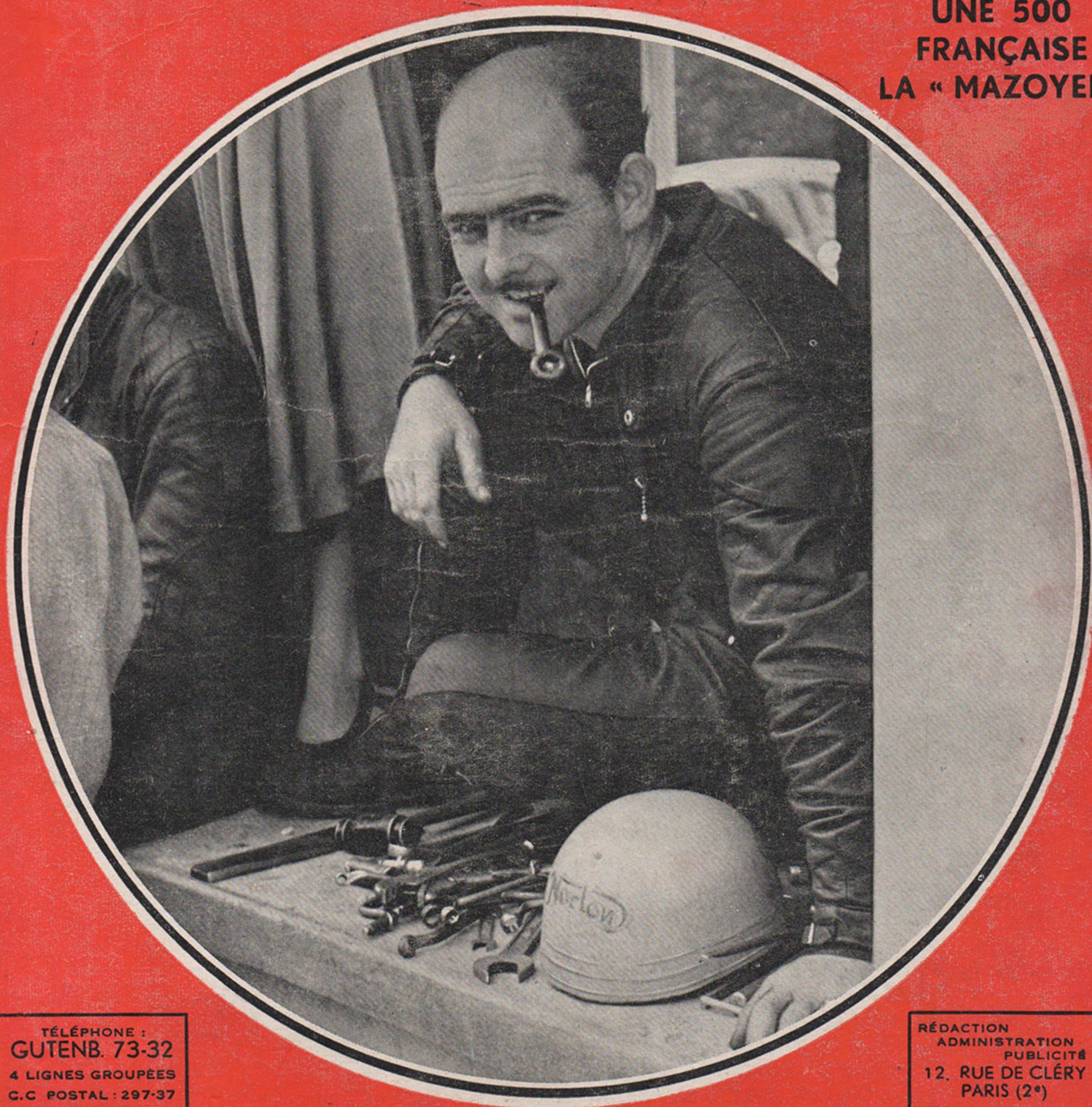


Moto revue

HEBDOMADAIRE
Tous les Samedis
LE NUMERO :

40 frs

UNE 500
FRANÇAISE
LA « MAZOYER »



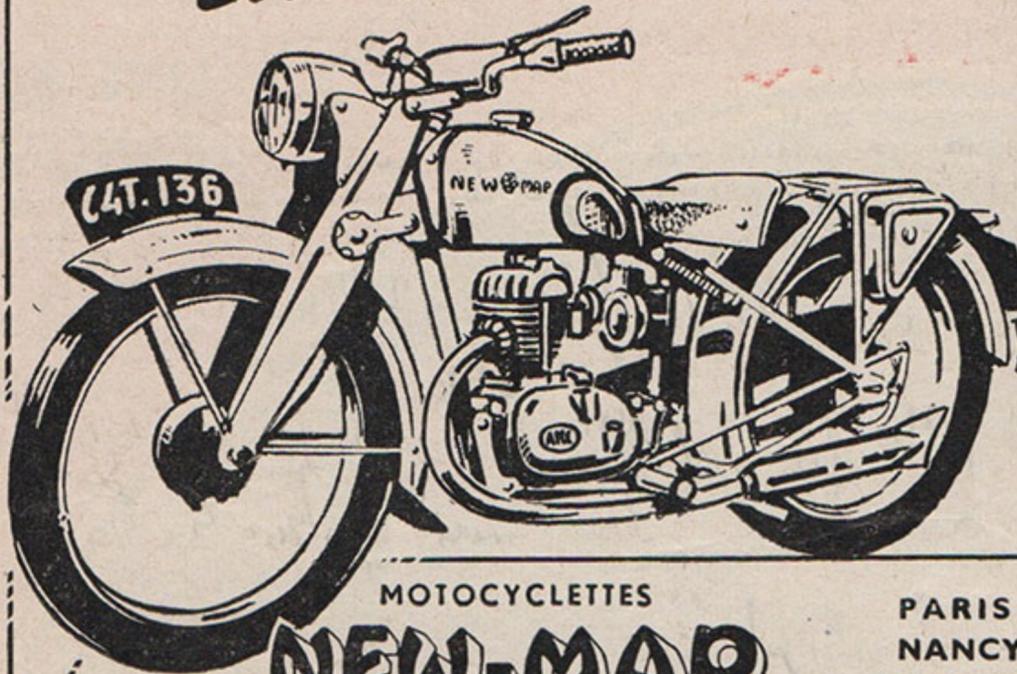
TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPEES
C.C. POSTAL : 297-37

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

Cyril Smith, brillant sidecariste britannique, dont la devise pourrait être
« la machine cèdera, mais pas moi ! »

NEW-MAP

donne l'exemple...



... et poursuit sa politique en conciliant deux opposés:

PRIX IMBATTABLES
et **QUALITÉ TOTALE**

avec la
C4T.136

Bloc-moteur A. M. C.
3 vitesses - 4 Temps
A CULBUTEURS

le plus éprouvé "culbuté"
du marché Français

en 125 cmc **119.500 frs**

et bien-entendu, le fini
NEW-MAP: email Anglais
et chromes qui tiennent!

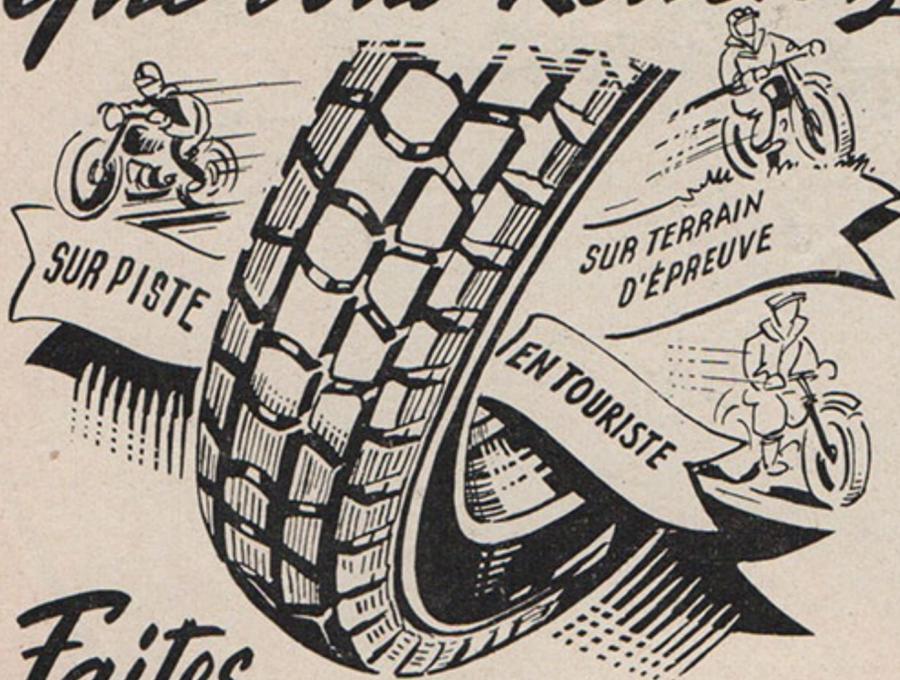
MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

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

Que vous Rouliez



Faites
Confiance à
AVON

Le grand Spécialiste Anglais du pneu moto
AGENT GÉNÉRAL EN FRANCE ET UNION FRANÇAISE
CRUNELLE "PNEUMATIQUE"
65, 71 Rue de Charenton. ALFORTVILLE-SEINE -
Tel. ENTrepôt. 34.95 - (5 Lignes groupées)

O.I.P.A.

La présentation d'une DOCUMENTATION

relative à l'équipement

des FREINS et EMBRAYAGES

de Motos, VéloMOTEURS et Scooters

ne pouvait être faite que par un spécialiste.

Il appartenait à

FLERTEX

d'établir ce document

à l'intention des nombreux Réparateurs
spécialisés dans ce domaine.

CONSULTEZ-NOUS !

FLERTEX

GARNITURES DE FREINS ET D'EMBAYAGES

65, rue Jacques Dulud - NEUILLY-sur-SEINE

DISPONIBLES :

BSA

SUNBEAM

CSEPEL

2 Magasins :
28, rue Davoust
43, avenue Ed. Vaillant
PANTIN (Seine)
ouverts le 1^{er} septembre

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

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

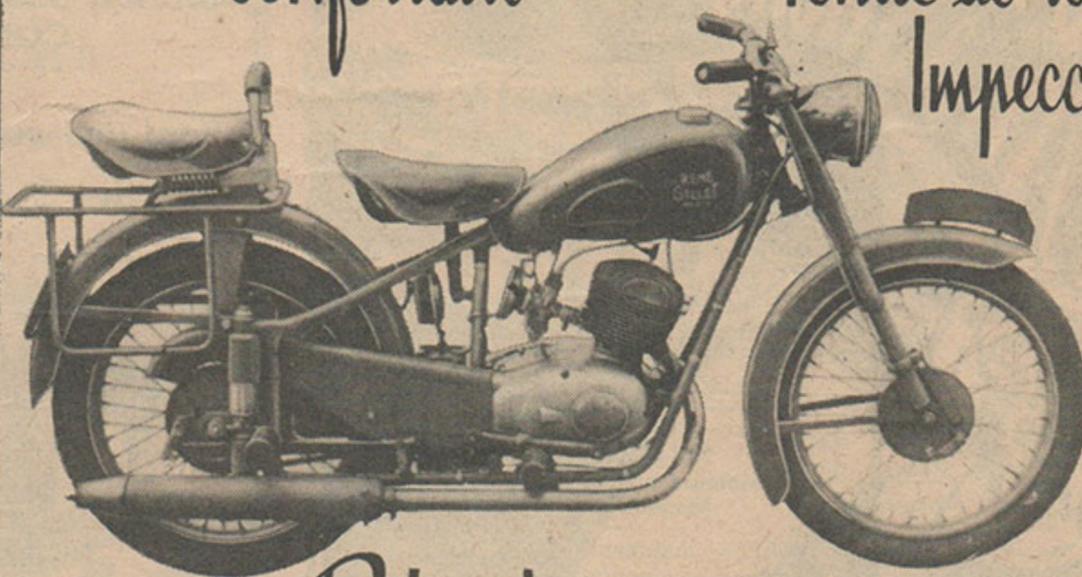
CATALOGUE GRATUIT
SUR DEMANDE

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

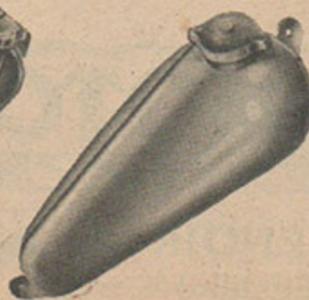
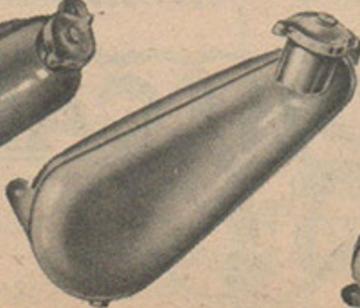
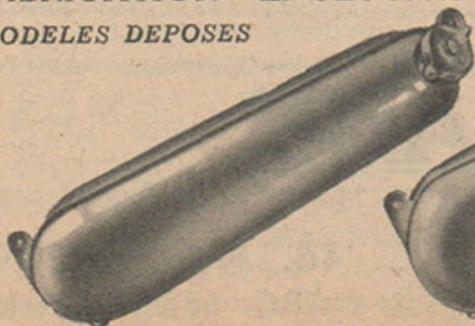
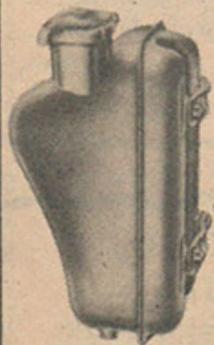
E^{TS} MOTTAZ

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

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

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

MODELES DEPOSES

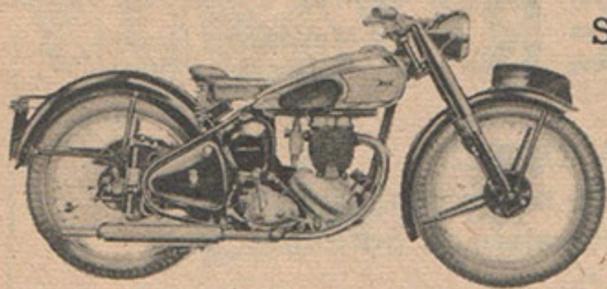


BOUCHONS BREVETES

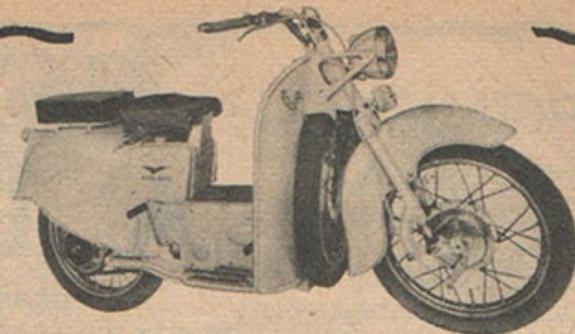
MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

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

BSA



Stock complet pièces
 B.S.A.
 STATION-SERVICE
 et REPARATIONS



GALLETTO 175 cc. nouveau modèle
 et toujours de superbes occasions en :

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

N. ANGELI - NORD - EST - MOTOS - SCOOTERS

SPECIALISTE DIPLOME
 BSA et SUNBEAM

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

PANTIN - SCOOTER

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

Vespa

SAINT-DENIS - SCOOTER

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

Volants Magnétiques

SAFI vainqueurs en 175 cmc.

BOL D'OR - 1951 -
 ALLUMAGE — ECLAIRAGE
 Pour Velomoteurs et Motos
 Moteurs auxiliaires
 Moteurs agricoles et marins
 Moteurs industriels

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

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

SERVICE REPARATION
 ECHANGE STANDARD

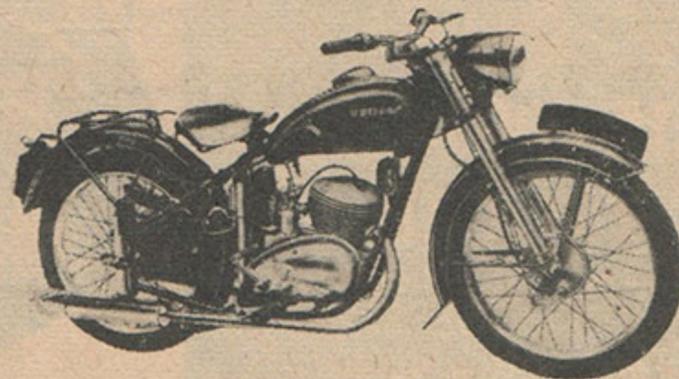
Société d'Applications et de Fabrications Industrielles
 21-23, RUE PARMENTIER — PUTEAUX
 Téléphone : LON. 09-10 — 09-11

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

BOBINE SPECIALE MOTO

ULTIMA 26, r. Ct Faurax — LYON-6^e

BAISSE SES PRIX
 CONSERVE SA QUALITE
 LIVRE 4 NOUVEAUX MODELES
 dont une moto légère
 de 3 CV à : **145.000 fr.**



Vente à crédit.

DEMANDEZ LE CATALOGUE

Pour l'Algérie, adressez-vous à :
 « LA RENOVATION INTEGRALE »

107, Chemin Fontaine Bleue, 107 — ALGER
 AGENTS REGIONAUX DEMANDES PARTOUT
 CONSTRUCTEURS, pour vos réalisations adoptez
 les blocs-moteurs 125 et 200 cc. et divers éléments,
 tels que fourche télescopique, suspension AR. etc...
 qu'ULTIMA fabrique spécialement pour vous.

Renseignements et plans sur demande.

Disponible :
 125 cmc. à 175 cmc.
 PIECES DETACHEES

MOTOBÉCANE

MOBYLETTE
 SCOOTER
 Accessoires spéciaux

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

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

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

A calotte métal léger
à haute résistance
**IMPERFORABLE
AUX CHOCS**



Vente en gros :

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

LES TROIS PREMIERES PLACES DES 24 HEURES DE BELGIQUE

CATÉGORIE 50 A 100 CMC

1. PASCAUD, sur cyclomoteur Oubron
2. ENDRIZZI, sur cyclomoteur Sterling
3. THILLIEN, sur cyclo Rochet-Judenne

LE CLASSEMENT PAR EQUIPES

1. Equipe BML-70 Lavalette

sont remportés par

LES B. M. L. 70 cmc LAVALETTE

LUBRIFIES AVEC

L'HUILE

MOTUL

REG. U. S. PAT. OFF.

LOCATION DE

VELOSOLEX

ET VENTE A CREDIT

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

G. S. M.

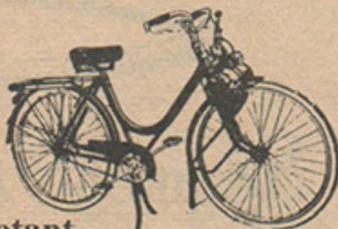
DISTRIBUTEUR OFFICIEL :

8, rue des Ecoles - PARIS-5° — Tél. : ODE. 62-98

ATELIER DE REPARATION :

12, rue Saint-Séverin - PARIS-5° — ODE. 50-91

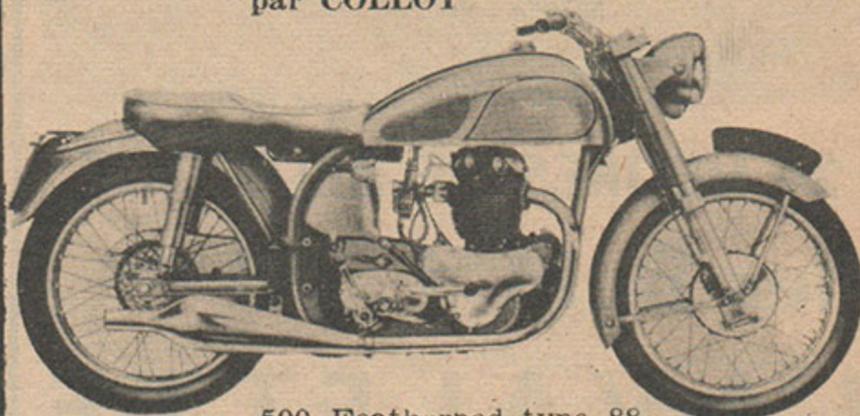
Documentation gratuite. Essai tous les jours en nos magasins



Commandez maintenant

votre **Norton** 1953

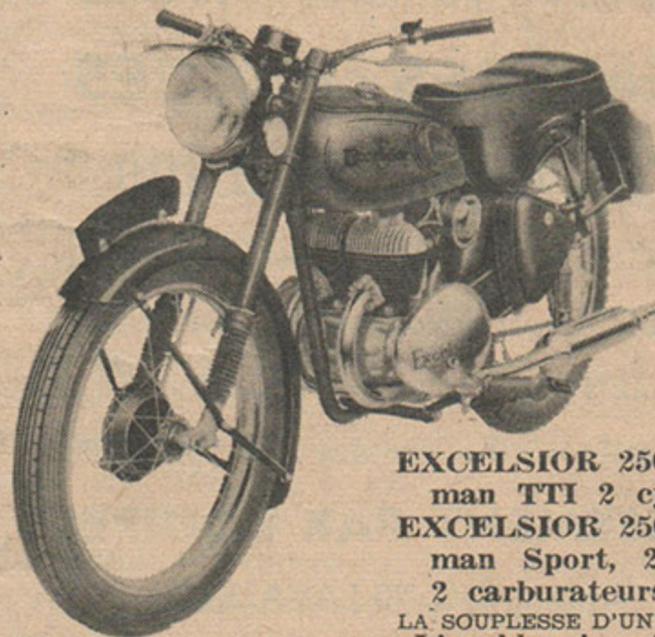
Gagnante de 29 Tourist Trophy
5 Bol d'Or (24 h. d'endurance) à 107 kmh. de
moyenne - 2.573 kms. Record absolu autos-motos
par G. LEFEVRE
et Championnat de France 1952 (catégorie 500 cc.)
par COLLOT



500 Featherbed type 88

500 DOMINATOR type 7, cadre Swinging arm.
500 DOMINATOR type 88, cadre Featherbed
500 ES2 - Mono **DISPONIBLES** nouveau cadre swinging arm.

◆ CREDIT à 6, 9 et 12 MOIS ◆



Excelsior
250 cmc.
Sport

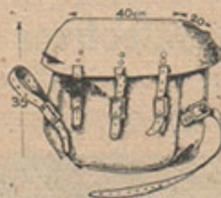
EXCELSIOR 250 cc. Talisman TTI 2 cylindres.
EXCELSIOR 250 cc. Talisman Sport, 2 cylindres,
2 carburateurs.

LA SOUPLESE D'UN 4 CYLINDRES
Livrables immédiatement

VOIR NOS OCCASIONS

DANS NOS ATELIERS - (état absolument neuf)
NORTON Dominator - ES2 - 350 Arbre à cames
500 culbuté - 500 latéral - 600 BIG FOUR
EXCELSIOR Talisman à 140.000 fr.
PEUGEOT 175 fourche téles. susp. AR. à 130.000 fr.

Toutes pièces : NORTON - EXCELSIOR
VINCENT - ARIEL - B.S.A. - TRIUMPH - INDIAN



Sacoches américaines spéciales
renforcées pour motos, vélomoteurs.
Grand modèle cuir chromé de : 4.900
à 5.900 frs.

PNEUS et ACCESSOIRES toutes marques
Selles doubles et coussins de garde-boue

GARREAU

Distributeur pour la France de
Norton - Excelsior - Vincent - Indian - Tornax
22, rue Robert Lindet - PARIS-15° - VAU. 07-09

Nouvelle Victoire

24 HEURES DE BELGIQUE
les B. M. L. 70 cmc
LA VALETTE

CONFIRMENT LEUR GRANDE CLASSE

EN REMPORTANT LES **TROIS**

PREMIÈRES PLACES

CATÉGORIE 50 à 100 cmc

- 1^{er} PASCAUD sur cyclomoteur OUBRON
2^e ENDRIZZI sur cyclomoteur STERLING
3^e THILLIEN sur cyclom. ROCHET-JUDENNE
(tous équipés du moteur LAVALETTE)

CLASSEMENT PAR ÉQUIPES

1^{er}, équipe BML-70 LAVALETTE



Moteur 70 cmc

à **3 vitesses** présélectives

LA VALETTE

32, Av. MICHELET — SAINT-OUEN (Seine)

Tél. : MON. 99-60

**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)

83 D K W 83

PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPÉCIALISÉ POUR MOTOS ALLEMANDES

Toutes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organes

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

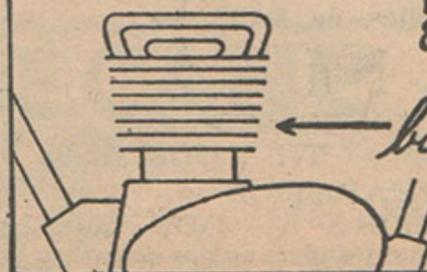
Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS



Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto



*bonne compression
longue durée*



Moto revue

La Moto

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 40 francs

ABONNEMENTS :

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

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

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

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2°.

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

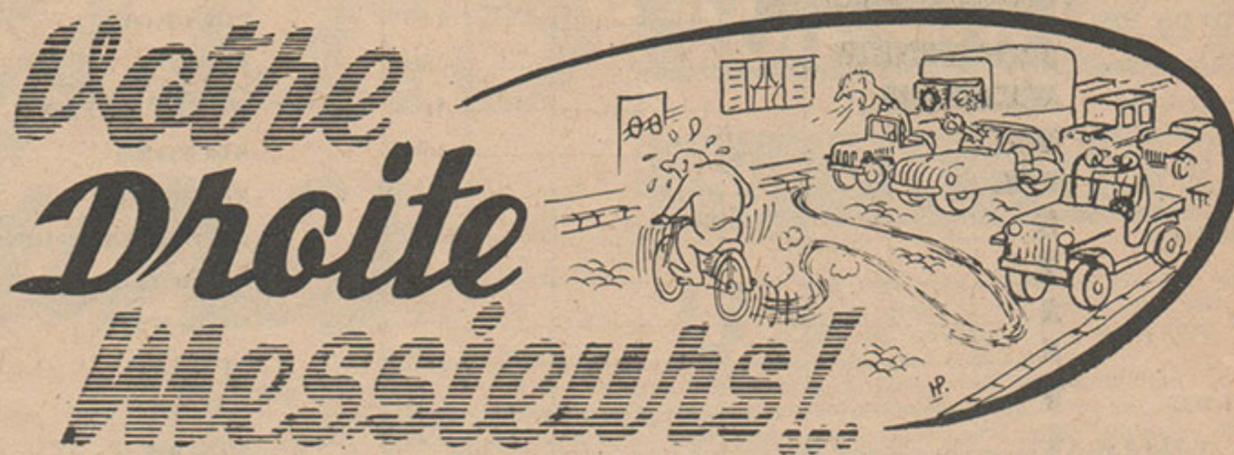
PUBLICITE

12, RUE DE CLERY,
PARIS (2°)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —



CETTE période des vacances qui met toutes les voitures sur la route, cette grève des transports qui, malgré le mois d'août, donne dans les rues de Paris des embouteillages sans nombre, posent, avec plus d'acuité que jamais, le problème des règles de la circulation.

En temps normal, en semaine, circuler sur la route ou dans Paris est quasiment un jeu d'enfant, si l'on met à part les cyclistes, et surtout les cyclomotoristes.

Les chauffeurs de voitures savent ce qu'ils ont à faire, et bien rare est celui qui déviara de sa trajectoire, qui naviguera sur la chaussée. Celui qui roule lentement tient sa droite, laissant la place aux plus rapides. Seuls les chauffeurs de taxis, dont la fantaisie est bien connue, vous laisseront parfois pantois devant une manœuvre inopinée des plus inattendues.

Mais quand les « chauffeurs du dimanche » sont de sortie, le tableau change du tout au tout. De peur de toucher le trottoir, ce dernier occupera le milieu de la partie de la chaussée qui lui est dévolue... tout en roulant... disons à 50 kmh., pour être généreux. Difficultés pour doubler, car d'abord, il faudra de multiples injonctions avant qu'il ne comprenne, et ensuite vous ne savez jamais quelle sera sa réaction, coller à droite ou bien vous empêcher de passer, ou bien encore pousser une pointe éphémère pour vous repasser... et vous embêter de nouveau.

Un tel phénomène lancé dans les rues de Paris... vous voyez le tableau d'ici, sans parler des portes que l'on ouvre vers le milieu de la chaussée, le clignotant de gauche fonctionnant alors que l'on tourne à droite, etc., etc.

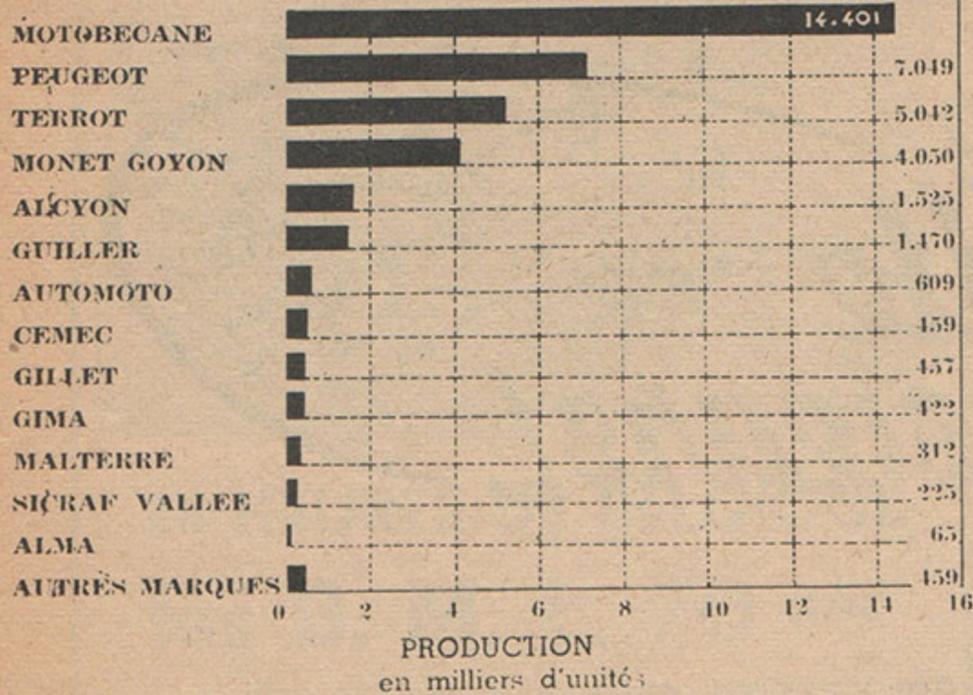
Mais une autre catégorie d'usagers des rues de Paris est aussi à signaler : les cyclistes et surtout les cyclomotoristes. Profitant de leurs facilités de faufilement, ils se retrouveront sur la première ligne lors d'un arrêt à un feu rouge, mais sur toute la largeur de la rue. Feu vert : les cyclistes démarrent assez sec et se rabattent (quand ils le veulent) assez rapidement sur la droite. Quant aux cyclomotoristes, dont les moteurs ignorent les embrayages, ils commencent à zigzaguer... et, à tous d'attendre le bon vouloir du petit 50 cmc.

Et lorsque nous, motards, doublerons à droite, même l'agent de la circulation (règlement ! règlement !) ne dira rien car il voit bien le tableau... et il faut que la circulation se fasse.

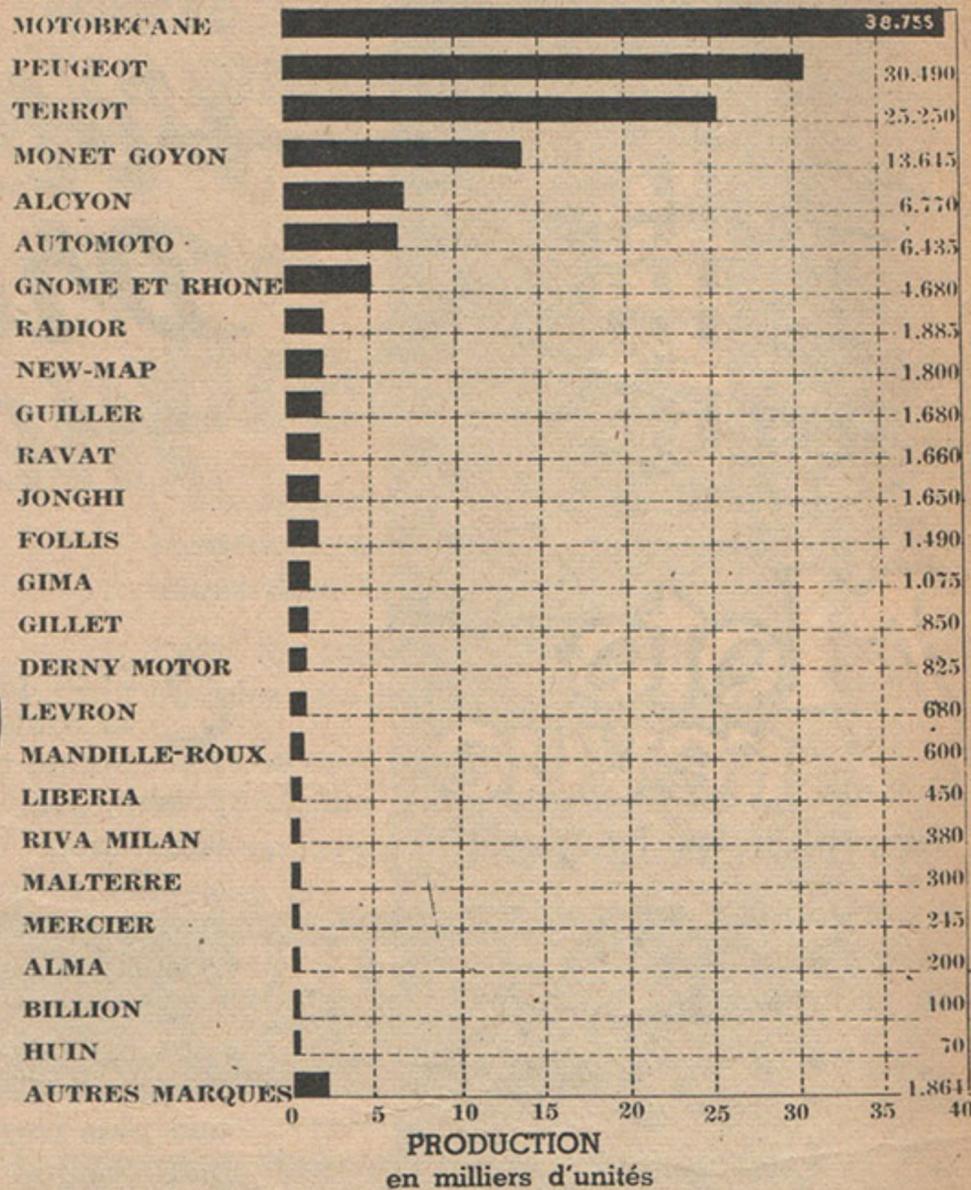
Alors Messieurs (Mesdames aussi, d'ailleurs), tenez votre droite !

Parodiant un de nos populaires organisateurs de courses, nous dirons : « Sur la route, à Paris, c'est comme à Montlhéry ! Soyez sport ! Soyez chic ! Que les moins rapides gardent leur droite et laissent passer ceux qui sont plus rapides qu'eux ! ».

MOTOCYCLETTES



VELOMOTEURS



Informations

LA PRODUCTION FRANÇAISE DE L'ANNÉE 1952

Si l'on étudie les statistiques de la production motocycliste française depuis 1947, l'on se trouve en présence du tableau ci-dessous, où nous n'avons pas tenu compte des cyclomoteurs.

Quelles conclusions d'ensemble se dégagent ?

La production globale n'a cessé de s'accroître chaque année, bien que l'accroissement en 1952, de 46.000 unités, ait été plus faible que celui de 1951 (65.000).

Une place de plus en plus importante est prise par les scooters, plus du cinquième de la production totale. Leur construction dépasse maintenant largement celle des machines de plus de 125 cmc.

La production des moins de 125 cmc. plafonne à 144.000 unités par an, alors que les cylindrées supérieures voient leur nombre croître et atteindre en 1952, 20,2 % de la production de motos (scooters mis à part).

La production des cyclomoteurs atteint un chiffre dépassant de loin la produc-

tion motocycliste : 382.768 unités en 1952, dont 159.470 (41,6 %) Mobyette, 79.060 (20,6 %) Vélosorex et 35.200 (9,2 %) Bima Peugeot.

Pour les 50.829 scooters construits en 1952 en France, ACMA-Vespa vient en tête avec 55,6 %, suivi de Terrot (11,8 %), Lambretta (11,5 %) et Bernardet (9,3 %), ces 4 marques fournissant 88,2 % du total.

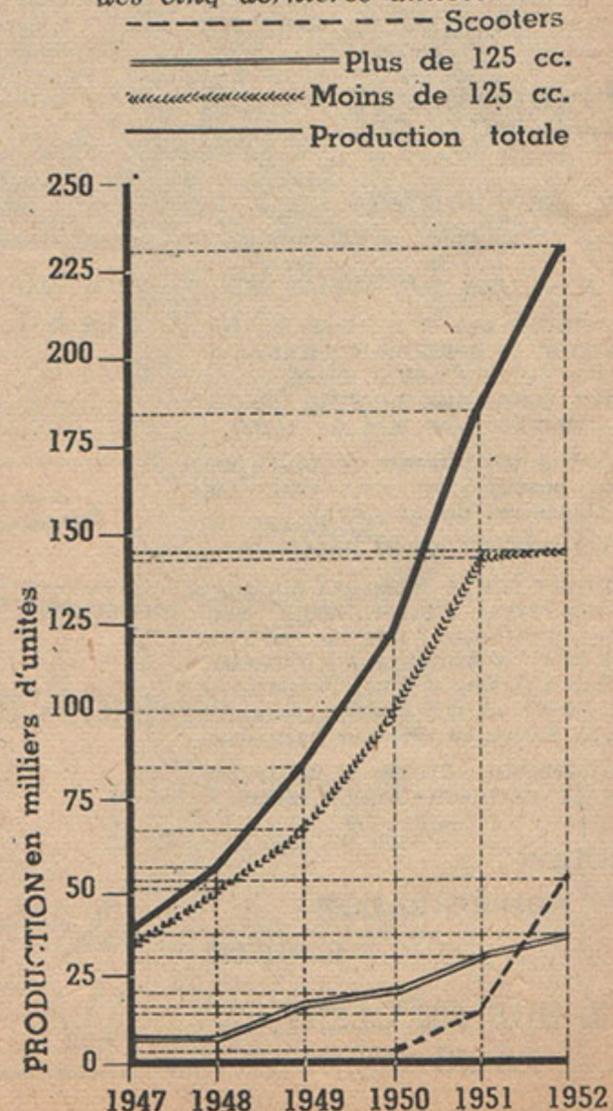
Dans les moins de 125 cmc., 3 grosses marques prennent la part du lion : 65,5 % du total. Motobécane vient en tête (36,7 %) avec Peugeot (21 %) et Terrot (17,5 %). Puis, suivent Monet-Goyon (9,4 %), Alcyon (4,7 %), Automoto (4,4 %) et Gnome-Rhône (3,4 %).

Dans les cylindrées de plus de 125 cmc., (presque uniquement des 175), ce sont les mêmes marques que l'on retrouve, et les 4 grands produisent 83,5 % du total.

L'ordre de ces marques demeure le même : Motobécane (39,4 %), Peugeot (19,3 %), Terrot (13,8 %) et Monet-Goyon (11,1 %). Ensuite nous trouvons Alcyon (4,2 %) et Guiller (4 %).

Années	1947	1948	1949	1950	1951	1952
Moins de 125 cmc.	32.230	48.791	67.291	100.156	143.080	144.129
% du total	89,9	92,7	81,5	83	77,2	62,2
Plus de 125 cmc.	3.634	3.838	14.856	18.792	28.015	36.547
% du total	10,1	7,3	18	15,6	15,1	15,8
Scooters			445	1.820	14.380	50.829
% du total	0	0	0,5	1,4	7,7	22
Total	35.864	52.629	82.592	120.768	185.475	231.505

Ci-dessous, augmentation de la production française au cours des cinq dernières années.



NOUVELLES machines

200 MAICO

250 VICTORIA

A COTE de sa 175 cmc. maintenant bien connue, Maico présente aujourd'hui à sa clientèle un nouveau modèle dont le trait caractéristique n'est pas tellement la cylindrée de 200 cmc., mais bien la suspension arrière oscillante.

Alors que ces 2 dernières années, les allemands avaient surtout concentré leurs efforts dans la réalisation de moteurs à haut rendement, mais aux cadres très classiques, à suspensions télescopiques, aujourd'hui, tout en maintenant leurs efforts pour la partie motrice, un nouvel effort est fait pour la modernisation de la partie cycle. Et l'on voit maintenant apparaître dans la série, les suspensions arrière oscillantes et les selles doubles.

Après avoir conquis presque tous les constructeurs italiens, la suspension arrière oscillante aura quasiment disparu dans les productions modernes d'ici peu de temps.

La tenue de route de cette machine serait excellente, et c'est ce qui expliquerait son surnom de « Featherbed » Maico. Fourche avant télescopique à amortisseurs à huile. La suspension arrière oscillante, munie également d'amortisseurs du même type, assure un débattement de 85 mm.

Moyeux-freins en alliage léger, mais dont le petit diamètre (130 mm.) jure un peu dans cet ensemble.

Comme de coutume, et très caractéristique de l'école allemande, la transmission secondaire est assurée par une chaîne enclose dans un carter étanche.

Réservoir de 16 litres, dont 3 de réserve. Tête de direction en alliage léger forgé. Poids en ordre de marche : 120 kgs.

Pneus de 2,75 x 19.

Le moteur 2 temps simple piston, de 197 cmc. de cylindrée exacte, est supercarré, faisant 65 mm. de course pour 59,5 d'alésage (rapport course-alésage : 0,91). La course étant la même que celle du 175, il en est de même pour l'embiellage, et il s'agit donc du même type suralésé.

Le carburateur Bing, de 26 mm. de passage des gaz, permet un accès extrêmement facile et rapide, sans avoir à le démonter, aux gicleurs d'aiguille et principal.

Malgré un taux de compression de 6,8 à 1 seulement, la puissance développée suivant la norme DIN est de 11 CV. à 5.300 t.-m., donnant une puissance spécifique de 56 CV.-l.

La boîte de vitesses fait bloc avec le moteur et comporte 4 rapports, où la première, de nouveau, nous semble très (trop) démultipliée. Les rapports internes sont les suivants : 1 à 1 (100 %) ; 1,34 à 1 (74,7 %) ; 1,9 à 1 (52,6 %) et 3,3 à 1 (30,4 %). L'embrayage 3 disques fonctionne dans l'huile.

Allumage batterie-bobine, la dynamo Noris fournissant une puissance de 45-60 watts.

La vitesse maximum, en position assise, dépasse les 100 kmh., alors que la consommation, à 60 kmh. se situe à 2,4 litres aux 100 kms.

Un empattement de 130 cms. une largeur de guidon de 65 cms. sont les quelques renseignements complémentaires.

Signalons pour terminer qu'à l'Alpenfahrt, une 175 Maico était montée dans le même cadre.

Un vent nouveau souffle en Allemagne et depuis ces derniers temps c'est au constructeur qui fera le plus puissant 250 cmc.

Victoria, à son tour, vient d'être touché par cette émulation, et si les 12,6 CV de son mono 2 temps sont encore loin des 16 CV obtenus sur les twins 2 temps Adler ou Ilo, il s'agit là d'un chiffre qui, il y a encore quelques mois, aurait classé cette machine parmi les meilleures de la cylindrée.

Cette Victoria, la « KR 26 Aéro », ne recherche pas tellement une puissance de pointe qu'une puissance élevée aux bas et moyens régimes, qu'une grande élasticité.

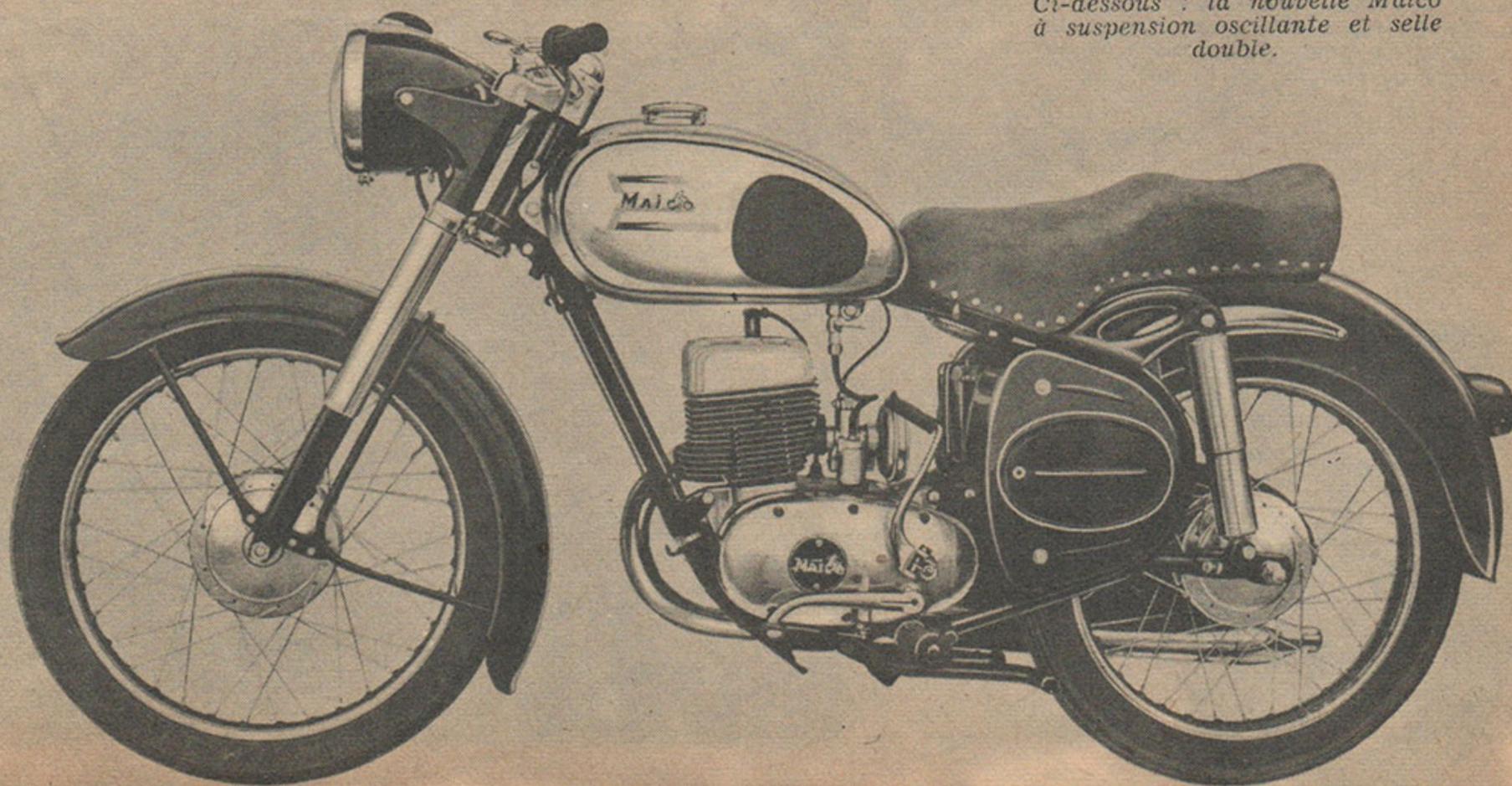
Des modifications aussi ont été apportées à la partie cycle : la fourche télescopique, dont l'amortisseur à huile a été réétudié, la suspension arrière coulissante « maison » et surtout les vastes moyeux-freins en alliage léger construits par Victoria. Les garnitures de ces freins ont la particularité de ne pas perdre leur efficacité lors d'un échauffement dû à un long freinage, bien au contraire.

QUELQUES DETAILS TECHNIQUES

Nouveau cylindre de dimensions plus généreuses. Culasse évidemment en alliage. Vilebrequin renforcé monté sur des roulements à rouleaux. Bielle allégée montée aussi sur rouleaux. Chaîne primaire Duplex.

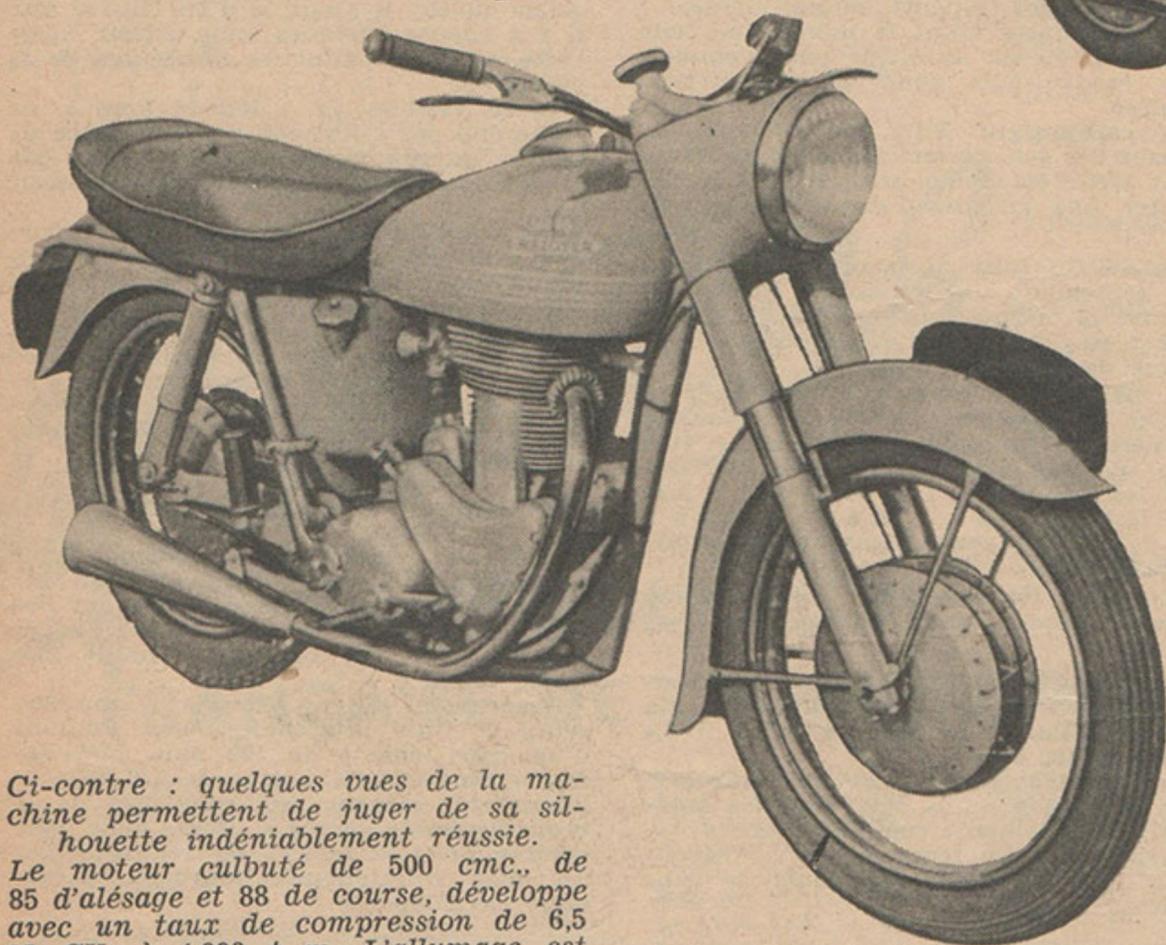
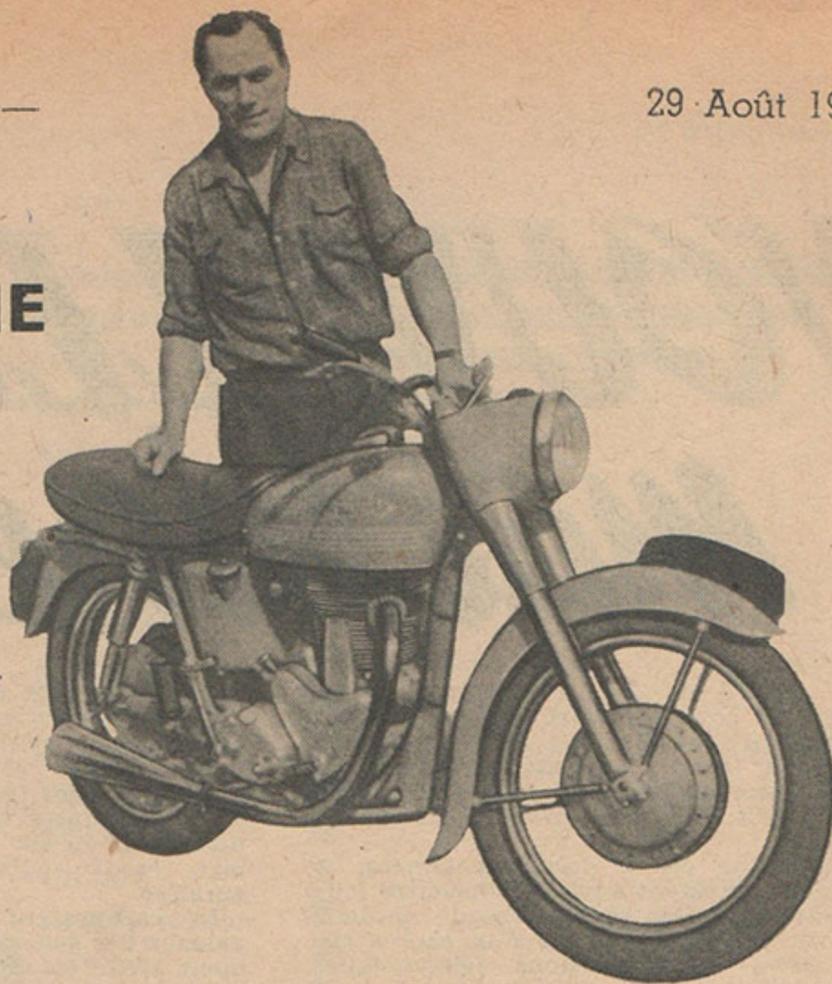
Suspension arrière Victoria à amortisseurs à huile interchangeable. Fourche d'un débattement de 120 mm. Moyeux-freins centraux en alliage de 180 mm de diamètre : largeur des garnitures de 30 mm. Réservoir de 14,5 litres. Selle suspendue dont le ressort est remplacé par un bloc caoutchouc. Nouveaux garde-boue enveloppants.

Ci-dessous : la nouvelle Maico à suspension oscillante et selle double.



UNIQUE 500 FRANÇAISE DE CONCEPTION MODERNE

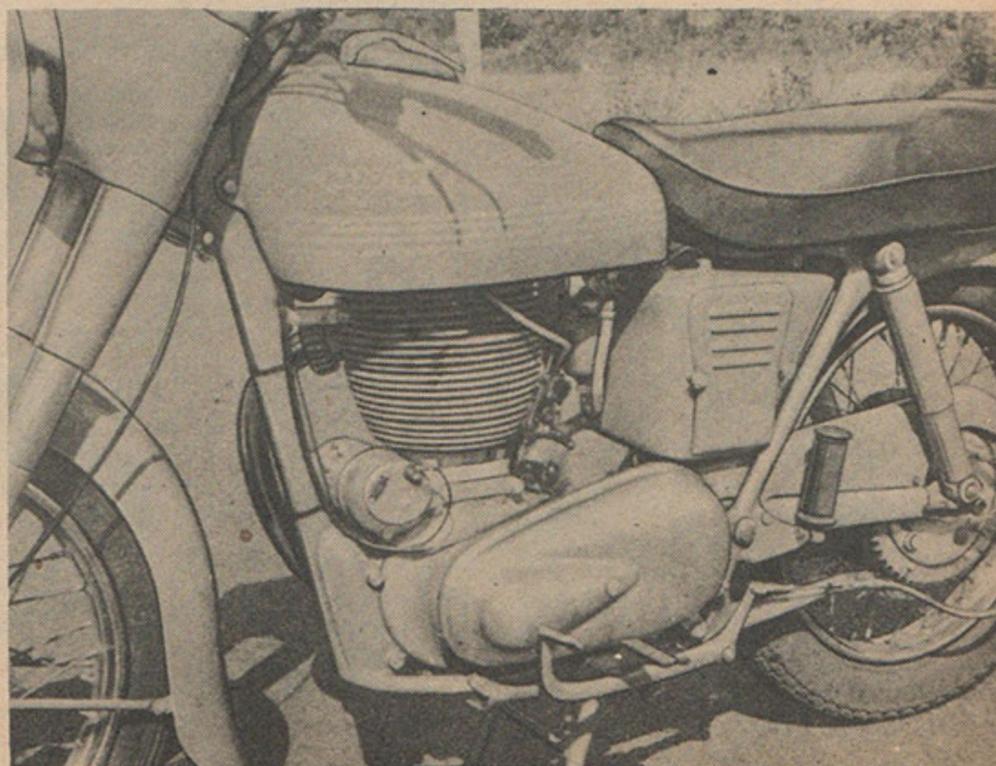
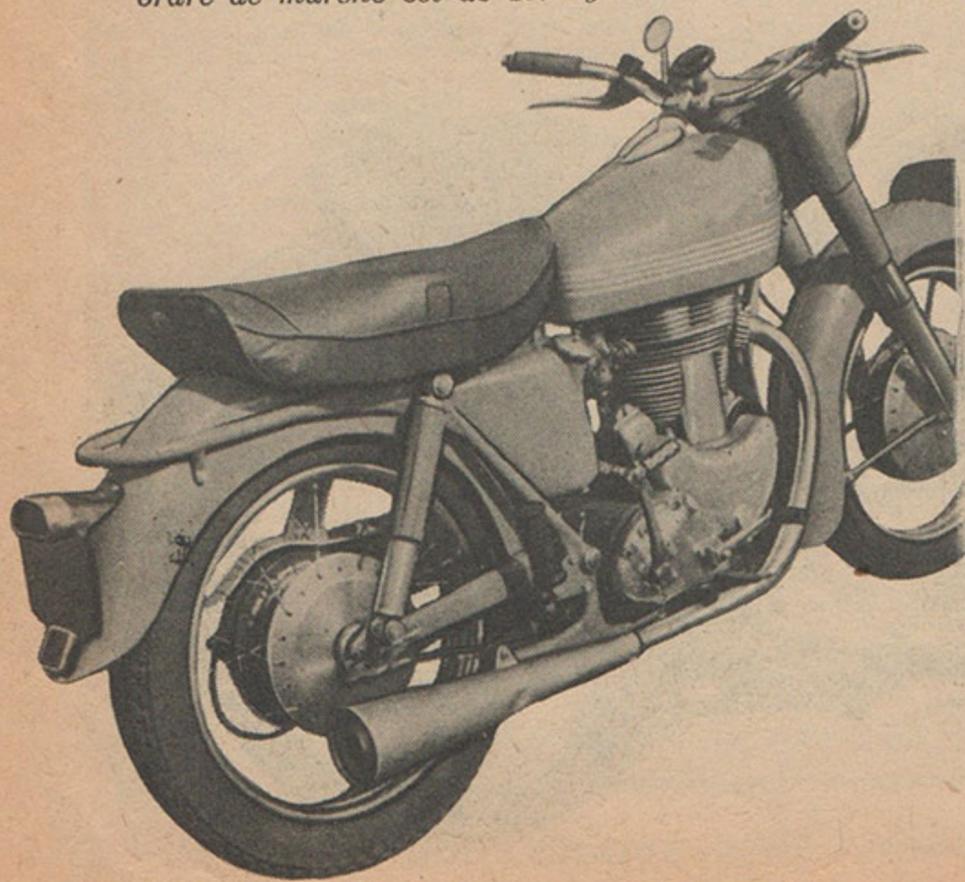
LA **MOTO** **MAZOYER** PARIS



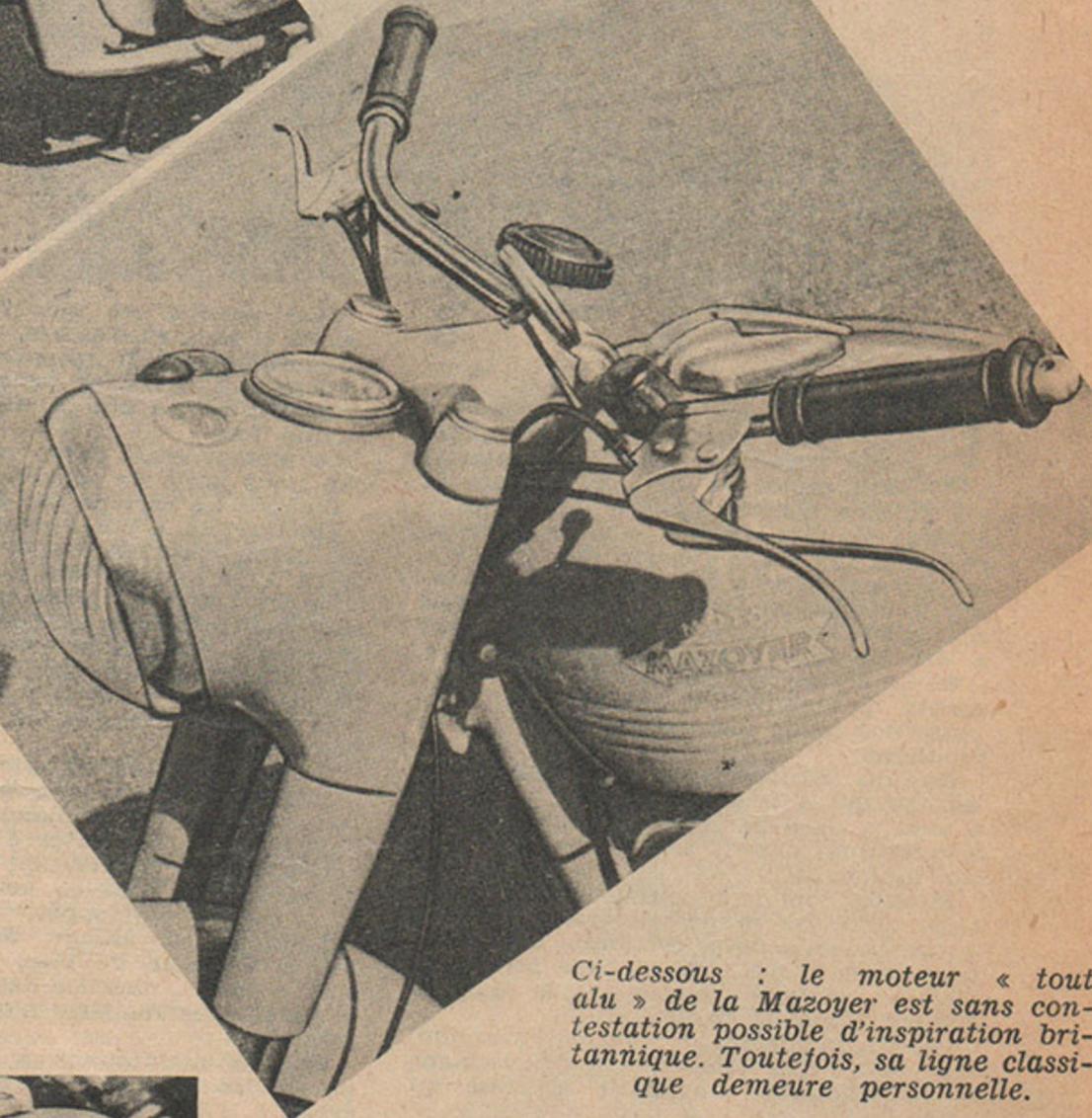
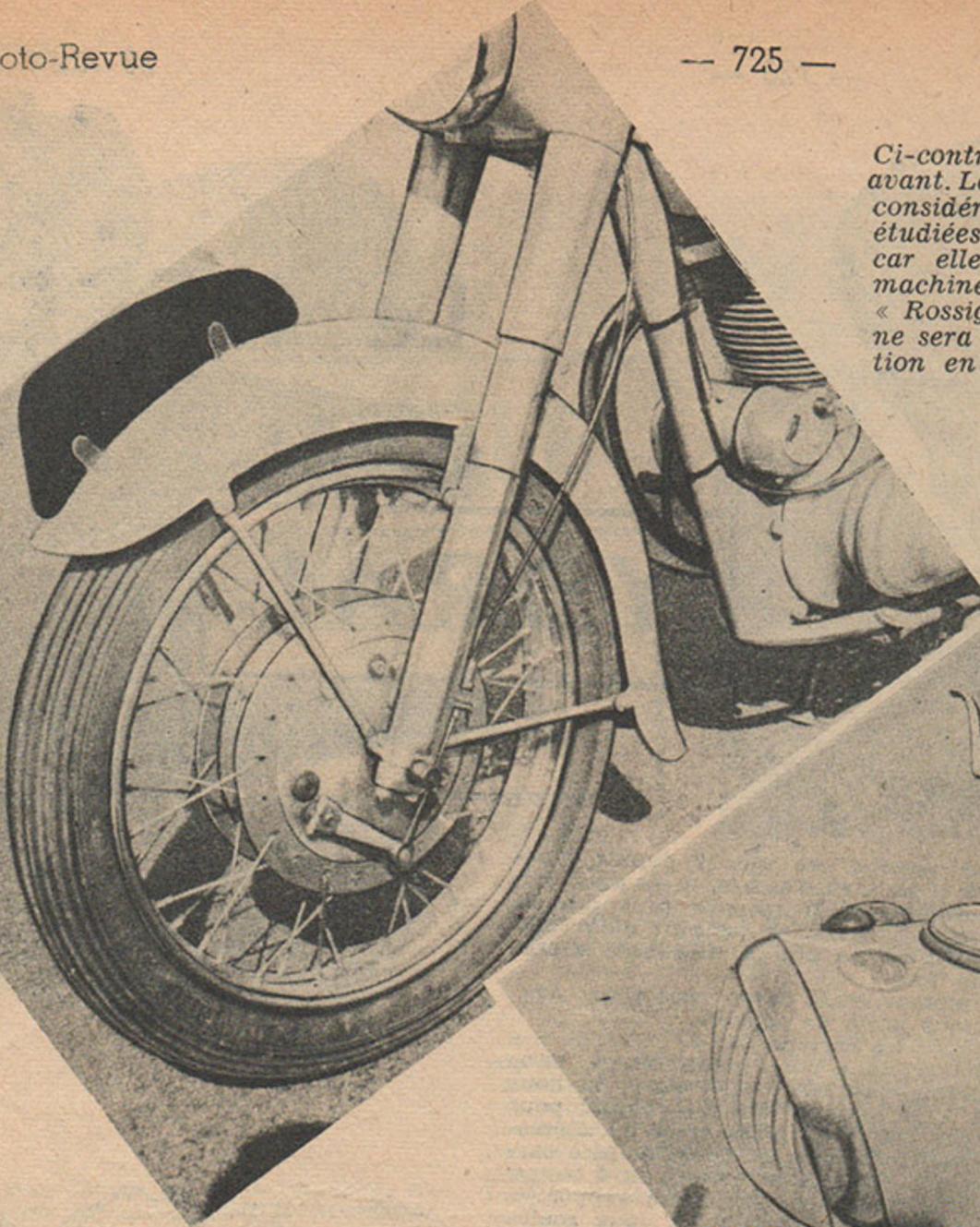
Ci-contre : quelques vues de la machine permettent de juger de sa silhouette indéniablement réussie. Le moteur culbuté de 500 cmc., de 85 d'alésage et 88 de course, développe avec un taux de compression de 6,5 25 CV. à 4.000 t.-m. L'allumage est assuré par une magnéto à avance manuelle. Le réservoir d'essence contient 18 litres. Le poids de la machine en ordre de marche est de 165 kgs.

Mazoyer, qui nous présente ci-joint sa création, est bien connu dans les milieux sportifs du moto-cross, pour y avoir participé lui-même au début de l'introduction de ce sport en France, sur des machines composites, assemblées et mises au point par ses soins. Cette passion pour le moto-cross et ses connaissances en mécanique, l'amènèrent bientôt à construire entièrement une machine spéciale de cross qui surprit chacun, à l'époque, par son allure très nette et sa présentation très flatteuse.

Après des résultats concluants sur le dur banc d'essais constitué par les courses de moto-cross, ce prototype complété par des accessoires de première qualité, se présente sous la forme d'une machine de tourisme rapide et extrêmement solide, dont la construction en série devrait démarrer prochainement.

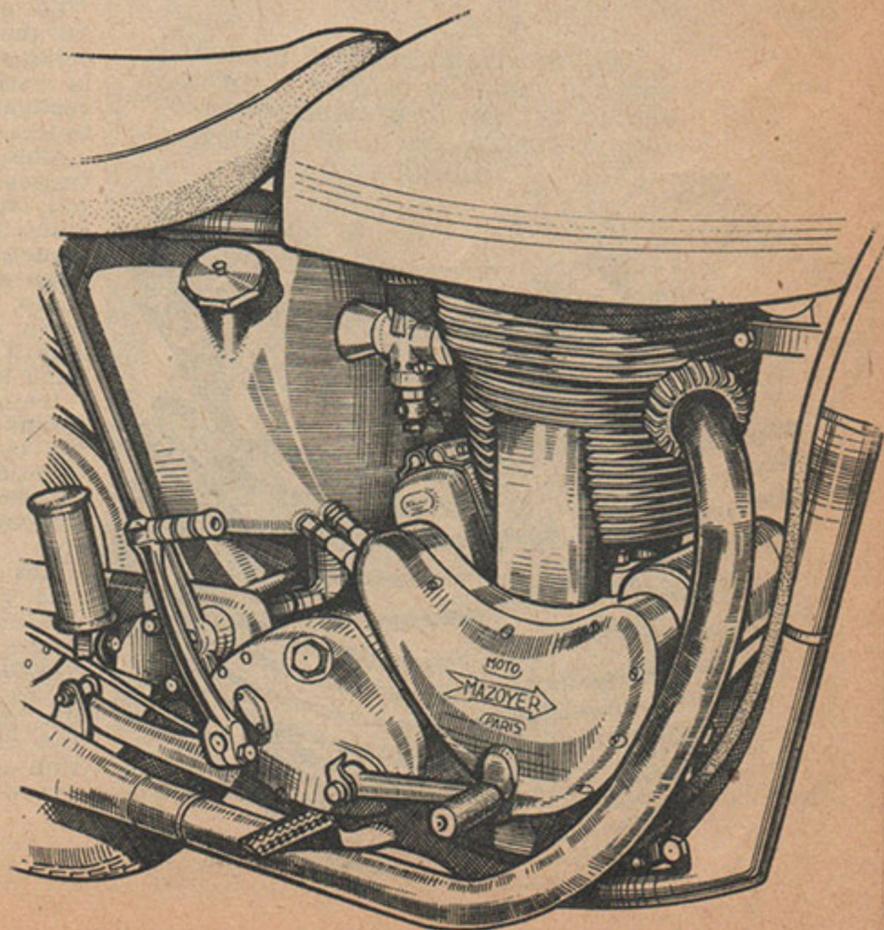
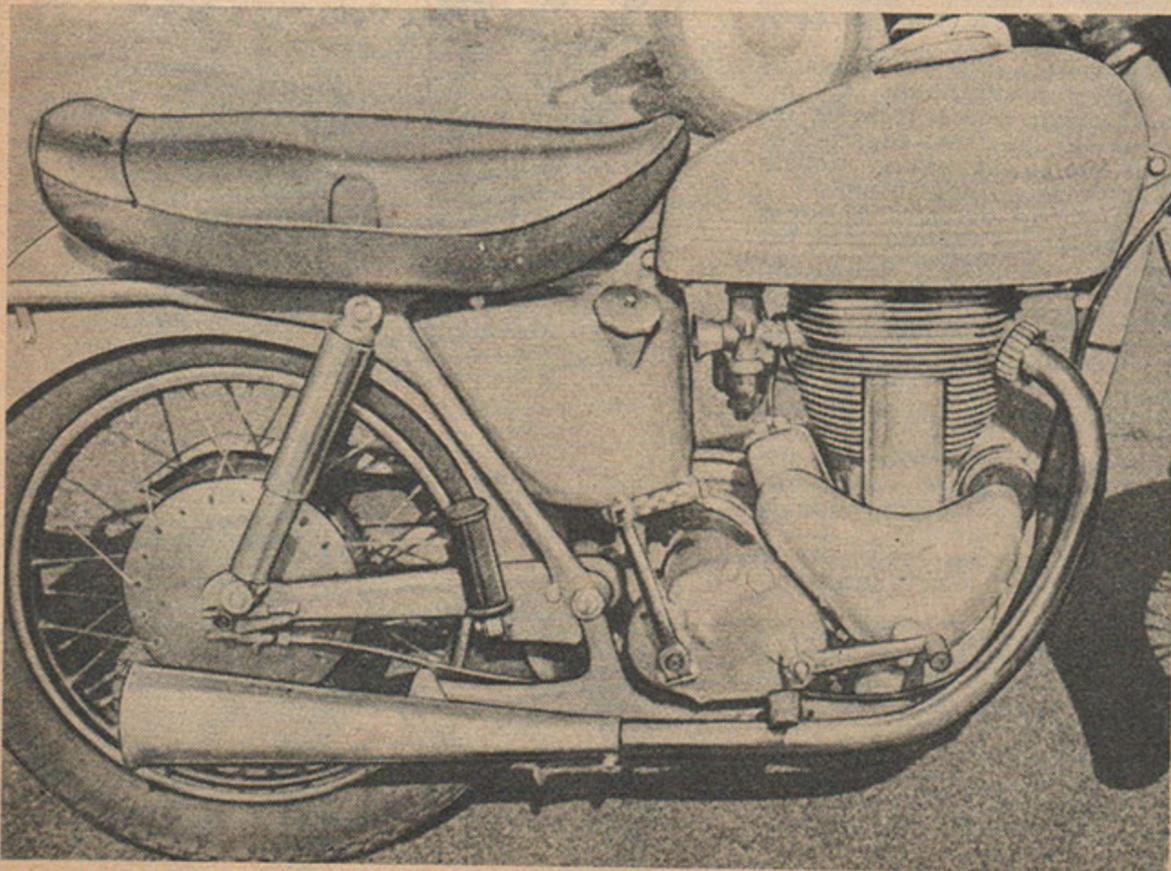


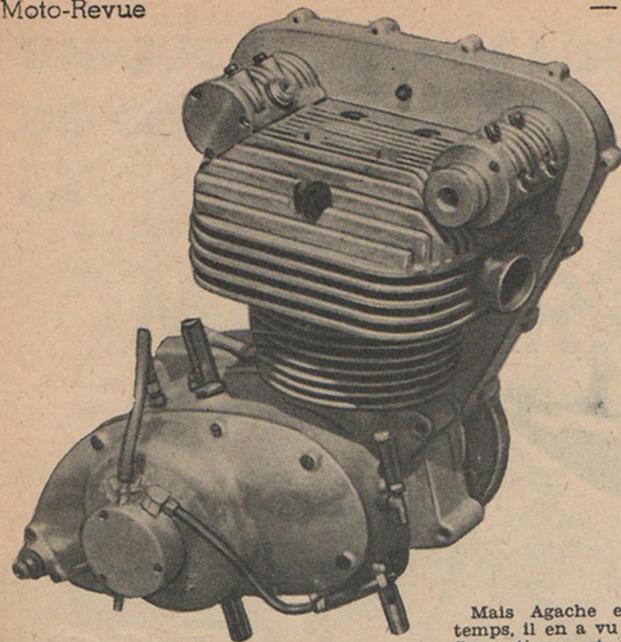
Ci-contre : la fourche et le frein avant. La partie suspension peut être considérée comme une des mieux étudiées de la production actuelle, car elle dérive directement de la machine de cross. Le frein est un « Rossignol » à 3 mâchoires, mais ne sera pas retenu pour la fabrication en série, son prix de revient étant assez élevé.



Ci-dessus : le capotage de phare donne une silhouette au goût du jour. Le guidon n'est pas définitif et sera remplacé par un modèle moins large et plus « sport ». Ci-dessous : la partie motrice entière est très homogène. Notons la forme heureuse du réservoir d'huile, qui s'insère dans les tubes du cadre.

Ci-dessous : le moteur « tout alu » de la Mazoyer est sans contestation possible d'inspiration britannique. Toutefois, sa ligne classique demeure personnelle.



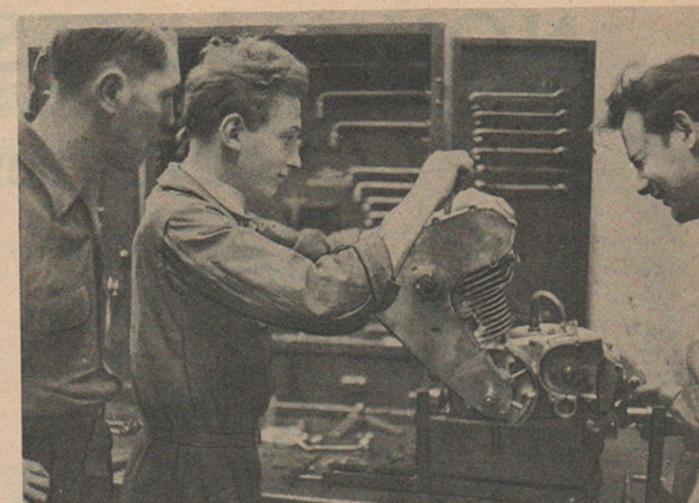
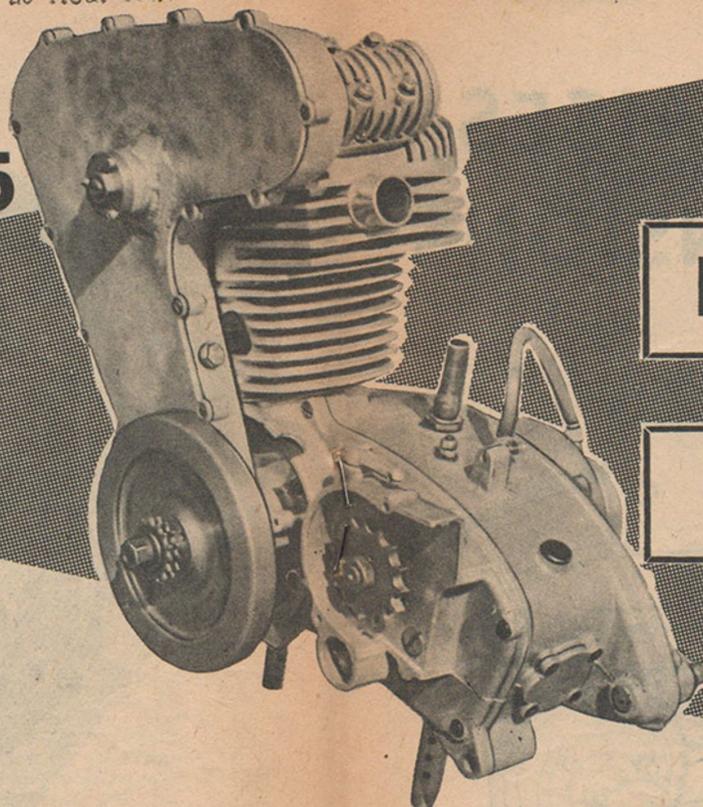


Le 175

YDRAL

DOUBLE

ARBRE



Agache sait être un fin mécanicien en même temps qu'un fin pilote.

L'esprit sportif de la maison Ydral, et de son metteur au point Agache, fait plaisir à constater. Cela témoigne que toute idée de progrès technique et de prestige est loin d'être morte chez ce jeune constructeur français, dont l'effort devrait donner à réfléchir à bien d'autres.

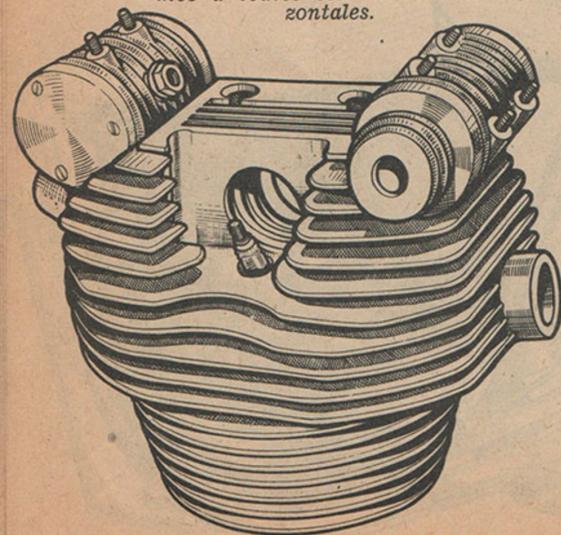
Lors de la dernière course de côte Lapize, nous avons présenté rapidement à nos lecteurs un très intéressant prototype de compétition, la 175 Ydral à distribution par double arbre à came en tête. Depuis le mois de mars, cette 175, qui a disputé quelques épreuves, est souvent allée à Montlhéry, banc d'essai incomparable, et si l'allure générale n'a guère changé, par contre le moteur a été travaillé d'une manière heureuse. Si la vitesse de pointe n'a guère augmenté, par contre, le moteur donne sa puissance d'une manière de plus en plus régulière.

Rue du Débarcadère, nous avons trouvé Agache qui a la responsabilité de mener à bien la mise au point du moteur Ydral compétition, devant son 175 cmc. en petits morceaux.

En effet, lors de la course de Charleville, alors que tout se passait très bien, une queue de soupape se sectionna à la hauteur de la gorge ; la soupape toucha le piston, détériora celui-ci, ainsi que la culasse, tordit la bielle, etc...

C'était, évidemment, outre l'abandon, une panne qui immobilisait sérieusement la machine, et contrariait la mise au point.

La différence notable, à la vue, entre la nouvelle culasse et l'ancienne, est que la première nommée a toutes ses ailettes horizontales.



Mais Agache est sportif depuis longtemps, il en a vu d'autres, il est aussi très flegmatique, et il raconte tout cela le sourire aux lèvres, en pensant déjà comment il s'évitera une pareille casse la prochaine fois.

Le moteur étalé devant nos yeux, Agache nous parle de celui-ci.

D'abord les carters.

Des carters d'Ydral deux temps, dans les parois desquels on a percé de bons trous à la hauteur du vilebrequin, pour éliminer l'effet de pression et de dépression recherché dans un deux temps à Carter pompe, mais néfaste dans un 4 temps. Côté gauche, une cage a été rapportée, de manière à ce qu'il y ait deux roulements pour supporter la queue de vilebrequin.

Enfin, la paroi inférieure du carter principal est percée en deux endroits pour laisser passer deux plongeurs qui front chacun dans un carter d'huile rapporté. Les goujons de fixation du cylindre et de la culasse sont en acier spécial, vue la puissance développée.

Cylindre en alliage tourné dans la masse. Chemise de série (Agache insiste sur ce point), chemise dans laquelle, évidemment, les lumières n'ont pas été percées.

Passons maintenant à la culasse, ou plutôt les culasses, car il y en a deux types.

Le premier modèle avait des passages de gaz très généreux (admission 28 mm, échappement 35 mm). Extérieurement on la reconnaît à ses ailettes supérieures verticales, alors que sur le second modèle toutes les ailettes sont horizontales.

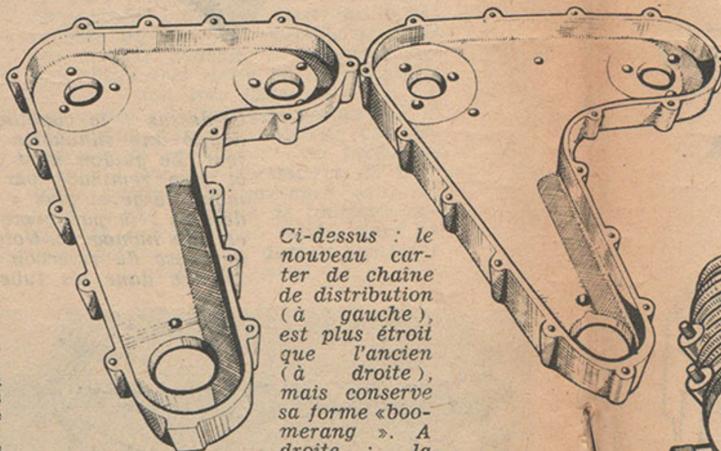
Mais cette deuxième culasse, toujours fraisée dans la masse, et représentant un joli travail, a des passages de gaz nettement plus petits (admission 25,5, échappement 31 mm). On obtient ainsi une vitesse de gaz plus grande, et dans la pratique, Agache trouve que le moteur conserve nettement mieux son régime, s'asseyant moins lorsqu'il roule avec le vent dans le nez.

L'angle des soupapes est également différent et a été ramené de 90 à 70°. Enfin cette culasse est plus légère que la première.

Cet angle différent des soupapes a amené un remaniement de la distribution.

Les arbres à cames sont entraînés par une chaîne double de 8. Le couvercle de chaîne de distribution a désormais une forme boomerang moins accentuée (voir dessins comparatifs).

Les arbres à cames, qui tournent sur des roulements à billes, attaquent directement les soupapes par des pousoirs non-ajourés. Ces soupapes sont chacune rappelées par 2 ressorts concentriques.

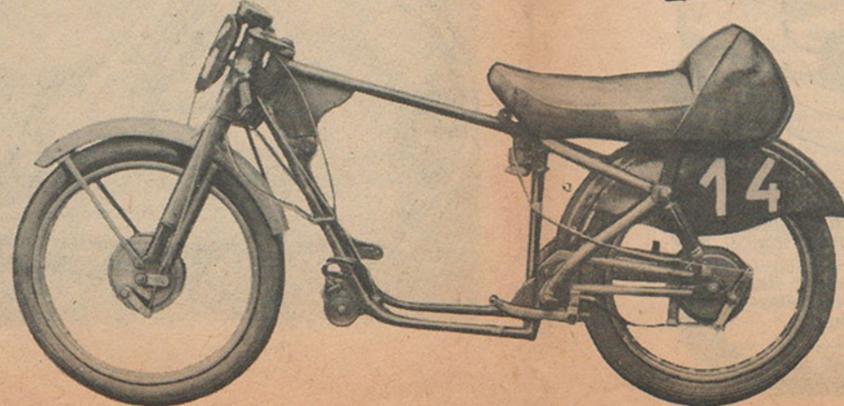
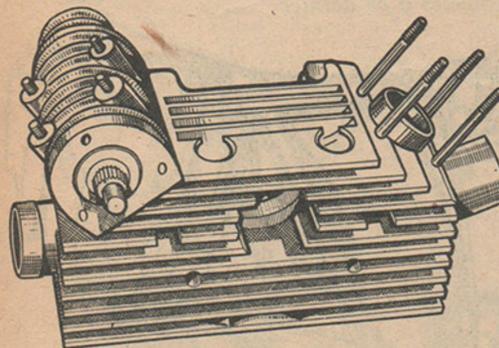


Ci-dessus : le nouveau carter de chaîne de distribution (à gauche), est plus étroit que l'ancien (à droite). A droite : la nouvelle culasse fraisée et de forme, en plan, rectangulaire.

Le piston Goetz est une ébauche du deux temps de série, mais usinée différemment, avec des passages pour les soupapes. Il comporte deux segments d'étanchéité et un râcleur.

Les masses de vilebrequin sont en acier nickel-chrome. L'embellissage a d'ailleurs exactement les mêmes cotes que celui du 2 temps.

L'embrayage tout acier comporte 6 disques. Grâce à un traitement spécial, il est donné à la tôle les mêmes propriétés anti-grippantes qu'au bronze.



L'ancien cadre double berceau qui reçoit le moteur. A noter la magnéto qui y reste fixée et les jantes de 17 pouces.

Sur le premier moteur, les principaux ennuis vinrent de la boîte de vitesses. En effet, les pignons fous tournaient sur des arbres à cannelures, et il arrivait, à des régimes supérieurs à 8.000 t.-m., que les arbres bleuissent, et que la boîte grippe. Depuis, remède a été apporté, tous les pignons étant montés sur aiguilles : on peut, à l'arrêt, faire tourner le moteur à 10.000 t.-m., ce n'est pas la boîte qui protestera.

En outre, chaque pignon est percé d'un petit trou, de manière à ce que de l'huile vienne lubrifier les aiguilles.

A l'avant du bloc-moteur, nous trouvons une magnéto Lucas Racing entraînée par chaîne. La bougie d'allumage est une Marchal type CR 3H.

Comme carburateur, Agache a choisi un Dell'Orto SS 25, le gicleur couramment utilisé étant un 135.

Si le constructeur ne peut fixer exactement la puissance, par contre le régime de puissance maximum est à 9.000 t.-m., et le couple maximum aux environs de 8.000 t.-m. A la conduite, il n'y a donc pas lieu de dépasser les 9.000 t.-m., mais sur les intermédiaires, le moteur a « encaissé » des régimes de 11.000 t.-m. sans aucun affolement de la distribution.

Au point de vue performance, le meilleur tour enregistré jusqu'ici à Montlhéry fut bouclé en 17" 2/5, soit une moyenne de 136 kmh. 400 sur 2.500 m. ! Les performances moyennes s'écartent très peu de ce maximum grâce à la stabilité de puissance du moteur, ceci étant une conséquence de la température raisonnable du fonctionnement.

C'est là un résultat très encourageant, qui place l'Ydral parmi les plus rapides 175 cmc. français.

Jusqu'à présent, le moteur 4 temps a été monté dans le cadre des deux temps compétition. Ces parties cycles se sont avérées bonnes jusqu'à des vitesses de l'ordre de 120 kmh.

Mais comme le double-arbre dépasse nettement cette allure, Agache redessine un nouveau cadre que nous présenterons prochainement à nos lecteurs.

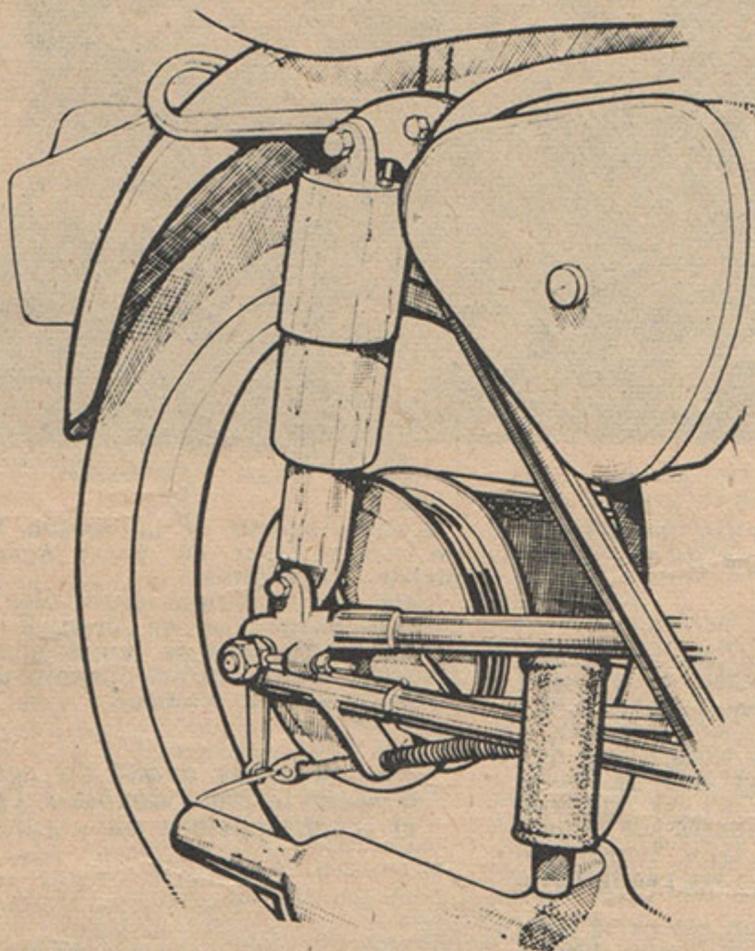
Mais le quatre temps est loin d'être la seule préoccupation de la maison Ydral, qui, parallèlement, travaille toujours son deux temps qui vient de s'illustrer si brillamment au dernier Bol d'Or.

Les éléments avant du cadre : à noter le frein double à l'avant et les dimensions du « guidon ».



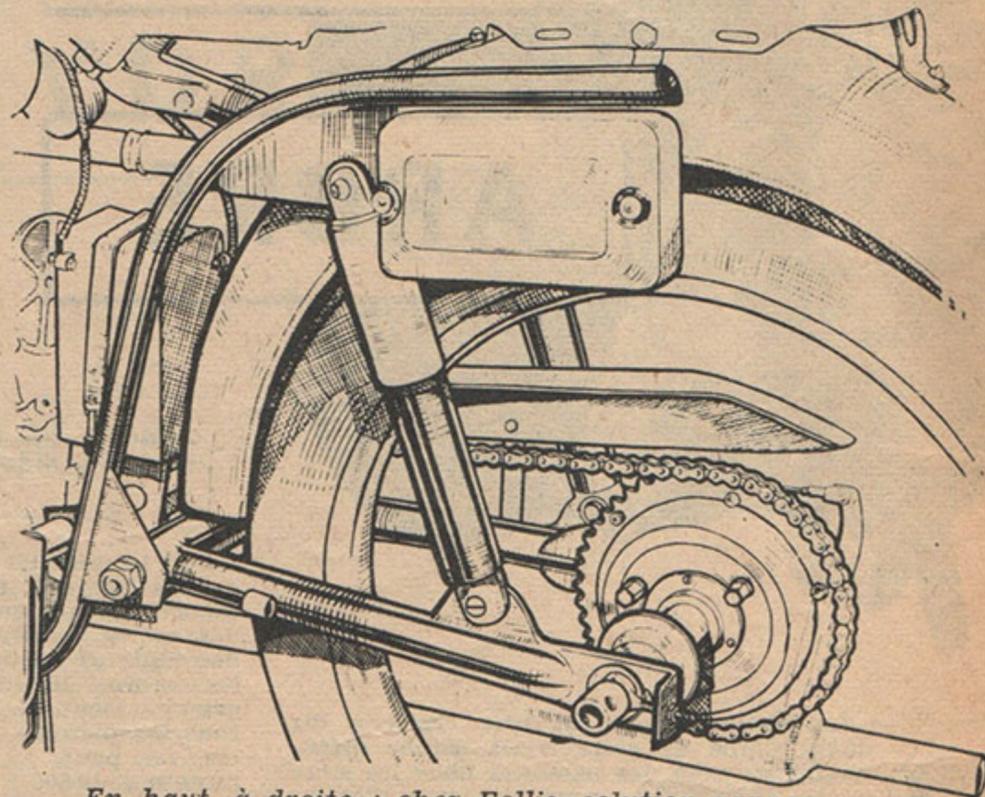
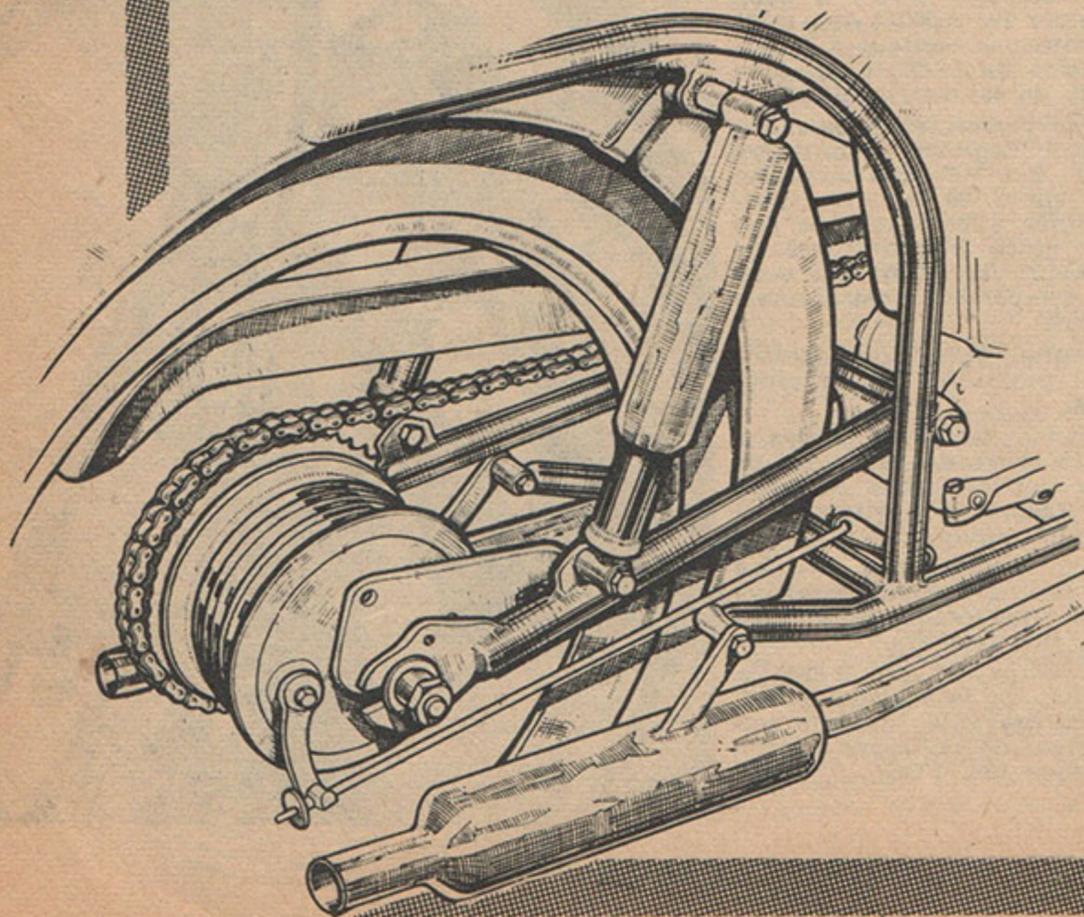
NOUVEAUTES FRANÇAISES

dans les SUSPENSIONS



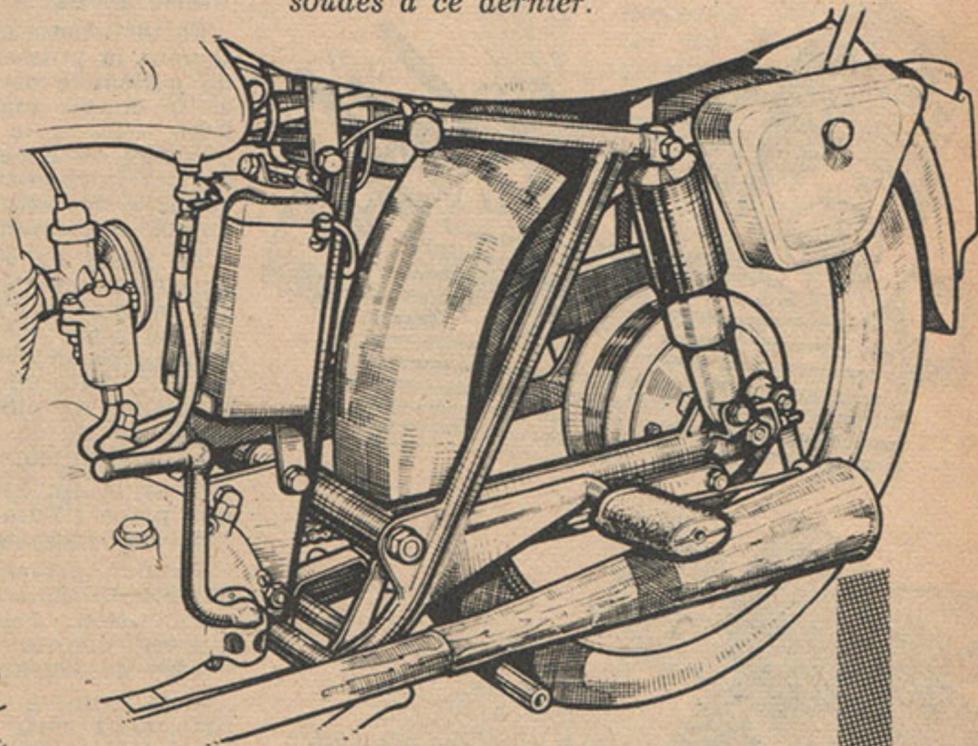
La suspension arrière oscillante est appelée, dans des délais très courts, à supplanter la suspension coulissante. Et si le mouvement a surtout été popularisé par les italiens, nous voyons aussi nos constructeurs français se lancer dans cette voie, parfois avec des réalisations techniques différentes.

En haut, à gauche : chez Guiller, les bras oscillants sont formés d'un tube faisant boucle autour de l'axe d'articulation et se rejoignant à l'axe de la roue.



En haut, à droite : chez Follis, solution rappelant la formule Gilera, avec les tubes du double berceau du cadre venant se terminer en haut du garde-boue, et le petit coffre à outils appliqué à ce dernier.

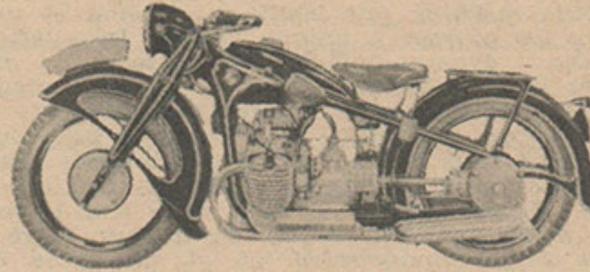
L'aspect général est sensiblement identique chez « La Nordiste », en bas et à gauche, bien que les éléments arrière du cadre ne soient pas le prolongement du double berceau, mais soudés à ce dernier.



Chez Gima (en bas à droite), guère de tubes cintrés, on préfère les éléments rectilignes soudés à l'autogène.

Chez toutes ces marques, sauf chez Guiller, les éléments élastiques enfermés sous tubes télescopiques, sont notablement inclinés.

Ce qu'ils en pensent



MOBYLETTE & B. M. W. R. 12

Mon frère et moi, nous tenons à vous exprimer notre entière satisfaction pour tout ce qui concerne votre journal que nous attendons toutes les semaines avec impatience. Nous sommes « mordus » de belle mécanique et de machines rapides ; aussi voudrions-nous, par cette lettre, apporter notre contribution à votre rubrique « Ce qu'ils en pensent » que nous suivons avec beaucoup d'intérêt !

Nous voudrions surtout vous parler de deux machines entièrement opposées : la 750 BMW R 12, et la MobyLETTE Motobécane.

D'abord la BMW R 12. En moins de deux ans, nous avons parcouru, avec cette moto, environ 22.000 kms. Nous l'avions achetée à bas prix chez M. Charrier de St-Cloud, sans l'avoir vue, et nous avons été bien servi ; merci encore M. Charrier. C'était une machine de deuxième main et vu le prix, en assez mauvais état extérieur. Mais à l'intérieur, quelle mécanique ! Une robustesse à toute épreuve, voilà ce qui caractérise avant tout cette machine. Une excellente accessibilité de tous les organes, un bloc complet assez facile à nettoyer, etc... toutes ces qualités bien connues des amateurs de BMW, qualités qui sur les nouveaux modèles sont encore bien plus accentuées. Sur les plus de 20.000 kms la machine n'a jamais vu un mécanicien, il faut dire que s'il y a quelque chose qui ne marche pas, nous tenons lieu de mécanos.

Qualités du moteur : bonne souplesse, assez de puissance à bas régime (excellente machine pour le sidecar), permet de descendre à 30 kmh. en 4°. Accélérations assez bonnes. Ne chauffe jamais exagérément, monte presque toutes les côtes en 4° sans peiner. Consommation en tourisme 4 l. 500 (pour une 750 !). Vitesse maxima 110 kmh. chrono à deux en position assise (modèle à 1 carburat.). Meilleurs résultats obtenus avec huile Castrol, bougies Lodge H14. En résumé, moteur pas poussé du tout, capable néanmoins de performances honnêtes, permettant de réaliser, si on conduit un peu « sport », des moyennes acceptables.

Boîte de vitesses : la première est beaucoup trop démultipliée. Un gros inconvénient est le manque de sélecteur ; cependant la commande à main avec levier à rotule est très bien réalisée.

En ce qui concerne la partie cycle, excellent freinage. Transmission à cardan absolument sans entretien. Cadre d'une robustesse prodigieuse, et tout de même léger. Mais il y a des inconvénients : fourche télescopique trop dure en solo ; absence de suspension arrière (tenue de route néanmoins très bonne, permettant sur bonne route des virages rapides). Garde-boue pas assez enveloppants.

A notre avis, la disposition des cylindres d'un flat-twin n'est pas un inconvénient, car à la suite d'une chute, il n'y a presque pas eu de dommages. Nous considérons les pare-chocs comme gênants et superflus. Pour résumer, nous sommes très content de la machine et, pour avoir quelque chose de plus moderne, de plus confortable et de plus rapide, nous ne voudrions qu'une BMW : nous envisageons donc l'achat d'une R 51/3.

Maintenant vient le tour de la MobyLETTE.

Nous en possédons deux que nous employons tous les jours ; en service depuis juillet 51, chacune d'elles a aujourd'hui ses 15.000 kms, faisant plus de 40 kms par jour et quelquefois de nombreux kilomètres le dimanche. Impression générale très bonne pour ce que doit être la machine (un vélo motorisé et non une moto). Moteur de puissance moyenne pour la cylindrée, pourtant assez nerveux. Nous avons légèrement gonflé un des exemplaires qui a de bonnes reprises maintenant. Vitesse de nos machines, en position couchée, plus de 45 kmh. (chronométré pour l'une des deux). Consommation normale environ 1 l. 5 (plutôt un peu moins).

Les deux machines ont été utilisées par tous les temps,

pendant tout l'hiver, presque sans entretien ; un peu de graisse sur la chaîne et c'est tout. Les chromes n'ont malheureusement pas tenu à ce régime là ; tout est rouillé...

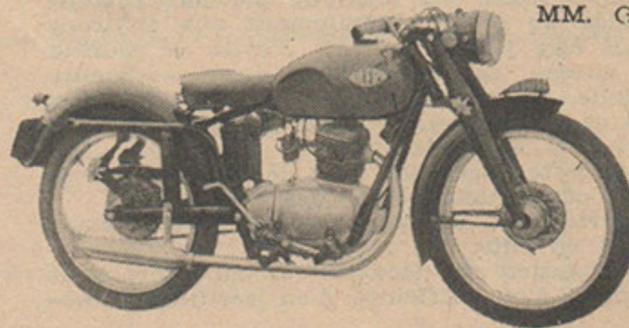
Autres inconvénients : selle trop en avant, position « grand-père », mauvaise accessibilité du carburateur dont le filtre se bouche souvent, gicleur difficile à démonter, les embielles prennent un peu de jeu. Par contre les cylindres sont comme neufs malgré notre façon de rouler toujours à fond. Tenue de route très bonne (virages presque avec tous les gaz). Cadre très robuste. Freins bons par temps sec, inexistant par temps mouillé.

Équipement électrique laisse à désirer. Éclairage faible ; pas d'éclairage ni de sonnette quand le moteur est en panne. Allumage sujet à des pannes fréquentes (vis platinées, troisième paire sur l'une des machines, deuxième sur l'autre).

Autres inconvénients : bruits mécaniques désagréables, surtout après un certain kilométrage. Bouchon de réservoir à un mauvais emplacement. Câbles électriques à l'intérieur des garde-boue peu accessibles en cas de panne. Usure et jeu du plateau de la transmission à courroie, dans le roulement à aiguilles. Peinture de qualité moyenne. Comme sur tous les 2 temps, suintements d'huile sur tout le moteur, impossibles à supprimer.

Toutes ces petites choses qui ne sont pas de vrais grands défauts ne peuvent nous empêcher de louer cette réalisation qui a vraiment fait ses preuves entre nos mains. La MobyLETTE pourrait être sans reproche si le constructeur voulait bien attacher un peu plus de soin à de nombreux petits détails, à l'exemple des constructeurs étrangers (il faut malheureusement le dire). Je pense à certains cyclomoteurs italiens et allemands.

MM. G. et A. OBERLE,
Graffenstaden



125 GILERA SPORT

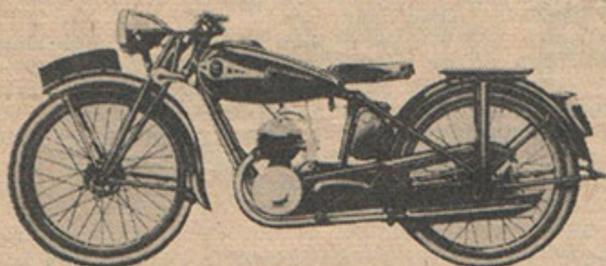
Fidèle lecteur de votre revue et lisant votre rubrique « Ce qu'ils en pensent », je me permets de vous donner mes impressions sur ma machine : une Gilera 125 tourisme, type G.125.

Tout d'abord machine typiquement italienne et s'éloignant des chemins battus : jantes en dural, freins à ailettes d'un diamètre inusité sur un 125 (150 mm), fourche en tôle emboutie (genre DKW d'avant-guerre), suspension arrière oscillante, peinture noire et réservoir rouge. Cette machine étrangère, achetée au 1^{er} juin 1952 à environ 10.700 kilomètres. Pannes très rares : deux crevaisons, attache rapide de chaîne cassée et un plomb de phare, c'est tout. Quelques solutions heureuses : enfin un très beau moteur 4 temps culbuté, à tous points de vue : culasse de « 2 temps », très plate, mais large, un bloc moteur à faire rêver une 250 ou 350 2 temps d'Europe centrale. Bloc ovoïde parfait sans bosses et ce des deux côtés. Cadre robuste en gros tubes et suspensions ad hoc. Fourche avant un peu dure, mais suspension arrière

Ce qu'ils en pensent

très souple d'un grand débattement, toutes deux réglables, donnant sur cette petite machine une bonne suspension et une aptitude à prendre les courbes à grande vitesse. Installation électrique impeccable : dynamo-bobine plus batterie. La dynamo recharge très bien la batterie, grâce à un disjoncteur. Frein-moteur bon et freins avant et arrière très puissants et ne chauffant jamais. Côté mécanique : le moteur a beaucoup de qualités, mais deux tous petits défauts : culbuterie assez bruyante (à mon avis) et 2^e vitesse craquant un peu si on la passe trop vite. Moteur rapide (environ 5.800 t.-m.), très nerveux pour un 4 temps, ceci est dû au moteur carré : 54x54, malgré une faible compression 5,5 et une pipe de 16 mm au carburateur. Ce moteur, sans être sensationnel, est robuste, aussi rapide qu'un bon 4 temps 4 vitesses français et peut battre en pointe un ou deux de ceux-ci malgré ses trois vitesses. Faible consommation presque incroyable : 2 litres aux 100 kms. Où sont certains 2 temps français à côté? Cette consommation est obtenue en roulant seul à 65-70 kmh. de croisière, sans « cravacher » de temps en temps, malgré que je sois très jeune. Je mène ma machine calmement, car elle coûte cher et je fais « durer le plaisir ». Enfin, en résumé, bonne petite machine, prête à tout moment, en tous temps, peu d'entretien, propre, économique, finie dans tous ses détails, attirant l'œil par sa forme et ses couleurs.

Mr M. BERGERE,
Fontenay-sous-Bois (Seine)



100 cc MAGNAT-DEBON

Pour votre rubrique « Ce qu'ils en pensent », voici quelques mots au sujet du vélomoteur Magnat-Debon 100 cmc. que j'utilise depuis un peu plus d'un an.

Kilomètres parcourus : 7.500 environ, dont la moitié en duo. Peu de parcours urbains, ma machine me sert surtout aux sorties dominicales. Je roule généralement aux environs de 60 kmh., ceci sans être jamais à fond. J'évite de monter au-dessus de cette vitesse, car la consommation augmente alors exagérément (elle est normalement de 2,5 à 3 litres suivant les parcours et la charge). J'utilise les bougies KLG type CL5 et graisse à 5 % de Castrol XL.

Quelques défauts à cette machine, dont le premier est le plus grave, les autres concernant plutôt des détails :

1^{ère} vitesse trop courtée, d'où un trou entre 1^{ère} et 2^e, assez gênant aux reprises et en ville.

Certains écrous de fixation du bloc-moteur au cadre sont difficilement accessibles, d'où difficulté d'en vérifier le blocage.

Pédale du frein arrière actionnée au talon, ce qui est gênant lors du transport du passager.

Le garde-boue avant protège mal des projections d'eau sur route mouillée.

Voici, par contre, les qualités principales de ma machine : Moteur souple, très endurant, ayant de bonnes reprises sur toutes les vitesses et même avec passager.

Bloc moteur très étanche, facile à nettoyer.

Excellent refroidissement grâce aux ailettes du cylindre de grandes dimensions.

Très bonne tenue de route, la fourche télescopique très souple ne talonne pas.

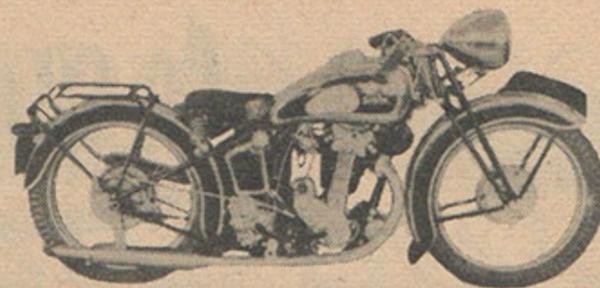
Selle très confortable.

Bon freinage et bon éclairage à toutes les allures.

Belle présentation, émail noir de bonne qualité, sans aucun chrome, ils ne risquent donc pas de se piquer.

En bref, une bonne petite machine sûre et robuste, sans aucune prétention sportive, mais capable de faire n'importe quelle route, à condition de n'être pas pressé.

M. J. DUCHESNE,
Clermont-Ferrand (P.-d.-D.)



250 MONET-GOYON

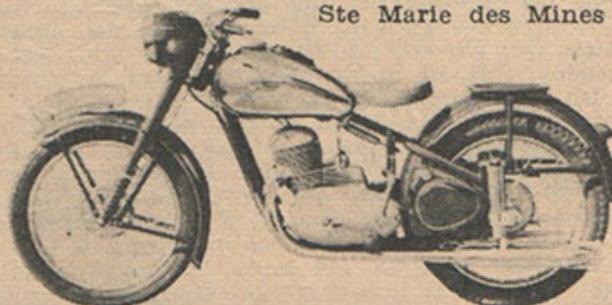
J'ai une 250 Monet-Goyon culbutée depuis 2 ans, qui n'est revenue, toutes taxes comprises, à près de 140.000 fr. Je l'ai rodée très consciencieusement, pas une seule cote franchie avant d'avoir mes 2000 kms. J'ai parcouru plus de 7.000 kms à ce jour. Côté rendement, elle est excellente, sa tenue de route est parfaite, sa selle Murcia en caoutchouc large et confortable. J'ai fait plusieurs fois 350 kms en ne m'arrêtant qu'une demi-heure, en 7 h. 30, arrêt compris (moyenne 50 kmh.). Jamais elle n'a donné des marques de défaillance ou de fatigue. Pour connaître sa force en montagne, à deux nous avons imaginé un circuit de 210 kms, comprenant 4 cols, dont un de 10 kms. Presque tous ont été montés en 2^e, à part quelques passages en épingle à cheveux en première. Avec 4 arrêts de quelques minutes, il nous a fallu 5 heures, ce qui nous donne la moyenne horaire de 35 kms en pays accidenté.

Voyons maintenant les inconvénients :

Les culbuteurs ne sont ni enfermés ni protégés. Les écrous de réglage des culbuteurs ont vu leurs filetages « foirer » presque en même temps. Le passage des vitesses au sélecteur est assez dur, notamment de la 2^e à la 3^e. Il faut souvent appuyer deux fois. La boîte de vitesses perd l'huile en roulant, côté chaîne. Cette huile, projetée sur le carter et la chaîne, glisse vers l'arrière, tombe sur la roue et graisse le pneu ! Le chromage des roues est médiocre. Malgré la précaution de huiler mes jantes par temps de pluie, elles sont piquées et tachées. Les sacoches sont trop petites, l'outillage est insuffisant (pas même une clé à bougies !). Le frein avant faible et la béquille trop étroite ne soutient pas fermement la machine.

Mais il est juste d'ajouter aussi que Monet-Goyon a abandonné la série des 250 pour une 200 plus moderne, qui, espérons-le, donnera entière satisfaction aux heureux possesseurs.

Mr. J. MEYER
Ste Marie des Mines (Ht-Rhin)



250 JAWA

C'est avec plaisir que j'ai lu dans « Moto-Revue » du 1^{er} mars, la reproduction de la lettre de M. Schmidlin concernant la Jawa 350 cmc. Possesseur moi-même d'une Jawa, je voudrais, s'il était possible que cette courte lettre paraisse, donner mes impressions sur la 250 cmc. de la célèbre marque Tchécoslovaque.

C'est une machine identique à la 350 cmc., à part le moteur. Jusqu'à maintenant cette machine m'a donné entière satisfaction ; au début, quelques ennuis avec le rupteur que j'ai d'ailleurs fait remplacer, tout cela encore sous le joug de la garantie.

Elle est évidemment beaucoup moins douce que la 350, mais certainement aussi puissante au démarrage. Dans la partie cycle il y a également un léger inconvénient, le rayonnage de la roue arrière gagnerait à être légèrement plus fort. C'est là que finissent les critiques et que commencent les éloges. Sur route, au chrono, en position profilée, elle atteint le 110 kmh. ; mais une fois de plus, rappelons que l'on ne fait pas de tourisme à plat. La tenue de roue et la suspension sont remarquables à toutes vitesses. A 70 kmh. de moyenne, la consommation s'élève à 2 l. 1/2 ou 3 l. suivant le parcours et le vent.

Pour le graissage j'emploie de l'huile « Antar Sport 2 » très fluide. La bougie est une Bosch à degré thermique de 175, avec laquelle je n'ai eu aucune « perle » durant 5.000 kms.

En un mot la Jawa 250 est une vaillante machine se comportant aussi bien en ville que sur route. C'est une moto racée, très aérodynamique et suffisamment rapide pour permettre à son propriétaire de faire d'excellentes moyennes.

E. FRANCK, Paris-16^e

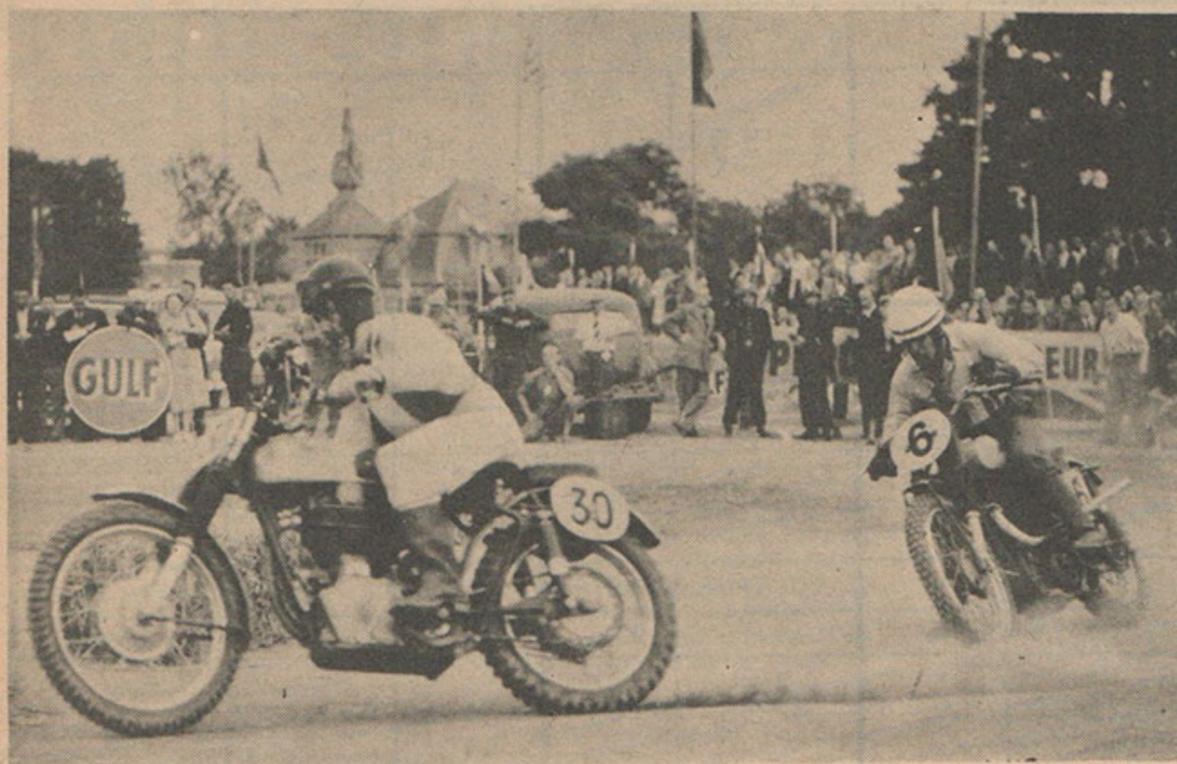
DIAGRAMMES DE DISTRIBUTION									
TYPE	ADMISSION		ÉCHAPPEMENT		TRANSFERT		ANGLE DE DÉCAL. ENTRE LES PMH DES 2 PISTONS		
	OUVERTURE AVANT ET FERMETURE APRÈS PMH	DURÉE	OUVERTURE AVANT ET FERMETURE APRÈS PMB	DURÉE	OUVERTURE AVANT ET FERMETURE APRÈS PMB	DURÉE	AVANCE DE L'OUV. DE L'ÉCH. SUR CELLE DU TRANSFERT	RETARD DE LA FERMET. DU TRANSFERT SUR CELLE DE L'ÉCHAPPEM.	ANGLE DE DÉCAL. ENTRE LES PMH DES 2 PISTONS
250 S4	70,5/53,5	124	76/55,5	131,5	48/67	115	28	11,5	19,75
250 TT	81,2/63,5	144,7	82,5/62,5	145	55/75	130	27,5	12,5	20
TL 125 ET TL 150	75,5/54,5	130	74,5/49	123,5	35,5/60	95,5	39	11	25
TS 125	71,5/51,5	123*	78/53	131	40,5/66	106,5	37,5	13	25,25
SL 125	69/49	118*	78,5/53,5	132	39/66	105	39,5	12,5	26
TF 250 ET TFS 250	74,5/57,5	132*	76/54	130	42/66	108	34	12	23

* AVEC 2 CARBURATEURS.

Caractéristiques et Réglages des PUCH

COTES CARACTERISTIQUES												
TYPE	ALÉSAGE EN M/M	COURSE EN M/M	ENTRAXE ENTRE LES 2 CYLINDRES EN M/M	ENTRAXE "L" ENTRE LES OEILS DE LA BIELLE PRINCIPALE EN M/M	ENTRAXE "L" ENTRE LES OEILS DE LA BIELLE AUXILIAIRE EN M/M	RAPPORT "L" ENTRE L'ENTRAXE "L" DE LA BIELLE PRINCIPALE ET LA COURSE DU PISTON	HAUTEUR DE LA LUMIÈRE D'ADMISSION EN M/M	HAUTEUR DE LA LUMIÈRE D'ÉCHAPPEMENT EN M/M	HAUTEUR DE LA LUMIÈRE PRINCIPALE DE TRANSFERT EN M/M	HAUTEUR DU PISTON AU-DESSUS DE SON AXE EN M/M	LONGUEUR DE LA JUPE DU PISTON EN DESSOUS DE SON AXE EN M/M	HAUTEUR TOTALE DU PISTON
TL 125	2x38	55	45	117	86	2,128	14,5	13	8,5	43,5	23,5	67
TL 150	2x40	59,6	45	117	86	1,968	14,5	13	8,5	45	22,8	67,8
TS 125	2x38	55	44	117	86	2,128	13	14	9,5	43,5	23,5 E 13,5 T	67 57
SL 125	2x38	55	45	117	86	2,128	12	14,5	9,8	43,5	23,5 E 13,5 T	67 57
TF 250	2x45	78	53	158,2	122	2,033	18	19	13	60	32	92
TFS 250	2x45	78	53	158,2	122	2,033	18,4	18,5	13,7	60	32	92
125 RS VERSION COURSE DE LA SL 125	2x38	55	45	117	86	2,128	51-36 = 15*	82,5-66 = 16,5*	63-52 = 11(x2)* 62-52 = 10(x1)*	43,5	23,5 E 13,5 T	67 57
250 S4	2x45	78	50				18	19	14,5			
250 TT (COMPÉTITION 1932)			50				19	23	19			

E = PISTON DU CYLINDRE ÉCHAPPEMENT
 T = PISTON DU CYLINDRE TRANSFERT
 * = MESURES À PARTIR DE L'EMBASE DU CYLINDRE



GRAND PRIX DE BELGIQUE DE MOTO-CROSS

Cette année encore, c'est l'élite de la spécialité qui s'est confrontée sur le circuit désormais fameux de la Citadelle de Namur, et nos amis belges démontrèrent ainsi une fois de plus la valeur de leur contingent de pilotes, dont on peut affirmer qu'ils tiennent dans le moto-cross la place enviée que les britanniques conservent dans la vitesse pure.

Comme chaque fois qu'il s'agit d'une épreuve méritant réellement la qualification « Internationale », la Fédération motocycliste belge avait pris l'organisation en mains avec le concours du club local, et comme toujours également, ceci dit sans flatterie, cette organisation s'est révélée impeccable : tribunes aménagées, cabines téléphoniques pour les journalistes, service d'ordre très complet et courtois, sonorisation parfaite du circuit, avec des micros placés aux « points stratégiques » et servis par des speakers de talent... tout cela dans le but de satisfaire surtout la foule énorme des spectateurs friands de ces compétitions.

La récompense de tous ces dévouements connus et inconnus, c'est qu'une très belle réussite populaire et sportive est venue confirmer que nos amis belges sont dans la bonne voie, et il serait souhaitable que davantage de « responsables » de notre sport en France et ailleurs, viennent s'imprégner là d'idées qui leur sembleraient tellement neuves !

Peut-être certains de nos lecteurs trouveront que ces éloges à l'égard d'une organisation étrangère sont excessifs et frisent la flagornerie, alors dans ce cas, c'est qu'ils n'ont jamais connu l'immense plaisir d'assister à un Grand Prix de vitesse à Francorchamps ou à un Grand Prix de Moto-Cross à Namur.

LES EPREUVES

Voulant trancher la controverse qui oppose toujours les partisans des « séries » et ceux de la course unique, cette année la F.M.B. avait choisi cette dernière formule, et personne ne s'en est plaint, au contraire, car mise à part la plus grande difficulté du départ en ligne d'un plus grand nombre de pilotes, cette formule est certainement plus probante quant au résultat final, et le public « suit mieux ».

A 13 h. 20, le départ est donné à 17 juniors pour 7 tours du circuit de 3 kms 500. C'est Scaillet qui, dès le premier tour mène la danse, mais il est bientôt pourchassé par Rody, alors que le peloton suit à près de 30 secondes déjà ! La course se poursuit longtemps dans le même ordre, cependant que Fifi et Paquet font des prouesses et gagnent des places dans le gros de la troupe. La poursuite est toujours aussi mouvementée entre Scaillet et Rody, mais le premier nommé, malchanceux, brise sa chaîne et doit céder la première place à son suivant Rody, qui terminera avec une avance de 37 secondes sur le deuxième au classement.

RESULTATS

1. Rody 34' 13" ; 2. Vervloessem 34' 50" ; 3. Scevenels ; 4. Nery ; 5. Fifi, etc. Tour le plus rapide par Fifi en 4' 39".

LES SENIORS

A 14 h. 15, c'est le tour des seniors de se placer devant la « ficelle » du départ et ils

sont quinze à vouloir particulièrement se distinguer, car c'est dans leurs rangs que sont puisés les futurs internationaux. Les pistes ont été maintenant amplement labourées par la première course et la poussière s'élève haut dès le démarrage. Kinet a réussi à prendre la tête et entend profiter au mieux de cet avantage. Il animera d'ailleurs toute la course jusqu'au dernier tour, au cours duquel (lui aussi) verra sa chaîne le lâcher, permettant ainsi à son rival Fige de remporter la victoire alors qu'il n'avait jamais été inquiété sérieusement par lui durant l'épreuve. La course, malgré le cavalier seul mené presque de bout en bout par Kinet, était intéressante à suivre, car les poursuivants se battaient furieusement entre eux et il faut citer particulièrement pour leur fougue, à part Fige, le vainqueur officiel, les Cordonnier, Fruythof, Libouton, Van Pee, qui donnèrent au public de belles émotions.

RESULTATS

1. Fige (Saroléa) 45' 18" ; 2. Cordonnier (F.N.) ; 3. Fruythof (BSA) ; 4. Libouton (Matchless) ; 5. Van Pee (F.N.) ; 6. Cremer (Saroléa) ; 7. Colin (Triumph) ; 8. Nolet (Saroléa) ; 9. Bechout (BSA) ; 10. De Rycke (Saroléa). Tour le plus rapide par Kinet en 4' 25".

LES INTERNATIONAUX

Et c'est enfin le rassemblement des vedettes de la journée, les internationaux, qui représentent le Danemark, la Suède, l'Angleterre, la Belgique et aussi pour notre grande satisfaction, la France.

Ils sont là 24 pilotes, revêtus du dossard aux couleurs de leur nationalité, et dans le silence qui s'est fait spontanément parmi la foule, le tableau ne manque pas d'une certaine grandeur.

Ils auront à couvrir 18 tours, soit environ 63 kms. et il est à présumer que sur une distance aussi peu usitée, les incidents vont se multiplier, il serait téméraire de parier trop gros sur l'un ou l'autre des concurrents !

Le départ est absolument étourdissant, c'est une ruée sans merci de ce quarteron de coureurs dont chacun veut aborder le premier les virages qui succèdent tout de suite à l'esplanade du « start ». Aussi c'est comme un soupir de soulagement que l'on sent monter du public, quand le dernier pilote passe devant les tribunes ayant pris sa place à la queue du peloton qui s'est automatiquement formé, sans l'accident toujours à craindre.

L'anglais Archer a réussi l'enviable performance de s'échapper en tête, étant suivi de près par Leloup, Nic Jansen, Baeten et Mingels.

Le passage de la ligne au premier tour voit ces coureurs dans le même ordre, et ils forment l'avant-garde déjà nettement détachée sur le reste du lot. Le premier tour a été couvert en 4' 23", soit plus vite que le meilleur tour des seniors ! Malheureusement Archer paie très vite son effort du début et rentre au stand à l'issue du second tour.

Notre compatriote Melioli a des ennuis de machine lui aussi et revient au garage. Il reste maintenant en tête, toujours bien détachés : Nic Jansen, Leloup, Mingels et Baeten, 4 belges virtuoses de la spécialité, Jansen prenant le commandement avec autorité. Au quatrième tour, les positions ne varient guère en ce qui concerne

Ci-contre : Baeten qui fournit une splendide course, talonne Leloup et finira par le passer à la suite d'une défaillance des freins du champion de la F.N.

les leaders. Le record du tour est porté à 4' 18" par Leloup qui ne semble pourtant pas tellement disposé à disputer la place à Jansen, et qui, avec son co-équipier Mingels paraît vouloir faire une course d'attente.

Notre compatriote Molinari, bien servi par sa Gilera, et dont c'est la première apparition à Namur, tient très bien sa place au cœur du second groupe et a les honneurs du micro où on le félicite de sa valeur (et d'être français, surtout) ! Vers la fin du sixième tour, Baeten a doublé Mingels, Nic Jansen menant toujours, suivi de Leloup, mais il reste 12 tours à couvrir. Basil Hall a pris la place de Molinari qui est suivi de Meunier, le vainqueur de 1949, (ce fait situe bien la performance de Molinari). Entre temps, Melioli a repris la piste, mais pas pour longtemps et il abandonne définitivement, trahi par sa mécanique. Citons aussi notre compatriote Charrier qui fait une course très courageuse, mais qui paraît encore mal remis d'une récente blessure.

Et à mi-course, c'est un vrai cri de déception qui sourd de la foule : on annonce que Mingels, le champion de Belgique déjà confirmé pour 1953, et qui était parti grand favori, a son réservoir fêlé et doit abandonner en panne d'essence. Nic Jansen garde la tête sans faiblir et peut escompter la victoire, Leloup et Baeten suivent régulièrement. A peu de distance viennent les belges Collée et Van Heuverswijn, un troisième groupe étant formé par Hall, Donnay et Molinari qui se passent et repassent.

Et au treizième tour, ce que beaucoup attendaient se produit : c'est Leloup, déjà si souvent vainqueur sur ce circuit, qui vient en tête, suivi de Baeten, alors que Jansen est relégué à la troisième position. Ces deux pilotes luttent ardemment et réalisent ensemble le meilleur tour en 4' 17". L'opinion unanime est que Leloup va cette fois encore remporter la victoire, mais il faut compter aussi avec la mécanique, et une tringle de frein arrière cassée va empêcher le champion d'Europe de faire la passe de trois.

Baeten, de son côté, en ayant évité de prendre trop de risques, double Nic Jansen à l'avant-dernier tour et franchit en grand vainqueur la ligne d'arrivée, donnant une victoire de plus en cette journée à Saroléa.

RESULTATS

1. Baeten (Saroléa) 1 h. 18' 25" ; 2. Nic Jansen (Saroléa) 1 h. 18' 47" ; 3. Leloup (F.N.) 1 h. 19' 05" ; 4. Van Heuverswijn (Saroléa) 1 h. 21' 08" ; 5. Collée (BSA) 1 h. 21' 10" tous belges ; 6. Basil Hall (Agl. BSA) 1 h. 22' 28" ; 7. Donnay (Belg. F.N.) 1 h. 22' 48" ; 8. Rombouts (Belg. Saroléa) 1 h. 22' 50". A un tour : 9. Somja (Belg. F.N.) ; 10. Meunier (Belg. BSA) ; 11. Molinari (Fr. Gilera) ; 12. Charrier (Fr. BSA). A deux tours : Theuwissen (Belg. Saroléa) ; 14. Marquis (Belg. Saroléa) ; 15. Gully (Belg. Saroléa). A 4 tours : Hansen (Dan. AJS).

Meilleur tour : Baeten et Nic Jansen (4' 17"). Il est remarquable de constater que dans les trois courses, l'impétuosité des leaders de la première heure leur a été funeste.

Aussi bien dans les juniors que dans les seniors et les internationaux, Scaillet, puis Kinet et enfin Nic Jansen avaient mené la ronde sans défaillance pendant presque toute la course de leur catégorie, et servant de boucs émissaires à leurs rivaux, ont été frappés par la fatalité sous la forme d'ennuis mécaniques alors que le but leur était déjà visible !

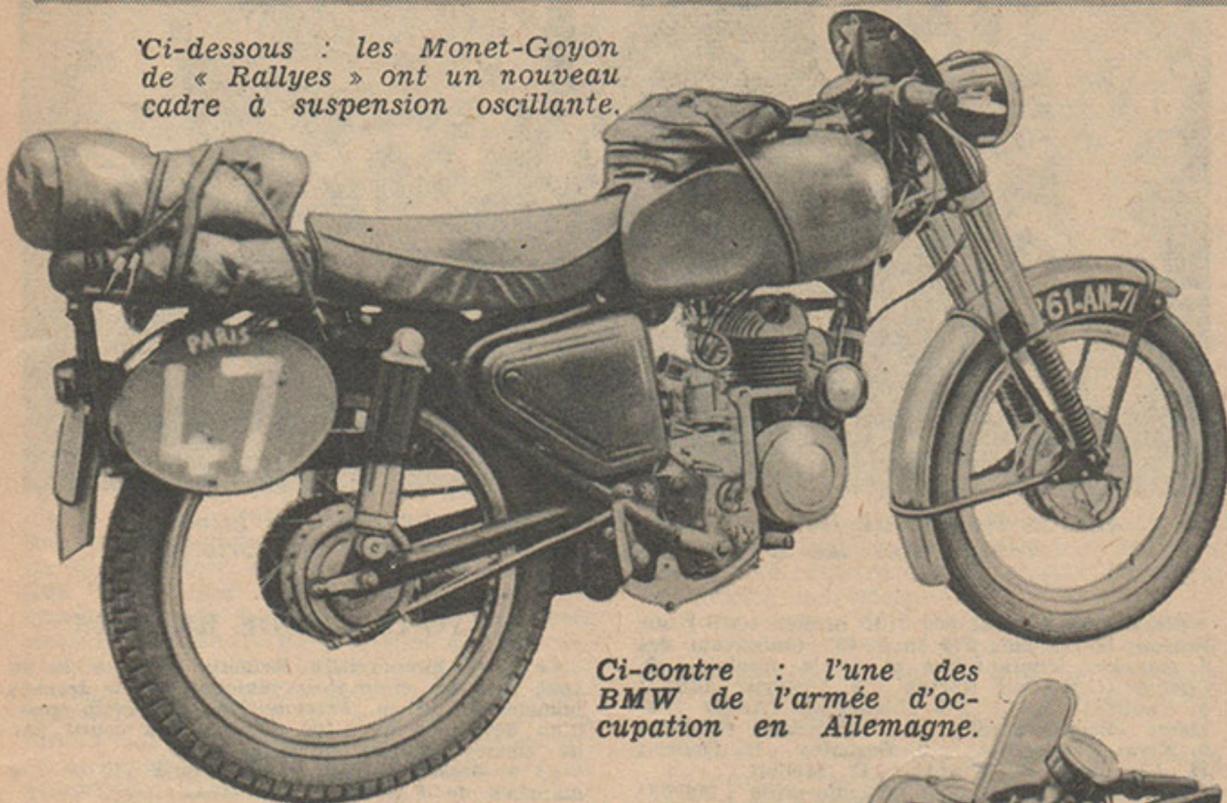
H. F.

Ci-dessous : le vainqueur de la course des juniors, Rody qui termine avec une confortable avance sur le second.

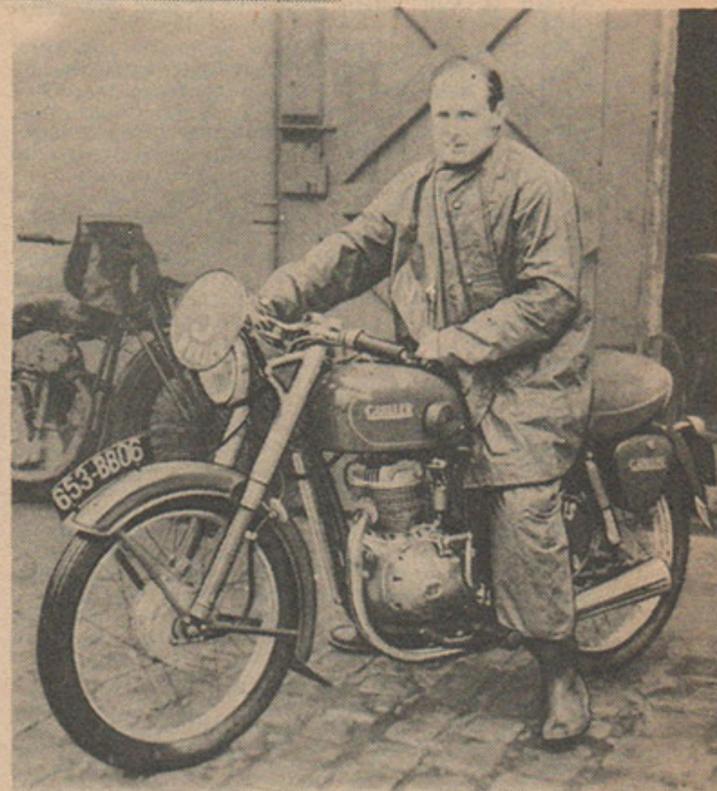


LE SECOND PARIS-MONACO

Ci-dessous : les Monet-Goyon de « Rallyes » ont un nouveau cadre à suspension oscillante.



Ci-contre : l'une des BMW de l'armée d'occupation en Allemagne.



Organisé par l'U.S. Ivry et le M.C. de Monaco, le 2^e Paris-Monaco a remporté un succès dès la réception des engagements dont le nombre total s'élevait à 97. 89 pilotes partirent de Paris pour rallier la principauté et 76 arrivèrent sans encombre dont 43 non pénalisés. Cette épreuve pour sa 2^e édition seulement s'attire déjà les faveurs de nombreux spécialistes ainsi que des organismes sportifs officiels. C'est ainsi qu'on trouvait au départ une délégation de la police militaire d'occupation en Allemagne équipée de BMW impeccables, le C.M.S.N. envoya aussi un gros contingent, ainsi que l'armée, la garde républicaine, etc...

Parmi les privés, on remarquait particulièrement Brant sur la 175 Gnome-Rhône, Cononenko sur Guiller 175 Sport, frais émoulu de son récent trophée de Monaco ainsi que l'équipe Monet-Goyon qui se présenta avec quatre 232 cc. dont deux munies d'une suspension arrière oscillante.

Les 976 kms du parcours furent couverts par un temps relativement beau, sauf entre St-Etienne et Grenoble où le brouillard et la pluie provoquèrent quelques difficultés. A signaler l'accident à Roanne de Brassat et de Mesmin et Vaint, sans conséquences pour les deux derniers. Voici le classement à l'arrivée de Monaco, des pilotes non pénalisés :

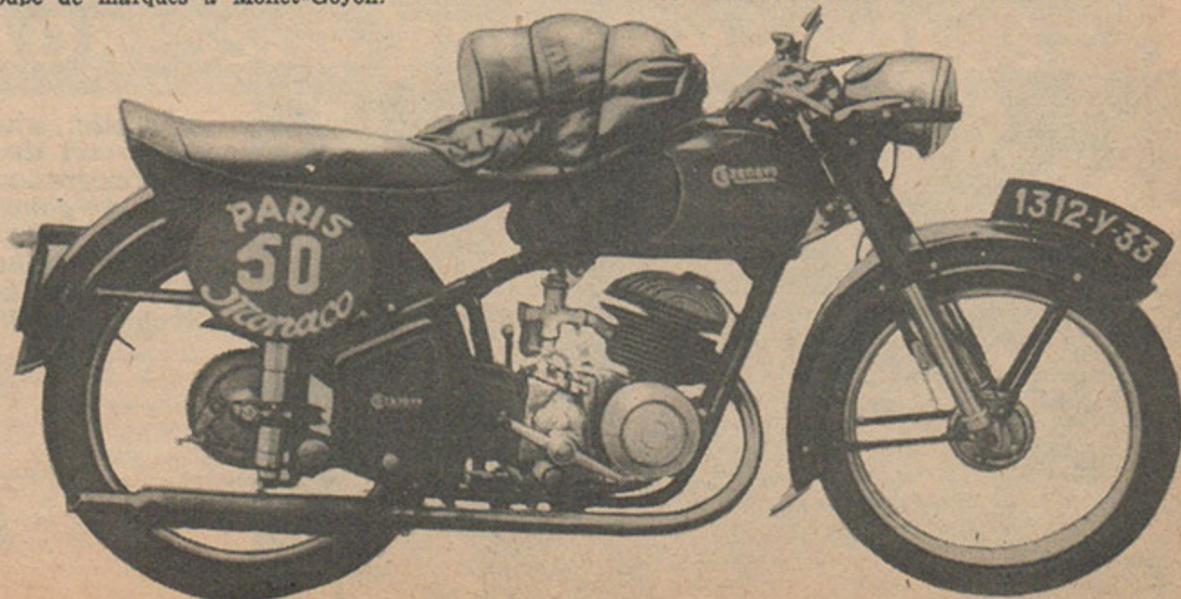
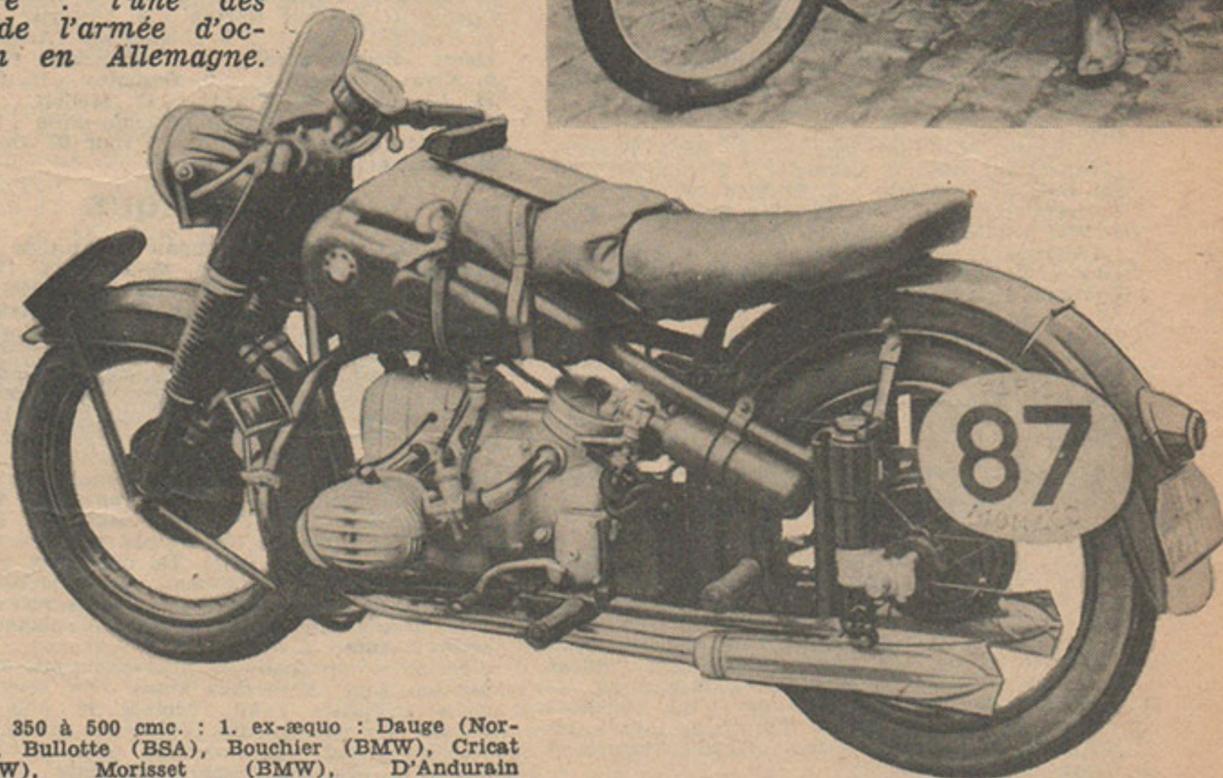
De 125 à 175 cmc. : 1. ex-æquo : Cononenko (Guiller), Blout (Gn.-Rhône), Ringer (Motobécane), Bizot (Favor Sachs), Martin Michel (Guiller).

De 175 à 350 cmc. : 1. ex-æquo : Bouillard (Monet-Goyon), Gueorce (Monet-Goyon), Lecomte (BSA), Clarac (BSA), Chazelas (Puch), Desombre (Puch), Veyres (BMW), Deymarti (NSU), Carré (Monet-Goyon), Henry (Monet-Goyon).

De 350 à 500 cmc. : 1. ex-æquo : Dauge (Norton), Bullotte (BSA), Bouchier (BMW), Cricat (BMW), Morisset (BMW), D'Andurain (BMW), Vettere (BMW), Moussion (BMW), Loyeau (Triumph), Boissonade (Terrot), Pillant (BMW), Mosse (BMW), Chevalier (BMW), Brochard (Norton), Cadaert (BMW), Messagot (BMW), Colliot (BMW), Coilland (BMW), Vagnat (BMW), Humbert (BMW), Sainsaux (BMW), Guillaume (BMW), Ubinger (BMW), Poulain (Terrot), Lesne (BMW), Moutte (BMW).

Au dessus de 500 cmc. : 1. ex-æquo : Duhamel (BSA), Vigneron (Cemec), Verdy (Cemec).
Tous les autres pilotes ont été pénalisés.
Coupe de la ligue de l'Île-de-France au CM de la Sécurité Nationale française.
Coupe militaire aux pilotes des forces françaises en occupation en Allemagne.
Coupe de marques à Monet-Goyon.

En haut : Cononenko sur sa 175 Guiller sport, photographié avant le départ. La pluie rendait nécessaire un équipement approprié. Ci-dessous, à gauche : Brant sur la nouvelle 175 Gnome-Rhône dont c'était la première sortie en compétition et qui se montra de la même lignée que le rapide 125 cmc. A droite : une petite machine à la ligne plaisante : la Gzenave à moteur Ultima.



LES 24 HEURES DE BELGIQUE POUR CYCLOMOTEURS

Cette épreuve fut disputée le dimanche 16 août à Bruxelles et sa banlieue, sur un circuit de 70 kms dont 20 de très mauvais pavés coupés de passages ensablés. Un orage violent durant la nuit rendit l'épreuve encore plus difficile.

Nos pilotes, plus habitués à ce genre d'épreuve que les belges, eurent un triomphe assez facile. En effet, nombreux furent les concurrents d'Outre-Quévrain qui s'équipèrent en véritables motocyclistes, ce qui les handicapa sérieusement, quand, sous l'orage, il fallut maintenir la moyenne.

Deux catégories : les moins de 50 cmc. et les 50 à 100 cmc. Chaque concurrent pouvait délibérément choisir sa moyenne, entre 25 et 50 kmh., qu'il devait évidemment respecter. Mais malheureusement, le règlement qui devra être modifié ne tient pas compte, pour le classement, de la moyenne choisie. Aussi la plupart des moins de 50 cmc. choisit les 25 kmh., certains, peu nombreux, 30 kmh. Et Nikon (25 kmh.), très régulier, sur une réalisation belge : la Vaporette, équipée de notre moteur Vap, triompha dans sa catégorie et au classement général.

Dans la catégorie 50 à 100 cmc., aussi bien les 70 cmc. Lavalette que les 98 cmc. Sachs, choisirent la moyenne de 35 kmh., seul Thillien, également sur un 70 cmc. Lavalette, osa choisir 40 kmh. et faillit réussir, mais son moteur, noyé par l'orage, le contraignit à un arrêt de 8 minutes. La performance des blocs-moteurs Lavalette à 3 vitesses pré-sélectives, mérite d'être signalée, faisant mieux que les Sachs d'une cylindrée de 28 cmc. plus importants. Ils utilisaient la nouvelle huile Motul-Mix-Course.

LES CLASSEMENTS

Catégorie 0 à 50 cmc. — 1. Pierre Nikon (France) sur Vaporette Vap ; 2. Magnat (Fr.) sur Gasquy-Le Poulain ; 3. Bauleret (Fr.) sur SER ; 4. Gevaert (B.) ; 5. Tyues (B.) ; 6. Bouin (F.).

Catégorie 50 à 100 cmc. — 1. René Pascaud (France) sur BML 70 Lavalette ; 2. Endrizzi (F.) sur BML 70 Lavalette ; 3. Thillien (F.) sur BML 70 Lavalette ; 4. Fournier (B.) sur Sachs 98 ; 5. Van den Mergele (B.) sur Sachs 98.

Classement toutes catégories : 1. Pierre Nikon (F.) ; 2. Magnat (F.) ; 3. Bauleret (F.) ; 4. Pascaud (F.) ; 5. Endrizzi (F.) ; 6. Thillien (F.) ; 7. Fournier (B.) ; 8. Van den Mergele (B.) ; 9. Gevaert (B.) ; 10. Thues (B.) ; 11. Bouin (F.).

Classement par équipes : 1. Equipe Lavalette (Pascaud-Endrizzi-Thillien) ; 2. Equipe « Normandie » (Nikon-Bauleret-Bouin) ; 3. Equipe Gasquy-Le Poulain (Magnat-Gevaert-Thues).

MOTO-CROSS INTERNATIONAL DE LAGUEPIE

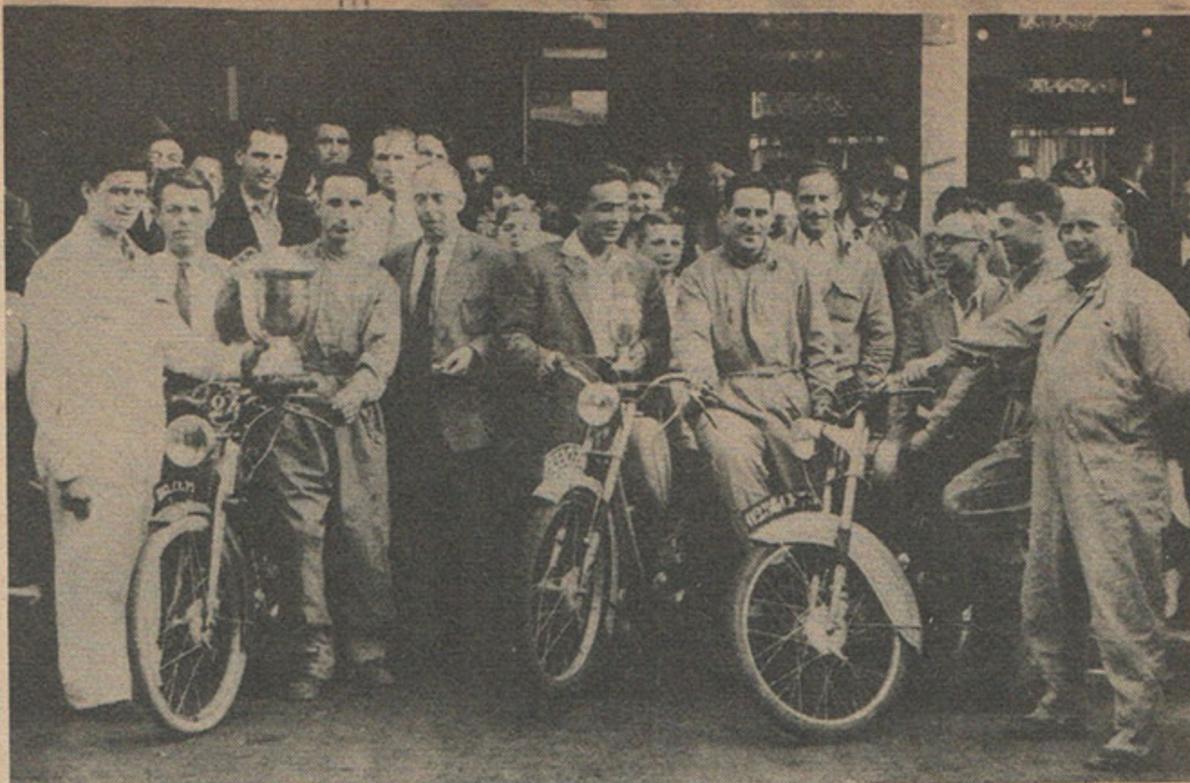
C'est sur un circuit au tracé remarquable — malgré la partie droite goudronnée — au cœur même de la cité tarn et garonnaise et devant une foule considérable (près de 8 000 spectateurs) que s'est déroulée cette épreuve internationale organisée par le Comité Auto Moto Courses local.

En 350, le parisien Godey triompha nettement après avoir gagné les 3 manches, tandis que les régionaux Matéos (Toulouse) et Cros (Béziers) s'approprièrent les places d'honneur après les abandons de Melioli, Bernot, Klym, Amédéo et Peyry.

En 500, l'équipe Norton avec le flegmatique Archer et son coéquipier Cheney, fit cavalier seul. Archer, grand vainqueur, battit le record du tour à la moyenne de 87 kmh. (les 1.523 m. en 1'45").

Frantz, très combattif, parti en sixième position, remonte ses concurrents et arrive ainsi à la deuxième place, mais doit, par la suite, abandonner, sa blessure à la main contractée au cours d'une manche de classement le faisant trop souffrir. Nous assistons à une lutte roque dans roue entre Charrier et Vouillon jusqu'au tour final pour la troisième place. Charrier, de peu, se l'approprie. Frantz et Melioli furent les grands vaincus de la journée.

Classement général 350 : 1. Godey sur BSA, 3 points ; 2. Matéos sur BSA 7 pts ; 3. Cros et Vinetty 12 pts ; 5. Klym Robert ; 6. Tardif.



Aux 24 Heures de Belgique, les concurrents, sur BML 70 Lavalette, remportent les 3 premières places de leur catégorie.

Classement général 500 : 1. Archer (G.B.) sur Norton, les 18 kms 276 en 21'49" (vainqueur des 2 manches éliminatoires et de la finale) ; 2. Cheney (G.B.) sur Norton ; 3. Charrier (BSA) ; 4. Vouillon (BSA) ; 5. Lusseyran (Ariel) ; 6. Meert (Belge) Saroléa ; 7. Théveney (BSA) ; 8. Klym René (BSA) ; 9. Deshaies ; 10. Godey ; 11. Lemoine ; 12. Frantz ; 13. Melioli.

Circuit très rapide pour un moto-cross : moyenne générale 50,400. Record du tour 87 kmh. par le britannique Archer.

COMMUNIQUE

Le Moto-Club Châtillonnais organisera le dimanche 13 septembre, à Malesherbes (Loiret), avec le concours du Syndicat d'Initiative des commerçants et industriels de Malesherbes, sa deuxième Concentration Touristique Motorisée et de Camping.

Cette manifestation touristique est largement ouverte à tous les clubs motocyclistes, scootéristes et associations de camping, ainsi qu'à tous les isolés.

Le règlement et les cartes de participation peuvent être demandés dès maintenant au Moto-Club Châtillonnais, chez M. Cantalice, 4, allée du Pierrier, Châtillon-sous-Bagneux (Seine). Droit d'inscription : 100 fr. par véhicule participant et 50 fr. par tente. De nombreux prix récompenseront les participants par voie de tirage au sort, de plus, chaque participant recevra une breloque-souvenir et les clubs une plaquette de cette journée.

En outre, un challenge inter-clubs mis en compétition pour la seconde année sera réservé aux clubs motorisés ayant déplacé le plus grand nombre de participants. Plusieurs autres coupes récompenseront également le club de scooters ayant le plus de membres présents, ainsi que l'association de camping ayant réunie le plus grand nombre de tentes.

Enfin, l'après-midi sera organisé un grand gymkana et jeux d'adresse motocyclistes qui se dérouleront sur le stade municipal et qui seront réservés aux participants des clubs de la Concentration Touristique.

RECTIFICATIF

Serait-ce que certains de nos correspondants ignoraient la géographie, donnant, dans le classement du Rallye de la Madone des Centaures : 3^e MC Bône (Italie), alors que, comme nos lecteurs l'auront rectifié d'eux-mêmes, Bône se trouve en Algérie. Ce sont d'ailleurs des clubs algériens et non tunisiens qui se trouvaient à ce rallye international.

MOTO-CROSS DE RENNES

Le Club Motocycliste Rennais organise le 30 août 1953 un moto-cross régional sur le terrain homologué de la Freslonnière. Ce moto-cross, d'un développé de 1.190 mètres, sera couru par les classes admises suivantes :

a) au-dessus de 125 cc et jusqu'à 175 cc : 3 manches de 6 tours.

b) au-dessus de 175 cc et jusqu'à 250 cc : 3 manches de 8 tours.

c) au-dessus de 250 cc et jusqu'à 350 cc : 3 manches de 10 tours.

d) au-dessus de 350 cc et jusqu'à 500 cc. : 3 manches de 10 tours.

Le nombre maximum de concurrents autorisés sur le circuit est fixé à 8 par série.

Le premier prix dans chaque série est fixé à : 12.000 fr. ; 15.000 fr. ; 18.000 fr. ; 20.000 fr.

MOTO-BALL

RESULTATS DU MATCH DU 26 JUILLET 1953
2^e Division, zone Nord : Versailles Moto-Club bat MBC Franco Belge par 4 buts à 1.

RESULTATS DES MATCHES DU 2 AOUT 1953
1^{ère} Division : MBC Nice bat MBC Houlgate par 1 but à 0.

2^e Division, zone Nord : MBC Orly bat MBC Franco Belge par 1 but à 0.

Coupe de France : MBC Camaret bat MBC Avignon par 4 buts à 0.

MOTO-CROSS

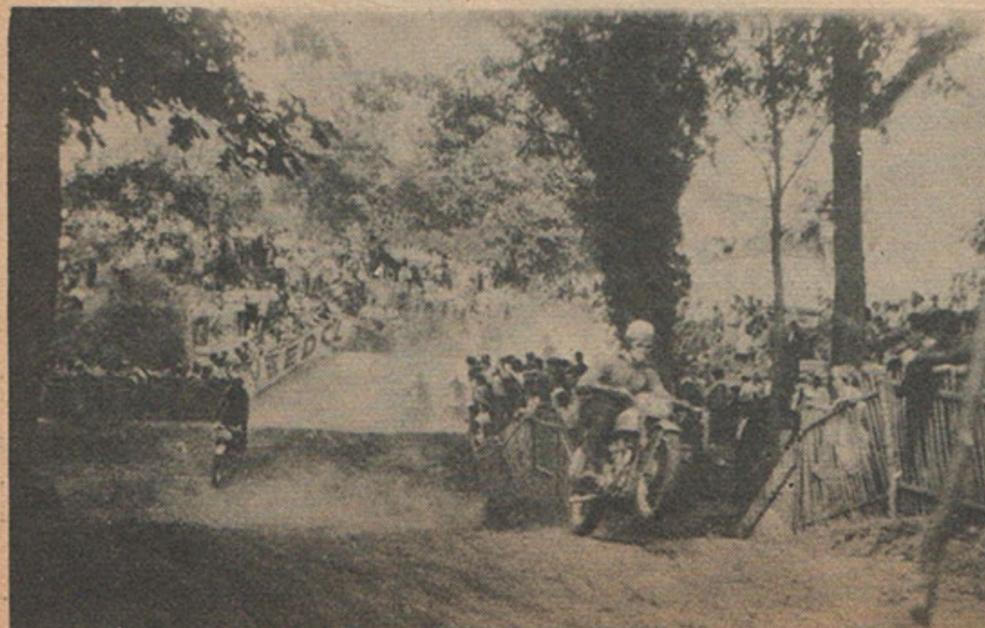
DE BALLON-S.-MEZIERES

Malgré la pluie, c'est devant un public de 7 à 8 000 spectateurs que s'est déroulée l'épreuve de Mézières-s-Ballon. En voici les résultats :

Classement final 250 cmc. : 1. Klym René ; 2. Humbertjean ; 3. Bénard ; 4. Guimier ; 5. Amédéo ; 6. Dubois ; 7. Froissard ; 8. Juigné ; 9. Davy ; 10. Garnier.

Classement final 350 cmc. : 1. Barat ; 2. Juigné ; 3. Klym Robert ; 4. Chuchart ; 5. Delor ; 6. Mouchet ; 7. Dubois Louis ; 8. Chuteau ; 9. Dubois Pierre ; 10. Adnet.

Classement final 500 cmc. : 1. Frantz ; 2. Brassier ; 3. Barat ; 4. Vouillon ; 5. Chuchart ; 6. Klym Robert ; 7. Juigné ; 8. Lefèvre ; 9. Roux ; 10. Ernst ; 11. Amédéo ; 12. Chartier ; 13. Augat ; 14. Coulon ; 15. Perlin ; 16. Pineau.



A droite, une vue du circuit du cross à Mézières-s.-Ballon. A gauche, à Laguépie, un passage de Charrier, devant les anglais Archer et Cheney.



LES ASSURANCES ACCIDENTS

Nous avons constaté, avec plaisir du reste, que depuis deux mois nos lecteurs s'assurent, et ceux-ci sont de plus en plus nombreux ; nous devons reconnaître qu'en agissant ainsi, ils font preuve de la plus grande sagesse ; il n'en est pour preuve que les colonnes des quotidiens du lundi qui relatent les terribles accidents du week-end ; ceux-ci malheureusement sont de plus en plus nombreux et aussi de plus en plus mortels.

Nous savons tous pertinemment que les motocyclistes sur deux roues et généralement avec un passager (ou une passagère) sont plus vulnérables que les automobilistes sur leurs quatre roues ; le contact qui s'établit lors d'une rencontre, nous dirons imprévue et inattendue, est trop souvent mortel.

On nous demande souvent si l'assurance accidents couvre la vie du motocycliste. Nous précisons donc, pour ceux qui, trop nombreux encore, ignorent tout de la question, que l'assurance accidents aux tiers, que souscrit le motocycliste conducteur de la moto, le couvre contre tous les accidents corporels et dégâts matériels qu'il peut causer aux tiers par l'usage de son véhicule ; mais les accidents qui peuvent lui arriver, à lui (ou même au tiers transporté généralement en tan-sad) ne sont pas couverts par les assurances directes, et nous conseillerons dans ce cas de prendre une assurance dite individuelle.

Cette assurance couvrira le motocycliste qui l'aura souscrite pour, en cas de mort, à la suite d'un accident sur la route, permettre à ses héritiers (sa famille en général) de toucher une indemnité plus ou

moins élevée (que le motocycliste aura lui-même prévue) et pour laquelle il aura payé la prime correspondante. Cette même assurance le couvrira, et sans majoration, en cas de blessures, frais d'hôpital, etc., pour une incapacité temporaire, ainsi que dans le cas d'une infirmité permanente (perte d'un membre ou d'un organe, etc...) et toujours jusqu'à concurrence du montant que le motocycliste aura lui-même désiré couvrir.

On a vu, par exemple, des pianistes s'assurer en individuelle contre la perte d'un doigt pour 20.000.000 de francs.

Il va sans dire que cette assurance « individuelle » doit être étudiée avec la plus grande attention et nous estimons qu'elle est même indispensable pour des motocyclistes ; les primes n'en sont pas très élevées, quoique le risque pour les compagnies est parfois très grand.

Malgré tout, cette assurance est facultative, mais une assurance qui devrait être, nous dirons « obligatoire », est bien celle dite, contre les accidents corporels et dégâts matériels.

Nous avons déjà vu dans une précédente causerie que les primes concernant cette assurance varient selon le domicile du conducteur et aussi bien entendu selon la puissance du véhicule.

Nous avons fait imprimer des tarifs concernant ces primes et nous les adresserons volontiers à ceux qui nous les demanderont avec, dans leur demande, une enveloppe portant leur adresse et timbrée à 15 francs. Nous indiquer de préférence le véhicule à assurer et sa puissance fiscale.

Service des Assurances MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris-2^e.

dans les Clubs

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS (Tourisme-Camping-Sport). — L'activité du MCC reprend, et nos sociétaires sont priés d'assister à nos prochaines réunions les jeudi 3 et 17 septembre à 21 heures au siège social, 47, rue Gabriel Péri, Chatillon sous Bagneux.

Calendrier touristique : Dimanche 6 : Sortie-promenade sur St-Arnoult (la plage aux champs). Départ du siège à 8 heures. Christ de Saclay, St-Rémy, Les Molières, Limours (regroupement croisement N 188/N 838), Bonnelles, Rochefort, St-Arnoult. Pique-nique sur place Baignade, 120 kms A. et R.

Dimanche 13 : participation à la Concentration du Club à Malesherbes. R.V. siège 7 h. 30. Rassemblement Croix de Berny N 20 à 8 h. Arpajon (regroupement sur la place du Marché) N 449. Bouray, La Ferté Alais (pointage des cartes), Malesherbes, 140 kms A. et R. Déjeuner en pique-nique ou restaurant au choix. Les campeurs du MCC partiront le samedi matin.

Dimanche 20 : participation à la 3^e Concentration organisée par la LM Ile de France sur Fontainebleau. R.V. au siège à 7 h. 30. Rassemblement à la Belle-Epine N 7, départ à 8 h. Corbell, Ponthierry, Chailly en Bière, prendre à droite D 64, Barbizon, Arbonne (regroupement et casse-croûte). Déjeuner au restaurant ou pique-nique en forêt. 140 kms A. et R.

Dimanche 27 : sortie à Nogent le Roi par la Vallée de l'Eure. Départ du siège à 8 h. Versailles N 10, Guyancourt, Voisins-le-B., Dampierre, Vaux de Cernay, Rambouillet (regroupement et casse-croûte derrière le château), prendre le GC 150, Orphin, Ecosnes, Gallardon, Maintenon, Nogent-le-Roi. Pique-nique. Retour par Condé sur Vesgre, St-Léger en Yv., Montfort l'Amaury, Le Pontel, Pontchartrain, Les Gâtines, St Cyr, Versailles.

Dimanche 4 octobre : sortie-promenade sur l'autodrome de Monthéry pour assister aux Coupes Autos Motos du Salon. Départ du siège à 8 h. Pique-nique sur place.

Tous les pratiquants de véhicules mécaniques (du cyclomotoriste à l'automobiliste) sont cordialement invités.

LES PETITES ANNONCES DE Moto revue

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

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

MOTOS A VENDRE

250 BSA b. ét. tte équipée.
SOYER 92 r. Rochechouart 9^e

DARFONT ent. revis. moteur
neuf, boîte, direction, 120000.
Tél. CEN. 31-98 8 h. 30 à 6 h.

FN 350 mot. nf 70000. Hassid
9 rue Léon 18^e. 18 h. à 20 h.

BMW R75 cme nf prix 165000
MALONEK 23 bd de Beauséjour
Paris 16^e Métro Muette

TERROT HR 65000 bon état
CLEMENSON 8 r. Maître Jacques.
Boulogne (Seine).

TERROT 350 lat. pf. ét. tte
éq. 60. Fauvel 41 r. Passy 16^e

DS Mallerre 175 cc 1952 état
neuf équipée DAPILLY 25 r
Dolent Paris 14^e.

TERROT 350 lat. b. ét. méca-
nique. BISSON 2 r. Veronese
13^e dans la cour, 55000.

RENE GILLET 750 av. sidecar
Bernardet 18000 k. parf état
méc. 160000. Ec. Chabert 21 r
du Pont Louis Philippe.

650 Thunderbird 800 k. crédit
Moureaux 87 r. bd Plage, Ar-
cachon (Landes).

PUCH 250 TF tt éq. parf. ét.
px 160. FREMONT GOB. 12-18

Ariel 53 500 cul. 3500 k. gar.
3 m. sel. bl. équip. HENRY
90 r. Amelot 11^e le soir 8 h.

Caisse Can. ét. nf 145x58x53.
Vau. 57-30. Vau. 60-74 matin.

Dominator 5000 k. créd. poss.
Berthelage 23 r. Simart 18^e.

Scooter Bernardet 125 b. état
nx acc 50000, tél. Arc. 46-51.

Galletto Guzzi 52 entier. revu
pneus batt. chaîne neufs. Cou-
lard, Bures par Orgeval, S.O.

BSA B31 très bon état 180, f.
t. susp. a. Kahn Lab. 79-90.

SUNBEAM S8 excel. état. GE-
NEAU 23 rue Franklin. Cour-
bevoie Bécon.

BMW 250 R25/1 c. nve équip.
Cornet 12 r. Civry Paris 16^e.

175 MOTOB. 53 impec. nbx ac.
voir dimanche matin. LEVY,
42 r. Paul Barruel 15^e.

PRIX RECORD

1/3 cpt solde en 9 mois

NOS SIDECARS

BSA WM 20 Précis. av. 55.
Motob 5 cv Bernardet av. 35.
R. Gillet 5 cv Bernardet av. 30.
Indian 500 et 1200 cc. av. 30.
FN 350 cc side Carpio av. 20.
M-Goyon 4 cv. side lég. av. 30.
Terrot 4-5 cv side Terrot av. 50
G-Rhône 5 cv Bernardet av. 50

NOS MOTOS

BMW R12 av. 65 000
Norton 16 H av. 40 000
DKW 350 NZ av. 50 000
Motobéc. 5 cv. bloc av. 30 000
FN M90 5 cv av. 25 000
R. Gillet 750 et 1000 cc av. 30.
Terrot 350 cc. av. 25 000
Dollar 350 cc. av. 20 000
Soyer 350 cc. Jap av. 20 000
Guiller C 90 175 cc 52 av. 45
Gima 175 cc. 1952 av. 40 000

Terrot 175 cc. avec 15 000
Terrot 125 cc. culb. av. 25 000
Peug. 125 et 150 cc av. 25 000
NSU 200 cc. avec 25 000
AUDEGEAN 10 r. Apennins-17^e

VENDS ma 500 Norton Featherbed 2^e au Championnat de France. KIBLER 124 Fg de Colmar, Mulhouse.

DIS. 80. ach. moto rec. 250 cc à 500 cc ou DKW NZ 350 cc. LESERRE Guy Villermain (Loir et Cher).

FONDS DE COMMERCE

A VENDRE fonds de commerce motos grandes marques, plein centre Paris, pleine activité. Gros chiffre affaires. Ecrire journal

DIVERS

Sidecars Poinard 125 à 250 cc. av. p. br. pose compr. 68000, 54 r. Et-Dolel Cachan Alé. 34-41

Lecons de conversation Franç. Angl. All. Russe par dame expérimentée Odé 65-02 (matin)

LES BONNES ADRESSES RECOMMANDÉES

Dans cette Rubrique, MOTO-REVUE signale les Maisons de Réparations, Mise au Point, Vente de Motos d'Occasion ou Neuves, qui s'engagent à donner toute satisfaction à nos Lecteurs et Abonnés et auxquelles on peut donner toute confiance, et qui se trouvent tout près de chez vous.

PARIS (2^e)
DYNAMIC - SPORT
Motobécane, Guiller, Galletto,
Terrot, Jonghi, Monet-Goyon.
Crédit 1/3 cpt, solde 12 mois
6, r. St-Augustin - RIC. 75-28

PARIS (9^e)
GARAGE POUR
MOTOS et SCOOTERS
151, Faubourg Poissonnière

PARIS (10^e)
Sté MOTOCYCLE
Vente à crédit
Toutes les grandes marques
Motos - Scooters
166, rue Lafayette - Nord 07-59

PARIS (12^e)
Spécialiste N.S.U., Zundapp
Agent René Gillet, ttes pièces
MABILE
7 ter, avenue de Saint Mandé

PARIS (14^e)
MOTO - VANVES - SPORT
Ouvert le Dimanche
1 et 3 Boulevard Brune

DUCENTIER (LA MOTO)
Agence TERROT
MOTOBECANE
164, rue d'Alésia

PARIS (15^e)
PARIS - MOTO
Réparations - Pièces détachées

Accessoires
Monet-Goyon - Magnat-Debon
Gillet-Herstal, etc...
55, rue Brancion - Lec. 93-57

PARIS (17^e)
Ets REVIL
Tous les accessoires et équi-
pements aux prix les plus bas
Révil, 82, Avenue des Ternes

PANTIN
PANTIN - SCOOTER
Vespa - Pièces détachées
Accessoires
Vente à crédit - 15 mois
173, rue de Paris

ISSY-LES-MOULINEAUX
SCOOTERMOTO
Le plus important spécialiste des
vélocycleurs, motos, scooters
Toutes les grandes marques
à crédit
28, rue Ernest - Renan
Mic. 03-72

SAINT-DENIS
SAINT-DENIS SCOOTER
Vespa - Pièces détachées
Accessoires
Vente à crédit - 15 mois
40, rue Gabriel Péri

VINCENNES
MOTOCYCLISTES, n'attendez
pas, faites poser de suite une
grille porte-paquet sur votre
réservoir. Pose immédiate
sans courroie.
MOTO-PREVOYANCE
16, rue de la Prévoyance
Ouvert dimanche matin

JONGHI
76 r. de Fontenay - Dau. 41-30
Commandez votre VESPA
ou VELOSOLEX
chez WUPLAN, concessionnaire
Grandes facilités de paiement
7, av. de Paris - Dau. 20-60

Métro : Château-Rouge
TERROT
GIMA
RENE GILLET
GUZZI

Barbès-Moto-Cycles

33, Boulevard Barbès - PARIS-18^e
LAMBRETTA

Tél. : MON. 98-35

B. S. A.

SUNBEAM
JONGHI
GUILLER

1/3 POUR LA LIVRAISON — SOLDE EN 12 MOIS
MAGASIN OUVERT DE 8 h. 30 à 19 h. 30 — FERME LE LUNDI



R. KIÉNÉ

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

Pièces détachées
d'origine

Disponibles en magasin :
500, 350, 125 et Scooter MA-
GNAT-DEBON - 200 et 125
KOEHLER-ESCOFFIER

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

VENTE A CREDIT 4-6-9 MOIS

BOTTES EN CUIR

MOTO - EQUITATION - CHASSE

MARCY 1 et 3, pl. de la Bourse
PARIS-2^e

(entre les rues Réaumur et 4 Septembre)

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

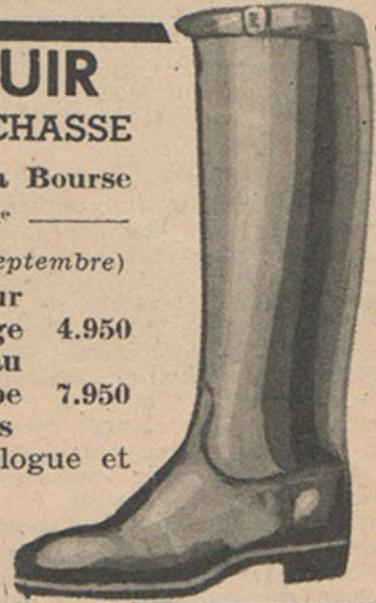
BOTTES box couleur ou veau
naturel semelle cuir ou crêpe 7.950

60 modèles différents

Sur demande envoi du catalogue et
feuille de mesures

LA PLUS IMPORTANTE
SPECIALITE FRANÇAISE

CEN. 33-11 (2 lignes)



PARIS-NORD-MOTOS

Agent Officiel

au service de
4 grandes marques

Geugeot
BSA **TERROT**
GNOME RHONE

Pièces détachées
Tous Accessoires **VENTE A CREDIT**

Atelier de Réparations

3r. Ernestine - PARIS - 18^e • **ORNANO.34-08**

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR CHROME-CUIR

38 r. du Château-d'Eau

PARIS-10^e

NOR. 08-09

TOUS

vêtements

de cuir :

MOTO

AUTOMOBILE

SPORT

VILLE

Exigez la

marque

CHROME-

CUIR

CATALOGUE

GRATUIT

SUR DEMANDE



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

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



Clinique des
cadres. Réserv-
voirs et Roues
tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien no-
ter n° 16, la maison n'a
pas de succursale.

MOTOS

CHAMPY-SPORT

SCOOTERS

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

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

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2^e)

La bibliothèque du "motorisé"

La spécialité des Éditions de Moto-Revue



L'ouvrage le plus important qui ait jamais été publié. Véritable encyclopédie de 380 pages, 200 illustrations consacrées à l'entretien, au dépannage, à la réparation. Rien de comparable.

PRIX : 750 fr. (par poste 850)

TOUT CYCLOMOTORISTE
TOUT MOTORISTE
SERA PARFAITEMENT
DOCUMENTÉ
EN LISANT
LES OUVRAGES
QUI ONT ÉTÉ ÉCRITS
POUR
L U I



Dans cet ouvrage sont rassemblés toutes les astuces et tours de mains pour la réparation, la mise au point de tout véhicule motorisé : cyclomoteur, vélomoteur, scooter et moto.

(Edition 1953)

PRIX : 500 fr. (par poste 545)



C'est un ouvrage traitant spécialement le moteur à 2 temps que l'on trouve généralement sur tous les cyclomoteurs, vélomoteurs, motos, 175 et 250 cmc.

PRIX : 485 fr. (par poste 535)



Pour faire comprendre tout le mécanisme de la meilleure conduite de tous véhicules motorisés à 2 roues, du plus réduit au plus gros.

PRIX : 430 fr. (par poste 475)

NOUS ÉDITIONS AUSSI :
4 CV RENAULT
Prix : 590 fr. (par poste 650 fr.)
TERROT et MAGNAT 125 cmc.
Prix : 400 fr. (par poste 445 fr.)
MOTOBECANE 125 lat.
Prix : 300 fr. (par poste 345 fr.)
MOTOBECANE 125-175 cylb.
Prix : 460 fr. (par poste 510 fr.)
PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176
Prix : 475 fr. (par poste 520 fr.)
GNOME-RHONE
Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C
Prix : 465 fr. (par poste 515 fr.)
La VESPA
Prix : 525 fr. (par poste 580 fr.)
Le LAMBRETTA
Prix : 490 fr. (par poste 537 fr.)

Pas d'envoi contre remboursement.
Envoi contre mandat ou mieux :
versement (ou virement) compte
postal. MOTO-REVUE : 297-37 Paris



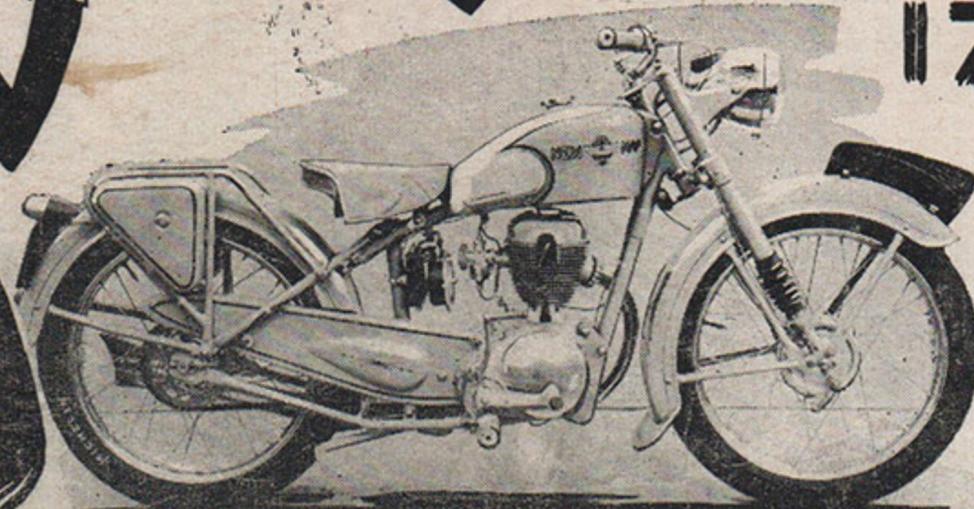
L'ouvrage indispensable à tout possesseur et à tout mécanicien. Ne traite que de la Mobylette. Illustré très abondamment.

PRIX : 410 fr. (par poste 455)

Formidable! l'effort

NEW-MAP

C. 176

Qui vous offre une
175 Culbutée **A.M.C.**
 4 Temps - 3 Vitesses
SELECTEUR au pied
 à **149.500 frs**
 un 4 Temps Culbuté
 au prix d'un 2 Temps

NEW-MAP
 124, Avenue Lacassagne
 LYON (Rhône)

PARIS : 30, Rue de Charenton, 30 (Bastille)
 LYON : M. SPALECK, 215, Rue Vendôme, 215
 AIX-en-PROVENCE : MOTOREX, 3, Cours Sextuis
 MARSEILLE : M. GANIER, 156, Cours Lieutaud
 TOULON : M. AUDEMAR, 13, Place d'Armes

Vous qui aimez.....

Le Scooter *Le Cyclomoteur*

lisez... lisez...

En vente partout le 1^{er} En vente partout le 15

Deux publications qui dès leur départ
 ont obtenu un succès foudroyant
 Spécimen contre 50 francs en timbres

Editées par les Editions de Revues, 12, Rue de Cléry - PARIS-2^e