

Moto revue

41^e ANNEE. — 8 JUIN 1953. — N° 1.139

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

40 frs

ESSAI
VESPA



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

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

Fleurs et Coupe en mains, Collot sourit après sa victoire à Madrid.

La production mensuelle
des 3 usines spécialisées

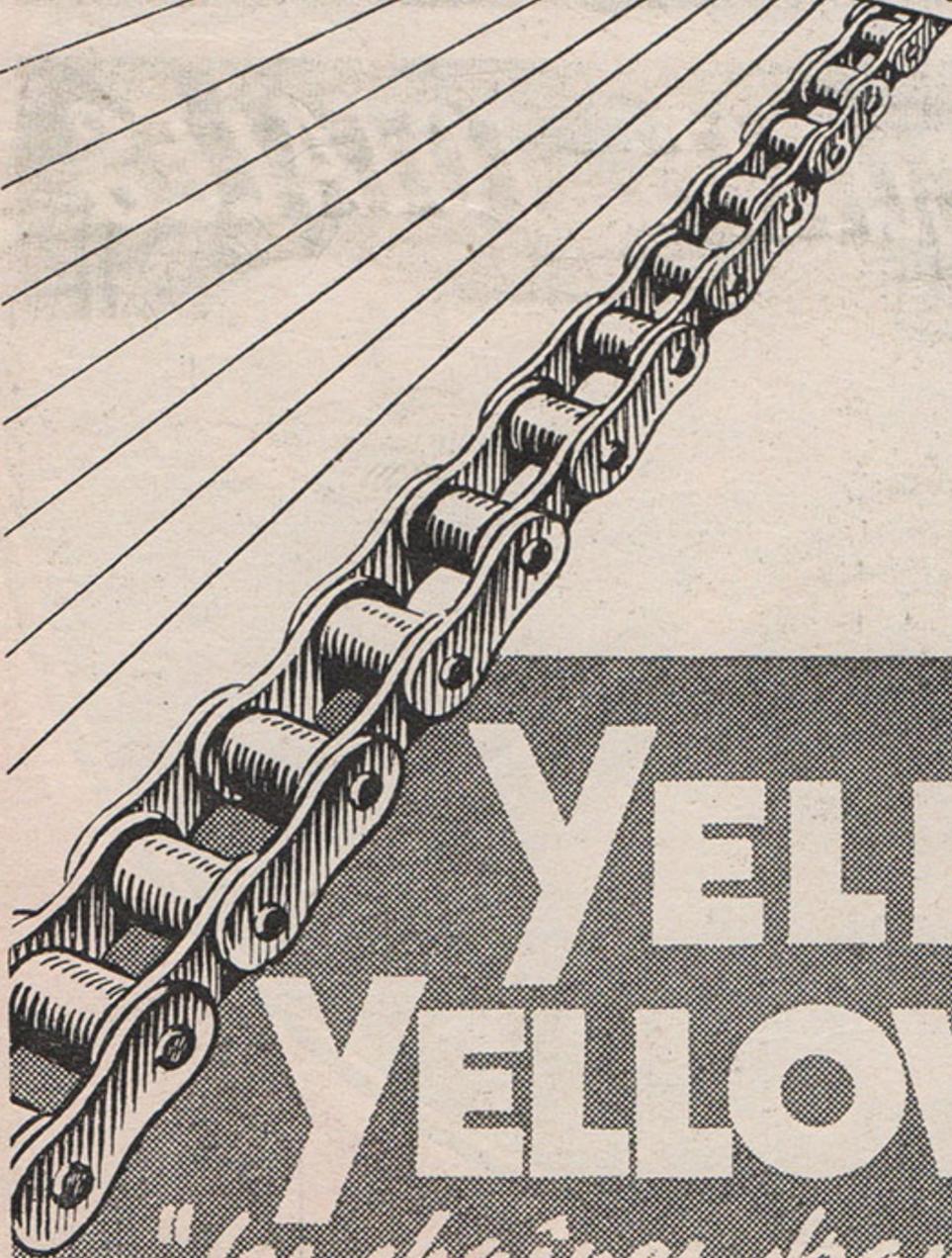
PARIS-LYON



couvre
la distance
de
PARIS
à
LYON

500 km. de chaînes..

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



YELLOW
YELLOW "cyclo"

POUR
LA MOTO

" POUR LE
CYCLOMOTEUR

"les chaînes françaises de Qualité"



N'attendez pas votre 250^{cc}!

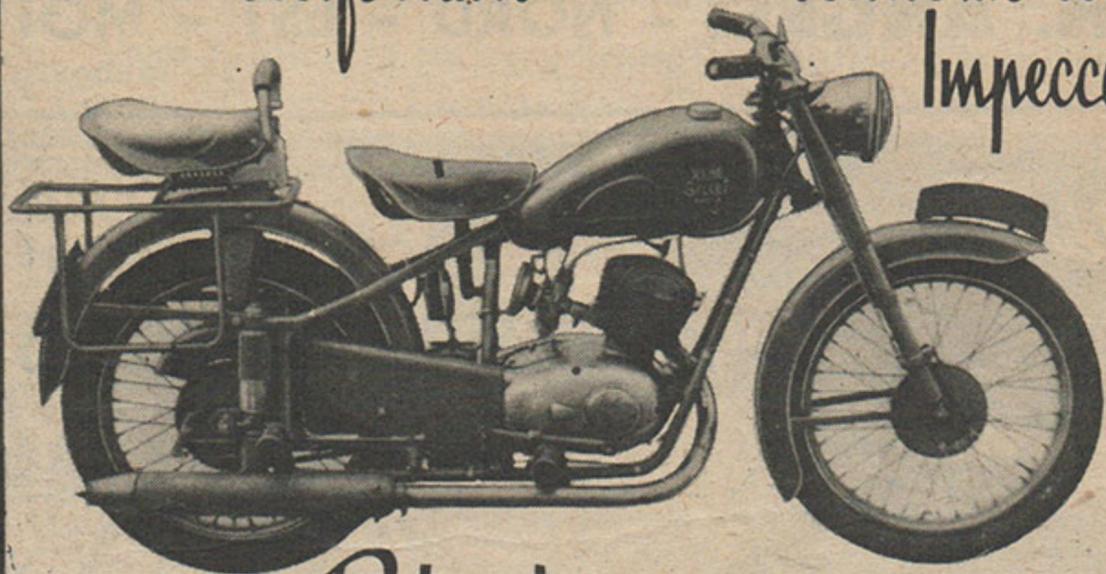
... VENEZ L'ESSAYER
AUJOURD'HUI MEME
AUX

E^{TS} RENÉ GILLET

FOURNISSEURS DE LA POLICE ET DE LA GENDARMERIE NATIONALE

Confortable

Tenue de route
Impeccable



Robuste

250 cmc. - 4 VITESSES - 105 kmh.

CREATION PUBLICITAIRE MOTO-REVUE

CREDIT 12 MOIS

Et profitez de son
prix imbattable:

196.000 f. + TAXES
LOCALES

VELOMOTEUR

125 cmc.

115.200 f. + TAXES
LOCALES

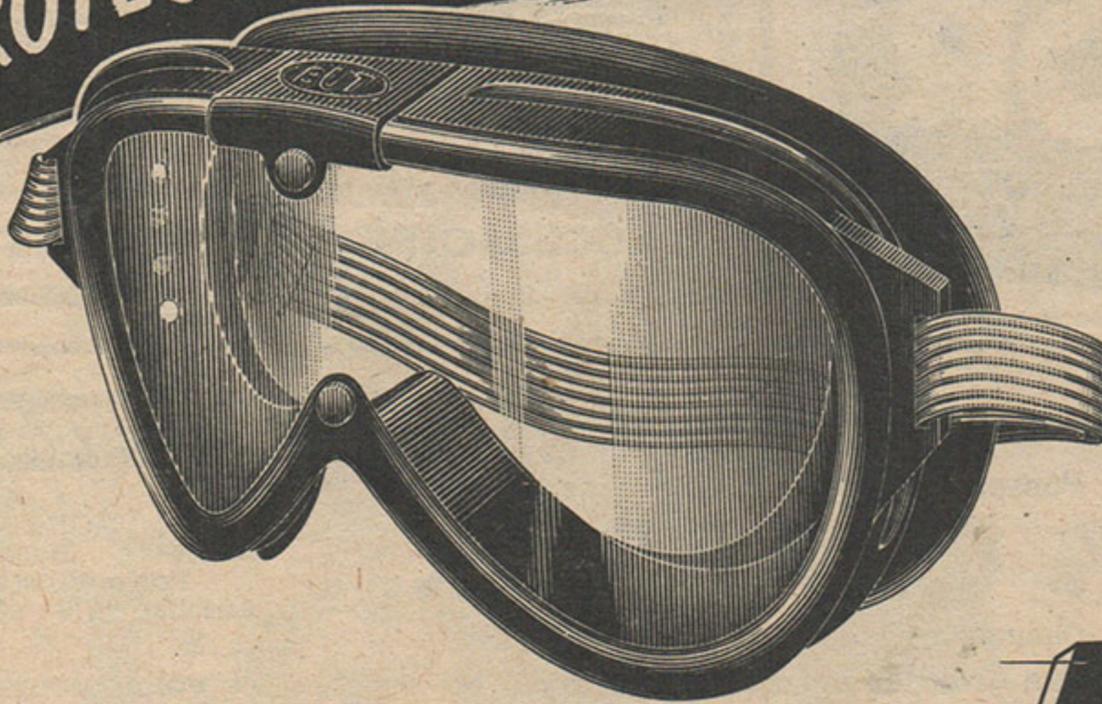
RENE GILLET

126 bis, Av. Aristide BRIAND
MONTROUGE (Seine)
Tél. : ALEsia 40.40

CATALOGUE GRATUIT
SUR DEMANDE

S. P. P.

PROTECTION ET SÉCURITÉ TOTALES



BUT 602

moyenne lunette SPORT

BUT 603

grande lunette COMPÉTITION

... avec les lunettes

BUT

VENTE EXCLUSIVE AUX GROSSISTES

CONTINENTALE DES PLASTIQUES ET DU CAOUTCHOUC

17, Impasse Truillot - PARIS (XI^e) - ROQ. 28-17 et 81-14

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

CREDIT 12 MOIS 1/3 COMPTANT

NEUF et OCCASION sur toutes nos marques :

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

Stock complet pièces

B.S.A.

Station-Service et

Réparations.

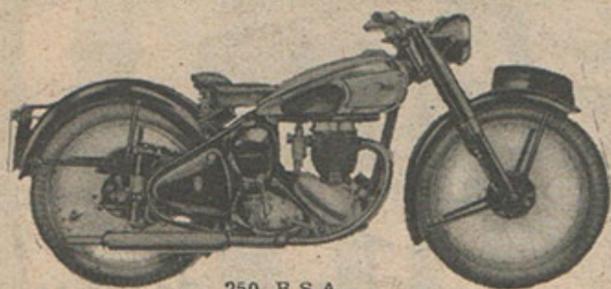
ET TOUJOURS DE SUPERBES OCCASIONS

en B.S.A. — GALLETTO — GUILLER et toutes marques
vendues également A CREDIT chez

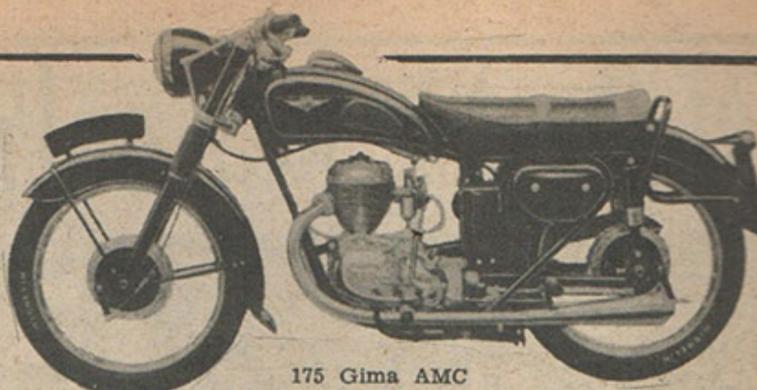
N. ANGELI - NORD - EST - MOTOS - SCOOTERS

Spécialiste diplômé BSA et SUNBEAM

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



250 B.S.A.

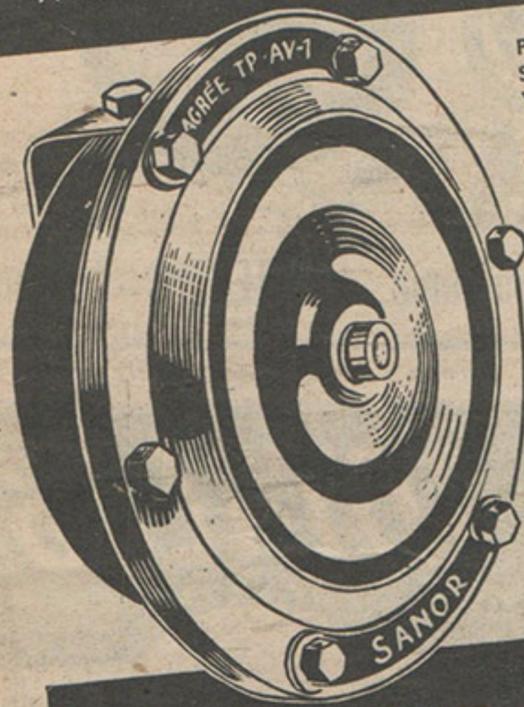


175 Gima AMC

Révélé AU SALON DE L'AUTO

VOICI L'AVERTISSEUR
A REDRESSEUR INCORPORÉ

HF



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

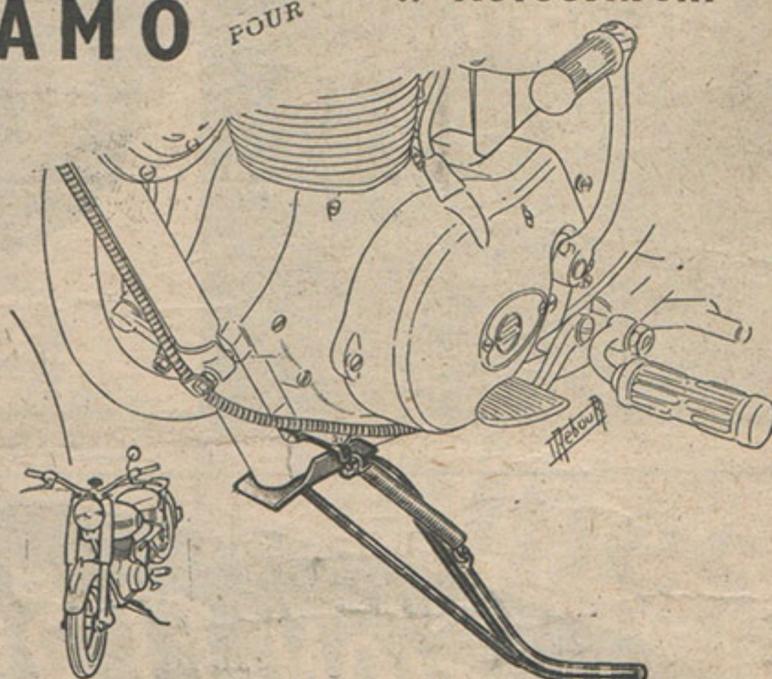


SANOR

LE PROJECTEUR DE SON

BEQUILLE
LATERALE
AMO

MOTOBECANE 125 cc.
175 cc.
et MOTOCONFORT



une Béquille qui ne tourne pas, qui tient la machine
quelle que soit la nature du sol.

Spécialement étudiée pour Motobécane et Motoconfort,
elle est montée sur une semelle épousant la forme du cadre et se fixe
sous celui-ci en serrant un seul écrou.

Béquille seule 1.550 fr.
Pare-choc combiné avec béquille latérale.. 3.570 fr.

L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE

9, rue Béliador - PARIS-17^e

MOTOCYCLISTES!... vous aurez rapidement votre

BSA

SUNBEAM

Passez votre commande chez :

A. CHARRIER

Champion de France vitesse 1936

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

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

Atelier de réparation et ouvriers spécialisés pour entretien et garantie

Essai et démonstrations de
toutes machines

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES

Stock B.S.A.

Toutes nos machines
sont traitées avec REDEX

CREDIT 6 ET 9 MOIS

Rgts Rép. ctre 45 fr. timb.

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

achetez
maintenant
avec
15 mois
de crédit

VÉLOMOTEURS - MOTOS - SCOOTERS

adressez-vous pour fixer votre choix à

SCOOTERMOTO

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

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

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

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

STE MOTOCYCLE

MAGASIN DE VENTE

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

REPARATIONS PAR SPECIALISTES

PIECES DETACHEES

ACCESSOIRES

LIVRAISON IMMEDIATE

Catalogue contre 50 fr. timbres poste

Fermé le Dimanche et le Lundi matin

Elle se démonte!

ON LA NETTOIE
—
ELLE EST PRÊTE
A
RESSERVIR

K.L.G.

la meilleure bougie du monde

DEMANDEZ UN EXTRAIT DU GUIDE D'ALLUMAGE 1953

A

K.L.G. 177. Boulevard de la République - ST-CLOUD (S.-&O.)

PLUS D'ERREUR... UN SEUL LUBRIFIANT
pour tous les petits moteurs
2 temps

"SOMAGIC"

SCOOTERS, MOTOS, VELOMOTEURS, CYCLOMOTEURS

L'huile spéciale « SOMAGIC » 2 TEMPS recommandée pour les MOTOS-CLUBS et tous les dépositaires de la Moto... vous assurera de meilleures reprises... prolongera la vie de votre moteur.

MELANGE instantané au carburant.

STABLE ne dépose pas au fond du réservoir.

PURE ne calamine pas la bougie. Plus de perle.

POUVOIR DE GRAISSAGE ELEVE évite le serrage des pistons.

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



Marque déposée
Brevet de longue vie du moteur
DEPOSITAIRE-ACCEPTE DANS TOUTES REGIONS

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

LA PLUS GROSSE PRODUCTION MONDIALE

(30 ANS DE SUCCÈS)

PERFECTION d'USINAGE

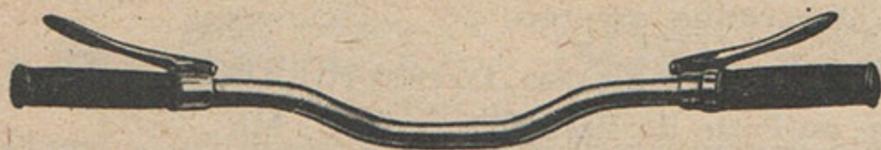
PRÉSENTATION
IMPECCABLE



SÉCURITÉ

DOUCEUR DE COMMANDE
JAMAIS DE CABLES CASSÉS

une MANETTE, une POIGNÉE TOURNANTE
et un GUIDON COMPLET POUR CHAQUE USAGE



Catalogue franco

L'Accessoire Motocycliste

9, rue Béliador PARIS-17^e



LES PLUS IMPORTANTS MAGASINS DE MOTOS DE FRANCE

ETS BONNET

VENTE A CRÉDIT

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

Métro : Billancourt

Tél. : MOL. 15-46 et 75-53

LIVRAISON IMMEDIATE DANS TOUTE LA FRANCE

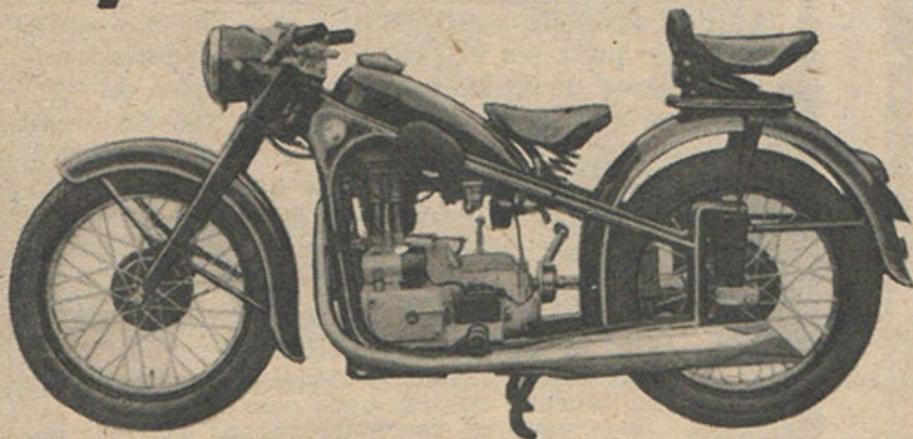
CHOIX CONSIDERABLE DES DERNIERS MODELES DE MOTOS ET SCOOTERS DE TOUTES LES
GRANDES MARQUES FRANÇAISES ET ETRANGERES. - IMPORTANT MAGASIN D'ACCESSOIRES

ARTICLES DE SPORT. - PIECES DETACHEES POUR TOUTES MARQUES
CYCLOMOTEURS, VELOSOLEX LIVRABLES A CREDIT EN 20 MINUTES SANS FORMALITES
OCCASIONS — REPRISES — REPARATIONS (catalogue contre 30 fr. timbres)

350 cm IFA-EMW 14 CV R 35|3

Transmission par cardan

disponible immédiatement



MOTO-UNION

83, avenue de la Grande-Armée - PARIS-16^e

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

PUISSANTE - CONFORTABLE

IDIÉALE POUR LE GRAND TOURISME

en duo comme en solo.

Ses perfectionnements donnent :

UNE ECONOMIE EXCEPTIONNELLE
dans son entretien et dans sa consommation.

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

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

LA MODERNISATION DE LA MEILLEURE MOTO 350 Cm 3

ELLE EST PRODUITE PAR L'USINE « EISENACHER

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

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

DANS LE GROUPE I. F. A.

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

MOTOCYCLISTES...

pour éviter en toutes saisons les mauvais démarrages, les manques de reprise, les ratés, les encrassements et l'usure prématurée des électrodes:
Exigez les bougies AC.

SELON
LA MARQUE DE
VOTRE MOTO, DE VOTRE
VÉLOMOTEUR, OU DE VOTRE
CYCLOMOTEUR, MONTEZ L'UN
DES TYPES DE **BOUGIES AC**
CI-DESSOUS :

TERROT

Sport, 18 m/m Bougie AC 84
Autres modèles, 18 m/m Bougie AC 86
Super Sport, 14 m/m Bougie AC 44
Motorette 125 cc. 14 m/m Bougie AC 44 L

PEUGEOT

Soupapes en tête, 18 m/m Bougie AC 84
Soupapes latérales, 18 m/m Bougie AC 86
Soupapes en tête, 14 m/m Bougie AC 46
Soupapes latérales, 14 m/m Bougie AC 45 L
Vélocycleur, 14 m/m Bougie AC 44 L

MOTOBLOC

Tous modèles, 14 m/m Bougie AC 44 L

CYCLOMOTEURS

LE POULAIN

Moteur auxiliaire, 14 m/m Bougie AC 44 L

MOSQUITO

Moteur auxiliaire, 14 m/m Bougie AC 44 L

Pour d'autres marques ou modèles consultez chez votre garagiste le tableau d'allumage AC. Vous y trouverez le type de bougie AC qui vous permettra d'obtenir de votre moteur les performances les plus brillantes et un service impeccable.

TERROT

LE POULAIN

MOSQUITO

sont équipés à l'origine
de bougies AC

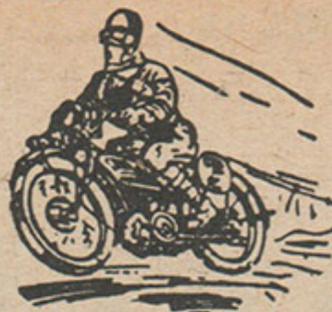
AC - DELCO DIVISION

GENERAL MOTORS (FRANCE)

89-95, Bd. Général Leclerc

Clichy (Seine)

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.
BRETOCYL 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,
Motoristes.

BRET-OIL

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

(Tignes groupées)

DEMANDEZ LA NOUVELLE

250 cm³ ROMAN

Moteur A.M.C.



175 cmc. ROMAN

Suspension hydraulique intégrale

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

DEMANDEZ UN ESSAI..

...ET VOUS SEREZ CONVAINCU !

125 cmc. — 175 cmc. — 250 cmc.

ROMAN Constructeur

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

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

Renseignements s'adresser : M. MARCOUT,

42, rue Racine, Montrouge (Seine) - ALE. 54-06

Vespa



LE BENVEN



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

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



Moto revue

La Moto

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 40 francs

ABONNEMENTS :

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

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

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

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2°.

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12, RUE DE CLERY,
PARIS (2°)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

Summit au T.T.

Pour le classique Tourist Trophy, première épreuve de cette année comptant pour les Championnats du Monde et qui se disputera les 8, 10 et 12 Juin, 258 engagements ont été enregistrés !...

88 partants en 500, 100 en 350, 37 en 250 et 33 en 125 cmc. Du monde entier les pilotes arrivent, et l'Île de Man va se transformer en Tour de Babel puisque l'on note des représentants d'Allemagne, Argentine, Australie, Canada, Ceylan, Danemark, Gibraltar, Italie, Nouvelle-Zélande, Afrique du Sud, Rhodésie, Suède, U.S.A. La France, une fois de plus, brillera par son absence dans cette grande épreuve internationale.

Outre les équipes officielles britanniques A.J.S. et Norton, nous notons dans le T.T. Senior la présence des pilotes d'usine de chez Gilera, M.V., Guzzi, B.M.W. Jamais le T.T. Senior ne fut, sur le papier, aussi brillant. Norton, qui nous a habitué à un nombre impressionnant de victoires sur ce circuit (28 très exactement) aura fort à faire cette année pour bien placer ses pilotes officiels.

En effet, les étrangers comprenant enfin que le T.T. ne peut être gagné que par un pilote anglais (car les 60 kms du circuit ne sont pas toujours présents à votre mémoire, après quelques tours d'entraînement), nous trouvons Duke, Armstrong et Dale sur Gilera 4 et Graham sur M.V. 4.

En 350, aux A.J.S. et autres Norton, seront opposées deux D.K.W. d'usine, et pour la première fois, une 350 M.V. menée par Graham. Quant à Duke, que Norton semble bouder quelque peu, il n'a pas encore précisé sur quelle 350 il prendra le départ, mais le nom d'A.J.S. est avancé.

Le Lightweight (250 cmc.) devrait être pour Guzzi l'occasion de remporter une nouvelle victoire. Mais cette victoire peut lui être disputée par N.S.U. avec Haas et Lomas, et peut-être aussi par l'écurie officielle D.K.W.

Les Italiens devraient encore remporter la palme en 125 où nous retrouvons en quantité : Mondial, Morini et M.V., mais N.S.U. pourrait bien jouer le quatrième larron.

Il est donc bien difficile de faire des pronostics, mais il est certain que les associations anglo-italiennes en 500 et 125 semblent avoir toutes les chances de succès, alors qu'en 250 les associations anglo-italiennes et anglo-allemandes seront aux prises.

C'est un pronostic assez général, mais l'incertitude de la course, glorieuse selon certains, est toujours là et un coup de théâtre peut si vite arriver !...

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.

INFORMATIONS

◆ RAID RACER LAVALETTE

Effectuer un raid de 10.000 kms en partie autour du bassin méditerranéen, en partant de Paris pour Madrid, Casablanca, Tunis, Naples, Nice et Paris est une belle performance, surtout lorsqu'il s'agit de faire ce périple avec 50 cmc.

C'est cependant ce que viennent de décider trois pilotes, dont une femme, Mme Billay, et MM. Robas et Massé, qui, au guidon de cyclomoteurs Racer-Lavalette, s'élancèrent courageusement à travers... le Bois de Boulogne, où avait lieu le départ la semaine dernière.

A cette occasion, les constructeurs organisaient un cocktail où le monde de la moto côtoyait de charmantes vedettes comme Blanchette Brunoy et Françoise Arnoult de la R.D.F.

Parmi les personnalités présentes, nous remarquons MM. Serreulles, Président Directeur Général et Lejeune, Directeur Général adjoint de La Valette, M. Le Mao, Directeur des Ets Racer, Charley, Administrateur, Giraud, Directeur technique, Vullierme, direction département moteur, Blin, etc..., tous de la société Lavalette.

Nous souhaitons bonne chance à nos voyageurs et rendez-vous dans 40 jours pour l'arrivée !

◆ LES ROUTES EN ITALIE

L'Italie possède actuellement 175.000 kms de route, dont 32.000 seulement sont à même de répondre aux besoins d'une circulation moderne. Signalons à titre de comparaison, que la France, à peine 2 fois plus grande, dispose de 720.000 kms. de routes.

La densité routière, en Italie, décroît du Nord au Sud : 0,760 kms de route par kilomètre carré en Italie du Nord, 0,570 kms. en Italie centrale, 0,360 kms. en Italie du Sud.

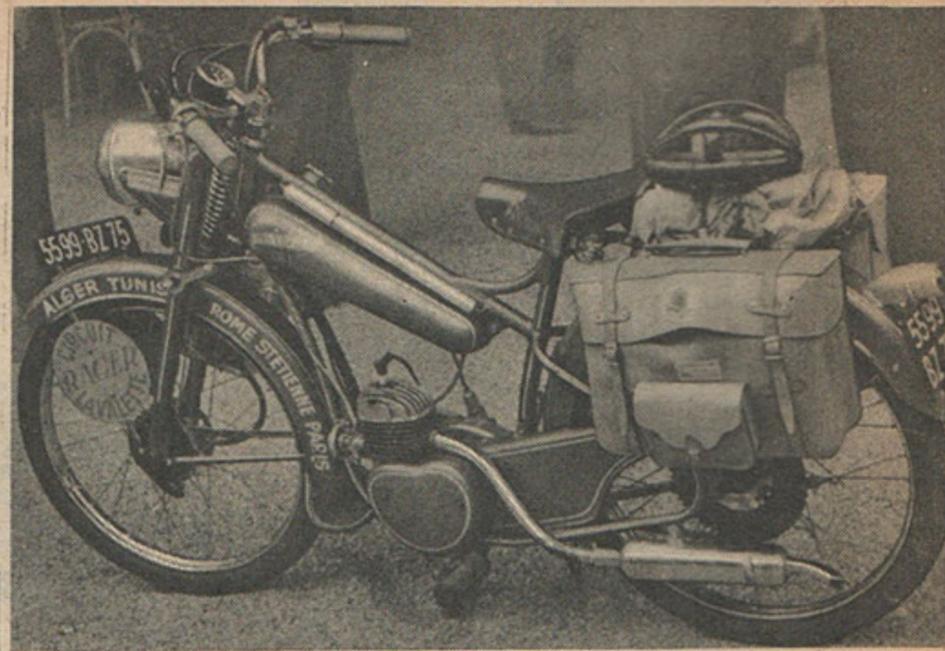


◆ PREMIERS ECHOS

Alors qu'il effectuait des essais sur le circuit de l'Île de Man, Bruno Ruffo perdit le contrôle de sa 250 Guzzi et fut projeté dans le fossé. On le releva avec une fracture à la jambe, à la hanche et aux côtes.

L'accident serait dû à une visibilité mauvaise provoquée par un nuage de poussière.

On signale que Duke s'entraîne également sur la Gilera 4 et réalise d'excellents temps.



Ci-contre, les 3 auteurs d'un raid de plus de 10.000 km., Mme Billay et MM. Masse et Robas avant leur départ en compagnie de Mlle Blanchette Brunoy et Françoise Arnoult. Ci-dessus, l'un des « Racer-Lavalette ».

QUELLE SERA L'ECURIE MALTERRE AU PROCHAIN BOL D'OR

D.S. Malterre, à chaque fois grand animateur du Bol d'Or, et qui l'année dernière termina seulement, après 341 tours de course, à 1 km. 600 du vainqueur en 175 cmc., songe fortement à prendre sa revanche cette année et se présentera à la classique épreuve avec l'équipe officielle suivante :

Mathieu, Prochazka, Didier et Boucher, tous sur 175 cmc. avec moteur A.M.C. double A.C.T. et Camus en catégorie 250 cmc.

La catégorie 175 nous réservera encore de belles luttes cette année.

Signalons que ce nouveau moteur AMC compétition, type 53 C, possède la même partie basse que le moteur de série.

La distribution, par double arbre-à-cames, se fait par l'intermédiaire d'un arbre droit, couple conique et pignons.

◆ IMMATRICULATIONS DE MOTOS

En 1952, 76.800 motos et scooters neufs ont été immatriculés dans les divers départements français, contre 48.443 en 1951, soit une augmentation de 64 %. Par contre, pour les vélomoteurs neufs (jusqu'à 125 cmc.) on assiste à une stagnation (132.197 en 1952 contre 132.336 en 1951).

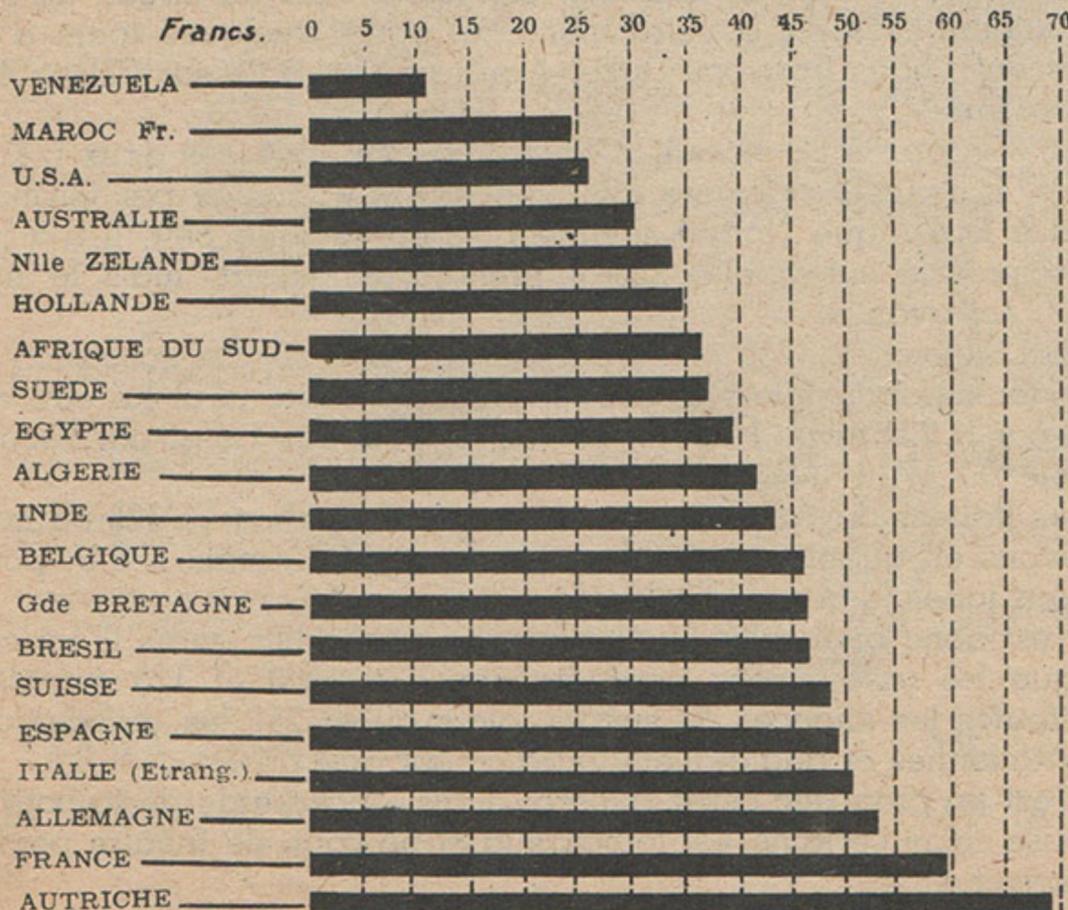
Pour les motos et scooters, la proportion de machines neuves étrangères a évidemment considérablement diminué, vu le blocage des importations : de 36,3 % en 1951, elle est tombée à 16,7 % en 1952.

Le marché de l'occasion est plus important que celui du neuf pour les motos de plus de 125 cmc., inversement évidemment pour les 125 et scooters.

Pour les motos de plus de 125 et les scooters, le nombre de transactions n'a guère varié d'une année à l'autre (94.221 en 1951 ; 93.245 en 1952), et la proportion des machines étrangères dans ces transactions d'occasion est restée sensiblement la même : 21,4 % en 1952 contre 21,1 % en 1951.

Pour les moins de 125 d'occasion, les transactions ont été un peu plus actives en 1952 qu'en 1951, de 19,3 % (103.002 en 1952 contre 86.346 en 1951). Si le nombre de machines étrangères intéressées dans ces transactions a augmenté, la proportion est passée de 4,34 % en 1951 à 4,12 % en 1952.

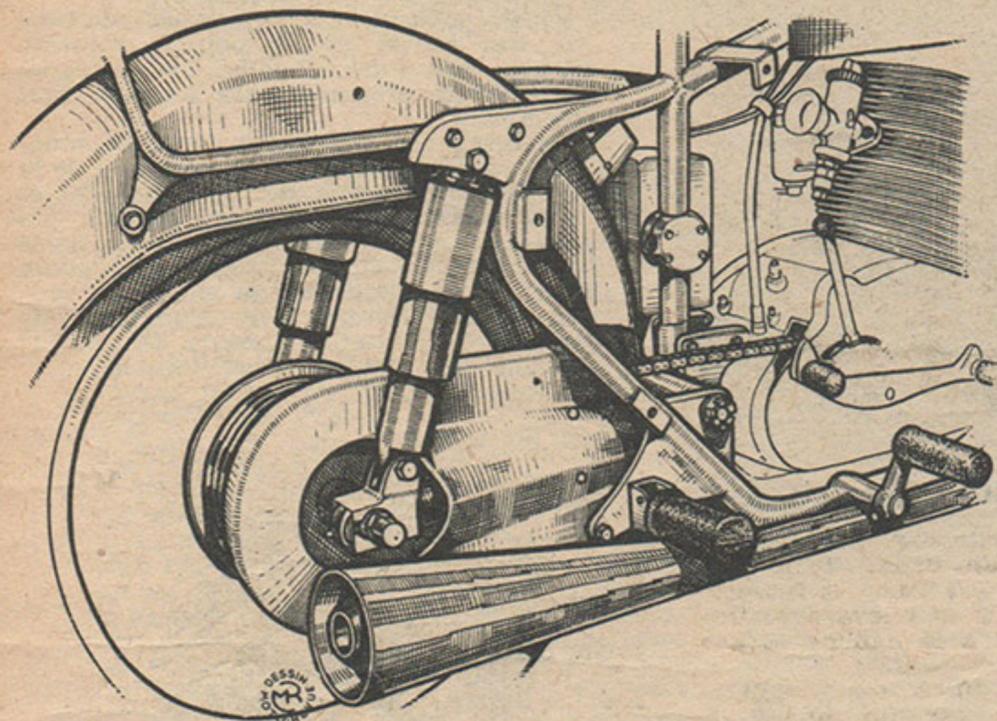
Ci-contre, tableau comparatif du prix de l'essence dans les divers pays du monde.



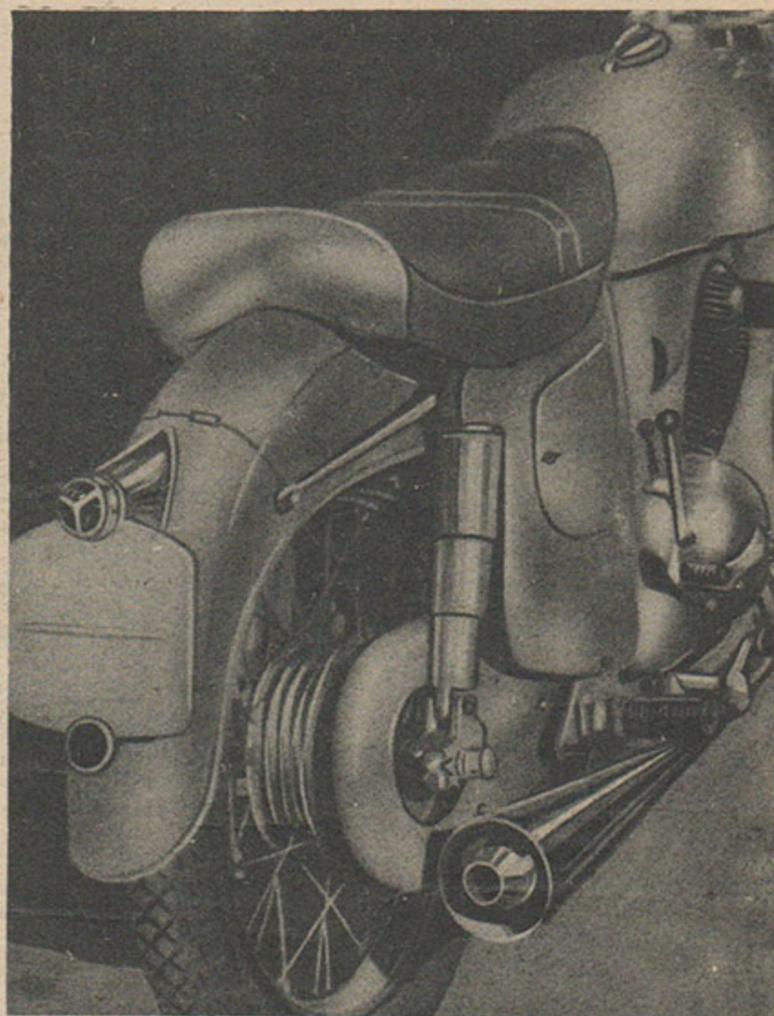
NOUVELLES machines

250
ALCYON

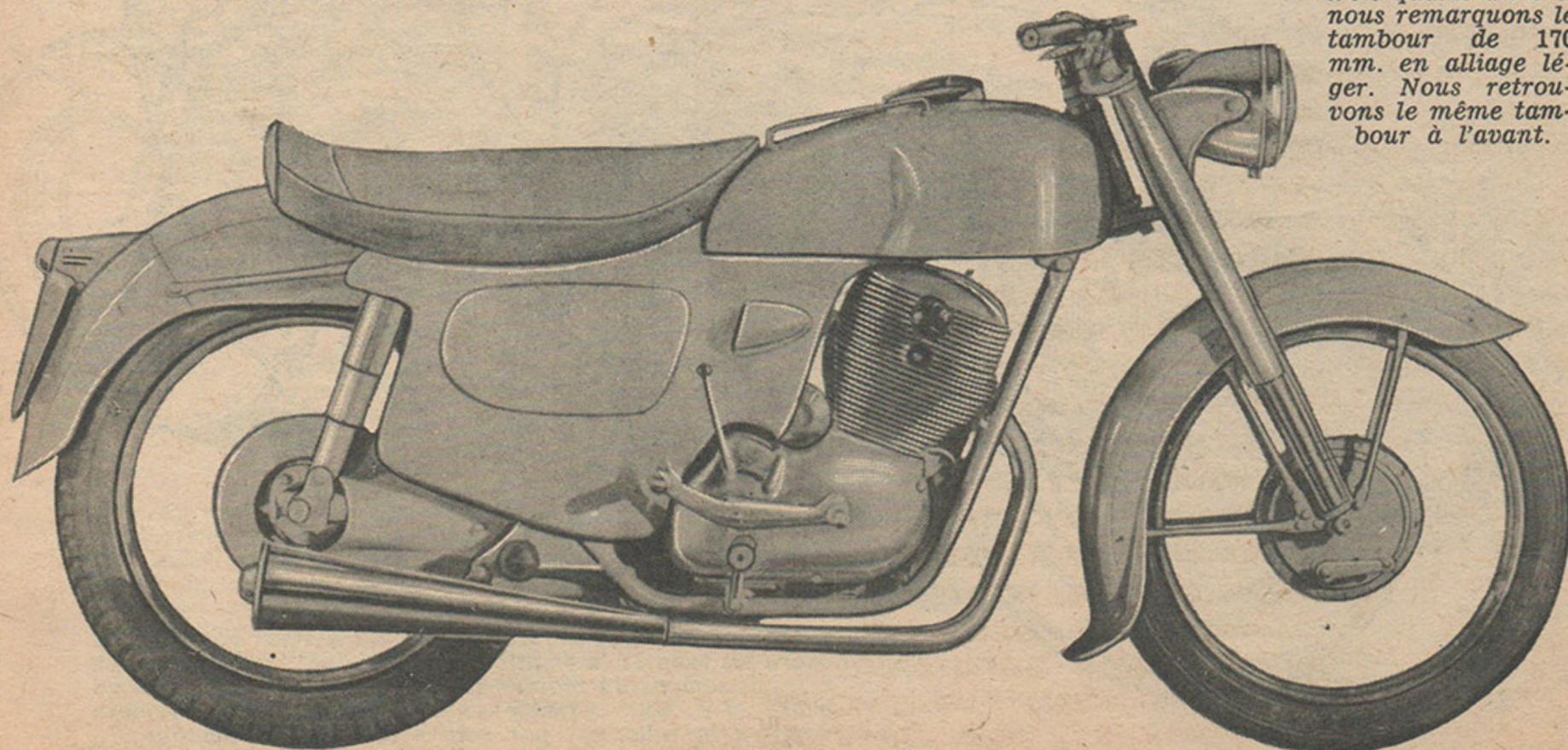
N'ayant que peu de rapport avec le prototype présenté au dernier Salon, voici la nouvelle 250 Alcyon dans sa version presque définitive. C'est certainement, à l'heure actuelle, la motocyclette française la plus habillée. Comme de nombreuses autres productions françaises, elle est équipée du 250 A.M.C. de 15 CV.



Ci-dessus, carénage enlevé, nous remarquons la suspension arrière oscillante avec éléments Vista amortis hydrauliquement. La chaîne secondaire est enfermée sous carter étanche.



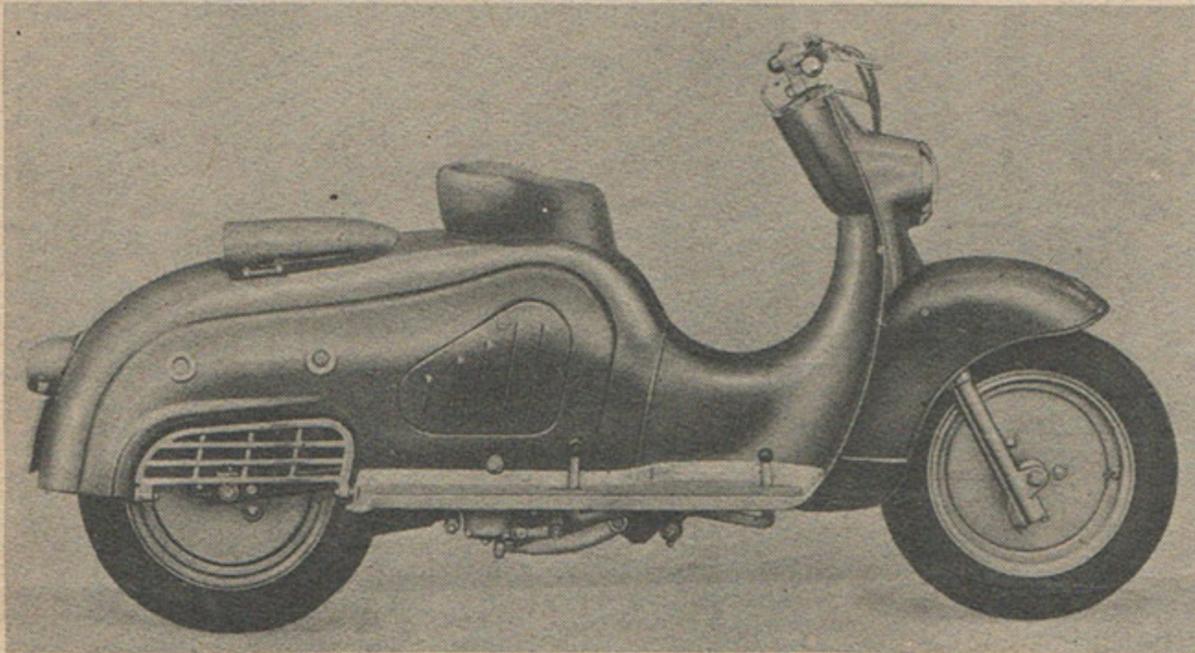
Ci-dessus : vue trois-quarts arrière, nous remarquons le tambour de 170 mm. en alliage léger. Nous retrouvons le même tambour à l'avant.



UN NOUVEAU VÉHICULE LE SCOOTER

ZUNDAPP

Bella

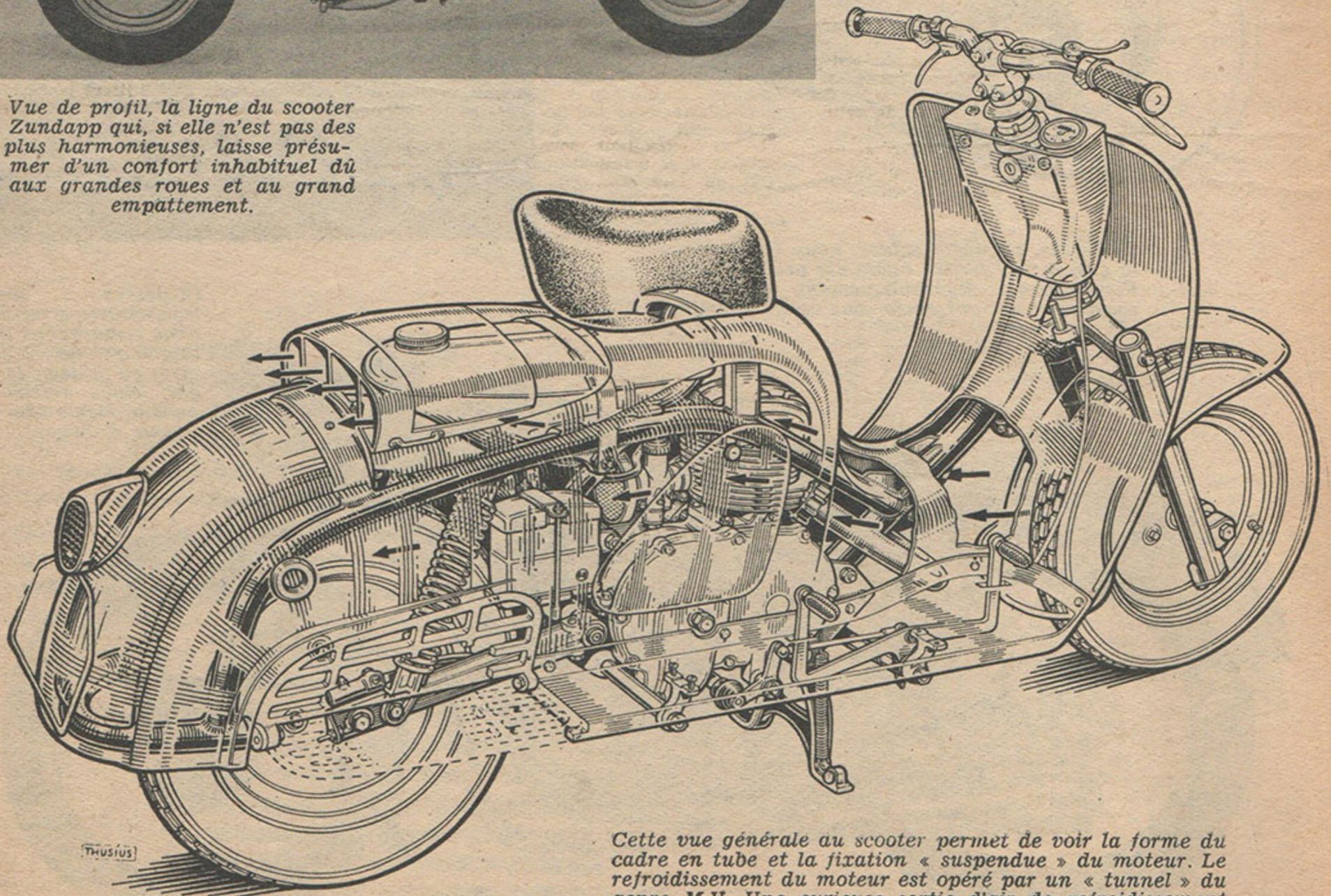


Vue de profil, la ligne du scooter Zundapp qui, si elle n'est pas des plus harmonieuses, laisse présumer d'un confort inhabituel dû aux grandes roues et au grand empattement.

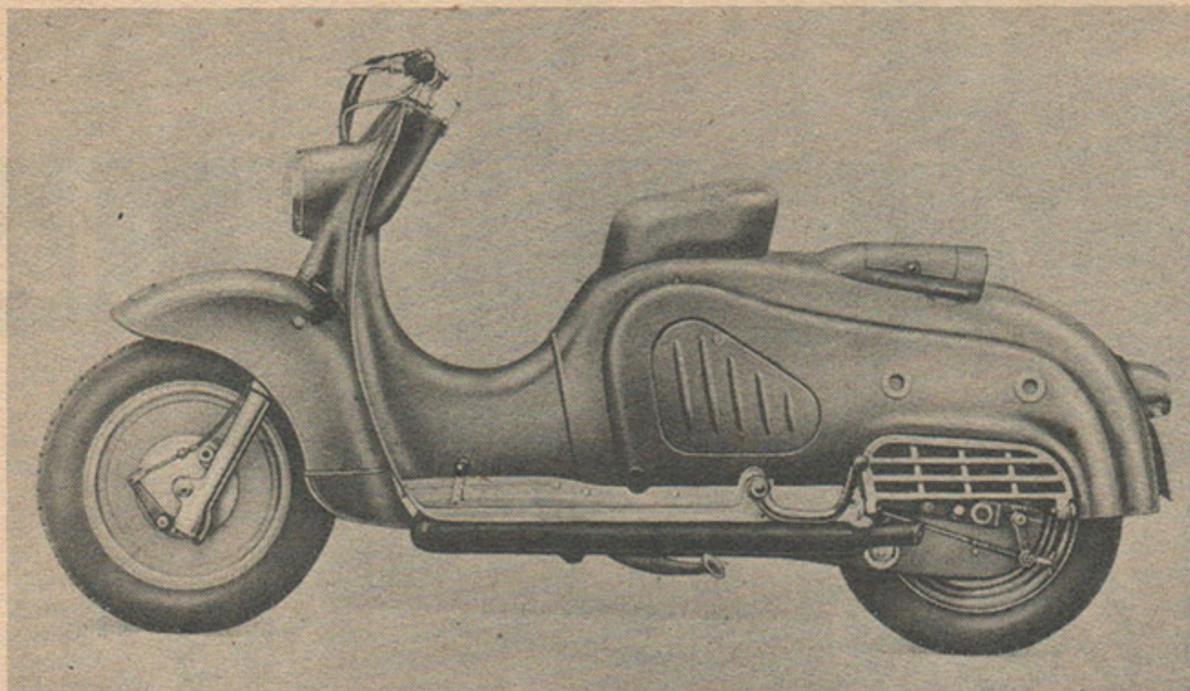
Ainsi que nous l'avions déjà annoncé, Zundapp, à son tour, a été mordu par le virus du scooter. Et le fait que la marque de Nuremberg n'y vienne que maintenant, à côté de désavantages commerciaux, présente l'avantage d'avoir pu profiter de l'expérience des autres marques.

Ainsi, par exemple, les roues montées ont des jantes de 12 pouces, solution adoptée par Puch, Parilla, Iso, marques ayant aussi présenté leurs scooters tout récemment.

En effet, l'on sait que la tenue de route d'un scooter dépend en premier lieu de la dimension des roues, de l'empattement et de la position du centre de gravité. Les petites roues ont une tendance très nette à déraiper sur sol gras. De grandes roues surélèvent la position du pilote et rendent difficile le transport d'une roue de secours. L'adoption de pneus de 3,50x12" est donc une solution moyenne.



Cette vue générale au scooter permet de voir la forme du cadre en tube et la fixation « suspendue » du moteur. Le refroidissement du moteur est opéré par un « tunnel » du genre M.V. Une curieuse sortie d'air de refroidissement derrière la selle, est par contre strictement personnelle.



Le « Bella » vu du côté kick.

Autre particularité de la marque : les roues, à l'inverse de la solution généralement adoptée, et à l'instar d'Iso, de Parilla, d'AGF, ne sont pas montées en porte-à-faux, ce qui influe également sur la tenue de route, les roues n'ayant plus tendance à se « tortiller ».

Le scooter est assez long, mais c'est aussi à bon escient, afin d'améliorer la tenue de route, qu'un empattement de 132 cm a été choisi.

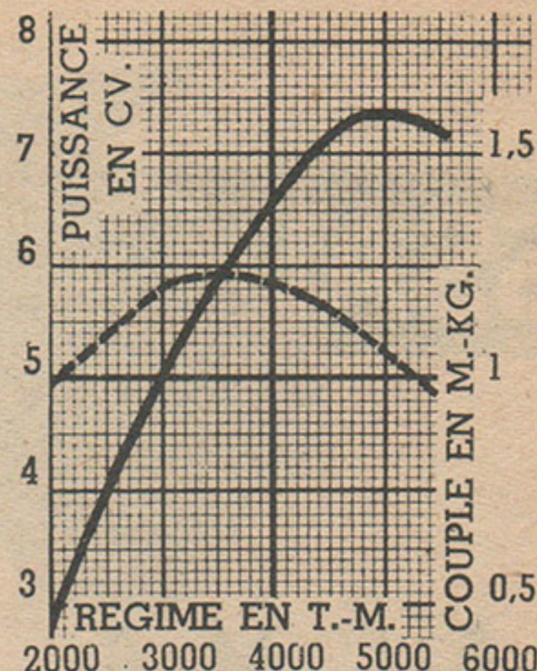
Pour une bonne rigidité du cadre, le double-berceau a été adopté.

Voyons maintenant d'un peu plus près la réalisation.

Le moteur, un 150 cmc. 2 temps, dérive des DB 200 qui firent leurs preuves de longues années durant. Presque carré (57 d'alésage pour 58 de course), d'une cylindrée exacte de 148 cmc., il développe, avec un taux de compression de 6,7 à 1, une puissance de 7,3 CV à 4.700 t.-m., soit plus de 49 CV au litre. Notons d'ailleurs

que nous avons une puissance de 7 CV et plus entre 4.200 et 5.700 t.-m. Le couple, lui, dépasse 1,2 m.kg entre 3.000 et 4.000 t.-m. Le moteur monte d'ailleurs facilement en surrégime, puisque la vitesse de pointe de 82 kmh. en position assise correspond à un régime de rotation de 5.500 t.-m. environ. Le moteur est alimenté par un carburateur Bing de 20 mm de passage des gaz. Allumage par batterie-bobine avec dynamo en bout de vilebrequin.

Le bloc-moteur possède 4 rapports commandés par sélecteur au pied. Il est commun à celui des 200 cmc. de la marque, mise à part le rapport de démultiplication primaire. Transmission primaire par chaîne. Embrayage à disques multiples travaillant dans l'huile. La transmission finale est assurée également par une chaîne travaillant sous carter étanche, avec 2 démultiplications au choix, pour solo ou pour side.



Ci-dessus : la courbe de puissance et la courbe de couple du moteur 150 cmc. Bella.

En solo, les rapports finaux sont les suivants : 5,88 (100 %) - 8,23 (71,1 %) 11,51 (50,9 %) et 18,43 (31,85 %).

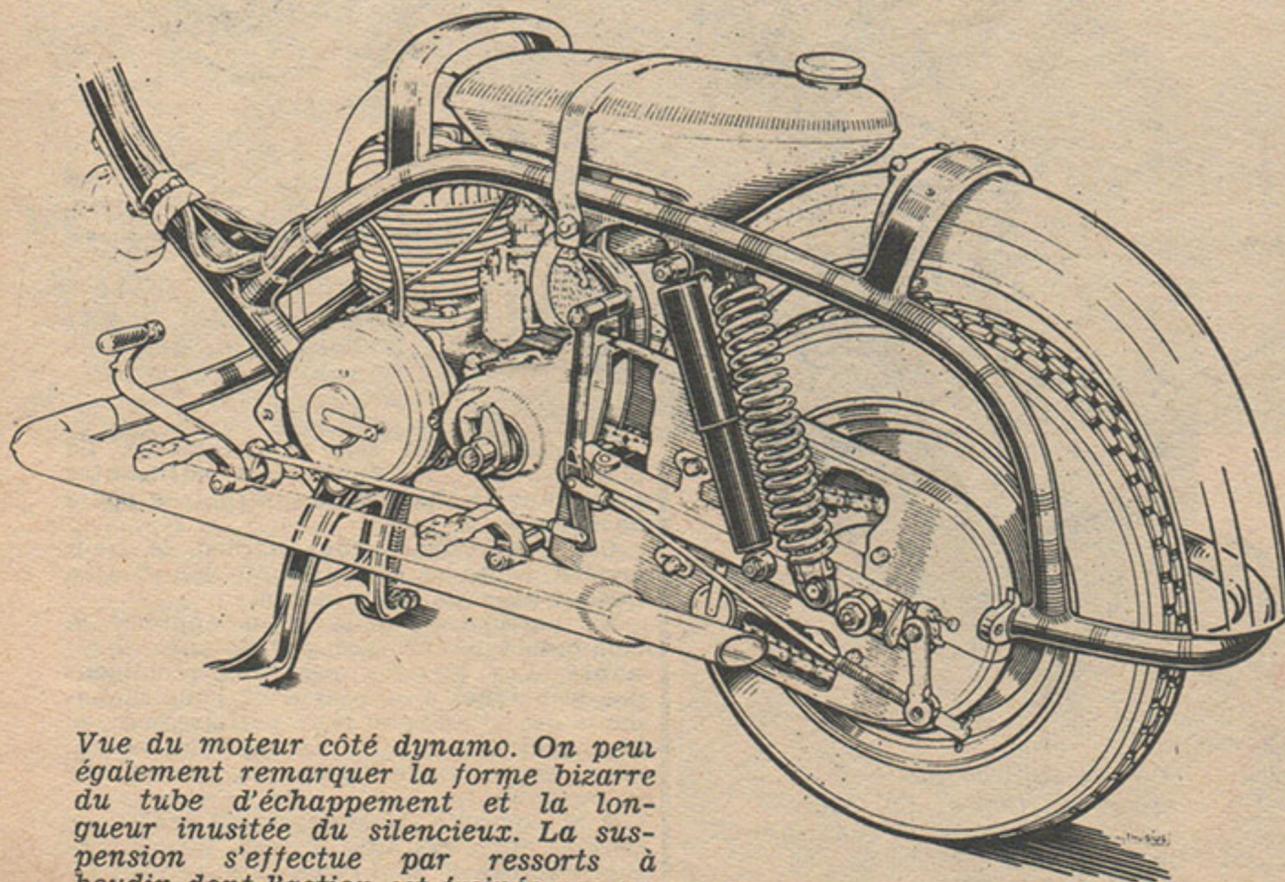
La consommation, tant que la vitesse est raisonnable, est assez basse : moins de 2 litres jusqu'à 53 kmh. ; 2,4 l. à 60 kmh. ; 2,7 l. à 70 kmh., mais 4 litres à 80 kmh.

Voyons maintenant un peu la partie cycle.

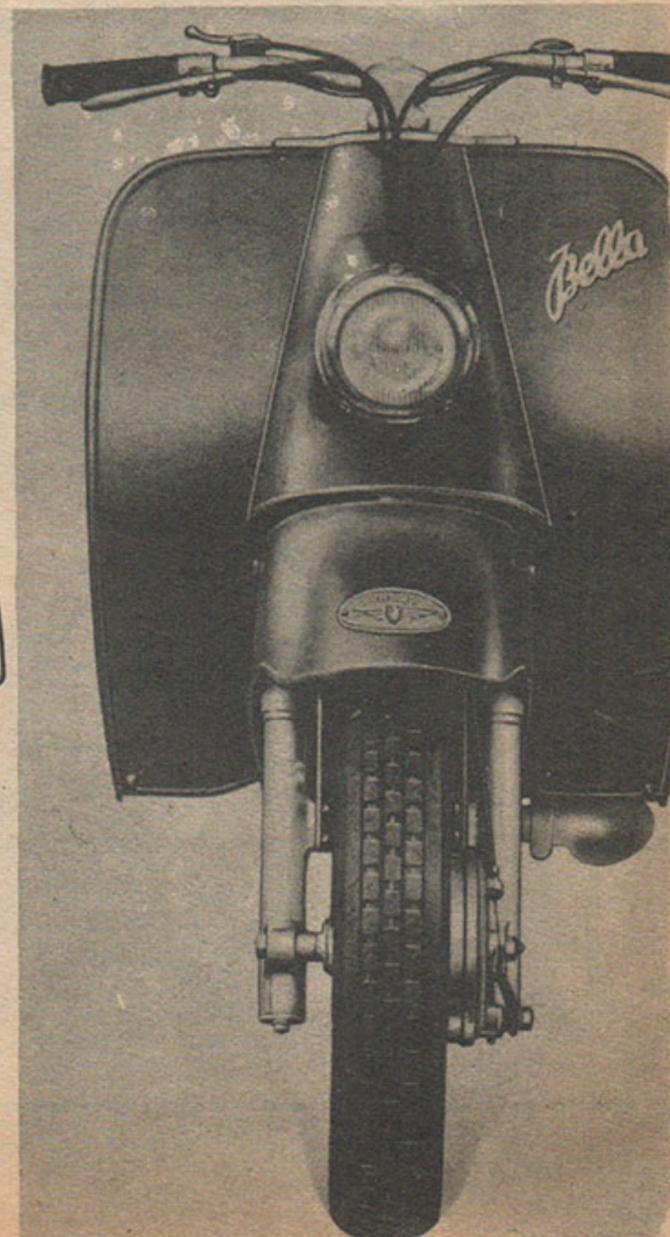
Cadre à simple tube de fort diamètre allant de la colonne de direction au moteur, puis 2 tubes passant dans la partie haute du carénage et se rejoignant en bas du garde-boue. Fourche avant télescopique. Suspension arrière oscillante, munie d'amortisseurs à huile et d'un débattement de 90 mm.

Le réservoir de 7,3 litres possède une réserve de 1,7 litre. Le poids est assez élevé : 130 kgs à vide.

Prix : 133.000 environ (en Allemagne).



Vue du moteur côté dynamo. On peut également remarquer la forme bizarre du tube d'échappement et la longueur inusitée du silencieux. La suspension s'effectue par ressorts à boudin dont l'action est freinée par un amortisseur hydraulique. Evidemment, la présence d'un carter de chaîne secondaire étanche rappelle l'origine germanique.



ESSAI

de

la

A. C. M. A.

Vespa

" 53 "

A la fin de notre premier essai du scooter Vespa, qui remonte au 15 septembre 1951, nous souhaitions qu'un nouvel essai, cette fois avec un véhicule parfaitement rodé, ne se ferait pas trop attendre !...

Si notre souhait n'a été exaucé qu'après un an et demi, par contre cette longue attente nous a permis d'avoir une Vespa dernier modèle, possédant quelques améliorations par rapport au modèle précédent.

C'est encore grâce à la Société ACMA, productrice en France de la Vespa, que nous avons réalisé cet essai, et disons de suite que c'est avec plaisir que nous avons repris contact avec ce sympathique petit engin.

La Vespa, universellement connue, est actuellement le scooter français le plus diffusé et sans doute le plus connu du grand public.

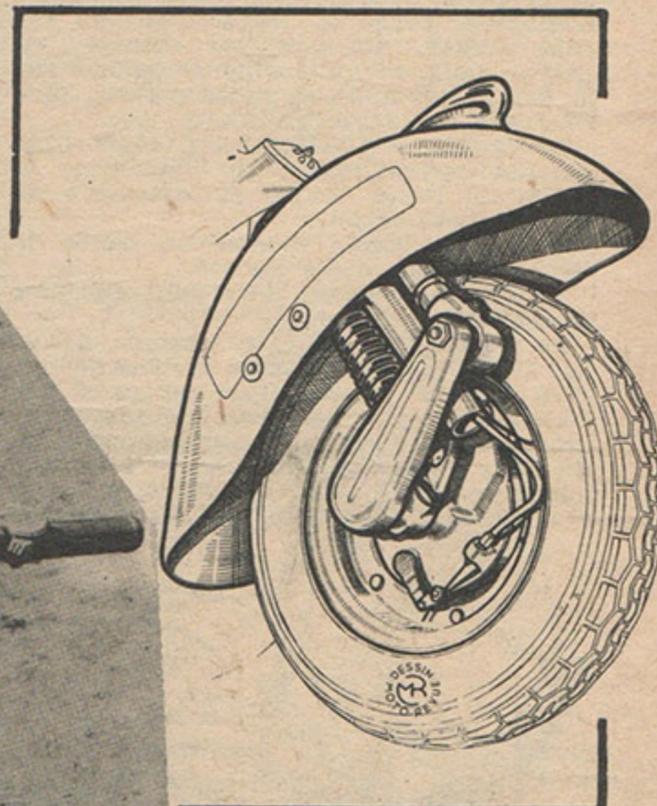
A quoi tient ce succès, qui n'aura pas été sans surprendre de nombreux constructeurs motocyclistes ? Avant tout à l'esthétique heureuse de la Vespa, à sa couleur gale, c'est un véhicule qui flatte davantage l'amour propre de son propriétaire qu'un vélomoteur, par exemple.

Mais en plus de cet attrait, que certains pourront juger superficiel, mais qui n'est pas négligeable, la Vespa doit son succès à ses qualités mécaniques. Nous avouons

avoir été surpris par le comportement du moteur, qui sans être poussé, grimpe légèrement en régime, et nous a permis d'atteindre les 80 kmh., ce que nous n'osions espérer avant l'essai.

Pour un conducteur, ou une conductrice non initié, la Vespa réunit bien des avantages. D'abord une mise sur béquille aussi aisée que la remise sur 2 roues. Kick très accessible, très démultiplié, et le moteur se montre de bonne composition lors des mises en route.

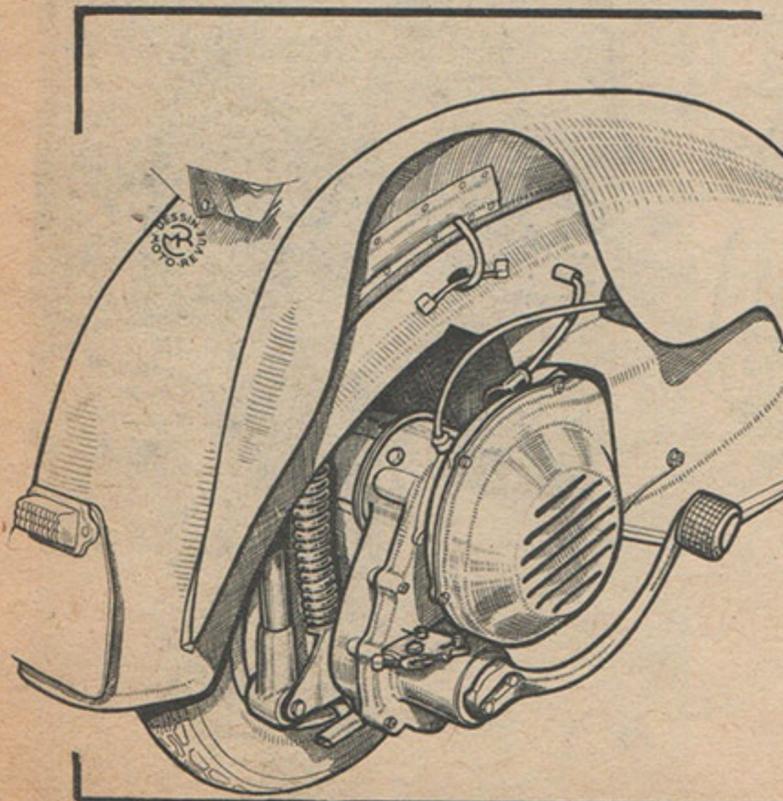
Le nouveau montage du phare avec une plaquette obturant l'emplacement du compteur.



La roue tirée en porte-à-faux avec ressort à boudin et amortisseur hydraulique.



L'accessibilité au moteur est très facile. On voit ici le palonnier de commande des vitesses, le ressort à boudin de suspension et l'amortisseur hydraulique.



La position en selle est agréable. Le plancher est de dimensions suffisantes pour pouvoir changer de position en cours de route.

Une seule commande au pied, le frein arrière, toute la conduite du véhicule se faisant avec les deux mains.

En particulier, nous avons apprécié la commande de vitesses par poignée tournante. Les diverses positions n'obligent pas le poignet à se casser, et l'enclenchement des vitesses se sent parfaitement, si bien qu'il est inutile de regarder les repères gravés pour vérifier la position de la poignée.

A la conduite, le changement de vitesses ne doit faire craindre aucune fausse manœuvre, car il faut vraiment s'appliquer pour mal passer ses rapports.

L'embrayage est très progressif, mais comme le moteur a de la puissance à bas régime, il n'est nullement besoin de faire patiner l'embrayage.

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

Le moteur est en effet, ce qui, en techniciens, nous a le plus agréablement surpris, d'un silence de fonctionnement appréciable, grâce entre autres à sa transmission réduite au strict minimum, ce moteur se signale à la conduite par ses chevaux à bas régime, ce qui est assez étonnant avec un rapport course-alésage de 0,881 ! (très super-carré).

Le deux temps Vespa est encore un des rares à utiliser un balayage avec piston à déflecteur et simple transfert. Le résultat est néanmoins satisfaisant, et la puissance de 5 CV à 4.500 t.-m est tout à fait dans la moyenne.

Culasse en aluovac, avec chambre de combustion d'un dessin spécial, un important bossage comblant l'une des faces du déflecteur. Cylindre en fonte.

Le refroidissement est assuré par turbine, avec rotor solidaire du volant magnétique.

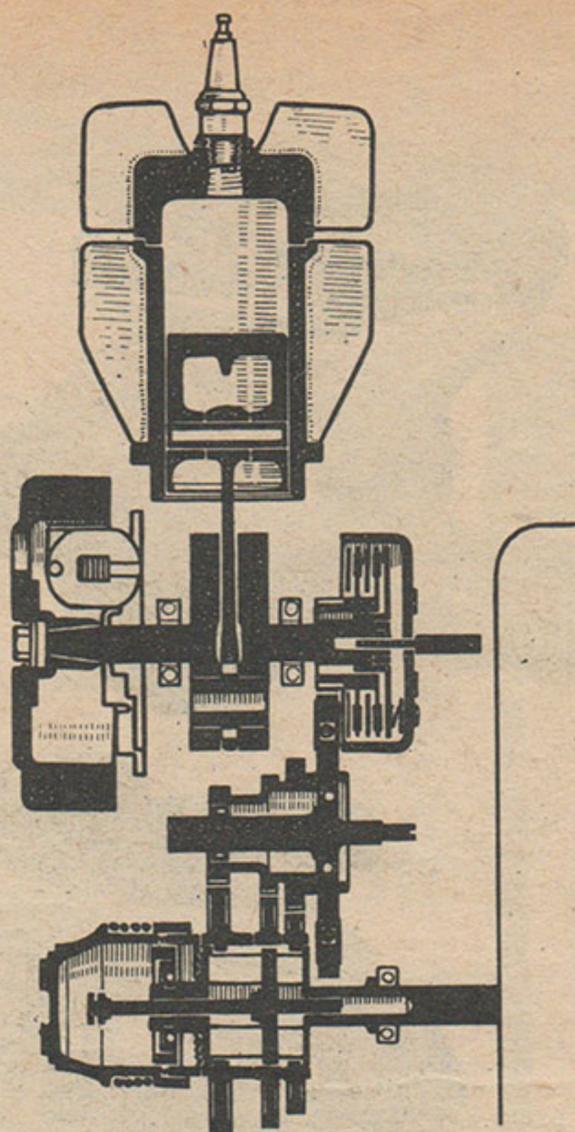
L'équipage alternatif est dans l'ensemble très classique. Il tourne sur deux roulements à billes seulement. Pied de bielle monté sur bague et tête de bielle sur simple rangée de rouleaux. Maneton d'un bon diamètre.

Sur l'arbre moteur, à gauche, est emmanché le petit pignon de la transmission primaire. A droite est bloqué à cône lisse le rotor du volant magnétique sur lequel sont fixées, comme nous l'avons déjà écrit, les aubes de la turbine de refroidissement.

En bout d'arbre, à gauche, nous trouvons l'embrayage, très progressif, travaillant dans l'huile. Les disques de friction sont garnis de pastilles de liège.

Le pignon de transmission primaire, intercalé entre l'embrayage et le carter moteur, est à taille hélicoïdale.

Il entraîne un grand pignon solidaire de l'arbre primaire sur lequel se trouve un pignon triple. Ce grand pignon de transmission primaire possède un jeu d'amortisseurs intérieurs par ressorts à boudin.



Ci-dessus : disposition générale des organes. - A gauche : la trappe d'accès au carburateur. A droite : le coffre à bagages d'une grande contenance. Au-dessous : le bouchon du réservoir se trouve derrière la selle.

ticulièrement les possesseurs de Vespa n'ayant que peu de temps à consacrer à leur scooter.

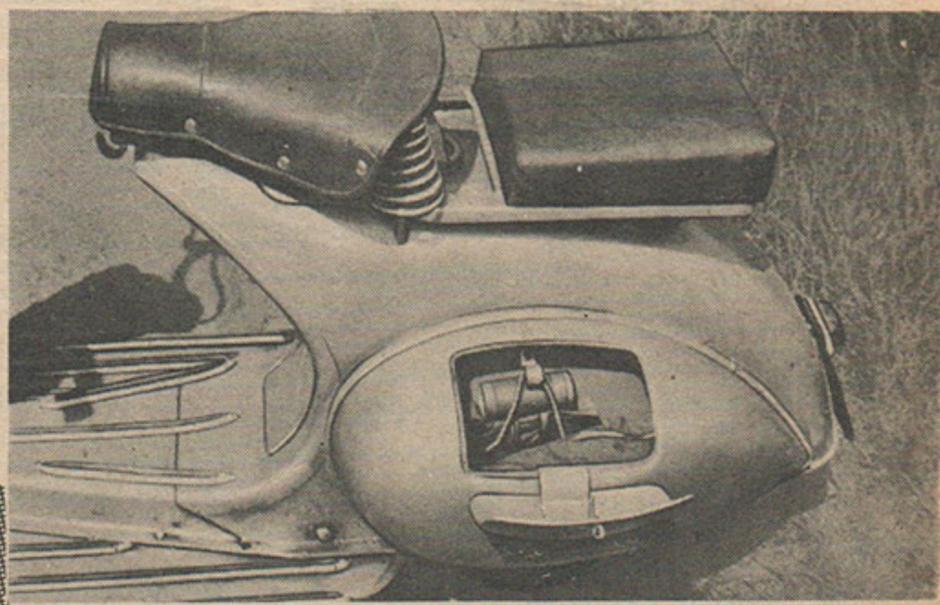
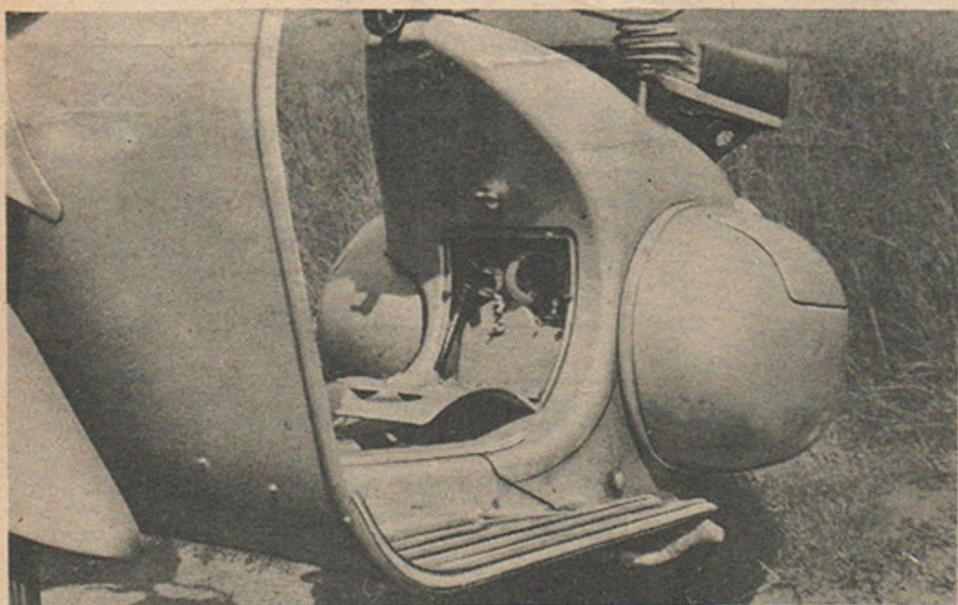
Mais cette disposition ramassée du bloc-moteur a amené le constructeur à monter celui-ci en porte-à-faux sur le côté droit. Il s'ensuit un déséquilibre qui est pallié par un déport de 8 mm de la roue avant, sur le côté gauche. A la conduite, il serait faux d'écrire que ce déséquilibre ne se sent pas. Qu'il ne soit pas gênant, après un certain temps d'adaptation, cela est parfaitement exact, mais il n'en reste pas moins vrai que virer à droite est plus facile que virer à gauche.

La tenue de route de la Vespa a parfois été discutée.

Soyons impartiaux, sur sol sec contrôle parfait de la machine ; sur sol humide, mieux vaut faire preuve de prudence. Lorsque l'on roule vite avec la Vespa, on a les premiers temps une tendance à serpenter. Avec les kilomètres, ces réactions disparaissent complètement, non pas qu'il y ait eu modifications mécaniques, mais simplement parce que le pilote s'est habitué à conduire sa Vespa. Le centrage du pilote a une importance considérable lorsque l'on roule au maximum et plus encore lorsque l'on s'aplatit sur le guidon.

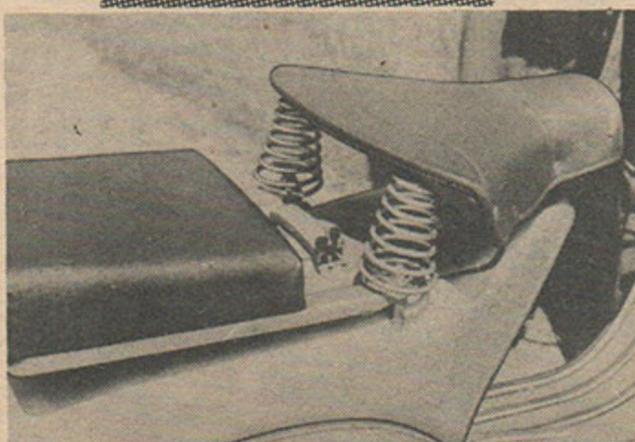
Il n'y a pas une position plutôt qu'une autre à recommander, cela doit se sentir, car si la position est mauvaise, un flottement désagréable vous rappelle à l'ordre. A deux la tenue de route est meilleure qu'en solo.

Pour conclure ce chapitre, disons que la Vespa demande un certain temps d'adaptation de la part de son pilote, cette adaptation est d'ailleurs à la portée de chacun, et une fois ce cap franchi, vous serez étonné par la tenue de votre Vespa, et son aptitude à virer. D'ailleurs cette tenue de route a été maintes fois démontrée en Italie, lors des circuits de vitesses, où les Vespa trouvèrent, bien souvent,



L'enclenchement de l'un ou l'autre des rapports se fait au moyen d'un baladeur cruciforme, rendant solidaire tour à tour les pignons montés fous sur l'arbre secondaire. L'arbre de sortie est dans le prolongement de l'arbre de roue arrière. C'est donc la transmission secondaire la plus simple. Pas de frottements absorbant de la puissance, pas d'entretien, minimum d'encombrement, etc...

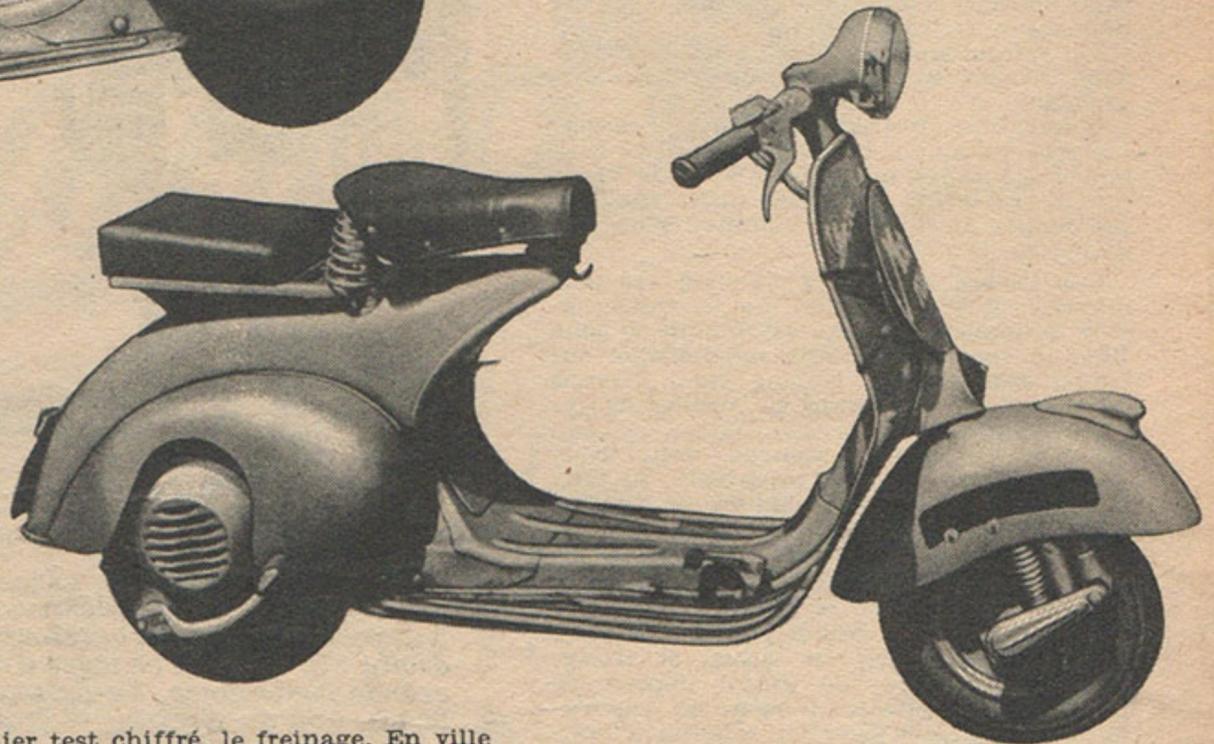
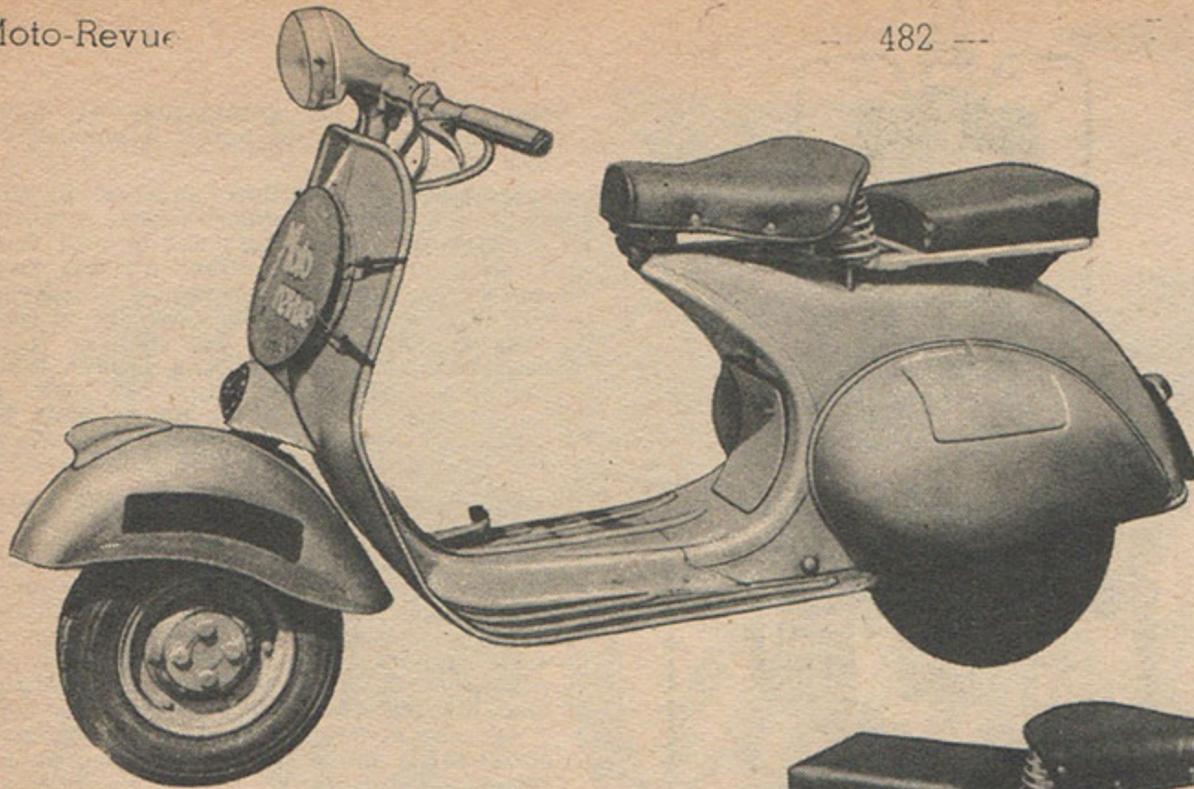
Au point de vue conception, le moteur de la Vespa est une incontestable réussite. C'est bien le moteur qu'il faut pour un scooter. Possédant des chevaux en bas, il ne demande pas, de la part du conducteur, un emploi constant du changement de vitesses, ni une action très dosée sur l'embrayage. La simplicité de ses transmissions, éliminant toutes chaînes ou couple conique, est au point de vue entretien, un avantage qu'apprécieront par-



leur mot à dire. Signalons encore la maniabilité exceptionnelle, la roue avant braquant à près de 90°.

Dans le genre véhicule à petites roues, le confort est parfait. Débattement assez important des suspensions, amortissement efficace sans entraîner le moindre tangage. Toutefois la grande souplesse de la fourche avant est à l'origine du talonnement qui se produit sur très mauvaise chaussée. Selle confortable, et tan-sad heureusement fixé à la même hauteur que la selle.

Bien que la Vespa ait été conçue pour la circulation urbaine, nous la trouvons de plus en plus sur nos routes. Cela est tout à fait logique. La Vespa en tourisme tiendra tête à bien des vélomoteurs, et aujourd'hui chacun admet qu'il est possible de faire de grands parcours avec un 125 cmc.



Comparativement aux autres essais de machines de même cylindrée que nous avons pu faire suivant notre première formule, il n'est pas exagéré de dire que les accélérations sont très franches.

La vitesse de croisière est également d'un niveau assez élevé. Le moteur semble tourner rond entre 65-70 kmh. Fait remarquable, malgré la présence d'un large tablier qui monte bien au-dessus des genoux, les performances sont bonnes et la vitesse maximum nous a réellement surpris. En effet, nous avons atteint à plusieurs reprises les 80 kmh. En position normale le maximum reste encore excellent, puisque les 74 kmh. sont obtenus.

A deux, la chute de vitesse est plus sensible, puisque nous avons plafonné à 67 kmh. 5, tandis qu'en seconde nous avons atteint 57 kmh.

En tourisme avec passager, il faudra donc compter sur une vitesse de croisière de 60 kmh. environ.

Dans notre côte d'essai, nous avons enregistré des résultats très satisfaisants. Pilote de 80 kgs : 30" 3/5, moy. 41 kmh. 7 Pilote de 55 kgs : 30" moy. 42 mh. A deux (80 kgs + 55 kgs) : 38" 1/5, moy. 32 kmh. 9.

Dans tous les cas, 1^{re} et 2^e furent seules utilisées.

En accélération, nous avons chronométré :

100 mètres en 9" 2/5, moy. 38 kmh. 3
200 mètres en 15" moy. 48 kmh.
300 mètres en 20" 1/5, moy. 53 kmh. 4
400 mètres en 25" moy. 57 kmh. 6
500 mètres en 29" 4/5, moy. 60 kmh. 4

Tandis que les vitesses maxima sur chaque rapport furent les suivantes :

1^{re} : 41 kmh. (6.910 t.-m.) en 5"
2^e : 57 kmh. (6.050 t.-m.) en 10"
3^e : 74 kmh. (5.000 t.-m.) en 22" 3/5 assis
80 kmh. (5.410 t.-m.) couché

Ainsi, la dernière version de la Vespa constitue un véhicule bien au point, très agréable à piloter, d'une maniabilité étonnante et bénéficiant d'un large réseau d'agents, bien utile en cas de panne.

Primitivement destinée à la circulation urbaine, la Vespa s'évade de plus en plus sur nos grandes routes, et maintenant voici que l'usine de Fourchambault réalise de vastes remorques à deux roues prévues pour 100 kgs de charge utile. Dimensions de la caisse : 100x92.

Dernier test chiffré, le freinage. En ville comme sur route, nous avons apprécié le freinage efficace et progressif. Malheureusement, comme sur toute machine à roue avant tirée, lors du freinage, la suspension s'enfonce totalement.

Les chiffres enregistrés à 50 kmh. furent les suivants :

Avant seul : 19 m 20
Arrière seul : 21 m 60
Les deux : 11 m 30

Nous avons parlé, au début de cet essai, de certaines améliorations, par rapport au modèle 1952.

Ces améliorations se divisent en deux parties : celles d'ordre mécanique, et celles intéressant l'esthétique.

Dans l'ordre, nous trouvons un frein arrière dont l'action est plus douce et surtout un réservoir d'essence de plus grande capacité (7 litres), ce qui facilite nettement les ravitaillements.

Au point de vue esthétique, notons le montage, depuis le début de cette année, d'un phare dont le carénage enveloppe la potence du guidon, et dans lequel est prévu un emplacement pour un compteur.

Les poignées de débrayage et de frein avant sont d'un nouveau dessin, et les câbles passent désormais à l'intérieur du guidon.

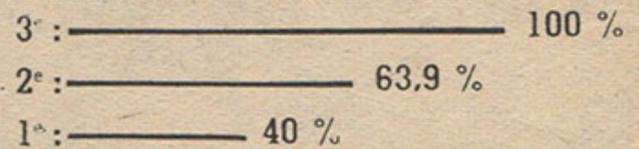
La Vespa 1953 est toujours émaillée de son vert si particulier. Toutefois, bien que nous trouvions ce coloris très agréable, l'usine pourrait peut-être prévoir la livraison en plusieurs teintes.

Ci-contre, la Vespa semble être le véhicule sur lequel on peut adopter le plus d'accessoires.

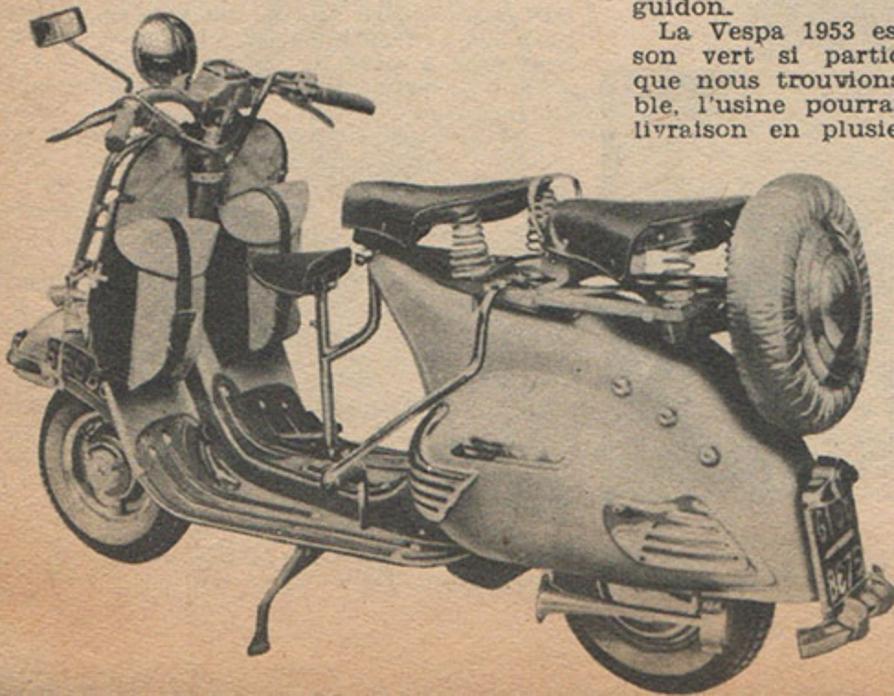
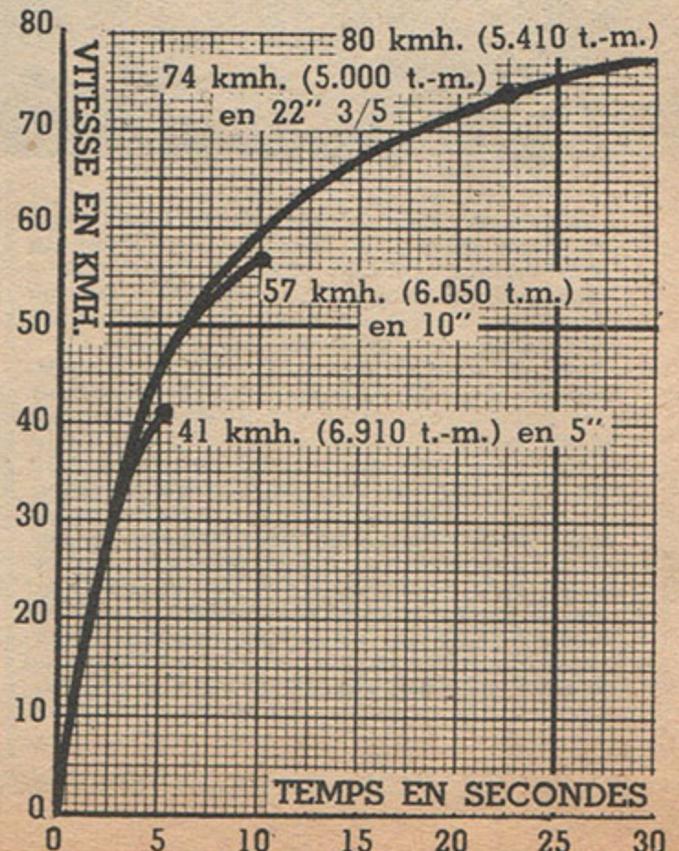
La Vespa n'a pas fini de faire parler d'elle, et pourquoi son utilisation ne deviendrait-elle pas un jour ou l'autre aussi universelle que celle de la Jeep ?

C. R.

Deux vues de profil montrant la netteté de ce véhicule. Ci-dessous : échelonnement relatif des 3 vitesses par rapport à la prise.



Ci-dessous, courbe d'accélération.





DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre deux temps à piston à déflecteur.
 Alésage : 56,5 mm.
 Course : 49,8 mm.
 Cylindrée : 124,5 cmc.
 Puissance maximum : 5 CV.
 Régime correspondant : 4.500 t.-m.
 Taux de compression : 6,5 à 1.

BOITE DE VITESSES

Bloc-moteur 3 vitesses.
 Rapports finaux : 12,1 - 7,6 - 4,85 à 1.
 Transmission primaire : par engrenages.
 Transmission secondaire : directe.

FOURCHE AV : à roue tirée.
SUSPENSION AR : oscillante.
PNEUS : 3,5 X 8.
FREINS : AV et AR, 126 mm.
RESERVOIR : 7 litres.
POIDS : 87 kgs.
CONSOMMATION : 2 l. 5 environ aux 100 kms.
BOUGIE : AC 45 L.
VOLANT MAGNETIQUE : I.E.S.

REGLAGES ENTRETIEN

AVANCE : 4 mm 8.

CARBURATEUR :

Gurtner RN 17.
 Gicleur n° 31.
 Ralentil 400/1000.
 ou Dell'Orto TA 17 B.
 Volet : 60.
 Gicleur d'aiguille : 195.
 Aiguille : 2° cran.
 Gicleur principal : 75.
 Gicleur ralenti : 35.

MELANGE :

8 % pendant rodage (1.500 kms).
 6 % après.
 Huile recommandée : Essolube SAE 30.

GRAISSAGE :

Boite de vitesses, contenance 160 cmc.
 Viscosité recommandée : SAE 30.
 Vidange tous les 1.000 kms.
 Amortisseurs : Univis 54.

RODAGE :

500 kms à 40 kmh.
 1.000 kms suivants à 50 kmh.
 Pour un rendement optimum, roder pendant 2.000 kms.

GONFLAGE :

AV : 0 kg. 800. solo ; 1 kg. 25 avec passager
 AR : 1 kg. 25 solo ; 2 kg. avec passager

RESULTATS OBTENUS

Vitesse maximum :

	Solo	Duo
1 ^{re}	41 kmh. (6.910 t.-m.)	41 kmh.
2 ^e	57 kmh. (6.050 t.-m.)	57 kmh.
3 ^e	74 kmh. (5.000 t.-m.)	67 kmh. 5 (4.560 t.-m.)

Accélération :

100 m. départ arrêté :	9"	2/5, moy.	38 kmh. 3
200 m. départ arrêté :	15"	moy.	48 kmh. 4
300 m. départ arrêté :	20"	1/5, moy.	53 kmh. 6
400 m. départ arrêté :	25"	moy.	57 kmh. 4
500 m. départ arrêté :	29"	4/5, moy.	60 kmh. 4

Epreuve de côte :

(350 m. pente moyenne 8,7 %).

SEUL :

Pilote 55 kgs : 30" moy. 42 kmh.
 Pilote 80 kgs : 30" 3/5, moy. 41 kmh. 1

AVEC PASSAGER :

(80 kgs + 50 kgs) : 38" 1/5, moy. 32 kmh. 9

RAPPORTS UTILISES :

Dans tous les cas : 1^{re} et 2^e.

Freinage (50 kmh. chrono) :

Avant : 19 m 20.
 Arrière : 21 m 60.
 Les deux : 11 m 30.

A QUEL USAGE EST DESTINEE LA MACHINE

La Vespa est avant tout un véhicule utilitaire urbain.
 La protection efficace du corps qu'elle assure autorise la circulation par n'importe quel temps.

Son moteur, d'une utilisation agréable, permet, comme tout 125 moderne, le tourisme, mais évidemment à des moyennes assez réduites.

Esthétique et présentation de bon goût. Large réseau d'agents particulièrement appréciable en cas d'incident.

Véhicule sans cesse amélioré par ses constructeurs, mais souffrant malheureusement d'une tenue de route médiocre sur sol humide. C'est d'ailleurs là le seul reproche que l'on peut adresser à ce scooter qui fera certainement époque au même titre que le vélomoteur Motobécane.

CONDITIONS GENERALES D'ESSAI

Au début de l'essai, le compteur indiquait.....	3.000 kms	Réglages spéciaux ou modifications : néant.
A la fin de l'essai	4.000 kms	Date et lieu de l'essai : 11-5-53/25-5-53.
Poids de l'essayeur habillé	80 kgs	(Seine et Selne-et-Oise).
Taille de l'essayeur	1 m 75	Conditions atmosphériques : beau temps.

VILLE ET
TOURISME

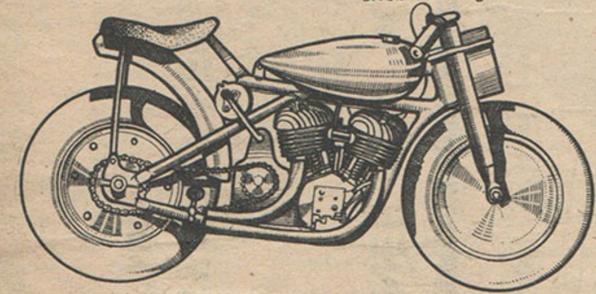
PRIX : 138.610 avec taxes

Le sport Motocycliste

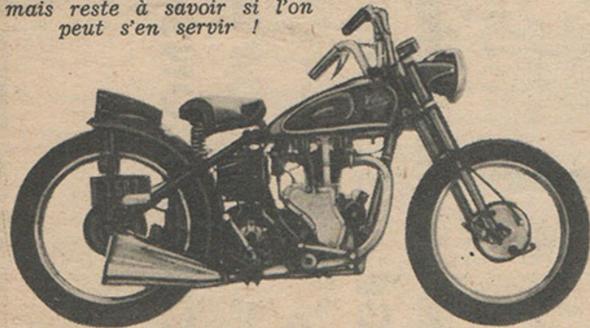
AUX U.S.A.



Ci-dessus, une nette offensive fut enregistré en faveur du twin américain lorsque Del Khun, vainqueur de nombreuses fois sur A.J.S. passa chez Harley.

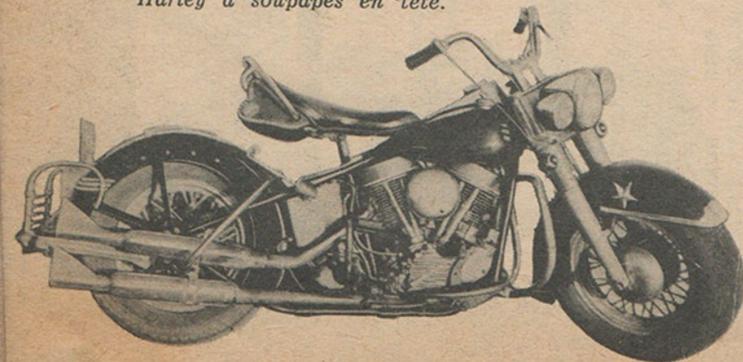


Un bitza, certes très original, mais reste à savoir si l'on peut s'en servir !



Une 350 Velocette « assaisonnée » à la mode américaine : guidon, échappement, etc...

Ci-dessous, la célèbre 1.000 Harley à soupapes en tête.



La moto, en tant qu'engin sportif, n'a atteint l'Amérique que très tard, si on compare cette évolution parallèlement à celle du Vieux Continent, ou plus simplement à celle de l'automobile.

La motocyclette, considérée comme moyen de transport, semble en régression, surtout dans la partie Ouest du pays. Elle n'a d'ailleurs jamais été très répandue sous cette forme. Depuis la reprise des importations, en particulier en provenance d'Angleterre, le sportif américain a pris le goût de la moyenne cylindrée européenne qui, gonflée spécialement pour le marché US, devient relativement plus « méchante » que ses sœurs d'origine. (500 Ariel Red Hunter mono : 148,5 kmh. au lieu de 142. BSA 650, 166,5 kmh. au lieu de 154,5 kmh., etc.). L'utilisation, découlant de ces performances, n'est pas évidemment la même que celle que peut en faire un anglais ou un allemand.

Chaque motocycliste américain se fait tout d'abord un devoir de modifier sa monture suivant ses goûts personnels. S'il habite à New-York, Chicago ou Washington, en général dans la partie Est, sa machine sera dans la plupart des cas de fabrication américaine et de grosse cylindrée. Il la surchargera alors de pare-chocs, avertisseurs, sacsches cloutées, etc..., le tout largement chromé. Son activité sportive se bornera à adhérer à un club où, avec des centaines de ses semblables, il se rendra aux courses de côte de sa région ou aux défilés, parades, etc... dans les rues de sa ville.

La course de côte ou « hillclimbs » est une institution typiquement américaine. Pour la « courir », on choisit une pente de colline assez abrupte et au sol herbu d'un pourcentage faible au départ et qui va en s'accroissant de plus en plus. Le pilote démarre en un point donné au bas de cette colline et doit escalader le maximum de distance dans le minimum de temps.

En général, il finit plutôt sa course sur la roue arrière ou assis par terre, regardant mélancoliquement sa machine dévaler la pente de la colline. Afin d'éviter les accidents, des commissaires sont placés en différents points de la piste, armés d'un grand crochet pour stopper la machine abandonnée... et ils ne choment pas !

Le genre d'épreuve est presque exclusivement couru par des Harley ou Indian modifiées (allègement maximum, chaîne sur le pneu arrière, etc...).

LA MOTO AUX U.S.A., TRÈS PEU PRATIQUEE POUR UN USAGE NORMAL, EST SURTOUT CONSIDEREE COMME UNE MARQUE D'ORIGINALITE. UN BREF APERÇU DE CE QUI SE PASSE DANS LE DOMAINE MOTOCYCLISTE AUX U.S.A. EST INTERESSANT A UN MOMENT OU IL EST QUESTION D'INTEGRER L'A.M.A. A LA F.I.M.

Ci-dessous, comment le dessinateur humoristique de notre confrère « Motorcyclist » vit la victoire de Del Khun dans le Big Bear Run de 1949.



Malgré cela, c'est une 650 Golden Flash, celle de Earl Buck, qui détient le record national pour 1952.

S'il habite la côte Ouest, notre motocycliste aura une machine européenne et son choix s'étendra de la 125 James à la 650 Triumph, en passant par la 200 Excelsior et la 600 Zundapp. De toutes façons, sa monture sera allégée au maximum, réservoir de 8 à 10 litres sur les 500, garde-boue en dural, éclairage réduit ou même supprimé, etc... La machine de trial anglaise est aussi très prisée (BSA Gold Star, Matchless, Ariel).

En petites cylindrées, le 200 Villiers a la cote, ainsi que la 125 Bantam BSA. La 200 Zundapp dont nous avons déjà parlé commence aussi à se répandre. Le sidocar n'est pas très diffusé et consiste généralement en une simple caisse carrée et peinte de façon fantaisiste, attelée à une big-twin soit anglaise (650 Triumph ou BSA), soit américaine (Harley-Davidson).

Du côté sportif, l'« enduro » est le genre d'épreuve le plus apprécié. Il consiste en un parcours de 200 à 600 miles (!) (350 à 1.000 kms) à travers bois, déserts, montagnes, et se disputant sur plusieurs jours avec contrôles horaires. Ces courses sont rendues extrêmement pénibles du fait de la diversité du parcours et des conditions atmosphériques qui varient du soleil torride de Californie à la neige des montagnes Rocheuses.

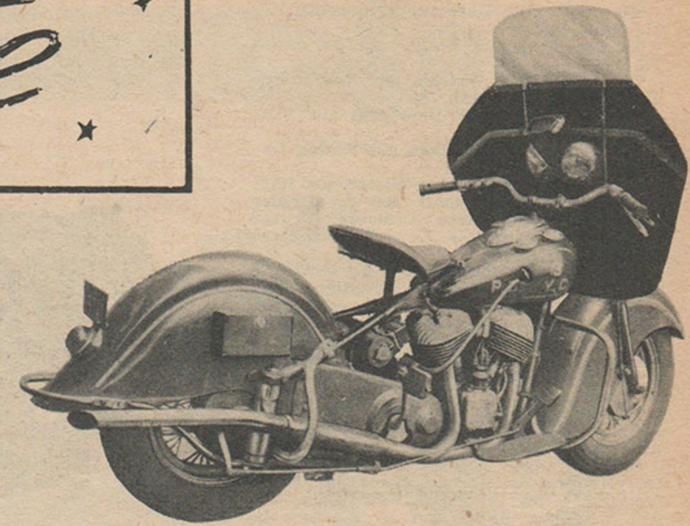
Le samedi donc, Bill, ou Harry, ou Joe, prend ses rations pour trois jours, enfourche sa « spéciale enduro » et part dans le petit matin pour ne revenir que le lundi suivant, s'il n'a pas enroulé sa machine autour d'un palmier ! (très courant).

S'il possède une Triumph, une Gold Star ou une Star Twin, il participera aux courses sur cendrée, genre dirt-track, ou aux courses sur routes très populaires aux USA et souvent réunies avec des courses automobiles.

A côté de ce type de sportif et dans le même genre, nous trouvons le « sprinter ».

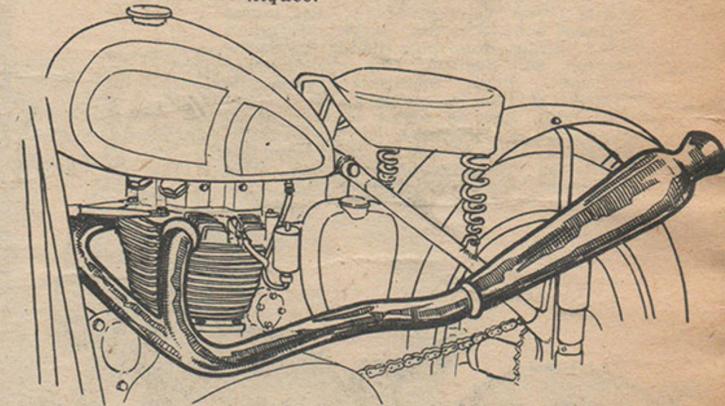
Le sprinter est un monsieur qui court sur 1/4, 1/2 ou un mile, généralement sur une plage ou à Salt Lake City. De temps à autre sont organisées sur ces pistes des journées et même des semaines de records au cours desquelles tout un chacun vient avec sa machine pour battre ou établir un record.

Le tout un chacun n'implique rien de péjoratif quand on voit quelques chiffres : 350 cmc. : Lloyd Burner sur Velocette KSS, 203 kmh. 300.

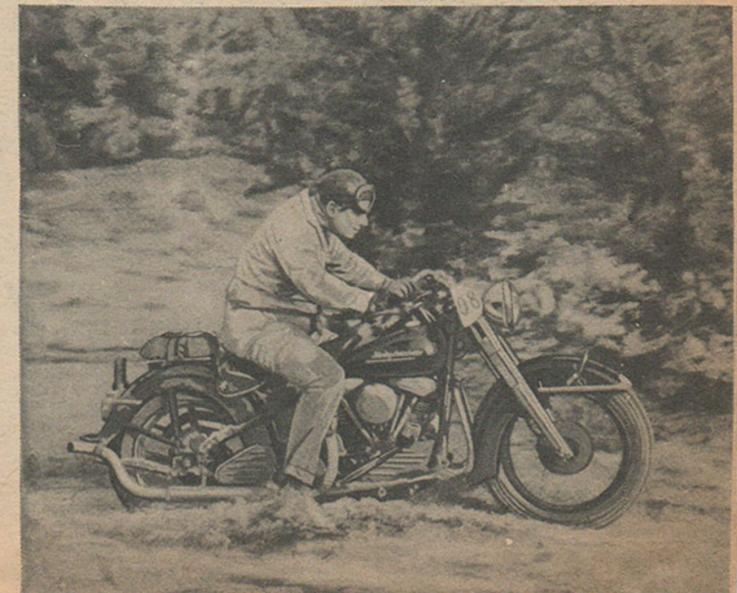


Une 1.200 Indian préparée pour la saison des pluies !

Un échappement « two-in-one » (2 en 1) pour les twins britanniques.



Ci-dessous, passage dans le sable d'une Harley au cours d'un « enduro ».



500 cmc. : Bud Hare sur Triumph T.100, 215 kmh. 700.

650 cmc. : Henri Bernal sur Triumph, 232 kmh.

750 cmc. : J.D. Walthal sur Harley Davidson (SV), 178 kmh. 6.

1.000 cmc. : Marty Dickerson sur Vincent, 226 kmh.

1.200 cmc. : Bob Kucéra sur Harley Davidson, 193 kmh.

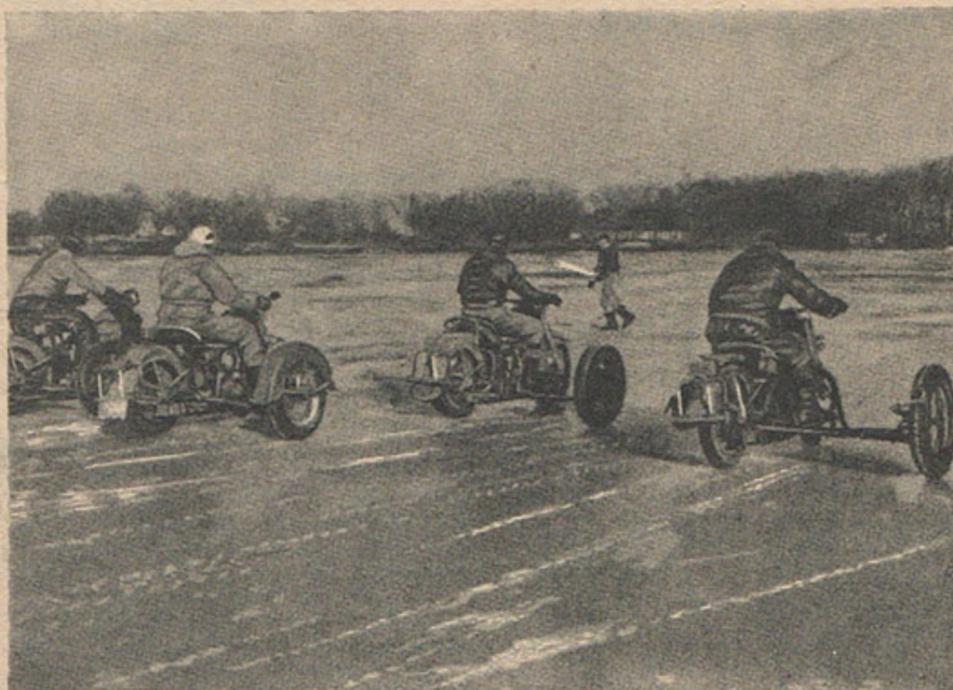
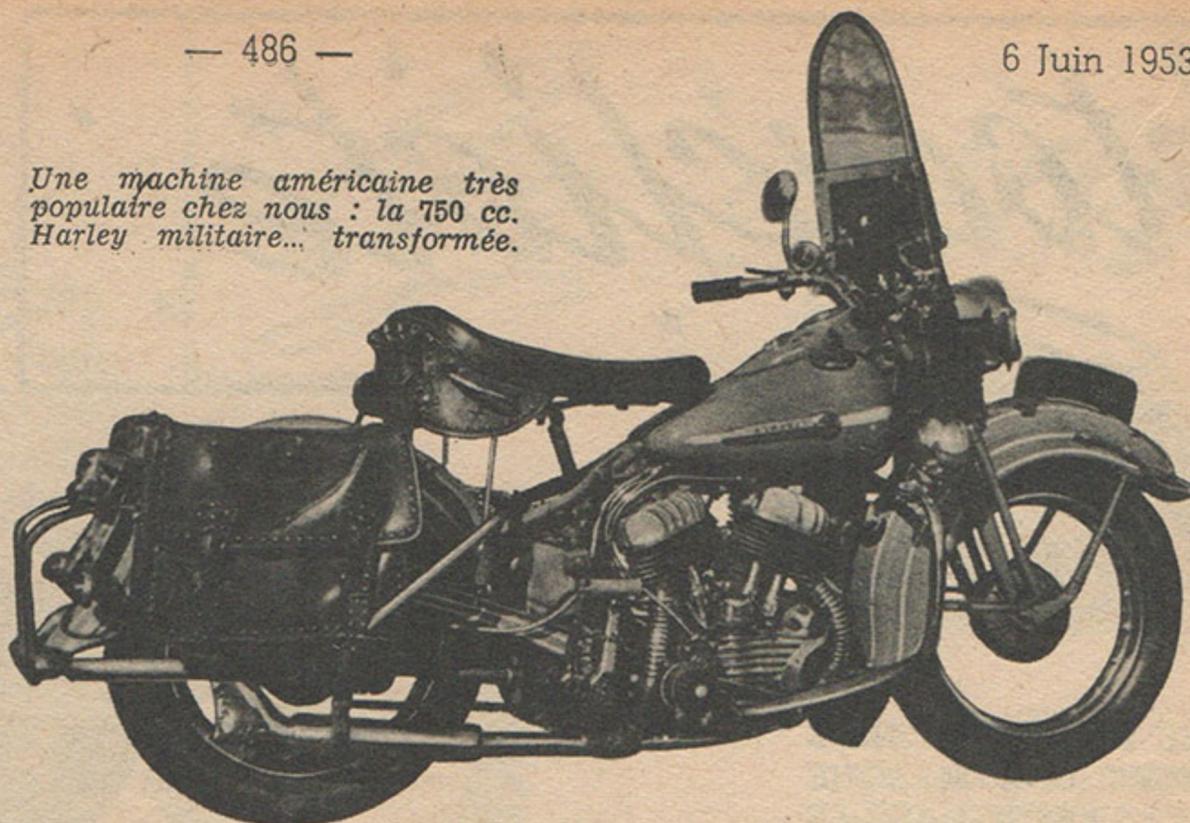
Classe illimitée : Louie Castro sur Harley Davidson : 269 kmh. 800 (ce dernier record a été établi avec la célèbre «Brute» machine de cylindrée X... sans compresseur ni carénage).

Ces quelques données qui ne semblent pas être particulièrement exceptionnelles, si on les compare à nos records européens, sont établies avec des machines de série bricolées et gonflées au maximum, mais sans compresseur. Chacun cherche entre deux rencontres à obtenir un meilleur rendement, afin d'améliorer ses propres performances. Ces records sont ensuite reconnus par l'American Motorcycle Association (AMA).

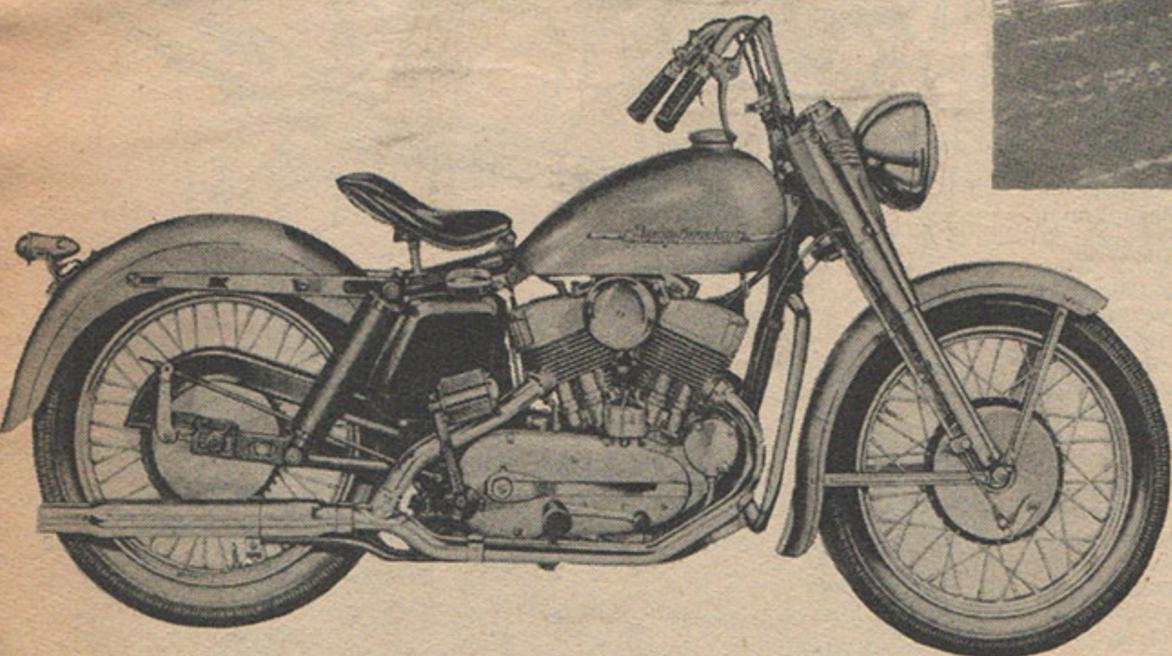
Durant l'hiver et particulièrement dans les environs des Grands Lacs, les clubs organisent des rencontres sur glace, un peu à l'instar de ce qui se fait (sur la neige) en Autriche. Les machines sont attelées à un châssis de side muni d'une roue, mais sans caisse, et la course se fait sur un lac gelé, et en circuit fermé, ce qui est riche en émotions, surtout dans les virages. Peu de spectateurs s'intéressent à ces courses, mais beaucoup de clubmen y participent, ayant trouvé là une nouvelle manière de passer agréablement leurs loisirs hivernaux. Les motos utilisées sont, soit des Harley ou Indian assez lourdes, donc plus difficiles à se retourner, soit des machines anglaises bénéficiant d'une meilleure tenue de «route» et plus maniables.

Le trial, sous sa forme anglaise, n'est que très peu pratiqué, et plutôt remplacé par l'«enduro» qui demande moins de spécialisation, mais une très grande endurance physique.

Une machine américaine très populaire chez nous : la 750 cc. Harley militaire... transformée.



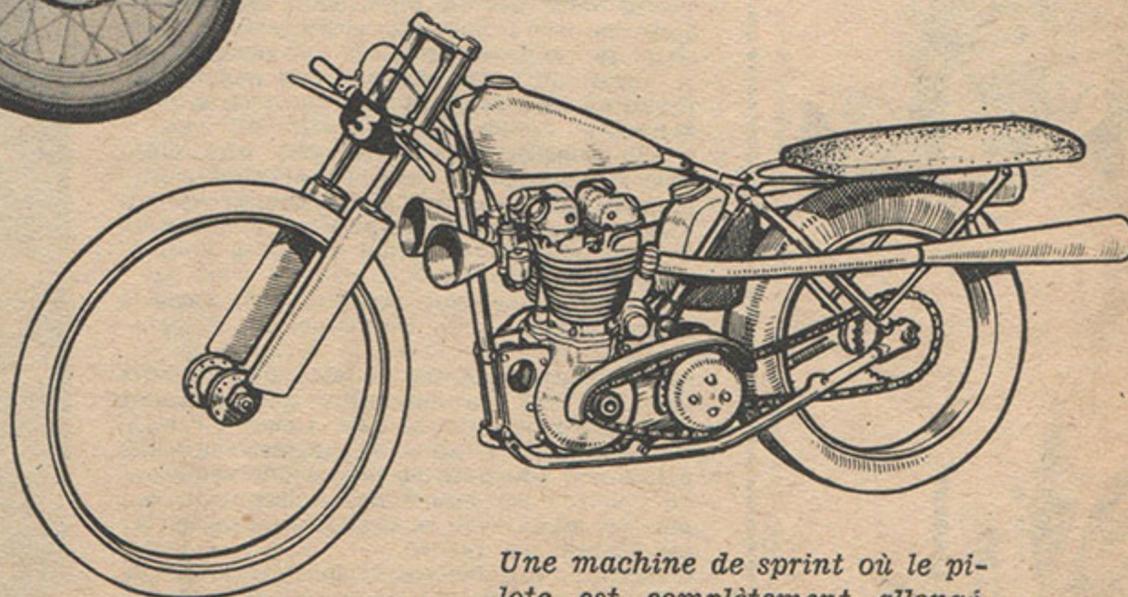
Une course sur glace avec la roue du sidecar comme « stabilisateur ».



La 750 Harley type K est toujours à soupapes latérales mais avec boîte 4 vitesses.

Voici donc terminé d'une façon générale le tour de l'horizon motocycliste américain, qui se réduit essentiellement au sport. Ce sport rappelle assez celui des premiers âges de la moto en Europe, où l'on créait sans arrêt des monstres à deux roues, à la recherche de la puissance qui s'obtenait surtout à coup de centimètres cubes. Malgré tout, un fort penchant se précise en faveur de la cylindrée moyenne, mais transformée à la manière US, et dont les succès sportifs sont une excellente publicité.

JUNIOR

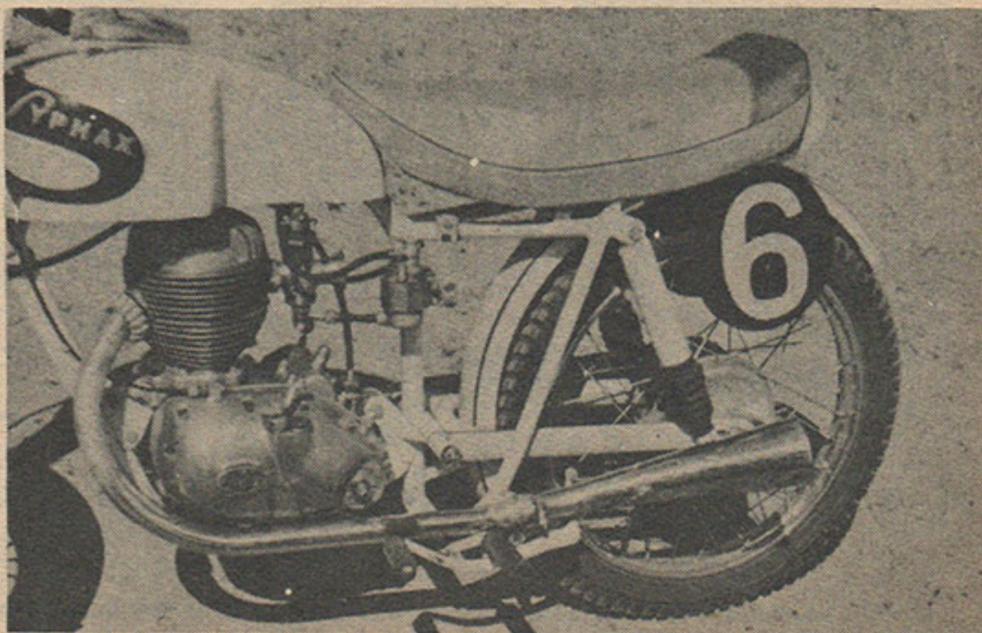
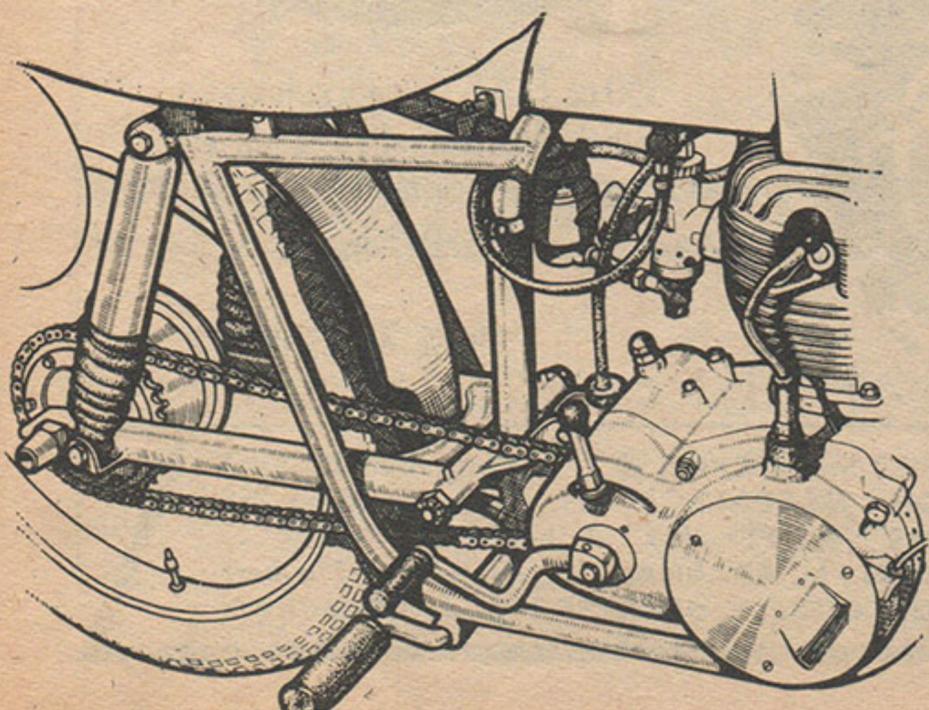
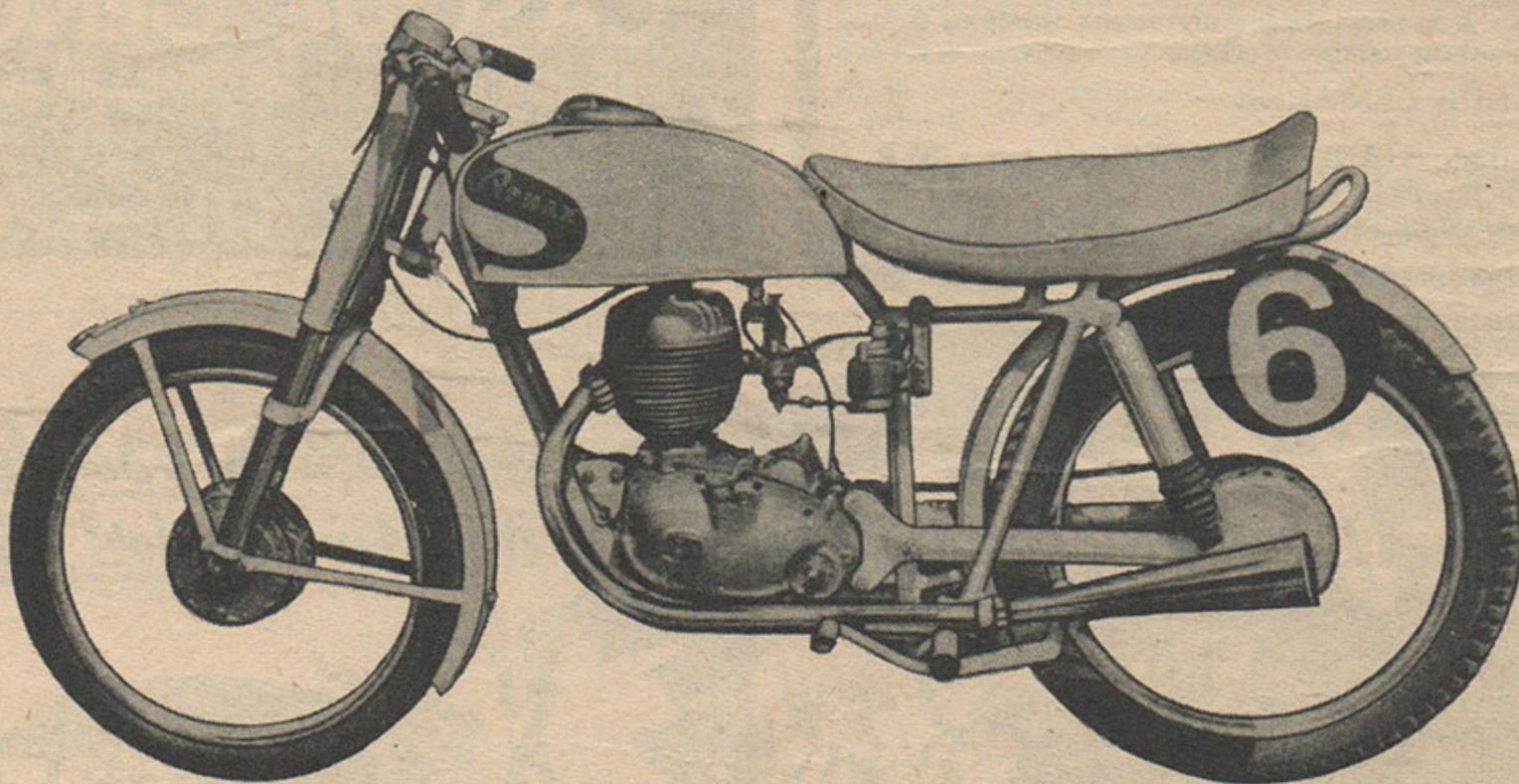
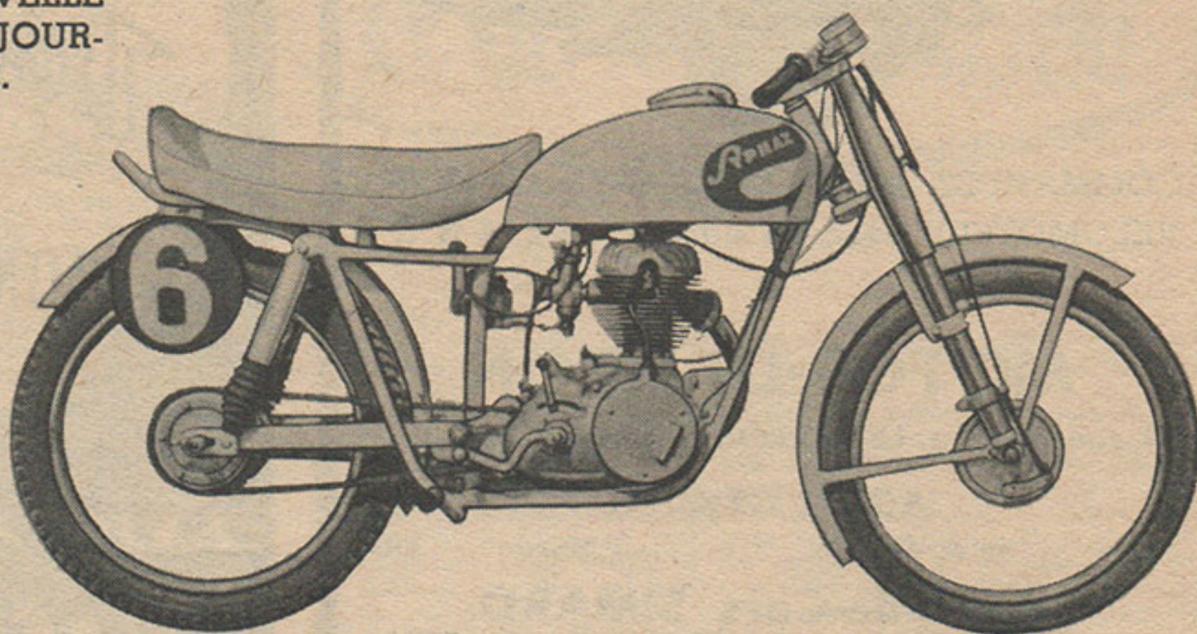


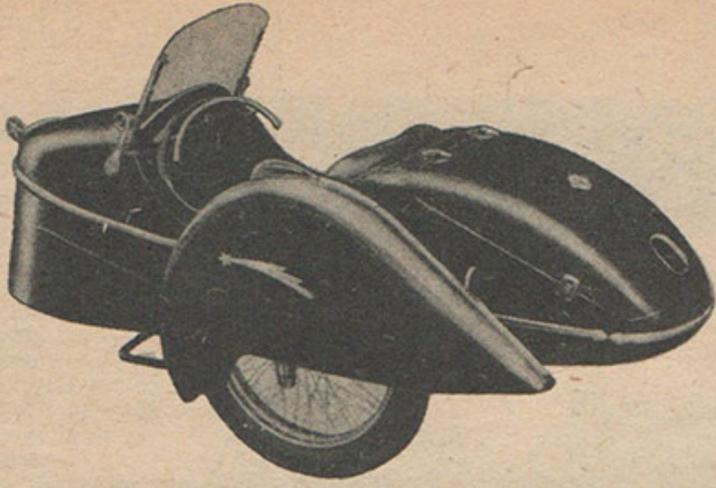
Une machine de sprint où le pilote est complètement allongé.

175 SPÉCIALES FRANÇAISES

NOUS POURSUIVONS CETTE NOUVELLE RUBRIQUE EN PRESENTANT AUJOURD'HUI LA 175 SYPHAX-A.M.C.

La nouvelle 175 Syphax Sport est bien dans la tradition des machines de sport françaises. Un exemplaire de cette machine est actuellement en possession du fils Guignabodet. Suspension avant par fourche télescopique Grazzini. Cadre monotube de section carrée, à l'avant. Sous le bloc-moteur, le cadre se transforme en double-berceau. Suspension arrière oscillante. Bloc-moteur A.M.C. type sport avec carburateur Gurtner à cuve séparée. Remarquez que pour la compétition, le kick-starter a été supprimé et qu'un sélecteur d'un nouveau dessin a été monté. Selle double et réservoir avec évidements pour les genoux.





COMMANDEZ DES MAINTENANT votre MOTO,
VELOMOTEUR avec un sidecar SIMARD

à

MOTOS-DANTON

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

AGENT GENERAL

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

des Side-Cars SIMARD

vous invite à venir voir les nouveaux modèles à sus-
sension réglable pour MOTOS et VELOMOTEURS

CREDIT SUR DEMANDE Demandez notre catalogue
contre 30 fr. timbres

Spécialiste HARLEY-DAVIDSON type M.P.
PIECES DETACHEES

Agent MONET-GOYON — MAGNAT-DEBON

*Méfiez-
vous*



DES
CONTREFAÇONS!

EXIGEZ le

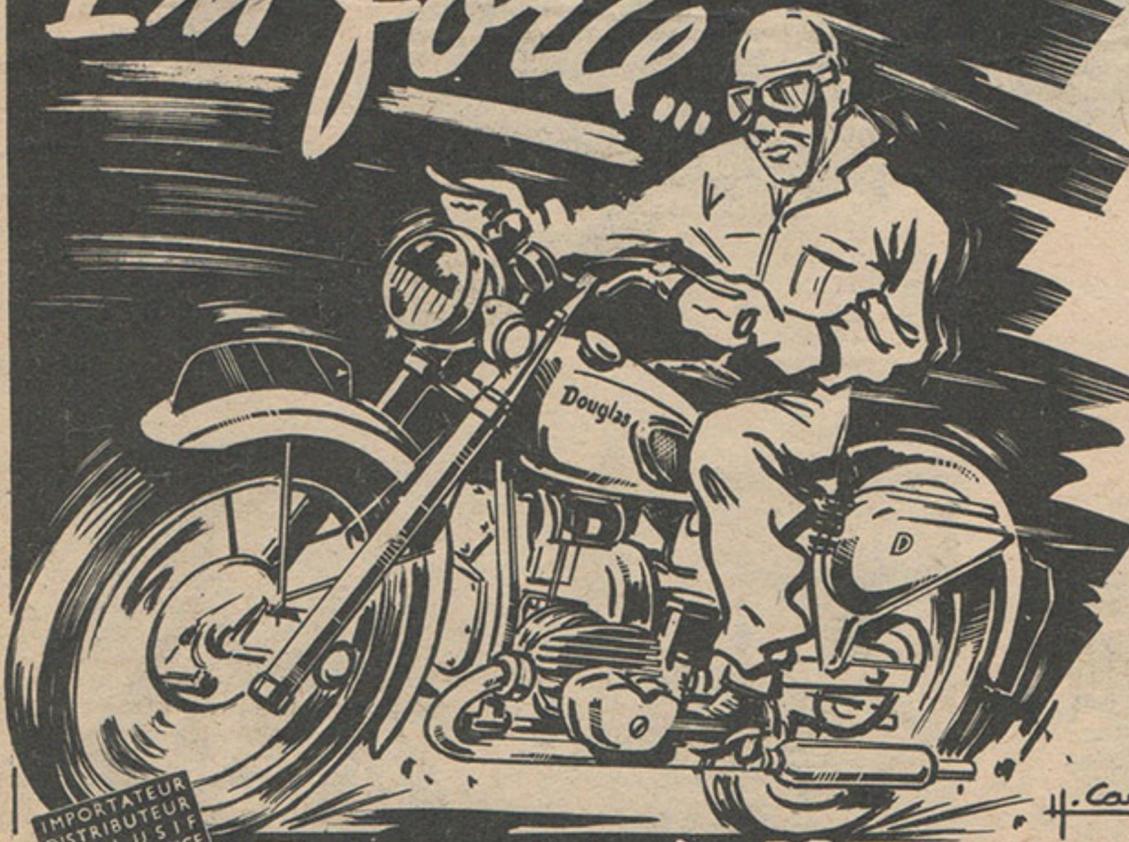
CASQUE GENO

HAUTE RESISTANCE

IMPERFORABLE AUX CHOCS

VENTE EN GROS : Ets GENO, 6, Fg St Honoré - PARIS-8^e - ANJ. 12-38

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

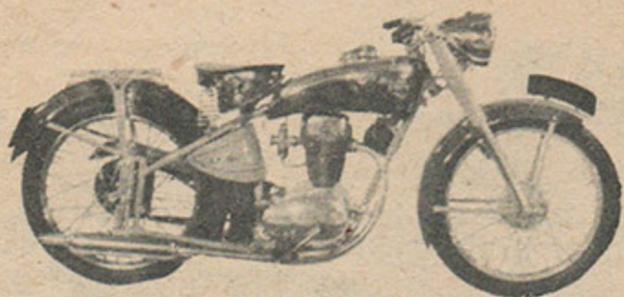
Depuis 325.000 frs

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



175 MOTOBÉCANE

Je lis régulièrement votre rubrique « Ce qu'ils en pensent » et je trouve les réflexions concernant la 175 Motobécane assez « amusantes ». Pauvre 175, comme on te critique ! Et pourtant... Un tel, possesseur de cette belle machine, totalise 6.000 km, tel autre 30.000. Se peut-il que je batte tous les records avec 40.000 km, passés ? Et sur quels chemins ! Si mauvais qu'ils seraient impropres, je crois, au moto-cross même, à telle enseigne que j'ai cassé un ressort de suspension arrière.

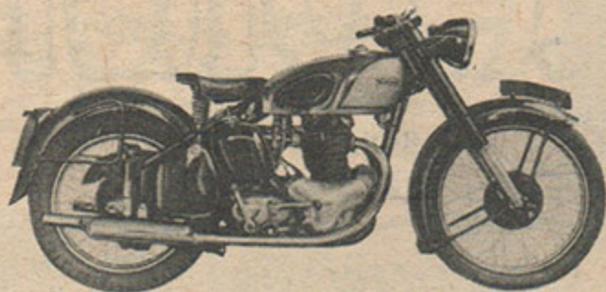
L'embrayage colle au départ à froid ? Réglez votre embrayage au « quart de poil », débrayez en agissant sur le bout de la manette de débrayage, de façon à la plaquer au guidon et... votre embrayage décolle, ce qui vous évitera de courir à côté de la moto, M. Gruer. Votre machine consomme 4 l. 5 ? Il y a quelque chose qui ne va pas ; j'ai fait des vérifications très précises : j'ai vidé le réservoir « à fond », ai mis une certaine quantité d'essence mesurée exactement, totalisé les kilomètres parcourus d'après les bornes kilométriques (je connais mes routes et chemins, étant conducteur des Ponts et Chaussées), puis j'ai mesuré avec une bouteille graduée en cmc, l'essence qui restait et cela m'a donné : 2 l. 750 sur longs parcours à 50 de moyenne chrono et 3 l. 060 sur petits trajets à 60.

A 30.000 km., j'ai changé les segments, mais il m'a été inutile de renouveler bague de pied de bielle et axe de piston : il n'y avait pas le moindre jeu ; pas de jeu non plus en tête de bielle. J'ai rodé les soupapes « pour la forme », elles n'en n'avaient nullement besoin. J'emploie Essolube, SAE 30 en hiver, SAE 40 en été. Le seul pépin que j'aie eu : la bobine grillée à 22.00 km.

Mon grand désir : remplacer la fourche télescopique, qui est du type « ordinaire » (on ne peut lâcher les mains, le guidon attrape la « tremblote »), par une fourche plus rigide à amortisseurs incorporés. Et si la suspension arrière était du type oscillant, cette moto serait une moto parfaite.

Pour terminer, je vous dirai que j'ai adapté un porte-bagages en porte-à-faux à l'arrière du garde-boue, au niveau de l'axe de roue, et que nous avons souvent roulé à 4 : ma femme et ma fille sur le tan-sad, mon fils sur le réservoir, votre serviteur à la place qu'il se doit et... une nourrice d'essence de 20 l. pleine sur le porte-bagages « supplémentaire » : une véritable camionnette, et je connais beaucoup de 350 qui n'auraient pu accomplir un tel « boulot ».

H. GRACIANO,
Malakoff (Algérie).



NORTON DOMINATOR

Je trouve très intéressante votre rubrique permettant à chacun de donner son avis, et je vous envoie le mien sur la Dominator Model 7, que j'ai achetée au début de l'année. J'ai parcouru 16.000 kms avec ma machine et je n'ai absolument rien à reprocher au moteur.

Le ralenti est excellent, le son de l'échappement très agréable, principalement aux environs de 80-90.

Question suspension avant, c'est une belle réalisation. Assez dure à 80, excellente à 110 kmh., très robuste, ne perdant pas l'huile, elle n'a aucun défaut. La suspension arrière, elle, a quelques défauts que je verrai plus bas.

Ma chaîne arrière est à présent bonne à changer, mais le temps extrêmement humide et la boue sont pour quelque chose dans son usure.

Ce qu'ils en pensent

Le moteur est très puissant, à 70, en troisième, on a d'excellentes reprises pour doubler en parcours accidenté.

Passons maintenant aux défauts.

Le principal est la roue arrière non à broche. Quand on crève sur la route, c'est un désastre, surtout si l'on est un peu habillé. Les garde-boue non enveloppants, les vitesses assez dures à rétrograder par rapport à la 350 Ariel que j'avais avant. La suspension arrière qui a tendance à ripper en virage et à deux, en mauvaise route, talonne. Il y a aussi le dérèglement assez fréquent des culbuteurs et de nombreux boulons et vis que j'ai perdus, malgré de fréquentes vérifications. Je passe bien entendu sur le prix d'achat de cette machine et celui des pièces détachées.

Pour conclure, une machine excellente, mais qui à mon avis, par rapport à son prix d'achat, pourrait avoir quelques petits perfectionnements.

Mr R. MONTBLANT
Méry-Corbon (Calvados)

DOMINATOR & SIDE

Quoique abonné de fraîche date, je lis « Moto-Revue » depuis 1948 et tiens à vous féliciter sincèrement pour l'admirable « tenue » de cet hebdomadaire, qui éclipsé, et de loin, toutes les autres revues spécialisées, tant par ses articles de technique pure, de vulgarisation, de nouveautés, de sport, que par l'esprit « motard » qui l'anime tout entier.

Je profite de votre rubrique « Ce qu'ils en pensent » pour vous confier mes impressions sur ma monture actuelle : 500 twin Norton Dominator et side Simard.

Machine modèle 1951. Rodée en solo durant 3.000 kms avant de monter un side, et ayant aujourd'hui 20.000 kms. Utilisation uniquement en tourisme et particulièrement grandes randonnées en montagne, à quatre (deux enfants), plus en moyenne 30' à 40 kgs de bagages.

Vitesse maximum en solo : 145 kmh. sans aucune « impression ». Vitesse ramenée à 115 avec un side lourd. Vitesse moyenne croisière sur 400 kms (Lyon-Ugine et retour) : 55 kmh. Le 90 pouvant être tenu indéfiniment sur route plate ; et quoi qu'en pensent certains partisans absolus du mono en side, je descends en prise à 30 kmh. et repart très rapidement sans un cliquetis ! (A ce sujet, je rends hommage à l'avance automatique, également fort décriée, mais pourtant bien agréable, même pour un mécano ayant de l'oreille !).

Sans aucun chauvinisme et restant l'admirateur « mordu » de toutes les belles grosses machines (hélas étrangères !) et en jugeant beaucoup possédant les mêmes qualités, je tiens toutefois à affirmer la robustesse, la fidélité, la souplesse et le confort émanant de la Dominator.

Après 20.000 kms parcourus dans les conditions déjà énoncées (à quatre, chargé : total 220 kgs et par routes dures), jamais l'ombre d'un ennui ou d'une défaillance n'est venue assombrir le plaisir de la route. Le moteur tourne comme au premier jour et après 20.000 kms, avec side, les chaînes Renold ne présentent aucune usure importante ! (en pensant à l'utilisateur 125 Motobécane, qui, dans ces mêmes colonnes il y a quelques mois, trouvait presque normal de changer les chaînes tous les 3.500 kms !).

Mais pour être impartial, et trop heureux si mes modestes appréciations pouvaient « servir à quelque chose », voici l'envers de la médaille :

— Pas de roue à broche. Etanchéité défectueuse des tambours de frein vis-à-vis de la graisse des moyeux. Batterie Lucas claquée en deux ans. Pignon en céleron Lucas d'entraînement de la dynamo édenté à 18.000 kms. Roue avant équipée en 3,00x21 difficilement trouvable. A noter également l'absence de notice imprimée en français ! C'est tout, et je crois que ces quelques ennuis ne pèsent pas lourd face aux avantages numérés.

C. GENTIL, PTA
Ugine (Savoie)

TERROT

VENTE A CREDIT
4-6-9 MOIS

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

A. DUBOIS

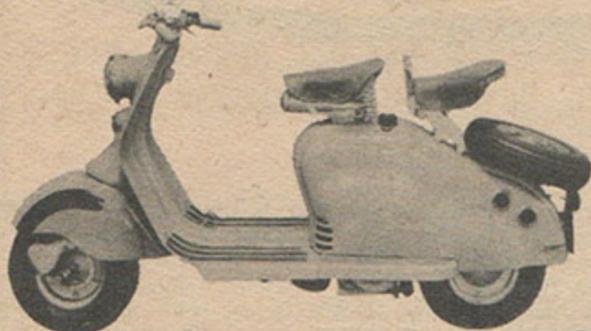
58, rue A.-Briand - LEVALLOIS - PER. 19-73

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

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

AGENT OFFICIEL VENTE A CREDIT — EXPEDITION PROVINCE

Lambretta



Métro : Porte de St-Cloud
MOL. 29-62

Agent : TRIUMPH — VELOCETTE
ROYAL-ENFIELD — HOREX

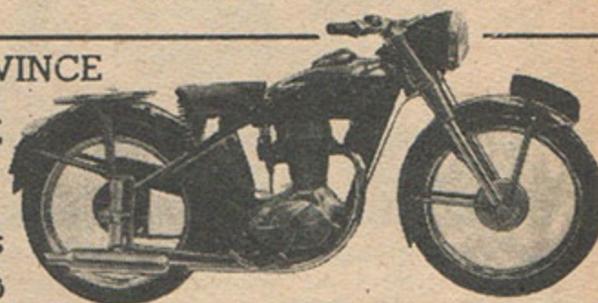
Les Vélocycleurs et Motocyclettes
TERROT — JONGHI — AUTOMOTO
MONET-GOYON - GNOME-RHONE

et les Scooters
BERNARDET — TERROT

sont disponibles chez

marcel perrin

Recordman du Monde



MOTOBÉCANE

AGENT OFFICIEL

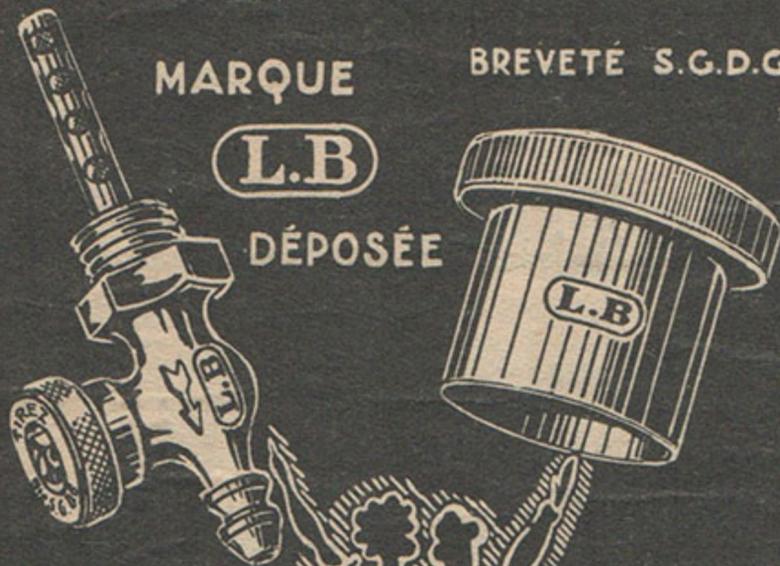
50, av. Edouard-Vaillant
BOULOGNE (Seine)

MARQUE

BREVETÉ S.G.D.G

L.B

DÉPOSÉE



ROBINETS
TIROIR
toujours
étanches

BOUCHONS
de RESERVOIR
à fermeture
rapide

LE BOZEC & GAUTIER

28 Rue Carle Hébert - COURBEVOIE.

Téléphone : DEF 20.95+



Puissance CONFORT

125 cc. - 2 temps
moteur "NERVOR"

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

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

RADIOR

Constructeur
BOURG (Ain)

AGENCES OFFICIELLES :

PARIS : Société MOTOCYCLE - 166, Rue Lafayette

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

CONDITIONS SPECIALES DE CREDIT
CATALOGUE ILLUSTRÉ FRANCO

HILLS

COMME POUR LES VOITURES...

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

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



MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



Le

Circuit DE BERGERAC

Cette importante manifestation motocycliste a connu le plus grand succès, juste récompense des efforts déployés par tous les organisateurs de ce circuit. Cette année, les responsables de cette compétition inauguraient un nouveau circuit de 1 404 mètres situé à l'entrée de la ville (route de Périgueux).

Ce nouveau tracé emprunte le boulevard du Dr Roux, les rues de la Maladrerie et Belin, l'avenue Pasteur ; sa forme est en triangle comportant deux lignes droites de 600 et 500 mètres se rejoignant et formant une épingle à cheveux très rapprochée, le troisième côté est une légère courbe de 300 mètres environ.

Deux passerelles facilitent l'entrée à l'intérieur du circuit.

La protection est assurée par de nombreuses bottes de paille judicieusement réparties.

Parmi les engagés de marque, nous relevons les noms des champions suivants :

Monneret père et fils, Collot, Drion, Houel, pour la France. Wood, Oliver, Smith pour l'Angleterre. Haldemann, Albisser pour la Suisse. Goffin pour la Belgique et Klaeger pour l'Allemagne, etc...

Un rallye concentration avait eu lieu auparavant, doté de très nombreux prix (coupes, bouteilles de vin blanc) ainsi que de diplômes souvenirs qui furent répartis aux 21 clubs représentant 850 motos.

Un grand défilé réunit tous les concurrents de ce rallye dans les rues de la ville et sur le circuit sous la conduite paternelle de la Police Motorisée.

Après le retour aux parcs des machines, un vin d'honneur fut offert aux capitaines de route et Monsieur le Président Javerzac, très ému, prononça les rituelles paroles de bienvenue, lut le classement de cette épreuve, la plus importante à ce jour :

1. MC Girondin de Bordeaux gagne une splendide coupe ; 2. MC des Charentes se voit attribuer la coupe de la meilleure présentation ; 3. MC Limousin ; 4. UM. d'Agen ; 5. MC de Langon ; 6. MC de Châteauroux ; 7. MC Villeneuvois, etc...

Le 6^e Circuit International comporte cinq épreuves :

175 cmc. débutants, qui représente une heureuse innovation de la part du MC Bergeracois.

175 cmc. Nationaux.

350, 500 cmc. et sidecars.

Ces trois dernières qualificatives pour le Championnat de France.

A 13 h. 40, le départ de la première épreuve 175 cmc. débutants est donné après que le jeune Dulouard d'Agen (7 ans) ait fait sur une machine à sa taille un tour de circuit. Cette course comporte 20 tours, soit 28 kms 080.

Dès le départ, Cœuille (Bergerac) prend la tête, suivi de Michel Visade de Marmande, Fontes d'Agen, et Renaud de Marmande ; au sixième tour, Michel Visade prend la tête pour ne plus la quitter et enlève avec beaucoup de classe cette épreuve.

RESULTATS

1. Michel Visade du MC Marmandais ; 2. Fontes (UM d'Agen) à un tour ; 3. Scotta (Bergerac) ; 4. Dulouard (Agen Moto Sport).



Meilleur tour : Visade, 1'11" 7/10, soit 70 kmh. 691.

Deuxième épreuve, 175 cmc. nationaux : 36 tours de circuit, soit 50 kms 544.

Le bergeracois Uze fait cavalier seul de bout en bout et gagne cette épreuve en grand pilote.

A noter une chute de Dagan au virage de Moullette, chute sans gravité.

Au dixième tour, le classement est : Uze, Lagrèze, Noël, Guin, Vidal, Fonres ; des écarts importants séparent les concurrents. Uze passe avec 1'23" 7/10 sur ce dernier, Lagrèze chute au quinzième tour et abandonne, un tour après Noël, d'Agen, chute et abandonne. Vidal, de Marmande, change de bougie et repart.

Uze, de Bergerac, accentue son avance qui est de 1'5" sur le second, Guin, le bergeracois est nettement supérieur et confirme sa grande classe.

RESULTATS

1. Uzé, de Bergerac, 41'45" 1/10, meilleur tour en 1'4", soit 78 kmh. 940 ; 2. Guin ; 3. Fonres ; 4. Visade ; 5. Jean.

Troisième épreuve, 350 cmc., comptant pour le Championnat de France :

10 partants sur deux lignes : sur la première, de gauche à droite : Monneret Pierre, Collot, Monneret père, Albisser, Goffin. Sur la deuxième ligne : Klaeger, Bayle, Wood, Burgraff, Gauch.

Cette épreuve se court sur 57 tours, soit 80 kms 029. Monsieur Weil, président de la Ligue de Lorraine, tient le drapeau à damiers. Au premier tour, en tête, Wood suivi de Klaeger, Collot, Albisser, Georges Monneret, Bayle, Burgraff et Gauch sont distancés ; Pierre Monneret abandonne au deuxième tour (bris de chaîne).

Belle remontée de Collot qui prend le commandement au huitième tour et double Goffin qui a des ennuis mécaniques. Gauch et Burgraff abandonnent dans ce tour.

Au quinzième tour, Collot mène avec 200 mètres d'avance sur le suivant Georges Monneret.

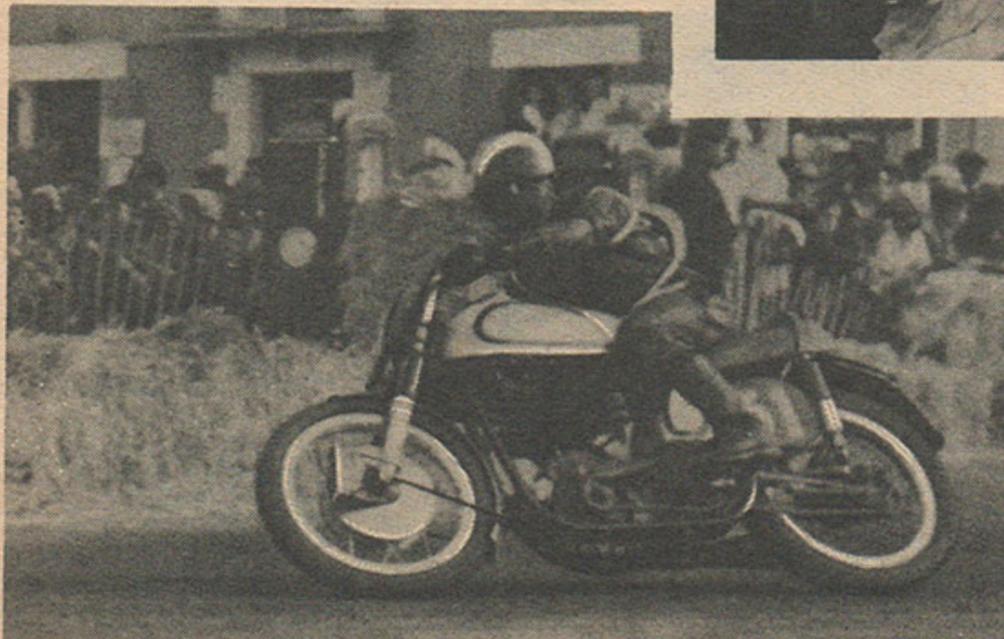
Au 25^e tour, nous notons les écarts suivants : Collot, à 12 secondes Monneret Georges, à 19" Albisser, à 22" Klaeger, à 38" Wood, les autres sont doublés.

Les abandons se poursuivent, dont Albisser ; Klaeger s'arrête mais repart.

Au 40^e tour : 1. Collot ; 2. Monneret ; 3. Wood ; 4. Bayle à un tour.

Au 45^e tour, Collot double Wood.

Au centre, P. Monneret à l'arrivée. A gauche, Burgraff, qui fournit une course magnifique. A droite, Klager, sur Horex, va être doublé par G. Monneret.



PANTIN - SCOOTER

173, rue de Paris - PANTIN
 Livraison immédiate - CREDIT 6-9-12-15 MOIS
 PIÈCES DÉTACHÉES
 ACCESSOIRES - RÉPARATIONS

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

62^e ANNÉE

DEPREZ

CRÉDIT

MOTOBECANE
 MOBYLETTES
 PUCH

MAGNAT-DEBON
 187, Rue Armand Sylvestre

TOUTES NOS MACHINES
 SONT VENDUES
 AVEC GARANTIE

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

GNOME-RHONE
 RENE GILLET
 MONET-GOYON

PEUGEOT
 Tél. : DEF. 07-01 et 02

Certitude

REVIL

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

ACCESSOIRES SÉLECTIONNÉS
 ÉQUIPEMENTS - VÊTEMENTS
 SPÉCIAUX POUR MOTOCYCLISTES

PRIX LES PLUS ÉTUDIÉS

COMBINAISON BLEUE
 COUPE ITALIENNE
Frs : 3.890

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 !

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



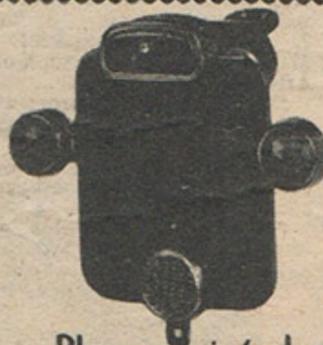
AGENTS OFFICIELS

Pour RT et NZ :
 Jean DI VOZZO
 116, Bd Serurier, 116
 PARIS-19^e

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

Main-d'œuvre spécialisée

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



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

Plaques minéralogiques à flèches ou à clignotants

PLAQUE A FLECHES

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

PLAQUE A CLIGNOTANTS

- 1 modèle à 2 clignotants fixes latéraux en haut.
- 1 modèle à clignotants latéraux fixes au centre

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

FOURCHES TÉLESCOPIQUES
 SUSPENSIONS ARRIÈRE

GRAZZINI

Les E^{ts} Grazzini offrent, par leur grande expérience la meilleure garantie.

NOUVELLE ADRESSE :
 5-7 RUE
 NEUVE POPINCOURT
 TÉL. : ROQ 17-03

SPECIALITES MOTOCYCLETTES

V&W

Accessoires pour Cycles et Motos
 Sièges arrière à double ou simple
 teuille - Repose-pieds - Rétroviseurs - Porte-bagages arrière
 Porte-bidon de 1 ou 2 litres, etc...

Ets V et W
 5, rue Franklin
 le Pré-St-Gervais (Seine)

CIRCUIT DE BERGERAC

COURSE DES 350

RESULTATS

1. Collot sur Norton, 54'15" 7/10, moyenne 88,510 kmh. ; 2. Monneret Georges (AJS) ; 3. Wood (Velocette) à un tour ; 4. Bayle (Norton) à 2 tours ; 5. Klaeger (Horex).

Meilleur tour, Collot, 56"1/10, soit 90 kmh. 096.

Quatrième épreuve, sidecars :

Au départ, sont ensemble : Oliver, Smith, Drion, Haldemann, Murit, Michel, Insermini pour 36 tours, soit 50 kms 544.

Dès le départ Oliver se détache, emmenant Smith et Haldemann ; ces trois mènent un train d'enfer et les écarts se creusent rapidement entre les hommes de tête et leurs suivants, l'ensemble de Haldemann semble mal équilibré, le passager tient en permanence le poids de son corps sur la roue arrière de la moto.

Au quinzième tour, nous avons toujours trois hommes en tête et le quatrième est Drion, à un tour ; il semble que Drion ait des ennuis avec son ensemble.

Au 25^e tour, Oliver lâche ses partenaires de tête et passe avec 26 secondes sur Haldemann qui arrive en seconde position, suivi de Smith à 21 secondes.

Bagarre entre Drion et Murit pour la 4^e place que Murit prend au vingt-septième tour ; entre temps, Bétemps a abandonné pour embrayage mort.

RESULTATS

1. Oliver en 35' 10" 1/10, moyenne 86 kmh. 250 ; 2. Haldemann à 20" ; 3. Smith à 48" d'Oliver ; 4. Murit à un tour ; 5. Drion ; 6. Insermini à 2 tours.

Meilleur tour par Oliver en 56" 4/10, soit 89 kms 017.

Cinquième épreuve, 500 cmc. :

Cette épreuve est le clou du meeting. Nous avons dix pilotes au départ pour 57 tours, soit 80 kms 028 : Monneret Pierre, Burgraff, Wood, Goffin, Albisser, Collot, Klaeger, Bayle, Houel, Gauch.

D'entrée, Goffin fonce résolument et prend la tête, derrière dans l'ordre passent Burgraff, Bayle, Albisser, Collot, Klaeger, Pierre Monneret, Wood, Houel, Gauch.

Au dixième tour, Albisser s'arrête et repart rapidement (embrayage).

Au onzième tour, en tête Goffin, Burgraff et Pierre Monneret qui a fait une remontée sensationnelle, le quatrième, Bayle, est légèrement distancé.

Au vingt-deuxième tour, Monneret passe en tête, suivi de Goffin et Burgraff.

Au tour suivant, Burgraff est second.

Une lutte splendide et sans merci se livre entre les trois hommes de tête.

Bayle s'arrête pour arroser son embrayage et repart.

Dans la lutte que se livrent les hommes de

tête, la moyenne augmente sensiblement, elle atteint au trentième tour 91 kmh. 220.

Goffin s'arrête pour refroidir son embrayage avec un seau d'eau, il est doublé au tour suivant et abandonne.

Les deux hommes de tête continuent à bagarrer dur, ils sont à 3/5 de seconde l'un de l'autre, Burgraff prend la tête, mais la perd au quarante sixième tour au profit de Monneret Pierre.

Dans le dernier tour, nous assistons à un sprint étourdissant. Burgraff manque le dernier virage et Monneret Pierre gagne la catégorie 500 cmc. avec 5 mètres d'avance sur Burgraff.

La foule clame son enthousiasme et c'est sous un tonnerre d'applaudissement que Pierre Monneret et Burgraff font un tour d'honneur bien mérité.

RESULTATS

1. Pierre Monneret, sur Gilera, en 52'37" 7/10, moyenne 91 kmh. 260 ; 2. Burgraff sur Norton, en 52'38" ; 3. Wood sur Norton à un tour ; 4. Albisser à 3 tours ; 5. Collot à 4 tours ; 6. Bayle à 6 tours.

Meilleur tour, Monneret Pierre et Burgraff, 53" 6/10, soit 94 kmh 290.

A noter : le nouveau circuit de Bergerac est très dur pour les machines et pour les pilotes. Les abandons nombreux sont dus en majeure partie aux embrayages, qui sur ce parcours sont sans arrêt au travail. Dans ce domaine, les deux Horex de l'allemand Klaeger furent défavorisées (embrayage sous carter), d'où refroidissement presque nul. Quelques abandons sont dus aux suspensions arrière, mises à trop rude épreuve.

HELGE

RÉGULARITÉ CONCENTRATIONS ET RALLYES

RALLYE INTERNATIONAL FECAMP

En mai dernier a eu lieu à Fécamp un Rallye International Vespa qui groupait, venus de tous les coins de France et de l'Europe : 350 Vespa.

Farmi les participants on remarquait : 4 italiens dont un de Milan, 3 anglais, 25 allemands venus de Coblenze, Essen, Darmstadt, Wurbourg, Kiel, Dusseldorf, Francfort, 60 sarrois, 80 belges, 1 suisse, 1 suédois.

Le Vespa-Club de France était représenté par les membres des Vespa-Clubs du Berry, du Dauphiné, de Lorraine, de la Côte d'Azur, du Maine, de l'Anjou, de la Côte d'Emeraude, de la Normandie, de Paris-Ile de France.

Certains de ces Vespistes ont parcouru plus de 800 kms pour rallier la vieille ville de Fécamp.

Les coupes et souvenirs de Fécamp furent remis aux participants dans la cour d'honneur de la Bénédicte et cette réunion fut suivie d'un « coquetèle » offert par M. Legrand, Directeur de la Bénédicte.

Ce Rallye International fut clôturé à 13 heures par un lunch réunissant tous les Vespistes avant l'instant du départ.

PARIS - LA BERNERIE - PARIS

Pour sa première épreuve nationale, la section Moto de l'US Métro transports, réalisa au mieux tant sur le plan organisation que sur le plan sportif.

Tous les concurrents se montrèrent satisfaits et apprécièrent surtout la façon dont les commissaires les dirigèrent dans les grandes villes traversées et aussi l'accueil qui leur fut fait à l'Hôtel de l'Océan à La Bernerie. Beaux succès d'organisation, mais aussi sportif, puisque sur 39 engagés, 36 prirent le départ. Les 1.030 kms et le difficile passage en forêt de Mayenne éliminèrent quelques participants, puisque on ne comptait que 29 arrivants à la Croix de Berny.

Concurrents et organisateurs adressent leurs félicitations aux Clubs de Dreux, Laigle, Verneuil, Alençon, Rennes, Nantes, Cholet, Angers, Saumur et Tours pour la tenue irréprochable des contrôles horaires et des passages.

Voici les classements par catégorie :

Groupe vert (175 cmc.) : 1. Lerouge (COB) ; 2. Arriat (USMT) ; 3. Blout (USMT).

Groupe bleu (250 et sides 500) : 1. Beltzer (COB) ; 2. Balsemain (USMT) ; 3. Flauss (COB).

Groupe blanc (350 et sides 700) : 1. Charny (MCB) ; 2. Brochand (USMT) ; 3. Collinck (MCB).

Groupe rouge (500) : 1. Bonnaure (MCP) ; 2. Havel (COB) ; 3. Lallement (MCP).

CONCENTRATION DE LA COTE D'AZUR

La belle manifestation qu'organise tous les ans à pareille époque l'Amicale Motocycliste Hyéroise a connu son habituel succès, malgré les conditions défavorables dues au déroulement des élections municipales et au temps maussade.

Le bilan de la concentration s'établit comme suit : 26 sociétés représentées par 463 machines et 751 participants, chiffres à peine inférieurs à

ceux de l'an passé, se retrouvèrent groupés dans notre belle cité.

Le grand vainqueur de la journée fut l'Association Sportive des Graves à Cusset (Allier) qui avait envoyé une équipe de 12 machines et 6 passagers. Si l'on songe que la distance séparant nos deux villes est de 547 kms, on ne peut qu'applaudir l'exploit de ce jeune club qui a l'air de vouloir faire parler de lui.

Les résultats techniques de la concentration sont les suivants :

Classement général : 1. AS des Graves, 3205 pts ; 2. MC de Grasse 6893 pts ; 3. MC Phocéen 5752 pts ; 4. MC Monaco 5494 pts ; 5. AM Marseillaise 4690 pts ; 6. MC Nimois 3998 pts ; 7. AM Raphaëloise 3861 pts ; 8. MC Cannes 3719 pts ; 9. AM Perpignan 3460 pts ; 10. MC Arlésien 2870 pts, etc...

Classement par distance : 1. AS des Graves 547 kms ; 2. AM Perpignan 407 kms ; 3. MC Nimois 195 kms, etc...

La coupe du plus grand nombre de sidecars, offerte par Peugeot, est gagnée par le MC Phocéen avec 7 sides.

La plaquette du plus grand nombre de conductrices revient au MC de Grasse avec 5 dames.

Enfin la très jolie coupe des cars Gaby est attribuée au MC de Monaco au titre de Club étranger.

RÉGULARITÉ A MAZARGUES

L'épreuve de régularité de l'Association Sportive de Mazargues organisée le 17 mai 1953 sur un parcours de 102 kms, passant par la célèbre côte de la Ste Baume, a donné les résultats suivants :

Catégorie A (moyenne 55 kmh.) : 1. Roux (ASM) ; 2. Deoune (ASM) ; 3. Jeanselme (ASM) ; 4. Saint-Alire (ASM) ; 5. Strada (ASM) ; 6. Figuière (ASM) ; 7. Spegiolin (ASM) ; 8. Castinel (ASM) ; 9. Bol (ASM) ; 10. Perrimond (ASM).

Catégorie B (moyenne 45 kmh.) : 1. Orenge (ASM) ; 2. Champion (SCP) ; 3. Rossi (ASM) ; 4. Salvadori (ASM) ; 5. Graille (ASM) ; 6. Quilici (ASM) ; 7. Di Paola (ASM) ; 8. Canali (MCP) ; 9. Santero (MCP) ; 10. Picerno (ASM).

Catégorie C (sidecars moy. 55 kmh.) : 1. Cahuzac (MCM) ; 2. Seyssaud (MCP).

Catégorie D (sidecars moy. 45 kmh.) : 1. Véran (MCM) ; 2. De Concilio (MCP) ; 3. Bernard Bret (MCP).

DIJON-CHAMONIX-DIJON

Classement officiel de Dijon-Chamonix-Dijon organisé par le Moto-Club de Bourgogne en mai sur un parcours de 740 kms.

Catégorie 175 cmc. : 1. ex-æquo, Minost emporte la coupe du MCB, 1^{er} prix ; Jacquin, 2^e prix ; Georges, 3^e prix ; 4. Millot 7 pts ; 5. Monin 15 pts ; 6. Toc 16 pts ; 7. Fourrier 19 ; 8. Renaud 32.

Catégorie 250 cmc. : 1. ex-æquo, Grapin emporte la coupe du MCB, 1^{er} prix ; David, 2^e prix ; Lathellier, 3^e prix ; Signard ; Henri ; Gary ; Bouillard ; 8. Pelletier 50 pts.

Catégorie 350 cmc. : 1. ex-æquo, Pillot emporte la coupe du MCB, 1^{er} prix ; Mosson, 2^e prix.

Catégorie sidecars : 1. ex-æquo, Guyard emporte la coupe du MCB, 1^{er} prix ; Bogliardo, 2^e prix ; 3. Prost, 3^e prix.

Catégorie 500 cmc. et au-dessus : 1. ex-æquo, Martin emporte la coupe du MCB, 1^{er} prix ; Capt d'Astorg, 2^e prix ; Brugnot, 3^e prix ; Tixier ; Fessey ; Guénot ; Guérard ; Guillot ; 9. Nicolle 1 pt ; 10. Sancey 7 pts ; 11. Maréchal des Logis Bajan 11 pts ; 12. Leclerc 29 pts ; 13. Girard 27.

Le challenge est attribué au MCB par l'équipe : Minost ; Grapin ; Lathellier.

LIEGE-MONACO-LIEGE

Cette classique épreuve de régularité organisée par la Fédération Motocycliste de Belgique a vu tout d'abord s'effectuer son départ sous une pluie battante qui dura jusqu'à Montélimar.

L'équipe de la Garde Républicaine sur 750 Cemecc fut la première à prendre le départ. Sur les 88 pilotes partis, 67 se retrouvèrent sans aucune pénalisation à Monaco après les 1.300 kms de la première étape. Malgré l'introduction du Massif Central dont on attendait un verdict sévère, celui-ci ne joua pas un rôle prépondérant.

Après une journée de repos à Monaco, les concurrents repartaient pour Liège, et après le Sospel et le col d'Bras, il ne reste plus que 24 pilotes sans pénalisation. A Castellane trois nouveaux pénalisés, puis encore 1 à Grenoble. 58 hommes sont encore en route, dont 20 sans pénalisation, qui réussiront à rallier Liège sans aucune autre modification.

Les représentants de la Garde Républicaine remportent une médaille d'argent (Berloquin : 1 pt) Deux points de pénalisation avec Clair-Berby, Ouvrardot et Laryle (tous sur Cemecc 750), Martini (Cemecc) termine avec 3 points.

Voici les résultats provisoires :

Médaille d'or : Dublis (FN 175), Berleur Albert, Chevolet et Rousselle (Adler 250), Todesco (Emva 250), Bataille, Delbouille et Kempeneers (Gillet 250), Dotterweich et Gottert (Victoria 250), Manset (Tornax 250), Borguet-Cavyn (sidecar Saroléa 500), Hendrickx (BMW 500), Van Lier (Saroléa 500), Moisson (Triumph 350), Van Baeten (BMW 600), Renard (Triumph 150), Bruning (BSA 500), Bianchi (Triumph 650).

Médailles d'argent (1 pt de pénalisation) : 21. Berloquin (Cemecc 750), Larcher (Gillet 250), Danger (Malco 175), Denomerange (Norton 500), Ave-Nylen (sidecar BSA 650), Kaket-Kaket (sidecar Triumph 650).

Deux points de pénalisation : 27. Clair-Berby, Ouvrardot et Laryle (Cemecc 750), Grégoire (Gillet 250), Cochet (Puch 500), Winkler (Victoria 250).

Trois points de pénalisation : 34. Martini (Cemecc 750), Coubot (Gillet 250), Declercq (Triumph 500), Hoske (Malco 175).

Quatre points de pénalisation : 38. Defour (Emva 250), Snyders (Triumph 350).

Cinq points de pénalisation : 40. Jamoy (Gillet 500), De Buysscher (Puch 500), Ingenstein (Malco 175), Arcoulin (Lion Rapide 200).

Six points de pénalisation : 44. Callewaert (Puch 250), etc...

Classement intermarques : 1. ex-æquo : Adler (Berleur, Albert et Chevolet) et Gillet (Bataille, Delbouille et Kempeneers) 0 pt.

Classement interclub : 1. Union Motoriste Liégeoise (Bataille, Delbouille, Kempeneers) 0 pt.

à HOCKENHEIM mise au point

pour le CHAMPIONNAT DU MONDE

Cette première grande épreuve internationale du calendrier allemand fut, sans conteste, la plus intéressante course motocycliste en ce début de saison 1953. Hockenheim a pris cette année la place de San-Remo comme répétition générale, à l'ouverture des épreuves du Championnat du Monde.

Non seulement le plateau international était là, mais encore pour la première fois l'on y vit courir de nombreuses nouvelles machines. Non seulement les NSU, DKW, BMW d'usine améliorées étaient là, avec les 250 Guzzi, la 4 cylindres MV, les Norton semi-officielles de Storr et Goffin, mais encore, pour la première fois en course, la 4 cylindres Guzzi, la... 350 Guzzi (qui en avait entendu parler ?), en résumé, le bonheur des « mordus ».

L'ENTRAÎNEMENT

Déjà, lors de l'entraînement, de nombreux records sont battus et les nouvelles machines montrent tout le progrès accompli depuis 1 an.

Alors que le record du tour pour les 500 cmc. formule actuelle était détenu depuis 1951 par Zeller sur BMW à 170,7 kmh., Graham, sur sa MV 4, accomplit un tour à 178,8, mais se fera battre par la 4 cylindres Guzzi à injection à 179,9 kmh. (pour sa première course, le résultat est plus que prometteur).

En 125, Haas, sur NSU, améliore de 2,6 kmh (140,6) l'ancien record d'Ubbiali sur Mondial. En 250 cmc., le tour le plus rapide passe de 154,9 kmh. (Anderson) à 168,7 (13,8 kmh. de mieux !), réalisé par Lorenzetti sur Guzzi, vitesse qui ne sera pas atteinte lors de la course elle-même. Puis, encore nouvelle sensationnelle, Anderson, sur une 250 Guzzi alésée à 320 cmc., pulvérise l'ancien record de Petch sur AJS : 170,3 kmh. contre 159.

Inutile de dire qu'après ces résultats obtenus lors des essais, la course était attendue avec fébrilité.

LES MACHINES

Quelques mots pour les machines, sur lesquelles nous reviendrons ultérieurement.

Bill Lomas se présenta avec une nouvelle 125 NSU Rennfox, à culasse modifiée, tubulure d'admission encore plus verticale et dont le rupteur est commandé par l'arbre vertical d'entraînement de l'ACT. La machine a encore gagné 8 kgs. Il était seul à monter, aux essais, ce nouveau modèle, Haas et les autres ayant encore le moteur 1952, mais amélioré. La modification essentielle de ce type 1953 est la présence d'un seul ACT au lieu de 2, solution qui semble devoir être adoptée pour les petites cylindrées, à l'exemple des Morini. L'arbre d'entraînement de l'ACT se trouve à gauche du moteur (et non à droite) et la transmission primaire est assurée par une chaîne et non par un train d'engrenages. Les possibilités de ce nouveau modèle ne nous sont pas encore connues, puisqu'en course, seuls les types 1952 prirent le départ.

Les Guzzi sont les représentants de l'aérodynamisme ; ce n'est pas par hasard, puisque l'usine de Mandello possède la seule soufflerie du monde pour motos. La 250 cmc. de Lorenzetti était le type à double ACT 2 soupapes, le modèle 4 soupapes qui était à Floreffe, s'il est plus rapide, est beaucoup plus fragile. La 350, ou plutôt la 320 cmc., n'est en réalité que la 250 cmc. simple ACT, avec juste les cotes du cylindre modifiées (donc aussi l'embellage). Quant à la 500 cmc 4 cylindres en ligne, à injection et à petites bougies de 10 mm (meilleur refroidissement), elle doit développer au moins 65 CV, et d'après Fer-



Ci-dessus : Baltisberger sur la nouvelle B.M.W.

gus Anderson, sa vitesse de pointe doit dépasser... 230 kmh. Graham, de chez MV, pense aussi qu'actuellement la Guzzi est la plus rapide 500 cmc. Bien qu'assez compliqué, le système d'injection montre, par rapport au système classique à carburateurs, une insensibilité très remarquable envers toutes modifications de température et d'humidité de l'air. Une comparaison intéressante fut ses capacités d'accélération à côté de la nouvelle 500 BMW : cette dernière est supérieure jusqu'en 4^e, mais ensuite, en ligne droite, la Guzzi, avec sa 5^e vitesse, file en tête.

Quant à la 350 DKW, elle semble détenir encore un nouveau record : son poids à encore été diminué et se situe aujourd'hui à... 75 kgs (!). Mais elle semble avoir conservé les mêmes difficultés qu'en 1952, venant des segments. Pour atteindre, avec un 2 temps, le niveau des 350 Norton d'usine, il est nécessaire d'utiliser des segments d'acier extrêmement fins, mais aussi fragiles, et nécessitant un rodage de 1.000 kms. Celle qui participa à Hockenheim n'ayant été rodée que sur la moitié de cette distance, ne put donner sa pleine mesure.

Chez BMW, ce qui frappa à première vue, c'est la modification du cadre. La suspension arrière oscillante était déjà apparue en fin de saison 1952. Mais cette année, la fourche télescopique (dont la marque de Munich fut un des principaux promoteurs et défenseurs) est remplacée par une fourche du type Earles, mais plus légère, dont un des principaux avantages est de ne pas réagir lors des freinages et des accélérations. Les éléments élastiques et amortisseurs des suspen-

A gauche, Haas, sur NSU, précède Lorenzetti. A droite, la pipe d'admission des BMW à injection (side-car).

sions avant et arrière sont communs et très facilement interchangeables et chaque pilote de l'usine a des ressorts tarés à son poids, le poids de G. Meier étant notablement plus important que celui du petit Baltisberger.

La tenue de route de ces machines semble maintenant excellente, résultat obtenu après les nombreuses réclamations des pilotes. Notons que seulement pour les sides, fourche et suspension AR télescopiques sont maintenues. Le dessin des culasses a lui aussi été modifié, le moteur est plus étroit. La puissance de ces machines se situe dans les 60 CV et sa vitesse de pointe à 215 kmh. Son poids a été très sérieusement réduit et fait 125 kgs, une des plus légères 500 cmc. d'usine. Le régime moteur est assez bas (8.000 t.-m.), signifiant un couple élevé. Notons la grosse utilisation d'alliage léger (électron en particulier), et un carter renforcé par une armature acier. Il est intéressant de savoir que le moteur peut être à volonté équipé de 2 carburateurs ou d'injecteurs (la 500 de l'équipe side Kraus-Huser était ainsi montée) dont la commande est extrêmement simple, et dont la pompe est montée sur l'arbre de magnéto. L'injection serait-elle une solution d'avenir ? Après la 500 Guzzi, la 500 BMW ! Par ailleurs, un essai par G. Meier de réservoir caréné, s'il n'a pas donné un gain sérieux en vitesse, a donné à la machine... encore une meilleure stabilité (!).

LA COURSE DES 125 CMC.

Seule machine d'usine alignée à côté des NSU, la 125 MV, montée par Graham, double ACT à cadre en alliage léger et l'inévitable fourche Earles et dont le régime est de plus de 12.000 t.-m. Le pilote privé Krebs avait une simple ACT Mondial.

Dès le départ, les 3 NSU officielles (Haas, Daiker, Brand) sont en tête, suivies de Graham. Haas pousse le record du tour de 140,8 à 142,1 et s'assure ainsi une confortable avance sur tous ses suivants. Au onzième tour, Graham se trouve en troisième position, Daiker ayant dû changer sa bougie. Mais ce dernier reprend bientôt cette place, Graham ayant quelques ennuis avec ses pignons d'entraînement des ACT.

1. Haas (NSU) à la moyenne de 137,5 kmh. ; 2. Brand (NSU) ; 3. Daiker (NSU) ; 4. Krebs (Mondial) à la moyenne de 122,6 kmh. Les pilotes privés sont loin derrière.

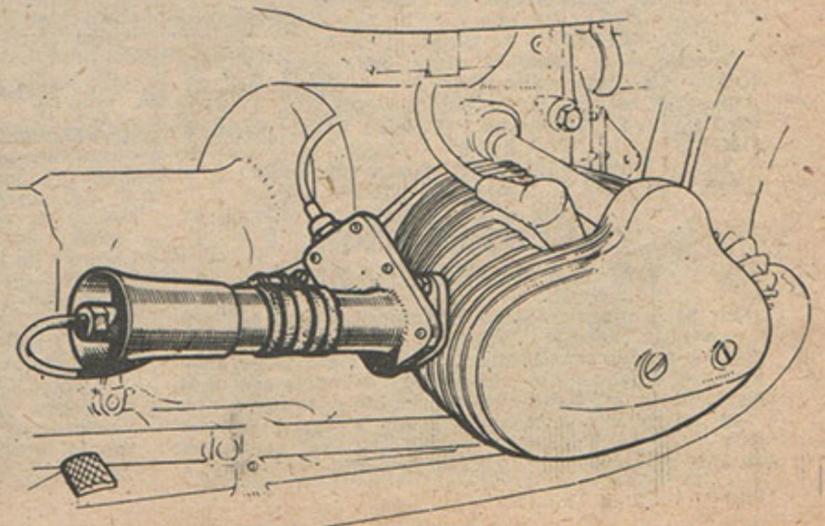
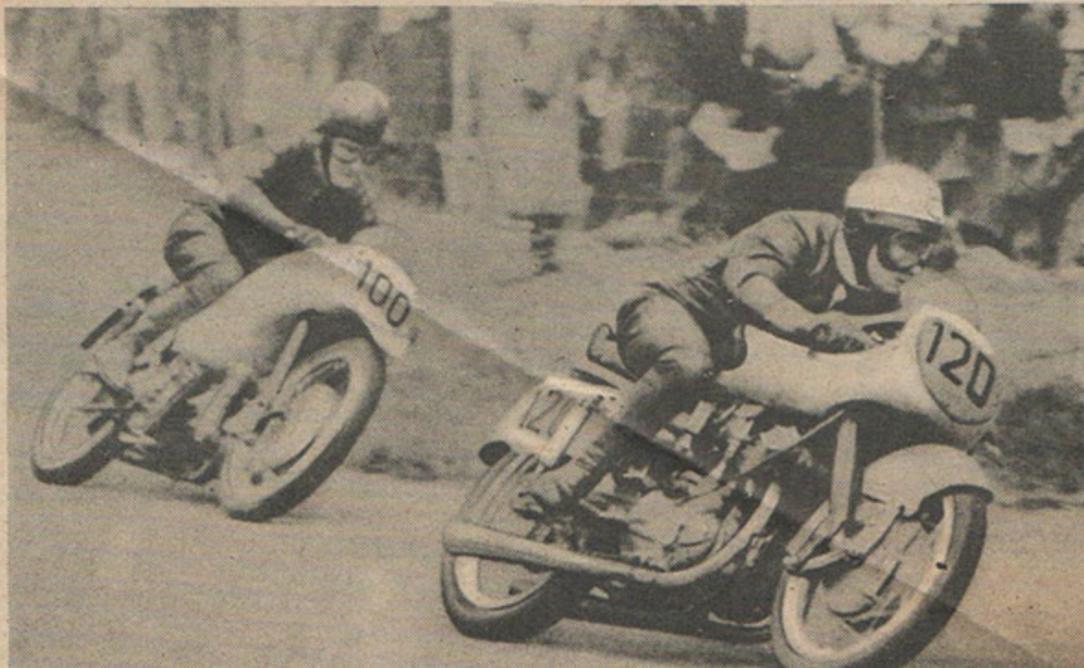
Tour le plus rapide par Haas à 142,1 kmh.

LES 250 CMC.

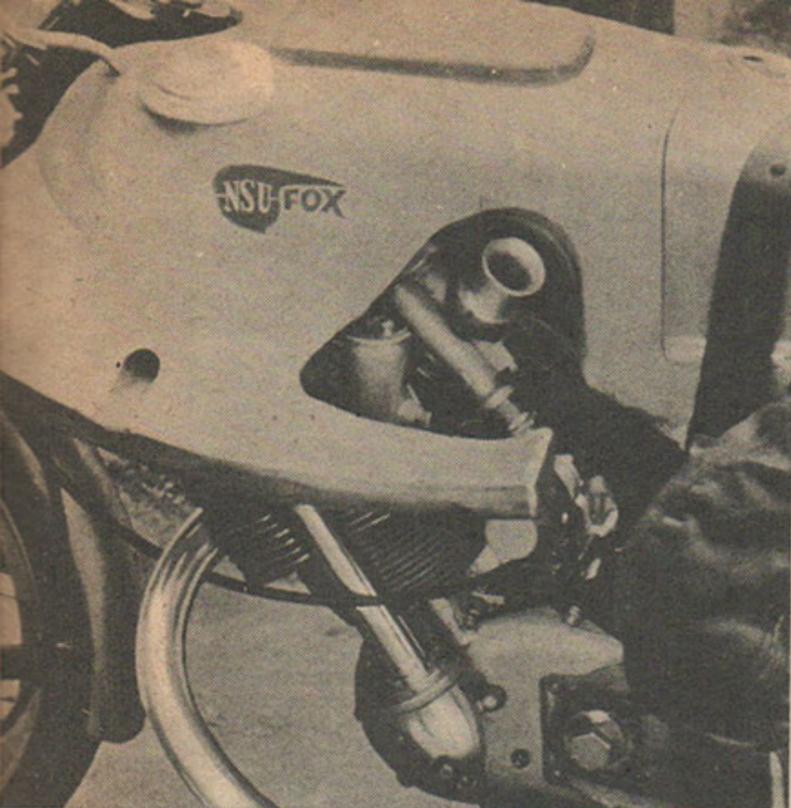
Malgré la présence de Lomas, Daiker, tous deux sur NSU, Thorn-Prikker sur Guzzi, et Wunsche sur DKW, tout le monde s'attend à une explication terrible entre Lorenzetti (Guzzi) et Haas (NSU).

Les NSU filent de nouveau en tête. C'est à qui, aux premiers tours, de Lomas ou Haas, accomplira le meilleur temps. Au quatrième tour, les passages sont les suivants : Lomas, Haas, Lorenzetti, Reichert (NSU) et Thorn-Prikker. Mais Lomas est obligé de s'arrêter, et il semble que Haas, lui aussi, ait quelques ennuis mécaniques, son moteur ne tournant plus très rond. Bientôt Haas et Lorenzetti sont loin en tête, la Guzzi se rapprochant dangereusement de la NSU ; mais de nouveau celle-ci marche librement, Haas prend le record du tour et franchit en vainqueur pour la deuxième fois de la journée la ligne d'arrivée. En troisième position, assez loin, Reichert, également sur NSU. Le premier privé, 4^e, est Thorn-Prikker sur sa Guzzi, à 1 tour de retard, mais battant Lottes sur une DKW d'usine de 1951.

1. Haas (NSU), moyenne 161,0 kmh. ; 2. Lorenzetti (Guzzi) 160,9 kmh. ; 3. Reichert (NSU)



Ci-contre, la curieuse accessibilité du carburateur sur la 125 N.S.U.



155,4 kmh. ; 4. Thorn-Prikker (Guzzi) 145,5 ; 5. Lottes (DKW) 144,7.

Tour le plus rapide par Haas à 165,5 kmh. Notons qu'en course, la moyenne de 168,7 kmh. réalisé par Lorenzetti lors des essais, ne fut pas atteinte.

Un accident malheureux endeuillat cette course. Un coureur ayant perdu ses lunettes dans un virage, un policier zélé, n'ayant pas vérifié si le circuit était libre, voulut les ramasser : là-dessus, la deuxième monte Guzzi en Allemagne, Gehring, survient. Pilote et policier sont tués. L'EPREUVE DES 350 CMC.

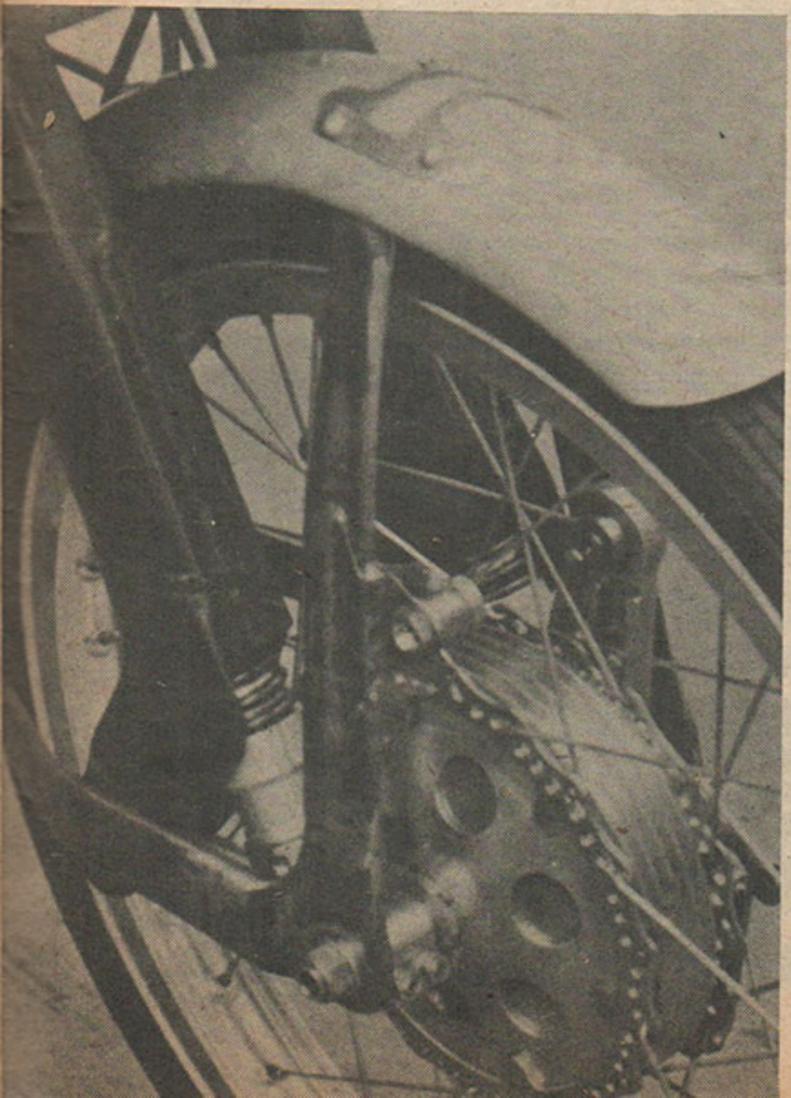
Elle fut menée d'un bout à l'autre par Anderson, sur la 320 cmc Guzzi. En tous points similaire à la 250, elle n'est qu'une extrapolation suralésée.

La véritable lutte se mena pour la deuxième place entre la 3 cylindres DKW de Wunsche et la Schnell-Horex de H.P. Muller. La DKW ne semble pas avoir donné le meilleur d'elle-même, et de toute façon, ce circuit trop rapide ne lui permettait pas de manifester ses capacités d'accélération et de maniabilité. Quant à H.P. Muller, en plus d'un fin renard de la course, il est resté l'excellent metteur au point de machines compétition qu'il était chez DKW.

1. Anderson (Guzzi) à la moyenne de 163,7 kmh. ; 2. Wunsche (DKW) 160,0 kmh ; 3. H. P. Muller (Schnell-Horex) 159,7 kmh. ; 4. Storr (Norton) 156,8 kmh. ; 5. Nicholson, USA (Norton) 156,7 kmh.

Tour le plus rapide par Anderson à 172,6 kmh. Lorsque l'on compare les moyennes générales des 350 à celles des 250, on voit les possibilités des 1/4 de litres d'usine actuelles.

D'autre part, il ne faut pas juger des immenses possibilités de la 320 Guzzi par sa moyenne générale de 163,7 kmh, mais bien plutôt par son tour le plus rapide à 172,6 kmh Anderson, ayant une machine nettement supérieure à celle des autres, se contenta de gagner sans fatigue.



LA COURSE DES SIDES

Un des gros espoirs de BMW résidait dans cette épreuve et, à côté de la vieille équipe Kraus-Huser, alignait pour la première fois officiellement les jeunes Noll-Cron. C'est que la lutte promettait d'être sérieuse, avec le maître incontesté Oliver, sur sa Norton, associé à Dibben, avec le champion du Monde 1952 de la catégorie : Smith (Norton), le belge Deronne (Norton) etc...

Dès le départ, Noll file en tête, pourchassé par Oliver et Kraus. Mais un virage pris trop rapidement au quart de la course lui fait prendre contact avec les bottes de paille et perdre de précieuses secondes. Il est relégué en troisième position. La course se dispute donc maintenant entre Kraus et Oliver, Smith, en quatrième position, étant assez loin derrière.

Oliver se fera constamment aspirer par la BMW, mais tâtant à chaque passage de la ligne d'arrivée s'il lui sera possible de sauter in-extremis son adversaire. Et ainsi, juste au but, il sortira de l'« ombre » de Kraus pour gagner... d'un pneu !

Quelle conclusion en tirer ? Si BMW semblent être un prétendant très sérieux pour le titre par marque, Oliver, lui, semble bien loin d'avoir trouvé son maître. Ayant une machine moins rapide, savoir, toute la course, se faire aspirer... pour gagner sur la ligne... n'est pas donné à tout le monde.

Signalons qu'Oliver a finalement un réservoir qui fonctionne, que si Noll avait une BMW à 2 carburateurs, celle de Kraus était à injection.

1. Oliver-Dibben (Norton) à 145,4 kmh ; 2. Kraus-Huser (BMW) à un pneu ; 3. Noll-Cron (BMW) 142,6 kmh. ; 4. Smith-Nutt (Norton) 140,6 kmh. ; 5. Deronne-Leys (Norton) 138,2 ; 6. Schmid-Kolle (Norton) 138,1.

LES 1/2 LITRE

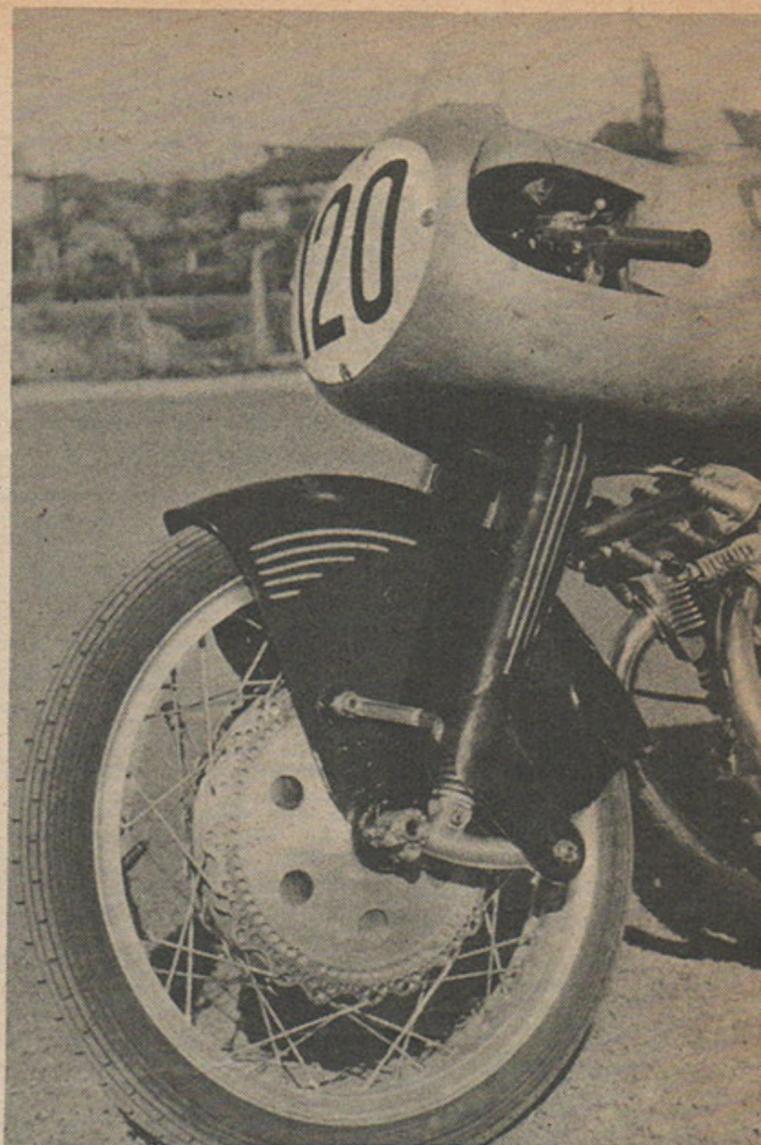
Dernière épreuve de la journée, la course des 500 cmc. Parmi les « officiels », sur la ligne : Anderson et Lorenzetti sur les 4 cylindres Guzzi à injection, Graham sur la MV 4 (mais pas le dernier type 1953), Georg Meier et son frère Hans, Baltisberger et Mette sur les BMW Des Norton, dont les semi-officielles de l'anglais Storr et du belge Goffin. Parmi les privés, l'américain Nicholson qui s'était déjà aligné en 350, Knees, Ranson, etc...

Malgré un mauvais départ, Anderson est déjà en tête dès le premier tour, suivi de Mette. G. Meier est en 12^e position, Lorenzetti en 14^e et Graham à la 15^e place. Mais au bout de trois tours, Anderson doit s'arrêter pour changer une bougie (spécialité Guzzi en 1953 ?) et perd un tour. Entre temps, les 3 BMW de Baltisberger, Mette et G. Meier se sont rejointes et rouleront presque roue dans roue jusqu'à la fin de la course, alors que Lorenzetti a pris résolument la tête. Quant à Graham, dès le premier tour, il cassa un segment du dernier cylindre gauche, et la bougie s'encrassant (le moteur remontant l'huile), dut s'arrêter deux tours plus loin.

Bientôt les positions sont les suivantes. Loin en tête : Lorenzetti, puis le groupe des 3 BMW. Ensuite, « bagarrant » ferme, Storr, Goffin et Nicholson. Derrière vient Hans Meier, pourchassé par Anderson qui, à l'occasion, réalise le meilleur tour.

1. Lorenzetti (Guzzi) à 173,6 kmh. ; 2. G. Meier (BMW) à 171,5 kmh. ; 3. Mette (BMW) 171,4 ; 4. Baltisberger (BMW) 171,2 ; 5. Storr (Norton) 168,8 ; 6. Goffin (Norton) ; 7. Nicholson (Norton) ; 8. Anderson (Guzzi) ; 9. H. Meier (BMW).

Ci-contre, la roue avant de la 250 NSU est presque entièrement carénée, ceci afin d'améliorer le refroidissement. Au-dessous, la 320 Guzzi.



Le moyeu avant de la 125 Renn-Fox est des plus réussis. Notons la fixation de la patte d'ancrage.

Tour le plus rapide par Anderson à 182,4 kmh. très près du record détenu par G. Meier sur une BMW à compresseur : 183,1 kmh. C'est dire tout le progrès accompli.

EN CONCLUSION

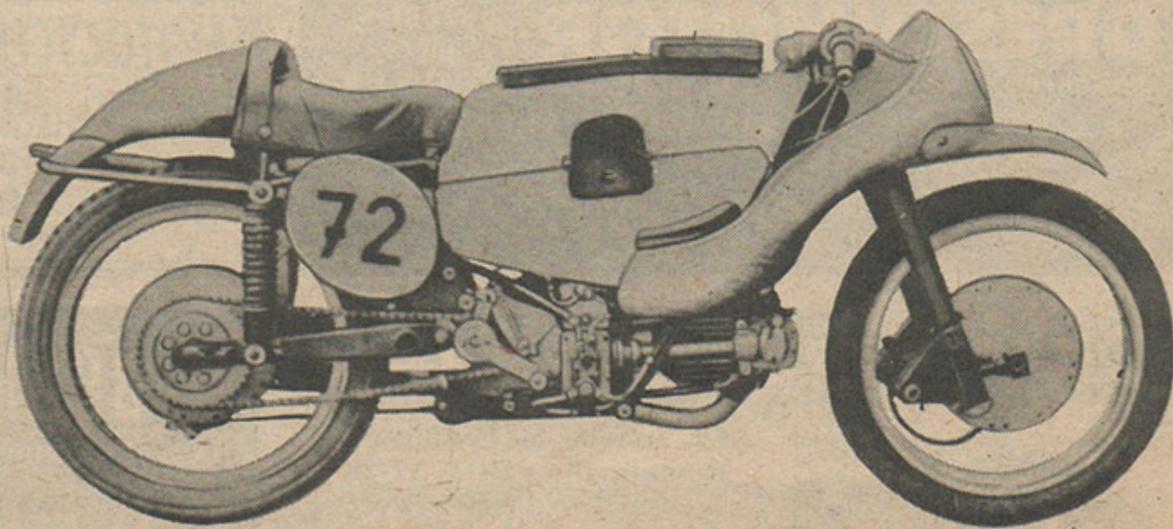
Si les Championnats du Monde 1953 seront sensiblement à l'image des courses de Hockenheim, bien des surprises nous sont réservées.

La plus sensationnelle serait que Guzzi, perdant sa suprématie en 250 cmc. (et ceci n'est pas encore dit), prenne les titres en 350 cmc. (fiel exclusivement britannique jusqu'à ce jour) et 500 cmc. Quoi qu'il en soit, il est certain que la 320 cmc., qui n'était là qu'à titre expérimental, va être sérieusement travaillée, de même d'ailleurs que la 520.

NSU, non seulement s'affirme en 250 cmc., mais même sa 125 cmc. semble cette année être de taille à lutter avec les machines transalpines : sa victoire sur la MV double arbre de Graham en est une preuve.

Quant à la BMW, si elle manque encore de vitesse de pointe (des améliorations du moteur et un carénage de la tête de fourche sont prévus), elle a détenu à Hockenheim un record en son genre, mais significatif : 6 machines au départ (solo et side), 6 machines à l'arrivée, et sans aucun « pépin ». Sérieux prétendant pour le titre en « side ».

En bref : un Championnat du Monde 1953 des plus prometteurs, de « nouvelles » marques venant sérieusement disputer la palme aux « traditionnelles » 250 Guzzi, 350 Norton et AJS, 500 Norton, Gilera et MV.



Epreuves à venir

SAMEDI ET DIMANCHE A L'AUTODROME DE MONTLHERY PLUS DE 50 CONCURRENTS A L'ASSAUT DES RECORDS DANS LE 25^e BOL D'OR MOTOCYCLISTE

Le départ du Bol d'Or 1953 aura lieu samedi prochain 6 juin à 15 heures. Ces 24 heures seront terriblement animées, étant donné la valeur et les hautes qualités des champions inscrits.

Dans les grosses motos 500 cmc, nous retrouvons toute une équipe Norton, dont Lefèvre, recordman avec 2.432 kms 509, moyenne horaire : 101 kms 354 Georges Houel qui fera tout pour décrocher ce « Bol d'Or », Bernard, Brochard, Hersant, vainqueur de l'an dernier sur Triumph, Bonte sur Cemeo, des spécialistes de grand fond comme : Bourlier, Venin, Pecetto, etc...

En 350 cmc., une belle empoignée entre Rosignol sur BSA et Borrel sur une rapide Jawa. Ausou et Fradin.

En 250 cmc. grosse lutte entre le champion autrichien Weingartmann, sur une spéciale Puch, vainqueur du Bol en 1951. Camus sur une rapide DS Malterre, un fameux trio de Jawa avec Hervé, vainqueur en 1952, Leninger et Bellefontaine, Christophe sur Tornax et deux Guiller, compléteront ce lot rapide.

En motos 175 cmc., grande empoignée entre les ténors de la spécialité, Pahin, Mathieu, Roze, Agache, Goll, Delauné, Tano, Santucci, Didier, Boucher, Rouger, etc...

Comptant pour les Championnats de France de la Fédération Française de Motocyclisme, ce 25^e Bol d'Or Motocycliste va certainement voir la chute de nombreux records.

Souhaitons pour samedi et dimanche le beau temps à Montlhéry.

SPORTIFS

CHRONOMETREZ VOUS VOUS-MEME, AVEC LE CHRONOMETRE A AIGUILLE DEDOUBLANTE. CHRONOS AURICOSTE ET FORMEL, NICKEL, 1/5 DE SECONDE, AVEC MOYENNES KILOMETRIQUES ; ETAT ABSOLU NEUF, GARANTI. PRIX 15.000 Fr.

TROPHÉE CHALLENGE

« MACOMBYNN »

Il sera mis en compétition au cours du 25^e Bol d'Or Motocycliste des 6 et 7 juin 1953, le Trophée-Challenge « Macombynn », Coupe remise pour un an au concurrent motocycliste ou sidecariste étant premier du classement précisé à la formule ci-dessous :

Cette place de 1^{er} sera accompagnée de la somme de 5.000 francs remise par la Maison « Macombynn ».

Au 2^e du classement : 5 000 fr. au 3^e : 4.000 fr. au 4^e : 3 000 fr ; au 5^e : 2.000 fr. ; au 6^e : 1.000 fr.

Au Bol d'Or et à chaque heure, un classement général étant établi toutes classes et catégories confondues, déterminé par le nombre de tours accomplis, on additionnera les places obtenues respectivement à la fin de chaque heure pour tous les concurrents et le vainqueur sera celui ayant totalisé le nombre de points le plus réduit. Les points seront attribués de la façon suivante :

au 1^{er} : 1 point ; au 2^e : 2 points ; au 3^e : 3 points, etc

Les primes en espèces citées plus haut et offertes par Macombynn seront attribuées aux six meilleurs classements de cette formule.

RALLYE DU PERCHE

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

a) une épreuve de régularité de 300 kms à travers le Perche pittoresque.

b) une épreuve de démarrage-freinage.

c) une course de côte.

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

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

Un classement spécial-militaire est prévu.

DUTCH TT

C'est le 27 juin que se courra à Assen le TT de Hollande, Norton, Gilera et MV y sont engagés en 500 et la dernière citée sera présente aussi en 350 Knees et Schmidt représenteront l'Allemagne, Nicholson les USA.

MOTO-CROSS D'IVRY

Le dimanche 14 juin, l'US Ivry organise sur son nouveau circuit des Forts un moto-cross international.

Les 9 manches du programme se dérouleront sur l'endroit et l'envers du circuit, dont une partie passe sur route.

Seront représentées les catégories 250, 350 et 500 nationales (Desmoulins, Théveney, Blat, Deshale, Bonin) et internationales avec Atkinson (angl.) et Smessaert (belge).

ANNULATION

Par suite de circonstances indépendantes de la volonté du Moto-Club Montalbanais, le Circuit National de Vitesse de Montauban-Fonneuve, qui devait se dérouler le 5 juillet prochain, est annulé.

ANNULATION

Le Moto-Club de Provins informe les intéressés que son Circuit de Vitesse prévu pour le 7 juin est annulé.

ANNULATION

Le Comité du Moto-Club de Bourgogne communique qu'il est dans l'impossibilité d'organiser son Circuit de Vitesse le 5 juillet prochain, par suite de travaux entrepris sur la chaussée et dont la réfection ne peut être finie à cette date.

■ MOTO-CLUB REVEL-SAINT-FERREOL — A Revel, le 14 juin 1953, à l'occasion des premières grandes festivités du Moto-Club, de 10 heures à 11 h. 30, Grande Concentration Motocycliste Inter-Régionale, dotée de nombreux prix. A 15 heures, Grand Festival Acrobatique par la Sécurité Nationale de Toulouse.

■ MOTO-CLUB D'EPERNAY. — Le MC d'Epernay organisera le 14 juin aux Buttes des Crayères à Epernay, un moto-cross pour 250, 350 et 500 cc. Pour renseignements complémentaires et adhésions des coureurs, s'adresser à M. André Corbière, secrétaire sportif du Moto-Club, 92, rue de l'Electricité, Epernay (Marne).

■ LA FLECHE MOTO-CLUB DE VINCENNES. — Pour son 25^e anniversaire et à l'occasion de la Foire de Vincennes, le Moto-Club de Vincennes organise le 28 juin prochain un Grand Rallye Concentration réservé à tous les membres des clubs affiliés à la FFM. De nombreux prix récompenseront les participants. Le règlement sera envoyé à tous les clubs.

CONCESSIONNAIRE OFFICIEL

55, rue Brancion, 55
PARIS-15^e - LEC. 93-57



Pour tous modèles :
1/3 comptant.

Premier versement à la livraison.
Le solde en 12 mois



a conçu pour vous un modèle pour chaque usage

100 cmc. M.T.R. :	90.320 frs
125 cmc. culbuté utilitaire :	119.000 frs
125 cmc. M.4 T.D. :	146.000 frs
125 cmc. Super-sport hors série :	179.500 frs
250 cmc. M.O.D. :	209.500 frs
500 cmc. superclasse :	259.000 frs

Equipés à la demande avec le stabilisateur pour fourche télescopique.
Stock complet de pièces détachées ancien et modèle récent.

TOUS LES ACCESSOIRES

DRESCHMOTOR

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

MEILLEURS PRIX ET QUALITE
— RAPIDITE DE LIVRAISON —

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

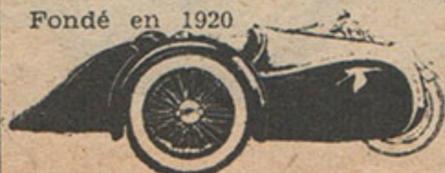
MOTOCYCLISTES RETENEZ CETTE ADRESSE

J. DETRUCHE SPECIALISTE
16, rue Jules-Guesde - LEVALLOIS-PERRET
Métro : Pte Champerret et Pereire — PER. 09-27
Réparations toutes Motos, VéloMOTEURS, Scooters
Spécialiste Motos Anglaises
Maison de confiance fondée en 1918

Sidecars Henri CARPIO

DU VELOMOTEUR AUX GROSSES CYLINDREES

Fondé en 1920



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

ETS BONNET

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

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

VENTE à CREDIT à des conditions sans concurrence possible.



UNE CAUSERIE SUR LES ASSURANCES ACCIDENT

De jour en jour, la circulation des scooters, des cyclomoteurs, et des motos devient de plus en plus intense. Et on voit dans les rues et avenues de la Capitale des courses poursuites entre certains jeunes conducteurs de scooters ou de cyclomoteurs se faulant à travers les longues files de voitures, risquant souvent l'accrochage, mais ne l'évitant pas toujours. Et alors, quand ce n'est pas l'hôpital, c'est souvent la note à payer. Et, au moment du constat par l'agent la réponse trop fréquente : « Je devais m'assurer demain... je n'ai pas eu le temps d'aller à « Moto-Revue » hélas ! ».

Evitez-vous donc ces ennuis qui peuvent ruiner votre avenir, votre situation ; vous obliger à travailler toute une vie pour payer des rentes au piéton que vous aurez renversé, à l'automobiliste auquel vous aurez par votre faute occasionné des dé-

gâts matériels importants.

Certes, la prime d'assurance paraît chère ; elle le serait moins s'il y avait moins d'accidents. Les Compagnies d'Assurances semblent avoir forcé un peu les taux, c'est possible, mais elles vous répondent que les statistiques les y contraignent.

Entre nous, reconnaissons que propriétaire d'un scooter de 1 CV avec siège arrière, uniquement pour la promenade, habitant Paris, je vais payer entre 6.300 et 7.000 frs de prime, selon la Compagnie. Le fait seulement d'entrer en collision, sans grande vitesse, dans le panneau de la voiture d'un automobiliste - disons maladroit - et la Compagnie d'Assurances va devoir payer plus du double de la prime que je lui aurai versé. Et de plus, ma police sera automatiquement résiliée. Et alors j'aurai bien du mal à trouver une

autre Compagnie d'Assurances pour m'assurer. Car, dans toutes les propositions d'assurances, il faut déclarer et signer, sous peine de nullité, si l'on n'a pas été déjà rélié par une autre Compagnie. Et si vous figurez sur la liste... alors votre taux de prime s'en ressentira : ce sont des choses à ne pas se dissimuler, et dont la plupart des assurés se soucient très peu.

Qu'attendez-vous donc, vous qui êtes si nombreux encore pour vous assurer ? Les services des Assurances de « Moto-Revue » tiennent à votre disposition toutes les assurances que vous désirez, et de plus, en cas de sinistre, le Service est là pour vous défendre et vous conseiller dans votre réclamation contre ceux qui vous auront occasionné, ou du mal, ou des dégâts. Et c'est un bel avantage que ce Service des Assurances, qui fonctionne depuis 30 ans, vous offre là.

Il est à votre disposition pour tous renseignements : (joindre enveloppe portant votre adresse et timbrée) à :

Service des Assurances
12, rue de Cléry - PARIS-2^e.

LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

MOTOS A VENDRE

AJS 350 16M susp. 10000 k. c. nve px à déb. PERNELET, 33 r Robespierre, Montreuil.
TERROT sid. 500 cul. RGAS r. sec. pte bag. impec. 14000 k. cse dép. Braeken 42 r Chapon 3^e visible ts jrs 18 h. 19 h. 30
BMW R61 ex. ét. px int. cse dble empl. Dufetel TAI. 59-87
TRIUMPH angl. 350 lat. sélec. 4 vit. susp. AR. Legohebel 106 ch. Pécheurs, Vaires (S.-M.).
GN. RH. 125 R4 tr. b. ét. éq. Marie 7 r A. M. Colin, Vitry
100 MOTOBECC. ent. refaite. Quernet r Bl. Pascal, Vitry
En confiance superbe K 500 Zundapp absolument impeccable, avec ou sans side. DUTERTRE Les Chasses Bréville Tél. 2 HudiMesnil (Manche)
ZUNDAPP 500 lat. tr. b. ét. SOYER 92 r Rochechouart 9^e
TIGER 100 alu 52 6 rue Saint Gilles. Tur 61-08 Charraud.
BSA 250 cul. 51 side impec. 200. Laudillay 14-9 r Vic. Hugo, Villejuif S. sam. dim.
DKW 500 SB tr. b. ét. Lotton 4 rue Pleyel 12^e, prix intér
DOMINATOR imp. FOURNEL 29 r Geof. St Hilaire 5^e.
FN 250 culb. dern mod. abs. nve tte éq. VOL. 46-60.
DARMONT 6 cv lat. air car spt lux 52 méca. impec. nbx acc. px 85. DUCAL 2 pl. Mailrie, Fontenay aux Roses (S.)
SACOCHE moteur Mag. suisse 350 culb. SUPLOT 9 r J. Louv. Teissier, Paris 10^e
VD Vespa ent. éq. SIRVIN 15 av Pr. Wilson 16^e vis. samedi
VEL. Ultima 125 cc 4 v. sél. prix int. OBE. 19-58 h. bur.
BMW 250 R25/2 août 52 ét. nf px 240. Gob. 48-56 9 h. Colin
FN MXIII 8000 k. ét. nf px 170. Collichet 16 r Lesage 20^e
500 GUZZI sup. état nf px à déb. GOB. 71-14 heures repas.
CEDE commande Sunbeam spt 500 arr. vers. 90000. Livraison début juin. Jas. 13-27 pour prendre rendez-vous. DIOT.
HOREX Rég. nf et occas. Ag. Horex 80 r Fleury Clamart.

PEUGEOT 176 TC4 13000 k. 85000 Cassiau 24 r de la Libération, Vélizy (S-O).
500 TERROT RGST parf. ét. 15000 k. px int. Klé. 86-35 ou P. Levoy 20 r E. Varlin 10^e.
BSA M20 pf. ét. side 160. Jolley 208 r St Maur apr. 19 h.
TANDEM b. ét. GRANGIER 63 r Pixéricourt Paris 20^e.
GN. RH. 500 CV2 2 carb. 4 v. sél. pied side Préc. spt pns nfs ét gén. imp. ens. ou sépar. Riotte 41 av Ste Foy, Neuilly
BSA B31 51. Trillard 30 r P. Leroux. OPE. 14-00 P. 702.
DKW 350 bas prix voir 56 r Folies Régnault 17 h. 18 h.
VELOCETTE LE 200 11000 k impec. px tr. int. JAS. 46-30
CREDIT REPRISE ECHANGE 100 motos en état ou à rév. NSU 250, 500 DKW 2, 4, 5 CV. Triumph 250. Zundapp 200. Victor. Gnome ts types Terrot 4 et 5 CV sél. Harley 750. Indian 500 et 1200. Peugeot 350 René Gillet 750 et 1000. Motobécane sup. C. Monet 4 et 5 cv, etc. ALAZARD 47 bis av. de Clichy Paris 17^e (fond de la cour à côté cinéma).
MOTOBECC. 175 état neuf éq. Coiffeur 62 rue Gérard 13^e.
VESPA ét nf acc. vis. Répertoire Auto 15 r Armenonville.
PUCH 250 noire 51 éq. exc. ét. 175. cse ach. voit. Bouhot 108 r Michel Ange 18 à 20 h.
REMISE 5000 fr. à qui reprend cde moto marques au choix Alcyon, Gima, Terrot ou scooter Terrot. ROBOAM, 7 ter rue d'Alésia, Paris.
VINCENT Bl. Shadow 9000 k. 455. présent. salon. Adam 8 r de Gaillard, Monthéry.
175 MOTOBECC. toute éq. 95000 Fouret 112 rue de Bercy 12^e
JAWA 350 impec. 190. Delatte 17 r du Pré Pantin 18 à 20 h. Tél. le matin LOU. 69-40.
VELOCETTE 350 KSS pn. nfs bon état. MON. 08-49.
DKW 350 ent. origine c. neuf 4 vit. sélect. siège AR. KAL 44 r Montcalm, Mon. 50-89.
MOTOBECC. 350 lat. ts ls jrs 19h. sam. dim. t. l. jn px 70. Ierman 6 r Gd Prieuré Paris 11^e

4 TRIUMPH 650. 1 Speed Twin 4 Tiger 100, 1 Vincent Black Schadow. DERMEN 24 r Gallieni, Boulogne (Seine).
BMW R68 nve prise chez Latcha mars 53 à céder obligé ach. voiture vis. sam 6 16 à 20 h. dim. 8-12h. Daudignon 29 r Reuilly, Paris 12^e.
BSA 500 A7 Star Twin impec. Becker 7 r Méchain Paris 14^e
SIDE R. Gillet 750 parf. état 120. Ferrand 12 r Lahire 13^e
DKW 5 cv SB tr. belle 100000 Leclerc 56 r Marx Dormoy 18^e
125 MOTOBECC. et MR bas px 175 Peugeot rap. neuve éq. 250 Puch TF nbx accessoires. 500 Dominator Norton 1952. 750 BMW R73 très belle. HURNI 38 r Saussure Paris.
ALMA 125 cc 51 ét nf f. tél. susp AR roues chrom. repr. Solex. Mme BARON 1 bd Filles du Calvaire Paris 3^e.
PEUGEOT P107 350 b. ét. av. side. Tounade 38 av. Alphant St Mandé (Seine). Dau. 19-40 vis. apr 18 h. dim. t. la jrnée
SIDE Carpio pour petite cyl. 30. Guyot 43 r Maronites 20^e
PUCH 250 ét. imp. tan-sad. JULIEN ANJ 21-50 P. 32.
Tandem Dery ét. nf nbx acc. sac. panier enf. px 75. Renous 29 r Vilin 20^e 9 à 12 h. 14 à 19 h.
GNOME 800 cmc lat. av. side Bern mot ref. px int. BEAU 206 av. J. Jaurès Paris 19^e
FN 750 side Bernar. b. ét. px int. Gobichon 16 av. A. Briand Plessis Robinson (Seine)
MONET 500 avec ou sans side DAVID 26 rue Bonaparte. ODE 89-99 heures bureau.
DS Malterre M7 7000 k c. nve px int. 36 Gde Rue Sèvres SO
CSE mal. FN 250 cul. 4000 k. f. tél. ent. éq. Fouillade 54 r Aupain St Germain en Laye SO
MOTOBECC. 175 b. ét. 4 v. sélect. F. té. susp. AR. 19 bd P. V. Couturier Ivry, ITA. 36-37.
DKW 350 SB tan-sad 65000. GASPARD 39 rue de Charonne
SPL. Puch 250 TF 11000 kms TRU. 34-43.
DERNY tan. 52 tt éq. 9000 kms px à déb. Lecler 135 bd Blanqui Paris 13^e apr. 19 h.

500 NORTON ACT moteur nf PATURAL 23 pas. du Poteau Paris 18^e. Tél. ORN. 56-10.
DOMINATOR av ou ss side POIGNANT 126 r Louis-Rouquier, Levallois Perret (S).
CREDIT Motobécane 175 1952 tte éq. comptant 35000 et 9 traites de 12000. Ray BONIN 54 rue P. Brossollette, Levallois.
Alcyon 125 AMC 4 v. susp. AV AR t. éq. 4100 k imp. px int. 122 r de Bezons Colombes (S)
BSA Y13 750 cc tr. b. pr side ét. nf Bussone 44 r du Gl Leclerc, Rosny sous Bois (Seine)
PUCH 125 t. b. ét. acc. px int. 121 av d'Ivry 13^e ts ls jrs.
BMW R61 tr. b. ét. vis. magasins «Printemps» Ryon Sports
BMW R6 av. ou ss sid. Précis. 1 pl. 1/2 prés. et mec. impec Martina 9 av. des Marronniers Villa du Pré St Gervais (S.)
TRIUMPH T100 48 imp. 15 r Cosarde L'Hay les Roses (S.)
PEUGEOT P135 350 cul. 4 v. f. tél. b. ét. Leclerc 4 r Coriolis 12^e ts jrs apr. 18 heures
BSA 650 6000 k c. nve Bisson 61 r Seine, Alfortville (S.).
BSA 500 A7 280 13 à 14h dim. mat. Auzero 28 J. Arc StMandé
BMW 350 cul. 9000 k px int. éq. 2 r Voie des Bancs, Argenteuil
Lambretta 500 k. acc. neuve Pasqualini Eto. 68-05 9 à 10 h.
LAMBRETTA 600 k. px intér S'adr. 12 av. La Pommerale, Le Val d'Or ou Mol 55-27.
GRIFFON 125 T 556 4 vit. au pied avec side Humblot état neuf. Ecrire Schampanier 6 r G. Rouanet Paris 18^e.
JAWA 250 avr. 52 6000 k. acc. SERVIER 171 av. du Roule, Neuilly, après 18 h.
GNOME RHONE 5 cv bicylind. ét. nf 6000 k. Antiquaire 21 place des Vosges Paris 3^e.
BSA 650 Gold Flash vis. t. l. j 21 r Filles du Calvaire 3^e.
DKW 350 NZ parf. état sac FIORIO 14 r Ganneron 18^e.
BMW bon état. Baillargeau, St Jacques de Thouars, 2 S.
M. DEB. 500 cul. sél. 4 v. side 110 Cherrier Gob. 98-20 h. bur.
500 MAGNAT DEB. side Bernardet bon état 140000. Hirgorrom BAL 70-20 Poste 124.
VENDS beau side Impérial nf seul. BREGAL 6 r Gauthier, Montauban (T.-et-G.).
BMW R67 fin 51 tte beauté. SALITY 116 rue Danrémond, Paris 18^e, à partir de 19 h.
BMW 500 cc état neuf moteur et compteur plombés 20 rue St Denis, Rosny s. Bois (Seine).

MOTOBECC. 125 lat. impec. 10000 k WEIL 40 r Condorcet 9^e TRU 08-99.
SCOOTER Bernardet 125 4 vit. ét. nf 3500 k. éq. complet avec remorque monoroue housse nylon 130. BEAUFILS 9 ter rue Baliaat, Courbevoie.
BSA A7 twin 4000 k Boissonnade 98 r Rosny, Montreuil (S.)
BSA 250 1952 6000 k impec. 190. Tél. MAL. 23-88.
DKW 250 NZ t. b. ét. révisée Lorent 69 r Marx Dormoy 18^e
BMW R4 400 cul. f. tél. 4 vit. card. parf. état. 100000. MARCK 14 allée des Citeaux Issy les Mx. Vis. 19 h.
175 MALTERRE nve. Agnelet 72 av. A. France Choisy (S.).
SIDE BMW Impérial 750 b. oc. état neuf 5000 k. 112 A. G. de Gaulle, Le Perreux.
G. R. R2 125 ét. neuf px 70. 70 r Montbrison Rueil (S.O.)
SAROLEA 500 culb. av. ou ss side Précision 150000. Filipi, 46 bd de la Tour Maubourg.
GIMA 125 mot. comp. b. état soir dim. mat. del GRECO. 21 rue Custine 18^e
SUNBEAM 350 80TT culb. b. état 90000. Visible dim. lundi BORGNE 69 av. Poissy, Maisons-Laffitte (S.-O.)
500 culb. G. Herstal 7000 kms side Précision 1 pl. 1/2 acc état neuf ens. 280. solo 220. Grimouille 43 r Albouy 10^e.
SANDFORD parf. état px int. Boursier 42 rte Fontainebleau Athis Mons (SO) après 18 h.
Bernardet 250 dble empl. 110. GODIN 21 r Wurtz, Juvisy.
TERROT 350 ét nf nbx acc. Marin 91 av. Dhuis Bagnole
500 INDIAN b. ét. à v. ou éch. ctre scoot. MASSART 19 r des Poissonniers 18^e.
MOTOBECC. D45S imp. Lachaise 21 r Brossollette, Chatillon s/Bx.
SIDE Simard 1pl.1/2 sur châs Précision Hamel CHA. 17-44.
BMW R12 av. side t. b. ét. 44 r Hoche, Pantin ap. 7 h. soir
PEUGEOT 125 impec. 70000. Aser COP 24-53 hres bur.
125 MOTOBECC. lat. ét. nf. Crédit Dion 12 av. Grenier Boulognes
BSA 500 cul. side Pré. Ferrando 120 rue Martre, Clichy
BSA Gold. Fl. pf. ét. Teillet 72 rue Dumesnil, Asnières.
INDIAN 1200 side tr. b. ét. 24 rue Denis Papin, Colombes.
1000 HARLEY 39 4 vit. mec. imp. mot. nf à rod. 2 C. sacco. sel. bipl. sirène Pol 280. Crédit BORIE 14 bd Sout Paris.
TRIUMPH 500 Speed Twin éq. sac. t. sad 290. 1 al Union Chichy s/ Bois SO 282 Raincy

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

Robert PIEL

29, av. de la Grande-Armée
PARIS-16^e — Tél. : PAS. 86-45

VENTE A CREDIT



Agent

Exclusif

VELOMOTEURS
MOTOCYCLETTES

et la

Mobylette

PIECES DETACHEES

SPORT - VETEMENT - MOTO - BASTILLE

ROQ 85-69

6, Boulevard Richard-Lenoir, 6

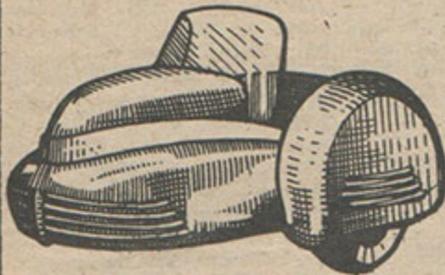
EQUIPEMENTS

PARIS-XI^e

VETEMENTS SPECIAUX

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

etc... etc...



« HURRICANE » le side-car de grande classe modèle déposé (1 pl. 1/2)

« SIROCCO ! SIMOUN ! TORNADO ! » nos modèles pour grosses ou moyennes cylindrées.

« RAFALE » pour vélo-moteurs.

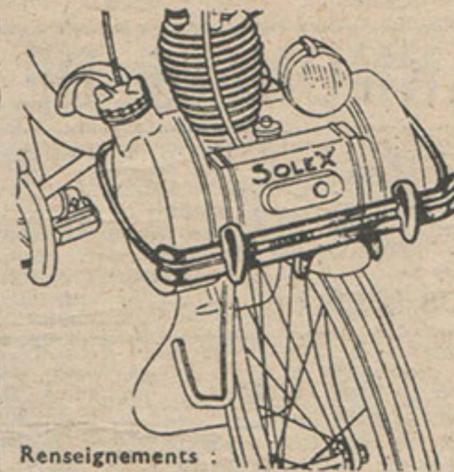
« MISTRAL » pour scooters Lambretta - Vespa - Bernardet - Motobécane

ATTELAGE à ROTULE sur demande (pose rapide)

Anc. Ets. BUFFLIER

31, Cours Emile Zola — VILLEURBANNE

Catalogue contre 30 francs en timbres



JEANNERET, de Nice

vous offre pour votre VELOSOLEX

3 articles de sa fabrication :
Le PARE-CHOC amovible (breveté S.G.D.G.), d'une efficacité extraordinaire, qui donne un cachet très élégant à votre Vélosolex.

La POIGNEE pour porter très facilement votre Vélosolex d'une main

La BAVETTE de CARBURATEUR, évitant les projections d'huile.

Le FIXE-PAQUET

Renseignements :

Etabl^{ts} H. JEANNERET & C^{ie}

14 bis, r. Reine-Jeanne - NICE (A.-M.) Tél. 821-97

Les Établissements



PRESENTENT LEUR NOUVEL AMORTISSEUR POUR SUSPENSION ARRIERE OSCILLANTE

Fourches télescopiques,

suspensions arrière hydrauliques

pour motos et vélomoteurs

34, rue Louis Blanc - COURBEVOIE (Seine)

Tél. : DEF. 29-09 et 27-87

Agences :

N.S.U. — AMBASSADOR — DOT — RADIOR

DIFFUSION PARISIENNE DU MOTOCYCLE

(D. P. M.)

208, rue Saint-Maur - PARIS-10^e

— BOT. 48-14 et 48-15 —

TOUTES PIECES DETACHEES D'ORIGINE
POUR MOTOS N.S.U.

ET MOTEURS VILLIERS 197 cmc.

HARLEY - DAVIDSON

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

— Stock pièces détachées — DOR. 49-42

Echange Standard Complet

REALESAGES — EMBIELLAGES

REPARATIONS

REVISIONS

AGENCE OFFICIELLE

TERROT

AVENUE FOCH — DIJON

TOUTES PIECES DETACHEES D'ORIGINE
POUR TOUTES CYLINDREES



L. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932

VENTE — ECHANGE — REPARATIONS

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

11, Avenue de la Porte de la Plaine — PARIS (15^e)

Métro : Porte de Versailles

Tél. : LEC. 80-62



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

AVANT R. BONNOT
172-174, rue de Romainville
MONTREUIL (S.). Avr. 41-55
Expéd. gare Vincennes-Fontenay

à BOULOGNE-BILLANCOURT
43, avenue Général Leclerc



Achetez dans votre quartier
votre MOTO, SCOOTER ou

Mobylette

VENTE A CREDIT

1/3 comptant et 12 mois

AGENCE

EXCLUSIVE

... vous serez encore mieux servi

Plus de main SALES

GRACE AUX
**ROBINETS
QUIET**

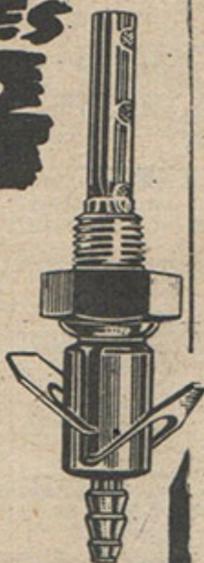
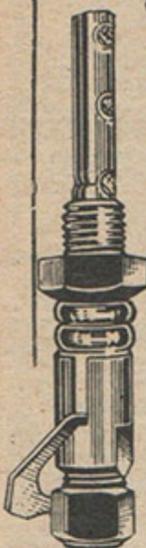
Etanchéité moléculaire grâce
à son joint en métal liquide.
Monté par les principaux
constructeurs.

EN VENTE CHEZ
TOUS LES MOTOCISTES

CH. TROUILLET

Agent Général :

20 bis, rue Aristide Briand
LEVALLOIS (Seine)



83 D K W 83



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

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

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

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

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

CRUPDA

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

**FOURCHES TELESCOPIQUES
" SLEEPING "**

CYCLOMOTEURS — VELOMOTEURS

— SCOOTERS — MOTOS —

GROS ET DOCUMENTATION :

81, rue Cambronne - PARIS-15^e — SEG. 99-29



ARPENTEUR

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

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



**CARBURATEURS
DELLORTO**

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

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

pour toutes cylindrées machines de série et
machines de compétition.

74, rue de Rome - PARIS

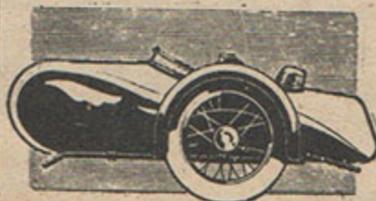


Clinique des
cadres. Réservoirs et Roues
tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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

" PRÉCISION "



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

39bis, Rue Martre, CLICHY (Seine)

SUPERCLASSES

Adaptables à tous 2 tps
REFROIDISSEMENT
RENDEMENT
ECONOMIE

DUCOS Fonderie
Benque-d'Aurignac H.G.

TRANSFERT!!! A PARTIR DU 5 JUIN DE BARBES MOTO-CYCLES

AU

33, BOULEVARD BARBES - PARIS (18°)

PLEIN CENTRE DU BOULEVARD

Métro : Château-Rouge et Barbès - Autobus 56 - 31

Tél. : MON. 98-35

TOUJOURS LE PLUS FORT CREDIT

SCOOTER TERROT Pour la livraison : 25.000
SCOOTER GUILLER 4 temps A.M.C. » : 60.000

AINSI QUE POUR NOS MARQUES

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

ACCESSOIRES - DEPOT VENTE - REPRISES - OCCASIONS CREDIT 12 MOIS

— Magasin ouvert de 8 à 20 h. — Fermé le Dimanche seulement —



JEUNES ! voici votre chance...

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

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

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

Tous renseignements sur demande :

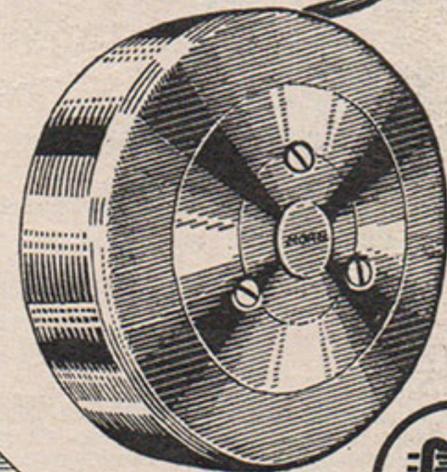
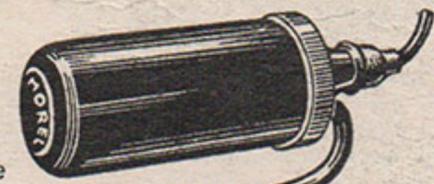
COURS TECHNIQUES AUTO

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

VOLANT MAGNÉTIQUE VBS 50
pour cyclomoteurs

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

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

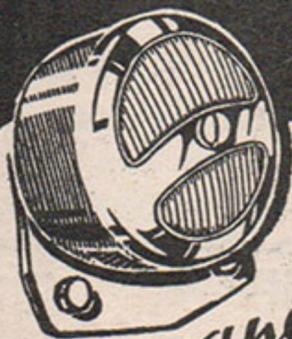


PUISSANCE
SECURITE

MOREL

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SONE (Isère) TÉL. 18 et 19
AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPÈRE (17°) TEL. WAGram 78-45

USINES :
LA SONE (ISÈRE)
DOMÈNE (ISÈRE)

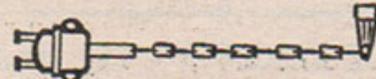


nuît et jour

ÉQUIPEMENT
STOP

MALY

CONTACTEUR.856



*Assurance
sur la vie*

EXIGEZ MALY CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

VOTRE BIBLIOTHÈQUE

● OUVRAGES TECHNIQUES

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

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

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

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

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

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

● MANUELS D'ENTRETIEN

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

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

MOBYLETTE . 410 fr (poste 455 fr)

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

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

PEUGEOT P 55 - 56 - 155 - 156 et 176 : 475 fr. - Franco 520 fr

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

LE LAMBRETTA . 490 fr (poste 537 fr.)

● TABLEAUX MURAUX

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

PEUGEOT P 55 : 450 francs

TERROT 300 RGST : 500 francs

125 TERROT ETD. : 500 francs

LIGHT 125 . 1 000 francs.

Le Moteur VELOSOLEX : 350 francs

4 CV RENAULT : 300 francs.

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

Bloc-Moteur YDRAL 125 : 450 francs.

● DIVERS

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

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

Les timbres poste ne sont pas acceptés en paiement.



La dernière création



MOREZ

(Jura)

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



Caoutchouc naturel et Rhodoglass

Ecrans 4 coloris unis et dégradés

SECURITE - VISION INTEGRALE

Exigez-la de votre fournisseur.

MOTOS — SCOOTERS
CYCLOMOTEURS — VELOS

TOUJOURS DEPANNES AVEC

Le « FILON MONOBLOC »
MOTOCYCLE

1. - Outil à refaire les pas de vis intérieurs et extérieurs.

Système SI : 100 - 125 - 150

Système SW : 28 F

2. - 1 grattoir - 1 lime douce - 1 lime douce en bout pouvant servir de scie - 1 râpe pour les chambres à air, etc... - PRIX : 1.100 francs.

L'ensemble en un étui bakélite faisant poignée de protection sur la partie ne travaillant pas. Indispensable pour toutes machines FRANÇAISES ou ETRANGERES.

Encombrement nul : poids 130 gr.

Notice sur demande, en vente partout.

POUR REFAIRE LES PAS DE VIS

GRATTOIR, LIMES ETC.



Edité par « MOTO-REVUE »
12, rue de Cléry - PARIS-2^e
C.C.P. « MOTO-REVUE » PARIS-297-37
Nous ne faisons aucun envoi contre remboursement

« LE FILON » - 121 avenue Maurice Berteaux
PLESSIS-TREVISE (S.-et-O.)