

Moto revue

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

40 frs

2^e COMPTE-RENDU
DU SALON



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

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

Est-ce la première conquête du nouveau scooter MORS-SPEED ?

MOTEURS

PALMARES

YDRAL

1953

1^{er} AGACHE Course Côte Lapize

1^{er} AGACHE Circuit Vitesse de Provins

1^{er} T A N O
et
2^{me} DELAUNE

BOLD'OR 1953

1^{er} TIERS Circuit Vitesse de Charleville

1^{er} AGACHE Course de Côte d'Escalles

RAPIDES ET SOLIDES


ils équipent en grande série

SCOOTERS - VELOMOTEURS - MOTOS
VOITURETTES - TRI-UTILITAIRES

MOTEURS YDRAL

83, Rue Carnot — SURESNES — LON 31-50

Pas de Stand au Salon - Mais présents sur tous les Stands

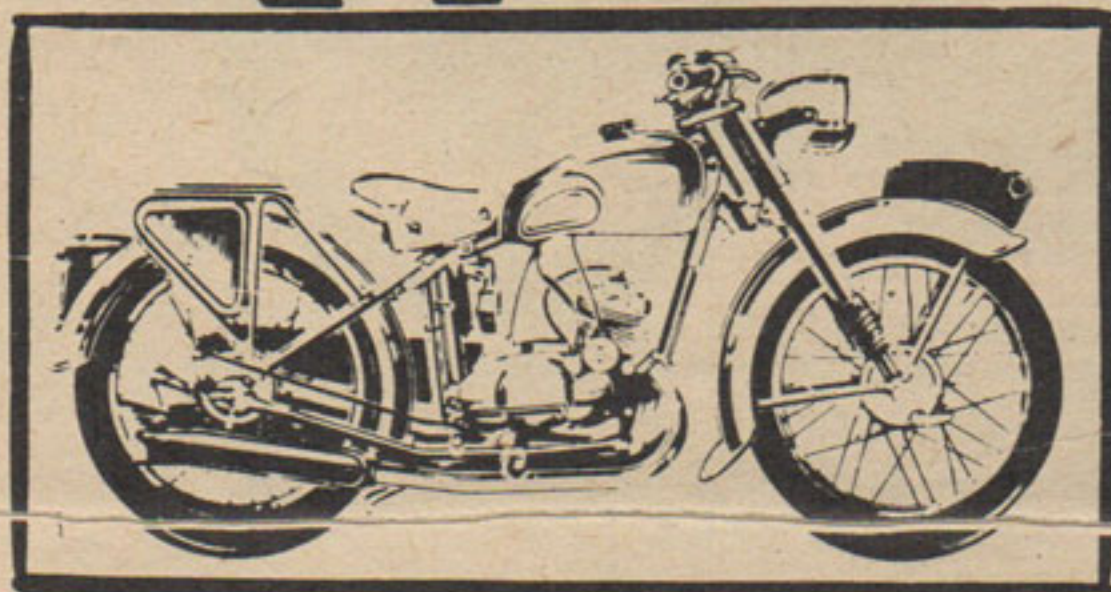


NEW MAP

*La marque
la plus soucieuse de sa
réputation commerciale*

NE MONTE QUE DES MOTEURS
DE QUALITÉ ÉPROUVÉE
AMC - SACHS - YDRAL

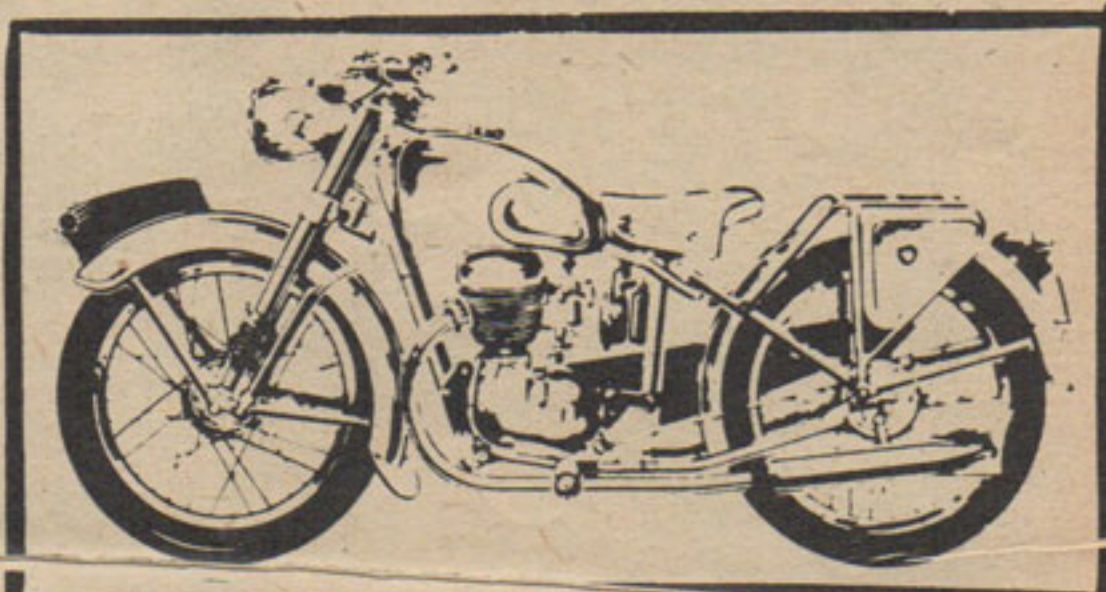
NEW-MAP = QUALITÉ TOTALE



Type LK 127. - Bloc moteur YDRA, 125 cc. 4 vitesses. Sélecteur au pied. Fourche télescopique ou emboutie. Selle suspendue. Pneus 600 x 65. Prix 114.500 francs.

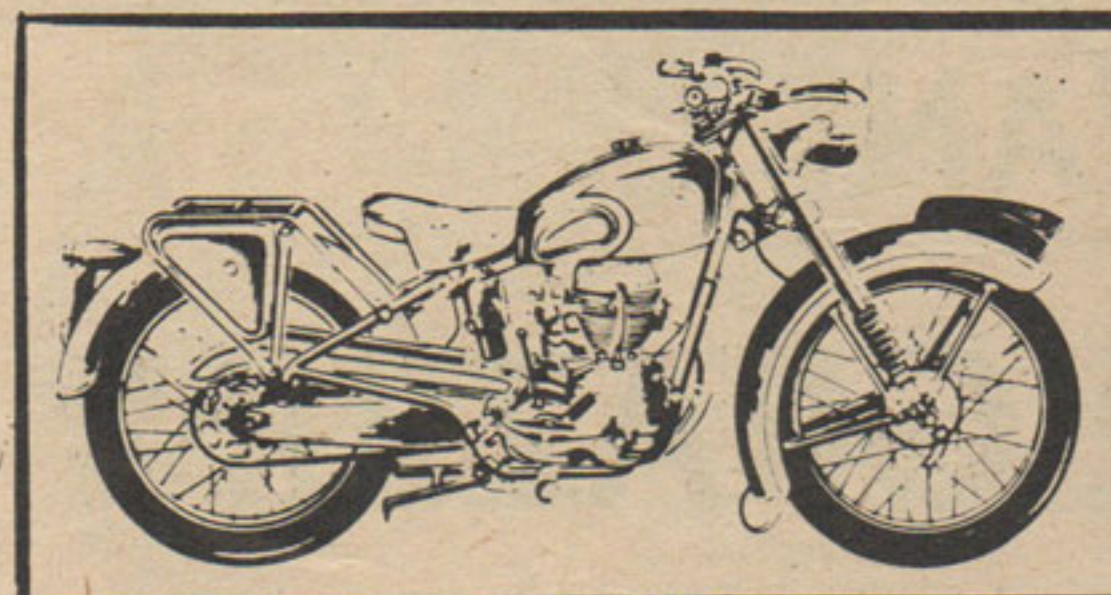
Modèles Type LK 128 - 125 cc. YDRAL - grand luxe.
dérivés - FSK 151 - 150 cc. SACHS - grand luxe.
- LK 177 - 175 cc. YDRAL - grand luxe.

*Les modèles
standard
125 et 175 cc.*



Type C4T 136. - Bloc moteur AMC 125 cc. 3 vitesses à main. Fourche télescopique ou emboutie. Selle suspendue. Pneus 600 x 65. Prix 124.500 francs.

Modèles Type C4 T 137 - 125 cc. AMC - Sélecteur au pied.
dérivés - C 176 - 175 cc. AMC - Sélecteur au pied



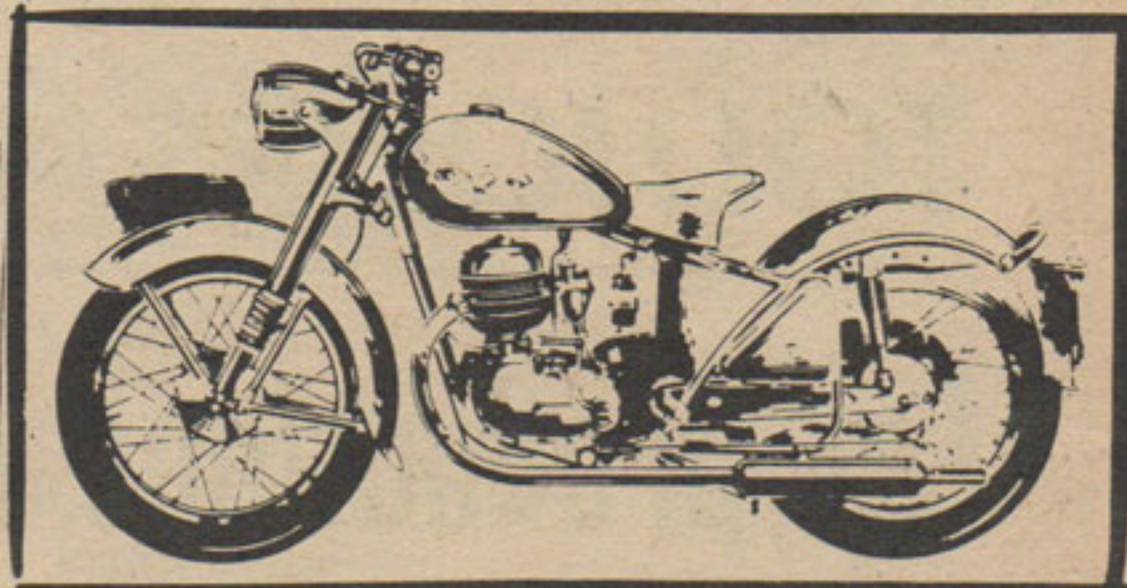
Type C4T 134. - Bloc moteur AMC 125 cc. 4 temps 4 vitesses. Sélecteur au pied. Fourche télescopique. Selle suspendue. Suspension AR NEW-MAP. Pneus 25 x 3. Prix 149.500 francs.

SÉRIE

16000"

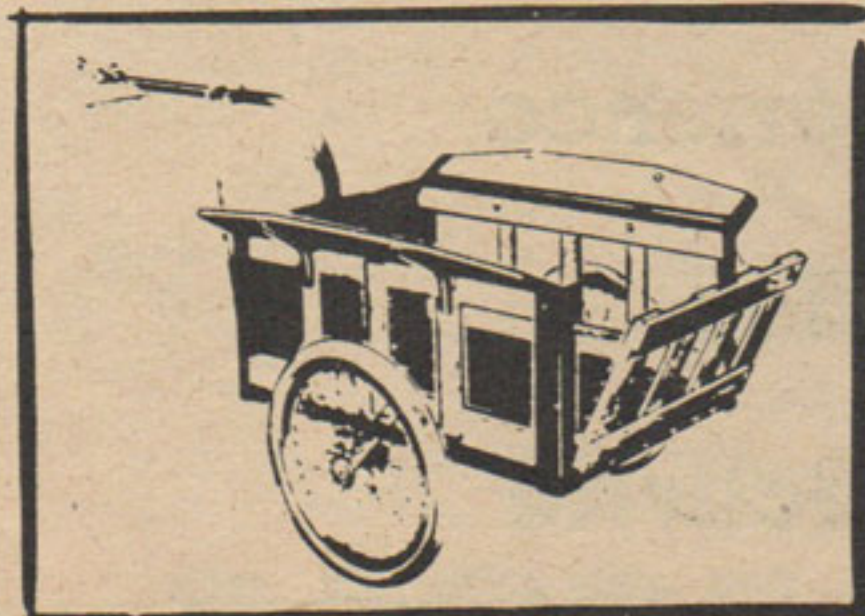
Type C 175. - Même modèle avec bloc moteur AMC 175 cc. 4 temps 4 vitesses. Sélecteur au pied. Prix 169.500 francs.

*Les modèles
grand luxe
125 et 175 cc.*



Série "LEADER". - Cadre spécial NEW-MAP à fourche télescopique et suspension AR oscillante et télescopique réglable. Type superprotégée. Trois modèles avec :

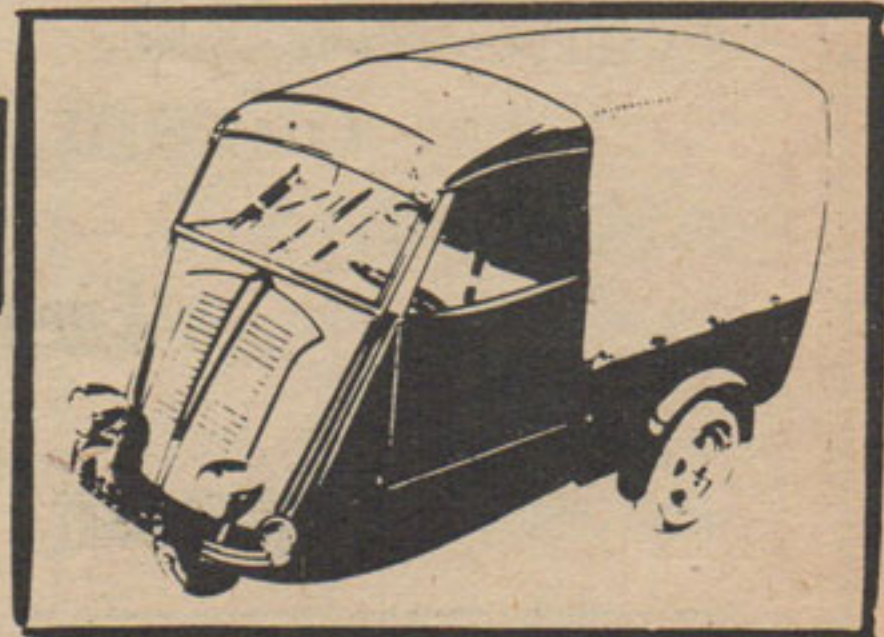
- 1) Bloc moteur AMC 125 cc. à culbuteurs - 4 temps - 4 vitesses par sélecteur au pied
- 2) Bloc moteur AMC 175 cc. à culbuteurs - 4 temps - 4 vitesses par sélecteur au pied
- 3) Bloc moteur SACHS 175 cc. - 2 temps - 4 vitesses par sélecteur au pied.



Les engins utilitaires

TRI "SOLYTO". - "Le champion des véhicules utilitaires" sans permis de conduire, charge utile 200 kgs, 4 litres aux 100 km, 50 km. à l'heure, contenance 1 m³ 189, décapotable pour l'été, fermé pour l'hiver.

REMORQUE vélo, vélo-moteur, moto ou à main. Pneus gonflés 400 A ou bandages, double suspension, toutes pièces détachées interchangeables



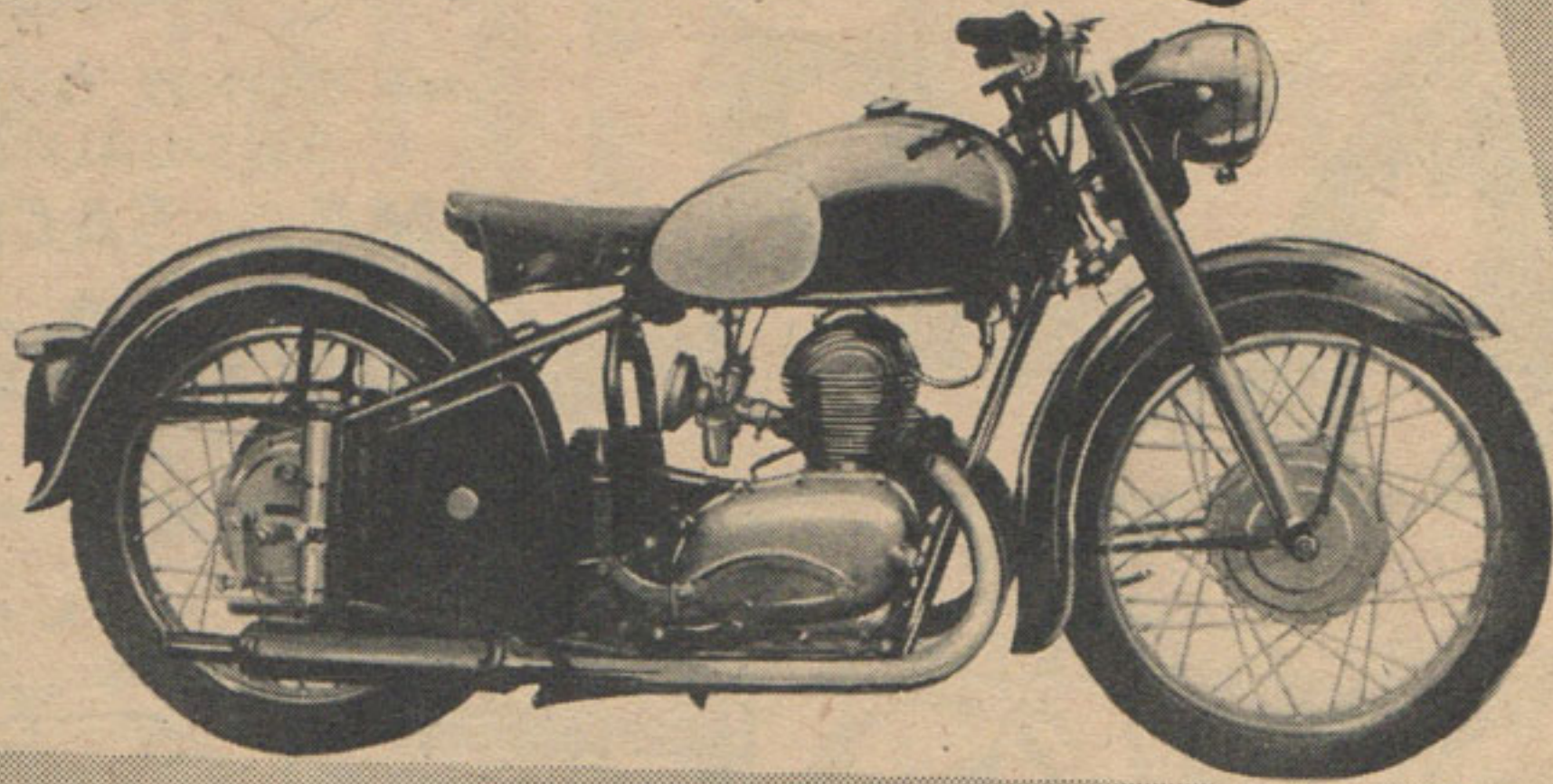
Demandez le catalogue détaillé à : Motocyclettes NEW-MAP, 124, Avenue Lacassagne - LYON

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

250^{cc}
deux temps

Langhi

Bloc moteur 2 temps — Double échappement — 4 vitesses — Sélecteur au pied — Verrouillage des vitesses par billes (système breveté) — Embrayage dans l'huile à disques multiples — Allumage et éclairage par batterie — Cadre double berceau — Fourche télescopique — Suspension AR coulissante — Moyeux à broche — Réservoir de 18 litres — Compteur dans le phare — Contact à clé — Pneus de 25 X 3.



85, rue Saint-Denis
LA COURNEUVE
(Seine)

La moto sans histoires

PUB INDUSTRIE

TOUJOURS EN AVANT !...

les productions des **ETS GRAZZINI**

EN FOURCHES TÉLESCOPIQUES
ET SUSPENSIONS ARRIÈRES
offrent, par leur longue expérience,

**les meilleures garanties
pour le Confort et la Sécurité**

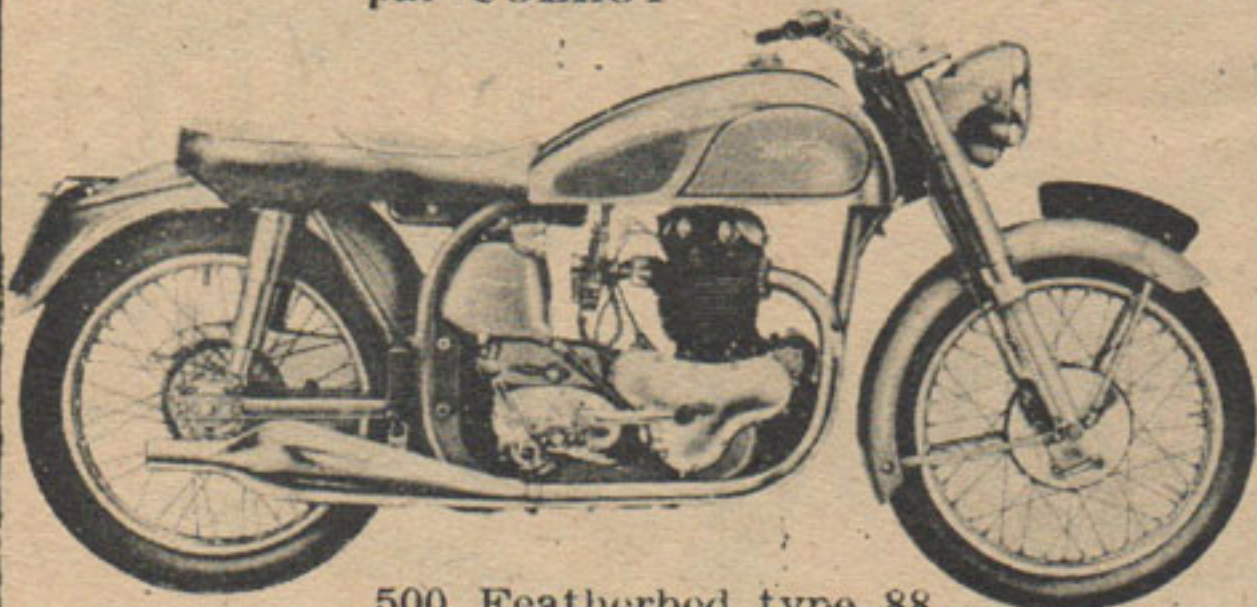
Téléphone :
ROquette 17-03

GRAZZINI
Constructeur

5-7, Rue Neuve-Popincourt
PARIS - XI^e

Commandez maintenant
votre **Norton** 1953
nouvelle

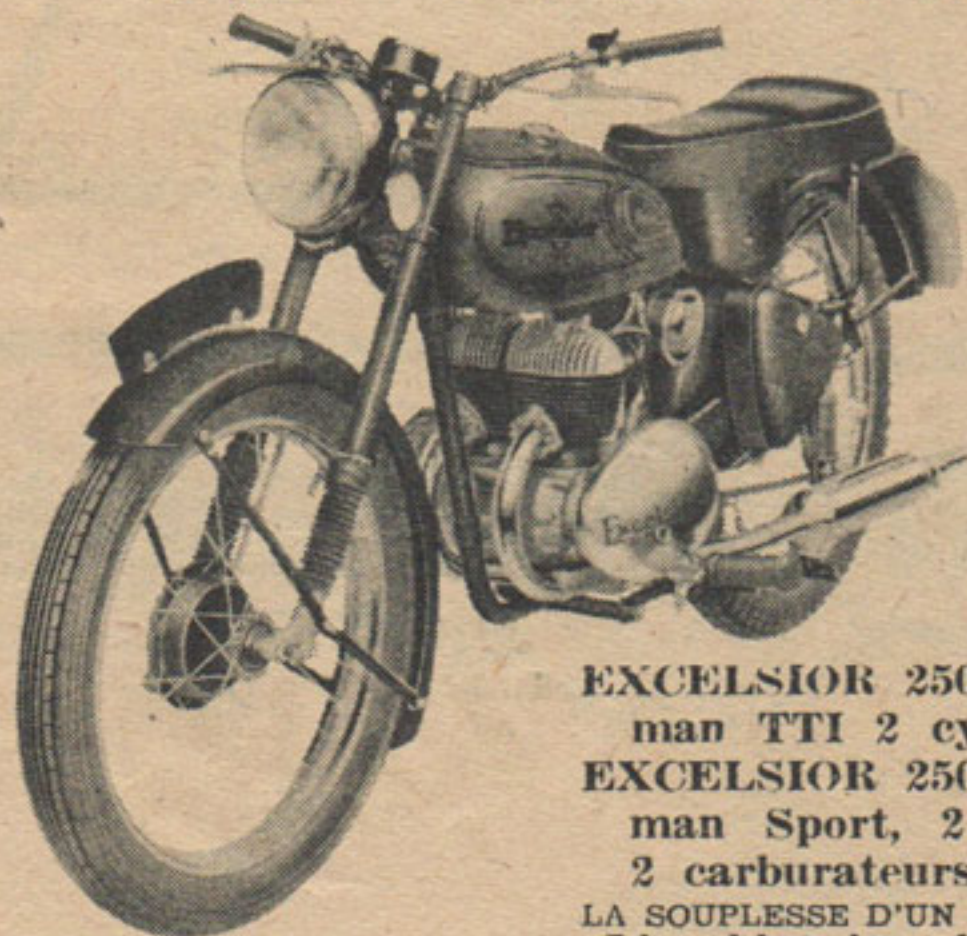
Gagnante de 29 Tourist Trophy
5 Bol d'Or (24 h. d'endurance) à 107 kmh. de
moyenne - 2.573 kms. Record absolu autos-motos
par G. LEFEVRE
et Championnat de France 1952 (catégorie 500 cc.)
par COLLOT



500 Featherbed type 88

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

◆ CREDIT à 6, 9 et 12 MOIS ◆



Excelsior
250 cmc.
Sport

EXCELSIOR 250 cc. Talis-
man TTI 2 cylindres.

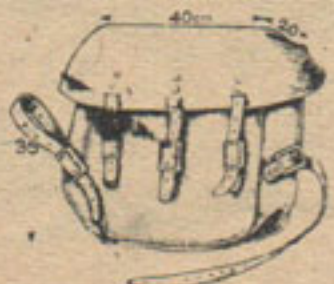
EXCELSIOR 250 cc. Talis-
man Sport, 2 cylindres,
2 carburateurs.

LA SOUPLESE D'UN 4 CYLINDRES
Livrables immédiatement

VOIR NOS OCCASIONS

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

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



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

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

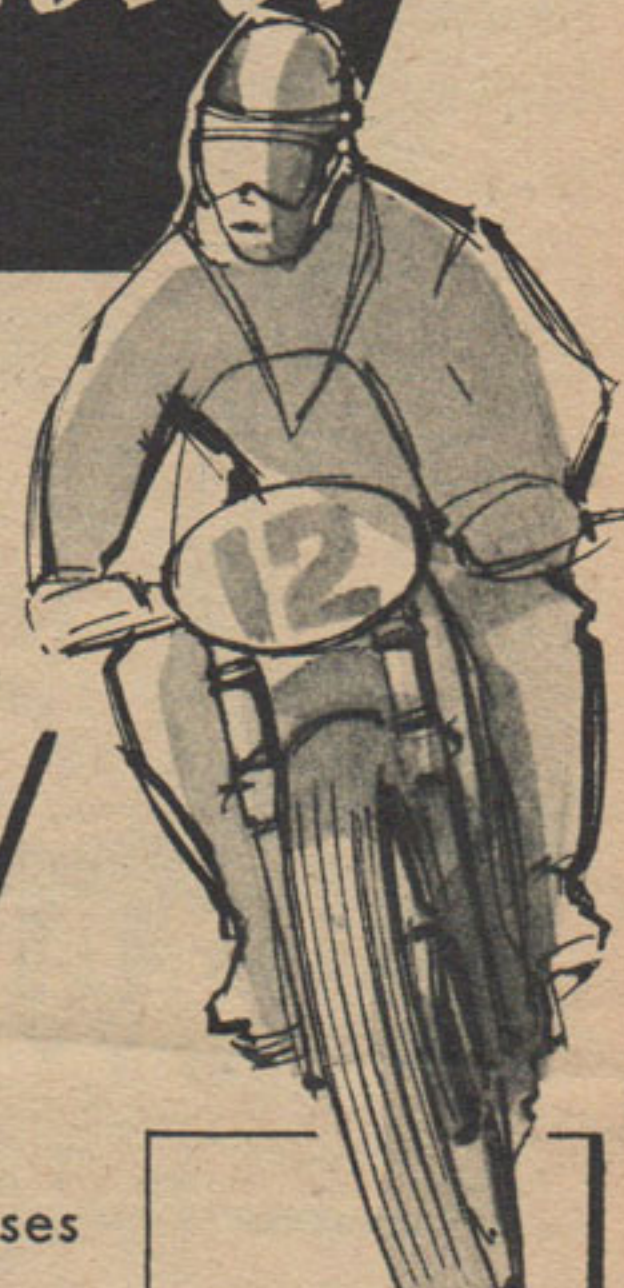
GARREAU

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

G. Monneret

PROPAG M 10

*Lance sa
campagne
d'hiver!*



demandez-lui la liste de ses
MACHINES NEUVES

Soldées

**MOTOCYCLETES • VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS**

et de ses occasions

LIVRAISON PARIS OU PROVINCE
(SANS SUPPLÉMENT)

N'oubliez pas de
vous procurer
LA COMBINAISON
MONNERET
la seule en tissu
imperméable
garanti BOUSSAC
Une révélation

Et si vous désirez un vélomoteur ou une moto

A. J. S. - GILERA - RUMI

G. MONNERET, AGENT EXCLUSIF DES 3 CÉLÈBRES MARQUES
vous fournira l'une de ces machines

*Credit
15 mois*



3 magasins

106, Avenue Aristide Briand
MONTROUGE

7 & 9, Bd. Beaumarchais, Paris-11°
53, Bd. Gouvion St-Cyr, Paris-17°

**1 atelier
ultra-moderne**
3, Rue Aristide-Briand, Vanves

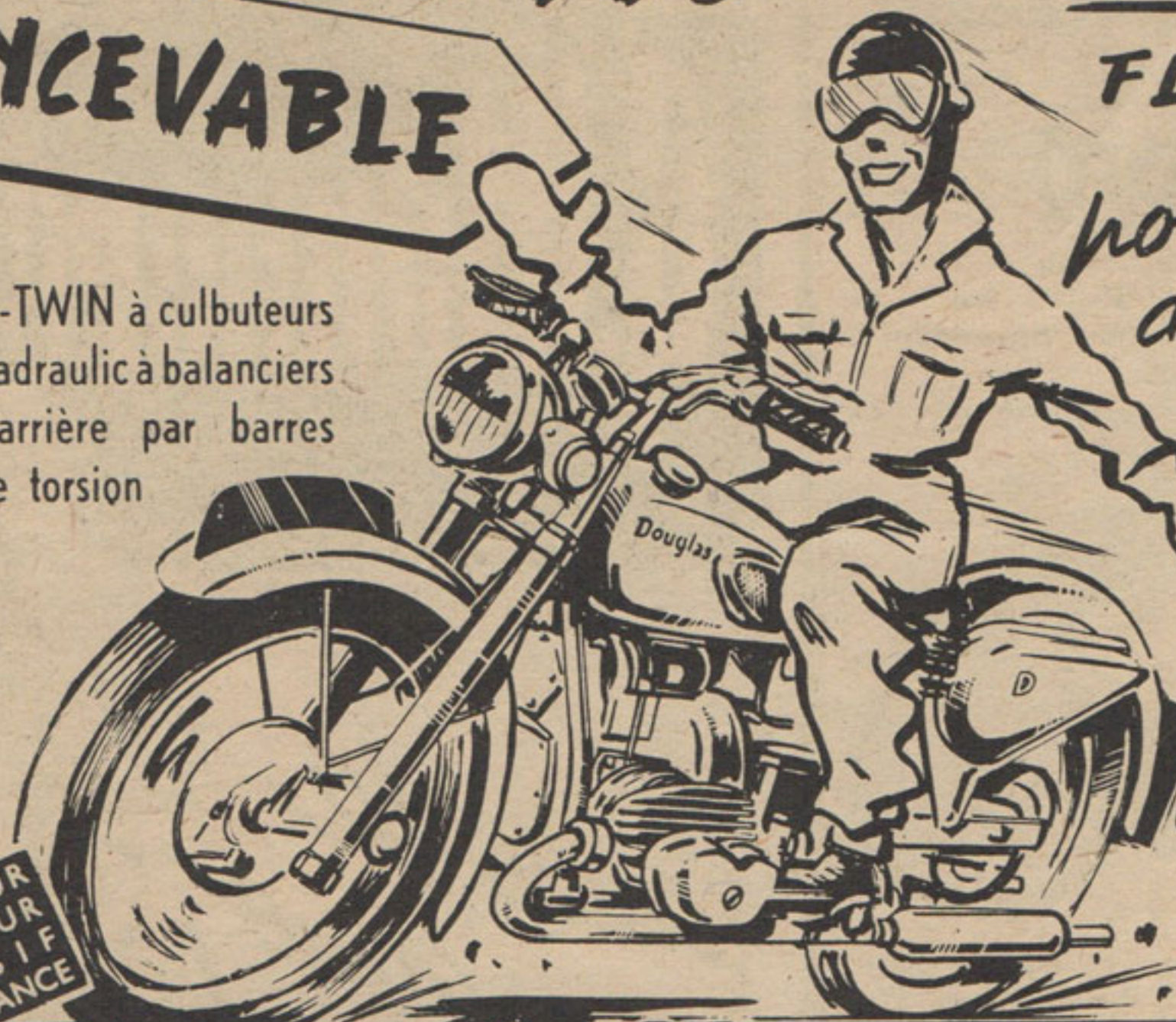
INCONCEVABLE

Une 350 cmc. Anglaise

FLAT-TWIN

*pour le prix
d'une simple 250...*

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



la Douglas

285.000^{Frs}!

J. Couy

**IMPORTATEUR
DISTRIBUTEUR
EXCLUSIF
POUR LA FRANCE**

NEW-MAP

122-124, 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

1954

LA MARQUE QUI S'IMPOSE
PAR LA QUALITÉ DANS LA SÉRIE ET
LA PERFECTION DE SA FABRICATION

MAGNAT-DEBON
LA MARQUE DE QUALITÉ

SCOOTER 125 cm³
2 vitesses type S 25

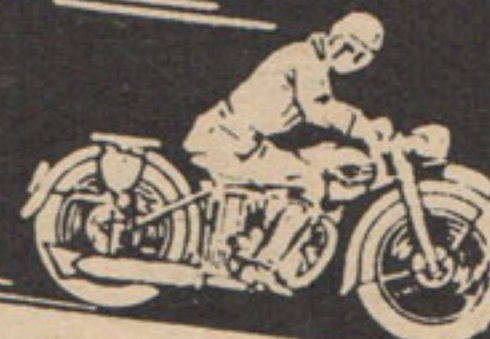
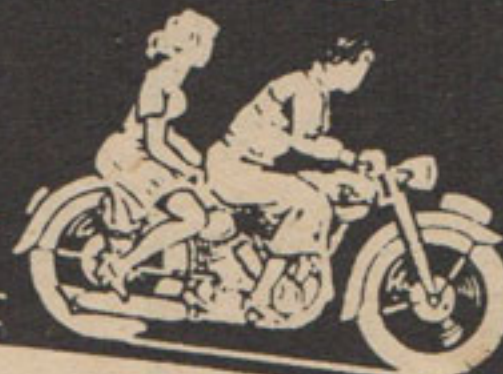
VELORETTE 50 cm³
type VR2

VELOMOTEUR 125 cm³
type M4TM

VELOMOTEUR 125 cm³
type M4TDS

MOTO 250 cm³
type MOD

MOTO 500 cm³
type C4TS



**SALON DU CYCLE ET DE LA MOTO
PALAIS DES EXPOSITIONS - STAND 236**

★
**MAGASIN DE VENTE ET D'EXPOSITION
30, Avenue de la Grande Armée - Paris**

MAGNAT-DEBON - 51 bis, Boulevard Thiers - DIJON (Côte-d'Or)

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Championnat de France de MOTO-CROSS

1^{er} (cat. 500 cmc.) : BRASSINE sur B.S.A.

1^{er} (cat. 350 cmc.) : GODEY sur B.S.A.

ces deux motos étaient équipées

par

K.L.G

la Meilleure Bougie du Monde

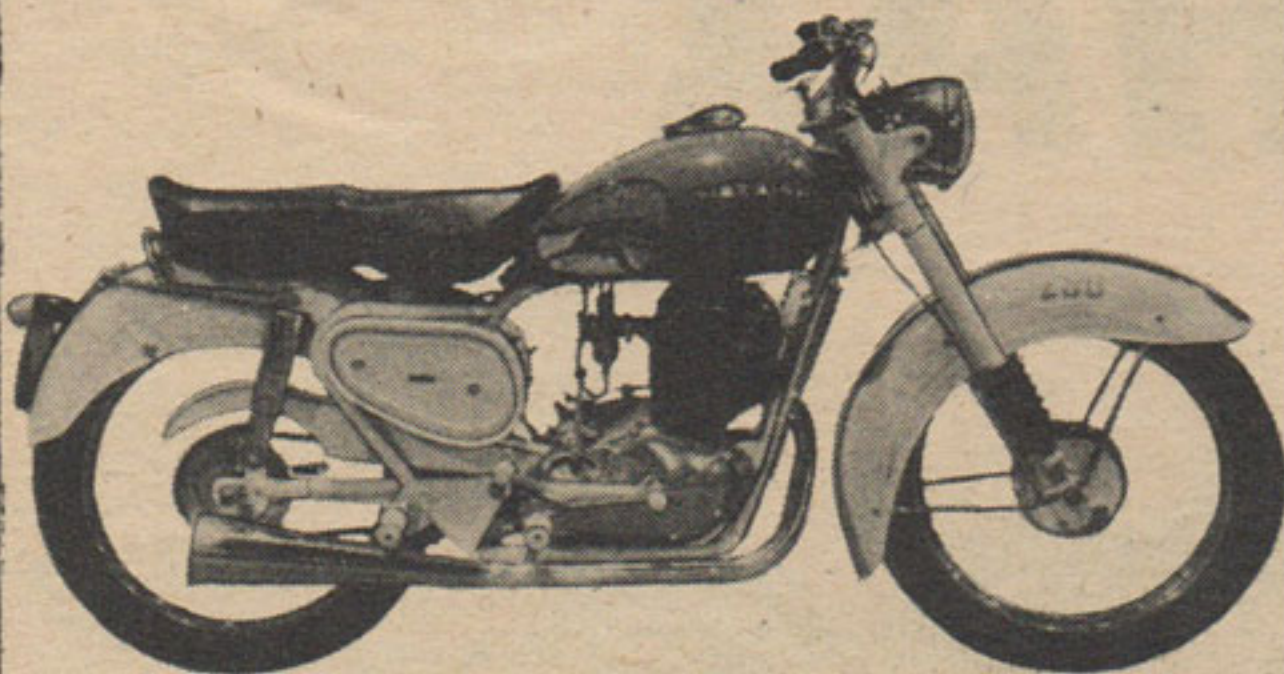
Demandez un extrait du guide d'allumage à :

K. L. G.

177, Bd de la République à St-CLOUD (S.-O.)

LIBERIA

La Grande Marque des Alpes Françaises



une gamme exceptionnellement complète de
MOTOS

250 cmc. moteur AMC. - 175 cmc. moteur SACHS -
175 cmc. moteur AMC. - 175 cmc. moteur YDRAL.

VELOMOTEURS

125 cmc. moteur AMC. - 125 cmc. moteur YDRAL -
98 cmc. moteur SACHS à kick. - 98 cmc. moteur SACHS
à pédales.

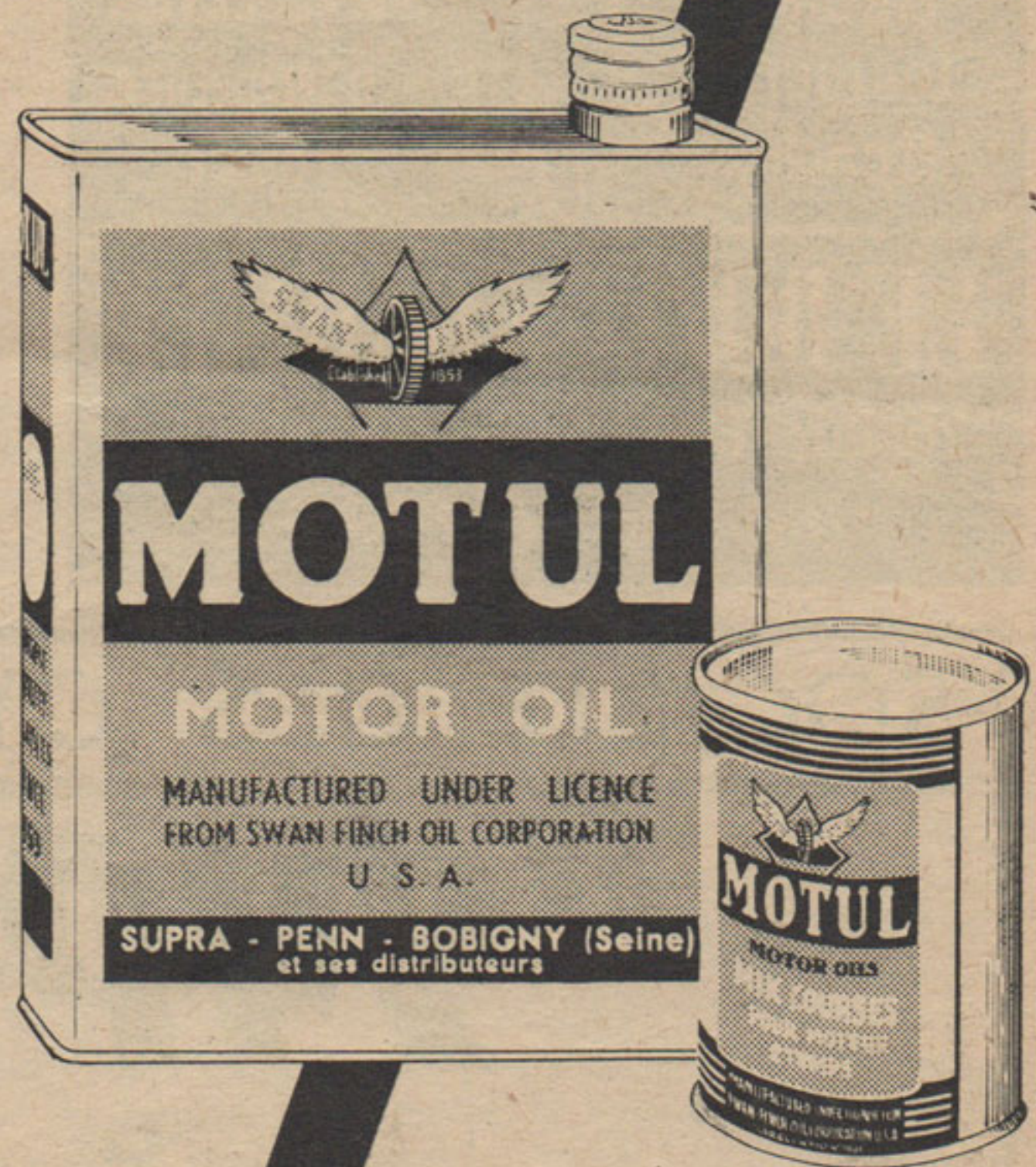
CYCLOMOTEURS

48 cmc. moteur VAP 2 vitesses. - 48 cmc. moteur VAP mo-
novitesse c. poutre. - 48 cmc. moteur VAP monovitesse c.
berceau. - 48 cmc. moteur JUNIOR utilitaire.

CYCLES LIBERIA — GRENOBLE

1853

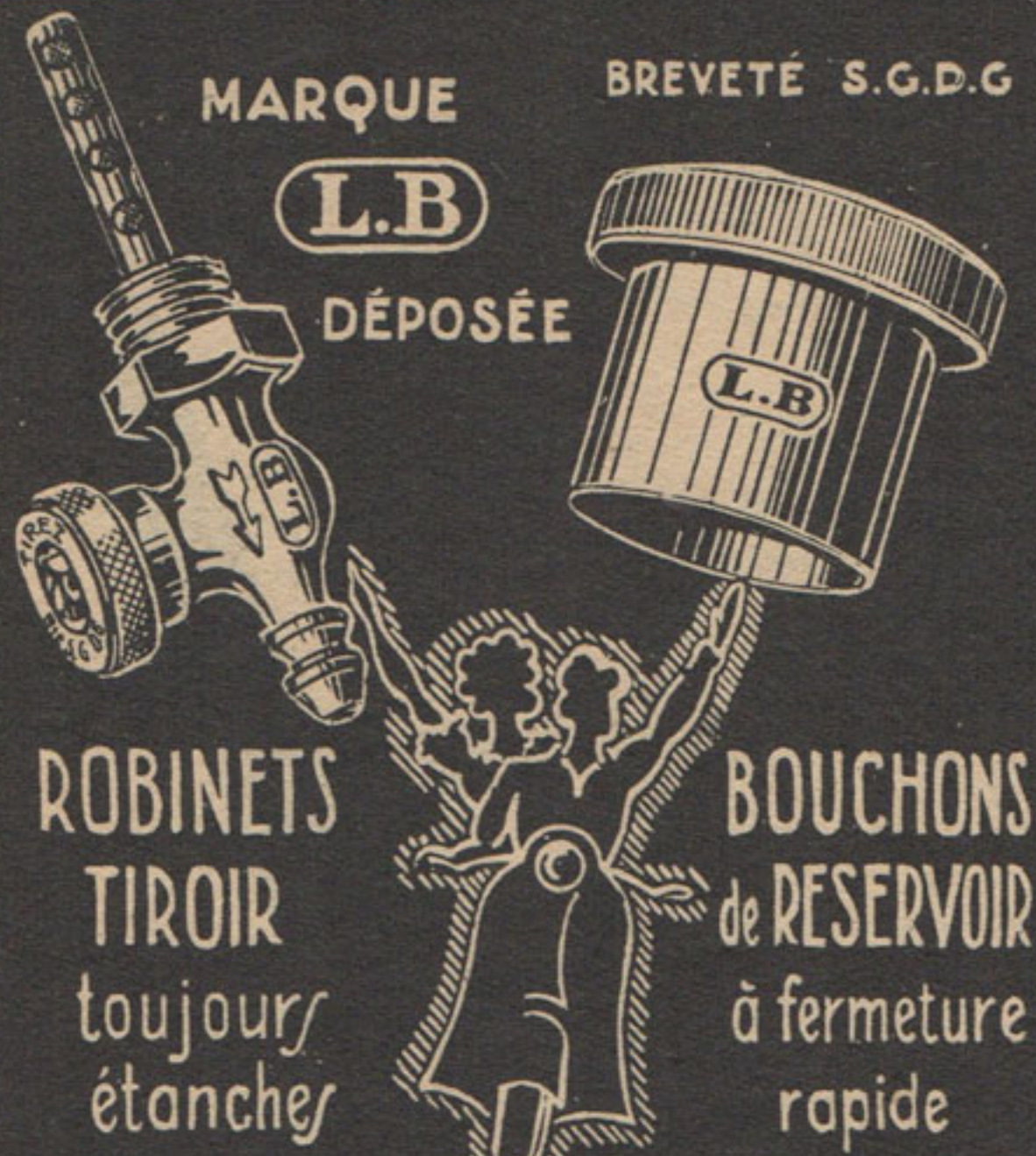
*Cent ans d'expérience
et de recherches*



*au service
de la lubrification*

1953

MARQUE **BREVETÉ S.G.D.G**
L.B
 DÉPOSÉE



ROBINETS
TIROIR
 toujours
 étanches

BOUCHONS
 de **RESERVOIR**
 à fermeture
 rapide

LE BOZEC & GAUTIER
 28 Rue Carle Hébert - COURBEVOIE.
 Téléphone : DEF 20.95+

"MOTARDS" !
POUR VOTRE HUILE
SOYEZ DIFFICILES



Faites comme moi, essayez.

Bret-Oil
 "L'huile de compétition
 au service du tourisme"

Vous constaterez que votre moteur :
 rend mieux,
 chauffe moins,
 est plus économique.

Demandez immédiatement un bidon à votre
 motoriste ; à défaut écrivez à :

BRET-OIL
 ISSY-LES-MOULINEAUX (Seine)
 4 R. Jeanne-d'Arc - TÉL. MIC. 18-30

SOCIÉTÉ DES CYCLES ET MOTOS

"SYPHAX"



★
 Moteurs
AMC
 ★

★
 TOUTE LA
 GAMME
 DU 48 cmc.
 à la
 250 cmc.
 GRAND LUXE
 ★

6, RUE DE COULMIERS — NANTES — TEL. 132-65



Moto revue

La Moto

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLIS-
TES POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 40 francs

ABONNEMENTS :

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

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

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

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

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

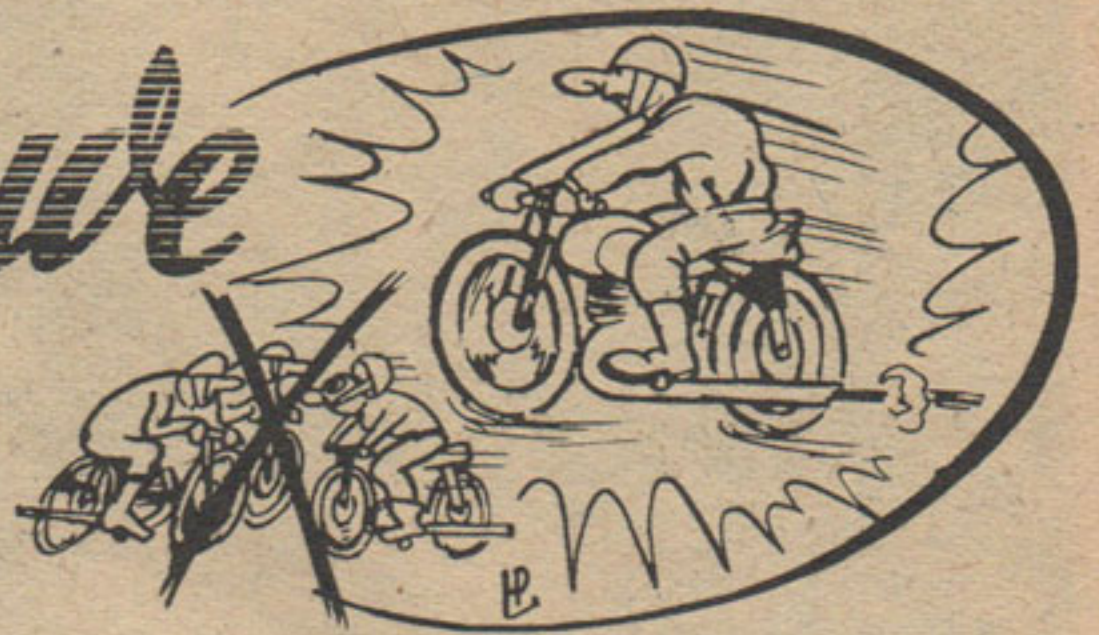
12, RUE DE CLERY,
PARIS (2^e)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

d'épreuve Unique



A l'image de nos voisins (Belges en particulier) la Fédération Française de Motocyclisme a décidé récemment de faire courir le championnat national en une épreuve où la formule classique, deux manches et une finale, était remplacée par une seule et unique manche sur un plus grand nombre de tours.

Que faut-il penser de cela ?

Nous avons déjà défini notre attitude pour ce qui est de l'attribution du championnat telle qu'elle s'est faite, mais il nous fallait encore juger la nouvelle formule entrée en vigueur.

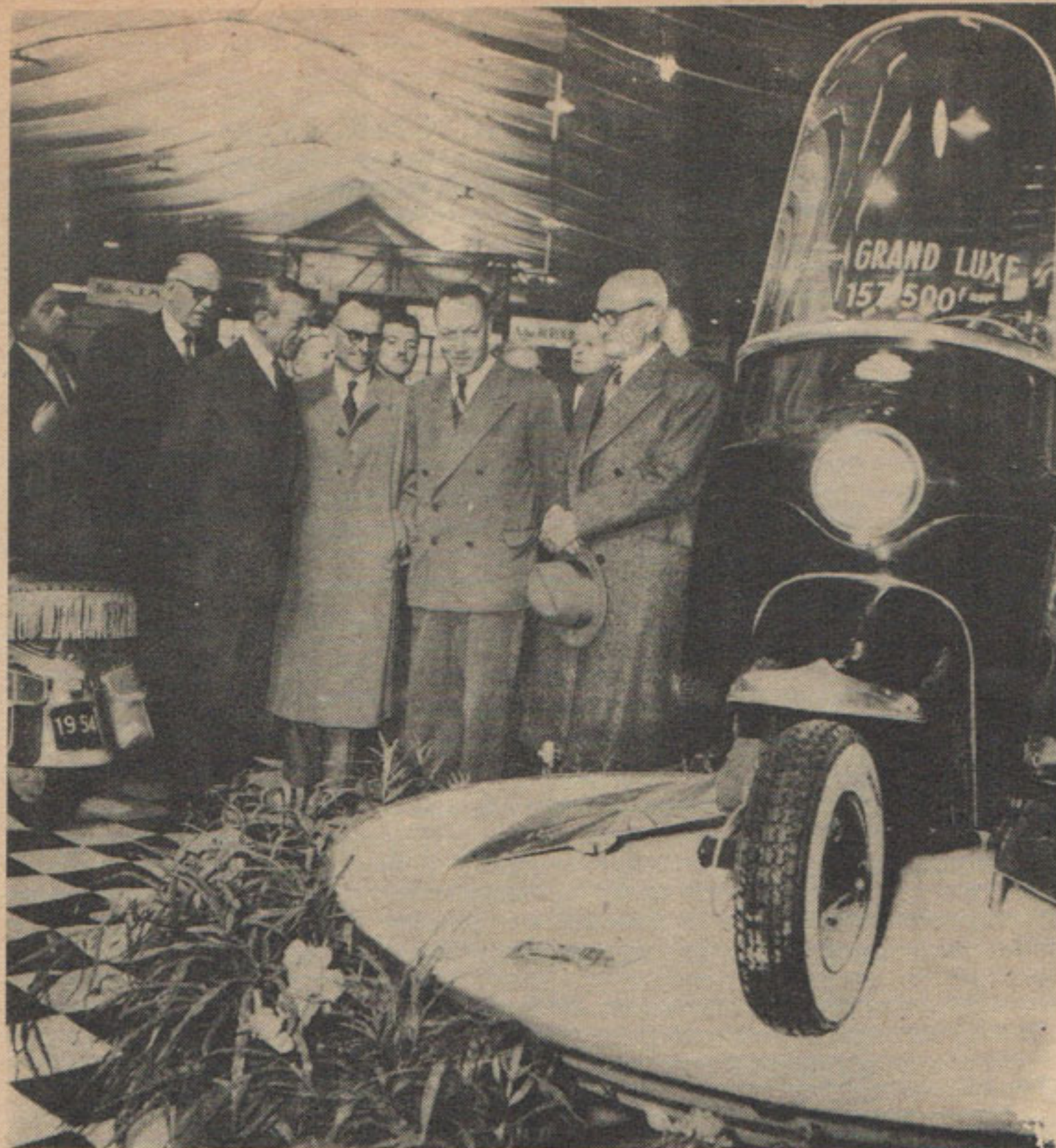
Appliquée comme ce fut le cas en fin de saison, celle-ci peut très bien ne pas avoir « pris » tant auprès des pilotes que du public. Expliquons-nous. Il est compréhensible que pour certains pilotes, l'épreuve unique n'ait pas été bien accueillie. Pour ceux - et c'est la majorité - qui craignent le kilométrage plus long à effectuer, qui risquent de les épuiser rapidement par manque d'entraînement et aussi pour ceux qui sont équipés soit d'un matériel ancien et par là fragile, ou d'une machine neuve, mais qui arrivée à la fin d'une saison bien remplie, accuse fatalement quelques faiblesses.

A ce point de vue, il eut sans doute été préférable d'essayer la formule au début de la saison prochaine et l'on aurait ainsi eu un championnat régulier de bout en bout.

Côté public, le problème est avant tout à envisager sous l'angle du spectacle. En effet, l'épreuve unique signifie par exemple en 500 cmc. que les spectateurs verront durant près d'une heure, tourner les mêmes hommes et au bout d'une demi-heure, il est pratiquement impossible de suivre d'autres pilotes que les leaders. Il est donc à craindre que la masse du public se désintéresse de ce qui pour lui ne sera jamais qu'un spectacle.

En Belgique, disions-nous plus haut, l'épreuve unique est reine et ce n'est certainement pas par hasard que depuis plusieurs années le champion d'Europe est un Belge. L'endurance d'un pilote et son aptitude à « encaisser » sans broncher les plus durs obstacles vaudra maintenant au moins autant que la puissance et toutes les qualités requises pour une machine de cross réndant ainsi sa pleine valeur au sport motocycliste.

Nous ignorons actuellement si la formule nouvelle sera maintenue dans les épreuves à venir, mais nous souhaitons, au point de vue strictement sportif qu'elle le soit.



Ci-dessus : le Ministre de l'Industrie et du Commerce, M. Louvel, s'intéresse particulièrement au stand Bernardet du Salon. De gauche à droite : MM. le Baron Petiet, Roger Bernardet, de Grenier de la Tour, Président de la Chambre Syndicale du Motocycle, Louvel et le Président de la Chambre Syndicale du Cycle, M. Girardet.

◆ LA PRODUCTION ALLEMANDE

Avant de donner les chiffres relatifs à la production de 1952, il est intéressant de voir la rapidité avec laquelle l'industrie motocycliste allemande s'est relevée de ses ruines de la guerre, tout en comparant ces chiffres avec ceux de la production française.

En 1947, 1.900 motos seulement furent construites, près de 20 fois moins qu'en France (36.000). Mais déjà en 1949, à 250 unités près, la production des deux pays est la même (83.000).

De 1949 à 1950, en un an, la production allemande fait un bond terrible, puisque l'on trouve cette fois à côté des 83.000 unités, 210.000 motos et 9.000 scooters (en France : 119.000 motos et 2.000 scooters).

Prenons maintenant les chiffres de 1952 :

En Allemagne : 353.000 motos et 39.000 scooters.

En France : 181.000 motos et 51.000 scooters.

Ainsi, pour les motos proprement dites, la production allemande est presque double de celle de la France. Pour les scooters, par contre, ils sont en retard par rapport à nous.

La place des scooters est bien moins importante Outre-Rhin (1 scooter pour 10 motos en 1952) qu'en France (1 scooter pour 2,8 motos durant la même année).

◆ LE TROPHEE LESLIE GRAHAM

En mémoire du regretté Leslie Graham, ex-champion du monde et pilote officiel de MV qui s'est tué cette année au Tourist Trophy, un « Trophée Leslie Graham » sera désormais disputé. Trois épreuves sont retenues pour son attribution : le « Tourist Trophy » anglais, le « Grand Prix d'Allemagne » et le « Grand Prix des Nations » italien.

INFORMATION

◆ VICTORIA « BERGMEISTER »

Unique en son genre en Allemagne, Victoria a présenté sa 350 cc. bicylindre il y a déjà 2 ans... et ce modèle n'est pas encore commercialisé.

Unique en son genre aussi est sa conception : moteur en V disposé transversalement dans le cadre (comme le prototype 250 cmc. Lambretta de compétition).

Néanmoins, cette machine vient de faire son premier galop d'essai, aux mains de Dotterweich, galop d'essai sérieux, puisqu'il s'agissait de l'Alpenfahrt tyrolien, disputé sous la neige (déjà !) et la pluie, sur 560 kms. Attelée à un side et classée avec les 500 cmc. sides, la « Bergmeister » se trouve seconde.

◆ PARIS-TOKIO

Les Ets Rocher, fabricants du moteur Cucciolo, nous avaient convié afin de nous présenter Mr Antoine Voulon.

Celui-ci est parti le 25 septembre pour un raid de 16.000 kms en cyclomoteur Eriac, équipé d'un moteur Cucciolo 4 temps, 48 cmc. M. Voulon compte arriver dans 75 jours environ à Tokio, après avoir traversé l'Italie, la Yougoslavie, la Bulgarie, la Turquie, l'Irak, les Indes, la Birmanie, la Chine, etc..., en ajoutant que selon ses estimations il se basait sur une consommation normale de 1 l. 1/4 aux 100 kms pour une vitesse moyenne de 30 kms à l'heure.

◆ ENTIEREMENT D'ACCORD !

Un certain nombre d'Automobile-Clubs en Amérique font actuellement une propagande active en faveur de ce qu'ils considèrent à juste titre comme un idéal, à savoir que tout adulte, propriétaire ou non d'un véhicule, devrait avoir son permis de conduire. On attend de cette éventualité que les piétons titulaires du permis de conduire se comportent avec davantage de correction au milieu d'une circulation routière et urbaine toujours plus dense.

◆ DE LA TOUT LE MAL...

Sous ce titre, un de nos confrères de l'Ouest de la France a publié récemment un dessin humoristique représentant la rencontre de deux vieux amis, dont l'un a ceci de particulier qu'il se trouve assis sur un lit d'hôpital. A la question que lui pose son ami : « Qu'est-ce que tu as ? », il répond : « Une moto », et titre *finement* (mais oui) notre journal, « De là tout le mal... ».

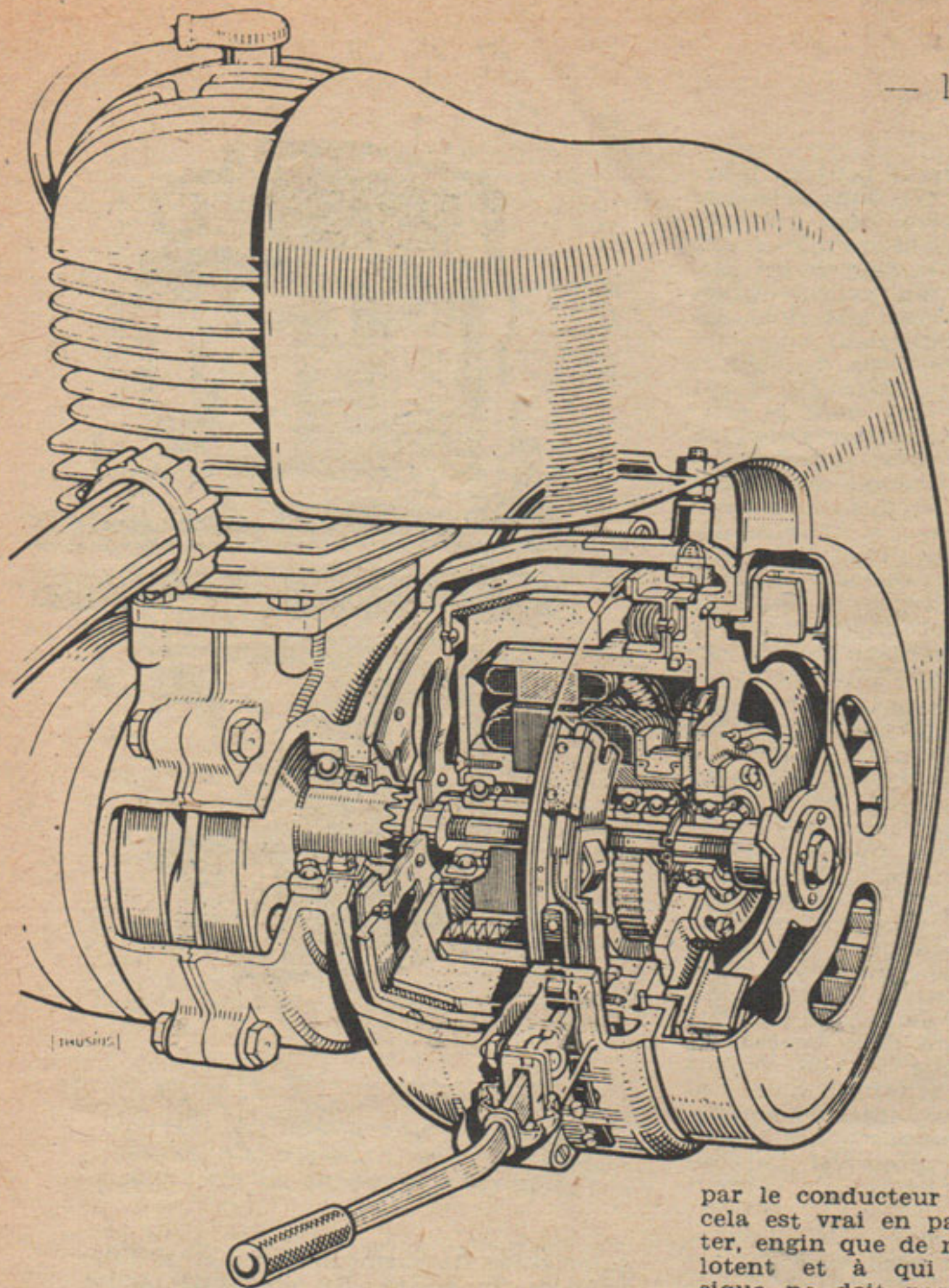
Nous nous permettrons tout d'abord de mettre en doute l'esprit alerte dont fait preuve notre blessé dont la jambe plâtrée, ainsi qu'un bras en même métal ont dû certainement affaiblir les facultés mentales. D'autant plus que sa tête enturbannée n'arrange rien. (Et quand nous disons : casque = sécurité, il y a encore des sceptiques !).

Après cette petite plaisanterie, parlons sérieusement. Nous voulons bien croire que le journal en question n'a voulu attaquer personne dans son dessin, mais son geste est pour le moins malheureux. D'autant plus que quand on choisit comme slogan (celui du quotidien en question) « Liberté et Justice », cela sous-entend aussi objectivité. Or dans le cas qui nous occupe, ce facteur semble quelque peu négligé et donne un piètre idée de ce que peut être un slogan. En plus d'un geste malheureux, notre confrère est maladroit, il semble ignorer que l'Ouest est certainement, avec le Midi, une des régions les plus motophiles de France. Il suffit de voir le succès remporté par les moto-cross de ces contrées ou même une simple promenade dans les rues de Nantes, par exemple, pour convaincre les plus indécis.

D'ailleurs, deux de nos lecteurs qui nous ont envoyé le dessin incriminé habitent l'un la Mayenne, l'autre la Vendée.

Que notre confrère continue sur la ligne qu'il s'est tracée et il est assuré du plus grand succès... pour le journal concurrent !

Le démarreur électrique GYRO-STARTER



Une vue éclatée d'un Uher-Gyro-Starter monté sur un moteur Lambretta. Dynamo et démarreur ne prennent guère plus de place que le volant magnétique d'origine.

Il existe sur les moteurs de grosse cylindrée, d'avions, de tracteur, des appareils de lancement qui permettent d'arriver à un résultat équivalent, tout en ne faisant appel qu'à une faible puissance, parce qu'ils ne lancent pas le moteur directement, mais par l'intermédiaire d'un volant ayant accumulé de l'énergie cinétique. On fait tourner ce volant à des régimes élevés, puis on l'accouple brusquement au moteur qu'il entraîne. Le démarrage ne s'effectue donc pas directement, mais par l'énergie cinétique contenue dans le volant, énergie cinétique dépendant du poids et du rayon du volant, ainsi que du carré de la vitesse de rotation. On peut amener le volant au régime voulu en très peu de temps, en le soumettant à une force d'accélération importante ; mais on peut aussi y arriver avec une force beaucoup plus faible s'exerçant pendant un temps plus long. Le processus de démarrage s'effectue donc en deux temps : d'abord accélération du volant avec une faible force pendant un temps assez long, ensuite accouplement du moteur avec le volant, opération qui libère en très peu de temps toute l'énergie emmagasinée et qui permet d'avoir un couple élevé. En somme il ne s'agit de rien d'autre que d'un transfert de puissance dans le temps.

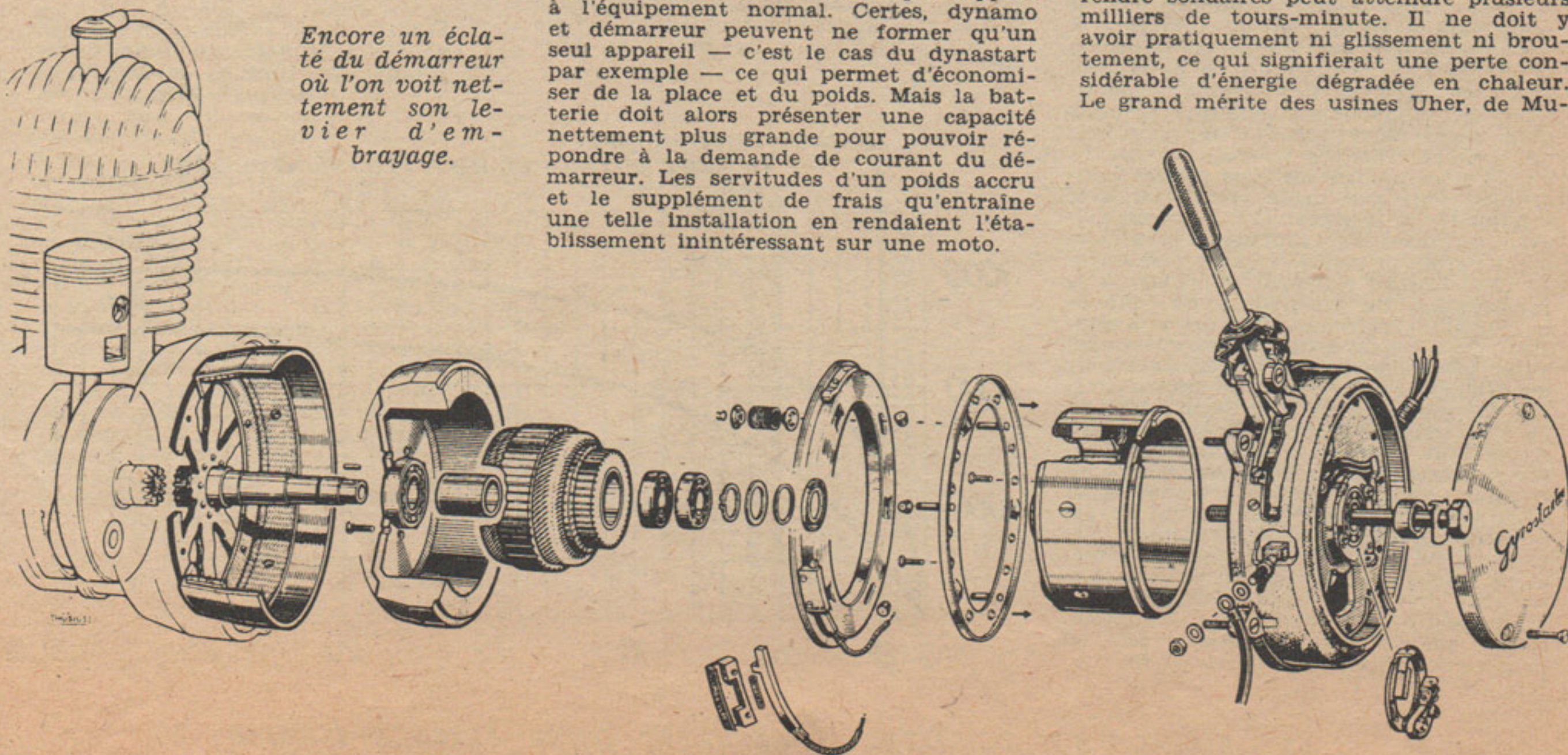
Quant à employer ce procédé sur une moto, sans avoir une batterie plus grosse et sans complication technique de la dynamo en particulier, voilà un processus qui jusqu'ici présentait des difficultés insurmontables ayant trait à la construction du dispositif d'accouplement entre volant et arbre moteur. La fatigue d'un tel organe est extrême, du fait que la vitesse de rotation des deux éléments à rendre solidaires peut atteindre plusieurs milliers de tours-minute. Il ne doit y avoir pratiquement ni glissement ni broutement, ce qui signifierait une perte considérable d'énergie dégradée en chaleur. Le grand mérite des usines Uher, de Mu-

Si nos machines, motos ou scooters, ont encore aujourd'hui des moteurs qu'on lance en utilisant la force physique du conducteur, rien ne prouve que cette façon de faire soit l'idéal. Sur les petites cylindrées, lorsque le taux de compression est faible et que le moteur est chaud, la force nécessaire reste relativement faible. Mais lorsqu'on a affaire à une grosse machine, à un gros monocylindre, et que les conditions de mise en route sont difficiles, il en va tout autrement, car même pour un homme vigoureux, l'effort requis devient appréciable. Une source d'énergie étrangère — telle que le démarreur électrique de la voiture automobile — simplement commandée

par le conducteur serait très agréable et cela est vrai en particulier pour le scooter, engin que de nombreuses femmes pilotent et à qui un gros effort physique ne doit pas être demandé. Même beaucoup d'hommes s'accommoderaient bien d'un véhicule plus pratique à cet égard. Naturellement, il y a déjà eu par le passé des essais de démarreur électrique sur moto. Les Indian de 1914 en étaient déjà munies, la 4 cylindres FN de 1930, juste avant la guerre certaines 500 DKW. Aujourd'hui, le scooter Ducati en est muni et l'on trouve également en Italie des démarreurs électriques adaptables pour les 150 Gilera et les scooters Lambretta et de série, maintenant, sur les NSU-Lambretta.

Les difficultés qui se font jour lorsqu'on essaie de faire un tel montage sont dues à la complexité de l'équipement électrique qui en résulte, et au supplément de poids qu'il entraîne par rapport à l'équipement normal. Certes, dynamo et démarreur peuvent ne former qu'un seul appareil — c'est le cas du dynastart par exemple — ce qui permet d'économiser de la place et du poids. Mais la batterie doit alors présenter une capacité nettement plus grande pour pouvoir répondre à la demande de courant du démarreur. Les servitudes d'un poids accru et le supplément de frais qu'entraîne une telle installation en rendaient l'établissement inintéressant sur une moto.

Encore un éclaté du démarreur où l'on voit nettement son levier d'embrayage.



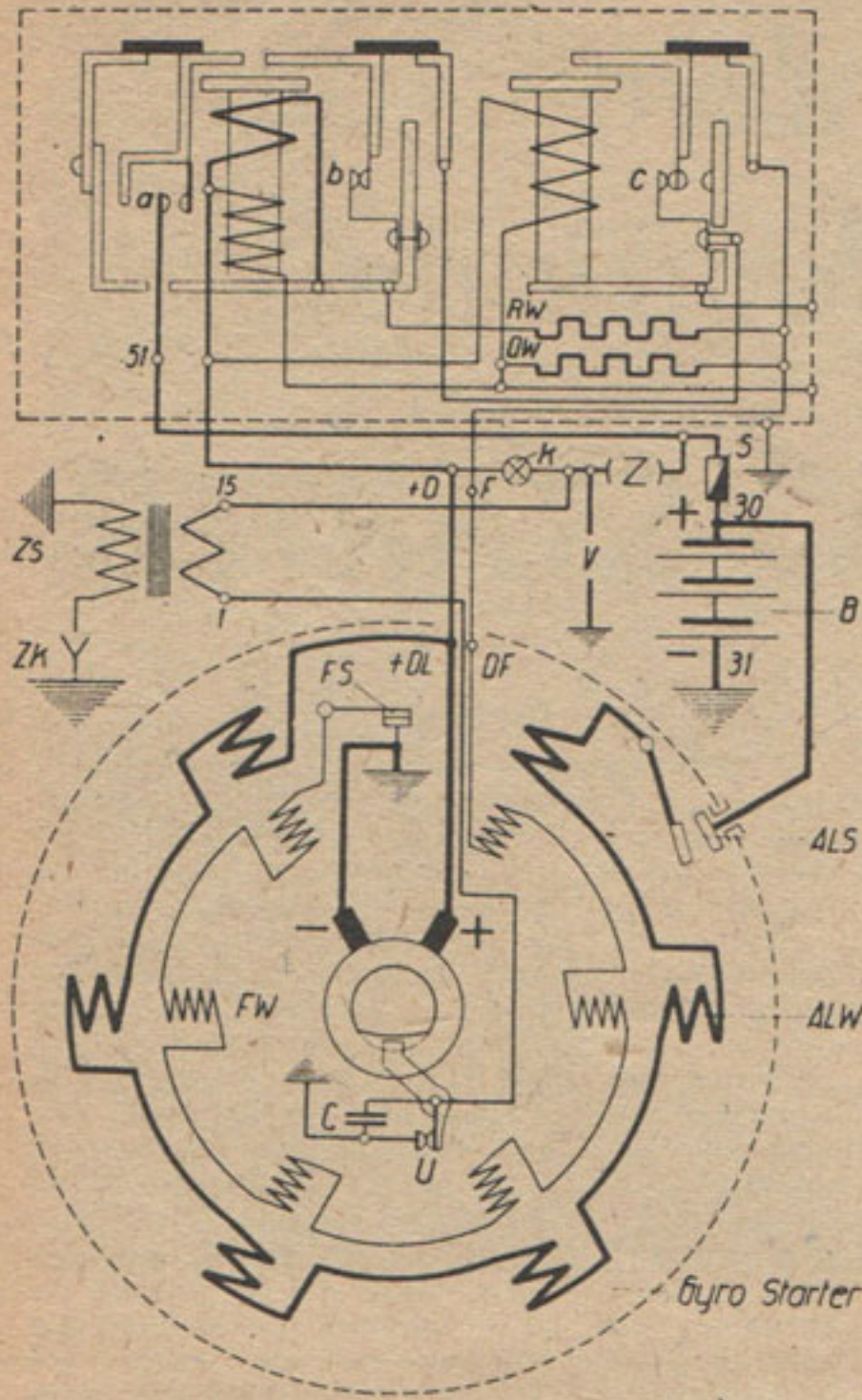


Figure 4 : pour les « calés » en électricité, un schéma de l'installation.

nich, est justement d'avoir résolu ce problème d'embrayage et d'avoir créé pour le moteur de moto et de scooter le « gyro-starter » qui est peut-être appelé à révolutionner la construction des moteurs de petite cylindrée et qui est conçu pour ne pas coûter sensiblement plus cher qu'une dynamo classique à courant continu.

La construction de ce démarreur se comprend facilement dès l'instant où l'on se réfère aux figures ci-jointes. On se rend compte rapidement de la forme et des dimensions des pièces constitutives qui n'ont rien de prohibitif et se rapprochent de celles de nos volants magnétiques. Cet appareil est enfermé et reste d'un accès facile grâce à un couvercle qui permet d'arriver au rupteur. La figure 1 nous montre les trois parties principales : un gros arbre creux (17) avec l'induit (7) et le volant (18), le carter (10) avec les pôles et l'inducteur et finalement l'arbre principal (1) avec l'embrayage (20). L'arbre principal fait place à la prolongation du vilebrequin du côté de la dynamo, l'arbre moteur finit au « gyro-starter », c'est-à-dire immédiatement après le roulement. La liaison de l'arbre du démarreur avec l'arbre moteur s'effectue au moyen d'un accouplement Hirth et d'un long boulon (4) passant au centre de l'axe du démarreur : ainsi, en toutes circonstances, on aura une vitesse de rotation rigoureusement la même pour deux axes. Pour éviter que l'arbre du démarreur n'oscille ni ne subisse des flexions, on le fait porter par un roulement supplémentaire disposé dans le carter (26). Devant ce roulement se trouve la plaquette (37) supportant le rupteur, tandis que sur l'axe du starter (35) on peut reconnaître la came réglable du rupteur (36).

Sur l'arbre du démarreur peuvent tourner librement l'induit (7), son collecteur (14), ainsi que son arbre creux (17) sur trois roulements (8,9) sans qu'il leur soit possible de se déplacer le long de cet axe. Le contact électrique au collecteur est assuré par deux charbons (13) dont les supports sont fixés à l'intérieur du carter de démarreur. A l'arbre creux de l'induit est également fixée la masse du volant en forme de marmite (18), dont le contour extérieur présente une forme conique (19) et dont le diamètre est suffisamment grand pour laisser à l'induit un espace suffisant. L'inducteur en forme d'anneau (10) est fixé à l'intérieur du carter de démarreur et comporte six pôles vissés (11). Ces pôles comportent un enroulement normal (15) utilisé lorsque la machine fonctionne comme génératrice, mais il y a encore un autre enroulement (16) dépendant de l'enroulement d'induit.

L'analogie de ce montage avec l'enroulement de champ d'une Dynastart n'est d'ailleurs qu'apparente, étant donné que le courant traversant cet enroulement principal n'est pas assez fort pour lancer directement le moteur, alors qu'il convient parfaitement pour amener rapidement à une grande vitesse de rotation le volant de démarrage. Si l'on fait abstraction de l'inertie de ce volant, il ne reste que les forces de frottement à vaincre, qui sont minimales et se réduisent à celles des roulements, des balais sur le collecteur et à la résistance de l'air. Il est clair que l'énergie nécessaire dans ce cas est nettement moindre que si l'on voulait lancer tout l'équipage alternatif d'un moteur avec ses résistances internes élevées, résultant tant des pressions que des frottements de l'équipage alternatif. La conséquence en est que l'appel de courant restant relativement faible, la batterie conserve un encombrement raisonnable.

Le volant, avec son bord extérieur conique à l'intérieur de l'embrayage en forme de marmite (20), est un des éléments les plus importants et les plus délicats du gyro-starter. Il ne suffit donc pas que le volant d'inertie, avec l'induit, soit mis en relation par l'embrayage avec l'arbre moteur légèrement élastique à la torsion (tout en restant bien centré et sans brouter), il ne suffit pas qu'il résiste au choc important résultant de cet accouplement et soit plus sensible à l'usure, il faut encore que cet embrayage présente une rigidité absolue dans le sens de rotation, alors qu'un certain déplacement axial doit rester possible. Ce problème a été résolu en montant un ressort à lames (22) qui sert d'agent de liaison entre l'axe du démarreur et la cloche d'embrayage portant les garnitures. Ce ressort présente une tension suffisante pour appliquer cette cloche d'embrayage avec une énergie telle qu'aucun glissement ne puisse se pro-

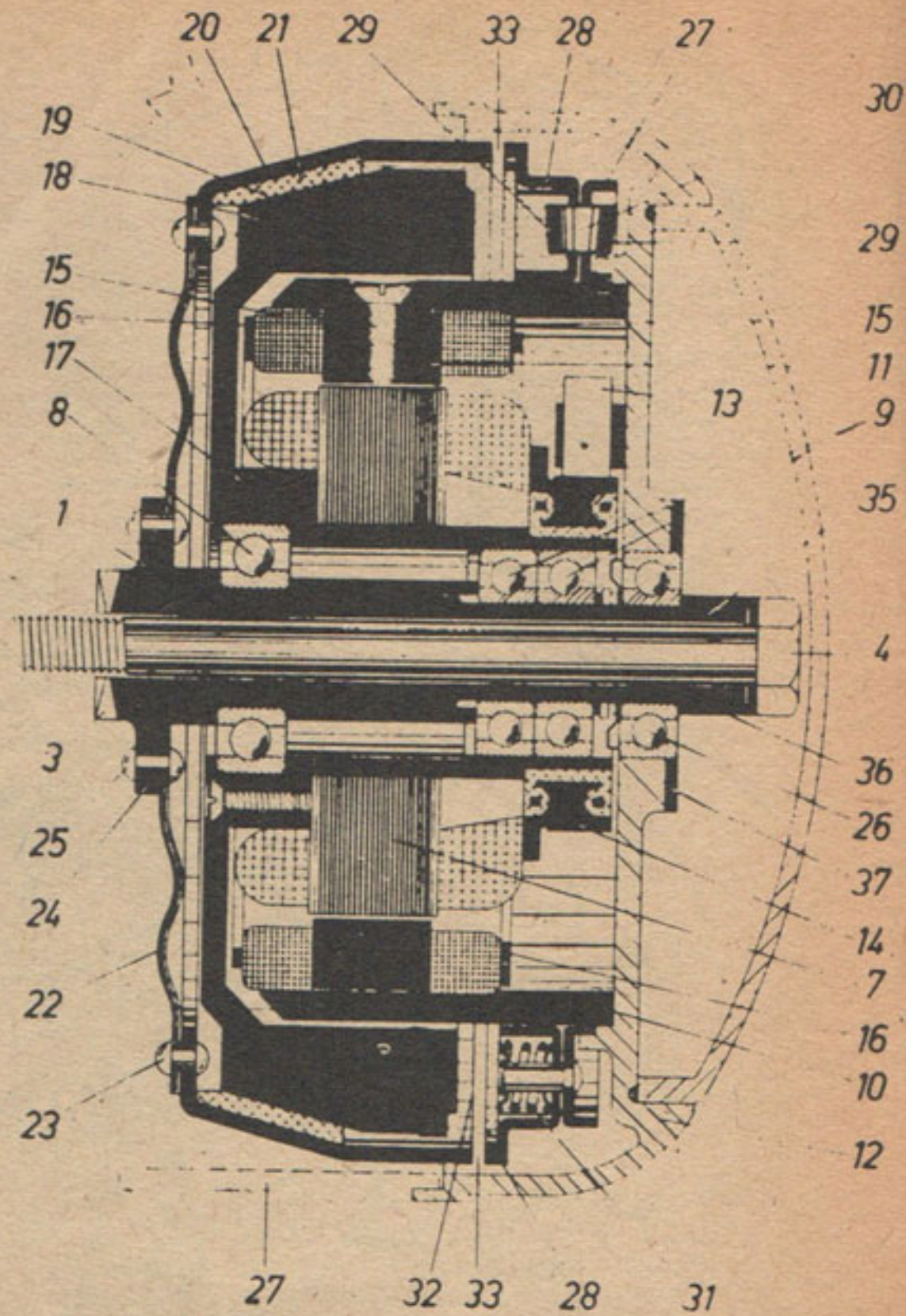
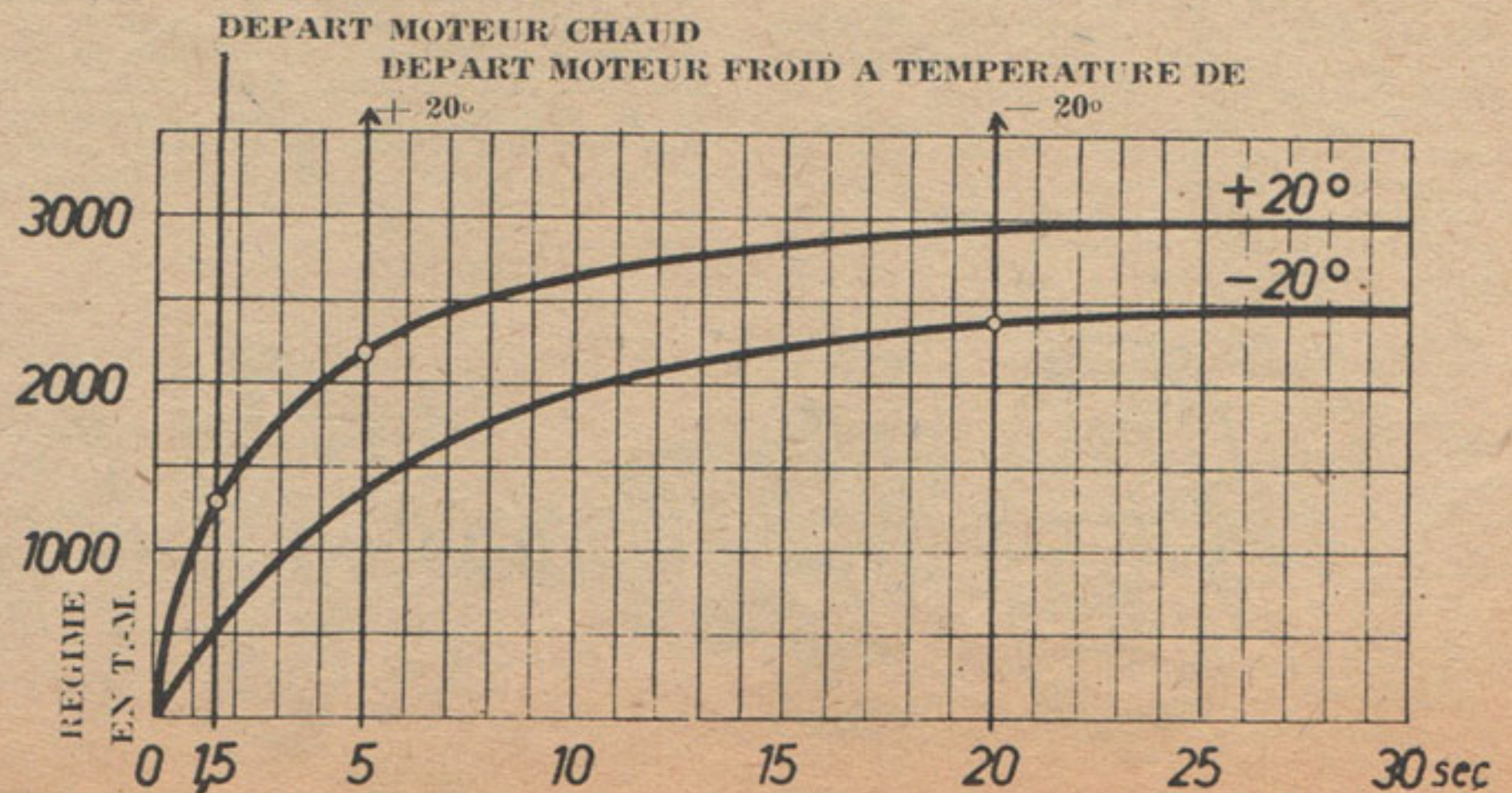


Figure 1 : une coupe du Gyro-Starter. Les numéros de référence correspondent à ceux du texte.

duire entre les garnitures (21) et le cône solidaire du volant. Un dispositif monté sur deux bagues (27, 28) permet par une poussée axiale d'éloigner la cloche d'embrayage, opération qui s'effectue au moyen d'un levier à main non visible sur la figure 1. Un des anneaux (27) est fixé au carter de démarreur, tandis que l'autre (28) est fou autour de l'inducteur. Ces anneaux sont comprimés ensemble par des ressorts à boudin (31) de manière qu'entre les bords de l'anneau tournant et la cloche d'embrayage subsiste un espace (33) suffisamment grand. Les deux anneaux sont dotés l'une en face de l'autre, de surfaces en biais, entre lesquelles on trouve un tronc de cône (30). Une rotation de l'anneau fou (28) a également pour conséquence une translation axiale,

Figure 3 : temps nécessaires pour la montée en régime du démarreur, suivant la température ambiante.



le bord de l'anneau repoussant la cloche d'embrayage (20) et contrecarrant la pression du ressort à lames (22), de manière à ce que l'embrayage se libère et que le volant avec l'induit soient libres.

Lors du lancement, l'embrayage est tout d'abord libéré, en actionnant le levier de démarrage. La rotation d'un anneau met alors en service un contacteur double (FS et ALS du schéma 4) qui interrompt l'enroulement auxiliaire (16) mais connecte l'enroulement principal (15). L'appareil reçoit alors son courant de la batterie et fonctionne comme un moteur électrique, et le volant est entraîné. Quand le volant atteint un régime de rotation suffisant, on embraye et le moteur lui-même est lancé à son tour. Le retour en arrière de l'anneau actionnant l'embrayage (28) désaccouple l'enroulement de champ et le moteur électrique redevient une génératrice travaillant à pleine puissance. Tout ceci représente un sérieux avantage par rapport à la dynastart : avec cette dernière l'énergie d'allumage est empruntée à la batterie juste au moment où celle-ci fournit un gros effort pour le lancement du moteur, aussi l'étincelle à la bougie est-elle fortement diminuée. Avec le gyro-starter Uher, la batterie est hors circuit dès les premières étincelles et la haute tension nécessaire à l'allumage n'est nullement altérée, ce qui ne peut que faciliter le démarrage en même temps qu'on ménage la batterie ; même par temps froid et avec une batterie fatiguée on peut être assuré d'un départ facile.

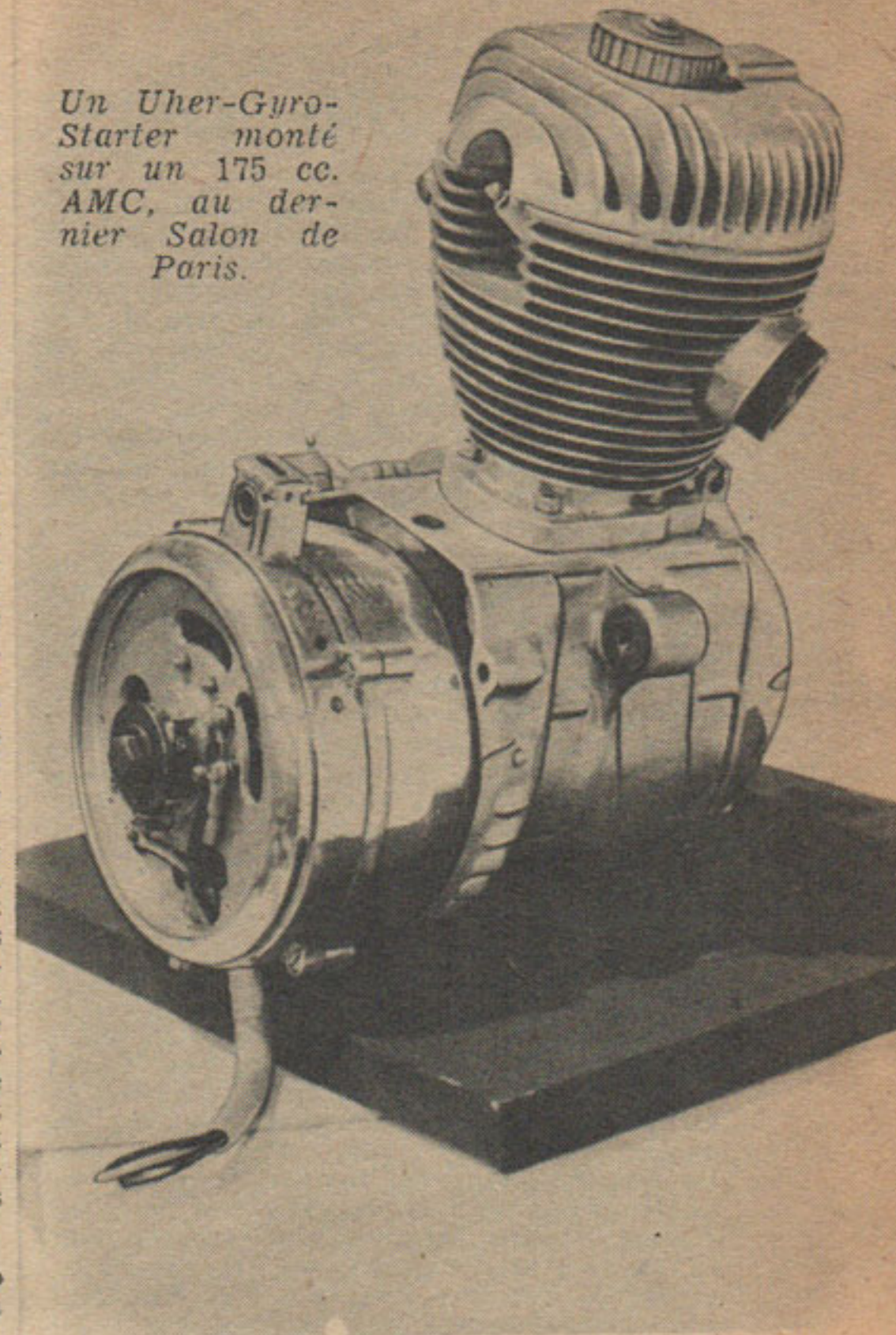
Le gyro-starter existe en deux modèles de puissance respectivement égales à 90 et 150 watts (puissance de la dynamo). En ce qui concerne les moteurs de scooters, on voit sur le diagramme 3 qu'il suffit de 1,5 seconde pour amener un

moteur chaud au « régime de démarrage ». En cinq secondes, un moteur froid (température ambiante d'été) peut être démarré, alors qu'en hiver, avec une température de -20°C , il ne faut encore que 20 secondes. De plus, il est bon de tenir compte que lors de températures aussi basses, l'accélération du volant est rendue plus difficile par des résistances passives supérieures. Tout ceci est nettement visible sur les courbes.

Le schéma électrique (4) du gyro-starter nous fait voir en outre un très intéressant régulateur de tension. Combiné avec le joncteur-disjoncteur, il règle la tension de la dynamo à la manière classique et aussi en fonction de la température extérieure (laquelle est supposée pouvoir varier entre -10° et $+70^{\circ}\text{C}$). Il s'ensuit qu'en hiver, lorsque la batterie a tendance à être davantage surmenée, le régulateur laisse passer un courant plus fort. A cet effet, le régulateur est doté, outre les organes classiques que l'on rencontre dans tous les systèmes, d'une bobine parcourue par le courant de charge et montée sur un contre-pôle. Le noyau de ce contre-pôle n'est pas un aimant ordinaire, mais fait d'un métal dont les propriétés magnétiques augmentent lorsque la température diminue et vice-versa. Il influence l'armature du régulateur de manière qu'à basse température elle ne soit attirée que plus tard : le courant de charge augmente alors. Cet accroissement du courant de charge peut aller jusqu'à 50 %, ce que la dynamo supporte aisément en raison des meilleures conditions de refroidissement dues au froid.

N.D.L.R. — Signalons que le Uher-Gyro Starter est construit sous licence en France par la Sté Westinghouse.

Un Uher-Gyro-Starter monté sur un 175 cc. AMC, au dernier Salon de Paris.



CONDUCTIBILITÉ THERMIQUE DES CYLINDRES

Monsieur Pargeat, ingénieur électricien de son état, mais motocycliste « mordu » s'il en est, fit l'acquisition, il y a quelques années, d'un 125 deux temps. Et bien vite il eut affaire à la série de pépins classiques d'un deux temps insuffisamment étudié : perles très fréquentes à la bougie, effondrement de la puissance dès que le moteur atteignait une certaine température, limitant la vitesse de pointe à 60 kmh.

Il était clair que la source de ces maux résidait en grande partie (mise à part le problème de la forme de la culasse et du balayage des gaz) dans un mauvais refroidissement du cylindre. Ce dernier était, comme sur la plupart des 2 temps classiques, en alliage léger chemisé fonte. Or, la plupart du temps, l'échange thermique entre la chemise et le cylindre proprement dit est insuffisant. En effet, il suffit qu'en un endroit la chemise ne porte pas suffisamment sur le cylindre pour que la conductibilité thermique soit très nettement diminuée : la chemise étant emmanchée à chaud, la pellicule d'air pouvant exister entre elle et le cylindre se trouvera, après refroidissement, à très faible pression. Or chacun sait que l'air est très mauvais conducteur de la chaleur ; et plus l'air est raréfié, plus la conductibilité est mauvaise.

Monsieur Pargeat s'est alors penché sur ce problème, faisant une analogie entre ce phénomène et celui des résistances de contact en électricité. Il a donc cherché à assurer un contact aussi complet que possible entre la chemise et le cylindre.

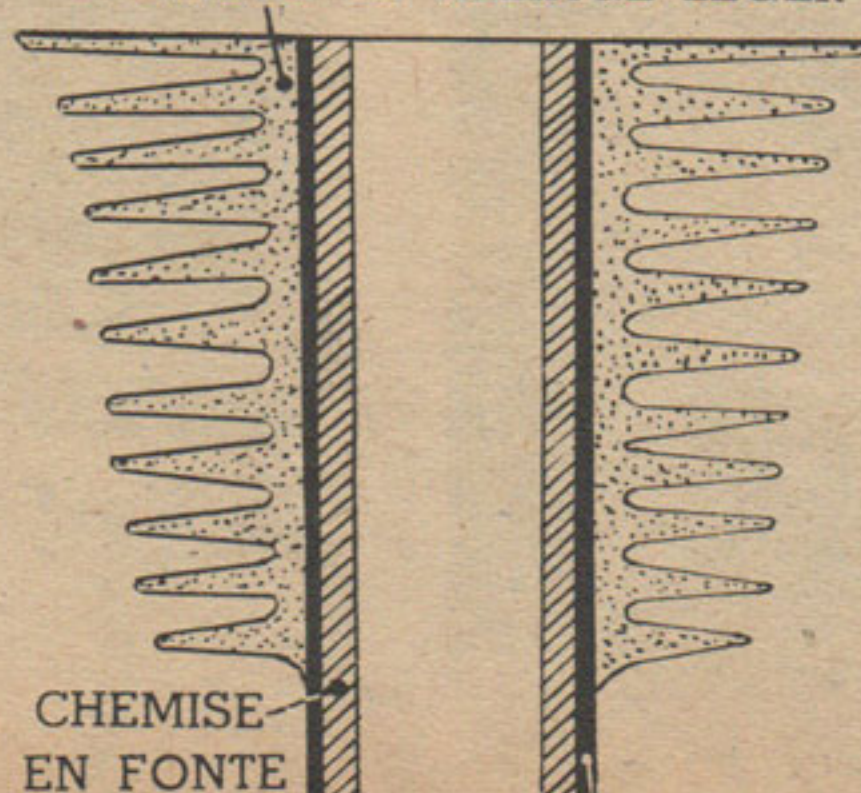
Un procédé existe bien déjà, permettant d'obtenir ce résultat : il s'agit du procédé anglais Al-Fin, utilisé en particulier sur les « Inter » et les « Manx » Norton. Mais outre que ce procédé est breveté, il rend la chemise inamovible, puisqu'il s'agit d'une sorte de soudure entre les deux pièces.

Monsieur Pargeat résolut le problème autrement, par interposition de métal mou de conductibilité thermique appropriée, ce qui permet d'avoir une chemise amovible et de pouvoir utiliser le procédé sans modification aucune dans la technique d'usinage et de montage d'une chaîne de moteurs.

La chemise est recouverte extérieurement d'un apport de métal (cuivre, argent, aluminium, etc.), d'une très faible épaisseur, de l'ordre de 5/100 de mm. Cet apport peut se faire soit par électrolyse, soit par un procédé thermique (étamage), soit même par projection de poudre à

L'interposition du métal mou dans la réalisation de Monsieur Pargeat.

CYLINDRE EN ALLIAGE LEGER



MINCE COUCHE DE METAL MOU

l'aide d'un pistolet. On peut même avoir plusieurs couches successives, par exemple un cuivrage suivi d'une argenture. Ce métal intermédiaire peut même être à faible point de fusion (200° environ) et servir ainsi de fusible thermique, comme nos « plombs » dans les installations électriques.

L'opération est donc bien simple, mais il faut faire un étamage absolu afin de ne pas avoir de points chauds.

M. Pargeat s'empressa évidemment d'expérimenter son invention lui-même, sur sa propre machine.

Et quels furent les résultats ?

D'abord 4.000 kms, avec la même bougie évidemment, sans la moindre perle. Ensuite avec un passager, il fit, toujours avec sa même 125 2 temps, les 450 kms séparant Paris de Périgueux en 9 heures, sans arrêter le moteur ; même lors des arrêts « casse-croûte » ou autre, il laissa toujours le moteur tourner. Pas de perles non plus. Voulant malmener encore davantage son moteur afin de mener l'expérience jusqu'au bout, il fit 200 kms à fond dans le Massif Central, en s'interdisant d'utiliser la 4^e. Pour finir, Orléans-Paris-St-Michel fut couvert en 2 h. 05' et le moteur poussé jusqu'à 8.000 t.-m. Lors de toutes ces épreuves, la conductibilité thermique (donc le refroidissement) du cylindre était telle que l'on pouvait se permettre d'appliquer la main dessus.

Sans aucune autre modification de son moteur que ce chemisage spécial, la vitesse de croisière soutenue est passée de 60 à 80-85 kmh.

Toutes ces épreuves furent donc un banc d'essai suffisamment probant pour que M. Pargeat prenne un brevet pour son invention qui permet de supprimer les distorsions, le grippage, les perles à la bougie, et permet d'accroître le taux de compression, de maintenir des vitesses de croisière élevées.

LA 200 DOT TRIAL

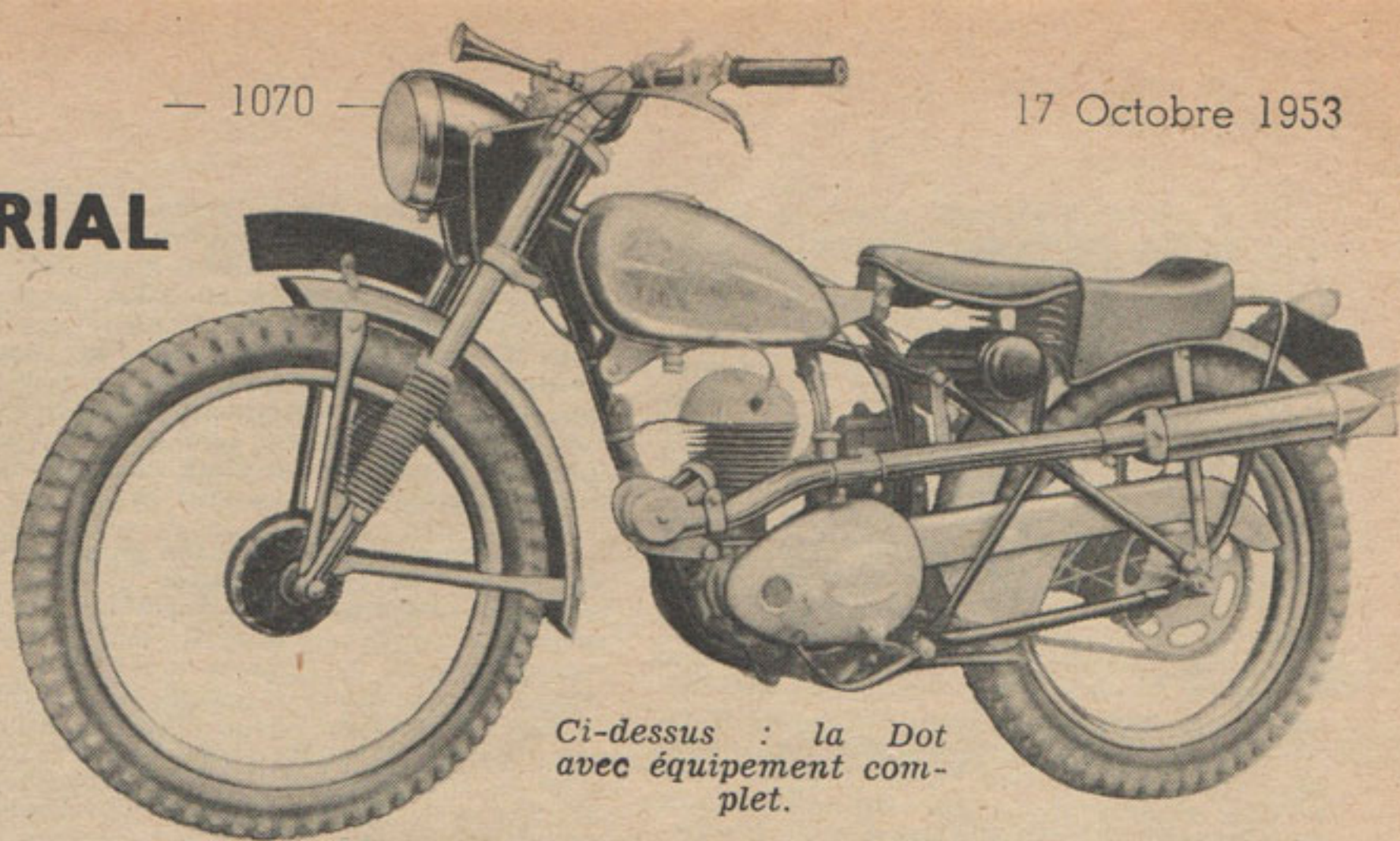
Apparue en France au début de la saison aux mains de Delauné, la 200 Dot n'avait plus à se faire connaître après l'étonnante démonstration qu'elle fit à Montreuil fin 1952, emmenée avec brio par Barrugh et Pilling, vus eux aussi pour la première fois sur le continent.

La 200 Dot tire ses avantages en terrain difficile, d'une caractéristique qui est un atout sérieux dans sa catégorie : sa légèreté.

En effet, suivant l'équipement, son poids varie de 80 à 95 kgs, et quand elle est en compétition avec des machines de 110 à 130 kgs (en catégorie 250) elle se tire prestement de toutes les difficultés. Son faible poids, allié à un encombrement réduit, la rendent très maniable et le « balancing » devient un jeu agréable avec elle, d'autant plus que le triangle guidon-selle-repose-pieds est étudié pour permettre une position debout sans efforts.

Le moteur est le 197 Villiers bien connu qui développe au catalogue 8 CV, 4 à 4.000 tours-minute, ce qui paraît peu pour une machine compétition. Mais l'usine annonce que certains moteurs peuvent être gonflés pour un usage « sérieux » et il est fort probable que toutes les Dot se trouvant en France (il n'y en a pas des masses) ont subi cette cure. La puissance qui est alors obtenue n'est pas indiquée par le constructeur.

Malgré son aspect fragile et plutôt jouet, la Dot est destinée à un usage intensif et s'en tire tout à son honneur.



Ci-dessus : la Dot avec équipement complet.

Le cadre est formé d'un arceau allant de la tête de fourche à l'arrière du moteur et un autre tube passe devant le moteur et s'arrête au-dessous du carter. Les deux tubes sont réunis par une semelle courbe. Un autre tube sous le réservoir renforce la tête de fourche. La partie arrière triangulée est boulonnée sous la selle et derrière la boîte de vitesses, afin d'en permettre le remplacement rapide par une suspension arrière oscillante.

Le réservoir de 8 litres en œuf est chromé et fixé par deux boulons à l'aide de blocs caoutchouc. La fourche est télescopique, démunie d'amortisseurs. Garde-boue en dural, évidemment, et à la demande la machine peut être équipée d'un éclairage électrique.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Moteur : Villiers 2 temps.

Alésage : 59 mm.

Course : 72 mm.

Cylindrée exacte : 197 cmc.

Rapport course-alésage : 1,22.

Carburateur : Villiers 4/5.

Fourche avant sans amortisseurs et de 11 cm de débattement. Jantes chromées. Freins de 130 mm à l'avant et 150 mm à l'arrière. Garde-boue dural. Selle en caoutchouc moulé. Coussin de garde-boue Lycett.

Instruction pour le graissage : 0,280 l. de « Shell-100/50 » ou « Mobiloil D » ou « Essolube Racer » pour 4,55 l. d'essence. (A noter la viscosité très grande des huiles recommandées).

PARIS-NICE EN 48 CMC

Confirmant, par une éclatante réussite, ce que « Moto-Revue » a toujours prôné, à savoir que la compétition est à la base de la valeur des fabrications de série, éliminant impitoyablement les solutions de paresse et l'emploi de matériau de qualité secondaire, les Ets « Le Mistral », dont la puissante usine est à St-Etienne au pied du col de la République, magnifique banc d'essai naturel, n'ont pas hésité à demander à la F.F.M. le contrôle d'une performance sur le trajet Paris-Nice dans la catégorie internationale.

Moto 50 cmc., avec leur 48 cmc. 2 vitesses, sur une machine démunie de pédale ; une vraie gageure. Sous le contrôle du commissaire Massonet, les pilotes ont réussi l'extraordinaire moyenne de 52 kms 100 à l'heure.

A noter que la consommation fut de 1 litre 600 aux 100 kms.

Ce raid contrôlé prouve que le progrès ne saurait être arrêté par la volonté de ceux qui voudraient s'endormir béatement sur une position acquise, peu soucieux de comparaisons que seule la performance et la compétition peuvent faire éclater.

Cette moyenne réalisée avec un 48 cmc.

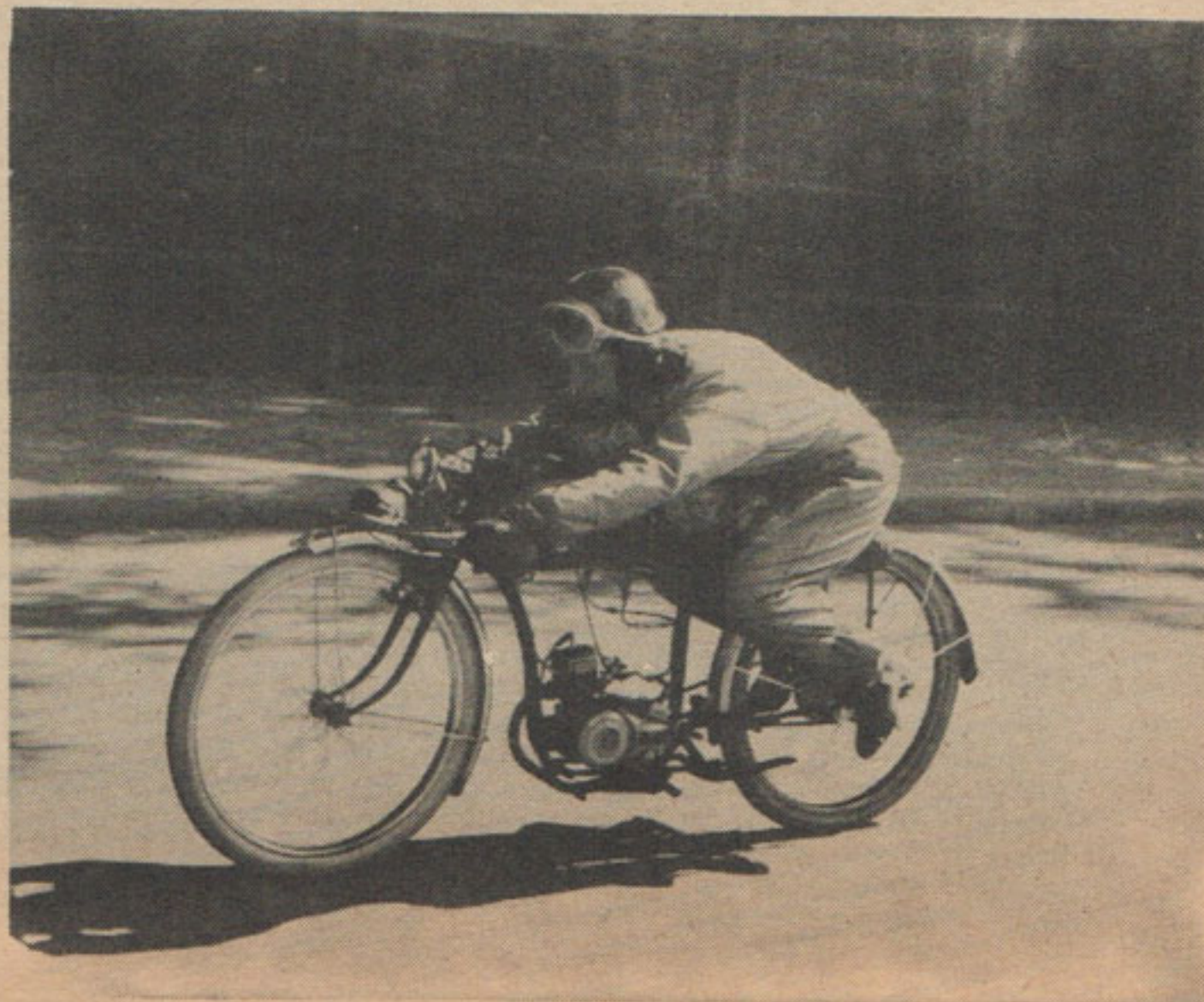
aurait été obtenue avec peine par une grosse machine il y a quinze ans.

Les Ets « Mistral », très sportivement, à quelques jours d'intervalle, n'ont pas hésité à s'engager en compétition ouverte, et confirme par leur classement : 1^{er}, 2^e, 3^e, avec Morphyre, Fletcher et Lemaire, leur supériorité incontestée dans le Rallye International Paris-Bruxelles-Paris.

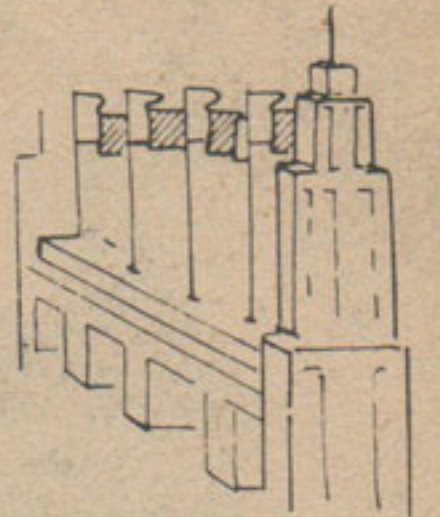
Outillés et aménagés pour produire 10.000 moteurs mensuellement, les Ets Mistral, dont le capital est porté à 100 millions, vont permettre aux constructeurs français de cyclomoteurs et motos, de maintenir une production et une qualité dignes de leur renommée.



A gauche : les réalisateurs du raid en compagnie de l'ingénieur qui a conçu le « Mistral » et du commissaire Massonet de la Fédération Française de Motocyclisme.



LE SALON *et la* PRODUCTION FRANÇAISE



Dès ce numéro, nous commençons un compte-rendu substantiel du Salon de Paris qui vient juste de fermer ses portes.

Nous insisterons davantage sur les machines françaises, et ce pour plusieurs raisons. D'abord parce que nous sommes en France, et que les machines françaises sont d'un prix plus abordable et ne sont pas distribuées au compte-gouttes comme les machines étrangères. Ensuite parce que la plupart des nouveautés étrangères ont déjà été présentées à nos lecteurs dans notre rubrique « Machines nouvelles ». Enfin parce que nos constructeurs réservent leurs grosses nouveautés pour le Salon de Paris, alors que cette date n'a pas la même importance pour les constructeurs étrangers. De plus, les Salons de Francfort et Londres suivant de très près notre Salon parisien, les grosses nouveautés britanniques et allemandes y trouveront leur place et feront alors l'objet de compte-rendus plus détaillés.

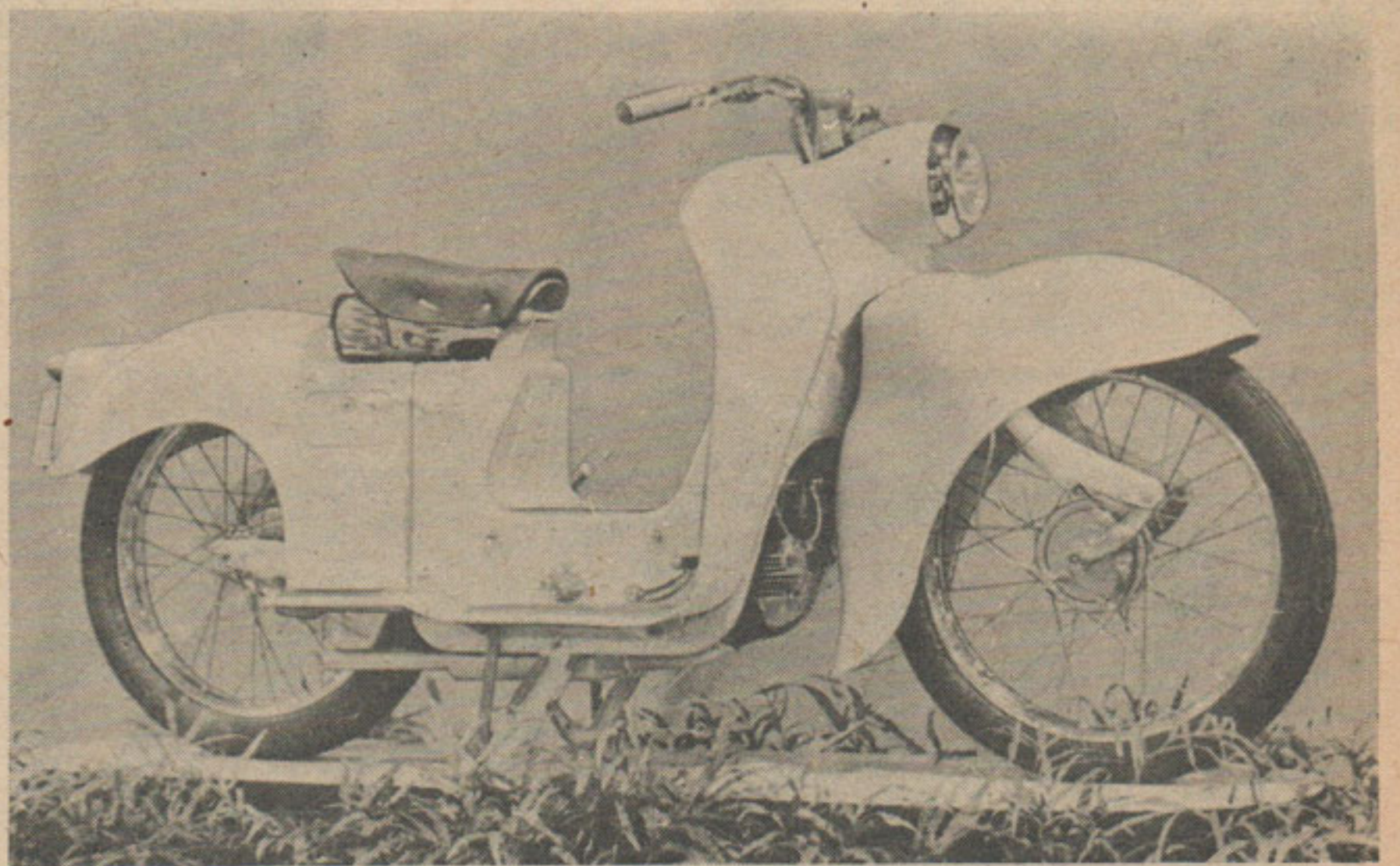
Dans ce premier numéro, nous aborderons essentiellement les machines françaises. Après un premier chapitre général de présentation, signalant la multiplication des modèles et l'abaissement des prix, nous analyserons les tendances générales qui se sont manifestées, à savoir l'habillage des machines, l'adoption de suspensions arrière oscillantes, de moyeux-freins, ainsi qu'une présentation générale améliorée et plus moderne. Finalement, nous passerons en revue les dernières réalisations des marques françaises présentes dans les stands.

DE TRÈS NOMBREUX MODÈLES DONT CERTAINS A BAS PRIX

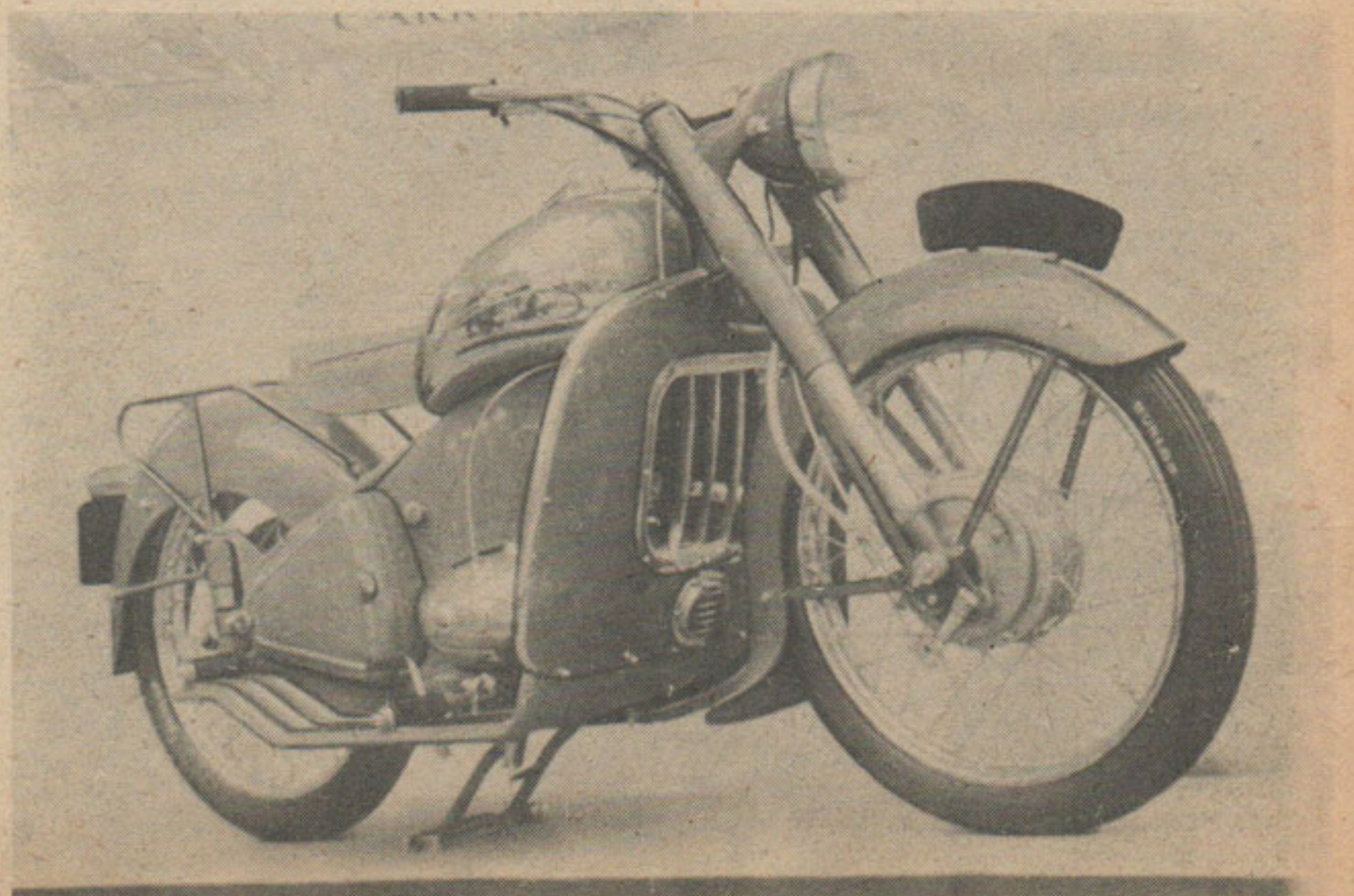
Très caractéristique, dans les stands de nos principales marques, a été la multiplication des modèles (voir Motobécane, Peugeot, Monet-Goyon, Automoto, New-Map, Radior, etc.). Cette multiplication de modèles a été obtenue dans l'ensemble à peu de frais. Chez Motobécane, la classique 125 cmc. culbutée subit une duplication : un type « populaire », le modèle culbuté trouvant place dans le cadre de la 125 latérale; un type « luxe », adoptant roues chromées et fourche de la 175. Chez Peugeot, à côté de la 125 cc., on trouve une version munie des garde-boue enveloppants de la luxe ; certains diffèrent par l'adoption de moyeux-freins ou non, par une fourche normale, ou de « luxe ».

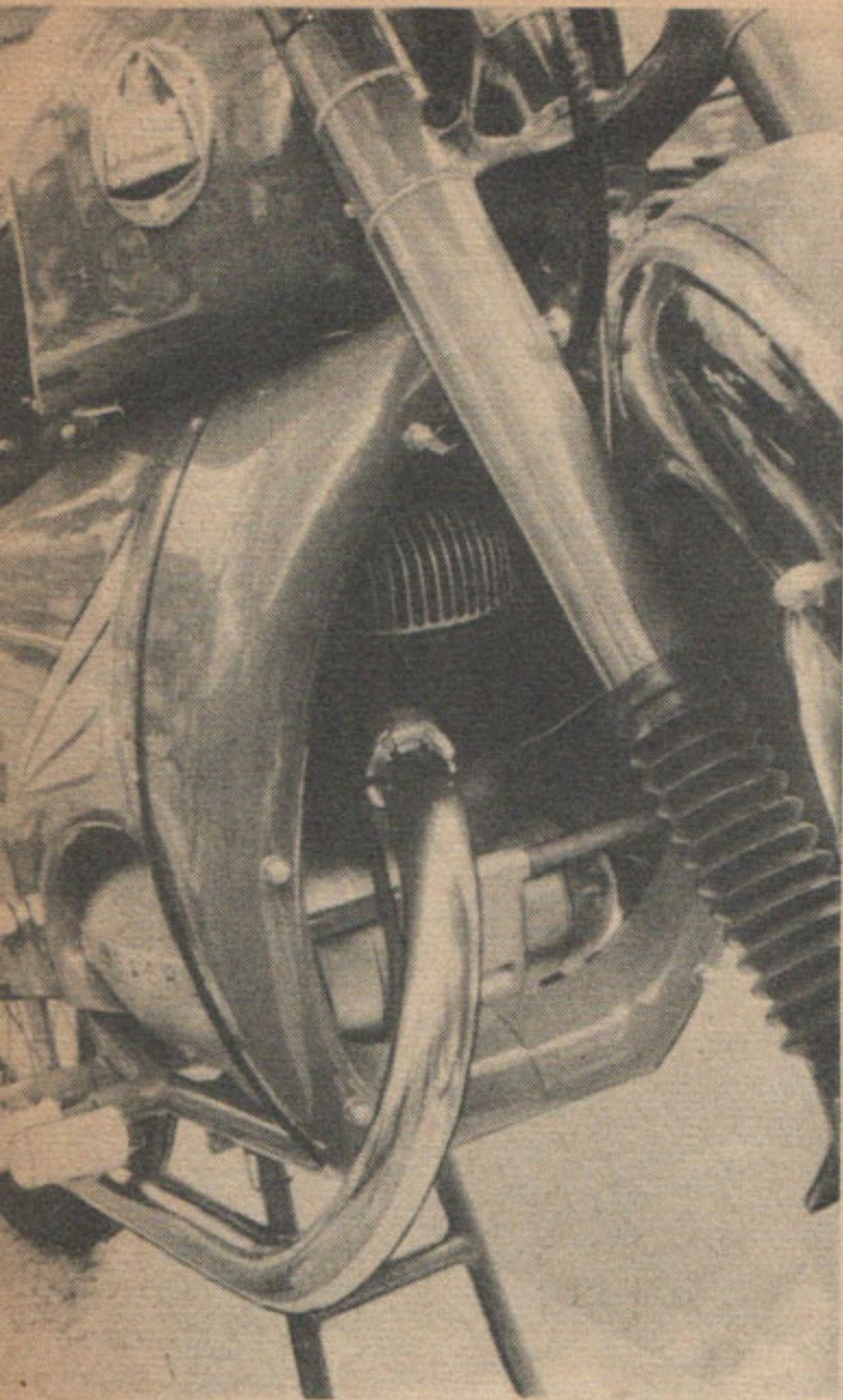
Ce sont finalement les accessoires (si l'on peut dire) de la partie cycle qui créent cette multiplication de modèles, suivant en cela la politique jusqu'ici adoptée par New-Map et surtout Guiller.

Autre trait fondamental qui saura particulièrement intéresser les usagers, c'est la création de modèles réellement « populaires » par leur prix de vente, sans pour cela être démunis des facteurs techniques qui rendent une machine

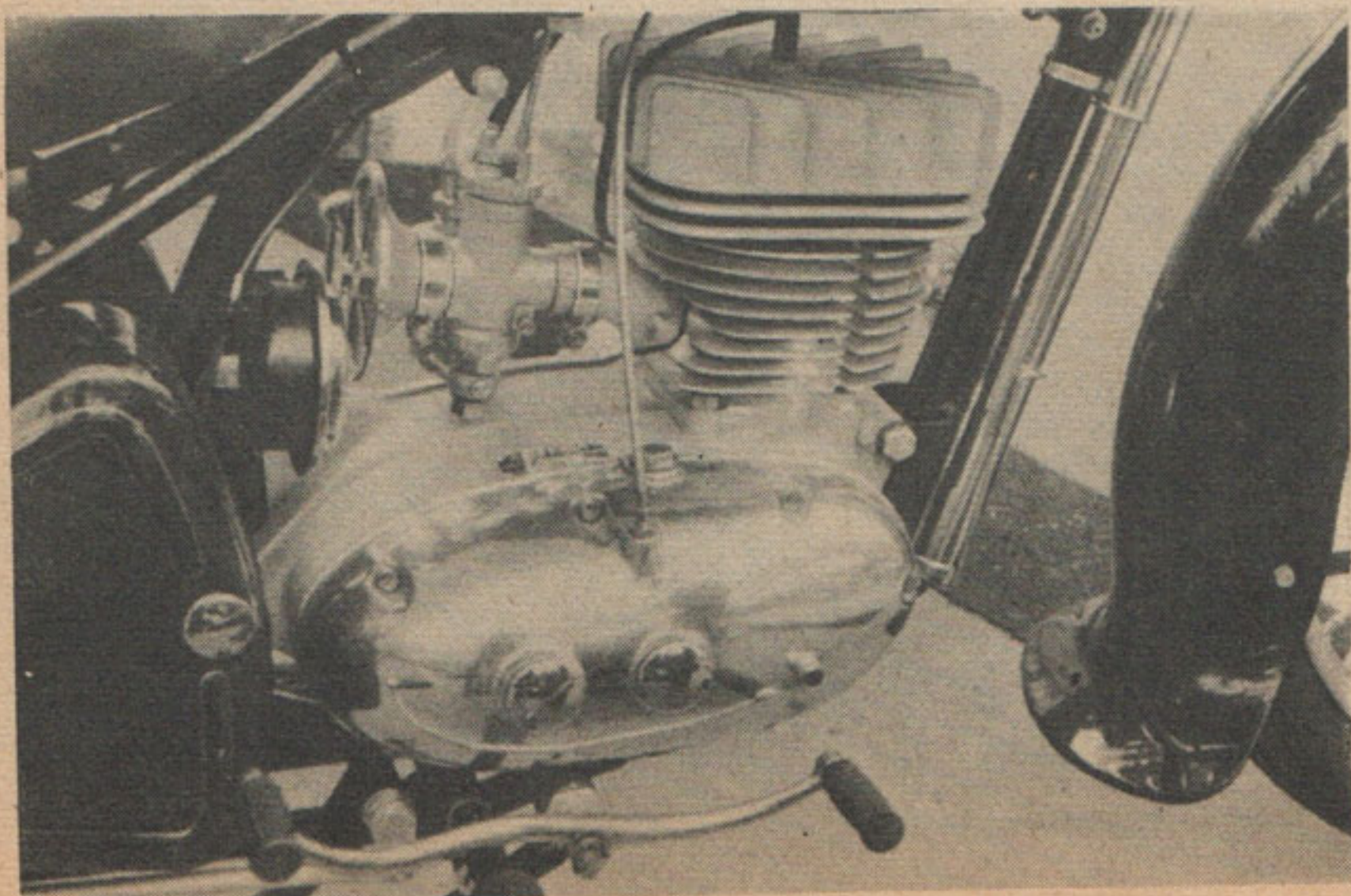
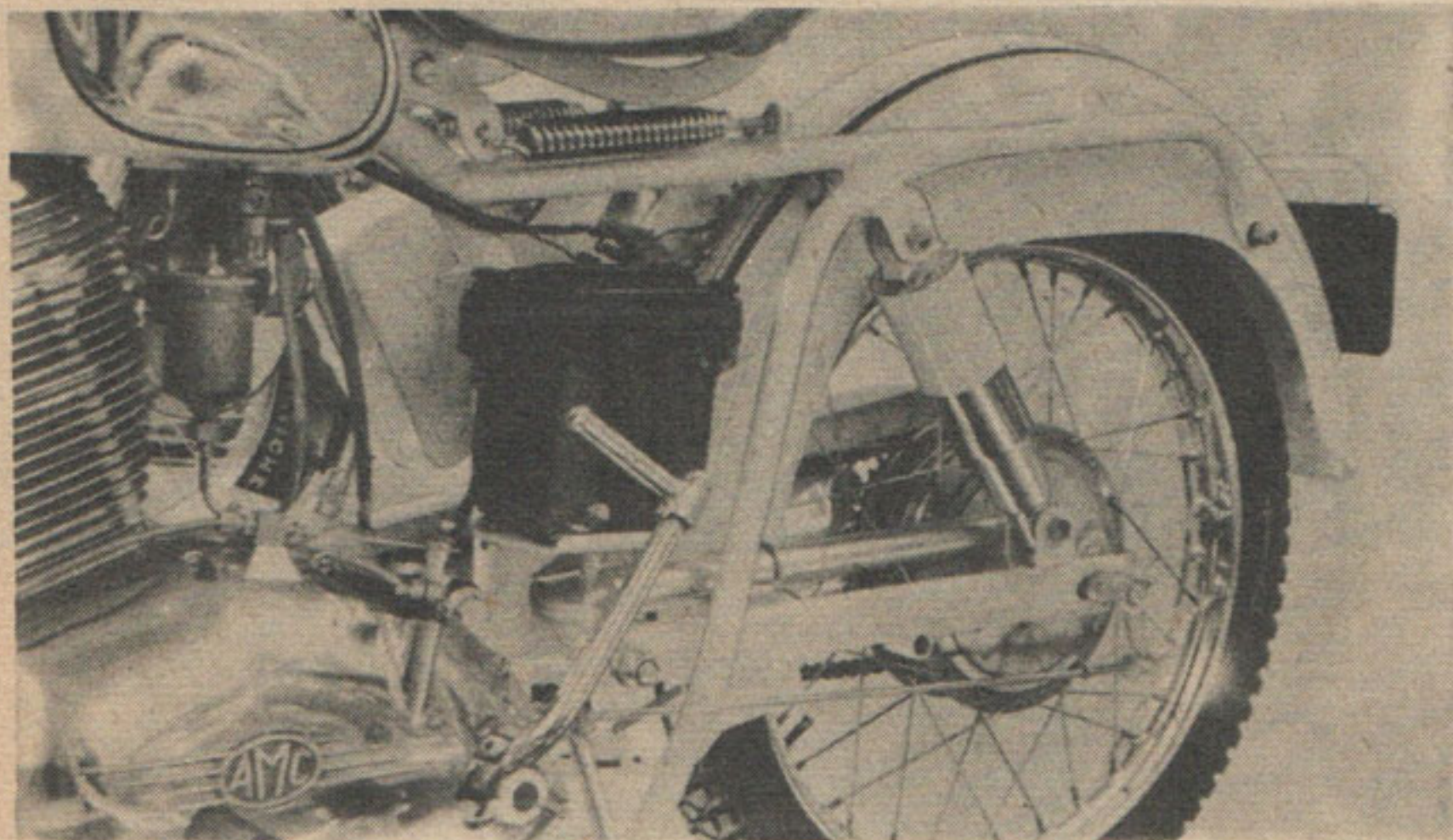
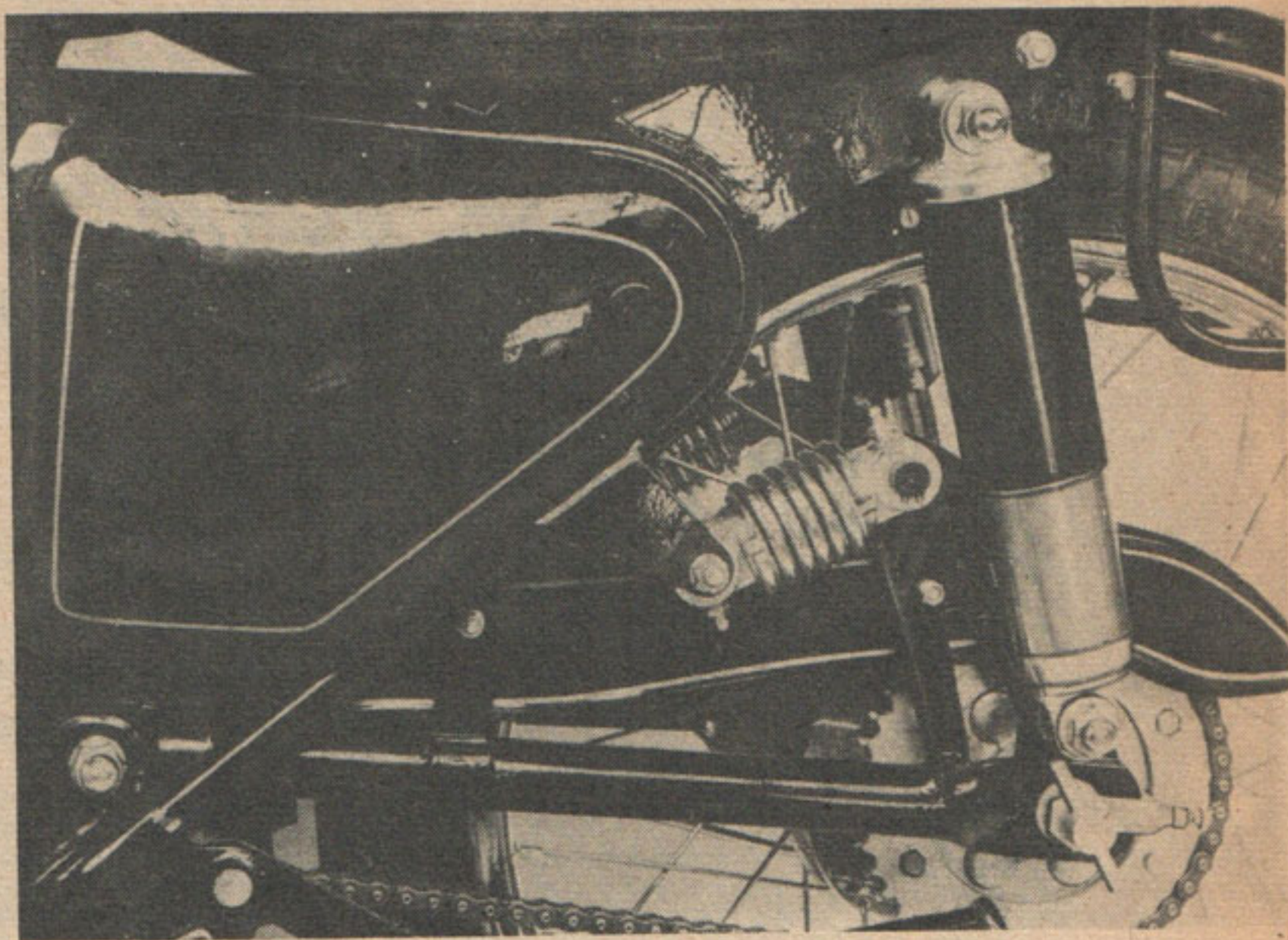


Deux versions de capotage : ci-dessus, le 125 Jonghi, formule motoscooter du type Galletto-Guzzi. - Ci-dessous, la 175 Gnome-Rhône toute habillée, possède une calandre à l'avant,





A gauche : le « réacteur » de chez Follis à un moteur 175 Sachs. - A droite, la suspension oscillante des 232 Sport Monet-Goyon utilise toujours les correcteurs Grégoire, mais d'une manière plus intéressante. - Ci-dessous, Syphax utilise également une suspension arrière à bras oscillants, avec éléments séparés Grazzini, et, en bas, le moteur 175 cmc. Gnome-Rhône qui développerait 11 CV.



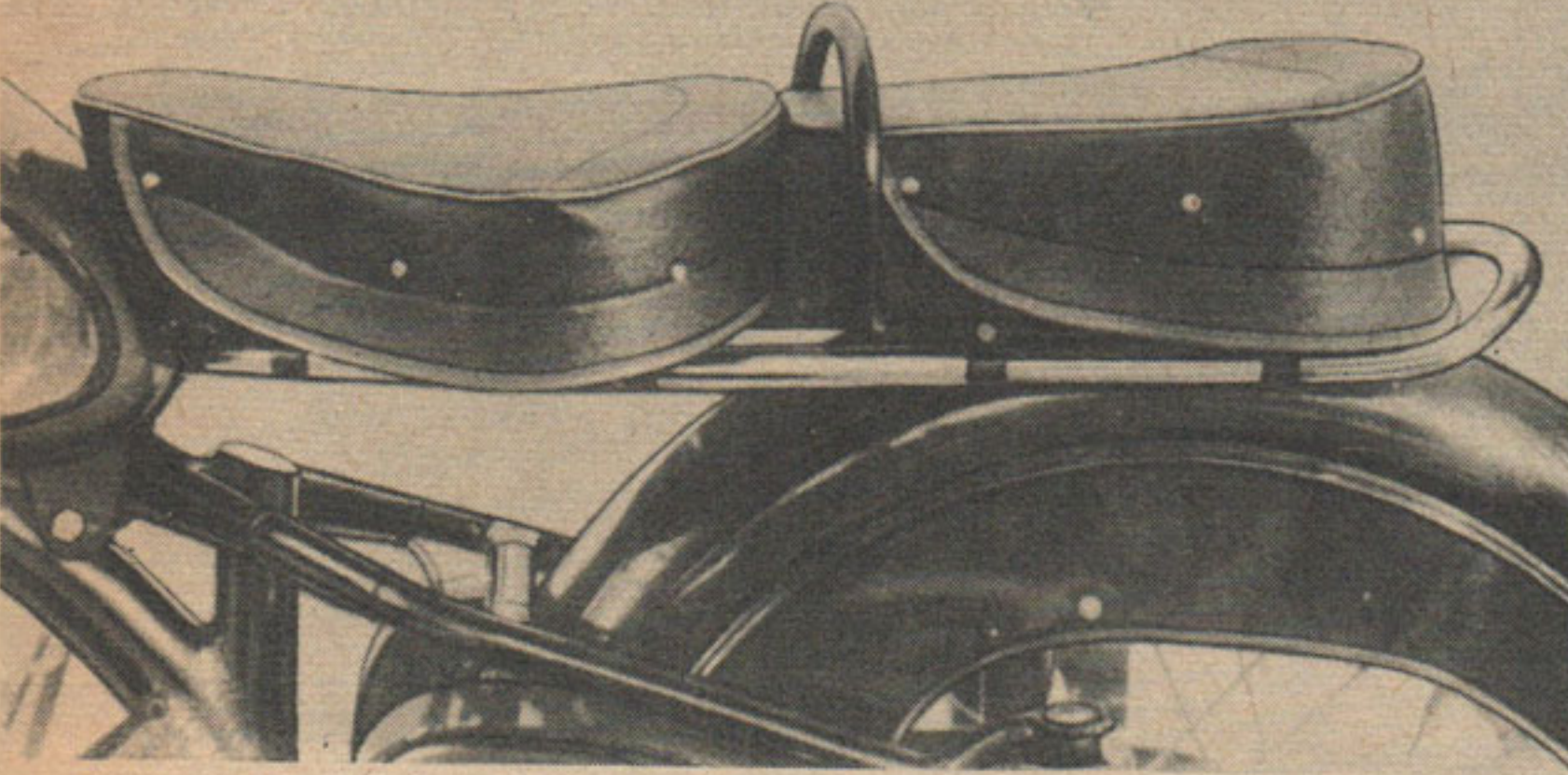
moderne et agréable à conduire. On se trouve dans ce cas en présence d'un engin intermédiaire entre nos actuelles 125 cmc. et les cyclomoteurs, rappelant, mais en version 1953, nos vélomoteurs d'avant-guerre. Moteurs de 100 cmc., Sachs, Villiers ou Zurcher, munis de débrayage et boîte 2 vitesses souvent commandées du guidon, démarrage bien souvent au kick. Si la partie cycle est démunie de suspension arrière, la fourche télescopique est universellement adoptée. Des roues de vélomoteurs d'avant-guerre (600x65), des freins à tambour de 100 à 130 mm, un phare, et le tout pour une somme variant entre 69 et 75.000 fr. Parmi ces réalisations, signalons le 100 Deryn et surtout les 2 réalisations de Monet-Goyon, dont la Starlett. D'où vient cette nouvelle orientation ? La baisse constatée sur la voiture est un danger pour nos constructeurs de motos qui se voient obligés de défendre leur place en livrant des modèles intéressants et bon marché. De plus, ces petits engins offrent une puissance notablement plus élevée que les cyclomoteurs ne nécessitant pas de pédaler, sont beaucoup plus agréables à conduire (2 vitesses et surtout l'embrayage) et offrent une plus grande sécurité grâce à leurs freins beaucoup plus puissants ; sûrement une longévité plus grande, pour une consommation sensiblement identique.

SOUS LE SIGNE DU CAPOTAGE

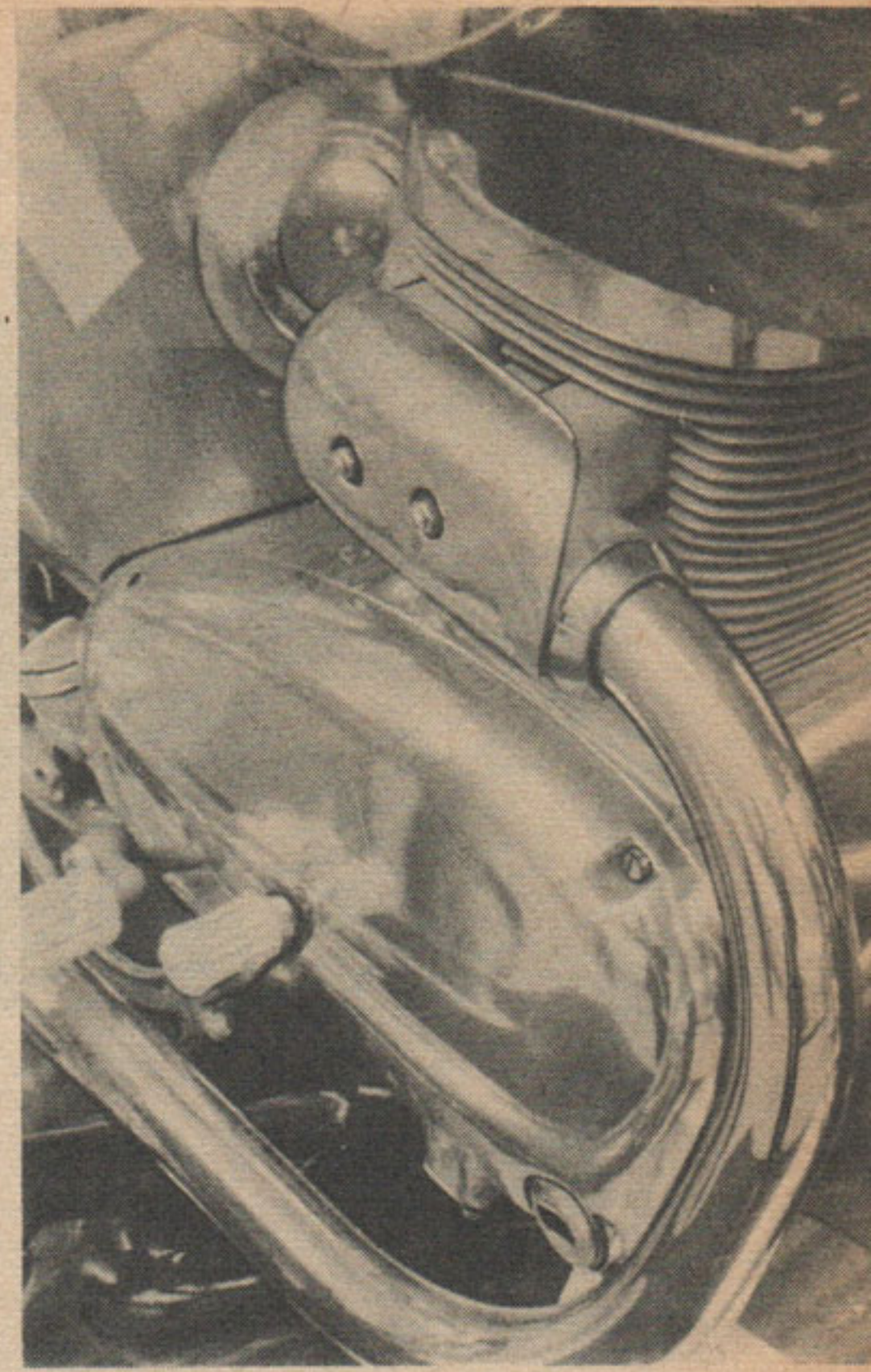
Dès avant le Salon, nous disions que l'habillage de nos machines pourrait être une caractéristique d'une nouvelle école française. Et ce n'est pas par hasard que notre dernier éditorial portait comme titre celui de notre chapitre. En effet, dix de nos constructeurs au moins présentaient des modèles carénés, ou au moins habillés, parfois même (Follis), en plusieurs versions.

Certains semblent avoir étudié sérieusement la question. L'ensemble le plus complet est incontestablement l'AGF, équipé du 250 AMC. Et un avantage, et non des moindres, de ce modèle, est qu'il reste malgré tout une moto, le moteur étant à tout moment immédiatement accessible : pas de démontage plus ou moins compliqué, pas de gymnastique des mains pour atteindre la bougie ! Et les vrais motocyclistes sauront l'apprécier.

Chez Jonghi (avec sa 125 cmc.), chez Monet-Goyon (la « Starlett » signalée précédemment), nous trouvons des motoscooters. Ces marques reprennent à leur compte la formule popularisée par Guzzi avec son Galletto, à mi-chemin entre une moto habillée et un scooter, donnant la



A gauche, la selle double Gallet, séparable en 2 pièces, montée sur la Radior. - A droite, le système d'échappement des 350 twins Motobécane n'est pas sans rappeler celui des Sunbeam. - Ci-dessous, Libéria à son tour sort des petites cylindrées et sait présenter agréablement sa 250 à moteur AMC. En bas, le moteur 232 cmc. de Monet-Goyon, avec son long pavillon d'entrée d'air.



protection de ce dernier, tout en ayant une tenue de route nettement supérieure, grâce à une meilleure répartition des charges et des roues plus grandes. Cette formule fera certainement son chemin et supplantera de plus en plus le scooter classique ; déjà, sous des aspects divers, nous le trouvons chez Rumi, Aermacchi, en Italie, plus au moins le « Bella » de Zundapp en Allemagne, et, chez nous, Sterva.

Quand l'habillage consiste en petites plaques de tôle placées à la partie arrière de la moto derrière le moteur, le refroidissement du cylindre et surtout de la culasse peut encore s'en accommoder (voir Guiller, Gima, Peugeot, à la rigueur Alcyon) ; mais quand l'habillage vient jusqu'à l'avant du moteur, encore faut-il l'étudier bien sérieusement, pour que le refroidissement n'en souffre pas ; sinon, à quoi sert d'avoir un moteur assez poussé de 175 cmc., si c'est pour ne pouvoir l'utiliser à pleine charge et le voir serrer dès le moindre effort ? Si l'entrée d'air semble avoir fait l'objet d'une certaine étude sur le « réacteur » Follis, l'autre version, plus simple, de la même marque, est moins bien partagée sous ce rapport. De même, la 175 Gnome-Rhône, dont le moteur est à haut rendement, se voit, pour un supplément de 20.000 francs, affublée d'un habillage, dont la calandre chromée, très style voiture, n'est pas une garantie d'un bon refroidissement.

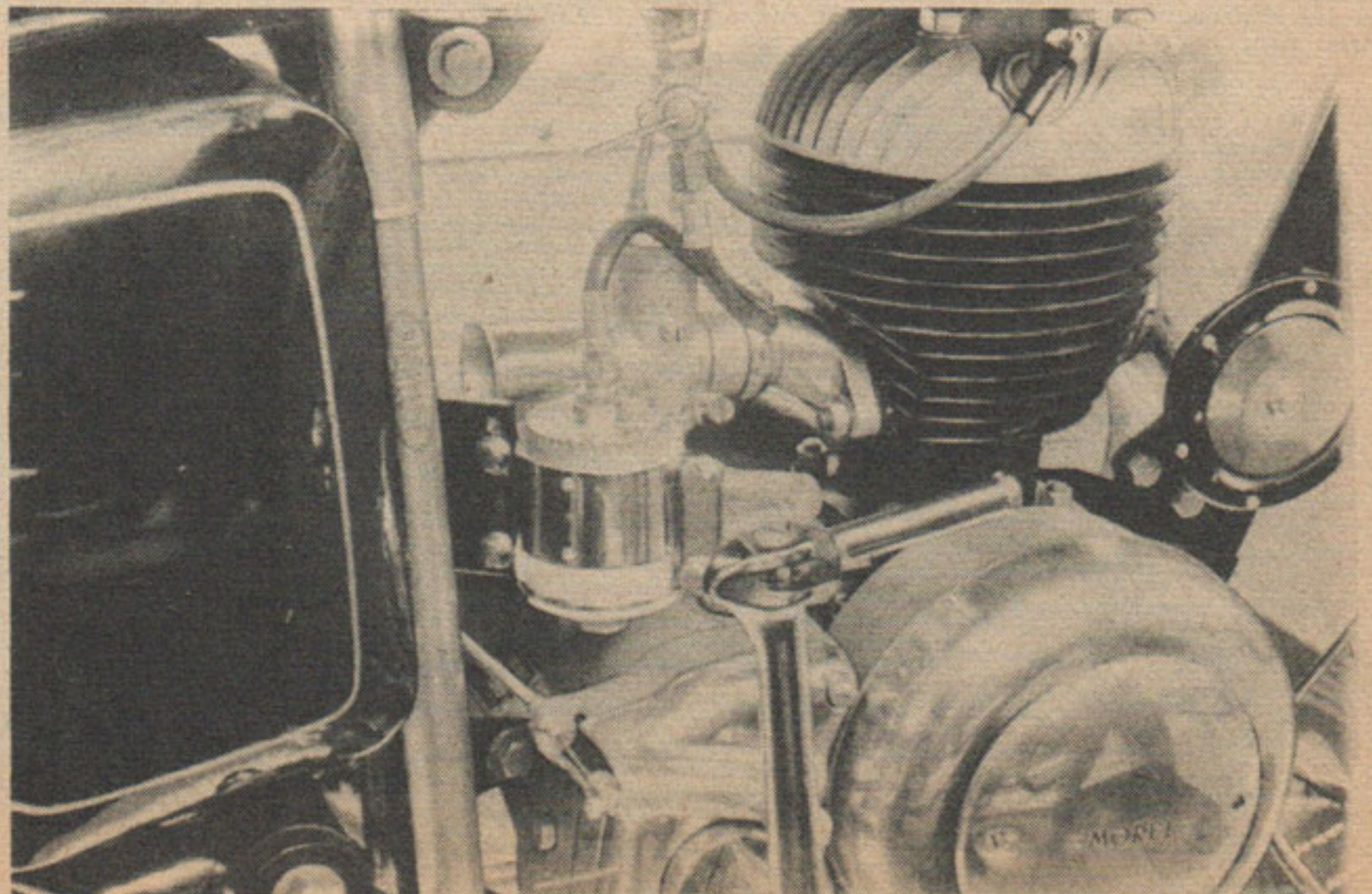
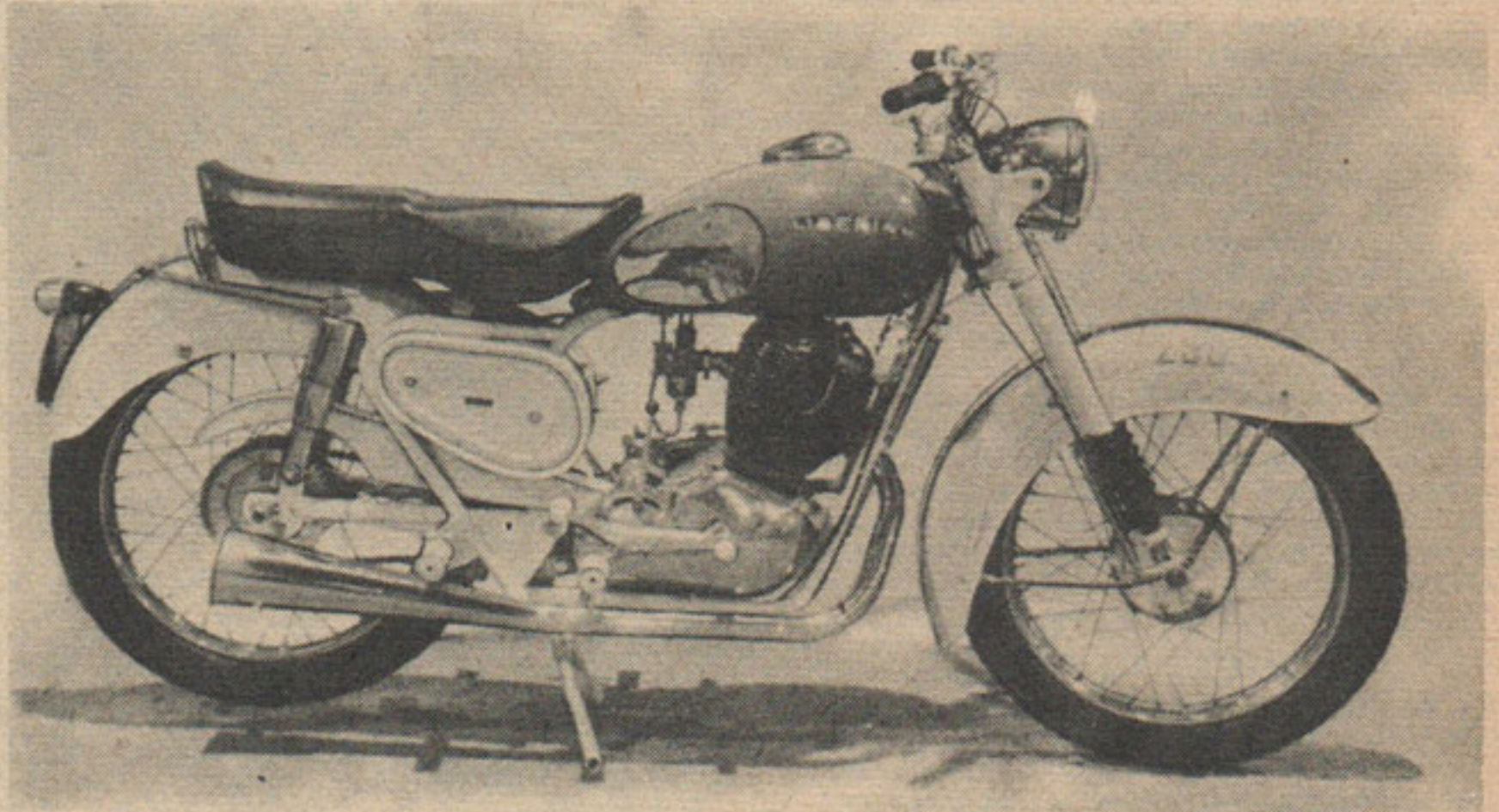
Bien souvent, cet habillage semble avoir été réalisé en dernière heure (fruit d'une coqueluche épidémique) et devra encore être revu et corrigé après de multiples essais sur route, avant sa commercialisation.

Puisse-t-il, de toute façon, ne pas transformer le motocycliste en scootériste ou automobiliste, avant tout soucieux de son émail et de son chrome, plus ou moins indifférent à ses organes moteurs, et qui, pour la moindre panne de bougie ou de carburateur encrassé, fait appel au plus proche garagiste.

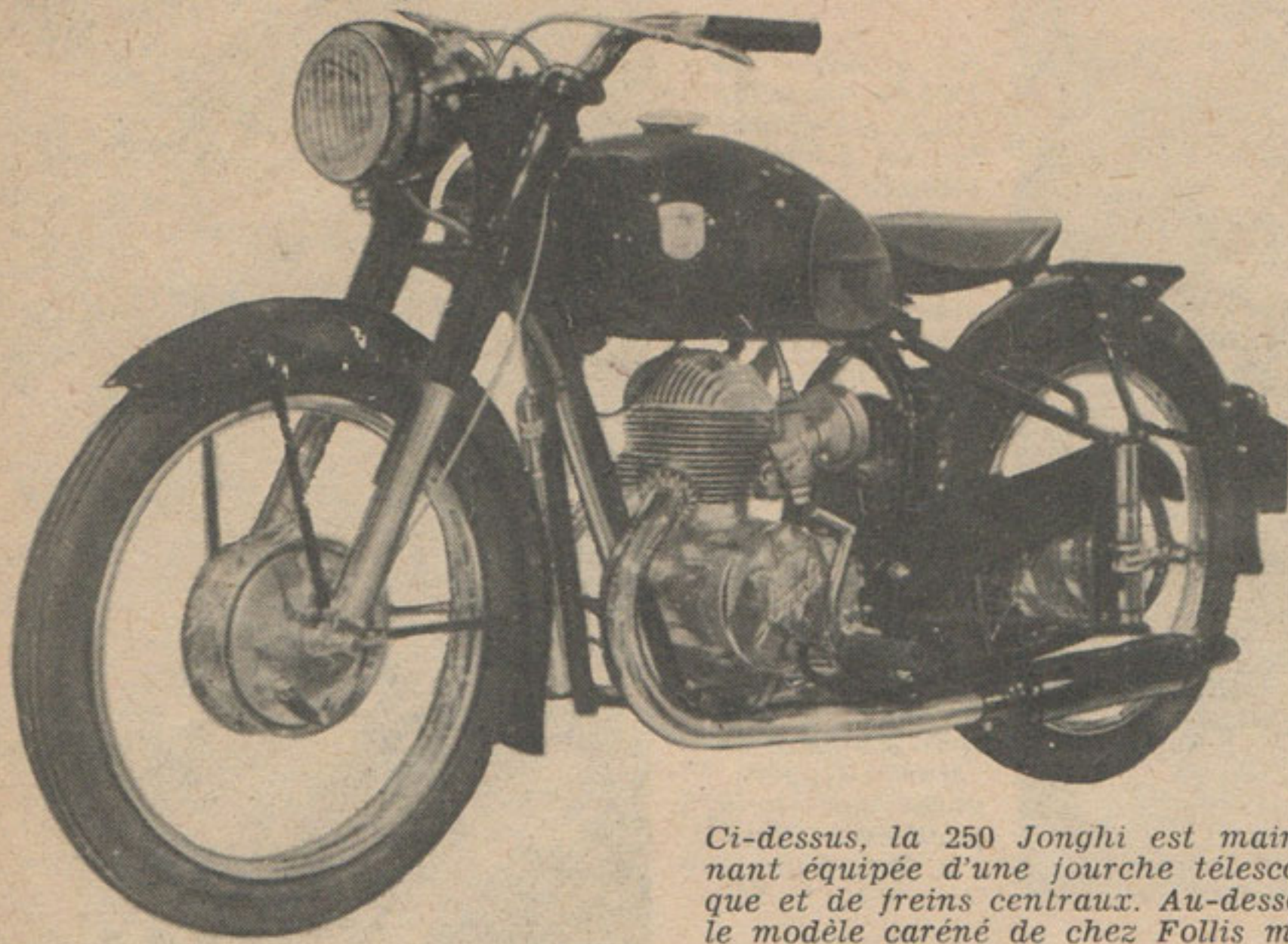
LA SUSPENSION OSCILLANTE

S'IMPOSE

Depuis quelques années, certains de nos constructeurs présentaient déjà des suspensions arrière oscillantes. Mais ce Salon-ci fut sa consécration : non seulement on la trouve, améliorée, réétudiée, chez Guiller, Gima, Follis, Libéria, Terrot 250 (sans parler de New-Map, marque qui fut la première, immédiatement après la guerre, à lancer ce type en France), mais encore de nouvelles marques l'adoptent à leur tour : AGF, Automoto, Monet-Goyon, Narcisse, Syphax, etc...



USEZ DISCRETEMENT DE VOTRE AVERTISSEUR ET DE VOTRE ECHAPPEMENT



Ci-dessus, la 250 Jonghi est maintenant équipée d'une fourche télescopique et de freins centraux. Au-dessous, le modèle caréné de chez Follis muni d'un Ydral. En bas, le moteur du scooter Peugeot (notons l'entraînement du kick par chaîne).

La presque généralité des suspensions oscillantes françaises s'inspire de la technique de course Velocette de 1938, à savoir deux bras oscillants munis d'éléments élastiques séparés. L'avantage de ce système est qu'il peut facilement comporter de véritables amortisseurs, ce qui est le cas de ces réalisations françaises. Un autre avantage est que les constructeurs peuvent s'adresser aux fabricants spécialisés (Vista, Grazzini), bien que certains, tels Narcisse ou Automoto, les réalisent eux-mêmes. Et même New-Map, à côté de ses modèles classiques, présentait un prototype en 175 Sachs, avec une telle suspension.

Un bon point pour nos constructeurs qui ont su comprendre à temps que l'avenir est aujourd'hui dans ce type de suspension, que le système coulissant ne peut plus trouver sa justification qu'en sidecar ou avec les machines à transmission par cardan.

LES MOYEU-FREINS S'IMPLANTENT

Là aussi un bon point pour nos constructeurs : le moyeu-frein se généralise. Si certains les fabriquent eux-mêmes (Alma, Motobécane, Terrot 250, Gima), ce sont Chavannet, Idéal, Sachs et Saperli qui les équipent pour la plupart. Si certains nous semblent bien dimensionnés

(Chavannet par exemple), d'autres, par contre, nous semblent, surtout pour le frein avant, d'un diamètre par trop réduit.

L'alliage léger domine largement, mais certains restent encore fidèles à la tôle emboutie (Motobécane, Peugeot).

En dehors d'une question d'esthétique, et de rayons de même longueur de chaque côté du moyeu, pour que le moyeu-frein soit intéressant, encore faut-il qu'il assure une plus grande surface de garniture et surtout un plus grand diamètre que le frein à tambour classique.

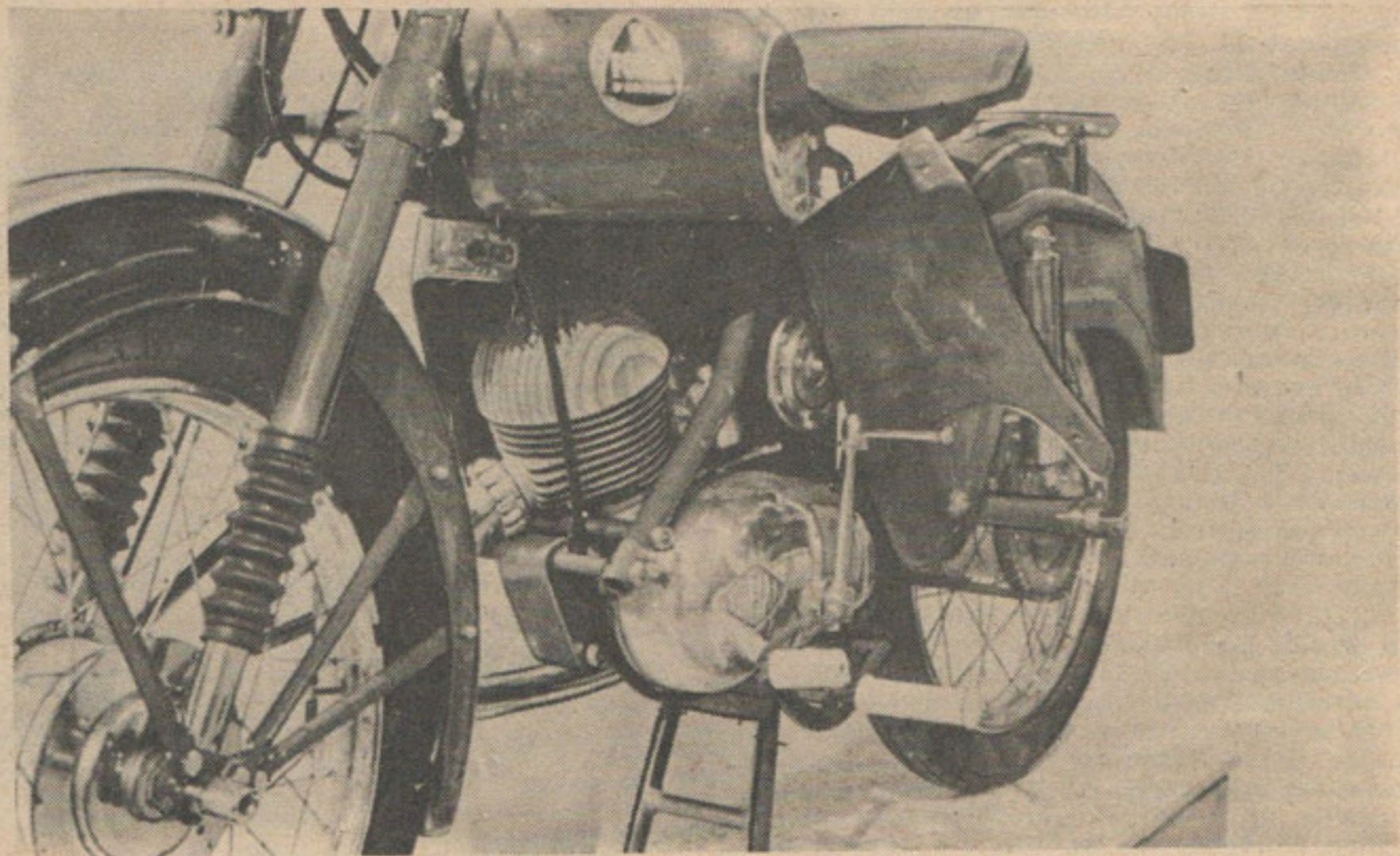
LA PRESENTATION S'AMELIORE ET SE MODERNISE

Un gros effort a aussi été fait de ce côté. Non seulement les chromes sont plus nombreux, mais l'émail également semble de meilleure qualité.

Mais c'est surtout l'aspect général des machines qui est plus moderne.

Il est évident que la suspension arrière oscillante y est pour quelque chose. Mais l'adoption quasi-générale du nouveau réservoir Mottaz, dans le style italien, assez haut, avec légers évidements pour les genoux, y contribue également, ainsi que la quasi-généralisation de la selle double. Celle-ci voit, à côté de l'Aurora maintenant classique, la réalisation Gallet, très proche de la Feridax anglaise, mais en deux parties, et d'un cachet bien réussi.

Ainsi, si nos constructeurs ne nous ont rien présenté de neuf dans le domaine



mécanique (sinon le nouveau 200 cmc. Gnome et Rhône, le 175 suralésé), de fort nombreuses améliorations de partie cycle, une présentation plus moderne et plus luxueuse, une multiplication de modèles, dont certains vraiment bon marché, et surtout une nette tendance vers l'habillage de nos motos, sont les caractéristiques essentielles de la production française telle qu'elle fut présentée au Salon. J. B.

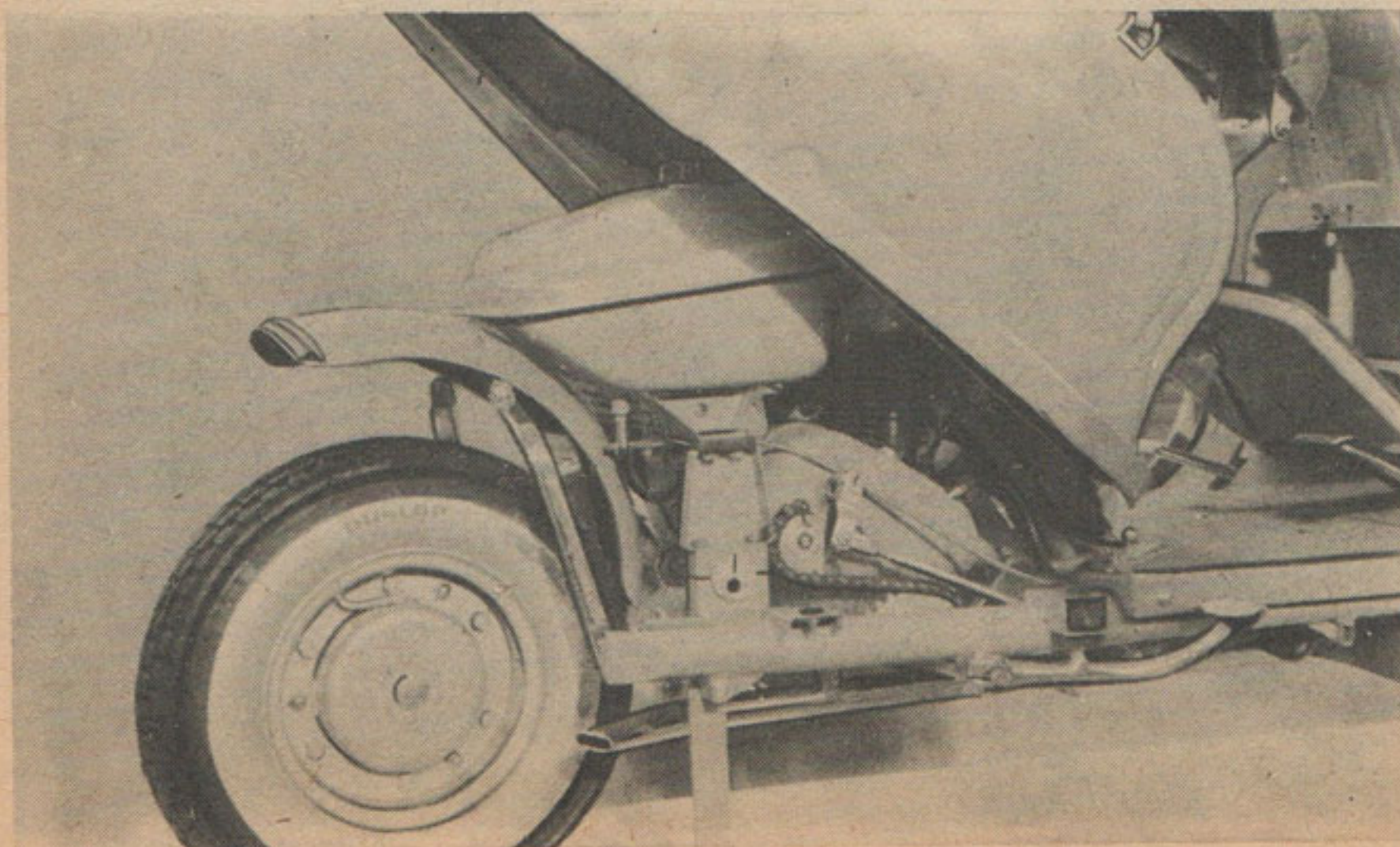
DANS LES STANDS

MOTOBECANE

Chez Motobécane, extension de la gamme par des procédés très simples, mais qui permettent de satisfaire de plus près les exigences de la clientèle.

C'est ainsi que la Mobylette est en trois versions : populaire, standard et luxe. Cadre à tubes droits, freins à patin, pas de débrayage sur la « Populaire », adoption d'un frein-tambour arrière et du débrayage automatique sur la Standard, tandis que la Luxe reste inchangée.

Dans les 125, quelque chose de similaire est réalisé par l'installation d'un moteur culbuté dans le cadre de la latérale, alors que la culbutée que nous



UN BON MOTOCYCLISTE EST OPTIMISTE : UN ACCROCHAGE N'APPELLE PAS UNE DISPUTE

connaissances est désormais montée avec les jantes et réservoir chromés, et compteur.

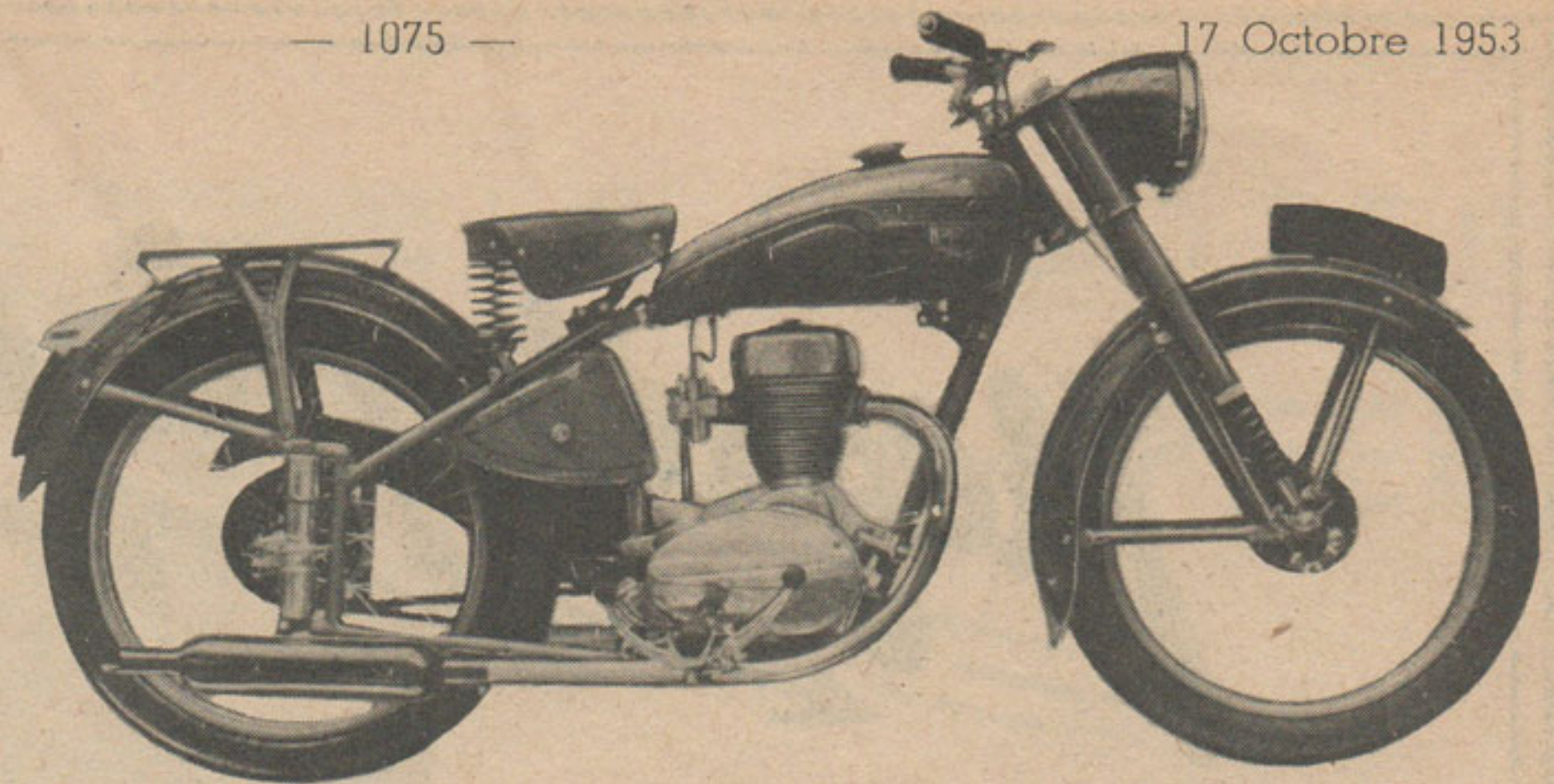
Signalons que la latérale nous est encore exposée cette année, mais enfin avec une pédale de frein actionnée à la pointe du pied et non plus au talon. De même la fourche télé a été renforcée, mais garde son apparence extérieure.

La 175 Z2C reste inchangée, tant au point de vue mécanique que présentation, mais une nouvelle version dénommée Z22C ou « Grand Luxe » est produite concurrentement.

Cette 175 est passablement différente du point de vue moteur. Un cylindre et une culasse plus volumineuse, une pompe à huile et un filtre dans le circuit d'huile permettent de pousser le moteur à 9,7 CV à la roue, ce qui autorise les 100 kmh.

Le cadre est le même, mais les garde-boue sont plus élégants et plus enveloppants, et les moyeux en tôle emboutie ont un diamètre intérieur de 150 mm.

Enfin la 350 longuement expérimentée en cours d'année paraît prête à être commercialisée, avec quelques petites modifications à la pipe d'échappement et aux carburateurs. Le scooter continue son évolution et un réservoir d'huile auxiliaire vient s'ajouter au cadre déjà élargi de ce modèle. Les panneaux latéraux sont inscristés.



Ci-dessus, le 125 Molobécane culbuté dans le cadre de la « latérale ». Au-dessous, une nouvelle production Narcisse d'une silhouette très moderne avec suspension arrière oscillante et freins en alliage léger. En bas, la transmission finale du scooter Peugeot. La chaîne est enclose dans un carter démontable.

Trois modèles de 175 : l'un avec la fourche des modèles 55 et les freins centraux de nouvelle fabrication, l'autre avec présentation luxe, mais avec les anciens moyeux, et les tôles pour masquer le carburateur.

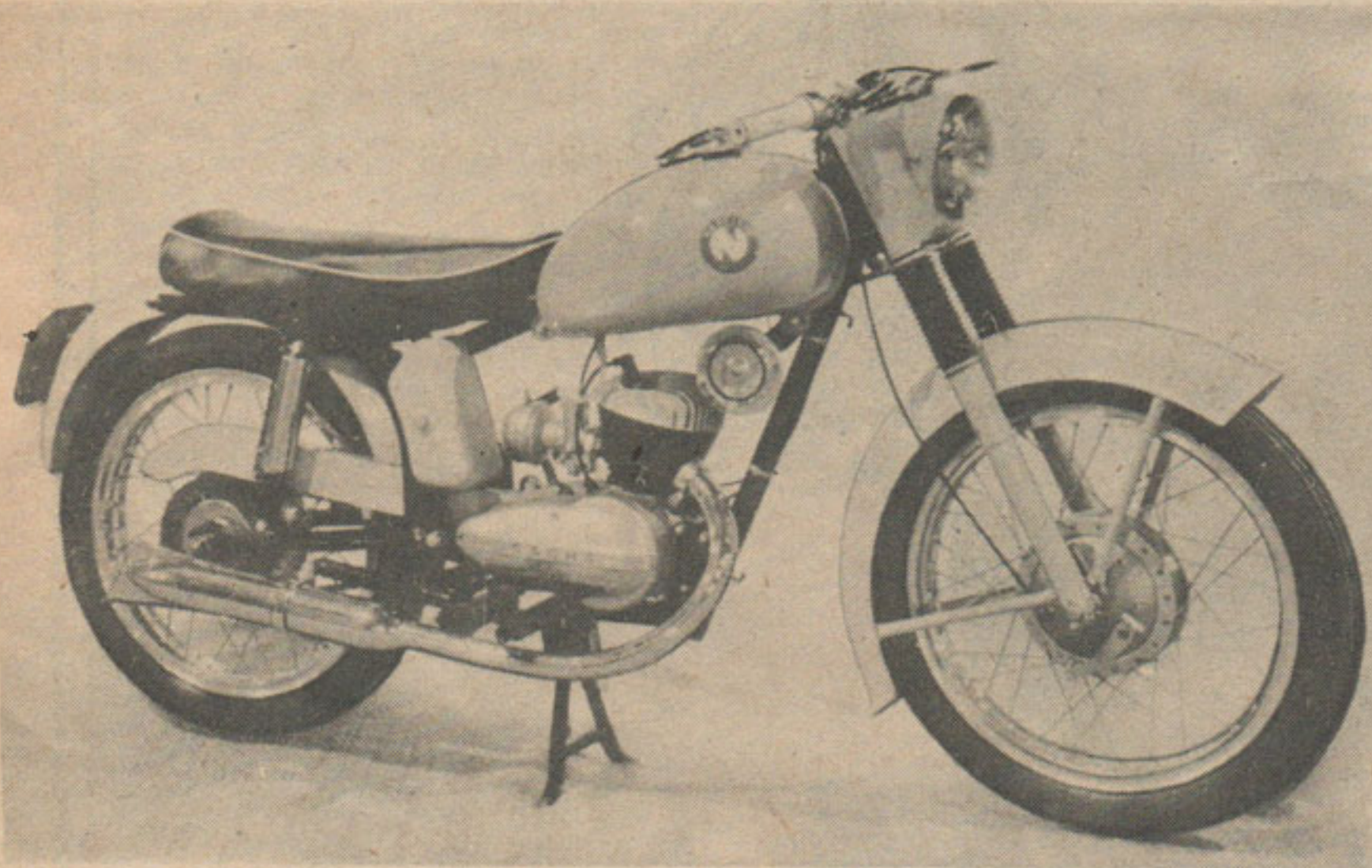
Le dernier enfin est la 175 Grand Sport avec selle double, jantes dural et guidon sport (monté on ne sait pourquoi un peu relevé), cette sport est équipée de moyeux centraux en alliage léger.

La grosse nouveauté est évidemment la 250 bicylindre qui semble utiliser la partie cycle de la 175 avec les moyeux de la sport. Le moteur est très proche également de la 175 dont il a la conformation extérieure, avec un carter plus large évidemment. Les deux cylindres sont séparés et assez rapprochés. L'alimentation est effectuée par un seul carburateur relié aux cylindres par une pipe en Y en alliage léger coulé. L'allumage est par batterie-bobine, la dynamo est en bout d'arbre. Evidemment les tôles pour masquer le carburateur sont encore présentes.

Son allure la fait paraître très légère et la puissance annoncée de 12 CV à la roue arrière (à 6.000 t.-m. il est vrai), doit lui procurer des performances intéressantes.

Autre nouveauté dans un autre domaine, le scooter à base de 55 trois vitesses. Une turbine est évidemment prévue et l'on peut noter la transmission arrière par chaîne sous carter étanche. La suspension est assurée intégralement par des anneaux Neiman. La particularité de ce scooter réside dans la partie avant qui forme plate-forme à bagages, complétée par un coffre placé au-dessus de la roue avant et un second plus petit à l'intérieur du tablier. Signalons enfin, 3 versions du « Bima ».

(suite au prochain numéro)



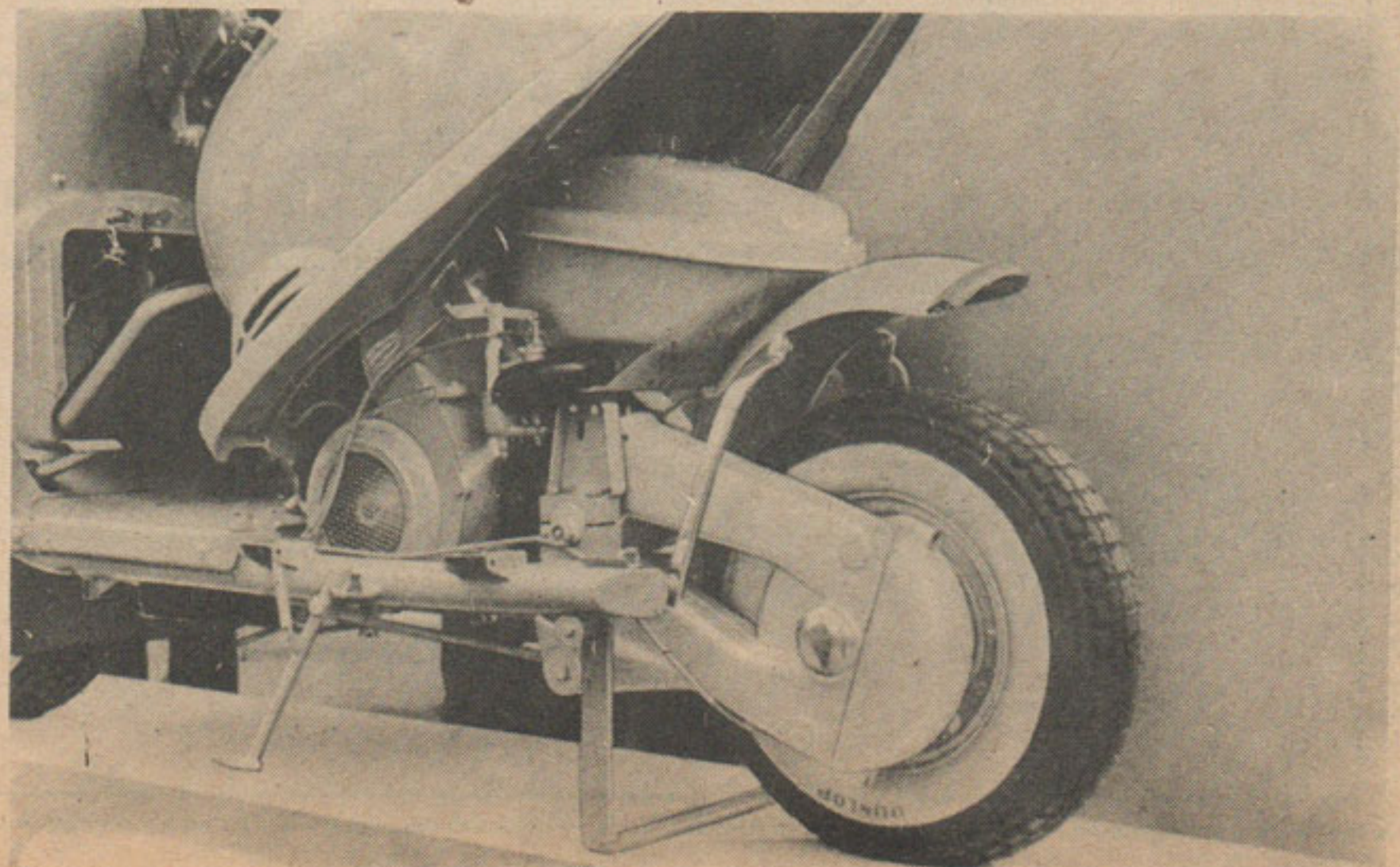
PEUGEOT

Encore une grande marque qui utilise au maximum le système de multiplication des modèles par le seul jeu des échanges de garde-boue, de fourches et de moyeux, deux types de selles et trois types de moteurs permettent 4 modèles de 125 et 3 modèles de 175.

Parmi les 125, trois sont du type 55 à 3 vitesses, mais même le modèle le meilleur marché est à suspension intégrale et moyeux centraux, en tôle il est vrai. Sa dénomination est 55T.A. et sa principale différence avec les autres 55 réside dans le cylindre qui est resté de l'ancien modèle, et les vitesses à main. Le modèle intermédiaire dans la gamme 55 (le T.C.) est lui à double échappement et ses trois vitesses sont commandées par un sélecteur incorporé.

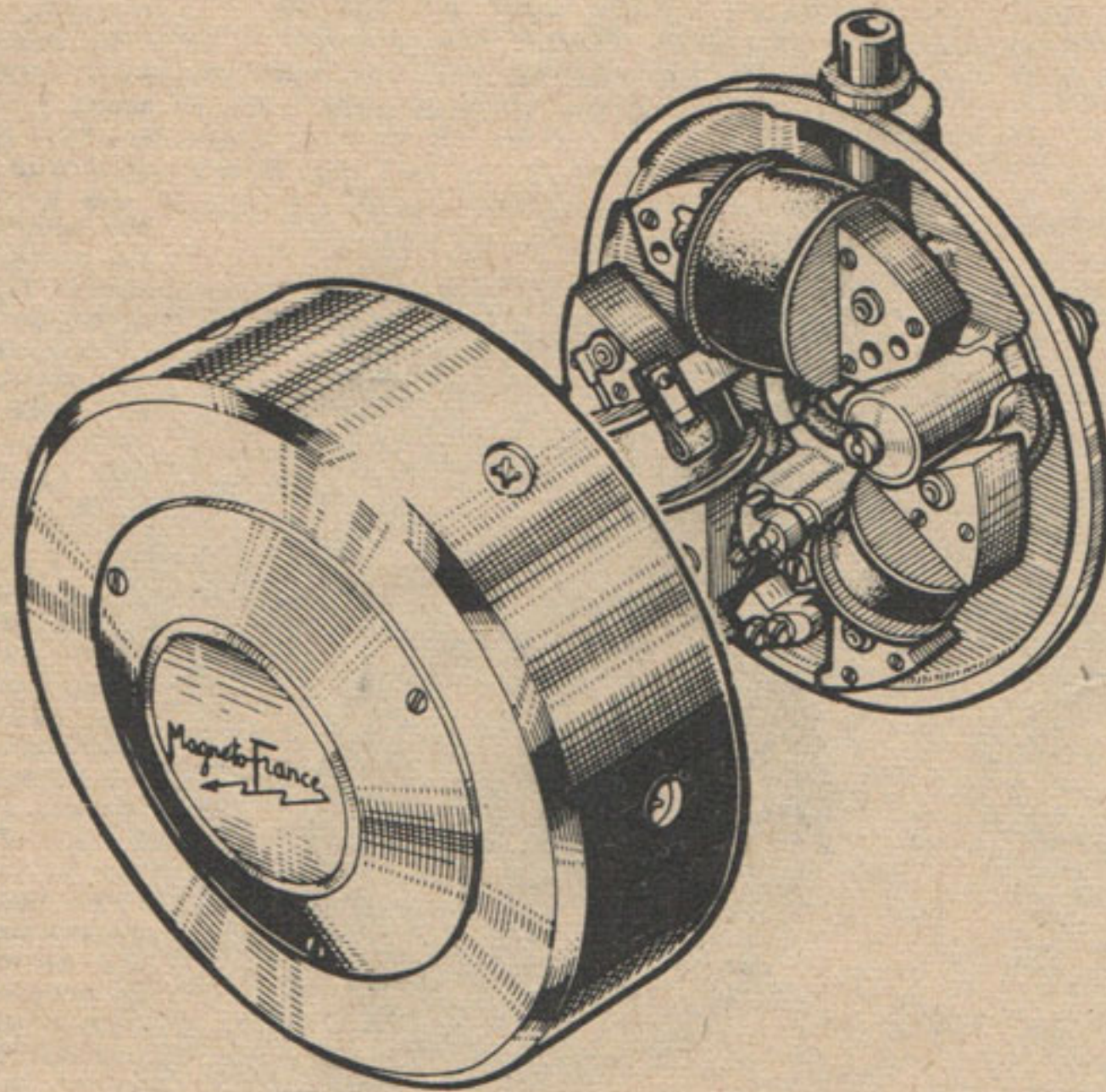
Enfin une version luxe (55 T.C.L.) est équipée des garde-boue profonds des modèles plus luxueux. Le réservoir comporte des panneaux chromés.

D'une présentation semblable, sauf la fourche moins rudimentaire, le 56 T.L.4 est à 4 vitesses, la selle du type Peugeot à bielles, et deux petites tôles cachent le carburateur. Les freins sont restés inchangés.



Magnéto France

Société Anonyme au Capital de 54.000.000 de Francs



EQUIPEMENT ELECTRIQUE
COMPLET POUR :
CYCLES, CYCLOMOTEURS
MOTOS, VELOMOTEURS, SCOOTERS

DEPOT à PARIS
42, Rue Brunel (17^e)
— ETO. 45-00 —

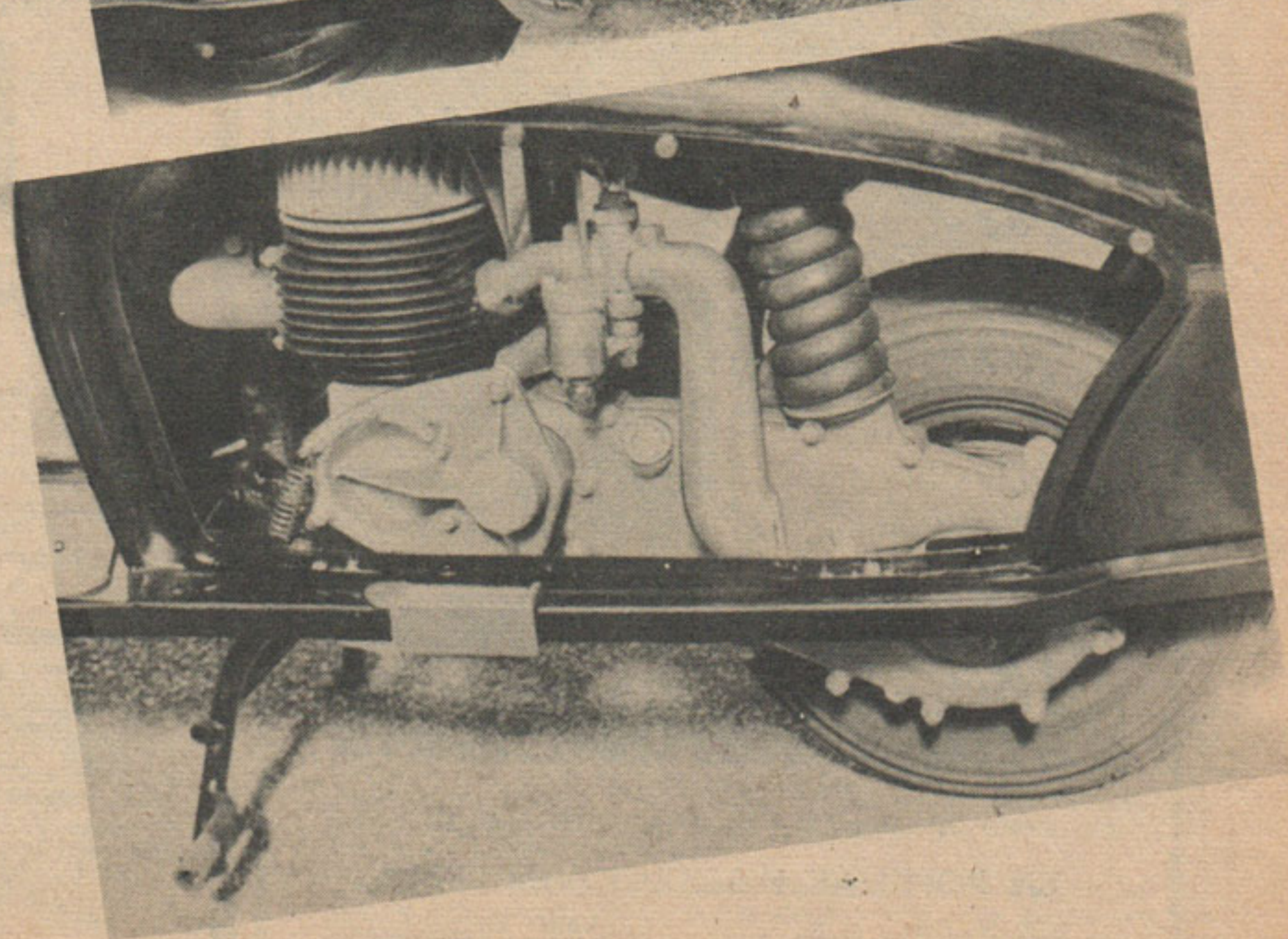
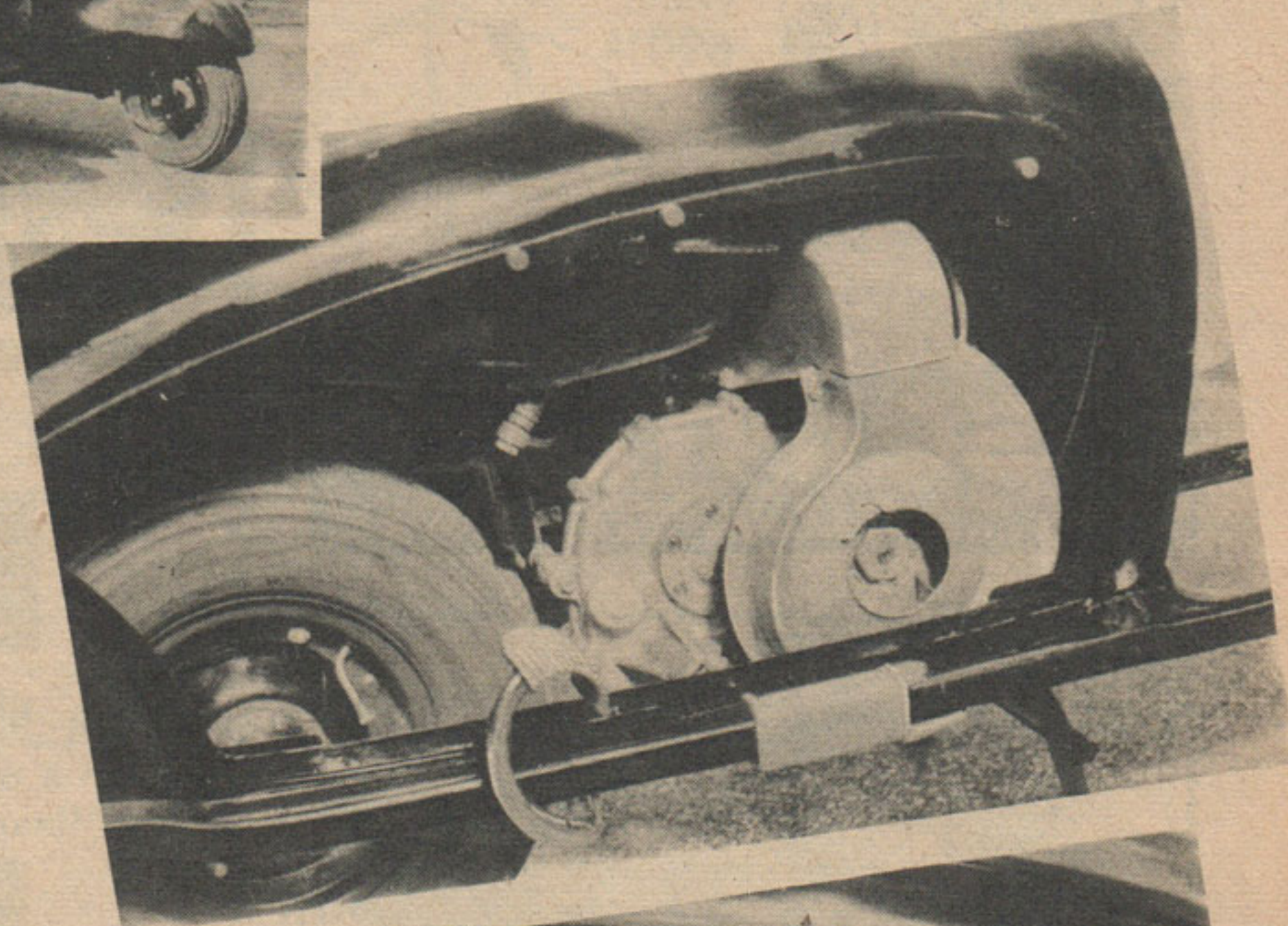
SIEGE SOCIAL
USINE ET BUREAUX
LYON, 93, Route d'Heyrieux



LE SCOOTER MORS-SPEED



Ci-contre, deux vues de la partie motrice du nouveau scooter «Paris-Nice». Le moteur est un deux temps 52 x 58, cylindre en fonte. Puissance 6 CV à 5.000 t.-m. L'embrayage est à disques multiples travaillant dans l'huile. La transmission finale s'effectue par chaîne double avec tendeur automatique. Le carter étanche, dans lequel cette chaîne est enfermée, forme le bras de suspension contrôlé par un élément élastique composé d'un bloc de caoutchouc dans lequel est noyé un ressort hélicoïdal. Le châssis est à tubes central et traverses, le carénage arrière ne supportant aucun effort. Ce véhicule est vendu pour un véritable 75 kmh. chrono.



Lors de la présentation officielle du Mors-Speed, M. Lassalas, de la S.I.C.V.A.M. (photo de gauche) ne nous cacha pas la confiance qu'il avait en l'avenir du nouveau modèle. En haut de la page, les trois essayeurs qui se chargèrent de l'expérimentation des prototypes.

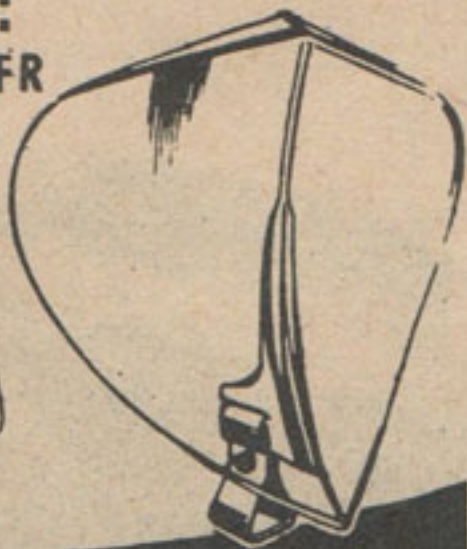
PROTÉGÉ PAR everclean



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

Notice sur demande

PRIX:
690 FR



**PETITE SURFACE
GRANDS EFFETS**

SCINTEX

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



Demandez à
votre détaillant

LE NOUVEL IMPERMEABLE

Coverlegs

BREVETE S.G.D.G.

A JAMBIERES AMOVIBLES

EN POPELINE D'ALSACE VERITABLE

CREATION

Vente en gros :

CALEST

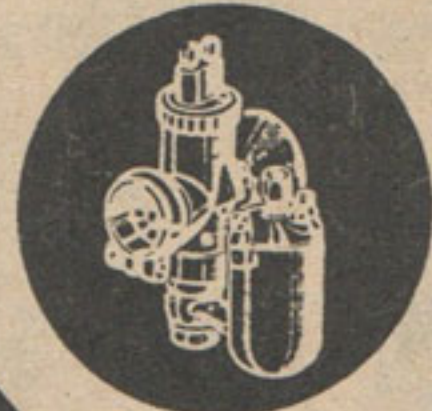
SURALO

15, rue de Chabrol, PARIS
4, r. de l'Ours, MULHOUSE

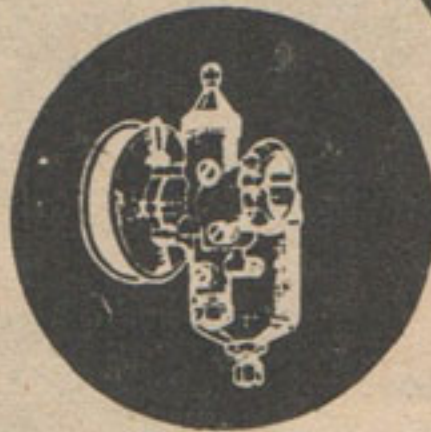
AMAC

LA GRANDE MARQUE
DE RENOMMÉE MONDIALE

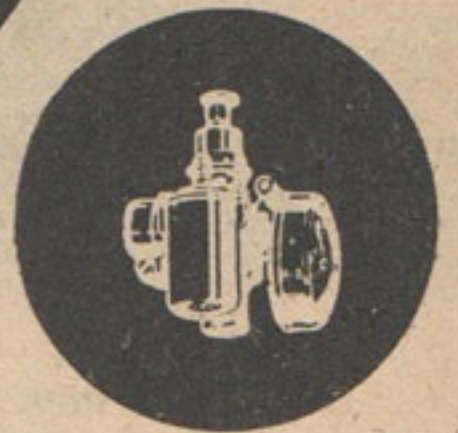
☛ Ses **CARBURATEURS**



MOTOS

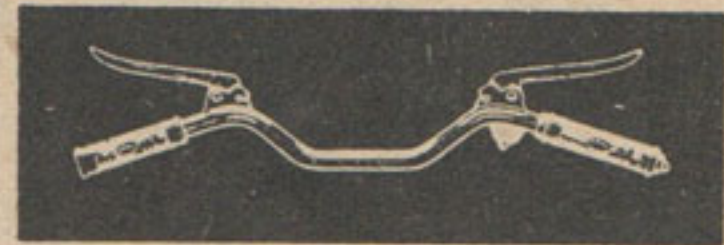


VELOMOTEURS



CYCLOMOTEURS

☛ Son **GUIDON** pour Motos
Vélocycle et Scooters



☛ Sa **NOUVELLE POIGNÉE TOURNANTE**
à tirage rectiligne et rapide
fixation du câble sans soudure



☛ Ses **COFFRETS de PIÈCES de RECHANGE**
pour Motocistes

pour Motos, Vélocycle
et Cyclomoteurs

Spécial pour
Cyclomoteurs



AUTRES SPECIALITES :
Manettes, Leviers, Robinetterie,
Épurateurs d'air,
Transmissions.

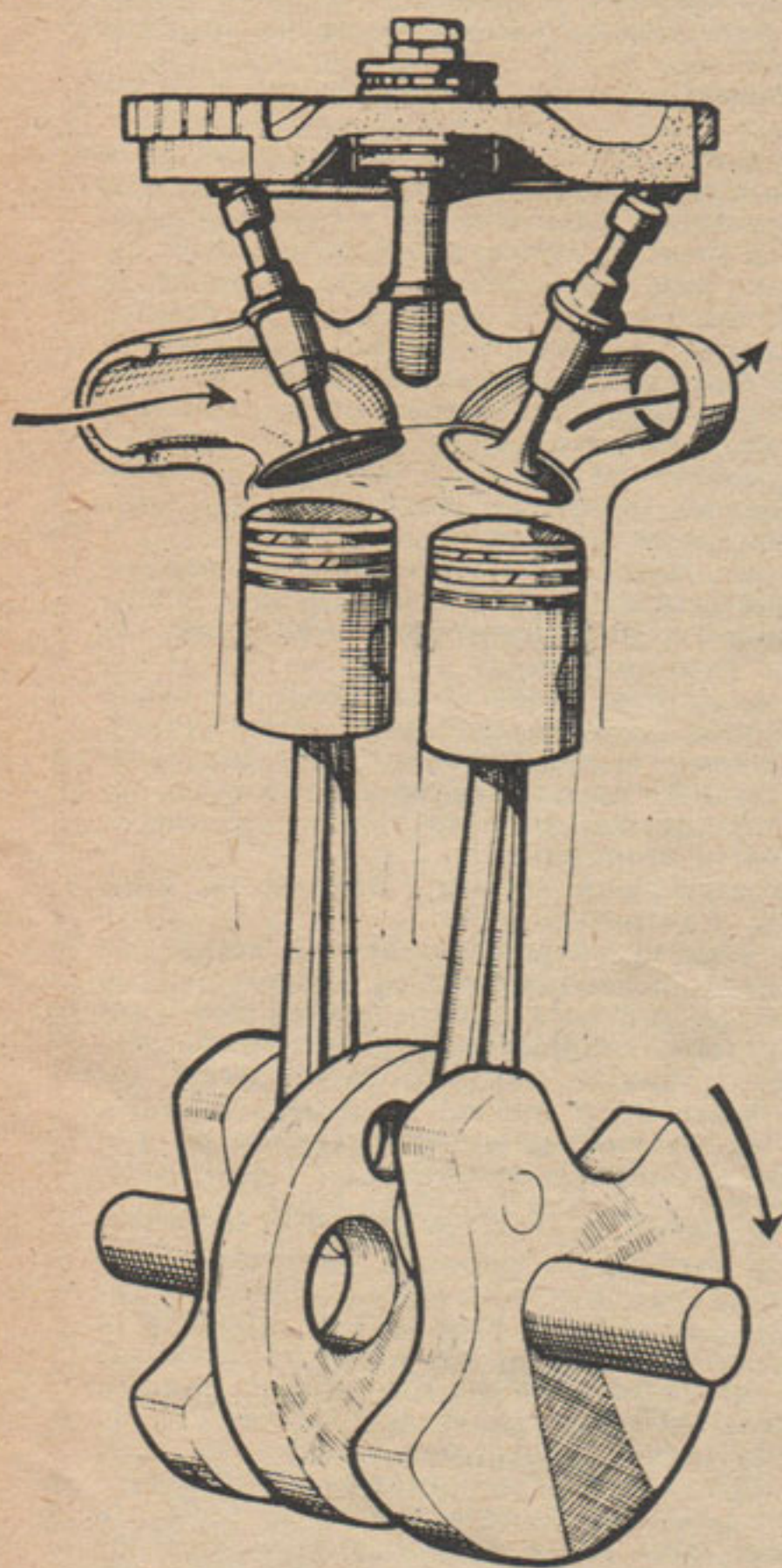
STATION-SERVICE AMAC

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

Réalisations

...personnelles

UN 4 TEMPS DOUBLE PISTON



CHEMINS PRIVÉS

En plus de nos belles routes goudronnées dont les courbes et les lignes droites s'harmonisent si bien avec le paysage de nos campagnes, il existe une infinité de voies carrossables dont beaucoup ne sont pas des chemins publics. Or ces chemins qui appartiennent aux propriétaires des terres sur lesquelles est située leur assiette sont souvent fort pittoresques et fréquentés par les touristes motorisés ou non.

En plus des automobiles, les véhicules les plus divers : batteuses, tracteurs, moissonneuses, etc., sont amenés à emprunter ces voies et cela de plus en plus fréquemment à cause de l'industrialisation sans cesse croissante des exploitations agricoles.

La question s'est posée de savoir si les prescriptions du Code de la Route sont applicables à ces chemins privés. Il convient de distinguer :

1° Certaines de ces voies sont interdites au public : tantôt elles sont clôturées à leurs issues, tantôt des écriteaux mentionnent en termes impératifs et menaçants une interdiction de passer. Le Code de la Route ne s'applique pas (Cass. crim. 2 mars 1950 : Gaz. Pal. 1950, 1,208 ; Colmar 25 octobre 1951 : Gaz. Pal. 1951, 2,404 ; Trib. Civ. Albi 30 juin 1949 : Gaz. Pal. 1949, 2,201).

2° Les chemins privés ouverts au public sont soumis aux prescriptions du Code de la Route. C'est dans ce sens qu'a statué de façon particulièrement nette la Cour d'Appel de Gre-

monieur Bourlange, de Bordeaux, nous fait part de sa conception d'un moteur à 4 temps double piston et culasse commune, qui a l'avantage de pouvoir être équipé de soupapes d'une grandeur inusitée pour la cylindrée.

Le projet de Mr Bourlange porte sur la construction d'un 125 cmc. de 55 mm de course et deux alésages de 38 mm (possibilité d'employer un embiellage de 125 Puch).

Les cylindres étant placés de préférence face à la route, et non pas l'un derrière l'autre, ceci afin d'améliorer le refroidissement, le vilebrequin Puch aura l'inconvénient de tourner dans le sens longitudinal du cadre. Aussi une bielle à fourche genre TWN permettrait de rétablir le sens de rotation normal. Toutefois, avec la bielle en fourche, on ne pourra avoir le décalage nécessaire, le piston côté admission ayant intérêt à atteindre le premier le point mort haut.

Pour concilier décalage et sens de rotation, un vilebrequin à deux bielles décalées genre « Hérisson » devrait être la solution recherchée.

Les deux petits pistons rapprochés présentent, dans ce projet, l'intérêt de requérir une chambre d'explosion elliptique, forme idéale pour la disposition de grandes soupapes. Ces soupapes, prenant place au-dessus de chaque piston, pourront par conséquent avoir la même dimension, et l'on peut aller jusqu'à un diamètre de 44 mm pour l'admission et de 42 pour l'échappement !

(Rappelons en passant que le diamètre de la tubulure d'admission de la 500. Nor-

ton compétition n'est que de 30 mm).

Pour ne pas avoir une chambre trop volumineuse, les soupapes sont très peu inclinées. Pour un meilleur refroidissement, la bougie est placée sur l'avant.

La commande des soupapes serait réalisée d'une façon inusitée, un grand plateau à cames annulaires pousserait directement les queues de soupapes, avec seulement l'interposition d'une bille dans une cuvette !

Ce système de poussoir paraît quelque peu optimiste, surtout en ce qui concerne la bonne rotation de la bille sous la pression.

L'entraînement du grand plateau-came est également prévu d'une manière originale, sa périphérie est munie de dents d'entraînement qui transforment ce plateau en pignon. Le mouvement est fourni par un arbre vertical qui tourne quatre fois plus vite que le plateau. Cet arbre vertical est au départ entraîné à vitesse double du moteur, si bien qu'en définitive le plateau tourne à demi-vitesse du moteur, comme tous les arbres à cames.

M. Bourlange imagine aussi la machine que doit équiper son « 125 », avec un cadre caisson-poutre enfermant au maximum tous les organes qui ne sont pas cylindre, culasse, tube d'échappement, afin de permettre une meilleure pénétration.

Cette conception bien personnelle comporte nombre de bonnes idées (grandes soupapes, mouvements décalés des gaz) et l'on suivrait avec intérêt les résultats obtenus, si le moteur était construit à titre expérimental.

Tribune libre

CETTE RUBRIQUE EST OUVERTE A TOUS NOS ABONNES ET NOUS Y PUBLIONS TOUTE COMMUNICATION D'INTERET GENERAL. BIEN ENTENDU, NOUS DEMANDONS A NOS CORRESPONDANTS DE RESTER DANS LES LIMITES DE LA CORRECTION LA PLUS ABSOLUE. TOUTE LETTRE NE REPONDANT PAS A CETTE REGLE, OU NON SIGNEE, NE SERA PAS PUBLIEE. NOUS PRECISONS QUE LES OPINIONS EMISES ICI PAR NOS LECTEURS NE SAURAIENT ENGAGER LA RESPONSABILITE DE MOTO-REVUE

noble dans un arrêt du 15 octobre 1952. Elle a décidé qu'un motocycliste qui débouche sur une voie privée sans s'être assuré de pouvoir le faire sans danger et qui a contrevenu de la sorte aux dispositions de l'article 7, alinéa 6 du Code de la Route, doit être déclaré entièrement responsable de la collision survenue entre lui et un camion circulant à une allure et dans une position normale sur ladite voie privée (Cour d'Appel du Palais 14-16 janvier 1953). Il était déjà de jurisprudence constante que lorsqu'une voie privée est livrée à la circulation du public, elle est soumise aux règles qui régissent la voirie urbaine et rurale, ainsi qu'à l'application des arrêtés municipaux relatifs à la sûreté, la liberté, la commodité de la circulation (Cass. Crim. 23 juin 1933 : Fec. Gaz. Pal. 1953, 2,465 ; Cass. Req. 29 avril 1938 : Gaz. Pal. 1938, 2,110).

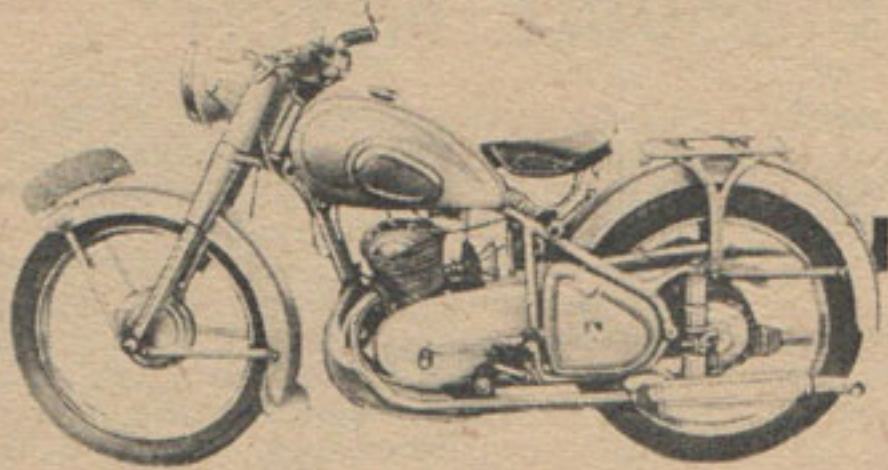
Les voies privées sont également soumises aux mesures de police relatives à l'hygiène et à la salubrité (Cons. d'Etat 18 juillet 1919 : D.P. 1922, 3,40).

Avis donc à ceux qui, dans l'euphorie d'un départ en vacances, croiraient, parce qu'ils s'enfoncent dans la nature, en empruntant un chemin de terre, avoir laissé derrière eux toute contrainte en même temps que la route nationale. Ils ne sont à l'abri ni d'un accident générateur de responsabilité, ni d'un simple procès-verbal.

A. P.

SOYEZ PRUDENT ! MIEUX VAUT ARRIVER UN PEU PLUS TARD QUE JAMAIS

Ce qu'ils en pensent



175 PEUGEOT TC 4

Etant lecteur assidu de votre revue, et m'intéressant beaucoup à votre rubrique « Ce qu'ils en pensent », je viens vous en dire tout le bien que j'en pense : beaucoup d'usagers et de fabricants devraient le lire avec attention, car seule la personne qui utilise une moto à peu près tous les jours, peut donner les défauts et les qualités de celle-ci, aussi je crois que lire votre rubrique aiderait à remédier à un certain nombre de petits défauts.

J'ai déjà essayé de nombreuses marques ; mais je vais vous parler de ma dernière acquisition, une 175 Peugeot (176 TC4) avec laquelle j'ai effectué depuis 3 mois 6.000 kms.

La présentation de la machine est émaillée noire, avec beaucoup de chrome. Les garde-boue bien enveloppants sont très efficaces par mauvais temps et donnent en même temps une allure sport.

Après un bon rodage de 1.200 kms, j'ai attaqué un grand-circuit de 1.500 kms, dont 600 en montagne, cela en quatre jours de moto, avec un passager de 60 kgs et 45 kgs de bagages, moi-même en pesant 70. Je crois pouvoir dire qu'elle a bien marché, tant sur le plat qu'en montagne sans jamais chauffer, malgré l'allure de 70 kmh. imposée presque tout le long du parcours, sauf en montagne ; la moyenne de ce circuit a été de 51 kmh.

Comme défauts, j'ai relevé : fourche un peu trop souple talonnant à peine le coup de frein avant donné ; bouchon de vidange du bloc très mal placé obligeant l'usager à se coucher pour le dévisser et de plus prendre plein d'huile sur la main qui tient la clef ; dans les vitesses un peu élevées la moto a tendance à flotter, ce qui est vraiment désagréable.

Malgré ces légers défauts, c'est une excellente machine ayant fait ses preuves, toujours prête à tourner.

J'ai obtenu la vitesse de 85 kmh. assis en solo comme en duo, et 90 couché en solo.

Moto excellente grimpeuse, freins puissants de 170 mm. Consommation aux 100 kms à 70 kmh. : 3 l. 2.

Domage que Peugeot s'arrête aux 250, car je suis sûr qu'une bonne 500 twin fabriquée par cette firme aurait beaucoup de succès.

Mr GIROD Jeanny,
72, rue Dedieu, Villeurbanne (Rhône)

175 PEUGEOT

Possesseur d'une Peugeot 176 TC4 depuis juillet 1952, dont le compteur marque actuellement 12.500 kms environ, je voudrais commenter un peu mon propre poulain.

Partie moteur : dès les 500 kms, le moteur s'emballer terriblement au ralenti. D'abord, je crois que c'est le carburateur qui est mal réglé (car je suis débutant sur un 2 temps ; j'avais roulé depuis trois ans sur une 125 cmc. latérale). Je baisse la vis de réglage du câble des gaz pour faire ralentir le moteur. Ainsi celui-ci s'affaiblit et s'arrête net. Je remonte la vis, le moulin augmente alors son régime et termine par s'emballer follement. J'ai dû voir un spécialiste qui m'a répondu que c'est le carter-moteur qui n'est pas étanche. L'ouvrier m'a expliqué que, pour un deux temps, l'étanchéité du carter-moteur est une question importante pour la bonne marche du moteur. Il précise, d'ailleurs, que mon cas n'est pas le premier, car il a réparé plusieurs de ces machines possédant le même défaut. Je ne sais pas, si, en France, avec le climat tempéré, ce phénomène existe ? Ce

défaut est-il inévitable et irréparable pour un 2 temps ? Je crois que cela n'est pas vrai et je présume que cette maladie pourrait être remédiée. La preuve : plusieurs de mes collègues possèdent des 250 cmc. Jawa d'usine qui ne s'emballent jamais et ont un parfait ralenti.

Cependant, après la réparation, mon moteur tourne à merveille.

Un de mes collègues ayant une « Aiglon », identique à la Peugeot 176 TC4, doit, à chaque départ, surtout avec moteur chaud, donner une quarantaine de coups de kick pour pouvoir mettre le moteur en marche. Quelques fois, celui-ci refuse nettement de partir. Mon ami devait alors changer la bougie qui n'est pas encrassée — chose curieuse — et donner encore une dizaine de coups de kick pour faire tourner le moulin. Cela nous gêne quand nous sommes pressés et bien vêtus, puisque cet exercice de gymnastique forcée demande de la sueur. Ces phénomènes se renouvellent toujours, surtout en ville ou quand on s'arrête de temps à autre pour faire quelque chose. A cause de ces incidents, certains de mes amis ont revendu leur machine pour acheter un 4 temps.

A 3.000 kms, un bruit métallique dans le carter d'embrayage. Au démontage, j'ai vu que la vis de fixation du support d'embrayage était cassée. Après remplacement de la vis cassée, je n'ai eu aucun pépin du côté moteur.

L'embrayage colle légèrement à froid. Le sélecteur demande une certaine habitude pour pouvoir l'utiliser efficacement. Sinon, cela risque de bloquer la machine, surtout en rétrogradant. Un peu de difficulté pour engager la première vitesse au départ ; on doit appuyer une deuxième fois sur le sélecteur pour l'enclencher complètement.

Décalaminage tous les 4.000 kms environ. Dépassé ce kilométrage : risque d'avoir l'auto-allumage.

Partie cycle : à 4.000 kms la suspension arrière refuse de coulisser. Je n'arrive pas à faire pénétrer la graisse par le graisseur. Au démontage, je me suis aperçu qu'un des axes porte un trou de graissage incomplètement percé. L'axe défectueux est naturellement trempé. J'ai dû faire percer un trou dans le corps de la suspension qui est en dural, tarauder et remettre le graisseur qui permet alors à la graisse de pénétrer aisément dans les parties coulissantes.

Passons maintenant aux qualités révélées par cette machine.

Partie moteur : moteur nerveux et puissant permettant des reprises foudroyantes, mais pas de frein-moteur. Départ facile au premier ou deuxième coup de kick quelle que soit la température du moteur, en ayant soin de noyer le carburateur quand le moteur est froid. Bougie ne perlant jamais, même avec un riche mélange pour les grands trajets. J'emploie une Bêru allemande (degré thermique ignoré ; examen de la bougie ; un peu chaude). Vitesse obtenue maximum : entre 85 et 90 compteur. Je n'ai jamais poussé à fond. Je roule en « tourisme » et non en « compétition ». Les vitesses sont bien échelonnées. Seulement la première est un peu courte. Par contre, démarrage facile en duo. Embrayage extrêmement doux. Allumage parfait avec volant ABG. Eclairage puissant pouvant aveugler ceux qui nous éblouissent. Avertisseur puissant. Batterie ne se déchargeant pas. Segments changés à 9.000 kms, axe de piston à 12.000 kms (pas obligatoirement, car usure minime). Embiellage à 12.000 kms : jeu insignifiant.

Partie cycle : ligne très harmonieuse ; fourche télescopique efficace, cependant elle a déjà pris du jeu latéral. Suspension arrière ne talonnant jamais, même en duo ou sur mauvaises routes. Position en selle élégante et aisée. C'est pour cette question que j'ai choisi ma moto. Frein avant suffisant. Frein arrière pouvant être plus efficace avec un diamètre un peu plus grand. Freins progressifs, mais craignant l'humidité, surtout quand on lave la moto au jet. Chaîne secondaire demandant à être protégée contre le gravier, les poussières et la boue qu'alimente la roue arrière. Démontage et remontage des roues à broches extrêmement faciles et rapides (c'est très précieux en cas de crevaison sur route). Les coquilles protègent bien les pieds en temps de pluie.

En conclusion, je suis très satisfait de ma moto, tant au point de vue moteur que cycle (outre les petits défauts insignifiants que j'ai cités) qui me permet d'abord de me rendre au travail quotidien et de passer d'inoubliables week-ends en province ou à la plage. Jamais elle ne m'a laissé sur la route et c'est pour cette raison que je suis très fier de ma moto. Si je changeais ma monture, je resterais toujours fidèle à la marque Peugeot. Je compte acheter une 175 GS (dernier modèle).

TRAN VAN GIANG,
Saïgon

175 PEUGEOT

Depuis deux semaines je trouve encore plus intéressante pour moi votre rubrique « Ce qu'ils en pensent ». Je possède en effet une 175 Peugeot. Je suis et ne suis pas d'accord avec vos deux derniers correspondants qui comme moi d'ailleurs paraissent satisfaits de cette machine. Les vitesses annoncées par l'un correspondent à peu près aux performances du Bol d'Or 1952. Je connais assez bien un des participants de l'équipe Peugeot dans cette course pour savoir que les machines engagées, quoique étant de série, étaient « gonflées » pour la circonstance, plus même que la nouvelle 175 Grand Sport qui pourtant surclasse facilement la 176 TC4. Quant à votre deuxième correspondant, il est à mon avis trop modeste.

Mon expérience personnelle porte sur 50.000 kms, dont 35.000 dans Paris. Au début, je menais trop durement ma machine : mélange à 5 % seulement pour éviter le perlage, tout en gagnant quelques degrés d'octane sur le « super » que j'employais régulièrement. J'avais modifié mon avance à l'allumage en la portant de 5 mm 5 à 6 mm. Je me rendais souvent à La Charité sur Loire distant de 207 kms en 3 heures, 3 heures 10, avec un passager et bagages. Vous comprendrez la valeur de ces chiffres quand j'y ajouterai que je mesure 1 m 81, pèse 82 kilos et mon passager 72. Ma vitesse de pointe en palier, vent nul, position assise, se situait à 90 kmh. sur 10 kms, vitesse chrono. Ma meilleure moyenne fut réalisée en Allemagne sur autostrade : 200 kms en 2 h. 30. Mais à ce régime-là mon moteur rendit l'âme à 25.000 kms (embiellage).

Maintenant je suis beaucoup moins exigeant. Non seulement je m'en tiens à tous les réglages préconisés par le constructeur, mais j'ai remplacé le pignon de sortie par un 15 dents (au lieu d'un 16 d'origine). Mon moteur ne semble pas avoir souffert des 25.000 autres kilomètres qu'il m'a fait parcourir depuis. La consommation d'essence se situe autour de 3 l. 5 à 60 de moyenne, alors qu'elle montait à 4 l. 5 sur route à plein régime. Dans Paris, les 4 l. 5 sont nécessaires.

Je suis par ailleurs très satisfait des organes suivants : Volant magnétique : toujours bobine et condensateur d'origine, changement des vis platinées tous les 10 à 12.000 kms. Marque Saffi.

Embrayage : n'a jamais collé à froid par temps normal avec de l'huile SAE 30 de viscosité dans le carter, toutes les pièces encore d'origine.

Suspension : n'a jamais talonné ni à l'avant ni à l'arrière et quand je roule en solo elle est toujours détendue au maximum à l'arrière.

Carburateur : très bon ralenti qui fait souvent penser à une grosse cylindrée 4 temps.

Roues : les broches sont très pratiques.

Sélecteur : très doux, avec toutefois un petit « trou » entre 1^{re} et 2^e que l'on sent seulement en démarrage en côte.

Eclairage : plus que suffisant.

Freins : excellents, mais nuisent à la stabilité sur route mouillée (mais cela n'est-il pas commun à toutes les motos ?).

Je termine par deux critiques : 1^o Essayez donc de décalaminer vos tuyaux d'échappement quand vous aurez fait 20.000 kms. On ne réussit bien qu'en les brûlant et adieu mon beau chromage ! J'aimerais voir des tuyaux presque droits dont le coude inévitable serait remplacé par une chambre de détente au couvercle amovible. 2^o L'avertisseur est nettement insuffisant.

Mon impression d'ensemble : une excellente machine très solide qui est devenue pour moi un de mes meilleurs instruments de travail. En la conduisant sagement, vous lui assurerez longue vie, tout en lui faisant réaliser sans fatigue des moyennes de 65-70. Si vous voulez mieux, faites comme moi, attendez la sortie de la 250 Peugeot deux cylindres qui a déjà « tourné » à Monthléry. Avec un peu de chance, nous la verrons peut-être dans le commerce à Pâques ou à la Trinité... Car chez Peugeot, malheureusement, on ne joue pas au précurseur. Cela aussi c'est une critique.

R. LAVERGNE,

83, rue St Dominique, Paris-7^e

250 JONGHI

C'est avec joie que je viens ouvrir une série d'avis qui, j'espère, seront nombreux, sur une des dernières nées du marché français : la 250 Jonghi, après avoir félicité « Moto-Revue » pour les grands services rendus par son intéressante rubrique : Ce qu'ils en pensent.

Kilométrage : 12.000. Passons aux défauts : la cuve demande un temps un peu long à s'emplier, mais AMAC verra sans doute la question ; pot d'échappement pas assez étanche, carter insignifiant, émail un peu mince, maintenant plus soigné ; les rayons cassent à l'arrière.

Pépins : 1 lampe AR, 1 câble de gaz, 2 câbles de débrayage qui pourtant est très doux, rien n'engage la maison Jonghi, même pas la fourche avant emboutie dans l'aile d'une automobile. Côté moteur un grattage des lumières à 8.000 kms et c'est tout. Je nettoie ma bougie tous les 3.000 kms, elle ne bouge jamais (Lodge CN 14).

Passons aux compliments. Je suis emballé par ma Jonghi, douce ou nerveuse suivant la conduite. Poids peu élevé, 105 kgs, plus maniable et plus douce qu'une 125 cmc., elle a l'allure d'une 175 cmc, c'est tout. Plaisante à l'œil, ma selle bipace lui donnant une allure sport. En vacances, je ne pouvais la laisser 5 minutes sans avoir une foule de curieux qui me demandaient si c'était un 125 ou une 175, mais au démarrage, ils devaient comprendre leur erreur. Le moteur est souple : en 4^e, je descends à 30 kmh. et elle repart. La vitesse de croisière est de 85-90, vitesse compteur ; des côtes de fort pourcentage sont montées en 4^e à 60 kmh. Aucune côte autre qu'un col ne résiste à la 3^e, le Ballon d'Alsace fut même monté en 2^e et 3^e à 50 kmh. à deux dessus, décollant littéralement les voitures et autres motos de même cylindrée.

Vitesses bien étagées et passant très bien si vous faites bien le mouvement (1 fois sur 100 peut être vous tombez sur un point mort entre 1 et 2 ou 2 et 3, mais chose rare).

Côté suspensions à l'AR, un peu dure en solo ; elle est parfaite à deux et ne talonne jamais ; à l'AV, la fourche dite à roue tirée est une grande réussite, d'une souplesse inégalable, assurant en courbe une position très penchée et même à 70 kmh., une tenue de route et une impression de sécurité parfaites.

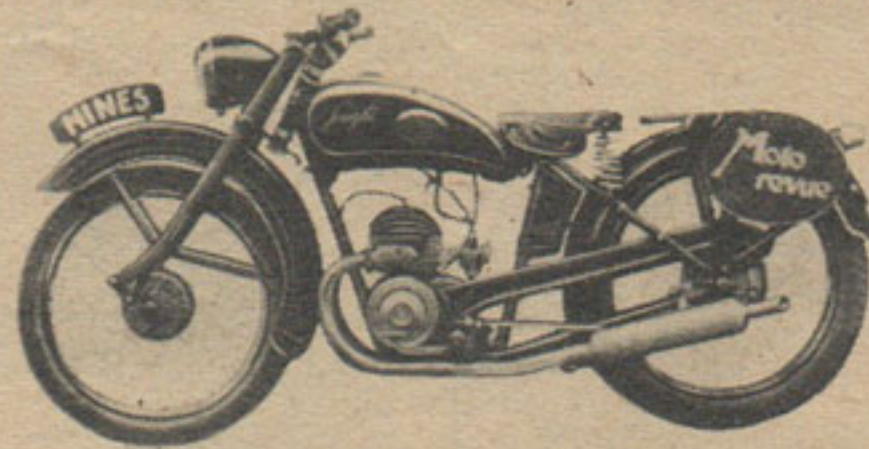
Gicleur 120, aiguille au 2^e cran. Consommation : 3 l. 5 à 60, 3 l. 7 à 60-70 et 4 l. à 80-90 kmh., plus à 100 et 110 kmh., toujours vitesses compteur.

Voici quelques moyennes à deux, poids total 62 et 50 kgs : 112 kgs. Vesoul-Paris, 370 kms, en 5 h. 20', moyenne 70 kmh. Sur petite distance, 41 kms en 30 minutes, moyenne 82 kmh. Vitesse maximum atteinte, couché : 115 compteur, donnant 109 chrono.

La Jonghi 250 est une petite merveille du marché français due à un ingénieur digne de ce nom. Mr Remondini, bravo, et continuez. J'avais eu la 125 Jonghi. J'attends la 350. Que les amis motards qui ne voient que les motos étrangères se tournent donc par ici en constatant qu'on leur donne une machine d'une classe internationale indiscutable au prix de 190.000 fr.

Mr FRELAT,

65, rue des Rigoles, Paris-20^e



125 JONGHI

A bonné depuis deux ans à votre revue je me permets de vous écrire ces quelques lignes pour la rubrique « Ce qu'ils en pensent ». Je possède une Jonghi 125 cc. deux temps. Date de l'achat : octobre 1950. Kilométrage 33.000 kms environ.

Voici les défauts que j'ai pu déceler sur cette machine :

1^o Cadre léger arrivant à se fausser longitudinalement (à charge).

2^o Manque de suspension arrière.

3^o Parallélogramme avant très souple, mais manque de débatement sur mauvaise route.

4^o Roues à cuvettes et cônes (se dérégulant souvent) au lieu de roulements.

5^o Embrayage faible (changer les disques souvent).

6^o Garde-boue arrière ne descendant pas assez bas (par temps de pluie le passager se fait copieusement arroser le dos).

Du point de vue moteur, à 25.000 kms environ j'ai dû faire réaliser le cylindre, changer les piston et segments, l'embiellage, deux roulements ont été changés.

Aucune usure n'a été constatée pour la boîte de vitesses.

Les qualités : moteur très nerveux. Les trois vitesses sont bien étagées, accélérations rapides (moteur carré). La vitesse de croisière, avec ma femme, se situe entre 55 et 60 kmh., la vitesse de pointe en solo est de 80 kmh. environ.

Je tiens cependant à signaler que j'ai fait l'acquisition d'une super-culasse et que le refroidissement est bien meilleur.

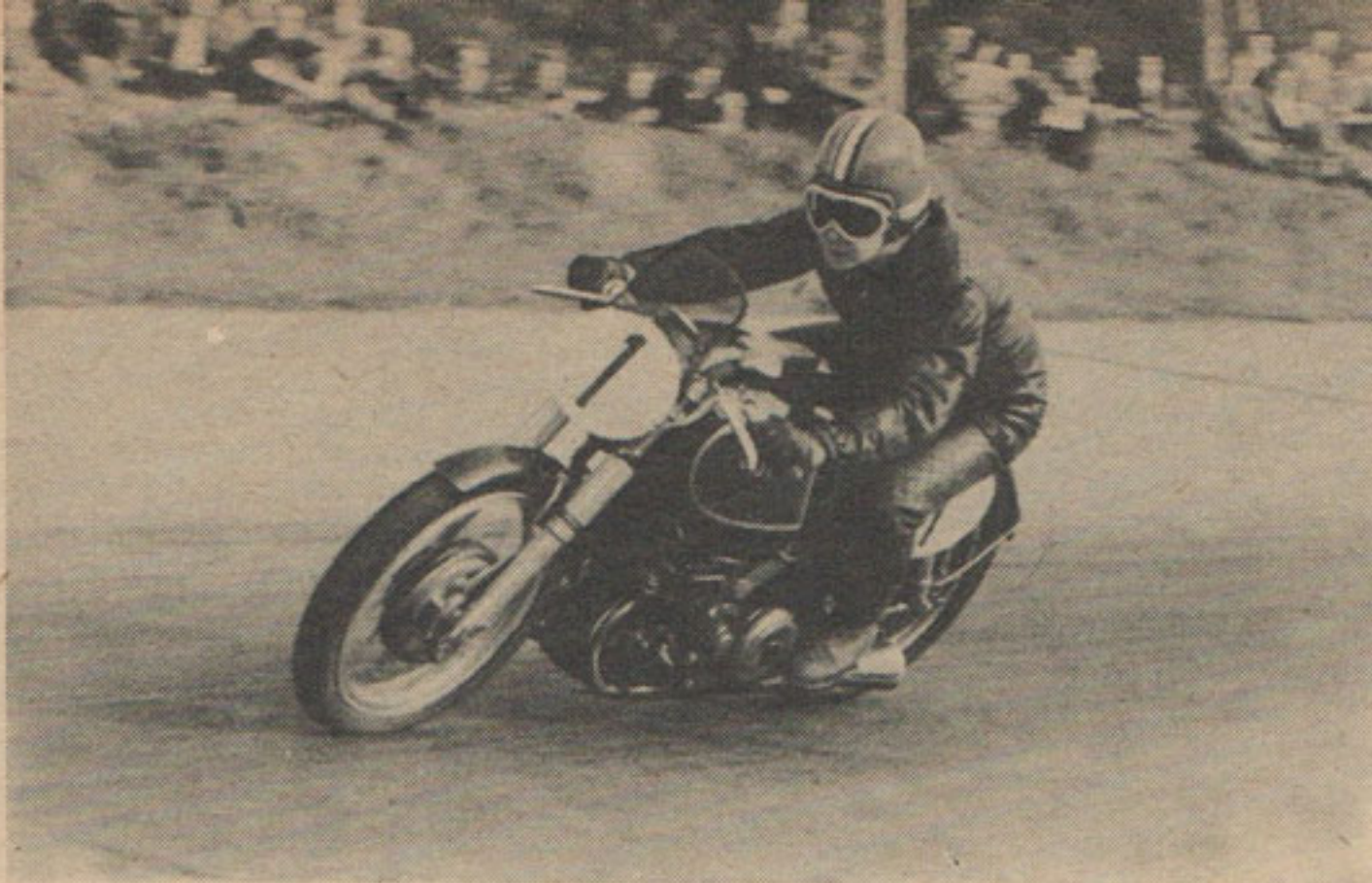
Toujours en solo, à titre personnel, je me suis permis d'essayer ma moto sur la fameuse côte de Laffrey, renommée pour son fort pourcentage. C'est en seconde que je suis arrivé au sommet, pourtant je sais que beaucoup de 125 cmc. sont obligées de prendre la 1^{re} au lieu dit « Les Traverses ».

J'utilise l'essence ordinaire avec lubrifiant (super-carburant rendement égal) et les bougies KLG (GL8).

Dans l'ensemble, je crois que les défauts précités sont couverts par les qualités du moteur, mais j'aimerais voir ces petites machines dotées au moins d'une suspension arrière.

ZOLOKAS Gilbert,

3, rue de B. Tailleurs, Grenoble



LES COUPES DU SALON à Montlhéry

Si les traditionnelles Coupes du Salon ne réunissaient pas un plateau sensationnel, par contre les différentes épreuves furent dans l'ensemble plutôt équilibrées, et à aucun moment les spectateurs ne se désintéressèrent du spectacle offert, ce qui ne fut pas toujours le cas pendant les épreuves automobiles.

L'horaire, vieille habitude, ne fut pas respecté à la minute et fut même bousculé. C'est ainsi que, pour faire nombre, 250 et sidecars de toutes cylindrées prirent un départ commun.

En quart de litre, alors que Georges Monneret, champion 1953 de la catégorie, avait course gagnée, la patte de fixation

de l'ancrage de son frein AR se rompa, et Collignon, toujours sur Guzzi, s'octroyait la première place.

Le deuxième, Faucheraux, termine assez détaché devant Schaad.

En sidecars, petit spectacle entre Murit et Bétemps, qui, très poliment, se cédaient la première place à tour de rôle.

Il fallait cependant bien un vainqueur, et c'est Bétemps, champion de France 1953, qui finalement l'emporte d'une seconde sur Murit, qui n'attendait que la fin de la course pour partir en direction du Maroc.

Sidecars 500 cmc. : 1. Bétemps (Norton), 26'7", moy. 115 kmh. 483 ; 2. Murit (Norton), 26'3" ; 3. Blegel (Triumph) 27'38" 2 ; 4. Rouhet à 1 t.

750 cmc. : 1. Druet (Cemec) 26'14", moy. 86 kmh. 227 ; 2. Combes 28'28" 3.

Motos 250 cmc. : 1. Collignon (Guzzi) 24'26" 2, moy. 123 kmh. 405 ; 2. Faucheraux (Guzzi) 25'22" 3 ; 3. Schaad (Magnat-Debon) 26'12" 3 ; 4. R. Guérin (Guzzi) 26'40" 1 ; 5. Dedieu à 1 t.

Georges Monneret devait encore se sauver dès le début de la course des 350 cc. Cette fois-ci il ne devait pas connaître d'ennuis mécaniques et sur son AJS trois soupapes d'usine, il tourna à plus de 134 kmh. de moyenne sans jamais être inquiété.

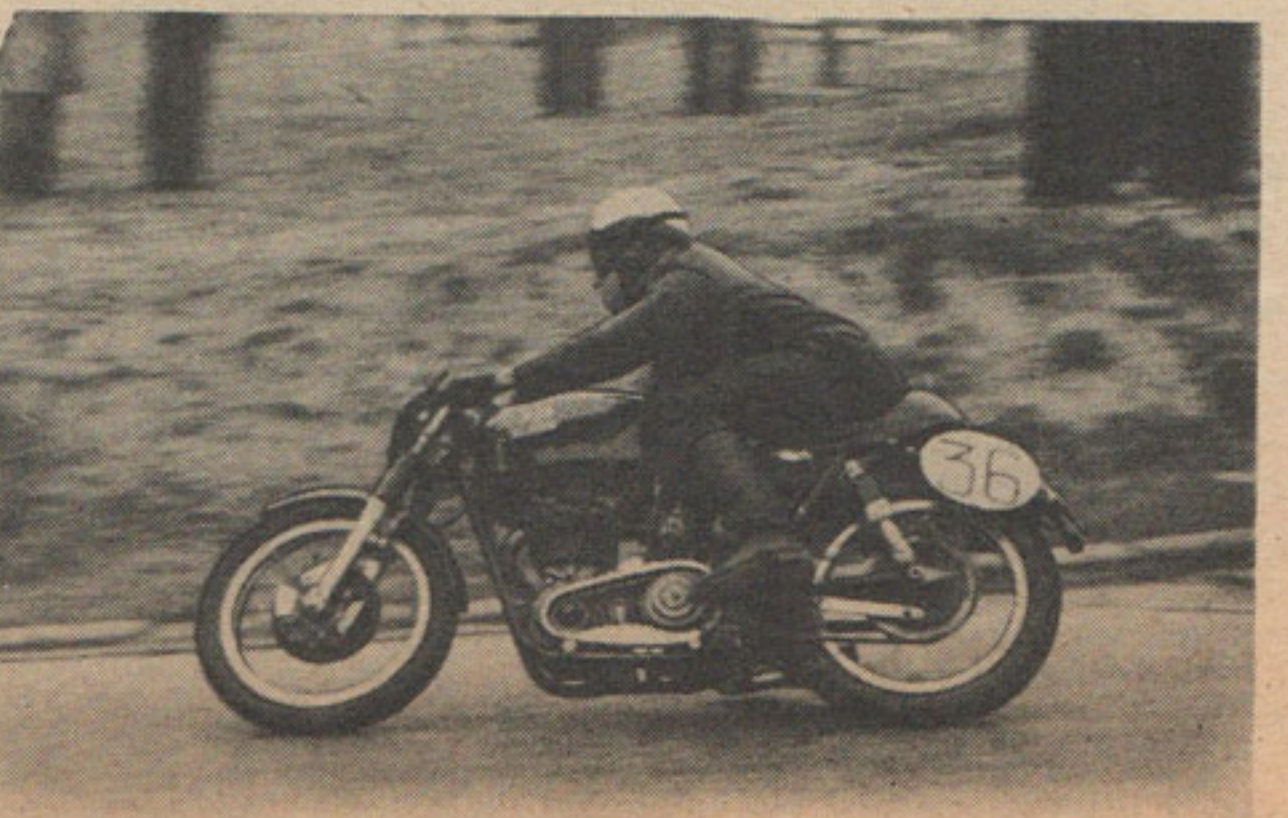
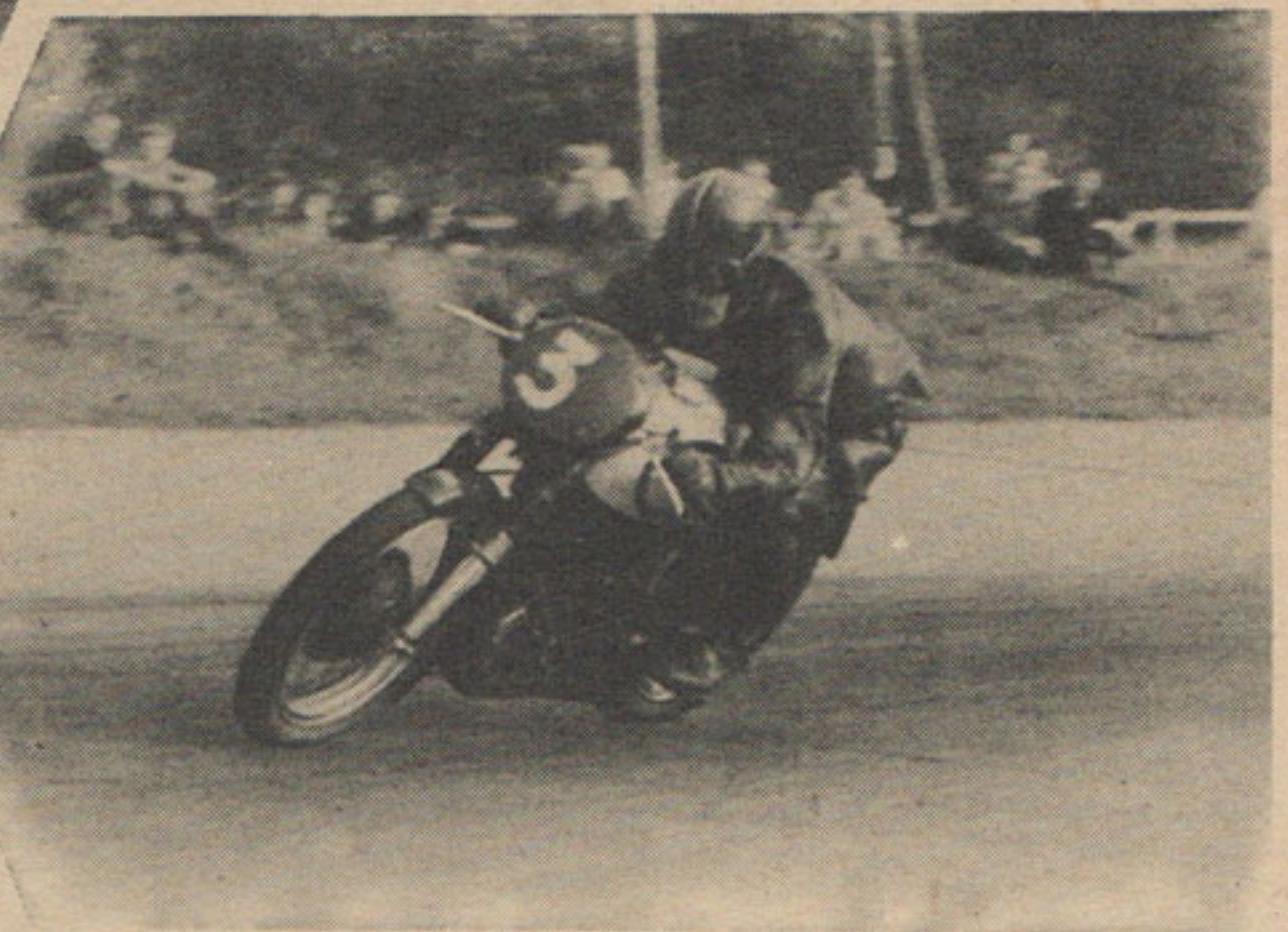
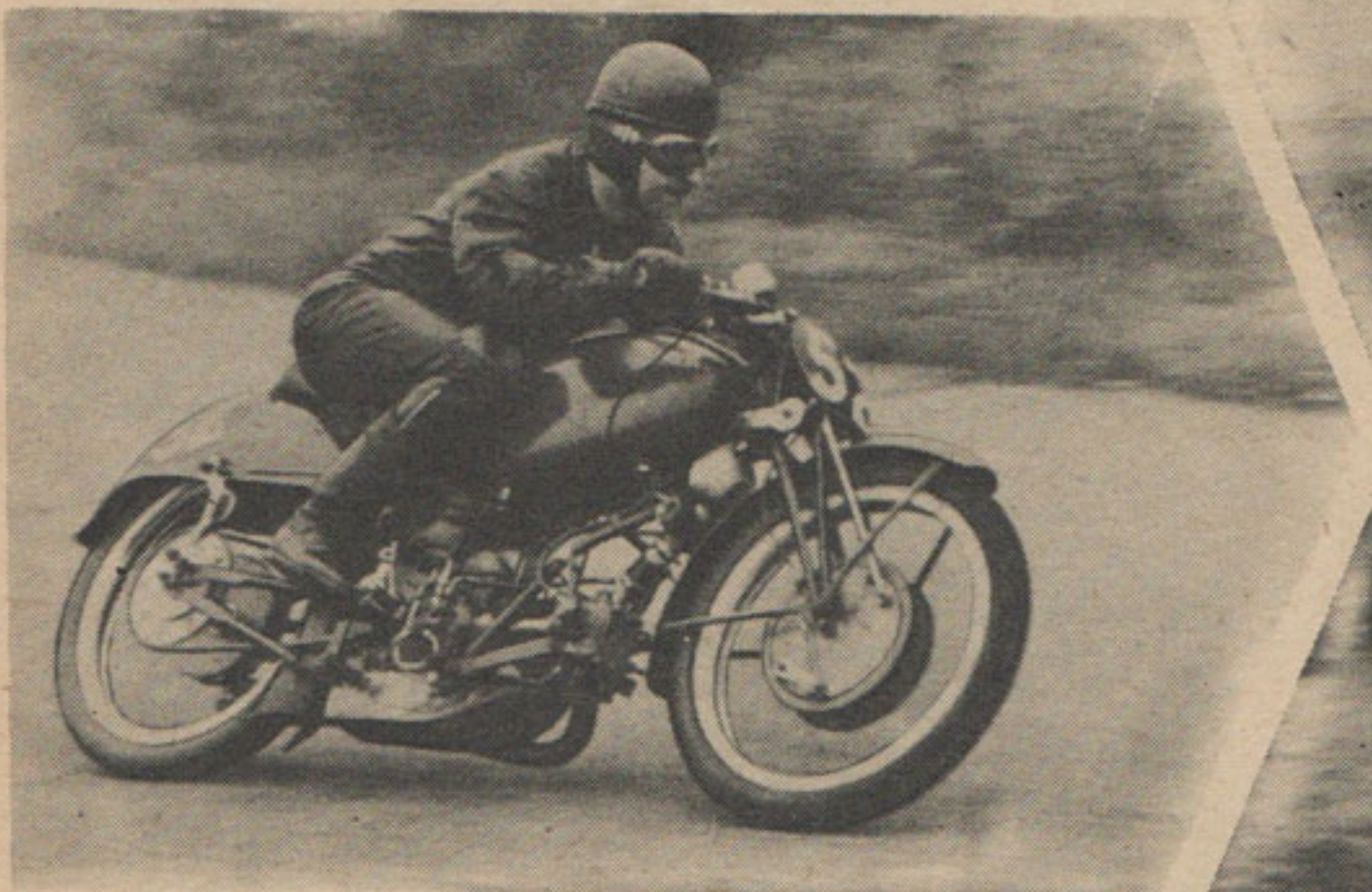
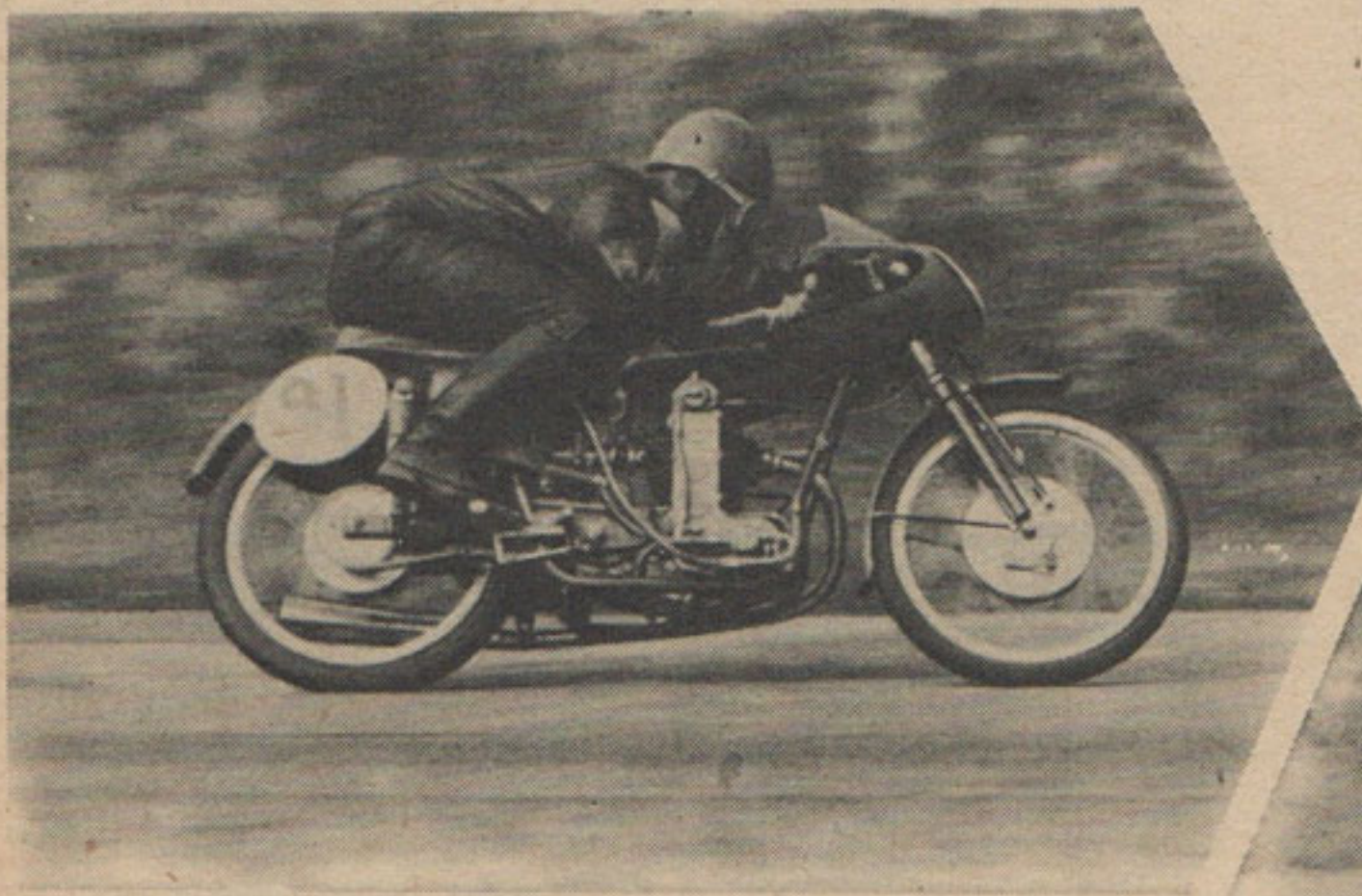
La confrontation entre Insermini et Hug fut plus intéressante. Notre champion de France national 350 et 500 a prouvé amplement qu'il méritait sa qualification pour l'an prochain en catégorie internationale.

Parti troisième, il sautait rapidement Insermini, sur une AJS 7R de l'année, et peu à peu augmentait son avance, sans pour cela donner l'impression de forcer.

En quatrième place nous trouvons De Polo, tandis que Cherrier dut se contenter d'une cinquième place, sa Velocette manquant vraiment trop de vitesse de pointe par rapport aux AJS et Norton.

350 cmc. : 1. G. Monneret (AJS) 22'28" 4/5, moy. 134 kmh. 165 ; 2. Hug (Norton),

Dans le titre : G. Monneret qui termine sa carrière par une victoire bien méritée. - Ci-contre, Bétemps qui court maintenant en 125 sur M.V.



En haut à droite, Cherrier, 2^e derrière Monneret en 500. - Ci-dessus, Collignon, 1^{er} en 250 après l'abandon de Georges. - Ci-contre, Insermini.

22'58" ; 3. Insermini (AJS) 23'7"4 ; 4. De Polo (AJS) 23'19"1 ; 5. Cherrier (Velocette) 23'26"2 ; 6. Jimbert (AJS) 24'12" ; 7. Deschamps (Norton) 24'32"3 ; 8. Guignabodet (AJS) 25'5"4 ; 9. B. Guérin (Velocette) 25'28" ; 10. Mouty (Norton) à 1 tour.

L'épreuve la plus intéressante fut sans conteste celle des 175 cmc. qui réunissait une quarantaine de participants.

Pour la première fois à Montlhéry, nous avons plusieurs 125 italiennes compétitions (1 MV, 5 Mondial) opposées à nos 175 nationales, Peugeot, Motobécane, Ydral, AMC, etc...

Onda (Mondial) et Schaad (Magnat-Debon Nougier) prennent un bon départ et roulent de conserve. Schaad, toutefois, ne tire pas, et manifestement attend son heure pour se détacher comme il le voudra. Malheureusement une panne stupide le prive de la victoire. La perte d'une vis de la culasse permet à l'huile de s'enfuir et d'inonder toute la machine. Dès lors Onda poursuit sa ronde solitaire, mais rend toutefois un peu trop la main, ce qui permet à René Bétémps, sur MV, de revenir très fort sur le leader, de le passer même momentanément dans le dernier tour.

En troisième position, et loin devant les autres Mondial, nous trouvons la Peugeot de Bouin, qui terminera première machine française et première deux temps. Derrière une autre machine française encore, la DS Malterre de Mathieu, avec moteur AMC. Puis suivent : Dulouard (Mondial), Daoust (Mondial) qui longtemps batailla avec la DS Malterre de Ramade, etc...

De cette épreuve, il ressort nettement que pour les amateurs, la saison sportive 1954 s'avéra particulièrement dure.

Il n'est pas très loin le temps où, à Montlhéry, les AMC Bol d'Or, ou Motobécane, gonflés, pouvaient prétendre à des places honorables.

Mais désormais il faut compter avec certaines Peugeot ou AMC particulièrement rapides, avec des Mondial de plus

en plus nombreuses en France, et sans être encore le fin du fin, il ne s'est trouvé, pour tenir tête à ces 125 italiennes, qu'une seule machine française, la 175 Nougier Spéciale.

175 cmc. : 1. Onda (Mondial) 27'45" 4/5, moy. 108 kmh. 633 ; 2. Bétémps (MV Agusta), 27'47" ; 3. Bouin (Peugeot), 28'4"4 ; 4. Mathieu (DS Malterre), 28'26"2 ; 5. Dulouard (Mondial), 28'31"2 ; 6. Daoust (Mondial), 28'42"4 ; 7. Ramade (DS Malterre) 28'43"1 ; 8. Pahin (Mondial) 28'53"2 ; 9. Lacour (Peugeot) 29'1"3 ; 10. Ries (DS Malterre) 29'46"3 ; 11. Santucci (Guiller), 29'48" ; 12. Rouger (Alcyon), 29'50" ; 13. Tiers (Ydral), 30'48"4 ; 14. Lombardy (Mondial), 30'52"3 ; 15. Bonnet (X), 30'57" ; 16. Delauné (Motobécane) 31'7"1 ; 17. Romano (X) à 1 t. ; 18. Pohu (Puch) à 1 t. ; 19. De Taurignac (Agen) à 1 t. ; 20. Brumel (MC Montmorency) à 1 t. ; 21. Galix (Spéciale) à 1 t. ; 22. Gasche (MC Chât.) à 2 t.

Dernière épreuve de la journée, la course des 500 cmc., comme toutes les autres courses d'ailleurs, fut disputée sur 8 tours.

Disposant d'une bicylindre AJS d'usine, la course ne fut qu'une simple formalité pour Georges Monneret qui enleva l'épreuve à la moyenne de 145 kmh. 164.

Bien parti également, Cherrier (Norton), devait conserver de bout en bout la place

de second, alors qu'Insermini, sur Matchless G 45, emmenait dans son sillage Ramade, qui disposait de la même machine.

Ces deux pilotes devaient finir respectivement 3^e et 4^e.

A noter le beau départ du jeune Braun, qui, sur une simple arbre Norton, termine le premier tour en troisième position. Mais malheureusement rétrograde au fil des tours, manquant de vitesse pure, et se faisant sauter in extremis par Toto Marnay.

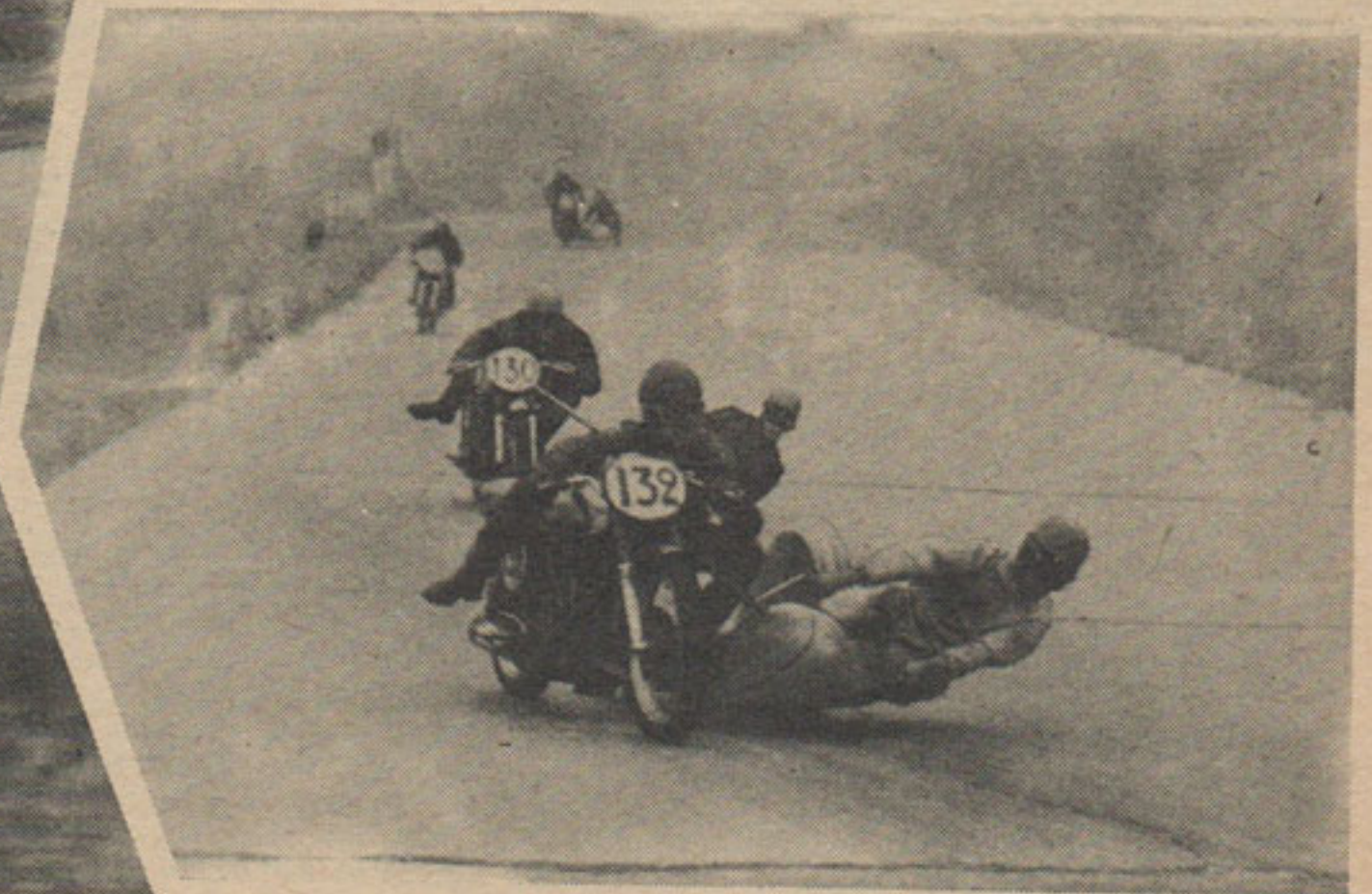
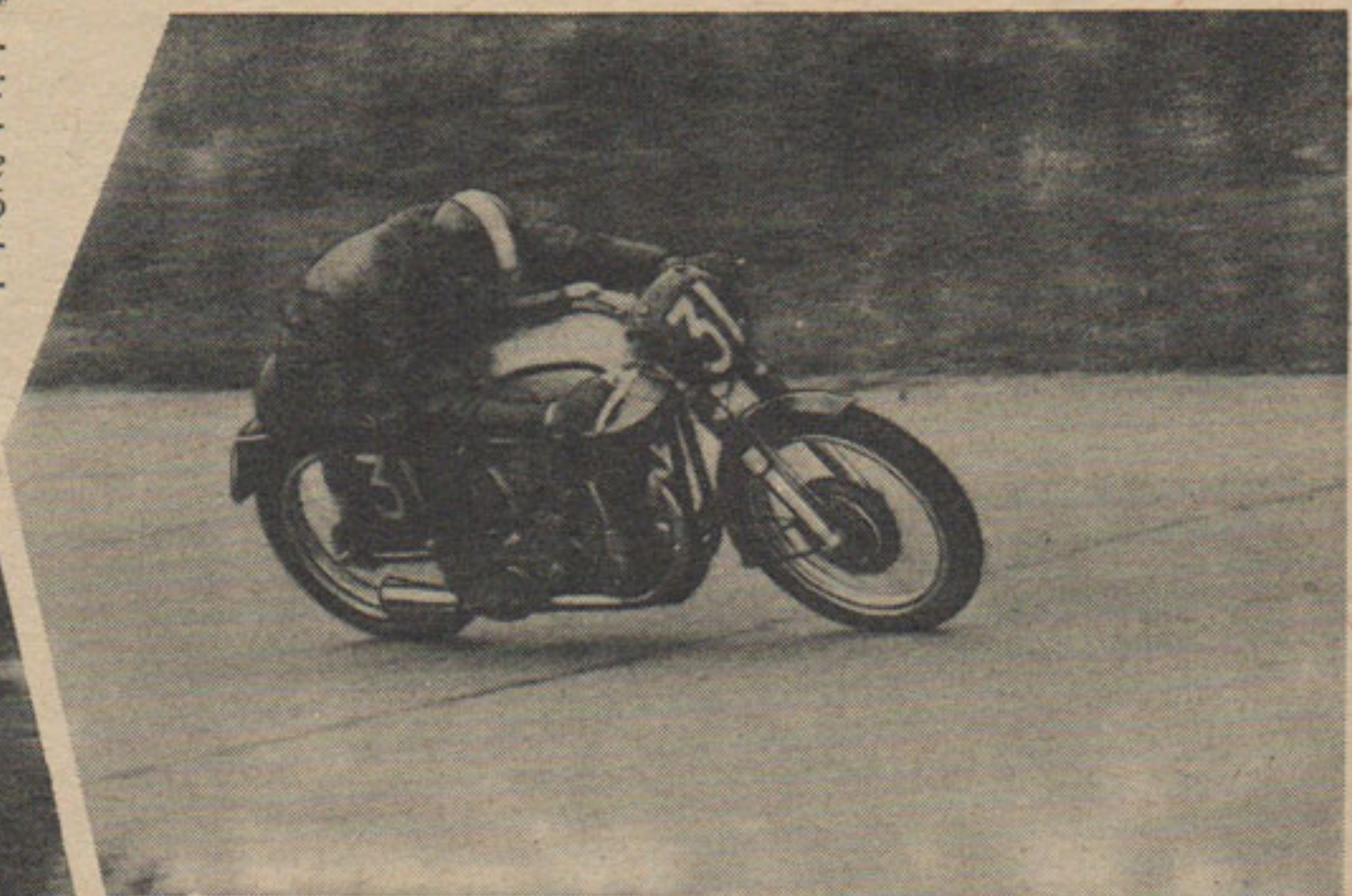
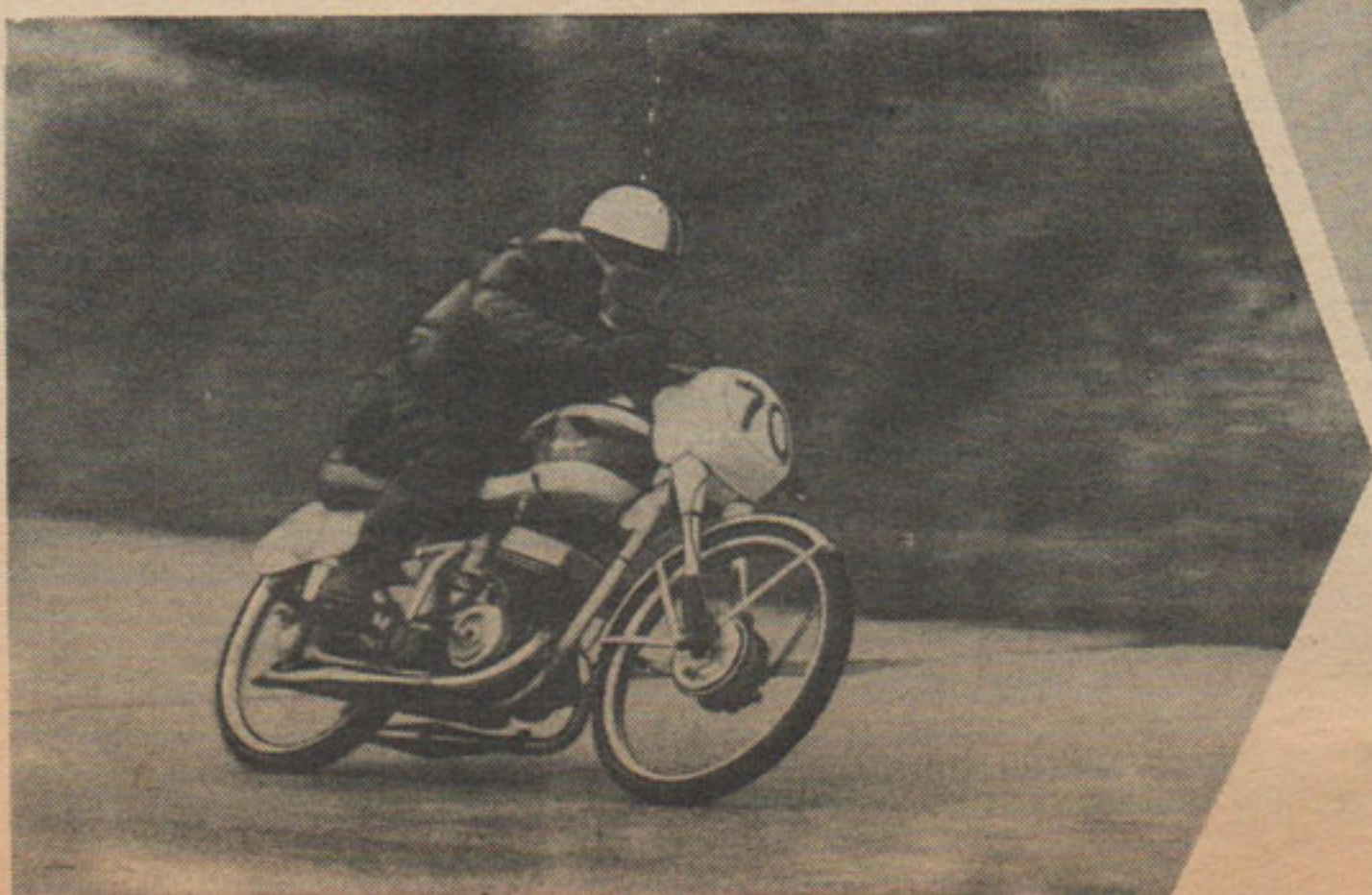
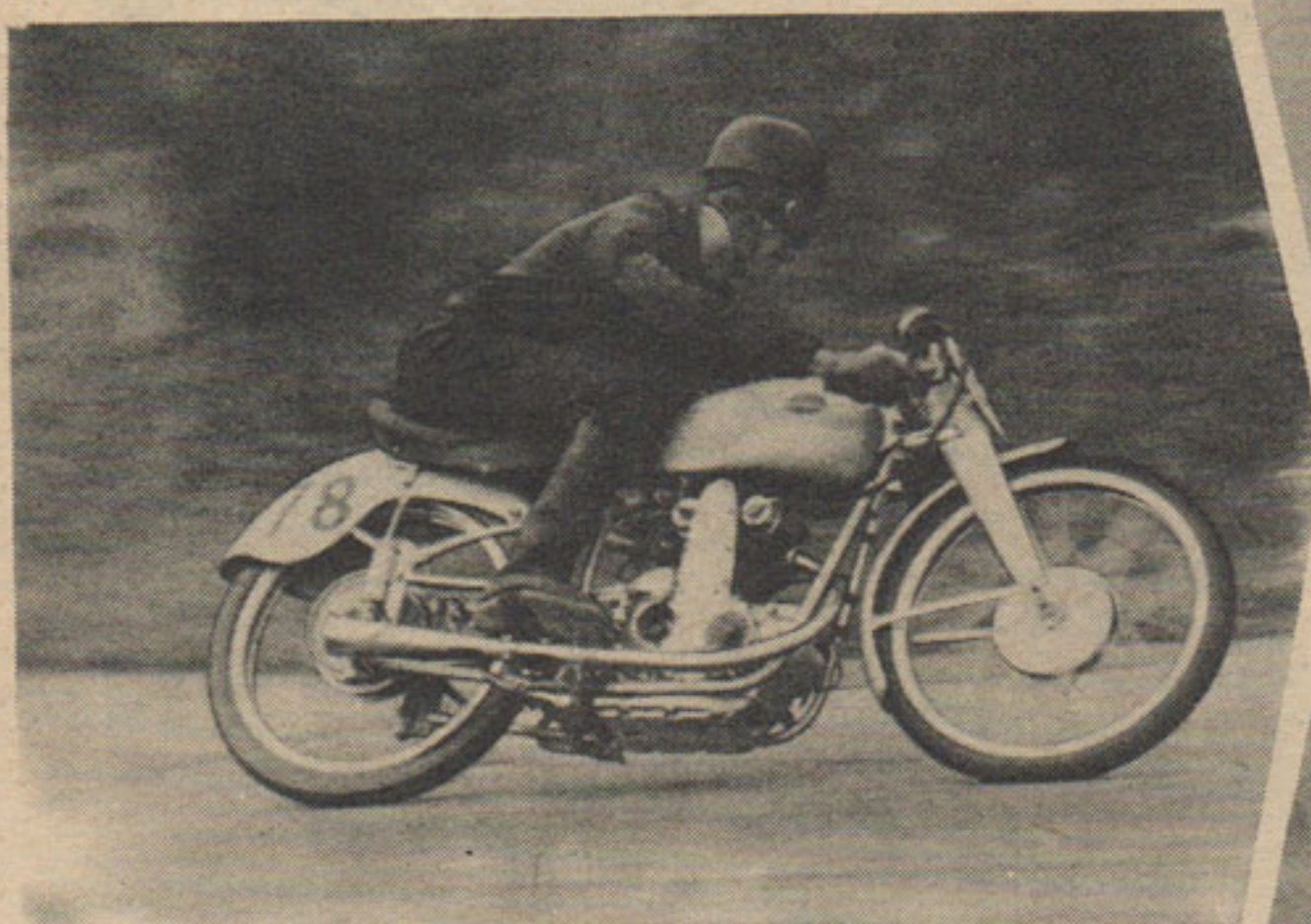
500 cmc. : 1. Georges Monneret (AJS), 20'46" 3/5, moy. 145 kmh. 164 ; 2. Cherrier (Norton), 21'55" 3/5 ; 3. Insermini (Matchless) 22'17"2/5 ; 2. Ramade (Matchless), 22'20" ; 5. Jacquier-Bret (Norton) 22'36" ; 6. Marnay (Norton) 22'49" 4/5 ; 7. Braun (Norton), 22'53".

Dès l'épreuve terminée, Georges Monneret devait annoncer que cette victoire serait sa dernière. En effet, Georges a décidé de ne plus participer à aucune course, se réservant toutefois de battre encore quelques records du monde avant d'abandonner définitivement la carrière.

Si tous les sportifs se joignent à nous pour féliciter sincèrement Monneret pour sa brillante carrière, et pour l'exemple qu'il a été pour bien des générations de coureurs, toutefois nous regretterons de ne plus voir sur nos circuits cette grande figure du sport motocycliste.

C. R.

A droite : Hug qui termina 2^e derrière Monneret. Ci-dessous : Onda qui remporte la Coupe du Salon en 175 cmc. pour la seconde fois consécutive.



Ci-dessus, Bétémps s'élance vers la victoire devant Murit en sides 500. - Ci-contre, Bouin sur sa 175 Peugeot, la première machine française qui sera classée 3^e.

LE 3^{me} CIRCUIT D'AGEN

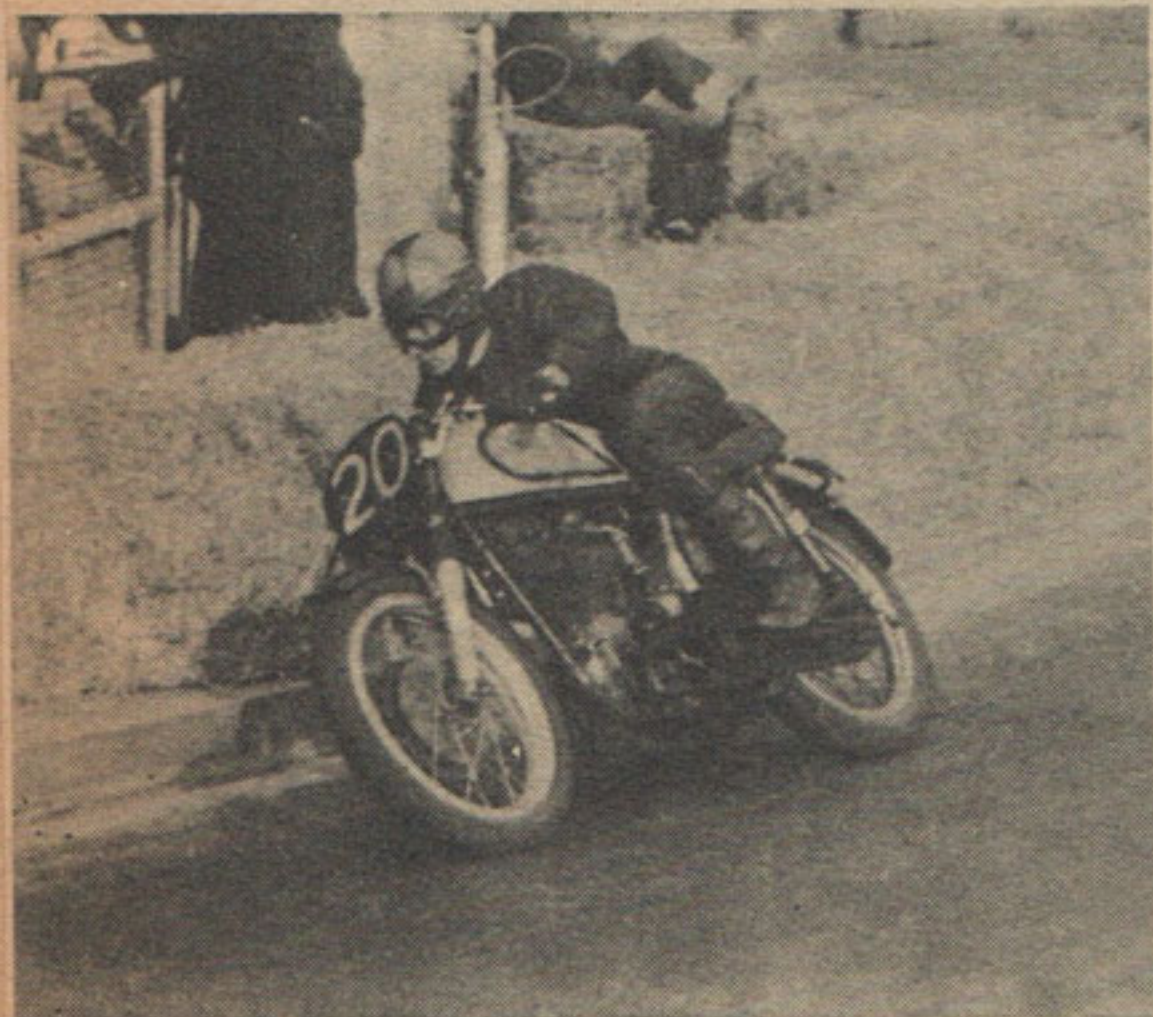
Les organisateurs de ce 3^e circuit (Automobile Club de l'Agenais, Union Motocycliste de l'Agenais, Moto-Club Ville-neuvois) peuvent être satisfaits des résultats obtenus. En effet, une foule considérable se pressait tout au long du circuit. L'organisation fut un modèle du genre, la protection du public vraiment excellente. Deux passerelles facilitaient la circulation pendant le déroulement des épreuves.

Sur ce difficile circuit du Gravier, autos, motos et racers se sont partagés les honneurs de la journée. La course des motos 500 cmc. fut le clou de la manifestation. La victoire du Néo-Zélandais Campbell est indiscutable, Campbell fit preuve tout au long de l'épreuve de sa grande classe alliée à une folle témérité qui enthousiasma le public.

Catégorie 175 cmc. : cette épreuve se courait sur 30 tours de circuit, réservée aux nationaux, elle ne présenta qu'un intérêt relatif, le départ fut donné à 9 heures aux coureurs suivants : Jean, Vidal, Fourès, Lagrèze, Noël, Fontès, Berly, Soulet, Uzé, Fauvel, Dulouard.

Le vétéran Dulouard en fut le vainqueur facile, montant une rapide Mondial compétition client. Deux machines seule-

Ci-dessous, Campbell, qui devait gagner en 500.



ment étaient de taille à résister avec des chances de victoire, la 125 cmc. MV du tarbais Soulet, et la 175 cmc. Terrot que montait Uzé, de Bergerac, qui n'est autre que l'ancienne machine de Behra. La première prit feu au bout de quelques tours, la deuxième cassa son sélecteur au cinquième tour.

A noter la magnifique course de l'écurie de l'UMA, dont le chef de file Noël réussit, en prenant beaucoup de risques, à mener pendant un moment, mais victime de ses efforts, il dut abandonner.

RESULTATS

1. Dulouard (Mondial) ; 2. Lagrèze ; 3. Berly ; 4. Vidal ; 5. Jean.

Catégorie 500 cmc. : cette épreuve nous parut être la plus goûtée du public. Elle comportait 40 tours de circuit, soit 63 kms. Cinq nations étaient représentées, chacune par une équipe de deux coureurs. Deux classements étaient prévus : 1^o classement par ordre d'arrivée ; 2^o classement par nationalité.

Quelques incidents entre coureurs obligèrent les commissaires à faire vider tous les réservoirs des concurrents et à surveiller de nouveau le ravitaillement au camion citerne prévu, ainsi qu'à garder les machines à vue jusqu'au départ, ce qui retarda ce dernier d'une bonne heure.

Au départ : équipe anglaise : Heath, Mudford. Equipe belge : Goffin, Dauwe. Equipe australienne : Campbell, Laing. Equipe italienne : Pagani, Brini. Equipe française : Collot, Bayle, Guit.

Au premier tour, Goffin mène la danse, au troisième tour Collot passe au commandement des coureurs toujours groupés, au virage en épingle à cheveux du Pont de Pierre, Collot chute et seule l'intervention ultra rapide d'un commissaire évite la catastrophe, Collot et sa machine étant en travers de la piste, invisibles des autres coureurs. Collot repart mais rentre au parc. Au quatrième tour, Guit est au commandement devant Pagani. Au dixième tour, Campbell passe à son tour en tête pour ne plus la quitter, suivi de Pagani, Guit, Goffin. Au quinzième tour, 1^{er} Campbell, à 15 secondes Pagani, Goffin, Guit, mais le belge doit abandonner pour ennuis d'embrayage. Le leader augmente son avance de quelques dixièmes de secondes à chaque tour. Un seul changement jusqu'à la fin, le toulousain Guit rétrograde régulièrement, mais ne sera pas doublé.

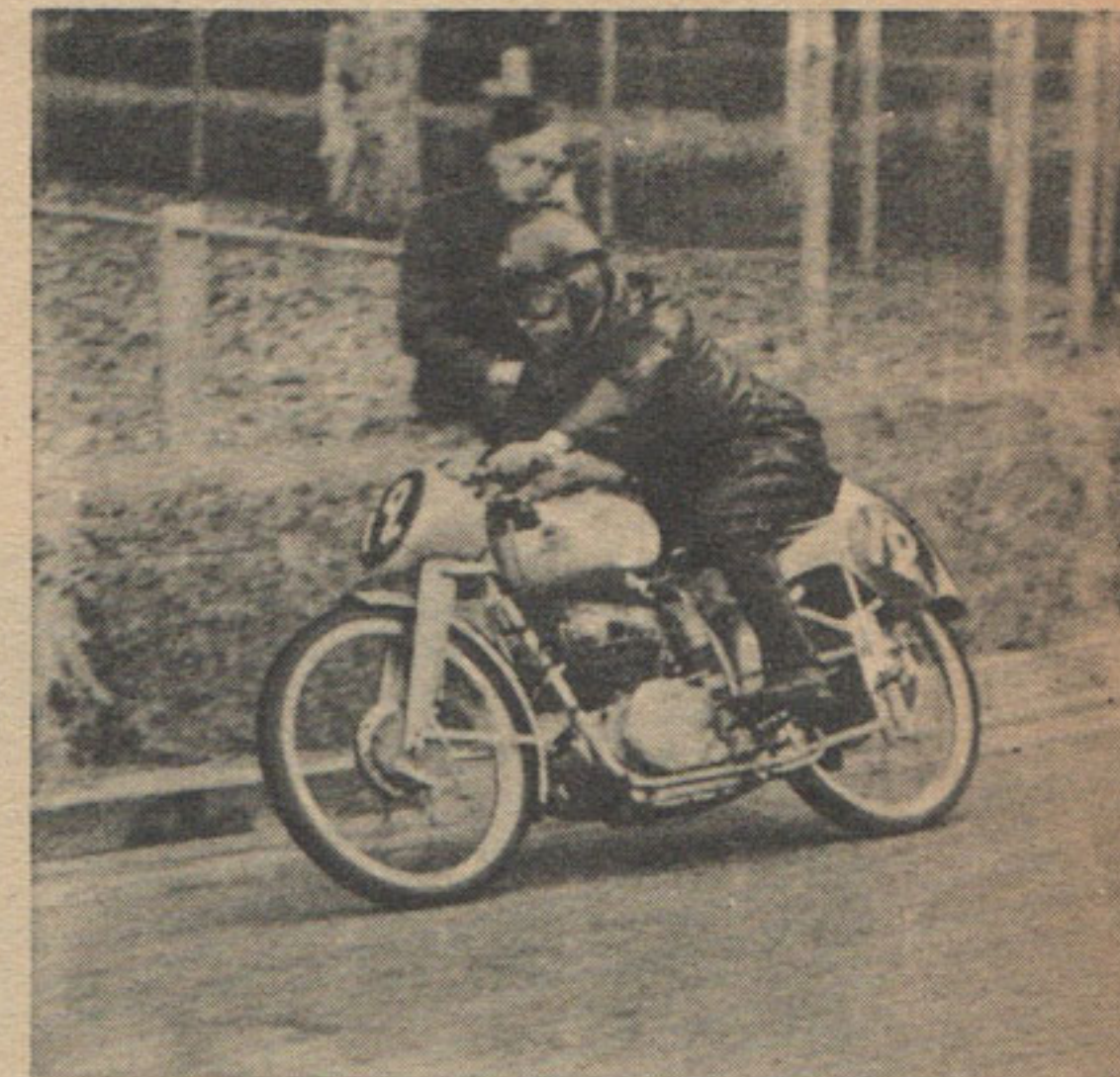
Classement général : 1. Campbell (Norton) 45'5" 1/5 ; 2. Pagani (Gilera) 46'21" ; 3. Dauwe ; 4. Mudford ; 5. Laing ; 6. Guit.

Classement par nation : 1. Australie.
L. G.



Ci-dessus, Guit mène devant Campbell et Pagani.

Ci-dessous, Dulouard sur Mondial, vainqueur en 175 cmc.



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 PAYE) 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

LES ASSURANCES ACCIDENTS

Nous avons très largement exposé les différents cas concernant les assurances contre les accidents corporels et dégâts matériels que les motocyclistes, scootéristes et cyclomotoristes peuvent causer aux tiers.

Il va sans dire que ces mêmes renseignements s'appliquent aux automobilistes qui ne sont malheureusement pas toujours très prudents et sont fréquemment l'objet d'un accrochage.

Nous sommes à leur disposition pour leur fournir tous les renseignements et toutes les tarifications qu'il désirent, il leur suffira de nous adresser la copie de leur carte grise ou simplement de nous donner les indications ci-après :

A quel usage désirez-vous prendre une assurance (promenade ou promenade et affaires, ou promenade et se rendre à son lieu de travail, ou transport de marchandises, etc...).

Nous donner également la puissance de la voiture indiquée sur la carte grise et surtout ne pas oublier de nous faire con-

naître à quel domicile est rattachée la voiture. Car tous ces renseignements sont destinés à vous indiquer l'une des trois tarifications dont vous allez dépendre, selon la zone. Nous rappelons du reste que ces zones sont :

a) Zone Parisienne et 20 kms autour de Paris.

b) Zone 2, qui correspond à la région de Marseille, Nice, Menton, Antibes, Cannes et le littoral Méditerranéen.

c) Zone 3, qui correspond à la zone de Paris de 20 à 40 kms et Lille, Roubaix, Tourcoing, Lyon, Bordeaux, Rouen, etc...

Primes à crédit : comme pour les motocyclistes, nous sommes à la disposition des automobilistes pour leur fournir un contrat d'assurance payable par mensualités. Nous faire connaître, en demandant le bénéfice de ce crédit, la profession exercée.

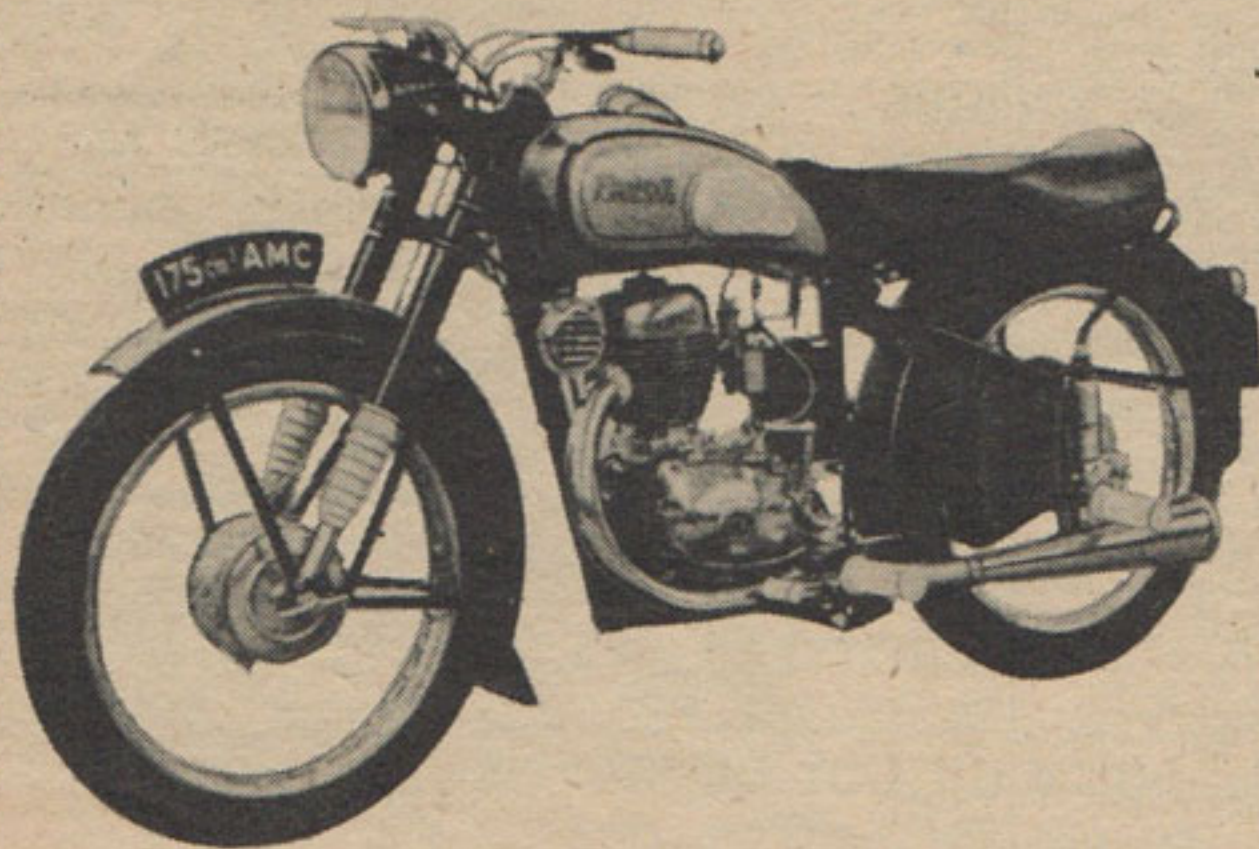
Service des Assurances de MOTO-REVUE
12, rue de Cléry, PARIS-2^e

FAVOR

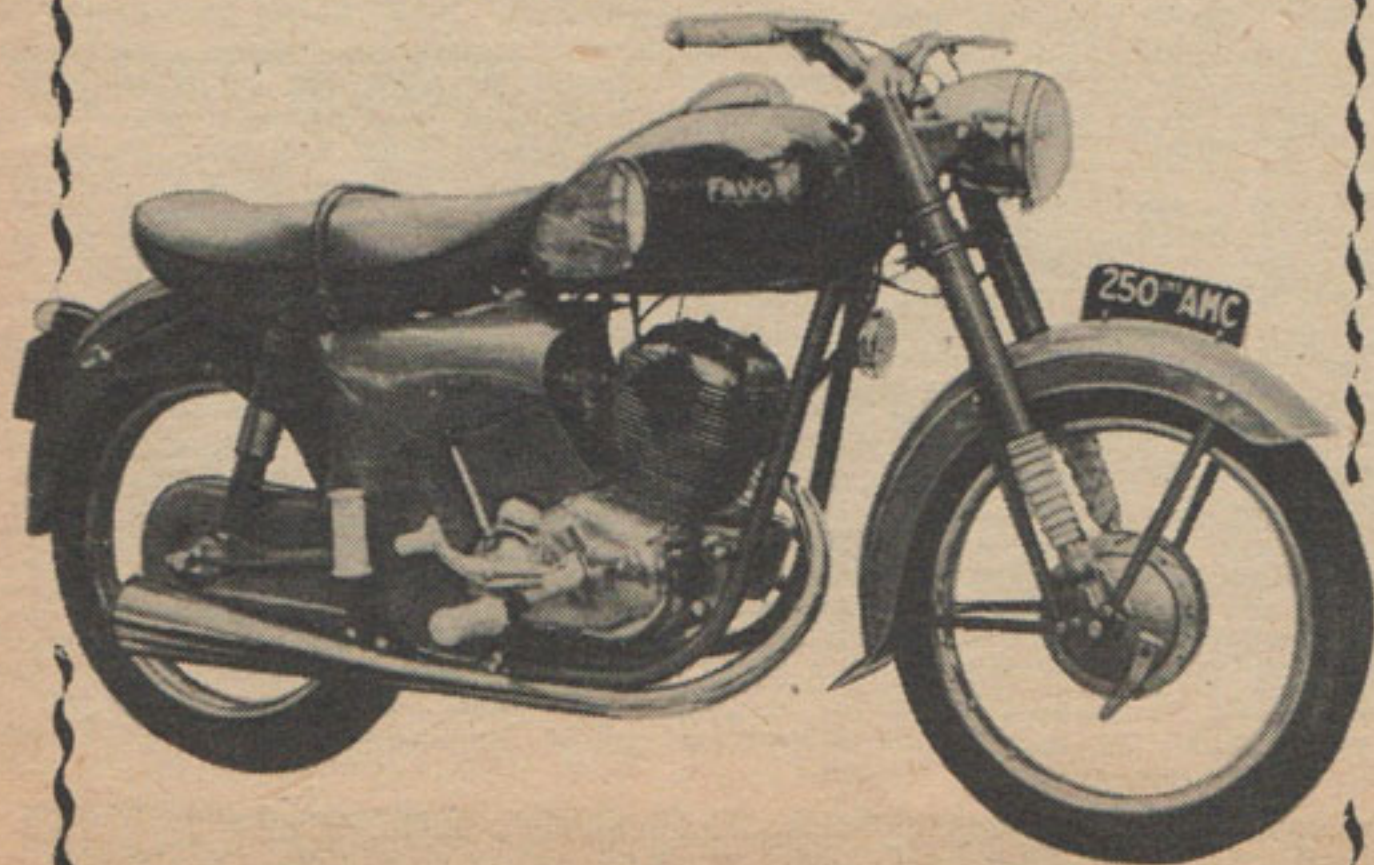
95, avenue de Royat, 95
CLERMONT-FERRAND (Puy-de-Dôme)

MOTOS

98 cmc. moteur SACHS
125 cmc. moteur SOTECMA
et A.M.C. 3 et 4 vitesses
150 cmc. moteur SACHS
175 cmc. moteur A.M.C.



et sa fameuse 250 AMC



Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

A calotte métal léger
à haute résistance

**IMPERFORABLE
AUX CHOCS**



Vente en gros :

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

AVANT LA LIVRAISON FAITES DES PETITS
VERSEMENTS JUSQU'AU TIERS, APRES LE
SOLDE EN 6-9 OU 12 MOIS

POUR TOUTES NOS GRANDES MARQUES :
**B. S. A. - SUNBEAM - GUZZI
GIMA - TERROT - JONGHI
LAMBRETTA - RENÉ GILLET**

CHEZ UN SPECIALISTE

Barbès - Moto - Cycles

33, Boulevard Barbès - PARIS-18°

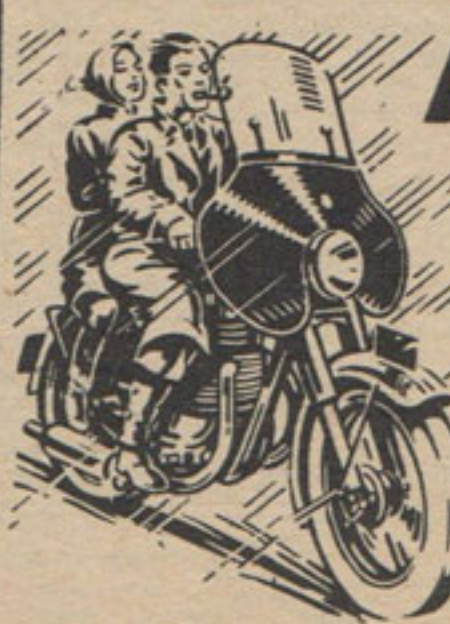
M^e Château-Rouge et Barbès — MON. 98-35

— SERVICE APRES VENTE —
REPARATIONS — ACCESSOIRES

Magasin ouvert de 8 h. 30 à 19 h. 30

Fermé le Dimanche et le Lundi matin

Renseignements - Catalogues ctre 40 fr. timb.

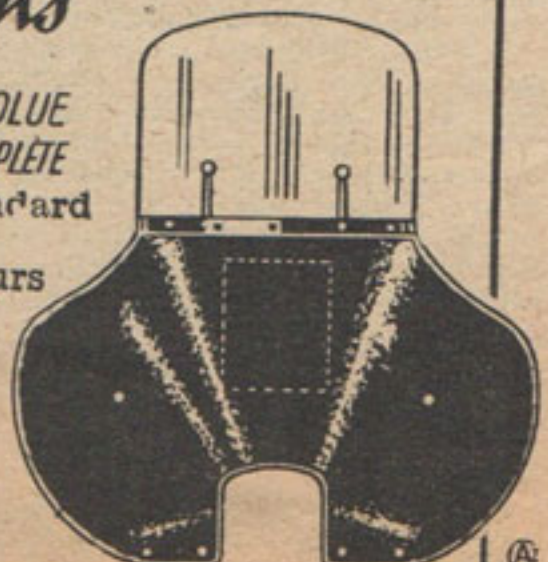


MOTOCYCLISTES

*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

Second PARIS-SAHARA d'été



Suite à la petite insertion que vous aviez eu l'amabilité de passer dans votre numéro du 31 janvier 1953 relative à un voyage d'été au Sahara, je tiens à vous faire savoir que notre voyage s'est passé comme prévu, avec, toutefois, quelques incidents assez ennuyants sur le moment.

Partis de Paris le 4 juillet, nous étions 5 personnes au total, dont mon fils (10 ans) sur 3 motos de marques, de conception et de cylindrée bien différentes, puisqu'il y avait une 350 Jawa, une 600 culbu BMW de 1939, et une 750 Harley.

Au total, nous avons couvert 23 étapes (8.125 kms). Ce raid était — mécaniquement parlant — moins dur que celui que nous avons entrepris en 1952 sur le trajet de l'Erg Oriental (très sablonneux), mais, par contre, nous eûmes cette année des incidents que nous n'avons pas eu en 1952 : piqûres de scorpions, brûlures de l'un de nous (qui dut revenir des étapes sahariennes par un camion transaharien) par les cylindres flat-twin de la BMW.

Dans l'ensemble, les trois machines tinrent le coup, sauf la partie cycle sur la Jawa et la BMW (porte-bagages brisés, jantes bosselées). Absolument aucun ennui du côté des moteurs, bien que nous ayons toujours roulé en pleine chaleur (51° à l'ombre sur la hamada, 70° au soleil).

Sur l'Harley, incident grave en Espagne au retour : fourchette de boîte de vitesses cassée net, impossibilité de rétrograder, obligation de couvrir encore 50 kms de montagne en prise, avant de trouver un garage où j'ai pu réparer provisoirement.

Côté pneumatiques, tout a marché très bien, mieux que je n'osais l'espérer avec les pneus à forte pression de la Jawa et de la BMW. Une seule crevaison sur la BMW, et deux sur la Jawa. Pas de crevaison sur l'Harley qui a d'énormes 500x16 à basse pression. Tout cela est relativement peu, si l'on tient compte du très mauvais état des pistes.

Un orage en plein Sahara au retour mit une note comique dans la fin des étapes sahariennes : nous étions couverts de boue rouge, hommes et machines transformés en statues glaiseuses ambulantes, quelques passages comblés d'eau nous firent ramasser de bonnes « bûches » et nous n'étions pas tellement tranquilles quand, à plusieurs reprises, il fallut traverser des creux de terrain où l'eau atteignait la hauteur des cylindres et même le haut des pneus, nous craignions qu'un cylindre ne « pète » par le brusque refroidissement provoqué. Mais il n'y eut pas d'incident de cette nature, heureusement.

Nous fûmes partout reçus on ne peut mieux : l'hospitalité saharienne est vraiment réconfortante. Aussi bien les militaires des minuscules postes sahariens isolés que l'Administrateur de Tindouf, commandant de la Cie Saharienne et au surplus chef d'annexe administrant un territoire grand comme le tiers de la France, tous nous reçurent plus que cordialement.

Nous sommes évidemment rentrés avec un stock impressionnant de pellicules et naturellement... des souvenirs plein la tête. De quoi alimenter bien des conversations cet hiver.

Vous trouverez ci-joint quelques notes sur la composition de notre groupe, l'état des machines, et les incidents de route relatés brièvement.

Je me fais l'interprète de notre petit groupe pour prier « Moto-Revue » d'accepter nos bien cordiales salutations motocyclistes.

C. R. MAHE



Itinéraire 1953 :

Aller : Paris, Madrid, Algesiras, Ceuta, Tanger, Casablanca, Agadir, piste impériale Tiznit, Foum-el-Hassan, Oum-el-Achar, Tindouf, frontière de Mauritanie.

Retour : Frontière de Mauritanie, Tindouf, Oum-el-Achar, Foum-el-Hassan, Tarjicht, Agadir, Taroudant, col du Tizi-I' Test à 2.100 m (Atlas), Meknès, Tanger, Algesiras, Malaga, Valence, Barcelone, Gorges du Tarn, Paris. Au Total 8.200 kms.

Incidents de route :

Températures maxima et minima : Espagne 45° à l'ombre ; 16° la nuit en montagne. Maroc intérieur : 50° ombre à Marrakech. 17° la nuit dans l'Atlas. Sahara : 51° Foum-el-Hassan à l'ombre, midi, 50° à Tindouf à l'ombre. 30° la nuit à Tindouf. Maximum au soleil : 72° sur la Hamada.

Incidents matériels et mécaniques :

Jawa : porte-bagages insuffisant, brisé par les chocs. Sacoche trop faibles pour la piste. Filtre à air spécial inutilisable (le filtre d'origine s'est révélé insuffisant). Fourche télé serrée par porte-bidons : a dû être démontée sur la piste. Aucun incident mécanique moteur. Deux crevaisons.

BMW : porte-bagages brisé, fixations de sacoches trop faibles pour la piste. Tête de delco décalée, aucun incident mécanique moteur. Une crevaison sur la piste. Jantes bosselées sur la piste.

Harley : fourchette de boîte de vitesses cassée, brasée sur place provisoirement. Pas d'incident côté moteur. Pas de crevaison. Embrayage insuffisamment serré : a provoqué fatigue de la chaîne primaire tournant à vide et fréquentes retentes de cette chaîne.



TABLE DES MATIERES

- Avant Propos	5
- Un rapide historique du cyclomoteur	7
- Le renouveau du cyclomoteur en France son rôle social et ses avantages	13
- Le cyclomoteur moderne	19
Comment choisir un modèle	
Le moteur	35
a) Principes de fonctionnement (moteur 2 temps et 4 temps)	
b) Construction Organes essentiels	
c) Organes annexes : carburateur et allumage	
La transmission	57
La partie cycle	67
a) Cadre ou châssis	
b) Suspension avant et arrière	
c) Roues pneus et freins	
Accessoires et équipements	73
Entretien et réparations	74
Le cadre	74
Le moteur (suite)	78
a) comment empêcher le coke de se former	
b) le décalage du piston	
Vérification de l'état mécanique	110
Réparation du moteur	113
Entretien des organes annexes	113
a) Carburateur	
b) Allumage	
c) Organes de transmission	
d) Nettoyage	
Indice	129
Tableaux	133
Index des noms et leurs remèdes	135

il vient de paraître !..

il intéresse

tous les

amateurs

des

CYCLOMOTEURS

En vente à « MOTO-REVUE »

495 fr. (fco 540)

C.C.P. MOTO-REVUE 297.37

DISPONIBLES IMMEDIATEMENT

125 à 175 cmc.

PIECES DETACHEES

LEVALLOIS - MOTOS

58, rue Aristide-Briand

MOTOBÉCANE



LEVALLOIS

PER. 19-73

MOBYLETTE

SCOOTERS

REPARATIONS

A. DUBOIS

VENTE A CREDIT : 4-6-9 MOIS

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



impeccable
POUR LES **MAINS**

après tous travaux salissants

nettoie, mousse, aseptise,
adoucit, parfume

3-33

savon en pâte

83 D K W 83

83 STATION SERVICE 83

Atelier spécialisé pour motos allemandes

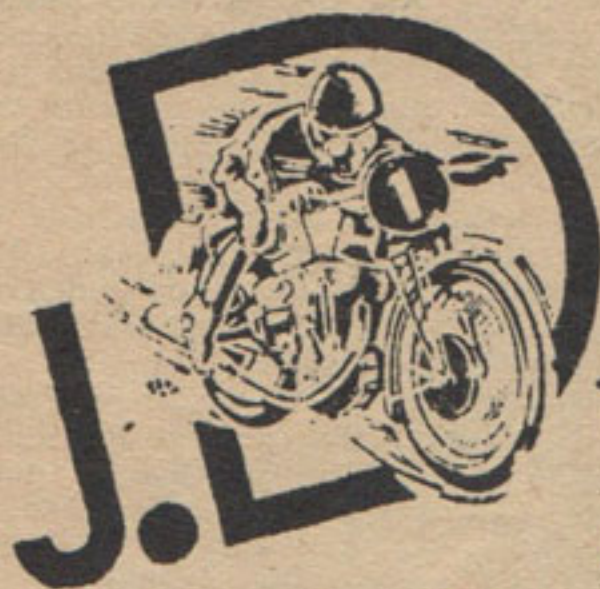
Toutes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organes

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

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

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

MOTOS - VÉLOMOTEURS - SCOOTERS
ACCESSOIRES



Pièces détachées

Expédition Province

Durand

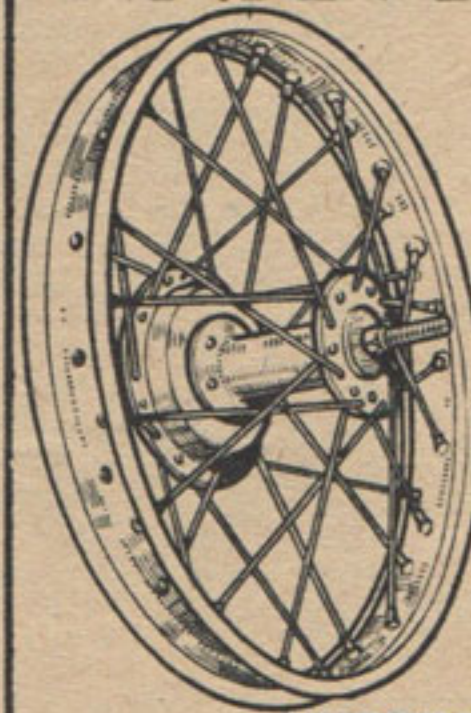
Ex-coureur professionnel
Champion de France

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

NAVILLE Frères



CONSTRUCTION
TRANSFORMATION
REPARATION
DE ROUES

pour

Motos - Autos - Canoes
Bandages ou Pneumatiques
Roues pour cyclomoteurs et
pour tous chariots
35 ans d'expérience

25, rue Bezout - PARIS-14^e
GOB. 72-98 Métro Alésia

EXPEDITION EN PROVINCE

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

CHEVALIERS DE LA ROUTE

RIEN NE PROTEGE MIEUX DU MAUVAIS
TEMPS QU'UN VETEMENT DE CUIR

EXIGEZ MEYERCUIR LE MEILLEUR

MEYERCUIR

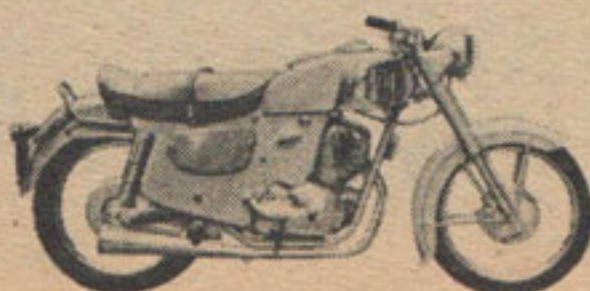


LE MEILLEUR

K. MEYER

102, rue de Turenne, 102
PARIS-3^e — ARC. 45-86

Blousons — Manteaux
Vestes — Trois-Quarts
Culottes



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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

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

GIMA - GUILLER - JONGHI - GNOME-RHONE - GALLETTO - MACCHI

Stock complet pièces **BSA**
STATION-SERVICE

ET REPARATIONS

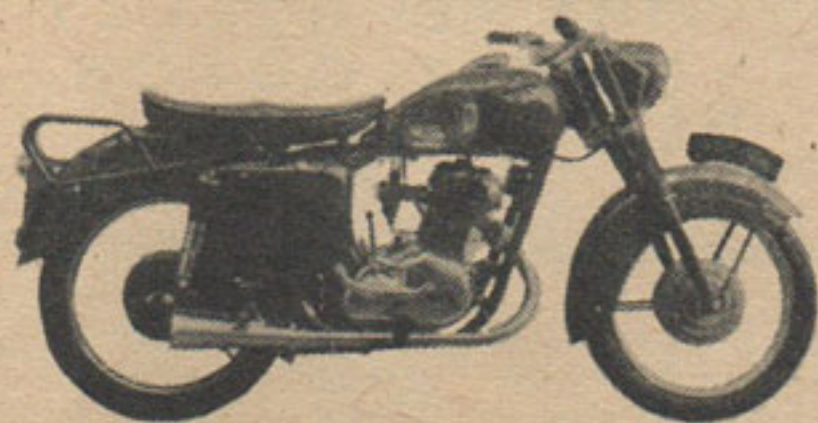
et toujours de superbes

occasions en :

B.S.A. - GALLETTO - GUILLER

et toutes marques vendues à

CREDIT 12 MOIS - 1/3 comptant



Gima 250 cmc.



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^e Nord et La Chapelle



R. KIÉNÉ

Agent Officiel

73, quai du Point-du-Jour
BILLANCOURT - MOL. 64-02

Disponibles : 500 - 350 -

125 MAGNAT-DEBON - 232

200-125 KCEHLER-ESCOF-

FIER - 500 NORTON -

175 250
Pièces détachées
d'origine

Toute la gamme MOTOCONFORT

500-250 GILLET-HERSTAL

Dépositaire MACOMBYNN. Remorque FULGUR

VENTE A CREDIT 4-6-9 MOIS

MISTRAL

SPECIALE POUR MOTOS

TOUT EN LAITON

AVEC ETRIER ET

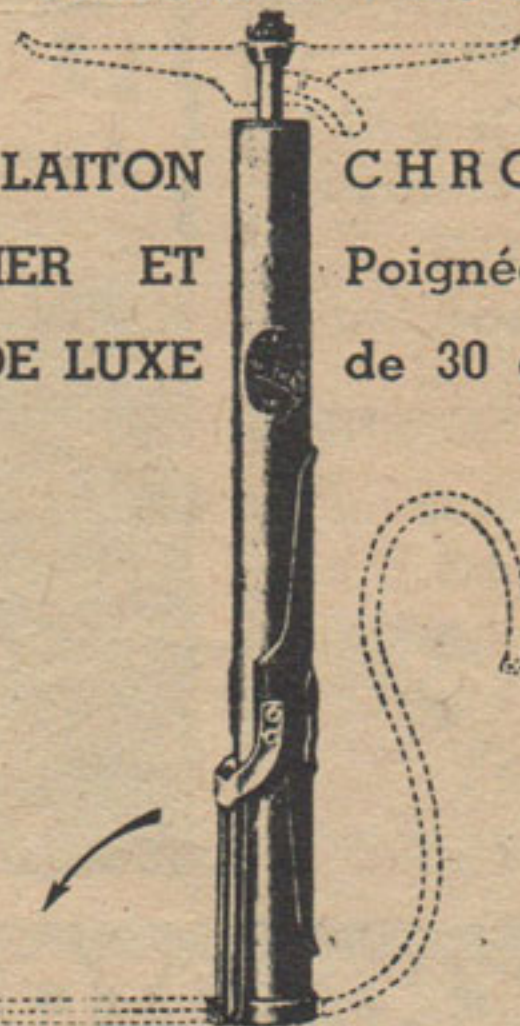
RACCORD DE LUXE

CHROME POLI

Poignée amovible

de 30 cent. tournant

LA POMPE
DES
GRANDES
MARQUES



POMPES pour CYCLOMOTEURS et SCOOTERS
SPECIALITES

J. DUNOIS et FILS



JEUNES! voici votre chance...

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



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

Préparation C.A.P. - Cours selon temps disponible -
Attestation de scolarité et facilités de paiement - Placement
gratuit - Instruction requise : niveau C.E.P.

Tous renseignements sur demande :

COURS TECHNIQUES AUTO

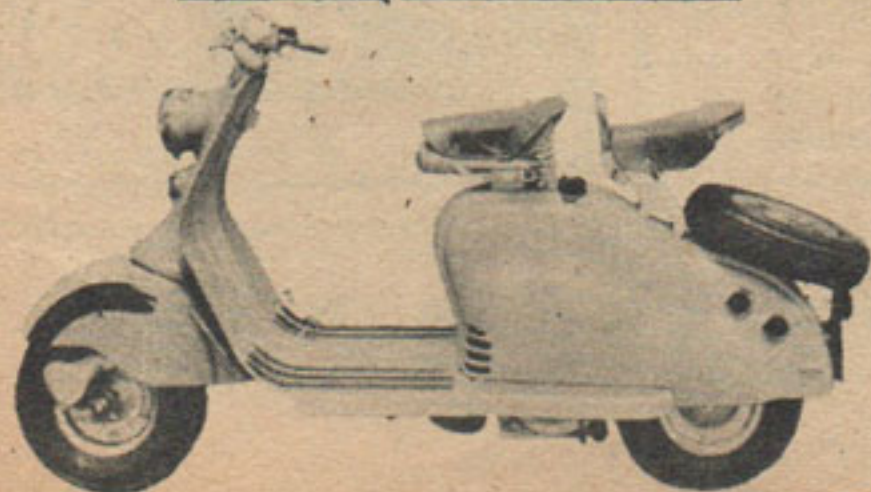
(Service 11) - Rue du Dr Cordier, ST-QUENTIN (Aisne).

2, rue Jean-Bart, LILLE (Nord)

Av. V. Hugo, Square Thiers, n° 3, PARIS

AGENT OFFICIEL VENTE A CREDIT — EXPEDITION PROVINCE

Lambretta



Agent : TRIUMPH — VELOCETTE
ROYAL-ENFIELD — HOREX

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

et les Scooters

BERNARDET — TERROT

sont disponibles chez

marcel perrin

Recordman du Monde



MOTOBÉCANE

AGENT OFFICIEL

50, av. Edouard-Vaillant
BOULOGNE (Seine)

Métro : Porte de St-Cloud
MOL. 29-62

62° 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

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR

38 r. du Château-d'Eau

PARIS-10°

NOR. 08-09

TOUS

vêtements

de cuir :

MOTO

AUTOMOBILE

SPORT

VILLE

Exigez la

marque

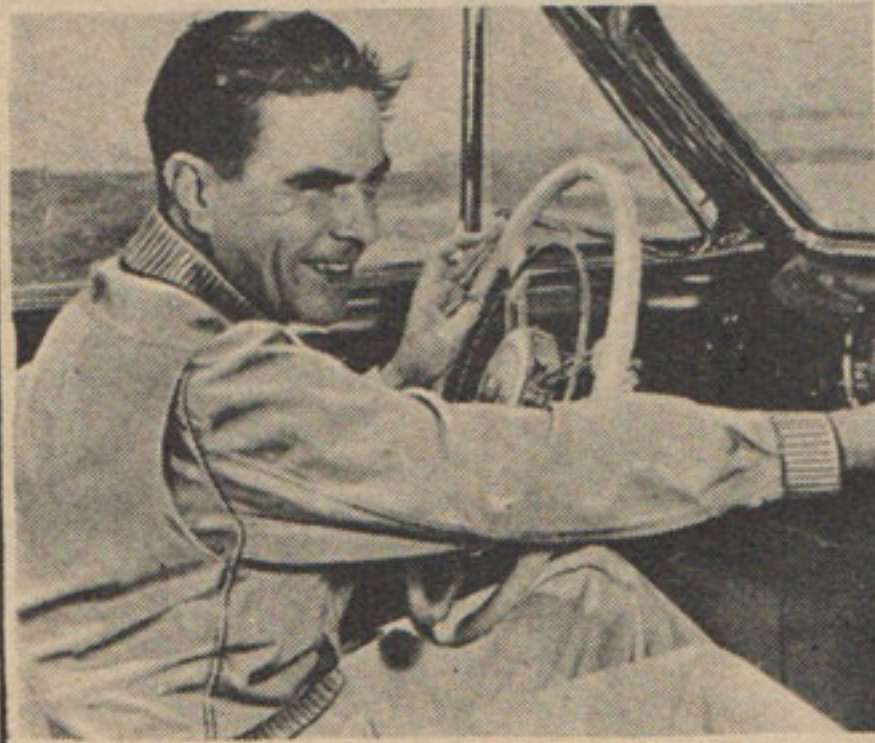
CHROME-

CUIR

CATALOGUE

GRATUIT

SUR DEMANDE



Béquille de côté pour 125

Magnat-Debon et Terrot

La plus pratique

La plus rapide à placer

Se pose en moins 1 minute

PRIX IMPRIMÉ : 1.150 fr.



(Brevetée S.G.D.G.)

Vente exclusive aux grossistes

M.G.

REDRESSAGE
Cadres et Fourches

SPECIALITE
fourches télescopiques

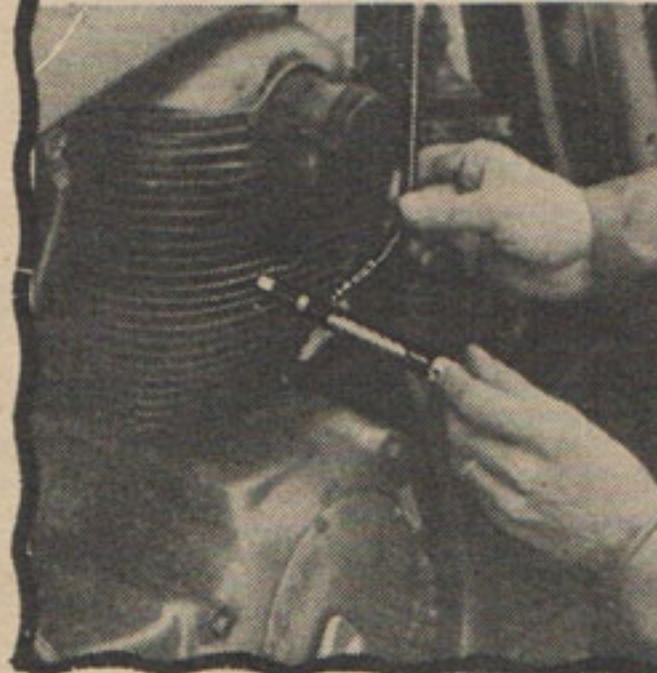
TRAVAIL SOIGNE

nombreuses
références

16, r. Louis-Rouquier
LEVALLOIS

PER. 60-64

**LE DOIGT SUR LA PANNE
avec le CONTROLEC-MOTO**



En 2 Essais, moteur arrêté,
6 réactions situent la cause
de la panne : (Vis, Condensateur,
Connexions, etc...). Et 3 Contrôles
moteur en marche vérifient
Inflammation, Distribution, et la
Bougie. - Performances !
Sécurité ! Et... Moteur vraiment
« au point » ! 1.750 fr. av.
guide-dépannage, chez votre
Motoriste. A défaut 1.800 fr.
fco. Envoi c/rembt.
MOTO - CONTROLEC
39, rue de l'Arbalète, PARIS
C.C.P. 7482-06
Détails dans «Moto-Revue»

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

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

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

CRUPDA

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

DRESCHMOTOR

Toutes
pièces

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

MEILLEURS PRIX ET QUALITE
— RAPIDITE DE LIVRAISON —

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

IMPER-MOTOR

VETEMENTS IMPERMEABLES SPECIALEMENT
ETUDIES POUR UTILISATEURS DE
MOTO — SCOOTER — VELOMOTEUR

RENSEIGNEMENTS :

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

AGENCE OFFICIELLE

TERROT

AVENUE FOCH — DIJON

TOUTES PIECES DETACHEES D'ORIGINE
POUR TOUTES CYLINDREES



Clinique des
cadres. Réservoirs et Roues
tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères
16, rue Danton - LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien noter
n° 16, la maison n'a pas
de succursale.



GANTS de SPORT

AMEI

(LA CIOTATI)

ARTICULATION ELASTIQUE

Breveté S.G.D.G.

Principal dépositaire à PARIS :

Ets REVEL - 82, Avenue des Ternes

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

La bibliothèque du "motorisé"

La spécialité des Éditions de Moto-Revue



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



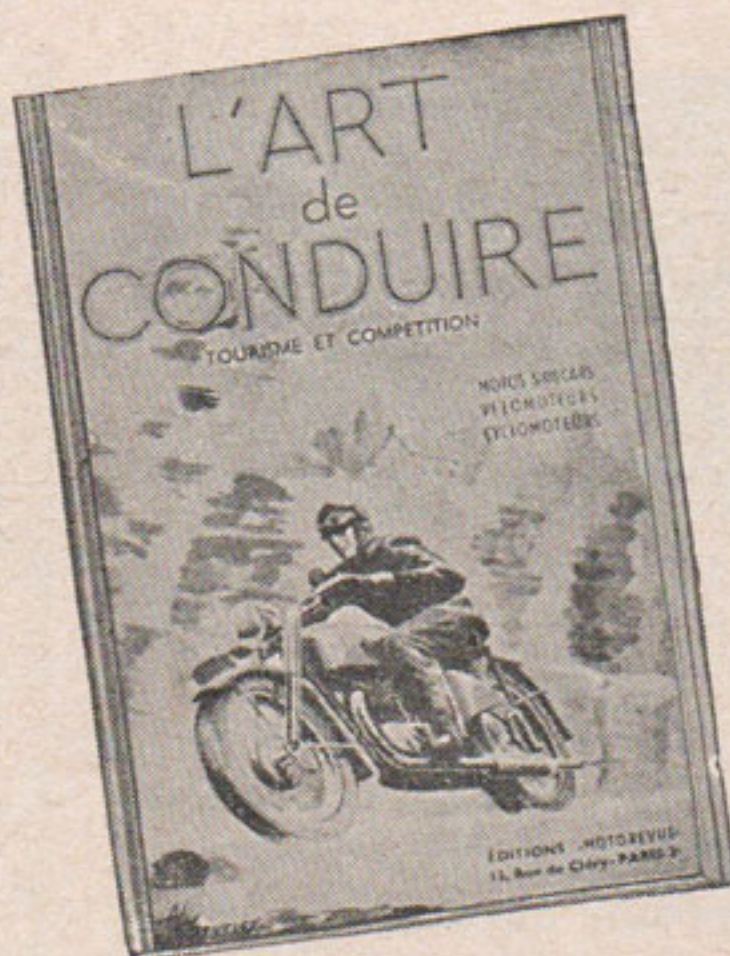
L'ouvrage le plus important qui ait jamais été publié. Véritable encyclopédie de 380 pages, 200 illustrations consacrées à l'entretien, au dépannage, à la réparation. Rien de comparable.

PRIX : 750 fr. (par poste 850)



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

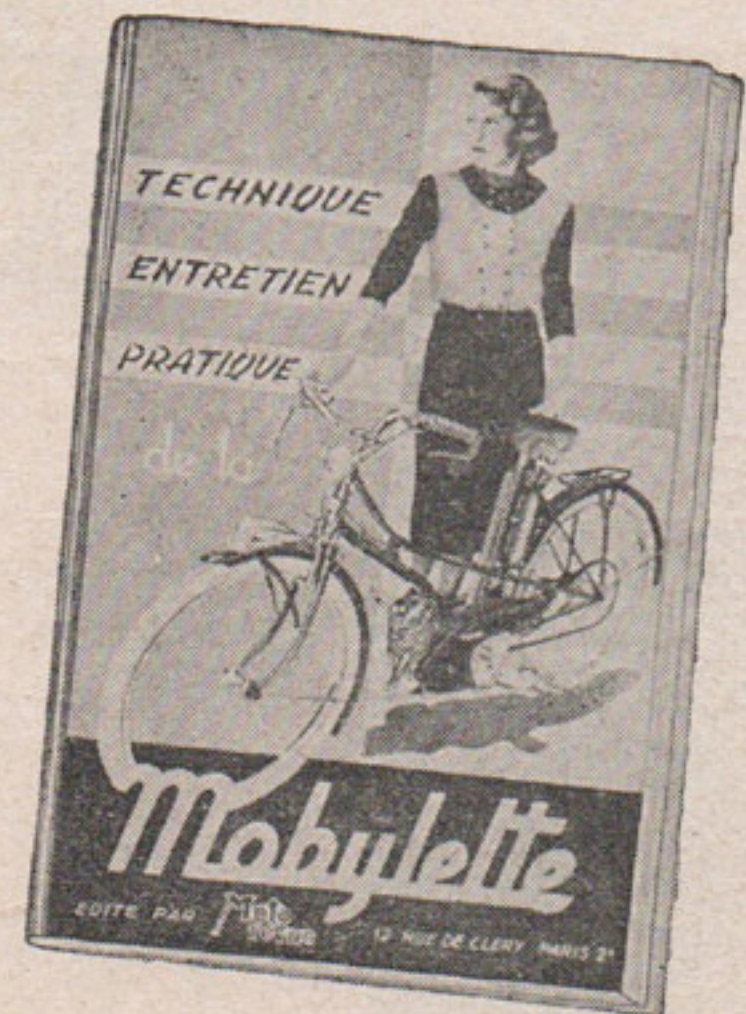
PRIX : 485 fr. (par poste 535)



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

(Edition 1953)

PRIX : 500 fr. (par poste 545)



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

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

PRIX : 430 fr. (par poste 475)

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

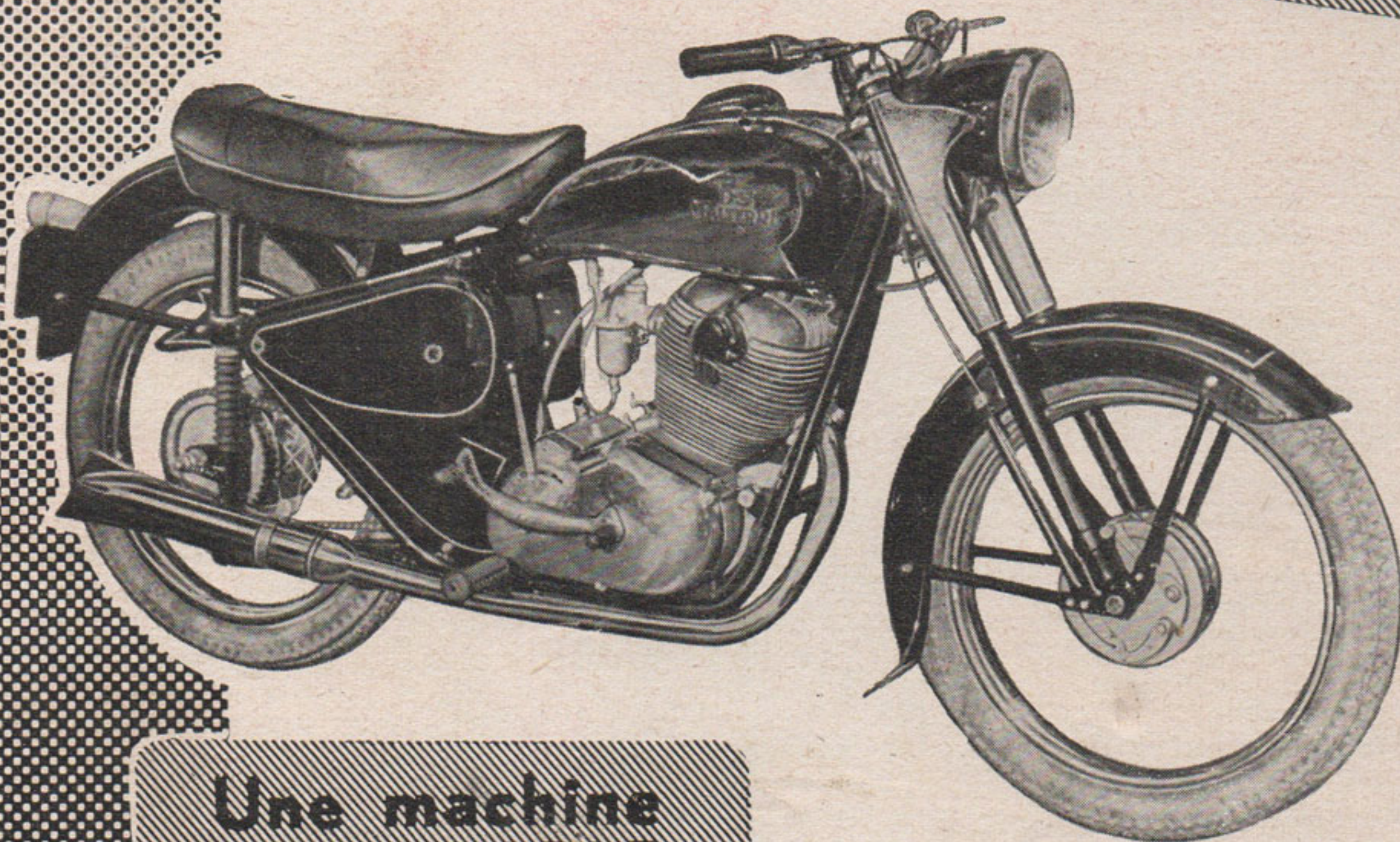
PRIX : 410 fr. (par poste 455)

Technique et Pratique de TOUS les CYCLOMOTEURS pour paraître fin Octobre

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

La nouvelle 250 cc. « GRAND LUXE »

M 13



Une machine
FORMIDABLE

pour les plus exigeants

CETTE NOUVELLE MOTO
A DEJA FAIT SES PREUVES
AU DERNIER BOL D'OR
SES QUALITES EXCEPTIONNELLES
EN FONT UNE MACHINE
DE CLASSE INTERNATIONALE

CARACTERISTIQUES :

Bloc-moteur A.M.C. 250 A.C.T. - 4 vitesses
sélecteur au pied - Avance automatique -
Fourche télescopique - Suspension arrière
à flexibilité variable, débattement 14 cm.
Moyeux à broche - Réservoir chromé de 18
litres - Selle biplace - Garde-boue avant
et arrière à emboutis profonds - Vaste
coffre à outils - Puissance 15 CV. - Présen-
tation : noir et chrome.

D. S. MALTERRE

COMMANDEZ DES MAINTENANT VOTRE 250
AGENCES DISPONIBLES SUIVANT REGION
— CREDIT CHEZ TOUS NOS AGENTS —

Ets Maurice MALTERRE
42, Bd de la Bastille - PARIS-11
— Tél. : DID. 55-38 —