

41^e ANNEE. — 30 MAI 1953. — N° 1.138

Moto revue

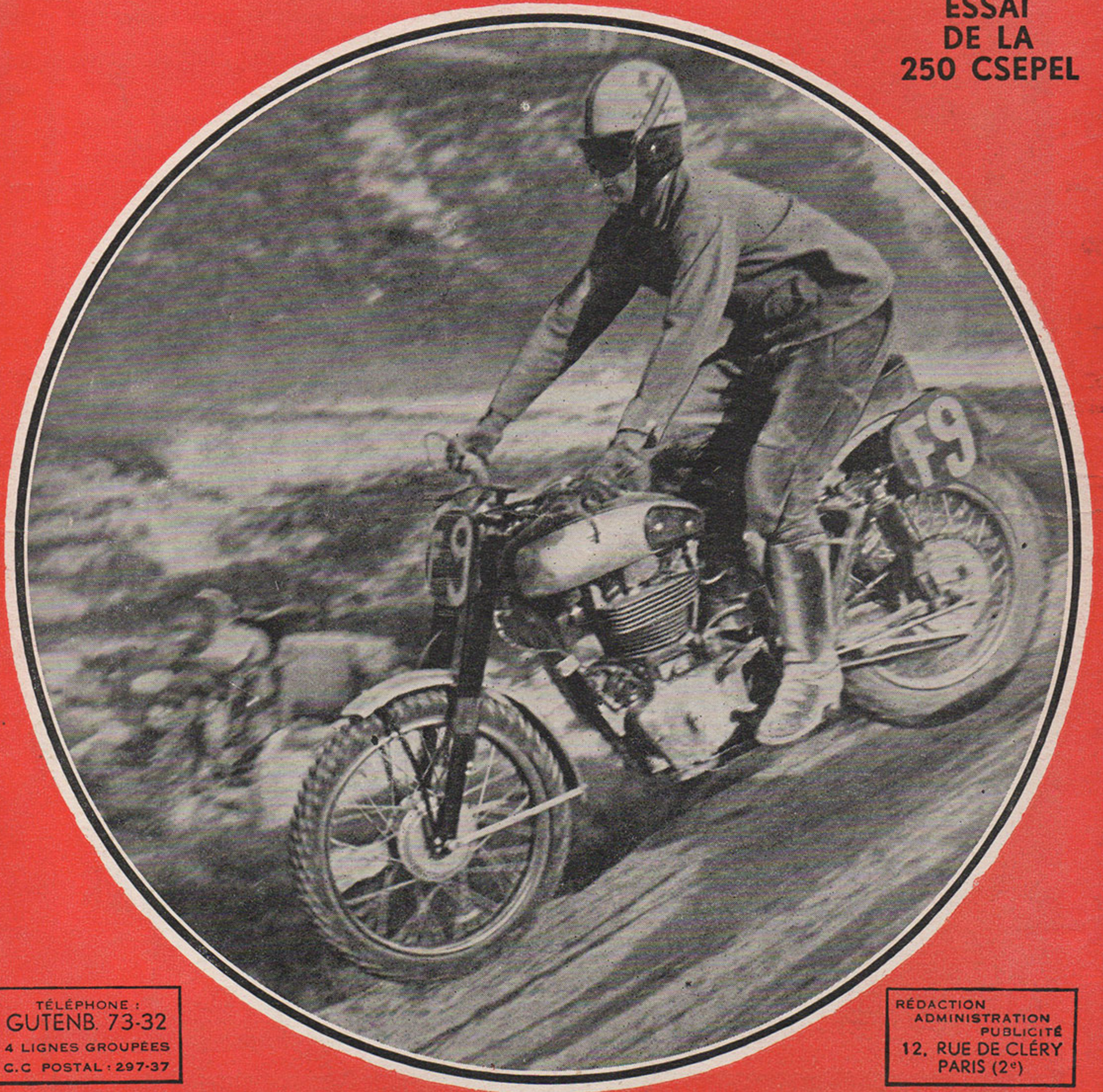
HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

40 frs

ESSAI
DE LA
250 CSEPEL



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

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

Frantz, actuellement en pleine forme, enlève le moto-cross de Montreuil.

UN PALMARÈS *significatif*

1952

100 cm³

125 cm³

200 cm³

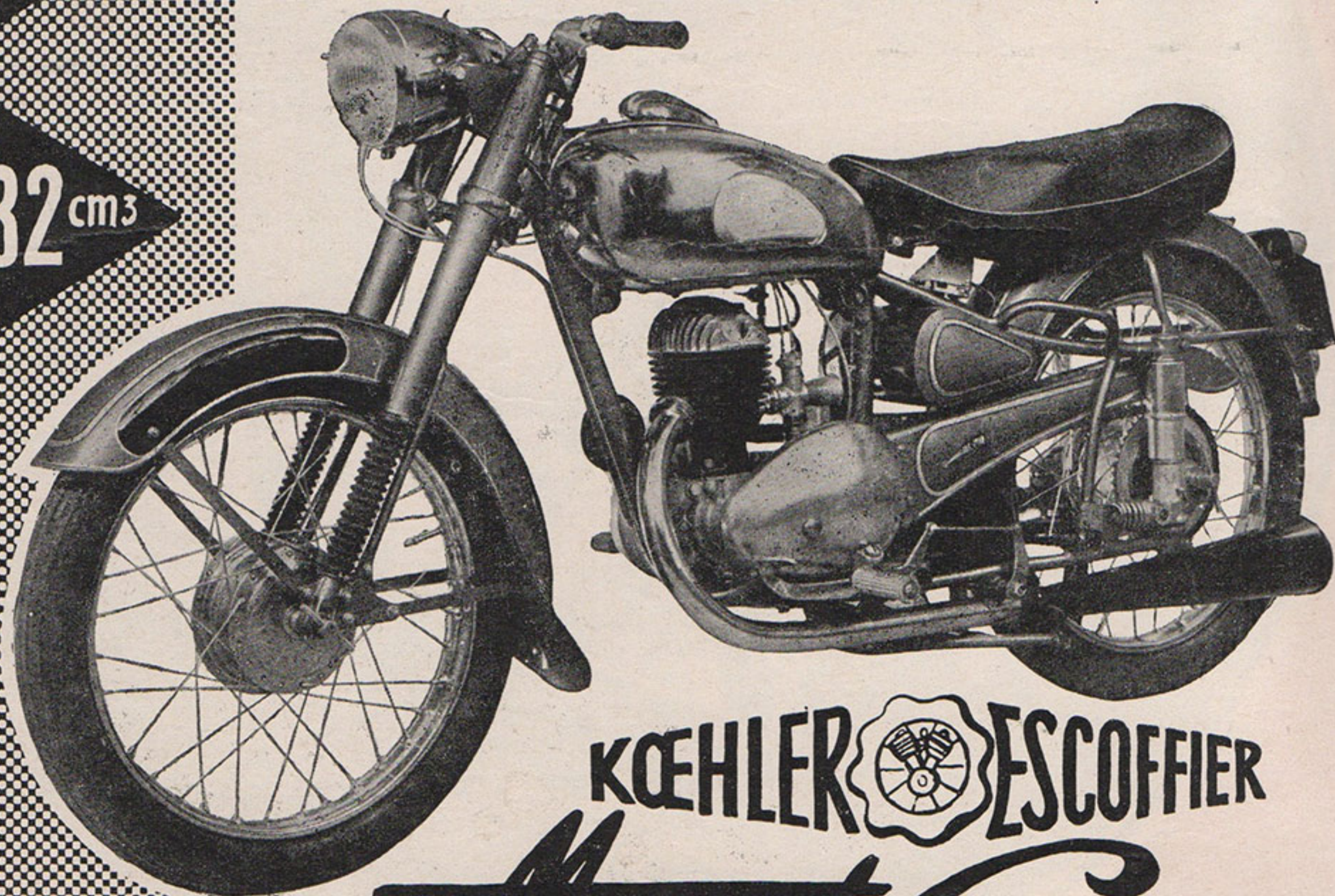
232 cm³

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

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

4 premiers ex-æquo (COUPE LE BERQUIER)
 3 premiers ex-æquo (COUPE DES ARAVIS)
 Premier ex-æquo (MÉDAILLE D'OR)
 Premier
 Premier et deuxième (COUPE MAGNAT-DEBON)
 5 premiers ex-æquo
 4 premiers (COUPE DU MOTO-CLUB JURASSIEN)
 Premier catégorie 250 cmc
 2 premiers ex-æquo - Premier au classement général (COUPE VEEDOL)
 3 premiers au classement général et par équipe
 (3 COUPES DONT UNE DE L'ÉCHO D'ALGER)
 Premier
 3 premiers ex-æquo
 3 premiers ex-æquo (CHALLENGE INTER-MARQUE)
 Premier catégorie 175 cmc
 Premier catégorie 500 cmc, record battu - Premier catégorie 250 cmc
 Premier catégorie 175 cmc
 Premier
 Premier catégorie 125 cmc Premier catégorie 200 cmc
 Premier catégorie 1000 cmc
 10 premiers ex-æquo (COUPE CINZANO)

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



KOEHLER  ESCOFFIER

Monet Goyon

STATION
SERVICE

Monet Goyon

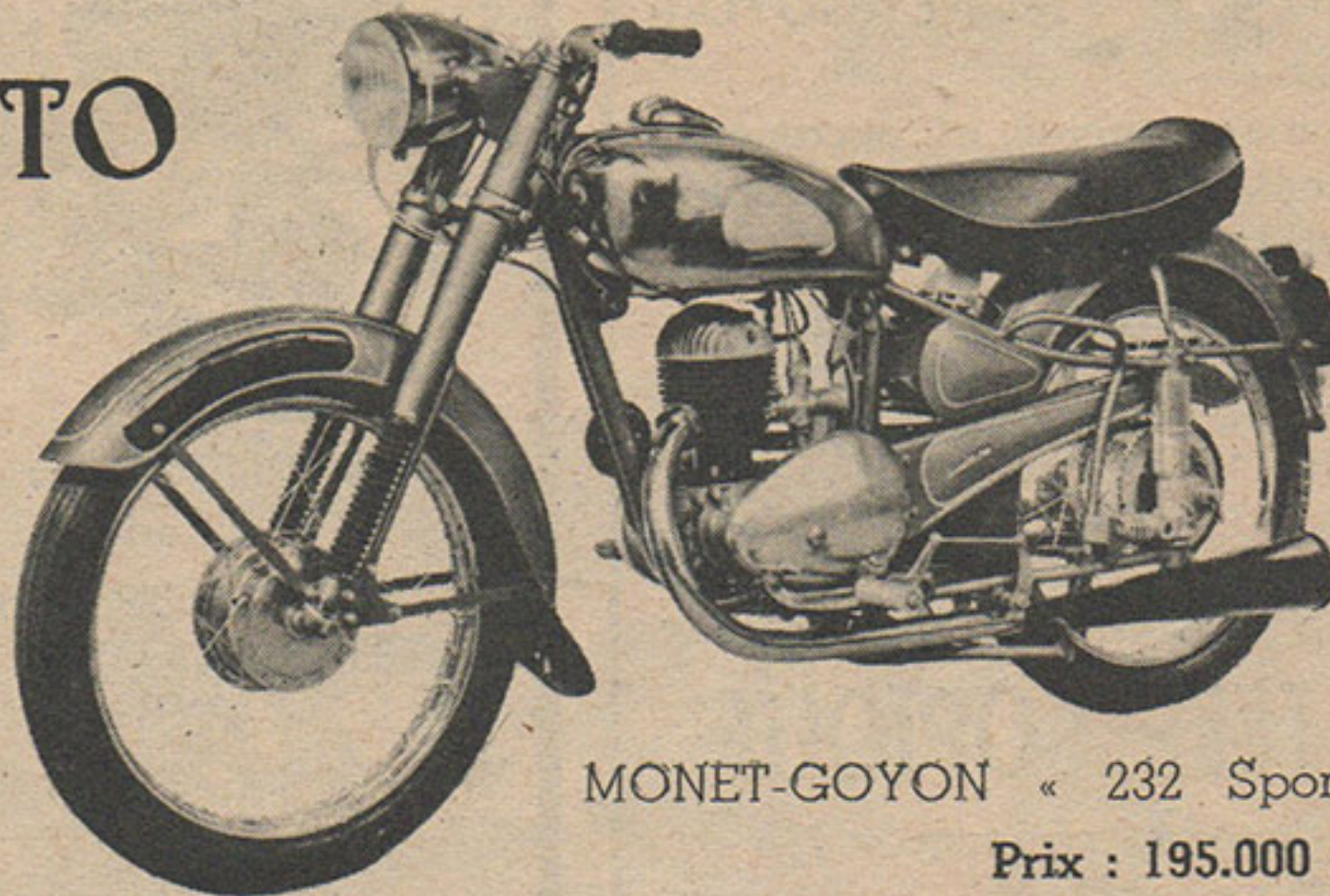
CONCESSIONNAIRE OFFICIEL

TOUS MODELES EN MAGASIN

PARIS MOTO

LEC 93-57

Païement 1/3 à la
livraison, le solde
en 12 mensualités
(pour Paris, la
Seine et Seine-et-
Oise).



55, Rue
Brancion
PARIS-15^e

M^o Convention

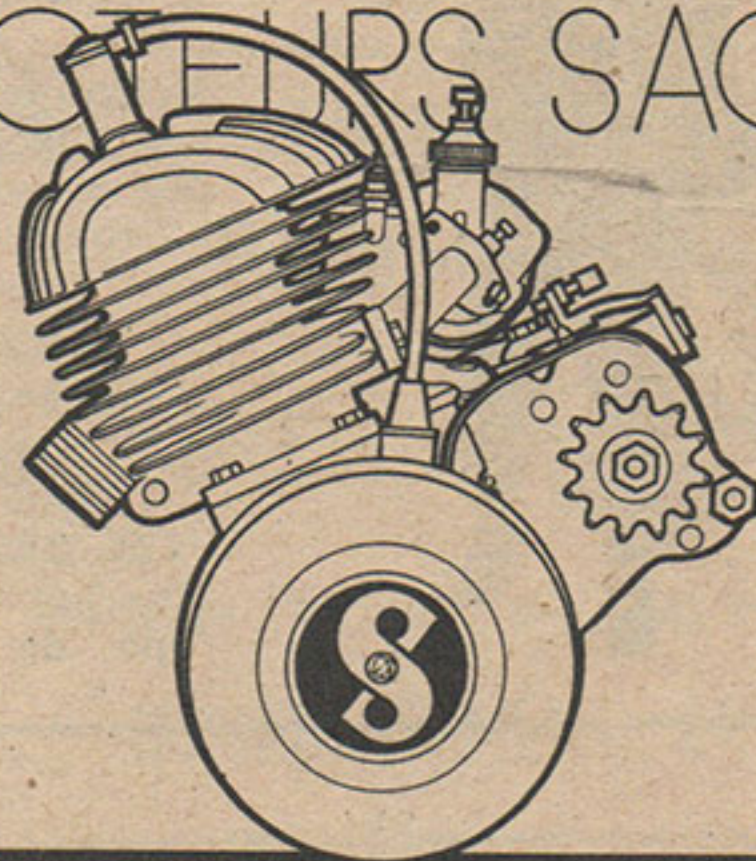
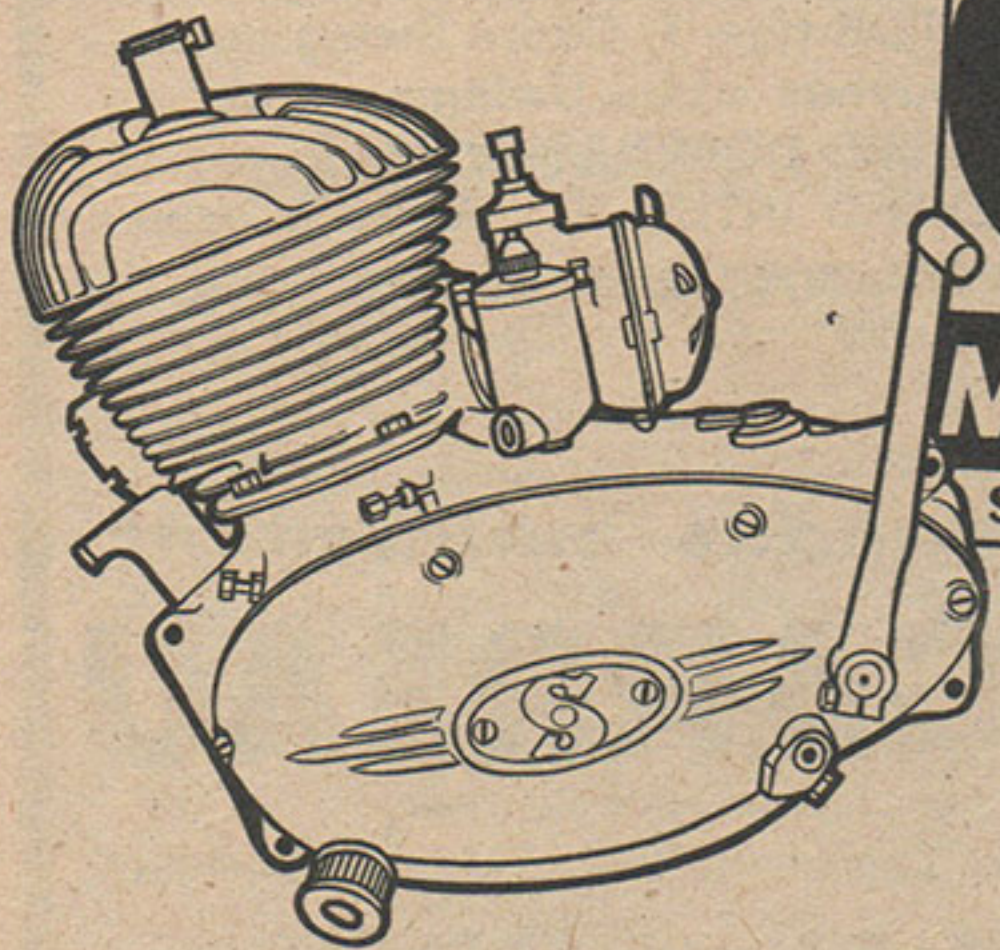
MONET-GOYON « 232 Sport » — 125 kmh.

Prix : 195.000 frs

PIECES DETACHEES ET ACCESSOIRES POUR TOUTES CYLINDREES ANCIEN ET RECENT MODELE

EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE ET COLONIES

SACHS • MOTEUR SACHS • MOTEURS SACHS



**Moteurs
Pièces
détachées**

ETS WILLIAM DUMONT

**DEMANDEZ LA LISTE
DES CONSTRUCTEURS AYANT ADOPTE LE MOTEUR SACHS
II, RUE CHALGRIN - PARIS 16^e - TEL : KLE 68-10**

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

SOCIETE DU

Garage Jardillier

88, av. Paul Doumer - PARIS-16^e - AUT. 18-42

MOTOBÉCANE

CREDIT
GNOME-RHONE
— M.R. —

REPRISE
MONET-GOYON
— F.N. —

Stock permanent motos neuves et occasions.
Toutes pièces anciens et nouveaux modèles
Motobécane.

Spécialités : REVISION DE MOTEURS SUR
DEVIS - PIÈCES DÉTACHÉES ANCIENS ET
NOUVEAUX MODÈLES, ADAPTABLES SUR
TOUTES MARQUES

SUSPENSION AR

adaptable sur tous vélomoteurs : 8.500 francs

FOURCHE TELESCOPIQUE

adaptable sur tous vélomoteurs jusqu'à 175 cc.

Élégante - Pose rapide - Livrable de suite :

13.500 francs



Réalésages - Embiel-
lages - Révisions
volants magnétiques.
Chemisages - Ma-
gnétos - Dynamos.
Spécialité de SACO-
CHES CUIR pour
Vélomoteurs et Mo-
tos, modèles splendi-
des à partir de 3.200
francs la paire.

Accessoires
pour toutes Motos

Directeur :
CH. BELLISSENT
Ex-Champion d'Eu-
rope de Dirt-Track

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

À calotte métal léger
à haute résistance

**IMPERFORABLE
AUX CHOCS**

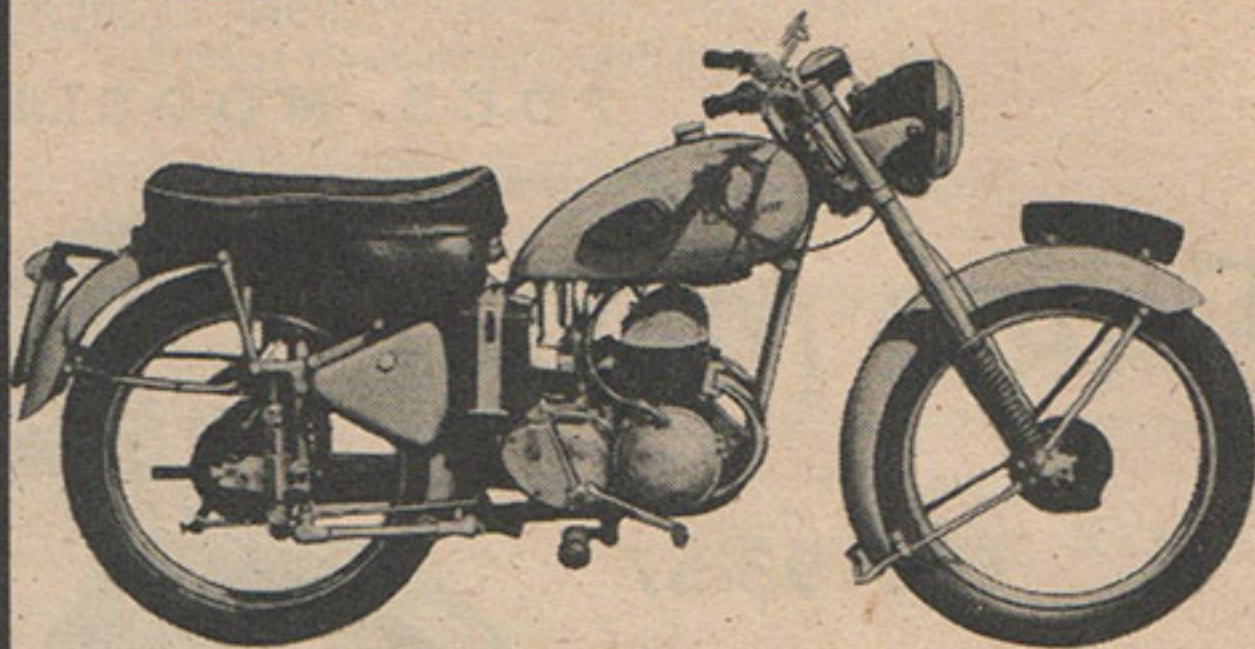


Vente en gros :

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

Pour votre...

Excelsior



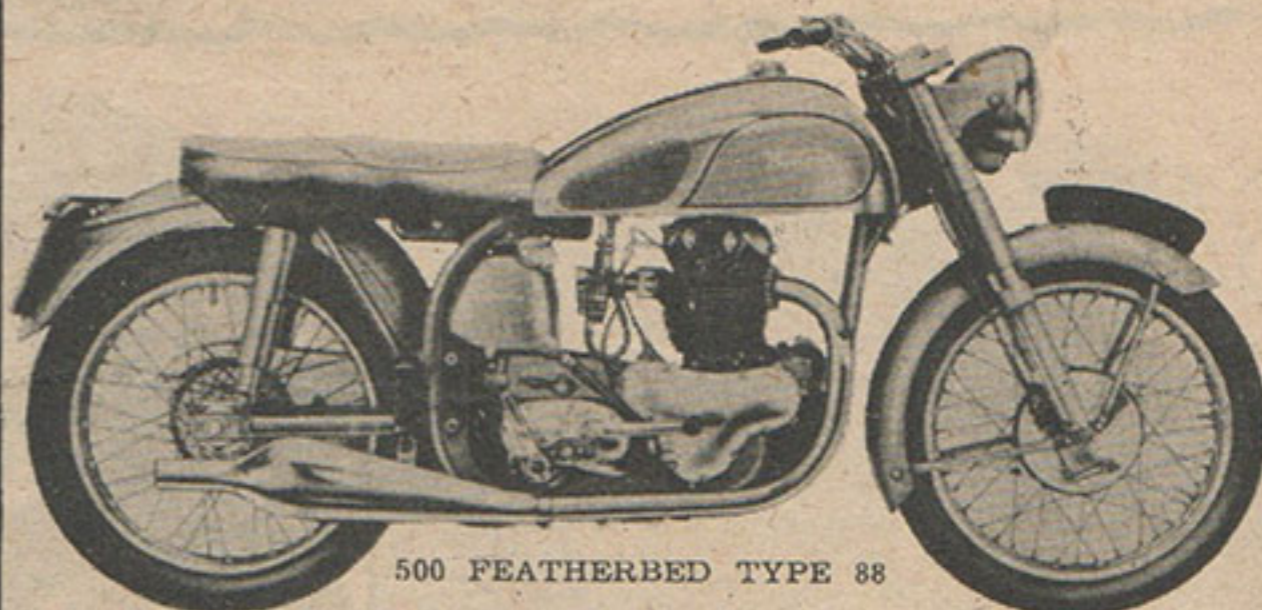
250 EXCELSIOR Twin « Talisman » - Souplesse
d'un 4 cylindres : 220.000 fr.

250 EXCELSIOR Sport 2 carbu. Selle biplace :
250.000 fr.

LIVRABLES RAPIDEMENT

● CREDIT 6-9-12 MOIS ●

ou votre **Norton** 1953
nouvelle



500 FEATHERBED TYPE 88

500 DOMINATOR type 7. Cadre Swinging arm.

500 ES 2 - Nouveau cadre Swinging arm.

500 FEATHERBED DOMINATOR 88.

500 FEATHERBED INTER 30 - Arbre à cames.

LIVRABLES RAPIDEMENT

● CREDIT 6-9-12 MOIS ●

Commandez maintenant

chez GARREAU

DISTRIBUTEUR POUR LA FRANCE

22, r. Robert Lindet (15^e) — Tél. : VAU. 07-09

SELLE DOUBLE - COUSSIN DE COURSE
PNEUS TOUTES DIMENSIONS

Toutes pièces détachées :

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

Les ETS Jacques POCH

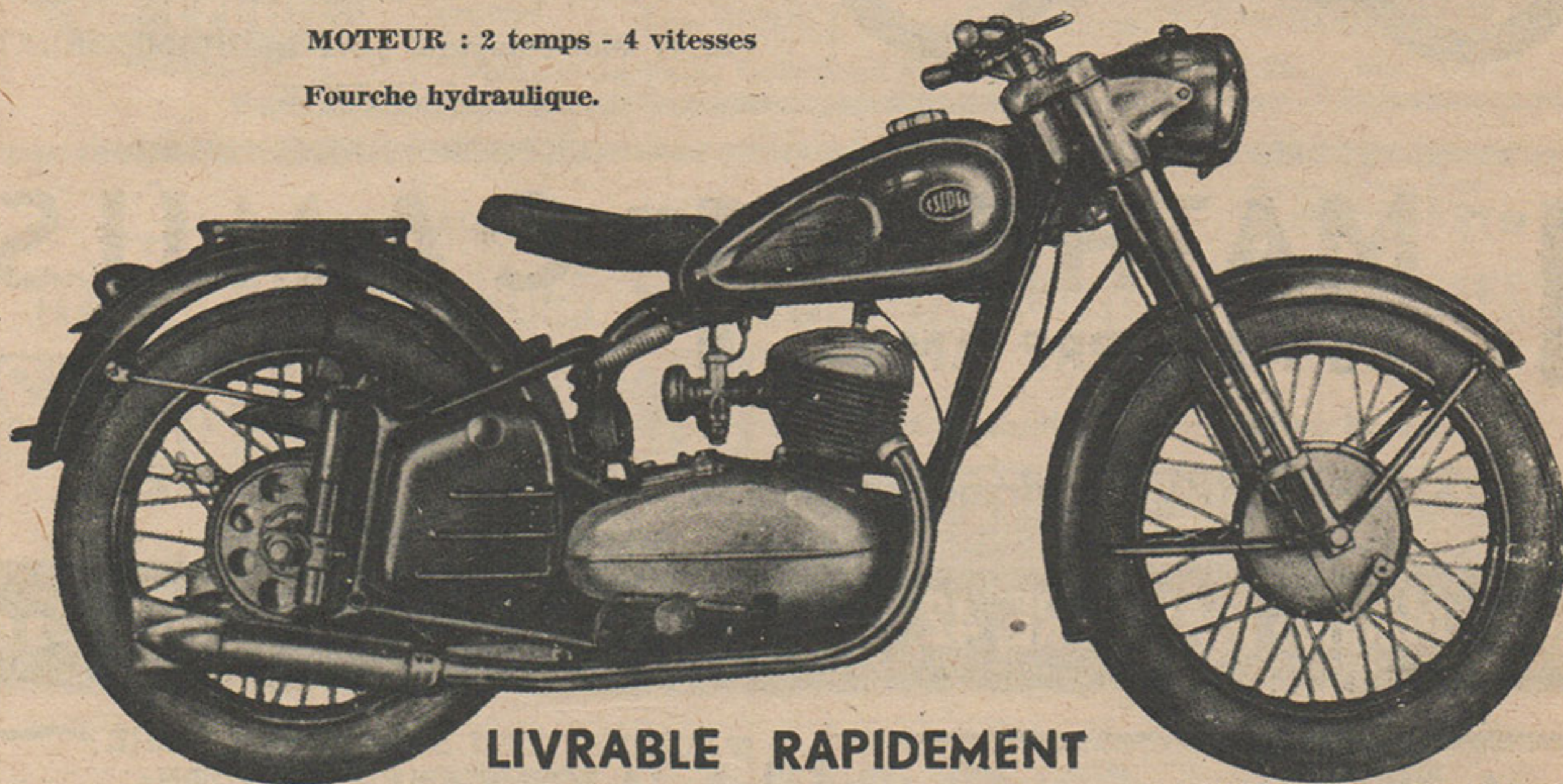
127, Av. de Neuilly, NEUILLY-sur-SEINE - MAI .61-70

présentent et distribuent
par leurs nombreux agents la

CSEPEL 250^{CC}

MOTEUR : 2 temps - 4 vitesses

Fourche hydraulique.



LIVRABLE RAPIDEMENT

NIEL GARAGE

UN DES CONCESSIONNAIRES
PARISIENS

8, Rue Fourcroy, PARIS-XVII^e - WAG 52-62

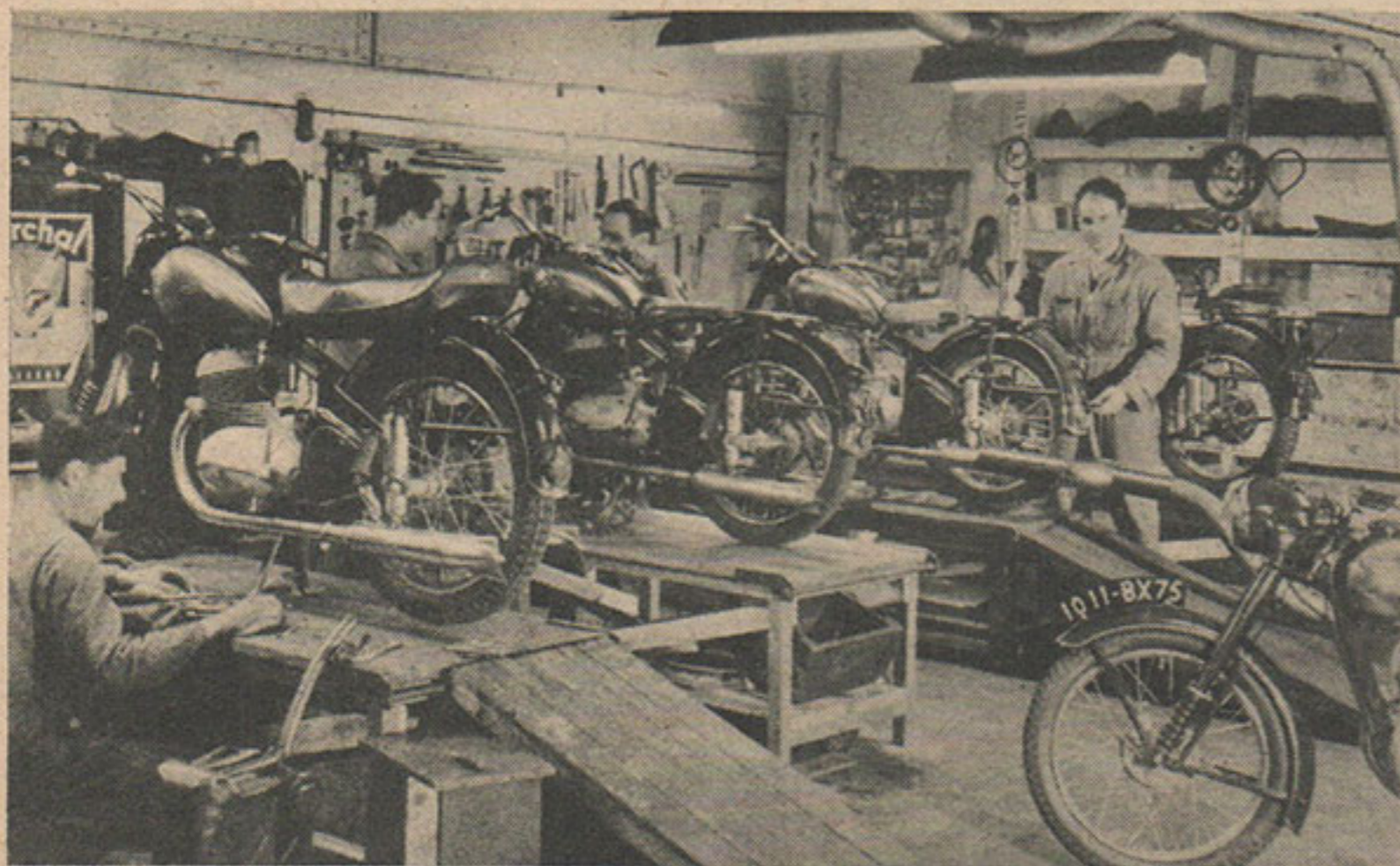
Station Service Ultra-Moderne

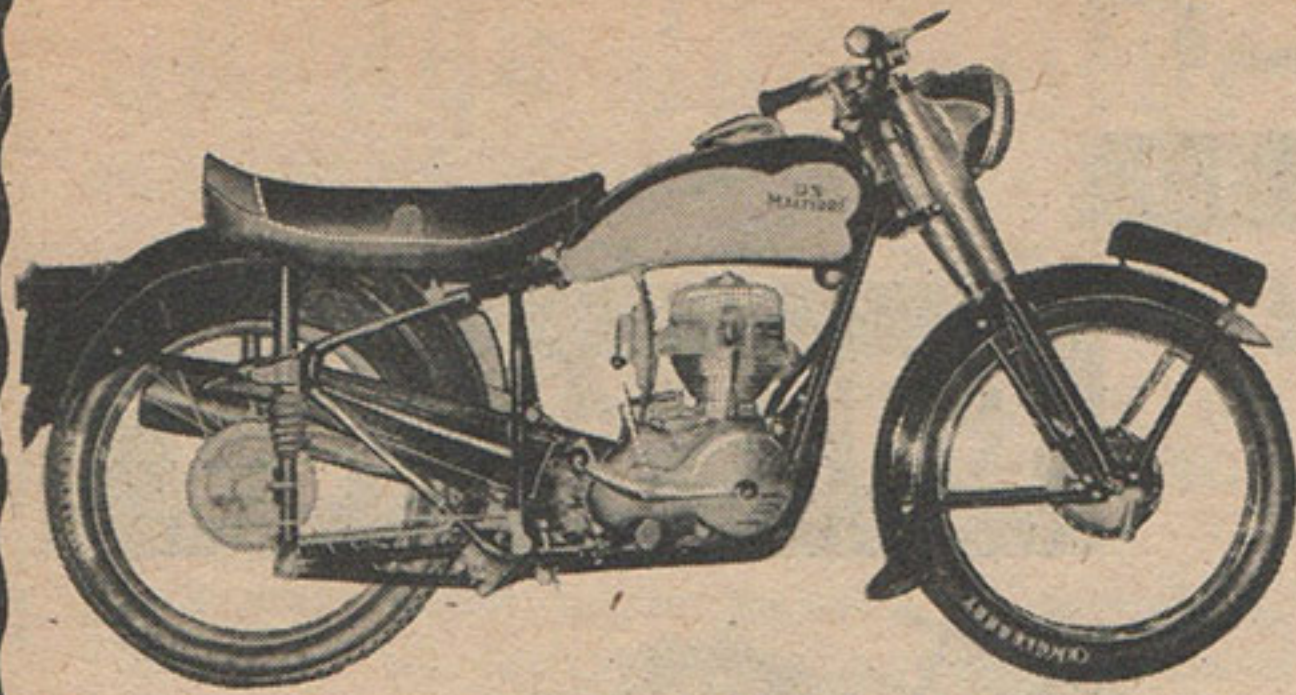
Spécialement créée pour le Service Moto vous assurera

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**





LA NOUVELLE
DS MALTERRE 175cc Sport

Nouvelle suspension AR à flexibilité variable
 (14 cms de débattement)

A ENCORE UNE FOIS FAIT SES PREUVES
 au

Circuit de SAINT-CHAMOND

du 17 Mai comptant pour le CHAMPIONNAT
 de FRANCE

CATEGORIE NATIONALE 175

CATEGORIE NATIONALE 250

1^{er} MATHIEU
DS MALTERRE AMC

1^{er} CAMUS
DS MALTERRE

Record du tour toutes cylindrées battu

Champion de France 1951-1952

DS MALTERRE confirme sa devise QUALITÉ - RÉGULARITÉ

LIVRAISON DE SUITE — CREDIT — AGENCES DISPONIBLES

Etabl. Maurice MALTERRE, 42, Bd. de la Bastille, PARIS-XI^e - TEL. : DID. 55-38

Le 18^e, l'arrondissement du crédit !

PASSEZ VOTRE COMMANDE A

Barbès - Moto - Cycles

98, rue Doudeauville — PARIS-18^e
 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

N'ACHETEZ RIEN SANS AVOIR VISITE
LA FORMIDABLE EXPOSITION
ET VENTE DU NOUVEAU MAGASIN

L A D E V E Z E

165, avenue de Clichy - PARIS-17^e - MAR. 09-79

RAYONS D'ACCESSOIRES MOTO ET SCOOTER

ILLUMINE JUSQU'A 0 h. 45

Métro Brochant et Porte de Clichy

SCOOTER — MOTO — CYCLO

300 SCOOTERS ET MOTOS NEUFS

LIVRABLES DE SUITE MEME A CREDIT

AVEC REPRISE

TERROT 125, 350, 500 cc. - Scooter 100, 125 cc. - Cycloettes
 48 cc. - RENE GILLET 125, 250 cc. - GILLET-HERSTAL 250,
 300, 500 cc. - SAROLEA 350 cc. - PAUL VALLEE 125, 175 cc.,
 Standart et Sport. - MOTOCYCLETTE allemande moteur
 ILO et SACHS 125, 150, 175 cc. - VICTORIA 125, 250 cc. -
 Scooter BERNARDET 125, 250 cc. - D.S. MALTERRE 125,
 175 cc. - GNOME et RHONE 125 cc. - ALCYON 125, 175 et
 Cyclomoteurs. - MONET-GOYON 125, 200, 232 cc. - ARIEL
 500 cc. Spéciale Cross. - DOUGLAS 350 cc. Flat-Twin. -
 N.S.U. Cyclo 98 cc. - FOLLIS, N.S.U., Cyclo 98 cc. - Scooter
 SPEED 115 cc. - Scooter ALMA 125 cc. - Scooter STERVA
 125 cc. - GUILLER 125, 175 cc. et Sport. - Scooter 125 cc.
 2 temps et 4 temps A.M.C., etc...

NOTRE CREDIT DE 9 MOIS DANS LA FRANCE ENTIERE
 Avec la REPRISE éventuelle, si vous avez une motocyclette
 ou un scooter à vendre, pour toute motocyclette, cyclo-
 moteur, scooter, neuf ou occasion, ou 25 % ou 30 %
 comptant. Le reste à crédit. Si nous faisons une reprise,
 la valeur est considérée comme comptant. Première traite
 à payer 40 jours après la livraison

AGENT OFFICIEL DE TRENTE MARQUES
MOTOS ET SCOOTERS

GRAND CHOIX D'OCCASION A CREDIT AVEC REPRISE,
ACHAT COMPTANT, ECHANGE

Sidecar avec et sans moto, scooter, moto, cyclo

LIVRAISON IMMEDIATE

EXPEDITION FRANCE ET COLONIES

2^e Magasin de Vente :

50, rue Brunel - PARIS-17^e — ETO. 24-66

PIECES DETACHEES

Métro : Porte Maillot - Argentine
 Réponse contre 30 francs de timbres

**achetez
maintenant
avec
15 mois
de crédit**

VÉLOMOTEURS - MOTOS - SCOOTERS

adressez-vous pour fixer votre choix à

SCOOTERMOTO

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

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

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

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

STE MOTOCYCLE

MAGASIN DE VENTE

166, RUE LAFAYETTE - PARIS-10°

M° : Gare du Nord - Tél. : NORD 07-59

REPARATIONS PAR SPECIALISTES

PIECES DETACHEES

Catalogue contre 50 fr. timbres poste

ACCESSOIRES

LIVRAISON IMMEDIATE

Fermé le Dimanche et le Lundi matin

VINGT MARQUES

FONT CONFIANCE

YDRAL

AUX MOTEURS

ENCORE VAINQUEURS A PROVINS

Circuit de Vitesse

1^{er} AGACHE sur 175 YDRAL

COMMANDEZ SANS TARDER VOTRE MACHINE :
Scooter - VéloMOTEUR - Moto - Tri-Utilitaire - Voiturette
à l'une d'elles

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

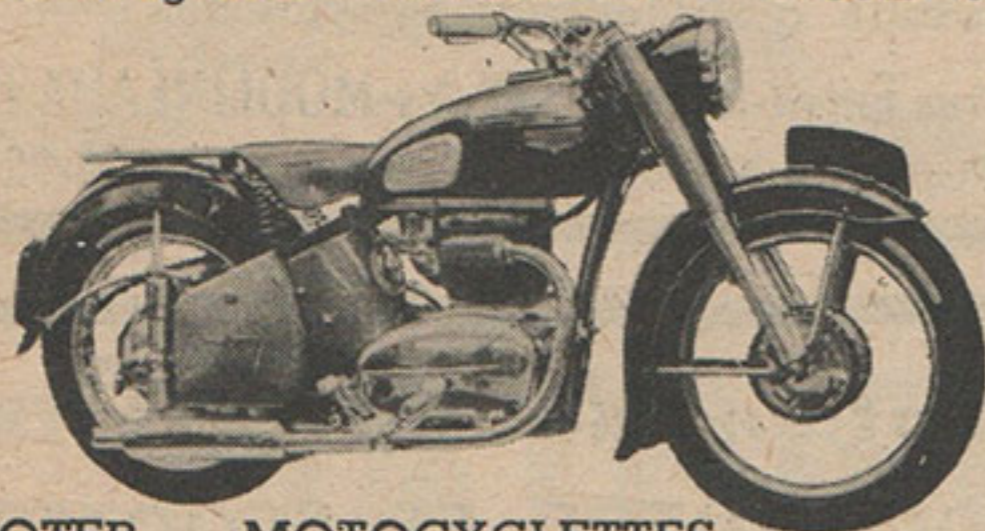
EXCLUSIVITE
MOTOBÉCANE

entre la
GARE
du NORD

et la
GARE
de l'EST

P. LISITA

94, Bd Magenta — PARIS-10^e — NORD 65-25



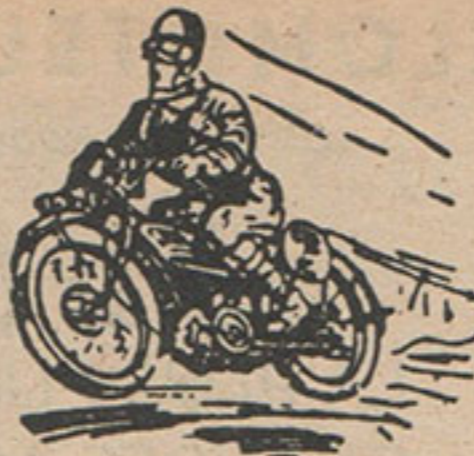
SCOOTER — MOTOCYCLETTES
VELOMOTEURS — MOBYLETTES

Stock complet pièces détachées et accessoires
Combinaisons SAN-REMO et MACOMBYNN
Gants GAMET - STATION MOBYLETTE

VENTE A CREDIT 6 - 9 - 12 MOIS

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

MOTOCYCLISTES !..



Voici les beaux jours

A vous la route et la
griserie de la vitesse !...
Mais attention ! Il vous faut
compter sur le parfait ren-
dement de votre moteur.

BRETOCYLEZ donc votre essence ou votre mélange
avec :

BRETOCYL GRAPHITÉ

« Le Superlubrifiant des Champions »

qui assure

PUISSANCE — SOUPLESSE — SECURITE
aux vives allures.

GRAISSAGE PARFAIT
DES HAUTS DE CYLINDRES
et **PROTECTION TOTALE DES SOUPAPES**
Et naturellement dans votre moteur :

L'Huile BRET-OIL

« L'huile de Compétition au service du Tourisme »

2 temps : BRET-OIL type «SPECIALE 2 TEMPS»

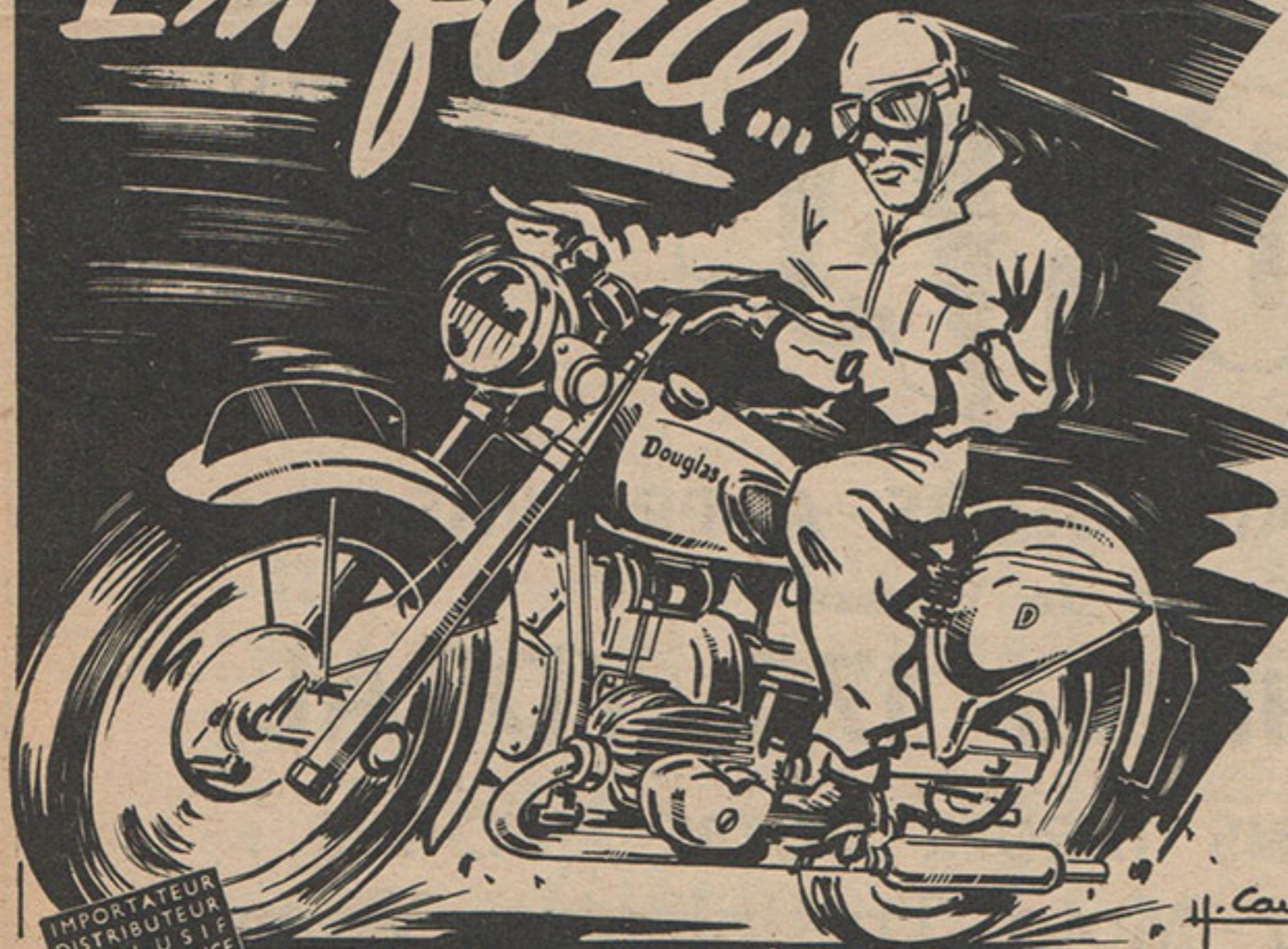
4 temps : BRET-OIL type «COMPETITION»

En vente dans tous les Garages, Stations-Service,
Motocristes.

BRET-OIL

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

En force



mais aussi en *Souplesse*
et dans un *Confort total*

avec une

Douglas

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

Depuis 325.000 frs

IMPORTATEUR
DISTRIBUTEUR
EXCLUSIF
POUR LA FRANCE

NEW-MAP

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

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



Moto revue

La Moto

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 40 francs

ABONNEMENTS :

	France	Etranger
24 N ^{os}	800 fr.	1.100 fr.
50 N ^{os}	1.500 fr.	2.000 fr.

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

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

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

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

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

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

PROGRÈS

Dans un récent éditorial, nous montrions les heureux effets de la concurrence sur la production motocycliste française. Aujourd'hui, nous élargirons la question à l'échelle internationale.

A l'issue de la guerre, seule l'industrie anglaise se trouvait en état de reprendre sa glorieuse production d'avant-guerre. L'on vit d'ailleurs, en cette période 1945-1947, tous les principaux constructeurs s'aligner sur Triumph et présenter au public les vertical-twins qui sont devenus une caractéristique de plus de l'école anglaise. Jouissant du prestige de sa production d'avant-guerre, la Grande-Bretagne est le seul gros fournisseur du marché motocycliste.

L'Italie, à la suite de la reconversion de ses usines, se lance, dans le marché en essayant de sortir des sentiers battus. Et ses scooters atteignent très rapidement une renommée mondiale, construits sous licence dans de nombreux pays. De plus, née de leurs efforts dans le domaine de la compétition et aussi de l'état de leur réseau routier, leur conception de la partie cycle des motos s'avère la meilleure et commence à faire école à l'étranger.

Le redémarrage de l'industrie allemande s'est fait beaucoup plus lentement, et, au début, afin de fournir la forte demande d'un pays qui fut toujours très amateur de motos, les constructeurs reprirent leurs modèles d'avant-guerre, avec seulement quelques améliorations de détails.

Mais par la suite, voulant reprendre sur le marché mondial la place qu'ils occupaient avant la guerre, l'on vit les constructeurs allemands faire des efforts colossaux, modifier parfois du tout au tout leurs modèles, cherchant à faire mieux que leurs voisins. Et si cet effort n'est pas tellement marqué dans la partie cycle, où les Allemands demeurent encore derrière les Italiens et les Anglais, il faut dire que pour ce qui est du rendement des moteurs ils ont parfaitement réussi. Ne voit-on pas aujourd'hui leurs 250 de série développer une puissance plus grande que ce que, il y a un an, nous considérions comme d'excellents moteurs « sport » ? Ne voit-on pas ces 250 cmc. aussi puissantes (et parfois plus) que les 350 monos classiques ?

Cette émulation a fait faire, cette dernière année, un immense pas en avant dans le domaine de la moto. Et il faudra aller plus loin encore dans ce domaine si les Anglais, si les Italiens, si nous-mêmes ne voulons pas nous faire surclasser.

Mais les Anglais s'endorment sur leurs lauriers ; leurs monos sont ceux d'avant-guerre, à peine modifiés ; leurs twins sont demeurées ce qu'elles étaient il y a 5 ans.

Les Italiens améliorent leur partie cycle, mais semblent maintenant en retard pour ce qui est du rendement moteur.

Et chez nous ? Nous n'avons pas coutume de tresser des couronnes de louanges à nos constructeurs. Mais il faut le dire, des efforts louables et réels sont actuellement réalisés. Sous le vocable « Sport » nous trouvons quelques moteurs (trop peu encore) développant jusqu'à 64 CV/l., des cadres bien faits à suspension arrière oscillante, un fini des accessoires meilleur.

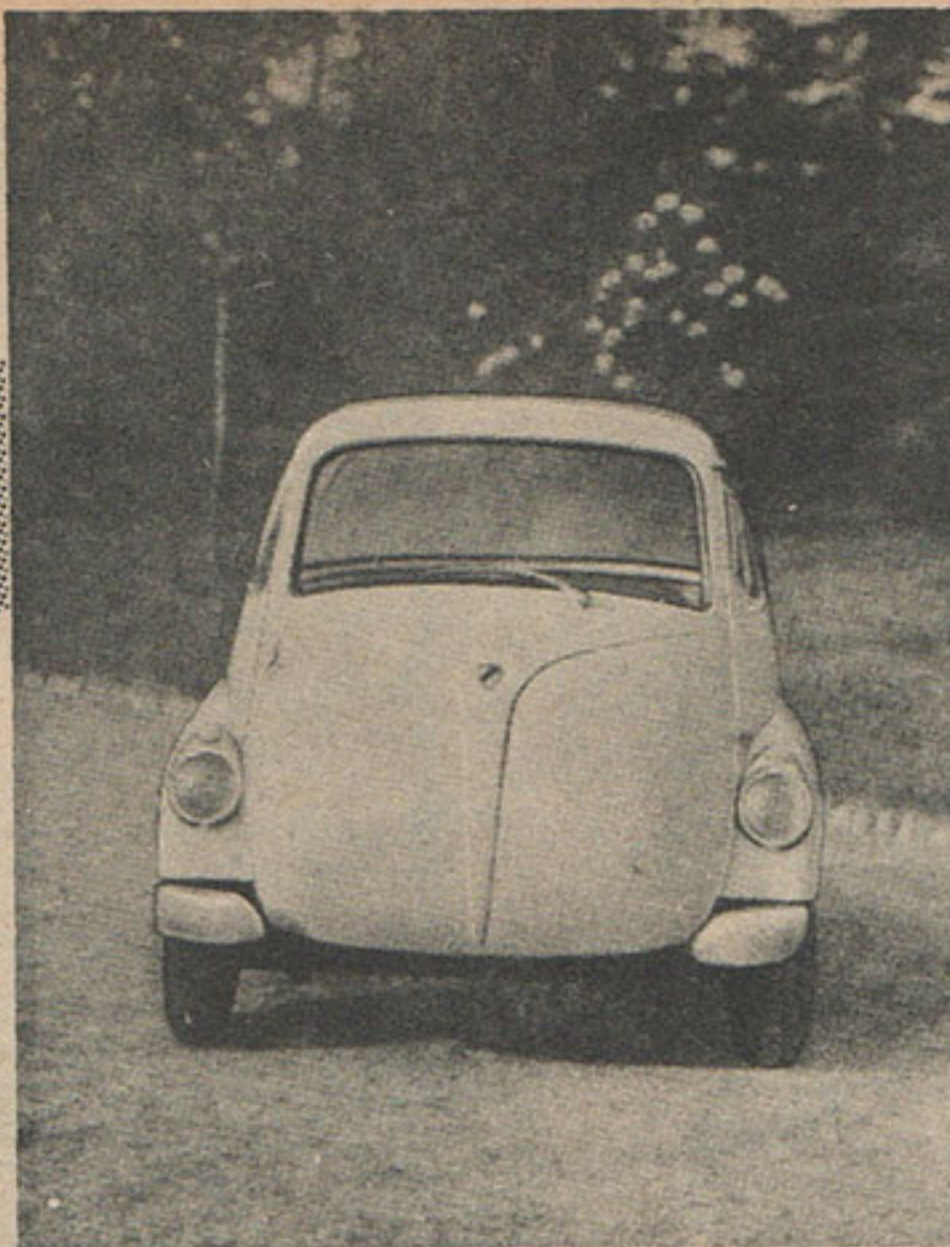
Si nous savons continuer sur cette voie, intensifier cet effort, nous aussi pourrons paraître sur le marché international comme concurrents sérieux.

L'AUTO-SCOOTER

La production italienne va s'enrichir d'un nouvel et intéressant élément : l'Auto-Scooter « Isetta » de la Maison Iso bien connue. Après le succès commercial remporté avec son scooter Iso et sa petite moto légère Isomoto, la Iso a lancé sur le marché sa nouvelle 200 cc. avec transmission à cardan. Et voilà que, complétant sa gamme de véhicules populaires, la Maison Iso a présenté à la Presse sa nouvelle voiturette.

Les livraisons de cet intéressant et pratique véhicule, qui représente une liaison entre le scooter et la voiture utilitaire, commenceront vers la fin de l'année. Le prix de cette petite voiture n'est pas particulièrement bas : on parle de 500.000 lires environ et à ce prix on achète actuellement en Italie une 4 CV (500 Fiat) en parfait état. La raison d'être de l'Isetta se justifie toutefois, malgré son prix, et consiste dans l'économie d'entretien. En effet, cet auto-scooter, qui est actionné par un puissant, mais très simple moteur à deux temps de 200 cc. de cylindrée, s'avère très économique, car sa consommation est modeste ; son entretien peut être effectué par l'usager lui-même et ses réparations ne coûtent pas plus que celles d'un scooter ordinaire. La caractéristique de la nouvelle Isetta peut donc se résumer en ces termes : une petite mais vraie voiture pouvant transporter confortablement et rapidement deux ou trois personnes à un prix de revient très proche de celui du scooter.

Voyons-en maintenant les caractéristiques dont plusieurs sont personnelles et très originales.



Vue de face, l'Isetta est assez large.

L'Isetta offre un grand habitacle (dont l'accès est permis grâce à la porte antérieure) et en même temps ses dimensions extérieures sont réduites. Ces qualités favorisent le parking, problème très difficile à résoudre dans les grandes villes aussi bien que chez soi.

La carrosserie est en tôle d'acier de 8/10 d'épaisseur. L'absence de portes latérales a permis d'obtenir une caisse « monobloc » robuste et silencieuse. La visibilité est très grande ; le toit décapotable favorise cette visibilité aussi bien que le confort par temps de chaleur. Le siège unique est assez large pour accueillir trois personnes de taille normale.

Le moteur de l'Isetta est le même que celui employé sur l'Iso 200. Il s'agit d'un deux temps à double piston dont la puissance atteint 9 1/2 CV. La lubrification se fait par pompe séparée à débit variable, proportionnellement au régime du moteur. Ce système de graissage permet d'éliminer certains points faibles des moteurs à deux temps.

L'entretien périodique de ce moteur est très simple ; il est très accessible et l'éventuel démontage du cylindre ou des organes de la transmission peut s'effectuer facilement et rapidement.

Le refroidissement se fait par air forcé. On assure qu'avec l'auto-scooter Isetta un kilométrage de plus de 50.000 kilomètres est possible sans aucune réparation importante. La transmission s'ef-

fectue par double chaîne, enfermée en bain d'huile, avec des joints de caoutchouc. L'Isetta est pourvue de deux roues postérieures, mais leur écartement (de 50 cm seulement) a permis d'éliminer le différentiel : cela évite le coût et les inconvénients de cet organe. L'écartement des roues antérieures (120 cm) donne une bonne stabilité, favorisée aussi par des organes de direction très étudiés. Un joint à la cardan permet au volant de suivre la porte lors de son ouverture. La suspension est très confortable : antérieurement, elle est obtenue avec des blocs de caoutchouc et amortisseurs à friction ; postérieurement avec des ressorts à lames et amortisseurs à friction. Une nouveauté est présentée par l'alternateur à haute fréquence de construction fort simple, sans régulateur de tension. Tout l'appareillage électrique est alimenté par la batterie (phares, essuie-glace, etc.) qui reçoit le courant de l'alternateur au travers d'un redresseur.

Tous les organes de commande sont situés à proximité du volant. L'Isetta est donc une petite voiture dont la caractéristique fondamentale est la réduction du coût du transport. Sa tenue de route est remarquable et puisque sa vitesse est de 85 kmh., les moyennes sont en pratique très élevées, en tout semblables à celles des automobiles utilitaires.

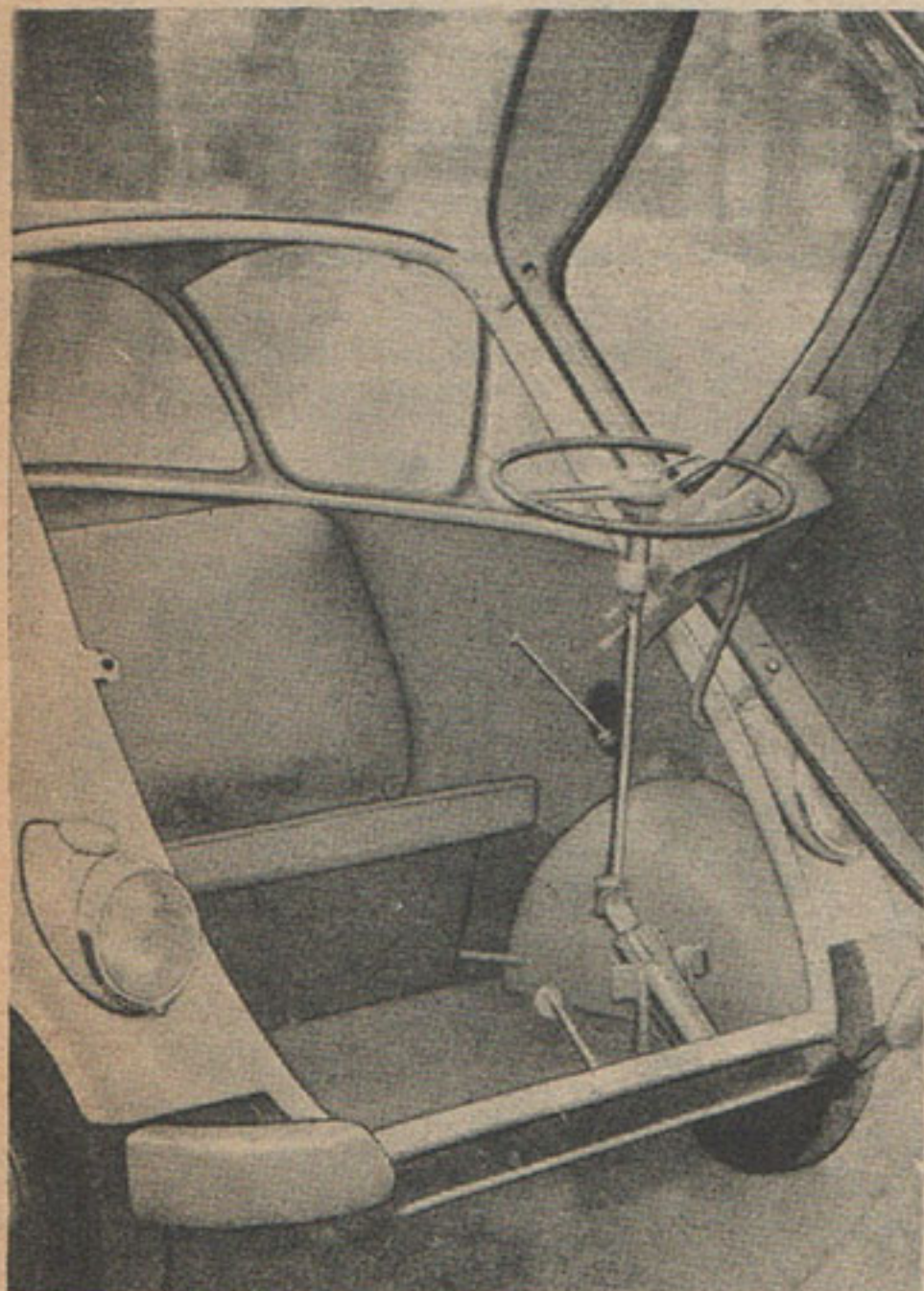
CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Moteur deux temps à double piston, alésage 44 mm, course 64 mm ; cylindrée 198 cmc ; puissance 9,5 CV à 4.750 tours-minute ; rapport de compression 6,5 à 1.

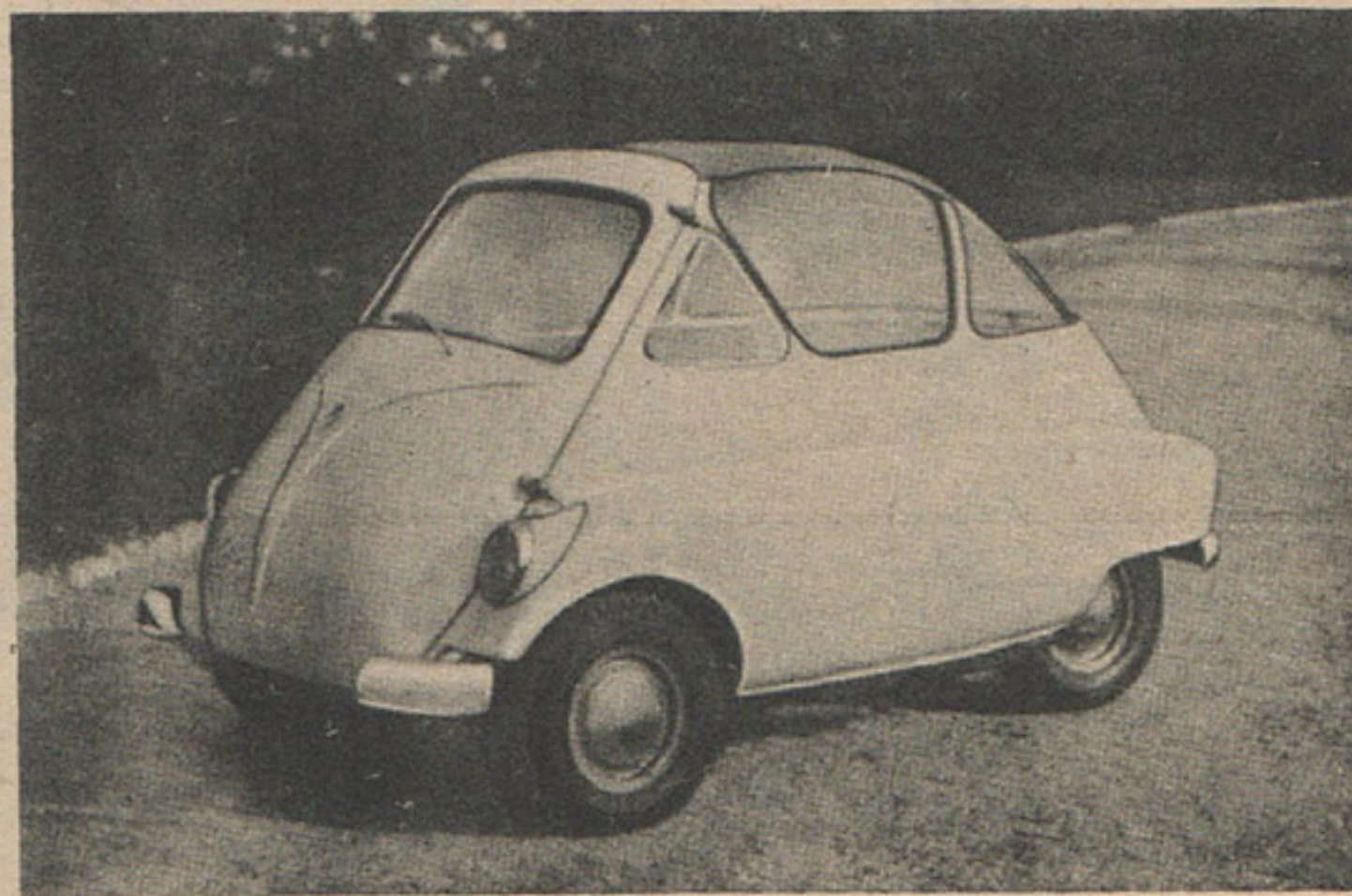
Graissage séparé. Allumage par batterie. Avance automatique. Boîte de vitesses : 4 rapports avec marche arrière. Bloc-moteur suspendu sur blocs de caoutchouc. Freins hydrauliques sur 4 roues et frein à main. Roues avec pneus 4,50x10, interchangeable, plus roue de secours.

Carrosserie avec siège unique de 120 cm de largeur et large espace pour les bagages. Longueur de la voiture : 227 cm. largeur : 137,5 cm. Hauteur : 132 cm.

Sur demande, l'Isetta est équipée d'un système de chauffage. E. CAPORALI



A gauche, la portière est à l'avant, et le volant articulé permet un accès facile. A droite, vue de 3/4 montrant la réduction de la voie AR.



SOYEZ CORRECT AU GUIDON, LES INJURES SONT LES ARGUMENTS DE CEUX QUI ONT TORT

Problèmes techniques de nos lecteurs...

La VITESSE de CROISIERE

et la

VITESSE MAXIMUM

Un de nos lecteurs, M. R. Govare, de Malo-les-Bains, nous pose la question suivante : « Comment détermine-t-on la vitesse de croisière d'une machine ? Les uns disent les 2/3 du maximum, les autres les 3/4. D'autres encore prétendent qu'une moto faisant du 100 maximum peut soutenir indéfiniment et sans dommage le 80 (les 4/5). Quant aux représentants des marques : le maximum continuellement ! Que penser ? Qui croire ? ».

REPONSE

Il n'y a malheureusement, cher lecteur, aucune règle précise à ce sujet. Cela dépend beaucoup du moteur lui-même, de sa réalisation, de son taux de compression, du régime de puissance maximum, de la disposition de son ou ses cylindres, de son refroidissement, de son graissage, etc...

Examinons rapidement quelques-uns de ces points.

Un moteur utilitaire, très robuste, pour lequel on n'a pas lésiné sur le poids, la qualité des matériaux utilisés, les dimensions des pièces, dont le taux de compression n'est pas élevé, aura une vitesse de pointe assez limitée. A ce régime de vitesse maximum, en raison d'ailleurs de cette vitesse limitée, les pièces ne sont pas soumises à un rude effort. Aussi, avec une telle machine, la vitesse de croisière pourra être très proche de la vitesse de pointe. Pour ma part, j'ai possédé durant quelques temps une 200 cc. 2 temps, datant de 1935, aussi lourde qu'une 350 cc. Sa vitesse de pointe n'était guère terrible : 82 kmh. sensiblement ; mais par contre sa vitesse de croisière soutenue était de 70 kmh. et même plus (plus de 85 % de la vitesse de pointe).

Voyons maintenant la question du régime. Supposons deux moteurs, de même

robustesse. Mais l'un d'eux développe ses 16 CV à 4.000 t.-m., l'autre à 6.000. Lorsque l'on saura que les efforts sont proportionnels au carré du régime de rotation, il sera clair que l'on pourra, avec une fatigue bien moindre, rouler très près de 4.000 t.-m. (par exemple 3.500) avec la première machine, alors que le régime utilitaire de la seconde se situera dans les 4.000-4.500 t.-m. Et avec les rapports de démultiplication utilisés, la vitesse de croisière de la première machine pourra

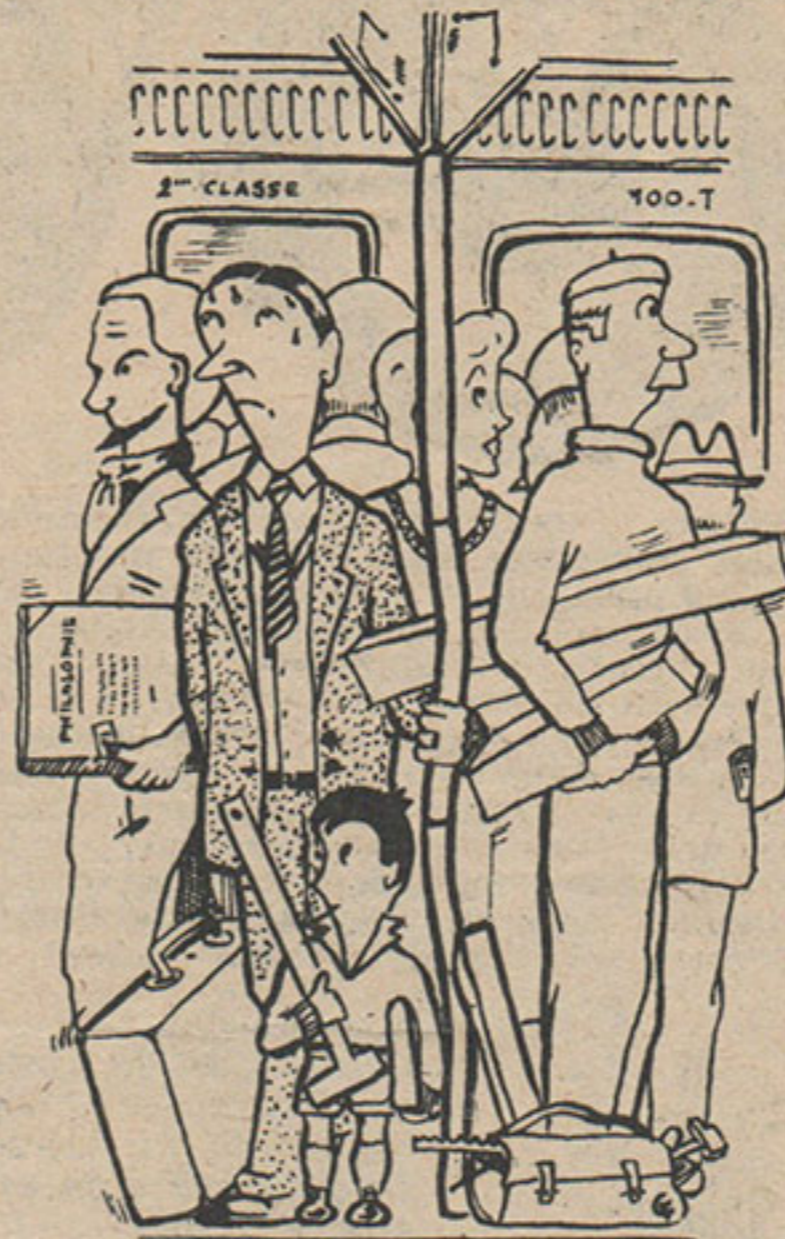
La disposition des cylindres aussi joue un rôle important, et sur ce point le flat-twin est nettement avantage. En effet, en plus d'un équilibrage presque parfait, la position même des cylindres fait que ceux-ci sont dans le vent de la route, donc refroidis dans les meilleures conditions. Il n'en sera pas de même pour un mono, encore moins pour un bicylindre en ligne ou en V, où le refroidissement est gêné par la roue avant, le garde-boue et, éventuellement, par le premier cylindre. Donc, toutes autres choses égales, le flat-twin pourra avoir une vitesse de croisière beaucoup plus proche de sa vitesse de pointe que, par exemple, une Sunbeam.

Enfin, pour deux moteurs de même type, de même vitesse de pointe, il est évident que celui qui possède le meilleur refroidissement aura la vitesse de croisière plus élevée. Dans ce domaine, les culasses et cylindres en alliage léger, les culasses noires, etc., sont des éléments permettant une vitesse soutenue plus élevée.

Dans le même ordre d'idée, le système de graissage joue aussi son rôle. Un mauvais graissage est une cause importante d'échauffement du moteur (favorisant le « serrage »), donc diminuant la vitesse de croisière.

Il est donc évident, après toutes ces considérations, qu'il est absolument impossible de donner un chiffre, de dire à quel pourcentage de la vitesse de pointe peut s'élever la vitesse de croisière d'une machine. Trop de facteurs sont en jeu, dont certains se trouvent sur une machine, d'autres sur une autre, rarement tous sur une même moto.

J. B.



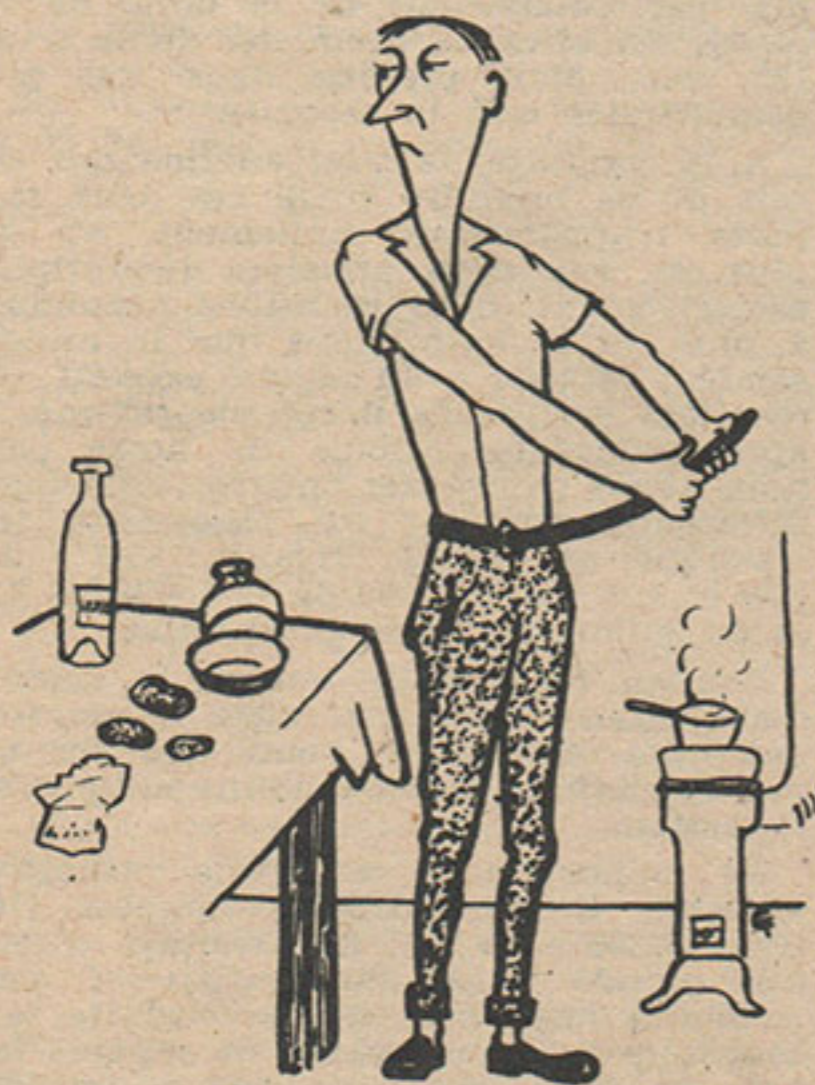
Une compression élevée fatigue les organes.

être de plus d'une dizaine de kms supérieure à celle de la deuxième, alors que les vitesses de pointe seront sensiblement identiques.

De même, un taux de compression élevé fatigue beaucoup plus les organes en mouvement (et surtout les paliers et roulements) qu'un taux de compression bas. Aussi, sur ce dernier type de moteur, la vitesse de croisière sera beaucoup plus proche de la vitesse de pointe que sur le moteur plus comprimé.

Supposons maintenant deux moteurs de même cylindrée, de même puissance de pointe au même régime. Mais un de ces moteurs est un monocylindre, l'autre un bicylindre. Chaque piston de la twin aura évidemment une course plus faible que celui du mono ; en conséquence la vitesse linéaire moyenne du piston, donc son échauffement, seront bien moindres.

Voilà donc un premier phénomène permettant une vitesse de croisière plus élevée sur un twin que sur un mono. Mais un deuxième phénomène va encore renforcer ceci : le twin a une régularité cyclique plus grande que le mono, entraînant entre autres une fatigue moins grande des organes.



Une alimentation trop pauvre est une cause fréquente de serrage.



Celui qui possède le meilleur refroidissement aura la vitesse de croisière la plus élevée...

ESSAI de la CSEPEL

250

NOUVELLE MACHINE DE L'INDUSTRIE HONGROISE QUI APPARAÎT SUR LE MARCHÉ FRANÇAIS.

Née en 1947, la jeune industrie motocycliste hongroise n'a pas encore eu le temps de sortir des sentiers battus, et s'attache à produire des machines d'une technique très Europe Centrale.

Après un 100 cmc. deux vitesses, puis une 125 cmc. à trois rapports toujours en production, CSEPEL sortait fin 1950 — et suivant une progression bien connue — une 250 cmc.

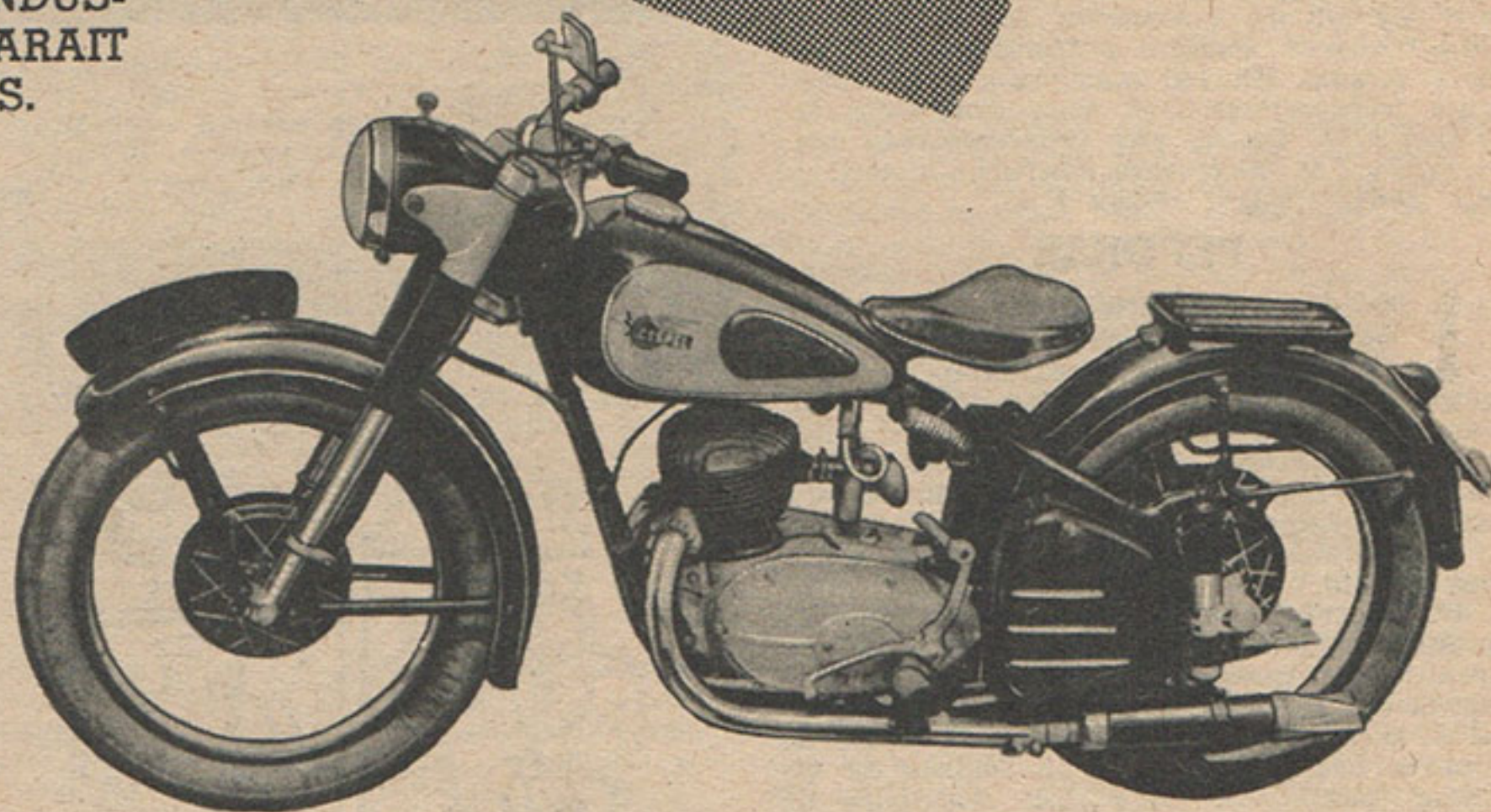
Cette machine que nous avons pu examiner à la Foire de Paris 1951, était totalement inconnue en France.

Elle l'est encore aujourd'hui pour les 9/10^e des motocyclistes, mais gageons que son importation par les Ets Poch va la populariser, et c'est avec plaisir que nous nous rendons à l'invitation de Niel-Garage pour prendre possession du premier exemplaire circulant en France.

La 250 CSEPEL est, extérieurement, une machine très classique. Sa finition et sa présentation sont des plus sobres. Chromes discrets, souvent remplacés par de l'aluminium poli.

Disposition générale des commandes comme sur une machine allemande, et dès que l'on s'assoit, la rigidité du fond de selle surprend désagréablement.

Bien que le moteur soit équipé d'une bougie très froide (degré thermique 260) les démarrages sont très aisés, et à aucun moment nous n'avons encrassé.



Poignée tournante particulièrement douce, embrayage assez ferme à manœuvrer. La première, en bas, s'enclenche avec un bruit sec. La seconde, en haut, se passe presque invariablement dans un grincement de dents... de pignons. 3^e et 4^e s'enclenchent normalement. Les vitesses se rétrogradent facilement, mais dans tous les cas, l'action du pied sur le sélecteur doit être grande, énergique, et il faut appuyer à fond, sans cela on tombe facilement dans des points morts intermédiaires, ou bien les vitesses sautent.

Le sélecteur surprend donc un peu au début, car il demande à être mené sèchement. Une fois cette habitude prise, les fausses manœuvres sont éliminées.

Le moteur est nerveux, monte bien en régime, et les premiers kilomètres dans Paris se seraient passés d'une manière parfaite, si l'embrayage n'avait une fâcheuse tendance à entraîner à chaud. Contrairement aux autres embrayages de bloc-moteur, plus l'on roule, plus l'embrayage entraîne !... Par contre, à froid, démarrage et enclenchements des vitesses sans histoire, l'embrayage travaillant correctement. Les réglages que l'on peut opérer sur la commande n'éliminent pas cette anomalie.

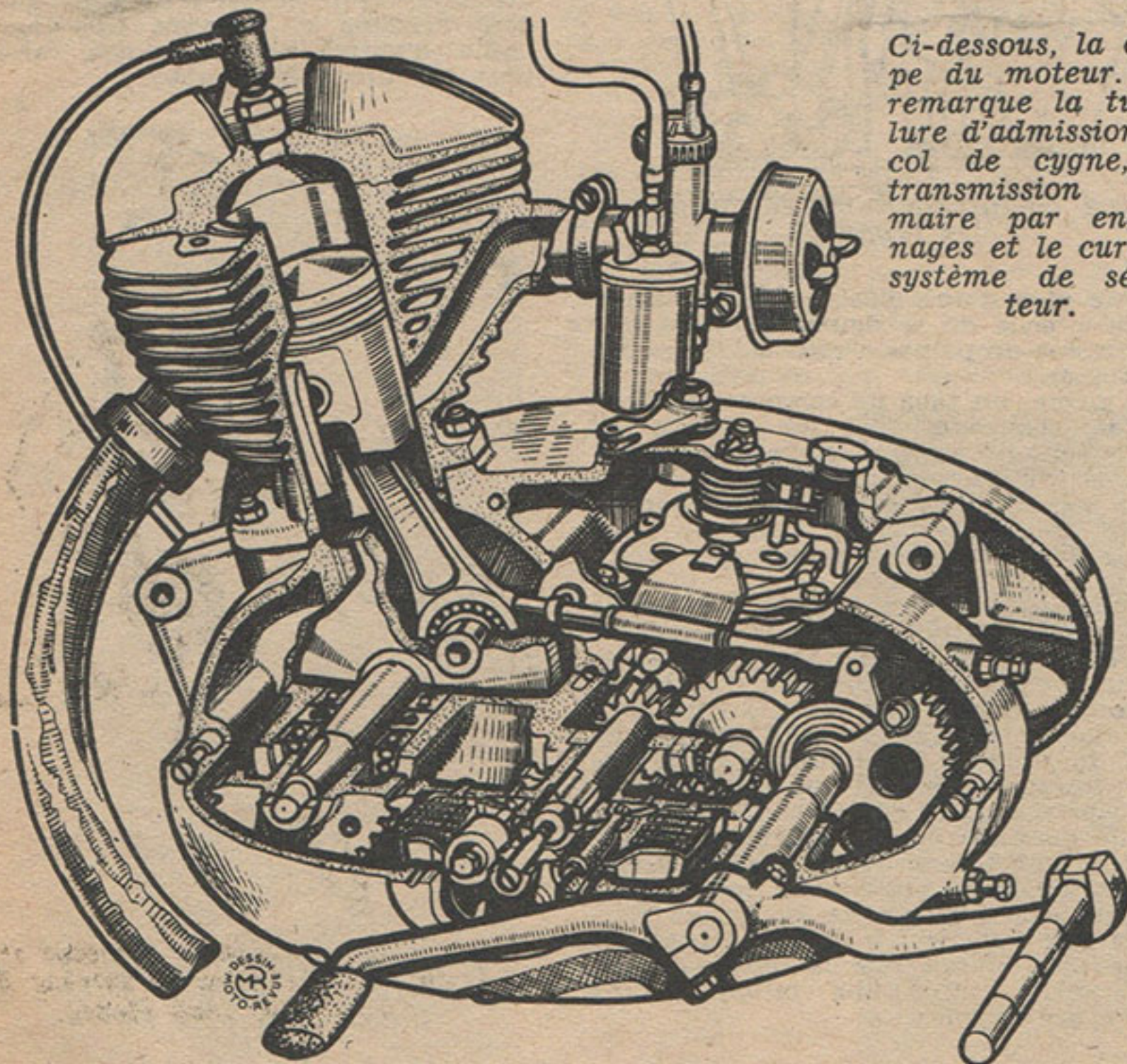
A la lecture du petit prospectus remis avec la machine, nous avons été très surpris par l'étagement de la boîte de vitesses. En effet, la première, digne d'une 125 cmc., était presque deux fois plus démultipliée que la seconde.

A la conduite, le trou énorme qui aurait dû se produire entre ces deux rapports n'apparaissait nullement, et qui plus est, avec cette première démultipliée excessivement, nous montions néanmoins à plus de 40 kmh., sans que le moteur semblât tourner à un régime excessif. Ces résultats éveillèrent notre scepticisme, et après nouveaux calculs de notre part, nous avons trouvé des chiffres totalement différents, donnant un étagement très classique, qui est le suivant : 15,3 - 10,2 7,04 et 5,36 à 1, au lieu de 19,9 - 10,8 - 8,16 et 6,2 annoncé par le prospectus.

Comme tout deux temps, le moteur étant assez souple, il n'existe aucun trou entre les rapports et l'ensemble des démultiplications choisies donne entière satisfaction.

Ce monocylindre est d'une utilisation agréable. D'une puissance honnête (10,5 CV à 4.300 t.-m.), il a l'avantage d'avoir une grande plage d'utilisation et s'accommode aussi bien d'une conduite sans beaucoup de changements de rapport (réprise en 4^e à 30 kmh.) que d'une conduite sportive.

Le moteur passe allègrement le cap des 5.000 t.-m., et donne toujours l'impression de bien tirer sans jamais tourner sur 4 temps.



Ci-dessous, la coupe du moteur. On remarque la tubulure d'admission en col de cygne, la transmission primaire par engrenages et le curieux système de sélecteur.

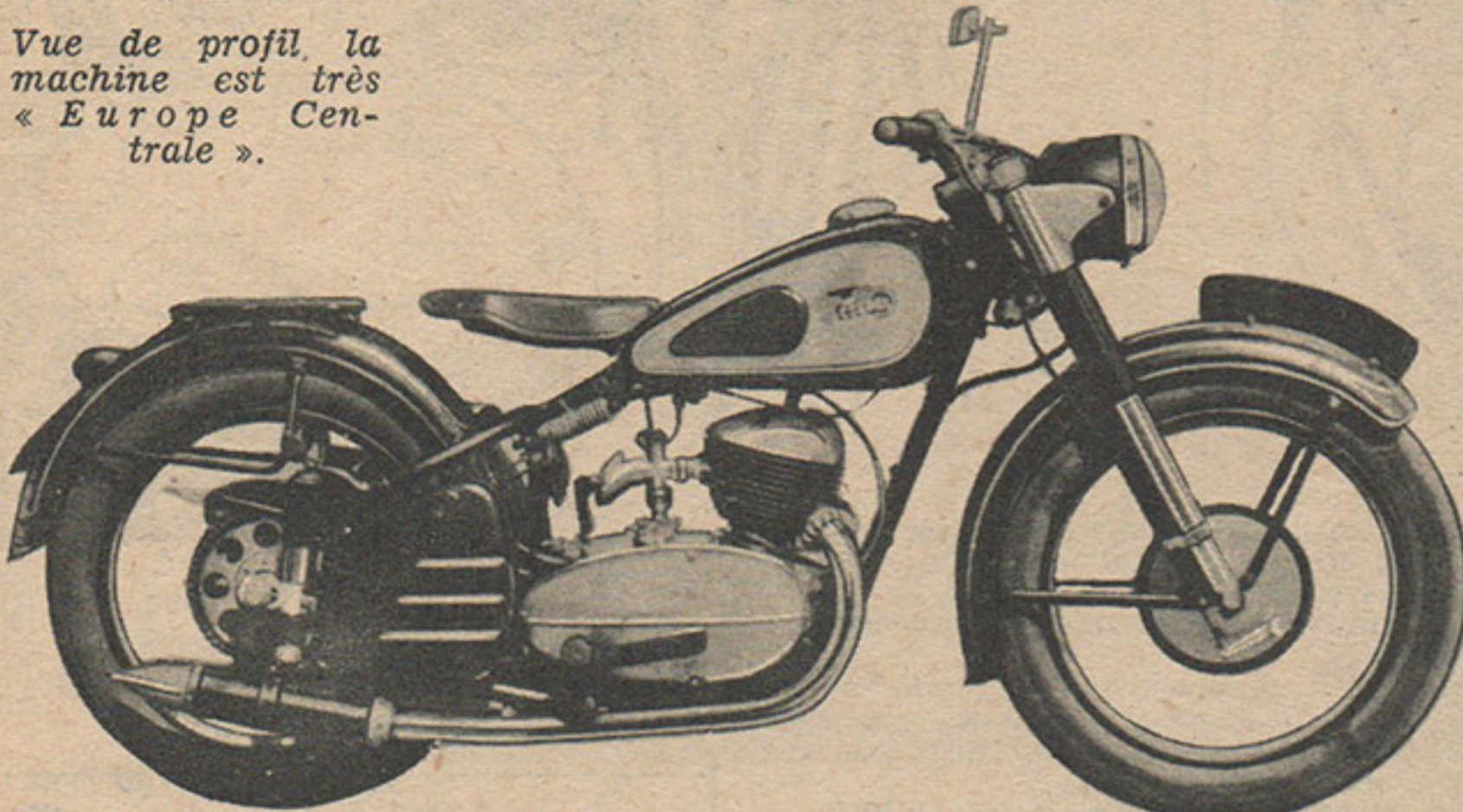
LE GRIPPAGE EST TOUJOURS LE RESULTAT D'UNE ABSENCE D'HUILE

Ce 250 a cependant été conçu très conventionnellement. Il s'agit d'un monocylindre deux temps à deux transferts diamétralement opposés et piston plat. Culasse alliage léger, cylindre fonte.

Alésage et course étant d'une valeur égale (68 mm), nous sommes donc en présence d'un moteur carré.

Embiellage tournant sur 4 roulements avec tête de bielle montée sur galets.

Vue de profil, la machine est très « Europe Centrale ».



Transmission primaire par engrenages à taille droite, du côté gauche.

Du côté droit, en bout de vilebrequin, nous trouvons un volant magnétique Bosch avec redresseur incorporé.

L'embrayage, travaillant dans l'huile, a ses disques garnis de pastilles en liège, et la boîte de vitesses, en cascade, a ses 4 rapports commandés par un sélecteur à simple branche.

Le moteur ayant parcouru 1.500 kms, est bien « libre ». Après nos essais de vitesse, aucune tendance à l'auto-allumage ni aucun serrage, bien que les essais aient eu lieu un jour de chaud soleil. Avant de donner les résultats, signalons que nos essais furent effectués avec une machine strictement de série et réservoir rempli avec du supercarburant du commerce.

Les moteurs deux temps sont toujours très à l'aise en côte, et les résultats obtenus dénotent une parfaite aptitude au tourisme en montagne.

En utilisant 1^{re}, 2^e et 3^e, l'essayeur de 55 kgs mit 22" et celui de 75 kgs 22" 4/5. Les deux pilotes, mais cette fois en utilisant 1^{re} et 2^e seulement, mirent 25" 4/5.

Si l'on compare ces chiffres à ceux que nous avons réalisés avec d'autres machines, même de cylindrée supérieure, il apparaît nettement que la CSEPEL est très nerveuse en côte et que son moteur ne s'essouffle pas à la moindre petite bosse.

En accélérations sur terrain plat, les résultats furent également très bons. En effet, nous avons obtenus :

départ arrêté :

100 m. en 8" 3/5 (moy. 41 kmh. 8)

200 m. en 13" 1/5 (moy. 54 kmh. 5)

300 m. en 17" 2/5 (moy. 62 kmh.)

400 m. en 21" 1/5 (moy. 67 kmh. 9)

500 m. en 24" 4/5 (moy. 72 kmh. 5)

Quant aux vitesses maxima sur chaque rapport, les voici :

1^{re} : 42 kmh. (5.260 t.-m.) en 4" 3/5

2^e : 68 kmh. (5.680 t.-m.) en 9"

3^e : 82 kmh. (4.740 t.-m.) en 13" 4/5

4^e : 98 kmh. (4.260 t.-m.) en 23" 1/5

Précisons qu'en 3^e il était possible de monter beaucoup plus haut, mais au bout d'un temps très long. C'est ainsi que nous avons atteint, à titre expérimental, 92 kmh. (5.310 t.-m.).

Comme on le voit, sur les intermédiaires le moteur dépasse très largement le régime de puissance maximum (4.300 t.-m.) mais par contre en position normale en 4^e on plafonne à 98 kmh., soit 4.260 t.-m., ce qui prouve l'excellent choix de démultiplication sur ce rapport.

Couché, la vitesse est évidemment plus grande et nous avons gagné 10 kmh., soit 108 kmh.

Avec un passager de 75 kgs, au poids total de 150 kgs, la vitesse maximum (position assise évidemment) est de 93 kmh.

Ainsi, sans que la CSEPEL brille par une vitesse de pointe exceptionnelle, ses accélérations très franches et son bon rendement en côte permettront d'excel-

sante légèrement inclinée. Son travail est efficace, et à l'avant comme à l'arrière aucun talonnement.

Le confort prouvé par les suspensions gagnerait toutefois à être complété par une selle plus souple.

En ce qui concerne la tenue de route, disons que la machine n'est nullement vicieuse, on roule très facilement à faible allure sans tenir le guidon. A vitesse élevée il n'est nullement besoin de resserrer le frein de direction.

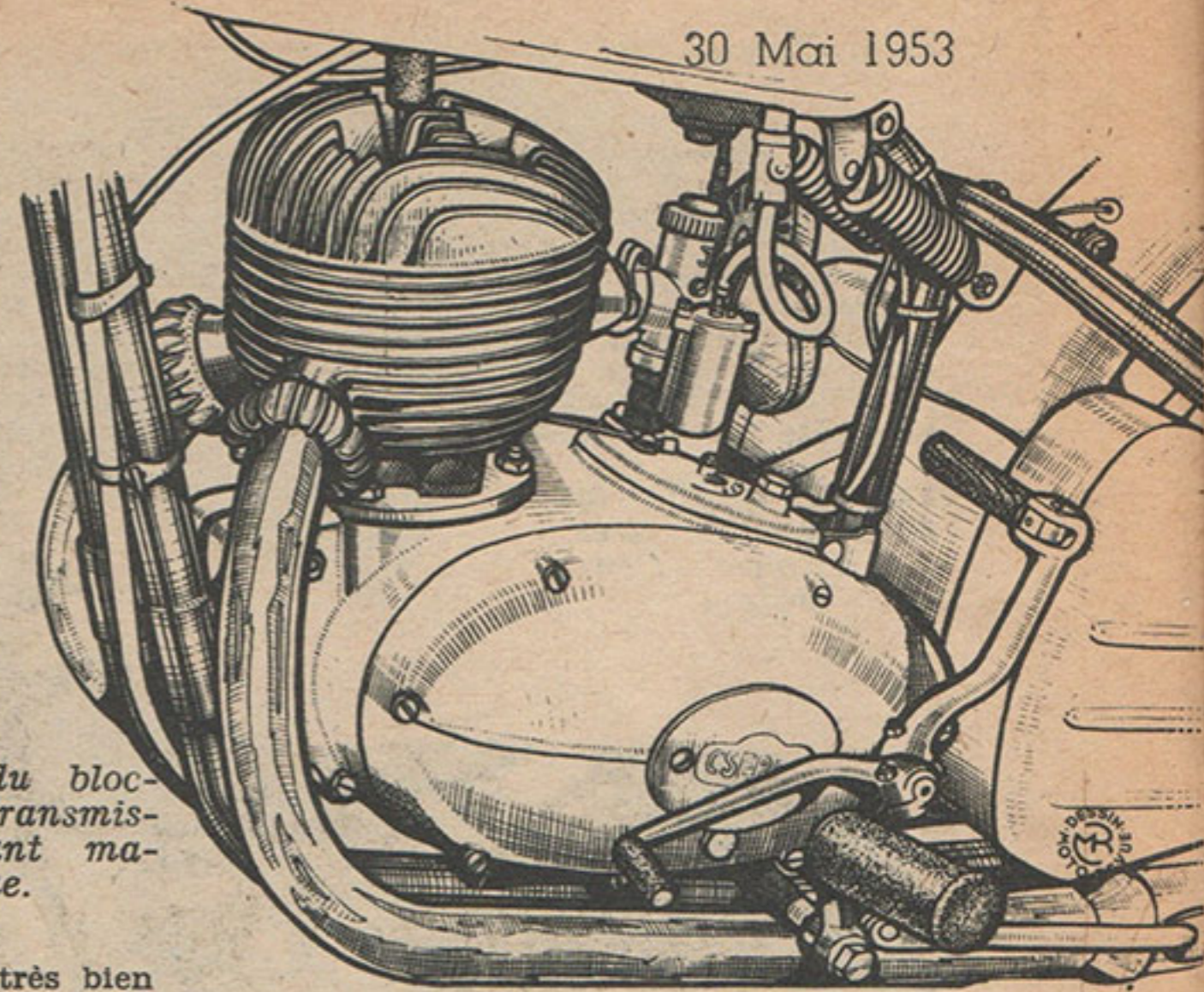
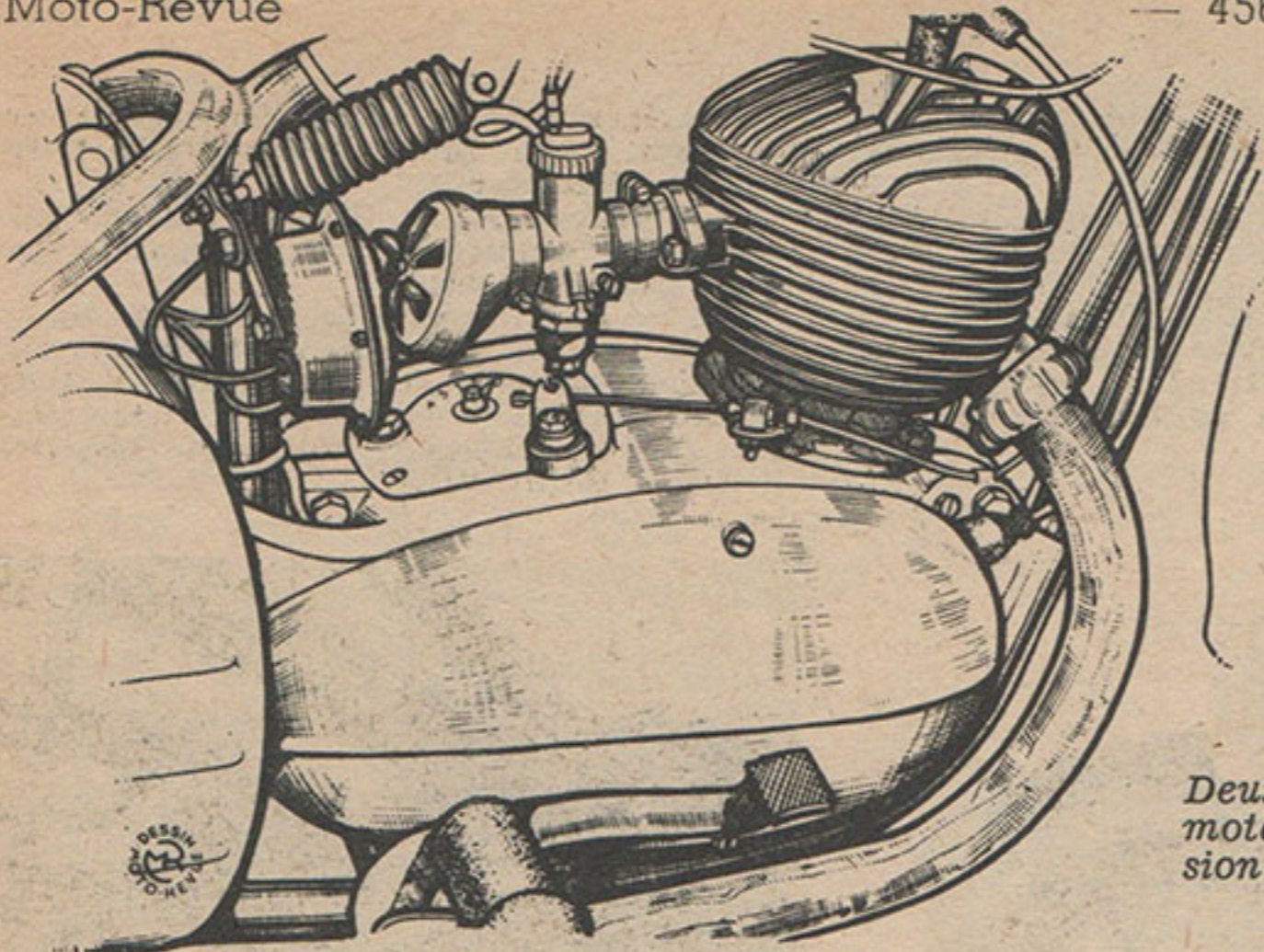
lentes vitesses moyennes.

Comme le moteur, la partie cycle est excessivement classique.

A l'avant nous trouvons une fourche télescopique avec amortisseur à huile. Son débattement de 10 cm est amplement suffisant. Angle de chasse correct. A l'arrière est montée une suspension couliss-



Deux vastes coffres dont l'un contient la batterie, équippent la machine. Fourche et frein avant sont de fortes dimensions.



Deux vues du bloc-moteur côté transmission et volant magnétique.

Toutefois certaines réactions en courbe sont imputables, à notre avis, plus aux sculptures des pneus qu'à la rigidité du cadre qui semble sans reproches. Précisons toutefois, pour éviter tout malentendu, que ces réactions ne se produisent qu'en virant assez penché, et que pour une utilisation normale, la tenue de route est très satisfaisante.

Les freins sont à souligner pour leur diamètre inusité, non seulement dans cette cylindrée, mais même dans des cylindrées supérieures. En effet, à l'avant comme à l'arrière, nous trouvons des tambours d'un diamètre de 200 mm.

Malheureusement, le frein avant sur lequel nous comptons beaucoup, était, pour une cause inconnue, très gras intérieurement. Or chacun sait que de l'huile sur des garnitures fait perdre toute efficacité au frein, et les chiffres que nous avons obtenus au freinage ne doivent pas être considérés comme définitifs, sauf pour l'essai « frein arrière seul ».

De 50 kmh. à l'arrêt complet, nous avons mesuré :

- 36 m : frein avant seul.
- 18 m 20 : frein arrière seul.
- 13 m 80 : les deux freins.

Il est hors de doute qu'avec un tambour avant sec, nous aurions eu le freinage très puissant que nous ne cessons de réclamer.

Ainsi le marché français va s'enrichir d'une nouvelle 250 cmc. deux temps, dont le prix de vente, pour une machine d'importation, n'a rien d'excessif, puisqu'il est de 196.000 francs, plus taxes.

- 4^e : ————— 100 %
- 3^e : ————— 76,3 %
- 2^e : ————— 52,5 %
- 1^e : ————— 35 %

Etagement relatif de la boîte.

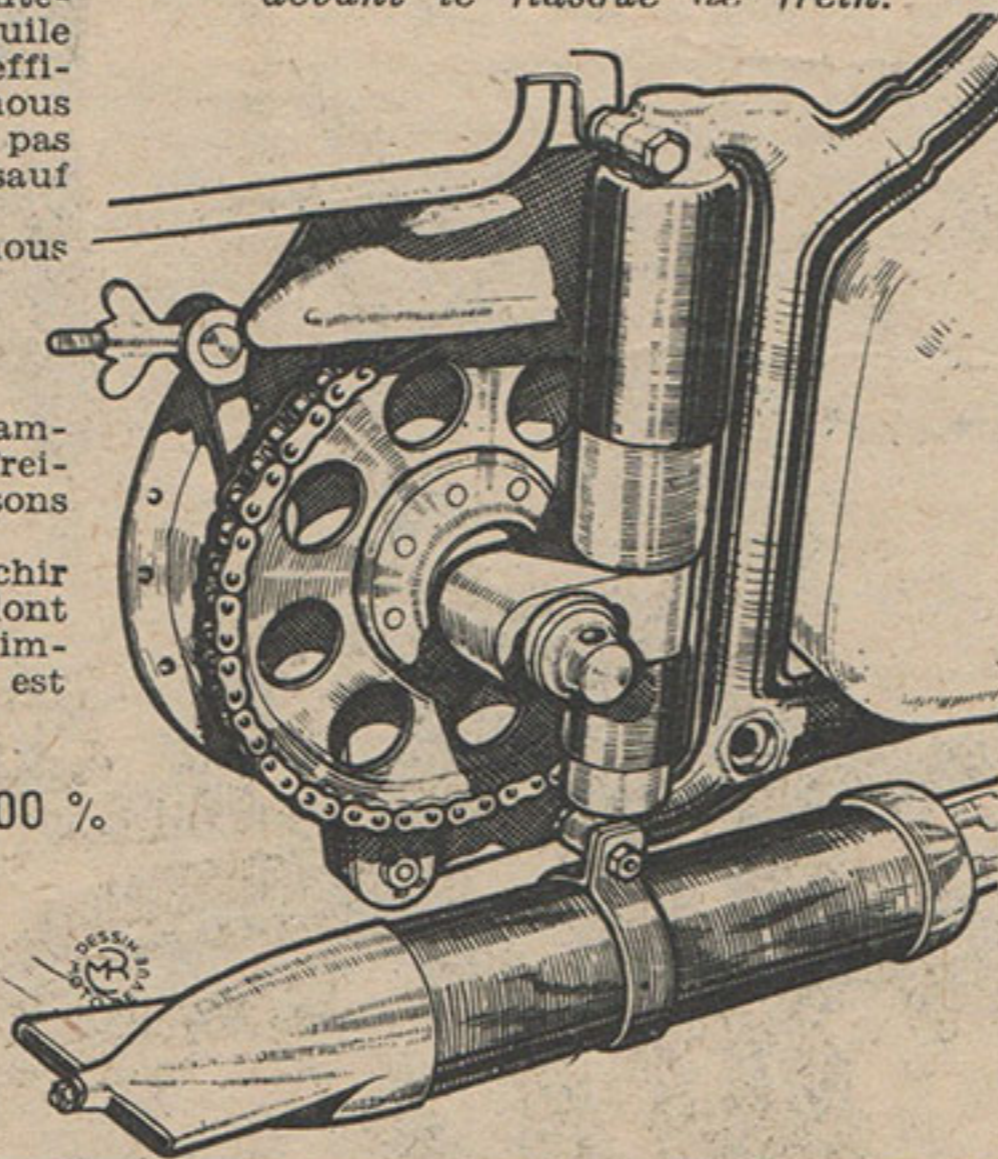
Machine rustique, convenant très bien à un dur travail journalier, et d'un prix de revient kilométrique assez bas, si l'on sait se limiter à des vitesses moyennes raisonnables.

A ce sujet, le constructeur donne des chiffres de consommation assez précis, 2 l 6 à 2 l 8 entre 50 et 60 kmh., 3 l 8 à 70 kmh. et 5 l. à 90 kmh.

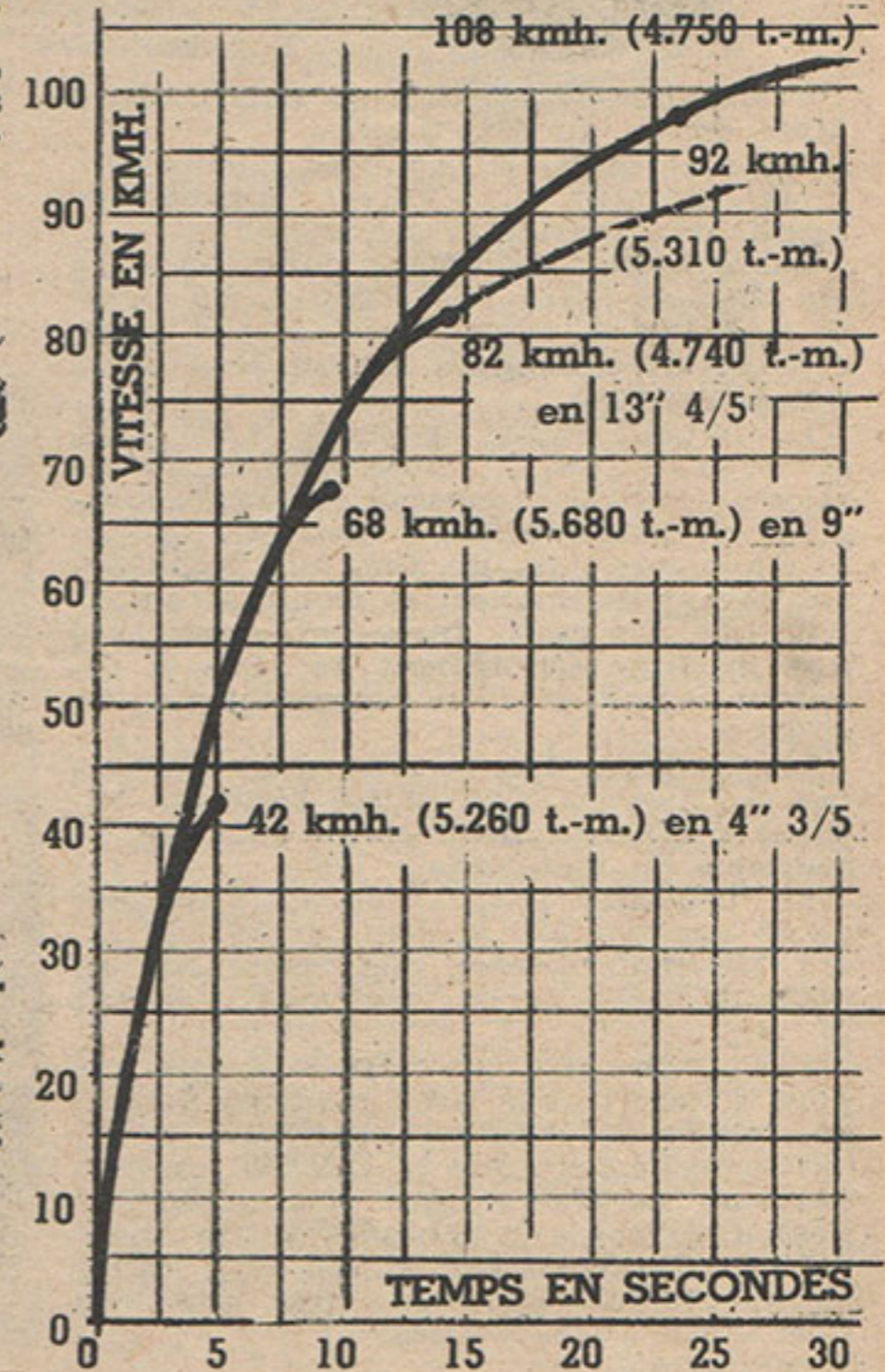
Dans sa version actuelle, la 250 CSEPEL a un large débouché devant elle, mais soyons certains qu'une version « luxe » serait favorablement accueillie.

C. R.

La couronne arrière est placée devant le flasque de frein.



Ci-dessous, la courbe d'accélération de la machine montre ses qualités moteur.



RECTIFICATIF A L'ESSAI DE LA 125 MOTOBÉCANE

A la suite de notre essai de la D45S Motobécane, paru dans notre numéro 1.132, nous avons reçu une lettre de Monsieur G.G. à Pechbusque, nous signalant une erreur que nous avons commise, dans la rédaction de notre essai.

Nous avons donné comme démultiplication finale en prise la valeur de 9,4 à 1, ce qui correspondrait à une couronne arrière de 52 dents, alors que la couronne normalement utilisée n'en a que 48. Mais pour les rapports finaux en 1^{er} et 2^e, les valeurs données sont bien exactes.

En faisant les corrections nécessaires, le rapport final en prise (avec couronne

de 48 dents), est donc un peu plus long et se trouve être de 8,69 à 1.

L'étagement de la boîte est donc aussi à modifier, et nous aurons donc, pour un même régime : 100 % en prise, 68 % en 2^e et 46,24 % en 1^{er}, et non, comme cela était indiqué : 100 % ; 73,1 % et 50 %.

Si, pour les vitesses et temps réalisés lors des accélérations et vitesses de pointes, les résultats atteints demeurent inchangés, par contre, les régimes atteints en prise sont évidemment à modifier comme suit :

- 63 kmh. atteints en 24" 2/5 : régime 4.750 t.-m. au lieu de 4.950.
- Vitesse de pointe en position assise : 65 kmh., régime 4.710 t.-m.

- Vitesse de pointe en position couchée : 74 kmh. Régime 5.370 t.-m. au lieu 5.820.
- Vitesse de pointe à 2 : 61 kmh. : régime 4.430 t.-m.

Ces derniers résultats sont plus normaux, car ainsi, en position couchée, on ne dépasse guère le régime de puissance maximum qui se situe à 5.300 t.-m. A ce régime, d'ailleurs, avec la démultiplication en prise de 8,69, la vitesse est de 73 kmh., alors qu'avec la démultiplication indiquée, elle eut été seulement de 67,5 kmh.

Nos lecteurs trouveront par ailleurs, dans la rubrique « Ce qu'ils en pensent », les essais chronométrés effectués par M. G.G. sur sa machine personnelle.

DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre deux temps à deux transferts.
 Alésage : 63.
 Course : 68.
 Cylindrée : 247 cmc.
 Taux de compression : 6,4 à 1.
 Puissance : 10 CV 5.
 Régime correspondant : 4.300 t.-m.
 Régime maximum : 5.800 t.-m.

BOITE DE VITESSES

Bloc-moteur à 4 rapports.
 Rapports finaux : 15,3 - 10,2 - 7,04 - 5,36 à 1.
 Transmission primaire par engrenages 32x66.
 Embrayage à disques multiples (liège) travaillant dans l'huile.
 Transmission secondaire par chaîne (17x53).

FOURCHE : avant télescopique.
SUSPENSION ARRIERE : couilissante.
PNEUS : 3,25x19.
FREINS : AV et AR 200 mm.
RESERVOIR : 15 l. 3.
POIDS : 138 kgs.

REGLAGES ENTRETIEN

BOUGIE : Bosch W 260 T1.

CARBURATEUR :

Jikov (Tchécoslovaque).

Passage des gaz : 24 mm.

Gicleur : 100.

GONFLAGE :

En solo : AV 1 kg 25 - AR 1 kg 5.

En duo : AV 1 kg 5 - AR 2 kgs.

GRAISSAGE : Moteur pendant rodage 8 %, après rodage 5 %.

1^{re} vidange après 500 kms. Tous les 2.000 kms ensuite.

RODAGE :

1.000 kms à 50 kmh.

de 1.000 à 1.500 kms à 70 kmh.

RESULTATS OBTENUS

Vitesse maximum :

	Solo	Duo
1 ^{re}	42 kmh. (5.260 t.-m.)	42 kmh.
2 ^e	68 kmh. (5.680 t.-m.)	68 kmh.
3 ^e	92 kmh. (5.310 t.-m.)	88 kmh. (4.960 t.-m.)
4 ^e	98 kmh. (4.260 t.-m.)	93 kmh. (4.050 t.-m.)

assis
 108 kmh. (4.750 t.-m.)
 couché

Accélération :

100 m. départ arrêté : 8" 3/5 (moy. 41 kmh. 8)
 200 m. départ arrêté : 13" 1/5 (moy. 54 kmh. 5)
 300 m. départ arrêté : 17" 2/5 (moy. 62 kmh.)
 400 m. départ arrêté : 21" 1/5 (moy. 67 kmh. 9)
 500 m. départ arrêté : 24" 4/5 (moy. 72 kmh. 5)

Epreuve de côte :

SEUL :
 Pilote 55 kgs : 22" (moy. 57 kmh. 2)
 Pilote 80 kgs : 22" 4/5 (moy. 55 kmh. 2)
AVEC PASSAGER :
 80 kgs + 55 kgs : 25" 4/5 (moy. 48 kmh. 8)

RAPPORTS UTILISES :

Solo : 1 - 2 - 3.
 Avec passager : 1 - 2.

Freinage (50 kmh. chrono) :

AR : 18 m 20.
 AV : 36 m.
 Les deux : 13 m 80.

A QUEL USAGE EST DESTINEE LA MACHINE

La 250 CSEPEL rentre dans la catégorie des machines « bonnes à tout faire ». Maniable, accélérant bien, elle est agréable en ville, où son seul défaut, comme tous les deux temps de sa cylindrée, est sa gourmandise dès que l'on veut aller vite.

Accélération très franches et bonne aptitude en côte seront appréciées en tourisme avec passager.

Machine facile et agréable à piloter, qui gagnerait toutefois à avoir un meilleur embrayage, un sélecteur moins dur et une selle confortable.

Fin et présentation générale très sobre, répondant bien à un usage utilitaire. Néanmoins, la 250 CSEPEL pourrait être complétée par un autre modèle d'une présentation plus luxueuse.

CONDITIONS GENERALES D'ESSAI

Au début de l'essai, le compteur indiquait 1.480 kms
 A la fin de l'essai 1.664 kms
 Poids de l'essayeur habillé 80 kgs
 Taille de l'essayeur 1 m 75

Réglages spéciaux ou modifications : néant.

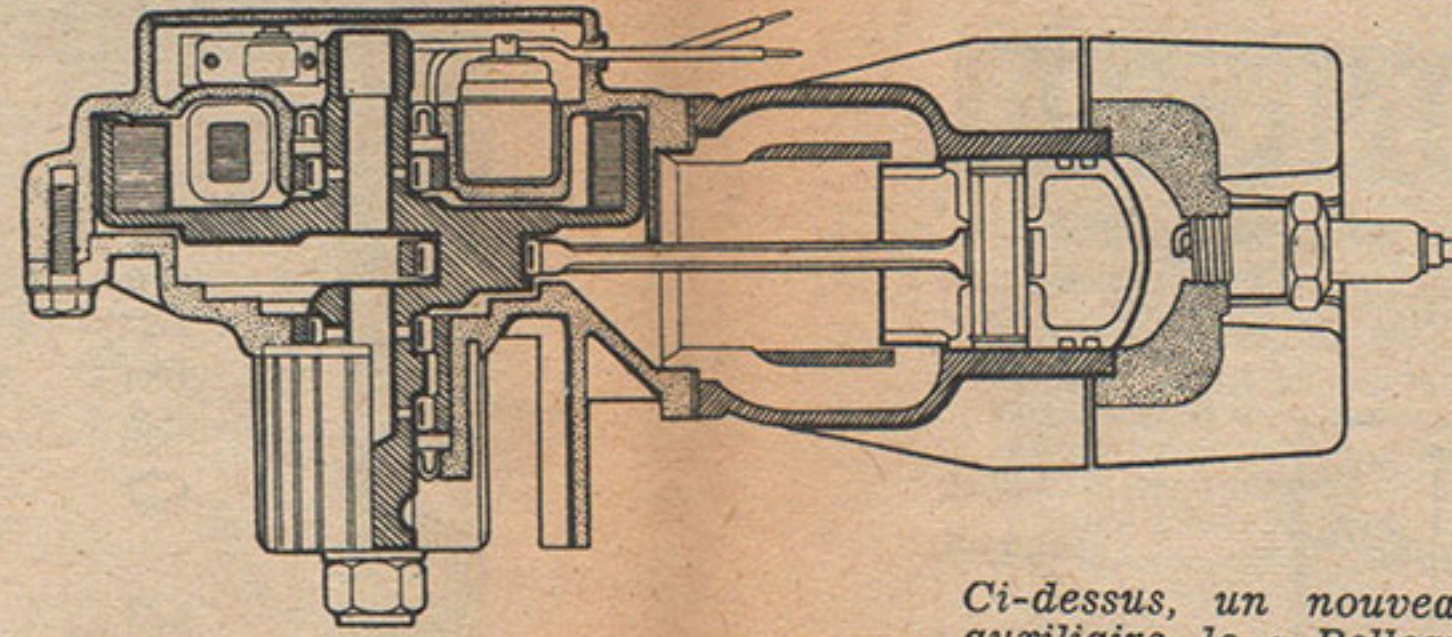
Date et lieu de l'essai :

11-5-53/15-5-53 (Seine et Seine-et-Oise).

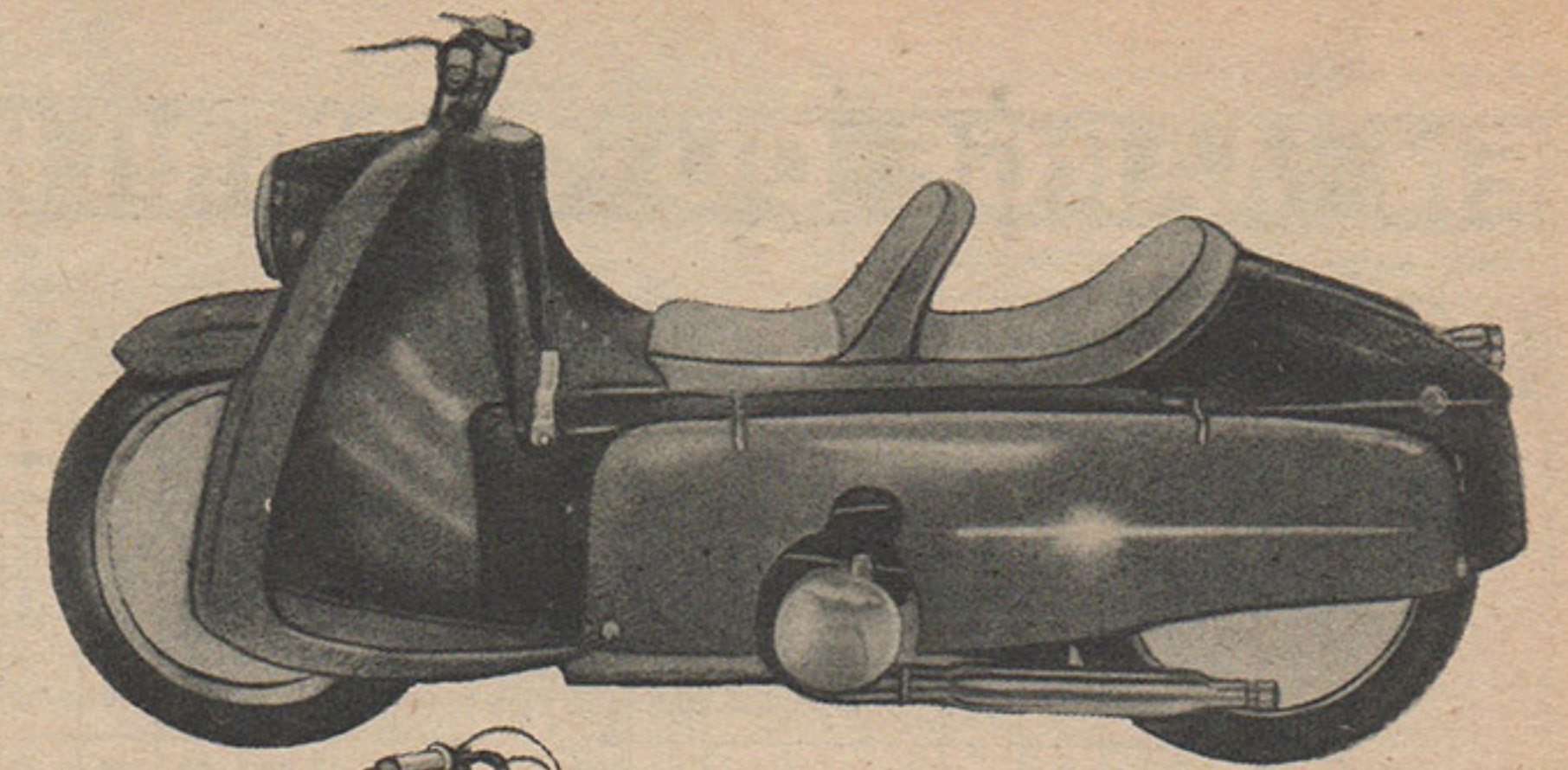
Conditions atmosphériques : beau temps fixe.

VILLE ET TOURISME

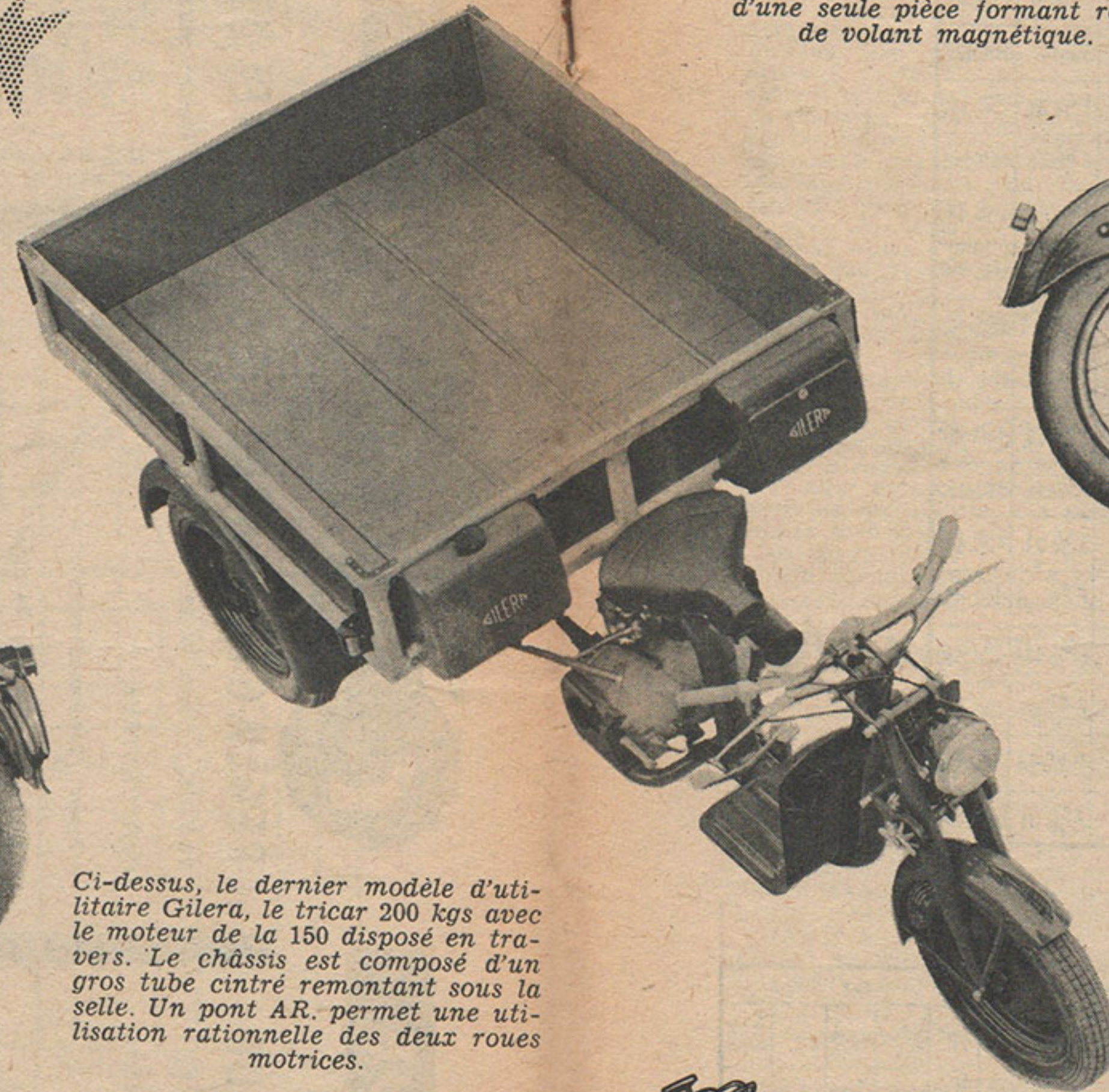
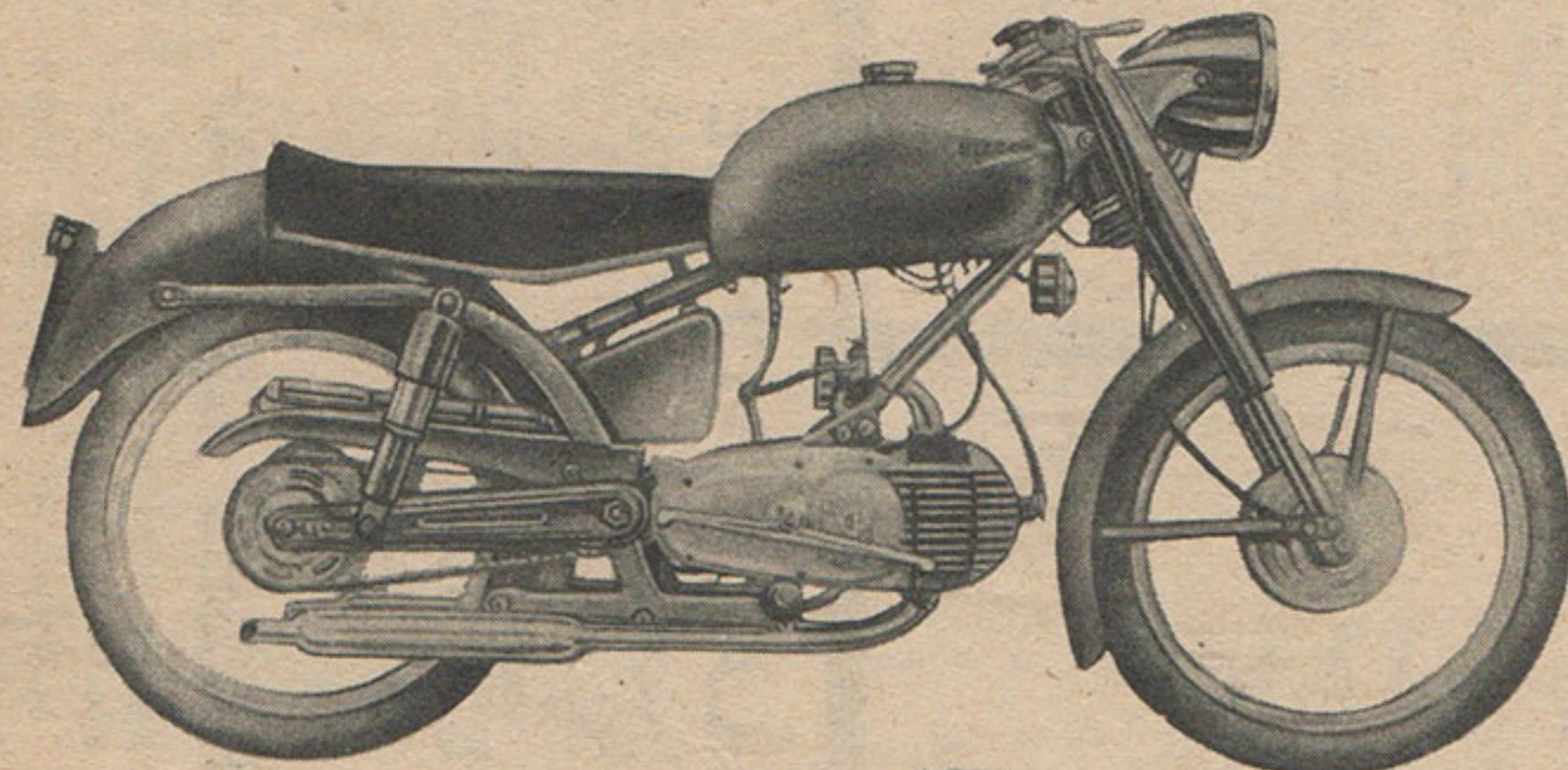
APRÈS LE SALON DE MILAN NOMBREUSES NOUVEAUTÉS EN ITALIE



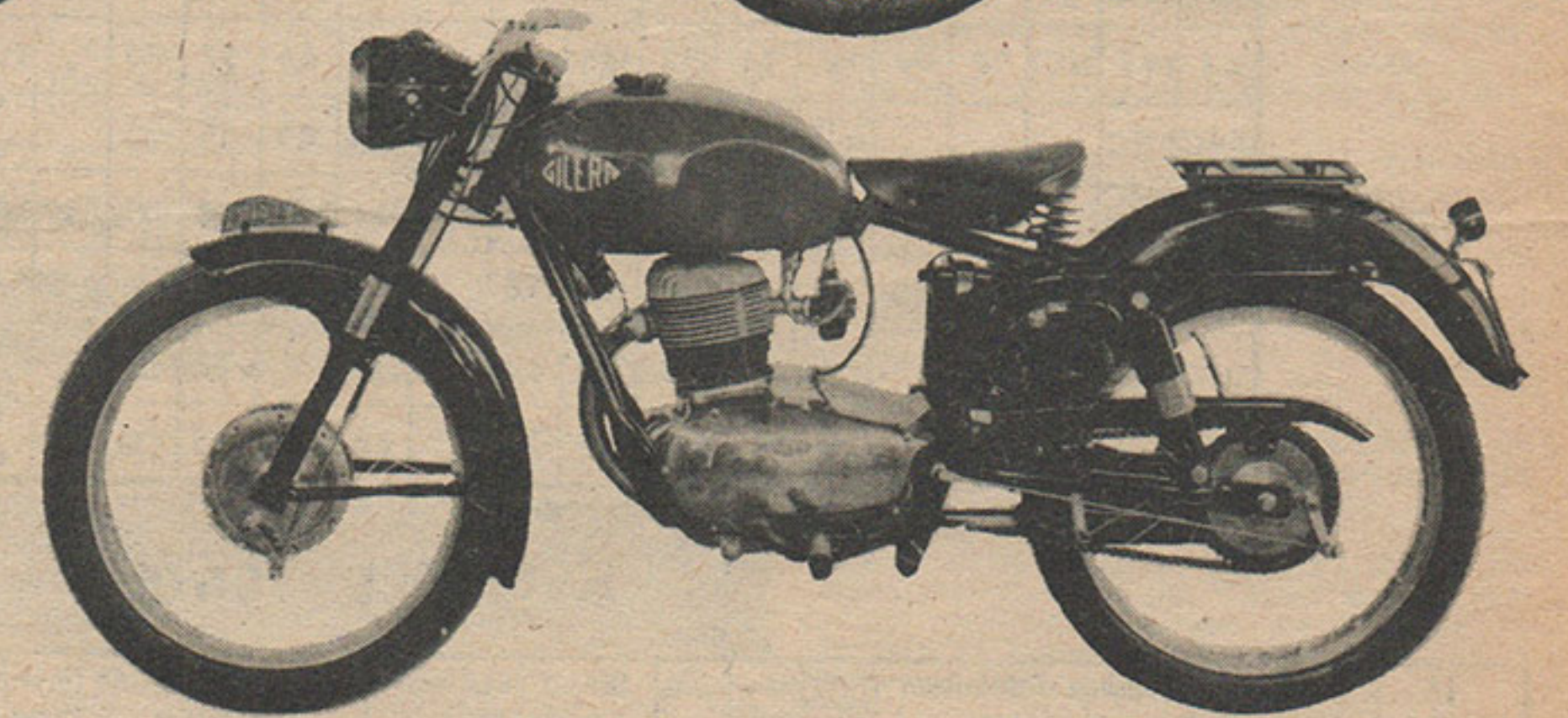
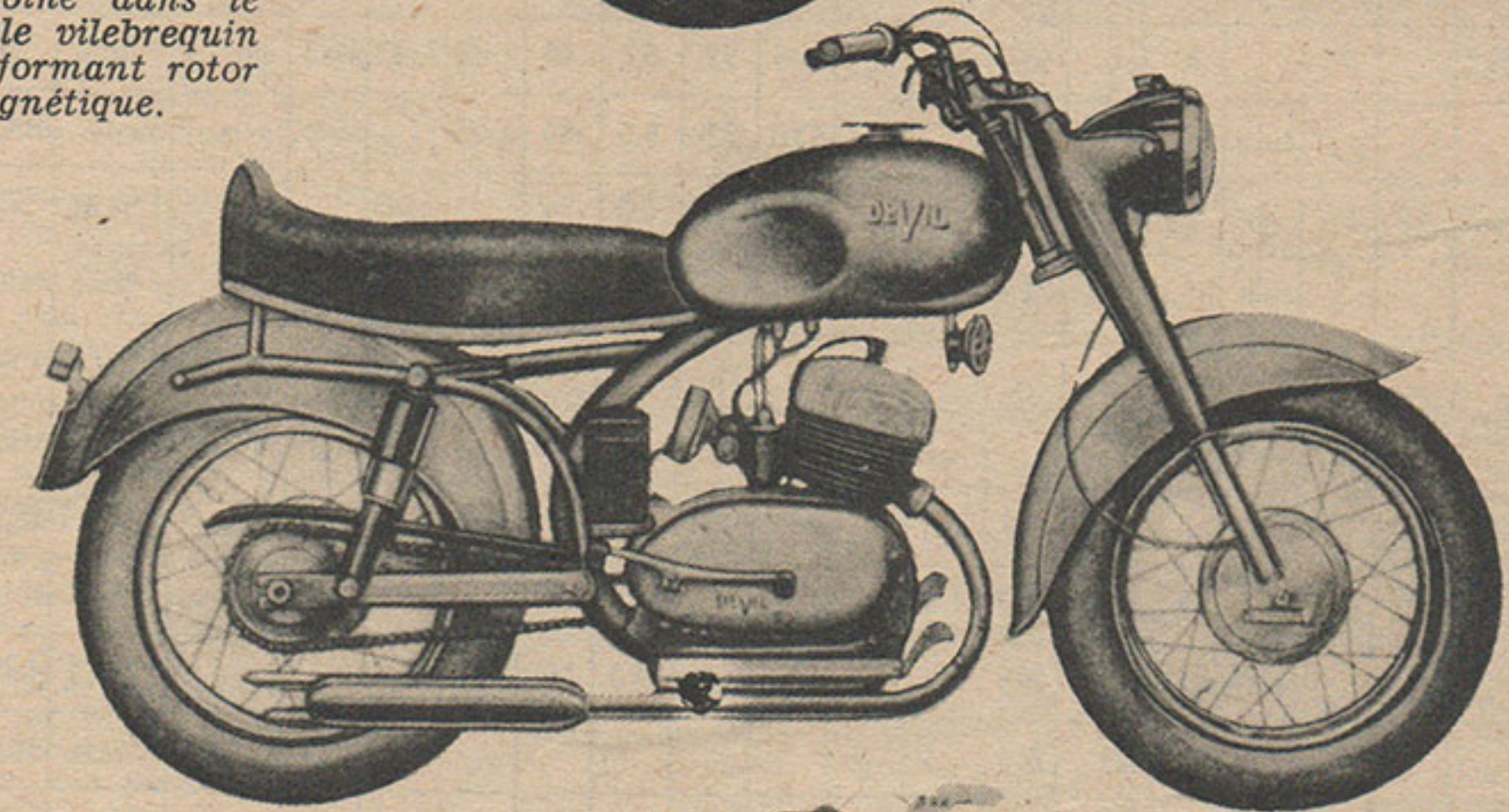
Ci-dessus, un nouveau moteur auxiliaire, le « Pellegrino ». En plus de son galet en bout de vilebrequin, sa grosse particularité est d'avoir la bobine dans le carter moteur et le vilebrequin d'une seule pièce formant rotor de volant magnétique.



Ci-dessus, l'engin le plus bizarre, scooter ou moto carrossée, est le Carniti 186 cmc. à 3 cylindres, 2 temps et transmission par galet sur la roue arrière. A gauche, le modèle « Grand Tourisme » d'une nouvelle marque : Devil. Le moteur est un 160 cmc. et les roues ont des jantes de 16 pouces.

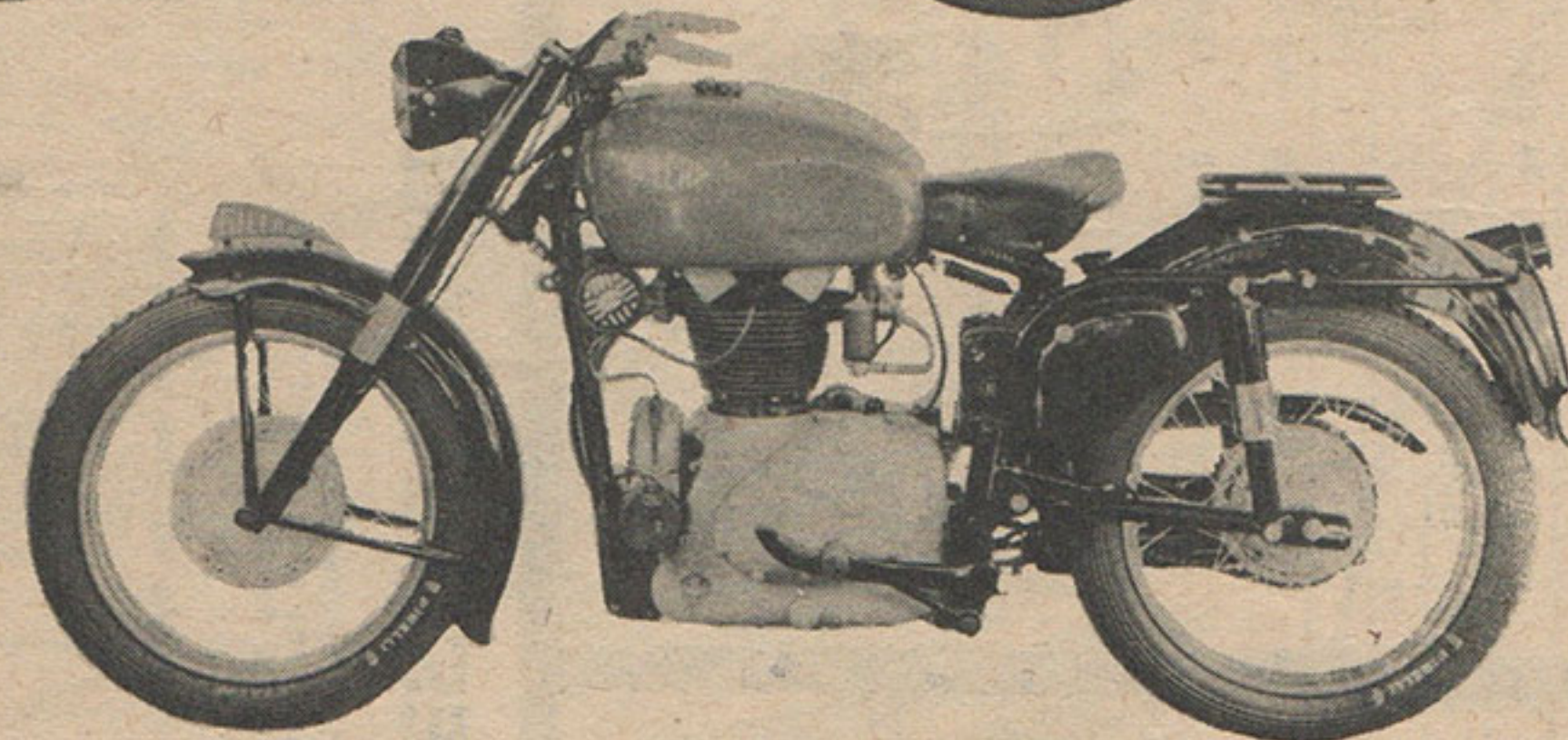


Ci-dessus, le dernier modèle d'utilitaire Gilera, le tricar 200 kgs avec le moteur de la 150 disposé en travers. Le châssis est composé d'un gros tube cintré remontant sous la selle. Un pont AR. permet une utilisation rationnelle des deux roues motrices.

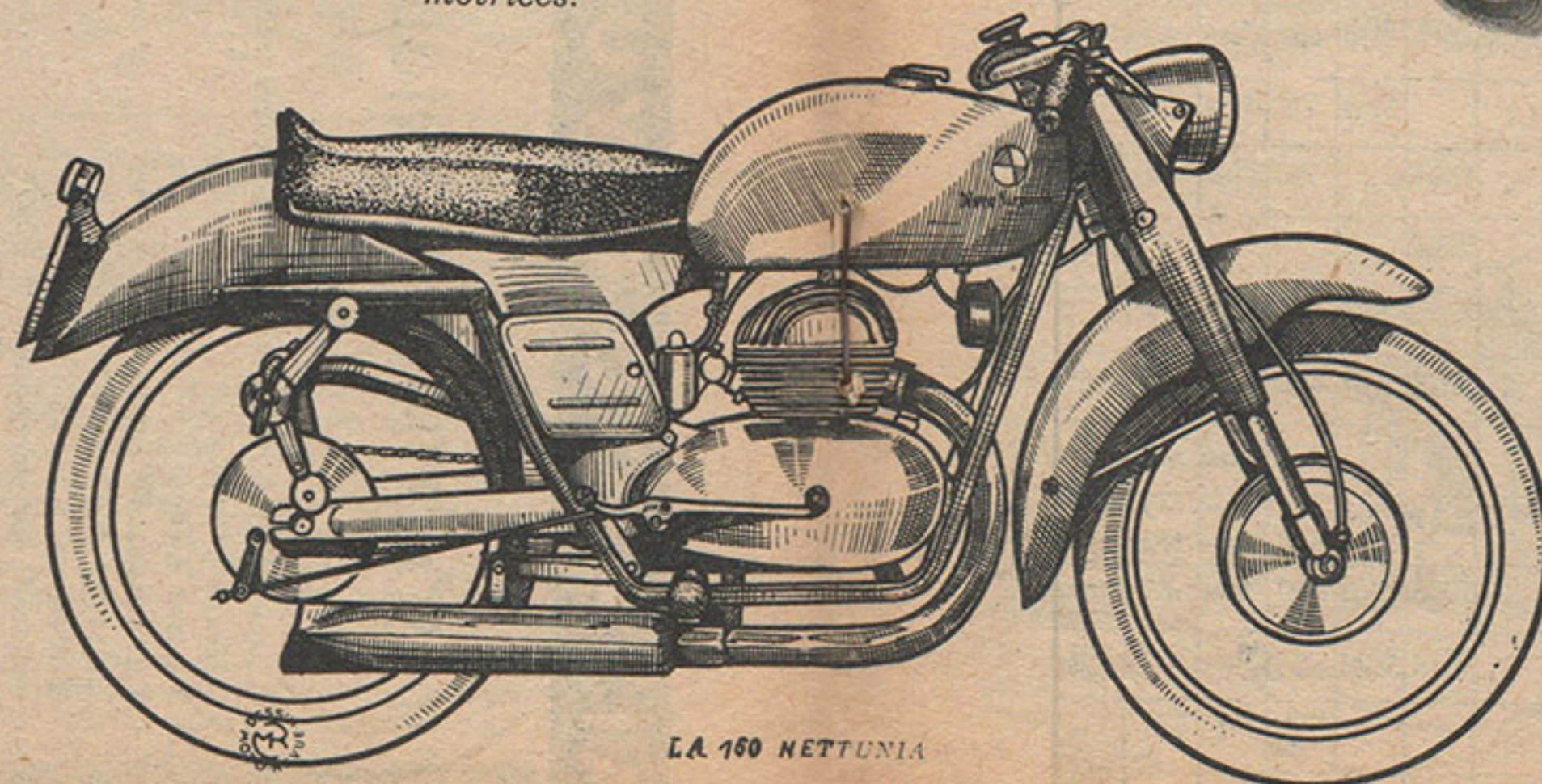
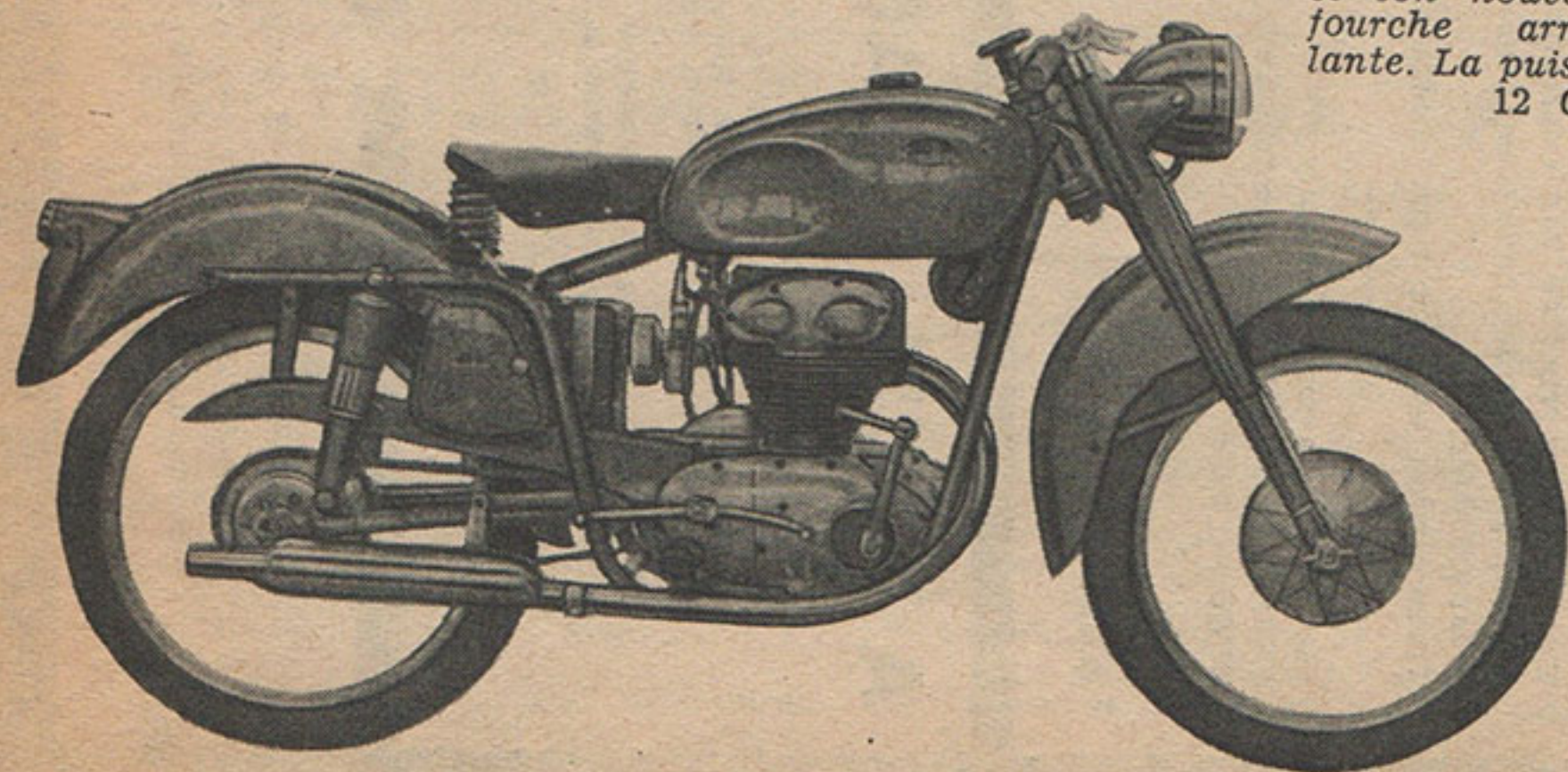


Au-dessus : la dernière version de la 150 Gilera. Moyeu avant en alliage léger, jantes dural. Au-dessous, la 160 Mondial 2 temps. Deux versions de cette machine sont commercialisées en 3 et 4 vitesses.

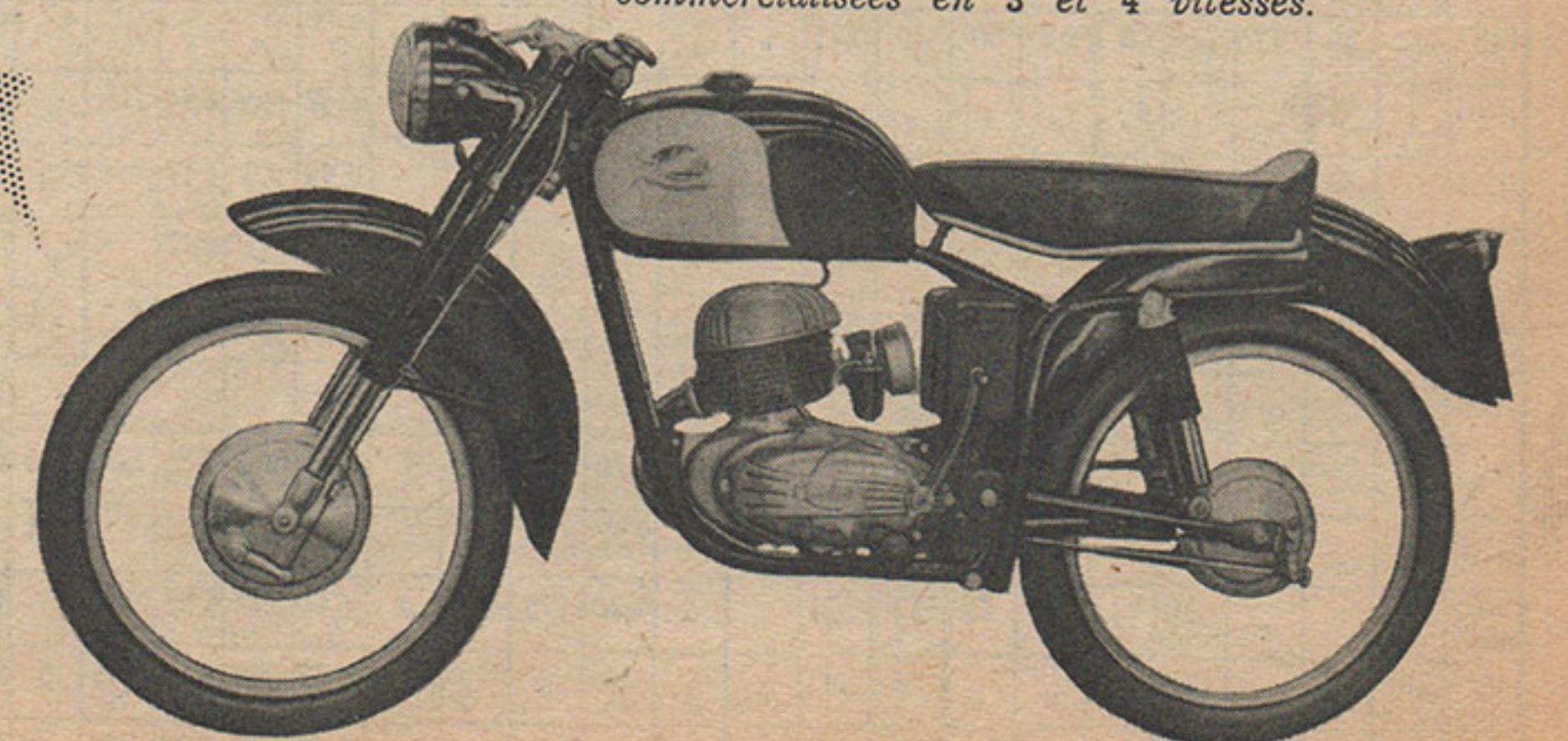
Ci-dessus, le 200 Ceccato bicylindre que la marque va commercialiser très prochainement. La vitesse annoncée serait de 110 kmh. L'alésage est de 50 et la course de 51 mm. La boîte est à 4 vitesses. Ci-contre, la nouvelle 500 Saturno Gilera « Grand Tourisme » conserve la culasse fonte, mais possède les mêmes suspensions que la sport.



Ci-contre, la 200 Mondial et son nouveau cadre à fourche arrière oscillante. La puissance est de 12 CV.



LA 160 NETTUNIA



EN MARGE DU COURRIER TECHNIQUE

Pour satisfaire les nombreuses demandes se rapportant à notre N° 1031 celui-ci étant épuisé, nous publions à nouveau les réglages des Moto-

Réglages Motobécane

bécane et Terrot de 1934 à 1939 qui intéresseront, nous l'espérons un grand nombre de lecteurs.

Motobécane Types	cylindres	Alésage	course	Type distribution	Réglage distribution en mm.				Réglage avance plein retard en mm	Démultiplications définitives			Vitesse approx. km/h	Consommation aux 100 km		Pneus	Carburateur		
					AOA	RFA	AOE	RFE		1°	2°	3°		huile	essence		marque	type	gicleur
B23 T23	222	56	90	lat.	0,4	16,2	17	0,9	0,7	14,6	8,7	6,6	80	0,100	21	25x3	gürtner	M 20 ou M20 D	33.34.35
B34 T34	326	65	98	"	0,5	17,5	18,3	1,2	"	13	7,7	5,9	90	0,125	2,500	26x35	amac gürtner	5/0 12 M22 D	100.110 38.39.40
R33A C33A	249,1	"	75	"	2,7	12	12,8	4,2	"	14,6	9,9	6,7	85	0,100	2,25	25x3	gürtner	M 18 D	34.35
R3C C3C	"	"	"	culb.	"	"	"	"	"	13,8	9,3	6,3	100	0,125	2,25 à 2,75	26x35	amac	3/0 14	110.120
R44 C44	346,7	70	90	lat.	3,1	13,2	14,3	5	"	12,7	8,6	5,8	95	"	2,503	"	"	F 6/0 01	130.140
R4C C4C	"	"	"	culb.	10,4	19,7	24	7,2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	F 6/0 04	140.150
R4 C4	"	"	"	lat.	"	"	"	"	"	"	"	"	100	"	2,503	"	"	F 6/0 01	130.140
R4C C4C	"	"	"	culb.	"	"	"	"	"	12,2	8,3	5,6	110	"	2,75 à 3,25	"	"	F 6/0 04	140.150
R5 C5	493,1	80	98	lat.	3,8	14,8	15,5	5,8	"	11	7,4	5	"	"	3,25	"	"	F 6/0 01	130.140
R55 C55	"	"	"	"	5,4	15,3	17,9	4,1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	F 6/0 01	130.140
R5C C5C	"	"	"	culb.	10,6	20,3	29,5	6,3	"	10,4	7	4,8	115	"	3,504	"	"	F 6/0 14	140.150
R55C C55C	"	"	"	"	11,3	21	25,9	7,7	"	"	"	"	"	"	"	"	"	F 6/0 14	140.150
R4 M4	346,7	70	90	lat.	3,1	13,2	14,3	5	"	12,4	8,4	5,7	105	"	2,503	"	"	F 6/0 01	130.140
S4C M4C	"	"	"	culb.	"	"	"	"	"	12,2	8,3	5,6	115	"	2,75 à 3,25	"	"	F 6/0 04	140.150
S4C M4C grand sport	"	"	"	"	9,8	18,7	27,5	5,8	"	10,4	7	4,8	125	0,150	3,035	26x325	"	F 6/0 14	130.140
S5 M5	493,1	80	98	lat.	3,8	14,8	15,5	5,8	"	11	7,4	5	110	0,125	3,25	26x35	"	F 6/0 01	130.140
S5C M5C	"	"	"	culb.	10,6	20,3	29,5	6,3	"	10,4	7	4,8	120	"	3,25 à 3,75	"	"	F 6/0 14	140.150
S5C M5C grand sport	"	"	"	culb. & soupape	18,2	22	29,3	12,4	"	9,8	6,6	4,5	130	0,150	3,75 à 4,25	26x325	"	29/0 11	170.180

Réglages Terrot

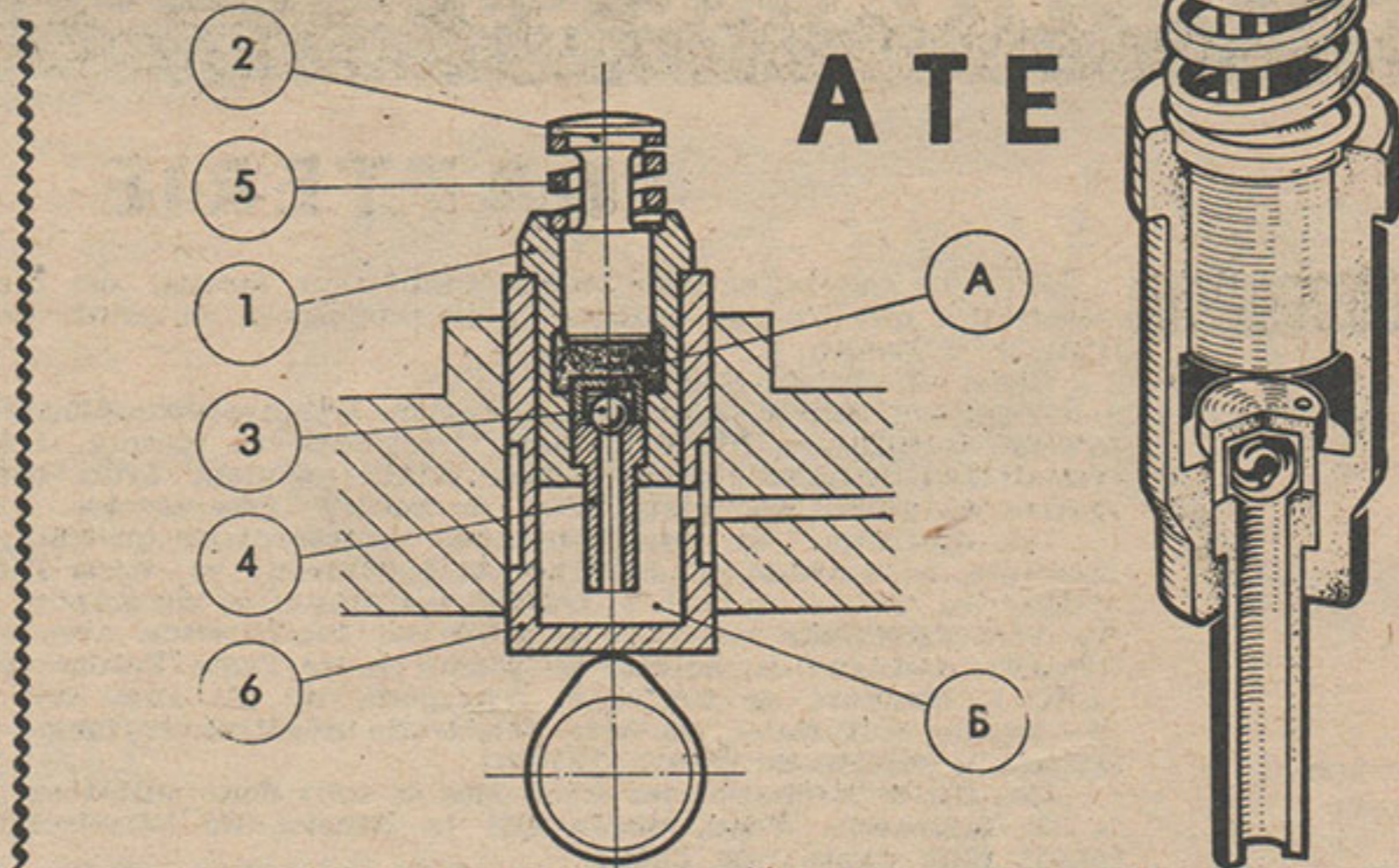
Types	cylindres	Alésage	course	Type de distribution	Réglage distribution en degrés				Réglage avance pleine avance en mm	Bloc ou boîte séparée	nombre vitesses	Démultiplication de la boîte				Démultiplication définitive				Taux de compression	Puissance en CV à 10000 tr/min	Vitesse approx. km/h	Consommation aux 100 Kms.		Pneus	Carburateur Amac				
					AOA	RFA	AOE	RFE				1°	2°	3°	4°	1°	2°	3°	4°				essence	huile		type	gicleur	aiguille	volet	Sortie ralenti
LR	175	56	71	culb.	45	67	74	40	12	B.S	3	2,52	1,59	1		17,03	10,72	6,75		6,7	7,2 à 5500	100	1,900	0,090	25x3	5/4 70	110	4°cran	n° 4	0,65
PUO	250	59	90	lat.	8	52	60	20	9,25	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,5	6 à 4500	80	2,500	"	4/0 12	75	2°cran	n° 5	"	
POH	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17,52	11,05	6,94	"	"	"	65	2,600	"	26x350	"	75	2°cran	n° 5	"	
OSSE	"	63	80	culb.	"	"	"	"	12,9	"	"	"	"	"	15,55	9,8	6,17	"	"	6,5	105	"	26x325	"	"	"	"	"	"	
OSSG	"	"	"	"	15	55	65	25	11,32	"	"	"	"	"	15,55	"	6,17	"	"	"	11 à 5500	"	2,100	0,120	"	5/4 71	120	4°cran	n° 4	"
HD	350	70	90	lat.	8	52	60	20	12,68	"	"	"	"	"	14,01	8,82	5,56	"	"	5,3	9,5 à 4500	100	2,700	"	26x350	5/0 12	130	3°cran	n° 4	0,65
HLG	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 à 4500	90	2,600	"	"	120	3°cran	n° 5	"	
HSSG	"	"	"	culb.	15	55	65	25	"	"	3	2,78	1,75	1,25	1	16,3	10,3	7,35	5,88	6,3	12 à 4500	105	2,400	"	26x325	5/0 12 ou 6/0 01	120	3°cran	n° 5	0,65
HMD	"	"	"	lat.	8	52	60	20	"	bloc	4	2,52	1,59	1		14,01	8,82	5,56	"	5,3	9,5 à 4500	95	2,700	"	26x350	5/0 12	130	3°cran	n° 4	0,65
HR HSSE	"	"	"	culb.	14	60	65	17	9,35	"	"	2,78	1,75	1,25	1	15,44	9,71	6,93	5,56	6	13 à 4500	110	3,200	"	27x4	6/0 01	"	3°cran	n° 3	0,57
RL	500	84	"	lat.	"	"	"	"	11	"	"	"	"	"	14,32	9,01	6,44	5,15	5	12 à 4500	105	3,750	"	"	130/140	2/3	n° 4	"	"	
RSS	"	"	"	culb.	"	"	"	"	9,35	"	"	"	"	"	13,53	8,52	6,08	4,87	6	16 à 4500	120	"	"	"	"	160	3°cran	n° 4	0,65	
RSSE	"	"	"	"	10	23,4	24,5	11,8	12	"	"	"	"	"	12,9	8,12	5,8	4,64	"	"	130	"	"	"	6/0 14	180/190	3°cran	6/4	"	

POUSOIRS HYDRAULIQUES

Bien que les poussoirs hydrauliques ne se trouvent guère dans la construction motocycliste, si ce n'est dans des bricolages, ou, de série, chez Harley-Davidson, la question n'en est pas moins intéressante pour cela et nous profitons d'une note publiée par les établissements Ate au sujet de leurs nouveaux poussoirs pour aborder le problème.

Dans tout moteur à explosions, il est nécessaire, entre l'arbre à cames (ou les tiges de culbuteurs) et les soupapes, de ménager un certain jeu, à froid, destiné à permettre une certaine dilatation quand le moteur s'échauffera lors de son fonctionnement, échauffement d'autant plus important que l'effort, et sa durée, demandés au moteur, seront plus importants. Ce jeu aux soupapes doit évidemment être vérifié de temps à autre : un jeu trop important soumet tout le système de distribution à de trop grands efforts, entraînant parfois même des bris de soupapes ; avec un jeu trop faible, par contre, les soupapes fermeront mal quand le moteur sera trop chaud, et la soupape d'échappement, en particulier, pourra en souffrir (coup de chalumeau). De plus, le choc du siège de soupape peut être aussi la cause d'une modification de longueur, comme l'usure de la surface plate du poussoir ou de la queue de soupape. Tout ceci exige la vérification périodique du jeu aux soupapes. Enfin, une variation de ce jeu modifiera, et d'une manière indésirable, le diagramme de distribution, et par là même diminuera la puissance du moteur. Finalement, les moteurs, qui doivent avoir un fonctionnement silencieux, manifesteront avec un jeu aux soupapes trop important, un bruit de distribution des plus caractéristiques et désagréables.

On peut pallier à ces divers inconvénients en introduisant, à une place ap-



propriété entre l'arbre à cames et les soupapes, un élément qui rattrapperait automatiquement toute modification du jeu, élément qui sera bien souvent un poussoir hydraulique.

Chez Ate, ce poussoir hydraulique fonctionne de la manière suivante : l'huile amenée par la pompe à huile du circuit de graissage, arrive dans la chambre inférieure du poussoir (B), et, de là, par un petit tube (4), muni de la bille clapet (3), dans la chambre de pression (A) contenant le coussin d'huile. Lorsque le poussoir (6) est poussé de bas en haut, la bille (3) obture la chambre (A) et l'huile, incompressible, assure une liaison rigide entre le poussoir (6) et le piston (2) qui

oblige la soupape à s'ouvrir. Quand, par contre, la soupape est fermée, le ressort auxiliaire (5) dont la force ne représente qu'une petite partie de celle du ressort de rappel de la soupape, situé entre le piston (2) et le cylindre, le corps (1) de l'appareil, assure la fermeture absolue et sans jeu aucun de la soupape.

Toute modification de réglage du système de distribution, par dilatation, par usure, etc., est donc automatiquement compensée. Ainsi il n'est pas nécessaire de refaire un nouveau réglage, le bruit des soupapes est nettement diminué, leur fermeture est parfaite, et le calage de la distribution demeure beaucoup plus précis.

POUR VOTRE SCOOTER ; UN ACCESSOIRE DISCRET MAIS EFFICACE :

LA CULASSE T. A. R.

Parmi les innombrables accessoires vendus en Italie pour le scooter Vespa, certains sont destinés à améliorer réellement le rendement de la machine, alors que d'autres sont plutôt créés afin de flatter le goût de « l'épate ». Estimant pour notre part qu'une aguichante pin-up décalquée sur un tablier de scooter est moins intéressante qu'une culasse à haut rendement,

c'est d'un accessoire semblable que nous vous entretiendrons. La culasse TAR est adaptable sur les Vespa datant de 1949 à 1952. L'augmentation de rendement qu'elle provoque est due principalement à la forme de la chambre de combustion qui est conçue de façon à obtenir un remplissage et un balayage améliorés.

Cette culasse est construite en alliage léger (aluminium-cuivre-silice) avec un ailetage plus serré et plus fin que sur le modèle d'origine, selon la technique régnant pour les moteurs d'avion à refroidissement par air. La culasse TAR est adaptable instantanément à la place de la culasse d'origine, sans aucune modification. Vue de profil (voir dessin), cette culasse affecte la forme d'un toit aux pentes de longueurs inégales. Dans la partie la plus large se trouve le trou de bougie incliné de 18° environ par rapport à l'axe du cylindre.

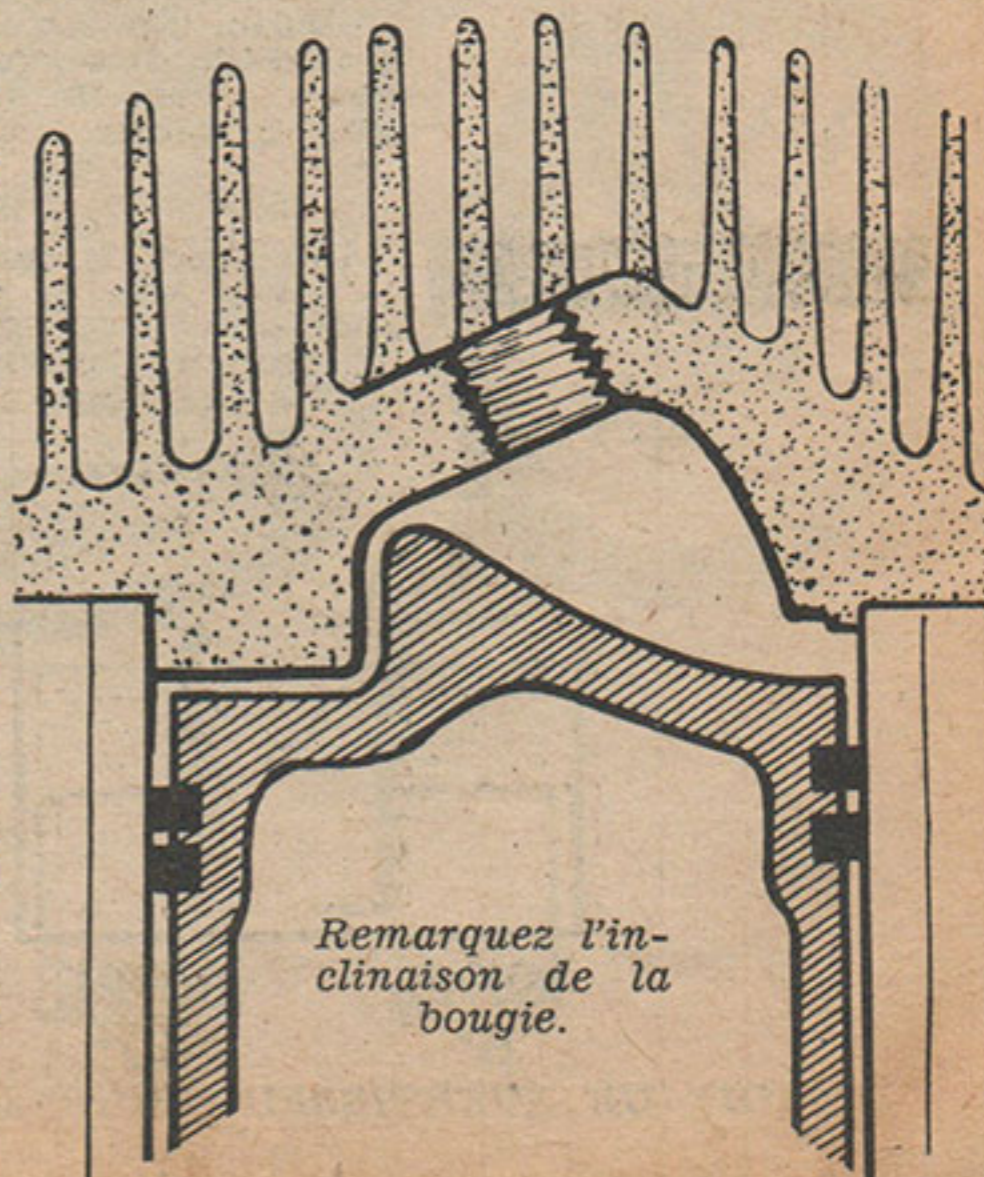
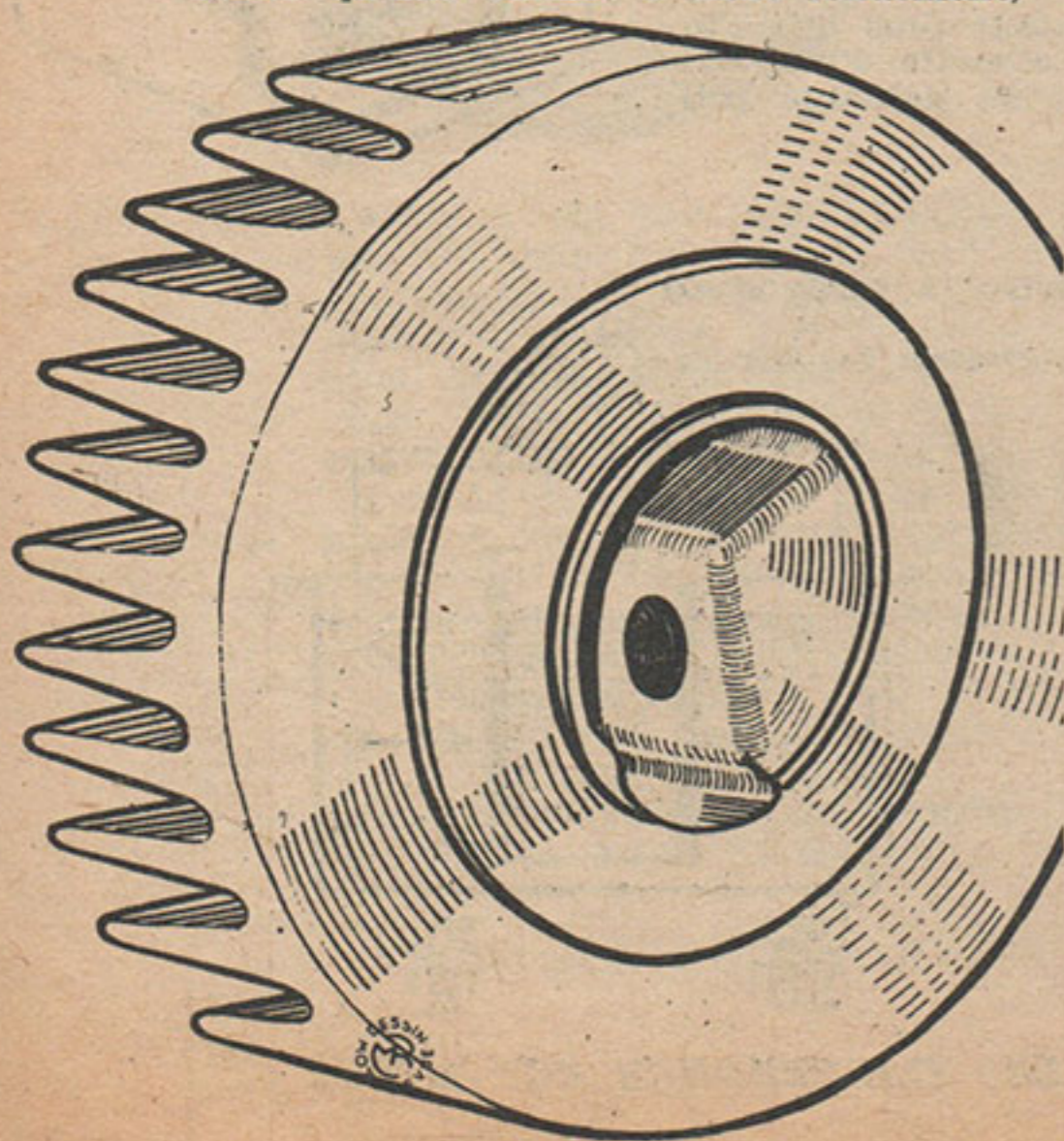
La profondeur maximum de la culasse est de 18 mm, donc supérieure à celle de la chambre d'origine. La conformation particulière de cette culasse ne modifie pas le taux de compression, mais améliore la vaporisation du mélange carburant, ce qui améliore la puissance du moteur et diminue la consommation.

En effet, le moteur Vespa normal qui développe 4 CV 5 voit sa puissance passer à 5,7 CV, soit une augmentation de 25 %, ce qui est appréciable, on s'en rend compte. La vitesse maximum est augmentée de 8 à 10 kmh.

La consommation rigoureusement contrôlée sur 200 kms a été de 1 litre aux

55 kms à 50 kmh., soit une économie de 20 % environ sur la consommation de la machine d'origine.

Signalons pour terminer qu'il est inutile de nous écrire au sujet de cet accessoire, car il n'est pas vendu en France. Voici toutefois l'adresse du fabricant : Ottimo et Pollano, Corso Garibaldi, 21, à Venaria (Italie).



Remarquez l'inclinaison de la bougie.

DICTIONNAIRE du DEBUTANT

B

BATTERIE

GENERALITES

Le rôle de la batterie ou accumulateur (accus) est d'emmagasiner l'énergie électrique qui lui est fournie, de la conserver, et enfin de la restituer lorsque l'on en a besoin.

Quel en est le principe ?

Dans un bac en verre ou en matière isolante sont plongées, dans une solution d'acide sulfurique (SO_4H^2), deux électrodes en plomb. L'électrode positive est recouverte de peroxyde de plomb (PbO_2) couleur brun chocolat, l'électrode négative de plomb spongieux (Pb), de couleur gris ardoise.

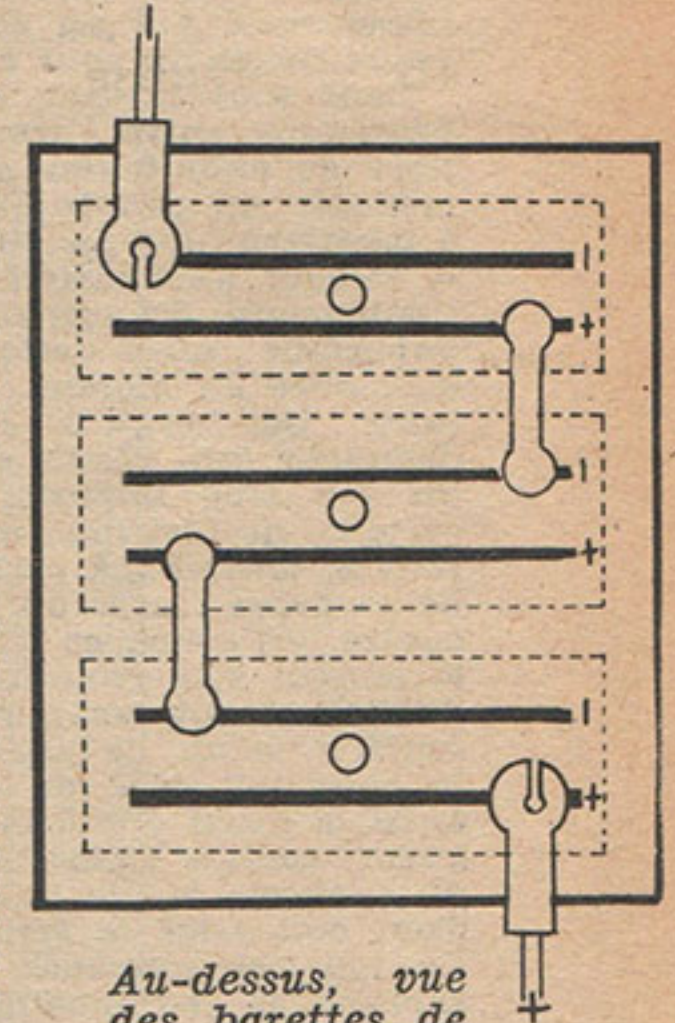
La décharge : si nous branchons un récepteur quelconque, une ampoule par exemple, la batterie se décharge et le courant va, dans l'électrolyte (la solution acide) du « - » au « + ». L'acide sulfurique se décompose et l'hydrogène « H » va vers l'électrode « + » où il entre en combinaison avec le peroxyde de plomb (PbO_2), donnant du sulfate de plomb et de l'eau. D'autre part, le groupe (l'ion) « SO_4 », composé de soufre et d'oxygène, né lui aussi lors de la décomposition de l'acide sulfurique, va vers l'électrode négative et forme avec le plomb spongieux du sulfate de plomb (SO_4Pb).

En fin de décharge, les électrodes se sont donc sulfatées ; en même temps il y a eu formation d'eau, diminuant la densité de l'électrolyte (l'acide sulfurique étant plus dense que l'eau).

La charge : lors de la charge, le courant change de sens. Lors de la nouvelle décomposition de l'acide sulfurique, l'hydrogène (H) va cette fois vers l'électrode négative, réagit avec le sulfate de plomb qui s'y était précédemment formé, pour donner du plomb spongieux et de l'acide sulfurique. A l'électrode positive, les réactions chimiques sont un peu plus complexes : l'ion SO_4 réagit d'abord avec l'eau, donnant aussi de l'acide sulfurique et un dégagement d'oxygène ; ce dernier, à son tour, réagit avec le sulfate de plomb, et avec encore intervention de l'eau, donne une formation d'acide sulfurique et, sur l'électrode, un dépôt de peroxyde de plomb.

Les électrodes sont donc revenues à leur état initial, l'électrolyte s'est enrichie d'acide sulfurique, augmentant de densité.

Le voltage fourni par un élément de batterie au plomb est surtout fonction de l'état de charge, d'un maximum de 2,7 volts, d'un minimum de 1,7 volts (on considère, à cette valeur, la batterie déchargée). Sa valeur moyenne d'utilisation est de 2 à 2,1 volts. Elle varie aussi légèrement suivant la température, un peu plus élevée quand elle est chaude.

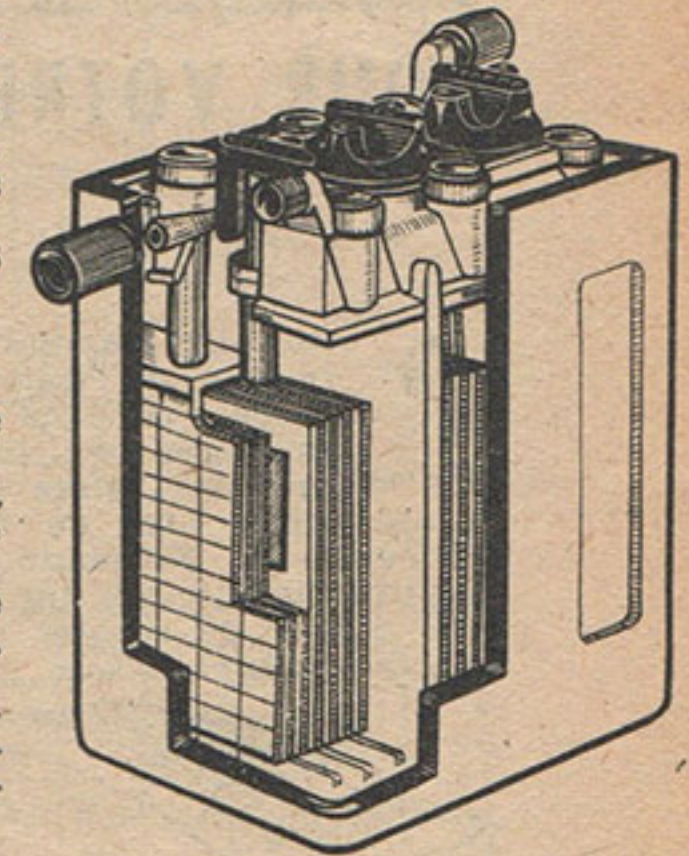


Au-dessus, vue des barettes de liaison des éléments d'une batterie, et au-dessous, un crevé montrant la disposition des plaques.

CONSTRUCTION

La quantité d'électricité que peut emmagasiner une batterie est fonction surtout de la surface des plaques. Cette dernière étant définie, on obtiendra une quantité d'électricité plus importante en mettant plusieurs plaques en parallèle, alternativement positive et négative. Les plaques de même polarité sont soudées à une barre en plomb terminée par une borne où se fixe la cosse. Les plaques sont séparées par une matière isolante, mais perforée, pour permettre les échanges chimiques.

Les batteries 6 volts sont composées de 3 plaques, celles de 12 volts de 6 plaques.



CAPACITE

C'est la quantité, mesurée en ampères-heures (A.h.), que peut donner une batterie jusqu'à décharge complète.

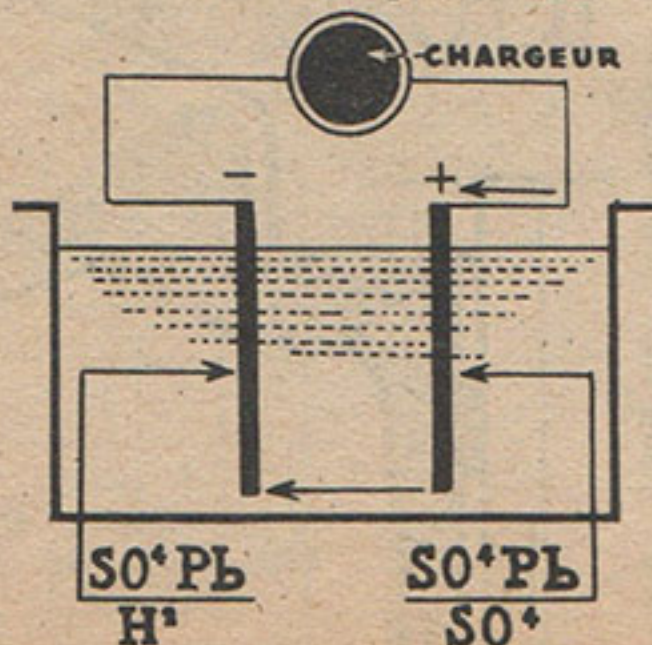
Cette capacité est fonction de la température, et si elle est de 100 % à 25°, elle sera de 110 % à 40°, 73 % à 0°, 45 % à -20°. Donc ne pas s'étonner d'une capacité plus faible en hiver.

Elle est aussi fonction de la densité de l'électrolyte, mesurée en degrés Baumé (° Bé), avec un maximum pour 32°. On adopte généralement, en fin de charge, une densité de 28 à 30° Bé.

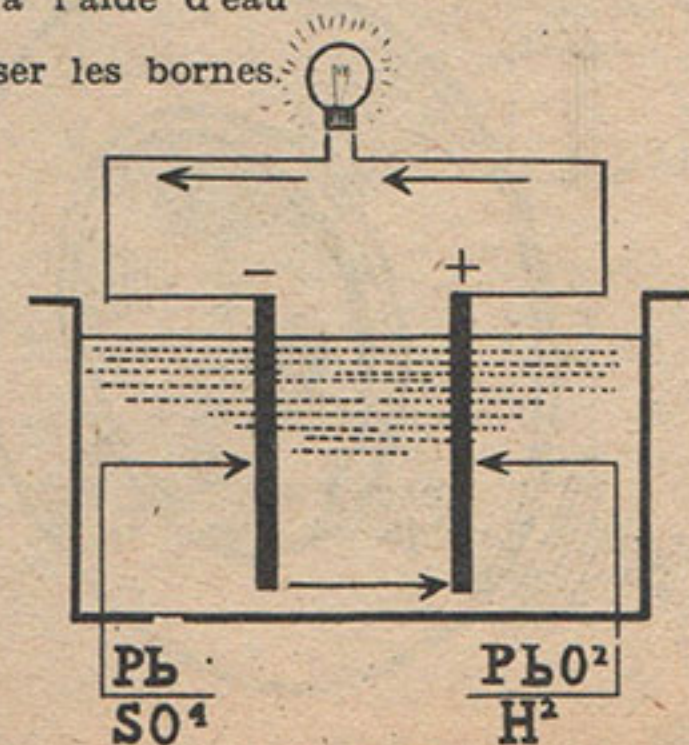
Enfin elle dépend du régime de décharge ; baissant d'autant plus que l'intensité de décharge est plus élevée. On a convenu d'appeler capacité d'une batterie la capacité en ampères-heure correspondant au régime de décharge pendant 10 heures.

ENTRETIEN

- On peut le résumer ainsi :
- Avoir soin de rétablir régulièrement le niveau de l'électrolyte à l'aide d'eau distillée.
- Maintenir l'extérieur propre, éliminer les sels grimpants et graisser les bornes.
- Ne pas laisser une batterie déchargée.

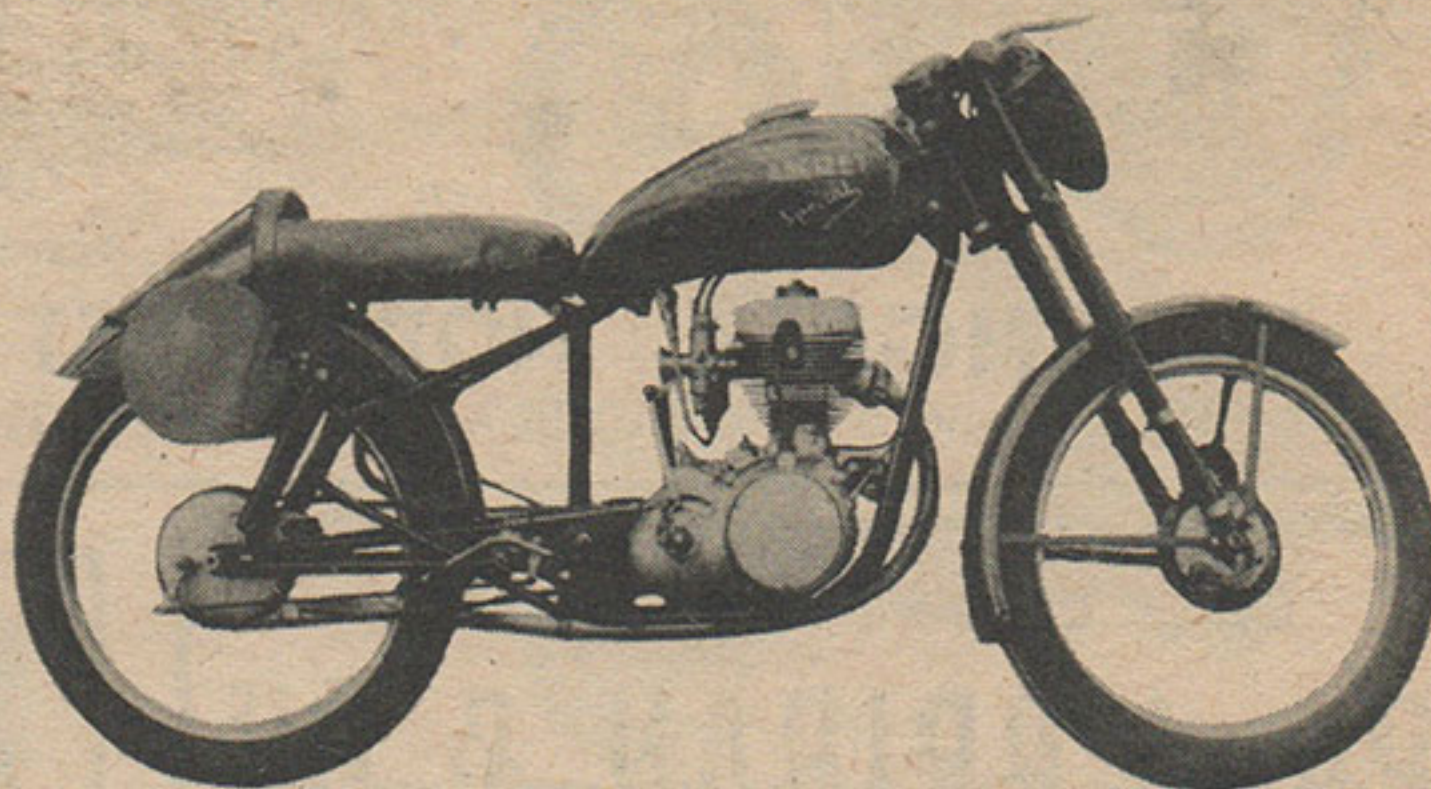


Ci-contre, les deux phases de l'utilisation d'une batterie, la charge et la décharge, avec les réactions chimiques qui accompagnent ces opérations.



LES "175" SPÉCIALES

Les amateurs de compétition en petite cylindrée s'étant vu interdire la catégorie 125, se sont rabattus sur les 175 cmc. De nombreuses réalisations personnelles témoignent d'un bel effort. Et c'est pour encourager ce mouvement que nous ouvrons nos colonnes aux 175 « spéciales ». Que tous les sportifs ayant réalisé de telles machines nous envoient photos et description technique afin de mettre à la disposition des intéressés une documentation la plus complète possible sur tout ce qui se fait en France comme 175 « spéciales ».



L'ARCISSET SPECIALE

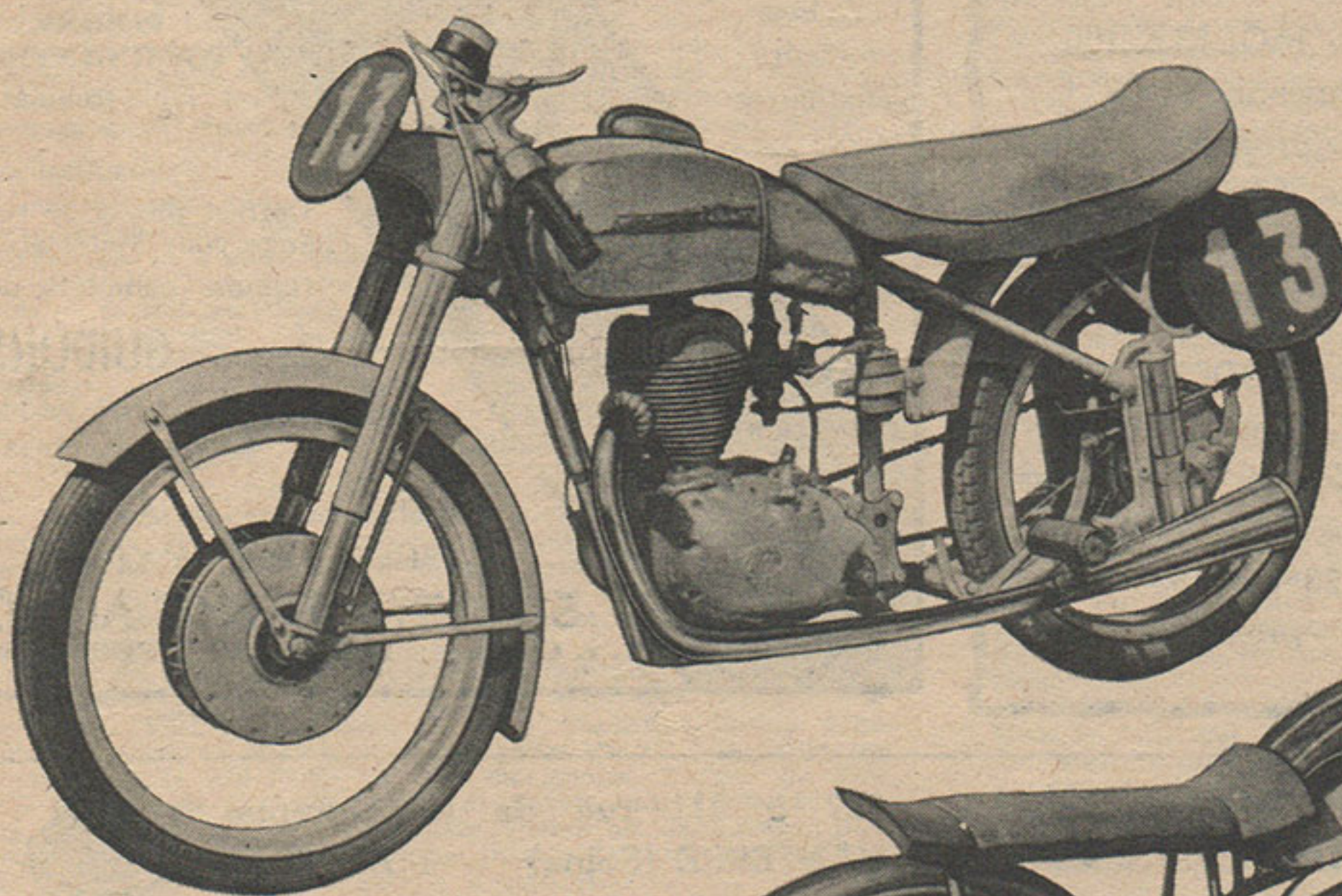
L'ALCYON DE ROUGER

LA D.S. MALTERRE DE LÉCHELON

La maison A.M.C. commercialisant un 175 sport développant 10,5 CV, de nombreux amateurs sont évidemment partis de ce bloc-moteur pour réaliser leur propre machine compétition. Ci-dessus, l'Arciset Spéciale avec cadre à suspension arrière oscillante. A l'avant, nous trouvons une fourche télescopique et un frein de 125 Terrot. Ci-dessous, l'Alcyon de Rouger, sur laquelle nous remarquons principalement l'énorme moyeu-frein avant de 240 mm. signé Collignon.

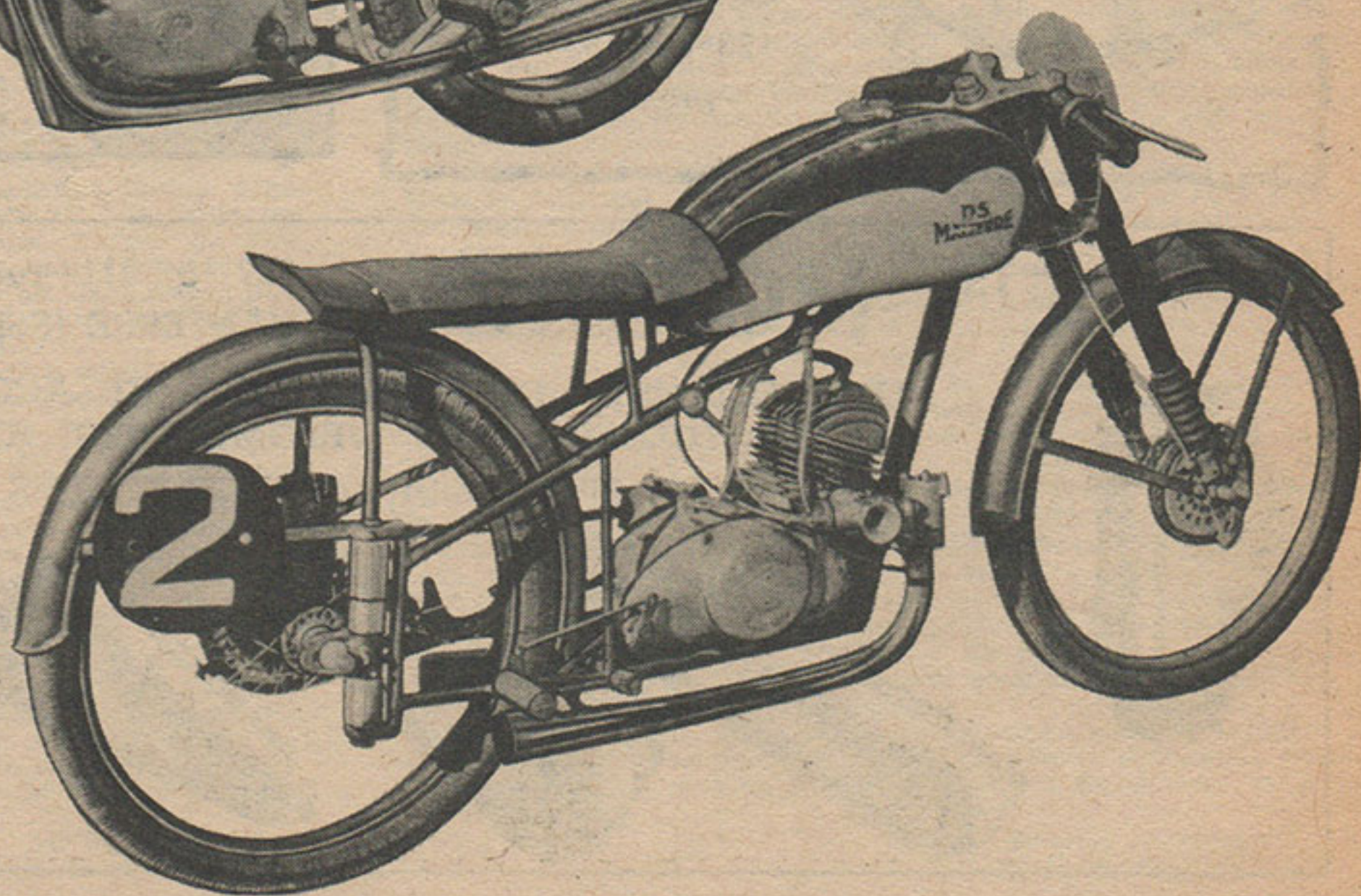
× × ×

Pour ceux qui s'intéressent aux 175 cmc. « gonflées », nous rappelons que nous avons déjà présenté la 175 Camus (N° 1.119 et 1.132), les A.M.C. améliorés (N° 1.124 et 1.127), les Motobécane de Tilliet et Delauné (N° 1.133), l'Ydral double arbre (N° 1.127) etc...



Lechelon, qui par ailleurs pilote une 500 cmc. Featherbed, monte également en 175 cette D.S. Malterre (à droite) dont le principal attrait réside dans la légèreté. Petits pneus de 600 x 55, cadre extra fin fait en tubes de 18 et 15 mm. environ. Selle réduite à sa plus simple expression (une feuille de tôle recouverte d'un caoutchouc mousse). Tambours de frein ajourés, etc... Résultat : cette 175 pèse 58 kgs ce qui constitue certainement un record.

Moteur 175 Ydral avec carburateur à corps horizontal.



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

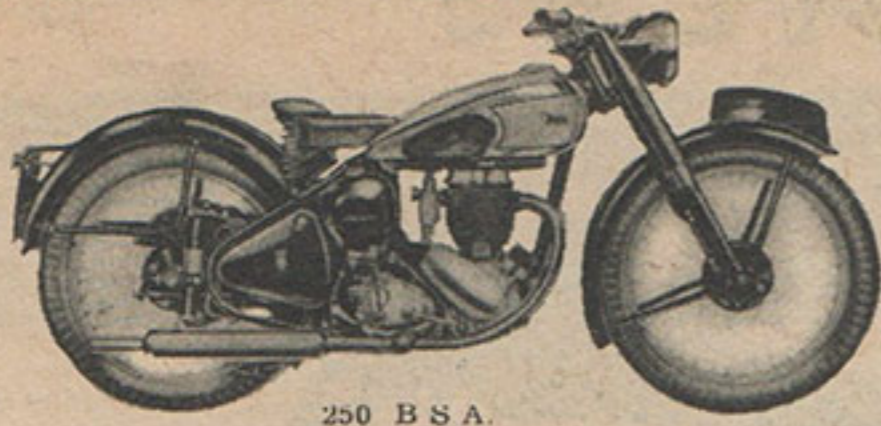
CREDIT 12 MOIS 1/3 COMPTANT

NEUF et OCCASION sur toutes nos marques :

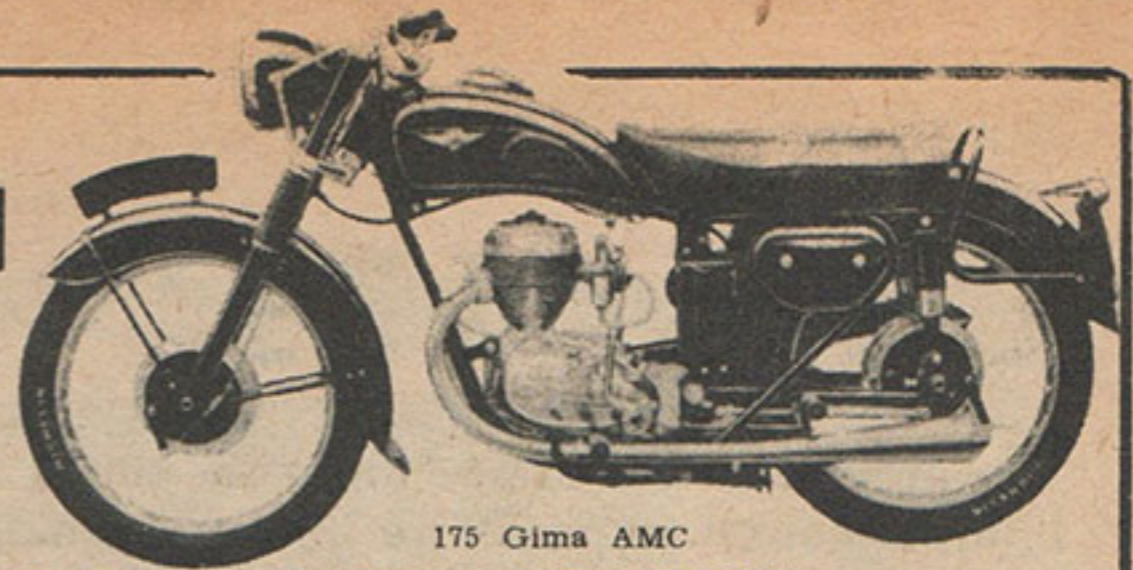
G.I.M.A. -- GUILLER -- GUZZI « GALLETTO » etc...

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

LES ETABLISSEMENTS

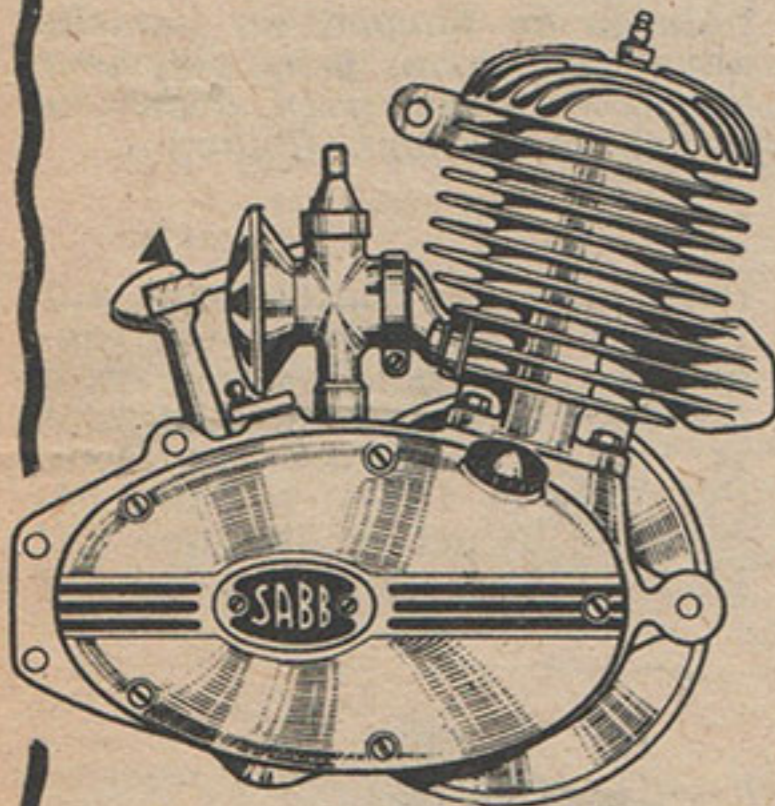
René BRIBAN & C^{IE}

vous présentent leur nouveau

BLOC MOTEUR type S. A. B. B.

14, rue Palestro - PANTIN — NORD 02-55

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



— MODELE 100 —
Puissance 4,3 CV.
Course 50 - Alésage
50 - Cylindrée
98 cmc. - Com-
pression 7,2.

— MODELE 125 —
Puissance 5,2 CV.
Course 50 - Alésage
56 - Cylindrée
123 cc. 15. - Com-
pression 7,8

AMAC

LA GRANDE MARQUE
MONDIALE DE

CARBURATEURS

pour MOTOS
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS
SCOOTERS

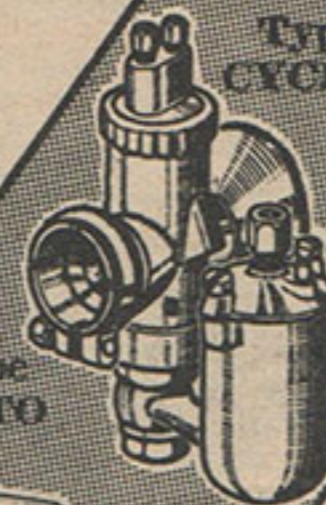
et tous
moteurs
auxiliaires



Type
VELOMOTEUR



Type
CYCLOMOTEUR



Type
MOTO



GUIDON
nouvelle
poignée
tournante

Autres
spécialités
AMAC :

POIGNEES
TOURNANTES

Robinet
d'essence

Transmissions

Coffret pièces de re-
change pour Motoristes

Gamme complète de

GUIDONS

pour toutes
machines

Manettes et leviers séparés

Catalogue à MM. les Agents

STATION-SERVICE-AMAC

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

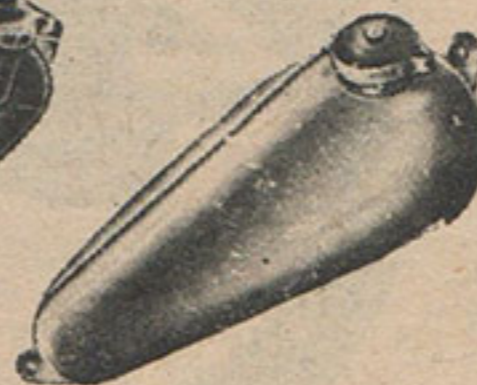
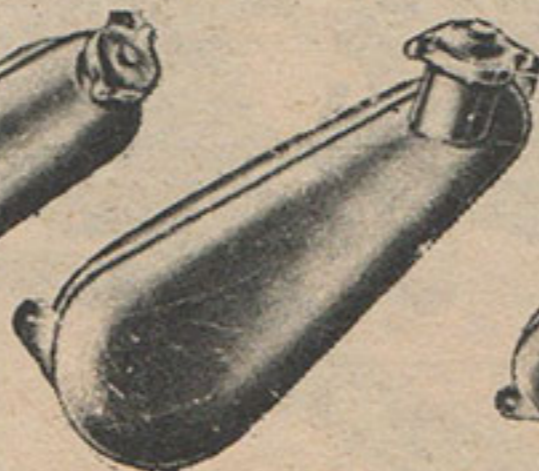
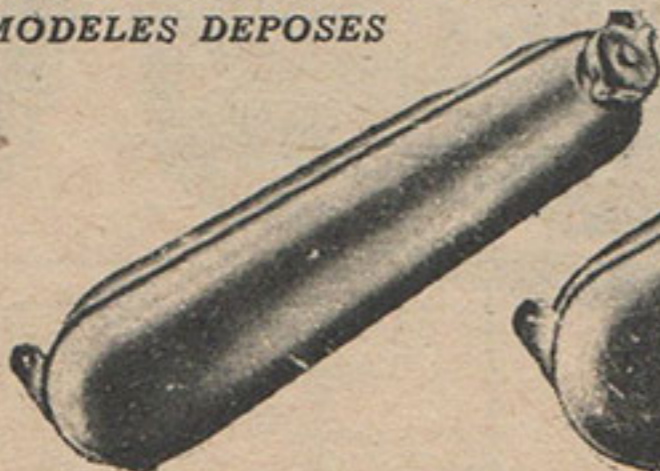
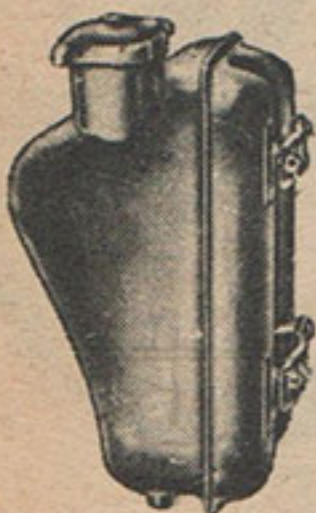
ETS MOTTAZ

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

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

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

MODELES DEPOSES

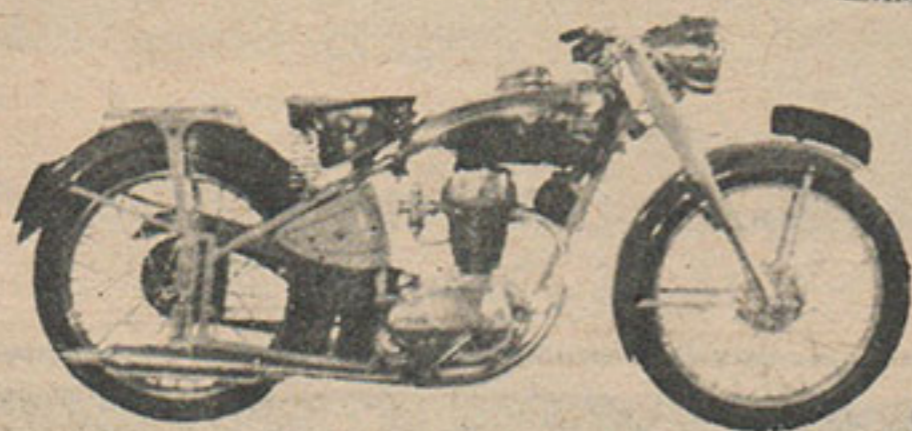


BOUCHONS BREVETES



MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Ce qu'ils en pensent



175 MOTOBECANE

Très intéressé par votre rubrique « Ce qu'ils en pensent », je vous apporte à mon tour mon point de vue sur une machine qui a déjà fait l'objet de plusieurs articles : la 175 Motobécane. Personne, à mon sens, n'a assez insisté sur l'extraordinaire résistance de cette mécanique, et ses nombreuses qualités qui en font aujourd'hui l'une des machines françaises les plus demandées.

J'ai acheté cette machine en mars 1952 après trois mois d'attente ; je dois dire en toute franchise, sans aucun parti pris, qu'elle m'a donné entière satisfaction jusqu'à ce jour. J'ai pourtant parcouru plus de 12.500 kms, sans absolument rien « toucher » au moteur et celui-ci ne parut pas souffrir de cette attente.

Il faut dire que j'avais effectué le rodage très sérieusement (« Moto-Revue » avait à ce sujet donné dans un de ses articles de très judicieux conseils). Au début j'ai su réprimer l'irrésistible appel de la vitesse et la griserie que le motard débutant éprouve en se trouvant sur sa machine. Je n'ai pas dépassé 60 kmh. durant les 1.500 premiers kilomètres. J'avais aussi le souci constant de mélanger un peu d'huile à l'essence, car je craignais les serrages. Je me refusais de rouler sans huile, ainsi qu'un conducteur de deux temps ! Enfin, ce qui fut plutôt le plus difficile pour moi, je restais ferme et insensible devant les sollicitations de mes camarades désireux de se « faire charrier » et je ne plaçais un tan-sad que vers 2.500 kms. Ma moto se porte à merveille aujourd'hui, après ce régime privilégié. Je viens de la laisser au garage en vue d'une révision : le mécanicien a trouvé un moteur en parfait état, le changement des segments n'étant pas même nécessaire et cela, je le répète, après 12.500 kms.

Beaucoup prétendent que ma machine a roulé dans le coton et que je n'ai rien exigé d'elle de bien ardu. Qu'ils se détrompent !

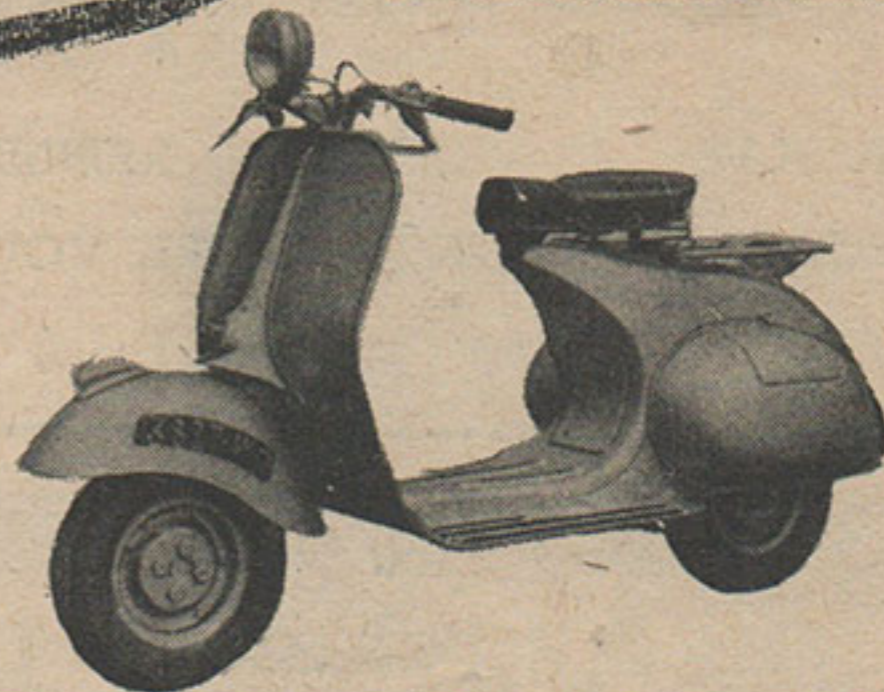
Durant les dernières vacances, j'ai fait une longue randonnée en Corse, parcourant plus de 3.000 kms dans ce pays montagneux et pas uniquement sur les routes nationales ! Les chemins y sont affreux, surtout après les orages, et j'en garde le souvenir par quelques « buches » superbes ; bah ! les cicatrices remplacent les médailles et ce sont des souvenirs encore plus marquants !

A deux et avec tout le matériel de camping, la charge totale devait approcher 170 kgs. Les cols assez raides (de Vizzavona, Vergio, Teghime, Bavella) furent franchis sans peine, une bonne partie en 3^e, le reste en 2^e. Jamais je ne fis attendre la 250 Puch de mes camarades. Inutile de dire qu'il faisait une chaleur torride et j'avais monté une bougie très froide qui se révéla excellente, même au démarrage. Durant ces rudes épreuves, aucune panne, aucune avarie ! Je suis rentré de Corse... décidé à y retourner.

Puis la 175 Motobécane fit encore des trajets assez durs dans les Alpes : Grenoble, Gap, les cols de Chartreuse et du Vercors, la côte de Laffrey. L'hiver arriva et je ne parvins pas à abandonner ma moto. J'appris à rouler par tous les temps sous la pluie, sous la neige, sur le verglas ; c'était un véritable entraînement de dirt-track ; les dérapages furent nombreux, mais sans dégâts, heureusement ; c'est ainsi qu'on apprend à aimer la moto, quitte à passer un peu pour fou, qu'importe, puisque ces fous sont heureux ! Et puis, la moto n'est-elle pas excellente pour la formation des réflexes et du sang-froid.

Pour finir, la 175 Motobécane est une machine de qualité parfaite, très robuste et assez rapide ; elle convient particulièrement aux jeunes par son extrême maniabilité et sa solidité — en attendant l'achat d'une plus grosse machine — (ce dont rêve chaque motard) ; elle peut soutenir, même à deux, de longs raids et par là c'est une bonne machine de tourisme fine, élégante et économique.

Mr Ph. PETIOT,
Vaulnaveys le Haut (Isère)



VESPA - A.C.M.A.

Après vous avoir donné mon avis, il y a un an, sur la 125 atérales Motobécane (machine sur laquelle j'ai parcouru 24.000 kms en 2 ans), je vous envoie quelques impressions sur ma Vespa achetée neuve en Janvier 1953 et qui totalise actuellement 4.500 kms parcourus par tous les temps (y compris neige et verglas) dans Paris et sa banlieue surtout.

Il s'agit du nouveau modèle 53 qui, entièrement équipé, constitue une très jolie petite machine revenant malheureusement à 170.000 francs.

Moteur : c'est un bon deux temps, très nerveux, mais pas très souple. Vitesses commandées du guidon (très agréable), bien étagées sauf la seconde trop courte à mon gré. Elle démarre très sec, grimpe toutes les côtes, ou presque, en prise sans peiner. Vitesse maximum : 72 kms au compteur.

Mélange : (corvée pénible quand on est habitué au 4 temps) essence plus huile Esso Motor Oil 30 (10 % en rodage - 8 % après). Avec ce mélange je n'ai jamais eu ni serrage ni perle à la bougie. Celle d'origine (une Floquet) n'a fait que 900 kms ! Depuis, j'emploie la Bosch 225 TI avec laquelle je n'ai jamais d'ennui ni en ville ni à hauts régimes.

Le moteur part toujours au premier ou deuxième coup de kick même par temps froid en fermant l'air. Il est très accessible en relevant l'aile droite. Seul le carburateur est d'accès difficile. La consommation en ville est de 3 litres environ. Le réservoir est maintenant de 7 litres avec une réserve permettant de faire 25 kms, ce qui évite toute panne sèche.

Enfin, le moteur est très silencieux. Seul le claquement inévitable au passage des vitesses est désagréable.

Partie cycle : elle paraît robuste malgré le principe du châssis-coque. Aucun bruit de ferraille. La tenue de route n'est nullement affectée par la position latérale du moteur. Par temps sec, on peut se permettre toutes les acrobaties. Dès que la route est mouillée, il vaut mieux s'abstenir de tout virage rapide ou de coups de freins violents, si l'on tient à arriver sain et sauf. Les freins sont puissants et progressifs, mais le frein moteur est inexistant d'où prudence redoublée par temps gras.

La suspension avant est satisfaisante sur bonnes routes. Mais je vois mal une Vespa sur routes non goudronnées avec nombreux nids de poule. En effet on talonne très facilement. A l'arrière, suspension ferme qui me plaît plus que la suspension avant.

Avec un bon pare-brise, la protection contre les intempéries est presque totale. Deux sacoches, plus le petit coffre de l'aile gauche, plus un porte-bagages avant permettent d'emporter pas mal de choses sans être gêné. Le crochet porte-serviette est également très pratique. L'antivol bloquant la direction est très commode. L'avertisseur est efficace en ville, assez insignifiant sur route. Enfin malgré la petite dimension du phare, l'éclairage sur route est correct. Regrettons l'absence de batterie et lanterne, si pratiques en ville.

Entretien et réparations effectués : un décalaminage à 2.500 kms. Une réparation du compteur « Veglia » où l'eau s'amasait entre verre et cadran à chaque averse. Une crevaison AR qui m'a permis d'apprécier la roue de secours à sa juste valeur (8 minutes exactement pour changer de roue).

Je lave ma Vespa chaque semaine comme une voiture. Les chromes ont l'air de bonne qualité.

En conclusion ma Vespa me donne jusqu'à présent satisfaction, sauf quelques points de détail. Espérons seulement que son prix sera un jour en rapport avec celui de sa sœur fabriquée à Milan !

Roland RICHARD
71, Fg St-Honoré, Paris-8^e

TOUJOURS 100 OCCASIONS SELECTIONNEES :

Toutes cylindrées, toutes marques, à tous les prix

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

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

G A R A G E

Roger SCEAUX

Vainqueur de 15 Grands Prix Internationaux

Recordman Bol d'Or 1947-1951

(catégorie side-car)

4, rue Beaupaire - PANTIN — NORD 15-18

Métro : Hoche

**Indispensable sur
votre moto !**

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

LE PLUS SIMPLE
LE PLUS PRATIQUE
LE SEUL EFFICACE

Breveté S. G. D. G.

vous donne :

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

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

TOUS LES BOUCHONS SIMPLES OU ANTI-VOL pour AUTOS et MOTOS
Ets JOURNEE et C^o S. A. - 69, rue Parmentier - BEZONS
Magasin de vente, 6, rue Voltaire - LEVALLOIS - PER. 60-51
VENTE EXCLUSIVE EN GROS

Certitude

REVIL

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

ACCESSOIRES SÉLECTIONNÉS
ÉQUIPEMENTS - VÊTEMENTS
SPÉCIAUX POUR MOTOCYCLISTES

PRIX LES PLUS ÉTUDIÉS

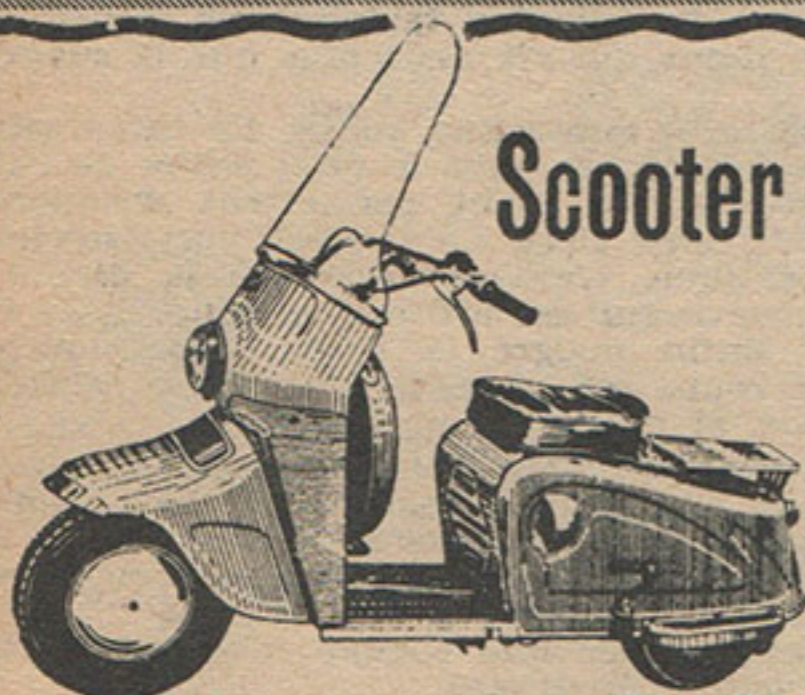
SACOCES - CAMPING
grande contenance
à laçage **3.690**
Frs :

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

E^{ts} REVIL

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

membres de club
faites-vous connaître !



Scooter BERNARDET

125 et 250 cmc.
4 vitesses
payable en
12 mensualités

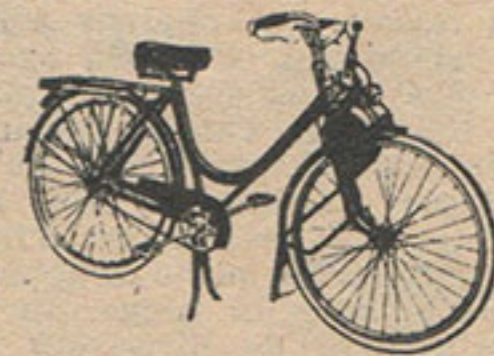
G. S. M.

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

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

Documentation gratuite — Essai tous les jours en nos magasins

VELOSOLEX



12.140 frs comptant
(y compris taxes et assurances)
et 10 traites mensuelles de 3.150 frs.

le MOTO-CROSS

de la FERTÉ BERNARD



Organisé pour la première fois par le Moto-Club du Maine, ce cross, qualificatif pour le Championnat de France, se déroulait devant quelques quinze mille spectateurs au lieu dit « Buttes de Valmer ». Malgré les deux kilomètres qui séparent le circuit de la ville, de nombreux mordus étaient installés sur le terrain dès le matin pour assister à l'entraînement. Immédiatement l'organisation impeccable sautait aux yeux : belles tribunes pavoisées, barrières blanches bien visibles et solides, balles de paille en nombre suffisant et un quartier de coureurs gardé par des commissaires et la Gendarmerie. Le circuit lui-même, long de 1554 mètres, herbu en grande partie, est extrêmement rapide bien que présentant des difficultés appréciables. Les dénivellations sont courtes, mais particulièrement « raides ».

Dès deux heures eut lieu la présentation des coureurs. Le Président excusa Molinari qui avait déclaré forfait à la suite de sa récente chute à Genève.

La première manche des 250 cmc. fut dès le début une lutte serrée entre les quatre hommes de tête : René Klym, Bénard, Juigné et Amédéo. Notons également la participation d'un ex-champion, G. Froissard et de son fils à peine âgé de 18 ans.

Ensuite ce fut au tour des 350 cmc. nationaux. Tout le monde attendait la révélation de la saison dernière : le breton Hazianis. Dès le premier tour il partait en flèche dans le style étourdissant que nous avions applaudi l'année dernière à Montreuil. Derrière lui Robert Klym, Juigné et Barat bagarraient ferme pour les places suivantes et terminaient cette première manche dans cet ordre, nettement détachés des autres concurrents.

Au départ des 500 cmc. nationaux, nous notons sur la ligne de départ la présence de Barat, Amédéo, Lefèvre, Cathelin, Bénard, Perlin, etc... Chassé-croisé entre Barat et Amédéo, suivis de Perlin, Cathelin et Lefèvre. Au dernier tour cependant, une chute de Perlin devait modifier ces positions : ce dernier était relégué à la septième place, tandis que Lefèvre et Cathelin terminaient respectivement troisième et quatrième.

Le départ des 500 cmc. internationaux fut quelque peu retardé par Archer, qui, depuis la veille, essayait de remettre en état la boîte défectueuse de sa Norton ACT. Il ne devait d'ailleurs tourner que pendant quelques tours avant d'abandonner définitivement.

Départ : au bout de la ligne droite, devant les tribunes, Frantz est déjà nettement en tête. Il mène la course à une allure infernale, suivi de Brassine, Hazianis, Lines (A), Prieur, Libouton (B) et tous les autres concurrents. Au bout de quelques tours, nous avons à déplorer le seul accident de la journée. Prieur, ayant abordé un raidillon trop rapidement, passa par dessus son guidon, heurta le sol de la tête et l'épaule. Il fut relevé inanimé et transporté à l'hôpital par Archer. Ses blessures ne se révélèrent pas trop graves et nous lui souhaitons un prompt rétablissement. Cette course fut d'ailleurs meurtrière pour le matériel : l'anglais Cheney, sur Norton culbu, devait faire une véritable « salade de pignons ». Sa boîte s'étant bloquée, pignon AR, tambour et mâchoires du frein se brisèrent littéralement en miettes et il ramena le tour tristement dans son casque. Hazianis, à son tour, connut la malchance avec une boîte défectueuse. Il termina son dernier tour à pied. Frantz enleva donc cette course, suivi de Brassine, Vouillon, Lines et Libouton.

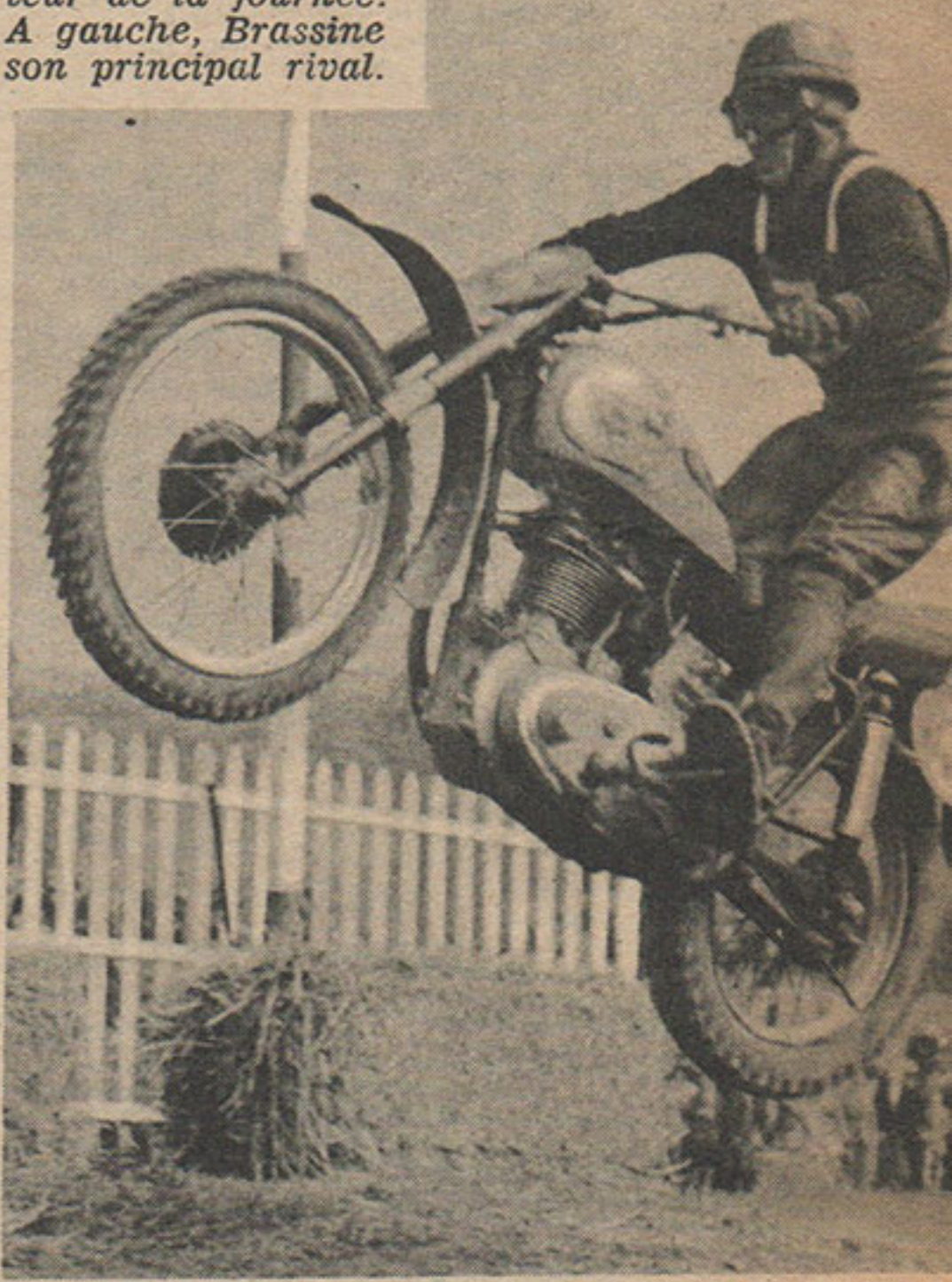
La deuxième manche des 250 cmc. mit aux prises Juigné, Bénard et Klym qui terminèrent dans cet ordre. Dans les 350 cmc. qui suivirent immédiatement, Hazianis, en grande forme, garda la tête pendant toute la course sans jamais être inquiété par Barat, Robert Klym ou les autres régionaux. Suit la seconde manche des 500 nationaux qui fut enlevée par Barat devant Lefèvre et Amédéo.

Les rangs des internationaux étaient sérieusement éclaircis pour la deuxième épreuve. Nous notions les abandons d'Archer, Cheney, Beamish, Hazianis, Lefèvre et évidemment Prieur. L'inévitable Frantz en tête, la meute part pour le premier tour. Brassine chute presque tout de suite et repart en dernière position. Il remonta un à un tous les concurrents jusqu'à Lines qui était alors troisième. Après une courte empoignade entre les deux hommes, Lines voyant qu'il n'était pas de taille à tenir tête à un Brassine déchainé, lui faisait sportivement signe de passer. Pourtant il n'était plus question d'inquiéter Frantz et Vouillon qui avaient pris une belle avance.

La finale des 250 cmc. fut disputée sur 4 tours seulement pour manque de temps. Elle fut gagnée



Ci-dessus, Frantz, le grand triomphateur de la journée. A gauche, Brassine son principal rival.



par René Klym devant Bénard, Juigné, Dubois et le jeune Froissard. Comme la course précédente, la finale des 350 se courait en quatre tours. Au départ, Hazianis décidément malchanceux eut un accrochage avec Robert Klym, chuta et repartit dernier. Une remontée en force lui permit toutefois de finir cinquième derrière Klym, Barat, Juigné et Dubois. Les 8 tours de la finale des 500 nationaux furent gagnés sans histoire par Barat devant Lefèvre, Cathelin et Amédéo.

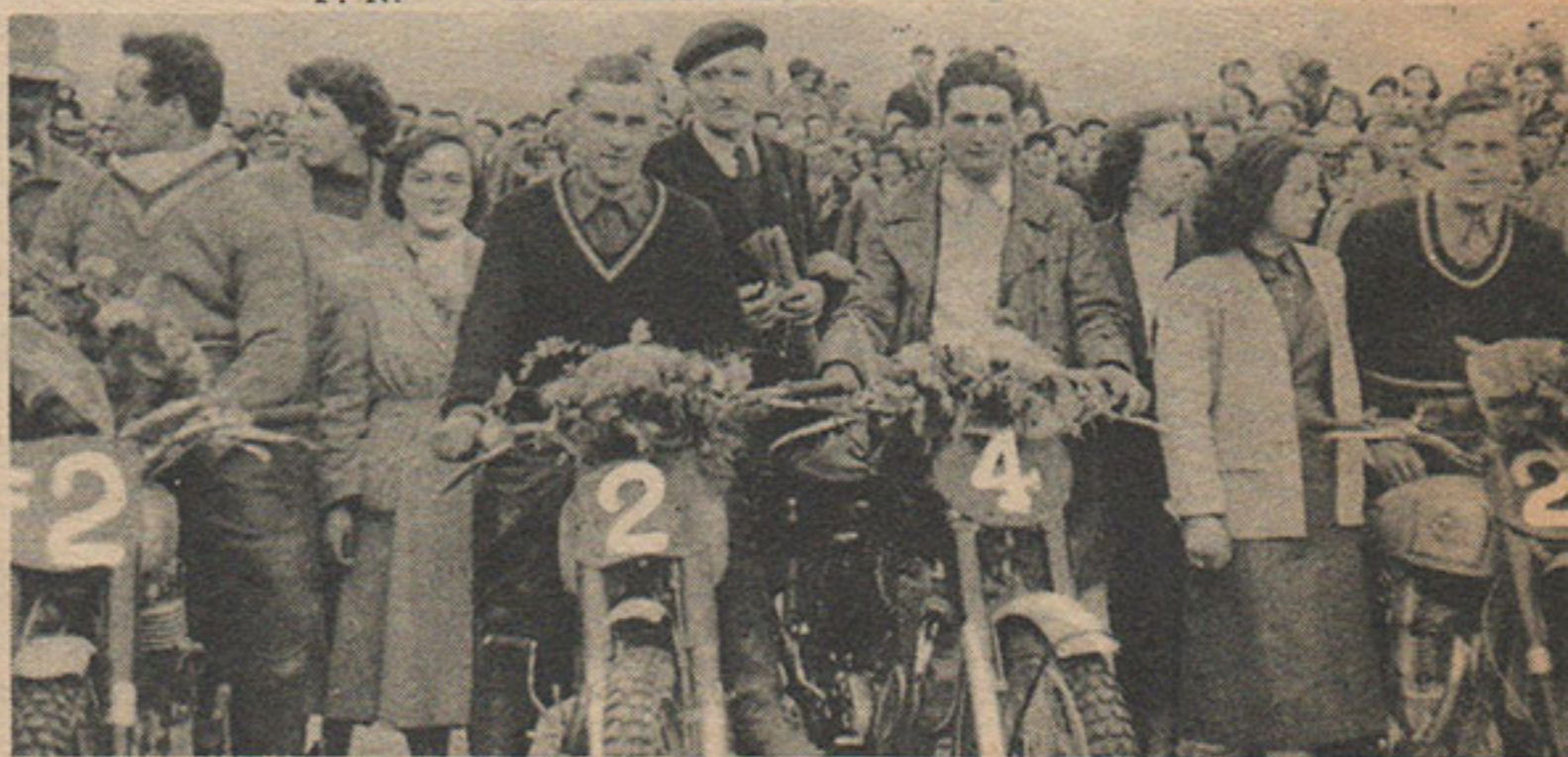
Comme tout le monde, nous attendions avec impatience la finale des 500. Une fois de plus Frantz s'installe en tête, talonné cette fois par Brassine. Derrière eux Vouillon avait chuté et Lines, qui fit une course régulière, était installé à la troisième place. Mais Vouillon, dont la belle tenue pendant toute cette journée est à signaler, la repassa bientôt et la course se termina dans cet ordre.

CLASSEMENTS GENERAUX

- 250 cmc. : 1. Klym René ; 2. Bénard ; 3. Juigné.
- 350 cmc. : 1. Klym Robert ; 2. Hazianis ; 3. Barat.
- 500 cmc. nat. : 1. Barat ; 2. Lefèvre ; 3. Amédéo.
- 500 cmc. inter. : 1. Frantz ; 2. Brassine ; 3. Vouillon.

P. N.

En haut, un saut impressionnant de Hazianis et brochette des vainqueurs. De gauche à droite, Frantz, Klym René, Barat et Klym Robert.





MOTO-CROSS DE ROUEN

Un public nombreux est venu assister à cette réunion du Moto-Club de Normandie.

Des modifications apportées au tracé et un plateau international des mieux fournis attirèrent la foule des grands jours sur la côte Ste-Catherine.

En 350 cmc., Robert Klym enlève les 3 manches et eut à se battre contre son frère René et Mellioli, Gervais, Despréaux, Peyry, etc...

L'épreuve la plus intéressante fut évidemment celle des 500 cmc. où Frantz fit une démonstration éclatante et nette de sa supériorité en l'absence de Hall.

PROCHAINES EPREUVES

LE RECORDMAN LEFEVRE S'ATTATQUERA A SON RECORD DU BOL D'OR

De nombreux engagements ont été régularisés pour ce 25° Bol d'Or Motocycliste et l'on peut s'attendre à une sévère bataille dans toutes les cylindrées.

MOTO-CROSS A LIMOGES

L'Amicale Motocycliste du Limousin organise le 31 mai sur son terrain, route de Lyon, son second National faisant suite à celui du 12 avril qui remporta un magnifique succès.

RALLYE DE BILBAO

Les 19, 20 et 21 juin aura lieu en Espagne un grand rallye ouvert aux autos et motos dont le but sera la ville de Bilbao.

ANNULATION

Le bureau du MC Auch fait savoir à tous les coureurs susceptibles de participer à son épreuve du 14 juin que celle-ci n'aura pas lieu pour des raisons indépendantes de la volonté des dirigeants.

Septième course. — Nationaux 350. — Sur huit tours à l'envers : 1 Klym Robert ; 2. Klym René ; 3. Gervais ; 4. Dépréaux ; 5. Peyry.

Huitième course. — Inter 500. — Sur huit tours à l'envers, soit 16 kms : 1. Frantz ; 2. Archer ; 3. Cheney ; 4. Lines ; 5. Raulin.

CLASSEMENT GENERAL Débutants. — 1. Roussel (RMC) ; 2. Marguerie (MCN) ; 3. Calandre (MCB) ; 4. Barais (AMB) ; 5. ex æquo, Cossin, Chevalier.

350 cmc. — 1. Klym Robert ; 2. Gervais ; 3. Peyry ; 4. ex æquo, Dépréaux, Chaumette, Klym René.

500 Inter. — 1. Frantz (France) ; 2. Cheney (Angl.) ; 3. Lines (Angl.) ; 4. Vouillon (Fr.) ; 5. Archer (Angl.)

CHAMPIONNAT DES FLANDRES

En pleine saison le Moto-Club Fourmisien organisait le 10 mai le Championnat des Flandres sur son terrain habituel, qui pour la circonstance avait reçu quelques améliorations et aussi 200 mètres de plus.

RESULTATS

250 cmc. : 1. Voreux ; 2. Brassart Y. ; 3. François ; 4. Bloquet ; 5. Boucher, etc...

350 cmc. : 1. Chuchart ; 2. Steffe ; 3. Vanderberghe ; 4. Devoldre ; 5. Loez, etc...

500 cmc. : 1. Chuchart ; 2. Barbara ; 3. Thuillier ; 4. Deboncker ; 5. Vanderberghe, etc...

Finale : 1. Chuchart ; 2. Barbara ; 3. Colin ; 4. Vanderberghe, etc...

CHAMPIONNAT DU MAROC

Le moto-cross, sport de plus en plus populaire, a vécu dimanche une journée exceptionnelle sur le terrain Belvédère à Rabat. Ce fut une réussite complète, tant au point de vue financier que sportif.

ANNULATION

GMACL DE LONGWY

Le Président informe les coureurs que les engagements pour le « Moto-Cross des Remparts » du 12 juillet prochain, épreuve internationale et qualificative pour le Championnat de France de Moto-Cross 1953, sont ouverts dès à présent au bureau du Club, 128, Cité de la Chiers à Herseange-Longwy (M-et-M.)

3° CONCOURS AUDAX

Le MC Châtillonnais organisera le dimanche 14 juin 1953 une épreuve de régularité et d'endurance dénommée : 3° Concours National d'Audax Cyclomotoriste, Motocycliste et Sidecariste.

CIRCUIT DE VALS-LES-BAINS

Le Moto-Club du Bas-Vivarais organise à Vals un circuit national de vitesse, sous les règlements de la FFM, et ouvert aux coureurs des catégories : 175, 250, 350, 500, et 500 sidecars, munis de la licence nationale FFM.

Carrera, vainqueur en 350-500 cmc., d'une classe certaine, remporta deux manches malgré la fougue et les risques que prit le déconcertant Lapique, qui fut d'ailleurs l'animateur numéro 1 de la journée.

Classement général 125 cmc. : 1. Flahaut (MCM) ; 2. Postigo (MCM) ; 3. Bourmancé (MCMO).

Classement général 250 cmc. : 1. Piconço (MCM) ; 2. Lapique (MCM) ; 3. Da Silva.

Classement général 350-500 cmc. : 1. Carréra (CMR) ; 2. Lapique ; 3. Vasquez ; 4. Desbois.

Classement final des Championnats du Maroc : Flahaut (MC Marocain) en 125-175 cmc. Piconço (MC de Meknès) en 250 cmc. Carréra (Club Motocycliste Rabat) en 350-500 cmc., sont champions du Maroc.



RESULTATS DES MATCHES DU 10 MAI 2e Division, zone nord : Châlons bat Orly par 4 buts à 1.

RESULTATS DES MATCHES DU 14 MAI 1re Division : RMC Carpentras bat MBC Houlgatais par 3 buts à 0. - SUMA bat Courbevoie par 2 buts à 0.

RESULTATS DES MATCHES DU 17 MAI 1re Division : RMC Carpentras bat MC Villefranche par 3 buts à 0. - MBC Camaret bat MBC Houlgatais par 4 buts à 1. - MC Avignon bat Courbevoie Sports par 2 buts à 1.

ANNULATION

LIEGE-MILAN-LIEGE

Comportant 2.447 kms à couvrir en une étape à travers la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg, la France et l'Italie, le Grand Championnat d'Endurance Motocycliste « Liège-Milan-Liège » se déroulera les 19, 20 et 21 juillet 1953.

Table with 3 columns: Soli (Cylindrée jusqu'à 350 cmc., au-delà de 350 cmc.), Sidecars toutes cylindrées réunies. Rows for 1er, 2e, 3e, 4e, 5e, 6e places.

Classement général (solis, sidecars toutes cylindrées réunies) : 1er : 6.000 - 2e : 4.000. A noter que ces deux prix du classement général sont cumulables avec ceux fixés dans les trois catégories ci-dessus.

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 à Montreuil...

**FRANTZ et
AMEDEO surclassent
leurs rivaux**

*Le national Amédéo, grand vainqueur
de sa catégorie.*

Dans le cadre de ses Coupes de France interclubs et d'Europe, l'AMS a fait disputer le 17 mai dernier plusieurs épreuves de moto-cross, sur le célèbre circuit de Montreuil.

Nous y avons retrouvé la tradition de ce circuit, avec soleil et poussière, ainsi que la foule habituelle attirée par le plateau qui, s'il comportait beaucoup d'étrangers, ne fournit pas un spectacle sensationnel.

Le lever de rideau se fit sur une course des régionaux sur 8 tours. Mirivel et les frères Mariani, qui étaient les plus en vue comme vainqueurs possibles, furent battus par Faglietta qui devance Faccio de l'AMS et Mirivel. Cette course ne fut pas d'un intérêt majeur, car Montreuil se doit de rester fidèle à sa formule qui est de présenter les vedettes du cross, pour lesquelles, seules, le public se déplace.

CLASSEMENT

1. Faglietta en 17'10" ; 2. Faccio ; 3. Mirivel ; 4. Cimino ; 5. Mariani.

Venait ensuite la première manche des 350 nationaux, comptant pour la Coupe de France de l'AMS.

Amédéo en très grande forme partira en tête dès les premiers tours et ne sera plus inquiété par la suite. Il devait d'ailleurs se révéler nettement supérieur à tous ses adversaires dont aucun ne put le concurrencer.

Pineau s'attribue la deuxième place, devant Legrand et Brocherieux. Cette course commence à intéresser le public qui se rend compte que « ça va vite ».

Ça ira encore plus vite dans la course des 500 cmc. internationaux qui suivra. Dès le premier tour, Frantz part en tête et escalade le premier la grande montée, talonné par Brassine. Viennent ensuite dans l'ordre Beaudoin, Ckynke, Rietman, tous trois hollandais, etc...

Prieur, qui devait défendre la France avec Frantz et Brassine, a dû déclarer forfait, ayant été accidenté quelques jours auparavant. Frantz,

très bon, accentuera son avance à chaque tour et terminera à 16" devant Brassine. Les 3 hollandais se contentent de tourner sagement en équipe, se livrant quelques petits assauts entre eux.

Desmoulin réédite ses exploits de la dernière rencontre de Montreuil et serre en haut de la montée, il chutera plus tard dans la fosse aux Loups, ainsi d'ailleurs que Beaudoin, avant le tunnel. Tout ceci se passe évidemment dans un brouillard de poussière, car le soleil s'impose de plus en plus.

Aux trois quarts de la course, Frantz a 300 mètres d'avance environ sur Brassine. Desmoulin rentre au parc des coureurs pendant que Frantz prend 1 tour à Blat, Lefèvre et l'anglais Dawson.

Classement de cette manche :
1. Frantz, 18'10" ; 2. Brassine ; 3. Beaudoin ; 4. Rietman ; 5. Ckynke.

Quatrième course de la journée, la deuxième manche des 500 nationaux. Amédéo repart de nouveau en tête très vite et se promènera durant les huit tours suivants. Perlin se maintient en deuxième place, suivi de Brocherieux et Pineau, et la course, assez monotone, se terminera sur ces positions.

Raguenot, de Meaux, a abandonné en cours d'épreuve.

La deuxième manche internationale ne sera pas plus animée, Frantz partira nettement devant tous ses adversaires et c'est Brassine qui sera le plus dangereux pour lui, jusqu'à ce qu'il s'arrête sur incident mécanique et rentre au parc des coureurs. Rietman et Beaudoin passent roue dans roue à chaque passage et finalement c'est Rietman qui l'emportera, alors que Ckynke est venu s'intercaler entre Beaudoin et lui.

Frantz terminera donc nettement détaché ; à 27", nous trouvons Rietman et ensuite Ckynke, Beaudoin et Dawson qui a chuté dans la Fosse aux Loups.

Le public se désintéresse un peu de ce qui se passe sur la piste et se précipite sur les bu-

vettes qui jalonnent heureusement le terrain. Fait sans précédent, les courses sont en avance sur l'horaire, et quelques minutes de pause sont les bienvenues de part et d'autre. Durant cet entr'acte, les pilotes nationaux arrivent lentement sur la ligne de départ et discutent doucement (chaleur) avant le signal du starter (endormi).

Le starting-gate est relevé, et le fougueux Amédéo part de nouveau bon premier. Il ne sera plus menacé que par Perlin qui fait une belle remontée, mais perd le peu de terrain conquis. Legrand se maintient quelques tours 3^e, mais se fera doubler par Brocherieux et c'est sur ce tableau que s'achèvera la finale des nationaux.

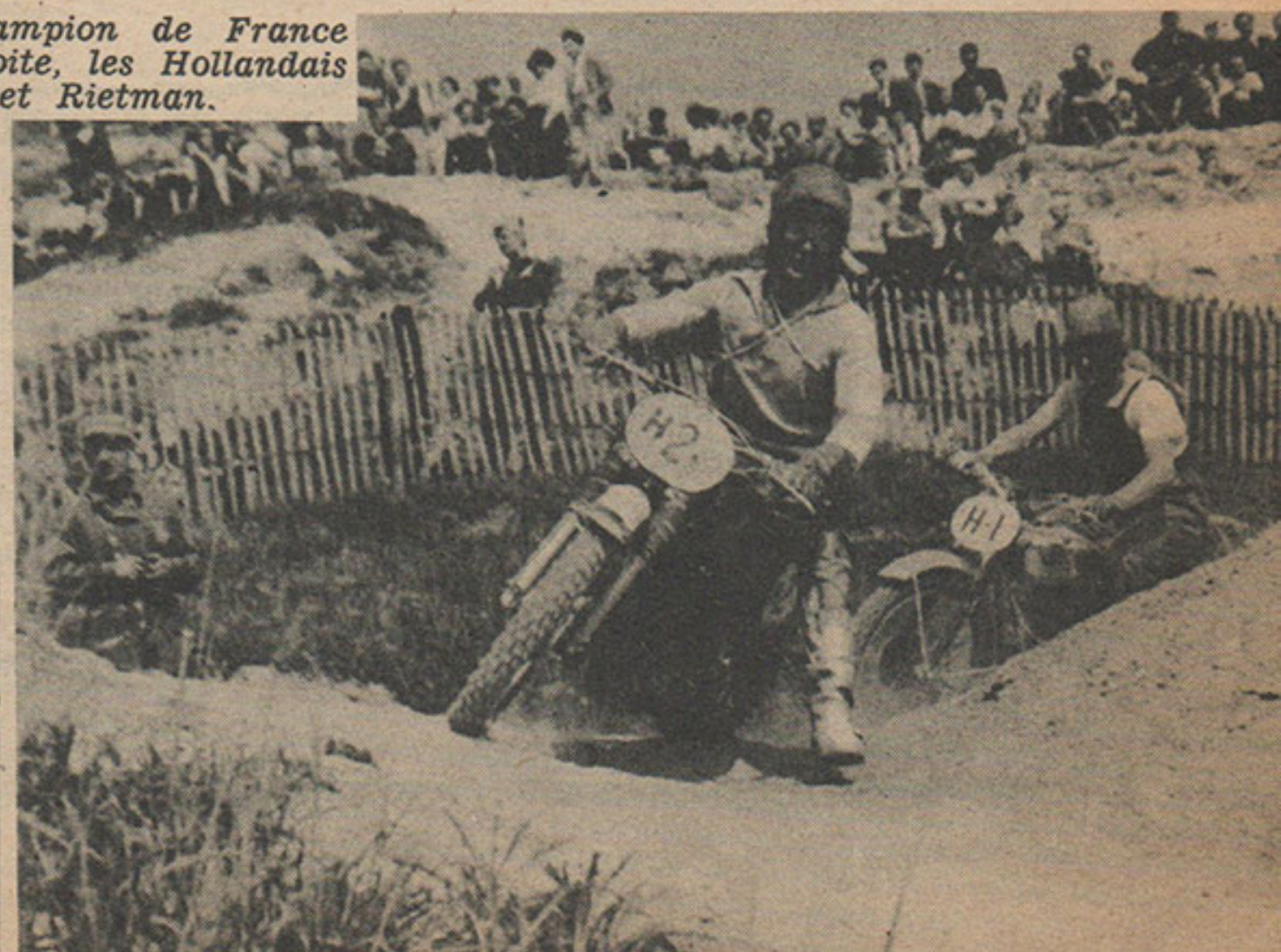
La coupe de France de l'AMS voit ce même club en tête au classement général (avec 24 points), Pantin ayant été battu avec un score de 43 points.

Voici quels étaient les pilotes de l'AMS : Amédéo, Brocherieux et Perlin.

Pantin était défendu par Pineau, Roux et Nè. Dernière course de la journée, la finale des 500 cmc. Internationaux fut certainement la plus passionnante. En effet, Brassine part tout d'abord le premier, talonné par Frantz qui le remonte peu à peu, mais brusquement, alors qu'il continue sa poursuite, il chute devant le poste des chronométrateurs et est brutalement projeté à terre dans un nuage de poussière. On distingue sa silhouette qui s'agite et finalement il relève sa machine, mais repart en cinquième position. Au tour suivant, il a déjà sauté Beaudoin, mais chute de nouveau dans la Fosse aux Loups. Dans la confusion qui suit, Rietman en profite pour attaquer et doubler Brassine qui terminera à cette place et à 28" du premier. Frantz continue sa remontée et passe Ckynke qui était troisième, et sera encore doublé par Beaudoin. A chaque tour on s'attend à voir Frantz en tête, mais la fin de la course arrive déjà et il devra se contenter de la troisième place. Avouons qu'après deux chutes ce n'est déjà pas si mal !

JUNIOR.

A gauche, le champion de France Brassine, et à droite, les Hollandais Beaudoin et Rietman.



MOTOCYCLISTES

6, rue Dailly, 6
SAINT-CLOUD

RAPID'MOTO

VOTRE VISITE S'IMPOSE AUX
NOUVEAUX MAGASINS DE LA SOCIETE

Tél. : MOL. 21-29
à 50 mètres
de l'autoroute

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

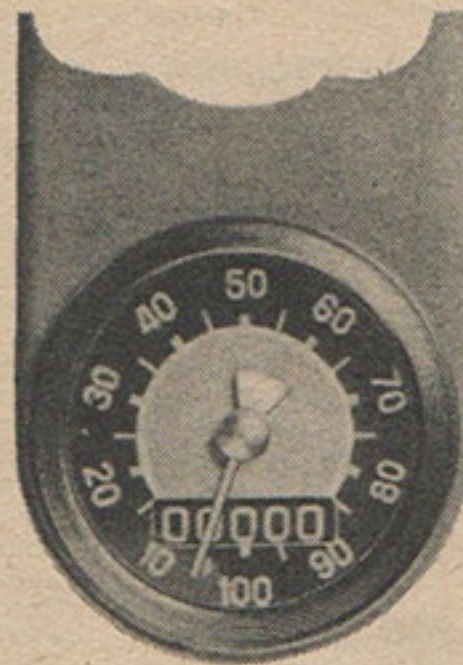
Agences des plus grandes marques françaises et étrangères : TERROT - GUILLER - MONET-
GOYON - RENE GILLET - GNOME-RHONE - PAUL VALLEE - B.S.A. - ARIEL - SUNBEAM - N.S.U.
Nombreuses machines disponibles en magasin Spécialiste B.M.W.

REPARATIONS SOIGNEES - GRAND CHOIX D'ACCESSOIRES
NOMBREUSES OCCASIONS A PRIX INTERESSANTS — CREDIT

JAEGER

Équipez votre machine avec
un compteur kilométrique
JAEGER
appareil robuste et précis
comportant un totalisateur
de kilomètres.

Fonctionnement garanti



COMPTEUR DE LAMBRETTA

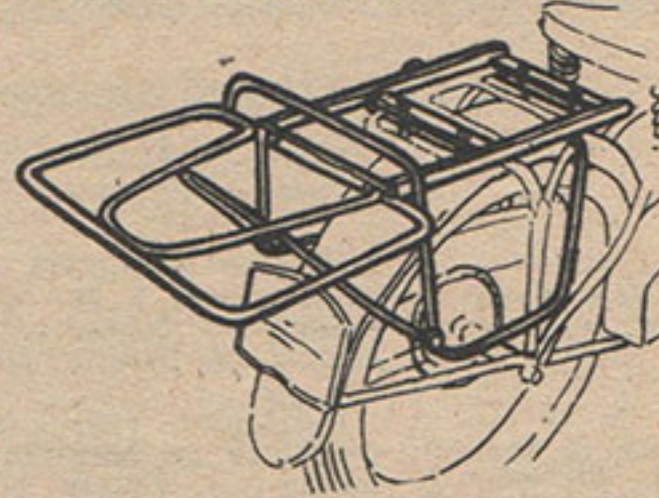
MOTOBÉCANE - MOTOCONFORT
VÉLO-SOLEX - ERIAC
MERCIER - LAMBRETTA
VESPA - VALLÉE (SICRAF)
FOLLIS - PEUGEOT
ALCYON - GILLET
RADIOR - MANUFANCE
NEW - M A P

Renseignez-vous auprès de votre garagiste

JAEGER

2 rue Baudin, Levallois

LE PORTE-BAGAGE FRANÇAIS



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

VENTE EXCLUSIVE EN GROS
19, rue Jules Michelet - VANVES (Seine)
Tél. : MIC. 12-74



Agent Distributeur - Carrefour Chateaudun

POURQUOI DESESPERER DE NE PAS TROUVER LA PIECE QUE VOUS CHERCHEZ ! Adressez-vous donc en confiance, sans tarder à **PARIS-MOTO**

car seul dispose en France du plus grand stock de pièces détachées des grandes marques Françaises. Pièces assurées pour
tous les modèles actuels B.S.A. - GILLET-HERSTAL (depuis 1923) - F.N. M70 (seulement). — Stock complet de pneus,
dépositaire FULMEN, Dépôt MACOMBYNN, et du stabilisateur pour fourche 125 cc. MAGNAT-DEBON TERROT
Pose immédiate.

55, RUE BRANCION - PARIS-15^e — Tél. : LEC. 93-57

FERME LE LUNDI — MAGASIN OUVERT DE 8 h. 30 à 12 h. 30 et de 14 h. 30 à 19 h. 30

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

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

VENTE A CREDIT
4-6-9 MOIS

A. DUBOIS

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

BSA

ATELIER SPECIALISE
PIECES DETACHEES

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

PANTIN - SCOOTER

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

Vespa

SAINT-DENIS - SCOOTER

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

DEPOT



LON. 32-63

14, Rue Anatole-France

PUTEAUX (Seine)

83 D K W 83

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^{me})

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

Plus de mains crispées!

GANTS de SPORT
AMEI
ARTICULATION ELASTIQUE
LE MOEUR

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

Comme déjà beaucoup des lecteurs de MOTO-REVUE n'hésitez pas à me commander
VOTRE FOULARD DE SOIE NATURELLE GARANTIE
90x90 dessins nouveautés à : 1.250 fr. - 90x90 pois blancs s/ fond couleur : 750 fr. - 50x50 dessins nouveautés : 500 fr.
CONDITIONS SPECIALES aux commandes groupées par sections locales des MOTO-CLUBS départementaux

Pierre GARIN *Vendeur Spécialiste de Soieries*
32, Cours Lafayette, à LYON - C.C.P. LYON 2615/21

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

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



R. KIÉNÉ

AGENT OFFICIEL

73, Quai du Point du Jour
Pt de Billancourt - MOL. 64-02

Disponibles en magasin :

500, 350, 125 et Scooter MA-GNAT-DEBON - 200 et 125
KOEHLER-ESCOFFIER

Pièces détachées
d'origine

et toute la gamme motos, vélomoteurs et scooter
MOTOCONFORT - 500 et 250 GILLET-HERSTAL
Agent et Dépositaire Survêtement MACOMBYNN
et Remorque FULGUR

VENTE A CREDIT 3-6-9 MOIS

DYNAMIC-SPORT
6, rue St-Augustin (2^e)
RIC. 75-28 - M^o Bourse
CREDIT 1/3 comptant et 13 mois
Intérêt minime
COMPTANT: cond. spéciales
MOTOBECANE
125, 175 cc., Scooter 4 temps
GÜLLER (AMC)
125, 175, 250 et Scooter
GALLETTO-GUZZI
TERROT
125, 250, 350, 500 et Scooter
MONET-GOYON
125 et 200 cc. Shooting Star
JONGHI : 125 et 250 cc.
LAMBRETTA
RENE GILLET
REPRISE TOUTE MACHINE
rép. cre 30 fr. en timbres

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

MARCHANT Frères
16, rue Danton LEVALLOIS
Ne pas confondre, bien noter n^o 16, la maison n'a pas de succursale.

Disponible :
125 cmc. à 175 cmc.
PIECES DETACHEES

6, Bd RICHARD-LENOIR
Tél. : ROQ. 29-28 - (Bastille)

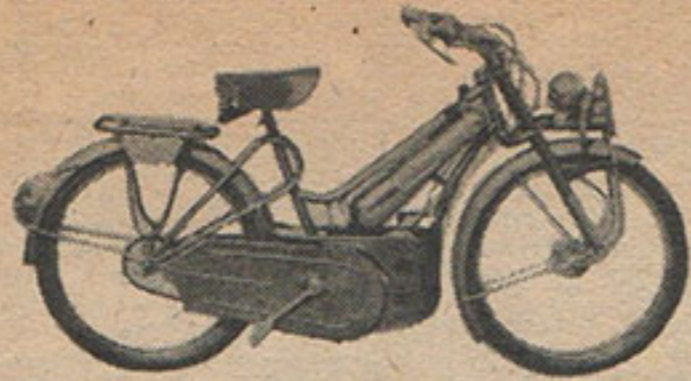
MOTOBÉCANE



MOBYLETTE
SCOOTER
Accessoires spéciaux

46, RUE TURBIGO
Tél. : ARC. 58-86 - (Arts-et-Métiers)

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



MOTO VANVES SPORTS

Concessionnaire SPEED

Station-Service VAP et DELL'ORTO

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

MOTOS

CHAMPY-SPORT

SCOOTERS

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

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



MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR

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

TOUS vêtements de cuir :
MOTO - AUTOMOBILE
SPORT - VILLE

Exigez la marque

CHROME-CUIR

Catalogue gratuit sur demande



DEPOT CENTRAL DES PIECES
DETACHEES D'ORIGINE
POUR TOUS MODELES
LIVRABLES DE SUITE

DIFFUSION PARISIENNE DU MOTOCYCLE

(D.P.M.)

208, rue Saint-Maur - PARIS (10^e)
BOT. 48-14 et 48-15



PIECES D'ORIGINE
POUR MOTEURS VILLIERS 197 cmc.



L'ARPEUTEUR

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

FANIONS
MUSSETTES
CASQUETTES

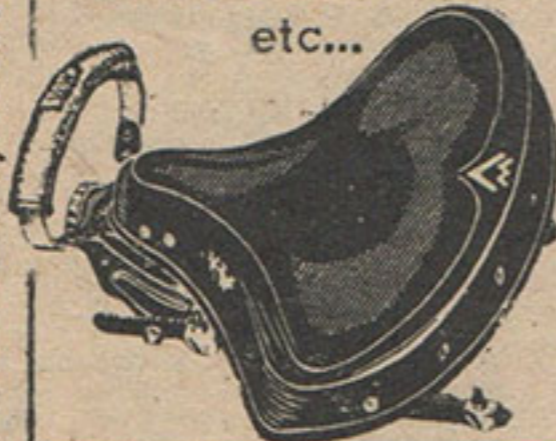
A la marque - Au blason
PORTE-FANION
COUVRE-SELLES
pour
Moto - Scooter - Vélo



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)



MOINS CHER
QUE L'OCCASION
Side-cars pour
125, 175 et 250 cmc.
au prix imbattable de :
de 39.000 fr.

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

Ets ROY

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

Pierre CHERRIER

Champion de France National 1951 en 500 cmc.

1952 en 350 et 500 cmc.

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

SPECIALISTE MOTOBECANE et TERROT

REPARATIONS — CREDIT

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

Robert PIEL

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

VENTE A CREDIT

MOTOBECANE



Agent

Exclusif

VELOMOTEURS

MOTOCYCLETTES

et la *Mobylette*

LIVRAISON IMMEDIATE

Sous le contrôle officiel des chronomètres et commissaires techniques de l'AUTOMOBILE CLUB de FRANCE les 22, 23, 24, et 25 AVRIL 1953



une même charge d'huile
LABO inox v.w. 5
dont l'indice de viscosité
s'élevait au départ à 124
à lubrifié successivement :



Le moteur de cette **ASTON-MARTIN**
durant 3.000 kms parcourus à la vitesse
moyenne de 138,250 Km-heure.

APRÈS 3000 KMS
INDEX DE VISCOSITÉ 121



Puis le moteur de cette **CITROËN**
durant 3.000 kms parcourus à la vitesse
moyenne de 120,880 Km-heure.

APRÈS 6000 KMS
INDEX DE VISCOSITÉ 118



Puis le moteur de cette **PANHARD-JUNIOR**
durant 3.000 kms parcourus à la vitesse
moyenne de 109,854 Km-heure

APRÈS 9000 KMS
INDEX DE VISCOSITÉ 112

Cette épreuve avait pour objet de mettre en évidence **les remarquables propriétés lubrifiantes et la résistance à la dégradation en service de l'huile LABO inox v. w.** L'expérience n'est pas transposable dans la conduite normale, particulièrement en ville, en raison des fréquentes introductions de carburant ou de fractions lourdes du carburant dues aux accélérations brusques, à l'usage du starter, aux ratés d'allumage et au réglage souvent trop riche du carburateur.

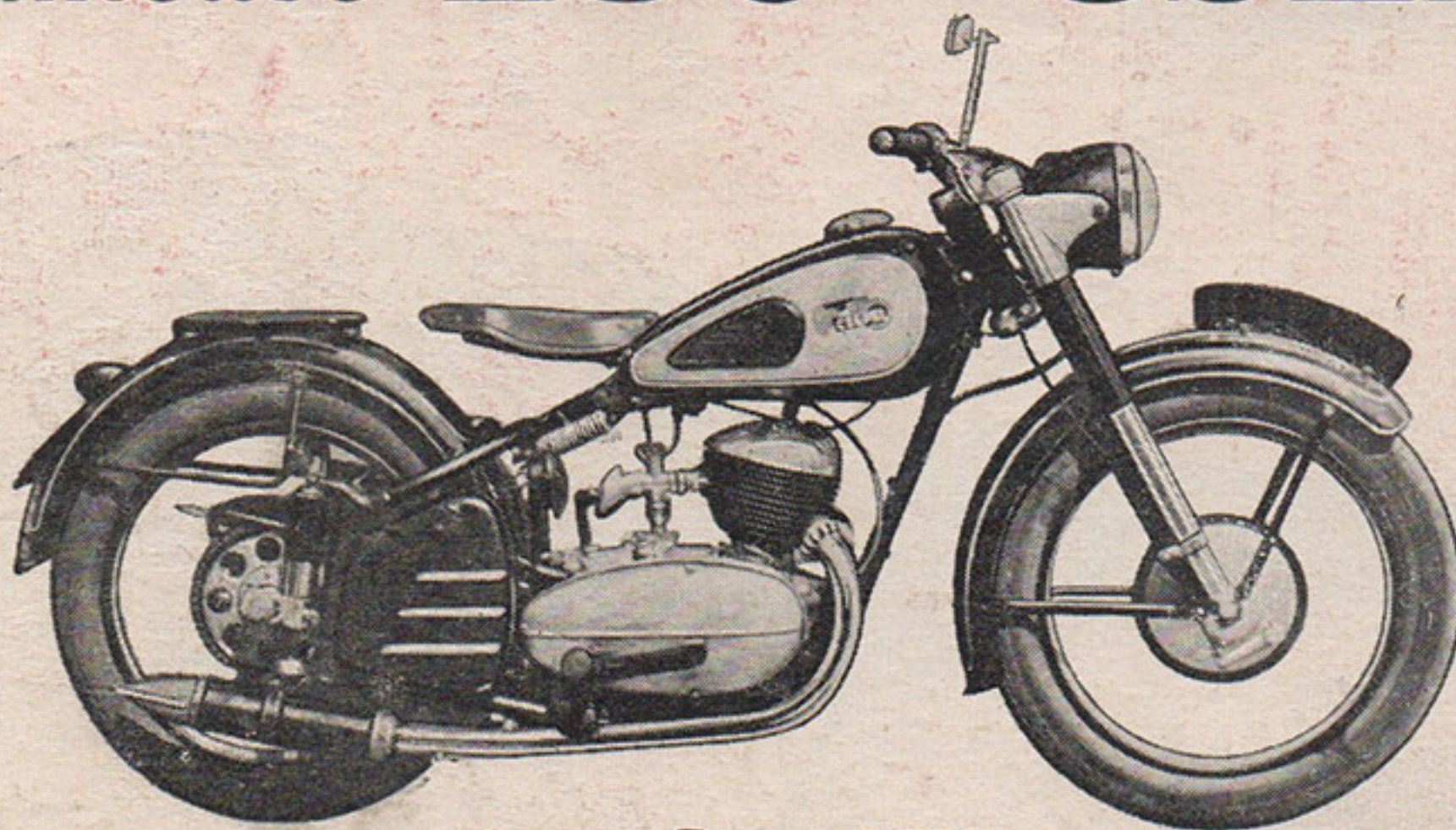
Toutefois, la démonstration a été apportée que les Huiles LABO inox v. w. permettent un allongement du Kilométrage entre les vidanges **et surtout garantissent la sécurité de marche la plus complète et l'entretien optimum des organes mécaniques.**



DISPONIBLE DE SUITE...

La fameuse 250^{cc} CSEPEL

CRÉDIT
3 - 6
9 - 12
Mois



Renseignements
contre
50 francs
en timbres

chez P. LISITA

SAINT-PAUL-MOTOS

Métro St-Paul

1, RUE DE RIVOLI - PARIS (4^e)

Tél. : ARC. 71-46

MAGASIN OUVERT TOUS LES JOURS, SAUF DIMANCHE de 9 à 12 h. 30 et de 14 à 19 h. 30

LES MEILLEURES
chaines
AU MONDE

Brampton
&
RENOLD

POUR CYCLOMOTEURS, VELOMOTEURS
SCOOTERS, MOTOCYCLETES

SILENCIEUX WILMAN

1^{er}, 2^e, 3^e prix au dernier concours
TOURING CLUB DE FRANCE

1^{er}, 2^e prix au concours précédent
au concours International
de silencieux 1953 organisés à
BERNE par la F.M.S.



**En France
à l'Étranger!**
PARTOUT • TOUJOURS

nos appareils sont aux premières
places dans les concours officiels
et **GRACE A LEURS QUALITÉS**
ils ont acquis une
RENOMMÉE MONDIALE

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

TOUJOURS PREMIERS DANS LES CONCOURS

TOUJOURS PREMIERS DANS LES CONCOURS