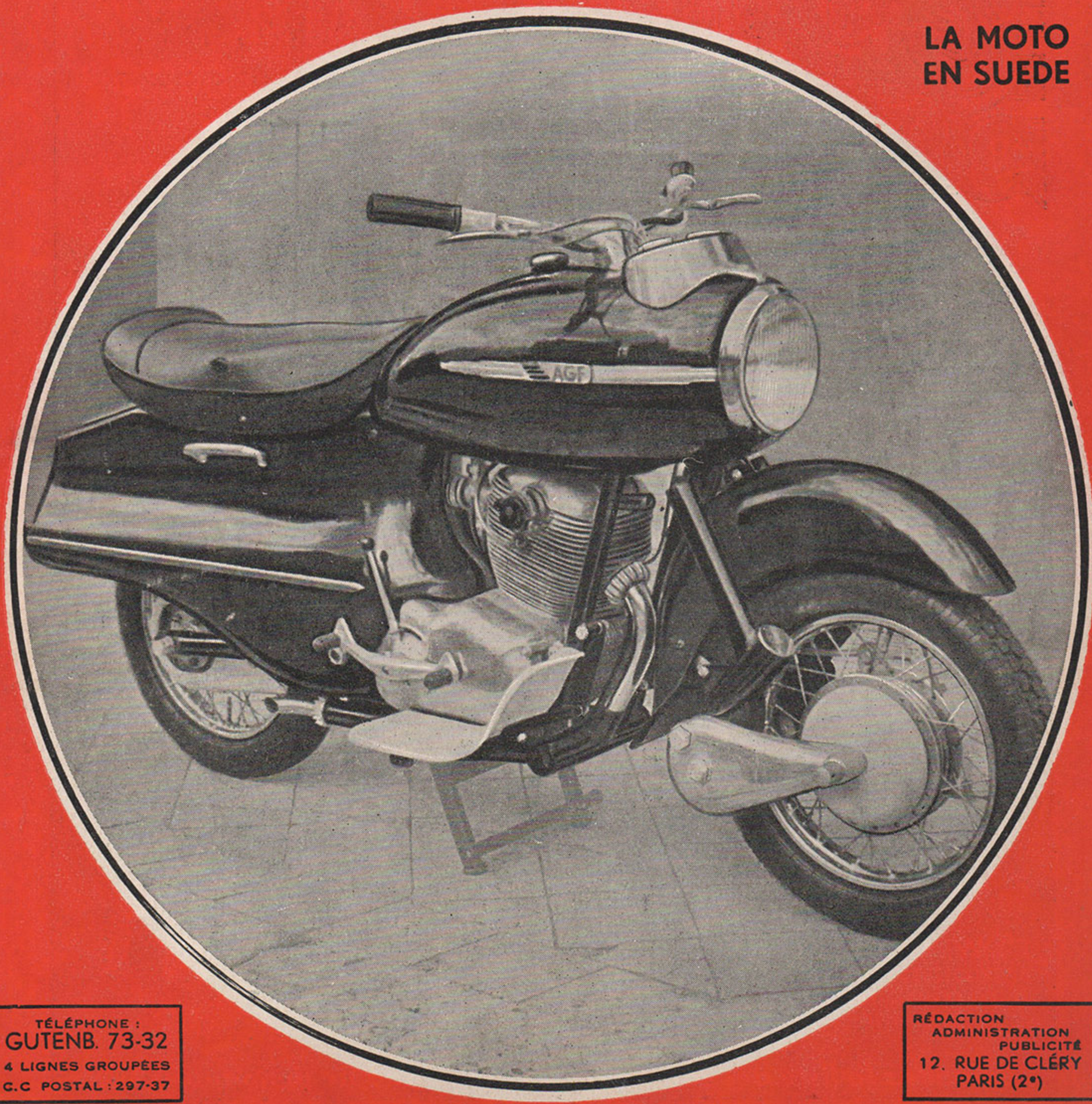


Moto revue

HEBDOMADAIRE
Tous les Samedis
LE NUMERO :

40 frs

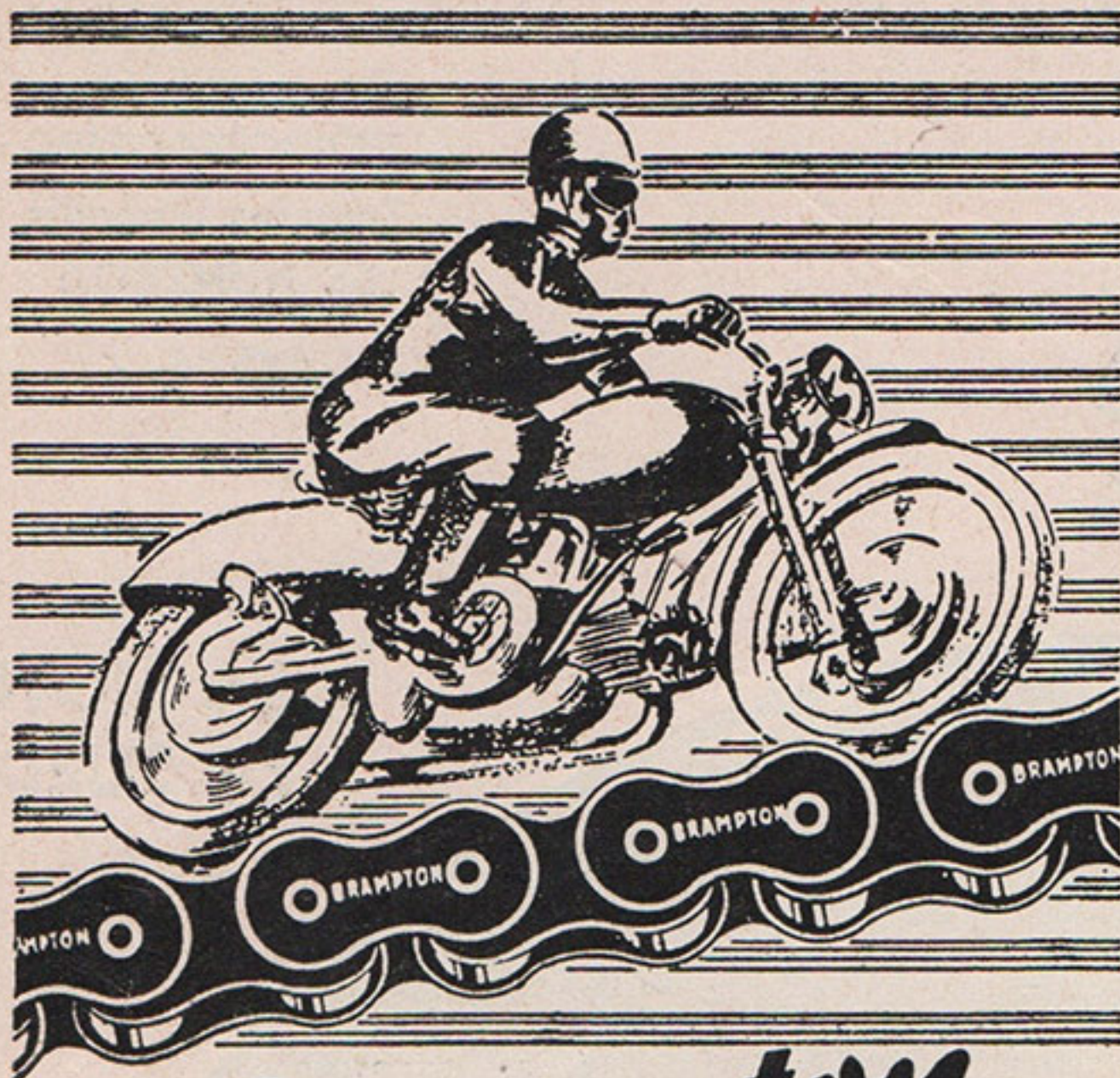
LA MOTO
EN SUEDE



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

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

Une nouvelle école française ? l'A.G.F., exemple réussi de la moto carénée.



Brampton
&
RENOLD

107

LES CHAINES MOTOS DE QUALITÉ SUPERIEURE

MOTOS

VELOMOTEURS

CYCLOMOTEURS

Pour tous :

AMAC
LA GRANDE MARQUE
MONDIALE DE
CARBURATEURS

COFFRET PIÈCES DE RECHANGE à l'usage des motocistes

STATION-SERVICE AMAC

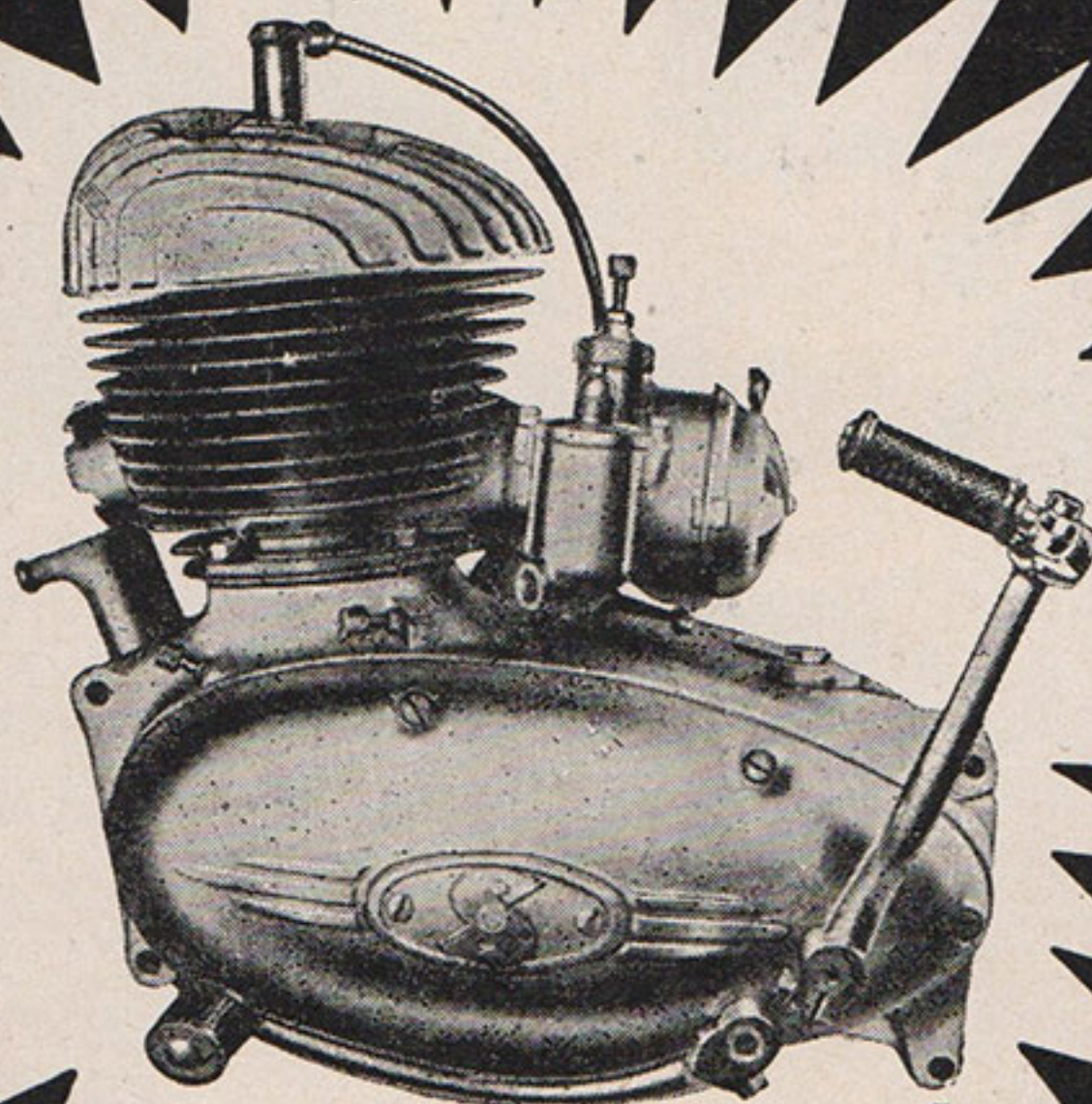
21, rue Colland, 71
LEVALLOIS (Seine)
Tél. : PER. 06-02

MOTEURS SACHS

MOTEURS SACHS

98 cm³
2 VITESSES

150 cm³
4 VITESSES



ETS W. DUMONT
DISTRIBUTEURS EXCLUSIFS
11, RUE CHALGRIN, PARIS-XVI^e
KLE. 68-10



Demandez la liste des constructeurs ayant adopté le moteur SACHS

N'attendez pas votre 250^{cc}!

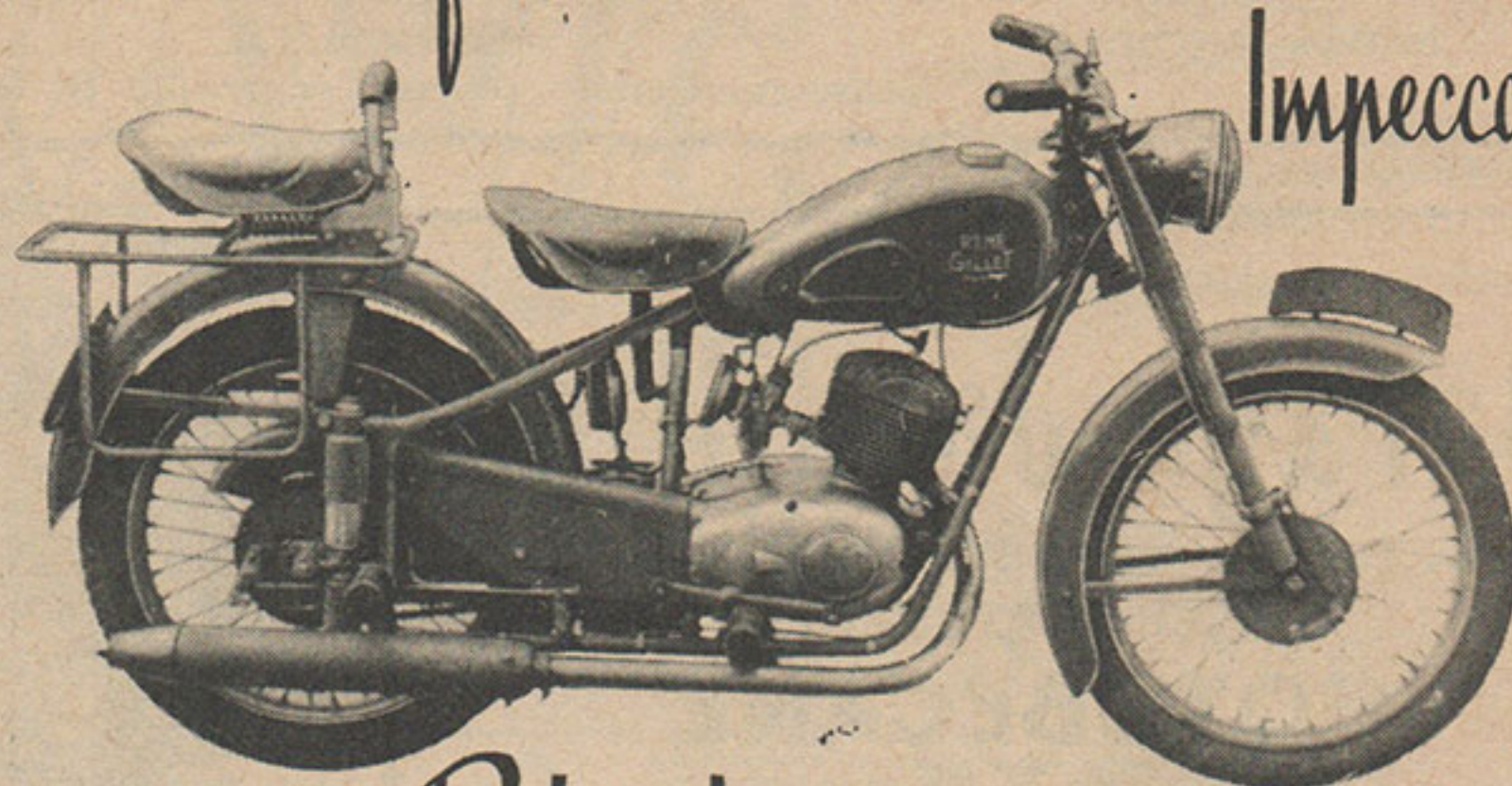
... VENEZ L'ESSAYER
AUJOURD'HUI MEME
AUX

E^{TS} RENÉ GILLET

FOURNISSEURS DE LA POLICE ET DE LA GENDARMERIE NATIONALE

Confortable

Tenue de route
Impeccable



Robuste

250 cmc. - 4 VITESSES - 105 kmh.

CREDIT 12 MOIS

Et profitez de son
prix imbattable:

196.000 f. + TAXES
LOCALES

VELOMOTEUR

125 cmc.

115.200 f. + TAXES
LOCALES

RENE GILLET

126 bis, Av. Aristide BRIAND
MONTROUGE (Seine)

Tél. : ALEsia 40.40

CATALOGUE GRATUIT
SUR DEMANDE

CREATION PUBLICITAIRE MOTO-REVUE



**Indispensable sur
votre moto!**



Breveté S. G. D. G.

vous donne :

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

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

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



Ets. PERTUISOT

23, rue des Acacias

PARIS-17^e

ETO. 12-46

TOUT POUR LA MOTO

Spécialistes, consultez-nous pour :

Vos réfections d'embellages,

Vos réalésages de cylindres,

Vos pistons, segments, soupapes,

Vos pièces détachées,

Vos pignons, chaînes, etc...

Vos accessoires.

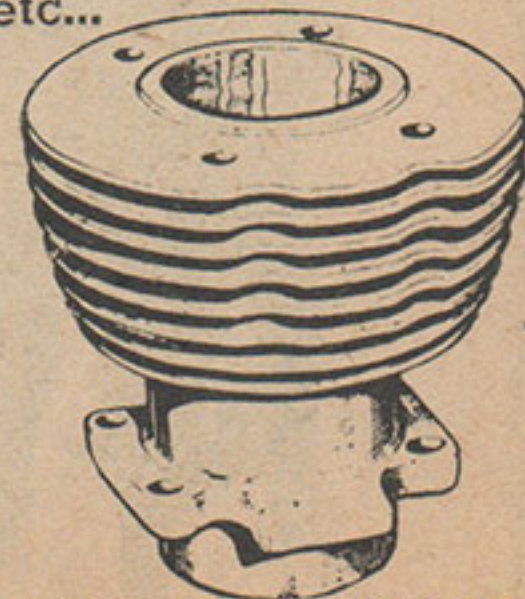


**PAS DE FERMETURE
PENDANT L'ETE**

Permanence assurée
pour la vente
et les réparations.



EXPEDITIONS DANS TOUTE LA FRANCE



DISPONIBLES : **BSA** **HUNBEAM** **CSEPEL**

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

A. CHARRIER

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

Stock B.S.A.

Toutes nos machines
sont traitées avec REDEX

Renseignements : réponse contre 45 fr. en timbres

SOCIÉTÉ DU

Garage Jardillier

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

AGENCE EXCLUSIVE

MOTOBÉCANE

CREDIT

REPRISE

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

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

SUSPENSION AR

adaptable sur tous vélomoteurs : 8.500 francs

FOURCHE TELESCOPIQUE

adaptable sur tous vélomoteurs jusqu'à 175 cc.

Élégante - Pose rapide - Livrable de suite :

13.500 francs



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

Accessoires
pour toutes Motos

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



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

P. BRISSONNET & C^{IE}

Concessionnaire SPEED

22 ter, Bd Général Leclerc

Pt de Neuilly — MAI. 87-40

Conditions exceptionnelles
de crédit.

LA MARQUE



EST UNE GARANTIE DE
QUALITÉ



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

EN VENTE CHEZ TOUS
LES BONS SPÉCIALISTES

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

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

À calotte métal léger
à haute résistance

**IMPERFORABLE
AUX CHOCS**



Vente en gros :

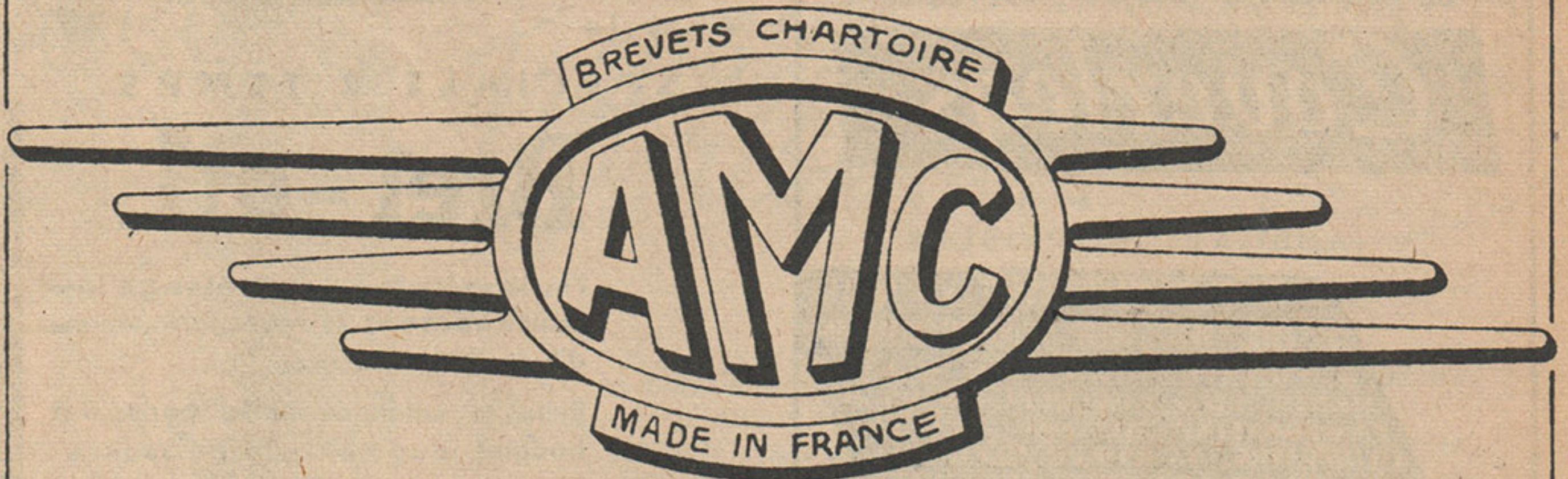
Ets GENO

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

Les moteurs français de grande classe

125 - 175 - 250

4 TEMPS - SOUPAPES EN TÊTE - SELECTEUR AU PIED



Équipent les grandes marques...

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

ATELIERS DE MÉCANIQUE DU CENTRE - CLERMONT-FERRAND

Volants magnétiques

SAFI

BOL D'OR
- 1951 - vainqueurs en 175 cmc.

ALLUMAGE - ECLAIRAGE

Pour Vélocités 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.

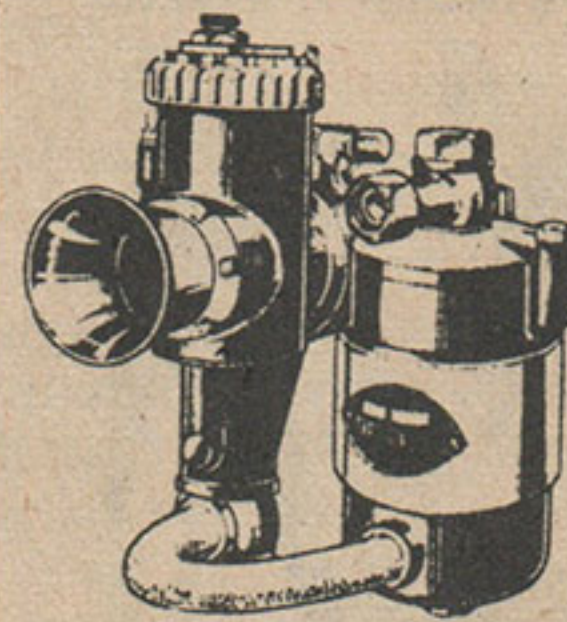
SERVICE REPARATION
ECHANGE STANDARD

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



CARBURATEURS
DELL'ORTO



disponibles pour toutes motos 500, 350 et 250

ANGLAISES et ALLEMANDES :

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



pour toutes cylindrées machines de série et machines de compétition.



TRADING MOTOR LINE
74, RUE DE ROME - PARIS

SURALO

vous présente
le nouvel imperméable

Coverlegs

Breveté S. G. D. G.

A JAMBIÈRES AMOVIBLES

★ EN POPELINE D'ALSACE VÉRITABLE
A TRÈS HAUT DEGRÉ D'IMPERMÉABILISATION

★ LIBERTÉ TOTALE DE MOUVEMENTS. LE « COVERLEGS » N'EST PAS DESTINÉ AU SEUL EMPLOI UTILITAIRE. SA COUPE ÉLEGANTE. EN FAIT UN VÊTEMENT DE VILLE. MAIS L'EFFICACITÉ DE SA PROTECTION LE REND INDISPENSABLE A TOUT MOTOCYCLISTE ET SCOOTERISTE DESIRANT DEMEURER IMPÉCCABLE QUELLES QUE SOIENT LES INTÉMPÉRIES.

C'est une création exclusive SURALO

PROTECTION *De pied en cap!*
INTÉGRALE...

Couleurs : BEIGE - PÉTROLE - RÉSÉDA



Montage instantané des jambières

En vente chez votre détaillant

CALEST

vente en gros
exclusivement

15, Rue de Chabrol - PARIS
4, Rue de l'Ours - MULHOUSE

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

démontre la supériorité de ses produits
Au Salon de l'Auto : Stand 12 - Galerie A
Au Hall du Cycle : Stand 129 - Travée 7

Klixer
votre
voiture

KLIX-ÉCRAN

Un succès dans la recherche pour la protection des peintures et l'embellissement des carrosseries.

KLIX-ÉCRAN

Fixe sur la peinture une pellicule dure et d'un éclat incomparable. Un véritable écran contre les intempéries.

KLIX-ÉCRAN

Protège les parties chromées.

C'est un produit Klix, la grande marque de Produits d'Entretien.

FLERTEX

65, rue Jacques-Dulud Neuilly-sur-Seine



Moto

La
Moto **revue**

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^e.
- 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

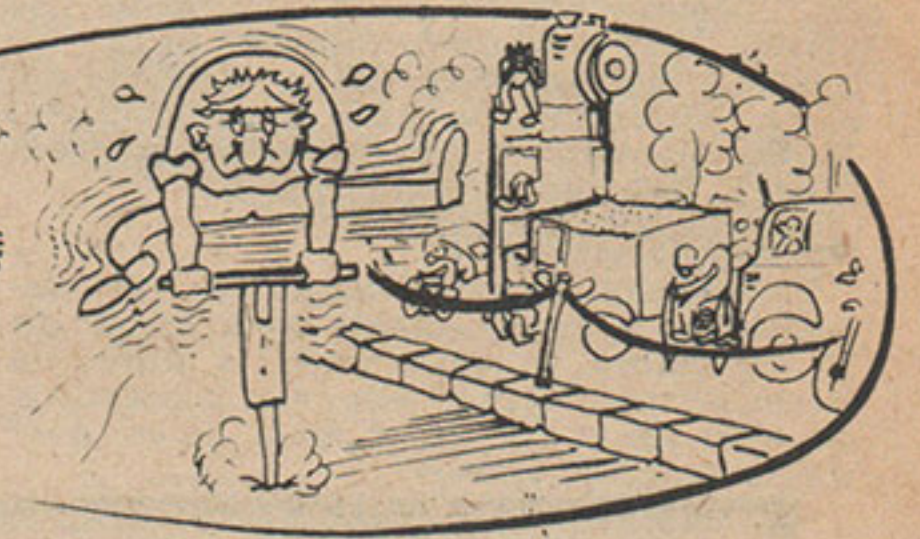
12, RUE DE CLERY,
PARIS (2^e)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

Travaux Parisiens



Avec la belle saison, avec la mi-juillet, le Parisien voit revenir aussi la réfection de ses rues et de ses boulevards.

Aucun de nous n'oserait trouver à y redire, car c'est avec plaisir que l'on constate la disparition des rails de tramways, que l'on voit les gros pavés de grès, bien bombés, faire place à un revêtement moderne et anti-dérapant. Aucun de nous ne peut trouver à y redire et ne pourra que féliciter nos édiles de vouloir améliorer nos chaussées parisiennes.

Mais... il y a des mais et un éditorial ne serait pas un éditorial si nous ne soulevions pas quelques critiques,

D'abord pourquoi choisir la mi-Juillet pour commencer les travaux ? Qu'il faille la belle saison pour ces réfections, on le conçoit bien. Mais pourquoi ne pas commencer au mois de Mai : une centaine de jours de plus n'est tout de même pas à dédaigner et la modernisation de nos chaussées doit se faire dans les délais les plus courts.

Ensuite vient la rapidité avec laquelle sont menés ces travaux. Depuis 2 mois bientôt, sur une soixantaine de mètres, le quai des Tuileries est en réfection (il y a 300 m. à faire) ; depuis la même période, il en est de même avec la rue Croix des Petits Champs, pour ne citer que ces deux exemples. Nous ne sommes pas très gourmands, nous ne demandons pas que les Champs-Élysées soient refaits entièrement en **une nuit**, comme cela se fait aux U.S.A. Mais quand même...

Pourquoi embouteiller les voies les plus roulées durant des mois, pourquoi n'utiliser que deux paveurs seulement (comme nous le voyons quotidiennement quai des Tuileries). Pourquoi ne pas employer plusieurs équipes, chacune chargée de refaire une partie du revêtement.

Et puis, ne pourrait-on pas travailler 24 heures sur 24 ? La technique des projecteurs très puissants est déjà amplement au point depuis une vingtaine d'années pour permettre d'éclairer suffisamment une portion de chaussée durant la nuit. Rien qu'une telle initiative permettrait de réduire au tiers la durée des travaux.

Ainsi donc vivent les travaux parisiens ! Mais que ceux-ci soient menés rondement et ne s'éternisent pas comme c'est le cas chez nous. Qui pourrait dire depuis combien d'années est en cours la construction du pont de Bezons ?



◆ 91.205 CV./MOIS

Il ne s'agit pas d'une nouvelle caractéristique de puissance, mais du nombre de chevaux-vapeur sortis des bancs de l'usine NSU durant le mois de juillet.

10.350 machines ont vu le jour durant cette période, dont 3.125 scooters Lambretta construits sous licence et 2.695 Max, la 250 cmc. à ACT.

◆ LONG CREDIT

La maison Dynamic-Sport, 6, rue St-Augustin, à Paris, signale qu'à partir du 15 septembre, et pour toute la durée de la mauvaise saison, elle est susceptible de faire un crédit de 15 mois, et ce, avec un très faible intérêt.

◆ AUTRE PERFORMANCE

Après s'être permis de triompher le jeudi 13 août au Grand Prix de l'Ulster, Haas se permettait de rééditer son exploit le dimanche 16 suivant au circuit de l'Avus, à Berlin.

Le lundi 10, à 5 heures du matin, pilotes et machines de chez NSU s'envolent de Stuttgart pour Belfast, en Irlande, afin de participer dès l'après-midi aux entraînements. Le jeudi 13, les 2 épreuves en 125 et 250 sont disputées. Puis le vendredi à 5 heures, départ en avion pour Francfort, et de là, pour Berlin, où le dimanche étaient disputées les épreuves internationales de l'Avus.

◆ REMERCIEMENTS

Mr M. Hébert, de Rouen, tient à remercier, par l'intermédiaire de «Moto-Revue», la douzaine de motards anonymes qui l'ont aidé à sortir, lui, sa femme, son père, ainsi que le side dans lequel ils avaient pris place, du ravin profond de 100 mètres où l'avait obligé à descendre une camionnette ignorant sa droite.

◆ DROITS DE DOUANE ELEVES !

Notre confrère autrichien « Motorrad », dans un éditorial fort courageux, attaque violemment la grande marque autrichienne Puch.

Jusqu'à ce jour, les droits de douane, en Autriche, pour les motos importées dans ce pays, s'élevaient à 22 % de la facture, droits relativement peu élevés puisqu'ils sont de 35 % dans la plupart des autres pays.

Mais de nouveaux tarifs douaniers étant à l'étude à Vienne, qui devraient entrer en application vers la mi-1954, la maison Puch a fait part de son désir de voir les droits de douane sur les machines étrangères être portés à 50 % (!) de la facture.

Les établissements Puch, depuis la guerre, sont devenus parmi les plus gros producteurs et surtout parmi les plus gros exportateurs de motos. Mais ceci ne leur suffit pas et ils veulent maintenant avoir un monopole complet en Autriche.

Pourtant la qualité de la production de cette marque lui permet d'affronter la concurrence sur un terrain plus technique.

« Le motocycliste autrichien qui voudra acquérir une nouvelle machine devra se plier au bon vouloir des usines Puch », dit en substance notre confrère qui ajoute encore, plus loin : « Non seulement les machines étrangères coûteront plus cher à cause de cette augmentation des droits de douane, mais Puch lui-même pourra imposer les prix qui lui plairont, sur un marché ainsi assuré ».

Et « Motorrad » de conclure : « Nous protestons solennellement, au nom de tous les motocyclistes, au nom de tous les futurs motocyclistes, contre le fait de vouloir, à l'aide de droits de douane exorbitants, faire de nos motocyclettes un article de luxe. Nous protestons contre la tentative d'étranglement des importations étrangères, contre la tentative de Puch de se créer en Autriche un monopole exclusif ».

A la lecture de cet éditorial, un parallèle avec la situation française s'est imposé à nous, avec nos blocages périodiques des importations, avec nos droits de douane extrêmement élevés. Et ce n'est pas par hasard que certains de nos constructeurs peuvent se permettre d'exiger des 200 à 220.000 fr. pour telles 175 cmc., des 250 à 270.000 fr. pour telles 250 cmc. Et dire qu'en Angleterre, pour ce prix, vous pouvez avoir une 500 ou 650 vertical-twin, en Allemagne une 500 ou 600 flat-twin.



◆ CHANGEMENT D'ADRESSE

Nous signalons à nos lecteurs que Mr Lamy, le spécialiste en réparations de BMW, vient de changer d'adresse. Son très vaste atelier, où travaillent plusieurs mécanos, où l'on peut trouver les pièces détachées, surtout pour les modèles d'avant-guerre, se trouve maintenant 37, rue Chauveau, à Neuilly-sur-Seine. Téléphone Maillot 94-42.

La clientèle BMW se trouvant surtout parmi les porteurs de journaux, M. Lamy a organisé son atelier de telle façon que les réparations se font le plus vite possible (par exemple une demi-journée pour un décalaminage et rodage de soupapes).

◆ SALON DE BRUXELLES

C'est du 16 au 27 janvier 1954 que se tiendra le Salon annuel de l'Automobile et du Cycle dans les Palais du Centenaire à Bruxelles.

Rappelons pour mémoire les dates des autres Salons européens qui doivent avoir lieu prochainement.

- Salon de Paris, du 1^{er} au 11 octobre.
- Salon de Francfort, du 18 au 25 octobre.
- Salon de Londres, du 24 au 31 octobre.

◆ LA MOTO EN SUISSE

Durant ces 5 dernières années, le parc motocycliste suisse s'est notablement accru, puisqu'il est passé d'environ 49.000 machines en 1949, à plus de 142.000 en 1952.

Pris en soi, ce chiffre semble peut-être faible, mais il faut se souvenir que la Suisse a une population dépassant de fort peu les 4.700.000 habitants.

Si l'on dénombre le nombre de motos par 1.000 habitants, on en trouve 30 en Suisse, ce qui présente déjà une densité très élevée, bien plus qu'en France, mais quand même un peu moins qu'en Allemagne, pays semblant détenir le record avec 35 machines pour 1.000 habitants.

Voici d'ailleurs le tableau des dernières années, relatif à la Confédération helvétique :

Années	Nombre de motos	
	total	par 1000 habitants
1948	48.882	10,3
1949	57.713	12,2
1950	75.975	16,1
1951	107.188	22,7
1952	142.374	30

Durant cette même période, le nombre de motos étrangères venues pour une période limitée en Suisse (vacances, affaires), s'est aussi accru :

1948	:+ 33.306
1949	: 36.838
1950	: 39.421
1951	: 58.472
1952	: 90.829

◆ INAUGURATION

Champy - Sports annonce l'ouverture prochaine de ses nouveaux magasins au 115 de la rue Henri-Barbusse, à Argenteuil, locaux encore plus grands et luxueux qu'au 96 de la même rue.

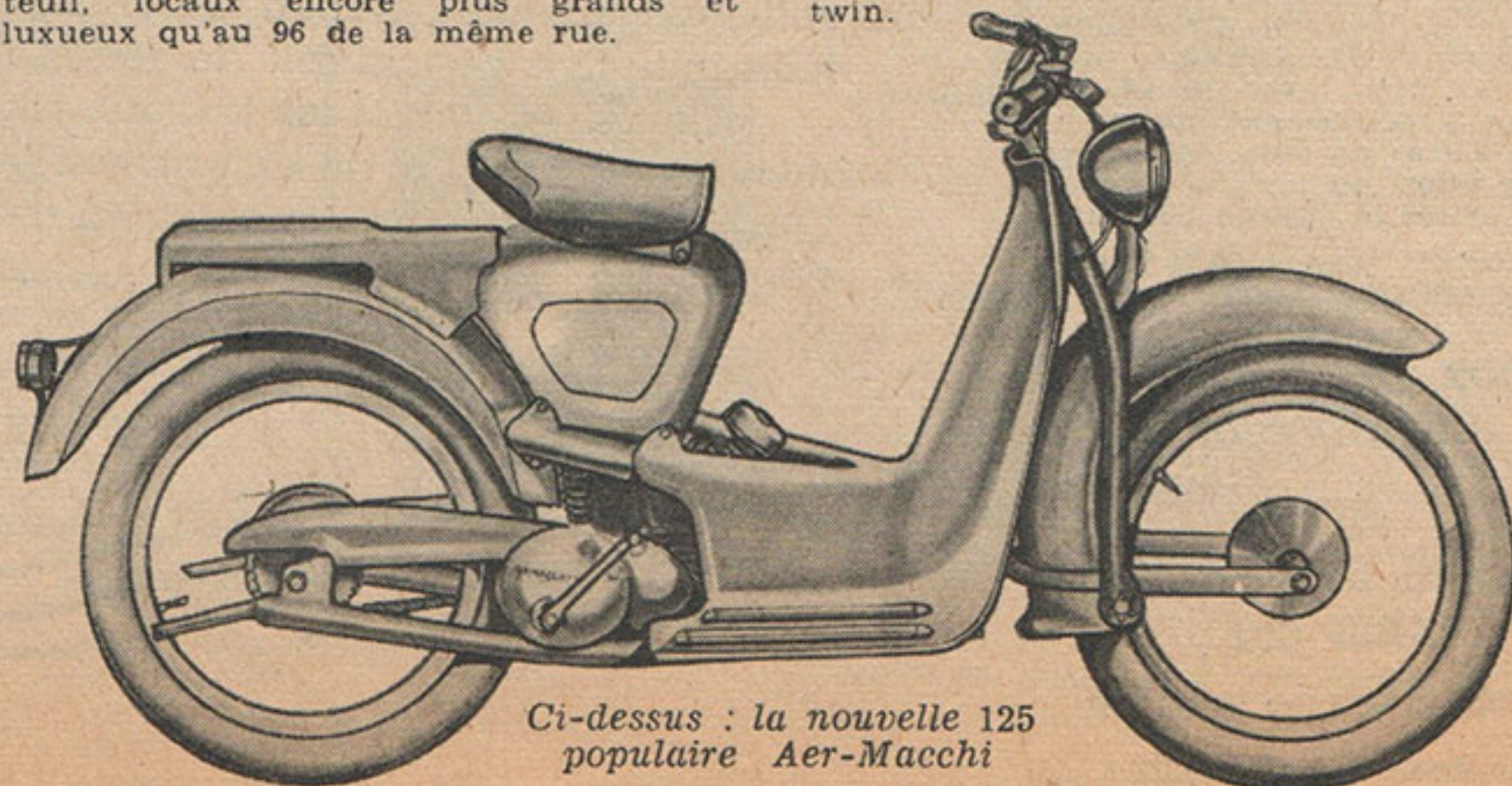
ABONNEMENT A CREDIT

POUR PERMETTRE A UN PLUS GRAND NOMBRE DE NOS LECTEURS DE S'ABONNER, ET SANS POUR CELA GREVER LEUR BUDGET D'UNE SOMME QU'IL EST PARFOIS DIFFICILE DE PAYER EN UNE FOIS, NOUS PROPOSONS L'ARRANGEMENT SUIVANT :

LE FUTUR ABONNE VERSERA 400 Fr. LORS DE SA DEMANDE D'ABONNEMENT, ET INDIQUERA QU'IL DESIRE PAYER LE SOLDE EN 3 AUTRES MENSUALITES ET DANS LES 4 MOIS A VENIR. L'ABONNEMENT SERA INSCRIT POUR 50 NUMEROS. ENSUITE L'ABONNE NOUS ADRESSERA PENDANT LES 3 MOIS SUIVANTS, A CHAQUE DEBUT DU MOIS (A CAUSE DE LA PAYER) UNE SOMME DE 400 Fr. NOTRE LECTEUR ECONOMISERA AINSI PLUS DE 700 Fr. SUR L'ACHAT TOUTES LES SEMAINES, ET IL LE RECEVRA CHEZ LUI, 48 HEURES AU MOINS AVANT LA PARUTION DANS LES KIOSQUES

POUR PRENDRE UN ABONNEMENT, LA MEILLEURE FORMULE EST CELLE DE VERSER DANS N'IMPORTE QUEL BUREAU DE POSTE AU COMPTE DE CHEQUES POSTAUX : MOTO-REVUE 297-37 PARIS

ET MAINTENANT, MONTREZ-NOUS VOTRE FIDELITE EN NOUS ADRESSANT DES AUJOURD'HUI VOTRE ABONNEMENT, ET VOUS SEREZ AUSSI INSCRIT POUR RECEVOIR NOTRE NUMERO ALBUM DU SALON QUE VOUS NE PAIEREZ QUE 20 Fr (AU LIEU DE 200 Fr.).

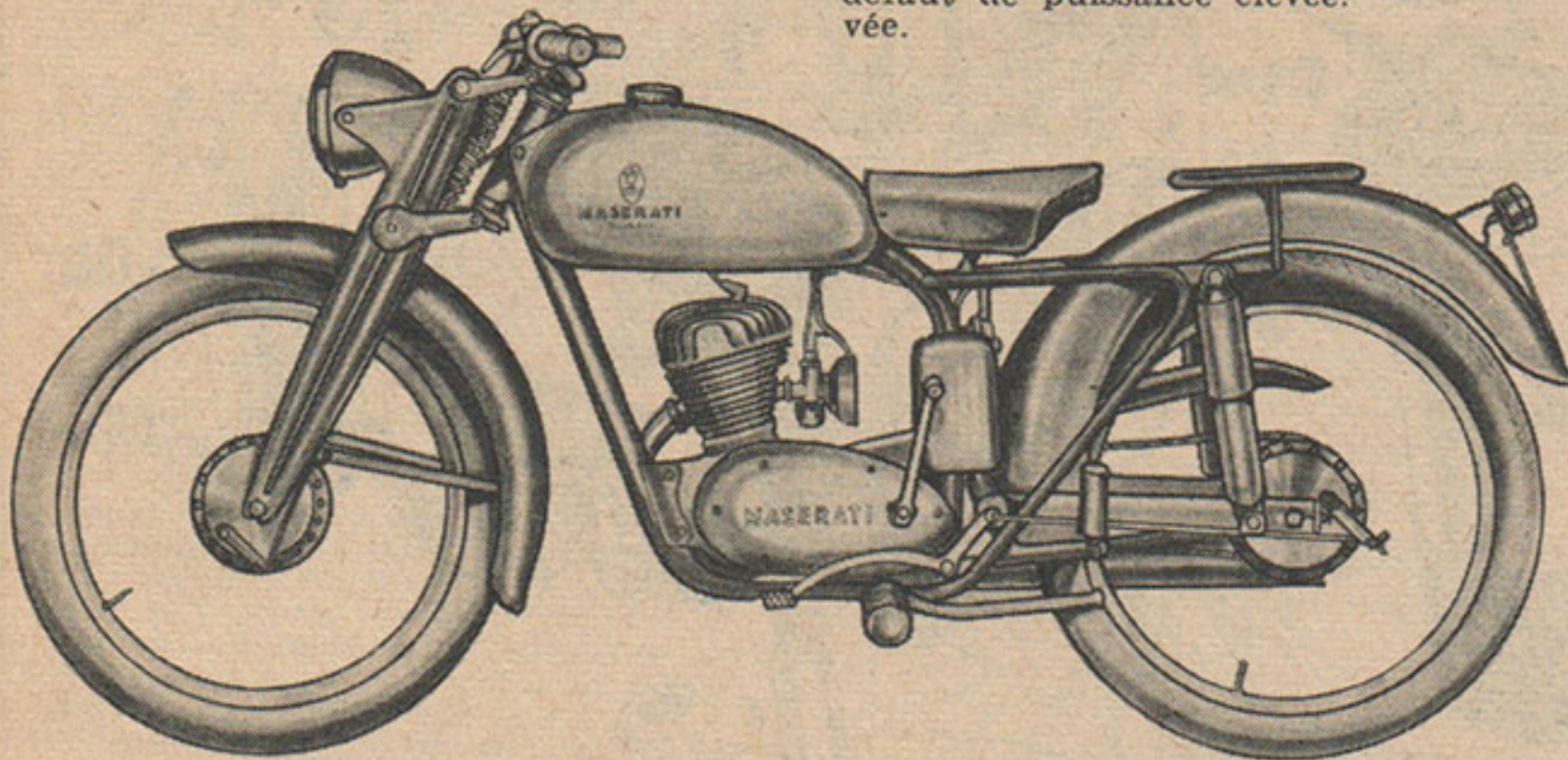


Ci-dessus : la nouvelle 125 populaire Aer-Macchi

NOUVELLES machines

**MASERATI
& 250 HOREX**

*Ci-dessous : la 125 deux temps
Maserati.*



LA 125 cmc. 2 TEMPS

Caractéristiques : moteur monocylindre, cylindre fonte du type Schnurle, culasse alliage léger. Alésage 52, course 58, rapport course-alésage.

Puissance maximum 4,8 CV à 5.000 t.-m.

Graissage par mélange à 5 % d'huile.

Bloc-moteur 3 vitesses.

Fourche parallélogramme avec amortisseurs à friction, réglables en marche. Suspension arrière par fourche oscillante et amortisseurs hydrauliques.

Allumage et éclairage par volant magnétique.

Vitesse : 75-80 kmh.

Consommation moyenne 2 l. 1/2 aux 100 kms.

Comme nous l'avons déjà annoncé récemment, la marque italienne d'automobiles « Maserati » entreprend la construction sous licence de deux modèles de machines destinées par leur caractère utilitaire à une clientèle nettement différente de celle intéressée par ses voitures.

De conception très classique, les deux modèles sont d'une présentation agréable, et d'une ligne typiquement transalpine, à défaut de puissance élevée.

LA 160 cmc. 4 TEMPS

Moteur monocylindre, cylindre et culasse en alliage léger, alésage 60, course 56, rapport course-alésage 0,935. Cylindrée réelle 158 cmc.

Puissance effective 7,5 CV à 6.000 t.-m.

Lubrification sous pression par pompe.

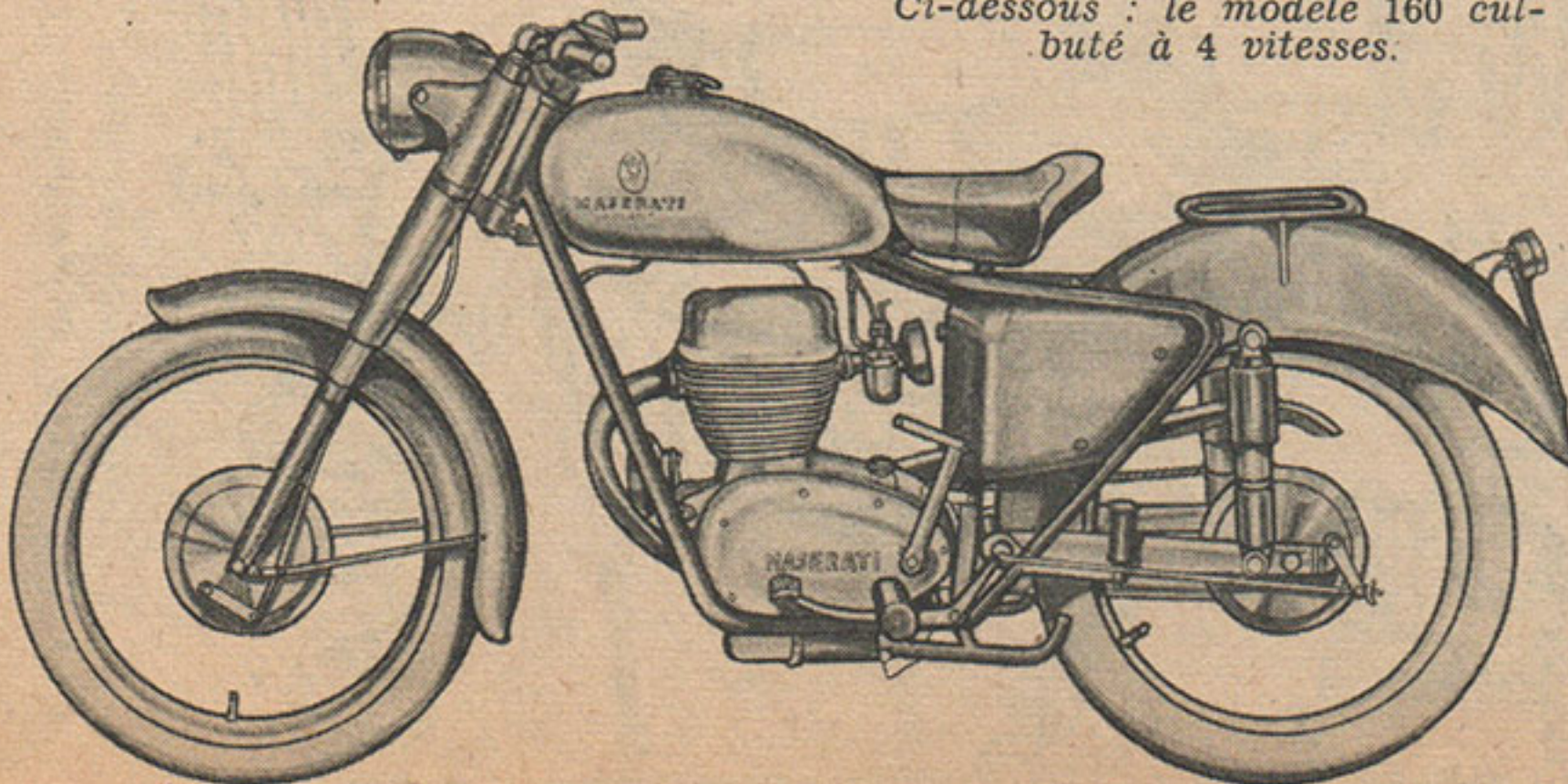
Bloc-moteur 4 vitesses commandées par sélecteur.

Eclairage par batterie et dynamo 60 watts.

Fourche télescopique avec amortisseurs hydrauliques et suspension arrière oscillante, également à amortisseurs hydrauliques.

Vitesse : 100 kmh. Consommation moyenne 2 l. 1/4 aux 100 kms.

Ci-dessous : le modèle 160 culbuté à 4 vitesses.



Cette quart de litre, dérivée de la 350 cmc., est surtout fabriquée pour les exportations, en particulier, vers le marché suisse. Pour les 4 premiers mois de l'année, sur les 1.233 Horex importées par les helvètes, 80 % (981) étaient de ces 250 cmc.

Le moteur de la 250 cmc. a 65 mm. d'alésage contre 75 de course, donc un rapport course-alésage de 1,154 (moins longue course néanmoins que la Régina qui fait 1,326). La culasse en alliage léger est à mono échappement, comme sur la Régina-Sport.

Les 110 km.-h. en position assise sont garantis, et la machine peut les atteindre sans mal, puisque, bien que donnée par l'usine pour 14 CV à 6.000 t.-m., elle en développe en réalité 15,4 à 6.200-6.300 t.-min.

La marche à 2.000 t.-m. est évidemment possible, mais à ce régime, les accélérations manquent de nervosité. Par contre, à partir de 2.700, et jusqu'à 6.500 t.-m., la courbe de couple est étonnamment plate, supérieure à 1,6 m.-k., avec un maximum de 1,8 m.-k. dans les 5.500 t.-m. Les bougies sont très froides, d'un degré thermique de 240-260. Carburateur Bing de 26 mm. de passage des gaz. La boîte à 4 rapports à prise directe a une première très courte, présentant un trou entre première et seconde (les allemands reviendraient-ils à leurs boîtes d'avant-guerre ?) et l'étagement est le suivant : 4^e : 6,56 (100 %) - 3^e : 8,37 (75 %) - 2^e : 11,85 (55,3 %) - 1^{ère} : 21,3 (30,8 %).

Une première classique fait normalement 36 % environ, ce qui donnerait dans le cas de la démultiplication de la transmission secondaire de la 250 Horex une première de 18 à 1 environ (contre 21,3).

Les suspensions avant comme arrière, sont toujours télescopiques, mais les jantes sont en alliage léger. Moyeux-freins et selle double.

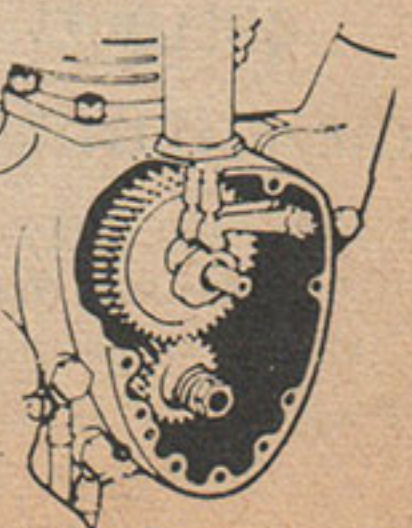
Mais le poids de la machine est vraiment élevé, celui de la 350 cmc. : 167 (!) kgs., avec essence, huile et outillage.

Signalons pour terminer, que la 350 cmc. n'existe plus qu'en une seule version, la 350-3, qui développe 20 CV., ce que faisait jusqu'ici la Régina Sport.



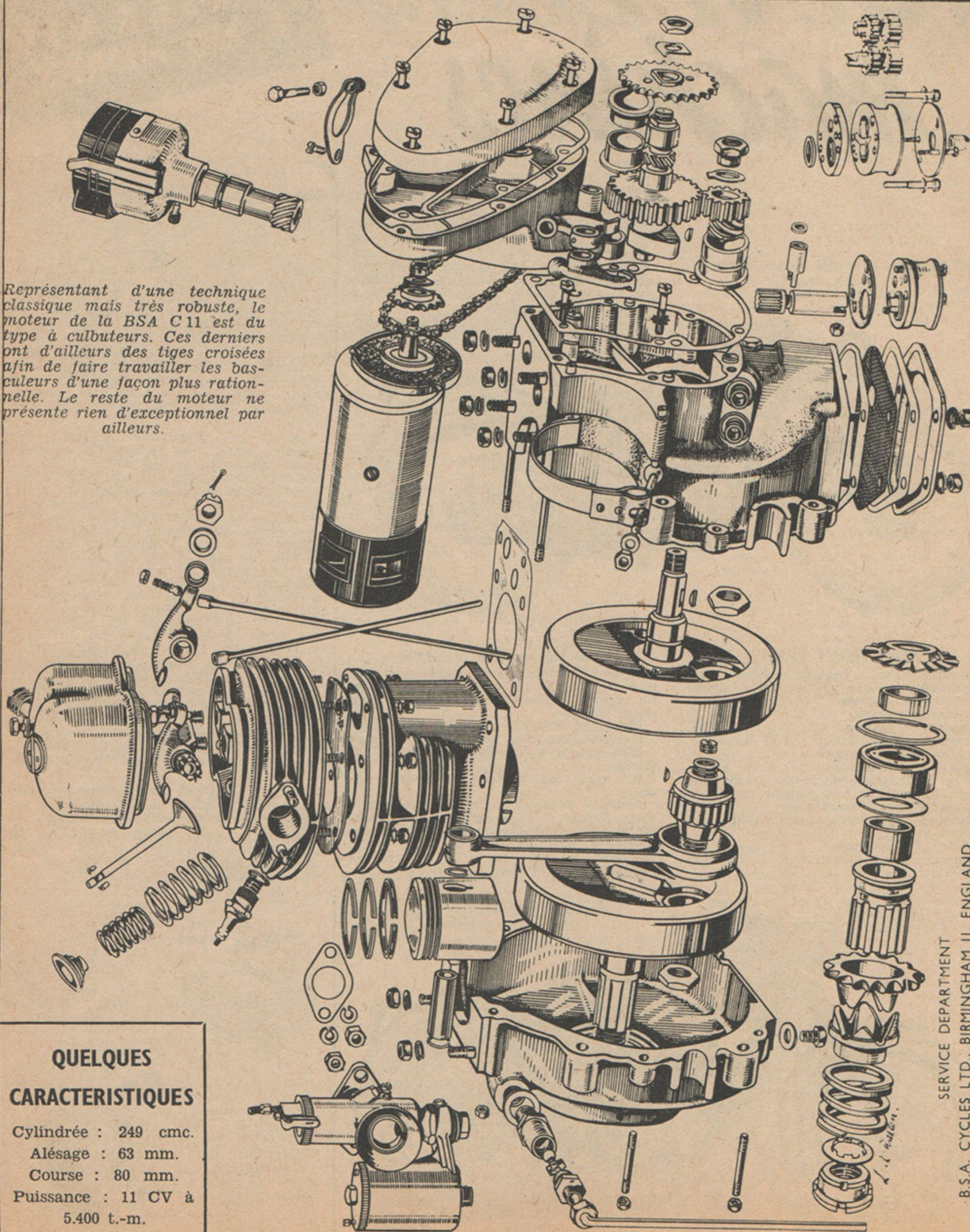
Ci-contre : la culasse monotube en alliage léger.

Ci-contre : la commande de distribution par pignons hélicoïdaux.



LE MOTEUR de la 250 B.S.A. C. 11

Représentant d'une technique classique mais très robuste, le moteur de la BSA C11 est du type à culbuteurs. Ces derniers ont d'ailleurs des tiges croisées afin de faire travailler les basculeurs d'une façon plus rationnelle. Le reste du moteur ne présente rien d'exceptionnel par ailleurs.



QUELQUES

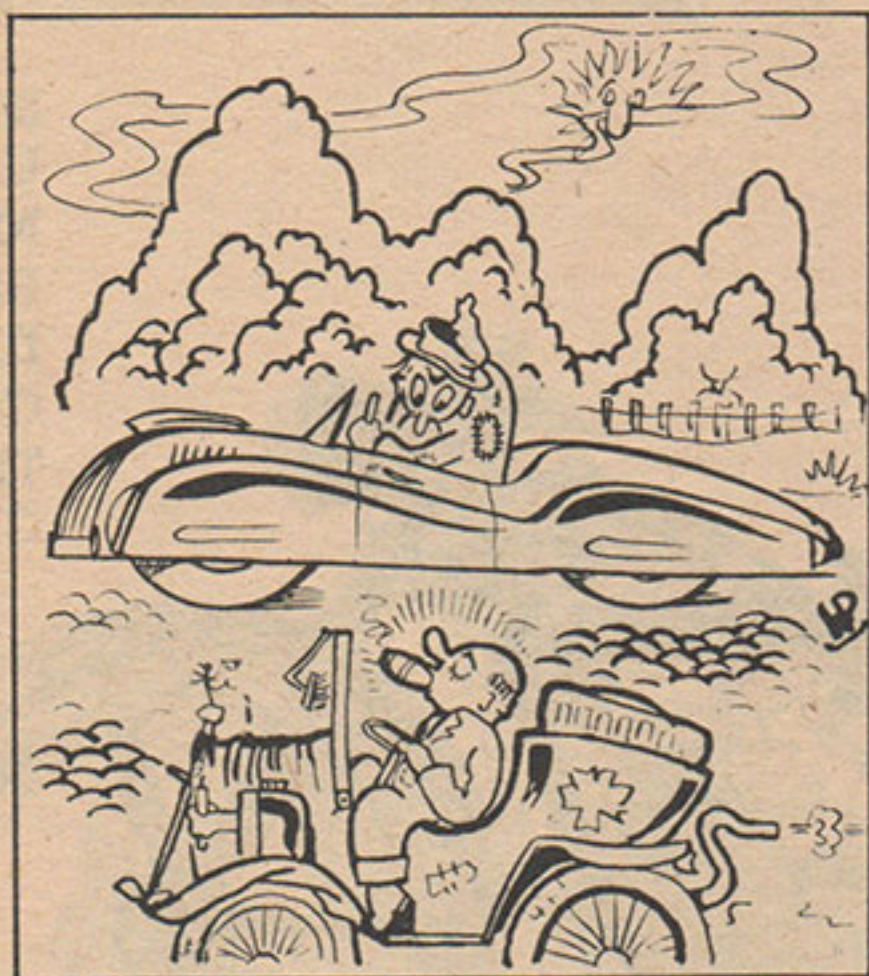
CARACTERISTIQUES

Cylindrée : 249 cmc.
 Alésage : 63 mm.
 Course : 80 mm.
 Puissance : 11 CV à
 5.400 t.-m.

SERVICE DEPARTMENT
 B.S.A. CYCLES LTD., BIRMINGHAM II, ENGLAND

PRINTED IN ENGLAND

QUELQUES FORMULES PRATIQUES SUR LA PUISSANCE FISCALE



La puissance fiscale varie avec le genre du véhicule...

La manière de déterminer la puissance fiscale d'un véhicule diffère non seulement de pays à pays, mais encore bien souvent (et c'est le cas de la France), suivant le type de véhicule.

Nous prendrons les exemples de la France, l'Allemagne, la Suisse, l'Italie, la Grande-Bretagne et des USA.

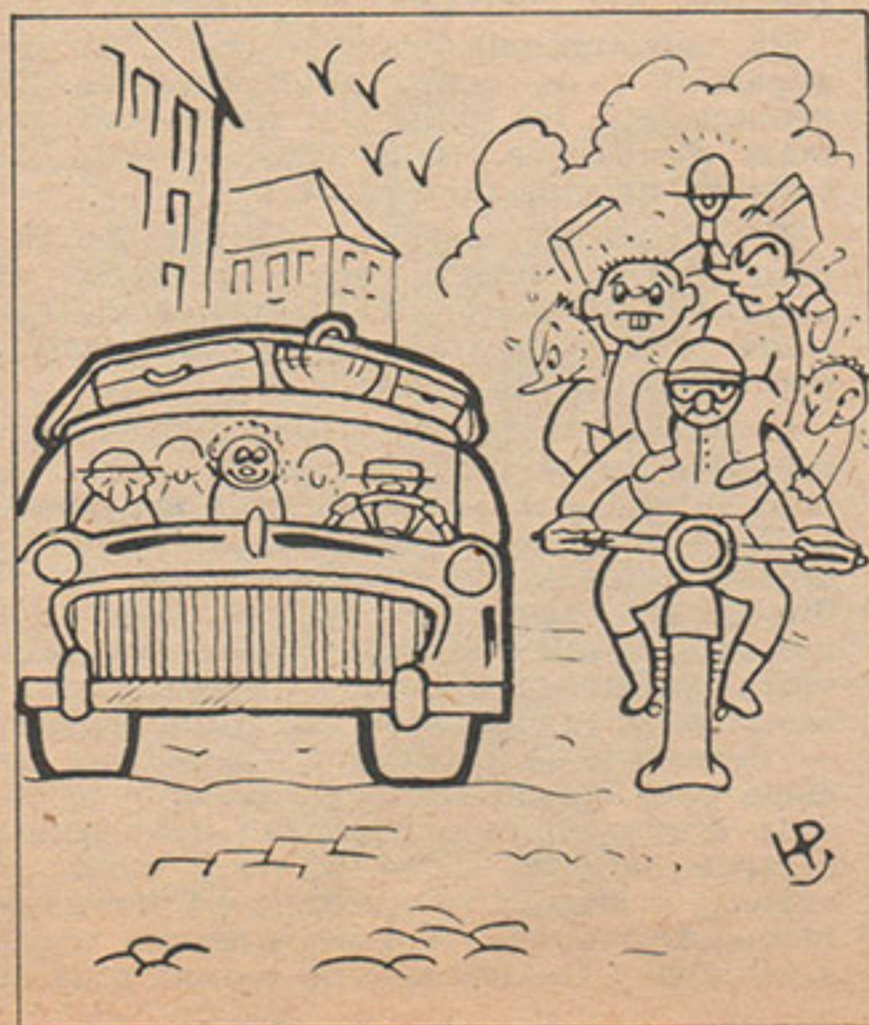
Les cas les plus simples sont ceux de Suisse et l'Allemagne, où la puissance fiscale est directement proportionnelle à la cylindrée. Si C est cette dernière, mesurée en litre, et P la puissance fiscale en CV, nous aurons :

en Allemagne : $P = 3,82 C$
 en Suisse : $P = 5,1 C$

donc une 750 cmc. = 0 l 750 fera, en Allemagne, 2,865 CV fiscaux, en Suisse : 3,825 CV fiscaux.

En France, pour les véhicules à 4 roues, la puissance fiscale est encore propor-

Nous motocyclistes, sommes défavorisés par rapport aux automobilistes.



tionnelle à la cylindrée, mais le coefficient change suivant le type de véhicule et suivant le carburant utilisé.

Ainsi, pour les véhicules 4 roues à essence, nous aurons :

$P = 5,73 C$ pour les voitures particulières,
 $P = 3,82 C$ ou $4,77 C$ pour les utilitaires, suivant le poids du châssis nu (supérieur ou inférieur à 2.250 kgs).

Pour les véhicules à moteurs à combustion (Diesel) ou les gazos, on fait une réduction légale de puissance de 30 %, et l'on aura ainsi :

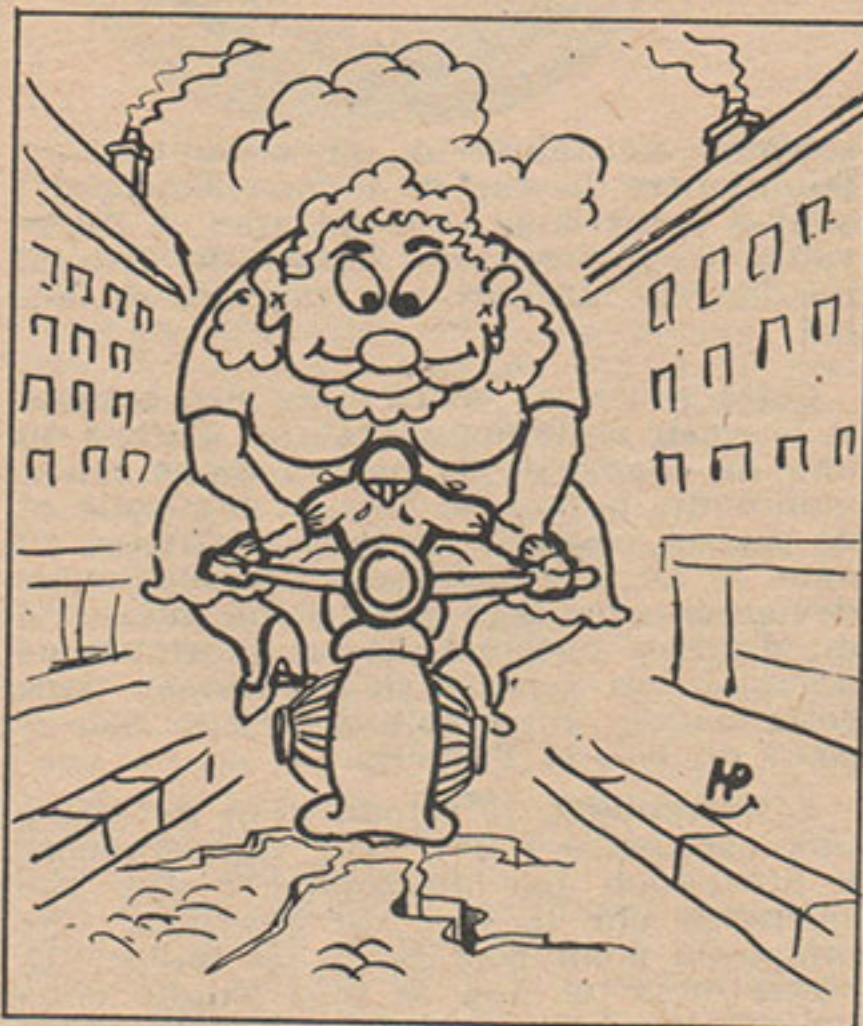
$P = 4,01 C$ pour les voitures particulières,
 $P = 2,67$ ou $3,34$ pour les utilitaires, suivant poids du châssis nu.

Non content de ces 6 formules, un système spécial régit les motos, nous défavorisant.

Ainsi, nous aurons pour nos 2 roues :

- 1 CV : cylindrée inférieure à 125 cmc.
- 2 CV : de 126 à 175 cmc.
- 3 CV : de 176 à 250 cmc.
- 4 CV : de 251 à 350 cmc.
- 5 CV : de 351 à 500 cmc.

Au-delà de 5 CV, on ajoute 1 CV par 125 cmc. ou fraction de 125 cmc. supplé-



La puissance fiscale dépend du nombre de centimètres cubes.

mentaire : ainsi une 750 fera 7 CV et une 1.000, 9 CV.

Que nous, motocyclistes, soyons terriblement désavantagés par rapport aux automobilistes est facilement vérifiable. Le moteur de 375 cmc. équipant la 2 CV Citroën fait fiscalement pour les voitures 2,14 CV, ramenés à 2 CV. Le même moteur, monté dans un cadre de moto, sera taxé... 5 CV fiscaux.

En Grande-Bretagne et aux U.S.A., la formule ne tient pas compte de la cylindrée totale du moteur, mais de son alésage (élevé au carré) et du nombre de cylindres. En un mot, la puissance fiscale, dans les pays anglo-saxons, est proportionnelle à la surface totale des caillottes de piston ; voilà sûrement une explication de l'école anglaise : moteur longue-course, bien souvent monocylindre.

La formule, en système métrique, est la suivante :

$P = 0,00062.n.d^2$ où «n» est le nombre de cylindres et «d» l'alésage en mm et



Un système spécial régit les motos, nous défavorisant.

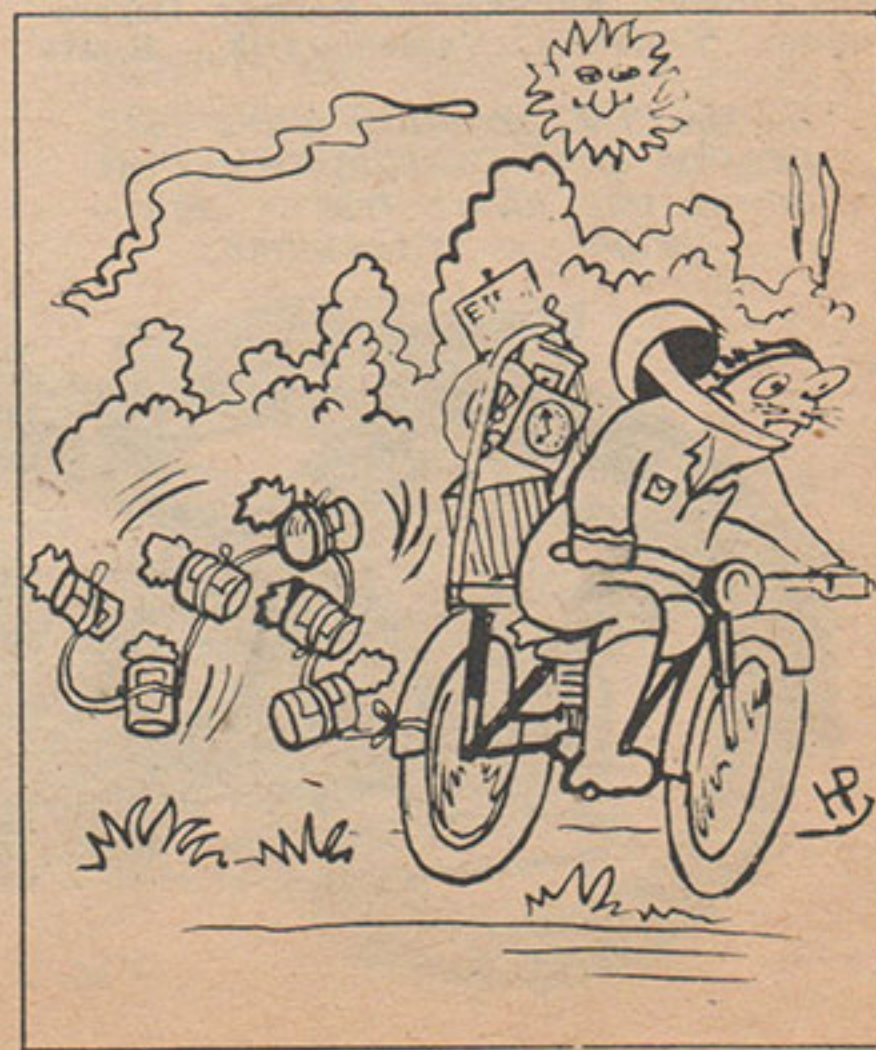
donne évidemment des-résultats assez curieux.

Par exemple, la 350 Douglas twin au moteur carré, sera taxé 4,6 CV fiscaux, plus, par exemple, que la 600 cmc. mono longue course Norton. Par contre, la 350 mono Matchless-AJS n'est taxée que 2,96 CV. De même, les 500 cmc. s'échelonneront entre 3,87 CV fiscaux (monos Norton) et 5,4 CV fiscaux (la plupart des twins, sauf Ariel et Triumph).

Enfin le système le plus complexe d'évaluation de la puissance fiscale est celui utilisé par les italiens, faisant appel, pour son évaluation, au calcul logarithmique.

On a, de l'autre côté des Alpes : $P = 0,08782 \times n \times C^{0,6541}$, où n est le nombre de cylindres et C la cylindrée en cmc.

La formule tient compte du nombre de cylindres.



LA MOTO EN SUEDE

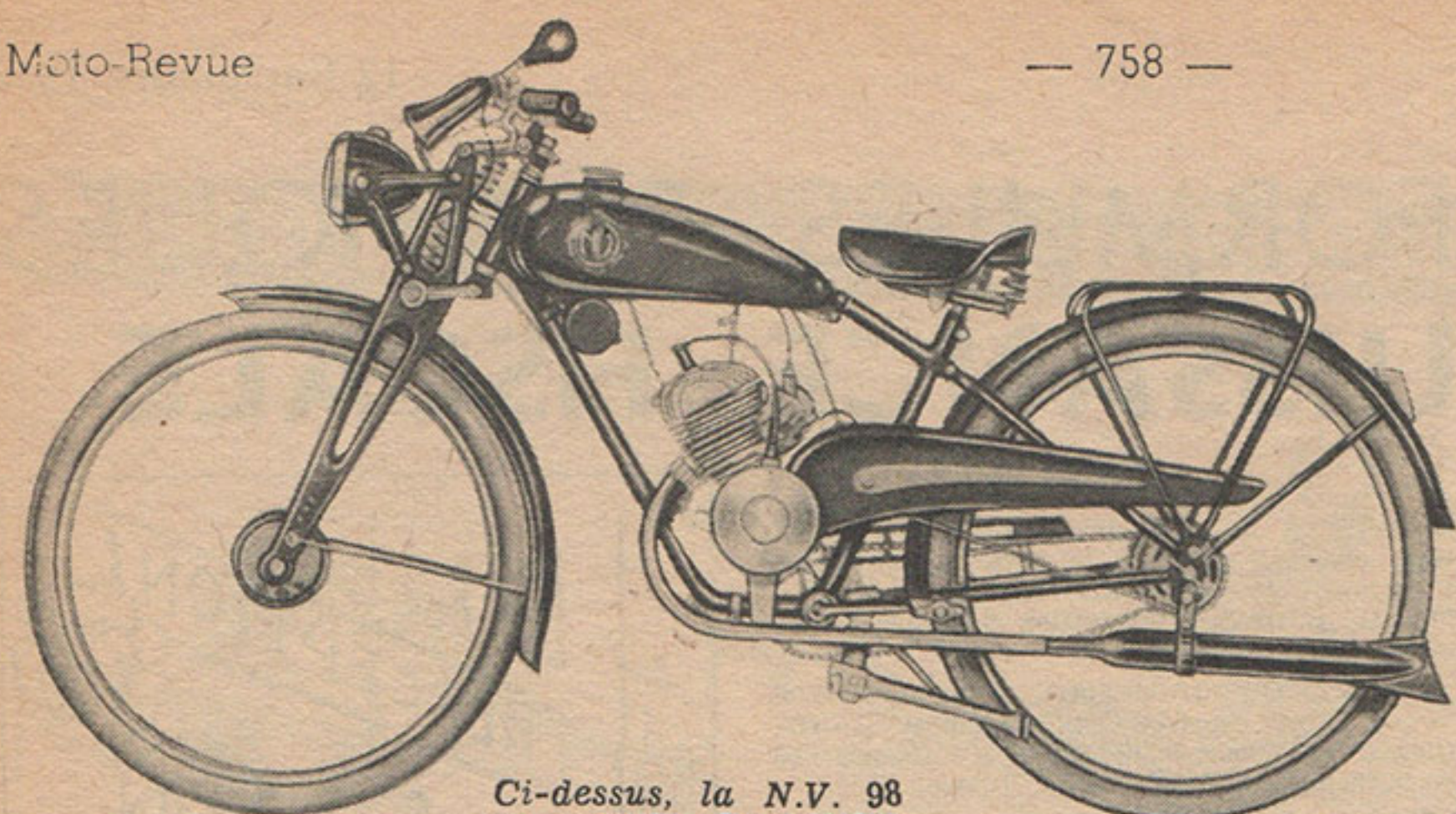


Fig. 1

Ci-dessus, la N.V. 98 cc. munie du célèbre moteur Sachs. A droite, la 125 cmc. de la même marque à moteur D.K.W.

En quelques coups d'hélice, le bateau me transporte d'Helsingør à Helsingborg ; à gauche, le goulet s'évase vers le Kattegat ; à droite, dans l'Ore Sund, l'île de Hven scintille et pâlit tour à tour, tandis que les flots sans répit et sans pitié giflent les rivages opposés. Pour un instant, ma moto repose dans le ventre du ferry-boat, pour un instant seulement, car Helsingborg, que je voulais atteindre avant la nuit, m'apparaît enfin, estompé dans un film brumeux. La croix du pavillon, claquant à l'extrémité de son mât, a changé de couleur. Cette fois, c'est bien la Suède...

C'en est fini avec la conduite à droite sur les magnifiques perspectives routières du Danemark ; le nouveau réflexe s'acquiesce si vite que le pilote s'en trouve presque ravi ; il se sent si habile, si libre en faisant ce qu'on interdit ailleurs !

Au début même, il éprouve une joie presque malicieuse à la rencontre d'un autre voyageur. Pensez, découvrir le flanc droit des voitures et la bordure gauche de la route, tout autrement qu'en France...

Mon plaisir allait être de courte durée, car je devais songer à tenir solidement ma machine, sur un sol déjà détrempé. La route qui mène à Stockholm, par Hassleholm et le rivage de la Baltique, comme la plupart des routes de Suède, abimée et défoncée au cours des longs hivers, supporte difficilement le goudron. Dès qu'il pleut, elle se couvre d'une couche de boue qui garde l'empreinte des roues, dangereuse pour la conduite d'une moto légère. Le touriste étranger venant en Suède pour la première fois a intérêt à mener une solide machine de grosse cylindrée.

Par petites étapes, je gagne la capitale : Kristianstad, Karlskrona, Kalmar, Oskarshamn, Västervik, Valdemarsvik... Route

La 150 N.V. bénéficie d'une suspension arrière oscillante qui lui donne une allure très « light-weight » britannique.

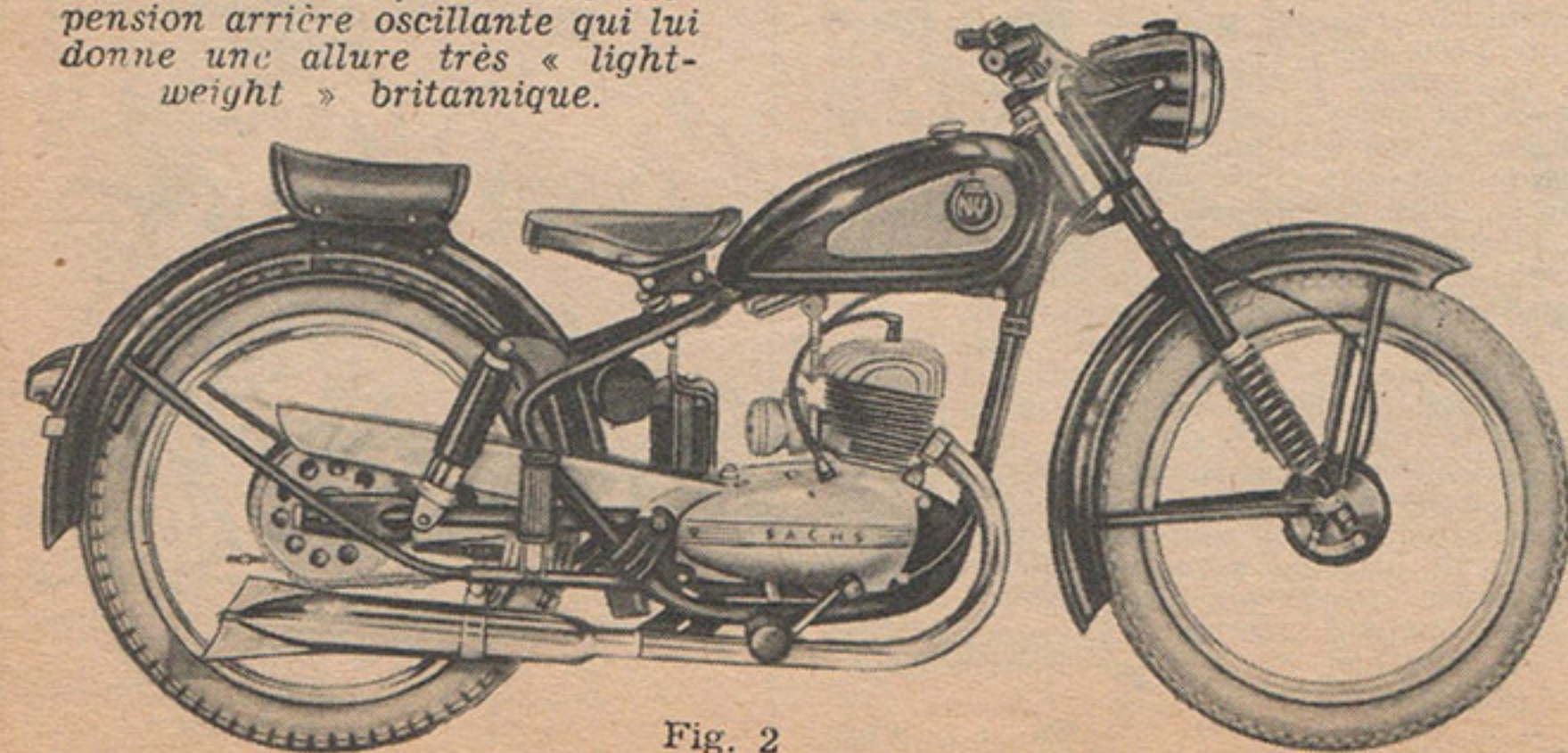


Fig. 2

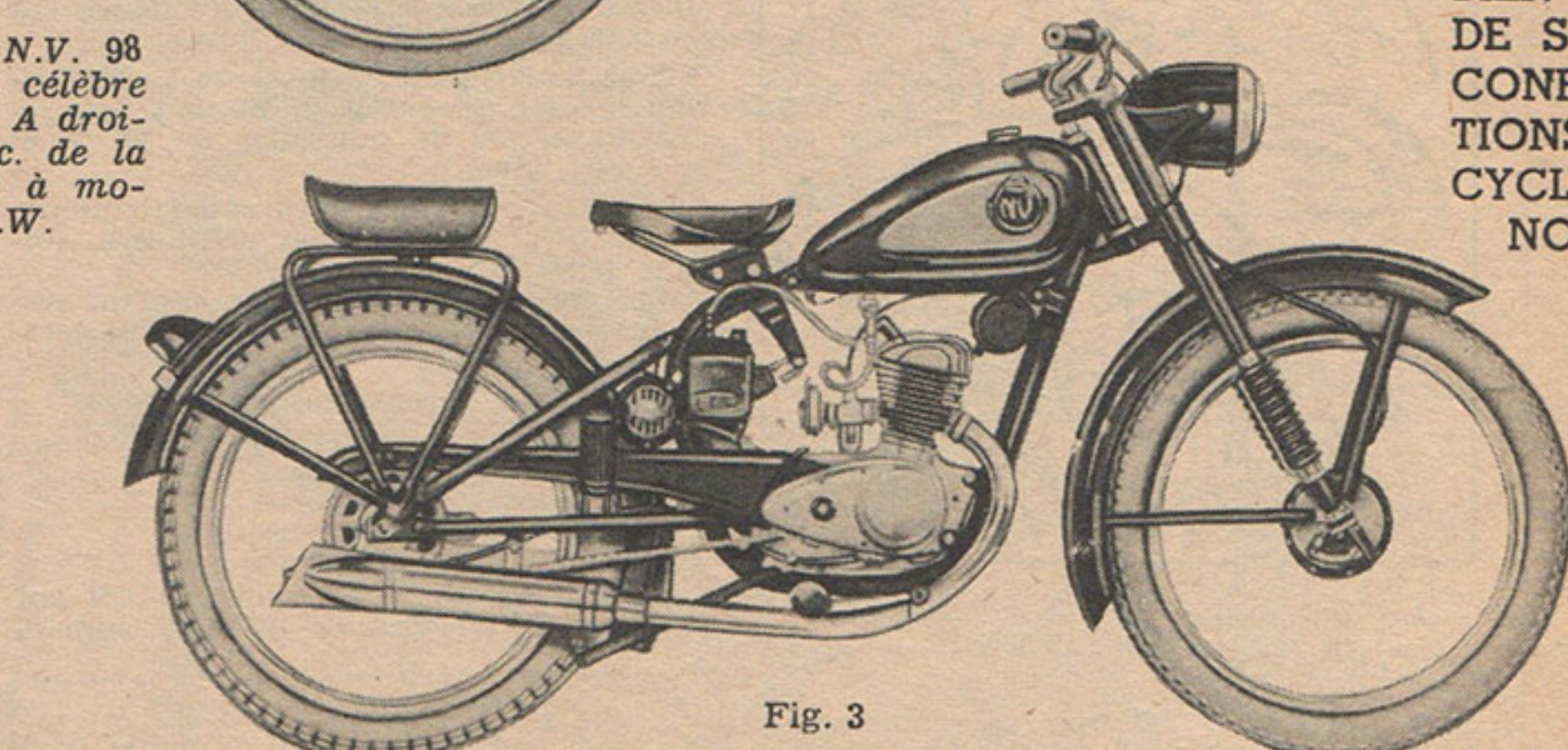


Fig. 3

souvent encombrée de travaux, cachant jalousement la vue de la mer Baltique ; c'est à peine si je la soupçonne. A intervalles irréguliers une frange du littoral me la fait miroiter aux caprices du soleil.

Cette route, ce serait celle des Landes, si le soleil était moins pâle, si l'arbre du lieu ne changeait de nom. Longue route, monotone, bordée de bois de bouleaux et de sapins, coupant quelques clairières où dans le roc s'épanouissent d'accueillantes demeures avec leur mât blanc surmonté du drapeau national. Et les fabriques de meubles, les scieries de ronronner dans cette nature impassible qui flaire bon le cœur du bois et l'humus.

A Norrköping, je rejoins tout de même une excellente route, celle d'Helsingborg à Stockholm par Jonköping ; une vue splendide sur la baie du Braviken, une rampe en plein bois parmi les sapins, un castel dans un îlot, le tout baigné dans un air lumineux font s'arrêter le voyageur, même pressé, et l'invitent à oublier les vicissitudes de son entreprise.

Une belle route conduit vers l'autostrade qui annonce Stockholm ; la descente se fait lentement vers la capitale...

LE CLIMAT MOTOCYCLISTE EN SUEDE

Le français qui voyage en Suède s'étonne du grand nombre de motocyclistes qui parcourent les routes. Je le remarquais d'autant mieux que, voyageur solitaire, j'étais plus sensible aux bruits qui me parvenaient. Souvent, derrière moi, le ronronnement d'un petit moteur nerveux s'amplifiait et formait écho, puis, se rapprochant, il venait se superposer au bruit du moteur de ma machine, se fondre même avec lui dans une harmonie mécanique.

Le pilote revenait de son travail ; quelques instants auparavant, il avait laissé son tracteur au bout du sillon s'il était agriculteur, son banc de scie s'il était ouvrier à la fabrique de meubles voisine, son filet s'il était pêcheur.

Et, adroitement, gaillardement, il me dépassait ; de confortables lunettes lui protégeaient les yeux ; il ne portait jamais de casque, mais un serre-tête de toile ou de cuir bien ajusté.

A propos de casque, celui-ci évoque pour moi le souvenir de taquineries, de méprises, de bonnes et franches discussions. Admiré ou dédaigné, mon casque fut remarqué en Suède.

Le casque ? il appartient au coureur, non à l'usager ! Une anecdote : lors de mon retour, sur le bateau qui me ramenait de Malmö à Copenhague, je regardais une dernière fois le rivage de la Suède et suivais le vol oscillant des mouettes contrebandières entre les deux villes. Tandis que, les yeux levés, je contemplais le phénomène, un grand suédois — devrais-je le préciser ? — baissait les yeux pour considérer le casque que je tenais d'une main négligente. Me sentant regardé, je jetai alors un coup d'œil au curieux ; ses lèvres s'écartèrent irrésistiblement, comme s'il avait quelque chose à me dire ; finalement, ne tenant plus et

S'ÉTANT RENDU EN SUEDE UN CLUBMAN FRANÇAIS, M. P.C. BLIN DE L'A.M.P., A BIEN VOULU, AU RETOUR DE SON VOYAGE, NOUS CONFIER SES CONSTATATIONS SUR LE MOTOCYCLISME SUEDOIS QUE NOUS PUBLIONS ICI.

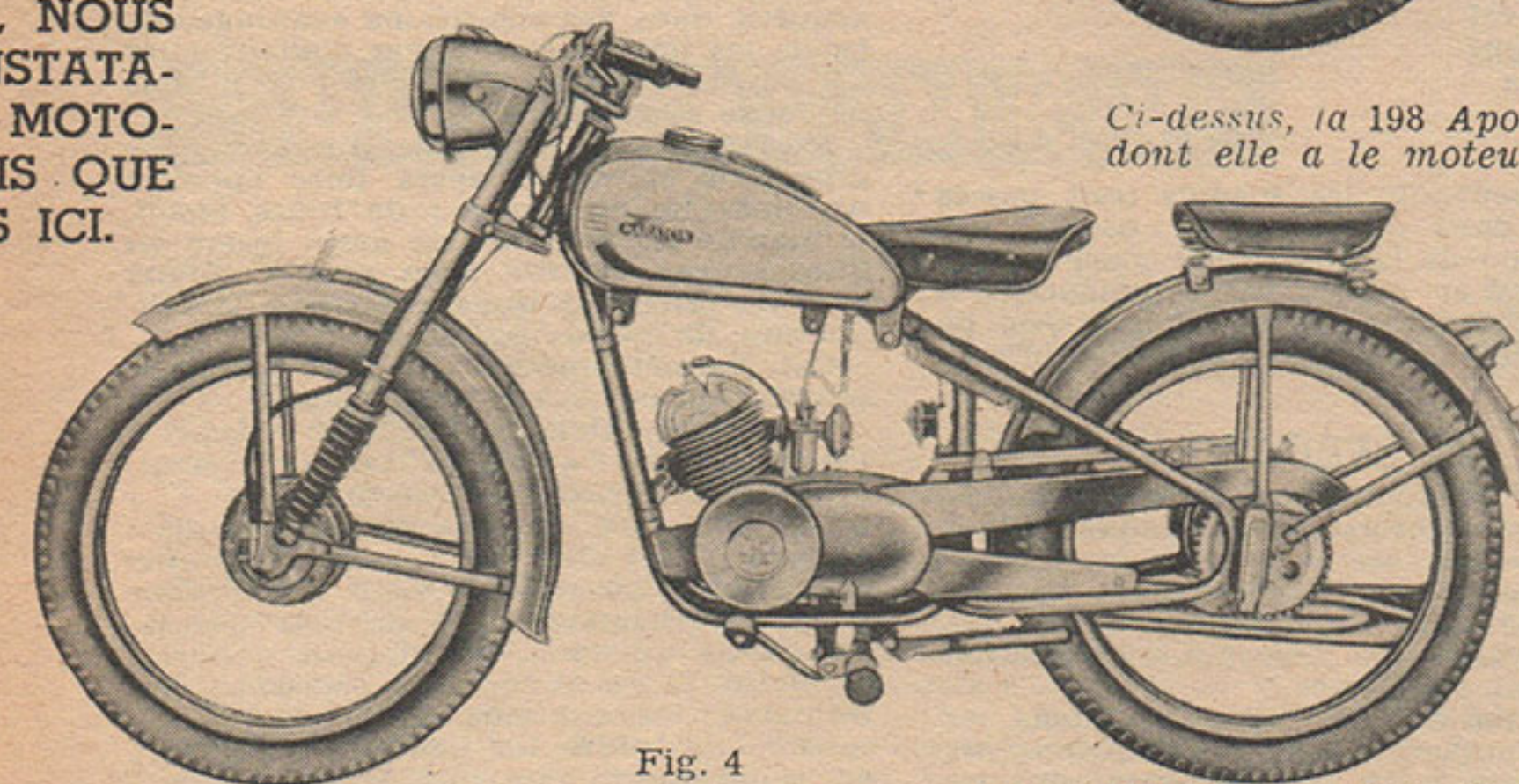


Fig. 4

pensant peut-être interviewer un grand champion motocycliste, il avança : « Speedwayforare ? (coureur de speedway ?). Et moi de répondre : « Non, tout simplement un motard français portant un casque protecteur ! »

L'activité des jeunes motocyclistes est intense ; le dimanche, il n'est pas rare de les voir se réunir à la croisée des rou-

tes ; quelquefois même, ils se donnent rendez-vous près d'une pierre runique. Le bruit de leurs petites machines semble alors jeter un défi au passé...

La fédération motocycliste suédoise (Sveriges Motorfederation ou Svemo) est très dynamique ; plus de 200 clubs rassemblent les sportifs des divers districts ; de courses confrontent les amateurs qui se répartissent en 3 classes :

Classe I B juniors (débutants).
Classe II A juniors (pilotes expérimentés affiliés à un club).

Classe III seniors (pilotes qualifiés).
« For saker korning » (pour un pilotage sûr), telle est la devise du motocycliste suédois. Effectivement, il semble très à l'aise sur sa machine, qu'elle soit lourde ou légère ; souple, il est toujours prêt à réagir, le corps à peine cambré, en attitude de pilote de trial.

La presse contribue largement à encourager le sport motocycliste. A côté des journaux illustrés réservés à la technique du moteur, comme « Motor », « Nordisk

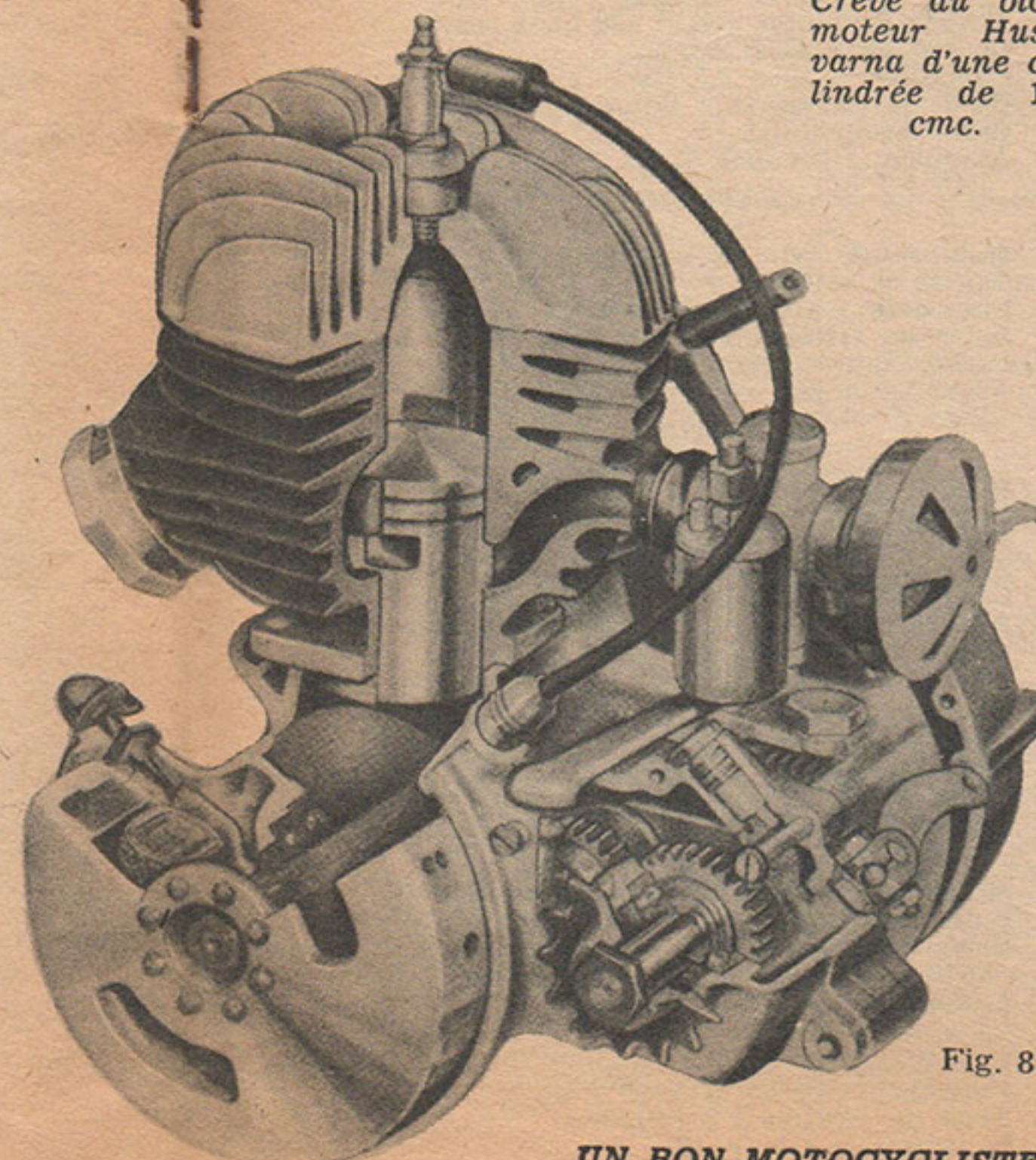


Fig. 8

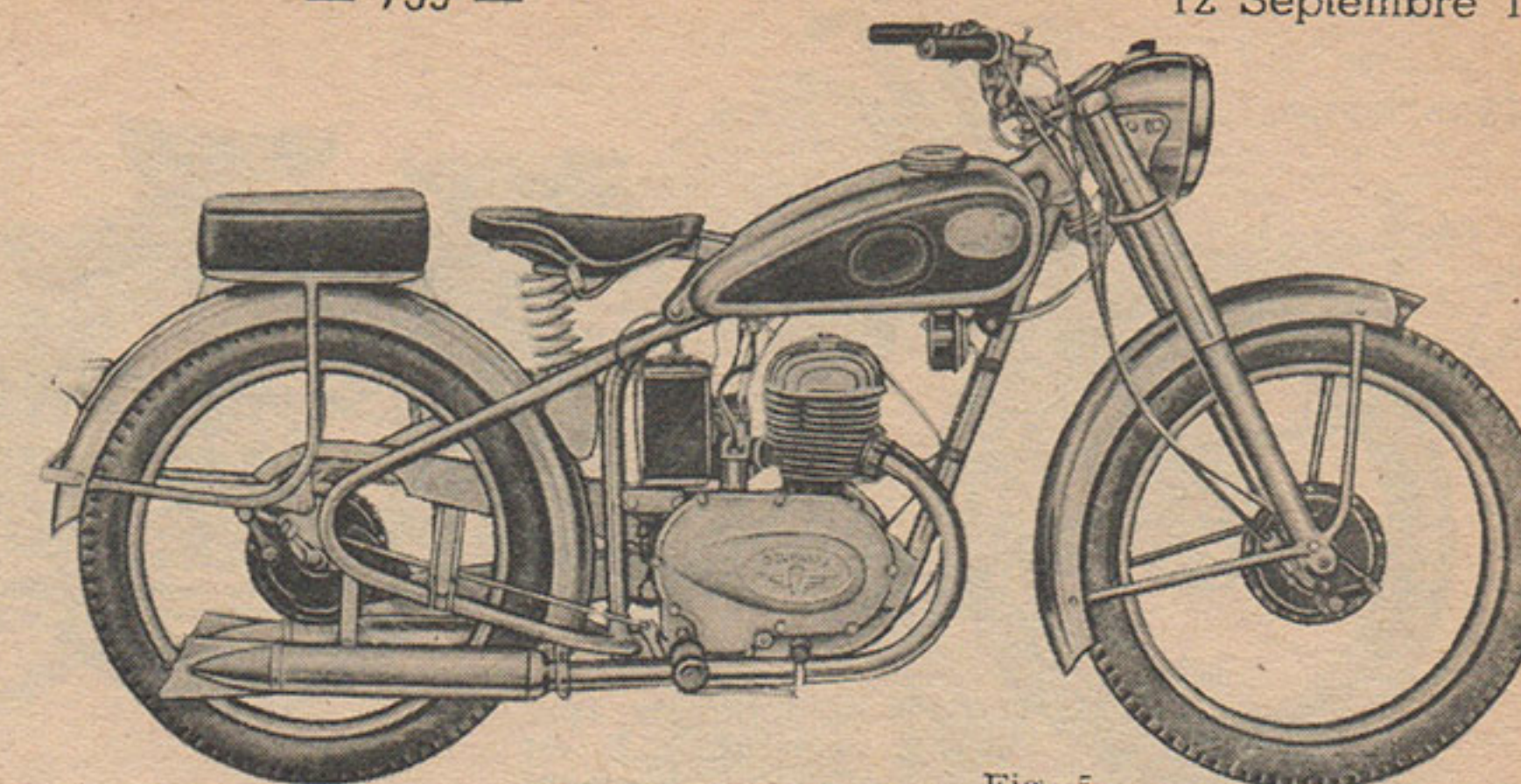


Fig. 5

Ci-dessus, la 198 Apollo, copie presque intégrale de la 200 Zundapp dont elle a le moteur. A gauche, la Maraton, une 150 équipée du bloc-moteur J.B.

Motortidning », « Svensk Motor Tidning », il en existe d'autres réservés à la moto, comme « Racing », qui traite, sur de longues colonnes, des courses de speedway.

LES MODELES DE MOTOCYCLETTES EN SUEDE

Les grosses cylindrées sont représentées surtout par des modèles d'importation. Beaucoup de machines anglaises : Ariel, Matchless ; peut-être moins de machines allemandes. Colombus correspond à la Horex « Regina », EMW à la BMW.

Comme le montre le tableau qui suit, le suédois apprécie plutôt une moto de petite cylindrée ou de cylindrée moyenne, ayant de bonnes reprises, donc un deux temps. Dans le groupe des motos de cylindrée moyenne, on rencontre quelques machines typiquement allemandes : l'AWO 425 qui offre beaucoup de ressemblance avec la BMW 250 cmc., fabriquée à Suhl, en Thuringe, et la TWN BDG 250.

Les reste des machines est construit en Suède, le moteur étant importé surtout d'Allemagne (NSU, JLO, Sachs), ou d'Angleterre (Villiers, BSA).

La cylindrée de 150 cmc. est la plus commune (voir tableau).

En 120-125 cmc., ce sont les machines montées avec le moteur HVA (Husqvarna) qui remportent les suffrages. La NV qui se distingua aux Six Jours Internationaux est également très répandue et groupe des machines de moteur bien différent.

Nous présentons avec plus de détails, les machines suivantes : la motocyclette NV-8 (fig. 1) à moteur Sachs 98 cmc. ;

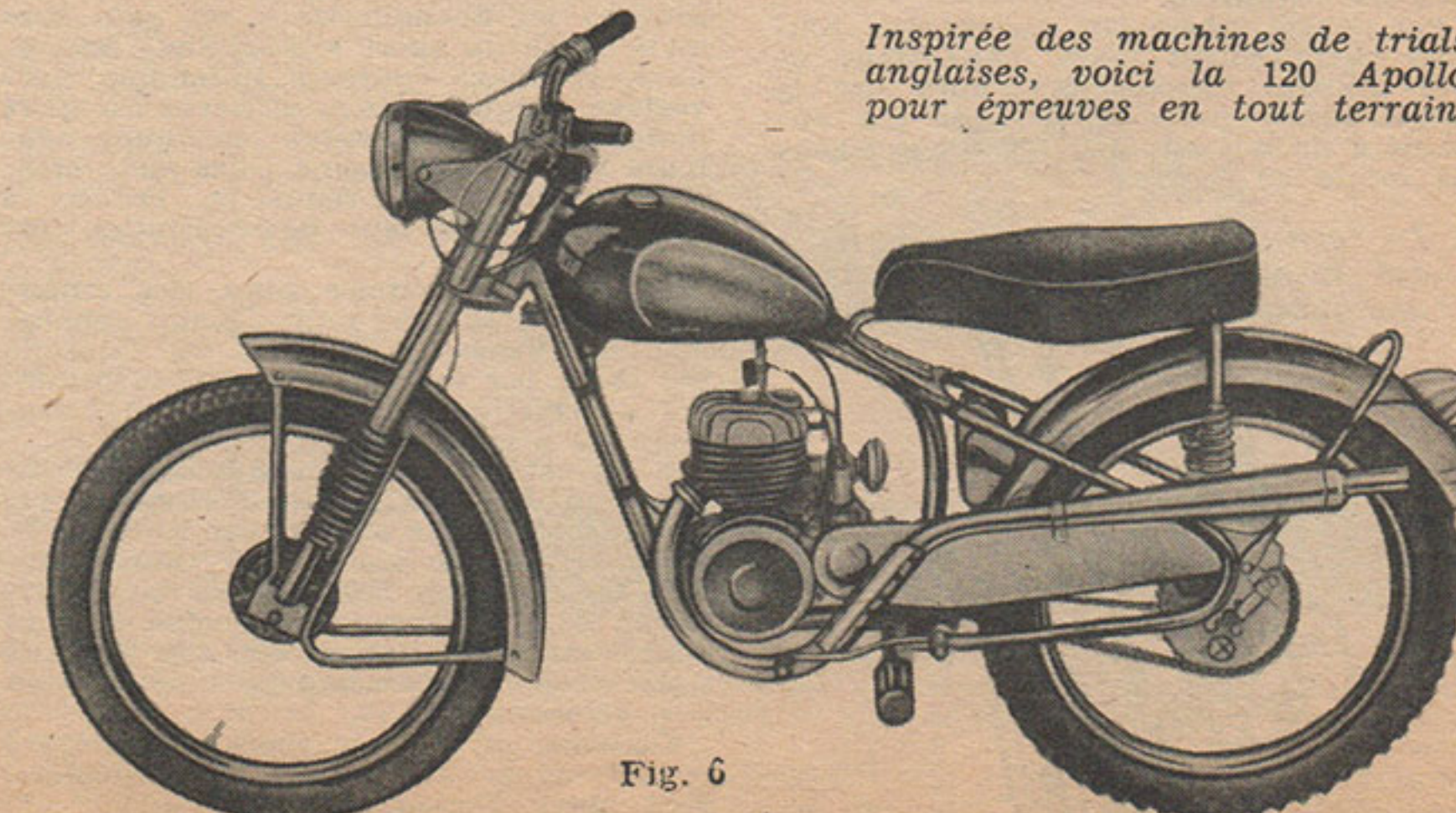


Fig. 6

Inspirée des machines de trials anglaises, voici la 120 Apollo pour épreuves en tout terrain.

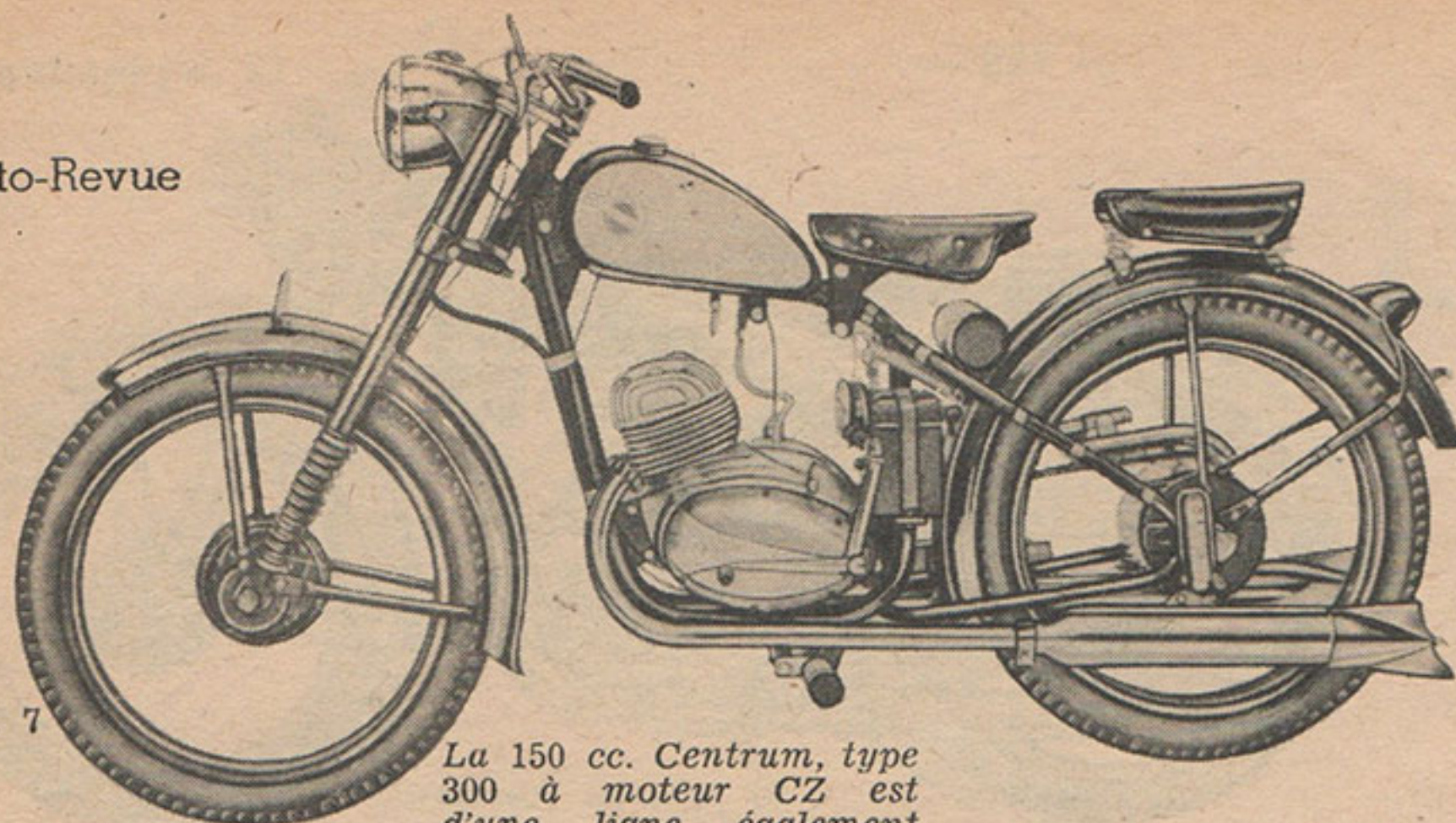


Fig. 7

La 150 cc. Centrum, type 300 à moteur CZ est d'une ligne également très Europe Centrale.

la NV-20 (fig. 2) à moteur Sachs 150 cc. ;
la NV 11 B ou 11 C (fig. 3) à moteur
DKW 125 cmc. ;
la Maraton Ma 277 (fig. 4) à moteur J.B.
150 cmc. ;
l'Apollo 62 Z ou 63 Z (fig. 5) à moteur
Zundapp 198 cmc. ;
l'Apollo 66 H (fig. 6) à moteur Husqvarna
120 cmc. ;
la Centrum 300 (fig. 7) à moteur CZ 150 cc.

Le moteur Husqvarna 120 cmc., (fig. 8)
dont la description est donnée à propos
de l'Apollo 66 H compétition, est un mo-
teur de conception purement suédoise.
Très résistant, il équipe des motos qui
doivent répondre au climat et au terrain.
Le moteur Husqvarna permit aux météo-
rologistes des expéditions polaires, de par-
courir d'immenses étendues de neige, en
tournée de reconnaissance. Les motos
étaient équilibrées avec des skis. Un car-
burateur spécial assurait un départ ra-
pide, même à -40°C .

On cite encore l'exemple d'un facteur
rural d'Anderstorp, Valter Heinsjo, qui,
conduisant une Husqvarna, pendant 26
mois, sur des sentiers de bois incultes,
effectua 113.600 changements de vitesses,
sans avoir de panne !

La fourche de la Husqvarna (fig. 9) est
du type « Swing » ; la roue poussée évite
tout frottement ; la tenue de route est
parfaite en virage, même avec passager.

LA COMPETITION MOTOCYCLISTE EN SUEDE

La compétition motocycliste offre la
particularité d'être liée au pays même, à
son climat. Il est curieux de constater
que le motocycliste suédois pilote à l'aise
dans la boue, dans le sable, sur la glace ;
il y conduit avec dextérité, là où nous
hésitons ; il connaît à tout instant l'adhé-
rence de sa machine, là où nous-mêmes
perdons l'équilibre.

Par contre, libéré sur des circuits rou-
tiers parfaitement plats, permettant de
très grandes vitesses, il n'aura pas la
même sûreté parce qu'il n'est pas en-
traîné à de tels circuits, faute d'excellen-
tes routes en Suède.

La technique de la roue poussée
fut introduite en Suède depuis
quelques temps déjà par Husq-
varna.

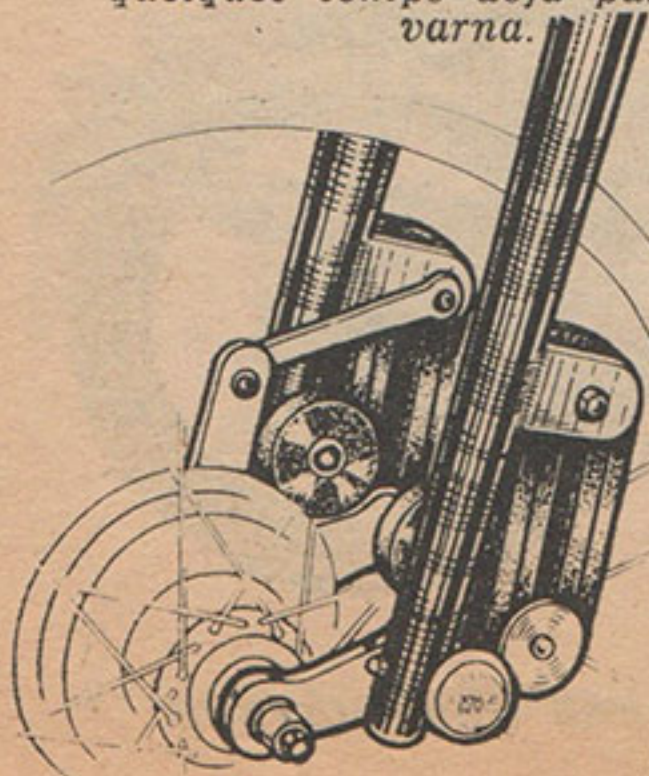


Fig. 9

Voilà pourquoi les suédois sont passés
maîtres dans l'art de la course sur
cendrée, ou de la course sur glace ; chez
eux, trials et moto-cross commencent à
prendre de l'essor ; quant à la course de
vitesse, elle n'est qu'à l'état embryon-
naire...

LE SPEEDWAY

Chaque dimanche, une foule passionnée
se rend au Motorstadion, chaque ville a
le sien — son arène pourrait-on dire —
où chaque dimanche précisément, se joue
une phase d'un championnat, aussi dis-
puté et varié que l'est un championnat
de football en France.

De nombreuses équipes aux noms les
plus « fougueux » s'affrontent en vue
de la finale ; les plus connues sont les
Vargarna (les loups) de Norrköping, les
Kaparna (les corsaires) de Göteborg, les
Indianerna (les indiens), les Kavaljererna
(les cavaliers), les Monarherna (les mo-
narques), les Getingarna (les guêpes), les
Smederna (les forgerons), les Vikingarna
(les vikings), etc...

Les pilotes de speedway le plus en vue
sont Helge Brinkeback, Olle Segerstrom,
Rune Sormander, Gote Ollson.

LA COURSE DE VITESSE

En petite cylindrée, c'est NV qui prati-
quement remporte la palme.

Dans les grosses cylindrées, ce sont des
machines d'importation — en général des
machines anglaises ou allemandes — qui
triomphent ; la machine suédoise ne fi-
gure pas au programme et, à ce titre,
la représentation technique locale dans
les courses est aussi pauvre en Suède que
chez nous.

Quelques prototypes sont à l'étude, par
exemple le B-Centaur de Bjorn Kalström.

Les coureurs suédois restent le plus
souvent en Scandinavie : on peut dire
qu'il existe un sport motocycliste scandi-
nave, groupant coureurs finlandais, nor-
végiens et suédois, bien différent du sport
motocycliste continental. Quelques cou-
reurs vont en Allemagne ; des moto-cros-
men suédois sont venus en France, à
Montreuil, mais leur démonstration fut
plus qu'effacée.

Pourtant, en vitesse pure, des espoirs
scandinaves se font jour : Kuno Johans-
son, sur Velocette 350 cmc. ou Triumph
500 cmc., par exemple, qui fut le prin-
cipal adversaire de l'australien Ken Kava-
nagh au dernier TT d'Hedemora.

A ses côtés brillent Sune Bergstrom sur
Triumph 500 cmc., Stig Pettersson sur
Triumph 500, Olle Nygren sur Norton 500,
Hasse Danielsson sur AJS 350, Borje Sun-
den sur Triumph 500, opposés au danois
Svend-Aage Sorensen sur Norton 350, au
finlandais Curt Ginman sur AJS 350, aux
norvégiens Leif Samsing et T. Andreasen
sur Velocette 350 cc.

De plus en plus, le sport motocycliste
suédois adopte la formule TT (Hedemora,
Falkenberg, Kristianstad).

Des circuits routiers sont construits en
vue de courses pour voitures et motos.
Le circuit de Falkenberg est peut-être le
plus rapide de Suède : il a 4,300 kms de

développement ; une ligne droite de 2
kms permet de dépasser le 200 kmh.

Le nouveau circuit de Scanie, à Kris-
tianstad, a 6,570 kms de développement ;
la moitié du parcours offre un revête-
ment d'asphalte ; sa largeur est de 8 m. ;
le reste du parcours est recouvert de gra-
vier ; sa largeur est de 5 à 8 m.

En forme de trapèze, ce circuit, malgré
deux virages accusés, offre la possibilité
de vitesses élevées.

Le nombre de circuits est encore insuf-
fisant en Suède et la Fédération de Mo-
tocyclisme s'emploie à les multiplier.

CONCLUSION

A l'heure actuelle, l'usager suédois peut
acquérir dans des conditions avantageuses
(seuls les impôts et le loyer coûtent cher
en Suède !) une motocyclette à la fois
nerveuse et économique.

S'il recherche une machine de cylin-
drée plus élevée, il devra faire appel à
une marque étrangère ; de toute façon,
le marché de la moto est assez fermé en
Suède ; par ailleurs, bien peu nombreux
sont les orientaux qui connaissent la pro-
duction de motos en Scandinavie.

Cet hermétisme sur le plan pratique,
s'accuse encore sur le plan sportif.

L'isolement tient à plusieurs raisons :
l'éloignement, l'autarcie des pays scan-
dinaves, la période de guerre...

Des échanges sportifs seraient souhai-
tables ; ainsi des champions, méconnus
chez nous, pourraient venir en France
faire une démonstration de leur techni-
cité, dans un sport qu'on peut qualifier
de national en Suède : le speedway. En
revanche, les coureurs de vitesse pour-
raient-ils prendre un peu de « graine »
en se mesurant avec nos Anderson, Gof-
fin, Masetti, Monneret, et alias...

APOLLO

66 H Compétition

Moteur Husqvarna. Cyl. 120 cc. 2 temps.
Course 50. Alésage 55.

Puissance 4 CV - 4,5 CV à 4.000 - 4.300
tours-minute.

Boîte de vitesses à 3 rapports.

Carburateur : Amal.

Allumage : volant magnétique Bosch.

62 Z - 63 Z

Moteur Zundapp. Cyl. : 198 cc. 2 temps.
Course 70. Alésage 60.

Puissance : 7,5 à 8,5 CV.

Boîte de vitesses à 4 rapports.

Carburateur Bing.

Allumage : batterie Noris.

CENTRUM

300

Moteur CZ, cyl. 150 cmc. 2 temps.

Course 58. Alésage 57.

Puissance : 6 CV à 5.000 t.-m.

Boîte de vitesses à 3 rapports.

Carburateur : Jikov.

Allumage : par volant magnétique CZ.

MARATON

Ma 277

Moteur J.B., cyl. 150 cmc. 2 temps

Course 54. Alésage 59.

Puissance 6 CV à 5.000 t.-m.

Boîte de vitesses à 3 rapports.

Carburateur : Amal ou Bing.

Allumage : volant magnétique Stens-
holm.

N.V.

N.V. 8

Moteur Sachs, cyl. 98 cmc. 2 temps.

Puissance 3 CV à 4.000 t.-m.

Boîte de vitesses à 2 rapports.

Carburateur : F. et S.

Allumage : volant magnétique Bosch.

N.V. 11 B - N.V. 11 C

Moteur DKW, cyl. 125 cmc. 2 temps.

Puissance : 5 CV à 5.000 t.-m.

Boîte de vitesses à 3 rapports.

Carburateur : Bing.

Allumage : batterie-bobine.

N.V. 20

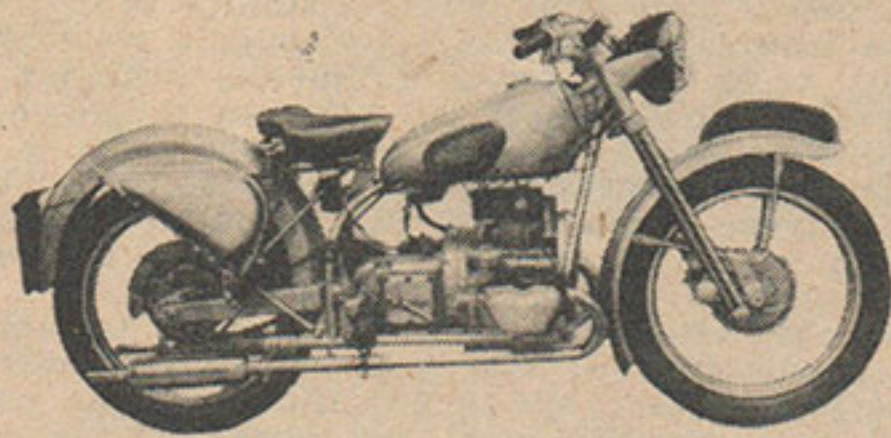
Moteur Sachs. Cyl. 150 cmc. 2 temps.

Puissance : 6,5 CV à 4.500 t.-m.

Boîte de vitesses à 4 rapports.

Carburateur : F. et S.

Allumage : volant magnétique.



DOUGLAS MK-V

Etant un lecteur régulier de votre journal, je me permets donc de vous écrire quelques lignes au sujet de votre N° 1.138 paru le 18 Mai 1953. Je dois vous dire que je suis franchement vexé à cause de vos essais de la Douglas 350, car je suis moi-même propriétaire de deux Douglas, une 350 MK V et une « Plus 90 », toutes deux modèles 50-51.

Avec la « Plus 90 » j'ai déjà participé à pas mal de courses et toujours obtenu des résultats excellents. De la 350 MK V, je ne m'en sers qu'en privé, promenade, vacances, etc... Avec la « Plus 90 » je ne roule qu'en courses ou rallyes et la vitesse de pointe atteinte est de 163,856 kmh. au chrono.

Mais ce qui m'a vexé, ce sont les résultats obtenus avec la MK V, car j'ai atteint la vitesse de pointe de 135,285 au chrono ; mes bougies sont des Lodges H 14, les gicleurs sont de 80 et 85 droite et gauche. Le compteur marque 40.500 kms et je n'ai eu aucune réparation. J'ai juste changé les segments des pistons au km. 28.800 et cette machine est encore capable d'atteindre le 135 kmh. ainsi que toutes les machines de mes camarades du club où nous sommes 45 membres actifs possédant tous des Douglas. Je peux même certifier que toutes ces machines dépassent la vitesse de pointe de 125 kmh. et elles sont strictement de série ainsi que la mienne. Je parle de vitesse « chrono » car les compteurs varient toujours ; toutes les machines du Douglas Club de Bâle sont contrôlées deux fois par saison au chrono.

Permettez moi de vous répondre aussi sur votre essai car je ne suis pas d'accord avec vous sur certains points. Pour commencer, la question avance ne colle pas : pour la mise en marche je la mets à moitié ouverte, au démarrage aux trois-quarts, et ce n'est qu'en arrivant vers le 100 kmh. que je la mets pleine avance. Il faut vous dire que la plupart des machines sont calées juste au point mort, ce qui fait que le moteur n'est pas si nerveux. Mais l'agent général pour la Suisse, M. Starkle, ancien champion d'Europe, cale tous les moteurs sitôt arrivés d'usine d'un cran d'avance à l'arbre à cames ; de ce fait, je peux vous certifier qu'il n'y a pas beaucoup de machines 350 et même 500 monocylindres de série qui arrivent à tenir tête à la Douglas, soit au démarrage, soit en vitesse de pointe.

La sensation du couché sur la droite n'est, à mon avis, sensible qu'à l'arrêt, car je ne l'ai encore jamais ressentie en marche et je lâche le guidon tant qu'il me plaît et à n'importe quelle vitesse.

Je crois plutôt que votre machine d'essai n'était pas au point et pas bien rodée, car ici, en Suisse, une 350 qui fait du 108 au chrono ne serait jamais achetée : de ce côté-là, nous sommes très difficiles.

La meilleure formule pour la Douglas, c'est de la faire « cracher ce qu'elle a dans le ventre » dès le début ; il n'y a que ça pour avoir de très bons résultats.

N'allez surtout pas croire que je vous fais des reproches, car je sais que tous vos essais ne sont pas faits à la légère.

C'est dommage que Bâle se trouve si loin de Paris, car je serai venu vous rendre visite avec une Douglas, mais une vraie.

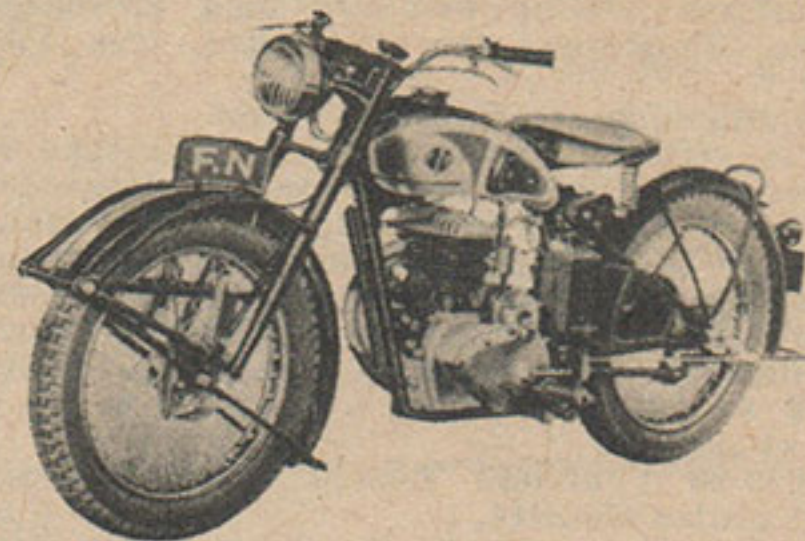
Gilbert PROB,

Klenbergstrass 11, Bâle (Suisse)

N.D.L.R. — Signalons à notre lecteur, pour mettre les choses exactement au point, que la vitesse maximum que nous avons obtenue sur la MK V fut de 118 kmh., position couchée. Cette machine, d'un réglage strictement de série (sauf carburation), nous fut prêtée par l'agent parisien. Avec la machine de l'agent de Rouen, cette vitesse ne dépassa pas les 103 kmh.

Evidemment, nous sommes loin des 135 kmh. de Mr G. Prob, mais celui-ci nous avoue ingénument que sa machine, strictement de série... a eu son calage de distribution modifié (comme pour toutes les Douglas arrivant en Suisse) par l'agent helvétique. Voilà qui explique peut-être un certain nombre de choses. Pour nous, nous nous attendions à une machine assez sport : nous nous sommes trouvés en présence d'une excellente machine... de tourisme, remarquable surtout par son confort.

Ce qu'ils en pensent



450 F. N.

A bonné depuis 6 ans à votre Revue, je viens à mon tour écrire quelques lignes pour votre rubrique « Ce qu'ils en pensent ».

Je possède une FN 450 latérales depuis le 1^{er} mars 1948 ; c'est donc une des premières sorties en grande série, avec la fourche avant à roue tirée, ce qui fait que j'ai hérité également de ses défauts de jeunesse.

J'ai parcouru, à l'heure actuelle, 52.000 kms. Sur ce total, la plus grande partie se fait sur le même parcours (Bruxelles-Montmirail), soit 300 kms et retour.

Je suis resté deux heures en panne pour couronne arrière arrachée du moyeu (rivetage déficient). Après réparation chez un mécanicien du pays (Laon) qui a remplacé les rivets par des boulons, je n'ai connu aucun autre ennui d'allumage ou de carburateur.

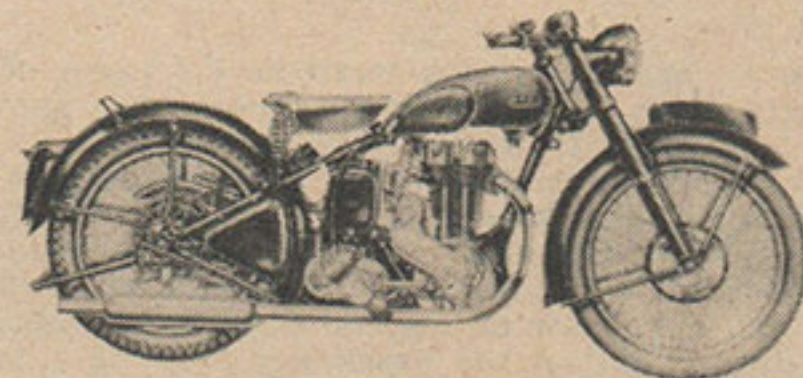
Je dois dire que tous les hivers, en même temps qu'un rodage de soupapes et décalaminage, les câbles sont inspectés et changés d'office. J'en suis aussi à mon troisième train de pneus et troisième chaîne.

Les défauts que je lui reproche, qui sur les machines de même type actuelles n'existent plus, sont surtout les freins, trop faibles, surtout celui de l'avant qui sert tout juste de ralentisseur. La fourche avant tirée (premier modèle) est un peu trop souple sur les pavés (il y en a encore en Belgique) mais malgré tout ne talonne jamais. Un bon point pour la FN qui a fait une moto vraiment utilitaire, où la plupart des pièces sont très accessibles, pour l'embrayage (bloc moteur) qui ne patine pas et surtout n'entraîne pas à froid.

La vitesse de route moyenne est de 70 à 80 kmh., en pointe de 100 kmh. Un passager et des bagages sont sans influence appréciable. Consommation 4 l. 5 sur route, 5 litres en ville ou montagne. A 52.000 kms, je viens de faire réviser le moteur complètement. Jusqu'à 40.000 kms, je n'ai pas usé d'huile en dehors des vidanges, à la réfection le moteur consommait un demi-litre faible pour 1.500 kms. Dans l'ensemble bonne machine, surtout très sûre, d'entretien facile.

Mr P. DEFORGE

Bruxelles



350 ARIEL

Lecteur assidu de votre rubrique, je vous apporte aujourd'hui ma modeste contribution et mon opinion sur une machine dont il n'a pas encore été parlé dans vos colonnes.

J'en ai fait l'acquisition en octobre dernier et totalise actuellement 9.700 kms. Je juge ma machine suffisamment éprouvée pour en connaître les grandes qualités qui font oublier ses petits défauts.

NE DEBRAYEZ JAMAIS SI CE N'EST POUR VOUS ARRETER OU CHANGER DE VITESSE

Habitant au Maroc où les routes sont en excellent état et droites, j'ai pu me faire juge de la puissance et de la régularité de son moteur ; les localités étant fort espacées, c'est toujours une bonne moyenne que j'exige de lui, c'est aussi un très bon grimpeur. Où l'on apprécie le plus cette machine, c'est dans les parcours difficiles des mauvaises pistes du Moyen Atlas et ceci toujours en duo.

Consommation 3 l. 5 à 4 l. aux fortes moyennes. J'ai mis un gicleur plus fort que celui d'origine. Consommation d'huile nulle. Vidange tous les 1.500 kms. Castrol XXL.

Boîte de vitesses à 4 rapports bien étagés passant silencieusement et sans efforts, chaîne primaire bien protégée dans son carter étanche. Embrayage très progressif, très doux, ne patinant pas.

Freins de grand diamètre, puissants et sûrs.

Roues : avant et arrière à broche, d'où démontage rapide.

Suspension : grande qualité de la machine, incriticable tant avant qu'arrière, cette dernière très souple, ne talonnant que dans de très mauvais passages, maintenant une tension continue de la chaîne, débattement suspension AR de 80 mm.

Conduite : position du pilote très confortable. Commandes bien en main. Guidon et selle donnant une bonne position et conduite aisée et souple. Compteur bien en vue et précis, bien protégé des chocs.

Pneus avant 3,00-20 ; arrière 3,25-19. Virages abordés à grande allure en toute sécurité.

Présentation faisant honneur à la fabrication anglaise. Machine soignée, émail bleu clair. Chromes de très bonne qualité. Filtre à air grande dimension, béquilles latérale et arrière très pratiques. Coffre à outils abondamment garni d'un outillage complet.

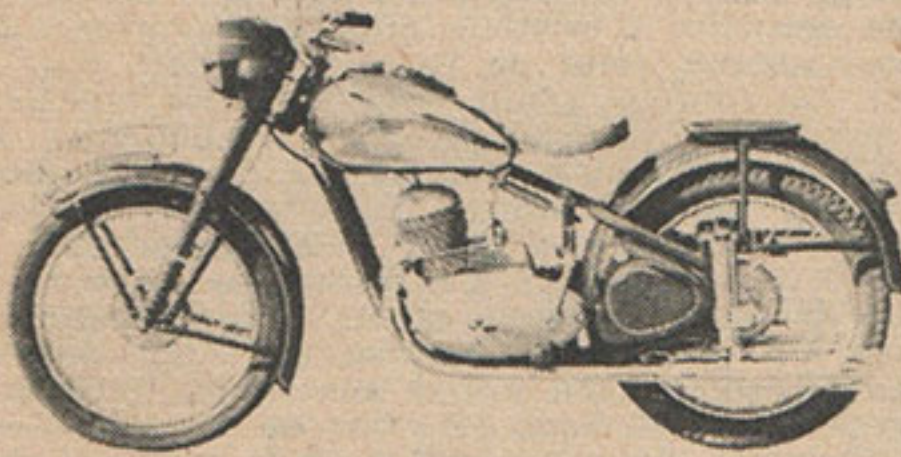
Et comme rien n'est parfait, voici quelques défauts et inconvénients :

Eclairage trop faible, ne permettant pas une bonne moyenne de nuit (opinion de plusieurs camarades possédant des machines anglaises). Démontage de la chaîne primaire long et difficile, nécessitant le démontage complet du plateau d'embrayage. Chaîne secondaire projetant de l'huile sur le dos de la passagère, j'ai été obligé d'ajouter un morceau de tôle au couvre-chaîne pour remédier à cet inconvénient. Pots d'échappement un peu bas, risquant de se cabosser en terrain pierreux.

Conclusion : une machine méritant d'être mieux connue (à quand son essayage par « Moto-Revue » ?) Robuste, très agréable à conduire et de ligne racée, permettant de longues et confortables randonnées.

L. BODIN

S.A.T.P.A.N., Aïfourer (Maroc)



250 JAWA

J'ai longtemps hésité à vous envoyer ce texte concernant la 250 cmc. Jawa, mais voyant le caractère sympathique de cette rubrique, je m'y décide avec joie.

J'ai acquis cette machine en 1951 et depuis j'ai parcouru avec près de 24.000 kms.

C'est une moto qui possède tous les perfectionnements de la technique moderne. Un cadre à suspension intégrale est réellement le bienvenu. Au début, la fourche télescopique est un peu dure, défaut qui passe assez rapidement ; la suspension arrière est bonne. Le moteur est d'un dessin très agréable, le couvercle recouvrant le carburateur y est d'ailleurs pour une bonne part, ainsi que le carter.

La technique de ce 2 temps est celle d'un moteur peu poussé, mais n'ayant, je crois, que peu d'égal pour l'endurance sur long parcours, en plaine comme en terrain accidenté. (La meilleure référence est celle des derniers 6 Jours Internationaux).

On peut se permettre une vitesse de croisière constante de 85 kmh. à 2 personnes avec bagages, tout cela sans chauffer exagérément, ce qui, pour une 250 cmc., est tout de même un bon rendement.

Les vitesses sont très bien étagées, en montant chaque rapport à son régime maximum, l'on obtient :

1^{re} : 45 kmh. - 2^e : 60 kmh. - 3^e : 85 kmh. - 4^e : 105 kmh. Toutes ces vitesses s'entendent au compteur (il exagère d'environ 5 %) et en position assise.

Cette machine fait chaque jour 24 kms et elle ne reçoit pour tout entretien que huile, essence et gonflage des pneus.

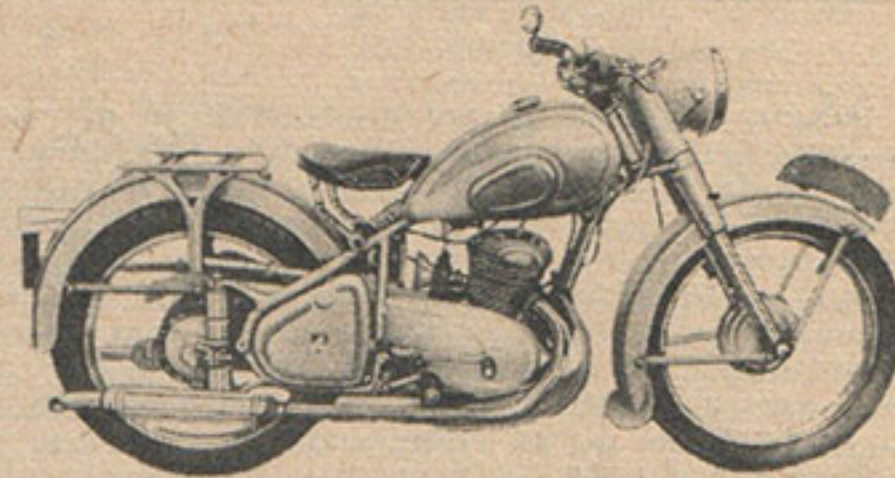
Une seule réparation : la dynamo entamée par des charbons trop durs à dû être révisée. Les décalaminages sont très espacés, le premier à 13.000 kms, et le deuxième à 22.000 kms. L'éclairage gagnerait certainement à être un peu plus puissant, quoiqu'il assure déjà une bonne visibilité et ne rende pas la conduite trop fatigante. Les rayons de la roue arrière sont tout à fait de la technique « allumettes » et ont tendance à casser assez facilement ; un nouveau rayonnage assure la tranquillité absolue de ce côté.

Les freins sont puissants et assez progressifs. Un avantage énorme : le débrayage automatique qui permet de passer les vitesses beaucoup plus rapidement, et surtout d'économiser le câble de commande.

En définitive, c'est une moto ayant de grandes possibilités, autant par sa maniabilité en ville que par son caractère de bonne rouleur sur route ; elle m'a toujours donné entière satisfaction et je la conseille aux personnes voulant rouler longtemps et sans gros ennuis.

E. FRANCK

16, av. du Colonel Bonnet, Paris-16^e



175 PEUGEOT

En ouvrant « Moto-Revue », ma première lecture est au chapitre « Ce qu'ils en pensent ». Depuis bientôt un an que je suis abonné à cette revue, mon goût pour ce chapitre n'a pas changé. Aussi pour ceux qui, à mon instar, le choisissent en première lecture, je voudrais leur parler d'une petite machine, pour moi merveilleuse.

De 1951 à 1952, j'ai roulé sur une 175 Peugeot TC4, et bien que ne l'ayant plus, j'en conserve un heureux souvenir.

En un an, j'ai roulé 12.000 kms sans aucun pépin sérieux.

Au point de vue cycle, rien de fâcheux ; beau gabarit. Cependant la selle est un peu trop près du guidon et fatigüe sur les longs parcours par mauvais chemin. La suspension AR est très bonne et est réglable. Celle d'avant est trop souple et talonne beaucoup.

Le moteur pour un 2 temps est vraiment bien. Reprise et ralenti imbattables.

Pendant le rodage, j'ai roulé sagement avec un pourcentage d'huile de 8 %. Passé 1.500 kms, j'ai eu de fréquentes perles à la bougie, une KLG à 2 électrodes à la masse. Je l'ai remplacée par une AC, le perlage se faisait moins souvent, mais toute de même. J'ai donc ramené le mélange à 5 % et depuis je n'ai eu que de très rares perles.

Le matin, prise d'air fermée ou ouverte indifféremment, carburateur noyé, bon départ au premier coup de kick. Au cours de la journée, départ instantané sans noyer le carburateur, mais en ayant soin de laisser le robinet d'essence ouvert aux arrêts.

En partant de la première vitesse, le tout est bien étagé. Seule la quatrième devait permettre une plus grande allure pour moins de tours moteur. L'avantage, tout de même, c'est que nombreuses sont les côtes qui peuvent être grimpées à bonne allure dans cette vitesse ; en tant que grimpeuse, elle est imbattable.

Sa vitesse de croisière se situe entre 55 et 65 kmh. A cette allure on est à son aise et le moteur tourne bien.

Lors d'un essai de vitesse, j'ai pu atteindre 100 kmh. au compteur, vent AR. Cette allure n'est pas à conseiller, car le moteur tourne vraiment trop vite et on a l'impression qu'il va éclater.

Aucun ennui sérieux jusqu'au moment où j'ai vendu ma moto.

Je n'ai touché au moteur qu'à 10.000 kms pour un décalaminage. Aucune pièce n'a été remplacée et le rendement a toujours été le même.

A mon avis : une bonne machine qui présente de sérieuses qualités : solide, grimpeuse, entretien minime, coffre à outils spacieux, bonne tenue de route, freins efficaces, lumière de route plus que suffisante, qualités qui effacent les rares défauts : grande consommation d'essence (4 l. à 4 l. 5), huile éjectée par la prise d'air et le pot d'échappement embrayage qui colle à froid.

Mr P. SAINVILLE,

Lamentin (Martinique)

D'une semaine à l'autre

ARTISANAT ET BREVETS D'INVENTION

La législation française sur les brevets d'invention permet de protéger toute création d'ordre industriel. Elle reconnaît en effet la brevetabilité :

- des nouveaux produits industriels, c'est-à-dire non seulement des produits chimiques, mais aussi les objets manufacturés (notamment outils, machines, etc.) ;

- des nouveaux moyens, c'est-à-dire des organes de machines et des procédés de fabrication, lorsqu'ils permettent d'obtenir un résultat industriel ou un produit ;

- de l'application nouvelle d'un moyen connu pour obtenir des résultats différents de ceux que le dit moyen procurait auparavant.

Toutefois, il importe de connaître les diverses possibilités des brevets couvrant ces inventions :

LUTTE CONTRE LA CONCURRENCE

La notion même de brevet est liée au monopole de fabrication.

L'artisan qui dispose d'un brevet couvre sa fabrication par ce brevet. Lui seul a le droit de fabriquer l'appareil de son invention : ce monopole lui permet de lutter de façon très active contre la concurrence et d'acquiescer un prestige industriel considérable.

L'exploitation personnelle du brevet est de beaucoup la meilleure méthode, quand elle est possible. Le brevet protège alors une petite industrie artisanale : il permet d'avoir une spécialité avec laquelle on gagne bien sa vie.

Il permet ensuite à l'inventeur, par le développement continu de l'exploitation, de devenir un industriel important à la tête d'une affaire dont il est le seul maître.

CONCESSIONS DE LICENCES

Dans certaines circonstances économiques, il peut arriver que l'artisan, titulaire de brevets importants, ait intérêt à concéder des licences de ses brevets, c'est-à-dire le droit de fabriquer suivant ses brevets.

1° Par exemple l'artisan peut disposer d'un brevet d'une grande importance pour toute une industrie ; l'artisan étant hors d'état d'assurer à lui seul toute cette fabrication.

2° L'activité de l'artisan est parfois limitée à une région, par exemple la région parisienne. Il aura intérêt alors à concéder des licences dans d'autres régions, par exemple la région marseillaise ; il touchera ainsi des redevances importantes, sans gêner son activité parisienne.

VENTES DE BREVETS APPORTS EN SOCIÉTÉ

Il existe encore d'autres formes d'exploitation des brevets, notamment la vente des brevets ou leur apport à des sociétés d'exploitation, mais elles intéressent moins souvent l'artisanat que la grande industrie.

CONCLUSION

Tandis que les énormes sociétés disposant d'énormes capitaux, d'énormes usines, etc..., ont parfois la superbe de se croire suffisamment fortes pour négliger la protection par brevet d'invention, bien au contraire, l'artisan qui travaille seul avec sa famille et quelques compagnons, et avec des moyens financiers modestes, trouvera dans le brevet d'invention une

protection particulièrement efficace. L'artisan est le symbole de l'individualisme en France ; le brevet d'invention, lui aussi, est une protection individuelle défendant efficacement l'individu contre les grands trusts.

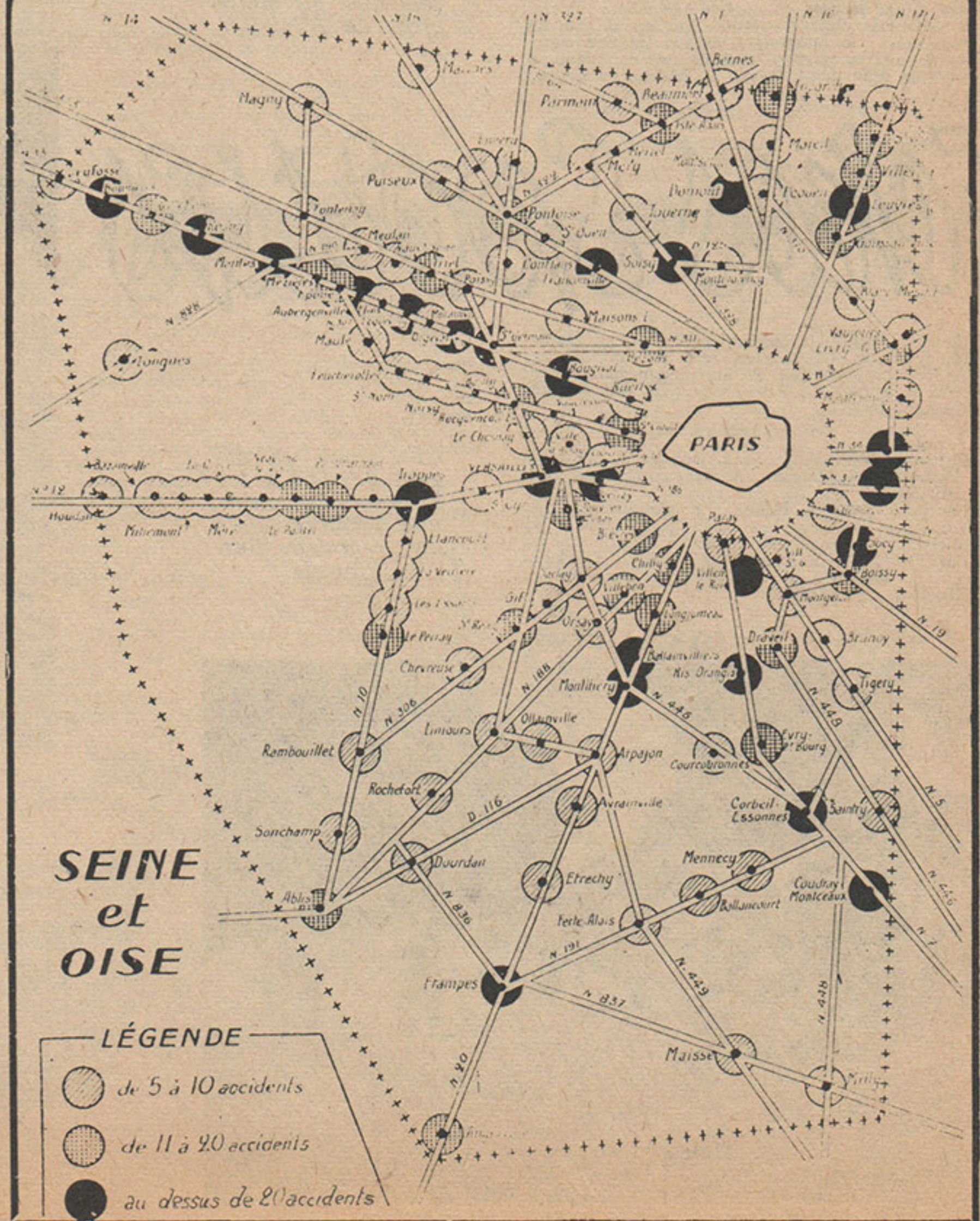
DE PLUS EN PLUS FORT

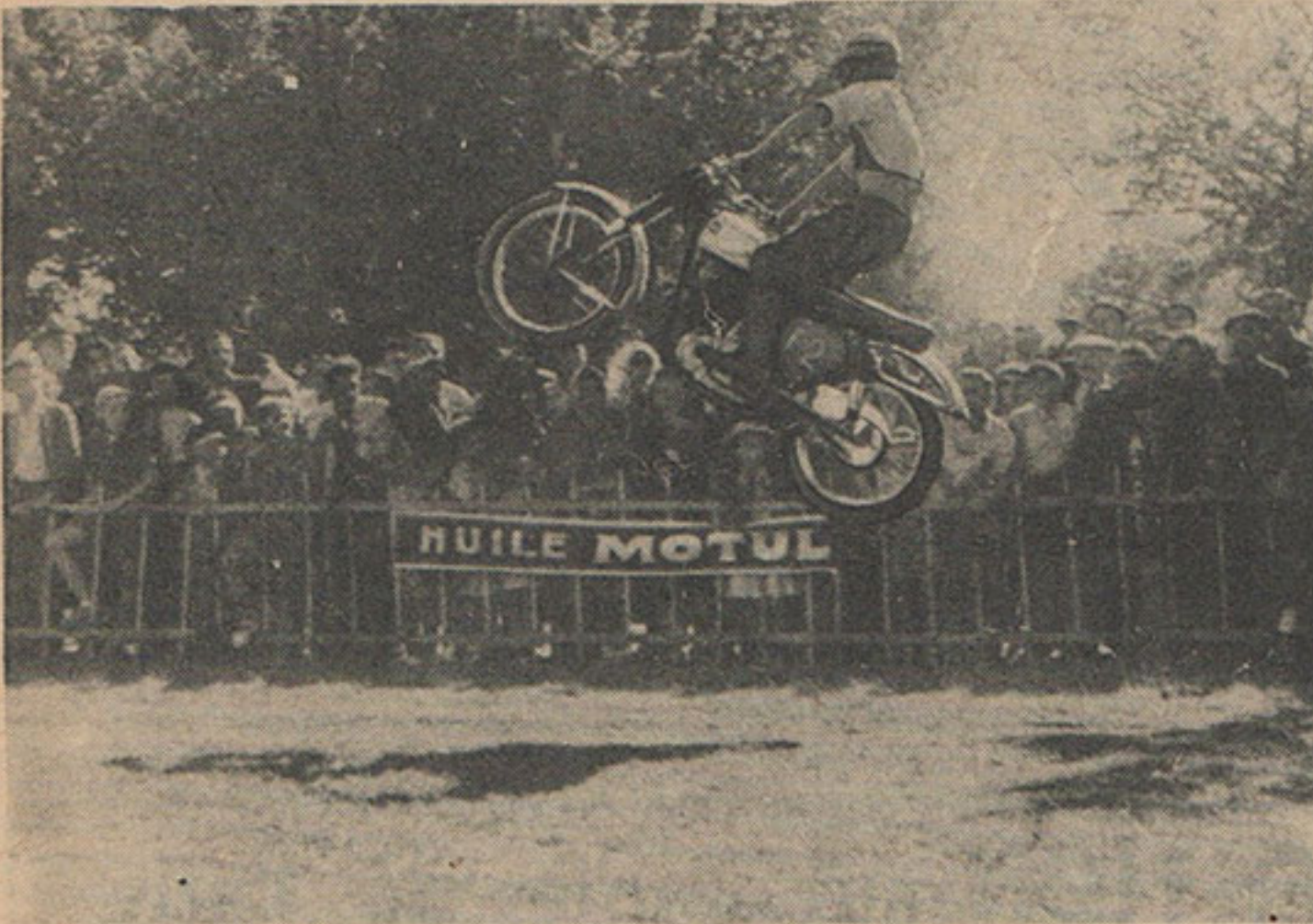
Résolument engagé dans la voie des réalisations originales, l'américain Bud Hare s'est signalé tout dernièrement à l'attention des amateurs de vitesse, par sa dernière née : une moto équipée de deux moteurs Triumph, l'un derrière l'autre. Le cadre lui-même a dû être allongé pour recevoir cet « ensemble », alors que la boîte, ainsi que l'embrayage, sont d'origine.

Quatre carburateurs sont montés, un par cylindre, et ceux de l'avant ont leur entrée d'air dirigée sur l'avant. Ce monstre atteint 154 mph avec des moteurs de 650 cmc., soit plus de 247 kmh., mais pour battre des records, Bud Hare montera des Tiger 100, afin d'obtenir une cylindrée reconnue par les pouvoirs officiels.

ATTENTION aux sorties de Paris

La Prévention Routière publie cette carte des sorties de Paris, indiquant les points où se produisirent, en 1952, le plus d'accidents. La route « de quarante sous » marque un triste record. Mais depuis, toute une série de déviations a certainement amélioré la situation pour 1953.





MOTO-CROSS DE RIBOUISSÉ

Cette quatrième épreuve nationale, organisée par le MC de Vixtiège, sur un circuit fort spectaculaire et d'une visibilité parfaite pour le public, bénéficia d'un record d'affluence et cela est un tour de force des remarquables organisateurs locaux de ce petit hameau audois qui célébraient en même temps sa fête champêtre annuelle.

3 catégories étaient prévues. En 250 et 350, de l'indécision : le biterrois Cros fut talonné constamment par le carcassonnais Delmas et Godey en 350 gagna d'un point devant un Melioli en grande forme.

Godey, ci-dessus, dans une envolée puissante et spectaculaire au moto-cross de Ribouisse.

Echos Sportifs

En 500, Frantz, le champion FN, sur sa redoutable machine, fit cavalier seul devant les Godey, Charrier, Vouillon et autres Amédéo, et fut le seul à gagner les 3 manches avec son aisance si particulière.

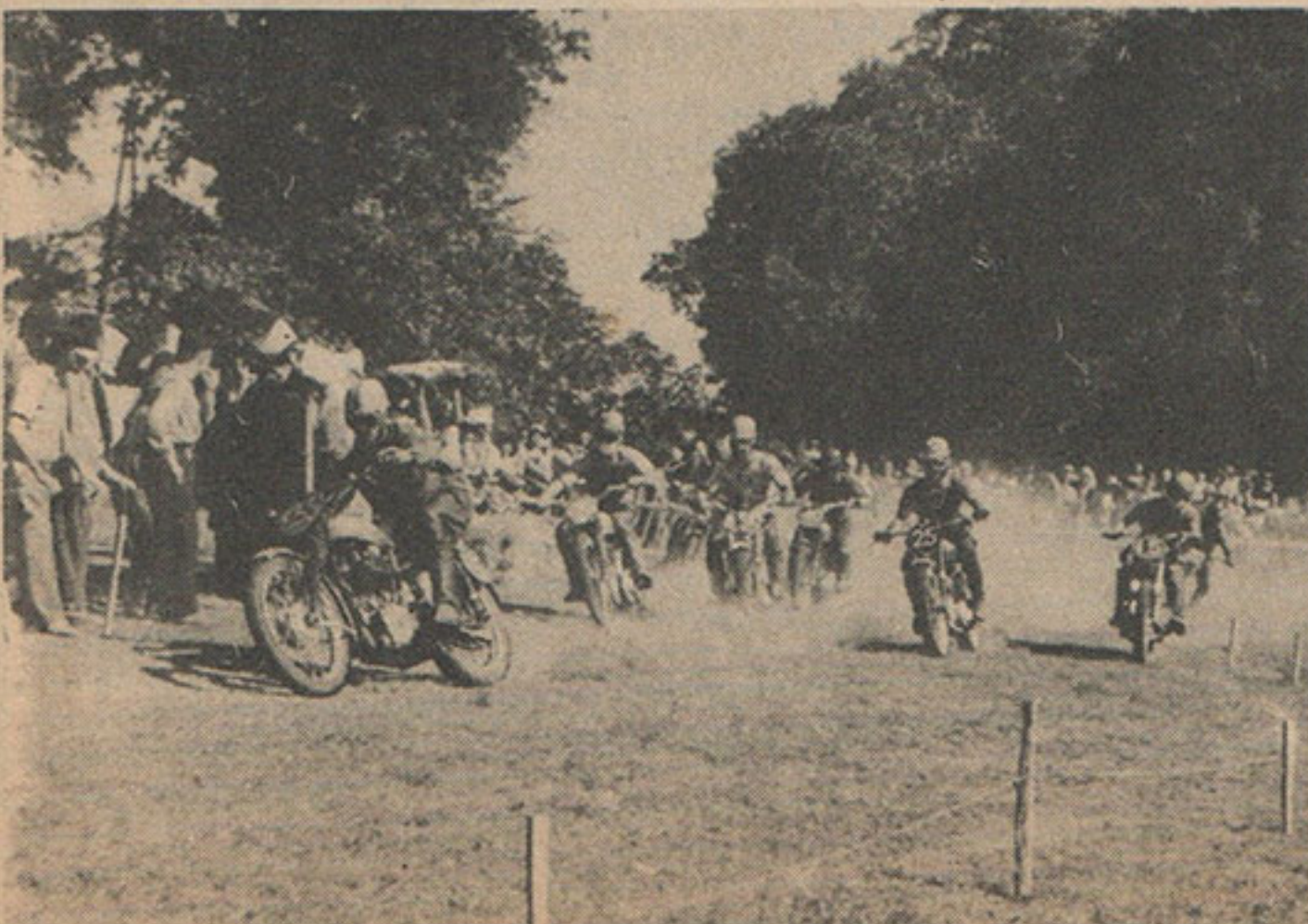
CLASSEMENT

Catégorie 250 : 1. Cros ; 2. Delmas ; 3. Aguirre ; 4. Durand ; 5. Melous ; 6. Font ; 7. Aberous ; 8. Alvaro.

Catégorie 350 : 1. Godey ; 2. Melioli ; 3. Degraux ; 4. Aberous ; 5. Coll ; 6. Cros ; 7. Aguirre ; 8. Panis ; 9. Pujol.

Catégorie 500 : 1. Frantz ; 2. Godey ; 3. Charrier ; 4. Melioli ; 5. Vouillon ; 6. Lusseyran ; 7. Amédéo ; 8. Lamine.

Ci-dessous, le départ des 500 à Ribouisse. Ci-contre, une dernière photo du regretté Bernard.



GRASS TRACK DE LANGON

Le Moto-Club Langonnais avait bien fait les choses, le 5^e circuit organisé sur l'hippodrome des Verges a connu un succès sans précédent, dans un cadre magnifique se prêtant admirablement à ce genre de manifestation. On peut évaluer à 8.000 le nombre des spectateurs qui s'y étaient donné rendez-vous. Le plateau de choix témoigne des efforts méritoires réalisés pour donner au public toute satisfaction. Les nombreuses chutes prouvent avec quel acharnement les concurrents disputèrent ce Grand Prix. Le record du tour de piste fut pulvérisé par Lépine dans la première manche, deuxième série, avec 101 kmh. 320, battu à nouveau par Guît dans la deuxième manche, première série, avec 104 kmh. 400, devient à nouveau la propriété de Lépine dans la deuxième manche, deuxième série, avec 106 kmh.

GRAND PRIX DE LA VILLE DE LANGON

Cette épreuve était réservée aux 500 cmc. Jap alcool. 16 concurrents divisés en deux séries de huit partants, chaque série qualificative pour 4 coureurs, se courait en deux manches de huit tours, le classement se faisant par addition de points. Les coureurs qualifiés disputaient le Grand Prix en 3 manches de 8 tours. Les coureurs non qualifiés disputaient une manche de 8 tours.



Coureurs classés pour disputer ce Grand Prix : Killmayer, Herck, Hauglustaine, Jansen, Lépine, Bosmann, les coureurs Dock Lambert et Bernard, très grièvement blessés dans les séries, ne peuvent prendre le départ.

Classement général du Grand Prix : 1. Lépine ; 2. Bosmann ; 3. Hauglustaine ; 4. Killmayer.

Catégorie 175 cmc. — Une course 175 cmc. se disputait en 3 manches de 8 tours entre 13 coureurs régionaux. 1. Noël ; 2. Fontès ; 3. Vidal ; 4. Jean.

C'est au cours de cette réunion que le français Gilbert Bernard, d'Angoulême, trouva la mort. Il était un des meilleurs coureurs de grass track français. Sympathique, toujours souriant, Bernard était devenu l'idole des foules dans le Sud-Ouest. A fait triompher les couleurs françaises à l'étranger, notamment en Suisse en 1951. Bernard avait à son actif un palmarès des plus élogieux et en le perdant, le sport français perd un de ses meilleurs représentants, les organisateurs et les coureurs un ami toujours prêt à rendre service. Gilbert Bernard était un « gentleman ».

« Moto-Revue » présente à sa jeune veuve et sa famille ses plus sincères condoléances.

GRASS TRACK DE RABASTENS

Le jeune rabastenaïs Combes qui court sous les couleurs du Moto Camping Club Albigeois, sur Dot, a trusté les victoires. Il gagna les 3 manches en 250 et récidiva en catégorie 350 malgré les pilotes du Toulouse Moto Sport Serrato et Aguirre lancés à ses trousses, et s'appropriâ les coupes de la Municipalité et du Comité des Fêtes.

Au cours de ce grass-track, le champion toulousain Guit a fait une démonstration très remarquée sur son Jap à alcool.

MOTO-CROSS DE LAVAUR

La suprématie des banlieusards parisiens Melloli et Amédéo fut manifeste dans les deux catégories. En 250, les régionaux ont droit aux lauriers pour leur course méritoire derrière le chevronné Amédéo. Le toulousain Aguirre continue à s'améliorer et termina très fort, le rabastenaïs Combes prend une troisième place fort enviée malgré ses nombreux avatars, l'albigeois Melous fut d'une remarquable régularité.

En 500, Melloli, sur sa splendide Gilera, bien au point, gagna les 3 manches avec une aisance déconcertante, complètement décontracté. C'est toujours le grand champion que nous connaissons. Il tient en ce moment la grande forme.

Souignons le mérite du toulousain Aguirre, cinquième, qui, dans cette catégorie grosses cylindres, tint tête avec sa 350 BSA aux puissants 500 des Melloli, Pineau, Lemoine et Lamine.

Classement 500 cmc. : 1. Melloli sur Gilera, 3 pts ; 2. Pineau sur Ariel 7 pts ; 3. Lemoine sur AJS, 8 pts ; 4. Lamine sur BSA, 12 pts ; 5. Aguirre sur BSA 350, 15 pts.

Classement 250 cmc. : 1. Amédéo sur NSU, 4 pts ; 2. Aguirre sur Benelli, 7 pts ; 3. Combes sur Dot, 14 pts ; 4. Saucà sur NSU, 15 pts ; 5. Melous sur NSU, 18 pts ; 6. Jalabert et Durand ; 8. Espinasse.

MOTO-CROSS DE GIEN

Organisé par l'AMC de Gien, le second motocross aux Carrières de la Fontaine a donné les résultats suivants :

250 cmc. : 1. Campagne (MC Bellifontaine) ; 2. Urien (MCP) ; 3. Filiatier (AMCO) ; 4. Viron (AMCO) ; 5. Vaccani ; 6. Pollet.

350 cmc. : 1. Breugnard (MCP) ; 2. Urien (MCP) ; 3. Lechat (MC Châtillon) ; 4. Dupré (MC Banlieue-Est) ; 5. Radmascher ; 6. Guignier.

GRAND PRIX DE LUXEMBOURG

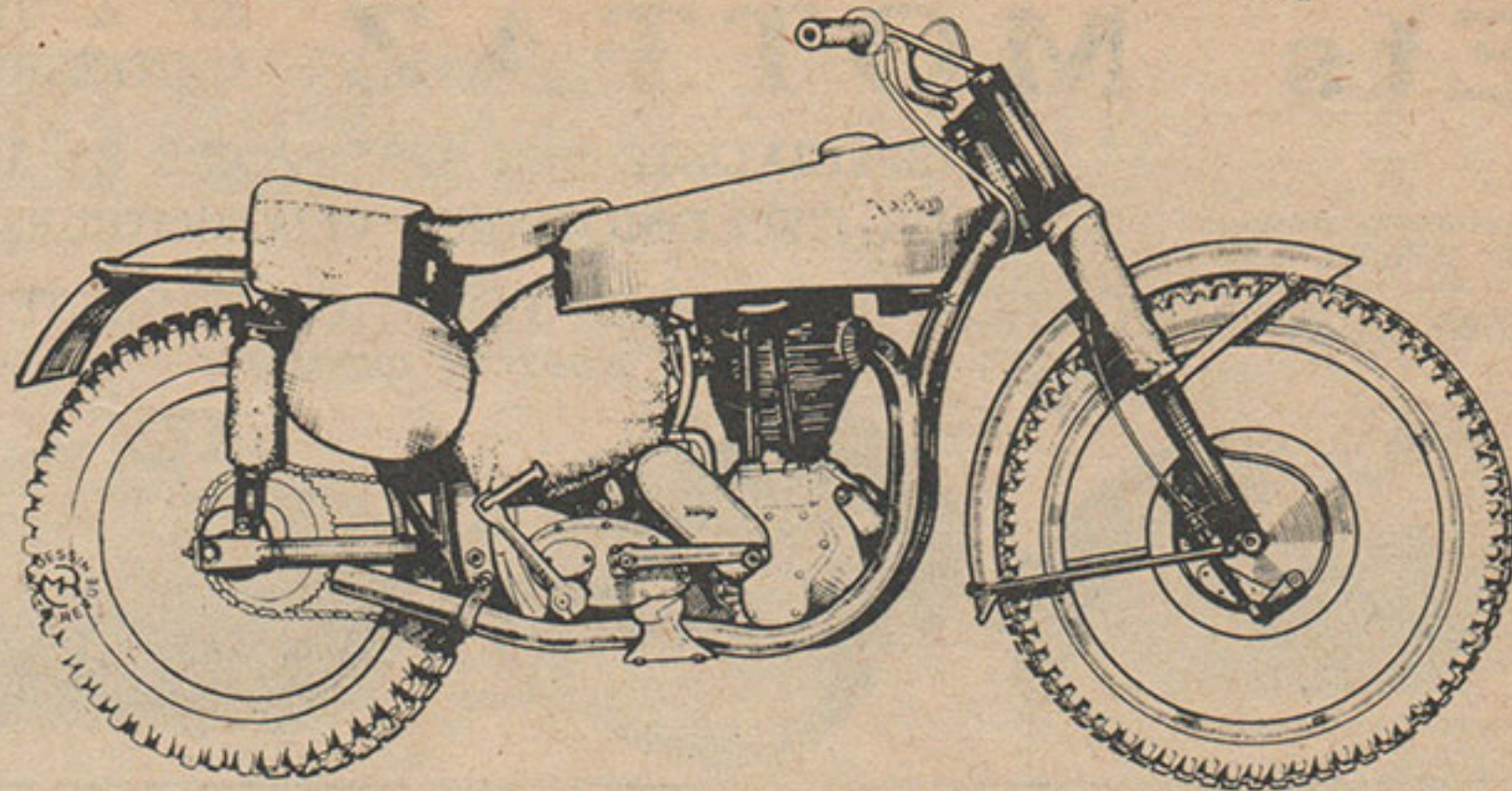
Très nettement dominé par l'Anglais Leslie Archer, suivi de près par A. Mingels, la réunion d'Ettelbruck (comptant pour les championnats d'Europe de moto-cross) se déroula par un temps très sec qui provoqua une poussière intense, nuisant au bon déroulement des courses. Néanmoins, dès le début, Archer affirma une forme très supérieure, et malgré tous ses efforts, Mingels lui-même dut s'avouer battu par l'Anglais. Il déclara d'ailleurs lui-même, après les courses, qu'Archer était ce jour là pratiquement impossible à vaincre. Brassine, le seul représentant français, se classe 7^e, à un tour, devant Baudoin et Hall qui, victime d'un accrochage, dut s'arrêter alors qu'il était en bonne position et repartit à 3'20" du leader.

Voici les résultats de la finale :

Internationaux : 1. Archer (Norton) ; 2. Mingels (FN) ; 3. Leloup (FN) ; 4. Baeten (Saroléa) ; 5. Jansen (Saroléa) ; 6. Nex ; 7. Brassine ; à un tour ; 8. Baudoin ; 9. Hall ; à 2 tours ; 10. Klynck ; 11. Jansen.

Tour le plus rapide par Mingels en 3'57".

Ci-dessous, la 500 BSA, nouvelle carte de la marque anglaise pour le moto-cross. Brassine vient d'ailleurs d'acquiescer une de ces machines pour la prochaine saison. En haut de la page, la 500 Norton dont le moteur est maintenant remplacé par l'ACT de la marque.



MOTO-CROSS DES NATIONS

C'était, cette année, à la Suède d'organiser cette épreuve. Le circuit choisi, à Varnamo, faisait 2.700 m. : piste sablonneuse hérissée de nombreuses difficultés artificielles. Organisation parfaite, mais pluie fine et tenace.

Formule classique du Cross des Nations : éliminatoires et finale.

A la première série, bon départ des anglais Archer et Draper, rapidement remontés par les suédois Johansson et Gustawsson. Leloup et Mingels ne forcent pas, ne cherchant que la qualification pour la finale. Seul pilote de valeur éliminé : Basil Hall, qui doit s'arrêter au 3^e tour, pour ennui de boîte de vitesses. Les danois et finnois ne furent que de courageux figurants.

Au départ de la deuxième série, l'Anglais Nex essaie de se sauver, mais au bout de 200 mètres, le belge Baeten prend la tête pour ne plus la quitter, très à l'aise dans le sable. Nic Janssen, bien que mal parti, remonta à la seconde place, mais se la fit ravir in-extremis par l'Anglais Ward.

Pour la finale, qui fut magnifique, 18 partants : 5 anglais, 5 belges, 6 suédois et 3 danois.

Dès le premier tour, les anglais semblent vouloir faire table rase, et Archer a déjà 12" d'avance sur son compatriote Draper, les deux suédois Nilsson et Ericksson. Mais les belges contre-attaquent : Mingels et Nic Janssen prennent les 3^e et 4^e place à l'issue du cinquième tour. Puis Draper doit laisser passer Mingels, alors que Janssen faiblit.

Mais derrière un pilote, belge encore, fait une remontée endiablée : il s'agit de Baeten. 19^e au premier tour, malgré deux chutes, il est 8^e au septième tour, 5^e au dixième tour. Il saute encore Ward, Draper, et le voilà 3^e dans la roue de Mingels (ils termineront tous deux crédités du même temps).

Si la victoire d'Archer est, sauf imprévu, assurée, la lutte inter-nations est très ouverte, les anglais se trouvant aux 1^{er}, 4^e et 5^e places, les belges en 2^e, 3^e et 6^e. Mais Janssen, qui talonne Ward, voit, peu avant la fin, sa roue arrière casser, et c'est Leloup qui devient le 3^e belge, derrière le 4^e britannique Stonebridge.

Les suédois, dangereux dans la première partie de la course, ne purent tenir la distance et baissèrent pavillon. Mais où étaient nos représentants ?

Finale : 1. Archer (GB, Norton) en 1 h. 06'47" ; 2. Mingels (B., FN) 1 h. 07'02" ; 3. Baeten (B., Saroléa) 1 h. 07'02" ; 4. Draper (GB-BSA) 1 h. 07'32" ; 5. Ward (GB, AJS) ; 6. Gustawsson (S., BSA) ; 7. Stonebridge (GB, Matchless) ; 8. Leloup (B., FN) ; 9. Johansson (S., BSA) ; 10. Nilsson (S., AJS) à 1 tour ; 11. Carlsson (S., Ariel) ; 12. Donnay (B., FN) ; 13. Hansen (D., AJS).

Classement général : 1. Angleterre 3 h. 22'20" ; 2. Belgique 3 h. 23'53" ; 3. Suède 3 h. 29'43".

GRAND PRIX DE SUEDE

Disputé une semaine après le Grand Prix des Nations à Skillingarid, le G. P. de Suède de Saxtorp s'est couru par un temps splendide devant 25 000 spectateurs environ.

Basé sur la formule des deux épreuves qualificatives suivies d'une finale, cette réunion vit les deux premières séries se dérouler sur un rythme assez lent, et c'est ainsi qu'au classement, les leaders du championnat Européen Mingels et Leloup se placent respectivement 7^e et 8^e. Il en fut tout autrement quant à la rapidité dans la finale où, dès le départ, deux hommes se détachaient : le belge René Baeten et le suédois Kuno Johansson sur BSA. Ce fut finalement Baeten qui mena sa Saroléa à la victoire, à 50 mètres devant son rival suédois Mingels et Leloup, malgré leur classe, furent handicapés par une mauvaise visibilité due à la sécheresse, ainsi que par le terrain inhabituel Basil Hall, qui aurait pu faire un excellent troisième, fut victime d'un piston défaillant.

Voici le classement final :

Finale : 1. René Baeten, 1 h. 00'45" ; 2. K. Johansson, 1 h. 00'50" ; 3. Ward 1 h. 03'02" ; 4. Nex ; 5. Avery ; 6. G. Johansson à 1 tour ; 7. Mingels ; 8. Leloup ; 9. Eriksson ; 10. Lundin, etc...

CHAMPIONNAT D'EUROPE DE MOTO-CROSS

Après le Grand Prix de Suède, la Belgique s'affirme définitivement comme maîtresse du championnat d'Europe. Trois de ses pilotes se classent en effet aux places d'honneur. Ce sont Mingels, champion d'Europe avec 30 points, Baeten, second avec 10 points et troisième Leloup. Ce dernier, ainsi que Mingels, montaient des FN. Baeten pilotant une Saroléa.

Voici le classement dans le détail :

1. Mingels sur FN 30 pts ; 2. Baeten sur Saroléa 19 pts ; 3. Leloup sur FN 18 pts ; 4. Hall sur BSA et Archer sur Norton 15 pts ; 5. Ward sur AJS 11 pts ; 6. Nex sur BSA 10 pts ; 7. Jansen sur Saroléa et Stonebridge sur Matchless 8 pts ; 8. Frantz sur FN, Baudouin sur Matchless et G. Johansson sur BSA, 6 pts ; 9. Nielsson sur AJS, Cox sur Matchless, Van Heuvelzwin sur Saroléa et Prieur sur FN 3 pts ; 10. Rietman sur BSA, Cheney sur Norton, Molinari sur Gilera, Collée sur BSA et Avery sur BSA 2 pts ; 11. Charrier sur BSA, Cordonnier sur FN, Manns sur AJS, Konings sur AJS et S. Johansson sur BSA 1 point.



COUPES MOTOCYCLISTES DU SALON

C'est le dimanche 4 octobre, sur le rapide circuit de 6 kms 283,40, de l'autodrome de Montlhéry, qu'elles se dérouleront. Courses courtes de 8 tours de circuit, soit : 50 kms environ, cette organisation présente une formule intéressante, puisque ces 5 épreuves grouperont chacune les 175, 250, 350 et 500 cmc., puis les 4 catégories de sidecars en une seule course, 350, 500, 750 et 1.200 cmc. avec classements séparés.

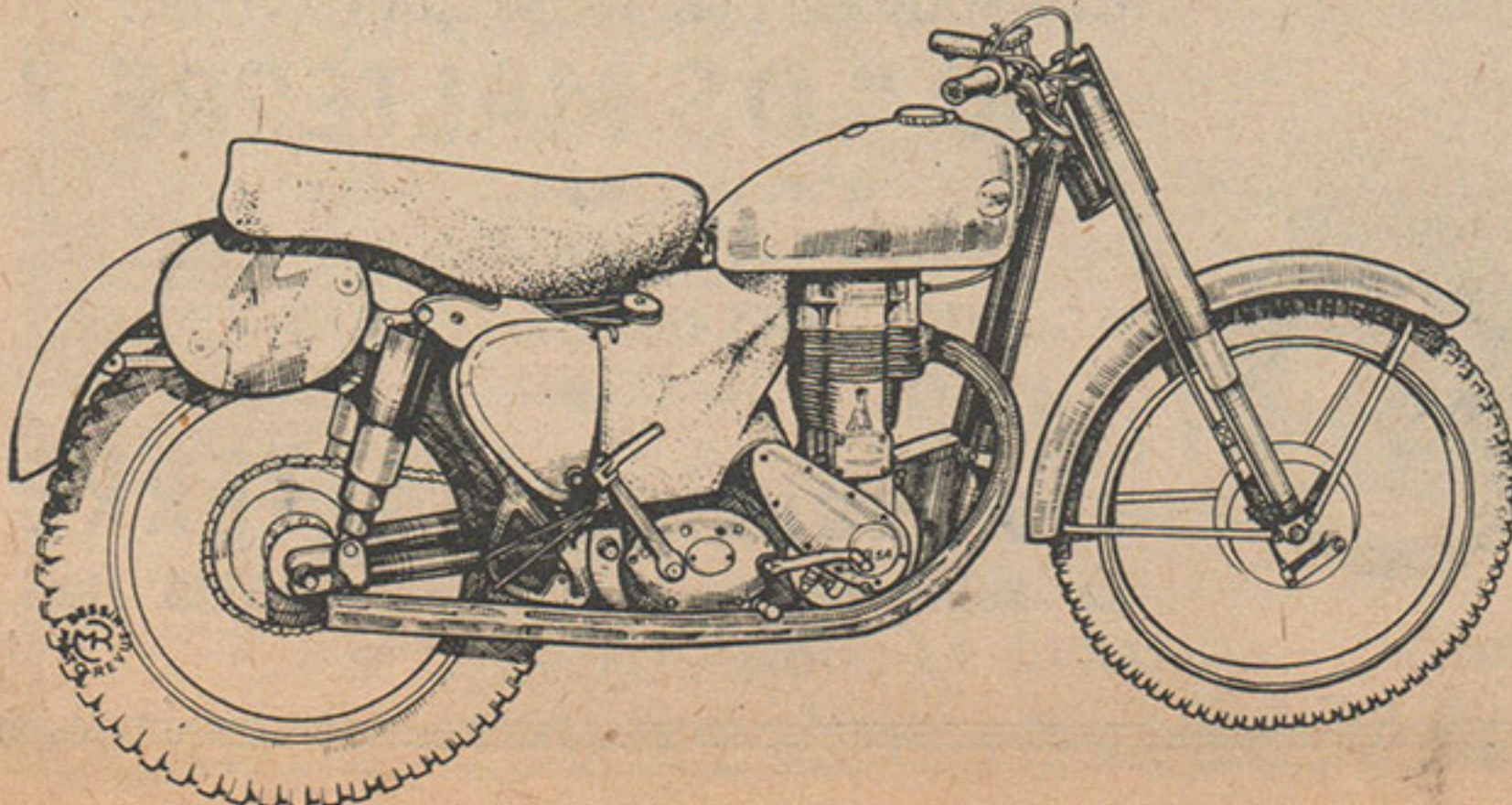
Le règlement sera adressé aux intéressés par M. E. Mauve, Directeur des Courses, 29, bd Charles de Gaulle, Colombes.

Engagements gratuits, mais limités, réservés aux « Nationaux » et « Internationaux » français (licence 1953) de la FFM.

Inscriptions clôturées le 26 septembre.

ANNULATIONS

Par suite de très grosses difficultés administratives, le Moto-Club de Bourgogne a été dans l'obligation d'annuler les épreuves de moto-cross des 13 et 27 septembre, ainsi que celle du 4 octobre.



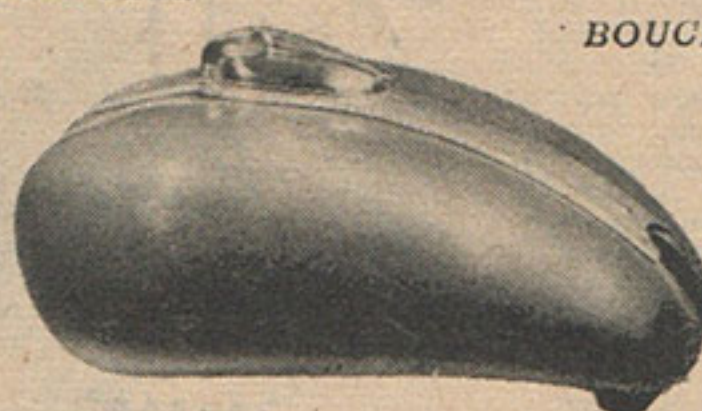
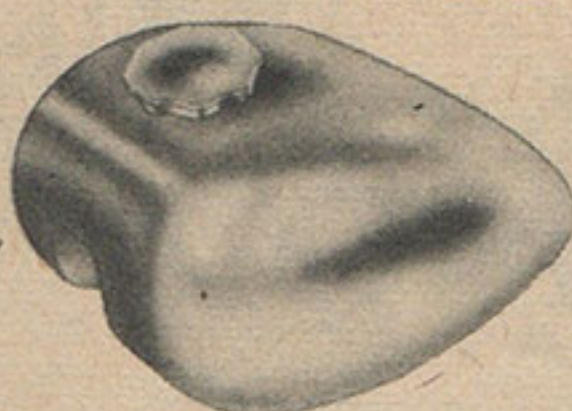
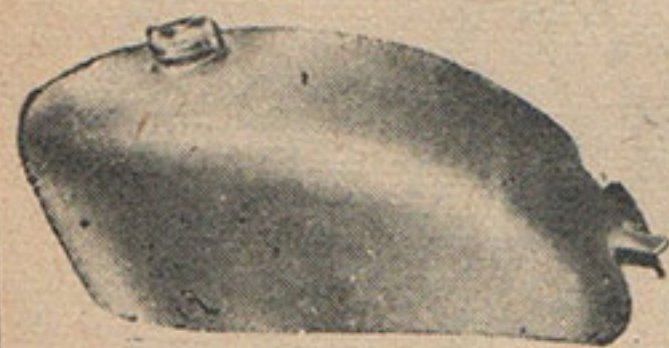
UNE MOTOCYCLETTE NEUVE EXIGE DES SOINS MINUTIEUX, RODEZ-LA SAGEMENT

Ets MOTTAZ

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

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

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES
MODELES DEPOSES



BOUCHONS BREVETES



83 D K W 83

PIECES DETACHEES POUR MOTOS ALLEMANDES


83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPECIALISE POUR MOTOS ALLEMANDES

Toutes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organes

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

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



Segments noirs Amedée Bollée

Surface traitée au Parcolubrite
épaisseur 3 microns

Moins dure que la fonte plus vite rodée

Cristalline elle accroche l'huile

Glissante elle est douce au frottement

n° 141

TOUT POUR LA MOTO

REALESAGE — EMBIELLAGE

OCCASIONS - ACHAT
ECHANGE
VENTE A CREDIT

Très prochainement
ouverture d'un nouveau
magasin

Motos Françaises
et Etrangères
livrables de suite

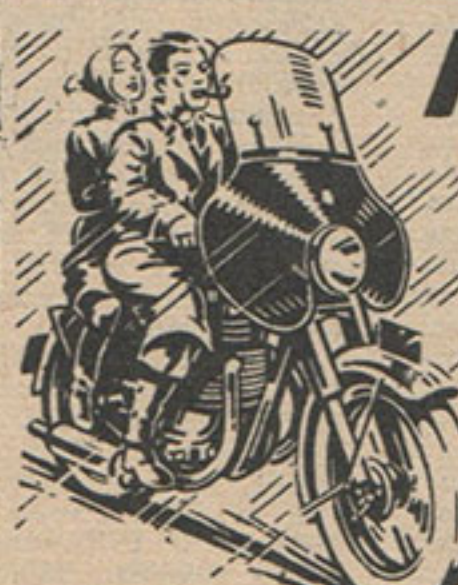
76, rue Marcadet, 76
PARIS-18^e

A. TANGUY

Pièces détachées en
tous genres fran-
çaises et étrangères

17, rue Jules Vallès
SAINT-OUEN

Tél. : CLI. 27-87
Samedi - Dimanche
Lundi - Jeudi

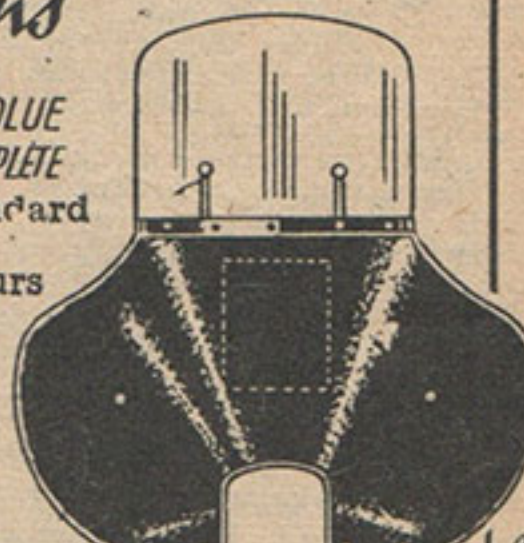


MOTOCYCLISTES

*Roulez confortablement
par tous
les temps*

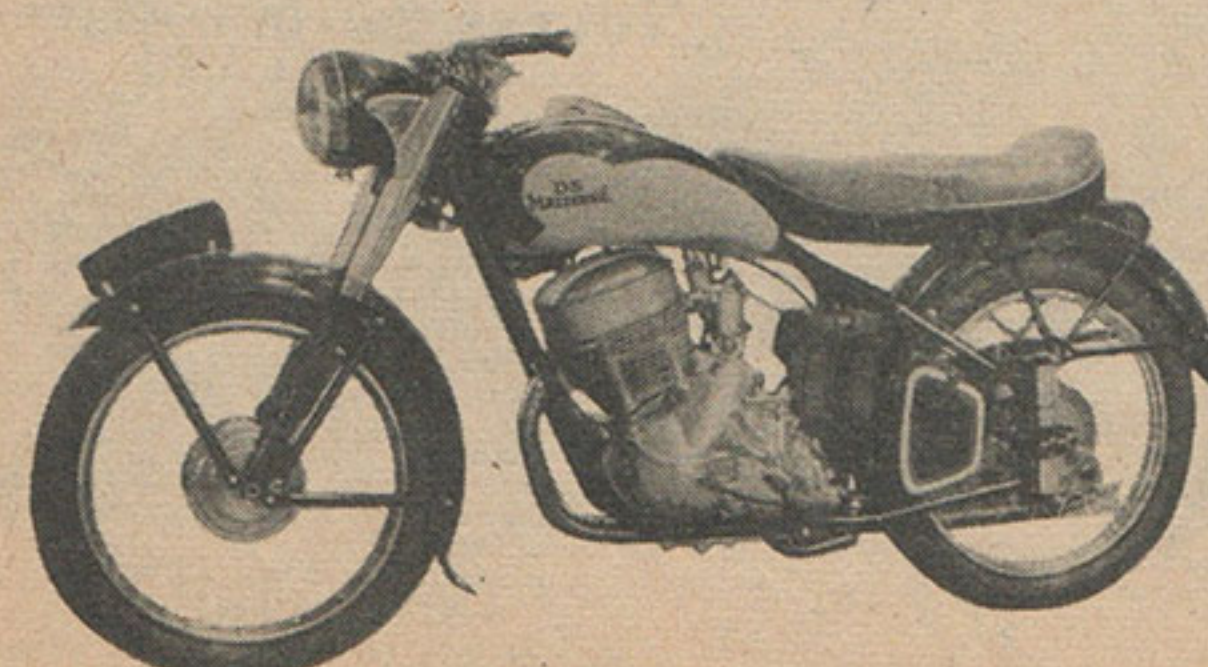
Flexiglas 3 m/m

RIGIDITE ABSOLUE
PROTECTION COMPLETE
Modèle Standard
pour
cyclomoteurs



H. DELANNET

43-45 rue de la Roquette
PARIS - Tél. : ROQ. 85-22



COMMANDEZ DES MAINTENANT VOTRE

250 " DS MALTERRE "

à moteur A.M.C. (A.C.T.)

AGENCES DISPONIBLES SUIVANT REGIONS

Ets Maurice MALTERRE

42, Boulevard de la Bastille — PARIS (12^e)
Tél. : DIDerot 55-38

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

BMW 750 lat. prix intéressant.
 RODRIGUEZ 11 imp. Delaunay
 BSA 250 impecc. Charles 9 a. P. Doumer, Neuilly-Plaisance
 175 DS MALTERRE 52 ét. nf. éq. Dapilly 25 r J. Dolent 14^e personne intér. se prés. (urg.)
 Guiller 175 cc 16000 k. ex. ét. nbx ac. 95000. Dan.08-20 mat
 Matchless 500 51 twin rapide px int. André 68 rue Dulong.
 Gros rab. sur scoot. mot. créd. Cotem 2 r Audigeois, Vitry.
 NSU Max 250 ACT neuve 275. Saillant 2 r Hôtel de Ville, Neuilly s. Seine 2^e ét. droite
 VINCENT Black Shadow prés. salon. ADAM 8 r de Gaillard, La Ville du Bois (S.-O.) 2 kms de Montlhéry.
 350 AJS 4 vit. sél. ét. imp. LOMMIS 40 r Jules Guesde, Aubervilliers (Seine)
 350 PEUGEOT culb. état neuf prix à débattre, 68 rue de l'Université-7^e, 7 à 19 h.
 250 ARDIE 1952 prix 175. Tél. MIC 23-20 ap. 19 h.
 PUCH 250 TF px 140. Henriot 19 r Ed. Henriot, Champs S-M
 ZUNDAPP KS 600 fiche télesc. bon état 150000. R. DUBOIS Gué du Loir, Mazange L.-et-C.
 TERROT 500 parfait état. 23 rue Fécamp, DID. 13-41.
 FN 52 350 cul. ex. ét. 54 r St Dominique. Vis. 18 h.-20 h.
 1200 INDIAN av. side. Nb. pièces, 200000. AVI 01-23.
 BSA 500 twin A7 février 52 excellent état, équipée, 280000
 NICOLAS 33 rue Darue, 8^e, le soir après 7 h.
Norton Manx avec ou sans side simp. arb. tr. rap. px tr. int. Duhem 1 av. Mail, Bourg, Ain
 VENDS ou échange ctre voit. 250 BSA C11SL éq. état neuf tél. RIC. 66-65 le matin.
 MATCH. 350 G3L téles. imp. DKW 350 SB impeccable. Tél. Le Raincy 313.
 BSA 250 1951 8000 k. et side Humblot par. état. Chaudière 42 r de la Marne, Sceaux (S)

Part. vd Harley D. éq. px int. Castel 21 r P. Levée ap. 19 h.
 Urgent 175 PEUGEOT 51 ent. rév. 12000 k px int. Sanson, 137 r Ranelagh, 16^e.
 ZUNDAPP 200 bon état px 70. 19 r Mathieu St Ouen (Seine)
 BMW R25 2 c. nve Guérin 92 bis av. du Bac Lavarenne (S.)

JARDILLIER 88 P. Doumer 16^e AUT. 18-42 REPRISE

Liquidons stock motos neuves 15 % sur tarif.
 M.R. 125 et 100 cmc
 Monet-Goyon 125 et 100 cmc
 Motos d'occasion
 250 Motob. cul. c. neuve 90000
 175 Guiller état neuf 110000
 125 Gnome R4 c. nve 90.000
 125 Monet comme neuve 85000
 125 Peugeot garantie 75000
 125 René Gillet ét. neuf 85000
MOTOBECANE 350 sup. cul 4 v. s. parfait état visible après 18 h. sf dim. NIVAULT 38 bis rue Riquet Paris 19^e.
TERROT 500 RGAS culb. av. side. LANCELOT 146 rue de Sartrouville, Nanterre.
TERROT 125 cul imp. t. éq. 95000 vis. 19-22 h. Henry, 105 bd Verdun, Fontenay sous Bois
 A V. 175 cmc Peugeot 176 TC4 8000 kms 85000. PERRIN 29 r Broca Paris 5^e. CEN. 99-72 ou 73 (sauf sam. et dim.)
RIEN QUE DES AFFAIRES :
 Zundapp K 500 état parf. 130.
 500 BSA WM20 très saine 90.
 250 BSA susp. AR 165.
 350 Soyer bon état 25.
 Grd Routier remis à neuf 35.
 175 Peugeot f. tél. 10000 k. 90.
 125 Motobéc. sus. AR b. ét. 65.
 Garantis 6 mois :
 125 Peugeot 4 vit. sélect. cme sortant d'usine 85.
 100 Motobécane 4 temps état absol. neuf 50.
ROBERT 17 r des Bateliers, Clichy (S.). PER. 35-53 Crédit
 125 **MOTOBEC.** 4600 k. équip. 60000. Ecrire MILET 26 chem. Latéral, Alfortville.
A VENDRE moto sidecar Indian 11 CV parf. ét. cse décès vis. sam. 12 et dim. 13 de 15 h. à 19h 37 r 14-Juillet, Maisons Alfort ou écrire PRIFEUR 19 av. de St Mandé Paris 12^e.

T. Dorny b. ét. Desbrosses 78 av. J. Jaurès, Villeteuse (S)
 JAWA 350 ét. nf px int. 15 a. du Plateau, Le Raincy (S-O)

500 M20 BSA. 350 HCTL Terrot. 232 Sport Monet-Goyon. G. BLOT 18 r du Lieutenant, Laval. Tél. 0-68

BSA 250 C11 f. tél. s. ar. Lec 90-87 sauf entre 10 et 20 h.

LIQUIDATION de 100 vélos motos sidecars d'occasion tr. bas prix Crédit immédiat. Roger SCEAUX 4 rue Beauraupaire, Pantin. NORD 15-18.

PRIX RECORD

1/3 cpt solde en 9 mois

NOS SIDECARS

Motobécane 500 cc depuis 95.
 René Gillet 500 cc depuis 90.
 Gnome Rhône 500 cc D.5, 150.
 FN 350 cc depuis 65.
 Monet-Goyon 350 cc 75.
 Terrot 350 cc, 1952 190.

NOS MOTOS

Terrot 500 cc 53 225.
 Norton 500 cc 16 H 120
 BMW 750 cc R12 195.
 Motobécane 500 cc lat. 75.
 FN 500 cc M.90.A 70.
 Terrot 350 cc lat. 75.
 Terrot 175 cc 60.
 Terrot 125 cc culb. 85
 Guiller 175 cc C.90, 52 135.
 Gima 175 cc, 52 125.
 Peugeot 150 cc, 51 85.
 Peugeot 125 cc, 51 75.
 Jonghi 125 cc, 52 75.
 et 50 motos à bas prix.
AUDEGEAN 10 r. Apennins-17^e
COMPET. 500 Norton dble arb. 280. Créd Repr. pos. Nor.15-18
BEL. ens. moto side Roy 500 culb. parf. ét pns nf chr. ct. mont. imp. px 70 Derrien 44 av. P.V Coutur. St Denis, S.
VEND Sunbeam S7 20000 kms **LESIEUR** 91 r Kleber, Paris
 DKW RT200 parf. ét. Maguet 134 bd Voltaire, Paris .11^e.
MOTOB. parf. ét. 7000 k. Blachère 340 r d. Pyrénées ap 18h.
 BSA C11 250 4 vit. lin 52 équip. susp. arr. état neuf. Norton 16H side t. bon état. acces. pneus neufs Clément. 74 a. Bac. La Varenne, Seine

SUNBEAM S7 300000 Alex 73 r Chateau, Asnières GRE.41-27
 125 Peugeot 4 v. sél. f. tél. b. ét. Thouron 9 r Wattignies, 12^e
INDIAN 9 cv susp. ar. side b. état prix à débattre. ENGEL 13 av Pt Roosevelt, Le Perreux
TRIUMPH 500 ST 51 b. ét. urg cause dble empl. SOL. 82-35

TERROT 350 1951 parf. état 150000. Colombier 14 allée Gambetta, Le Raincy.
 200 **VICTORIA** 3 cv éq. 150 Automoto AMC culb. Pogu 9 r Cerisaie 4^e, apr. 19h. px 85000

GUZZI Galletto 2000 kms, 180000. Reprise et facilité. LECCLERC 56 r Marx Dormoy 18^e

GOLDEN BSA px int. Duhamel 7 r Hébecourt, Malakoff.

SCOOTER Vallée 125 parfait état 78000. R. Fonsèque 25 r des Feuillantines Paris 5^e.

DS Malterre 175 AMC ét. nf éq. 110. Joselin Gob.18-26 h.b.

DES AFFAIRES
 50 Motos crédit reprise 125 cc Dollar 4 cv culbut. 39 000
 Monet Goyon 250 1948 45.000
 Terrot 350 parfait état 45 000
 Monet 500 dernier mod. 69 000
 Gnome Rhône 800 AX2 69.000
 Indian 500 scout depuis 69.000
 Jonghi 250 dernier modèle
 Norton 16H parfait état
 Royal Enfield 350 culbut.
 René Gillet 750 et 1000 Police
 Sidecars, châssis, carrosseries, cadres et épaves avec papiers, moteurs, roues, fourches, etc.
FAURIE 8 av St Ouen, Paris

250 BSA F. 51 éq. comp. imp. 165000. Buniazet, 149 avenue Rouget de l'Isle, Vitry/Seine

PUCH 250 TF b. ét sac. cas vis. dim. t. 1 j. PAVIET 20 r de Senlis, Stains (Seine)

EXCELSIOR anglaise 125 cme neuve mot. Villiers prix int. cause départ. HYON 4 rue Pécllet, Paris 15^e, 19 h.

VOITURES A VENDRE
 TR. AV. Roadster carr. spéc. Peugeot 203, berline 1950 Viva 4 commerc. 39 orig. Ford V.8-48, berline.
 Crédit, Reprise toutes motos. **AUDEGEAN** 10 r Apennins-17^e

JE REPRENDS moto ou vélom. sur la voit. de votre choix. Roger SCEAUX 4 r Beauraupaire, Pantin. Nord 15-18
 Choix de voitures sport : M.G. Danvigne, Darl'Mat, G. Irat, Morgan, etc...

RENAULT 4 CV luxe, Vedette 1950. Aronde 52. Reprise moto crédit. **FAURIE** 8 av. de Saint Ouen, Paris

VENDS ou éch C6 déc. t. b. ét c. moto 500-750 ang ou all. **BERNERON** 23 av. V. Villemin, Asnières

5 **CITROEN** cab. spider b. ét. RP 16 r Jeanbologn, Jas 24-18
 V. ou éch. c. voit. side 750 R. G 20000 kms. RIAN 55 quai Ulysse Besnard, Blois.

ON DESIRE ACHETER

Achète comptant

toutes motos et vélomoteurs. Scoot. Vespa, Bernardet, etc. Thierry 19 r des 2 Communes Montreuil (samedi seulement).

ACH. 125 à réviser. Person, Maudétour par Arthies (S.O)

ACHAT Rovin et cyclecars. R.S. Tél. Longchamp 30-55.

ACHAT reprise échange contre voit. de ttes motos récentes. Hurni 38 r Saussure, Paris-17^e

ECHANGES

ARONDE 52 belle ctre moto. Leclerc 56 r Marx Dormoy 18^e

ECH. logem 2 p cuis. 2^e ét. très ensoleillé ctre plus grand Paris ou Pavillon banlieue 15 k. max Ecr. 1.152 *Moto-Revue*

ARIEL 350 NH 240 ou éch + ft. Bucher 142 av. Ledru Rollin.

BMW R67/2 v. nve 400000, ou contre voiture. Ecrire Métiévier Jack 21 r Guibal, Marseille BR

SUNBEAM S8 contre 200 LE ou ach. LE. Vends sép S8. MTB 179 c. Yser, Bordeaux.

DIVERS

NOUVEAUTE pour fabricants de pompes à air. Brevet de la pompe « DUO » A DOUBLE EFFET pour autos, motos et cycles à vendre, éventuellement fabrication en licence, par : PATENTVERWERTUNGS - A.G., Bâle (Suisse) Stadthausgasse 13.

A LOUER 125 Peug. ss permis siège arr 82 rue de Gentilly, 13^e. GOB. 92-86.

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

EMPLOIS

VENDEUR et **MAGASINIER** connaissant pièce détachée moto, Havas Lyon 6.497.

FONDS DE COMMERCE

VENDS immédiat. cause santé commerce cycles motos, agent Terrot, Motobécane S'adresser R. THIERS, Bandol (Var).

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

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

Métro : Château-Rouge

TERROT
 GIMA
 RENE GILLET
 GUZZI

Barbès-Moto-Cycles

33, Boulevard Barbès - PARIS-18
LAMBRETTA : CREDIT 15 MOIS

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

Disponible :
125 cmc. à 175 cmc.
PIECES DETACHEES

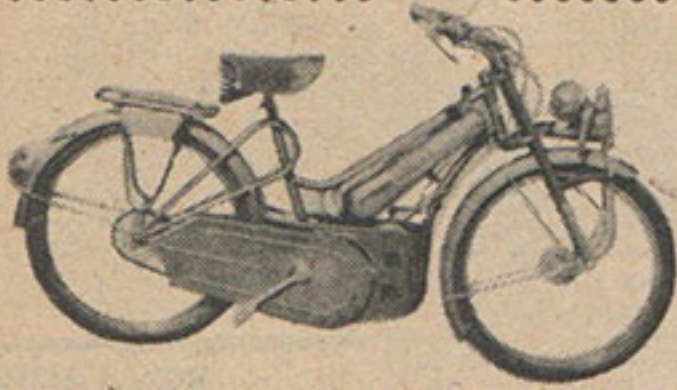
6, Bd RICHARD-LENOIR
Tél. : ROQ. 29-28 - (Bastille)

MOTOBÉCANE



MOBYLETTE
SCOOTER
Accessoires spéciaux

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



MOTO VANVES SPORTS

Concessionnaire SPEED

Station-Service VAP et DELL'ORTO

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

PARIS-NORD-MOTOS

Agent Officiel au service de
4 grandes marques

Geugeot
BSA **TERROT**
GNOME RHONE

Pièces détachées
Tous Accessoires **VENTE À CRÉDIT**
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



BOTTES EN CUIR

MOTO - EQUITATION - CHASSE

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

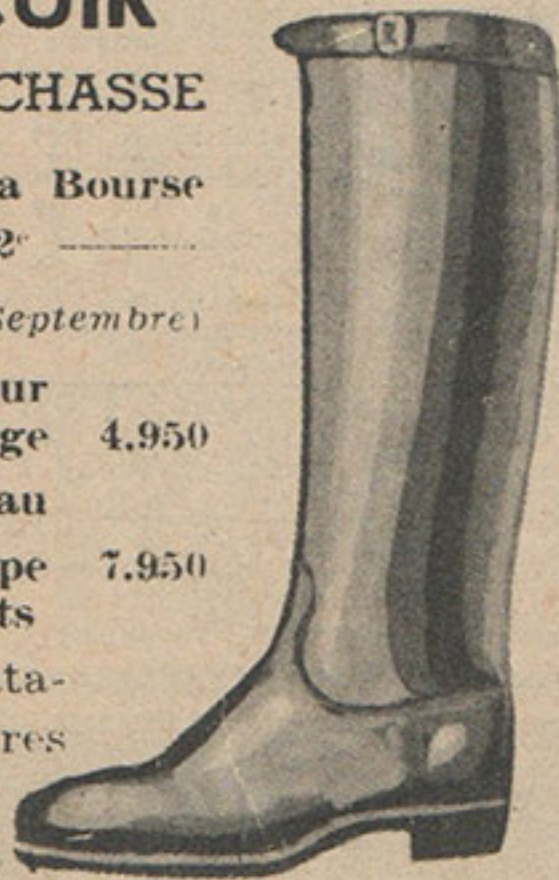
(entre les rues Réaumur et 4 Septembre)

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 cata-
logue et feuille de mesures

LA PLUS IMPORTANTE
SPECIALITE FRANÇAISE



BAISSE VOLONTAIRE 5 %

depuis le 1^{er} Septembre

CEN. 83-11 (2 lignes)

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.

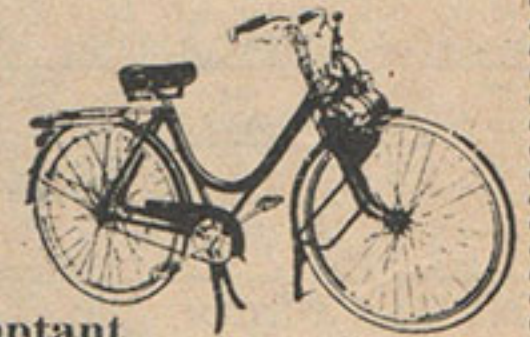
DISTRIBUTEUR OFFICIEL :

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

ATELIER DE REPARATION :

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

Documentation gratuite. Essai tous les jours en nos magasins



Clinique des
cadres. Résér-
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.



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

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

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.

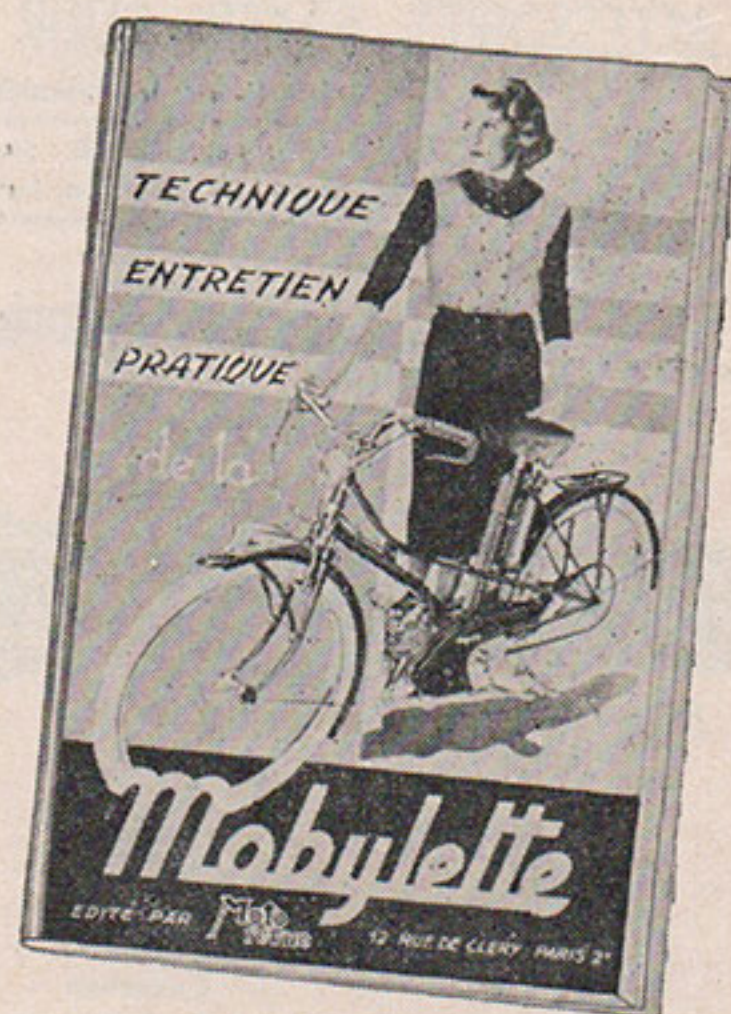
PRIX : 485 fr. (par poste 535)



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 EDITONS 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 culb.
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.)



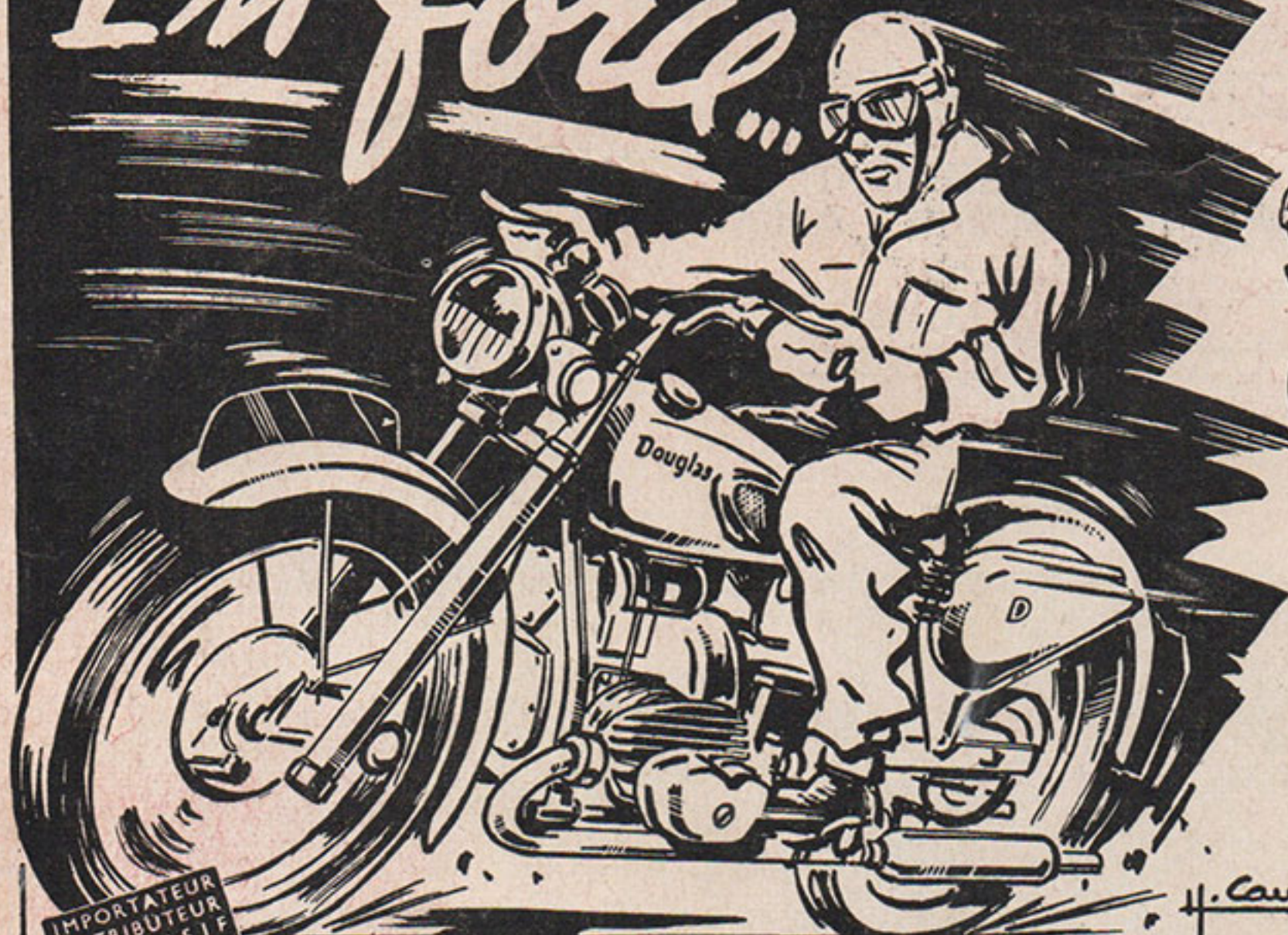
L'ouvrage indispensable à tout possesseur et à tout mécanicien. Ne traite que de la Mobylette. Illustré très abondamment.

PRIX : 410 fr. (par poste 455)

Technique et Pratique de TOUS les CYCLOMOTEURS
pour paraître fin Octobre

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

En force...



mais aussi en Souplesse
et dans un Confort total

avec une

Douglas

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

Depuis 325.000 frs

IMPORTATEUR
DISTRIBUTEUR
EXCLUSIF
POUR LA FRANCE

NEW-MAP

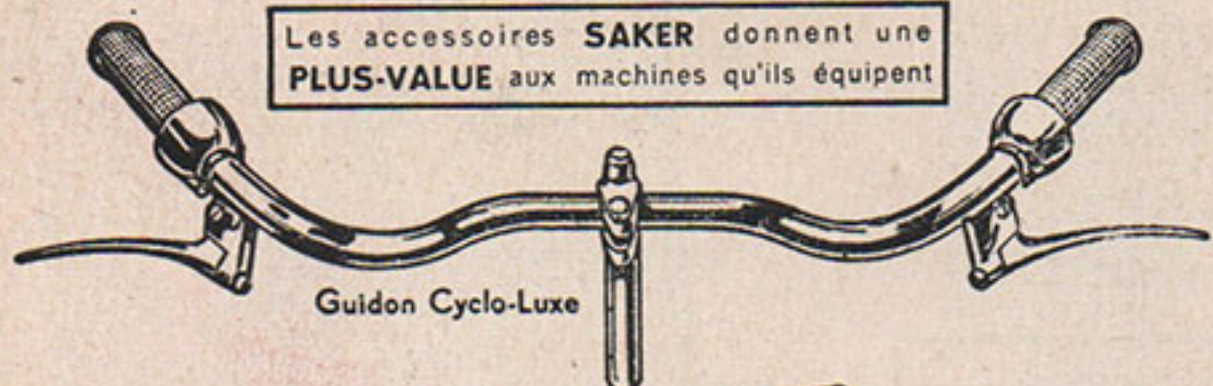
122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

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

ACCESSOIRES SAKER POUR CYCLOMOTEURS

Équipent tous les constructeurs

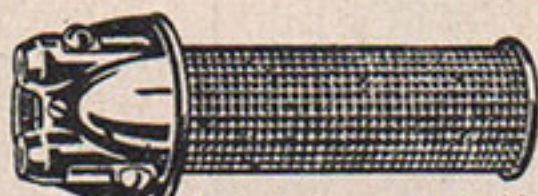
Les accessoires SAKER donnent une
PLUS-VALUE aux machines qu'ils équipent



Guidon Cyclo-Luxe



Poignée tournante simple 722 S
Droite ou Gauche. 723 S



Poignée tournante double
722 DD 723 DD



Clé à Bougie 86



Capuchon
de Bougie



Lévier
décompresseur 263



Lévier Air
Incorporé dans la poignée

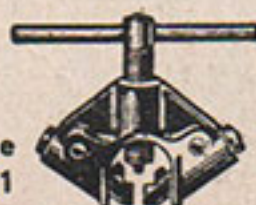


Lévier de débrayage



Manette 270

Dérive-Chaîne
Universel 391



SAKER équipe tous les constructeurs

Pour
votre
moto

LE PISTON MAHLE



MONTÉ EN SÉRIE
par les constructeurs
6 Alliages différents
adaptés à chaque
conception de moteur

LÉGERS
PRÉCIS
SÛRS
SILENCIEUX
ROBUSTES
SANS DILATATION

STOCK COMPLET EN MAGASIN
DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES

Scoters VESPA et LAMBRETTA - BSA, NORTON
MATCHLESS, TRIUMPH, HARLEY-DAVIDSON.

Production de la plus importante
usine de pistons d'Europe.

Distributeur exclusif pour la France

A. CHARDONNET

16 ter, rue Etienne Marcel - M^o Hoche
PANTIN (Seine) - Tél. : NORd 99-40