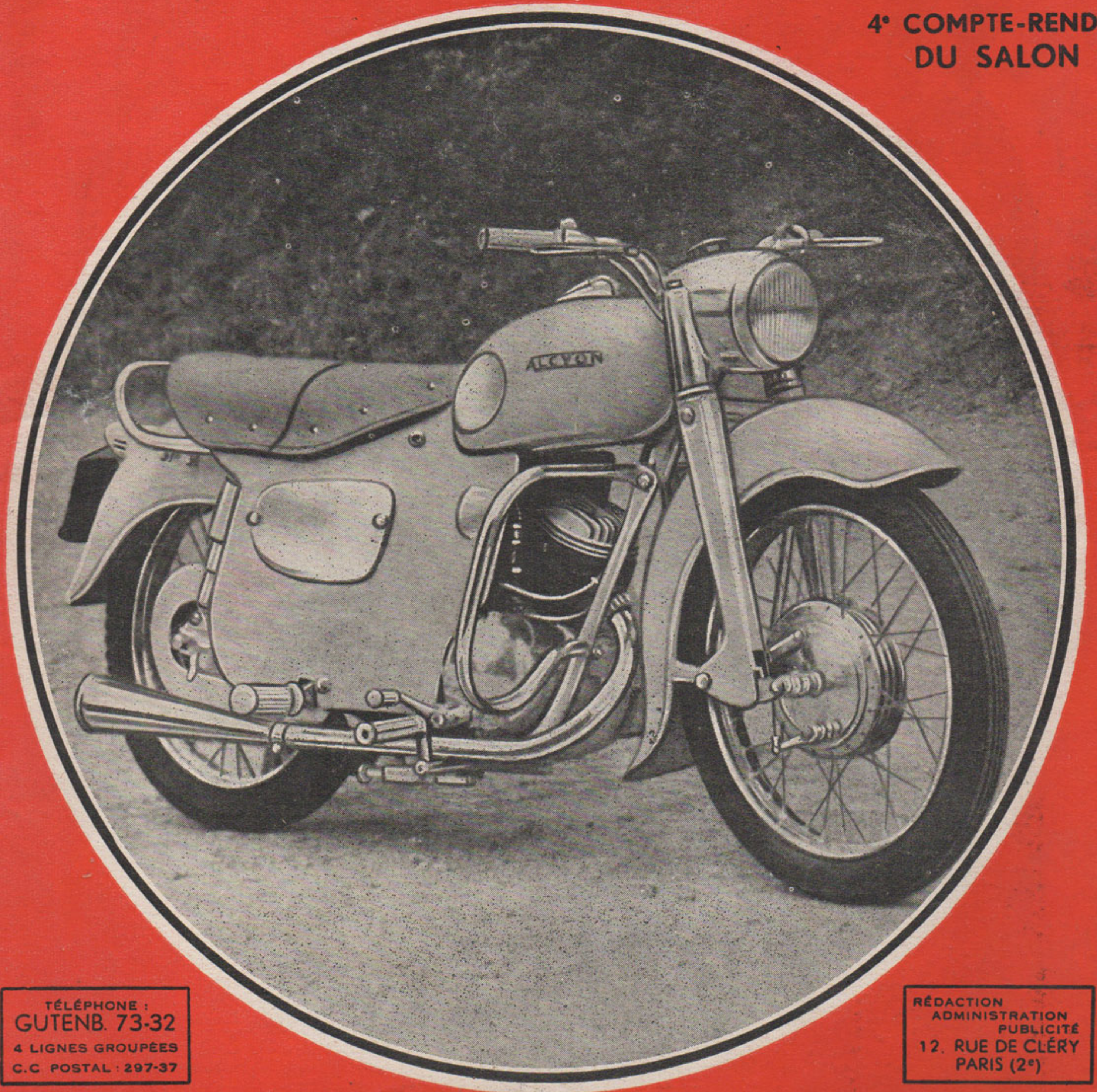


# Moto revue

HEBDOMADAIRE  
Tous les Samedis  
LE NUMERO :

40 frs

4<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>)

Nouvelle sous tous les rapports, la 175 cnc. Alcyon concrétise-t-elle  
la solution française au problème du carénage ?

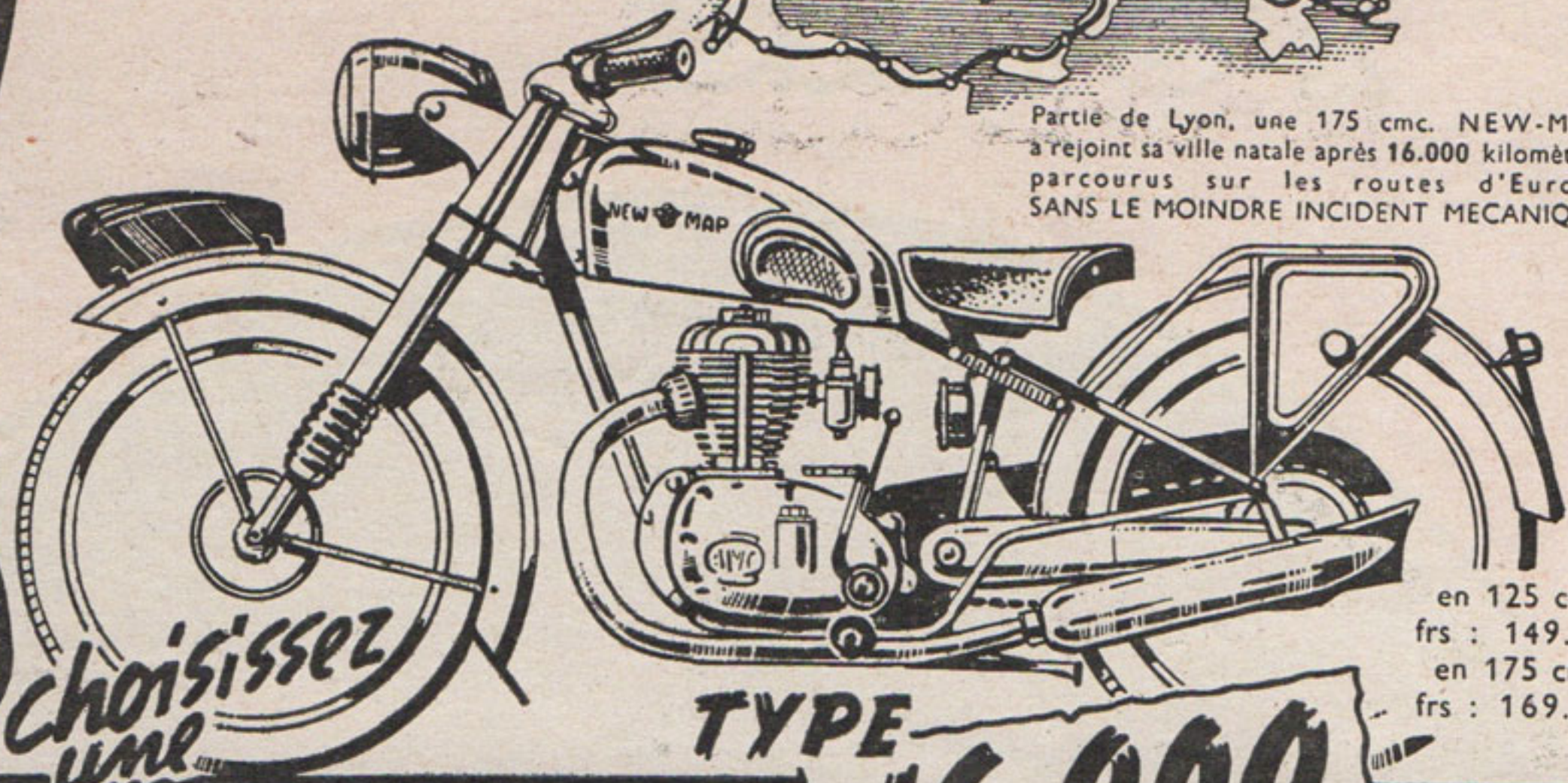




*Si vous voulez PARTIR loin  
et REVENIR sans ennui,  
faites comme lui...*



Partie de Lyon, une 175 cmc. NEW-MAP  
a rejoint sa ville natale après 16.000 kilomètres  
parcourus sur les routes d'Europe  
SANS LE MOINDRE INCIDENT MECANIQUE



*choisissez  
une*

**NEW-MAP**

**TYPE 16.000**

en 125 cmc.  
frs : 149.500  
en 175 cmc.  
frs : 169.500

124, Av. Lacassagne - LYON (Rhône) - Magasin de PARIS : 30, rue de Charenton

MAVAS

**VOLANTS MAGNÉTIQUES**  
à bobine haute tension séparée  
Brevetés S.G.D.G.

TYPE VBS 50 pour cyclomoteurs  
TYPES S et VSP pour vélomoteurs  
et scooters

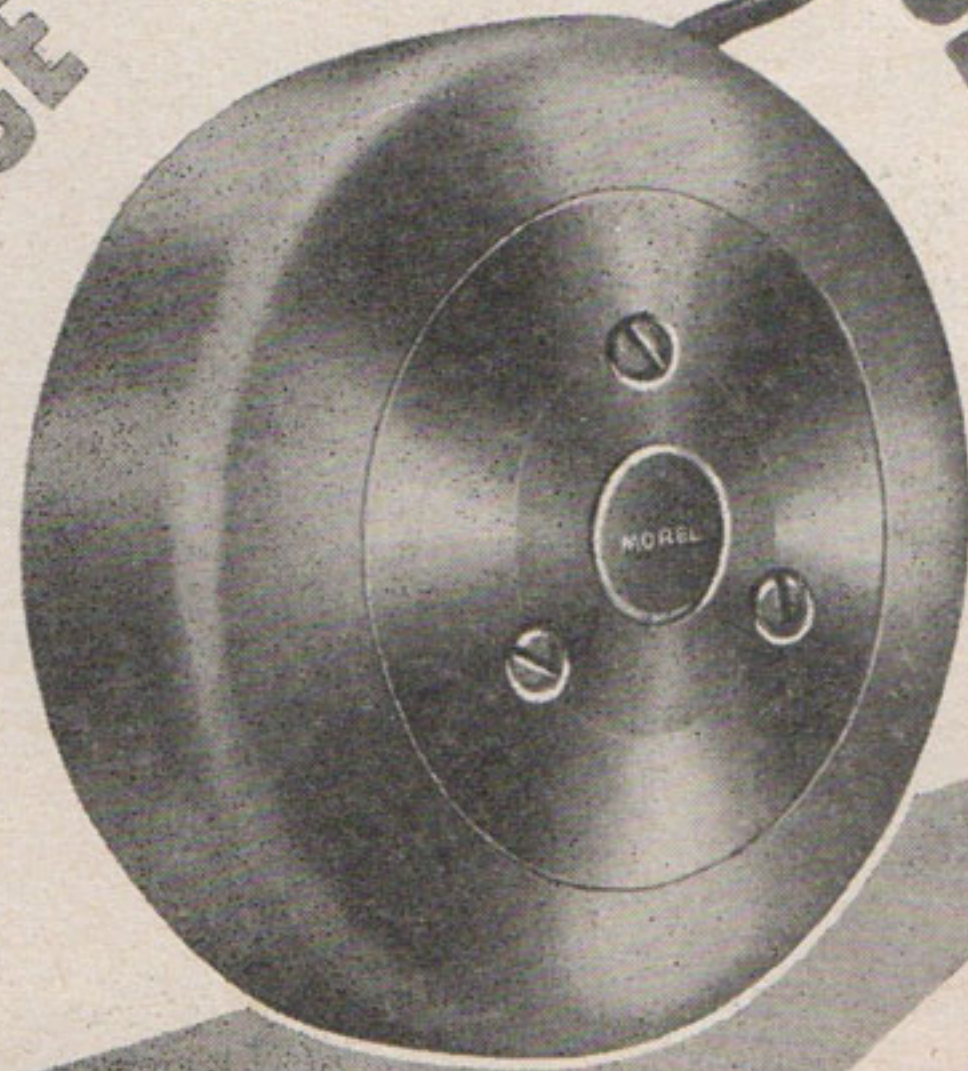
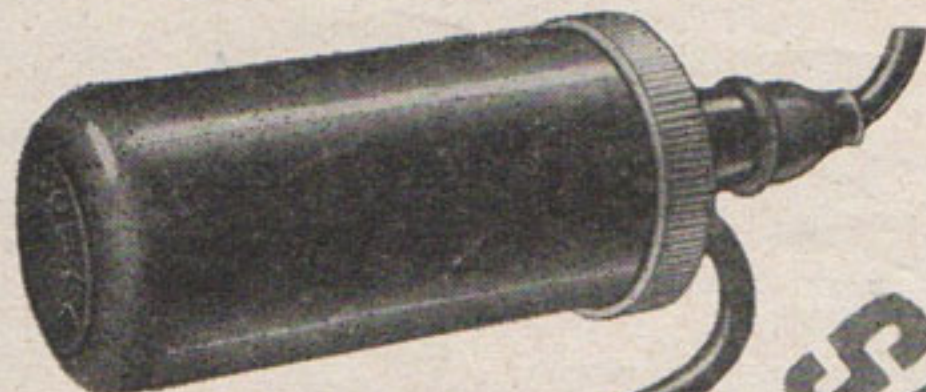
- rigoureusement étanches
- isolement parfait
- Départs faciles
- Ralenti très bas
- Eclairage puissant



**MOREL**

**PUISSANCE**

**SECURITE**



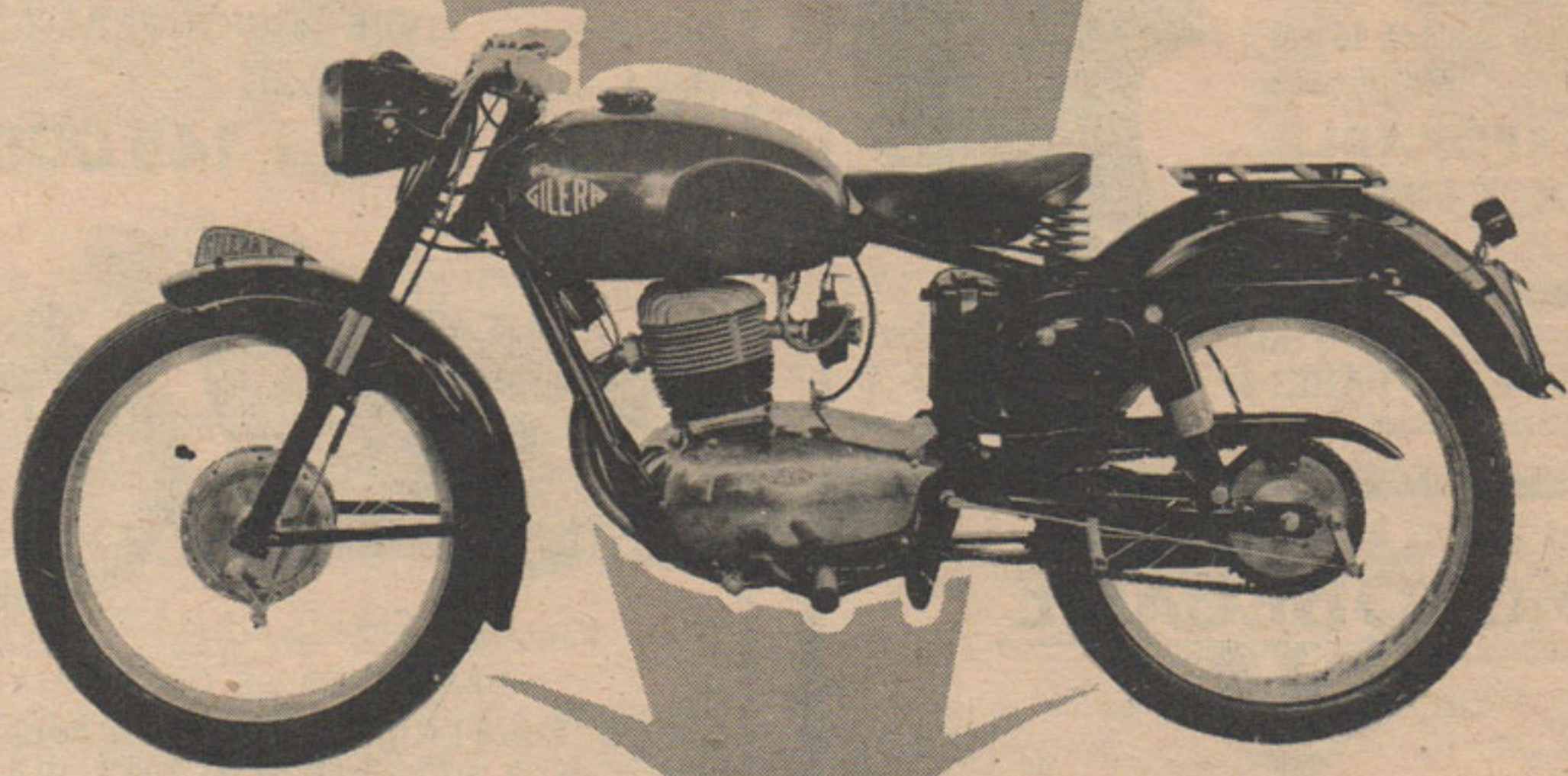
DIRECTION GÉNÉRALE: LA SONE (ISÈRE). TÉL. 18 & 19  
USINES: LA SONE (ISÈRE) ET DOMÈNE (ISÈRE)

AGENCE A PARIS: 93, RUE AMPÈRE (17<sup>e</sup>)  
TÉLÉPHONE: WAGram 78-46

Jacquet



# LA TENUE DE ROUTE de la 4 CYLINDRES



...AVEC LA 150<sup>cc</sup> SPORT!



## G. MONNERET

12 MOIS DE CREDIT

ATELIER ULTRA MODERNE : 3, RUE ARISTIDE BRIAND

### VANVES

**3 magasins :**

106, Avenue ARISTIDE BRIAND (MONTROUGE)

7, BOULEVARD BEAUMARCHAIS, 7 - PARIS

53, BOULEVARD GOUVION-ST-CYR, 53 - PARIS



# Le casque GENO

Modèle Sport  
à bourrelet

À calotte métal léger  
à haute résistance

**IMPERFORABLE  
AUX CHOCS**



Vente en gros :

**Ets GENO** 6, Faubourg Saint-Honoré  
PARIS-8<sup>e</sup> — ANJ. 12-38

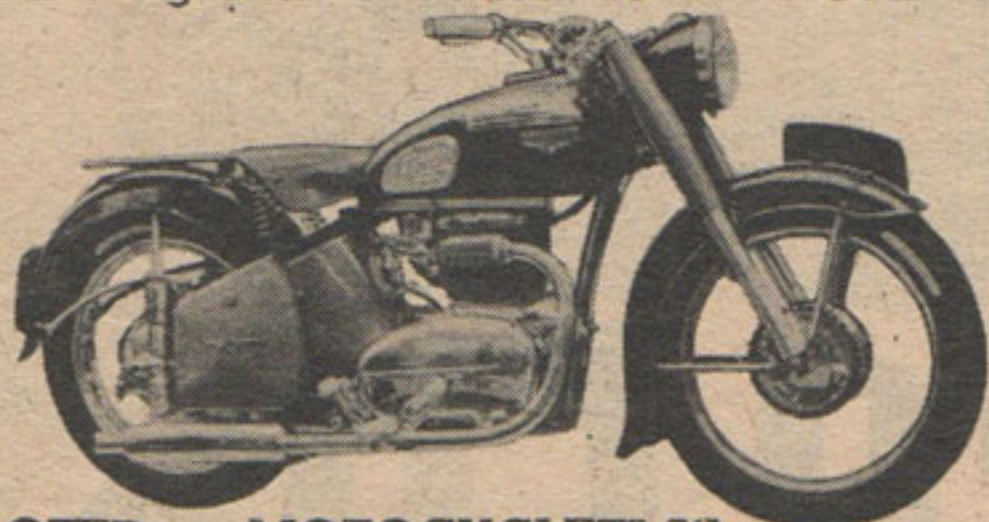
## EXCLUSIVITE MOTOBÉCANE

entre la  
GARE  
du NORD

et la  
GARE  
de l'EST

**P. LISITA**

94, Bd Magenta — PARIS-10<sup>e</sup> — NORD 65-25



SCOOTER — MOTOCYCLETTES  
VELOMOTEURS — MOBYLETTES

Stock complet pièces détachées et accessoires

Gants GAMET - STATION MOBYLETTE

*Innovation : Accessoires à crédit*  
VENTE A CREDIT 6 - 9 - 12 MOIS

Renseignements contre 50 francs de timbres  
Magasin ouvert tous les jours sauf Dimanche  
de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

83 D K W 83

PIÈCES DÉTACHÉES  
POUR  
MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPÉCIALISÉ  
POUR  
MOTOS ALLEMANDES

Toutes pièces détachées  
échange Standard d'Organes

83 Avenue de la grande Armée, 83  
— PARIS — (16<sup>me</sup>)

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

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

# ULTIMA 26, r. Ct Faurax — LYON-6<sup>e</sup> —

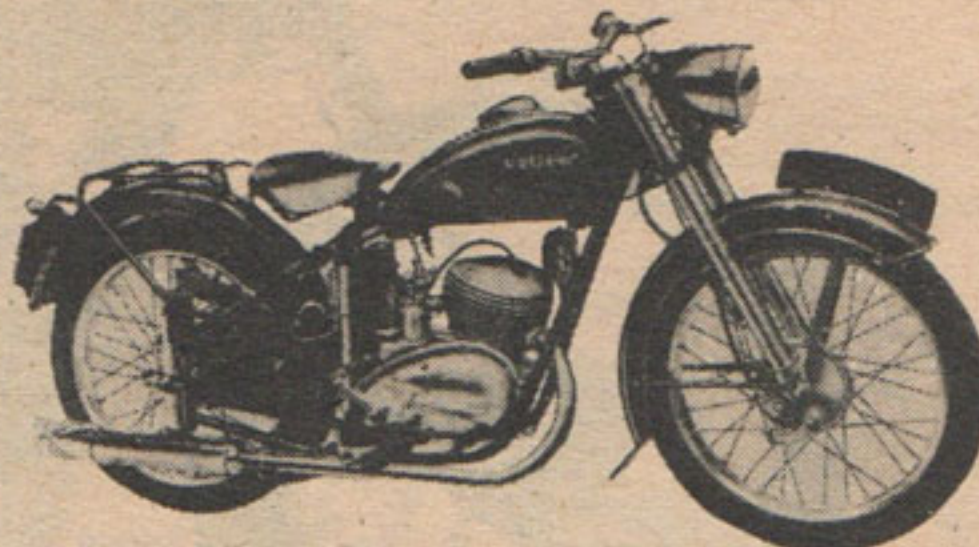
**BAISSE SES PRIX**

**CONSERVE SA QUALITE**

**LIVRE 4 NOUVEAUX MODELES**

dont une moto légère

de 3 CV à : **145.000 fr.**



Vente à crédit.

DEMANDEZ LE CATALOGUE

Pour l'Algérie, adressez-vous à :

« LA RENOVATION INTEGRALE »

107, Chemin Fontaine Bleue, 107 — ALGER

AGENTS REGIONAUX DEMANDES PARTOUT

CONSTRUCTEURS, pour vos réalisations adoptez

les blocs-moteurs 125 et 200 cc. et divers éléments,

tels que fourche télescopique, suspension AR. etc...

qu'ULTIMA fabrique spécialement pour vous.

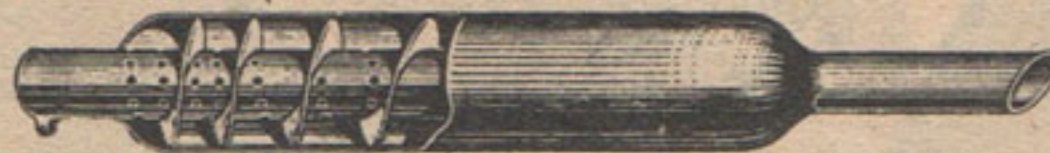
Renseignements et plans sur demande.

# SILENCIEUX WILMAN

1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> prix au dernier concours  
du **TOURING CLUB  
DE FRANCE**

1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> prix au concours précédent

1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> prix au concours International  
de silencieux 1953 organisé à  
**BERNE** par la **F.M.S.**



**En France  
à l'Étranger!**  
PARTOUT • TOUJOURS

nos appareils sont aux premières  
places dans les concours officiels  
et **GRACE A LEURS QUALITÉS**

ils ont acquis une

**RENOMMÉE MONDIALE**

1 et 3, rue d'Evreux — COURBEVOIE (Seine)

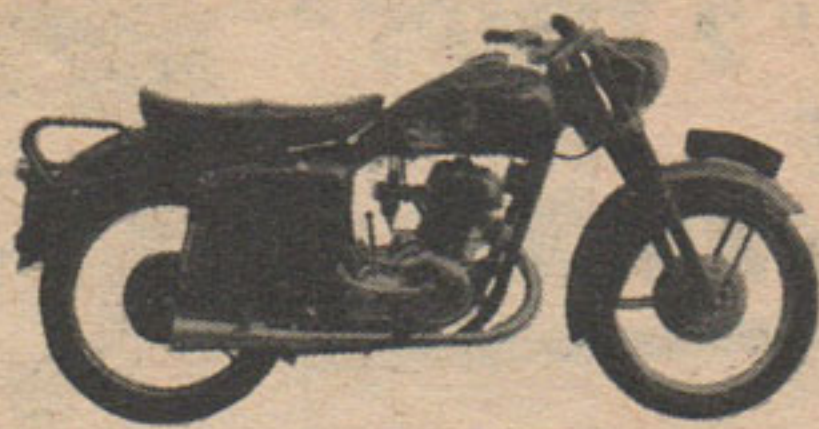
TOUJOURS PREMIERS DANS LES CONCOURS

TOUJOURS PREMIERS DANS LES CONCOURS



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

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



Gima 250 cmc.

Stock complet pièces **BSA**  
STATION-SERVICE

ET REPARATIONS

et toujours de superbes

occasions en :

B.S.A. - GALLETTO - GUILLER

et toutes marques vendues à

CREDIT 12 MOIS - 1/3 comptant



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

**N. ANGELI - NORD - EST - MOTOS - SCOOTERS**

SPECIALISTE DIPLOME  
B.S.A. et SUNBEAM

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

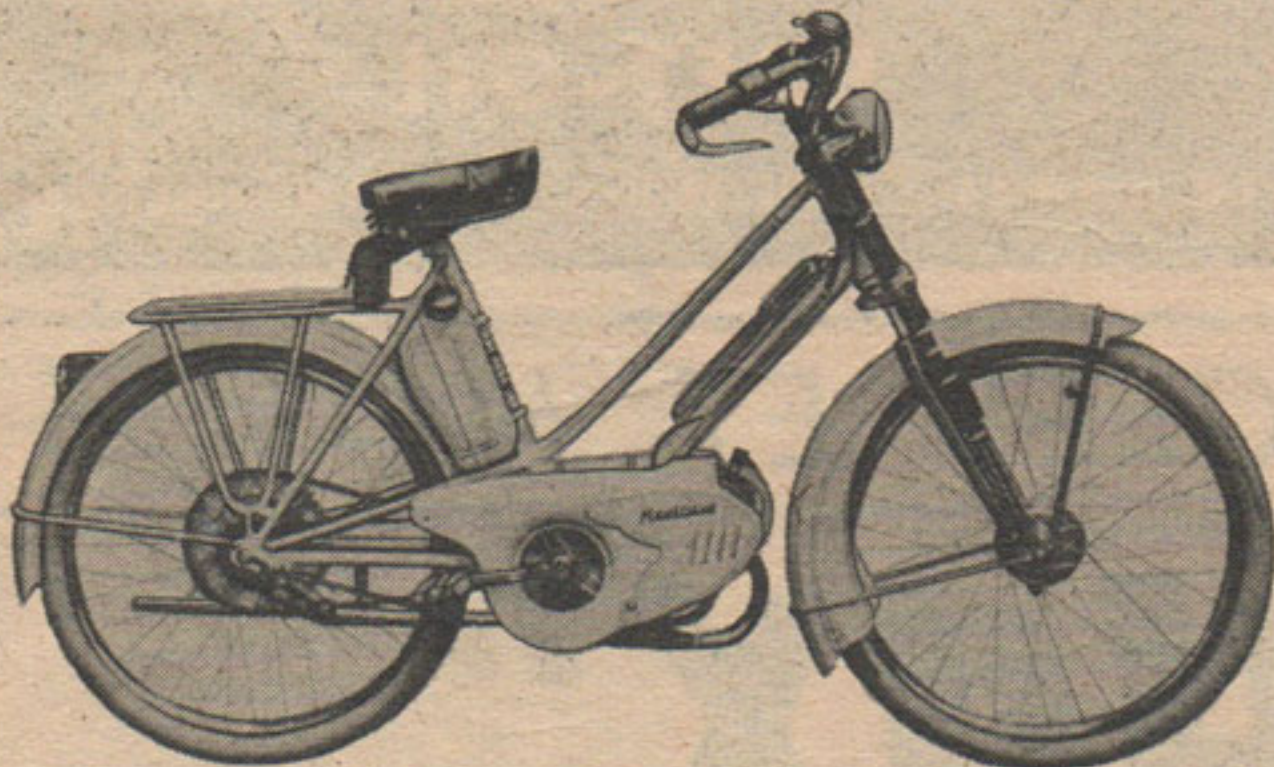
*La Grande Attraction  
du Salon 1953*

**Le Cyclomoteur MOUSTIQUE**

Moteur JUNIOR 49 cmc.

Embrayage automatique - Fourche télescopi-  
que - 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 :  
PARIS - ETOILE

22. rue Paul Valéry - PARIS-16° — KLE. 74-20

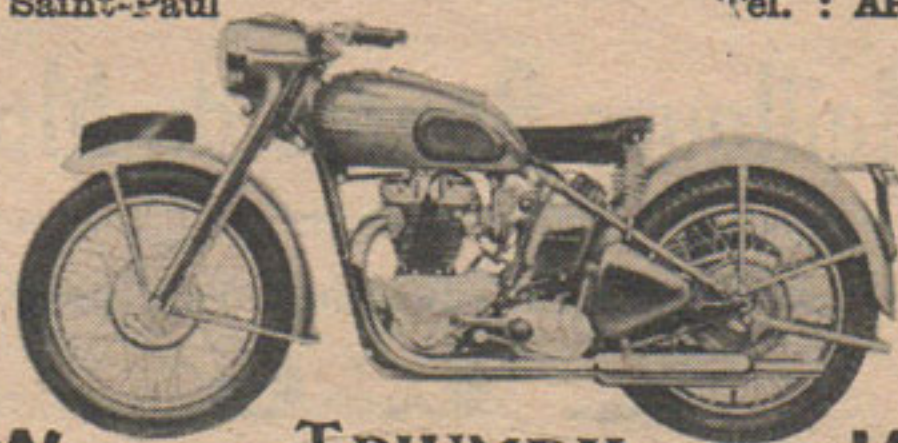
**St-PAUL-MOTOS**

P. LISITA

1, rue de Rivoli - PARIS (4°)

Métro Saint-Paul

Tél. : ARO. 71-46



**DKW TRIUMPH JAWA**

GILLET-HERSTAL - N.S.U. - CSEPEL  
AMBASSADOR - VINCENT - DOT  
TERROT - MONET-GOYON - GNOME-RHONE  
ALCYON - RENE GILLET - JONGHI - RADIOR  
MOSQUITO - A.G.F. - Scooters BERNARDET  
SPEED

Pièces détach. Tous accessoires et l'équipement  
Combinaisons SAN-REMO, MACOMBYNN et DALLE  
Gants GAMET

*Innovation : Accessoires à crédit*

REPARATIONS PAR SPECIALISTES

**Vente à crédit** Renseignements contre

Magasin ouvert tous les jours sauf Dimanche

de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

*un agent exclusif est forcément partial..... aussi.....*

votre intérêt vous conseille de vous adresser à un agent qualifié qui a sélectionné pour vous les  
meilleures marques, vous pourrez les essayer et les commander chez :

**Lambretta**

**marcel perrin**

RECORDMAN DU MONDE

GNOME-RHONE — JONGHI  
TERROT - BERNARDET - TRIUMPH  
ROYAL-ENFIELD — VELOCETTE  
F.N. — SAROLEA — DERNY

— EXPEDITION PROVINCE —



**CRÉDIT**

50, av. Edouard Vaillant - BOULOGNE (Seine)



*Monnet Goyon*

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



# Championnat de France de MOTO-CROSS

1<sup>er</sup> (cat. 500 cmc.) : BRASSINE sur B.S.A.

1<sup>er</sup> (cat. 350 cmc.) : GODEY sur B.S.A.

ces deux motos étaient équipées

par

## K.L.G.

### la Meilleure Bougie du Monde

Demandez un extrait du guide d'allumage à :

### K. L. G.

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

**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)

## SOCIÉTÉ DES CYCLES ET MOTOS

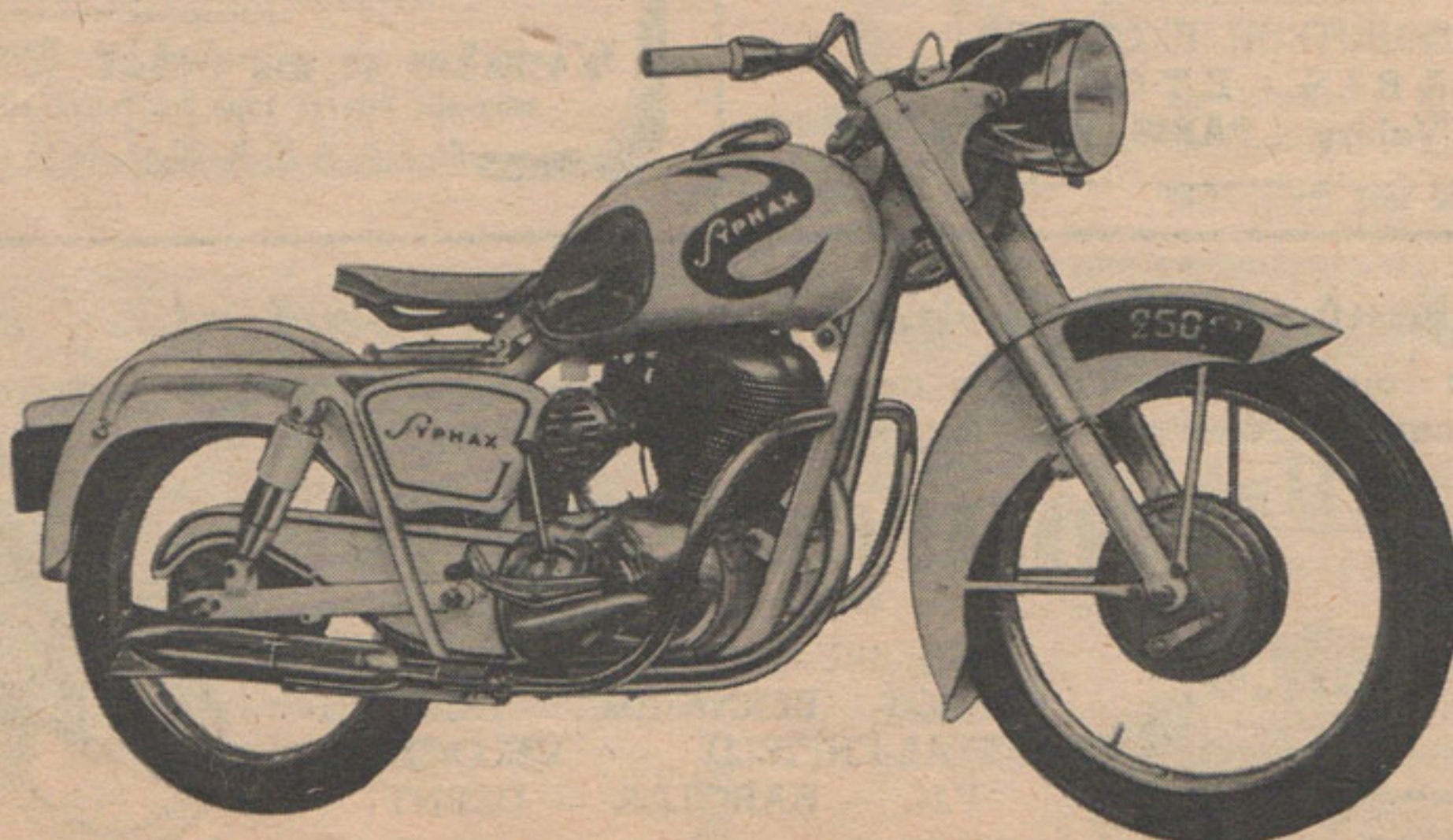
# "SYMPHAX"

★

Moteurs

## AMC

★



★

TOUTE LA  
GAMME  
DU 48 cmc.  
à la  
250 cmc.

GRAND LUXE

★

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





# Moto

La  
Moto

## revue

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE  
INDEPENDANTE ET  
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES  
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE  
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

**Le Numéro : 40 francs**

#### ABONNEMENTS :

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

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

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

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2<sup>e</sup>.

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12, RUE DE CLERY,  
PARIS (2<sup>e</sup>)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

## Service de Presse



La semaine passée, nous établissions un parallèle entre les Salons de Paris et de Francfort sur un plan général et technique. Aujourd'hui, ce sont encore ces deux Salons qui nous offriront un sujet d'éditorial, ou plutôt un de leurs à-côtés. Nous voulons parler des services de presse des constructeurs à cette occasion.

On connaît la technique particulière des Allemands pour la propagande, et les constructeurs d'Outre-Rhin, avec un ensemble parfait, profitent de leur Salon pour s'en donner à cœur joie.

Nos envoyés spéciaux sont revenus littéralement surchargés de prospectus, photos, documentations, etc...

Nous-mêmes, avons reçu des principaux constructeurs, de magnifiques pochettes avec tous les éléments pour faire des articles très documentés.

Et pourtant, le marché français, à cause de ses barrières douanières prohibitives, n'intéresse certainement pas les constructeurs allemands pour le moment.

Alors que recevrons-nous si les machines allemandes rentraient librement !... Certainement rien de plus... car on ne peut rêver de documentation plus complète.

Et maintenant si nous faisons le point de ce que nous avons reçu de nos constructeurs pour le Salon de Paris ? Rien ou presque comparativement. Quelques photos, rarement un éclaté ou un crevé, jamais une courbe de puissance, de consommation, etc... Seule de nos grandes firmes, Peugeot nous envoie, en cours d'année, des informations sur les modifications apportées sur les modèles de série.

Nous aimerions que tous les constructeurs en fassent autant, même pour les moindres modifications. Nous tâchons, au cours des visites chez les agents, de déceler nous-mêmes les nouveautés... extérieures.

Mais si le moteur à de plus grands transferts, un piston plus bombé, comment pouvons-nous le déceler en temps voulu, si le constructeur garde vis-à-vis de nous un mutisme incompréhensible ?

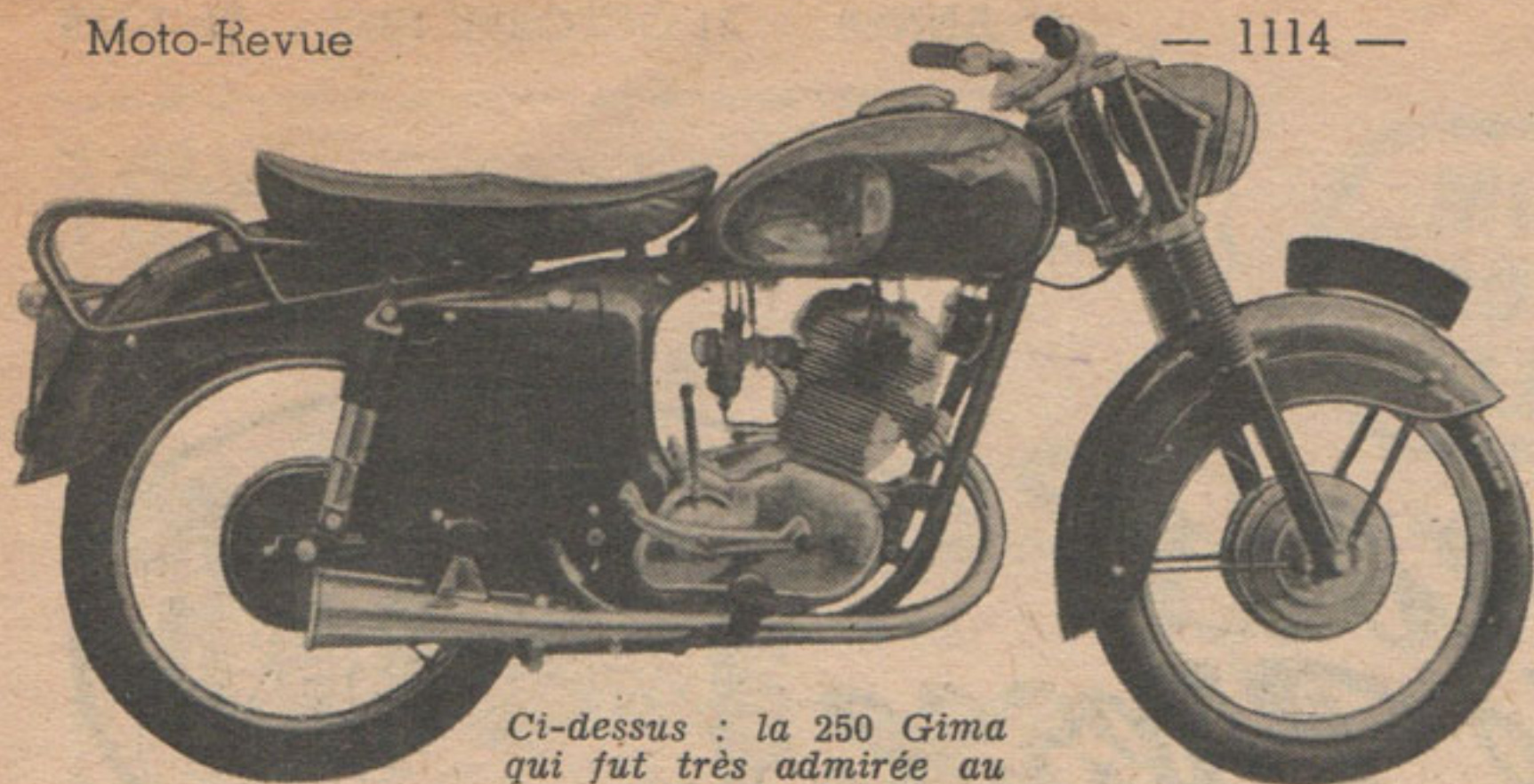
Une propagande bien orchestrée, accompagne toujours le lancement d'un nouvel article. Pourquoi n'en serait-il pas de même pour les motocyclettes ?

En outre, certains constructeurs se bornent à envoyer des articles dithyrambiques qu'une revue objective comme la nôtre se refuse évidemment à passer sans vérification de notre part.

Ce n'est pas l'éloge de leurs réalisations que nous demandons aux fabricants, mais des données précises, des chiffres, des descriptions techniques.

Croyez bien que cela parle plus à nos lecteurs que des éloges systématiques.





*Ci-dessus : la 250 Gima  
qui fut très admirée au  
dernier salon.*

#### ◆ LE NOUVEAU GENO

La maison Geno, bien connue des motards soucieux d'assurer leur sécurité, annonce la sortie prochaine d'un nouveau casque très léger, en matière plastique, destiné aux cyclomotoristes.

#### ◆ CHAMPION DE BELGIQUE

A la fin de la saison 1953, voici quels sont les champions de vitesse de la FM de Belgique.

Catégorie 350 et 500 internationaux : Auguste Goffin.

Sides internationaux : Julien Deronne.  
Catégorie 500 cmc. Juniors : Pierre Verwoegen.

Catégorie 350 cmc. Juniors : Jules Nies.  
Catégorie sidecars Juniors : Pierre Hauwaerts.

En moto-cross, tout le monde connaît le champion international, puisqu'il s'agit de Auguste Mingels. Le champion en seniors est Marcel Sterckx, imité par Vervloesen en Juniors, et Frenay en sidecars.

#### ◆ RASMUSSEN ET LA FIRME D.K.W.

Il y a quelques semaines, le Dr Ingénieur J.S. Rasmussen a fêté ses 70 ans. La jeune génération peut difficilement se souvenir de ce grand technicien et industriel au nom duquel est pourtant liée une des plus importantes fabriques de motos du monde. Car Rasmussen est le fondateur des usines DKW, autant que s'en souviennent les plus anciens motocyclistes. En 1916, il conçut le plan de mettre sur le marché une voiture à vapeur (Dampf-Kraft-Wagen), mais finalement ce fut un petit moteur qui fut construit, et dont les initiales restaient les mêmes. (Des Knabens Wunsch). Par la suite il en sortit un moteur auxiliaire pour bicyclette, lequel se montait sur le porte-bagages. Les initiales bien connues n'en sont pas pour autant abandonnées et le petit moteur reçoit le nom de « Das Kleine Wunder ». Il connut d'ailleurs un grand succès vers 1920. C'est alors que la firme prend de l'extension et se met à construire des modèles plus lourds ; en 1927, l'usine DKW à Zschopau devient la plus importante d'Allemagne en matière de construction motocycliste et un an plus tard la plus grande d'Europe.

Après la guerre l'usine est démontée et doit attendre plusieurs années avant de pouvoir reprendre son activité à Ingolstadt. Fin 1949 sa production n'était que de 5 machines par mois. Mais son activité ne cesse alors de grandir avec une rapidité surprenante et quelques années plus tard la 100.000<sup>e</sup> R.T. sort de chaîne, sans compter les 75.000 machines de 200 et 250 cmc. produites depuis cette date.

*Ci-contre : le stand René Gillet,  
magnifiquement décoré nous est  
présenté par M. Gras, Directeur  
commercial de la marque.*

# Saviez-vous QUE...

#### ◆ UNE PRECISION

Dans une récente information parue dans notre numéro 1.156, il était question d'un certain mécanicien domicilié à Léznignan, et que nous avons indiqué sous le nom de Mr P.

Or il se trouve qu'il y a trois mécaniciens à Léznignan, dont le nom commence par un P. Messieurs Antoine Prior et Roger Pero, tous deux mécaniciens à Léznignan, nous ont demandé de bien vouloir préciser que ni l'un ni l'autre n'étaient visés par notre information.

Ce que nous faisons volontiers.

#### ◆ APRES LE SALON

Résultat de son succès qui se traduit par une production en continuelle augmentation, Lambretta nous avait réservé une grande surprise en présentant son scooter à un prix diminué, ainsi que des rabais intéressants sur les accessoires les plus courants.

Du côté de la mécanique il semble bien que ce soit aussi de l'automobile que le Lambretta ait emprunté la plupart de ses solutions et c'est ce qui caractérise le scooter et explique son succès.

Recherchant pour son stand moins un effet décoratif qu'une démonstration dynamique, Lambretta a attiré une foule considérable devant les machines en coupe, de réalisation remarquable. Les clients intéressés par la mécanique pouvaient suivre le fonctionnement de cette machine si bien conçue et les amateurs de confort étaient en mesure de comprendre les raisons de l'excellence de la suspension Lambretta.

#### ◆ UN NOUVEAU ZENITH

La maison Zenith qui jusque là s'était cantonnée dans le domaine du carburateur pour cyclomoteurs et vélomoteurs légers, est en train de mettre au point un carbu de 20 mm apte donc à servir sur une cylindrée moyenne.

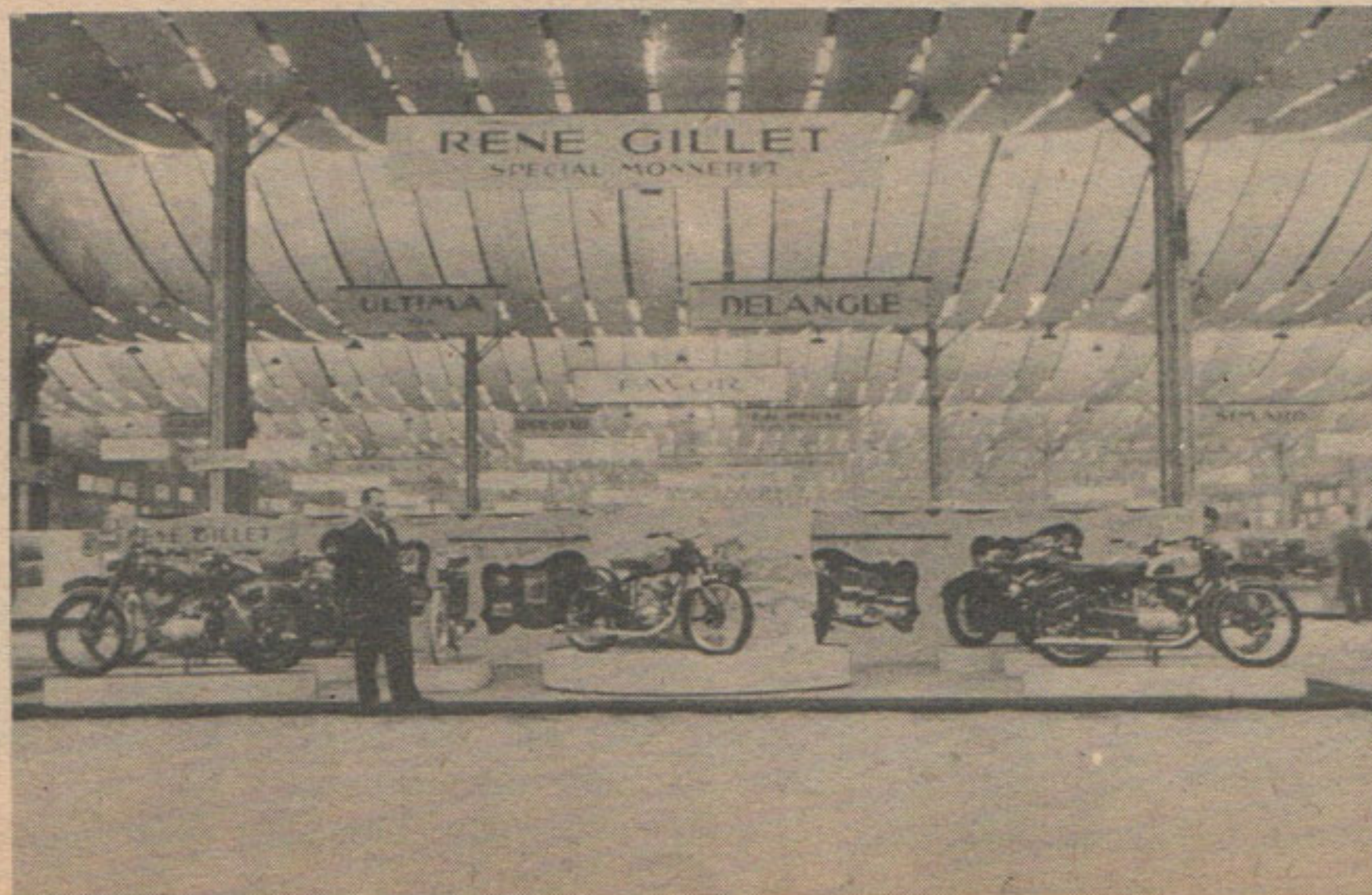
#### ◆ BOL D'OR SPECIAL

Le meilleur entraînement pour le Bol d'Or, c'est évidemment... le Bol d'Or, mais comme il n'a lieu qu'une fois par an, deux fanatiques de la moto ont fait leur propre Bol en vue de courir le « vrai ». En effet, MM. Guignabert et Raffin viennent récemment de terminer une ronde de 24 heures sur un circuit d'une trentaine de kms, au Puy. 43 tours furent couverts en 23 h. 57 min., soit 1.392 kms 340 à plus de 57 kms de moyenne horaire.

La performance fut établie sur une 125 4 vitesses Guiller de série, modifiée par les soins des pilotes. La consommation moyenne fut de 3 l. aux 100 kms.

Quelques incidents apportèrent l'imprévu classique, dont une panne de bougie et le desserrage du verrouillage des vitesses. En plus de cela une circulation dominicale intense gêna les pilotes, ainsi que le brouillard la nuit sur le plateau de Loudes emprunté par le parcours.

Menée par deux néophytes de la compétition, cette performance n'en a que plus de valeur, et nous espérons qu'elle sera complétée au prochain Bol d'Or.

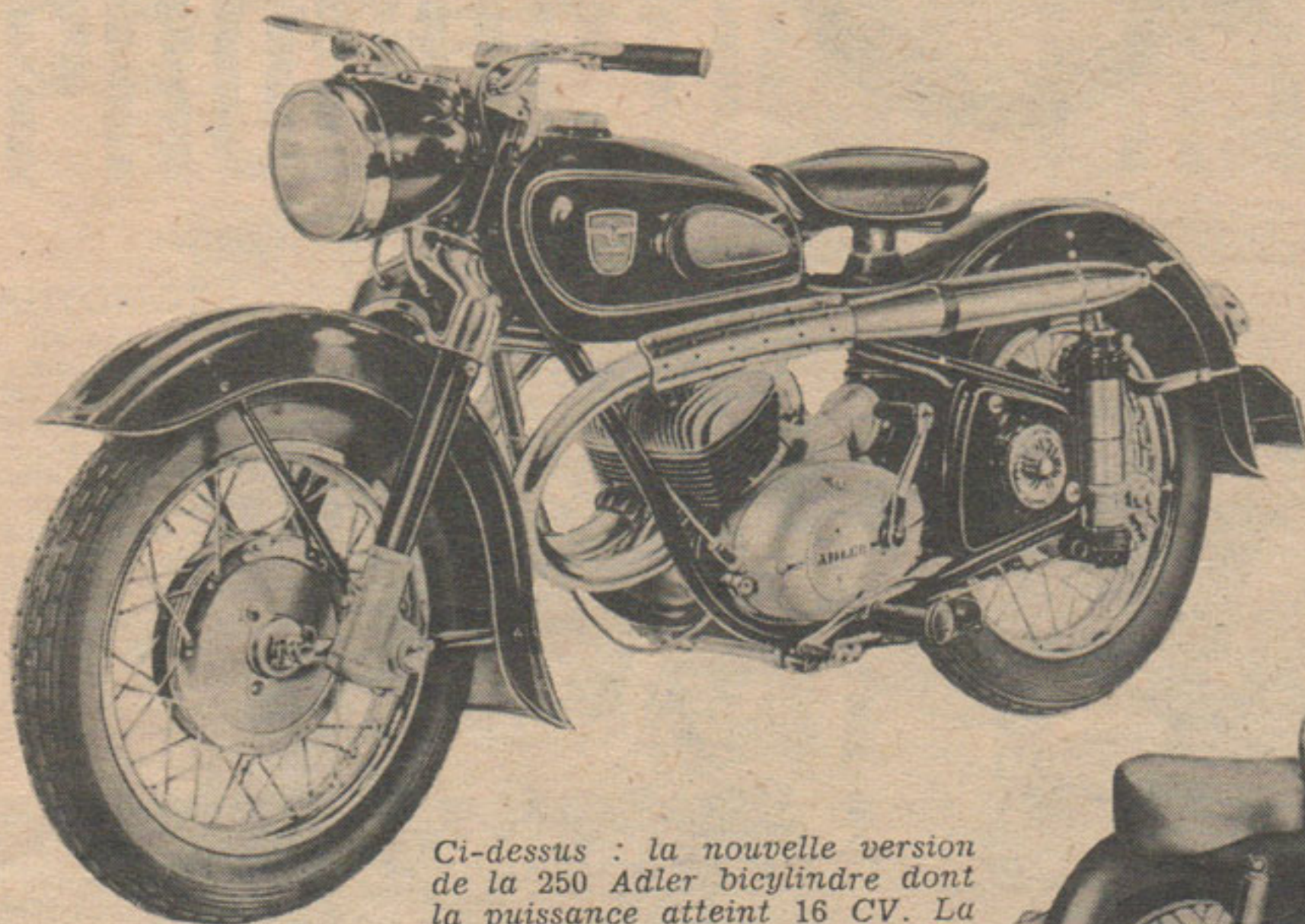


UN BON MOTOCYCLISTE EST OPTIMISTE : UN ACCROCHAGE N'APPELLE PAS UNE DISPUTE



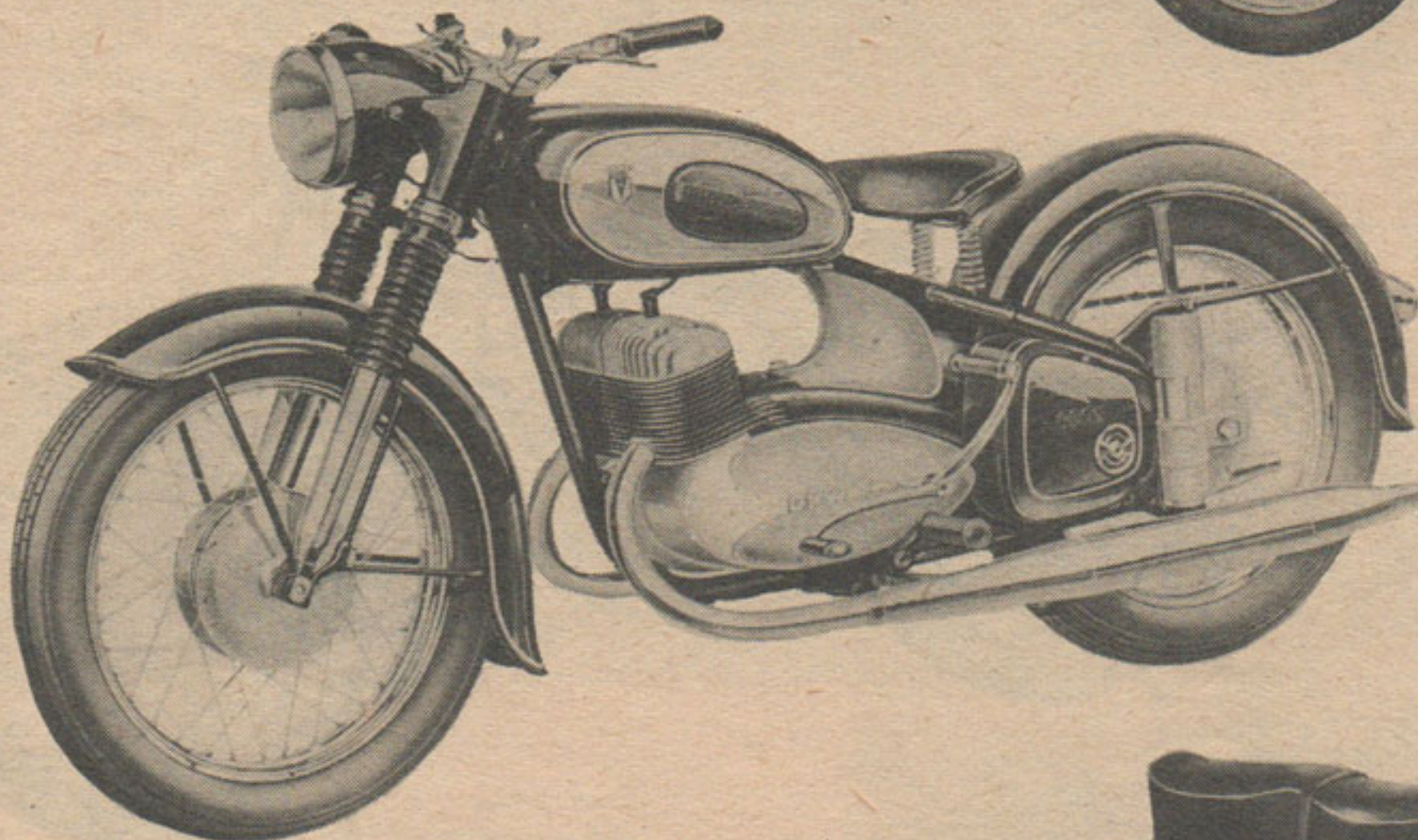
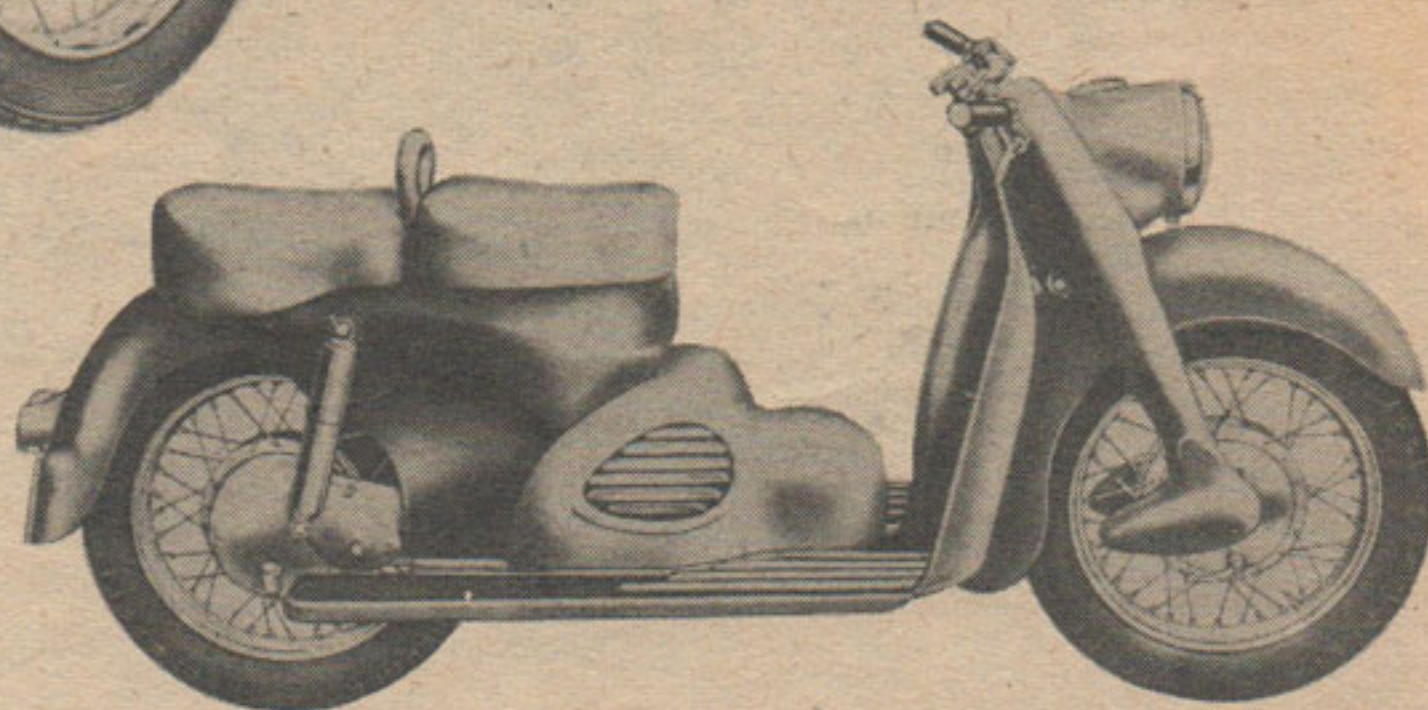
DE NOS ENVOYES SPECIAUX A **FRANCFORT :**

**“UN SALON SENSATIONNEL !..”**



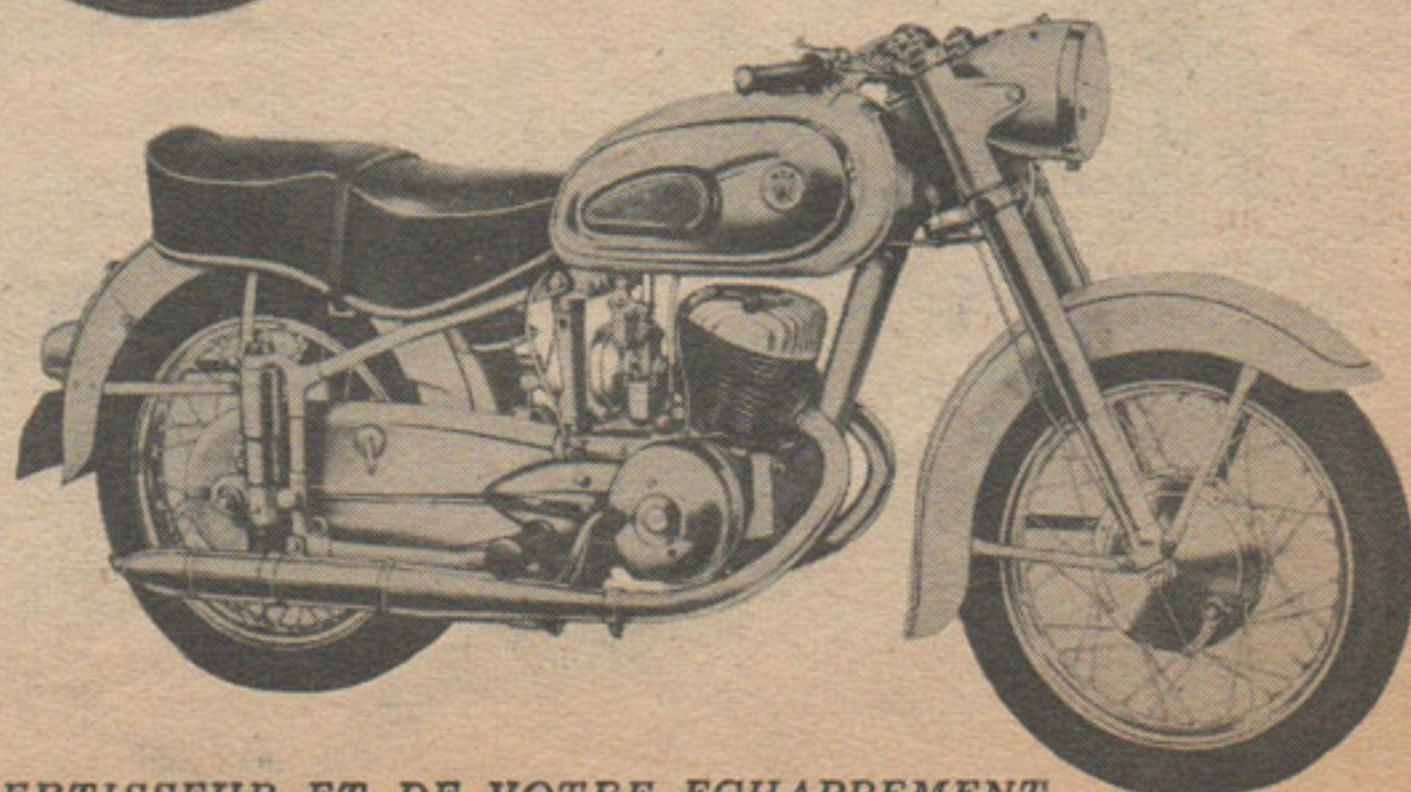
*Ci-dessus : la nouvelle version de la 250 Adler bicylindre dont la puissance atteint 16 CV. La principale modification réside dans la fourche, toujours à roue poussée, mais cette fois avec des biellettes plus longues et ancrage de frein modifié.*

*Dès l'abord, ce salon de Francfort se révèle comme l'un des plus fournis en nouveautés, et surtout apporte la preuve écrasante du travail intensif fourni par les bureaux d'études d'outre-Rhin. Les formules les plus modernes, les plus hardies sont adoptées d'emblée non par un seul, mais par la majorité des grands constructeurs. Les moteurs atteignent également des puissances peu communes, et ceci dans l'ensemble de la production.*



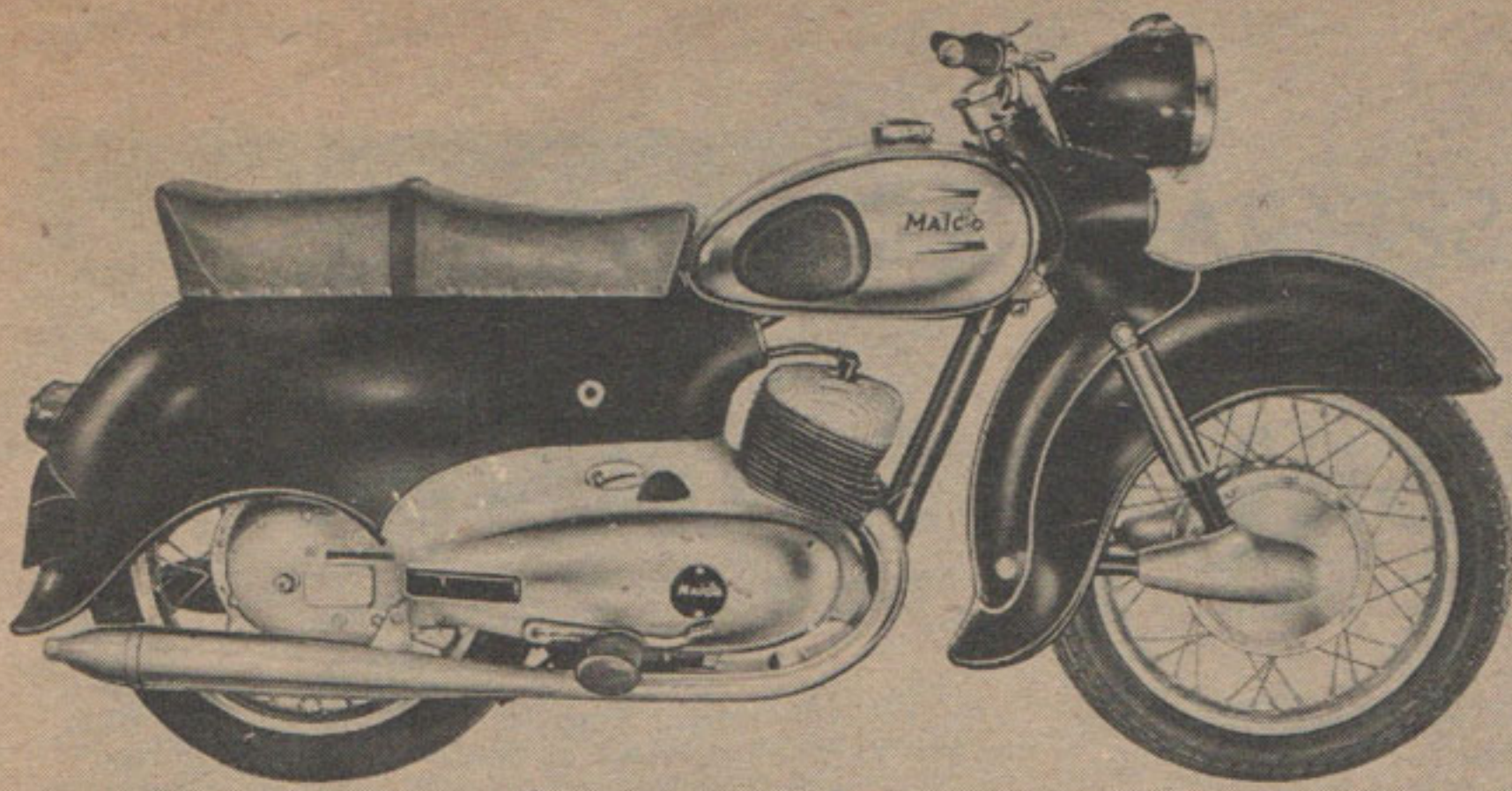
*Ci-dessus : la 350 bicylindre DKW utilise le même cadre que la 250, les suspensions étant renforcées mais classiques. Le carburateur unique est totalement enfermé sous la tôle de capotage.*

*Ci-dessus et ci-dessous : deux nouvelles productions Victoria : le scooter 200 cmc. à roue poussée et aux lignes boursouflées emploie des roues de grand diamètre. La nouvelle KR 26 N Sport 250 est équipée d'une selle double, d'un gros réservoir et de moyeux centraux.*

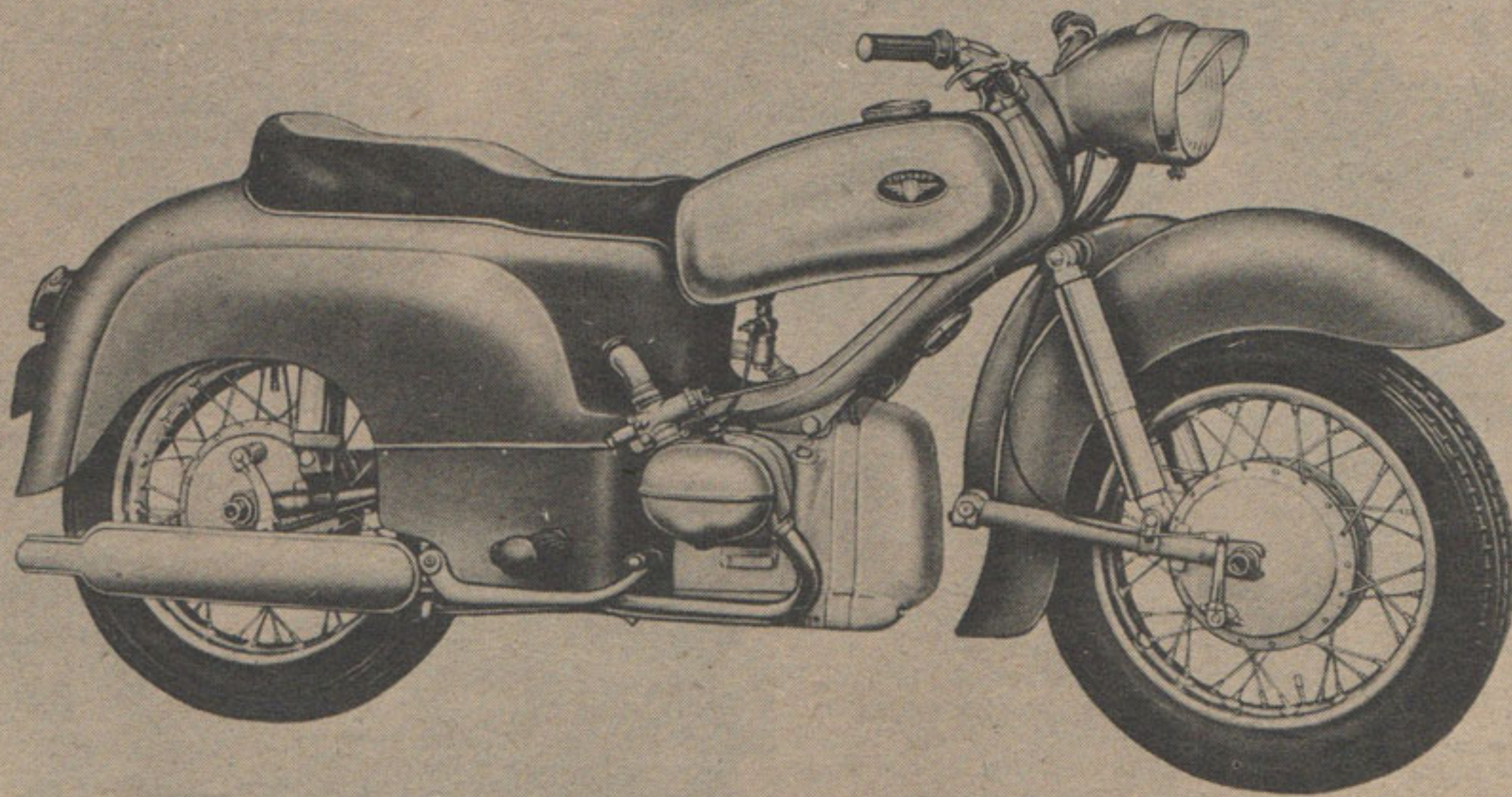


USEZ DISCRETEMENT DE VOTRE AVERTISSEUR ET DE VOTRE ECHAPPEMENT

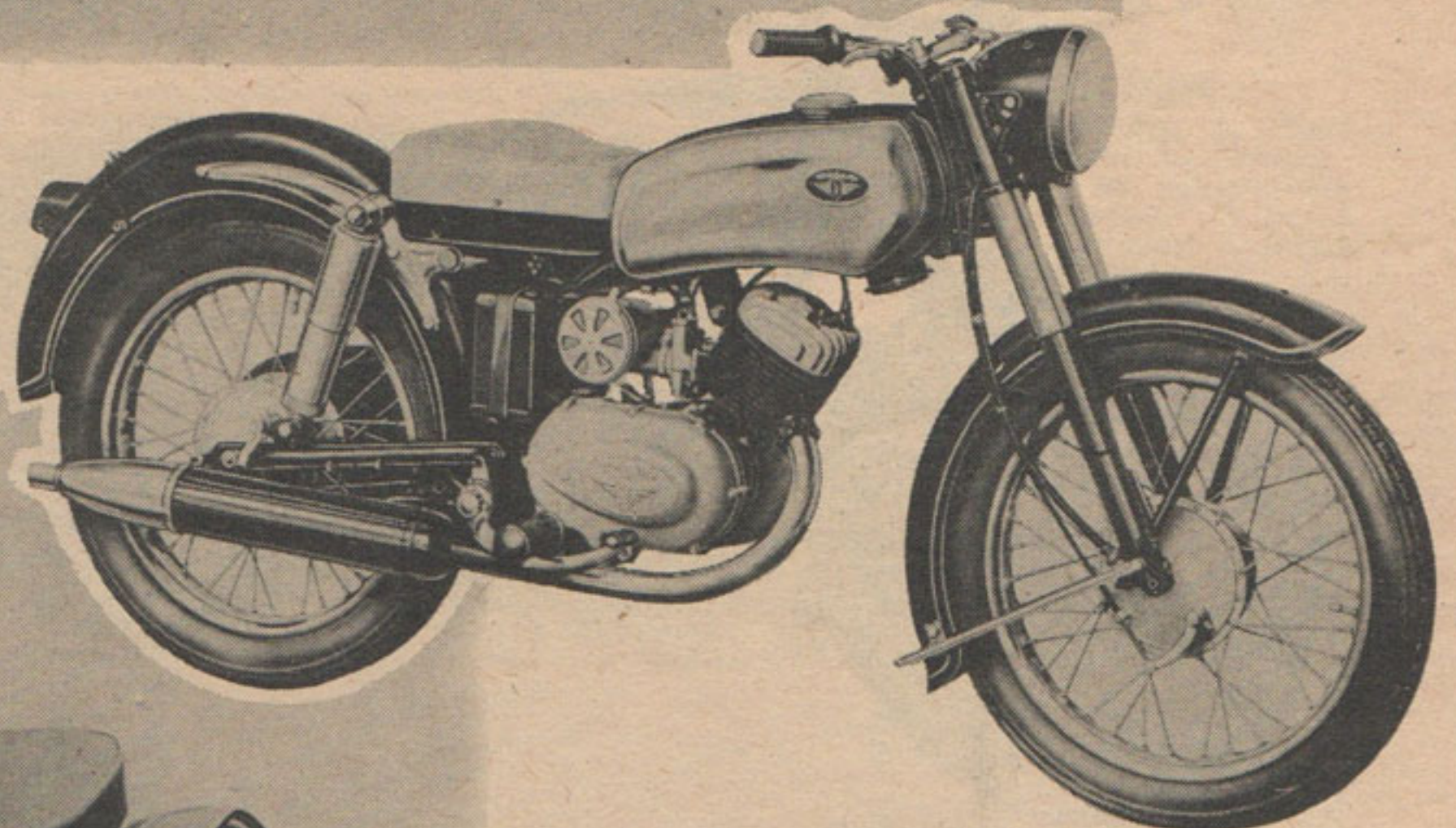




A gauche : Maico, qui a adopté la suspension arrière oscillante pour ses 175 et 200 cmc., présente maintenant 2 modèles de twins 2 temps, ne différant que par la cylindrée, les « Taifun » (Typhon), de 350 cmc. (19 CV.) et 400 cmc. (22 CV.) ; suspension arrière oscillante et fourche du type Earles à l'avant. Ci-dessous : la grosse nouveauté Zundapp : un cadre double boucle surbaissé, à suspension arrière oscillante et fourche type Earles BMW, auquel est suspendu un flat-twin 250 cmc. à culbuteurs, à transmission acatène, et d'une puissance de 18,5 (!) CV.



Ci-dessous : compromis entre le Vespa et le Lambretta, mais d'une ligne indéniablement réussie, le « Diana » de Durkopp est équipé d'un moteur 2 temps de 200 cmc.



Appelée à supplanter les Norma-Luxus, la nouvelle « Elastic » 200 cmc. Zundapp, toujours à carburateur double corps, mais plus puissante est surtout moderne dans sa conception de cadre : moteur en porte à faux, suspension arrière oscillante, à tension réglable, cadre formé essentiellement d'un gros tube coudé et nouveau réservoir, commun d'ailleurs avec la 250 cc.

**COMPTE-RENDU COMPLET  
PROCHAIN NUMERO**



# LE SALON *et la* PRODUCTION FRANÇAISE

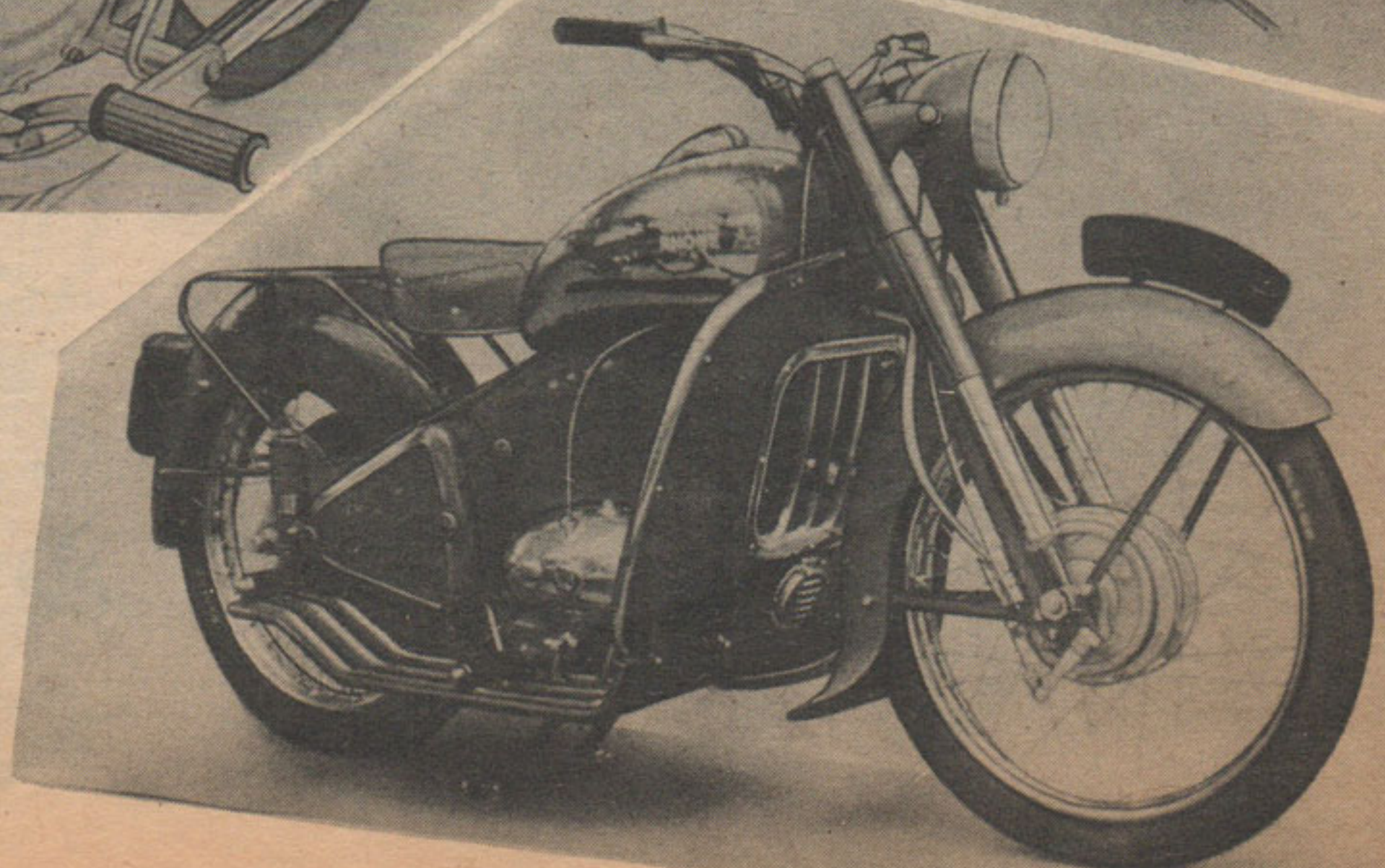
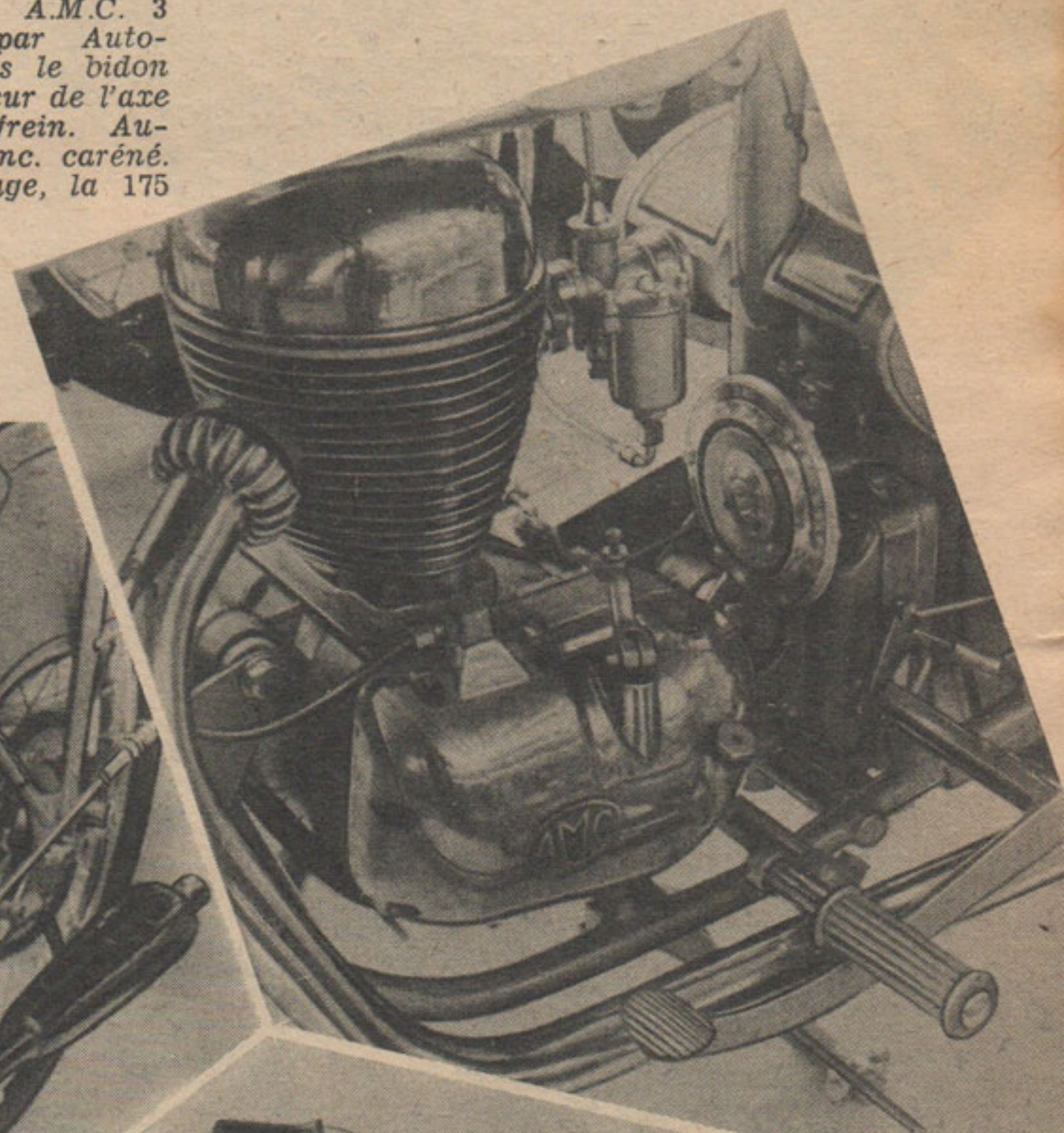
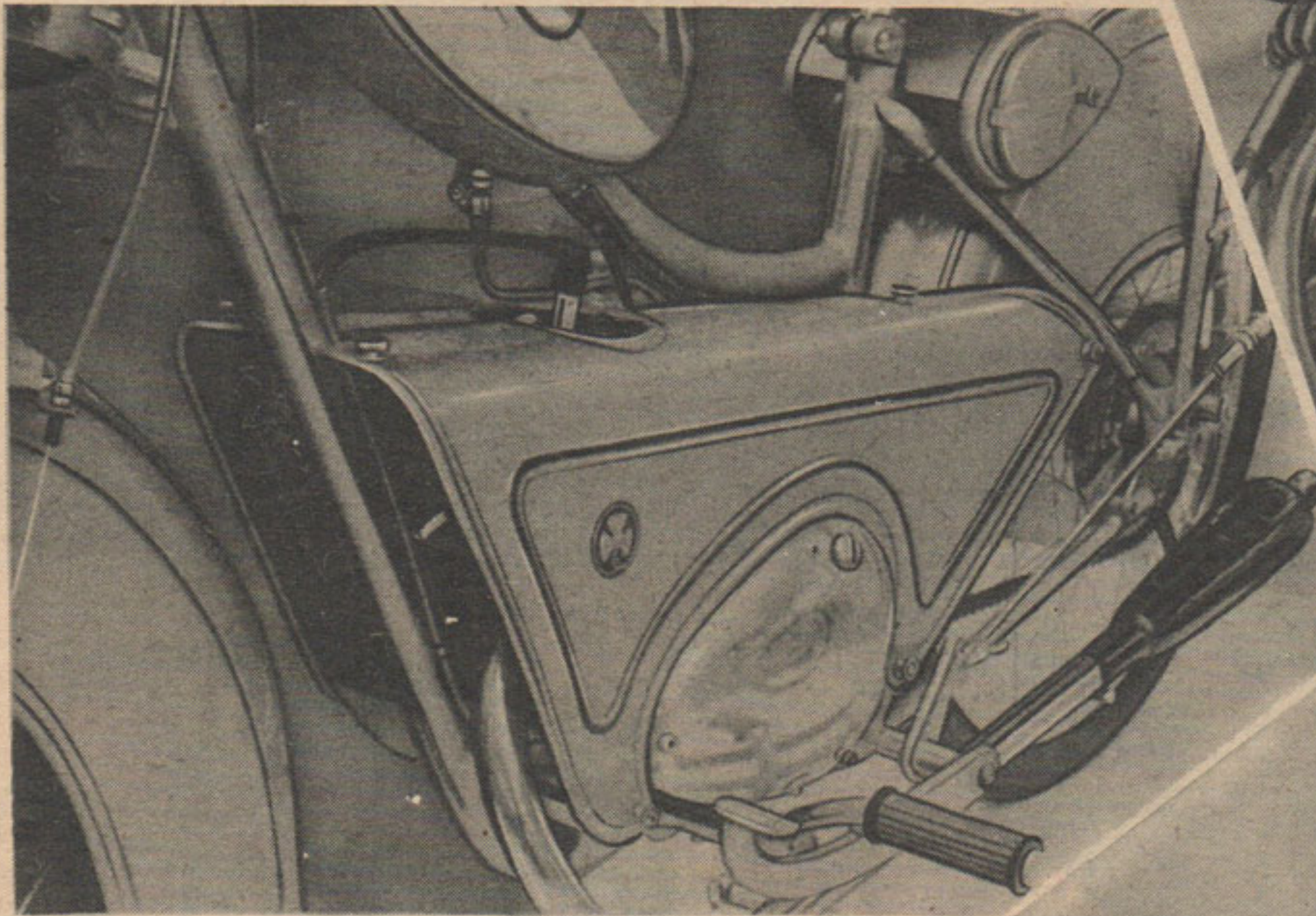


(Suite du N° 1.158)

## AUTOMOTO

Un choix de cylindrée étendu en 2 et 4 temps caractérise la fabrication Automoto. En plus des cyclomoteurs de 50 cmc., une catégorie 100 cmc. est proposée sous forme d'un vélomoteur léger à moteur Villiers 2 vitesses. Ce véhicule n'est autre d'ailleurs que la réplique d'un modèle d'une autre grande marque. Toutefois une note distinctive est fournie par une boîte à outils d'une forme personnelle. Ce même modèle peut également recevoir une carapace de tôle qui enferme le moteur et se prolonge jusqu'au moyeu arrière, et des garde-boue flasqués de tôles en forme de croissant pour compléter l'allure carénée de l'ensemble.

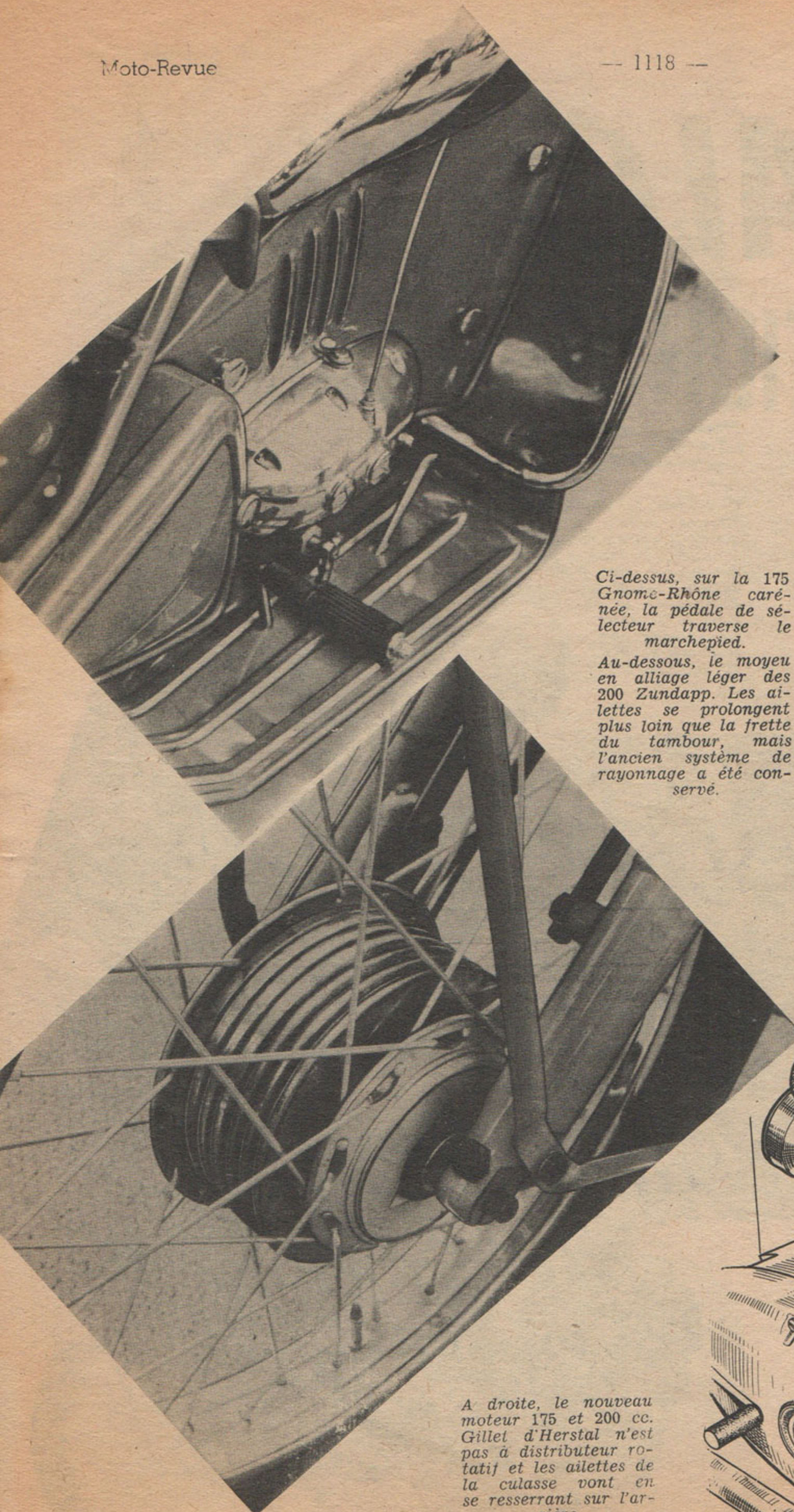
*Ci-contre, le 125 A.M.C. 3 vitesses monté par Automoto. Remarquons le bidon à huile et la largeur de l'axe de pédale de frein. Audessous, le 100 cmc. caréné. En bas de la page, la 175 cmc. Gnome-Rhône avec pare-chocs tablier et marchepieds.*



Deux modèles de 125 deux temps, équipés tous deux du bloc-moteur Aubier-Dunne 3 vitesses à sélecteur incorporé sont munis d'une fourche télescopique légère. Un seul de ces modèles est équipé de la suspension coulissante Automoto bien connue. Un autre type de 125, monté avec un AMC celui-là, est traité de façon luxueuse, avec moyeux-freins centraux, fourche Grazzini, éclairage, batterie, etc... Les 175 trois et quatre vitesses sont accommodés de la même manière, avec ou sans correcteur Grégoire additionné à la suspension arrière.

Un 200 Villiers construit en France sous licence est monté dans un cadre fabriqué également par la même maison.





*Ci-dessus, sur la 175 Gnome-Rhône carénée, la pédale de sélecteur traverse le marchepied.*

*Au-dessous, le moyeu en alliage léger des 200 Zundapp. Les ailettes se prolongent plus loin que la frette du tambour, mais l'ancien système de rayonnage a été conservé.*

*A droite, le nouveau moteur 175 et 200 cc. Gillet d'Herstal n'est pas à distributeur rotatif et les ailettes de la culasse vont en se resserrant sur l'arrière.*

La 250 est construite autour du 250 AMC, mais comporte cette année une suspension arrière oscillante avec éléments télescopiques inclinés. Comme sur nombre d'autres modèles, des pare-chocs sont montés de série, ainsi que des moyeux-freins.

## GNOME-RHONE

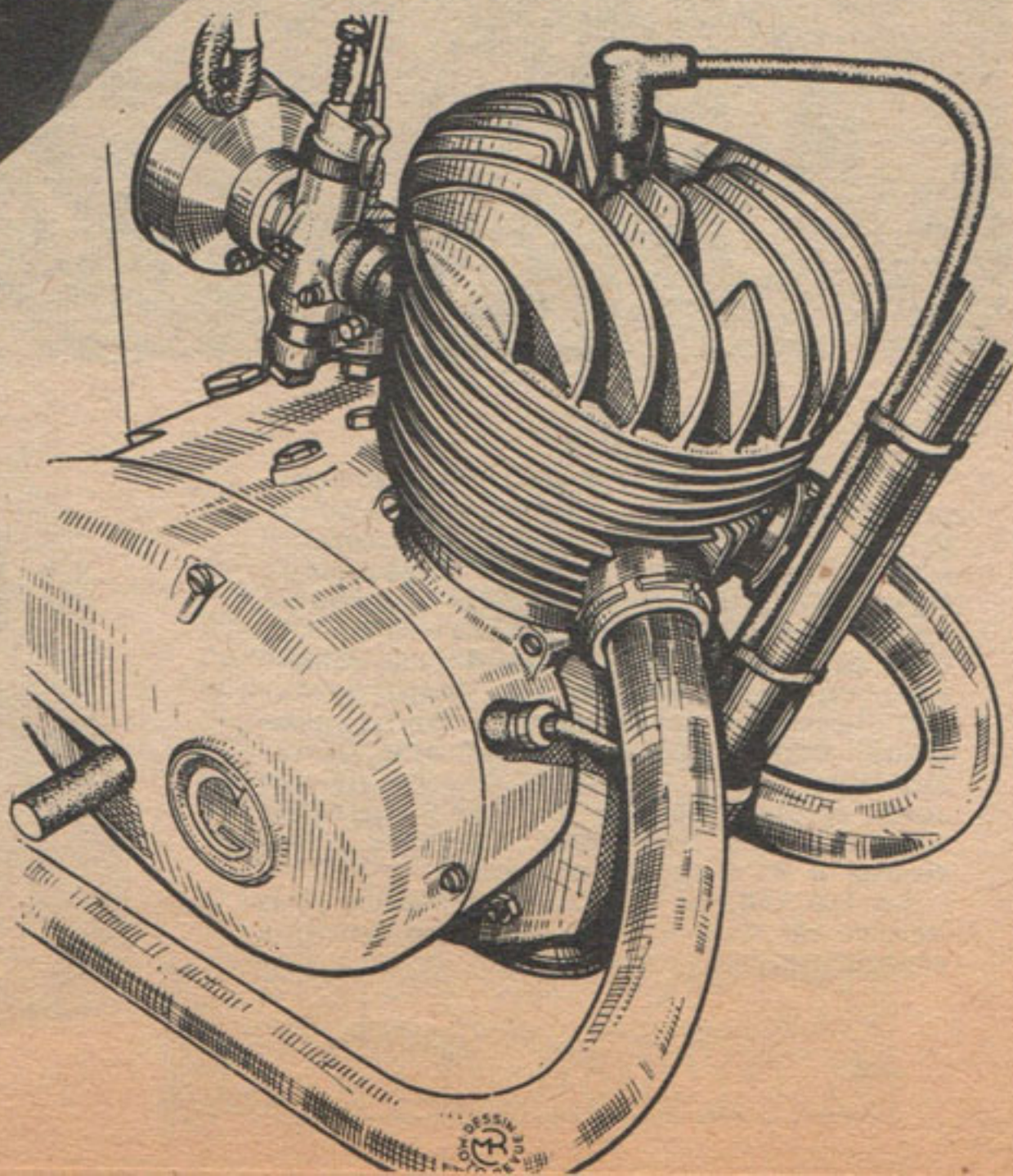
Contrairement à la plupart des grands constructeurs, chez Gnome-Rhône il n'y a que 5 modèles, et encore 3 de ceux-ci sont-ils entièrement nouveaux. Nous ne citerons que pour mémoire les R4 bien connus, en version B et C, ce dernier avec suspension arrière coulissante. Leur renommée est déjà faite par les possesseurs de ces petites machines légères et rapides.

Les 3 nouveaux modèles sont à vrai dire dérivés du même prototype, celui de la 175 deux temps 4 vitesses. Cette 175, dénommée L 53, possède un bloc allongé, un cylindre alliage léger et la culasse carrée du 125 « sport ». La partie cycle est des plus classiques et utilise la suspension coulissante du R4C. Par contre, la fourche est plus étoffée, et les moyeux, tout en étant toujours du type à double cône, sont de forme « frein central », mais réalisés en tôle emboutie.

Des garde-boue profonds et le nouveau réservoir Mottaz modifient complètement la silhouette de cette machine. Contrairement aux machines précédentes, le sélecteur est disposé du côté droit de la machine.

Une 175 semblable en tous points sous l'angle de la conception et construction, est équipée d'une carapace en tôle flasquant les deux côtés de la machine, un marche-pied surélevé à l'arrière et un tablier très large complètent la « protection » sur cette machine. Plus intéressant au point de vue technique, le système de freinage hydraulique couplé obligera automatiquement à se servir des deux freins ceux qui oublient toujours le frein avant. Pour parfaire le couplage, et se réserver un frein de secours, le frein avant peut être commandé également du guidon, par le système classique de câble et leviers.

Enfin, véritable surprise, un modèle très peu différent, il est vrai, mais livré avec un gros réservoir, possède un moteur issu du 175, mais dont la cylindrée a été portée à 200 cmc. Ce moteur, dont la puissance est de 12 CV, devrait permettre, grâce aux 4 vitesses dont est doté le bloc, de justifier sa dénomination de « grande routière ».

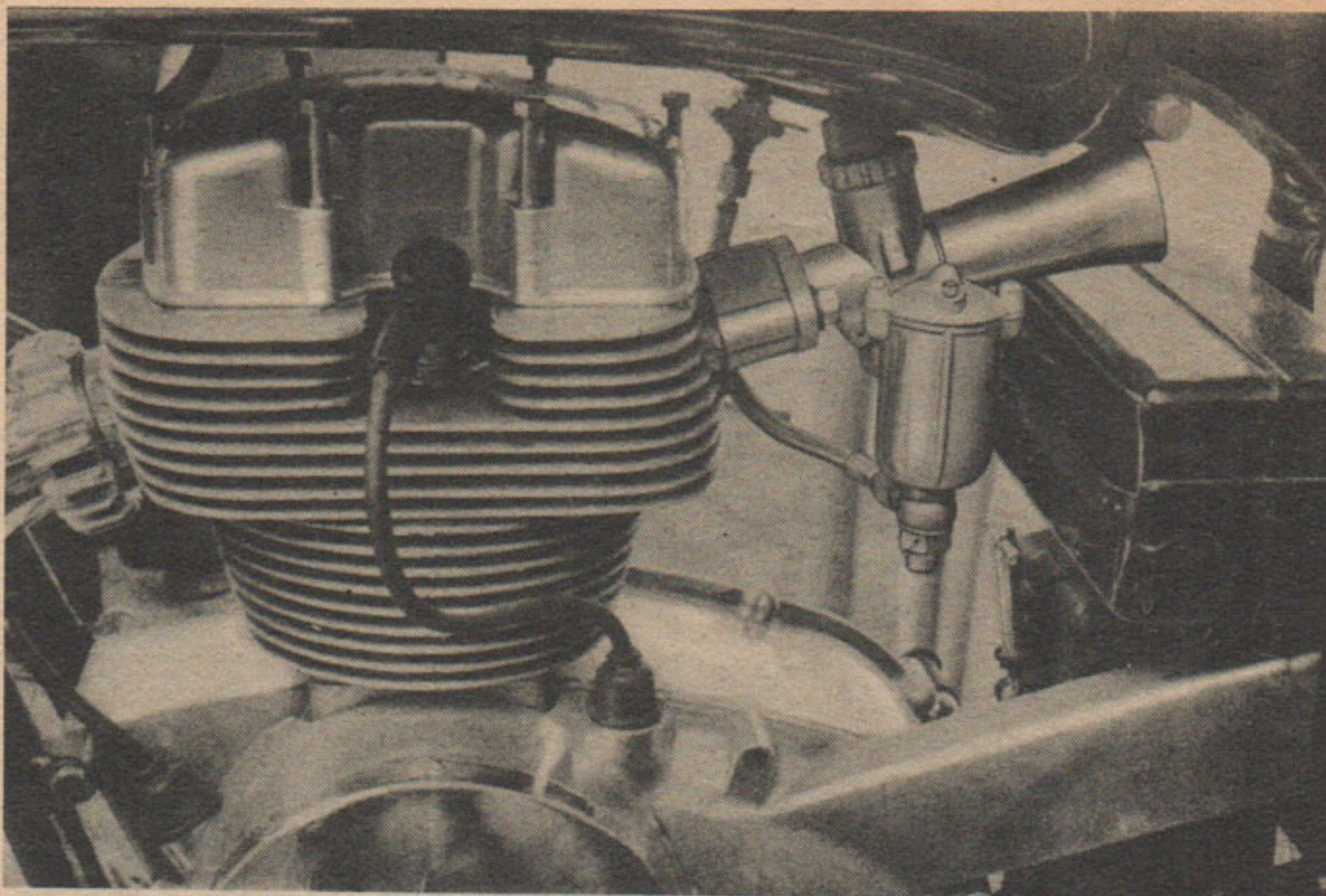




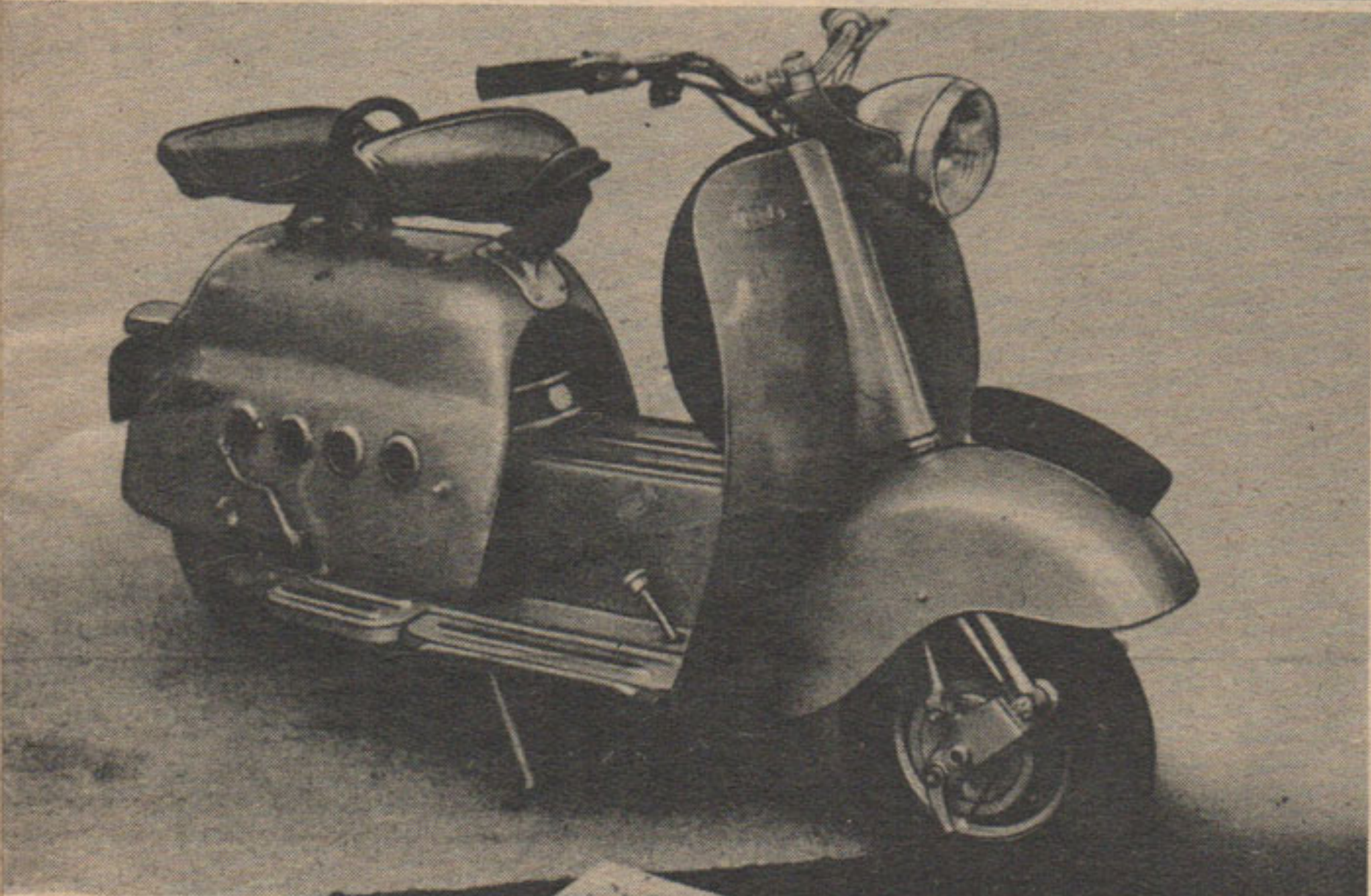
## JONGHI

Une seule grande nouveauté chez Jonghi (présentée il est vrai dans le numéro du 18 juillet de « Moto-Revue »). Il s'agit de la 125 carénée. Cette petite machine possède une coque porteuse réalisée en tôles embouties et soudées électriquement, ce qui permet à la fois une rigidité exceptionnelle et un prix de revient intéressant, ce qui est un facteur primordial pour une machine populaire. Le moteur est un deux temps entièrement nouveau, dont le cylindre horizontal et les fixations à la coque ont été étudiés spécialement en fonction des exigences du carénage. La boîte est à 4 vitesses commandées par poignée tournante au guidon. L'allure générale de la machine est des plus plaisantes, et le cadre ouvert procure une commodité d'emploi qui sera appréciée de la clientèle féminine.

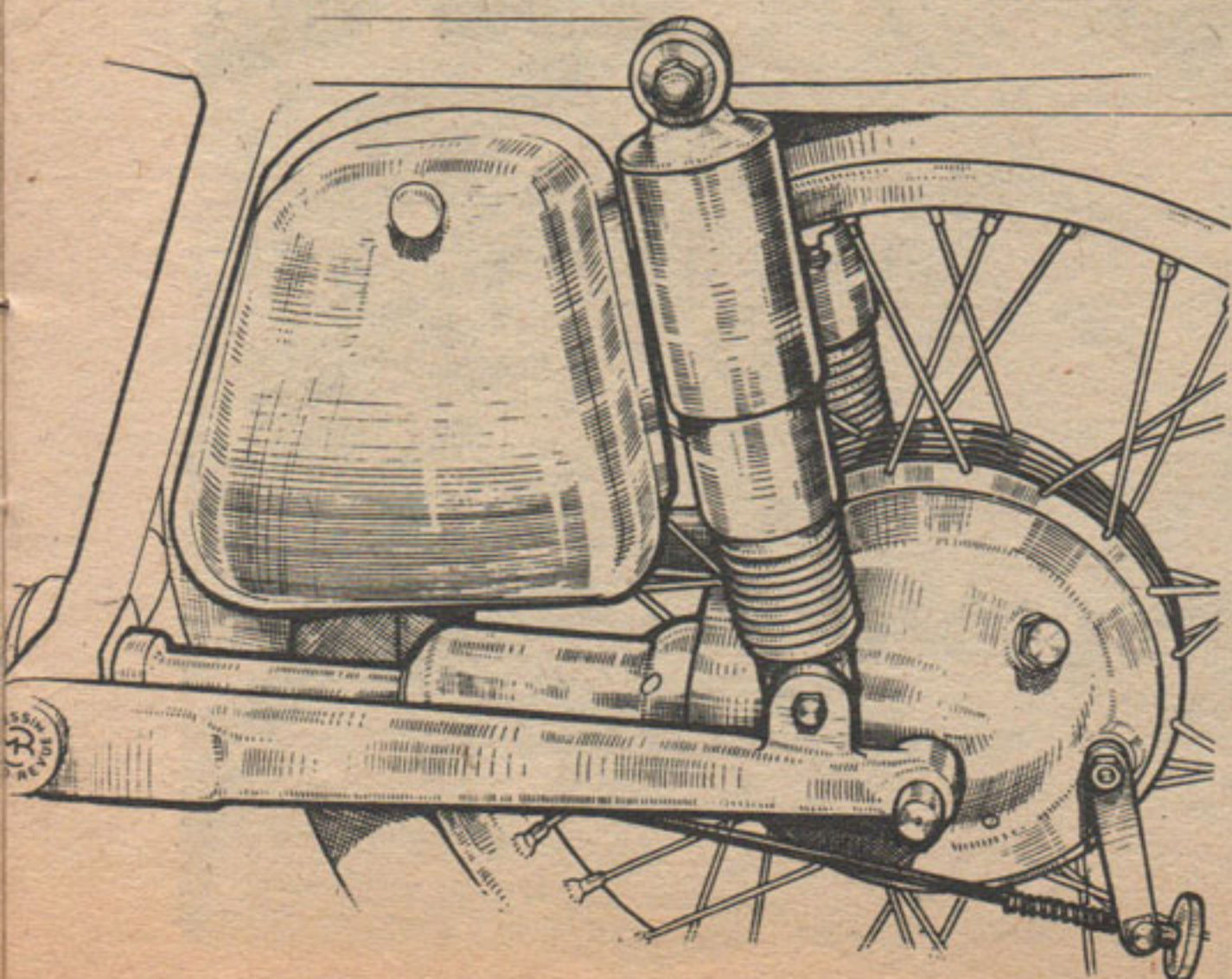
Du reste de la production Jonghi, on ne peut constater qu'une continuité dans les modèles, signe de qualités reconnues. Signalons toutefois sur un modèle de 250 cmc. l'adoption d'une fourche télescopique, de même que sur la 125 deux temps. La 125 arbre à cames qui devrait être traitée en machine sport correspond à un type luxe-tourisme pas très bien défini



*Ci-dessus, le 125 A.C.T. Jonghi possède une allure sport à laquelle le long pavillon du carburateur n'est pas étranger.*



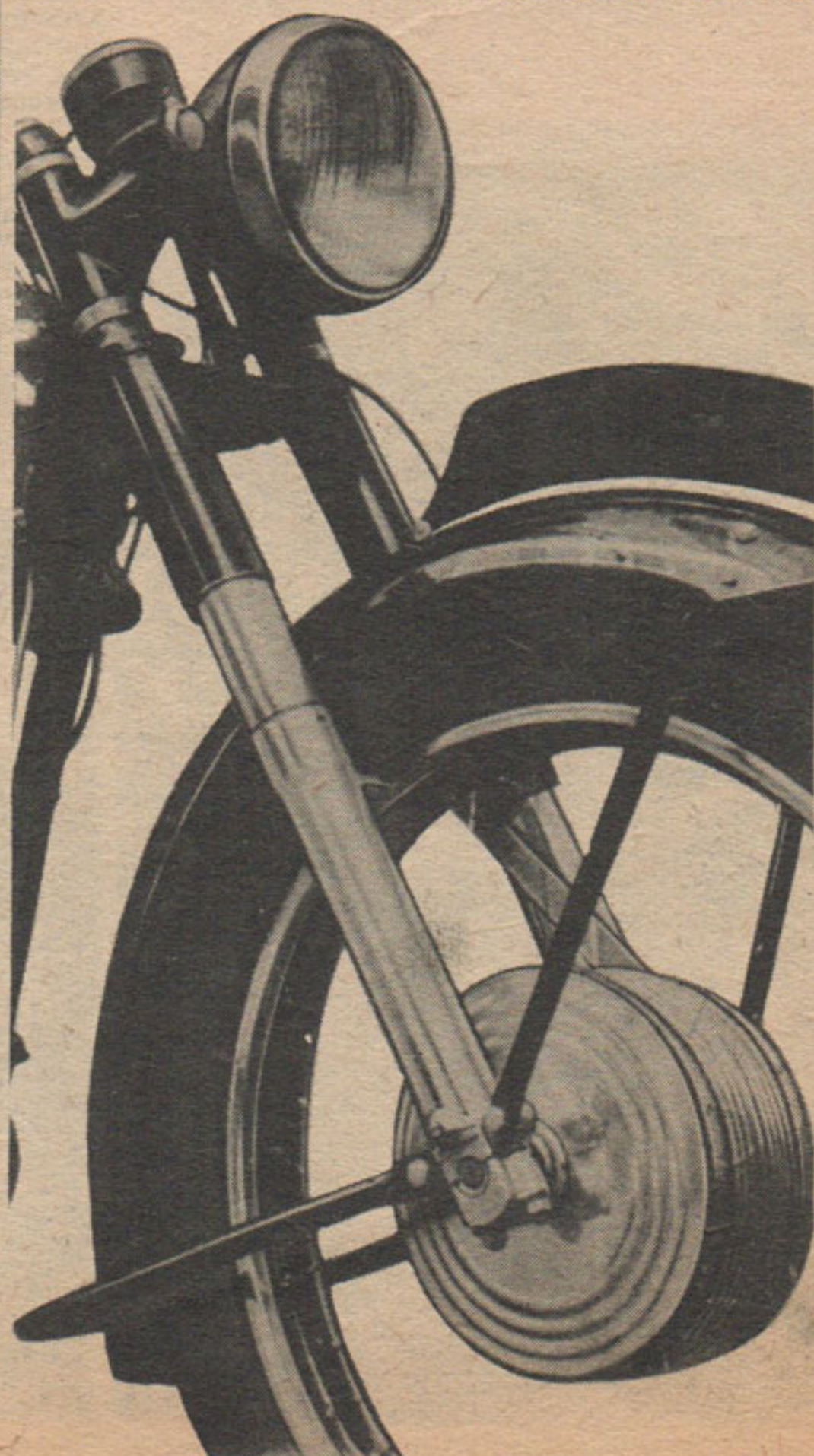
qui en gêne certainement la diffusion. Avec un réglage sport, et monté dans un cadre allégé, ce moteur devrait être à la base d'une véritable « 125 sport » française. Notons au passage la présence d'un long pavillon au carburateur, qui pourrait être le premier pas dans cette voie.



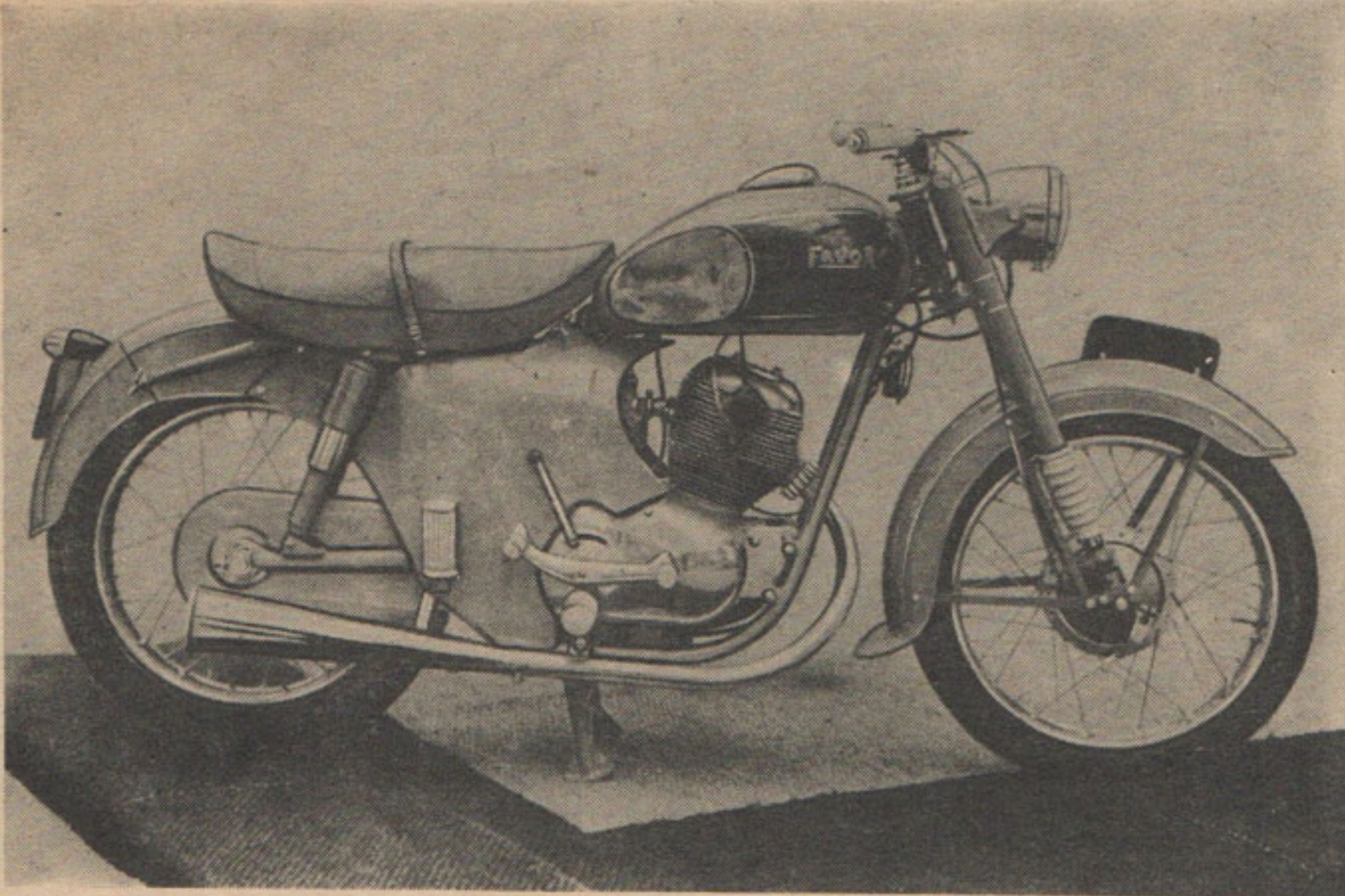
*Au-dessus : le nouveau prototype de scooter présenté par Alma.*

*A droite : le nouveau moyeu des Matchless 54 se présente sous la forme d'une grosse boîte cylindrique.*

*A gauche : la suspension de la 250 Universal.*







*Au-dessus, la 250 Favor à moteur AMC. - Ci-dessous, la pipe d'admission en Y de la 250 twin Peugeot. - En bas, à droite, le capotage des corps de carburateurs sur la 250 Radior deux temps.*

## NEW-MAP

Cette firme Lyonnaise, réputée pour la qualité de sa production et la présentation de ses modèles (rappelons que les machines du Salon ne sont pas préparées spécialement, mais intégralement de série) étend le nombre de ses productions.

Des machines bon marché, sans suspension, avec pneus de 600x65, sont équipées de moteurs Ydral en double et simple échappement, ou d'un 3 vitesses AMC à commande à main. Les modèles classiques avec moteurs AMC ou 175 Sachs sont bien connus, parce que suffisamment répandus, reçoivent sur les modèles luxe des moyeux freins centraux.

Une nouvelle série, baptisée « Leader », possède un cadre quelque peu différent, et une présentation encore plus luxueuse. Notons l'emploi d'une fourche « Tiger », de moyeux en alliage léger, et d'une fourche arrière en tôle emboutie, contrôlée cette fois par des éléments inclinés comportant ressorts et amortisseurs hydrauliques. Le cadre est modifié en conséquence et comporte deux tubes qui partent en biais de l'arrière du moteur pour épouser la forme du garde-boue arrière.

Un autre tube cintré sert à la fixation des repose-pieds, puis remonte jusqu'à la fixation des éléments de suspension. Des plaques de tôle remplissent l'espace laissé entre les tubes arrière du cadre. Le réservoir est chromé et émaillé noir, ainsi que cadre et garde-boue pour lesquels on a préféré cette couleur.

Les moteurs sont indifféremment des AMC ou des 175 Sachs.

## RADIOR

Cette marque conserve un certain attrait, par la présence d'un moteur qui n'est pas le même que celui de tous les autres stands.

Un modèle populaire sans suspension est équipé d'un deux temps « Nervor » à boîte séparée. Un second modèle, monté avec un bloc-moteur Nervor à sélecteur, est lui aussi démunie de suspension.

Le même bloc est monté dans un autre cadre à suspension intégrale (coulissante) qui reçoit également un 125 AMC 3 vitesses à sélecteur.

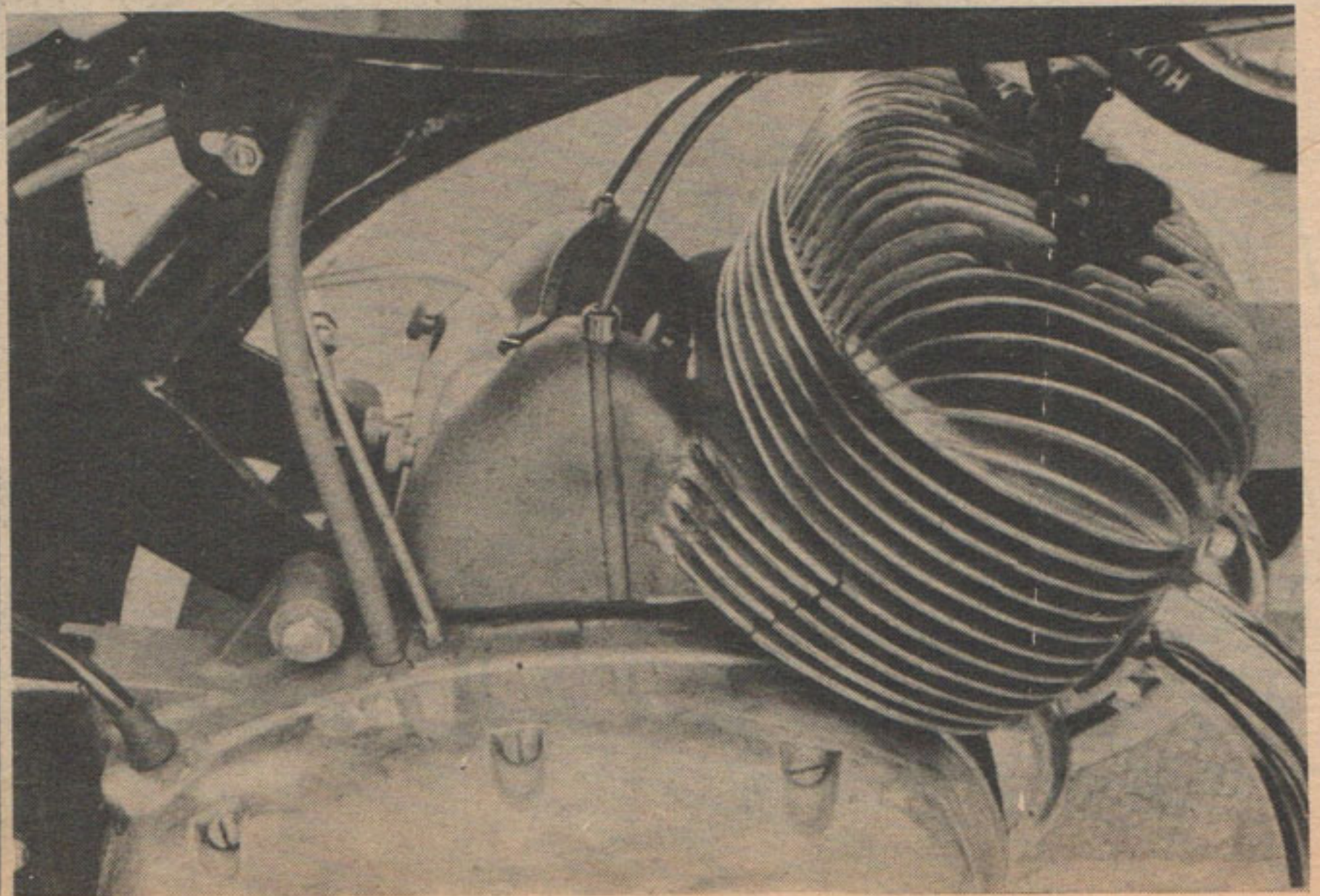
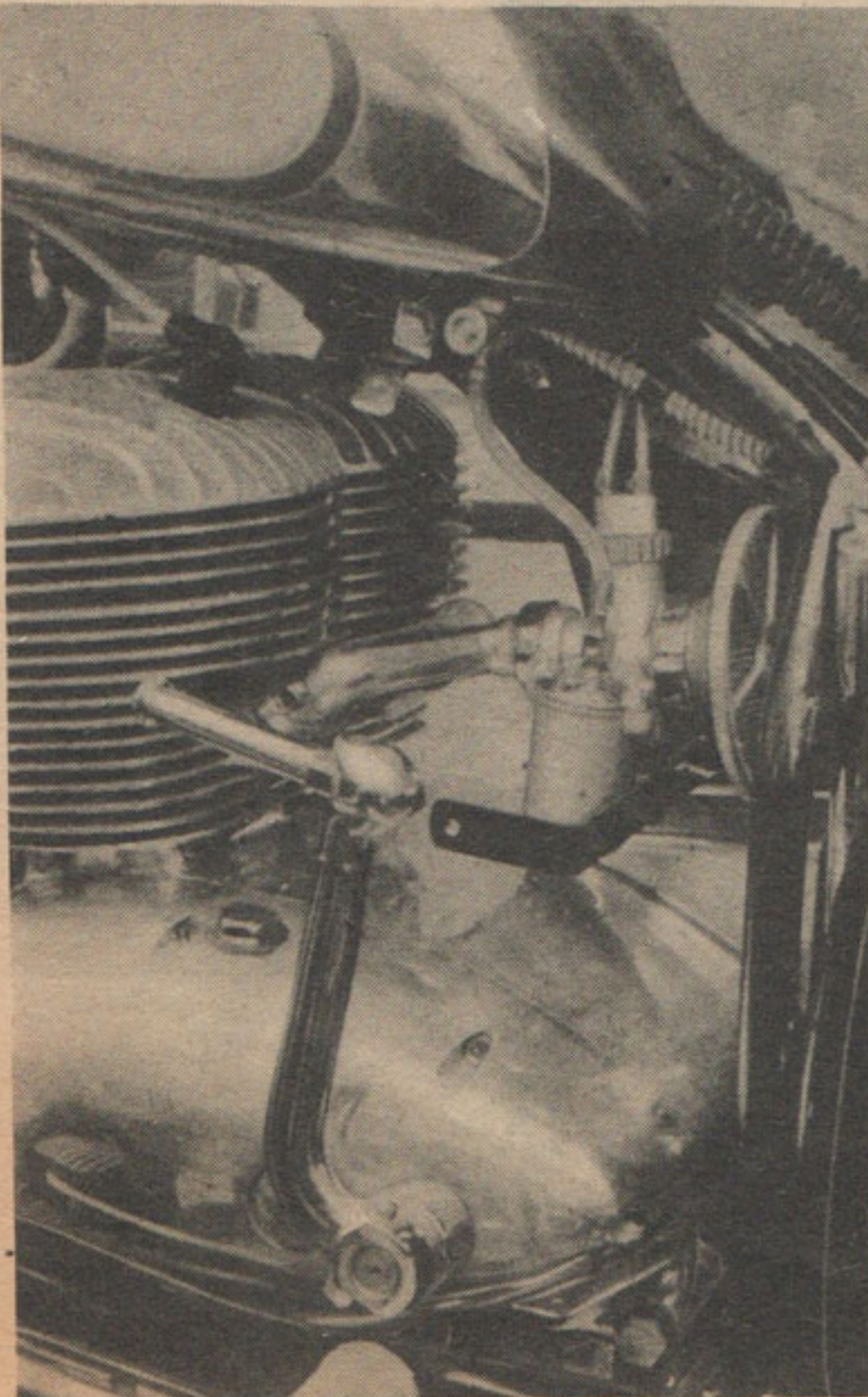
Un type « Grand Sport Rallyes » emploie un 175 AMC 4 vitesses dans un cadre à suspension intégrale, selle double et moyeux centraux.

Enfin, la 250, seule machine véritablement intéressante au point de vue nouveauté, est d'une conception moderne, malgré sa suspension coulissante. Le cadre supporte le moteur en porte-à-faux, qui est un twin deux temps Nervor, deux carburateurs enfermés et prise d'air à l'avant du bloc. L'allure de cette machine est des plus réussies, grâce au nouveau réservoir et à la selle « double » constituée en réalité par deux coussins en caoutchouc mousse.

## RAVAT

Cette marque qui avait présenté un scooter de lignes plaisantes l'année dernière, semble avoir renoncé à ce genre de véhicule, et se consacre à différents types de cyclomoteurs dont les moteurs sont réalisés par ses soins.

Dans la catégorie 125 on trouve un modèle équipé du 125 Ravat à boîte séparée, et un autre du bloc Aubier-Dunne à vitesses à main. Ces deux machines étant démunies de suspension arrière.



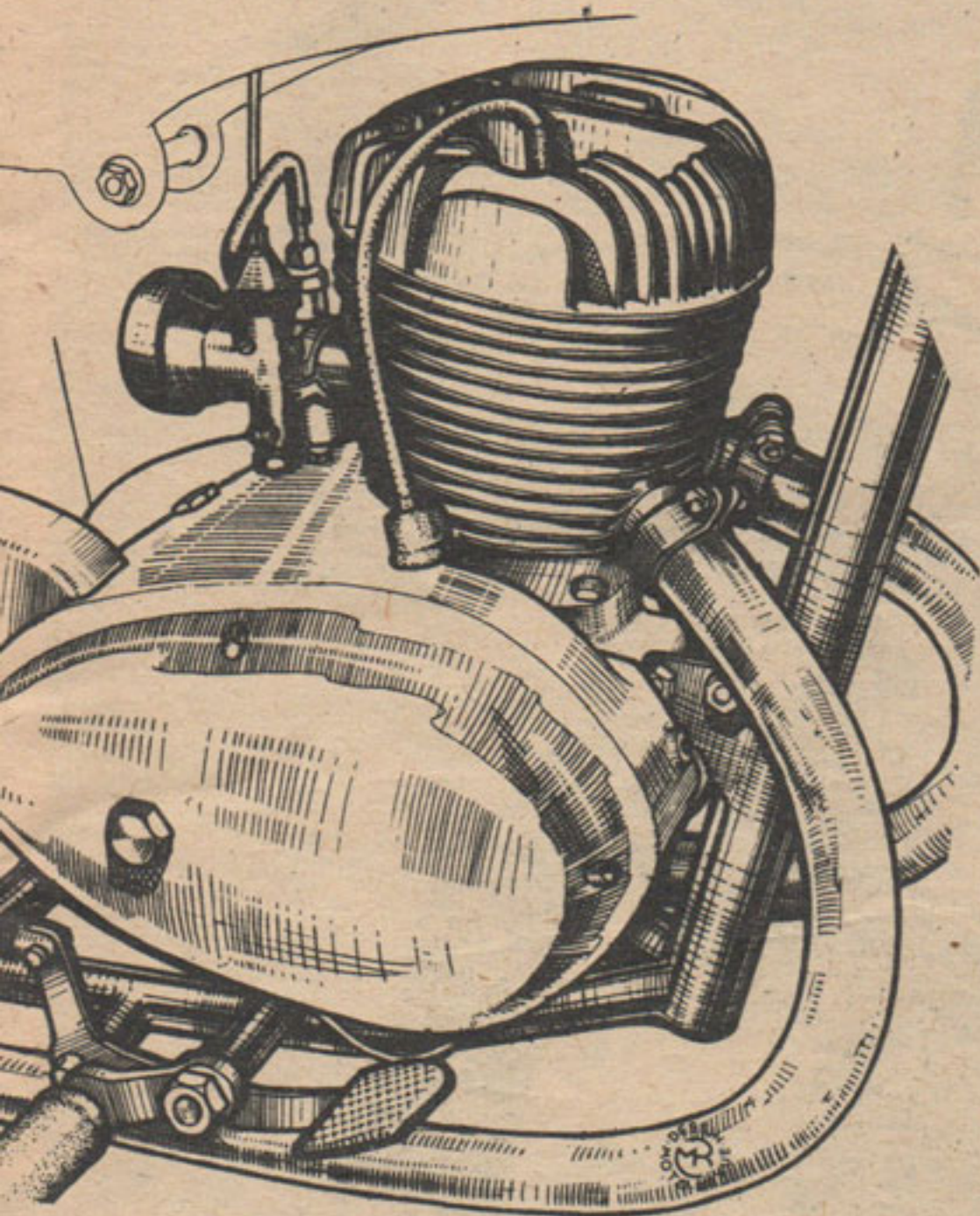


La nouveauté dans ce domaine est constituée par un bloc-moteur, au carter très arrondi et poli qui s'inspire des moteurs allemands (notamment en ce qui concerne le kick monté concentriquement à l'axe du sélecteur). Ce nouveau bloc reçoit un cylindre de bonnes proportions également, mais où l'on est assez étonné de trouver des tubes d'échappement fixés par des colliers.

Ce même moteur est également construit en 175, mais le constructeur n'a pas encore fourni les caractéristiques de ses productions.

## GIMA

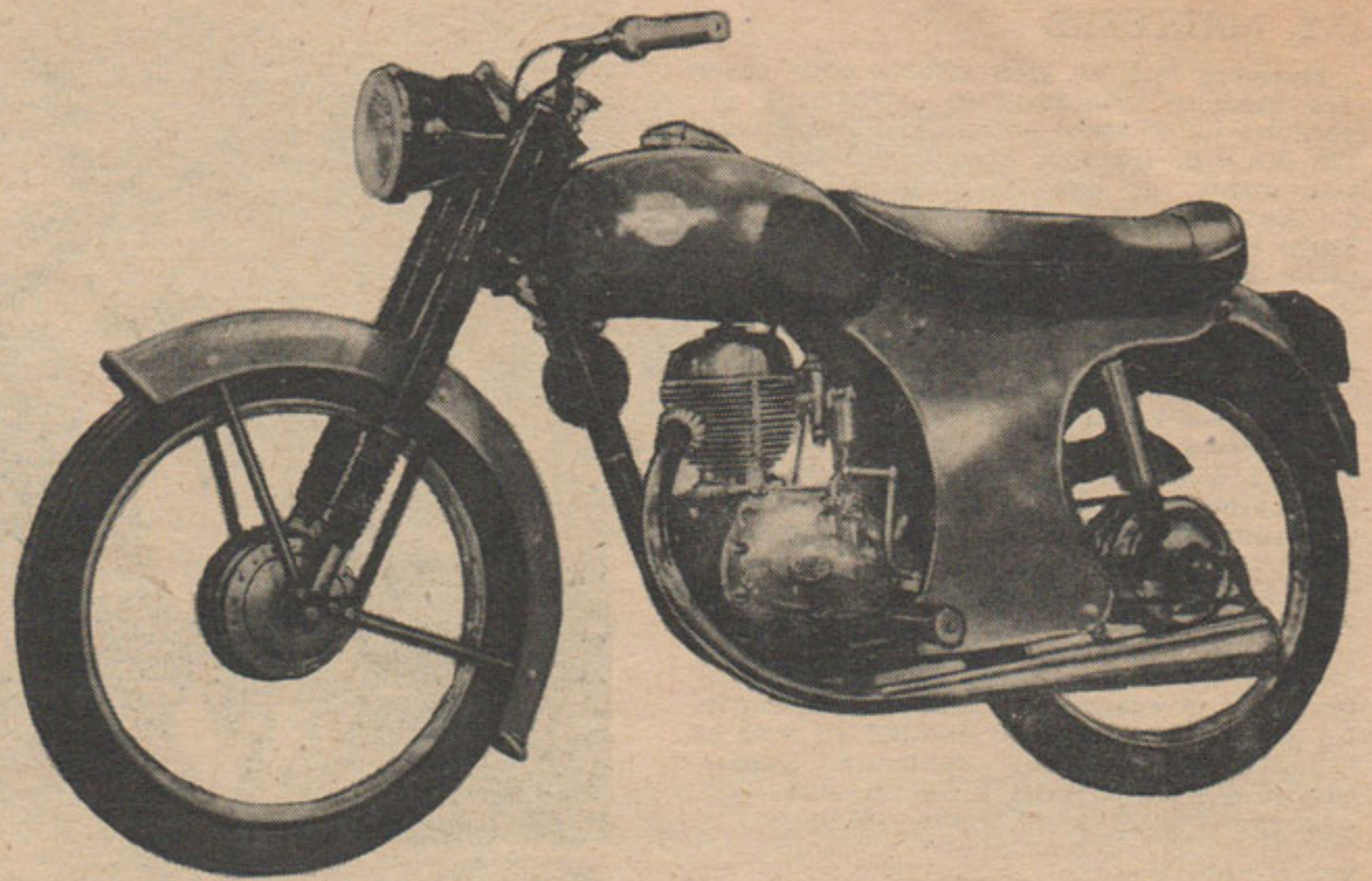
Cette maison bien connue pour ses cadres en gros tubes monte cette année un 125 Ydral à simple échappement. Les AMC



y sont évidemment toujours en bonne place, soit dans des cadres à suspension coulissante, soit à suspension arrière oscillante sur le modèle sport. Des portes-sacoques sont prévus sur ce modèle, ainsi qu'une selle double et des moyeux centraux.

La 250 (à moteur AMC) fut très admirée, et reproduit le schéma de la 175 sport. Suspension arrière oscillante, selle double, freins centraux, et porte-bagages reculé, rien n'y manque, même pas la tôle de carénage pour masquer la batterie et loger le coffre à outils.

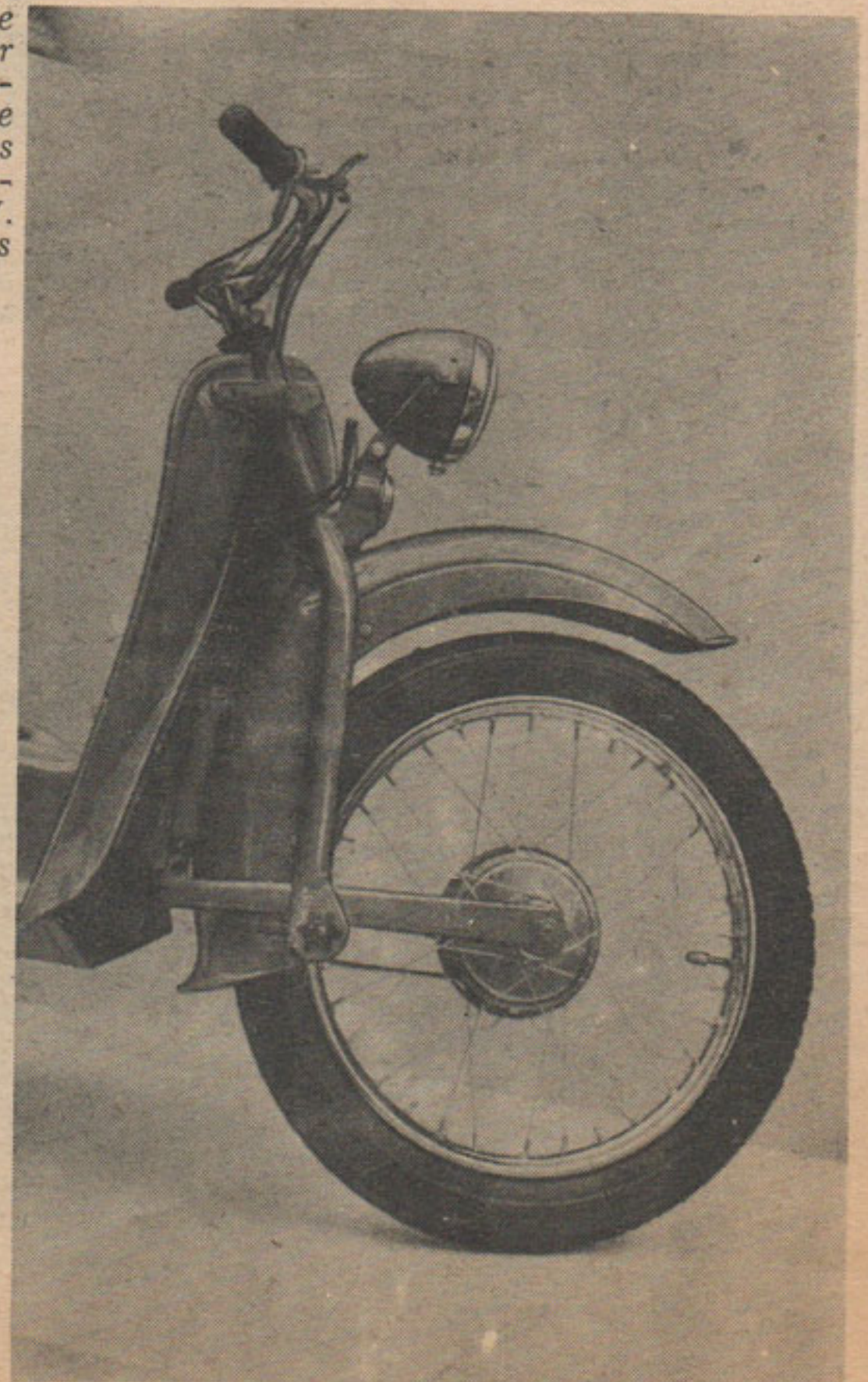
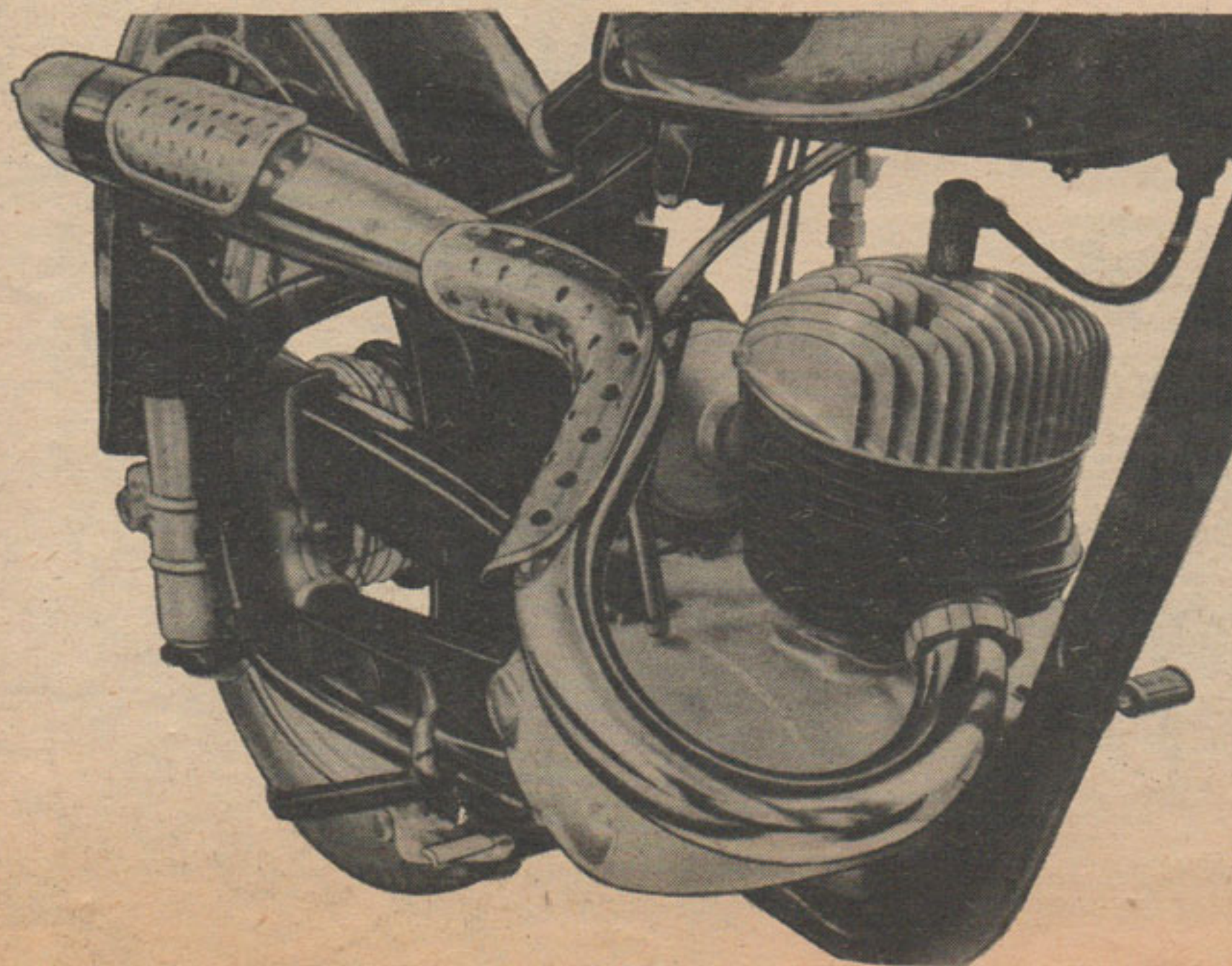
*En haut, le 125 Lucer à moteur AMC et tôles latérales de protection. - Ci-contre, à gauche, le nouveau moteur présenté par Ravat pour ses 125 et 175. - Audessous, le modèle « Sport » de la D.K.W. RT 250 qui en plus d'un échappement surélevé, ferait une puissance de 14 CV. A droite, la fourche avant des Aer-Macchi à roue poussée.*



## RENE GILLET

Cette très ancienne marque française continue, inchangée, la fabrication de sa 250 deux temps suivant la tradition de la marque, c'est-à-dire solidité à toute épreuve. Comme modification apparente, on ne peut guère noter que le remplacement de la selle classique déjà très confortable par une selle double en caoutchouc mousse permettant de longs parcours sans fatigue.

Le 125 également poursuit sa carrière, mais désormais avec la seule fourche télescopique.





### D.S. MALTERRE

Malterre fait de gros efforts pour créer des modèles originaux et attrayants. Signalons un modèle populaire équipé d'un 125 S.A.B.B. qui est actuellement encore aux essais, et passons à la production courante. Parmi les moteurs deux temps, Ydral et Sachs sont accommodés dans un cadre à fourche télescopique et suspension arrière coulissante classique.

Les AMC sont évidemment tous là, en 125 et 175 en 3 et 4 vitesses, dans des cadres également très classiques. Une 175 « Sport » à moteur AMC est montée avec le cadre à suspension brevetée « Malterre » à grand débattement et tension de chaîne constante. Une selle double et des moyeux freins centraux complètent cette machine qui possède véritablement une allure sport à laquelle le petit guidon « à l'italienne » n'est pas étranger.

Les 250 (2 modèles) sont également basées sur le nouvel AMC, et utilisent toutes deux la suspension oscillo-coulissante. Le modèle tourisme est émaillé en noir et chrome, avec freins centraux Holder, tandis que la « sport » est en vert clair, avec petit guidon et freins Collignon.

### NARCISSE

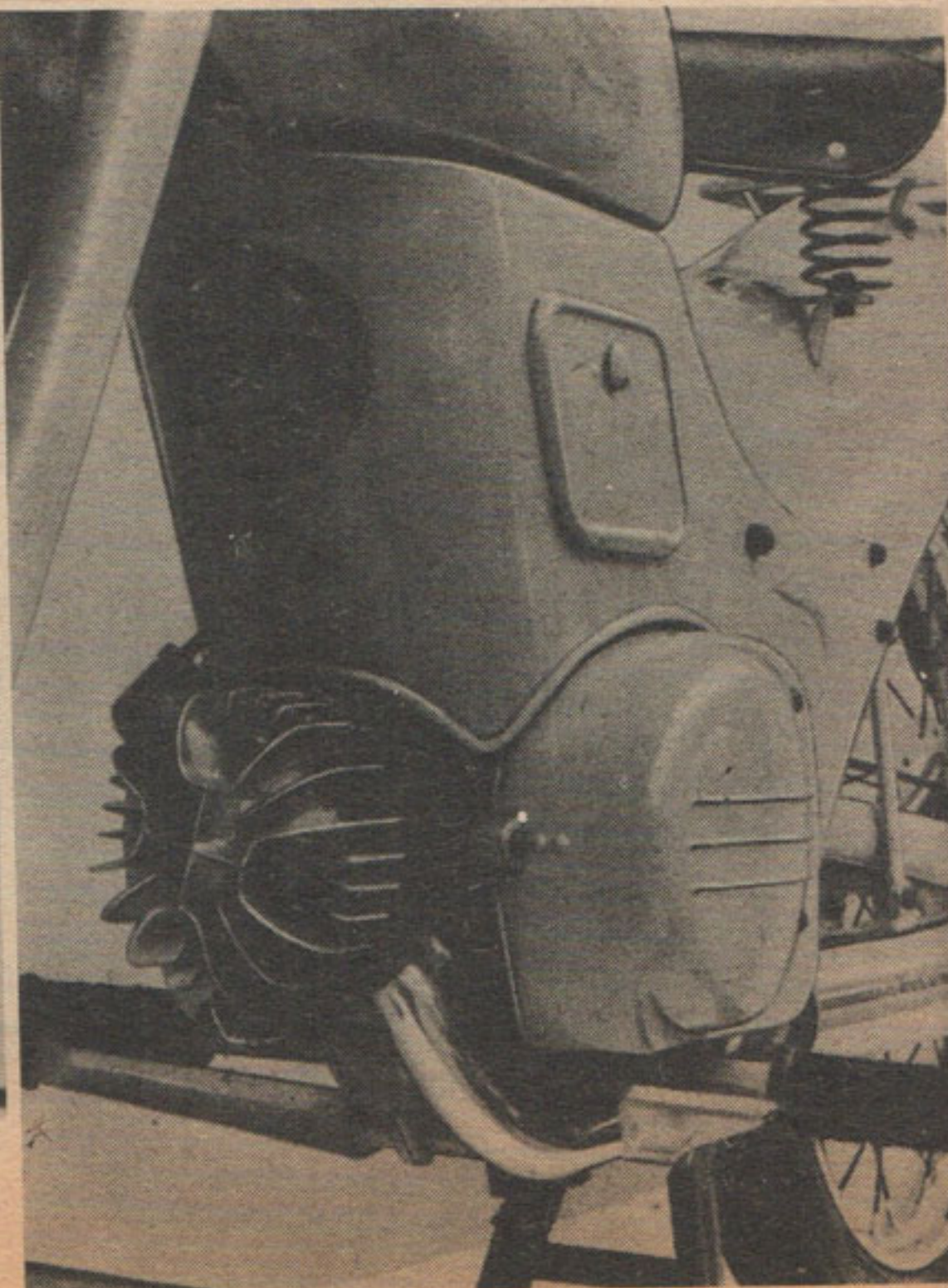
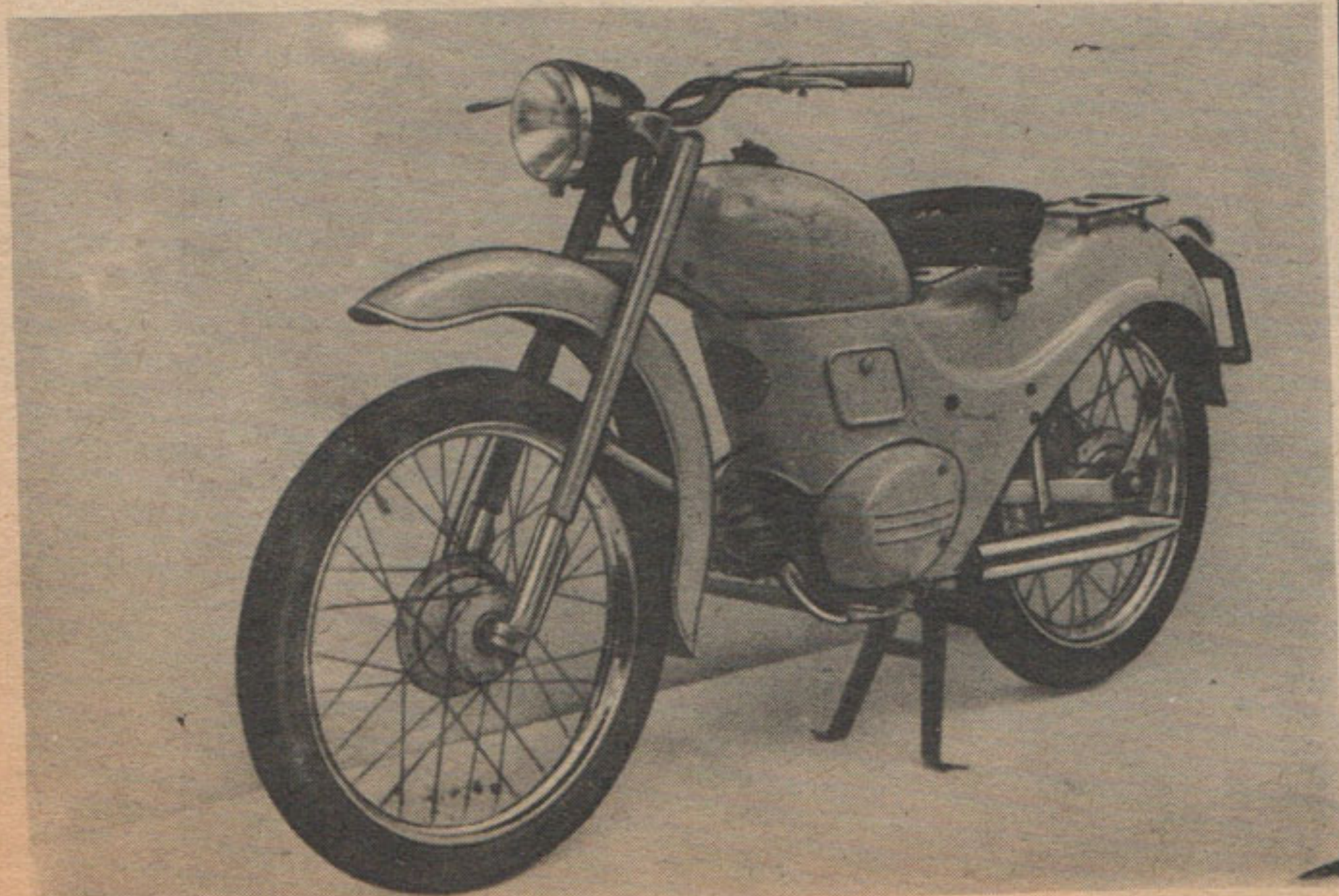
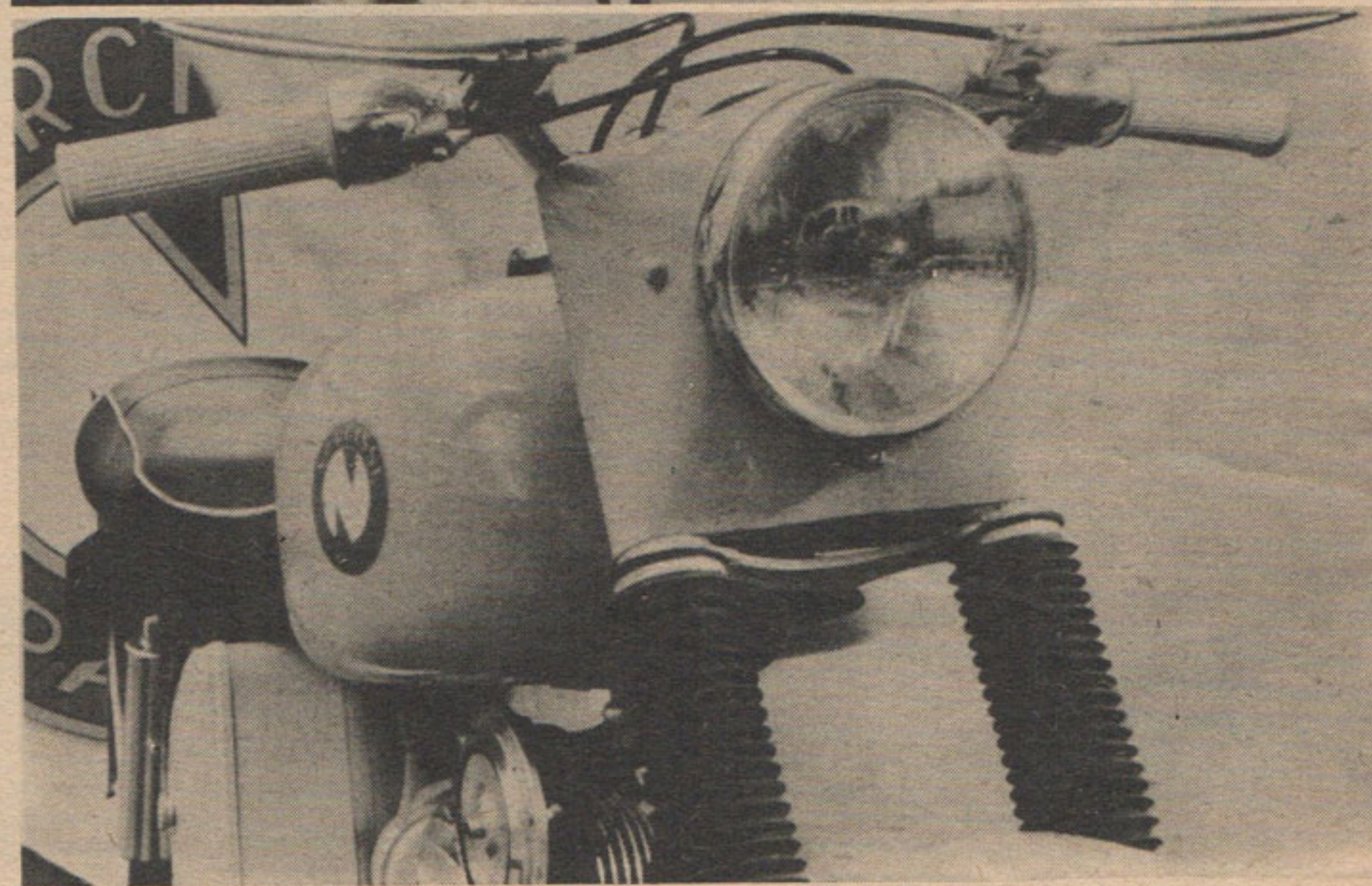
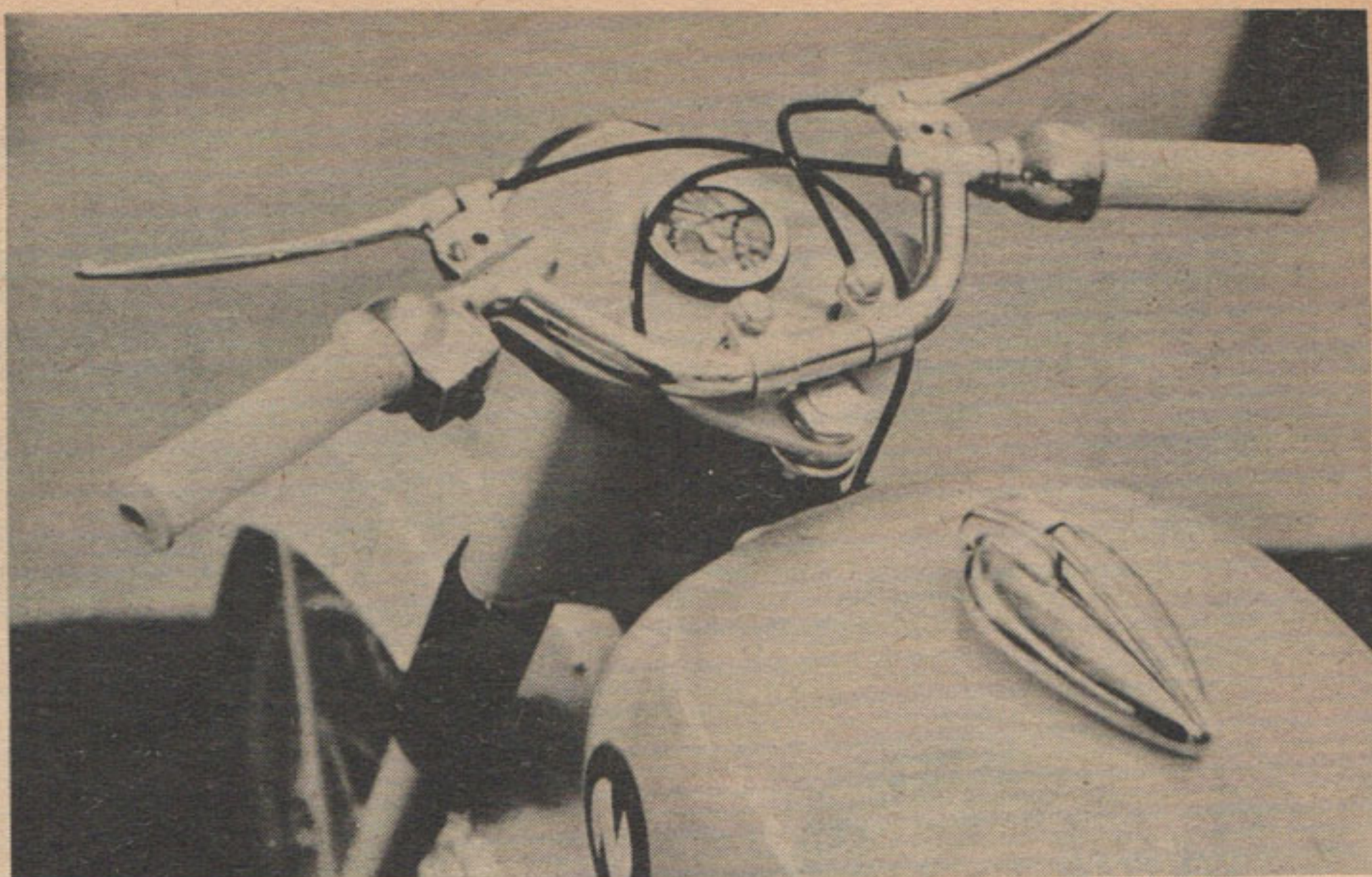
Cette année, Narcisse se contente d'un seul modèle de machine, d'ailleurs très réussi.

L'influence italienne s'y fait sentir, mais ce jeune constructeur a su adapter la ligne italienne aux exigences des accessoires dont dispose le marché français. Deux moteurs sont prévus : Ydral simple échappement, ou 175 Sachs ; dans ce dernier cas, les moyeux centraux sont également des Sachs. La fourche télescopique et les éléments de suspension arrière sont fabriqués par Narcisse lui-même.

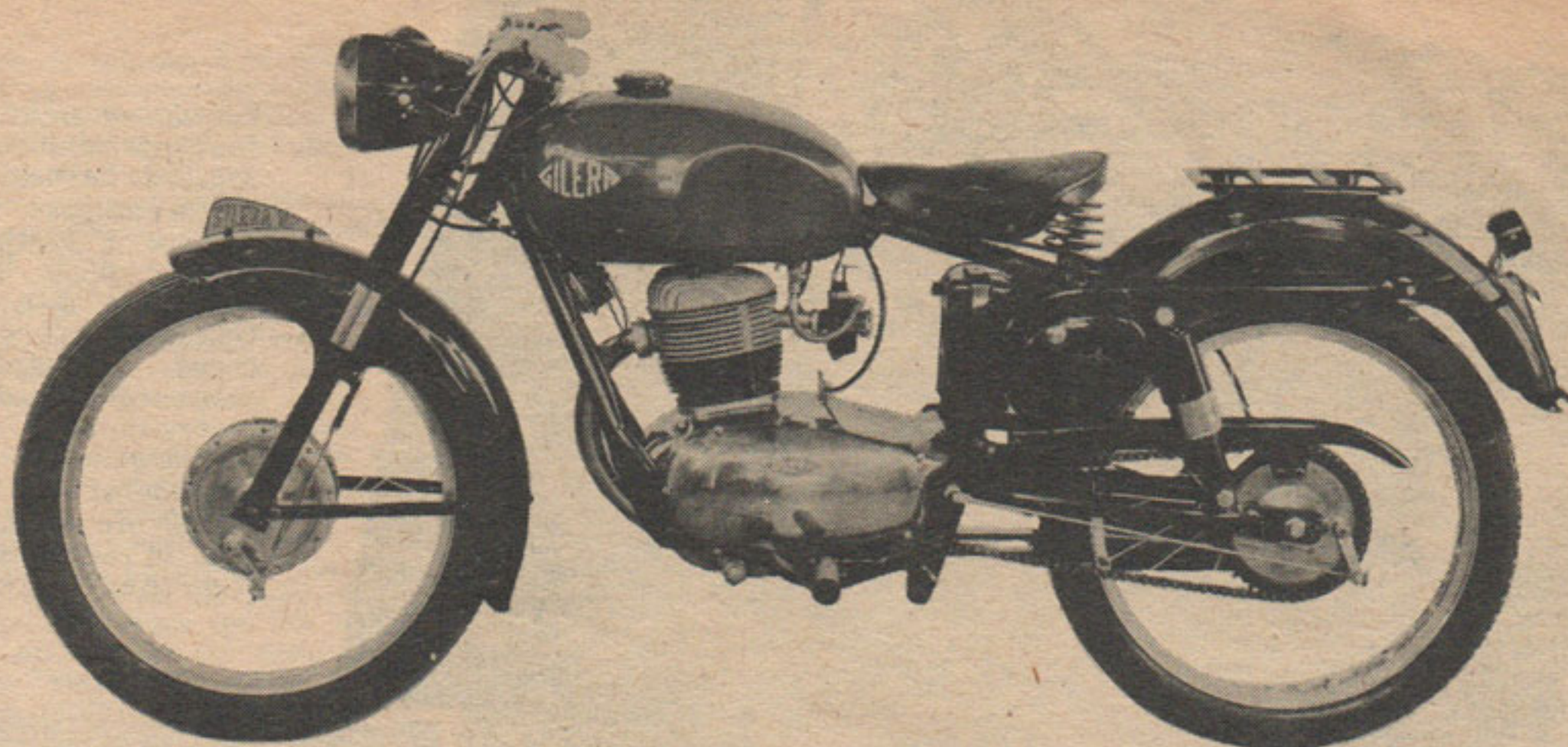
Une note personnelle est fournie par le capotage de phare qui rejoint les tubes de la fourche.

Selle double et couleurs claires agrémentent la présentation.

*En haut, le guidon « sport » des nouvelles Narcisse, et au-dessous, le phare de cette même machine. Les cache-poussière en caoutchouc sont placés très haut. Au-dessous, le 98 Guzzi dénommé « zigolo » possède des roues très vélomoteur. A gauche, la culasse, en alliage léger est très bien refroidie. Deux carters en tôle symétriques cachent le moteur de part et d'autre.*







## ESSAI 150 GILERA SPORT

**R**evenant d'un assez long voyage en Italie, j'avais été frappé par le nombre de « motoleggera » rencontrées, et surtout la maestria des pilotes transalpins avait chatouillé mon amour propre d'essayeur, qui, de plus, avait été réduit d'emblée par le caractère de ces machines. Rentré en France, une de mes premières visites (intéressées) fut pour Georges Monneret, que je savais être, en outre, l'importateur de deux marques italiennes réputées : Rumi et Gilera.

Un petit tour sur une Rumi 125 deux carbu, tout juste le temps de pousser la seconde vers 70 kmh., puis il fallut rentrer la Super-Sport au bercail, pour prendre la 150 Gilera Sport qui était destinée à « Moto-Revue ». Toute l'agréable impression que m'avait laissée la 125 Gilera, en juillet dernier, je la retrouvai sur le champ avec la 150.

Même confiance absolue dès les premiers mètres, même échappement sec et aussi même joie de sentir que l'on va pouvoir épater les copains, avec ce petit engin rouge vif. Car après tout, c'est une machine italienne, et je me souviens de certain soir sur les bords du Lac Majeur, à Pallanza, où la jeunesse du pays passait et repassait, fièrement campée sur la selle (certains même, un poing sur la hanche !), ou le nez dans le guidon, dans un bruit infernal, mais avec l'approbation générale de la population.

Si je ne suis pas pour les pétarades nocturnes, quelle différence toutefois avec l'esprit routinier et motophobe qui caractérise la masse des français.

En Italie, partout on aime la moto, elle passionne la jeunesse, et l'industrie italienne prend de ce fait une extension considérable, doublée d'une renommée qui pèsera lourdement dans la balance commerciale d'ici quelques temps.

Le caractère dominant de la 150 Gilera Sport est son excellente tenue de route, et la sécurité qui en découle. La partie cycle recueille plus mes suffrages que la partie moteur, et nous verrons cela plus loin.

Position du corps agréable, buste très légèrement penché en avant, bras assez bas et tendus, grâce au petit guidon en avant, repose-pieds assez hauts. La selle est confortable, mais, afin de pouvoir se placer un peu plus en arrière, je préférerais un selle double. Pas de grippe-genoux sur le réservoir, mais deux évidements, comme sur la majorité des machines italiennes.

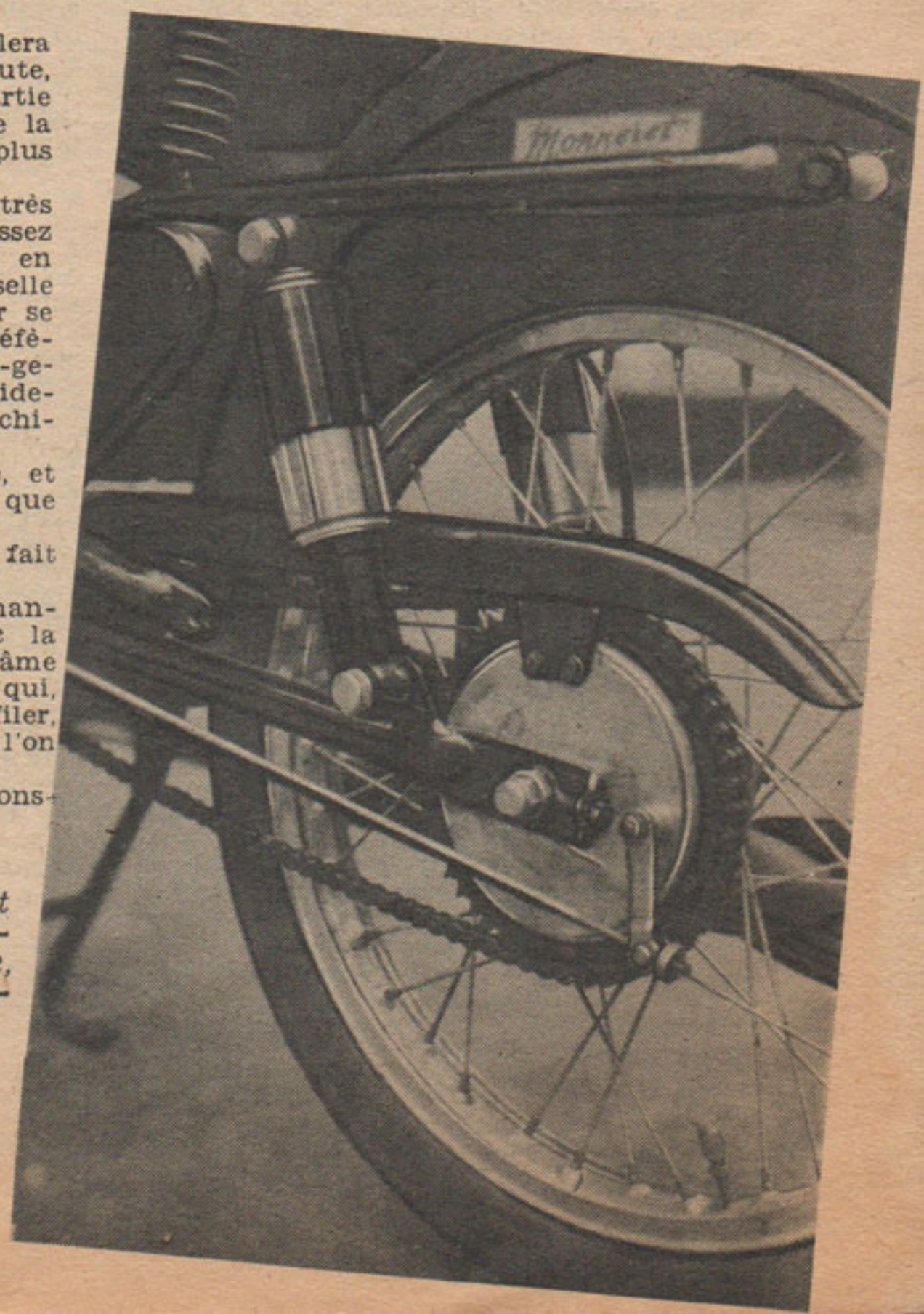
L'assiette du pilote est donc bonne, et la grande docilité de la machine fait que la conduite devient vite un plaisir.

Tenue de route parfaite, tout à fait comparable à celle de la 125.

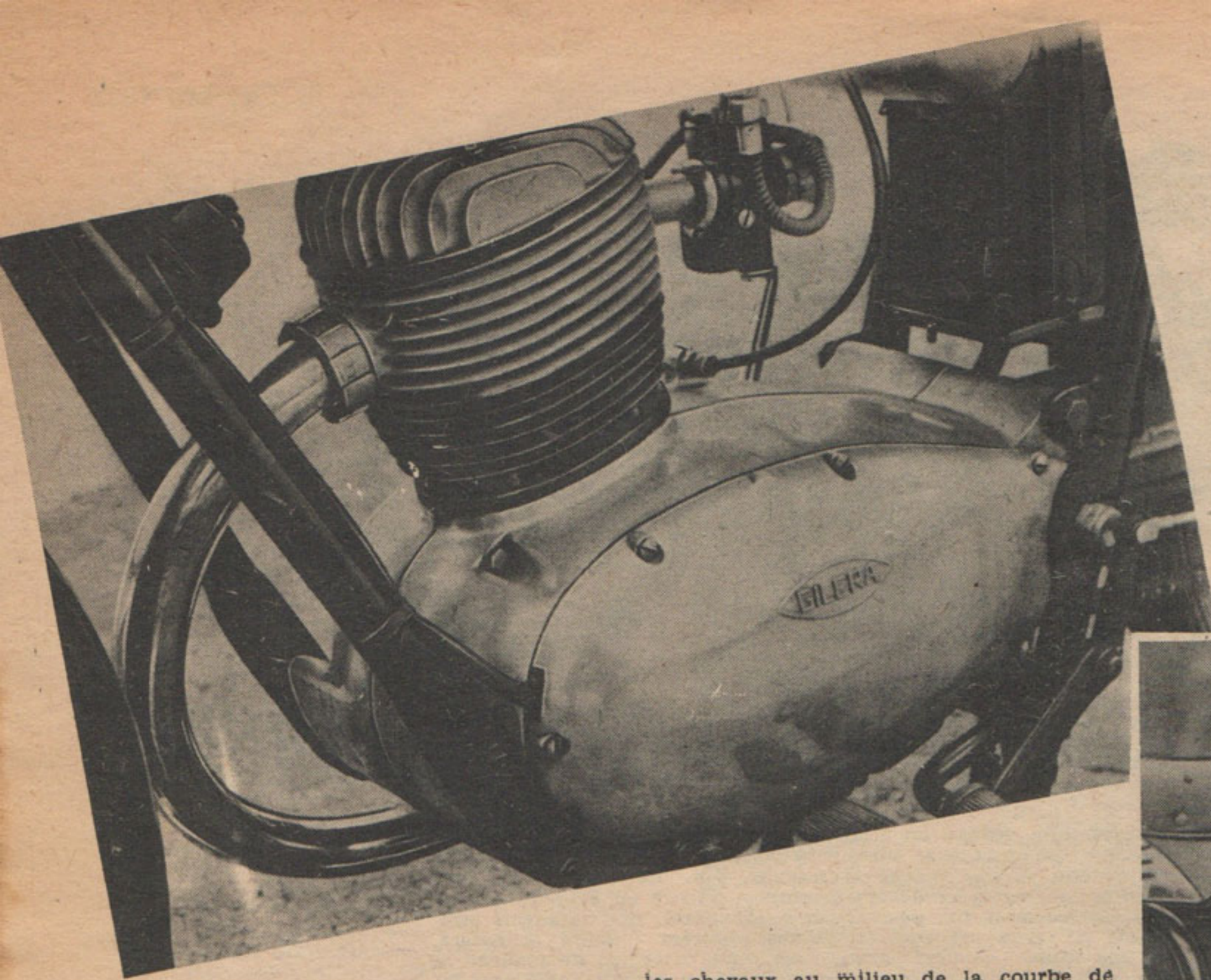
Les pneus, de petite section, demandent à être assez gonflés, et avec la pression correcte, on se sent une âme de vireur. C'est même une machine qui, dans Paris, vous incite à vous faufiler, tant on sent qu'on la fera passer où l'on voudra, au centimètre près !

Quel exemple pour bien d'autres constructeurs !

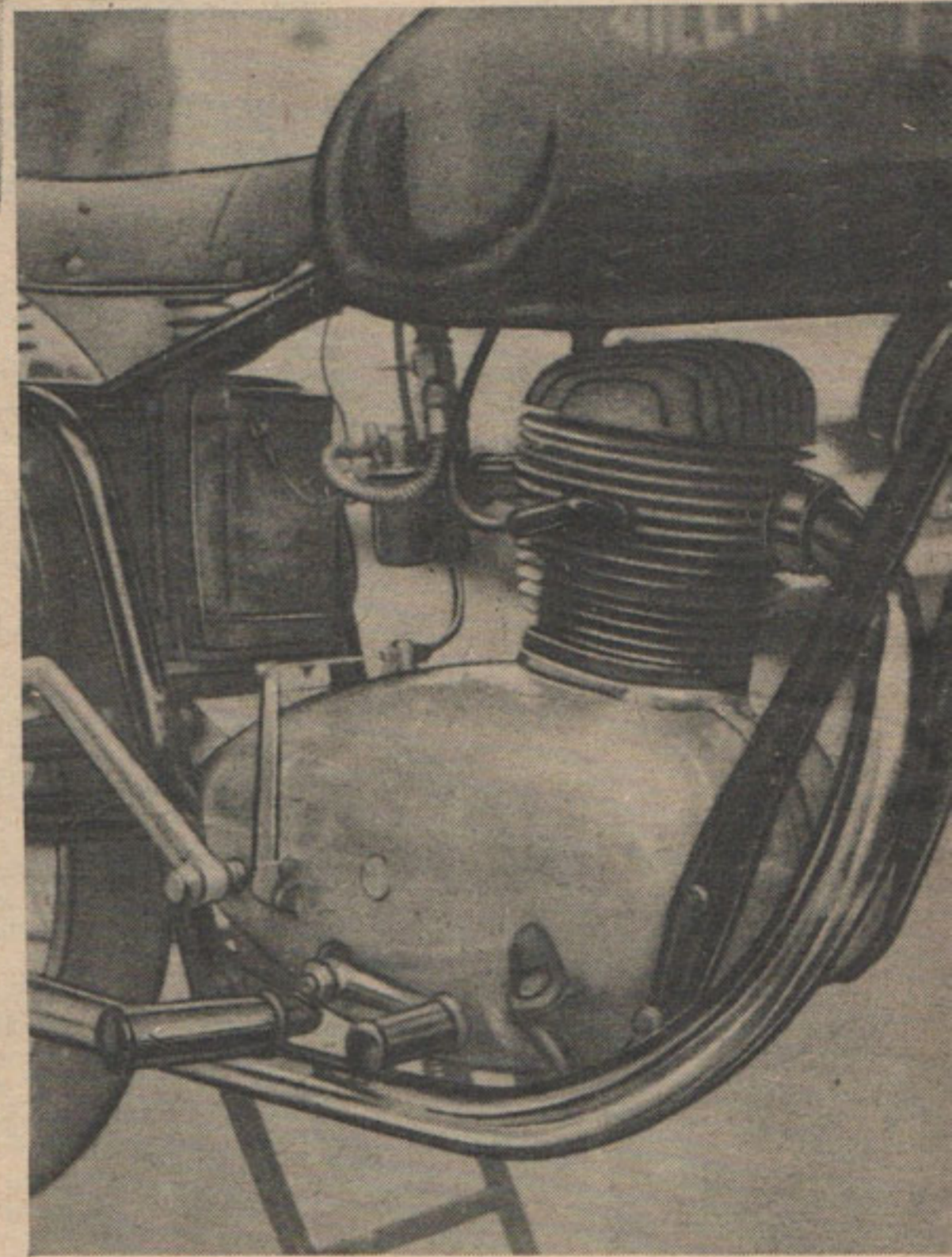
*A gauche : la fourche avant télescopique et l'efficace moyeu-frein en alliage léger. A droite, éléments de la suspension arrière oscillante.*







Le bloc-moteur Gilera est tout particulièrement net. Malgré l'aspect extérieur de la culasse, le moteur est un 4 temps, mais à culasse plate, ce qui est très rare dans la construction motocycliste (voir crevé du moteur page suivante). Ci-dessous, le moteur côté sélecteur. Remarquez le bon emplacement de la courte pédale de sélecteur, ainsi que le long bras de la commande d'embrayage.



Une grosse amélioration a été faite dans le domaine des suspensions.

A l'avant comme à l'arrière, la souplesse a été augmentée grâce à un débattement plus long, doublé d'un bon amortissement. De plus, jamais un talonnement, même en descendant les trottoirs où en freinant sec. Là encore, nous ne pouvons décerner que des bons points à ce cadre d'une apparente simplicité, mais dont la rigidité est remarquable. C'est d'ailleurs — ô bienfaits de l'expérience en course — ni plus ni moins qu'une copie, à échelle réduite, du cadre des célèbres Saturno compétition.

Toute la partie cycle dénote bien l'expérience acquise en compétition par la firme d'Arcore, et ce n'est pas encore le freinage qui ouvrira le chapitre des critiques. Sur un sol sec, de 50 kmh. chrono à l'arrêt complet, nous avons enregistré les distances suivantes :

Frein avant seul : 13 m 90 ; frein arrière seul : 19 m 80 ; avec les deux freins : 10 m 70. Ce dernier chiffre est, à l'endroit où nous effectuons nos essais, un des meilleurs enregistrés. Le freinage est donc très sûr et progressif à la fois. Sur du pavé gras, propice au dérapage, où sous un léger crachin, on roule en toute confiance, et c'est pour cet ensemble de qualités précitées que la Gilera 150 est particulièrement amusante en ville, où elle ne craint pas beaucoup d'autres machines dès qu'il y a un peu d'embouteillage.

Passons maintenant au moteur. La petite rotation de la poignée des gaz et aussi le petit diamètre de la pipe d'admission, font que les grands coups de gaz sont à proscrire, car le moteur a tendance à s'étouffer, les variations de passage des gaz devenant très brusques.

La 150 Gilera possède ses chevaux en haut (puissance maximum à 6.700 t.-m.), si bien que le moteur s'accommode mal des régimes lents, et par exemple en prise, le moteur n'est manifestement pas à son aise en dessous de 2.500 t.-m., où on ne dispose que d'environ 2 CV 5.

En ouvrant les gaz, on sent nettement

les chevaux au milieu de la courbe de puissance. Le moteur monte alors vite en régime, et au bruit d'échappement, cela s'entend. Ce léger manque de souplesse à bas régime, et l'aptitude à prendre vivement des tours-minute dénotent également un manque sensible de volant qui oblige à jouer constamment du sélecteur.

C'est ainsi que dans Paris on reste beaucoup plus sur la 3<sup>e</sup> que sur la 4<sup>e</sup>, car ce dernier rapport n'est plus utilisable à 40 kmh.

Par rapport au 125 de la marque, le moteur est nettement plus agréable, car possédant évidemment plus de chevaux (mais ayant cependant une puissance spécifique moindre, 48 CV au litre, contre 53 CV 6) et en outre, les 4, au lieu des 3 vitesses, permettent un bien meilleur chevauchement des rapports, ce qui est indispensable pour un moteur à courbe pointue.

De l'échelonnement des rapports, disons que, bien que la première paraisse un peu courte sur le papier, avec 20,9 à 1, à la conduite il n'en est rien, car, rappelons-nous que le moteur demande à tourner vite.

Deuxième évidemment nerveuse et assez longue, tandis que la troisième, endurante, est un peu éloignée de la 4<sup>e</sup>.

Nous verrons d'ailleurs plus loin, qu'avec un passager, nous avons été plus vite en 3<sup>e</sup> qu'en 4<sup>e</sup>, car il existe un trou entre ces deux rapports, sensible seulement à deux, mais qui ne permet pas à la 4<sup>e</sup> d'accrocher le régime.

Avant de passer aux résultats chronométrés, nous avions la certitude que les résultats n'allaient rien avoir d'exceptionnel, car le moteur, bien que très agréable, est de performance moyenne, et semble même usurper son titre de « Sport ».

Lorsque l'on s'appelle Gilera et que l'on fait état, à juste titre, de ses victoires en Championnat du Monde, il semble naturel que la commercialisation d'un modèle sport ne se borne pas à la simple apparence extérieure.

La puissance de 7 CV 3 pour un 150 cc. est très moyenne, ce qui l'est moins, c'est le régime élevé où nous trouvons ce nombre de chevaux (6.700 t.-m.).

Qu'un moteur sport ait ses chevaux en haut, c'est logique, mais il faut alors une puissance au litre élevée, alors que dans le cas présent, nous atteignons le

chiffre moyen de 48 CV au litre.

Aussi cette machine, dont le moteur est d'une utilisation plaisante, manque de puissance et ne mérite pas, sous l'angle des performances, la dénomination « sport ».

C'est un très honnête moteur de tourisme, sans plus, dont l'aspect extérieur fera la joie des amateurs de beau-bloc-moteur-bien-net.

Celui-ci a cependant un gros avantage par rapport aux autres moteurs de cette formule, c'est que son embrayage, bien que dissimulé à la vue du motocycliste, ne travaille pas dans l'huile, mais à sec. D'où, absolument aucun inconvénient d'embrayage collant à froid, patinant à chaud, etc...

L'embrayage a, au point de vue technique, une autre particularité, c'est qu'il interrompt la transmission entre boîte de vitesses et roue arrière, et non pas entre vilebrequin et boîte de vitesses, comme c'est le cas habituellement.

Ce moteur, très propre extérieurement, n'accuse pas non plus de fuites ou suintements d'huile, bien que l'axe de sélecteur soit situé à la base du carter. En fait de sélecteur, celui-ci est parfait.



Commande douce et précise, très bien située par rapport au repose-pied. L'enclenchement des vitesses est silencieux, sauf parfois de 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> si l'on ne marque pas un très petit temps d'arrêt.

Comme d'habitude, nos épreuves chronométrées commencèrent par l'escalade de notre côte de 350 m.

Les essayeurs, seuls, utilisèrent à chaque fois les trois premiers rapports, alors qu'à deux, première et seconde suffirent. Pilote 75 kgs : 24" 2/5, moy. 51 kmh. 6. Pilote 55 kgs : 22" 4/5, moy. 55 kmh. 2. A 2 (75 + 55 kgs) 29" 1/5, moy. 43 kmh. 1.

Comme nous le verrons plus loin, la vitesse de pointe de la 150 Gilera est du même ordre que celle des 175 nationales (sauf Peugeot Sport), mais en côte elle marque toutefois un avantage très net qui provient de son poids (90 kgs), alors que d'une manière générale les 175 françaises oscillent autour de 100 kgs, et il faut noter aussi l'emploi de petits pneus et de jantes en dural, ce qui diminue

Notre courbe d'accélération et, au-dessous, l'échelonnement des vitesses.

considérablement le moment d'inertie des roues, d'où une meilleure accélération.

Pendant nos essais d'accélération, le moteur encaissa parfaitement des sursauts importants sur les intermédiaires, sans que l'affolement des soupapes n'apparaisse.

Rappelons que, comme d'habitude, nos essais furent effectués avec une machine strictement de série (carburateur, bougie) et avec du super-carburant du commerce. Pour notre courbe d'accélération, nous avons enregistré les temps suivants :

- 1<sup>re</sup> : 48 kmh. (8.580 t.-m.) en 6"
- 2<sup>e</sup> : 72 kmh. (8.630 t.-m.) en 12"
- 3<sup>e</sup> : 80 kmh. (6.520 t.-m.) en 15" 2/5
- 4<sup>e</sup> : 90 kmh. (5.800 t.-m.) en 23" 2/5

Au point de vue accélération, départ arrêté, le chronomètre indiqua :

- 100 m : 9" moyenne 40 kmh.
- 200 m : 14" moyenne 51 kmh. 4
- 300 m : 18" 2/5, moyenne 58 kmh. 7
- 400 m : 22" 3/5, moyenne 63 kmh. 7
- 500 m : 26" 3/5, moyenne 67 kmh. 7

Comme vitesse de pointe, le constructeur indique 100 kmh. Ce chiffre est exact, car avec une machine rapidement

rodée, et en ayant un très léger vent, la vitesse moyenne, dans les deux sens, donne 98 kmh. Assis normalement, le plafond est de 90 kmh.

Avec un passager de 55 kgs, comme nous l'indiquions plus haut, nous avons été plus vite en 3<sup>e</sup> qu'en 4<sup>e</sup>.

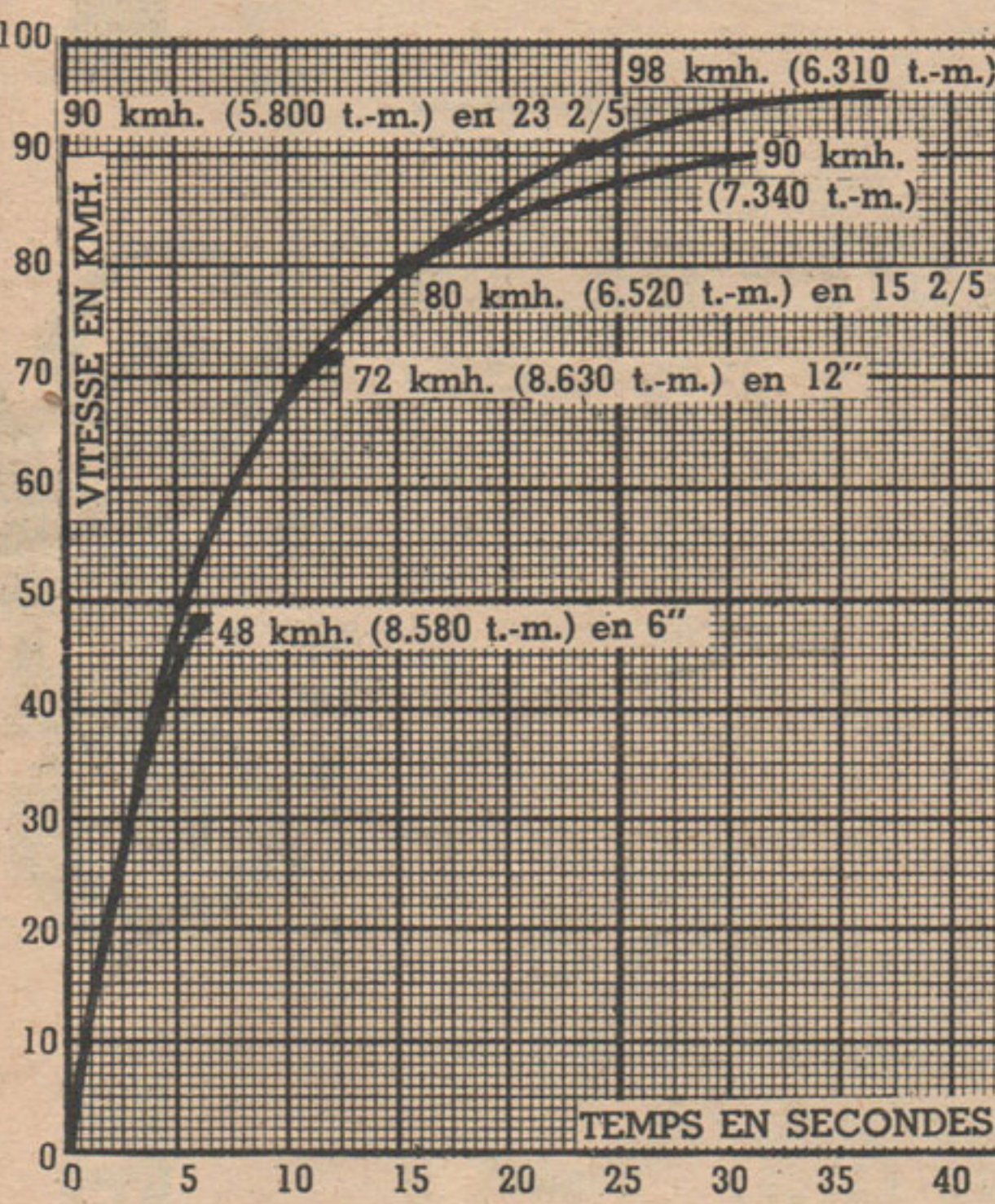
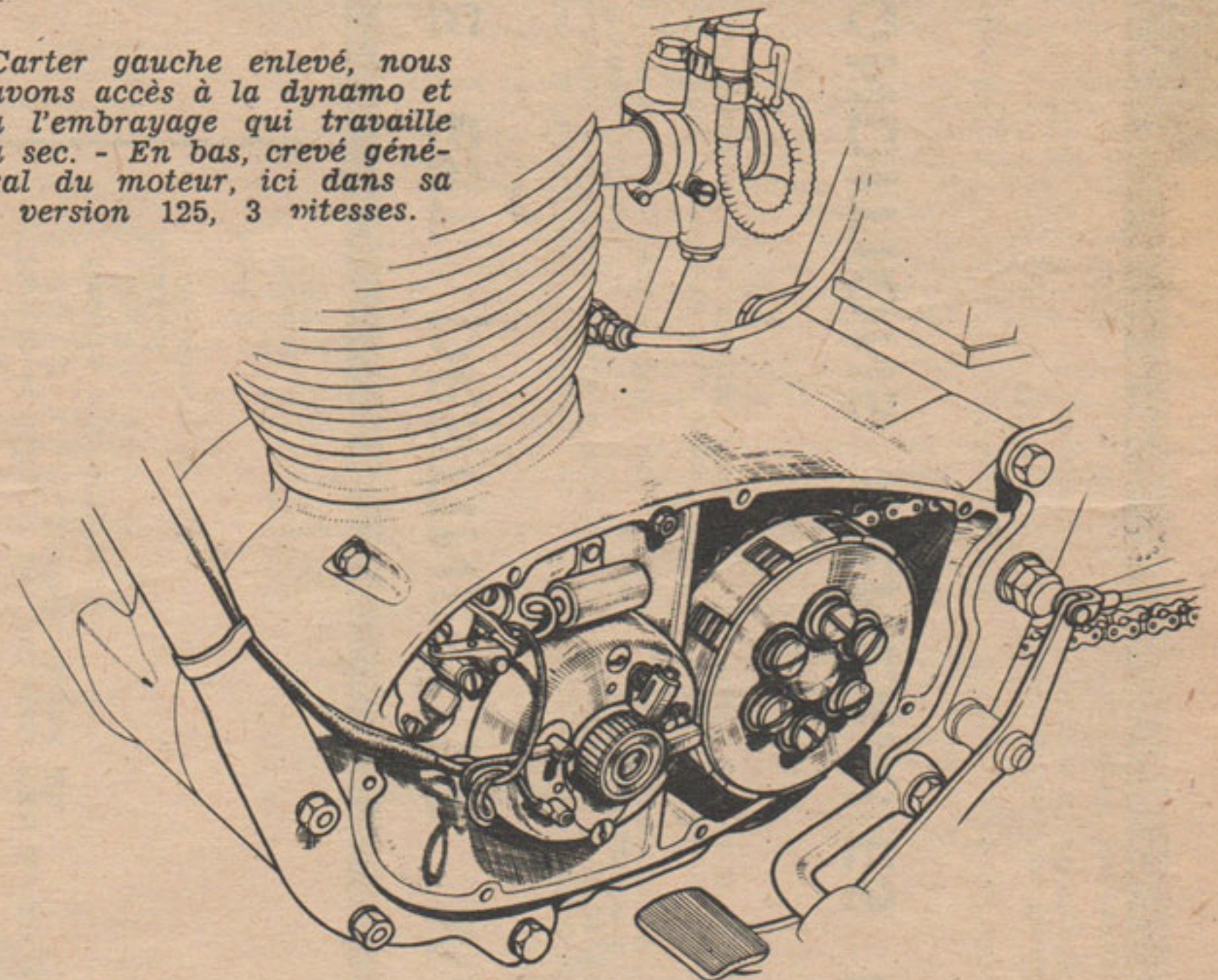
- 3<sup>e</sup> : 87 kmh. 5 (7.130 t.-m.)
- 4<sup>e</sup> : 85 kmh. (5.470 t.-m.)

Si en 3<sup>e</sup> nous avons quelque peu dépassé le régime de puissance maximum, par contre, en 4<sup>e</sup>, nous en étions assez loin.

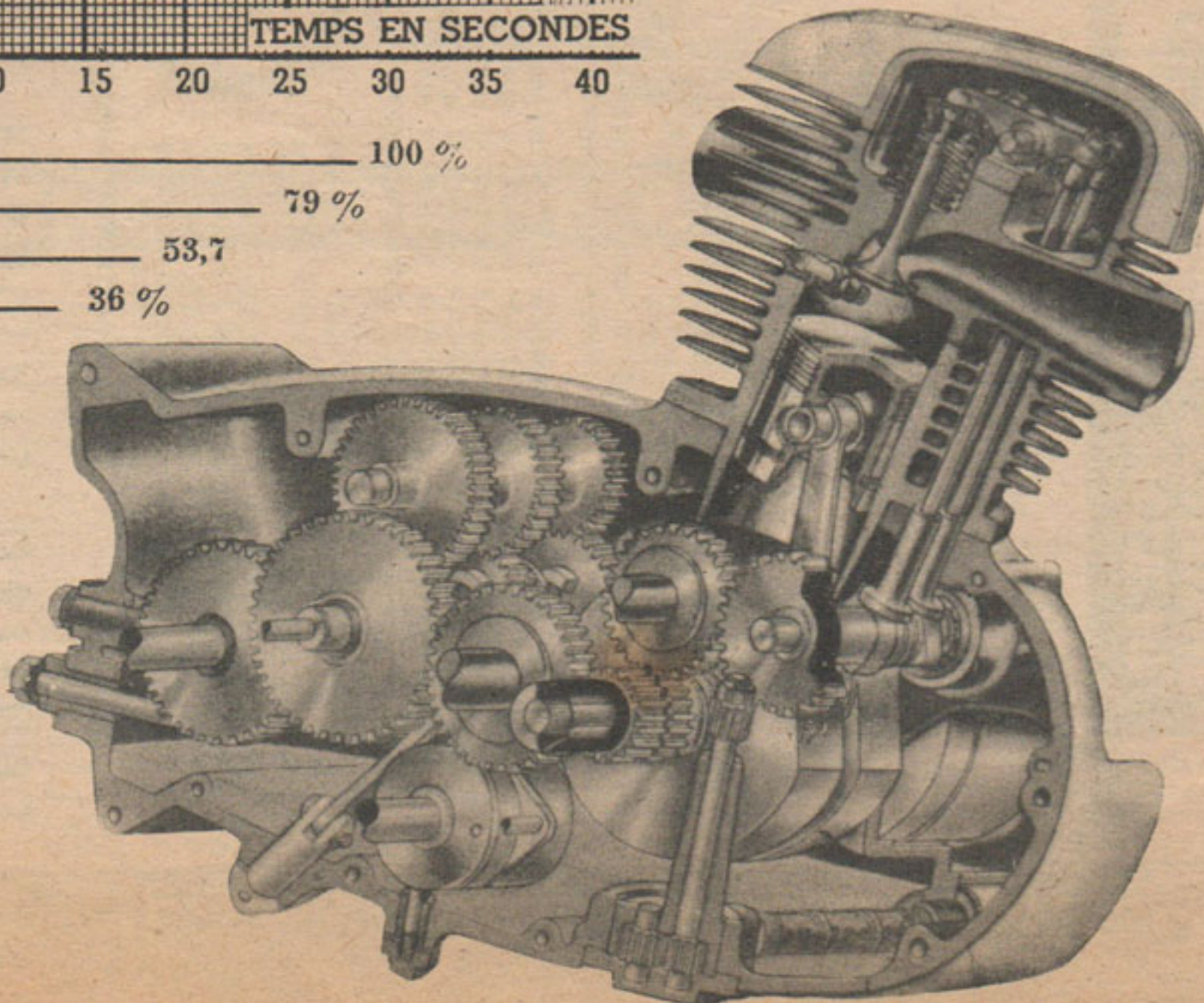
De même, à 98 kmh. pilote seul, il manque 400 tours au moteur pour être au point culminant de sa courbe de puissance. Aussi peut-on suggérer, pour de meilleures performances, une 4<sup>e</sup> un peu plus démultipliée qui aura en outre l'avantage d'être plus près de la 3<sup>e</sup>.

Pendant tous nos essais de vitesse, nous avons constaté une chose trop rare pour ne pas la signaler. Le compteur est pratiquement juste à toutes les vitesses, les plus grosses erreurs décelées étant de... 1 kmh. environ. C'est là un point important, car sans vouloir donner trop d'importance à la vitesse, ou à la vitesse

Carter gauche enlevé, nous avons accès à la dynamo et à l'embrayage qui travaille à sec. - En bas, crevé général du moteur, ici dans sa version 125, 3 vitesses.



- 4<sup>e</sup> : \_\_\_\_\_ 100 %
- 3<sup>e</sup> : \_\_\_\_\_ 79 %
- 2<sup>e</sup> : \_\_\_\_\_ 53,7
- 1<sup>e</sup> : \_\_\_\_\_ 36 %



moyenne, il est quand même agréable, à n'importe quel conducteur, de savoir à quelle allure il roule. D'ailleurs un compteur faux est une ineptie, et on reste étonné de voir nombre de constructeurs fixer, à leur fournisseur, le pourcentage dans lequel doivent tricher les compteurs livrés !

La machine n'est pas assez répandue en France, pour passer la présentation extérieure sous silence.

L'aspect général, comme la finition, nous change totalement de ce que nous connaissons. Peu de chrome, plus d'aluminium poli, un réservoir rouge vif, tout le restant émaillé noir. C'est un ensemble bien équilibré, d'une présentation sobre et luxueuse à la fois, mais ne sacrifiant pas au tape-à-l'œil, et d'un entretien facile. Equipement électrique complet. Avertisseur un peu faible, mais phare puissant. En outre, la présence d'une batterie permet d'avoir en marche comme à l'arrêt l'éclairage veilleuse.

Cette machine est incontestablement tentante, mais chacun connaît le régime des importations, et bien que Georges Monneret en possède encore en réserve, si ce modèle vous intéresse, un conseil, ne tardez pas trop pour passer commande. Car il y aura des amateurs.





## DESCRIPTION TECHNIQUE

## REGLAGES ENTRETIEN

## RESULTATS OBTENUS

### MOTEUR

Bloc-moteur 4 temps.  
Culasse plate alliage léger. Cylindre fonte.  
Alésage : 60 mm.  
Course : 54 mm.  
Cylindrée : 152 cmc.  
Puissance : 7,3 CV.  
Régime correspondant : 6.700 t.-m.  
Taux de compression : 6 à 1.

### BOITE DE VITESSES

Bloc-moteur 4 vitesses.  
Rapports : 20,9 - 14 - 9,53 et 7,53 à 1.  
Transmission primaire par engrenages (47x17).  
Transmission secondaire : chaîne de 12,7.  
Sortie de boîte 13 dents. Couronne AR 49 dents.

**FOURCHE** : télescopique.  
**SUSPENSION AR** : oscillante.  
**FREINS** : AV et AR 150 mm.  
**PNEUS** : AV et AR 19x2,5.  
**RESERVOIRS** : essence : 13 l.  
huile : 1,5 l.  
**POIDS A VIDE** : 90 kgs.

**DISTRIBUTION** :  
(jeu aux culbuteurs à froid 0 mm 05).

AOA : 32° RFA : 64°  
AOE : 64° RFE : 32°

### ALLUMAGE :

Avance plein retard 10 à 12°.  
Avance automatique : 40 à 43°.

**BOUGIE** : Marelli CW 240 A.

### CARBURATEUR :

Dell'Orto MA 18 B.  
Gicleur : 85.  
Aiguille : D 16, 2° cran.  
Diffuseur : 260 B.  
Boisseau : n° 60.

### GRAISSAGE :

Moteur et boîte : Eté : Castrol XXL ou GP.  
Hiver : Castrol XL.  
Fourche : Castrolite.

### RODAGE :

1.000 kms à 60 kmh.

### PNEUS :

Pression AV : 1 kg 5  
AR : 1 kg 75

### Vitesse maximum :

	Solo	Duo
1 <sup>re</sup>	48 kmh. (8.580 t.-m.)	48 kmh.
2 <sup>e</sup>	72 kmh. (8.630 t.-m.)	72 kmh.
3 <sup>e</sup>	90 kmh. (7.340 t.-m.)	87,5 kmh. (7.130 t.-m.)
4 <sup>e</sup>	90 kmh. (5.800 t.-m.)	85 kmh. (5.470 t.-m.)

assis  
98 kmh. (6.310 t.-m.)  
couché

### Accélération :

100 m départ arrêté :	9"	mo. 40 kmh.
200 m départ arrêté :	14"	mo. 51 kmh. 4
300 m départ arrêté :	18"	mo. 58 kmh. 7
400 m départ arrêté :	22"	mo. 63 kmh. 7
500 m départ arrêté :	26"	mo. 67 kmh. 7

### Epreuve de côte :

(350 m, pente moyenne 8,7 %.

### SEUL :

Pilote 55 kgs : 22" 4/5, moy. 55 kmh. 2  
Pilote 75 kgs : 24" 2/5, moy. 51 kmh. 6

### AVEC PASSAGER :

(75 + 55 kgs) : 29" 1/5, moy. 43 kmh. 1

### RAPPORTS UTILISES :

Seuls : 1-2-3.  
Duo : 1-2.

### Freinage :

AV : 13 m 90.  
AR : 19 m 80.  
Les deux : 10 m 70.

# A QUEL USAGE EST DESTINEE LA MACHINE

## VILLE ET TOURISME

La 150 Gilera Sport nous a procuré le maximum d'agrément, en ville, grâce, principalement, à son extrême maniabilité, jointe à une tenue de route hors pair, et à un freinage efficace.  
Pour un 150 cmc., le moteur est nerveux, et permet donc une conduite rapide en ville.  
Sur route, nous avons apprécié l'excellente suspension bien amortie, en plus des qualités précitées. Au point de vue moteur, bien

que son utilisation soit très agréable, nous lui refusons l'appellation « sport », à cause de ses performances bonnes, sans plus.  
Aucun reproche à formuler, si ce n'est la dénomination de sport. Belle présentation générale, équipement électrique complet et de classe.  
La 150 Gilera, une machine qui brille surtout par sa tenue de route, et par la confiance qu'elle donne à son pilote.

# CONDITIONS GENERALES D'ESSAI

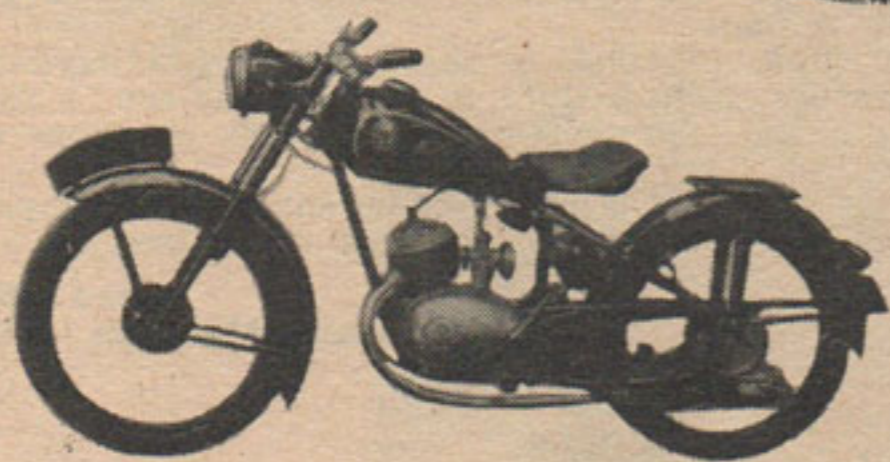
Au début de l'essai le compteur indiquait .....  
A la fin de l'essai .....  
Poids de l'essayeur habillé .....  
Taille de l'essayeur .....

30 kms  
675 kms  
80 kgs  
1 m 75

Réglage spéciaux ou modifications : néant.  
Date et lieu de l'essai : 26-9-53 au 16-10-53.  
(Seine et Seine-et-Oise).  
Conditions atmosphériques : temps gris et brumeux.



# Ce qu'ils en pensent



## DURKOPP MD 150

**D'**abord quelques mots relatifs à la polémique Douglas MKV. Un monsieur se disant motocycliste puisque possédant deux Douglas est « vexé » par vos essais. Ce même monsieur écrit à la fin de sa lettre : « (PS) C'est dommage que Paris se trouve si loin de Bâle ! ». Pensez-vous ! Avec deux MKV et à 135 kmh. ! Et « ça » se nomme motocycliste (du dimanche, oui, alors).

Et maintenant mon avis sur une machine peu répandue en France : la Durkopp MD 150, moteur 150 cmc.

Achetée en février 1952, elle totalise actuellement 21.000 kms. De ligne très vélomoteur, cette moto a une présentation très sobre, bordeaux. Finition impeccable, mais peinture-émail sensible au polish et à l'air marin. Poids trop faible par rapport à la puissance.

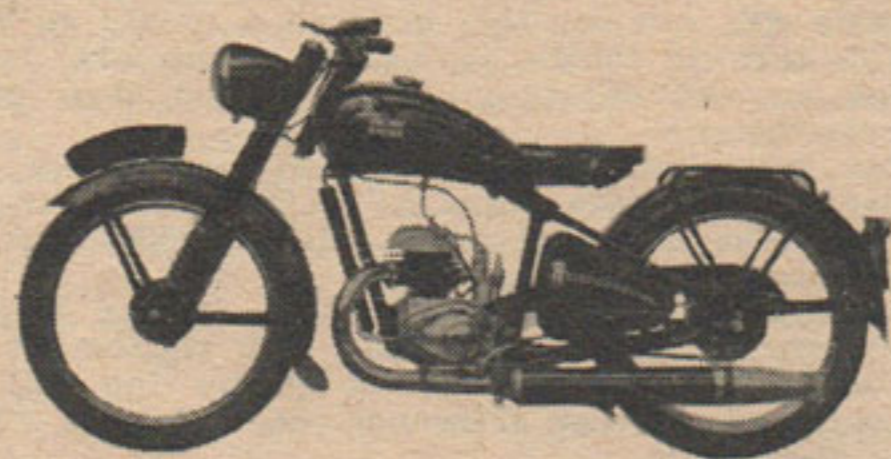
Moteur très nerveux, tournant jusqu'à 6.500 t.-m. Vitesse maximum 95 assis, 90 à deux. Inconvénient de cette puissance et de ce régime : 1 bougie grillée tous les mois, 4 changements de bague de bielle.

Machine très endurante : 6 fois par an, trajet Montpellier-Colmar (750 kms) en 14-16 heures.

Réparations : 1 train de pneus, 1 chaîne primaire, deux décalaminages, deux rayons, deux câbles embrayage, 1 flotteur de carburateur.

Consommation : 2 l. 5 aux 100 kms.

Michel KNITTEL, Colmar



## GNOME-RHÔNE R 4 C

**P**ermettez-moi de vous envoyer pour votre rubrique « Ce qu'ils en pensent » mes impressions sur la Gnome-Rhône R4C. Possesseur de cette machine depuis avril 53, elle totalise à l'heure actuelle près de 7.000 kms. A l'achat, la machine était équipée d'un compteur et d'une super-culasse Maucourant, la Gnome fut d'ailleurs achetée chez ce spécialiste du 2 temps bien connu.

Rodage minutieux pendant 1.500 kms. La machine était graissée à 10 % (Bret-Oil compétition + Brétocyl).

Revenant de vacances, le R4 a souffert, puisqu'en 9 jours j'ai fais 2.000 kms et dans une région où les côtes sont de petits cols... Le Jura et la Suisse. La machine fut au-dessus de tout éloge, prouvant que ses dons de grimpeuse valaient ceux déjà connus de « sprinter ».

Pendant cette chaude période (le thermomètre marquait + 30°C), je graissais à 8 % (Bret-Oil Ultra-Sport) et la Bougie employée était une Bosch 240T1.

Quelques inconvénients : un reproche doit être fait pour les freins. Les garnitures se sont tassées à un point tel qu'il a fallu que je fasse scier et refilter la tige du frein arrière, étant arrivé à bout de course et n'ayant plus de freinage.

L'opération devenait plus complexe, pour le frein avant, car pour obtenir un freinage efficace (il m'arrive maintenant de faire « miauler » la roue avant), il a fallu que j'interpose entre la gaine et la butée du frein des rondelles compensant ainsi le manque de longueur de la gaine dû au tassage prématuré des garnitures.

Une chose que je n'ai pu éviter est le bruit que fait la chaîne sur son carter trop rudimentaire, quand l'on roule sur les mauvais pavés, bien que la tension soit correcte.

La béquille est placée trop bas, d'où inconvénient en virant penché de raboter « le bitume ».

Le sélecteur, avec sa boule arrière plutôt originale n'est guère commode, aussi la première étant en arrière, j'ai simplifié l'opération en passant le bout du pied sous la branche avant, idem pour rétrograder.

Mis à part les freins qui sont une des parties primordiales d'une moto, les autres inconvénients cités plus haut sont sans trop d'importance, mais devraient attirer l'attention du constructeur.

Si je pouvais m'étendre désormais, ce ne serait qu'éloges :

Tenue de route excellente. Suspensions bonnes. Tenue en courbe excellente, aucune impression de flottement. Le volant ABG est sans reproche (je n'ai jamais touché aux vis platinées), les départs sont bons, compte tenu des 8 % d'huile et de la bougie froide. (Paris 225°. Route 240).

Le moteur est merveilleux pour un 125 cmc. Les accélérations sont formidables, à condition d'enclencher la prise à 55-60, et je peux dire (toute modeste mise à part), qu'aux arrêts, feux rouges, etc., je laisse n'importe quelle voiture sur place.

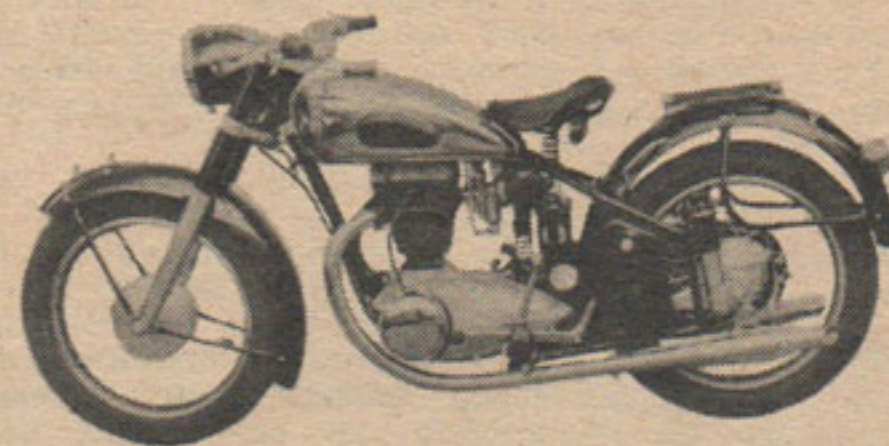
L'absence d'une quatrième vitesse ne se fait pas sentir en conduisant « sport », car en côte la machine accroche terriblement bien en prise.

Vitesse : n'ayant jamais eu l'occasion de me faire chronométrer, je ne peux donner que des vitesses « compteur ». Vitesse de croisière : un bon 70 (je dis bien croisière et non moyenne), à cette vitesse la consommation est de 3 litres, 3 l. 100. Assis en position touriste, le compteur monte gaillardement à 80, puis a du mal à atteindre le 90. Couché, effacé au maximum, l'aiguille s'est bloquée à bout de course sur le 100.

Mais au chrono, quelle serait la vitesse réelle : 90 ou plus ?

Des moyennes (hum ! gare aux polémiques !). Labergement Ste Marie (Jura) à Gentilly (Seine), le compteur a marqué 461 kms. Temps : 11 h. 10 arrêts compris. Moyenne : 41 kmh. 280 ! Evidemment, en déduisant les arrêts, le temps n'est plus que de 8 h. 25. Moyenne : 54 kmh. 720.

Mr R. MARIN,  
Gentilly (Seine)



## HOREX REGINA

**P**ossesseur d'une 350 Horex Regina depuis juillet 51 et accusant actuellement 36.000 kms, je viens dire à mon tour « Ce que j'en pense ». Malgré une conduite sport (je monte presque toujours près du maximum sur les intermédiaires), aucun ennui sérieux à signaler.

1 roulement de sortie de vilebrequin changé à 7.000 kms pour jeu anormal (défaut dans l'acier probablement). Segments et soupapes changés à 27.000 kms, ainsi que décalaminage. 2 pneus AR. 1 pneu AV (celui d'origine a tenu 33.000 kms et était encore bon pour allures moyennes).

Côté technique, cette machine a été décrite dans « Moto-Revue ».

Présentation très agréable, chromes et émail impeccables, finition parfaite. Chaîne secondaire sous carter, entretien nul.

Questions performances, la machine se caractérise par des accélérations très brillantes dans les régimes moyens en n'hé-



sitant pas à utiliser les intermédiaires. Sur route l'on peut rouler sans aucune fatigue pour le moteur entre 95 et 105 chrono ; ceci, joint à une excellente tenue de route et un confort indéniable, permet de très hautes moyennes pour une 350 de tourisme. Vitesse maximum position touriste par vent pratiquement nul : 118 kmh. chrono. Moyennes réalisées : sur Paris-Béziers via Clermont-Ferrand : 74 kmh. (solo). Sur Béziers-Marseille : 82 kmh. (en duo). Sur Toulouse-Béziers : 84 kmh. (en solo par vent AR constant).

Ces moyennes sont contrôlées arrêts déduits pour Paris-Béziers, et de sorties à entrées de villes de dépôts et d'arrivées pour toutes trois.

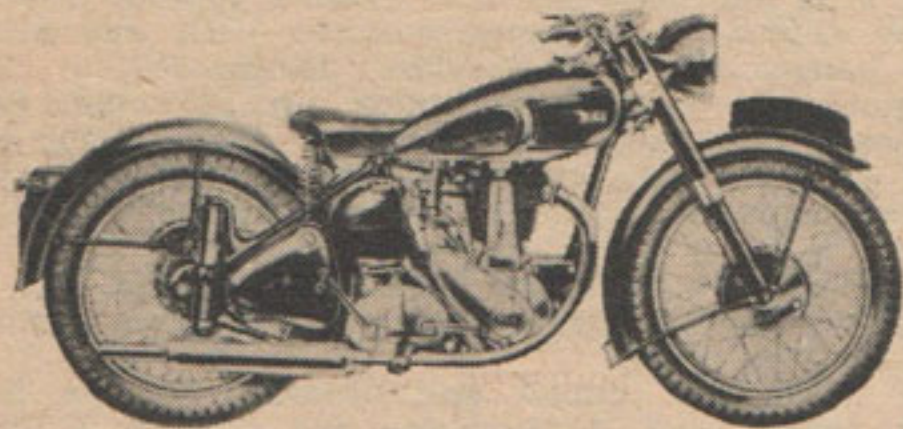
Consommation moyenne : 3 l. 600.

Passons maintenant aux défauts. Très sincèrement, ils sont minimes. Trou important entre la première et la deuxième. Fourche avant trop inclinée (il y a été remédié depuis 1952). Emplacement de la pompe de gonflage sous le siège du pilote fort bien calculé pour chatouiller les genoux du passager ou de la passagère d'une façon plutôt désagréable. Il est vrai qu'il est facile de l'enlever. Freinage un peu insuffisant, bien que plus efficace sur l'avant, ce que j'apprécie particulièrement, étant partisan convaincu de cette formule : à mon avis, le frein AV ne doit pas être un accessoire, c'est surtout de lui qu'il faut se servir.

Avertisseur électrique insuffisant ; j'ai monté un Sonabel dont je suis très satisfait. Echappement un peu bruyant, mais très agréable pour un motard. Le boulon d'articulation de la selle se desserre constamment.

En résumé, une excellente machine de grand tourisme, très agréable également pour la circulation urbaine grâce à sa souplesse.

Mr TAILLARDAT,  
9, rue du 4-Septembre, Béziers



## 500 BSA B 33

J e profite de votre très intéressante rubrique « Ce qu'ils en pensent » pour vous parler de la BSA, type B 33. Je suis possesseur de cette machine depuis février 1953. Le compteur totalise 9.500 kms.

Partie moteur : moteur assez puissant, développant 24 CV. La boîte de vitesses est bien étagée. La première et la deuxième sont assez courtes, mais par contre la troisième a une plage très étendue, puisqu'elle reprend franchement à 30 kmh. et monte à 90-100. La quatrième s'assoit naturellement cela se comprend.

Le moteur se rapprochant d'un carré (85x88), je monte assez en régime pour avoir un bon rendement : première à 25, deuxième à 45, troisième à 80-90. J'ai atteint 135 kmh. compteur (environ 128 réels) sur l'autoroute de l'Ouest, avec du carburant ordinaire.

L'avance à main est très pratique, mais demande une certaine habitude.

Ayant bleu, j'ai remplacé le gicleur d'origine de 170 par un 180 ; de 4 l. 400 aux 100 kms, je suis monté à 4 l. 800. Depuis j'ai monté un 200 et suis en train de contrôler ma consommation. D'ailleurs « Moto-Revue » conseille un 200.

Partie cycle : satisfaisante. La fourche avant télescopique ne talonne jamais. La suspension AR est bonne, mais talonne, surtout dans les nids de poules.

Le freinage est efficace, surtout à l'avant (tambour de 203 mm), cela veut tout dire.

Les garde-boue enveloppants protègent bien des projections de pluie ou boue et ne nuisent en rien à l'esthétique de la machine.

La chaîne secondaire est graissée automatiquement, mais n'est pas assez protégée. Elle projette de l'huile partout, surtout aux grandes vitesses.

L'éclairage est très satisfaisant et permet de bonnes moyennes la nuit. Stop très efficace et assez volumineux.

Le compteur kilométrique est optimiste de 5 %.

Présentation : j'ai eu le dernier modèle bordeaux et chrome, ensemble réussi et très admiré par le profane. Les chromes sont nombreux et solides. Le rétroviseur de luxe (1.200 fr.), seul, commence à rouiller, peut-être est-ce parce que je l'ai acheté en France.

Equipée de la nouvelle selle biplace « Aurora », la ligne est assez nette, surtout côté distribution ; côté batterie, c'est plutôt genre fouillis.

Le carénage du phare est très réussi, ainsi que la veilleuse séparée.

Performances : je n'ai pas fait de performances et me contente de rouler sur grande distance à 100-110, ce qui me vaut de belles moyennes, tel que St-Maixent-Poissy, 400 kms, en 6 heures, 1 heure d'arrêt, c'est-à-dire 80 de moyenne. (Je me demande à quelle vitesse devait rouler une certaine Horex Regina pour faire 89 de moyenne sur Paris-La Baule). Par contre, j'ai mis 9 h. 30 pour faire Poissy-Strasbourg, 500 kms, entièrement sous la pluie. D'ailleurs, je rends hommage à Macombyn, type tour de France, qui mérite bien son nom.

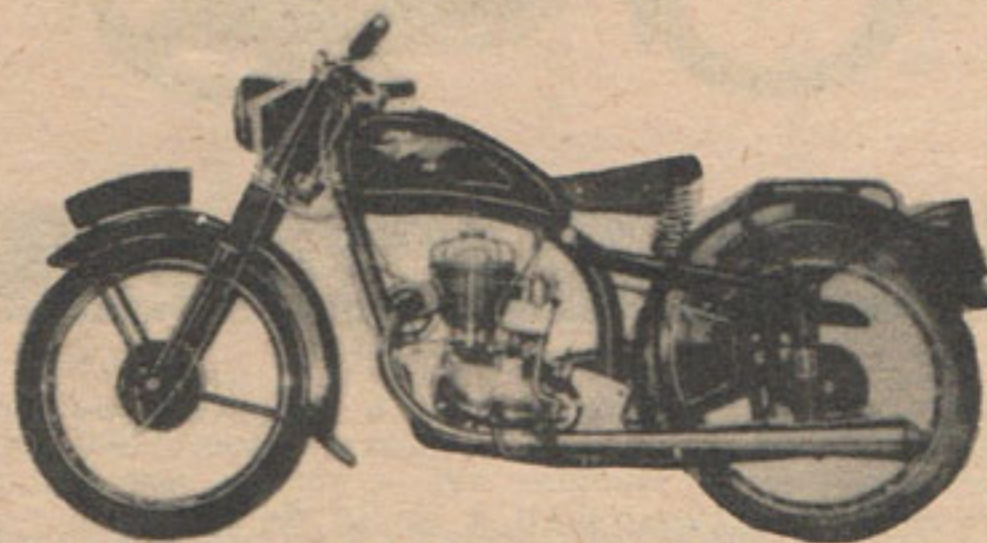
En conclusion, je suis très content de cette machine, assez rapide et robuste.

A 7.000 kms, j'ai changé ma batterie qui oxydait au péril de la peinture. Défaut dont je ne suis pas seul à me plaindre.

J'emploie une bougie Champion L10S et roule à l'essence ordinaire.

Le prix, 280.000, n'est pas tellement élevé, comparé à celui de certaines 175 étrangères ou 250 françaises.

Alfred FENDER,  
4, rue aux Moutons, Poissy (S.-O.)



## 175 GIMA

L ecteur assidu de « Moto-Revue », je vous envoie pour votre rubrique « Ce qu'ils en pensent », mon opinion sur la 175 cmc. Gima type 4 SA, suspension arrière, bloc moteur AMC.

Ma machine (« Zoé... ») date de 1950 et son cadre porte le numéro 035. Kilométrage actuel : 54.800 kms. Je dois dire tout de suite que je suis très content d'elle et qu'elle m'a donné toutes satisfactions.

Je vous parlerai d'abord des ennuis que j'ai eu, je pense que c'est vraiment peu pour 54.800 kms...

A 1.500 kms, consommation d'huile excessive (1/2 l. aux 1.000 kms). Je n'ai pas eu le temps de m'en occuper et à 3.000 kms, mon moteur ne consommait absolument plus d'huile. Mystère de la mécanique...

A 4.000 kms, ennuis d'éclairage, aussi, depuis, batterie et redresseur sont supprimés et mon éclairage est assuré par le volant magnétique. Ampoules 12 volts à l'avant et 24 volts à l'arrière. J'ai fait monter également un avertisseur Cicca, sur la roue AR, qui est très efficace à partir de 40 kmh.

A 30.000 kms, je tombe en panne d'allumage, le fil reliant la bobine au condensateur s'étant coupé. J'en profite pour changer la bougie.

A 40.000 kms, échange d'un pignon amortisseur, dégrillage de la suspension arrière (abus de graissage m'a dit mon mécanicien), échange des deux pneus, de ma chaîne et des garnitures de freins.

Depuis, rien à signaler, sauf la très bonne marche de ma Gima. Pourtant, je lui fais subir un traitement peu ordinaire : coup de chiffon trois ou quatre fois par an, je ne m'occupe que du niveau d'essence, des vidanges d'huile et du gonflage des pneus.

Ma bonne « Zoé » a fait un peu de tout : de grands trajets, dont de nombreux Paris-Vichy en 4 h. 30, du cross dont Pierre s/Haute, le rocher Saint Vincent, la banne d'Ordanche en Auvergne.

Mon moteur n'a jamais chauffé et je dois lui reconnaître en toute sincérité une solidité, une nervosité et des reprises rarement égalées. Seul défaut, une vibration à 65 kmh. en 4<sup>e</sup>, aussi, je monte toujours la troisième jusqu'à 70 kmh. A 54.800 kms, je consomme 1 verre d'huile aux 1.000 kms, 3 litres d'essence aux 100 kms sur route et, en ville, 3 l. 1/2.

Quant au cadre, une solidité, une tenue de route, une suspension et un freinage impeccables le caractérisent. J'ai dû faire poser deux tringles supplémentaires pour maintenir le bas du garde-boue AR qui vibrait.

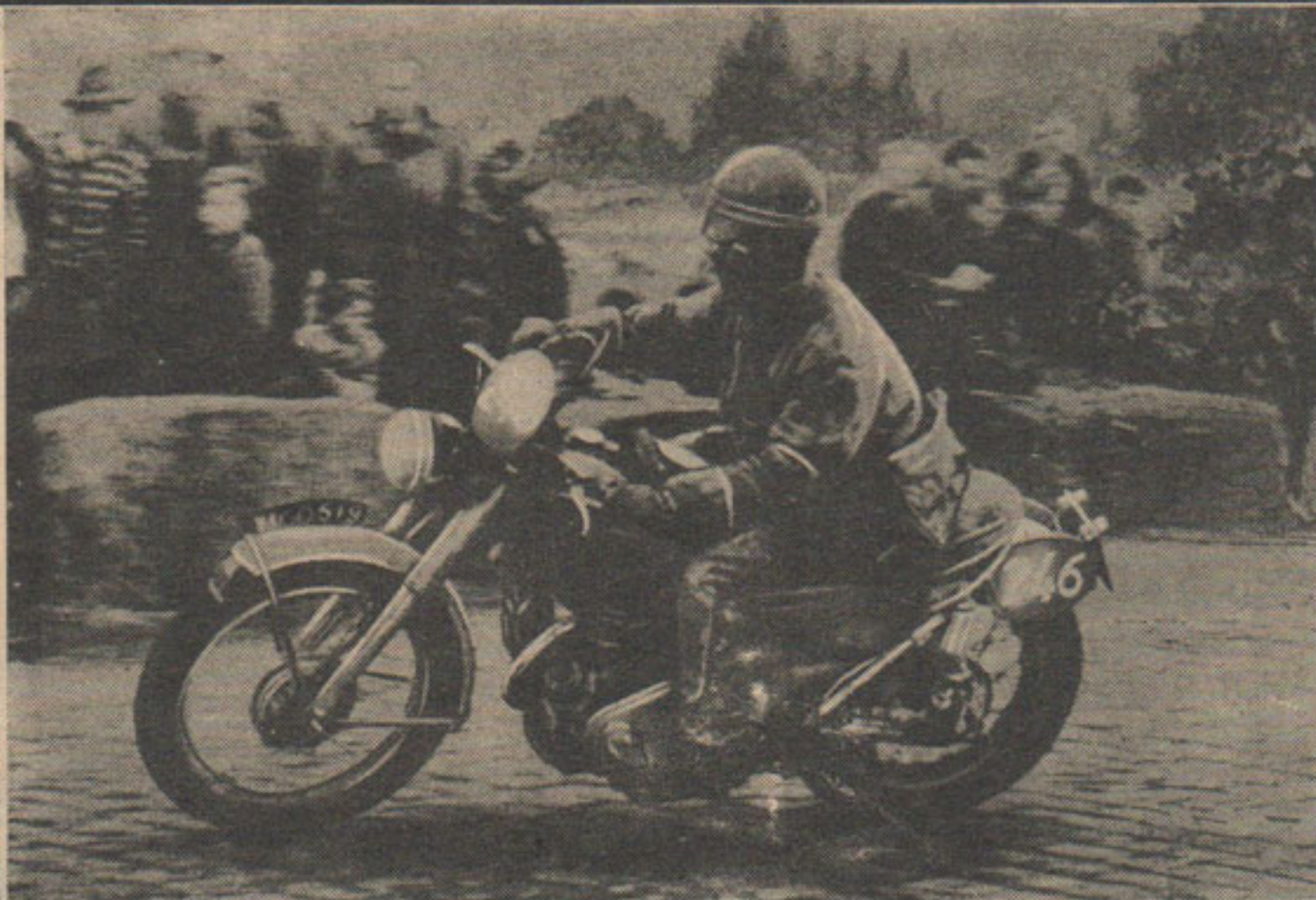
En conclusion, je dirai que la 175 cmc. Gima type 4SA est une excellente grande routière qui demande à être conduite sport et malgré son poids (et le mien, 80 kgs), fait d'excellentes moyennes en toute sécurité ; Gima et AMC font vraiment honneur à la construction française et sont à féliciter.

P.S. Je ne prends que du super-carburant, freine surtout de l'avant. Une seule bûche avec ma Gima, sur gravillons, sans dégâts, ni pour la machine, ni pour ma combinaison « Macombyn ». Seule, la peinture de mon casque fut rayée.

René DEPAILLAT,  
8, pl. de la Pte de Champéret, Paris-17<sup>e</sup>



# LES BRITANNIQUES RENOUEMENT AVEC LE SUCCES



# ET REMPORTE LES SIX JOURS 1953

Les Six Jours Internationaux se sont terminés sur la victoire de l'équipe anglaise qui, préparée minutieusement par Len Heath, composée des cinq pilotes Viney, Manns, Stocker, Brittain et Alves respectivement montés sur 1 AJS, 1 Matchless, 2 Royal Enfield et 1 Triumph, a fini sans pénalisation. Disons tout de suite que l'équipe tchèque ne fut battue que par 1 point, et que les deux 150 CZ et les trois 250 Jawa de Pudil, Marha, Klimt, Sedina et Kubes ont encore fait une belle démonstration.

Au départ, il y avait à Gottwaldow 236 partants (donc très peu de forfaits) représentant 17 nations. Si la distance et le cours du change avaient pratiquement réduit la participation britannique aux représentants officiels, par contre il y avait un fort contingent de motards polonais, roumains, bulgares, généralement montés sur des 150 CZ, ou des 250-350 Jawa. Il y avait aussi des hongrois, sur 125 et 250 Csepel, et des allemands de zone orientale sur IFA 125 et 350 twin. Ajoutons que les clubmen tchèques étaient nombreux.

En tout, il y avait plus de 100 motos de fabrication tchécoslovaque au départ.

Les allemands de l'Ouest alignaient pour le Trophée une équipe redoutable : Georg Meier, Zeller, Roth sur BMW R 67/2, Pohl et Westphal sur 175 Maico.

La Hongrie avait une 125 et quatre 250 Csepel pour le Trophée, et la Suède une 175 et quatre 250 NV.

18 équipes alignaient chacune leurs 3 hommes pour le Vase, et 12 constructeurs convoitaient les récompenses qui sont prévues pour leur catégorie.

Disons d'emblée que l'organisation de l'Autoklub Republiky Ceskoslovenske a été absolument parfaite : coureurs et officiels logés dans de grands hôtels, parc gardé de Gottwaldow parfaitement équipé, service d'ordre impeccable, postes de secours jalonnant tout le parcours ; bref, aucune critique n'est à faire.

Les routes étaient bien choisies, poussiéreuses à souhait et bien faites pour éprouver les jantes des pilotes et des montures.

On ne peut évidemment regretter qu'il ait fait très beau, mais si les Six Jours de 1952, en Autriche, resteront dans la mémoire de tous comme marqués par la pluie, la boue et la brume, ceux de 1953, en Tchécoslovaquie, évoqueront des défilés

*Ci-dessus, Viney sur A.J.S., capitaine du team britannique.*

de motards blancs de poussière se faisant baigner les yeux par les infirmières des postes de secours aux divers contrôles.

Ce temps sec a quand même rendu l'épreuve nettement plus facile que celle de l'an dernier, et voici un tableau significatif :

	Médailles :		
	Or	Argent	Bronze
1952	85	27	26
1953	121	25	28

En 1952, il y avait en plus de 100 abandons, dont beaucoup dus aux conditions climatologiques ; en 1953, une soixantaine seulement. Pourtant le total des partants était à peu près le même, et le lot était aussi relevé dans les deux cas.

En 1952, les trois premières équipes du Trophée International, tchèques, autrichiens, anglais, totalisèrent 1.305 points de pénalisation.

En 1953, anglais, tchèques et allemands n'ont que 461 points.

En 1952, aucune équipe de constructeurs ne finit sans pénalisation.

En 1953, 4 équipes réussissent à le faire.

En 1952, les 8 premières équipes classées pour le Vase d'Argent totalisent 2.350 points, aucune n'étant sans pénalisation.

En 1953, le total des 8 premiers est de 265 points, encore faut-il noter que quatre équipes sont vierges de pénalité avant l'heure de vitesse !

Ceci montre donc que l'épreuve était — ne disons pas plus facile — mais moins « inhumaine » que l'an dernier, et que les conditions atmosphériques peuvent transformer considérablement la physiologie des ISDT, même avec des prévisions aussi parfaites qu'on peut l'imaginer.

Les motos des grandes équipes ne présentèrent rien de sensationnel, on peut dire que c'était les mêmes que l'an dernier en ce qui concerne les anglais et les tchèques ; les anglais avaient des 500 twins, sauf la Triumph 650 de Alves ; celle-ci arborait « enfin » une suspension oscillante ; les 250 Jawa avaient des carburateurs « Racing » de 30 mm, plus le minutieux souci de préparation qu'on note toujours : câbles doubles, gonfleurs, etc...

Chez les allemands, on notait que les BMW étaient des R 67/2 (et non des R 68 pourtant plus rapides) et qu'elles avaient de magnifiques moyeux avant « genre course » (type standard en 1954, car la compétition sert).

Les 175 Maico renonçaient aux glissières et venaient à la fourche oscillante, tout comme les Husqvarna suédoises.

On remarquait la 250 Jawa du suisse Muller, qui portait encore les plombs de 1951 (Varèse) et 1952 (Bad Aussee), donc moto non déculassée depuis lors ! Cette vaillante machine, qui avait fini sans pénalisation les années précédentes, abandonna d'ailleurs cette année, au cours de la première journée.

Les 250 NSU Max ont l'air assez puissantes pour que leur sidecar ne les gêne guère (il est vrai qu'elles donnent 18 CV !).

Il y a 3 femmes, 2 anglaises, Olga Kevelos (150 CZ) et Molly Briggs (197 DMW Villiers), et une polonaise, L. Rutlova (250 Jawa).

Les italiens ont 5 Guazzoni, 1 Morini, mais pas d'équipe officielle. En tous cas, ils sont représentés à Gottwaldow !

Pour la première fois depuis longtemps, on note la présence de deux coureurs français : Hervé et Leninger, spécialistes du Bol d'Or, montés sur des bicylindres Jawa ; espérons que ces courageux feront école l'an prochain, et bravo pour leur mérite !

Voyons maintenant quelles furent les péripéties qui amenèrent les résultats que nous venons rapidement de commenter.

*Premier jour : Gottwaldow, Senica, Bratislava, Jeblonica, Gottwaldow (374 kms).*

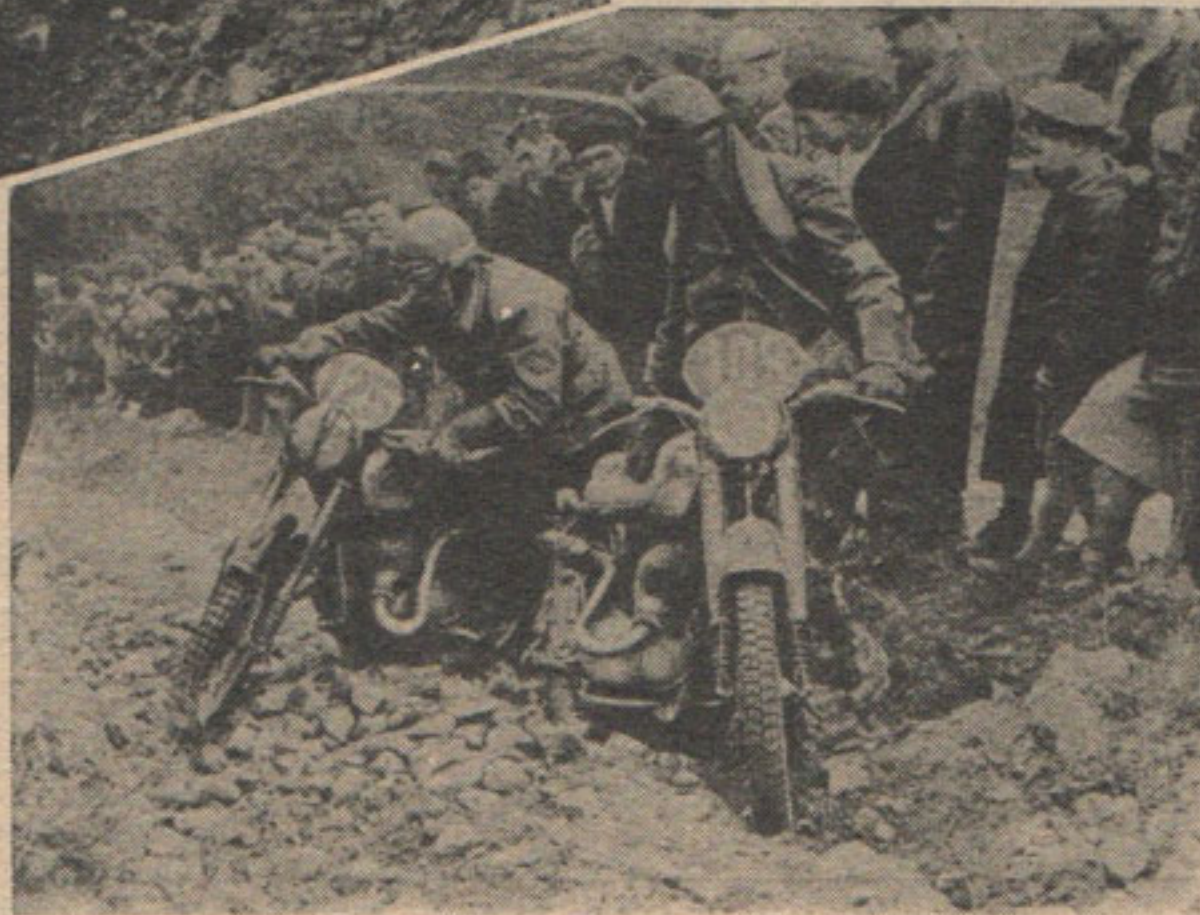
Le temps est radieux, après une nuit très froide ; les motos qui ont passé la nuit sous la tente vont-elles démarrer dans les 3 minutes de délai ? 2 NSU side (250), 1 Csepel, d'autres encore se font déjà pénaliser. Les anglais ont profité de l'expérience des années précédentes et leurs twins n'ont plus l'air de gommer. L'air est froid, la route passe dans une région boisée. Le hollandais Schram se casse une jambe ; le sidecariste Whittle (600 Panther) crève son réservoir comme dans la première étape de 1952 !

Les moyennes sont généralement faciles à réaliser ; puis, brusquement, surprise ! Peu après le contrôle de Senica,





*Ci-contre et ci-dessous, comme quoi la moto n'est pas toujours le moyen de transport rêvé... A droite, école de pilotage... Saumur.*



*En bas, à droite, le départ pour l'épreuve de vitesse d'une 250 Adler (N° 168) et Csepel (N° 170). Noter sur la première, le diamètre normal de la roue avant.*

Il y a 12 kms de chemin de sable et de pierres. Et c'est l'arrêt de Bratislava, où les concurrents se restaurent, avec tout le confort prévu.

L'après-midi, la dure montée de Javrina, côte longue, caillouteuse, vrai chemin muletier, est fatale à quelques embayages, notamment celui du Luxembourgeois Nennig. Il répare, mais à la mise en route, son moteur prend feu ! Abandons aussi de plusieurs autres, Oliver (125 BSA), Uhlig (350 IFA), etc...

Le français Hervé ne s'en tire qu'avec 28 points de pénalisation. En tout, la journée a causé 14 abandons, et 24 concurrents ont été pénalisés.

Le capitaine de l'équipe anglaise, Hugh Viney, a crevé à l'arrière, mais a mis moins de 15 minutes pour changer de chambre, ranger ses outils, se laver les mains et repartir ! En outre, il a remis sa machine au parc gardé avec un éclairage défectueux, et demain, c'est l'étape de nuit !

Le suédois Nystrom (Suède, Vase A) s'est blessé en tombant, puis a heurté un camion, est resté k.o. ; reparti et arrivé à temps !

Tchèques, allemands, anglais et suédois gardent leurs équipes de 5 hommes intactes pour le Trophée.

*Deuxième jour* : Gottwaldow, Piestany, Puchov, Gottwaldow (290 kms, plus 100 de nuit).

Les départs ne commencent qu'à 10 h., car aujourd'hui, les concurrents auront à rouler de nuit.

C'est au départ de cette étape que le tchèque Klimt (250 Jawa), de l'équipe

du « Trophée », récolte 1 point pour n'avoir pu mettre en route dans les 3 minutes qui lui sont imparties. Il part « à la poussette », après avoir perdu près d'un quart d'heure ! Un simple rupteur collé aura coûté le Trophée à la Tchécoslovaquie, car le vaillant coureur réussit à rattraper son retard, mais la pénalité du départ subsiste !

Hugh Viney change 1 pneu, 1 chambre, et son phare dans le quart d'heure dont les pilotes disposent avant le signal du starter ! Anglais et allemands semblent en pleine forme, leurs motos partent à la moindre sollicitation ; par contre, la Suède, avec Forsberg, imite la Tchécoslovaquie et perd 1 point au départ, car la 250 NV ne part pas dans les délais. Pire encore, ce pilote devra abandonner dans la journée, soit 100 points de pénalisation par jour pour son équipe. La Suède peut dire adieu au Trophée pour cette année.

Glassbrook et encore Nystrom heurtent des camions, sans trop de dégâts (carter de chaîne primaire et réservoirs emboutis). L'arrêt a lieu dans la jolie ville d'eau de Piestany, les pilotes se lavent, se restaurent, et repartent dès 19 heures vers Gottwaldow, avec 100 kms à faire de nuit.

Alors que l'an dernier, cette étape de nuit avait eu lieu sous la tempête de neige, en pleine montagne et à grands risques pour les concurrents (on ne savait à l'arrivée si les manquants étaient en panne ou dans un précipice !), l'étape Piestany-Gottwaldow remplit strictement son but, d'éprouver les éclairages. Malgré cette absence de danger, elle pénalise 7 concurrents dont les éclairages ont été

détériorés par les parcours précédents (Jawa et Csepel).

Il y a aujourd'hui 9 abandons, 16 pénalisés ; la Suède a pris 100 points, la Tchécoslovaquie est à 1 point des anglais et allemands, et les menace donc de très près.

*Troisième journée* : Gottwaldow, Gilina, Frehnstat, Gottwaldow (480 kms).

Malgré l'étape de nuit de la veille, départs dès 5 h. 30 pour faire 480 kms, dont deux passages sont annoncés comme très durs.

Au départ, Ivanov ressoude à l'autogène le cadre de sa 150 CZ, mais ne peut le faire dans le quart d'heure, et est pénalisé.

Dans la matinée, les pilotes doivent franchir la côte de Chavoj, piste crayeuse



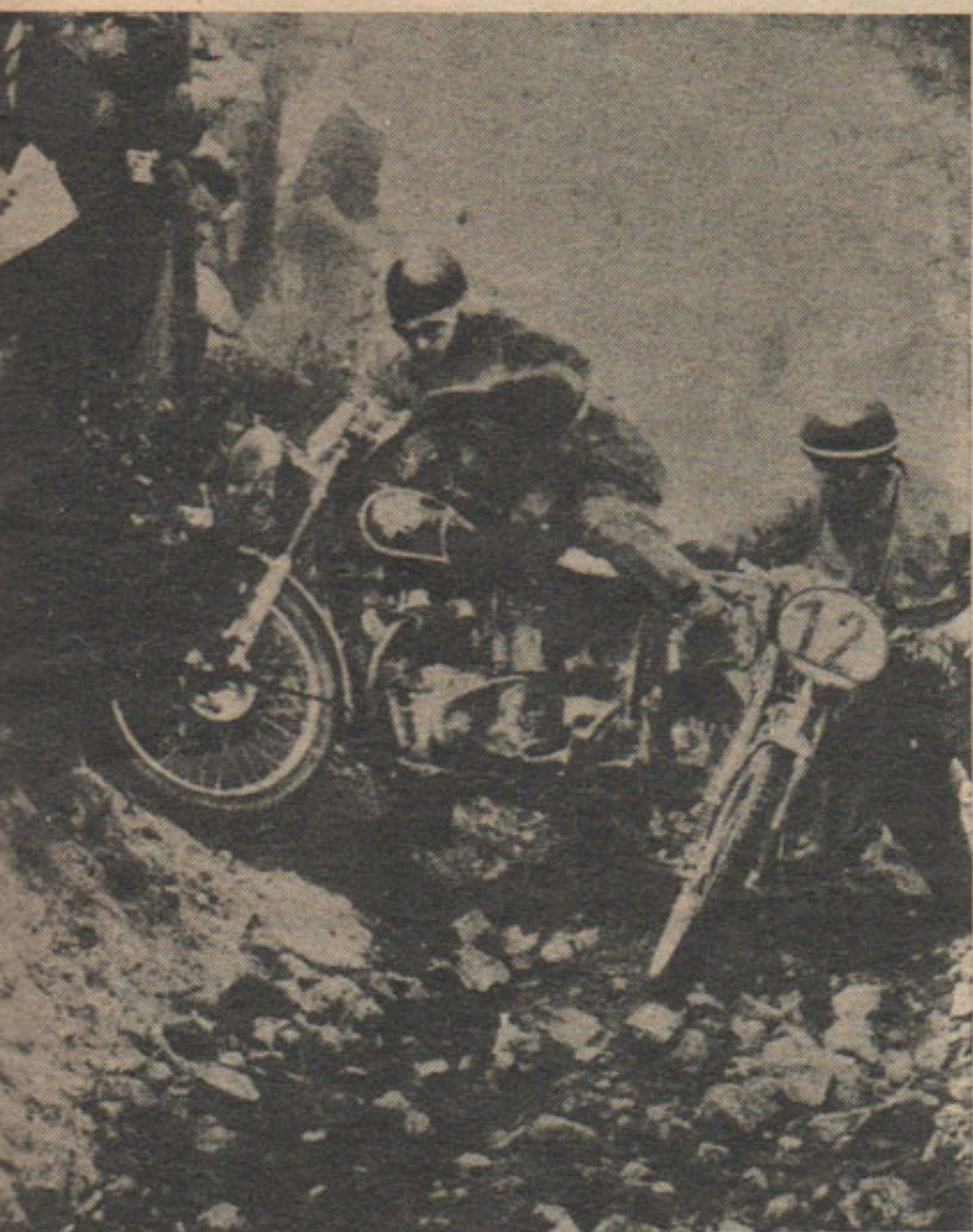


et encaissée, heureusement sèche, mais assez rude pour que beaucoup soient en peine. Certains poussent, comme Hitchcock, dont la 150 Triumph « Terrier » rend l'âme progressivement (le moteur neuf et les 100 kgs du pilote n'ont apparemment pas fait bon ménage), d'autres doivent même abandonner ; parmi eux les 2 sidecaristes suisses Meier (350 Horex) et Haller (250 Adler), ainsi que notre compatriote Leninger, en panne d'allumage, semble-t-il. Par contre, les sidecaristes anglais Baldwin (350 Matchless), Wagger (350 BSA) et Buck (350 Ariel) passent sans mal, ainsi que les sides 250 NSU. Ensuite, petit passage à gué où un suédois du Trophée tombe, noie son moteur et perd un quart d'heure.

L'après-midi, une autre côte pire encore, à Valaska Bystrica, ruine les chan-

*A droite, Hans Meier, pilote de vitesse B.M.W. ne peut empêcher, malgré sa science et son poids, le décollage de la roue avant de sa R 67-2.*

*A gauche, S.B. Manns (Matchless) en difficulté derrière Vos-trotsky (CZ 150).*



*Ci-contre, J.V. Brittain (500 R.-Enfield) à un contrôle. - En bas, à gauche, une 175 cc. Maïco dans un chemin creux et difficile.*

ces des Hongrois, déjà bien pénalisés pour le Trophée. Cette côte, qui ressemble au lit d'un petit torrent (ce l'est peut-être d'ailleurs ?) monte à 25 %, est très étroite et le sol est fait de pierres et galets. Beaucoup de concurrents s'y arrêtent involontairement, bloquent les suivants... le temps passe, les embrayages cuisent... les minutes s'écoulent... L'équipe anglaise réussit à contourner la cohue en style moto-cross mais, ici catastrophe pour l'Allemagne, Walter Zeller fend le carter de couple conique de sa BMW et ne pourra, malgré ses efforts, dépasser Frenstat. Notre compatriote Hervé prend 59 points de pénalisation ce jour, avec 20 autres concurrents ; il y a eu 10 abandons.

Cette journée a fatigué beaucoup de pilotes, et bien des embrayages ont souffert. La Triumph de Hammond a serré plusieurs fois et semble en triste état, une Guazzoni aussi a dû abandonner. A l'issue de ce jour, la Grande Bretagne reste seule non pénalisée, mais les tchèques n'ont toujours que le malheureux point de pénalisation dû au rupteur défectueux de Klímt le deuxième jour.

**Quatrième jour :** Gottwaldow, Rimarov, Shumperk, Brodek, Gottwaldow (449 kms).

Encore une étape longue ; en direction du nord, vers la frontière polonaise. Toujours la chaleur, la poussière, les routes blanches et caillouteuses. David Tye (350 BSA, Vase B), heurte une grosse pierre, casse 10 rayons et éclate. 9 points de perdus. Hervé doit abandonner dans l'après-midi, après avoir essayé de vaincre ses difficultés, Hammond voit aussi

sa 650 Triumph rendre l'âme définitivement, et la 150 « Terrier » de Hitchcock est éliminé, ayant plus d'une heure de retard à l'arrivée. Diverses machines donnent des signes de fatigue très nets.

Aujourd'hui donc, 10 abandons, 16 pénalisés.

**Cinquième jour :** Gottwaldow, Bunch, Brno, Bystrice, Rachiche, Gottwaldow (407 kms). Toujours beau temps.

Les cadres sont fatigués, notamment une Husqvarna a ses amortisseurs remplacés par des tubes. Stocker change tranquillement ceux de sa Royal Enfield contre de plus durs ; lui-même a l'air enrhumé, fatigué. L'allemand Aukthum (175 Maïco, Vase) abandonne au départ ; l'allumage donne, le carburateur est propre, mais son moteur ne part pas !

Le sidecariste anglais Wagger, dont la 350 BSA faisait merveille, casse une patte d'attache, répare, « bourre » à l'excès, va au fossé et finit par être éliminé.

Miss Kevelos se trompe de route, perd 6 points.

Erikson (Husqvarna 175, Suède Vase B) crève 2 fois et perd 12 points.

Giles (500 Triumph) finit sur 1 cylindre et perd 5 points.

Les routes sinueuses, les pierres ont encore rendu l'étape fatigante, d'autre part un vent assez fort a gêné les petites cylindres lors du retour.

Total : 16 abandons, 17 pénalisés.

Grande-Bretagne 0 pt, Tchécoslovaquie 1, Allemagne 300 (100 points par jour pour l'abandon de Zeller).

**Sixième jour :** Gottwaldow, Bzenec, Bystrice, Gottwaldow (205 kms).



Les anglais, battus sur toute la ligne l'an dernier, ont mis un point d'honneur à vaincre et à reprendre le Trophée avec leurs mêmes 500 et 650 twins ! Mais, en les félicitant, on ne peut que penser que la gageure est dure à tenir longtemps, et qu'il leur faudra finir par engager des 200, 250 solos ou des sides 350. Car l'an prochain, outre les tchèques et les allemands, il y aura aussi les autrichiens, et ces spécialistes des 250 seraient invincibles dans l'état actuel du règlement. Nous en reparlerons, d'ici là, bravo à tous, concurrents et organisateurs.

GEOCA



*A l'extrême gauche, l'allure du parcours que rencontreront le plus souvent les pilotes des Six Jours.*

Ce matin, la pluie menaçait, puis est tombée. Routes glissantes, chutes de Jimmy Alves qui s'en tire intact (l'équipe anglaise du Trophée l'a échappé belle !) et du tchèque Chizek (Vase A), qui se blesse et abandonne. Un suédois grille le moteur de sa 175 NV, voilà 160 points de perdus pour son équipe (Trophée).

Heureusement, la pluie cesse et la route est sèche pour l'épreuve de vitesse. Les concurrents vont tourner en 4 groupes successifs sur ce circuit de 5 kms qui comprend 2 virages et 1 courbe rapide.

Les anglais du Trophée devaient faire 20 tours (100 kms) dans l'heure, et ils les firent sans peine, en formation serrée d'un bout à l'autre. Si les tchèques n'avaient pas été pénalisés de 1 point, le Trophée leur serait fort probablement revenu, car avec leurs 150 et 250, il leur était possible d'améliorer leur moyenne de base plus que les 500 anglaises. En effet, l'épreuve est relativement plus facile pour les petites cylindrées ; pour le Vase d'Argent, restaient sans pénalisation les équipes de Tchécoslovaquie B, de Grande Bretagne A, de Hollande B, de Pologne B.

Après l'heure de vitesse, ces équipes de 3 hommes avaient respectivement gagné sur leurs temps de base :

1. Tchécoslovaquie B, 3 150 CZ : 1.650 secondes.
2. Pologne B, 2 250 Jawa : 1.372 secondes.
3. Grde Bretagne A, 500 Ariel, 500 Royal Enfield, 500 Matchless : 771 secondes., c'est-à-dire classement par cylindrées !

Un exemple encore, le clubman anglais Baldwin, 350 sidecars, avait à faire 60 kms dans l'heure ; il fit 17 tours, soit 85 kms ! Donc le règlement avantage indiscutablement les petites cylindrées et les sides... capables de tenir 6 jours et... 1 heure, évidemment !

*Ci-contre, la fameuse côte de Solanec que l'on voit ici escaladée par deux roumains alors que les autres pilotes attendent en bas. - Ci-dessus Georg Meier dans une section de sable.*





LES

6

JOURS  
DAYS  
TAGE  
GIORNI  
D NŮ

## INTERNATIONAUX

## NOTES - ECHOS - STATISTIQUES

Bien avant que l'on commençât à les préparer, les Six Jours paraissaient d'ores et déjà acquis aux tchèques, tant la région choisie ressemblait à Bad-Aussee ; et si les anglais ont gagné, il faut se souvenir que les tchèques ne sont qu'à 1 point. Ceux-ci allaient à leur technique de pilotage magnifique (selon les anglais eux-mêmes), une parfaite préparation technique de leurs 250 Jawa et 150 CZ. Le fait que 104 pilotes soient montés sur des machines de ces deux marques ne s'explique pas seulement par le fait que l'épreuve se disputait dans leur pays natal, mais implique aussi une valeur certaine, mis à part le fait que ces machines, avec les Csepel, sont les seules disponibles au-delà du rideau de fer. Les 250 Jawa étaient munies d'un carburateur de 30 mm de passage de gaz, au lieu du 24 mm de série, deux bougies et deux bobines d'allumage commandées à volonté par un simple interrupteur.

× × ×

Pour la première fois, on a vu une Horex, en cylindrée 350 cmc., avec une suspension arrière oscillante. Malgré tout, on n'a pas sacrifié le carter de chaîne enveloppant si cher à la marque allemande.

× × ×

Parmi les plus malchanceux dans ces ISDT 1953, il faut citer particulièrement le luxembourgeois Nennig sur une 250 NSU. Ayant endommagé son embrayage dans un passage de sable, il le démontra pour le réparer. Puis sa réparation effectuée, il remit sa machine en marche, laquelle prit feu aussitôt ! Pour en sauver le plus possible — comble de l'ironie — il fut obligé de l'ensevelir sous le sable, ce qui mit définitivement son moteur hors d'usage.

× × ×

Sur les 236 motocyclistes qui participèrent à ces 28<sup>e</sup> ISDT, 3 étaient des femmes, dont deux terminèrent avec un minimum de pénalisation.

Les deux conductrices victorieuses sont Mlle Lida Rutkova de Tchécoslovaquie, sur une 250 Jawa et Miss O. Kevelos sur 150 CZ. Lida Rutkova termina sans aucun point de pénalisation et reçut donc une médaille d'or, tandis que Miss Kevelos s'étant trompée de parcours et arrivant en retard, récolta 6 points de pénalisation, lui donnant une médaille d'argent. Quant à la troisième femme, il s'agit de Molly Briggs, qui participa l'an dernier aux Six Jours de Bad-Aussee sur une 500 cmc. Triumph. Cette année, sur une 200 DMW, elle resta sans pénalisation durant les 5 premiers jours, pour voir son moteur rendre l'âme le dernier jour.

× × ×

Pour les anglais, la reconquête du Trophée International perdu à Bad-Aussee fut presque une affaire d'état. Et lorsque Len Heath, manager de l'équipe an-

glaise, annonçait sa victoire au capitaine d'équipe B.H.M. Viney, celui-ci parcourut le dernier tour de l'épreuve de vitesse les deux pieds sur sa selle, manifestant ainsi son enthousiasme !

× × ×

Sur l'ensemble des pannes qui obligèrent les pilotes à abandonner, on dénombre :

— 2 pannes de moteurs (piston, roulements) : 1 Csepel, 1 Jawa 250.

— 9 pannes d'embrayage : 2 Jawa 250, 1 side Horex, 1 side Matchless, 2 Csepel, 1 Ifa 125, 1 BSA 250, 1 BMW 600.

— 8 pannes d'équipement électrique : 2 Jawa 250, 2 Csepel 125, 1 Csepel 250, 1 Puch 175, 1 NV, 1 Jawa 350.

— 10 pannes de cadres : 1 Tornax, 2 CZ 150, 1 Csepel, 2 Ifa 125, 1 Ifa 350 side, 1 Adler 250 side (le bras oscillant de ce dernier), 1 Guazzoni, 1 side BSA.

— 2 réservoirs ouverts : 1 side Panther, 1 Csepel.

— 1 panne de suspension-transmission : 1 BMW 600.

— 6 pannes pour raisons inconnues : 1 Maico, 1 NV, 3 Csepel, 1 CZ.

× × ×

Anglais et suédois firent preuve, une fois de plus, d'un style exceptionnel qui, comme toujours, provoqua l'admiration des spectateurs. Mais tchèques et polonais s'avérèrent d'excellents élèves et au bout des 6 jours, nombreux furent les pilotes de ces pays qui les copiaient avec succès.

× × ×

Comme toujours, les crevaisons furent nombreuses. Mais Continental délivrait des chambres « increvables », Dunlop et Metzeler des produits anti-fuites, tous efficaces : il suffisait d'arracher le clou. Et ainsi, 2 crevaisons dans une étape étaient sans conséquence aucune, à moins de déchirures ou similaire.

× × ×

Chez les suédois, on trouvait de nouvelles 175 cmc. Husqvarna, très légères et très stables, et qui arrivèrent sans encombre. Suspension avant à roue poussée, à bandes de caoutchouc et amortisseurs à friction. Suspension arrière oscillante, avec éléments très inclinés.

× × ×

Une des deux Horex était munie d'une suspension arrière oscillante. Et comme, pour la technique 6 jours, il est bon de s'inspirer de l'école anglaise, on trouvait

*Ci-contre : la nouvelle 175 cc.*

*Husqvarna, dont les tubes relevés font très germaniques.*

une grande roue à l'avant, munie d'un pneu d'assez faible section.

× × ×

La suspension arrière oscillante faisait fureur et les nouvelles petites Husqvarna en étaient munies. Plus intéressante était leur suspension avant à roue poussée, de construction très simple, et dont les éléments élastiques sont deux simples anneaux de caoutchouc.

× × ×

On s'attendait à voir les BMW munies également d'une suspension arrière oscillante, comme leurs machines compétition. Mais les machines de série actuelles, afin d'avoir un centre de gravité bas, ont un moteur fixé assez bas dans le cadre, et c'est cette fixation qu'il faudrait modifier, surélever, afin que le débattement plus important que permettrait une suspension oscillante laisse une garde au sol suffisante. Aussi le cadre classique fut-il conservé, mais la suspension arrière fut munie d'amortisseurs hydrauliques indépendants, placés derrière les coulisseaux, très facilement amovibles.

× × ×

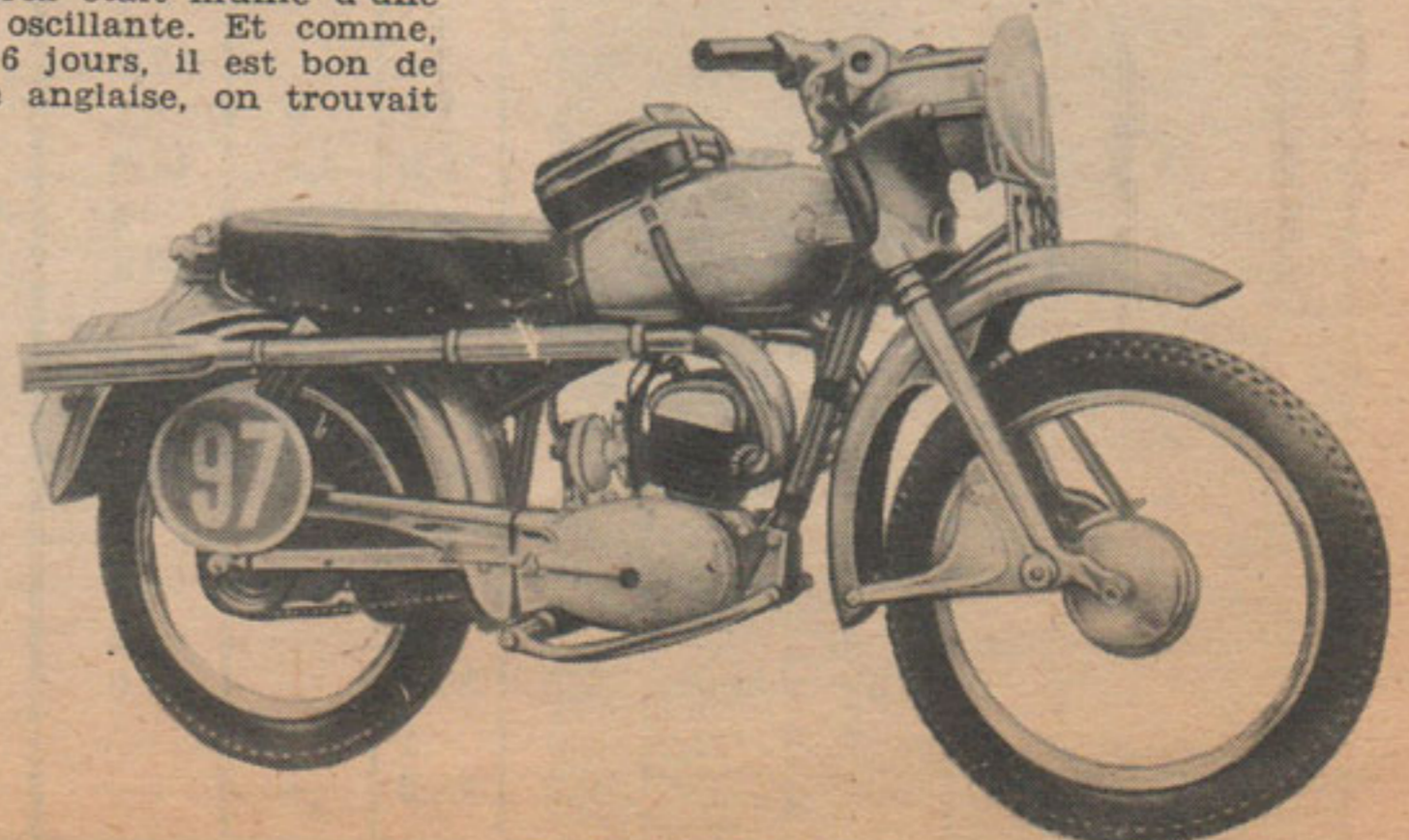
La marque anglaise DMW utilisa, elle aussi, une suspension arrière coulissante. Curieux sont ses tubes de cadres, non cylindriques, mais carrés, à la Jawa. La partie arrière en tôle forme coque.

× × ×

La grosse sensation, chez Triumph, fut de trouver une machine munie d'une suspension arrière... oscillante (la production de série commence à suivre le mouvement, puisque la 650 T.110 est ainsi équipée). L'ingénieur Turner, fier de son moyen suspendu, et qui ne jurait que par lui, dut à son tour s'incliner devant les exigences actuelles. En tous les cas, voilà qui satisfera les nombreux amateurs de Triumph, que ce point chagrinait encore quelque peu.

× × ×

Sur les Csepel hongroises, la partie arrière du carter droit avait été découpée, afin de donner accès immédiat à l'embrayage.





Ulrich Pohl avait, comme toujours, particulièrement préparé les Malco, et pas un détail n'avait été négligé. En plus du gonfleur d'air comprimé, chaque machine avait une pompe à main supplémentaire sous le réservoir. Tous les boulons sont très facilement accessibles, mais par surcroît de précaution, le carter moteur côté dynamo était fixé à l'aide d'écrous papillon (on n'eut d'ailleurs pas à s'en servir). Toutes les machines étaient munies de la nouvelle suspension arrière oscillante équipant la 200 de série. Sur les 10 machines engagées (dont la moitié par les hollandais), 8 terminent avec la médaille d'or, un hollandais étant rentré... dans un ambulance, et le troisième homme de l'équipe allemande du Vase ayant vu sa machine refuser de partir le cinquième jour, alors que tout semblait en ordre (allumage et carburation) : ceci est une devinette que n'a pas encore réussi à résoudre l'ingénieur-pilote U. Pohl.

× × ×

BMW, au lieu des R 68 adoptées l'an dernier, utilisa des R 67/2, avec les nouveaux moyeux-freins qui équipent maintenant les machines de série. La raison du choix du modèle moins poussé : à la suite des dernières épreuves préparatoires aux 6 Jours, la R 67 s'est avérée plus élastique, plus à même de disputer « une épreuve pour 2 temps ». Les suspensions arrière étaient munies d'amortisseurs. Mais malgré l'utilisation du modèle tourisme, Georg Meier se permit de faire, lors de l'épreuve finale de vitesse sur une heure, la moyenne de 124 kmh., mieux que le record précédemment détenu sur ce circuit par une Norton Manx à la moyenne de 118 kmh. Quant à la panne survenue à W. Zeller (car G. Meier, W. Zeller, Krauss, bien que pilotes de vitesse, disputent les 6 Jours pour le compte de BMW), elle est due au bris de l'élément droit de la suspension arrière qui fait en même temps support du carter du couple conique.

× × ×

Chez NSU, rien que des Max ; et les trois sides attelés à ces 250 cmc. firent vraiment merveilles. Malgré une puissance de pointe élevée, le moteur possède une réelle élasticité. Si quelques pilotes eurent des difficultés au départ, lors des premiers jours, cela tenait à l'utilisation d'une huile trop épaisse que le froid de la nuit rendait par trop visqueuse.

× × ×

Les Jawa eurent des difficultés avec leurs dynamos mal refroidies. Celles-ci, d'un type nouveau, sont trop volumineuses pour les carters restés, eux, inchangés.

Les 5 Adler fournies par l'usine terminèrent sans encombres. Et les petites twins 250 cmc. firent en Tchécoslovaquie la même sensation que l'an dernier en Autriche. Mais ces machines différaient du type de série par l'adoption de roues avant de... 19 pouces (au lieu de 16), en raison de leur meilleure tenue de route. Filtre à air également modifié.

× × ×

Les cadres furent rudement mis à l'épreuve cette année, et les Guazzoni, IFA, Csepel et quelques CZ et Husqvarna en savent quelque chose.

Deux Horex au départ, l'une montée par le suisse K. Meier qui cassa le châssis de son side, et celle du privé Oele-rich, munie à l'arrière d'une suspension oscillante qui équiperait bientôt les machines de série.

× × ×

Les 250 Adler, en plus de l'amortisseur hydraulique, de leur fourche avant à roue poussée, avait en supplément des anneaux caoutchouc. A noter, à l'avant, l'utilisation de jantes classiques, alors qu'à l'arrière on trouvait toujours la petite roue.

*Le tableau à droite donne le nombre des machines engagées et classées dans chaque cylindrée (en caractère gras). En caractère maigre, les pourcentages respectifs par rapport au nombre de machines engagées*

*Le tableau, ci-dessous, donne, par pays, le nombre de pilotes engagés et leur classement (en caractère gras). En maigre, les pourcentages respectifs par rapport au nombre de pilotes engagés par le pays.*

Catégorie	Partants	Classés	M. d'or	M. d'argent	M. de bronze	Diplôme	Éliminés
125 cc	15	4	1	1	2	1	10
		26,7	6,7	6,7	13,3	6,6	66,7
150 cc	42	34	25	5	4	—	8
		81,0	59,6	12,0	9,4	—	19,0
175 cc	29	19	14	3	2	—	10
		65,6	48,3	10,3	7,0	—	34,4
200 cc	1	—	—	—	—	—	1
		—	—	—	—	—	100,0
250 cc	83	65	46	9	10	2	16
		78,3	55,4	10,8	12,1	2,3	19,4
350 cc	24	15	8	3	4	1	8
		62,5	33,3	12,5	16,7	4,2	33,3
500 cc	20	20	16	4	—	—	—
		100,0	80,0	20,0	—	—	—
600 cc	7	5	5	—	—	—	2
		71,4	71,4	—	—	—	28,6
650 cc	2	1	1	—	—	—	1
		50,0	50,0	—	—	—	50,0
250 cc side	4	3	1	2	—	—	1
		75,0	25,0	50,0	—	—	25,0
350 cc side	5	2	2	—	—	—	3
		40,0	40,0	—	—	—	60,0
500 cc side	1	—	—	—	—	—	1
		—	—	—	—	—	100,0
600 cc side	3	2	2	—	—	—	1
		66,7	66,7	—	—	—	33,3
TOTAL	236	170	121	27	22	4	62
		72,0	51,3	11,4	9,3	1,7	26,3

Pays	Partants	Classés	M. d'or	M. d'argent	M. de bronze	Diplôme	Éliminés
Tchécoslovaquie	50	46	35	7	4	—	4
		92,2	70,0	14,0	8,0	—	8,0
Allemag. Occident.	31	27	23	4	—	—	4
		87,1	74,2	12,9	—	—	12,9
Hongrie	25	13	5	5	3	1	11
		52,0	20,0	20,0	15,0	4,0	44,0
Gde Bretagne	23	16	13	3	—	—	7
		69,5	56,5	13,0	—	—	30,5
Suisse	22	19	12	4	3	—	3
		86,4	54,6	18,2	13,6	—	13,6
Pologne	12	8	6	—	2	2	2
		66,7	50,0	—	16,7	16,7	16,6
Suisse	9	2	2	—	—	—	7
		22,2	22,2	—	—	—	7
Bulgarie	8	6	2	1	3	—	2
		75,0	25,0	12,5	37,5	—	25,0
Autriche	7	7	5	1	1	—	—
		100,0	71,4	14,3	14,3	—	—
Roumanie	6	4	1	—	3	—	2
		66,7	16,7	—	50,0	—	33,3
Allemag. Orientale	6	1	—	—	1	—	5
		16,7	—	—	16,7	—	83,7
Italie	6	—	—	—	—	—	6
		—	—	—	—	—	100,0
Finlande	4	2	2	—	—	—	2
		50,0	50,0	—	—	—	50,0
Danemark	2	1	—	1	—	—	1
		50,0	—	50,0	—	—	50,0
France	2	—	—	—	—	—	2
		—	—	—	—	—	100,0
Afrique du Sud	1	—	—	—	—	1	—
		—	—	—	—	100,0	—
Luxembourg	1	—	—	—	—	—	1
		—	—	—	—	—	100,0
TOTAL	236	170	121	27	22	4	62
		72,0	51,3	11,4	9,3	1,7	26,3



# POURQUOI

## par GEORGES

**N**ous avons devant nous G. Monneret qui, à la fin des Coupes du Salon, a annoncé publiquement qu'il allait se retirer des compétitions. Cela a évidemment créé une certaine émotion dans les milieux sportifs, mais je crois qu'il faut d'abord demander à Georges Monneret quelles ont été les causes qui ont motivé cette décision capitale pour sa carrière de coureur.

— La première raison, c'est que je m'étais toujours promis, dans ma carrière, d'éviter de ramasser des casquettes, c'est-à-dire de me trouver derrière. Je me suis dit, un jour tu t'apercevras que, mon dieu, ça va moins bien, et depuis 4 mois, grâce à mon fils, je me suis aperçu que je ne pouvais plus le suivre autrement qu'en prenant de grands risques, je me suis dit, Georges, si tu ne veux pas jouer les Mistinguett de la motocyclette, c'est le moment d'abandonner. J'ai voulu, pour la dernière fois, faire une démonstration potable, et je crois avoir réussi. Ainsi, je m'en vais, je ne dis pas sans regrets, loin de là, mais j'estime que je suis d'un âge où il faut faire place après 27 ans de course. Je ne reviendrai sûrement pas sur ma décision, parce que quand même j'ai de la volonté et je sais que je ne pourrai plus remonter. J'ai sacrifié 27 ans de ma vie à courir en moto, quoi qu'on en dise, sans aucun intérêt. Je n'ai donné que mon cœur, j'aurais donné ma vie, j'ai tout donné à la motocyclette, bien que je n'ai pas eu beaucoup d'encouragements. J'aurais été italien, allemand, anglais, je crois que j'aurais pu faire ma situation uniquement dans la course mo-



toycliste parce que, sans être fanfaron, j'aurais été un grand bonhomme de la motocyclette dans mon pays. Tandis qu'ici, en France, ma loi je n'ai reçu pendant 27 ans de ma carrière, aucun encouragement. Au début, j'étais fou, après j'avais de l'argent, je pouvais avoir de belles motos, après j'étais vieux, je marchais encore, mais ce n'était pas sûr.

Quant à la Fédération Française de Motocyclisme, alors, parlons en. C'est peut-être à cause de la Fédération que j'abandonne. Au commencement de cette année, je me suis dit, écoute Georges, fais très attention si tu veux être encore Champion de France, il faudrait peut-être ne pas entrer dans les compétitions de tous les jeunes, comme Collot, Pierre Monneret. Si tu veux être Champion de France, ne commence pas à croire au miracle. Je me suis donc acheté une 250 pour au moins faire quelque chose en 250. Bien que l'organisation du Championnat de France soit tellement drôle, j'ai fait en sorte de le gagner, ce Championnat de France, et à la fin de cette saison, quelqu'un de la Fédération, dont je ne veux pas citer le nom, m'a dit, Monsieur Monneret, vous ne serez pas Champion de France en 250 !... parce qu'il faut 3 épreuves d'après les règlements !... Je lui répondis qu'il y a bien eu trois épreuves, mais il me dit que le Bol d'Or ne comptait pas, n'étant pas international ! Enfin, l'histoire était tellement cousue de fil blanc que je me suis mis très en colère et je lui ai répondu qu'il était contre les règlements. Le plus fort, et ce qui est inadmissible, c'est que j'ai dû faire pression au point de leur dire que je les assignerais en dommages et intérêts, puisque j'avais acheté la moto, que j'avais risqué ma vie et que l'on m'enlevait un titre acquis. Je trouve cela inadmissible de devoir en arriver là, pour me donner ce qui m'était dû. On a eu l'air de me dire, attention Monneret, c'est embêtant, il y a 2 Champions de France dans la famille. Si j'avais été étranger, on m'aurait dit, bravo Georges Monneret. Le fils et aussi le père, Champions de France, on va vous porter en triomphe. On m'aurait tressé des couronnes de fleurs. Là on a trouvé cela em... bêtant. Et on appelle cela une Fédération Française des Motocyclistes, qui s'occupent du sport motocycliste !

Car là où c'est grave, c'est que automatiquement, après réclamation, on m'a requalifié Champion de France, puisque j'y étais. Mais on a essayé de me faire sauter un championnat. Donc la Fédération, d'accord avec cette Commission Sportive, qui n'est composée que de gens qui représentent les maisons françaises qui ne courent jamais, a essayé de me faire une entourloupette, et j'appelle cela une en-

A gauche : M. Pérouse président de la Fédération Française de Motocyclisme, et à droite, M. Marcel Violet, vice-président.

# JE ME RETIRE

## MONNERET

tourloupette uniquement pour m'empêcher de profiter de cette publicité pour mon commerce.

On est tellement sportif en France et surtout à la Fédération et chez les constructeurs qui en font partie, qu'on n'a pas eu le respect de ce que j'avais donné, de ce que leur ai même donné à eux, parce que, en faisant ce que j'ai fait, j'ai fait du bien à la moto française en général. Eh bien on a essayé, uniquement par méchanceté, par manque de courage, par veulerie, de m'enlever ce championnat. On me l'a redonné, mais je tenais à ce que le public sache, ainsi que les autres coureurs, qu'ils n'ont rien à attendre de gens qui se permettent d'être aussi peu sportifs et aussi lâches !

Et c'est vraiment un Georges Monneret désabusé, écœuré, qui nous a confié cette lamentable histoire.

Et on le serait à moins.

Mettez-vous à sa place.

La morale de cette histoire, chacun l'a trouvée. Une refonte complète de la Fédération. Des élections qui en soient, c'est-à-dire où la voix des clubs se fasse entendre par l'intermédiaire des ligues régionales.

Nous voulons aussi une commission sportive composée uniquement de... sportifs. C'est pourtant la logique même.

Nous commençons à lever le voile qui pèse sur toutes les irrégularités qui se pratiquent Place de la Concorde.

Nous ne cesserons que lorsque, au nom de tous les motocyclistes, nous obtiendrons une Fédération Française de Motocyclisme digne de ce nom.





# LE GRAND PRIX D'ESPAGNE

## DERNIERE EPREUVE DU CHAMPIONNAT MONDIAL



A gauche :  
Lorenzetti et  
Anderson,  
avant le dé-  
part des 250  
cmc.

**D**ernière épreuve du Championnat Mondial, le Grand Prix d'Espagne, disputé sur le Circuit de Montjuich, ne bénéficia malheureusement pas de toute l'attention qu'est en droit d'attendre un tel événement sportif. Il faut en imputer la responsabilité au fait que les résultats obtenus ne pouvaient plus modifier ceux déjà acquis.

Les conditions dans lesquelles se dérouleront les épreuves furent extrêmement défavorables. Dès les deux tiers de la course des 125, la pluie commençait à tomber et il en fut ainsi durant toute l'épreuve. C'est ce qui explique la moyenne de 95,5 kmh. en 125, 93 kmh. (plus faible) en 250 et 96,6 en 500. En 1952, les chiffres étaient légèrement moins élevés en 125 et 500 cmc., mais il faut se rappeler que 3 virages à 45° environ ont été supprimés et remplacés par une ligne droite de 800 mètres environ permettant tout de même de « tirer » beaucoup plus sur la machine.

Devant le temps vraiment inclément, il fut même question de reporter la réunion, mais vue la catastrophe financière que cela aurait pu provoquer, il fut décidé que la course aurait quand même lieu et quelques minutes plus tard était donné le départ des 125 cmc.

### LES 125 CMC.

Pour les 27 tours de l'épreuve, soit 102 kms seulement se présentèrent au départ. Les 125 NSU pilotées par les allemands Brandt, Daiker, Haas et le champion autrichien Hollaus s'étaient révélées moins rapides aux essais que les MV des italiens Copeta, Ubbiali, Forconi et de l'anglais Sandford. Les allemands sont moins rapides également au départ, tandis que Bulto, espagnol, sur Montesa, noie son moteur ; il récidive après un changement de bougie, et ne repartira que lorsque Copeta, qui a pris la tête, repasse... pour la troisième fois.

Les 4 MV sont en tête et Haas est le seul à pouvoir les suivre ; mais il fera une chute et laisse sa place à Daiker. A mi-course, c'est toujours Copeta qui mène devant Sandford, Ubbiali s'étant arrêté plusieurs fois pour ennuis d'allumage ; Daiker se trouve troisième, suivi de Hollaus. Haas, lui, navigue au voisinage de la huitième place. Au quinzième tour, Daiker abandonne avec un moteur « mort » pendant que Haas rechute encore.

Elizalde, un espagnol sur Montesa, qui

s'était brillamment maintenu en cinquième position, abandonne, son carburateur donnant des signes de mauvais fonctionnement.

La route est maintenant très glissante, mais Copeta ne semble pas en être gêné outre-mesure et gagnera en beauté sa première course de championnat mondial.

La première NSU classée est celle de Hollaus, troisième, suivie de celle de Brandt quatrième, ce qui amène MV à égalité de points avec NSU pour le Championnat de marque.

### RESULTATS

1. Copeta (MV Agusta), 95,562 kmh. ;  
2. Sandford (MV Agusta) 92,826 kmh. ;  
3. Hollaus (NSU) 92,054 kmh. ; 4. Brandt (NSU) ; 5. Cama (Montesa) à un tour ;  
6. Braun (Mondial) à 2 tours ; 7. Ubbiali (MV Agusta) à 3 tours ; 8. Corsin (id.) ; 9. Pinguino (Montesa) ; 10. Bulto (id.).

Tour le plus rapide par Ubbiali (MV) en 2'19", moyenne 98 kmh. 175.

### LES 250 CMC.

Il pleut toujours autant quand les 17 pilotes des « quart de litre » s'alignent au départ.

Aux essais déjà, en l'absence des NSU, les Guzzi s'étaient révélées les plus rapides devant les DKW officielles favorisées par le tracé du circuit.

La seule NSU présente était celle de l'allemand Knopf qui avait monté un moteur « Max » de série, mais gonflé évidemment dans un cadre d'usine.

Au premier tour, c'est Tommy Wood qui mène, mais se fera passer par Kavanagh, puis par l'autrichien Hollaus, tous deux sur Guzzi également. Hollaus passera Kavanagh au quatrième tour, qui le repassera lui-même au treizième tour. Un peu plus tard, Hollaus chutera et devra s'arrêter à son stand pour redresser son guidon, ce qui le relègue à la sixième place. A ce moment l'ordre est le suivant : Kavanagh, Lorenzetti, Anderson, Montanari, Wood, Hollaus, etc., tous sur Guzzi.

Aux environs du 17<sup>e</sup> tour, Kavanagh ralentit pour laisser passer Lorenzetti, et le trio d'usine mènera jusqu'à la fin, à une moyenne de plus en plus basse, malgré le sol qui sèche.

Montanari détient à cette occasion le record du tour en essayant de rattraper Anderson au dernier tour.

A gauche : Anderson sur 350 Guzzi, remportera l'épreuve 500 courue sous la pluie. A droite : le départ de la catégorie 250

### RESULTATS

1. Lorenzetti (Guzzi), 93,196 kmh. ; 2. Kavanagh (Guzzi), 92,549 kmh. ; 3. Anderson (Guzzi), 92,364 kmh. ; 4. Montanari (Guzzi) ; 5. Wood (Guzzi) ; 6. Hobl (DKW) ; 7. Hollaus (Guzzi) ; 8. Thorn-Prikker (Guzzi) ; 9. Braun (Horex) ; 10. Knopf (NSU).

Tour le plus rapide par Montanari sur Guzzi en 2'21", soit 96 kmh. 782.

### LES 500 CMC.

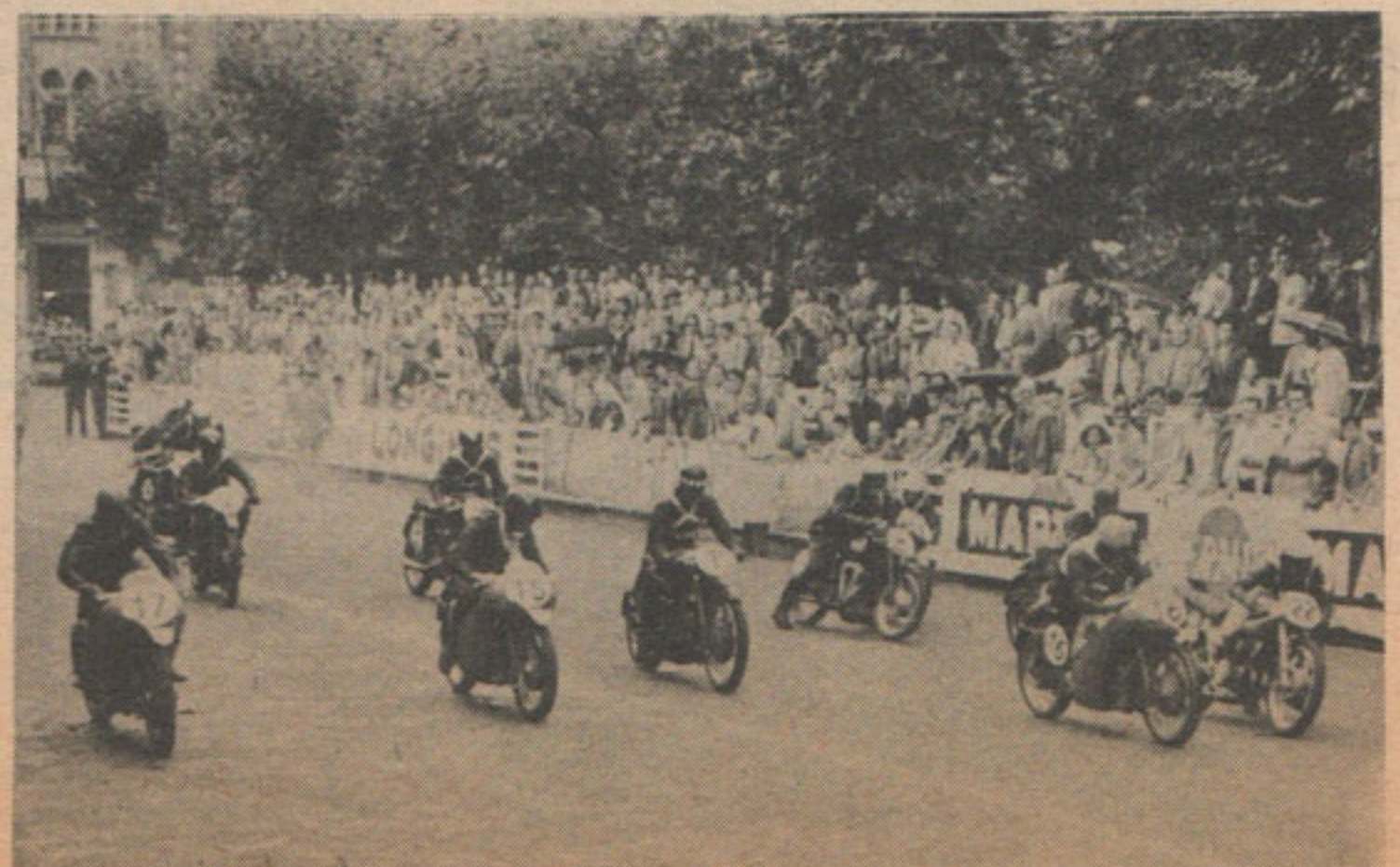
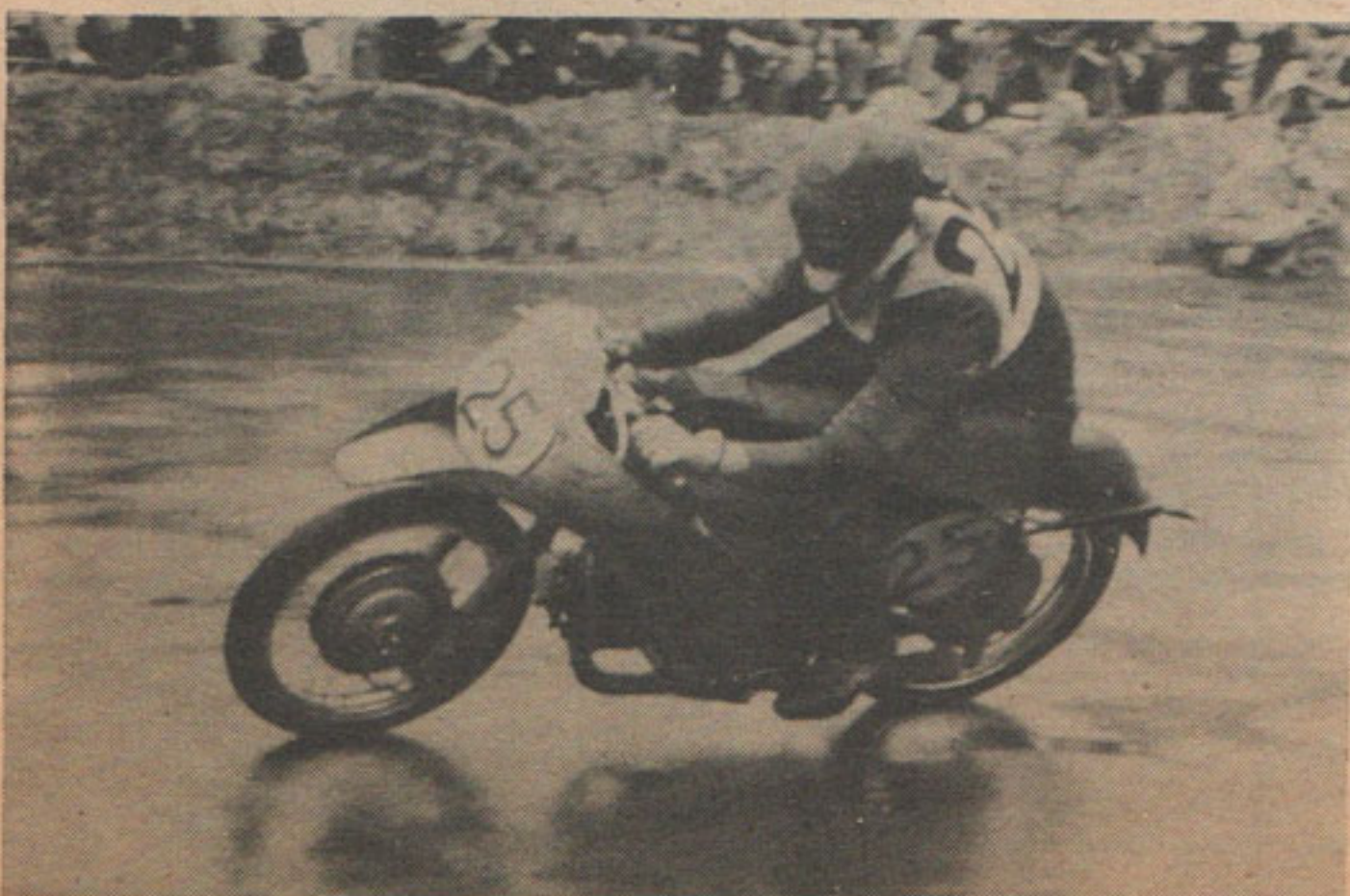
Le temps qui semblait vouloir s'éclaircir vers la fin de la course précédente s'assombrit brusquement et la pluie recommence avec encore plus de violence.

Les rares 4 cylindres qui ont pris le départ patinent généreusement à la poussette de démarrage, et Pierre Monneret en particulier en fait la triste expérience ! Il sera d'ailleurs contraint à l'abandon avec un condensateur grillé.

C'est le belge Goffin qui emmène le lot des rescapés, mais au tour suivant il est septième !

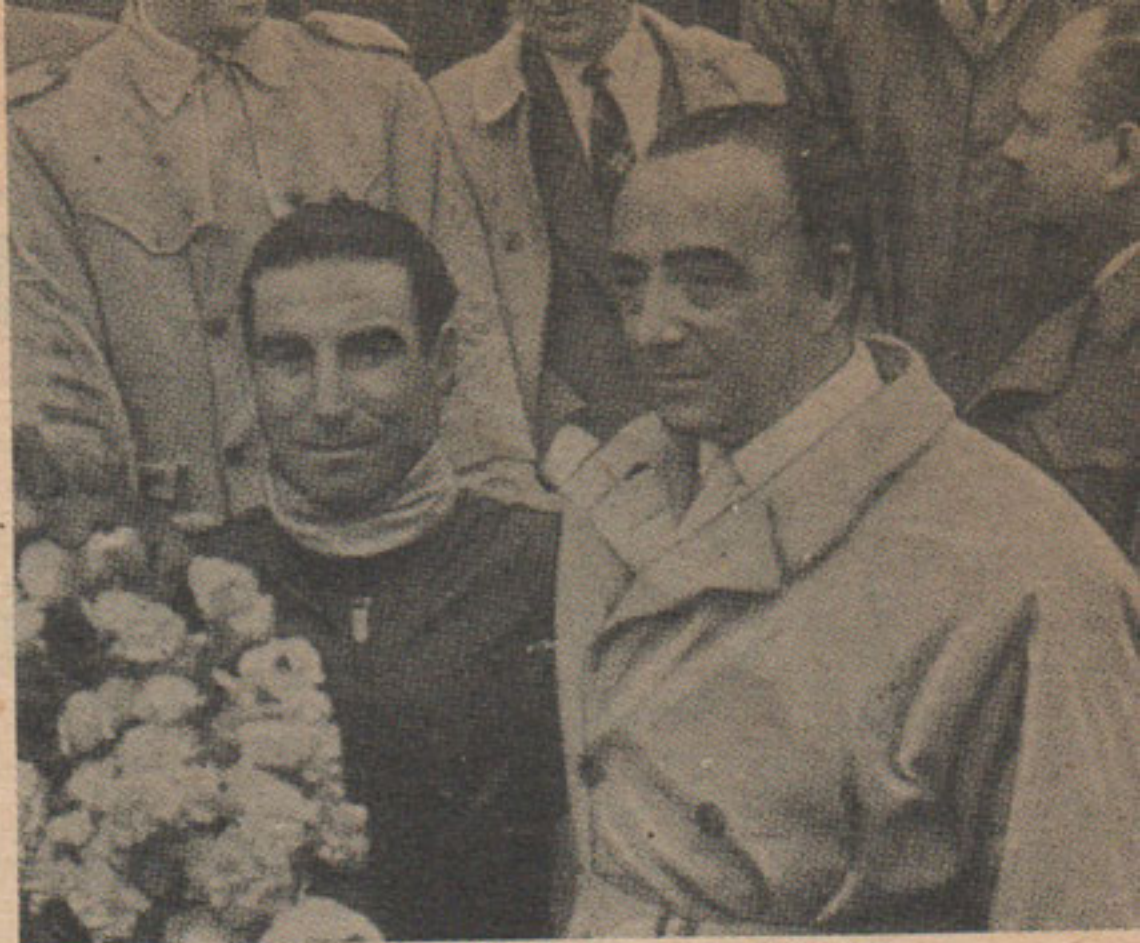
Anderson a pris la tête, suivi de Armstrong et Kavanagh, ce dernier, qui jusqu'à présent pilotait officiellement une Norton, est maintenant chez Guzzi. Le plus ahurissant est de voir les deux hommes de Guzzi sur des 350 cmc. et qui tiennent la dragée haute à Armstrong sur Gilera 4. Toutes les 4 cylindres sont d'ailleurs handicapées par le sol qui fait patiner la roue arrière à chaque reprise. Derrière ces trois hommes, nous trouvons : Dale (Gilera 4), Lorenzetti (350 Guzzi), Wood (Norton) et Goffin (Norton). Le reste des concurrents suit à quelques secondes. Au second tour, Kavanagh (Guzzi) passe Armstrong (Gilera 4), imité par Lorenzetti qui passe Dale. Puis Kavanagh passe Anderson et les deux hommes commencent à s'éloigner d'Armstrong. Mais celui-ci se réveille au cinquième passage et se met à bourrer comme un forcené pour rattraper Anderson, il le passe et continue en force pour passer Kavanagh. Mais la Gilera n'était décidément pas la machine qu'il fallait ce jour-là à Barcelone, et au dixième tour, l'homme à la Gilera fait une chute, peu grave, mais qui l'oblige à abandonner. Deux tours plus tard, Kavanagh s'arrêtait à son stand et abandonnait lui aussi. La pluie ne cesse toujours pas, embuant les lunettes des pilotes et rendant leurs gants spongieux.

Aucun changement notable dans les positions jusqu'au 26<sup>e</sup> tour où Lorenzetti abandonne. Anderson est alors en tête, suivi de Bandirola (MV 500 4 cyl.), Dale





A gauche : l'espagnol Cama sur 125 Montesa. A droite : Copeta au côté du constructeur de la M.V.



vanagh. Mais en l'absence des Norton, l'australien fut peut-être autorisé exceptionnellement à courir en 500 pour une autre marque. S'il se maintient à Mandello, Kavanagh sera sans aucun doute un client sérieux pour les deux titres de 1954 en 250 et 350.

Rappelons qu'il s'est toujours maintenu devant ses deux co-équipiers Lorenzetti et Anderson, et s'il n'a pas gagné en 250, c'est pour laisser la place à Lorenzetti et en 350 pour un incident probablement mécanique.

Il est à noter que parmi les lauréats, la cylindrée figurant est 250 cmc., mis à part la 600 de Borguet. Ceci ne fait que renforcer la théorie de la cylindrée relativement faible dans une épreuve de ce genre qui se réfère aussi bien au circuit de vitesse qu'aux ISDT.

Trois militaires français sur des 500 Terrot et 1 BSA 500 participèrent à l'épreuve et terminent avec 5, 9 et 12 pts de pénalisation, classant par la même occasion le 503<sup>e</sup> Rgt de Chars à la troisième place du classement par clubs, avec 26 pts contre 106 au club suivant.

#### MOTO-CROSS TRIVALLOIS

##### RESULTATS

175 cmc. : 1. Alvaro, Carcassonne (Terrot) ; 2. Carréras, Perpignan (Terrot) ; 3. Font, Perpignan (Terrot) ; 4. Thomas, Montpellier (Terrot) ; 5. Jordano, Labastide Rx (Magnat-Debon).

250 cmc. : 1. Darroy (Monet-Goyon) ; 2. Cros (Köhler-Escoffier) ; 3. Aguirre (Benelli) ; 4. Alvaro (Monet-Goyon) ; 5. Belmonte (NSU).

350 cmc. : 1. Darroy (Royal-Enfield) ; 2. Matéos (BSA) ; 3. Aguirre (BSA) ; 4. Coll (Royal-Enfield) ; 5. Cros (BSA).

possible d'obtenir une dépression importante par la force centrifuge des gaz en rotation.

Nous vous rappelons également que les silencieux Wilman ont gagné les 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> prix au dernier concours du TCF, ainsi que les 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> prix du concours précédent.

En raison de ces qualités, les silencieux Wilman ont été adoptés par la plupart des constructeurs importants.

#### NOUVELLES AGENCES

La maison Dynamic-Sport nous informe qu'elle vient de s'adjoindre l'agence Speed-Mors et qu'elle est à même, dès maintenant de livrer les petits scooters bleus bien connus au nouveau prix de 102.500 fr. et prochainement les scooters 125 cc type Paris-Nice. Par ailleurs, DS Malterre vient renforcer la gamme de moteurs AMC de la maison qui représente déjà Guiller.



et T. Wood. Anderson se maintiendra à sa place de leader jusqu'à la fin et terminera en douceur, ralentissant l'allure à mesure qu'approche l'arrivée. Bandirola accélère encore un peu pour terminer bon second à 26" du 1<sup>er</sup>, alors qu'il était parti avec 90" de retard.

1. Anderson (Guzzi 350), 96,603 kmh. ; 2. Bandirola (MV Agusta 4 cyl.), 96,229 kmh. ; 3. Dale (Gilera 4 cyl.) ; 4. Colnago (id.) ; 5. Paganl (id.) ; 6. Wood (Norton) ; 7. Ortueta (id.) ; 8. Creus (id.) ; 9. Goffin (id.) ; 10. Flores (id.) ; 11. Thorn-Prikker (Guzzi 500) ; 12. Wunsche (DKW 350) ; 13. Glazebrook (Norton).

## RÉSULTATS SPORTIFS

### COURSE DE COTE

#### D'ALLAUCH

C'est au cours des essais en vue de cette épreuve que le coureur Berthe, de Marseille, a trouvé la mort sur sa 600 Norton peu de temps avant la course. Que ses proches trouvent ici l'expression des condoléances de tous les sportifs motocyclistes et de « Moto-Revue ».

175 cmc. : 1. Fontaine (Motobécane) 2'04", 96,774 kmh. ; 2. Romano (Puch) 2'05"1, 95,846 kmh.

250 cmc. : 1. Tisserand (Guzzi) 2'07"2, 94,191 kmh. ; 2. Combes (Köhler-Escof.) 2'18"2, 86,705 kmh.

350 cmc. : Reynaud (BSA) 2'11"4, 91,047 kmh. ; Canali (Matchless) 2'25", 82,758.

500 cmc. : 1. Figuière (Triumph) 1'49"1, 109,890 kmh. ; 2. Dellau (BSA) 1'49"2, 109,689 kmh.

650 cmc. : 1. Speggorin (Triumph) 1'48" 111,111 kmh. ; 2. Piscaglia (BSA) 2', 100 kmh.

Sides 500 cmc. : 1. Cahuzac (Triumph)

1'57"1, 102,389 kmh. ; De Concilio, 2'36", 76,923 kmh.

Sides 750 cmc. : 1. Boyer (Gnome-Rh.) 2'13", 90,225 kmh. ; 2. Gautier (BMW) 2'26"2, 81,967 kmh.

#### LE TOUR DE BELGIQUE

Disputé suivant la formule de régularité qui a cours en Belgique, le Tour Motocycliste d'Outre-Quévrain s'est terminé par l'attribution de 12 médailles d'or pour 66 arrivants, 28 médailles d'argent, 19 de bronze. 122 pilotes prirent le départ de cette épreuve qui s'est révélée très difficile par les obstacles rencontrés.

Voici la liste des médailles d'or :  
Catégorie A : Verheulpen (Lambretta) 0 point.

Catégorie B : Vervroegen A. (Sparta Impérial sidecars) 0 pts ; Manset-Rousselle (Adler 250 side) 0 pt ; Boelens (Puch) 0 pt ; Bogaert (Puch) 0 pt.

Catégorie C : Bianchi (Socovel 250) 0 pt ; Greven (Socovel 250) 0 pt ; Verschueren (TWN) 0 pt ; P. Vervroegen (Sparta 250) 0 pt ; Collin (NSU 250) 0 pt ; Van Cappelen (Puch) 0 pt.

Catégorie D : Borguet (Saroléa 600) 0 pt.

#### SILENCIEUX WILMAN

Le stand Wilman a été présenté d'une façon originale et était constitué par l'agrandissement d'un article paru dans les journaux dont le thème était :

« Un motocycliste réveille 200.000 parisiens à 6 heures du matin ».

Les modèles de silencieux en coupe ayant gagné les 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> prix au dernier concours international de silencieux organisé à Berne par la FMS en janvier 1953, ont permis aux visiteurs de comprendre comment un silencieux peut procurer 8 % d'augmentation de puissance (officiellement constaté au concours), tout en assurant un silence absolument parfait.

Nous rappelons que les silencieux Wilman sont basés sur le principe de circulation des gaz d'échappement dans des conduits hélicoïdaux à section variable communiquant par des trous avec un tube central à l'intérieur duquel il est

## AGENTS ET SPÉCIALISTES

### LES EMBIELLAGES NADELLA

#### A L'HONNEUR

H. Schaad, pilote des motos Magnat-Debon de compétition sur embiellages à aiguilles Nadella, vient d'être nommé « Champion de France Catégorie 175 International 1953 ».

Cette distinction décernée au conducteur rejaillit aussi sur les machines ayant permis ces brillants exploits et notamment sur les embiellages qui les équipaient.

La Société des Roulements à Aiguilles Nadella se félicite de ce témoignage nouveau et particulièrement probant de la haute valeur des embiellages sur aiguilles construits suivant sa technique.

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

**A. DUBOIS**

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

STOCK PIECES DETACHEES D'ORIGINE

EXPEDITION PROVINCE CONTRE REMBOURSEMENT

VENTE A CREDIT aux meilleures conditions 6 ou 9 MOIS

vous livrera

rapidement votre

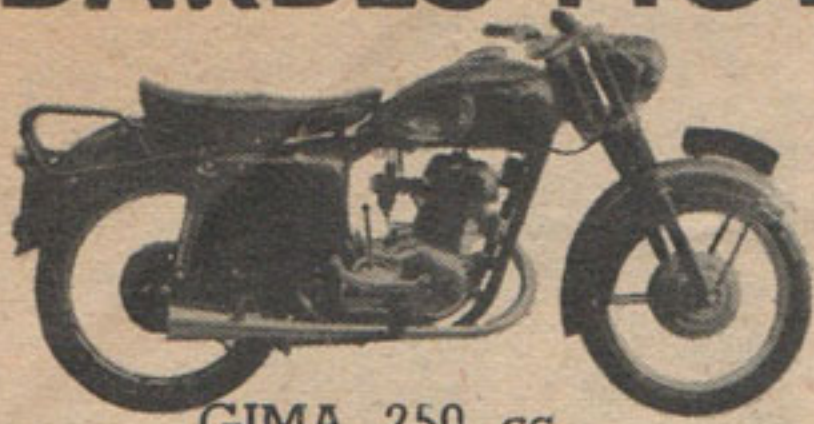


ATELIER REPARATIONS SPECIALISE



# BARBES-MOTO-CYCLES

33, BOULEVARD BARBES - PARIS-18<sup>e</sup>  
Métro Château-Rouge — MON. 98-35  
**LAMBRETTA**

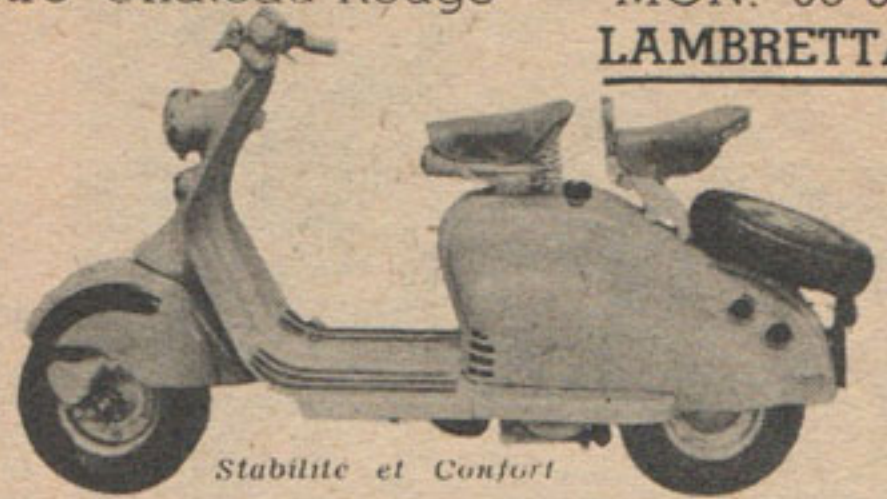


GIMA 250 cc.

La plus admirée au Salon avec le 250 A.M.C. A.C.T.

## Spécialiste GIMA

FAITES DES PETITS VERSEMENTS JUSQU'AU QUART OU LE TIERS AVANT LA LIVRAISON - LE SOLDE DE 3 A 12 MOIS



Stabilité et Confort

**GIMA-TERROT-JONGHI-GNOME-RHONE-B.S.A.-SUNBEAM-GUZZI-MACCHI**

DEMONSTRATIONS - STATION-SERVICE - REPARATIONS - ACCESSOIRES  
MAGASIN OUVERT DE 8 h. 30 à 19 h. 30 — FERME DIMANCHE ET LUNDI MATIN  
EXPEDITIONS DANS TOUTE LA FRANCE

**ATTENTION**

**LISEZ BIEN  
CECI**

*Si vous aimez le travail bien fait...*

et dans votre intérêt, confiez-nous vos réalésages, vos embiellages, vos moteurs, et volants magnétiques. - Piston de haute qualité, axe et segments ajustés. - Tous modèles, toutes marques. - La seule maison qui vous fournira tous les réglages d'origine, quelles qu'en soient la marque et l'ancienneté. - Ces réglages en aucun cas, ne seront donnés par téléphone.

STATION-SERVICE - 55-57, rue Brancion - PARIS-15<sup>e</sup> - Tél. : LEC. 93-57

## Attention

**Oui** - vous désirez acheter une Moto-Scooter

**mais** - comment faire pour payer ?

**FACILE CEPENDANT**  
DEMANDEZ NOTRE

**CREDIT EXCEPTIONNEL**  
valable NOVEMBRE et DECEMBRE seulement  
**VERSEMENT A VOLONTE**

sans grever votre budget

Vous aurez en temps voulu la marque désirée

B.S.A. — GUZZI — ARDIE  
TERROT — MONET-GOYON

et toutes les grandes marques de SCOOTERS etc...

# MOTO-BASTILLE

6, Boulevard Richard-Lenoir - PARIS-11<sup>e</sup>

N'ATTENDEZ PAS AU PRINTEMPS...

...IL SERA TROP TARD !..

# Certitude

## REVIL

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

ACCESSOIRES SÉLECTIONNÉS  
ÉQUIPEMENTS - VÊTEMENTS  
SPÉCIAUX POUR MOTOCYCLISTES

### PRIX LES PLUS ÉTUDIÉS

un des exemples de la semaine

La fameuse combinaison  
MACOMBYNN  
"TOUR DE FRANCE"  
la première : 14.860 frs

le seul spécialiste depuis 20 ans.

**E<sup>e</sup> REVIL**  
82, Av. des Ternes - 225, Bd. PEREIRE  
PARIS - ETO. 15-53

membres de club faites-vous connaître !

CONFORT  
INEGALE

MAXIMUM  
de  
SECURITE

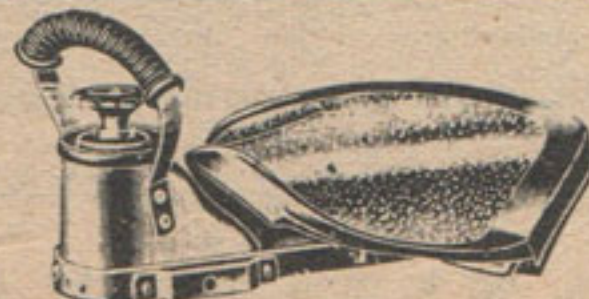


A vide, sans passager

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



# Clubs et groupements

Le Moto-Club Châtillonnais est heureux de signaler qu'une équipe mixte composée de sept coureurs : MM. Loyeau, Duhamel, Leconte, Durand et Cotteaux du MC Châtillonnais et MM. Billotte et Granveau du MC Eure-et-Loir ont participé le 27 septembre dernier au 17<sup>e</sup> Circuit des Crêtes, épreuve internationale de régularité organisée dans la région des Ardennes belges, par la Ligue Royale Motoriste d'Ourthe-Amblève. Cette compétition était de «régularité». L'itinéraire rappellerait pour nous autres un difficile trial, voire même en certains endroits un terrain de moto-cross. Nous devons être satisfaits des bons résultats obtenus en pareilles circonstances, grâce à certains des nôtres et en particulier à l'équipe composée de MM. Loyeau, Billotte et Granveau qui termine en seconde position du classement inter-nations et seulement

à la troisième place du classement inter-clubs (devant deux clubs belges). Enfin signalons que notre ami Granveau se paye même le luxe de s'attribuer une Médaille de Bronze, n'ayant obtenu que quarante points de pénalisation. Il est certain que si nos équipiers avaient disposé de meilleures performances, mais nous devons tout de même féliciter chaudement cette équipe sportive pour son excellente tenue dans une manifestation internationale de classe et aussi pénible que le Circuit des Crêtes. Nous remercions vivement nos amis de la RLMOA pour leur charmant et fraternel accueil, et nous leur donnons rendez-vous à l'année 1954 pour la 18<sup>e</sup> édition.

G. C.

Le Vice-Président d'Honneur du M.C. C. et motoriste bien connu Marcel Perrin, vient de se voir attribuer la Médaille d'Or de l'Education Physique et des Sports en récompense d'une longue et périlleuse carrière de coureur motocycliste. Cette distinction ne pouvait être mieux attribuée qu'à ce courageux sportif qu'est Marcel Perrin qui, pendant un quart de

siècle, à brillamment défendu les couleurs françaises dans de très nombreuses compétitions nationales et internationales.

**MOTO-CLUB CHATILLONNAIS.** — Nous informons nos sociétaires qu'à partir du mois de novembre les réunions auront lieu mensuellement et se dérouleront le premier jeudi de chaque mois à partir de 21 heures au siège social du MCC, Café Moderne, 47, rue Gabriel Péri, Châtillon-sous-Bagneux (Seine). Prochaine réunion le jeudi 5 novembre.

Calendrier Touristique et Sportif :

Dimanche 8 novembre : reconnaissance de l'itinéraire emprunté par la 19<sup>e</sup> Coupe de l'Armistice. R.V. au siège à 8 h. 30. Départ à 9 heures précises.

Mercredi 11 novembre : sortie-promenade sur Compiègne pour assister au déroulement du 2<sup>e</sup> Trial de l'Armistice organisé par le MC Compiègne. R.V. Porte de la Villette, départ à 8 h. Itinéraire : Patte d'Oie de Gonesse, Louvres, La Chapelle-en-Serval (regroupement, départ 9 h. 30), Senlis, Villeneuve, St-Ouen, Compiègne. Déjeuner au restaurant.

Dimanche 15 novembre : participation à la 19<sup>e</sup> Coupe de l'Armistice organisée par le MCF. Engagements de nos coureurs reçus à la réunion du 5 novembre.

Dimanche 22 novembre : sortie-promenade dans les bois de Fausses-Reposes (près Versailles) en vue d'assister au Trial organisé par l'AM de St-Cloud. R.V. au siège à 13 h. 30. Départ 13 h. 45.

## 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

**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.

**PUCH** 250 TFS oct. 53 peu roul. état neuf visib. 58 r des Merlettes, Le Vésinet (SO).

Part. vd Harley D. eq. px int. Castel 21 r P. Levée ap. 19 h.

**PUCH** 250 TF px 140. Henriot 19 r Ed Henriot Champs SM

**MOTOBEK** 125 culb. eq. px int. CARON 48 bd Ney, 13e

**MOTOBEK** 175 52 5000 k. px int. Pilot 16 r Bachelet 18e

**DKW** RT250 5000 k Chandru 91 A. Leclerc, Bourg la Reine.

**VESPA** 52 ts acc. MASSE 43 r Anjou, Boulogne (Seine).

**SIDECAR** R. Gillet 1000 tr. bon état px intér. PIMPAUD Gare Robinson, Sceaux.

**GULLER** 175 culb. sel. 4 v. f. tél. pf. ét. 95. Peugeot 92 av. Gl. Leclerc, Bourg la Reine.

**DKW** NZ 350 pf. ét. px tr. int. Prach 20 r Severo 14e.

**VEND** Automoto 500 culbutée 40000. FAUCHERE 62 rue Lacondamine, Paris 17e.

**PEUGEOT** 175 tr. b. ét. 16000 kms, urgent, tél. KLE 39-28.

C. dép. Golden px déb. Deshayes 11 r St Yves Paris 14e

C. serv. mil. vds très belle 650 BSA. Kodo 41 r Lepic 18e vis. sam et dim. mat. ou écr.

**VELOCETTE** LE 1953 2000 k. 210000 frs. DEVINOT, 14 bd Soult, Paris 12e.

**SIDECAR** Norton 16H access. parf. état px tr. intér. BRETON 7 Cité Fénelon Paris 9e

**Sunbeam** spt 500 nve 20 k. Jas. 13-27 Diot 67 r Lafontaine 16e

**MOTOB.** D45 51 pf. état mot. ref 3500 k. px 75 Vasseur .13 r Pont de Fer Brétigny (SO)

**JAWA** 350 exc. état belle bip. RENARD 1 r Stalingrad, Ermont, tél. 926 Eaubonne.

**DEP.** Colon. vds Golden Flash impeccable. Fichet 7 r Bé-ranger, Boulogne Billancourt

**RENE GILLET** 750 bon état 80000 SORET 24 r du Buisson St Louis BOT. 13-45.

### UN LOT DE MOTOS

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

**BMW** R4 350 cul. NOGUES r Bas des Tartres, Sannois (SO)

**DOMINATOR** 52. Poignand 126 r Louis Rouquier, Levallois.

**A V. RENE GILLET** 350 état de marche 40000. A débattre. ODE 96-35 à midi.

**DKW** 500 bicycl. tr. b. ét. av. ou ss side 160. LE CADRE 39 av. F. Faure, Nanterre.

**TRES** urgent Terrot 500 lat. 4 vit. type RL tr. b. ét. 60000 52 rue de la Chapelle 18e.

**VELOCETTE** 3 cv culbut. état neuf 115000. LECLERC 56 rue Marx Dormoy Paris.

Part. v. Mobyl. 20000 mot. n. f. tel. embr. exp. 3 bd Brune

**250 BSA** culb. équip. acces. Ecr. RUELLAN 6 r Armistice Cachan (Seine).

**500 DKW** SB. DURMAN 60 av. Potier, Pierrifitte (S.)

**VICTORIA** 200 cc 2 tps méc. impeccable. THOMASSON 32 r Belleville 20e.

**250 TF PUCH** cr. impeccable. sac cuir, malle, ts acc. out. px 180000 DUCASTEL Car. 10-20

**350 BSA** cross. MARTIN 6 r E. Lefèbvre, Versailles.

**Velocette** 200 LE ét. nf. Guzzina 65 cc lux n. ac. p. rech. GIR 86 r Monceau Lab. 78-42

**V. 350** culb four. téles. sélect. 70000 MAI. 08-62.

**PUCH** 250 TF 160000 état neuf toute équ. nx acc. piéc. rech. ROCHE 56 rue de Reims, Aulnay s/Bois (SO) samedi matin et après 20 heures.

**BMW** R51/2 side Précision alu. très bon état ou éch ctre voit. DESMERGERS, 115 ter, bd Châteaudun, Orléans.

**DOUGLAS** 2 cyl. état neuf px intéressant GOURDOUX rue 4 Septembre prolongée, Tuile (Corrèze).

**Triumph** T100 230. HOUX 5 r Marie Hélène, Bobigny.

**SIDE** lég. ét. nf vis. dim. mat. Sivy 33 r Gare, Aubervilliers

**MATCHLESS** 350 f. tél. 37 r des Garmants, Malakoff, 180. sam. dim. soir 19 h.

**CSE** santé v R. Gillet 750 cc GL, 4 vit. av. side, cap. eq. élec. compt. r. sec. ent. nf px int. JANIN tél Ric. 17-60.

**PUCH** 125 51 pf. ét. génér. 75. 125 Motob 45000. PER. 60-98

**INDIAN** 1200 side tte beauté aff. except Renseignem. R. Chailloux Motos, 52 Route de la Reine, Boulogne (Seine)

**MOTO** Terrot 350 cul. 60000 Facilités pay. Tri Peugeot, moteur neuf 60000. VARNET, 11 rue Paul de Kock, Paris.

### PRIX DIVERS

1/3 compt. solde en 6-9 mois  
Triumph 1952 twin 290.  
Royal Enfield 500 cc 50 230.  
Norton 16 H 115.  
BMW R12 moteur nf 190.  
DKW 500 cc bicycl. c. nve 115.  
DKW 350 cc NZ eq. 150.  
Terrot 500 cc 53 RGST 190.  
Terrot 500 cc. side Impér. 175.  
G.Rh. 800 s Imp. 1pl.1/2 225.  
Gn. Rh. 500 side Bernar. 150.  
Motob. 5 cv side Bernar. 90.  
R. Gil. 500 cc side Bernar. 80.  
M. Goyon 350 side Bern. 70.  
FN 350 ss side Roy 60.  
Dollar 350 cc culbut. 60.  
Soyer 350 cc mot. Jap 55.  
FN 500 cc M90 60.  
R. Gillet 750 cc 90.  
Indian 500 cc cme nve 150.  
Harley Davidson 750 cc 175.  
Peug. 350 cc culbut. 48.  
M. Goyon 200 cc 1952 125.  
Ardie 300 cc culb. télesc. 110.  
NSU 200 cc 2 temps 70.  
Guiller sp. 175 cc 52 150.  
Gn. Rhône 125 cc sel. bip 90.  
Terrot 125 cc 75.  
Jonghi 125 cc 1951 70.  
Motobéc. 125 cc latér. 75.  
Peugeot 150 cc 51 70.  
Scooter Bernard 125 cc 51 55.  
et 50 motos et sidec. dep. 25.  
AUDEGEAN 10 r Apennins-17e

**ECHANGE REPRISE CREDIT**  
T100 neuves 54 disponibles  
Speed tw. 500, 47 et 51 ét. gar.  
BMW 750 tr. belle origine  
BSA 350, 500, 650 disponibles  
Horex 350 Régina 52 neuve  
Puch 250 ivoire état neuf.  
HURNI 38 r Saussure, Paris

**CREDIT** sans frais sur Motos, Vélomoteurs, Scooters d'occas  
**SELECTION** MOTO 100 bd Magenta. Métro Gare du Nord.  
BOT. 23-80

**FEATHERBED** Norton 500 cc en parf. état. 2<sup>e</sup> au Champion de France, à vendre. S'adr. R. KIBLER 124 fg de Colmar, Mulhouse.

### SUPER-CREDIT MEME AVEC 5.000 1<sup>er</sup> versement NOS OCCASIONS

Gn. Rh. f. tél.	75000
Terrot culb. 4 vit. sel.	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. sel.	100.
	500
Monet culb. 4 vit. sel.	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.

### 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, fer-  
rai joli break  
BMW décapotable 4 places  
203 cond. int. toit ouvrant  
Vend ou échange contre moto.  
Versement comptant à volonté  
le solde 6-9-12 mois. - De-  
mandez la liste complète con-  
tre 50 frs timbres - DELAIRE  
4 imp. Gaijé. DAN. 55-43

### A CREDIT

Prix sans concurrence  
Terrot 350 parfaite 45000  
Monet-Goyon 250 1948 45000  
Motobécane 125 culbut. 75000  
Peugeot 125 impeccable 45000  
Jonghi 125 sélecteur 48000  
Gnome Rhône 350 Major 65000  
Gnome Rhône 800 AX2 69000  
Monet Goyon 500 4 vit. 69000  
Indian 500 scout 69000  
et 50 motos diverses  
FAURIE 8 av. St Ouen Paris  
M<sup>o</sup> La Fourche (dans la cour)

**MOTO** R. Gillet 250 mod. 52  
ét. nf. Access. DABOUT 8 rue  
Sedaine 11e. Dim matin.  
JAWA 350 eq. t. b. ét. 175.  
SOLIGNY 39 av. Verdier à  
Montrouge (après 19 h.).

**NORTON** ES2 grise modèle 52  
10000 k. 280000. L. PROBERT  
r de Doyat, Cusset (Allier).

**Mobyl.** juil. 53. débray c. nve  
30. Vetilar 17 r Amandé 20e

**BSA** Aa7 eq. sel. bip. Proffit  
28 r Martimprey Meaux (S-M)

### VOITURES A VENDRE

**DISPONIBLE AVEC REPRISE  
DE VOTRE MOTO**  
Citroën sup. cab. 11 large  
Plusieurs 4 CV Renault.  
Peugeot 402 mot. 10 cv cab. 4 pl.  
Peugeot 301 C conduite 4 pl.  
BMW 326 décap. ent. rév. t. b.  
BMW 326 cond. entier. revis.  
Mathis 6 cv coupé 2-4 places.  
Rosengart LR4 N2 conduite.  
Plusieurs utilitaires ts tonnag.  
42, place de l'Eglise, Pantin  
(Seine). NOR. 61-21.

**ARONDE** 52, Vedette 50 impeccable.  
320000 fr Reprints moto. Cré-  
dit. FAURIE 8 av. de Saint  
Ouen, Paris.

### ECHANGES

**ECH.** 4 cv ctre moto ou 125 cc  
GIRE 108 bd de la Villette.

**AUDEGEAN** reprend votre  
moto sur voitures de votre  
choix, le solde à crédit.  
10 rue des Apennins 17e.

**ECH.** logem. 2 p cuis. 2<sup>e</sup> ét.  
très ensoleillé ctre plus grand  
Paris ou Pavillon banlieue 15  
k. max Ecr. 1.159 Moto-Revue

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

**VDS** ou éch. 301 8 cv ctre 125.  
SIMON 99 r Mémilmontant.

### EMPLOIS

**JEUNE** hom. 18 a. prés. par  
parent dem. empl. apprentis.  
mécan. moto Ecr. Souchet 34  
r de Pantin, Bagnolet (Seine)

**RECH.** vendeur connaiss. pces  
dét. pr moto. Se prés. MOTO-  
CYCLE 166 r Lafayette

### 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

**ACHAT** compt. Echange. Repr.  
contre voit. de toutes motos  
HURNI 38 r Saussure, Paris

### DIVERS

**A V.** 1 moteur 250, 4 tps Ter-  
rot bon état. 1 boîte 3 v. Ter-  
rot b. ét. ROUDAIRE. Saint-  
Ours Les Roches (C.-d.-C.).



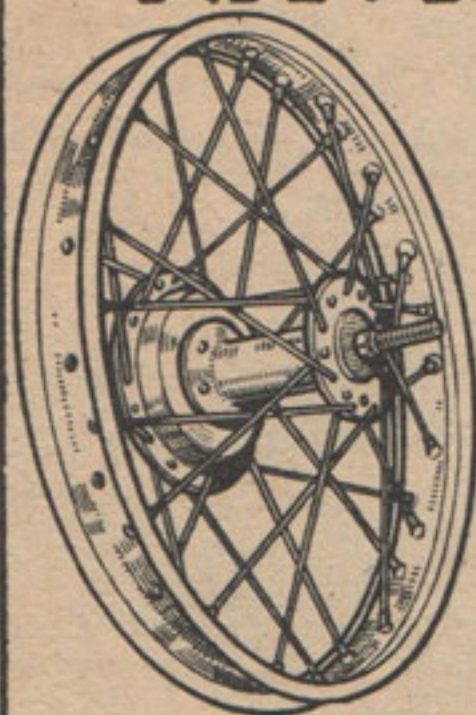


# MOTO VANVES SPORTS

Concessionnaire SPEED  
Station-Service VAP et DELL'ORTO

ALCYON - GNOME-RHONE - BABYMOTO - DREVON - VALLEE  
1 et 3, Boulevard Brune - PARIS-14<sup>e</sup>

## NAVILLE Frères



CONSTRUCTION  
TRANSFORMATION  
REPARATION  
DE ROUES

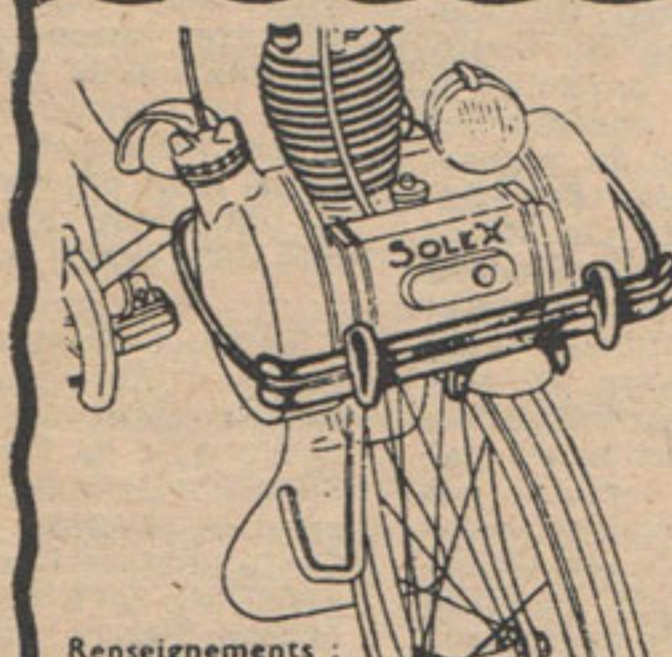
pour  
Motos - Autos - Canoes  
Bandages ou Pneumatiques  
Roues pour cyclomoteurs et  
pour tous chariots  
35 ans d'expérience

25, rue Bezout - PARIS-14<sup>e</sup>  
GOB. 72-98 Métro Alésia  
EXPEDITION EN PROVINCE

## JEANNERET, de Nice

vous offre pour votre  
**VELOSOLEX**

4 articles de sa fabrication :  
Le **PARE-CHOC**s amovible  
(breveté S.G.D.G.), d'une  
efficacité extraordinaire, qui  
donne un cachet très élé-  
gant à votre «Vélosolex».  
La **POIGNEE** pour porter  
très facilement votre Vélo-  
solex d'une main  
La **BAVETTE** de **CARBURA-  
TEUR**, évitant les projec-  
tions d'huile.  
Le **FIXE-PAQUET**



Renseignements :

**Etabl<sup>ts</sup> H. JEANNERET & C<sup>ie</sup>**

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

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

## CHROME-CUIR

38 r. du Château-d'Eau  
PARIS-10<sup>e</sup>

NOR. 08-09

TOUS

vêtements

de cuir :

MOTO

AUTOMOBILE

SPORT

VILLE

Exigez la

marque

CHROME-

CUIR

CATALOGUE

GRATUIT

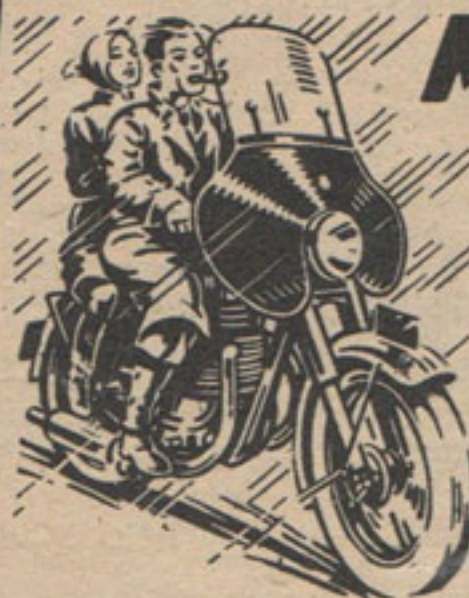
SUR DEMANDE



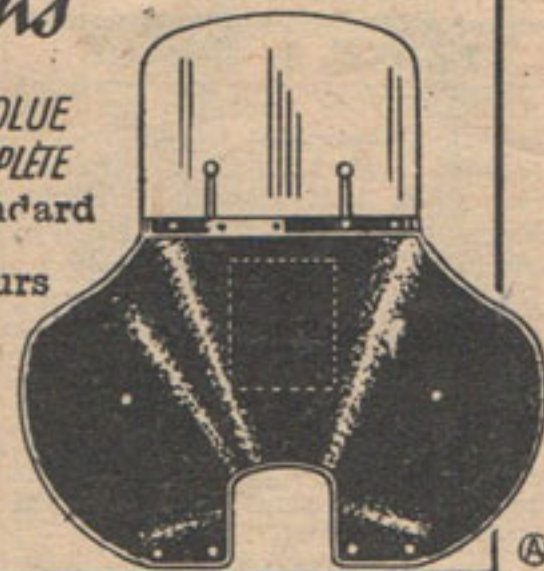
## MOTOCYCLISTES

Roulez confortablement  
par tous  
les temps

Plexiglas 3 m/m



RIGIDITE ABSOLUE  
PROTECTION COMPLETE  
Modèle Standard  
pour  
cyclomoteurs



**H. DELANNET**

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

## Les véritables poignées - KICHOF -

10 ans d'expérience  
Brevet déposé  
Chauffage par Volant Mag.  
(indiquer voltage à la cde)  
Franco : 1.500 frs  
PRAT, Ste-Terre (Gde)

## AVEZ-VOUS TROUVE MIEUX ?

MEME AVEC 5.000 COMPTANT  
pour votre 1<sup>er</sup> versement, le solde 6-9-12 mois

LE SCOOTER  
LE VELOMOTEUR  
LA MOTOCYCLETTE  
LE SIDE-CAR  
LA VOITURE  
A VOTRE CHOIX

Demandez nous la liste complète contre 50 fr. en timbres

## GAITE-MOTOS-MONTPARNASSE

4, Imp. de la Gaîté - PARIS-14<sup>e</sup> — DAN. 55-43



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

## DANSER

APPRENEZ CHEZ VOUS en  
quelques heures toutes les  
DANSES en vogue. Méthode  
facile, succès garanti. Notice  
ctre enveloppe et 2 timbres  
ECOLE M.R. VIRIEU  
9, rue Grimaldi - NICE

Clinique des  
cadres. Réser-  
voirs et Roues  
tél. PER. 20-68  
MARCHAND Frères,  
16, rue Danton LEVALLOIS  
Ne pas confondre, bien no-  
ter n° 16, la maison n'a  
pas de succursale.

UNE NOUVEAUTÉ...  
Pour rouler  
LA NUIT  
EN TOUTE SÉCURITÉ...  
Intercalez dans le circuit  
allant de la source aux  
lampes d'utilisation un  
régulateur de tension.  
PLUS D'AMPOULES  
PRÉMATURÉMENT GRILLÉES !  
Le self auto régulatrice  
INTERLUX vous évitera  
l'ennui et le DANGER  
d'être brusquement privé  
de lumière  
**INTERLUX**  
GROS : AFCO S.A.:  
181, RUE LA FAYETTE - PARIS - 10<sup>e</sup>

## DYNAMIC-SPORT

6, rue St-Augustin (2<sup>e</sup>)  
RIC. 75-28 — M<sup>o</sup> Bourse  
Crédit 1/4 compt. et 15 mois  
Location de scooter et moto  
Reprise toute machine  
MOTOBECANE  
GULLER (AMC)  
DS MALTERRE (AMC)  
GALLETTO-GUZZI  
TERROT — JONGHI  
MONET-GOYON  
RENE GILLET  
GNOME-RHONE  
LAMBRETTA  
AER MACCHI  
SPEED-MORS  
B.S.A. disponibles



# La bibliothèque du "motorisé"

La spécialité des Éditions de Moto-Revue

TOUT CYCLOMOTORISTE, TOUT MOTORISTE, SERA PARFAITEMENT DOCUMENTÉ EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ÉTÉ ÉCRITS POUR LUI



Prix : 750 fr. (par poste 850)



Prix : 495 fr. (par poste 542)



Prix : 500 fr. (par poste 545)



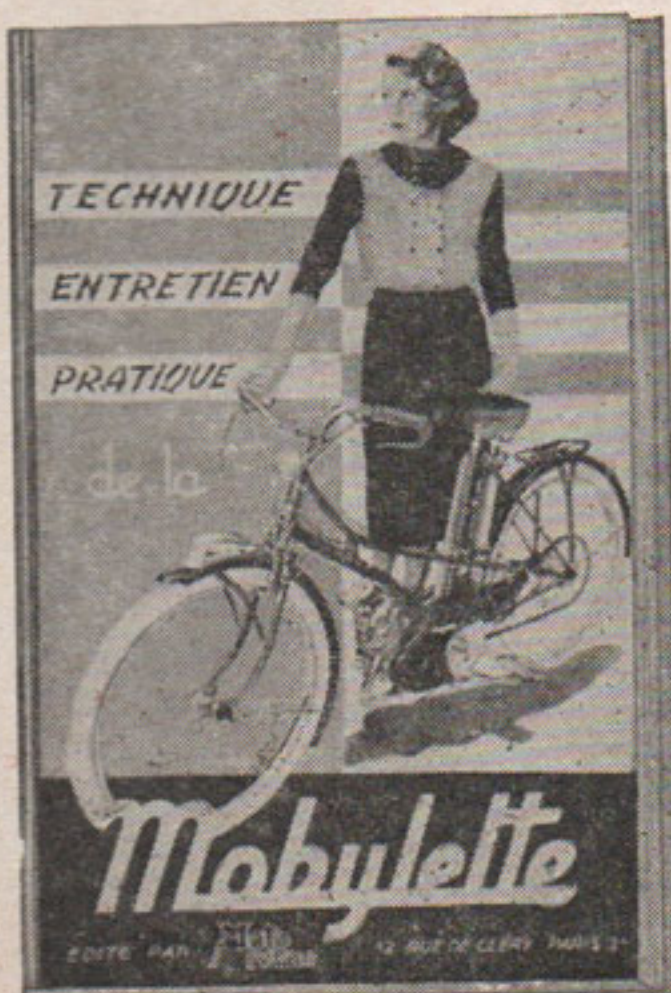
Prix : 525 fr. (par poste 580)



Prix : 485 fr. (par poste 535)



Prix : 490 fr. (par poste 537)



Prix : 410 fr. (par poste 455)

**NOUS EDITONS AUSSI :**

- 4 CV RENAULT  
Prix : 590 fr. (par poste 650 fr.)
- TRACTION AVANT CITROEN  
Prix : 595 fr. (par poste 655 fr.)
- TERROT et MAGNAT 125 cmc.  
Prix : 400 fr. (par poste 445 fr.)
- MOTOBECANE 125 lat.  
Prix : 300 fr. (par poste 345 fr.)
- MOTOBECANE 125-175 culb.  
Prix : 460 fr. (par poste 510 fr.)
- PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176  
Prix : 475 fr. (par poste 520 fr.)
- GNOME-RHONE  
Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C  
Prix : 465 fr. (par poste 515 fr.)

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

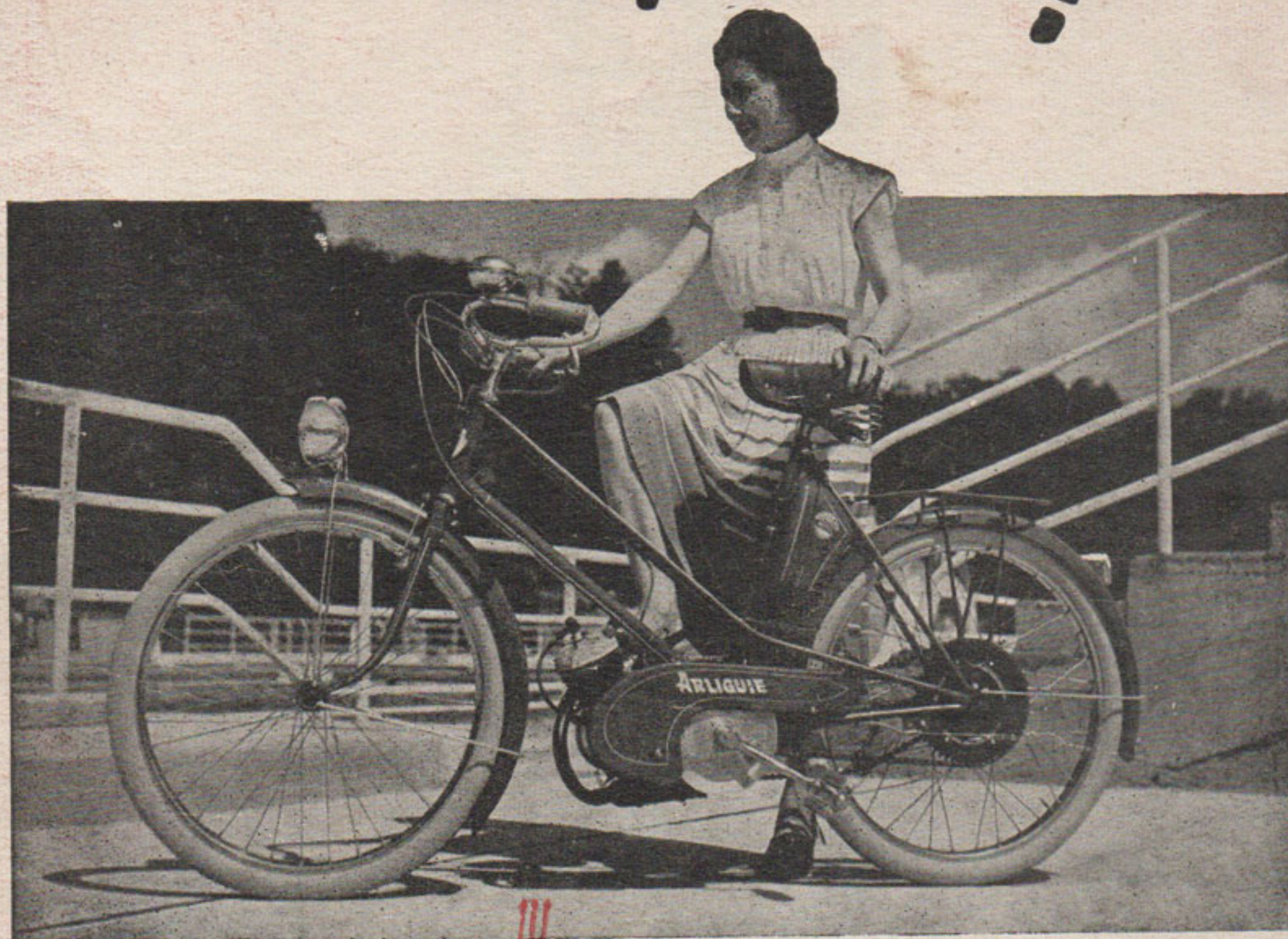


Prix : 430 fr. (par poste 475)



*Le meilleur marché des cyclomoteurs  
à embrayage automatique!*

**...un cyclomoteur  
de qualité!**



TYPE SIMOUN



**ARLIGUIE**

MOTEUR "JUNIOR"

SIMPLE - ROBUSTE - RAPIDE

EMBRAYAGE AUTOMATIQUE

FREIN A TAMBOUR

**44.800 fr.**

**CYCLES ET CYCLOMOTEURS ARLIGUIE & C<sup>IE</sup>**

SOCIETE A RESPONSABILITE LIMITEE AU CAPITAL DE 5.500.000 FRANCS

USINE & BUREAUX : 35, RUE DUCHESNE-RABIER - MONTARGIS - LOIRET

