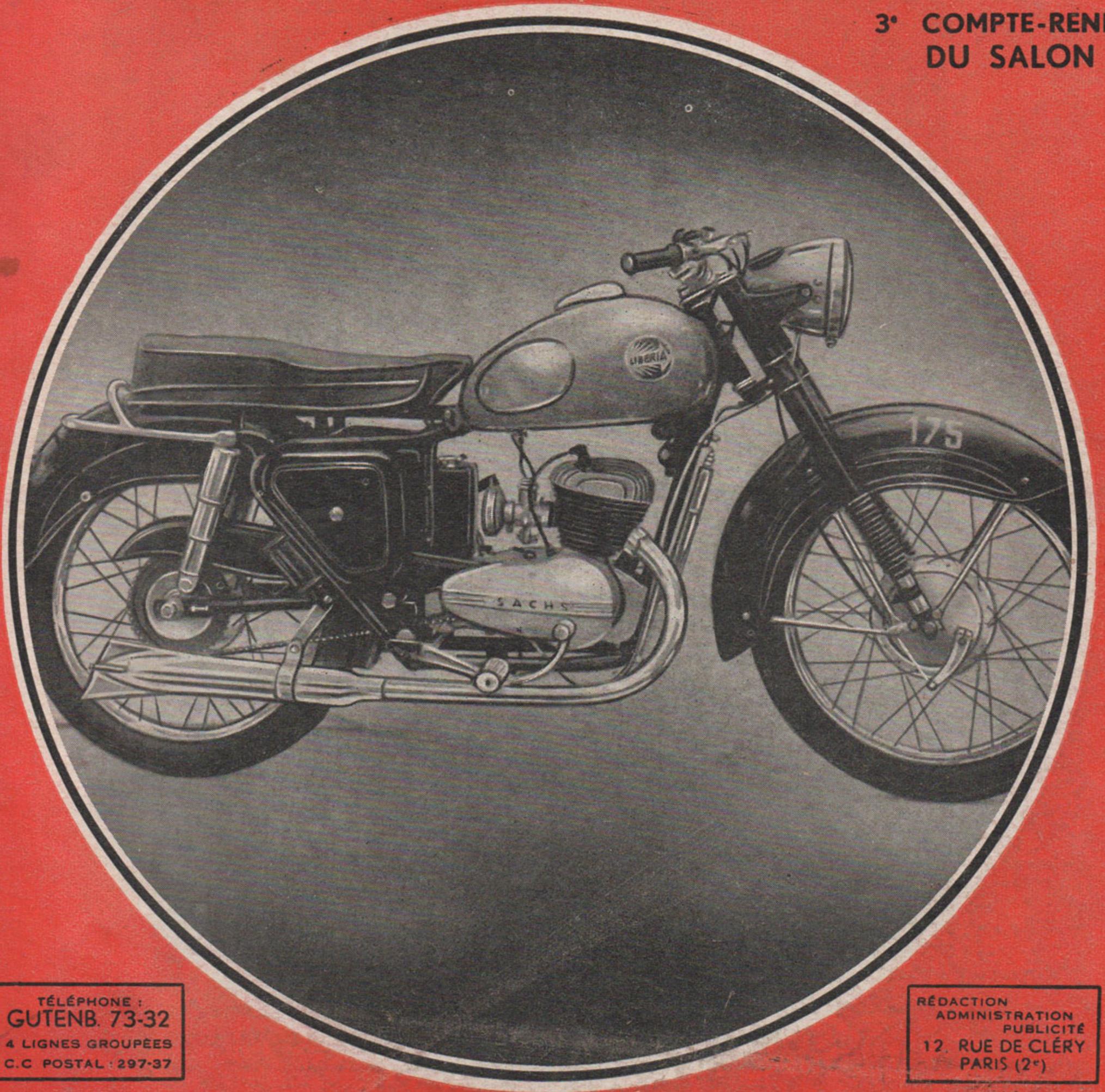


Moto revue

HEBDOMADAIRE
Tous les Samedis
LE NUMERO :

40 frs

3^e COMPTE-RENDU
DU SALON

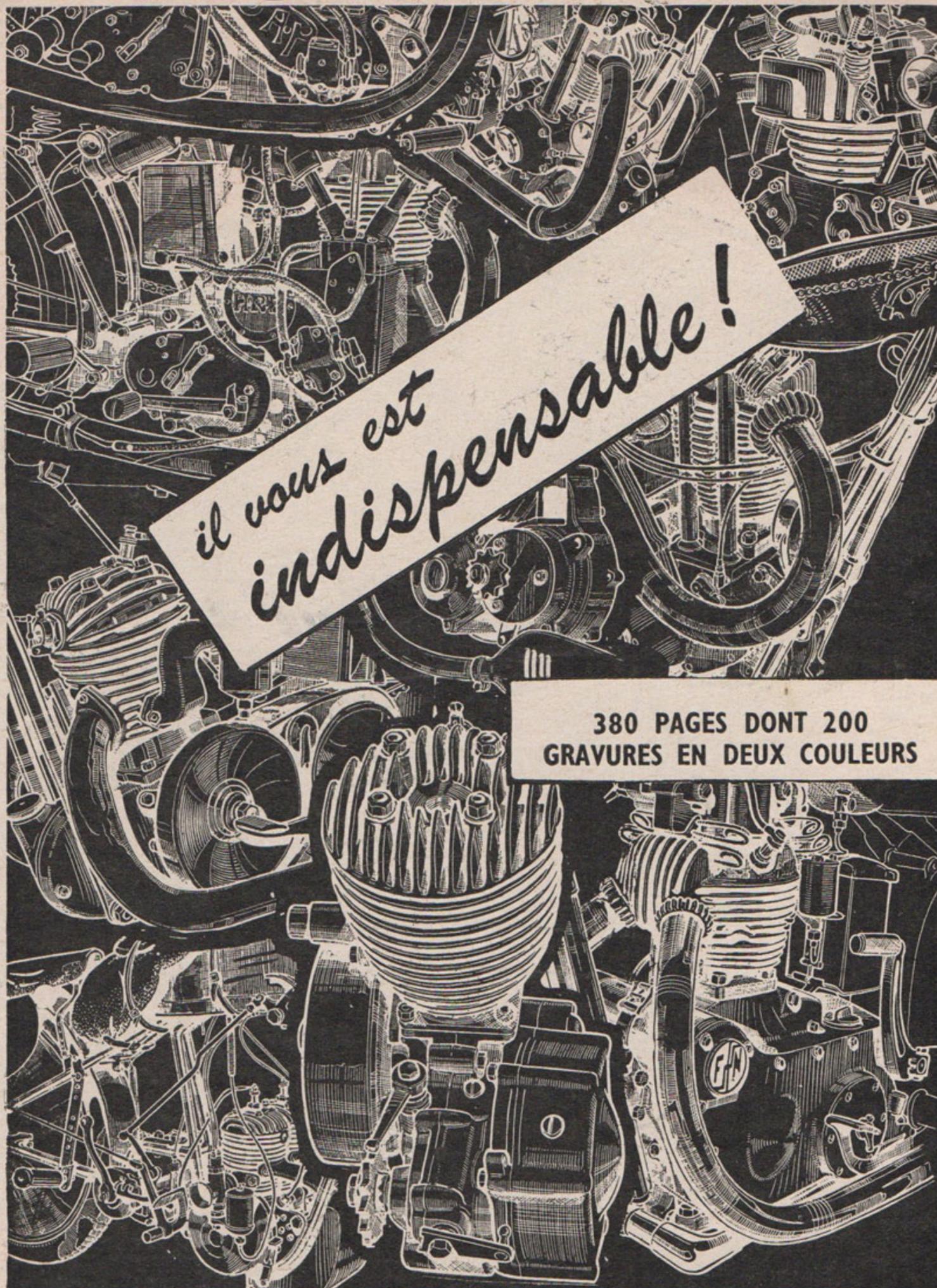


TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPEES
C.C. POSTAL : 297-37

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

Racée et élégante, nous pouvons prédire à la nouvelle 175 cmc. Libéria
une belle carrière.

VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE



*il vous est
indispensable!*

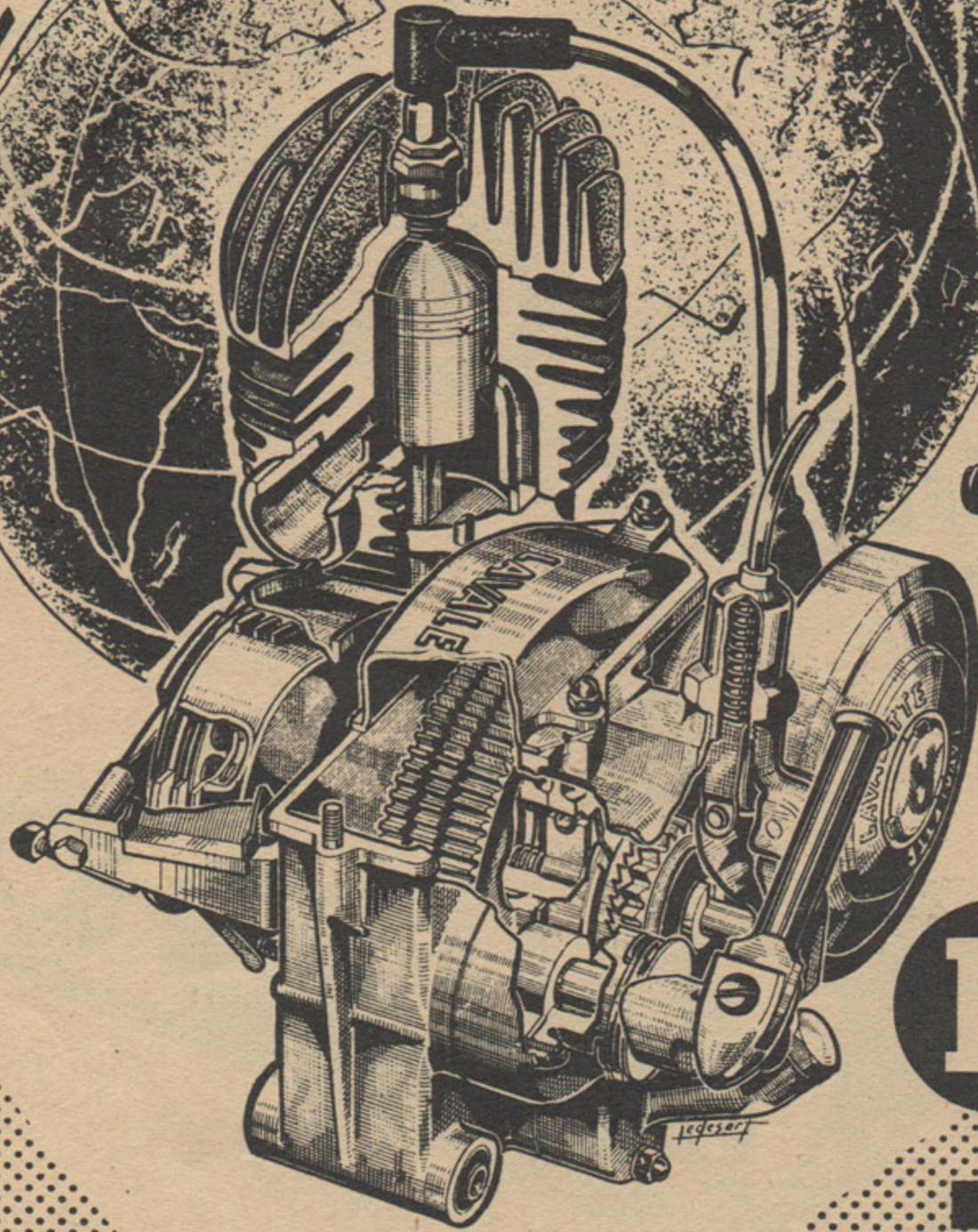
**380 PAGES DONT 200
GRAVURES EN DEUX COULEURS**

***Une véritable encyclopédie qui vous
instruira sur tous les types de motos,
vélomoteurs, cyclomoteurs et scooters,
leur fonctionnement, leur mise au point,
les réparations, etc...***

Prix : 750 f (par poste r. 850 f) C.C.P. Moto-Revue 297-37 Paris

LE MOTEUR DES GRANDS RAIDS..

...et de
tous les
jours!



BMIL

70cc

LAVALETTE

3 VITESSES PRÉSELECTIVES * AVEC OU SANS KICK



32, AVENUE MICHELET * S^T-O^UEN * (Seine) * MON. 99.60

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



Vespa 1954
LE SCOOTER LE PLUS DIFFUSÉ DANS LE MONDE

&
Tri Vespa
UNE VÉRITABLE CAMIONNETTE SUR TROIS ROUES

ACMA 5, Rue de TILSITT - PARIS-VIII^e - Usines à FOURCHAMBAULT (Nièvre)

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



VESPA 54

NOUVEAU MOTEUR
NOUVELLE PRESENTATION

Vente à **CRÉDIT** en 18 Mois

14.000 Frs à la Commande

TRI-VESPA

VEHICULE UTILITAIRE 300 Kgs

Vente à **CRÉDIT** en 9 Mois

30.000 Frs à la Commande

MOTOCYCLETTE

175 cmc.

MOTEUR YDRAL

2 temps

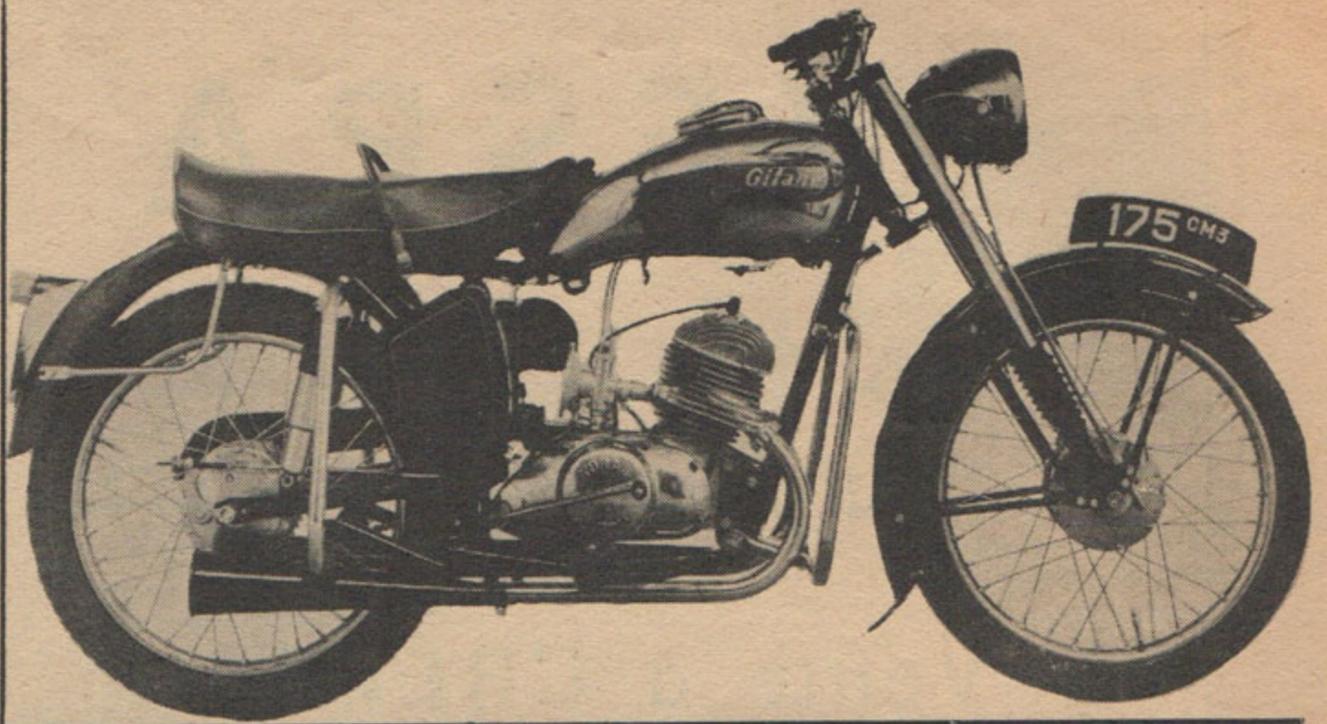
4 VITESSES

BATTERIE

AVERTISSEUR
ELECTRIQUE

SUSPENSION AR
HYDRAULIQUE

SELLE BIPLACE
MOYEUX CENTRAUX



GITANE

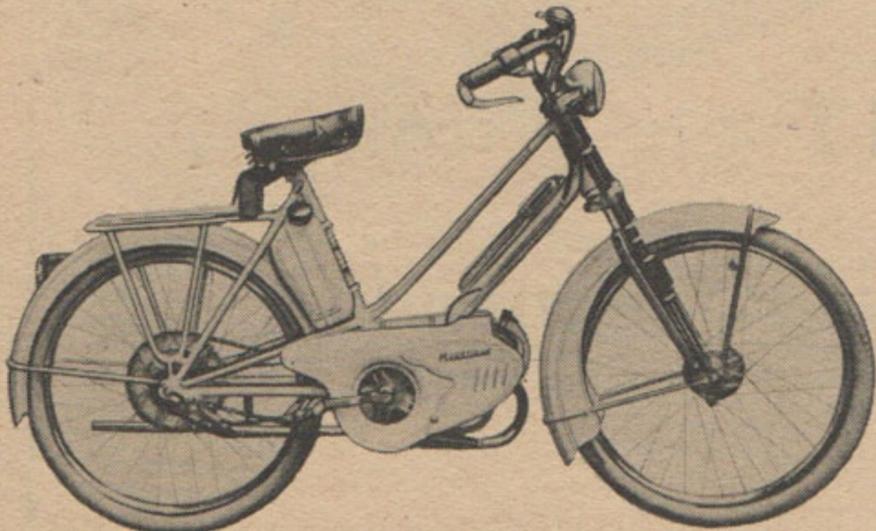
MACHECOUL - LOIRE-INF. - Tél. 39

La Grande Attraction du Salon 1953

Le Cyclomoteur MOUSTIQUE

Moteur JUNIOR 49 cmc.

Embrayage automatique - Fourche télescopique - 2 freins à tambours - Carénage intégral et... 6 MOIS DE GARANTIE TOTALE



PRIX : 55.700 fr. (toutes taxes comprises)
Quelques agences encore disponibles

DISTRIBUTEUR EXCLUSIF :

GARAGE PARIS - ETOILE

22, rue Paul Valéry - PARIS-16^e — KLE. 74-20

Méfiez-vous

DES
CONTREFAÇONS!



EXIGEZ le

CASQUE GENO

HAUTE RESISTANCE

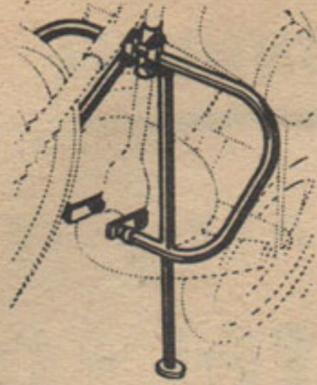
IMPERFORABLE AUX CHOCS

VENTE EN GROS : Ets GENO, 6, Fg St Honoré - PARIS-8^e - ANJ. 12-38

PARE-CHOC **EKA-DUO** BREVETE S.G.D.G.

chromé

avec
béquille
latérale
télescopique
escamotable

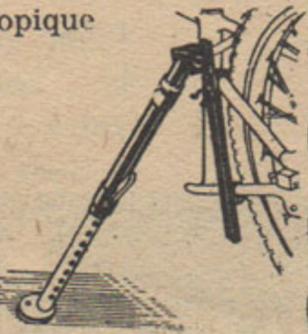


Sécurité
Elégance
Commodité

BEQUILLE VERROUILLEE
DANS TOUTES LES POSITIONS

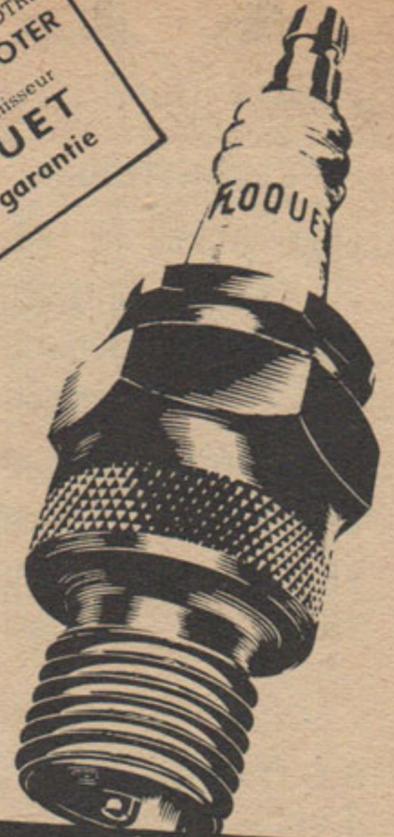
AMO PARE-CHOC SANS BEQUILLE
Se fixe aussi facilement que Eka-Duo,
en 3 points — Ne tourne pas

EKA Béquille latérale télescopique
Réglable en tous sens
Facile à poser
Sécurité - Elégance - Commodité



NOTICE FRANCO
L'Accessoire Motocycliste
11, rue Bédidor — PARIS (17^e)

Le Spécialiste N° 1 de la bougie "moto"
FLOQUET
VOUS PERMET D'EQUIPER A COUP SÛR VOTRE
MOTO, CYCLOMOTEUR, SCOOTER
Des maintenant, exigez de votre fournisseur
La Bougie FLOQUET
C'est votre meilleure garantie



**Indispensable sur
votre moto !**



Breveté S. G. D. G.

vous donne :

- 1° - LA SÉCURITÉ par son INVIOLABILITÉ ABSOLUE, empêchant toute manœuvre frauduleuse tel que SOULIURE ET VOL de votre essence, PERTE ET VOL de votre bouchon.
- 2° - L'ÉLÉGANCE par sa présentation et sa fabrication soignée, qui en font un accessoire de LUXE, de qualité irréprochable.

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



FLOQUET
la bougie dynamique

ATLANTE 291

ALMA

9 bis, r. Gabriel Péri - CLERMONT-FERRAND

VELOMOTEURS

Bloc ALMA 3 vit.
TO-ST 104.900
TO 120.000
SA 126.000

Bloc YDRAL 4 vit.
YP ST 115.000
YP 130.000
YS 136.000

MOTOCYCLETTES

Bloc YDRAL
175 cmc. - 4 vitesses
MC 0 162.000
MC 2 168.200

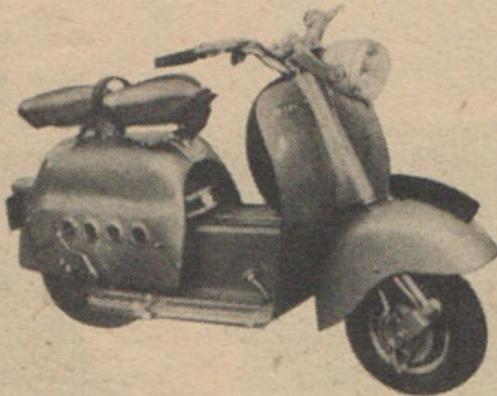
TRIPORTEURS

Bloc YDRAL 4 vit.
125 cc C 200 165.000
175 cc C 300 185.000

★
SCOOTERS
3 vit. - 125 cmc.

ST 134.000

CREDIT 12 MOIS



Agences libres dans quelques secteurs

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



Avec la

"SPÉCIALE 2 TEMPS"

Bret-oil

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

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

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

BRET-OIL

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

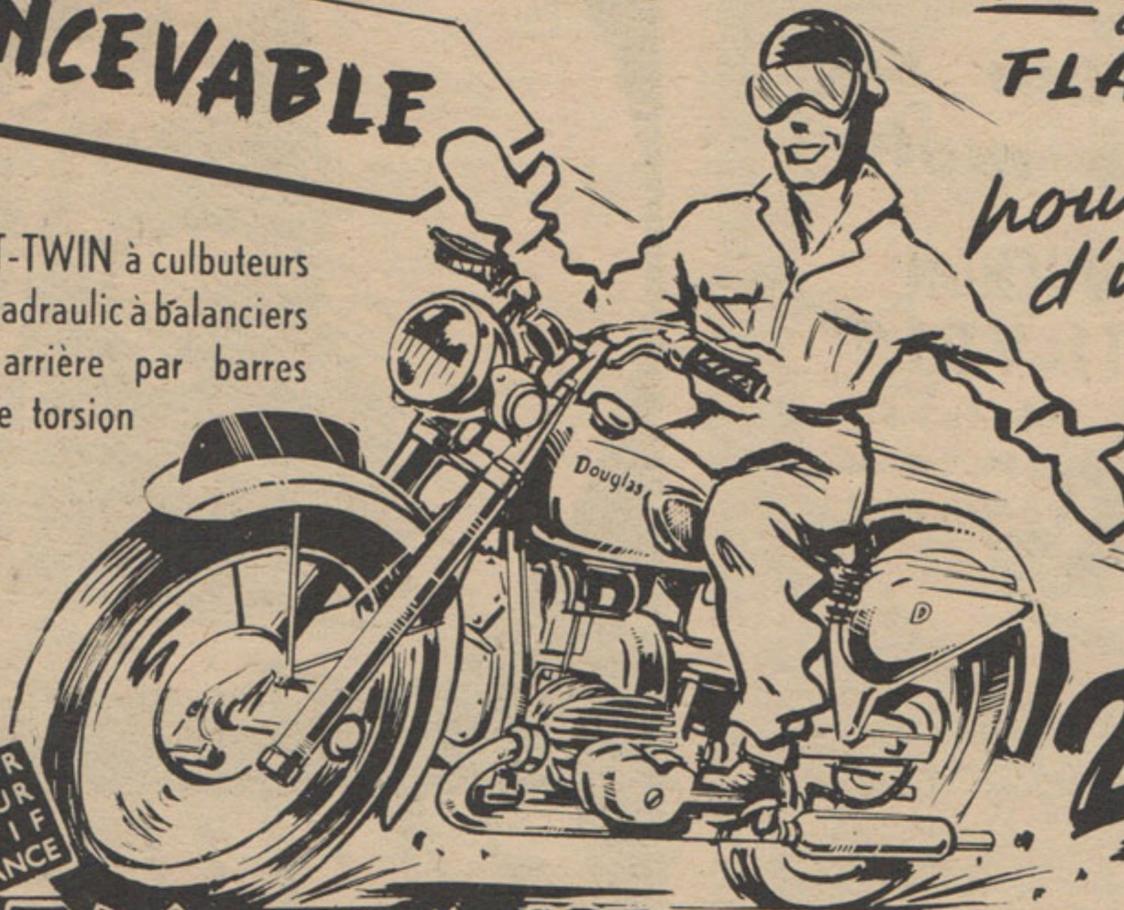
INCONCEVABLE

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}!

IMPORTATEUR
DISTRIBUTEUR
EXCLUSIF
POUR LA FRANCE

NEW-MAP

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS : M. LEFEVRE, 30, rue de Charenton - 12^e
ROUEN : M. ABRAHAM, 41, av. Gustave Flaubert
LYON : M. SPALECK, 215, rue Vendôme
BOURG-en-BRESSE : "Util Sports", 18, av. de Macon
NIMES : M. RIBERT, 23, rue du Grand Couvent

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



Moto

La
Moto **revue**

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°.

● 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 rectific.

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12, RUE DE CLERY,
PARIS (2°)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

Paris- Frankfurt

À la saison sportive finie, la saison des Salons s'ouvre et bat actuellement son plein.

Paris a ouvert le ban... mais une semaine après sa fermeture vient le Salon de Francfort, que suivent de près ceux de Londres et Milan.

À l'heure où nous écrivons ces lignes, nos correspondants ne sont pas encore revenus d'Allemagne, mais nous pouvons déjà nous permettre d'établir un parallèle entre Francfort et Paris.

Mais pour mieux comparer, il nous faut analyser rapidement l'évolution de la production allemande ces dernières années.

L'Allemagne est un des pays où le motocyclisme est le plus développé et le plus populaire, où le réseau d'autoroutes, peut-être le plus vaste du monde, permet une circulation à grande vitesse. Ce dernier facteur explique que si la cylindrée courante française est de 175 cmc., la cylindrée courante allemande est de 250 cmc. et plus ; et qu'Outre-Rhin, le cyclomoteur soit assez peu populaire.

Depuis deux ans, les efforts allemands dans le domaine du rendement du moteur sont très caractéristiques et l'on peut affirmer aujourd'hui, sans se tromper (et sans oublier certaines marques anglaises) que dans ce domaine ils détiennent la tête. Leur retard dans le domaine de la partie cycle est aussi en train de se combler, et là-bas comme ici, la suspension oscillante s'impose de plus en plus, les grandes marques étant les plus lentes à l'adopter en raison des grandes chaînes de montage.

Mais il est deux domaines où l'Allemagne marque un retard important sur nous : dans le cyclomoteur et dans le scooter.

Nous ne pensons pas que le cyclomoteur morde sérieusement Outre-Rhin ; néanmoins certains constructeurs et non des moindres cherchent à moderniser leur production. Mais on reste loin des réalisations italiennes et françaises, et si ce n'est une question de prix, nos constructeurs, dans ce domaine, n'ont pas à craindre encore, sur les marchés étrangers, la concurrence allemande.

Même retard dans les scooters. Si le Lambretta-NSU y connaît, relativement au petit nombre de scooters en circulation, une grande vogue, ce n'est que ces derniers temps que les germains se sont attelés à ces petits engins. Les premières réalisations du style « monstre » laissent place maintenant à des types plus légers. Profitant de l'expérience de tous les pionniers italiens et français, leurs dernières éclosions (et elles abondent), tirent davantage sur la moto-scooter avec des moteurs d'une cylindrée de 200 cmc.

En retard sur ces deux points, c'est dans le domaine de la moto pure que les Allemands continuent à accroître leur avance sur nous, présentant encore et toujours de nouveaux modèles, jouissant bien souvent de la technique la plus moderne.

Malgré le succès de certaines de nos dernières réalisations, que nos constructeurs y prennent garde. Il arrivera un jour où, malgré nos terribles droits de douane, le marché français sera presque saturé de nos produits nationaux. Il faudra bien alors se tourner vers l'exportation et pour cela avoir des machines aptes à concurrencer les productions allemandes et anglaises.

◆ **LEGION D'HONNEUR**

Par l'Officiel nous venons d'apprendre la nomination au grade de Chevalier de la Légion d'Honneur de Monsieur Flad, créateur des retentissants grands prix internationaux automobiles et motocyclistes de l'Albigeois sur le fameux circuit Raymond Sommer.

Grand mutilé de guerre 1939-40, François Flad a obtenu cette distinction pour sa conduite héroïque.

« Moto-Revue » est particulièrement heureuse de lui adresser à cette occasion ses bien vives et sportives félicitations.

Au Salon, M. Louvel, Ministre du Commerce et de l'Industrie, quitte le stand AMAC en exprimant ses félicitations à la grande firme pour ses carburateurs de renommée mondiale et pour ses accessoires (guidons, poignées tournantes, leviers, manettes, etc...) qui font honneur à la production française.

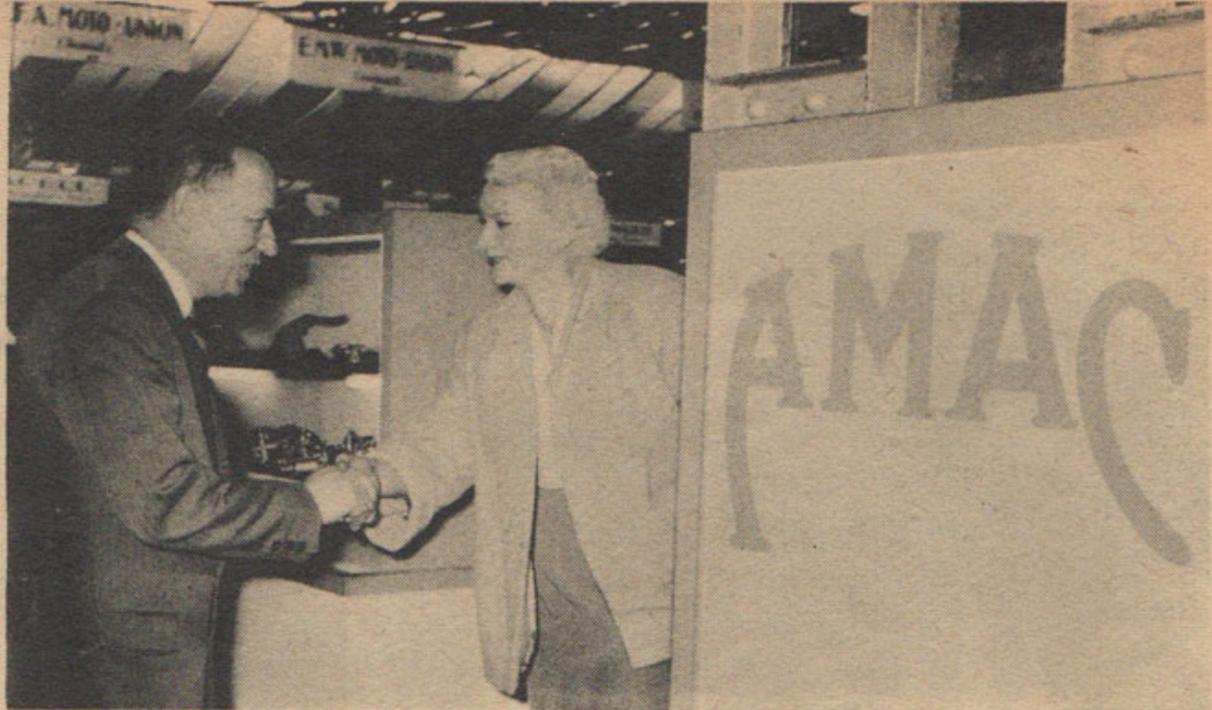


PHOTO DORA ZINGER

Informations

◆ **LES ACCIDENTS EN MOTO**

Très régulièrement nous voyons notre presse quotidienne donner libre cours à sa motophobie et accuser nos machines de tous les accidents mortels de la route. Mais quand des statistiques précises paraissent, remettant les choses au point, ces quotidiens se garderont bien de les publier. Et pour cause, car se serait réduire à néant toute leur argumentation spéculative.

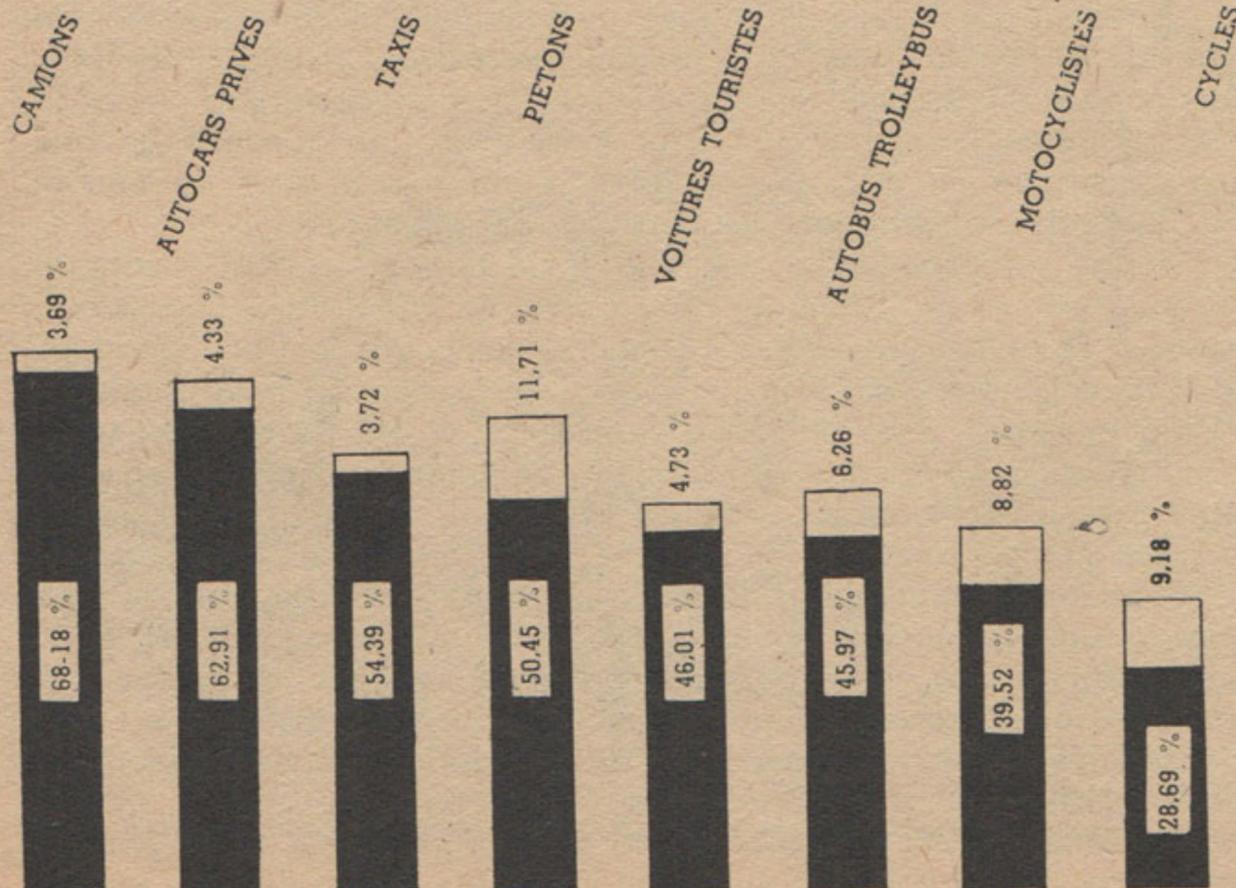
Une statistique officielle suisse compare les accidents en automobiles et en motos durant les 1^{er} semestres des années 1952 et 1953. Et celle-ci est de poids lorsque l'on se souviendra la part importante de grosses cylindrées que comporte le parc suisse.

En 1952, pour 229.000 automobiles, il y eut 202 accidents mortels, soit 0,883 acci-

dents pour 1.000 voitures. Durant la même période, pour 131.000 motos, 80 accidents mortels, soit 0,61 accidents pour 1.000 machines. Ainsi la proportion fut de 31 % plus faible en motos qu'en voitures.

Prenons maintenant le premier semestre 1953. Pour 250.000 voitures en circulation, 206 accidents mortels, soit 0,825 accidents pour 1.000 automobiles. Pour les 170.000 motos, 93 accidents mortels, soit la proportion de 0,547 pour mille. Avec plaisir nous constatons les proportions d'accidents par rapport aux véhicules en circulation plus faibles en 1953 qu'en 1952. Mais encore en 1953, la proportion en motos est de nouveau plus faible, de 34 % cette fois, que celle en voitures.

Mais encore une fois, nos quotidiens se garderont bien de publier une telle statistique comparative. Si seulement cela pouvait leur « clore le bec ».



LE GRIPPAGE EST TOUJOURS LE RESULTAT D'UNE ABSENCE D'HUILE

◆ **AUTOUR DU SALON**

Marchal, à l'occasion du Salon, a donné deux réceptions qui ont eu un immense succès, puisque plus de 8.000 personnes y vinrent sur invitation.

Amateur d'art, autant qu'industriel dynamique, M. Pierre Marchal a eu l'idée réellement originale de convier ses invités au Musée du Louvre dont les salles de sculpture du XV^e siècle, de la Renaissance française, des antiquités gréco-romaines et égyptiennes, avaient été illuminées à leur intention.

La somptuosité du cadre s'ajoutait ainsi à la chaleur de l'accueil pour donner à ces deux réceptions un caractère de réussite exceptionnelle.

Détail amusant, un superbe chat noir vivant, le « chat Marchal », emblème et porte-chance de la Maison, était juché sur un piédestal dans la salle du buffet. C'est en son nom que les invitations avaient été libellées, c'est en son honneur que nombre d'invités levèrent leur coupe.

◆ **UNE NOUVELLE B.S.A.**

Bien qu'absente du stand BSA au dernier Salon, la cylindrée légère n'en est pas négligée pour autant par la célèbre marque anglaise. Il est question de remplacer la Bantam 125 cmc. par une 150 et BSA annonce une nouvelle version de sa 250 cmc.

◆ **BOTTIN DE L'AUTOMOBILE G EDITION 1954**

A l'occasion du Salon de l'Automobile, vient de paraître la nouvelle édition du Bottin de l'Automobile.

Cet ouvrage, qui, depuis plus d'un demi-siècle, apporte aux professionnels et aux usagers de l'automobile une importante documentation, contient cette année plus de 2.000 pages.

Les représentants des professions sans cesse plus nombreuses auxquelles donnent lieu l'industrie et le commerce de l'automobile, y sont répertoriés suivant un classement triple : alphabétique, technique et géographique.

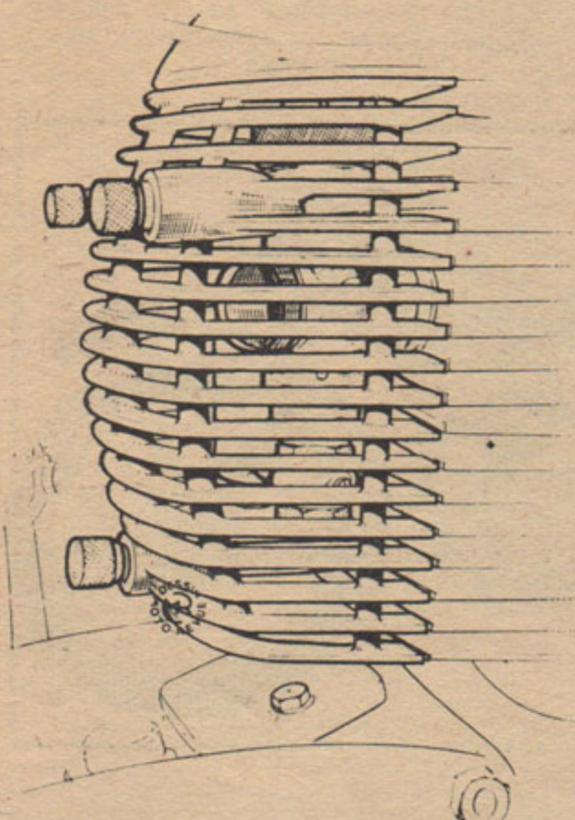
A côté de ces listes d'adresses, de ces constructeurs, carrossiers, importateurs, concessionnaires, réparateurs, etc..., le Bottin de l'Automobile, contient une liste des marques de fabrique ainsi qu'une importante partie documentaire consacrée notamment, aux organismes représentatifs des professionnels et des usagers, au tourisme et à la presse.

Ce guide, commode et précis, est édité par la Société Didot-Bottin.

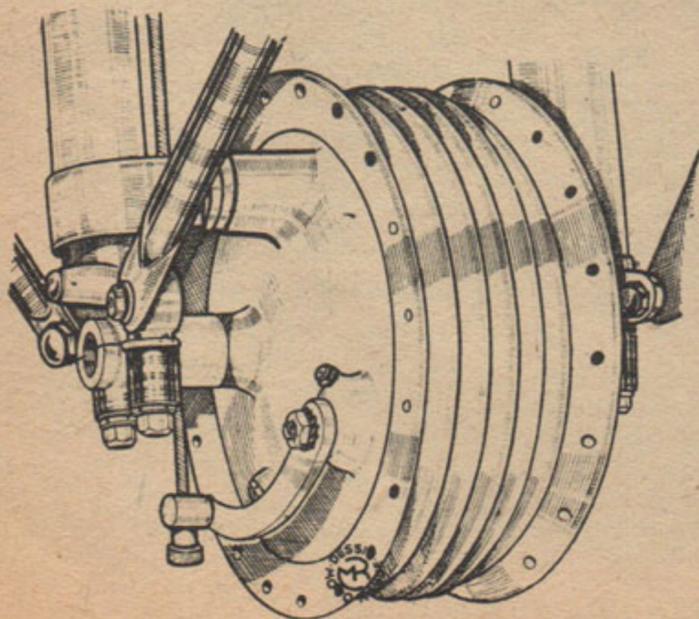
Il est en vente au prix de francs : 1.000. Vous pouvez vous le procurer par notre Service de Librairie.

LE SALON *et la* PRODUCTION FRANÇAISE

SUITE DU NUMERO 1.157



Ci-dessus, sur la 250 Terrot la grille qui enserre étroitement le carburateur. Le démontage s'effectue en dévissant trois tiges à tête molletée. - Au-dessous, le moyeu-frein avant en alliage léger.

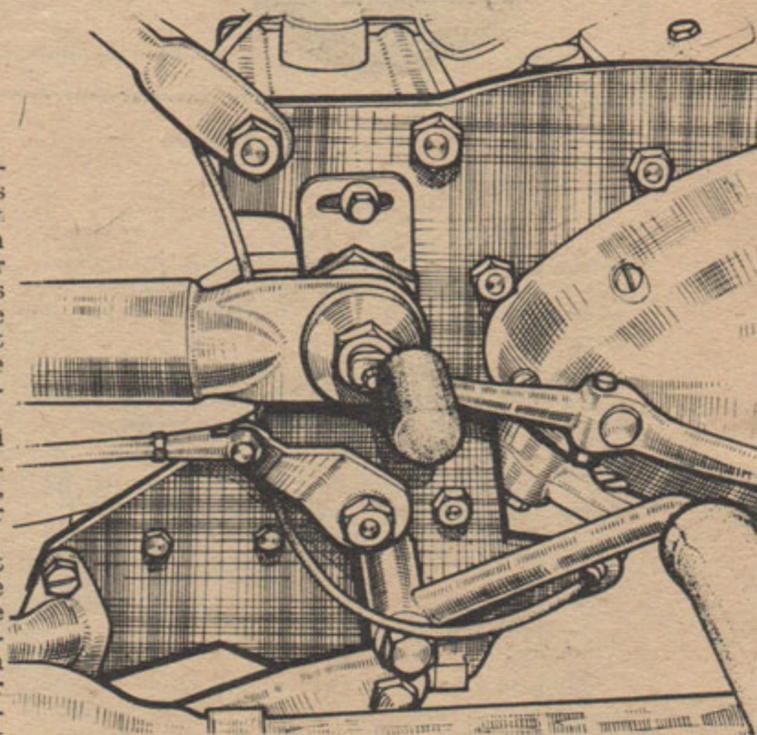


TERROT

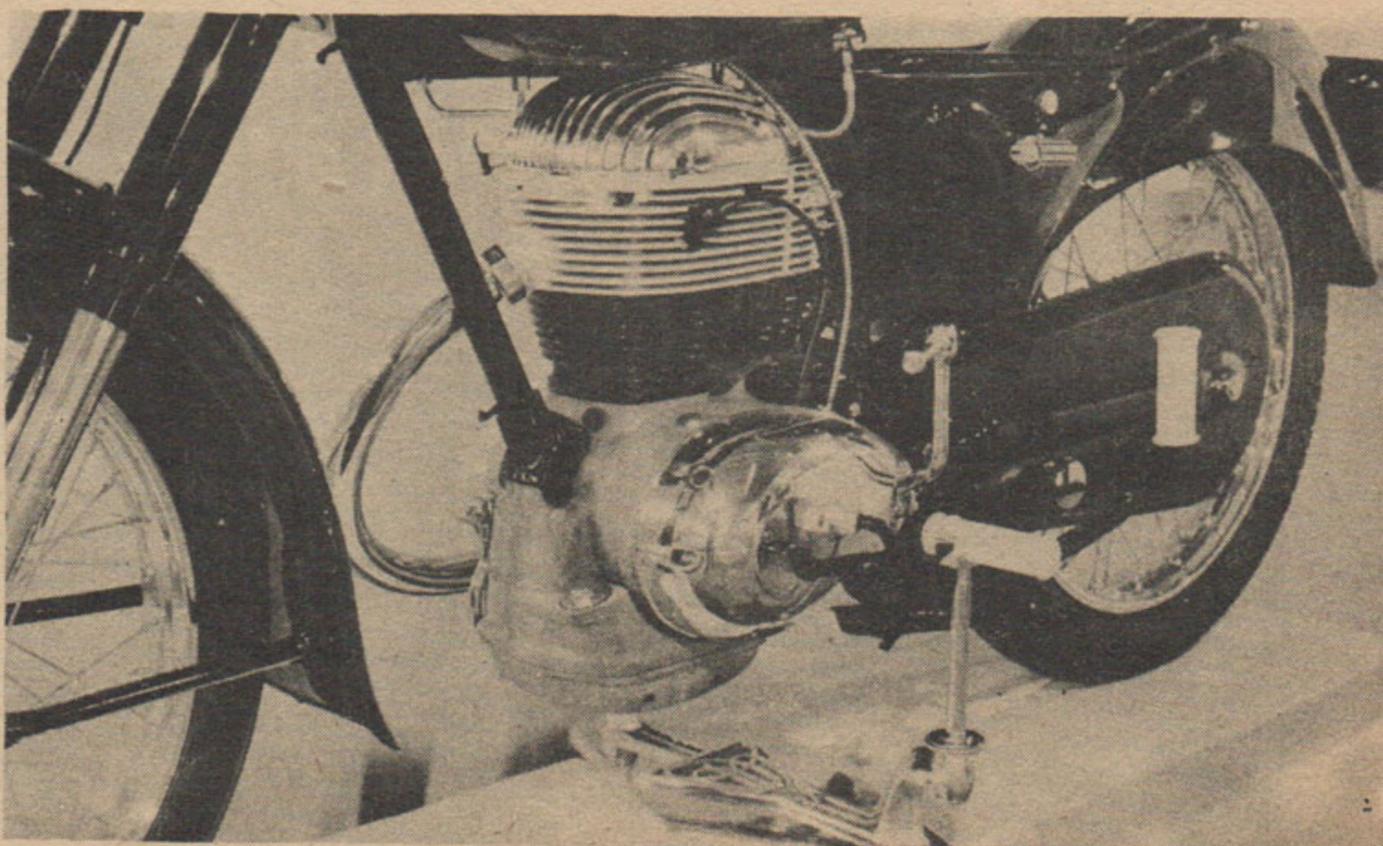
A part la « 250 OSSD », pas de nouveautés chez Terrot où l'on continue les 125 culbutées en version populaire (volant magnétique, petite fourche et petit frein avant) et en version standard. Le scooter lui-même, porté depuis un certain temps à la cylindrée de 125 cmc., ne reçoit que des accessoires pour le transformer, dont un guidon Luxe en tôle emboutie d'une allure très personnelle. Un pare-brise galbé est livrable également.

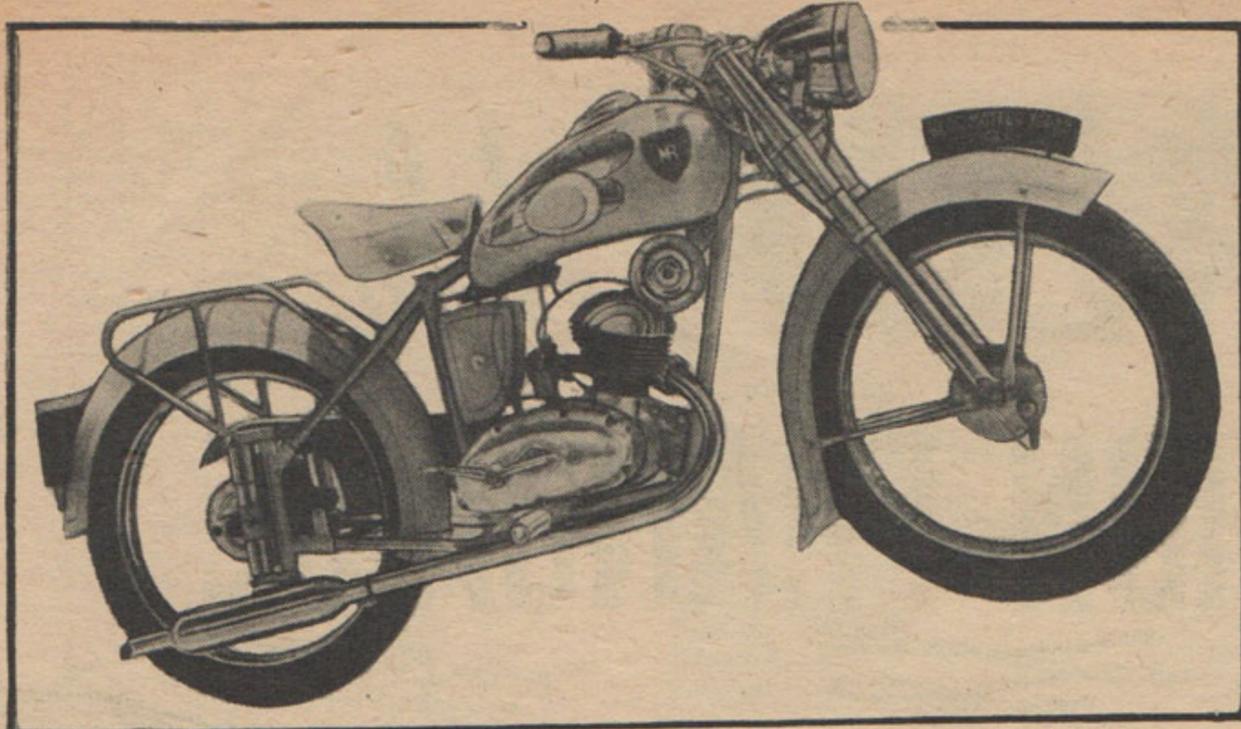
La 500 bien connue reste inchangée, si ce n'est la présence d'une selle double. Par contre, la 350 a disparu de la gamme, sa présence n'étant pas indispensable par suite de la fabrication de la 250.

Cette 250 a été largement modifiée, et l'on trouve notamment la fourche de l'ancienne 350 (à la place de la fourche 125), des moveux centraux en alliage léger, un arrière de cadre complété par un second tube de triangulation. Le moteur lui-même conserve les deux carter-couvercles du 125, mais les carters centraux sont complètement revus, notamment en ce qui concerne la forme de la coupelle d'huile à la partie inférieure du bloc. La silhouette caractéristique du cylindre et de la culasse a été conservée, mais cette fois le treillis métallique placé précédemment sur les trois faces de la « grille » a disparu. Notons toutefois que cette grille à laquelle la maison Terrot semble



Le support moteur arrière est composé de deux flasques en tôle découpée qui supportent également la fourche arrière, les repose-pieds et la béquille. Au-dessous, une vue du moteur montrant la nouvelle forme du carter.





ALCYON

Le programme Alcyon comporte deux nouveautés en plus de leur gamme de machines légères d'une présentation exceptionnelle.

Une machine populaire (la seule qui n'ait pas le réservoir chromé) utilise l'ancien petit Zurcher 125 à boîte séparée 3 vitesses à main. La fourche est une parallélogramme, et il n'y a pas de suspension arrière. Le prix de ce modèle qui est de 93.000 francs justifie cette austérité technique.

Parmi le reste de la gamme, un 125 bloc-moteur Zurcher est monté dans un cadre sans suspension. Les autres modèles sont à suspension coulissante et utilisent à volonté blocs moteurs AMC de toutes cylindrées en 3 et 4 vitesses, et blocs Zurcher également de caractéristiques diverses. A signaler une machine luxe 175 munie d'une selle double.

A gauche, le 125 M.R. équipé du nouvel Ydral « Sport » à simple échappement. - Au-dessous, la 175 Luxe Alcyon, suspension arrière à amortisseur hydraulique. En bas de la page, la 232 Sport Monet-Goyon à suspension oscillante.

tenir énormément passe si près du corps de carburateur qu'il est impossible de munir celui-ci d'un pavillon d'entrée d'air.

Pour terminer, signalons la présence d'un lève-soupape et d'un garde-boue arrière à bavolet rapporté d'une forme évasée.

La cyclotelette encore peu répandue conserve ses caractéristiques, à savoir transmission primaire par chaîne et galet de friction sur la roue arrière.

MONET-GOYON

Grande diversité également chez Monet dans une gamme allant de 44 à 232 cmc.

En cyclomoteurs, 5 modèles, dont deux en 44 cmc. et les autres de 49 cmc. avec différents systèmes de suspension, freins, etc...

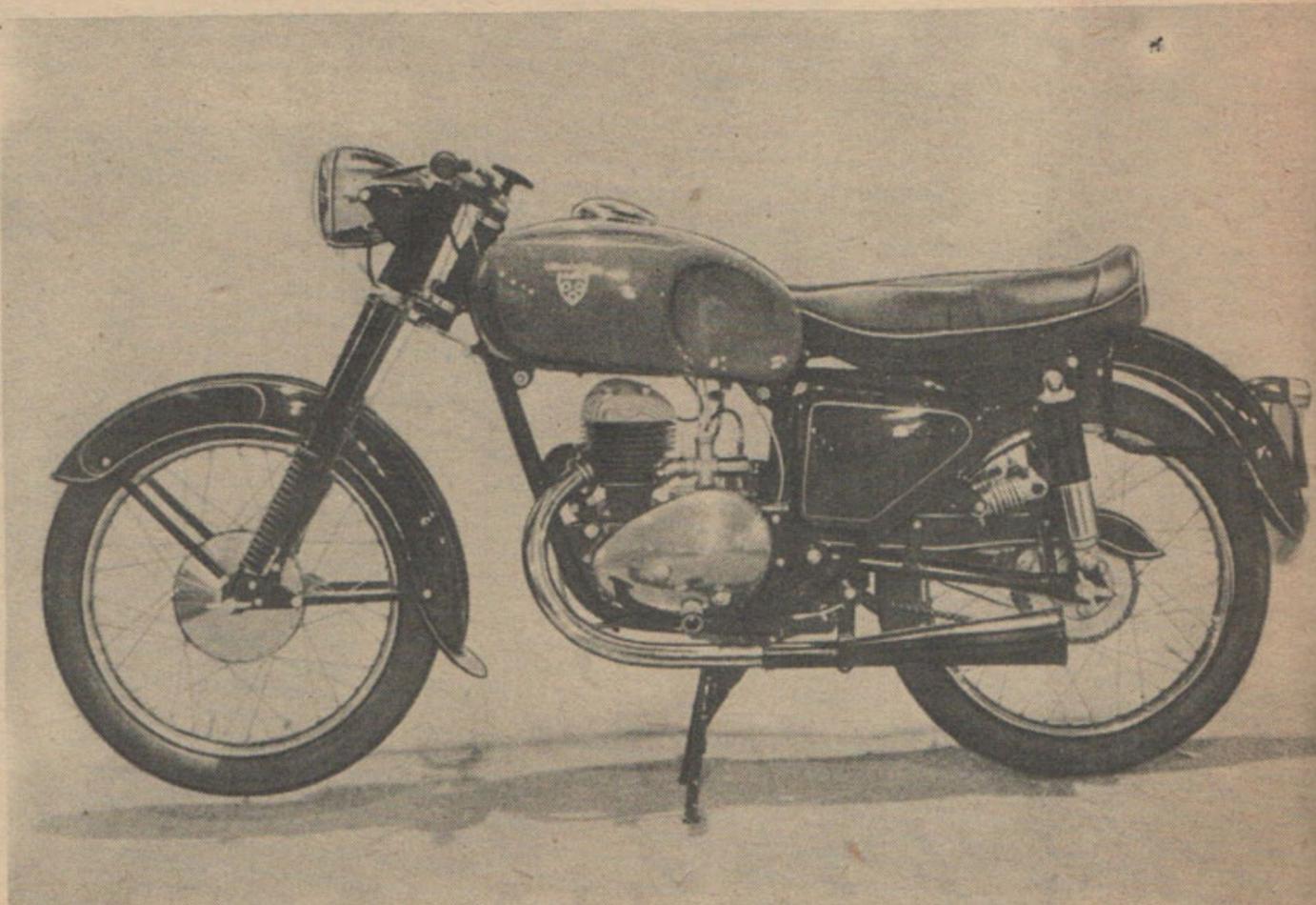
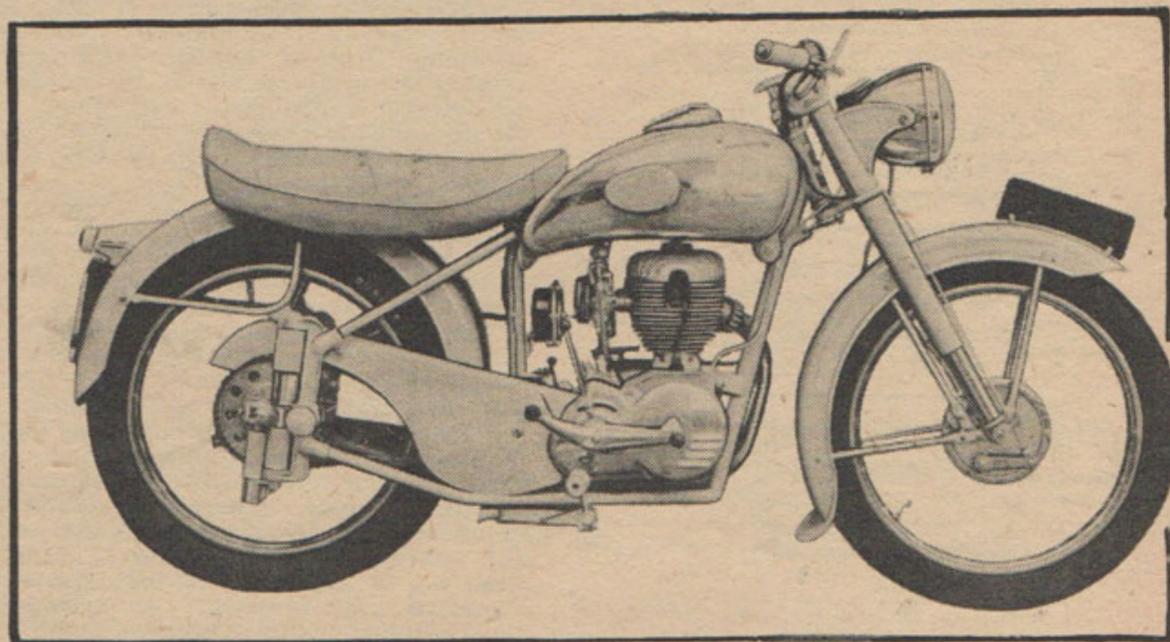
Déjà beaucoup plus intéressants, les deux 100 cmc., le S.2G.D à cadre tubes genre vélomoteur « dames » d'avant-guerre, et la « Starlett », tous deux équipés du dernier Villiers deux vitesses à commande au guidon. Tous deux également ont une fourche télescopique, celle de la Starlett ayant de plus des correcteurs Grégoire. Ces machines sont équipées de roues à freins tambour et pneus de 600x65.

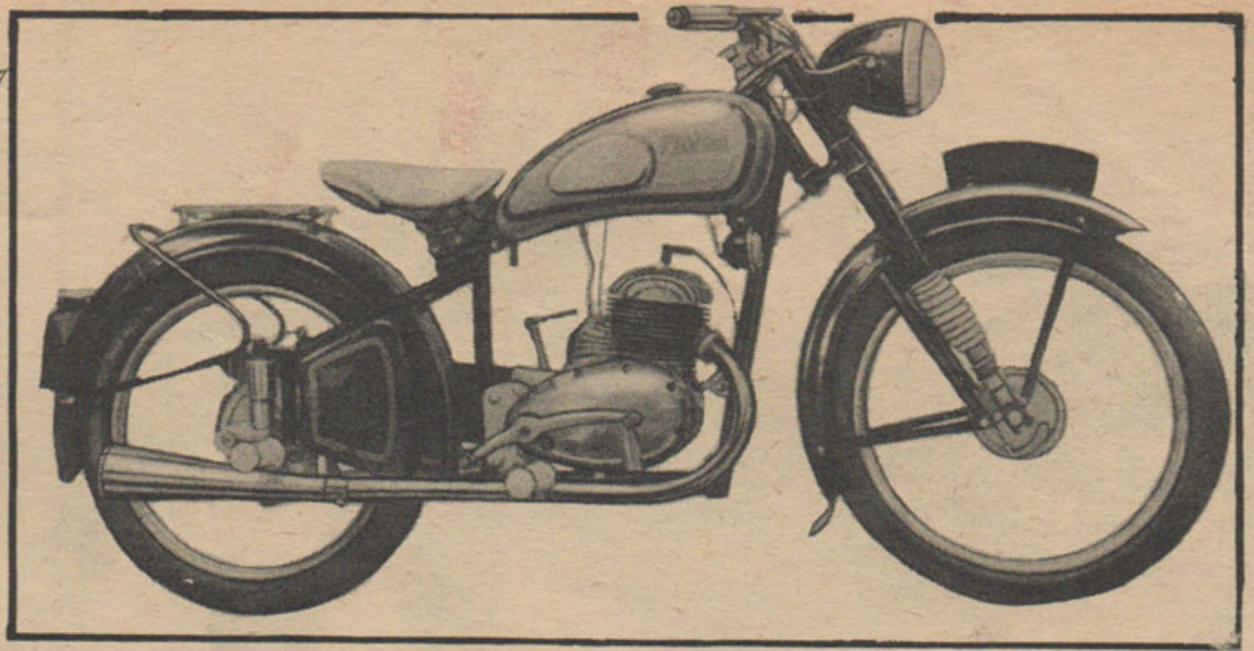
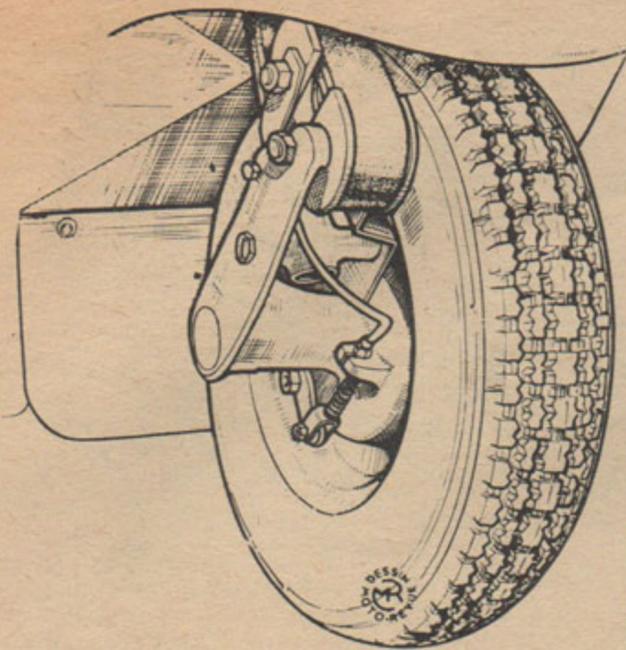
Trois modèles 125 deux temps : un populaire sans suspension arrière (36 V.U.), un modèle tourisme-luxe à 3 vitesses et suspension arrière, le S.6 V., et enfin un S.6 V. grand luxe est équipé de la boîte 4 vitesses, compteur dans le phare, roues à broche, correcteur Grégoire, etc...

Enfin, un 125 culbu AMC est monté dans un cadre identique à celui des deux temps.

Le modèle 197 est livrable en deux versions : la M2VT allumage volant magnétique, boîte 3 vitesses, et la M2VD luxe, avec allumage delco boîte 4 vitesses, roues à broche.

De cette 200, deux modèles sport sont dérivés : une luxe sport, mais avec moteur de 232 cmc. (carburateur avec long pavillon d'entrée d'air), boîte 4 vitesses, réservoir sport et suspension arrière oscillante (agrémentée de correcteurs Grégoire). Du même genre, mais avec affectation « spéciale cross », une 232 avec pneus à tétines, rapports très courts, est également vendue au public, et représente la seule machine française « compétition client ».

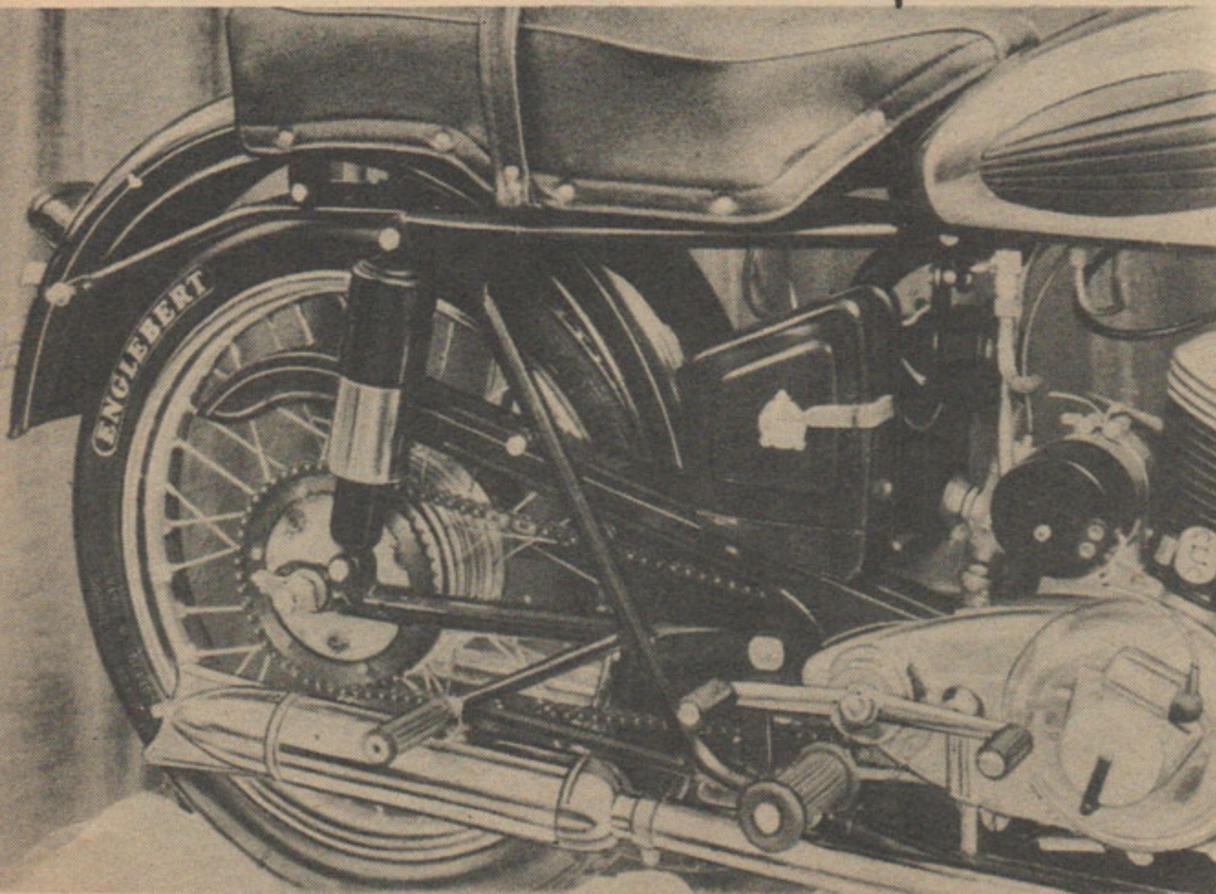
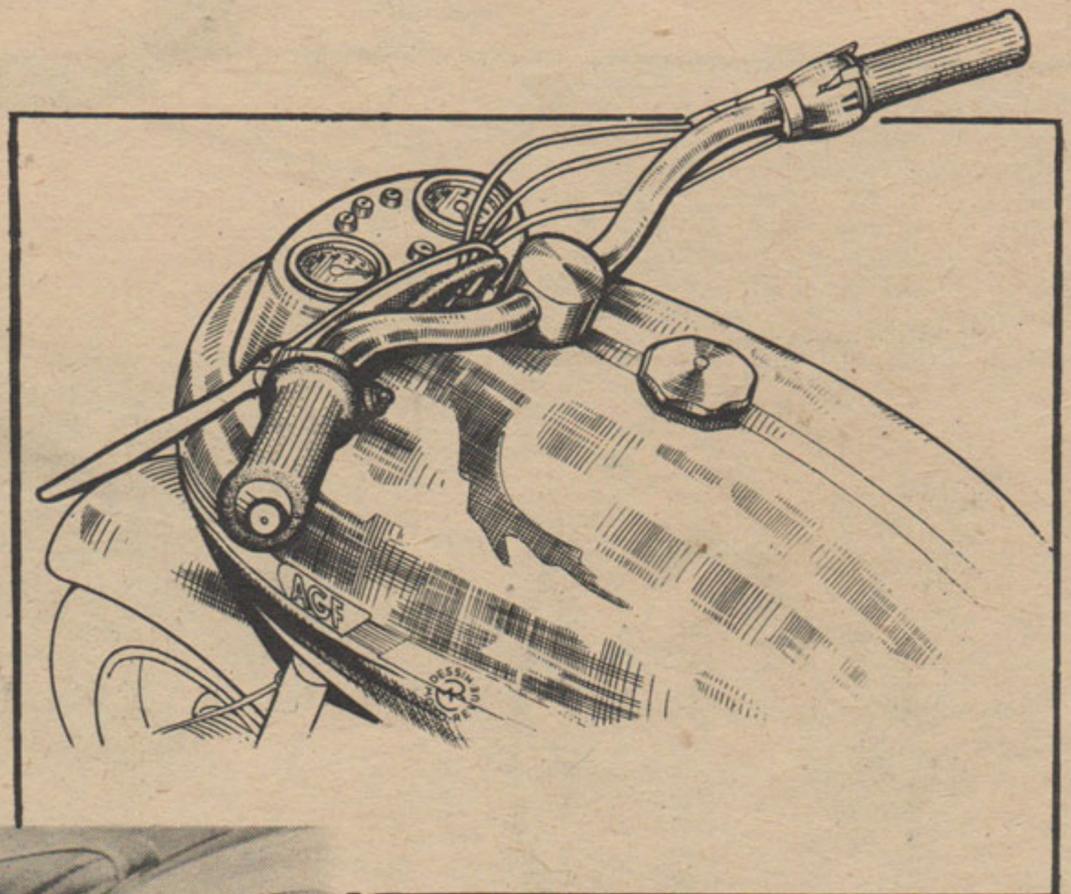




Les nouveautés 250 et 175 sont caractéristiques de la nouvelle ligne Alcyon, et nous avons déjà présenté la plus grosse cylindrée. La 175, au contraire, fut inédite jusqu'au Salon et ses particularités sont localisées dans le moteur et la fourche. Le moteur est un bloc deux temps Zurcher entièrement nouveau, d'une belle allure, tandis que la fourche est une réalisation qui fait honneur aux tendances futuristes de la marque, étant du type à biellettes inférieures et roue poussée.

Cette 175 est pourvue de tôles latérales, comme la 250.

En haut, la suspension avant du scooter Peugeot, roue en porte-à-faux et anneaux de caoutchouc. - A droite, la 125 Radior à bloc Sotecma et suspension intégrale. - Ci-contre, le guidon de la 250 A.G.F. carénée. - Ci-dessous, la suspension arrière d'un nouveau dessin de la 250 Gillet d'Herstal type « Milan ».



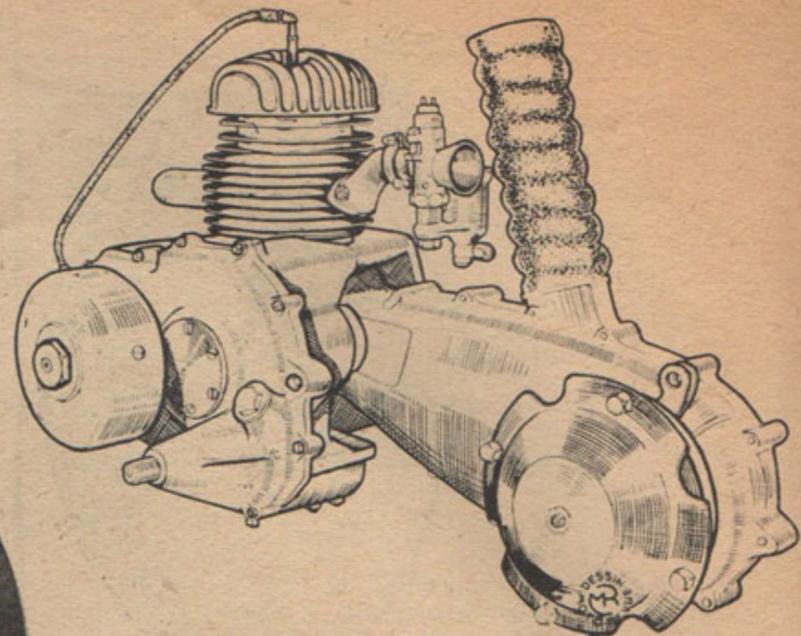
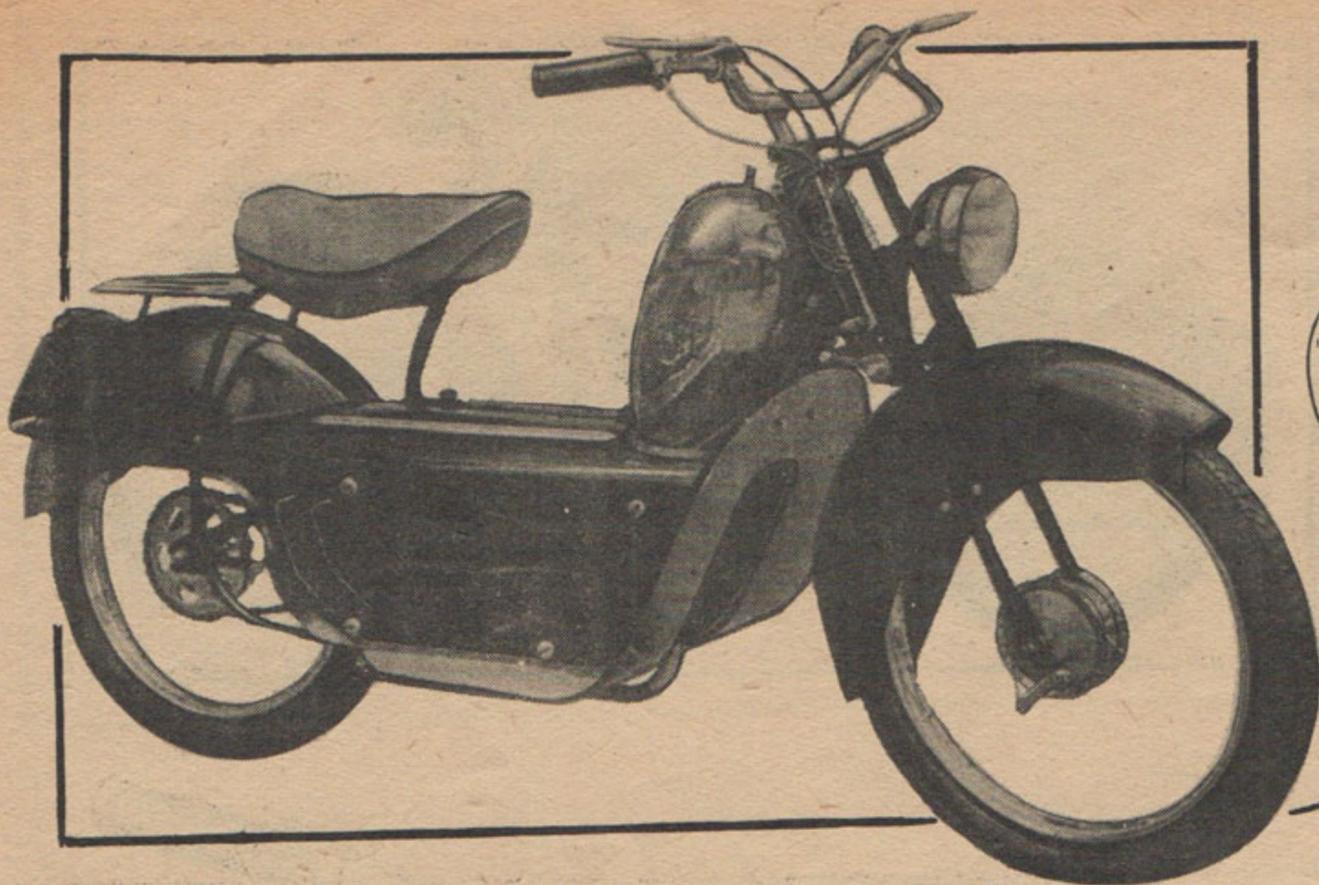
GUILLER

Peu de modifications, et persistance de la gamme classique chez Guillier. Parmi les machines populaires, citons un 125 à moteur Aubier-Dunne avec fourche télescopique d'un modèle simplifié, suspension arrière coulissante et roue avant avec pneu de 600x65 et un 125 AMC 3 vitesses dans un cadre identique.

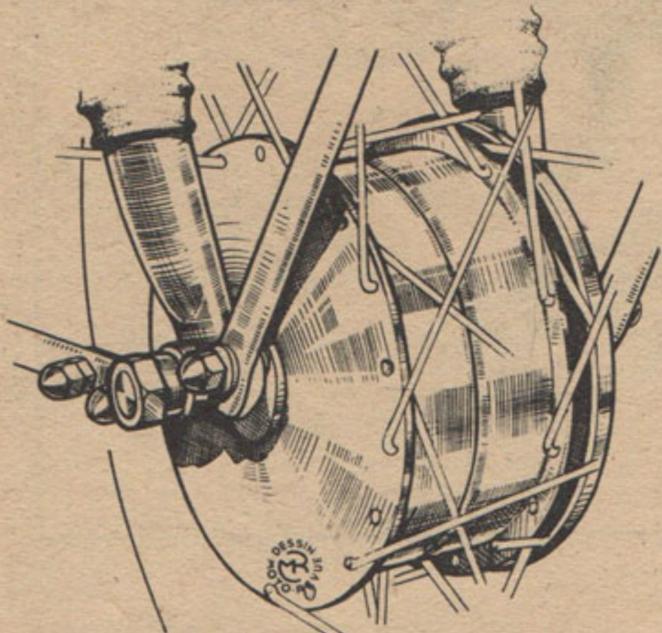
Des 125 et 175 4 vitesses AMC sont montés avec l'ancienne fourche et la suspension coulissante, suivant les caractéristiques de la production des années précédentes.

Le scooter reste également inchangé, du moins le type équipé d'un 3 vitesses AMC, alors qu'un second modèle, mû par un 125 Aubier-Dunne 2 temps, possède un support de phare formant un renflement caractéristique sur l'avant du tablier.

Mentionnons parmi les machines à suspension oscillante, la 175 sport bien connue équipée de série d'un compte-tours. Deux modèles de 250 utilisent le même genre de cadre que la sport, l'une est restée sensiblement telle qu'elle fut pré-



Au-dessus, le modèle léger Motobloc en partie caréné et équipé d'un Lavalette. - A droite, la partie motrice du nouveau 125 Mors-Speed. - Ci-dessous, les nouveaux moyeux Peugeot des machines « 55 ».



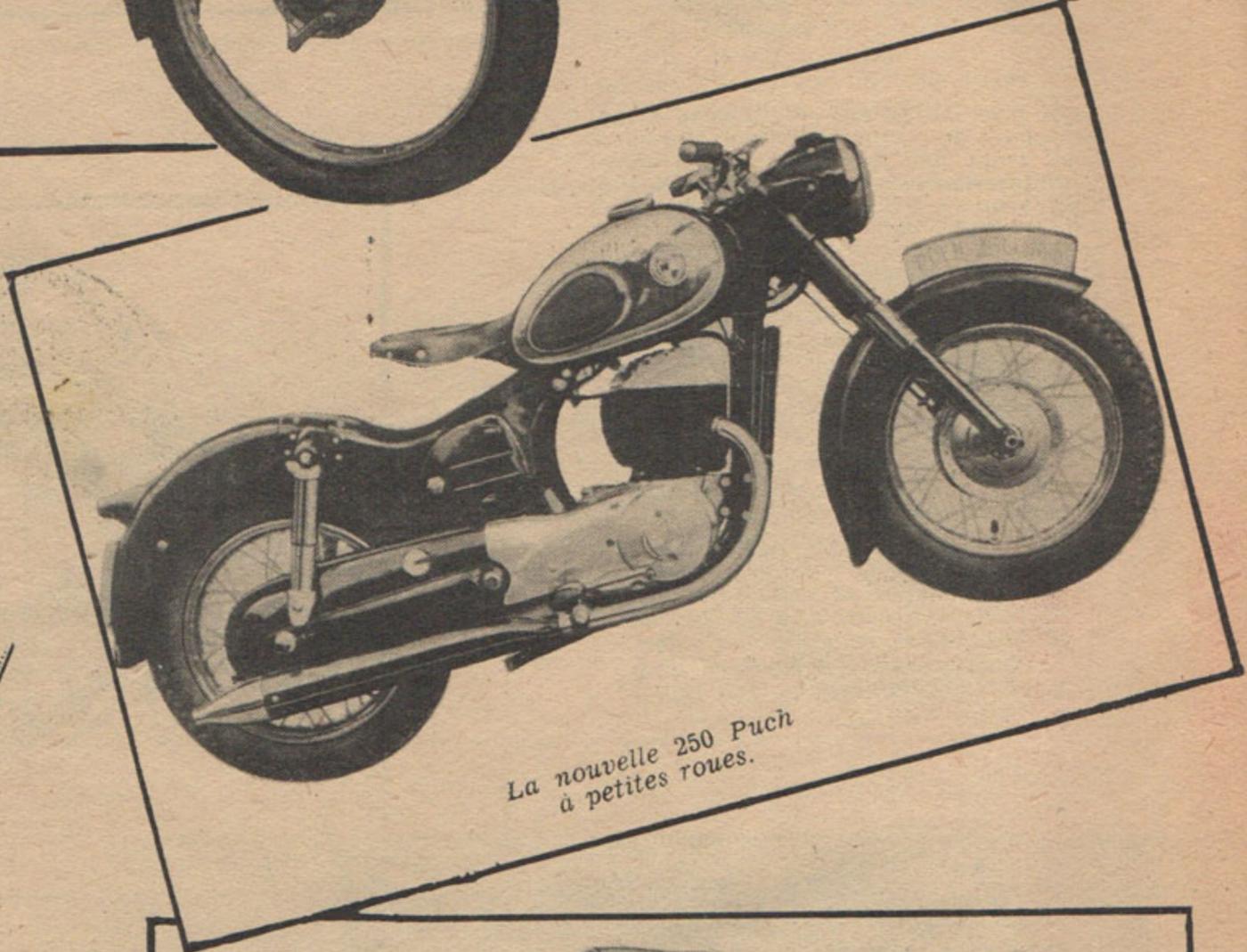
sentée avant le Salon. Tandis que l'autre se distingue par l'arrière du cadre enfermé sous une tôle enveloppante de capotage. Une nouvelle fourche télescopique, avec deux gros bras et d'imposants triangles fondus en alliage léger est également réservée à ce modèle. Cette fourche est signée Guiller.

FOLLIS

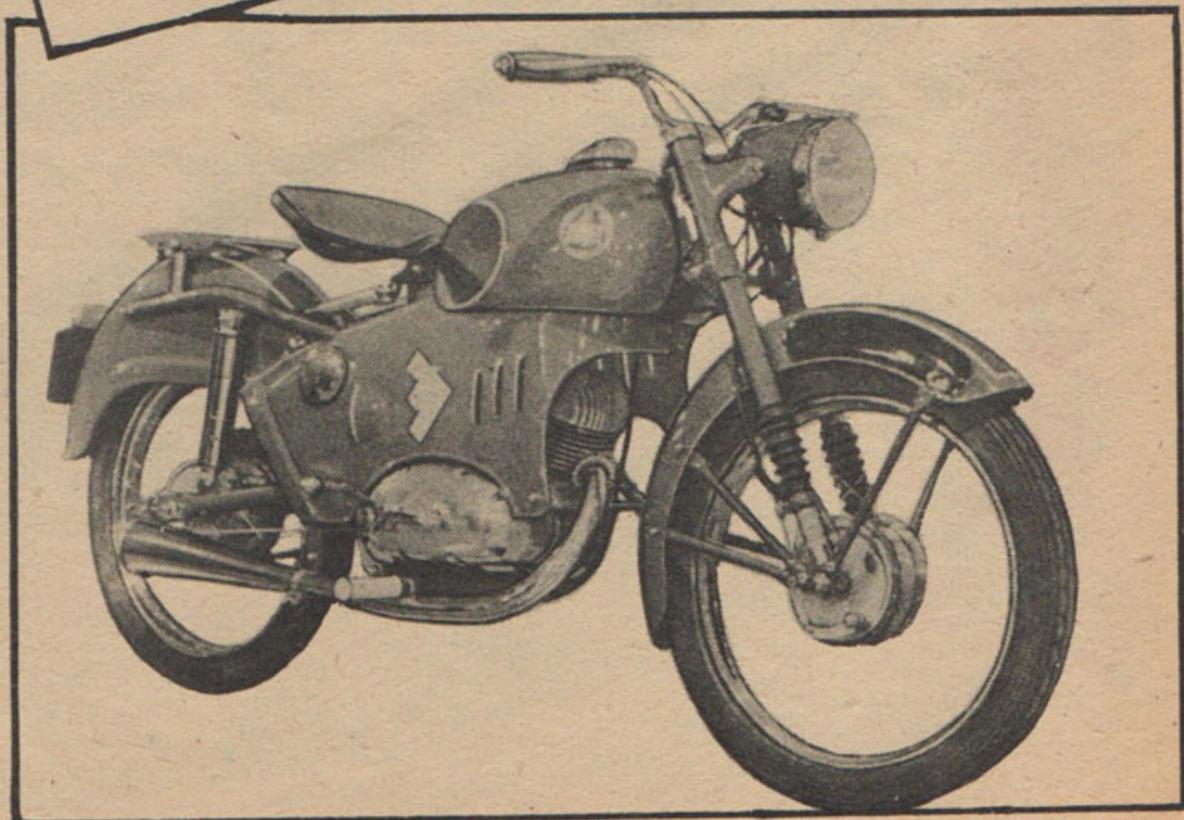
Cette maison spécialisée dans le cyclo-moteur présente au Salon une gamme de vélomoteurs et motos très étendue, allant du 100 Sachs à pédales dans un cadre en gros tube, jusqu'au 250 AMC.

Parmi les machines légères, signalons un 125 Nervor dans un cadre sans suspension, deux 125 et 175 Ydral, simple échappement, l'un dans un cadre double berceau particulièrement réussi, rappelant d'assez près les réalisations italiennes.

Le 125 Follis capoté équipé du 125 Ydral. Le cadre est réellement étudié en fonction de ce capotage.



La nouvelle 250 Puch à petites roues.



LIBERIA

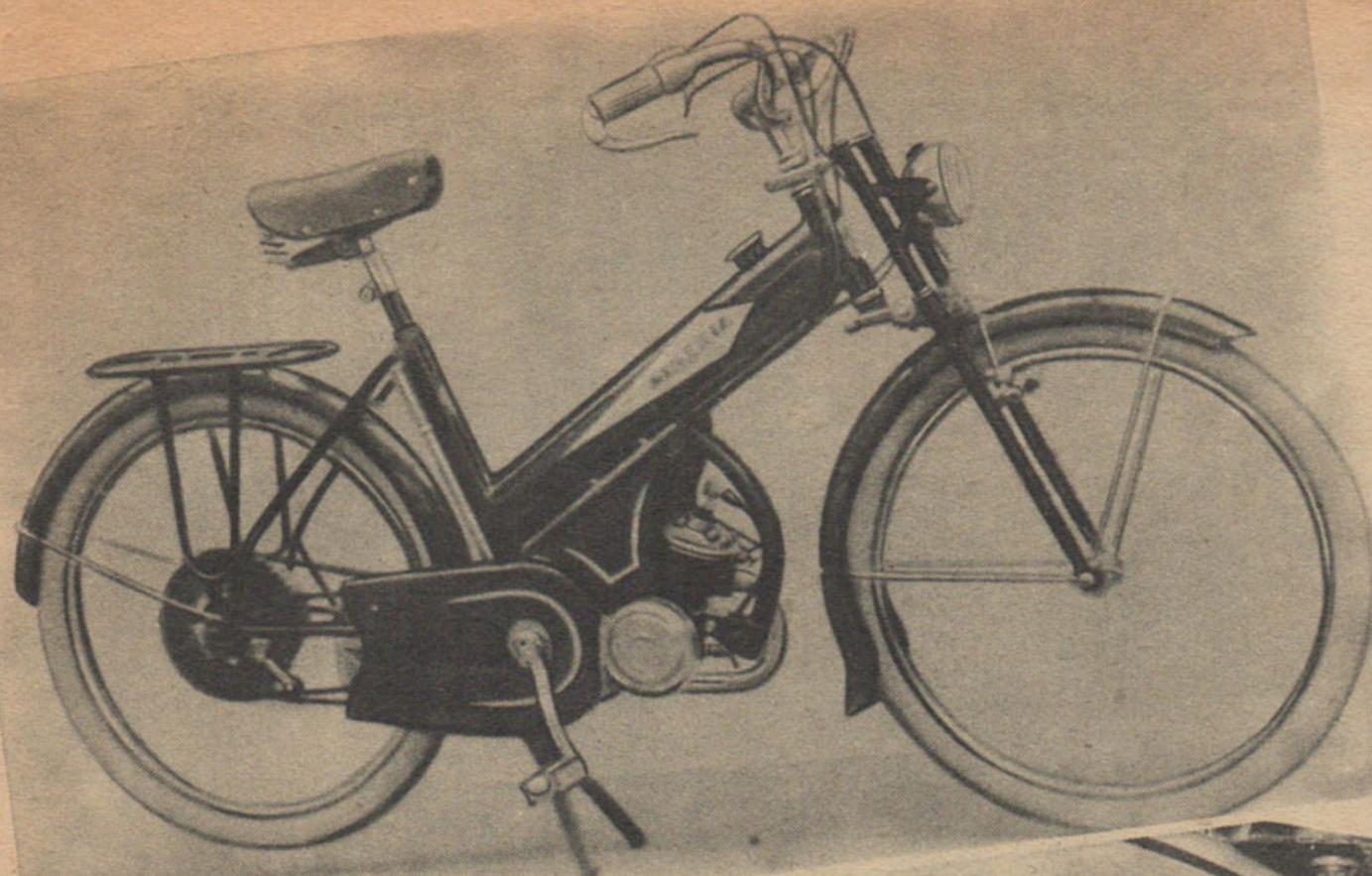
Bien connue pour sa production de cyclomoteurs et par quelques prototypes très intéressants, cette jeune firme de Grenoble étend le nombre de ses modèles.

Un 100 Sachs représente le modèle bon marché, un 125 AMC sans suspension et un 125 Ydral également sans suspension restent également des machines populaires.

Un 175 AMC Luxe est équipé d'une suspension arrière oscillante, de même que le modèle 250, qui, lui, a la particularité de posséder l'axe d'articulation très près du bloc, en avant du tube vertical supportant l'arrière du bloc.

Le moteur Sachs 175 est également présent, avec suspension coulissante ou oscillante.

Ci-contre, le cyclomoteur Libéria à cadre réservoir-poutre possède un tube supplémentaire de fixation AV du moteur. - Au-dessous, le moteur AMC monté dans un cadre Syphax, possède un sélecteur retourné.



Le second 125 Ydral sport est logé dans un cadre particulier dont les tubes de support avant du moteur sont démontables. Ce cadre est recouvert d'une carapace en tôle dont la partie avant s'ouvre au moyen de deux charnières pour laisser accès au moteur. Notons également la présence sur ce modèle de moyeux-freins centraux.

Un second modèle caréné, équipé celui-là d'un 175 Sachs, possède un cadre dont les deux tubes avant cintrés sont très écartés et enveloppés de tôles qui font ressembler l'avant de la machine à une prise d'air de réacteur. Sur ce modèle également, les moyeux sont à freinage central, mais fabriqués cette fois par Sachs. Un autre 175 Sachs est monté dans un cadre à fourche oscillante, mais avec un seul tube avant.

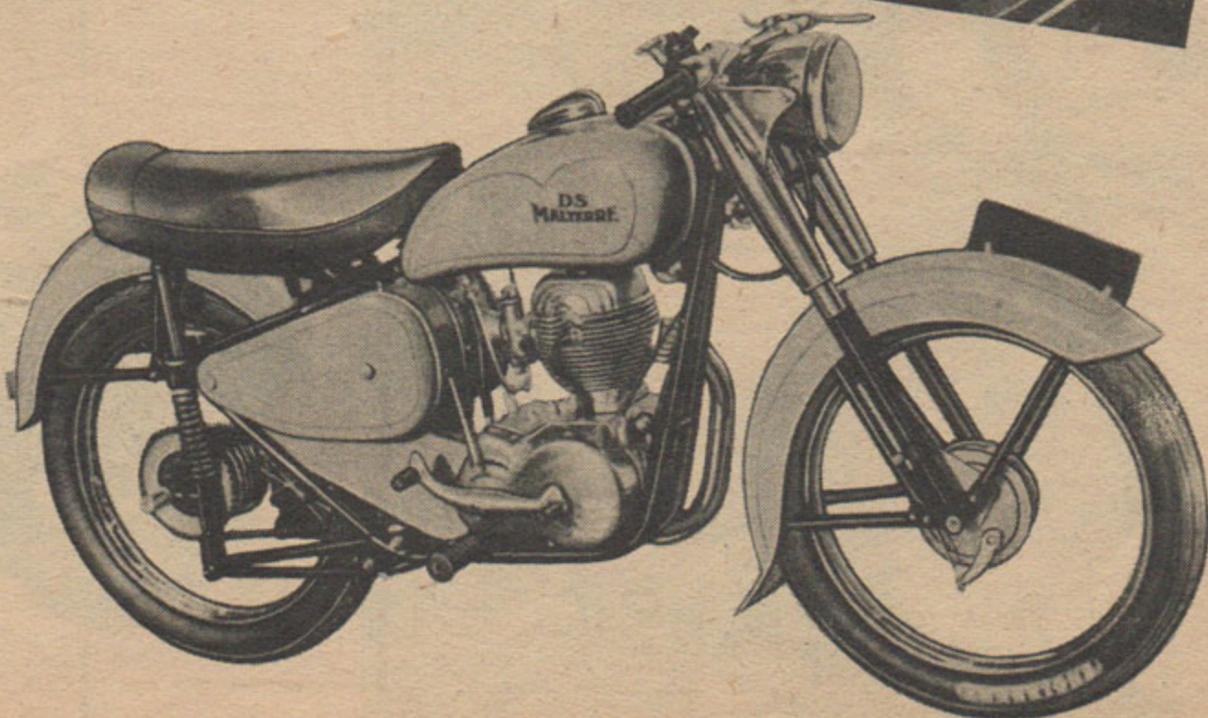
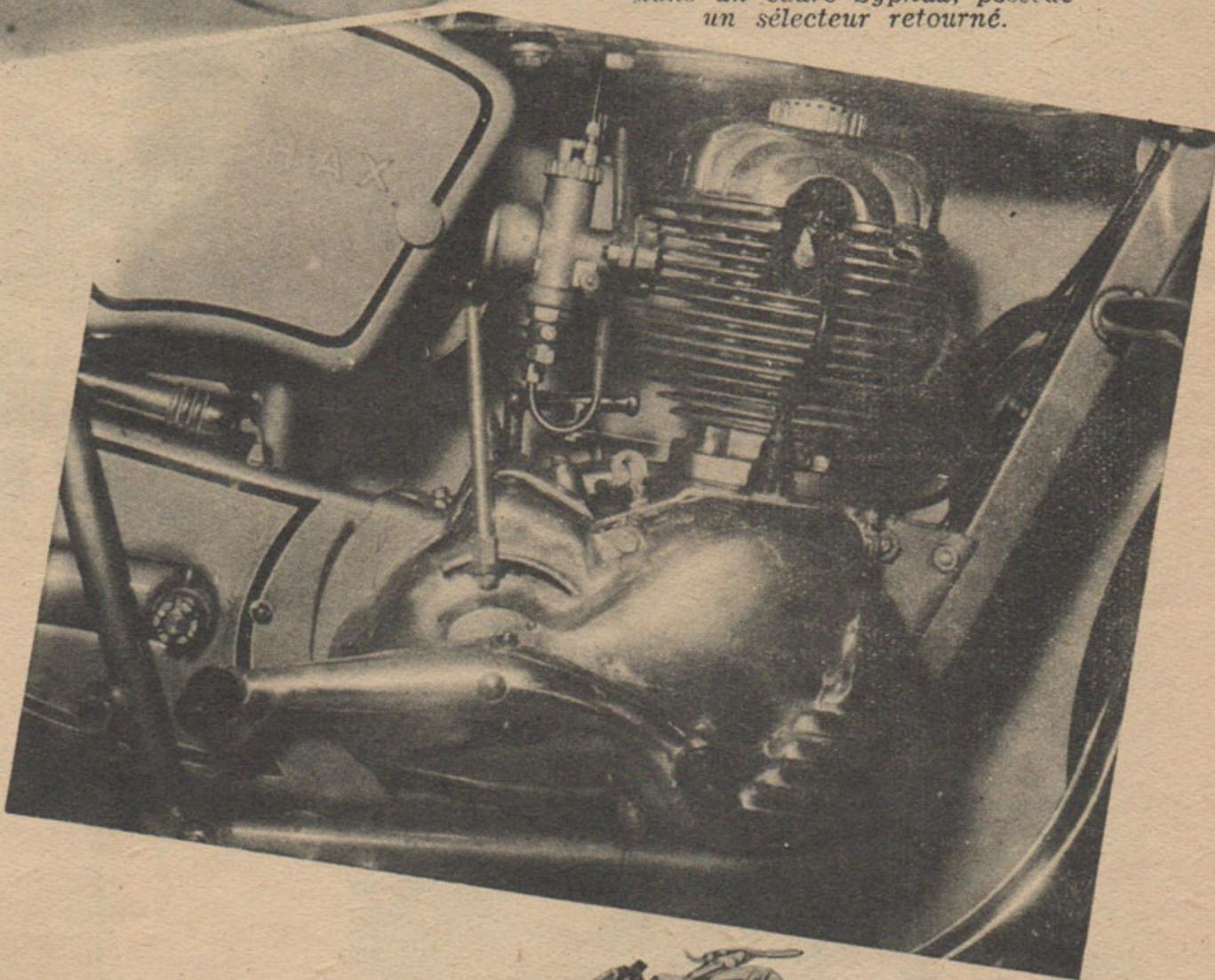
Les moteurs AMC sont également présents, montés dans des cadres à suspension oscillante, simple berceau, pour les 125 et 175 et double berceau pour le 250 qui remplace désormais le 350 présenté au Salon 52.

SYPHAX

Gamme de cylindrées étendues, du cyclomoteur à la 250. Deux machines bon marché, équipées de 98 cmc. Sachs et fourches télescopiques se distinguent par leur cadre différent, l'un dit « surbaissé » rappelle les vélomoteurs « Dame » d'avant guerre, tandis que l'autre est classique.

Une gamme de 125 et 175 AMC 3 et 4 vitesses, avec ou sans suspension oscillante laisse un choix appréciable. Un 175 Sachs dans un cadre à suspension intégrale également, moyeux freins Sachs, comble, les vœux des amateurs de deux temps. Enfin le 250 AMC est traité royalement, toujours dans un cadre personnel à Syphax, celui-là est néanmoins à double berceau composé de tubes ovales. La fourche oscillante est également en tubes ovales. Moyeux freins Chavanet et selle double complètent cette réalisation.

A droite, la 175 DS Malterre Sport émaillée en vert clair, possède un guidon surbaissé.



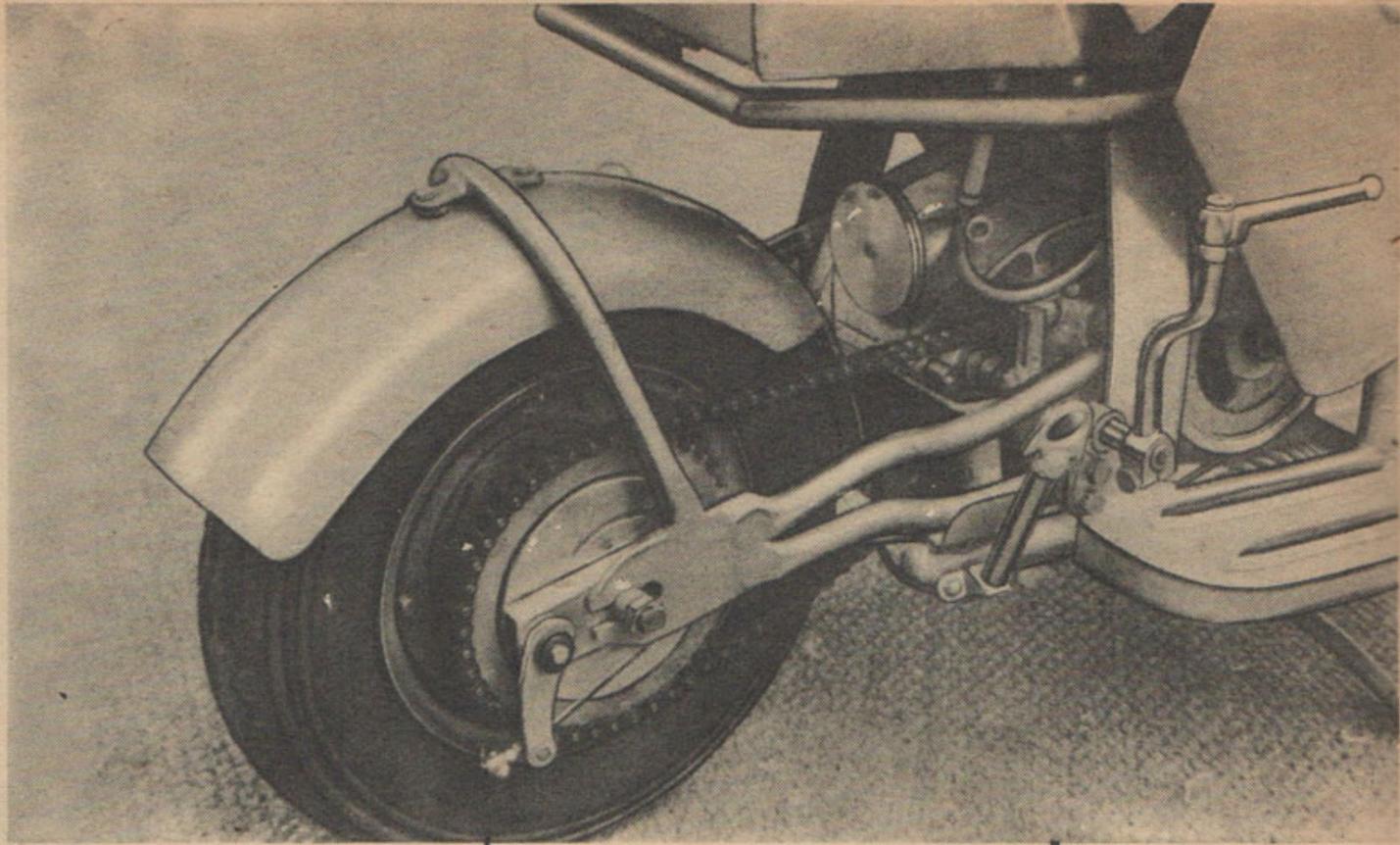
ALMA

La marque clermontoise Alma présente cette année plusieurs machines en 125 et 175. Les moteurs Ydral sont encore employés, mais la maison porte surtout ses efforts sur les moteurs de la marque.

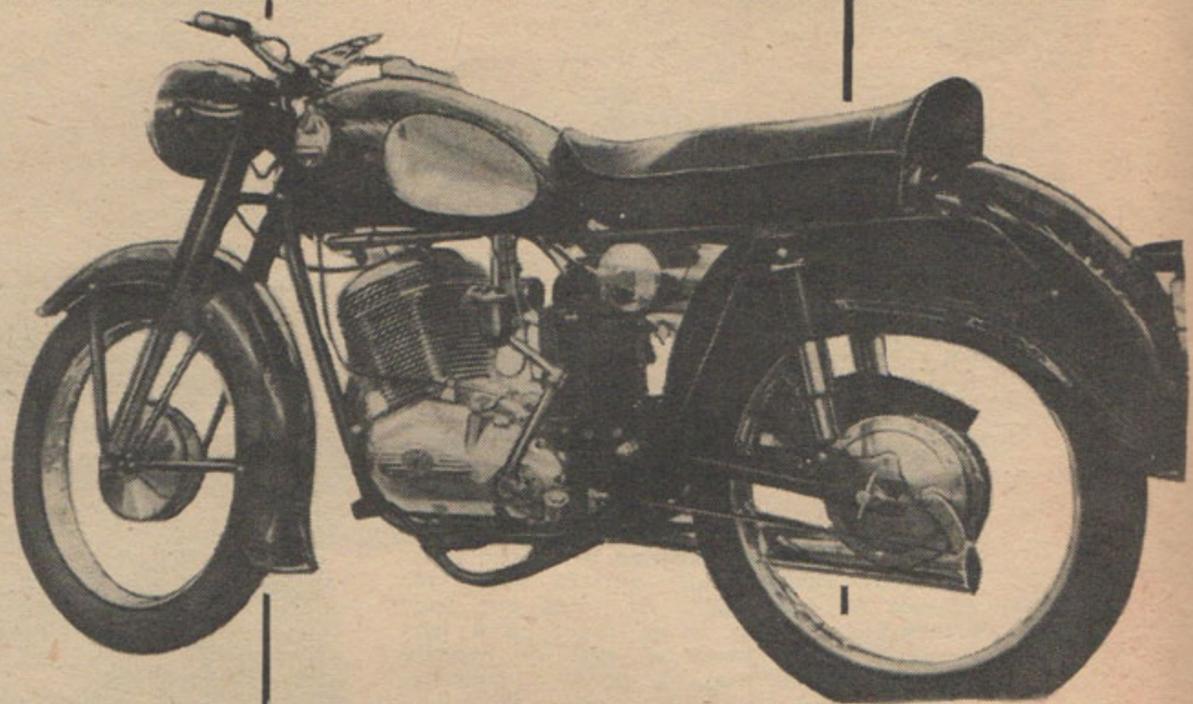
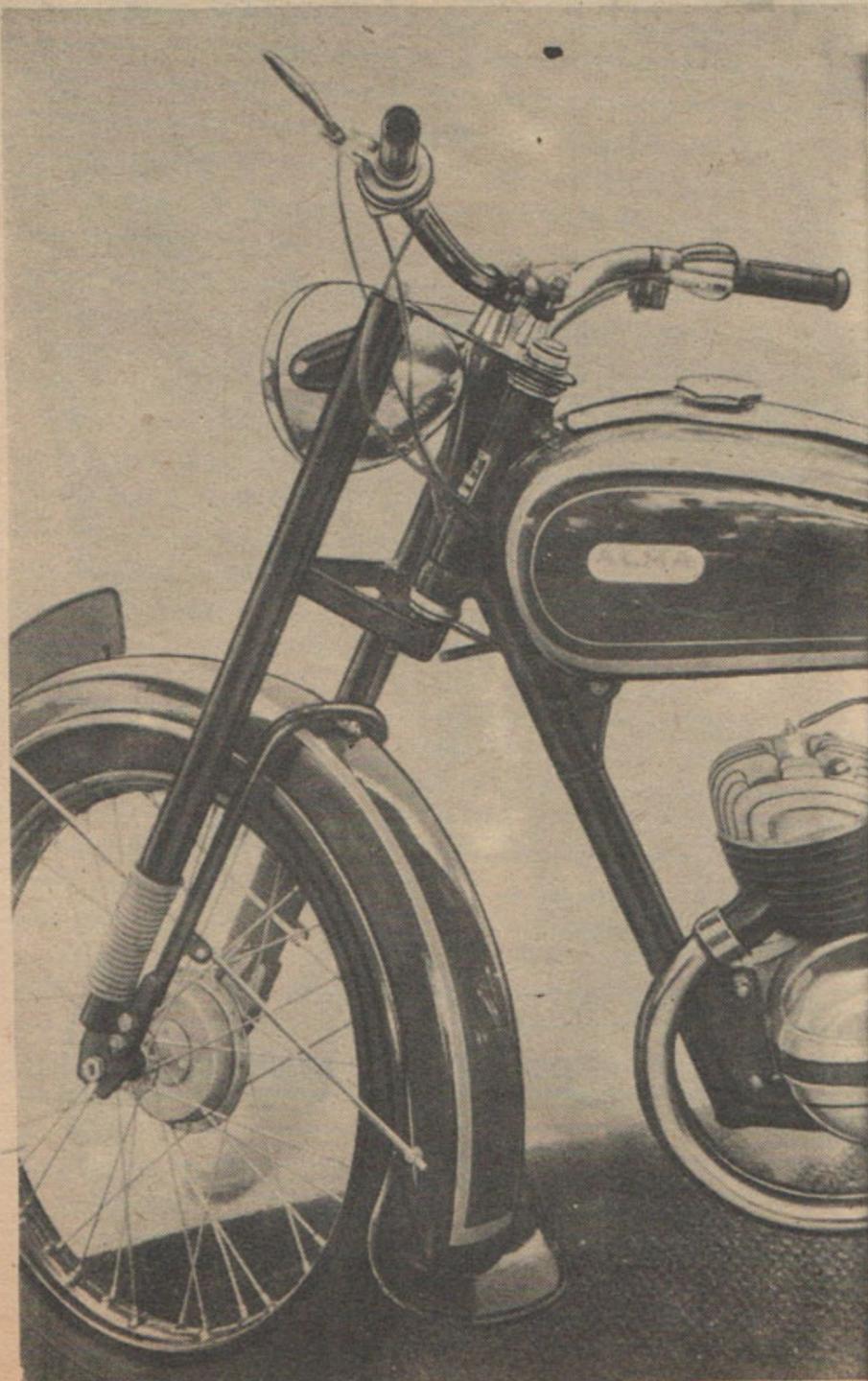
Le deux temps 3 vitesses se caractérise par sa simplicité de montage et démontage, son cylindre fonte avec ses transferts non cloisonnés, mais munis d'une nervure centrale de guidage des gaz. Les 3 vitesses sont commandées par câbles qui s'enroulent sur une poulie de commande de la fourchette. Les suspensions sont déjà connues, la fourche étant du type à roue tirée avec ressort logé dans le tube de direction. Ce mode de suspension est toutefois concurrencé par une télescopique des plus classiques. Les moyeux sont également « maison » et aisément démontables par 3 vis.

Un tri avec caisse arrière suivant la formule italienne possède un pont à différentiel, ce qui est le seul système pour utiliser de façon rationnelle la puissance motrice.

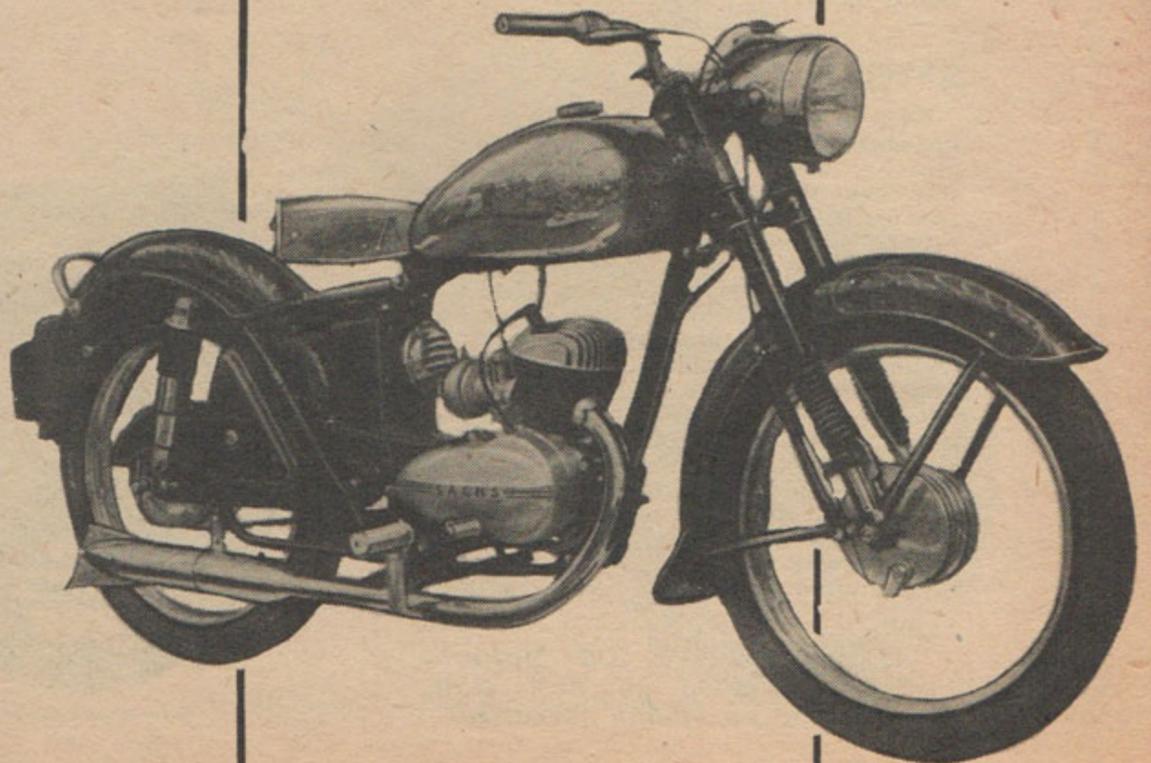
Un scooter avec un habillage plus arrondi est également présenté sur ce stand. La particularité de ce véhicule réside dans la fourche arrière, articulée exactement dans l'axe de sortie de boîte, et dont l'élément élastique est un ressort à spires biconiques.



A droite, la suspension arrière du scooter Alma, et au-dessous, la fourche télescopique qui est montée sur certains modèles de cette même marque.



Au-dessus, le 250 AMC monté par Follis. - Ci-dessous, le 175 Sachs monté par New-Map dans son nouveau cadre.



L'ACTIVITE et



Le DEVELOPPEMENT

DES USINES ACMA DE FOURCHAMBAULT

Dès sa constitution, la Société ACMA faisait l'acquisition des usines SNCAC à Fourchambault (Nièvre) au mois de décembre 1950. L'état de ces usines causé principalement par une longue période d'inactivité, nécessitait pour l'ACMA un travail de remodernisation des bâtiments comme des installations industrielles, afin de pouvoir réaliser les programmes établis pour la construction du scooter « Vespa ».

Les Usines de Fourchambault, dont la superficie est de 40.000 m², dont 25.000 m² couverts, furent transformées et il fut possible, dès le mois de mars 1951, de commencer l'usinage et le montage des premiers scooters.

Le parc des machines, tel qu'il était au moment de l'achat des bâtiments, était fort modeste et l'on ne dénombrait pas plus de 40 machines-outils dans une usine dont, de surcroît, l'activité passée était fort différente de celle envisagée. En outre, rien n'avait été conçu pour la production en grande série.

La première tâche de l'ACMA fut donc d'acheter de nouvelles machines-outils et de créer des installations appropriées à une usine moderne qui puisse dignement apporter sa contribution, tant sur le plan national qu'international à la production du scooter.

C'est ainsi que le choix fut porté sur 400 machines-outils parmi les meilleures proposées sur le marché mondial. Aujourd'hui les usines ACMA de Fourchambault sont, à juste titre, particulièrement fières de leurs moyens de production. Des machines automatiques, semi-automatiques, à opérations multiples et « transfert » sont susceptibles, dans le cadre d'installations à haut degré de production, de concourir au maximum de rendement en obtenant un minimum d'efforts de la main-d'œuvre : elles sont donc la garan-

tie d'un produit techniquement supérieur, tout en permettant le prix de revient le plus bas, et par suite, un prix de vente particulièrement étudié.

Entre toutes ces installations multiples, il fut apporté le plus grand soin à celles qui garantissent au maximum la perfection technique du produit et son degré de finition, c'est-à-dire les traitements thermiques, les divers moyens de contrôle, la peinture, etc...

Afin de réduire dans une très large proportion les pertes de temps et une inutile fatigue de la main d'œuvre, des transports aériens automatiques pour les pièces en cours d'exécution prêtes au montage, des chaînes automatiques pour le montage des moteurs et des scooters, des chargeurs automatiques pour l'expédition des produits finis furent réalisés pour offrir, outre les plus grandes garanties de qualité, l'utilisation la plus rationnelle du travail humain au Service de la Société.

Complétant un ensemble fort logiquement conçu, un embranchement ferroviaire particulier permet aux wagons de parvenir jusqu'à la chaîne de finition des scooters et ainsi des dizaines de wagons chargés partent journellement pour apporter à la clientèle française de la Métropole et des Territoires d'Outre-Mer, les produits ACMA.

Les efforts déployés par la Société ACMA pour augmenter son potentiel industriel ne l'ont pas empêchée de faire preuve d'initiatives similaires sur le plan social.

Dès la mise en activité de l'usine, une cantine bien organisée, des salles de récréations, et dernièrement la constitution d'une colonie de vacances au bord de la mer pour les enfants de son personnel, ont contribué dans une large mesure à resserrer les liens les plus cordiaux qui

unissent l'ensemble du personnel collaborant au développement de l'entreprise à ses dirigeants.

Le nombre des ouvriers et employés de l'ACMA travaillant à Fourchambault était de 20 en 1950. Aujourd'hui il est de 1.200, et ce chiffre est en continuelle augmentation.

La production « Vespa » débutait en mars 1951 avec 200 unités mensuelles environ et chaque mois, on a pu constater une augmentation notable du chiffre initial, puisque la production de la Société ACMA rejoignait, à la fin de 1951, les 1.500 unités mensuelles.

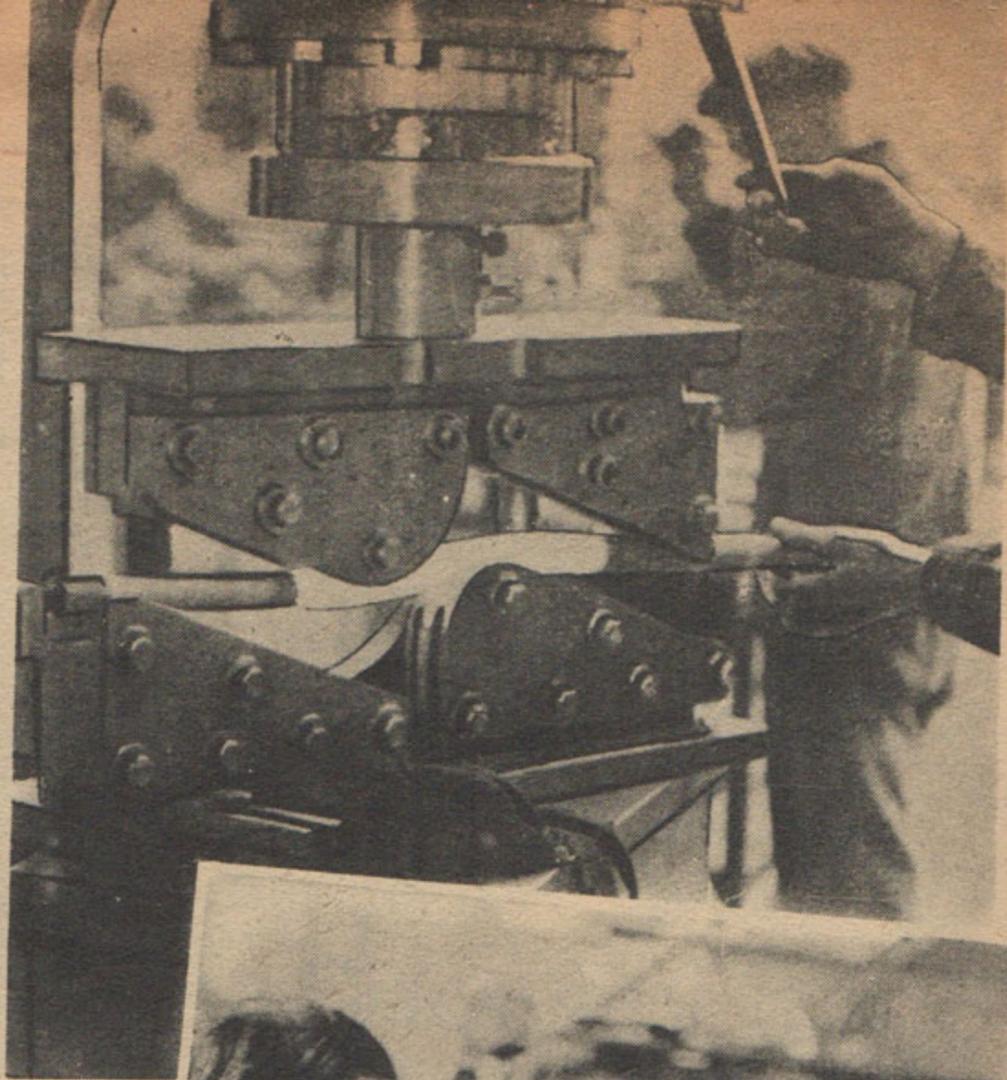
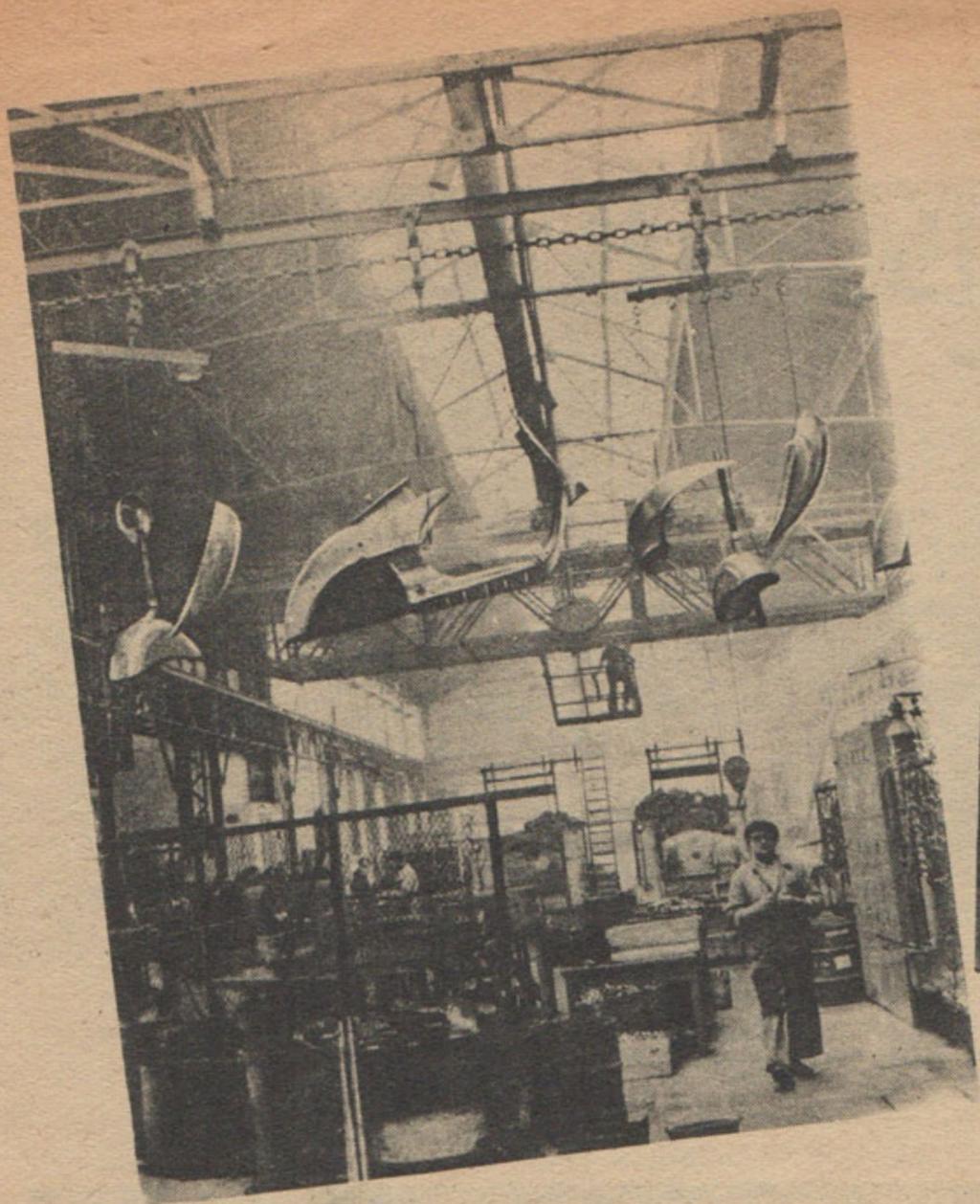
En juin 1952, les 3.000 unités mensuelles étaient atteintes, pour dépasser les 4.000 au cours de la saison 1953.

Les premiers scooters « Vespa » furent montés en partie avec des pièces fournies par la Sté Piaggio, premier constructeur de la « Vespa » et dont la Société ACMA est licenciée pour la France ; mais bientôt, celle-ci acquit son autonomie et les Vespa, dès la fin de 1951, fabriquées à Fourchambault, étaient le fruit du travail français sans recours à l'importation.

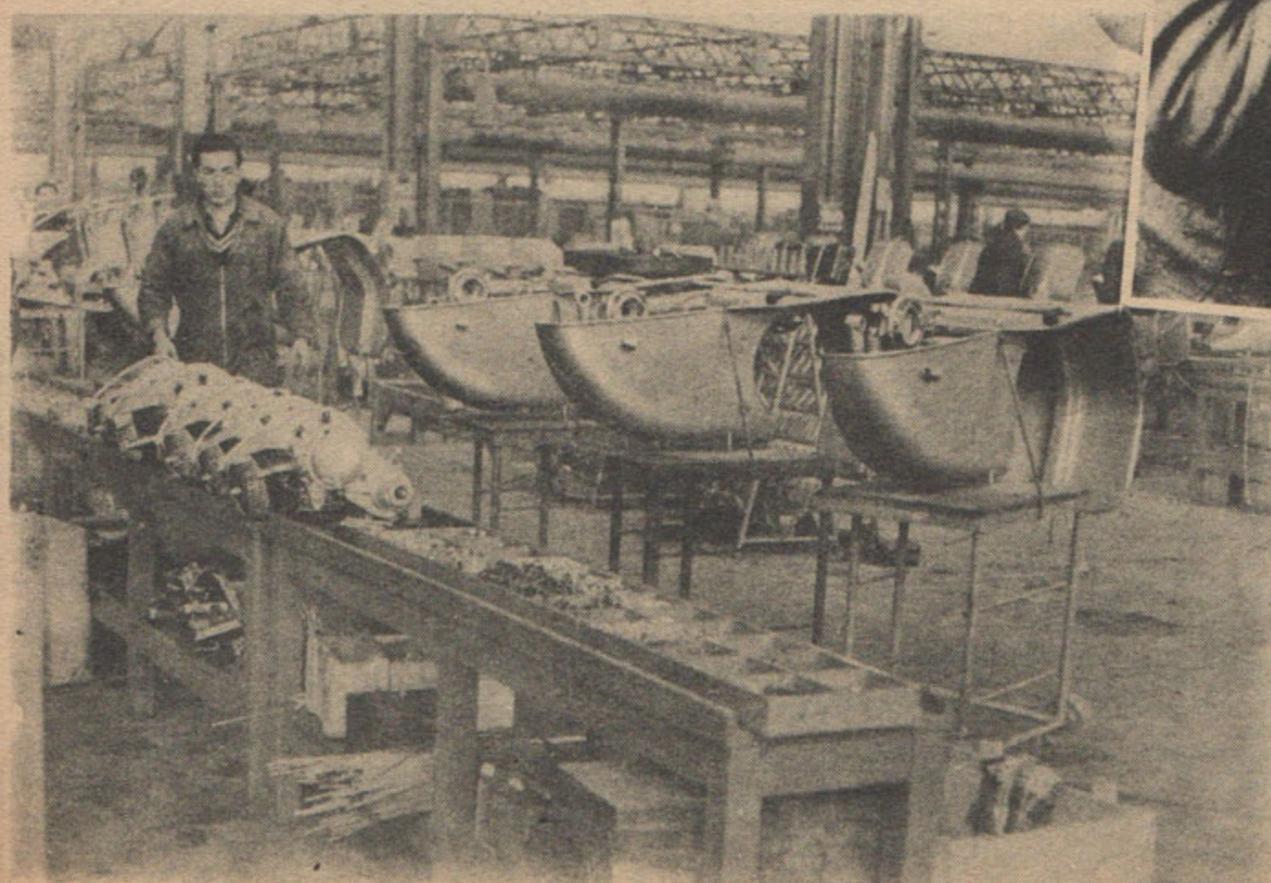
Les scooters « Vespa » construits à Fourchambault atteignent à fin septembre 1953 le chiffre de 70.600, quantité déjà fort respectable et qui, d'après les prévisions, sera largement dépassée dans les cadences de production imposées par les exigences du marché français.

Ce souci constant de l'augmentation de la production et les efforts importants déployés par la Société ACMA, afin d'améliorer ses propres moyens de production, n'ont pas empêché ses services techniques de réaliser de nouveaux programmes de fabrication pour l'année 1954.

La nouvelle année commerciale qui débute le 1^{er} octobre 1953 voit, en effet, le lancement de deux nouveaux produits ACMA : la Vespa 1954 et le « Tri-Vespa ».

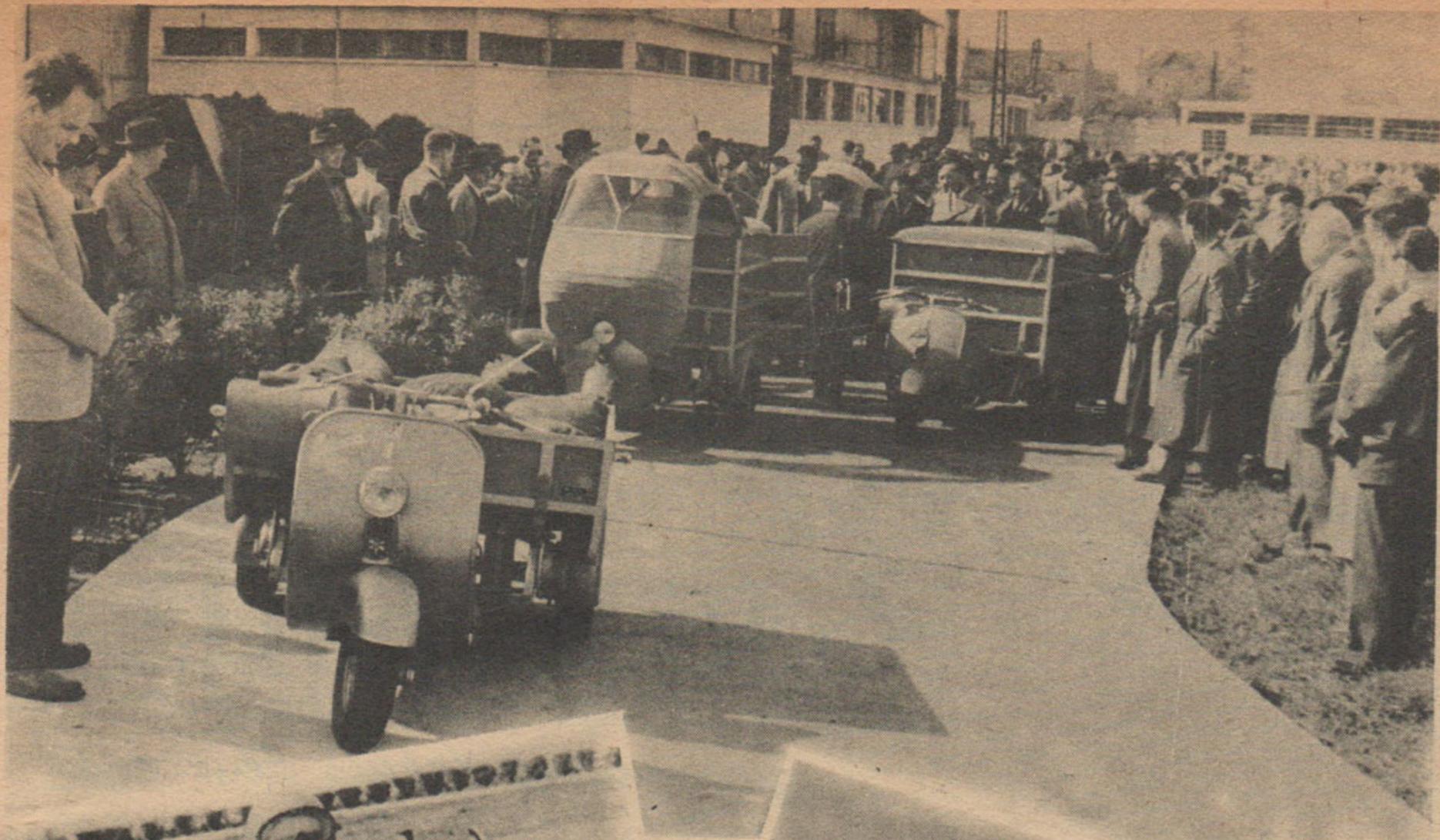


A l'usine de Fourchambault, un très vaste hall est réservé aux traitements thermiques (ci-dessus). On distingue, au premier plan, la chaîne transportant divers éléments venant des ateliers de tôlerie. Derrière cette chaîne, on remarque un large pont roulant. En haut à droite, la presse à cintrer les tubes de direction. Les tubes sont portés au rouge par chauffe électrique. A droite, un ouvrier apporte toute son attention à la soudure qu'il pratique. Ci-dessous, vue partielle de la chaîne de montage finale



La Vespa 1954 n'est pas seulement une version améliorée de la Vespa 1953, mais un scooter en grande partie redessiné avec un moteur nouveau qui offrira une puissance sensiblement supérieure et bénéficiera de l'expérience des centaines de milliers de scooters « Vespa » en circulation dans le monde, nul doute qu'il donne à ses utilisateurs de nouvelles joies et une plus grande sécurité pour les services les plus divers qui lui seront réclamés.

Outre le moteur, la Vespa 1954 verte, non métallisée, se présente à la clientèle avec une nouvelle peinture et une protection de la carrosserie plus complète, de nature à satisfaire le client le plus exigeant.



Le « Tri-Vespa », lui, est un véhicule utilitaire né de la conjugaison de la « Vespa » avec la camionnette. C'est le véhicule créé pour tous ceux qui ont besoin d'un moyen de transport économique des marchandises, suffisamment rapide, particulièrement maniable et adapté au trafic des villes, au prix d'achat enfin extraordinairement proche de son prix de revient.

Il s'agit en effet, pour s'en rendre compte, d'établir un rapport rapide du prix d'achat par le poids transportable.

Ainsi que nous venons de l'exposer, la Société ACMA, par son souci constant de l'augmentation de sa production, espère arriver à satisfaire les demandes de sa clientèle portant tout son effort à réduire, au maximum, ses délais de livraison.

La visite des usines Vespa se terminait sur les terrains d'essais de la firme. Les constructeurs insistèrent tout particulièrement sur la présentation de leur tri utilitaire qui évolua aussi bien sur l'anneau en ciment qu'en tout terrain. A droite, un essai de surcharge à 600 kgs !..

Attention!

POUR VOTRE MOTO

No sweat

NAS de Colage!

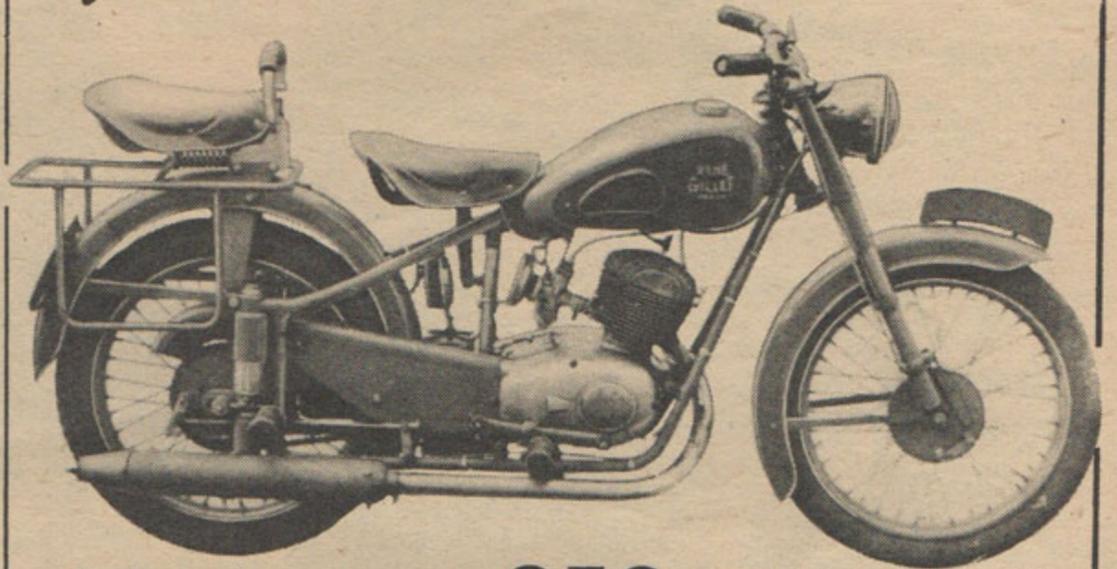
FAITES CONFIANCE AUX

E^{TS} RENÉ GILLET

FOURNISSEURS DE LA POLICE ET DE LA GENDARMERIE NATIONALE

qui vendent depuis deux ans

**CONFORTABLE
ROBUSTE
TENUE
DE
ROUTE
IMPECCABLE**



leur fameuse **250 cmc**

(4 vitesses, 105 kmh) **DEMANDEZ UN ESSAI**

CREDIT 12 MOIS

PROFITEZ DE SON

PRIX IMBATTABLE :

196.000 fr. taxe locale

VÉLOMOTEUR

125 cmc

115.200 fr. taxe locale

CATALOGUE

GRATUIT

SUR DEMANDE

RENE GILLET

126 bis, Avenue Aristide Briand

MONTROUGE

(Seine)

Tél. : **ALE 40-40**

CREATION PUBLICITAIRE * MOTO-REVUE

QUELLE FORMULE**pour le****CHAMPIONNAT DU MONDE ?**

Plus que jamais, cette année, le problème d'une nouvelle formule est d'actualité brûlante. Les nombreux accidents survenus ce début de saison, en particulier au TT (4 morts, dont Leslie Graham) et surtout le forfait des italiens et des anglais au Grand Prix d'Allemagne, sont un signal dont « n'oublions, volens », les Commissions Sportives et Techniques de la F.I.M. devront tenir compte, dès le Congrès d'Automne.

De nombreuses solutions ont déjà été proposées, et il est intéressant de les examiner d'assez près, tout en donnant en même temps le point de vue de la rédaction de « Moto-Revue ».

CONSIDERATIONS GENERALES

Quel que soit l'intérêt que peut porter tout « mordu » de la moto, tout sportif, à la compétition motocycliste, celle-ci ne conserve son sens le plus pur que dans la mesure où techniquement elle permet à la machine de série de progresser et profiter des enseignements de la course. Or, il est caractéristique de constater que la machine de compétition d'aujourd'hui (surtout les 4 cylindres italiennes) s'éloigne de plus en plus de la machine de série. Même si cette dernière profite encore (elle le fera toujours) du laboratoire qu'est la course, elle le fait surtout dans le domaine du cadre, des suspensions, des freins, mais beaucoup moins dans le domaine moteur où l'écart devient de plus en plus grand, où les conceptions divergent de plus en plus.

Mais un autre facteur intervient : la machine de compétition tend à devenir un bolide pour lequel un circuit spécial s'impose. Schotten fut très caractéristique à ce sujet : malgré toutes ses imperfections, il est un véritable circuit routier, avec de fortes dénivellations, de nombreux virages de tous genres : mais les constructeurs de 350 et 500 cc. trouvèrent ce circuit « trop dangereux pour leurs machines très rapides » : d'ici qu'il faille, pour ces demi litres d'usine, des circuits spéciaux, type Monza ou Grenzlandring..., il n'y a qu'un pas. Et nous aurons alors un nouveau divorce avec les conditions normales d'utilisation.

Ainsi, si l'on continue avec les conceptions actuelles, nous aurons bientôt des machines ultra-spéciales sur des circuits non moins spéciaux.

LES CIRCUITS

La cause est donc entendue : il nous faut des circuits rappelant au plus près la route que nous sommes appelés à suivre, tout au moins au point de vue profil et dénivellation. Il y a déjà toute une série de circuits répondant à ces conditions : l'Ile de Man du TT, Spa, la Solitude, Rouen, etc... Ceux-ci nous intéressent bien davantage que Monza, que le Grenzlandring, car ils font appel au pilotage, aux reprises des machines, à leur tenue de route et aussi, évidemment, à leur vitesse de pointe. Un championnat du Monde des pilotes ne doit pas dépendre uniquement du nombre de chevaux disponibles, ou de la puissance des freins, mais encore de l'art du pilote, aussi bien dans sa manière de négocier un virage que dans son utilisation judicieuse de ses freins ou de son sélecteur.

Déjà un circuit bien conçu, complet, aura une immense influence sur la caractéristique des machines. Non seulement

freins, tenue de route, suspensions devront être particulièrement étudiés, mais encore le moteur lui-même devra répondre à ces exigences : puissance suffisante aux régimes moyens, afin d'assurer de bonnes reprises sans brûler l'embrayage, puissance de pointe pour les lignes droites, rapports finaux et échelonnement de boîte de vitesses bien étudiés, etc... Et même là la controverse sur le carénage aura sa solution, car s'il permet une plus grande vitesse de pointe, il rend la conduite plus malaisée sur circuit sinueux ; il ne viendra donc pas peser de tout son... profilage comme sur un circuit de vitesse pure.

Cela ne veut pas dire que des courses sur le Grenzlandring (où des moyennes de plus de 200 kmh. sont possibles) sont à exclure ! Elles permettent de juger de la puissance pure d'une machine, de sa vitesse de pointe... Mais en aucun cas, un tel circuit, ou similaire, ne doit être retenu pour le championnat du monde.

Passons maintenant à la sécurité des pilotes. Nous ne pensons pas que le revêtement du circuit doive faire l'objet d'une étude tout à fait spéciale : les bons revêtements que l'on trouve sur les chaussées modernes sont ceux à utiliser. La largeur doit aussi être celle de nos bonnes chaussées classiques. Ce qui est donc à étudier, c'est le dégagement du circuit, en particulier dans les virages : abattre les arbres et laisser, surtout à l'extérieur des virages, une pelouse de largeur suffisante et au niveau de la chaussée du circuit, qui puisse permettre au pilote ayant fait une fausse manœuvre de passer sur cette pelouse. A ce point de vue, le virage du Nouveau Monde, à Rouen, est un excellent exemple et Goffin put éviter un accident (qui eut été sérieux dans tout autre cas) en passant sur la pelouse.

Pour terminer ce point, nous donnons ci-dessous les propositions de l'Union des Coureurs Motocyclistes Italiens, formulées en août 1951 et appliquées déjà par la Fédération Italienne :

1) la largeur des routes ne devra pas être inférieure à 5 m 50 ;

2) les routes dont la surface couverte en asphalte sujet à se rider par la suite des rayons du soleil, seront déclarées impraticables ;

3) le pavé des virages devra être couvert par un revêtement anti-dérapant; une extension de largeur à 15 mètres devra précéder le virage même ;

4) des panneaux signalisateurs seront placés à 100, 200 et 300 mètres avant les virages. D'autres panneaux signaleront aux coureurs la silhouette des virages ;

5) les arbres, les haies, les barrières encombrant le terrain en proximité des virages, devront être enlevés ou, si cela n'est pas possible, devront être rendus inoffensifs, par des balles de paille placées devant eux ;

6) les tribunes des virages ne pourront pas être à moins de 15 mètres de la chaussée ;

7) les passages surélevés traversant le parcours seront signalés au coureur au moyen de bandes peintes en noir ;

8) les parapets des ponts seront rendus inoffensifs par une double rangée de balles de paille ;

9) toutes bandes métalliques enroulant les balles de paille seront enlevées, de façon à ne pas nuire aux coureurs ;

10) pour les trottoirs, voir « paragraphe 8 » ;

11) chaque obstacle sera signalé par un panneau placé 100 mètres avant ;

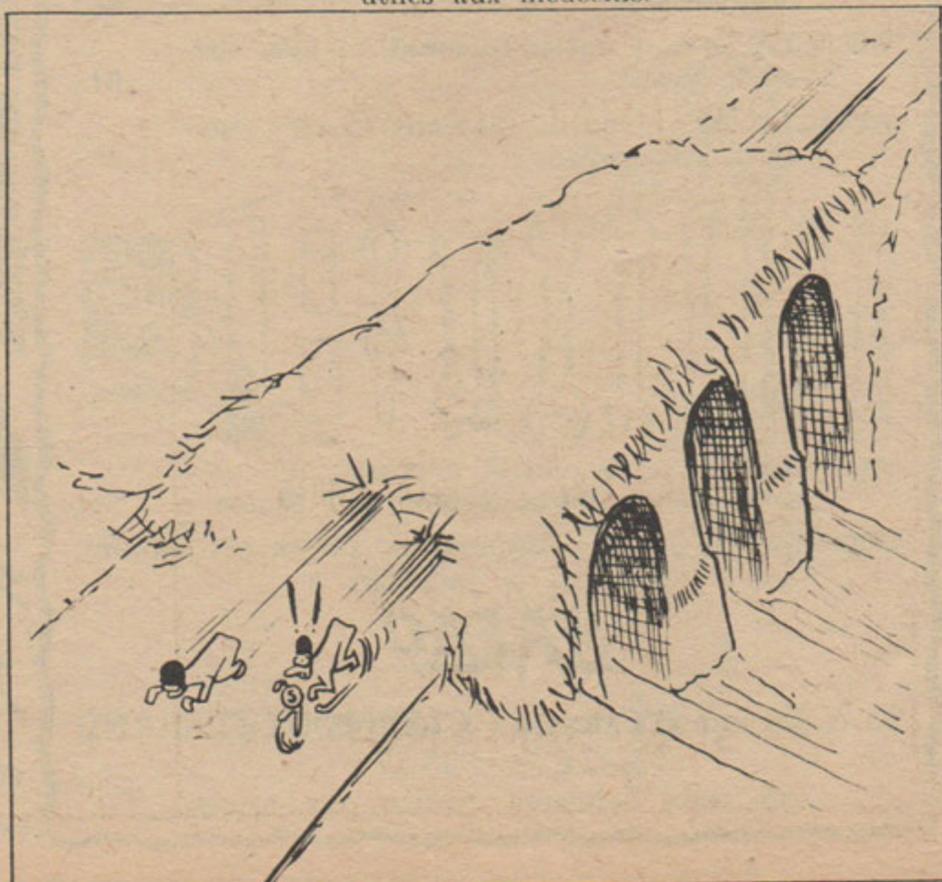
12) en classifiant la sécurité du circuit on aura égard aux différentes classes et catégories des machines (cylindrée, machines « sport » et machines « compétition ») ;

13) les départs devront être filmés pour en vérifier la régularité.

14) l'aide sanitaire sera pourvue de nombreux postes de secours placés le long du parcours. Des infirmiers diplômés prendront soin du service ;

15) les coureurs seront pourvus d'une carte sanitaire avec l'indication du « groupe sanguin » et des autres informations utiles aux médecins.

Les parapets des ponts seront rendus inoffensifs par de la paille.



Un nom **BERNARDET**

Un prix : **135.000 frs**

UN PREMIER VERSEMENT :

25.000 frs

La vedette
Ginette BAUDIN
préfère le scooter
BERNARDET



SOLDE
EN
12 MOIS

UNE QUALITÉ 1953

6 Mois de garantie totale

IMPERIAL GARAGE

23, Bd de Courcelles, PARIS
LAB. 77-40 — M^e Villiers

G. S. M.

8, r. des Ecoles (5^e) - ODE. 62-98

Atelier Réparations :

12 r. St-Séverin (5^e) - ODE. 50-91

MOTO - BASTILLE

6, Boulevard Richard-Lenoir
PARIS (11^e)

ON NE PART PAS...

SANS SA TROUSSE D'OUTILLAGE

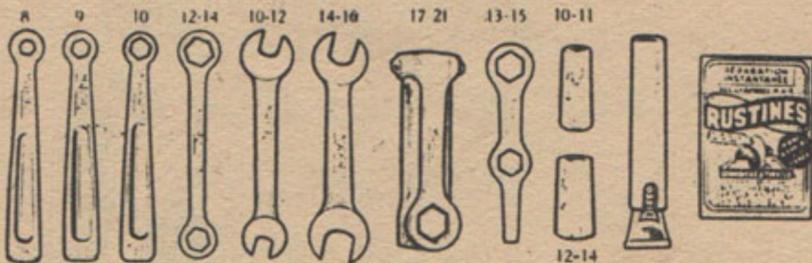
MAFAC

MODELE 61 - 6 outils formant 9 clés :... fr. 543
— 81 - 8 » » 13 » :...

Pour cyclomoteurs tous modèles et
Mobylette : 868

MODELE 71 - 7 outils formant 14 clés spé-
ciale Vespa : 943

MODELE 91 - 7 outils formant 16 clés, spé-
ciale Lambretta : 1.228



MODELE 101 - 10 outils formant 17 clés
pour Vélocoteurs, Scooters et Motos : 1.222

Demandez-la à votre mécanicien, s'il en est démuné,
envoyez le montant à

MAFAC

25 à 35, rue d'Estaing - CLERMONT-FERRAND

C.C.P. 898-27

qui vous l'enverra franco par retour

Volants Magnétiques

SAFI

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

ALLUMAGE - ECLAIRAGE

Pour Vélocoteurs et Motos
Moteurs auxiliaires
Moteurs agricoles et marins
Moteurs industriels

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

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

SERVICE REPARATION
ECHANGE STANDARD

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

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

BOBINE SPECIALE MOTO

Sur le point 12, les allemands font une proposition plus générale : tout circuit devra être classé dans une des 4 catégories suivantes : W (première lettre du mot « mondial » en anglais et allemand), I (international), N (national) et R (régional). Les circuits W peuvent être utilisés pour les épreuves du Championnat du Monde ; les circuits I pour les grandes épreuves internationales et les championnats nationaux (les circuits I doivent pouvoir, à peu de frais et rapidement, être transformés en circuits W) ; les circuits N et R respectivement pour les circuits nationaux et régionaux.

Sur le point 3, nous faisons pour notre part une réserve : élargir spécialement la chaussée à 15 m. dans les virages est anormal. Ce qu'il faut, ainsi que nous l'avons dit, c'est dégager les à-côtés de la chaussée, et faire une pelouse permettant aux pilotes de sortir sans danger, mais tout en conservant à la chaussée sa largeur normale.

LE PROBLEME TECHNIQUE

Il est clair pour tout le monde, aujourd'hui, que les 500 cmc. actuelles sont trop rapides, surtout pour un circuit tel que nous le définissons. Rappelons que les bolides actuels sont capables de vitesses de plus de 220 kmh., presque aussi vite que les machines à compresseur de même cylindrée de 1939. D'après Geoff Duke, le nombre de pilotes capables de mener de telles machines se compte sur les doigts des mains. Et un membre de la Commission technique de la F.I.M., Böensch a déclaré en substance : « Il est raisonnable d'escompter qu'avant trois ans révolus, nos machines dépasseront les 300 kmh. Mais si l'on n'apporte pas promptement remède à cette situation angoissante, personne n'utilisera plus de tels bolides, car il y aura beau temps que les « as » auront tous disparu tragiquement... ».

Il s'agit donc de trouver une solution qui puisse permettre de limiter la puissance des machines (donc leur vitesse), mais qui, en même temps, pose de nouveaux problèmes techniques aux constructeurs, dont profiteront bientôt nos machines « sport » du commerce.

La solution la plus immédiate, celle qui vient la première à l'esprit, est évidemment, en solo, la suppression des 500 cc. Mais c'est là une solution des plus primitives, justifiable dans la mesure où elle permettrait d'instaurer une nouvelle catégorie, celle des 75 cmc. Mais de toute façon, ce ne peut être qu'une solution de très courte durée.

Il n'y a pas longtemps, l'ingénieur du service des courses NSU déclarait : « Avant trois ans, nos 250 cmc. atteindront vraisemblablement les 250 kmh., et ce sera un non-sens absolu. Ce que nous demandons, ce ne sont pas des courses pour projectiles, mais des épreuves pour motocyclettes ». Et ces 250 kmh. ne sont pas une rodomontade, puisque si la 250 NSU faisait, en fin de saison 1952 dans les 185 kmh., elle dépasse nettement cette vitesse maintenant, et la dernière version de la 250 Guzzi, celle de Monza, semble dépasser les 200 kmh. Notons aussi qu'à Monza le tour le plus rapide en 350 cmc. n'est que de 2 kmh. supérieur à celui des 250. Ainsi aujourd'hui suppression des 500, demain des 350, après-demain des 250 ! Il est clair que la solution doit être recherchée par ailleurs.

Les propositions italiennes faites par le comte Lurani, il y a quelques années, offrent déjà une première base intéressante : le poids de la machine, y compris son carburant, pour un circuit de 240 kms. ne doit pas excéder 125 kgs. Avant tout, pour pouvoir appliquer cette formule, faudrait-il donner diverses limites de poids pour les diverses cylindrées. Avec 125 kgs. dès aujourd'hui non seulement toutes les 125 cmc. répondent largement à ces conditions, mais même certaines 350 cmc. (la DKW, malgré sa forte consommation). Quel intérêt technique offre cette solution ? D'abord rendre les

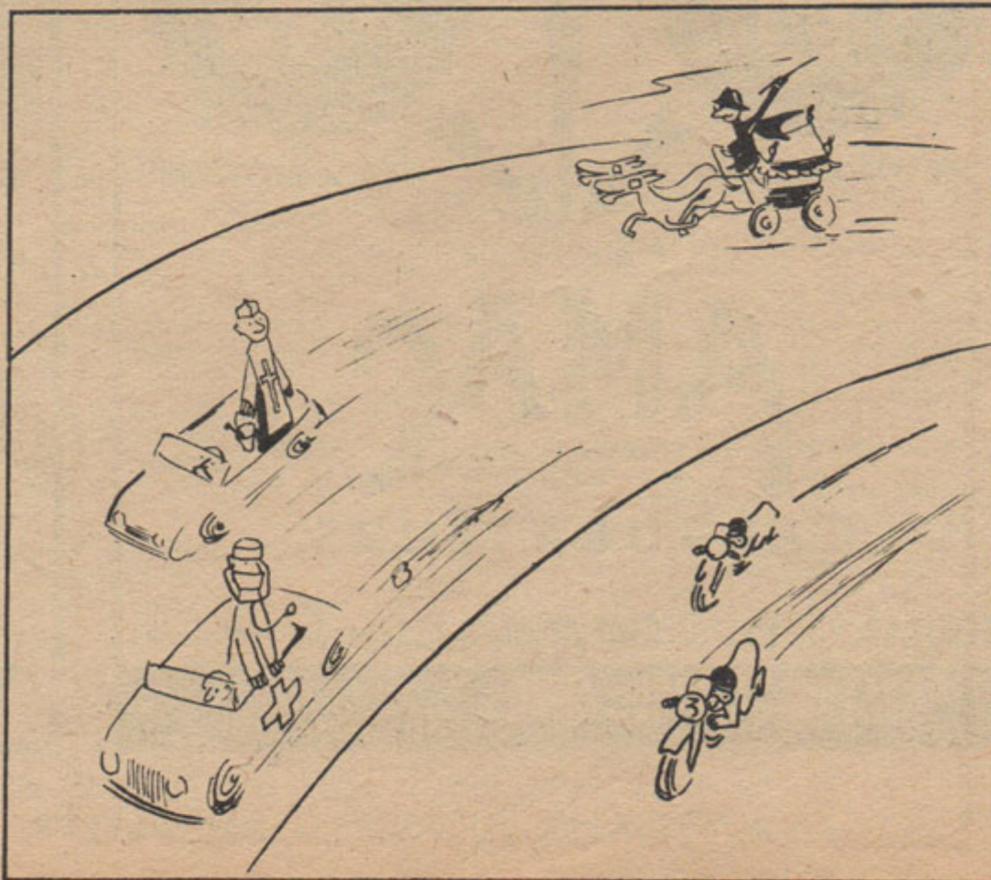
machines « compétition » aussi légères que possible, mais personne n'a attendu les propositions du comte Lurani pour s'orienter dans cette voie : les 125 cmc. font de 85 à 90 kgs, les 250 de 115 à 125 kgs, la 350 Guzzi 120 kgs, la DKW de même cylindrée 85 kgs (!), la 500 BMW 125 kgs, les 500 quatre cylindres italiennes de 140 à 148 kgs. Ensuite, afin de diminuer le poids de carburant à emmener, réduire la consommation au minimum ; mais nous reviendrons plus loin sur ce sujet. Indiquons simplement que la proposition Lurani n'aborde ce problème que par le biais, puisque, par exemple, la 350 DKW, avec les conditions imposées, pourrait se permettre une consommation de 22 litres aux 100 kms.

Proposition plus intéressante, celle d'un allemand, membre de la commission technique de la FIM : H.W. Böensch, proposition diamétralement opposée à celle des anglais au dernier congrès de la FIM, demandant le retour au carburant libre. Böensch propose la diminution de l'indice d'octane du carburant compétition. Ce dernier fait actuellement 80 ; sa proposition est de le ramener à 65, et même 60. Le premier résultat sera de réduire la vitesse de pointe des 500 cmc. de 40 à 50 kmh., de rendre donc la compétition bien moins dangereuse. Mais son attrait supérieur est d'ordre technique, car pour qu'un moteur puisse utiliser au mieux un carburant si pauvre, sans détonation ni auto-allumage, il faudra réétudier au plus près les dessins des chambres de combustion, supprimer les « points chauds », revoir le problème de l'allumage et du réglage du carburateur, étude dont nos moteurs de série pourront rapidement profiter. En outre la commercialisation d'un carburant à 60 d'octane aurait l'énorme avantage d'en faire baisser le prix.

Si pour notre part, nous trouvons cette proposition très intéressante, nous aimerions la voir compléter par un autre point qui, lui aussi, est du plus grand intérêt technique pour l'utilisateur normal : c'est la limitation de consommation. A titre indicatif, on pourrait donner les chiffres suivants : pour 100 kms, 5 l. pour les 500 ; 4 l. pour les 350 ; 3,5 l. pour les 250 ; 2,5 l. aux 125 ; 1,75 l. pour les éventuelles 75 cmc. et 6 l. pour les 500 sides. Ceci posera aussi la nécessité d'améliorer encore les rendements volumétrique, mécanique et surtout thermique des moteurs.

Un peu dans cet esprit, mais moins rigoureuse, est une des propositions françaises : consommation libre, mais... les machines seraient munies d'un réservoir de 5 litres seulement. Mais au lieu de passer par ce biais plus ou moins astucieux, autant fixer directement la limite de consommation.

Les vitesses de plus élevées, compliquent la tâche des organisateurs



Chaque obstacle sera signalé par un panneau placé 100 mètres avant.



Donc, comme conclusion à ce chapitre : a) remplacement éventuel de la catégorie 500 cmc. solo par la 75 cmc., mais surtout :

b) abaissement à 60-65 de l'indice d'octane du carburant compétition.

c) consommation limitée imposée. Ces deux derniers facteurs, non seulement limiteront la vitesse de pointe des grosses cylindrées, mais surtout permettront, en raison des recherches qu'ils imposent, de faire encore de nombreux pas en avant dans la technique, dont profiteront nos machines de série (consommation réduite d'un carburant bon marché et sans additifs).

Nous repoussons évidemment une autre proposition française, à savoir imposition d'un poids minimum (à l'inverse de la proposition Lurani). Ceci est un non-sens aujourd'hui où l'utilisation de l'alliage léger est de plus en plus étendue. Et la tenue de route ne doit pas être recherchée par un poids élevé, mais par une étude judicieuse du cadre, des suspensions, de l'emplacement du moteur par une étude des profils de nos pneumatiques.

J. B.

UN MOTEUR PUISSANT - UN CADRE INCOMPARABLE



GIMA



MOTEURS AMC
4 temps culbutés

NOUVEAUX MODÈLES
MOTEURS AMC

125 cmc. — 3 vitesses
Frs : 158.000
125 cmc. — 4 vitesses
Frs : 175.000
175 cmc. — 4 vitesses
Frs : 198.000

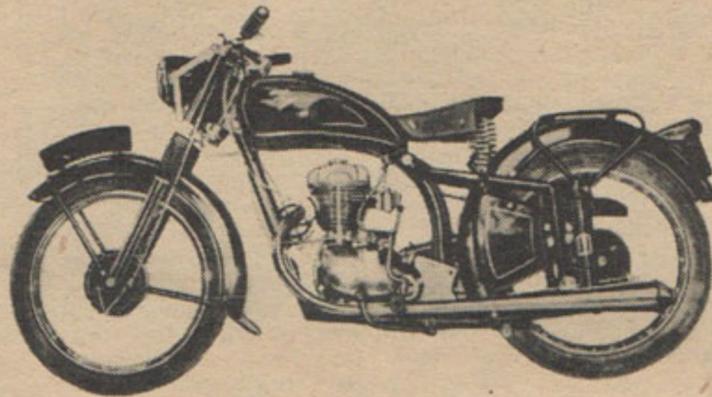
GRANDE CLASSE

24, AVENUE PASTEUR — CHAMALIERES
(Puy-de-Dôme)

175 cmc. — 4 vitesses
CADRE DOUBLE BERCEAU
FOURCHE TELESCOPIQUE
SUSPENSION ARRIERE OS-
CILLANTE SPECIALE AVEC
AMORTISSEURS HYDRAU-
LIQUES. - TAMBOURS DE
FREIN DE 170 mm. - ROUES
INTERCHANGEABLES.
Frs : 208.000

MOTEUR YDRAL
2 temps

125 cmc. — 4 vitesses
(sans compteur) Fr : 138.000
TOUS NOS MODELES SONT
MONTES AVEC FOURCHE
TELESCOPIQUE, SUSPEN-
SION ARRIERE, COMPTEUR
INCORPORE DANS LE
PHARE, ET AVERTISSEUR.



250 cc A C T
4 vitesses
carénée
252.000 frs

MOTOS

VELOMOTEURS

CYCLOMOTEURS

Pour tous :

AMAC

LA GRANDE MARQUE
MONDIALE DE

CARBURATEURS

COFFRET PIÈCES DE RECHANGE à l'usage des motocistes

STATION-SERVICE AMAC

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

Demandez à
votre détaillant

LE NOUVEL IMPERMEABLE

Coverlegs

BREVETE S.G.D.G.

A JAMBIÈRES AMOVIBLES
EN POPELINE D'ALSACE VÉRITABLE
CREATION

Vente en gros :
CALEST

SURALO

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

POUR NOS MOTOS

LES BOUGIES

DOIVENT ÊTRE SPÉCIALES

Le problème de la bougie fait couler actuellement beaucoup d'encre. Après l'avis allemand d'un ingénieur de chez Bosch (MR n° 1.142), celui des ingénieurs anglais de chez KLG (MR n° 1.155), voici l'avis français du Service Technique des Bougies Floquet :

En matière de bougies d'allumage, les motos et cyclomoteurs imposent non seulement les exigences propres à tous les moteurs, mais par surcroît, des contraintes nouvelles dues à des conditions fonctionnelles nettement particulières.

A première vue, on serait tenté de penser qu'il s'agit uniquement du choix exact de l'indice thermique pour obtenir de bons résultats ; il n'en est rien. Les contraintes thermiques, mécaniques, ainsi que les effets physico-chimiques sont très souvent — pour ne pas dire toujours — de beaucoup plus sévères que celles connues couramment sur les bougies adoptées sur moteurs « autos », même s'il s'agit de fortes puissances spécifiques.

Il a donc fallu étudier et réaliser une gamme spéciale « motos » ayant des caractéristiques bien typiques, touchant les formes et les matériaux, afin de satisfaire rationnellement « l'éventail » fort étendu des moteurs de motos et cyclomoteurs dont les types, en tant que performances, sont très dispersés.

Aussi les gammes spéciales « motos », étudiées, mises au point et finalement fabriquées par les établissements spécialisés, ont demandé un travail patient et méthodique, car les tests ont été nombreux et ont dû nécessairement s'étaler sur un temps très long, le critère principal recherché ayant été la tenue dans le temps de toutes les bougies éprouvées.

Qu'il s'agisse tout d'abord de moteurs autos, motos ou cyclomoteurs, la tendance est depuis longtemps vers les puissances spécifiques élevées (accroissement des taux de compression et des régimes de rotation) ; il s'ensuit que les contraintes thermiques imposées aux bougies sont de plus en plus fortes, ce qui influe directement sur les becs d'isolants et les électrodes en les portant à de très hautes températures.

Malgré les importantes améliorations techniques apportées par les constructeurs de motos et cyclomoteurs pour accélérer l'évacuation calorifique (culasses spéciales très étudiées, huiles de graissage spéciales), il n'en reste pas moins vrai que les bougies sont en présence de très grandes quantités de chaleur ; les effets corrosifs à chaud sont considérablement augmentés.

Dans ces conditions, les bougies — en particulier les bougies motos — se trouvent presque toujours contraintes à des températures fonctionnelles voisines de la limite d'auto-allumage sans pour cela éviter à coup sûr les risques d'encrassement. Il est bon, d'ailleurs, qu'une bougie fonctionne à une température voisine de celle donnant la limite de l'auto-allumage, car la vitesse d'inflammabilité des gaz est plus rapide, mais, bien entendu, à l'expresse condition de rester en deçà.

Ces contraintes thermiques sont particulièrement fortes sur les moteurs deux temps où le nombre d'explosions est le double de celui des moteurs 4 temps ; l'échauffement de la bougie est dans ce cas considérable. Il faut tenir compte, aussi, que la présence de lubrifiant dans le carburant n'arrange guère les choses, car il forme des dépôts de coke d'huile calamine très compacts, fortement accro-

chés, et nous savons que ces dépôts sont conducteurs et favorisent les contournements d'étincelles, c'est-à-dire les allumages à « l'intérieur » ; le point d'impact des étincelles n'est plus à la bonne position, les risques de dispersion et de « soufflage » sont plus grands.

Mais il y a plus encore pour compliquer le problème :

Si le motoriste brûle du supercarburant pour augmenter l'indice d'octane et le pouvoir anti-détonant (suppression du cliquetis), le plomb tétraéthyle a des effets physico-chimiques très « mordants » sur les électrodes ; l'effet corrosif est d'autant plus grand que la température aux électrodes est élevée ; de plus il se forme des oxydes de plomb qui se déposent sur le bec de l'isolant ; ils deviennent conducteurs du courant électrique à haute température et peuvent, eux aussi, court-circuiter la bougie. Lorsqu'ils atteignent une certaine épaisseur sur le bec de l'isolant, ces composés de plomb diminuent la conductibilité calorifique et provoquent un « point chaud » favorisant l'auto-allumage et l'effet corrosif à la partie libre de l'électrode centrale sortant du bec.

Tous ces nouveaux phénomènes ont des incidences qui troublent singulièrement les calculs classiques et les paramètres de base servant à la détermination « constructive » des indices thermiques, surtout, et nous insistons, s'il s'agit d'équipement du moteur deux temps.

En résumé, les difficultés d'équipement en bougies pour les moteurs motos et cyclomoteurs viennent principalement, outre des effets corrosifs aux électrodes, des risques d'auto-allumage et d'auto-encrassement. Ces deux limites entre lesquelles se trouve « la plage » possible de fonctionnement sont souvent si rapprochées qu'on risque fort de tomber à côté si l'on n'adapte pas une bougie spécialement conçue pour son utilisation en moto ou cyclomoteur.

Ce n'est pas encore tout :

Beaucoup de moteurs deux temps ont pour effet, au bout d'un temps plus ou moins long de fonctionnement, de shunter les électrodes des bougies.

On sait qu'il existe un champ électrique autour des électrodes qui a pour effet d'attirer des particules en suspension au sein de la masse gazeuse ; elles s'y trouvent en grande quantité, du fait qu'une bonne partie des gaz brûlés ou non ne sont pas évacués à l'échappement. Ces particules étant très surchauffées viennent se coller sur les électrodes, elles s'agglomèrent, puis prolifèrent, de proche en proche, tout en se « cuisant » et se durcissant pour, finalement, relier les deux électrodes en formant une sphère aux reffets irisés dénommée « perle » ou un fil plus ou moins ténu dénommé « pont ». La bougie est évidemment court-circuitée et ne peut plus donner ses étincelles.

Cette perle ou ce pont est composé d'éléments totalement extérieurs à la bougie. A l'analyse, on y trouve principalement :

- du plomb et du soufre venant du carburant ;
- du carbone venant de l'huile brûlée non évacuée par l'échappement ;
- du sable, du calcaire, etc... (poussières atmosphériques) ;
- des métaux, aluminium, fonte, cuivre, etc., venant des organes en frottement du moteur.

Enfin, les motos et surtout les cyclomoteurs sont des engins généralement soumis à des vibrations plus ou moins fortes, ce qui n'est pas sans influence sur les bougies.

Floquet S.A. présente une gamme thermique « Spéciale Moto » allant de la plus chaude à la plus froide et couvrant tous les besoins.

Cette gamme comporte les types et indices thermiques suivants :

- 14 D, 101, intermédiaire entre chaud et froid ;
- 14 E, 101, moyennement froid ;
- 14 F, 101, froid ;
- 14 G, 101, très froid ;
- et enfin :

— 14 E6R, moyennement froid, spécialement conçu pour remédier aux risques de perle ou de pont.

Ces bougies « Spéciales Moto » ont une somme de particularités et de perfectionnements portant sur les points suivants :

a) Electrode centrale de forte section en alliage spécial au chrome résistant bien à la corrosion à chaud. Avec cet alliage on constate une nette réduction de l'usure.

b) Electrode de masse en couronne de forte section en alliage spécial. Cette couronne est soudée, et porte sur une assise circulaire très large, ce qui facilite ainsi l'écoulement calorifique par le culot.

c) Etanchéité absolue au terminal obtenue par un scellement thermo-plastique à haute résistance à chaud. Ce nouveau scellement résiste aux températures les plus fortes. Son application évite les risques d'échauffement par fuites des gaz (réduction de l'usure de l'électrode centrale et diminution des risques d'auto-allumage).

d) Chambrage étudié en vue de réduire au maximum les effets d'encrassement par coke d'huile ou pellicule d'oxydes de plomb. Ce chambrage est étudié de paire avec la forme de l'électrode de masse pour assurer un brassage énergique des gaz pour un meilleur auto-nettoyage de la chambre.

e) Nouvelle céramique à très haute teneur en alumine, à grand coefficient de conductibilité calorifique, à grande résistance au choc thermique, à haut diélectrique à chaud.

f) Moment d'inertie de l'isolant porté au maximum pour accroître sa résistance mécanique.

g) Epaisseur renforcée des becs d'isolants, nouvelle forme des becs pour assurer un meilleur écoulement calorifique.

h) Enfin pour le type spécial 14 E6R conçu pour limiter les risques de « perlage ».

— Chambre large, très ouverte aux gaz pour un brassage énergique.

— Electrode de masse en alliage au chrome, de forte section ronde sertie dans le culot et perpendiculaire à la centrale, de manière à bien dégager l'espace inter-électrodes et permettre le libre passage de la veine gazeuse.

— Réglage spécial de l'écartement inter-électrodes.

Cette nouvelle fabrication de bougies a été éprouvée sur de multiples machines. Les essais de performance et d'endurance ont donné d'excellents résultats ; ils ont ainsi confirmé que cette nouvelle technique solutionnait bien le problème particulier de l'équipement des motos et cyclomoteurs en bougies d'allumage.

Le Service Technique
des Bougies Floquet.

DISPONIBLES :

BSA

SUNBEAM

CSEPEL

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

A. CHARRIER

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

Champion de France vitesse 1936

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

La maison se charge de l'immatriculation des machines

Atelier de réparation et ouvriers spécialisés pour entretien et garantie

CREDIT 6 et 9 MOIS

Essai et démonstrations de
toutes machines

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES

Stock B.S.A.

Toutes nos machines
sont traitées avec REDEX

Renseignements : réponse contre 45 fr. en timbres

SOCIÉTÉ DU

Garage Jardillier

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

AGENCE EXCLUSIVE

MOTOBÉCANE

CREDIT

REPRISE

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

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

SUSPENSION AR

adaptable sur tous vélomoteurs : 8.500 francs

FOURCHE TELESCOPIQUE

adaptable sur tous vélomoteurs jusqu'à 175 cc.

Élégante - Pose rapide - Livrable de suite :

13.500 francs



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

Accessoires
pour toutes Motos

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

CHEVALIERS DE LA ROUTE

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

EXIGEZ MEYERCUIR LE MEILLEUR



K. MEYER

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

Blousons — Manteaux
Vestes — Trois-Quarts
Culottes



Segments noirs Amedée Bollée

Surface traitée au Parcolubrite
épaisseur 3 microns

Moins dure que la fonte plus vite rodée

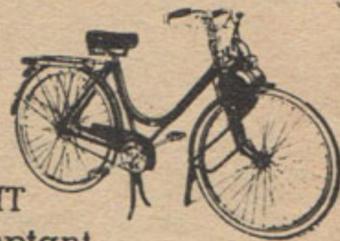
Cristalline elle accroche l'huile

Glissante elle est douce au frottement

n° 141

LOCATION DE

VELOSOLEX



EN VENTE A CREDIT

12.140 frs comptant

(y compris taxes et assurances)

et 10 traites mensuelles de 3.150 frs.

G. S. M.

DISTRIBUTEUR OFFICIEL

8, rue des Ecoles - PARIS-5^e - Tél. : ODE. 62-93

Documentation gratuite

Essais tous les jours en nos magasins

Le CHAMPIONNAT de FRANCE de MOTO-CROSS

CHAMPIONNAT IRREGULIER,
MAIS UNE NOUVELLE FOR-
MULE INTERESSANTE

Première et dernière épreuve du Championnat de France, la réunion de Montreuil présentait la particularité de comporter trois seules épreuves en 250, 350 et 500, comptant chacune pour l'attribution du titre de champion de France.

Autre innovation plus orthodoxe, l'institution pour la première fois en France de l'épreuve unique. C'est ainsi que les quart de litre avaient 25 tours à couvrir, les 350, trente tours et 40 les 500 cmc.

Que faut-il penser de cette nouvelle formule ?

Il ne semble pas qu'elle soit mauvaise à première vue, d'autant plus que nos pilotes s'en sont dans l'ensemble très bien sortis, alors que l'on était parfaitement en droit de s'attendre à des défail- lances physiques.

Cette formule présente en plus l'avantage de fournir un sérieux entraînement à nos pilotes dans l'éventualité de courses disputées à l'étranger, et nous pensons en particulier à la Belgique, qui est l'éta- lon de mesure reconnu pour le moto- cross.

Nous ignorons si l'épreuve unique sera maintenue, mais il ne faut pas oublier que si elle est valable au point de vue sportif, le côté spectacle non négligeable est un peu délaissé, et l'enthousiasme tombe beaucoup après plus d'une heure de spectacle.

Les 250 eurent les premières l'honneur de la piste (sèche et poussiéreuse à sou- hait) cernée par une foule de plusieurs milliers de personnes, alléchées par le plateau exceptionnel.

Bénard, tenant du titre, montait une 250 NSU Max, dans un cadre de sa conception. Un essaim de Dot vombrissait également au départ, venu des quatre coins de la France et assaisonné à toutes les sauces possibles, avec fourche télé, fourche à parallélogramme, sans suspen- sion arrière, avec suspension arrière, etc.... le reste des pilotes menait des 250 NSU OSL. Olivetti créait également une pe- tite sensation avec sa spéciale Puch au bruit d'échappement bien dans la tradi- tion sportive de Graz !

C'est d'ailleurs ce même Olivetti qui fait un départ foudroyant, dès le signal, et en un instant tout ce monde pétara- dant s'est envolé, sauf le numéro 12, Juigné, qui est en difficulté en haut de la grande montée. Au premier passage, Olivetti est encore en tête, talonné par Bénard et Klym Robert, Amédéo, Voreux, Humbertjean, etc...

Olivetti mènera encore durant trois ou quatre tours, mais Klym passe Bénard, puis Olivetti et s'installe au commande- ment. Gardona, sur une 250 Puch, cale dans la Fosse aux Loups, repart, mais devra abandonner juste en bas de la montée. Durant ce temps, Klym continue sa marche triomphale, toujours inquiété malgré tout par Olivetti, puis par Bénard qui revient très fort. La course semble apparemment gagnée pour Klym, quand surprise ! à la mi-course environ, après un bruit sinistre, il ralentit l'allure pour s'arrêter finalement dans la Fosse aux Loups, chaîne primaire brisée. Il semble vouloir abandonner, mais son mécanicien répare rapidement et remet son pilote en selle. Malheureusement, tout espoir de championnat est perdu pour celui-ci désormais. Bénard est donc désormais libre dans sa course et n'a pas de peine à lâ- cher Olivetti qui terminera à près de 18'' du leader. En troisième position, nous trouvons Humbertjean de Meaux, sur une

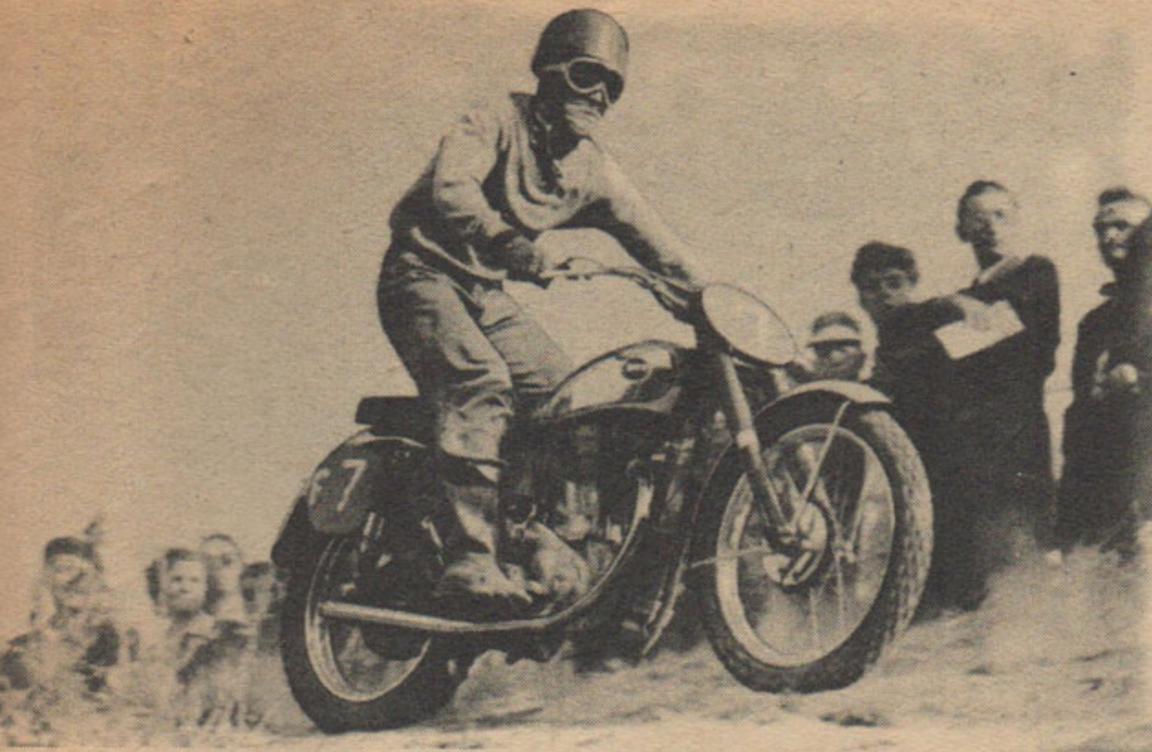
200 Dot à superculasse Maucourant qui fait une course excellente, puisqu'au dé- but de l'épreuve, il se trouvait en huitième position ! Le quatrième est Voreux à 25'' d'Humbertjean et qui se maintint quelques temps devant ce dernier.

RESULTATS

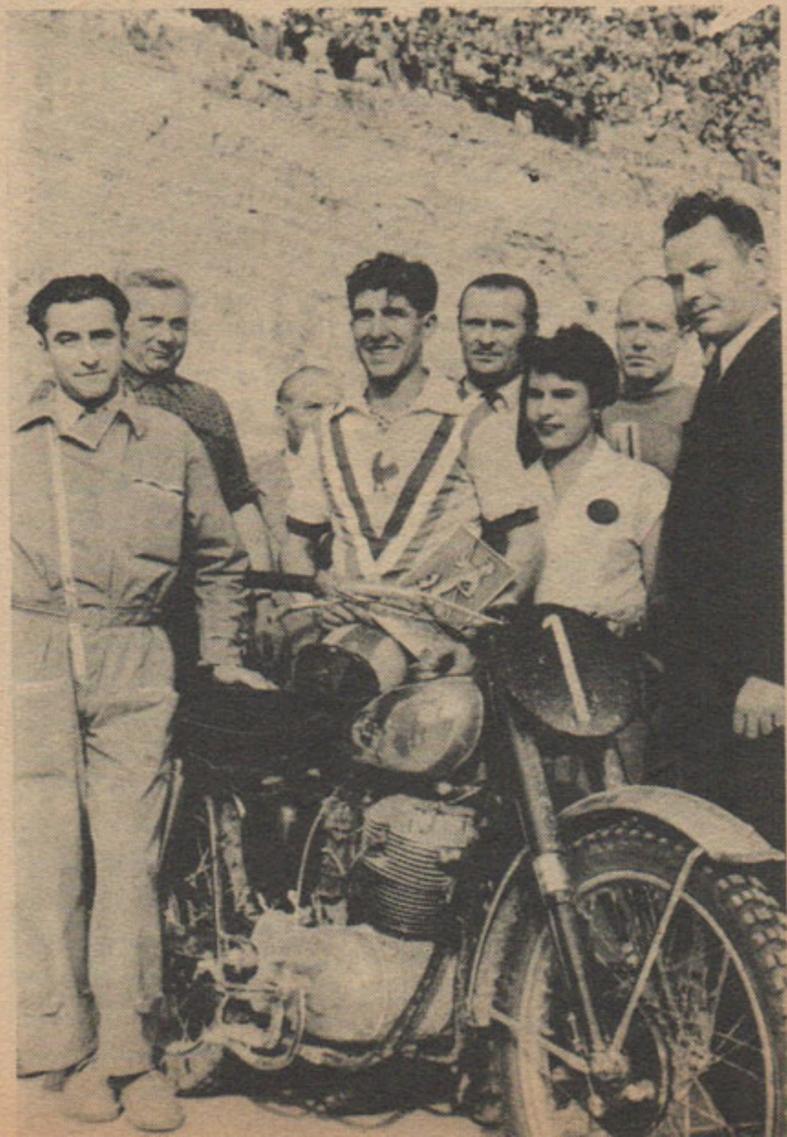
250 cmc., 25 tours : 1. Bénard (NSU) ; 2. Olivetti (Puch) ; 3. Humbertjean (Dot) ; 4. Voreux (Puch) ; 5. à un tour, Vaccani ; 6. Brocherieux ; 7. à 2 tours, Juigné ; 8. Desbois ; 9. à 3 tours, Adnet ; 10. Bras- sard ; 11. à 6 tours, Amédéo ; 12. à 15 tours, Boucher.

Les 350 cmc. sont bientôt appelés, sur la ligne de départ et patientent un peu afin de permettre à Chuchart de s'aligner. Mais ce dernier, victime d'un incident mécanique, se voit contraint à déclarer forfait. C'est donc quatorze pilotes qui vont se mesurer durant trente tours pour s'attribuer le titre détenu par Molinari, lequel ne le défend pas, se réservant pour l'épreuve des 500 cmc.

Parmi les favoris on avançait particu- lièrement les noms de : Klym René, Ha- ziani, Godey, etc...



Dans le titre : Brassine, cham- pion de France 500 pour la 4^e fois. A gauche : Frantz, le grand malchanceux de l'épreuve. A droite : Bénard, champion 250 pour la deuxième fois.

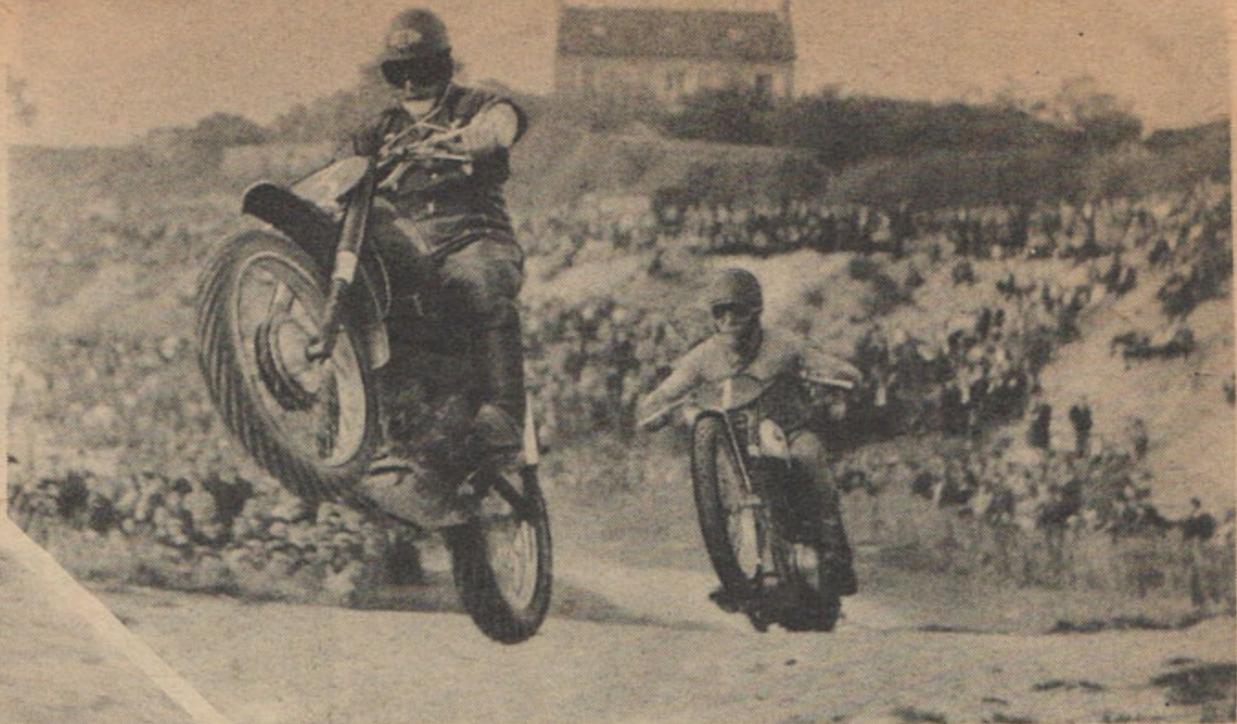


Et effectivement, c'est Klym qui aborde le premier la montée après le départ, talonné par Haziani, Godey, Juigné, Melioli, Gervais, Drobecq.

Mais dès le deuxième tour, Haziani mène devant Klym et durant 16 tours, ce sera une chasse effrénée de ces deux hommes qui semblent mettre toutes leurs forces dans la lutte. Ce ne sont que sauts, décolllements sur les bosses, virages dirt-track, et vraiment, durant tout ce temps, le public enthousiasmé assista à un duel sensationnel. Il se terminera d'ailleurs d'une façon brutale, quand Klym ira



Ci-contre : le malchanceux René Klym. En bas, à droite : Godey, à gauche : Haziani.



Ci-dessus : Brassine (1) va passer Molinari.

mordre la poussière sur éclatement de son pneu arrière. Haziani semblerait, après cette bagarre, en droit de se reposer un peu, mais Godey, qui s'était maintenu à une cinquantaine de mètres des leaders, revient irrésistiblement sur Haziani. Il se maintiendra derrière le breton durant de nombreux tours, semblant l'énerver par de petites pointes jamais poussées à fond, puis, au 25^e tour environ, il attaque franchement et passe en tête. Haziani prend encore plus de risques et finira par chuter, sans gravité, mais il ne repartira pas. Godey terminera donc relativement calme l'épreuve à l'issue de laquelle il endossera le maillot tricolore.

A un tour, nous trouvons le second, Juigné, qui sut résister suffisamment à Melioli, lequel nous avait habitué à beaucoup mieux et fait 3^e devant Vinetty.

350 cmc., 30 tours : 1. Godey (BSA), 53'22"2 ; 2. Juigné (BSA) à un tour ; 3. Melioli (Royal Enfield) ; 4. Vinetty à 2 tours ; 5. Quillico à 2 tours ; 6. Drobecq ; 7. Martin ; 8. Leclerc à 3 tours ; 9. Gervais ; 10. Chaumette à 4 tours ; 11. De-

volar à 7 tours ; 12. Verplanche à 15 t.

Après quelques instants de battement, le bruit des gros monos 500 (et de la Triumph twin de Barbara) se fait entendre. Brassine, tenant du championnat durant ces trois dernières années, le défend contre les Frantz, Molinari, Klym et autres Charrier...

Molinari, qui monte toujours sa fouguese Gilera, part en tête dès le signal de départ, suivi de très près par Frantz, Vouillon, Charrier, Brassine, etc... Prieur, qui a eu des ennuis au départ, ne part que lorsque les premiers sont déjà en vue. Molinari se maintiendra encore en tête durant un second tour, mais ne pourra résister plus longtemps à Frantz qui s'installe aux commandes. Derrière lui nous trouvons donc Molinari, Brassine, Vouillon, Charrier, Chuchart, Klym, et au fil des tours, l'avance de ces hommes de tête s'accroît sur leurs suivants, tandis que Molinari résiste brillamment aux attaques de Brassine. Frantz a toujours bien du mal à conserver sa place de leader, mais ses efforts s'avèreront bientôt vains, quand il verra sa fourche se briser. Brassine sera donc de ce fait en tête, tandis que son rival effectuera encore un ou deux tours au ralenti pour s'arrêter finalement.

Malgré cela, Brassine devra se débarrasser encore de Molinari qui s'accroche très fort, mais ne pourra désormais plus l'inquiéter et Brassine s'envole littéralement jusqu'à l'arrivée où le maillot tricolore l'attend pour la quatrième fois consécutive.

Molinari termine donc en deuxième position après une course magnifique où il s'affirma comme étant l'une de nos plus sûres valeurs, et semblant avoir pris la course très au sérieux. Le troisième est Charrier qui est en net retour de forme et qui arrive de justesse devant le très jeune Vouillon. Ce dernier tint la dragée haute à Charrier durant toute la course, mais sur la fin de celle-ci, il nous parut assez fatigué, malade même et s'il n'arrive pas troisième, il faut en rendre responsable la chute qu'il fit à quelques

tours de la fin, ce que mit à profit Charrier. A noter que ces deux derniers pilotes terminent à 1 tour des leaders. Klym, assez mal parti, remonta plusieurs concurrents pour terminer cinquième à un tour devant Chuchart.

A noter également la malchance qu'accabla Théveney. Sur une chute, il tordit son guidon qui se dessouda. Après réparation, il dut abandonner, les deux attaches d'un de ses éléments de suspension arrière s'étant brisées.

500 cmc., 40 tours : 1. Brassine (BSA) 1 h. 09'34"4 ; 2. Molinari (Gilera) 1 h. 09'45" ; 3. Charrier (BSA) à 1 tour ; 4. Vouillon (BSA) à 1 tour ; 5. René Klym (BSA) à 1 tour ; 6. Chuchart (BSA) à 1 tour ; 7. Lusseyrand à 2 tours ; 8. Raulin à 3 tours ; 9. Lefèvre à 3 tours ; 10. Prieur à 3 tours ; 11. Barbara.

Après ces résultats, une conclusion s'impose, à savoir si ces championnats sont probants : disons tout de suite qu'il est hors de doute que les hommes qui ont enlevé les trois titres méritaient pleinement cette consécration, mais il faut avouer que cette formule adoptée in-extremis (ce qui déjà n'est pas très sérieux) donnait une importance trop grande au facteur chance, qui, bien au contraire, devrait être réduit au minimum.

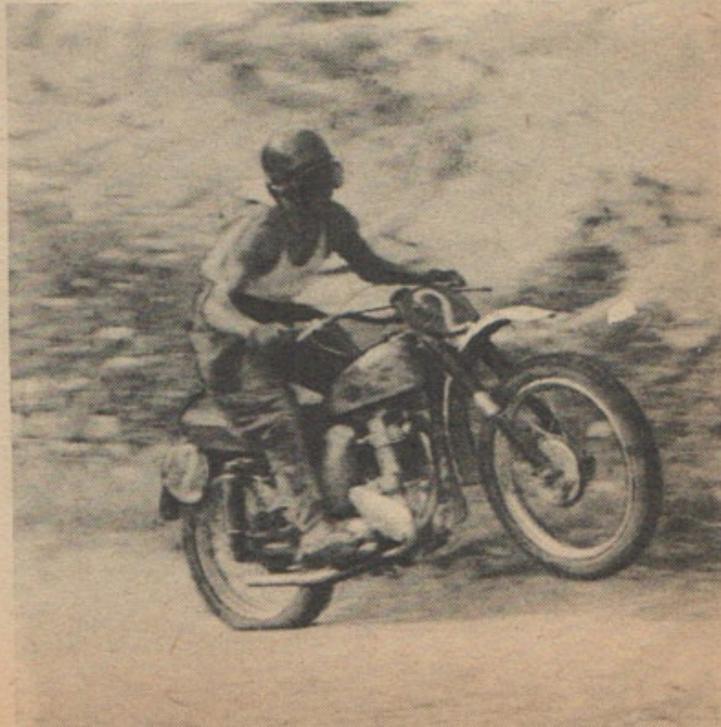
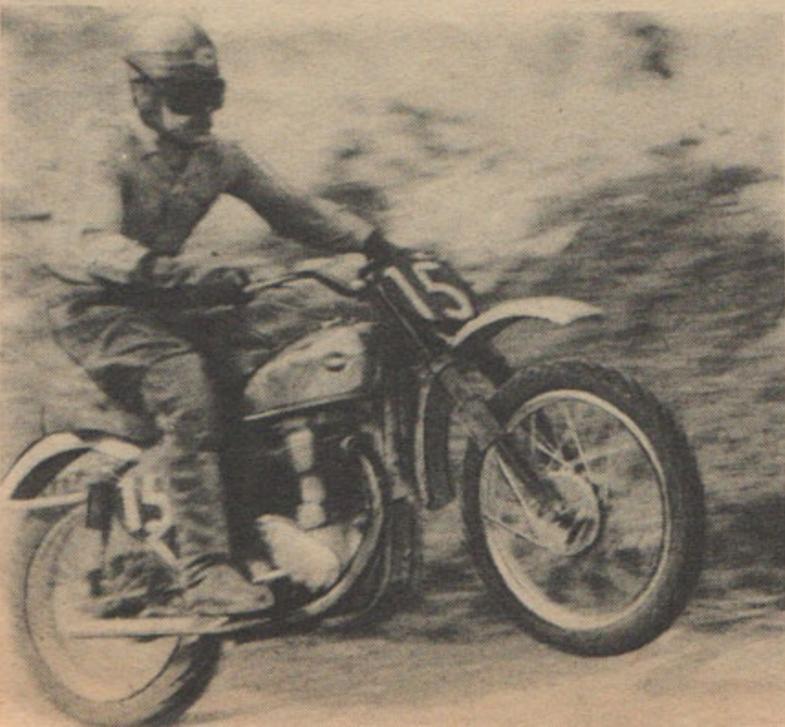
N'importe qui était à la merci de la plus petite panne, et le fait que tous les coureurs étaient logés à la même enseigne n'excuse rien.

Ainsi, voit-on un Frantz ne pas figurer au classement général.

Est-ce à dire qu'un Lefèvre ou un Barbara lui est supérieur ?

Certes non, mais alors c'est là où le classement officiel nous montre toute son inanité, et le fait même que Gilbert Brassine, Champion de France, partage notre opinion, ne peut que condamner cette formule.

JUNIOR



Une INTERVIEW de GILBERT BRASSINE

CE QUE PENSE LE CHAMPION DE FRANCE DE MOTO-CROSS (500 cmc) DE LA MANIÈRE DONT IL A ACQUIS SON TITRE

Nous avons devant nous Gilbert Brassine, Champion de France de Moto-Cross, catégorie 500, pour la quatrième année consécutive.

Nous allons lui demander, comme le Championnat de Moto-Cross s'est déroulé dans des conditions un petit peu particulières, ce qu'il pense de la manière dont la Fédération a respecté les engagements qu'elle avait pris lors de l'établissement de ce Championnat de France, et s'il n'est pas question de discuter la formule des 40 tours en une seule fois, à la place de deux manches et une finale, il est quand même assez illogique pour les coureurs de voir que ce Championnat de France, qui devait être disputé primitivement sur trois courses, être ramené subitement à une seule épreuve, ce qui certainement a pu fausser, d'une manière considérable, les résultats de ce Championnat.

A mon avis, j'estime que la course de quarante tours était très bien, mais il aurait fallu au moins deux ou trois courses. Ce n'est pas très régulier de la part des organisateurs d'avoir retenu Argenteuil et Dijon, d'avoir fixé des dates et de les avoir supprimées pour ainsi dire en dernière heure. J'estime que si vraiment il y a une Fédération, elle devrait prendre des sanctions contre ces clubs. La Fédération prend des sanctions contre les coureurs, elle pourrait bien en prendre un petit peu vis-à-vis des clubs qui basent leur publicité sur le fait qu'ils ont retenu des dates pour le Championnat de France, ce qui, d'autre part, oblige presque tous les « tenors » français à venir s'engager, puisqu'ils veulent disputer ce titre. Et si à la dernière minute ces clubs invoquent des raisons que nous voulons ignorer pour annuler ces courses, ce serait à la Fédération à ce moment-là d'intervenir.

Je veux citer le cas d'Argenteuil.

Environ trois semaines avant la course, du 20 sept. le Président du MC Banlieue Nord me contacte et me demande si je veux courir à Argenteuil. Croyant que cette épreuve comptait pour le Championnat, je lui réponds « oui ». 15 jours avant la course j'apprends que cette épreuve ne comptait plus pour le Championnat ; on me téléphone pour me demander si je vais toujours à Argenteuil ; à ce moment-là je réponds « non » puisque ça ne comptait pas pour le Championnat ; on me dit alors que je ne suis pas régulier, que j'avais donné ma parole, etc., etc...

— Vous n'avez pas signé d'engagement ?

— Je n'avais pas signé d'engagement ; le président du club avait pris mon nom, l'avait mis à l'affiche et il comptait là-dessus pour sa publicité. Les organisateurs, eux, ne se gênent pas pour nous dire que nous ne sommes pas réguliers, et je trouve que l'on devrait prendre des sanctions contre ces gens.

— Au moment où le président vous a indiqué qu'il ne pouvait plus organiser cette épreuve pour le Championnat de France, quelles ont été les raisons qu'il a invoquées ?

— 1° Il m'a dit que c'était une raison financière et qu'il avait trop de coureurs engagés, et que cela l'entraînerait dans de trop gros frais.

Ensuite il m'a donné une deuxième version. C'est que la Fédération Française Motocycliste l'avait obligé à prendre cette date ! Alors cela je ne le crois pas per-

sonnellement, je crois plutôt que c'est la question financière qui l'intéressait en premier et l'histoire de Championnat, il s'en fichait pas mal.

Seulement quand la FFM établit son calendrier et qu'elle demande aux clubs organisateurs quels sont ceux qui peuvent assurer la charge des Championnats de France, à ce moment-là le Moto-Club de la Banlieue Nord savait très bien qu'il y avait un grand nombre de pilotes de cross à engager. La situation n'a pas changé en cours d'année, il le savait bien au départ. Seulement, il a voulu jouer sur la publicité que cette épreuve lui faisait.

— D'un autre côté, vous êtes bien d'avis qu'une seule course pouvait quand même fausser les résultats de ce championnat, une casse est toujours possible, même pour le pilote prudent.

— D'accord, et comme je l'ai dit précédemment, il aurait fallu deux ou trois courses. A ce moment-là, nous sommes tous logés à la même enseigne, moi-même j'aurai pu avoir un pépin comme un autre. Beaucoup de coureurs ont préféré la formule de cette année en une seule course, à celle de l'année dernière qui était sur 8 courses obligatoires dans la saison. Et encore une fois de plus, les organisateurs profitaient de ce que leurs épreuves comptaient pour le championnat, ils savaient qu'ils auraient les têtes d'affiches et qu'ils ne paieraient pas cher. Alors vraiment cela ne peut plus durer dans ces conditions.

— A votre avis, puisque malgré tout, vous êtes les principaux intéressés et que votre voix ne se fait pas assez entendre à la Fédération, quelle serait la formule idéale pour disputer des Championnats de France ?

— Est-ce qu'une seule course, croyez-vous, est suffisante ?

— Si oui, il faudrait quand même que les coureurs en soient prévenus dès le début de la saison et qu'ils ne s'attendent pas à trois courses comme cela était prévu.

— Il faudrait que ce soit la Fédération qui organise les Championnats de France et non les clubs. Ce serait beaucoup mieux, si la Fédération voulait avoir de la poigne et vraiment jouer son rôle. On pourrait partir sur des bases sûres.

On saurait les dates et on saurait où s'engager, tandis que depuis le début de la saison on nage. De même au sujet des courses comptant pour le Championnat d'Europe, il y avait le Grand Prix de France, plus d'autres grandes courses comptant pour ce championnat. Il y avait des épreuves en Belgique où nous

étions invités. Il y avait des courses pour le Championnat de France qui devaient avoir lieu à ce moment là et on n'osait pas s'engager à l'étranger puisqu'il y avait le Championnat National. Manque de chance, le Championnat de France est supprimé, nous ne sommes pas en Belgique non plus, et on se retrouve le bec dans l'eau. Quant à la Commission de Moto-Cross, sa puissance et son autorité se sont trouvées bafouées cette année, puisqu'elle n'a même pas fait respecter les règlements. Elle s'est dégagee en disant que ce n'est pas « elle qui organise », mais c'est quand même elle qui décerne le titre de Champion de France. Elle devrait avoir une complète autorité sur tous les clubs organisateurs. Ce serait tout à fait normal que la Fédération « dirige » aussi les clubs, puisque lorsqu'un coureur fait une blague, les clubs en avisent la Fédération et le coureur se fait « sonner », tandis qu'on n'a jamais vu l'inverse, un club qui se faisait suspendre sur réclamations de coureurs !

— Enfin, pour la course sur longues distances, qu'en pensez-vous ?

— A mon point de vue, je trouve cela très bien, car au moins nous avons l'entraînement sur des longues distances. A l'étranger, toutes les courses se font sur de longue distance, ce sont des courses qui durent entre 1 heure et 1 h. 1/4, et chaque fois que nous nous trouvons à l'étranger, nous sommes vraiment des petits garçons ; quand on fait une place de 10^e en Belgique, on est bien content, tandis que lorsqu'ils viennent en France, les belges, on arrive à se défendre avec eux, parce qu'ils sont vraiment surpris par le train de la course. Ils n'ont pas l'habitude, tandis que chez eux, ils partent pour 40 tours, les places ne se jouent pas au départ, on a le temps de voir venir. Vraiment, cette formule est très bien, si cela pouvait continuer, on pourrait prétendre à faire des belles places à l'étranger.

— Vous vous êtes particulièrement bien adapté à cette formule, puisque votre course à Montreuil fut admirable ; vous ne vous êtes pas lancé dans la bagarre tout de suite, vous avez attendu votre heure.

Brassine, nous vous félicitons au nom de tous nos lecteurs pour votre nouveau titre, et soyez sûr que votre nom restera longtemps gravé dans la mémoire de tous les sportifs.

Etre Champion de France quatre années de suite dans la même catégorie, cela ne se voit pas tous les jours.



Agents et Spécialistes

LE PRÉSIDENT AU STAND MARCHAL

M. Marchal, après avoir remercié le Président de la République d'avoir fait équiper ses voitures avec des Télécodes, l'assurera que c'était pour lui un précieux encouragement dans la lutte qu'il mène pour l'amélioration de la sécurité routière.

En faisant fonctionner la manette montée sur un projecteur Equilux, M. Marchal montra qu'il suffisait de quelques crans pour abaisser le faisceau « code » et supprimer ainsi tout éblouissement et, inversement, pour relever le faisceau pour améliorer l'éclairage lorsque la voiture est allégée.

Le Télécode permet non seulement un réglage rapide et très exact des faisceaux, mais, aussi, peut être utilisé en marche sans descendre de voiture, ce qui fait que les conducteurs n'ont plus d'excuse pour continuer à éblouir ou de ne pas avoir un éclairage suffisant pour ne pas voir tout obstacle non éclairé.

Il est à noter que les essais par Marchal, tant sur route qu'en chambre noire, ont été confirmés officiellement par un procès-verbal de l'UTAC, et il est tout à fait prouvé que pour les voitures modernes à suspension souple, le relèvement du faisceau « code » atteint au minimum un centimètre par mètre, soit, au minimum, 0 m 50 à 50 mètres et que, par conséquent, l'éblouissement est certain.

M. Marchal a remis au Président, dans un charmant coffret, un échantillon de ses fabrications réalisées par ses ouvriers de Pantin, avec l'aide d'une installation électrolytique de création récente, une

des plus importantes et modernes de France.

Signalons pour terminer, que seul de la construction motocycliste pour le moment, AGF équipe sa nouvelle 250 du Télécode Marchal.

L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE

Le stand de cette maison a été, comme les autres années, le rendez-vous de tous les amateurs de belles mécaniques et de nouveautés.

Cette maison réalise la gageure de présenter des articles tout à la fois classiques et « up to date ».

On pouvait y voir les très fameuses poignées Magura, la plus grosse production mondiale, admirée et appréciée de tous ceux qui s'en servent. Chose incroyable, il en existe de nouveaux modèles, notamment celles qui sont combinées avec levier de frein ou d'embrayage, avec ou sans encliquetage, etc... Les béquilles latérales télescopiques Eka, adaptables sur toutes les motos et vélomoteurs, la béquille Amo spéciale pour Motoconfort, qui fait la joie de ceux qui ont eu des ennuis avec leurs béquilles centrales peu stables et souvent inutilisables pour le motocycliste de force physique moyenne.

Le gros succès persiste à être le pare-choc Eka-Duo, à la fois pare-choc et béquille latérale télescopique, et escamotable. Le pare-choc Eka-Duo, comme tous ceux livrés par ces établissements, se fixe en 3 points et, par conséquent, ne tourne pas au choc. Quand on a vu l'élégance de ces pare-chocs, leurs solidité, leur mode de fixation si simple et si facile, la commodité qu'ils apportent en permet-

tant de descendre ou remonter automatiquement la béquille par une simple pression du pied, on comprend le succès que remporte cet appareil.

Dans le même stand étaient présentés les coussins de garde-boue Lycett ; les selles biplace Feridax anglaises, les pompes à huile Pilgrim, les boîtes de vitesses Albion, dont certaines roulent depuis 30 ans, et une nouveauté inédite : l'indicateur de direction lumineux « Stein » clignotant et sortant du guidon au moment où il s'éclaire.

Comme nous le disions au début, tous les articles présentés par cette maison sont prévus pour être adaptables facilement sur toutes les motos.

D.K.W. AUTO-UNION

Cette marque bien connue des amateurs de deux temps l'est surtout par le probant spectacle des machines en service : toujours impeccables et d'une robustesse incroyable, elles semblent perpétuellement neuves, car il est rare de voir une DKW devenir un « gravat ».

Cela parce que DKW-AUTO-UNION est une des rares firmes qui assurent toutes les pièces détachées, même pour les modèles les plus anciens de cette marque. Depuis l'embellage neuf d'origine jusqu'au bouchon de réservoir, tout ce qui est nécessaire aux « D.K.Wistes » se trouve en stock chez les deux Agents officiels dont la spécialisation exclusive garantit la compétence : Jean Di Vozzo, à Paris-19^e et Georges Persin, à Bry-sur-Marne (Seine).

Possesseurs de DKW, n'oubliez pas ces adresses !

Ets MOTTAZ

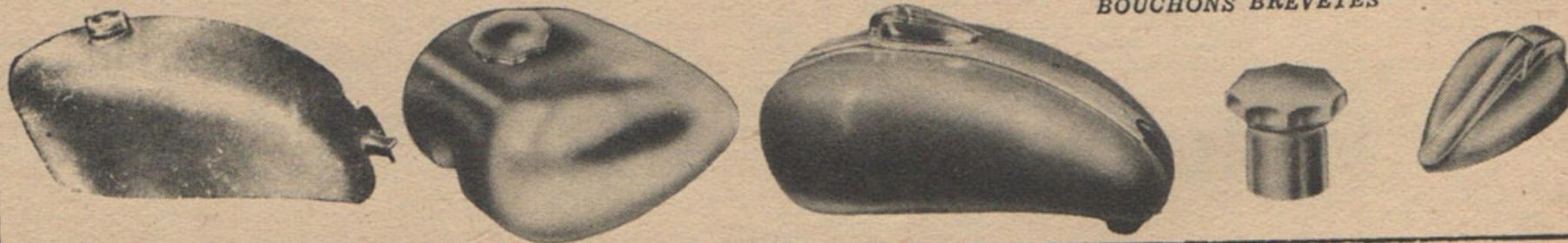
307 à 311 rue de la Garenne
NANTERRE (Seine) - MAL. 29-77

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

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

MODELES DEPOSES

BOUCHONS BREVETES



POSSESSEURS
pour l'entretien
consultez
AGENTS



de MOTOS DKW
de vos machines
les
OFFICIELS

Pour RT et NZ :
Jean DI VOZZO
116, Boul. Serurier
PARIS-19^e

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

MAIN-D'ŒUVRE SPÉCIALISÉE

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

BOTTES EN CUIR

MOTO - EQUITATION - CHASSE

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

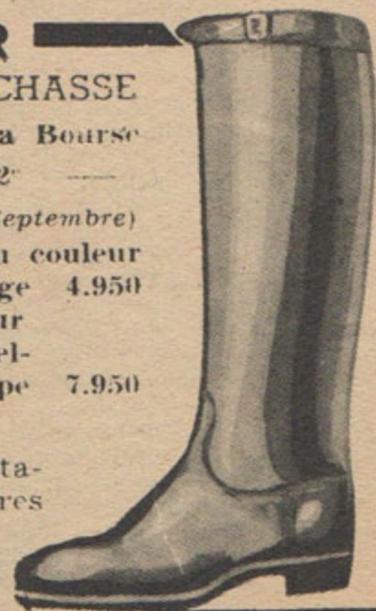
(entre les rucs Réaumur et 4 Septembre)
DEMI-BOTTES box noir ou couleur
d^e veau double tannage 4.950
BOTTES box noir ou couleur
d^e veau naturel semelle
le cuir ou crêpe 7.950

60 modèles différents

Sur demande envoi du catalogue et feuille de mesures

LA PLUS IMPORTANTE
SPECIALITE FRANÇAISE

CEN. 83-11 (2 lignes)



RÉSULTATS SPORTIFS

GRASS TRACK

DU MOTO-CLUB D'ALBRET

Le jeune Moto-Club d'Albret qui n'a que deux ans d'existence peut être satisfait de sa première et importante manifestation de Grass Track. Deux catégories au programme :

Catégorie 175 cmc. : Cette épreuve se courait en deux manches, un repêchage et une finale dans chaque course comportait dix tours de circuit.

Catégorie 500 cmc. Jap : cette catégorie se disputait sur quatre manches et une finale. Si le danois Uno Jensen fit la brillante performance d'enlever cette épreuve, ce ne fut pas sans mal. Le jeune Thomas, d'Angoulême, un nouveau venu à ce genre de compétition, fut pour le vainqueur un rude adversaire et l'obligea à s'employer à fond. De nombreuses chutes, sans gravité, donnèrent le frisson aux spectateurs.

Une importante concentration motocycliste qui avait eu lieu le matin, dotée de nombreux et importants prix, avait réuni de nombreux moto-clubs.

1. UM Agenaise ; 2. MC Auch ; 3. MC Lectoure, etc...

RESULTATS DU GRASS TRACK

175 cmc. : 1^{re} éliminatoire : 1. Chevalier ; 2. Fontès ; 3. Dulouard ; 4. A. Visade. - 2^e éliminatoire : 1. Noël ; 2. Michel Visade ; 3. Jean ; 4. Artigueberre. - **Repêchage** : 1. Artigueberre ; 2. Vidal. - **Finale** : 1. Chevalier ; 2. M. Visade ; 3. Jean ; 4. Noël ; 5. Fontès ; 6. Vidal.

500 cmc. : 1^{re} manche : 1. Thomas ; 2. Demeurichy ; 3. Charpentier ; 4. Plisson. - 2^e manche : 1. Jensen ; 2. Thomas ; 3. Demeurichy ; 4. Charbonnier. - 3^e manche : 1. Jensen ; 2. Thomas ; 3. Demeurichy ; 4. Plisson. - 4^e manche : 1. Jensen ; 2. Thomas ; 3. Charpentier ; 4. Demeurichy. - **Finale** : 1. Jensen Uno (Danemark) sur Jap ; 2. Charbonnier ; 3. Demeurichy ; 4. Plisson.

L. G.

SCARBOROUGH 1953

Après Monza, la plupart des meilleurs pilotes anglais se retrouvent sur ce circuit désormais célèbre pour les revanches qu'il occasionne. Cette année, il ne donna lieu à aucun exploit extraordinaire, les machines italiennes dominant très facilement en catégories 250, 350 et 500 cmc., toujours d'ailleurs aux mains de pilotes anglais.

En 250, c'est Anderson, sur Guzzi, qui l'emporte sans aucun mal devant Sandford et Webster sur Velocette. Le même gagne sur 350 Guzzi devant Farrant sur AJS et Surtees sur Norton.

En 500, Duke affirme une fois de plus sa classe, suivi de son co-équipier Dale, tous deux sur Gilera 4 cylindres, et ni Surtees ni Kavanagh (tous deux sur Norton) ne furent en mesure de les inquiéter à aucun moment de la course.

Ces différentes victoires ont pris une importance très significative outre-Manche, où la victoire de machines italiennes devant plus de 30.000 spectateurs ne passe pas inaperçue on s'en doute.

WEST OF ENGLAND TRIAL

La saison du trial s'est ouverte en Angleterre par le West of England Trial, qui, bien que constituant un début, s'est révélé particulièrement difficile. En dépit des excellentes conditions atmosphériques, L.A. Ratcliffe gagna avec 21 points de pénalisation, soit 7 de moins que son suivant immédiat. Ratcliffe pilotait une 347 cmc. Matchless et avec Usher et Hickman sur les mêmes machines, ils remportent le Prix des Constructeurs.

TRIAL DE ST-CLOUD

L'Amicale Motocycliste de St-Cloud informe les motocyclistes désireux de faire du trial qu'elle organise le 22 novembre prochain son premier Trial de Fausses-Reposes, situé dans la Forêt de Ville d'Avray (S.-O.) doté de 100.000 francs de prix et ouvert aux motos de 126 à 500 cc. (circuit de 9 kms à parcourir trois ou quatre fois selon les cylindrées).

Nous portons à la connaissance de nos membres que l'AMSC, à la suite du 4 octobre dernier a remporté avec Paul Godey le titre de Champion de France 350 cmc. et avec Jacques Charrier la troisième place du championnat en 500 cmc., après des luttes sévères dans chacune de leurs épreuves. Toutes nos félicitations à nos champions.

18 octobre : Rallye intime, 120 kms autour de St-Cloud (rendez-vous 7 heures, 87, avenue Foch, St-Cloud).

Le 26 : Concentration de l'US Ivry. Renseignements tous les vendredis à 21 h. 30 au siège, 2, rue Dailly, à Saint-Cloud (S.-O.).

COURSE DE COTE DE TREFFORT

L'UM de l'Ain a organisé une course de côte pour la deuxième fois à Treffort, le 9 août 1953. Côte de 2,800 kms, pourcentage de 4 à 7 %.

COURSE

175 cmc. : 1. Burgraff G., 2'06", moy. 79,613 kmh ; 2. Burgraff A., 2'11" 2/5 ; 3. Dagan ; 4. Driset ; 5. Orcel, etc...

250 cmc. : 1. Jacquier Bret 2'04" ; 2. Gueurce ; 3. Bouillard

350 cmc. : 1. Collot 1'56", moy. 86,89 kmh ; 2. Moins 1'57" 4/5 ; 3. Besse ; 4. Murit ; 5. Jimbert ; 6. Jacquier Bret ; 7. Emo

500 cmc. : Moy. 96,160 kmh., record de la côte. 1. Burgraff G. 1'48" 1/5 ; 2. Collot 1'50" 2/5 ; 3. Riminati ; 4. Jacquier Bret ; 5. Murit ; 6. Michel ; 7. Courbet ; 8. Bernard ; 9. Emo.

500 cmc. sides : Moy. 84,14 kmh. 1. Murit 1'59" 4/5 ; 2. Drion et Bétemps 2'01" 3/5 ; 4. Michel ; 5. Duhem ; 6. Bollo.

TOURISME

175 cmc. : moy. 72,83 kmh. 1. Servet 2'18" 2/5 ; 2. Paget 2'28" 2/5 ; 3. Verchère ; 4. Gerlier ; 5. Monneret.

250 cmc. : moy. 73,36 kmh. 1. Gueurce 2'17" 2/5 ; 2. Garry 2'21" 2/5 ; 3. Bouillard ; 4. Lhermet ; 5. Henry ; 6. Jacquier Bret ; 7. Mlle Blanc ; 8. Mlle Morel ; 9. Donat.

350 cmc. : moy. 76,36 kmh. 1. Jimbert 2'12" ; 2. Perret 2'18"

500 cmc. : moy. 78,262 kmh. 1. Montage 2'08" 4/5 et Besson ; 3. Auray 2'13" ; 4. Sifacas ; 5. Putinier.

750 cmc. : moy. 78,139 kmh ; 1. Martin 2'09" ; 2. Gueurce ; 3. Mathelin.

Sides 750 cmc. : moy. 62,069 kmh. 1. Nugue 2'42" 2/5.

CIRCUIT D'AVIGNON

Organisé par le MC d'Avignon, le circuit international de cette ville réunissait un plateau de choix pour sa deuxième édition.

En l'absence de son rival habituel Smith, Oliver enlève facilement l'épreuve des sidecars. La plus grosse surprise vient sans conteste de la catégorie 175 cmc., où l'on voit Schaad, avec sa Magnat Debon spéciale, battre Onda et Bétemps sur 125 MV.

RESULTATS

175 cmc. : 1. Schaad (Magnat-Debon), 39'34" 1/5 (moy. 79 kmh. 605) ; 2. Onda (MV) ; 3. Bétemps (MV).

350 cmc. : 1. Pierre Monneret (AJS) 55'16" 2/5 (moy. 91 kmh. 183) ; 2. Goffin (Norton) ; 3. Collot (Norton).

Sidecars 500 cmc. : 1. Oliver (Norton) 59'22" 2/5 (moy. 84 kmh. 891) ; 2. Beauvais (Norton) ; 3. Deronne (Norton).

500 cmc. (50 tours, 105 kms) : 1. Goffin (Norton) 1 h 6'23" 4/5 (moy. 94 kmh. 884) ; 2. Collot (Norton) ; 3. Albisser (Norton) ; 4. Tommy Wood (Norton).

Le matin du Grand Prix de Vitesse, une concentration avait réuni 361 motos venues de tous les coins et après un défilé en ville, le classement est le suivant :

1^{er} Prix : club ayant le plus grand nombre de machines et venant du point le plus éloigné : Moto-Club de Perpignan.

2^e Moto-Club de Grasse.

3^e Moto-Club Phocéan.

Coupe au club ayant la plus nombreuse participation féminine : Moto-Club de Pertuis.

Coupe au club ayant la meilleure présentation à l'arrivée : Amicale Motocycliste de Mazargue.

MOTO-BALL

RESULTATS DES MATCHES DU 6 SEPTEMBRE

2^e Division, zone Nord : MC Mulhouse bat MBC Vitryat, 2 à 0

1^{ere} Division : Racer MC Carpentras bat Courbevoie Sports 2 à 0. - MBC Camaret bat Nice MBC 4 à 0.

RESULTATS DES MATCHES DU 13 SEPTEMBRE

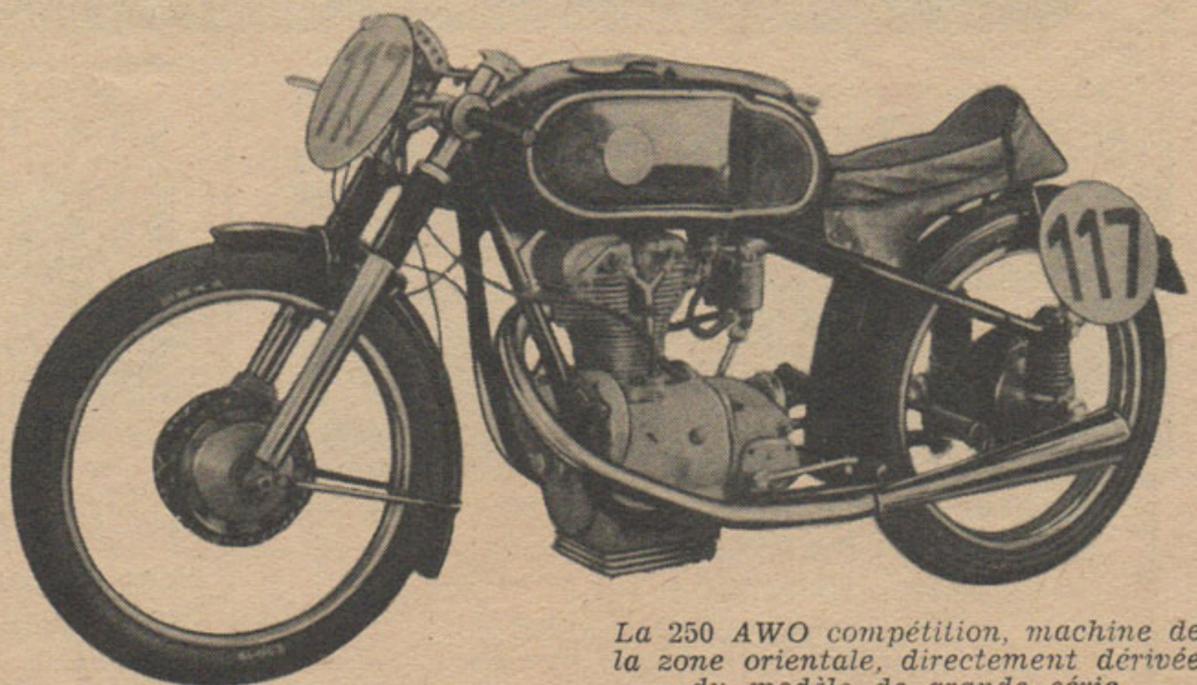
1^{ere} Division : MBC Camaret bat MC Villefranche 3 à 2.

2^e Division, zone Nord : MBC Vitryat bat MVC Franco Belge 2 à 1. - MBC Orly et MBC Châlonnais 2 à 2.

MATCHES DU 4 OCTOBRE

1^{ere} Division : MBC Avignon bat SUMA par 1 à 0. - MBC Villefranche bat Courbevoie Sports 2 à 0.

2^e Division, zone Sud : MBC Montelais bat MBC Cavaillon 3 à 2.



La 250 AWO compétition, machine de la zone orientale, directement dérivée du modèle de grande série.

La plus puissante organisation de **CRÉDIT**
TOUTES LES GRANDES MARQUES DE MOTOS ET SCOOTERS

STE MOTOCYCLE

MAGASIN DE VENTE

166, RUE LAFAYETTE - PARIS-10°
M° : Gare du Nord - Tél. : NORD 07-59

REPARATIONS PAR SPECIALISTES

PIECES DETACHEES

Catalogue contre 50 fr. timbres poste

ACCESSOIRES

LIVRAISON IMMEDIATE

Fermé le Dimanche et le Lundi matin

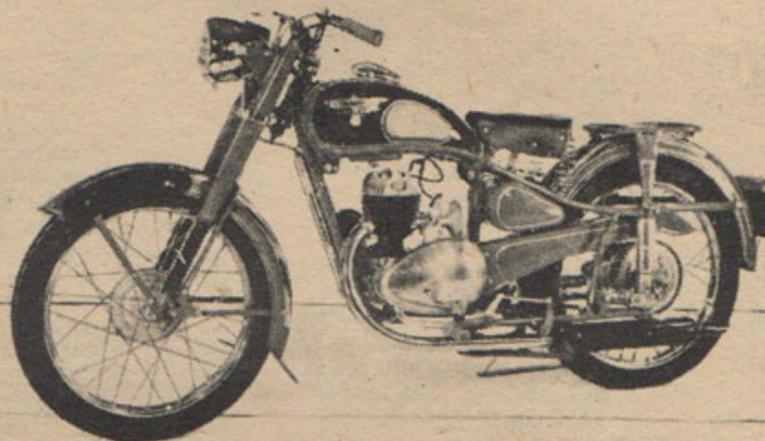
Roulez vite

**PAYEZ
LENTEMENT**

GRÂCE AU SYSTEME DE VENTE
A CRÉDIT CRÉÉ PAR LA S.C.C.M.
ET PRATIQUE PAR TOUS
LES AGENTS...



Motobloc



Motocyclette légère - Type M. 200

moteur licence VILLIERS 200 cmc., 2 temps,
3 vitesses par sélecteur, suspension arrière,
à correcteur GREGOIRE

Motocyclette légère - Type M. 475

moteur AMC 175 cmc., 4 temps, 4 vitesses par
sélecteur, suspension arrière à correcteur
GREGOIRE

Véломoteur MOTOBLOC - Type M.2-GL

moteur licence VILLIERS 125 cmc., 2 temps,
3 vitesses par sélecteur, suspension arrière à
correcteur GREGOIRE

**Cyclomoteur
MOTOBLOC
Master
2 réservoirs.**

SOCIÉTÉ CENTRALE DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES

VICHY - 14 - 16 - 18, RUE DE MADRID

PARIS - Service Exportation - 134, Av. Malakoff, PARIS-16° - KLE. 69-14 & 61-80

DB.9

83 D K W 83

Pièces détachées pour MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPÉCIALISÉ POUR MOTOS ALLEMANDES

Toutes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organes

83 Avenue de la grande Armée, 83

— PARIS — (16^{me})

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

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

MOTOCYCLISTES

Roulez confortablement par tous les temps

Plexiglas 3 m/m

RIGIDITE ABSOLUE
PROTECTION COMPLÈTE
Modèle Standard pour cyclomoteurs

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

NOTRE ALBUM DU SALON

Si vous ne l'avez pas encore acheté, hâtez-vous, car le stock va de jour en jour en s'amenuisant.

Cet album est vraiment une petite encyclopédie sur toute la construction (moto, vélomoteur, cyclomoteur et scooter) et tout amateur ou professionnel se doit de posséder ce numéro.

Les prix y sont aussi indiqués, avec toutes les caractéristiques de toutes les marques susceptibles d'intérêt.

Nos abonnés l'ont déjà reçu avant le Salon, y compris dans le montant de l'abonnement, et au lieu de le payer 200 francs, il leur est revenu à 25 francs. Vous pouvez encore profiter de cet avantage si vous vous abonnez maintenant, et avant le 15 novembre. Sur demande de votre part, ledit numéro album vous sera envoyé (au lieu et place d'un numéro de série), c'est-à-dire qu'au lieu de 50 nu-

méros, vous recevrez 49 numéros de série, ou spéciaux, et le numéro Album du Salon vous comptera pour 1 numéro de série.

D'autant plus que vous pouvez ne vous abonner que pour 6 mois : 800 fr. et pour 24 numéros, dans lesquels le numéro album rentre déjà pour 200 fr. Et faites donc votre décompte pour le prix de revient d'un numéro de « Moto-Revue », (c'est-à-dire 600 fr. pour 23 numéros), soit 26 fr., et que vous payez 40 fr. dans les kiosques, pendant 23 semaines, 6 mois.

Alors, allez-vous savoir profiter de cet avantage exceptionnel :

C.C.P. : MOTO-REVUE 297-37 PARIS

Versement sans frais, dans tout bureau de poste. Et même paiement en deux échéances, 400 fr. à la souscription, les 400 fr. restant, payés au début du mois suivant.



LES PETITES ANNONCES DE Moto revue

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

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

MOTOS A VENDRE

SCOOT. Speed ét. nf 6000 k. nbx acces. 80000 fr. Mic. 32-48
 URG. 1000 Harley Davidson culb. Tél. OBS. 10-30.
 TERROT 4 cv excell. état 60000. DUTEIL 12 r Etienne Dolet, Maisons-Alfort.
 BMW av. side t. b. ét. ap. 19 h. Ruth 44 r Hoche Pantin, S.
 PEUG. 150 4 vit. mot 4.000 kms pare-br. porte-bag. 70000. QUINCHON 4 r Ed. Quenu-5e après 19 heures.
 SCOOTER Terrot 100 2.000 k. 80000. Inv. 52-96 ou Cen. 20-81
 NORTON 500 bon ét. b. prix FICHEUX, Bot. 12-58, 82, r. Crimée 19e (heures repas).
 SCOOTER AGF 175 sport bon état nbx acces. TUR 64-28.
 MOTOB. 125 lat. parf. état nomb. acces. 57000. CORSAIN 54 rue des Petites Ecuries.
 V. 250 BSA culb remorque Fulgur. J. STIERS 72 b. rue de la Tour. TRO. 42-89.
 750 R. GILLET avec side. 269 av. Daumesnil, Paris.
 URG. Vespa 53 tr. bien équ. 5000 kms exc. état 140000. Y. BLANC 10 r Bayen 17e.
 PART. 500 FN 53 f. tél. 280. Crédit, le soir 7 h. et sam. MARTIN 15 r Marsollier 2e.
 PUCH 250 av. remorq Fulgur acces. 175000 fr. MAGNIER 144 r Martre, Clichy (Seine)
 250 PUCH TF équipée état neuf visible samedi matin. OLLIVIER 39 quai Grenelle 15e
 VEND 500 BSA 2 cyl. A7 1 bis rue Cauchois Paris
 BMW R25 impec. équip. état méc. garanti. BONNEAU 80 r Fleury, Clamart.
 Triumph 650 août 53, repr. 250 Quentin 3 r V. Hugo, Levallois
 350 JAWA 53 enc. s/gar. t. ég. 200000. Nor. 52-56 (bur.).
 V. ou éch. c. voit. 350 Jawa Abel 29 r Mogador Tri. 09-90
 500 TERROT 6500 k ét. neuf modif. inter. circ. électr. 220. BORIES 61 av. République Montgeron (S.-O.).

650 Triumph juil.53 rod. Blandin 57 L. Michel Bobigny (S)
 VEND scooter Bernardet 125 cc nx acc. tél. Per. 76-10 8h.-18h. sauf sam. dim. prix 85000.
 PART. à part. vd Motoconfort 125 lat. acc. impec. prix int. TASSET 41 r Cendriers 20e
 NSU 350 cul. VANDER 25 r Martinet, Argenteuil (SO).
 SIDECAR 500 t. b. ét. 60000 f. DECLERCQ 6 rue Bellevue, à Ormesson (S.-O.).
 BSA B31 sept. 51 b. état. LE-FEVRE ENT 02-67.
 MOTOB. 125 lat. 51 ét. exc. nbx acces. 70000. PER. 60-78.
 350 TERROT 1951 13000 kms nbx acces. px 130000. Roger 59 r de Bièvre, Bourg-la-Reine (Seine) ROB 05-17.
 MOTOB. 175 avril 52 exc. ét. méc urg. px 100000. PENEL, St-Cannat (B.-du-Rh.).
 BSA 350 CHL 51 imp. Cuyeu 6 allée Marthe Leperreux (Sne)
 V. Tiger 100 tout alu, récente CHARDON Molompize (Cantal)
 BMW R67/2. RAMEAU 18 r Du Hasard, Versailles.
 BSA 650 mai 53 c nve équ. sac. bip. Vaudenay Dau. 45-55 131 r Vèron, Alfortville.
 BMW R12 px int. équip. CO-LARDOT 45 r Fécamp 12e.
 EXCELSIOR 250 bicylindre nve 500 kms, prix très intéressant. 175 Motobécane 53 très bon état. Bas prix.
 350 Jawa comme neuve, toute équipée Urgent.
 350 Jawa révisée parfait état bon prix.
 Vélomoteur Sachs 100 cc très bas prix.
 Saint-Paul-Motos 1 r de Rivoli, Paris 4e. Tél. Arc. 71-46
 PUCH 250 TF impec. 160000. GARBE Mairie Sèvres (S.-O.).
 V. plus offrant Autom. 175 lux. 52 cmé neuf. LEROUX, C P A F., Bolbec.
 JONGHI 125 ACT neuve sous garantie. TUR. 49-09
 BSA AA7 14000 k. PRIGNON 152 r Flandre 19e.
 MOTO Vincent Black-Shadow 8000 kms état nf. SUF. 77-66

SUPER-CREDIT MEME AVEC 5.000 1er versement NOS OCCASIONS

125
 Gn. Rh. f. tél. 75000
 Terrot culb. 4 vit. sél. 78000
 Peug. 3 vit. 78000
 Motob culb. sus. ar. f. t. 110.
 Peugeot 4 v. s. ar. f. t. 115.
 175
 Peug. 4 v. f. t. sus. ar. 120000
 250
 Monet 4 vit. sélect. 90000
 350
 Peugeot bloc moteur 85000
 Terrot 4 vit. sél. 100.
 500
 Monet culb. 4 vit. sél. 120.
 650
 Triumph twin 4 vit. 160000
 SELECTIONNEES

250
 BSA 3 vit. f. tél.
 500
 BSA A7 comme neuve
 Roy. Enfield tél. sus. balanç.
 BSA B34 toute alu.
 650
 BMW R66 sus. ar. f. tél.

NOS SIDECARS

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

NOS SCOOTERS

Vespa équipé roue secours
 Bernardet tout équipé
 Guzzi Galletto roue secours.
 Bernardet 250 bel état

NOS VOITURES

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

MOTOBEC. 500 t. b. ét. cause d. emp. b. px. VAUCHER ins. Montée, Siol, Aÿs (Gard).
 MONET-GOY. 125 1952 acces. Peugeot 175 cc 1951 accessoir. Motobécane 125 cc 1952 acces. Zundapp 750 cc av. grand side Potier 1 bd StMarcel 13e crédit
 175 MOTOBEC. mai 53 t. ég. sous garantie. GUYONNET 10 r Brillat Savarin, Paris 13e
 250 BERNARDET modèle 53, 5000 kms impeccable, tous accessoires. 150. Téléphone : GRA. 17-95.
 Scoot. Bernardet 125 Ydral cse d. empl. 0 km non immat. p. br. roue sec enjol. antivol. 135. Lemaréchal Douvres, Calv.
 BELLE RG 1000 solo ém. bl. ciel crème, mot. exc. état 4 vit., pn. nf, tan-s att. side 110. Solnon OBE 38-95.
 URGENT 650 Triumph 52, accessoir. 2 Macombynn, 310000. GENDRE, 91 rue Championnet Paris 18e.
 Urgent BSA 250 4 v. susp. AR POT 15 r Volant, Nanterre.
 CAUSE maladie vend Vespa mod. 53 nombx acces. roulé 1500 kms. LOUIS 5 imp. des Prêtres, Paris 16e
 SIDE Précision dte b. état. SCHAEFFER 5 r d'Annam 20e
 TWN 250 1952 ét. neuf pn. nf CONSTANT 50 r Sedaine, 11e
 EXPOSITION unique de 150 motos sidecars et vélom d'occasion. Achat, vente, échange motos et voit. Crédit 6 mois. Roger SCEAUX 4 rue Beaurepaire, Pantin, NORD 15-18.
 SUNBEAM S8 splendide com. neuve toute équipée 300000. Visible RIOUBLANC 15 av. Rapp
 Triumph 500 speed tw 14000 k 51 rp. 250 André 68 r Dulong
 PUCH 250 TFS oct. 53 peu roul. état neuf visib. 58 r des Merlettes, Le Vésinet (SO).
 ST TRIUMPH 1952 500 cc imp. rapide 4 r Méyerber Paris 9e
 V. ou éch. 350 BSA 1952 ctre pet. voit. px int. Lebris 36 r du Cotentin, Paris 15e.
 Ariel 4 CV culb. à roder 100. Leclerc 83 bis r Ph. de Girard
 125 MOTOBECANE 40000 t. b. état. GRE. 08-93.

UN LOT DE MOTOS

scooters, vélomot. sidécars ts cylindr. à crédit ss formalit. av. 20000 cpt. GIL 105 rue des Poissonniers, Paris.
 ZUNDAPP KS600 b. état px 175000. MOY, 12 allée Pépinière, Suresnes (Seine).
 CSE cessation compét. Ariel alu VCH 500 spéc cross en parf. ét. ROBIN 66 bis r des Pyrénées, Paris 20e.

JAWA 250 équ. sacoches 150. 47 r Dегuingand, Levallois.
 1200 INDIAN t. b. ét. av. side prix épave urg. Darchis r V. Hugo, Pompadour Valenton SO
 600 NSU av. side t. b. ét. méc. 150. FLONER 44 Pge Montgallet, Paris 12e.
 VEND 350 AJS course modèle 51. La Maison de la Moto. 2 rue Turenne, Grenoble.
 SCOOTER fin construc. 2 mot NSU 200 av. papiers 80.000 JARROSSAY, 137, rue Grande Maison, Le Mans.
 125 PEUGEOT 1951 1re main peu roulé nbx acces. 60000. ROGER, 5 impasse des Prêtres, Paris 16e.

ECHANGES

ECH. logem. 2 p. cuis. 2e ét. très ensoleillé ctre plus grand Paris ou Pavillon banlieue 15 k. max. Ecr. 1 158 Moto-Revue
 ECH. toutes motos contre la voit. de votre choix. Roger SCEAUX 4 r Beaurepaire, Pantin. NOR. 15-18.
 JUNIOR 7500 k glaces et portes 525 3 mois gar. ctre moto Leclerc 56 r Marx Dormoy 17e
 4 CV luxe parfait ét. contre 500 twin récente. CORNET 12 rue de Civry, Paris 16e.

ON DESIRE ACHETER

Achète comptant
 toutes motos et vélomoteurs. Scoot. Vespa, Bernardet, etc. Thierry 19 r des 2 Communes Montreuil (samedi seulement).
 ACHETE comptant vélomoteurs scooters, motos récentes. Faurie 8 av. de St Ouen Paris
 ACH. BMW R 68 ou R 51/3. LE LUYER 71 bd Châteaudun, Orléans.
 Ach. 50000 125 Motob. ou Terr. Bacilly 19 qu Génie Herblay SO

DIVERS

PIECES Velocette KTT course Guérin 1 av. Carnot, Bourges
 GARAGE pour motos et scooters. Réparation toutes marques. 54 rue Jenner, 13e. GOB. 99-71. (Métro Campo Formio) Bus 67.

EMPLOIS

ST-PAUL-MOTOS 1 r Rivoli demande 1 vendeur, 1 dactylo, 1 mécanicien, qualifiés. Se présenter munis de sér. références
 TRES BON VENDEUR MOTOS demandés pour Paris. Sérieuses références. Place stable. Ecrire Journal 1158.

Disponible :
125 cmc. à 175 cmc.
PIECES DETACHEES

MOTOBÉCANE

MOBYLETTE
SCOOTER
Accessoires spéciaux

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

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

— GIMA —
TERROT
JONGHI
GNOME-RHONE

Avant la livraison faites
des petits versements
jusqu'au TIERS - Après
la livraison le solde en
12 mois

— B. S. A. —
SUNBEAM
GUZZI
RENE GILLET

POUR TOUTES NOS MARQUES
Scooters LAMBRETTA - TERROT

BARBES-MOTO-CYCLES

33, Boulevard Barbès - PARIS-18^e
Métro Château-Rouge Tél. : MON. 98-35
SPECIALISTE GIMA
ACCESSOIRES — REPARATIONS
Ouv. de 8 h. 30 à 19 h. 30 sauf diman. et lundi matin

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»



MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR

38, rue du Château-d'Eau
PARIS-10^e Tél. : NORD 08-09

TOUS vêtements de cuir :
MOTO - AUTOMOBILE
SPORT - VILLE

Exigez la marque

CHROME-CUIR

Catalogue gratuit sur demande

COLLEX

ENDUITS POUR L'ETANCHEITE DES JOINTS
COLLEX MOTO, enduit liquide blanc.
CARTEX, pâte épaisse blanche.
JOINTOLIN, à base d'huile de lin traitée.
PATE A RODER LES SOUPAPES
VALVEX, gros grain, grain fin.
FLUIDE POUR FOURCHES TELESCOPIQUES
TELOIL incongelable (- 37°) neutre.

N'ATTENDEZ PAS L'ACCIDENT !

ASSUREZ-VOUS

AUX MEILLEURES COMPAGNIES
AUX MEILLEURS PRIX
par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »
12, rue de Cléry, PARIS-2^e - (GUT. : 73-32)



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.

PARIS-NORD-MOTOS

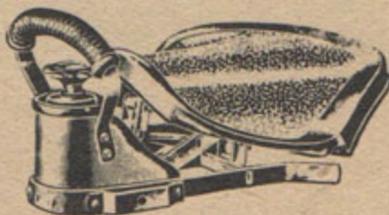
Agent Officiel au service de
4 grandes marques

Geugeot
BSA TERROT
GNOME RHONE

Pièces détachées
Tous Accessoires VENTE A CREDIT
Atelier de Réparations

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

CONFORT
INEGALE
MAXIMUM
de
SECURITE



A riac, sans passager

Siège arrière
réglable en marche

LEDA

Breveté S.G.D.G.



En charge, à fin de course

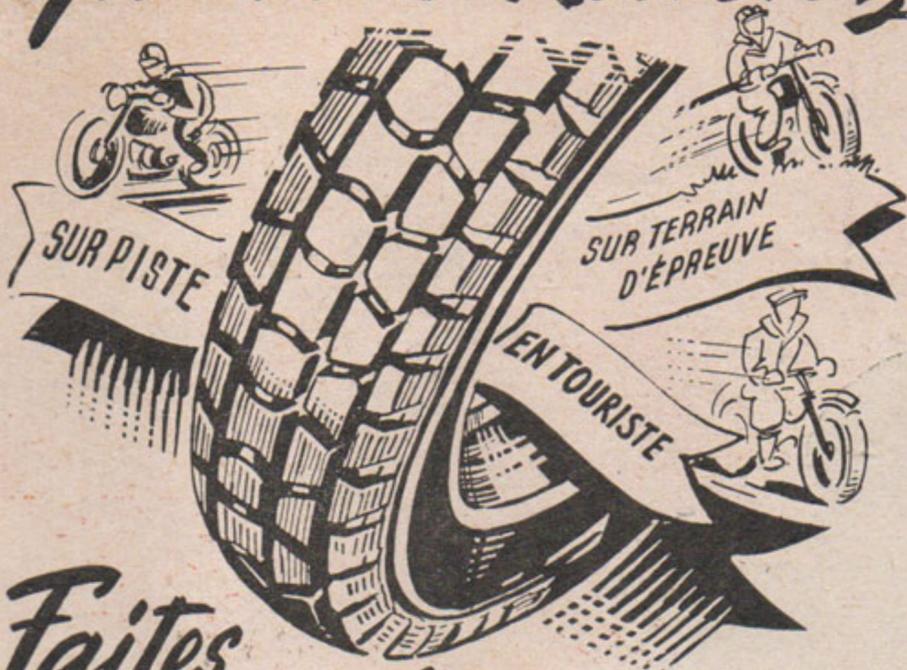
Reste horizontal
sans basculer

LEDANOIS & Cie
4, rue Martin, 4
CLAMART (S.)

Tél. : MIC. 08-19

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Que vous Rouliez



Faites Confiance à **AVON**

O.I.P.A.

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

La présentation d'une DOCUMENTATION
relative à l'équipement
des FREINS et EMBRAYAGES
de Motos, VéloMOTEURS et Scooters
ne pouvait être faite que par un spécialiste.

Il appartenait à

FLERTEX

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

CONSULTEZ-NOUS !

FLERTEX

GARNITURES DE FREINS ET D'EMBAYAGES
65, rue Jacques Dulud - NEUILLY-sur-SEINE

VOTRE BIBLIOTHÈQUE

● OUVRAGES TECHNIQUES

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

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

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

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

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

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

● MANUELS D'ENTRETIEN

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

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

MOBYLETTE . 410 fr. (poste 455 fr.).

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

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

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

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

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

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

● TABLEAUX MURAUX

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

PEUGEOT P 55 : 450 francs

TERROT 500 ROST . 500 francs

125 TERROT ETD . 500 francs.

LIGHT 125 1 000 francs.

Le Moteur VELOSOLEX : 350 francs.

4 CV RENAULT . 300 francs.

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

Bloc-Moteur YDRAL 125 : 450 francs.

● DIVERS

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

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

Les timbres poste ne sont pas acceptés en paiement.



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

W. PERA

Rendement incomparable!



ROBUSTE
SOUPLE
SIMPLE - SUR

MODERNE

AU MEILLEUR
PRIX DE LA
CONCURRENCE
ÉTRANGÈRE

Type 125 cm³ Course 58 - Alésage 52 - Puiss. 5,7 cv.
Type 175 cm³ Course 58 - Alésage 62 - Puiss. 8,1 cv.
qui offrent les avantages suivants :

D'une construction extrêmement soignée ces blocs-moteurs ont la culasse hémisphérique en alpac, la cylindrée en fonte nitrurée, le piston bombé en alliage hyper-silicié, muni de 3 segments d'étanchéité, l'embielage est en acier nickel-chrome et monté sur 2 roulements à bille à gorge profonde.

Le volant magnétique : ses 3 éléments sont protégés par des carters.

La puissance d'éclairage du volant magnétique est de 40 watts.

Le carter Alpax sans aspérités est d'un démontage facile.

Embrayage : très doux et pratiquement inusable.

Transmission primaire par engrenages. La boîte à 4 vitesses silencieuses et point mort est à pignons toujours en prise. Rapport 1 - 1,4 - 2 - 2,7. Pignon de sortie 14 dents pour chaîne 12,7 x 7,75 x 8,51.

Sélecteur extrêmement robuste et indéréglaible incorporé dans la boîte.

Un indicateur de vitesse très visible permet le contrôle des manœuvres du sélecteur.

Prise de compteur de vitesse incorporée.

Consommation : 2,6 litres de mélange à 5% d'huile aux 100 kms.

Graissage de l'ensemble embrayage, boîte kick de lancement et sélecteur assuré par 0,5 litre d'huile semi-épaisse.

SOTECMA

SERVICE COMMERCIAL : 31, RUE DE STALINGRAD — LE PRÉ SAINT-GERVAIS — VILLETTE 19-99
USINE : 67, RUE LAMARTINE — DRANCY (SEINE) — TÉL. : AVIATION 12-20