

# Moto revue

41° ANNEE. — 23 MAI 1953. . N° 1.137

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

40 frs

CAMPING  
EN  
MOTO



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

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

Un passage difficile de la forêt de Pierrefeu dans le Var.  
(Photo Briolle)



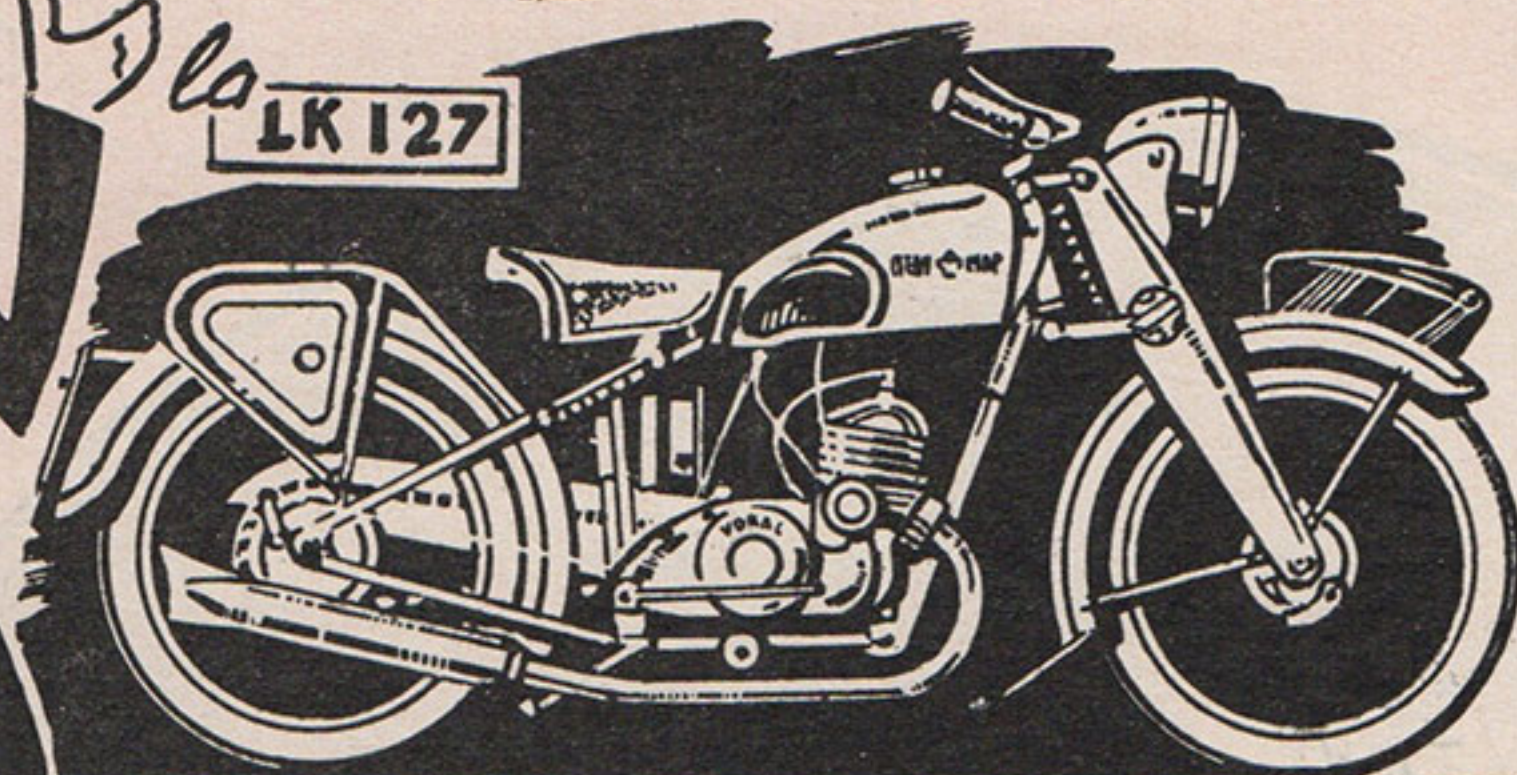
Sensationnel  
**RECORD**  
**NEW-MAP**

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

**Mais:**

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

**109.500 frs**  
 est un véritable Tour de force



MOTOCYCLETES  
**NEW-MAP**

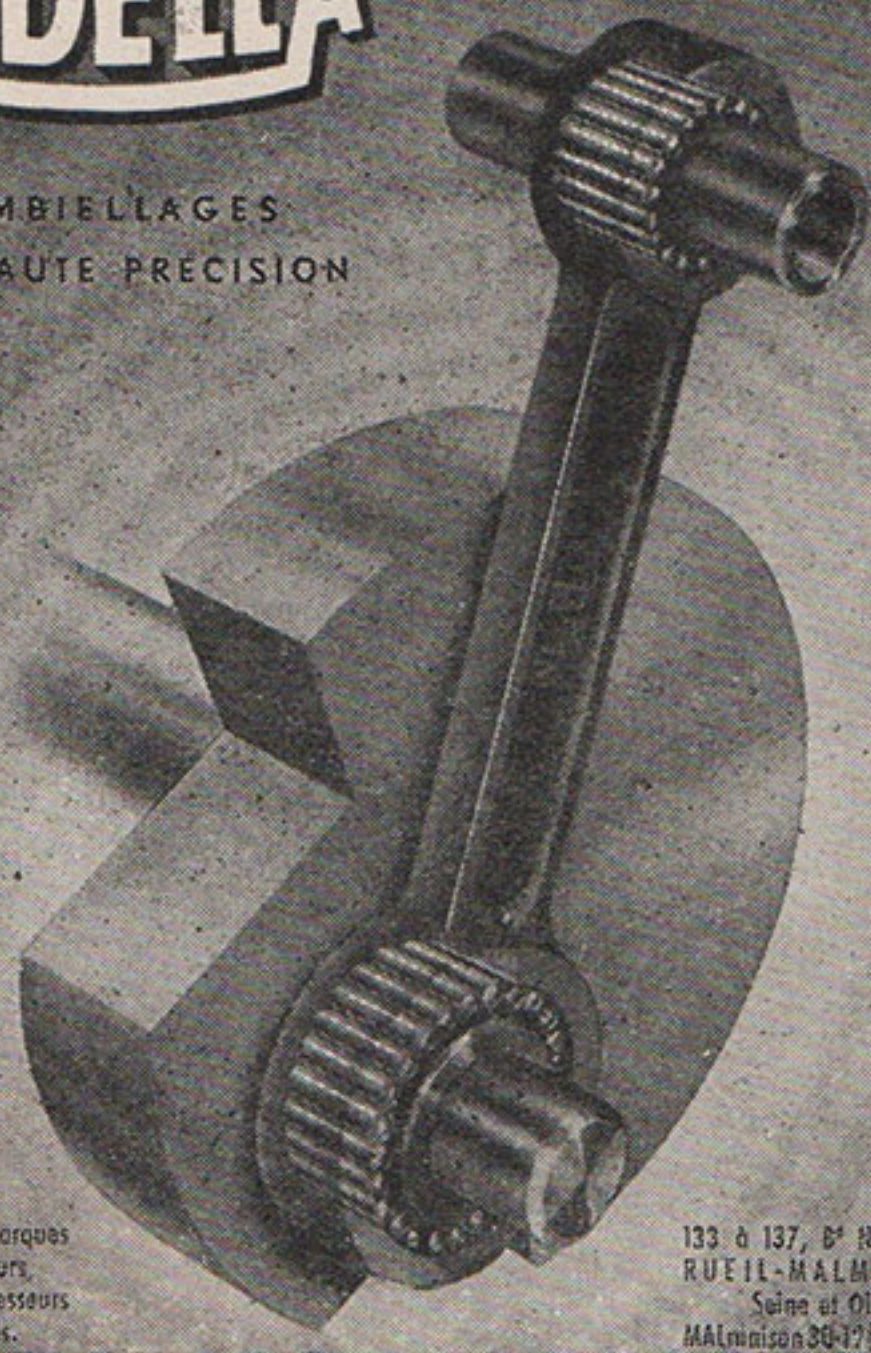
124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

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

45

**NADELLA**

EMBIELLAGES  
 DE HAUTE PRECISION



Les plus grandes marques de petits moteurs, pompes et compresseurs les ont adaptés.

133 & 137, B<sup>e</sup> NATIONAL RUE IL-MALMAISON Seine et Oise MA (maison 30-17/6 figure)

PLUS DE 800.000 EN SERVICE

PROTÉGÉ PAR  
**everclean**

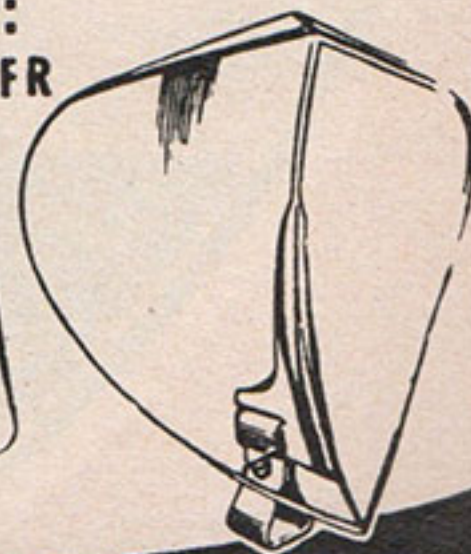
Fixé sur le phare, ce petit écran cristal de courbure spécialement étudiée, crée en vitesse, des zones tourbillonnaires qui écartent l'air et rejettent loin de vous insectes, poussière, gouttes de pluie, flocons de neige.

Notice sur demande

PRIX :  
 690 FR



PETITE SURFACE  
 GRANDS EFFETS



**SCINTEX**

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



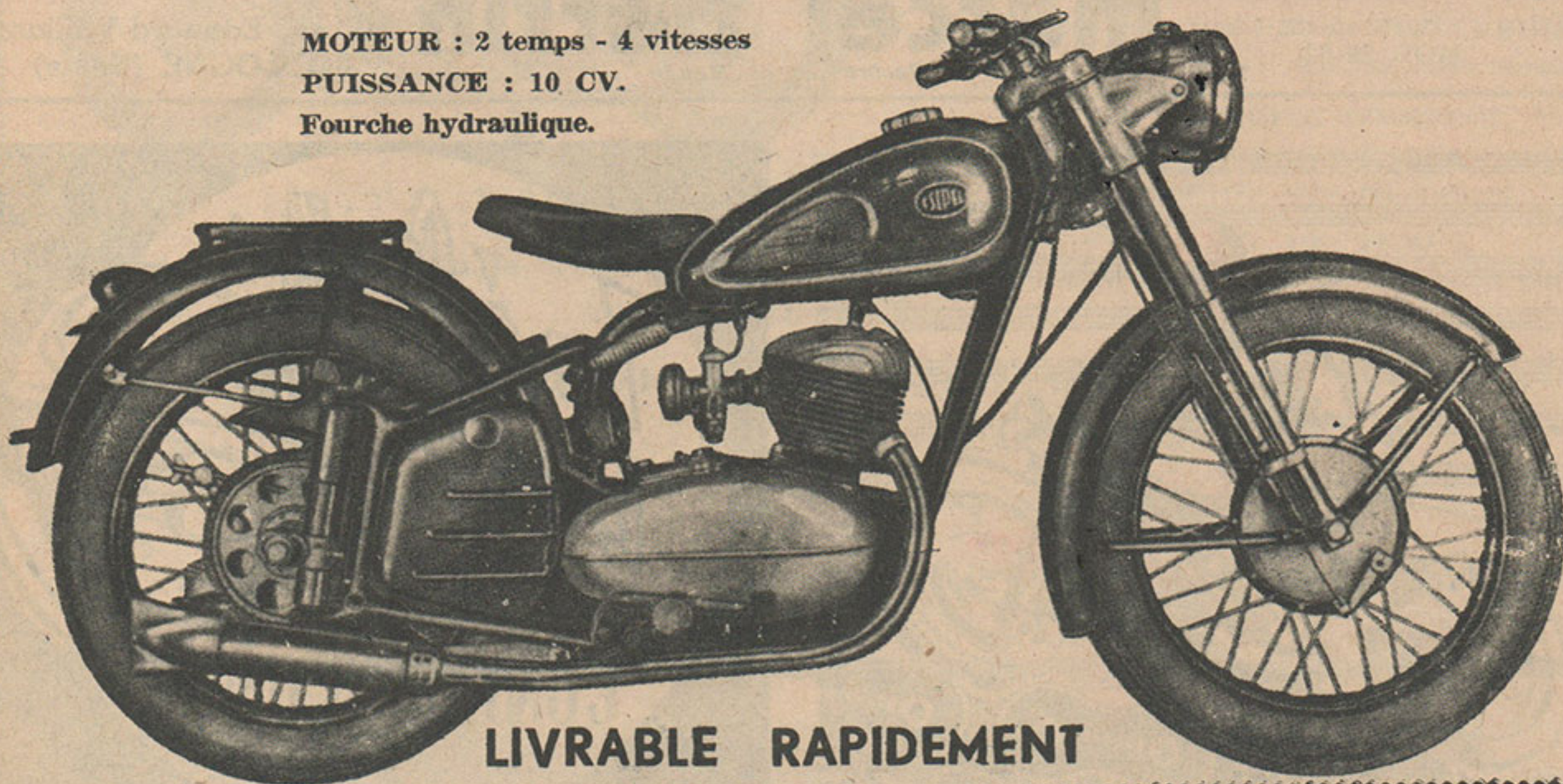
# Les ETS Jacques POCH

127, Av. de Neuilly, NEUILLY-sur-SEINE - MAI .61-70

présentent et distribuent  
par leurs nombreux agents la

**CSEPEL 250<sup>CC</sup>**

MOTEUR : 2 temps - 4 vitesses  
PUISSANCE : 10 CV.  
Fourche hydraulique.



LIVRABLE RAPIDEMENT

**NIEL GARAGE**

UN DES CONCESSIONNAIRES  
PARISIENS

8, Rue Fourcroy, PARIS-XVII<sup>e</sup> - WAG 52-62

Station Service Ultra-Moderne

Spécialement créée pour le Service Moto vous assurera

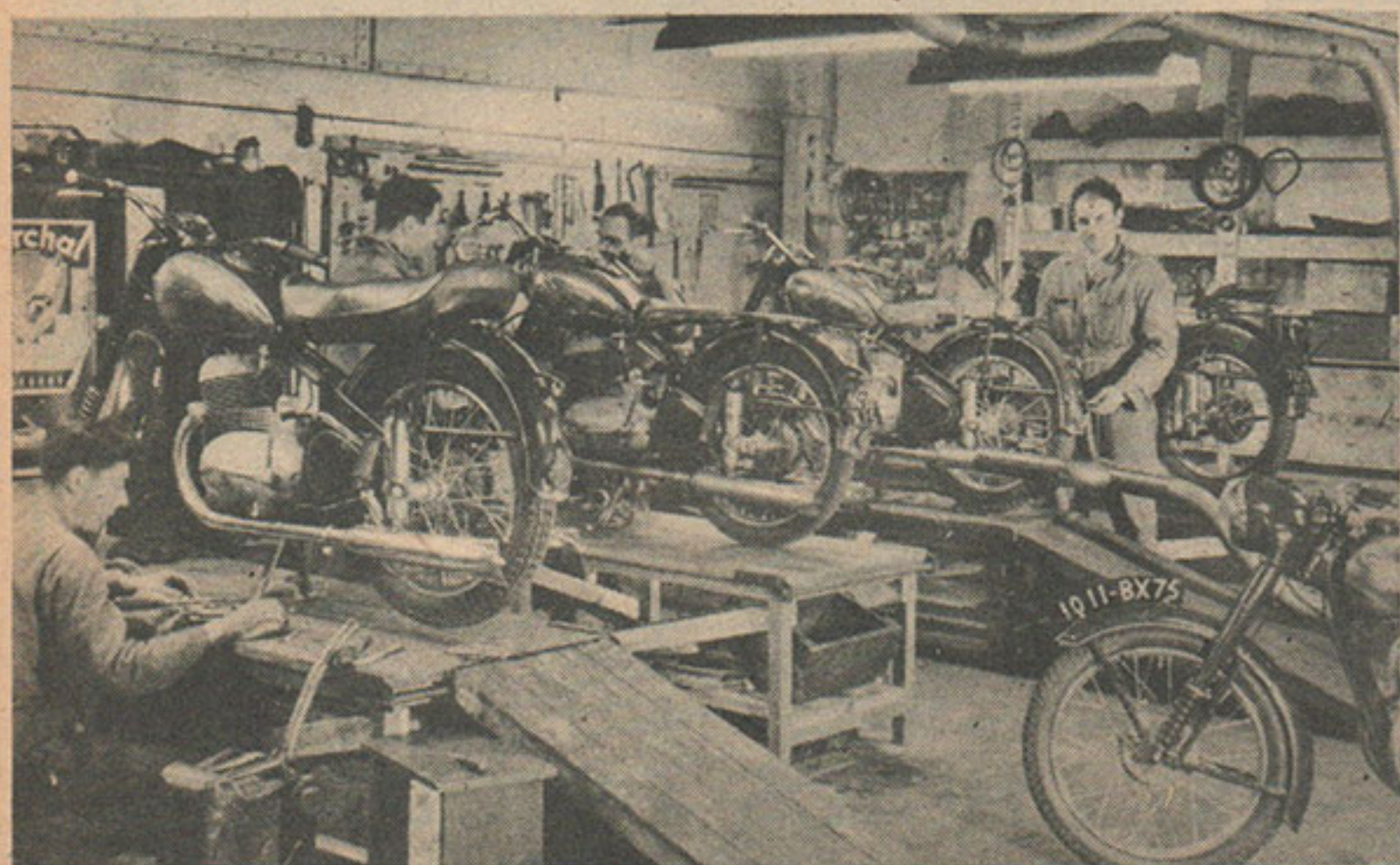
IMMÉDIATEMENT ET

AUX MEILLEURES CONDITIONS

UN SERVICE GARANTIE  
ET UN ENTRETIEN DE  
PREMIER ORDRE

POUR LES MACHINES QU'IL VOUS  
LIVRERA RAPIDEMENT

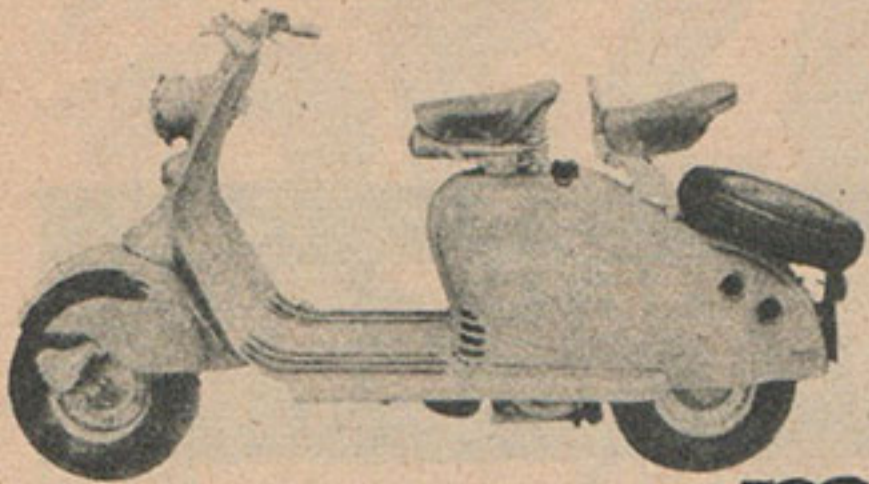
**AU COMPTANT  
et A CRÉDIT**





AGENT OFFICIEL. VENTE A CREDIT — EXPEDITION PROVINCE

**Lambretta**



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

Agent : TRIUMPH — VELOCETTE  
ROYAL-ENFIELD — HOREX

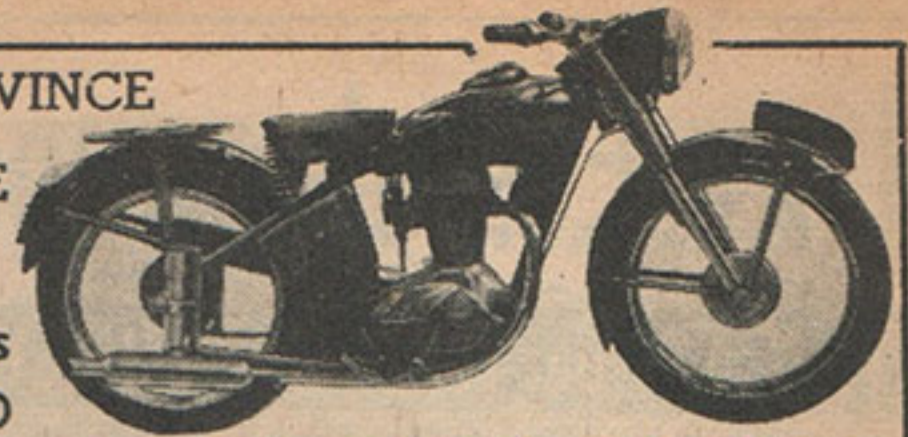
Les Vélocycleurs et Motocyclettes  
TERROT — JONGHI — AUTOMOTO  
MONET-GOYON - GNOME-RHONE

et les Scooters  
BERNARDET — TERROT

sont disponibles chez

**marcel perrin**

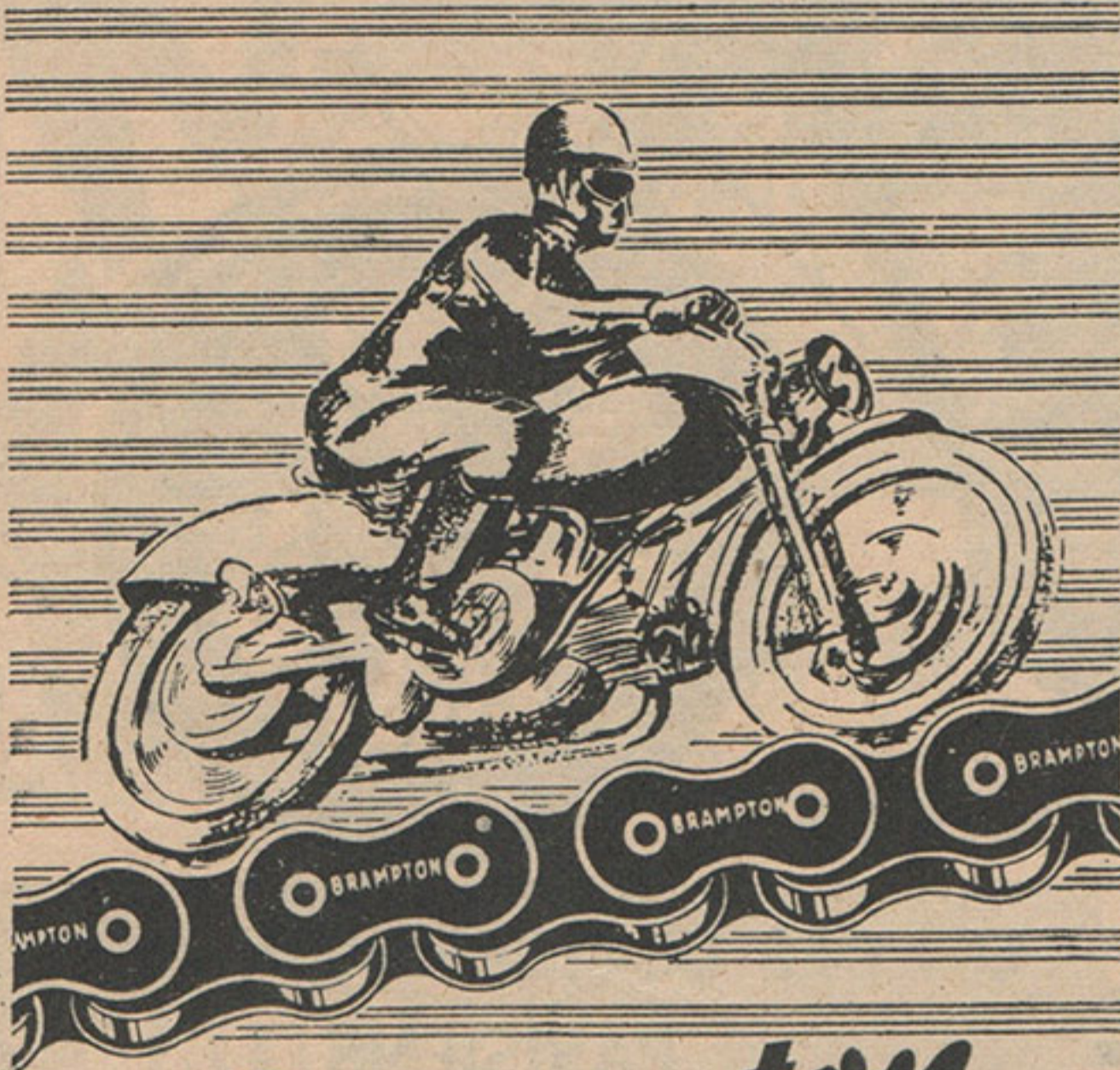
Recordman du Monde



**MOTOBÉCANE**

AGENT OFFICIEL

50, av. Edouard-Vaillant  
BOULOGNE (Seine)



**Brampton**  
&  
**RENOLD**

107

LES CHAINES MOTOS DE QUALITÉ SUPÉRIEURE

*Méfiez-vous*

DES  
CONTREFAÇONS!

**EXIGEZ le**

**CASQUE GENO**

HAUTE RESISTANCE IMPERFORABLE AUX CHOCS

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

**CREDIT 12 MOIS 1/3 COMPTANT**

NEUF et OCCASION sur toutes nos marques :

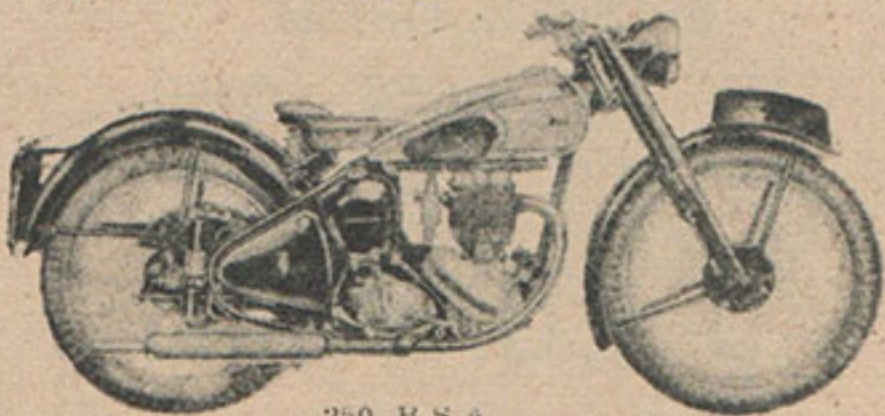
G.I.M.A. -- GUILLER -- GUZZI « GALLETTO » etc... **BSA**

Stock complet pièces

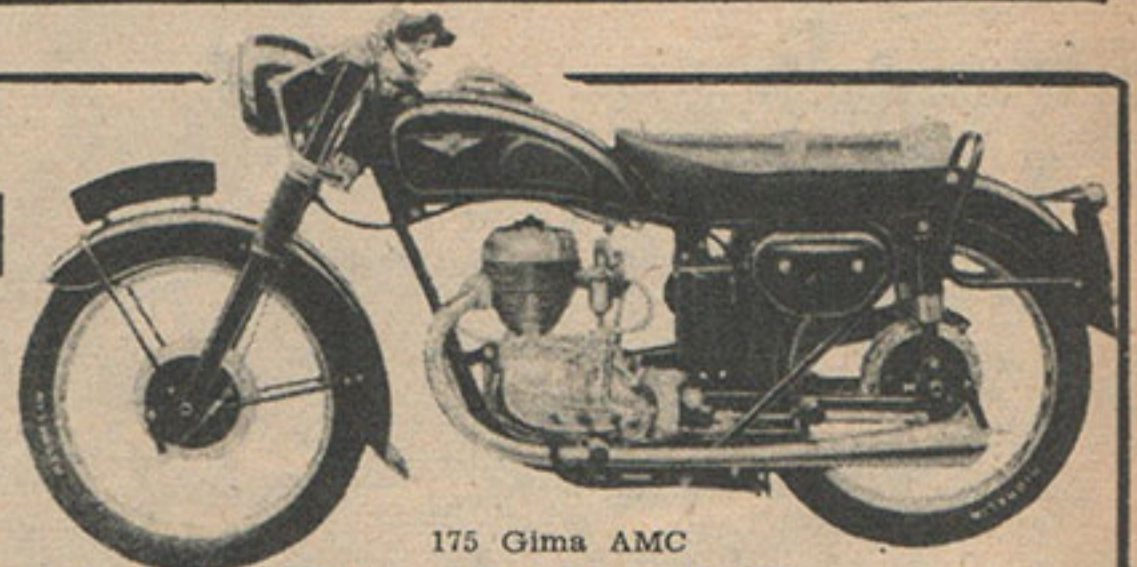
B.S.A.

Station-Service et

Réparations.



250 B.S.A.



175 Gima AMC

ET TOUJOURS DE SUPERBES OCCASIONS  
en B.S.A. — GALLETTO — GUILLER et toutes marques  
vendues également A CREDIT chez

**N. ANGELI - NORD - EST - MOTOS - SCOOTERS**

Spécialiste diplômé BSA et SUNBEAM

214, faubourg St-Denis — Tél. : NORD 43-92

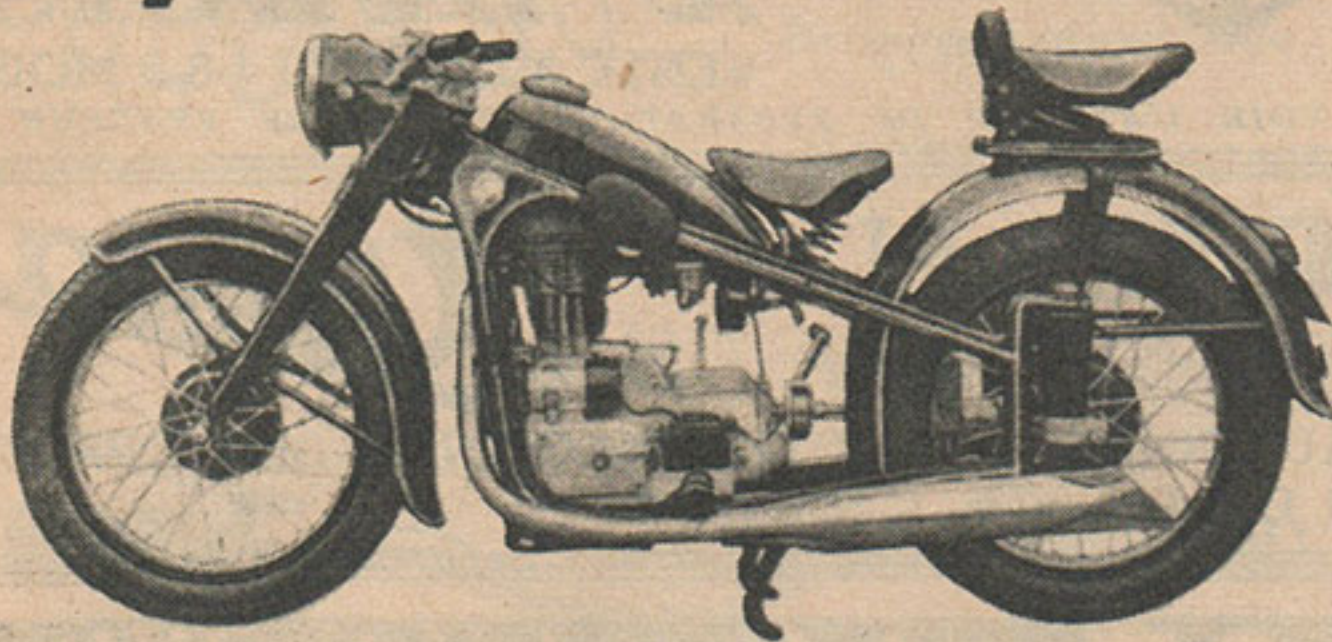
MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



350 cm IFA-EMW 14 CV R 35|3

Transmission par cardan

**disponible immédiatement**



**MOTO-UNION**

83, avenue de la Grande-Armée - PARIS-16<sup>e</sup>

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

**LA MODERNISATION DE LA MEILLEURE MOTO 350 Cm<sup>3</sup>**

ELLE EST PRODUITE PAR L'USINE « EISENACHER  
MOTOR WERKE » QUI EST L'ANCIENNE USINE **B. M. W.**  
NATIONALISEE ET INCORPOREE AVEC L'USINE **D. K. W.**

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

**PUISSANTE - CONFORTABLE**

IDÉALE POUR LE GRAND TOURISME

en duo comme en solo.

Ses perfectionnements donnent :

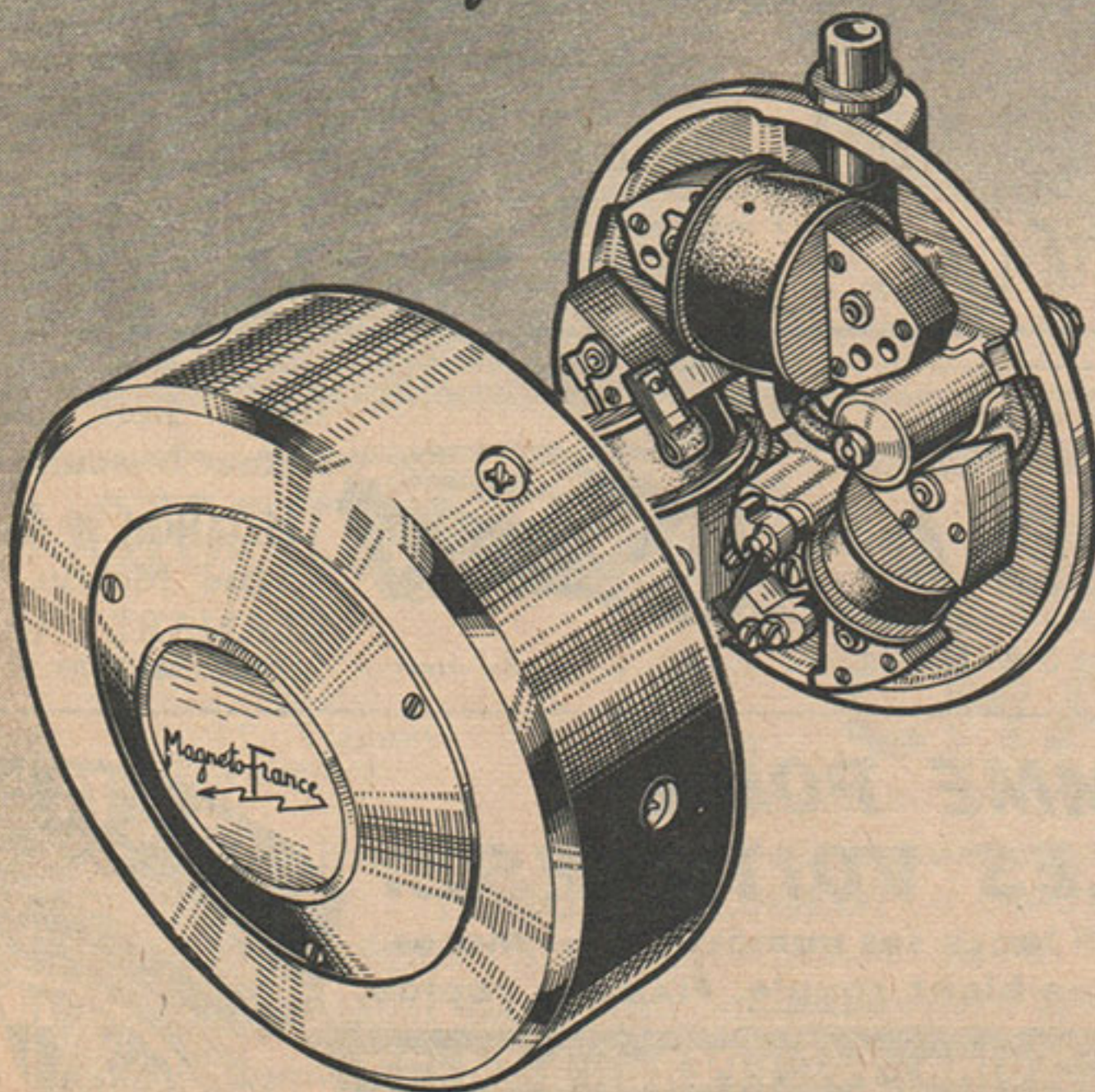
**UNE ECONOMIE EXCEPTIONNELLE**  
dans son entretien et dans sa consommation.

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

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

**VOLANT 18-2**

*La Perfection en volants magnétiques*



POUR :



■ VELOMOTEURS



■ SCOOTERS



■ APPLICATIONS INDUSTRIELLES

**Magneto-France**

93, Route d'Heyrieux - LYON — PARmentier 25-61+

42, Rue Brunel - PARIS

ETOile 45-00

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



DISPONIBLES IMMEDIATEMENT  
125 à 175 cmc.

PIECES DETACHEES

**LEVALLOIS-MOTOS**

58, rue Aristide-Briand

**MOTOBECANE**



LEVALLOIS

PER. 19-73

MOBYLETTE

SCOOTERS

REPARATIONS

**A. DUBOIS**

VENTE A CREDIT : 4-6-9 MOIS

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

A DEUX PAS  
DU  
CHATEAU

**WUPLAN**

7, av. de Paris - VINCENNES - DAU. 20-60

CONCESSIONNAIRE

ACCESSOIRES -- EQUIPEMENTS -- MISE AU POINT -- TOUTES MACHINES DISPONIBLES  
CREDIT -- CREDIT -- CREDIT



Les productions **ESCE** présentent  
LA TENTE "MARMOTTE" pour cyclomotoristes

*Vacances agréables  
Vacances économiques!*

et 26 autres modèles  
de 7.980 à 76.000 francs

Matériel garanti 1 an  
Tissus expérimentés en laboratoire

Vente exclusive par nos dépositaires accrédités  
Catalogue illustré et liste de nos dépositaires  
sur demande à

**ESCE B. P. 2 PARIS (XI<sup>e</sup>)**



**ESCE**

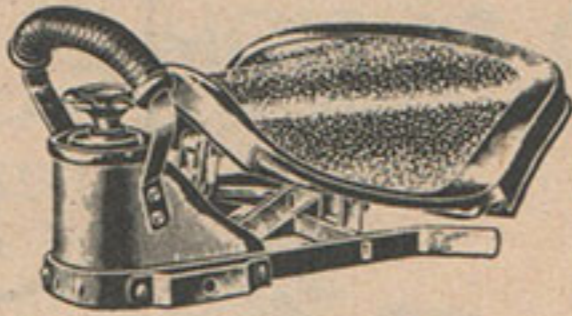
**LA TENTE "MARMOTTE"**  
en Tissu DILLON 200

Longueur : 2 m. + abside de 0 m. 80 - Largeur :  
2 m. - Hauteur : 1 m. 50 - Tapis de sol cousu.  
Double toit très enveloppant. - Auvent de 2 m.  
Hauteur sous auvent : 1 m. 60 - Abside avant de  
1 m. - 5 mâts métallisés - Poids : 9 kgs - Livré en  
sac - L'auvent peut abriter le cyclomoteur.

PRIX DE VENTE : 31.375 frs.

CONFORT  
INEGALE

MAXIMUM  
de  
SECURITE



A vide, sans passager

Siège arrière  
réglable en marche

**LEDA**

Breveté S.G.D.G.



En charge, à fin de course

Reste horizontal  
sans basculer

LEDANOIS & Cie  
4, rue Martin, 4  
CLAMART (S.)

Tél. : MIC. 08-19

**HILLS**

**COMME POUR  
LES VOITURES...**

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

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



MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



# MAGURA

LA PLUS GROSSE PRODUCTION MONDIALE  
(30 ans de succès)

Perfection d'usinage

Présentation impeccable

une MANETTE,

une POIGNEE TOURNANTE

et un GUIDON COMPLET POUR CHAQUE USAGE

Sécurité — Douceur de commande — Jamais de câbles cassés

Catalogue franco



L'Accessoire Motocycliste

9, rue Béliador PARIS-17<sup>e</sup>



N'attendez pas votre 250<sup>cc</sup>!

... VENEZ L'ESSAYER  
AUJOURD'HUI MEME  
AUX

## E<sup>TS</sup> RENÉ GILLET

FOURNISSEURS DE LA POLICE ET DE LA GENDARMERIE NATIONALE

CREDIT 12 MOIS  
Et profitez de son  
prix imbattable:

196.000 f. + TAXES  
LOCALES

VELOMOTEUR  
125 cmc.

115.200 f. + TAXES  
LOCALES

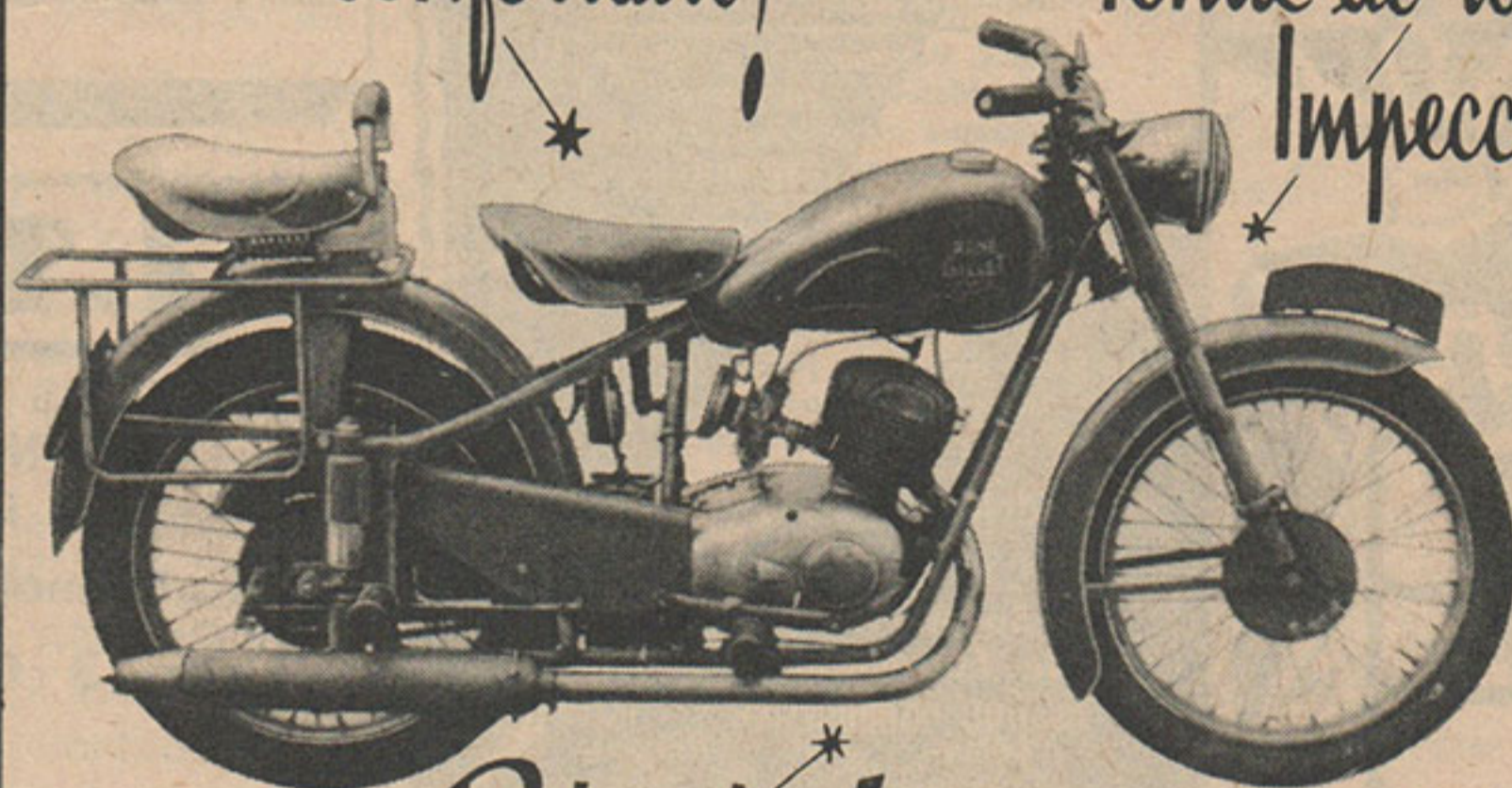
**RENE GILLET**

126 bis, Av. Aristide BRIAND  
MONTROUGE (Seine)  
Tél. : ALesia 40-40

CATALOGUE GRATUIT  
SUR DEMANDE

Confortable!

Tenue de route  
Impeccable!



Robuste!

250 cmc. - 4 VITESSES - 105 kmh.

CREATION PUBLICITAIRE MOTO-REVUE

MOTOCYCLISTES!... vous aurez rapidement  
votre

# BSA

# SUNBEAM

Passez votre commande chez :

## A. CHARRIER

Champion de France vitesse 1936

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

Atelier de réparation et ouvriers spécialisés pour entretien et garantie

Essai et démonstrations de  
toutes machines

TOUTES PIECES DETACHEES  
Stock B.S.A.

Toutes nos machines  
sont traitées avec REDEX

CREDIT 6 ET 9 MOIS

Rgts Rép. ctre 45 fr. timb.

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



L'ULTIME AMORTISSEUR



EN LIÈGE NATUREL

ISOLANT  
ROBUSTE  
LEGER  
ELEGANT

**casque BAYARD**

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

*Volants Magnétiques*



**SAFI**

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

**ALLUMAGE — ECLAIRAGE**  
Pour Vélocycleurs et Motos  
Moteurs auxiliaires  
Moteurs agricoles et marins  
Moteurs industriels

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

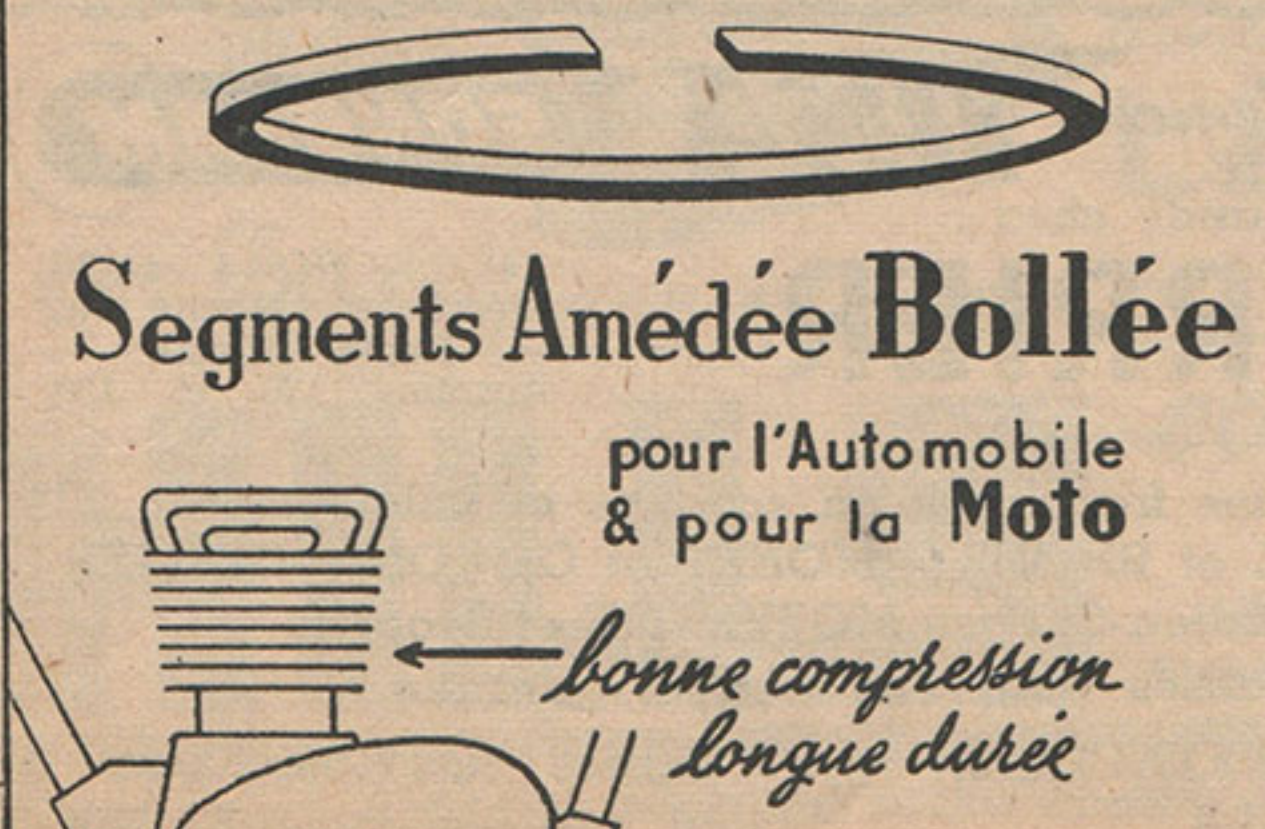
La SAFI livre des pièces de rechange pour tous ses modèles de volants, immédiatement.

**SERVICE REPARATION**  
ECHANGE STANDARD

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

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

**BOBINE SPECIALE MOTO**



**Segments Amédée Bollée**

pour l'Automobile & pour la Moto

*bonne compression  
longue durée*

*La Spéciale 2 Temps*



**BRET-OIL**

l'Huile de compétition au service du Tourisme

**se dilue instantanément dans l'essence en formant un mélange homogène**

PLUS DE CALAMINE  
OU DE « PERLE » AUX BOUGIES  
PLUS DE DEPARTS DIFFICILES  
et "brétocylez" votre mélange

avec

**BRETOCYL GRAPHITÉ**  
« LE SUPERLUBRIFIANT DES CHAMPIONS »

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

**BRET-OIL**  
ISSY-LES-MOULINEAUX (Seine) — MIC. 18-30  
(Lignes groupées)

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

**BAISSE SES PRIX**  
CONSERVE SA QUALITE  
LIVRE 4 NOUVEAUX MODELES

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



Vente à crédit.

DEMANDEZ LE CATALOGUE

Pour l'Algérie, adressez-vous à :  
« LA RENOVATION INTEGRALE »  
107, Chemin Fontaine Bleue, 107 — ALGER

AGENTS REGIONAUX DEMANDES PARTOUT

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

Renseignements et plans sur demande.





# Moto

La  
Moto **revue**

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE  
INDEPENDANTE ET  
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES  
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE  
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 40 francs

#### ABONNEMENTS :

	France	Etranger
24 N°s	800 fr.	1.100 fr.
50 N°s	1.500 fr.	2.000 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 750 frs sur l'ensemble des N°s de série.

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

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

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

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

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

On a travaillé  
cet hiver

La saison sportive 1953 ne fait que démarrer. Bien que nous soyons fin Mai, aucune épreuve comptant pour le Championnat du Monde n'a encore été disputée, et il n'est guère possible de se faire des idées précises sur la valeur des nouvelles machines d'usine. Toutefois, les principaux antagonistes ont effectués quelques galops d'essai en Belgique et en Allemagne et à la lecture de ces résultats on reste stupéfait devant les chiffres réalisés.

Les moyennes ont fait des bonds sensationnels, mais jugez plutôt : à Hockenheim, circuit rapide de 7 km. 700, Lorenzetti sur Guzzi 250 gagne l'an passé à la moyenne de 149,8 kmh. En 1953, c'est Werner Haas, sur N.S.U. 250, qui enlève cette catégorie, mais à la moyenne de 161 kmh., plus vite que les 500, l'an dernier !... Gain net : 11,200 kmh.

En 500 cmc., toujours sur le même circuit, la différence de moyenne est cette fois de 12,500 kmh. En effet, Schon, sur Horex, réalisa 160,5 kmh. et cette année Lorenzetti, sur Guzzi, arrive à 173,060 kmh., avec un tour fait à 184,400 kmh. A Mettet, Graham, sur M.V. 4, porte le record du tour à 160,209 kmh. alors que précédemment il était établi par Coleman à 158,5 kmh. En catégorie side-car, progression très nette également puisque le record du tour passe de 131,3 kmh. à 137,2 kmh. Les exemples ne manquent pas.

Partout on a travaillé ferme cet hiver, et l'on peut compter désormais sur une puissance spécifique de 120 CV au litre, pour n'importe quelle cylindrée (15 CV pour une 125, 30 CV pour une 250, 60 CV pour une 500, etc...). À cela ajoutez que partout le carénage commence à s'imposer et qu'il fera d'autant plus gagner de km./h. que les machines sont déjà très rapides (160 kmh. pour une 125, 185 pour un 250, 195 pour une 250, et 220 pour une 500 sont à considérer comme des chiffres moyens).

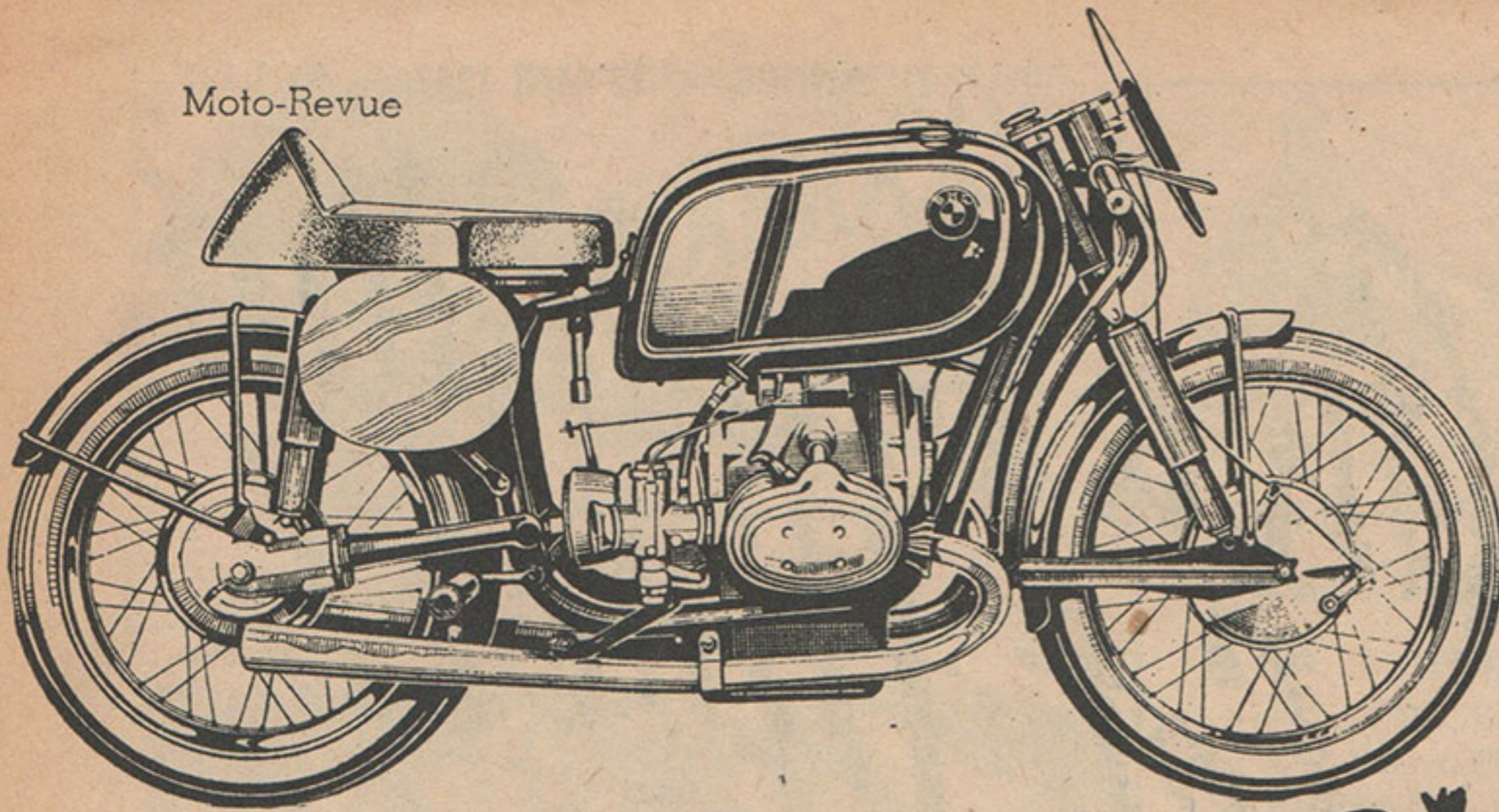
Tout cela est très joli. On comprend parfaitement que les techniciens ne songent qu'à tirer de nouveaux chevaux supplémentaires, à accroître la vitesse de pointe, mais désormais, n'y aura-t-il pas crise de pilotes pour utiliser au maximum de tels engins.

A ce rythme, il semble que bien vite les 500 vont devenir inconduisibles. Si l'on ramène la cylindrée maximum à 350, quelques années plus tard nous arriverons encore à ces mêmes vitesses astronomiques.

Le sport motocycliste va arriver à un tournant capital de son existence. La conception même de la classification par cylindrées semble avoir fait son temps. Mais quelle réglementation va-t-on pouvoir lui imposer ?

Cylindrée libre, mais consommation réglementée, semble être une des meilleures solutions, car la course, plus que jamais, sera d'un intérêt direct pour le futur client, qui, s'il aime aller vite, aime aussi que ce soit aux moindres frais.





### ASSURANCES A CREDIT

Facilités de paiement. Versements en échéances fractionnées au-dessus de 5.000 fr. de prime.

Demander nos conditions au Service Assurances, 12, rue de Cléry.

*Ci-contre : la première indiscretion sur les nouvelles BMW compétition, dont la première sortie prévue est le T.T.*

# INFORMATIONS

## ◆ UN MOTEUR 3 TEMPS

Il s'agit de la réalisation du professeur E. Terres. Alors qu'un 2 temps donne 1 temps moteur pour 2 courses du piston, un 4 temps, 1 temps moteur pour 4 courses, ce moteur-ci donne 2 temps moteur pour 6 courses du piston. Ces 2 temps-moteur se situent lors des 2 premières rotations complètes du vilebrequin. Le premier temps moteur, avec peu d'émulsion et seulement une demie combustion, est suivi d'un deuxième temps moteur, à pleine combustion, et surcharge d'émulsion et d'air.

## ◆ QUI EST-CE ?

On nous annonce la venue prochaine en France d'un coureur marocain du MC de Meknès qui pourrait inquiéter d'une façon sérieuse les pilotes de la catégorie nationale. Il piloterait une 350 cmc. Featherbed, mais on ignore tout de son identité.

## ◆ DECLIN

Malgré les victoires que peut remporter la toute dernière Harley Davidson « K », la presse américaine ne fait pas preuve de chauvinisme à l'égard des big-twins de sa production, et les compare aux « Buffles des USA qui ont si rapidement disparu du paysage national ».

## ◆ AH ! CES DEVICES !

Werner Gerber, le champion suisse bien connu, fut le centre d'une mésaventure qui heureusement se termina fort bien. Allant courir en Espagne, il avait demandé 200.000 pesetas de caution (1 peseta = 8 francs). Devant l'énormité de cette somme, les organisateurs s'esquivèrent dès l'arrivée de Gerber, mais tout s'arrangea quand il précisa que c'était 200.000 francs qu'il demandait, et non 1.600.000 francs.

## ◆ ADLER CARROSSEE

A l'exposition des voitures utilitaires de Stuttgart était présentée une Adler carrossée. Cete nouvelle tendance semble toucher tous les constructeurs, les uns après les autres, et doit sûrement être une influence du scooter.

Mais, dans la mesure où il s'agit d'un carrossage surajouté, on peut se poser quelques questions : comment est assuré le refroidissement quand le carénage de la roue avant chasse l'air partout ailleurs que sur les culasses ? Comment réagit la machine au vent latéral ? Quel poids mort supplémentaire entraîne un tel carrossage ? Et l'accessibilité des différents organes ?

Ce n'est que lorsque la machine est dès son dessin prévue pour être carrossée, qu'elle peut être viable, tout au moins à notre avis.

## ◆ SALON DE LA VOITURE D'OCCASION

Avec ce printemps 53 s'ouvre le S.V.O. La Porte Maillot ne pouvait être mieux choisie. A l'orée du Bois de Boulogne où tout est verdure, dans ce cadre unique, c'est l'appel irrésistible de la route à l'approche des vacances.

Ce S.V.O. sera la plus grande manifestation automobile connue en France jusqu'à ce jour. Ce sera la réunion de tout le matériel disponible qui s'offrira aux acheteurs autos, motos, scooters, cars, camions, accessoires, etc...

Publipress qui, depuis 1949, organise chaque année le S.V.O., a tenu à apporter cette année des conceptions nouvelles et des originalités qui seront particulièrement appréciées.

Facilités de transactions pour les exposants ; à cet effet, le Commissaire Général G. A. Migon fait procéder à l'installation de nombreux boxes-bureaux qui seront pendant toute la durée du Salon à la disposition des exposants pour recevoir confortablement leurs clients. Des sténos-taxis pour la première fois utilisées en France resteront en permanence à la disposition des vendeurs et acheteurs.

Enfin pour satisfaire l'acheteur et favoriser les ventes, le V° Salon de la Voiture d'occasion procédera à une attribution gratuite d'essence à tout acheteur pendant toute la durée du Salon du 16 au 25 mai.

## ◆ M. GUENEAU BLESSE

M. Guéneau, le directeur bien connu des Ets Geno, a été la victime d'un accident de la circulation entre la Ferté-St-Aubin et Olivet. Souffrant d'un épanchement sanguin, dans le genou, M. Guéneau recommence actuellement à marcher.

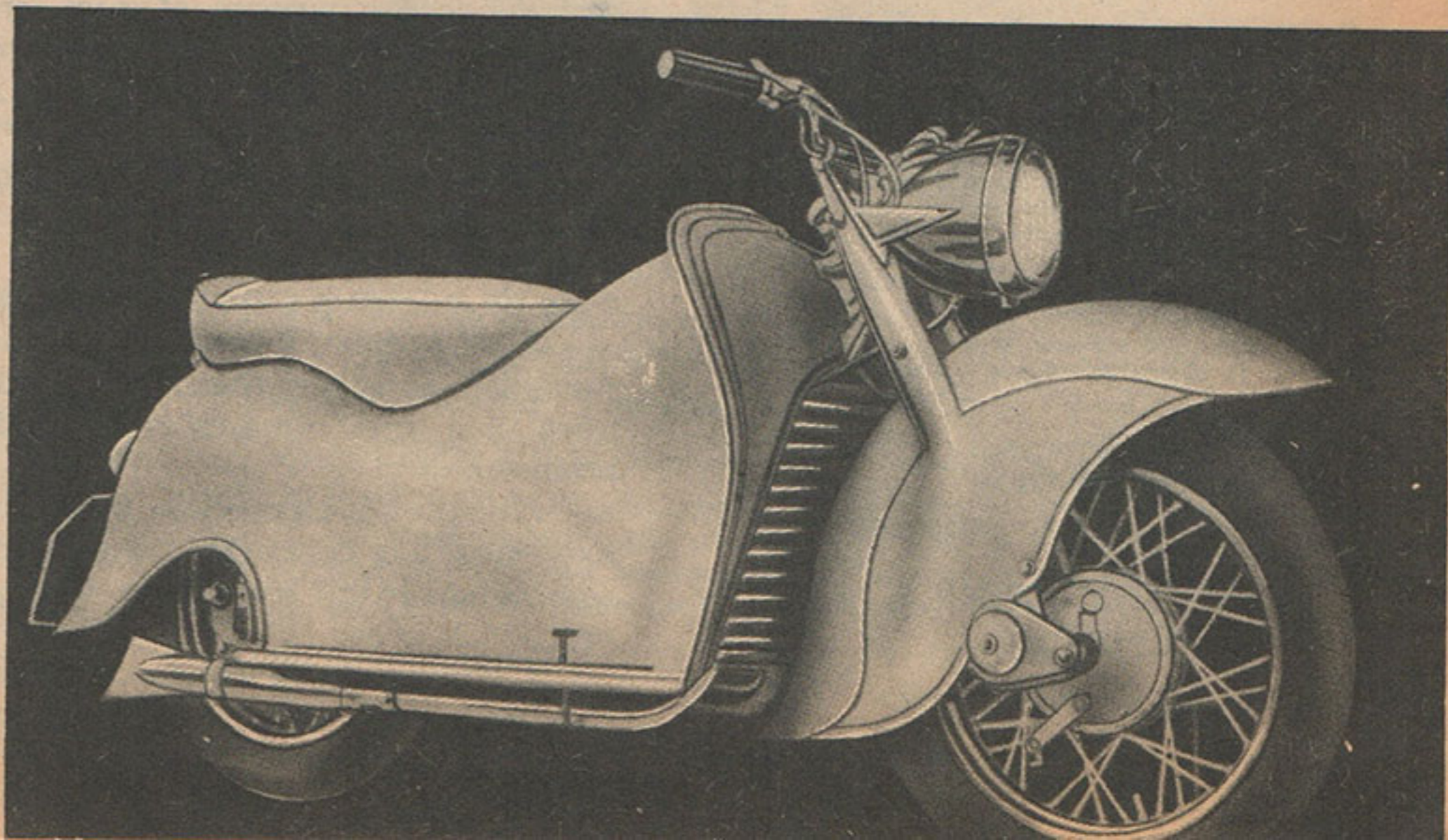
Tous nos vœux de rétablissement complet accompagnent sa convalescence.

## ◆ PUCH TL 150

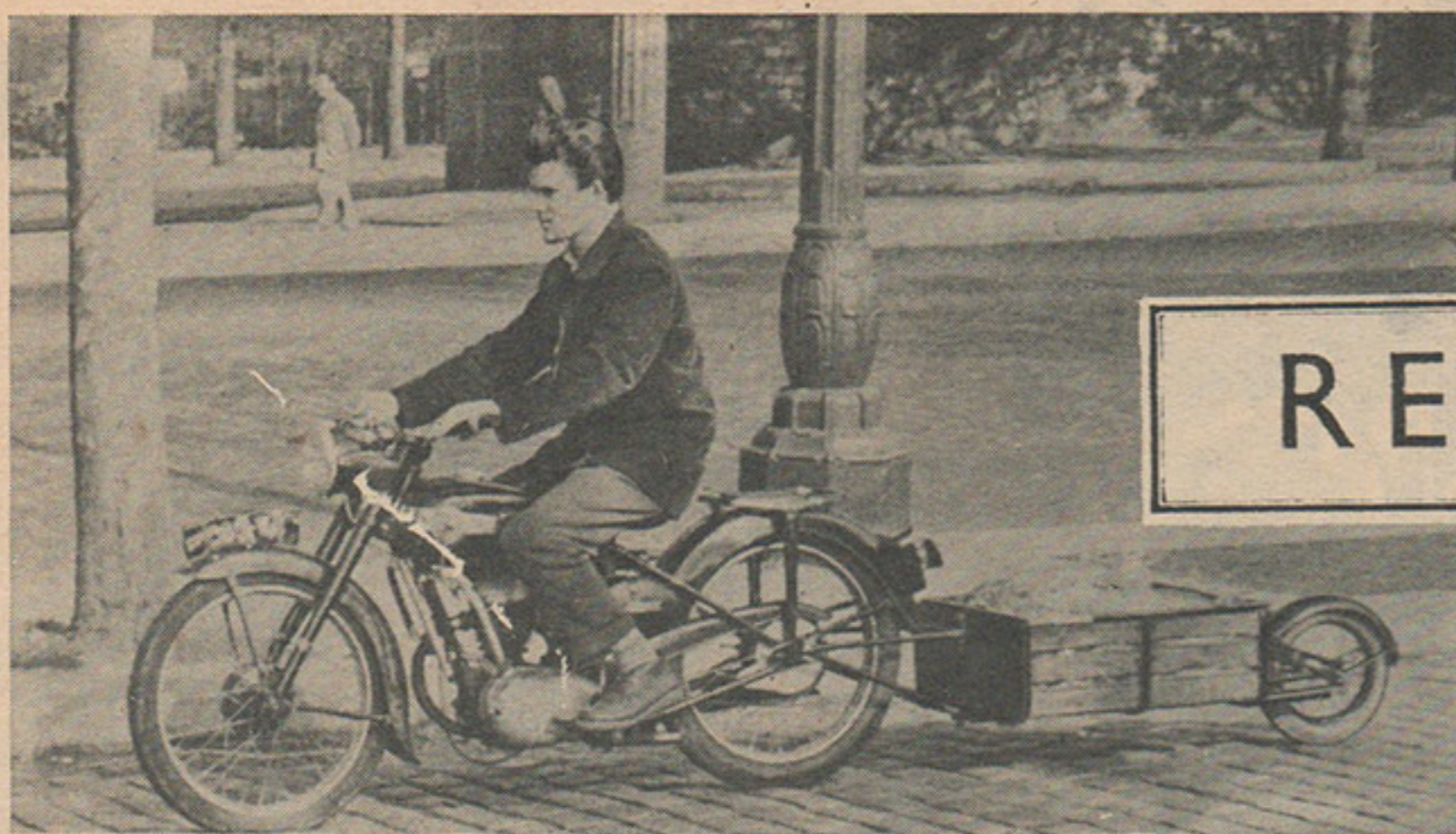
Une anomalie régnait chez Puch, lors de la sortie des types TL. La 125 (il est vrai qu'elle est munie de 2 carburateurs) développait 7,5 CV, alors que la 150 cmc. n'en faisait que 6,5, ce qui correspondait respectivement à des puissances spécifiques de 60 et... 43 CV au litre.

Pour en venir à des résultats plus normaux, l'usine a trouvé nécessaire d'accroître la puissance de la 150 cmc. et de lui donner plus de chevaux qu'à la 125. Ainsi la puissance est passée de 6,5 CV à 5.300 t.-m. à 7 CV à 5.500 t.-m., puis actuellement de 7,8 à 8,3 CV à 5.600 t.-m., ce qui, toujours avec 1 seul carburateur, donne une puissance spécifique de 55,5 CV/l.

*Ci-dessous, la 250 Adler entièrement carénée paraît bien étudiée pour un nettoyage rapide, mais l'accessibilité au moteur est bien sacrifiée.*







ESSAI DE LA

REMORQUE

RUBY

Les vacances approchent, et l'époque arrive où nous allons partir avec armes et bagages, ... surtout les bagages d'ailleurs, et c'est alors qu'un problème va se poser : où mettre ceux-ci ? Après avoir essayé diverses solutions allant du sac de camping aux sacoches métalliques, en passant par la ficelle, et filé quelques paire de bas au cours d'expériences consécutives (les hommes mariés nous comprendront), il apparaîtra que la solution idéale n'est pas à rechercher dans ce sens. Certains se tourneront alors vers le sidecar, mais d'autres, à tort ou à raison, préféreront un moyen leur permettant de garder l'agrément de la conduite en solo. La remorque est évidemment le seul élément répondant à cette exigence, si elle est bien conçue, et

effet obtenue à l'aide d'anneaux Neiman qui firent leurs preuves sur de nombreuses motos, sidecars, etc. De plus, l'une des extrémités est montée sur un axe soudé à une tige filetée et réglable par un écrou à oreilles. L'élasticité des anneaux de caoutchouc est donc très facile à contrôler.

Le bras de levier qui fait travailler ces anneaux est suffisamment long pour assurer l'ampleur nécessaire, sans pour cela être trop « flottante ». Afin de parer aux inconvénients d'un rebond sur les mauvais pavés, l'axe d'articulation est monté sur caoutchouc qui travaille à la torsion et fait office d'amortisseur.

La progressivité dans le fonctionnement est assurée par les anneaux eux-mêmes qui sont au nombre de 3 et entrent en fonction successivement, suivant le poids de la charge transportée.

La caisse de la remorque elle-même est montée sur une poutre centrale tubulaire en acier de 36x40, ce qui donne toutes garanties quant à la résistance du châssis. La fixation à la moto s'opère au moyen de deux branches triangulaires et montées, côté remorque, sur caoutchouc, travaillant à la torsion. Ce dernier détail permet d'obtenir un ensemble moto-remorque souple, mais d'une rigidité suffisante, afin d'éviter que la moto ne serpente. Ce système a encore un autre avantage, c'est qu'il a tendance à ramener la remorque dans la ligne de la machine, ce qui évite les flottements désagréables.

Comme tous nos essais semblables, celui-ci a surtout porté sur la tenue de route de l'équipage. Nous devons dire, en premier lieu, que la machine utilisée pour nos essais était une 125 Terrot, et que malgré la réputation de celle-ci quant à sa fourche avant, ce défaut originel n'est absolument pas sensible avec la remorque Ruby. Après un changement de roue à broche, nécessité par le mode de fixation, la remorque fut chargée d'assiettes, plats, etc..., objets par essence très fragiles. Afin d'éviter le bris de cette

vaisselle, de la paille fut placée sur les côtés, pour empêcher au tout d'être violemment déporté contre les parois, à l'accélération, au freinage ou dans les virages. Le parcours de l'essai fut très exactement le boulevard Wilson (Porte de la Chapelle) qui nous permit des pointes à plus de 70, tout en éprouvant fortement les suspensions. Afin de tenter le diable, nous avons même fait plusieurs passages dans des rues parallèles à l'avenue, et dont le sol ferait honneur à une cour de ferme. Nous devons dire qu'au retour, nous avons été très surpris en constatant l'intégrité de chaque assiette ; les chocs enregistrés en cours de route (la machine n'étant pas suspendue à l'arrière) nous avaient fait envisager le pire, mais l'amortissement des anneaux Neiman est vraiment à la hauteur de sa tâche. M. Du Tertre s'est d'ailleurs promené plusieurs jours dans Paris avec sa remorque pleine de vaisselle (attelée à une 251 NSU OSL) et ce sans aucun dommage pour celle-ci ; bien que la NSU n'ait pas non plus de suspension arrière.

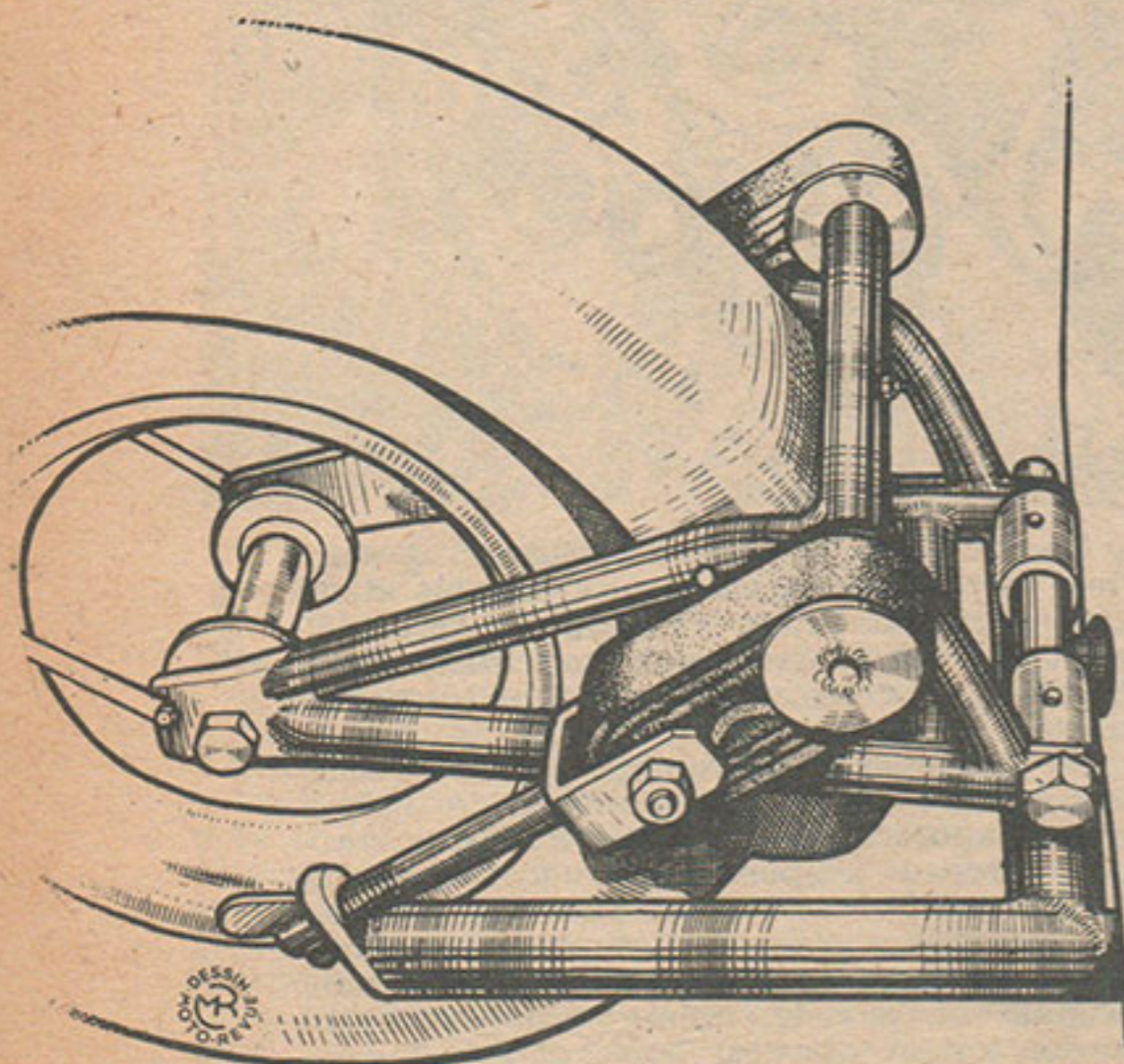
Une telle utilisation n'est pas courante, vous direz-vous, mais qui peut le plus peut le moins, et vraiment le maximum a été fait.

Au point de vue conduite, celle-ci est celle d'une moto solo ordinaire, on prend ses virages tout à fait normalement, quelle que soit la charge de la remorque.

Au cours de l'essai nous commençons à sentir un cisaillement de la moto qui était dû à... un dégonflement progressif du pneu avant ! Une fois le remède apporté, tout redevint heureusement normal et nous recommençâmes joyeusement à avaler les bosses du boulevard Wilson qui en détient un nombre impressionnant !

Nous ne tirerons pas de conclusion de notre essai, les principaux points, à savoir : tenue de route et douceur de fonctionnement étant concluants par eux-mêmes. Nous terminerons donc en souhaitant bonne chance aux utilisateurs de la remorque Ruby... et aux autres !

JUNIOR

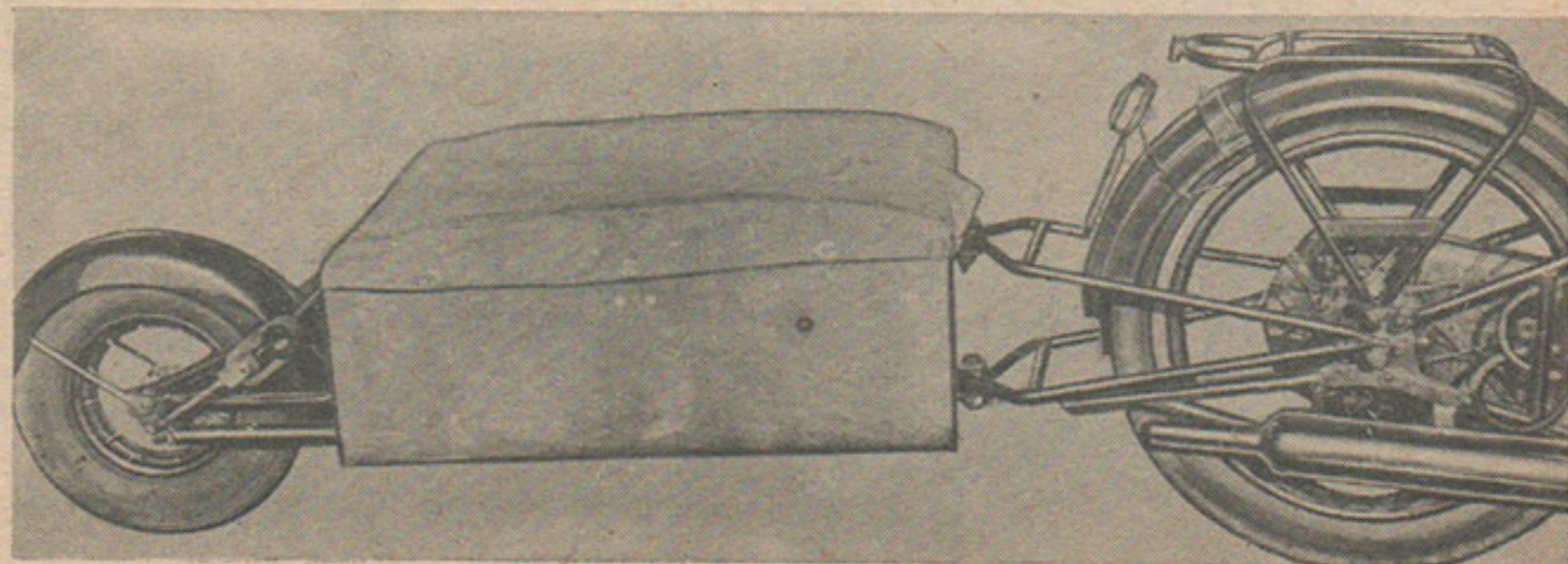


Ci-dessus : le système de suspension par anneaux Neiman. On voit nettement le réglage de la dureté par un écrou à oreille. A droite : la Ruby pour grosse moto.

dans le genre, nous avons fait confiance à la nouvelle production des Ets Du Tertre commercialisée sous le nom de « Ruby ».

Cette remorque est évidemment du type monoroue qui a prouvé sa supériorité sur tout autre système, par son aptitude à suivre exactement la moto, aussi bien en ligne droite qu'en virages.

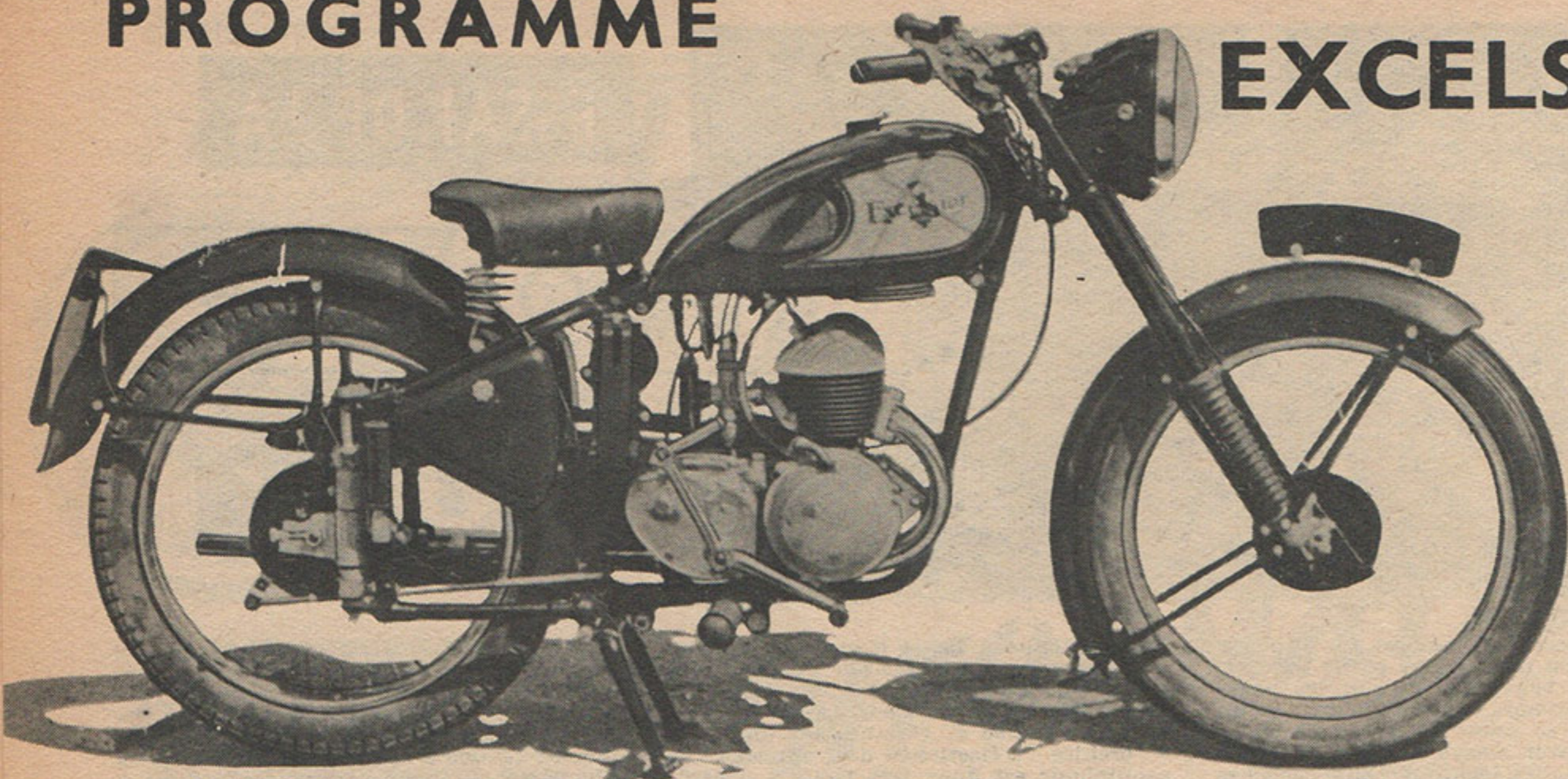
Le principal intérêt de cette remorque réside dans sa suspension. Celle-ci est en





## PROGRAMME

## EXCELSIOR

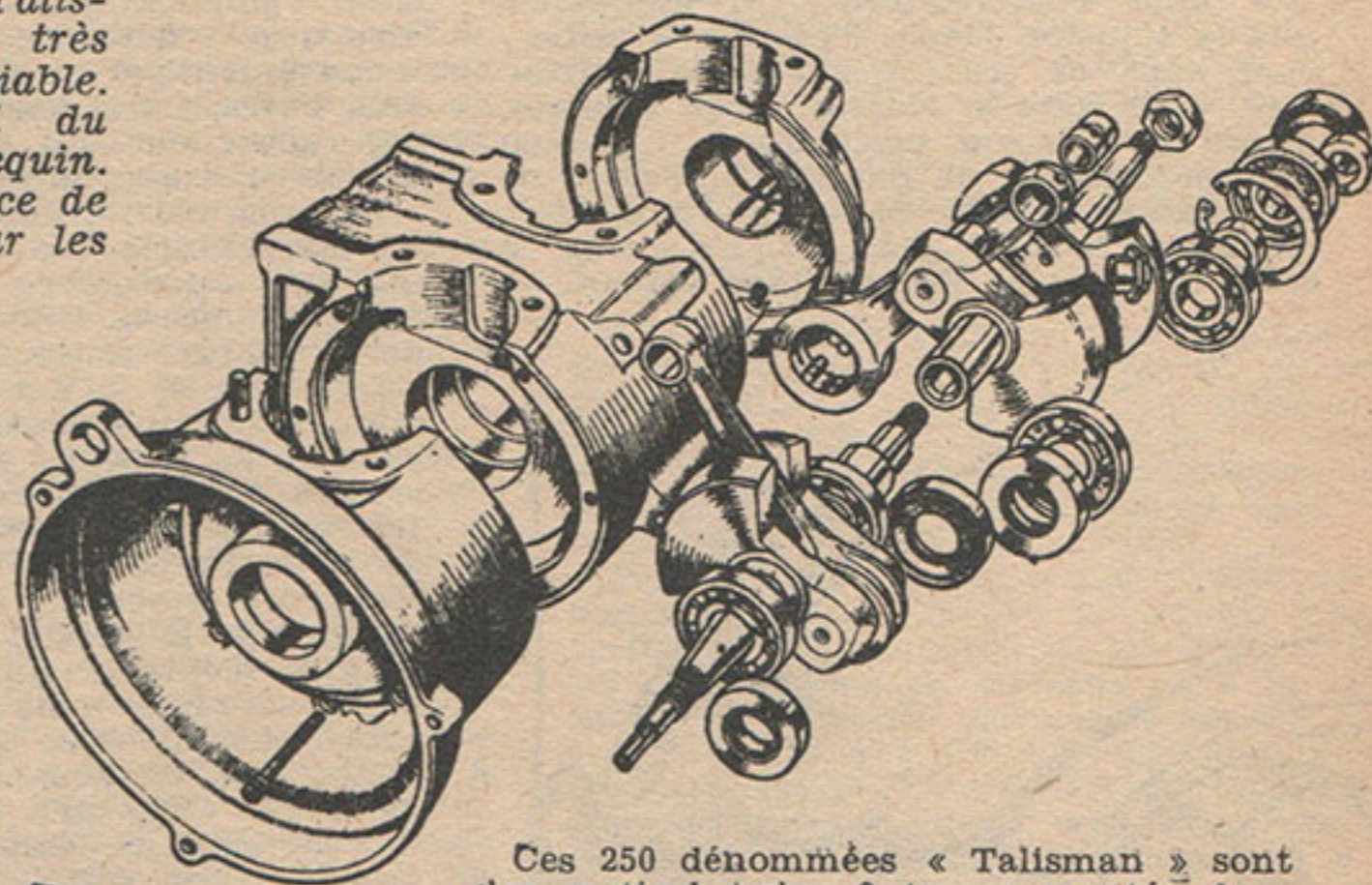


La maison Excelsior qui s'enorgueillit d'un passé sportif des plus glorieux se cantonne maintenant dans la production de motos légères équipées de moteurs 2 temps. Ceux-ci sont soit des Villiers (en 125 et 197), soit des Excelsior (150 et 250). En dehors des motocyclettes, il y a ce que les anglais nomment les « autobyks » équipés de 98 cmc.

Nous ne présenterons aujourd'hui que les modèles en 250 cmc., le système actuel qui régit les importations reléguant les autres modèles au second plan.

Le montage de cylindres séparés permet un entretien des plus aisés. Ici le moteur de la Talisman twin « sport » qui est équipé de deux carburateurs. La boîte est à 4 rapports.

*Ci-dessus : la 250 Talisman twin, machine très légère et très maniable. Ci-contre : détail du montage du vilebrequin. On notera la présence de cinq roulements pour les paliers.*

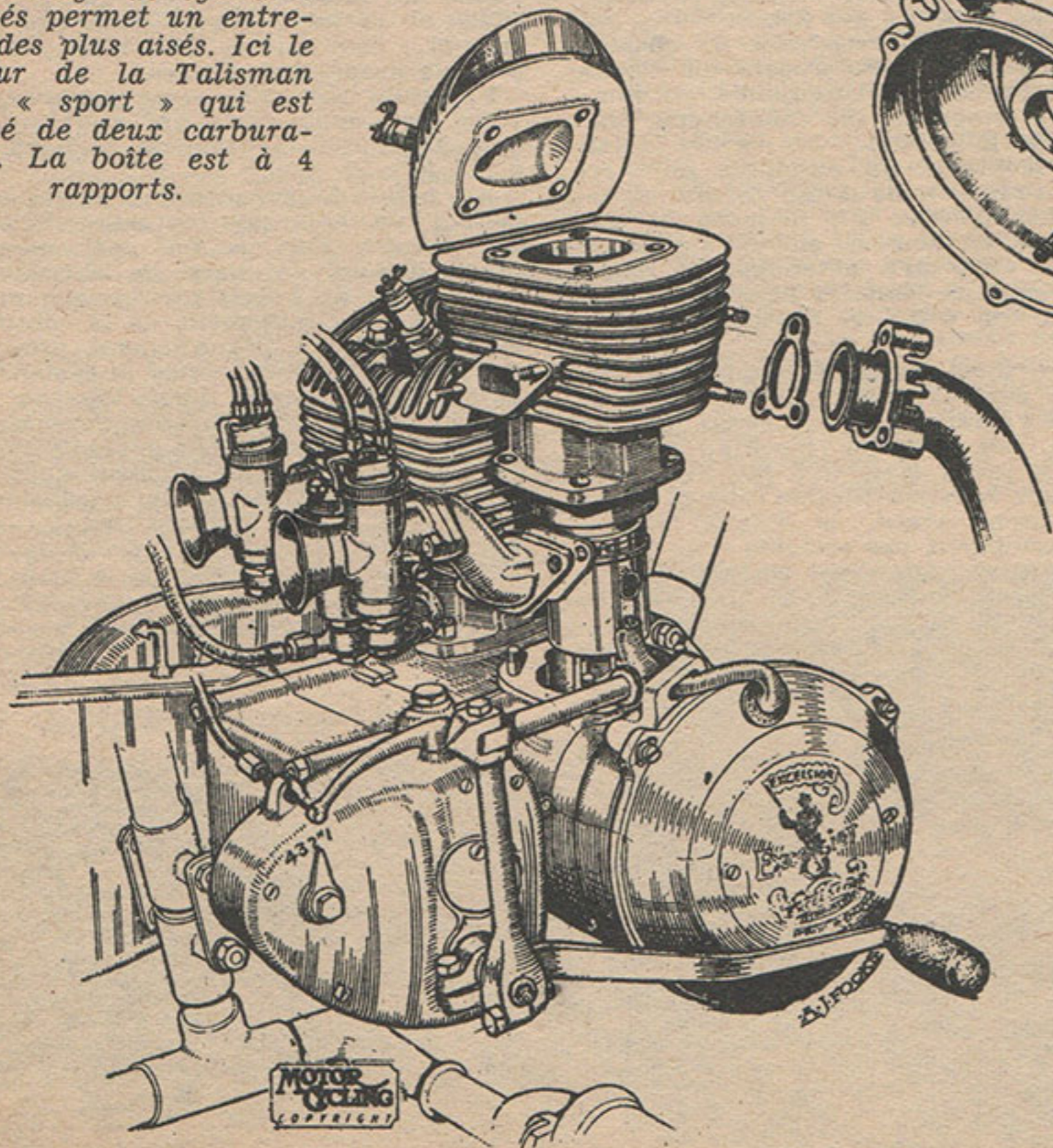


Ces 250 dénommées « Talisman » sont des vertical twins 2 temps montés dans un cadre extrêmement léger et très élégant d'allure. Ces deux machines sont traitées en deux versions, l'une tourisme, l'autre sport.

La tourisme TT développe 8,5 CV à 4.800 tours-minute, et est montée, de même que la sport dans un cadre classique simple berceau suspendu par une fourche coulissante à l'arrière et par une fourche télescopique à l'avant. Les accessoires qui équipent cette machine sont évidemment anglais et par là même synonymes de perfection et qualité. Tout, depuis les silencieux jusqu'à la poignée tournante, donne un ton de sobriété et de bon goût classique, bien dans la tradition anglaise. La Talisman Twin Sport se différencie de sa sœur par le montage de deux carburateurs Amal qui améliorent son remplissage et son rendement.

La « Sport » développe en effet 9,7 CV sans augmentation du régime ou du taux de compression. Sa présentation également est différente, par la selle double montée de série, et l'émaillage qui est beige au lieu de bordeaux et panneaux crème.

Les 250 Excelsior sont donc des machines sortant de l'ordinaire de la production anglaise, qui ont peut-être leurs équivalents au point de vue strictement technique, mais dont le fini et la qualité sont rarement égalés.



UN BON MOTOCYCLISTE EST OPTIMISTE : UN ACCROCHAGE N'APPELLE PAS UNE DISPUTE





Le temps exceptionnellement sec dont nous avons joui depuis quelques semaines et l'approche des mois d'été nous incitent à prendre la route, et à envisager la façon la plus agréable dont nous passerons nos vacances.

Nous autres motocyclistes avons la chance de disposer d'un moyen de transport si économique que les frais de route proprement dits nous permettent d'envisager les plus longues randonnées sans grever outre mesure notre budget annuel. Supposons par exemple que notre monture consomme de 3 à 4 litres aux 100 kms, cela ne fait guère qu'entre 150 et 250 fr., soit pour un voyage circulaire de 3.000 kms (à faire en 15 jours), de 4.500 à 7.500 francs d'essence. Même en ajoutant l'huile, et en tenant compte de l'usure de notre matériel (qui restera minime si nous sommes sages et si nous ménageons la mécanique) ceci montre immédiatement que des parcours jugés autrefois bien ambitieux, sont à portée des portefeuilles modestes... heureusement, puisque c'est l'énorme majorité.

Tout cela est fort beau, direz-vous ! Certes, nos motos sont prêtes à nous véhiculer par monts et vaux ; mais le tout n'est pas de rouler ; il vient bien un moment où l'on s'arrête, et c'est là que nos économies de salariés ou d'artisans s'avèrent insuffisantes ; les frais d'hôtel et de restaurant montent bientôt à un total qui nous oblige à rebrousser che-

min avant le kilométrage prévu. Non que l'industrie hôtelière pratique des prix abusifs ; au contraire, nous avons souvent trouvé un accueil parfait et un gîte des plus confortables pour une somme vraiment raisonnable. Néanmoins les frais de repas et de chambres pour plusieurs personnes dépassent souvent les possibilités des tandémistes ou des side-caristes qui disposent par ailleurs de congés suffisamment longs pour vouloir vraiment « voir du pays ».

Par ailleurs, le nombre de gens qui prennent pension dans les hôtels de nos belles régions touristiques fait qu'il est souvent difficile de trouver un gîte pour une nuit, entre juin et septembre.

Finalement, il y a aussi les gens heureux qui ne sont limités par aucune considération financière et qui estiment que rien ne vaut le repos d'une belle soirée passée seul avec la nature. Pour tous, il y a un moyen, il y a un complément tout naturel à la moto : c'est le camping.

Plus exactement nous devrions dire : les campings. Car de même qu'il y a l'usage du Velosolex et le possesseur de la 1000 Ariel ou Vincent, de même il y a des campeurs de types bien différents, mais qui n'ont pas moins des raisons parfaitement valables, dont la recherche de

l'économie ou le goût du raffinement extrême ne constituent nullement toute la liste.

Nous allons passer en revue les différents articles que l'on trouve dans le commerce ; on pourra les juger nécessaires ou superflus selon les cas. Il est bien évident que deux jeunes gaillards préféreront souvent un matériel « spartiate » qui gardera tout son caractère sportif à leur monture, tandis que le side-cariste partant en tournée de vacances avec sa femme et deux petits enfants sera bien inspiré de trimballer un matériel copieux, puisque les intempéries toujours possibles seraient désastreuses à sa petite famille.

Nous avons consulté les catalogues de diverses maisons. Nous n'avons rien trouvé de « sensationnel », et c'est fort bien ainsi ; cela prouve qu'on est parvenu à une stabilisation des types de tentes, par exemple ; mais dans chacun de ces types, on est presque parvenu à la perfection (encore ce « presque » ne s'explique-t-il que par une prudence sans doute excessive).

Il y a en gros trois sortes de tentes : les modèles pour « randonneurs », les « canadiennes » classiques, dérivées du « bonnet de police », et les tentes « autos », dérivées du type précédent, mais plus vastes, plus complètes aussi.

Pour les « randonneurs », il semble bien que les spécialistes, tels Andrault et autres Roger Tourte, aient donné le meilleur d'eux-mêmes ; on trouve des tissus extra-légers et très résistants cependant ; des cordages nylons ; des mâts dural rigides, des piquets torsadés, des éclairages prévus dans les tresses lors de la confection.

Bref, un matériel d'encombrement très réduit, très logeable cependant, se montant et se démontant en un clin d'œil.

Nous citerons, entre bien d'autres, la « Monomat à abside » du vieux campeur, l'admirable « Echo » de Robert Andrault,



Une tente légère à double toit et mâts en V.



la « Tour du Monde » de Raclet, et toutes les spécialités que nous trouvons chez ESCE, Ave Bros, Spécial Camping, etc... Elles tiennent très bien sous les vents les plus violents, offrent un abri spacieux à deux campeurs de grande taille, trois à la rigueur, et s'adressent à ceux qui aiment rouler jusqu'à la nuit tombante, et repartir très vite le matin. De même, leur poids, toujours très en dessous de 4 kilogs avec tous les accessoires, permet de les emmener en montage si on envisage les excursions pédestres.

Ajoutons que leur volume quand même restreint les rend faciles à réchauffer, et que leur faible encombrement les désigne aussi pour les installations volantes, loin des camps organisés.

Comme on ne saurait tout avoir, précisons que leur prix est relativement élevé, au moins 20.000 francs, car la qualité totale ne s'obtient qu'avec des matières premières de qualité extra (tissus Super Tropic, Himalaya, etc.).

Donc, en résumé, voici les caractéristiques généralement adoptées pour le type « Randonneur » :

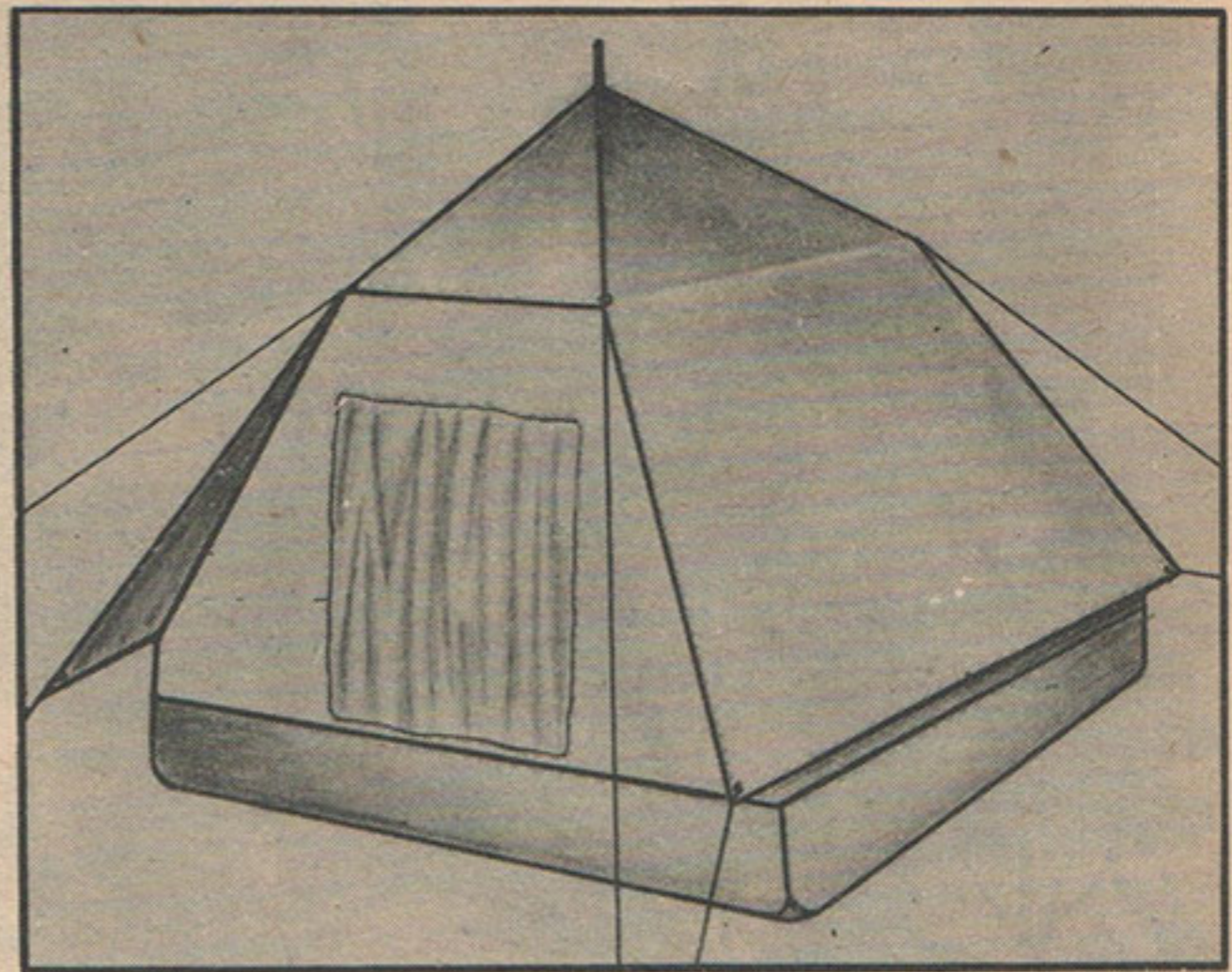
- monomat (1 mât central ou en V inversé, avec ou sans potence) ;
- tapis de sol cousu « en cuvette », c'est-à-dire remontant tout autour ;
- coutures très solidement gansées, câblage nylon, etc... ;
- tissus très fins et résistants.

Nous passons maintenant à la bonne vieille Canadienne, la tente de forme classique qui reste encore celle à tout faire.

Il y en a des rectangulaires en long, rectangulaires en travers (dites « inversées ») et aussi des carrées.

Les fabricants annoncent généralement les dimensions suivantes : 2 m × 1 m 20 = 2 places ; 2 m × 1 m 60 = 3 places. Ensuite, on compte 50 cm par campeur, c'est-à-dire 6 campeurs dans une tente dite « patrouille », répartis sur 3 mètres.

*A droite : une tente type « Tour du Monde », très légère et très rapide à monter, malgré cela confortable. C'est la tente du randonneur.*



En fait, c'est souvent insuffisant ; si 50 cm conviennent à un campeur couché à même le sol, il suffit de mesurer un matelas pneumatique (70 cm de large) ou un lit pliant (60 à 65) pour calculer la largeur de la tente nécessaire.

Ajoutons que l'abside a été un énorme progrès, car elle permet de loger un enfant ou de ranger le matériel sans empiéter sur l'espace vital des dormeurs.

Quelle sorte de Canadienne adopter ? Toutes ont des avantages et des inconvénients :

Trop basses, elles sont inhabitables dans la journée ; or il faut bien, parfois, y faire la cuisine, ou lire, ou jouer aux cartes si le temps est trop mauvais !

Trop hautes, le vent les secoue comme des pruniers !

La Canadienne inversée offre évidemment un champ visuel total, mais l'occupant du fond doit enjamber l'autre s'il veut sortir, d'où gymnastique.. amusante si elle n'est pas trop fréquente. Remède : une fermeture rapide aux deux parois.

Le tissu ? Il dépendra surtout de notre bourse. Un très bon tissu permet à la rigueur de se dispenser de double toit, à condition de ne pas toucher à la toile s'il pleut, et de ne pas craindre la chaleur si le soleil tape dur ! C'est surtout une question de goût qui aidera à trancher le dilemme : vaut-il mieux pour le même prix une tente seule en très bon tissu, ou une tente à double toit en tissu ordinaire ?

Personnellement, nous conseillons le système suivant : si vos moyens financiers sont limités, achetez cette année la tente en très bon tissu, et plus tard le double toit correspondant.

Il est facile de choisir un double-toit à abside, ce qui, avec une fermeture rapide au mur du fond de la tente permet alors de disposer d'une annexe précieuse.

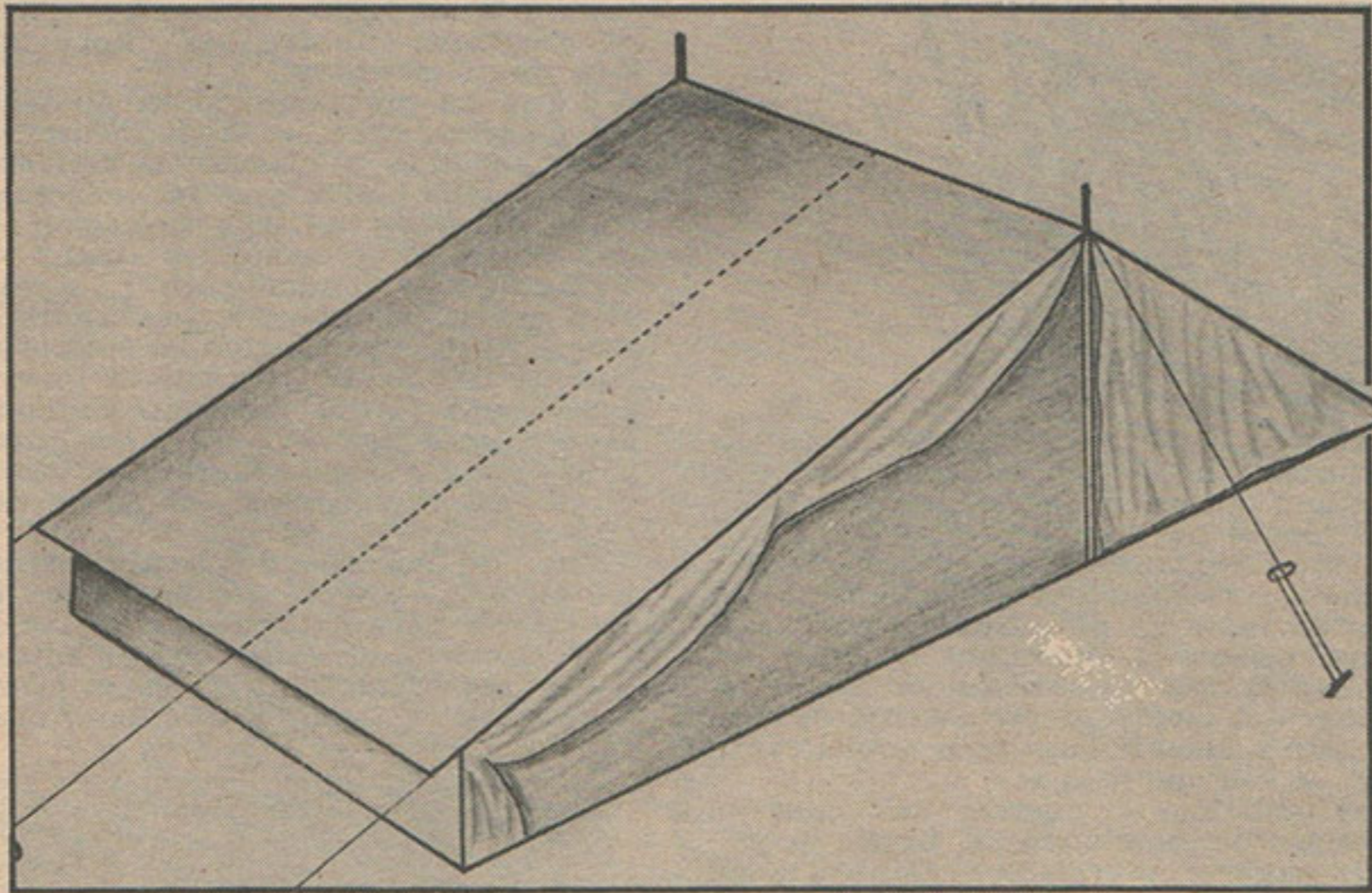
La question du tapis de sol reste pendante : à l'heure actuelle, la quasi totalité des fabricants livre le tapis de sol cousu, soit en Tapsol, soit en Métasol. Nous estimons que le tapis séparé en toile huilée lourde est préférable :

1° parce qu'il permet de relever les murs de la tente dans la journée.

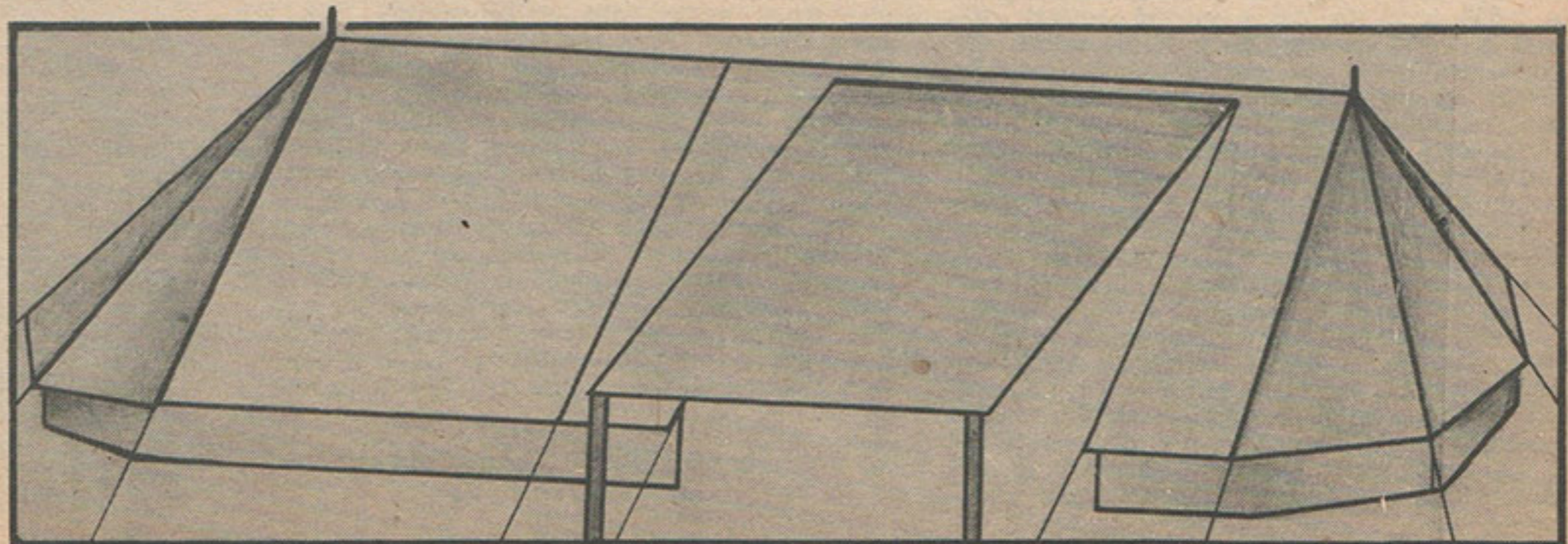
2° parce qu'on peut le relever ou le rouler, et que la tente devient alors un cabinet de toilette souvent très utile, surtout en camp organisé.

3° parce qu'il se plie séparément, et que sa résistance aux pierres est nettement supérieure.

4° parce qu'il est nettement plus chaud. Par contre, le tapis cousu est bien plus léger (200 gr. au m<sup>2</sup> contre 500 au tapis huilé, soit presque 2 kilogs de moins pour une grande tente) et facilite le montage. Le prix est le même dans les deux cas.



*Ci-dessus : une réalisation un peu spéciale, semi-canadienne inversée et semi-bonnet de police. A droite : la tente pour auto : canadienne à abside, vaste auvent et 2° abside.*

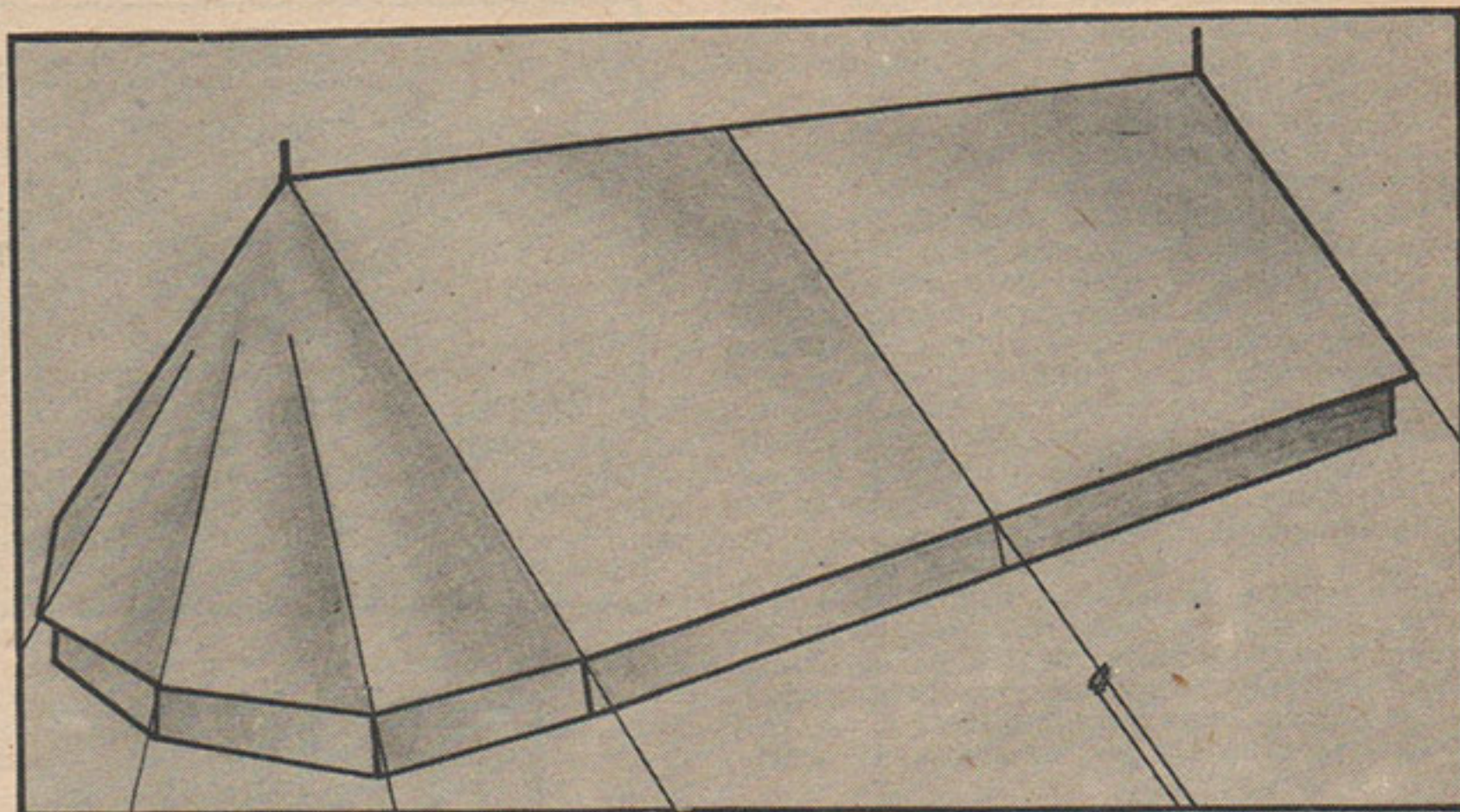




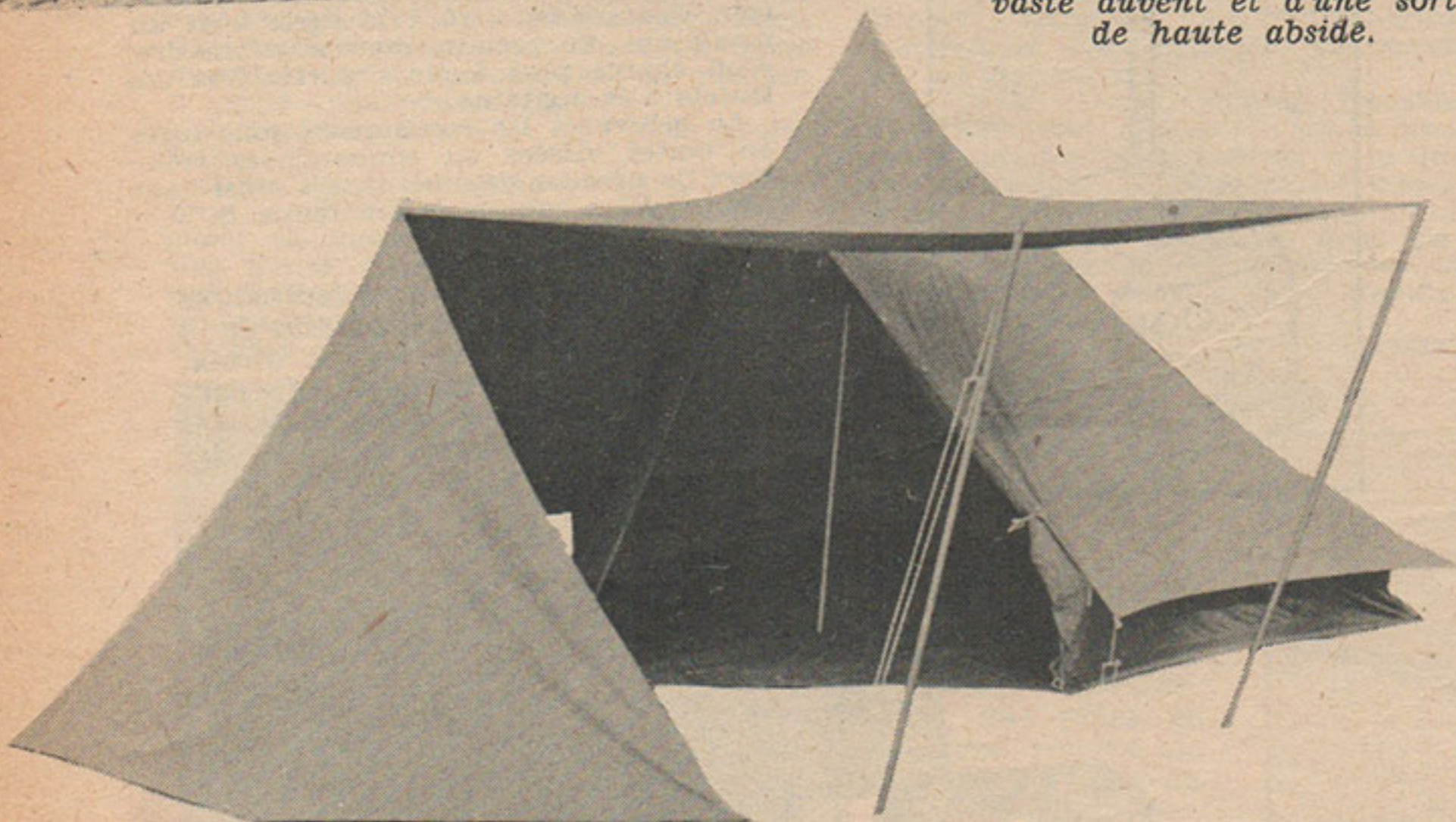
Ceux qui peuvent feront bien de choisir un tapis de sol en nylon huilé, extrêmement léger et solide ; il faut compter un supplément d'environ 300 fr. par mètre carré sur les autres, ce qui est assez modeste, vu l'ensemble de qualités.

Si vous avez un tapis de sol caoutchouté et pas de matelas-pneu, il faudra un isolateur (vieille couverture, papier fort) pour éviter l'humidité de la condensation sous votre corps.

Les Canadiennes de type normal ou inversé, se trouvent à des prix très variables selon la qualité ; préparez-vous à payer entre 10.000 (pour une tente de 2 m x 1 m 20 plus abside, complète, avec double toit et tapis de sol) et 40.000 (tente 5 places, complète), pour des tentes offrant toutes garanties.



A gauche : une canadienne classique avec son double toit. Ci-dessous : une itisa (monomat) agrémentée d'un vaste auvent et d'une sorte de haute abside.



Vous trouverez des tentes provenant des stocks anglais ou américains ; sombres et lourdes, elles ne conviennent guère qu'au père de famille disposant d'un vaste side ; certaines sont plus légères cependant, en tissu genre toile à ballon (dit « towing target ») provenant des manches d'entraînement de DCA ; veillez à ne pas les payer trop cher, car elles sont très difficiles à revendre, alors qu'une tente de bonne marque française trouve généralement acquéreur à un prix d'occasion relativement élevé. Ici encore la qualité se retrouve.

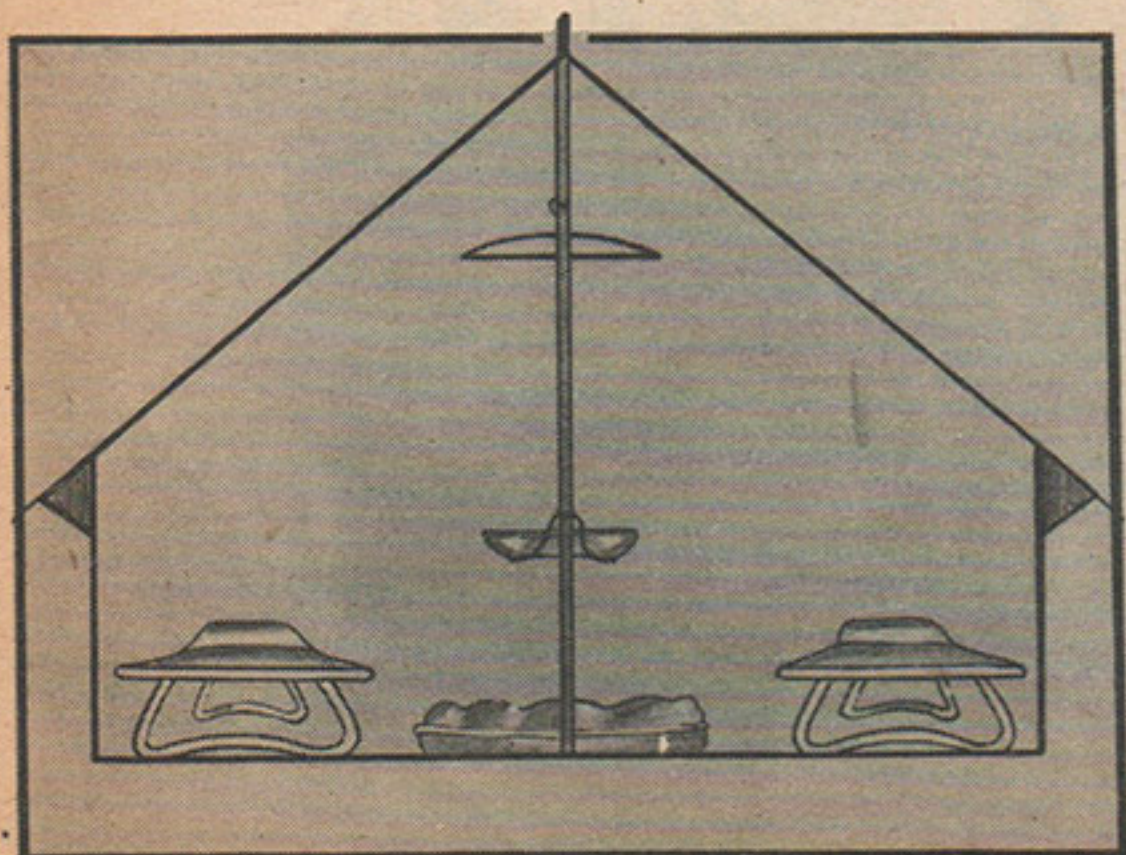
Après ces tentes « normales », nous passerons pour finir aux tentes familiales, qui nécessitent pour leur transport un véhicule tel que side ou remorque. Non pas que leur encombrement, une fois plié, soit bien important ; mais leur emploi ne se justifie qu'en camp fixe, avec au moins 4 occupants, et nécessite donc un matériel annexe de couchage, cuisine, etc., fort important.

Elles permettent de vivre au moins aussi confortablement que dans un petit appartement, et offrent beaucoup plus de place qu'une remorque de camping.

Elles comportent en gros :

Une tente canadienne de bonne taille, souvent de 2 m 20 sur 2 m 50, hauteur 1 m 80 ou 1 m 90, avec abside.

Ci-dessous, à gauche : intérieur d'une canadienne avec l'encombrement pris par un matelas pneumatique et un lit de camp. A droite : une Itisa, facile à monter, protection excellente et dont la logeabilité est encore accrue par l'emploi de mâts en V.





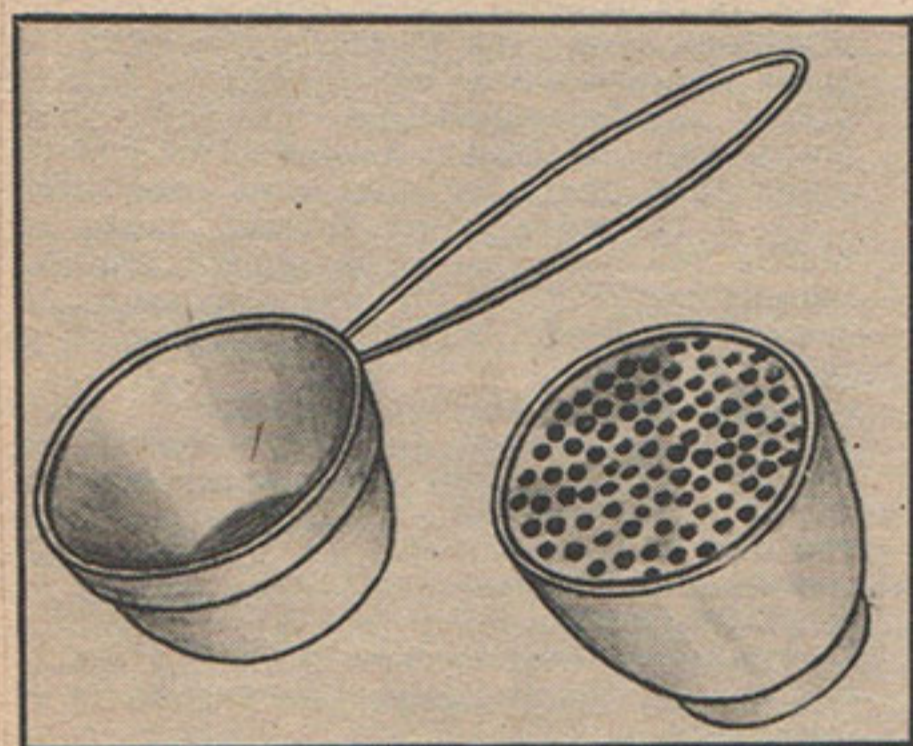
Là-dessus, un vaste double toit ; une avancée ouvrante et une seconde abside. Le tout constituant, en somme, de l'arrière vers l'avant :

- une abside lavabo ;
- une chambre, etc., de 2,60 sur 2,50 (tente proprement dite) ;
- une avancée (salle à manger, etc.) ;
- une seconde abside (cuisine).

Nous citons ce genre de tente à toutes fins utiles, car un groupe d'amis disposant de plusieurs motos pourrait l'utiliser collectivement, avec peut-être une petite tente basse pour servir de couchage supplémentaire. Le prix est loin d'être prohibitif (nous avons vu un modèle appelé « Forestière » qui coûte moins de 50.000 tout compris) et le poids va de 20 à 30 kilogs.

Le nombre de sides « canadiens » qui circulent sur les routes laisse supposer que des motocyclistes tentés par le camp fixe pourraient se laisser avantageusement guider vers ces modèles où la rapidité de montage est évidemment sacrifiée au confort.

Ayant ainsi vu rapidement les divers genres de tente, passons aux « accessoires », dont l'importance réelle n'est pas moindre.



## LE COUCHAGE

Plusieurs solutions.

D'abord, le nécessaire absolu ; un bon duvet vif, avec si possible une fermeture rapide sur un côté et sur le bout, donc pouvant s'ouvrir en couverture. Les prix iront de 4.000 à 8.000 environ.

Puis, si nous sommes douillets, un matelas pneu (Hutchinson, M5, etc.), de pleine longueur ou au contraire de longueur réduite : de 4.500 à 6.000 environ.

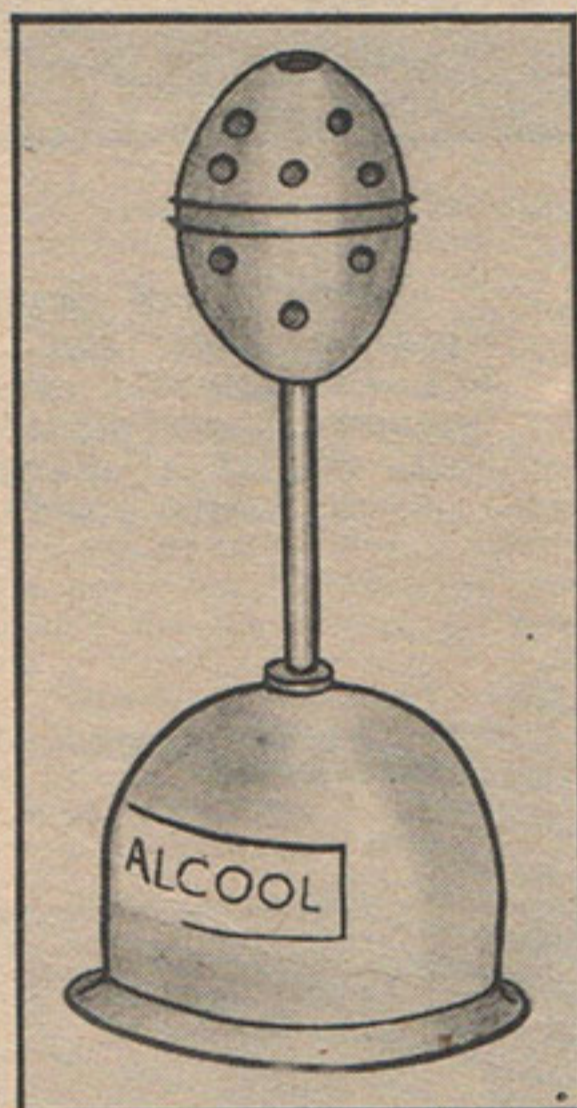
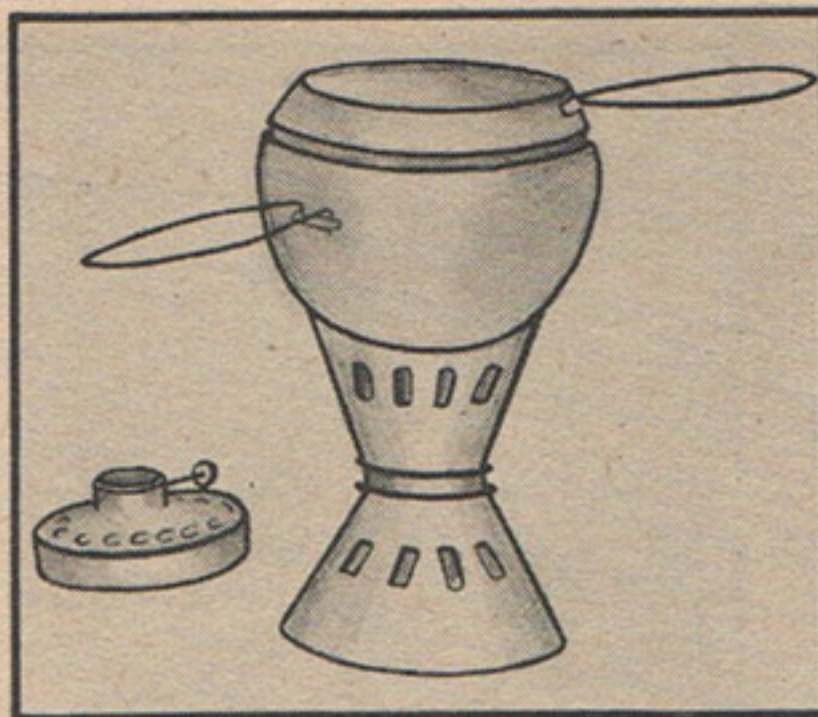
Ou bien (à nous les sides et les remorques !), les lits pliants, qui offrent l'avantage d'un espace important où on peut ranger les affaires le soir. Mais matelas et lits sont un luxe, tandis que le sac de duvet est absolument indispensable. Un matelas-pneu pèse environ 2 kgs, un lit autant, un duvet de 1 kg à 1 kg 500.

Ne pas oublier le sac-à-viande ou le pyjama, ni le gonfleur. (Un matelas-pneu gonflé à la bouche provoque des condensations).

## LA CUISINE

Beaucoup d'ustensiles spécialement mis au point s'offrent à nous. Les réchauds à essence sont en somme des lampes à souder. « Pigeon », « Vesta », « Radius », etc., permettent de faire bouillir un litre d'eau en 5 ou 6 minutes, avec une consommation minimale ; toutefois, ils préfèrent l'essence pure (blanche) et certains renâcent devant le super !

Il existe d'excellents réchauds à Butane, assez économique d'achat et d'entretien, malheureusement un peu lourds ; nous les citons à cause des services qu'ils peuvent rendre aux camps fixes et mentionnons le « Baby », qui pèse environ 1 kg et fournit quand même 8 à 10 heures de chauffe.



Personnellement, nous avons jusqu'ici employé un modeste réchaud à alcool avec toute satisfaction. La consommation assez élevée est compensée par l'allumage immédiat, l'absence de complications, et... le très bas prix d'achat (moins de 500 fr.).

Citons à la place d'honneur pour les itinérants, l'illustre « Gédéon » qui combine un réchaud à alcool, un pare-vent, une popote et une poêle. Le tout — qui a fait ses preuves à l'Annapurna — vaut environ 1.000 francs. Qui dit mieux ?

Ceci montre bien la diversité offerte à notre campeur-cuistot ! Et dire qu'il y a encore des attardés qui envisagent le feu de bois, salissant les ustensiles et attirant les foudres des autorités sur le dos des pauvres campeurs !

En ce qui concerne les ustensiles de cuisson, nous préférons l'aluminium fort (pas l'article de bazar), et nous mangeons dans des assiettes d'émail blanc, propres et solides, quoique lourdes.

Le mieux semble actuellement être, pour ces dernières, le « Pollopas », léger et inaltérable.

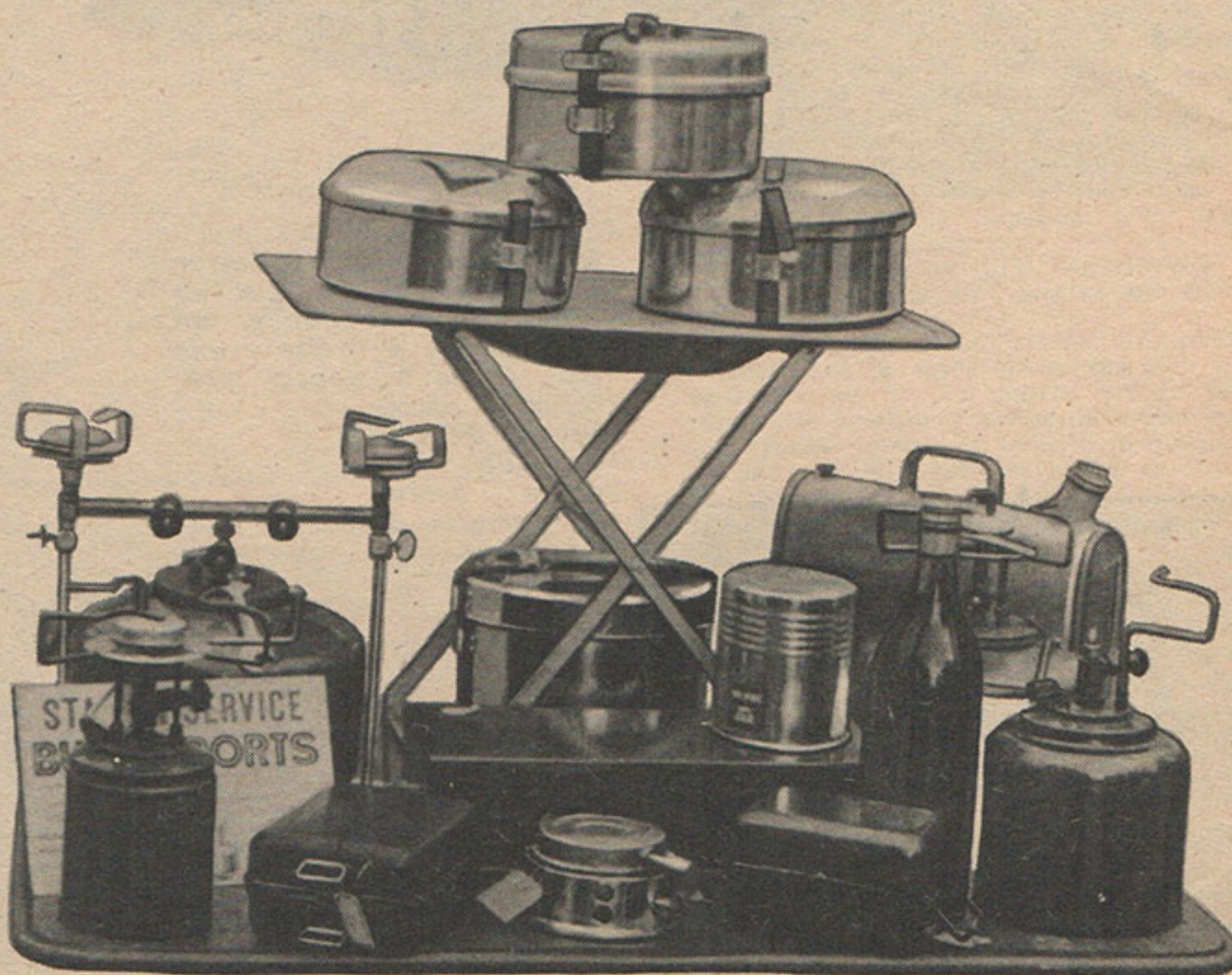
Quant aux gobelets, rejeter l'alu qui brûle les lèvres et se bossèle par trop facilement.

Les couverts dont nous nous servirons seront tout simplement extraits du tiroir du buffet.

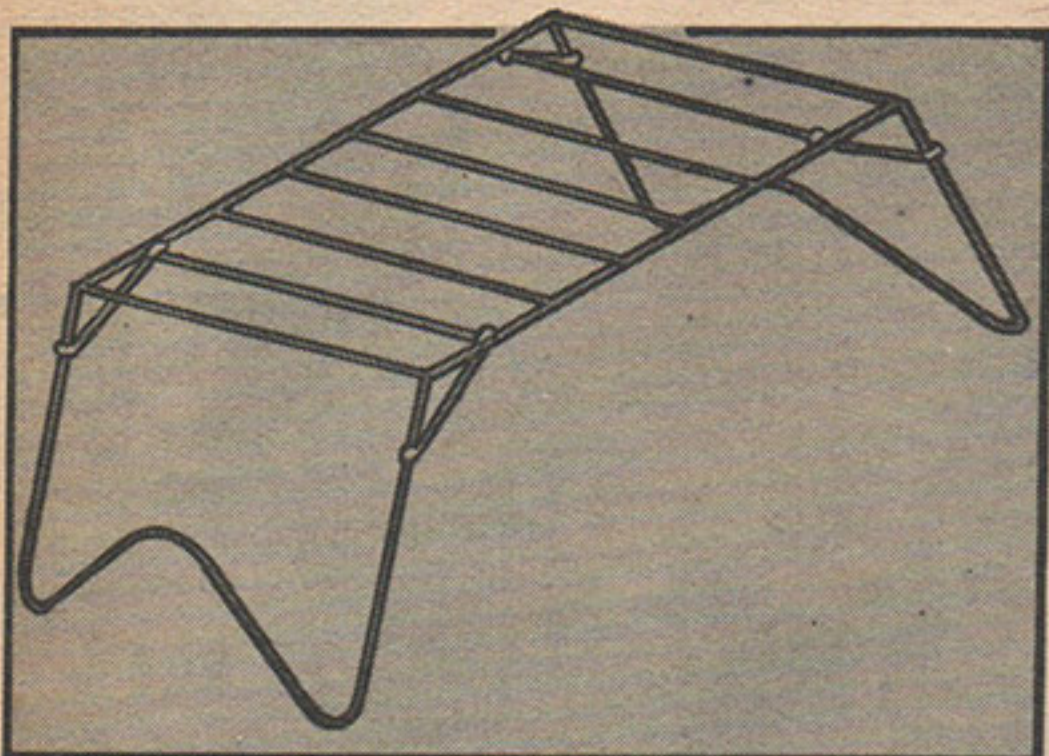
Notre réserve d'eau sera contenue dans une « vache », ou mieux dans un seau en toile, avec couvercle et robinet à pousser. Contenance : 10 à 12 litres sont un maximum. En prendre deux si nécessaire, d'où charge plus facile à porter lors des trajets à la fontaine.

Le beurre et les condiments sont logés en boîtes vissées ou emmanchées étanches (le premier nommé nagera ainsi dans notre seau à eau et restera ferme !).

*Quelques ustensiles accessoires dont l'utilité est contestable à part celle du réchaud à alcool. Ci-dessous : la panoplie du parfait campeur offre un choix des plus larges convenant à tous les goûts.*







Une bonne cuvette en fer blanc ou en plastique nous permettra de faire notre toilette ; rejeter celles en toile que le savon rend vite gluantes.

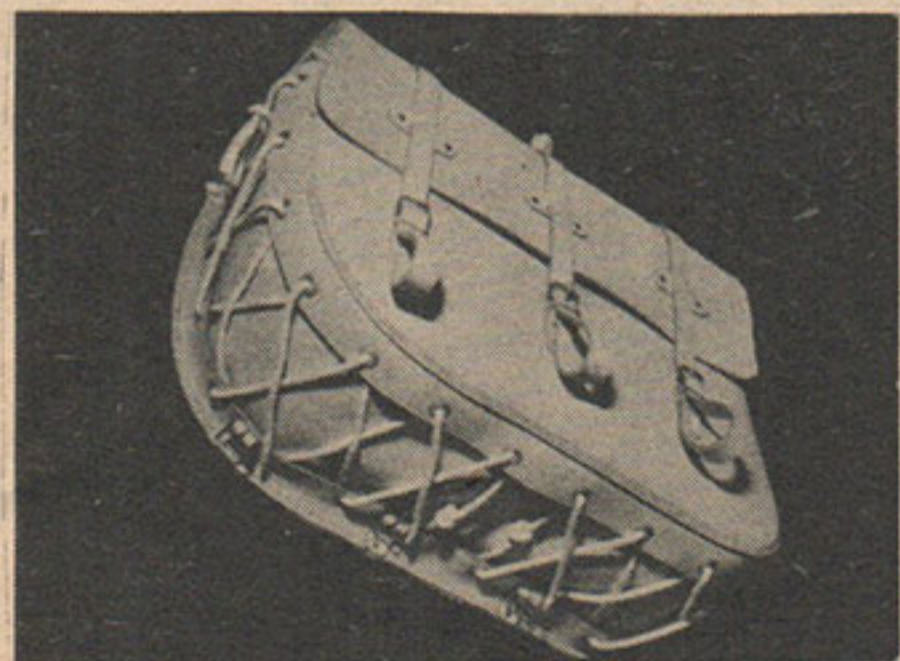
Nous achèterons ou nous confectionnerons des poches en toile, sacs à coulisse, etc., pour protéger tous ces ustensiles.

D'une manière générale, vous trouverez un grand choix de tout ce petit matériel chez des spécialistes tels Spécial Camping, etc...

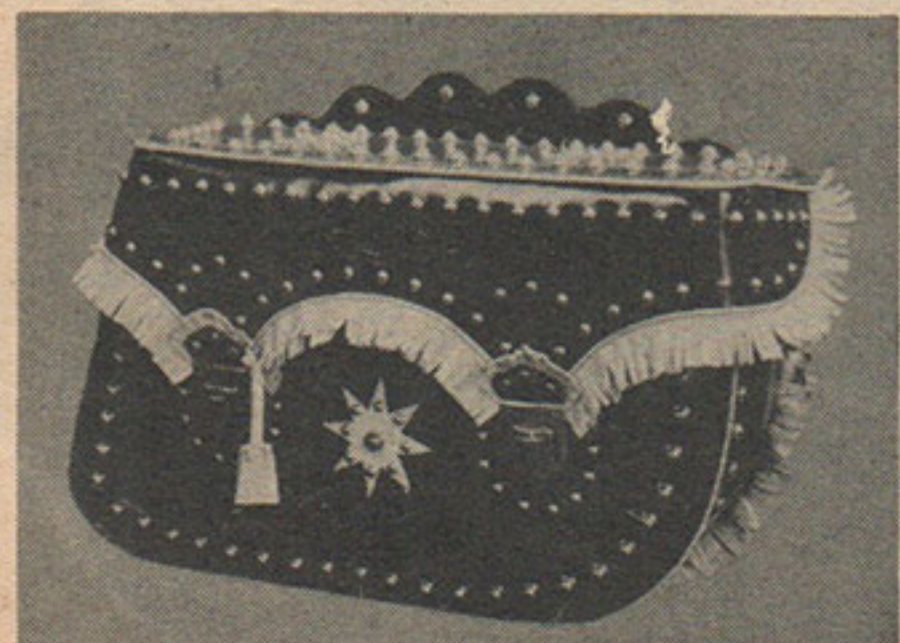
Nous allons terminer en donnant — en répétant plutôt — quelques conseils basés sur l'expérience : avant d'acheter votre matériel, sachez exactement de combien d'argent vous pouvez disposer.

Puis réfléchissez à ce que vous voulez faire.

Camp fixe ou randonnée rapide ? Camping familial ou bivouac sportif ? Choisissez en fonction de ces buts. Prévoyez une petite marge pour les suppléments qui s'avèreront indispensables (piquets de tente plus solides, mâts en V, sacs ou sacoches pour la moto, etc.).



Ci-dessus : la sacoche en cuir, de grande capacité est l'accessoire indispensable du campeur motocycliste. Un laçage et un soufflet sont également prévus qui en augmentent la capacité. Ci-dessous : un modèle peut-être plus élégant (?) mais certainement moins sérieux.



Ne vous laissez pas forcer la main ; si votre marchand n'a pas en magasin la tente qui vous convient réellement, commandez-la lui... ou voyez ailleurs.

Dites-vous bien que le camping n'est pas un jeu, mais un mode de vie. N'essayez pas d'épater les populations locales, vous n'y réussirez pas ; au contraire, fondez-vous dans la nature ; respectez le bien d'autrui, soyez propres, soyez décent, soyez avant tout adaptés.

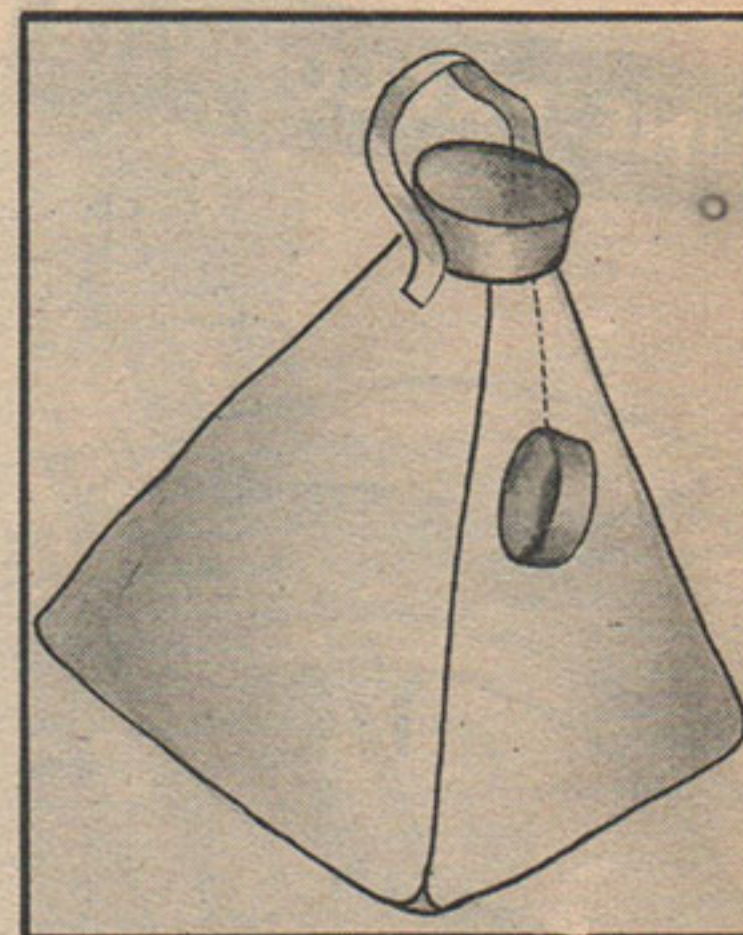
Essayez votre matériel par de petites sorties, n'attendez pas juillet ou août pour partir avec un matériel flambant neuf... tel Tartarin voguant vers l'Afrique. D'ici là, l'expérience que vous aurez acquise vous aura permis de rectifier tel ou tel détail peu conforme à vos goûts personnels.

Et finalement, un dernier conseil : affiliiez-vous à un club sérieux qui vous défendra et dont vous serez fier d'arborer le fanion ; il y a d'excellents groupements qui s'adressent plus particulièrement aux campeurs motocyclistes.

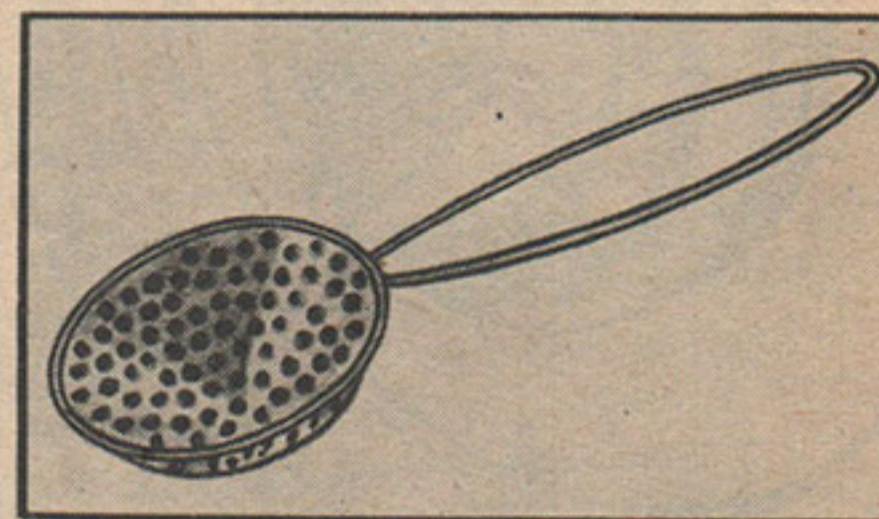
Nous avons cité, au cours de cet article, quelques noms, quelques marques. Pur hasard, non publicité. Il est impossible de parler de camping sans penser à certains fabricants français ; car de même qu'on ne saurait évoquer le sport motocycliste sans penser par exemple à Norton ou BMW, de même il est tout naturel de penser à Andrault ou à Tourte, dont les randonnées sont connues des campeurs du monde entier.

Le matériel de camping français — trop l'ignorent encore — est le premier du monde par sa conception et sa qualité de réalisation. Le fait mérite d'être signalé. Nous remercions ici ceux qui l'ont imaginé, essayé, réalisé et nous les remercions encore au retour des belles vacances que nous aurons bientôt pu goûter grâce à eux.

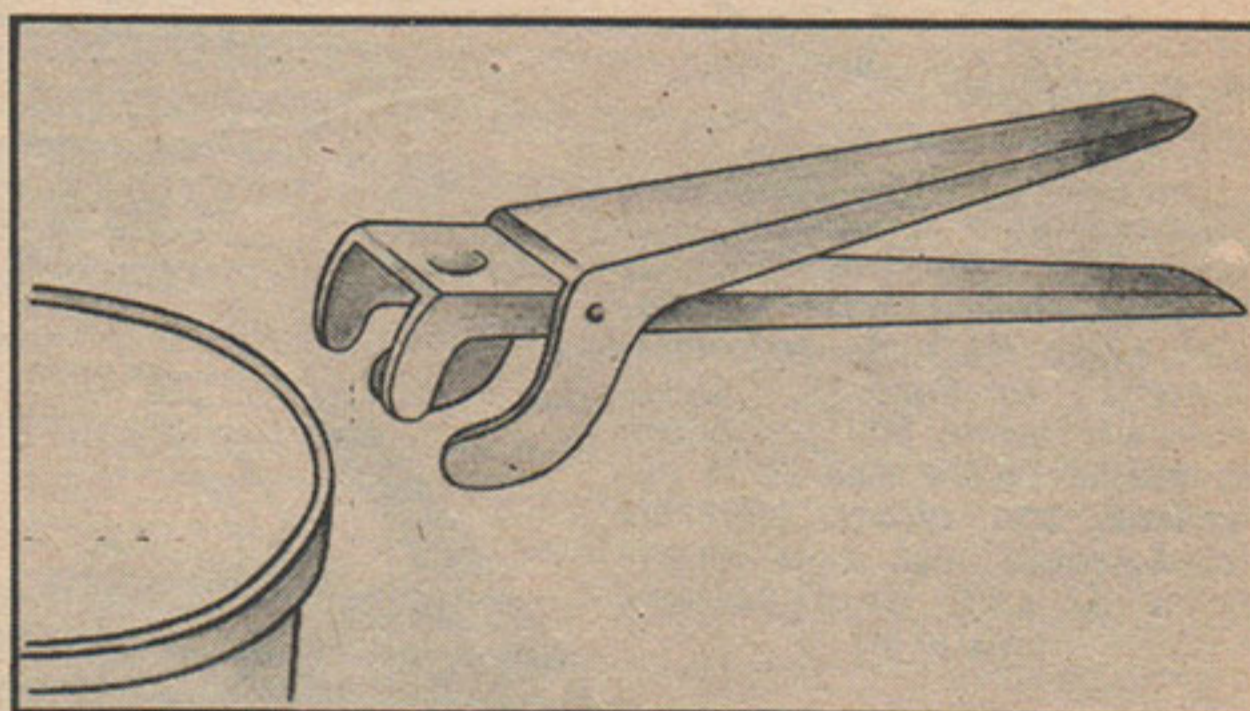
GEOCA



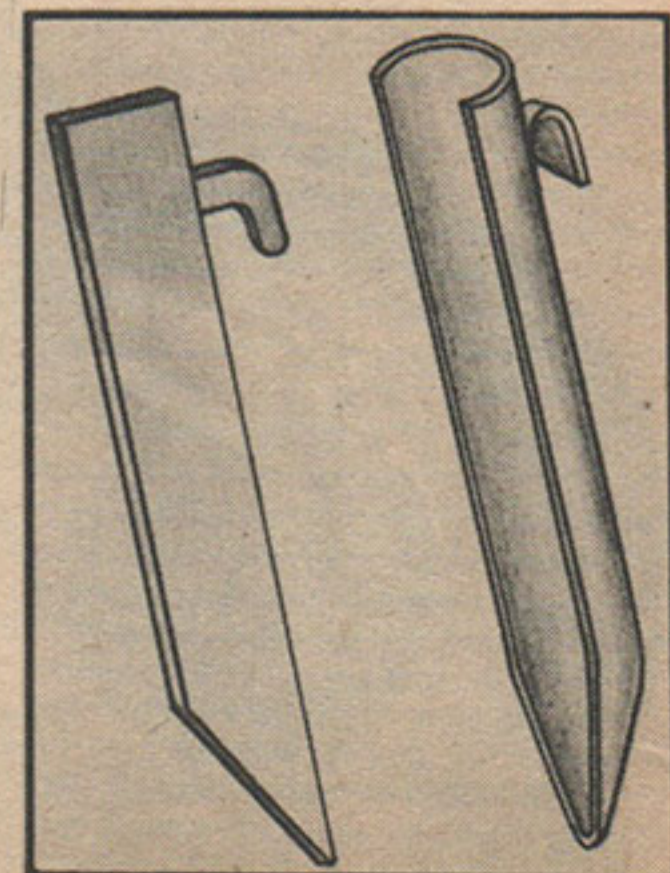
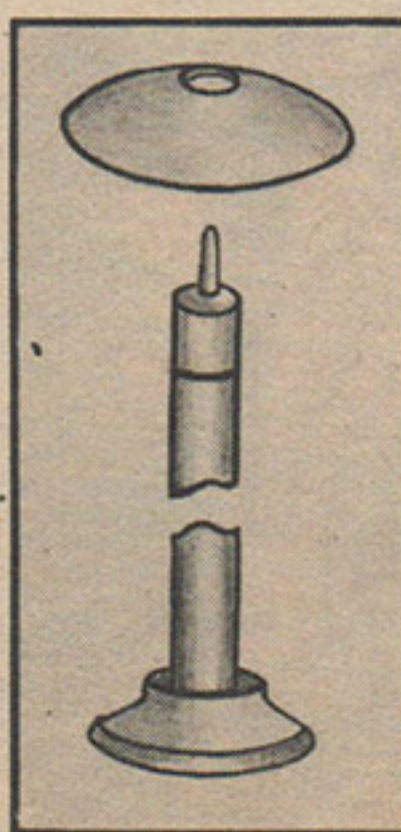
A gauche : un grill très pratique en camp fixe. Ci-dessus : une vache à eau.



Ci-contre, à droite, la passoire légère et de dimensions réduites. En-dessous, une pince de ce type rendra de grands services au « coin-cuisine ».



A droite, cette astuce de montage épargnera tapis de sol et œillet de mât. 2 types de piquets, l'un en fer plat, peu pratique, et l'autre plus intéressant en gouttière retenant mieux le sol.



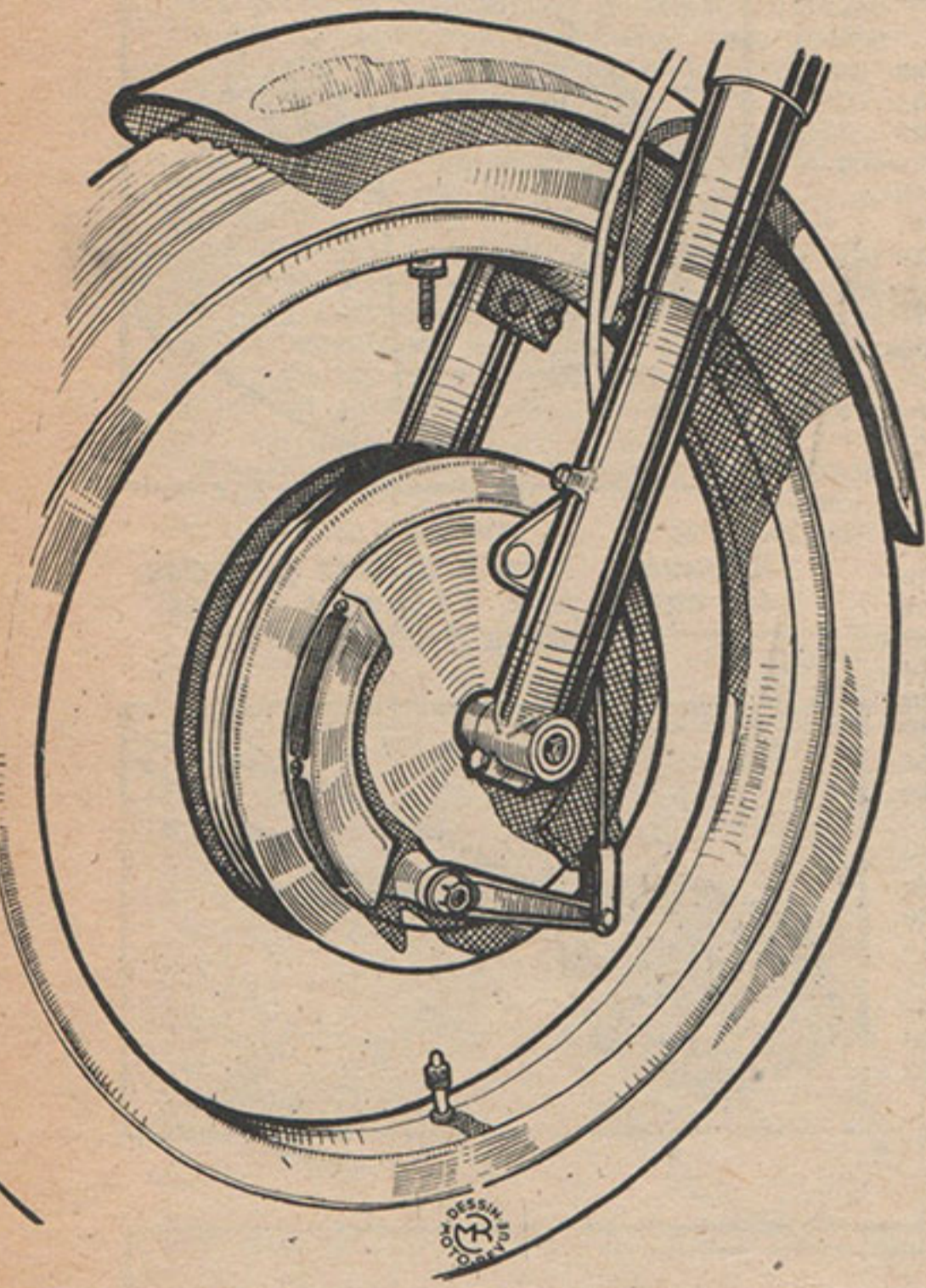
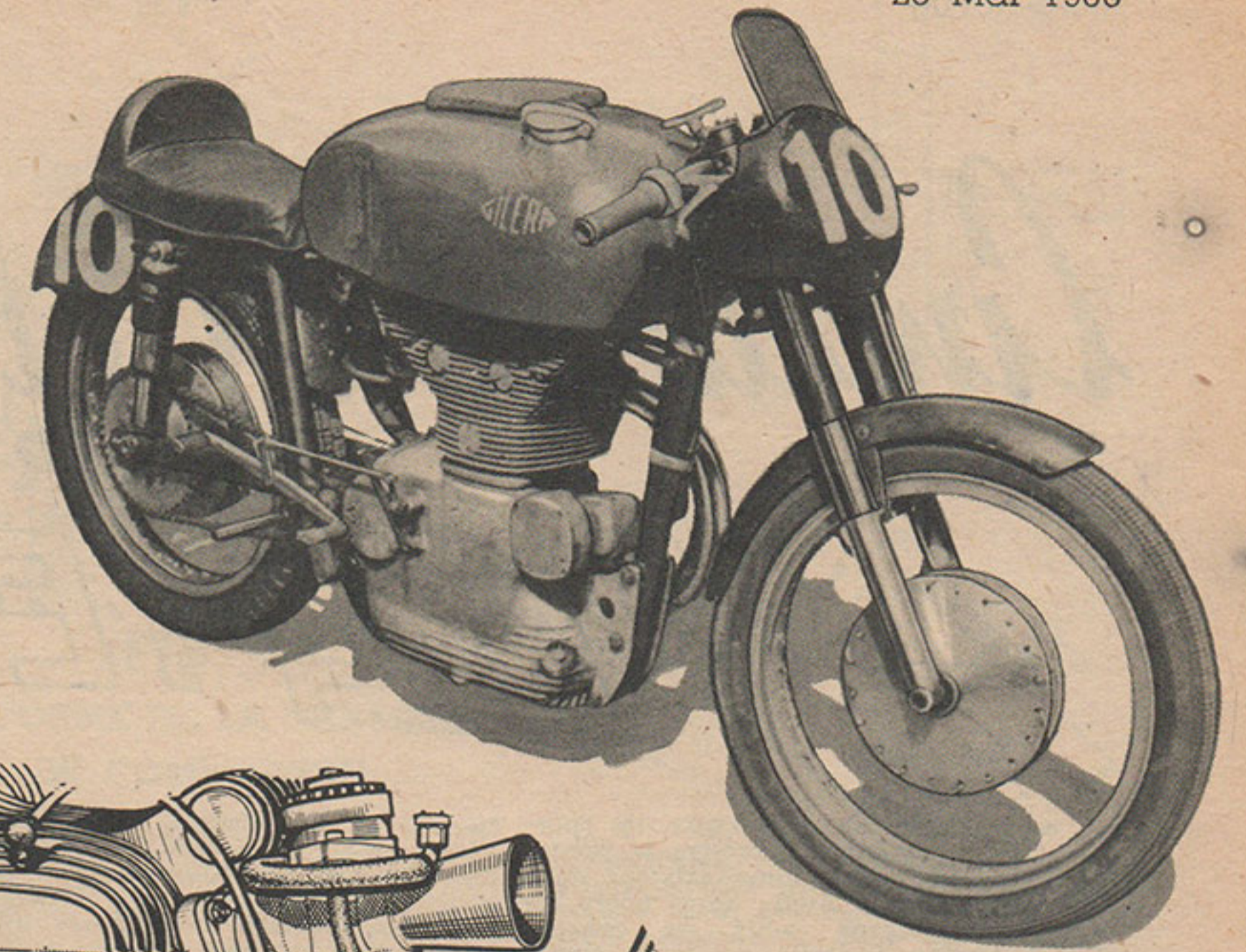
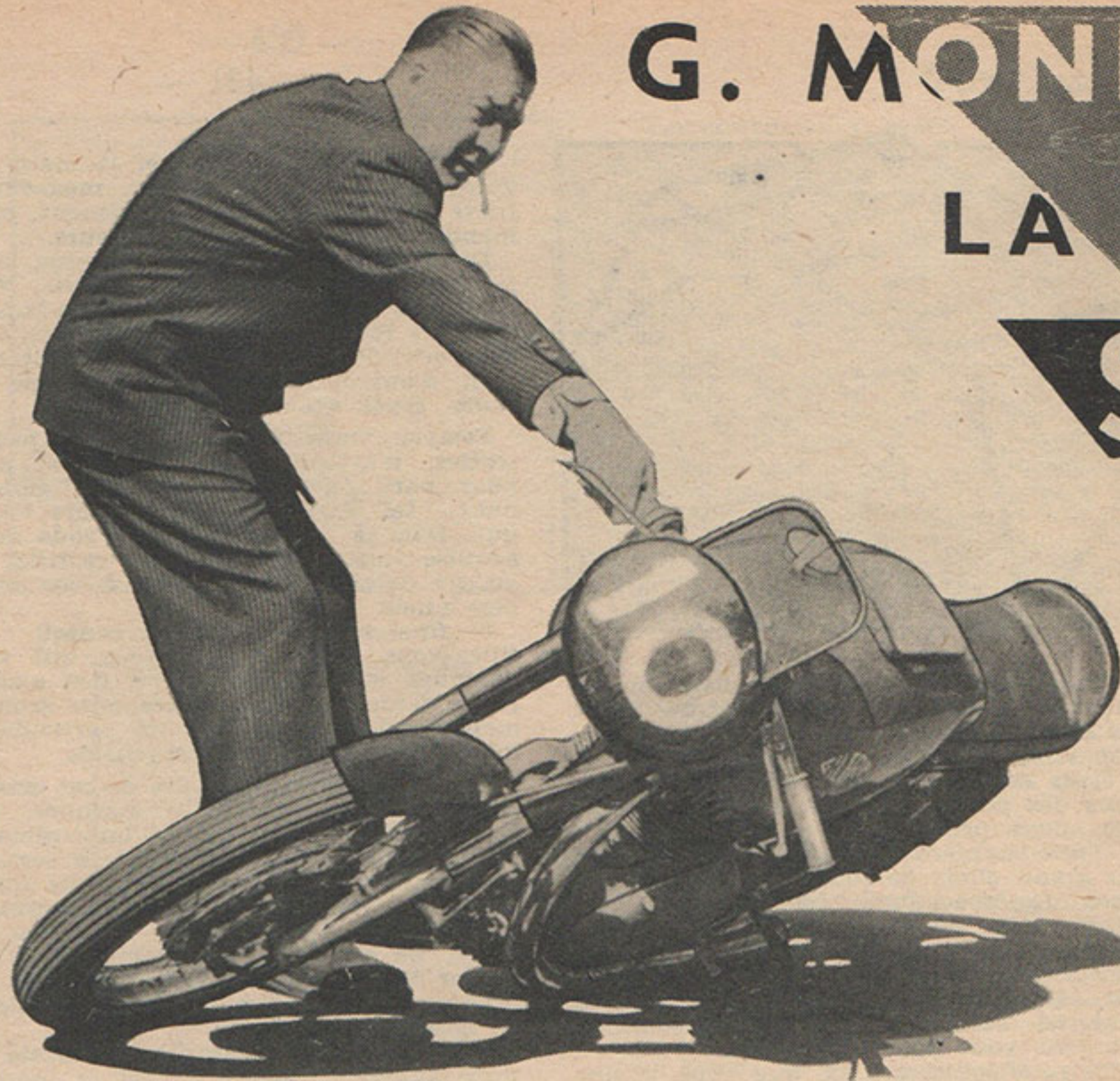


UNE EXCLUSIVITÉ

Moto  
revue

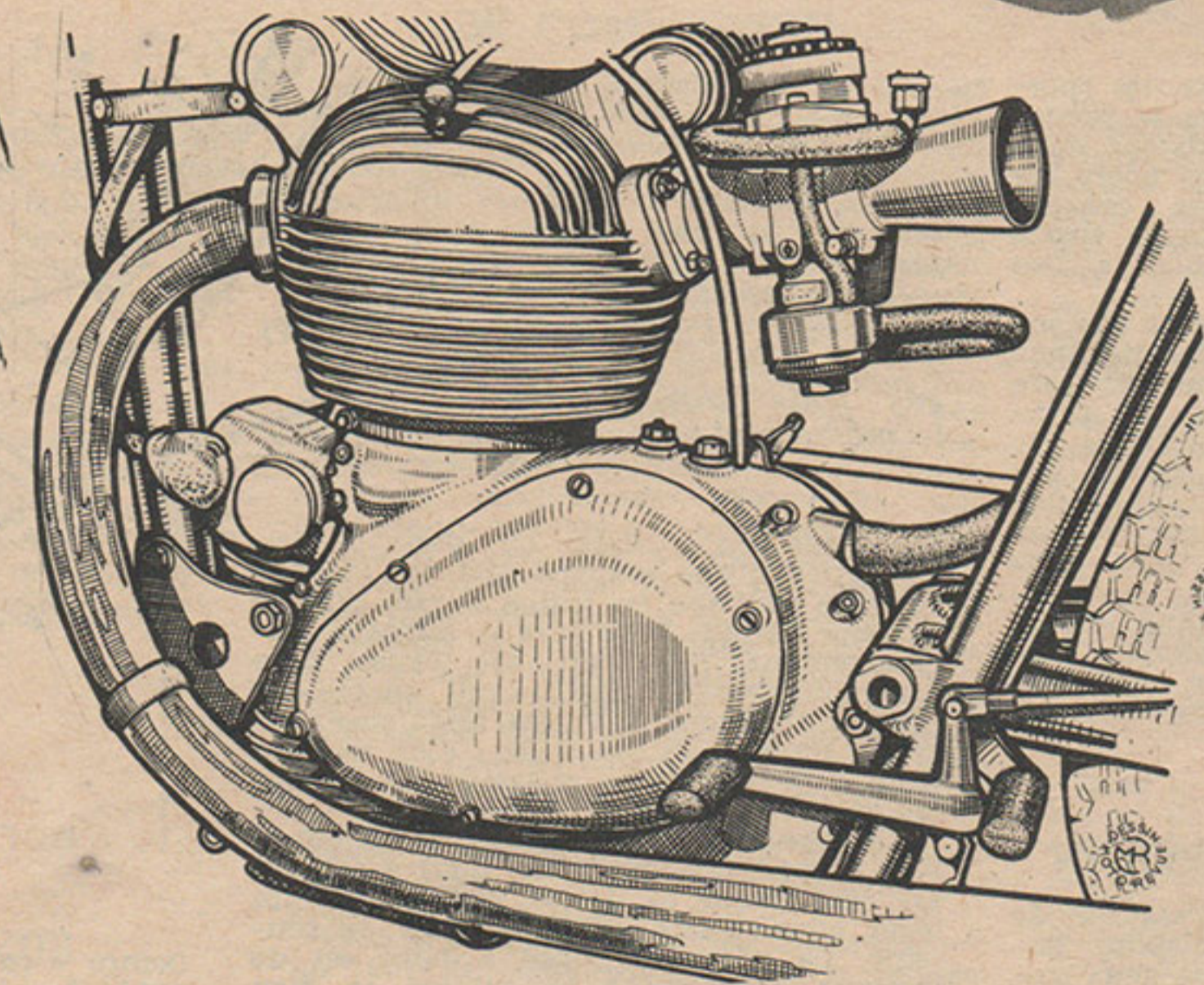
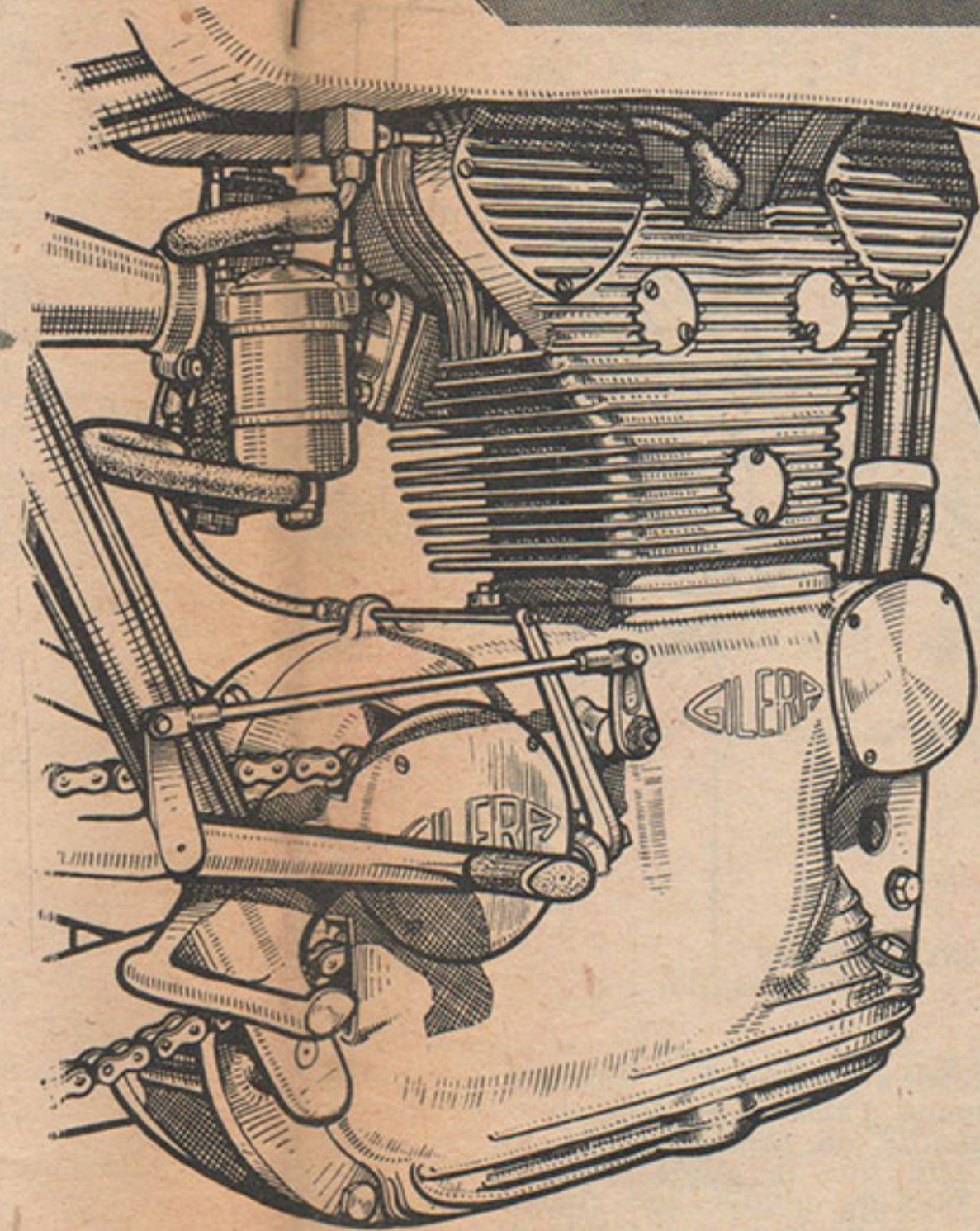
G. MONNERET présente  
LA NOUVELLE  
SATURNO

" DOUBLE ARBRE "



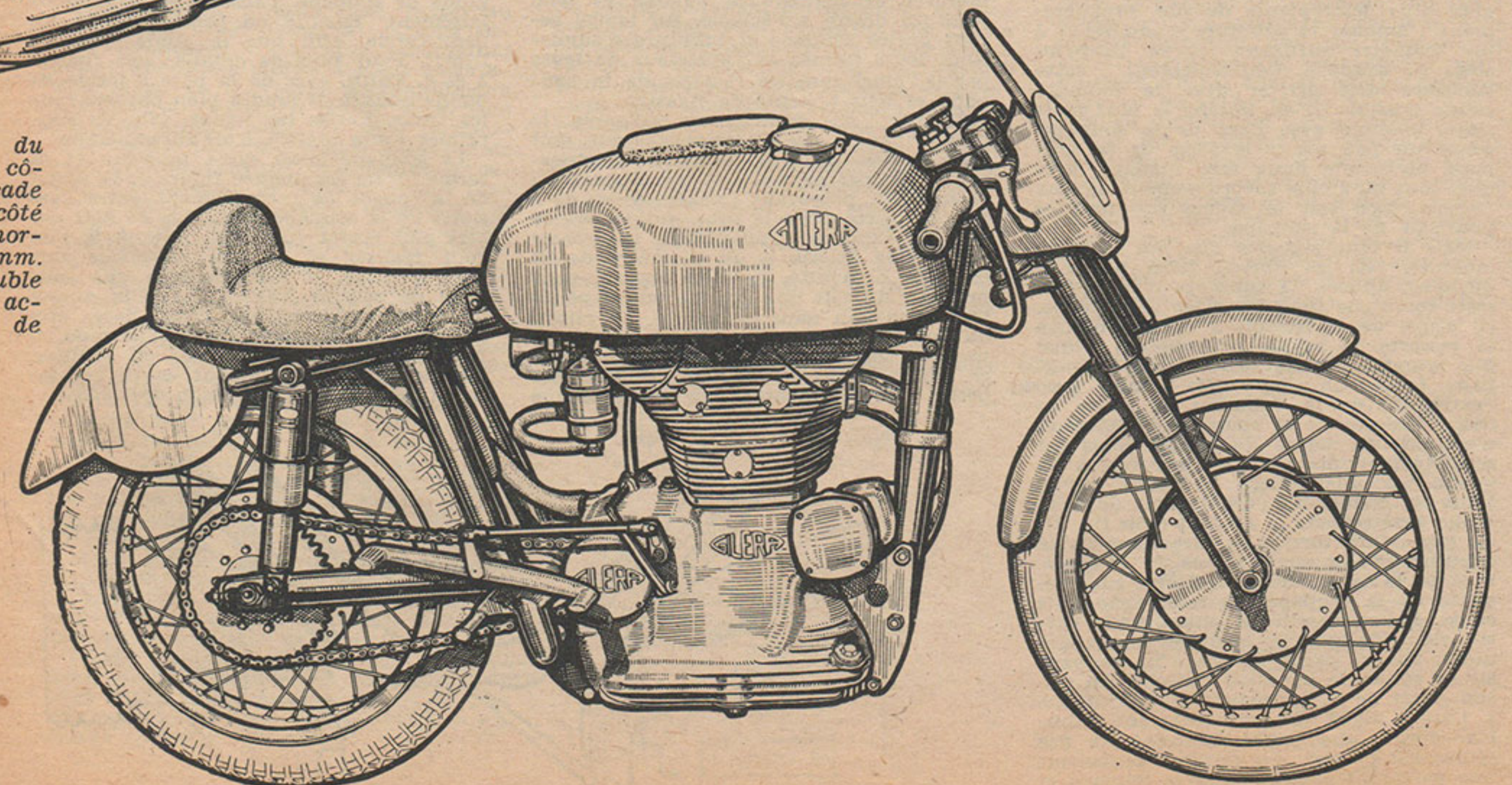
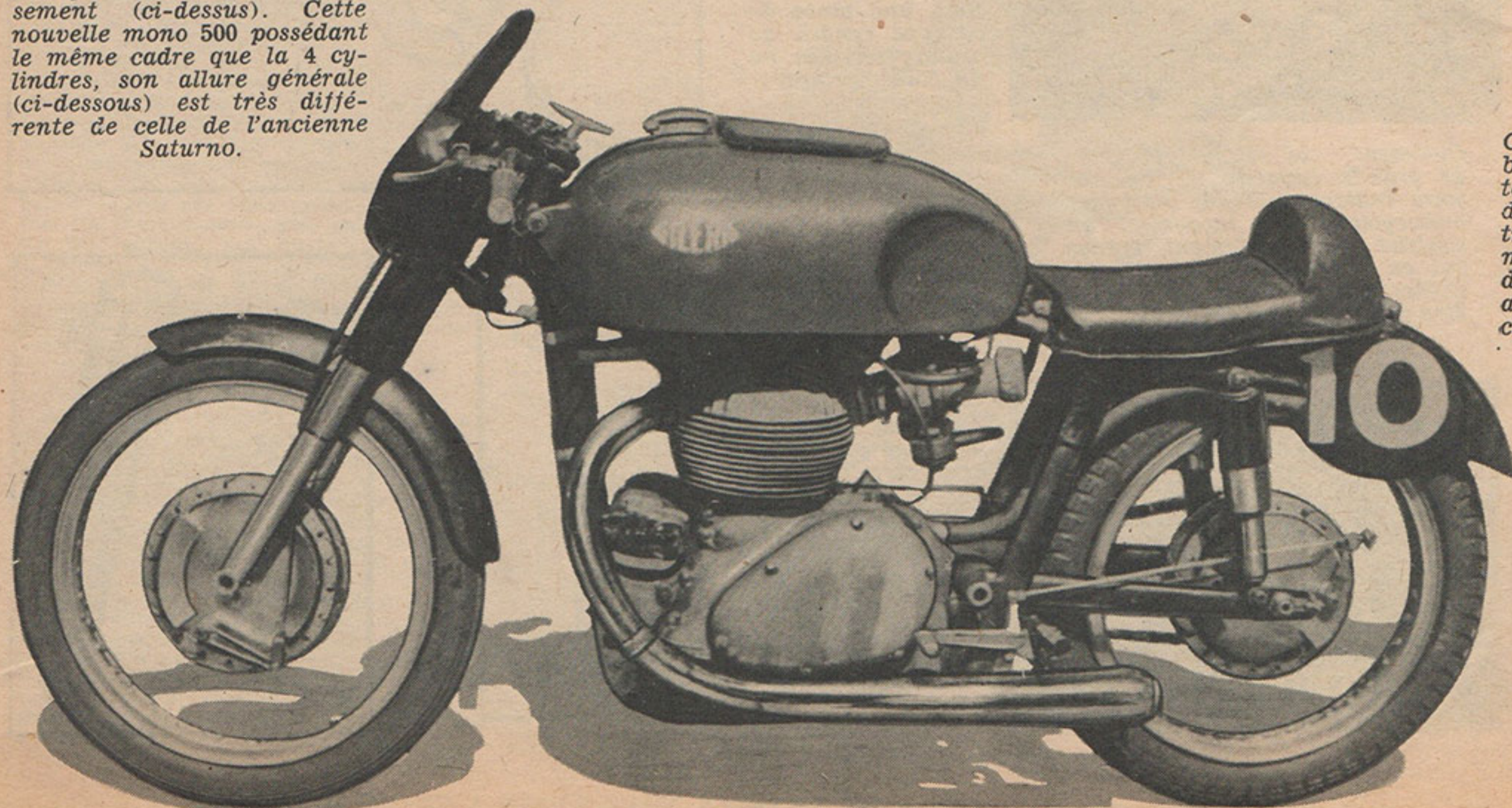
C'est à Georges Monneret que revint l'honneur de piloter pour la première fois à l'étranger la nouvelle 500 double arbre Gilera. En partie, grâce à cette machine très rapide (199 kmh.), Georges remporta le Circuit International de Bordeaux. Le voici, ci-dessus, nous montrant dans quelle position (à peu près) il prenait ses courbes, car en effet, à l'arrivée, il constata que son tromblon, entrant en contact avec le sol, était complètement rayé. D'après Monneret, la machine ne tourne rond que les gaz à fond. Pas de chevaux avant 4.500-4.700 t.-m. Cette nouvelle Gilera est très rapide, a beaucoup de reprise, et signalons que c'est à Bordeaux qu'elle remporta sa première victoire, ayant toujours cassé précédemment.

Suivant une technique très répandue en course, le moyeu-frein avant possède une prise d'air de refroidissement (ci-dessus). Cette nouvelle mono 500 possédant le même cadre que la 4 cylindres, son allure générale (ci-dessous) est très différente de celle de l'ancienne Saturno.



Ci-dessus et ci-dessous : deux vues générales de la Gilera, côté distribution. L'allure générale est particulièrement nette pour une machine de compétition.

Ci-dessus : deux vues du bloc-moteur. A gauche : côté distribution par cascade de pignons et à droite, côté transmission primaire. Enorme carburateur de 42 mm. de passage de gaz !... Double allumage avec bougies accessibles de chaque côté de la culasse.





# Amélioration DE l'Admission SUR UN 4 TEMPS

Les amateurs de mécanique, les sportifs cherchant à accroître le rendement de leur moteur, existent dans tous les pays. Aussi, après notre interview de Camus, voici les conseils d'Ernst Ansorg, conseils que nous tirons de notre confrère d'Outre-Rhin « Das Motorrad ».

Alors que les conseils de Camus avaient surtout trait au diagramme de distribution, ceux d'Ansorg portent sur tubulure et soupape d'admission, partant du principe que l'essentiel est de remplir le cylindre avec la plus grande charge gazeuse possible. Ceci va donc tout à fait dans le sens de notre article sur le taux de remplissage d'un moteur, paru dans notre n° 1.129.

L'instrument de travail le plus important : une petite meule montée sur flexible. Une fraise sera aussi une aide précieuse, mais on peut, à la rigueur, s'en passer.

## TUBULURE ET SOUPE D'ADMISSION

Première chose à faire : s'assurer de l'épaisseur de paroi dont on dispose. Ensuite, le travail sera mené sous deux angles, sous deux points de vue. Premièrement : amener la tubulure d'admission à un diamètre suffisant, et ce jusqu'au siège de soupape. Deuxièmement : cette tubulure doit arriver avec le moindre coude possible et en faisant le plus petit angle possible avec l'axe de la soupape. Juste un peu avant le siège de la soupape un coude doux sera ménagé, afin que, tout au moins théoriquement, le flux de gaz frais soit le même sur tout le pourtour de la soupape.

Mais il faut signaler que sur certains moteurs, tels les Norton Inter d'il y a quelques années, la tubulure d'admission reste rectiligne jusqu'au siège de soupape. (Il s'agit de la Norton à culasse bronze et ressorts de rappel hélicoïdaux). Ainsi que le montre la figure 1, le siège de soupape forme un angle très accusé avec l'extrémité de la tubulure. A cause de ceci, l'assiette de la soupape d'admission n'est pas en forme de tulipe, mais est sensiblement plate et se raccorde à sa queue par une courbe de faible rayon. Dans ces conditions l'écoulement de la colonne gazeuse sera le suivant (voir fig. 2) : en raison des formes et directions de la tubulure d'admission et de la soupape, le courant de gaz frais s'infléchit sur l'assiette de la soupape, de telle sorte qu'à cause de son inertie sa plus grande partie vient frapper la soupape d'échappement. Par la partie du siège de soupape située contre la paroi du cylindre, en raison aussi de la formation de tourbillons à l'arête aiguë (au raccordement tubulure-siège), une petite quantité de gaz seulement passera. En un mot, seulement une partie du passage entre la soupape et

Fig. 1 : les cotes de la culasse des anciennes Norton Inter 500. Fig. 2 : le flux des gaz frais dans le même moteur

son siège est utilisée. Ici, dans ce cas, l'adoption d'une soupape plate se justifie, car une soupape en tulipe aurait gêné le passage des gaz frais vers la soupape d'échappement et aurait été cause d'un tourbillonnement plus grand encore au passage inférieur, à l'arête anguleuse, entre la soupape et son siège ; d'où résultat final : plus grande résistance à l'écoulement des gaz frais.

Revenons au montage de notre tubulure d'admission qui, ainsi qu'il a été dit, est cylindrique et droite, mais forme un léger coude juste avant le siège de soupape. La première chose à faire est de mesurer exactement la culasse et d'en faire un dessin à l'échelle, sur lequel seront portés soupape et tubulure d'admission, leurs formes et l'épaisseur de leurs parois, ainsi que les ressorts de la soupape et leur système de fixation.

Ensuite, on déterminera, d'après le dessin, l'angle sur l'horizontale que doit faire notre nouvelle tubulure d'admission : 20° par exemple, et son diamètre : 28 mm. En prévoyant une épaisseur de 2 mm de paroi pour le tube qui jouera ce rôle de tubulure d'admission, la culasse devra être fraisée à un diamètre de 32 mm. La difficulté, dans ce travail, peut provenir du fait que l'on ne puisse pénétrer assez loin dans la culasse, en raison du guide de soupape qui vient gêner (on ne peut toucher au matériau maintenant ce guide). Dans ce cas, on utilisera une petite meule montée sur un flexible

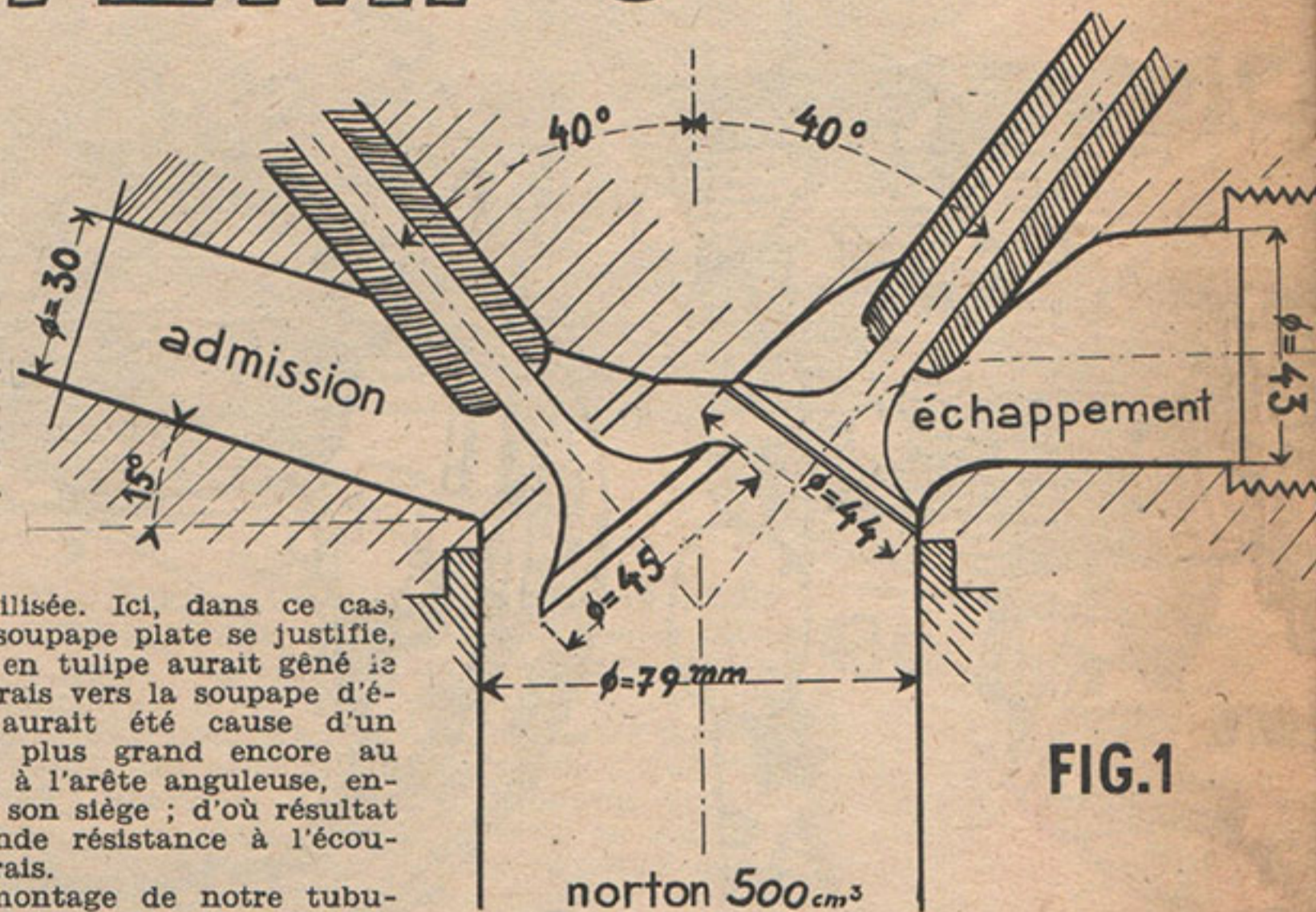


FIG. 1

(genre « roulette » de dentiste). Jusqu'au guide de soupape, l'alésage se fera circulairement. Ensuite on procédera sur un demi-cercle, afin que le guide demeure intact. Pour plus de détails, voir figures 3 et 4. Enfin, avec de la pâte à joints de bonne qualité, il faudra bien obturer tous les trous, toutes les fentes, afin de supprimer toute arrivée d'air intempestive.

La soupape aussi est à modifier et sa forme idéale est donnée figure 5. Le rayon de la courbe de raccordement entre l'assiette de la soupape et sa tige ne doit pas être plus grand que celui indiqué. Si l'on veut réaliser et tourner soi-même une telle soupape, il faut prendre une soupape de moteur d'avion ; vue la dureté de la couche extérieure, l'outil devra être au Vidia ; l'intérieur étant plus mou, il faudra la donner à nitrurer ou steller. Mais le mieux, évidemment, est de la donner à faire dans une maison spécialisée.

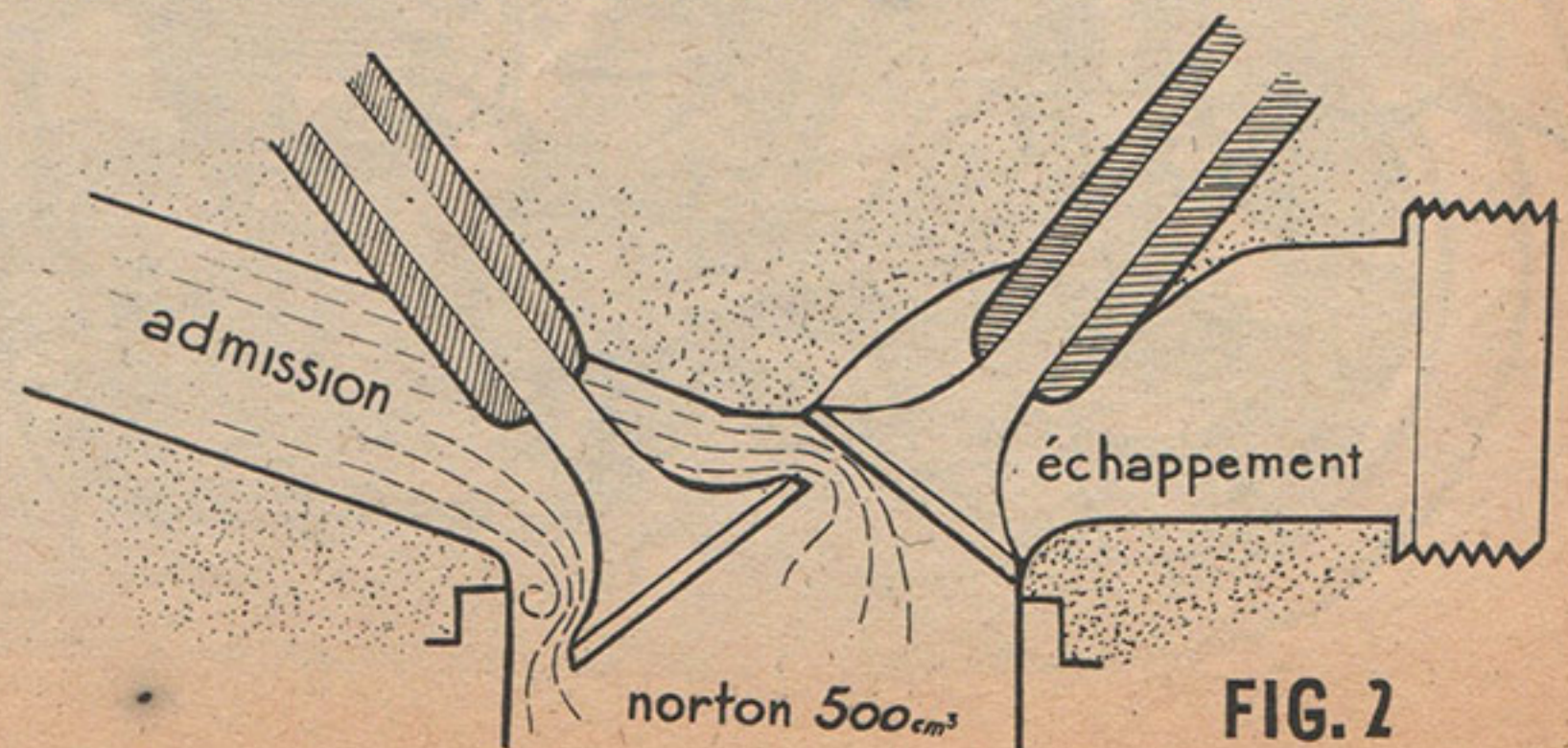


FIG. 2



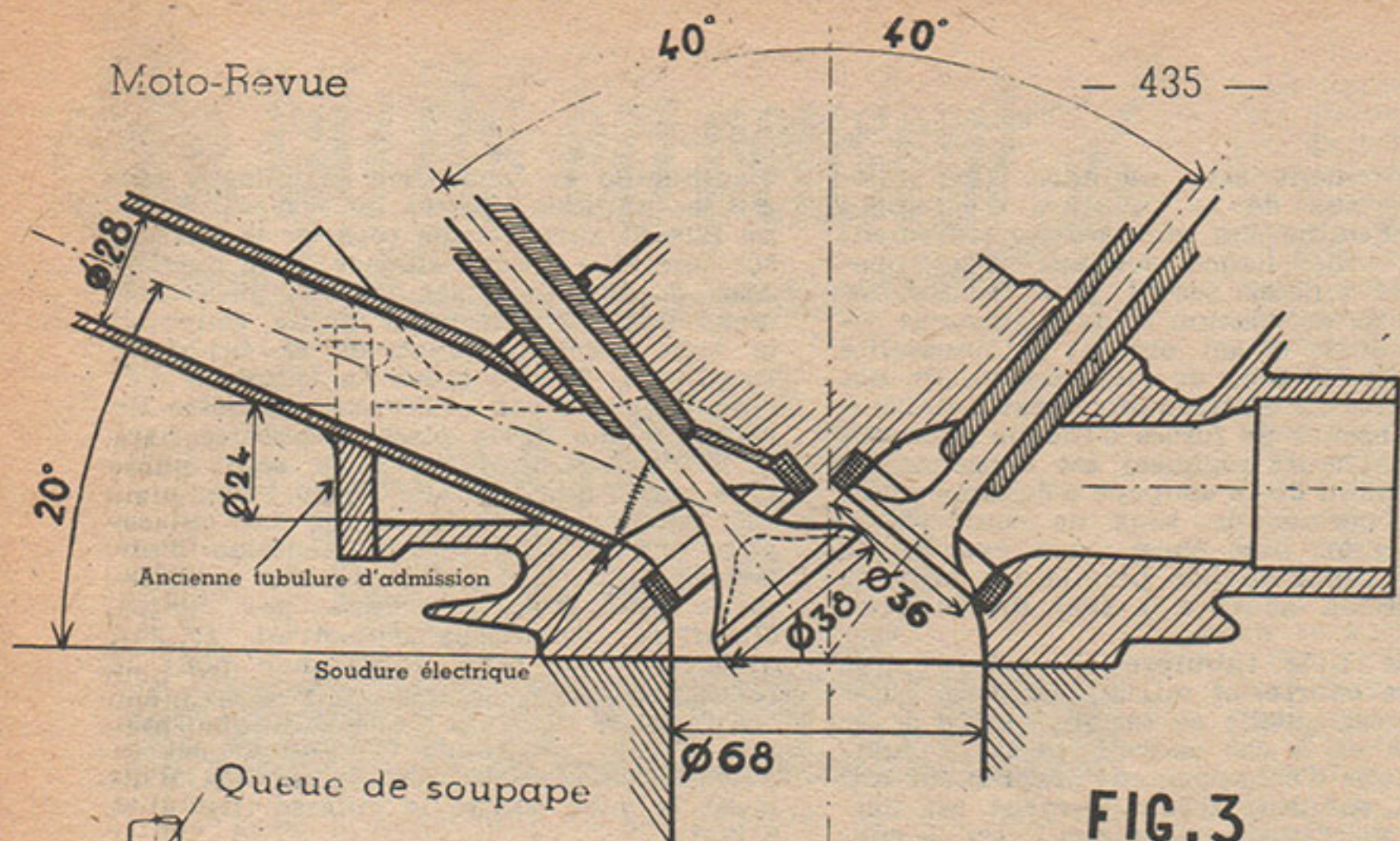


FIG. 3

LA FORME DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION

La compression fournie par les pistons de série est généralement trop faible. Avant de faire l'acquisition d'un nouveau piston, il faut considérer quelques points. Beaucoup voient leur bonheur dans un piston bien bombé : l'allure en est belle, mais l'avantage, pour la combustion, d'une bonne culasse hémisphérique, est en grande partie perdu. En effet, ainsi que le montre la figure « 6 », lorsque le piston atteint le point mort haut, la chambre de combustion, en coupe, a une forme en croissant, en faucille : dans ces conditions, la combustion sera lente (mauvais rendement), nécessitant une plus grande avance à l'allumage ; de plus, le grand trajet qu'a à parcourir le front de flamme est une cause de cognement. C'est pour cette raison que, par exemple, la Norton Inter a un piston plat, et c'est là, pour les culasses hémisphériques, une des meilleures formes. Le piston est surélevé sur les bords et plat sur le dessus : ainsi la chambre de combustion est beaucoup plus compacte et donne moins sujet au cognement (voir figure « 6 bis ») il faudra évidemment prévoir des évidements pour le passage des soupapes au moment du croisement.

Mais avec une culasse hémisphérique et un taux de compression élevé, la calotte du piston pénétrera partiellement dans la culasse. Aussi, pour conserver une bonne chambre de combustion, commence-t-on à recourir, aujourd'hui, aux conclusions auxquelles était arrivé Ricardo, relativement aux moteurs à soupapes latérales. Les gaz frais, lors de la combustion, doivent être « rassemblés » dans la partie la plus chaude de la chambre de combustion (à la soupape d'échappement), et allumés en ce point. La partie la plus froide, la soupape d'admission, doit être couverte par le piston, quand celui-ci est au point mort haut, et ceci au maximum possible (en tenant compte de la place nécessaire à ce moment, pour la soupape

Fig. 5 : les cotes d'une soupape de rendement optimum.

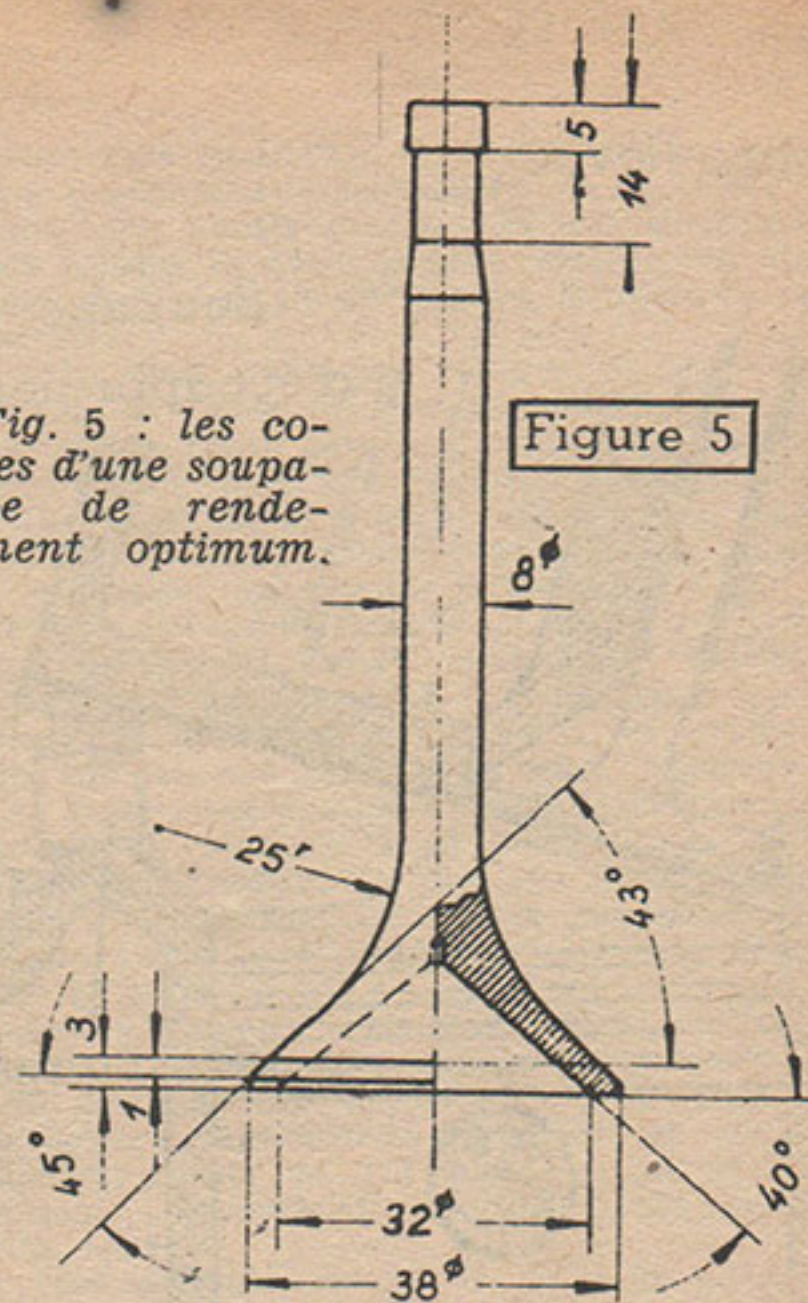


Figure 5

d'admission). Dans ces conditions, la diminution des possibilités de cognement croîtra, ainsi que cela avait déjà été observé auparavant pour les latérales. Si une réalisation suivant ce principe n'est pas connue de nous dans le domaine de la moto, dans le domaine de la voiture, nous la trouvons en particulier sur les Mercedes 300, 300 S et 300 SL (vainqueurs de la dernière Panaméricaine) : au point mort haut du piston, la chambre de combustion se trouve limitée à un petit volume sous la soupape d'échappement, alors que le piston vient tout contre la soupape d'admission, dont le siège est logé un peu plus profondément que celui de la soupape d'échappement.

TUBULURE ET SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT

Pour la soupape d'échappement, le problème de l'écoulement des gaz se pose d'une façon identique que pour la soupape d'admission : il faut éviter la formation de tourbillons. Des tourbillons signifient une résistance accrue à l'écoulement, un échauffement accru de la soupape (le passage de la chaleur des gaz au métal est plus important lors d'un écoulement turbulent que lors d'un écoulement laminaire). On peut alors poser la question s'il est bon de monter une soupape en forme de tulipe ?

Si en général, on ne les utilise pas, la raison est la suivante : lorsque les soupapes commencent à « s'affoler », en fait il ne s'agit que de la soupape d'échappement. Lorsqu'aux hauts régimes le système de distribution (en raison de ressorts trop faibles perdant leurs caractéristiques à ces vitesses de rotation) ne suit plus le profil de la came, alors le piston « aide » la soupape, plus ou moins « doucement », à reprendre sa place dans son siège.

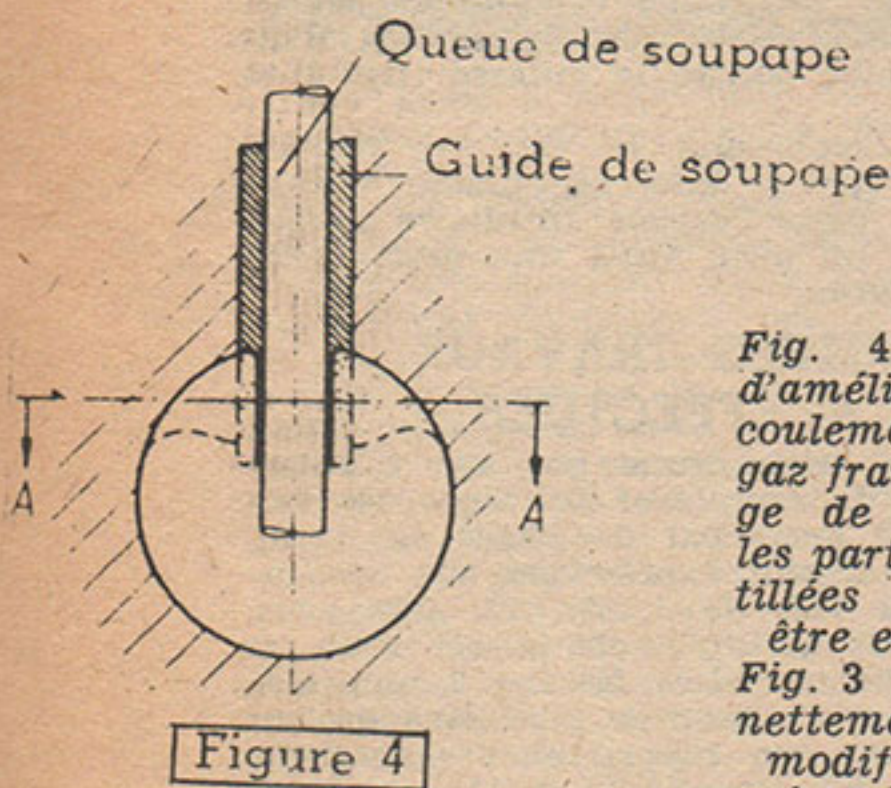


Fig. 4 : afin d'améliorer l'écoulement des gaz frais au siège de soupape, les parties pointillées doivent être enlevées.

Fig. 3 : on voit nettement les modifications qui ont été apportées à la culasse de la 250 BMW, surtout à l'admission.

COUPE A-A



Du carburateur

LE CARBURATEUR

Parallèlement, il faut aussi penser au carburateur. Une chose est connue depuis longtemps : un gros carburateur donne une faible vitesse des gaz d'admission, donc de mauvaises accélérations à bas régimes ; mais, en réalité, il ne faut pas être aussi absolu. Un gros carburateur donne, pour une même longueur de pipe d'admission, une plus rapide pulsation d'admission, car le plus grand passage assure une moindre résistance, et permet l'admission d'une plus grande quantité de gaz. Le meilleur remplissage est assuré aux hauts régimes, alors qu'aux bas régimes le moteur crache par le carburateur (une partie des gaz frais s'échappe par la soupape d'admission encore ouverte) ; or la valeur du couple-moteur (donc, en conséquence, les accélérations) dépend du taux de remplissage.

Avec un gros carburateur, la plupart des moteurs sont boiteux aux bas régimes, mais il est facile de pallier à ceci : une longue pipe d'admission suffira amplement. A titre d'exemples, il suffit de voir les Norton Compétition, la Parilla préparée par Schnell ou les 250 Guzzi Gambalunghino ; et c'est sur cette dernière marque que ceci est le plus remarquable : le passage des gaz du carburateur est de 35 mm, mais la pipe d'admission forme une véritable cheminée, depuis la tubulure jusqu'à la tête de direction.

Mais, en général, pour les 250 compétition, on se montre moins gourmand que chez Guzzi et un carburateur de 30 mm de passage des gaz est la plupart du temps utilisé.

Un piston plat, mais surélevé (fig. 6 bis) permet une meilleure combustion qu'un piston bombé (fig. 6).

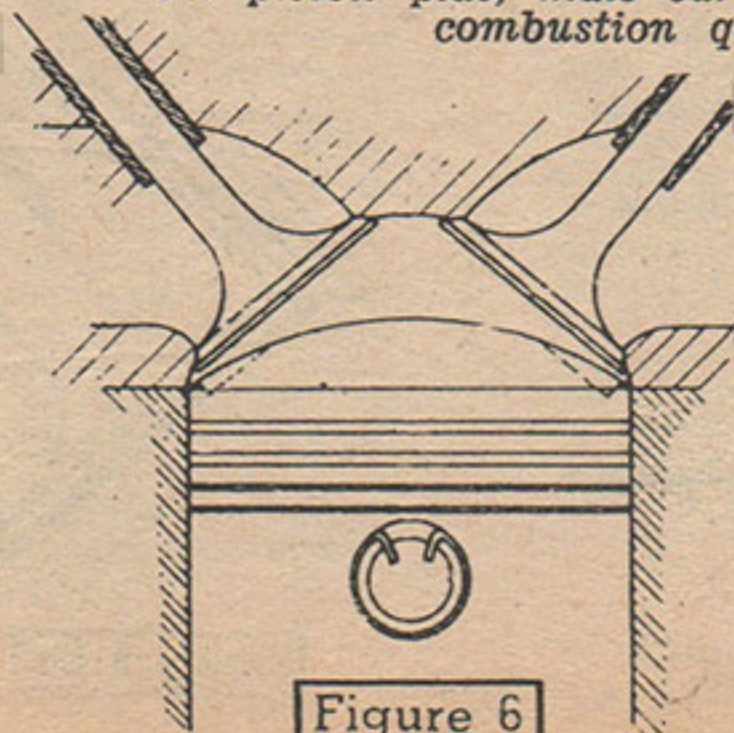


Figure 6

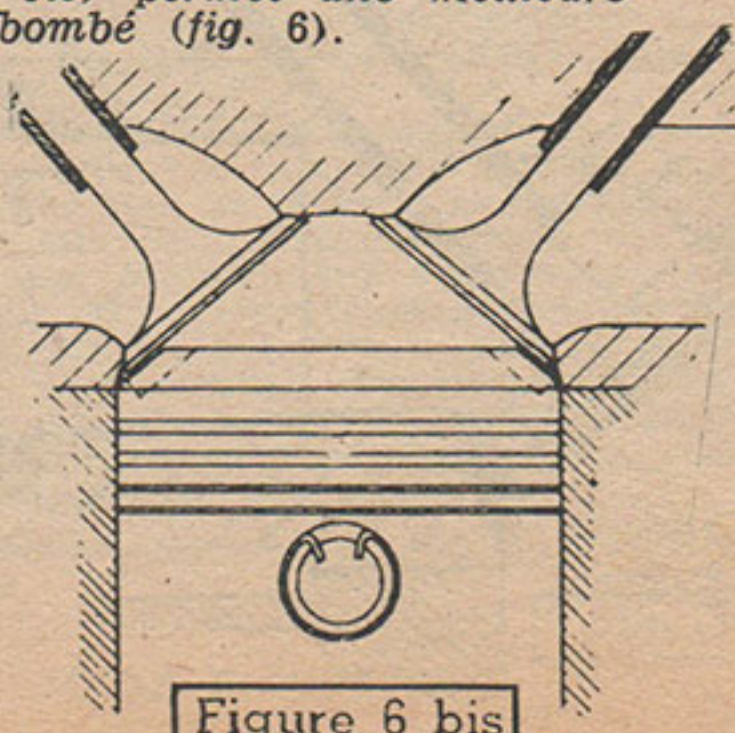


Figure 6 bis



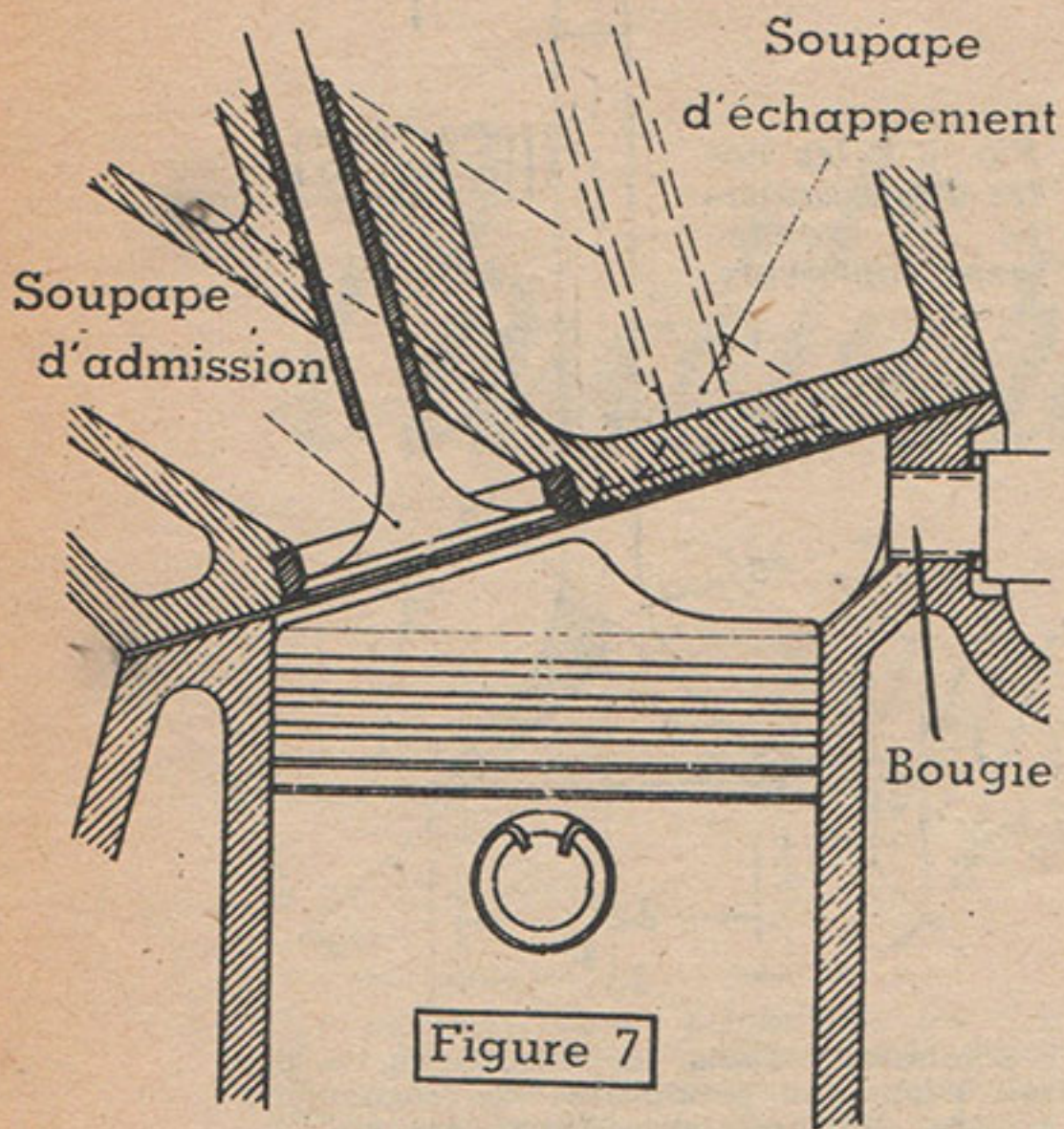


Figure 7

La suite dépendra essentiellement de l'endroit où le piston rencontrera la soupape. Si c'est sur le rebord de l'assiette, celle-ci se tordra et on assistera à une perte d'étanchéité qui non seulement entraînera une baisse de rendement, mais encore peut-être cause d'un « coup de feu ». Si par contre le piston rencontre l'assiette de la soupape en son milieu, le mal sera moitié moindre ; aussi bien souvent, pour l'échappement, la queue de soupape a-t-elle un léger prolongement dans l'assiette, formant butée (voir figure 8). Une anecdote intéressante est à signaler dans ce domaine : lors des records du monde de vitesse absolue, Herz, sur sa 350 NSU, eu sa soupape qui toucha le piston et le marqua d'une profondeur de 2 mm, mais ceci sans aucun préjudice pour la performance, puisque ceci ne fut constaté qu'après coup.

Une soupape à butée, ainsi qu'il a été dit, se trouve dans le commerce : il s'agit en général de soupapes au sodium, qui ont l'avantage, par dessus le marché, d'assurer un excellent refroidissement.

Lors du polissage de la tubulure d'échappement, il ne faut, en aucun cas, diminuer la longueur du guide de la soupape, ni même en diminuer l'épaisseur, car il faut, au maximum, préserver la queue de soupape des gaz brûlants de l'échappement. Mais par contre, il y a intérêt à limer et polir l'alliage léger qui maintient le guide et lui donner une forme « aérodynamique » rappelant celle de la figure 4 : l'écoulement des gaz brûlés sera favorisé, moins de tourbillons et

l'échauffement sera moindre. Un polissage sérieux de la tubulure d'échappement entraîne son moindre échauffement et en conséquence soupape d'échappement et culasse seront plus froides, les risques de détonation et de cognement seront réduits et on obtient la possibilité d'accroître le taux de compression. Un des avantages du distributeur rotatif (mise à part l'absence de forces d'inertie gênantes dans les hauts régimes) est l'absence du point chaud de la soupape d'échappement, ce qui permet un taux de compression notablement plus élevé : par exemple le moteur Cross anglais permet un taux de compression de 11 à 1 avec du 80 d'octane.

Quant à la tubulure elle-même, plus elle sera courte, et mieux cela sera. L'optimum est qu'elle se termine juste après le siège et, à cet endroit, doit commencer le tube d'échappement proprement dit. Plus la tubulure d'échappement est longue, plus grande, évidemment, est la surface qui prendra de la chaleur aux gaz

d'admission et échauffera la culasse. Même les grandes ailettes ne servent guère, ne faisant surtout que répartir la chaleur sur une plus grande surface de la culasse. Afin de pouvoir fixer le plus profondément possible (jusqu'au guide soupape) le tube d'échappement et sa bride de fixation, il faudra aléser la tubulure d'échappement à son plus grand diamètre. En raison même de la place nécessaire pour la bride, ce nouvel alésage sera même plus grand que le diamètre du tube ; mais ceci est justement favorable, car cet espace annulaire forme un matelas d'air, isolant la culasse qui sera ainsi notablement plus froide, le tube, par contre, chauffera davantage (jusqu'au rouge), mais ceci est sans importance pour le rendement.

Au point de vue réalisation pratique, sur le tube est soudé un anneau et un autre anneau fileté viendra serrer fortement le tube contre la culasse (fig. 9 et 9 bis).

Si l'on recherche le fin du fin, on perce des trous dans la culasse venant déboucher dans l'espace annulaire autour du tube ; on aura ainsi une petite ventilation forcée.

**AUTRES TRAVAUX A EFFECTUER**

Nous ne reviendrons pas sur l'intérêt qu'il y a de remplacer les tiges de culbuteurs en acier par des tiges en dural, ou sur le travail à effectuer sur les linguets (voir MR N° 1.124), ni, non plus, sur l'intérêt qu'il y a de glisser sous les ressorts des rondelles faisant 2 mm d'épaisseur (afin d'assurer une plus grande tension) sur les mégaphones (accroissement du diamètre de 14 à 15 mm pour 100 mm de longueur) et la longueur du tube d'échappement (5 à 8 fois le diamètre).

**A TITRE D'EXEMPLE**

Entre autres machines, l'auteur a « gonflé » une 250 BMW de 68 d'alésage et 68 de course. Le diamètre d'origine des soupapes était de 36 mm et la levée de 10 mm. Le calage de la distribution, non modifié, était : AOA : 10° - RFA : 80° AOE : 80° - FRE : 40°. Carburateur de 24 mm.

Les modifications effectuées furent les suivantes :

La pipe d'admission de la culasse fut modifiée suivant la figure 3. Un nouveau carburateur de 28 mm fut monté (30 eût été mieux), et la pipe d'admission prolongée de 60 mm. Soupape d'admission de 38 mm, et plaquettes de 2 mm d'épaisseur sous les ressorts.

Les résultats furent que cette machine, aux essais, fit, sur le circuit d'Erfurt, une moyenne de 83 kmh., alors qu'en course, les 350 firent 79.

De même, une 251 OSL gonflée s'avéra plus rapide que de nombreuses double-arbres.

Fig. 7 : la chambre de combustion et la culasse des Mercedes Sport ont été étudiées en vue d'un excellent rendement.

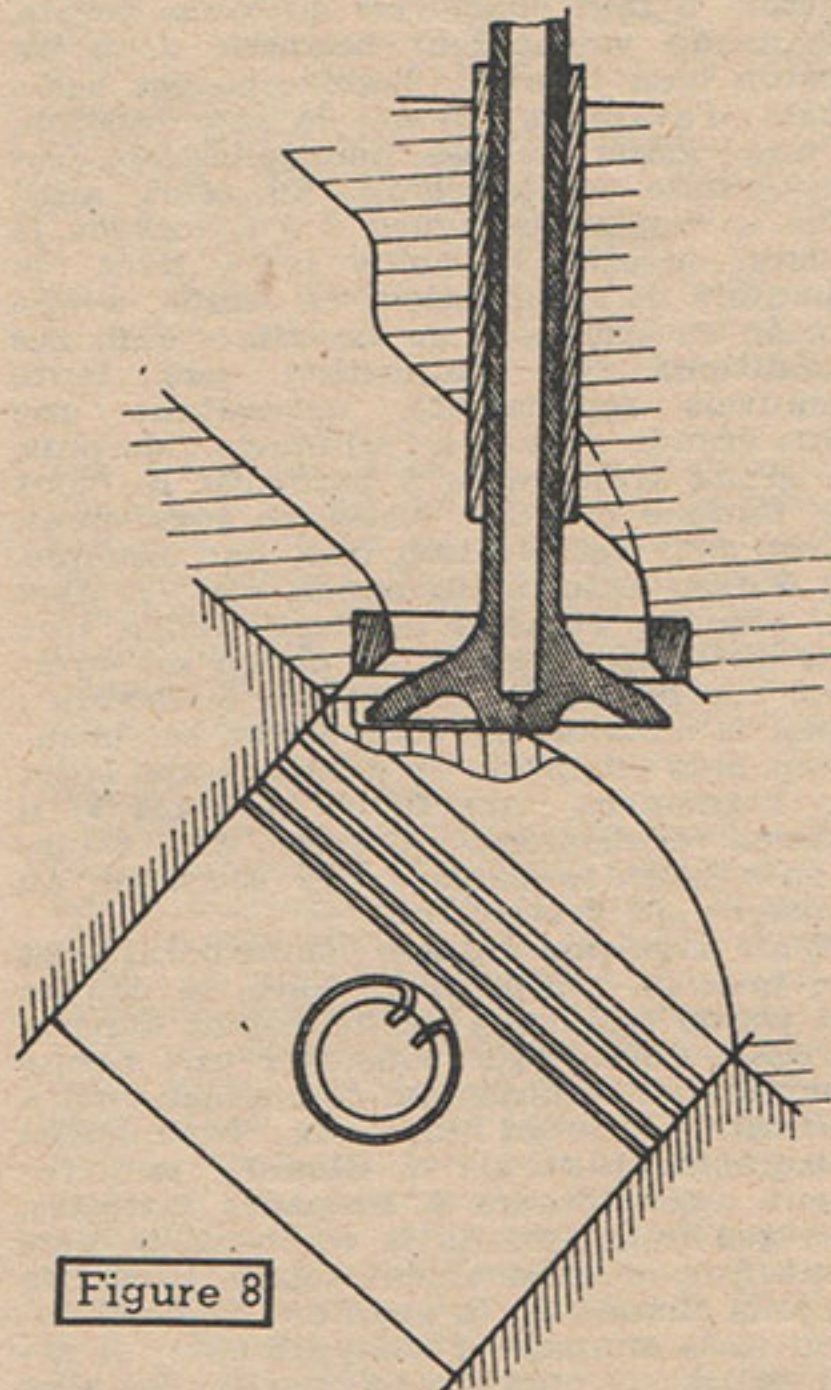


Figure 8

Fig. 8 : une soupape à butée centrale protège l'assiette et permet un refroidissement au sodium. - Fig. 9 et 9 bis : manières de fixer le tube d'échappement le plus profondément possible dans la culasse.

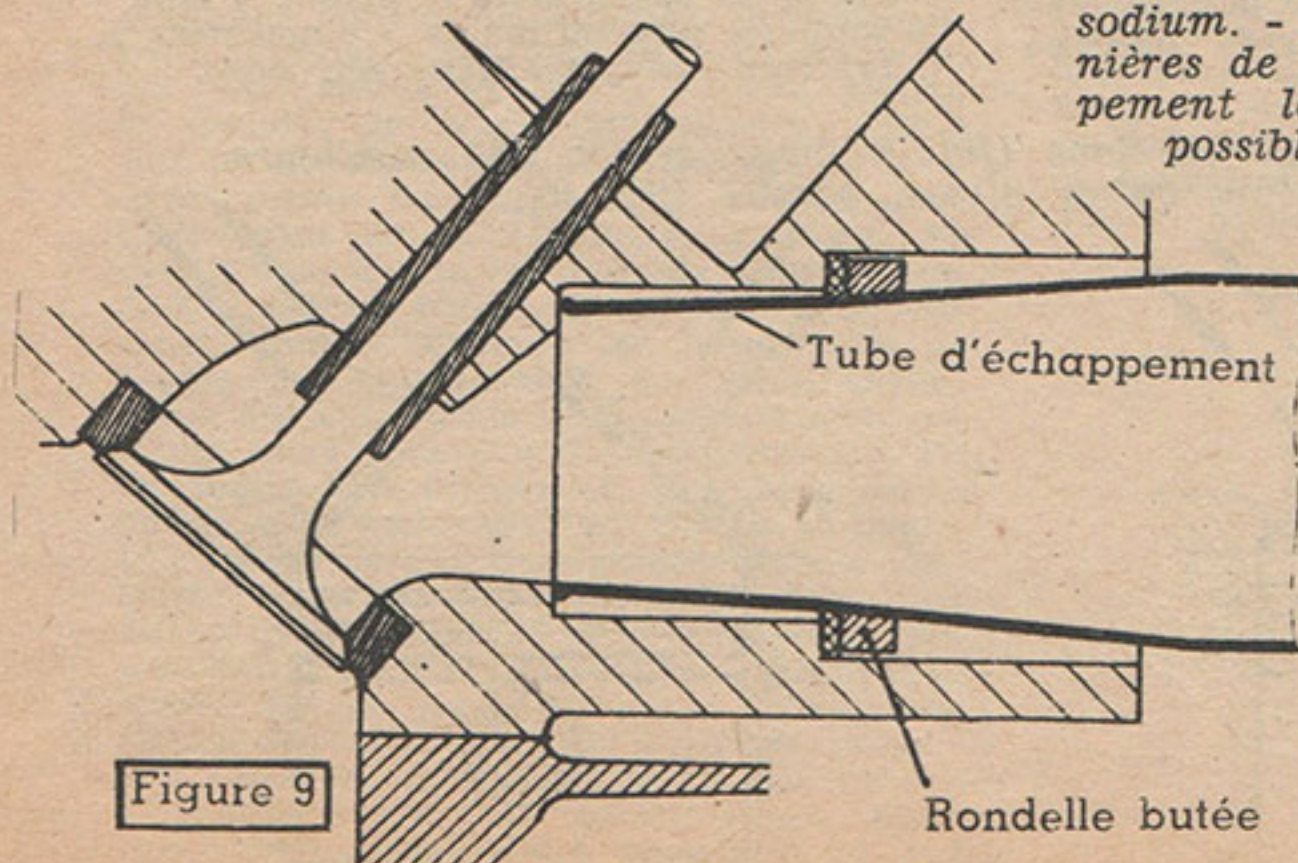


Figure 9

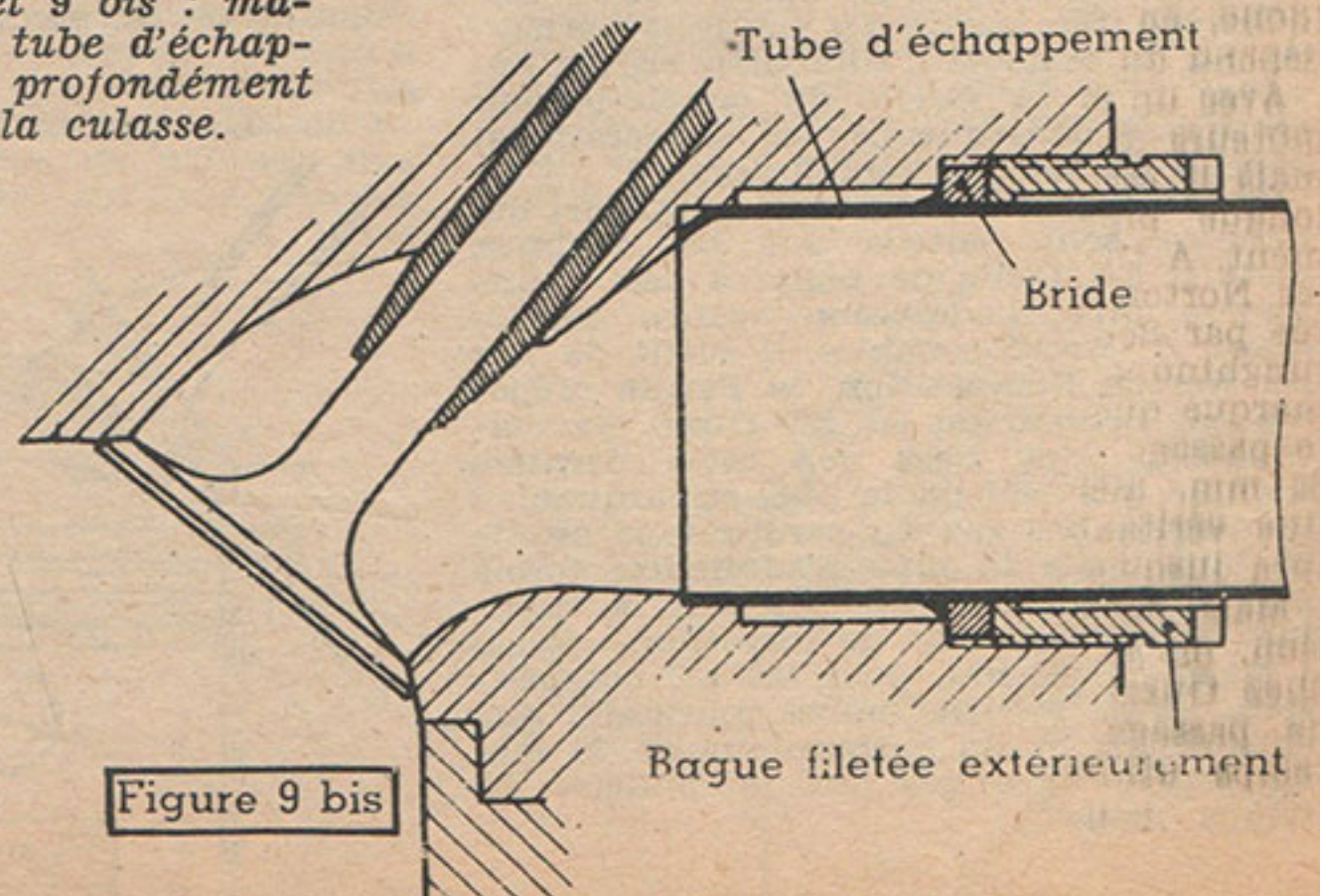
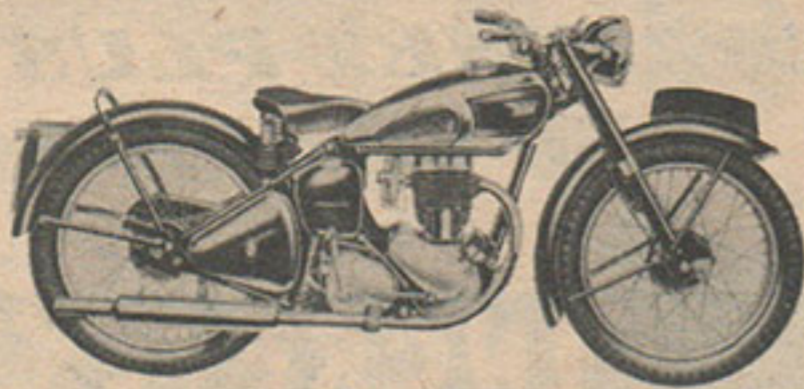


Figure 9 bis



# Ce qu'ils en pensent



## 250 B.S.A. C11

Je passe à la critique de ma BSA C11 de 1950. Elle n'a pas beaucoup circulé depuis 2 ans qu'elle est entre mes mains : 15.000 kms, uniquement en tourisme, le plus souvent à deux, sur des routes ou des chemins en tous genres, en montagne comme en plaine ; j'ai pu la juger comme une machine d'exécution soignée, robuste et agréable, mais d'une conception des plus classiques, correspondant - et pas plus - à l'usage utilitaire auquel la firme l'a destinée.

Nous y trouvons, en effet, un cadre ouvert en deux parties, solide mais lourd et d'une conception ancienne ; il en découle des caractères analogues pour l'organisation générale de la mécanique en quatre parties : moteur, transmission primaire, boîte de vitesse, transmission secondaire. L'ensemble est peu compact, donc lourd. On dira que cette conception a fait ses preuves ; en effet, dans le passé. Reste à savoir si elle pourra se maintenir longtemps devant les avantages des blocs ou semi-blocs moteurs ; sur la C11, la révision ou simplement l'inspection de la boîte nécessite sa dépose. Les roues, non interchangeables, le garde-boue arrière sans charnière, le réservoir, dont une moitié seulement contient l'essence, voilà qui ne témoigne pas d'une imagination débordante. Je passe sur l'absence d'une quatrième vitesse et de suspension arrière, insuffisances correspondant à la version utilitaire de la C11, et qu'on a ralliées depuis sur les C11 GL et SL, sans doute considérées comme versions de tourisme.

Le moteur, à culasse hémisphérique est d'un excellent rendement, à la fois souple et nerveux. L'accessibilité est bonne, sauf aux culbuteurs, pour le réglage desquels il faut enlever le réservoir. Les joints, trop nombreux, entre ses divers éléments, ont besoin d'être refaits de temps à autre. Le graissage est abondant sauf par temps froid sur la culbuterie graissée par vapeurs d'huile, d'où vacarme de frottements et de claquements tant que le moteur n'a pas atteint ses cotes de dilatation maxima et que le graissage est insuffisant, il faut, pour le faire, 20 kms au minimum, de route à bonne allure.

Le refroidissement est bon, mais le moteur est très sensible au degré thermique de la bougie. Pour une vitesse de l'ordre de 80 kmh., durant dix minutes, avec une température de 32° C, il s'est produit de l'autoallumage ; ce défaut a été supprimé empiriquement en substituant une KLG très froide à la Champion L110 et en modifiant l'avance à l'allumage, par ailleurs bien réglée pour la bougie antérieure par temps moins chaud. Après quelques minutes de fonctionnement à pleins gaz, toujours par température élevée, le moteur s'arrête brusquement. Je pense qu'il s'agit là d'un affolement de la distribution. En effet, les culbuteurs, massifs, et leurs longues tiges doivent mal supporter les hauts régimes. Quant au mécanisme d'avance automatique, il gagnerait à avoir un correcteur manuel.

Les seules opérations faites sur le moteur ont été un rodage de soupapes à 12.000 kms et un changement des segments à 14.000 kms.

La transmission ne donne aucun ennui. L'amortisseur de transmission est efficace, l'embrayage, s'il est bien réglé au début, est excellent. Sa progressivité tient sans doute à ce que la première vitesse est peu démultipliée et les différents rapports assez étagés. La boîte est robuste, en général silencieuse, très étanche. Le sélecteur est très précis, sa pédale très bien placée, le point mort facile à trouver en partant de la seconde. Tout au plus peut-on remarquer une légère résistance pour passer en troisième.

Regrettons qu'une volonté de simplification ait fait doter les premières C11 d'une boîte à 3 rapports qui ne permet pas au moteur de donner toute sa mesure, et d'une transmission finale où la chaîne est solidaire de la roue et non d'un moyeu séparé et, en plus, asperge libéralement d'huile le pneu, la jante et le cadre.

Malgré son aspect hétérogène, cette mécanique fonctionne très bien et permet de bonnes moyennes, autant que la simplicité et la sécurité de conduite le permettent.

La tenue de route peut être qualifiée de parfaite, direction très stable, sans aucune réaction aux inégalités de la route ; pas de frein de direction, qui serait inutile. Jamais d'embarquées, ni au freinage, ni quand la roue arrière décolle, ce qui est fréquent et peu confortable, mais nullement dangereux, la moto gardant sa trajectoire.

La moto s'accroche très bien dans les virages et il m'est arrivé souvent d'égratigner la route de mes repose-pieds sans aucune chasse, ou sans que la moto tende à quitter la courbe prévue. A noter cependant que, si le niveau d'huile des amortisseurs est trop bas, une amorce trop sèche d'un virage fait osciller dangereusement la fourche télescopique et la moto n'est plus contrôlable. Question de simple entretien.

En revanche, les freins sont insuffisants : diamètre trop faible et cames sommairement étudiées ; pour aller vite, il faut surveiller sa route très attentivement. Le freinage n'est bon qu'en utilisant simultanément les deux freins et le freinage moteur ; le frein arrière est suffisant, grâce au levier dont on dispose, mais la roue perd facilement son adhérence ; en revanche on rétrograde en seconde à 55 kmh.

Simplicité et agrément de conduite : peu de commandes, fort bien placées ; très grandes docilité de la machine. Le seul inconvénient est que l'excellent compteur est mal placé et gagnerait à venir sur la fourche.

Confort ? En vérité assez réduit : pas de suspension arrière ; selle très dure et cependant le postérieur du pilote vient parfois heurter la boîte du conjoncteur-disjoncteur ; en plus la selle plonge et l'on se trouve rapidement assis sur sa partie la plus étroite ; protection nulle, ce qui n'est qu'un défaut commun aux deux roues ; cependant le garde-boue avant pourrait être plus enveloppant.

La présentation est très soignée, sobre et de bon goût ; émail et chromes très résistants.

Vient le tour de l'équipement électrique qui fonctionne impeccablement. Le phare est suffisant pour pouvoir rouler à 70 kmh., mais son efficacité baisse considérablement par temps de pluie. L'allumage est excellent et le seul reproche s'adresse à la batterie qui bave comme un crapaud de Chantecier, au grand dam de ce qui l'entoure. Regrettons seulement qu'il y ait un peu trop de câbles baladeurs.

Les accessoires : coffre à outils bien fourni, assez grand. Béquille latérale très commode, béquille avant facile à manier, mais placée trop en arrière (on ne peut enlever la roue avant sans mettre une cale sous le moteur) et juste sous le reniflard du réservoir d'huile, ce qui lui vaut d'être copieusement enduite. Filtre à air dont l'efficacité n'est pas certaine. Un tan-sad Mérat, très apprécié des passagers, et un porte-bagages, tous deux fixés sur le garde-boue arrière, laissent à celui-ci une rigidité très suffisante. Un bidon de Solexine pour parer aux pannes sèches, l'avertisseur ayant émigré à droite, et voilà la moto portée au poids respectable, pour une 250 cmc., de 150 kgs. C'est beaucoup pour le moteur, l'embrayage et les freins ; reconnaissons quand même la bonne tenue de l'ensemble.

Pour une moto considérée en Angleterre comme un vélomoteur, les performances sont bonnes.

La vitesse maximum de 60 mph., c'est-à-dire 97 kmh., doit être réalisée ; mais ce qui m'intéresse plutôt, c'est la vitesse de croisière et la tenue en côte. La première se situe entre 70 et 80 kmh. (85 kmh. est un peu fort), plutôt vers 45 mph., soit 72 kmh. Mais on peut pousser davantage. Il m'est arrivé de relier Poitiers à Paris, seul, mais avec 30 kgs de bagages, en 5 heures exactement : d'où une moyenne, très honorable, de 70 kmh. (à cause d'une déviation) ; ou Chaumont-Vesoul, avec un passager et le même poids de bagages, à la même moyenne. J'avoue que c'est sans doute pousser un peu haut.

La tenue en côte est très bonne et doit être nettement meilleure avec une boîte à 4 vitesses, les reprises excellentes, car le couple maximum semble assez haut situé.

La consommation d'essence est faible à côté de celles de certains 125 cmc. L'étape Paris-Poitiers m'a demandé exacte-

ment un réservoir, plus 1 litre. Consommation  $\frac{12,4}{349} = 3,55$  l.

aux 100 kms, à 70 kmh. de moyenne.

J'ai constaté la même consommation dans le Jura, avec un passager et mes 30 kgs de bagages, pour une moyenne de 55 kmh., et sur un parcours très divers, mais accidenté, de 750 kms. En plaine, seul et à 55 kmh. de moyenne, la consommation est de l'ordre de 2,9 l. aux 100 kms. La consommation d'huile est de l'ordre de 1/3 de litre pour 1.000 kms. La consommation d'essence a été de 1 litre, moindre, à peu près, que celle de deux temps de même cylindrée, pour les mêmes étapes.

Cela ne veut pas dire que la C11 est parfaite. Elle est très classique et peut-être bientôt vieillotte. Mais elle n'a pas de prétentions et remplit très bien sa mission de machine sûre, endurante, économique. Elle ne m'a jamais laissé en panne sur la route ; elle répond toujours aux premiers coups de kick ou à l'action des gaz. Elle a des faiblesses dans les freins et les moyeux, elle est difficile à nettoyer, pas très confortable, mais économique et d'entretien très simple. Quand on la prend pour ce qu'elle est, elle va loin et sûrement. Et puis, agréable à voir, elle devient vite sympathique à son possesseur et à ceux qui la regardent... et l'envient...

Mr M. FONTANT  
Poitiers



à BOULOGNE-BILLANCOURT  
43, avenue Général Leclerc

**VENTE A CREDIT**  
1/3 comptant et 12 mois



AGENCE EXCLUSIVE

Achetez dans votre quartier  
votre MOTO, SCOOTER ou

**Mobylette**

... vous serez encore mieux servi



MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

**CHROME-CUIR**

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

TOUS vêtements de cuir :  
MOTO - AUTOMOBILE  
SPORT - VILLE

Exigez la marque  
**CHROME-CUIR**

Catalogue gratuit sur demande

**DENFERT-SPORTS**

30, PLACE DENFERT-ROCHEREAU - PARIS - ODE. 31-91

LIVRE RAPIDEMENT

**Vespa & Geugeot**

CRÉDIT 12 ET 15 MOIS

Réparations, mises au point par techniciens spécialisés

**CAMPING**  
**4 MOIS DE CRÉDIT**

GRATUIT  
au-dessus de 40.000 Frs d'Achat

DÉPOSITAIRES :

André JAMET - RACLET - LAFUMA

CATALOGUE 53 contre 30 fr. en timbres

**MATÉRIEL - VÊTEMENTS SPORTS**

**NE CRAIGNEZ PLUS  
LES CREVAISONS**

avec



**"INCREVEX"**

Le seul produit ANTI-  
PERFORANT efficace

Protège vos pneus contre clous, silex, etc...  
en colmatant immédiatement toutes les  
perforations. Ecarte les dangers consécutifs à  
l'éclatement.

Réduit l'échauffement des pneus

N'attaque pas les chambres et leur laisse toutes  
leurs qualités de souplesse.

Toutes documentations, banc d'essai :

Concession. exclusif pour la France Métropolitaine :

**MODERNEX**

106, r. d'Amsterdam, Paris-9<sup>e</sup> - FIG. 70-34 - 77-86

Colonies et Etranger :

S.F.A.P. 365, r. de Vaugirard-15<sup>e</sup> - LEC. 54-17

**PARIS-NORD-MOTOS**

Agent Officiel

au service de  
4 grandes marques

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

Pièces détachées  
Tous Accessoires **VENTE À CRÉDIT**

Atelier de Réparations

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

**MONOPOLE-POISSY**

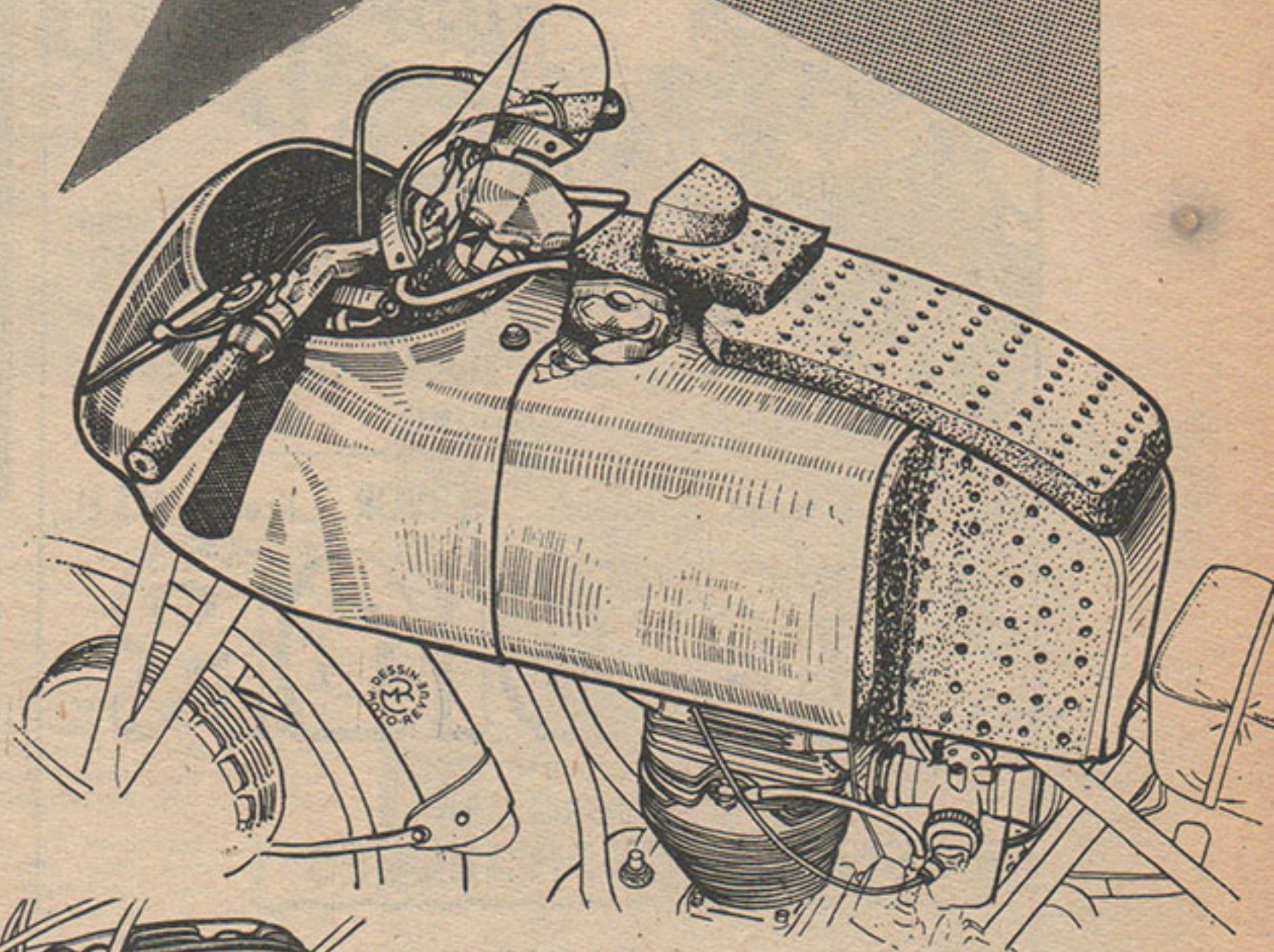
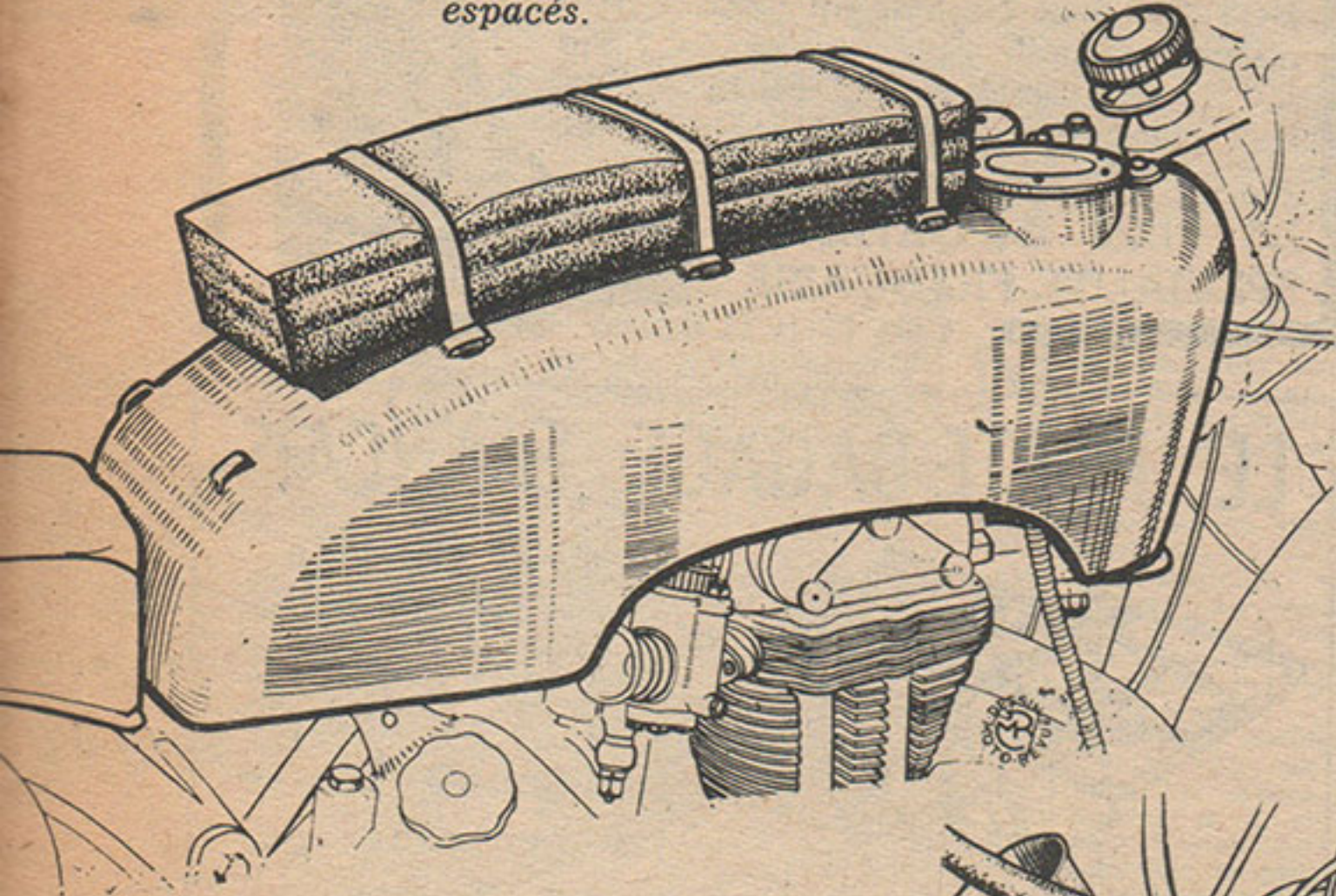
PISTONS-SEGMENTS-SOUPAPES-CHEMISES

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

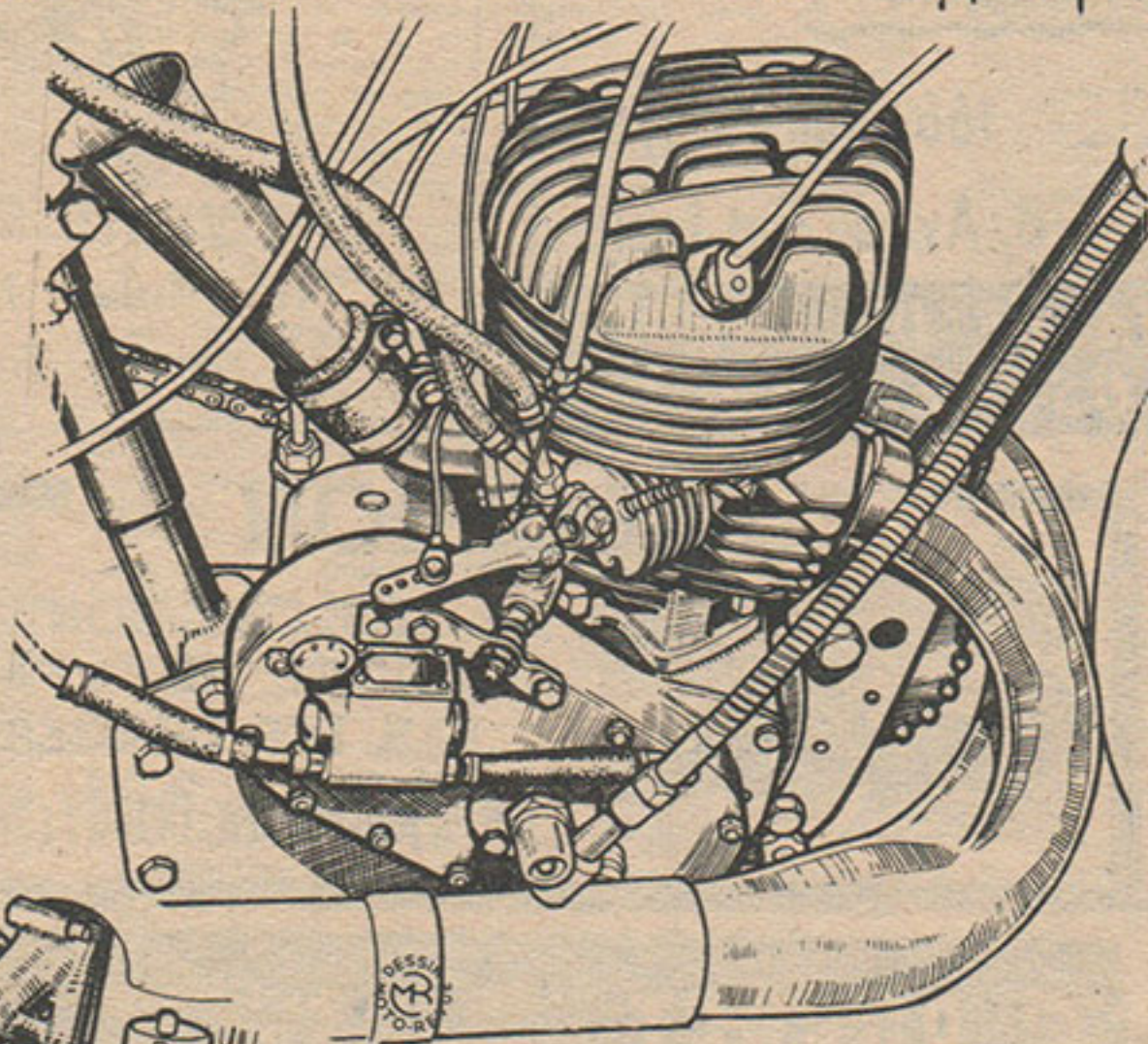


# NOUVELLES REALISATIONS SPORTIVES

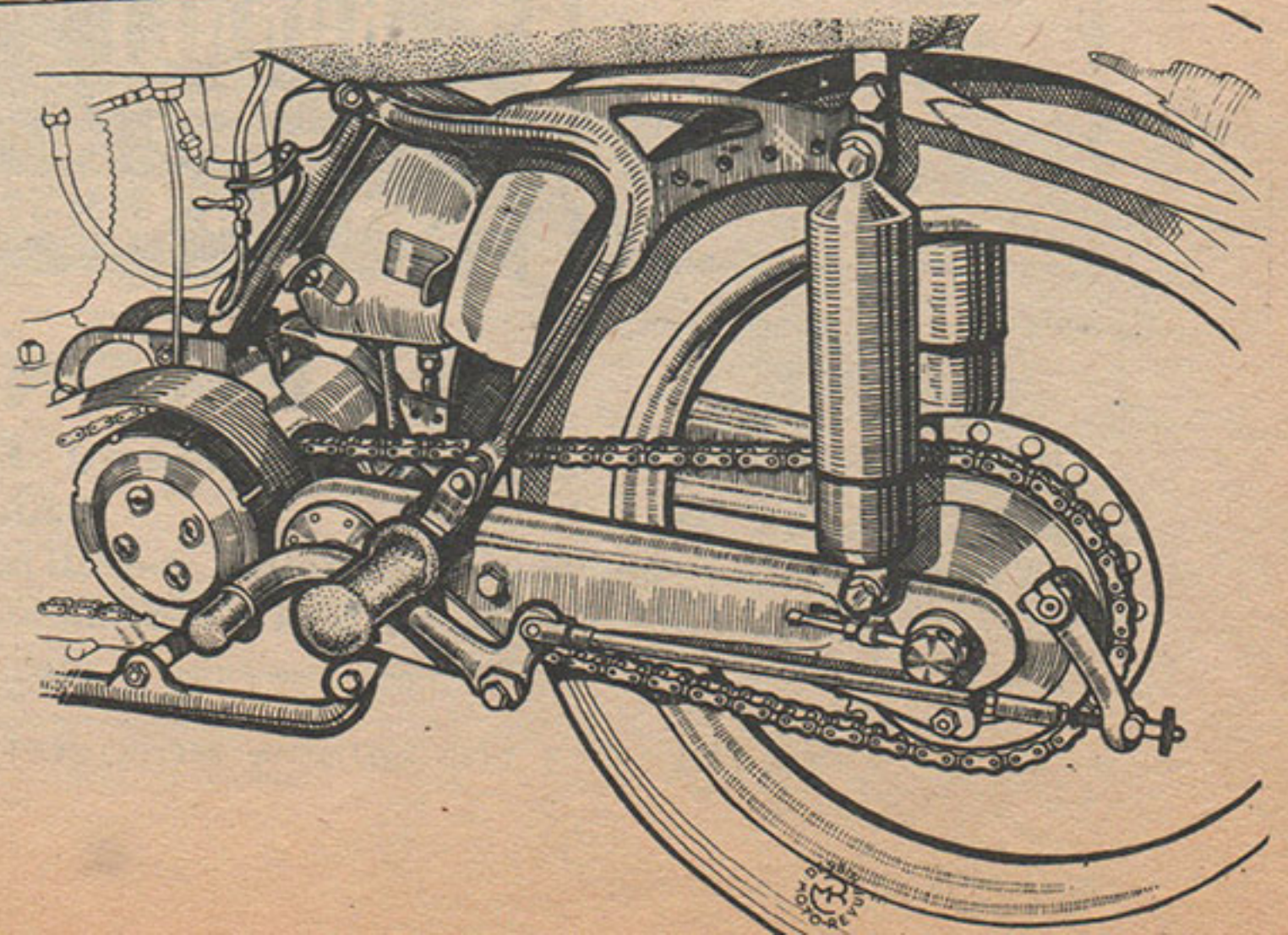
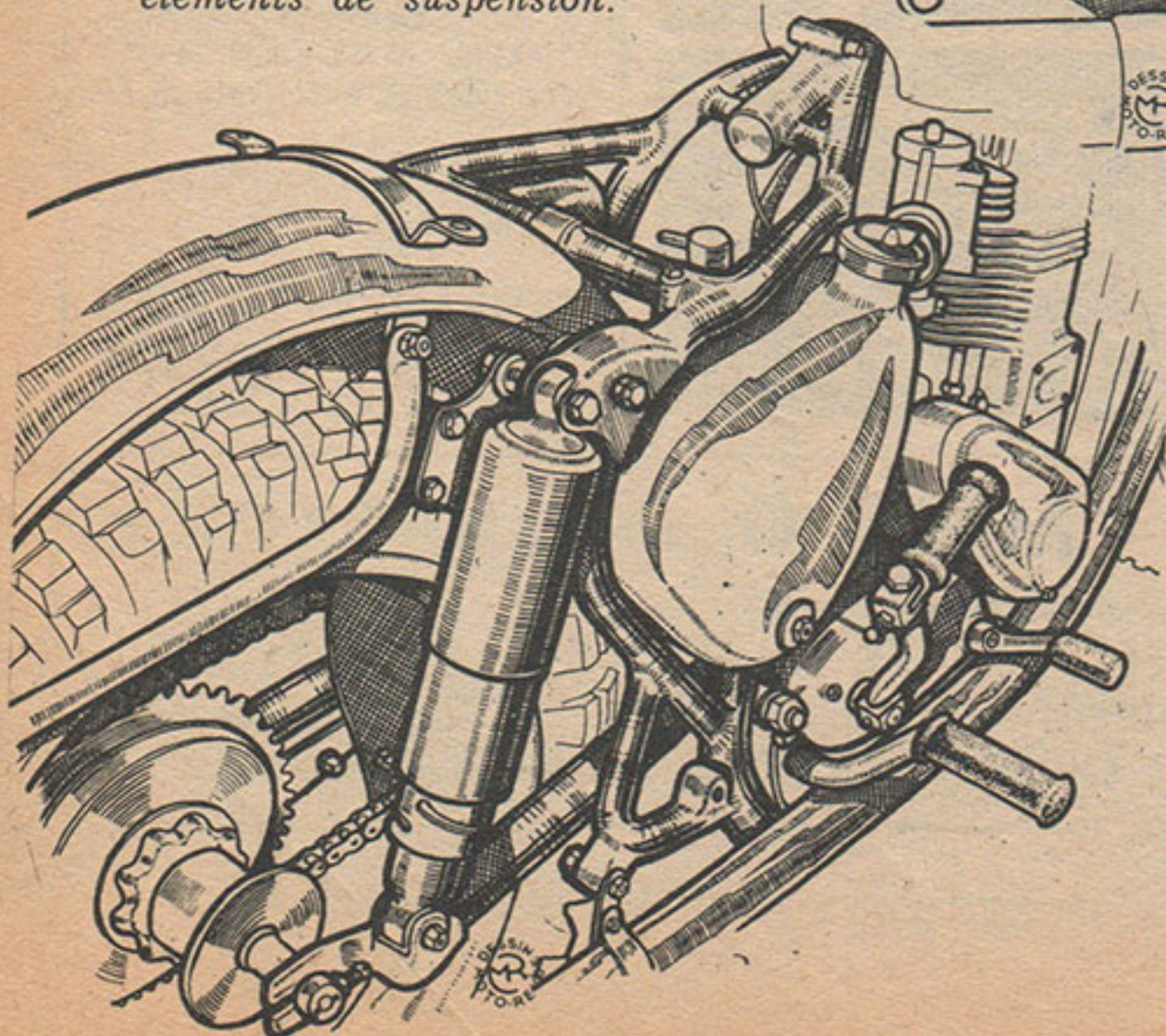
Ci-dessus : la 350 Matchless de Brugeilles, vue aux Deux Heures de Paris, n'est autre que la machine préparée il y a quelques années par Rossignol pour une tentative de record de longue durée. Son réservoir, ci-dessous, montre bien que les ravitaillements peuvent être espacés.



Ci-contre : le moteur-laboratoire de la 350 « Guérin Spéciale » à injection. Le cylindre est celui d'une 350 D.K.W. dont les bouchons de transfert ont été remplacés par des « bouchons injecteurs ». Un graissage supplémentaire est effectué par une pompe à piston extérieur. Ci-dessous : l'arrière du nouveau cadre de la 350 Gold Star. Le durcissement des ressorts est obtenu par 3 positions d'un ergot dans une rainure à la base des éléments de suspension.



Au-dessus : le réservoir très Guzzi (rouge également) de la 250 NSU de Dedieu. La fourche à parallélogramme a été conservée. Au-dessous : la suspension « maison » de la 350 Matchless de Lizeroud. D'une réalisation parfaite, elle assure une suspension peut-être un peu souple pour la compétition.





**Robert PIEL**

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

VENTE A CREDIT



Agent

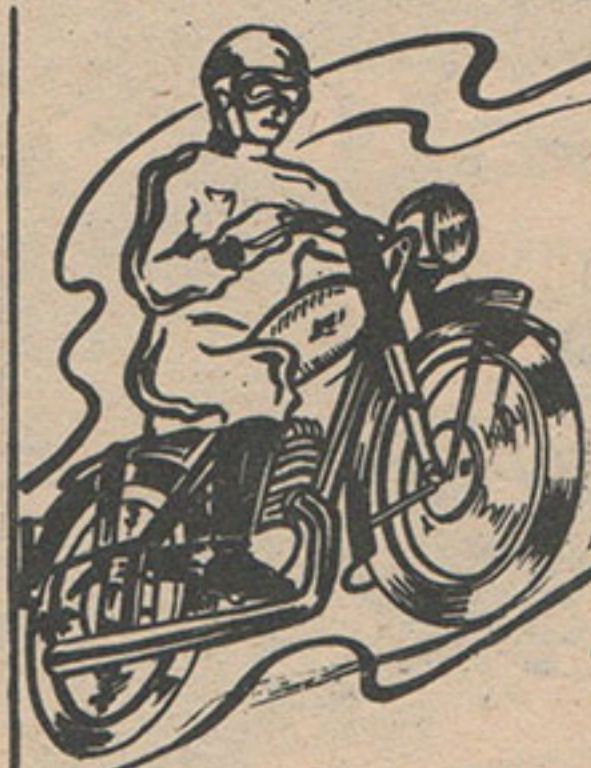
Exclusif

VELOMOTEURS  
MOTOCYCLETTES

et la

**Mobylette**

PIECES DETACHEES



*Puissance*  
**CONFORT**

125 cc. - 2 temps  
moteur "NERVOR"

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

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

**RADIOR**

Constructeur  
BOURG (Ain)

**AGENCES OFFICIELLES :**

PARIS : Société MOTOCYCLE - 166, Rue Lafayette

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

**CONDITIONS SPECIALES DE CREDIT  
CATALOGUE ILLUSTRÉ FRANCO**

**BOTTES EN CUIR**

MOTO - EQUITATION - CHASSE

**MARCY** 1 et 3, pl. de la Bourse  
PARIS-2<sup>e</sup>

(entre les rues Réaumur et 4 Septembre)

DEMI-BOTTES box couleur  
ou noir ou veau double tannage 4.950

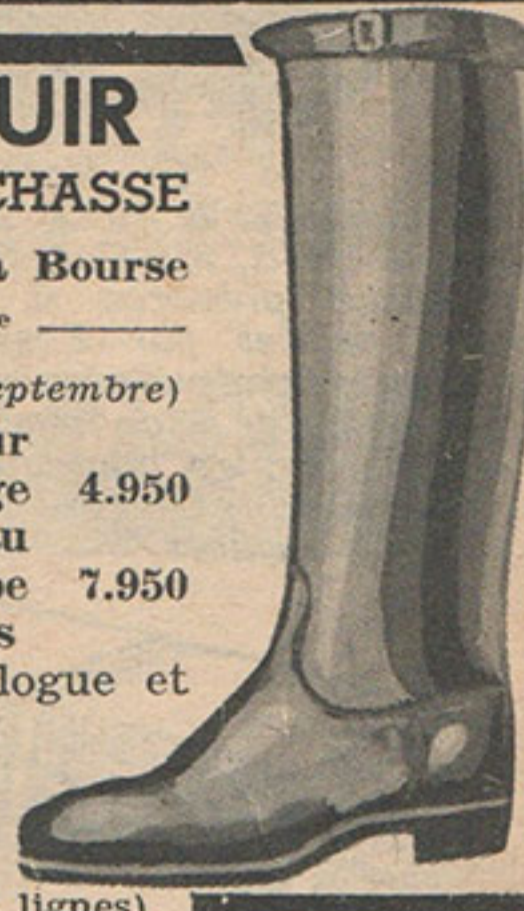
BOTTES box couleur ou veau  
naturel semelle cuir ou crêpe 7.950

60 modèles différents

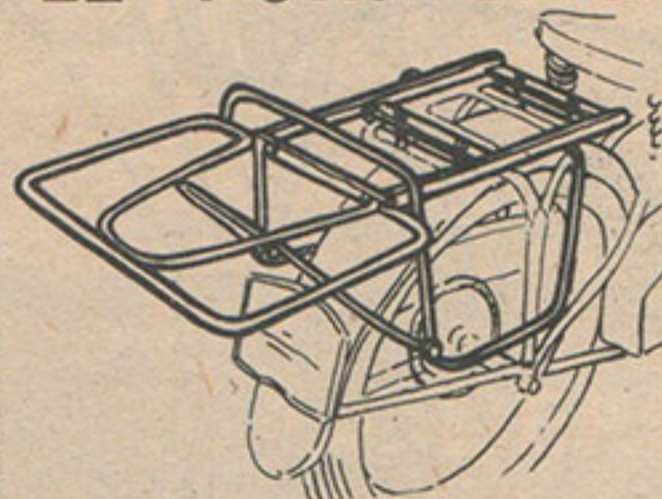
Sur demande envoi du catalogue et  
feuille de mesures

**LA PLUS IMPORTANTE  
SPECIALITE FRANÇAISE**

CEN. 83-11 (2 lignes)



**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

**SAROLEA**

MACHINES NEUVES  
DISPONIBLES

Pièces de rechange  
d'origine

EXPEDITIONS

QUELQUES AGENCES  
LIBRES EN PROVINCE

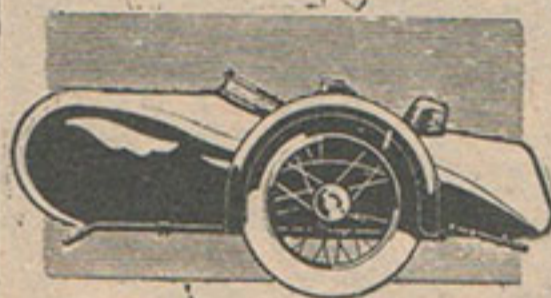
Agence Générale

F. DELAUNAY

62, rue Rochechouart  
PARIS-9<sup>e</sup>

Tél. : TRUdaine 15-95

**"PRÉCISION"**



LE SIDE-CAR DONT LA  
PUBLICITE EST FAITE  
PAR LES USAGERS

39bis, Rue Martre, CLICHY (Seine)

**ETS BONNET**

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

M<sup>o</sup> 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.

**R. LAVERGNE**

5, rue Félix Faure, 5  
VINCENNES

(Face Gare Marchandises)  
DAU. 38-44

— Livre de suite —

MOTOCONFORT

MOBYLETTE

TERROT

D.S. MALTERRE

KOELHER-ESCOFFIER

etc...

— Tous les Scooters —

MOTOCONFORT

TERROT

LAMBRETTA - VESPA

Réparations — Accessoires

— VENTE à CREDIT —

**SPORT - VETEMENT - MOTO - BASTILLE**

ROQ 85-69

6, Boulevard Richard-Lenoir, 6

EQUIPEMENTS

PARIS-XI<sup>e</sup>

VETEMENTS SPECIAUX

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

etc... etc...

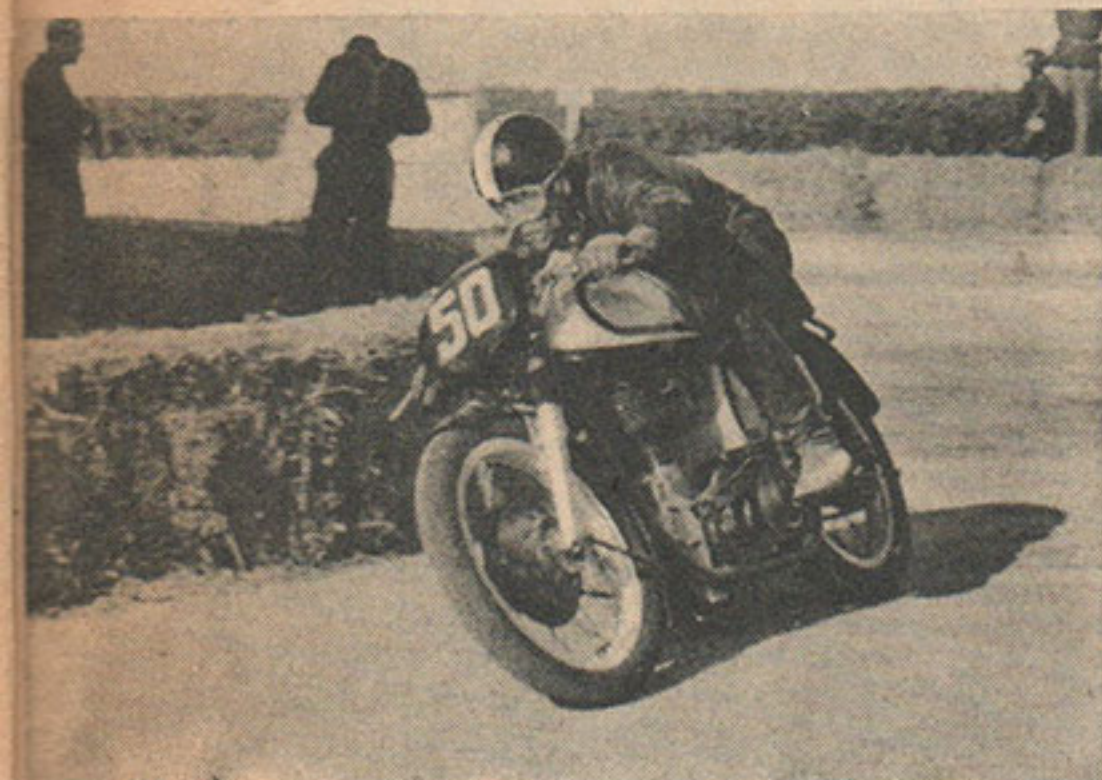
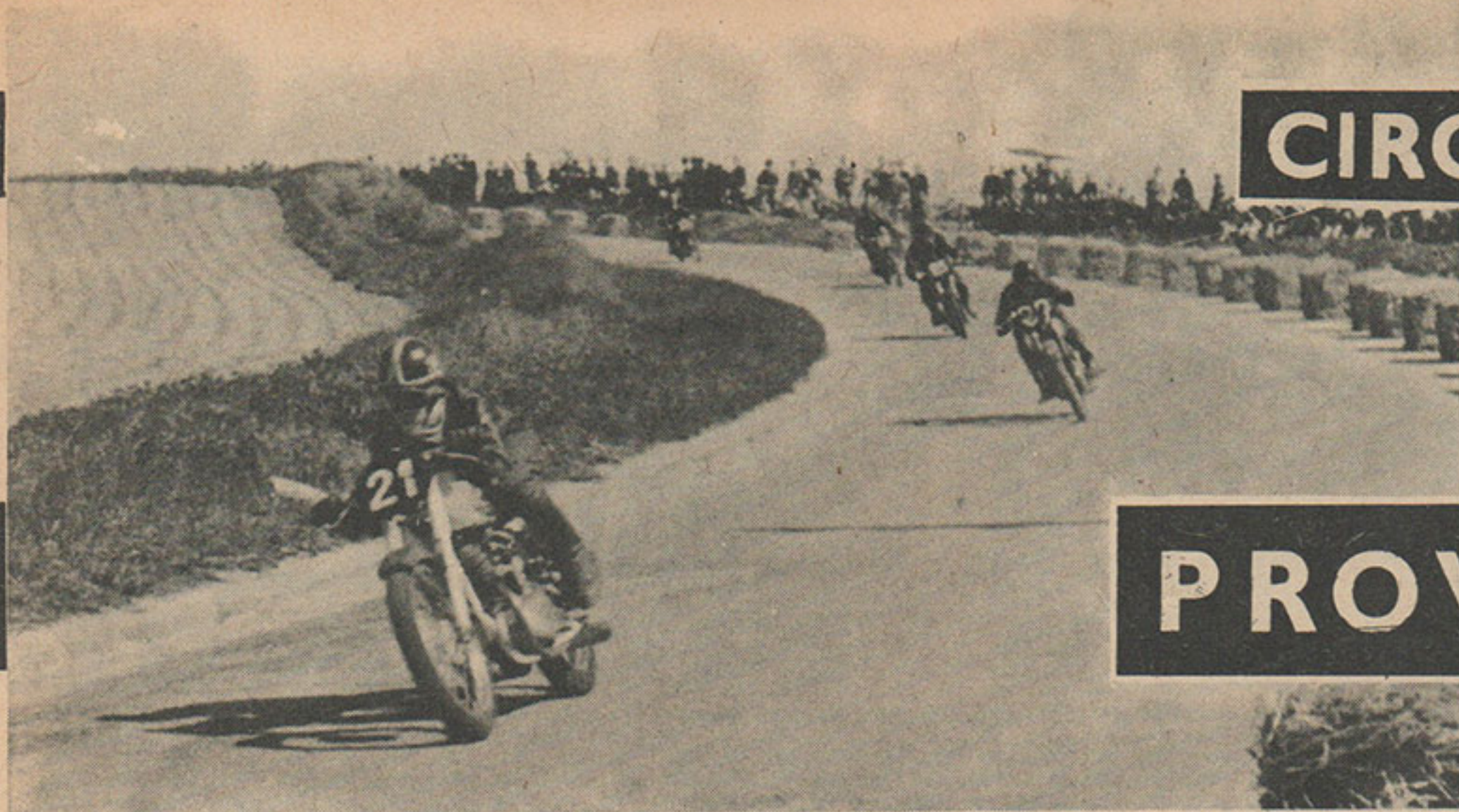
MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



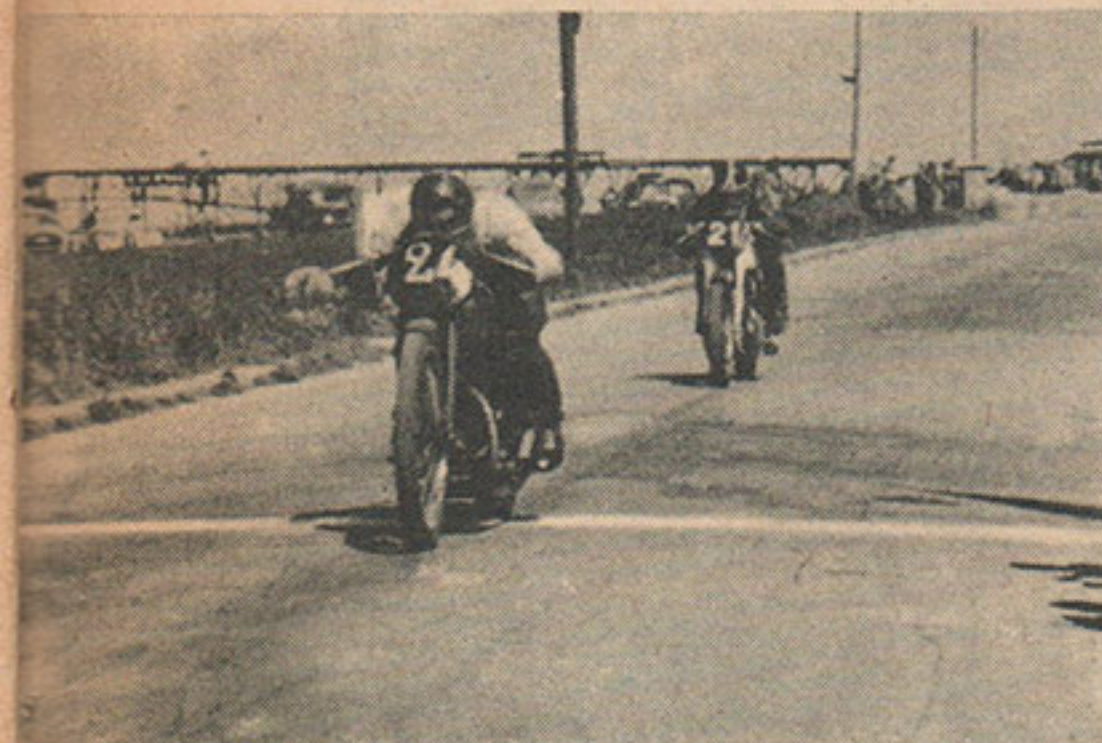
# CIRCUIT

# de

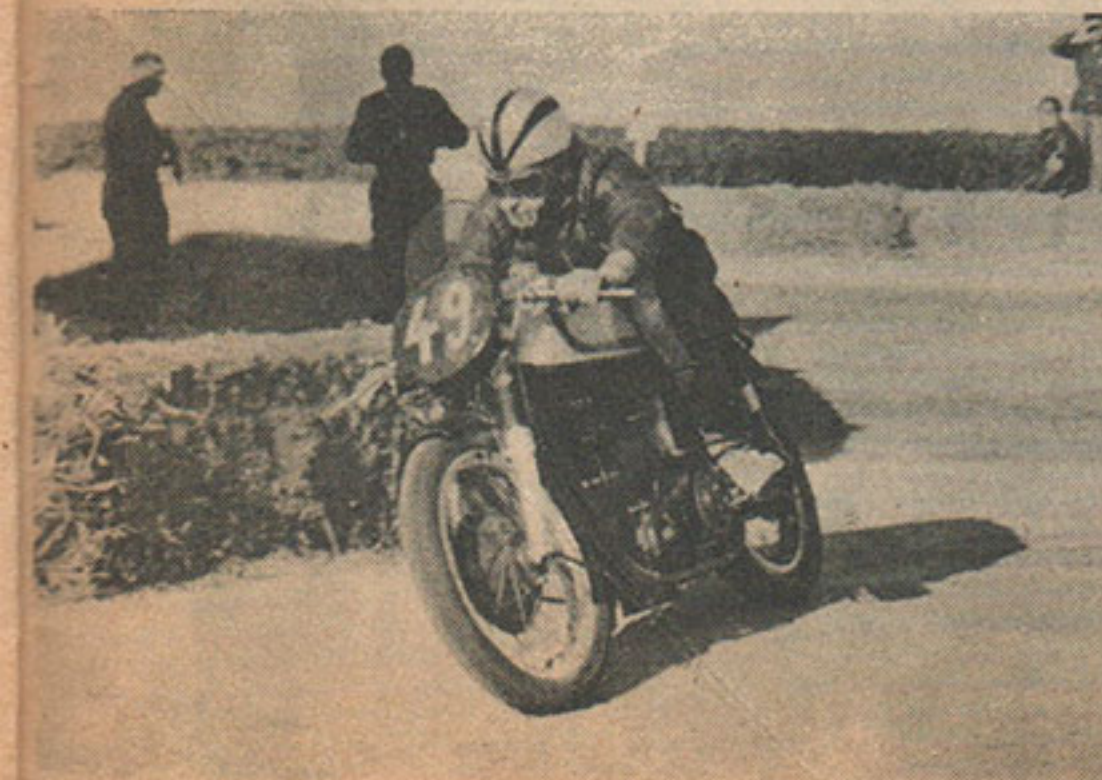
# PROVINS



Ci-dessus : Hug, vainqueur en 350 et 500.



Ci-dessus : Bernard, vainqueur des 250 passe la ligne d'arrivée.  
Au-dessous : Ribler, second en 500.



**N**ous déplorons assez le manque de circuits de vitesse dans la région parisienne, pour ne pas accueillir avec intérêt la manifestation organisée à Provins par le Moto-Club local.

Organisation à la bonne franquette, où l'esprit sportif de chacun vint à bout des difficultés. Le MC Provinois fut épaulé par le MC Châtillonnais, les coureurs, témoignant vraiment d'un esprit sportif, ne demandèrent pas de primes de départ, le soleil fut de la partie, et les nombreux spectateurs présents encouragèrent les dirigeants à recommencer l'an prochain, ce que nous souhaitons également.

Le Circuit de Bellevue (2 kms 518), tracé en dehors de la ville, est assez varié. Après la ligne de départ, les pilotes s'élançèrent dans de longues courbes et S, en descente assez prononcée, puis, pour revenir sur le plateau, où se trouvent chronométrage et parc des coureurs, il faut gravir 400 mètres de côte à 10 % environ, où évidemment les poids plumes trouvaient leur avantage. Le sol accroche assez, seuls les virages du Parc des coureurs, et au sommet de la côte, n'ont pas le revêtement ad hoc.

6 courses aux programmes, dont 3 réservées aux 175.

La première éliminatoire en cette cylindrée réunissait 5 partants, qui devaient d'ailleurs être tous classés pour la finale.

Manche sans histoire, menée de bout en bout par Agache sur son Ydral deux temps.

Au classement, nous trouvons derrière celui-ci Delauné, Tano, Caudron et Pohu.

Deuxième manche. Cette fois-ci 8 partants, mais dès le départ Didier sera éliminé, ayant encrassé une bougie.

Tilliet se sauve, suivi à distance respectable par Lechelon, sur une 175 DS Malterre pesant 58 kgs !... En troisième position, Guignabodet fils.

Au bout de 5 tours, le classement ne changera pas, et à la quatrième place nous trouvons Copinet, cinquième Iffy.

La catégorie 250 réunissait 10 partants. De ce lot, Martine fut le meilleur, un des rares à prendre les courbes à plat. Il pilotait une 250 Puch « maison » à deux carburateurs et double allumage.

Malheureusement, à mi-course, des ennuis d'allumage l'obligèrent à s'arrêter, et Bernard, sur une Rudge 4 soupapes, termina vainqueur, 2<sup>e</sup> Bouhey sur sa Benelli simple arbre, 3<sup>e</sup> Carré sur Monet-Goyon, 4<sup>e</sup> Robbes sur Excelsior, 5<sup>e</sup> Billiat sur Puch.

En 350 et 500, Hug devait nettement émerger du lot des concurrents, et s'il termine très détaché en 350 devant Guignabodet fils, par contre, en 500, Kibler, sur l'ex-Featherbed de Collet, resta longtemps dans sa roue.

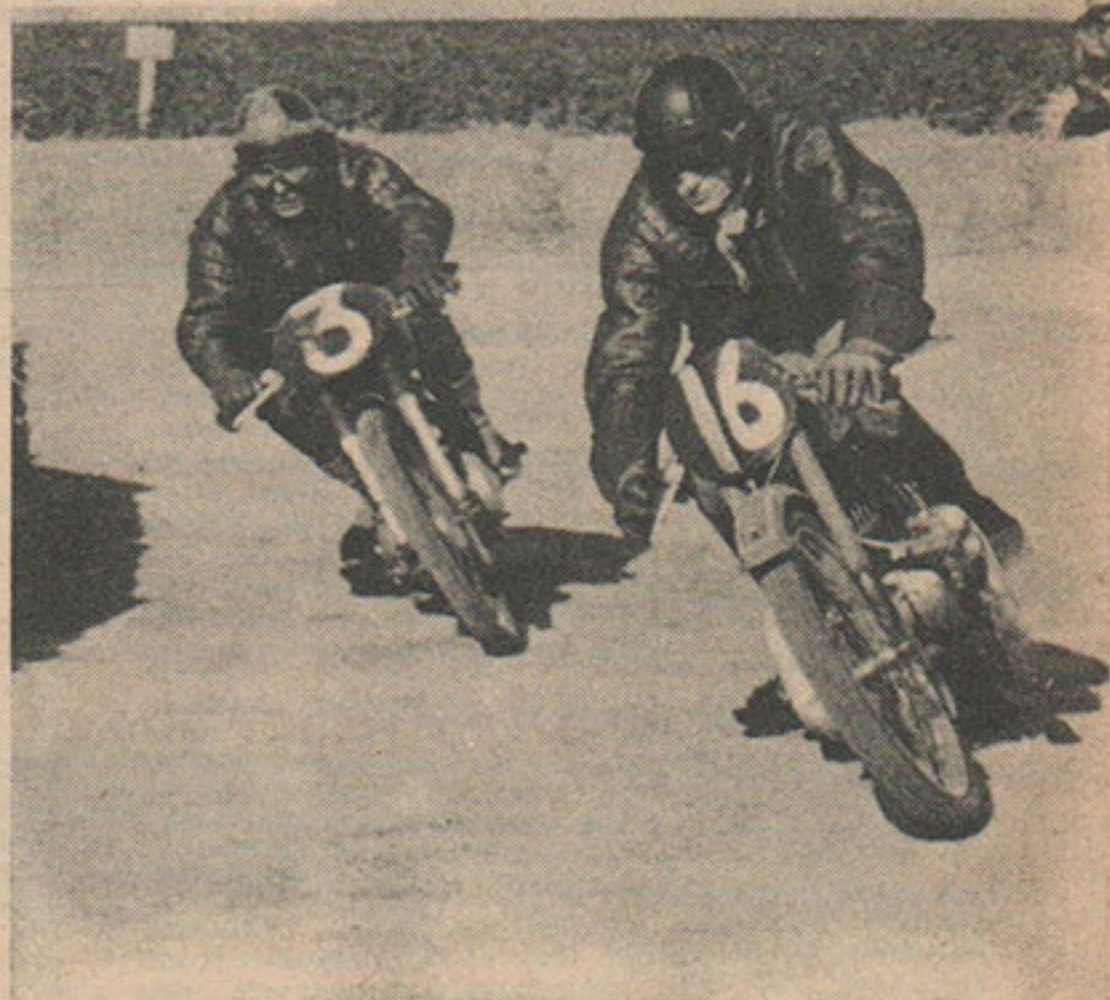
Ces deux épreuves, disputées sur 20 tours, se déroulèrent sans grand intérêt, et en voici le classement :

350 cmc. : 1. Hug (Norton) ; 2. Guignabodet G. (AJS) ; 3. Martin (Velocette) ; 4. Cherrier R. (Velocette) ; 5. Charlemagne (Terrot) ; 6. Lize-roud (Matchless).

500 cmc. : 1. Hug (Norton) ; 2. Kibler (Norton) ; 3. Lechelon (Norton) ; 4. Cherrier R. (Norton) ; 5. Salles (Norton) ; 6. Lamontagne (Terrot).

La finale des 175, intercalée entre les épreuves réservées aux 350 et 500, réunissait 10 partants. La lutte que nous étions en droit d'attendre entre les Agache, Tilliet, Delauné, etc..., n'eut malheureusement pas lieu.

Agache, qui ne pèse pas lourd et pilote une machine de très petit gabarit, prenait un net avantage dans la côte et termina vainqueur avec une confortable avance. Tilliet, qui les trois premiers tours, resta dans la roue du premier,

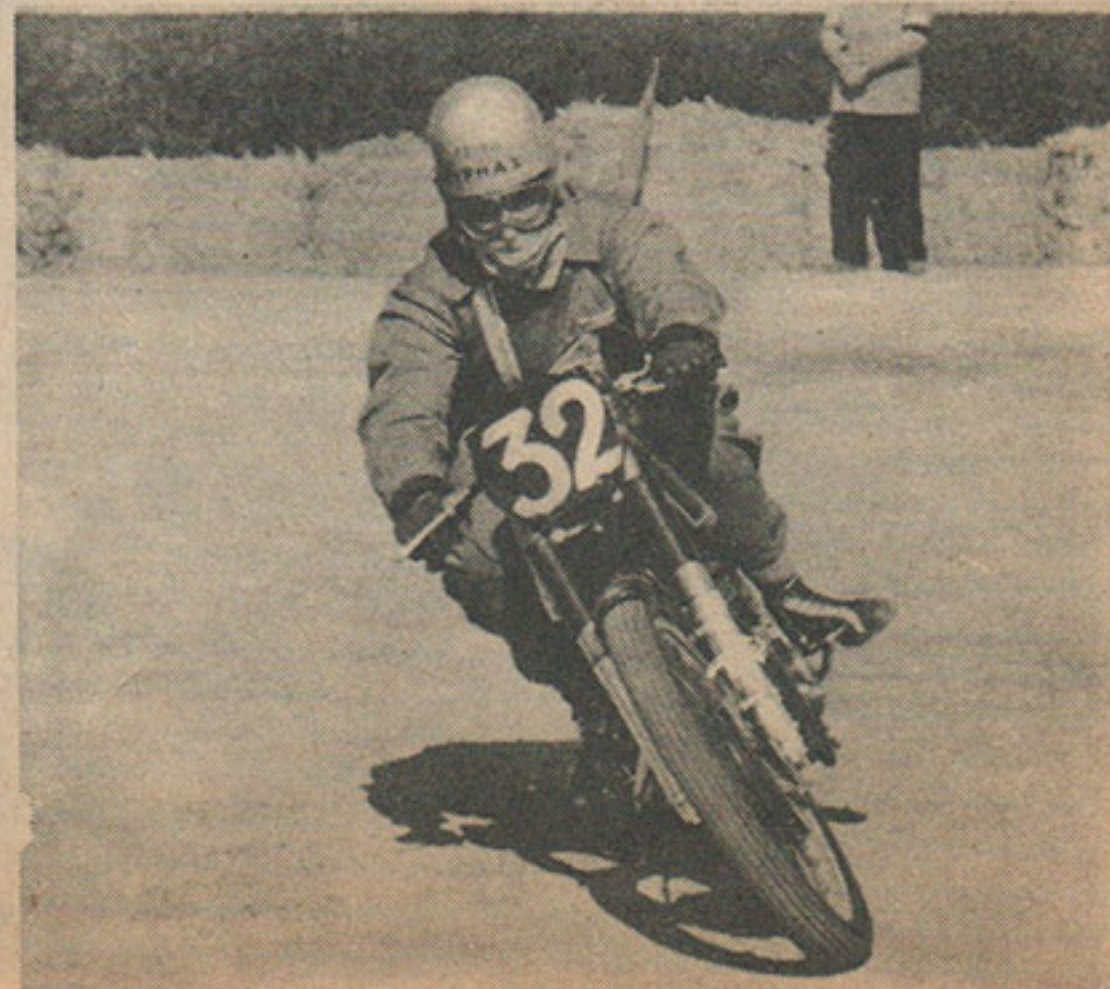


Ci-dessus : Agache et Tilliet, premier et second en 175 cmc.

devait bientôt être handicapé par un embrayage qui patinait. Quant à Delauné, ses qualités de pilote n'enlevaient rien à sa corpulence qui lui faisait perdre du temps en côte (à ce sujet, nous conseillons à nos lecteurs de comparer les temps réalisés en côte lors de nos essais. Le poids plume maison réalisa invariablement 1 à 3" de moins que les autres essayeurs !).

Comme les autres épreuves, la finale 175 se déroula sans incident et voici le classement final : 1. Agache (Ydral) ; 2. Tilliet (Motobécane) ; 3. Delauné (Motobécane) ; 4. Tano (Ydral) ; 5. Lechelon (DS Malterre) ; 6. Caudron (DS Malterre) ; 7. Pohu (Puch) ; 8. Copinet (Terrot).  
C. R.

Ci-dessous : G. Guignabodet, second des 350.





## EN L'ABSENCE DU TRIO NORTON, A.J.S. et M.V. se partagent les victoires en 350 et 500

à

**METTET**

Le départ des 500 cmc

C'est sous les couleurs du mouvement « Europe Unie » que le 17<sup>e</sup> Grand Trophy Motocycliste de Mettet s'est déroulé cette année : en effet, sur la plus grande partie du circuit flottaient les étendards verts à lettre E stylisée blanche, symbole de l'Union européenne en gestation.

Les organisateurs ont eu là une jolie idée, puisque dans le sport et surtout le sport motocycliste, toutes les nationalités se retrouvent et s'affrontent dans des luttes toujours courtoises et souvent constructives. La victoire de l'anglais Graham sur moto italienne dans cette compétition belge est bien caractéristique de l'idée, et illustre cette collaboration voulue par tous.

Il est de notoriété constante que le Circuit de Mettet doit connaître le froid et la pluie, mais cette année le soleil a souri franchement, incitant les fervents de la course à venir plus nombreux que jamais. L'organisation, comme les seize fois précédentes, était hors de toute critique. La foule, contenue par un service d'ordre impeccable tout le long des 8 kms 500 du parcours, était renseignée minute par minute par une amplification excellente du micro tenu par Jean Leroy.

On regrettait toutefois que l'équipe officielle Norton n'ait pas cru devoir se mesurer avec la MV de Graham sur ce circuit rapide ; sans doute les démonstrations de Floreffe ont-elles suffi à M. Craig, qui prépare exclusivement le prochain TT de l'île de Man, et à qui ces épreuves servent de banc d'essai.

A part les AJS et la MV, il n'y avait pas d'autres machines d'usine. La quatre cylindres italienne semble avoir trouvé sa mise au point définitive, et elle est certainement une des plus rapides 500 cmc. d'aujourd'hui. La machine actuelle diffère extérieurement de celle que nous avons vue au Grand Prix de Belgique en juillet 1952 par certains détails : suivant la formule lancée par Norton, le frein arrière est maintenant à gauche de la roue, alors que la couronne dentée reste à droite ; cette disposition évite de transmettre à la chaîne la chaleur du tambour de frein. La roue avant est équipée de deux tambours de frein séparés, mais dont les deux câbles sont conjugués sur une poignée unique, comme sur les Vincent. La fourche Earles est toujours montée sur la machine de Graham. Nous avons pu admirer également la nouvelle 125 MV double arbre à cames en tête, qui comporte aussi la fourche Earles et un cadre en alliage léger, destinée sans doute au TT. Nous n'avons malheureusement pas pu obtenir qu'on

la descende de son fourgon obscur pour en prendre une photo.

Remarqué la 500 cmc Norton de Storr qui a adopté lui aussi la fourche Earles. Oliver a conservé pour son sidecar le réservoir d'essence latéral fixé près de l'axe de roue arrière.

Dès les séances d'essais, Graham battait le record du tour et pour la première fois les 160 kmh. étaient dépassés à Mettet ; que de progrès réalisés en 4 ans quand on se rappelle que Lorenzetti établissait le record du tour en 1950 à 153,750, que Duke le portait en 1951 à 155,329, que Coleman en 1952 réussissait 158,500 et que cette année Graham, sans trop forcer semble-t-il, faisait son tour le plus rapide à 160,200.

Chez les Juniors, qui feront l'ouverture de l'épreuve 350 et 500 réunis, que de progrès aussi ! La 350 de Nies fera un tour à 136,400 et en 500 Vervroegen dépassera les 141 kmh. En 1952, les tours les plus rapides par les Juniors avaient été réalisés en 350 par le même Nies à 128,571 et en 500 par Wuyts à 129,113...

Cette première course comportant 12 tours, soit 102 kms, est lancée à 10 h. 30. 7 Juniors en 350 et 7 en 500 prennent le départ, 9 forfaits étant enregistrés. Vervroegen, l'un des favoris, se bat avec un moteur rétif et perd près de deux minutes sur ses adversaires qui sont déjà loin. Le premier tour est couvert par De Balder en 3'57" (soit à 129 de moyenne, départ arrêté). Hervé et Nies en 350 suivent de près et tous les autres concurrents commencent à s'égailler. On admire alors une magnifique remontée de Vervroegen qui roule à près de 140 de moyenne et regagne de nombreuses secondes tour après tour. De Balder a dû céder sa place à Nies, qui fait grosse impression sur sa 350. Hervé s'intercale et suit Nies, cependant que Vervroegen poursuit sa ronde effrénée sous les applaudissements du public. Il ne pourra trouver le temps de dépasser Nies et terminera à seulement une seconde de celui-ci.

Classement Juniors 350 : 1. Nies 46", 133,044 kmh. ; 2. Hervé 46"12", 132,500 kmh. ; 3. Croes à 1 tour, etc...

Ci-dessous, à gauche : D. Farrant, le vainqueur des 350 et A. Goffin, premier belge de la catégorie. A droite : le vainqueur des sides, C. Smith. A sa droite, son passager et à sa gauche, Masuy, second et le passager de celui-ci

Classement Juniors 500 : 1. Vervroegen, 46'01", 133 kmh. ; 2. Kelber, 46'35" ; De Belder, 48'07", etc... etc...

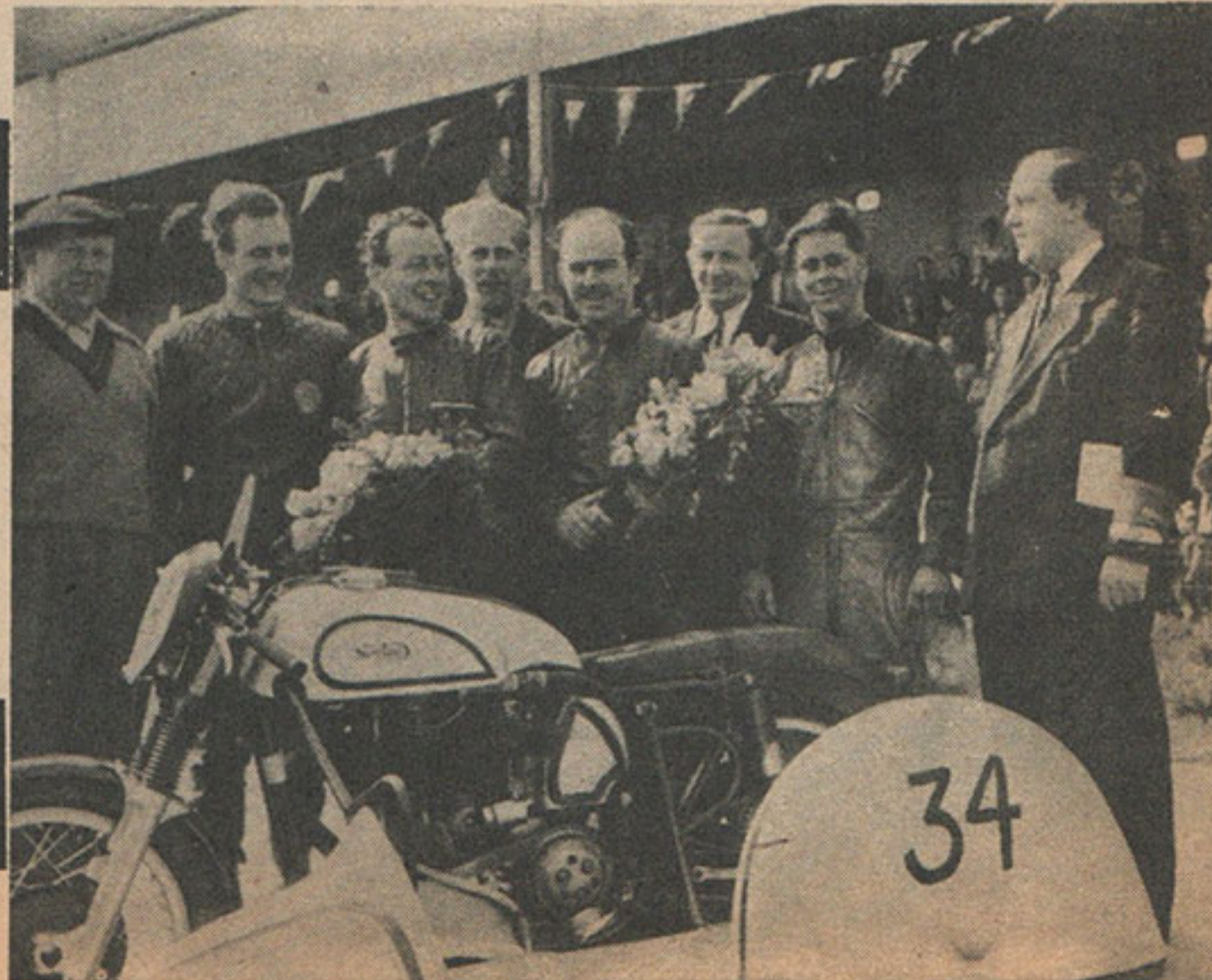
La deuxième course réunit 10 Juniors en sidecars 500 cmc. qui vont s'affronter sur 8 tours, soit 68 kms. Dès le premier tour on voit que la course va se jouer entre De Bie, Hauwaert et Vervroegen, les autres coureurs étant déjà sérieusement distancés. Au troisième tour, ce sont De Bie et Vervroegen qui passent assez près l'un de l'autre. Hauwaert a des ennuis avec son moteur et s'arrête au stand pour repartir assez longtemps après. A mi-course, c'est Vervroegen qui s'arrête pour resserrer la poignée des gaz. De Bie ne l'attend évidemment pas et l'avance qu'il prend est décisive.

Résultats sidecars Juniors : 1. De Bie, 34'54", moyenne 112,130 kmh. ; 2. Vervroegen 37'05" ; 3. Wouters 38'38", etc...

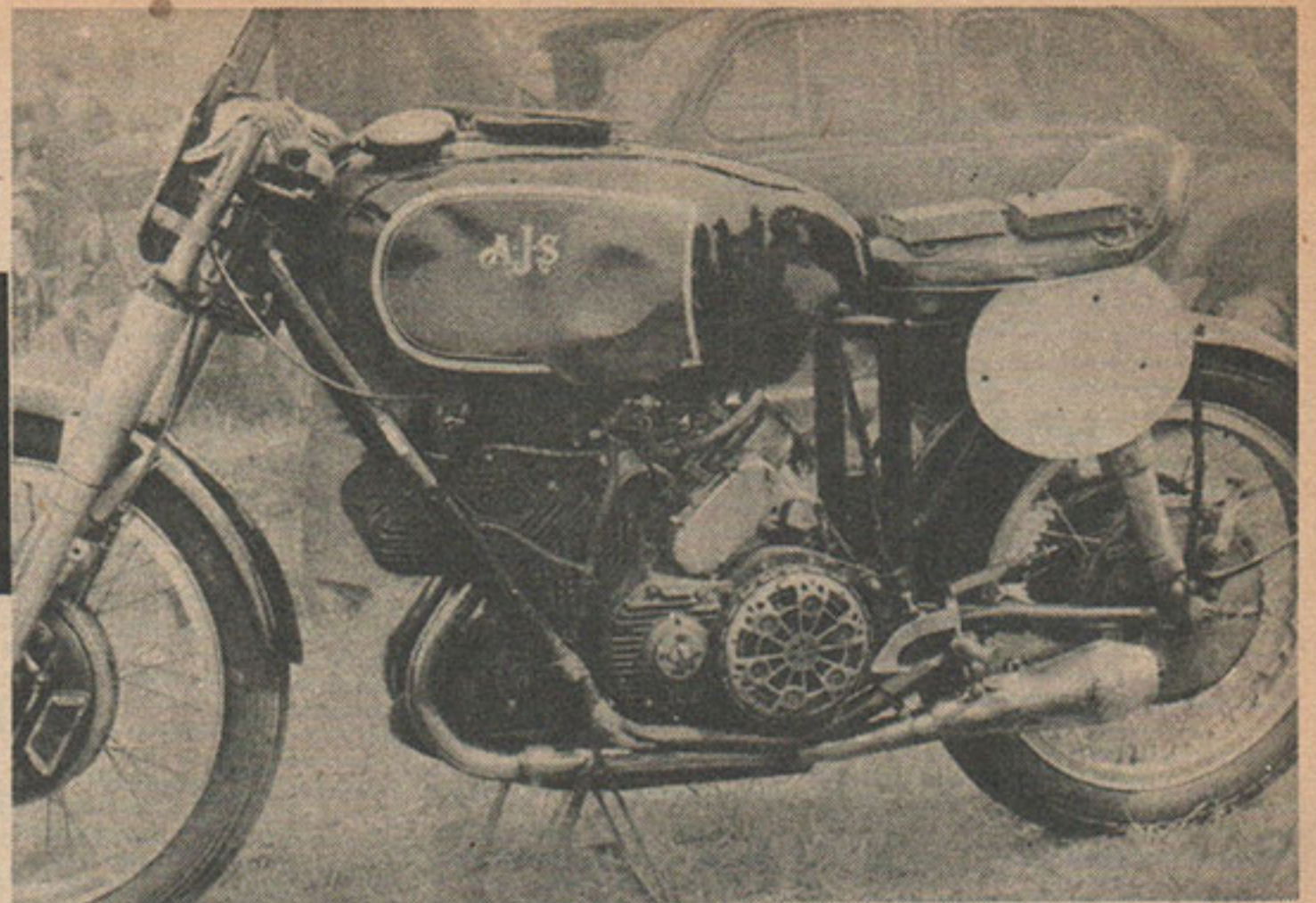
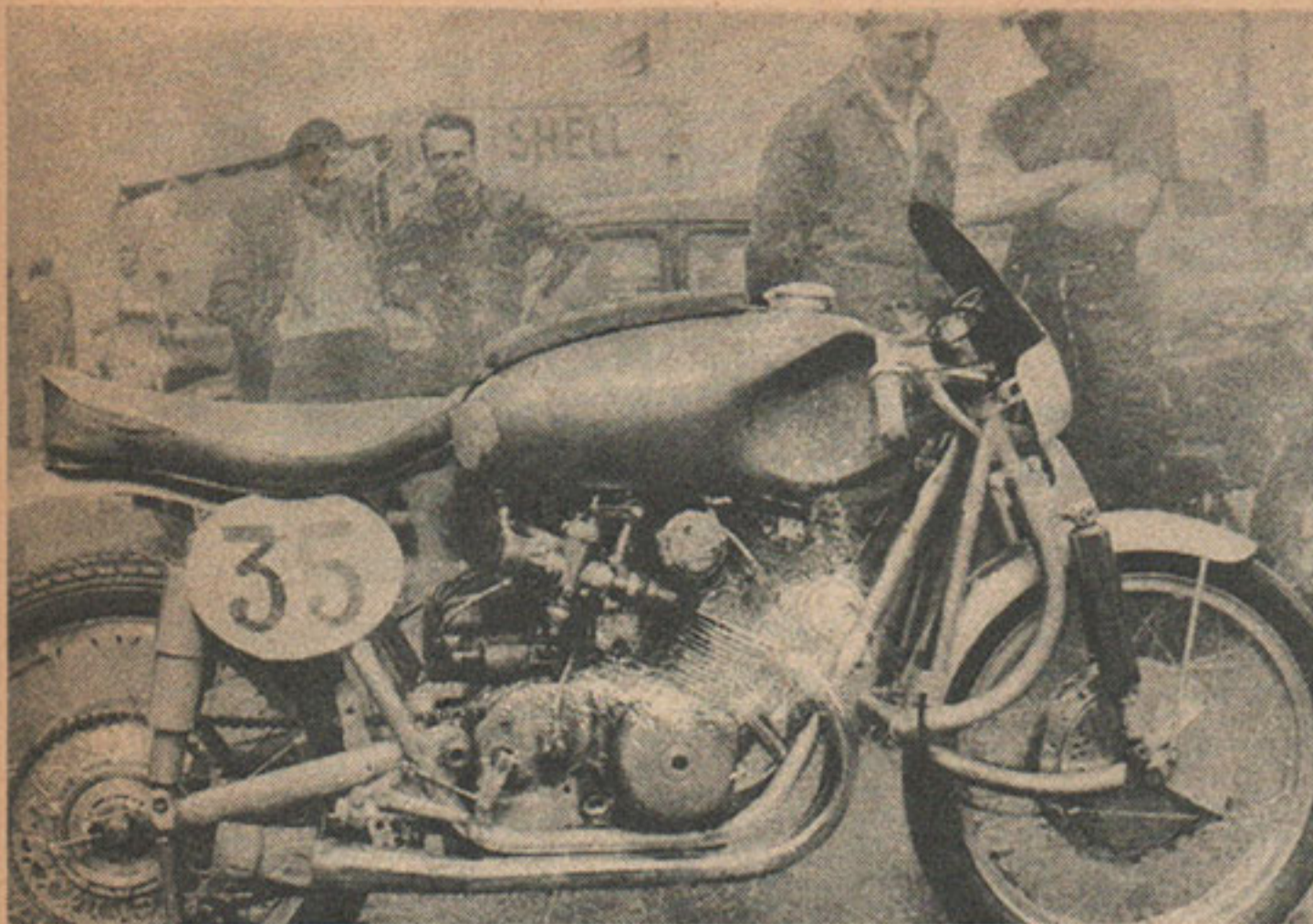
3<sup>e</sup> course 350 cmc. Internationaux, 22 tours, 187 kms : 26 pilotes viennent se grouper sur la ligne de départ et l'attention du public devient passionnée : il y a là en effet des noms prestigieux : les Amm, Coleman, Goffin, Mac Intyre, Farrant, et aussi un jeune dont on parle beaucoup : Storr, qui s'est révélé tout récemment à Silverstone où il a remporté deux catégories devant certains pilotes d'usine. Il y a aussi le bon coureur belge Raffeld, qui ayant cassé son AJS la veille, a pu emprunter une Velocette à laquelle il n'est pas habitué et qui fera quand même une honorable démonstration.

C'est Coleman qui s'élance en tête suivi de Farrant et de Mac Intyre et tout de suite l'allure est extrêmement rapide. Coleman, vainqueur de l'an dernier, accentue son avance pendant les tours suivants et la course se poursuit sans incident notable jusqu'au 7<sup>e</sup> tour, à la fin duquel on voit avec grande déception le n° 32, Coleman, regagner le stand à pied en poussant sa machine, moteur « knock-down ». Goffin a engagé la lutte avec Storr qui est à la septième place après avoir tenu la 4<sup>e</sup> pendant les premiers tours. En tête, il y a maintenant Farrant, qui devance de peu son co-équipier Mac Intyre. Ils sont suivis de Amm qui court sur sa moto personnelle « Client » (?), ce qui paraît curieux pour l'un des pilotes de l'équipe officielle Norton. Entre temps, l'australien Mac Alpine a vu sa boîte de vitesses le lâcher et doit abandonner. Raffeld mieux à l'aise sur sa moto d'emprunt a remonté plusieurs adversaires et la course se termine sur les résultats suivants :

1. Farrant (AJS) 1 h. 17'22", moyenne 145,023 kmh. ; 2. Mac Intyre (AJS) 1 h. 18'01" ; 3. Amm (Norton) 1 h. 18'30" ; 4. Clark (AJS) 1 h.







18'30" 6/10 ; 5. Sherry (AJS) 1 h. 18'52" ; 6. Storr (Norton) 1 h. 29'30" ; 7. Goffin (Norton) 1 h. 19'42", etc...

Tour le plus rapide : Mac Iptyre en 3'24", moyenne 150 kmh.

#### SIDES INTERNATIONAUX

Dans la course des sidecars internationaux qui suivit, on put voir comme à l'accoutumée Oliver et Smith, en l'absence de Drion, se promener allègrement devant le lot des autres concurrents.

La course fut animée surtout par les équipages belges Masuy-Texidor et Deronne-Leys, qui firent les 102 kms pour ainsi dire roue dans roue et qui terminèrent à une seconde, avantage à Masuy. Quant à Oliver, après avoir battu le record du tour à 137,200 kmh., il dut abandonner deux tours avant la fin, victime une fois encore d'une panne d'alimentation (réservoir fendu), Smith gardant alors la tête sans effort, et réduisant nettement le train.

#### RESULTATS

1. Smith-Nutt (Norton) 46'28", moy. 131,710 kmh. ; 2. Masuy (Norton) 48'29", moy. 126,230 kmh. ; 3. Deronne-Leys (Norton) 48'30", etc...

Tour le plus rapide par Oliver en 3'43", moy. 137,220 kmh.

Les machines d'usines en 500. A gauche : la MV 4 avec son curieux guidon. A droite : la nouvelle A.J.S. à cylindres « Porc-Epic ».

#### LES 500 CMC.

Et pour terminer cette magnifique journée, l'épreuve des 500 cmc. verra se mesurer sur 22 tours, soit 187 kms, la plupart des participants de la course des 350, Doran prenant la place de Coleman comme leader de l'équipe AJS et Leslie Graham se présentant sur la ligne avec sa MV 4 cylindres. Les pilotes d'AJS vont faire tous leurs efforts pour talonner la machine rouge, nettement plus rapide, ne pouvant compter que sur un ennui mécanique pour lui enlever la victoire. Graham prend d'ailleurs son temps et il passe à la fin du premier tour en troisième position derrière Doran et Farrant, mais dès le 4<sup>e</sup> tour il sera en tête avec une confortable avance, battant à ce moment là « tranquillement » le record absolu du tour. Farrant, première victime du train infernal, rentre au stand, carburateur détérioré ; Doran « bourre » tant qu'il peut pour ne pas demeurer trop en arrière de Graham, lequel ne semble aucunement forcer.

Le pilote de chez Norton, Amm, garde une troisième place que nul ne semble pouvoir lui disputer. Goffin, qui a engagé un match intéressant avec Storr, est en cinquième position au cinquième tour, mais a des ennuis avec sa boîte de vitesses et abandonne, au grand dépit de ses nombreux supporters.

Storr sera l'un des cinq coureurs à ne pas avoir été doublé par Graham à la fin de la course qui se terminera sans autre incident important. Raffeld et Martin, après la démission de Goffin sauveront l'honneur des belges en se classant respectivement 7<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup>.

Sur les 27 pilotes qui avaient pris le départ, 12 avaient été éliminés pour ennuis mécaniques, ce qui démontre l'ardeur et la difficulté de la course.

#### CLASSEMENT

1. Graham (MV) 1 h. 12'28", moyenne 155,180 kmh. ; 2. Doran (AJS) 1 h. 12'58" ; 3. Amm (Norton) 1 h. 13'28" ; 4. Storr, 1 h. 15'34" ; 5. Sherry à un tour ; 6. Heath ; 7. Raffeld ; 8. Mac Alpine ; 9. Martin, etc...

Tour le plus rapide par Graham, sur MV, en 3'11", soit à la moyenne de 160,209 kmh.

H. F.

# AU GRAND PRIX DE SUISSE DE MOTO-CROSS

## BASIL HALL Vainqueur en Finale

### H. Frantz enlève la 2<sup>me</sup> Série

Comme nous le laissions espérer la semaine dernière dans le compte-rendu du moto-cross de Charbonnières, nous avons pu, en effet, pour la première fois dans une épreuve de championnat d'Europe, entendre retentir notre hymne national. Sans doute n'était-elle pas la conséquence d'une grande victoire française en finale, mais notre grand champion Henri Frantz avait malgré tout gagné la deuxième série éliminatoire en battant nettement de 19" l'anglais Philipp Nex et de près d'une minute les belges René Baeten et Albert Cordonnier.

Il ne nous a malheureusement pas été permis d'observer le comportement du jeune Molinari face aux champions étrangers, par suite d'une chute sérieuse qu'il fit aux essais le samedi après-midi et qui lui interdit de prendre le départ le dimanche.

Le parcours de ce premier Grand Prix Européen organisé par le Moto Sporting Club de Genève était tracé aux alentours d'un immense stade. Le peu d'accidents naturels qu'il comportait, dont un seul avait une différence de niveau de 20 mètres, lui donnait l'allure d'un circuit de vitesse sur terrain varié : la moyenne atteignant en finale plus de 45 kmh. sur une distance de 40 kms.

L'épreuve se déroula par un temps orageux et chaud, ensoleillé au début, une légère pluie fine se mettant à tomber dans les derniers tours de la finale : près de 10 000 personnes assistaient à cette réunion.

#### COURSES

Première série éliminatoire : 10 coureurs sont au départ : les belges Leloup et Mingels, les français Lusseyran, Brûlé, Melioli, Prieur, l'anglais Hall, le suédois Nilsson et les suisses Courajod et Thonet. Ils ont 15 tours de 2 kms à parcourir, soit 30 kms.

Mingels part en tête suivi de Hall, Nilsson et Leloup. Ce dernier prend la troisième place au deuxième tour. Les positions de ces trois premiers restent inchangées jusqu'à la fin, chacun cherchant uniquement sa qualification.

Nilsson crève au dixième tour et continue courageusement, finissant malgré tout classé, mais avec une roue détériorée.

Prieur ne peut soutenir le train d'enfer mené par le trio de tête, mais conserve malgré tout sa quatrième place après avoir été doublé par les trois premiers.

Courajod s'arrête au troisième tour, en panne de bougie.

Brûlé crève son carter au 7<sup>e</sup> tour et Melioli casse sa boîte au sixième tour.

Deuxième série éliminatoire. 15 tours de 2 kms, soit 30 kms : course beaucoup plus serrée que la précédente. Au départ : les français Peyry, Lefèvre, Charrier, Frantz, Thévenet ; l'anglais Nex ; les belges Cox et Baeten et le suisse Strub.

Frantz, en dernière position sur la ligne de départ par rapport au « starter », part très mal, ne voyant pas le drapeau caché par les autres coureurs.

Au premier tour, le belge Cordonnier passe en tête, suivi de Nex et Frantz, qui a tout remonté.

Au deuxième tour, Nex a passé Cordonnier que suivent dans l'ordre Frantz, Cox et Baeten.

Au sixième tour, Frantz prend résolument la tête qu'il conservera jusqu'à la fin, augmentant même considérablement son avance sur Nex, Baeten et Cordonnier.

Charrier casse sa roue au sixième tour. Cox abandonne au sixième tour pour ennui de carburation.

ORGANISATEURS de meetings motocyclistes, vitesse, endurance, rallyes, moto-cross, courses sur prairie, gymkhanas, moto-ball, fêtes avec participation motocycliste.

#### ADOPTER LES

#### AFFICHES MOTOCYCLISTES

pass-partout et que l'imprimeur local vous complètera en temps voulu.

Les Affiches de « Moto-Revue » déplaient le gros public...

Catalogue franco sur demande accompagnée de 3 timbres à 15 francs à MOTO-REVUE.

Finale, 20 tours de 2 kms, soit 40 kms : les six premiers coureurs de chaque série sont qualifiés.

Les nerfs étant très tendus, le départ, toujours très mal donné, s'avère difficile.

Frantz, qui a compris, ne s'y laisse pas prendre et part en tête. Mais au premier tour, l'anglais Basil Hall, pourtant parti assez loin, passe nettement en tête avec une aisance extraordinaire. Il passera ainsi à chaque tour, augmentant régulièrement son avance d'une seconde à chaque passage sur son suivant immédiat. Sa BSA était certainement la plus rapide ce jour-là et sa régularité prouvait une démultiplication vraiment bien calculée.

Derrière lui, les deux rivaux habituels Leloup et Mingels se bagarrèrent sans arrêt pour obtenir le point supplémentaire de la deuxième place : c'est donc Mingels qui l'aura, car au dixième tour il décamponnera Leloup qui n'insiste pas.

Le suédois Nilsson, parti en dernière position, avec une roue redressée à coup de marteau, fit une remontée splendide et parvint même à doubler notre Frantz national pour obtenir la 4<sup>e</sup> place.

En résumé, cette épreuve suisse du championnat d'Europe de moto-cross a certainement fait apparaître le coureur le plus rapide de la saison qui commence, Basil Hall ; mais les six autres épreuves auront des terrains tout différents et, d'après les résultats de ce 26 avril, les deux rivaux belges Mingels et Leloup sont toujours aussi près l'un de l'autre et nous les mettons encore grands favoris pour le résultat final de 1953.

#### CLASSEMENTS

Première série, 30 kms : 1. A. Mingels, Belgique, 40'33" 3/10 ; 2. B. Hall, Angleterre, 40'39" 3/10 ; 3. Leloup (Belg.) ; 4. G. Prieur (Fr.) à 1 tour ; 5. H. Lusseyran (Fr.) à 2 tours ; 6. B. Nilsson (Suède) à 3 tours ; 7. J. Thomet (Suisse).

Deuxième série, 30 kms : 1. H. Frantz (Fr.) 42'8" 4/10 ; 2. P. Nex (Angl.) 42'57" 9/10 ; 3. R. Baeten (Belg.) ; 4. A. Cordonnier (Belg.) ; 5. J. Thévenet (Fr.) à 1 tour ; 6. R. Lefèvre (Fr.) ; 7. G. Peyry (Fr.) à 2 tours ; 8. E. Strub (Suisse).

Finale, 40 kms : 1. B. Hall (Angl.) 52'40" 5 ; 2. A. Mingels (Belg.) 52'58" 5 ; 3. V. Leloup (Belg.) 53'00" 4 ; 4. B. Nilsson (Suède) 55'28" 2 ; 5. H. Frantz (Fr.) à 1 tour ; 6. A. Cordonnier (Belg.) ; 7. P. Nex (Angl.) ; 8. G. Prieur (Fr.) à 2 tours ; 9. H. Lusseyran (Fr.) ; 10. J. Thévenet (Fr.) à 3 tours ; 11. R. Lefèvre (Fr.).

R. L.



# PROCHAINES ÉPREUVES



## LIEGE-MILAN-LIEGE

Inscrite au calendrier international de la F.I.M., la grande épreuve internationale d'endurance « Liège-Milan-Liège » se disputera les 19, 20 et 21 juillet 1953.

Elle est organisée par le Royal Motor Union de Liège et se court en régularité de contrôle à contrôle, à la moyenne de 50 kms à l'heure. Toutefois, tant à l'aller qu'au retour, la moyenne horaire est portée à 72 kms à l'heure sur les tronçons d'autostrade Turin-Milan et Milan-Turin.

Ce championnat se déroulant cette année à une époque plus favorable, les organisateurs ont décidé de reprendre l'itinéraire qu'ils avaient toujours désiré. En conséquence, après le Lautaret, les pilotes ne redescendent plus directement sur Briançon, mais devront emprunter le Col du Galibier pour se diriger ensuite vers St-Michel-de-Maurienne, Lanslebourg et l'Italie. Voici du reste l'itinéraire dans ses grandes lignes : Liège, Luxembourg, Metz, Nancy, Dijon, Chalon-sur-Saône, Mâcon, Lyon, Les Echelles, Col de Couz, Chambéry, Col du Granier, Col du Cucheron, Col de Porte, Grenoble, Le Bourg d'Oisans, Col du Lautaret, Col du Galibier, Lanslebourg, Col du Mont Cenis, Turin, Milan et retour par le même parcours.

Une importante modification pour cette année est l'établissement de 4 classements, à savoir :

- 1) motos solos jusqu'à 350 cmc ;
- 2) motos solos au-delà de 350 cmc ;
- 3) motos sidecars, toutes cylindres et catégories réunies ;
- 4) un classement général sans distinction de cylindrée, ni de catégorie.

Les prix offerts par le Royal Motor Union s'établissent comme suit et comportent un total de 90 000 francs belges.

	Solo Cylindrée jusqu'à 350 cmc.	Cylindrée au-delà de 350 cmc.	Sidecars (toutes cylindrées)
1 <sup>er</sup>	10.000	10.000	12.000
2 <sup>e</sup>	7.000	7.000	8.000
3 <sup>e</sup>	4.000	4.000	5.000
4 <sup>e</sup>	2.000	2.000	3.000
5 <sup>e</sup>	1.500	1.500	1.000
6 <sup>e</sup>	1.000	1.000	

Casement général : 1<sup>er</sup> 6 000 ; 2<sup>e</sup> 4.000.  
A noter que ces deux prix du classement général sont cumulables avec ceux fixés dans les trois catégories ci-dessus.

## A CARCASSONNE

Le Moto-Club Carcassonnais organise le 7 juin une concentration motocycliste à l'occasion de la venue de l'équipe spéciale de la Préfecture de Police (vainqueur de la coupe de France d'Acrobatie : Parc des Princes 1951), des Champions de France d'acrobatie en couple Conchon et Renault et du Prix de la Ville de Carcassonne (vitesse sur piste, catégorie 175 cmc.). Cette concentration est dotée de 5 coupes, 4 plaquettes, 13 breloques et de 200.000 francs de prix en nature comprenant notamment 3 bicyclettes et 24 lots de valeur (pneus, bottes, pare-chute, sacs, bougies, huile, etc...). Ces prix en nature seront attribués à tous les participants par voie de tirage au sort. Tous les clubs affiliés à la FFM sont cordialement invités à y participer.

Pour tous renseignements, écrire à : Concentration Motocycliste, Café des Colonies, Boulevard Jean Jaurès, Carcassonne (Aude).

Clôture des engagements le 3 juin 1953.

## PLUS EXACTEMENT

Le moto-cross que nous avons annoncé pour le 31 mai à Beaumont-le-Roger n'en est pas un. Il s'agit plus précisément d'une fête motocycliste avec la participation des frères Gervais, « les cavaliers de la moto ».

## SOLITUDE 1953

Bien que la « Solitude » ne soit pas retenue cette année pour les championnats du monde, elle se disputera tout de même le 21 juin en tant qu'épreuve internationale.

- 5 courses au programme :
- les 125 cmc. sur 10 tours, soit 115 kms
  - les 250 cmc. sur 12 tours, soit 138 kms
  - les 350 et 500 cmc. sur 14 tours, soit 161 kms
  - les 500 sides sur 10 tours, soit 115 kms

## ANNULATION

Le Racer Moto-Club de Carpentras se voit contraint de supprimer son circuit de vitesse motos du 21 juin prochain.

Par contre, le Moto-Cross inscrit au Calendrier National à la date du 14 juillet sera couru, son organisation est déjà en cours.

## SUD-OUEST REGULARITE

Le Moto-Club de Bordeaux et du Sud-Ouest, fidèle à sa tradition, organise les 24 et 25 mai (fêtes de Pentecôte) son 21<sup>e</sup> Circuit de Régularité et d'Endurance, d'un parcours total de 1.240 kms, divisé en deux étapes :

Bordeaux-Biarritz 980 kms et Biarritz-Bordeaux : 260 kms.

La première étape invitera les concurrents à traverser respectivement la Dordogne, le Lot, le Tarn et Garonne, la Haute Garonne, l'Ariège, et à emprunter une partie des cols pyrénéens et tout le pays Basque.

La deuxième étape ramènera hommes et machines vers la capitale Gironde, par les routes monotones des Landes, et celles plus riantes, et combien plus sinieuses, de la rive droite de la Garonne.

Une épreuve d'accélération-freinage se déroulera sur le circuit même du Grand Prix de Bordeaux, afin de départager les ex-æquo.

Plusieurs coupes et des prix en espèces seront attribués aux vainqueurs des différentes catégories.

Un classement particulier est réservé aux équipes militaires.

Pour tous renseignements, s'adresser : Moto-Club de Bordeaux et du Sud-Ouest, Café Français, place Pey Berland, Bordeaux.

## CIRCUIT DE CHIMAY

C'est demain 24 mai que se disputera le 2<sup>e</sup> Grand Prix des Frontières à Chimay, organisé par l'Auto Moto-Club local. Rappelons que le record du tour en moto est établi à 151,088 kmh. (Anderson) et le sport qui s'y fera dimanche ébranlera certainement ce chiffre.

## RALLYE DU PERCHE

A l'occasion de la foire exposition du 21 juin, l'Automobile Club de l'Ouest et le Moto-Club du Perche organisent un Rallye autos motos inscrit au calendrier National, ce Rallye doté de plus de 500.000 francs de prix et de nombreuses coupes, comprendra 3 épreuves :

- a) Une épreuve de régularité de 300 kms à travers le Perche pittoresque.
- b) Une épreuve de démarrage-freinage.
- c) Une course de côte.

Les dirigeants du premier Rallye du Perche ont tout mis en œuvre pour que vous passiez un séjour agréable à Nogent-le-Rotrou.

Pour tous renseignements, s'adresser aux bureaux de l'ACO et à Monsieur Guy Gary, 34, place Saint Pol, Nogent le Rotrou.

## ANNULATION

Par suite de circonstances indépendantes de la volonté du Comité du Motor-Club Limousin, le Rallye de la Porcelaine qui devait avoir lieu le 31 mai a été avancé au 24 mai (Pentecôte), mais pour les mêmes raisons a été transformé en Concentration Motocycliste.

Coupes, objets d'art en porcelaine, médailles, accessoires de motos et de nombreux autres prix en nature récompenseront les clubs participants.

Une brochure vient d'être adressée aux clubs affiliés.

## PARIS-MONACO

En collaboration avec le MC Monaco, l'US Ivry organise les 1<sup>er</sup> et 2 août 1953 son deuxième Paris-Monaco motocycliste.

Cette épreuve internationale se déroulera sur un parcours de 975 kms et accueillera toutes les cylindrées de motos en solo jusqu'à 1.000 cmc. et jusqu'à 1.200 cmc. en sidecars.

Les moyennes imposées varient de 40 à 60 kmh. Les engagements seront reçus jusqu'au 7 juillet par M. Buffavant, 30, rue Royale, à Saint-Cloud. Le droit d'engagement simple comprenant la prime d'assurances est fixé à 3.500 fr.

## MOTO-CROSS A FERRIERES

Le Rouen Motor Club organise avec le Vélo Moto-Club Brayon un moto-cross le 31 mai à Ferrières en Bray, dans les bois de Ferrières.

8 courses seront disputées à partir de 15 heures en catégories 350 et 500 cmc.

Parmi les engagés, on note : Seminelli, Savinel, Pineau, Roussel, Chaumette, Brognard, Despreaux, Roubinet, etc...

## ASSURANCES A CREDIT

Facilités de paiement. Versements en échéances fractionnées au-dessus de 5.000 fr. de prime.

Demander nos conditions au Service Assurances, 12, rue de Cléry.

## MOTO-CROSS DE SOISSONS

Un soleil radieux avait attiré un nombreux public sur le terrain de Beaugard où malgré la concurrence des Elections Municipales, Lus (Aisne) organisait son deuxième moto-cross.

9 courses au programme 250, 350 et 500 cmc. Brocherieux fut le grand vainqueur des 250 cc. sur sa Dot, puisqu'il gagna les 3 manches — nettement détaché — derrière lui belle bagarre pour les places d'honneur, et de nombreuses chutes changent sans cesse le classement.

Les 350 cmc. réunissaient un plateau très équilibré avec des coureurs comme Quilico, Steffe, Chaumette, Jacquemain, Tardif, Heuqueville. La première manche voit Steffe partir en tête, derrière lui, Quilico sur ses talons après trois quatre tours sans histoire, tombe dans un virage et repart, ayant perdu de nombreuses places. Chaumette, mal parti, fait une belle remontée et vient finir dans la roue de Steffe cette première manche. La deuxième manche des 350 cmc. Cette fois encore, Steffe part en tête, mais se fait passer par Quilico après trois tours. Jacquemain ayant cassé n'a pas pris le départ. Chaumette, avec son allumage décalé, se bagarre avec Malbec pour la troisième place, et le commissaire au drapeau à damiers voit passer la ligne dans cet ordre : 1. Quilico ; 2. Steffe ; 3. Malbec ; 4. Chaumette.

A la finale Quilico réussit à prendre la tête et Steffe derrière lui, qui n'a aucune raison de prendre des risques à sauter. Quilico reste sagement deuxième, mais à quatre tours de la fin, Chaumette, qui a réparé, attaque Steffe pour la deuxième place, mais dans un virage la poussière cale son moteur et il perd deux places, il repart pour finir troisième à 20 mètres de Steffe.

Les 500 cmc. que l'on pourrait appeler la course des ex-æquo, puisqu'il y a deux premiers et deux quatrièmes.

A la première manche, Perlin prend la tête pour la céder à Amédéo qui la garde jusqu'au bout, le belge Fruythof, mal parti, finit troisième et derrière lui Desmoulin prend la place. A la seconde manche, Perlin qui fait de bons départs prend encore une fois la tête, mais la cède à Amédéo qui lui à son tour se fait passer par Fruythof.

Dans la finale toujours Perlin en tête. Le belge est cinquième et le spectacle est de voir Fruythof remonter tout le monde pour finir premier de cette dernière manche.

## RESULTATS

- 250 cmc. : 1. Brocherieux ; 2. Desbois ; 3. Crozat ; 4. Quintas ; 5. Doyen.  
350 cmc. : 1. Quilico ; 2. Steffe ; 3. Chaumette ; 4. Malbec ; 5. Tardif.  
500 cmc. : 1. Amédéo et Fruythof ; 3. Desmoulin ; 4. Melin et Perlin

## MOTO-CROSS DE NIMES

Organisé par le Moto-Sport Nimois, cette épreuve a connu un brillant succès, favorisé par un temps splendide. Plusieurs pilotes belges qui font la saison en France étaient présents, et se défendirent fort honorablement contre les représentants français.

Voici les classements généraux des diverses catégories :

- 175 cmc. : 1. Delmas 4 pts ; 2. Colt 3 pts.  
250 cmc. : 1. Matéos à pts ; 2. Cros 5 pts ; 3. Alavaro 11 pts ; 4. Romano 12 pts.  
350 cmc. : 1. ex-æquo : Barrat et Godey 5 pts ; 3. Vinetty 10 pts ; 4. Darrouy 12 pts ; 5. Matéos 15 pts ; 6. Cros 16 pts.  
500 cmc. : Classement général : 1. Charrier 3 pts ; 2. ex-æquo : Godey et Degraux 8 pts ; 4. Boisserie 15 pts ; 5. Amédéo 15 pts ; 6. Fruythof 16 points.



## RESULTATS DES MATCHES DU 26 AVRIL 1953

- 1<sup>re</sup> Division : Camaret bat Villefranche par 8 buts à 1. - Troyes bat MBC Houllgatais par 4 buts à 2.  
2<sup>e</sup> Division, zone Nord : Versailles bat Châlons par 1 but à 0. - MBC Paris bat MBC Orly par 1 but à 0.  
2<sup>e</sup> Division, zone Sud : MC Seynois bat MBC Caillon par 6 buts à 1. - MBC Montelais bat Aix par 3 buts à 0.



## CIRCUIT de St-WENDEL

Beaucoup d'étrangers et un parcours très tourmenté ont contribué à faire du circuit de St Wendel une belle manifestation du sport motocycliste international.

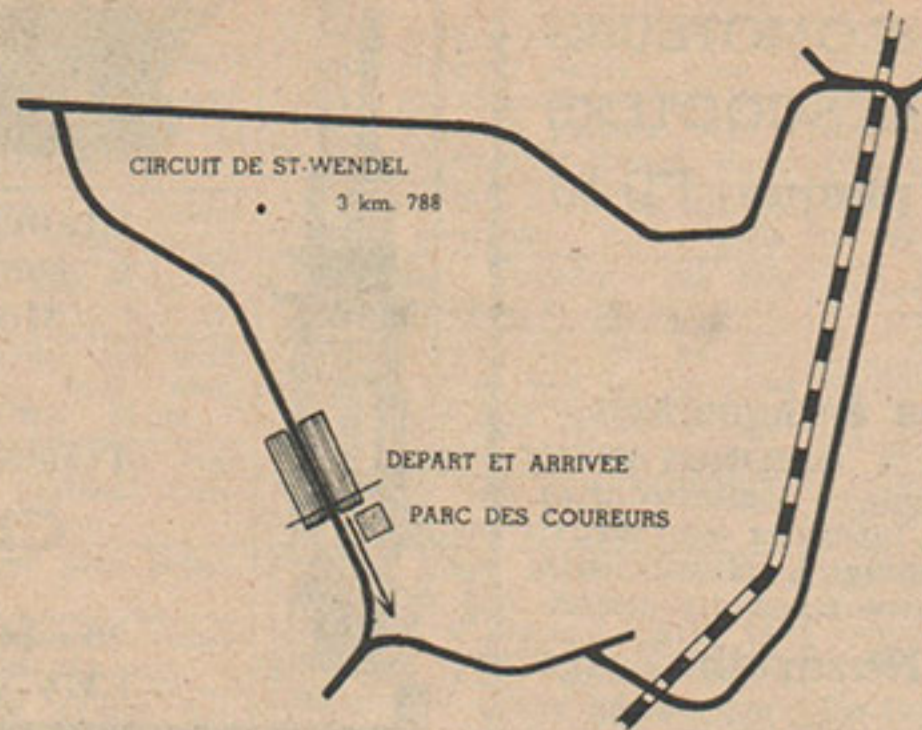
Les courses furent dominées par les belles performances de Jacques Collot en 350 et 500 cmc. qui se retrouva devant des Knees, Klager, Wood, etc... En 250 cmc., Wood, sur Guzzi, remporte la victoire devant Mayer et l'autrichien Hollaus qui avait déjà gagné l'épreuve des 125 cmc. sur sa Mondial.

Haldemann-Albisser sont vainqueurs en sides devant Drion.

### RESULTATS

125 cmc. (49 kms 244) : 1. Hollaus (Autriche) Mondial, en 32'34" 2/5, moy. 99,415 kmh. ; 2. Krebs (Allem.) Mondial ; 3. Scheidhauer (Sarre) Puch ; 4. Malchus (Allem.) ; 5. Webb (Angl.) MV Agusta.

250 cmc. (56 kms 820) : 1. Wood (Angl.) Guzzi.



en 43'33" 4/5, moy. 101,650 kmh. ; 2. Mayer (Autr.) Guzzi ; 3. Hollaus (Autr.) Guzzi ; 4. Thorn-Prikker (Allem.) Guzzi ; 5. Lottes (Allem.) DKW.

350 cmc. (75 kms 760) : 1. Collot (France) Norton, 42'28" 1/5, moy. 107,505 kmh. ; 2. Laing (Australie) Norton, 42'36" ; 3. Klager (Allem.) Horex, 43'21" ; 4. Knees (Allem.) Norton.

Record du tour : Collot 2'05" (109 kmh.).

Sidecars (75 kms 760) : 1. Haldemann (Suis.) Norton, 35'15" 2/5, moy. 96,720 kmh. ; 2. Drion (France) Norton, 35'50" ; 3. Schmid (Allem.) Norton, 35'59" ; 4. Beer (Suisse) 36'18".

Record du tour par Haldemann en 2'20", moy. 97 kmh. 40.

500 cmc. (94 kms 700) : 1. Collot (France) Norton, 41'24" 1/5, moy. 109,800 kmh. ; 2. Wood (Angl.) Norton, 41'29" ; 3. Ruhrschneck (Allem.) Norton, 41'45" ; 4. Huber (Allem.) Norton, 41'46" ; 5. Knees (Allem.) Norton, 42'09" ; 6. Schnell (Allem.) Horex, 42'24".

Record du tour : Wood, 2'00", 113 kmh. 64.

## NOS PETITES ANNONCES

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

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

### MOTOS A VENDRE

125 PEUGEOT 56 9000 k. impec. f. tél. 4 vit. accus. accés. 120000, 9 r de la Justice Ville d'Avray CHA. 03-62.

350 TERROT cul. t. j. 33 b. ét. 25 r H. Regnault La Varenne vis. 19à20h. et sam. et dim.

650 TRIUMPH janvier 1952. ROLAND OPE. 89-71.

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

BSA A7 twin juillet 52 4400 kms état neuf. LEBERRE 14 r Curie, Poissy.

PUCH 250 1952 imp. ac. px 180. Ducourneau, cours de l'Yser, Tonneins (Lot et G.).

ANG. A.G.W. 500 4 soup. sél. 4 vit. parf. état 150. Pallut 48 r P. Bert, Colombes (S.)

JAWA 350 5500 k. imp. 42 av. Wilson, Pavillons sous Bois.

URGT cause dép. Harley 750 équipée 80. V. 9 r Lunéville

BSA 250 culb. impec. équipée px int. part. tél. Mol. 50-80

PART. v. BSA 250 tte équipée 10000 k. vis. 71 r Blanche 9°

JONGHI 125 sél. impec. 60000 pneus neufs. Chouret 77 rue Boissière 16°. Vis. sam. mat.

MOTO R12 BMW 750 side Précision roue sec. px tr. intér. 86 r G. Péri, Arcueil (Seine)

BMW 250 fin 51 impec. nbx acc. 225000. Men 78-18 h. trav.

MOTOBEC. 175 spts culb. ét. nve vis sam. Davoine 34 r du 4 Sept. Rueil (Seine et Oise)

TERROT 4 cv tr. b. ét. px int. vis. sam. et dim. Deschamps 24 b. av. Rigaud, Achères, SO

TERROT 350 52 15000 k. 115. impec. ac. Aussarres 19 rue Prairie, Champigny s/Marne.

RENE GILLET 1000 avec side état neuf. Legendarme 29 rue de Meaux, Vaujour (S-O).

HARLEY 750 f. téles. noire et chrome 51. MARIN 8 rue République, Morez (Jura).

PEUG. 156 sélect four. tél. bon ét. 85000. CROS 17 route de Montreuil, Romainville.

500 Terrot RGST dern. mod. c. nve av. ou ss side cse ach. voiture. GEO 31 r Vavin 6°.

URG. KSS Veloc. mot. nf 55 Guy Roger 49 av. Trudaine 9° Peugeot 175 8000 k f. tél. s. ar visible à part. 18 h. tél. 43-01

MOTOBEC. 500 culb. side Simard rev. gar. imp. Motelay 33 r des Avants Colombes 18 h.

125 MON. GOÿ. sus. ar. 4000 k ent. eq. vis. 6 r Desaix P. 15°

MOTOCONF. 125 C45S 5000 k sus. ar. t. b. ét. tt. eq. px int. vis. ap. midi 14 à 18 h. Expert 9 r de la Jonquière Paris 17°

TERROT 350 HCT parf. état 120000. Baillieu 94 av. Mozart Tél. h. bureau OPE. 65-10.

SIDE sport Terrot 350 cc cul. parf. ét. av. équip. SECHET 37 r Cambon La Garenne (S.)

LAMBRETTA ital. non carros. av. acces. parf. ét. Wag. 10-82

250 TWN Hérisson 120. 96, r Gabriel Péri, Cachan.

350 JAP imp. b. px v. soir. SEBRON 74 av. Pasteur, Lillas.

SIDE Golden Précision 375. Collonge 9 r Malte Brun 20°

GN. RH. 125 tél. sél. 59. + 350 culb. mot. nf 55. Ech. c. angl. rec. Godin 22 r Entrepôts St Ouen le soir apr. 19 h. 30

MOTOBEC. 175 culb. 10000 k exc. ét. acces. px 120000 f. tél. PITTARD BAL. 20-21 bureau.

TRIUMPH 500 SP TW 12000 k eq. touris. 310. BUVELOT 175 r St Charles 15° (19 à 20 h.)

SIDE Peug. 175 t. b. ét. urg. bes. arg. 130000. LARUE 63 av. de Paris St Mandé M° Bérault

BSA M20 bon ét. pn. nfs side Précision 160. VAUGELADE 19 r Parmentier Vitry s/S.

500 BSA M20 impec. 100. 20 h. 22 h. Guédon 10 r Lakanal 15°

PUCH 250 TF eq. gd tour. et 1er ordre veudue de conf. cse ach. voiture. DEBRINAY 54 r Greneta P. 2° Vis. 19 à 21 h.

TRIUMPH 500 speed twin 1950 18000 k. px int. PETIJON 9 r Molière, Chennevières (SO).

GNOME RHONE 350 4 vit. excellent état. CHA. 37-91.

MATCHLESS 350 f. tél. impec. 20 r Clauzel 9° après 18 h.

BMW R 25/2 nve. Maximilien 13 r F. Mulard 13° GOB. 35-94

TANDEM Roussey 50 cc. 7000 kms impec. BLANCHETOT 1 rue de Strasbourg, Colombes.

JAWA 250 moF. chne pignons peint. pns nfs 160000. Bessone 4 pl Napoléon Roche/Yon Vdée

GUILLER 150 bl. AMC 14000 k. b. ét. 75000. Marson 21 r Lt Dagorno, Villecresnes (SO).

DKW 350 NZ t. b. ét. révisée Picache 109 r des Moines 17°

SCOOTER Vespa équip. 3000 k. Bonneau 5 bis r de Prague Paris 12°.

350 ROYAL ENFIELD 140. tr. b. état 1 r Bastier de Bez Montgeron (S-O).

SIDE b. état 15000. 42 r Marie Louise, Sartrouville (SO).

125 culb. Motob. 51 3500 k. 95000. Lafont 14 rue Vulpian.

350 cul. Chaise sél. 24 ter rue Ch. Bassée, Fontenay sous Bois

MOTOB. 125 lat. sus. ar. t. b. ét. DEWAELE A. Cressely par St Rémy les Chevreuses (SO)

INDIAN 1200 parf. ét. acces. 165000 PER. 65-26.

BMW R25 1951 vis. 20 h. Martin 20 r F. Gémier 18°.

Motob. 175 culb. b. ét. ts ls j. Sylvie 51 r de Bagnolet 20°

125 PEUGEOT 48 50000 350 Terrot latérale 80000 Tandem 20000 82 r de Gentilly, Gob. 92-86

125 PEUGEOT sans permis, siège arrière 82 rue de Gentilly 13°. GOB. 92-86.

750 HARLEY WLA 140 av side 165. pf. ét. Ferry J. 101 bis République, Jarville (M.-et-M.)

GN. RH. 125 R4 6000 kms bon état. SEG. 07-01.

500 INDIAN acc. pns nfs. 11 r Butte Cailles, 13°. 19 heures samedi dimanche matin.

PUCH 250 rouge. 38 bis rue Gutenberg, Paris 15°, chaque jour 19 heures.

BMW R51 170 ex. ét. s. p. ap. 6h. ou sam. dim. Favre Rochex r de Noisy L'Etang la Ville SO

CYCLOMOTEUR Poulain 49 cc t. b. état 30000. LIBOZ 3 rue Vauvenargues 18° ap. 19 h.

PART. à part. vds DS Malterre moteur nf 6000 k. Dan 30-02

BMW R51 imp. 280. HUBERT Pierrefonds (Oise), tél. 46.

350 MATCHLESS f. tél. 145000 Desvignes 6 av. du Bel Air, Les Clayes sous Bois (SO).

250 JAWA t. b. ét. 155000. Favart 3 r G. Lardennois 19°.

URG. 350 JAWA selle double accessoires, prix intér. BERTRAND J. 47 r Oberkampf, Corbeil (S.-O.).

TERROT ETD 1951 rem. à neuf 105. GIRARD 75 r Mademoiselle, après 19 heures.

PUCH 250 noire 51 sel. bip. 150000. Guignard GOB. 17-58.

RUDGE 500 t. b. ét. prix int. sac. tan.-sad roues bro. Lorenson DID. 85-60 hres bur.

MAGNAT DEBON 350 1952 9000 k tte eq. 150. COCHIN 42 r Est. d'Orves, Alfort (S.)

PUCH 250 rouge ét. imp. ent. équip. prix intéress. BRUNET 14 place de la République, Issoire (P. D. D.).

### 50 % COMPTANT

Crédit 3-6-9

750 BMW R75 neuve side 500 BSA B33 sus. télescope. 500 BSA M20 impec. neuve 500 Triumph T100 à roder 500 Norton 16H origine 500 Terrot RGST sidecar 500 Terrot RGAS susp. tél. 500 Motobéc. super. cul. sél. 350 DKW NZ sous garantie 350 Royal Enfield 4 vitesses 350 Ariel culb. bon état 250 BSA C11 susp. tél. an. 52 190 DKW SB type origine 175 Peugeot TC4 état neuf 125 Peugeot sél. 4 vitesses 125 Peugeot 55GL à roder 125 Terrot ETD dynamo 52 100 Terrot tél. bon état

Nos machines sont livrées avec bon de garantie 3 mois. ANDRE 47 av la Pte St Ouen 17°

INDIAN 500 bicycl. (4000 k d'orig.) + 1 mot. nf. éch. ct. Lambretta mém. ét. Durand 37 Ray Losserand Paris Ség. 22-85

750 BMW R12 sid. Ber. imp. px int Prola 5 r E. Barau Reims

175 CR GIMA à enl. moteur AMC p. ét. Moutet 29 av. Ternes P.-17°. dim. mat. 115000

MOTOCONFORT 350 culb. 2 tu. sél. b. ét. mécan. C44C Side spécial 350 état neuf pare brise capote grand coffre. DESARMEGNIN 37 r J. Jaurès Hay les Roses. ROB. 30-41 9-12 h. et 14-19 h.

SUP. Peugeot 350 ét. nf prix déris. Périat 55 quai Boulogne Boulogne s/Seine. Mol. 52-24

ARIEL twin 52 5000 k. équip. 3 mois gar. Reprise. Crédit. Leclerc 56 r Marx Dormoy 18°

PEUGEOT 125 c. nve 56. t.sad. 8000 k secl. acces secl. C. Cofifeur 179 r Crimée 19°.

VELOCETTE LE 150 cc 2 cyl. 6000 k. prix int. Pouleau 17 r 3. Paré Colombes Gré. 33-21

TERROT 125 ETD tte équ. c. nve px 105. CAMINADE 3 sq. Châtillon 14°.

175 MOTOCONF. 1951 8000 k b. ét. eq. Guillerme Car. 73-00

60000 Tand. Dery impec. acc. Ballet 90 r Cambronne 15°.

350 MATCHLESS f. tél. 120000 rep. vélom. récent PER. 27-89

PEUG. 125 1951 55000 PERIER 4 r St Victor. DAN. 86-32.

BSA 250 C11SL c. n. 8500 k. Lack 10 t. r Janssen Paris19°

2 TERROT 350 DKW 175 ét. nf 27 r de Paris Bobigny (Seine)

GNOME RHONE 125 R4 52 ent. équ. 7000 k. KLE. 01-16.

Motob. 175 5800 k. Maignan 23 r Baroger Suresnes Lon. 12-85

MOTOBEC. 125 culb. Z46C 51 ex. ét. 6000 k. nbx ac. 120. compt. Sirmain 7 r Cadet P 9°

ZUNDAPP 500 lat. 4 v. impec. JACK 15 r Sablons 16°.

TERROT 350 culb. sélec. 4 v. chromée ét. impec. Hallouin 43 r des Bleuets, Le Mans.

175 MOTOB. pi. ét. équip. 100. CAFE 3 r V. Hugo Levallois

TANDEM mot. Cucciolo ét. nf 50000. Tandem bon ét. 15000. Pinglin 51 r Camélias, Alfortville (Seine) Bal. 77-00 bur.

TERROT 500 supercul. Delco sel. sid. Ber. 9000 k. prix 180. FRANCK 2 pass. D'Enfer 14°

VESPA 52 en rod. nomb. acc. val. 175. laissé 125 urgt. Magnat 10 r P. Brosolette, Clamart MIC. 04-06 hres rep.

VINCENT Bl. Shadow 9000 k. 455000 prés. Salon Adam 8 r de Gaillard, Ville du Bois, SO 2 kms av. Monthléry vis. sam. dim. L. jeudi, ts ls soirs 6 h.

NORTON 16H b. état px 100 vis. mat. NOUET 21 quai de la Tournelle Paris 5°.

A SAISIR cse ach. voit. vd BSA 350 ét. nf 160. ROQ.90-09 vis. sam. dim. Lacroix 50 rue Lavoisier, Blanc Mesnil (S-O)

JAWA 250 impec. Druaux 28 r Gde Fontaine, St Germain, SO

Scooter MV Agusta 51 5000 k. 4 v. sel. André 68 r Dulong

175 cc mot. Ydral 4 vitesses suspension intégrale état neuf Bontemps 2 r Lhomond 5°.

500 DRESCH side Bernardet mod. récent 85000. Roq. 26-11

INDIAN 500 Bic. 2750 k mot. pneus bat. chr. peint. silenc. enjol. rep. pieds abs. neufs, acc. sac. p. bag. p. chocs p. br. Martin 8 r Guynemer, Villejuif

PUCH 250 impec 4000 k. Lallise 48 r Montmartre Bat. 34-11

GUZZI 500 sél. 4 vit. susp. ar. équ. side Carpio susp. intégr. acc. div. bonne présent. méc. impec. Bugnet AVI. 06-72

BSA 52 imp. 500 bicy. équip. 300000. FREBAULT 20 rue des Volontaires, Paris 15°.

Motoconf. 175 culb. Rembault 18 r Adeline, Pierrefitte.

SIDE Zundapp 750 excell. état pièces détach. 200000. MARCHAL 24 r Brillat-Savarin 13°

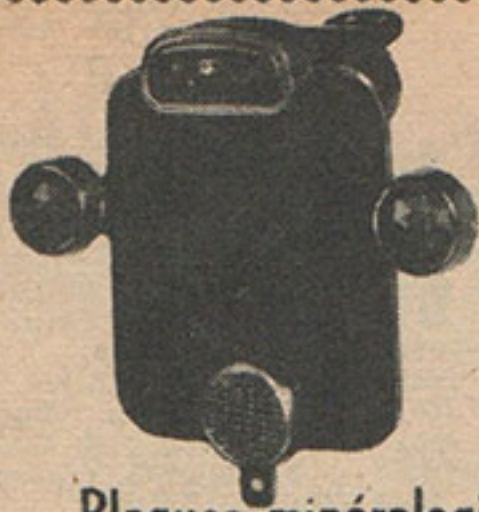
Matchless 350 cul. G3L mot. nf à rod. pn. nfs chr. nf px à déb. 24 r G. Puech Drancy S.

MOTOCONF. 125 lat. susp. ar. pare chocs tand. mot. neuf px 65000. BOULOT 41 r Baudin, Aubervilliers.

GOLDEN Flash c. nve. Besson 275 bd St Denis, Courbevoie.

JAWA 350 51 tr. b. ét. TEIL 20 rue Censier 5° ap. 19 h.





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

Plaques minéralogiques à flèches ou à clignotants

- |   |  |
|---|--|
| <p>PLAQUE A FLECHES</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 1 modèle à feux fixes.</li> <li>● 1 modèle à feux fixes et clignotants.</li> </ul> | <p>PLAQUE A CLIGNOTANTS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 1 modèle à 2 clignotants fixes, latéraux en haut.</li> <li>● 1 modèle à clignotants latéraux fixes au centre</li> </ul> |
|---|--|

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

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

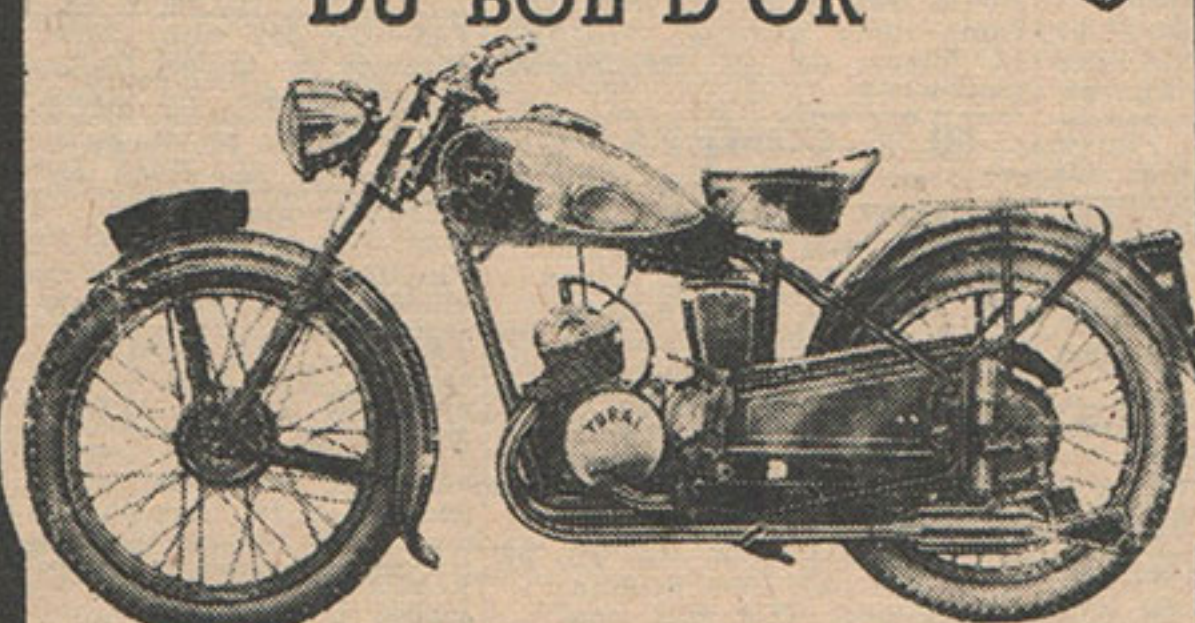


Etanchéité moléculaire grâce à son joint en métal liquide. Monté par les principaux constructeurs.

EN VENTE CHEZ TOUS LES MOTOCISTES

**CH. TROUILLET**  
 Agent Général :  
 20 bis, rue Aristide Briand  
 LEVALLOIS (Seine)

**VELOMOTEURS**  
 Vainqueurs 6 années consécutives  
**DU BOL D'OR**



**VELOMOTEUR type Y 4 - 125 cmc.**  
 Bloc-moteur Ydral - 4 vitesses - Sélecteur au pied

**VELOMOTEUR - Bloc-moteur SACHS**  
 98 cmc. - 2 vitesses - Kick

**VELOMOTEUR (Type Cyclo)**  
 Bloc-moteur Sachs - 98 cmc. - 2 vit.

**TANDEM type M 2 - 98 cmc.**  
 Bloc-moteur Sachs - 2 vitesses - Point mort - Débr.

**MOTOCYCLETTE, Bloc-moteur Sachs 150 cmc.**  
 4 vitesses - Sélecteur au pied - Eclairage - Avertisseur électrique - Compteur

**MOTOCYCLETTE, Bloc-moteur YDRAL 175 cc.**  
 4 vitesses - Sélecteur au pied - Eclairage - Avertisseur électrique - Compteur

**CYCLOMOTEUR - Bloc-moteur Vap 4**  
 48 cmc. - 2 temps - Débrayage

**MANDILLE et ROUX, Constructeurs**  
 30 bis, RUE DES PRAIRIES - PARIS-20<sup>e</sup> — ROQ. 69-68

**M.R. LA MARQUE DE QUALITÉ**

250 - 350 - 450

LA FAMEUSE MOTO BELGE **F-N** De la qualité !  
 Livraison immédiate

CHAMPIONNE D'EUROPE DE MOTO-CROSS

GRAND CHOIX DE SCOOTERS :

LAMBRETTA — GUILLER  
 BERNARDET — MOTOBECANE

Livraison immédiate - Grandes facilités de paiement

**R. CLERGÉ**  
 67, avenue du Maine PARIS-14<sup>e</sup> - DANton 69-63  
 (près Gare Montparnasse)

**MATELAS PNEUMATIQUES M5**  
 UTILISÉS PAR LES EXPÉDITIONS A L'HIMALAYA



Transformables EN HAUTEURS AVEC L'ARRIÈRE-MOUSSE **COMBILUX M5**

POUR VOS RALLYES, consultez

**FRAISSE - DEMEY**

191, rue du Temple - PARIS

INSIGNES — BRELOQUES  
 COUPES — OBJETS D'ART

**DRESCHMOTOR** Toutes pièces détachées d'origine DRESCH, D.F.R. et GRIMPEUR

MEILLEURS PRIX ET QUALITÉ  
 — RAPIDITÉ DE LIVRAISON —

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

**CARBURATEURS DELORT**

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

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

pour toutes cylindrées machines de série et machines de compétition.

74, rue de Rome - PARIS



FN 350 lat. 51 8000 kms équ. tan-sad sacoches, casques. Germont 49 bd Diderot à 16 h. **ALCYON** 175 mot. AMC 2500 k susp. AR impec. 160000. Bailly 72 av. Gallieni Noisy le Sec.

**NORTON** 16H mot. nf px int. side Bernar. VALETTE 15 r G. Pitard 15e. VAU. 93-40 matin

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

**BSA** 500 AA7 5000 k Houzé 2 r H. Barbusse, Levallois Perret

**CSE** mal. DKW 350 NZ side px int. 4 r Javel 15e fac. palemt

**350 DKW** NZ imp. susp. ar. pns mot. nf. Malmelat 113 r Dessous des Berges 13e.

**TERROT** 350 HCT lat. f. téles. 6000 k. px 140. vis. sf dim. 75 av. Parmentier Paris 11e.

**176 T4 PEUGEOT**. BRUNEAU 2 pl. Stalingrad, Suresnes.

**SUNBEAM** luxe eq. 7000 k imp. 350 TWN 250 cc ét. nf px 220. 6000 k. PERANI 54 r Montreuil Paris 11e. Vis. semaine 19 h.

**FN M86** 500 cul. 4 v. sél. imp. 180. av. rem. MICHEL 19 av. Faidherbe, Asnières (Seine).

**500 TRIUMPH** twin fourche télescopique side Bernardet t bon état, access. ALGIER 46 av. S. Bolivar 19e ou Mai 73-30

**RENE-GILLET** 750 avec side SORET 23 rue du Buisson St Louis 10e. Tél. NOR. 86-75.

**AFF.** exceptionnelle. Matchless 350 culb. b. ét. marche. vis. ts jrs 66 r Alsace Lorraine, Saint-Maur GRA. 17-00.

**NORTON** 16H ex. ét. 23 av. de la Paix, Blanc Mesnil (SO).

**H. DAVIDSON** 750 side Bernard. gd tourisme ét. parfait TREBUC 40 r Marat Ivry/Sne matin 9 à 10h. sf sam. et dim.

**HARLEY** 750 impec. ts acces. px intéressant. PERROT 175 rue de Charonne 11e.

**SUNBEAM** S8 320. RAYMOND 30 r C. Pelletan, Levallois.

**JONGHI** 125 impec. 1800 k. 85 LEROY 12 r Parc Royal 3e.

**350 MOTOB.** b. ét. 40000. Side Bern. t. b. ét. 45000. Allegraud 4 Villa Gobelins 13e

**TERROT** 350 parf. ét. Racine 21 r des Fleurs, Champigny.

**500 INDIAN** f. tél. vends ou éch. ctre voit. LON. 11-01.

**BMW R71** entier. orig. parf. état. FERRET 71 rue Villiers Isle Adam 20e.

**SIDE** Humblot spéc. Jawa px int. RIBOUR 2 r Muller 18e

**MATCHL.** twin 50 ét. imp. 280. CLEMENT 68 r Fr. Miron 4e

**NEW-MAP** AMC 150 4 v. sus. ar. klax. b. ét. 70000. Granier, Séminaire, Castres, Tarn

**JAWA** 500 twin ACT 52 neuf Maurice 30 r Gare St-Brieuc.

**Peug.** 175 TC4 nf cse mal. urg. Thierry 6 r L. Bonin Orly, S.

**DKW** 350 t. b. ét. 8000 k 67 bd de la République, Boulogne.

**TERROT** 500 lat. sél. av. ou ss side HY 2 r Coin, Malakoff

**Vélot.** Imme 100 roulé 1000 k bas px Ledoux 11 b. r Maurepas, Thiais (S.) BEL. 14-61

**DOLLAR** 350 culb. side Bern. bon état, 55000. Pebreuil 41 r des Postes, Aubervilliers.

**350 M. GOYON** 80. Blin 64 r de Paris, Mais. Laffitte (S-O)

**DOLLAR** 400 culb. bon état 100000. LECOINTE 6 r Marc Saugnier, Plessis Robinson.

**125 TERROT** ETD. b. ét. 10000 Bertinelli 91av A. Briand Antony

**Gnome** 500 cul 2 cyl ét nf px int Merir 29 A. Guernisac Morlaix

**Motob.** 125 lat. sus. ar. Quéry 40 r Chemin Vert Boulogne/S.

**175 DS Malterre** bloc AMC b. ét. 150. Pezet 45r Basfroi P.11e

**SCOOTER** Bernardet 125 cmc. Ydral nbx acces. parf. état, prix 100. Tél. PER. 39-09.

**MOTO Gnome Rhône** R4 état neuf, 79 r Paul Vaillant Couturier, à Gennevilliers.

**JAP** 250 mot. neuf prix 55000. OPE. 49-33.

**VE. FN** 450 luxe mot. révisé. LIT. 82-98, 13 bd Raspail.

**M. GOYON** 200 ét. nf 120. Lehougre, Beauséjour, Rai, Orne

**500 Gn.Rh.** CV2 2 carb. chrom. imp. interm s'abst. Clément 50 av. Foch Combs la Ville (SM)

**ROYAL ENF.** 500 culb. 50 av. side imp. p. ét. 260. Failheres 4 r François Ponsard Paris 16e

**Epaves M. et G.** 350 lat. 35000 s'ad. M. Paget Conches (Eure)

**BERNARDET** 250 cc parf. ét. rodé avec soin nomb. acces. 125000 DAN. 88-08.

**VDS** Puch 250 TF ét. nf eq. 100 cc MD réc.; mot. Vap. Gay 130 r St Vivien Rouen S Inf.

**175 Motobécane** impec sel. bip. émail luxe rouge Jawa cause départ régiment Gravelle 15-20

**VDS BSA** 350 culb. 51 9000 k 250000. Massounie 18 rue Pauphile, Tulle (Corrèze).

**PEUGEOT** P112 av. side t. b. ét. 85. SALIOU Cité des Coquets, Brétigny (SO).

**250 GUZZI** Airone Sport mod. 1952 état nf. Tisserand Roger 16 r Bernard du Bois Marseille

**BSA B31** 52 ét. imp. p. ct. vis. 10 bd Barbès, ORN. 50-84.

**BERNARDET** 250 mod. 52 par. ét. av. acc. T. Pro 15-21 h. bur. Laiter 9 r L. Possoz, Clamart

### TRIUMPH

4 : 650  
2 : T100 alu  
2 : Speed Twin  
1 : P 148  
1 : 350 twin 48  
1 : 500 latérales

### B.S.A.

2 : Golden Flash  
2 : A7  
1 : B31  
1 : 250 4 vit. 53  
1 : 250 à remonter

### A.J.S.

2 twin 52  
1 mono 500 - 52  
500 twin Ariel, 450 FN tirée  
350 Jawa 2 cyl. 51

**ACHETE** et paie de suite  
Triumph, AJS, BSA, Ariel, Matchless, Norton. Fais reprise voitures récentes.

**PEROTTI** 16 r Prévoyance Vincennes DAU. 29-28. Ouvert dim. lundi mat.

**SC. AGF** 52 t. eq. s. bipl. sup. cul. LORCERY MEN. 55-63.

**500 SUP.** spt. sid. Bernardet MAUBERT 5 r Curie, Clamart

**D45S** compt. bat. t. sad. DOS-SANG 9 r Picard, Cachan.

**AJS** 500 der. mod. impec. 285. THOULUC 28 bd Mènilmontant

**100 cc Monet Goyon** Sélection 125 cc Peugeot parfait état

**175 cc Motobécane** parfait état 175 cc Peugeot parfait. état

**Univers-Moto** 14 r Nancy, Paris

**Automoto** 150 AMC ét. nf 90. Crédit, garantie. RIC. 75-28.

**Vélot.** Peugeot 125 très bon état. TAI. 40-18 13 à 14 h.

**SIDE** Norton 16H 500 px 165. Clément 74 a. Bac La Varenne

**500 Norton** ES2 18 av. s. side Préc. Depouès 36 b. r. Ballu 9e

**PEUGEOT** 125 parf. ét. 65000 9 r Verniquet 17e au Café.

**125 MR** Ydral 52 2t. f. t. t. s. 1600 k. px déb. f. pai. c. nais. Liévin 41 r Bénard Paris 14e

**T 100** 48 imp. R4 GR téls Fredo 22 r de l'Annonciation 16e

**Georges CARDON** metteur au point spécial. TWINS VERTICALES 11 r Rodier TRU. 15-18

**Motobécane** D45S ét. nf dern. mod. 80 Crédit. RIC. 75-28.

**GN. RHONE** 750 culb. av. side moteur ref. pf. ét. Levasseur 16 av. J. Jaurès Gentilly, Sne

**SIDE** Simard toute équip MO-SER 87 rue Leblanc 15e.

**125 AMC** 4 vit. Gima T. 74 eq. impec. px int. Tai. 44-37 rep.

**GIMA** 175 culb. méc. impec. 8000 k juin 52 Muzard 8 bd de la Liberté, Les Lilas.

**PARTICULIER** vend Galletto b. ét. 1952 à 150000. LIT. 97-75

**TERROT** 125 ETD parf. ét. 85. PERRIN 54 r Lamartine 9e.

**PONEY** 50 cc 2 vit. bon état 22000. Roq. 37-42 mardi H. tr.

**250 BSA** C11SL c. nve acc. Brunel 101 r Hoche, Colombes

**ZUNDAPP** KS 750 tracté rev. nf side Bernardet à roder. 83 rte de Choisy, Ivry (Seine).

**Zundapp** 3 cv tr. b. ét. px int. Ecr. Sampo 26 av. Bosquet 7e

**Tand. Dery** ét. méc. pf. une af. 65000 ap. 18 h. 7 r Belfort

**MOTOCONF.** 500 sup. cul. side Bernardet bon ét. Carougeau, 27 r Durantin 18e apr. 18h.30

**BSA** 650 51 vis. 17 r Epinette Argenteuil (SO) Frénot, à part de 18 h. et samedi matin.

**TR. b.side** Gn.Rh. 5cv méc.nve pn. nf Plousey 183 bd Gare 13e

**BMW R12** impeccable sac. cuir visible après. 19 h. et dim. matin. EBINGRE 5 Porte Champarret.

**NORTON** Dominator 3500 k. gar. Soulet 93 r Ordener 18e

**VELOCETTE** 350 ét. nf 10000 k 160000. 20 rue St Antoine 4e.

**DKW** 350 av. side nomb. acc. px int. cse mal. vis. t. l. soirs 6a7 1/2 sam. ent. 31 r Marché Neuilly sur Seine Mai. 41-07.

**AJS** 350 mod. 52 6000 kms. Régnier 92 r Maubeuge 10e.

**GN. RH.** sport type X750 cul. ét. nf rem. Fulgur bas prix Lorquet 325 r Belleville, Mén. 76-93, 7 à 8 h. sf sam. dim.

**PART.** à part. 125 cc Terrot état neuf 90000. Huot 30 rue Bassano KLE. 88-15 Paris.

**BSA** 350 B31 chromé 215.000 impec. Tél. GRA. 48-39.

**MOTOBECANE** 175 cc impec. 1952 en confiance. r. des Moulins 231, Fontenay sous Bois (Seine).

**DKW** 350 NZ bon état, très b. équipée, sacoches, Milbault 1 sq. L. de Bertalot, Courbevoie

**GUILLER** 175 AMC tte équip. 115. garant. Crédit Ric. 75-28

**NORTON** Dominator nve. NSU 650 av. sidecar Précision allemand. Grattepanché, 103 r. F. Berthoud, Argenteuil.

**Scooter** Speed 1000 k. eq. av. t. s. rep. p. aver. exc. ét. 85. Vis. Tinoco 12 r du Commandeur 14e M° Alésia Gob. 59-55

### NOS OCCASIONS

Tandem Dery télesc. 60 000  
Motobéc. bloc 4 temps 48000

Jonghi sélecteur 75000  
R. Gillet 4 vit. sél. 80000  
Guiller AMC 4 vit. 100000  
Peugeot tél. 4 vit. sél. 100000  
AMC et Ydral sus ar. f. t. 110.

Peugeot bloc latér. 40000  
Monet 2 tps pist. plat 100.  
Peugeot 4 v. f. t. 110.  
Motob. sus. ar. f. t. 1952 120.

Terrot 3 vit. lat. 50000  
Monet 4 vit. culb. f. t. 90000

Motobécane bloc b. état 50000  
Magnat Debon culb. imp. 100.  
Matchless cul. f. tél. 150000  
500 et 750

Norton 16H 4 vit. sél. 100000  
Guzzi sél. sus. ar. 120000  
R. Gillet 4 vit. 135000

### SELECTIONNEES

Fuch sport 2 carbur. 135000

Jonghi 4 vit. f. tél. sus. ar. BSA 3 vit. f. tél. sus. arr. BSA 4 vit. f. tél. sus. ar.

Douglas twin sus. ar. f. tél. FN dern. mod. r. av. tirée. Ariel susp. ar. f. tél. 1952.

BMW R66 sus. ar. f. tél. BSA A10 twin Gold Flash. Zundapp KS 600 avec side.

### NOS SIDECARS

500 M. Goyon f. tél. 4 vitesses  
500 Motobéc. sup. cul.  
500 R. Enfield f. t. 4 v. sél.

### NOS SCOOTERS

Bernardet 125 Ydral 100000

### NOS VOITURES

Simca-5 cabriolet.  
Rosengart 4 cv 4 pl décapot.  
Renault 4 cv c. int. 4 places  
Simca six cabr. décapotable.  
Citroën 11 BL c. i. 4 places  
Vend ou échange ctre moto.  
Versement comptant à volonté le solde 6-9-12 mois. - Demandez la liste complète contre 50 frs timbres - DELAIRE 4 imp. Gaité. Dan. 55-43

**MOTO** Gnome Rhône 500 culb. CV 2 impec. Prix int. Bassard 16 av. Prés. Wilson Paris-16e

**PUCH** 250 noire 51 eq. exc. ét. 2 casq. JAS. 70-60 20 heures.

**BSA** 250 1952 état nf équip. 200. Ray BONIN 54 r Pierre Brossollette, Levallois.

JARDILLIER  
88 P. Doumer 16e AUT. 18-42  
**CREDIT - REPRISE**

Motos neuves disponibles  
Motobéc. 175 125 Mobylette  
FN 350 sport culb.  
Monet-Goy. 200, 125 et 100  
MR 125

Motos occasion  
500 Motobéc. culb. eq. 65000  
500 BSA Twin 230000  
350 Matchless t. pro. 175000  
250 Terrot toute eq. 60000  
175 Motobéc. culb. eq. 110000  
125 Gnome Rhône 75000  
125 Motobécane D45 70000

**VOITURES A VENDRE**

GEORGES IRAT 6 cv 2 pl. tte beauté. MICHEL 19 av. Faidherbe, Asnières (Seine).

ROAD. gr. sp. tr. av. 3 pl. face route 11 cv mot. Auto-Union mod. HS rep. pos. 23 av République Arcueil M° Laplace

SANDFORD superbe Lupo 60 r Irénée Blanc Paris 20e.

### ECHANGES

ECH. volt. sport 7 cv. Dresch 4 cv. Canot contre caméra 8 mm. CAILLOU 24 avenue Albert Caillou, Chelles.

V. éch. c. volt. 175 Guiller 4 v. Rousseau, 126 r St Denis 2e

PEUGEOT 175 4 vit. sél. fiche tél. sus. ar. équ. ctre scooter ZAMBON 93 r de la République, Romainville (Seine).

OFFRE cabriolet 301 contre locat. 3 p. ou pavillon. Simon 99 r Mènilmontant Paris 20e

GUILLER sport 52 nve 3 mois gar. repr. 125 cc facil. Leclerc 83 bis r Phil de Girard 18e.

**ON DESIRE ACHETER**

**Achète comptant**  
toutes motos et vélomoteurs. Scoot. Vespa, Bernardet, etc. Thierry 19 r des 2 Communes Montreuil (samedi seulement).

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

ACH. compt. motos et scooters réc. 165. av. de Clichy, Paris. MAR. 09-79, 50, rue Brunel, Paris 17e, ETO. 24-66.

### DIVERS

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

MONTAGE sidecars de toutes marques par spécialiste. POINARD 54 r Et. Dolet, Cachan (Seine) tél. ALE. 34-41.

SALMSON 7 cv ACT en châssis b. ét. pièce moto 350 BMW AVR. 59-12.

REM. Fulgur M100 car camp. 22. CORNU 10 r Buci 6e soir

CHASSIS Précision av. caisse port. parf. ét. 35000. Trompat 59 av. de Gaulle Champigny.

CANOE 5 m. c. nf 25000. Augendre, 111 bd Sérurier 19e.

### EMPLOIS

CH. apprenti urg. Barthes-Moto 98 r Doudeauville Paris 18e

## 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.

—PARIS (2e)—

**DYNAMIC - SPORT**  
Motobécane, Guiller, Galletto, Ferrot, Jonghi, Monet-Goyon. Crédit 1/3 cpt, solde 12 mois 6, r. St-Augustin - RIC. 75-28

—PARIS (9e)—  
GARAGE POUR MOTOS et SCOOTERS

151, Faubourg Poissonnière

—PARIS (10e)—  
Sté MOTOCYCLE

Vente à crédit

Toutes les grandes marques

Motos - Scooters

166, rue Lafayette - Nord 07-59

—PARIS (12e)—  
Spécialiste N.S.U., Zundapp Agent René Gillet, ttes pièces MABIFÉ

7 ter, avenue de Saint Mandé

—PARIS (14e)—  
MOTO - VANVES - SPORT

Ouvert le Dimanche

1 et 3 Boulevard Brun

DUCENTIER (LA MOTO)  
Agence TERROT

MOTOBECANE

164, rue d'Alésia

—PARIS (15e)—  
PARIS - MOTO

Réparations - Pièces détachées Accessoires

Monet-Goyon - Magnat-Debon Gillet-Herstal, etc...





## COMBINAISON MOTOCYCLISTE Type AVIATEUR PEDRO 51

Manches Raglan sur pivots. Dos à soufflet. Col montant avec patte en forme protégeant la partie haute d'une longue fermeture glissière en cintre et latérale. Poche poitrine avec ouverture glissière. Deux grandes poches plaquées sur cuisses avec ouvertures glissières. Poche revolver avec ouverture glissière. Cuisards poches ouvrant par glissières. Ceinture renforcée avec anneaux. Poignets lastex. Bas de jambes lastex avec glissières d'accès. Se fait en BLEU CIEL INDENDHREN, MARRON et KAKI RESEDA imperméabilisés. Élégance jamais atteinte. Commodité absol. Disponible:

Société LE SARRAU

10-12, rue du Bas Jardin - LILLE  
Envoi échantillon et grav. sur demande

**83 D K W 83**

PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS ALLEMANDES

**83 STATION SERVICE 83**

ATELIER SPÉCIALISÉ POUR MOTOS ALLEMANDES

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

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

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

AGENCE OFFICIELLE

## TERROT

AVENUE FOCH — DIJON

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE  
POUR TOUTES CYLINDRÉES

## Sidecars Henri CARPIO

DU VELOMOTEUR AUX GROSSES CYLINDRÉES

Fondé en 1920



52, rue de la Fraternité  
Romainville - BOT. 11-26  
Sidecars livrés avec  
pneu et chambre  
Force. Souplesse. Élégance

## BOUGIE G. N.



A double couronne d'étincelles. Unique au monde. Assure une meilleure combustion des gaz d'où :

**Augmentation :**  
Puissance, Economie, Souplesse.

**Diminution :**  
Cliquetage, Auto-Allumage, Perlage

Bté SGDG France et Etranger

Fabriqué en France par

Ets NICOT

151, rue de Rome (17<sup>e</sup>)

Paris C.C.P. 2155-55



Accessoires pour Cycles et Motos

Sièges arrière

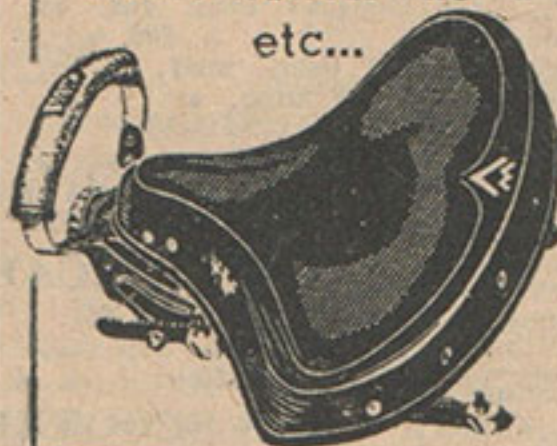
à double ou simple

feuille - Repose-pieds - Rétro-

viseurs - Porte-bagages arrière

Porte-bidon de 1 ou 2 litres,

etc...



Ets V et W

5, rue Franklin

le Pré-St-Gervais

(Seine)

## UN EMPRUNT à l'abri DES FLUCTUATIONS ÉCONOMIQUES

**BONS** à 3 - 6 - 9 ans  
de 10.000 francs émis au pair  
garantis par l'Etat

Intérêt progressif

5,75<sup>o</sup> et 6<sup>o</sup>

Capital indexé

sur le prix de gros du charbon

Remboursement anticipé au gré  
du porteur en 1956 et 1959

## CHARBONNAGES DE FRANCE

SOUSCRIVEZ pour achever l'équipement de nos mines.



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.



ARPENTEUR

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

FANIONS  
MUSSETTES  
CASQUETTES

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

Pièces de rechange pour :

D.K.W. - SACHS - ZUNDAPP et N.S.U.

Nous avons en magasin toutes pièces de rechange pour motocyclettes allemandes.

NOUS EXECUTONS TOUTES REPARATIONS

Embiellages, pistons, carburateurs et fourches télescopiques, etc... d'origine allemande.

Nous livrons immédiatement par poste ou par express toutes pièces commandées.

Correspondance en langue française



MAISON DKW M. BLUG  
HUTTERS DORF - (Sarre)

Tél. : Schmelz 151

GARE : PRIMSWEILER

Plus de mains crispées!

GANTS de SPORT  
EMFI  
LA MOTAT  
ARTICULATION ELASTIQUE  
BREVETÉ S.V.P.  
LE DIXEUR

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

Pour toute correspondance avec « MOTO-REVUE », n'omettez pas de joindre un timbre pour la réponse.

Cadres rénovés.  
Réparations réservoirs. Fourches télescopiq.  
Travail rapide et soigné.  
R. BONNOT  
172-174, rue de Romainville  
MONTREUIL (S.). Avr. 41-55  
Expéd. gare Vincennes-Fontenay



# VOTRE BIBLIOTHÈQUE

## ● OUVRAGES TECHNIQUES

L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE. Mise au point, réparation, entretien de toutes motos, éd. 1953 ; 500 fr. (poste 545).

MANUEL DU 2 TEMPS Motos - Scooters - Vélocycleurs : 485 fr. (poste 535 fr.).

L'ART DE CONDUIRE Tourisme et compétitions pour motos, sidecars, vélomoteurs, cyclomoteurs : 430 fr. (poste 475 fr.).

LE VADE MECUM DU MOTOCYCLISTE. L'ouvrage technique et pratique le plus complet et le plus luxueux sur les cyclomoteurs, vélomoteurs, motos, scooters, sidecars. 380 p. : 750 fr (poste recom. 850).

LA TRACTION AVANT (9-11-15) : 480 fr. (poste 530 fr.).

LA 4 CV RENAULT. Technique - Pratique - Entretien - Réglage - Réparation. Impression et couv. 2 coul. Edition Standard : 530 fr. (poste 575 fr.). - Edition Luxe : 590 fr. (poste 650 fr.).

## ● MANUELS D'ENTRETIEN

Toute la technique, pratique, entretien, dépannage, démontage des machines ci-après. Couverture cartonnée.

TERROT et MAGNAT-DEBON 125 cmc. Type ETD et M 4 TD : 400 fr. - Franco 445 fr.

MOBYLETTE : 410 fr. (poste 455 fr.).

MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 lat.) : 300 fr. (poste 345 fr.).

MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 et 175 à soupapes en tête) : 460 fr. (poste 510 fr.).

PEUGEOT P 55 - 58 - 155 - 156 et 176 : 475 fr. - Franco 520 fr.

LA VESPA : 525 fr. (par poste 580 fr.).

LE LAMBRETTA : 490 fr. (poste 537 fr.).

## ● TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 65x100. Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 80 fr. - Pour 2 tableaux 100 fr et 20 fr. par tableau supplémentaire.

PEUGEOT P 55 : 450 francs.

TERROT 500 RGST : 500 francs

125 TERROT E.T.D. : 500 francs.

LIGHT 125 : 1 000 francs.

Le Moteur VELOSOLEX : 350 francs.

4 CV RENAULT : 300 francs.

Bloc-Moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 francs.

Bloc-Moteur YDRAL 125 : 450 francs.

## ● DIVERS

LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE. Aide-mémoire permettant de tenir une comptabilité scrupuleuse de votre consommation, vérifier le kilométrage des pneus, noter toutes adresses : 60 fr. (poste 80)

UNE BELLE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION. Fixation des revues par agrafes spéciales. Couverture élégante. Dos et coins pégamoid. - Prix 350 fr. Par poste 425 fr.

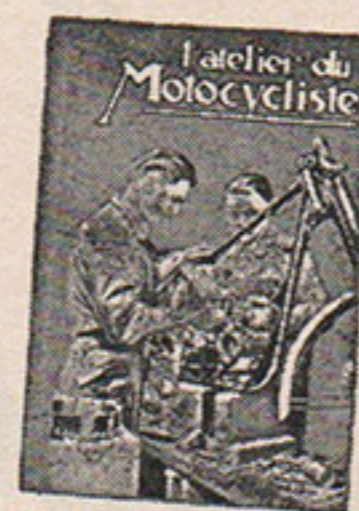
Les timbres poste ne sont pas acceptés en paiement.

Edité par « MOTO-REVUE »

12, rue de Cléry - PARIS-2<sup>e</sup>

C.C.P. « MOTO-REVUE » PARIS-297-37

Nous ne faisons aucun envoi contre remboursement



# Le 18<sup>e</sup>, l'arrondissement du crédit !

PASSEZ VOTRE COMMANDE A

## Barbès - Moto - Cycles

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

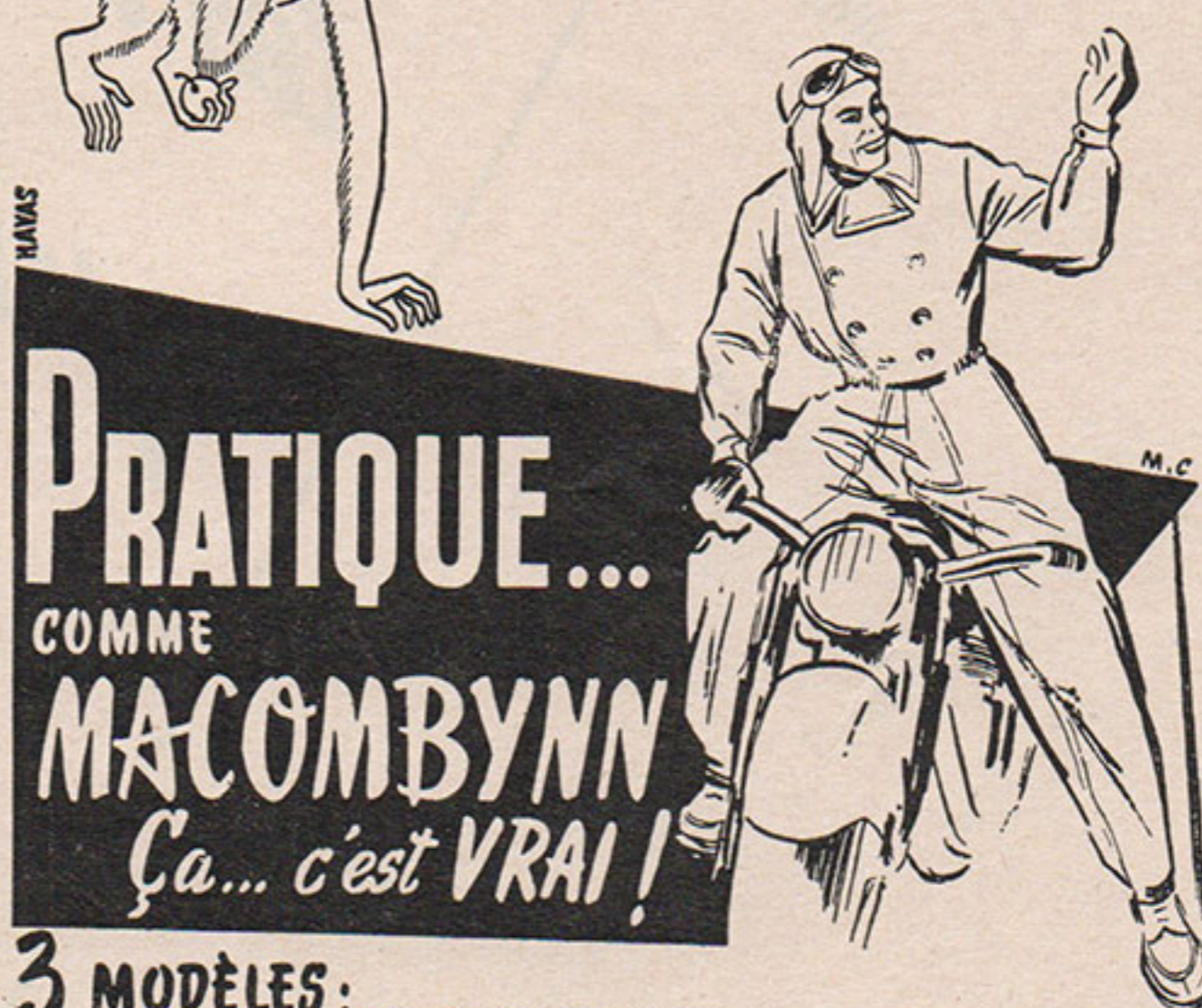
qui vous offre

le Scooter TERROT avec 25.000 pour la livraison  
la 125 " " 30.000 ainsi que les...

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

Spécialiste **GIMA**

REPRISES — DEPOT VENTE — CREDIT  
GARANTIE OCCASIONS — ACCESSOIRES  
Huile « CASTROL » - Lunettes « NOVELTOR »  
Ouvert de 8 h. 30 à 19 h. 30 tous les jours, sauf le dimanche



**3 MODÈLES :** TOUR DE FRANCE, WEEK-END, RALLYE

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

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



POUR VOS TENTES, POUR VOS DUVETS :

R. L. Dupuy



*les deux tissus  
qui ont lancé  
le camping*

... et, pour vos vêtements moto, TAPSOL, tissu imperméable garanti.