

Moto revue

HEBDOMADAIRE
Tous les Samedis
LE NUMERO :

40 frs

SPECIAL
BOL D'OR
(44 PAGES)



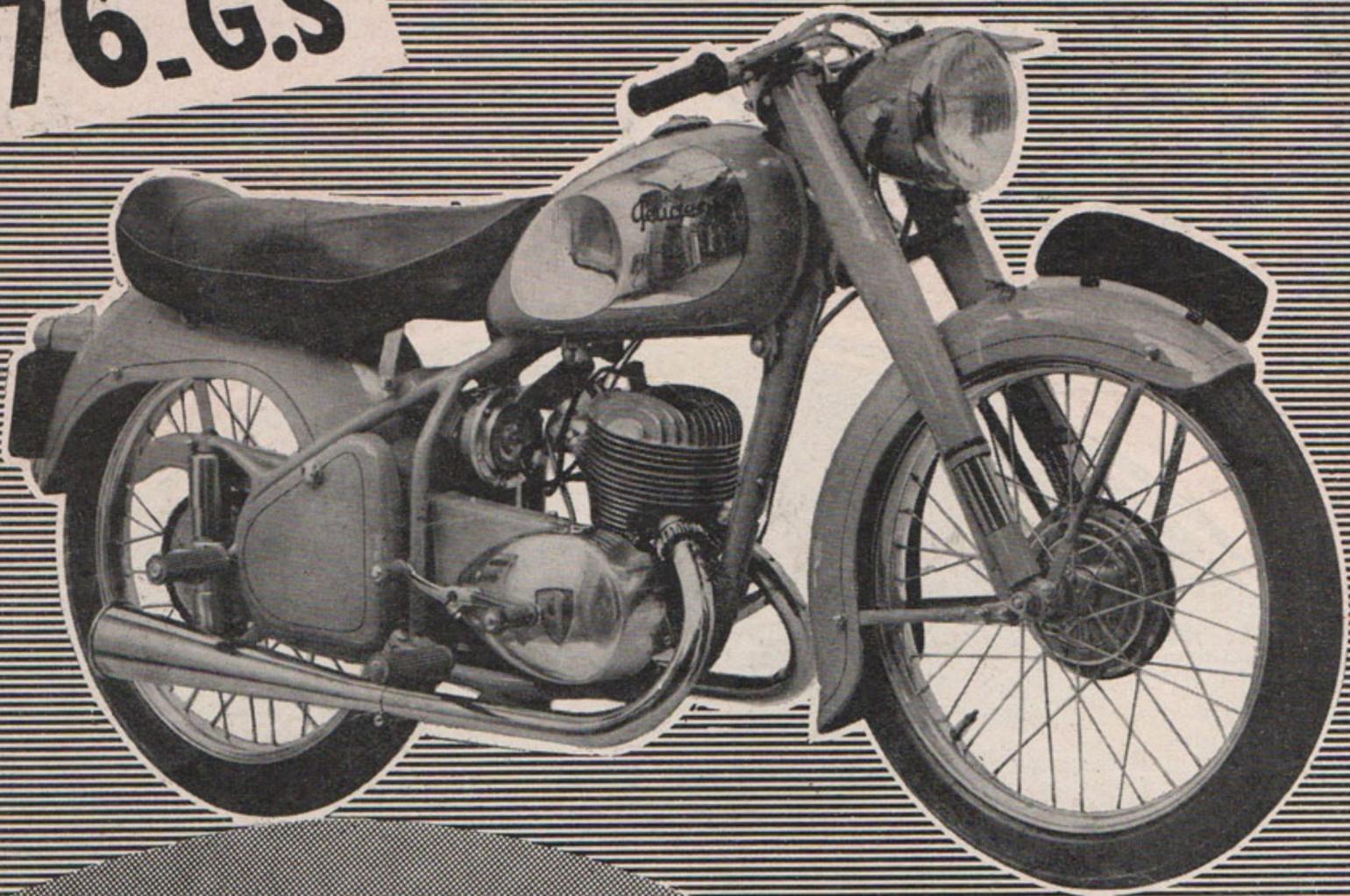
TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPEES
C.C. POSTAL : 297-37

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

Lefèvre, pour la cinquième fois, enlève le Bol d'Or, et sur sa Norton,
tourne à plus de 107 kmh.

La nouvelle 175cm³. Version "GRAND SPORT"

* 176.G.S



UNE MACHINE DE CLASSE
INTERNATIONALE
AUX PERFORMANCES
ETONNANTES

Ce nouveau modèle est une réplique un peu moins "poussée" de la fameuse 175 cm³ Peugeot, qui, pilotée par BOUIN au BOL D'OR 1952 a pulvérisé les anciens records de l'épreuve non seulement de sa catégorie mais encore des catégories 250 et 350 cm³. Cette machine s'adresse aux motocyclistes avertis, amateurs de performances et d'accélération brillantes.

* Caractéristiques

4 vitesses par sélecteur au pied. Fourche télescopique. Suspension AR. Double échappement avec tromblons chromés. Moyeux à broche, instantanément démontables. Guidon sport 3 commandes et poignée tournante. Réservoir spécial sport demi-chromé. Selle spéciale biplace. Garde-boue AV et AR à emboutis profonds forme sport. Puissance 10 CV. Vitesse 110 km-heure environ. Présentation : rouge et chrome.

Peugeot

CYCLES PEUGEOT
Beulieu-Valentigney (Doubs)





**N'attendez pas
la veille des
vacances pour
commander
votre scooter**

SPEED →

le plus léger :
60 kilogs.

le plus maniable :
*tous les organes en ligne.
changement de vitesse
au pied.*

le plus confortable :
*SUSPENSION AVANT
fourche télescopique
et anneaux NEIMAN.
SUSPENSION ARRIÈRE
oscillante.*

scooter

**le moins cher des
"VÉRITABLES" BIPLACES :**

115.500 frs

**LARGES FACILITÉS DE
PAIEMENT**

35.500 frs à la livraison
*(Solde en 6, 9, 12 mensualités
toutes ASSURANCES comprises)*

●
**RENSEIGNEZ-VOUS CHEZ NOS
CONCESSIONNAIRES.**

SPEED →

Fabriqué en grande série dans les usines **MORS**

S.I.C.V.A.M.

Distributeur pour le monde entier

37, r. des Acacias, Paris-17^e - Tél. : ETO. 16-23, 16-24

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)

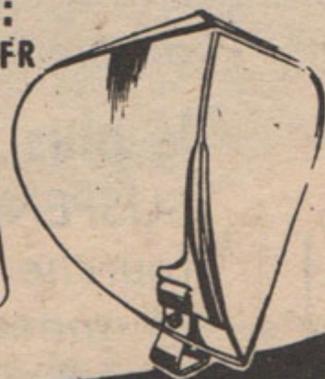
PROTÉGÉ PAR everclean



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

Notice sur demande

PRIX :
690 FR



PETITE SURFACE
GRANDS EFFETS

SCINTEX

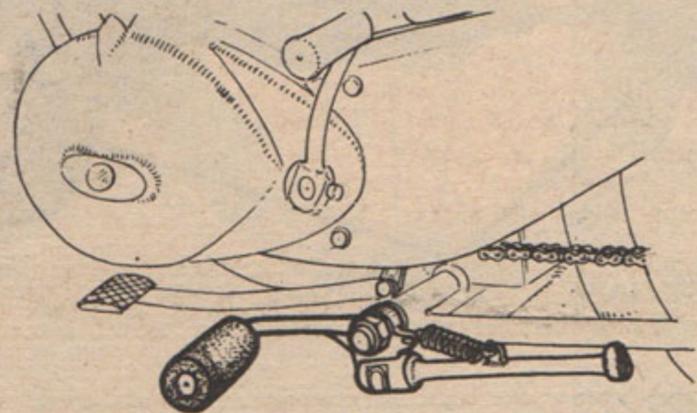
Société Anonyme Capital 72.000.000 de Fr.

RUE DE L'INDUSTRIE - COURBEVOIE (Seine) - Tél. DEF. 30-30

DYNAMIC ACCESSOIRES

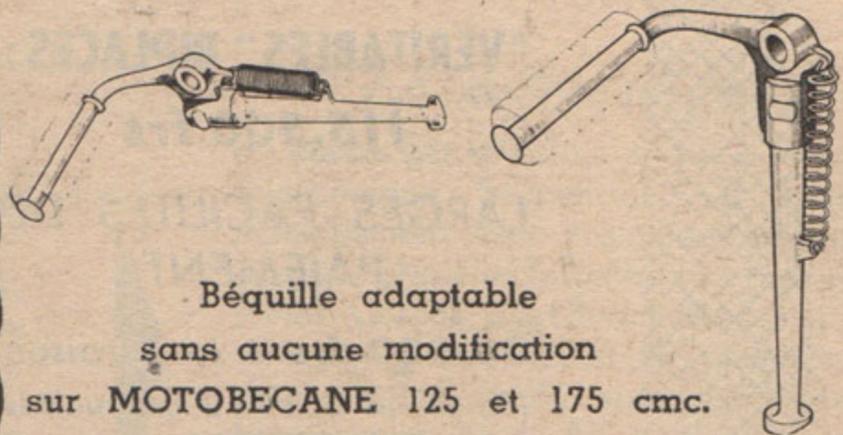
51, rue Crevecœur, 51

LA COURNEUVE (Seine)



Béquille latérale « DYNAMIC »

Marque déposée — Brevetée S.G.D.G.



Béquille adaptable

sans aucune modification

sur MOTOBECANE 125 et 175 cmc.

MOTOCYCLISTES!... vous aurez rapidement

notre

BSA

SUNBEAM

Passez votre commande chez :

A. CHARRIER

Champion de France vitesse 1936

qui vous livrera de suite les plus grandes marques françaises en scooters et vélomoteurs
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 PIECES DETACHEES
Stock B.S.A.

Toutes nos machines
sont traitées avec REDEX

CREDIT 6 ET 9 MOIS

Rgts Rép. et 5 fr. timb.

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Adopter SOLEXINE

Mais exigez
LA CAPSULE
DE GARANTIE

Le Carburant-Lubrifiant **Anti-Calamine** pour
VELOSOLEX et autres MOTEURS 2 TEMPS.
RÉDUIT LA CONSOMMATION - AMÉLIORE LE RENDEMENT
6.000.000 de litres vendus en 1952.

La Solexine est vendue en
bidons capsulés de 2 litres
dans toutes les Stations-Service
VéloSoleX, les Postes Energic-
Energol et de nombreux garages.



POMPISTES DE TOUTES MARQUES ! Pour vendre la Solexine, renseignez-vous auprès de VéloSoleX
68, Boulevard de Verdun, COURBEVOIE (Seine) — DEF. 37-15

N'attendez pas votre 250^{cc} !

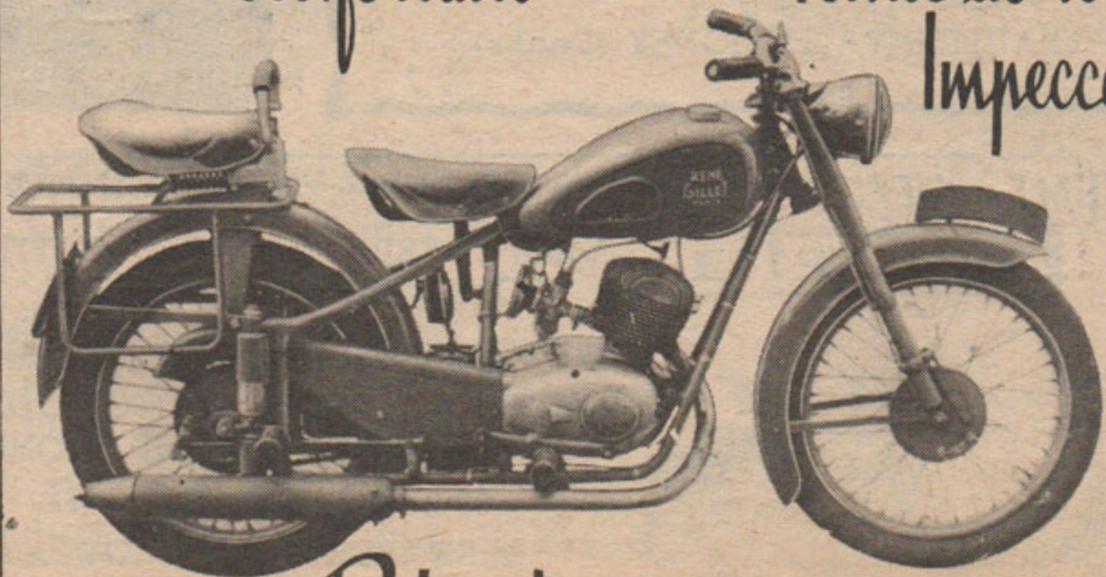
... VENEZ L'ESSAYER
AUJOURD'HUI MEME
AUX

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.

CREDIT 12 MOIS
Et profitez de son
prix imbattable:
196.000 f. + TAXES
LOCALES

VELOMOTEUR
125 cmc.
115.200 f. + TAXES
LOCALES

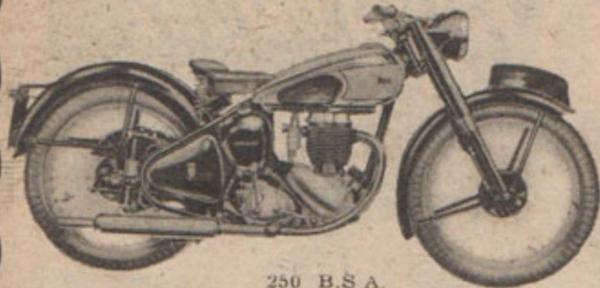
RENE GILLET
126 bis, Av. Aristide BRIAND
MONTROUGE (Seine)
Tél. : ALEsia 40.40

CATALOGUE GRATUIT
SUR DEMANDE

CREATION PUBLICITAIRE - MOTO-REVUE

A PROXIMITE GARES NORD ET EST :
 AGENCE OFFICIELLE DES MARQUES
 GIMA - GUILLER - GALLETTO GUZZI,

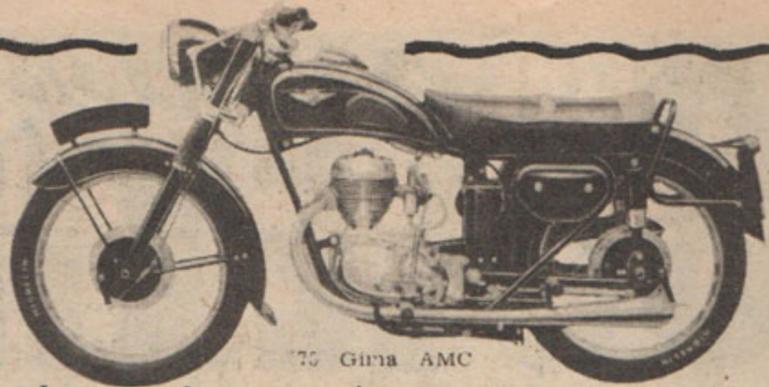
BSA



250 B.S.A.

Stock complet pièces
 B.S.A.

STATION-SERVICE
 et REPARATIONS



75 Gima AMC

et toujours de superbes occasions en :

B.S.A. — GALLETTO — GUILLER et toutes marques
 vendues à CREDIT 12 MOIS — 1/3 comptant

N. ANGELI - NORD - EST - MOTOS - SCOOTERS

SPECIALISTE DIPLOME
 BSA et SUNBEAM

214, fg St-Denis - Tél. NORD. 43-92 — M^o Nord et La Chapelle

4^{me}

GRAND RALLYE AIGLON

catégorie 175 cmc.

1^{er} MARTINET

sur la fameuse 175 cmc. grand sport PEUGEOT
 qui détient toujours le record du BOL D'OR

de sa catégorie

et qui a remporté le

CHAMPIONNAT DE FRANCE 1952

CYCLES

Peugeot

BEAULIEU-VALENTIGNEY (Doubs)

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

AGENT OFFICIEL VENTE A CREDIT — EXPEDITION PROVINCE

Lambretta

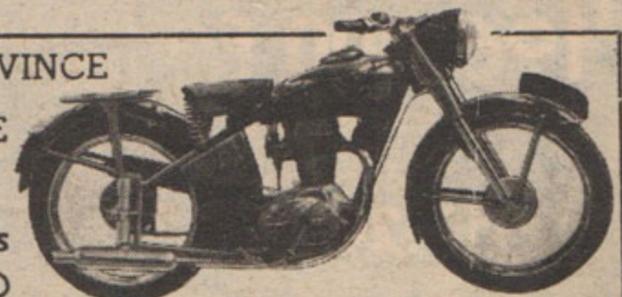
Agent : TRIUMPH — VELOCETTE
 ROYAL-ENFIELD — HOREX

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

et les Scooters

BERNARDET — TERROT

sont disponibles chez



MOTOBÉCANE

AGENT OFFICIEL

Métro : Porte de St-Cloud
 MOL. 29-62

marcel perrin

Recordman du Monde

50, av. Edouard-Vaillant
 BOULOGNE (Seine)

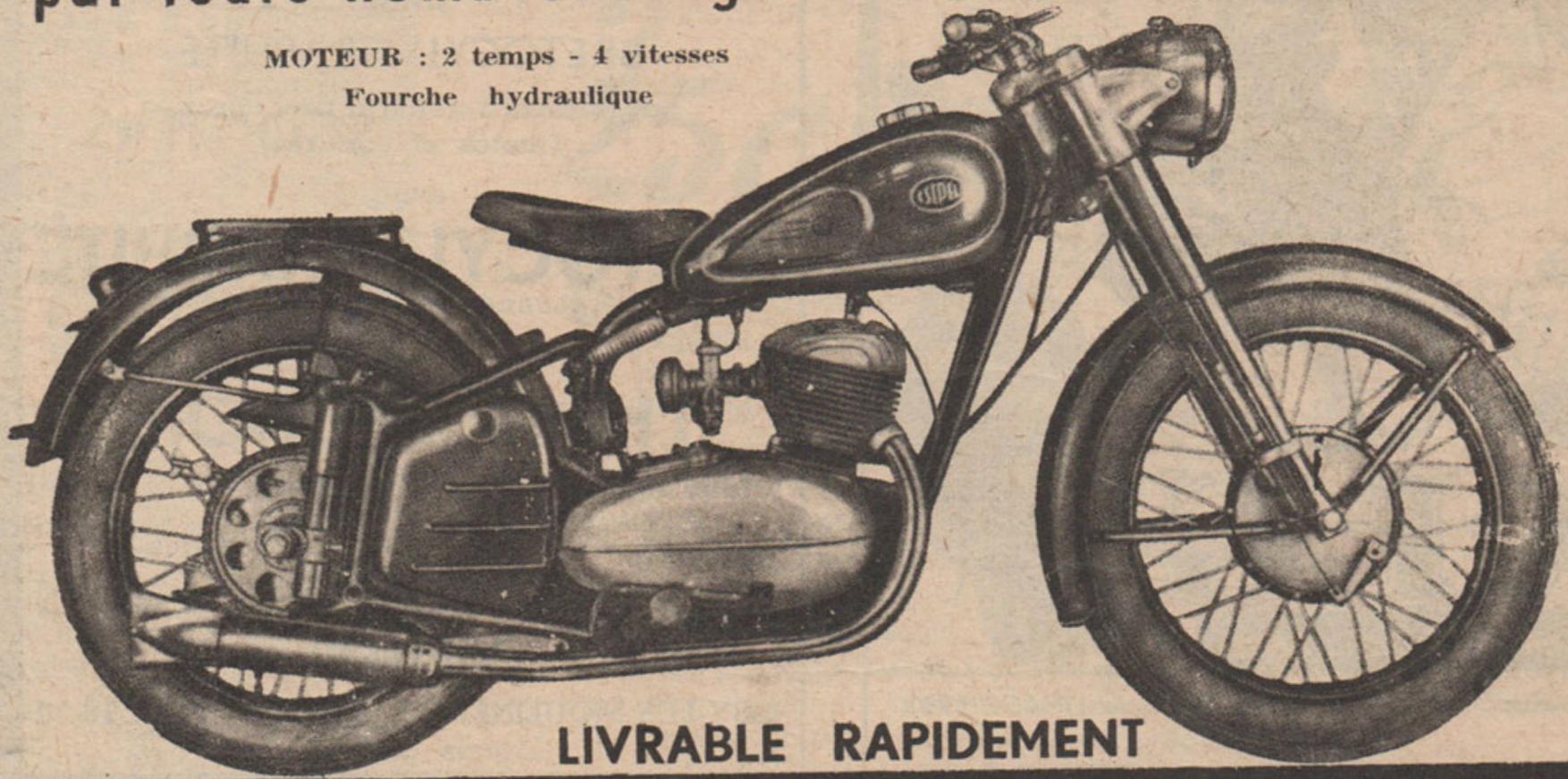
Les ETS Jacques POCH

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

présentent et distribuent
par leurs nombreux agents la

CSEPEL 250^{CC}

MOTEUR : 2 temps - 4 vitesses
Fourche hydraulique



LIVRABLE RAPIDEMENT

UN JEU D'ENFANT... qu'une réparation avec

RUSTINES

AUTO MOTO VELO

Pour le scooter Nécessaire spécial garni de 6 Rustines 'bord mince, 1 tube Dissolutine, 1 râpe.

Pour la moto Nécessaire n° 4 contenant 12 Rustines bord mince, 1 tube Dissolutine, 1 râpe.

POSÉES AVEC DISSOLUTINE, LES RUSTINES BORD MINCE RÉALISENT UNE VÉRITABLE SOUDURE AUTOGENE DU CAOUTCHOUC



BON A DECOUPER
pour recevoir franco échantillon **RUSTINES** et notice sur l'entretien des pneus, spécifier : Vélo - Moto - Auto. Joindre 35 frs en timbres. Indiquer lisiblement Nom et adresse. Ets Rustin, 5, rue Casterès Clichy (Seine).



MAIS EXIGEZ LES "VRAIES"

M. GAUBERT

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.)

MOTOCYCLISTES !...

Gustave LEFEVRE

sur Norton 500
déjà 4 fois vainqueur
du BOL D'OR

avec

BRETOCYL GRAPHITÉ

bat le record général de l'épreuve
(motos et voitures)

avec

BRETOCYL GRAPHITÉ

« LE SUPERLUBRIFIANT DES CHAMPIONS »

et

l'Huile BRET-OIL

l'Huile de compétition au service du Tourisme

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

BRET-OIL

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

En force...

mais aussi en Souplesse
et dans un Confort total

avec une

Douglas

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

Depuis 325.000 frs

IMPORTATEUR
DISTRIBUTEUR
EXCLUSIF
POUR LA FRANCE

NEW-MAP

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

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

H. Caye



Moto

La Moto **revue**

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLIS-
TES POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : G. 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°)

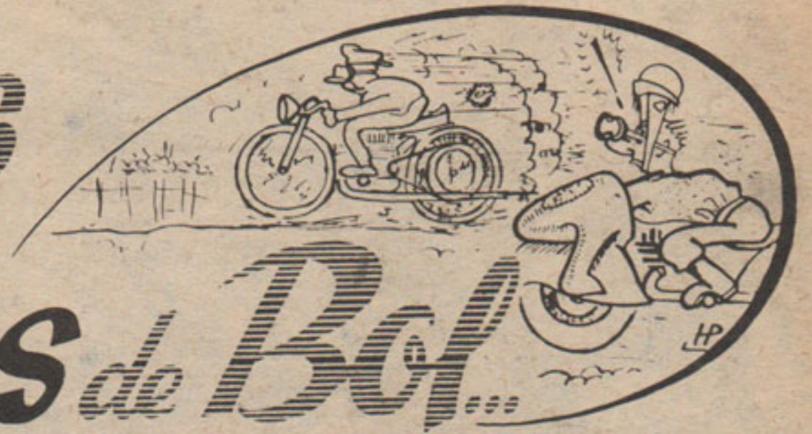
(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

Après

25 ans de Bol...



Le Bol d'Or arrive à un tournant décisif de son histoire. La 25^e édition de cette classique épreuve a été marquée par la lente agonie d'une formule qui eut son heure de gloire, et M. Mauve, le « père du Bol d'Or », a bien compris, en organisateur né, tout le danger qu'il y avait à ne pas prendre de décisions radicales, s'il voulait conserver à son « enfant » tout son prestige.

La ronde à peine terminée, M. Mauve nous annonça que la prochaine épreuve serait disputée avec deux pilotes par machine.

C'est une sage décision qui, non seulement accroîtra la sécurité, mais permettra de tirer un meilleur parti des motocyclettes, les pilotes étant (relativement) toujours frais et dispos.

Mais puisque le Bol d'Or fait peau neuve, il ne faut pas s'arrêter en si bon chemin, et comme seule la critique constructive est de quelque valeur, nous proposons un nouveau règlement.

— Le Bol d'Or sera disputé dans les cylindrées reconnues par la Fédération.

— Ne prendront part à cette épreuve que les machines de série commercialisées à un nombre minimum de 50 exemplaires.

— Absolument aucune modification (moteur et partie cycle) ne doit être apportée à la machine : même les silencieux d'origine doivent être conservés. Seules des bougies mieux appropriées seront tolérées, et le carburateur - obligatoirement d'origine - pourra recevoir un réglage spécial.

— Pas de rembourrages spéciaux pour accroître le confort du pilote (selle et suspensions d'origine).

— La seule modification à apporter sera la suivante : l'installation de sacoches dans lesquelles le concurrent placera toutes ses pièces de rechange : bougies, chaînes, embiellage (s'il en craint la nécessité) etc...

— Au stand ne trouveront places que l'outillage, un poste de soudure, les pneus avec chambres (pas de roues), essence et huile. Aucune pièce de rechange.

— Toutes les pièces de la machine seront poinçonnées. Aucune réparation importante ne sera faite en dehors des stands, sauf changement de bougie, remplacement d'une chaîne, etc...

Ce règlement qui peut sembler draconien, redonnerait à coup sûr un haut intérêt au Bol d'Or.

Existe-t-il en France une course de vitesse et d'endurance pour machines strictement de série ?

Nullement. Alors profitez de l'occasion, M. Mauve, pour nous donner une épreuve dont les résultats passionneront tous les motocyclistes de France.

Enfin, l'autodrome de Montlhéry, persistant à être déserté, l'organisation devrait avoir lieu à Saint-Germain, ou dans toute autre ville de banlieue disposant d'un cadre agréable et d'un circuit convenable. L'autorisation auprès des Pouvoirs Publics serait facilitée entre autres par le fait que les machines, étant toutes munies de silencieux, la tranquillité des habitants serait assurée.



Ci-contre, une vue de la façade du Grand Garage Didierot, Station-Service Vespa, qui est dès à présent en mesure d'équiper ces scooters de selles doubles « Aurora », présentées dans notre précédent numéro.

INFORMATIONS

◆ UNE NOUVELLE VINCENT

Il s'agit précisément d'un moteur auxiliaire, le Miller, dont le brevet a été racheté par Vincent. Ce moteur est un 38 cmc. 2 temps à transmission par galet. L'allumage se fait par un alternateur logé dans la transmission primaire et bobine, qui, elle, a trouvé asile dans le réservoir.

SERVICES OFFICIELS

C'est dans notre confrère « Constellation » que nous relevons une information intéressante. Un article de cette même revue, mais de janvier 1952, avait traité à l'utilisation de motocycles par les PTT qui donna, selon l'auteur, un résultat décevant, est réfuté par le Directeur régional des Services Postaux de Toulouse. Celui-ci déclare qu'à la suite d'essais de motos, vélomoteurs et cyclomoteurs, les résultats ont été excellents.

Deux vélomoteurs 125 cmc. sont en service dans les Pyrénées depuis le 1^{er} juillet 1952 et les deux seules journées d'arrêt de ce service ont été provoquées par des chutes de neige. Et le directeur général de conclure : Je ne pense pas que l'on puisse qualifier cela de résultat décevant.

◆ DES CHEVAUX FISCAUX

Les motocyclistes ne sont pas, heureusement pour eux, affligés d'une maladie courante chez les automobilistes, et qui consiste à évaluer la puissance de leur voiture en chevaux... fiscaux.

Or ceci ne signifie absolument rien, et il suffit de savoir que la même Renault qui a une puissance fiscale de 4 CV en France, en a une de 7,36 en Angleterre et aux USA, de 3,81 CV en Suisse, de 10,7 CV en Italie et de 2,85 CV en Allemagne.

En France, ce même moteur de 750 cc., monté dans un cadre de moto, est compté pour une puissance fiscale de 7 CV.

◆ LE TEMPS TRAVAILLE POUR VOUS !

	1948 lire 152.000
	1949 lire 145.000
	1950 lire 140.000
	1951 lire 135.000
	1952 lire 122.000
	1953 lire 108.000

Ceci est ce que l'on peut lire sur les pages de publicité de la maison Motom en Italie.

De 1948 à 1953, le prix de sa « moto-leggera » a baissé de 44.000 liras. On ne peut que rester songeur devant ces chiffres qui témoignent d'une vitalité et d'un sens commercial certains. Malheureusement (ou heureusement) la Motom n'est pas importée en France.

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.

◆ DONT ACTE

Nous avons reçu de Mr Rougier, de Toulon, la lettre suivante que nous présentons sans rien y changer :

« Ayant besoin pour une Norton achetée aux Domaines, soit d'une plaque de constructeur, soit d'une attestation du représentant en France de la marque, j'ai reçu par retour du courrier, de Mr Garreau, une plaque, et ce à titre absolument gracieux. A notre époque où chacun est un peu féroce, j'ai trouvé ce geste vraiment très chic et espère que vous voudrez bien le signaler dans un prochain numéro de Moto-Revue ».

◆ NOUVELLE AGENCE CHEZ LISITA

Les Ets Saint-Paul-Moto, qui représentent un nombre respectable de marques, tant françaises qu'étrangères, viennent de s'assurer de la distribution de la motocyclette hongroise Csepel 250 cmc., récemment apparue sur le marché.

La venue de cette nouvelle production d'Europe Centrale ne peut rendre qu'attrayante une visite au magasin St Paul Moto.

◆ UN 3 ROUES LAMBRETTA POUR INVALIDES

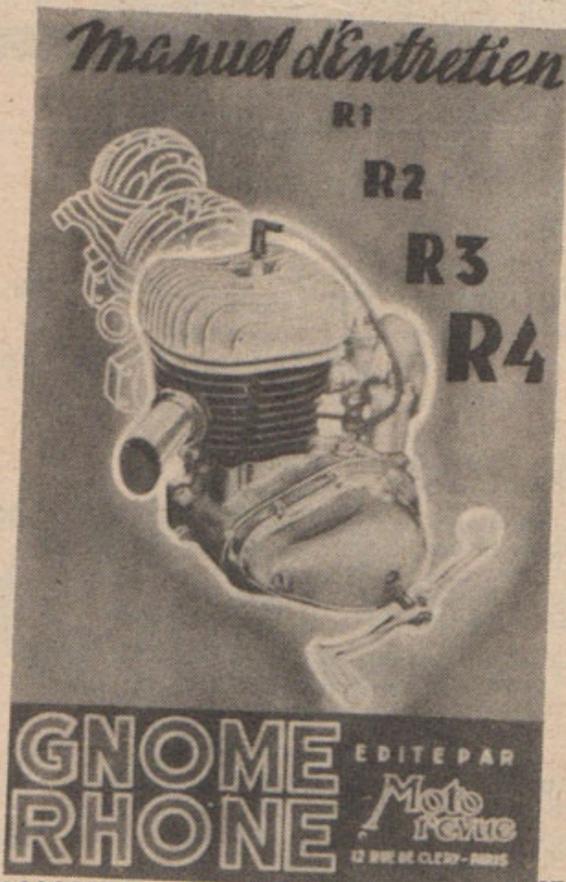
En Allemagne vient d'avoir lieu un salon des petits véhicules spéciaux pour invalides. On a pu y voir un trois roues dérivé du scooter NSU-Lambretta qui, s'il ne constitue pas encore une solution entièrement satisfaisante, marque cependant une étape dans cette voie. Le « démonstrateur » au stand NSU le confirmait volontiers, assurant que ce modèle expérimental allait être bientôt suivi d'un autre, mieux adapté au but pour suivi.

◆ COLLISIONS

En 1952, et ce seulement dans la région parisienne, 280 piétons sont entrés en collision avec des véhicules... à l'arrêt.

◆ POUR LES TOURISTES

Depuis le 1^{er} juin a été mise en fonction de Cadix (Espagne) à Arbaona, sur la frontière Hispano-française du Maroc, une ligne aérienne pour les touristes motorisés se rendant au Maroc par l'Espagne. Le passage du détroit de Gibraltar qui s'effectuait jusqu'alors par bateau est encore amélioré par l'avion.



MANUEL Gnome-RHONE

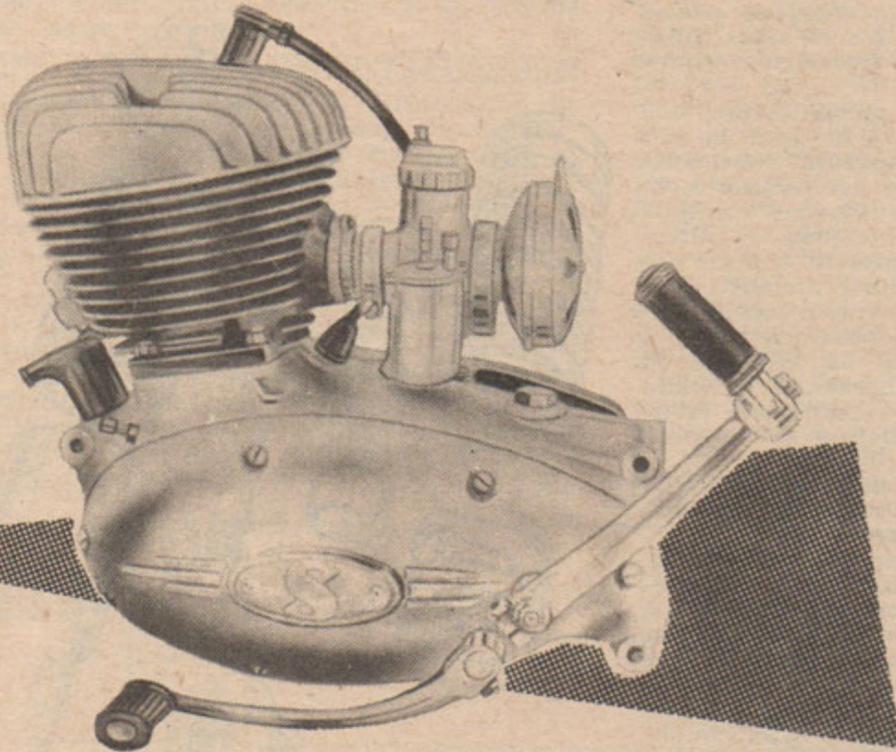
Après les Terrot, Peugeot, Motobécane, Vespa, Lambretta, etc..., les services techniques de « Moto-Revue » présentent à leurs lecteurs un manuel Gnome et Rhône, intéressant les deux temps sortis depuis 1945, du type R1, R2, R3, R4 et R4c, etc... Démontage, entretien, description, réglage, etc..., sont passés en revue pour chaque machine.

Présentation luxueuse, sous forte couverture cartonnée — 100 pages — nombreuses photos, et vues éclatées de chaque modèle.

Prix à nos bureaux : 455 fr.
Franco : 515 fr.

NOUVELLES machines

**175
STELLA-MARS**



Ci-contre, le nouveau moteur 175 Sachs est extérieurement très peu différent du 150 dont il utilise d'ailleurs toute la partie basse, mais son rendement est plus intéressant.

Nos lecteurs connaissent déjà l'allure si caractéristique de la petite « Stella-Mars », pour en avoir lu le compte-rendu d'essai dans notre N° 1.072. La machine essayée alors était munie du moteur Sachs de 150 cmc., à 4 vitesses. Aujourd'hui, elle possède un nouveau moteur Sachs de 175 cmc. sur lequel nous reviendrons plus loin.

L'aspect de la nouvelle machine ne diffère guère de la précédente, avec ses roues de 16 pouces, sa suspension arrière oscillante, sa curieuse selle montée sur un long bras oscillant, l'utilisation massive du caoutchouc (suspension arrière et de selle). Juste nouveau (pour la marque, car cette réalisation fait fureur en Allemagne) est le carter de chaîne étanche, monté aussi sur caoutchouc. Le poids en état de marche, avec outils et réservoir plein, est de 108 kgs.

Mais le fait le plus notable, dans cette réalisation, est le nouveau moteur Sachs et une véritable révolution semble s'être opérée chez cette marque dont les réalisations d'avant-guerre et même de ces dernières années se caractérisaient beaucoup plus par la robustesse, l'utilisation de matériaux d'excellente qualité, que par la puissance spécifique. Ainsi, même le dernier 150 cmc., de 6,5 CV, n'avait une puissance spécifique que de 44 CV/l. Or le nouveau 175 cmc. développe 9,5 CV (54,5 CV/l), au niveau des meilleurs deux temps actuels de la cylindrée. Si les anciennes qualités sont en même temps conservées, voilà qui intéressera plus d'un monteur. Il est à penser que ce sont les résultats obtenus par la grande maison concurrente, Ilo, qui ont incité Sachs à sortir de sa coquille.

La course du 150 cmc., de 58 mm, a été conservée sur le 175, alors que l'alésage est passé de 57 à 62 mm, donnant un moteur super-carré (rapport course-alésage : 0,935). Toujours 2 temps simple piston et

bloc-moteur à 4 vitesses. Carburateur Bing de 24 mm de passage de gaz. Puissance de 9,5 CV à 5.250 t.-m. (54,5 CV/l). La vitesse, en position assise, est de 90 kmh., alors que la consommation, à 60 kmh., se situe à 2,3 litres aux 100 kms.

Les cotes d'encombrement du 175 cmc. sont les mêmes que celle du 150 cmc. La bougie n'a plus une position centrale dans la culasse, mais légèrement en biais sur le côté. Les ailettes de la culasse, vers l'avant, là où elles sont le plus haut, sont réunies par une petite barrette coulée. Par contre, le cylindre à droite de l'échappement a ses ailettes fendues, permettant une plus facile dilatation au point le plus chaud, et ce sans risque de distorsion.

En raison de l'augmentation de l'alésage, le piston, un peu plus lourd, nécessite un nouveau vilebrequin aux contre-poids plus importants. Notons aussi les joues de vilebrequin enfermées dans des couvercles en tôle circulaire, remplissant mieux le carter (un peu plus important).

L'allumage et l'éclairage sont assurés par un volant magnétique Bosch, plus puissant (45 watts).

La boîte est toujours à 4 rapports, mais avec un écart moindre entre la 1^{ère} et la 2^e. Malgré cela, la 1^{ère} demeure terriblement démultipliée. Notons toujours la remise immédiate au point mort, à l'aide d'une commande Bowden au guidon.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Monocylindre 2 temps à balayage à contre-courant système Sachs.

Alésage 62 mm, course 58 mm, rapport course-alésage 0,935. Cylindrée exacte 174 cmc.

Taux de compression : 6,6 à 1. Puissance soutenue : 9 CV à 5.200 t.-m. Puissance de pointe : 9,5 CV à 5.250 t.-m.

Embrayage à 3 disques garniture liège. Boîte 4 vitesses dont les rapports internes sont les suivants : 0,95 (100 %) ; 1,24 (76,6 %) ; 1,85 (51,4 %) et 3,22 (29,5 %). Sélecteur au pied.

Démultiplication primaire : 2,12 à 1. Démultiplication secondaire suivant la dimension du pneu arrière : 3,28 (pignon de 14 dents) pour des 2,75 ou 3x19, 3,07 (pignon de 15 dents) pour des 3 ou 3,25x16 (petites roues).

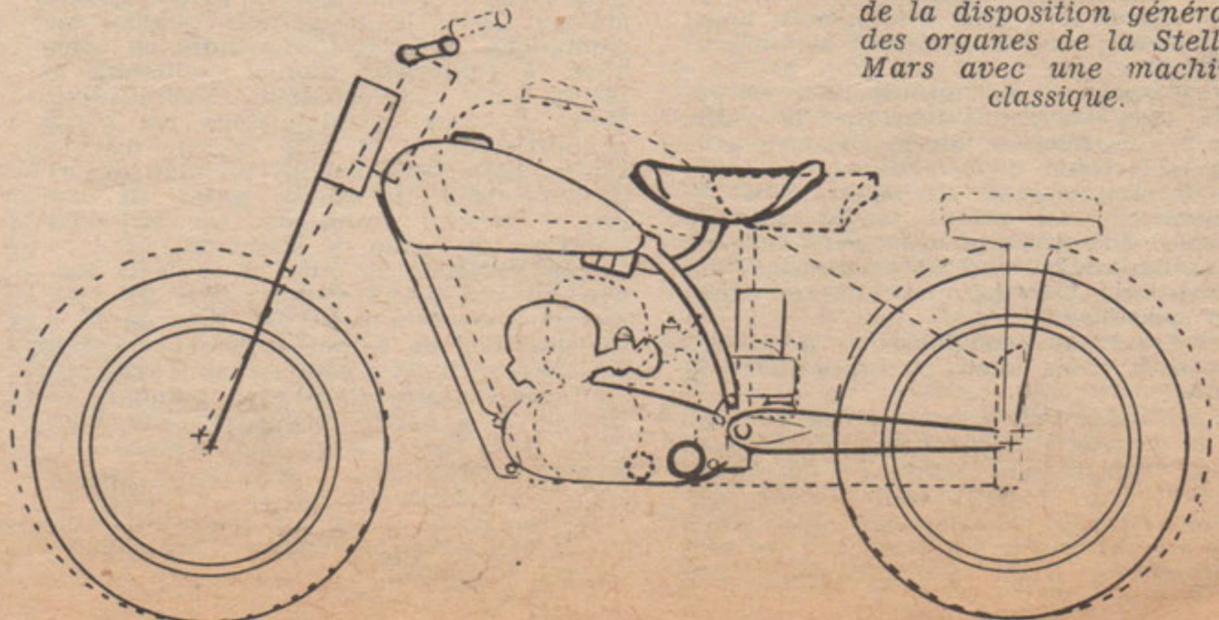
La couronne a toujours 46 dents.

Carburateur Bing 1/24, gicleur principal de 115, d'aiguille : 1508, de ralenti : 35. Aiguille au 3^e cran. Réglage vis ralenti : 1 à 2 tours.

Volant magnétique Bosch 6 V, 45 watts. Bougie de 175 ou 225 pour utilisation intensive.

Silencieux démontable.

Ci-dessous, comparaison de la disposition générale des organes de la Stella-Mars avec une machine classique.

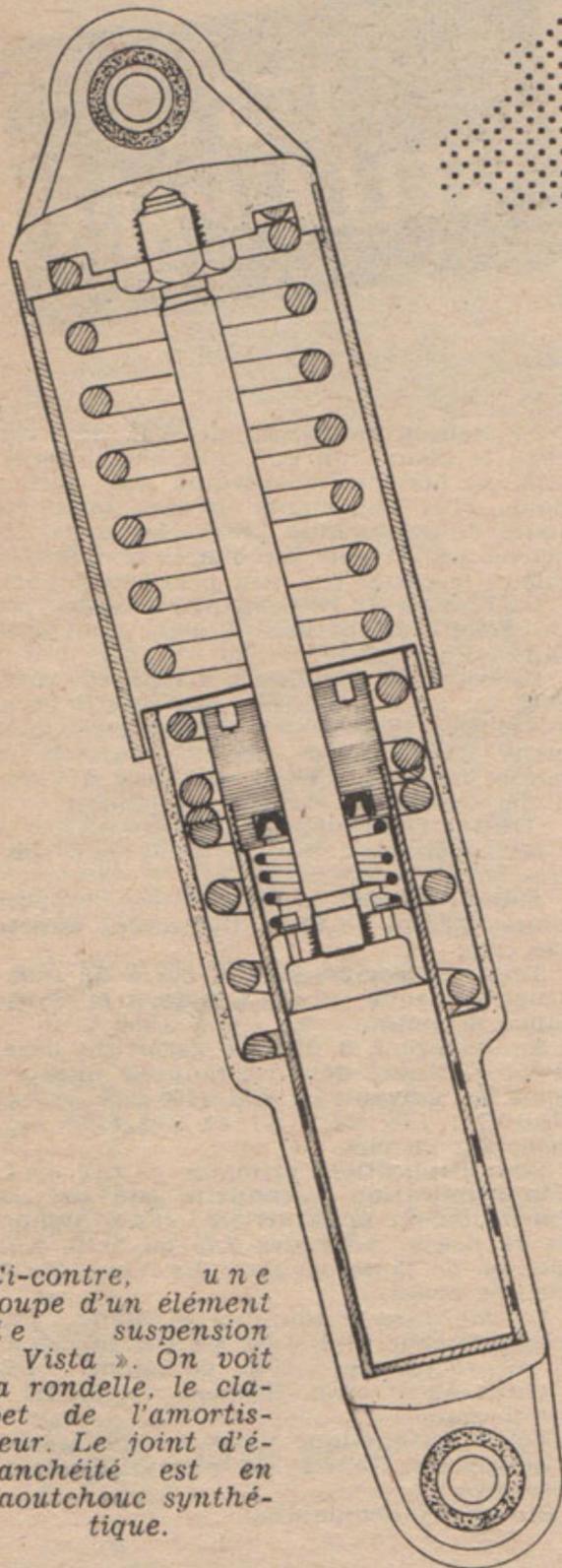


LE GRIPPAGE EST TOUJOURS LE RESULTAT D'UNE ABSENCE D'HUILE

SUSPENSIONS ARRIERE

PAR LES ELEMENTS

VISTA



Ci-contre, une coupe d'un élément de suspension « Vista ». On voit la rondelle, le clapet de l'amortisseur. Le joint d'étanchéité est en caoutchouc synthétique.

La réalisation actuelle des motocyclettes fait, plus que jamais, appel à un nombre croissant de spécialistes.

Etre constructeur motocycliste se résume bien souvent à fabriquer le cadre, puis à assembler les divers éléments et à peindre le tout.

Nous connaissons les spécialistes du carburateur, du volant magnétique, du moteur, du réservoir, du frein, etc., et maintenant voici que les suspensions deviennent de plus en plus l'œuvre d'ateliers spécialisés.

Cette solution comporte de nombreux avantages, mais aussi quelques inconvénients.

Il est indéniable qu'un bureau d'études qui se penche exclusivement sur un seul organe mécanique, travaillera davantage celui-ci, que le petit constructeur, ancienne formule semi-artisan, qui avait tout à concevoir et à réaliser par ses propres moyens. Il est bien entendu qu'une

grande société peut, en général, se passer de ces spécialités, car elle sera assez puissante pour se créer des bureaux d'études spéciaux, si besoin est.

Autre avantage de la spécialisation, elle permet la grande série, d'où prix de revient moindre, car plusieurs fabricants feront appel aux mêmes accessoiristes.

Malheureusement, ces sources communes font que des motocyclettes de différentes marques se ressemblent comme des sœurs jumelles, et l'esprit inventif des constructeurs s'endort dangereusement.

Comme dans tous les domaines, seule la concurrence nous sauve de l'apathie si néfaste, et chacun cherchant à faire mieux que le voisin, il s'ensuit une émulation dont le futur acheteur se trouvera bien.

Non seulement la mode, mais aussi la raison, amène les constructeurs aux cadres à suspension arrière oscillante.

Les fabricants de suspensions suivent, et sont même à l'origine de ce mouvement, et au cours d'un déplacement à Courbevoie, nous en avons profité pour rendre visite à M. Stagni, fabricant des suspensions Vista et B.S.B.

Nombre de motocyclistes connaissent la suspension arrière B.S.B. du type coulissant, dont le petit amortisseur hydraulique est extérieur. Nous nous rappelons encore les 350 cmc. Matchless que Rossi-gniol avait préparées pour le Bol, et qui étaient munies de ces suspensions. Journalièrement nous pouvons voir ces éléments sur les Alcyon de série.

Les passionnés de cross, pour leur part, n'avaient pas été sans remarquer dès l'an dernier, les suspensions arrière coulissantes, montées sur des BSA, FN, etc...

C'est encore à la marque Vista que l'on devait ces intéressants éléments adaptables, mais malheureusement à l'époque, seuls les crossmen en bénéficiaient, car la commercialisation n'était pas prévue.

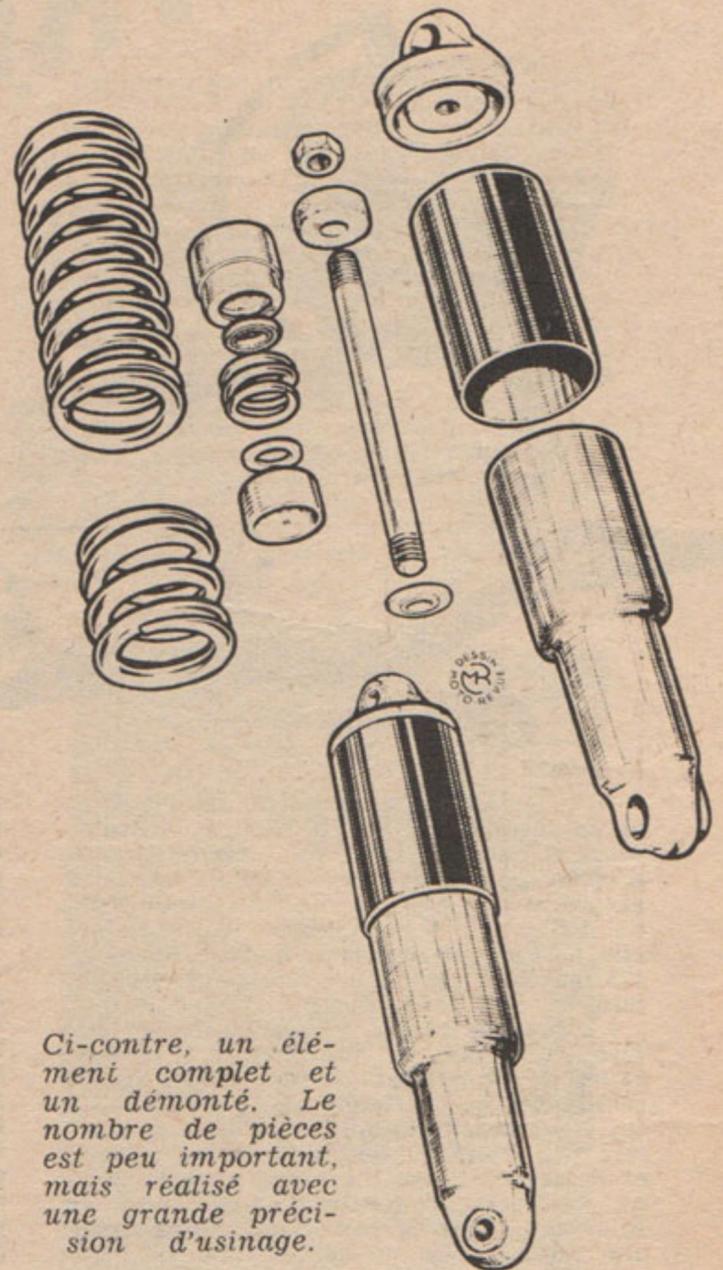
Aujourd'hui, heureusement, un modèle pour constructeur a vu le jour, et c'est celui-ci que nous nous proposons de vous décrire.

L'amortisseur Vista mesure extérieurement 31 cm, et son diamètre extérieur le plus grand est de 6 cm. Il se compose d'un corps inférieur en alu poli à double alésage. Dans le plus petit alésage est emmanché, à force, un cylindre en acier étiré, à l'intérieur duquel coulissera le piston de l'amortisseur hydraulique. Entre le plus grand alésage du corps d'amortisseur et la face externe du cylindre, nous trouvons un premier ressort de suspension de quatre spires. Ce ressort à boudin grand pas est en acier Sheffield de 7 mm de diamètre.

C'est l'élément le plus ferme de la suspension, car il est complété par un long ressort à boudin, petit pas, dont le fil a un diamètre de 6 mm seulement.

L'élément mobile coulisse sur l'axe central, par l'intermédiaire d'un bouchon en bronze. A la partie inférieure de ce bouchon, nous trouvons un joint d'étanchéité SPI en caoutchouc.

En bout d'axe est monté un piston en acier, suivi de trous par lesquels l'huile (SAE 40) passera en faisant office d'amortisseur de mouvement.



Ci-contre, un élément complet et un démonté. Le nombre de pièces est peu important, mais réalisé avec une grande précision d'usinage.

Entre la face supérieure du piston, et le bouchon, il y a un petit ressort qui évite le talonnement au retour. Un cache supérieur en tôle dissimule le ressort supérieur.

Cet élément de suspension équipe déjà la nouvelle 250 Alcyon que nous avons présentée dernièrement. D'autres constructeurs envisagent son montage, tels Jonghi, Gima, etc...

N'ayant pu encore essayer de machines munies de telles suspensions AR, nous ne pouvons porter de jugement, mais l'expérience de M. Stagni est déjà une garantie. Car des fourches avant télescopiques et des suspensions arrière identiques aux Vista sont produites en Italie pour les marques Mondial, Morini, Guazzoni, etc...

Et, outre ces références étrangères, les éloges que nous ont formulé les pilotes de cross ayant adopté la suspension arrière Vista, ne peuvent qu'ajouter au sérieux de ces nouveaux éléments de suspension.

C. R.

AVOIR UN AVERTISSEUR PUISSANT EST BIEN : RALENTIR DANS LES CARREFOURS EST MIEUX

Les Carburateurs

Si pour nombre de nos lecteurs, le rôle général du carburateur est bien connu, la fonction de chacune de ses parties constitutives demeure encore bien souvent obscure. Aussi, dans un article assez long, dont la documentation essentielle a été tirée de notre confrère allemand « Das Motorrad », aborderons-nous l'étude assez approfondie de cet organe essentiel à la marche de notre moteur.

LE DOSAGE DE L'EMULSION

La tâche essentielle du carburateur est d'assurer toujours un dosage correct entre la quantité d'essence émulsionnée et le volume d'air admis, d'assurer toujours une correcte « richesse » de mélange. Et ceci, que le moteur soit chaud ou froid, qu'il tourne à bas ou hauts régimes, que le boisseau soit plus ou moins ouvert.

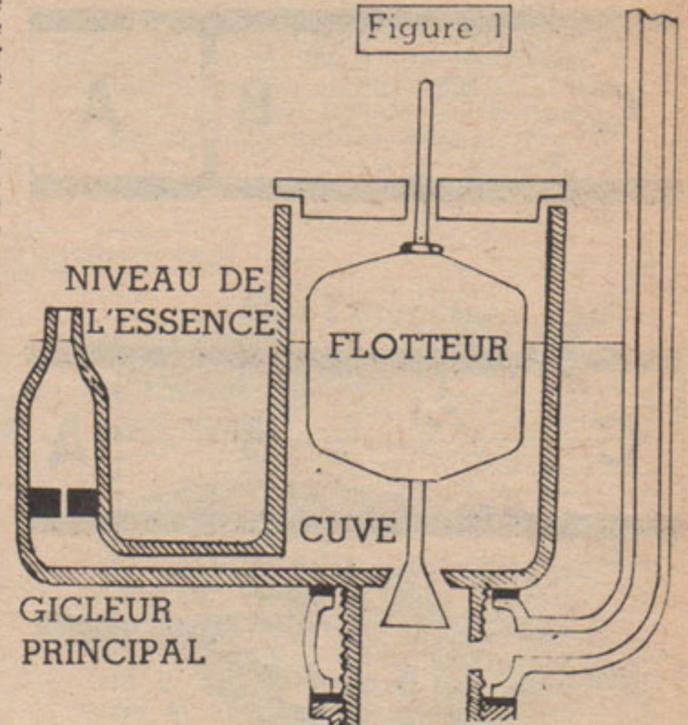
Dans tous les cas, il faut avoir, pour un bon fonctionnement, de 0,11 à 0,14 cmc. d'essence émulsionnés à 1 litre d'air.

Le tableau ci-dessous nous montre la réaction du moteur suivant la richesse de l'émulsion qui lui est fournie, et la nécessité, pour un bon rendement, de rester dans des limites étroites.

veau dans la cuve, le flotteur monte et ce système d'obturation empêche toute nouvelle arrivée du carburant. Mais que le niveau baisse tant soit peu, le flotteur descend, et le passage est libre, l'essence arrive de nouveau.

Si, en principe, il n'y a aucune différence entre une arrivée d'essence par le bas de la cuve (fig. 1) ou par le haut (fig. 1 bis), subsiste, dans le premier cas, le danger qu'en cas d'une pression trop grande (haut niveau d'essence dans un réservoir très haut placé par rapport à la cuve) le flotteur descende difficilement, d'où soupape ouvrant mal et débit d'essence insuffisant ou irrégulier. Par contre, dans le cas d'alimentation par le haut de la cuve, et dans les mêmes conditions, le flotteur risque de ne pas remonter assez et le débit d'essence sera trop abondant. Mais, pour les motos, ces dangers sont pour ainsi dire inexistantes et ne se posent réellement que pour les moteurs munis d'une pompe à alimentation.

Mais il ne faudrait pas simplifier à l'extrême le rôle du flotteur et ne le voir qu'en position « ouvert » ou « fermé ». En réalité, quand le moteur tourne, le flotteur est toujours en train d'osciller et



Poids d'ess. pour 100 gr. d'air	cm ³ d'essence par litre d'air	Rendement du moteur
0,085	5	Limite inférieure de combustion. Le moteur ne tire pas, cogne
0,100	6	Mélange extrêmement pauvre. Le moteur tire mal
0,110	6,5	Mélange pauvre, économique. Moteur mou
0,120	7	Bon mélange économique. Meilleure vitesse de pointe
0,140	8	La consommation croît. Bonnes accélérations et encore bonne vitesse de pointe
0,155	9	Forte consommation. Bonnes accélérations, mais vitesse de pointe diminuée
0,170	10	Moteur paresseux sur tous les régimes
0,215	12,5	Le moteur peine, est sans force
0,260	15	Le moteur meurt d'étouffement

LE JUSTE NIVEAU D'ESSENCE : ROLE DE LA CUVE

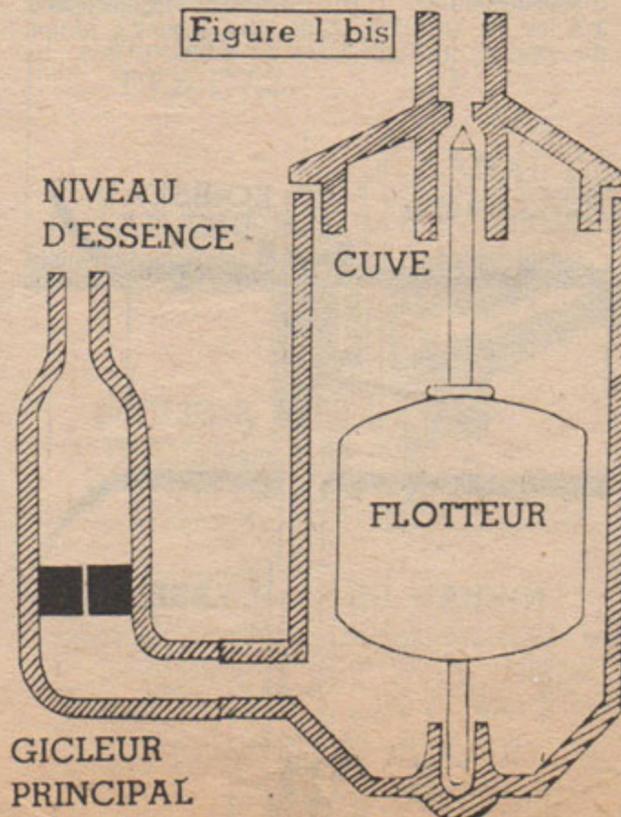
La première difficulté que l'on rencontre pour un bon dosage de l'émulsion est le niveau changeant de l'essence dans le réservoir.

La dénivellation entre le robinet de réservoir et le carburateur est bien toujours la même, assurant une pression, donc un débit, constants. Mais s'ajoute à cela le niveau d'essence dans le réservoir, au-dessus du robinet, niveau variable suivant le remplissage. Or le débit d'essence dans le carburateur doit être absolument indépendant de la quantité d'essence contenue dans le réservoir (et la question se pose encore avec plus d'acuité dans nombre de cyclomoteurs au réservoir vertical... et carburateur sans cuve). De plus, il faut que l'on puisse arrêter son moteur, sans avoir, à chaque fois, à fermer le robinet sous peine de voir l'essence se répandre.

Et c'est la cuve du carburateur, avec son flotteur, qui doit assumer cette tâche de régulariser le débit d'essence.

Dans les figures (1) et (1 bis), on trouvera son principe de fonctionnement.

Du réservoir arrive l'essence dans la cuve. Celle-ci contient un flotteur, muni, au bout d'une aiguille, d'un système d'obturation : soit une soupape (figure 1), soit une extrémité conique (fig. 1 bis). Quand l'essence arrive à un certain ni-



le système d'obturation n'est jamais, ni complètement fermé, ni complètement ouvert ; dans la cuve existe un véritable bouillonnement d'essence et d'air, aussi peut-on difficilement parler d'un niveau dans la cuve, sauf évidemment en cas de repos.

Mais l'essentiel est que le flotteur, avec son système d'obturation qui lui est lié, remplisse en fait son office, maintenant dans la cuve un niveau sensiblement constant et assurant le débit voulu, que la machine soit au repos ou secouée dans un moto-cross, ou quel que soit le niveau dans le réservoir.

Mais, ainsi que le montrent les figures 1 et 1 bis, le niveau d'essence n'atteint pas l'extrémité supérieure du puits d'aiguille (orifice d'où sortira le débit voulu et commandé par la poignée tournante) et l'essence, d'elle-même, ne peut déborder dans le carburateur. Il faudra donc, d'une manière ou d'une autre, appeler cette essence, l'aspirer. Pour cela, il sera donc nécessaire de créer une dépression, et ce sera le rôle du « venturi ».

LE VENTURI

Prenons d'abord, à titre d'expérience, un simple tube (fig. 2), toujours de même diamètre (par exemple une portion de la tubulure d'admission). Lorsqu'un tel tube est parcouru par un courant d'air, il ne se passe rien. Nous avons bien en « A » une pression statique légèrement plus élevée qu'en « B », car dans tout tube, même bien poli intérieurement, il y a une légère perte de pression due aux frottements le long des parois. Mais cette perte de pression, cette dépression, est minime, bien insuffisante pour pouvoir être utilisée.

Précisons maintenant le cas de la figure 2 bis, où, entre les extrémités « A » et « C » est disposé un diaphragme « B » qui produit un étranglement. Alors que l'extrémité « A » est à la pression atmosphérique, « C » sensiblement aussi (mise à part les pertes de pression dues aux frottements), en « B » nous aurons une dépression plus ou moins importante

Figure 2



Figure 2 bis



Figure 2 ter



Afin de créer la dépression suffisante pour appeler l'essence dans la tubulure, celle-ci doit comporter un étranglement. Mais un diaphragme (fig. 2 bis) crée des tourbillons que le venturi (fig. 2 ter) évite.

suivant la vitesse du courant d'air dans le tube, dépression de toute façon amplement suffisante pour aspirer l'essence hors du puits d'aiguille des figures 1 et 1 bis. Mais l'inconvénient principal du diaphragme est qu'à côté de la dépression qu'il crée, il est cause de forts tourbillons, donc freine considérablement le passage de l'air et le débit est très diminué.

Aussi une troisième solution est celle du Venturi (fig. 2 ter). L'étranglement à l'intérieur du tube est progressif et profilé. L'avantage est qu'en B, malgré l'étranglement, le débit est sensiblement le même que si l'étranglement n'existait pas. Mais évidemment en raison de cet étranglement, la vitesse de la veine gazeuse, en « B », est beaucoup plus élevée, entraînant une dépression très notable qui pourra servir à l'aspiration de l'essence. Dans un Venturi, il est important que la partie terminale, de B à C, soit bien profilée.

Mais si l'on utilise le système du venturi dans les carburateurs de voitures, dans les carburateurs de motos ce seront les proéminences dues au gicleur d'aiguille, à l'aiguille elle-même, au boisseau plus ou moins descendu, etc., qui rempliront le même rôle, et l'on se trouve sensiblement dans le cas intermédiaire entre celui du diaphragme (fig. 2 bis) et celui du venturi (fig. 2 ter). Bien que dans notre cas il ne s'agisse pas d'un véritable venturi, c'est malgré tout le nom qui lui est donné dans l'utilisation courante, et que nous utiliserons dans cet article, mais entre guillemets.

L'EMBOUCHURE DU CARBURATEUR

Dans la mesure où nous parlons des questions de dépression et de tourbillons, abordons la question de l'embouchure du carburateur.

Si cette embouchure se termine à vif, sans aucun pavillon, on voit (fig. 3) que l'air, arrivant de tous côtés, décolle de la paroi, le long de laquelle se forment des tourbillons, cause de grande résistance (frottements). Le décollement qui se produit équivaut finalement à un diamètre

de passage des gaz plus petit. C'est ce qui se produit lorsque sur un carburateur du commerce muni d'un filtre à air, on enlève ce dernier sans le remplacer par un pavillon : aussi, que nos lecteurs ne s'étonnent pas, dans ce cas, que leur machine aille moins vite à pleins gaz, qu'avec le filtre à air.

La figure 3 bis montre que l'écoulement de l'air est complètement modifié, et très notablement amélioré, lorsque l'on monte un pavillon d'entrée d'air à l'embouchure du carburateur : le diamètre de passage des gaz est complètement utilisé, l'écoulement est laminaire, il ne se forme pas de tourbillons, les frottements sont considérablement réduits.

Mais que nos lecteurs y prennent garde : un filtre à air dont on a enlevé les éléments filtrants (grilles, etc.) (fig. 3 ter) ne peut, en général, jouer le rôle de pavillon, son raccordement à l'embouchure du carburateur faisant un angle trop aigu. Le résultat final sera le même que dans le cas de la figure 3 : décollements, diamètre utile réduit, tourbillons, gros frottements.

LE CARBURATEUR PRIMITIF

Essayons maintenant de rassembler ces premiers éléments. Dans la figure 4, nous avons assemblé le venturi (fig. 2 ter) muni d'un pavillon d'entrée d'air, qui assurera la dépression suffisante pour aspirer l'essence qui passe par le gicleur principal (fig. 1 et 1 bis). Ce dernier limite le débit d'essence et joue fondamentalement le rôle d'orifice calibré : ainsi le débit d'essence serait indépendant de la vitesse de l'air dans le « venturi », donc aussi de la dépression.

Mais comme le véritable venturi n'est pas utilisé dans le domaine motocycliste, nos lecteurs trouveront dans la figure 4 bis un montage identique dans le cas d'un carburateur classique : tube cylindrique uni avec un boisseau faisant office de diaphragme. (Disons sans tarder que tant que le boisseau obture en partie le passage de l'air, l'écoulement de ce dernier sera de toute façon étranglé, ralenti, et la formation de tourbillons due à ce boisseau ne joue, dans ce cas, pour ainsi dire aucun rôle ; nous ne sommes donc pas astreints à utiliser un véritable venturi dans tous les cas et ce dernier ne jouerait vraiment son rôle faste que dans le cas de fonctionnement à pleins gaz, boisseau complètement levé.)

Un carburateur, tel qu'il est figuré en 4 ou 4 bis, fonctionnera parfaitement aussi longtemps que nous roulerons avec une ouverture constante, par exemple quelque chose d'intermédiaire entre les 3/4 et la totalité. Sur une grande plage du régime (entre 2.000 et 5.000 t.-m.), le

Figure 3



Figure 3 bis

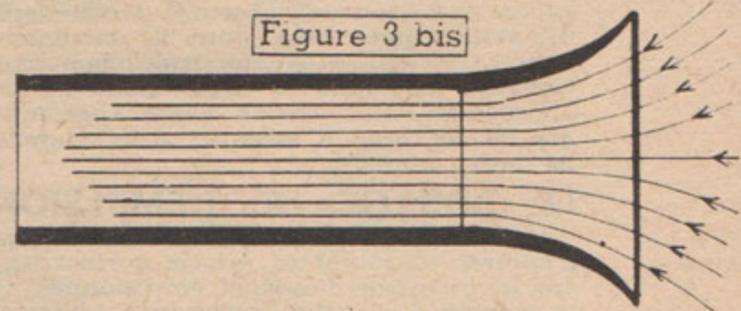
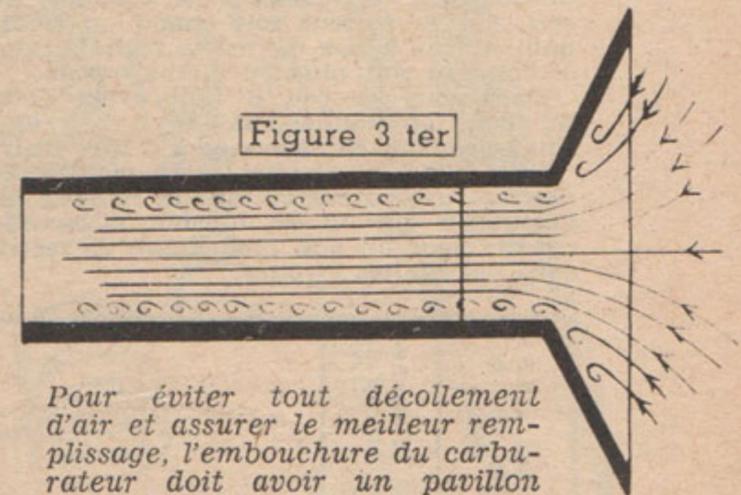


Figure 3 ter



Pour éviter tout décollement d'air et assurer le meilleur remplissage, l'embouchure du carburateur doit avoir un pavillon bien profilé (fig. 3 bis). En cas d'un pavillon trop ouvert (3 ter) le résultat sera le même que sans pavillon (3).

Figure 4

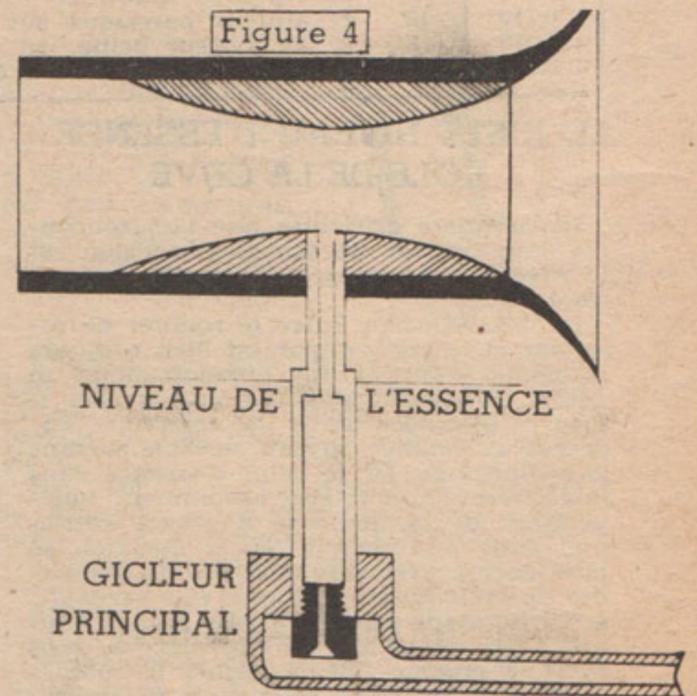
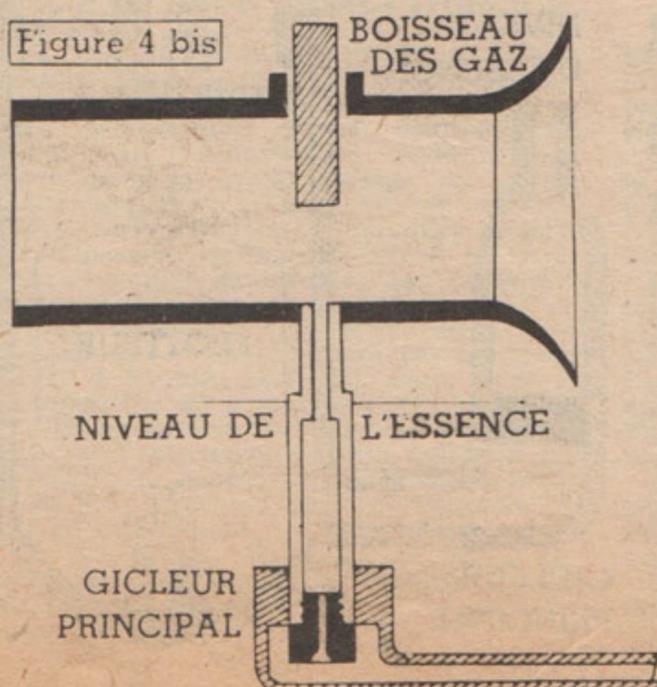


Figure 4 bis



Ces carburateurs primitifs peuvent parfaitement fonctionner sur une plage de régimes assez vaste, pourvu que la vitesse de rotation soit suffisamment élevée.

moteur reçoit une émulsion correcte et tourne sans présenter de difficultés de carburation. (Notons en passant que les courbes de puissance sont obtenues boisseau grand ouvert).

Mais la situation change fondamentalement dès que l'on modifie la position du boisseau, que l'on passe par exemple des pleins gaz au quart. La vitesse de la veine gazeuse est nettement accrue et, en conséquence, la dépression aussi : et le mélange devient trop riche. D'où une conclusion à tirer : si, dans un carburateur, le système de dosage, de débit d'essence, est réduit au simple gicleur principal, lors de l'étranglement du passage de l'air à l'aide du boisseau, le mélange devient beaucoup trop riche, avec toutes les conséquences que nous avons indiquées dans le premier chapitre.

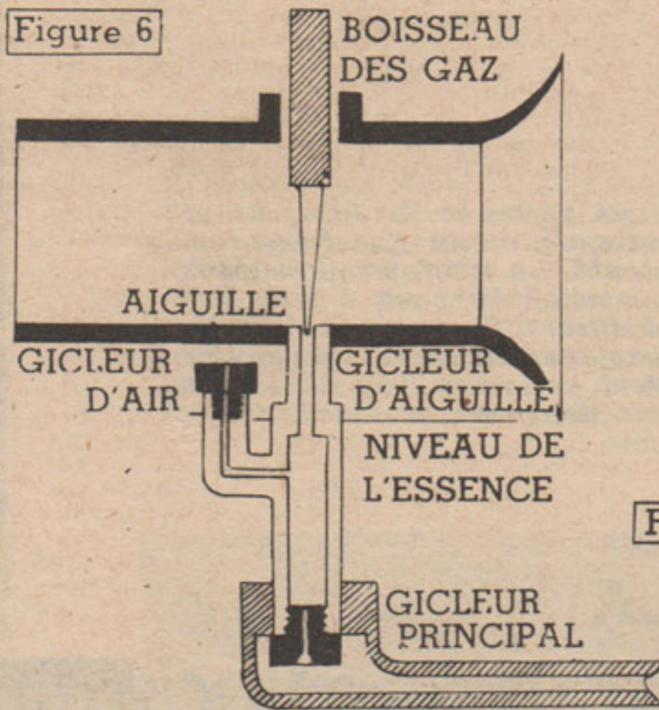
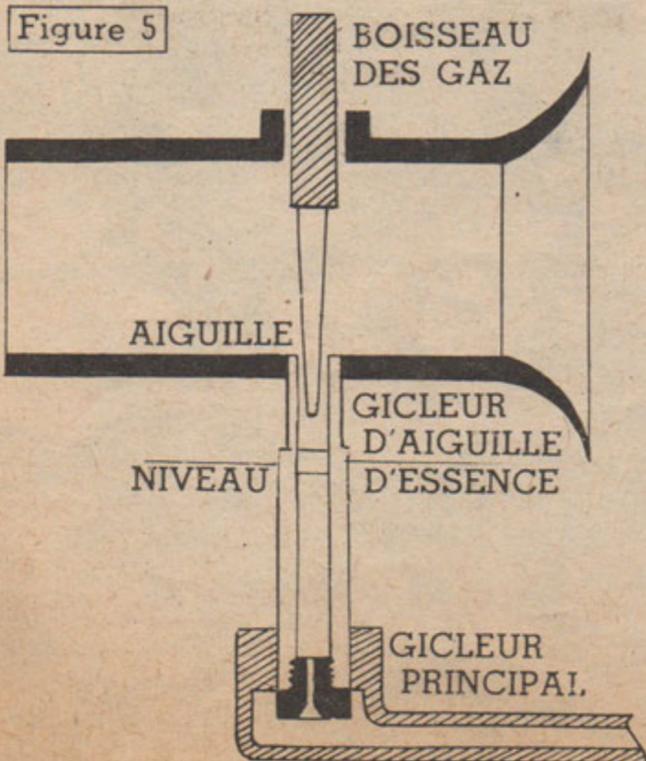
L'AIGUILLE ET SON GICLEUR

Mais l'utilisation d'une aiguille conique (voir fig. 5) permet de se débarrasser de cet inconvénient d'enrichissement intempestif, et introduit un élément nouveau de réglage : le gicleur d'aiguille. Au boisseau du carburateur est fixée une aiguille conique qui, lors des pleins gaz (boisseau grand ouvert), laisse dans le gicleur d'aiguille un espace annulaire permettant le passage du débit d'essence assuré par le gicleur principal.

Si maintenant le boisseau est descendu, et que la dépression plus élevée risque de donner une émulsion trop riche, l'aiguille, conique, ainsi qu'il a été dit, laisse un passage annulaire plus restreint dans le gicleur d'aiguille : le débit d'essence est diminué et l'émulsion conserve la richesse désirée. Ce réglage, à l'aide d'une aiguille et de son gicleur, particulièrement efficace, est généralement utilisé sur les carburateurs de motos.

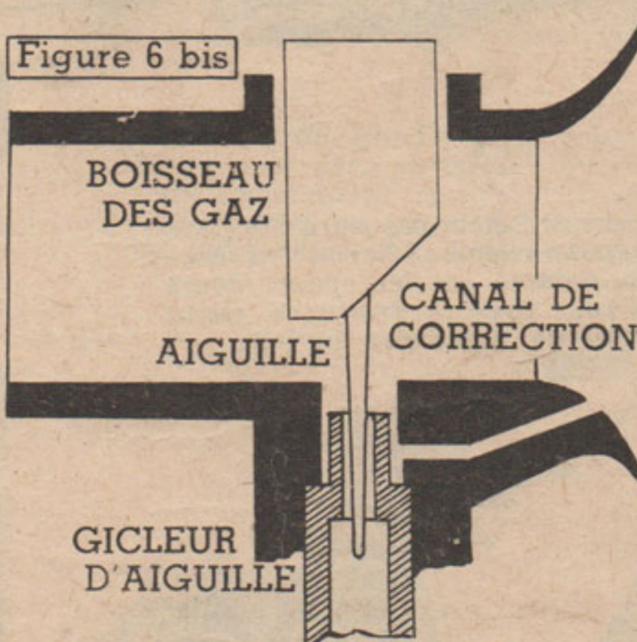
Mais il n'est aucunement nécessaire de placer l'aiguille dans le courant d'air, comme cela est indiqué figure 5. En effet, dans ce cas, même boisseau grand ouvert, l'aiguille crée un certain remous qu'il vaut mieux éviter. C'est pourquoi, sur certains carburateurs de compétition, l'aiguille est décalée sur le côté.

Ce réglage automatique de la richesse de l'émulsion fonctionne parfaitement sur un carburateur, mais à la condition que celui-ci ait un diamètre de passage des gaz de moins de 13 mm. Si ce diamètre est plus important, l'aiguille ne sera plus conique, mais devra avoir une forme spéciale (cône à génératrice courbe). Mais vue la difficulté de réalisation d'une telle aiguille qui devrait être d'un usinage extrêmement précis, on opte pour une aiguille classique, et un élément de réglage supplémentaire.



CORRECTEUR D'AIR COMPLEMENTAIRE

Il n'est nullement nécessaire, pour contre-balancer la dépression excessive prenant naissance dans le « venturi » lors de l'étranglement de section du à la descente du boisseau, d'avoir recours à un gicleur d'aiguille de plus faible section. On peut (voir fig. 6), avoir recours à une sorte de gicleur d'air, placé au-dessus du niveau de l'essence dans le corps du carburateur, afin que l'essence ne déborde pas quand la machine est au repos. Tant que le moteur marche pleins gaz, une dépression normale règne dans le « venturi » et ce gicleur d'air ne joue qu'un rôle minime : il mélange un peu d'air à l'essence amenée par le gicleur principal, dont le calibre a été, au préalable, choisi en

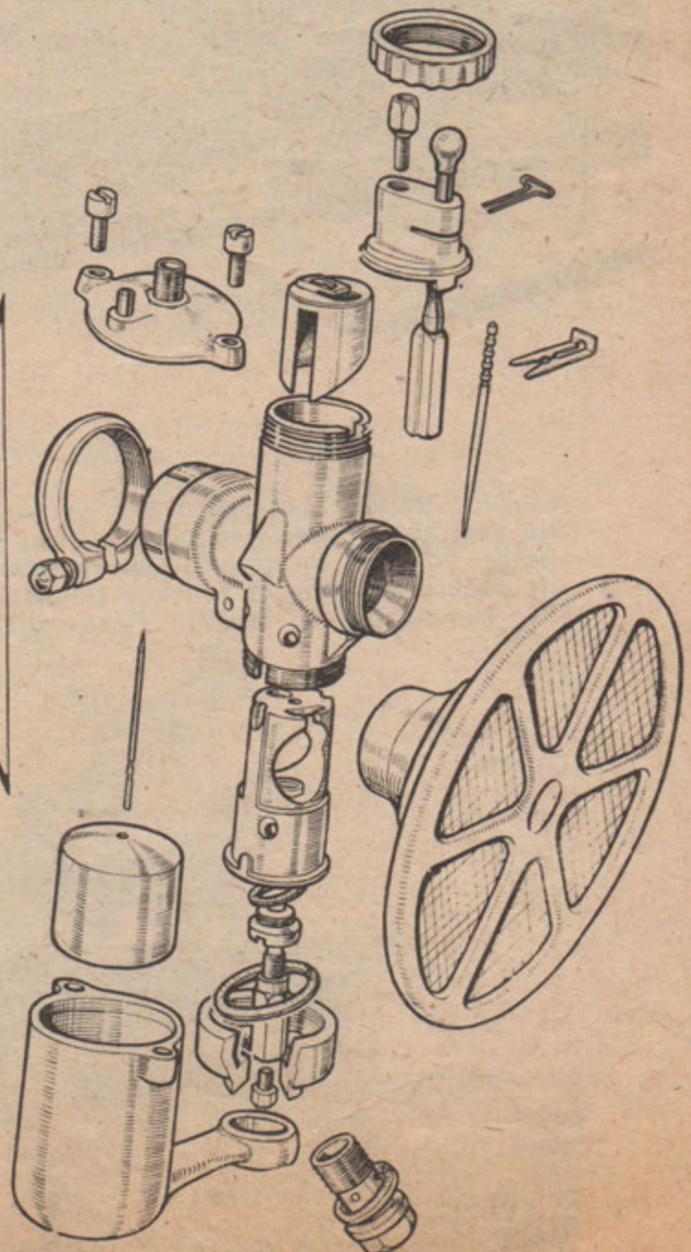
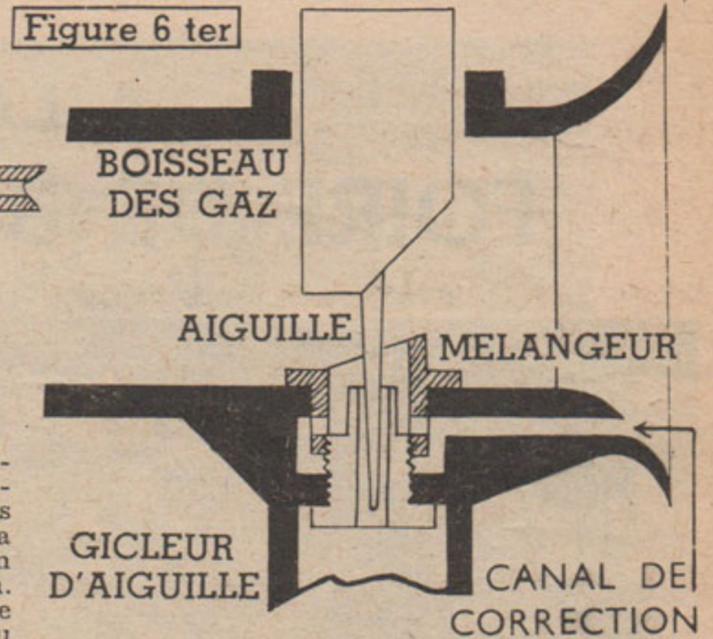


fonction de ce phénomène. Mais dès que la dépression croît dans le « venturi », croît aussi l'apport d'air fourni par ce « gicleur d'air » et ainsi on limite l'enrichissement indésirable de l'émulsion et la richesse de celle-ci reste dans les valeurs voulues. Ainsi le résultat obtenu avec ce « gicleur d'air » est identique à celui obtenu avec l'aiguille et son gicleur : on barre le passage à une trop grande

quantité d'essence, non seulement à l'aide d'une aiguille conique, mais aussi à l'aide d'un apport supplémentaire d'air.

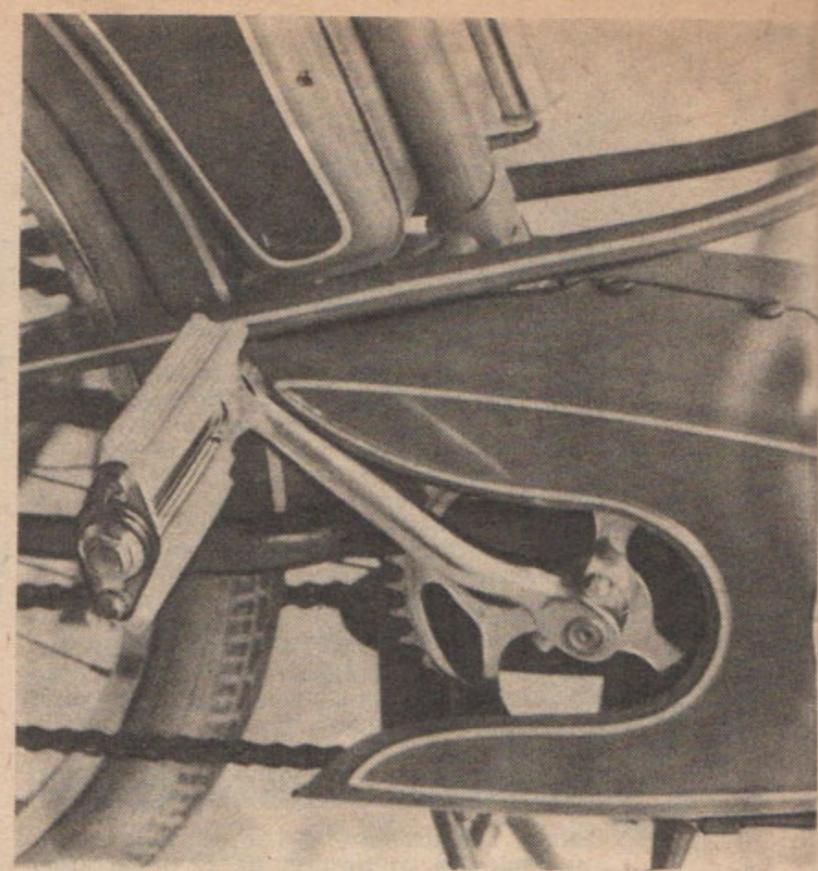
Un tel « gicleur d'air » n'est pas courant sur les moteurs de motos, mais on le trouve (et même à de nombreux exemplaires) sur les moteurs de voitures, où ils entrent successivement en fonction, suivant l'accroissement de la dépression. Sur les carburateurs de motos de plus de 13 mm de passage, sans pouvoir parler de « gicleur d'air », on trouve un ou plusieurs orifices conjointement au système d'aiguille. La figure 6 bis représente la réalisation sur un carburateur Amal (même principe chez Dell'Orto), la figure 6 ter sur un carburateur Bing.

(à suivre)



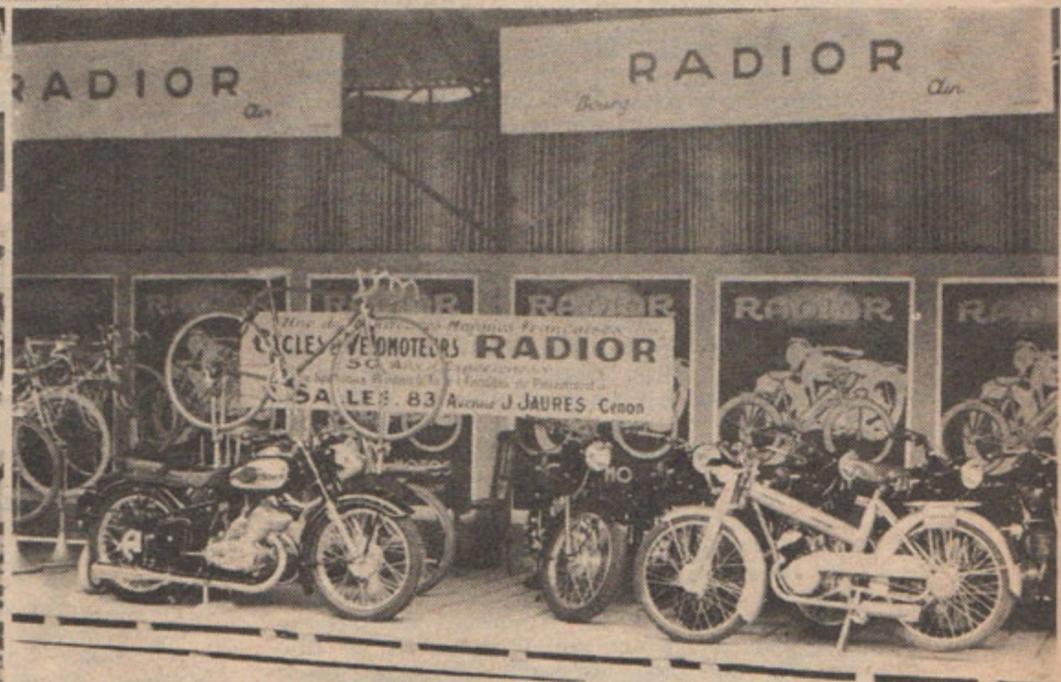
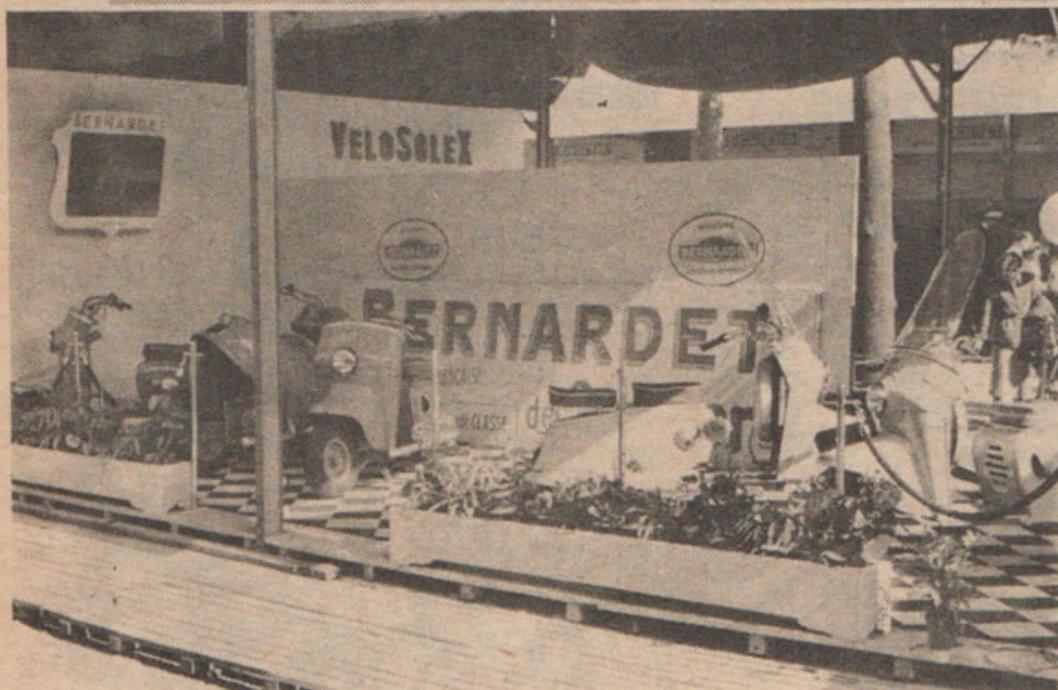
Un carburateur Amal classique.

La Foire de Bordeaux, qui fermera ses portes le 22 Juin, est et sera certainement appréciée des motocyclistes du Sud-Ouest qui ont eu une section moto très importante. En effet, les principaux constructeurs français n'avaient pas manqué d'exposer à cette importante Foire Internationale, où d'ailleurs figuraient des motocyclettes allemandes, autrichiennes, anglaises, italiennes, hongroises, etc... Les nouveautés, par contre, étaient fort rares et ce n'est qu'en petite cylindrée que nous avons découvert de l'inédit.

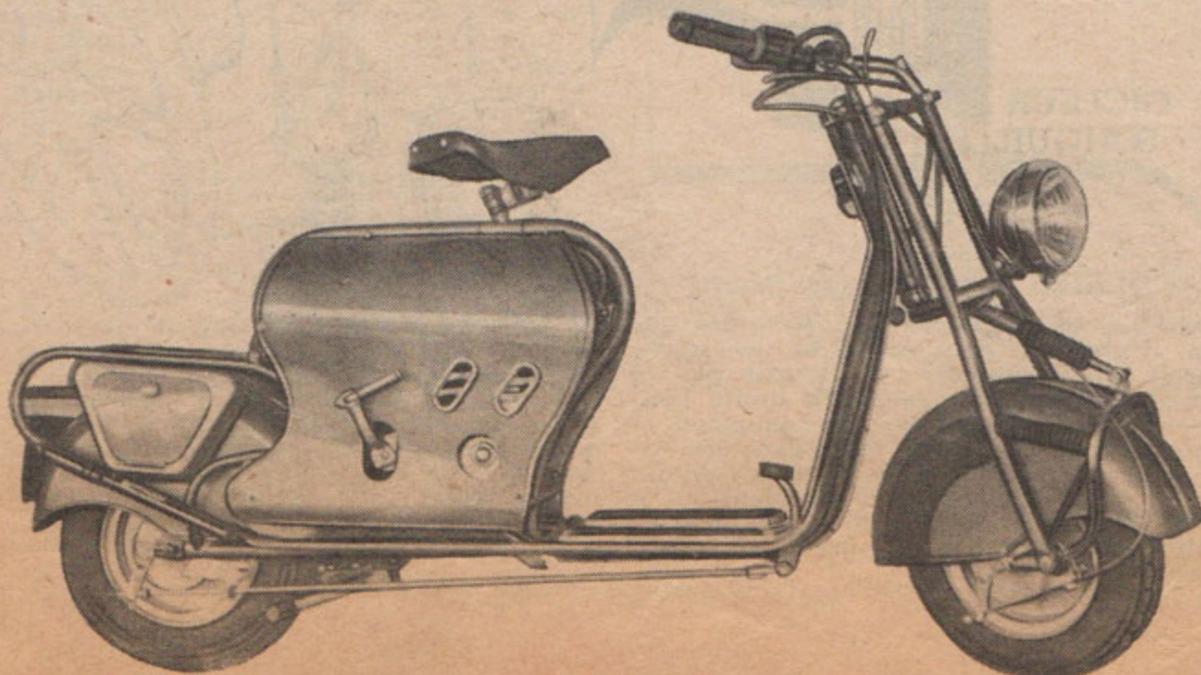


A LA FOIRE DE BORDEAUX

BELLE DÉMONSTRATION



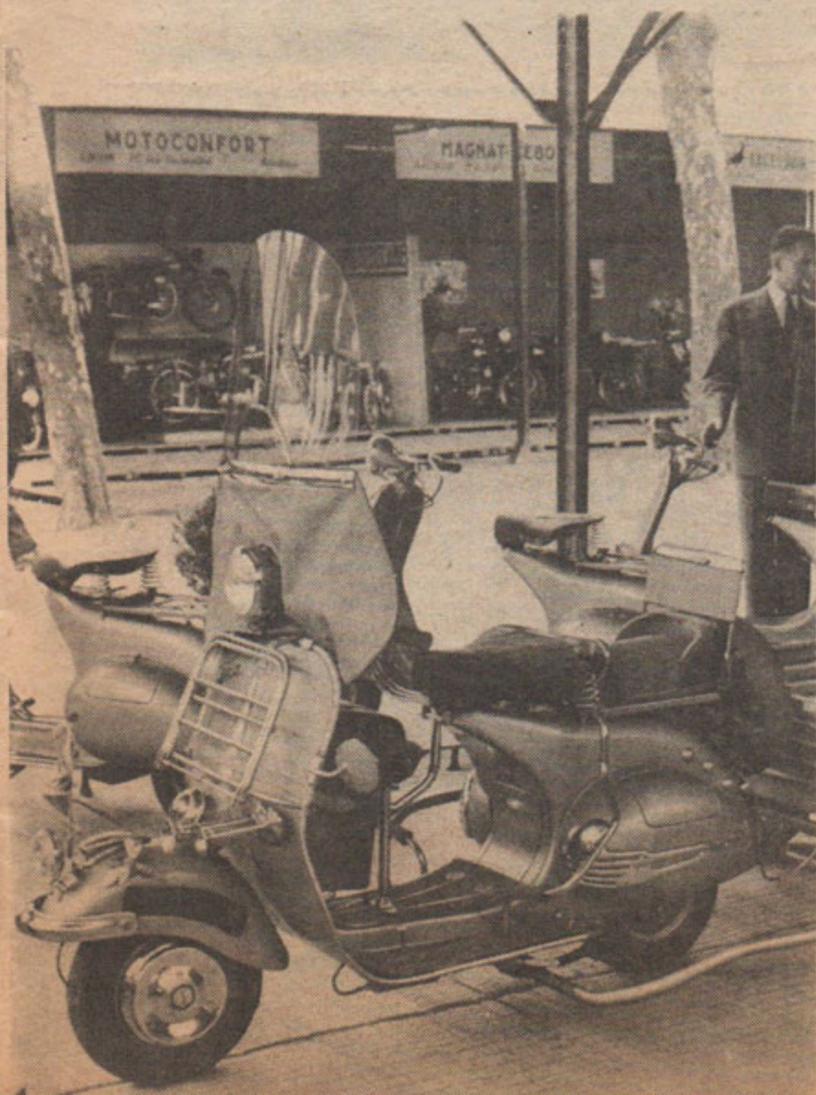
Le bloc-moteur Lavalette, à trois vitesses préselectives est à l'origine de nombreux petits vélomoteurs et scooters légers. Parmi ces derniers, voici le Babymoto qui conserve, comme sur les cyclomoteurs de même marque, la fourche avant à roue tirée. A droite, au stand Bernardet, le modèle Texas attirait de nombreux curieux.



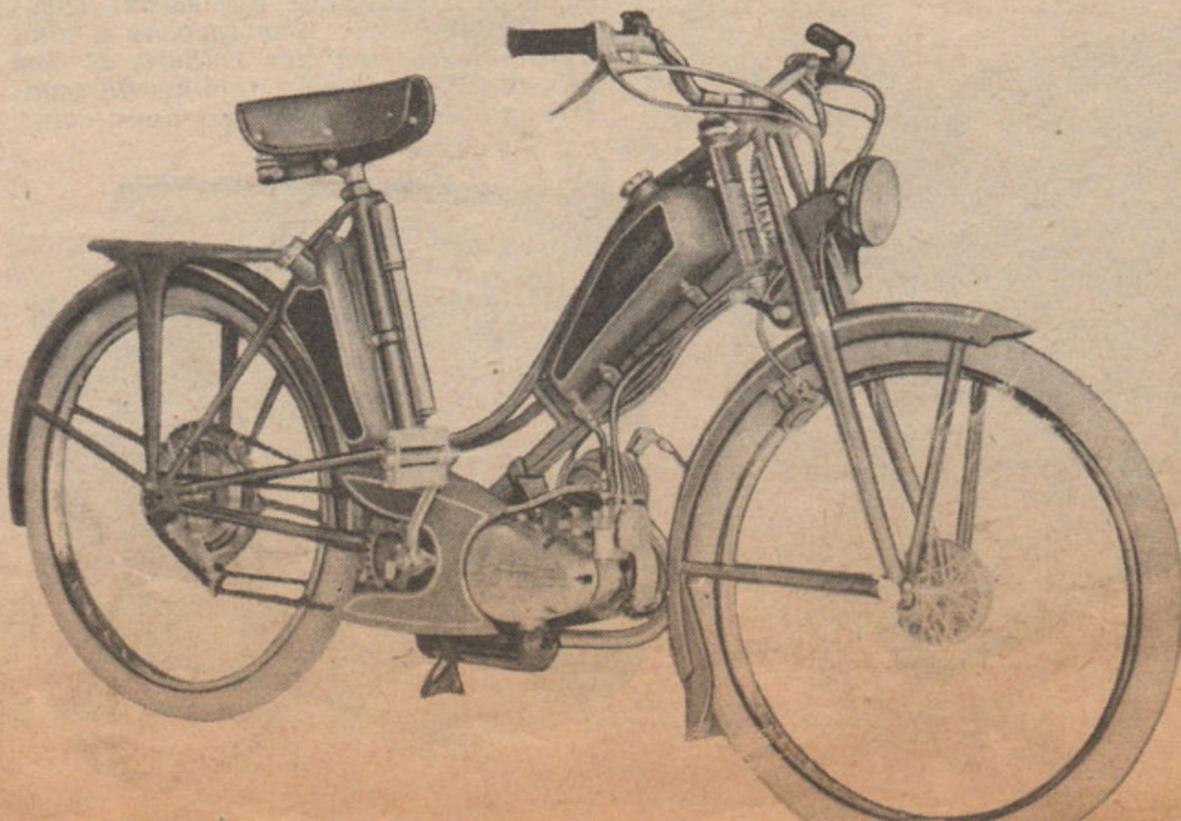


A gauche, au stand Motobloc, se trouvait un cyclomoteur équipé d'un nouveau deux temps Motobloc, à deux vitesses commandées par poignée tournante. La pipe d'admission, toujours dirigée vers l'avant, est nettement moins longue que précédemment. - Au centre de la double page, quelques stands parmi les plus remarquables. De gauche à droite, ceux de Barnardet, Radior, au centre duquel nous reconnaissons l'intéressant prototype 250, le stand Vespa, et la camionnette publicitaire de « Moto-Revue » où de nombreux lecteurs sont venus nous rendre visite, ce dont nous les remercions vivement.

D'ENSEMBLE DE L'INDUSTRIE FRANÇAISE



Au centre du stand Vespa, nous avons remarqué un scooter équipé, on ne peut plus complètement. - Ci-dessous, vue générale du nouveau cyclomoteur Motobloc Master. A remarquer la fourche avant, le diamètre important des tambours de frein (100 mm. environ) et les deux réservoirs d'essence, donnant une capacité de 4 litres de mélange.



PARIS-NICE

Monsieur Wallet, qui tient le magasin « Moto-Vanves-Sport » a entrepris, sur un scooter Speed, un Paris-Nice et retour à grande vitesse sur son scooter Speed, afin de montrer ses capacités de « grand routier ». Celui-ci, peint en rouge italien, avait bonne allure et avait subi au préalable un léger « gonflage ».

Polissage des transferts, admission et échappement, carburateur Dell'Orto de 19 mm de passage des gaz, taux de compression élevé à 7 à 1 (6 à 1 d'origine), chambre de détente avant le silencieux. Avec ces modifications, le moteur atteint un régime de 8.000 t.-m. (soit 3.000 t.-m. de plus que ceux que nous avons atteint lors de nos essais) et une vitesse de pointe de 91 kmh. en s'effaçant au maximum (nous avions fait 58). Le volant magnétique Safi est d'un nouveau type, ne pesant que 1,6 kg. Une commande annexe du sélecteur était assurée par une tige sortant du côté gauche du carénage. La bougie utilisée fut une Brois, à disrupteur incorporé, et qui fonctionna parfaitement



ET RETOUR

durant tout le périple. A part ces quelques transformations, toute la machine était strictement de série, à part l'adjonction, à la suspension arrière, d'amortisseurs à friction.

Parti de Paris le 20 à 19 heures, M. Wallet, sanglé dans une combinaison caoutchoutée bleu ciel Dalle, arrivait tôt le lendemain matin à Lyon, où un malaise le retenait jusqu'à 15 heures. A 20 heures, il se trouvait en Avignon, où il passait la nuit. Départ le 22 au matin, à 5 heures, pour Nice, où il arrive à 11 heures.

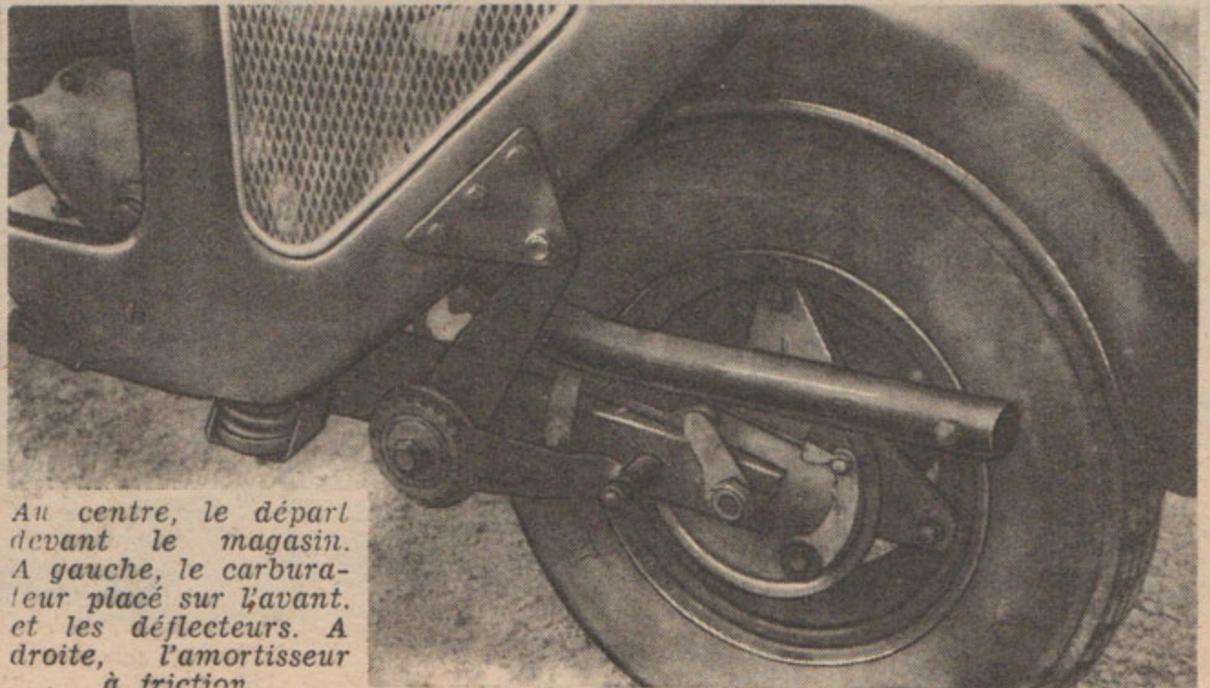
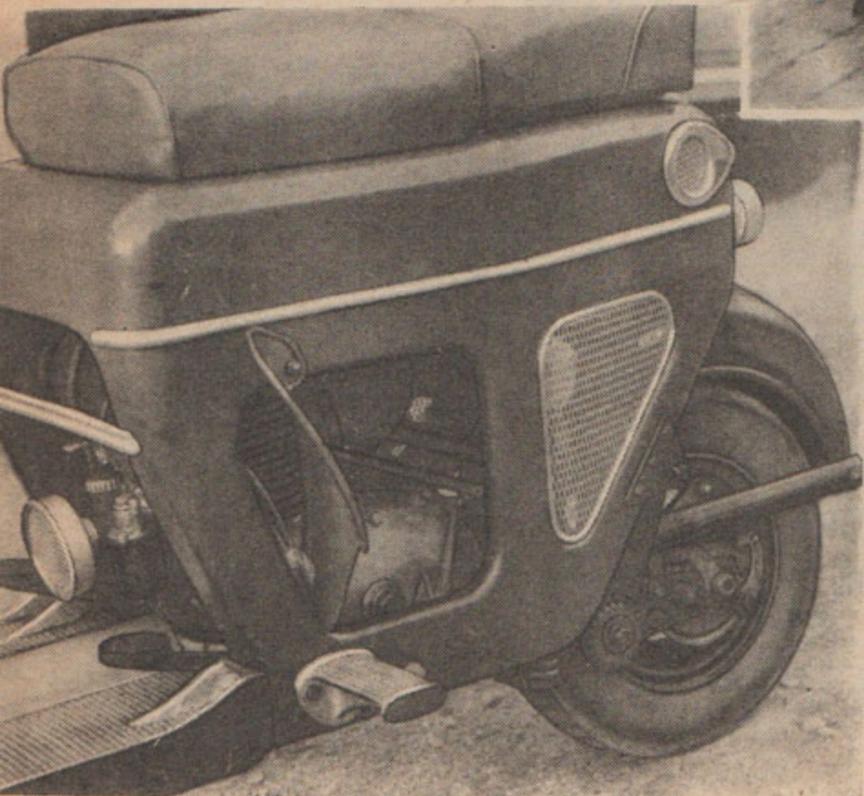
Après un substantiel déjeuner, la capitale de la Côte d'Azur est quittée à 13 heures, et, 28 heures plus tard, le 23 à 17 heures, Mr Wallet est de retour à son magasin.

39 heures de route aller et retour, arrêts déduits, sauf pour le ravitaillement.

Dans les mêmes conditions, moyenne de l'aller : 47,2 kmh. ; au retour : 52,6 kmh.

Lors du retour, durant 1 heure, sur la route Lyon-Tournus, 68 kms ont été couverts.

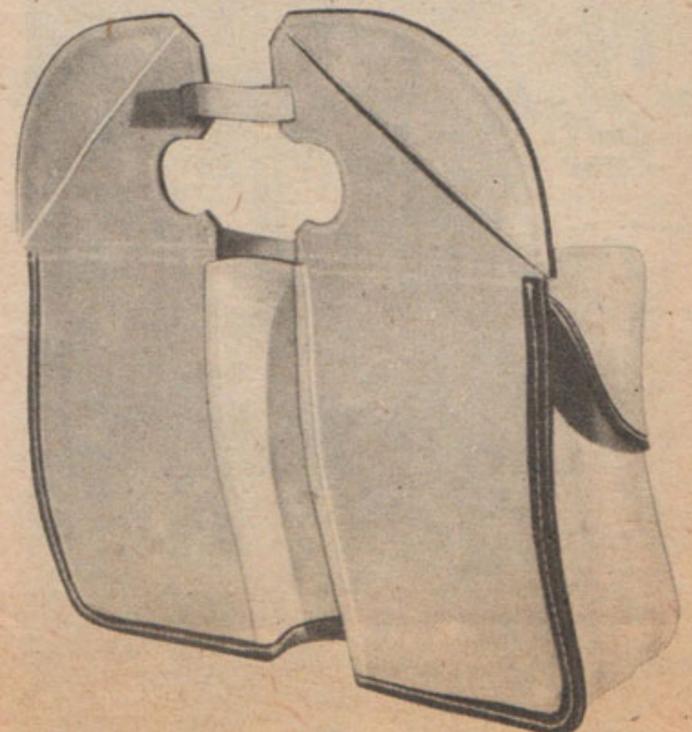
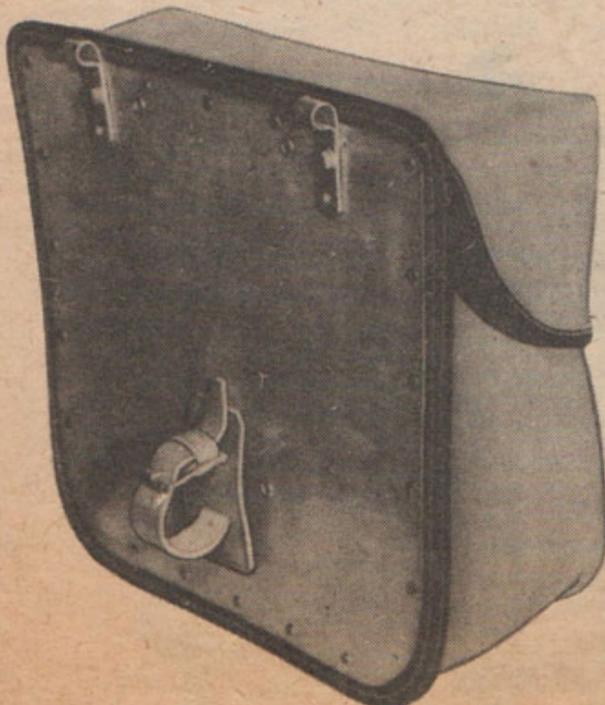
Signalons pour terminer que Mr Wallet peut modifier les Speed de ses clients à l'instar de ce qu'il a fait sur le sien.



Au centre, le départ devant le magasin. A gauche, le carburateur placé sur l'avant, et les déflecteurs. A droite, l'amortisseur à friction.

DEUX NOUVEAUTES BRAUN

Pour les vacances, Braun vient de sortir deux nouveautés qui seront sûrement appréciées : une sacoche à fond dural et fixation par colliers, et une sacoche spéciale pour tabliers de scooters qui s'accroche par les deux coins.

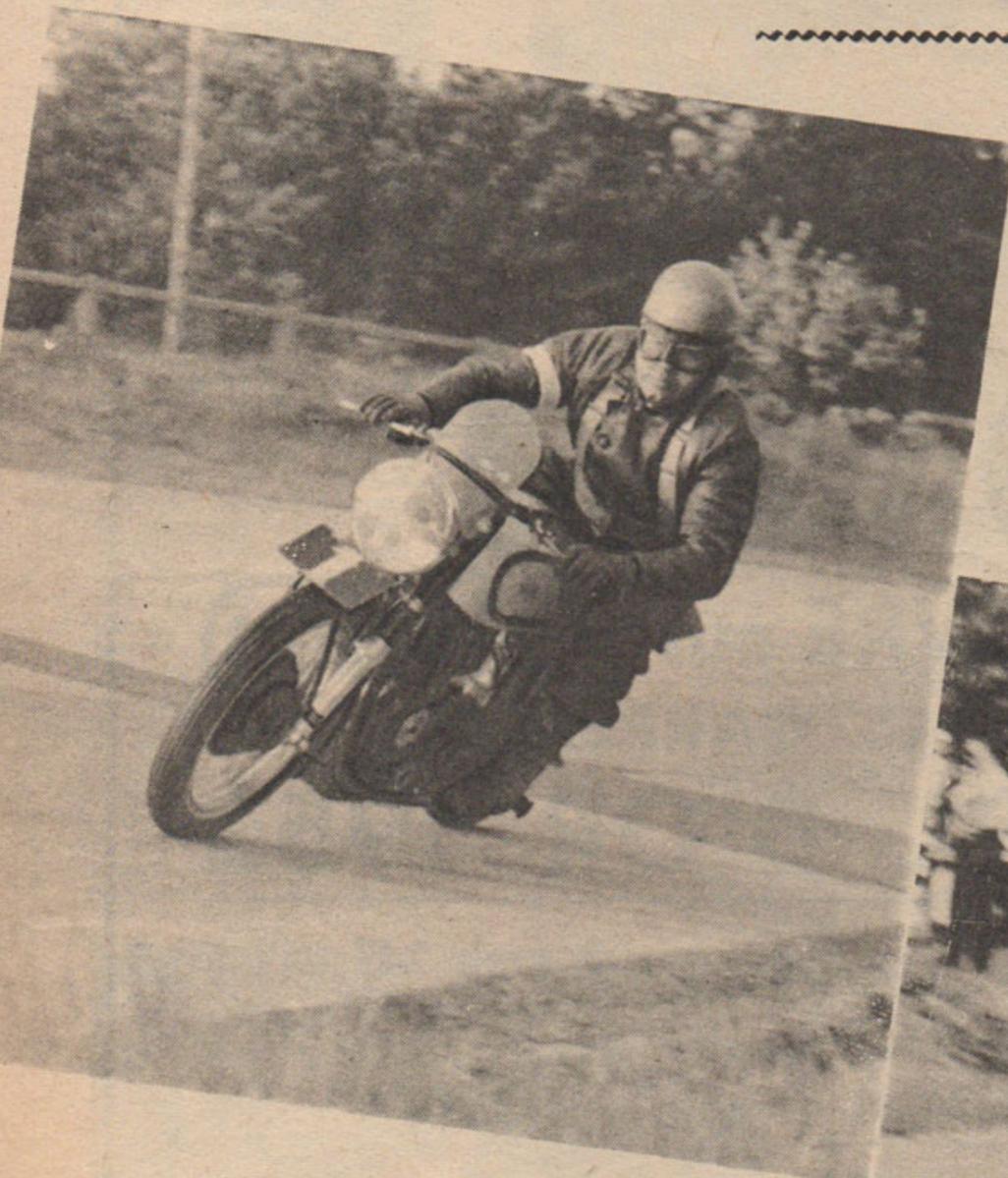


AU 25^{me} BOL D'OR

MAGNIFIQUES DEMONSTRATIONS

de Lefèvre, Weingartmann

et de l'écurie YDRAL



Lefèvre, au petit jour, après une nuit confortable sur son « lit de plumes » entend mettre à mal le record de l'épreuve.

Si nous nous félicitons l'an dernier de la rentrée en compétition de nos grandes maisons Peugeot et Monet-Goyon, ce dernier Bol ne vit malheureusement aucune de ces deux marques au départ.

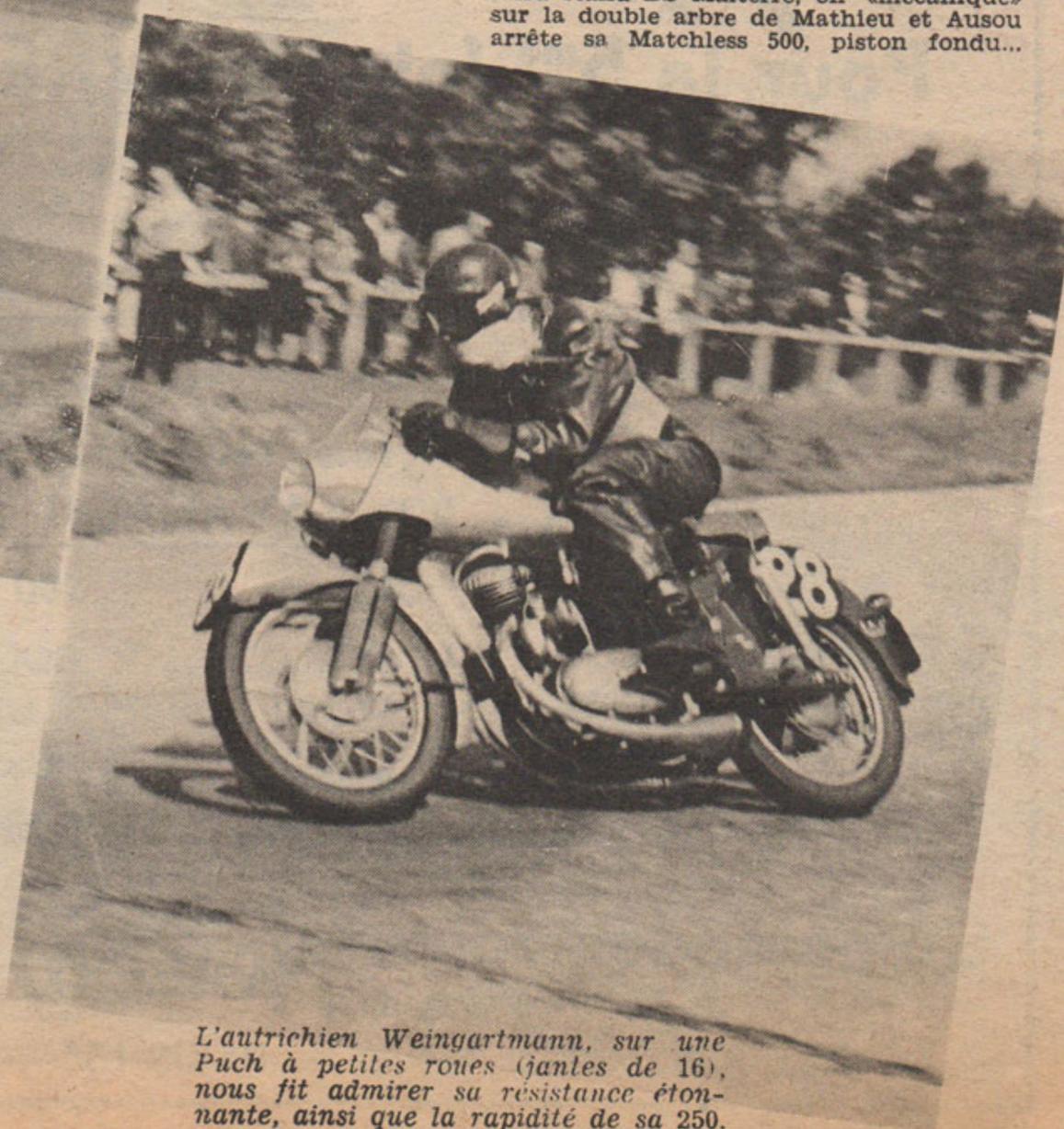
Faut-il chercher là la raison de l'apathie qui régnait dans les stands à 7 heures du matin, c'est bien possible, car en France les catégories légères sont celles où nos constructeurs sont le plus à l'aise et la lutte dans ces cylindrées fut, de ce fait, assez calme.

Dès les premiers tours, les écarts se creusent, Lefèvre est en tête, suivi de Weingartmann sur une 250 Puch, tandis que les mécaniciens commencent à œu-

vrer aux stands. Houel semble avoir des ennuis avec son moteur et partira avec un certain retard, ainsi que... Venin, que nous avons retrouvé sur sa Saroléa avec — innovation sensationnelle — une suspension arrière !!!

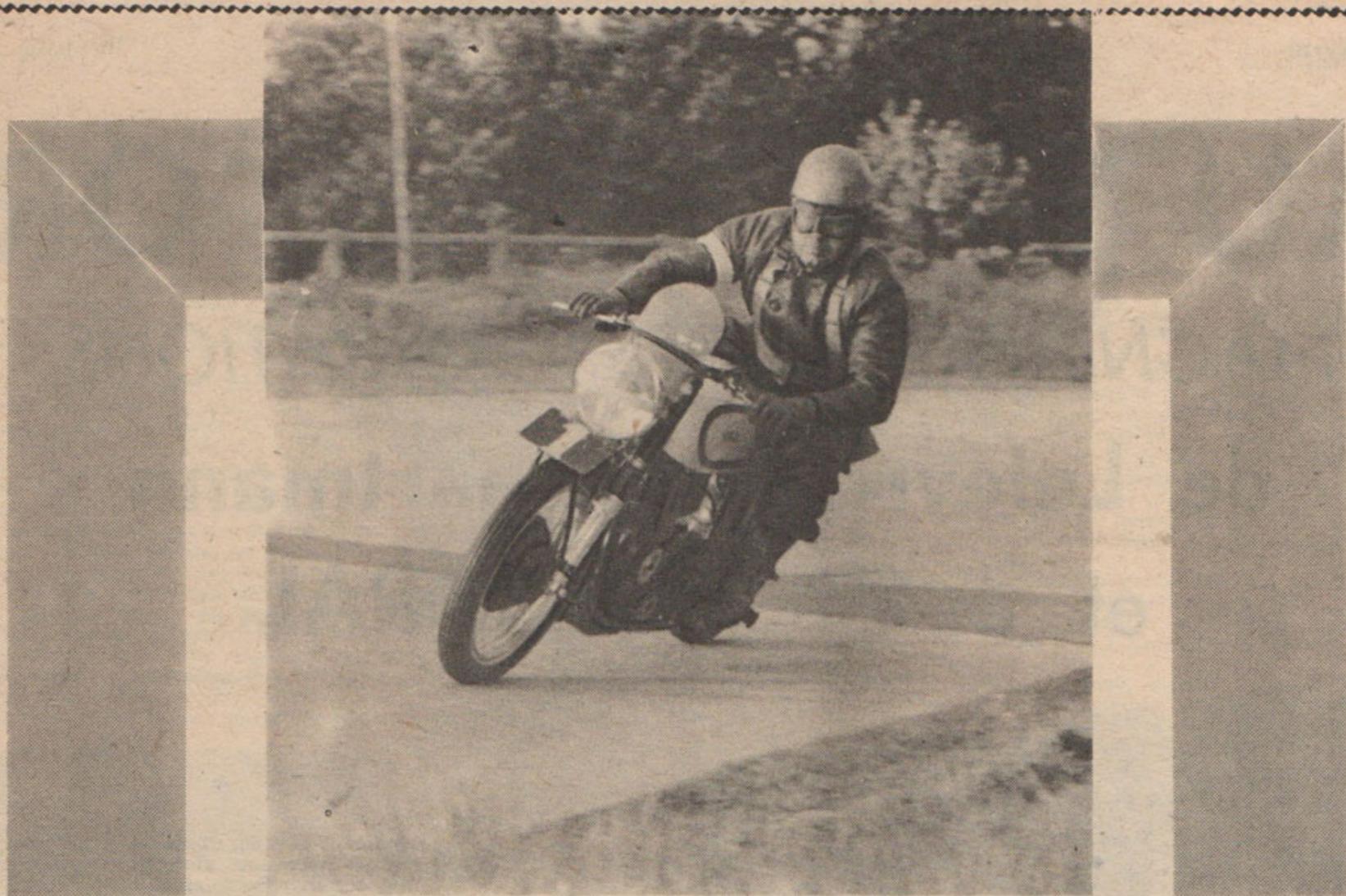
Dès le deuxième ou troisième tour, la Ternax de Christophe est arrêtée au Faye, axe de came de frein cassé, et après réparation, il repartira, mais sans frein arrière, et fera les 24 heures dans ces conditions! Le 4, Hersant, s'arrête à son stand et repart peu après.

Au stand DS Malterre, on «mécanique» sur la double arbre de Mathieu et Ausou arrête sa Matchless 500, piston fondu...



L'autrichien Weingartmann, sur une Puch à petites roues (jantes de 16), nous fit admirer sa résistance étonnante, ainsi que la rapidité de sa 250.

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



Norton encore **1^{er}**
Pour la 5^{me} fois LEFEVRE sur Norton
 mise au point par C. GARREAU
ENLEVE LE BOL D'OR 1953

Record Général catégories Motos et Voitures battu à 107 kmh 247 de moy.

Pour la 29^{me} fois **NORTON** gagne le T. T.

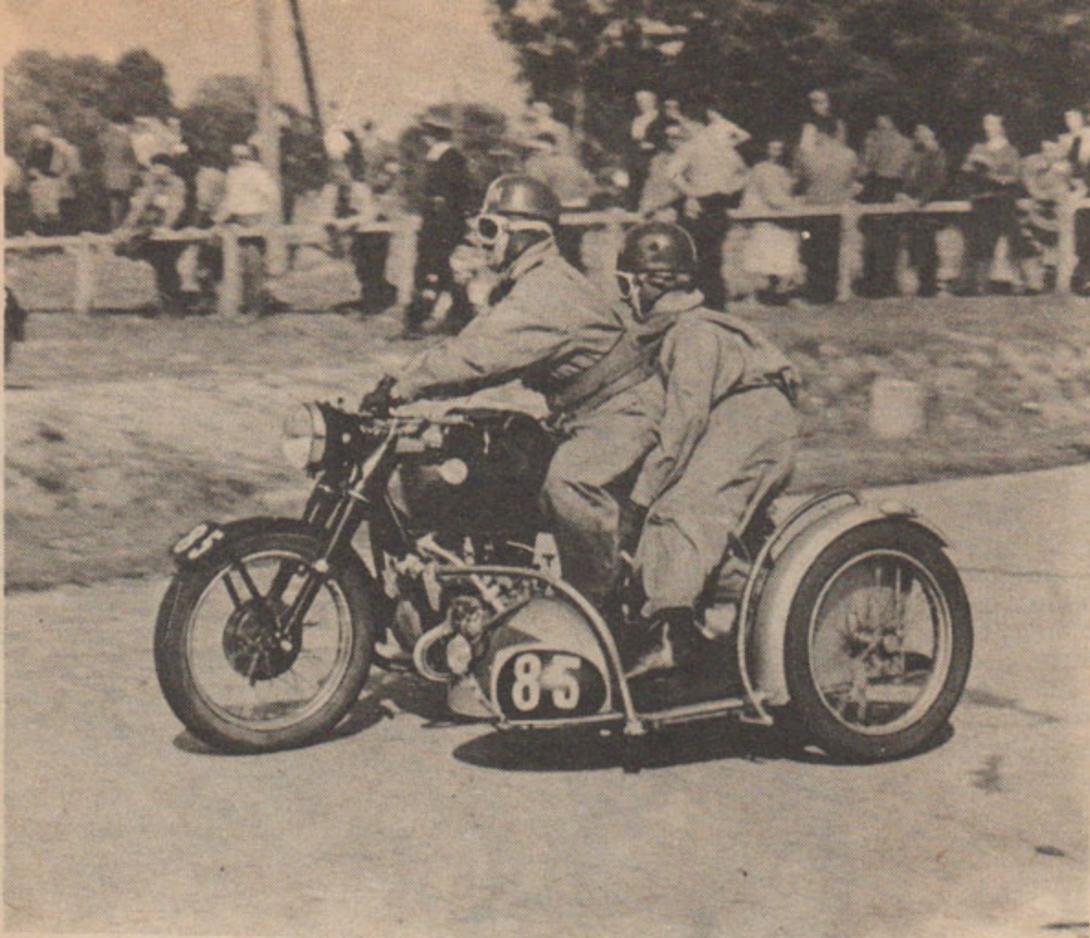
1^{er} **AMM** - 2^{me} **KAVANAGH** (Catégorie 350)

GRAND PRIX DE MOULINS	}	350 cc.	500 cc.	} tous sur Norton
		1 ^{er} COLLOT	1 ^{er} COLLOT	
		2 ^e STORR	2 ^e STORR	
		3 ^e LAING	3 ^e BURGRAFF	

Circuit du Berry : 1^{er} KIBLER (500)

Commandez votre **Norton** chez **GARREAU**
 DISTRIBUTEUR **Norton** POUR LA FRANCE

22, Rue Robert Lindet - PARIS-15^e - Tél. : VAU 07-09



A gauche : Doré, vainqueur de la catégorie 750 sidecar sur une Cémec. A droite, Tano remporte la catégorie 175 sur une Macquet à moteur Ydral, et ci-dessous, Bonte, second de la catégorie 500 sur une Cémec.



Les tours se succèdent sans faiblissement de Tatave qui mène imperturbablement à 117 kmh. au tour, suivi par la 250 Puch au bruit rageur.

Houel arrive à pied depuis le Faye, sa chaîne ayant cassé, il repartira à 10 h. 30.

De nombreux arrêts auront encore lieu pour la même raison et un éclairage déficient.

Finalement, Houel, bien qu'en excellente condition physique, abandonnera au petit matin.

Les sidecars Cemec ont, comme l'an dernier, des ennuis de transmission, et peu avant la nuit, il n'en restera plus qu'un en compétition, celui de Doré.

L'obscurité se fait peu à peu sur le plateau de Saint-Eutrope, mais le vent souffle toujours aussi fort.

Tiers, sur Ydral, qui a remplacé Agache blessé à la main deux jours avant le Bol, s'arrête, cadre cassé sous le tube de direction. Une bonne soudure lui permettra de finir le Bol.

La nuit est maintenant complète et, ô paradoxe, les loges de piste se peuplent de motocyclistes fanatiques dont beaucoup passeront la nuit avec casque et combinaison, car le vent n'est pas fait pour réchauffer.

Delaherche qui, avec son side, a descendu deux pistons et le double de soupapes au cours de la quatrième heure, repart à 1 h. 45.



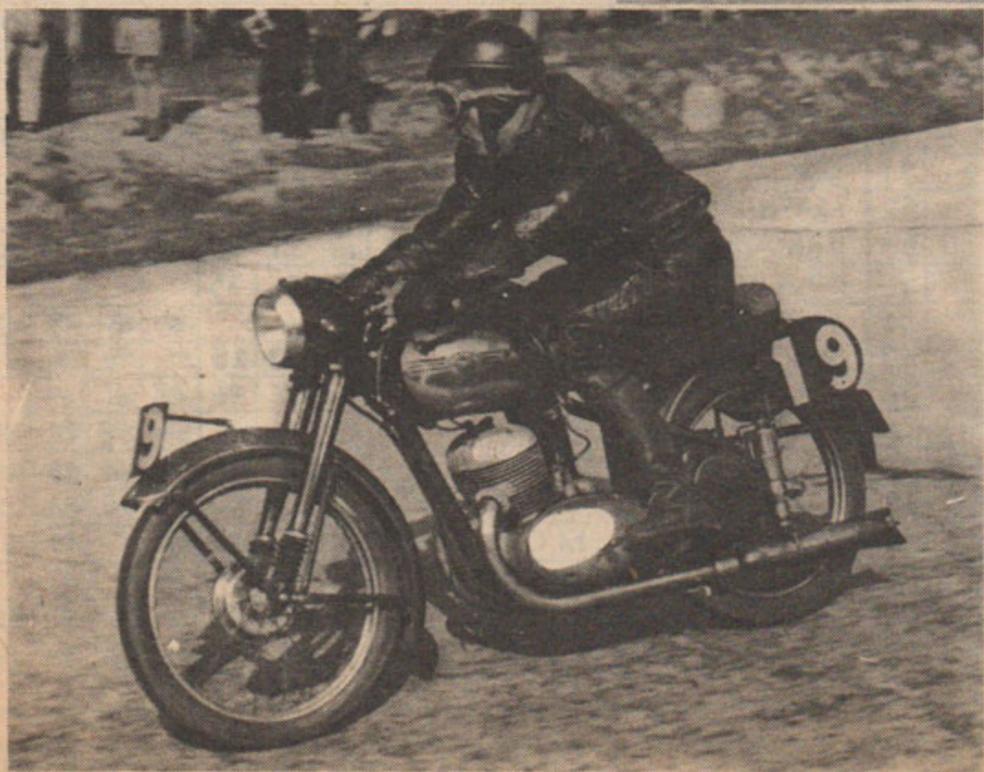
Les positions se maintiennent sans grandes modifications à part les abandons qui se succèdent à une cadence régulière, en particulier chez certains doubles arbres dont la livraison aux constructeurs, beaucoup trop tardive, n'a pas permis de faire une sérieuse mise au point.

Bourlier, sur sa 500 Motobécane, s'arrête à la treizième heure, et ne repartira plus. Le jour qui se lève semble amener un regain d'activité aux stands, où Houel, après avoir changé de chaîne pour la...fois, décide de ne plus continuer.

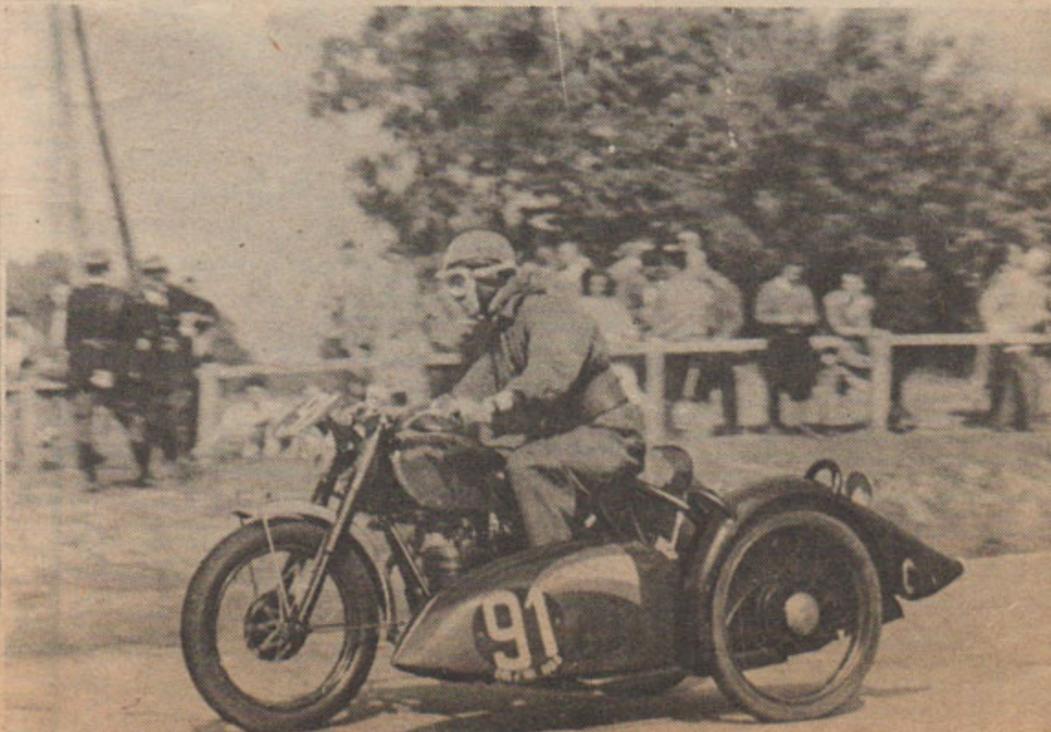
Il est maintenant 6 h. 30 et pour ceux qui restent en course, la vitesse commence à s'élever pendant que Tatave continue d'abattre ses 15 à 18 tours dans l'heure. A 7 h. 30, Tano, en tête des 175 et quatrième au classement général, s'arrête à son stand, il a perdu une moitié de culasse (mais repartira et finira comme cela).

Second incident, à la vingtième heure, les embrayages de Delauné et Tano rendent l'âme. Après réparations, tous deux repartiront, mais Tano qui visait le record de Bouin devra abandonner tout espoir de le ravir. Malgré le jour qui s'est levé, le soleil boude toujours et la pluie commence même à tomber, faisant refluer les spectateurs dans les tribunes, d'où ils sont évidemment refoulés par les commissaires.

Bien que la piste soit mouillée, les moyennes ne baissent pas, en particulier celles de Lefèvre, Weingartmann et Tano.



Ci-dessus, Borrel, vainqueur en 350 cc., et à droite, Grillon, un habitué, enlève les « side 500 ».

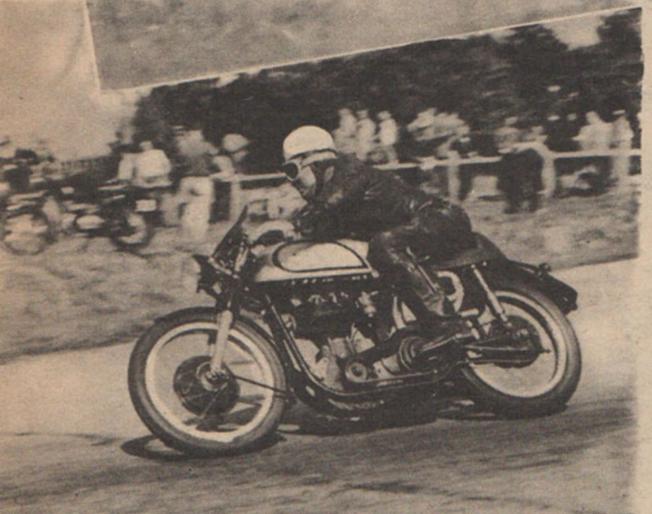
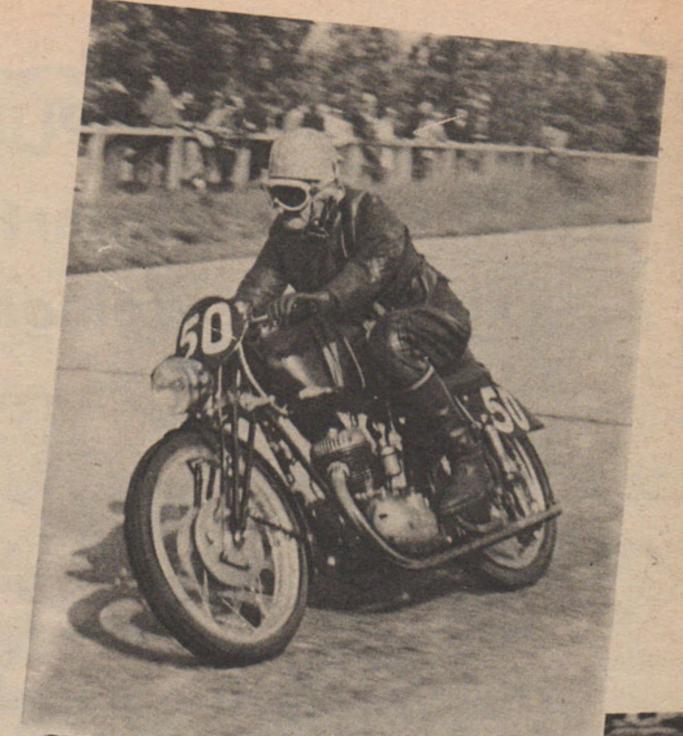




Ci-contre, les vainqueurs. De gauche à droite, Duprat, Doré, Grillon et Borrel. A gauche, Christophe, sur une Tornax intégralement de série. Au-dessous, Houel, et en bas, Rouger.



Ci-contre, Pahin, sur Automoto, classé second en 175. Au-dessous, Delauné qui finit très près du second avec un Ydral dans un cadre maison. En bas, Druet, malchanceux, qui fit étalage de ses qualités.



500cm³
350cm³

CC.	C.G.	N°	NOMS	CLUB ou MARQUES	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	KILOMETR.	VIT. MOY.					
1	1	1	LEFEVRE.	NORTON.	18	36	56	75	92	108	125	141	157	174	190	206	222	243	257	271	289	307	323	341	358	375	391	410	2575,943	107,247					
		2	HOUEL.	NORTON.	18	30	34	52	67	75	87	96	112	122	135	145	151	159	165	166	174														
3	4	4	HERSANT.	TRIUMPH.	13	28	41	50	68	79	95	110	126	141	155	171	188	197	197	208	221	237	254	271	285	300	314	328							
		5	BOURLIER.	A. M. P.	15	26	39	55	67	82	97	105	118	132	147	161	165																		
5	11	6	PECETTO.	GUZZI.	5	20	31	44	58	74	85	98	110	120	135	148	162	168	174	189	203	210	223	238	250	263	274	288							
		7	VENIN.	SAROLEA.	10	13	14	24	40	49	53																								
2	3	8	BONTE.	C. E. M. E. C.	15	32	46	63	79	92	107	121	136	148	163	178	191	204	219	232	245	261	275	291	303	318	331	344							
		9	BROCHARD.	NORTON.	16	32	49	64	81	85	95	103	115	126	136	148	158	174	190	203	218	229	245	253	268	278	291	304							
4	7	12	AUSSOU.	MATCHLESS.	4	5																													

250 cm³

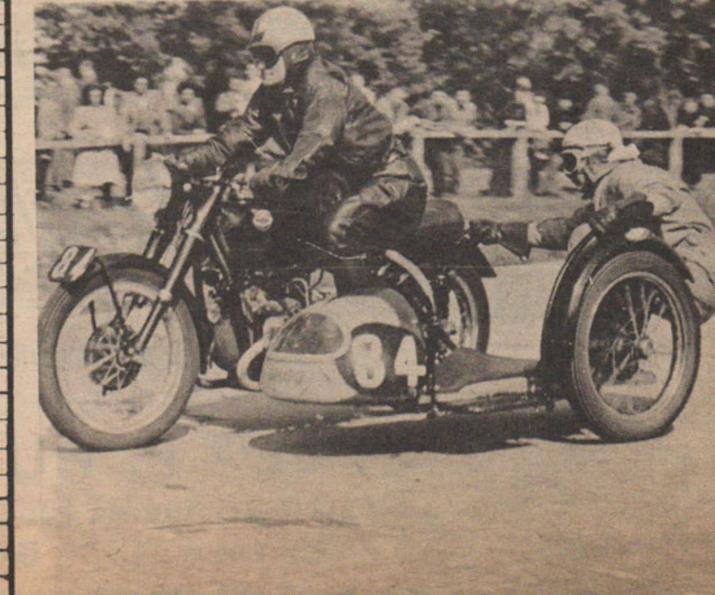
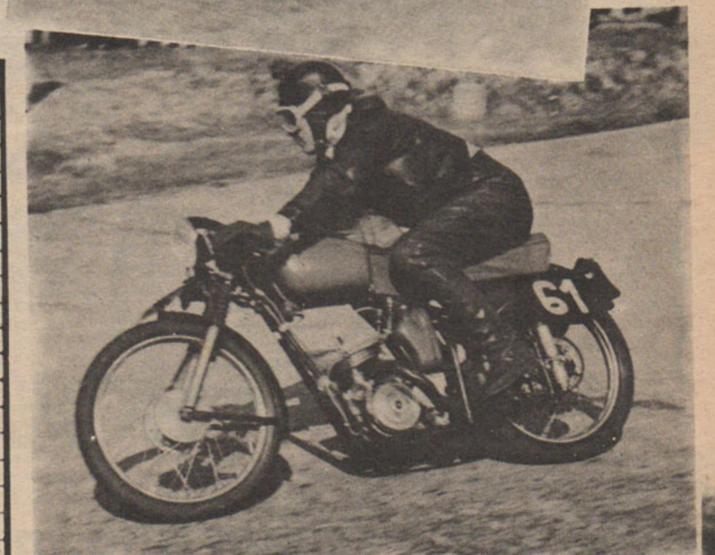
1	10	19	BORREL.	JAWA.	13	27	41	54	69	82	95	106	119	130	141	153	163	173	183	202	215	225	238	252	265	274	282	293	1841,116	76,712				
1	2	28	WEINGARTMANN	PUCH.	17	33	50	66	82	98	115	130	145	160	176	192	204	219	234	250	265	280	295	309	324	338	352	366	2 303,758	95,388				
4	16	29	CAMUS.	DS MALTERRE.	15	32	48	61	76	89	100	105	107	120	130	143	157	171	183	198	201	209	220	234	248	257	268	270	1 698,668					
		30	HERVE.	JAWA.	15	28	33	48	59	72	78																							
		31	LENINGER.	JAWA.	15	30	40	57	65	79	90	101																						
2	12	32	BELFONTAINE.	JAWA.	13	25	39	52	67	79	92	105	115	123		127	140	153	162	177	190	204	218	232	245	257	270	284	1 785,614					
3	15	33	CHRISTOPHE.	TORNAX	2	11	24	39	51	63	76	85	98	108	121	133	142	155	166	179	192	202	216	226	239	249	261	273	1 717,147					
5	20	35	SCHAFFNER.	M. C. Montmore.	14	28	39	54	67	77	89	102	112	125	130	141	151	163	170	179	192	198	209		215		220	1 384,498						
		37	MARCHANT.	A. M. C. F.	12	24	37	46	55	58	60	61	74	84	93	94		96		97														

175 cm³

2	8	50	PAHIN.	AUTOMOTO	14	29	38	53	63	77	91	105	119	133	147	162	175	177	182	196	207	214	228	241	256	268	281	293	1 843,827				
		51	GOLL.	AUTOMOTO	12	25			36	41																							
		52	MATHIEU.	DS MALTERRE.	16	19	23	40																									
5	17	53	RAMADE.	DS MALTERRE.	15	31	45	61	75	90	104	116		118	129		141	156	169	183	195	210	223	237	250	264	1 661,059						
		54	BOUCHER.	DS MALTERRE.	9	21	33																										
		56	ROZE.	GUILLER.	3	4		6	8	13	21	34	46	49	63		75	89	103	104													
		57	SANTUCCI.	GUILLER.	14	28	29																										
		58	COLON.	GUILLER.	14	26	34	46	61	64		68	79	83	91	92																	
6	18	60	TIERS.	YDRAL.	15	26	41	54	69	81	95	105	110	119	125	140	148	163	177	179	180		189	204	219	235	247	261	1 640,886				
3	9	61	DELAUNÉ.	YDRAL.	15	30	45	60	74	88	103	111	120	134	148	156	169	178	185	199	213	226	241	255		266	279	293	1 842,301				
1	5	62	TANO.	YDRAL.	14	29	44	58	74	88	102	117	131	145	160	173	187	201	216	229	245	259	274	287		299	319	327	2 054,661	85,611			
		63	BOILLOT.	M. C. S' Gen.	2	2	5	15		19	29	32	36	49	57	70	77	79		86	98	108											
		65	ROUGER.	ALCYON.	15	20	29	43		67	77	88	95		98	103																	
7	19	66	RIVARD.	A. M. C. F.	10	23	36	48		70	75		90	99	110	118	130	138	147	149		153	163	175	185	198	209	221	1 591,313				
4	14	68	VIAENE.	A. M. C. O.	12	24	36	49	63	73	86	97	110	120	131	144	156	167	180	189	200	211	224	236	247	259	270	280	1 162,107				
		70	POHU.	A. M. P.	14	18																											

500 - 750 - 1200 cm³

1	6	80	DUPRAT.	VINCENT	14	29	43	58	73	86	115	115	125	138	151	166	179	190	203	216	231	245	257	270	284	296	308	321	2 019,759	84,156
		84	DRUET.	C. E. M. E. C.	13	27	39																							
1	13	85	DORÉ.	C. E. M. E. C.	12	26	41	53	66	69		79	91	102	114	127	138	153	165	179	192	205	216	229	243	255	268	282	1 772,436	73,850
		90	DELAHERCHE.	A. M. P.	10	14	24	30		31					40	48	57	61												
1	21	91	GRILLON.	ARIEL.	12	25	34	47	57	64	70	82	88	98	100	108	118	128	132	134	146	155	164	175	185	196	209	218	1 372,013	57,166



1950 : 1^{er} Moury PUCH 125

1951 : 1^{er} Weingartmann PUCH 250

1952 : 2^{me} Weingartmann PUCH 250

3 fois 2^e
au CLASSEMENT GÉNÉRAL



BOL D'OR 1953

1^{er} Weingartmann sur PUCH 250
2^{me} au Classement Général

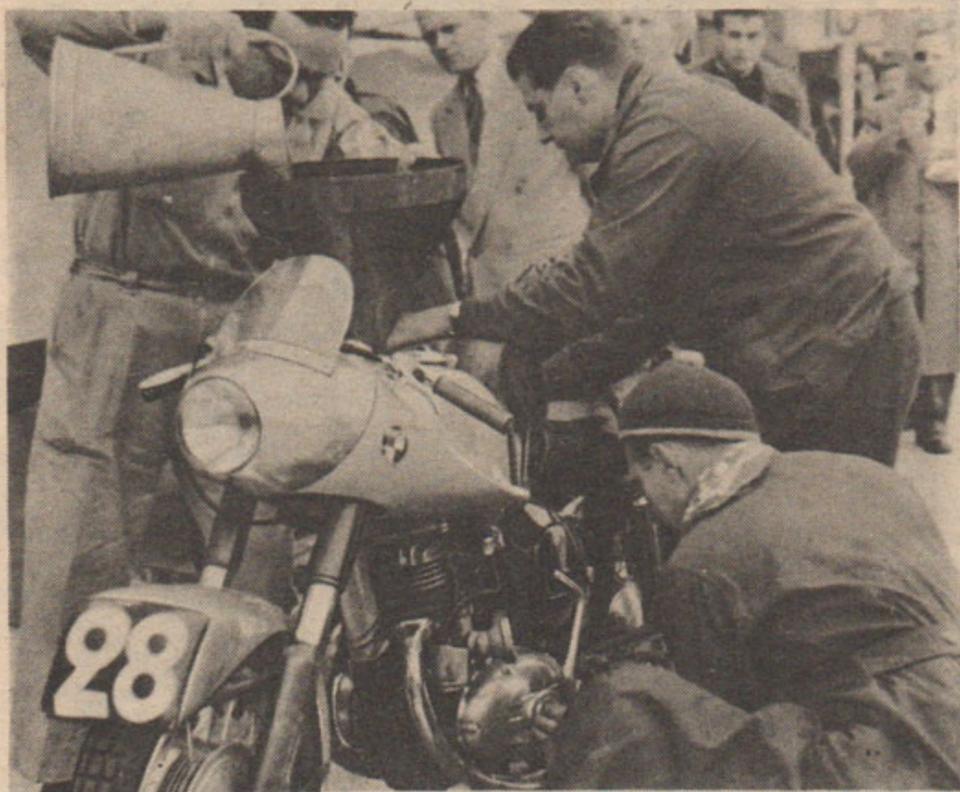
Une nouvelle grande victoire

IMPORTATEUR GÉNÉRAL
FRANCE & COLONIES

ETS P. HUMBLLOT

72-79-81, Rue du Faubourg-Saint-Jacques
PARIS-14^{me} GOB. 24-32 et 31-24





Ci-contre, un ravitaillement éclair de Weingartmann. Son mécanicien vérifie le niveau d'huile de la boîte. A droite, Lefèvre, à l'arrivée, reçoit fleurs et compliments...



qui bat son record de 1951 avec une moyenne de 107 kmh 247. Il bat également le record auto de l'an dernier. De sa belle performance, nous ne pouvons dire qu'une chose, il tourna avec une régularité parfaite et n'eut pas à faire de mécanique. (Ils furent rares ceux de cette catégorie). Lefèvre remporta la victoire haut la main sans avoir dû forcer outre mesure.

Encore une fois bravo ! Et décidément l'association Norton-Lefèvre est bien difficile à battre au Bol d'Or.

Le second des 500 et troisième du classement général est Bonte, sur Cemec, qui tourna très régulièrement, mais ne put améliorer sa performance, n'ayant pas une machine suffisamment rapide. A l'inverse des 750 de la même marque, sa Ce-

mec ne nécessita aucun arrêt autre que ceux de ravitaillement.

En deuxième position au classement général et premier de sa catégorie, Weingartmann, que personne n'était de taille à inquiéter avec sa Puch d'usine. Régularité d'horloge pour lui aussi et grosse impression sur le public qui n'eut pas beaucoup le temps de voir la machine à l'arrêt ni d'ailleurs le pilote.

En 175 cmc., le premier est Tano qui aurait dû s'approprier le record de sa classe. En effet, à la vingtième heure, il totalisait 287 tours, soit 5 de plus que Bouin à la même heure, l'an passé.

Le bloc-moteur Ydral aura une nouvelle fois prouvé ses possibilités. Remarquons entre autres la constance de son rendement, car du début à la fin, il développa une puissance toujours égale.

Le second en 175 cmc. est Pahin sur Automoto qui avait fait confiance à l'AMC à culbuteurs. Malgré quelques incidents mécaniques, il bat de justesse le jeune Delauné sur Ydral, de quelques centaines de mètres.

En 350, le seul concurrent parti termine à 76 kmh. de moyenne. Course régulière et sans incident de la Jawa qui, malheureusement, souffrit du manque de concurrence.

En sides, nous trouvons la 1.000 Vincent de Duprat qui termine à 84 de moyenne en catégorie 1.200.

Doré termine également seul en 750 avec sa Cemec qui se refuse à garder de l'huile et la dispense généreusement sur les pieds de son pilote.

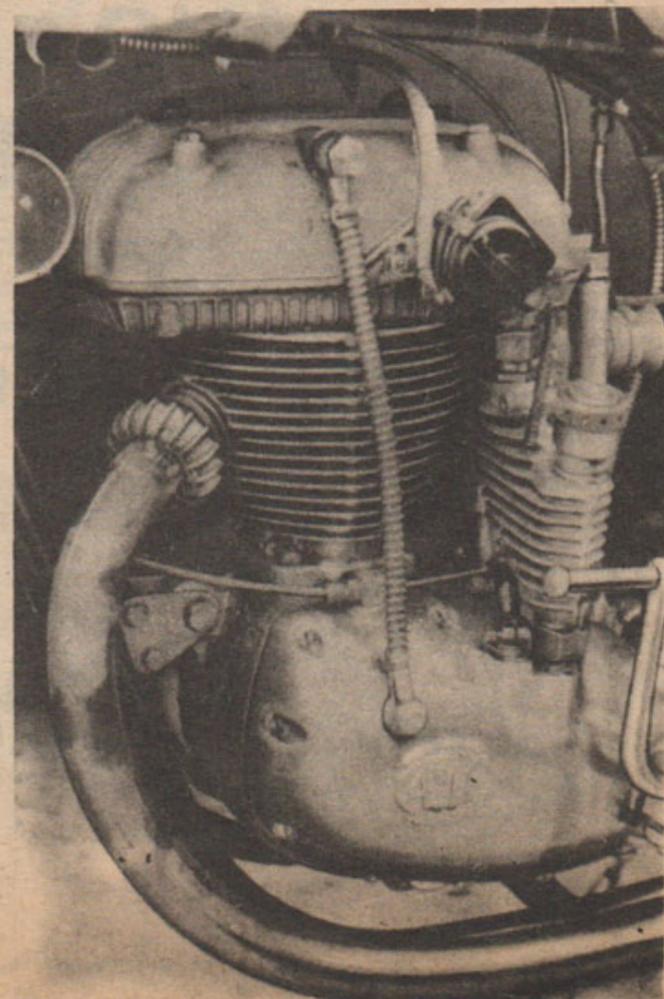
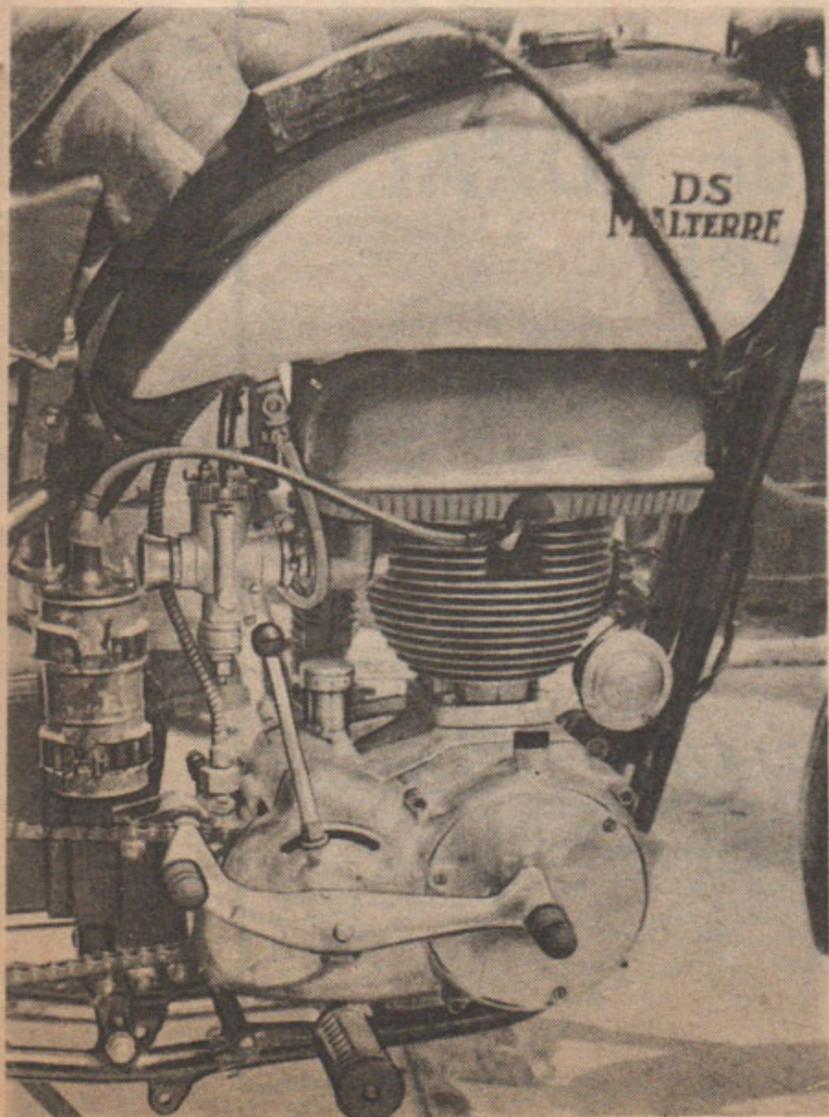
Dans les sides 500, nous trouvons Grillon qui avait changé sa 350 Ariel bien connue contre une 500 de même marque.

Ainsi, si ce 25^e Bol d'Or a enregistré de belles performances mécaniques comme celles de Lefèvre (Norton), Weingartmann (Puch), Tano (Ydral), par contre, le désintéressement du grand public devrait rendre les organisateurs pour le moins inquiets, quant à l'avenir de l'épreuve elle-même.

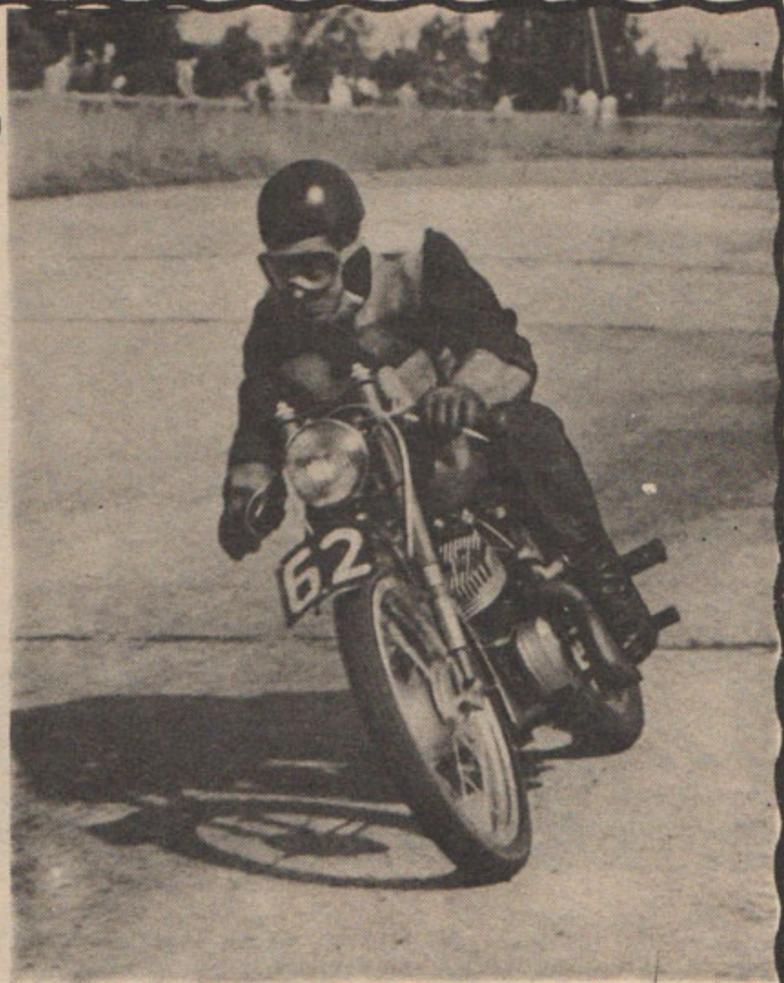
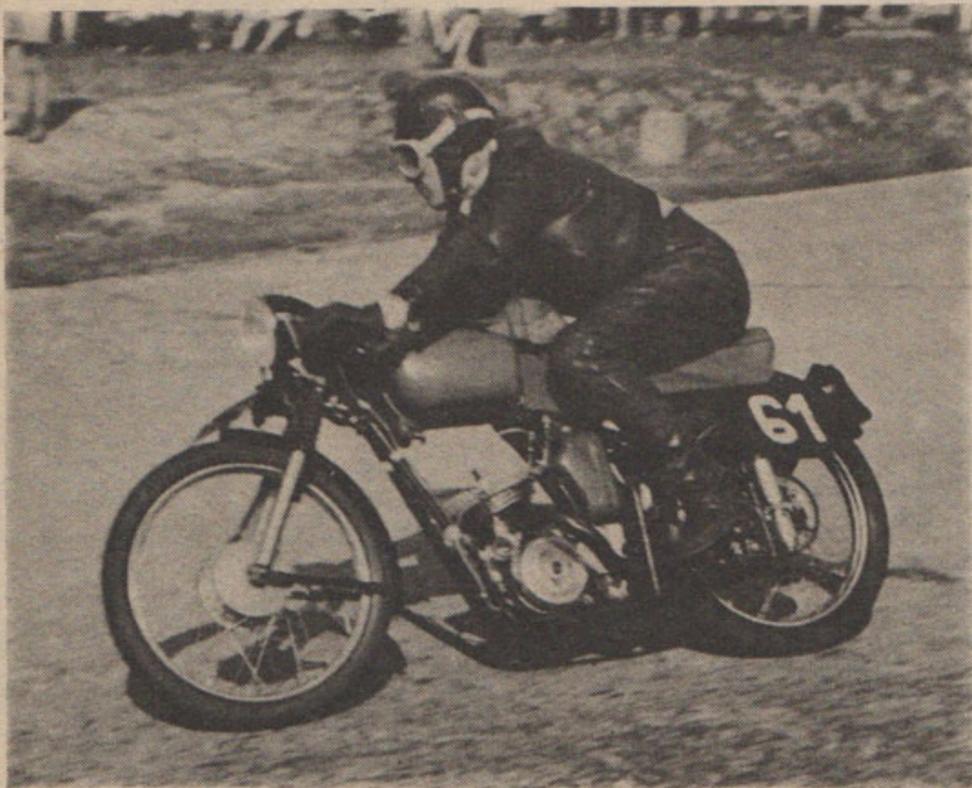
Le Bol d'Or ne vivra pas toujours sur sa gloire passée. Un rajeunissement de la formule s'impose, car les constructeurs, à la fin, se laisseront de faire des exploits devant des tribunes vides.

JUNIOR

Deux vues du moteur AMC 175 à deux arbres à came en tête, qui, d'une manière générale (sauf un) souffrirent d'un manque de rodage et de mise au point.



BOL D'OR 1953



*3 Machines au départ
3 à l'arrivée!...*

1^{er} TANO sur Macquet moteur YDRAL

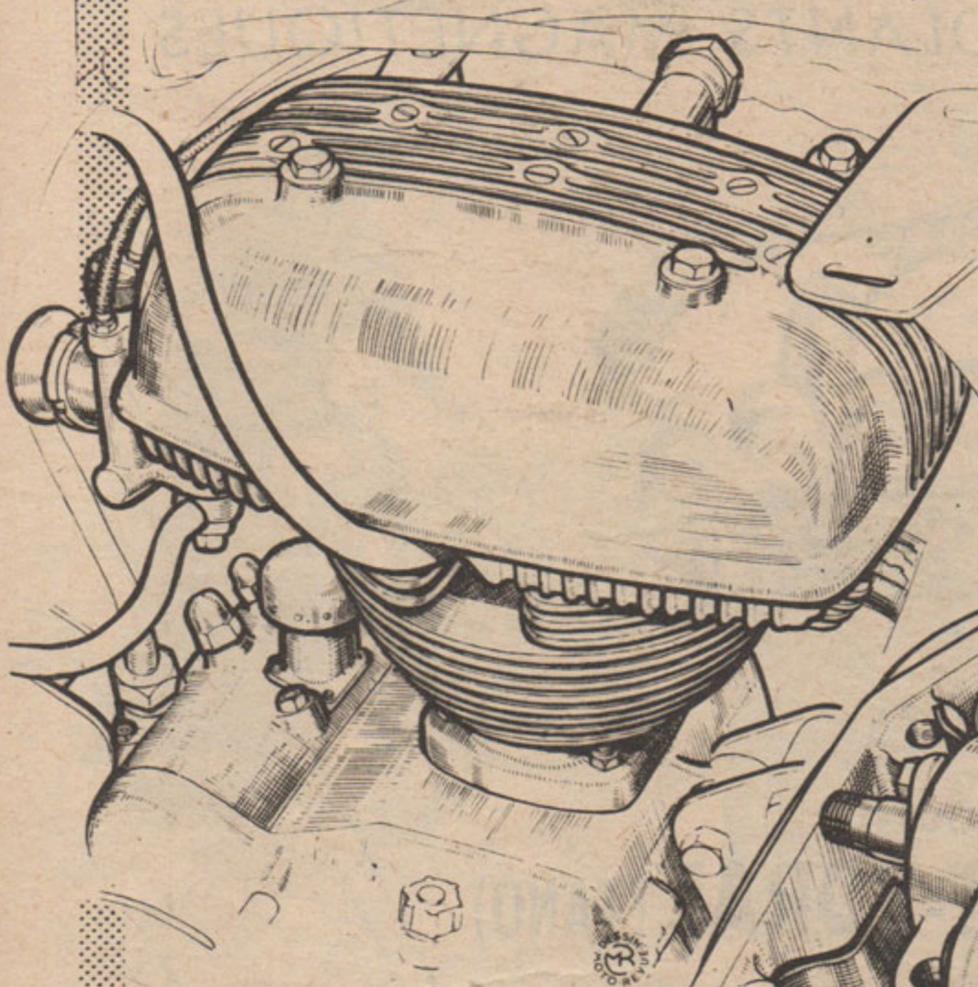
2^{me} Delauné sur YDRAL

6^{me} Tiers sur YDRAL

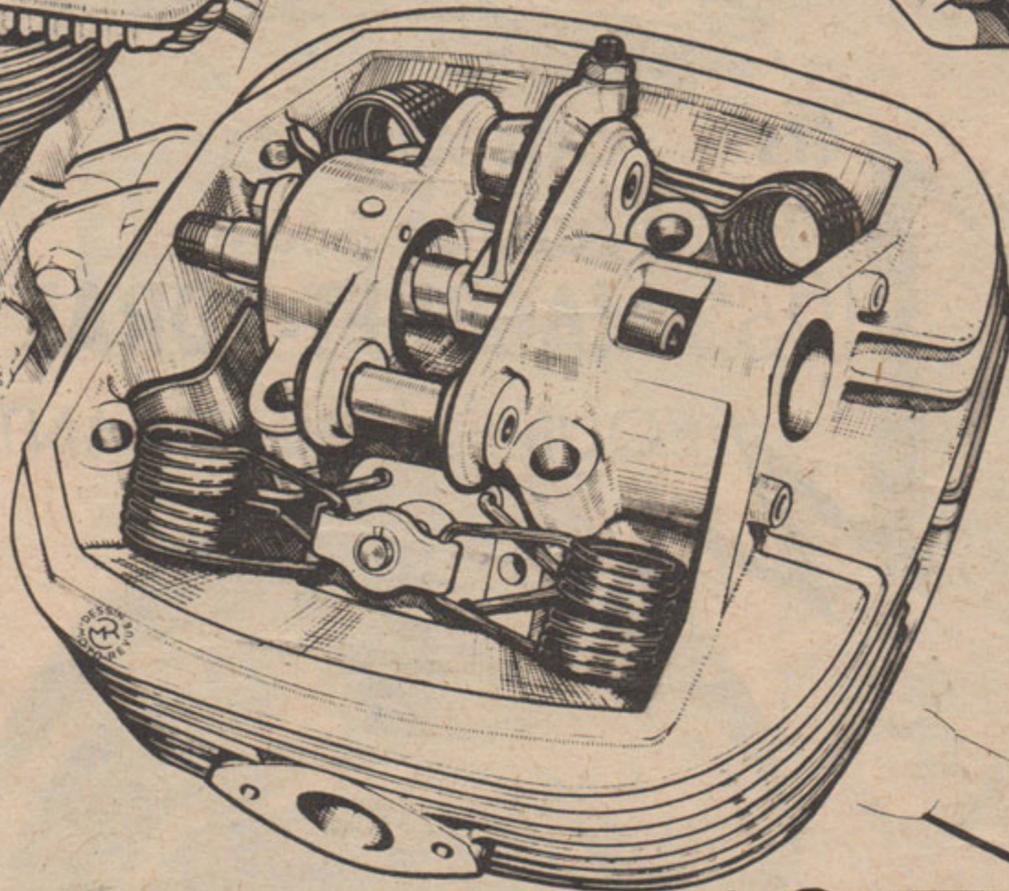
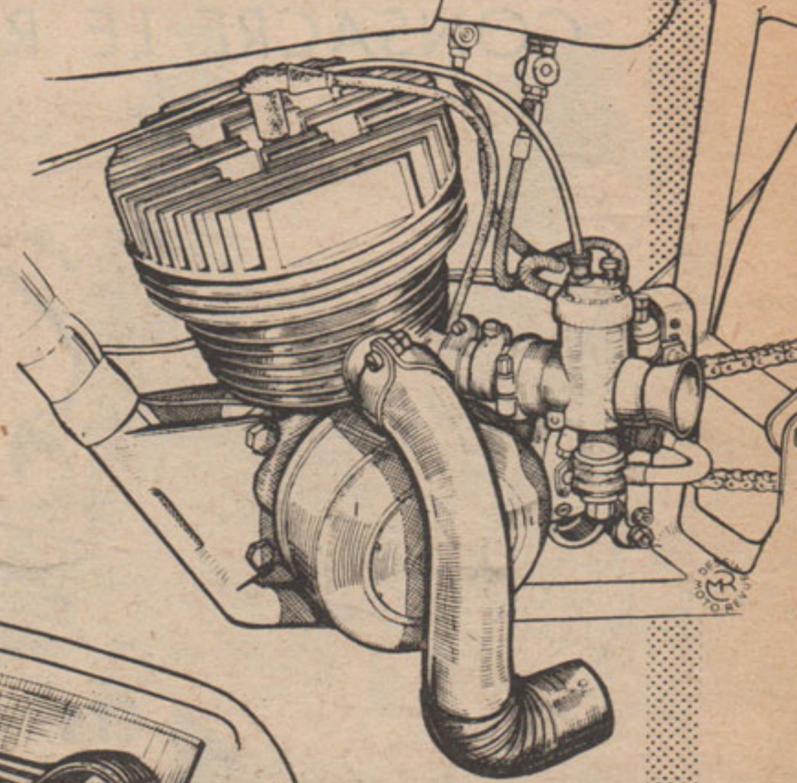
**TANO a couvert en 24 heures 2.054 kms à la moyenne
de 85 kmh 611**

*Faites confiance
au moteur **YDRAL***

NOUVEAUTÉS AU BOL D'OR

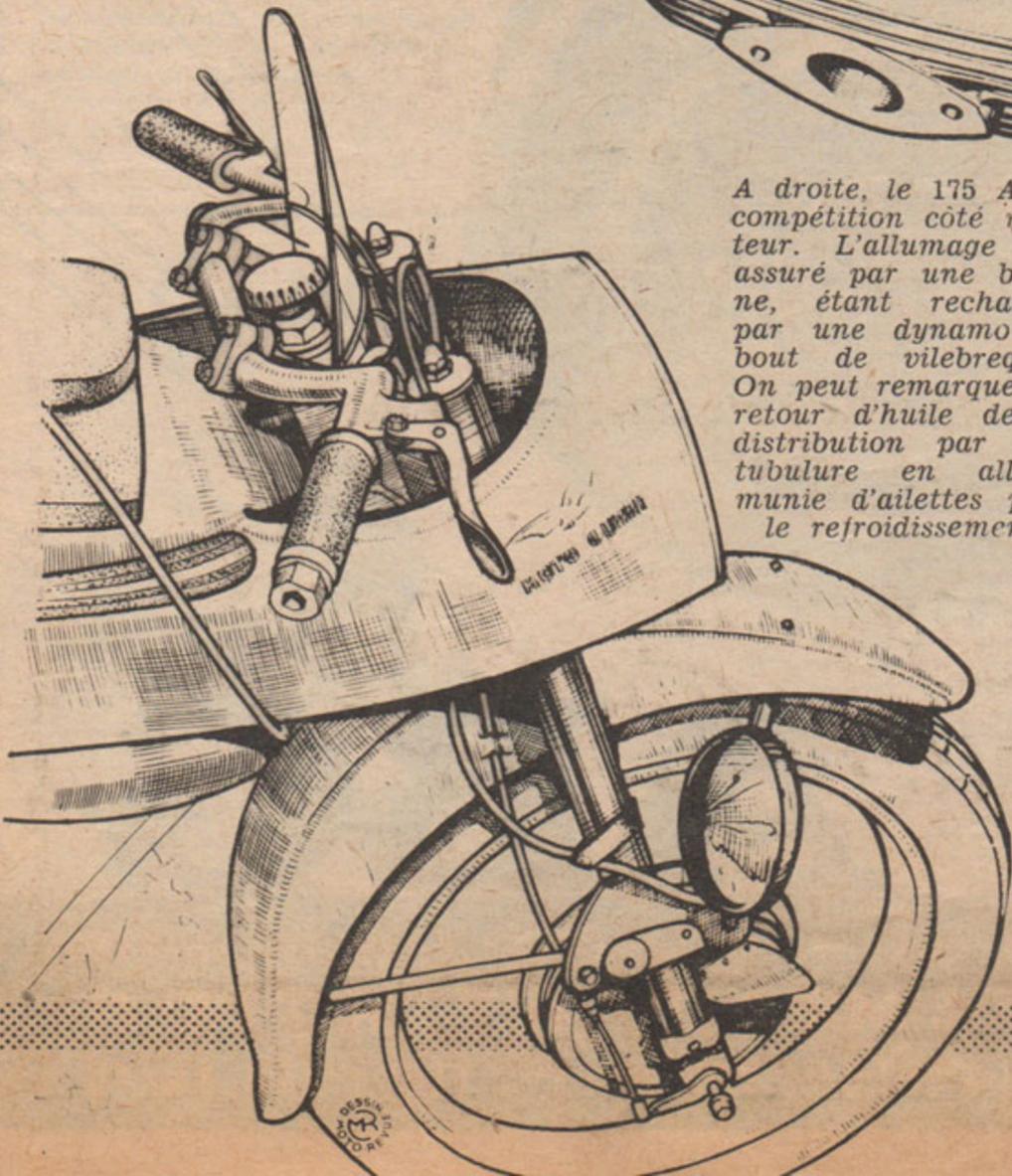


Ci-contre, le boîtier de distribution du double-arbre AMC est d'une forme quelque peu volumineuse et... inattendue. L'entraînement est effectué par un arbre vertical à la place des tiges, et 5 pignons du côté droit. A droite, le 175 Ydral à culasse fraisée dans la masse et cylindre bronze, ce qui élimine les distortions.

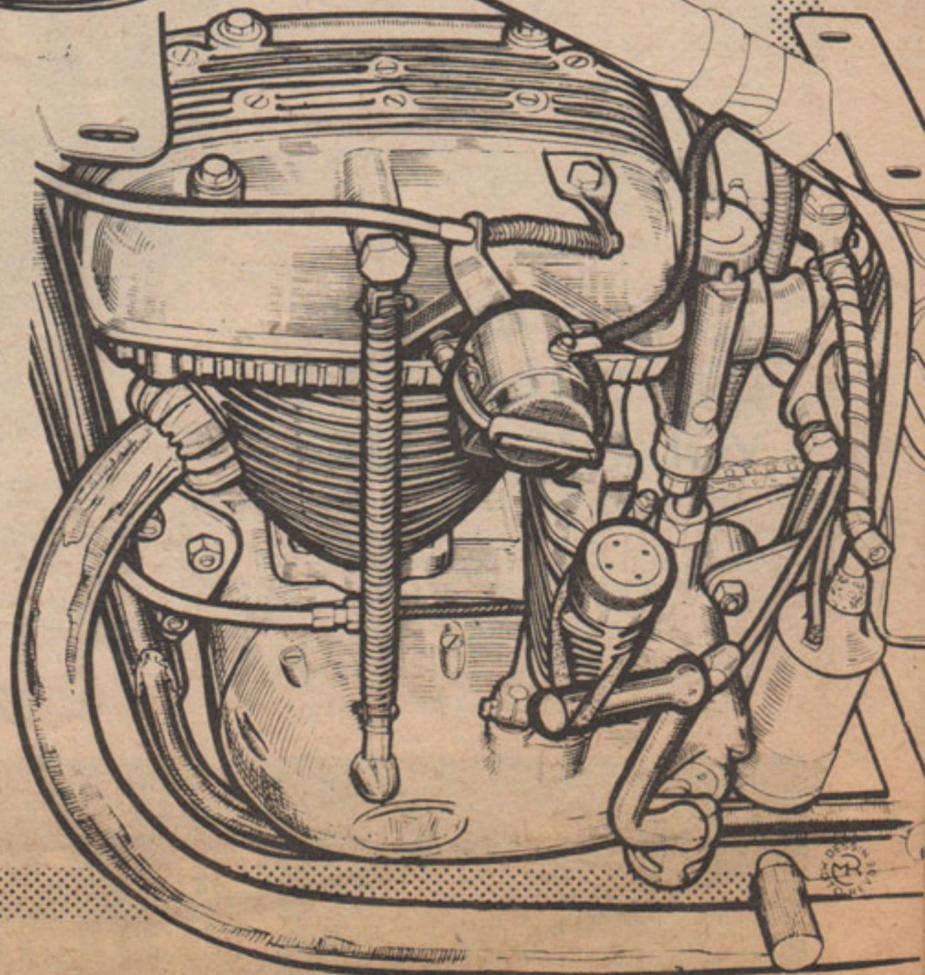


Ci-contre, une vue de la culasse du 250 AMC qui sera bientôt commercialisée. La 250 D.S. Malterre de Camus était équipée de ce moteur qui s'est comporté honorablement. On voit l'arbre à cames central qui entraîne le rupteur (enlevé). La position de la bougie est assez curieuse, à l'horizontale, en dessous du rupteur.

Le carénage de fourche de la 500 Guzzi « Astore » de Pecetto. Le phare est monté sur un bras de la fourche.



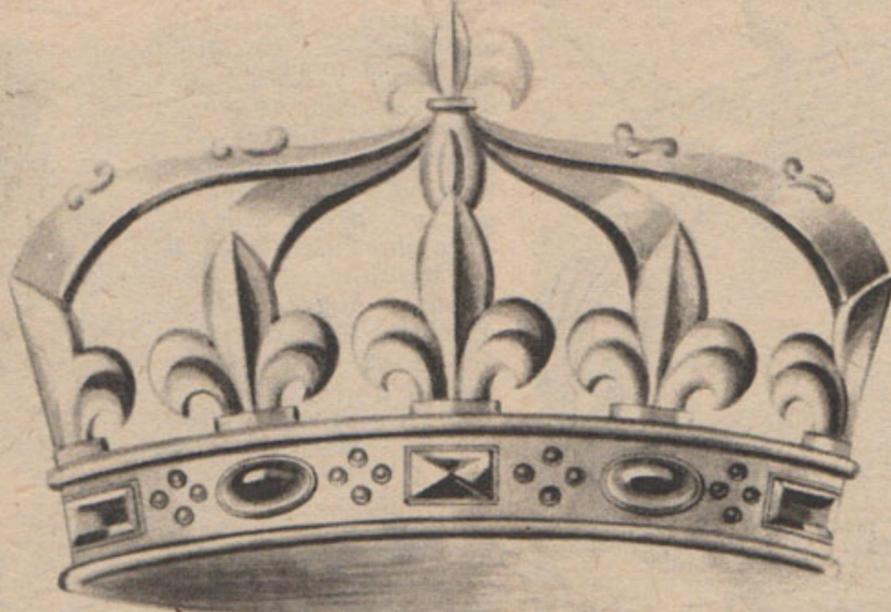
A droite, le 175 AMC compétition côté rupteur. L'allumage est assuré par une bobine, étant rechargée par une dynamo en bout de vilebrequin. On peut remarquer le retour d'huile de la distribution par une tubulure en alliage munie d'ailettes pour le refroidissement.



CHAQUE ANNÉE

LE BOL D'OR

CONSACRE LE ROI DES VOLANTS MAGNÉTIQUES



ers

CATÉGORIE 175 cm³

1952 PEUGEOT (BOUIN)

1953 **MACQUET-YDRAL** (TANO)

ÉQUIPÉS DU VOLANT



A TOUS MOTEURS
DE QUALITÉ
VOLANTS **ABG**

ALCYON, AMC
AUBIER-DUNNE
GNOME ET RHONE
LAMBRETTA
MONET-GOYON, PEUGEOT
ULTIMA, VELOCAR, YDRAL

ABG

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 150.000.000 DE FR^S
DÉPARTEMENT AVIATION
3, IMPASSE THORETON, PARIS-15^e - TÉL. : VAU 68-40

SUCCES ANGLAIS AU MOTO-CROSS D'ARGENTEUIL

Disputé dans les carrières d'Argenteuil, ce moto-cross organisé par le MC Banlieue Nord a vu la victoire de l'anglais Ward, devant son compatriote Stonebridge.

Brassine ne put mieux faire qu'une course régulière durant chaque manche, ce qui le situe 3^e au classement général. Voici d'ailleurs celui-ci : 1. Ward ; 2. Stonebridge ; 3. Brassine ; 4. Rütman ; 5. Lusseyrand.

Scossa, de son côté, se déchaina en catégorie 500 nationale, suivi de Drobecq, Daudé, Amédéo et Pover.

Classement 250 cmc. : 1. Bénard ; 2. Amédéo ; 3. Cholet ; 4. Mirivel.



Ci-dessus, Scossa sur une Sa-roléa, enleva brillamment la course réservée aux 500 nationaux. Ci-contre, Amédéo, sur une 250 NSU passablement modifiée, fit une excellente démonstration. - En haut, à droite, Brassine, le mieux classé de nos représentants, est pourchassé par Stonebridge. - Au-dessous, le vainqueur au classement général, l'anglais Ward qui s'est révélé très habile sur ce dur circuit.

DERNIERES NOUVELLES DE TOTO MARNAY



Peu connu peut-être de nos jeunes lecteurs — mais il le sera sous peu — Toto Marnay fut un de ces coureurs qui se lancèrent dans la compétition juste avant la fin des hostilités et qui furent peu à peu éliminés des lignes de départ à cause d'un matériel dont la relève ne fut pas faite en temps utile. Mais Toto Marnay n'a pas dit son dernier mot, loin de là, et vient de reparaitre sur nos circuits de vitesse sans coup d'éclat, mais en poursuivant tenacement ses efforts.

Ceci ne doit pas être considéré comme un nouveau début, car depuis de nombreuses années, Marnay court sur piste et il est bien rare que figurant au programme il ne gagne pas.

Son matériel de course est maintenant renouvelé et se compose d'une 500 Norton Featherbed, d'une 350 Velocette (qui sera bientôt remplacée par une 7R AJS) et la 250 Guzzi du regretté Leoni.

Avec ces machines, il a fait de nombreuses courses sur piste dont voici quelques résultats : Bordeaux : V^e Critérium de la ville de Bordeaux. Toto Marnay remporte les catégories 250, 350 et 500 et élève le record du tour à 120 kmh. 865, après avoir frôlé les balustrades de bien près.

RESULTATS

175 cmc. : 1. Soulet en 3'3" 1/10 ; 2. Delan ; 3. Lagrèze ; 4. Jean Henri.

250 cmc. : 1. Marnay en 2'51" ; 2. Rossignol ; 3. Lacoste.

350 cmc. : 1. Marnay en 2'47" 2/10 ; 2. Lacoste ; 3. Magan.

500 cmc. : 1. Marnay en 2'50" 1/10 ; 2. Bachères ; 3. Mechin.

Course handicap : 1. Marnay, en 2'41" 7/10 ; 2. Soulet ; 3. Rossignol ; 4. Bachères.

Charleville : Coupe de vitesse de l'UM des Ardennes.

175 cmc. : 1. Boillet ; 2. Tourte ; 3. Sutra.

250 cmc. : 1. Pierquet ; 2. Morot.

A noter que le record du tour en cette catégorie est la propriété de Toto Marnay en 14" 8/10, soit à une moyenne de 98,244 kmh.

En 500, c'est encore Marnay qui remporte l'épreuve à 99 km. 612 de moyenne horaire, avec le meilleur tour à 103,860.

Bayonne : Course de vitesse sur piste. Marnay détient là encore le record du tour en 17", soit à la moyenne de 105,882 kmh.

RESULTATS

175 cmc. : 1. Soulet, 5 kms, 3'27" 2/5 ; 2. Villeneuve ; 3. Bachères, etc...

500 cmc. : 1. Toto Marnay, 5 kms en 3'4" 2/5 ; 2. Bachères ; 3. Lhamousy ; 4. Callède.

Les projets de Toto portent actuellement sur la piste parallèlement aux courses de vitesse où il a bien l'intention de se rendre aussi célèbre qu'il l'est pour les fanatiques de la piste.

C'est ce que nous lui souhaitons.



522-525



300



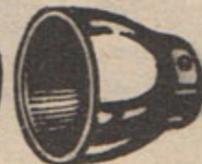
400



610



121



"F"

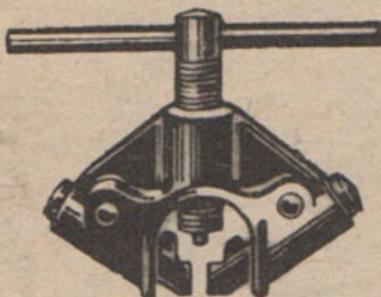
ACCESSOIRES

POUR



SAKER

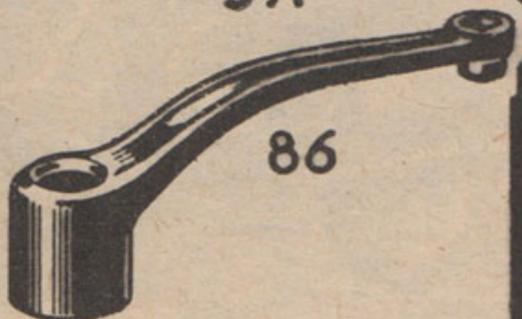
ETS ANDRÉ PORTERIE



391



263



86



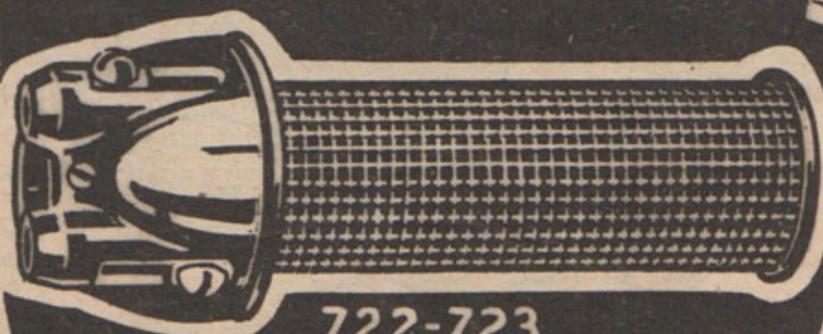
270



"P"



251



722-723



600

SAKER LEVALLOIS

SAKER LEVALLOIS

INAUGURATION

à

BARBES MOTO-CYCLES

Récemment a eu lieu boulevard Barbès l'inauguration du nouveau magasin de Barbès Moto-Cycles. Cette maison qui se trouvait anciennement rue Doudeauville est représentant de BSA, Sunbeam, Guzzi, Lambretta, Gima, Guiller, Jonghi, etc.... Et de nombreux exemplaires en sont exposés dans les vitrines de ce moderne magasin.

A l'inauguration étaient présents Mr Trével, directeur des pièces détachées de BSA, Mr Marcel Guimbretière, de la maison Guiller, Mr Papin, Directeur Général de Jonghi, Mr Bosernitan de la « Sopex-Lambretta », Mr Maury, importateur Guzzi, Mr Cassier et sa fille de la Générale de Vente Automobiles, ainsi que les architectes et de nombreux amis. Mr Rabuteau, président de la Movéa, s'était fait représenter par un de ses secrétaires.



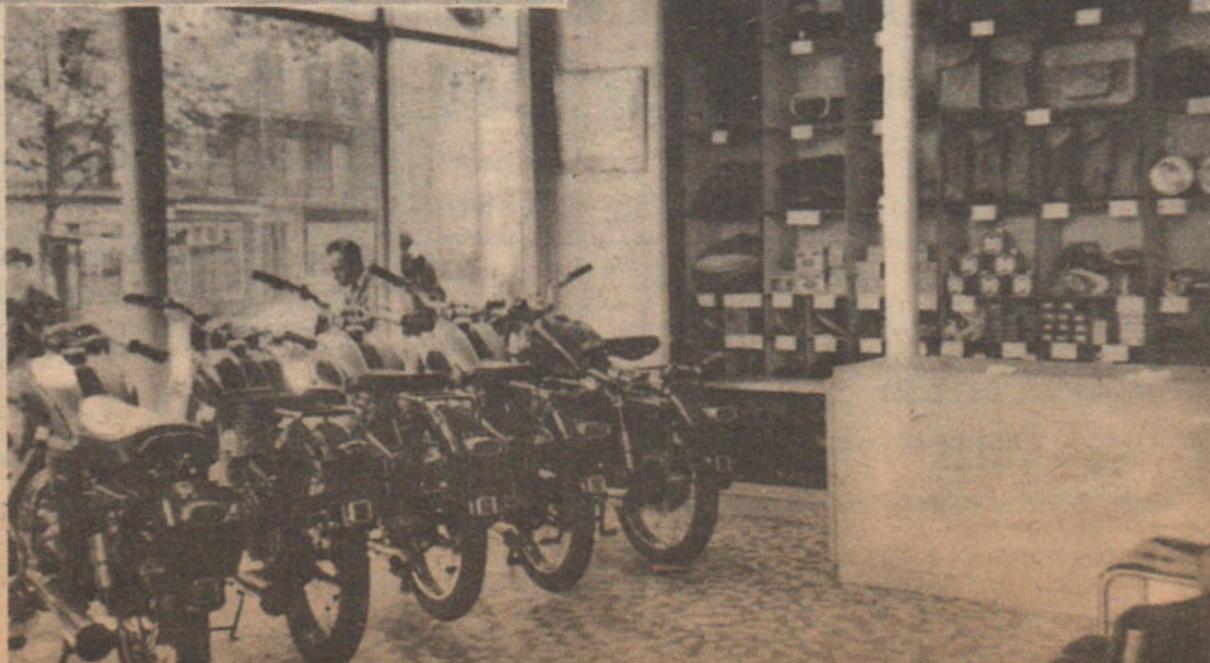
Ci-dessus, un toast au succès futur de la maison. A droite, M. et Mme Guilbert. Ci-contre : l'agréable façade qui accueille le motocycliste. Ci-dessous : quelques-unes des machines exposées, et les nombreux casiers remplis d'accessoires.

Malgré ce changement, les conditions de vente de Barbès-Motos-Cycles n'ont pas changé et vous pourrez toujours vous procurer votre machine avec un versement de 1/3 à la commande.

Un crédit de 12 mois est également concédé pour les motos d'occasions dont Barbès fait également la reprise et assure le dépôt-vente.

Afin d'être plus agréable à ses clients, Barbès-Motos-Cycles reçoit maintenant ses clients dès 8 heures du matin jusqu'à 20 heures, au lieu de 7 h. 30 à 19 h. 30.

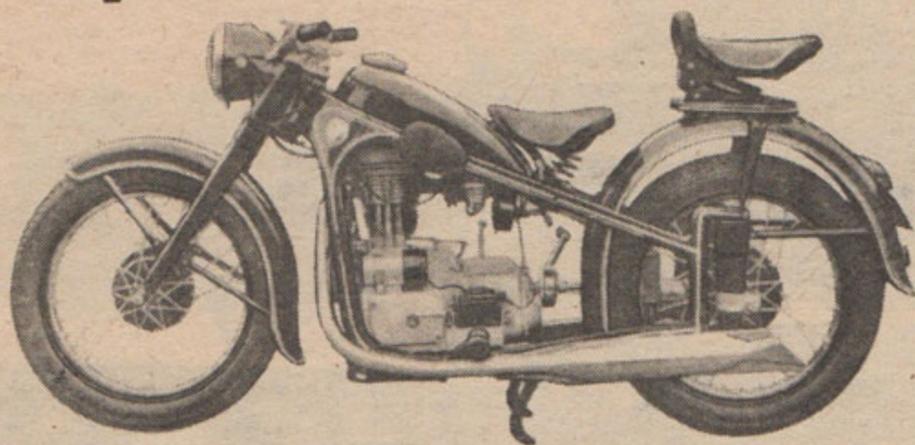
Félicitations à Mr et Mme Guilbert.



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

LA MODERNISATION DE LA MEILLEURE MOTO 350 Cm³

ELLE EST PRODUITE PAR L'USINE « EISENACHER

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

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

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

PUISSANTE - CONFORTABLE

IDÉALE POUR LE GRAND TOURISME

en duo comme en solo.

Ses perfectionnements donnent :

UNE ÉCONOMIE 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.

DENFERT-SPORTS

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

LIVRE RAPIDEMENT

Vespa & **Geugeot**

CRÉDIT 12 ET 15 MOIS

Réparations, mises au point par techniciens spécialisés

CAMPING
4 MOIS DE CRÉDIT

GRATUIT

au-dessus de 40.000 Frs d'Achat

DÉPOSITAIRES :

André JAMET - RACLET - LAFUMA

CATALOGUE 53 contre 30 fr. en timbres

MATÉRIEL - VÊTEMENTS SPORTS

Magasin ouvert le lundi, à partir du 15 juin inclus

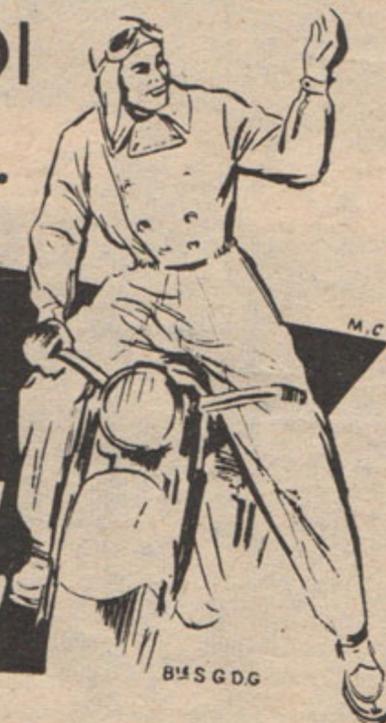
POURQUOI
dit-on ?..

PRATIQUE...

COMME

MACOMBYNN

Ça... c'est VRAI!



parce que...

c'est le seul survêtement motocycliste, c'est la
seule combinaison d'une seule pièce qui n'a
pas le désagrément de s'enfiler par les pieds.

S'endosse comme un pardessus.

M A C O M B Y N N

possède tous les avantages des anciennes
combinaisons sans en avoir les inconvénients

Consultez ceux qui la portent ou votre motoriste

Seul Fabricant : Ets CHANTRIEUX-LEFEVRE
2, rue de la Plumette - AMIENS

RÉSULTATS SPORTIFS

CIRCUIT DE BOURGES

La pluie tomba toute la matinée sur le circuit de 1.300 mètres, et ne permit pas aux concurrents de s'entraîner sérieusement. Néanmoins, le vent dispersa tout et ce fut le soleil.

Catégorie 175. Première série. 12 tours : la lutte est chaude entre Bouin, Lacour, Léchelon et Guignabodet. Pourtant Bouin et Lacour s'échapperont, tandis que Léchelon est sauté par Guignabodet et Chapelle.

Classement : 1. Bouin (Peugeot), meilleur tour à 76,97 kmh ; 2. Lacour (Peugeot) ; 3. Guignabodet (Sphinx) ; 4. Chapelle (Terrot) ; 5. Gioux (AMC) ; 6. Léchelon (DSM).

Catégorie 175. Deuxième série. 12 tours : le signal du starter est donné et déjà on perçoit le rugissement de la Puch de Charbonnier qui s'élança, suivi à la roue par Tessier et Verchère, il se fera d'ailleurs sauter, mais pas pour longtemps. Nous aurons ainsi :

1. Charbonnier (Puch 125 cc), record du tour à 77,74 kmh ; 2. Tessier (Terrot) ; 3. Verchère (Peugeot) ; 4. Michel (spéciale Michel) ; 5. Mourguay (DSM) ; 6. Mattens (AMC).

(Les 6 premiers de chaque série retenus pour la finale)

C'est Tessier qui mène, suivi de Charbonnier, Bouin et Lacour assez en retrait, vers le milieu de la course, Charbonnier chute, et se retrouve 9^e, Bouin et Verchère attaquent alors Tessier.

Classement : 1. Tessier, record à 79,3 kmh ; 2. Bouin ; 3. Lacour ; 4. Guignabodet ; 5. Verchère ; 6. Charbonnier ; 7. Gioux à 1 tour.

Catégorie 250 cmc. 25 tours : au départ, en tête, Faucheraux, Piroué et Guérin René. Mais c'est Moury sur sa Puch qui boucle le premier tour, Faucheraux le sautera rapidement, derrière Moury et Gueurce. Aux deux tiers de la course, nous ne voyons plus Moury.

Classement : 1. Faucheraux (Guzzi), meilleur tour à 84,95 kmh ; 2. Gueurce (K. Escoffier) ; 3. Guérin René (Guzzi) à 1 tour ; 4. Belkchout (Excelsior) ; 5. Michaud (K. E.) ; 6. Robbes (Excelsior) ; 7. Cornet (Benelli) ; 8. Guignabodet à 5 tours.

Catégorie 350 cmc. 35 tours : très belle course, dont l'attrait résidait dans la lutte Guérin-Hug qui restèrent rous dans roue pendant une trentaine de tours. Guérin chute dans le virage de la passerelle, mais le peloton est loin, il terminera donc 2^e, après Hug 1^{er} (Guérin Velocette, Hug Norton) ; 3. Deschamp (Norton) ; 4. Moins ; 5. Chapelle ; 6. Besse ; 7. Valeyre.

Catégorie 500 cmc. 40 tours : Kibler fait un départ rapide, suivi de Léchelon, Sutra, Guérin. Hug autant Guérin et Sutra talonne Léchelon. Kibler, avec une avance raisonnable, n'est plus inquiété par le duel Hug-Guérin. Kibler a doublé tous ses concurrents, c'est l'âpre dispute entre Hug et Guérin pour la seconde place.

Classements : 1. Kibler (Norton) à 89,72 kmh ; 2. Hug (Norton) à 1 tour ; 3. Guérin (BMW) ; 4. Léchelon (Norton) ; 5. Faucheraux (Gilera) à 3 tours ; 6. Braun ; 7. Daoust.

Catégorie sidecars. 25 tours : Guérin avec passager (Terminet) prend la tête. Michel l'inquiète et le double lorsque Guérin se trouve dans un virage. Léchelon fait une belle remontée et vient disputer la deuxième place à Guérin qui, avec sa roue AV faussée, tient bon.

Classement : 1. Michel (Norton) ; 2. Guérin B. (BMW) ; 3. Léchelon (Norton) ; 4. Faucheraux (Norton) à 1 tour ; 5. Theys (Norton) ; 6. Cornet (1000 Vincent).

Duverniet, vainqueur à l'accélération-freinage.

24 HEURES DE SCHAERBEEK

Cette épreuve qui est très considérée Outre-Quévrain a eu un retentissement considérable dans les milieux motocyclistes belges. En effet, cette année l'épreuve avait été rendue plus dure, les organisateurs étant las de distribuer des médailles d'or aux gagnants dont le total était sensiblement celui de la liste des engagés. Le parcours fut donc modifié et empruntait en grande partie les chemins de la campagne belge, et cela sur une distance approchant les 600 kms. Au total, près d'une soixantaine de pilotes étaient engagés, parmi lesquels on relevait 12 pilotes sur des 350 cmc. (AJS, BSA, Saroléa, Triumph et Scovell) et deux 500 seulement (AJS et Gillet d'Herstal).

Les 250 et les 175 cmc. fournissaient chacune 19 noms et les 125, 9, dont un scooter Lambretta.

Toute la valeur de l'épreuve sera prouvée, quand on saura que sur 55 partants, 8 (huit) seulement arrivèrent !

Ce simple chiffre est lourd d'évocation sur la difficulté qui a présidé ce circuit de régularité... un vrai celui-là. A remarquer la participation des allemands, avec une équipe Maico sur des 175 cmc. et des italiens sur 125, 175 et 200 Rumi.

Voici le classement :

1. Herman (belge) TWN 250, 6 pts ; 2. Delbouille (belge) Gillet Herstal 250, 11 pts ; 3. Ecozières (belge) TWN 125, 37 pts ; 4. Troisi (italien) Rumi 175, 45 pts ; 5. Hess (allemand) Maico 175, 69 pts ; 6. Kempeneers (belge) Gillet d'Herstal 250, 83 pts ; 7. Allenberg (allemand) Maico 175, 91 pts ; 8. De Jonckee (belge), Saroléa 350, 128 pts.

NORTH-WEST 200

Cette classique course anglaise s'est terminée en 500 par une victoire de Lawton battant son coéquipier Kavanagh (tous deux sur Norton). Armstrong sur Gilera 4, victime de sa boîte de vitesses, se classe 3^e et Dalz, deuxième monte anglaise de Gilera, se retira, ayant reçu une pierre projetée par la roue arrière d'Armstrong dans ses lunettes.

La catégorie 350 vit pour la première fois en compétition la Norton carénée dont nous vous avons déjà entretenu. Après un mauvais départ, cette machine, menée par Amm, battit le record du tour, mais abandonna au troisième passage pour ennui de moteur. C'est donc Mac Intyre, sur AJS (2 soupapes) qui gagne devant Pearce.

En 250 cmc., une Guzzi était présente, avec A.F. Wheeler au guidon et elle gagne évidemment devant une Excelsior (Andrews) et une Velocette (Purslow).

GRAND PRIX DE VALENCE

Organisé par le Moto-Club de Valence (en Espagne), cette épreuve s'est courue sur un nouveau circuit et comportait l'attribution du Trophée Fallas 1953. C'est le français Jeau-Pierre Bayle qui fut le vainqueur absolu en 500 cmc., après que John Grace qui menait depuis une vingtaine de tours, ait dû ralentir pour ennui de magnéto. Francisco Gonzalès termine à 3 secondes de lui, sur une BSA Gold Star de 1950. L'anglais Grace, de Gibraltar, gagne en 350 cmc, avec une moyenne inférieure de 2 kms seulement à celle de Bayle en 500, ce qui est significatif quant à la difficulté du parcours.

CIRCUIT DE REGULARITE DU SUD-OUEST

MOTOS 175 CMC

Sont classés 1^{ers} ex-æquo sans pénalisation et obtiennent un diplôme et une médaille :

Lagrèze, Talou, Soucaret, Des Termes, Vessières, Duverniet, Pahin, Meyroux.

Classement à l'épreuve accélération-freinage :
1. Duverniet ; 2. Pahin ; 3. Talou ; 4. Lagrèze ; 5. Vessières ; 6. Meyroux.

MOTOS 250 CMC

Sont classés 1^{ers} ex-æquo sans pénalisation et obtiennent un diplôme et une médaille :

Juzaux, Lacomme, Gueurce, Plat.

Classement à l'épreuve accélération-freinage :
1. Gueurce ; 2. Juzaux ; 3. Lacomme ; 4. Plat.

MOTOS 350 CMC

Sont classés 1^{ers} ex-æquo sans pénalisation et obtiennent un diplôme et une médaille :

Capitaine Montariol, Lieutenant Marion, Laurent.

Classement à l'épreuve accélération-freinage :
1. Capitaine Montariol ; 2. Lieutenant Marion ; 3. Laurent.

MOTOS 500 CMC

Sont classés 1^{ers} ex-æquo sans pénalisation et obtiennent un diplôme et une médaille :

Dominique, Combélérant, Serrato.

Classement à l'épreuve accélération-freinage :
1. Combélérant ; 2. Serrato ; 3. Dominique.

AIX-LES-BAINS

Les 175 cmc.

Les essais effectués dans l'après-midi du samedi sont prometteurs, puisque le 83 kmh. de moyenne est dépassé par Gaury et Schaad.

Le départ de la course est donné à 17 heures, 30 tours du circuit, soit environ 72 kms.

Tout de suite, Gaury prend la tête, suivi par Schaad et Bouin. Les deux premiers distancent peu à peu Bouin, qui se fait passer à mi-course par Bruguière. Cet ordre se maintient jusqu'à la fin.

RESULTATS

1. Gaury, 58'10", soit 86 kmh. 219 ; 2. Schaad à 30" ; 3. Bruguière à un tour ; 4. Bouin.

Le record du tour appartient à Gaury en 1'37", soit 89 kmh. 443.

Les 350 cmc.

Dès le premier tour, trois hommes se détachent : Tommy Wood, Gerber, P. Monneret. La lutte est très serrée ; Wood tient le commandement jusqu'au 5^e tour, puis le cède à Gerber pour deux tours, le prend à nouveau. Mais les trois hommes de tête restent très groupés. Dès le douzième tour, Wood perd du terrain et bientôt ne passe plus l'abandon de Wood, suivi de celui de Gerber au vingtième tour, laisse le champ libre à Monneret ; la course perd beaucoup de son intérêt.

Mais elle prend bientôt un aspect nouveau : en effet, mètre par mètre, Bruguière remonte de Polo (qui a un tour de retard), 10", 5", 2" séparent les passages des deux AJS devant les tribunes. A quelques tours de la fin, Bruguière saute de Polo, mais se fait repasser in extremis au dernier tour.

RESULTATS

1. Monneret P., 1 h 1'27" 2/5 (96,534 kmh.) ; 2. Bruguière à 17" 3/5 ; 3. de Polo à un tour ; 4. Planque ; 5. Moins ; 6. Schumacker ; 7. Fuhrer.

Record du tour : P. Monneret et Gerber à 98,591 kmh.

Les Sidecars

Smith et Oliver prennent la tête dès le début, suivis par Bétéms et Aubert. Les deux sides de tête prennent rapidement une avance sérieuse sur les autres concurrents. On sent que l'explication va être chaude entre Smith et Oliver pour la première place d'une part, entre Aubert et Bétéms pour la troisième place d'autre part.

Smith et Oliver se succèdent au commandement à un rythme impressionnant, et bien malin qui peut dire lequel des deux allait l'emporter.

Aubert passe Bétéms au septième tour, puis maintient sa position. Bétéms perd peu à peu du terrain et, pour ennui mécanique, abandonne au 27^e tour !

Pour la première place, les positions se précisent : au 28^e tour, Oliver a quelques 20 mètres d'avance sur Smith, et c'est en effet lui qui enlève l'épreuve de haute lutte.

RESULTATS

1. Oliver en 48'43" 3/5 (89,027 kmh.) ; 2. Smith à 1' 3/5 ; 3. Aubert ; 4. Insermini ; 5. Beauvais ; 6. Bolo ; 7. Reichlin ; 8. Claisse.

Meilleur tour : Oliver (92,297 kmh.).

Les 500 cmc.

Au départ, première surprise : Gerber démarre difficilement et se trouve relégué en dernière position.

Au premier tour, c'est Paganí, talonné par Monneret, qui passe en tête.

Au deuxième tour, Paganí est toujours en tête, mais Colnago et Burgraff sont passés devant Monneret, tandis que Gerber a déjà remonté cinq places.

Au troisième tour, c'est Burgraff qui passe en deuxième position, suivi de Colnago et Monneret. Burgraff, Colnago, Monneret passent Paganí. Gerber est maintenant en cinquième position, suivi de Bayle et de Bruguière.

Tandis que Bayle abandonne au huitième tour, Burgraff accentue son avance.

Besse, parti malgré sa chute en 350, s'arrête au douzième tour.

Burgraff se fait rejoindre par Colnago et Monneret. Paganí perd du terrain. Au treizième tour, c'est Colnago qui passe en tête, talonné par Burgraff et Monneret.

Dans les tours suivants, Colnago prend plus de 10" à ses suivants immédiats : Monneret qui est passé en deuxième position, et Burgraff. Entre temps, Wood, décidément malchanceux, abandonne, suivi de Paganí.

Aux deux tiers de la course, Burgraff repasse Monneret.

Nouveau coup de théâtre : Monneret abandonne.

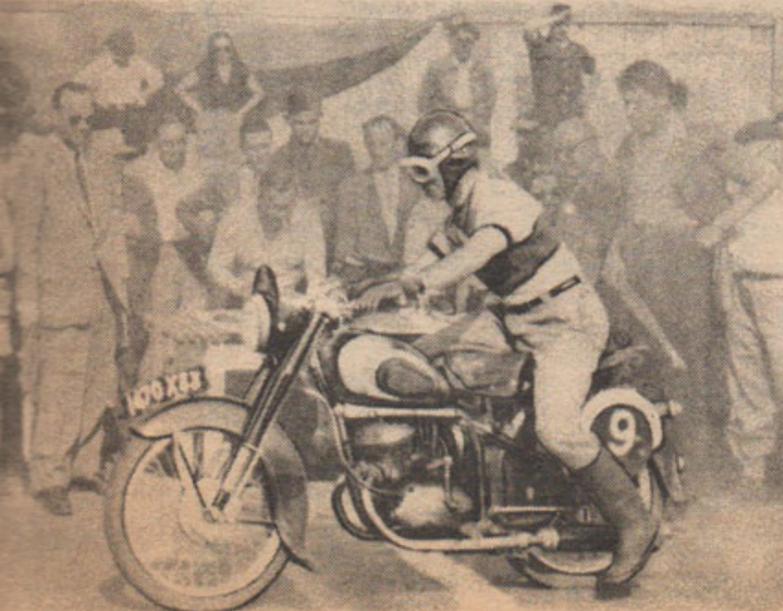
Collignon, qui s'était arrêté au stand pour ennui mécanique, repart néanmoins quelques instants après.

Il ne subsiste plus de doute sur l'issue de la course. Colnago augmente son avance sur Burgraff (19" au 32^e tour) qui a maintenant la deuxième place assurée.

RESULTATS

1. Colnago en 58'13" 2/5 (99,341 kmh.) ; 2. Burgraff à 21" 3/5 ; 3. Gerger ; 4. Bruguière.

Record du tour : 1'23", soit 104,53 kmh.



LA PRIORITE EST UNE BELLE CHOSE. LA VIE UNE PLUS BELLE ENCORE

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

BSA

VENTE À CREDIT

A. DUBOIS

ATELIER SPECIALISE

4-6-3 MOIS

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

PIECES DETACHEES

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



Pour ACHETER, EQUIPER,
 ENTREtenir, REPARER et
 METTRE AU POINT votre
 scooter :

P. BRISSONNET & C^{IE}

Concessionnaire SPEED
 22 ter, Bd Général Leclerc
 Pt de Neuilly — MAI. 87-40
 Conditions exceptionnelles
 de crédit.

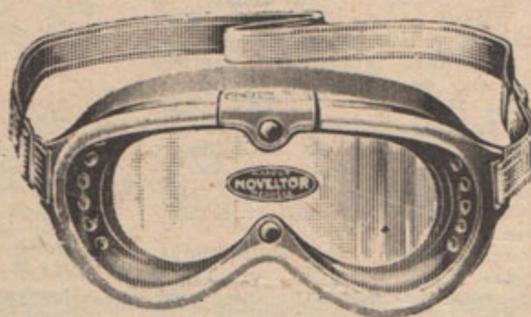
La dernière création



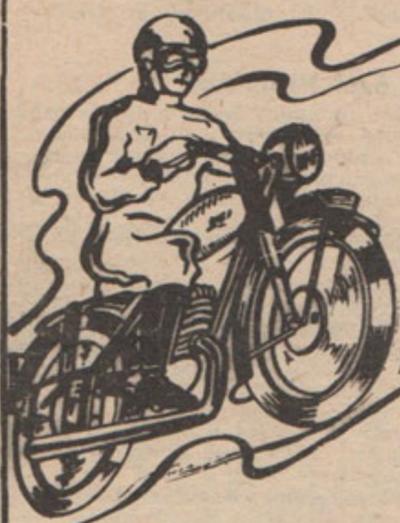
MOREZ

(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.



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**

JEANNERET, de Nice

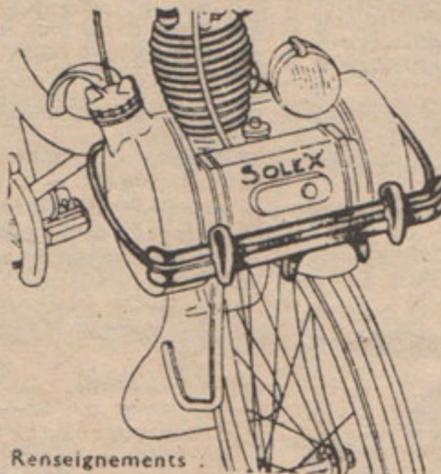
vous offre pour votre
VELOSOLEX

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

La **POIGNEE** pour porter
 très facilement votre Vélo-
 solex d'une main

La **BAVETTE de CARBURA-
 TEUR**, évitant les projec-
 tions d'huile.

Le **FIXE-PAQUET**



Renseignements :

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

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

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

REGLEMENTS DU CASQUE D'HONNEUR

CASQUE D'HONNEUR

Comme chaque année, « Moto-Revue » décernera son casque d'honneur au meilleur pilote français classé suivant le règlement ci-dessous.

ARTICLE I

Un « casque d'honneur » est mis en compétition tous les ans par « Moto-Revue ».

ARTICLE II

Ce casque est attribué au pilote français ayant totalisé le plus grand nombre de points dans les épreuves de vitesse (côtes ou circuits) tant nationales qu'internationales disputées en France, dans les épreuves internationales disputées à l'étranger, d'après l'article IV, et de records du monde battus.

ARTICLE III

Chaque coureur français partant dans une course inscrite au calendrier obtiendra le nombre de points auquel il a droit d'après l'article IV. Chaque coureur est tenu de faire parvenir à « Moto-Revue », 12, rue de Cléry, Paris-2^e, dans la semaine qui suit l'épreuve à laquelle il vient de participer, son classement et l'indication exacte de la course. *En cas d'inobservation de cette clause, aucune réclamation ou contestation ne pourra être admise.*

ARTICLE IV

Le classement sera établi de la façon suivante :

Pour une place de 1 ^{er}	10 points
» 2 ^e	6 »
» 3 ^e	4 »
» 4 ^e	3 »
Pour le meilleur tour général :	2 »

Points non cumulables

Pour départ pris réellement dans une course de vitesse : 1 point.

Pour course terminée dans les délais (avec figuration au classement officiel) : 2 points.

Points cumulables

Dans les courses internationales, disputées en France et à l'étranger :

1 ^{er} des Français	3 points
2 ^e »	2 points
3 ^e »	1 point

Pour les Grands Prix Internationaux 1953 : T.T. Anglais.

Grand Prix de Suisse,
Grand Prix de Hollande,
Grand Prix d'Allemagne,
Grand Prix de Belgique,
Grand Prix de France,
Grand Prix des Nations,
Grand Prix d'Espagne,
les points seront doublés.

Le classement porte sur les épreuves de l'année inscrite au calendrier national et international 1953.

ARTICLE V

Pour chaque record du monde battu, il sera attribué 2 points. Ces points seront doublés si le record est valable pour toutes catégories.

COUPE MOTO-CROSS

« Moto-Revue » récompense, cette année encore, le meilleur pilote de cross.

REGLEMENT

ART. 1^{er}. — Une Coupe « Moto-Cross » annuelle est mise en compétition par MOTO-REVUE.

ART. II. — Cette Coupe sera attribuée au pilote français ayant totalisé le plus grand nombre de points dans les épreuves nationales et internationales disputées en France, et dans les épreuves internationales disputées à l'étranger. Ces épreuves doivent être inscrites au Calendrier National ou International.

et des COUPES de MOTO-BALL MOTO-CROSS

de *Moto
revue*

ART. III. — Afin d'éviter toute réclamation ou contestation, chaque pilote est tenu de faire parvenir à MOTO-REVUE, dans la semaine qui suit l'épreuve à laquelle il vient de participer, son classement.

ART. IV. — Le classement sera établi de la façon suivante :

Pour une place de 1 ^{er}	10 points
» 2 ^e	5 »
» 3 ^e	4 »
» 4 ^e	3 »
» 5 ^e	2 »

Dans les courses internationales disputées en France et à l'étranger, des points cumulables seront accordés :

1 ^{er} des Français	3 points
2 ^e »	2 points
3 ^e »	1 point

Pour les épreuves comptant pour le Championnat d'Europe, les points seront doublés.

ART. V. — Dans le cas des épreuves disputées en deux manches qualificatives et une finale, seul le classement de la finale sera pris en considération.

Dans le cas d'épreuves disputées en plusieurs manches, seul le classement général sera pris en considération.

En outre, il ne sera pas tenu compte de classements différents suivant les cylindrées, et cette Coupe est ouverte indifféremment aux pilotes sélectionnés ou non pour les Championnats de France de Moto-Cross.

COUPE MOTO-BAL

Comme précédemment « Moto-Revue » est heureuse de mettre en compétition cette année une Coupe de Moto-Ball, destinée à récompenser la meilleure équipe, suivant la réglementation suivante :

ART. 1^{er}. — Une coupe de Moto-Ball sera mise en compétition tous les ans par « Moto-Revue ».

ART. 2. — Cette coupe sera attribuée à l'équipe française ayant totalisé le plus grand nombre de points au cours des matches inscrits au Calendrier National.

ART. 3. — Chaque club est tenu de faire parvenir à « Moto-Revue », 12, rue de Cléry, Paris-2^e, dans la semaine qui suit le match auquel il vient de participer, son classement et le nombre exact de buts marqués. En cas d'inobservation de cette clause, aucune réclamation ou contestation ne pourra être admise.

ART. 4. — Le classement après chaque match sera établi par soustraction du nombre de buts marqués. Exemple: X bat Y par 5 buts à 2. X aura 3 points marqués à son actif.

Il ne sera pas tenu compte de classements séparés pour les différentes divisions.

Le club totalisant le plus grand nombre de points à la fin de la saison 1953 enlèvera notre Coupe Moto-Ball.

ÉPREUVES A VENIR

CIRCUIT DE L'OISE

Le Moto-Club de Chantilly organise le 28 juin 1953 une épreuve motocycliste et sidecariste de régularité dénommée : II^e Circuit de l'Oise. Les véhicules admis à concourir sont classés comme suit :

Catégorie A : 275 kms : Motos de 125 à 175 cc. (40 kmh.) — Motos 250 cmc. et sidecars 350 cmc. : 45 kmh.

Catégorie B : 451 kms : Motos 350 cmc. et sidecars 500 cmc. (motos au-dessus de 250 cmc. et jusqu'à 500 cmc.) : 50 kmh — Motos 500 cmc. et au-dessus, et sidecars de plus de 500 cmc. : 55 kmh.

Les passages sont les suivants : Levignen, Attichy, Fréniches, Conchy-les-Pots, Saint Just en Chaussée, Formery, Sully, La Chapelle aux Pots, Gisors, Méru, Le Mesnil, Mello, Gouvieux.

Complétés par les contrôles horaires de : Compiègne, Breteuil, Beauvais, Clermont.

Renseignements : MC de Chantilly. Siège Social : Hôtel du Centre, place Omer Vallon, à Chantilly (Oise).

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CYCLES A MOTEURS

Notre Association organise pour le 21 juin, à l'occasion de la Foire Exposition de Maisons Alfort, une journée du Cycle à Moteur.

A cet effet il y aura :
Un brevet de 300 kms.
Un Rallye Touristique de Régularité de 64 kms 500.

15 heures : présentation de cyclos par les constructeurs.

18 heures : Arrivée du Brevet de 300 kms
18 h. 30 : tirage au sort de lots entre les participants ayant terminé les épreuves dans les délais.

Prix de consolations.

CONCENTRATION A NEVERS

Le MCN organise à Nevers, le 21 juin 1953, une Concentration Nationale ouverte à toute personne munie d'un cyclomoteur, vélomoteur, scooter, moto, sidecar.

Les participants partiront de la ville de leur choix et choisiront leur itinéraire ; ils devront se faire contrôler, soit par une Gendarmerie, Commissariat, PTT, Garage ou tout autre moyen de contrôle officiel, au départ et, en cas de parcours non direct, en plusieurs endroits, afin d'en délimiter le parcours exact.

Les feuilles de contrôle seront établies par les concurrents. Elles devront porter : nom, prénoms, adresse, itinéraire, distance totale et cachets de contrôle. De plus les clubs participants fourniront la liste de leurs membres, ainsi que le nombre de véhicules présents.

Le droit d'engagement est fixé à 100 fr. par conducteurs et 100 fr. par passager. Ils seront perçus au contrôle d'arrivée.

RALLYE CHAMBOURCY - ISIGNY

Le Scooter-Club de France organise un Rallye concentration réservé aux scooters. Il s'agit d'une épreuve fermée, à laquelle pourront participer tous les possesseurs de ce genre de véhicule, à l'exclusion de tous autres. Aucune licence ne sera exigée au départ, que le concurrent soit ou non membre d'un club.

L'épreuve se déroulera le samedi 20 juin, sur le parcours Chambourcy-Isigny, et se terminera le dimanche 21 juin par un gymkhana qui occupera une partie de la matinée.

Le Rallye proprement dit consistera à relier Chambourcy à Isigny sans aucune obligation de moyenne de marche. Le départ sera donné le 20 juin à 8 heures, devant la station Esso, dernier poste à main droite en sortant de Chambourcy. A cet endroit, la route sera barrée par la banderole « Rallye de la Voie Lactée ». Arrivée à Isigny où le contrôle sera fermé à 17 heures.

L'itinéraire imposé sera le parcours direct Evreux, Lisieux, Caen, Bayeux, Isigny (Coopérative ALB), ce qui correspond à une distance de 241 kms.

DANS LES CLUBS

■ MOTO-CLUB DE PARIS. — Le MC de Paris avait 3 engagés au Rallye Paris-La Bernerie-Paris, qui terminèrent tous les trois sans pénalités.

Classement : 2. Bonnaure (1^{er} des 500) ; 5. Lallement ; 14. de Thomasson.

Dernièrement eut lieu le rallye surprise du club. Par différents itinéraires, les concurrents se retrouvèrent pour déjeuner à Larchant, après avoir traversé les forêts de Fontainebleau et de Sénart. C'est là qu'eurent lieu la proclamation des résultats : vainqueur M. Solari, et l'élection de la reine du MC de Paris, Mlle Boisdin.

Programme des sorties du mois de juin :

21 juin : Compiègne-Rethondes (carrefour de l'Armistice), 150 kms. Porte de la Villette 8 h.
28 juin : Les Andelys. Château Gaillard (sortie camping), 184 kms. Autoroute. Mantes, Vernon, à droite N. 313. Départ Porte de St Cloud 7 h. 30.

Si vous habitez
la BANLIEUE-OUEST
achetez votre MOTO, SCOOTER
ou **Mobylette**



à BOULOGNE

Les meilleures conditions vous
seront accordées

VENTE A CREDIT

1/3 comptant et 12 mois
BILLANCOURT - 43, avenue du Général Leclerc

DEMANDEZ LA NOUVELLE

250 cm 3 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.

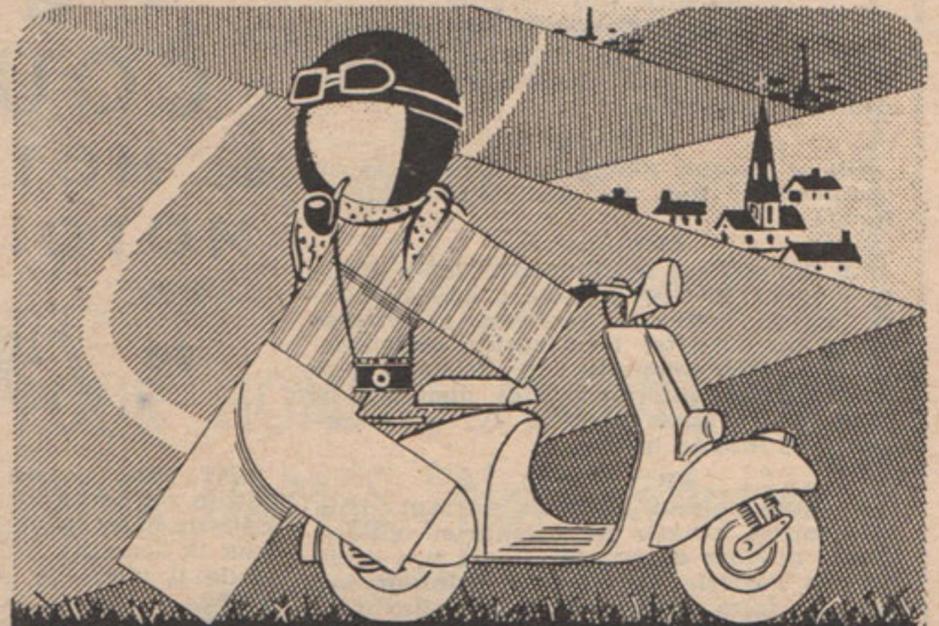
ROMAN Constructeur

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



CONSERVEZ LES PLUS BEAUX SOUVENIRS
DE VOS VACANCES ET DE VOS JOURS HEUREUX

EN UTILISANT LES FILMS CINÉ
ET LES PELLICULES PHOTO
EN NOIR COMME EN COULEURS

*vous
devez
l'essayer!*

ferrania

★ EXTRÊME FINESSE DE GRAIN

★ HAUTE SENSIBILITÉ

GROS ET DOCUMENTATION : 51 R. DE MIROMESNIL, PARIS

POIGNÉES TOURNANTES
GUIDONS
ACCESSOIRES

DUPLEX

SEMONSU-BÉRAUD

46, 48, RUE SAINTE

MARSEILLE

SYNERGIE



impeccable

POUR LES **MAINS**

après tous travaux salissants

nettoie, mousse, aseptise,
adoucit, parfume

3-33

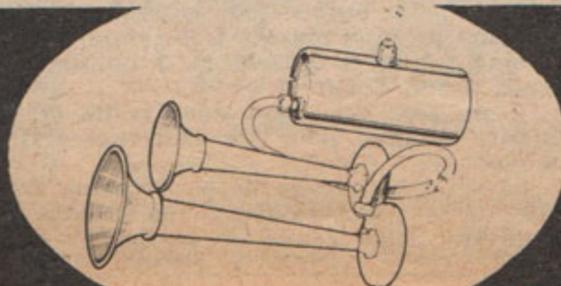
savon en pâte

SONECLAIR

DISTRIBUTEUR EXCLUSIF
SOPRADIO

55, rue Louis-Blanc - PARIS (10^e)

Tél. : NORD 76-20



AVERTISSEUR
NOUVEAU

PUISSANT
ELEGANT

Pour SCOOTERS
et tous véhicules légers

RÉSULTATS SPORTIFS

MOTO-CROSS D'AGEN

Malgré un temps incertain, un public nombreux ceinture la carrière de Fonroche où se déroule le II^e Moto-Cross organisé par l'Union Motocycliste de l'Agenais.

Parmi les engagés de marque, nous trouvons les frères Klym d'Orléans, Darrouy, Sauca, Mathéos de Toulouse.

Deux courses au programme : 250 et 350 cmc. Chaque épreuve comporte trois manches, deux de 10 tours et une finale de 15 tours.

M. Fraignaud, Président de la Ligue de Guyenne, dirige cette épreuve.

PREMIERE MANCHE 250 CMC.

Après une présentation des coureurs au public, le départ de la première manche 250 cmc. est donné aux coureurs suivants : Klym René, Darrouy, Sauca, Woff, Aguirre, Alvarro, Font, Courbes, Melous, Jalabert.

Au premier tour, Klym René, Darrouy et Sauca passent roue dans roue, déjà détachés des autres concurrents, nous assistons à une lutte splendide entre les trois coureurs qui restent roue dans roue jusqu'à l'arrivée.

Résultats : 1. René Klym ; 2. Darrouy ; 3. Sauca ; 4. Combes ; 5. à un tour, Hardy, etc...

DEUXIEME MANCHE 250 CMC.

Tous les coureurs repartent, à l'exception de Woff. Au premier tour, Klym et Sauca passent en tête, Darrouy a chuté dans la descente de la grande butte et passe en dernière position.

Au tour suivant, nouvelle chute de Darrouy dans la montée de la grande butte. Darrouy prend énormément de risques, la foule l'encourage chaleureusement à son passage devant la tribune.

Au cinquième tour, en tête, René Klym, suivi de Hardy, Aguirre, Courbes, Alvarro et Darrouy. Abandon de Font au tour suivant.

Résultats : 1. René Klym ; 2. Aguirre ; 3. Hardy ; 4. Alvarro, etc...

FINALE 250 CMC.

Les mêmes coureurs prennent le départ. Dès le septième tour, Klym est détaché, suivi de Sauca et Darrouy. Au cinquième tour Klym, Sauca, Darrouy sont roue dans roue et luttent farouchement pour la première place, sous les encouragements du public.

Le résultat de cette lutte ne se fait pas attendre. Au dixième tour, Klym casse un amortisseur arrière et passe en troisième position, derrière Darrouy et Sauca.

Au tour suivant, Sauca s'arrête (crevaisin). Résultat de la finale : 1. Darrouy ; 2. Klym ; 3. Alvarro ; 4. Combes ; 5. Melous.

Classement général 250 cmc. : 1. René Klym ; 2. Darrouy ; 3. Combes ; 4. Aguirre et Hardy.

PREMIERE MANCHE 350 CMC.

Au départ, Robert Klym, Darrouy, Mathéos, Woff, Aguirre, Vila, Coll, Panis, Marrou.

Dès le départ trois hommes s'échappent et se livrent un duel sévère : Klym, Darrouy, Mathéos. Chute de Woff dans le sixième tour.

Résultats : 1. Klym Robert ; 2. Darrouy ; 3. Mathéos ; 4. à un tour, Vila ; 5. Coll, etc...

DEUXIEME MANCHE 350 CMC.

Dès le départ, Klym se détache et ne sera plus inquiété. Darrouy et Mathéos luttent courageusement pour la deuxième place.

Résultats : 1. Robert Klym ; 2. Darrouy ; 3. Mathéos ; 4. Vila à un tour.

TROISIEME MANCHE 350 CMC.

La lutte se circonscrit entre les trois hommes de tête : Klym, Darrouy et Mathéos qui dominent nettement les autres coureurs.

Au cinquième tour, Mathéos crève et rentre au parc, chute de Marrou au neuvième tour et abandon.

Résultats : 1. Robert Klym ; 2. Darrouy ; 3. Vila ; 4. à un tour, Aguirre ; 5. à deux tours, Panis.

Classement général 350 cmc. : 1. Robert Klym, Tours (BSA) ; 2. Darrouy, Toulouse (Royal Enfield) ; 3. Mathéos et Vila ; 5. Voll ; 6. Panis ; 7. Wolff.

L. G.

MOTO-CROSS DU LIMOUSIN

Le second Moto-Cross National qu'organisait l'AML à Limoges a connu un beau succès, bien qu'un peu moindre que le précédent, à cause de la concurrence nombreuse : foire exposition, courses de chevaux. Les absents eurent tort, car le spectacle était de choix, et les courses furent très

SIGNALISATION

L'indication d'un changement de direction en moto est souvent obtenue à l'aide de montages électriques plus ou moins bien réalisés ou tout simplement par un bras tendu. De nuit, ce moyen est malheureusement inexistant, car invisible. Le clignoteur devient alors de règle. Les Ets S.I.R. ont créé à cet effet des clignoteurs adaptables sur la plaque d'immatriculation arrière d'une moto. Ces clignoteurs sont commandés par un commutateur fixe au guidon, ce qui évite d'avoir à lâcher celui-ci.

A noter un dernier détail important, cet appareillage ne fonctionne que sur batterie.



UNE CAUSERIE SUR LES ASSURANCES-ACCIDENTS

Nous avons vu précédemment qu'après un accident allaient surgir des difficultés pour la récupération ; nous avons indiqué également que la première des choses à faire, *immédiatement après l'accident*, était de prendre les noms et adresses des témoins qui seront susceptibles d'apporter leur témoignage et ce n'est qu'ensuite que vous pourrez faire procéder à un constat.

Si vous êtes à Paris, ce constat pourra se faire automatiquement par un agent, que vous, ou votre adversaire, aurez eu soin d'aller chercher, et vous ferez porter sur le constat de l'agent, le nom des témoins que vous aurez recueillis.

Si vous êtes en province, vous aurez à faire constater l'accident, par un agent, si vous êtes dans une grande ville, ou bien alors, par la gendarmerie s'il y a eu des blessures (et même sans blessure) et enfin ce que nous vous conseillons surtout, si l'accident en vaut la peine, c'est de faire faire un constat complémentaire par un huissier, qui prendra d'une façon très précise les emplacements.

Mais, si vous êtes assuré contre les accidents corporels et dégâts matériels que vous pouvez causer aux tiers, votre Compagnie se fera forte évidemment, d'après la déclaration du sinistre que vous lui aurez envoyé, ainsi que tous les documents, d'en discuter avec la Compagnie de votre adversaire (ou avec lui-même s'il n'est pas assuré), mais votre Compagnie, en pratique, ne s'occupera que des dégâts qu'elle aura à payer et non pas de ceux que vous aurez subis.

Le lendemain de l'accident, il y a donc lieu, pour vous qui avez subi des dommages, d'essayer de les récupérer à l'amiable, et pour cela il faudra apporter la preuve que c'est vous qui êtes la victime et que la responsabilité incombe à votre adversaire.

Il faudra d'abord mettre en cause votre adversaire en lui envoyant une lettre recommandée le rendant responsable de l'accident, en lui rappelant les faits tels qu'ils se sont produits ; dans cette même lettre vous aurez soin d'indiquer, que pendant un délai de cinq jours, votre véhicule sera visible à telle adresse pour permettre à sa compagnie (ou à lui-même) d'en vérifier les dégâts.

Vous vous procurerez ensuite le rapport qui a été établi, soit par l'agent, soit par la gendarmerie ; à Paris ce rapport est délivré sur simple demande à la Préfecture de Police, 20, rue Chanoinesse, Bureau 43, en rappelant, la date du constat, le lieu, le numéro de l'agent, le nom des deux adversaires et en joignant un mandat de 45 francs et une enveloppe timbrée. Vous ne recevrez cette réponse que dans un délai de trois semaines.

Pour la province, le rapport de gendarmerie doit être demandé par un avoué, ce qui vous en coûtera 1.500 fr.

Un constat établi par l'huissier revient à 2.000 fr. environ.

Avec ces diverses pièces vous devrez :

1°) Pour les dommages matériels : Joindre un devis ou la facture des réparations, la justification des objets détériorés, etc...

disputées. Le champion qu'est Paul Godey domina en 350 et 500 cmc., mais dut s'employer à fond pour triompher d'un Barat en grande forme ; celui-ci s'adjugea d'ailleurs la seconde manche des 350, fut sans conteste le plus dur adversaire de Godey et enleva également la seconde manche des 500 cmc. Mais prenant peut-être trop de risques, Barat bûcha dans la finale des 350, resta évanoui un long moment et ne put prendre le départ de la finale des 500, que Godey n'eut aucune peine à enlever, malgré la très belle course fournie par Lejeune. Le régional Denis, toujours en progrès, ne peut tirer le maximum de sa Matchless, ayant dû courir avec un piston défectueux ; il cassa également son câble de gaz dans la première manche des 500, il n'en termine pas moins 6^e des demi-litres, sur plus de 10 partants. La course des 250 fut très disputée : trois Dot étaient au départ, mais celle de Cros s'avéra la plus rapide.

La victoire aurait dû revenir à Delpeyrat sans une chute qu'il fit dans la seconde manche, céda la place à Cros.

RESULTATS

250 cmc. : 1. Cros (Dot) ; 2. Delpeyrat (NSU) ; 3. Juigné (NSU) ; 4. Moreau (NSU) ; 5. Brochereux (Dot).

350 cmc. : 1. Godey (Dot) ; 2. Delpeyrat (NSU) ; 3. Peyry (Royal Enfield) ; 4. Barat (BSA) ; 5. Tiarcelin (BSA).

500 cmc. : 1. Godey (BSA) ; 2. Lejeune (Ariel) ; 3. Brochereux (BSA) ; 4. Boissérie (BSA) ; 5. Barat (AJS).

J. L.

A PROPOS DU CIRCUIT DU SUD-OUEST

(Voir résultats complets page 553)

Le Moto-Club de Bordeaux organisa son 21^e circuit de régularité sur une distance de 1.235 kms, répartie en deux étapes.

Citons les principaux passages : Bergerac, Cahors, Montauban, Toulouse, Foix, Luchon, Bagnères de Bigorre, Lourdes, Mauleon, Biarritz, Mont-de-Marsan, La Réole, Bordeaux.

Le départ eut lieu à 19 h. un samedi et après avoir roulé toute la nuit, les concurrents regagnèrent Bordeaux vers 15 heures.

Dans les 175 cmc., remarquable démonstration de l'équipe Peugeot (5 pilotes) qui partage la première place avec Pahin sur Automoto.

LE CHALLENGE MACOMBYNN DISPUTE AU BOL D'OR

Voici le classement de ce trophée :

- 1^{er} : Lefèvre, 33 points.
- 2^e : Weingartmann, 54 points.
- 3^e : Bonte, 75 points.
- 4^e : Hersant, 85 points.
- 5^e : Tano, 91 points.
- 6^e : Duprat, 97 points.

2°) Pour les dommages corporels :

Se procurer les certificats médicaux constatant les blessures, et la durée d'interruption, etc...

Si vous êtes salarié, demander à votre employeur un certificat constatant la période d'arrêt de travail, ainsi que le montant du salaire que vous avez perdu du fait de cette interruption.

Si vous êtes inscrit à la Sécurité Sociale, procurez-vous une attestation de la Caisse, précisant les prestations que vous avez perçues, de façon à réclamer le complément de ce que vous n'aurez pas touché.

Si vous n'êtes pas salarié, justification de vos revenus et la présentation de votre déclaration fiscale vous permettront de déterminer le manque à gagner.

Ce n'est qu'avec l'ensemble de ces nombreuses pièces qui composeront votre dossier que vous pourrez vous présenter au bureau du Contentieux de la Compagnie adverse, si votre adversaire est assuré évidemment.

C'est alors, avec les spécialistes du contentieux de cette Compagnie, qui connaissent parfaitement la question, que vous aurez à discuter.

Et vous ne verrez pas tout de suite la fin de vos peines.

Nous continuerons cette causerie la semaine prochaine.

Entre temps, si vous n'êtes pas assuré, n'attendez pas qu'il soit trop tard.

Notre Service des Assurances vous répondra (écrire avec enveloppe timbrée à Service des Assurances de «Moto-Revue», 12, rue de Cléry, Paris-2^e).

Comme toujours...

le BOL D'OR motocycliste et le TOURIST TROPHY

confirment la suprématie des carburateurs

AMAC ou AMAL

au BOL D'OR :

1^{er} du classement général motos :

LEFEVRE sur NORTON, couvrant 2.573 km. 943 (moyenne 107 km. 247) et battant le record général des motos et voitures.

Cat. 175 cmc. : 1^{er} TANO sur Macquet-Ydral ; 2. Delauné (Ydral) ; 3. Pahin (Automoto).

au TOURIST TROPHY :

Cat. 500 cc. : les 1^{er} et 2^e (sur Norton),
les 4^e et 5^e (sur A.J.S.),
les 6^e et 7^e (sur Norton).

Cat. 350 cc. : les 1^{er}, 2^e et 4^e (sur Norton),
les 5^e, 6^e et 7^e (sur A.J.S.).

STATION-SERVICE-AMAC

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

TOUJOURS MIEUX PLACE
CHOIX ET CONDITIONS

POUR

15.000 f. COMPTANT

(Seulement)

VOUS EMPORTEZ votre moto 125 à 175 cmc.

Votre scooter 1 - 2 et 3 CV.

Solde échelonné jusqu'à 12 MOIS

MOTO-BASTILLE

6, Boulevard Richard Lenoir - PARIS-11^e

AGENTS MOTOCISTES

Voici une nouveauté qui vous intéressera

La Béquille TELESCO

A BLOCAGE INTERIEUR
AUTOMATIQUE

est d'une conception entièrement
nouvelle.

S'adapte à toutes motos et, par sa
longueur variable, à toutes hauteurs
de terrain.



D'un maniement facile cette béquille se bloque
par un SYSTEME de BILLES sur CONE,
est garantie INUSABLE.

L. & J. CHOPIN, 45, rue du Coudray, NANTES (L.-I.)

83 D K W 83

PIECES DETACHEES
POUR
MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPECIALISE
POUR
MOTOS ALLEMANDES

Toutes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organes

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

Tél: PASSY 46-25-46-45-46-70-46-79

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

MOTO - CEINTURES
INDISPENSABLE
POUR VOTRE SANTÉ

FRANCE-ELEGANCE

Fabricant, 20 bis, rue des Jumeaux - TOULOUSE
EN VENTE CHEZ VOTRE FOURNISSEUR



SACOCHEs RIGITEX

DIJON

POUR:

VELOS
MOTOS
SCOOTERS

*Les plus Solides...
Les moins chères.*

VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS DU CYCLE ET DE LA MOTO.

Sidecars Henri CARPIO

DU VELOMOTEUR AUX GROSSES CYLINDREES

Fondé en 1920



52, rue de la Fraternité
Romainville - BOT. 11-28

Sidecars livrés avec
pneu et chambre

Force. Souplesse. Éléance

LE FREIN COLLIGNON

TRIOMPHE DANS LES COMPETITIONS

FREIN COLLI A.F.A.C.

FONTAINE

(Isère)

Pour toute correspon-
dance avec « MOTO-
REVUE », n'omettez
pas de joindre un
timbre pour la ré-
ponse.

DRESCHMOTOR

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

MEILLEURS PRIX ET QUALITE

— RAPIDITE DE LIVRAISON —

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

Tél. : 392

Toutes
pièces



Cadres rénovés.
Réparations
réservoirs. Four-
ches télescopiq.
Travail rapide
et soigné.

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

PORTEZ UN CASQUE, VOTRE VIE PEUT EN DEPENDRE !

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 comptant pour une lettre). Ecrivez lisiblement (caractères imprimés au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes).

MOTOS A VENDRE

250 PUCH TF 17000 k. eq. sac. camp. 2 + 2 casques imperm. fac. credit 180. Jorandon 72 r R. Wagner, Blanc Mesnil (SO)
VESPA acc. 110. Pollet 2 r Bois de Boulogne Saint Cloud.
TRIUMPH 500 speed T40. DE NISE 65 rue Vergniaud, 13e.
URG. 250 BSA 4 vit. susp. AV et AR 165 MOL. 13-73.
R. GILLET 750 side 1950, 130. le soir. DOUTRELEAU 59 Ed. Vaillant, Boulogne (Seine).
DKW 350 NZ Sahara 1944 px 90. urg. dble empl. Lemarie 155 Gallieni, Boulogne s/S.
PEUGEOT 125 cc 52 5000 k p.-chocs tan-sad f tél. px 85. 10 r Ancelle, Neuilly S. 19 h.
TERROT 125 juil. 52 cme nve 38 r de Lyon. DID. 29-24.
R. GILLET 500 pf. ét. c nve vis. 19-20 h. CAILHOL 9 r de l'Orme 19e.
MOTOBECANE 125 lat. ét. nf 80000 garant. credit RIC. 75-28
LIQUIDONS lot motos revis. :
600 Norton Big Four 120.
500 Ariel Red Hunter 130.
500 Sertum latérale 110.
500 FN et side 100.
125 Motobécane, Jonghi, etc.. 250 BSA B31 impeccable 225.
1200 Indian télescope. 125.
1 side porteur Précision 55.
1 side bateau Précision 65.
DUVERT, 30 r Mouzaïa 19e BOT. 27-92.
LAMBRETTA 500 k. acc. Pasqualini 7 bd Hôpital Eto. 68-05
PEUGEOT P110 250 cc 4 t. mot peint. nfs 50000. Lec. 73-34
ARIEL 500 Twin 52 10000 k. ét. nf px int. tt. eq. 37 r Pinel, St Denis. Mr Picard R.
URGENT Peugeot P156 moteur neuf peinture noire 4 vit. 75000. Ecr. QUINCHON école Bréguet 81 r Fauglière 15e.
PART. vend BMW R73 d'origine. MIDAN 14 bd Péreire.
MOTOCON. 175 culb. imp nbx acc. Pefferkorn 18 r Cuvier.
ZUNDAPP KS 600 tr. bon ét. en confiance 200000. SEMS 26 bd Hôpital Paris 5e.
JAWA 350 impec 7500 k. acc. Bernard AVR. 30-34.
TERROT 125 type EP 60000. BOURDEREAU ANJ. 38-20 aux heures ouvrables.
BSA 500 culb. MILSANT 18 r Lesage Paris 20e, 16 à 20 h.
G.RHONE 125 ét. nf 2400 k eq. Mouline 191 r Belliard 16e.
FN 350, 55000. Richard, Donmarie en Montois (SM).
250 JAWA 52 acc. TEXIER, Tél. CHA. 36-20 P. 135.

Puch 250 tr. b. ét. px 130. urg. Alphonse 98 bd Charonne 20e
TERROT 125 ETD 17000 k. tr. b. ét. nbx access. TROVALET 4 r Pleyel, Paris 12e.
BSA 250 C11 GL chrom. imp. 45 av. Joffre Drancy (Seine).
AUTOMOTO luxe 175 AMC ex. état équ. 140 CAPITAIN 47 av. C. Coquelin Villiers le Bel (S-O) GAM. 02-38
BELLE Georges Irat parf. ét. moteur à rod. COURAUDON 36 r E. Dolet, Paris 20e.
BSA 500 120. impec 20 r Dr Foucault Nanterre Mal. 23-37.
VDS cde 350 Jawa disp. suite RIGAL 77 r Pajol apr. 19 h.
PUCH 250 TF tr. b. ét. crème ent. équipée t. sad sac. cuir nbx acc. px 175. LENEU 49 r Goutte d'Or 18e. OPE. 90-05.
MOTOB. 125 culb. ét. impec. tt équip. CUNEO 9 r Nanterre Suresnes, matin ou écrire.
GUILLER 175 (AMC) 110000 garantie. Credit RIC. 75-28.
PUCH 250 ét. imp. acces. t. sad, tabl. sac. cuir etc... 18000 k px 185. LAURENS 26 av. Gambetta, Goussainville (S-O)
MOTO allem. 3 cv 2 t. f. tél. s. a. car sec. eq. lux. tr. b. ét. 100. JAQUET Le Raincy 22-83
175. Motobéc. 5000 k. ét. nf. Versieux 182 bd Villette 19e.
C. décès v. moto car Harley à term. 3 v. m. ar. 4 r. b. px écr. E. Rayon 28 r E. Cas Stains S
VD scooter Speed 5000 k. Dan. 49-02 8 à 18h. partic. à partic.
350 BSA B31 14000 k vis. à partir 6 h. soir. DELFOSSE 5 r de Marseille, Paris 10e.
DARMONT 6 cv cul. exc. ét. px int. D. Prévot 85 av. Grande Armée Paris 16e après 19 h.
PEUGEOT P56 bon état équip. LEBOEUF 124 bd Strasbourg, Nogent sur Marne.
SPLENDIDE BSA Gold Flasch 650 7000 k. + acces. vis. ts ls jours HUET 9 rue de Bièvres St Cyr l'Ecole (S-O).
INDIAN side 1200 tr. b. état bas prix. BRIARD 23 rue des Garrements, Clamart (Seine).
R. GILLET av. side. Verdier 233 r St Martin Paris 3e.
SCOOTER Lohner 1500 kms eq. cse santé 85000 fr. Coiffeur 8 rue St Paul Paris 4e.
JAWA 350 nve 1800 k. équip. s. bip. MARCEL 63 Grande Rue, Longjumeau tél. 302
GNOME 800 AX2 b. ét. side com. 120000 vis 169 b. r Lecourbe Paris 15e t.l.j. sauf lundi
500 NSU culb. prix intéressant LOUIS 15 rue Louis Bonnet, 11e. OBE. 15-64.

1/3 cpt 9 mois créd. 100 motos

toutes forces, toutes marques à partir de 25000
Sidecar de 4 à 11 CV dep. 80 Audegean 10 r des Apennins 17e
500 NORTON ACT moteur nf Patural 23 pas. du Poteau, Paris 18e, tél. ORN. 56-10
BSA 350 B31 état neuf. Garage Visade Marmande tél. 163
Side lég. sup. bs px. Duchosoy 67 bd Foch St Gratien (S-O)
125 TERROT ETM 1500 kms 95000 fr. HODE 66 rue de Rennes, Paris.
CYCLO. Vap 4 Drevon 52 état neuf 30000. Café Julien Lemarchand, 56 r Torcy.
URG. 350 Jawa impec. équip. Macé 8 r C. Ferber, Issy Mx
INDIAN 750 side Bernard. nbx acc. noir rouge parf. ét. 120000 VAGNE, Les Fourgs (Doubs).
ENS. ou sep. Automoto 125 A exc. ét. av. side Vannod incl. p. enf. En dépôt 10 rue Beau-repaire, Paris 10e.
Motobéc. 125 culb. acces. 6700 k px 108. Lab. 72-60 P. 368.
SCO. Guiller 4 t. 125 cc rodé. Ec. Goyau 15 r Géro Le Mans
JARDILLIER
88 P. Doumer 16e AUT. 18-42
CREDIT - REPRISE
Motos neuves disponibles
Motobéc. 175 125 Mobyette FN 350 sport culb.
Monet-Goy. 200, 125 et 100 MR 125
Motos occasion
500 Motobéc. culb. eq. 65000
500 BSA Twin 230000
250 Terrot toute eq. 60000
175 Motobéc. culb. eq. 95000
125 Gnome Rhône 65000
125 Motobéc. D45 65000
125 Jonghi 45000
Peugeot 3 CV P.110 35000
20 motos et vélomoteurs divers
BMW R23 imp. pn. batt. nfs Side HB ét. nf ens. ou sep. Lierman 17 r Amandiers 20e
PUCH 125 TT b. ét. acc. Boulanger 2 rue d'Alembert, Issy
URGENT side Bernardet t. b. ét. 25000. BERNERON 23 av. Guillemain, Asnières.
TRIUMPH sp. twin c nve équ. CORNET 12 r Civry 16e.
SCOOTER Bernardet 125 cmc. Ydral nbx acces. bon état. DOUCET tél. PER. 39-09.
TRIUMPH speed twin 7000 k compl. équ. 280. ROQ. 20-86
PEUG. 125 P56 eq. tr. b. ét. 95000. Rabourdin 22 av. S. Digard, Montgeron (SO) T. 234.
Norton 16H b. ét. 95 r G. Husson Nor. 39-17 Romainville.

Tand. Deryn parf. ét. 50000
125 DKW, Jonghi et Motob. 75.
125 Terrot ETD : 70. 90 et 100.
175 Motob. et 175 Alma : 100.
350, 500 FN 52, 6000 k. : 165.
350, 500 Terrot 51-52 : 110.
500 BSA M20 : 110000
350 Panther moto cross : 150.
250 Victoria : 80000
350 500 Motob. supc. 100 et 130.
350 M. Goyon 4 vit. 1950 : 90.
350 Gnome Major : 110000
750 Harley tte équ. : 125000
SIDECARS
500 BSA M20 : 145000
580 Terrot Bernardet : 140000
500 M. Goyon LS5 : 120000
350 New-Map, Bernardet 90000
1200 Indian sus. ar. : 85000
750 Terrot bicyl. : 90000
Nombr. motos toutes marques en parf. état à partir de 35000
Credit 6 mois immédiat. Achat Vente - Echange - Reprise. Roger SCEAUX 4 rue Beau-repaire, Pantin. NOR. 15-18.
DKW 250 imp. mot. fin rod. MARCHAIS 10 cité Joly 11e.
BMW 750 cul. méc. à roder 120000 Terrot 100 cmc. parfait état 35000 VOL. 56-78.
PUCH 250 c. nve 52 px int. Cadio lycée Lakanal Sceaux, S.
R. ENFIELD 350 sélecteur 4 vit pns nfs t.-sad moteur refait 100000, 1 rue Bastier de Bez, Montgeron (SO).
PART. v. Golden Flash cme neuve tte équipé 15000 kms. BEAUVILLAIN GUT. 39-00.
SIDE Précision dte bon état 500 MOTOB. culb. prix à déb. Chaeffer 5r Annam 20e E 6e D
VESPA impec. prix int. Labbé 235 fg St Honoré 17 à 20 h.
V. side Bern ex. ét. moto 500 px int. Libr. 36 r Léon Frot
Motobéc. 125 D45 t. b. ét. t. sad sac Cicca 55 Nor. 92-03
125 TERROT bel. occ. 70000 f. BATAILLE 107 r Plessis, Franconville (SO).
BSA A7 star twin mai 1952 sel. bipl. et acces. 285000 fr. Constantin 50 r des Moines, Paris 17e, le soir 18 h à 20 h.
TRIUMPH 650 fin 51 Ruelens 10 r Sauffroy 17e Mar. 26-86
125 TERROT sel. t. sad pn. nf p. brise mar. jeu. 17 h. 30. 247 av. Gambetta Paris 20e.
5 CV FN bl. mot. culb. rem. à nf 62000 à déb. urg. Barbier 7 r Remontru, Crosne (S-O).
BMW R73 impec. Lamoureux, 6 place du Cl Fabien 19e.
125 TERROT ETD ét. nf acc. 115. BEDEAU 11 r Daval 11e.
1000 VINCENT 52 état neuf. ROCHARD 40 r des Moines 17e
350 TWN 100000, 52 ter. rue des Vinaigriers.
MOTOB. 125 lat. 5000 k. 1952 + compteur samedi INV. 70-47
NSU 250 culb. DIOR 73 bd Stalingrad, Thiais, apr. midi.
175 Peugeot TC4 équipée cme neuve 115. Macombynn b. ét. 6000. Linard 8 r Ernest 13e.
TRIPORTEUR Juéry 125 1ere main px int Fausse 15 r M. Lecomte Paris 3e Arc. 50-24.
TR. b. ét. moteur Chaise side sport Bernardet 1 place 1/2. Px int. 87 r Paladilhe, Blanc Mesnil (S-O).
JONGHI 125 sel. tr. b. ét. pn. nfs eqt 70000, tél. TRI. 15-34

GILLET D'HERS. 500 av. side Impérial spt b. ét. méc. 150. Saulnier 2 r Eglise, Asnières
GN. RHONE Major 350 cc 4 v. sel. ét. nf av. side «Précision» 160. Creus 2 r Eglise, Asnières
PEUG. 250 b. ét. acc. px int. Bourdin 22 r Bouloi apr. 18 h.
SIDE Humblot p. 350 Jawa. RIGOUR 2 r Muller 18e.
MONET-GOYON 100 cc ét. impec. 45000. Crédit RIC. 75-28
GUILLER 150 équipée t. b. ét. BRET 17 r Frémicourt 15e.
GUILLER 150 équipée t. bon état NOR. 76-70.
2 CYCLOMOTEURS Mosquito prix int. GUILHEM 33 r Jean ALLEMANE, Houilles (S-O).
BMW 250 R25 eq. 230. Maury 21 r Campo Formio Paris 13e
NORTON 16H px raisonnable. POUILLE GUT. 30-40, urgent
VENDS ou échange contre moto tri. side fourgonnette 400 k. Blotto. Courivaud 7 bis rue Heyrault, Billancourt.
100 cc Motobécane impec. 45000 Boulangerie 69 r Daguerre 14e
NORTON ES2 v. t. l. s. Brunet 21 Frédéric Sauton Paris 5e.
BSA 500 twin' AA7 tr. b. ét. mécan. px 270. 13 r P. Lelong
DKW 350 NZ imp. ent. orig. tte eq. à débattre intér. CATUSSE 69 r Danrémont 18e.
R. GILLET 1000 av. châssis side tr. b. ét. 120. MATRICOU 6 r Liberté, Joinville le Pont S
BSA Golden Flash fin 51 parf. ét. prix tr. intér. TEILLET 72 r du Ménil, Asnières.
BSA 350 culb. eq. sac t. sad 7000 kms. 235000. SAUGE, Sérézin du Rhône (Isère).
TFS PUCH 3 l. 100 kms, crédit. Timbre rép. NAVAR, Balma (H.-G.).
GUILLER 175 f tél. sus. AR broche 3700 kms, état neuf, 143, av. P. Curie, Saint-Cyr, MAN. 01-78
NORTON Inter 30 155 kmh. 120000. Simonnet Salles Lavallette (Charente).
MOTO Puch 150 cmc. neuve, 160000. Ecrire I.D.A. 28 rue de Sévigné, 4e.
A solder scoot. nfs Bernardet Speed Ardent, tripot. Vallée 7 av. Paris, Vincennes Dau. 20-60
MOTO FN 350 culb. susp. AV AR tan-sad parf. état. Masot 13 r Phalsbourg Paris 17e.
AJW angl. 500 4 soup. sel. 4 v. pf. ét. 150000. Pallut 48 rue Paul Bert, Colombes (Seine).
UN LOT DE MOTOS
vélotot. sidecars ts cylindr. à créd. sans formalités av. 20000 cpt. GIL 105 r des Poissonniers
BMW 73 cadre allemand peu roulé, cause voiture. R. LEFORT, graffins, Bayeux (Cdos)
ARIEL 350 NH 1952 équipée. Ecr. LEDUC 5 al. des Acacias, Le Raincy (S-O).
500 ARIEL culb. iche tél. rem. Fulgur état neuf acces. DUBAULT 3 bis rue Abel, Paris
DRESCH 500 bicylindre cardan très bon état tan-sad, sac. 50000. MINEL 159 av. Félix Faure, Puteaux (Seine).

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

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)

Le Cligno S. I. R.

SIGNALISATEUR IDEAL
de changement de direction
pour Motocyclettes

Se montant sur la plaque
d'immatriculation, les pare-
jambes, etc...

EN VENTE CHEZ TOUS LES BONS
SPECIALISTES.

S.I.R. - 5, rue de l'Atlas - PARIS — BOT. 34-58.

LE CARBURATEUR



AUGMENTE LE RENDEMENT
DIMINUE LA CONSOMMATION

DISPONIBLES :

Pour PEUGEOT P 55
(avec filtre à air Bing) ... **3.927 »**

Pour PEUGEOT 176 TC 4
(avec filtre à air et bride
d'admission) ... **5.139 »**

Pour YDRAL 125 cmc.
(avec filtre à air Bing) ... **3.927 »**

Un modèle pour 1.000 RENE GILLET
est en préparation.

IMPORTATEUR

HALL DE LA MOTO

Société à Responsabilité Limitée - Capital 1.800.000 fr.
18-20, RUE REBEVAL — PARIS (19^e)
BOT. 27-12

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

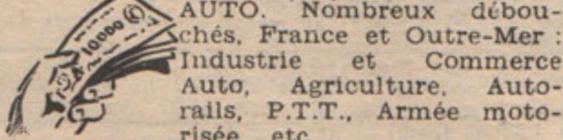
CRUPDA

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



JEUNES ! voici votre chance...

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



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

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

Tous renseignements sur demande :

COURS TECHNIQUES AUTO

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

M.G.

REDRESSAGE
Cadres et Fourches

SPECIALITE
fourches télescopiques

TRAVAIL SOIGNE

nombreuses
références

16, r. Louis-Rouquier
LEVALLOIS

PER. 60-64

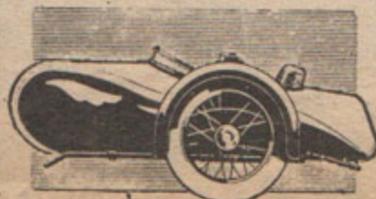
AGENCE OFFICIELLE

TERROT

AVENUE FOCH — DIJON

TOUTES PIECES DETACHEES D'ORIGINE
POUR TOUTES CYLINDREES

“ PRÉCISION ”



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

39bis, Rue Martre, CLICHY (Seine)

62° ANNÉE

DEPREZ

CRÉDIT

MOTOBECANE
MOBYLETTES
PÜCH

MAGNAT-DEBON (MAIN-D'ŒUVRE GRATUITE)
187, Rue Armand Sylvestre

TOUTES NOS MACHINES
SONT VENDUES
AVEC GARANTIE

COURBEVOIE (Seine)

GNOME-RHONE
RENE GILLET
MONET-GOYON
PEUGEOT

Tél. : DEF. 07-01 et 02



COMBINAISON MOTOCYCLISTE
Type AVIATEUR PEDRO 51

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

Société LE SARRAU

10-12, rue du Bas Jardin - LILLE

Envoi échantillon et grav. sur demande

MATELAS PNEUMATIQUES M5 UTILISÉS PAR LES EXPÉDITIONS A L'HIMALAYA

1950 L'ANNAPURNA
1951 LA NANDA DEVI
1952 L'EVEREST, et nombreuses autres expéditions internationales

Transformables EN FAUTEUILS AVEC L'ARMATURE-MOUSSE **COMBILUX M5**



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

CARBURATEURS
DELLORO

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



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

Plus de mains crispées!

GANTS de SPORT
AMEI
LA CIGOTATI
ARTICULATION ELASTIQUE
REVUE 3-0-01
LE MEUR

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



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.

Les Etablissements

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



ETS BONNET

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

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

VENTE à CREDIT à des conditions sans concurrence possible.

BARBES MOTO-CYCLES

33, BOULEVARD BARBES - PARIS (18^e)

PLEIN CENTRE DU BOULEVARD

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

Tél. : MON. 98-35

VOUS OFFRE LE PLUS FORT CREDIT

SCOOTER TERROT	Pour la livraison :	25.000
SCOOTER GUILLER Moteur A.M.C.	» » :	60.000
LES MAGNIFIQUES GIMA	» » :	60.000

AINSI QUE POUR TOUTES NOS MARQUES

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

ACCESSOIRES - REPRISES - DEPOT VENTE — OCCASIONS CREDIT 12 MOIS
 Magasin ouvert tous les jours de 8 h. à 20 h. — Fermé le Dimanche

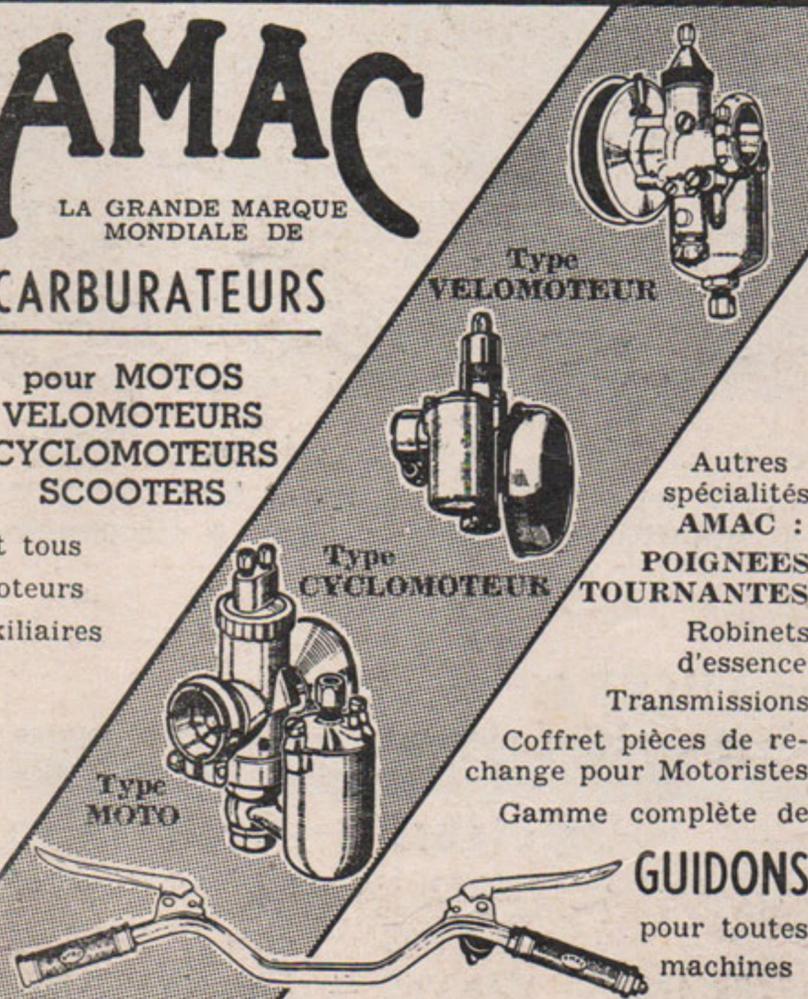
AMAC

LA GRANDE MARQUE MONDIALE DE

CARBURATEURS

pour MOTOS
 VELOMOTEURS
 CYCLOMOTEURS
 SCOOTERS

et tous moteurs auxiliaires



Type VELOMOTEUR

Type CYCLOMOTEUR

Type MOTO

Autres spécialités AMAC :

- POIGNEES TOURNANTES
- Robinets d'essence
- Transmissions
- Coffret pièces de rechange pour Motoristes
- Gamme complète de

GUIDONS

pour toutes machines

Manettes et leviers séparés

Catalogue à MM. les Agents

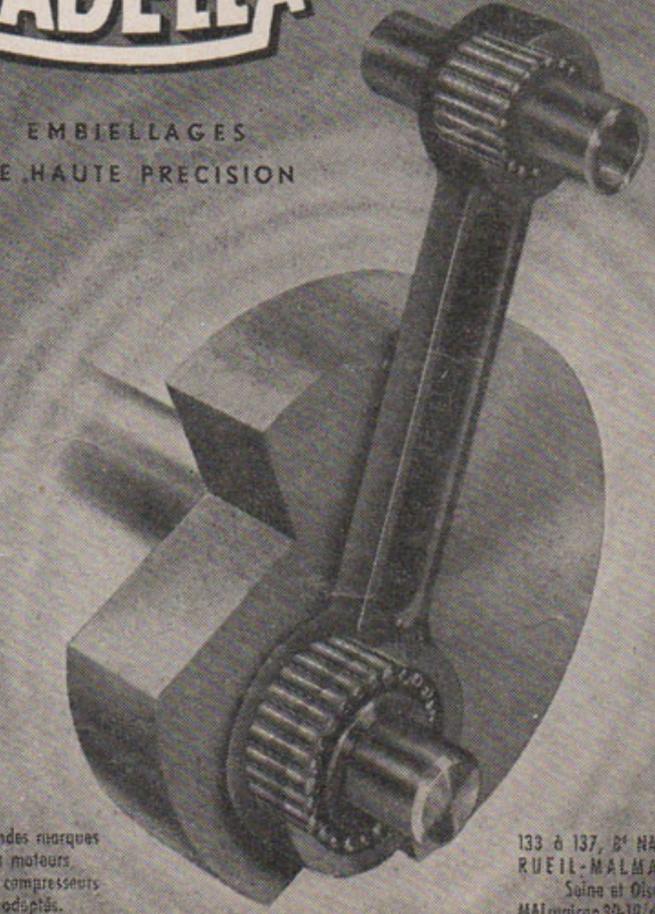
STATION-SERVICE-AMAC

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

GUIDON nouvelle poignée tournante

NADELLA

EMBIELLAGES DE HAUTE PRECISION



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

133 à 137, B^e NATIONAL RUEIL-MALMAISON Seine et Oise MALMAISON 30-10 (61 ligne)

PLUS DE 800.000 EN SERVICE

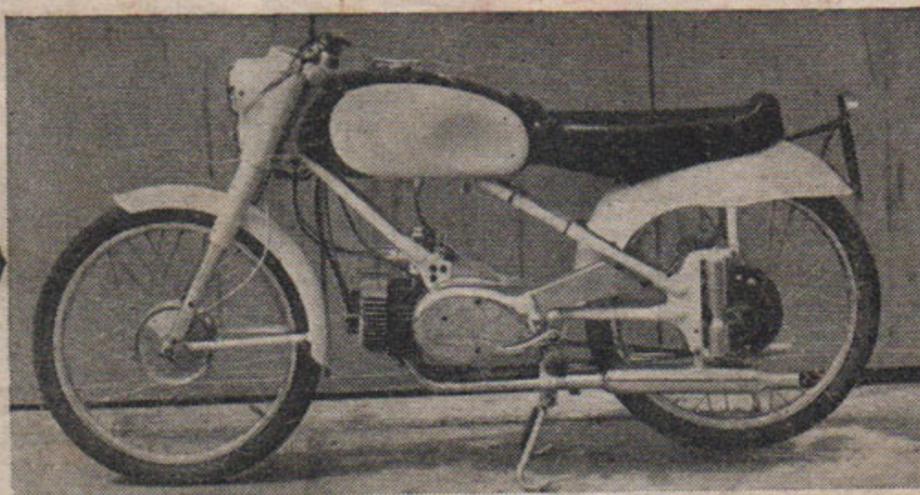
Grâce à **G. MONNERET**

Votre rêve devient une réalité

*vous pouvez désormais acquérir
2 merveilleuses machines :*

La RUMI
125 cc SPORT

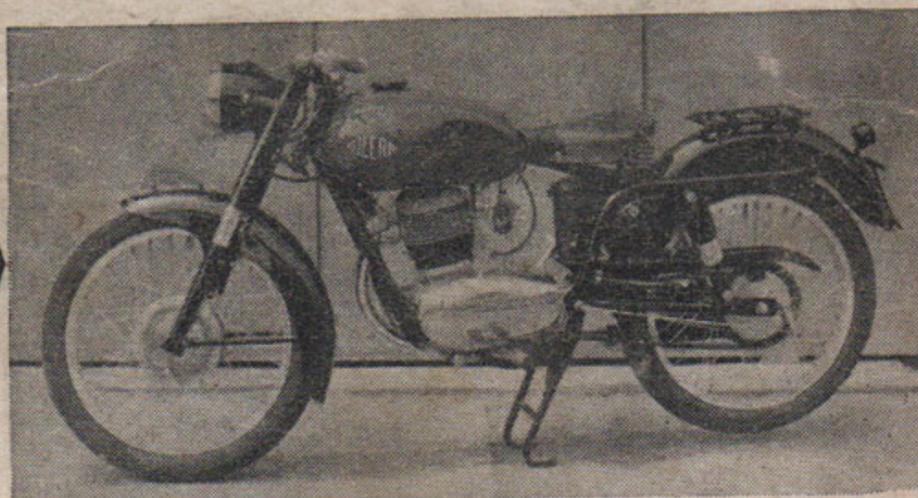
La meilleure 125 cc 2 temps du monde



110 Km/h. garantis ● 2 cylindres horizontaux côte à côte ● Course : 45 $\frac{m}{m}$ ●
Alésage : 42 $\frac{m}{m}$ ● 4 vitesses ● Présélecteur à doubles pédales ● Réservoir :
14 L. (autonomie de 400 Km environ) ● Consommation environ 3 L. aux 100 Km.

La GILERA
150 cc SPORT

La meilleure 150 cc 4 temps du monde



110 KM/h. garantis ● Monocylindre ● Course : 54 $\frac{m}{m}$ ● Alésage : 59 $\frac{m}{m}$ ●
Puissance : 7,5 cv ● 4 vitesses ● Présélecteur ● Fourche avant télescopique ●
Suspension arrière : cadre élastique, amortisseurs hydrauliques ● Consomma-
tion garantie : 2 L. 1/4 aux 100 Km.

G. MONNERET

Scooters **VESPA**

LIVRABLES DE SUITE CRÉDIT 15 MOIS

Motos — Vélomoteurs — Cyclomoteurs
Quelle que soit la marque française ou étrangère

ATELIER ULTRA-MODERNE AU 3, RUE ARISTIDE-BRIAND A VANVES — TÉL. : MIC. 33-76

3 MAGASINS

- PARIS-SUD, 106, AVENUE ARISTIDE-BRIAND — TÉL. : ALÉ. 21-71.
- PARIS-CENTRE, 7-9, BOULEVARD BEAUMARCHAIS — TÉL. TUR. 96-56.
- PARIS-NORD, 138, RUE DE TOCQUEVILLE — TÉL. : WAG. 42-04.