

Moto revue

HEBDOMADAIRE
Tous les Samedis
LE NUMERO :

40 frs

ESSAI
500 SAROLEA
ATLANTIC



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

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

Au Grand Prix de Belgique, Milani, dans un style remarquable,
vire à la source.

La stabilité de la **MOTO**,
La protection du **SCOOTER**,



Le nouveau motoscooter
"Startlett"

PRIX
74.900 FRS
(livrable à partir d'Août)

Principales caractéristiques techniques :

Carrosserie châssis en tôle emboutie et soudée électriquement - Moteur semi-bloc 2 temps 100 cc licence "VILLIERS", 2 vitesses commandées par poignée tournante et par levier de débrayage synchronisés à main gauche - commande des gaz par poignée tournante à main droite.

Lancement du moteur à la main par levier fixé sur la carène côté droit - allumage et éclairage par volant magnétique sous tension de 12 V. - Fourche télescopique avec correcteur breveté de J. A. GREGOIRE. Freins AV et AR sur tambours. Réservoir de 5 lit. environ.

100 ^{cm}
3
2
vitesses

SIÈGE SOCIAL ET USINE
A MACON (SAÔNE-&-LOIRE)

DÉPOT A PARIS (17^e)
49, RUE DESRENAUDES

Monnet Goyon

KOEHLER ESCOFFIER



Les moteurs français de grande classe

125 - 175 - 250

4 TEMPS - SOUPAPES EN TÊTE - SELECTEUR AU PIED



Equipent les grandes marques ...

ALCYON - AUTOMOTO - GIMA - GUILLER - MALTERRE - MONET-GOYON - NEW-MAP - MOTOBLOC - RADIOR - SYPHAX

ATELIERS DE MÉCANIQUE DU CENTRE - CLERMONT-FERRAND

N'attendez pas votre 250^{cc}!

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

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

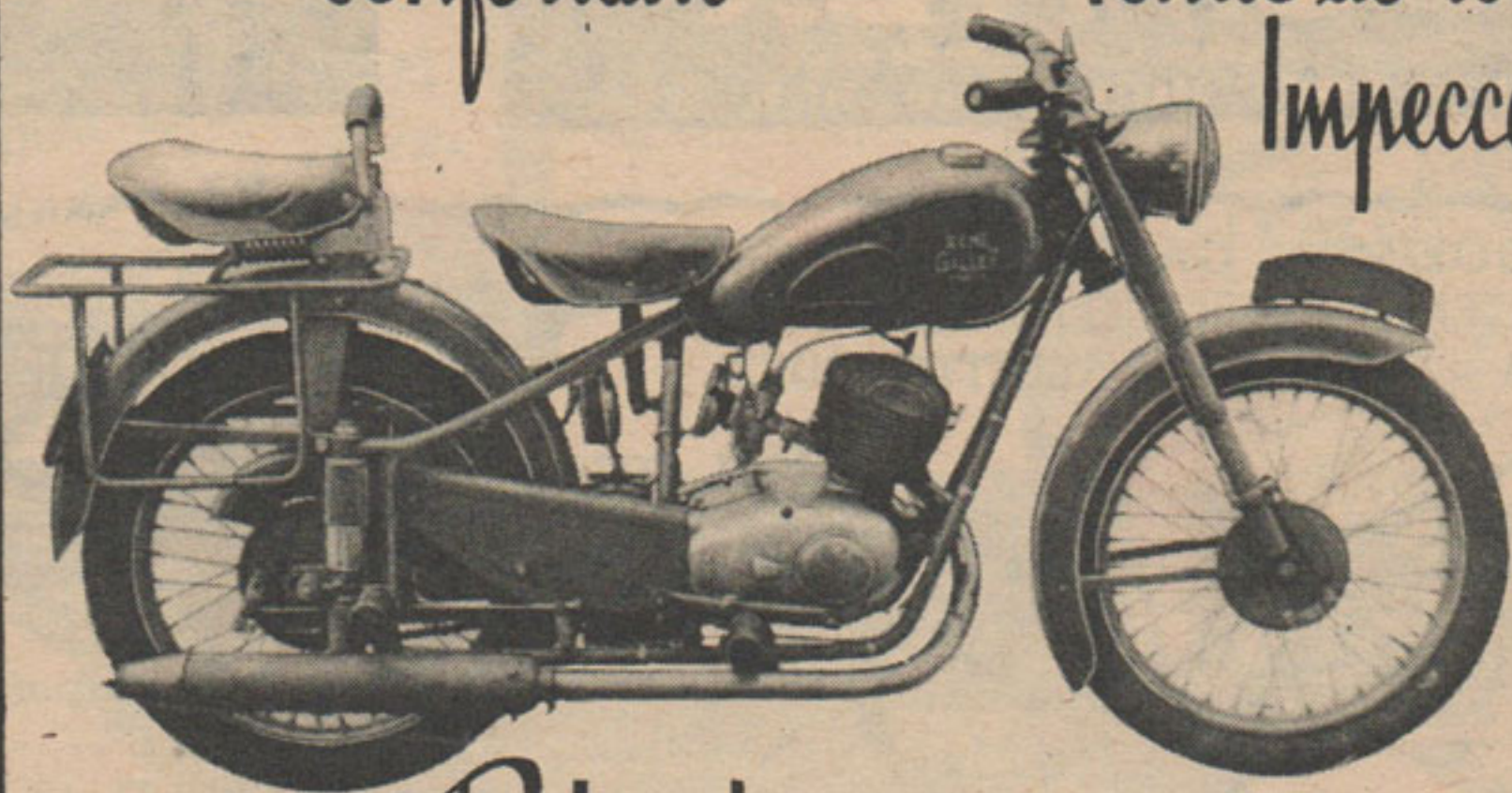
CATALOGUE GRATUIT
SUR DEMANDE

E^{TS} RENÉ GILLET

FOURNISSEURS DE LA POLICE ET DE LA GENDARMERIE NATIONALE

Confortable

Tenue de route
Impeccable



Robuste

250 cmc. - 4 VITESSES - 105 kmh.

CREATION PUBLICITAIRE - MOTO-REVUE

DISPONIBLES :

BSA

SUNBEAM

CSEPEL

2 Magasins :
28, rue Davoust
43, avenue Ed. Vaillant
PANTIN (Seine)

A. CHARRIER

Téléph. : NORd 44-26
Métro : Hoche et
Porte Villette
Autobus 170 et 130

Champion de France vitesse 1936

BSA A 10 - A 7 - B 33 - B 31 — 250 cmc. CSEPEL

La maison se charge de l'immatriculation des machines

Atelier de réparation et ouvriers spécialisés pour entretien et garantie

CREDIT 6 et 9 MOIS

Essai et démonstrations de
toutes machines

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES

Toutes nos machines

Stock B.S.A.

sont traitées avec REDEX

Renseignements : réponse contre 45 fr. en timbres

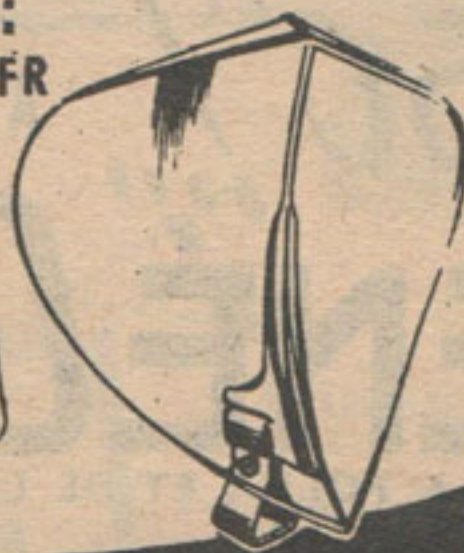
PROTÉGÉ PAR everclean



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



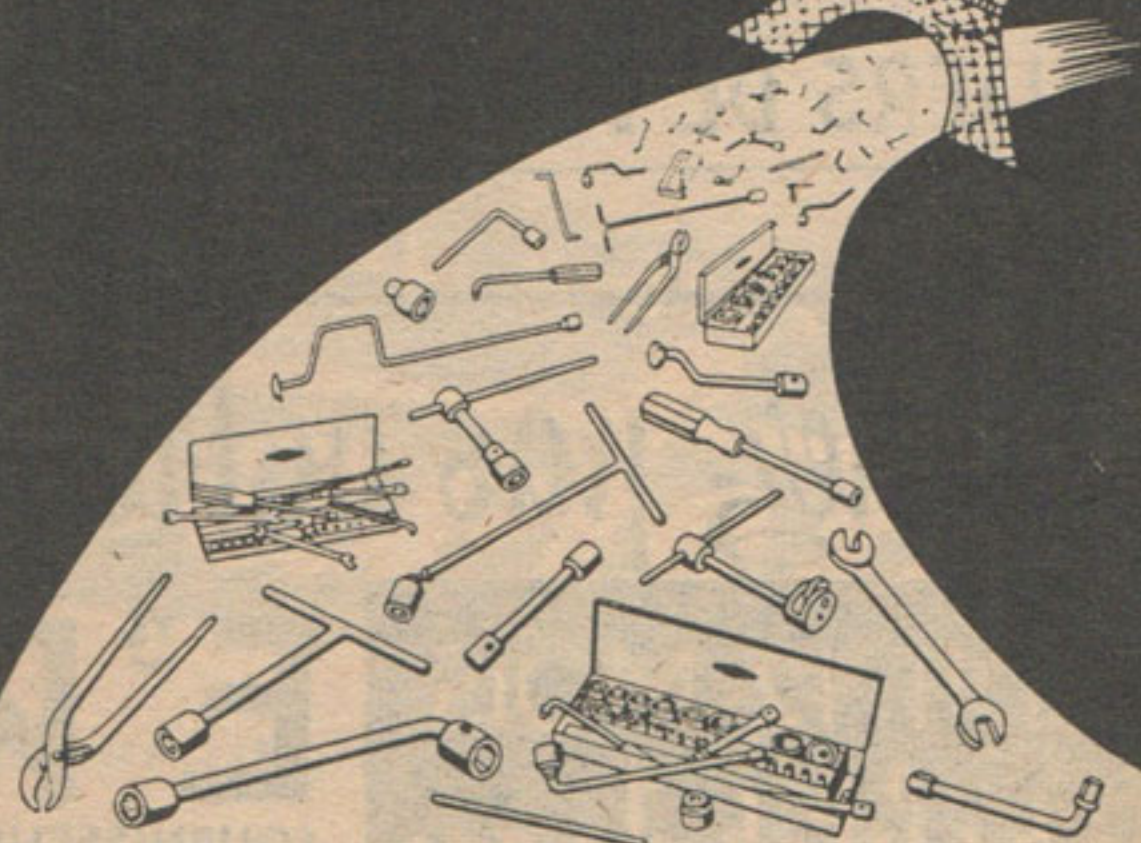
PETITE SURFACE
GRANDS EFFETS

SCINTEX

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

FABRICATION FRANÇAISE
HERCULE VANADIUM
MARQUE ET MODÈLES DÉPOSÉS

CLÉS ET OUTILLAGE ACIER SPÉCIAL FORGÉ

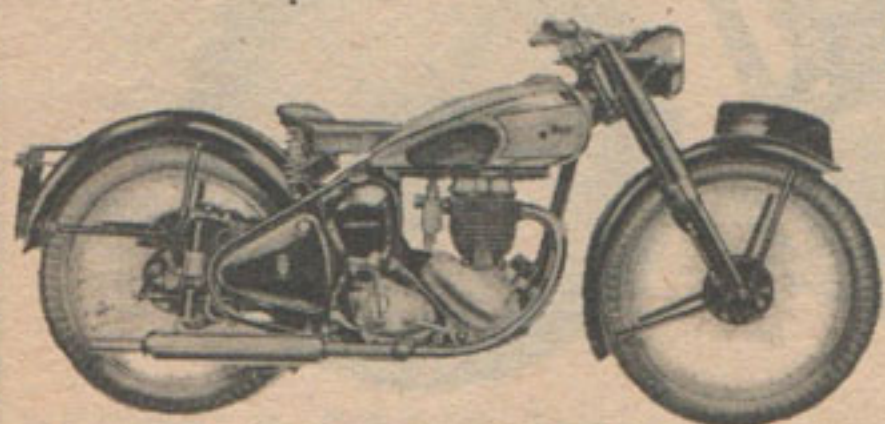


FORGES ET MÉCANIQUE DE COLOMBES

35 B^e CHARLES de GAULLE - COLOMBES (Seine) Tél. CHA.44-55e56

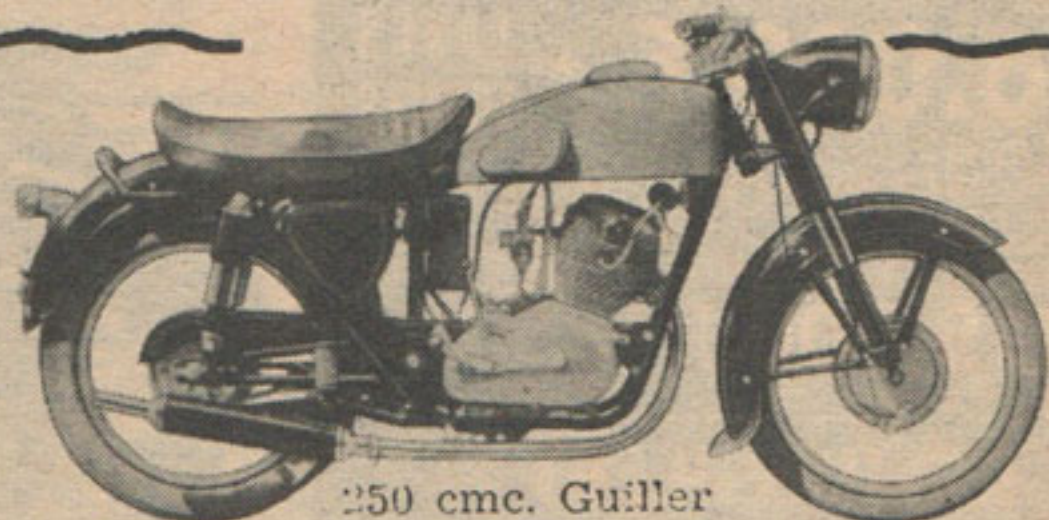
A PROXIMITÉ GARES NORD ET EST :
AGENCE OFFICIELLE DES MARQUES
GIMA - GUILLER - GALLETTO GUZZI,

BSA



Stock complet pièces
B.S.A.

STATION-SERVICE
et REPARATIONS



250 cmc. Guiller

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

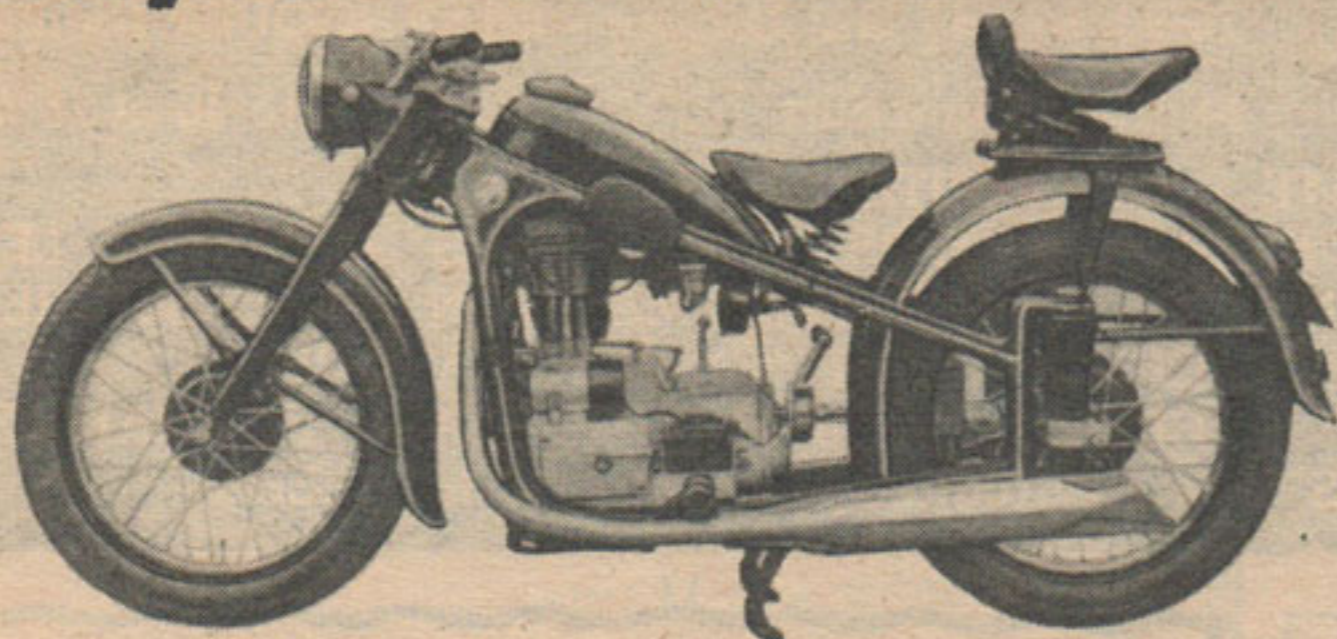
SPECIALISTE DIPLOME
BSA et SUNBEAM

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

350 cm IFA-EMW 14 CV R 35|3

Transmission par cardan

disponible immédiatement



MOTO-UNION

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

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

PUISSANTE - CONFORTABLE
IDÉALE POUR LE GRAND TOURISME

en duo comme en solo.

Ses perfectionnements donnent :

UNE ECONOMIE EXCEPTIONNELLE
dans son entretien et dans sa consommation.

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

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

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.**

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

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)

UNE NOUVEAUTÉ...
Pour rouler
LA NUIT
EN TOUTE SÉCURITÉ...



Intercalez dans le circuit allant de la source aux lampes d'utilisation un régulateur de tension.


PLUS D'AMPOULES PRÉMATURÉMENT GRILLÉES !

La self auto régulatrice INTERLUX vous évitera l'ennui et le **DANGER** d'être brusquement privé de lumière.

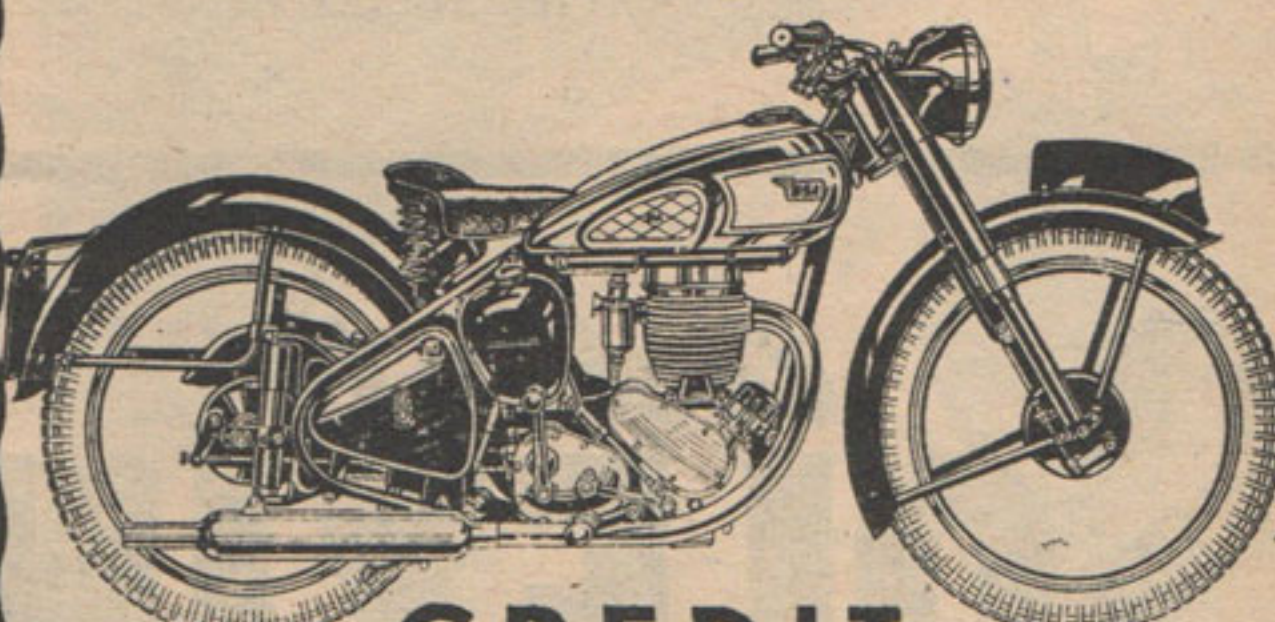
Chez votre fournisseur habituel ou contre remboursement de frs. 950. (Prix imposé)

INTERLUX 45, RUE DE LEVIS - PARIS 17^e. CAR. 26.72

PASSEZ DES AUJOURD'HUI VOTRE COMMANDE...



250 — 350 — 500 — 650
 MONO — TWIN



CREDIT
 SUR NOS MACHINES DISPONIBLES
 NEUVES ET OCCASIONS

GAITE-MOTOS-MONTPARNASSE
 4, Impasse de la Gaité - PARIS — DAN. 55-43

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

marcel perrin 50, av. Edouard-Vaillant
 Recordman du Monde BOULOGNE (Seine)

Métro : Porte de St-Cloud
 MOL. 29-62

DERNIERES GRANDES VICTOIRES

K.L.G. 1953

TOURIST TROPHY 1953 - ILE DE MAN :

CATEGORIE SENIOR TT

1^{er} R. AMM

2^e J. BRETT

sur Motos NORTON

CATEGORIE JUNIOR TT

1^{er} R. AMM

2^e J. KAVANAGH

sur Motos NORTON

BOL D'OR 1953 :

1^{er} LEFEVRE

sur Moto NORTON

K.L.G

La meilleure bougie du monde

Demandez un extrait du Guide d'Allumage à K.L.G. :
177, Boulevard de la République - St-CLOUD (S.-O.)

MON "2 TEMPS"
ROULE
"LE TONNERRE"



Avec la

"SPÉCIALE 2 TEMPS"

Bret-oil

l'huile spéciale qui se mélange instantanément et reste parfaitement diluée dans l'essence.

Evite la calamine et la perle aux bougies, augmente la puissance

Faites un essai immédiat en demandant la "Spéciale 2 Temps" BRET-OIL à votre motoriste ou pompiste; à défaut, écrivez à :

BRET-OIL

1 R. Jeanne-d'Arc • MIC. 18-30 • Issy-les-Moulineaux (Seine)

EN PLEIN CENTRE DE PARIS
MOTOBÉCANE

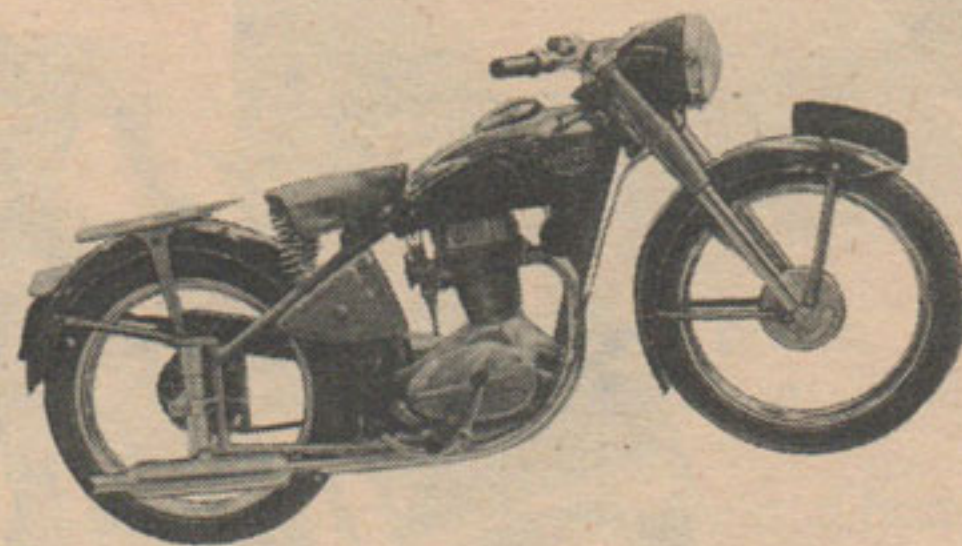


MOBYLETTE

STATION-SERVICE, MISE AU POINT



ET... LE SCOOTER



MOTOS 125 et 175 cm³

STRASBOURG-S'DENIS MOTO-SPORT

9, Boulevard Saint-Denis, 9
PARIS-10^e ARC. 48-89

CREDIT 6, 9 ET 12 MOIS

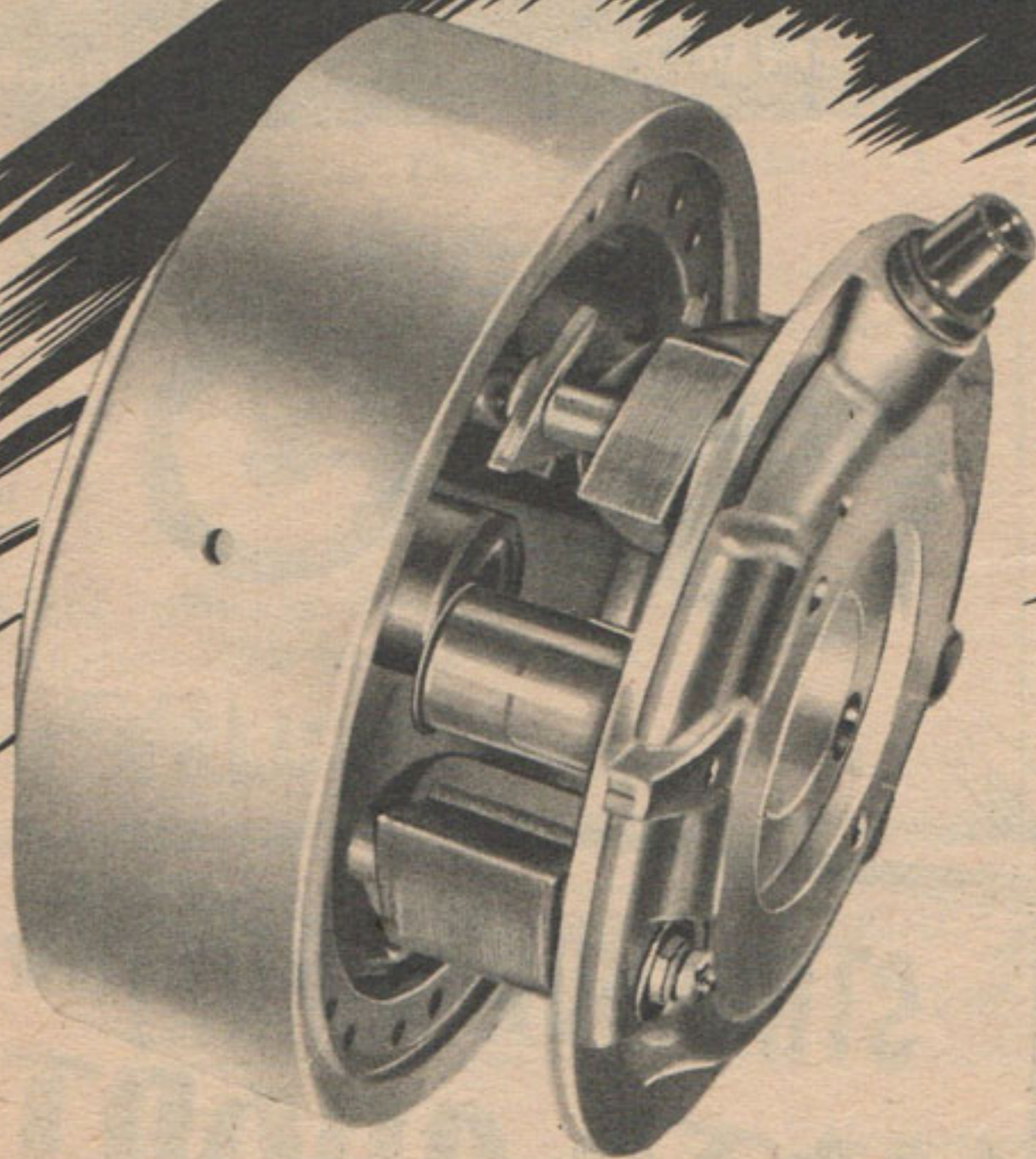
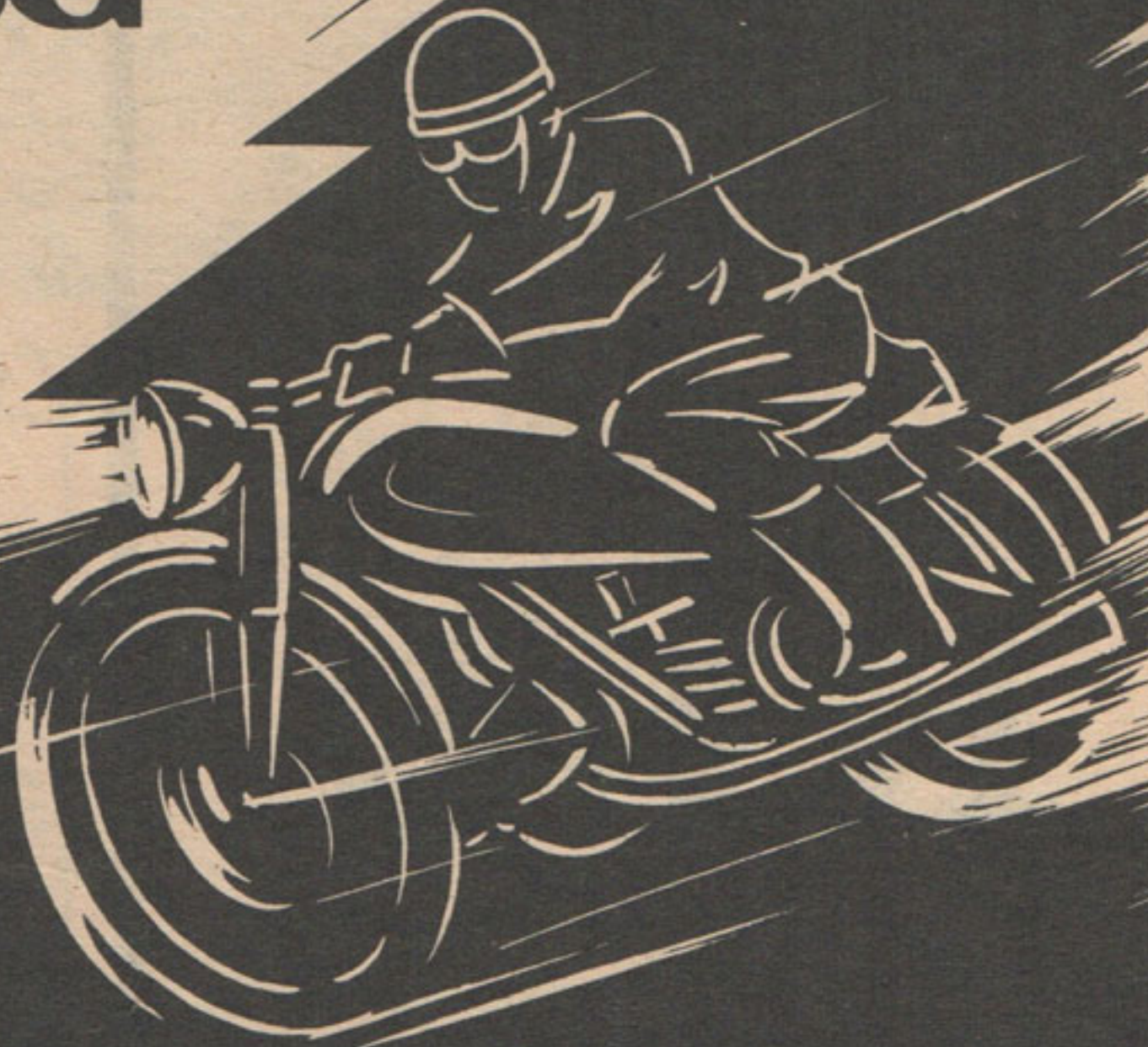
OLIVIER
VENTE - ACHAT - REPRISE - ECHANGE

★ ÉQUIPEMENTS ★ ACCESSOIRES ★

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

A tous Moteurs de Qualité VOLANTS **ABG**

ALCYON, AUBIER-DUNNE
GNOME ET RHONE
MONET-GOYON, PEUGEOT
ULTIMA, VÉLOCAR



MONTAGE ET RÉGLAGE FACILES

ALLUMAGE

Mise en route immédiate
Ralentis très bas
Reprises énergiques
Insensibilité à l'humidité
Rupteur indérégable
Bobine et condensateur à l'abri de tout claquage

ÉCLAIRAGE

Puissant à tous régimes
Pas de surtension
Régulation automatique

ENTRETIEN

Négligeable
Aucune intervention avant 25.000 kms

ABG

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



Moto revue

La Moto
Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 40 francs

ABONNEMENTS :

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

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

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

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

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

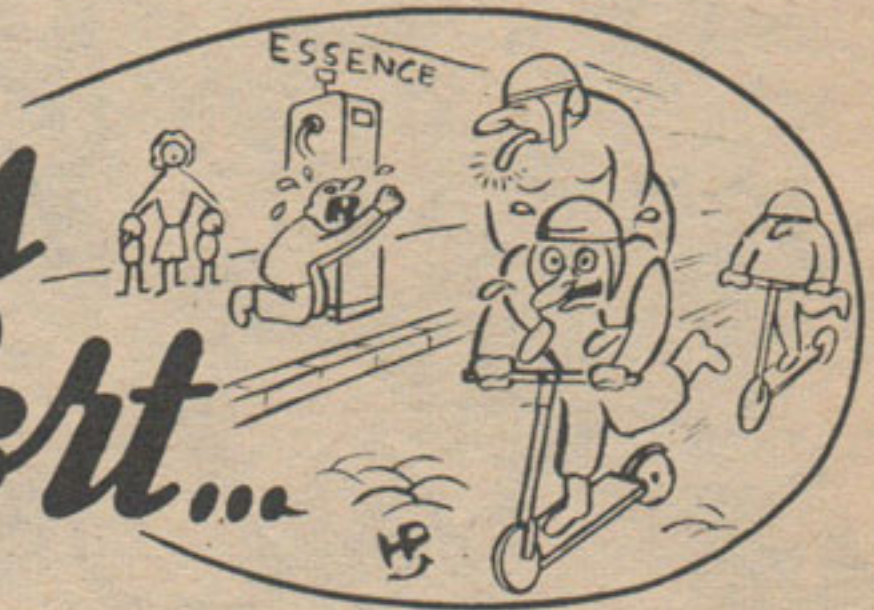
12, RUE DE CLERY,
PARIS (2^e)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

La raison du plus fort...



Depuis que nous avons trouvé un gouvernement, chacun pensait que celui-ci nous guiderait avec compétence, ou tout au moins ne retomberait pas dans les erreurs accumulées par les précédents cabinets. Eh bien non !... Une nouvelle fois, nous avons dû déchanter rapidement.

Ce M. Laniel, dont on pouvait croire que toute imagination ne lui avait pas été refusée, inaugure tristement son ministère par une mesure dont la faillite a été consacrée à maintes reprises.

Est-il besoin de le préciser ? Une fois de plus l'essence a été augmentée, et qui plus est... de 5 francs par litre !...

Une fois le grand mot lâché, voyons ce qu'il y a lieu de faire pour notre défense.

Rien ! Absolument rien !

En effet, depuis quelques années, il semble s'être établi une formule qui satisfait tout ce joli monde du Parlement et qui consiste à augmenter tel ou tel produit de grande utilisation déjà fortement taxé pour rapporter l'argent dont on a besoin.

L'Assemblée accepte l'augmentation, la presse proteste en chœur, et le « cochon de payant » s'exécute. Rideau. Tout le monde s'endort... jusqu'à la prochaine augmentation.

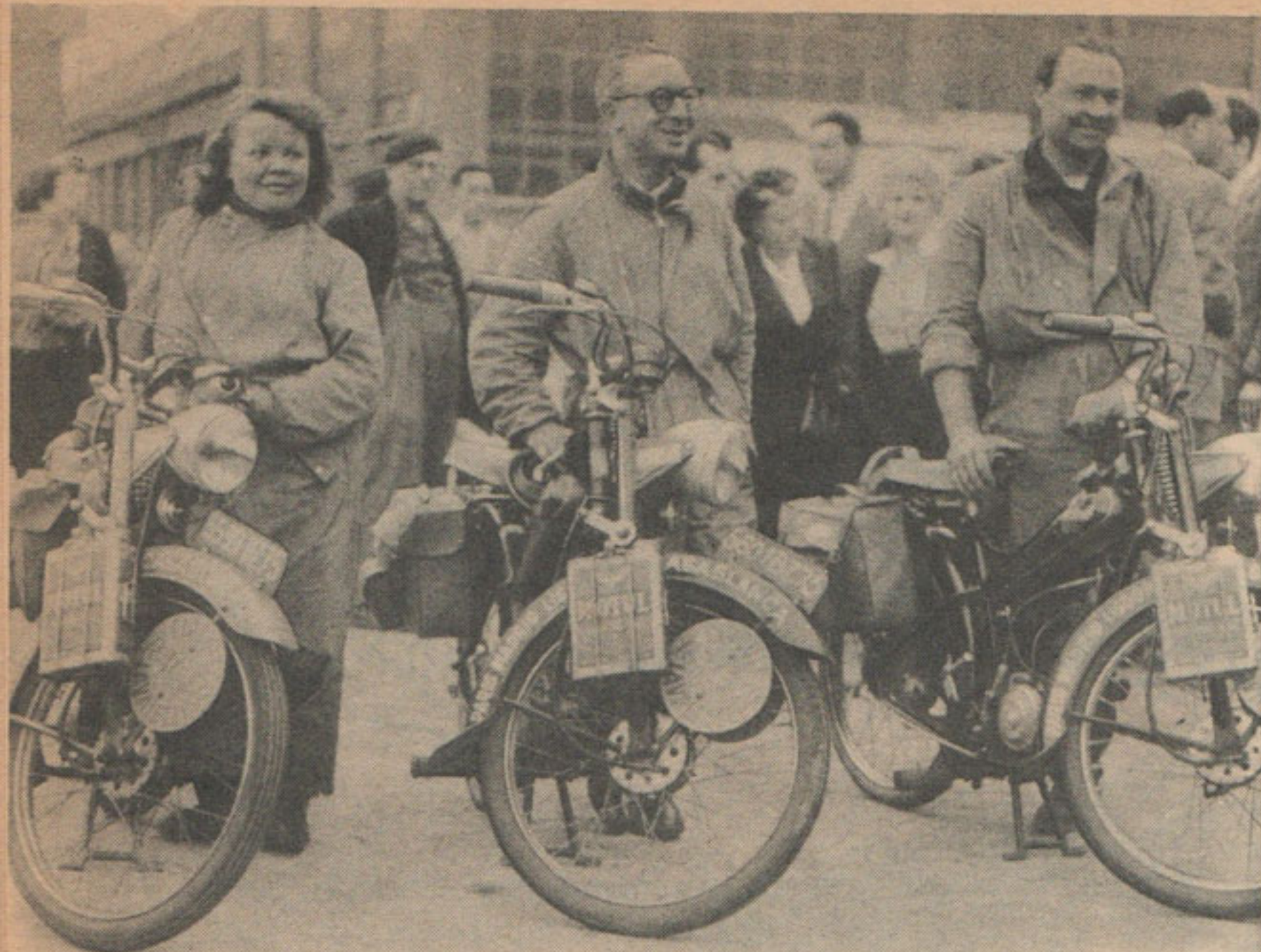
En principe, un gouvernement est une fraction d'hommes éclairés qui doit contribuer à la bonne marche des affaires du pays, sans tenir compte de son propre intérêt. Mais actuellement, que peut-on dire de nos gouvernants ? En inversant la formule ci-dessus, nous pensons être beaucoup plus près de la vérité.

Le Parlement, dont les vacances sont proches, ne l'oublions pas, n'a pas voulu discuter plus longtemps d'une question trop épineuse. Il a préféré accepter après une discussion de forme qui a sauvé son amour propre.

Nous ne nous étendrons pas sur les modalités et autres pape-rasseries qui ont présidé à la majoration de l'essence. Cela ne changerait rien et ne ferait que nous faire désespérer encore plus.

Les conséquences de cette triste histoire, chacun les connaît. Il n'est pas besoin d'être grand clerc pour savoir qu'une augmentation des carburants amène une hausse générale du coût de la vie.

Alors comment peut-on se résoudre à voter une telle mesure !...



◆ 10.000 KILOMETRES SUR LES ROUTES DU SOLEIL.

Samedi dernier s'est terminé le raid des « 10.000 kilomètres sur les routes du soleil », dont nous avons parlé au moment où en eut lieu le départ.

Les trois pilotes, Mme Billay et MM. Rombas et Massé, ainsi que leurs « vélo-moteurs légers » Racer, équipés du célèbre 70 cmc. Lavalette à trois vitesses présélectives, ont accompli un exploit sportif méritant tous les éloges. Les machines dépourvues de pédales ne devaient, en conséquence, compter que sur la puissance des moteurs pour surmonter les innombrables difficultés dont le parcours était semé.

Les Lavalette se sont fort bien acquittés de la tâche et on peut voir dans ce résultat l'excellence de leur fabrication. D'ailleurs ils étaient équipés de pistons et segments *Monopole*, habitués des succès retentissants dans les épreuves automobiles, et qui ne connurent aucune défaillance au cours des 10.000 kilomètres.

A l'occasion de l'arrivée des trois machines, les Efs Lavalette avaient organisé un cocktail qui réunit, autour des pilotes déjà cités, l'actrice Blanchette Brunoy, MM. Bouchinet-Séreulles (Président Directeur de Lavalette), Lejeune (directeur adjoint), Vuilherme (directeur commercial de la section moteurs B.M.L.), Blin, Pilipenko, Le Mao (Sté Racer-Basset), Collin (Métropole), Duvivier (Floquet), Sablé (Sablé Frères), Chamoun (Motul), des invités, des journalistes, des photographes, etc...

Nous avons pu converser quelques instants avec les héros du raid qui nous ont raconté que les « routes du soleil » ne leur furent pas pendant les 2/3 du parcours et que c'est à l'excellence de leurs survêtements « Hélios-Sport » qu'ils durent à maintes reprises de ne pas être trempés jusqu'aux os. Heureusement les routes d'Afrique du Nord et celles du Sud de l'Italie justifiaient le titre donné au raid. Et là encore, « Hélios-Sport » les protégea des ardeurs d'un soleil implacable.

Bref, heureux d'avoir accompli en 38 jours ce magnifique voyage, les trois pilotes, pour accompagner les nombreux amis qui les entouraient, durent lever à diverses reprises leurs coupes, afin de fêter dignement leur arrivée aux usines Lavalette.

Ci-dessus, les trois pilotes qui ont réussi l'exploit de parcourir 10.000 kms en 38 jours, lors de la photo traditionnelle à l'arrivée.

◆ UNE ILE MYSTERIEUSE

Une des particularités de l'île de Man, l'« île Magique » est qu'on y trouve une race de chats qui n'ont point de queue. Mais une autre particularité moins connue celle-là, affirme un journaliste allemand qui assistait dernièrement au TT, est que les motos y marchent sans essence. En effet, lorsque vous voulez faire la traversée par bateau depuis l'Angleterre, il vous faut soigneusement vider le réservoir. Un contrôle rigoureux a lieu, lequel est sanctionné par la pose d'une étiquette collée sur le phare et mentionnant « réservoir vide ». A l'arrivée à Douglas, dès que les machines sont débarquées sur le quai, chaque motocycliste ne manque pas d'ouvrir le robinet, d'appeler l'essence au carburateur, de donner un ou deux coups de kick et de s'en aller allègrement après un démarrage en force!

◆ M.V. ABANDONNE

A la suite de la mort tragique de Leslie Graham, la maison MV a fait savoir qu'elle abandonnait l'idée de se présenter dans les courses du Championnat Mondial, Carlo Bandirola n'étant pas suffisant pour défendre les couleurs de la marque.

Cet abandon forcé est d'autant plus à regretter que la MV avait un maximum de chance pour gagner le titre cette année.

ASSURANCES A CREDIT

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

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

INFORMATIONS

◆ A TOUS LES CLUBS

Nous informons les secrétaires de clubs que les communiqués à insérer dans « Moto-Revue » doivent nous parvenir au minimum deux semaines avant l'épreuve pour pouvoir passer dans le numéro précédant celle-ci.

Tout communiqué envoyé passé ce délai s'expose à ne pas être publié.

◆ L'INDUSTRIE DE LA MOTO EN ALLEMAGNE

La fusion qui vient de s'opérer en Allemagne entre l'industrie du cycle et celle du motocycle a eu pour effet de faire en sorte que 31 firmes de motos sortent en ce moment 110 modèles différents. Il est intéressant de constater la répartition de ces modèles dans les diverses cylindrées : les 150 et 175 sont bien représentées, puisqu'elles comportent respectivement 16 et 19 modèles. Par contre, au-dessus de 250 les machines sont plus clairsemées : l'industrie allemande fournit pourtant en ce moment 7 modèles de ce qu'on a convenu d'appeler les grosses cylindrées. Pour les autres catégories, voici la répartition présente : 100 cmc. 13 modèles ; 125 cmc. 16 modèles ; 200 cmc. 18 modèles et 250 cmc. 21 modèles. En outre 15 usines fabriquent des moteurs auxiliaires.

◆ LA COMPETITION EN U.B.S.S.

Pas moins de 200.000 personnes ont assisté aux courses qui se sont déroulées dernièrement à Tallin et qui comptait pour le Championnat d'Union Soviétique. Les 125 cmc. couraient sur une distance de 202 kms et l'épreuve fut bouclée par le gagnant à la moyenne de 94,4 kmh. Un nouveau record fut battu en 350 à la moyenne de 105,2 kmh., tandis que les 750 tournaient à 107,1 kmh.

En soi, ces moyennes évidemment ne signifient rien et ces chiffres ne sont donnés qu'à titre de comparaison entre les diverses catégories.

◆ VARIATIONS

Les discussions entre NSU et Duke pour l'intégration éventuelle de ce dernier dans l'équipe d'usine allemande, se sont finalement transformées par l'engagement de Reg Armstrong qui a déjà mené une 250 à la troisième place au Dutch TT. Armstrong courra de nouveau pour NSU dans toutes les épreuves de 1953 comptant pour le championnat du monde.

◆ FREINS COLLIGNON

Le freinage est un point sur lequel nous n'insisterons jamais assez, et là, comme dans bien des cas, la compétition est la meilleure école. De grands champions comme Collot et Burgraff, par exemple, ont bien compris la place que tient le freinage, et c'est pour cela qu'ils ont fait appel au frein de 240 mm de Collignon qui est actuellement le frein le plus puissant vendu au public.

Collignon fabrique également des freins centraux en 130 et 200 pour les machines destinées à une utilisation normale, le 240 étant plutôt jusqu'à présent utilisé pour la compétition.

◆ ANCIENNES AMOURS

En fidèle habitué, Noël Pope est venu à Monthéry avec son Jap-Comerford Spécial afin de battre les records de 50 kms à 1 heure. On ne sait pas encore si sa tentative a réussi !

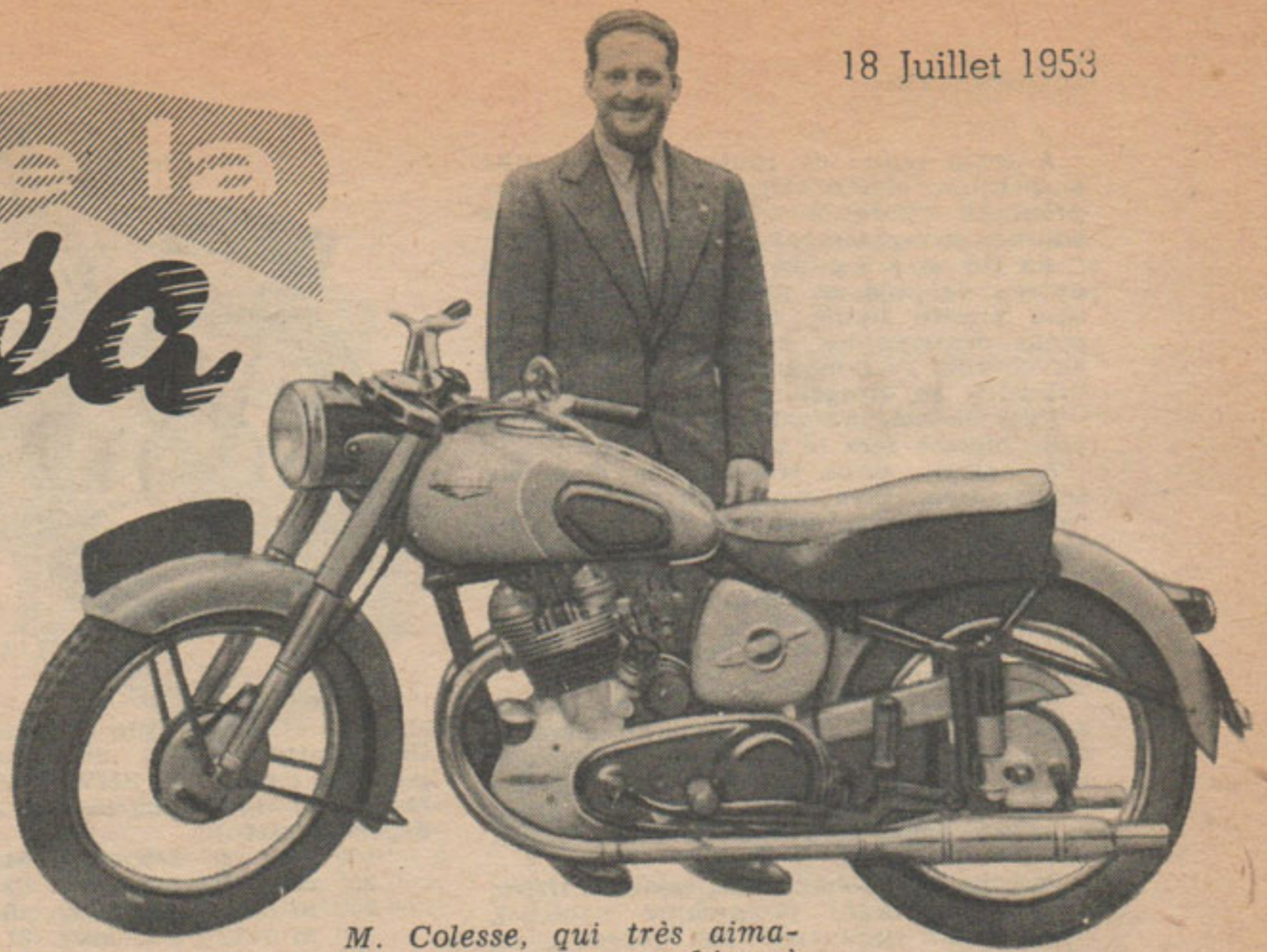
◆ DU MAROC

A Rabat, la gendarmerie, police de la route, a mis 6 nouvelles motos Harley 1200 sur la route. Avis aux contrevenants. Et il va y en avoir d'autres.

× × ×

Innovation au Maroc. Les contraventions seront payables sur place. Ce sera une bonne mesure, car il y a trop de fous. Le cataphote blanc deviendra-t-il obligatoire sur l'avant gauche ? On en parle !

ESSAI de la Saroléa Atlantic



M. Colesse, qui très aimablement mis sa machine à notre disposition.

Depuis bien longtemps, nous n'avions eu l'occasion d'essayer une motocyclette d'origine belge. Notre politique d'importation en était évidemment la seule responsable, car nos voisins d'Outre-Quévrain ont toujours produit des modèles très appréciés en France, et de nombreux lecteurs se plaignaient de cette lacune.

Une visite chez Delaunay, agent Saroléa à Paris, nous permit de prendre contact avec Mr J. Colesse, qui, heureux possesseur d'une 500 twin « Atlantic », accepta, très sportivement, de mettre sa monture à notre disposition pendant une semaine. Qu'il trouve ici, à nouveau, nos remerciements.

Cet essai avait, à nos yeux, une valeur toute particulière, car il constituait en quelque sorte une reprise de contact avec l'industrie belge, qui, loin de se cantonner dans les petites cylindrées, d'une réalisation toujours plus facile, entend bien ne pas perdre un pouce de terrain devant la formidable concurrence étrangère qui aurait tendance à balayer l'industrie belge.

Saroléa est connu pour ses gros monocylindres robustes, puissants, mais, s'apercevant que le twin gagne du terrain de jour en jour, les bureaux techniques, à la tête desquels nous trouvons M. Dumont, créateur de l'Atlantic, élaborèrent la future 500 bicylindre dès 1949. A plusieurs Salons de Bruxelles, nous avons pu l'admirer, mais ce n'est guère que depuis quelques mois que sa commercialisation est effective.

Dès que l'on examine l'Atlantic, on est frappé par son aspect trapu, robuste, et l'on craint tout de suite un poids excessif, alors que celui-ci est de 180 kgs à vide environ, ce qui est sensiblement le chiffre atteint par les twins anglaises.

Présentation heureuse en deux tons de vert (très proches du vert Zundapp). Cadre émaillé noir, carter-moteur et carter de boîte polis, le tout d'un dessin très net. Enfin quelques parties chromées, comme le guidon, les tubes d'échappement, les jantes, etc... donnent un aspect luxueux, que le fini général ne fait que confirmer.

Pour une twin, la manœuvre du kick est quelquefois dure, et après plusieurs coups pour dégommer le moteur, contact, puis le ronronnement très grave de la Saroléa se fait entendre.

Moteur froid, il est toutefois indispensable, et même si la température est bonne, de fermer l'air pour démarrer.

Position des vitesses suivant les normes anglaises, et malgré la présence d'une pé-

dale arrière de sélecteur, nous nous sommes servis par habitude, uniquement de la branche avant.

Position du corps confortable, mais guidon un peu large à notre avis, convenant certainement mieux à un usage avec side-car.

Il est évident que les premiers kilomètres effectués dans Paris ne nous permirent pas de juger l'Atlantic, et il est encore plus évident qu'avec 26 chevaux, nous laissons tout le monde sur place aux démarrages.

Bien que conçue pour la grande route, l'Atlantic est très utilisable en ville, mais elle manifeste une tendance très nette à l'échauffement. En outre, pour la ville, chacun sait qu'une petite cylindrée est nettement plus indiquée, et d'un prix de revient moindre.

Sur route, la twin Saroléa est à son aise, et, presque sans vous en apercevoir — avantage des grosses cylindrées — vous vous trouvez à 100 kmh. avec une extraordinaire impression de sécurité, et sans ce bruit, fatigant à la longue, des petits moteurs qui semblent vouloir vous exploser dans les jambes ! Silence de fonctionnement parfait. Pas d'engrenages qui sifflent, ni de distributions qui claquent (comes à profil d'attaque progressif), on sent tout de suite que l'on peut abattre des centaines de kilomètres par jour sans fatigue, et après ce premier contact nous pouvons classer à coup sûr la machine parmi les grandes routières.

Cela ne veut pas dire que l'Atlantic soit inapte ou s'accommode mal d'une conduite sportive, mais le caractère même de cette 500 ne vous incite pas spécialement à jouer au coureur, mais plutôt à faire du grand tourisme, rapide ou non, suivant votre désir.

Comme sur toute twin qui se respecte, les accélérations sont coulées, mais l'on sent tout de même quand les chevaux arrivent. Moteur évidemment très souple, nous n'irons pas jusqu'à écrire comme certains que l'on peut rouler à 20 kmh. en 4^e, mais nous pouvons affirmer qu'à partir de 40 kmh. en prise, on reprend très franchement. Souplesse et puissance font qu'à l'utilisation les 4 rapports se chevauchent largement, et dans tous les cas, vous possédez le rapport ad hoc. Toutefois, en comparaison avec toutes les autres twins 500 anglaises et allemandes, la 3^e est très rapprochée de la 4^e (étagement identique avec les Triumph seulement), alors que la première est assez courte.

Le sélecteur rappelle les meilleures productions britanniques. Doux et précis, il

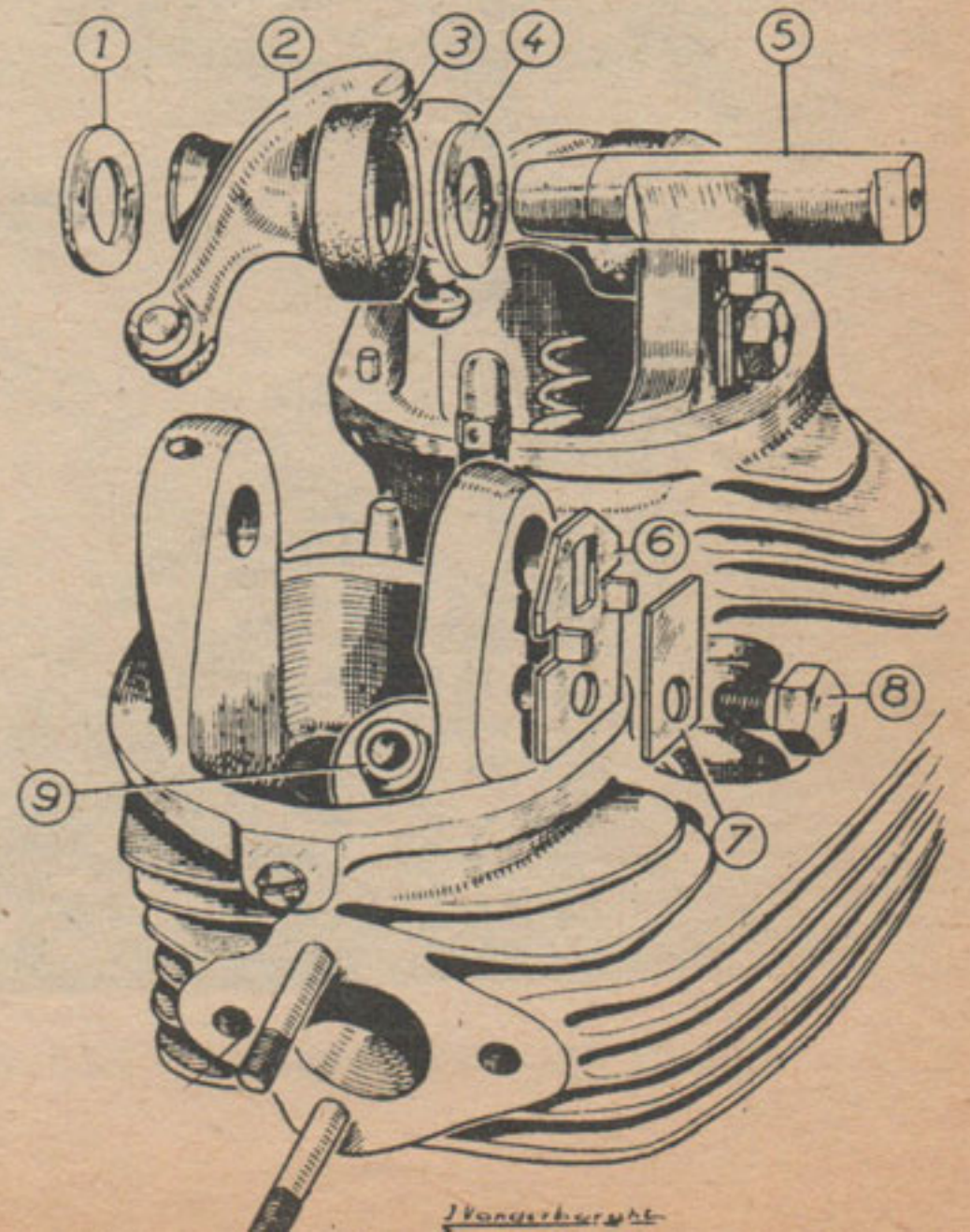
donne à la conduite un réel agrément, et l'on se passe parfaitement de l'indicateur de vitesse extérieur.

On apprécie toujours un moteur puissant, mais à quoi cela servirait-il, si la tenue de route médiocre ne permettait pas de « tirer » en toute quiétude.

Avec l'Atlantic l'on peut être tranquille. Rarement nous avons eu à la fois machine aussi confortable et aussi sûre à grande vitesse.

On a pu reprocher à la construction belge de faire trop solide, trop gros. Cela n'est cependant pas sans avantage. Ici, un cadre solide, qui ne « tortille » nullement, d'où un alignement impeccable des roues, et une tenue de route sensationnelle, même au-dessus de 130 kmh. Le montage d'un frein de direction nous a même semblé superflu, et tout l'essai fut effectué frein complètement desserré, sans qu'à aucun moment nous ayons eu du shimmy.

Détail de montage d'un culbuteur : 1. Rondelle bronze. - 2. Basculeur. - 3. Rondelle caoutchouc synthétique. - 4. Rondelle. - 5. Axe. - 6. Guide de l'axe. 7. Plaquette ressort. - 8. Vis. - 9. Guide. L'axe est monté sans serrage, la plaquette (6) l'empêche de tourner, et le ressort (7) le maintient en place en le poussant lors des dilatations.



A cette tenue de route, ajoutons une suspension arrière ferme, et vous comprendrez pourquoi on entre dans les courbes si rapidement en toute confiance.

Au fur et à mesure de nos essais, nous optons de plus en plus pour la suspension arrière ferme, évitant les débâtements désagréables, et parfois dangereux en courbe, et donnant ainsi une grande précision en virage.

Pour le confort du pilote, une bonne selle biplace fera le reste.

A l'avant, nous trouvons la classique télescopique. Très bonne sur route, elle a toutefois l'inconvénient de talonner franchement au freinage. Peut-être qu'une huile plus épaisse dans les amortisseurs rendrait plus progressif l'enfoncement. D'ailleurs Saroléa recommande des viscosités d'huile variant de SAE 20 à 50 suivant la saison.

Nous n'avons malheureusement pu essayer l'éclairage, et signalons simplement au passage que l'équipement électrique est très international. Il est en grande partie fournie par Bosch, mais nous trouvons un delco Scintilla, un phare Hella, des bougies KLG, etc...

Passons maintenant aux essais chiffrés, et suivant notre programme habituel, nous avons commencé par l'épreuve de côte.

L'Atlantic avale évidemment les passages à 11 % sans s'en apercevoir, et départ arrêté, nous prenons le virage du sommet à plus de 90 kmh..

Avec un passager, même sensation d'arrachement en côte, mais alors qu'en conduite normale nous aurions enclenché la 3^e, pour faire un meilleur temps nous avons conservé la seconde sur les hauts régimes.

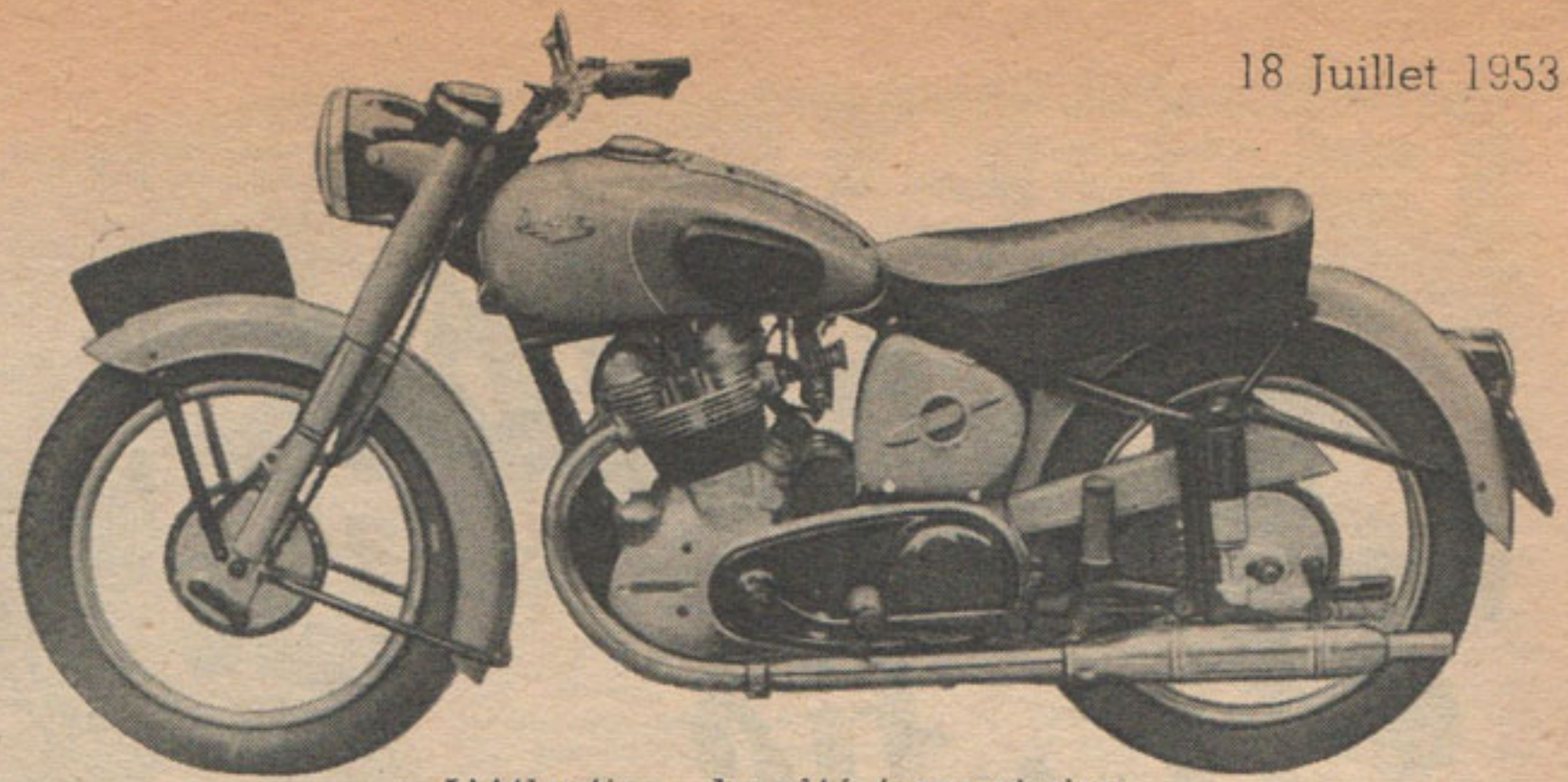
Voici d'ailleurs les résultats :

Pilote 80 kgs : 19" 1/5, moy 65 kmh. 6.

Avec passager : 21" 3/5, moy. 58 kmh. 3.

Pour nos essais de vitesse, le vent nous contraria, et les résultats s'en ressentirent sûrement, car chacun sait que le vent fait perdre plus de kmh. qu'il n'en fait gagner.

Les essais d'accélération prouvèrent que, si la machine fait impression sur le pilote, par contre le chronomètre, juge impartial, démontre que la mise en vitesse, bonne jusqu'à 300 m, fléchit légèrement par la suite, comparativement à une twin



« L'Atlantic » du côté transmission.

anglaise très classique comme la BSA A7. Comparativement à une machine plus poussée, comme la BMW R 51/3, l'accélération est dans tous les cas inférieure.

départ arrêté :

100 m : 6" 3/5, moy. 54 kmh. 5

200 m : 10" 3/5, moy. 67 kmh. 9

300 m : 14" 1/5, moy. 76 kmh.

400 m : 17" 3/5, moy. 81 kmh. 8

500 m : 20" 4/5, moy. 86 kmh. 5

Dans les essais de vitesses maxima sur chaque rapport, le moteur monta allègrement en régime, surtout dans le sens où le vent nous était favorable, et une fois le cap des 7.000 t.-m. passé. Voici maintenant les chiffres qui nous permettent de tracer notre courbe d'accélération :

1^{re} 60 kmh. (6.850 t.-m.) en 3" 4/5

2^e 102 kmh. (6.850 t.-m.) en 15" 1/5

3^e 112 kmh. (5.360 t.-m.) en 18"

4^e 118 kmh. (4.750 t.-m.) en 24"

Au point de vue vitesse maximum, signalons une pointe couché en 3^e à 121 kmh., et en 4^e, mais en position assise, la même vitesse exactement fut atteinte. Bien à plat, grâce à la selle double, et les pieds sur les repose-pieds arrière, nous avons atteint respectivement dans les deux sens 138 kmh. et 128 kmh., soit une moyenne de 133 kmh. (La machine est vendue par le constructeur 135 kmh.), ce qui est donc à peu près exact).

Avec passager, l'augmentation de poids,

et surtout l'impossibilité de s'effacer, diminuent très nettement la vitesse.

C'est ainsi qu'en 3^e nous avons plafonné à 107 kmh. (5.110 t.-m.) et en 4^e à 118 kmh. (4.750 t.-m.).

Ainsi, même à deux, le tourisme très rapide reste possible, car le 110 kmh. chrono peut se soutenir longuement, avec encore quelques kmh. de réserve, et à cette vitesse votre moteur ne tournera qu'à 4.450 t.-m. Mais il est incontestable que le moteur Atlantic tourne particulièrement rond aux environs de 4.000 t.-m., ce qui correspond à une vitesse de 100 kmh., et c'est certainement ce dernier chiffre qu'il y a lieu de retenir pour les longs parcours, sans fatigue, ni du pilote, ni de la machine.

Quant au freinage, il s'est avéré bon, sans plus. Il est même curieux de ne pas trouver sur une machine, dans l'ensemble moderne, des moyeux freins centraux.

A l'avant comme à l'arrière, les tambours ont un diamètre de 180 mm, avec des garnitures de 25 mm de large à l'avant, et 30 mm à l'arrière. Freins progressifs à l'avant, moins à l'arrière, la roue se bloquant trop rapidement.

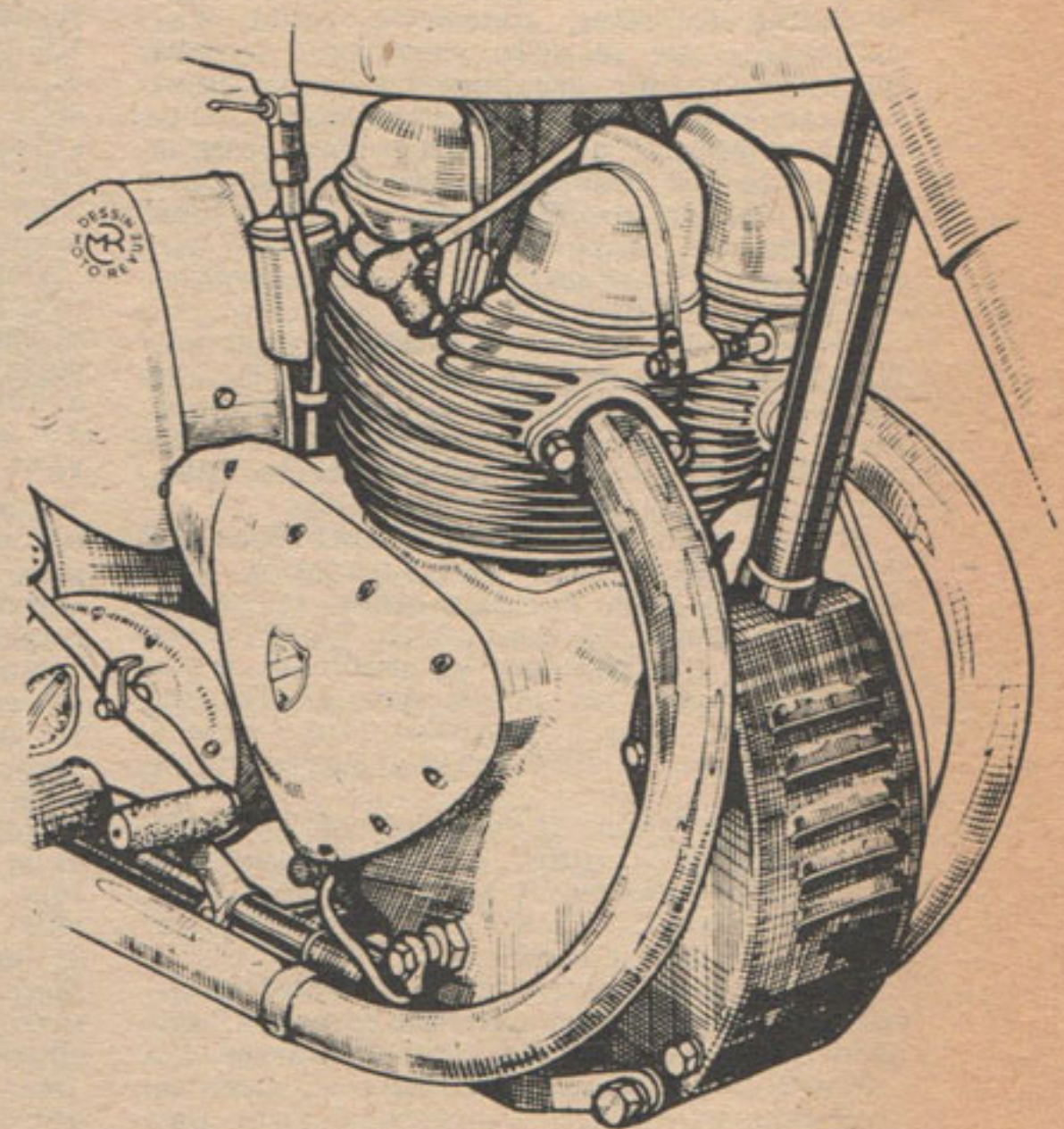
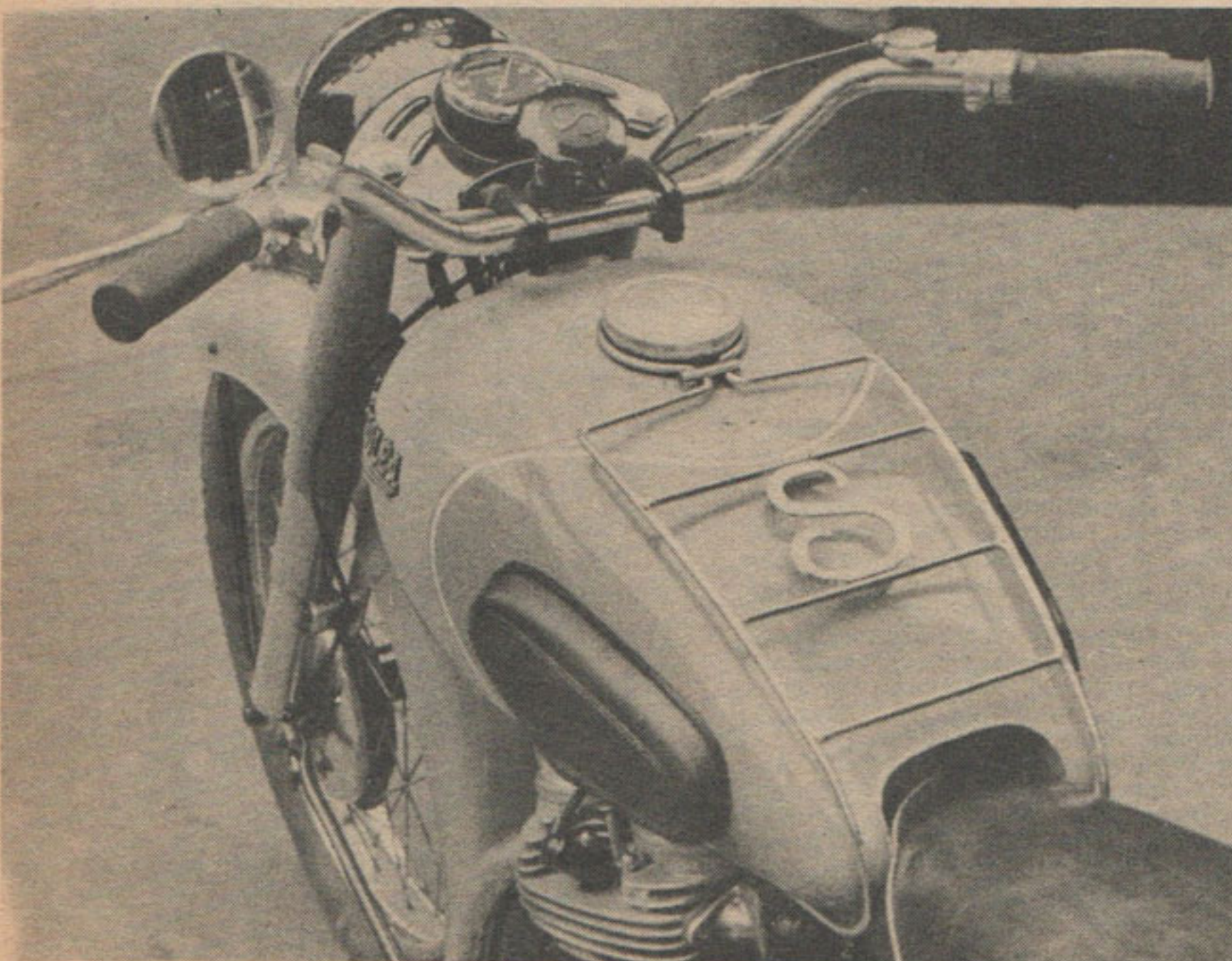
De 50 kmh. à l'arrêt complet, nous avons mesuré :

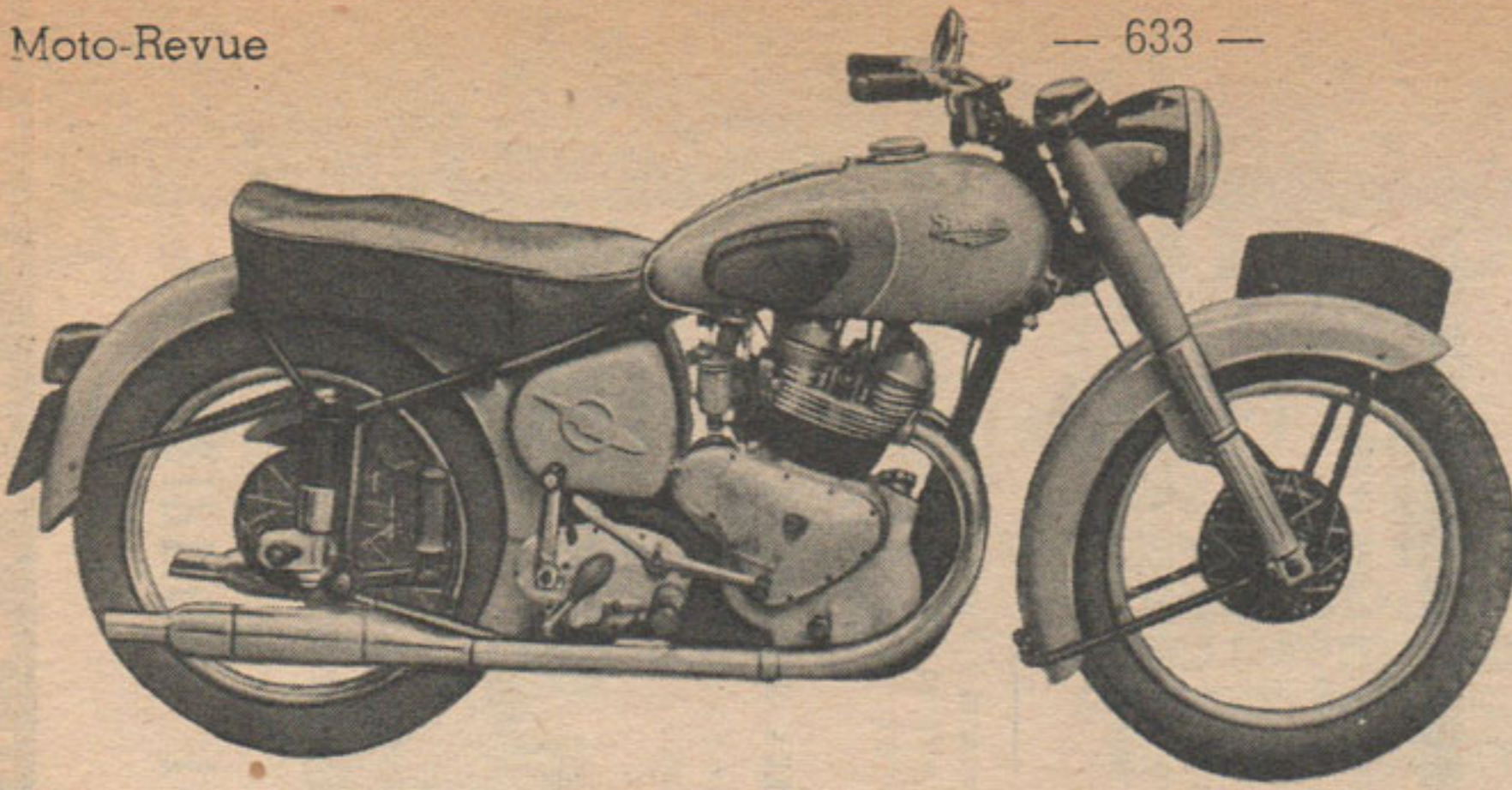
18 m avec le seul frein arrière.

13 m 50 avec le seul frein avant.

Suivant une disposition peu répandue et qui continue la tradition Saroléa, le carter-moteur fait réservoir d'huile.

La présentation est très soignée comme en témoigne cette grille de réservoir.





12 m avec les deux. Ainsi, pour ce premier test d'une machine belge, nous avons été très agréablement surpris par les qualités de la Saroléa Atlantic, et par le sérieux de sa réalisation.

Nous aimerions en France qu'un constructeur réalise une telle twin, qui n'ait rien à envier aux autres productions mondiales, et nous ne pouvons que regretter cette impossibilité qu'il y a pour les motocyclistes français d'acquiescer une 500 moderne.

DESCRIPTIONS TECHNIQUES

Les quelques notes techniques qui vont suivre porteront principalement sur le moteur.

Il s'agit d'un vertical twin avec cylindres séparés, légèrement inclinés sur l'avant. Culasse en alliage léger (5 % de cuivre, 2 % de silicium), cylindres en fonte perlitique à 2 % de nickel.

Le vilebrequin, coulé en fonte aciérée Mechanite, tourne sur trois paliers, d'où rigidité parfaite à hauts régimes. Roulements extérieurs à rouleau central sur coussinet.

Les bielles, forgées en hyduminium RR 56, sont montées sur coussinets minces en acier recouvert de bronze au plomb étamé.

Les pistons Mahle sont coulés en coquille et étamés. Ils possèdent deux segments d'étanchéité et un râcleur.

La distribution est du type à tiges et culbuteurs.

Les deux arbres à cames, un pour l'admission, un pour l'échappement, sont

commandés par engrenages à partir du vilebrequin. En acier chrome-nickel de cémentation, ils actionnent la culbuterie par l'intermédiaire de poussoirs et de tiges creuses. Les guides de poussoirs et de soupapes sont en fonte au titane.

Têtes de soupapes et sièges sont stellites, ainsi que les extrémités des tiges de culbuteurs, à l'endroit où elles entrent en contact avec les culbuteurs.

Le graissage est du type à circulation d'huile et carter sec, car l'huile contenue à l'avant du moteur est séparée du vilebrequin par un carter.

Une pompe double, à engrenages, débite environ 30 litres d'huile par heure, pour un régime de 3.000 t.-m.

Pour assurer l'assèchement du carter-moteur, la pompe de retour débite encore plus.

Du réservoir, la pompe d'alimentation aspire l'huile à travers un filtre, puis la refoule par un conduit foré dans les parois du carter jusqu'au palier central du vilebrequin. De là, l'huile va aux manetons. Sur ce parcours, une valve d'étanchéité, un indicateur électrique de pression minimum et une valve de pression maximum règlent le fonctionnement.

L'huile projetée par les manetons lubrifie cylindres, pistons, pieds de bielle, roulements, puis retombe dans le puisard au travers d'un filtre.

Le graissage de la distribution, depuis les pignons d'entraînement d'arbre à cames, jusqu'aux culbuteurs, se fait au moyen d'un circuit à basse pression, en dérivation sur le circuit de retour.

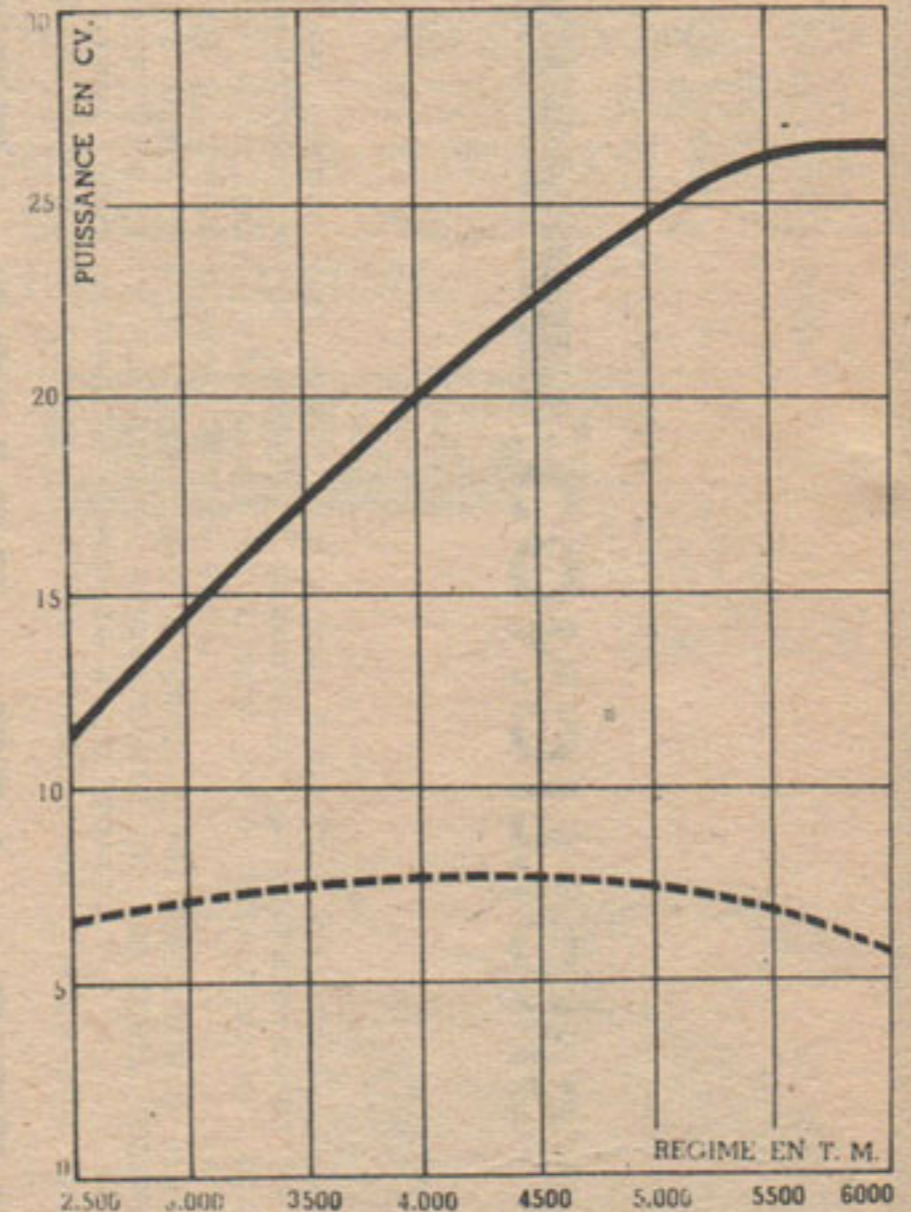
Une fois le graissage opéré, l'huile retourne par gravité au puisard du carter.

Transmission primaire par chaîne Duplex travaillant sous un carter étanche extérieurement, très proche de ceux des Matchless ou AJS.

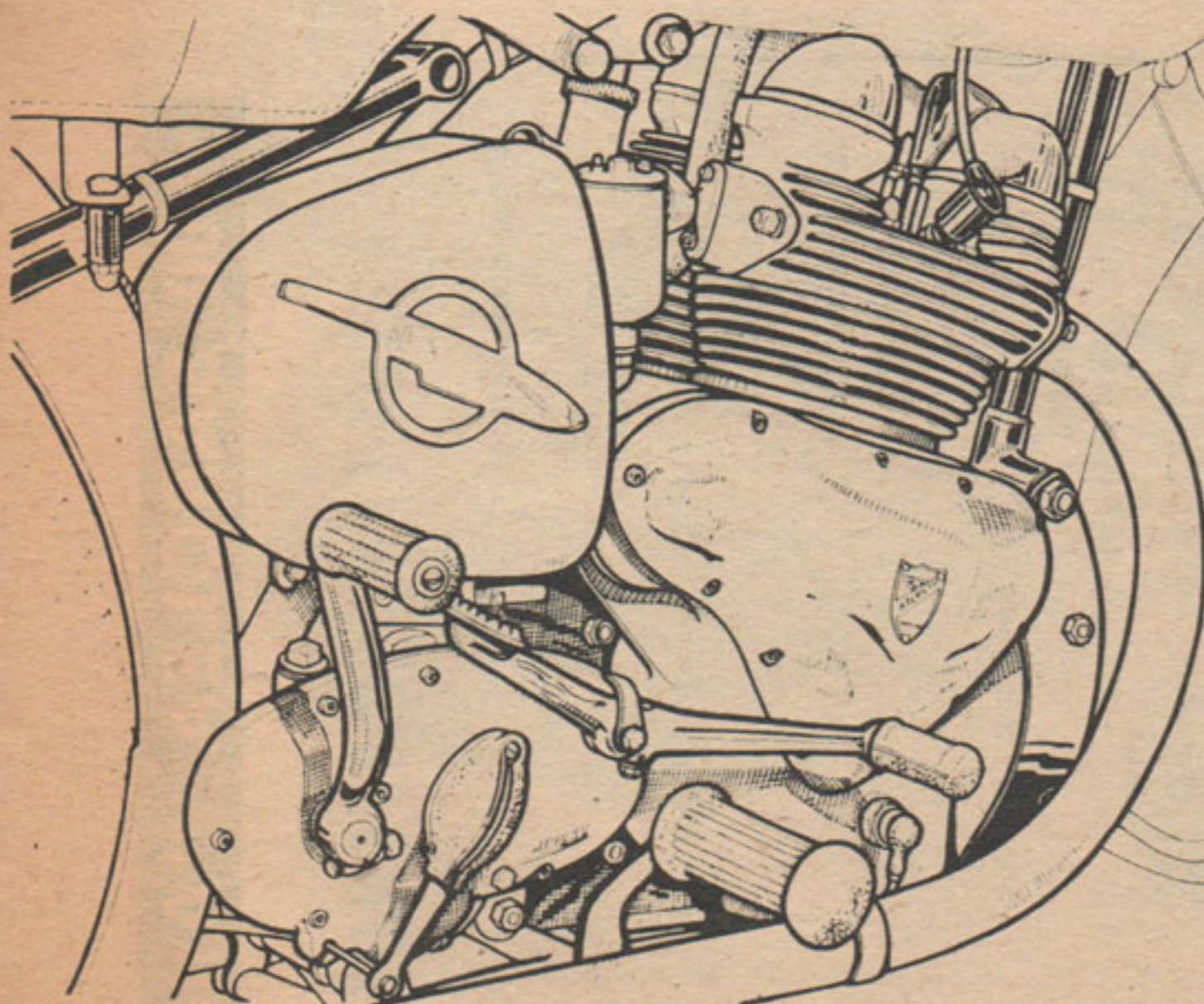
Boîte à 4 vitesses avec pignons toujours en prise.

Embrayage à disques multiples travaillant dans l'huile.

C. R.



4 :	100 %
3 :	84 %
2 :	59,9 %
1 :	35,2 %

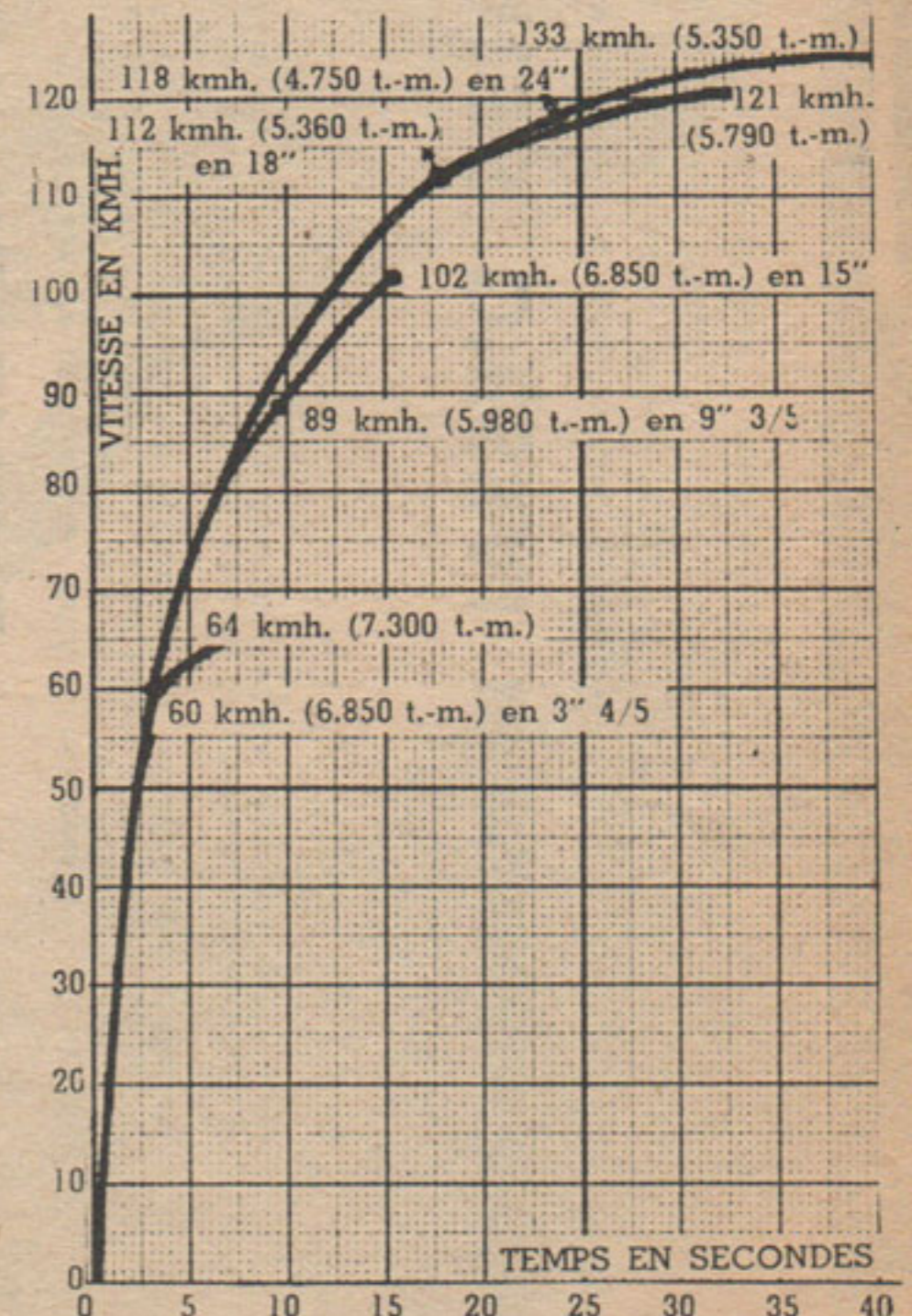


En haut à droite, la courbe de puissance mesurée avec un taux de compression de 6,75.

Au-dessous : échelonnement relatif des rapports de boîte.

Ci-contre : la courbe d'accélération.

A droite : la disposition du sélecteur double pédale est des plus heureuses.





DESCRIPTION TECHNIQUE

REGLAGES ENTRETIEN

RESULTATS OBTENUS

MOTEUR

Vertical twin à boîte séparée.
Cylindres fonte. Culasses alliage léger.
Alésage : 63 mm.
Course : 30 mm.
Rapport course-alésage : 1,27.
Cylindrée : 498,8 cmc.
Puissance : 26 CV.
Régime correspondant : 5.800 t.-m.
Taux de compression : 6,8 à 1.

BOITE DE VITESSES

Séparée à 4 rapports.
Rapports : 14,2 - 8,35 - 5,9 - 5 à 1.
Transmission finale : chaîne de 15,9. Pignon moteur solo 26 dents ; sidécar 23 dents.

FOURCHE : télescopique.
SUSPENSION AR : coulissante.
FREINS : AV et AR 180 mm.
PNEUS : AV 26x3,25 - AR 26x3,50.
RESERVOIRS : essence : 17 litres.
huile : 3,25 litres.
POIDS A VIDE : 180 kgs.
CONSUMMATION : 4 à 5 litres aux 100 kms.

DISTRIBUTION :

Jeu nul aux soupapes moteur froid.
AOA 23° ou 4 mm RFA 67° ou 20 mm
AOE 62° ou 17,5 mm RFE 28° ou 6 mm

AVANCE : maximum 34° ou 8 mm.

BOUGIES : Lodge H 14S ou KLG F 80 (degré thermique 225).

CARBURATEUR :

AMAL 276 FN/1 DZ.
Gicleur d'aiguille : 107.
Position d'aiguille : solo 3° cran ; side 4° cran.
Gicleur principal : solo 150 ; side 160.
Boisseau : 6/3.

GRAISSAGE :

Moteur : été : huile SAE 50 ou 60.
hiver : huile SAE 30 ou 40.
Vidanger tous les 3.000 kms.
Boîte : huile EP 80 ou 100.
Vidanger tous les 6.000 kms.
Fourche : 125 cm3 de SAE 20 hiver.
maximum SAE 50 été.

RODAGE :

De 0 à 500 kms : 65 kmh.
500 à 1.500 kms : 75 kmh., pointes à 90 kmh.
1.500 à 3.000 kms : 90 kmh., pointes à 120 kmh.

PNEUS :

AV : 1 kg 300.
AR : 1 kg 500 solo.
1 kg 750 duo.
2 kgs sidécar chargé.

Vitesse maximum :

Solo

Duo

1 ^{re}	64 kmh. (7.300 t.-m.)	67 kmh.
2 ^e	102 kmh. (6.850 t.-m.)	102 kmh.
3 ^e	121 kmh. (5.790 t.-m.)	107 kmh. (5.110 t.-m.)
4 ^e	121 kmh. (4.860 t.-m.)	118 kmh. (4.750 t.-m.)
assis		
133 kmh. (5.350 t.-m.)		
couché		

Accélération :

100 m. départ arrêté :	6"	3/5. moy. 54 kmh. 5
200 m. départ arrêté :	10"	3/5. moy. 67 kmh. 9
300 m. départ arrêté :	14"	1/5. moy. 76 kmh.
400 m. départ arrêté :	17"	3/5. moy. 81 kmh. 8
500 m. départ arrêté :	20"	4/5. moy. 86 kmh. 5

Epreuve de côte :

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

SEUL :

Pilote 80 kgs : 19" 1/5, moy. 65 kmh. 6

AVEC PASSAGER :

Avec passager 55 kgs : 21" 3/5, moy. 58 kmh. 3

RAPPORTS UTILISES :

Solo : 1-2-3.
Duo : 1-2.

Freinage (50 kmh. chrono) :

AV : 13 m 50
AR : 18 m
Les deux : 12 m

GRAND TOURISME

A QUEL USAGE EST DESTINEE LA MACHINE

Le propriétaire d'une 500 cmc. songe avant tout à effectuer du grand tourisme. Ou à atteler sa machine à un sidécar.
La Sarolea Atlantic s'accommode évidemment de ces deux sortes d'utilisation grâce aux 26 CV de son moteur. C'est néanmoins une machine de tourisme plutôt que de sport.
Luxueux, d'un fini impeccable et d'une belle présentation, elle donne une impression de robustesse indéniable. Malheureusement introuvable en France, elle souffre en outre d'un prix de vente élevé.

Si la suspension arrière coulissante, dans le cas présent, ne semble pas devoir être remplacée par une oscillante, par contre nous souhaiterions une fourche avant un peu plus fermée (talonnant moins au freinage) et des moyeux-freins centraux en alliage léger donnant plus de puissance au freinage.
Tenue de route irréprochable, et grande impression de sécurité à la conduite font de la Sarolea « Atlantic » une machine particulièrement agréable sur longue distance.

CONDITIONS GENERALES D'ESSAI

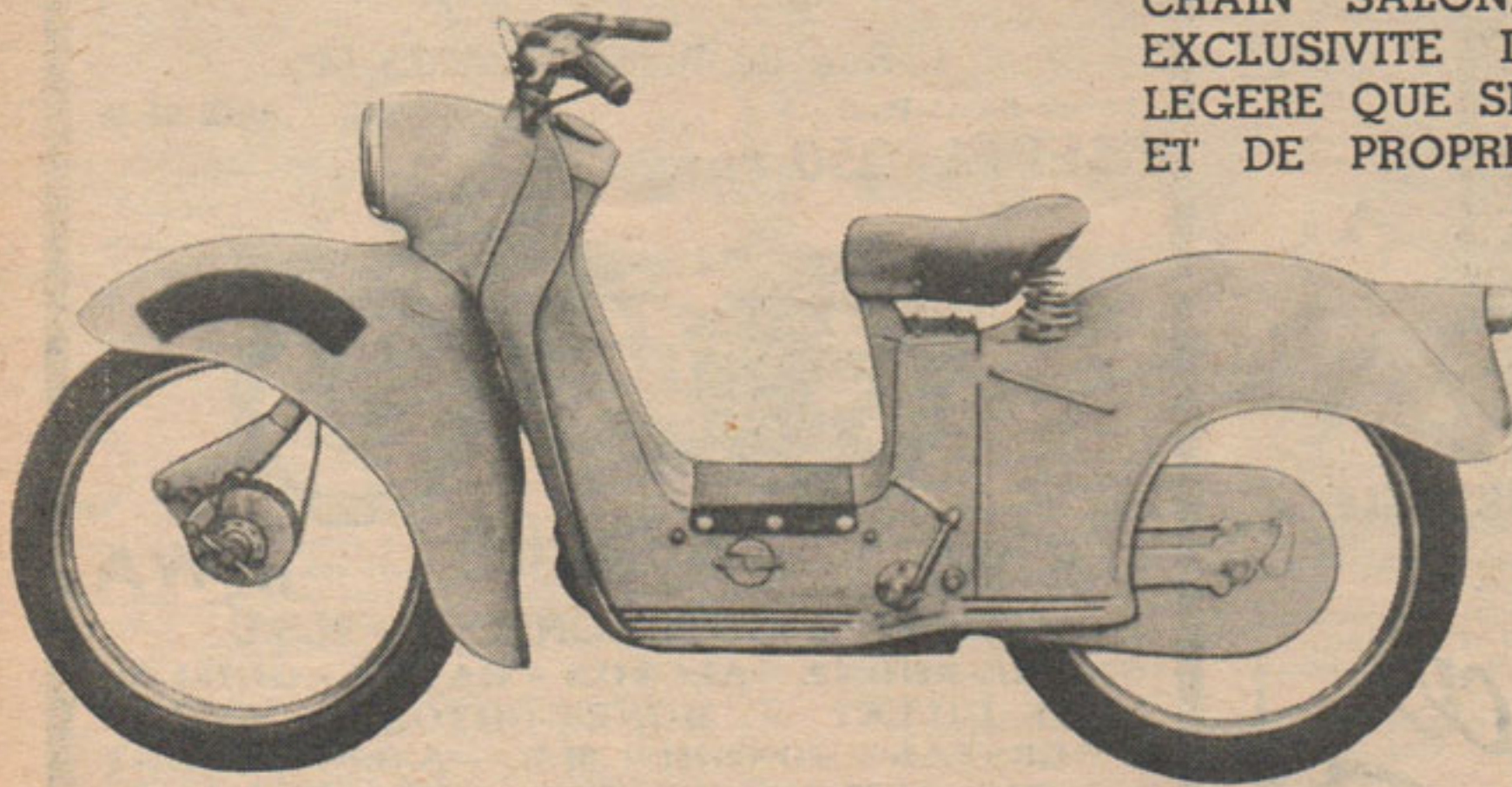
Au début de l'essai le compteur indiquait 2.556 kms
A la fin de l'essai 2.839 kms
Taille de l'essayeur 1 m 75
Poids de l'essayeur habillé 80 kgs

Réglages spéciaux ou modifications : néant.
Date et lieu de l'essai : 8-6-53 au 13-6-53.
(Seine et Seine-et-Oise).
Conditions atmosphériques : beau temps.

PRIX : 420.000 avec taxes

AU PROCHAIN SALON, FLORAISON DE MOTOS CARROSSÉES

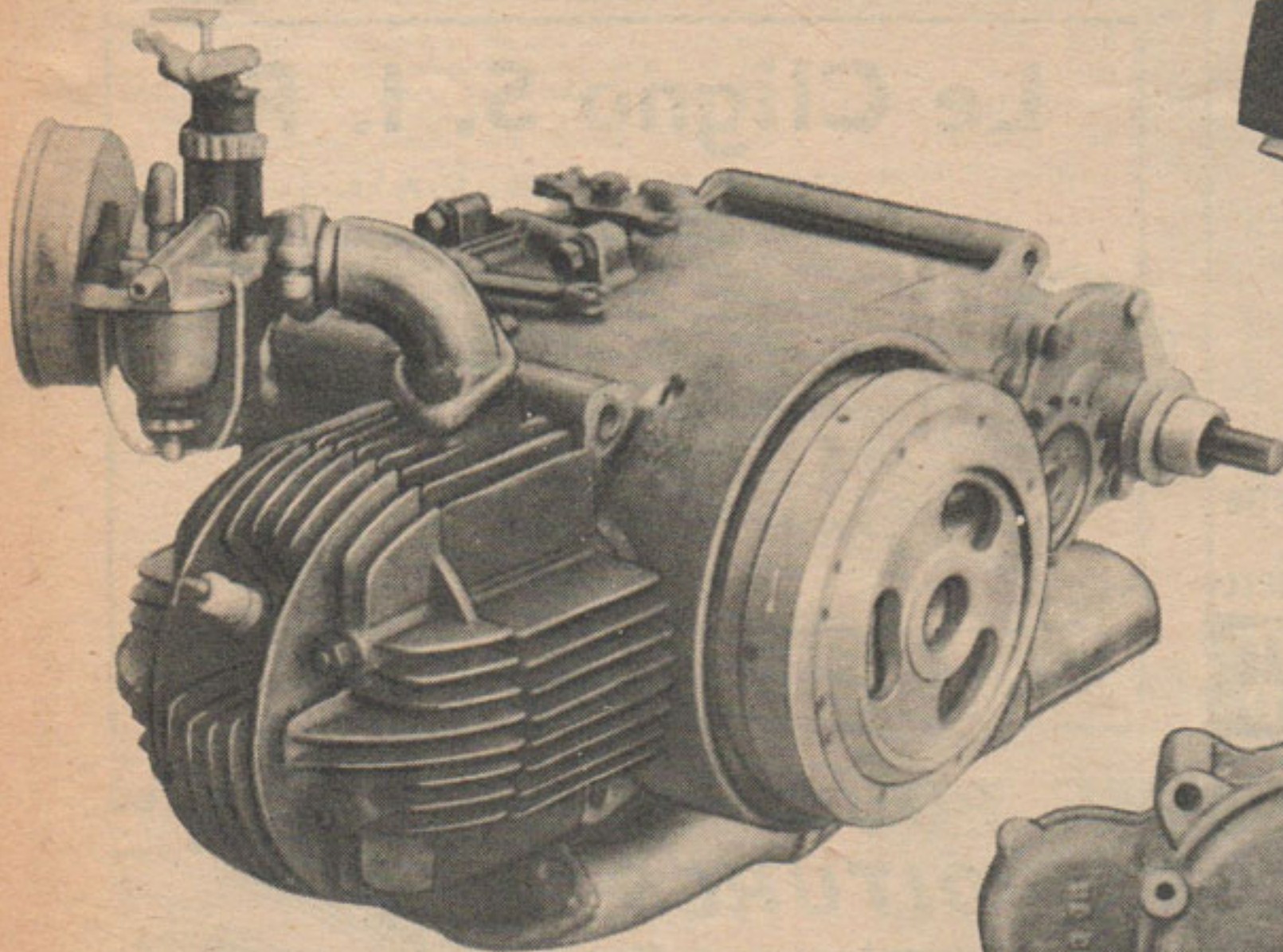
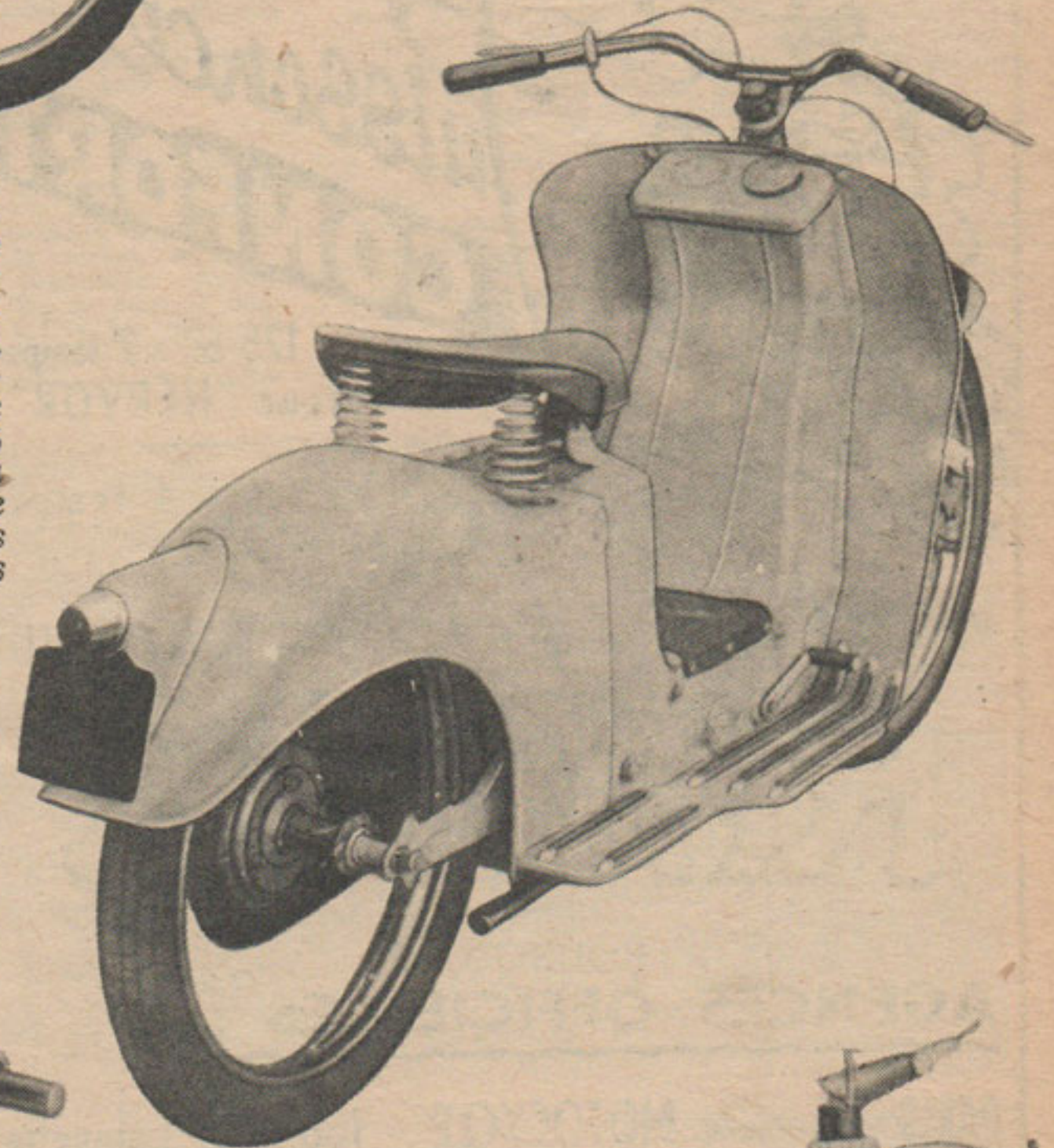
PARMIS LES NOUVEAUTES A SENSATION DU PROCHAIN SALON, NOUS VOUS PRESENTONS EN EXCLUSIVITE LE PROTOTYPE D'UNE MACHINE LEGERE QUE SES QUALITES DE TENUE DE ROUTE ET DE PROPETE SEMBLANT DESTINER A UNE GRANDE DIFFUSION.



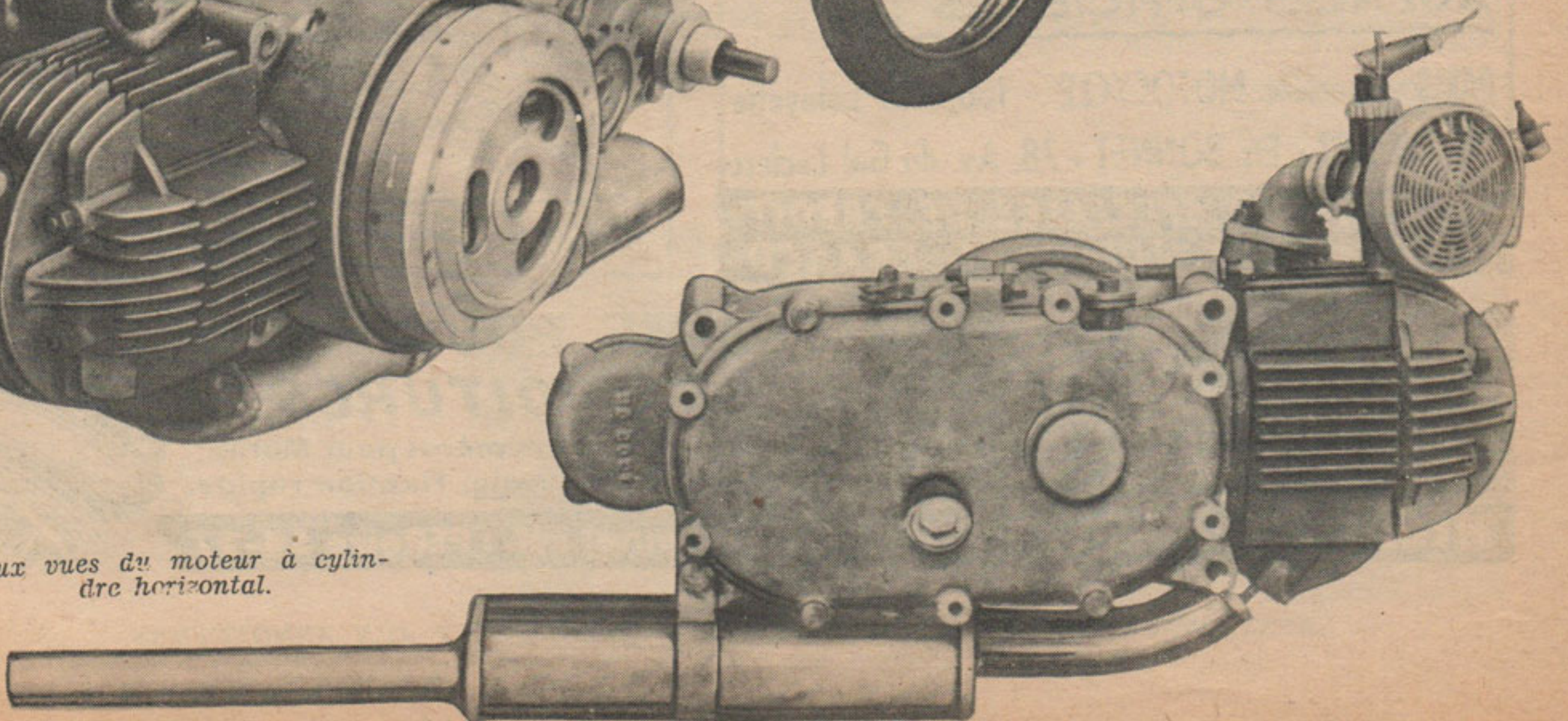
EXCLUSIVITÉ

Moto
revue

Ci-dessus et ci-contre, les deux vues permettent d'apprécier la ligne agréable, la facilité d'accès, et la bonne dimension des marche-pieds. Les roues sont celles d'une 125, ce qui permet une réduction de l'usure des pneus et une meilleure tenue de route que sur les scooters. Ce prototype, à l'étude depuis 1948, est constitué uniquement de tôles embouties et soudées électriquement, de manière à former un ensemble rigide et léger du type « monocoque ». La suspension avant est à roue tirée et à l'arrière par bras oscillants et ressorts biconiques. Le moteur est un 125 cmc. 2 temps (balayage Schnurle) à 4 vitesses commandées au guidon. Le carburateur est un Dell'Orto. La puissance est de 5 CV ce qui permet une vitesse de plus de 75 kmh. Au cours d'un rapide essai sur le circuit routier à Montlhéry, nous avons été surpris par l'excellence de la tenue de route.



Deux vues du moteur à cylindre horizontal.



TERROT

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

VENTE A CREDIT
4-6-9 MOIS

A. DUBOIS

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

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

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

POIGNÉES TOURNANTES
GUIDONS
ACCESSOIRES

DUPLEX

SEMONSU-BÉRAUD

46, 48, RUE SAINTE

MARSEILLE

St-PAUL - MOTOS

P. LISITA

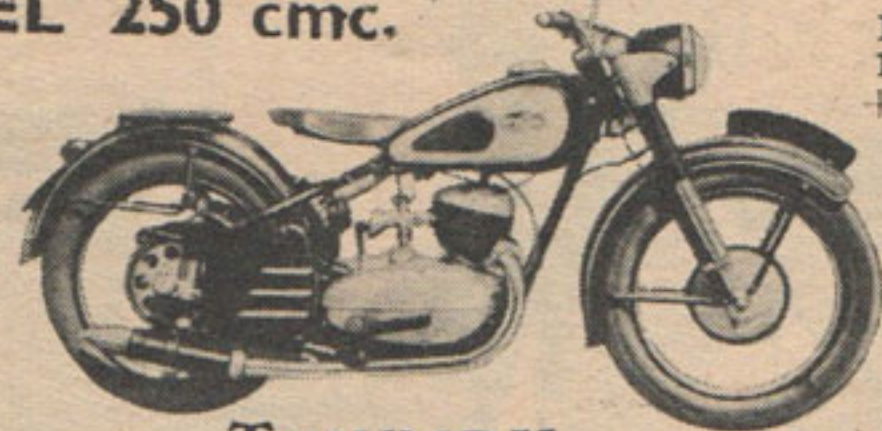
1, Rue de Rivoli - PARIS (4^e)

Métro Saint-Paul

Tél. : ARC. 71-46

CSEPEL 250 cmc.

Prix :
196.000
+ taxes



D.K.W. TRIUMPH JAWA

TERROT - MOTOCONFORT - N.S.U.

GNOME-RHONE - ALCYON - RAVAT - GUILLER

RENE GILLET - MONET-GOYON - GILLET

D'HERSTAL - JONGHI - M.R. - A.G.F. - DERNY

MOSQUITO - SCOOTER BERNARDET

et la

Mobylette

Pièces détach. Tous accessoires et l'équipement
Combinaisons SAN-REMO et MACOMBYNN

Innovation : Accessoires à crédit

REPARATIONS PAR SPECIALISTES

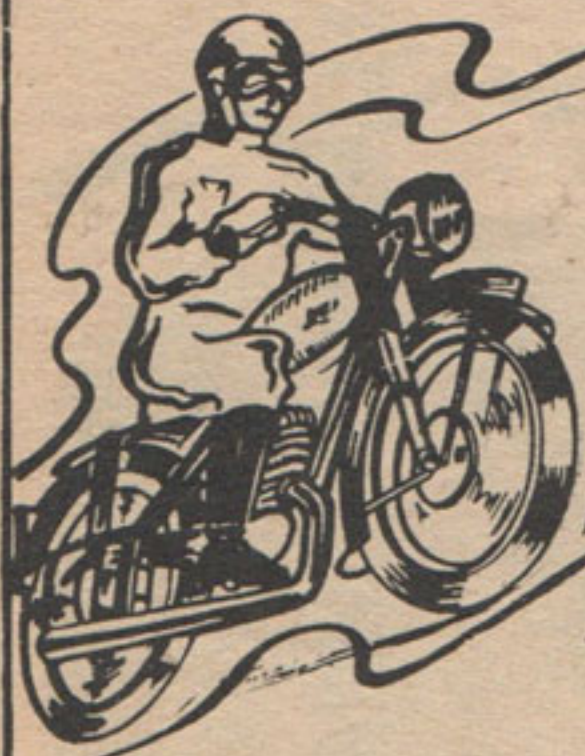
Vente à crédit

Renseignements contre

50 francs de timbres

Magasin ouvert tous les jours sauf Dimanche,

de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30



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 ILLUSTRE FRANCO**

Le Cligno S. I. R.

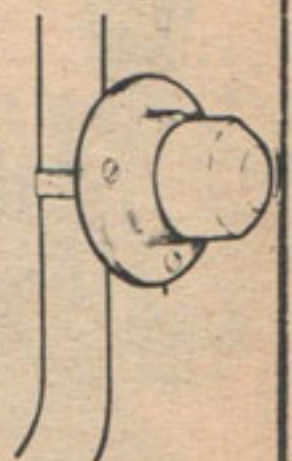
SIGNALISATEUR IDEAL

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



HILLS

COMME POUR LES VOITURES...

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

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



MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Dutch

TT

à ASSEN

Dijon, 24 juin. - La vertical-twin ronronne à l'aube : en route pour Assen ! La Belgique de l'Est, verdoyante ; la Hollande orientale, pimpante et parée comme un parc de fleurs, sont traversées allègrement. Et voilà Assen, petite ville de 20.000 âmes, à l'extrémité nord des Pays-Bas. Agréable surprise : toutes les rues sont pavoisées ! Banderolles, oriflammes, guirlandes, petits et grands drapeaux ornent les artères. La cité est en fête et le TT est la grande journée de l'année. Il y viendra d'ailleurs, comme à chaque fois, plus de 100 000 spectateurs. Quelle différence d'ambiance, pour qui a vu un Grand Prix de France à Albi avec si peu de monde pour applaudir aux exploits des champions motocyclistes mondiaux.

Les courses ont lieu le samedi 27 juin, et l'entraînement en circuit fermé les mercredi, jeudi, vendredi. Le circuit est long : 16 kms 500, et absolument plat. Les routes sont plutôt étroites, en bon revêtement, et comportent 5 virages à angle droit, plus une bonne quinzaine de courbes plus ou moins accentuées. Trois lignes droites d'environ 2 kms permettent de hautes vitesses. En somme, de quoi éprouver sérieusement les machines. Quant à l'organisation et à l'aménagement, ils sont de premier ordre. Un exemple : les tribunes d'arrivée s'étendent sur presque 1 km de long, avec une bonne quarantaine de rangs en profondeur !

Et voici le samedi matin. Le temps restera mi-couvert toute la journée, relativement frais. A 10 h. 15, les 250 sont prêts au départ.

LA COURSE DES 250

Il y a 17 partants, pour 165 kms à parcourir. Parmi eux, on remarque les 2 Guzzi d'usine, double ACT, 2 soupapes, avec Lorenzetti et Anderson ; 3 NSU officielles, double ACT, montées par Haas, Daiker et l'anglais Armstrong ; et les 2 DKW d'usine montées par l'habituel Wunsché et Hobl. Sur la première ligne, parce qu'ils ont fait les meilleurs temps aux essais, Haas et Armstrong encadrent Lorenzetti.

Start ! La DKW de Wunsché file en tête ! Deux ou trois indépendants poussent, désespérément leurs machines rétives ! Et tout le monde disparaît dans la première courbe. Qui va passer en tête ? Et soudain, surgissant de la courbe avant les tribunes, Haas passe, suivi de Armstrong que talonnent Lorenzetti et Anderson. Puis, déjà distancé, Wunsché. Daiker passe huitième et ne sera jamais le coup, naviguant en compagnie d'indépendants. Les positions restent inchangées jusqu'à mi-course. Anderson pousse alors et prend la deuxième place, tandis que Lorenzetti s'arrête 50 secondes à son stand et perd ainsi toutes ses chances, repartant cependant avant Wunsché qui est cinquième à près d'une minute de Haas.

Aux deux tiers de la ronde, les trois premiers passent toujours groupés, tandis que Lorenzetti voit son retard s'accroître et que les 2 DKW se font de plus en plus distancer. L'anglais Wheeler est premier indépendant, en septième position sur sa Guzzi, très loin derrière les leaders. Et voici le dernier passage avant l'arrivée. Anderson est dans la roue de Haas et l'anglais, en passant devant son stand, fait à ses mécanos le traditionnel « tout va bien » anglo-saxon : poing fermé et pouce levé. On s'attend à une empoignée terrible Haas-Anderson. En effet : le speaker placé à mi-circuit rugit dans son micro en annonçant qu'Anderson a pris la tête. Tout le monde regarde intensément vers la courbe, d'où surgit Haas avec une nette avance sur Anderson. L'allemand a su allier ses qualités de pilote aux possibilités maxima de sa machine et la Guzzi est battue. La supériorité incontestée des italiens en 250 vient de prendre fin ! Puis Armstrong passe, amenant la deuxième NSU très près des deux premiers. Et tandis que le chevaleresque

Anderson serre la main de Haas qui rit de bon cœur, le drapeau allemand monte au mât de la victoire, annonçant une brillante rentrée de nos voisins d'outre-Rhin dans la ronde des prétendants au Championnat du Monde 1953.

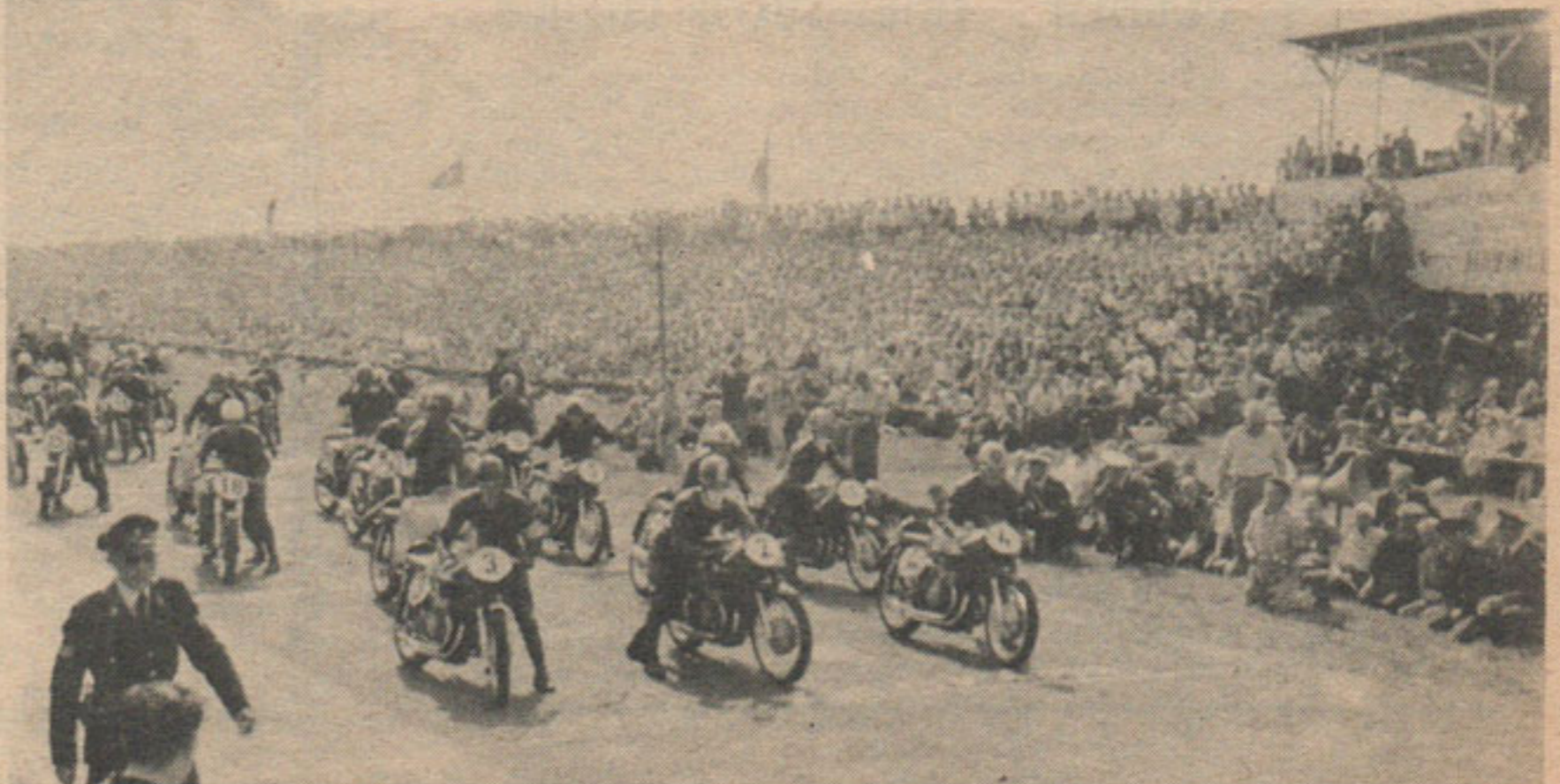
1. Haas (NSU) à 146,973 kmh. de moyenne ; 2. Anderson (Guzzi) à 1' 6/10 ; 3. Armstrong (NSU) à 3" 3/10 de Haas ; 4. Lorenzetti (Guzzi) ; 5. Wunsché (DKW) ; 6. Hobl (DKW) ; 7. Wheeler (Guzzi) ; 8. Willis (Velocette) ; 9. Postma (Guzzi) à 1 tour, etc...

14 classés. Moyenne améliorée de 10 kmh. Meilleur tour : Haas (NSU) à 148,740 kmh.

COURSE DES 350 CMC.

A midi, 39 concurrents sont en piste. Quatre Norton d'usine avec Amm, Kavanagh, Brett et Mudford ; 3 AJS avec Coleman, Doran, Ring, et 2 Guzzi avec Anderson et Lorenzetti. Les 2 DKW inscrites ne prennent pas le départ. Et les indépendants montent les habituelles Norton, AJS et Velocette de clients. Que va faire la nouvelle 320 Guzzi contre la redoutable quadrette Norton aux machines invincibles en 1951-1952 ? Sur la première ligne, Lorenzetti, Anderson, Co-

Dans le titre, le départ des 125. Ci-contre, le départ de la catégorie 250 cmc. et au-dessous, le départ des « ténors » en 500 parmi lesquels Duke s'affirmera encore le plus rapide.



leman : pas de Norton ! Bizarre ! Il y a 12 tours à faire, soit 197 kms.

Feu vert ! Le peloton démarre dans une assourdissante pétarade et est absorbé par la courbe. Premier passage : surprise ! Anderson et Lorenzetti ensemble précèdent Amm et Kavanagh de près de 150 mètres. Puis viennent les AJS de Doran et Ring, à 20 secondes derrière les deux Norton et précédant les deux autres Norton d'usine. Au troisième tour, Anderson arrive au ralenti, en cinquième position, s'arrête à son stand, repart, passera au cinquième tour en huitième position pour abandonner ensuite, en panne sur le circuit. Par contre, Lorenzetti prend régulièrement 4 secondes au tour aux deux Norton de Amm et Kavanagh et fera cavalier seul jusqu'à la fin, mettant ainsi un terme à la supériorité anglaise en 350 cmc.

Aux deux tiers de la course, il précède Amm de 27 secondes, que suit Kavanagh à 25 secondes. Puis passent : Brett seul, Ring seul (première AJS), Doran, Mudford et, premier indépendant en huitième position, le néo-zélandais Murphy sur AJS. Et la fin arrive sans changement, Lorenzetti, qui a ralenti son rythme, précédant de très loin le premier homme de Norton : Amm. M. J. Craig vient de trouver à qui parler ! Et il manque toujours quelques chevaux aux AJS !

1. Lorenzetti (Guzzi) à 150,465 kmh. de moyenne ; 2. Amm (Norton) à 23" ; 3. Kavanagh (Norton) 1'21" de Lorenzetti ; 4. Brett (Norton) ; 5. Bing (AJS) ; 6. Doran (AJS) ; 7. Mudford (Norton) ; 8. Murphy (AJS) ; 9. Scott (AJS) ; 10. Simpson (AJS), etc...

26 coureurs classés. Moyenne améliorée de 0 km 730 par rapport à 1952. Meilleur tour par Anderson (Guzzi) à 153,430 kmh.

COURSE DES 125 CMC.

A 14 heures, les 125 se rangent, 20 partants. En officiels, 3 MV montées par Ubbiali, Copeta et Sandford, 2 Morini avec Mendogni et Zinzani, 2 Mondial avec Ferri et Sala, et 3 NSU avec Haas, Dale et Daiker. De nombreuses Eysink hollandaises au Villiers 2 temps, agrémentent le lot. Les officiels NSU, MV, Mondial ont l'habituel double ACT et les Morini le simple ACT.

Sur la première ligne, Mendogni tient compagnie à Haas et Ubbiali qui plaisantent ensemble. 7 tours à courir, soit 115 kms.

Départ ! Les officiels partent en flèche. Premier passage, 5 machines en file : Ubbiali, Copeta (MV), Mendogni (Morini), Sandford (MV) et Haas (NSU). Puis Zinzani et Daiker qui batailleront un bon moment jusqu'à ce que Daiker s'incline. Dale (NSU) passe dernier, loin derrière, et abandonnera peu après. Le premier indépendant, Simons, sur Mondial, finira sixième, très

83 D K W 83

PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPÉCIALISÉ POUR MOTOS ALLEMANDES

Toutes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organs

83 Avenue de la grande Armée, 83

— PARIS — (16^{me})

Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

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

JEUNES ! voici votre chance...



Vous qui êtes à la recherche d'une situation meilleure et répondant mieux à vos aspirations, quelques mois d'études faciles par correspondance feront de vous un **Spécialiste qualifié en MECANIQUE et ELECTRICITE AUTO**. Nombreux débouchés. France et Outre-Mer : Industrie et Commerce Auto, Agriculture, Autorails, P.T.T., Armée motorisée, etc...

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

Tous renseignements sur demande :

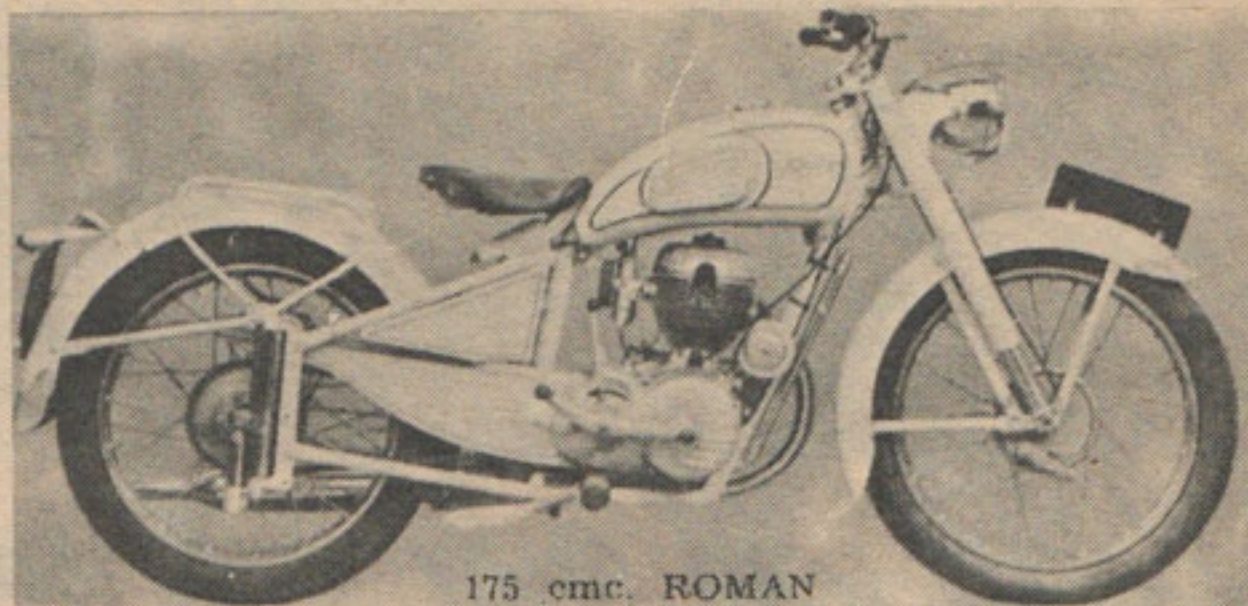
COURS TECHNIQUES AUTO

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

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

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.

MACOMBYNN

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

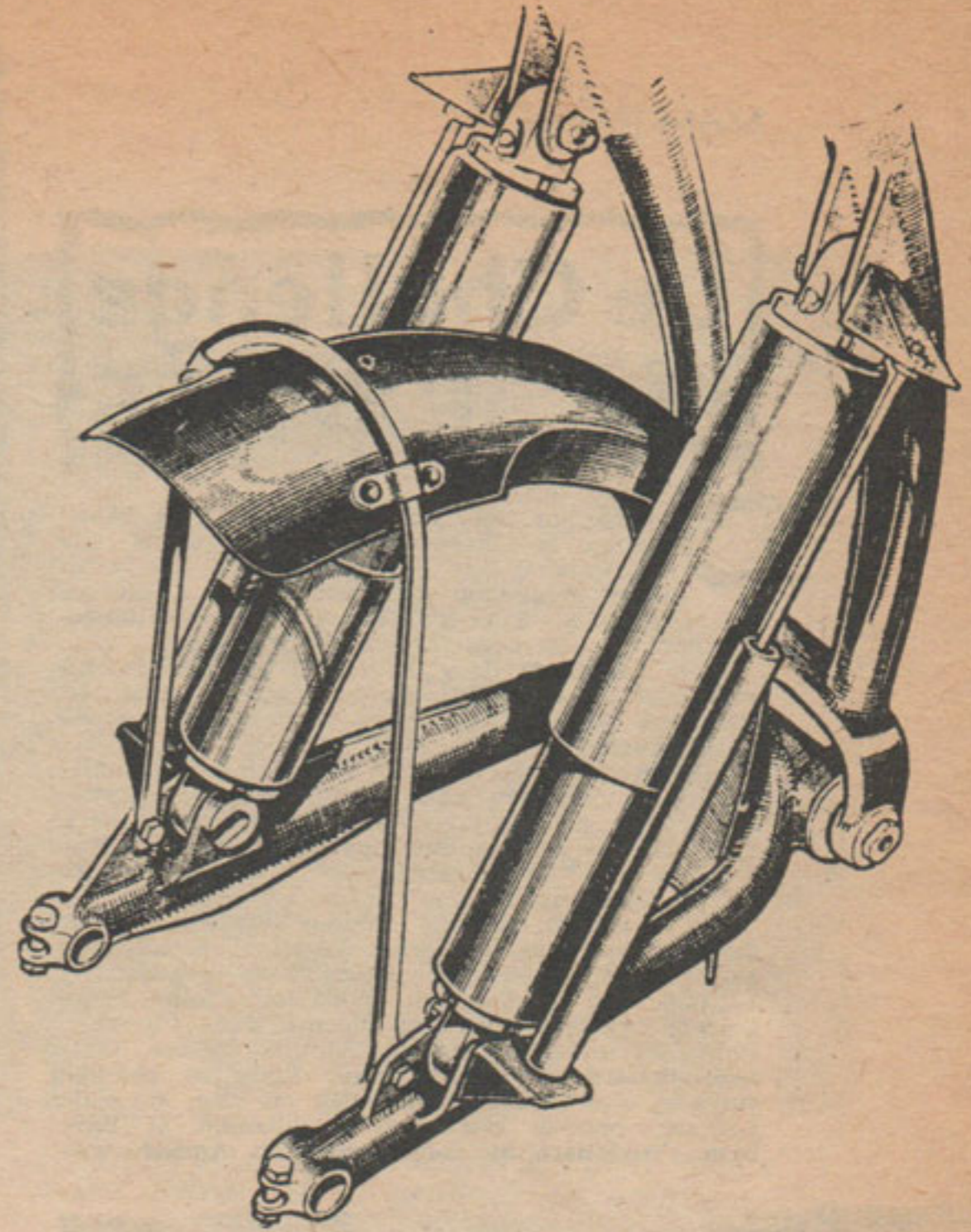
Consultez ceux qui la portent ou votre motoriste

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



Le vainqueur des 350, E. Lorenzetti monte au podium recueillir les honneurs qu'il a mérités en portant à la première place la 345 Guzzi 8 jours après sa première étincelle.

A droite, la fourche de la B.M.W. de Zeller. Le bras oscillant est très robuste et renforcé pour l'ancrage de frein.



bien classé. Au deuxième tour, Haas passe en tête du groupe précédent, d'où Copeta a disparu. Ubbiali le suit de très près. Et Sandford s'accroche de son mieux. Mais la NSU est plus rapide que la MV et Ubbiali va se trouver à 10 secondes de Haas à mi-course, tandis que Sandford est à 35 secondes derrière Ubbiali. L'italien, assuré de la deuxième place et constatant la supériorité de Haas, fera certains passages sans prendre la peine de s'effacer au maximum en plaçant ses pieds sur les ferrures spéciales de garde-boue arrière. Et la fin arrive sans changement, Haas faisant monter pour la deuxième fois aujourd'hui le drapeau allemand au mât de la victoire.

1. Haas (NSU) à 126,978 de moyenne ; 2. Ubbiali (MV) à 47'' ; 3. Sandford (MV) à 1'26'' de Haas ; 4. Zinzani (Morini) ; 5. Veer (Morini) ; 6. Simons (Mondial) ; 7. Clark (MV) ; 8. Vaerdt (Eysink) ; 9. Webster (MV) ; 10. De Greef (NSU), etc...

15 coureurs classés. Moyenne améliorée de 0 km 100 par rapport à 1952.

Meilleur tour : Haas (NSU) à 128,685 kmh.

COURSE DES 500 CMC.

Et voici le morceau de roi ! On déplore la malchance qui nous prive de la présence de Graham, mort au TT d'Angleterre. A 16 heures, les machines se rangent pour 16 tours, soit 263 kms. Anderson prend part à sa troisième course de la journée, ainsi que Lorenzetti : quels coureurs ! Six Gilera 4 cyl. officielles sont au départ, avec Masetti, Milani, Colnago, Duke, Armstrong et Dale ; puis les 2 Guzzi 4 cyl. en ligne avec Anderson et Lorenzetti ; 4 Norton avec Amm, Kavanagh, Brett, Mudford ; 3 AJS avec Doran, Ring, Coleman ; et la BMW à injection avec Zeller ! Un plateau de choix, auquel il ne manque que Horex et MV pour être complet !

Feu vert. Effarant slalom des partants rapides autour des plus lents ! La première ligne : Duke, Milani, Colnago est partie en trombe. Qui va re-

passer en tête ? Eh bien, une fois de plus, Duke va prouver qu'il est le plus prestigieux pilote de 2 roues du continent. Nettement détaché de ses suivants au premier tour, il ne cessera d'accroître son avance à chaque passage pour finir par doubler Zeller qui termine pourtant septième.

La lutte pour les places d'honneur fut passionnante, heureusement ! Milani, qui est en panne au premier tour, rentre au stand de fort méchante humeur et « s'explique » avec les « huiles » de Gilera à grand renfort de gestes. Après quelques tours, la situation s'éclaircit : derrière Duke, Amm et Kavanagh bataillent contre Coleman et Armstrong, tandis que Masetti, mal parti puis neuvième au premier passage, fait une remontée « terrific » pour venir occuper la deuxième place, à 25 secondes de Duke au sixième tour. Anderson et Ring abandonnent vers ce moment Lorenzetti, longtemps septième, abandonne au dixième tour. La mise au point des Guzzi 4 cyl. est à signaler ! Et vers la mi-course, les positions sont ainsi : Duke, puis Amm et Kavanagh qui font un chassé-croisé avec Armstrong et Masetti, ensuite Colnago seul, Lorenzetti seul, puis Doran, seul AJS restant, et Brett précédant Zeller qui manque quelque peu de vitesse. Masetti doit ensuite malheureusement abandonner et Kavanagh se fait légèrement distancer. Amm précède Armstrong de quelques secondes deux tours avant la fin. C'est alors qu'Armstrong se livre à un « forcing » effréné, grignotant mètre par mètre sur Amm. Et, au cours de la dernière moitié de l'ultime tour, le pilote de Gilera réussit à rattraper Amm, puis à le distancer, offrant ainsi les deux premières places à la marque d'Arcore, tandis que Amm chute et que Kavanagh prend la troisième place. Et, tandis que retentit l'hymne anglais, Duke reçoit la couronne de lauriers dont il paraît être « client » certain encore de multiples fois cette saison. Doran chute au dernier tour dans son

ardeur à ravir la cinquième place à Brett. Les Matchless client, nombreux aux mains des indépendants, eurent de multiples petits « pépins ». Gros déchet, vu le kilométrage élevé, tant en officiels qu'en indépendants.

1. Duke (Gilera) à 160,895 de moyenne ; 2. Armstrong (Gilera) à 47'' ; 3. Kavanagh (Norton) à 57'' de Duke ; 4. Colnago (Gilera) ; 5. Brett (Norton) ; 6. Doran (AJS) ; 7. Zeller (BMW) ; 8. Bakker (Norton) ; 9. Laurent (Norton) ; 10. Read (Norton), etc...

13 coureurs classés. Moyenne améliorée de 4 kms 5 par rapport à 1952.

Meilleur tour : Amm (Norton) à 162,503 kmh.

Belle journée de sport, sans un représentant français, hélas ! Un grand merci aux organisateurs à qui j'eus affaire et qui m'accordèrent le maximum.

Et que tous les motocyclistes un peu sportifs n'hésitent pas à rouler une nuit de samedi et une nuit de dimanche pour se rendre à Rouen, aux Grands Prix de France moto. Ils seront largement payés de leur fatigue par un spectacle exceptionnel où n'entre aucune combine et où des pilotes d'élite luttent de toute leur volonté et de tout leur cœur pour donner la victoire à la marque qui leur fait confiance.

P. MEYER

LE SPORT EN

CIRCUIT DE DAYTONA

Courue il y a quelques mois, cette célèbre épreuve a eu un sérieux retentissement dans les milieux motocyclistes d'Outre-Atlantique. En effet, on y a vu cesser la suprématie de Norton qui a duré quatre années consécutives. La victoire dans les 200 miles est revenue à Paul Goldsmith qui pilotait une 750 Harley K.R. type T.T. La moyenne qu'il réalise est de 152 kmh et améliore de 2 kms 700 celle établie par Dick Klamfoth en 1951 avec une 500 Norton ACT.

Dès les premiers tours, il apparut que la victoire reviendrait à Triumph ou à Harley. Au premier virage, Goldsmith était déjà en tête, suivi de Hicks (Triumph), et au cinquième tour, celui-ci avait repris une large avance sur Goldsmith et Ed. Kretz (Triumph). C'est au cours de ce cinquième passage que Klamfoth entra en collision avec Al Anapu, trop lent dans une sortie de virage. Les deux pilotes doivent abandonner. Au tour suivant, second accident : Cliff Farwell (AJS Twin) télescope un spectateur qui traversait la piste, malheureusement les deux hommes trouveront la mort.

Dans l'effervescence qui suit, Hicks perd sa place de premier et rétrograde. Au 21^e tour, Goldsmith passe Kretz, lequel abandonne 8 tours après, son embrayage refusant tout service. Albert Ginter, sur BSA, qui tenait la troisième place, abandonne également, et c'est Hug Mc Afee (Triumph) qui se trouve derrière Goldsmith et la course se terminera sur ces positions.

Nick Nicholson, qui est actuellement en Europe, remporte la première place dans la course spéciale des 50 miles, après avoir perdu un des mégaphones. Sa moyenne est de 151 kmh, battant même celle de Klamfoth. Sa machine était une BSA Star Twin, ainsi que celle du second, Bob Winters.

La course des 100 miles revient à une Norton ACT pilotée par Johnny Miller à une moyenne



inférieure à celle de la 500 culbutée de Nicholson. Winters fait encore second dans cette course, ayant été victime d'ennuis d'embrayage alors qu'il menait depuis 21 tours. A noter que dans cette épreuve, 24 pilotes sur les 103 partants réussirent à terminer.

Toutes ces courses se déroulèrent sur le circuit de Daytona qui se compose de 3.200 mètres de plage en ligne droite, 3.200 mètres de route normale parallèle à la plage, ces deux lignes droites étant réunies par deux virages à 180 degrés dans le sable.

Dans la course des 200 miles, sur les 111 engagés, 33 s'étaient sur des Harley, 30 sur Triumph, 20 sur Norton (Dominator «Twins»), 18 sur BSA, etc...

De nombreuses BMW étaient engagées, ainsi que des NSU, mais apparemment aucune ne réussit à terminer. Une seule Guzzi était présente dans les 200 miles, mais de l'eau dans le carburateur obligea son pilote à abandonner.

LES 24 HEURES DU BRÉSIL

Pour la première fois en Amérique du Sud s'est déroulée une course de 24 heures en motocyclette. Organisée par le Centaure Moto-Club du

AMÉRIQUE

Brésil sur le circuit de Interlagos, ces 24 heures se déroulaient suivant la formule du Mans avec deux pilotes par machine.

Les vainqueurs absolus sont Caio Marcondes Ferreira et Edward Pacheco qui se relayaient au guidon d'une BMW R68. Ces deux hommes ont couvert 2.160 kms en 24 heures, ce qui fait ressortir une moyenne de 90 kmh. Si l'on veut bien se souvenir des moyennes réalisées au Bol d'Or par exemple, on ne peut pas dire que ce chiffre soit exceptionnel, surtout pour une équipe : c'est dire la difficulté du circuit. Le second absolu est également sur une BMW, mais en 500 cmc.

Signalons également la performance de la 250 Guzzi, et des 5 premières 250 cmc., qui se classèrent bien avant la première 350 cmc.

Voici le classement par catégorie :

Catégorie 250 cmc. : 1. Pedro Latorre et José Moré (Guzzi) moy. 79,7 kmh. ; 2. Luiz Bezzi et Awentino Gallone (Guzzi) ; 3. Adalberto Aires et Araguay Ribeiro (BMW) ; 4. Lubomir Hromadka et Attilio Bertolini (Jawa) ; 5. Walter Salles et Walter Sartori (James).

Catégorie 350 cmc. : 1. Oscar Fenner et Renato C. A. Almeida (Velocette) 66,3 kmh. ; 2. Jan Van Veen et Daniel Zuffo (Saroléa) ; 3. Carlos Ulisses et Nelson Sartori (Ariel).

Catégorie 500 cmc. : 1. Oswaldo Diniz et Franco Bezzi (BMW), moy. 87,3 kmh. ; 2. Attilio Ikko et Waldomiro Pieski (BMW) ; 3. Louis Hamilton et Pierre Postel (Triumph) ; 4. José Kismann et Mario Julio (BSA) ; 5. Mauro Tomazine et Amadeu Machado (Indian TT).

Catégorie plus de 500 cmc. : 1. Caio Marcondes Ferreira et Edward Pacheco (600 BMW) moy. 90 kmh. ; 2. Gilvan Guedes Pereira et Ervino Boecher (650 BSA) ; 3. Hans Ravache et Orlando Guardino (HRD) ; 4. Sarg. Paulo Sebastiao et Sarg. José Coelho (Harley-D.) ; 5. Sub-Tte, Aurelio Gurian et Sarg. José Fernandes (Harley D.).

Le Challenge DE PARIS

Disputé sur les Buttes à Morel, de Montreuil, le Challenge de Paris, offert par la municipalité parisienne, vit du beau sport pour son attribution. Sur 6 courses internationales, 3 comptaient pour ce challenge, les épreuves se déroulant alternativement.

Nous eûmes droit à un temps magnifique, un peu douteux au début de la réunion, mais qui s'affirma par la suite... au point de provoquer une poussière intense !

La première des courses était internationale, mais non comprise dans le Challenge de Paris. Au départ, nous trouvons Melioli sur une Gilera « terrific » autant que neuve, Barbara, la révélation du Nord, Amédéo de l'AMS, Perlin, le belge Bodard, etc...

Dès le départ, Lefèvre emmène le peloton, suivi de Amédéo qui souffrit d'ennuis mécaniques avant le départ (soupape d'admission défectueuse). Le troisième est Barbara, quatrième Melioli, cinquième Legrand, viennent ensuite dans l'ordre : Roux, Perlin, Brocherieux, Pinaud, Batisse, Quilico, Bodard et Tardiff (sic). Mais au passage suivant, c'est Amédéo qui passe en tête, suivi de Lefèvre, celui-ci rétrograde rapidement et Barbara s'installera au commandement, Amédéo s'é-



Ci-dessus, Brassine, en net retour de forme, remporte le Challenge de Paris.

A gauche, Barbara qui fut seul à pouvoir inquiéter Melioli.

Ce dernier pilote fit une impression très bonne si l'on tient compte du fait que c'était sa première apparition à Montreuil, et de plus sa machine est une Triumph Twin, qui d'une façon générale n'a pas les faveurs des crossmen. Avec un mono et la façon de s'en servir, Barbara sera très certainement dangereux dans la saison à venir.

Au départ de la seconde manche du Challenge, une mauvaise nouvelle, Hall s'est brûlé la cheville sur l'embrayage de sa machine et de ce fait ne peut plus prendre le départ. Frantz semble décidé à ne pas se laisser faire et se détache dès le départ, suivi de Brassine, Molinari et Archer.

Au cours des 10 tours suivants, Brassine suivra de très près Frantz et finira à 1 roue de celui-ci, mais toujours sans l'avoir doublé.

Loïn derrière, Molinari se bagarre avec Archer, mais celui-ci brisera son tambour de frein arrière, ainsi que la couronne qui en est solidaire, ce qui le contraindra à l'abandon.

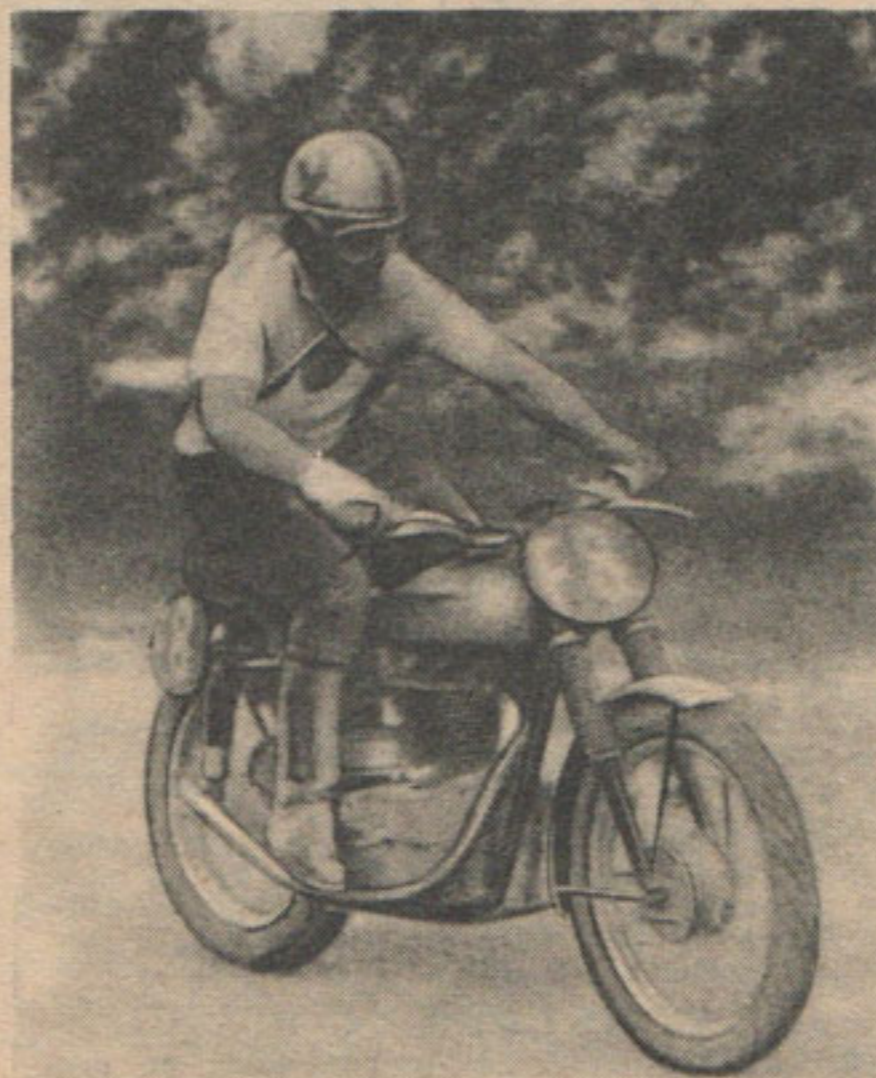
Décidément, « Bad luck for England », et on se rappelle alors la réponse de Hall à une question sur sa victoire possible : « peut-être que oui, peut-être que non ! ».

Molinari se classera donc facilement troisième, suivi de Vouillon qui a remonté depuis la huitième place qu'il occupait au départ.

La finale des Inters fut une fois encore marquée par la lutte entre Melioli et Barbara. C'est

Ci-dessous, Frantz, deuxième du Challenge de Paris, malchanceux dans la finale.

A droite, Barbara chasse derrière Melioli qui étrennait pour l'occasion une Gilera.



sur les buttes A MOREL

pourtant Lefèvre qui mènera durant les trois premiers tours, talonné par Amédéo : viennent ensuite Melioli, Batisse, Bodard, Perlin, Barbara.

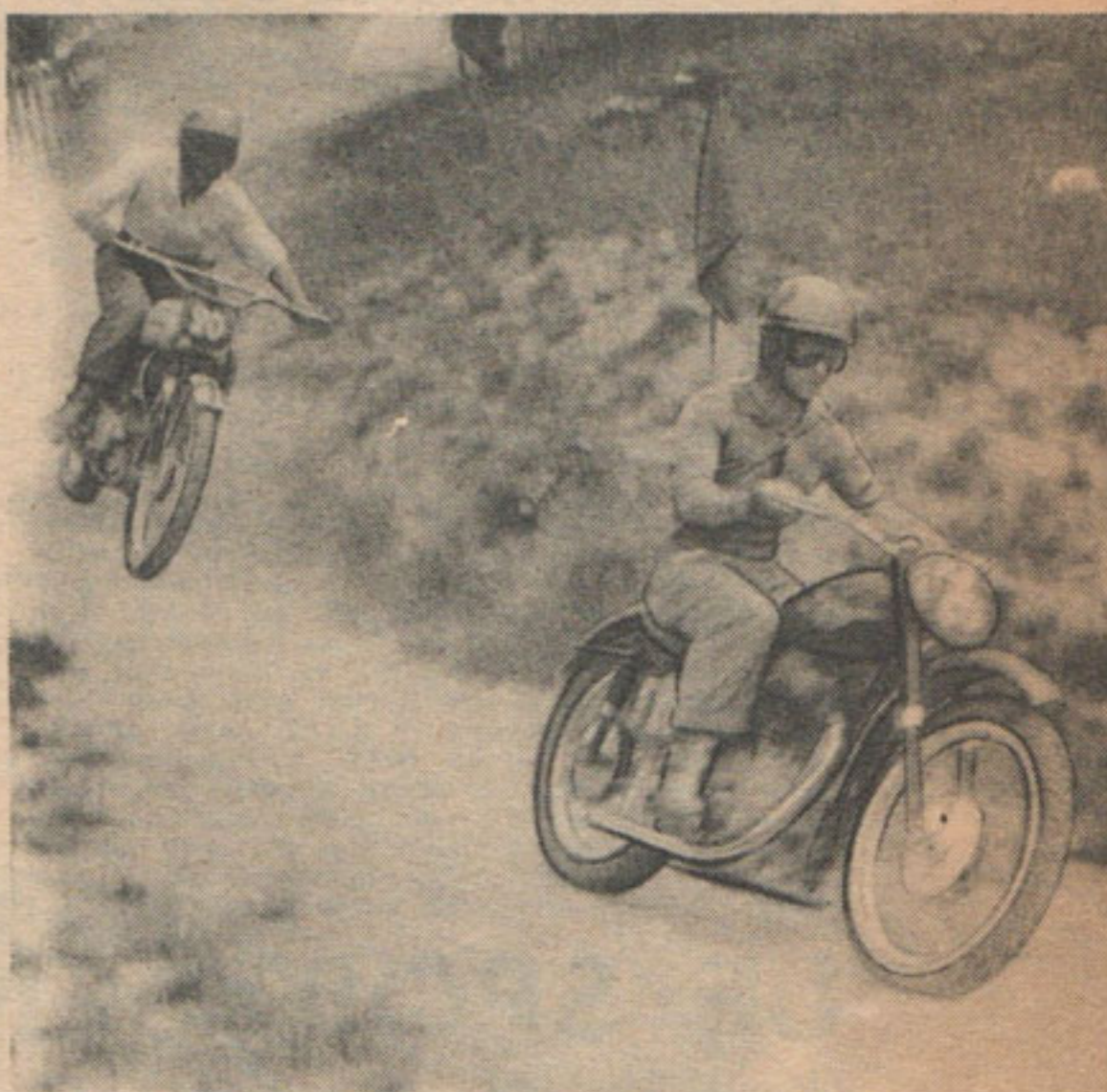
Les écarts se creusent au fil des tours, et au troisième ou quatrième tour, nous avons en tête toujours Legrand, Amédéo et Melioli, et à une centaine de mètres en arrière, le gros des concurrents.

Melioli force un peu l'allure et double Amédéo et Legrand pour prendre le commandement, mais Barbara en sixième position remonte rapidement et nous le retrouvons deuxième derrière Melioli. Amédéo ne repasse plus, sans doute une nouvelle fois victime de sa machine. Il réussira à repartir de nouveau, mais sans espoir de pouvoir inquiéter les leaders.

Legrand, de ce fait, ne sera plus gêné pour finir troisième derrière Melioli et Barbara.

A l'issue des trois manches, le classement général est le suivant :

500 cc. inter. : 1. Melioli sur Gilera 3 pts ; 2. Barbara 6 pts ; 3. Legrand 13 pts ; 4. Perlin 13 pts ; 5. Bodard (belg.) 16 pts ; 6. Quilico 23 pts ; 7. Batisse 24 pts ; 8. Amédéo 27 pts ; 9. Brûlé 28 pts ; 10. Pinaud 29 pts ; 11. Lefèvre, 31 pts.



La finale du challenge de Paris fut de loin la plus animée des courses de la journée. Mis en confiance par sa victoire précédente, Frantz « bourre » dès le signal du départ, il est suivi par Brassine, Prieur, le hollandais Clynk, Charrier, Raullin, etc... Frantz et Brassine se détachent peu à peu des autres pilotes et se promènent maintenant à 100 mètres environ devant eux. Entre temps, Raullin s'arrête avant la fosse aux Loups, câble des gaz cassé. La victoire semble sourire une fois de plus à Frantz, quand, à la mi-course, une clameur monte de la foule, Frantz a chuté en sortant de la fosse aux Loups ! Brassine l'a déjà passé évidemment et s'assurera une bonne avance pendant que Frantz repart quatrième ou cinquième. Brassine ralentit un peu le train, Prieur le second étant à 15 secondes, mais un retour de Frantz lui fera accélérer l'allure.

Molinari arrive lentement dans la fosse aux Loups, pneu arrière crevé. Après avoir changé sa roue, il repartira, mais s'arrêtera de nouveau. Frantz continue toujours sa remontée et se trouve deuxième, mais il est encore loin de Brassine, quand dans le dernier tour on le voit ralentir considérablement. Son pneu arrière est crevé ! Mais Prieur se rapproche à toute allure et Frantz aura bien du mal à conserver sa place de second.

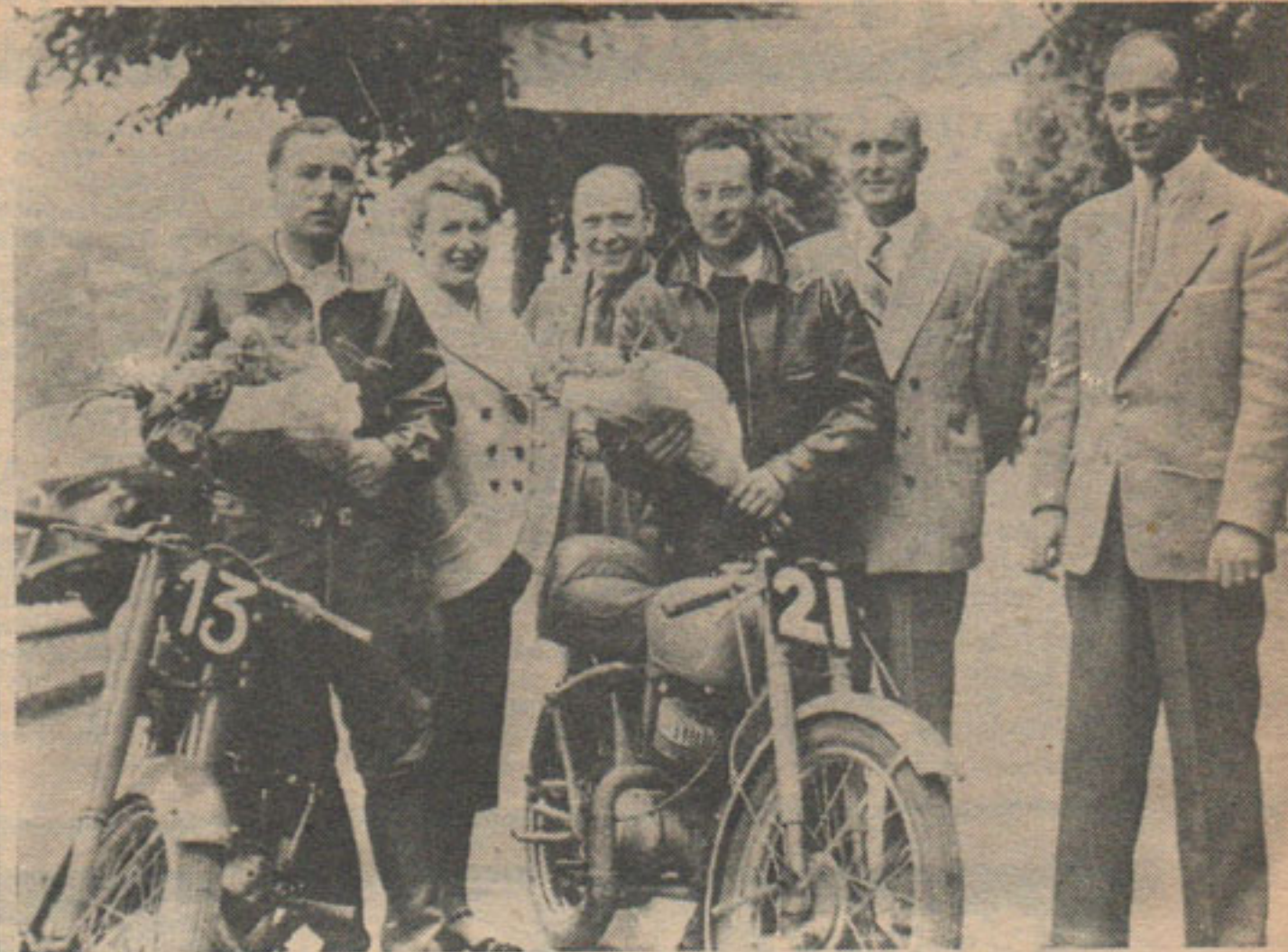
Voici le classement général du Challenge de Paris :

1. Brassine (fr.) 4 pts ; 2. Frantz (fr.) 5 pts ; 3. Prieur (fr.) 14 pts ; 4. Molinari (fr.) 17 pts ; 5. Vouillon (fr.) 17 pts ; 6. Charrier (fr.) 19 pts ; 7. Lusseyrand (fr.) 20 pts ; 8. Van Pee (holl.) 25 pts ; 9. Clynk (holl.) 26 pts ; 10. Archer (G.B.) 30 pts ; 11. Van Helsen (beg.) 32 pts ; 12. De Veleschouwer (bel.) 32 pts.

JUNIOR



Ci-dessus, Lépine, le vainqueur du grass-track de la Réole.



Le vainqueur de la catégorie 175, Tiers, sur Ydral, et le premier régional.

LE GRASS-TRACK DE LA REOLE

Un important plateau de moto-cross constituait le hors-d'œuvre de cette importante épreuve. Ce plateau comprenait Godey, Champion de France, Tiarcelin, champion de France militaire, Moreau et Guimier ; cette compétition se courrait en 3 manches de 8 tours. Les organisateurs avaient pour pallier au manque d'obstacles naturels créé des obstacles artificiels (bascules, tremplin). Les trois manches furent gagnées par Godey, suivi dans l'ordre de Tiarcelin, Moreau, Guimier. Au concours de saut au tremplin (tremplin de 60 cm). Godey et Tiarcelin ne purent se départager, franchissant tous deux la même distance (14 m.).

350 cmc. : Au départ, Kamper, Van Aarsten, Tolley, Bernard, Lépine. Les deux premières manches de cette catégorie sont gagnées par l'autrichien Kamper, suivi de Aarsten, Bernard, Lépine. La troisième par Aarsten, suivi de Bernard et Lépine. Kamper ayant cassé dès le départ.

Classement général 350 cmc. : 1. Van Aarsten (hollandais) ; 2. Kamper (autrichien) ; 3. Bernard (français) ; 4. Lépine (français).

Grand Prix du Moto-Club Réolais, 500 cmc. alcool : Dès le départ, Lépine prend la tête et la gardera malgré les furieuses attaques de ses suivants immédiats, Dirlt, Kamper, Van Aarsten. A chaque passage de Lépine, devant le public, ce dernier manifeste sa joie et encourage le champion bordelais. C'est sous un tonnerre d'applaudissements et de cris qui domine le bruit des moteurs que Lépine franchit la ligne d'arrivée.

1. Lépine ; 2. Dirlt ; 3. Kamper ; 4. Van Aarsten ; 5. Bernard ; 6. Tolley ; 7. Hauglustaine

2^e manche : au départ, les mêmes, sauf Kamper qui est malade, il faut préciser que les autrichiens Dirlt et Kamper sont, en cours de route, pour se rendre à la Réole, tombés plusieurs fois en panne, et ayant dépensé tout leur argent français pour les diverses réparations de leur remorque, sont restés 24 heures sans manger ! Dès le départ, Lépine prend la tête ; au premier passage devant les tribunes, trois hommes sont détachés et tournent à une allure folle, ce sont Lépine, Dirlt, Van Aarsten. Nous assistons à une lutte farouche, impitoyable, le public applaudit très fort car il assiste à quelque chose de sensationnel, du « grand sport »

1. Lépine ; 2. Dirlt ; 3. Van Aarsten ; 4. Tolley ; 5. Bernard.

3^e manche : au départ les mêmes coureurs, plus Kamper qui repart. Cette manche voit la victoire de Dirlt, elle est la réédition des premières ; la lutte que se livrent les coureurs est dure, Dirlt réussit à sauter Van Aarsten et Lépine dans les derniers tours.

1. Dirlt ; 2. Lépine ; 3. Van Aarsten ; 4. Kamper ; 5. Hauglustaine ; 6. Tolley.

Classement général : 1. Lépine ; 2. Dirlt ; 3. Van Aarsten ; 4. Tolley ; 5. Bernard ; 6. Hauglustaine ; 7. Kamper.

Coupe de la Ville de La Réole : 500 cmc., deux manches par addition de points : cette course est au point de vue spectaculaire de la même qualité que les précédentes, car nous avons les mêmes partants, à l'exception de Lépine dont l'embrayage est mort. Les deux manches voient la victoire du champion du monde Dirlt, Kamper abandonne, câble de débrayage cassé.

Classement général : 1. Dirlt (autrichien) ; 2. Van Aarsten ; 3. Bernard ; 4. Tolley ; 5. Hauglustaine.

G. L.

LE PRIX JEAN ROLAND A CHARLEVILLE

C'est devant plus de 5.000 spectateurs que s'est disputé le 1^{er} Prix Jean Roland organisé par l'Union Motocycliste des Ardennes. L'épreuve réservée exclusivement aux 175 cmc. réunissait un beau lot d'engagés, dont Rouger, Fouilhoux, Pohu, Goll, Verchère, Delauné, Agache, Tiers, Tilliet, Pahin, Tessier, etc... Le club local était représenté par Boillet, récent vainqueur sur piste des Demuth, Sutra, Meyer et Cie, par Tourte, Pierquet, Schulz, Lefèvre.

Sur un circuit de 1.600 mètres, assez sinueux et accidenté, les mécaniques furent mises à rude épreuve : Tessier (chaîne et pignon moteur cassés), Tilliet (ressorts de soupapes cassés), Delauné et Agache (boîte de vitesses), Goll (piston) furent les principales victimes de cette journée.

Le public put admirer nos champions des petits cubes, car les deux éliminatoires, puis la finale, leur donnèrent en spectacle de belles luttes.

Il est dommage que Pahin, Goll et Rouger n'aient pu se présenter au départ de l'épreuve.

LA PREMIERE SERIE

Ballet (UM Ardennes), Morot (Reims), Pierquet (UMA), laissent la première ligne à Tilliet, Delauné, Verchère et Fouilhoux.

Dès le signal du starter, Tilliet, sur sa Motobécane, s'envole. Il est suivi de Delauné. A la fin du premier tour, les deux hommes ont distancé un peloton formé de Boillet, Verchère et Fouilhoux. Tilliet augmente légèrement son avance au fil des tours et Delauné sera le seul à ne pas être doublé. Verchère passera en troisième position dans le deuxième tour. Il sera passé par Boillet dans le huitième tour, sa machine donnant des signes de lassitude, et abandonnera dans le onzième. Finalement le classement de cette première manche s'établira comme suit :

1. Tilliet (Motobécane) les 30 kms 940 en 27'31" 4/5 ; 2. Delauné (Motobécane) 28'05" 1/5 ; 3. Boillet (Motobécane) à 1 tour, 28'25" 2/5 ; 4. Fouilhoux (Terrot) à 2 tours ; 5. Pierquet (Gnome Rhône) à 2 tours ; 6. Morot (Gnome Rhône) à 4 tours.

LA DEUXIEME SERIE

La première ligne est occupée par Agache qui a réalisé le meilleur temps aux essais (avec Tilliet), Tiers, Tessier, Tourte. Derrière se trouvent Pohu, Schulz et Lefèvre.

Tessier et Tiers prennent la tête. Ils sont suivis par Tourte. Agache, dont la « double arbre » a démarré difficilement, vient ensuite, puis Pohu, Schulz et Lefèvre.

Tessier se détache au deuxième tour. Pendant ce temps, Agache se rapproche de Tourte et le passe au troisième tour. Au quatorzième tour, Agache passera Tiers. Au quinzième il dépassera Tessier, battant le record du tour à la moyenne de 73 kmh. 086. Au dix-neuvième tour, Tessier est en panne.

Classement : 1. Agache (Ydral) 27'34" 4/5, moy. 67 kmh. 432 ; 2. Tiers (Ydral) 28'01" 3/5 ; 3. Tourte (Peugeot) à 1 tour, 28'25" 4/5 ; 4. Tessier (Terrot) à 2 tours ; 5. Pohu (Puch) à 2 tours.

LA FINALE

Tiers démarre, emmenant Delauné, Agache, Tilliet, Tourte. Tessier, qui n'a pu réparer, reste à son box. A la fin du premier tour, Tourte est distancé, mais le peloton de tête reste compact. Pendant 5 tours Tiers « mène la danse ». Agache le relait. Pendant ce temps on assiste à une belle bataille entre les régionaux Tourte et Boillet, bataille qui tournera en faveur du premier nommé au 26^e tour. Tilliet s'installera au deuxième rang. Quand, au 15^e tour, à mi-course, Agache devra s'arrêter, Tilliet se détachera de Tiers. Au 20^e tour, Delauné s'arrêtera après avoir effectué le deuxième meilleur temps de la journée. Dans les derniers tours, Tiers se rapproche. A l'attaque de l'avant dernier tour, le coup de théâtre se produit. La machine de Tilliet donne des signes de fatigue et Tiers s'envole vers la victoire.

Classement : 1. Tiers (Ydral), les 46 kms 410 en 40'49" 2/5, moy. 68 kmh. 229 ; 2. Tilliet (Motobécane) à 1 tour, 39'54" ; 3. Tourte (Peugeot) à 1 tour, 42'00" 3/5 ; 4. Boillet (Motobécane) à 1 tour ; 5. Pierquet (Gnome Rhône) à 3 tours ; 6. Pohu (Puch) à 4 tours.

Le départ de la finale 175. De gauche à droite : Tilliet, Agache, Tiers et Delauné.



PROCHAINES ÉPREUVES

CIRCUIT DE VESOUL

C'est le 26 juillet qu'aura lieu le circuit de vitesse international de Vesoul, organisé par le MC Haut Saônois et comptant pour le Championnat de France international. Trois épreuves en 350, 500 et sidecars seront disputées par Smith, Haldemann, Drion, etc... (sides) et Pagan, Florès, Albisser, Wood, Campbell, etc... (soli) et évidemment les champions français Burgraff, Monneret, Collot, et bien d'autres encore !

MOTO-CROSS DE LAGUEPIE

L'actif comité local Auto-Moto-Courses, filiale du Moto-Club Montalbanaise, a déjà mis au point sa 4^e épreuve internationale de moto-cross sur son tracé Aveyron-Viaur récemment homologué par la FFM.

Deux épreuves avec manches : 350 et 500 cmc. 15 engagés dans chaque catégorie.

Déjà de nombreux engagements, contrats, ont été régularisés et à ce jour le «plateau» est sen-

sationnel, tout en étant incomplet : les français Godey, les frères Klym, Melloli, Vinetty, Vouillon, Amédéo, Lamine, Tardif, Lemoine, Verrecchia, Deshaies, Charrier et les inédits qui sont les cracks britanniques Archer et Cheney, le belge Meert, etc...

Cette épreuve du 15 août sera l'une des plus importantes de France par sa confrontation entre as crossmen, motocyclistes français, anglais, belges et italiens.

CIRCUIT DE REGULARITE DE SAONE-ET-LOIRE

L'Amicale Motocycliste et Cyclecariste Mâconnaise organise son troisième Circuit d'Endurance et de Régularité de Saône et Loire dont le départ sera donné à Mâcon le 26 juillet 1953.

On se souvient qu'en 1951 et 1952 le Circuit de Saône et Loire, organisé par le Club Mâconnaise, avait remporté un magnifique succès (65 conducteurs au départ) et l'AMCM se lançant résolument dans une voie nouvelle présente c'...

née un circuit original de 500 kms réservé aux conducteurs licenciés de la FFM, et offrant, outre les breloques-souvenirs, et les coupes et le challenge aux équipes les mieux classées, une indemnité kilométrique par laquelle elle veut aider au maximum tous les concurrents ayant réalisé un parcours minimum.

L'AMCM invite cordialement tous les motards à Mâcon, le 26 juillet ; demandez le règlement de l'épreuve si votre club ne l'a pas reçu, à notre président Georges Bouvard, 12, rue Victor-Hugo, à Mâcon (Saône et Loire), téléphone 2.98, qui vous l'adressera par retour.

MOTO-CROSS DE RIBOUISSE

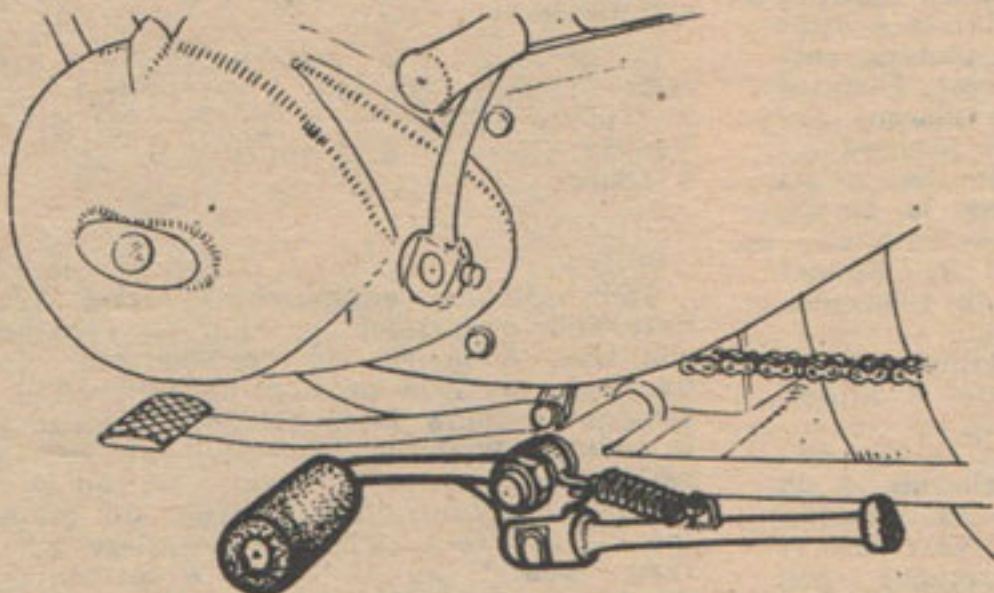
Le Moto-Club Vixiège informe les Vespa-Clubs et Scooter-Clubs du Sud et Sud-Ouest qui n'auraient pas été invités directement, qu'il organise son 17^e moto-cross national le 23 août prochain, avec la participation de nombreux internationaux et une sélection des meilleurs coureurs régionaux. Courses de 250, 350, 500 cmc. Des billets de réduction seront accordés à tous les membres des Clubs Vespa ou Scooter qui en feront la demande. Possibilités de camping.

Pour tous renseignements, s'adresser au Comité d'organisation Moto-Cross de Ribouisse (Aude).

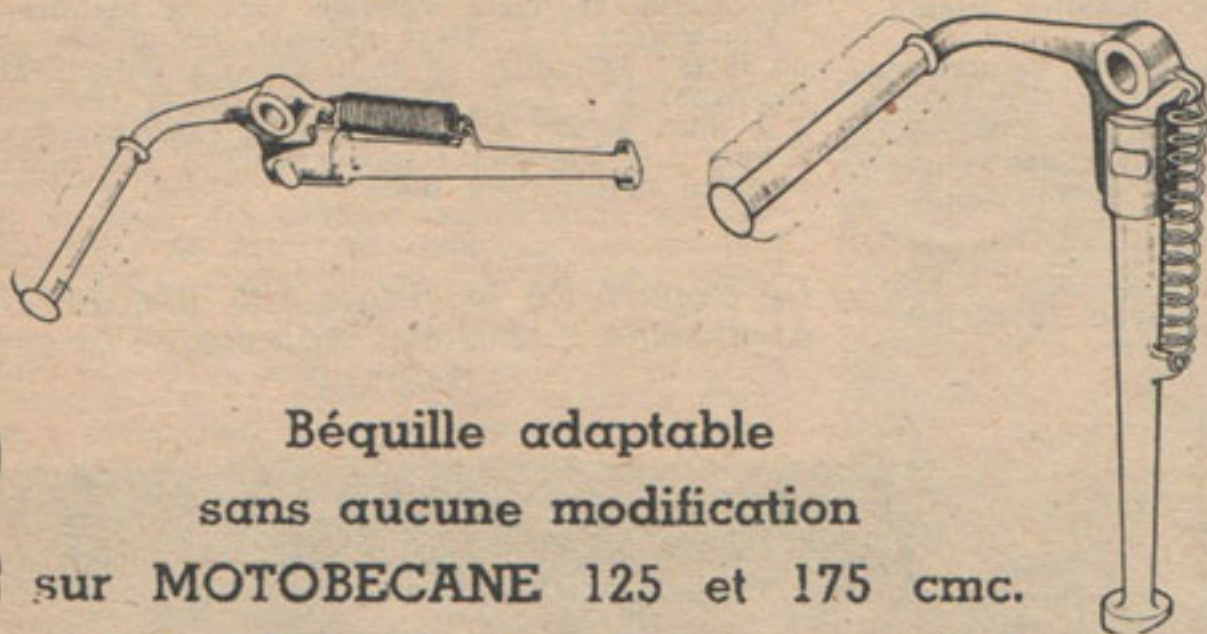
PORTEZ UN CASQUE, VOTRE VIE PEUT EN DEPENDRE !

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.

CARBURATEURS DELORTO

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

AGENCE OFFICIELLE

TERROT

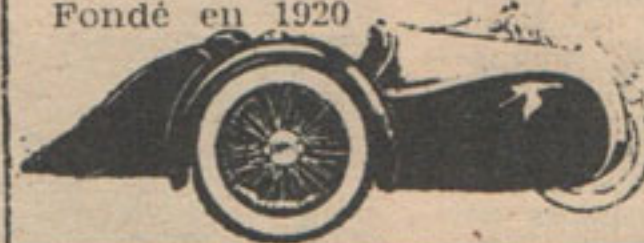
AVENUE FOCH — DIJON

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
POUR TOUTES CYLINDRÉES

Sidecars Henri CARPIO

DU VELOMOTEUR AUX GROSSES CYLINDRÉES

Fondé en 1920



52, rue de la Fraternité
Romainville - BOT. 11-26

Sidecars livrés avec
pneu et chambre
Force. Souplesse. Élégance

 Clinique des cadres. Réservoirs et Roues
tél. PER. 20-68
MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS
Ne pas confondre, bien noter n° 16, la maison n'a pas de succursale.

ETS BONNET

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

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

VENTE à CREDIT à des conditions sans concurrence possible.

Plus de mains crispées!
GANTS de SPORT
EMED
ARTICULATION ELASTIQUE
Breveté S.G.D.G.
Principal dépositaire à PARIS :
Ets REVIL - 82, Avenue des Ternes

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



à BOULOGNE

BILLANCOURT - 43, av du Général Leclerc

Les meilleures conditions vous
seront accordées

VENTE A CREDIT

1/3 comptant et 12 mois

THE MOTORIST

41, avenue des Ternes - PARIS-17^e - ETO. 32-12

SPECIALISTE DE L'EQUIPEMENT MOTO
CAMPEMENT - VETEMENTS - CHAUSSURES



BLUES JEANS
BLOUSONS
BONNETERIE
BOTTES MOTO
CASQUES
CANADIENNES
CHAUSSURES
CAMPEMENT
GANTERIE
IMPERMEABLES
Français et Etrangers
LUNETTES
VETEMENTS CUIR
VETEMENTS HUILES

OVER-ALL TOUS GENRES — ACCESSOIRES

Envoi franco contre 100 frs en timbres poste d'un
étui à LUNETTES-MASQUES, dont 2 blanches
et 2 teintées avec le catalogue des nouveautés.

« MOTORIST-SPORTS » pour votre SERVICE



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

LA MARQUE



EST UNE GARANTIE DE
QUALITÉ

SACOCES SPÉCIALES POUR
CYCLO-TOURISME
TOUS ÉQUIPEMENTS POUR
CYCLES, MOTOS & SCOOTERS

EN VENTE CHEZ TOUS
LES BONS SPECIALISTES



22, Rue du Pré Saint-Gervais - PANTIN (Seine) - NOR 84-93



Ets. PERTUISOT

23, rue des Acacias

PARIS-17^e

ETO. 12-46

TOUT POUR LA MOTO

Spécialistes, consultez-nous pour :

Vos réfections d'embellages,

Vos réalésages de cylindres,

Vos pistons, segments, soupapes,

Vos pièces détachées,

Vos pignons, chaînes, etc...

Vos accessoires.



PAS DE FERMETURE

PENDANT L'ETE

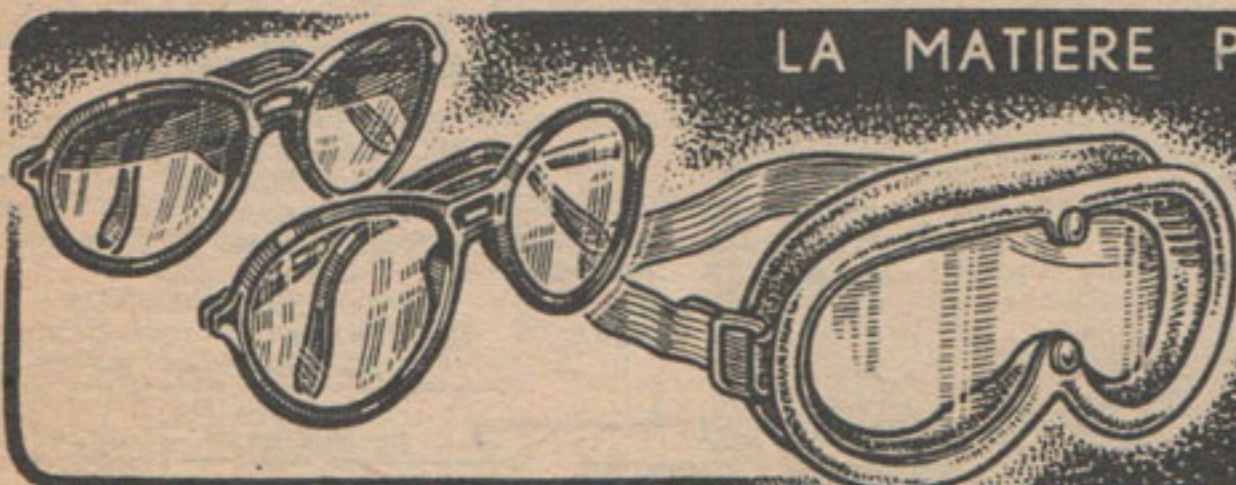
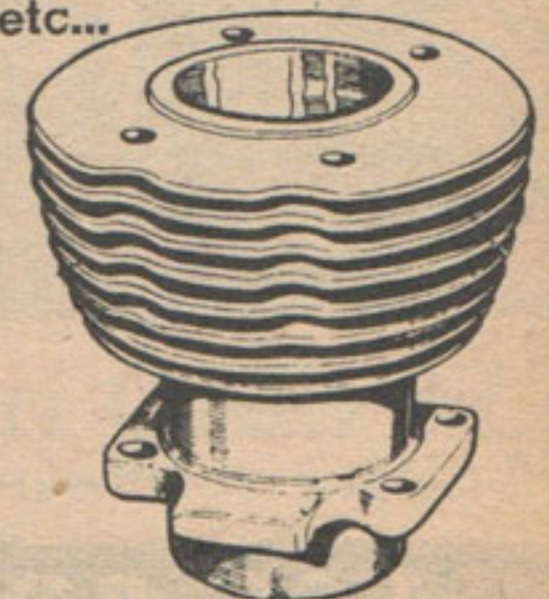
Permanence assurée

pour la vente

et les réparations.



EXPEDITIONS DANS TOUTE LA FRANCE



LA MATIERE PLASTIQUE dans TOUTES SES APPLICATIONS

Pièces Industrielles et Spécialités

Comodo

SAINT-LAURENT (Jura)
Services Commerciaux : 12, rue Chaptal
Tél. : PER. 22-00 LEVALLOIS (Seine)

LUNETTES
moto
scooter
anti-phares
anti-brume
solaires

62^e ANNÉE

DEPREZ

CRÉDIT

MOTOBECANE
MOBYLETTES
PUCH

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

TOUTES NOS MACHINES
SONT VENDUES
AVEC GARANTIE
COURBEVOIE (Seine)

GNOME-RHONE
RENE GILLET
MONET-GOYON
PEUGEOT
Tél. : DEF. 07-01 et 02



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



Super Dissolution
QUALITE ECONOMIE
DISSOPLAST
VULCANISANTE

NE SÈCHE PAS DANS LE TUBE

M.G.
REDRESSAGE
Cadres et Fourches
SPECIALITE
fourches télescopiques

TRAVAIL SOIGNE
nombreuses
références

16, r. Louis-Rouquier
LEVALLOIS
PER. 60-64

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

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

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

MEILLEURS PRIX ET QUALITE
— RAPIDITE DE LIVRAISON —

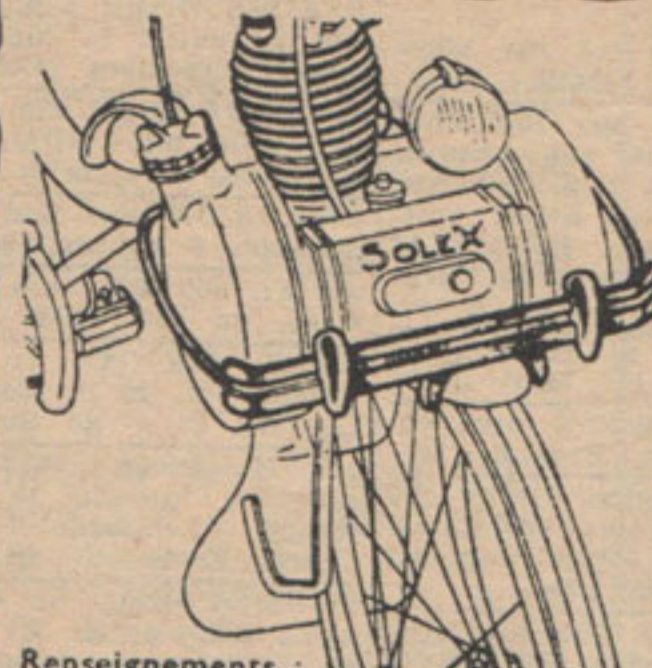
16, rue des Belles-Croix - ETAMPES (S.-et-O.)
Tél. : 392

SAROLEA

MACHINES NEUVES
DISPONIBLES

Pièces de rechange
d'origine
EXPEDITIONS
QUELQUES AGENCES
LIBRES EN PROVINCE

Agence Générale
F. DELAUNAY
62, rue Rochechouart
PARIS-9^e
Tél. : TRUdaine 15-95



JEANNERET, de Nice
vous offre pour votre
VELOSOLEX

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

La **POIGNEE** pour porter
très facilement votre Vélo-
sorex 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

**MOTOS VELO-
MOTEURS**

Occasions toutes mar-
ques et pièces détachées
neuves et récupération

Ets **BEAUSOLEIL**
9, r. St-Sabin, PARIS
ROQ. 59-46

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

CONFORT
INEGALE

MAXIMUM
de
SECURITE



A vide, sans passager

Siège arrière
réglable en marche

LEDA

Breveté S.G.D.G.



En charge, à fin de course

Reste horizontal
sans basculer

LEDANOIS & Cie
4, rue Martin, 4
CLAMART (S.)
Tél. : MIC. 08-19

VOTRE BIBLIOTHÈQUE

● OUVRAGES TECHNIQUES

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

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

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

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

LA TRACTION AVANT (9-11-15) : 595 fr. (poste 655 fr.).

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

● MANUELS D'ENTRETIEN

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

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

MOBYLETTE : 410 fr (poste 455 fr.).

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

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

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

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

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

LA GNOME-RHONE Types R1, R2, R3, R4 et R4c : 465 fr. (poste 515 fr.).

● TABLEAUX MURAUX

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

PEUGEOT P 55 : 450 francs

TERROT 500 RGST : 500 francs.

125 TERROT E.T.D : 500 francs.

LIGHT 125 : 1 000 francs.

Le Moteur VELOSOLEX : 350 francs.

4 CV RENAULT : 300 francs.

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

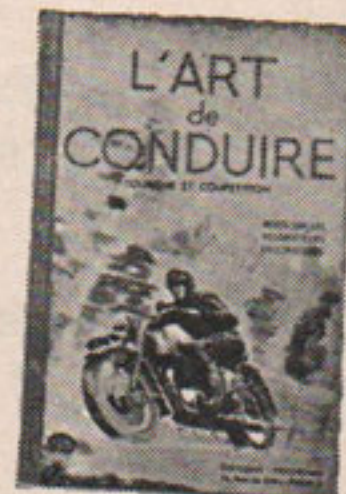
Bloc-Moteur YDRAL 125 : 450 francs.

● DIVERS

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

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

Les timbres poste ne sont pas acceptés en paiement.



Barbès - Moto - Cycles

33, Boulevard Barbès - PARIS-18^e

Métro Château-Rouge - Barbès — MON. 98-35

VOUS OFFRE

pour cette saison ou le printemps prochain de faire des versements toutes les quinzaines ou tous les mois jusqu'au TIERS - LIVRAISON - Après le solde en 12 MOIS.

VOUS AUREZ VOTRE

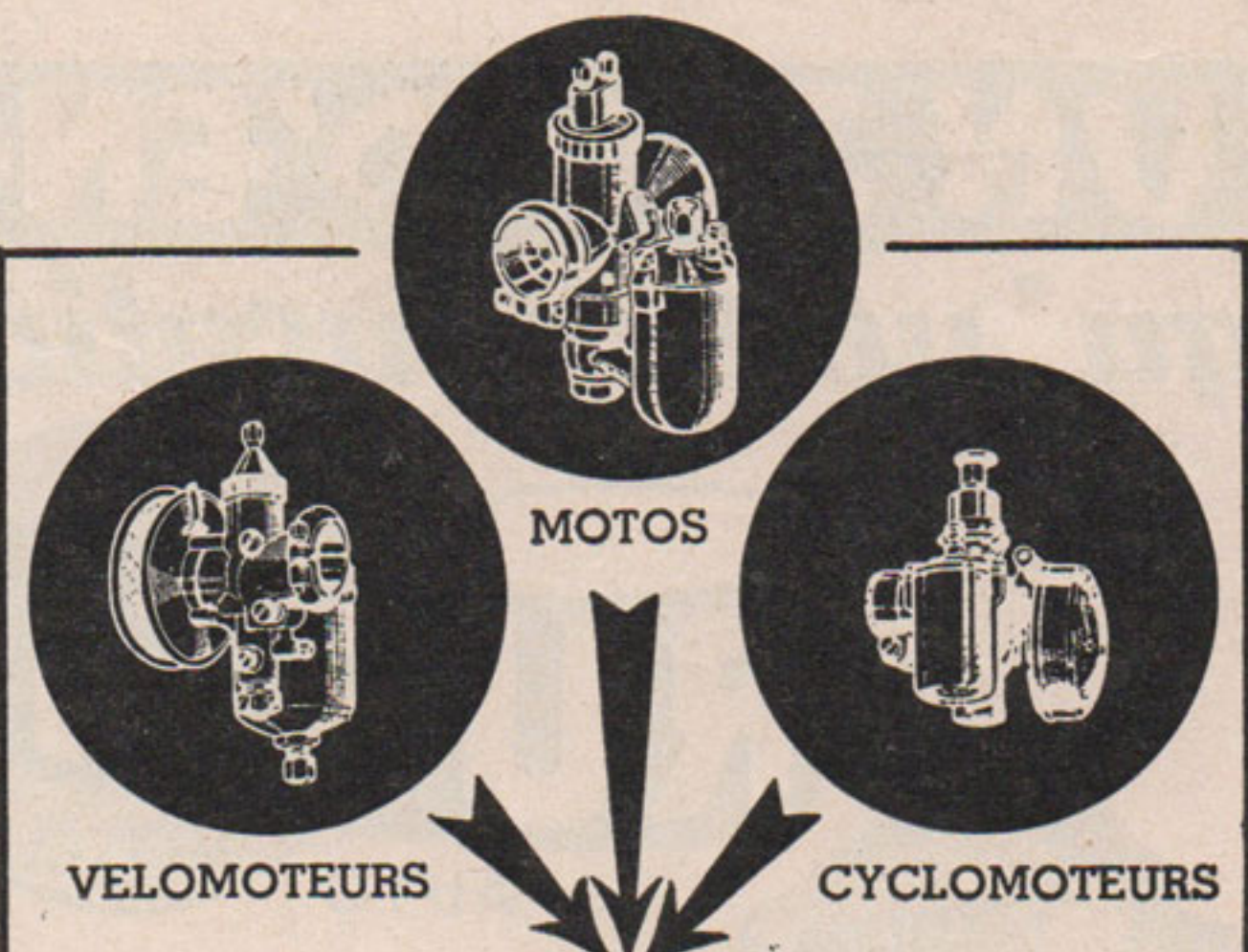
**B.S.A. - SUNBEAM - GUZZI
TERROT - GIMA - GUILLER
RENE GILLET - JONGHI**

OU UN BON SCOOTER

LAMBRETTA - GUILLER - TERROT

**ACCESSOIRES — CASQUES — SACOCHES
SIEGES, etc...**

Magasin ouvert même le Lundi de 8 à 20 h.
Fermé le Dimanche



Pour tous :

AMAC
LA GRANDE MARQUE
MONDIALE DE

CARBURATEURS

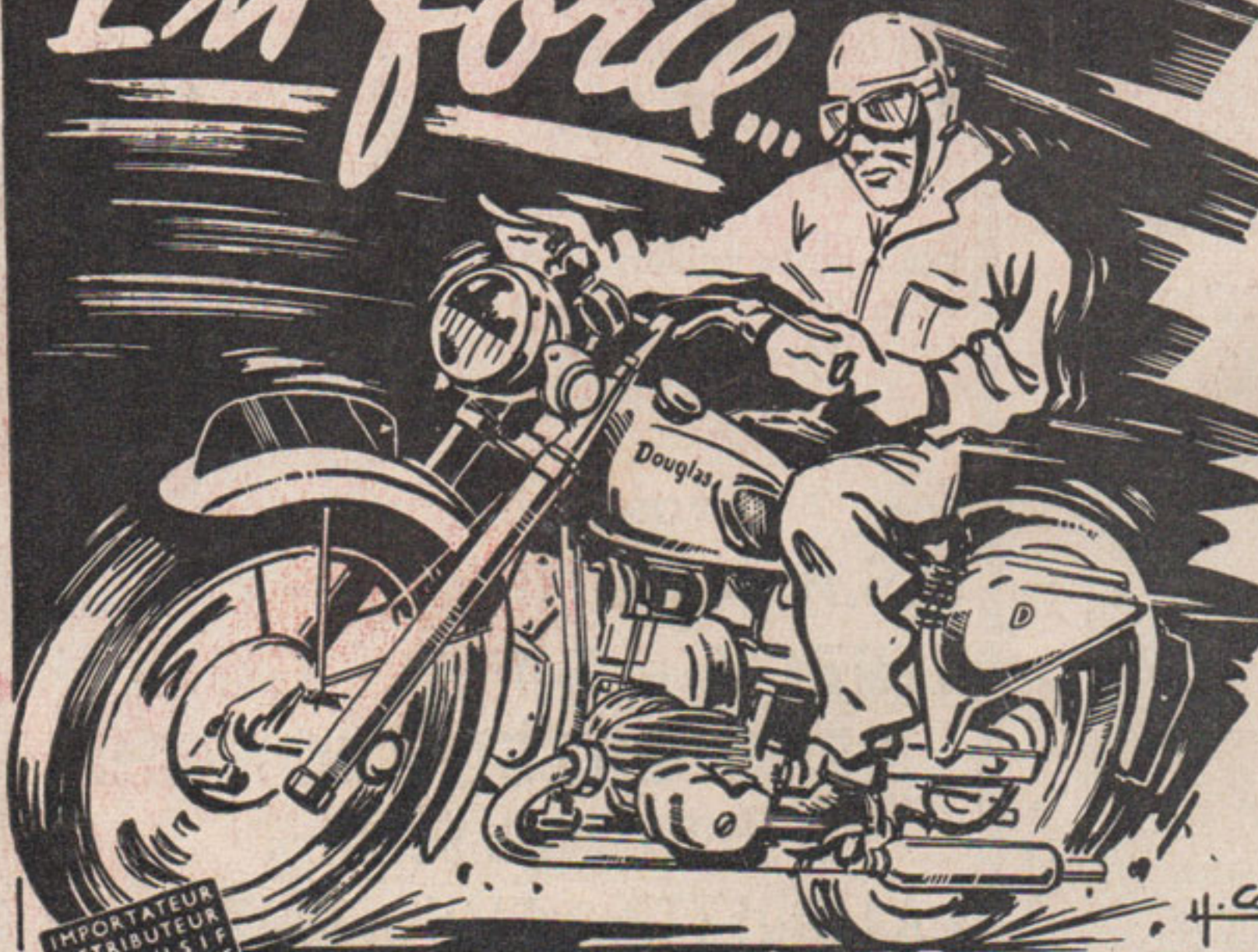
COFFRET PIÈCES DE RECHANGE à l'usage des motocistes

STATION-SERVICE AMAC

21, rue Collange, 21
LEVALLOIS (Seine)
Tél. : PER. 06-02

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

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

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 tim-
bres. Indiquer lisible-
ment Nom et adresse.
Ets Rustin, 5, rue Casterès
Clichy (Seine).



MAIS EXIGEZ LES "VRAIES"

RUSTINES

M. GAUBERTI