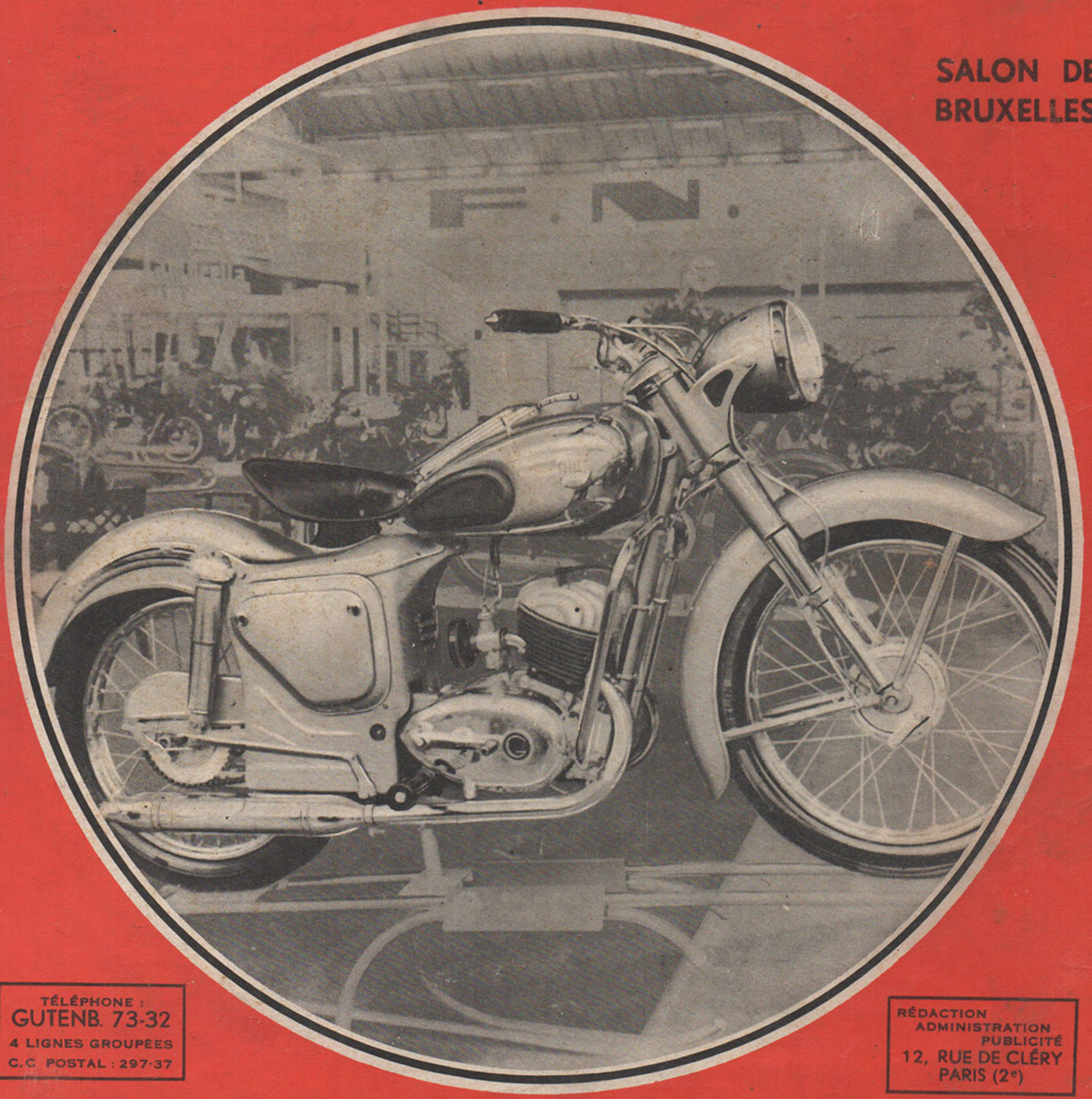
42e ANNEE. — 30 Janvier 1954. — N° 1.172

Moto revue

HEBDOMADAIRE
Tous les Samedis
LE NUMERO :
40 frs

SALON DE BRUXELLES



Concrétisant parfaitement les tendances de l'industrie belge, voici la 200 cmc. Gillet d'Herstal partiellement habillée.

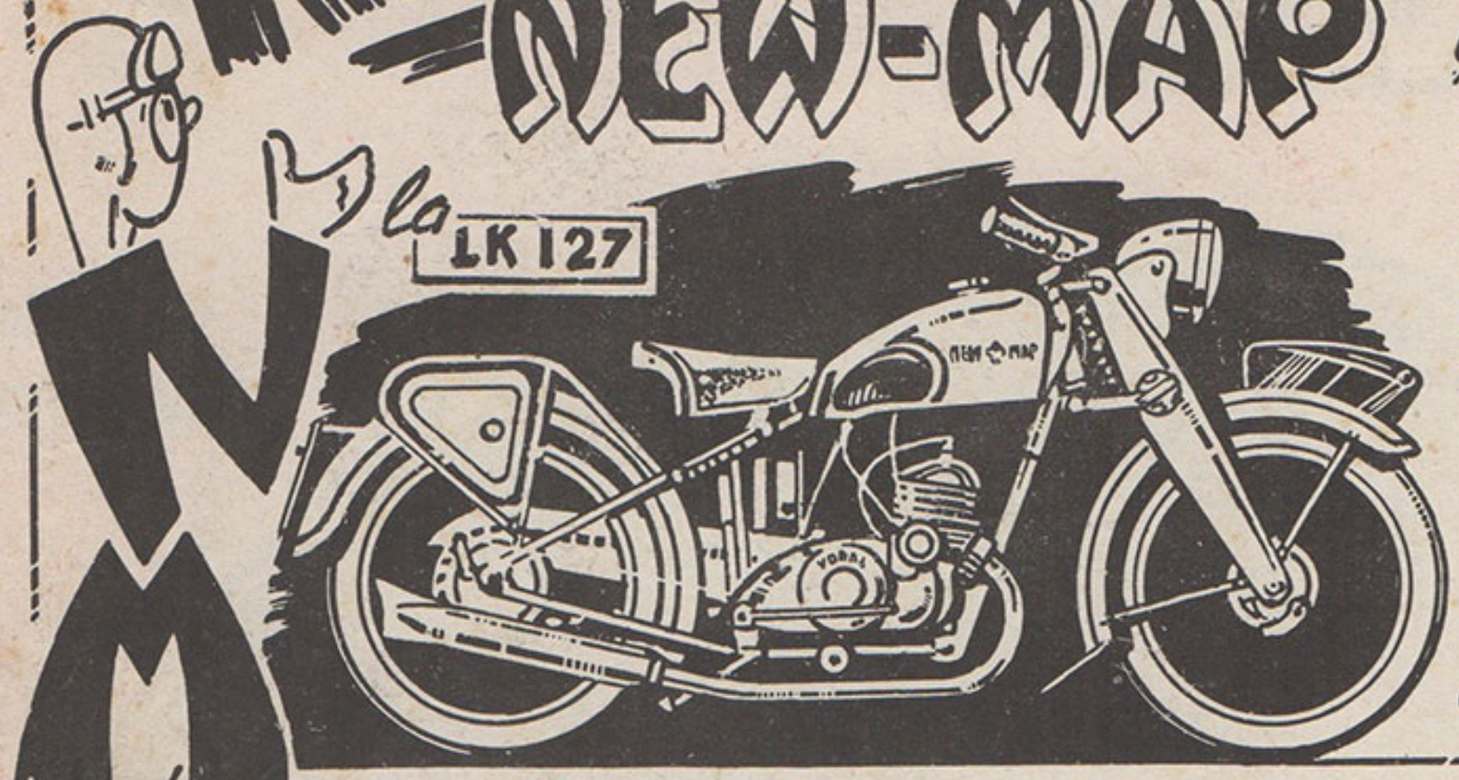
TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPÉES
C.C POSTAL : 297-37

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

Sensationnel

RECORD NEW-MAP

Voici la LK 127



Sortir une machine dite "Populaire" en ignorant les derniers perfectionnements et en tirant sur la qualité est FACILE...

Mais:

Produire une machine de luxe, ultra-moderne, rapide, sportive, 125 cmc., 4 vitesses sélecteur au pied, émail Anglais et chromes, équipée du réputé bloc-moteur YDRAL, au prix de :

109.500 frs

est un véritable tour de force

MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS : 30, rue de Charenton (Bastille)

NANCY : M. LEFEVRE, 3, rue Léopold Lallement

ROUEN : M. ABRAHAM, 41, rue de Crosne

UNIQUE EN FRANCE

CERTAINS DE LA QUALITE

garantie totale

SILENCE SOUPLESSE CONFORT

350 cmc.

LA FAMEUSE

EMW R 35/3

CULBUTEURS, TRANSMISSION PAR CARDAN

MOTO UNION

ET SES AGENTS

VOUS VENDENT CETTE MOTO GARANTIE

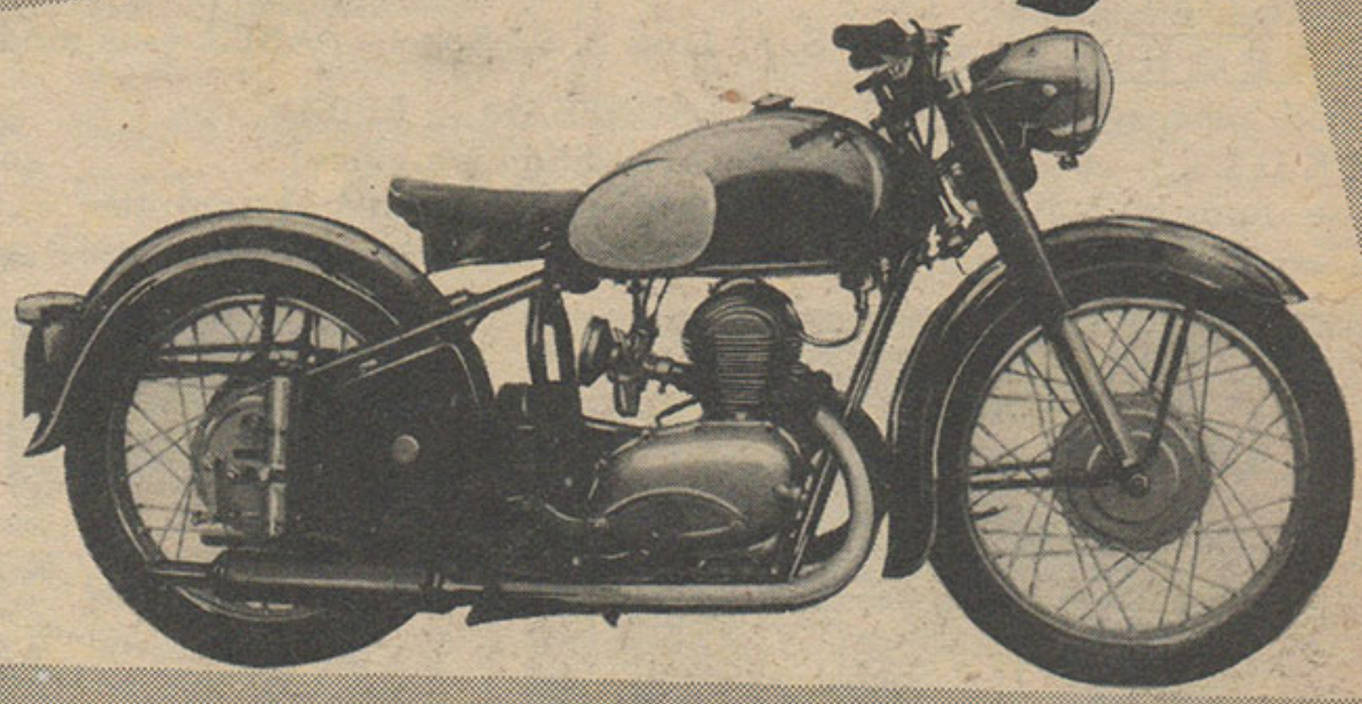
SIX MOIS, MAIN-D'ŒUVRE COMPRISE

83, avenue de la Grande-Armée

Tél. : PASsy 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79 - Télégr. DEKAVE-PARIS

Jonghi

250 cc deux temps



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

86, rue Saint-Denis
LA COURNEUVE
(Seine)

La moto sans histoires

PUB INDUSTRIE

CABLES - GAINES
TRANSMISSIONS
Ressorts - Rondelles GROWER

Société Bourbonnaise des Applications du
FIL METALLIQUE

Rue Jean Desorges
CUSSET (Allier)

VICHY Tél. : 38-08 - 49-15
Télégr. : METAFIL-CUSSET

IMBATTABLE ! grâce à son
CRÉDIT D'HIVER

Agence Exclusive
MOTOBÉCANE

Métro GARE du NORD — Métro GARE de l'EST

94, Boul. Magenta - PARIS-10e — NORD 65-25

vous livrera avec :

23.000 fr.	comptant	la 125 latérales	D 45
27.000 fr.	»	la 125 culbutée	Z 54 C
32.000 fr.	»	la 125 culbutée	Z 46 C
36.500 fr.	»	la 175 culbutée	Z 2 C
39.000 fr.	»	la 175 Sport	Z 22 C
38.000 fr.	»	le scooter tout équipé	

(TOUTES TAXES COMPRISES)

SOLDE 12 MOIS

FORMALITES REDUITES
LIVRAISON IMMEDIATE (24 heures)
DISTRIBUTEUR AGREE MACOMBYNN 54

Station-Service MOBYLETTE - Pièces détachées

ACCESSOIRES A CRÉDIT
REPARATIONS PAR SPECIALISTES

AGENT OFFICIEL

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

BSA ARIEL SUNBEAM

A. CHARRIER

Champion de France vitesse 1936
SPECIALISTE DES MACHINES ANGLAISES

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

Retenez dès maintenant les machines DISPONIBLES : BSA A 10 - A 7 - B 33 - B 31 Super Flash - M 20 - C 11 - SL
S. 7 - Luxe S. 8 - Sport — ARIEL tous modèles (excepté Seine)

STOCK pièces détachées B.S.A. - SUNBEAM - ARIEL
CREDIT : 6 - 9 ou 12 MOIS (expédition province)
Atelier de réparation et ouvriers spécialisés pour entretien et garantie

Toutes nos machines sont traitées avec REDEX
La maison se charge de l'immatriculation des machines

Renseignements : réponse contre 45 fr. en timbres

TOUS LES ACCESSOIRES POUR MOTOS

ETS YVARS

8, RUE DU GRAND-PRIEURE, PARIS-XI[e]
PRÈS PLACE RÉPUBLIQUE - ROQ. 52-34
ACCESSOIRES - VESPA - LAMBRETTA
MOBYLETTE DÉPOSITAIRE VAP

UNE NOUVELLE *importante*

Nous avons l'honneur de vous informer que le Distributeur Doseur Mixer pour mélange deux temps, a été homologué, le 4 Décembre 1953, par le Service des Instruments de Mesure.

Compteurs et Moteurs
ASTER
6, Rue Baudin, Ivry (Seine)

R. L. D.

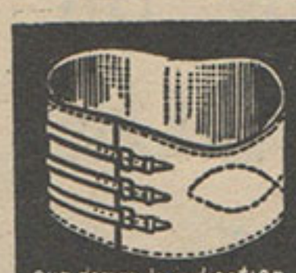
ACHETER UN CYCLOMOTEUR, VELOMOTEUR, SCOOTER, OU MOTO, C'EST BIEN. - MAIS PENSER A L'ACHETER CHEZ UN SPECIALISTE C'EST MIEUX

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

Guidera votre choix parmi ses Marques :
MAGNAT-DEBON - KŒLHER-ESCOFFIER
ALCYON - A.G.F. - ROYAL-CODRIX
Side-car PRECISION
PUCH — GILLET-HERSTAL — NORTON
ATELIER MODERNE DE REPARATIONS
— TOUTES LES PIECES ASSUREES —
CREDIT 6 - 9 - 12 MOIS

AUTO UNION DKW

AGENCE REGIONALE
Réparations pièces détachées d'ORIGINE
Suspension AR « MONTLHERY » pour D.K.W. NZ
SPECIALISTE DU MOTEUR DEUX TEMPS TOUTES MARQUES
R. LAMBOROT
12, rue Germain David - LYON (3[e])
Tél. : MOncey 12-18



MOTO-CEINTURES
MARQUE DÉPOSÉE
POUR VOTRE SANTÉ
FRANCE - ÉLEGANCE - Fabricant
20 bis rue des Jumeaux - TOULOUSE -

COMMANDEZ VOTRE
à
LIVRAISON RAPIDE
JAWA
NIEL-GARAGE
CSEPEL
AU COMPTANT
A CREDIT
8, rue Fourcroy - PARIS-17[e] -- WAG. 52-62
sa STATION - SERVICE, spécialement équipée, vous assurera un SERVICE PARFAIT

AGENCE OFFICIELLE :

BSA — **SUNBEAM**

DISPONIBLES : B 33 — A 7 — A 10

A 10 Super Flash

Nos machines sont livrées immatriculées

Renseign. : réponse 45 francs en timbres

A. DUBOIS

58, RUE A. BRIAND - LEVALLOIS-PERRET — Tél. : PEREIRE 19-73

L'ATELIER LE MIEUX ORGANISE POUR L'ENTRETIEN ET LA GARANTIE

— Expédition en Province —

STOCK pièces détachées : B. S. A. - SUNBEAM

CRÉDIT : 6 - 9 ou 12 MOIS

Commandez dès maintenant vos machines pour être livré au printemps

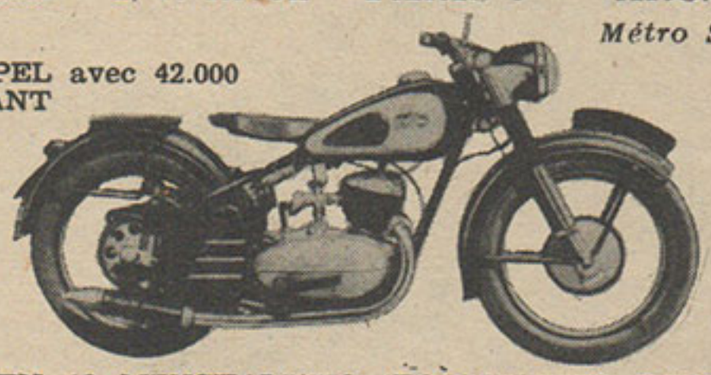
IMBATTABLE ! grâce à son *CRÉDIT D'HIVER*

SAINT - PAUL - MOTOS

P. LISITA - 1, r. Rivoli - PARIS-4e — ARC. 71-46

Métro St-Paul

250 CSEPEL avec 42.000 COMPTANT



SOLDE EN 12 MENSUALITES (FORMALITES REDUITES)

LIVRAISON IMMEDIATE

UNE VISITE S'IMPOSE PARMI LES MODELES RECENTS :

JAWA - GILLET-HERSTAL - VINCENT H.R.D.
ALCYON - TRIUMPH - TERROT
AMBASSADOR - N.S.U. - MONET-GOYON
DOT - GNOME-RHONE - RENE GILLET
JONGHI - RADIOR - VELOSOLEX - DERNY
Scooters : **BERNARDET, A.G.F., SPEED, TERROT et la STARLETT**

DISTRIBUTEUR AGREE MACOMBYNN 54
PIECES DETACHEES - REPARATIONS PAR SPECIALISTES
Magasin ouvert tous les jours de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30 (sauf dimanche)
Rens. et catal. ctre 50 fr. timbr.

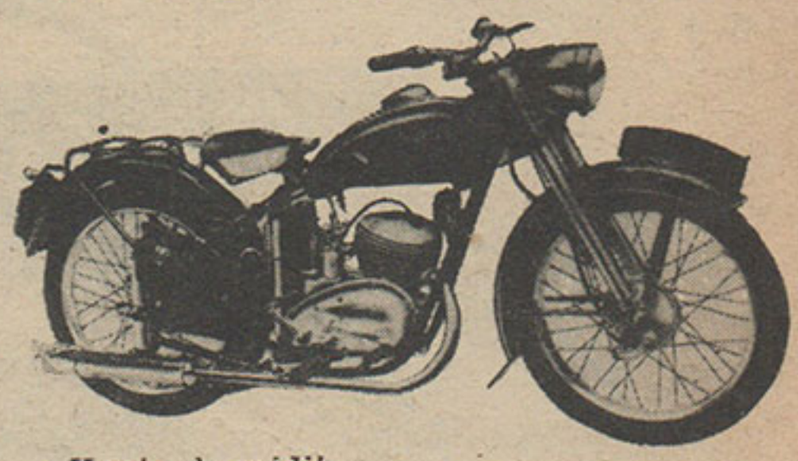
ULTIMA

26, r. Ct Faurax — LYON-6e —

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

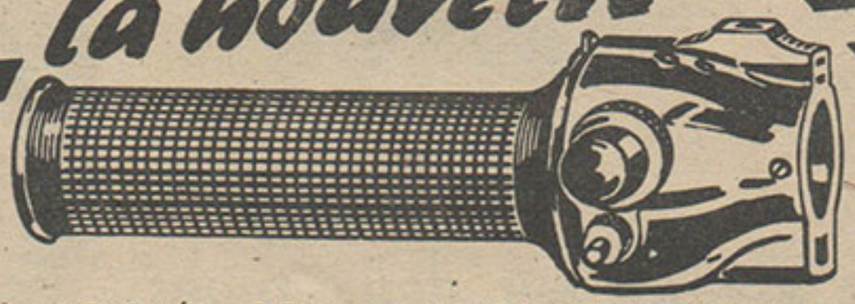
CONSTRUCTEURS, pour vos réalisations adoptez les blocs-moteurs 125 et 200 cc. et divers éléments, tels que fourche télescopique, suspension AR. etc... qu'ULTIMA fabrique spécialement pour vous.

Renseignements et plans sur demande.

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE

ROBUSTE ET ELEGANTE
SIMPLE ET SURE
DEMONTAGE FACILE
PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE
AVEC FILS ET COSSES

la nouvelle



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

TOUTES LES COMMANDES ELECTRIQUES REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE COMPLETE ET DETAILLEE CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

SAKER *Universelle*

COURBEVOIE

QUALITE SAKER

DEPOSITAIRE OFFICIEL : Sté KERSA, 43, RUE VOLTAIRE - LEVALLOIS - Métro : Anatole-France

Vespa

Vespa, véritable petite voiture sur deux roues

DEUX ROUES... QUI EN VALENT QUATRE

Moto Revue

La Moto

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE INDEPENDANTE ET DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE **PAR** DES MOTOCYCLISTES **POUR** DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE 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-2e.

● **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 (2e)

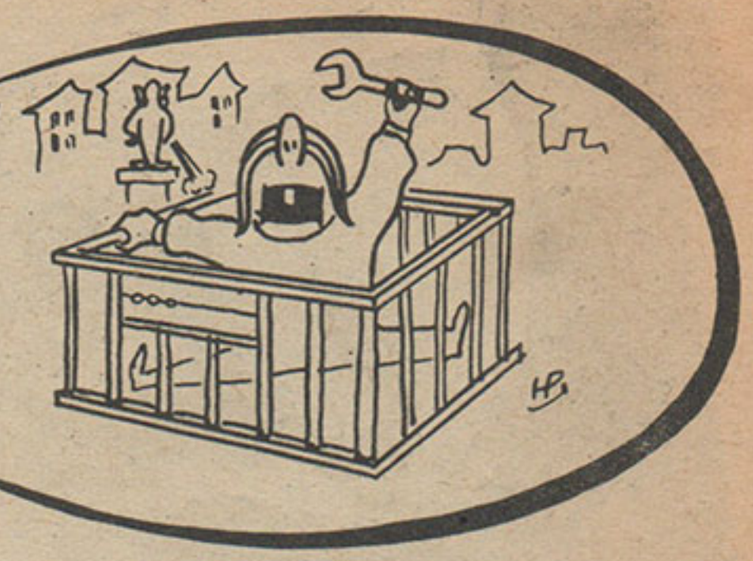
(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

42e ANNEE. — 30 JANVIER 1954. — N° 1.172

Le parc Belge



A l'occasion de leur Salon national de la voiture et du cycle, nos amis Belges avaient coutume de remettre aux journalistes étrangers les statistiques des véhicules motorisés en circulation en Belgique.

Malheureusement, lesdites statistiques au 31-12-52 qui auraient dû être publiées au milieu de 1953, ne sont pas encore parues. Ceci tient à ce que l'Institut National de la Statistique ayant pris la décision de présenter sous une autre forme ces statistiques, il en est résulté un retard inévitable, mais regrettable.

Toutefois, les chiffres de la production belge, ainsi que ceux des importations par pays, pour les neuf premiers mois, sont connus.

Première surprise, la production belge de 1953 est en très nette régression par rapport à celle de l'année précédente. Précisons toutefois que les chiffres de 1953 ne sont que provisoires.

En 1952 : 37.340 motocycles de toutes espèces. En 1953 : 20.920 !.. La brusque diminution dans la fabrication des cyclomoteurs - appelés en Belgique vélomoteurs - est la seule cause de cette baisse spectaculaire (29.000 unités contre 12.250 !..). Ce n'est pas que le public belge boude cette catégorie, car si l'on considère les importations de cyclomoteurs, elles sont en très nette hausse (12.012 contre 8.330).

La production belge, dans ces cylindrées, semble donc mal convenir au public qui préfère la machine étrangère. La France, pour sa part, a exporté 540 unités et prend la deuxième place derrière la Hollande, avec 11.082 B.M.A. !..

L'engouement de la Belgique pour le scooter commence à se manifester. Alors que sa production nationale était nulle en 1952, l'an passé 680 scooters furent produits. Parallèlement les importations augmentèrent : 8.698 scooters contre 5.006 en 1952.

L'impulsion est donnée grâce à l'Italie principalement qui a exporté près de 7.000 unités.

Il reste maintenant les motocyclettes, qui en Belgique, englobent les 125 cmc., ce qui ne permet pas de savoir exactement dans quelle mesure grosses et petites cylindrées rivalisent. Là encore, la production belge est en faible baisse : 7.990 cette année contre 8.340 en 1952. Par contre, importations en très nette hausse : 7.592 contre 4.613.

Le principal fournisseur est l'Allemagne 2.682, suivi de la Hollande 2.336. Notons que les importations hollandaises sont très fortes en Belgique à cause de la constitution du Benelux qui favorise le libre échange entre les deux pays.

Les deux leaders sont suivis par la Grande-Bretagne 1.119, l'Autriche 577, l'Italie 409, la Tchécoslovaquie 207 et la France 161.

Ainsi, la construction belge semble résister difficilement aux assauts des marques étrangères dont les ventes vont croissant puisqu'en 1953 il a été importé pour 416 millions belges de marchandise, contre 358 l'année précédente.

LU DANS...

...le bulletin du MCC Albigeois :
Ce Bulletin est le vôtre...
...Faites-nous part de vos idées, suggestions, etc... A cet effet, une boite aux lettres a été fixée au paravent de la terrasse du Café Moderne — elle vous tend les bras (!) — ne l'oubliez pas.
... « France-Soir », sous la plume de la Commère :
Bon à savoir : un motocycliste de Montreuil (Pas-de-Calais), poursuivi pour avoir traité un gendarme de «vache», a été acquitté « attendu que l'épithète n'est pas outrageante mais seulement *sévère* » !...

Cette photo n'est pas japonaise, bien que l'on y voit « Mike à Moto ». Elle fut prise à un récent trial en Angleterre et si la moto est une Matchless, « Mike » n'est autre que Mike Hawthorne, pilote officiel de l'écurie Ferrari. Notons que l'équipement hivernal empêche de voir son traditionnel nœud papillon.

INFORMATIONS ★

◆ LYON OLYMPIQUE UNIVERSITAIRE

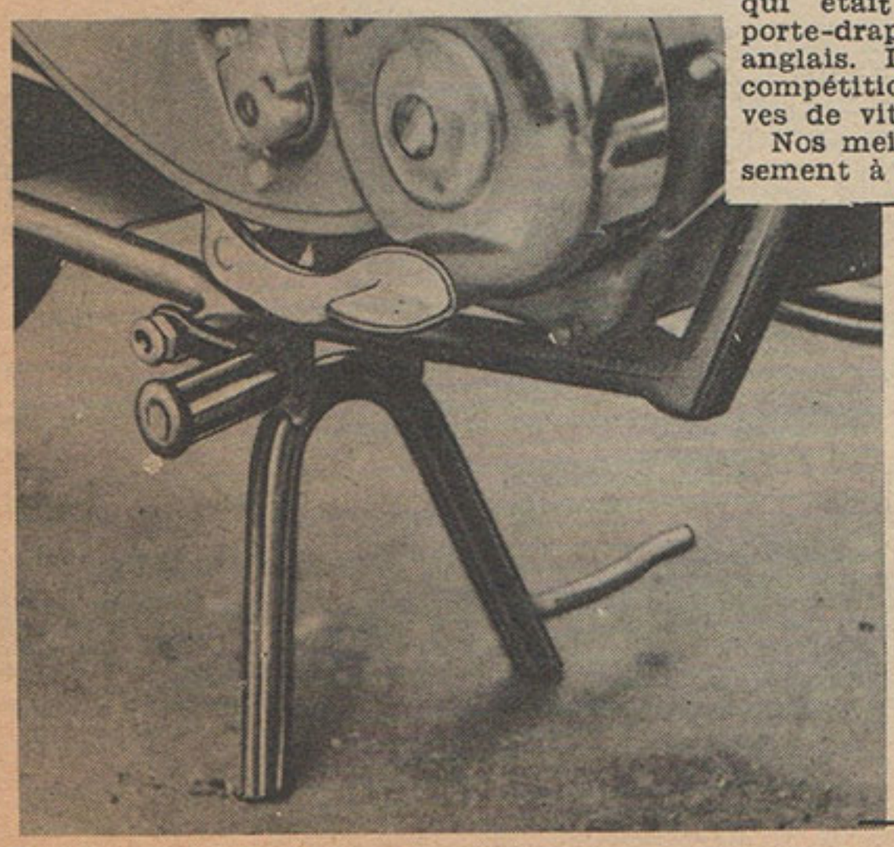
Mr Lamborot, le bien connu motoriste DKW de Lyon, est depuis quelque temps occupé à mettre sur pieds un club motocycliste, le Lyon Olympique Universitaire, dont le premier affilié et licencié est Carlo Molinari, le jeune et valeureux crossman.

L'affiliation de ce club à la FFM a été votée tout récemment.

◆ MEMORIAL GRAHAM

On annonce de Londres qu'un monument commémoratif va être édifié à la mémoire de Leslie Graham, à l'endroit où le regretté pilote se tua au Tourist Trophy 500 cmc. de 1953.

★



BANC D'ESSAIS

Nous avons pu remarquer lors du Salon de Belgique, au stand de Léon Martin, célèbre coureur de vitesse et importateur motocycliste, un banc d'essais pour motos, qui sera à la disposition de quiconque voudra bien l'utiliser dans les locaux de Léon Martin. Celui-ci inscrit donc ainsi une heureuse initiative à son actif et l'on ne peut qu'espérer qu'une telle réalisation soit effectuée en France (ne serait-ce que dans un but strictement publicitaire).

◆ BULLETIN DE SANTE

A la suite d'une chute dans un « trial », Stanley Woods a dû être admis à l'hôpital. Tous les sportifs français se souviennent certainement de cet excellent pilote qui était avant la dernière guerre le porte-drapeau du motocyclisme sportif anglais. Depuis il avait abandonné les compétitions, ou tout au moins les épreuves de vitesse.

Nos meilleurs vœux de prompt rétablissement à Stanley Woods.

NOUVEAU FREIN MOTOBÉCANE

En vérité, il ne s'agit pas entièrement d'un nouveau frein, mais seulement d'une nouvelle pédale en tôle découpée, et enfin placée à la pointe du pied droit sur la « latérales » Motobécane. Un meilleur dosage du freinage ne peut qu'accroître la sécurité du pilote. Nouveau dessin de la béquille également.

◆ DU NOUVEAU DANS LA DISTRIBUTION DES CARBURANTS

Le développement considérable du moteur deux temps pose évidemment le problème du ravitaillement bien spécial de ces véhicules, qui exigent un mélange de carburant et d'huile, mais dans des proportions variables.

Ce problème vient enfin d'être résolu par les Compteurs et Moteurs Aster qui ont fait homologuer, par le Service des Instruments de Mesure, le Mixer (c'est ainsi que l'on désigne ce nouveau type d'appareil que nous allons voir très prochainement jalonner nos routes).

UN SPÉCIALISTE D. K. W.

Nous avons reçu récemment la visite de l'Agent et spécialiste lyonnais bien connu M. Lamborot.

Ce dernier rappelle à nos lecteurs que, malgré le petit contingent actuel d'importations, il reste fidèlement attaché à la marque Auto-Union DKW. Comme il le fait depuis 1944, il met toujours sa longue expérience à la disposition de tous les possesseurs de ces célèbres machines, pour tous renseignements, réparations, fournitures de pièces détachées, etc., etc...

Il continue toujours la construction des suspensions AR « Montlhéry », étudiées spécialement pour une adaptation rapide sur les motos DKW du type NZ et dont des centaines d'exemplaires ont déjà été montés depuis 1949 en France, aux Colonies et à l'étranger.

Lamborot vient encore d'étendre son activité en se spécialisant dans la réparation et la mise au point du moteur à deux temps, quelle qu'en soit la marque.

Connaissant la réputation que s'est assurée Lamborot dans ce domaine depuis 1944 avec la marque DKW, nous sommes persuadés que toute réparation ou mise au point efectuée dans son atelier le sera avec une totale garantie.

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

◆ BANQUET A St-CLOUD

Le MCC a donné le 12 décembre dernier son banquet annuel, au cours duquel a eu lieu l'élection de la Reine 1954. Mlle Janine Martin, Reine 1953, a de nouveau réuni tous les suffrages.

Les 80 convives ont joyeusement terminé la soirée par un bal ouvert par Mr Bouvet et la Reine, Mme Lorrain, Conseillère Municipale de St Cloud et le Maire de Buc, bal qui se termina à l'aube.

Au banquet du M.C. de St-Cloud : Mlle Janine Martin (deuxième en partant de la gauche) Reine du M.C. Clodoaldien et ses demoiselles d'honneur.

◆ POISSON D'AVRIL ?

L'A.M.S. dont le dynamisme nous a toujours surpris, a l'intention d'organiser, en Avril prochain, une épreuve de moto-cross réservée aux side-cars, et pour ce faire, une équipe belge serait invitée comprenant environ une demi-douzaine de pilotes, dont le duo Frenay-Demez, champion de Belgique pour 1953 sur F.N.

Le célèbre circuit des Buttes à Morel de Montreuil serait par ailleurs revu dans son tracé et surtout élargi pour faciliter les évolutions des sidecaristes.

UNE NOUVELLE ADRESSE POUR LES A.M.Cistes

Nous signalons à tous nos lecteurs, possesseurs de Guiller ou toute autre machine à moteur A.M.C. que l'agence générale de ces deux marques pour Paris va être prochainement transférée de Puteaux à Boulogne.

C'est M. Rabut, ancien coureur de vitesse, qui dirigera cette agence générale, dont l'adresse exacte est : « Transit-Motors », 54, quai de Boulogne, Boulogne (Seine). Tél. MOLitor 15-98.

◆ UN BON « TIENS »...

Bien que cette épreuve n'ait lieu que le 8 Août... prochain, le Grand Prix de Belgique de moto-cross verra au départ des 500 cmc. nos deux plus grands champions, Gilbert Brassine et Henri Frantz, qui inaugurent ainsi la liste des engagements.

◆ PRECISIONS

C'est prématurément que nous avons annoncé, dans notre numéro du 16 janvier, l'ouverture d'un nouveau magasin Lisita sur le boulevard Magenta. Ces locaux sont pour l'instant l'objet de remaniements importants, et nous annoncerons leur ouverture au public en temps utile à nos lecteurs. Précisons de plus que les Ets St-Paul-Motos, rue de Rivoli, subissent également des travaux d'aménagements qui doivent en faire un des plus modernes magasins parisiens.

FUSÉES ANGLAISES... POUR AMERICAINS SEULEMENT

Le marché américain a toujours particulièrement attiré les importateurs anglais, et cette attirance se ressent également dans le domaine motocycliste.

C'est ainsi que BSA aborde 1954 aux Etats-Unis avec un programme de machines absolument inconnues en Europe.

La 650 est montée avec le cadre qui équipait jusqu'à présent les Gold Star. Le moteur également est modifié et reçoit une culasse en alliage léger. Elle prend alors le nom de « Road Rocket » (fusée de la route).

La « Shooting-Star » est un modèle similaire à la machine précédente, mais avec un moteur de 500 cmc. seulement.

Tous les autres modèles, depuis la 350, sont à cadre oscillant, et reçoivent un réservoir d'un nouveau dessin et qui se fixe de la même façon que sur la Gold Star, c'est-à-dire au moyen d'une tige filetée traversant le réservoir, lequel est maintenu par un boulon moleté.

◆ DUKE, CHAMPION 19...75

Verrons-nous Duke, actuel champion du monde en 500, possesseur du même titre en 1975 ? Ceci n'est pas une prédiction osée, mais un simple calcul.

Duke, en effet, est depuis le 31 décembre 1953, 22 h. 20, l'heureux papa d'un jeune garçon qui pourrait peut-être perpétuer ainsi la garde du titre.

◆ AUGMENTATIONS...

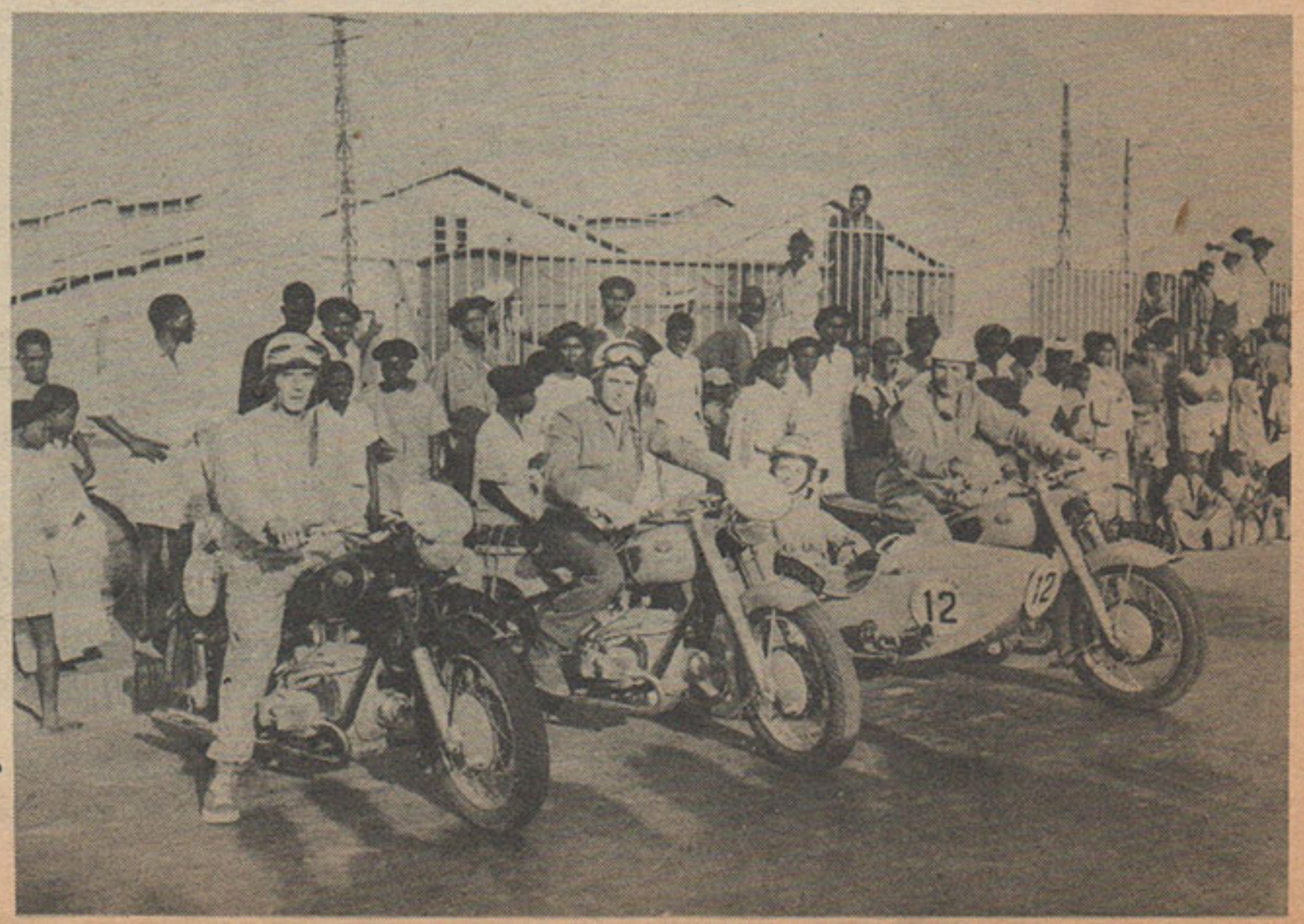
Les droits de douanes sur les motocyclettes et accessoires importés en Israël scnt augmentés et passent de 25 % à 70 % de la valeur facturée par l'usine..., où l'on se rend compte que des mesures dictatoriales ne frappent pas seulement la France (pour des raisons très différentes).

PAS DE DOUANE POUR LES « INSTRUMENTS DE TRAVAIL »

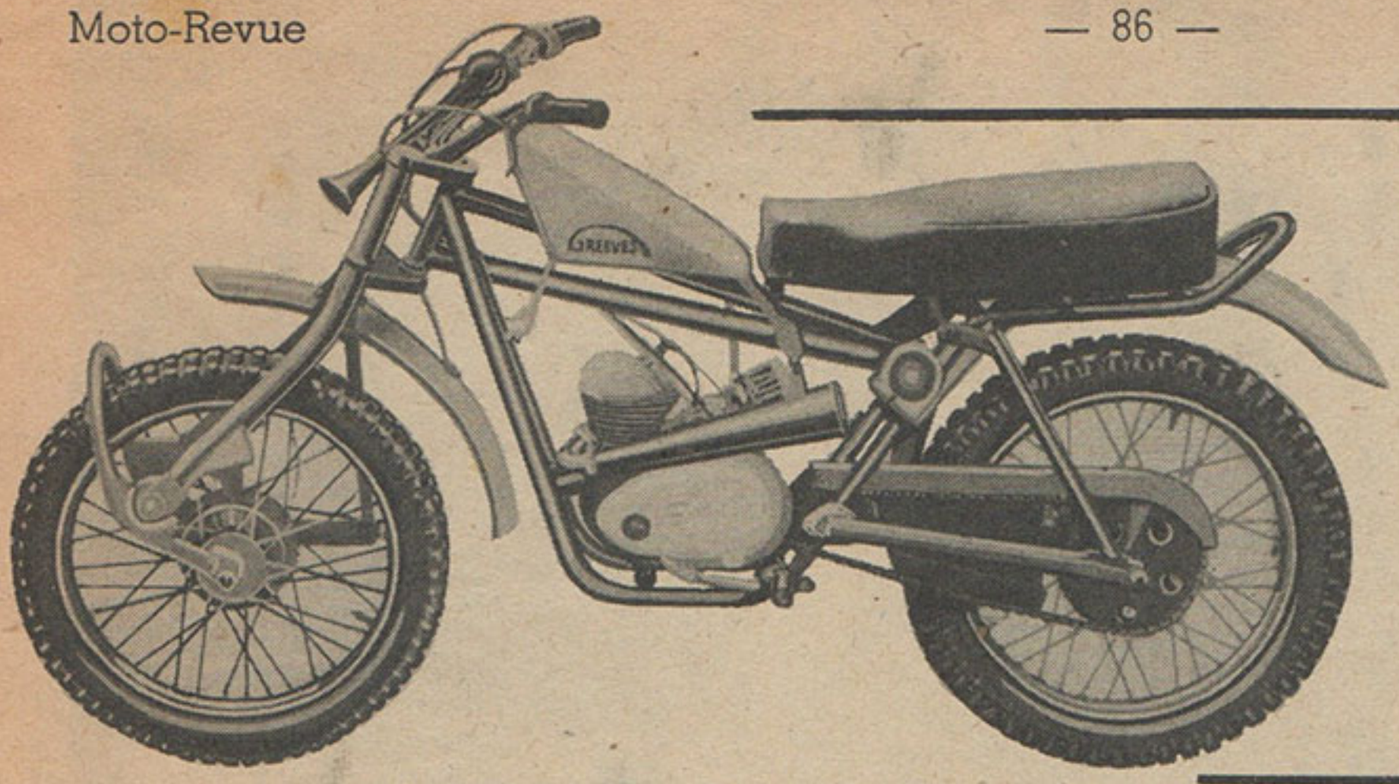
A la suite d'un accord intervenu récemment entre les autorités italiennes et les autorités françaises, les cyclomoteurs, les motos légères et les scooters jusqu'à 125 cmc. sont maintenant considérés comme « instruments de travail ».

A la suite de cet accord les émigrants italiens qui disposent d'un contrat de travail régulier, peuvent introduire en France (sans droits de douanes) ces machines.

Cette nouvelle définition permettra à des milliers d'italiens travaillant en France d'acheter en Italie un cyclo, une moto légère ou un scooter sans avoir à compter avec les démarches préliminaires longues, ennuyeuses... et coûteuses et surtout sans payer les droits de douanes et taxes diverses qui s'élevaient à environ 65 % de la machine neuve.



Les pilotes de Zundapp qui participaient au Rallye du Sénégal (dont on lira plus loin le compte-rendu). A l'extrême droite, Martz et sa passagère, vainqueurs de la catégorie side-car.



GREEVES

et son

PROGRAMME 1954

AU début de Mai 1951, la maison Invacar qui fabriquait des véhicules motorisés pour invalides, se signalait à l'attention du monde motocycliste d'outre-Manche en présentant une machine de trials ou Moto-Cross.

La particularité de cette machine ne résidait pas évidemment dans sa destination, car en Angleterre il existe des dizaines de machines prévues pour le trial, mais bien par son allure. Précisons d'ailleurs que celle-ci tenait toute dans le cadre, car le moteur était un classique Villiers en 125 ou 197 cmc.

Ce cadre était alors composé de deux tubes de réservoir réunis légèrement en arrière, et en dessous de la selle. Derrière la tête de fourche partent, vers le bas, deux tubes très rapprochés, formant un double berceau qui passe sous le moteur pour rejoindre en remontant les extrémités des tubes de réservoir. Il n'y a donc pas de tube de selle. A la jonction de ces tubes sont soudés deux tronçons de tubes cylindriques de grand diamètre qui reçoivent un bloc de caoutchouc très dur. Ces blocs constituent les éléments élastiques de suspension de la fourche arrière qui est du type oscillant. Celle-ci est formée de deux tubes soudés près de l'axe de la roue et formant entre eux un angle aigu important, puisque si un des tubes est horizontal, l'autre va jusqu'à la selle double. Elle agit sur le bloc de caoutchouc par l'intermédiaire d'un axe cruciforme.

La fourche avant est du type à roue tirée à longs bras de leviers. En fait, ces bras de leviers sont formés d'un seul tube passant par dessus le pneu, assurant ainsi une plus grande rigidité. L'élément élastique est toujours assuré par des blocs de caoutchouc (avec, encore, des axes cruciformes).

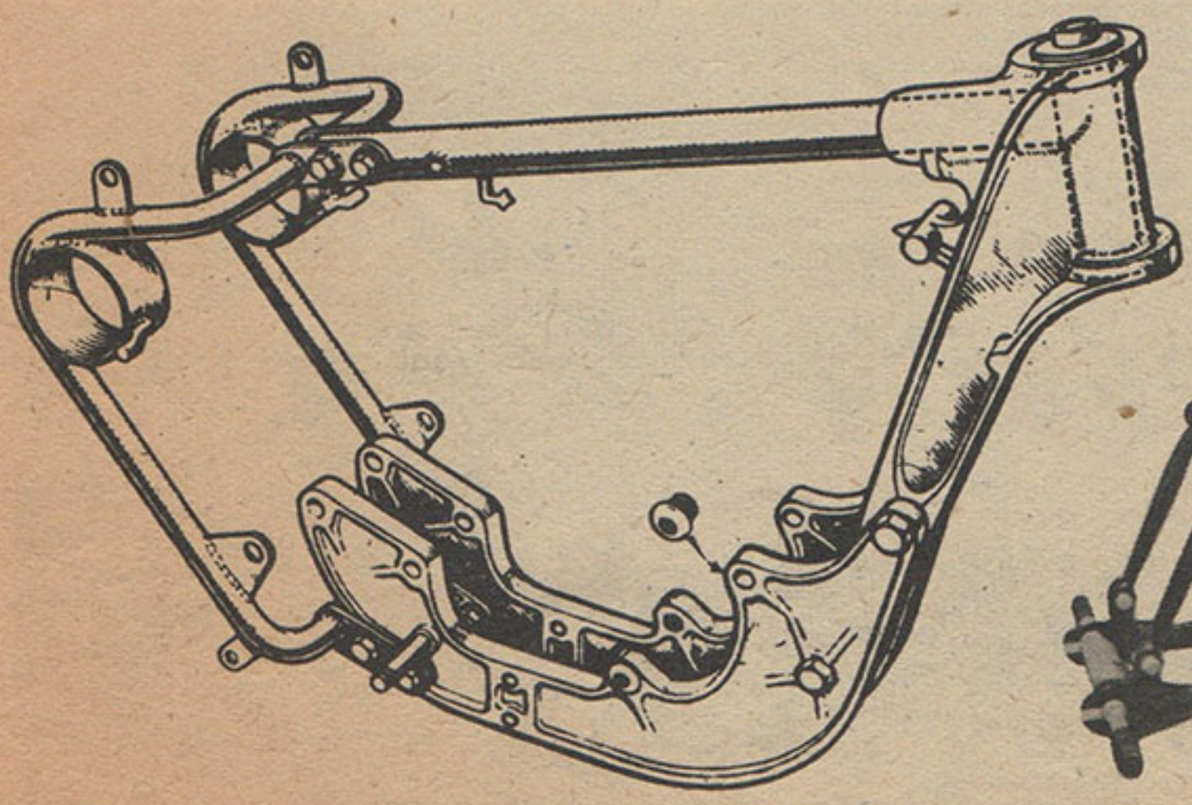
Destinée à la compétition comme nous l'avons déjà dit, cette machine ne fut jamais construite en série, si petite soit-elle, et il fallut attendre Novembre 1953 pour voir une Greeves commercialisée pour un usage plus orthodoxe.

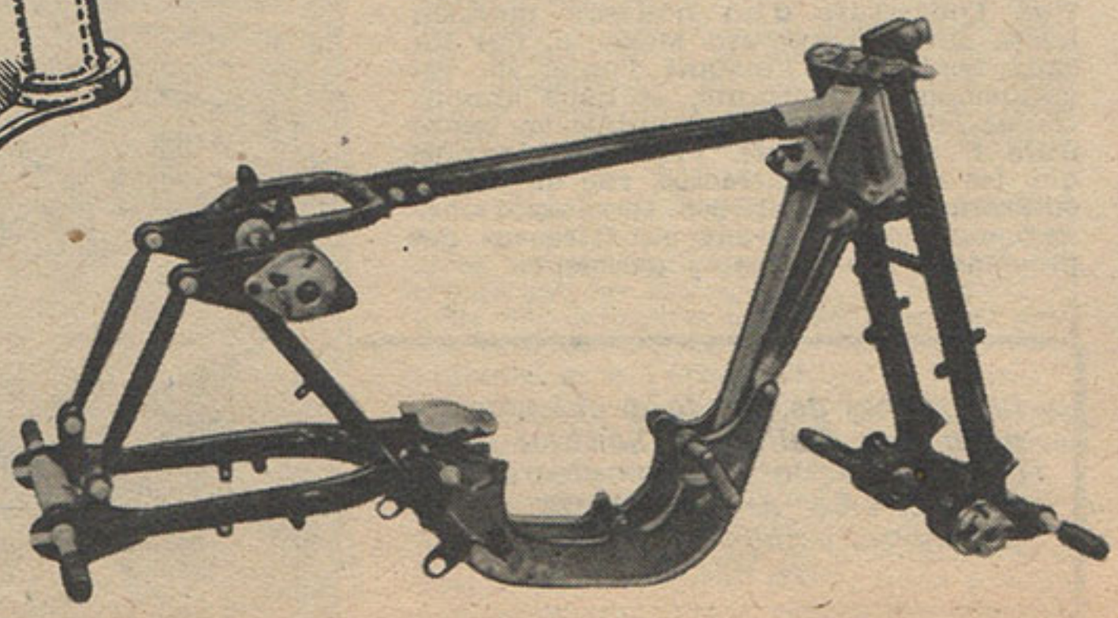
Malgré tout, la maison n'abandonnait pas pour si peu ses propres idées sur la technique motocycliste et revint à la charge avec un cadre de conception sensiblement identique à celui de la machine « compétition » mais qui présentait quelques différences. La principale et la plus remarquable est le remplacement de la partie en double-berceau, par une pièce en alliage léger coulé. Les deux tubes de réservoir sont réduits à un seul qui fait corps avec la colonne de direction laquelle est noyée dans la partie en alliage coulé. L'arrière est également légèrement modifié. Sur la partie en alliage qui se trouve derrière la boîte de vitesses sont boulonnés deux tubes aux extrémités aplaties qui montent jusque derrière la selle environ, puis reviennent vers l'avant suivant une ligne sensiblement horizontale pour se rejoindre bout à bout après un coude à angle droit vers l'intérieur. C'est au milieu de ce tube de jonction qu'est boulonné le tube de réservoir.

Le système de suspension, au moyen de blocs de caoutchouc, est conservé et ces derniers sont logés dans des boîtes cylindriques soudées à l'intérieur de la boucle faite par le support arrière lors de son retour vers l'avant.

La conception de la fourche avant, elle, est radicalement modifiée et nous avons maintenant affaire à une fourche du type à roue poussée à courts leviers (école Guzzi) dont les éléments élastiques sont là encore des blocs de caoutchouc. A remarquer que la dureté des suspensions est réglable au moyen d'amortisseurs à friction que l'on serre ou desserre à volonté, suivant la charge et l'état du parcours emprunté. Le débattement total de la fourche avant est de 10 cms et celui de la fourche arrière 11 cms. Ces chiffres sont particulièrement remarquables, surtout le dernier qui est très élevé pour une suspension arrière et ensuite parce

Dans le titre, le prototype destiné au trial se signale particulièrement par son allure « kangourou ». Ci-dessous, deux vues du nouveau cadre Greeves. Les poignées montées dans les axes de roues (à droite) servent à éprouver les suspensions lors d'expositions en public.





qu'il est supérieur à celui de l'avant. Cela s'explique par le fait que les principes de suspensions étant les mêmes (et en particulier les éléments de suspension) à un plus grand bras de levier correspond un plus grand débattement.

La partie cycle est complétée par des garde-boue suspendus à embouti profond et par l'équipement d'usage sur une motocyclette. Notons que le garde-boue arrière se démonte entièrement avec la selle double qu'il supporte pour permettre le démontage de la roue arrière.

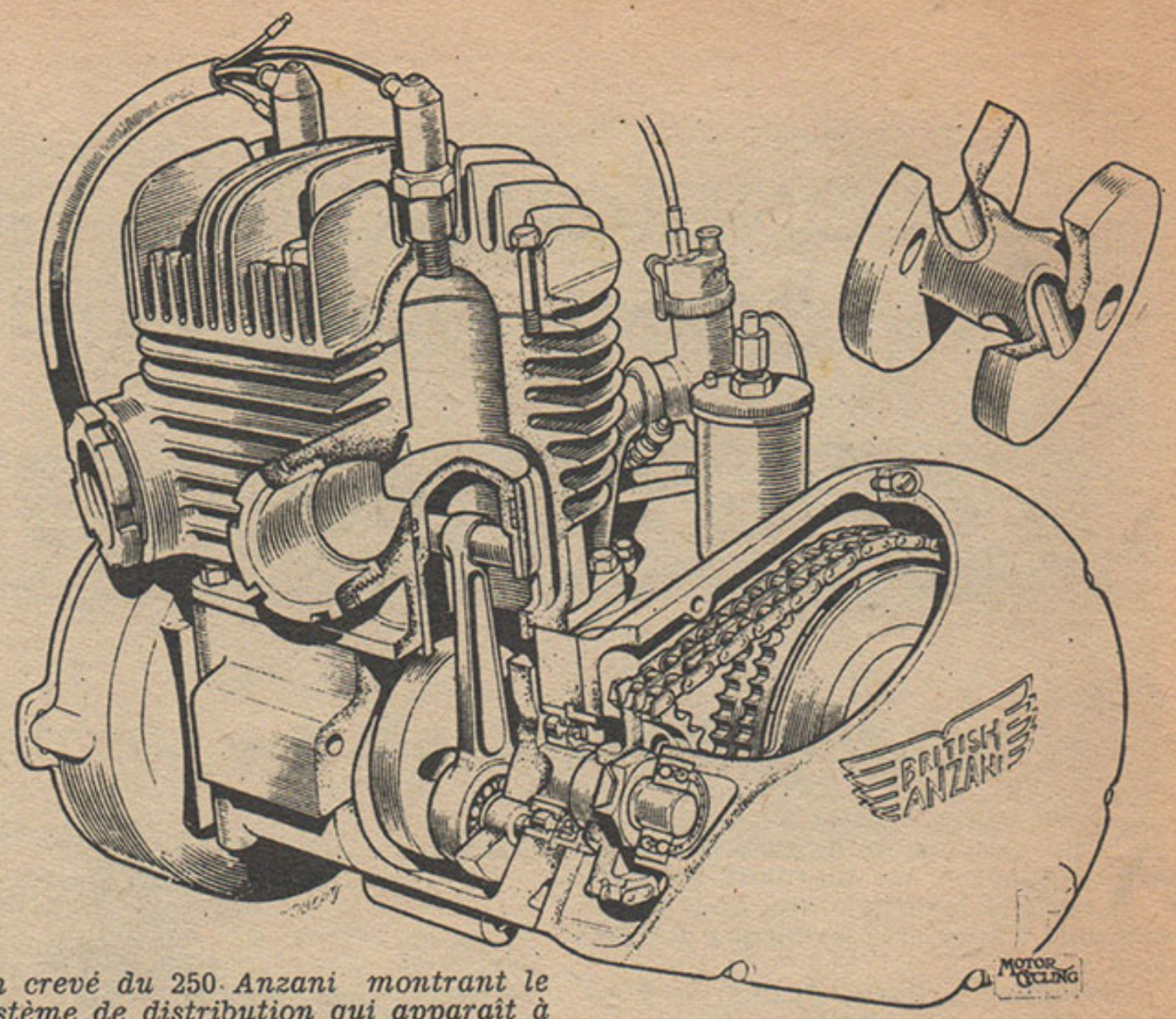
Les pneus sont des 2,75 x 19 à l'avant et 3,25 x 19 à l'arrière et les roues sont munies de freins de 150 mm. ce qui malgré la proclamation du prospectus de la marque est nettement insuffisant pour une 250 de 114 kgs à vide et capable d'une vitesse de près de 100 kmh. Le réservoir a une contenance de 10,5 litres. A noter le coffre à outils d'une forme cylindrique et fixé sous la selle, à l'exemple des Zundapp.

LES MOTEURS

Ce cadre reçoit deux types de moteurs en 197 cmc. (Villiers) et 242 cmc. (Anzani). Les premiers sont interprétés en plusieurs versions comportant 3 ou 4 vitesses suivant l'utilisation que l'on veut en faire.

Le 197 Villiers ne nous est pas inconnu, mais le 250 Anzani, moteur tout nouveau, est intéressant par sa technique, quoique sa puissance de 10 CV n'ait rien de sensationnelle, bien au contraire, et l'on se demande bien pourquoi avoir été chercher de telles solutions (distributeur rotatif, bicylindre, etc...) pour aboutir à une puissance aussi basse. Gardons-nous néanmoins de porter un jugement définitif, dans l'ignorance où nous nous trouvons du chiffre de consommation.

Cet Anzani est donc un twin deux temps de 242 cmc. longue course (57 mm. pour 52 mm. d'alésage), rapport : 1,095 et muni d'un distributeur rotatif.



Un crevé du 250 Anzani montrant le système de distribution qui apparaît à droite. Le flasque de droite correspond à celui de gauche que l'on voit sur le dessin.

Celui-ci est constitué par le palier central accouplant les deux vilebrequins. Ce palier central est percé de deux trous diamétralement opposés, ces deux trous étant les orifices de canalisations intérieurs au palier et débouchant latéralement sur les faces des deux flasques intérieurs du vilebrequin. La pipe du carburateur débouche donc par un prolongement entre ces deux flasques, face au palier central et les gaz sont conduits dans les carters, au moyen des canaux précités. La distribution de l'admission est réalisée par ce palier central qui démasque les ouvertures au moment voulu. Le système de transfert est, lui, tout à fait classique.

Le carter est en réalité formé de deux carters absolument indépendants l'un de l'autre et le bloc se divise en deux parties, mais dans le plan horizontal - à l'instar des Rumi italiennes - ceci sans doute pour permettre un accès moins difficile au distributeur.

Les cylindres sont en fonte et d'un seul bloc, ainsi que les culasses (en alliage léger) fixées par six boulons. Les pistons sont, comme tous les pistons dits « plats », légèrement bombés et portent deux segments d'étanchéité.

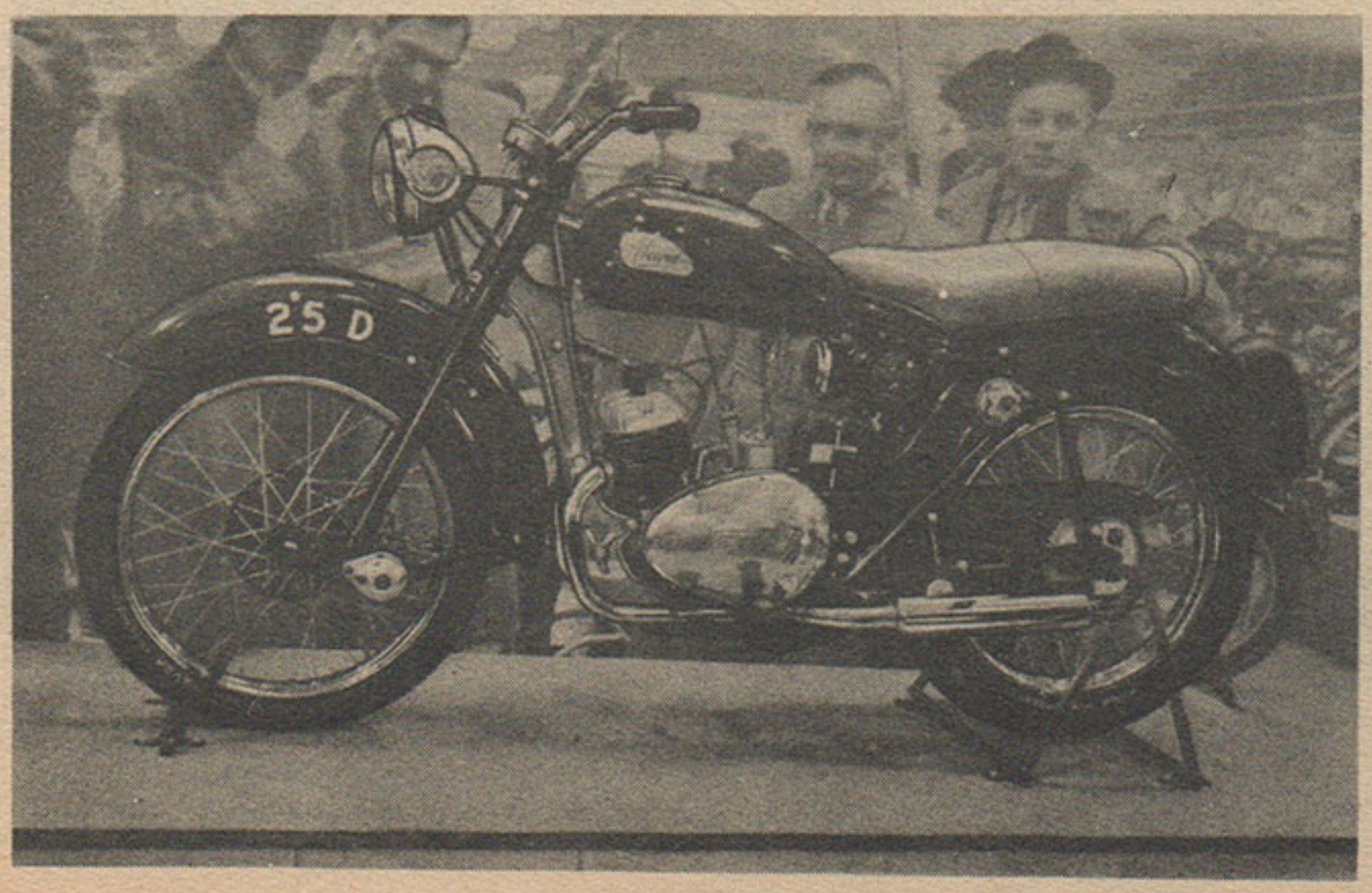
L'équipement électrique consiste en un volant Wico-Pacy qui assure l'éclairage et l'allumage et est entraîné par l'arbre moteur du côté droit. A l'extrémité opposée, nous trouvons le pignon moteur à double denture, entraînant la couronne d'embrayage au moyen d'une chaîne Duplex.

Un détail est à noter, c'est que l'arbre portant ce pignon repose d'un côté dans un roulement côté moteur, et dans un autre roulement encastré dans le carter (étanche) de la chaîne primaire. Celle-ci entraîne un embrayage bi-disque accouplé à une boîte Albion à 4 rapports commandés par sélecteur. Les rapports internes sont : 1 ; 1,35 ; 1,82 et 2,93 à 1 (100 % - 74 % - 55 % et 34,2 %).

On voit donc que ce moteur n'est pas sur le plan international d'une technique révolutionnaire et la version « marine » qui en est prévue indique bien les intentions de la British Anzanis Co qui a voulu plutôt mettre sur le marché un « moteur à tout faire ».

JUNIOR

D'allure peu orthodoxe, la Greeves 250, présentée à Londres, ne se signale pas par une esthétique de bon goût.



CONFRONTATION TECHNIQUE D'UNE RARE VALEUR AU

SALON de BRUXELLES

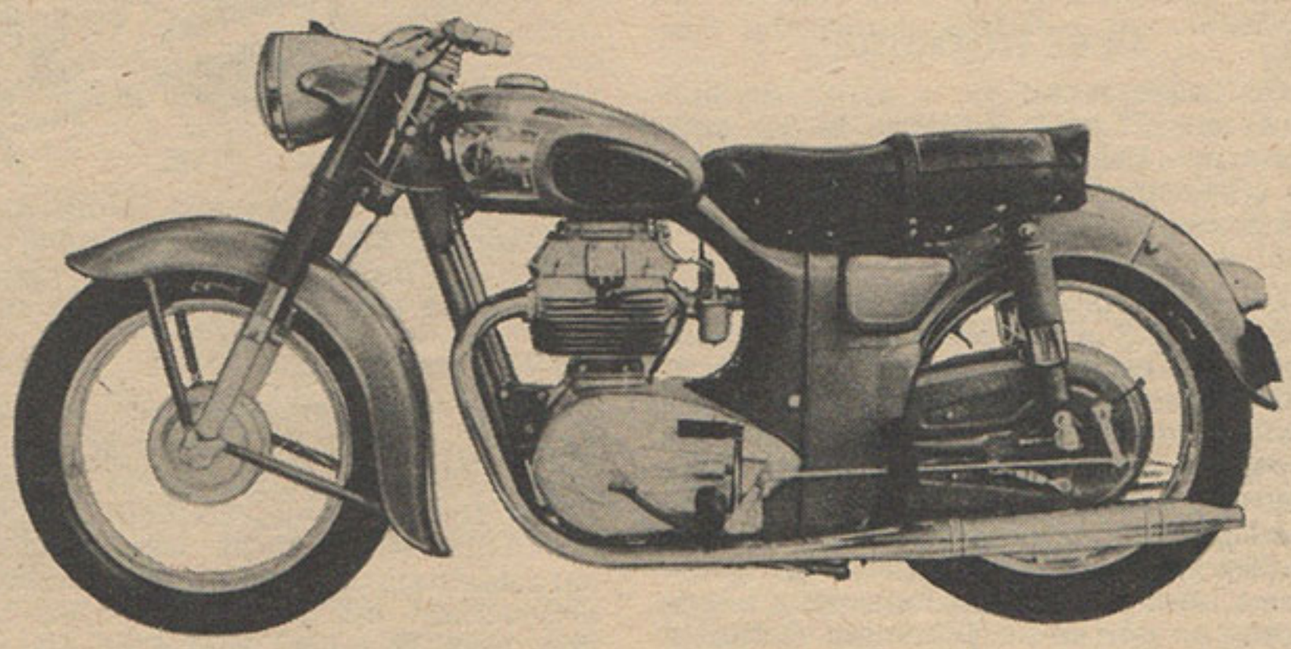
OU LA FOURCHE « EARLES » CONTINUE SON OFFENSIVE

AVEC l'Exposition de Bruxelles nous arrivons à un tournant de cette période hivernale que nous avons coutume d'appeler l'. « Epoque des Salons ».

Succédant à Paris, Francfort, Londres, Milan, qui chacun reflétait les tendances de l'industrie nationale, en reléguant les industries étrangères à un plan éloigné, nous arrivons par contre à Bruxelles à la première confrontation réellement internationale.

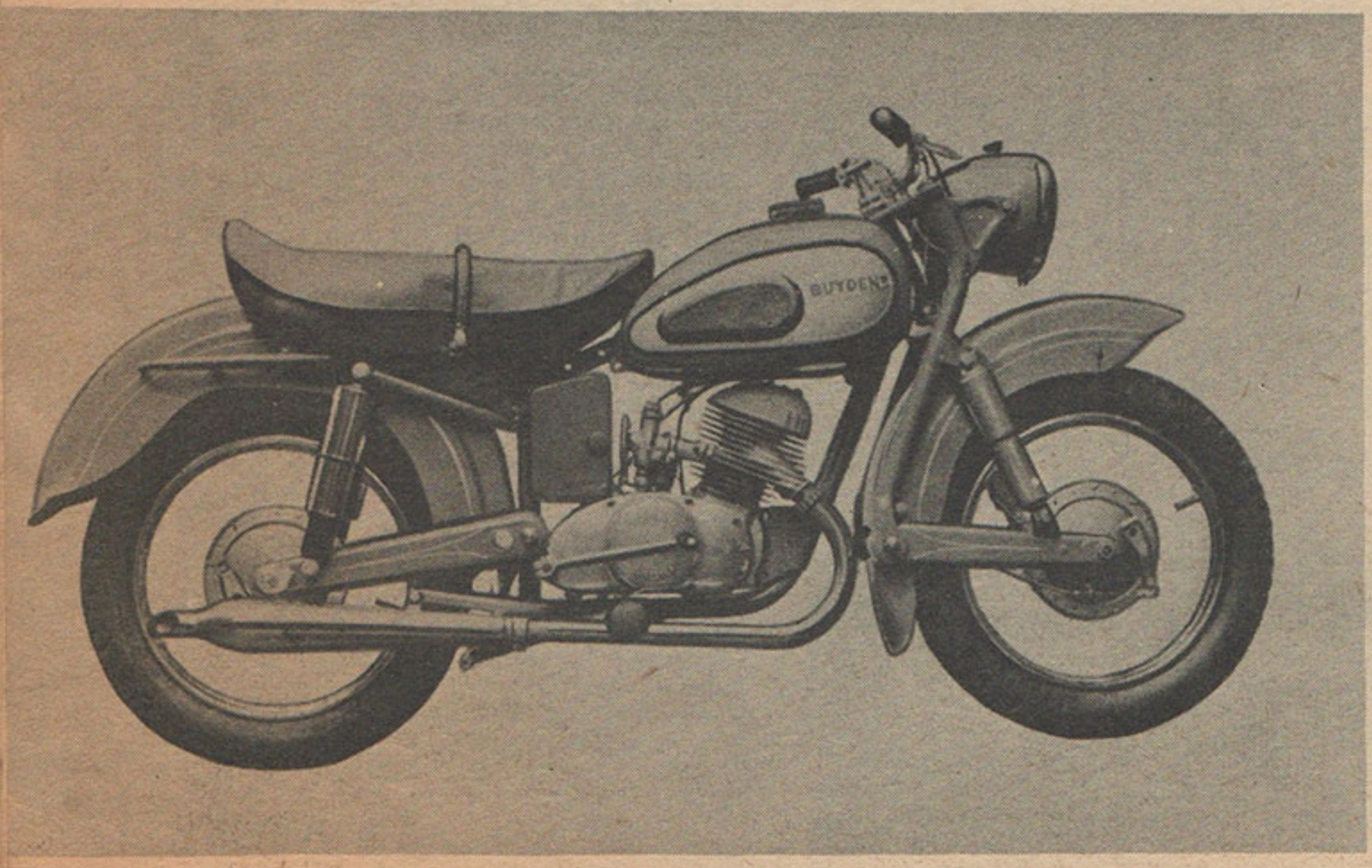
Il est donc facile de situer les chances des pays européens pour « envahir » le marché belge, objet de convoitise de tous les constructeurs.

Aussi l'exposition de cette année revêtait-elle un caractère tout particulier.



Voici la 500 twin F.N. à simple A.C.T. dans sa version définitive. Rappelons que le prototype de cette machine a remporté les 24 Heures de Warsage.

Unique marque belge montant l'Ydral, voici la dernière Buydens 175 à démarreur électrique.



Le niveau de la production présentée était très nettement supérieur à ce que nous avions vu les années précédentes au Palais du Centenaire et l'industrie belge de son côté, s'étant dépouillé d'un grand nombre de constructeurs qui semblaient être uniquement préoccupés de coloris « bonbons fondants », donnait parfaitement la réplique aux modèles d'importation.

Nous réservant de décrire plus loin, les nouveaux modèles de la production belge, voyons avec quelles armes les autres « grands » de la production mondiale attaquent la Belgique.

Disons que l'attaque - si attaque il y a - vient exclusivement de l'Europe. Si Harley et Indian possédaient de vastes stands, surtout pour le premier nommé, et cherchaient à attirer le public par de monstrueuses bicylindres bardées de phares, pare-chocs, sacoches, etc... émaillées jaune canari ou rouge vif, par contre le nombre d'amateurs pour ces « big models » reste toujours assez restreint mais étrangement fidèle.

C'est là un noyau intéressant pour l'importateur, mais qui ne fait guère boule de neige.

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

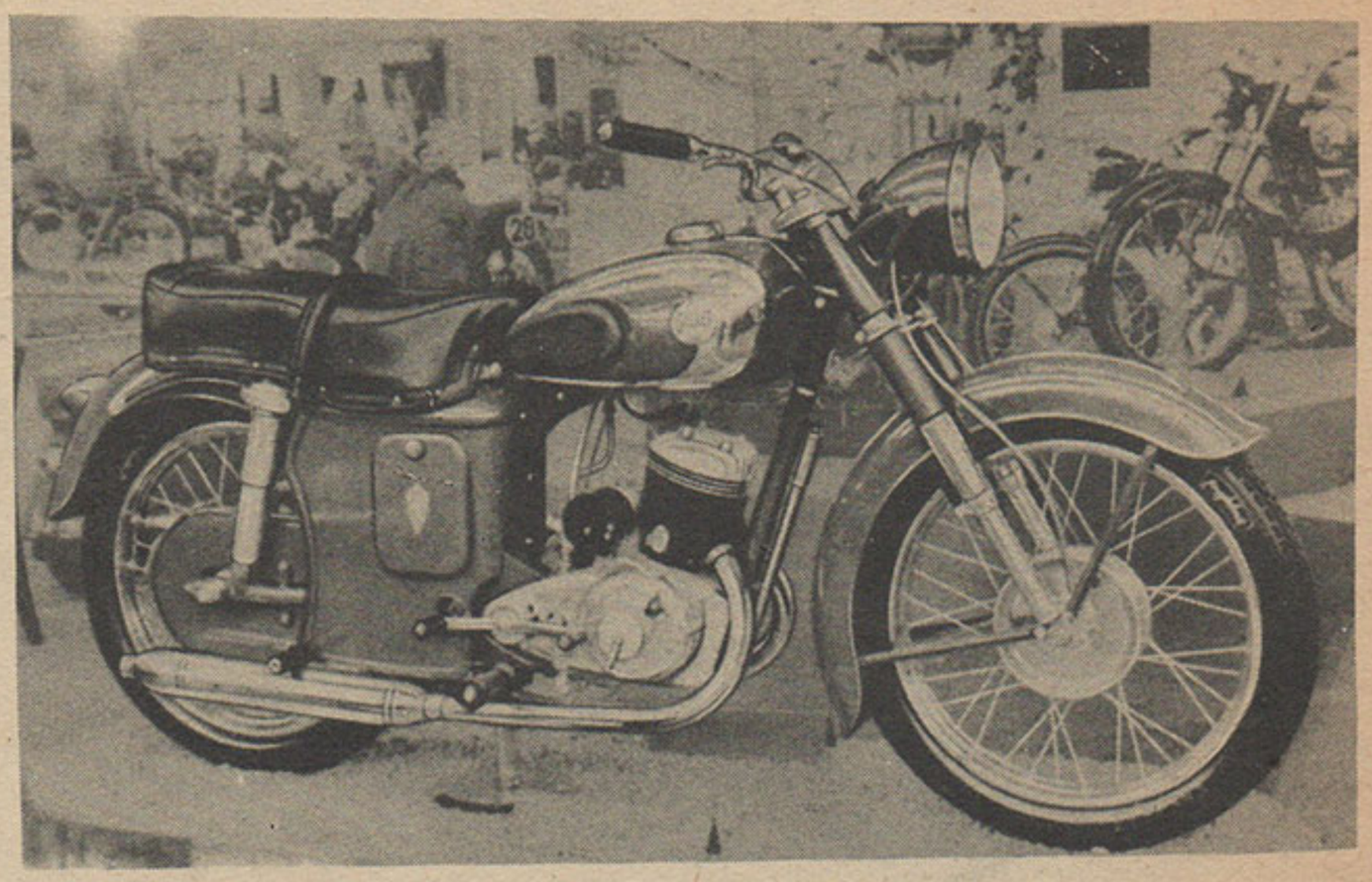
Pour le moment, il faut reconnaitre que c'est l'industrie anglaise le gros fournisseur du marché.

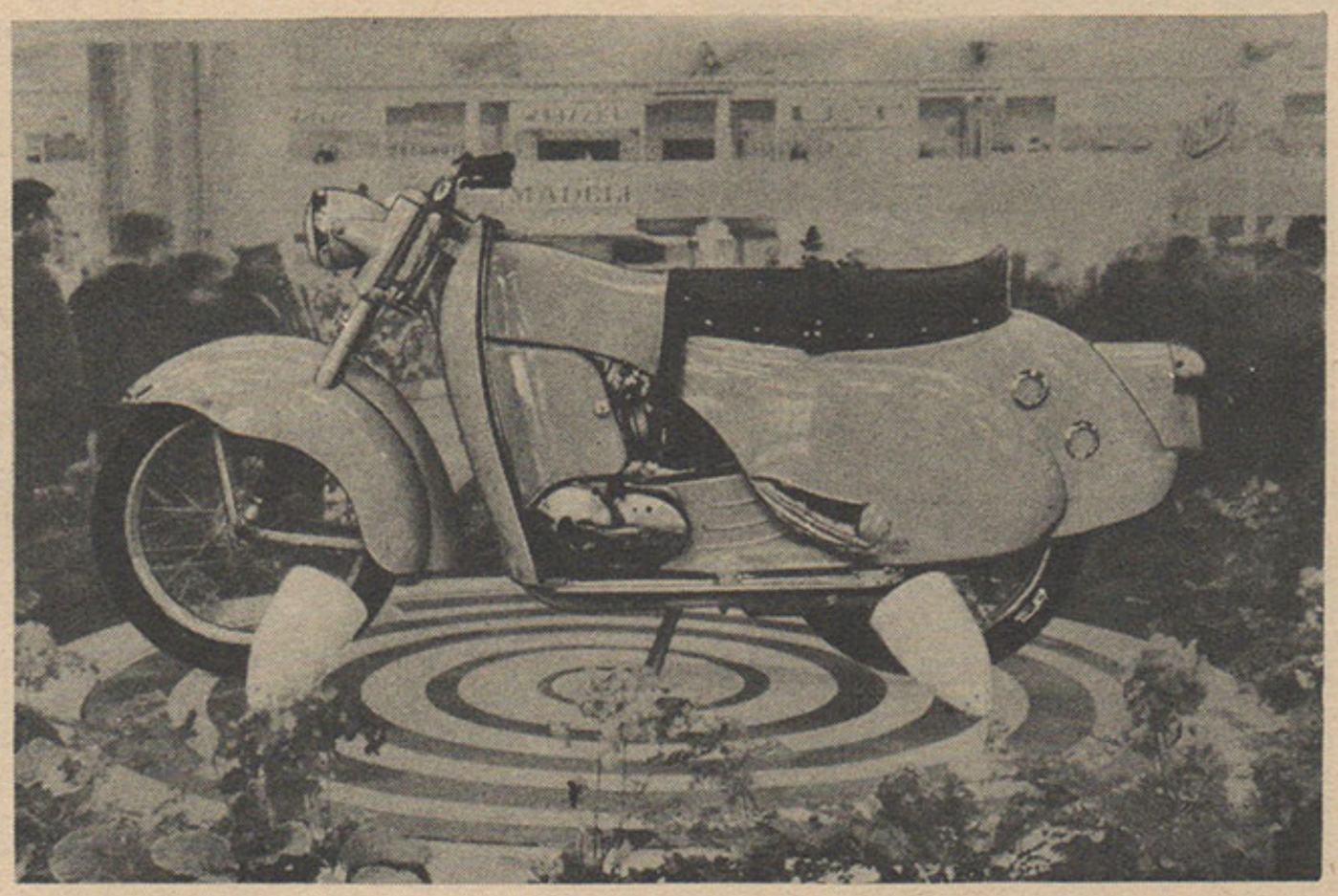
Les derniers modèles exposés à Londres figuraient au Palais du Centenaire, même une twin A.J.S. sport à deux carburateurs et compte-tours, à part cela, extérieurement identique au modèle 20.

La motocyclette britannique est, d'une manière générale, très appréciée en grosses cylindrées, déjà moins en moyenne, pratiquement absente en petites cylindrées et scooters.

Pour remonter le courant, c'est le grand mystère.

Au lendemain d'Earl's Court nous n'étions pas plus renseignés qu'aujourd'hui sur les intentions des constructeurs anglais. Sans qu'il y ait péril en la demeure, il n'y a pourtant pas intérêt à s'endormir, car il y a des voisins qui marchent à pas de géants. Ces voisins, vous les connaissez tous. Ce n'est pas la première fois que nous crions gare et Bruxelles fut plus que





La Gillet 250, dans sa version 1954, reçoit un carénage arrière, suivant la nouvelle tendance de l'industrie belge.

★

De lignes très élancées, voici la « Protecta » de chez Saroléa, seul constructeur belge à présenter une motocyclette aussi habillée.

★

Un gyro-starter, remplaçant en même temps le volant magnétique est monté sur le côté gauche de l'Ydral qui équipe la Buydens.

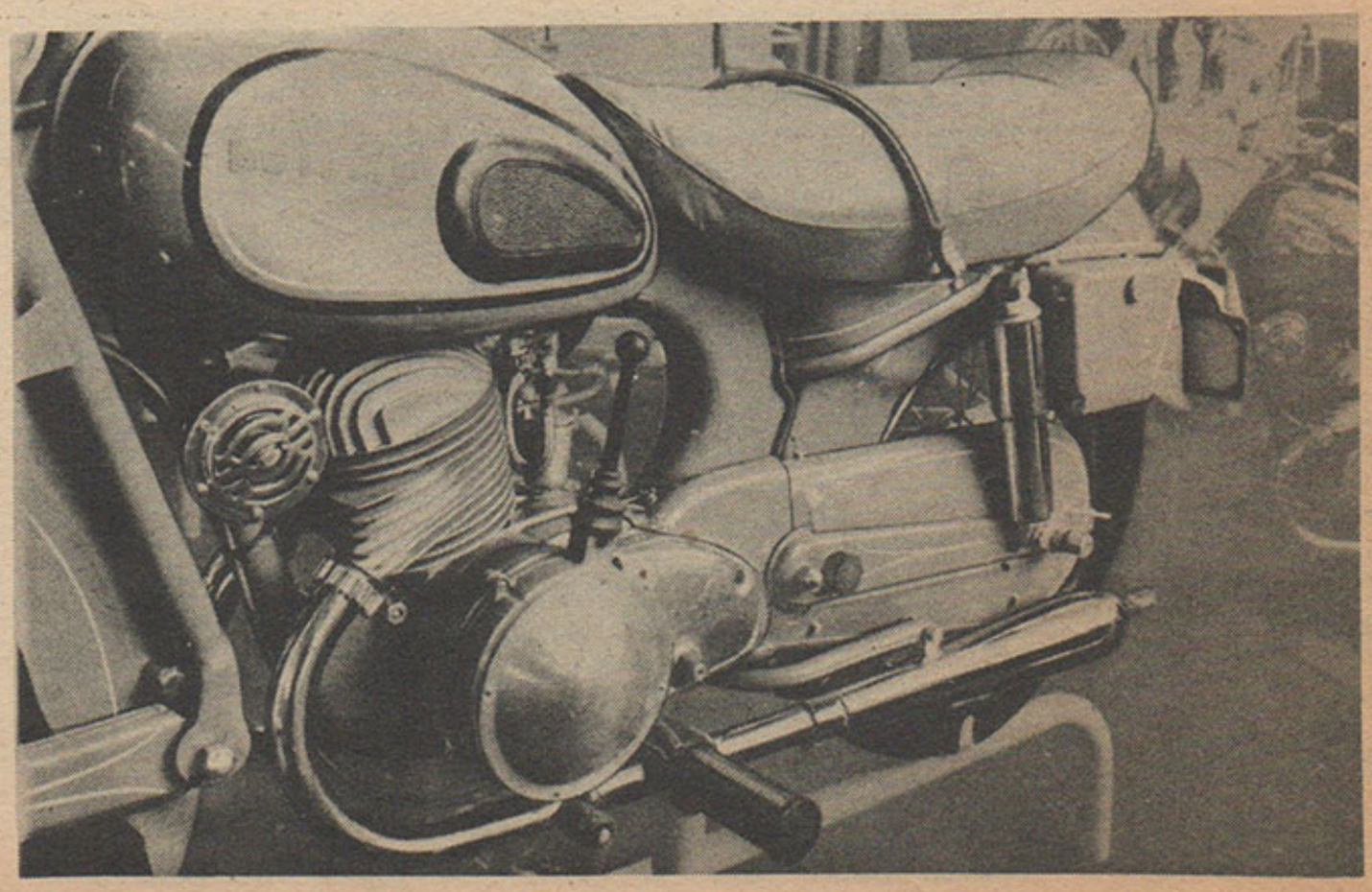
jamais un magnifique démonstrateur de l'industrie allemande.

A la qualité technique de leurs modèles, les allemands ajoutaient bien souvent une présentation originale de leur stand.

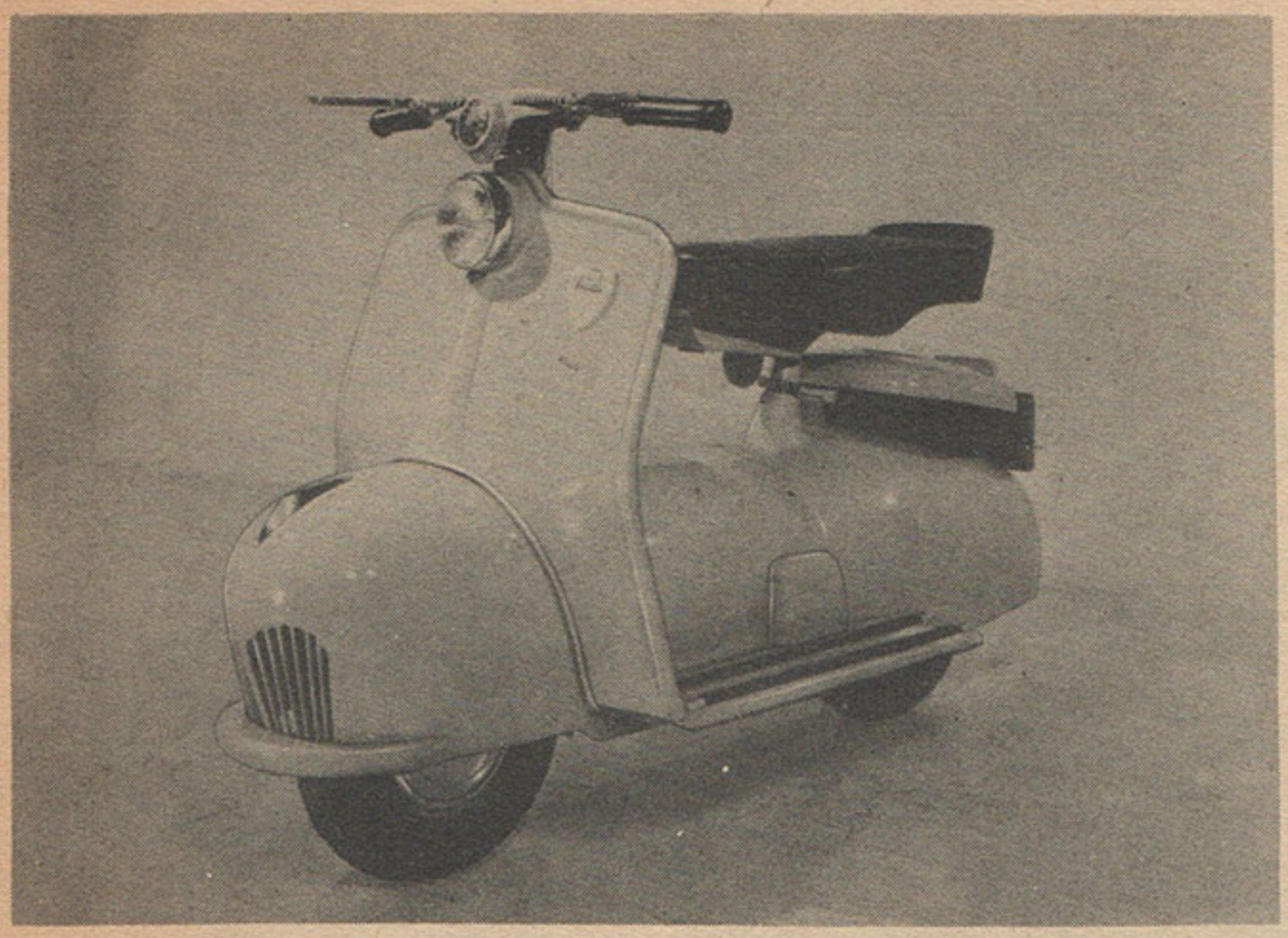
Personne ne pouvait rester indifférent à ces scènes champètres, ou de la rue qui constituaient le stand N.S.U. Les mannequins, répliques des dessins de l'humoriste Griffel, présentaient chaque modèle avec originalité. Peut-être étaient-ils trop amusants ces mannequins, car l'on regardait plutôt ceux-ci que les machines qu'ils côtoyaient.

De toute façon, dans toutes les catégories et cylindrées, l'Allemagne était présente et se taillait la part du lion. Seule l'Angleterre lui donnait la réplique, l'Italie semblait un peu en perte de vitesse, quant à la France - qu'on me pardonne cette expression - elle reprenait du poil de la bête !..

L'Italie était surtout présente par ses principales marques de scooters :



AVOIR UN AVERTISSEUR PUISSANT EST BIEN : RALENTIR DANS LES CARREFOURS EST MIEUX



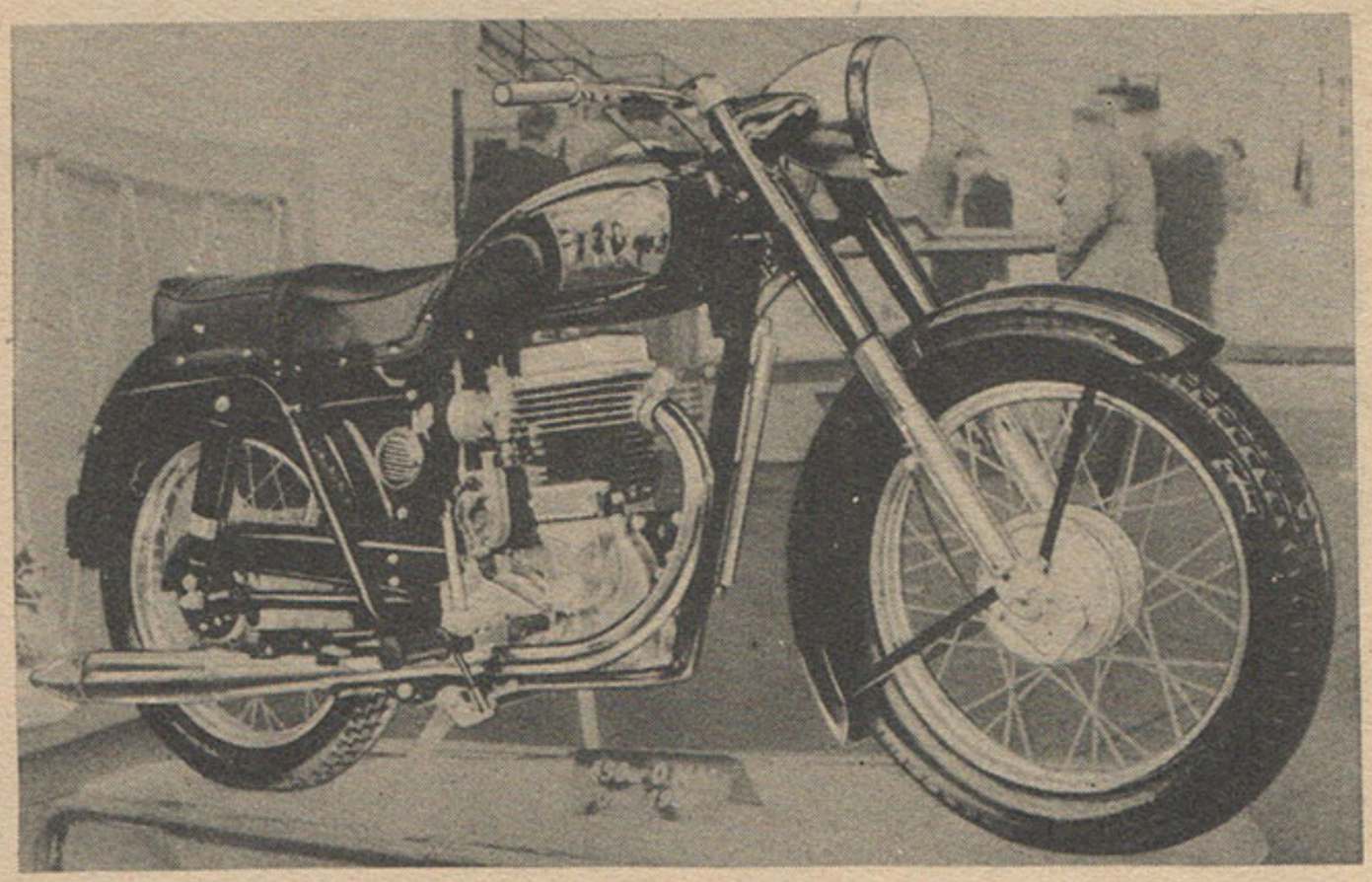
Non construit dans son pays d'origine, le Piatti sera fabriqué en série en Belgique. Le moteur est un 125 deux temps à cylindre horizontal à refroidissement par air.

★

Les F.N. série XIII, de 350 et 450 à soupapes en tête, ont une nouvelle suspension arrière oscillante rappelant celle de la 175 deux temps de même marque.

★

Au stand Claeys, figurait une voiturette deux places, propulsée par un moteur J.L.O. monté à l'arrière.



Vespa et Lambretta. Guzzi présentait l'ensemble de sa production, quant à Gilera, elle semblait axer son effort sur ses 150 cmc. qui constituaient presque exclusivement son stand. La nouvelle bicylindre 300 cmc. était absente. Notons encore : Parilla, Rumi, Alpino, Ariette, etc...

Quant à notre industrie nationale, elle recouvrait une plus grande superficie que précédemment.

D'abord Motobécane, qui avec son constructeur hollandais sous licence, Kaptein, présentait une gamme de Mobylettes « spéciales » telles qu'elles sont réalisées aux Pays-Bas.

A côté de cela, des 175, 350 cmc. qui venaient tout droit de Pantin. Deuxième stand par son importance : Vélo-Solex, puis La Française et Thomann qui exposaient principalement leurs cycles et cyclomoteurs. Aucune 125 ou moto. Pourquoi ? Peugeot présentait toute sa gamme de motocycles, 250 bicylindre comprise. Notons encore les deux scooters Speed, un scooter Terrot qui ne s'était pas fait accompagner des motocyclettes de la marque dijonnaise. Enfin, Bernardet était absent pour la bonne raison que ses scooters sont produits sous licence depuis un an environ par Gillet d'Herstal.

Ainsi notre participation était plus étoffée que précédemment. Nos constructeurs commenceraient-ils à prendre l'exportation au sérieux ? Ce serait pourtant, en Belgique, chose facile, car nos voisins sont en grande partie francophiles et se plaignent souvent d'ignorer nos productions. Si le motocycliste belge, comme partout, aime la grosse cylindrée, il y a néanmoins une belle clientèle pour nos vélomoteurs, scooters et cyclomoteurs.

Et comme jusqu'à présent nous n'avons pris qu'une petite place sur le marché belge, nous avons tout à gagner en présentant, sur une plus large échelle, nos meilleurs modèles.

Avec cet assaut sans cesse renouvellé des industries étrangères, les marques belges ont évidemment la vie dure.

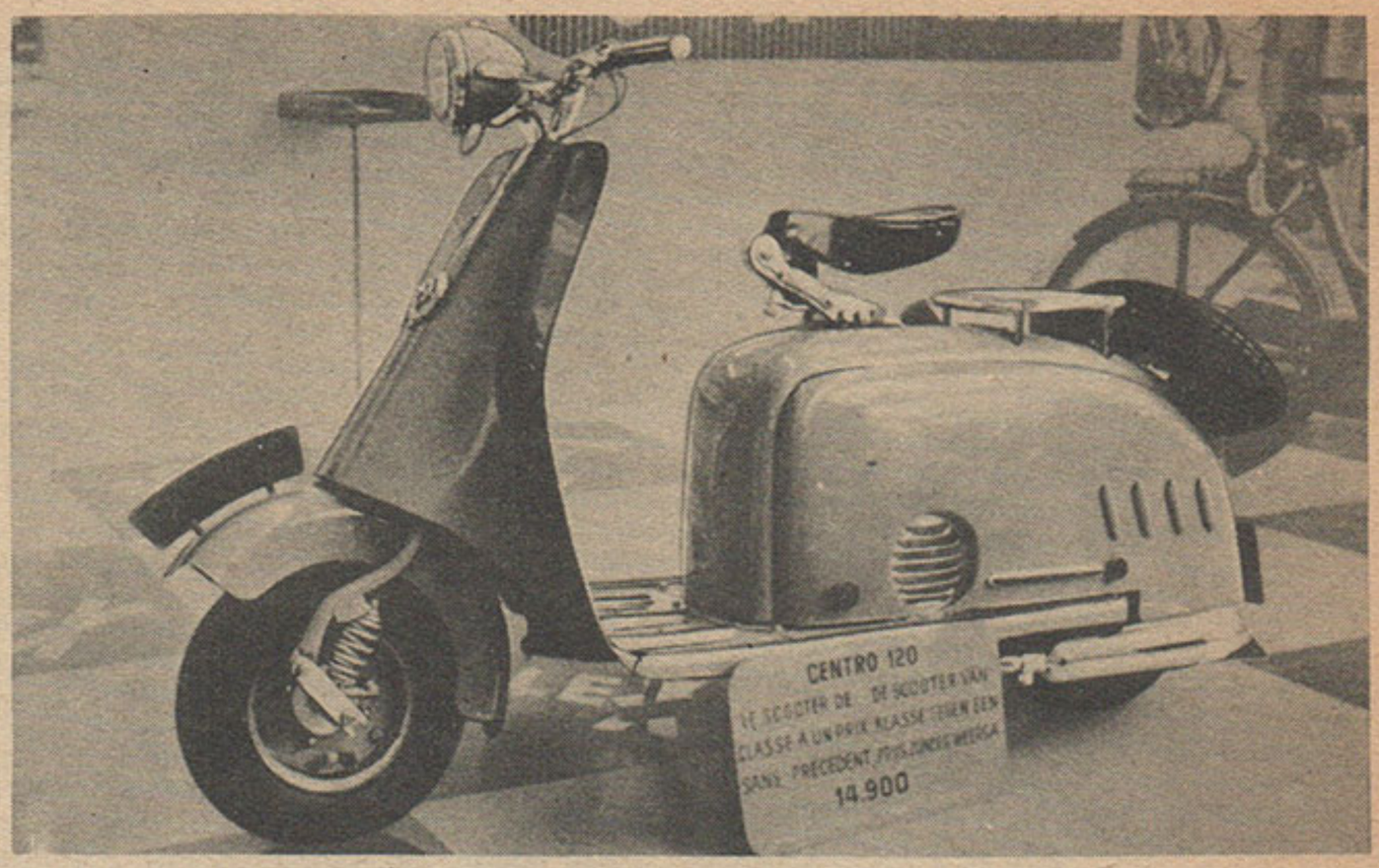
Les trois « grands » semblent pour-

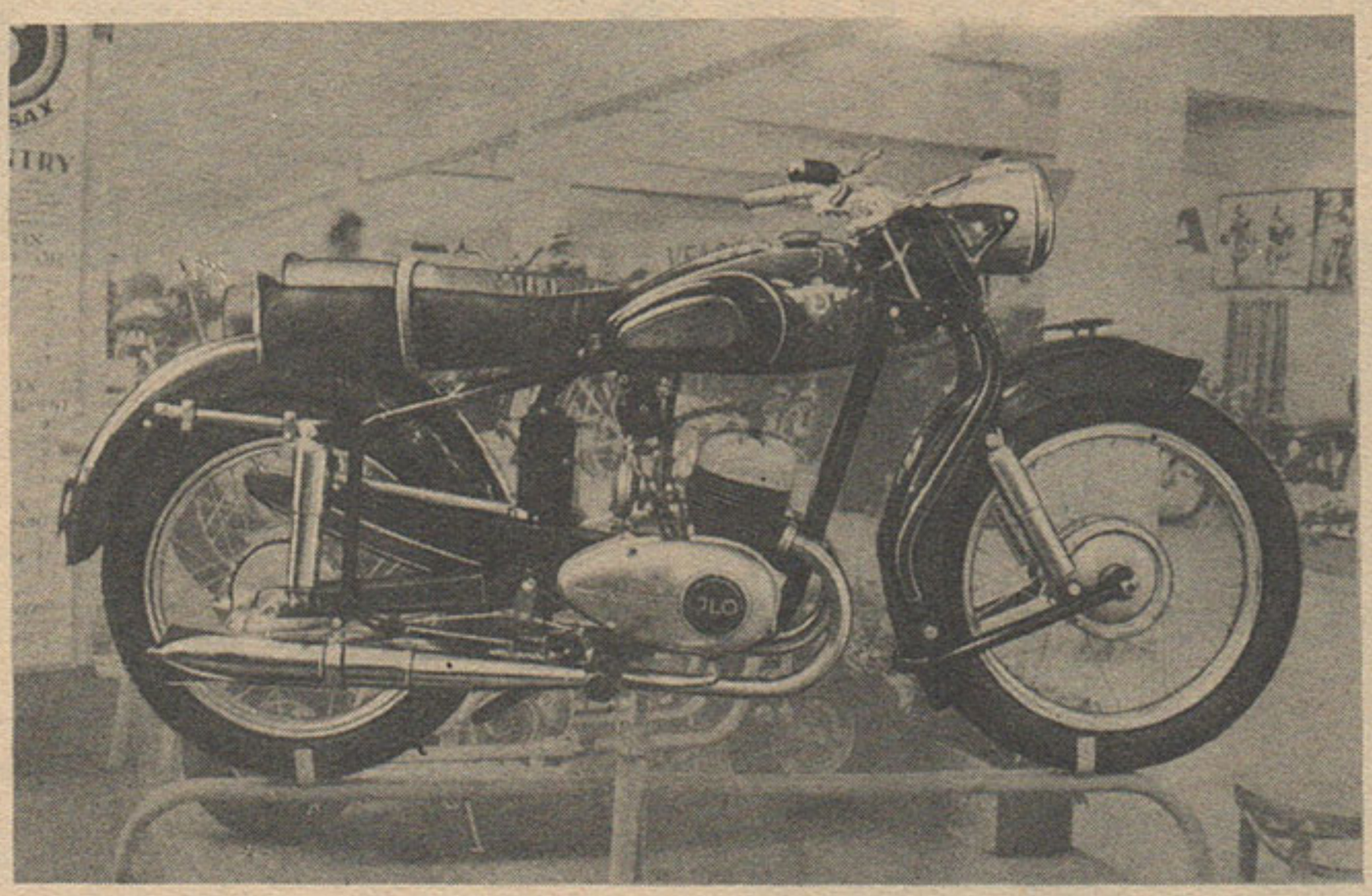
AVOIR UN AVERTISSEUR PUISSANT EST BIEN : RALENTIR DANS LES CARREFOURS EST MIEUX

tant bien soutenir le choc et s'attachent principalement à produire une gamme complète de véhicules dans l'ensemble d'une technique classique et éprouvée.

Toutefois, rien n'est encore fait en cyclomoteurs ; un seul scooter : le Gillet ; une seule moto légère carénée : la Saroléa. F.N., lui, reste dans des conceptions très classiques.

A son stand, trônait, sur un plateau tournant, la 500 bicylindre qui par rapport à l'an passé change nettement de physionomie. L'allumage a été modifié et le distributeur a disparu du boîtier d'A.C.T. La culasse, ainsi que les carters sont d'un nouveau dessin et il paraît que cette fois-ci nous étions en présence du modèle définitif. Sacrifiant à la mode, nous trouvons une partie arrière légèrement carénée, se fondant avec le garde-boue, tandis que la chaîne secondaire travaille sous carter. Ce nouvel habillage a malheureusement alourdi la ligne générale mais néanmoins la 500 F.N. reste d'un joli dessin général.





D'origine hollandaise, voici le scooter Centro 120, propulsé par un J.L.O. 118 cmc. développant 4 CV à 4.500 t.-m. Prix de vente très bas, environ 105.000 frs.

★

La Daventry (belge) possède, comme de nombreuses machines 1954, une fourche avant du type Earles.

★

Une autre production d'outre-Quiévrain : la Novy 225 à moteur anglais Villiers. Là encore, nous retrouvons une fourche Earles.

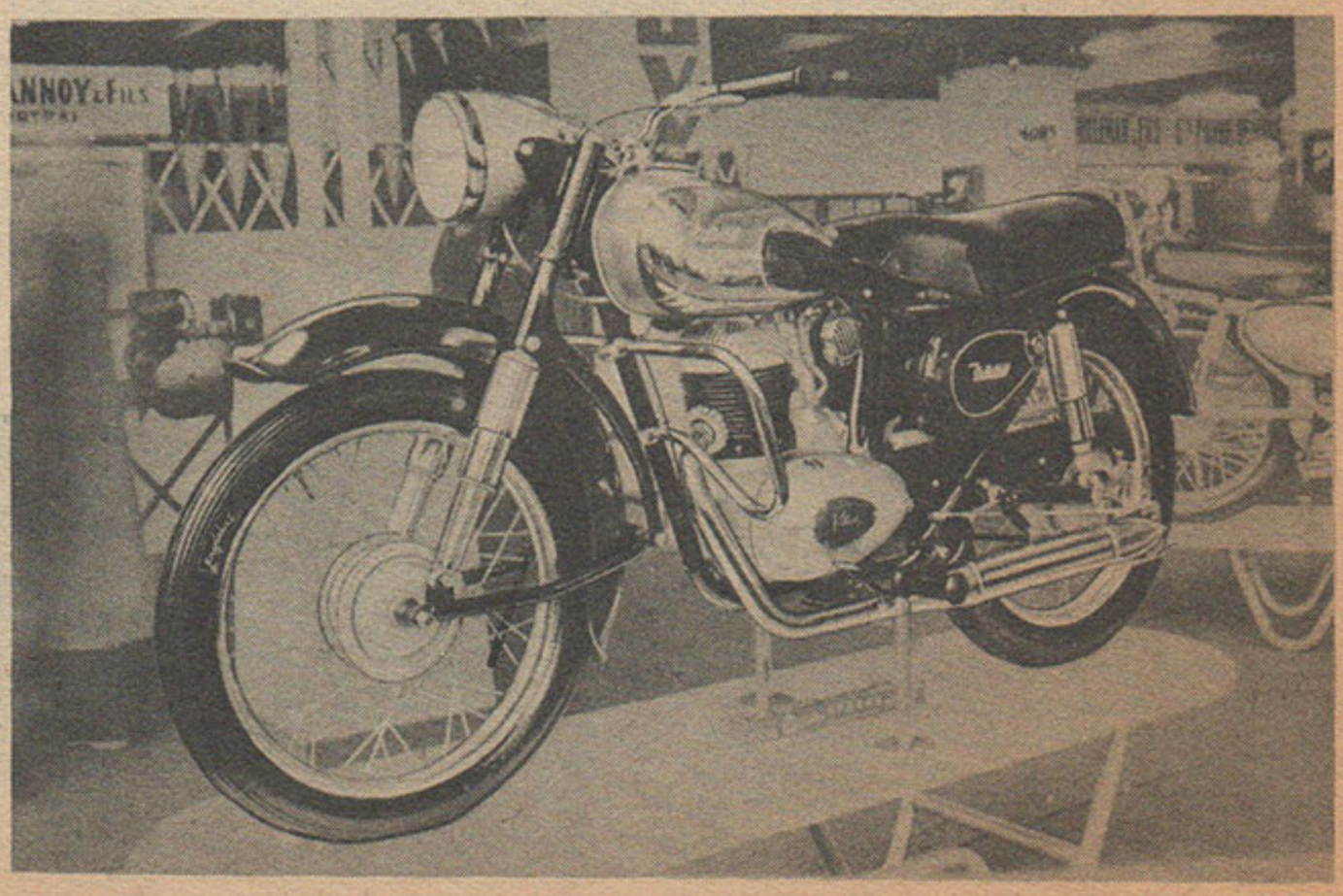
Les suspensions F.N. à anneaux en caoutchouc, qui firent sensation au lendemain de la guerre, perdent du terrain.

Tous les modèles sont à fourches télescopiques et les suspension arrière deviennent oscillantes avec éléments amortisseurs hydrauliques sur les 350 et 450 à soupapes en tête.

Les autres modèles de la série XIII conservent l'ancienne suspension.

Lors de notre essai de la Saroléa « Atlantic », nous nous étonnions qu'une machine de conception générale si moderne, ne possède pas de moyeux-freins et surtout ait encore une suspension arrière à éléments coulissants.

Remède a été apporté à ces deux points, et l' « Atlantic », de ce fait, est d'un aspect extérieur encore plus agréable. Mais l'effort de la société a porté principalement sur les petites cylindrées et leurs habillages. Les monocylindres deux temps ont leur partie arrière habillée et la chaîne est enfermée dans un carter.



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

Poussant plus loin le carénage, nous en arrivons aux modèles « Protecta » d'une ligne particulièrement élancée et n'ayant aucun rapport avec ce qui avait pu se faire jusqu'à ce jour.

Enfin, dernier des « trois grands », Gillet, lui aussi, a porté ses efforts sur ses modèles de petites cylindrées et dans le même sens que les autres constructeurs : le carénage.

Habillage partiel de l'espace compris entre moteur et roue arrière sur les 200 et 250 cmc., protège-chaîne étanche, et au point de vue technique, notons l'apparition d'une nouvelle suspension arrière oscillante d'un dessin plus net qu'auparavant.

Les monocylindres quatre temps à soupapes latérales ou en tête, continuent leur carrière sans changements importants.

Mais l'industrie belge n'est pas constituée uniquement par ces marques bien connues et il est regrettable que « Lion Rapide » n'ait pas cru devoir exposer cette année.

Un des prototypes les plus intéressants était la nouvelle Buydens. Le moteur était le dernier Ydral 175 cmc. avec, dans le montage belge, le carburateur aspirant l'air dans une chambre de tranquillisation.

Le tout donne naissance à une petite machine d'un aspect très particulier et agréable à la fois.

Les fourches Earles étaient d'ailleurs nombreuses. Sans revenir sur les réalisations déjà énumérées à l'occasion de précédents Salons, ajoutons de nouveaux venus comme Novy (Belge), Hulsmann (Hollandais), Daventry (Belge), etc...

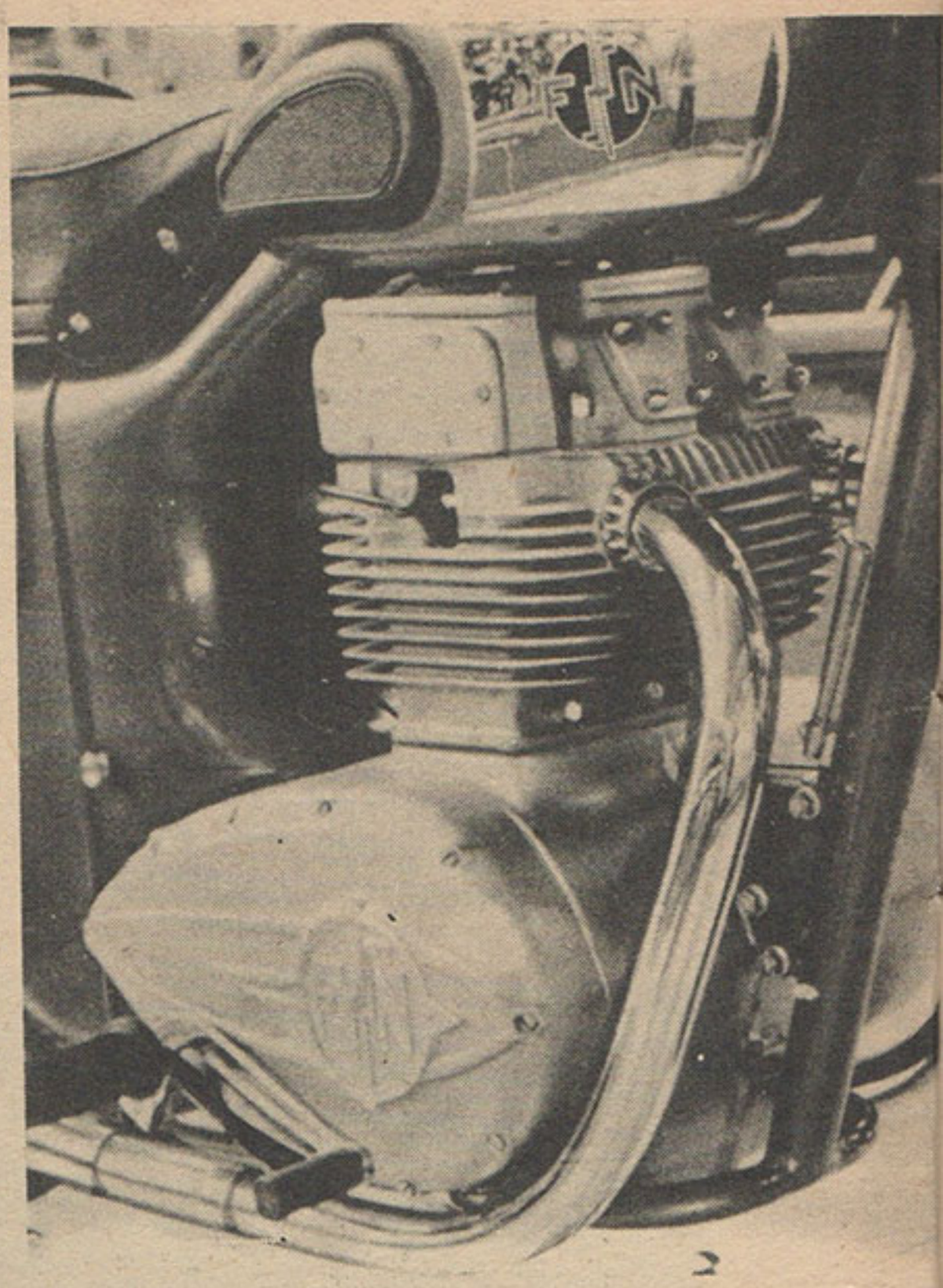
Mais où l'industrie belge a porté beaucoup de ses efforts, c'est dans le domaine du scooter. Bien que ce genre de véhicule ne semble pas encore s'être implanté d'une manière très profonde l'industrie belge prépare l'avenir.

D'abord un curieux véhicule, le Piatti.

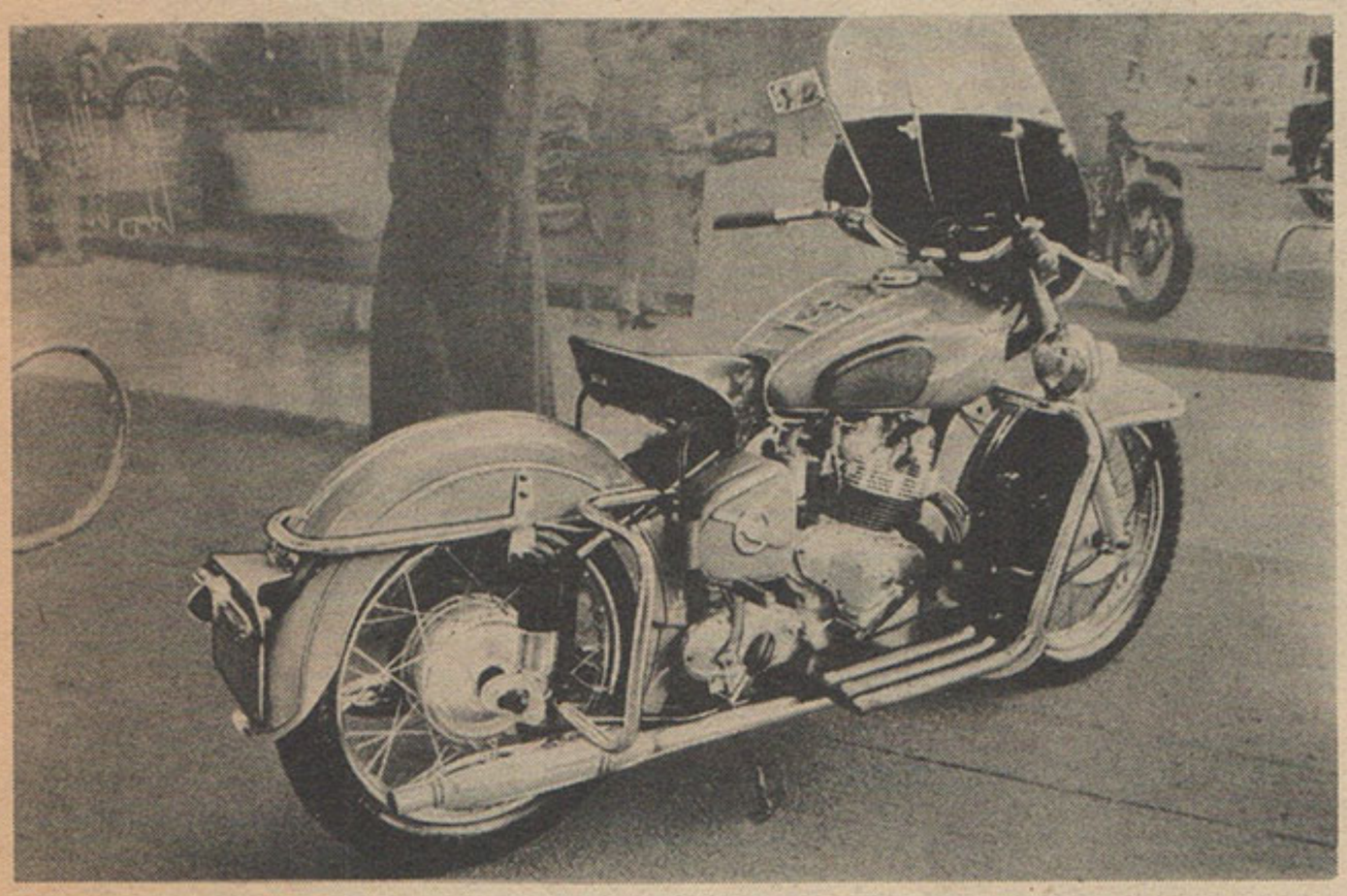
Ce scooter est une création italienne construite sous licence par les anciens établissements d'Ieteren Frères, S.A., importateurs des automobiles Studebaker et Porsche en Belgique.

Il se caractérise par sa conception hardie. Il se compose principalement d'une coque autoportante, sur laquelle viennent se fixer les marchepieds, la selle, le tablier, le bloc moteur-transmission-suspension arrière et le bloc « direction, suspension avant ».

Ce véhicule surprend par sa petite taille : longueur 1 m. 40 ; hauteur 0 m. 90.



Le 500 bicylindre F.N. a été extérieurement redessiné comme l'illustration ci-dessus permet de le constater. Le distributeur d'allumage ne se trouve plus entraîné par l'arbre-à-cames.



★

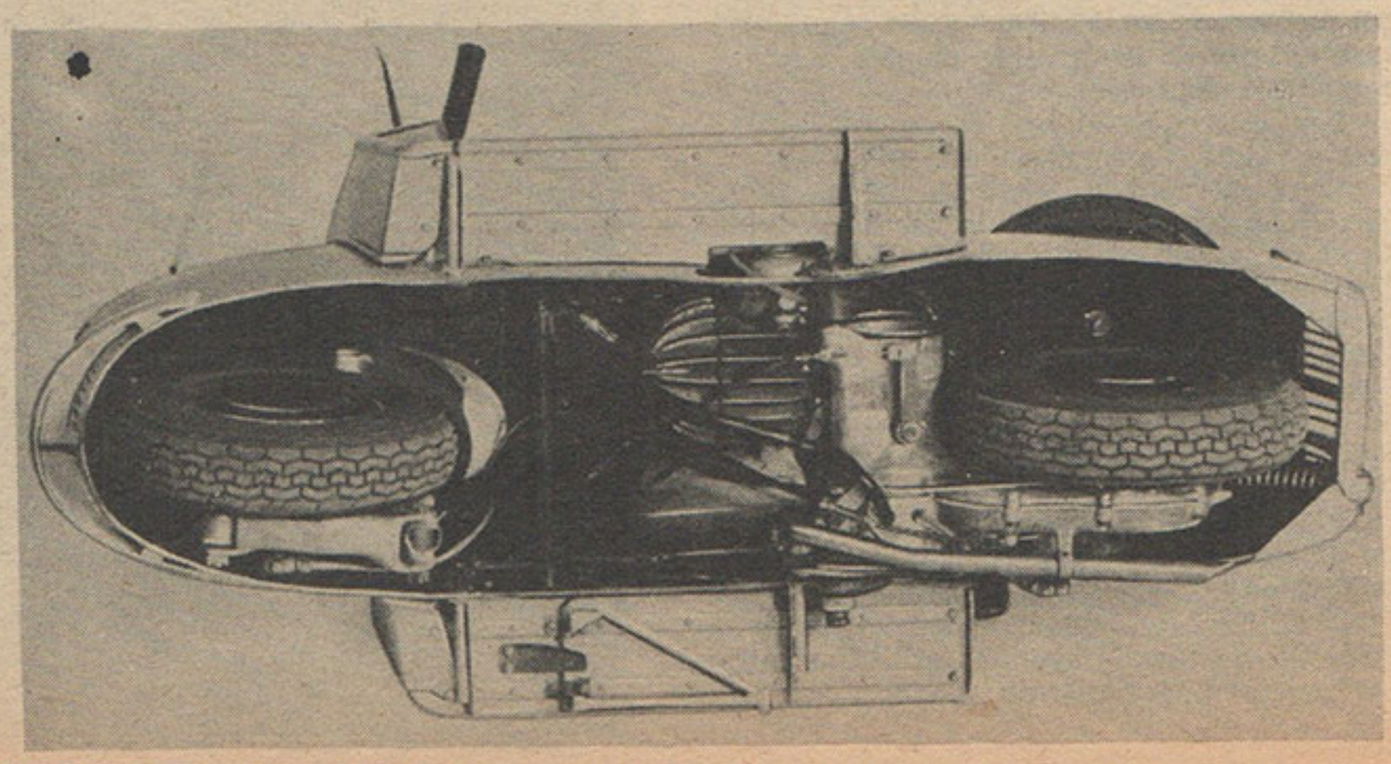
La police Belge est équipée en partie de 600 cmc. bicylindre Saroléa émaillées bleu vif. Remarquez l'équipement général très américain.

★

Les organes du scooter Piatti sont accessibles... à condition de renverser celui-ci !.. L'embiellage est en porte-à-faux comme sur de nombreuses autres productions. (Galletto, Mors-Speed, Lavalette, Vélosolex, etc...).

Mais la grosse innovation résidait dans le lancement du moteur qui se fait par un gyro-starter. C'est donc la première motocyclette de série équipée d'un tel démarreur. Car si nous avons connu, bien avant-guerre, d'autres machines à démarrage électrique (F.N. 4 cylindres, Indian, Henderson, D.K.W., etc...) elles n'étaient pas munies d'un appareil genre gyro-starter, mais d'un démarreur genre automobile.

La partie cycle n'est pas moins intéressante. A l'avant, une fourche Earles avec bras en tôle emboutie, et à l'arrière suspension oscillante. Petites roues de 16 pouces avec moyeux-freins centraux. A noter également un carter de chaîne secondaire étanche.



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

TRIBUNE LIBRE

LE SILENCE EST D'OR

Si je prends aujourd'hui la plume, c'est pour vous demander, ainsi qu'aux nombreux lecteurs de « Moto-Revue », ce qu'ils pensent de la campagne actuellement menée contre le bruit. Accusés bien souvent de troubler le calme avec nos engins pétaradants, je pense qu'entre nous il serait souhaitable de pouvoir procéder à un examen de conscience. Ce qui me décide à parler sur ce sujet, ce sont vos récents articles sur les silencieux, qui étaient traités par des gens compétents, ainsi que le compte-rendu sur le trial de Fausses-Reposes où vous faites mention d'une machine concurrente qui impressionna le public tant par son silence que par la virtuosité de son pilote. Eh bien ! entièrement d'accord. Ayant été un moment au pied du non-stop sablonneux, en spectateur, j'ai entendu pas mal de réflexions sur ces machines (elles étaient plusieurs de la même marque à ne pas être plus bruyantes. On peut d'ailleurs retrouver leurs pilotes dans beaucoup de Trials...) de la part de profanes de la moto ; et tous appréciaient leur silence. Elles arrivaient sans bruit inutile, passaient comme les autres, tout en épargnant les tympans des spectateurs. Ce n'est pas le bruit de son échappement qui doit classer une machine..., alors ?

Il est remarquable que nous vivons dans une époque où les bruits sont nombreux. Il est sûr que certains pourraient être évités si tout le monde s'y employait. Ce que je déplore dans ces campagnes, c'est qu'invariablement les attaques se dirigent vers la gent motocycliste. Nous ne sommes pas seuls, que diantre, et les véhicules bruyants se trouvent aussi sur quatre roues. Mais ces accusations sont-elles formulées à tort ou à raison ? Je pense que, malheureusement, certains de nos confrères méritent des réprimandes. Soyons impartiaux et reconnaissons qu'en matière de silence on peut trouver mieux. Pensons au tort que cela pourrait nous causer si des mesures étaient prises, comme certaines le sont en Suisse. Le journal helvétique « Moto Touring » publiait ces derniers temps dans son n° 20, page 4, ce titre : Zurich, après Coire, interdit la circulation de nuit dans la vieille ville. Cet exemple n'est pas unique, mais il n'est pas souhaitable que des interdictions de cette nature soient formulées.

Vous semblez, à « Moto-Revue », favorables aux machines silencieuses. Vos comptes-rendus sur le Salon de Francfort mettent l'accent sur les efforts réalisés par toutes les marques allemandes pour accroître le silence. Cet effort entrepris, souhaitons qu'il se généralise, démontre bien, s'il en était besoin, que des améliorations peuvent être obtenues.

Nous devons sûrement être une majorité à souhaiter nos machines plus discrètes côté échappement. Mais voilà ; quels efforts ont été tentés chez nous ? Une marque de silencieux essaie bien de nous faire admettre qu'un motocycliste réveille 200.000 parisiens..., peut-être est-ce optimiste, ou plutôt triste, même si l'on doit rayer trois zéros. Serait-il impossible de faire admettre des constructeurs, que toutes leurs machines soient livrées avec des silencieux efficaces, c'est-à-dire dont le bruit qui s'en échappe ne dépasserait pas 60 phones ? (puisque l'on mesure les bruits en phones). Cela donnerait un bruit inférieur à celui de la voix humaine, donc acceptable. Certains s'empresseront alors de percer des trous ou de défoncer les chicanes. A cela un remède employé en Italie, suppression de la garantie. Ça pourrait aider à réfléchir avant d'entreprendre les modifications. (Il faut évidemment qu'il y ait une garantie réelle. Pour l'instant, c'est utopique, mais sous peu, cela pourrait devenir réalité. On ferait donc son possible pour la garder). Les machines silencieuses se trouvent actuellement sur le marché. Le plus typique exemple est la LE Velocette et la Vespa d'origine. Ce sont des exemples à suivre. J'ai spécifié Vespa d'origine, car bon nombre de possesseurs de cet engin s'empressent de modifier son échappement en lui adjoignant un pot à deux sorties ; genre tuyau d'orgue qui permet de gagner à défaut de vitesse un niveau sonore nettement désagréable (dépassant sûrement 100 phones).

Vous me rétorquerez que faire une machine silencieuse est bien, mais qu'il y aura toujours des individus avides de bruit. A ceux-là, « Moto-Revue » pourra publier et faire lire 107 ans : « Usez dicrètement de votre avertisseur et de votre échappement », rien n'y fera. Pour se faire remarquer, plus ils abuseront de leur avertisseur à dépression, comme si leur machine ne les signalait pas assez ! Pourtant ce n'est pas un appareil à fendre la foule ? « Avoir un avertisseur puissant est bien, ralentir dans les croisements est mieux »... A quoi bon ? Vous perdez votre temps. Seule une discipline librement consentie pourrait être à la base d'un revirement. C'est peut-être aussi une question d'éducation ? Le défendre absolument ? Esprit de contradiction « bien de chez nous » pourrait tout simplifier.

Mais voilà où je veux en venir : une revue de grande diffusion comme vous, ne pourrait-elle prendre la tête d'un mouvement pour faire comprendre à la masse des usagers que ce n'est pas le bruit qui donne de la puissance. Par des exemples appropriés, vous pourriez démontrer (et je pense surtout aux deux temps) qu'un échappement libre ou très bruyant ne fait rien gagner, bien au contraire, sur une machine réglée pour l'usage tourisme. Telle machine arrive à faire tant avec silencieux, après retrait de ceux-ci gain (plus souvent perte) = tant de kms avec en regard l'importance d'augmentation du niveau sonore.

(Ayant perdu accidentellement un pot d'échappement qui s'était dessoudé, je me suis aperçu sur ma twin deux temps qui atteint habituellement le 100 compteur, qu'il m'était, en échappement libre, difficile d'atteindre 90, et qu'à cette vitesse, le moteur ne tournait pas rond. Cette constatation accidentelle m'a ouvert les yeux et doit se faire sur beaucoup de moteurs. Par contre, j'avais gagné (c'est difficilement chiffrable) un peu plus de puissance à bas régime.

Le fait de retirer ses silencieux n'a, je crois, jamais permis à une machine de tourisme de se transformer en une fougueuse machine de compétition. Mais voilà, un petit orgeuil personnel est à la base : on se sent remarqué. Là encore, je suis d'accord avec votre reporter du Trial de Ville d'Avray lorsqu'il fait remarquer qu'il est parfaitement inutile de faire apprécier le bruit d'un échappement libre à la population de Sèvres.

M'excusant d'avoir abusé de votre temps avec cette longue missive, je serais heureux si un jour vous vous penchiez sur cette question de bruit qui semble être en ce moment à la mode.

Mr MARTINE André,
18, av. de Vaugirard-Nouveau, Paris-15e

LE SALON DE BRUXELLES (Suite)

Le scooter Aldini n'est autre que l'ex « Prince de Liège », déjà présenté l'an passé.

Le 125 I.F.A. a cédé sa place à un moteur de 200 cmc. L'allure générale est inédite et si la ligne arrière est assez heureuse, par contre le très important carénage de phare alourdit l'avant.

L'an passé, identique à notre Sterva (sauf le moteur), la Motoretta s'en écarte sensiblement aujourd'hui.

Si la conception, l'allure générale restent identiques, la carrosserie voit ses arêtes vives disparaître au profit d'arrondis plus gracieux. L'ensemble y gagne en élégance.

Sur le même stand, à côté de la Motoretta figurait le Minerva, déjà présenté l'an passé et qui d'ores et déjà est construit en grande série.

Aussi l'industrie belge semble bien armée pour l'année 1954. L'acheteur belge peut être indécis. Il se trouve devant un choix exceptionnel que peu de pays ont le bonheur de connaître. Le grand choc se situera entre les industries allemande et anglaise. Ce sera une véritable bataille d'importateurs. L'Italie, grâce à ses productions très personnelles, conservera sa place, plutôt de second plan.

A l'industrie belge, nous gardons toute notre confiance. Elle est habituée à cette âpre lutte depuis bien longtemps et elle a toujours su retirer son épingle du jeu. Toutefois, il faut reconnaître que rarement les assauts de la production étrangère seront aussi violents que cette année. Quant à l'industrie française, pour résumer l'impression qu'elle peut laisser à nos voisins belges, nous reprenons du quotidien « *Les Sports* » ces quelques lignes de J. Leroy :

« Il est quelque peu délicat de situer la production française, car son infiltration sur le marché belge n'est que minime. Nous avons eu l'occasion de visiter le Salon de Paris et l'impression que nous en avons dégagée ne fut pas tellement enthousiaste. En fait, à l'exception des moteurs A.M.C., on ne peut retenir rien de transcendant à nos amis français. Certes, il y a chez Peugeot, chez Terrot, chez Monet-Goyon, quelques initiatives intéressantes, mais rien ne nous est apparu comme transcendant, sauf peut-être le scooter Peugeot ».

Jugement sévère de notre confrère belge, mais qui n'est pas totalement inexact. Espérons que ce franc-parler ne pourra qu'inciter nos constructeurs à faire connaître leurs réalisations et en tout cas, leur prouve que le client Belge, sollicité par les meilleures marques mondiales, n'est pas aussi facile à contenter que la masse des acheteurs français.

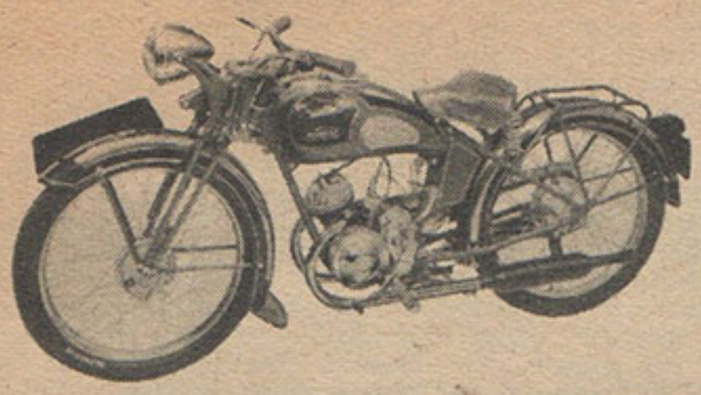
La Belgique n'est pas tellement loin pour que l'an prochain notre participation ne varie pas du simple au double.

C'est ce que nous souhaitons pour le développement et le renom de notre industrie.

C. R.

USEZ DISCRETEMENT DE VOTRE AVERTISSEUR ET DE VOTRE ECHAPPEMENT

Ce qu'ils en pensent



100 MONET-GOYON

Lecteur assidu et très passionné de « Moto-Revue », je vous donne mes impression sur la 100 Monet-Goyon. N'ayant que 16 ans et désirant une petite machine, mon choix s'est porté sur celle-ci. Mes impressions sont les suivantes :

1° Défauts : le plus gros est le changement de vitesses à main, mais je l'ai changé contre un sélecteur, et je le conseille à tout motard qui veut conduire sport.

Les chaines se détendent très souvent, pneu trop faible à l'arrière, vive un 25x3 !

2° Qualités : le moteur est très nerveux et ne demande qu'à monter en régime.

Machine très rapide pour cette cylindrée, la vitesse de pointe s'élevant à 82 chrono ; il faut dire que j'ai remplacé le pignon moteur par un autre avec deux dents de plus, ceci ne fatiguant nullement la machine. J'ai réalisé 59 kms de moyenne à deux sur la route d'Evian qui est belle, vent nul, bonne tenue de route.

Le réservoir est intéressant : contenance 10 litres, d'où l'avantage sur Vespa et Lambretta, etc..., et le prix : 89.000 fr., très avantageux.

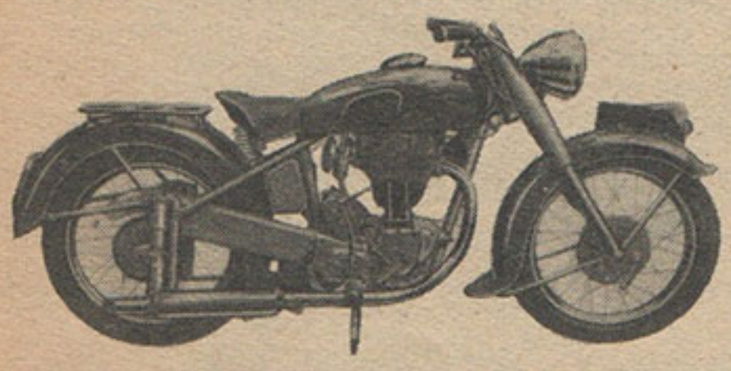
J'ai déjà 10.000 kms et n'ai changé qu'une bague (je l'ai grippée) et un jeu de vis platinées.

La consommation s'élève à 2 l 5 avec gicleur de 25, carburateur Gurtner. La bougie KLG CL 5 me donne entière satisfaction.

En résumé, c'est une bonne petite machine à conseiller à tous ceux qui n'ont qu'une petite somme à débourser.

Je trouve la rubrique « Ce qu'ils en pensent » « du tonnerre », j'en félicite « Moto-Revue ».

Claude JEANPIERRE
à Collonges-sous-Salève (Hte-Savoie)



350 MOTOBECANE

Etant ancien abonné à votre revue, je viens vous donner mon avis concernant ma 350 Motobécane, afin de le transmettre à l'impartialité de « Ce qu'ils en pensent ».

Commençons par les points noirs :

1° Poids excessif de la machine, d'où maniabilité discutable.

2° Pédale de frein au talon, et du côté de l'embrayage, lequel est très dur et doit être actionné au pied.

3° Absence de pompe à huile, mais l'on peut y remédier un peu en utilisant une huile plus fluide que prévu dans la notice.

4° Bruit de transmission primaire et de boîte sur les intermédiaires.

5° Freins inférieurs à leur tâche, car la machine est lourde et quand même assez rapide.

Mais elle possède aussi quelques qualités :

1° Moteur très nerveux, mais peu souple et demandant une correction constante de l'avance suivant le régime.

2° Machine d'un entretien facile et d'une propreté absolue.

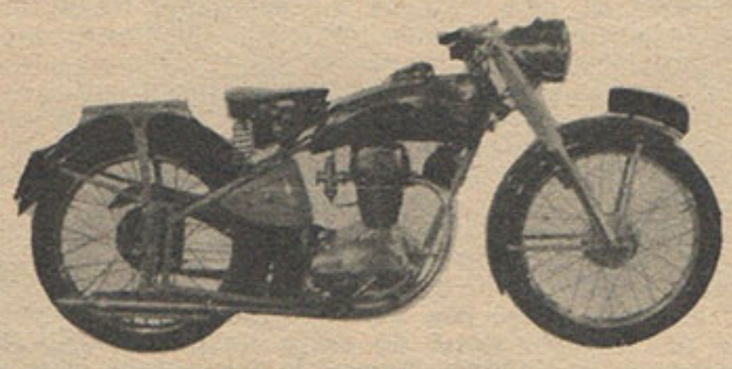
3° Très bonne tenue de route.

Enfin robustesse de tous les organes, ce qui ne donne pas de désagréments lors de randonnées.

Je ne suis pas tout à fait d'accord avec Mr Latoste (MR n° 1.167) en ce qui concerne la boîte de vitesses. Sur ma machine, toutes les vitesses passent impeccablement sans précautions superflues. Le sélecteur est peu pratique par sa forme, mais est quand même assez précis. Je tiens à préciser que je conduis « sport » et monte les intermédiaires haut et freine sur la boîte ; de ce côté là, entière satisfaction. Etant mécanicien, j'ai changé la couronne arrière de 38 dents par une de 34 dents. Avec un judicieux emploi de la 3e qui est longue et de la 4e, on arrive à faire des moyennes plus qu'honorables pour un moteur d'origine assez vieille. Quant à la consommation, malgré ma manière de conduire anti-économique, elle n'a jamais dépassé 5 litres et sur un parcours de 250 kms, sans aucun arrêt, elle ne dépassait guère 4 litres (facile à contrôler avec les nouveaux distributeurs d'essence électrique).

Dans l'ensemble, très bonne machine, de grande résistance, et qui méritait mieux que les archives. Je serais davantage partisan de ce moteur allégé et perfectionné, que d'un twin, beaucoup plus difficile à mettre au point.

BOUYGUES Gérard,
Jardel-Bas, par Sahiac (Lot)



175 MOTOBECANE

Je suis possesseur d'une 175 Motobécane depuis mars 1952, mon compteur marque à l'heure actuelle 28.000 kms, je vais d'abord vous parler de ma machine jusqu'à 23.000 kms, après je vous parlerai des 5.000 autres kms qui ne furent pas du tout pareils.

Rodage long et minutieux (4.000 kms), vidanges pendant les premiers mille kms : tous les 200 kms ; après 2.000 kms, tous les 500 kms, et jusqu'à 4.000, tous les 1.000 kms. Vitesse 60 kmh. avec pointe de 70 jusqu'à 2.000, et 70, pointe de 80, jusqu'à 4.000 kms.

Je me sers de ma machines tous les jours pour mon travail, et je n'ai jamais eu à m'en plaindre, elle avale ses 50 kms par jour, jamais elle ne m'a laissé sur la route, à part bien sûr plusieurs crevaisons ; mais même avec une « Tiger 100 », il arrive de crever.

Panne mécanique : jamais ; départ au premier coup de kick. Consommation : 4 l. aux 100 kms.

Mais comme toutes les motos, elle a ses défauts : phare vraiment trop peu puissant, l'avertisseur est un désastre, le coffre à outils aussi.

Vitesse chrono : 93, ce qui n'est pas mal pour une 175, mais à cette vitesse, la machine se « balade » et les virages deviennent dangereux.

J'ai fait souvent des parcours de 500 et 600 kms dans la journée, de montagne et de plat, et jamais un seul ennui mécanique, mais ceci jusqu'à 23.000 kms, car après, c'est le désastre, le moteur a commencé par devenir bruyant, puis le kick m'a abandonné. J'ai dû changer l'équipage, les dents du pignon étant usées le doigt du kick n'accrochait plus. « Le kick Motobécane est réputé fragile ». Après ce fut un ressort de rappel de pédale de sélecteur ; ressort de soupape (5 kilomètres de «poussette»), condensateur et cellule redresseuse grillés, et depuis toutes ces réparations, ma machine ne marche plus comme avant. J'ai souvent des pannes de carburation, et mon moteur fait un bruit infernal.

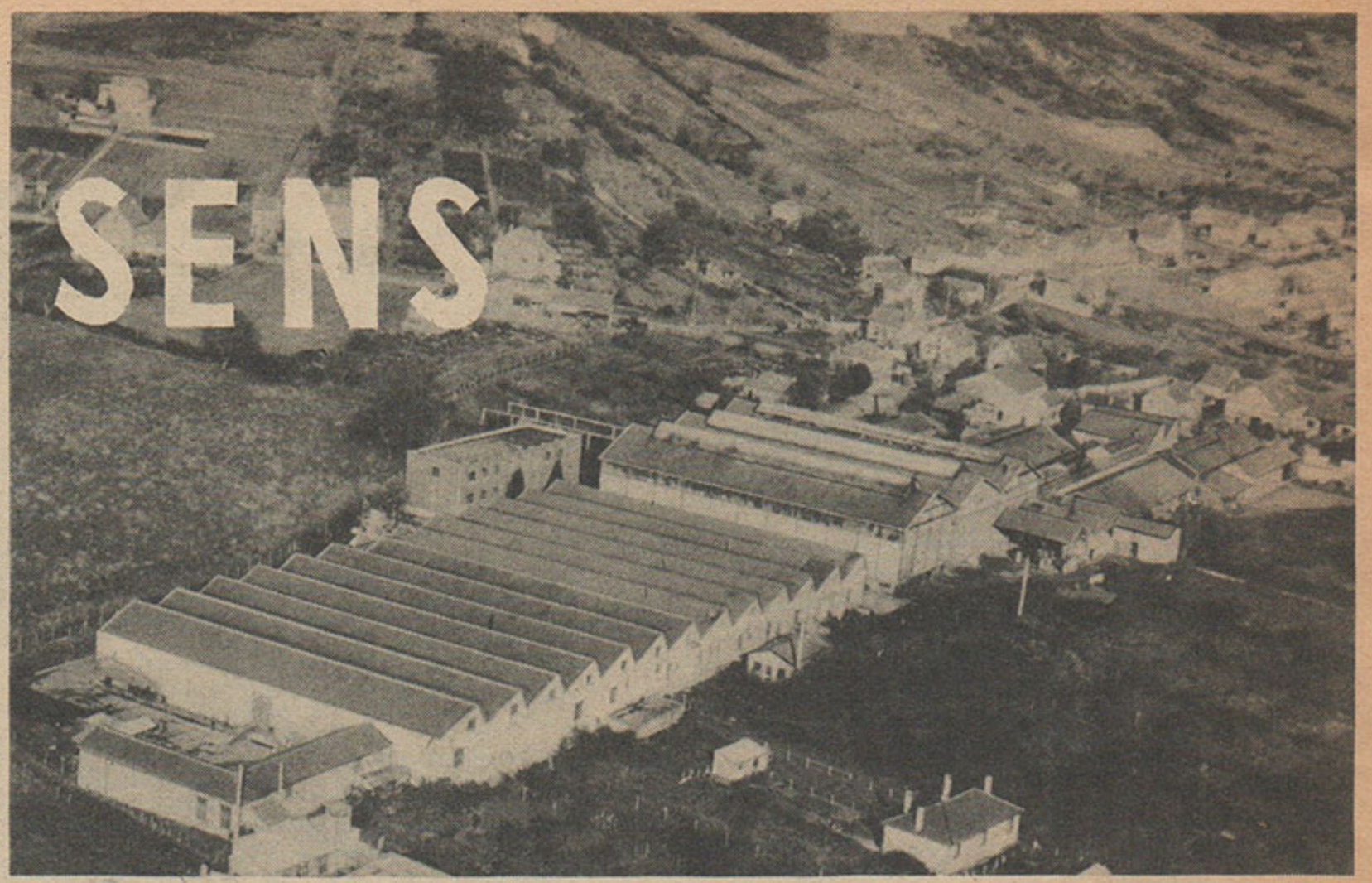
Je précise que je conduis toujours sagement, et ça me fait souffrir quand je vois des brutes qui conduisent, à grands coups de poignées tournantes, et à grands coups de talon sur le sélecteur.

En résumé, très bonne machine jusqu'à 25.000 kms, mais qu'il faut revendre pour ne pas avoir trop de frais de réparations, ce que je vais faire sans tarder.

J. SALBRIT
Chartres

SOYEZ CORRECT AU GUIDON, LES INJURES SONT LES ARGUMENTS DE CEUX QUI ONT TORT

VISITE A SENS AUX USINES MORS



OU SE POURSUIT LA FABRICATION DU SPEED 115 CMC. ET DEMARRE CELLE DU « PARIS-NICE » 125 CMC.

NOTRE numéro Spécial de Noël vous a donné une idée de ce qu'était la société Mors, qui étend son activité à des branches très diverses.

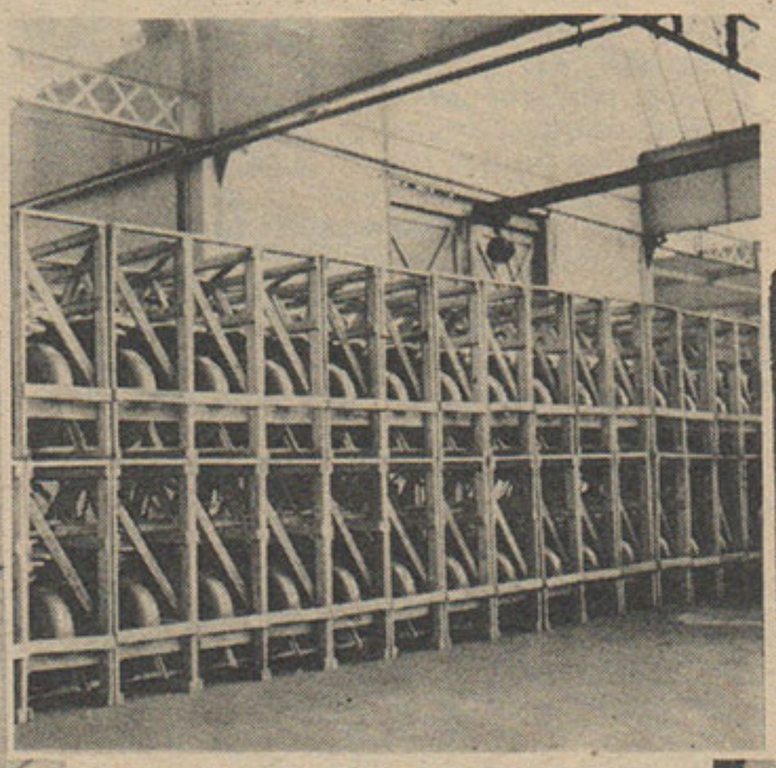
Pour nous, motocyclistes, c'est évidemment le département « Mécanique et Scooters » qui retient le plus notre attention, aussi est-ce avec plaisir que nous répondions à l'invitation de la S.I.C.V.A.M. pour aller visiter l'usine de production de Sens.

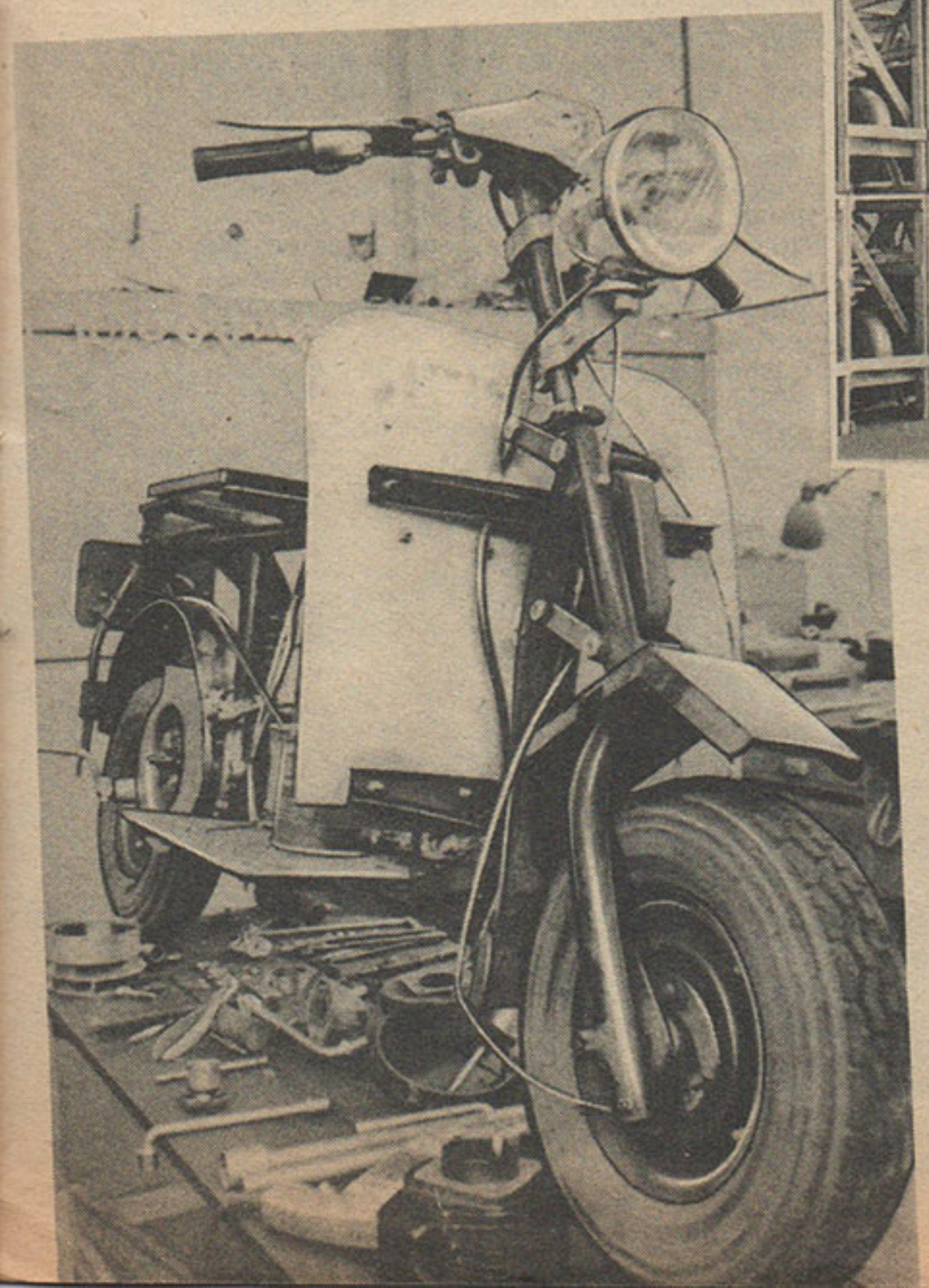
Voyage rapide, en compagnie de M. Lassalas, directeur commercial de la S.I.C.V.A.M., et c'est par une journée ensoleillée, bien rare pour la saison, que nous avons franchi la grille de l'usine.

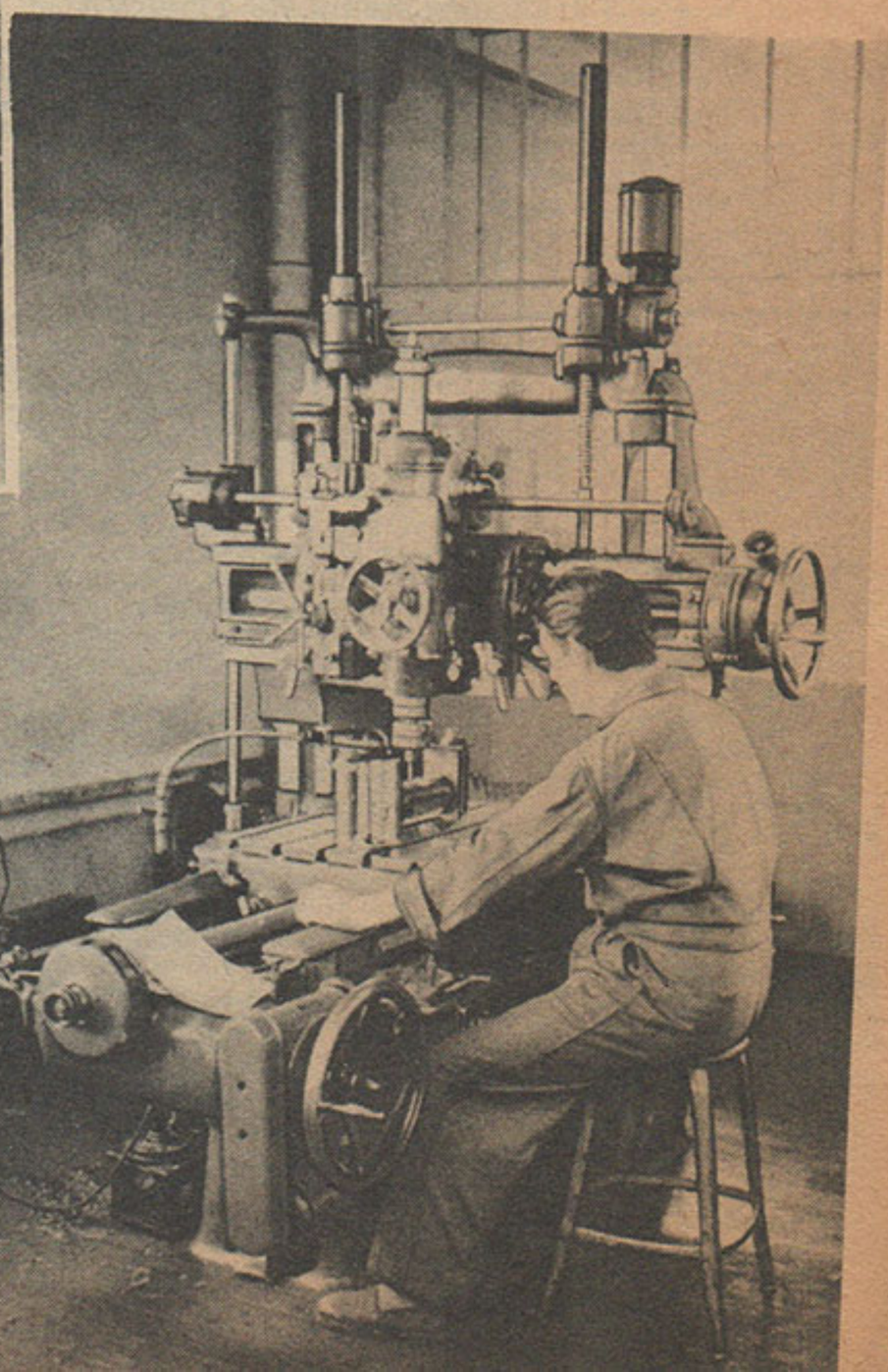
Là, MM. Moisan, directeur de l'usine de Sens et Baguena, ingénieur, eurent l'amabilité de répondre à toutes nos questions, n'hésitèrent pas à nous faire visiter l'usine de fond en comble (même la fonderie qui voisine avec l'usine scooter) si bien qu'à la fin de la visite, nous avions presque l'impression de faire partie de la maison tant chaque coin nous était familier.

L'usine traverse une heureuse crise de croissance. Partout, nous avons vu de nouveaux corps de bâtiments. Certains ateliers vont complètement déménager. Cette activité de fourmilière est due au nouveau scooter « Paris-Nice » qui joue presque les trouble-fêtes. Car, contrairement à ce que certaines personnes ont pu croire au Salon, le « Paris-Nice » ne remplace nullement le petit Speed. La production de ce dernier continue, nous pouvons vous l'assurer.

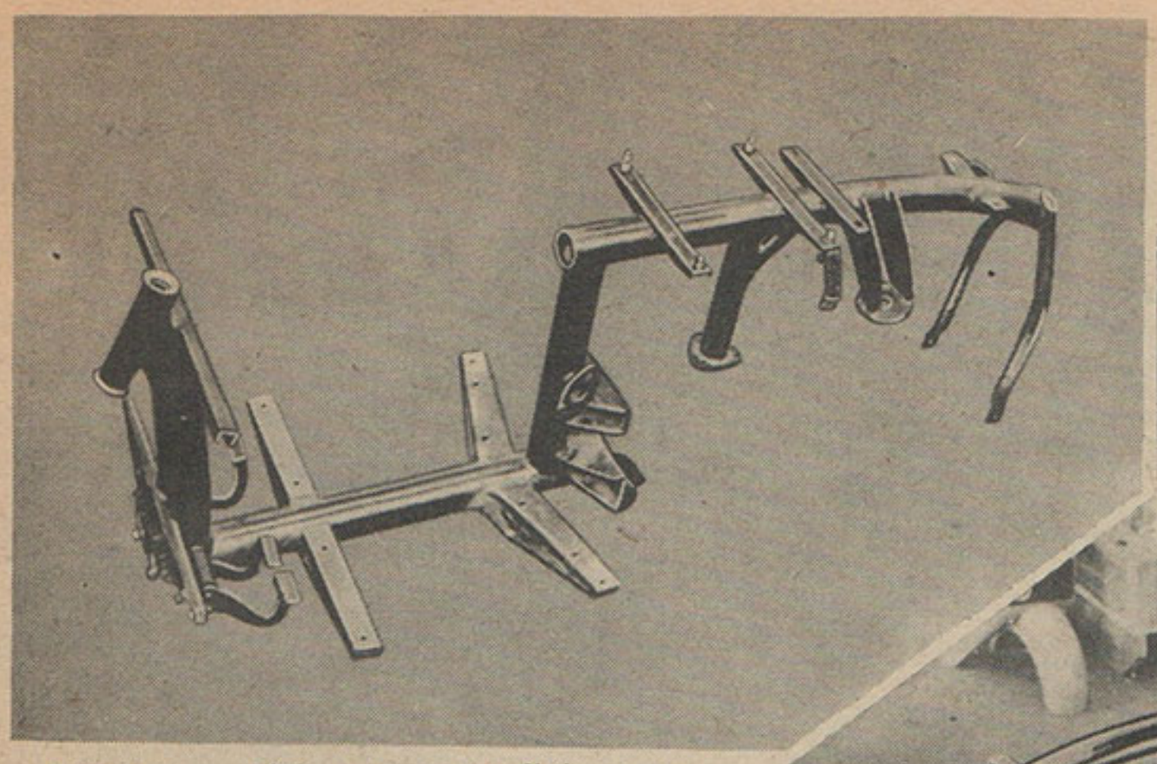
Mais évidemment la production en série d'un tout nouveau scooter ne se fait pas comme cela. A Sens, le problème était entier, puisqu'il a même fallu pousser les murs !...

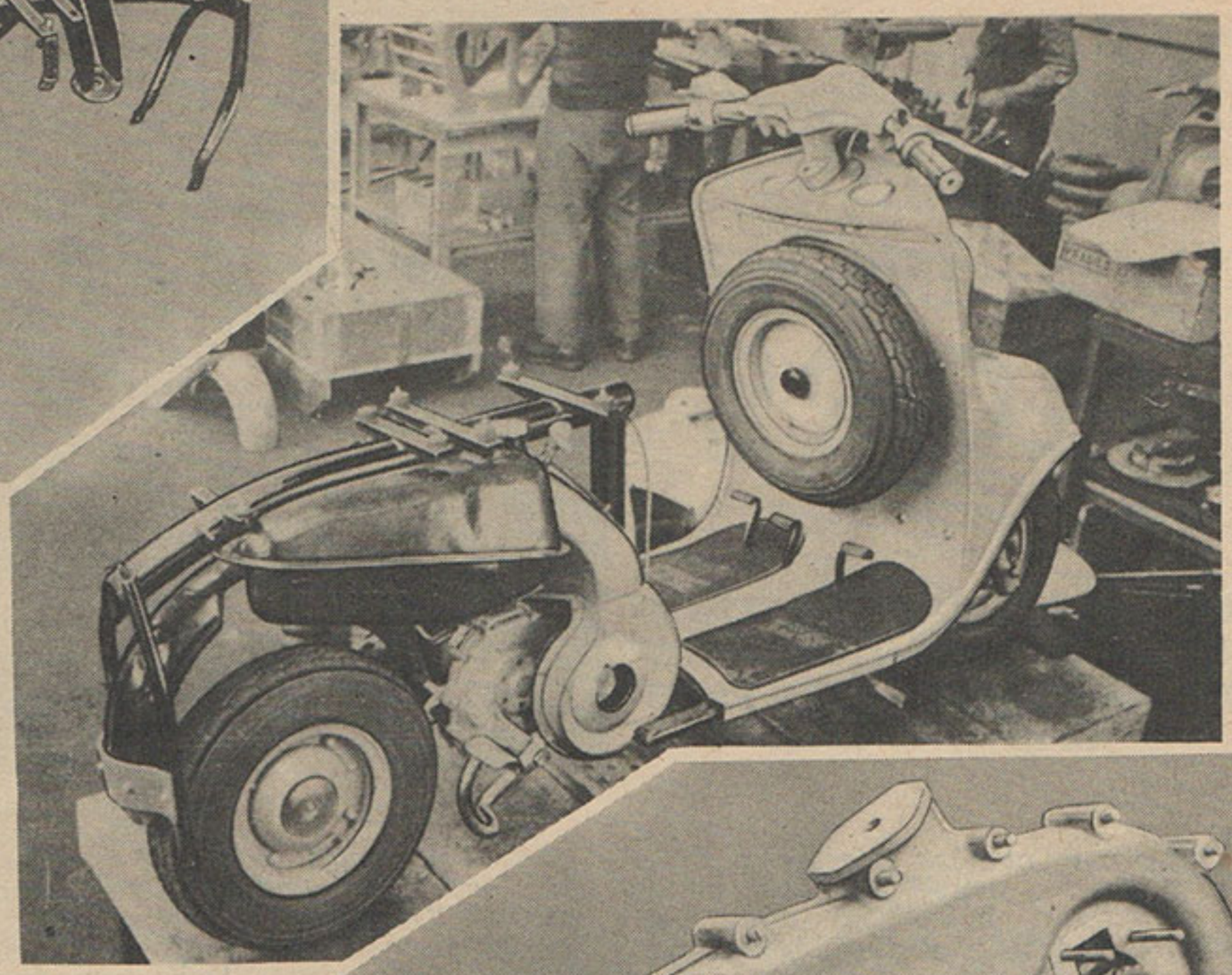


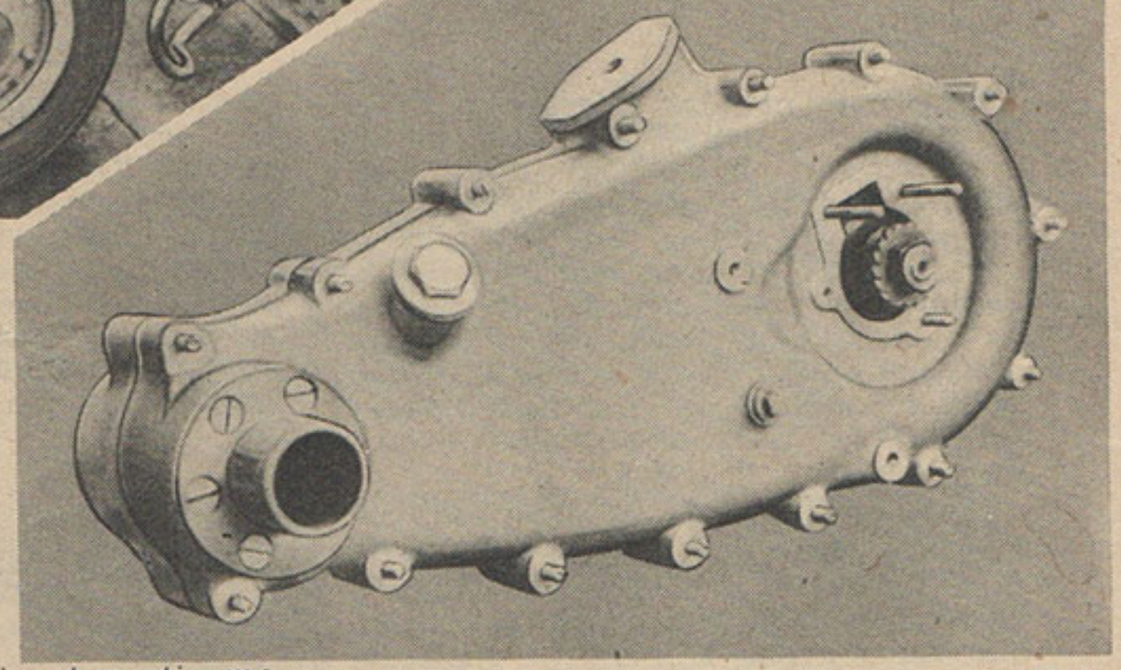




Raccourci photographique des activités diverses d'une grande usine. A droite : préparation de l'outillage pour l'usinage en série avec une machine à pointer d'une extrême précision. - A gauche : prototype du « Paris-Nice » en cours d'assemblage et ci-dessus, le hall d'expédition, où des Speed 115, bien emballés, vont partir en direction de leurs futurs propriétaires.







Au point de vue technique, le nouveau Mors-Speed s'écarte résolument du petit Speed. C'est ainsi que le châssis est constitué par un gros tube unique sur lequel sont soudés les supports de carrosserie et partie motrice. Le tube passant sous le plancher forme silencieux d'échappement. A droite, vue du carter étanche de transmission secondaire s'effectuant par une chaîne double. - Ci-dessous, à gauche, le carroussel de montage des Speed 115 cmc. et à droite, vue partielle de l'atelier d'outillage.

L'usine a déjà une superficie couverte (avec la fonderie) de 10.000 m2 et emploie pour le moment 150 ouvriers.

Intérieurement, l'établissement donne l'impression d'être constitué par une immense pièce. Pas de cloisons ou murs intérieurs, les ateliers sont contigus et non loin d'une rectifieuse vous trouvez un poste de peinture au pistolet.

Parmi les machines-outils, nous avons relevé quelques beaux spécimens, telle cette rectifieuse automatique avec stop-cote, permettant une pièce parfaitement usinée (au micron près) sans intervention de l'ouvrier. Dans une petite pièce vitrée, nous avons jeté un coup d'œil à la machine à pointer, d'origine suisse. Machine d'une telle précision qu'elle doit travailler à température toujours égale !.. Elle est destinée à préparer les calibres de perçage pour la production en série.

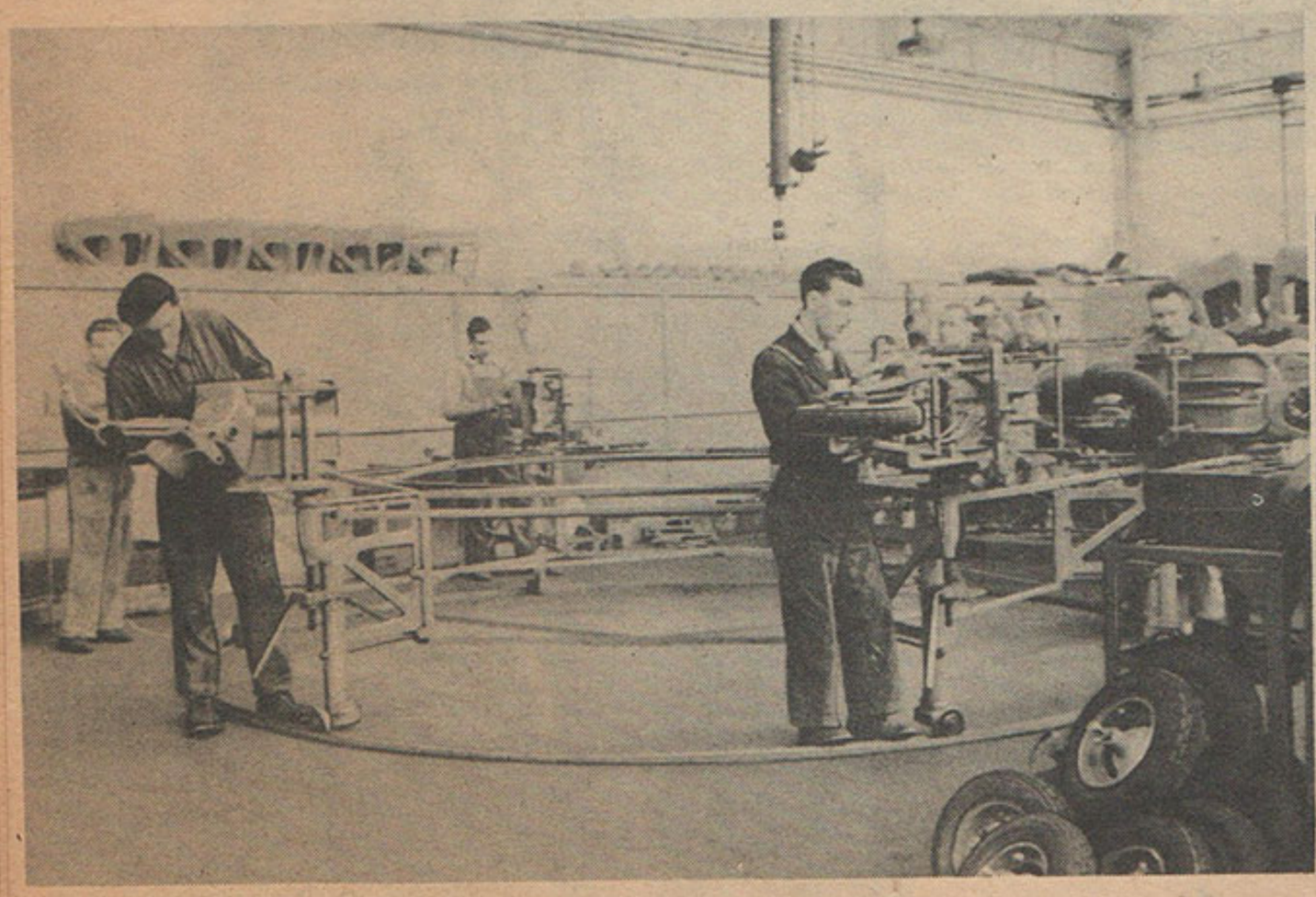
Mais il n'y a pas que cela d'intéressant à voir. Et avant de nous diriger vers le montage, notre guide nous entraîne vers la cabine de distribution du courant électrique. Car chez Mors on s'y connaît en électricité et notre cicerone tient à nous faire admirer ses 3 transformateurs de 175 KVA et surtout ses 6 tableaux spéciaux de distribution réunis en un seul gigantesque appareil, qui par sa netteté ne déparerait pas une salle d'opération.

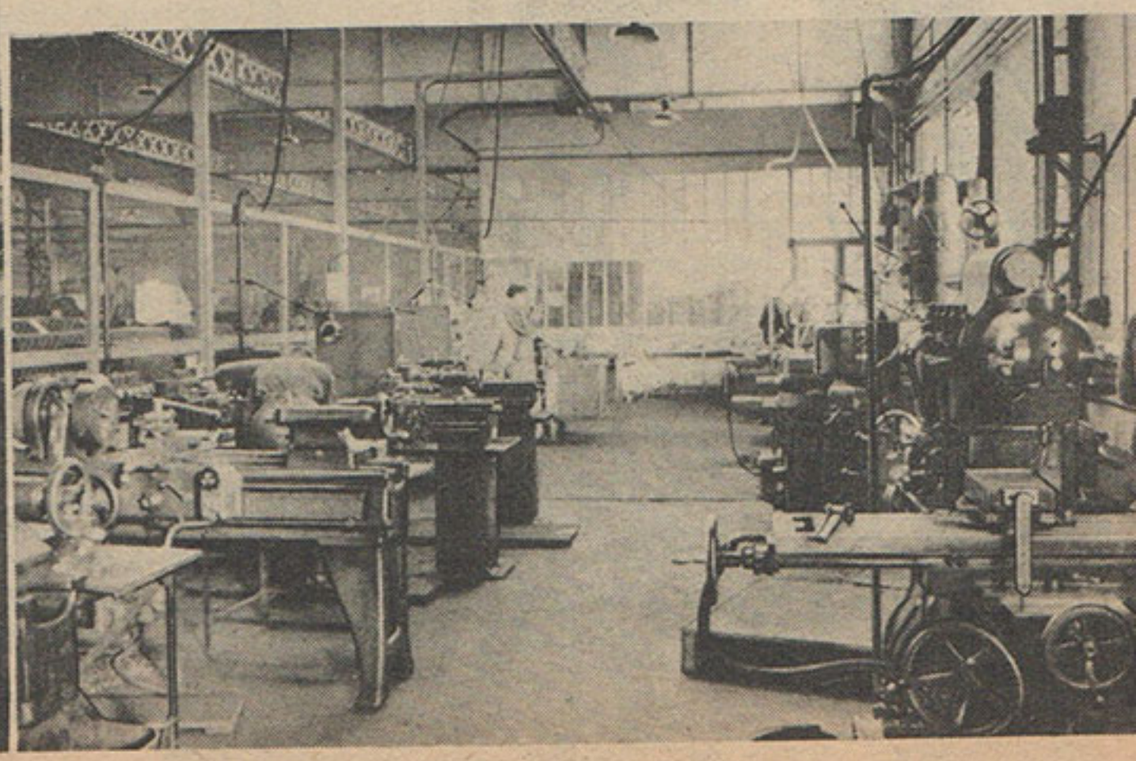
Puis nous nous rendons à la chaîne de montage du Speed 115, particulière entre autres par son carroussel de montage final où 6 scooters sont assemblés simultanément.

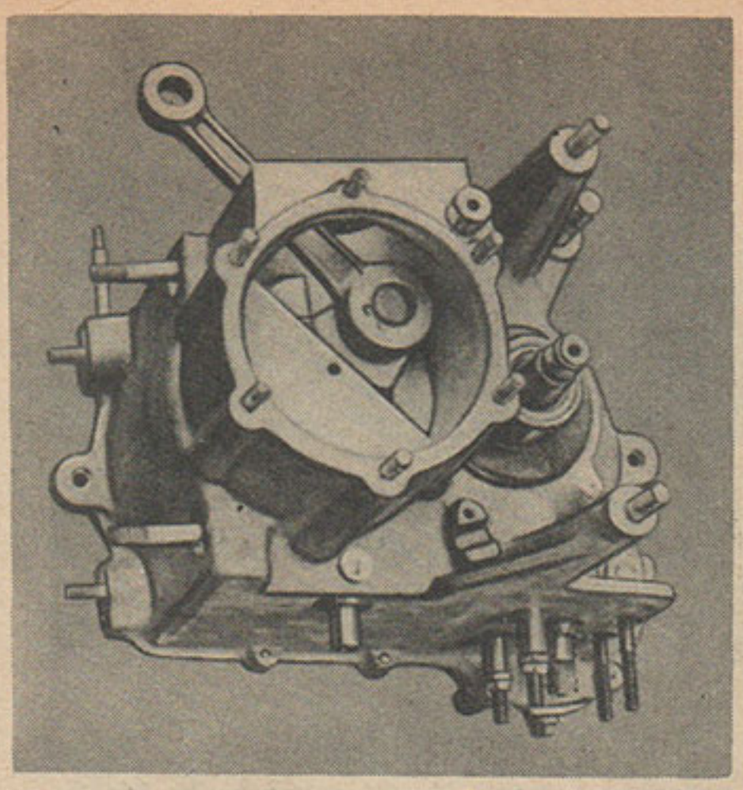
De leur côté, les moteurs sont produits en série, mais le même ouvrier monte de A à Z son bloc, ce qui assure une exécution parfaite.

Dans cette partie de l'établissement, nous avons pu voir quelques « Paris-Nice » en cours d'assemblage, ce qui nous a permis de prendre les quelques clichés inédits que nous vous présentons.

Bien que, répétons-le, cette visite à Sens se soit faite à un moment où







L'embiellage du « Paris-Nice » comporte un vilebrequin-manivelle.

l'usine faisait peau neuve, il est possible d'en tirer quelques conclusions :

1°) La marque croit fermement à la formule scooter et s'engage résolument dans cette voie.

2°) La production en série du Speed 115 se poursuit d'une manière active.

3°) La marque tient à mettre tous les atouts dans son jeu avec son nouveau « Paris-Nice » qu'elle veut livrer absolument au point.

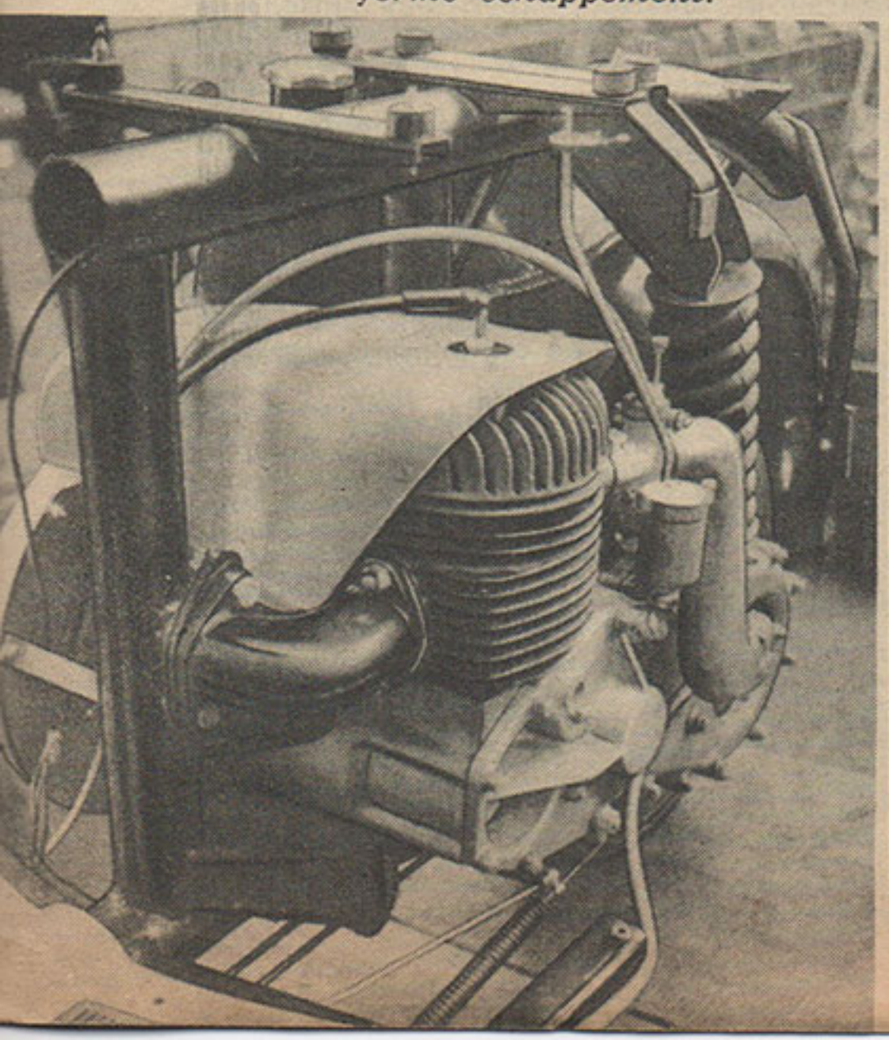
4°) Cette vieille et réputée maison tient à se créer une belle place dans le domaine du motocycle avec des productions de haute qualité.

Ces constatations sont donc encourageantes. A une époque où le nombre des constructeurs motocyclistes tend à diminuer, il est agréable de voir un jeune constructeur - dans ce domaine - aborder la construction motocycliste avec des idées neuves et des moyens puissants.

Le petit Speed jouit déjà d'une excellente réputation. Mais ayant personnellement plusieurs fois essayé le nouveau « Paris-Nice », je puis vous assurer que la société Mors va au devant d'un succès éclatant avec son dernier-né.

Elle possède avec ce scooter, un engin de grande classe, de prix abordable, et qui sur les marchés étrangers, tiendra la dragée haute à bien des produits italiens.

Le cadre même du « Paris-Nice » forme échappement.



LA POIGNÉE COMMUTATRICE "SAKER"

Toujours en quête de nouveautés, le motocycliste connait la réputation de la maison « Saker » fabricant de guidons et poignées tournantes pour motos, scooters et cyclomoteurs.

La dernière création de la marque « Saker » est une poignée commutatrice universelle groupant toutes les commandes électriques dans la même poignée, supprimant ainsi tous les boutons dispersés et peu commodes à manœuvrer.

Elle présente comme premier avantage d'utiliser à la fois les deux sources de courant : batterie et volant magnétique. Point qu'apprécieront particulièrement les usagers. Mais si vous n'avez qu'une source de courant, vous pouvez quand même équiper votre machine de cette poignée et conserver toutes les commandes qu'elle vous permet d'obtenir bien en main sans lâcher le guidon, et qui sont :

— Avertisseur.
— Mise à la masse pour arrêt-moteur.
— Lanterne AR.
— Lanterne AV.
— Code.
— Phare.

Mais la particularité qui vous séduira est surtout son système breveté de verrouillage sur les manœuvres groupées. Notamment, code-phare (éclairage, route) et code lanterne (éclairage ville).

Exemples : pour obtenir *en ville* la manœuvre exclusive lanterne - code, après déverrouillage, placez l'index sur la lettre L (lanterne) et ramenez le curseur qui vient en face le repère V (ville). Dans ce cas, il est impossible même, par un mouvement involontaire, d'éblouir par l'éclairage phare, ou d'éteindre totalement l'éclairage.

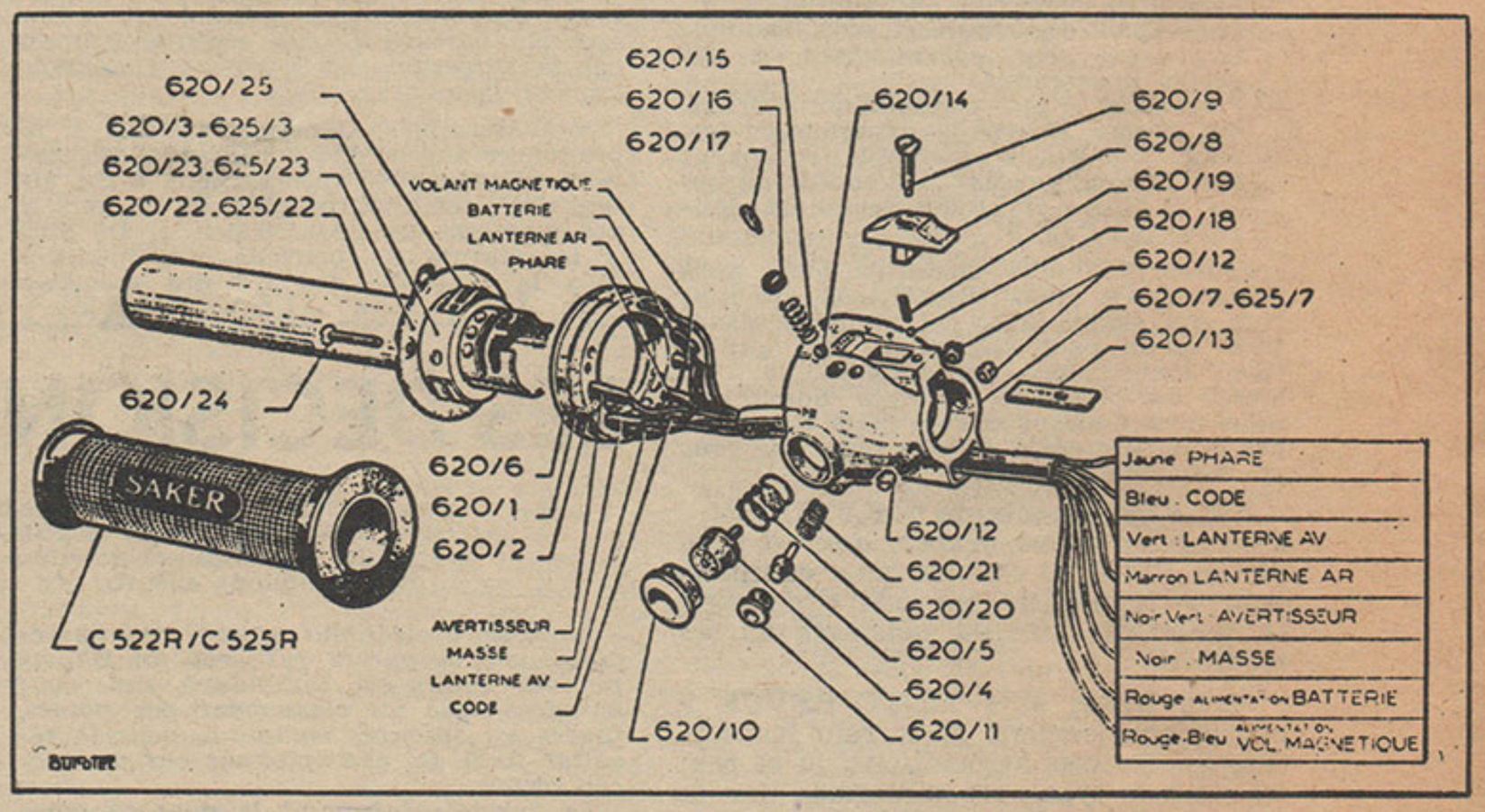
Pour passer à *l'éclairage de route* (ou une autre position) : déverrouillez en poussant à fond le curseur en avant. Tournez la poignée en amenant l'index sur code, et verrouillez en ramenant le curseur. Seule, les éclairages code et phare peuvent alors être obtenus.

Une autre position de *blocage sur lanternes* pour l'arrêt est obtenue en verrouillant le curseur sur la posiiton R.

De même, la poignée étant tournée, l'index sur la position 0 (éclairage éteint), verrouillez en plaçant le curseur sur R et la poignée est fixe pour circuler le jour.

NOTA : dans tous les cas de combinaisons de la poignée tournante, le bouton de klaxon et le bouton de la mise à la masse restent en fonctionnement.

Si le curseur reste sur la position déverrouillée, la poignée reste libre et tous les éclairages peuvent être obtenus



Par un simple blocage d'un curseur se trouvant sur le boîtier même de la poignée il est facile de manœuvrer avec le pouce sans lâcher le guidon. Le motocycliste a ainsi l'assurance :

— Qu'en ville, il ne risque pas d'éblouir par un éclairage phare, mais peut faire ses appels aux croisements, ou pour doubler en code, avec la rapidité et la certitude voulue.

— Que sur route, en aucun cas, il ne peut, même par un malencontreux mouvement imprévu, avoir un trou noir devant lui. Il est en effet impossible d'éteindre, ni de se trouver simplement en lanterne. La nuit noire est plutôt désagréable lorsqu'on roule même à faible vitesse.

Ce système de sécurité de manœuvre qu'on pourrait supposer compliqué est en fait, très simple, mais astucieux. La notice livrée dans la boite qui indique en outre les repères de couleur du montage des fils, en donne les explications complètes.

Il est à noter d'abord que dans tous les cas de changement de combinaison, le curseur de verrouillage doit être poussé à fond en avant (position déverrouillée), le ramener à la position verrouillée après avoir placé la poignée sur la combinaison désirée.

Bénéficiant des enseignements et critiques de la poignée électrique 610 que l'on connait bien, l'étude de cette nouvelle commutatrice a duré de longs mois, avant d'être digne de figurer dans la lignée des créations « Saker ».

L'emploi de tube épais, des pièces travaillant en frottement acier sur acier, l'élimination des alliages légers et l'utilisation des matières nouvelles, tel que le nylon, permettent de livrer une poignée robuste, inusable.

Le système de contact électrique, totalement différent de l'ancienne poignée, assure un contact constant et d'une surface importante garantissant le fonctionnement de tous les éclairages.

Le dessin de la poignée démontée montre combien la recherche de la simplicité et de la robustesse des pièces a été minutieusement étudiée.

N'importe quel usager peut facilement démonter sa poignée et la remonter aussi simplement.

Nous reparlerons des prochaines créations, que la firme « Saker » étudie, et nous sommes persuadés d'être l'écho des usagers, en disant que les articles « Saker » sont surtout fabriqués pour répondre aux exigences toujours nouvelles des motocyclistes.

(Communiqué)

LA FEDERATION ET LES CLUBS

LA CONSTITUTION DE LA F.F.M. EST D'UNE ILLEGALITE COMPLETE ET VIOLANT LES PRESCRIPTIONS REGLEMENTAIRES, LA F.F.M. EST UN DEFI PERMANENT AUX MOTOCYCLISTES. IL FAUT QUE CES IRREGULARITES CESSENT ET NOUS FAISONS APPEL A LA LEGALITE ET A LA DIRECTION DES SPORTS

Nous avons vu dans nos précédents articles le scandale des statuts de la F.F.M. et le mépris complet qu'elle a pour l'Assemblée Générale qui devrait être le reflet sincère de l'opinion des motocyclistes.

QU'EN PENSE LA DIRECTION DES SPORTS ?

Cette *volonté systématique* d'écarter les motocyclistes de la direction de leur sport se manifeste, avons-nous vu, de plusieurs façons :

— *Fabrication* de l'Assemblée Générale dont l'A.C.F. désigne la moitié des membres.
— Transformation *sans élection* de cette Assemblée Générale en Comité.
— Formation d'un bureau d'où les motocyclistes sont *en minorité, à des postes inférieurs.*
— Formation d'une commission sportive, qui aggrave encore la situation du bureau, puisque 5 *membres seulement sur* 18 *représentent les motocyclistes,* les 13 autres étant des personnes désignées par l'A.C.F.

Poursuivant nos investigations, nous avons trouvé deux dispositions des statuts qui aggravent à tel point la situation, qu'on peut réellement dire que le sport motocycliste est entièrement à la merci de personnes — très honorables nous n'en doutons pas — mais qui n'ont pas plus de qualité pour le régir que vous ou moi pour être pape.

Art. 4 des statuts de la F.F.M., § 10 : *Pour des raisons graves, dont il sera* SEUL JUGE, *le Comité ainsi composé, pourra prononcer, en cours d'année, la radiation d'un ou plusieurs de ses membres.*

Nous avons à « MOTO-REVUE » consciencieusement lu et relu les statuts de diverses associations, lu et relu les statuts types recommandés par la Direction des Sports et mêmes ceux établis par la F.F.M. - pour les autres ! - nous n'avons nulle part trouvé DROIT AUSSI EXORBITANT. C'est là une possibilité INCONTROLABLE, d'éliminer un délégué de Ligue trop indépendant par LE SEUL FAIT DU PRINCE.

Art. 5 des statuts de la F.F.M., § 6 : *Ses décisions (du Comité) pourront, sur demande d'au moins* 10 *de ses membres, être soumises à la juridiction d'appel de la* COMMISSION SPORTIVE DE L'A.C.F. *; celle-ci, en cas de désaccord persistant au sein du Comité, pourra prononcer sa dissolution et, au besoin, la* DISSOLUTION DE LA F.F.M.

La F.F.M., nous l'avons déjà dit, est largement majeure et les motocyclistes assez grands garçons pour régler eux-mêmes de graves problèmes au moyen d'une Assemblée Générale extraordinaire — une vraie — : c'est d'ailleurs ainsi que font toutes les Associations dignes de ce nom.

Mais où les prétentions de l'A.C.F. deviennent invraisemblables et dépassent tout ce qu'on a pu voir de plus arbitraire, c'est quand la F.F.M., dans ses propres statuts, décide que sa dissolution peut être prononcée par une Commission irresponsable d'une autre Association, serait-elle la Commission Sportive de l'Automobile-Club de France.

Dans les Associations qui se respectent, la dissolution est un des actes les plus graves qui soient, puisqu'elle signifie la mort de l'Association. En dehors de l'intervention des pouvoirs publics, elle ne peut être décidée que par une Assemblée Générale extraordinaire, convoquée spécialement à cet effet, avec des conditions de majorité exceptionnelles vu l'importance des décisions à prendre. Voici par exemple l'article 13 des statuts élaborés par la Direction des Sports, qui contrôle les associations sportives :

« L'Assemblée Générale appelée à se prononcer sur la dissolution de l'Association et convoquée spécialement à cet effet, doit comprendre plus de la moitié des membres de l'Association ». De plus « les statuts ne peuvent être modifiés qu'à la majorité des 2/3 des membres présents » (art. 12). Ce qu'exige la Direction des Sports pour une simple modification est d'autant plus valable pour la dissolution.

Ainsi donc la constitution de la F.F.M. est d'une illégalité complète. Elle organise la mainmise de l'Automobile Club de France sur le sport motocycliste. Elle viole de ce fait les prescriptions règlementaires et est un défi aux motocyclistes.

Il faut que ces irrégularités cessent.

Nous faisons appel à la Légalité et aux représentants de la Direction des Sports, dont la mission principale est de la faire respecter, et ne pas permettre que soit bafouée plus longtemps la loi républicaine.

Dans notre prochain numéro, nous donnerons (en exclusivité) le bilan financier 1952 *de la F.F.M.*

LES DECISIONS DE LA C. S. I.

A la suite de la session parisienne de la Commission Sportive Internationale de la FIM, nos lecteurs trouveront ci-dessous le communiqué qu'elle a « diffusé » (!)
Nous publions ensuite nos commentaires à ce sujet.

Dans les années qui précédèrent immédiatement la guerre fut créé un Championnat européen individuel sur neuf épreuves avec un classement par points, toutes les épreuves comptant pour le résultat final. Ce championnat eut un succès certain.

La guerre interrompit la mise en compétition de ce championnat et ce ne fut qu'en 1948 *que la F.I.M. décida sa reprise.*

La F.I.M., tout en maintenant le caractère de la compétition individuelle, décida que le championnat porterait désormais le titre de « Championnat du monde » : ce qui lui donna un prestige encore plus grand. En même temps, dans le but de favoriser l'industrie motocycliste dans son magnifique effort de reconstruction, la F.I.M. créa un « Championnat de marques » qui se déroulait en même temps que le Championnat individuel.

On ne peut pas nier le succès que ces deux championnats ont eu depuis 1949 *jusqu'à maintenant, permettant aussi aux maisons d'exploiter le titre mondial publicitairement comme jamais elles ne purent le faire auparavant.*

Et pour favoriser encore cette même industrie, dans l'intention de lui faciliter la participation aux diverses épreuves, la F.I.M. adopta aussi le système qui consistait à calculer un nombre réduit de pointage minimum de 4 *ou* 5 *en* 1953) *pour ne pas obliger les maisons à participer à toutes les épreuves prévues pour le Championnat du monde, et également pour permettre à ceux qui n'avaient pas eu de chance au cours des épreuves précédentes de se rattraper au cours des suivantes, ayant ainsi une possibilité de pouvoir encore aspirer au succès final.*

Ce système fut apprécié à tel point qu'il fut adopté sans aucune modification par la F.I.A. pour son Championnat du monde automobile qui, avec une telle formule, fut disputé depuis 1949 *jusqu'en* 1953, *sans parler des autres compétitions nationales et principalement de celles italiennes, françaises, etc., courues sous la même réglementation.*

La F.I.M. a examiné avec le plus grand intérêt et avec une extrême attention la requête du Bureau des constructeurs qui demandait la réduction des épreuves du championnat de neuf épreuves à six. Mais la F.I.M. reste de l'avis qu'une manifestation d'une telle envergure qui a pour but le Championnat du monde ne peut pas être disputée en un nombre restreint d'épreuves.

En effet, celles prévues actuellement intéressent nombre de pays, où le mouvement motocycliste connait un très grand enthousiasme et où le prestige et la tradition qui s'attachent à leurs « classic events » sont tels qu'on n'a pas le droit de les rayer de la liste des épreuves du Championnat du monde.

Toujours pour faciliter au maximum l'intervention des équipes officielles et réduire les frais de déplacement, la perte de temps, etc., des modifications radicales ont été apportées au calendrier international des « classic events ». Par exemple, l'avancement de la date du Grand Prix de l'Ulster à une seule semaine du

T.T., dans le but d'essayer de mettre à égalité les concurrents continentaux et d'outre-Manche, qui réduit à une seule traversée le voyage nécessaire aux compétitions extra-continentales. De même, la F.I.M. a réduit à quatre, pour toutes les classes, le nombre des pointages pour 1954. Enfin, à la demande des coureurs des équipes officielles et pour favoriser leur participation, la F.I.M. avait décidé de suspendre le Championnat individuel à partir de 1954.

Or, au congrès de Londres de novembre 1953, la F.I.M. donna à la C.S.I. le mandat précis de décider, dans sa séance extraordinaire des 11 et 12 décembre 1953, entre le maintien du Championnat de marques exclusivement, ou bien, se référant aux éléments en sa possession à cette date, de revenir au règlement originel qui était celui d'un Championnat exclusivement individuel.

Le Bureau permanent des constructeurs ayant signifié à la F.I.M. les décisions qu'on connait, prises dans sa séance du 30 novembre 1953 à Milan, la C.S.I. a reconstitué le Championnat individuel pour 1954.

Il est à noter qu'en 1953 tous les championnats mondiaux, soit individuels, soit de marques, ont porté sur un nombre de six épreuves au maximum ; dans certaines classes, il n'y a même pas eu plus de six compétitions. En 1954, seules les 350 cmc. auront neuf compétitions, tandis que les 500 en compteront huit et les autres un nombre inférieur.

La C.S.I. s'est préoccupée très attentivement de la sécurité des circuits : parcours, état du sol, protection des pilotes et du public, etc., et ceci dans le but de réduire au minimum les incidents ou accidents toujours possibles.

La C.S.I. n'a pas hésité à modifier profondément certains règlements particuliers traditionnels pour permettre, aussi dans les « classic events », aux coureurs de participer à plus d'une épreuve dans le même meeting : de ce fait, les marques qui ont des machines de cylindrées différentes voient leurs frais réduits et les coureurs, leurs chances augmentées.

La C.S.I. a enfin établi que, dans chaque course comptant pour le Championnat du monde, un nombre de trente coureurs au minimum par classe pourraient prendre le départ (seize pour les sidecars) et a étudié la question toujours délicate du remboursement des frais de déplacement.

La C.S.I. espère que le Championnat du monde 1954, qui compte déjà six années d'existence et de succès, pourra continuer en 1954, pour le prestige toujours croissant du sport et de l'industrie motocycliste dans le monde entier.

La C.S.I. reconnait que les grands succès des « classic events », dès l'institution du Championnat du monde, ont été obtenus par l'étroite collaboration entre les constructeurs et la F.I.M. et que ces succès ont été tout bénéfice, aussi bien pour l'industrie que pour le sport : pour cette raison, la C.S.I. espère retrouver aussitôt que possible cette amicale collaboration qui semble menacée par des différences de points de vue d'importance secondaire.

ECHOS SPORTIFS...

SIEGFRIED WUNSCHE A L'HONNEUR

Pilote d'usine chez DKW depuis 1935, Wunsche a un palmarès des plus glorieux, et, cette année encore, il remporte le titre de champion d'Allemagne catégorie 350 cc.

A cette occasion, lors d'une petite fête à l'usine d'Ingolstadt, il reçut, des mains mêmes de l'ingénieur Wolf, créateur de la fameuse 3 cylindres DKW, l'épingle d'honneur avec brillant de la marque Auto-Union.

MIDGET 125

Une performance peu courante vient d'être réalisée en Australie par une 125 BSA type Bantam. Celle-ci, ou plus exactement son moteur, a été transformé pour un usage automobile par Clisby pour le châssis et Tillbrook pour la carrosserie. (Tilbrook est actuellement le seul constructeur de sidecar en Australie). Le moteur fut gonflé par E. Walsh.

N'ayant aucune expérience de ce genre de compétition en automobile, Walsh dota son véhicule de rapports de vitesse trop « longs », ce qui l'empêcha de passer la prise. Il effectua donc sa montée uniquement sur la première et seconde. Ceci se passait lors d'essais officieux, et Walsh grimpa en 37 secondes.

Mais durant l'épreuve officielle, l'un des joints universels se brisa, privant la machine d'une bonne partie de sa force de traction, et Reg Hut, le pilote, ne put mieux réaliser que 40 secondes.

Il est néanmoins intéressant de comparer ces chiffres avec ceux réalisés au cours de cette même journée.

Le plus rapide de tous fut Hunt au volant d'une voiture de course à moteur 1000 Vincent qui réalisa 28"25.

Une Sunbeam-Talbot gagna en 40"16 la catégorie des voitures de série de cylindrée illimitée et une Jaguar XK 120 avec 33 secondes remporte la classe des Voitures de Sport à cylindrée illimitée.

Il semble que tous ces concurrents « auront chaud » quand Walsh courra avec ses deux roues arrière !

CHAMPIONNAT DE MARSEILLE

Le Championnat de Vitesse de Marseille, qui s'est disputé récemment sur le circuit du parc de Chamot, a vu en 175, 250 et 350 la victoire de Romano de l'AM Marseillaise. En 500 la victoire revenait à un membre de l'AS de Mazargues, Steggiorin, et celle des sidecars à Cahuzac du MC Marseille.

NOTRE AVIS SUR LES DÉCISIONS DE LA C. S. I.

Nos lecteurs viennent de lire le texte du communiqué de la Commission Sportive Internationale relatif à sa réunion des 11 et 12 décembre, à Paris. Nous les avertissons toutefois que nous avons eu connaissance de ce communiqué par la presse.. italienne, et que, si nous publions le texte français, c'est simplement parce que nous avons eu le grand bonheur de le trouver dans une revue... suisse ! En effet, on n'a pas jugé utile de nous envoyer le texte original, pourtant rédigé en... français.

Cette attitude, pour le moins désinvolte, vis-à-vis de la presse, dont la mission est d'informer objectivement le monde motocycliste, se passe vraiment de commentaires. Nous sommes évidemment cuirassés depuis longtemps contre cette « indifférence », mais il nous faut bien, à chaque fois, mettre en évidence une attitude qui nous oblige à rechercher dans la presse étrangère des documents officiels qui devraient, normalement, nous être directement communiqués.

Cette mise au point faite, nous passerons aux commentaires... du communiqué lui-même. Notons d'abord que le désaccord BPICM-FIM, dont nous vous avons déjà entretenu, est bien loin d'être résolu. La CSI, en effet, maintient les 9 épreuves du Championnat du Monde, les 4 meilleurs classements comptant pour le classement final. Que fera le BPICM dans ces conditions ? Il s'est réuni le 18 janvier à Bruxelles et nous ne connaissons pas encore ses réactions. Il parait que le front des constructeurs n'est plus très uni, et l'on murmure déjà que la NSU est décidée à participer à toutes les épreuves du championnat, indépendamment des engagements pris par le BPICM.

Qui vivra, verra !

Venons-en maintenant à la suppression du Championnat par marques. Pour notre part, nous ne sommes pas du tout d'accord. Nous pensons, en effet, qu'une course est gagnée par un ensemble constitué par le coureur et par la moto. Vouloir dissocier ces deux facteurs pour en récompenser un seul, nous parait illogique et absurde. Certes, nous connaissons tous les abus que peut entraîner le seul championnat par marque, mais nous pensons aussi que ces possibilités d'abus sont actuellement tenues en échec par le Championnat individuel et qu'en conséquence il est injuste de ne pas vouloir récompenser l'effort d'une marque, dans une cylindrée déterminée, pour présenter une « équipe » complète et homogène. Pour nous en tenir à un exemple récent, nous rappellerons que l'an dernier, si Haas, sur NSU, a dominé individuellement en 125, c'est tout de même la MV Agusta qui, grâce à une équipe plus homogène, a remporté le titre par marque. Les difficultés pour l'attribution du titre dans cette cylindrée prouvent tout au plus que les MV Agusta avaient fait au moins jeu égal avec les NSU, et ce grâce à une prestation d'ensemble supérieure.

Nous ne connaissons pas (hélas !) les raisons qui ont poussé la FIM à prendre cette décision, mais le résultat nous parait contestable au plus haut point, et néfaste pour le développement de l'industrie motocycliste.

D'autant plus que, d'après une source allemande, nous apprenons que les coureurs privés ne seraient pas classés dans le Championnat du Monde Individuel. Dans ce cas, l'absurdité de cette décision dépasserait vraiment toute mesure !

Mais en réalité cette absurdité est seulement apparente. Il y a une raison profonde à toutes ces décisions : la rivalité italo-anglaise, que l'Allemagne, pour le moment, se contente de suivre en spectateur intéressé. Tous nos lecteurs connaissent la situation actuelle du sport motocycliste : les pilotes anglais trustant les succès... sur des machines italiennes : Anderson sur Guzzi, Duke sur Gilera, etc...

Pour les derniers Championnats du Monde, par exemple, si le classement avait été individuel, nous aurions eu 3 titres pour les anglais (Duke, Anderson et Oliver), 2 pour les allemands (Haas sur 125 et 250), et... rien pour les italiens. Si au contraire, le classement avait été par marques, nous aurions eu 3 titres pour les italiens (Guzzi, Gilera, MV Agusta), 1 pour les allemands (NSU) et... 1 seul pour les anglais (Norton). Il y a là évidemment une anomalie ; anomalie qui explique clairement l'obstination de l'Angleterre et de l'Italie pour défendre ce qu'elles estiment être leur « prestige national ».

Nous insistons sur ce point, car, selon nous, le sport devrait pouvoir se hisser au-dessus des frontières nationales, et ne devrait pas être bridé ou amoindri par des considérations extra-sportives et injustifiées. Car quoiqu'on puisse dire, pour les observateurs objectifs, les décisions de la CSI consacrent la victoire de l'Angleterre sur l'Italie ; nous ne pouvons que le constater, tout en déplorant fortement ce « déplacement de plan », qui fait qu'une question purement sportive dégénère en une question de « vanité nationale ». Et attendons-nous à ce que les allemands, spectateurs attentifs à l'heure actuelle, élargissent leur activité sportive et interviennent à leur tour dans cette ténébreuse « bataille de couloirs », où le sport n'a vraiment rien à gagner !

Nous nous réservons naturellement de tenir nos lecteurs au courant des développements futurs de cette situation terriblement embrouillée, et nous prendrons rendez-vous pour le 30 mai à Reims, pour la première épreuve comptant pour ce Championnat du Monde... individuel.

LE SPORT EN HIVER

RALLYE DU SENEGAL

Le Moto-Club Dakarois, dont l'activité sportive s'affirme de plus en plus, vient d'organiser le « Premier Circuit de Régularité du Sénégal » qui a obtenu un grand succès.

L'épreuve a eu lieu le dimanche 6 décembre et s'est disputée sur un parcours de 562 kms, dont 30 kms de très mauvaise piste (tôle ondulée et rochers). Le départ a été donné à Dakar et les 20 concurrents passaient ensuite à Cayar, Thiès, M'Bour, Fatick, Kaolack, Nioro du Rip, Kaolack, Fatick, M'Bour, Rufisque, Dakar, où les arrivants disputaient une épreuve de maniabilité et de freinage qui servait à départager les non pénalisés qui, contre toute attente, furent nombreux.

Espérons que le prochain circuit, qui est prévu pour Pâques ou la Pentecôte, réunira un plus grand nombre de concurrents, car ce ne sont pas les belles machines qui manquent à Dakar, et sûrement aucune ville en France ne peut se vanter de posséder un parc de motos aussi varié et surtout aussi moderne que Dakar.

Voici le classement officiel du Circuit de Régularité.

Catégorie 250 : 1. Barranger, sur Hoffmann, 0 pt ; 2. Senhaji sur Puch, 4 pts ; 3. Thomas sur Jawa, 20 pts.

Catégorie 350 : 1. Garmaud sur Douglas, 0 pt ; 2. Gouedo sur Triumph 0 pt ; 3. Garnier sur Horex 0 pt ; 4. Ahmed sur Saroléa 70 pts.

Catégorie 500 : 1. Yattim sur Norton, 0 pt ; 2. Coppex sur Ariel 0 pt ; 3. Mohy sur Zundapp 0 pt ; 4. Chamard sur BMW, 0 pt ; 5. Traversat sur BMW, 0 pt ; 6. Peyrou sur AJS, 0 pt ; 7. Sammarcelli sur BMW, 0 pt ; 8. Picault sur BSA, 0 pt ; 9. Vallée sur Zundapp, 52 pts ; 10. Lhoumeau sur BMW, 74 pts.

Catégorie sidecar : 1. Martz, sur Zundapp-Steib.

Epreuve de maniabilité et de freinage : 1. Vallée sur Zundapp en 29" 9/10 ; 2. Yattim sur Norton, en 30" 4/10 ; 3. Coppex sur Ariel, en 30" 6/10 ; 4. Mohy sur Zundapp, en 31" 1/10 ; 5. Chamard sur BMW, en 32".

TRIAL DE CLAMART

Le MC Châtillonnais organise le dimanche 14 février 54 son deuxième Trial d'Hiver Clamartois qui se disputera dans la Forêt de Meudon (secteur de Clamart). Cette manifestation est placée sous le patronage de la Municipalité de Clamart et de l'Echo des Sports avec le concours de la Presse spécialisée et des Commerçants et Industriels de Clamart.

Cette compétition sportive est ouverte à tous les cyclomoteurs jusqu'à 50 cmc., motocyclettes jusqu'à 1.000 cmc. et sidecars jusqu'à 1200 cmc. dont les propriétaires seront régulièrement licenciés à la FFM ou FFC-FFM, titulaires de la licence 1954.

Le circuit empruntant exclusivement des chemins et sentiers forestiers (à l'exclusion de routes normales) est sensiblement le même que celui de l'an passé, mais a été rallongé et cette année aura un kilométrage de 8 kms 300 environ et comprendra au moins 4 passages non-stop. Les cyclomoteurs disputeront leur course le matin entre 9 h. et 11 h. et toutes les autres catégories concourront à partir de 13 heures. Départs et arrivées, place du Garde, à Clamart (Maison Forestière).

De nombreux prix en nature récompenseront les participants, ainsi que différentes coupes individuelles, en outre le Challenge inter-clubs de la Ville de Clamart sera remis en compétition pour la seconde année. (détenteur pour 1953 : MC Châtillonnais).

Pour tous renseignements complémentaires et envoi du règlement complet, s'adresser à Mr Cantalice Gabriel, 4, allée du Pierrier, Châtillon-sous-Bagneux (S.). La clôture des engagements sera prononcée le 7 février à 22 h.

CHAMPIONS AUTRICHIENS

La Fédération Autrichienne vient de proclamer ses champions de vitesse 1953. Ce sont : en 125 sur Mondial, Alex Mayer qui remporte son 5e titre national en 6 ans d'activité sportive ; en 250, Hollaus remporte le titre sur Guzzi, et en 350 et 500 le titre revient à Fassl sur CZ 350 et Norton 500. Enfin le championnat en sidecar est la propriété de l' « ancien » Kussin (Norton side) qui court depuis 1934.

A gauche, ci-dessous, le vainqueur au Circuit du Sénégal en 250, *Barranger, à un contrôle. A droite, Yattim, vainqueur en* 500 *et Garmaud, vainqueur des* 350 *cmc.*

ETS MOTTAZ

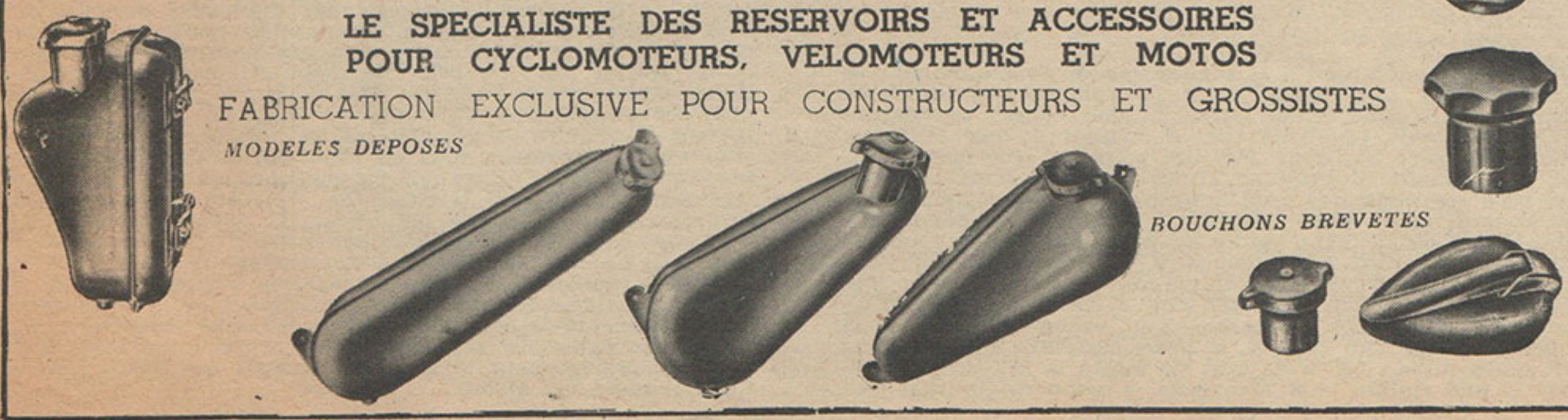
307 à 311 rue de la Garenne
NANTERRE (Seine) - MAL. 29-77

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

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

MODELES DEPOSES

BOUCHONS BREVETES



GROSSE MAJORITÉ DE NORTON POUR LA PROCHAINE SAISON

Dans quelques semaines la saison sportive va reprendre.

Nos coureurs ont profité de l'hiver pour transformer leurs machine ou pour en acquérir de nouvelles.

C'est alors que les amateurs de circuits de vitesse s'interrogent. Sur quelles machines allons-nous voir les Collot, Monneret, Drion, Bétemps, Murit ? etc...

Aussi, à leur intention, avons-nous pris contact avec un certain nombre de coureurs (que les autres veuillent bien nous excuser, ou mieux encore, nous envoient par lettre leurs projets pour cette saison) et c'est ainsi que nous verrons...

...JACQUES COLLOT sur deux nouvelles Norton Manx 54 en 350 et 500 cmc.

...PIERRE MONNERET au guidon d'un Norton Manx en 500 et d'une AJS en 350. Toutefois, il pilotera aussi bien pour certaines épreuves du Championnat du Monde que du Championnat de France, la célèbre 4 cylindres Gilera.

...RENE BETEMPS sur un nouvel ensemble Norton-Watsonian de l'année.

...JACQUES DRION avec le même matériel que Bétemps, mais toujours avec sa gracieuse passagère Inge Stoll.

...JEAN MURIT abandonne son « spécial basset » pour, lui aussi, acquérir exactement le même ensemble moto-sidecar que ses deux rivaux.

(Il va y avoir du sport en sidecar !).

...FRANCIS FLAHAUT, étoile du sport marocain, sera le passager de Murit, mais pilotera en solo des Norton 350 et 500 préparées par le spécialiste anglais Francis Beart, bien connu pour ses moteurs « petites courses ».

...EMO, de longue date passager de Murit, abandonne la compétition, et ouvre un atelier de mécanique (machines compétition), rue des 7 Arpents, à Pantin.

...PLANQUE s'abstiendrait de courir cette saison.

...INSERMINI abandonne définitivement le sidecar, mais montera une 350 Norton.

...MICHEL, qui avait « tâté » du sidecar la saison passée, se préparerait une nouvelle Jonghi avec un cadre inédit.

LES PETITES ANNONCES DE Moto revue

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

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

MOTOS A VENDRE

BMW R12 av. si. p. ét. méc. px int. Ruth 44 r Hoche Pantin

BMW R12 2 carb. side 150000
BMW R75 side 175000
DKW NZ 350 belle 110000
NSU 500 sup. cul. side 160000
Motobéc. 125 D45S 1953 85000
Motob. 125 D45S 1953 65000
Monet G 200 sus. Grég. 90000
Monet 125 1953 70000
Gnome R2 bon ét. 27500
et 30 motos diverses. Triumph ang. 350 et 500. NSU 600. Indian scout, Terrot, René Gill. Gnome CV2,BSA M20, Norton 16H Reprise. Echange. Crédit MOTO-STOCK, 11 bis, villa St Michel, Métro Guy Mocquet Paris 18e. Sam. dimanche mat lundi Tél. MAR. 89-35.

MOTO-STOCK dispo. plus. pet. voitures pour échange motos

BERNARDET 125 exc. ét ent. équipé. DELPLANCQ 5 av Talamon, Chaville. S. et dim.

PUCH 250 TF 1952 impec. Esnault. Anj. 77-40, 9 à 11 h.

A V. DKW SB 350 c. nve éq compl. monor. Baron 29 r Colonel de Faucher, Saintes.

GUILLER 175 (AMC) f. tél. éq garant. crédit. 120. Ric. 75-28

UN LOT DE MOTOS

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

100 MOTOS sélectionnées. Voitures. Reprises. Crédit.

MOTO-RECORD

151, rue Marcadet, Paris-18e MON. 24-40.

A V. Terrot 125 90000
Motobécane D45S 60000
Monet-Goyon 125 65000
Jonghi 125 70000
Motob. culb. 125 et 175 100000
Peugeot 125 50000
BSA 4 vit. 250 160000
350 Terrot 80000
350 Gnome Rhône 80000
Crédit Repris. MOTO-CHOISY 62 av. de Choisy 13e Gob 87-87

ZUND. 750 typ. Rus. Jaccomard 103 r F. Arago, Montreuil.

ZUND. 601 0 k. px taxe. COPET 27 r du Pré Souverain, Bobigny (Seine) v. sam.

MACHLESS 350 sus. av. ar. t. b. ét. px 160. Didier 151 av. A. Briand, Pavillon/Bois (Seine)

500 TERROT RGST 52 t. éq. ét. nf 10000 k 130000. Bureau Boulang. Ecquevilly (S-O)

BSA M20 500, ét. imp. pn. nfs créd. poss. 110000 RIC. 75-28

R73 side Préc. c. port. R12 sidecar DKW b. ét. Griveau 28 r S. Carnot Puteaux

SIDECAR Précision à gauche 40000 PILZ 25 rue Chabrol Paris 10e. TAI. 59-87.

500 Angl. New-Impérial susp. ar. four. téles. double sel. sac nx acces. rep. Velosolex ou 125 10 ter r Bisson 20e.

BMW R12 side Préc. orig. imp 2000 k. PUANSON 14 r Romainville 19e, 200000

V. ou éch. Zundapp 250 side canad. 140. c. auto Vigier 124 A. Briand Levallois Per. 43-78

BSA 650 side Préc rev p. 340. Parcellier 11 r Alexis Lepère, Montreuil AVR. 09-77.

PEUGEOT 125 f. tél. susp. AR 85. garanti crédit RIC. 75-28

350 TRIUMPH spéc. cross pf. état susp. AR osc. Glomot r des Chasseurs, Soisy s/Montmorency (S.-O).

JAWA 350 bicyl. ét. except nbx acc. raison santé. Berthou 87 Gde Rue Sèvres Obs. 01-52

BSA 250 b. ét. vis sam. dim Vieillard 181 chemin de Chatou, Sartrouville (SO).

DOUGLAS 350 fl. twin Mk5 fév. 52 10000 k ét nf tte éq. t sad 275. Ec. Bourgoin 31 r Lépine Marcel, Colombes.

NSU 250 4 tps culb. ét. impec garant. crédit 95 RIC. 75-28

175 MOTOBECANE 90000 fr. CASARIL 53 r Pouchet 17e.

OFFMAN 175 ét. nf 3200 kms MEUNIER 7 rue Gambetta, Nanterre (Seine).

MATCHLESS 350 4 vit. sélect f. tél 4 rue Condorcet Vitry

ARIEL 500 lat. parf. ét. 60. MG 250 2T 50. Desjardins 11 rue de la Maladrerie, Aubervilliers (Seine).

GNOME RHONE 125 cc super culasse A. Martin 120 rue de la Tombe Issoire, Paris 14e.

PART. 250 cc Jawa pf. ét. px 140. Mac Mahon 24-90 ap 16h.

BSA M20 600 f. tél. b. ét. 140. vis. sam. ap. midi dim. matin 6 av Robert, Bois Colombes

Alcyon 125 AMC f. tél. tt. éq. 110. Créd. garantie Ric. 75-28

ATTELAGE SIDECAR COURSE avec pièces, etc... MURIT 70 r Docteur Bauer, St Ouen CLI. 05-80

MOTO 175 compéti. très rap état mécan. imp. pièces rech. Sicam tél. LON. 16-89.

SCOOTERS Speed démonstrat. ou occas. av. garant. de 3 mois vendus t. éq. à des prix particul. intér. Repris. répar. entretien P. BRISSONNET et Cie 22 ter bd Gal. Leclerc, Neuilly sur Seine MAI. 87-40 Ouv. le samedi matin.

PEUGEOT 150 cc sortie 1950 avec access. parf état. LUCAS 43 rue du Théâtre 15e.

VM Alc. 100 2 v. t. b mt. pn. 18 lit. c. Baffet, Gimel (Cz)

BMW R25 pf. ét 15000 k 240. nbx acc. Per. 34-00 P. 253. Magnier 126 r de Vaugirard 6e

175 Peug. ét nf px à déb. Gaucher Ch. Ség. 16-40 Poste 393

RENE GILLET 250 1953 neuve 130 garant. crédit. Ric. 75-28

MOTOB. 125 lat 52 ét. nf 70 car ach. auto. H. Bec Gré 29-40

SAROLEA cross 500 1952 susp AR oscil. fourche BSA avec pièces dét bon état. Mot. FN M12 pièces dét. susp AR. 350 BSA et ar. cadre BENARD, Dammarie-les-Lys (S-M). Tél. 996 Melun.

AUTOMOTO 125 AMC parfait état acc MALLET 1 rue Ed. Vasseur, Ivry.

JAWA 250 1951 Ric. 75-28 ét. imp garant crédit. 140000.

70 cpt et 12 tr. de 12.000
B.S.A.
Moto sidecar abs. cme neuve Durandet 67 av. Raymond Poincaré, Paris 16e.

BSA B31 c. neuve a. 52 reprise 125 ou 175 récent. CADIO Lycée Lakanal, Sceaux (Seine).

SIDE R. Gillet 1000 cc état parfait prix 120 PIMPAUD, Gare Sceaux Robinson.

Side 750 R. Gill. imp. 100. rep. 175. CHARTIER 27 av. P. Déroulède Vincennes ap.18h. s.d.

Triumph 650 imp. éq. Renault 3 r F. Buisson Clichy (S.).

350 BSA B31 1re m. imp. vis. apr. midi sf sam. et dim. M. Bermont 44 r Longchamp P 16e

350 JAWA équipée ou non. Pacque 14 r Royer-Collard 5e

R. ENFIELD 500 twin impec. bipl. acces. Decat Alé. 29-16

URG. Terrot 125 état abs. nf garant. par facture modèle récent 90000 fr. Ecrire M. Sotchivko 47 r Université 7e

GALETTO 2500 k acc. 175. Leclerc 56 r Max Dormoy 18e.

NORTON 16H impec. sac. cuir px 120. à déb. Bouvart 96 r de la Rocquette Paris 11e.

Particulier vend Sunbeam 500 luxe acces. état neuf 300000. Accep. crédit 100000. OBE. 53-94 heures bureau.

UNIQUE
Pendant février seulement
Crédit sans intérêts
Livraison en 24 heures
50 motos toutes marques
Norton 500, Triumph 500 2 cyl. Harley 750, Jawa 350, Puch 250 Indian 550 et 1200, Gnome 750 Terrot, Peugeot, Monet, Jonghi Motobécane, René Gillet, etc. de 125 à 750 cc tous prix, sidecars légers et lourds. Faurie 8 av de St-Ouen Paris Mo La Fourche (dans la cour)

Occasions exceptionnelles
Reprises
250 Terrot comme neuve 70000
250 Terrot parf. état 60000
250 Motob. culb ét. neuf 85000
125 Motob. dernier mod. 85000
500 Motob. culb. 65000
500 Motob. s. cul. c. nve 135.
125 MR non immatri. 105000
125 Monet non immatri. 105000
et
divers autres occas. compl. révisées, ét. neuf et garanties JARDILLIER 88 P. Doumet-16e AUT. 18-42.

BMW 250 R24 pf. ét vis. sam. dim. mat. acces. px 200 Deret 53 r Pierre Cury Drancy S.

NSU 250 nve Miot J. 67 bis r Reine, Boulogne s. Seine.

CREDIT IMMEDIAT

1/3 compt. solde en 6-9-12 mois
650 cc BSA Golden Flasch 250.
500 cc Sunbeam 52 c. nve 325.
500 cc FN 51 culbut. 220.
350 cc Velocette 51 culb. 220
350 cc Horex 52 Régina 230.
500 cc DKW bicylind. 150.
350 cc DKW NZ cme nve 140.
750 cc BMW R12 révisée 190.
800 cc Gnome flat-twin 95.
750 et 1000 R. Gillet dep. 85.
500 cc Indian scout. nve grenat
500 cc Terrot 53 RGST 170.
500 cc Terrot 48 sup. cul. 125.
500 cc Motobécane c. nve 115.
500 cc R. Gillet tr. bien 110.
175 cc Motobécane 1952 115.
125 cc Motobéc. 50 à 52 75
50 motos et vélom. dep. 25000
Grand choix de sidecars
AUDEGEAN 10 r d. Apennins Métro Brochant. MAR. 74-22

ON DESIRE ACHETER

ACH. Fulgur M100 Delage. R Cl. Bernard, Caudéran (Gde)

ACHAT compt. et dépôt vente vélomot. et motos réc. SELECTION MOTO 100 bd Magenta Métro gare du Nord Bot. 23-80

ACHETE ttes motos et scoot. Alazard 47 bis av. Clichy 17e

Achète comptant

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

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

Ach. ts vélom. récents. Delaire 4 imp. de la Gaîté Dan. 55-43

PART. ach. 500 cc 50-53. Jacob 173 r Paris, Montreuil, S.

SUIS achet. twin ou flat-twin Tél. Le Raincy 313.

ECHANGES

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

VOITURES A VENDRE

4 CV RENAULT 51, Vedette 51 Aronde 52. Reprise motos. crédit. FAURIE 8 av. de St Ouen Paris 18e.

6 CV OPEL Kadett 250000
7 cv Opel Olympia à ter. 150000
Simca-5 Berline 150000
Simca-5 découvrable 150000
BMW 321 mal. AR 325000
Opel super Six 120000
Delahaye 134 M 125000
Ech. repr. motos. Arg. 18-37
42 r Charles Lecocq Argenteuil

DISPONIBLES

20 voitures à votre choix.
Crédit Reprises toutes motos
Audegean 10 r d. Apennins-17e
Métro Brochant. MAR. 74-22

REPRISE MOTOS CREDIT
6 CV Fiat méc neuve
Simca-5. 4 CV Renault
HURNI 38 r Saussure P. 17e

DIVERS

A V. 1 moteur 350 mach. à remont. 1 lot boites Stanb 3V1 AR 1 boite BSA incomp. pièces boites T100, 1 cadre T100. Divers. pièces motos 1 mot. Renault Mona ét. neuf SUTRA 41 r d'Anjou Versailles (SO)

ATTRACTION motocycliste « Globe Infernal » compren. sphère 4 motos Home-Trainer ampli. etc. façade parade toiles entourage prêt à travail. GUILLOT Fr. B. J. Jaurès, Andrezieux (Loire).

EMPLOIS

Moto Terrot 42 av. Foch, Chatou, dem. ouvr. qualifié.

CHERCHE mécanicien qualifié téléph. MON. 98-35.

FONDS DE COMMERCE

FONDS de cycl. et mot. Paris Sud stat. serv. off. Mosquito av. banc d'essai Agence Mosquito Vap Baby-Moto, Horsy, Gn.Rh. Aff. 5 m. Ec. *MR 1172*

CHERCHE fonds cycles motos av. atelier et logem. départ. Centre-Est. Ecr. P. Peuquet 16 r des Granges, Besançon.

GAITE-MOTOS MONTPARNASSE

4, IMPASSE DE LA GAITE, PARIS 14e — DAN 55-43

Demandez-nous la liste complète contre 50 frs en timbres

REPRISES MÊME AVEC UN **1er VERSEMENT DE 5.000 frs** **ECHANGES** LE SOLDE EN **6 - 9 - 12 MOIS**

Terrot 3 v. 30000

125 CMC.

Gn. Rhône 2 t. f. tél. 75000
Motob. sus. ar. f. tél. 85000
Peugeot 4 v. télesc. 100000
Peugeot 2 t. 4 v. 53 115000
Terrot four. tél. 4 v. 1953

175 CMC.

Peug. 4 v. f. t. s. AR 110000
Alcyon AMC 4 v. sél. 120000

250 CMC.

Tornax sél. 75000
Monet Goy. cul. 4 v. 90000
Puch 4 vit. sélec. sus. AR fourche télescop. 190000

350 CMC.

Peugeot P112 bloc mot. 85000
Terrot culasse alu 100000
NSU konsul 4 v. sélect. sus. AR four. télescop. 260000

500 CMC.

Monet Goy. grd sport 120000
Motob. sup. cul.4 v. 120000
Norton 16H 125000
Royal-Enfield twin f. télesc. susp. AR oscillante 290000
BSA AA7 twin culb. four. téles. sus. AR 1952 300000

600 et 750 CMC.

BMW 750 fourche tél. 180000
BMW R66 culb. 4 v. 280000

SIDECARS

Terrot500 4v. s sid. Buf. 130.
BSA M20 side Steib 160000
Motobéc. supercul. 4 v. sél. side Bernard. Avion 190000
Terrot 500 RGST susp. AR f. tél. side Précision 220000
Zundapp 600 cc KS flat-twin culb 4 v. sélecteur 260000
Plus. sides solo à part. 25000

SCOOTERS

Vespa 125 ital. r. sec. 95000

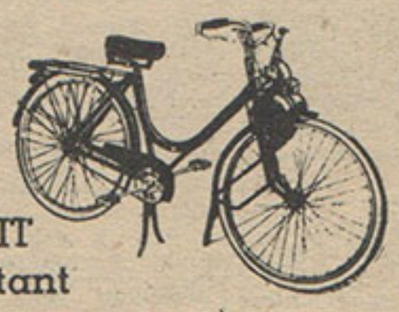
Un lot de machines bon marché et pour bricoleurs.

NOS VOITURES D'OCCASION

4 cv Rosengart C. I. bon état 110000
3 cv Rovin cabriolet décap. dernier modèle 200000
6 cv Fiat cabr. déc. 200000
10 cv Citroën coach 140000

LOCATION DE

VELOSOLEX



ET VENTE A CREDIT
10.300 comptant
(y compris taxes et assurances)
et 10 traites mensuelles de 3.150 frs.

G. S. M.

DISTRIBUTEUR OFFICIEL :
8, rue des Ecoles - PARIS-5e - Tél. : ODE. 62-98
Documentation gratuite
Essais tous les jours en nos magasins

Le casque GENO

Modèle Sport à bourrelet

A calotte métal léger à haute résistance

IMPERFORABLE AUX CHOCS

Vente en gros :

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

DYNAMIC-SPORT

6, rue St-Augustin (2e)
Métro Bourse — RIC. 75-28
CREDIT :
1/4 compt. et 15 mois
(dans toute la France)
Location de scooter et moto
Service après vente
Occas. garanties. Reprises
MOTOBECANE
GUILLER (AMC)
DS MALTERRE (AMC)
TERROT
M.V. AGUSTA
B.S.A. - GUZZI
LAMBRETTA - N.S.U.
AER MACCHI
MORS-SPEED

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR

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

TOUS vêtements de cuir :
MOTO - AUTOMOBILE
SPORT - VILLE

Exigez la marque
CHROME-CUIR

Catalogue gratuit sur demande

Clinique des cadres. Réservoirs et Roues tél. PER. 20-68
MARCHAND Frères.
16, rue Danton LEVALLOIS
Ne pas confondre, bien noter n° 16, la maison n'a pas de succursale.

Pour toute correspondance avec « MOTO-REVUE », n'omettez pas de joindre un timbre pour la réponse.

---

83 Avenue de la grande Armée, 83
— PARIS — (16me)
Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79
Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

COLLEX

ENDUITS POUR L'ETANCHEITE DES JOINTS
COLLEX MOTO, enduit liquide blanc.
CARTEX, pâte épaisse blanche.
JOINTOLIN, à base d'huile de lin traitée.
PATE A RODER LES SOUPAPES
VALVEX, gros grain, grain fin.
HUILE PENETRANTE
DEGRIPSEUL : dégrippe, dérouille, lubrifie, protège.

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

La bibliothèque du "motorisé"

La spécialité des Éditions de Moto-Revue

TOUT MOTOCYCLISTE, TOUT SCOOTERISTE, TOUT CYCLOMOTORISTE,
SERA PARFAITEMENT DOCUMENTE EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ETE ECRITS POUR LUI

Prix : 750 fr. (par poste 850)

Prix : 495 fr. (par poste 547)

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)

Imprimé en France tous les samedis par Imprim.-Auto-Impressions Publicitaires, 12, r de Cléry, Paris-2e
N° 1.172 1954. — Le Directeur-Gérant : C. LACOME. — Dépôt légal 1er trim. N° 003

Toujours impeccable

Conçu par un motard
pour des motards

MACOMBYNN 54

FABRIQUÉ EN
CORDOUAL SPORT
protège votre costume

NE PREND PAS les taches de graisse ou d'huile.
RÉSISTE au frottement, à l'abrasion, la flexion.

Elle est
SOUPLE, IMPERMÉABLE, INALTÉRABLE
Montée avec véritable
FERMETURE ÉCLAIR

Se lave à l'eau et au savon

FOURNISSEURS DES ESSAYEURS OFFICIELS
BERNARDET
MONNET-GOYON
D. S. MALTERRE
ALCYON
DUNLOP
AUBIER - DUNNE

CHANTELUNE-FOZ

LISTE DES DISTRIBUTEURS AGRÉÉS AU SEUL FABRICANT
CHANTRIEUX & LEFEVRE, 2, R. DE LA PLUMETTE, AMIENS

BARBES-MOTO-CYCLES

33, Boulevard Barbès - PARIS-18e
Métro : Château-Rouge Tél. : MON. 98-35

Spécialiste **GIMA** la plus grande marque française avec les fameux moteurs A. M. C.
125 cmc. - 175 cmc. - 250 cmc. - A.C.T.

Scooters LAMBRETTA-TERROT

Avant la livraison : **Faites de petits versements toutes les quinzaines ou tous les mois.**
SOLDE en 12 MOIS

B. S. A. - GUZZI - LAMBRETTA
SUNBEAM - TERROT - JONGHI
GNOME-RHONE - GIMA - MACCHI
Cyclomoteur « MOUSTIQUE »

DEMONSTRATION
ACCESSOIRES
REPARATIONS
STATION-SERVICE

OUVERT DE
8 H. 30 A 19 H. 30
MEME LE LUNDI,
FERME LE DIMANCHE

Conditions aux lecteurs de « Moto-Revue »

Vous qui aimez.....

Le Scooter

lisez...

SCOOTER *magazine*

En vente partout le 1er

Le Cyclomoteur

lisez...

CYCLOMOTO *magazine* *revue*

En vente partout le 15

Deux publications qui dès leur départ ont obtenu un succès foudroyant

Spécimen contre 50 francs en timbres

Editées par les Editions de Revues, 12, Rue de Cléry - PARIS-2e