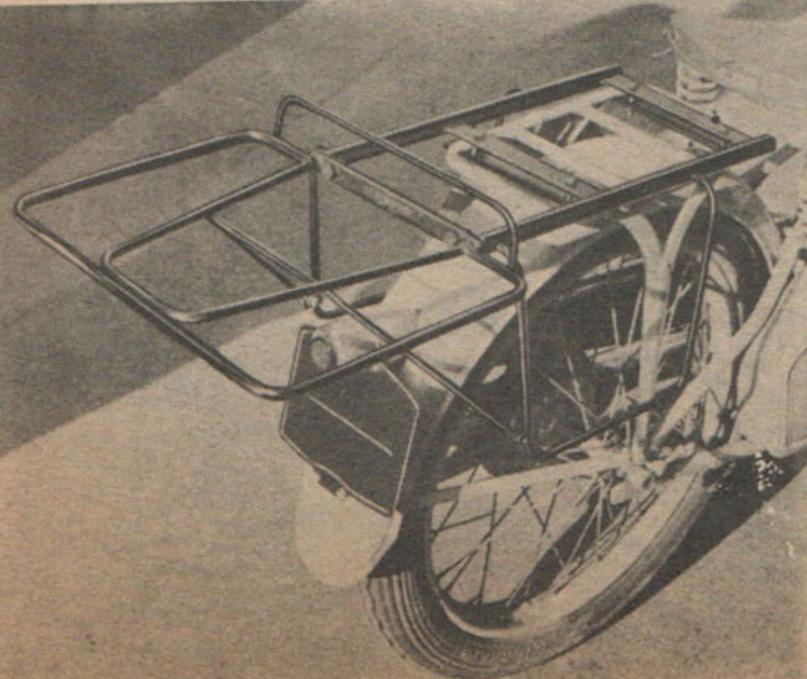
Mais parmi ces jeunes pilotes apparaissent des révélations qu'encore une fois il est bon de nommer : le fils Cherrier, Briand, Deschamps, etc...
J. B.

Ci-dessous : les vainqueurs à l'arrivée.



LE PORTE-BAGAGES FRANÇAIS

Deux vues du porte-bagages avec ou sans rallonge.

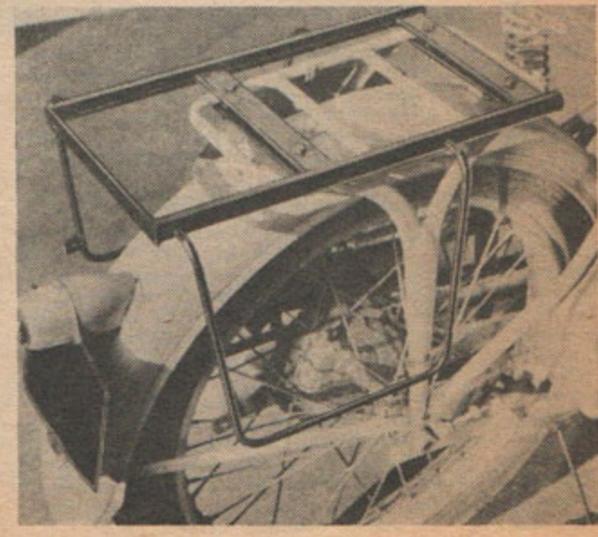


D'une manière générale les porte-bagages manquent de surface portante, afin de conserver une certaine esthétique, et en outre, leur surface utile est occupée par le tan-sad. Il s'avère donc impossible de transporter le moindre colis.

Aussi, le Porte-Bagages Français, en brevetant son modèle « Moto-Résistant », répond-il à cet impérieux besoin.

Ce porte-bagages résulte de la combinaison d'un porte-bagages normal avec un porte-bagages auxiliaire, les deux appareils étant disposés l'un derrière l'autre.

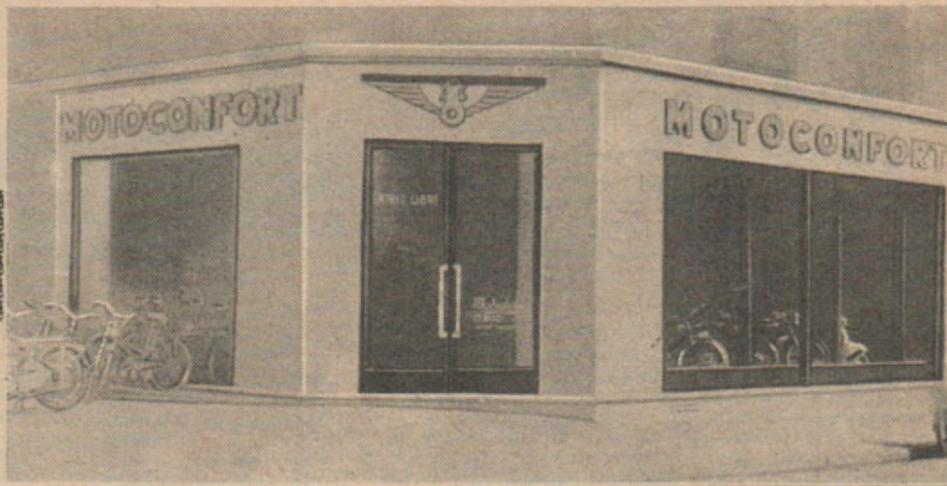
Le porte-bagages auxiliaire peut être facilement démonté, par l'enlèvement de quatre boulons. Ce porte-bagages étant renforcé, il supporte aisément des charges de 50 kgs. Notons, en outre, sur le porte-bagages normal, deux arceaux prévus pour recevoir des sacoches.



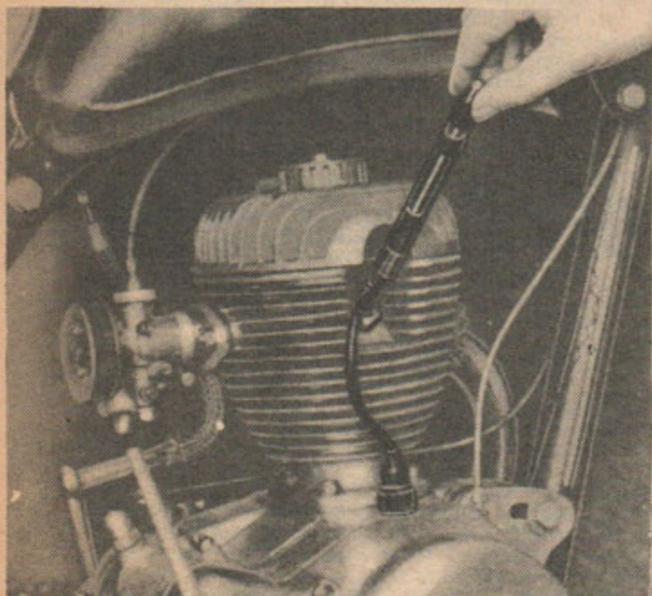
INAUGURATION

M. Angeli, agent exclusif «Motoconfort», inaugurerait, le jeudi 2 avril, ses nouveaux magasins, 43, avenue du Général Leclerc, à Boulogne Billancourt.

A cette occasion un cocktail réunissait un nombreux public. Nous avons noté parmi l'assistance MM. Dahan et Avramidis de la Société Motoconfort, Papin, Directeur Général de la Société Jonghi, Carrier, de la Générale Vente Autos, et MM. Perrin, Lardot, Métivet et Fratini.



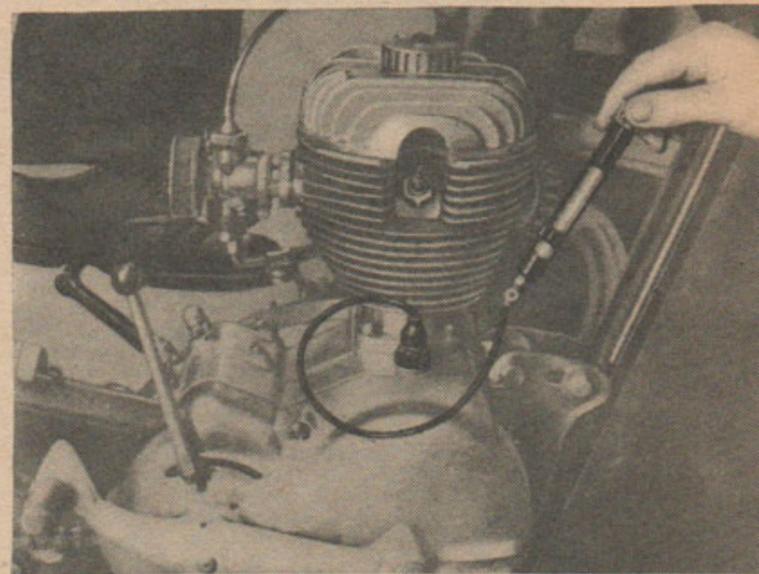
LE CONTROLEC



Malgré la sûreté de nos motos, il arrive que celles-ci soient en panne. Si la panne mécanique est généralement facilement réparable par le propriétaire de la machine, le dérangement d'ordre électrique est très difficile à déceler. C'est afin de venir en aide au motocycliste dans une telle situation, qu'une maison française s'est penchée sur le problème et a créé le Controlec, petit appareil qui permet, en un instant, de déceler 14 causes de pannes. Parmi celles-ci, relevons : état des bougies, isolement du distributeur, du rotor, des fils, état des vis platinées, de la bobine, etc., etc... Voilà qui vous évitera de gâcher vos vacances ou une sortie dominicale. Le mécanicien même, après une réparation, sera heureux de livrer une machine complètement remise à neuf, avec un appareillage électrique en parfait état de marche.

« Le moteur arrêté, le doigt sur la panne » n'est pas simplement le slogan publicitaire de la marque, mais la stricte vérité. Que votre machine soit un 2 temps ou 4 temps, vous serez un jour heureux de pouvoir disposer de Controlec et vous n'aurez jamais à en regretter l'achat.

En approchant le Controlec du système d'allumage, la qualité de celui-ci est rapidement vérifiée.



SIDECARS ROY

Nous avons rendu visite aux Etablissements Roy, 36, rue de Bordeaux, à Maisons-Alfort.

Cette maison est spécialisée dans la fabrication de sidecars et met à la disposition de sa clientèle une vingtaine de modèles différents. Le châssis est conçu sans raccord ni bride. Le cadre intérieur est en tube carré de 5 cm. La fourche est fixée sur une articulation travaillant dans un bain d'huile, et derrière elle se

trouve guidée par un tube cintré au rayon de l'axe de l'articulation ; sur ce tube coulisse deux ressorts compensation et traction ; par ce principe la roue se trouve tirée sur une grande longueur d'articulation, et le résultat est remarquable pour sa tenue de route.

La carrosserie est en tôle de 8/10 de mm.

Nous vous présentons deux modèles de sidecars, pensant que certains de nos lecteurs seront intéressés par leurs lignes.

RALLYE (N° 2)

Caractéristiques : Carrosserie de tourisme à belle allure sportive. C'est l'ensemble chic extra-léger et confortable, à double suspension.

Châssis à roue indépendante et suspension de la carrosserie par tubes télescopiques formant amortisseurs.

Longueur totale de la carrosserie 2 m 06 ; largeur 48 cms ; longueur d'ouverture 66 cms.

Se fait également pour 1 place 1/2 décalée avec un pouf pour enfant jusqu'à 12 ans.

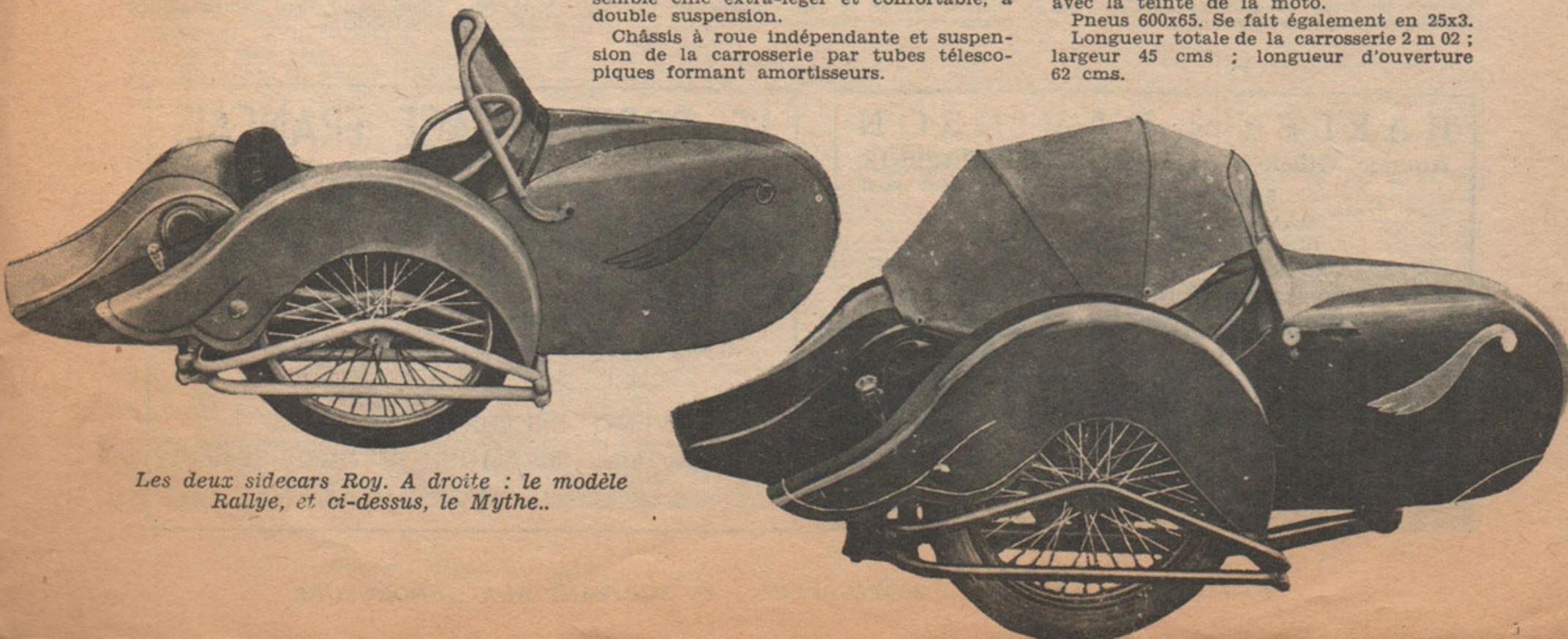
Longueur totale de la carrosserie 2 m 30 ; largeur 56 cms ; longueur d'ouverture 89 cms.

MYTHE (N° 3)

Caractéristiques : Carrosserie très élégante et de grande pénétration dans l'air, poids très réduit, suspension parfaite, tenue de route impeccable. C'est un modèle unique.

Email cellulósique décor en harmonie avec la teinte de la moto.

Pneus 600x65. Se fait également en 25x3. Longueur totale de la carrosserie 2 m 02 ; largeur 45 cms ; longueur d'ouverture 62 cms.



Les deux sidecars Roy. A droite : le modèle Rallye, et ci-dessus, le Mythe..

Moto revue

en

BELGIQUE

Comme chaque année, le week-end pascal a vu se dérouler en Belgique deux grands moto-cross internationaux : celui de Marche-en-Famenne le dimanche, le Moto-Cross des Eaux-Douces le lundi à Louvain.

Le mauvais temps qui a sévi durant toute la semaine dernière n'a pas empêché de nombreux spectateurs, encouragés par un timide rayon de soleil ce dimanche matin, à se rendre à Marche-en-Famenne où un programme copieux les attendait.

Ouvrant la réunion, les juniors se bagarrèrent sur 10 tours, pour voir le jeune pilote wallon, Maréchal, enlever la première place.

Sitôt son tour d'honneur bouclé, c'est aux pilotes internationaux de prendre le départ.

Le champion d'Europe, Victor Leloup, dont les débuts de saison ont été plus que modestes, prend d'emblée le commandement et termine sans avoir jamais été inquiété. On assiste à un beau duel entre le flamand René Baeten et l'anglais Basil Hall, ce dernier prenant l'avantage et enlevant une belle deuxième place.

Quant au français, Charrier, très mal parti (en 9^e position), il parvint à refaire quelque peu son retard et termine 7^e, ce qui lui vaut d'être qualifié pour la finale.

Résultats de la 1^{re} série (8 tours) :

1. V. Leloup ; 2. Basil Hall (anglais) ; 3. Rietman (Hollande) ; 4. René Baeten ; 5. Marcel Cox ; 6. Guilly ; 7. Charrier (France) ; 8. Nex (Grande Bretagne) ; 9. Martens ; 10. Rombauts.

Victoire très applaudie de l'anglais G. J. Draper dans la seconde série. Très connu en Belgique, ce pilote avait été écarté de nos circuits pendant longtemps à la suite d'une blessure encourue en compétition. Il fit dimanche une rentrée en fanfare et son duel avec le leader actuel du championnat de Belgique Nic Janssen, ne s'oubliera pas de sitôt. Négociant les virages dans le style « speedway », il repoussa toutes les attaques du belge. Janssen parvint à le dépasser à 500 mètres de l'arrivée et l'on assista à un sprint formidable, le britannique l'emportant finalement d'une vingtaine de cms. Auguste Mingels, relégué en 3^e place dès le deuxième tour, se contenta d'y rester, se réservant visiblement pour la finale, sagesse qui devait d'ailleurs lui être profitable.

Résultats de la 2^e série (8 tours) :

1. G. J. Draper ; 2. Nic Janssen ; 3. Aug. Mingels ; 4. Van Heuverswijn ; 5. Collée ; 6. Baudouin (Hollande) ; 7. Mathieu Spiroux ; 8. Theuwissen ; 9. Marquis ; 10. Théveney, à 1 tour (France).

Ce fut ensuite aux seniors de se mesurer. Ils le firent avec beaucoup de brio, malgré la pluie qui s'était mise à tomber avec force, faisant fuir les spectateurs et semant la déroute parmi les concurrents qui terminèrent couverts de boue et méconnaissables.

Le néo-senior Lucien Donnay (FN), champion de Belgique Junior 1952, l'emporta incontestablement.

La fin de la pluie ramena les spectateurs et l'on assista à une finale des inters des plus palpitantes qui devait démontrer la supériorité des britanniques sur terrain boueux.

La vedette de la journée fut Draper, qui, parti 6^e, remonta toute le lot en trois tours et au moment où il allait attaquer son compatriote Hall qui tenait la tête, un dérapage le coucha dans la boue, lui faisant perdre un temps précieux. Au cinquième tour, Mingels attaqua invinciblement Basil Hall et dès lors s'en fut vers une belle victoire.

Résultats de la finale disputée sur 8 tours :

1. Mingels (Matchless) 36'39" ; 2. Hall (BSA) 36'58" ; 3. Draper (BSA) 38'10" ; 4. Janssen (Saroléa) ; 5. Cox (Matchless) ; 6. Baeten ; 7. Rietman ; 8. Spiroux ; 9. Rombauts ; 10. Van Heuverswijn ; 11. Meunier à 1 tour ; 12. Nex à 1 t. ; 13. Baudouin à 1 t. ; 14. Guilly à 1 t. ; 15. Theuwissen à 2 t. ; 16. Collée à 2 t. ; 17. Charrier à 2 t. ;

Il est à regretter que la pluie diluvienne qui transforma le sol en une boue liquide obligea les organisateurs à prendre des mesures qui ternirent quelque peu le brillant de cette réunion.

H. J.

Ce lundi de Pâques, on devait retrouver à Louvain les concurrents de la veille auxquels étaient venus s'ajouter deux pilotes suédois et deux allemands, tandis que l'équipe hollandaise avait regagné son pays.

La course des juniors, disputée sur 8 tours, fut enlevée par l'anversois Vervloessem, tandis que Donnay, rééditant son exploit de la veille, s'en fut avec la gerbe de vainqueur dans la catégorie seniors, après avoir bataillé pendant 12 tours.

Les inters s'empoignèrent également en une course unique, sur 16 tours, ce qui nous valut du beau spectacle où tout le monde trouva son compte, aussi bien les concurrents que les spectateurs. La course unique semble de loin la meilleure formule et permet à certains pilotes, tel Van Heuverswijn, spécialiste des courses de longue durée, de s'affirmer.

Parti 4^e, Mingels s'installa sans tarder au commandement et à la fin du premier tour passait déjà avec une confortable avance. En deuxième position nous voyons Draper, suivi de Leloup derrière lequel chasse Hall. Vient ensuite Baeten, suivi de Janssen et du suédois Lundell. Charrier passe 15^e et Théveney 17^e. Le train mené par les hommes de tête est des plus rapides et à mi-course les positions sont sérieusement bouleversées. En tête toujours Mingels, suivi de Hall, Leloup, Draper, Cox, Heuverswijn, Spiroux, Marquis, Maertens et Guilly. Tous les autres concurrents sont déjà doublés et c'est Lundell qui mène ce groupe, tandis que Charrier parvient à dépasser Eje Bergman.

La vitesse ne faisant qu'augmenter, de nombreux abandons sont notés et à la fin du 12^e tour cinq concurrents seulement sont dans le même tour que le leader et passent dans l'ordre suivant : Mingels, Leloup, Hall, Van Heuverswijn et Draper. Tous les autres sont à 1 tour et plus. Charrier passe 14^e et Théveney 18^e.

Les positions ne subissent plus de changement notable et l'épreuve se termine par la victoire de Mingels, qui de ce fait s'installe en tête du Championnat de Belgique.

Résultats des inters. 16 tours de 3 kms :
1. Mingels en 1 h. 03'55" ; 2. Leloup 1 h. 04'27" ; 3. Hall, 1 h. 04'47" ; 4. Van Heuverswijn ; 5. Draper ; 6. Spiroux à 1 t. ; 7. Maertens ; 8. Rombauts ; 9. Collée ; 10. Theuwissen ; 11. Guilly ; 12. Baeten ; 13. Charrier ; 14. Eje Bergman ; 15. Ove Lundell ; 16. Wasel ; 17. Théveney.

MOTO-CROSS D'HOUPLAIX

Mingels domine nettement cette réunion organisée par le Moto-Club Mosan. Janssen, Leloup, et Baeten se classent à sa suite dans cet ordre après une chaude lutte entre eux.

Internationaux : 1. Mingels (Matchless) les 18 tours en 48'25" ; 2. Janssen (Saroléa) 48'57" ; 3. Leloup (FN) 49'45" ; 4. Baeten (Saroléa) 50'20" ; 5. Hall (BSA) 50'39" ; 6. Cox (Matchless) 51' ; 7. Van Heuverswijn (Saroléa) 51,01" ; 8. Spiroux (Saroléa) 51'12" ; 9. Meunier (Matchless) à 1 tour ; 10. Marquis (Saroléa) ; 11. Collée (Saroléa) ; 12. Theuwissen (Saroléa) à 2 t. ; 13. Rombauts (Saroléa) ; 14. Bergman, suédois (Saroléa) ; 15. Klink, hollandais (BSA) ; 16. Maertens (FN) à 3 t. ; 17. Flinck, allemand (Matchless).

MOTO-CROSS DE NAMUR

Ce classique du moto-cross d'Outre-Quévrain a vu la victoire de Leloup, après une chaude lutte avec A. Mingels.

1. Leloup (belge) (FN) ; 2. Murgens (Matchless) ; 3. Janssen (Saroléa) ; 4. Baeten (Saroléa) ; 5. Lundell (Velocette) ; 6. Van Heuverswijn (Saroléa).

DANS LES CLUBS

■ MOTO-CLUB CHATILLONNAIS. — Nos prochaines réunions bi-mensuelles auront lieu le jeudi 7 et jeudi 21 mai 1953, à partir de 21 h. au siège social, 47, rue Gabriel Péri, Châtillon. Une permanence sera assurée le jeudi 14 mai à 21 h. pour recevoir les engagements du Circuit de régularité inter-sociétaires.

Calendrier touristique de mai :

Vendredi 1^{er} et samedi 2 mai : participation à la Concentration motocycliste organisée à Blois par le MC du Loir-et-Cher. Départ du siège vendredi matin à 7 heures. N.20 Camping et restaurant Retour le dimanche matin par Orléans pour assister au Circuit de Vitesse de l'AMC Orléanais.

Dimanche 3 : sortie sur Orléans. Départ du siège à 7 heures.

Dimanche 10 : sortie sur Provins pour assister au Circuit de Vitesse du MC Provinois. Les campeurs pourront se rendre le samedi à Provins. Départ le dimanche à partir de 7 h. Itinéraire : Belle Epine, Corbell, regroupement en bas de la côte d'Essonne, Melun, Nangis, Provins.

Jeudi 14 : reconnaissance du Circuit de régularité inter-sociétaires du 17 mai. R.V. au siège à partir de 13 h. 30. Départ à 14 h.

Dimanche 17 : Fête Annuelle de Propagande du MCC qui comprendra le matin l'organisation du Circuit de régularité inter-sociétaires. L'après-midi, fête motorisée sur le stade local de la ville de Neauphle-le-Château. Présence indispensable de tous nos membres.

Fêtes de la Pentecôte : sortie mixte tourisme et camping région Epernay et Reims. Programme exposé à la réunion du 21 mai.

Dimanche 31 : participation du MCC à la Concentration touristique organisée par la LMIF et dirigée sur Clermont (Oise) avec la réception du Moto-Club Clermontois. Tous renseignements communiqués ultérieurement.

HARLEY - DAVIDSON

Agence Officielle : 14, bd Soult - PARIS-12^e

DOR. 49-42

— Stock pièces détachées —

Echange Standard Complet

REALESAGES — EMBELLAGES

REPARATIONS

REVISIONS

DRESCHMOTOR

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

MEILLEURS PRIX ET QUALITE

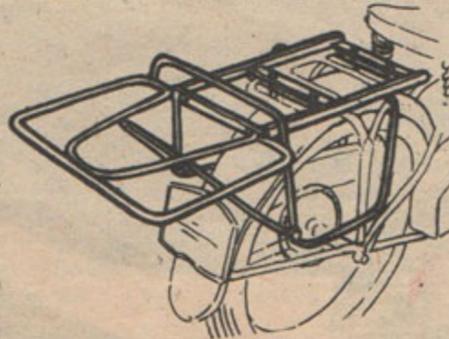
— RAPIDITE DE LIVRAISON —

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

Tél. : 392

Toutes
pièces

LE PORTE-BAGAGE FRANÇAIS



vous présente
son Porte-Bagages
MOTO, résistant,
que l'on adapte
rapidement sur le
porte-sacoches par
4 boulons.

VENTE EXCLUSIVE EN GROS

19, rue Jules Michelet - VANVES (Seine)

Tél. : MIC. 12-74

Calendrier Sportif

MOTO-CROSS

- 3 : MC de Tarare (Baldago's MC).
- 3 : MC du Muguet (CM Sucéen).
- 3 : MC (MC du Perches).
- 3 : MC (MC de Dreux).
- 3 : MC à Amiens (MC Picard).
- 3 : MC (MC Centre).
- 3 : MC (MC Bourgogne).
- 3 : MC à Surgères (MC Surgérien).
- 3 : MC (MC Avignon).
- 3 : MC (MC Limoux).
- 3 : MC à Laon (UM Aisne).
- 3 : MC (GSIF).
- 10 : MC à Ivry (US Ivry). *
- 10 : MC de Rouen (MC Normandie).
- 10 : MC (MC Fourmisien).
- 10 : MC (MC Bruaysien).
- 10 : MC à St Quentin (MC Aisne).
- 10 : MC du Beauvaisis (MC Beauvaisis).
- 10 : MC (MC Eure et Loir).
- 10 : MC (MC Alençonnais).
- 10 : MC (Moto Sport Nimois).
- 10 : MC à Vannes (MC Morbihan).
- 10 : Grass Track à Valence D'Agen (MC Montalbanais).
- 14 ou 31 : MC d'Argenteuil (MC Banlieue Nord).
- 14 : MC de la Ferté Bernard *
- 14 : MC de Mons-en-Pévèle (MC Douaisis).
- 14 : MC à Angoulême (MC Charentais).
- 14 : MC à Valence (MC Drôme).
- 14 : Grass Track à Agen

VITESSE

- 3 : Circuit Motocycliste de Vitesse de Bordeaux (MC Bordeaux). *
- 3 : Prix de la Sarre Motocycliste (MC St Wendel). *
- 3 : Circuit de Vitesse Motocycliste d'Orléans (AMC Orléans).
- 3 : Circuit de Vitesse Motocycliste de Bourg (UM Ain).
- 3 : Courses sur piste à Saintes (MC Saintongeais).
- 3 : 6 Heures de la Ville de Meknès (MC Meknès).
- 3 : Circuit de Vitesse de Toulouse (MCC Toulousain).
- 10 : Circuit Motocycliste de Rochefort (MC Rochefortais). *
- 10 : VI^e Circuit de Vitesse du Dauphiné (MC Dauphinois). *
- 10 : Course de Côte de la Sainte-Baume (MC Marseille).
- 10 : Circuit de Vitesse Motocycliste du Médoc à Lesparre (MC Médoc).
- 10 : Course de vitesse à Provins (MC Provins).
- 10 : Course de vitesse du Port de Casablanca (MC Marocain).
- 10 : Circuit de Vitesse (MC Maison Carrée).
- 10 : Course de Côte du Semnoz à Annecy (MC Mont-Blanc).
- 14 : Circuit de Vitesse 175 cmc. (MC Thorois).
- 14 : Epreuve de Vitesse sur piste (MC Bordeaux).

REGULARITE

- 2-3 : Circuit de Régularité à Dijon (MC Bourgogne).
 - 2-3 : Paris-La Bernerie-Paris, Régularité (US Métro).
 - 3 : Circuit de la Serre. Régularité (MC Dolois).
 - 3 : Epreuve de Régularité (MC Noiséen).
 - 10 : Concours de Régularité Rive-de-Gier (MC Ripagérien).
 - 10 : Concentration (MC Cannes).
 - 10 : III^e Concentration Motocycliste d'Amitié Internationale (AM Doubs)
 - 17 : Epreuve de Régularité (AS Mazargues).
 - 17 : Circuit de Régularité (SMAC Ht-Jura).
 - 17 : Circuit de Régularité (MC Nogen-tais).
- (Les Epreuves Internationales sont suivies d'une astérisque).

EPREUVES A VENIR

C'est le 10 mai que doit avoir lieu le 2^e Circuit International de vitesse de la ville de Rochefort-sur-Mer, avec la participation de 5 nations.

La liste des engagements n'étant pas close à ce jour, nous ne pouvons affirmer dès à présent que les noms des engagés suivants : Wood, Collet, Albisser, ainsi que les sidecaristes Halde-mann, Drion, Insermini, Murit.

Ce circuit qui promet d'être une grande réussite procurera un magnifique spectacle aux fervents du sport motocycliste et au public qui vient de plus en plus nombreux dans ces manifestations.

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

A VENDRE moto Guiller 175 cc ét. neuf 165. Scooter Bernardet 125 cc 90. Pore Frères 110 r des Rosiers, Saint Ouen
 TERROT side 500 cul. RGAS r. sec. 11000 k. t. b. ét. 170000 Canard 46 r Balard Paris 15^e

250 TWN BDGH 175 500 Norton Dominator 280. les 2 équipées. François 17 r Lebus 20^e

SIDE Motobéc. 500 cul. b. ét. 95000 fr. dim. mat. 6 r Bellevue, Ormesson, Declercq S.-O.

DERNY tand. b. ét. Poiffoulot, 5 sq. Neuilly, Château Neuilly (Seine).

JAWA Ogar 350 t. b. ét. 175. Raphaelen 18 r Ferrer St Denis

DRESCH 500 b. ét. écr. Varinot 77 r de la Mare Paris 20^e.

BSA M20 imp. px 125. Fernandez 1 r F. Poiriers Vitry (S.).

JAWA 250 équipée 7000 kms monoroue Fulgur VAU. 05-44.

MOTOB. 125 cul. f. tél. 13000 kms parf. état nomb. acces. Laguerce 28 av. des Marronniers Aulnay sous Bois après 19 h. sam. dim. matin.

JAWA 500 DBE ACT 52 av. side Steib gr. luxe 3000 k. ens. imp. sam. dim. MIVIELLE 9 r Eug. Varlin Paris 10^e.

BMW 400 cul. f. télescopique 4 v. car. parf. état 125000. MARCK SUP. 01-94.

TERROT 350 cul. f. télesc. 4 v. sél. tan-sad sacs 70000 Paris 8 r Mignard 16^e 20 h.

BMW 350 cc imp. VALLET, Montbrioux de Guérard (S-M)

PUCH 125 sport 1950 splend. TESSIER 24 r Préfet Bonnefoy Nantes (Loire Infér.).

250000 ZUNDAPP 750 tractée 5000 kms av. lot imp. pièces détachées d'origine, le tout garanti parf. état. COURSIN 1 r St Merry, Linas (S.-O.). Tél. Monthéry 179.

BSA 250 cont. à céd. liv. mai Ecr. Deldique 47 bd Jourdan 14^e

MOTO SID. Peugeot 500 culb. sél. 4 vit. 95000. 7 impasse de l'Epine, Bagnolet (Seine).

350 culb. Chaise ref. nf. Chablin r Ménigard St Amand Cher

V. ou é. Terrot RGAS 48 pns nfs mot. impec. contre voit. max. 8 CV 14 r Psichari 7^e.

EXCELSIOR 200 8000 k. exc. ét. acc. BARBET 21 r P. Cazeneuve Lyon 7^e tél. PA. 71-23

180000 BSA 1000 cc side Pré. état neuf 18 r Lafouge, Gentilly métro ap 18 h.

350 MOTOB. sid. Bern. 85000 Driay 4 r Wilhem Paris 16^e

ARIEL 1000 4 cyl. tr. belle prix intéressant, s'adresser BAIRE 60 bd St Michel 6^e.

MOTOCORFOT 350. Boué 27 av. Catinat St Gratien (S.O.).

MOTO Puch 125 cmc. t. b. ét. gén. ac. 83 rue d'Aguesseau, Boulogne MOL. 62-60.

TRIUMPH T80 350 culb. tr. b. état px 100000. Rolland 53 r. G. Appay Suresnes (Seine)

DKW RT 200 ét. nf 8000 kms f. téles. selle bip. sac. prix 190000. CORPEL 13 Chaussée de la Muette AUT. 19-36.

URGENT v. moto Alma bloc moteur Ydral 175 cc nve roul. 3500 kms prix 130. G. Malliet, Nouzonville (Ardennes).

Nort. 16H b. ét. t. s. sac. px int. Chaumier 19 r Rivoli Paris

BMW 750 R12 t. b. état side Impérial. FOREST TRE. 21-52

350 cc PEUG. 135 1947 t. b. é. ap 17 h. px 120. Bordes 36 r Pierre Grenier Boulogne/Seine

SOYER 500 b. ét. équip. camping Daney 9 à 12 h. Lab.31-41

350 MOTOB. lat. t. ls. jrs 19h. Iermann 6 r du Grand Prieuré Paris 11^e.

GUILLER 175 6000 k. éq. soir 19 h. DANIN 120 rue de Meaux 19^e.

DKW 350 t. b. ét. 150. acc. Impérial 8 r Hamelin StMandé

SIDE Terrot supercul. 4 v. 46 px 100. 9 r Schoelcher 14^e.

M. GOYON 100 tr. b. ét. nbx acc. pr. tr. intér. Simulin 20 av. Bel-Air P. 12^e DID. 36-12

ZUNDAPP KS 600 av. au ss side Précision ét. nf 230+70 vis ts ls jrs 10 à 14h. Mare 22 r Félicien David Paris 16^e.

Norton 500 16H ex. ét. px 120. Savin 45 r Brancion Paris 15^e

GILERA Saturno 500 cul. 180. ou éch. 125 à 250. Lottin 12 Ecluse St Martin NOR. 90-38

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

INDIAN tr. b. état side Bern. Boralevi 27. rue Barrault, Paris 13^e. GOB. 96-61.

SPL. moto Puch 250 TF 11000 k. tél. Tru. 34-43 de 18 à 20h

SCOOTER Lambretta orig. nbx acc. tél. BOL. 88-91 hre repas

TRIP. Peugeot ét. nf P. 55 TN px int. visible DELOR 17 r du Pressoir 20^e, 18 h. à 20 h.

MOTO récente ét. nf MR 125 cmc. visible DELOR 17 r du Pressoir 20^e 18 h. à 20 h.

BSA side imp. 1 pl. 1/2 capoté mot. pns nfs 150000 vis. sam. t. 1. j. à 18 h. Chiappa 12 r du Buisson St Louis Paris 10^e

175 MALTERRE AMC tt éq. 125000 MOREAU Roq. 44-04.

TERROT 125 ETD mars 51 impec. tan-sad 95000. Couplet 12 r Abel Hovelacque 13^e.

750 BMW R12 side Préc. imp. px intér. DOUGNAT 43 r R. Salengro, Blanc Mesnil (SO).

R.G. 750 Nomb. ac. Poumot Marigny l'Eglise (Nièvre).

ARIEL 1000 4 cyl. tr. belle px intéressant, s'adresser BAIRE, 60 bd St Michel 6^e.

MORRIS 5 cv déc. Vannieu 2 r. Lavoisier Epinay/S. dim.

250 GNOME t. b. ét. 200 Monnet c. nve LESIGNE 57 r Deschamps, Bonnières (S.-O.).

TR. b. état 175 Motobécane. 350 Zundapp 4 vit. sél. acces. PIET, Melle (Deux-Sèvres).

CSE naiss. 125 culb. Motob. Lalitte 10 r Aug. Barbier 11^e

I DKW 350 NZ px 120000. 68 r. Vouille Paris 15^e.

PART. v. BSA 250 C11L 1951 parf. ét. hres bur. Opé. 76-31

Motobécane 125 cul. susp. AR 80. mot. nf Crédit. Ric. 75-28

GUILLER 175 sus. f. télesc. cpteur klax. 4900 k. ét. nf garantie créd. 145. RIC. 75-28

TERROT 125 4v. 4000 k. ét. nf Ric. 75-28. Crédit 110000 fr.

TERROT 350 ét. nf 5000 k. 140. gar. crédit. RIC. 75-28.

ARDIE 200 cpteur ét. impec. 90000. Crédit. RIC. 75-28.

HARLEY DAVIDSON cmc nve vis. tous les jours. KOVELMANN, Boucher, 7, rue Bouille Paris 11^e.

BSA W32 5 cv cul. CAZALOT 78 bd Davout Paris 20^e.

MOTOCORFOT. 125 cul. 16000 k. 75000. ULMANN 75 rue du Tir Nanterre (Seine).

BSA 250 cc M51 10000 k. 175. Marchais 21 r Gutenberg 15^e

AJS et Norton Twins derniers modèles. Triumph Tiger 1948. FREDO 22 r Annonciation Paris. JAS. 09-78.

MOTOBEC. 125 nve iche télé. px 80. vis. 19h. Tisserand 38 r Jean Bleuzen Vanves (Seine)

ARDIE 200 cc nve 9000 k. px 120 Eddy Coiff. 197 r Tolbiac 13^e sf dim. et lund. GOB.29-86

Peug. 176 15000 k. 90000 urg. Volkoff 3 Ant. Arnauld 20 h.

VEND 32000 fr. cause double empl. Peug. 100 cmc. bon ét. marc. tél. le soir AUT. 76-99

JAWA 350 52 Verrier 3 r C. Tahan 18^e vis. 20h. Wag.77-31

Dominator 12000 k. imp. 300-54 r Chemin Vert, Boulogne

125 cmc. PEUGEOT 56 TC 3000 kms. Ecr. LOORE 19 rue de Berri, Paris 8^e.

DERNY solo impec. 4000 k. PETIT 61 rue Rambuteau.

BSA 500 M20 ét. nf Nor. 53-80 AMELIN 28 bd Chapelle.

SIDE Préc. tour. capot. neuf 80000. FELIX SEG. 81-60.

V. side Précision et Guiller sport spéciale cross comme neuf. PAVIE 8 r St Jacques Angers (M-et-L.).

JONGHI 125 ACT ét. nf 2300 k. 160. 61 av. de la République, La Courneuve (Seine).

ZUNDAPP 200 b. état éq. sac. t. sad vis. t. l. j. 18h.30, Clavère 41 r Louis Blanc Paris 10^e

CAUSE double empl. vends 200 cc Zundapp ét. nf M. Pous-sier 54 r Fessart Paris 19^e

GNOME RH. 800 gr. side util. Préc. px int. HERNAUDT 63 r Solférino Aubervilliers.

VINCENT Black Shadow der. mod. ét. nf 3000 k. MIC. 25-69 9-12 heures ou 15-18 heures,

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

MOTOR' OUEST

1, Rue Saint-Jacques
LE MANS

MOTOBÉCANE



MOBYLETTE
SCOOTERS
TOUTES MACHINES
DISPONIBLES
— CREDIT —

PANTIN - SCOOTER

173, rue de Paris - PANTIN
Livraison immédiate - CREDIT 6-9-12-15 MOIS
PIECES DETACHEES
ACCESSOIRES - REPARATIONS.

Vespa

SAINT-DENIS - SCOOTER

40, rue Gabriel Péri - St-DENIS — PLAINE 07-92
GNOME-RHONE - JONGHI
D.S. MALTERRE — RADIOR
CREDIT 6-9-12-15 MOIS
Pièces détachées - Accessoires - Réparations

TOUJOURS 100 OCCASIONS SELECTIONNEES :

Toutes cylindrées, toutes marques, à tous les prix

— VELOMOTEURS — SCOOTERS —
MOTOS — CYCLECARS — SIDECARS
— VOITURES TOURISME ET SPORT —

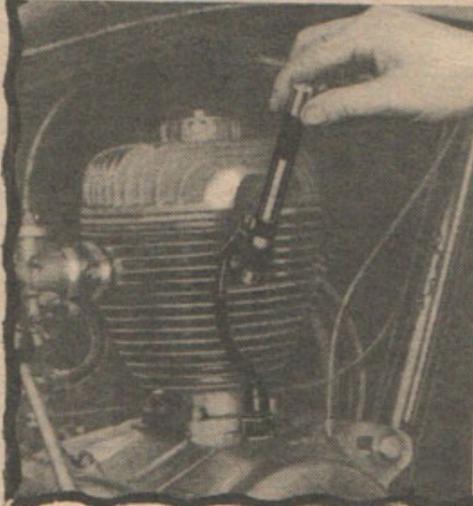
ACHAT — VENTE — REPRISE ET
ECHANGE MOTOS CONTRE VOITURES
CREDIT IMMEDIAT

G A R A G E

Roger SCEAUX

Vainqueur de 15 Grands Prix Internationaux
Recordman Bol d'Or 1947-1951
(catégorie side-car)
4, rue Beaurepaire - PANTIN — NORD 15-18
Métro : Hoche

LES 90 MOTOS-SECOURS DU TOURING BELGE
DEPANNENT AVEC LE « CONTROLEC »...



les automobilistes immobilisés sur les routes! Dépannez-vous aussi : avec sa notice illustrée c'est facile! Moteur en marche ou arrêté : 14 Contrôles dans votre poche! Mieux encore : tenez votre moteur vraiment « au point ». Performances, économies, sécurité et belles vacances avec le Détecteur de pannes Controlec!
1.790 fr. Fco, ou c/rembt
Moto-Controlec, 39, r. Arbalète, Paris. CCP 7482-06.
Détails dans « Moto-Revue »

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)



MOTO VANVES SPORTS

Concessionnaire SPEED

Station-Service VAP et DELL'ORTO

ALCYON - GNOME-RHONE - BABYMOTO - DREVON - VALLEE
1 et 3, Boulevard Brune - PARIS-14^e

MOTOS

CHAMPY-SPORT

SCOOTERS

3 Magasins à Argenteuil — Tél. : 12-01
Agence :
GUILLER — TERROT — MOTOCONFORT

et 105, rue Victor Hugo — LEVALLOIS
Tél. : PER. 50-16
Agence exclusive GUILLER

TERROT 125 ETD 1952 sac t. sad 95000. Huet PRO. 72-19

SCOOTER Bernardet 125. Tél. hres bur. ARC.36-88 samedi et soir Kagan 62 r Belleville.

125 Motoconf. 4 t. p. ét. 60 m. 100 Peugeot parf. état 30 m. Jean 45 r de Douai Paris.

ZUNDAPP K500 mot. à roder bon état 100000. ARC. 44-38.

Puch 125 TT 7000 k abs. imp nb. acc. tél. mat. 8h. Car 23-21

TERROT 125 sortie juill. 52 cme nf 38 r Lyon DID. 29-24

TWN 250 Triumph allemande dern. mod. pf. ét. 19h. Mous-sarie 49 bd Pasteur Paris 15e

PEUG. 125 55 GL méc. ph. imp. t.s. avert. essai px 70. 20 h. Nitscheim 96 r St Maur 11e

BSA 350 B31 accessoires px 210 Tél. PRO. 16-62 urgent.

ZUNDAPP 750 tpe Rus. b. ét. de Conninck 25 r Broca 5e.

TERROT 100 fourche tél. bon état prix int. LAMBERT 78 rue de Fontenay, Vincennes.

TERROT 500 RGST eq. comp. 9000 k. Dereume Fon.96-00 18h.

TERROT 125 ETD eq. compt. 5000 k. Curtet Fon.96-00 18h.

MOTOBEC. 125 ét. nf px int. Mazet 42 r des Rosiers Paris.

BSA 11 CL 250 6000 k. Sun-beam S8 12000 k. 325000. Gu-doni LEC. 45-83 (9h à 19h.)

MOTOB. 125 culb. état neuf 12000 k. DERYCKE 38 aven. Foch, Poissy (S-O).

GUILLER sport rouge neuve 3 mois gar. 180000. Leclerc 71 rue Pajol (hres repas).

TRIUMPH-AJS-BSA

- 8 - 650 Thunderbird 51 et 52
- 4 - T100 Aluminium 51
- 2 - Speed twin 51
- 1 - P 100, 48
- 1 - 350 twin 48
- 1 - 500 AJS twin 53 neuve
- 1 - 500 AJS twin 52
- 1 - 500 AJS mono 52
- 4 - Golden Flash 51
- 1 - 500 A7 twin 51
- 1 - 500 B33 mono 51
- 2 - 350 B31
- 1 - 450 FN tirée 52
- 2 - TWN Hérisson
- 1 - TWN BBG 1951

A REMONTER

Triumph tous modèles et 250 BSA 51 ttes pièces immédiat. pour Triumph seulement. Pose instantanée grille réservoir pour toutes machines. Porte-bag. spéc. pr Triumph

ACHETE ET PAIE COMPTANT

toutes machines récentes
**TRIUMPH-AJS-BSA
MATCHLESS-ARIEL**

PEROTTI 16 r Prévoyance Vincennes. DAU. 29-28. Ouvert dimanche et lundi

350 TERROT HCT 52 état neuf prix intér. vis. sf dim. 75 av. Parmentier 11e.

GNOME 500 V2 complètement rév. CAILLEUX 19 r Monge, 5e. ODE. 81-55.

DKW 350 NZ imp. ent. orig. lte équip. à débattre, intér. Catusse 69 r Danrémont 18e

R. GILLET side 750 bon état PEPIN 116 rue de Paris, Pa-laiseau (SO) sam. mat.

350 cul. Mon. Goy. mot. nf side b. ét. acc. 90000. Brissaud 44 r des Boulangers Paris 5e

PEUG. 125 4 vit sélec. pieds Puiseux 42 rue Dunkerque, ts ls jrs à partir 18 h. 15.

PUCH 250 TF rouge ét. nf nx acc. dble selle Pfrimmer 2 r S. Carnot, Nanterre Mal. 15-50

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.

JAWA 350 16000 k. Chevalier 3 r André Colledébœuf 16e.

MOTOB. 175 5000 k. impec. Lyonet 5 r des Récolets 10e

HARLEY 750 luxe ent. équip. 4000 kms. LEFEVRE 9 bis rue Transvaal La Garenne 150000.

350 MOTOCONFORT C 44 C roul. 18000 k. Hubert 6 r Pa-rouisse, Versailles (S-O).

SIDE Gn. Rh. 800 ét. nf 80000 Popain Dompierre s/Mer Ch.M

TERROT sup. cul. 4 vit. sél. side Impérial. Repr. - forte Leclerc 56 r Marx Dormoy-18e

TERROT 350 four. tél. t. b. ét. 140000. Tél. 35-94 h. trav

GNOME-RHONE R3 parf. état pns nfs nomb. acces. px 59000 CONCESSIONNAIRE VESPA 7 av. Paris, VINCENNES.

500 MOTOBEC. supercul. av. side tr. b. ét. 140000. Vis. soir sam. dim. mat. Wiar 16 rue des Bernardins Paris 5e

DKW 200 pf. ét. acc. px 70000 BAGI 6 r des Petits Champs Paris 2e GUT. 60-14.

ZUNDAPP side 750 Russie av. forte remorque parfait état. GEO 31 av. Concorde Antony

SUPERBE 500 culbutée comme neuve. Chir 35 r E. Dolet 20e

Terrot 125 ETP. Chaillot 12 r St Martin, Villeneuve le Roi.

PEUGEOT 125 GTS 52 6000 k. urg. Christ 58 fg St Martin

AMC 150 Automoto 75000 eq. impec. MOUZET 129 av. de Gaulle, Le Perreux TRE 36-57

CREDIT REPRISE ECHANGE motos en état ou à rév. NSU 250, 500 DKW 2, 4, 5 CV. Triumph 250. Zundapp 200. Victor. Gnome ts types Terrot 4 et 5 CV sél. Harley 750. Indian 500 et 1200. Peugeot 350. René Gillet 750 et 1000. Motobécane sup. C. Monet 4 et 5 cv, etc. ALAZARD 47 bis av. de Clichy Paris 17e (fond de la cour à côté cinéma).

500 Gnome Rhône D5 16000 k. vis. ts ls jrs tél. Gra. 42-25

PEUGEOT 125 typ. 555GL 51 15000 k. b. ét. tél. Ség.26-69

ARIEL 500 VH52 impec. acces. 3000 kms, curieux s'abstenir. 34000 5 av. Robert Fleury, Vi-roflay (SO) tél. Cha. 18-58

TERROT 500 side Simard 19h. 13000 k. der. mod. c. nfs 270000

LENABAT 62 r de Vouillé 15e

DOMINATOR neuve garant. px int. SOULET 93 r Ordener.

AF. ex. Triumph al. 500 cul. état imp. 150000. Vis. 19 h. 30 et samedi. GOUBLAIR 149 bd J. Jaurès, Clichy.

BMW R26I 18000 k. vis. 19 h. MERVANT 53 r de Lancry 10e

DKW 500 SB tte origine, 1 pl. du Parvis, Paris 4e.

DKW 350 NZ b. ét. 95000. Go-beron 8 pl. St Michel, Rennes

TERROT 500 av. side parfait état. CANAC 3 r Leriche 15e 5e ét. vis sam. ou ap. 7 h.

125 PEUGEOT 1949 réalésé. Neuville ROQ. 95-73 9 à 18 h.

ZUNDAPP KS 600 bon état. GOB. 85-00 sauf samedi.

RENE GILLET TL side. Zundapp TK 800 side.

350 JAWA side léger 220000. PONCET 6 r A. Antoine 18e.

500 AJS mono 52. LELOC'H 154 Fg St Antoine, 12e.

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

BSA C11, 1952 et Motobécane 12000 k. tél. Enghien 30-50 12 av. Carnot St Gratien (SO)

FN 350 mod. 50 susp. Neiman ex. état, h. trav. 38 r Volant Nanterre, MAL. 11-00.

RENE GILLET 750 av. side présent. luxe. BUISSON 20 r J. Jaurès, Bobigny (Seine).

SIDECAR R Gillet 750 4 vit. 48 parf. ét. px int. BOSMANS 35 E. Dequen Vincennes (S.)

NORTON 16H seule ou av. side Précision parfait état prix intér. PECHON 38 r du Trou-peau, Argenteuil (SO).

SCOOT. Speed démonstration ou occas. avec gar. tot. de 3 mois, vendus tt. équip. à des prix particul. intéressants. Reprise Réparation entretien P. BRISSONNET et Cie 22 ter bd du Gal Leclerc, Neuilly-sur-Seine. MAL. 87-40.

MOTO Terrot 125 ETP, Tél. ALE. 33-97, Roq. 81-95.

175 PEUGEOT 1952 6000 kms 110000 Motobécane 125 culb. 1952, 110000 toute équipée. Ray BONIN 54 r Pierre Bros-sollette, Levallois (Seine).

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

V. ou éch. BMW R25 1950 ét. neuf ctre voiture. DUPUY 8 r J. Guesde Beaumont (SO).

VELOCETTE 350 réalisation pers. fche tél. sus. ar. s. db. 2000 k. Malmaison 16-58.

RILEY 1500 «Sprite» voiture sport tr. rap. ét. nf px tr. intér. P. CARON 7 r Mont Roland Dole du Jura.

CAB. 6 cv b. ét. méc. 60000 Mme Leduc 37 r Lacroix 17e

ACHETE toutes cylindrées BSA (cpt) tél. MON. 96-37.

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

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

ECHANGES ARIEL et twin 52 5000 k. ét. nf Aurora. Repr - fort. Le-clerc 83 bis r Ph. Girard 18e

ECH. logem. 2 p. cuis. 2e ét. trs. ensoleillé ctre plus grand Paris ou Pavillon banlieue 15 k. max. Ecr. 1134 Moto-Revue

COQUET pet. roadster sans perm. cond. en tract av. échang. contre scooter 30 bd Henri Sellier, Suresnes (S.).

MONTAGE sidecars de toutes marques par spécial. POINARD 54 rue Et Dolet, Cachan (S.) Tél. ALE. 34-41.

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

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

LES BONNES ADRESSES RECOMMANDEES

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>PARIS (2e) DYNAMIC - SPORT Motobécane, Guiller, Galletto, Terrot, Jonghi, Monet-Goyon. Crédit 1/3 cpt, solde 12 mois 6, r. St-Augustin - RIC. 75-28</p>	<p>GARAGE POUR MOTOS et SCOOTERS 151, Faubourg Poissonnière</p>	<p>DUCENTIER (LA MOTO) Agence TERROT MOTOBECANE 164, rue d'Alésia</p>	<p>PANTIN</p>	<p>SAINT-DENIS SAINT-DENIS SCOOTER Vespa - Pièces détachées Accessoires Vente à crédit - 15 mois 40, rue Gabriel Péri</p>
<p>PARIS (10e) Sté MOTOCYCLE Vente à crédit Toutes les grandes marques Motos - Scooters 166, rue Lafayette - Nord 07-59</p>	<p>PARIS (12e) Spécialiste N.S.U., Zundapp Agent René Gillet, ttes pièces MABIE 7 ter, avenue de Saint Mandé</p>	<p>PARIS (15e) PARIS - MOTO Réparations - Pièces détachées Accessoires Monet-Goyon - Magnat-Debon Gillet-Herstal, etc... 55, rue Brancion - Lec. 93-57</p>	<p>PANTIN - SCOOTER Vespa - Pièces détachées Accessoires Vente à crédit - 15 mois 173, rue de Paris</p>	<p>VINCENNES MOTOCYCLISTE3, n'attendez pas, faites poser de suite une grille porte-paquet sur votre réservoir. Pose immédiate sans courroie. MOTO-PREVOYANCE 16, rue de la Prévoyance Ouvert dimanche matin</p>
<p>ISSY-LES-MOULINEAUX</p>	<p>PARIS (14e) MOTO - VANVES - SPORT Ouvert le Dimanche 1 et 3 Boulevard Brune</p>	<p>GARREAU Norton, Excelsior, Vincent, etc Pièces détachées 22, r. Rob. Lindet - Vau. 07-09</p>	<p>SCOOTERMOTO Le plus important spécialiste des vélomoteurs, motos, scooters Toutes les grandes marques à crédit 28, rue Ernest - Renan Mic. 03-72</p>	<p>JONGHI 76 r. de Fontenay - Dau. 41-30</p>

PORTEZ UN CASQUE, VOTRE VIE PEUT EN DEPENDRE!

Pierre CHERRIER

Champion de France National 1951 en 500 cmc.
1952 en 350 et 500 cmc.

Vous conseillera utilement pour l'achat
de votre MOTO ou SCOOTER.

SPECIALISTE MOTOBECANE et TERROT

REPARATIONS — CREDIT

21, Boulevard Henri Sellier - SURESNES — (à 50 m. du Pont de Suresnes) Tél. : LON. 16-29

BONS DU TRÉSOR
A
INTÉRÊT PROGRESSIF

**DES AVANTAGES
SPÉCIAUX**

sont accordés aux
Bons souscrits à partir
du 13 Avril 1953

84

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^e

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

**MOINS CHER
QUE L'OCCASION**

Side-cars pour
125, 175 et 250 cmc.
au prix imbattable de :
de 39.000 fr.

nous avons créé également
un magnifique side-car
Camping pour grosse et
moyenne cylindrée.
Magasin ouvert tous les jours
dimanche matin compris
Facilités de paiement

Ets ROY

36, Rue de Bordeaux, 36
MAISONS-ALFORT (Seine)
ENT. 29-70
Catalogue ctre 30 fr. timbres

MAGENTA ACCESSOIRES

9, Boul. Magenta - PARIS-10^e - NORD 11-60
PORTE-BAGAGES TELESCOPIQUE

(Modèle déposé)

s'adaptant sur toutes machines françaises
GROS et Scooter GUILLER DETAIL



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.

ETS BONNET

78-80, av. du Général Leclerc
BILLANCOURT (Seine)
M. Billancourt - MOL. 15-46

Les plus importants magasins de motos de France.
Toutes les grandes marques françaises et étrangères.

VENTE à CREDIT

à des conditions sans
concurrence possible.

ROBINET MEMBRANE

Brev. S.G.D.G.

Position réserve

Etanchéité absolue

Orientable chromé

Représentants demandés PRIX :
340 fr.



S.P.E.B.

8 r. J. Dollfus, Paris-18^e

DYNAMIC-SPORT

6, rue St-Augustin (2^e)
RIC. 75-28 — M^e Bourse
CREDIT 1/3 comptant et 13 mois
Intérêt minime

COMPTANT: cond. spéciales
MOTOBECANE

125, 175 cc., Scooter 4 temps
GUILLER (AMC)

125, 175, 250 et Scooter
GALLETTO-GUZZI

TERROT

125, 250, 350, 500 et Scooter
MONET-GOYON

125 et 200 cc. Shooting Star
JONGHI : 125 et 250 cc.

LAMBRETTA

REPRISE TOUTE 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^e)

Métro : Porte de Versailles

Tél. : LEC. 80-62



Cadres rénovés.
Réparations
réservoirs. Fourches
télescopiq.
Travail rapide
et soigné.

AVANT R. BONNOT
176, de Romainville, 176
MONTREUIL (S.). Avr. 41-55
Expéd. gare Vincennes-Fontenay



Plus de mains crispées!

GANTS de SPORT
GAMET

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

Dans le type catadioptrique,
l'articulation élastique évitant
la crispation, est recouverte
d'un tissu réfléchissant la
lumière des phares, doublant
ainsi votre SECURITE. Exigez
le type « PARIS LA NUIT »
G A M E T

Robert PIEL

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

VENTE A CREDIT

MOTOBECANE



Agent

Exclusif

VELOMOTEURS

MOTOCYCLETTES

et la *Mobylette*

LIVRAISON IMMEDIATE

LE PLUS FORT CREDIT SE TROUVE DANS LE 18^e ARR^T

SANS HESITATION VOUS IREZ A

BARBES MOTO-CYCLES

98, RUE DOUDEAUVILLE - PARIS-18^e — METRO : CHATEAU-ROUGE

QUI VOUS OFFRE

LE SCOOTER TERROT 25.000 POUR LA LIVRAISON - LE GUILLER 50.000

SCOOTER LAMBRETTA 50.000 POUR LA LIVRAISON ET LES VELOMOTEURS

ET MOTOS

GIMA - TERROT - GUILLER - RENÉ GILLET

JONGHI - LAMBRETTA - GUZZI - B. S. A.

SPÉCIALISTE **GIMA**

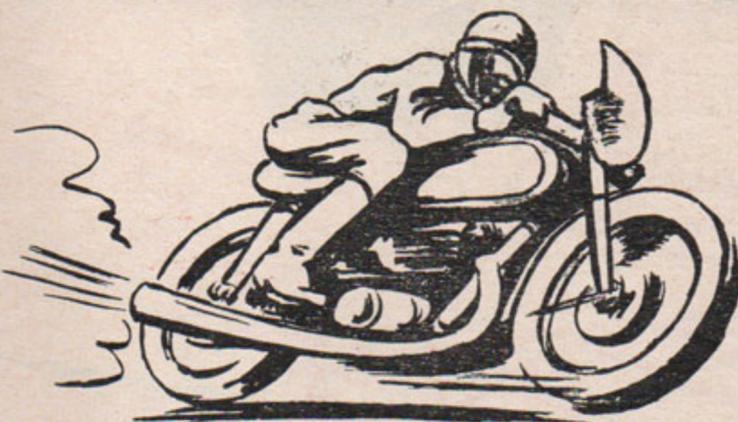
DEPOT VENTE - REPRISES - CREDIT 12 MOIS SUR OCCASIONS GARANTIES

HUILE CASTROL - SACOCHES B.S.A. - SELLE « AURORA » - COMBINAISONS « MACOMBYNN »

PIECES B.S.A. — LUNETTES « NOUVELTOR »

Magasin ouvert tous les jours de 8 h. 30 à 19 h. sauf le Dimanche

RENSEIGNEMENTS CATALOGUES CONTRE 40 fr. TIMBRES



*L'A.D.S. 350 cc
porte le Record du Monde de l'heure
à 186 Km/h*

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.D.S. était équipée avec

K.L.G

la meilleure bougie du monde

SILENCIEUX WILMAN

1^{er}, 2^e, 3^e prix du TOURING CLUB
DE FRANCE

1^{er}, 2^e prix au concours précédent

1^{er}, 2^e 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

Grandes Victoires

MARCHAL

AUX 2 HEURES DE MONTLHERY

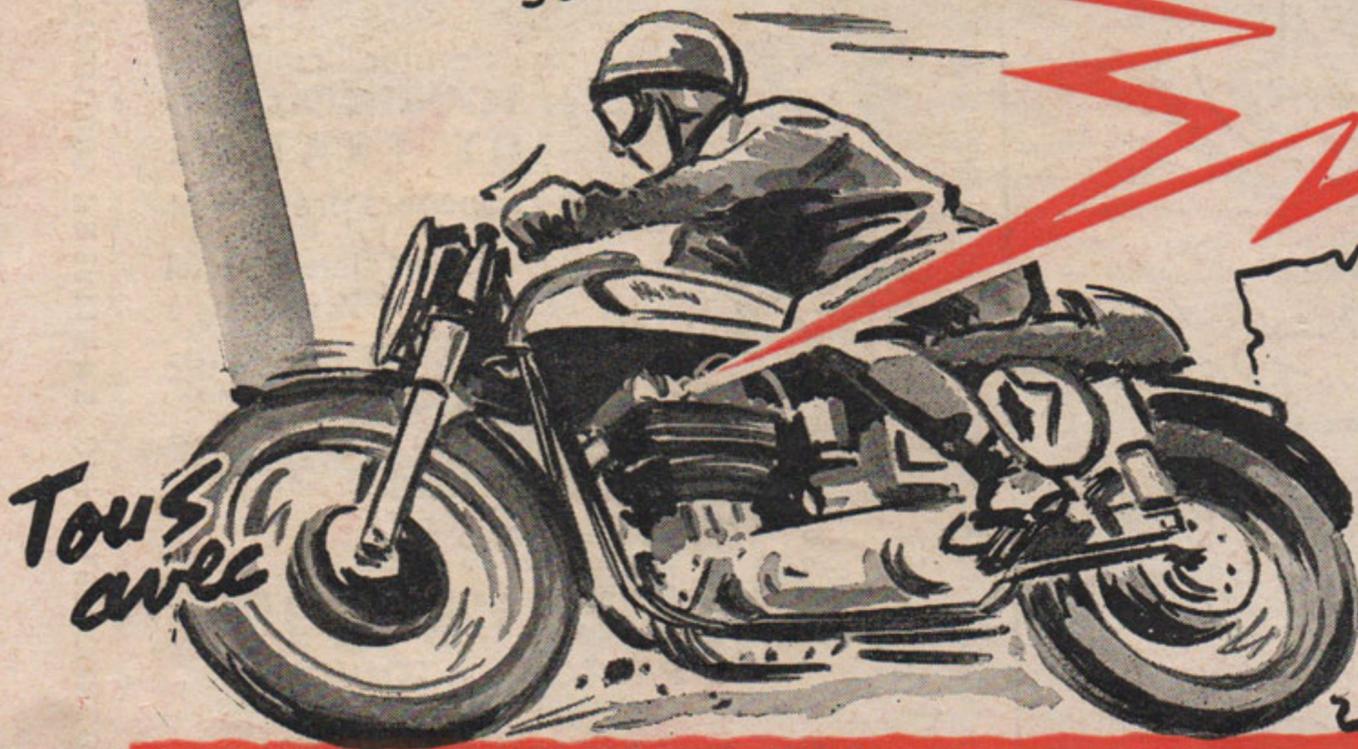
Epreuve qualificative pour le Bol d'Or
PREMIER Bouin sur **PEUGEOT 175 cmc**
106 kms 520 de moyenne battant
le record de sa catégorie et de
la catégorie 250 cmc

**RECORDS COURSE INTERNATIONALE
DE COTE DE LAFFREY**

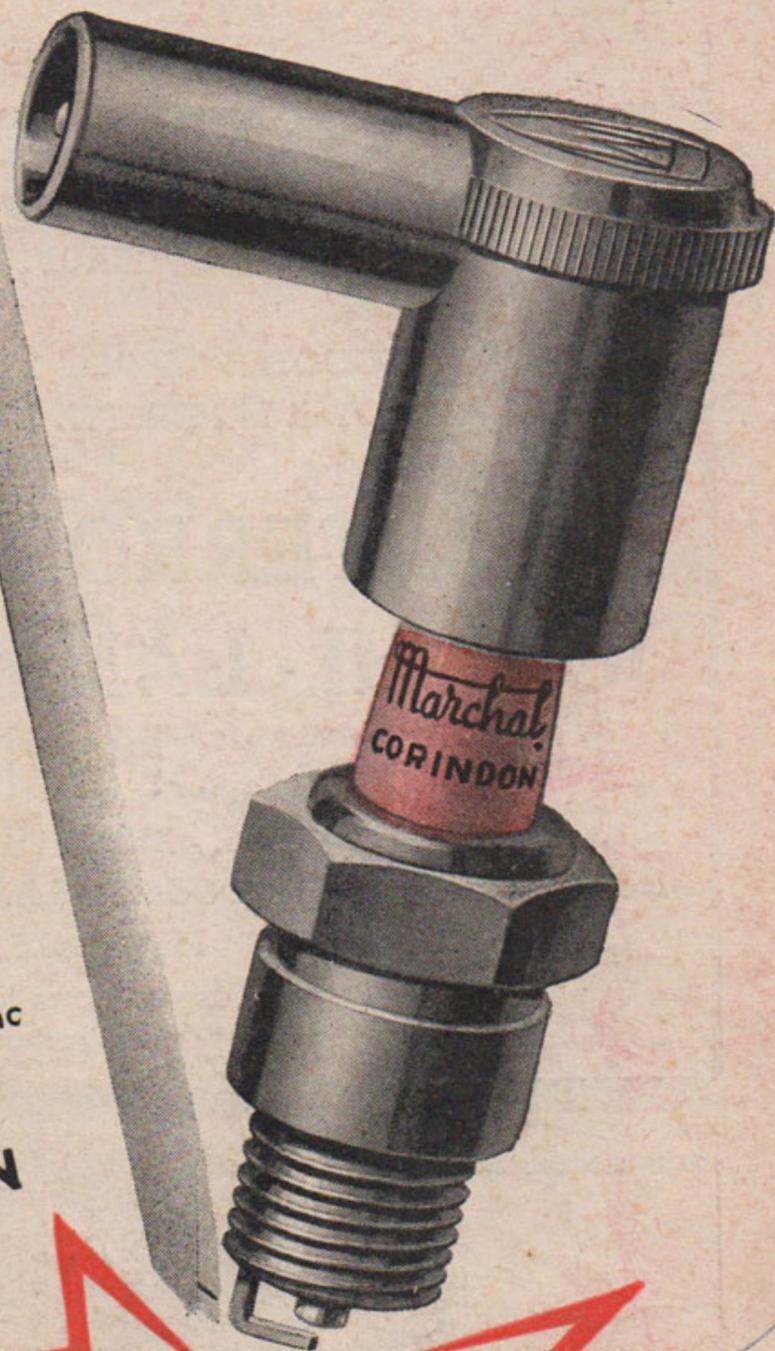
PREMIER Schaad sur **MAGNAT-DEBON**
175 cmc record battu

PREMIER Collignon sur **GUZZI 250 cmc**
record battu

DEUXIÈME Collignon sur **NORTON**
500 cmc record battu



Tous avec



La nouvelle notice n° 337
Spéciale Motos
Projecteurs et Bougies
avec un Guide d'allumage
et Tableau d'Equivalence
Thermique
envoyée sur demande
35, Rue du Pont, Neuilly-sur-Seine

H. Cochy

MARCHAL BOUGIES