

Moto revue

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

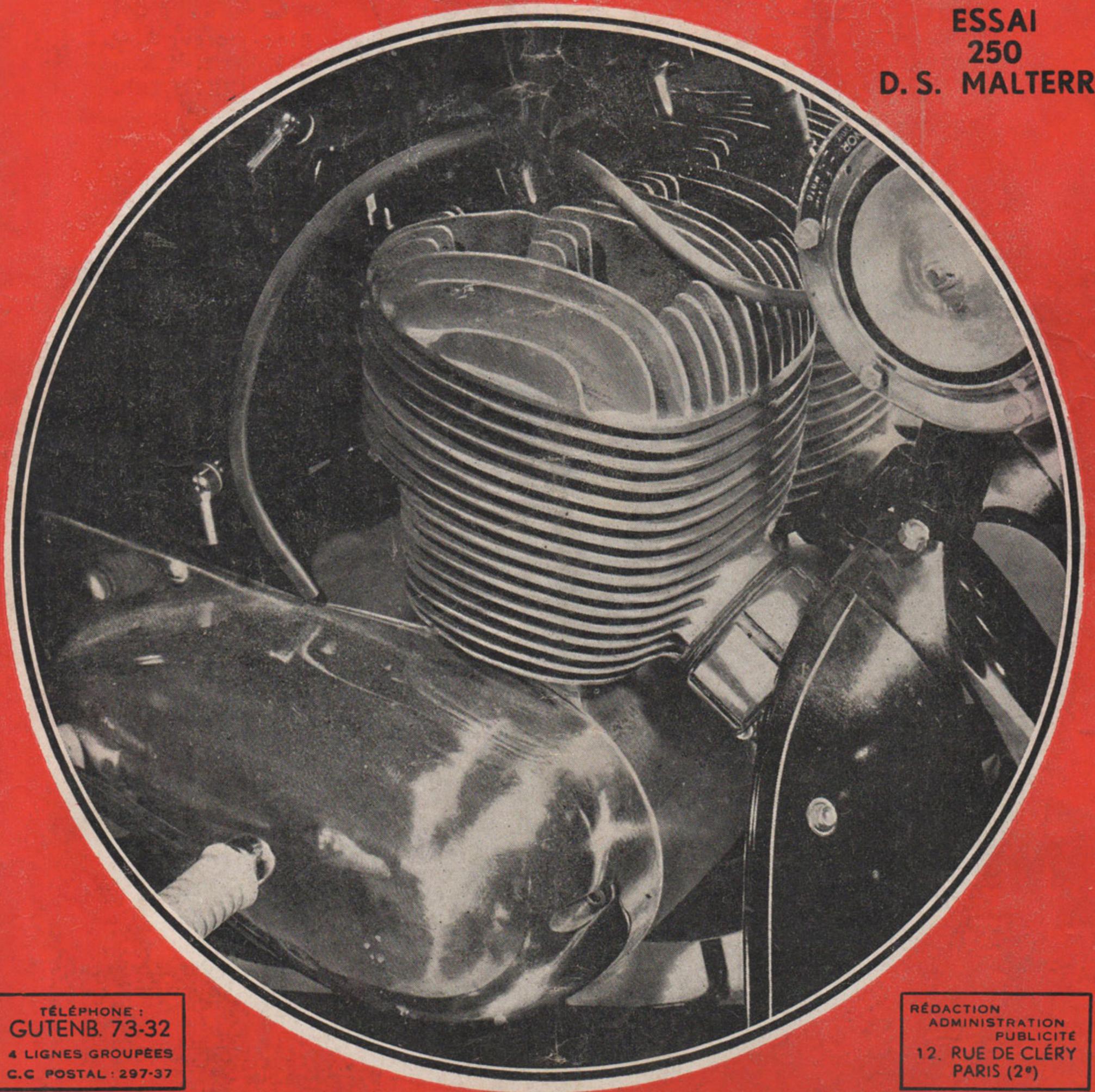
LE NUMERO :

40 frs

ESSAI

250

D. S. MALTERRE



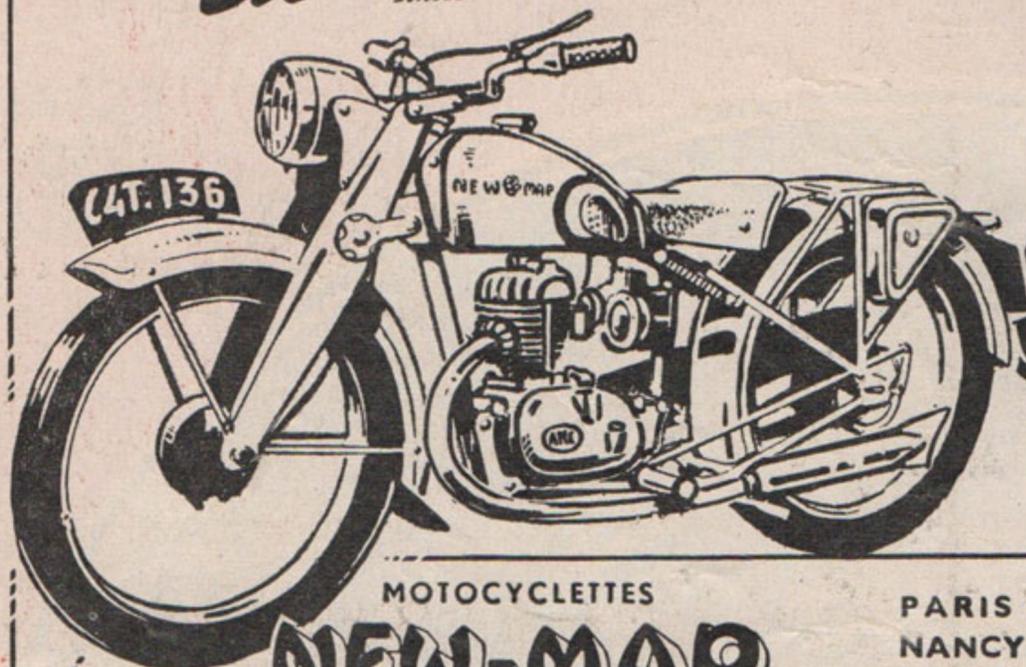
TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPÉES
C.C. POSTAL : 297-37

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

Un 250 bicylindre deux temps : le Peugeot, dont la puissance serait
de 12 CV. à 6.000 t.-m.

NEW-MAP

donne l'exemple...



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

PRIX IMBATTABLES
et **QUALITÉ TOTALE**

avec la
C4T.136

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

le plus éprouvé "culbuté"
du marché Français

en 125 cmc **119.500 frs**

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

MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

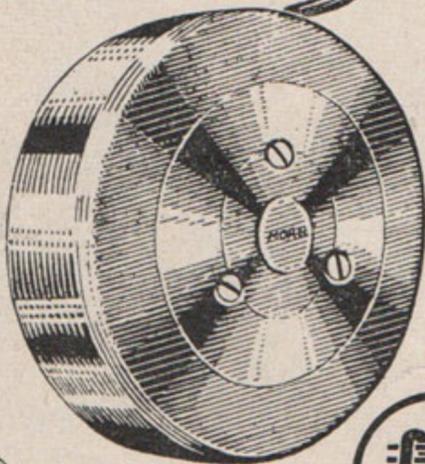
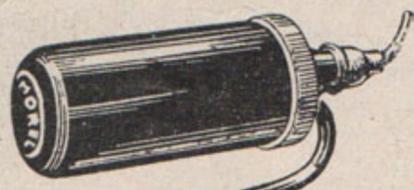
124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

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

VOLANT MAGNÉTIQUE **VBS 50** pour cyclomoteurs

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

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



PUISSEANCE
SECURITE



MOREL

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

USINES :
LA SONE (ISÈRE)
DOMÈNE (ISÈRE)

POURQUOI dit-on ?..

PRATIQUE... COMME MACOMBYNN Ça... c'est VRAI!



parce que...

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

S'endosse comme un pardessus.

M A C O M B Y N N

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

Consultez ceux qui la portent ou votre motoriste

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

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 IMPECCABLE QUELLES QUE SOIENT LES INTEMPÉRIES.

C'est une création exclusive SURALO

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

Couleurs : BEIGE - PÉTROLE - RÉSÉDA



Montage instantané
des jambières

TENUE DE VILLE
JAMBIFÈRES RENTRÉES



En vente chez votre détaillant

CALEST

vente en gros
exclusivement

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



Indispensable sur votre moto !

RJ

SUPER LE BOUCHON
ANTI-VOL essence



Breveté S. G. D. G.

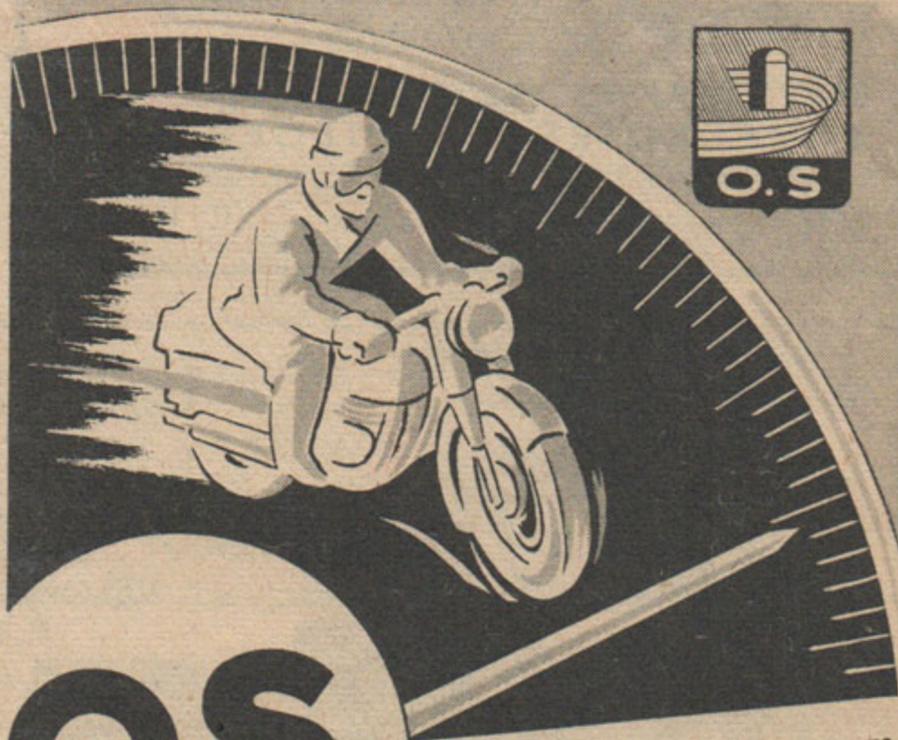
LE PLUS SIMPLE
LE PLUS PRATIQUE
LE SEUL EFFICACE

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



O.S

contrôle tout sur
votre voiture ou votre moto

SEIGNOL

12, Avenue de Madrid - NEUILLY - Tél. Mai. 89-50
COMPTEURS, MONTRES, AMPÈREMÈTRES
et tous appareils de bord

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

A. DUBOIS vous livrera

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

STOCK PIECES DETACHEES D'ORIGINE

EXPEDITION PROVINCE CONTRE REMBOURSEMENT

VENTE A CREDIT aux meilleures conditions 6 ou 9 MOIS

BSA et **SUNBEAM**
ATELIER REPARATIONS
SPECIALISE

Barbès - Moto - Cycles

33, Boulevard Barbès - PARIS-18^e

M^e Château-Rouge et Barbès — MON. 98-35

Spécialiste des Splendides GIMA

AVANT DE PRENDRE LIVRAISON, FAITES DES VERSEMENTS JUSQU'AU TIERS, APRES LE SOLDE EN 12 MOIS.

COMMENCEZ DES AUJOURD'HUI !..

NOS SCOOTERS

LAMBRETTA - TERROT

VELOMOTEURS — MOTOS

B. S. A. - SUNBEAM - GUZZI

GIMA - JONGHI - TERROT

etc...

— MISE AU POINT —

SERVICE APRES VENTE PAR SPECIALISTES
ACCESSOIRES — PIECES B.S.A.

Ouvert de 8 h. 30 à 19 h. 30 sauf le Lundi
Renseignements - Catalogues : 40 timbres



JEUNES! voici votre chance...

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

AUTO. Nombreux débouchés, France et Outre-Mer : Industrie et Commerce, Auto, Agriculture, Auto-rails, P.T.T., Armée motorisée, etc...
Préparation C.A.P. - Cours selon temps disponible - Attestation de scolarité et facilités de paiement - Placement gratuit - Instruction requise : niveau C.E.P.
Tous renseignements sur demande :

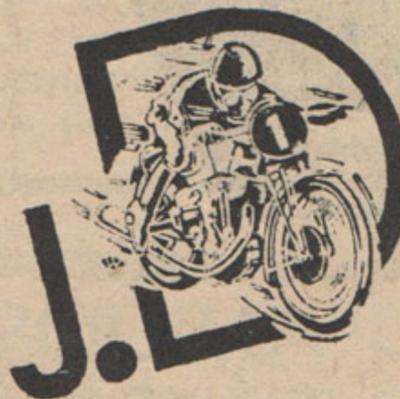
COURS TECHNIQUES AUTO

(Service 11) — Rue du Dr Cordier, ST-QUENTIN (Aisne).
2, rue Jean-Bart, LILLE (Nord)
Av. V. Hugo, Square Thiers, n° 3, PARIS

MOTOS - VELOMOTEURS - SCOOTERS

ACCESSOIRES

Pièces détachées
Expédition Province

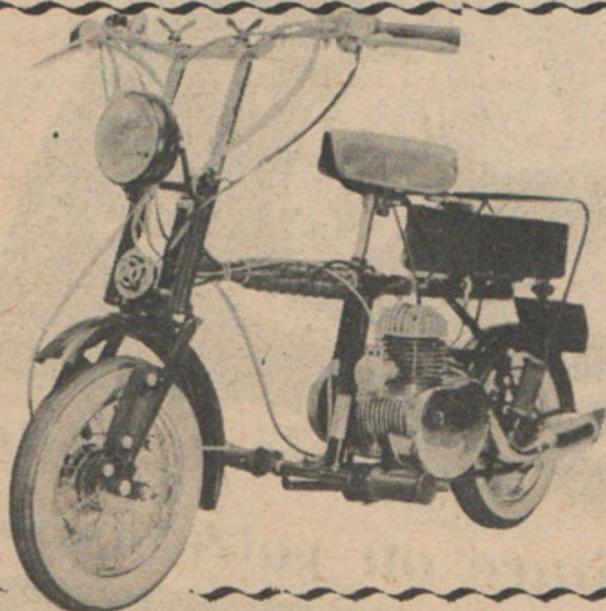


Durand

Ex-coureur professionnel
Champion de France

Agent Motobécane - Terrot
B.S.A. - Sunbeam - Puch

Automoto - Monet-Goyon - Guiller - M.R. - Gima
PLUSIEURS MODELES SONT DISPONIBLES DE SUITE
46, Bd de Stalingrad, VITRY-s-SEINE, ITA. 31-64



Les Etablissements FRANÇOIS & Cie

6, rue Saint-Ferdinand - PARIS-17^e — Tél : GAL. 75-78

VOUS PRESENTENT

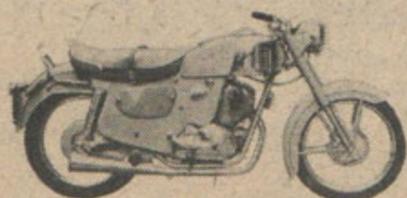
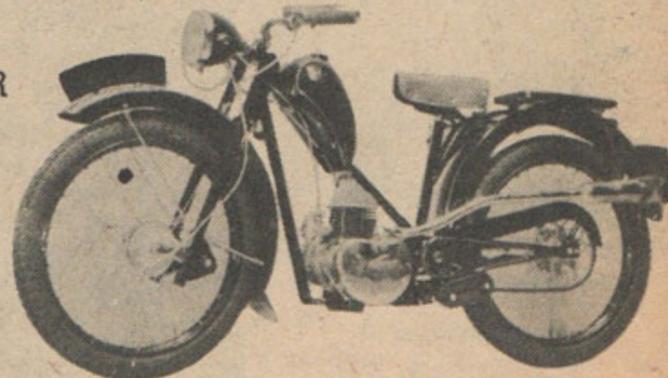
LE VELOMOTEUR LEGER

F. R.

MOTEUR LAVALETTE

70 cmc.

LE SCOOTER VALISE



MOTO VANVES SPORTS

Concessionnaire SPEED

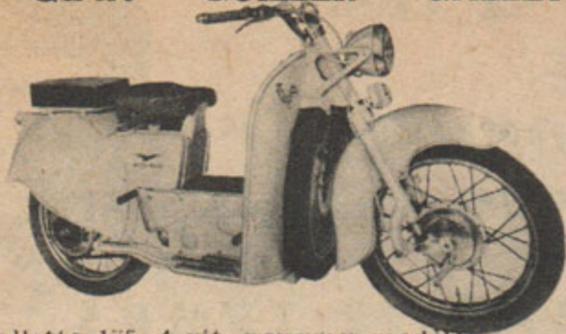
Station-Service VAP et DELL'ORTO

ALCYON - GNOME-RHONE - BABYMOTO - DREVON - VALLEE

1 et 3, Boulevard Brune - PARIS-14^e

A PROXIMITE GARES NORD ET EST : AGENCE OFFICIELLE DES MARQUES :

GIMA GUILLER GALLETTO GUZZI — MACCHI



Galletto 175, 4 vit. nouveau modèle

Stock complet pièces
STATION-SERVICE



ET REPARATIONS

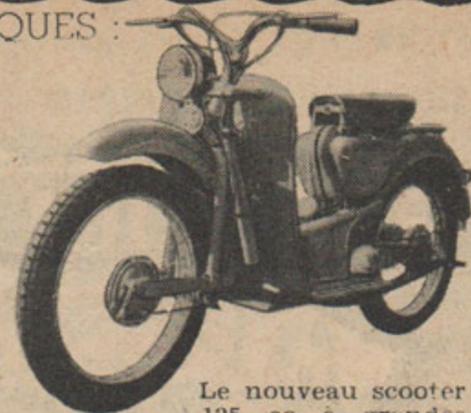
et toujours de superbes

occasions en :

B.S.A. - GALLETTO - GUILLER

et toutes marques vendues à

CREDIT 12 MOIS - 1/3 comptant

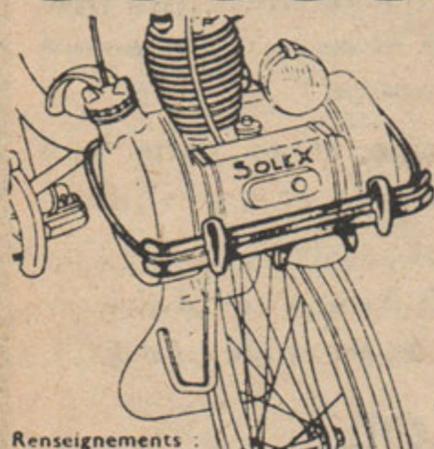


Le nouveau scooter
125 cc à grandes
roues. Fabrication
italienne d'origine:
149.500, de la cé-
lèbre firme aviation
AER-MACCHI

N. ANGELI - NORD - EST - MOTOS - SCOOTERS

SPECIALISTE DIPLOME
B.S.A. et SUNBEAM

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



JEANNERET, de Nice

vous offre pour votre
VELOSOLEX

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

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

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

Le **FIXE-PAQUET**

Renseignements :

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

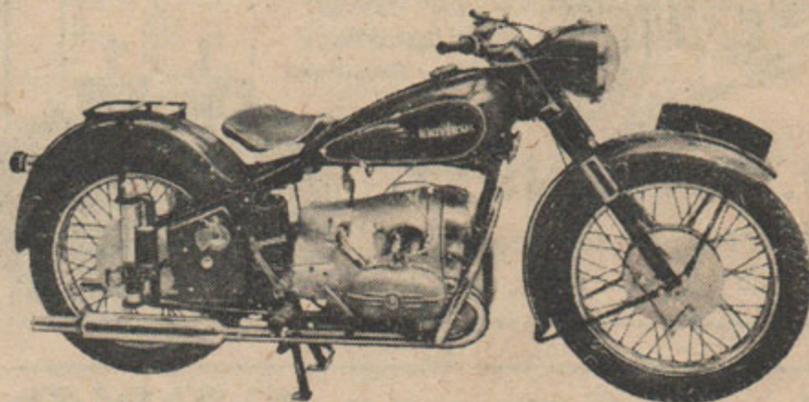
14 bis, r. Reine-Jeanne - NICE (A.-M.) Tél. 821-97

DISTRIBUTEURS FRANCE ET COLONIES

ALEXIS-MOTO

3 et 5, avenue Jean-Jaurès - LYON

— Tél. : PARmentier 39-39 —



UNIVERSAL

La Moto de l'Elite Motocycliste

type Boxer - 6 CV à cardan
garantie 100.000 kms.

Fabrication suisse

VENTE A CREDIT - REPRISE DE VOTRE MOTO

LE PLUS BEAU CHOIX
EN MOTOS — VELOMOTEURS — SCOOTERS

NOMBREUSES OCCASIONS

83 D K W 83



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

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

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

UN FREINAGE FORMIDABLE !

Traitement des garnitures de frein
nouveau procédé américain

SECURITE

ECONOMIE

STATION SERVICE **COP - SIL - LOY**

Dépositaire : L. PORTE

45, rue du Département - PARIS-18^e

IMPER-MOTOR

VETEMENTS IMPERMEABLES SPECIALEMENT

ETUDIES POUR UTILISATEURS DE

MOTO — SCOOTER — VELOMOTEUR

RENSEIGNEMENTS :

3, rue d'Aboukir - PARIS-2^e — Tél. : GUT. 65-59

62^e ANNEE

DEPREZ

CREDIT

MOTOBECANE

MOBYLETTES

PUCH

MAGNAT-DEBON (MAIN-D'ŒUVRE GRATUITE)

187, Rue Armand Sylvestre

TOUTES NOS MACHINES

SONT VENDUES

AVEC GARANTIE

COURBEVOIE (Seine)

GNOME-RHONE

RENE GILLET

MONET-GOYON

PEUGEOT

Tél. : DEF. 07-01 et 02

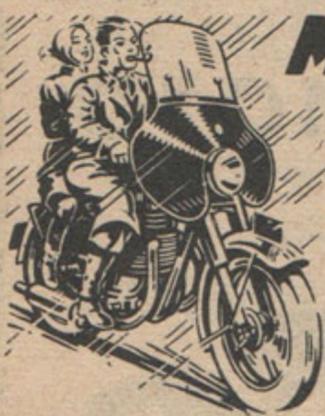
FOURCHES TÉLESCOPIQUES
SUSPENSIONS ARRIÈRE

GRAZZINI

*Les Ets
Grazzini offrent, par
leur grande expérience
la meilleure garantie.*

NOUVELLE
ADRESSE

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

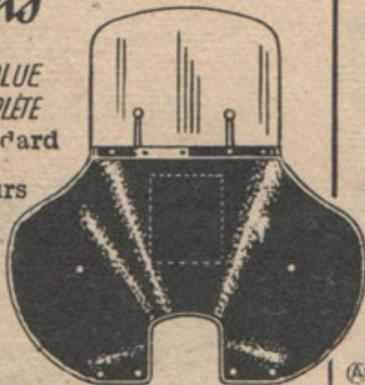


MOTOCYCLISTES

*Roulez confortablement
par tous
les temps*

Plexiglas 3 m/m

RIGIDITE ABSOLUE
PROTECTION COMPLETE
Modèle Standard
pour
cyclomoteurs



H. DELANNET

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

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

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



Vente en gros :

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

A. VERDIER

2 ter, rue Félix Choplin - CACHAN (Seine)

Tél. : ALE. 57-22

Chargeurs de batteries toutes puissances
Modèles spéciaux pour Motos

Redresseurs pour volants magnétiques
Cellules redresseuses
Canalisations préfabriquées

Avertisseurs sur volants magnétiques
Régulateurs de tension pour volants magnétiques

FOURNITURES DES PLUS COMPLETES POUR
TOUTES MOTOS

**MON "2 TEMPS"
ROULE
"LE TONNERRE"**



Avec la
"SPÉCIALE 2 TEMPS"

Bret-oil

l'huile spéciale qui se mélange ins-
tamment 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

4, rue Jeanne d'Arc - ISSY-les-MOUL. (Seine)
Au Salon de l'Auto : Stand 12 - Galerie A
Au Hall du Cycle : Stand 129 - Travée 7

POSSESSEURS
pour l'entretien
consultez
AGENTS



de MOTOS DKW
de vos machines
les
OFFICIELS

Pour RT et NZ :

Jean DI VOZZO
116, Boul. Serurier
PARIS-19^e

Pour SB et KS :

Georges PERSIN
32, avenue de Rigny
à BRY-s-MARNE (S.)
Tél. : 272 à Bry

MAIN-D'ŒUVRE SPECIALISEE

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

TOUTE LA PIECE DE RECUPERATION

CYLINDRES, FOURCHES, PIGNONS, CADRES,
BOITES, MOTEURS, RESERVOIRS, etc...

Peugeot - Terrot - Gnome-Rhône - Motosacoche
Train-Zurcher - Mag - Chaise - Jap - Motobécane
René Gillet - F.N. - B.S.A. - Triumph - Norton
Ariel - A.J.S. - Royal-Enfield - B.M.W. - D.K.W.
Ardie - Standard - Zundapp - Stainless - etc..., etc...

Importants lots pièces neuves origine Harley, Indian
150 Motos et épaves au choix — Bas prix.

MOTO - SPORTS

66, rue du 11-Novembre - St-ETIENNE (Loire)

Tél. : 03-01 - Fermé lundi et samedi

à PARIS : 19, r. des Deux-Communes, Montreuil (S.)

Ouvert Samedi seulement



Moto revue

La Moto

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENUE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 40 francs

ABONNEMENTS :

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

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

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

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

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

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

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

Ce qui ne va pas à la Fédération...

Comme à chaque fin de saison, la F.F.M. (Fédération Française de Motocyclisme - ex Union Motocycliste de France -) décernera le titre de Champion de France de Moto-Cross déterminé comme suit (F.F.M. dixit) :

Art. 3 — Le classement sera établi en fin d'année par addition des points obtenus au cours des trois épreuves désignées ci-dessous :
20 Septembre : Argenteuil (MC Banlieue Nord).
27 Septembre : Dijon (M.C. Bourgogne).
4 Octobre : Montreuil (A.M.S.).

Or où apparaît l'impuissance et le peu de volonté de cette Fédération, c'est quand on apprend que les deux premières de ces épreuves n'ont pas eu lieu. L'épreuve de demain à Montreuil décidera donc seule de l'attribution du titre.

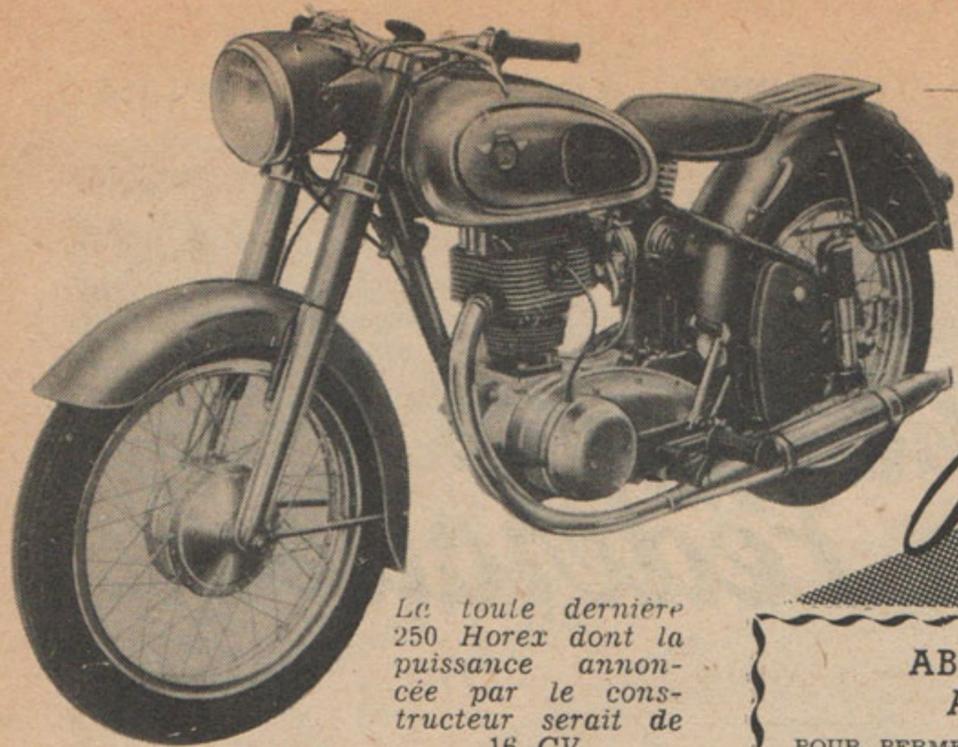
Il était déjà pour le moins maladroit de bloquer trois courses en quinze jours comme cela devait se faire ; mais ne faire compter que la dernière est, vous le reconnaîtrez, assez fantaisiste.

C'est là ouvrir la porte à toutes les formules possibles et de toute manière, traiter ce championnat d'une façon assez désinvolte. Or de nombreux coureurs se sont rencontrés en cours d'année pour se jauger, s'affronter et se préparer pour le championnat qui, disputé maintenant en une seule épreuve, peut ne rien signifier du tout !

En effet, il est clair qu'un coureur de très grande valeur est à la merci de l'accident ou de la panne stupide, ce qui signifie pour lui la perte d'un titre qu'il aurait mérité par toutes ses prestations antérieures. De là l'inanité d'un titre qui peut être gagné sur un coup de dés ! Il est vrai qu'au cercle de la Place de la Concorde, on n'y regarde pas de si près.

Nous savons très bien que la Fédération trop apathique et maintenant peu à la page par ses trop vieux dirigeants qui manquent du dynamisme souhaitable, ne fera rien pour éviter cela. Mais si par hasard le champion national n'est pas parmi les quelques hommes qui dominèrent en cours d'année, le prestige de la Fédération sera encore bien bas ! Et il n'y avait pourtant pas besoin de cela, n'est-ce pas Messieurs les dirigeants ? Si vos occupations « civiles » ne vous permettent pas d'apporter toute votre attention à ces questions si importantes, ou si vos capacités sont en déclin, laissez la place à d'autres mieux qualifiés et plus sportifs que vous !...





La toute dernière 250 Horex dont la puissance annoncée par le constructeur serait de 16 CV.

Informations

◆ UN VRAI PALMARES

Dans le cadre de notre classement pour le casque d'honneur, nous avons reçu de Collot son palmarès provisoire pour 1953, dans lequel on relève entre autres : 19 places de premier et 12 meilleurs tours. 9 places de second, 4 de troisième, etc...

Toutes ces places furent obtenues, tant en catégorie 350 que 500 cmc., et au cours de sa saison. Collot obtint 11 fois la place de premier des français dans des épreuves internationales. A signaler également, les deux places de cinquième acquises devant un lot relevé de pilotes étrangers au G.P. d'Allemagne.

◆ LA MOTO EN AUTRICHE

Au 1^{er} octobre 1952, on dénombrait en Autriche 164.102 motos. Le plus remarquable est de voir le pourcentage important de machines de plus de 125 cmc. : 59,1 % (97.171 motos). Ainsi, par rapport à 1937, le nombre de 2 roues motorisées s'est accru de deux fois et demie.

On a, en Autriche, 42 habitants pour 1 moto, ce qui place ce pays au troisième rang, après la Suède (28 habitants pour 1 machine) et l'Allemagne Occidentale (35).

En moins de 125 cmc., le pourcentage de motos indigènes est de 54 %, de 48 % seulement pour les cylindrées supérieures.

Sur les 81.486 machines de provenance étrangère, 63.922 (78,5 %) viennent d'Allemagne, 9.865 (12,1 %) d'Angleterre, 2.229 (2,74 %) de Tchécoslovaquie, 2.115 (2,62 %) de Belgique, 1.339 (1,65 %) des USA, 894 (1,1 %) d'Italie et seulement 632 (0,77 %) de France.

Parmi les marques étrangères que l'on rencontre le plus, citons dans l'ordre :

DKW : 13.062 - NSU : 10.105 - BMW : 5.005 - Zundapp : 4.043 - Ardie - 3.788 - Victoria : 3.550, etc... Les 2 premières marques britanniques (Ariel : 1.750 - BSA : 1.701) viennent en 9^e et 10^e positions.

Dans ces marques étrangères, la cylindrée se répartit comme suit :

65 % de 126 à 250 cmc. - 15 % de 251 à 350 cmc. - 13 % de 351 à 500 cmc. - 6 % de 501 à 750 cmc. et 1 % au-dessus de 750 cmc.

Pour les scooters, on en dénombre 4.265, dont 3.547 (pour 99,5 % des Lohner) de moins de 100 cmc. Le restant se répartit principalement entre Puch (350), Lambretta (255) et Vespa (95).

◆ LA PRODUCTION DU PETROLE

D'après le « Petroleum Information Board » au cours des 6 premiers mois de 1953, 332 millions de tonnes de pétrole ont été produites, soit 20 millions de plus que pour le premier semestre 1952. Nous sommes là en présence d'un nouveau record.

Les USA sont entrés avec une part de 51,5 %, l'Amérique du Sud et le Proche Orient chacun pour 17,8 %, tandis que l'URSS et l'Europe Orientale sont évaluées pour 9 %. Il reste donc 3,9 % pour le reste du monde.

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

◆ AUTOROUTE EN HONGRIE

On construit actuellement une nouvelle autoroute en Hongrie. Longue de 40 kms, elle joindra Keresztur, située près de l'extrémité sud du lac Balaton, à Nagykanizsa, une ville de moyenne importance qui s'est beaucoup développée au cours de ces dernières années. L'autoroute, dont le coût global s'élèvera à plus de 3 milliards de francs, raccourcira de 10 kms la distance entre Budapest et Nagykanizsa et diminuera d'une demi-heure la durée du trajet en autocar, étant donné que le parcours de l'ancienne route était particulièrement difficile.

On a déjà achevé plus de 30 kms de l'autoroute qui est large de près de 10 mètres.

Il sera nécessaire de déplacer au total un million de mètres cubes de terre. On a dû percer 2 kms de forêt. Des dépôts de tourbe, dont certains étaient profonds de dix mètres, ont été remplacés par de la terre et du sable.

L'autoroute est revêtue de béton. Son travail de construction est mécanisé à 80 % et elle progresse de 120 mètres en une journée.

COMPLETEZ VOTRE COLLECTION

Vous venez d'acquérir votre numéro album du Salon 1953, et vous avez apprécié l'énorme et indispensable documentation de cet ouvrage.

Mais possédez-vous notre numéro album de l'an passé ? C'est le moment ou jamais de compléter votre collection et d'établir de nombreux points de comparaison entre les productions d'années différentes.

Exceptionnellement, ces numéros seront vendus 100 fr. à nos bureaux (ou 110 fr. par poste).

Hâtez-vous, il ne nous reste plus beaucoup d'exemplaires.

◆ AUTOROUTE DU SUD

La construction de l'Autoroute du Sud entre dans sa phase active, mais sa réalisation complète n'est pas prévue avant plusieurs années.

Rappelons que cette autoroute, partant de la Porte de Gentilly, comportera 4 branches en direction de : Grand Bourg, Orly, Chilly et Villeneuve-le-Roi.

◆ COP-SIL-LOY

A la suite de notre information, parue dans le n° 1.151 de notre revue, sur les immenses avantages que procure cet enduit appliqué sur nos garnitures de freins, nous avons reçu une lettre de Mr Porte, motoriste à Paris. Ce dernier eut l'occasion d'utiliser ce produit sur sa propre machine et d'en faire profiter certains de ses clients.

Sans pouvoir donner des chiffres précis, Mr Porte a trouvé une amélioration vraiment remarquable, en particulier une très grande progressivité permettant de bien doser son freinage, ainsi que l'insensibilité du frein à l'humidité et à la pluie, la garniture étant rendue imperméable et l'adhérence étant toujours bonne.

Ce motoriste nous signale aussi que ce produit est trouvable en France, puisque l'importateur général est la « Société Française des Alliages Spéciaux », 21 bis rue de Paradis, à Paris. Le prix en est de 15.000 fr., mais le pot permet de traiter 30 à 40 machines. Il est d'ailleurs préférable de faire faire l'application du produit par un spécialiste et non de le faire soi-même, car un rodage un peu particulier est à faire : ceci ne vous reviendra pas très cher.

◆ UN OFFICIEL FRANÇAIS

A la suite de sa belle démonstration à Monza, Pierre Monneret, qui courait alors pour Gilera, a reçu de cette même maison une invitation à rééditer si possible sa prestation à Barcelone.

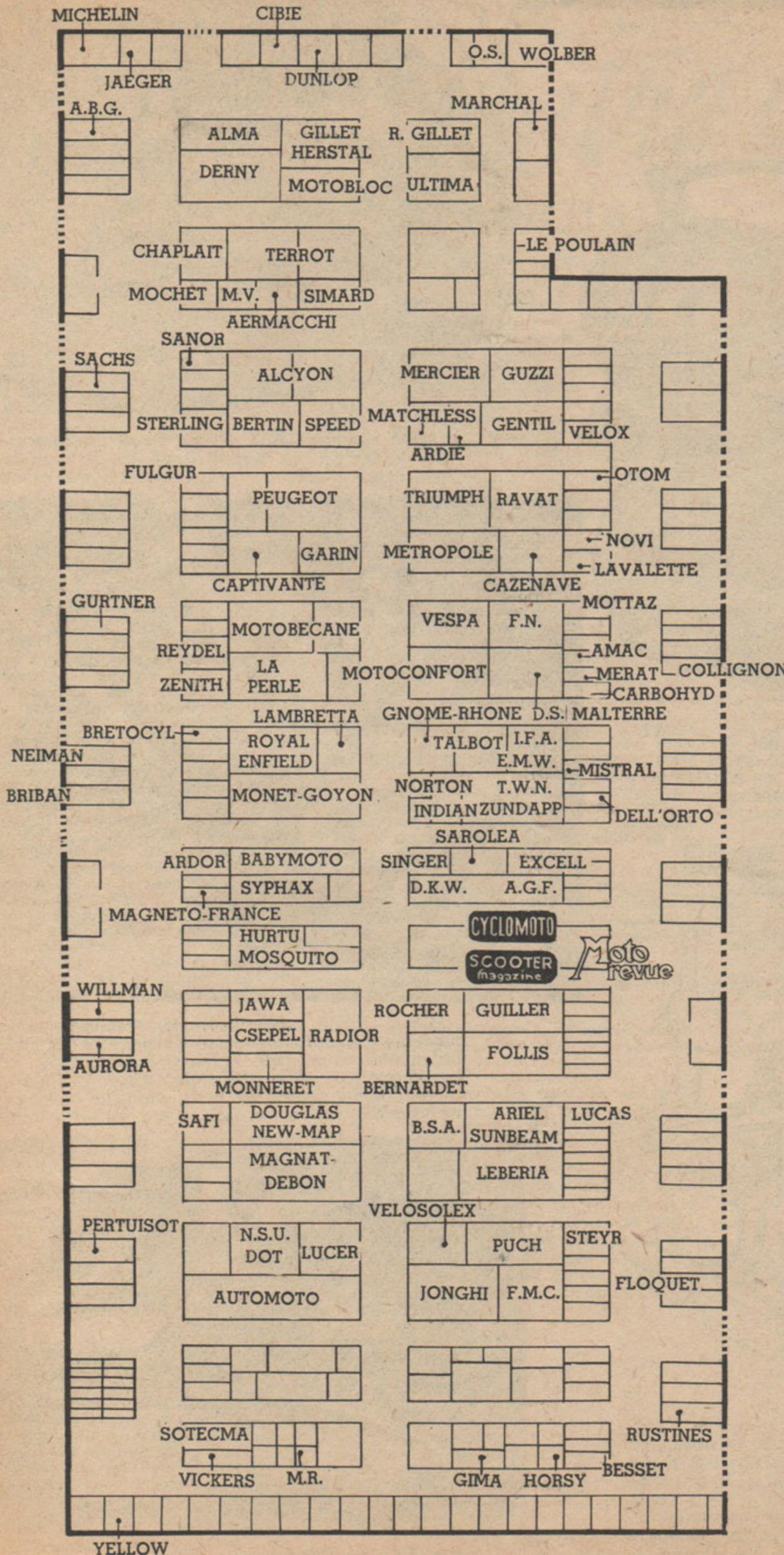
◆ MASUY S'EXPLIQUE

Lors de notre compte-rendu du Grand Prix de France, nous déplorions que l'usine Norton ait cru devoir fournir un moteur d'usine au coureur sidecariste Masuy, alors que certains pilotes français auraient pu tirer meilleur parti de ce modèle, et nous pensions évidemment à Drion ou Murit. Mais nous ignorions que si la démonstration de Masuy ne fut pas très convaincante, la faute en incombe à la magnéto de sa machine qui ne lui permit pas de donner tout ce que l'on pouvait attendre de lui.

◆ PASSEZ COMMANDE

La maison Barbès-Moto-Cycles, agent de Gima, la marque du centre bien connue, signale qu'elle prend dès maintenant des commandes pour la 250 Gima, à moteur AMC et que les plus grandes facilités de paiement sont consenties pour cette machine.

SI VOUS VOULEZ VOUS RENDRE AU SALON



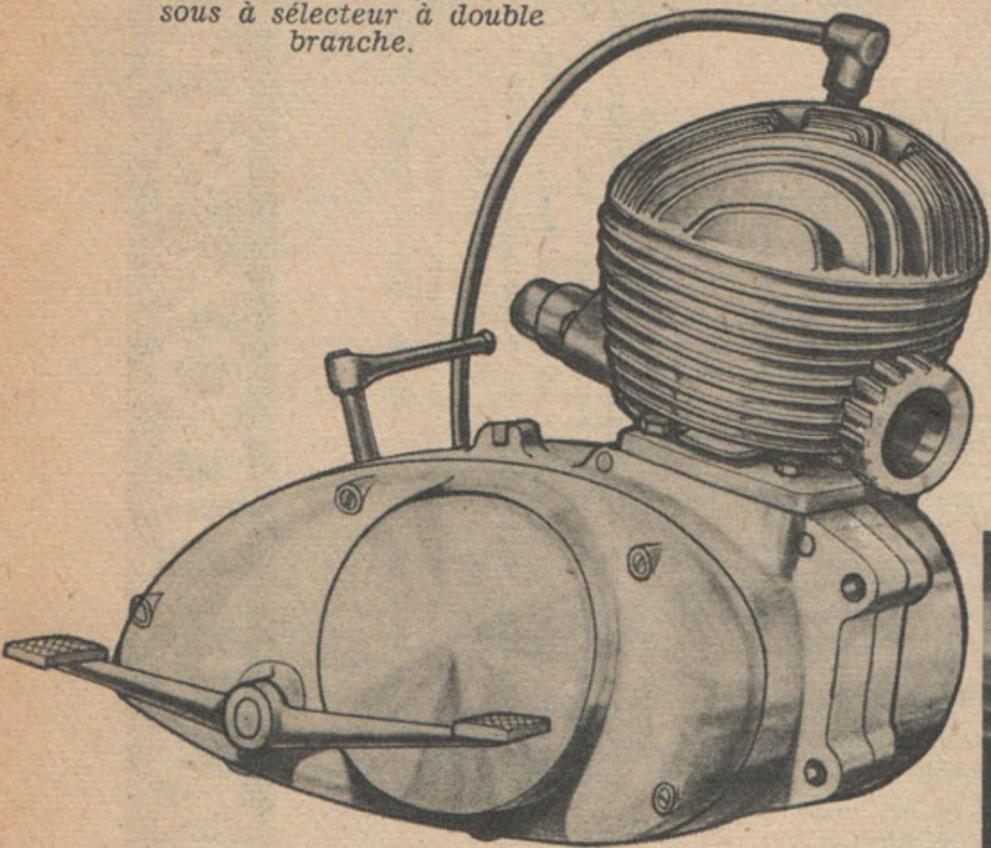
Le Salon de l'Automobile et du Cycle est ouvert depuis le jeudi 1^{er} Octobre. Il fermera ses portes le dimanche 11 Octobre au soir. Au Parc des Expositions, Porte de Versailles, sont exposés : les cycles, cyclomoteurs, vélomoteurs, motocyclettes, sidecars, scooters, etc... ainsi que tous les équipements se rapportant aux véhicules précités. Le Salon est ouvert tous les jours de 9 h. à 18 h. 30 sans interruption. Exceptionnellement, les mercredi et samedi, la fermeture aura lieu à 22 h. Le prix d'entrée est de 100 frs tous les jours.

Toujours à la Porte de Versailles, sont exposés les camions, tracteurs, véhicules spéciaux, autocars, etc... tandis que les voitures particulières et les accessoires et équipements automobiles se trouvent au Grand Palais. Pour se rendre Porte de Versailles : Autobus P.C., 39, 49, ou métro ligne 12. Profitez de votre visite au Salon pour vous arrêter aux stands de « Moto-Revue », « Scooter-Magazine » et « Cyclomoto », (voir plan).

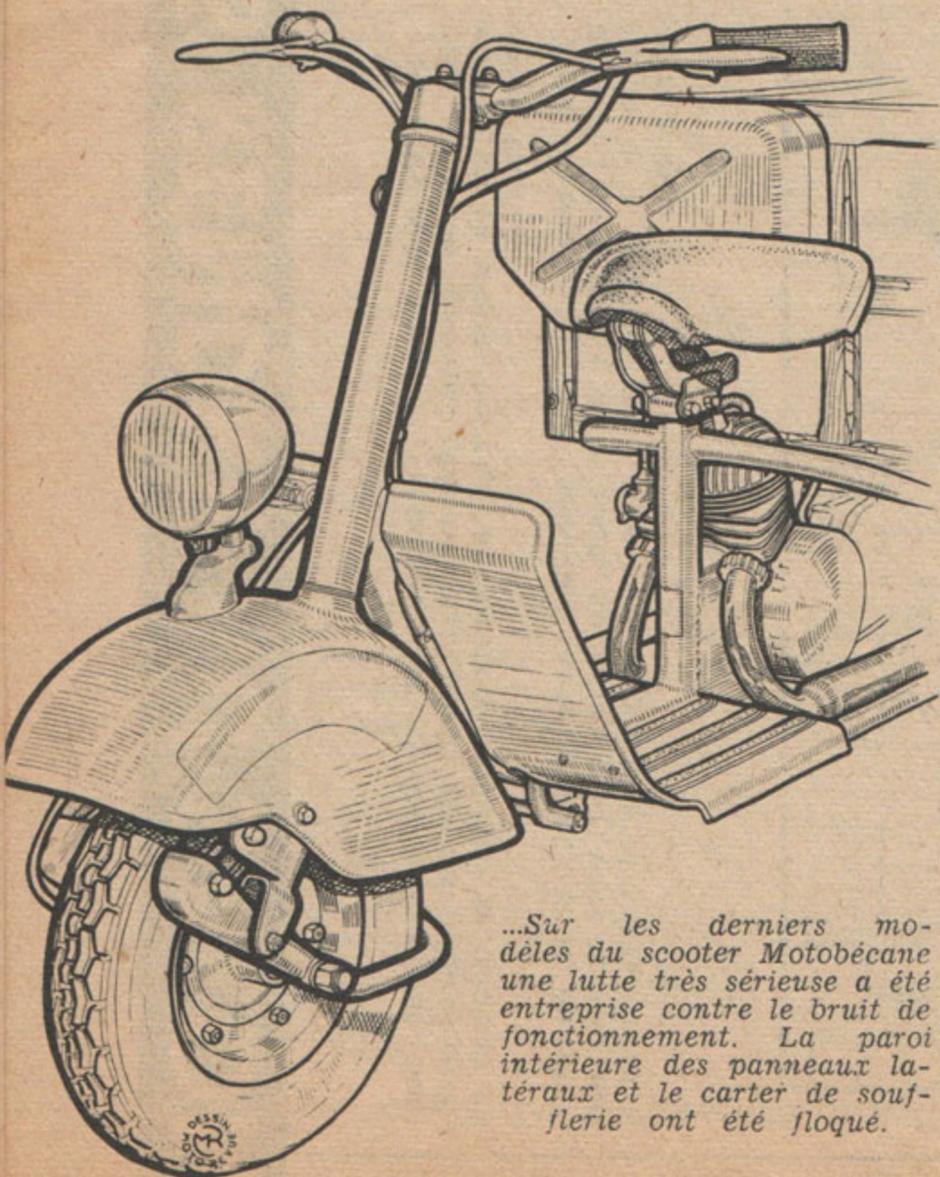


SAVIEZ-VOUS QUE...

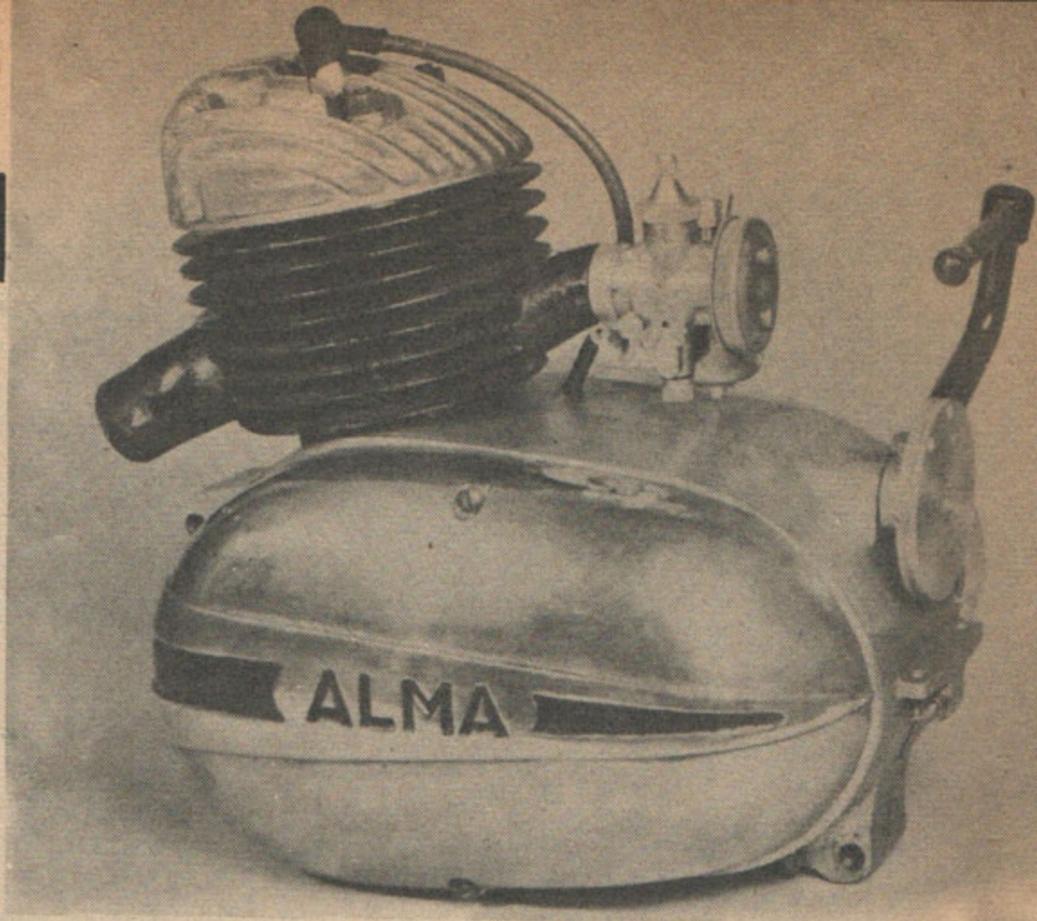
...Ydral présentera au Salon de nombreuses nouveautés. Un 175 Sport, que le constructeur garantirait 115 kmh. chrono et un 125 Luxe, ci-dessous à sélecteur à double branche.



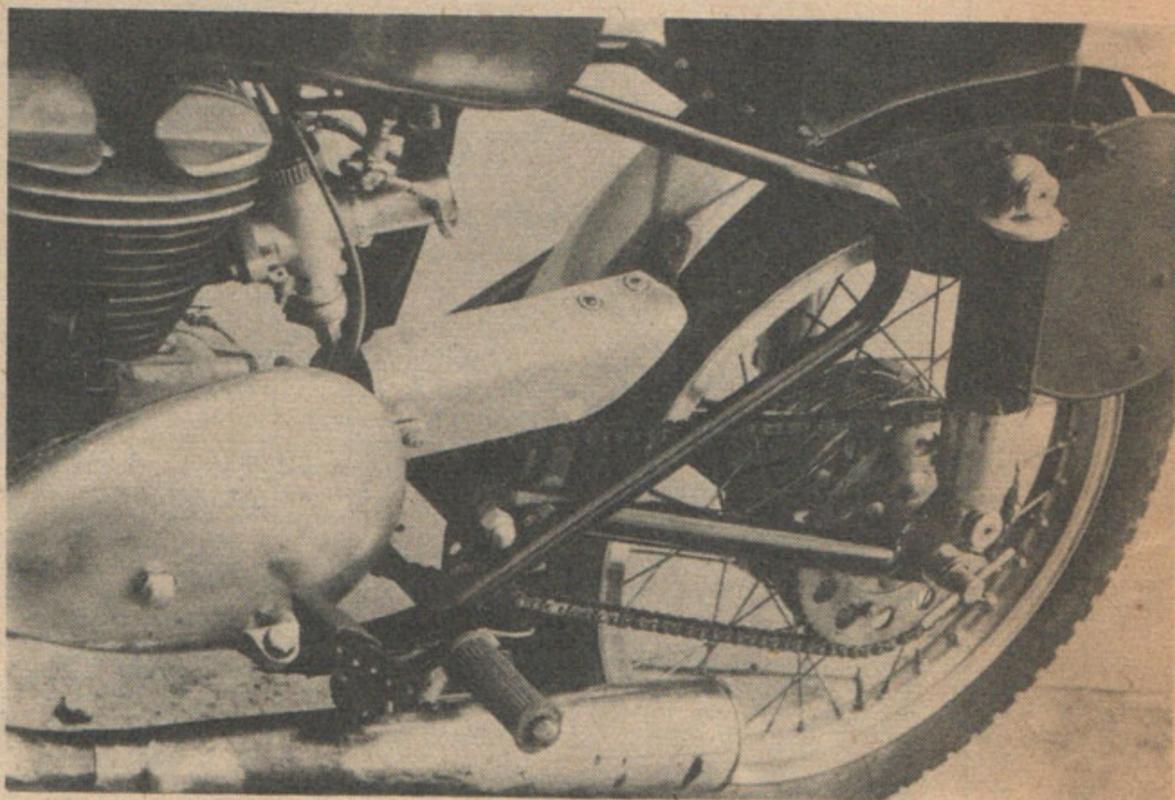
...Le véhicule utilitaire réalisé par Macquet (ci-dessous) possède une fourche avant d'un dessin tout à fait nouveau pour ce constructeur. Fourche à roue tirée, suspension par anneaux de caoutchouc.



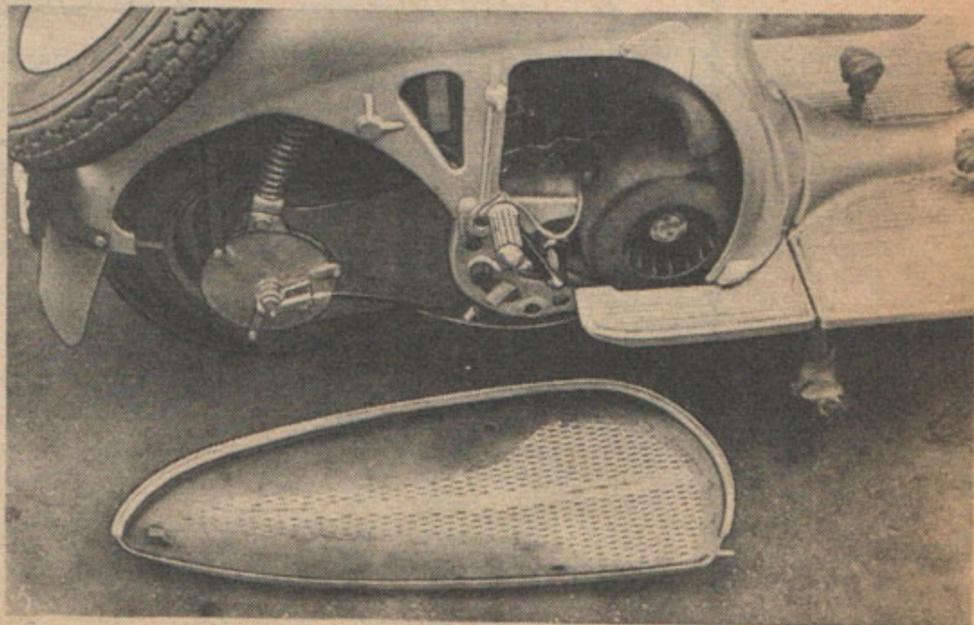
...Sur les derniers modèles du scooter Motobécane une lutte très sérieuse a été entreprise contre le bruit de fonctionnement. La paroi intérieure des panneaux latéraux et le carter de soufflerie ont été floqué.



...Alma commercialise depuis un certain temps un bloc-moteur deux temps dont les trois vitesses sont commandées par poignée tournante et câble.



...Monet-Goyon expérimente actuellement sur ses modèles compétition, cette suspension arrière à balanciers dont une version commerciale avec correcteur Grégoire est visible au stand. Toutefois, le montage en série de cette nouvelle suspension ne devrait pas avoir lieu avant plusieurs mois.



Messieurs, faites votre choix!

ACCESSOIRES QUESTIONS DIVERSES

(SUITE DU NUMERO 1.154)

Avant d'aborder les accessoires, où il ne s'agira pas des sacoches ou des pare-chocs ajoutés par l'utilisateur à sa machine, mais de pièces et organes que les constructeurs ne fabriquent pas eux-mêmes, comme : pneus, jantes, guidon, manettes, selle, équipement électrique, etc..., nous verrons d'abord quelques questions ayant trait à la construction même de la machine.

Il n'est déjà pas très agréable de crever sur la route ; mais quand il vous faut trois heures (et même des fois plus) pour démonter et remonter votre roue, c'est encore moins drôle. Alors pourquoi de trop nombreuses machines britanniques de haute qualité n'ont-elles pas de garde-boue arrière à charnières, pourquoi sont-elles démunies de roue à broche ? Il est quand même plus agréable de faire la même opération en 5 minutes, sans se salir les mains en démontant la chaîne.

Enlever sa chaîne de temps à autre pour la nettoyer et la graisser au sulf est chose nécessaire. Mais il faut au préalable démonter le petit carter de chaîne secondaire et pour cela, bien souvent, défaire le carter de chaîne primaire (joint à refaire)..., voilà qui rend assez pénibles et longs des travaux qui, pourtant, d'après la conception même de la moto anglaise, devraient se faire facilement.

Il est ainsi de nombreux petits riens, qui rendront une machine agréable ou pas.

Citons entre autres, à titre d'exemple, les repose-pieds réglables ou non, les béquilles centrales tellement étroites que la moto ne tient pas dès que le sol n'est plus rigoureusement horizontal ou bien encore les béquilles qui se décrochent en cours de route, où encore la mise sur béquille pénible.

Parmi les accessoires, la partie la plus importante est sans conteste l'équipement

électrique, réalisé en général (ce qui est beaucoup mieux) par des spécialistes. Seul le système dynamo-batterie-bobine peut aussi bien servir à l'allumage qu'à l'éclairage. Pour toute machine à magnéto, il faudra donc adjoindre dynamo et batterie, la dynamo devant être suffisamment puissante, de 45 à 70 watts suivant la cylindrée.

Le volant magnétique, lui, fabrique directement son courant d'éclairage, mais, à moins de montage spécial à l'aide d'un redresseur (d'un rendement en général assez faible) et d'une batterie, n'éclaire que le moteur en marche, l'intensité lumineuse étant d'ailleurs très liée au régime. En plus d'être placé en bout de vilebrequin, ce qui ajoute un poids appréciable sur les roulements et fait travailler l'arbre anormalement, son principal défaut, actuellement inadmissible, est de fournir bien souvent un éclairage absolument insuffisant.

A sa décharge il faut préciser que très souvent le phare qu'il alimente n'a pas un rendement lumineux bien étudié. Dans ce cas, rien ne sert de surcharger la machine d'une installation coûteuse et fragile, comme redresseur, batterie, commutateurs, qui n'amélioreront en rien l'éclairage, mais apporteront toute une cohorte de courts-circuits et de pannes vraiment superflues.

Liée au problème de l'éclairage, la question des batteries : ici nous devons reconnaître la haute qualité de la production française, au moins égale, sinon meilleure aux productions étrangères. En effet, il suffit de voir le sulfatage apparent sur de nombreuses machines britanniques, de comparer avec celles ayant adopté des batteries françaises, pour être édifié.

Mais par contre nous n'adresserons pas les mêmes compliments pour nos avertis-

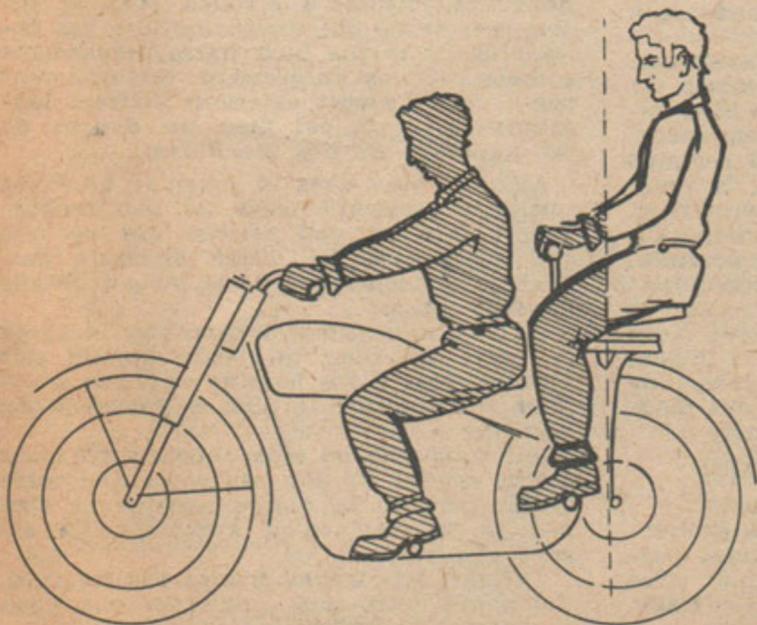
seurs électriques, bien souvent aphones et enroutés, très sensibles aux conditions climatologiques, au brouillard, etc...

Du côté guidon, il y a encore beaucoup à dire, notamment sur les formes et les dimensions.

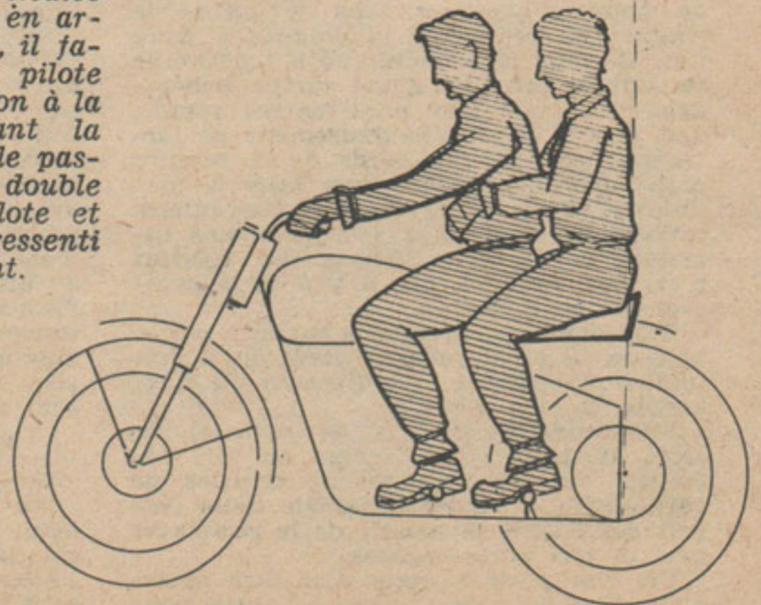
Sans s'étendre outre mesure sur les anciens guidons allemands d'avant-guerre aux courbures amples et largeurs excessives (heureusement aujourd'hui périmés), considérons seulement nos productions nationales : le guidon dit « Anglais », c'est-à-dire relevé, est universellement employé, même à tort. C'est en fonction des dimensions de la machine qu'il faut construire le guidon, et non pas mettre indistinctement le même sur n'importe quoi. Une standardisation heureuse a fait adopter le guidon de 22 mm, parce que moins fatigant à tenir à cause de son faible diamètre. Ceci est connu de longue date, et son importance est telle que la marque Triumph diminue le diamètre du guidon à la place de la poignée tournante, de manière à ne pas dépasser le diamètre extérieur de 22 mm. Devant ces preuves accumulées par l'expérience, on se demande comment certains osent proposer des poignées grosses comme des brancards !

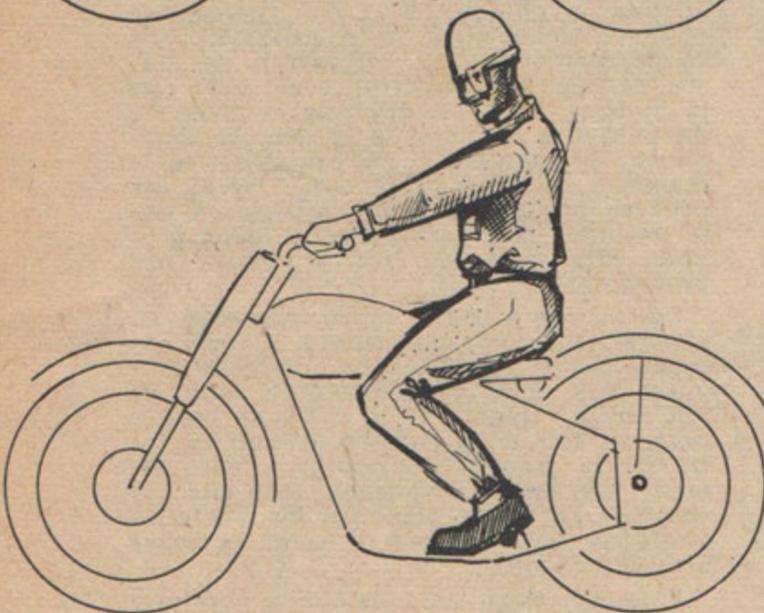
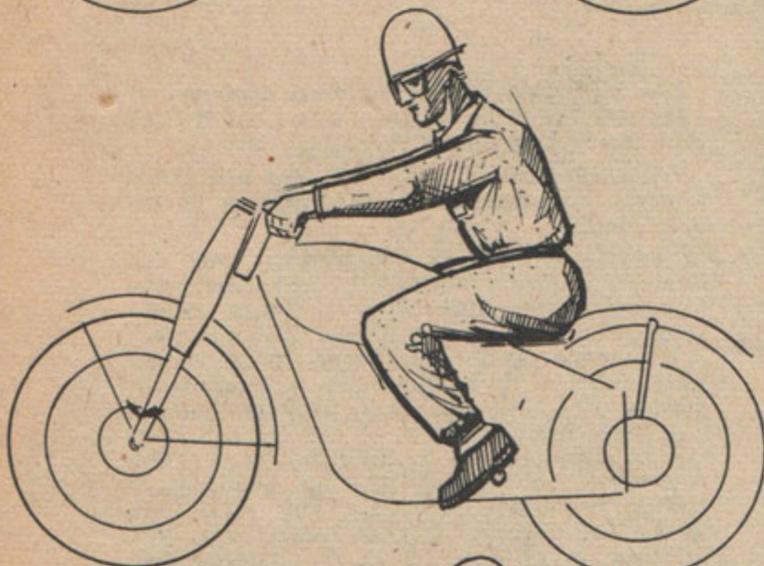
Ces mêmes poignées tournantes sont, en général, à tirage « rectiligne » ; en général, car il n'existe plus d'autres poignées sur notre production de série, ce qui limite rapidement le choix de l'acheteur. La raison de l'abandon subit et total de la poignée tournante à enroutement est assez inexplicable, car elle est toujours en bonne place sur les machines anglaises, les machines de sport et celles de compétition.

L'utilisateur sans connaissances spéciales croit de bonne foi mieux contrôler la machine avec une commande des gaz



A gauche, la position du passager sur une selle articulée séparée. Trop haut et en arrière de l'axe de roue, il fatigue énormément le pilote et enlève toute précision à la direction en soulevant la roue AV. - A droite, le passager sur une selle double fait corps avec le pilote et son poids est même ressenti sur la roue avant.





plus progressive. Ceci est vrai au premier contact avec la machine, mais beaucoup moins probant au bout d'une semaine, et très vite il devient agréable et pratique de pouvoir accélérer sans se tordre le poignet ou reprendre la poignée à deux fois. De plus la « rectiligne » fonctionne suivant le principe d'une rampe hélicoïdale, qui pour être relativement rapide, doit être à 45°, malheureusement de fortes frictions sur les bords de la rainure hélicoïdale la rendent très dure à manœuvrer. Pour parer à cet inconvénient, certains mettent deux rampes, moins inclinées et en sens inverse. Le résultat n'est pas meilleur, car il y a deux coincements au lieu d'un.

Hasardons quelques mots sur le « porte-bagages », ainsi nommé parce qu'il sert inmanquablement à la fixation du siège arrière et rien d'autre.

L'habitude (voir prix de revient) de faire un petit porte-bagages en tôle découpée qui sert surtout de tringles de garde-boue, a chassé à jamais dans l'esprit des clients la pensée de le remplacer par un vrai porte-bagages.

Un vrai porte-bagages doit être accessible d'un bout de l'année à l'autre pour

pouvoir y fixer rapidement des objets quelconques, parfois même encombrants. Petits paquets et vêtements ne peuvent être mieux placés que sur le réservoir. Si l'on commence maintenant à trouver des grilles pour réservoir, seuls, jusqu'à ce jour, Triumph et certains constructeurs français montent d'office cet accessoire.

Mais pour un voyage, le camping, beaucoup font confiance aux sacoches et n'en sont pas toujours récompensés, loin de là. La raison principale est l'absence d'un support bien conçu qui éviterait la détérioration rapide de ces coûteux accessoires.

Puisque le « porte-bagages » actuel ne répond pas à ces conditions, c'est déjà une raison suffisante pour justifier sa disparition. Et la fixation du siège arrière, direz-vous ?

Rien de plus simple. Les « sièges » avec poignée, de par leur hauteur et leur conception, ne supportent guère d'être rapprochés du pilote et de ce fait occupent à eux seuls toute la place dévolue aux bagages. Toutefois, leur fixation directement sur le garde-boue est possible et diminue la hauteur de leur échafaudage. Ce n'est qu'un mauvais compromis qui n'empêchera pas la disparition rapide de ces selles au profit de la selle double qui améliore la facilité de conduite et laisse beaucoup plus de place derrière pour les bagages. Cette selle double, en caoutchouc mousse, ouvre une nouvelle ère dans le domaine des sièges. De plus en plus utilisée, elle laissera peut-être encore une place à la selle classique pour le pilote, prolongée par un coussin-selle, également en caoutchouc mousse, monté directement sur le garde-boue. Le caoutchouc mousse,

Ci-contre, quelques exemples de positions. En haut, la position anglaise, haute et pieds légèrement en avant. Au centre, la position allemande, selle basse, pieds légèrement en arrière, corps incliné sur l'avant. En bas, la position « à la française », guidon anglais, selle basse, repose-pieds en arrière et bras très hauts en arc-de-cercle obligeant à creuser les reins.

tout en assurant un confort au moins égal à celui que nous connaissons jusqu'ici, offre en plus l'avantage de ne nécessiter aucun entretien, de ne pas faire entendre des coincements parfois bien désagréables, de permettre une position un peu plus basse du passager (au grand bien de la sûreté de pilotage).

Un mot encore sur la position du pilote. Nous avons déjà dit que la France est au carrefour de différentes écoles, et chacune a influencé la construction française. Et dans la position du pilote, nous trouverons en général un compromis entre la position anglaise et la position allemande, compromis qui n'est pas des plus heureux, car n'aboutissant pas à une conception d'ensemble.

En général, sur les machines anglaises, la position est assez haute, le buste est droit. En conséquence, pour être bien assis, les repose-pieds sont assez en avant. Sur les machines allemandes, sur certains modèles sport italiens et anglais, la position est plus basse, le corps penché en avant et les pieds plus en arrière. On pourra préférer telle ou telle position, mais chacune est concevable, répondant à une conception d'ensemble. Et en France ? on trouvera assez souvent (trop souvent) une position bâtarde : buste, guidon suivant l'école anglaise, avec, de plus, les bras en arceaux ; mais les pieds sont malgré tout rejetés en arrière !

NE SOYEZ PAS LES MOUTONS DE PANURGE

Au point de vue volume de la production, la France se classe maintenant parmi les premiers pays du monde, avec l'Allemagne, la Grande Bretagne, l'Italie, sans oublier nos voisins belges.

Mais malheureusement, les connaissances techniques d'une grande partie des motocyclistes français, encore plus des futurs acheteurs, sont encore très en retard. Et les débutants seront bien plus intéressés par la couleur de la machine et l'aspect brillant du beau-bloc-moteur-bien-net, que par le montage du vilebrequin, la puissance réelle, le réglage de l'embrayage ou l'efficacité des freins. A leur décharge, il faut dire aussi que le constructeur évite de laisser transpirer quoi que ce soit de technique qui pourrait être imprimé et porter à des comparaisons. Même les agents de la marque ne peuvent commettre d'indiscrétions, car ils n'en sont pas informés.

Sur les stands, pas de moteurs « coupés » montrant à chacun les organes en mouvement, mais des prospectus vantant la « souplesse », les brillantes reprises (unité de mesure : le « reflet ») et le parfait silence du fonctionnement. Il semblerait que les constructeurs ne recherchent qu'une chose : trouver des mots et des expressions inédites pour décrire et vanter leur production très classique. On croirait même que plus leurs machines ressemblent étroitement à celles des autres concurrents, plus elles sont réussies, puissamment aidés en cela par l'unique fabricant de réservoir qui impose fatalement le même modèle à tous les constructeurs, et par les fabricants spécialisés dans la fourche télescopique, qui eux aussi s'ingénient à ce qu'on ne puisse reconnaître les différences de leurs productions.

Et même cette année, où certains de nos constructeurs semblent avoir fait un effort louable d'améliorations, il n'est pas sûr que cette situation soit, dans l'ensemble, sérieusement modifiée.

Mais peut-être que la clientèle elle-même trouve cette absence d'originalité et de recherche comme tout à fait normale.

Dans ce cas, on ne voit plus très bien qui trouverait à redire à cet état de choses qui serait parfait... si la France était une île et que personne en France n'ait vu de près les solutions, la présentation et la qualité de nombre de productions étrangères.

Nombreuses de ces dernières machines (pas toujours les plus intéressantes, parce que populaires dans leur pays) seront exposées au Salon. Ceux qui aiment et comprennent la moto leur réserveront une visite (souvent à seul titre documentaire), tandis que les autres continueront à s'empresser comme les années précédentes sur les stands où les machines que l'on voit 100 fois par jour toute l'année, auront leur attention subite et émerveillée.

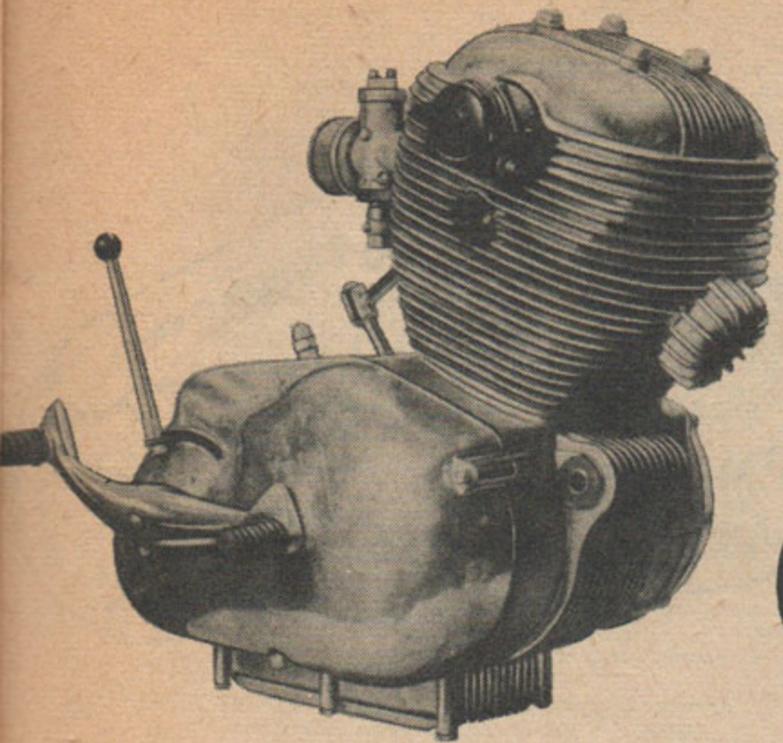
Si, pardon. Cette année, avec l'influence certaine du scooter (et peut-être caractéristique d'une nouvelle école française), les motos carénées que nous présenteront quelques constructeurs verront la foule des badauds ébahis et émerveillés par ces nouvelles voitures à 2 roues. Mais là encore, savoir ce qui existe derrière ces tôles plus ou moins bien harmonieusement galbées ne les intéressera certainement pas et seul l'aspect extérieur attirera leur attention (et là est bien un danger de cet habillage de nos machines).

Aussi, si vous avez lu jusqu'au bout ces quelques renseignements un peu techniques (mais un peu courts) sur ce que l'on peut attendre d'une machine suivant sa conception général ou ses détails de fabrication...

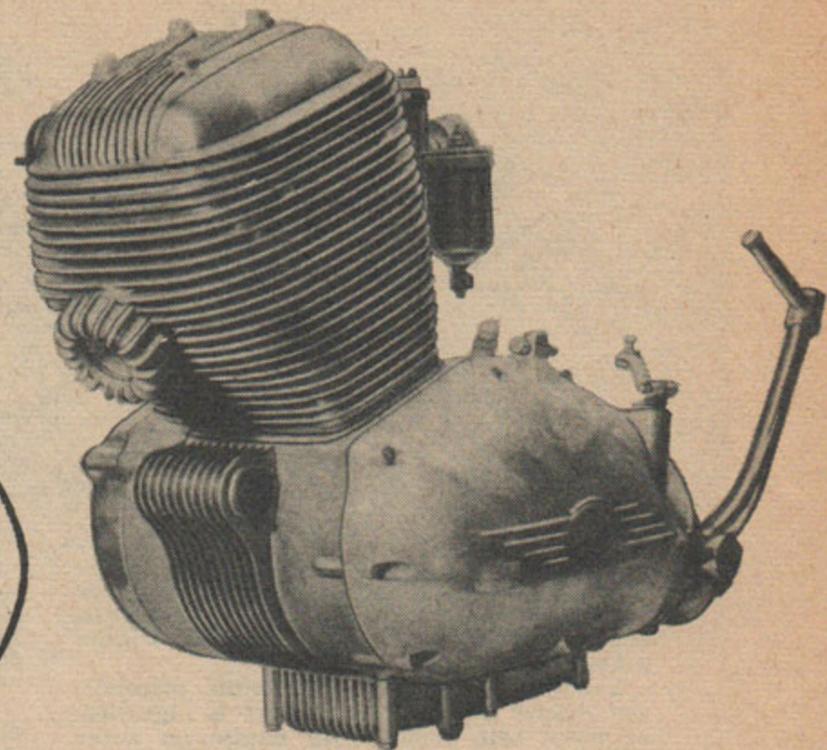
...s'ils ont pu vous éclairer sur le choix de votre machine de façon qu'elle soit bien adaptée à vos besoins et à vos goûts pour vous donner le plus de satisfactions possibles...

...si vous avez su ainsi choisir votre moto à bon escient, et non pas parce que votre voisin possède la même marque et s'en déclare satisfait (n'en ayant jamais essayé d'autres)...

...alors notre travail n'aura pas été vain. Tel a été notre but ; espérons que nous y sommes partiellement arrivés.



LE 250



Ce nouveau moteur, destiné à équiper une grosse partie de notre production nationale en moyenne cylindrée (ce qui chez nous fait figure de « grosse cylindrée »), est incontestablement de même ligne que les 125 et 175 cmc. de la même marque.

On n'y trouve que très peu de modifications de la conception initiale, si ce n'est le mode de distribution par ACT. Et encore, cette nouvelle disposition de la distribution est l'évolution logique de l'expérience acquise, à la fois au point de vue du rendement et de la simplification, notamment en ce qui concerne l'entraînement du rupteur.

De même, l'adoption d'un allumage-batterie et d'une dynamo en bout de vilebrequin s'explique aisément par le fait que ce moteur étant destiné à une machine munie d'une installation électrique complète avec la présence indispensable d'une batterie et d'une dynamo, on a jugé inutile d'ajouter une magnéto dont le prix s'ajouterait à celui du moteur lui-même.

Le bas du moteur se divise en 4 carters, dans leurs grandes lignes similaires à ceux du moteur 175, mais évidemment de dimensions supérieures, et de plus abondamment nervurés autour des cages de roulement.

La transmission primaire s'effectue au moyen de deux pignons gros module, dans le rapport 2,778 (18x50).

Le pignon-moteur est monté à cône et clavette, tandis que le plateau d'embrayage est monté par deux roulements à billes très espacés, de manière à éliminer le plus possible tout mouvement latéral. La distribution prend mouvement par un

petit pignon appliqué contre le pignon moteur et entraîné par deux ergots entrant dans des rainures correspondantes dans le pignon moteur.

Le petit pignon de distribution ainsi entraîné par le vilebrequin, entraîne à son tour un pignon réducteur dans le rapport 1/2 qui correspond à celui d'un arbre à cames ordinaire, mais qui ici est solidaire d'un pignon de chaîne. Cet ensemble, bague bronze, tourne sur un axe supporté à ses deux extrémités.

Enfin le pignon de chaîne (16 dents) reçoit une chaîne de 9,5 qui sert à l'entraînement de l'arbre à cames.

Le pignon supérieur (16 dents également) est percé de 15 trous régulièrement espacés, de manière à former un vernier de réglage avec les 14 trous du petit plateau solidaire de l'arbre à cames.

Cylindre et culasse sont enfilés sur des colonnettes, ainsi que le boîtier de support des roulements de l'arbre à cames. Ce boîtier est indépendant de la culasse, et tout le serrage de la culasse s'opère par les six écrous qui le serrent après celle-ci. Ce système de colonnettes, déjà employé sur d'autres moteurs, présente un avantage incontestable de simplicité. Mais il y a aussi le désagrément de ne pouvoir serrer énergiquement la culasse sans forcer de façon exagérée dans l'alliage du carter moteur (où est vissée l'autre extrémité) et un risque d'arrachement du métal du carter est bien souvent à craindre dans le cas d'un serrage trop brutal.

La culasse elle-même, de dimensions généreuses, est en Alpax, avec sièges de soupapes en acier spécial, et siège de bougie en laiton, sièges noyés à la coulée.

La soupape d'admission en « tulipe » est d'un diamètre extérieur de 38 mm, et le diamètre intérieur du siège est de 34 mm. La soupape d'échappement en acier spécial est très plate et d'un diamètre extérieur de 35 mm, alors que le passage des gaz est de 31 mm. Les tubulures tournées sont rectilignes.

Le cylindre est constitué par une chemise en fonte spéciale centrifugée, munie

d'ergots, et noyée à la coulée dans le cylindre en alliage léger. Un « tunnel » est ménagé pour le passage de la chaîne de l'ACT.

Le piston (Monopole Poissy) très bombé a une allure rappelant celle des pistons compétition d'avant-guerre (avec un râcleur en bas de jupe en supplément). Deux fortes encoches laissent passage aux soupapes, déjà bien ouvertes au point mort haut à cause du croisement important. Le taux de compression de 7,3 ne semblait d'ailleurs pas imposer une telle forme au piston, qui laisse au moment de l'allumage une forme de chambre d'explosion en lunule, ce qui, ajouté à la position bizarre de la bougie (toujours pour loger le rupteur !) nécessite une valeur importante de l'avance à l'allumage qui est déjà de... 25° plein retard (!)

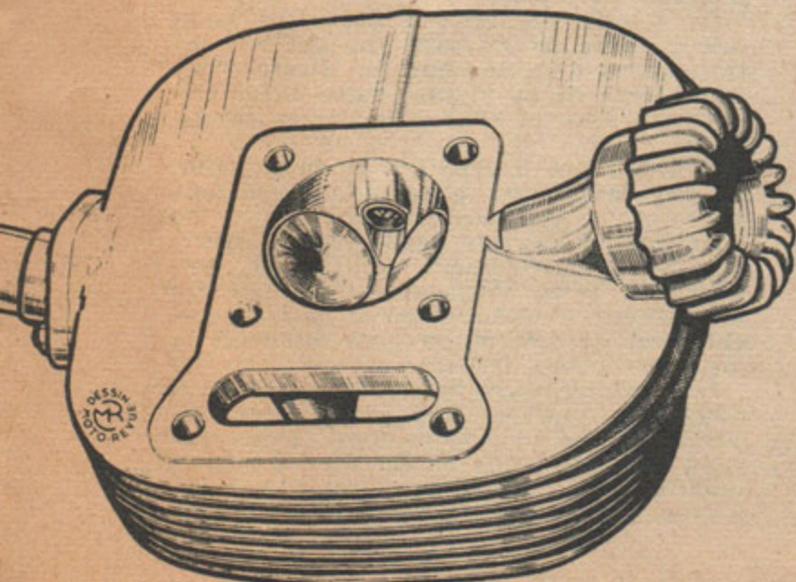
Le piston est très court, puisque sa hauteur totale y compris le bossage central est de 65 mm 7 pour un diamètre de 68 ! Et encore, deux échancrures dans le bas de la jupe sont ménagées pour le passage des contrepoids de la tête de bielle.

La bielle est, elle aussi, très courte, puisque son entr'axe est légèrement inférieur au rapport 2/1 par rapport à la course du piston, valeur bien souvent dépassée sur les machines classiques.

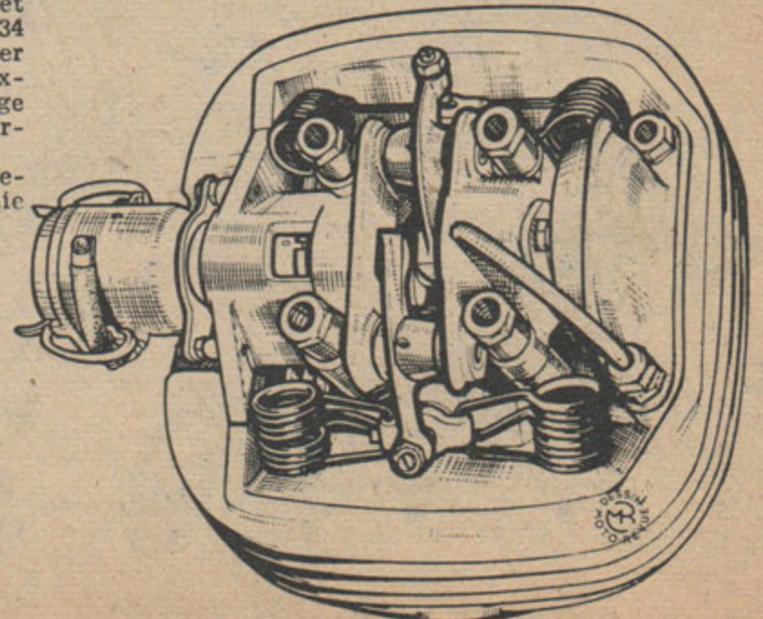
La tête de bielle est de grandes dimensions, aussi bien au point de vue diamètre que largeur.

Le diamètre intérieur de la tête de bielle est de 44,2 mm. Les aiguilles sont de 3 mm de diamètre, avec intercalaires de 2,88 mm.

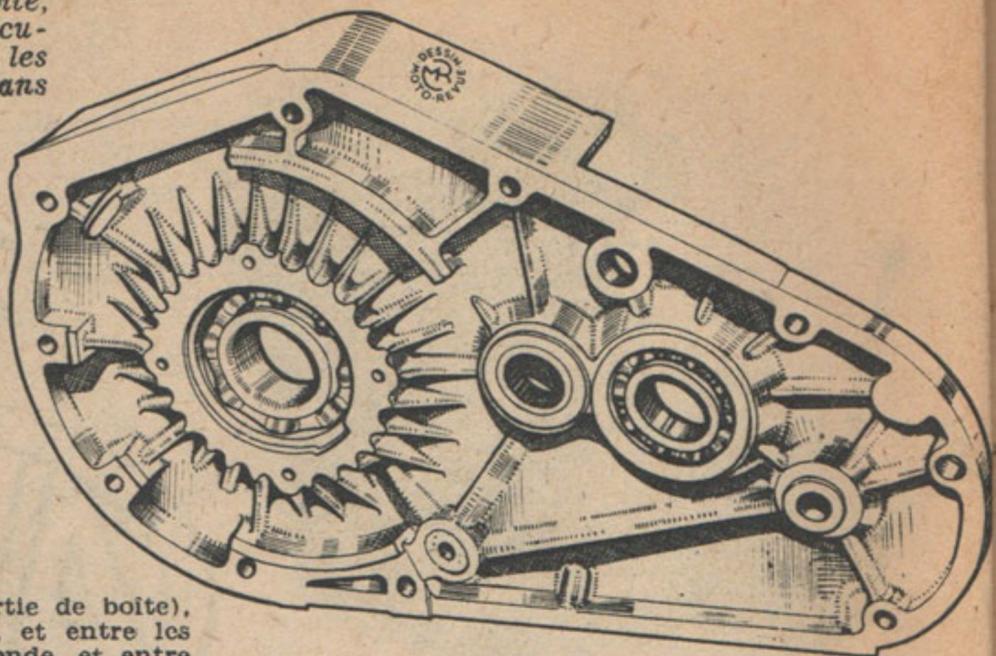
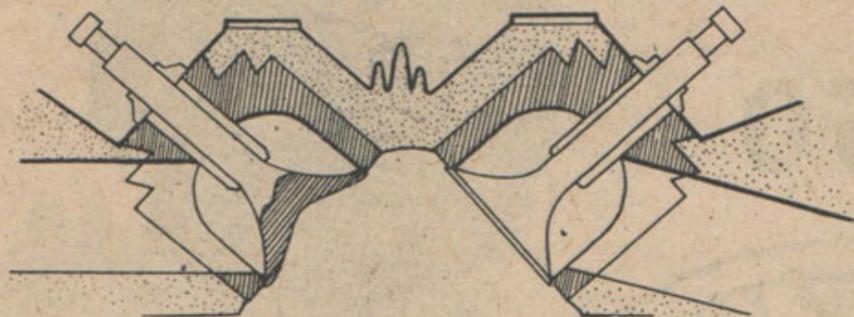
Le vilebrequin est constitué de deux masses coulées, qui ne sont pas des vo-



Ci-contre, à gauche, une vue de l'intérieur de la culasse avec les soupapes en place. On peut remarquer la forme en tulipe de la soupape d'admission et la position de la bougie. - A droite, vue de dessus de la culasse montrant la distribution, les basculeurs, les ressorts en épingle et le rupteur en bout de l'arbre à cames.



Ci-contre, un carter très nervuré. A droite, une coupe de la culasse montrant les sièges noyés dans l'alliage.



lants, mais de simples manivelles, avec contrepoids. Les queues de vilebrequin sont d'ailleurs d'une seule pièce avec leurs masses respectives.

L'arbre du côté transmission primaire est monté sur un roulement à aiguilles, et pour cela reçoit une bague en acier spécial. Le côté droit, d'un diamètre important (30 mm) est monté sur un gros roulement à billes et supporte un gros volant en acier monté lui aussi à cône et clavette. Enfin, du même côté que le volant, l'induit de la dynamo est également monté à cône. La dynamo est une Morel type DA 56 dont l'armature est fixée par 4 prolongements après le carter.

Après avoir examiné la partie strictement moteur, voyons maintenant la partie embrayage, et boîte de vitesses.

L'embrayage du type à disques multiples travaillant dans l'huile est de conformation semblable à celui des autres modèles de la marque, c'est-à-dire avec un plateau fixe qui est celui de la face extérieure, serré sur une entretoise à cannelures qui sert à la fois à entraîner l'arbre primaire et sert de chemin de coulissement au plateau mobile en alliage léger, dans lequel sont logées les six vis comprimant les ressorts.

Le débrayage est obtenu en repoussant le plateau à l'aide d'une butée munie de 3 longs doigts qui traversent le plateau fixe. La butée d'embrayage possède un anneau-cage qui tient les billes et évite leur dispersion au démontage.

La boîte de vitesses est du type « en cascade » où tous les pignons de l'arbre primaire sont fixés au moyen d'un emmanchement à cannelures (sauf le pignon de première qui est d'un seul morceau avec l'arbre).

Sur l'arbre secondaire (sortie de boîte), tous les pignons sont fous, et entre les pignons de première et seconde, et entre celui de troisième et quatrième se trouvent les baladeurs de clabotage.

Les baladeurs sont, en fait, des manchons coulissants sur les cannelures, et dont l'extérieur est taillé comme un pignon, avec toutefois les dents moins profondes. Une gorge circulaire donne le logement pour la fourchette, et l'engagement de ces baladeurs s'opère dans des évidements pratiqués dans l'épaisseur des pignons.

La première est obtenue en engageant un baladeur dans le plus grand pignon de l'arbre secondaire (36 dents) qui devient ainsi entraîné par le plus petit pignon de l'arbre primaire (14 dents).

La seconde est obtenue par deux pignons de 24 et 16 dents, la troisième par des pignons de 21 et 19 dents, et la 4^e surmultipliée par des pignons de 19 et 21 dents. Les rapports internes sont donc : 1^{ère} : 2,57 - 2^e : 1,50 - 3^e : 1,105 - 4^e : 0,905, ce qui, avec le rapport de transmission primaire de 2,77, donne les rapports entre vilebrequin et sortie de boîte suivants : 1^{ère} : 7,14 - 2^e : 4,16 - 3^e : 3,07 et 4^e : 2,51. Deux pignons de sortie de boîte sont prévus, de 18 et 19 dents, destinés respectivement à des couronnes arrière de 43 et 45 dents.

Avec le rapport 18x43 nous avons : 1^{ère} 17,05 - 2^e 9,95 - 3^e 7,33 et 4^e 6.

Avec le rapport 19x45, nous avons : 1^{ère} 16,91 - 2^e 9,85 - 3^e 7,25 et 4^e 5,94.

Il nous semble que ces démultiplications finales sont prévues pour faire de la 4^e une surmultipliée, pour réduire le nombre de tours-moteurs à une allure de tourisme (ce qui est peu compatible avec le calage de distribution très croisé).

En effet, avec le rapport envisagé de 5,94, le moteur ne pourrait atteindre en prise son régime de puissance maximum qu'à la vitesse de 121 kmh. ! ce qui est absolument impossible en position normale, et très difficile, sinon impossible, autrement qu'en descente, même en position couchée avec cette machine de tourisme.

Ne quittons pas la boîte de vitesses sans signaler une anomalie des pignons de 1^{ère} qui, comme on peut s'en apercevoir en additionnant le nombre de dents, ne sont pas du même module que le reste des pignons de boîte. Ceci peut s'expliquer par des inconvénients majeurs à utiliser un pignon trop petit avec un gros module, mais il semble toutefois que l'écart important entre première et seconde pourrait être avantageusement réduit en ramenant le nombre des dents à 35/15 au lieu de 36/14, ce qui donnerait une première à 38,8 % (au lieu de 36,2 %) de la prise, valeur tout à fait normale, surtout par rapport à la seconde (60,3 % de la prise), qui elle, est légèrement supérieure à la moyenne.

Intégrée à la boîte de vitesses, la commande de pompe à huile est constituée par un grand pignon engréné sur le pignon secondaire de la 4^e, et dont l'axe est taillé en vis sans fin pour entraîner l'arbre de commande des engrenages de la pompe.

Ce grand pignon d'entraînement de la pompe joue aussi occasionnellement un autre rôle, car sa face extérieure est taillée en dents à rochet pour recevoir le doigt d'entraînement du kick.

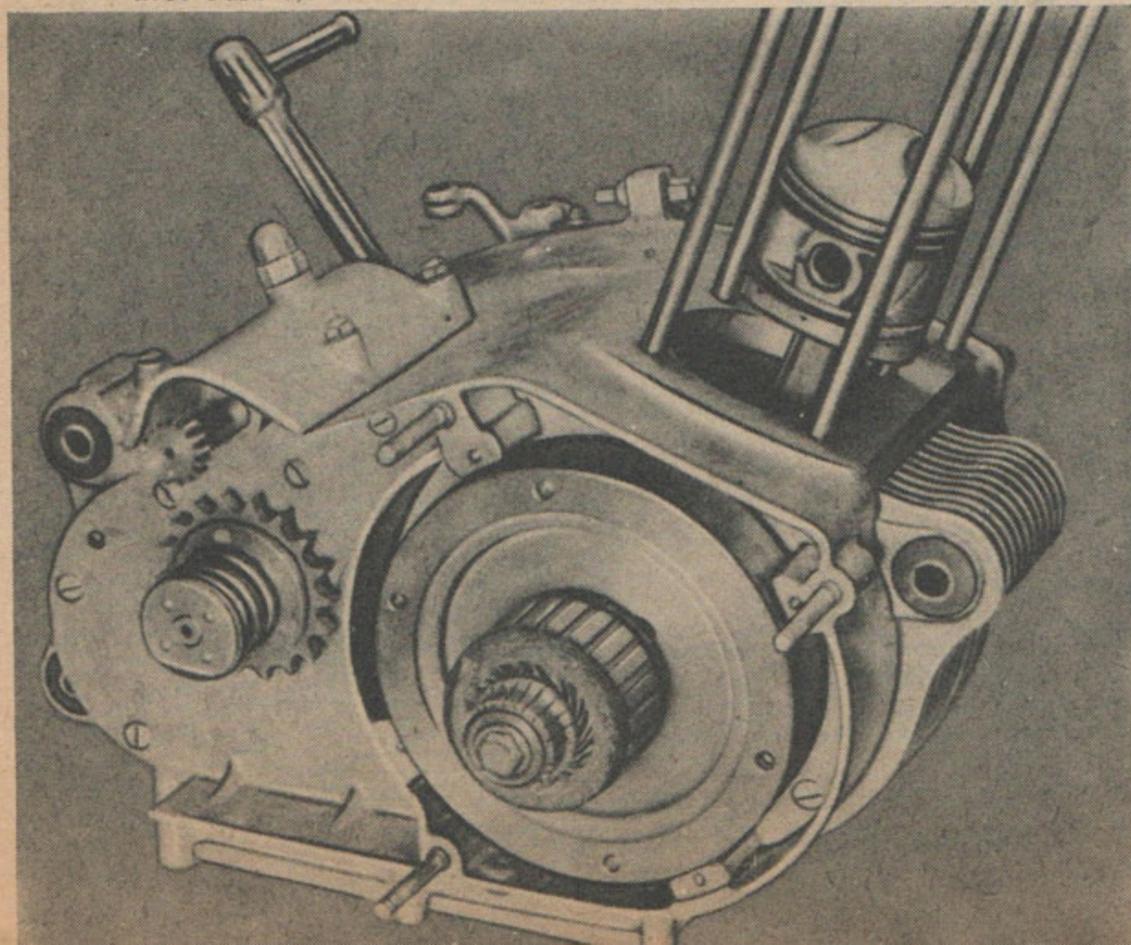
Enfin, pour compléter ceci, un autre pignon est enfilé à l'autre extrémité de cet arbre de pompe, il est monté fou et s'engrène... sur la denture du baladeur de première et seconde !

Ce second pignon qui porte lui aussi une denture de vis sans fin sert à l'entraînement du compteur; la vitesse d'entraînement de ce pignon varie automatiquement avec la vitesse de l'arbre secondaire.

Toutefois, et il convient de le signaler, la présence d'une prise de mouvement pour un compte-tours sur un moteur de série permettra une plus grande diffusion de cet instrument si utile, et aura peut-être pour conséquence d'apprendre aux usagers à mieux se servir de leur machine, et de déterminer plus aisément la meilleure démultiplication.

De l'examen superficiel des pièces ainsi démontées une par une, l'impression générale est des plus favorables, et ce nouveau moteur semble bénéficier des mêmes qualités que les précédents modèles, c'est-à-dire fabrication très soignée, usinage

Le moteur côté dynamo, montre le lourd volant d'inertie et l'induit de la dynamo en bout de vilebrequin. Notons la forme très bombée du piston et les deux encoches de passages des soupapes.



particulièrement fini, accessibilité remarquable à tous les organes, notamment à la boîte de vitesses, ce qui mérite d'être signalé sur un bloc-moteur.

Parmi les innovations intéressantes, citons évidemment la distribution par ACT et le réservoir d'huile supplémentaire en forme de coupelle sous le carter, ce qui augmente la réserve d'huile, tout en améliorant son refroidissement.

Par contre, l'inclinaison importante du cylindre ne se justifiait nullement, et complique singulièrement la tâche des constructeurs pour loger la culasse sous la tête de direction, et faire un tube d'échappement qui ne touche pas au garde-boue. De même la sortie d'échappement directement dans l'axe du moteur interdit absolument les cadres à simple berceau.

Suivant la tradition AMC, le reniflard débouche sous le réservoir, ce qui s'explique sur les petites cylindrées où les culbuteurs sont graissés uniquement par les vapeurs d'huile. Ici, au contraire, une dérivation de la pompe permet un meilleur graissage, et il serait plus profitable de diriger les vapeurs d'huile sur la chaîne secondaire, plutôt que sous le réservoir et les genoux du pilote.

Enfin, autre point, qui, s'il ne nuit pas trop au rendement ni à la longévité du moteur, n'est pas très agréable pour l'utilisateur, le bruit excessif de la transmission primaire qui s'ajoute à celui de la distribution. Une transmission primaire par chaîne Duplex aurait supprimé sûrement ce désagréable et intempestif bruit de pignons.

Formulons un dernier souhait: le remplacement de l'embrayage ferodo-acier dans l'huile, par un ferodo-acier à sec, d'une longévité suffisante, mais d'un coefficient de friction plus élevé et qui permettrait d'entraîner le moteur à froid, plus aisément.

RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES

Généralités :

Nombre de cylindre : 1. Alésage : 68. Course : 68,5. Cylindrée : 248,77 cmc. Puissance fiscale : 3 CV. Puissance effective : 15 CV. Rapport volumétrique : 7,3. Régime normal de rotation : 4.300. Régime maximum de rotation : 6.000.

Culasse :

Angle de soupapes : 81°. Profondeur de la chambre : 27. Volume de la chambre : 39 cm³ 46.

Piston :

Hauteur totale : 65,75. Hauteur d'axe : 35. Jeu à la jupe : 4 à 6/100. Poids : 0 kg 230.

Segments :

Dimensions : étanchéité 68x2 ; râcleur 68x3,3. Jeu dans les gorges : 2 à 4/100. Jeu à la coupe : 30 à 36/100.

Bielle :

Entr'axe : 130. Jeu latéral : 4/10. Poids : 0 kg 335. Dimensions des aiguilles : 3x19,8 ; intercalaire 2,88x19,8. Cotes «réparation» : 3,01x19,8 - 3,02x19,8. Rapport bielle-course : 1,9.

Vilebrequin :

Tolérance de faux rond : 2 à 4/100. Jeu latéral : pratiquement nul. Equilibrage (tolérance) : inférieure à 5 grammes.

Soupapes :

Admission	Echappem.
Diam de la queue : 8	8
Diam de la tête : 38	35
Levée : 7	7
Jeu d'attaque : 5 à 7/100	5 à 7/100

Ressorts de soupapes :

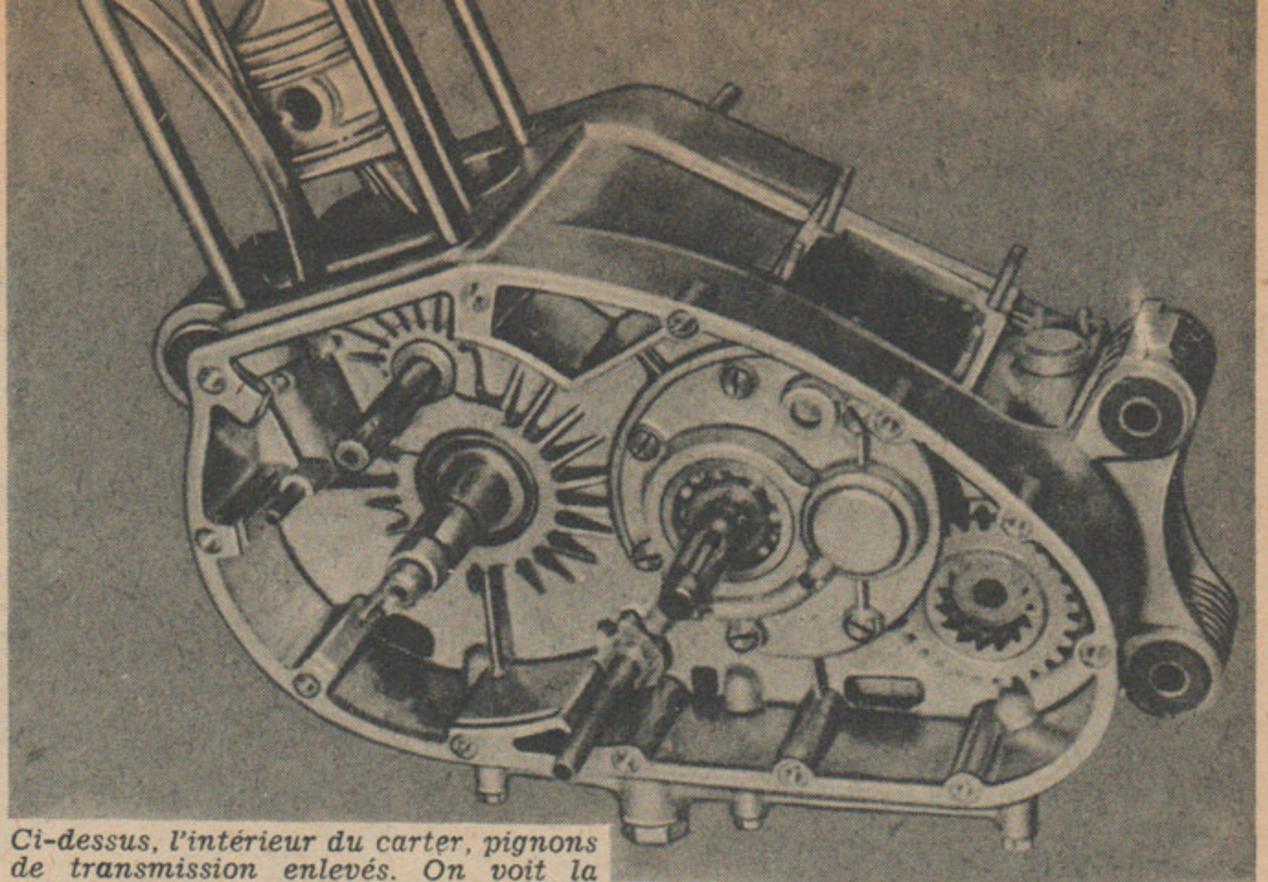
2 ressorts en épingle à cheveux par soupape. Tarage : 40 kgs, soupape fermée.

Basculeurs :

Jeu à froid : 5/100. Jeu pour réglage distribution : 5/100.

Distribution :

Réglage en degrés et en millimètres :
 AOA 40° av. PMH - 9,38 mm av. PMH
 RFA 60° ap. PMB - 14,39 mm ap. PMB
 AOE 70° av. PMB - 19,12 mm av. PMB
 RFE 40° ap. PMH - 9,38 mm ap. PMH



Ci-dessus, l'intérieur du carter, pignons de transmission enlevés. On voit la plaque ronde donnant accès aux pignons de boîte.

Changements de vitesses :

Rapports, avec transmissions primaires :

- 1^{re} vitesse : 1 à 7,14 (35,2 %)
- 2^e vitesse : 1 à 4,16 (60,3 %)
- 3^e vitesse : 1 à 3,07 (81,8 %)
- 4^e vitesse : 1 à 2,51 (100 %)

Rapports finaux 18/45 19/45

- 1^{re} vitesse : 1/17,05 1/16,91
- 2^e vitesse : 1/9,95 1/9,85
- 3^e vitesse : 1/7,33 1/7,25
- 4^e vitesse : 1/6 1/5,94

Transmission primaire :

Nombre de dents des pignons : 18 - 50
 dents. Rapport : 1/2,777.

Transmission secondaire :

Nombre de dents du pignon de sortie de boîte : 18 - 19. Nombre de dents de la couronne roue AR (préconisé) : 43 - 45. Pneu 3,25x19 ou 3,00x19.

Chaîne :

Secondaire : Diamètre des rouleaux : 8,51. largeur intérieure : 7,75. Pas : 12,7.

Embrayage :

Nombre de disques : 3. Course de débrayage : 2 mm. Nombre de ressorts : 6. Longueur et tarage : 24,5 - 45 kgs. Garde à la commande : 2 à 3°.

Carburateur :

(Voir notice spéciale à chaque marque, pour réglage et entretien).

Poids du moteur complet : 48 kgs.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE :

Batterie :

Voltage : 6 volts. Ampérage : 14 ou 18 A.

Dynamo :

Marque : Morel. Type : D.A. 56.

Allumeur :

Marque : R.B. Type : C.I. Avance : automatique. Calage tout retard : 25° avant PMH ; 3,9 mm avant PMH. Ecartement des contacts : 3 à 4/10.

Régulateur :

Marque : Morel pour dynamo. Type : D.A. 56.

Bobine :

6 volts, spéciale moto à très faible consommation.

Bougie :

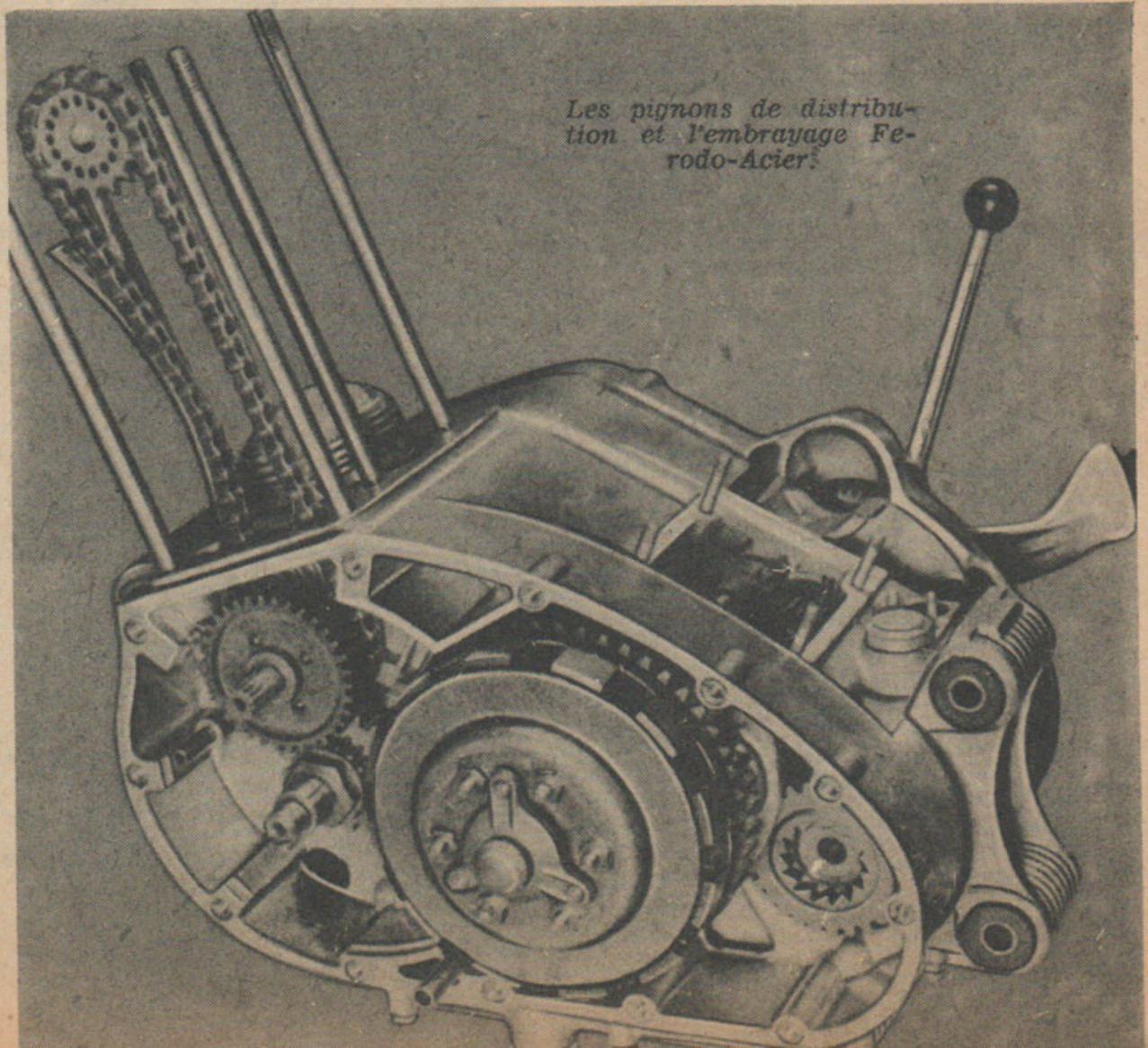
Marque : Floquet Type : 14 E1

Marchal 34 S

Gergovia 614 X

Ecartement des électrodes : 4 à 6/10.

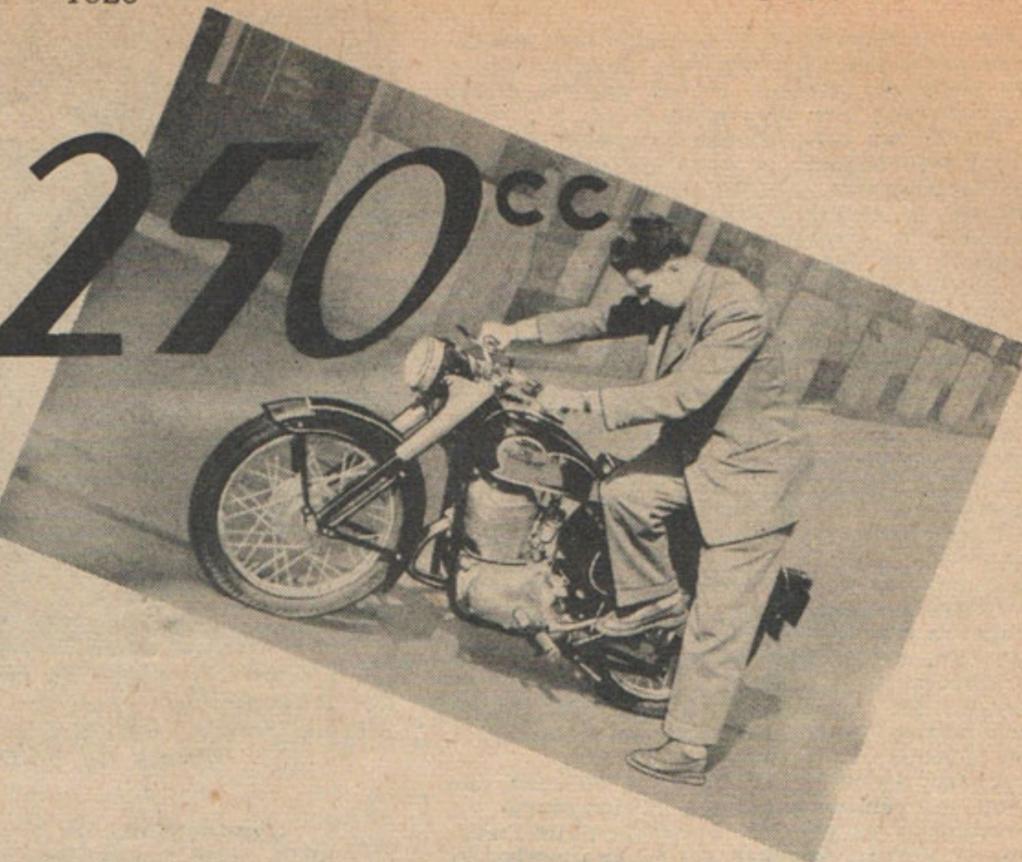
J. H.



Les pignons de distribution et l'embrayage Ferodo-Acier.

ES'S'AI de la 250^{CC}

MALTERRE



L'apparition au dernier Salon du 250 AMC suscita de nombreux commentaires dans la presse. Enfin, nous avions un moteur qui concrétisait pleinement le redressement de notre industrie, et permettait aussi aux vrais motocyclistes de considérer l'avenir avec moins d'appréhension, car on sortait des petites cylindrées, et des 60 kmh. de croisière !

Les quelques moteurs exposés sur différents stands étaient, ce n'est plus un secret pour personne, désespérément vides, les carters étaient coulés au sable, etc..., mais avec une rapidité qui nous a surpris, AMC faisait tourner ses premiers moteurs au printemps suivant, et même le coureur bien connu Camus s'alignait au dernier Bol d'Or avec un exemplaire de la pré-série, afin d'entrevoir ses possibilités.

Les essais officiels amenèrent peu de remaniements. Les premiers résultats permirent d'afficher un bel optimisme, car sous l'angle de la puissance et des performances, le moteur s'avérait tout particulièrement réussi.

Par contre, la transmission primaire s'affirma bruyante, et pour pallier à cet inconvénient, on adopta un autre module de dents, et les pignons furent rectifiés. Nous aurons l'occasion de reparler, plus loin, des résultats obtenus avec ce nouveau jeu de pignons.

La mise au point ayant eu lieu en un temps très court, la livraison de moteurs de série aux constructeurs commença avec les beaux jours, et dès cette époque, nous nous mettions à la recherche d'un modèle à essayer.

Nous arrivions à un rapide accord avec M. Malterre, qui mettait son prototype exposé au Salon à notre disposition pour le temps qu'il nous faudrait.

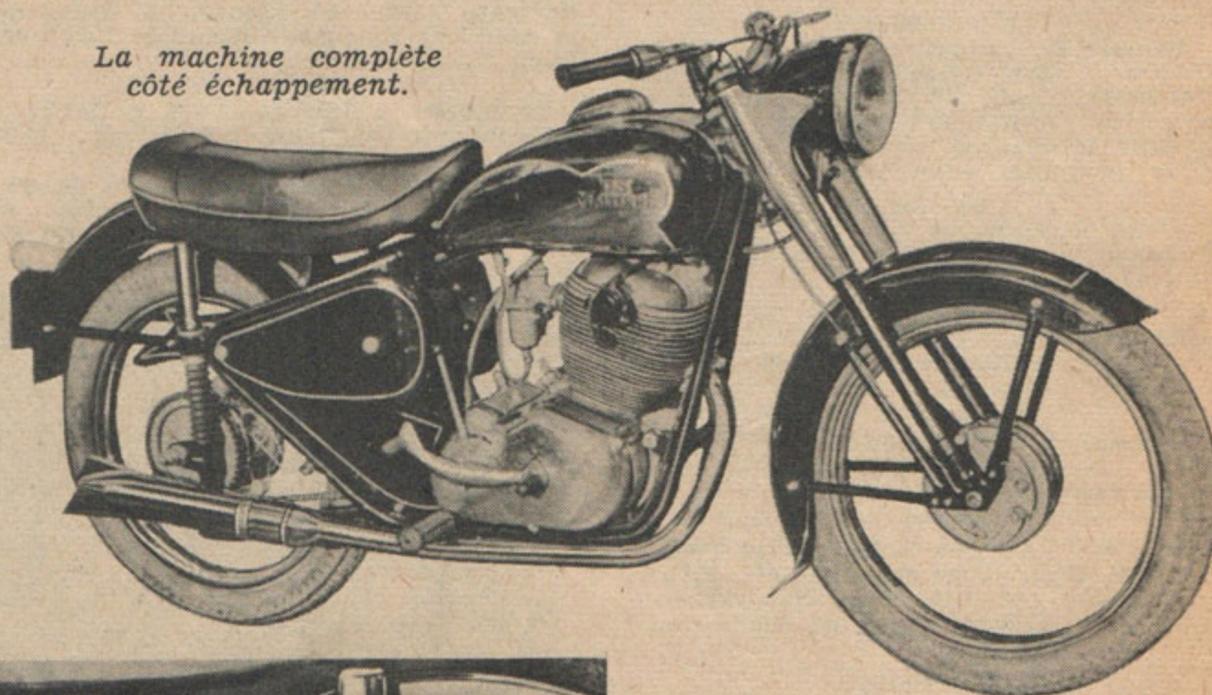
Le moteur, qui accusait 50.000 kms, avait été peu ménagé par les essayeurs d'AMC et de Malterre. Mais malgré ce traitement, il semblait posséder encore tous ses chevaux, en un mot, affichait une forme parfaite.

Si du côté moteur nous étions rassuré, par contre l'essai ne pouvait encore avoir lieu, car la partie cycle n'avait vraiment

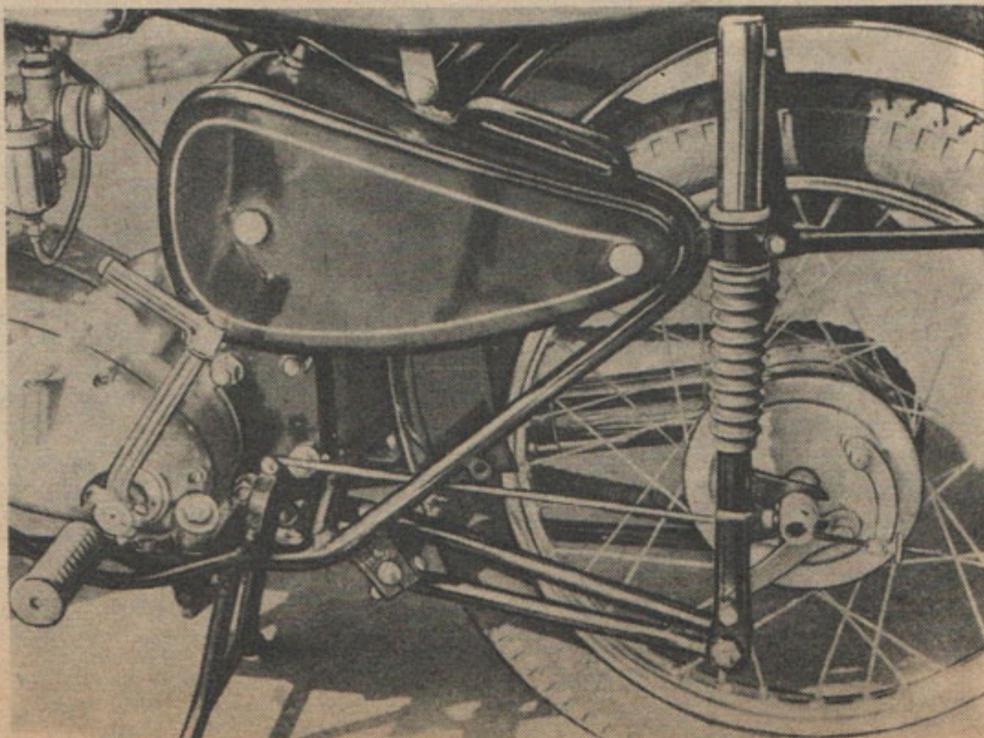
aucun rapport avec la machine de série. Très sportivement encore, Monsieur Malterre mit un de ses premiers modèles de série à notre disposition (alors qu'il n'arrivait pas à suffire à la demande) et c'est sur une 250 cmc. manquant de rodage que nous avons éprouvé tenue de route, suspensions, etc...

La mise en route du moteur est quelque peu laborieuse, car l'embrayage, bien que détendu au maximum, s'obstinait à patiner. A chaque démarrage à froid, nous avons constaté cette... mauvaise volonté,

La machine complète côté échappement.



Ci-contre, la suspension très caractéristique et bien personnelle de la 250 Malterre et le coffre à outils d'une grande contenance.



qui se traduisait par une impossibilité de faire tourner le vilebrequin, que ce soit avec le kick ou à la « poussette ».

Pourtant, le moteur ne demande qu'à partir, et dès que l'embellage tourne, à la première étincelle le moteur... pétarade, car l'échappement est assez bruyant.

A froid, la commande de distribution se fait entendre, toutefois plus le moteur est chaud, plus le bruit s'atténue.

Le premier contact avec le 250 AMC a cela de désagréable et de faux en soi qu'il vous met en présence de son principal inconvénient, le bruit de fonctionnement. Au bruit de distribution s'ajoute celui de la transmission primaire. Avec les pignons, derniers modèles, une très nette amélioration est à enregistrer, mais la meilleure solution reste à nos yeux l'emploi d'une chaîne double de transmission primaire.

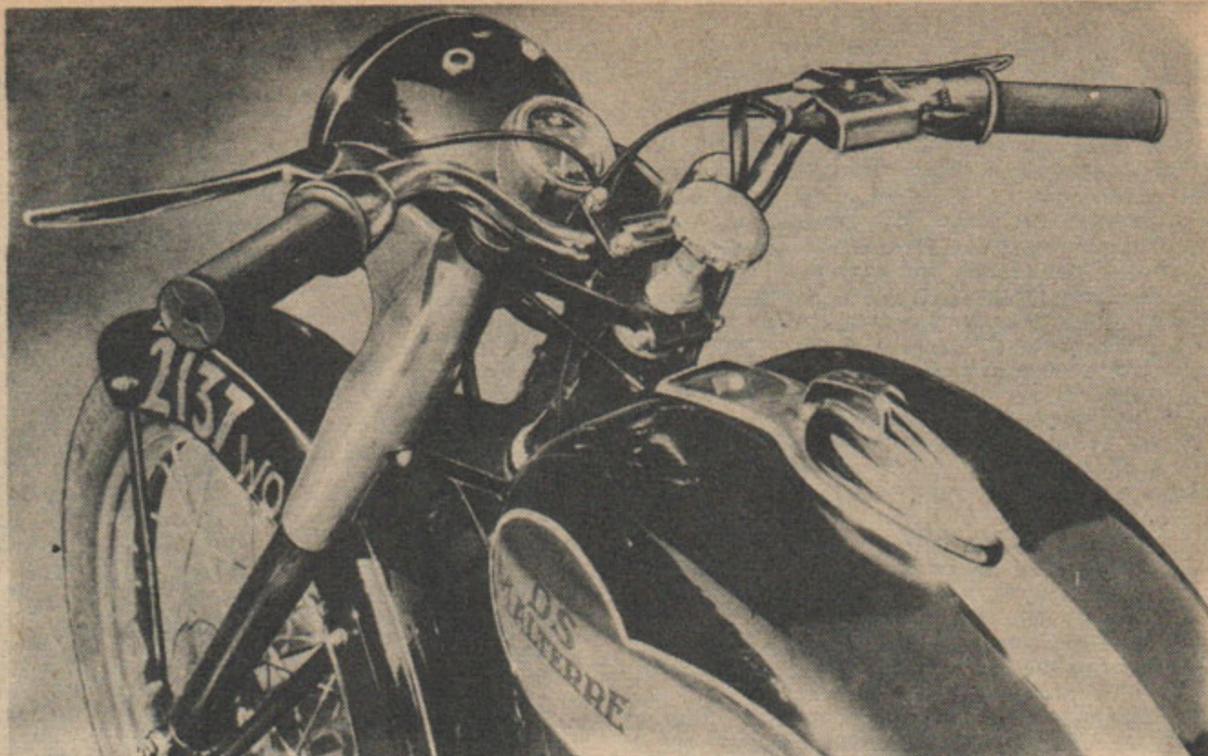
La traversée de Paris en chaque sens, pour satisfaire aux essais de vitesse chronométrée sur l'autoroute de l'Ouest, puis pour juger des aptitudes en côte sur une rampe étalonnée de la proche banlieue, démontra clairement que la conduite est agréable en ville.

A part un léger claquement pour enclencher la première à l'arrêt (embrayage dans l'huile qui décolle mal), le passage des vitesses est bon, et les accélérations sans faire patiner l'embrayage sont franches, le moteur répondant immédiatement même à bas régime.

Cette faculté d'avoir une réponse immédiate et suffisamment vigoureuse à bas régime est quelque peu surprenante pour un ACT ayant sa puissance de pointe assez haut en régime, et un diagramme de distribution avec 80° de croisement !

Par contre, la montée en régime n'est pas très rapide, sauf en première, rapport visiblement trop démultiplié. Malgré le lourd volant d'inertie, le frein moteur est efficace et accroît grandement le plaisir de la conduite, étant donné qu'il n'est pas souvent besoin de toucher aux freins.

Lors de la séance d'accélération sur chaque rapport, les vitesses atteintes démontrèrent encore une fois que l'utilisation de la première était peu étendue (45 kmh.), alors que la seconde peut être qualifiée de très intéressante (80 kmh.). La troisième conserve des accélérations de bonne valeur et permet de monter les rampes à faible pourcentage à bonne allure, le maximum atteint sur ce rapport étant de 93 kmh. La quatrième par contre donne l'impression de s'asseoir, impression inmanquablement éprouvée à chaque fois que l'on enclenche un rapport supérieur sans avoir monté à fond en régime. Cette caractéristique déjà rencontrée sur d'autres AMC fait en général incriminer le rapport final employé. Mais dans le cas présent, la maison Malterre avait monté un rapport final plutôt court par rapport à celui recommandé par le constructeur du moteur (18x46 au lieu de



Ci-dessus, le guidon Saker, le phare avec compteur encastré et le frein de direction.

Cette dernière valeur est évidemment celle qui intéressera la clientèle de ce type de machine, destinée au grand tourisme, et une vitesse soutenue de 85 à 90 kmh. permettra déjà de belles moyennes, avec toujours cette appréciable réserve de puissance, que seul un moteur d'une certaine cylindrée peut procurer.

Mais ce que nous nous plaisons à souligner, ce sont les vitesses de pointe obtenues.

C'est la première 250 tourisme que nous essayons qui atteigne les 115 kmh., et si l'on veut bien se reporter quelques an-

nées en arrière, nous nous souviendrons que les 500 cmc. nationales de l'époque ne faisaient guère mieux.

Mais ce qui est tout aussi remarquable, ce sont les accélérations sur les 500 premiers mètres, départ arrêté :

100 m. en 8"	moy. 45 kmh.
200 m. en 12" 2/5	moy. 58 kmh. 06
300 m. en 16" 2/5	moy. 65 kmh. 8
400 m. en 20"	moy. 72 kmh.
500 m. en 23" 2/5	moy. 76 kmh. 92

Exceptionnellement, nous avons poussé nos essais jusqu'au kilomètre départ arrêté, et nous sommes arrivés à l'excellente moyenne de 91 kmh. 3.

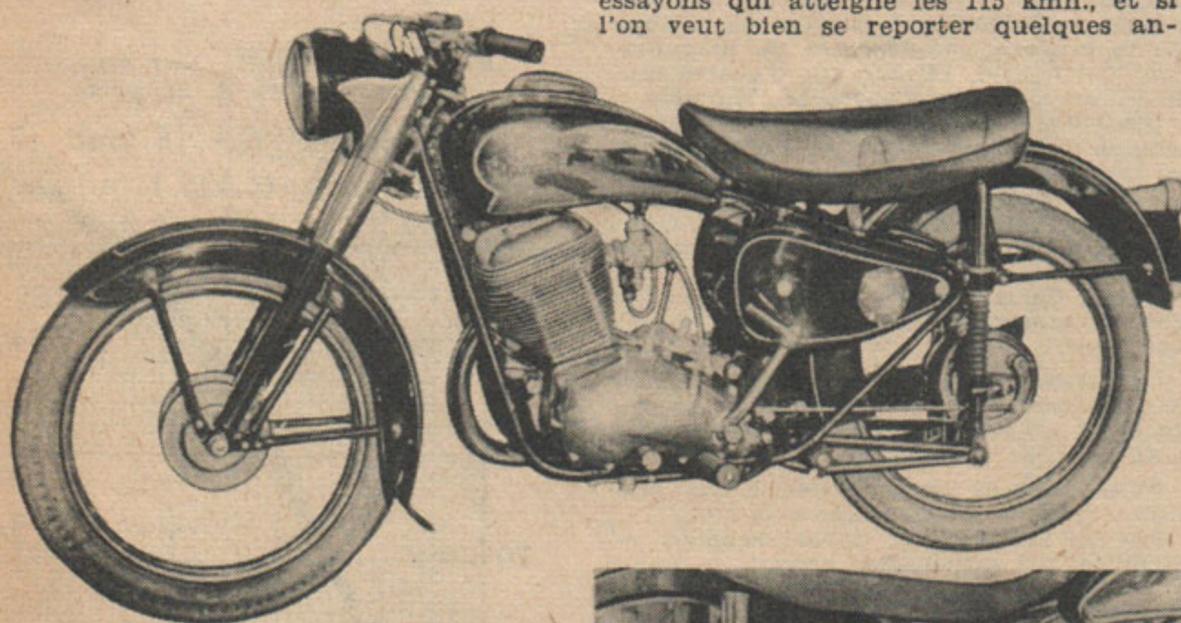
Si des chiffres sont toujours un peu arides, nous conseillons cependant à nos lecteurs de comparer ceux-ci avec ceux enregistrés lors d'essais de 350 anglaises.

Si l'AMC s'incline, de très peu, en vitesse de pointe, par contre les accélérations sont nettement supérieures, ce qui permet de déduire qu'à tenue de route égale, et sur parcours accidenté, le 250 AMC permet les mêmes moyennes qu'une 350 cmc. anglaise.

C'est là un beau résultat auquel dans le fond il fallait bien s'attendre, puisque le constructeur annonçait la puissance spécifique remarquable pour un moteur de tourisme de 60 CV au litre.

Lors de la conduite du prototype, nous avons été gênés par la poignée des gaz à tirage rectiligne, d'une beaucoup trop grande course. Mais nous avons pu remarquer que poignée des gaz grande ouverte, nous augmentions légèrement la puissance en coupant légèrement.

Cela provient du diamètre de la pipe d'admission (26 mm, ce qui est important pour un 250 cmc.) qui s'accommode mal



18x43), ce qui donnait 6,42 pour la prise au lieu de 6 ou 5,94 dans le cas d'un rapport de 19x45. De même nous avons :

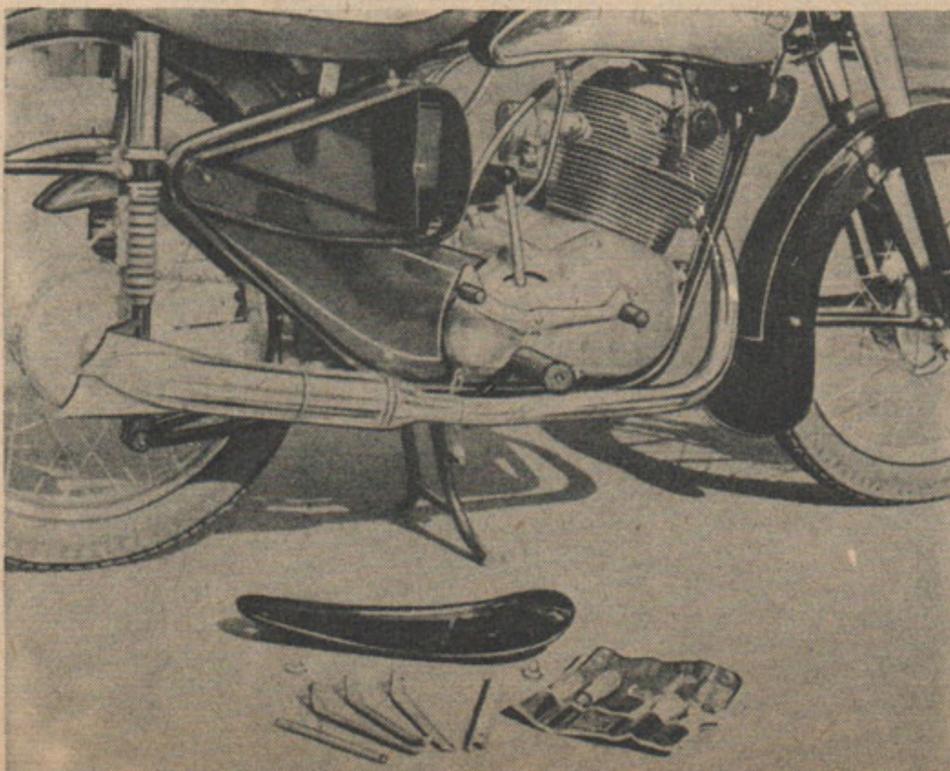
- 3° : 8,52 au lieu de 7,33 ou 7,25
- 2° : 10,65 au lieu de 9,95 ou 9,65
- 1° : 18,25 au lieu de 17,05 ou 16,91

Malgré cette précaution, la vitesse maximum atteinte en position tourisme par une seule personne est assez éloignée du régime de puissance maximum, ce qui est très gênant en cas de vent de face ou de légère pente, car le régime diminue encore sensiblement, et de même la puissance.

Vitesse position assise solo : 101 kmh. (5.430 t.-m.).

Vitesse position couchée : 115 kmh. (6.170 t.-m.).

- Vitesse maximum à deux :
- 3° : 92 kmh. (6.560 t.-m.)
- 4° : 98 kmh. (5.260 t.-m.)



Ci-contre, le coffre à outils ouvert laisse voir sa grande contenance, l'emplacement de la batterie, et l'outillage important livré avec la machine.

de la forme du filtre à air, qui ne donne pas une vitesse des gaz suffisante à haut régime, d'autant plus que la durée de croisement importante nécessiterait un pavillon d'entrée d'air long, comme sur les machines de courses, par exemple.

D'ailleurs, le 250 AMC semble un moteur tout particulièrement intéressant pour les amateurs de gonflage, grâce à ses carters généreux, bien raidis autour des roulements de vilebrequin, à sa distribution par ACT, etc...

Nul doute que dès la saison prochaine nous voyons de ces moteurs « travaillés » par des spécialistes connus.

Pour ce moteur de classe, DS Malterre a su réaliser une belle partie cycle, où nous retrouvons l'ingénieuse suspension arrière maison.

Position du pilote agréable, assis sur une moelleuse selle double. Toutes les commandes sont bien à leur place.

Au point de vue confort, rien à dire, bien que les suspensions se montrent un peu fermes pendant les premières centaines de kilomètres.

A l'avant nous trouvons une nouvelle fourche télescopique, renforcée par rapport au modèle pour 175, et comportant plusieurs ressorts de tarage différent, afin d'obtenir une certaine progressivité.

A l'arrière, nous trouvons le système oscillo-coulissant, procurant le débattement exceptionnel de 14 cm.

Avec un tel débattement, un réglage de la tension suivant la charge transportée a été rendu nécessaire, au grand bonheur des usagers qui auront ainsi la suspension arrière de leur choix.

Rappelons enfin qu'avec cette suspension arrière, malgré la grande course de débattement, la tension de chaîne est quasi-constante.

Au point de vue tenue de route, la suspension arrière, vu son important débattement, demande une certaine accoutumance, d'autant plus que l'amortissement du mouvement est très efficace, et en courbe, la roue arrière donne l'impression de s'enfoncer lentement.

Au début, précisons-le, nous nous sommes sentis dépayés, mais bien vite vient une entière confiance.

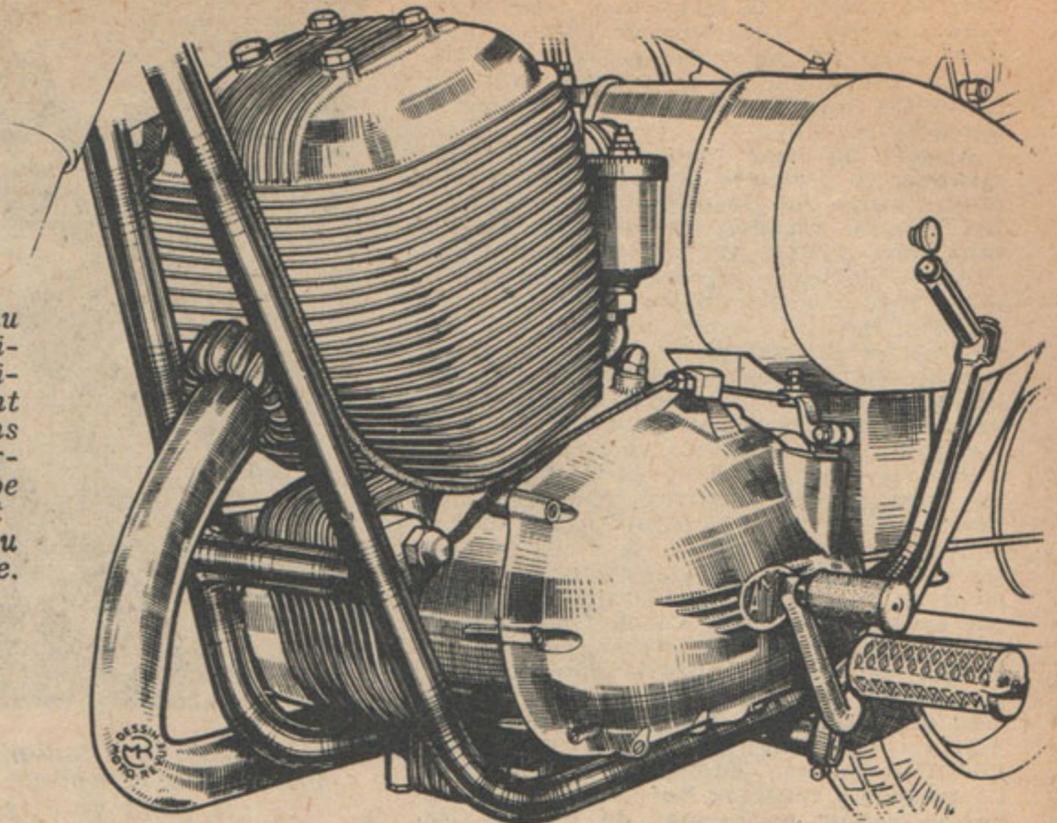
D'autre part, ajoutons que nous avons éprouvé cette suspension sur la route en « pavés belges » qui se trouve au centre d'essai de l'UTAC, à Montlhéry.

Ce jour là, plusieurs spécialistes automobiles se trouvaient en bordure de la piste, et en sont restés... bouche bée. Les roues rebondissaient sans cesse, mais toute la machine et le pilote ignoraient cette danse infernale.

L'ensemble de la machine témoigne d'un grand souci de finition.

Présentation sobre, mais élégante, en noir et chrome. Inutile de préciser que l'équipement électrique est complet, mais un bon point au constructeur pour les deux vastes coffres à outils de part d'autre de la machine, dans lesquels se trouve d'ailleurs, de série, une trousse à outils.

Le moteur au cylindre volumineux très incliné sur l'avant est logé dans un double berceau. Le tube d'échappement passe juste au milieu du cadre.



Vu son confort et ses performances, la 250 DS Malterre est toute destinée au grand tourisme.

En côte et avec passager, la machine est brillante, puisque notre côte d'essai fut avalée, départ arrêté, à 50 kmh. de moyenne, en première et seconde. Mais en conduisant normalement, un de nos essayeurs passait la 3^e dans les passages à 11 % et trouvait moyen d'accélérer encore. C'est tout dire sur l'aptitude en côte de cette moto.

Il y a malheureusement un essai que nous n'avons pu effectuer, celui du freinage, le frein avant se montrant anormalement mou. Pourtant, il s'agit de moyeux freins centraux de 150 mm de diamètre, dont l'efficacité, vérifiée sur d'autres modèles, est parfaite d'après M. Malterre.

Une vérification s'imposait, malheureusement limité par le temps, nous n'avons pu procéder à un autre essai de freinage.

Avec le seul frein arrière dont les garnitures n'étaient pas encore suffisamment tassées, à 50 kmh. nous avons stoppé en 17 m 85.

L'essai de la 250 DS Malterre type M.13 s'est donc révélé dans son ensemble satisfaisant.

Le constructeur, tributaire des mêmes fournisseurs que ses confrères, a su cependant donner une note très personnelle à sa dernière production.

Nous sommes en présence d'une machine moderne et classique à la fois.

Pas de nouveautés sensationnelles — exceptée la suspension arrière — mais une technique générale sûre, éprouvée, rajeunie toutefois dans ses détails.

Et comme à l'intérieur de cette partie cycle sérieuse nous trouvons un moteur AMC, nul doute que cet ensemble ne donne naissance à une machine particulièrement robuste, mais brillante à la fois.
C. R.

4 ^e :	109 %
3 ^e :	81,8 %
2 ^e :	60,3 %
1 ^e :	35,2 %

Etagement relatif des rapports par rapport à la prise.

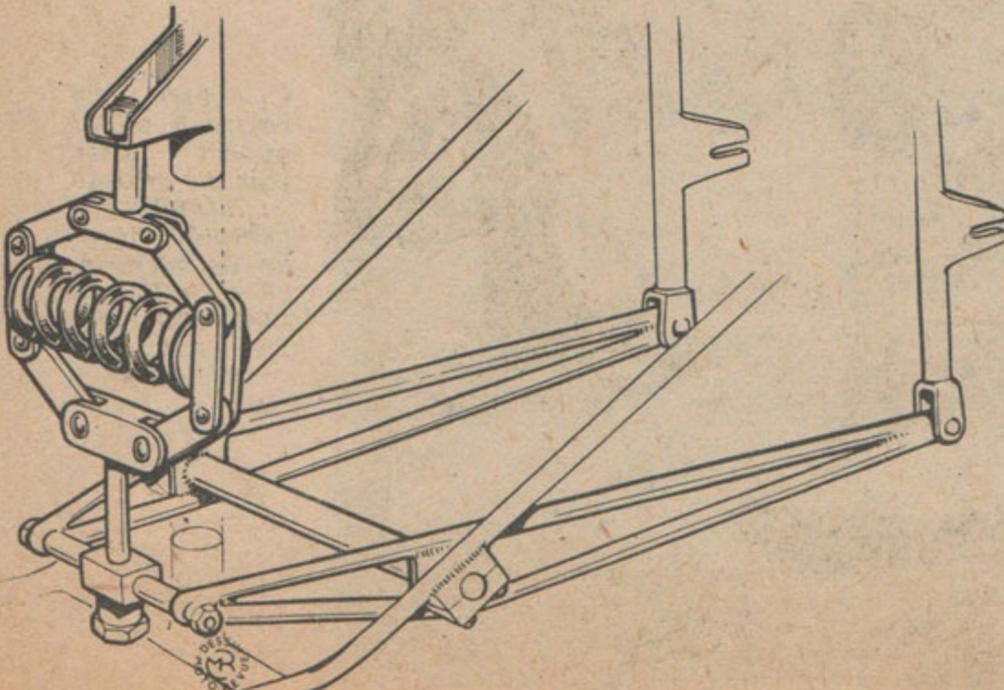
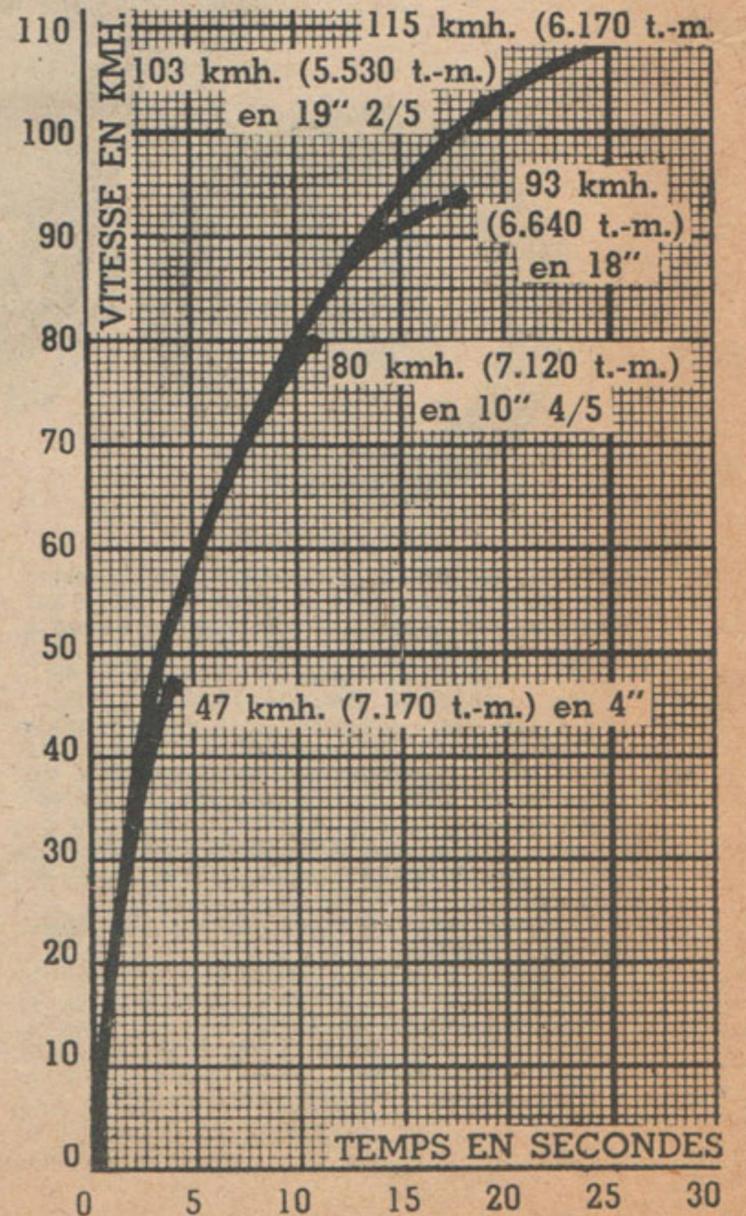


Schéma de principe de fonctionnement de la suspension arrière. La fourche inférieure tire sur les biellettes qui à leur tour compriment le ressort suivant un durcissement progressif.



DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Bloc-moteur 4 temps.
Cylindre et culasse alliage léger.
Alésage : 68 mm.
Course : 68 mm 5.
Cylindrée : 250 cmc.
Puissance : 15 CV.
Régime correspondant : 6.000 t.-m.
Taux de compression : 7,2 à 1.

BOITE DE VITESSES

Bloc-moteur 4 vitesses.
Rapports : 18,2 - 10,6 - 8,5 et 6,4 à 1.
Transmission primaire : par engrenages (18x50).
Transmission secondaire : chaîne de 12,7.
Sortie de boîte : 18 dents, couronne AR 46 dents.

FOURCHE : télescopique.
SUSPENSION AR : oscillo-couliissante.
FREINS AV et AR : 150 mm.
PNEUS AV et AR : 3.25x19.
RESERVOIRS : essence 16 l.
huile 2 l.
POIDS A VIDE : 130 kgs.

REGLAGES ENTRETIEN

DISTRIBUTION :

(Jeu aux basculeurs 5/100).
AOA 40° ou 9 mm 4 RFA 60° ou 14 mm 4
AOE 70° ou 19 mm 1 RFE 40° ou 9 mm 4

AVANCE : tout retard 25° ou 4 mm.

CARBURATEUR :

Gurtner : M 23,5 D.
Gicleur : 43.
Boisseau : N° 10.

GRAISSAGE :

Moteur et boîte : été Castrol XXL,
hiver Castrol XL.
Fourche : Castrollo.

RODAGE :

500 kms à 65 kmh.
500 à 1.500 kms à 80 kmh.
Moteur libre vers 5.000 kms.

PNEUS : pression 1 kg 5.

RESULTATS OBTENUS

Vitesse maximum :

Solo Duc
1^{re} 47 kmh. (7.170 t.-m.) 47 kmh.
2^e 80 kmh. (7.120 t.-m.) 80 kmh.
3^e 93 kmh. (6.640 t.-m.) 92 kmh. (6.560 t.-m.)
4^e 101 kmh. (5.430 t.-m.)
assis

115 kmh. (6.170 t.-m.)

couché

Accélération :

100 m. départ arrêté : 8" moy. 45 kmh.
200 m. départ arrêté : 12" 2/5, moy. 58 kmh.
300 m. départ arrêté : 16" 2/5, moy. 65 kmh.
400 m. départ arrêté : 20" moy. 72 kmh.
500 m. départ arrêté : 23" 2/5, moy. 76 kmh.
9

Epreuve de côte :

(350 m, pente moyenne 8,7 %.

SEUL :

Pilote 75 kgs : 21" 4/5, moyenne 57,8 kmh.

AVEC PASSAGER :

(75 + 55 kgs) : 25" 1/5, moyenne 50 kmh.

RAPPORTS UTILISES :

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

A QUEL USAGE EST DESTINEE LA MACHINE

A la conduite, et aussi grâce à ses performances, la DS Malterre rappellerait plus une 350 cmc. qu'une 250 cmc.

C'est principalement une machine agréable sur grand parcours, où elle permet une bonne vitesse de croisière. Machine très utilisable en ville, mais cependant un peu lourde et manquant, par rapport à une petite cylindrée, de maniabilité.

Moteur aux belles performances, à la construction soignée bien

dans l'esprit AMC. Nous lui reprocherons toutefois son bruit de fonctionnement et son embrayage patinant à froid lors de la mise en route. Enfin, la démultiplication en première gagnerait à être plus près de la seconde.

Machine d'une belle présentation générale à la partie cycle digne du moteur, et dont l'équipement très complet expliquera le prix de vente, malheureusement trop élevé pour bien des bourses.

CONDITIONS GENERALES D'ESSAI

Au début de l'essai le compteur indiquait 49.700 kms
A la fin de l'essai 50.150 kms
Poids de l'essayeur habillé 75 kgs
Taille de l'essayeur 1 m 75

Réglages spéciaux ou modifications : néant.

Date et lieu de l'essai : 19-7-53/24-9-53.
(Seine et Seine-et-Oise).

Conditions atmosphériques : beau temps automnal.

GRAND TOURISME

PRIX : 250.000 + taxes

K.L.G.

GRANDES VICTOIRES 1953



25^{ème} BOL D'OR

PREMIER : LEFÈVRE SUR MOTO NORTON

TOURIST TROPHY

SENIOR T.T.

PREMIER : R. AMM }
DEUXIÈME : J. BRETT } SUR MOTO NORTON

JUNIOR T.T.

PREMIER : R. AMM }
DEUXIÈME : T. KAVANACH } SUR MOTO NORTON

EXTRAIT DU GUIDE D'ALLUMAGE 1953

	Mica	Corundite		Mica	Corundite
	K 1	CK 1	GNOME & RHONE vélomot.	L 39	CL 9
	LK 1	CL 9	MOTOBÉCANE 18%	K 1	CK 1
	KS 5	CK 9	— 14%	LK 1	CL 9
	K 1	CK 1	NORTON depuis 1937	LKS 5	CL 5
.w. 18%	LK 1	CL 9	— 18%	K 1	CK 8
A.J.S. 18%	KS 5	CK 9	PEUGEOT soupapes latérales	LKS 5	CL 5
— 14%	LKS 5	CL 5	— vélomoteur	K 1	CK 1
B.M.W. 18%	KS 5	CK 9	RENÉ GILLET	KS 5	CK 9
— 14%	LKS 5	CL 5	TERROT sport 18%	K 1	CK 1
B.S.A. 18%	K 1	CK 1	TRIUMPH		
— 14%					
GILLET 18%					

AU SALON : STAND 6 - BALCON A

Demandez un Guide d'Allumage à K.L.G.

177, Bd. de la République, Saint-Cloud (S.-et-O.), SALON de L'AUTOMOBILE, Bal. A, Stand 6

LES BOUGIES

LES MOTEURS 2 TEMPS

Dans notre numéro 1.142, nous avons publié une étude de l'ingénieur Werner des usines Bosch, sur les nouvelles recherches sur les bougies, particulièrement pour moteurs 2 temps. Aujourd'hui, à leur tour, les ingénieurs anglais des usines K.L.G. apportent aussi leur contribution à ce problème toujours d'actualité et toujours épineux

Quoi que l'on puisse dire sur le développement de la motorisation après la deuxième guerre mondiale, une chose est certaine : le moteur 2 temps a fait une entrée définitive. L'accroissement rapide de la popularité des cyclomoteurs, des scooters et des moteurs auxiliaires a aussi été phénoménal.

Cependant, il est plutôt surprenant de voir que les principaux avantages reconnus au moteur 2 temps — simplicité de construction et bon marché relatif — sont fortement réduits par la vie très courte des bougies et certains troubles qui peuvent causer de gros ennuis comme l'encrassement par l'huile et le phénomène du perlage.

Ces manifestations, et particulièrement le perlage, ont causé des embarras aux usagers non techniciens et les plus avertis ont émis des hypothèses sur les causes et les remèdes. Les remèdes proposés sont très différents et un remède peut donner des résultats sur un moteur et être sans effet sur un autre ; il n'en reste pas moins que le perlage est un problème sérieux, donnant de nombreux ennuis aux usagers, et si important qu'on ne peut accepter des explications embarrassées. Il demande une solution par suite de l'emploi toujours croissant du moteur deux temps.

Le but de cet article est d'établir les faits connus sur le problème du 2 temps et d'établir les moyens à rechercher pour trouver la solution ou au moins à éclaircir la question, car un certain mystère entoure le phénomène et les solutions proposées ne résistent pas à l'examen.

VIE DE LA BOUGIE

En admettant qu'il n'y ait aucun défaut mécanique ou électrique et que la bougie soit maintenue en bon état de propreté, la durée de sa vie utile est limitée par le temps nécessaire à l'usure des électrodes jusqu'au moment où cette dernière ne permet plus la mise à l'écartement normal. Dans le cas du moteur 2 temps, la vie d'une bougie serait au maximum la moitié de celle d'une bougie sur un moteur 4 temps par suite d'une explosion par tour au lieu d'une sur deux tours. En pratique, la durée d'utilisation est beaucoup plus courte encore, et quelques explications sur le mécanisme de l'érosion en montreront les raisons.

Pendant le passage de l'étincelle, il y a une volatilisation minime du métal des électrodes, la température de l'étincelle étant de plusieurs milliers de degrés ; et avec le temps et la répétition, la masse des électrodes se réduit. La vitesse de cette réduction varie inversement avec le point de fusion du métal des électrodes et directement avec la température à laquelle travaille ces électrodes. De plus, la corrosion chimique par les produits de la combustion joue un grand rôle et l'augmentation de l'usage du plomb tétraéthyl pour améliorer l'indice d'octane de l'essence a aggravé cette action.

La température à laquelle doit fonctionner une bougie est de 500° à 600° pour les pointes d'électrodes et le bec de l'isolant. En fait, la bougie bien adaptée à un moteur est celle qui, en cédant plus ou moins sa chaleur au système de refroidissement, se maintient à cette température. Le moteur 2 temps est lubrifié par mélange d'huile au carburant, une des simplifications offertes par ce type de moteur : ceci implique que la bougie d'un moteur 2 temps, pour pouvoir fonctionner normalement, doit pouvoir brûler plus d'huile que celle d'un moteur quatre temps (en bon état évidemment) : la fumée bleue sortant du pot d'échappement en est un signe probant. Pour arriver à ce résultat, la bougie doit se maintenir au plus haut point de la plage thermique indiquée (600°). L'action destructive de l'étincelle à la température indiquée sera donc bien plus grande que dans un moteur 4 temps. L'étincelle et l'exposition aux gaz corrosifs se faisant deux fois plus souvent que dans un moteur 4 temps, le refroidissement durant moins longtemps, les électrodes sont exposées dans une plus grande proportion à des températures auxquelles le matériau est vulnérable. Le résultat est que la vitesse de détérioration des électrodes est plus que doublée.

ENCRASSEMENT PAR L'HUILE

Comme il a été dit, les bougies des moteurs 2 temps sont utilisées avec plus d'huile que dans un moteur 4 temps. De plus, on a toujours tendance à augmenter le pourcentage d'huile dans l'essence pour être sûr d'avoir la bonne proportion et, en conséquence, la bougie s'encrasse. De plus, les moteurs 2 temps sont beaucoup plus sensibles à une mauvaise adaptation et une bougie trop froide donne rapidement des ennuis (voir MR n° 1.153).

COURT CIRCUITAGE DES ELECTRODES

Il y a trois sortes de causes à ce phénomène :

- 1° court-circuitage humide ;
- 2° court-circuitage électrostatique ;
- 3° court-circuitage électro-chimique.

De ces trois causes, la première est simplement la manifestation d'un excès d'huile dans le mélange carburant ; quelquefois cela peut provenir d'un départ avec un mélange trop riche dans un moteur froid. La seconde est une attraction dans le champ électrostatique (causée par la haute tension régnant entre les électrodes) de particules qui peuvent provenir soit du cylindre, soit de l'extérieur. Ces deux premières causes peuvent survenir dans un moteur 2 temps ou dans un moteur 4 temps ; cependant, dans ce dernier cas, le phénomène est assez rare avec une bougie bien adaptée.

La troisième cause est très commune sur le moteur 2 temps : c'est le phénomène de la perle. Très rare sur le moteur 4 temps, il est par contre très fréquent sur les 2 temps.

De nombreuses usines ont réalisé un

vaste programme de recherches sur ce problème. Les constituants de la perle sont du plomb, des sels de baryum et de phosphore avec des traces d'autres composés formés pendant la combustion du carburant et de l'huile, ainsi que des traces de matières provenant de l'intérieur ou de l'extérieur du cylindre qui s'ajoutent au dépôt primitif. Le pont se forme graduellement sous l'influence du courant passant entre les électrodes, comme un dépôt électrolytique.

Le processus de la perle est terminé quand le pont touche l'électrode la plus éloignée, la bougie étant alors court-circuitée. C'est le mélange d'huile et d'essence employé dans le cylindre qui donne les conditions nécessaires à la formation du dépôt et c'est ce qui constitue la différence entre les moteurs 2 temps et les moteurs 4 temps.

Il a été prouvé de nombreuses fois que les seules conditions à remplir pour ne pas obtenir de perles sont une essence exempte de plomb tétraéthyl et une huile pure exempte de produits d'addition. Quand la perle se forme, avec un mélange essence-huile susceptible de créer le phénomène, il y a peu ou pas de constance dans les conditions de formation, et de récents travaux ont montré que la plage de température critique est très étroite. Des essais sur plusieurs moteurs et une série d'essais sur un seul moteur ont montré que les conditions de formation de la perle relèvent du hasard. Ce qui paraît être un remède à première vue ne réussit pas une autre fois ou sur un autre moteur. Seul le mélange d'essence sans plomb tétra-éthyl et d'huile sans composés d'addition peut donner quelques résultats.

Une seule chose est claire : bien que le perlage se forme sur la bougie, la faute n'incombe pas à la bougie. Et une grande quantité d'autres facteurs sont responsables de la formation de la perle, en présence d'un mélange essence huile avec produits d'addition.

a) Les caractéristiques de la turbulence dans la chambre de combustion (un balayage énergétique de l'écartement des électrodes réduit la tendance au perlage).

b) L'énergie fournie par le système d'allumage (plus l'énergie est faible, tout en restant compatible avec une bonne marche, plus est réduite la tendance au perlage).

c) Les changements brusques dans l'accélération (ceci produit un changement important dans la température des électrodes, qui peut amener la température dans la zone critique suffisamment longtemps pour créer une perle).

d) L'emploi d'une bougie dont le degré thermique se trouve dans la zone critique. Malheureusement la bougie bien adaptée au moteur risque de se trouver dans cette zone. On peut quelquefois éviter le perlage en utilisant une bougie plus chaude

ou une bougie plus froide et éviter ainsi la zone critique de température, mais cette pratique augmente les risques d'auto-allumage ou d'encrassement (suivant que la bougie est trop chaude ou trop froide).

Des essais dans ce sens sont tentés parfois par des possesseurs de moteurs deux temps et quelquefois sont couronnés de succès ; mais il est très rare que la solution trouvée soit applicable à un autre moteur.

Où en sommes-nous exactement actuellement avec le problème du moteur deux temps et de la bougie ?

Il faut avouer franchement qu'il n'existe pas de solution immédiate aux 2 problèmes les plus sérieux (paragraphe 1 et 3 de cette étude).

Une durée prolongée de la bougie exige de nouveaux métaux et jusqu'à présent seuls les métaux précieux donnent des espoirs. Ceci sera probablement la seule solution, mais le facteur prix de vente est aussi important. Des recherches sont en cours pour trouver une autre solution.

L'encrassement est la question la plus facile à résoudre ; il faut s'en tenir au mélange essence-huile indiqué et avoir une bougie bien adaptée. La distribution d'essence exempte de plomb tétra-éthyl et d'huile pure sans produits d'addition spécialement pour les moteurs 2 temps serait un remède contre le perlage, mais ne semble pas réalisable pour le moment, quoique dans certains pays on distribue déjà de l'huile spéciale pour 2 temps. Cependant, avec la qualité des fournitures, il est difficile, pour obtenir une essence à haut indice d'octane, de ne pas employer de plomb tétra-éthyl.

En résumé, nous espérons avoir apporté quelques contributions à l'éclaircissement de ce problème obscur. En particulier, pour le perlage, il est évident que la question ne dépend que du mélange essence-huile, et rechercher la solution du côté de la bougie est, pour le moins, illusoire, tout au moins est-ce l'avis des ingénieurs de KLG, qui, néanmoins, travaillent sérieusement le problème dans l'espoir de réduire, si possible, la tendance au perlage ; cependant la principale cause sera toujours présente et un effort commun avec les compagnies pétrolières donnera probablement la véritable solution.

Comme il existe une série importante de bougies de degrés thermiques différents, le meilleur conseil que l'on puisse donner est d'essayer de trouver dans la série celle qui présentera le minimum de perles. Dès que KLG aura trouvé une solution de son côté, il en fera part aux possesseurs de moteurs 2 temps.

COVERLEGS

De nombreuses recherches ont été faites dans le domaine de l'équipement des motocyclistes, et il semble que l'idéal ait été obtenu. Pour le véritable motocycliste s'entend, c'est-à-dire celui qui n'hésite pas à payer même assez cher pour que sa protection soit assurée par tous les temps.

Mais il est un autre angle du problème qui n'a pas été envisagé, semble-t-il, c'est celui du motocycliste qui se déplace en ville continuellement et ne peut pas ou ne veut pas s'engager à acheter à grands frais une combinaison ou un ensemble deux pièces qu'il ne pourra utiliser qu'exclusivement en moto ou dans d'autres cas semblables.

C'est dans cet ordre d'idées que les Ets Suralo présentent un vêtement protecteur qui a ceci de particulier qu'il ne se distingue apparemment pas d'un vêtement de ville ordinaire. Le « Coverlegs », puisqu'il se nomme ainsi, se présente sous la forme d'un imperméable en popeline dit « d'officier américain » qui se fait dans les teintes : beige, pétrole et réséda. Mais son principal avantage n'est, en temps normal, pas visible. Il consiste en deux larges rabats repliés à l'intérieur des pans de l'imperméable. Ces rabats sont munis d'une fermeture rapide qui permet de former une jambière en position dépliée. En temps normal, ils sont maintenus relevés au moyen de trois boutons-pression. Ainsi on obtient un vêtement de ville très élégant qui n'engonce pas son utilisateur et le rend entièrement libre dans tous ses mouvements.

Quelques particularités de fabrication font encore de ce vêtement un imperméable « pas comme les autres ». Il existe dans le domaine du textile imperméable un contrôle sur l'imperméabilité appelé « contrôle Schmerber » qui mesure le degré d'étanchéité d'un tissu. L'Intendance Militaire exige pour ses commandes l'indice 250. Or, les Ets Suralo exigent, eux, 350 !

On voit très facilement par là que la garantie d'étanchéité est largement dépassée, et ceci évidemment au plus grand profit du motocycliste.

De plus le « Coverlegs » est rendu irrécusable par un traitement approprié.

Le « Coverlegs » assure donc une protection complète du motocycliste au prix de transformations minimales, sans augmenter le poids de l'ensemble qui est de 1.400 grammes. En quelques secondes, vous disposez d'un vêtement de ville ou d'un vêtement utilitaire. Et même si vous



ne voulez pas utiliser ce dernier, un autre montage à fermetures rapides combinées au système de boutons-pression vous permet de séparer entièrement les jambières de l'imperméable proprement dit.

Le tissu choisi pour celui-ci est de la popeline d'Alsace qui sort de l'une des six usines installées en cette province et qui travaillent pour Suralo. Ceci permet de fonctionner, depuis la conception jusqu'à la vente, avec de très gros moyens industriels, gages de renommée, donc de qualité.



BOUGIES FLOQUET

Pour nos machines, Floquet présente une gamme de bougies « Spéciales Moto », dont la gamme thermique couvre tous les besoins. En voici les types :

- 14 D, 101, intermédiaire entre chaud et froid ;
- 14 E, 101, moyennement froid ;
- 14 F, 101, froid ;
- 14 G, 101, très froid ;
- et enfin :
- 14 E6R, moyennement froid, spécialement conçu contre la perle.

Dans notre numéro du 24 courant, nos lecteurs trouveront un article des ingénieurs de chez Floquet sur les problèmes d'allumage.

LES ASSURANCES ACCIDENT

6 morts hier sur les routes

A SAINT-GENEST-MALIFEAUX (LOIRE), un motocycliste, M. Félix Pêtre, 30 ans, demeurant cité Claudinon, au Chambon-Feugerolles, victime du brouillard intense, a heurté un camion à l'arrêt. Il a été tué sur le coup. (« Fr.-s. »)

AVENUE DES TERNES, A PARIS, M. Paul Pagis, 75 ans, demeurant 10, rue Rennequin, a été renversé par un vélomoteur. Il est décédé peu après.

PRES DU CAMP D'AUVOURS d'un exercice du

Vous avez vu — comme tous ceux qui lisent les journaux — ces rubriques de plus en plus longues que la grande presse quotidienne se fait un malin plaisir de publier sur les accidents auto, et moto : en voici, ci-contre, deux exemples. Le premier semble devoir être porté à l'actif de ce pauvre motocycliste qui y a perdu la vie : sa responsabilité matérielle — si casse il y a — (mais moto contre camion, l'explication n'est sans doute pas difficile), donc les dégâts causés ne seront pas fort graves. Mais lui, le vélomotoriste, dans quelle situation aura-t-il mis sa famille, sa femme, ses enfants ? Il lui aurait suffi de prendre une « individuelle » qui l'aurait couvert dans son cas de mort, l'indemnité allant aux ayants droits. Motocyclistes qui circulez, pensez à ceux que vous laisserez derrière vous si pareille chose vous arrivait.

Dans le deuxième cas, le vélomotoriste qui a tué cet homme de 75 ans, quelle tulle s'il n'a pas eu la précaution, la sagesse de s'assurer contre les accidents. Les indemnités accordées dans ces cas par les Tribunaux Correctionnels sont généra-

lement extrêmement élevées. Et une vie entière de travail pour ce vélomotoriste sera hypothéquée pour payer — et difficilement — les annuités pour les héritiers de l'homme qu'il a tué. Il aurait été si facile, pour une prime bien minime, toutes proportions gardées, d'avoir une garantie totale illimitée. Ainsi, nos services couvrent les vélomotoristes de la région parisienne pour : 7.800 environ (plus taxes d'Etat), mais moins cher pour la province et aussi selon la profession exercée.

Et enfin, cette somme peut être payée avec un crédit de 4 mois, ce qui permet de ne pas trop déranger un budget familial souvent difficile à équilibrer.

Reconnaissez que ces lignes méritent bien réflexion.

Ecrivez-nous avec une enveloppe à votre adresse (et timbrée à 15 fr.), en indiquant domicile, force du véhicule, usage auquel est destiné ce véhicule.

Vol et Incendie : rappelons aussi que vous pouvez être garanti pour la valeur totale de votre véhicule pour 5 fr. par mille francs de garantie (pour les deux assurances ensemble), avec un minimum de 500 fr. de prime.

DUNLOP

SES VICTOIRES DANS LES GRANDES
EPREUVES VOUS DONNENT LA RAISON
DE SON SUCCES

Pour comparer des articles ou des objets réalisés à des intervalles de temps plus ou moins éloignés, les systèmes de référence employés sont parfois discutables. La démonstration projetée peut s'en trouver affectée. En ce qui concerne le pneu, les éléments habituels de comparaison — l'usage et le prix — donnent des indications qui, pour être sommaires, sont cependant significatives, comme nous allons le voir.

En 1936, un train de pneus permettait à une voiture de série d'accomplir de 18.000 à 20.000 kms dans de bonnes conditions de sécurité.

En 1953, pour les voitures de fabrication récente, on relève assez couramment des distances de 30.000 et même 40.000 kms, pour un train de pneus, dans des conditions de sécurité au moins équivalentes.

LA PRODUCTION DUNLOP

Les grandes lignes de la politique industrielle Dunlop en matière de pneumatiques sont bien connues. Cette politique est le fruit d'une expérience de 65 ans, la plus longue qui soit. Elle apporte la certitude d'une qualité éprouvée par des dizaines de millions d'usagers. Elle permet aussi, grâce à l'avance acquise, d'être constamment en tête des perfectionnements.

Tous les types de cyclomoteurs — que l'entraînement se fasse par galet ou par chaîne — sont équipés normalement par Dunlop.

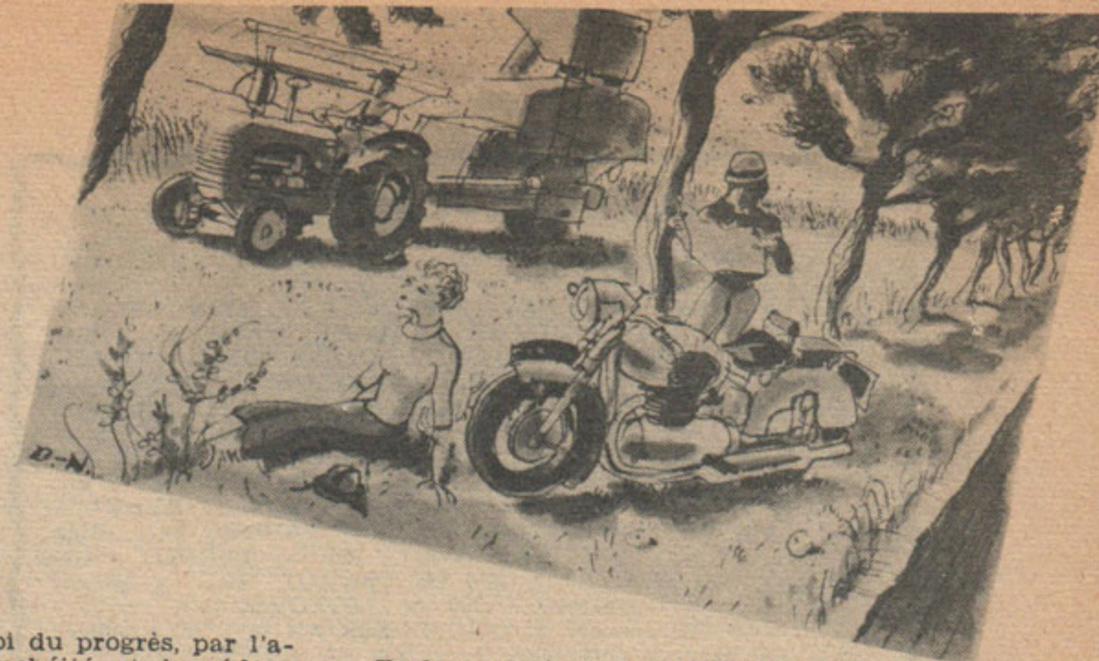
Dans la série des pneus «Vélocoteurs» nous trouvons une production supérieure aux fabrications antérieures, notamment en ce qui concerne la résistance par une carcasse renforcée et une modification des sculptures aux contreforts.

Pour toutes les catégories d'enveloppes, l'extension de la fabrication de chambres en butyl dotées de valves à pied caout-

chouc, répond à la loi du progrès, par l'amélioration de l'étanchéité et la réduction correspondante des opérations de gonflage.

Depuis de nombreuses années, Dunlop a étendu l'expérience acquise dans le traitement du caoutchouc à des branches annexes, qui, vite, devinrent florissantes. L'une d'elles, dont les destructions de la guerre et les difficultés d'approvisionnement avaient stoppé l'essor, connaît actuellement un prodigieux développement. Il s'agit du Dunlopillo, à base de mousse de latex. Cette matière absolument incomparable et que l'on cherche partout à imiter, en vain, d'ailleurs, trouve d'immenses débouchés et les applications les plus variées. Les plus connues sont le matelas, les garnitures pour sièges et dossiers, les coussins. Parfaitement aérés grâce à leur structure moléculaire particulière, inaccessibles aux poussières et aux parasites, répartissent uniformément la charge sur l'assise ou l'appui des passagers, pratiquement inusables et indestructibles, les garnitures Dunlopillo sont les associés indispensables du confort moderne.

Avec les bottes, Dunlop s'est créé une spécialité intéressante et a conquis une masse d'usagers des plus divers. A la botte calandree, unanimement appréciée pour son chaussant, son imperméabilité, sa légèreté à la marche, sa résistance à l'usure, a succédé, depuis bientôt deux ans, la fabrication dite « au trempé », qui maintient toutes les qualités existantes, et apporte en plus la présentation impeccable d'une production obtenue dans la nouvelle usine de Mantes-la-Jolie par les moyens les plus puissants et les plus modernes des procédés Latex.



Egalement dans les branches annexes, Dunlop offre d'intéressantes productions de qualité et de belle présentation, telles que :

- les selles et garnitures pour vélos, vélomoteurs et motos ;
- les accessoires pour Station-Service ;
- les produits et ingrédients pour la réparation et le rechapage des pneus.

Dans son usine spécialisée du Bourget, Dunlop étudie et réalise les catégories de roues les plus diverses et en particulier les roues pour tous types de scooters.

LES PRODUCTIONS FRANÇOIS

Première production des Ets François et Cie, ce scooter possède un châssis tubulaire dont la poutre supérieure est formée de deux éléments dont l'un coulissant dans l'autre permet par télescopage de réduire considérablement la longueur de la machine. Les montants du guidon sont escamotables. Ce véhicule replié est réduit à un format tel qu'il peut être transporté à bord d'un petit avion ou d'une voiture. Très léger, il peut être monté aux étages d'un immeuble et rangé dans un couloir.

Dans un tout autre ordre d'idées, F. R. présente maintenant un vélomoteur léger équipé du 70 cmc. Layalette. Cadre mixte en tube acier soudé autogène, suspension intégrale. Fourche avant à balanciers, roue poussée. Bras oscillant à l'arrière, suspension Neimann.

Freins à tambour AV et AR, 115 mm. Pneus 250x19. Eclairage et avertisseur électrique. Vitesse 65 kmh.

LE DIMANCHE SPORTIF

COUPES MOTOCYCLISTES DU SALON

C'est un beau succès d'engagement qu'a recueilli l'AMCF, organisatrice de l'épreuve. En effet, près de 100 concurrents ont régularisé leurs inscriptions pour les dernières courses de vitesse de l'année, qui se dérouleront dimanche 4 octobre toute la matinée, à partir de 8 h. 30 et le tantôt à partir de 15 h. 30, sur le rapide circuit de 6 kms 283,40 de l'autodrome parisien.

Tous les meilleurs spécialistes français «nationaux» et «internationaux» seront présents et décidés à vaincre, une extraordinaire animation illustrera ces courses et les records existants seront vraisemblablement battus.

En sidecars départ à 8 h. 30, une dizaine de concurrents réunissant les Murit, Bétemps, Rouhet, Insermini, Druet, Morin, Duprat, etc...

En motos 250 cmc., départ à 9 h. 30, une quinzaine de partants dont Georges Monneret, Camus, Collignon, Schaad, Faucheraux, Jacquier-Bret, Robbes, Bernard, Guignabodet, etc...

En motos 350 cmc., départ à 10 h. 30, près de vingt partants, dont Georges Monneret, Cherrier, Hug, Valeyre, Rous, Jacquier-Bret, Insermini, Guérin, Bernard, Beikechout, G. Guignabodet, Fourcade, Mouty, Collomb, etc...

En motos 175 cmc., départ à 11 h. 30, les concurrents, tous de valeur, au nombre de 35, se présenteront sur la ligne; détachons particulièrement les noms de Bouin, Goll, Lacour, Verchère, Valeyre, Pahin Marcel, Agache, Onda, vainqueur en 1952, Schaad, Camus, Mathieu, Ramade, Roze, Maucourant, Dulouard, Delaune, Rouger, Charlemagne, Schaffner, Challoux, Daoust, Pohu, etc..., La place de premier sera chère.

Un arrêt d'une heure trente est prévu pour le déjeuner, puis la course des motos 500 cmc. verra son départ à 15 h. 30; près de 20 concurrents y participeront, citons les principaux, l'infatigable champion Georges Monneret, puis Cherrier, Collignon, Faucheraux, Léchelon, Sutra, Marnay, Hersant, Insermini, Jacquier-Bret, Piffaut, Ubinger, Fourcade, Venin, etc... Une sérieuse empoignade aura lieu dans cette dernière course et les premiers seront très près les uns des autres.

Précisons aussi que le meeting sera complété par d'importantes courses de voitures et la neuvième Coupe du Salon Automobile groupera, pour terminer, plus de 24 bolides à 4 roues. La réunion se terminera vers 18 heures, la journée ayant été bien remplie. Souhaitons le beau temps sec et les sportifs parisiens se rendront en foule à Montlhéry, à l'autodrome.

CHAMPIONNAT A MONTREUIL

C'est dimanche prochain, 3 octobre, sur le terrain de Montreuil, que seront disputées les finales du Championnat National de Moto-Cross en catégories 500, 350 et 250 sous l'égide de l'AMS.

Mais au lieu du règlement habituel comportant 3 manches de courte durée, la Fédération a décidé d'adopter la formule internationale prévoyant un long kilométrage en une seule course. Ainsi l'épreuve réservée aux machines de 500 cc. s'étendra sur 64 kms, soit 40 tours de circuit. Celle des 350 cc. comportera 48 kms en 30 tours et celles des 250 cc. 32 kms en 20 tours.

Voici la liste des principaux engagés dans les 3 catégories :

500 cc. : champion actuel Gilbert Brassine.

Qualifiés : Brassine, Théveney, Frantz, Prieur, Barbara, Chuchart, Molinari, René Klym, Charrier, Vouillon, etc...

350 cc. : champion actuel Molinari.

Qualifiés : Chuchart, Robert Klym, Drobecq, Melioli, Chaumette, Hazianis, Godey, Juigné.

250 cc. : champion actuel Michel Bénard.

Qualifiés : Bénard, René Klym, Olivotti, Juigné, Brocherieux, Amédéo, Humbert-jean, etc...

MAISON LACLAU

21, Villa Marguerite - angle du 8 Rue Ernest Renan
ISSY-LES-MOULINEAUX - (100 m. Porte de Versailles)
TOUTES LES GRANDES MARQUES : MOTOBECANE
TERROT, GIMA, GUILLER, GILLET HERSTAL, F.N.,
ROVAL-ENFIELD. - GRAND CHOIX DE SCOOTERS
PENDANT LE SALON, NOS OCCASIONS DISPONIBLES,
REVISEES et GARANTIES. PRIX IMBATTABLES (CREDIT)
Plusieurs MOBYLETTES. - PONEY MOTOBECANE. -
Scooter ARDENT. - Tandem VAP 4. - 125 cc JONGHI lat.
125 cc TERROT culb. ETD. - 125 cc GIMA, bloc AMC 3 vit.
sélec. - 175 cc TERROT 2 t. - 250 cc GILLET-HERSTAL
2 t. - 250 cc TERROT lat. - 250 cc TERROT lat. PUO
350 cc ROYAL ENFIELD Bullet. - 350 cc TERROT culb.
HSSG. - 350 BSA lat. - 350 cc TERROT HLG. - 350 cc
TERROT lat. f. télesc. - 350 cc MOTOBECANE culb. -
350 cc BSA culb. - 500 cc GNOME-RHONE lat. D5. - 500 cc
TERROT side « Impérial ». - 750 cc RENE GILLET. -
Triporteur VALLEE, etc., etc...
PERMIS GRATUIT A TOUT ACHETEUR
ECHANGES - CREDIT SANS INTERETS - REPRISES

Béquille de côté pour 125

Magnat-Debon et Terrot

La plus pratique

La plus rapide à placer

Se pose en moins 1 minute

PRIX IMPORTEUR 1.150 fr.



LA RAPIDE 15

(Brevetée S.G.D.G.)

MAGNAT-DEBON
CONSTRUCTEUR
10, Gal. de Gaulle
Villiers (Seine) T. 70

Vente exclusive aux grossistes

MOTOCYCLISTES !...

HELIOSPORTS est
heureux de vous présen-
ter pour l'automne 1953
son **IMPER'HELIOS**.
Imperméable qui pour la
ville est mieux qu'une
combinaison tout en
ayant les mêmes quali-
tés que l'**HERMETIC-
HELIOS** : solidité, légè-
reté, élégance et étan-
chéité garantie.

Exigez chez votre fournis-
seur le vêtement **HELIOS**,
le seul imperméable par son
tissu triple enduction.
Méfiez-vous des imitations



6, RUE DESAIX

BOUCHAUD

TOUTES REPARATIONS

POUR

D.K.W.

PARIS (15^e)

HARLEY - DAVIDSON

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

Stock pièces détachées — DOR. 49-42

Echange Standard Complet

REALESAGES EMBELLAGES

REPARATIONS

REVISIONS

MATCHLESS

NORTON

Agence pour Paris
ROYAL-ENFIELD

LIVRAISONS ET
SATISFACTION ASSUREES

Pneus AVON

BOUGIES LODGE, BOSCH
REPARATIONS

MARQUES PARFAITES
SPECIALISTE REEL

ARIS

11, r. Labie - Paris-17^e

ETO. 08-66

Metro Argentine - Ternes



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

MARCHANT Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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

N'ATTENDEZ PAS L'ACCIDENT !

ASSUREZ-VOUS

AUX MEILLEURES COMPAGNIES

AUX MEILLEURS PRIX

par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »

12, rue de Cléry, PARIS-2^e - (GUT. : 73-32)



PORTEZ UN CASQUE, VOTRE VIE PEUT EN DEPENDRE !

LES PETITES ANNONCES DE Moto revue

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

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

MOTOS A VENDRE

VEND moto Victoria parfait
état 350 culb. 4 vit. sélect. sac.
cuir 130000 CEN. 21-10.

ZUNDAPP Rus. exc. état 160.
Doguette 1 r H. Ranvier 11^e

PART. v. de conf. MR pet.
mod. mot. Sach. ét. nf. M. CO-
LAS 9 av. Lowendal 7^e.

SIDE Précision ét. nf px int.
RAMEAU 18 r du Hasard,
Versailles (S-O).

MATCHLESS 350 cul. Jonghi
125 2 t. parf. ét. acc. OPE.
62-85 BALTAZAR 9-12h. 2-6h.

ZUNDAPP K500 ét. imp. nx
acc. px intér. MAROSSINI 115
r de Belleville, Paris.

AFFAIRE UNIQUE 350 Jawa
14000 k. nomb. acc. bas prix
Charles 98 av F.Faure Nanterre

SCOOTER Guzzi peu roulé av.
ou ss remorquer Pulgur. TUR-
PO 56 r Gl. Roguet Clichy

STOCK import. de motos d'oc-
casions et à remont. ttes piéc.
détach. Ouvert le dim. du Sa-
lon. RENAUEDEL 40 rue Guy
Mocquet, Malakoff (Seine).

SPECIALISTE Indian, 500
GDA neuves reconstruites et
occas. toutes piéc. détachées.
FELIX 17 r Gassendi, Paris.

URG. part. v. TWN 250 cse
ach. volt. nov. 51 9000 k nbx
acc. 160. vis sam. dim. Ecarnot
52r J.d'Arc StMandé Dau.04-98

Norton 500 s ar. 16H px 110.
Desjardins 11 r de la Maladre-
rie, Aubervilliers (Seine).

125 PEUG. 50 mot. pneus nfs
t. sad avert. 60000. SUF. 49-54

A V. BMW R12 b. état. S'ad.
29 av Motte Picquet 7^e.

LIQUIDATION

100 Motob. et épaves ttes
marq. bas px. Crédit 3
6-9 mois. Alazard 47 av. Clichy
Paris17^e (fond cour côté Ciné.)

EXPOSITION unique de 150
motos sidecars et vélom. d'oc-
casions. Achat, vente, échange
motos et voit. Crédit 6 mois.
Roger SCEAUX 4 rue Beaura-
paire, Pantin, NORD 15-18.

ZUNDAPP K500 plus offrant
s. Bernardet MANSART 02-04

TERROT 500 b. état. GOIF-
TON 23 r Fécamp Paris 12^e

INDIAN 1200 susp. ar. 3 phar.
sac. par. ch. 110000 imp. 1 bis
rue Arnaud, Vanves.

NORTON 16H avec ou sans
side Précision. KLEIM 20 rue
Royale, St Cloud, LEC. 64-74

250 BSA C11SL nov. 1952.
Edouard 4 r Lesage Paris 20^e

PUCH 250 TF 52, tte éq. cse
dép. KLE. 03-44 heur trav.

DKW 125 1950 t. b. ét. Roger
185 bd Brune, Paris.

RENE GILLET 750 avec side
juin 46 pns et batt nfs. 13 bd
de Bercy 12^e DID. 14-05.

ZUNDAPP 600 Préc. TERSI-
NET 33 r Pinel, St Denis

BMW avec side t. b. état ur-
gent. 44 rue Hoche, Pantin.

TERROT 500 cul. 1949 fche
tél. bon état 130. COMBIER
27 av. Guillemain, Asnières.

TWIN Ariel 52 31 bis r de
Solférino, Billancourt, le soir
19 h. et samedi 255.

250 TWN 1950 exc. ét. 150.
Bordères 8 à 18 h. Mol. 73-91

250 BSA 52 C11SL 9000 l'p. ét.
éq. Roussel 15 av. Niel 17^e

MOTOBEC. 125 culb. Z4. ENT
11-96, px. 80. Crédit.

URGENT 175000 BMW R73 pl
ét. casq. et comb. Portejoie 20
r de Lanveur, Lorient.

350 TERROT 53 ét. de neut
250 BSA 4 v. susp. ar c. nve
100 cc Monet Goyon parf. état
100 cc New Map mot. Sachs.

Prix très intéressant.
ST PAUL MOTOS 1 rue de
Rivoli, Paris.

MATCH. 350 G3L téles. imp.
150000. COLLET, Coignières
(S-O) tél. MAN. 80-30.

New-Map 125 AMC 7000 k px
95. RIO Eur. 33-15 Poste 304

Dominator exc. état bas prix
Cornet 12 r de Civry Paris-16^e

350 BSA téles. sélect. mécan.
impec. équip. 120. Bondy 216.

VEND BMW R51 imp. 240000
Gar. Parisien, Lavandou (Var)

125 GNOME RHONE R4 b. ét.
neuf 5000 k. sacoches compt.
pte bagages. DEFOSSEUX 39 r
des Amandiers Paris 20^e.

SIDE Terrot 500 RGAS ens.
d'orig. tr. b. ét. nbx acc. GA-
GNEPAIN 36 av. du Role, Vil-
leneuve le Roi (SO).

BSA M20 500 lat. pns nfs ét.
parf. Crédit poss. RIC. 75-28.

A LIQUIDER

7 Harley 750 lat. selle biplace, à partir de 180.000
 1 Harley 1000 cc culb. comme neuve, équipée 350.000
 1 Harley 1200 lat. selle biplace 250.000
 2 Norton Dominator 1952, une avec sidecar 270.000
 2 BSA Gol. Flash c. nve 285.000
 2 Terrot 350 lat. eq. 39 50.000
 1 Gn. Rhône Major eq. 70.000
 2 Peugeot 175 équip. 90.000
 1 Motob. 500 culb. sél. 120.000
 3 Terrot 500 culb. eq. 52 160.000
 1 auto-mouche Monet Goyon 3 CV comme neuve 75.000
 1 Scooter neuf équipé comp. teur, etc... 85.000
 9 sidecars 1 place, 1 place 1/2 moto et vélomoteur Simard à partir de 25.000
 Crédit 4 - 6 - 9 mois.
MOTO DANTON 14 rue Danton, Levallois Perret (Seine)
PUCH 125 T luxe équipée impeccable 85000. 68 rue Grossperrin, Drancy.

VELOCETTE LE 200 neuve équip. complet p. bagages 260.
REBEYRE LEC. 58-09.

MOTO RECORD met à votre disposition son service de crédit et reprise pour les motos suivantes :

750 BMW R71	245.
750 BMW R73	260
750 BMW R12	130-140-150.
600 BMW R66	270
750 Harley cme neuve	190.
600 Zundapp KS600	180.
750 BMW R75 side	160.
750 Zundapp KS 750 side	145.
500 BSA WM20	100.
500 RGST 52 30000 fr. eq.	155.
350 Triumph allemande	110.
350 AJS cme neuve	140.
350 BSA culbutée	115.
250 BSA suspension	165.
200 DKW RT 200 c. nve	160.
150 TL Puch 1952	135.
175 Gima télesc. 52	125.
Vélomoteurs 125 Guiller	60.
125 René Gillet	60.
125 Motobécane culbuté	75.
Nbx sidecars Précision, René Gillet, BMW, Impérial, etc...	
Voitures 203 Berline et découvrable. Reprise moto.	
MOTO RECORD 151 rue Marcadet Paris 18 ^e . MON. 24-40	
BSA 500 230000 état neuf. ANDRIEUX R., Cuis (Marne) COP. 24-53 heures bur	
DKW 500 NZ garant. 1 an px int. SENECHAL 83 av. Grande Armée Paris 7 ^e	

CI-DESSOUS, liste de motos à vérifier. Pour les clients habitant Paris ou proche banlieue, conditions exceptionnelles : 10.000 fr. de suite, le reste en 3 et 6 mois :

350 DKW NZ	45-70-75.
250 NSU	55-65.
250 DKW	60.
750 BMW R12	90.
250 Victoria	65.
200 NSU 2 temps	45.
200 Zundapp	45.
250 Standard	45-50.
350 NSU culbutée	60.
200 Ardie	45.
800 Gnome side	85.
750 René Gillet side	75.
MOTO RECORD 151 rue Marcadet, Paris 18 ^e . MON. 24-40	
BMW 67/2 18000 k Dabout 4 av. Gal Dodds Paris 12 ^e au.19h.30	
DKW 350 NZ Picardet 11 rue du Bel Air Cachan ap. 19h.30	
HARLEY 750 s. bip. 2 sonnab. sac. p. b. 190. VAU. 15-25	
CEDE arrhes 500 BSA A7 liv. fin 53. DURANT 37 r Valenciennes, Calais, tél. 488.	

ROYAL Bullet cross 53 280000
 Triumph 350 cross 70000
 Butteau, Bailleur-le-Pin (E.L)

BMW R5 side Préc. Périnel 17 rue Pierre Dupont Suresnes
ZUNDAPP KS 600 side Stoye le tout orig. abs. imp. 270. photo sur dem. DAMOUR 88 av. Rép. Montrouge Obs. 12-45
 650 BSA 1000 k état neuf t. b. équipée. COP. 37-20.

G.R. CV2 side canad. imp 130. Barreau 4 av. Liberté Draveil
TRIUMPH Hérisson 250 très bon état prix 130.000. GAS-SEAU Michel, Suré (Orne).

SUPER-CREDIT MEME AVEC 5.000 1^{er} versement NOS OCCASIONS

Gn. Rh. f. tél.	75000
Terrot culb. 4 vit. sél.	78000
Peug. 3 vit.	78000
Motob. culb. sus. ar. f. t.	110.
Peugeot 4 v. s. ar. f. t.	115.
175	
Peug. 4 v. f. t. sus. ar.	120000
250	
Monet 4 vit. sélect.	90000
350	
Peugeot bloc moteur	85000
Magnat Debon culb. imp.	100.
Terrot 4 vit. sél.	100.
500	
Monet culb. 4 vit. sél.	120.
650	
Triumph twin 4 vit.	160000

SELECTIONNEES
 250
 BSA 3 vit. f. tél.
 Jawa 4 v. f. tél. sus. ar.

500
 BSA A7 comme neuve
 Roy. Enfield tél. sus. balanç.
 BSA B34 toute alu.

650
 BMW R66 sus. ar. f. tél.
 BSA Golden Flash

NOS SIDECARS
 500 Motobéc. sup. cul.
 500 Royal Enfield f. tél.
 500 Terrot sus. ar. f. té. Préc.
 Zundapp KS 600 cmc. side
 Sides solo depuis 25000

NOS SCOOTERS
 Vespa équipé roue secours
 Bernardet tout équipé
 Guzzi Galletto roue secours
 Bernardet 250 bel état

NOS VOITURES
 Citroën 10 CV c. int.
 Renault 4 cv cond. int. 4 pl.
 Dyna 3 CV fourgonnette, ferai joli break
 BMW décapotable 4 places
 203 cond. int. toit ouvrant
 Vend ou échange contre moto.
 Versement comptant à volonté le solde 6-9-12 mois. - Demandez la liste complète contre 50 frs timbres - DELAIRE 4 imp. Gaité. DAN. 55-43

ENEZ VISITER : EXPOSITION B.S.A. NEUVES DISPONIBLES

MOTOB. 175 8000 k ét. nf tt eq. garant. Crédit. Ric. 75-28
TERROT 125 EP parf. état. nbx acc. 85000. DAGOREAU 44 rue Laugier CAR. 55-88.
D45 t. b. ét. à débattre 34 r Bapst Asnières GRE. 08-93.
BERNARDET C50 accu r. de secours avert. état parf. 90. Moureau 3 r du Ch. de Fer Villeneuve St Georges (S-O).

BSA 650 impec selle double. Dransart 7 r Abel Paris 12^e

MOTO side Motoconfort 120 m. Dallay 48 b Sénard St Cloud
 BSA 650, 500 Ariel 53 A7 500 Cateil 17 rue Carnot, Montrouge
PEUGEOT 350 P112 lat. px int. Godgrand 7im. Ronce Mén 1054
NORTON 600 side Impér. imp 190000. Cola 7 r Pache 11^e.

NOS LIQUIDONS
 Crédit avec 15.000 comptant, le solde en 6 ou 9 mois.
 Indian 500 scout. dep. 69.000
 Monet 500 dern. modèle 75.000
 Gnome Rhône 800 dep. 69.000
 Monet 250 lat 48 45.000
 Monet 350 4 vit. sélect. 75.000
 Peugeot 350, 500 dep. 69.000
 Terrot 350, 500 depuis 45.000
 R. Gillet 750 4 vit. 75.000
 Norton 550 16 H, BSA 500.
 Royal Enfield 350 culb impec.
 Harley 750 selle bipièce et 50 motos diverses.
 Cadres divers avec papier, Sidecars, châssis, carrosseries, moteurs, roues, fourches, etc.
FAURIE 8 av. St Ouen Paris M^e La Fourche (dans la cour)

TRIUMPH 650 NEUVES DISPONIBLES DE SUITE ET A CREDIT OCCASIONS SENSATIONNELLES VENTE A CREDIT REPRISE ECHANGE

25 MACHINES ANGLAISES RECENTES

TRIUMPH — B.S.A. ARIEL - SUNBEAM
 Terrot 350 40000
 Motobécane 175 culb. 80000
 DS Malterre 125 80000
 Motobécane 175 25000

PEROTTI DAU. 29-28
 16, rue de la Prévoyance, Vincennes (Seine).

BSA 250 nov. 51 eq. 190000.
 Gautier 57 r Gutenberg 15^e
 250 PUCH équip. impec. 160.
 40 av. de la Pte d'Asnières 17^e

SIDE 750 R Gillet 4 v. acc. r. sec. parf. ét. px int. Jardry 5 r Guy Mocquet Malakoff.

MOTOB. 125 lat. dern. mod. 75000 gar. Crédit. Ric. 75-28
 650 TRIUMPH août 53 rodage de 9 à 12 h., 15-19 h. Per.60-98
 500 TRIUMPH 51 impec. 260
 Repr. André 68 r Dulong 17^e

500 R. ENFIELD 49 impec. 155.
 47 r Déguingand, Levallois.

15 à 20 % Rabais sur motos Neuves 1952-53 Défraichies

NEUVES 1952-53 Défraichies... soldées avec garant. 6 mois marques divers. Créd. 12 mois 214 fg St Denis Paris Nor.43-92

MATCH. 350 G3L téles. mot. sp. 800 k pn. nf 125000 Leroy 60 imp. de la Guette, Chelles

PUCH 125 TT impec. px int. Mutz 14 r G. Cavaignac 11^e.

LAMBRETTA 4500 kms cause livr. voiture TRI. 65-54

125 JONGHI 2 t ex. ét. vis. sam. 90 r de l'Ourcq Paris 19^e

TERROT 4 cv pns nfs t. sad sac. parf. ét. 75000 19 r de Boulainvilliers 16^e.

NSU 350 cul. 4 vit. Bergeon 61 r Ch. Schmid Saint Ouen

BSA A7 260. Repr. crédit. Leclerc 56 r Marx Dormoy 18^e.

VESPA 51 9000 k exc état ent. révisé nombr. acces. prix int. 17-20 h. GOB. 54-96.

4 CV sp. Danvignes arb. à c. en t. px 170 VOL. 42-18.

ARIEL 350 culb. à rodér 100. Leclerc 56 r Marx Dormoy 18^e

PUCH 250, 51, vis. PAGES 26 av. Carnot, Sartrouville.

500 TERROT lat. side break 1 pl. 1/2 pf. p. camping nbx ac. b. px. CALAIS 40 r Durantin Paris, sam. dim.

DKW NZ parfait état 140. Victoria 250 4 vitesses 110. DKW RT+100 état neuf 70. Bouchaud 6 rue Desaix Paris

TRIV. T100 51 uniq. sus AR arti. ph. capo. p. rou. 310. 175 Motobéc. nve 105. Fantuz rue Aviation, Villepinte (SO)

ROYAL 500 twin 15000 k px 295. 10 r Flodoard, Epernay.

DKW 350 NZ susp. ar. eq. 140. Riviani 25 r Petits Hôtels.

BSA B31 imp. tte eq. an. 51 220000 Julien 1 rue Maurice Bernard, Drancy, Seine, sa di.
 BSA 250 ét. nf juin 52 px 180. 13 r Penthievre Anj. 32-62
JAWA 115. LEROUX 21 rue Garibaldi, Drancy.

GUILLER 125 (AMC) 4 vit tt eq. garant. Crédit. Ric. 75-28

PRIX RECORD

1/3 cpt solde en 9 mois
 Royal Enfield 50, side Impér.
 Jawa 350 cc 52, 2 cyl. 190.
 Terrot 500 culb. 53 neuve 225.
 BMW 750 cc R12 195.
 Norton 16 H parf. état 120.
 Peugeot 250 culb. 48 125.
 Guiller sport 52, 3000 k. 160.
 Terrot 125 culb. 52 95.
 Terrot 125 culb. 50 80.
 Peugeot 150 cc 1951 80.
 Jonghi 125 cc 51 70.
 Motobéc 125 cc 52 c. nve 90.
 Gnome Rhône 125 cc 51 90.
 MR mot. Ydral 1953 95.
 Terrot 500 cc 48 culb. side 185.
 Gnome Rhône 500 sidecar 150.
 Motobéc. 500 cc side dep. 95.
 R. Gillet 500 cc side dept. 90.
 R. Gillet 750 cc 90.
 FN 350 cc sidecar 65.
 M. Goyon 350 sidecar 75.
 FN 500 cc M90 70.
 NSU 200 cc pf. ét. 75.
 Dollar 350 culb 65.
 et 50 motos et sides à bs prix

NOS VOITURES

Frégate 18000 k modif. 53
 Aronde 52, 20000 kms
 Simca-8 49 habill. 1200
 11 CV Citr. roadster large
 Reprise de toutes motos. Ouvert ts les jours de 9 à 20 h.
AUDEGEAN 10 r. Apennins-17^e

250 NSU spéciale cross s. tél. oscil. cme nve Méznarie 6 r du Tir, Corbeil (SO).

MOT. boîte 350 BSA Star. Derossi. Florida 98 r Courcelles

176 TC4 parf. ét. eq. 10000 k 10000 urg Bertrand r Achille Lez, Champagne s/Seine (SM)

BSA 500 s. twin A7 excel. état équipée 280000. FAGOT 111 r de Paris, Pantin.

DKW NZ 43 s. ar Vista. Louvet 16 r Soyer, Neuilly.

JAWA 350 fin 52 Dasset 67 bd Sénard St Cloud LON. 14-17
 V. Velosolex t. b. ét. tél. LIT. 43-10 tous les matins

250 PUCH jaune à emmener 500 Triumph twin 1948
 500 Triumph T100 nve dis.
 750 BMW R73 toute beauté.
 Repr. de ttes motos comptant Hurni 38 r Saussure Parits 17^e

UN LOT DE MOTOS

scooters, vélomot. sidecars ts cylindr. à crédit ss formalit. av 20000 cpt. GIL 105 rue des Poissonniers, Paris.

250 EXCELSIOR Manx ACT état impec mot. nf px 160. VIAL 49 rue Verte, Tours.

V. moteur 125 Motob. D45 40000 tél. Gra. 38-18 ap 19 h

Monet-Goyon 100 cc année 51 impeccable 45000 fr. Crédit 18 h. Podevin 14 r du Val D'Osne, St Maurice.

A VDRE Harley Davidson 750 cc b. ét. Px 120000. MARTEL 37 av. Daumesnil Paris 12^e

MATCHLESS 500 twin G9 excel. état 310. Ecr. BERTRAN 9 rue Alfred Laurent, à Boulogne (Seine)

500 INDIAN luxe px int. vis. apr 19 h. PASSELAIGNE 22 r Jemmapes, Houilles (SO).

BSA 250 C11 7000 k 190. Baud 31 r Esquirol 13^e, dimanche

TERROT 500 G 52 cme nve pn. nf. nbx acc. klax. rte feu clig. AUCHER TAI 57-06

New-Map 4 v. 10000 k 50000 R. Marion LAB 79-60 h. ouvr

VINCENT Black Shadow dern mod nve eq. luxe vend ou échange. Vidal Marcel 14 av. des Pupilles, Aurillac (Cantal)

BSA Gold Flash beige 52 eq. ALLIE 12 rue M. Berthelot, Montrouge POR. 20-23 h. bur.

JAWA 350 impec. eq SEBAH 14 r Laugier MAC. 36-34

ZUNDAPP KS 500 parf. état av. ac. Cambré 14 r des Ecoles Champagne s/Seine (S.-et-M.)

ECHANGES

4 CV sport 52 état neuf ctre 2 cyl. angl. allem. même état Rohmer 5 Cité Falguière 15^e

ARONDE c. i 52 Dyna cabriol. Junior et fourgonnette toutes garant. 3 mois ctre moto. Leclerc 56 rue Marx Dormoy 18^e

ECH. toutes motos contre la voit. de votre choix. Roger SCEAUX 4 r Beaurepaire, Pantin. NOR. 15-18.

6 C. Fiat 2 p. 4 v. 140 ou c. moto. Lucien 34 J. Hornet, Bagnolet (S.).

REFUS permis Guzzi nf 2000 k. 3 mois gar. ctre 125 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. 1.555 Moto-Revue

ON DESIRE ACHETER

VENDEZ rapidement. votre moto Moto Clignancourt 88 rue des Rosiers, Saint Ouen

PART. ach. 4 ou 5 cv 4 v sél. fiche tél Barré Gaston 58 Gde Rue, Htes Rivières (Ardennes)

ACH. 350 cul. Victoria bloc mot. 4 v. sél. état indifférent. COUARD, Chasselay (Rhône)

Ach. side 1pl.1/2 att rot. Malingrey 1 r Guyot Provens S-M

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

Achète comptant

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

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

ACHETE comptant vélomoteurs scooters, motos récentes. Faurie 8 av. de St Ouen Paris

VOITURES A VENDRE

UN LOT de voitures de toutes marques. Cabriolet, C I. et sport. Accept. reprise de motos et vélomoteurs récents. 85 rue Julien Lacroix 20^e. Ouv. dimanche jusqu'à midi.

Peugeot 201, 1re main garant. Peugeot 203, découvrable 1951 Reprise motos récentes Hurni 38 r Saussure Paris 17^e

4 CV 1949 luxe peint neuve impec. 255 BLANC 7 rue Prof. Louis Renault 13^e.

Part. v. 6 cv Fiat décap. Toulret 42 r Gambon, Bourges Cher

TRI-SCOOTER Poinard mot. AMC 3 pl s/p. 1000 k a vendre bs px cse dép. colonies 54 rue Etienne Dolet Cachan (Seine) ALE. 34-41.

CITROEN déc 9 cv rep motos Alazard 47 av. Clichy Paris 17^e

ARONDE, Vedette, Renault 4 CV Repr. moto. Crédit 1 an. Faurie, 8 av. St Ouen Paris

DIVERS

V. mach. à écr. 9000. Concierge 44 av. Neuilly, Neuilly/Seine.

Moteurs AMC 3 vit. nf et occ. Lefranc 54 r Et. Dolet, Cachan (Seine) ALE. 34-41.

EMPLOIS

GERANT libre demandé 3 gdes marques Porte Est Paris Atelier 2 piéc. cour. Redevance modérée, référ. morale et mécan. exig. Ecr. Moto-Revue 1155

MARCEL LAURENT demande très bons mécaniciens Vespa, Motos Velosolex, etc... Se présenter 153 rue V.-Couturier Alfortville, muni de sér. référ.

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

FONDS DE COMMERCE

MOTO. Très belle aff. proche banlieue. Concessionn. grdes marques. Atel. occupe 4 ouvriers. DECOBERT, 4 rue 4-Septembre, RIC. 20-06.

MOTOS Scooters, Vélos. Ag. direct g. marques, centre ville S et M. Mag. atelier, app. 5 p., aff. except. CORBIN 11 rue Ruhmkorff, Paris 17^e.

Certitude

REVIL

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

ACCESSOIRES SÉLECTIONNÉS
ÉQUIPEMENTS - VÊTEMENTS
SPÉCIAUX POUR MOTOCYCLISTES

PRIX LES PLUS ÉTUDIÉS

SPECIAL IMPERMEABLE
COVERLEGS
tenue de ville impeccable,
protection absolue.
SYSTEME BREVETE 12.970

un des exemples de la semaine

le seul spécialiste depuis 20 ans.

E^s REVIL
82, Av. des Ternes - 225, Bd. PEREIRE
PARIS - ETO. 15-53

membres de club faites-vous connaître !

MANUFACTURE DE VÊTEMENTS 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



Agents TERROT et MAGNAT-DEBON, possesseurs de 100-125-350 et 500 cmc.

Voici une application qui doit vous intéresser : « Le Stabilisateur de Fourche ». Fabriqué et conçu spécialement pour les machines de la marque, il donne une tenue de route incomparable et se pose rapidement chez tous les agents et réparateurs. Modèles pour M4TD - M4TM - M3T - HCTL - RGST. Cette fabrication brevetée et usinée en série est vendue par les

Ets TOMASELLI
8, rue Barla - NICE

Echantillonnage et renseignements sur demande
Brevet n° 5227



Centre de récupération et d'usinage de pièces détachées

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

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

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

AGENCE OFFICIELLE

TERROT

AVENUE FOCH — DIJON

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
POUR TOUTES CYLINDREES

MOTO - CEINTURES
INDISPENSABLE
POUR VOTRE SANTÉ

FRANCE-ELEGANCE
Fabricant, 20 bis, rue des Jumeaux - TOULOUSE
SUR DEMANDE INDICATION DU FOURNISSEUR



VAP

Toute la pièce détachée en stock.
Livraison à lettre lue.
Remises aux Agents et Stations-Service.

Echange standard moteurs

Conseils techniques par mécaniciens spécialistes.

MANCEAU
5, rue de Vouillé, 5
PARIS-15^e - VAU. 57-57

L. JEANNIN
Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932
VENTE — ECHANGE — REPARATIONS
Représentant de toutes marques Françaises et des motos JAWA, OGAR (Station-Service)
11, Avenue de la Porte de la Plaine — PARIS (15^e)
Métro : Porte de Versailles Tél. : LEC. 80-62

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

MEILLEURS PRIX ET QUALITE
— RAPIDITE DE LIVRAISON —

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

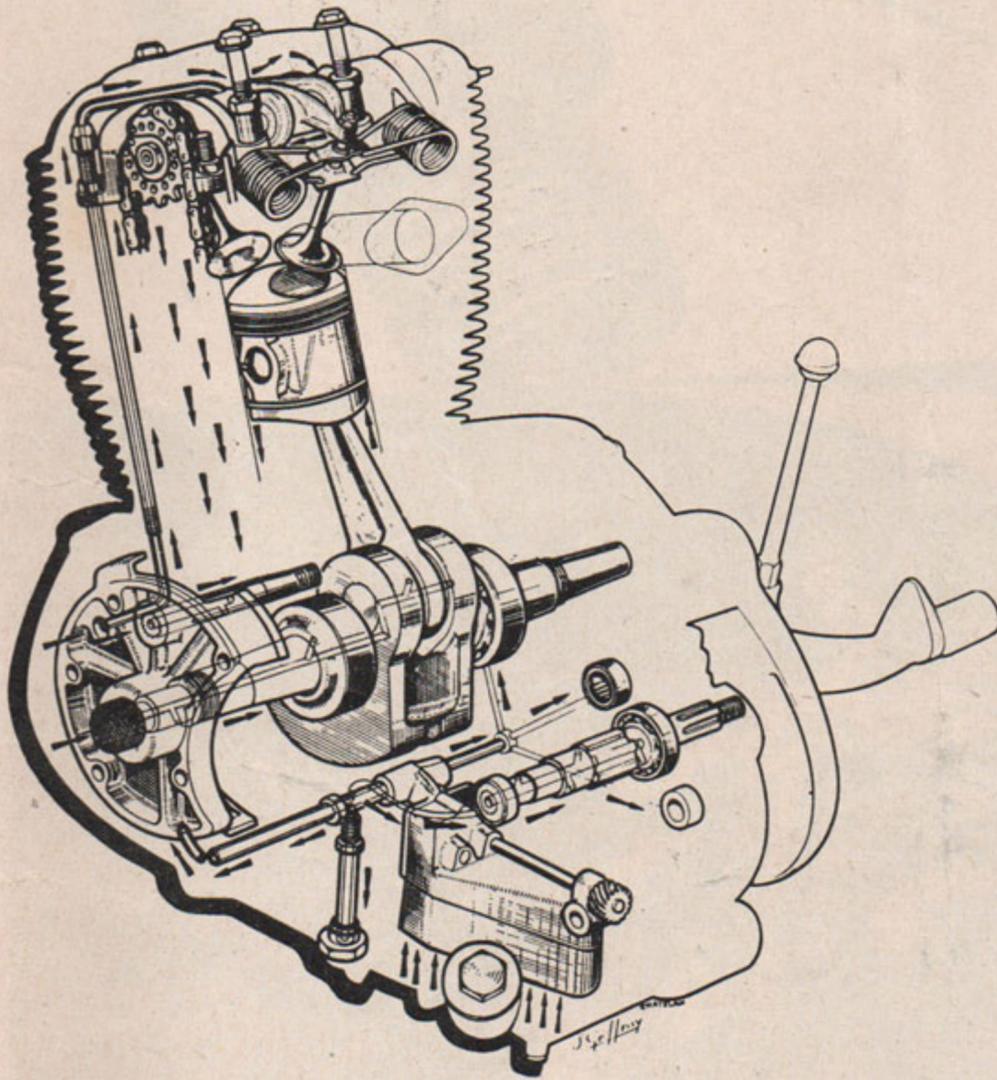
PANTIN - SCOOTER
173, rue de Paris - PANTIN
Livraison immédiate - CREDIT 6-9-12-15 MOIS
PIECES DETACHEES
ACCESSOIRES - REPARATIONS



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

En tête du Progrès!

Le nouveau moteur **AMC**



**ARBRE A CAME
EN TÊTE
SOUPAPES A ÉPINGLES
REPRÉSENTE
UNE RÉALISATION
FRANÇAISE
DE CLASSE
INTERNATIONALE**

**LES CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS ET ÉTRANGERS
S'ACCORDENT
POUR RECOMMANDER
les huiles LABO**

AMC

**recommande
exclusivement
l'emploi**

des huiles LABO



Le Spécialiste N°1 de la bougie «moto»
FLOQUET
VOUS PERMET D'ÉQUIPER À COUP SÛR VOTRE
MOTO, CYCLOMOTEUR, SCOOTER
Dès maintenant, exigez de votre fournisseur
La Bougie **FLOQUET**
C'est votre meilleure garantie



TROY

FLOQUET

la bougie dynamique