

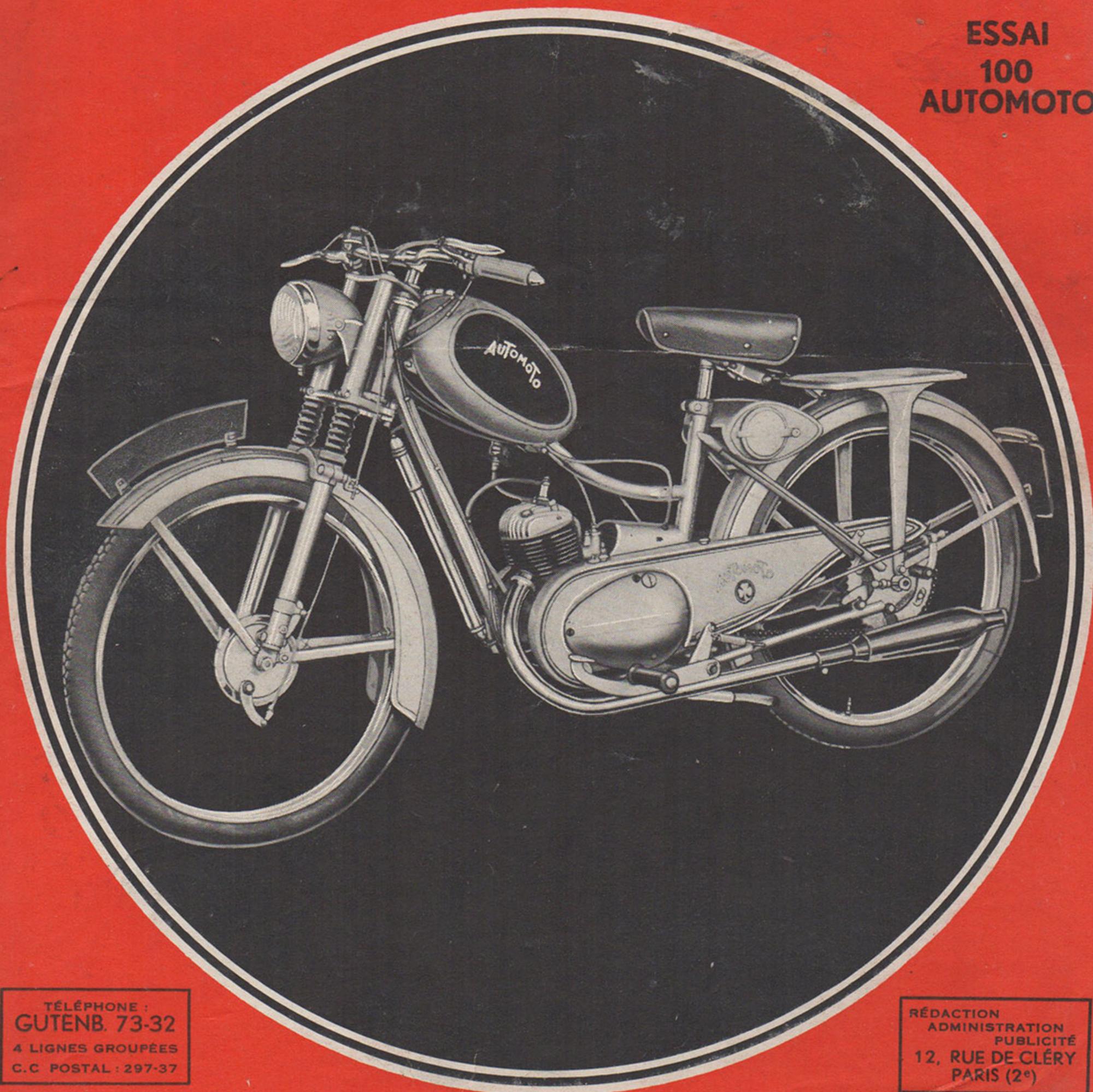
Moto revue

42^e ANNEE. — 13 MARS 1954. — N° 1.178

HEBDOMADAIRE
Tous les Samedis
LE NUMERO :

40 frs

ESSAI
100
AUTOMOTO



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

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

Léger et maniable, le nouveau vélomoteur Automoto répond à une
nécessité créée par la circulation actuelle.

La stabilité de la moto
La protection du scooter



MOTOSCOOTER
"Starlett"

Tout est conçu dans cette machine pour faire oublier la mécanique :
Un moteur 2 temps, licence Villiers 100 cm³, 2 vitesses, nerveux et silencieux, d'une robustesse à toute épreuve. Une fourche télescopique Grégoire à flexibilité variable qui absorbe tous les chocs de la route. Une protection totale du passager par une véritable carrosserie. Une conduite d'une extrême facilité : lancement du moteur à la main (fig. 1), changement de vitesses et débrayage synchronisés à main gauche (fig. 2), commande des gaz à main droite par poignée tournante.

78.500 F.
VENTE A CRÉDIT
JUSQU'À 12 MOIS



Fig. 1

Monet Goyon

KOEHLER ESCOFFIER

MACON

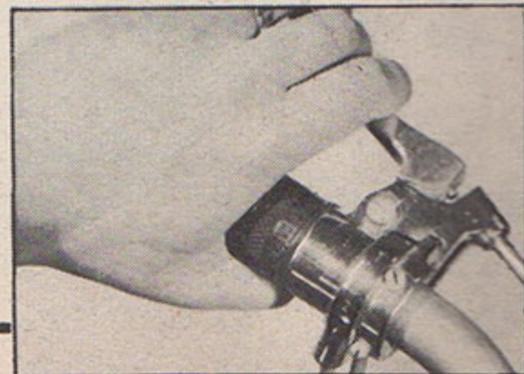


Fig. 2

Consultez les Agents de votre région



GUR/NER

STUDIO CRAVEN

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ÉCRIVANT AUX ANNONCEURS

AGENCE OFFICIELLE :

BSA ARIEL **SUNBEAM**

DISPONIBLES : BSA C 11 - B 31 - B 33 - A 7
A 10 - Super-Flash — SUNBEAM S 7 - S 8
ARIEL (sauf pour la Seine) tous modèles
Nos machines sont livrées immatriculées
Renseign. : réponse 45 francs en timbres

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

CRÉDIT : 6 - 9 ou 12 MOIS

Commandez dès maintenant vos machines pour être livré au printemps

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 —

IMBATTABLE ! grâce à son
CRÉDIT
D'HIVER

Agence Exclusive

MOTOBÉCANE

Métro
GARE
du NORD

Métro
GARE
de l'EST

94, Boul. Magenta - PARIS-10^e — 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)

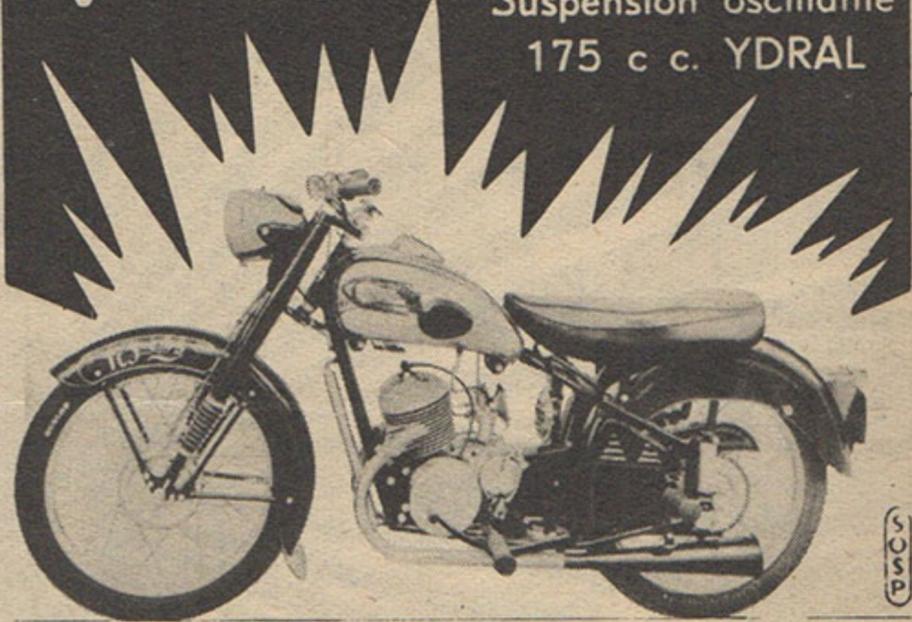
DISTRIBUTEUR AGREE MACOMBYNN-54

Station-Service MOBYLETTE - Pièces détachées

ACCESSOIRES A CRÉDIT
REPARATIONS PAR SPECIALISTES

Moto de grande classe

Suspension oscillante
175 c c. YDRAL



GYL Grand sport 175 c c.

GITANE MACHECOUL
Loire Inf.
Tel. 39

Ets MOTTAZ

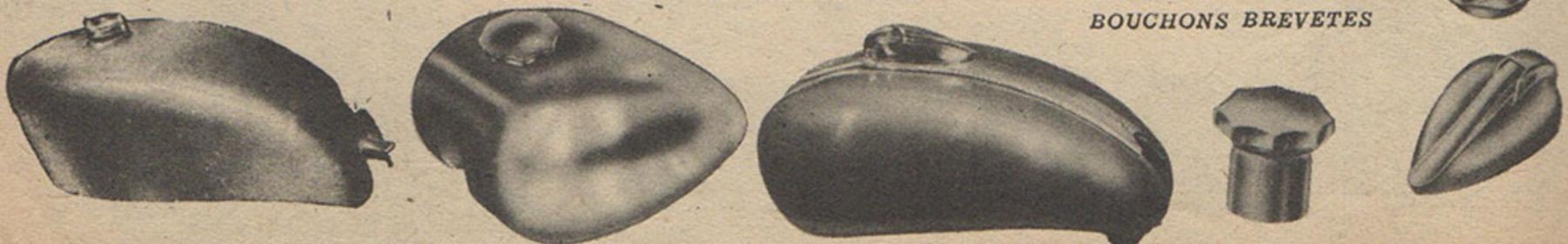
307 à 311 rue de la Garenne
NANTERRE (Seine) - MAL. 29-77

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

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

MODELES DEPOSES

BOUCHONS BREVETES



MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

G I M A

TERROT

Jonghi

GNOME-RHONE

RENE GILLET

GUILLER

Lambretta

RÉPARATIONS

ACCESSOIRES

ESSAIS ET

DÉMONSTRATION

ET LE PLUS FORT

CREDIT

BSA

SUNBEAM

MACCHI

GUZZI

CYCLOMOTEUR

MOUSTIQUE

BARBES-MOTO-CYCLES

33, Boulevard Barbès — PARIS-18^e

Métro : Château-Rouge — Tél. : MON. 98-35

TERROT 25.000 pour la livraison

LAMBRETТА 36.830 » »

NE TARDEZ PLUS... bientôt vous attendrez !

Conditions aux lecteurs de « MOTO-REVUE »

Magasin ouvert de 8 h. 30 à 19 h. 30 même lundi

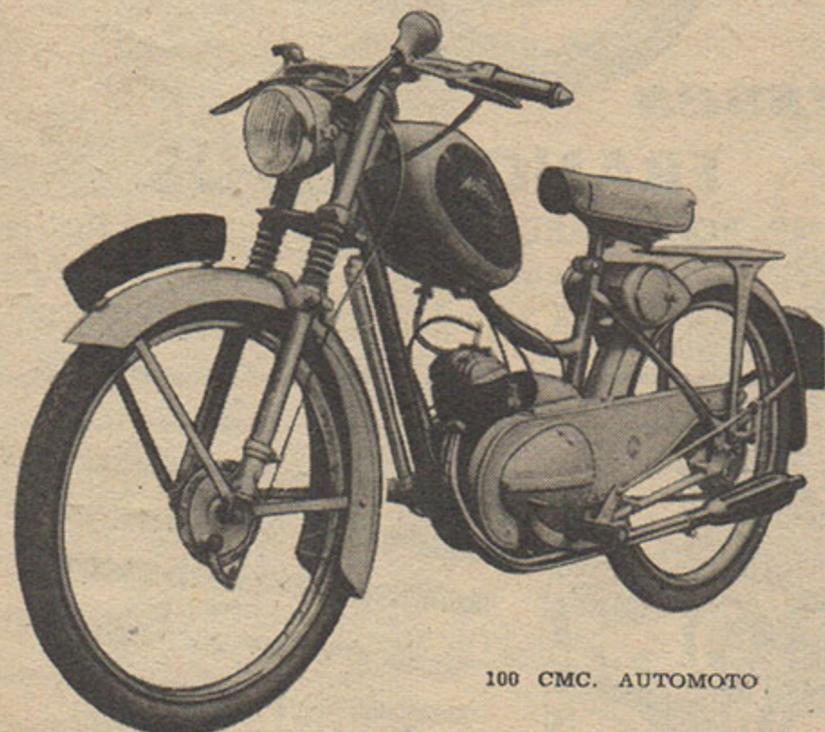
La seule maison ouverte le dimanche de 9 à 12 h.

pour les commandes et les accessoires

SPECIALISTE « GIMA » A.M.C.

PARIS-LOIRE

62, av. de la Grande-Armée, PARIS - GAL. 57-95



100 CMC. AUTOMOTO

MOTOS — CYCLOMOTEURS — SCOOTERS

AUTOMOTO — MORS SPEED

Réparations tous moteurs :

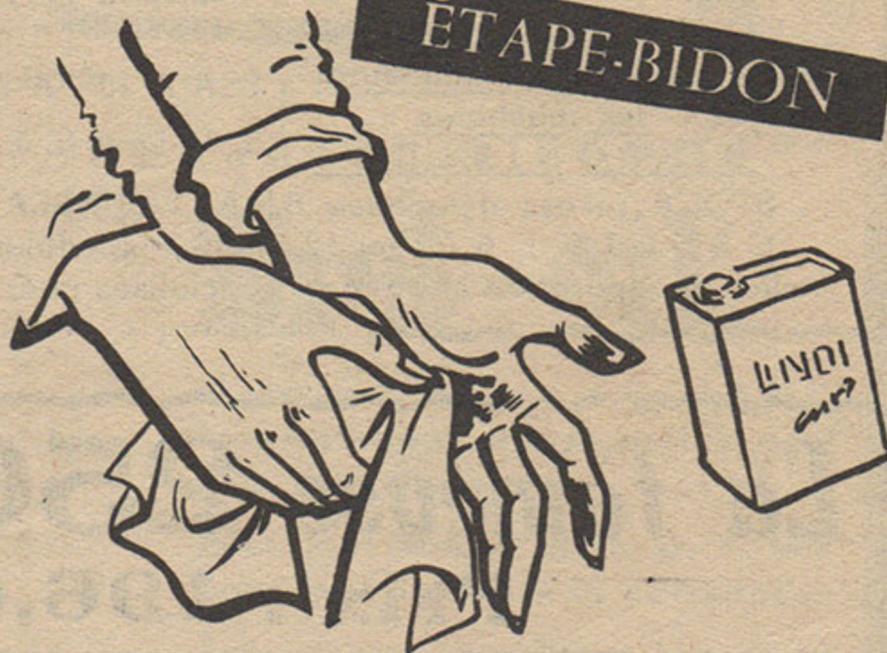
A.M.C. - VILLIERS - AUBIER-DUNNE et SPEED

Pièces détachées - Vente à Crédit - Reprise

Finie,

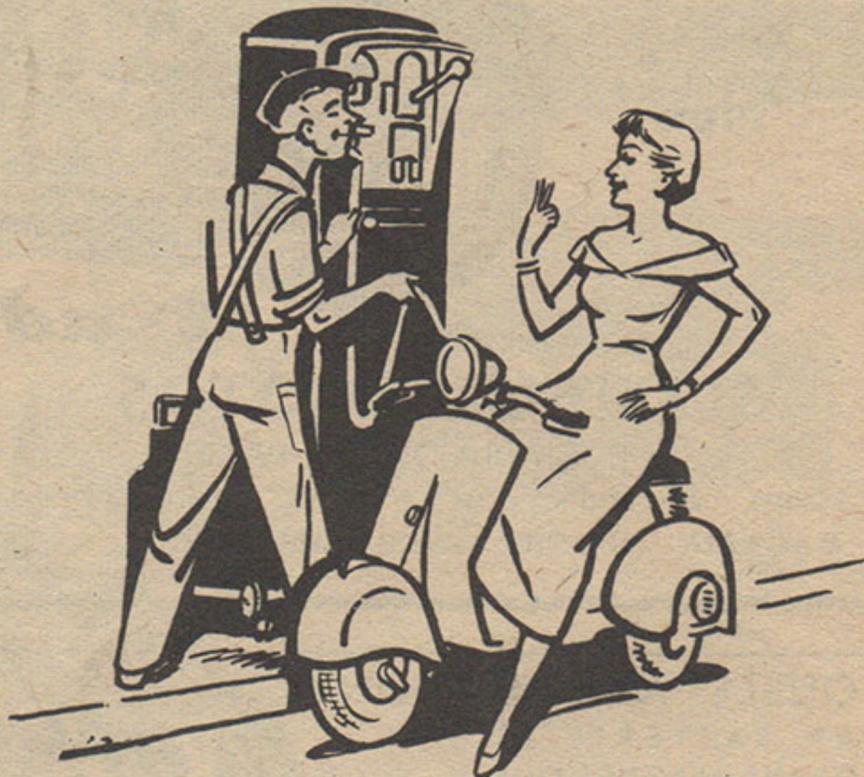
la fastidieuse et salissante

ÉTAPE-BIDON



Le MIXER, distributeur-doseur pour carburant 2 temps, maintenant au bord de la route, vous débitera le mélange homogène essence-huile directement, au dosage exact que vous désirez.

Le dosage se fait sous vos yeux, en un clin d'œil, sans éclaboussures.



ARRÊTEZ-VOUS AU PROCHAIN

Mixer

ASTER

6, RUE BAUDIN — IVRY (SEINE) — TÉLÉPH. ITA. 37-04

R. L. D. 47

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

AGENT OFFICIEL

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

BSA ARIEL
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

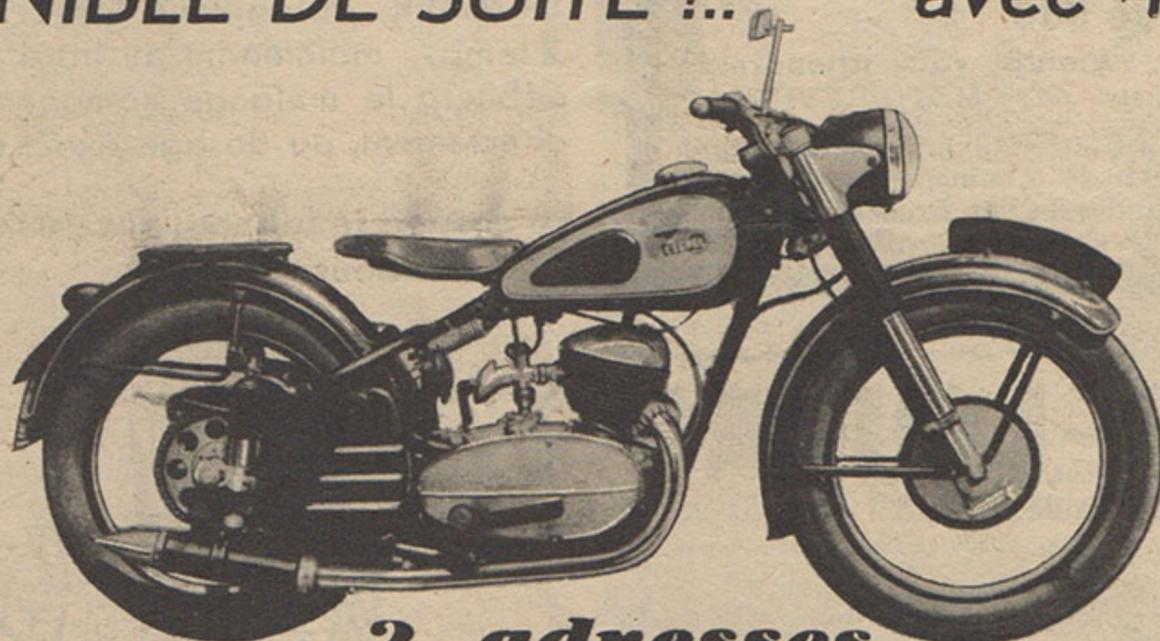
La maison se charge de l'immatriculation
des machines

Renseignements : réponse contre 45 fr. en timbres

La fameuse 250^{cc} CSEPEL

Prix : 196.000 fr. (+ taxes)

DISPONIBLE DE SUITE !... avec 42.000 f.



CRÉDIT
3 - 6
9 - 12
Mois

REPARATIONS
ACCESSOIRES
EQUIPEMENT

2 adresses

St - PAUL - MOTOS

1, RUE DE RIVOLI — PARIS-4^e

Métro : St-Paul

Tél. : ARC. 71-46

FRANCE-MOTOS

46, BOULEVARD MAGENTA — PARIS-10^e

Métro : Bonsergent

Tél. : BOT. 87-77

MAGASIN OUVERT TOUS LES JOURS, SAUF DIMANCHE de 9 à 12 h. 30 et de 14 à 19 h. 30

Renseignements contre 50 fr. en timbres

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE

ROBUSTE ET ELEGANTE

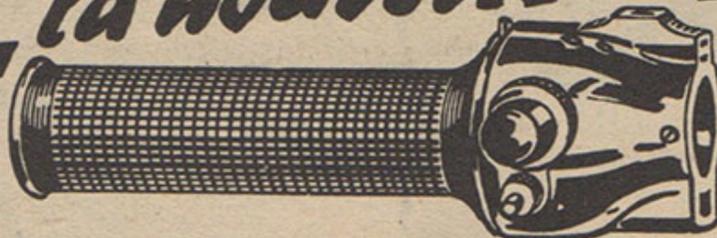
SIMPLE ET SURE

DEMONTAGE FACILE

PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE

AVEC FILS ET COSSES

la nouvelle



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

SAKER *Universelle*

COURBEVOIE

QUALITE SAKER

TOUTES LES COMMANDES

ELECTRIQUES

REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE

COMPLETE ET DETAILLEE

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

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



MACOMBYNN 54



FABRIQUÉ EN
CORDOUAL
SPORT

Conçu par un motard
pour des motards
protège votre costume

Ne se désagrège pas

NE PREND PAS les taches de graisse ou d'huile
RESISTE à la flexion, l'abrasion, le frottement

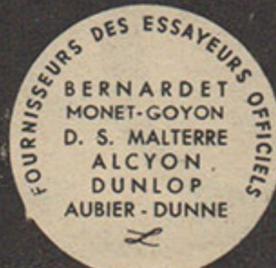
Elle est

SOUPLE, IMPERMÉABLE, INVULNÉRABLE

Montée avec véritable
FERMETURE ÉCLAIR

Se lave à l'eau et au savon

Tellement plus pratique
se porte sur n'importe
quel vêtement.



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

CHANTELUNE-FOZ

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



Avec la
"SPÉCIALE 2 TEMPS"

Bret-oil

l'huile spéciale qui se mélange ins-
tamment et reste parfaitement
diluée dans l'essence.

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

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

BRET-OIL

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

La Route est Belle...

MODÈLE STANDARD :
196.000

(plus taxe locale)

MODÈLE LUXE :
201.000

(plus taxe locale)

PRIX DEPART PARIS

LIVRABLE
IMMEDIATEMENT

AGENT GENERAL

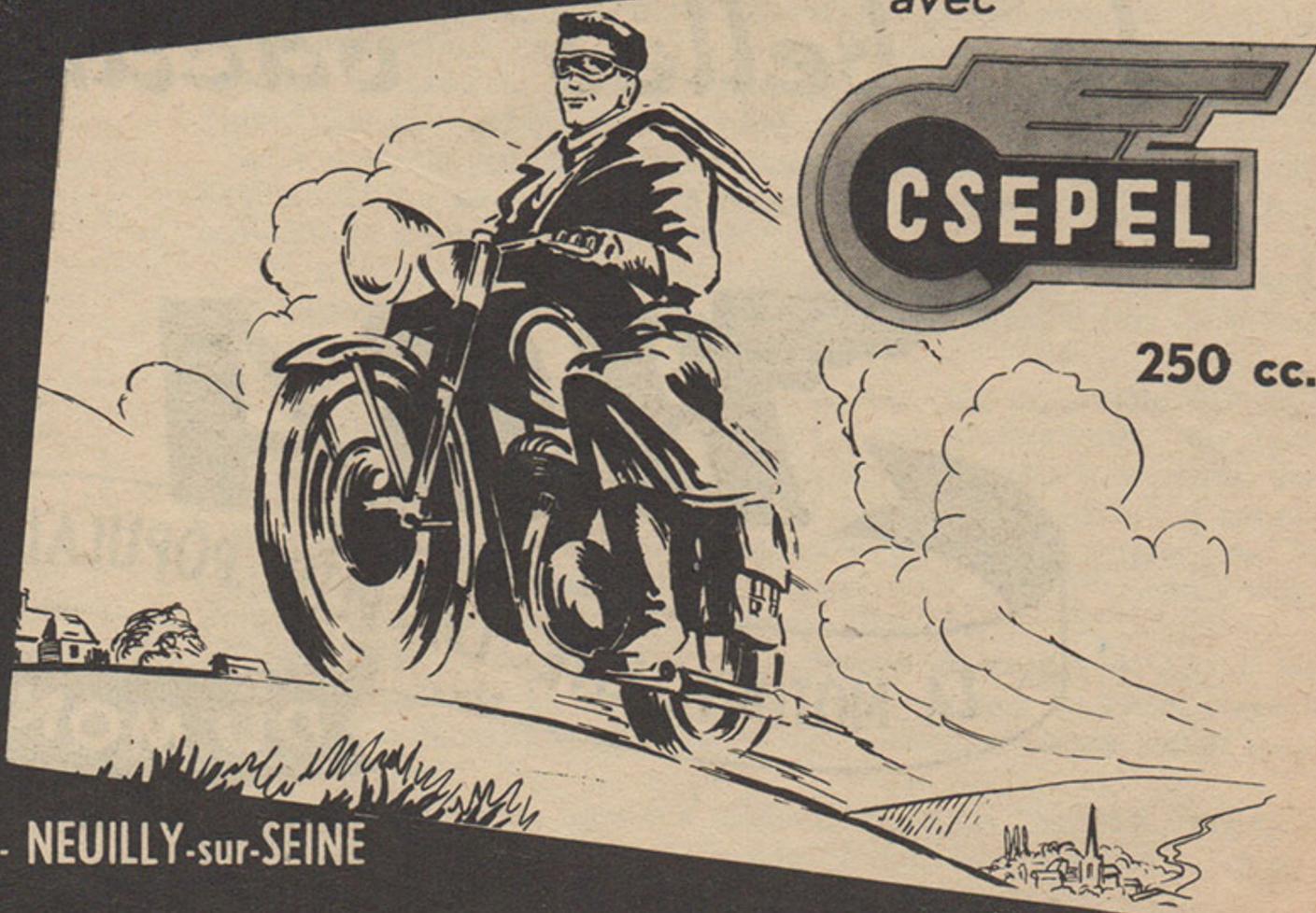
ETS J. POCH

POUR LA FRANCE :

127, Av. de Neuilly - NEUILLY-sur-SEINE

POUR L'ALGERIE

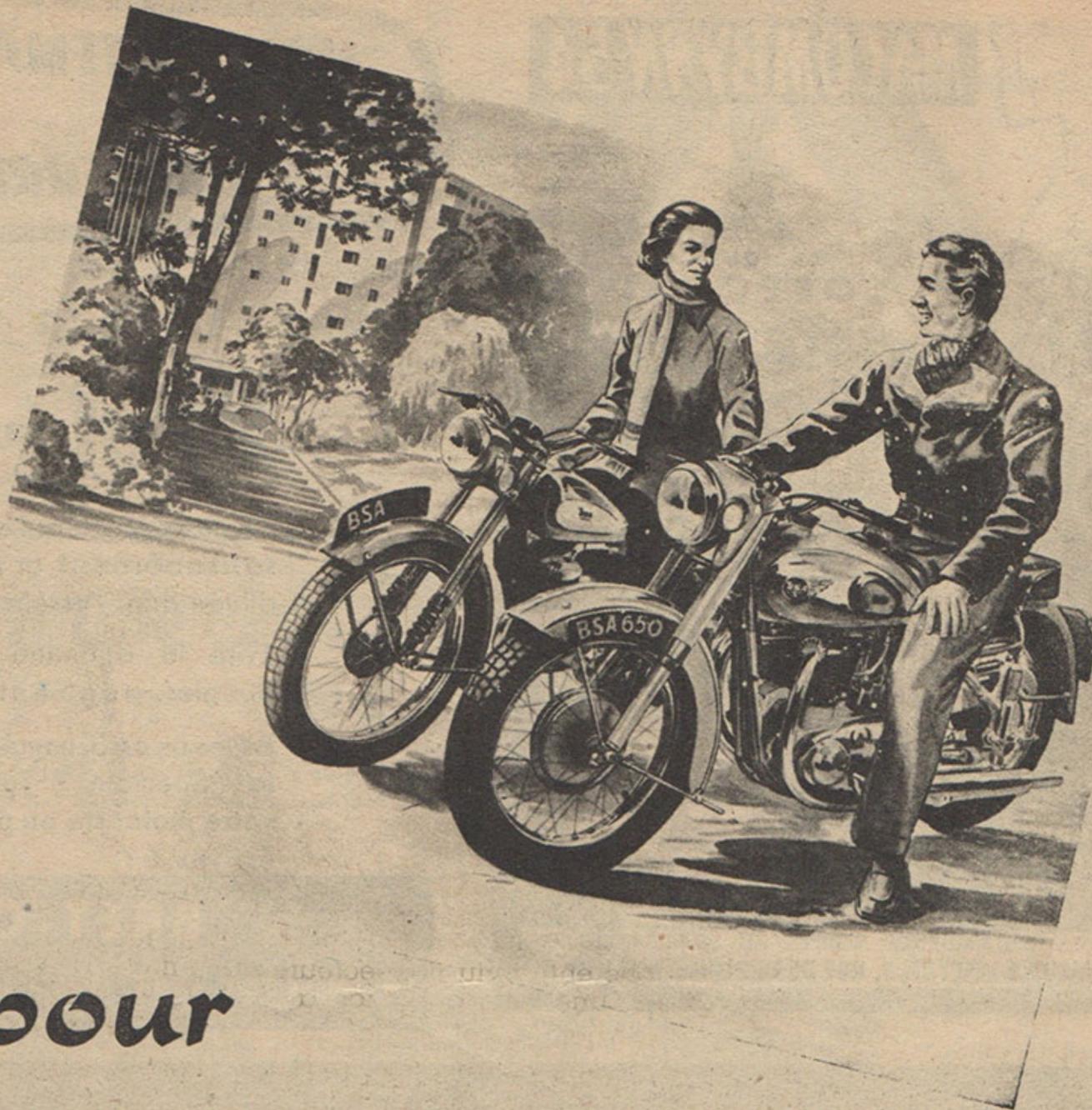
rue d'Assus (Angle 23, rue Claude Debussy) ALGER



avec



250 cc.



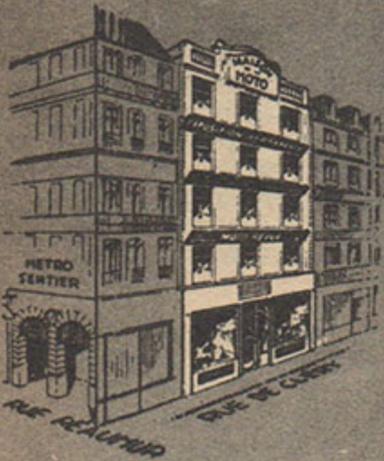
pour

de belles vacances

BSA
LA MOTOCYCLETTE LA PLUS POPULAIRE
DU MONDE

- De la 250 cc à la 650 cc -

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



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-2°.

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

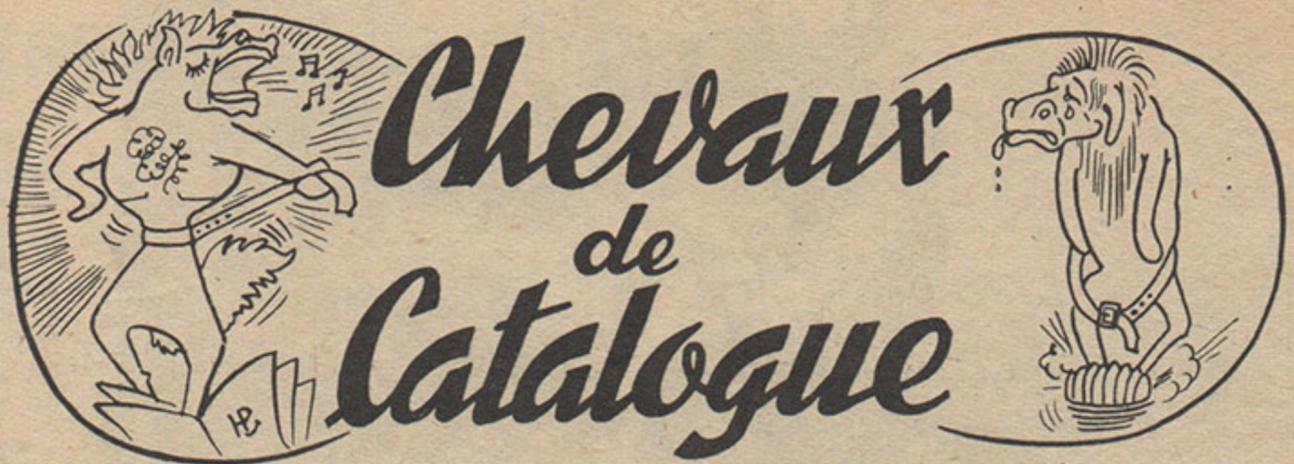
PUBLICITE

12, RUE DE CLERY,
PARIS (2°)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —



Il est un sujet qui intéresse au plus haut point la clientèle motocycliste : savoir **réellement** ce que telle ou telle machine « a dans le ventre ». Il y a bien les indications du catalogue, mais celles-ci sont trop souvent publicitaires (on gonfle si facilement les chiffres de vitesse maximum !...). Et les acheteurs peuvent s'estimer heureux lorsqu'on leur fait connaître le chiffre de la puissance au frein (et mesurée de quelle manière ?..) et non celui de la puissance fiscale.

Or, ne serait-il pas possible de créer un organisme absolument indépendant des constructeurs, et qui serait chargé de tester les machines, de mesurer exactement leur puissance, leur consommation, leur vitesse, etc... ?

Il n'y a là rien d'extraordinaire, puisqu'en Allemagne, depuis plus de deux ans un tel organisme existe : le V.F.M., dont nous avons entretenu nos lecteurs dans notre N° 1.112. Et il a obtenu, depuis, une telle audience auprès de l'opinion publique que tous les constructeurs allemands sont obligés d'en tenir compte : nous l'avons vu nettement au dernier Salon de Francfort, où, certaines marques qui présentaient de nouveaux modèles non encore « testés » par le V.F.M., portaient, sur les caractéristiques données dans leurs catalogues, la mention : « chiffres non homologués encore par le V.F.M. ». Aujourd'hui, quand une machine est présentée avec le label du V.F.M., l'acheteur peut être absolument certain que puissance et vitesse indiquées au catalogue sont réelles, qu'il les obtiendra (sinon plus) avec la machine qu'il achètera.

Ce contrôle par un organisme neutre est donc une garantie pour l'acheteur, qui se trouve ainsi devant un tableau véridique et non publicitaire de sa future machine.

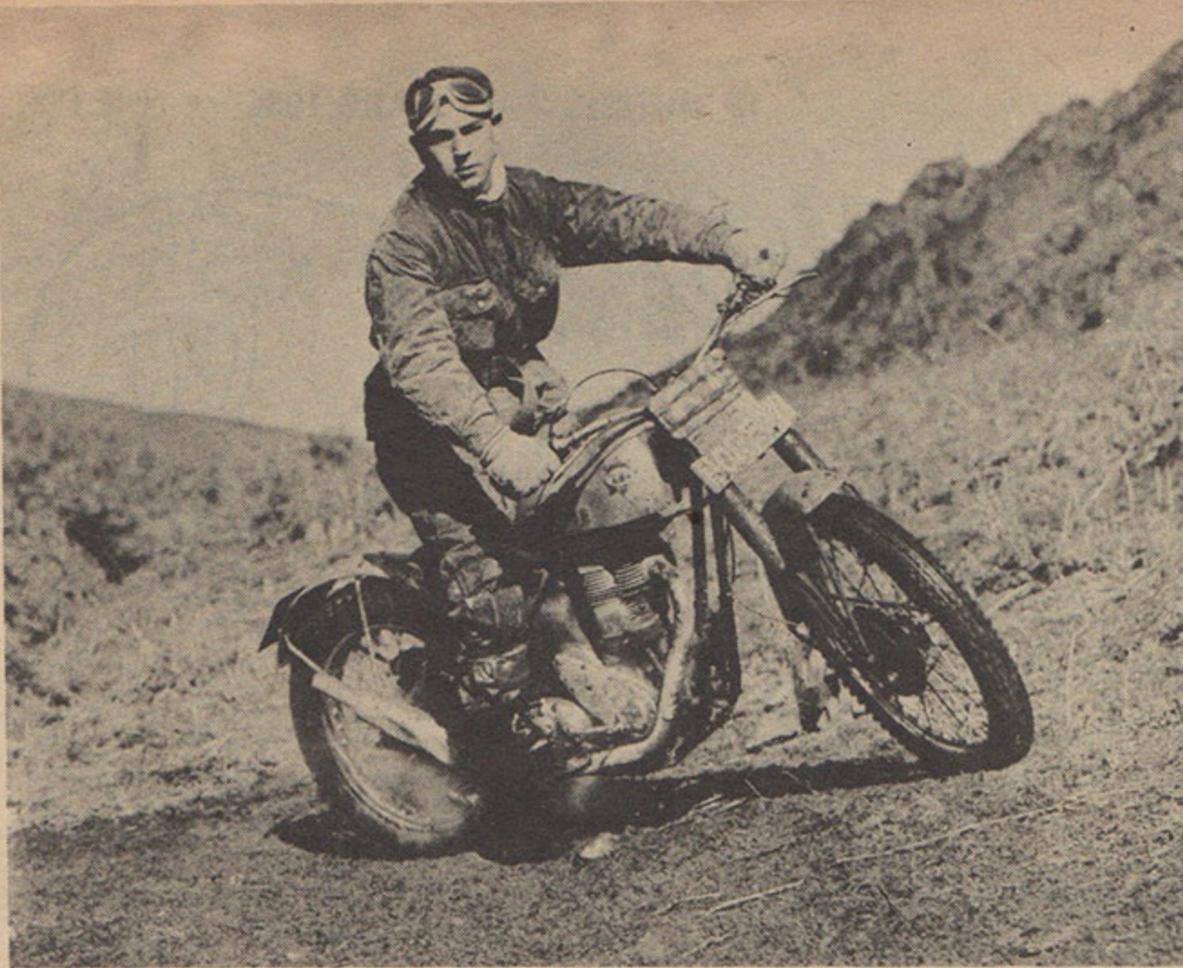
Et si un tel organisme a pu naître, se développer et prendre une telle importance en Allemagne, pourquoi n'en serait-il pas de même en France ?

Une telle organisation ne pourrait que procurer à tous des avantages : aux acheteurs comme aux producteurs, aux usagers comme aux techniciens. Il suffirait pour cela que toutes les machines passent sur un banc d'essai étalonné et toujours le même. Toutes les puissances seraient mesurées à la roue arrière avec le réglage et l'équipement d'origine, pour qu'il n'y ait aucune contestation possible (voir « Moto-Revue » N° 1.163).

De même la consommation, la vitesse de pointe et toutes les caractéristiques de la machine seraient mesurées toujours suivant les mêmes critères afin que les points de comparaisons soient réellement valables.

En possession de tous ces éléments objectifs l'acheteur pourrait alors faire son choix en connaissance de cause et non plus à l'aveuglette comme c'est trop souvent le cas.

Nous croyons sincèrement que notre proposition est réalisable. Pour notre part, nous nous attelons dès maintenant à la tâche afin que ceci ne demeure pas un vœu pieux, mais passe dans la réalité des faits.



◆ **LE TOTAL DES EXPORTATIONS ANGLAISES POUR 1953 DEPASSE 7 MILLIARDS**

En 1953, l'industrie anglaise de la motocyclette a exporté pour 7.288.458 livres sterling, soit environ 7 milliards 142 millions de francs. Le principal client est la Suède, avec 721.378 livres, suivi de près par l'Australie (746.597 livres) et les USA (678.032 livres).

Ce n'est donc pas sans raisons que sir Anthony Eden rappelait à l'occasion du Salon de Londres que la construction motocycliste britannique était le plus ferme soutien de l'expansion économique du pays.

◆ **LA BELGIQUE AUX I.S.D.T.**

D'après notre confrère belge « Les Sports », la Belgique aurait cette année des représentants aux 6 Jours Internationaux. Ceux-ci seraient au nombre d'une demi-douzaine environ, dont deux officiels de l'agence T.W.N. de Belgique, deux officiels de la F.N. (Mingels et Somja) et deux autres pilotes privés : Pierre Stasse qui participera aux I.D.S.T. en Italie et Alex Colin, spécialiste des épreuves d'endurance. La Belgique pourrait donc et l'espère, envoyer en Angleterre une équipe disputant le Vase d'Argent.

◆ **AGENCE MOTOBECANE**

Le 20 mars s'ouvrira une agence Motobécane au 79 boulevard du Montparnasse, qui aura nom Motos-Montparnasse. Le numéro de téléphone de cette maison est : Littré 21-68.

◆ **LA PETITE HISTOIRE...**

En France, c'est bien connu, tout finit par des chansons. Or nous apprenons qu'un journaliste sportif allemand, Ernst Hornickel, sans doute envieux de notre tradition, a composé à la gloire de NSU un... fox-trot intitulé « Chacun te regarde » et que cette composition a déjà été enregistrée par Philips.

Voilà une manière inattendue de faire de la publicité pour les machines NSU... Fox ! A quand un opéra italien pour chanter les louanges de Gilera ?

Ci-dessus, J.B. Smith, sur une B.S.A. Gold Star, enlève la Coupe « Victory » au cours du récent trial inter-club de Birmingham.

INFORMATIONS

◆ **MISE AU POINT ET CARENAGE**

Mr Duhamel, le possesseur de la 650 cc BSA carénée dont nous avons publié une photo, uniquement à titre documentaire, nous précise qu'il n'est pas le seul auteur de cette réalisation, et que le carénage est loin d'être terminé, toute la partie avant n'étant pas encore réalisée.

Dès que ce travail sera terminé, nous espérons que Mr Duhamel se fera un plaisir de nous en informer. Pour le moment, nous ne pouvons donner de plus amples renseignements, et il est inutile de nous demander l'adresse de Mr Duhamel, notre lecteur désirant terminer ses travaux en toute tranquillité.

◆ **ERREUR DE... PRIX**

A la suite de notre essai du 125 Ydral Sport, de nombreux lecteurs nous ont demandé la signification du prix porté sur la fiche récapitulative.

Précisons qu'il s'agit du prix de la transformation à partir du 125 de série et qu'il ne s'agit nullement du prix du moteur lui-même.

◆ **PNEU-NYLON**

« Firestone », « Goodrich », « Rubber » et d'autres importantes fabriques des USA ont lancé sur le marché des nouveaux pneus en nylon. Selon leurs déclarations, ces pneus devraient s'user deux fois moins vite que les pneus ordinaires, mais par contre leur prix est de 15 à 20 % supérieur à celui de ces derniers.

Attendons d'autres informations à ce sujet pour en parler un peu plus longuement.

◆ **AMELIORATION DE L'ESSENCE SANS AUGMENTATION DE PRIX**

Depuis le 1^{er} mars, l'indice d'octane de l'essence ordinaire a été uniformément porté de 70 ou 73 (selon les procédés de raffinage) à 75.

L'augmentation de prix étant prise en charge par les raffineurs, les tarifs ne subissent pas de modifications affectant la bourse de l'usager.

La qualité du supercarburant reste inchangée.

◆ **MODERNISATION DE L'AUTODROME DE MONZA**

Grâce à un crédit de 350 millions de lires, un projet qui vient d'être approuvé va transformer l'autodrome de Monza. Cette modernisation de la piste va permettre aux voitures d'atteindre une vitesse de l'ordre de 300 kms à l'heure, ce qui permettra aux motos de rouler à leur maximum, tout en leur réservant une certaine marge de sécurité.

Monza était déjà à ce jour un circuit de « machines » et guère de « pilotage ». Nul doute qu'il ne devienne maintenant un des plus rapides circuits d'Europe, avec le Grenzlandring allemand.

◆ **CE QUE PARLER VEUT DIRE...**

Chez un confrère marocain nous avons relevé cette petite annonce... « Scooter Puch 150 cc comme neuf, entièrement équipé, véritable coup de fusil »... dont le moins qu'on puisse dire, est qu'elle n'a pas dû attirer beaucoup d'amateurs.

◆ **PUISSANCE AU LITRE**

Les autrichiens semblent très bien informés au sujet des puissances des modèles 54 des grandes marques italiennes. C'est ainsi qu'ils annoncent qu'en 500 cc., la 4 cylindres Guzzi atteindrait 65,9 CV, MV arriverait ensuite avec 63,8 CV et, enfin, Gilera, bon dernier, se contenterait de 60,8 CV, ce qui donnerait des puissances spécifiques variant de 120 à 132 CV-litre.

Cette information indirecte est-elle sérieuse ? Si elle est vraie, ce serait alors la première fois que des marques dévoileraient avec une précision mathématique et un ensemble parfait... très suspects, la puissance de leurs machines d'usine. Attendons donc confirmation de ces révélations avant de nous prononcer.

◆ **UN CYCLOMOTEUR RENE GILLET**

Cette ancienne marque de Montrouge revient au cyclomoteur, mais cette fois avec un moteur SER au pédalier au lieu du moteur placé au-dessus de la roue avant comme aux débuts de la marque.

◆ **STAGES B.S.A. A BIRMINGHAM**

Depuis deux ans les usines BSA organisent dans leurs usines des stages destinés aux Agents de la marque.

Dernièrement a eu lieu le premier départ pour 1954. Une trentaine de personnes en tout étaient invitées et, pour la première fois, des représentants de l'armée (BSA étant un des principaux fournisseurs de l'armée française) se mêlaient aux agents représentant BSA en France.

PANNES DE MOTOS EN ANGLETERRE

Il existe en Grande-Bretagne un service de dépannage, le «Get Your Home», service qui peut être comparé à notre «Prévention Routière». Or ce service vient de publier un rapport assez détaillé sur les pannes de motos qui ont nécessité son intervention. Voici ci-dessous un tableau qui résume ce rapport.

MOTEUR	Nombre	de cas	%
Carburateur	118		3,71
Cylindre et piston	207		6,50
Distribution	41		1,29
Soupapes	132		4,15
Lubrification	45		1,41
Non identifiées	321		10,09
APP. ELECTRIQUE			
Batterie, lumière, allumage, bougies	693		21,76
TRANSMISSION			
Chaîne	233		7,33
Courroie	1		0,03
Boîte de vitesses	226		7,11
Embrayage	300		9,43
Kick	12		0,37
Couronne arrière	17		0,56

PARTIE CYCLE		
Frein	17	0,56
Fourche avant	21	0,66
Suspension arrière	72	2,26
Cadre	13	0,40
Roue avant	29	0,91
Roue arrière	72	2,26
Câbles	—	—
Direction	7	0,22
DIVERS		
Suspension side	6	0,18
Châssis side	8	0,25
Roues side	3	0,09
Attaches side	6	0,18
Accidents	122	3,83
Pannes d'essence	69	2,17
Crevaisons	444	13,96
	3.182	100,00

On voit que les pannes dans l'appareillage électrique sont de loin les plus fréquentes : plus d'un cinquième du total ! Il est naturellement difficile sur la base de ces simples chiffres, de tirer des conclusions définitives, mais deux hypothèses nous semblent s'imposer : ou bien l'ensemble de l'équipement électrique sur les machines anglaises n'est pas aussi bon

qu'on veut bien le dire, ou bien les pilotes anglais connaissent insuffisamment cette partie de leur moto et sont incapables de se dépanner par eux-mêmes en cas de nécessité.

Pour le reste nous trouvons ensuite dans l'ordre : crevaisons, moteur (non identifiées), embrayage, chaînes, boîte de vitesses, cylindre et piston, etc... ; on remarque surtout que les causes de pannes sont extrêmement variées et que la liste en est bien longue !...

C'est une bonne occasion pour rappeler à tous les usagers que bien des « pannes » peuvent être évitées en entretenant avec soin leur moto et en surveillant et vérifiant toutes les parties qui la composent.

◆ MACHINES RUSSES A LA FOIRE DE LYON

Après la demande d'affiliation de l'URSS à la FIM, voici une autre information, d'origine suisse, qui confirme la volonté de l'industrie russe de franchir le fameux « rideau de fer ». On apprend en effet que, pour la première fois, des voitures, des motocyclettes, des camions, des tracteurs et des machines agricoles russes seront exposés à la prochaine Foire de Lyon qui aura lieu du 24 avril au 3 mai.

Tout ce matériel sera exporté sous le couvert de la Société Technopromimport de Moscou. Nous espérons que ce projet se réalisera et que nous aurons ainsi l'occasion de nous rendre compte directement de la production russe... dont on parle beaucoup, sans beaucoup la connaître.

◆ LARGEUR DES GUIDONS

Une vaste campagne se mène actuellement en Allemagne pour le rétrécissement des guidons, campagne lancée par les essayeurs d'Outre-Rhin et la presse spécialisée. La ligne directrice : un guidon de la largeur des épaules, soit de 575 à 600 mm de large.

Mais ce qu'il est curieux de constater, c'est la résistance qu'opposent les services administratifs routiers de l'Allemagne du Sud. Selon ces ronds-de-cuir, qui s'estiment sans doute plus compétents que les techniciens et essayeurs, ces guidons, plus étroits, seraient plus dangereux. Peut-être ne savent-ils pas qu'une moto solo ne se pilote qu'accessoirement avec le guidon, mais beaucoup plus avec les genoux : c'est en inclinant la machine qu'on l'amène à virer. Peut-être ne savent-ils pas, également, que sur une longue distance, la position bras écartés n'est pas des plus reposantes, et qu'il est de loin préférable d'avoir les poignets à l'écartement des épaules.

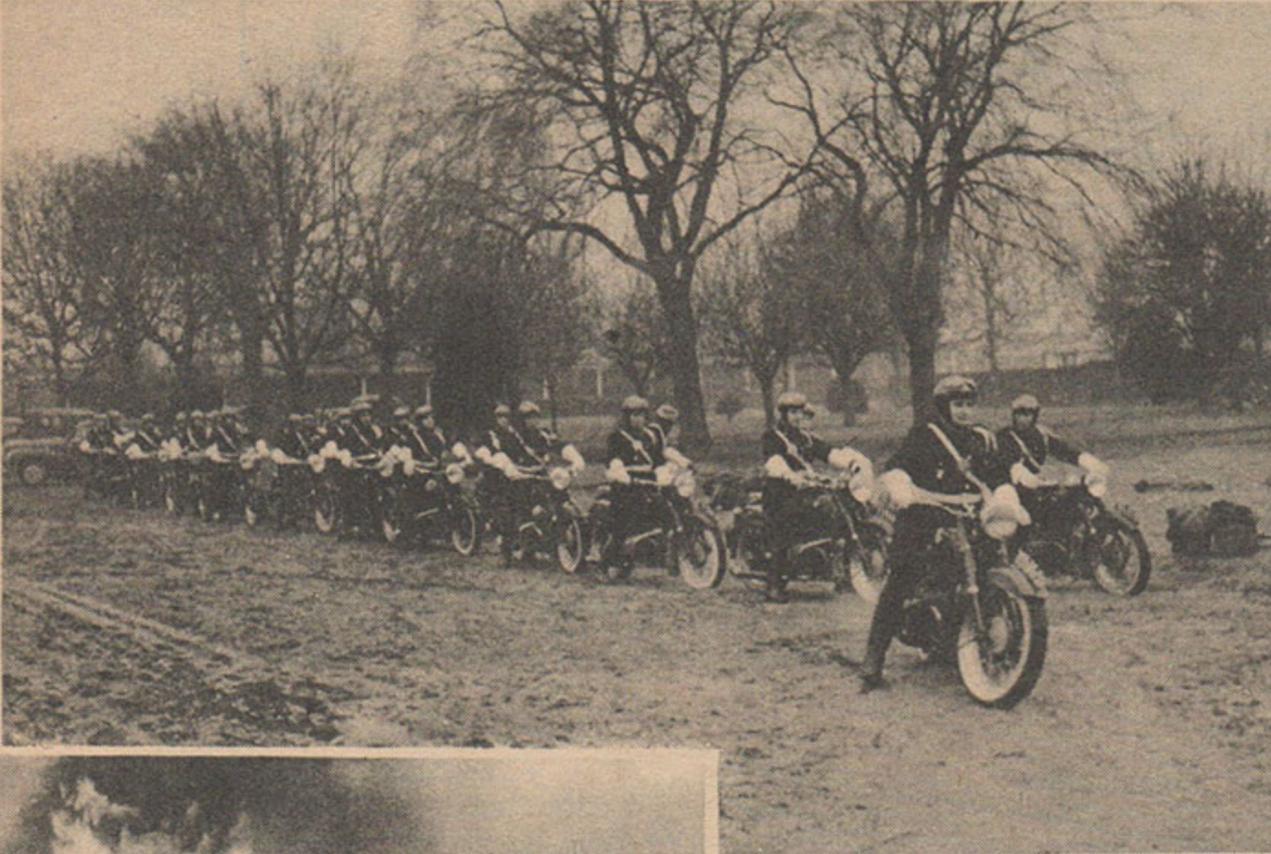
SOUDURE ET ULTRA-SONS

Il semble que l'on ait résolu le problème très délicat de la soudure pour les alliages légers. On sait que la difficulté provenait de la formation presque instantanée d'une couche d'oxyde métallique qui recouvrait le métal et empêchait le contact direct entre le métal en fusion et le métal à souder.

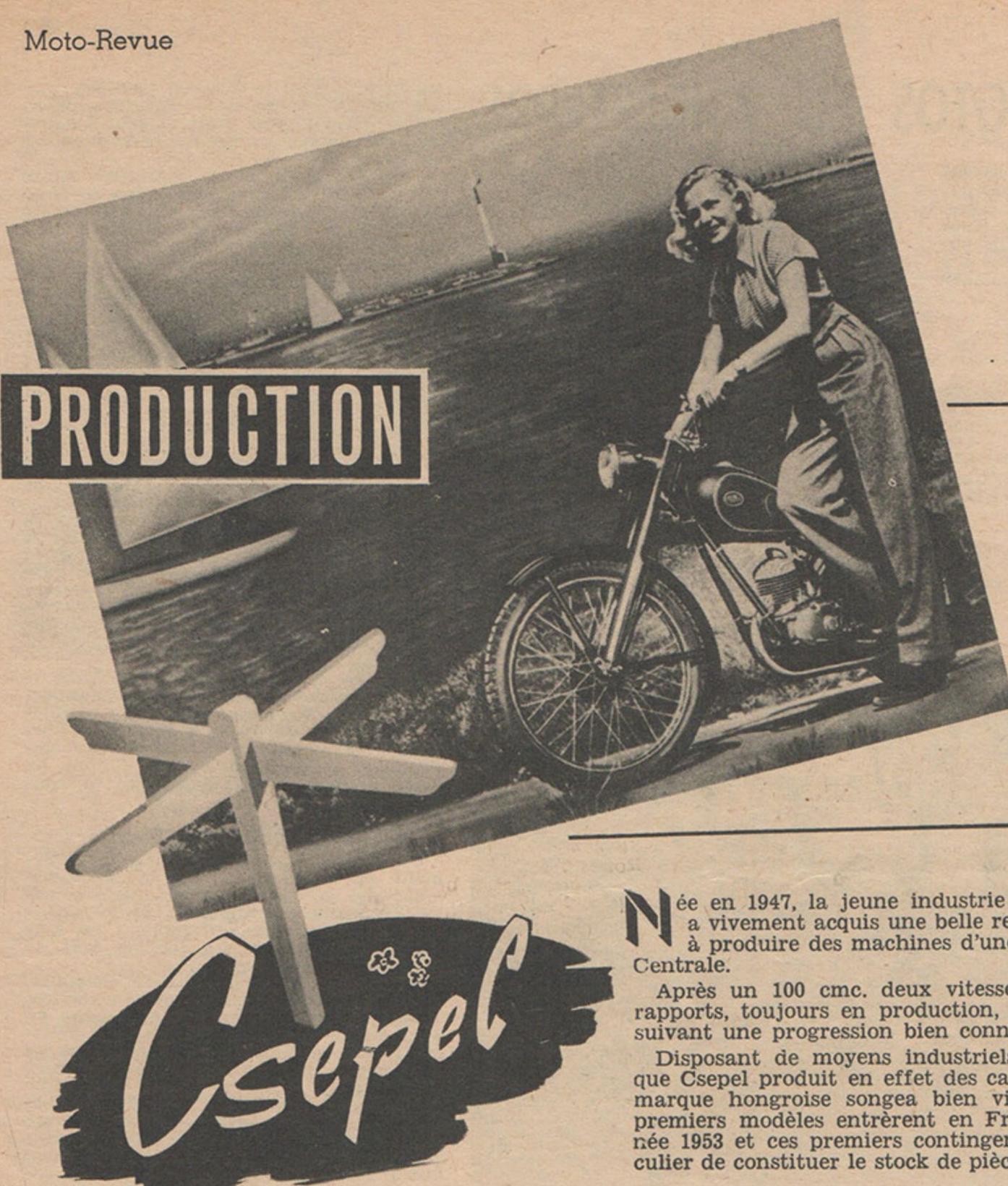
Or en utilisant les propriétés des ultrasons, on parvient maintenant à tourner cette difficulté. Les ultrasons, en effet, frappent violemment l'oxyde et le balaisent ainsi que pourrait le faire une brosse ; de cette manière, les deux métaux entrent directement en contact et la soudure s'opère correctement.

L'appareil à ultrasons est léger et maniable, fonctionne avec un courant de 110 ou 220 volts et consomme 45 watts. Un générateur de haute fréquence envoie des flux électriques très rapides à un bloc de nickel qui fonctionne comme un oscillateur à ultrasons et est placé dans la tête de l'appareil. L'oscillateur émet une série de vibrations à haute fréquence (inaudibles) sur la masse de métal fondu introduite dans la fente ou la cassure de la pièce à souder et élimine la couche d'oxyde. La soudure est alors rapide et sûre, et un léger polissage fait disparaître toute trace de réparation.

On voit tout l'intérêt que présente ce nouvel appareil pour toutes les réparations à effectuer sur les parties en alliage léger des moteurs de nos motos. Malheureusement, nous ne savons pas encore si cet appareil est fabriqué ou importé en France, mais nous ne manquerons pas de communiquer à nos lecteurs toutes les informations qui nous parviendront.



Ci-dessus et ci-contre, les C.R.S. motocyclistes de la région de Lille qui firent une exhibition remarquable le 20 février dernier sur l'hippodrome des Flandres au Croisé-Larochette, près de Lille. Cette démonstration d'ensemble se termina par un passage dans un cercle enflammé



PRODUCTION

La 125 cmc. inconnue chez nous, est une petite machine moderne qui nous est gracieusement présentée ci-contre.

Née en 1947, la jeune industrie motocycliste hongroise a vivement acquis une belle renommée en s'attachant à produire des machines d'une technique très Europe Centrale.

Après un 100 cmc. deux vitesses, puis un 125 à trois rapports, toujours en production, Csepel sortait fin 1950, suivant une progression bien connue, une 250 cmc.

Disposant de moyens industriels puissants — la marque Csepel produit en effet des camions et autocars — la marque hongroise songea bien vite à l'exportation. Les premiers modèles entrèrent en France au cours de l'année 1953 et ces premiers contingents permirent en particulier de constituer le stock de pièces détachées en France.

Pour l'année 1954, d'importants accords commerciaux ont été conclus, permettant d'assurer une livraison régulière des Csepel pendant toute la saison de vente.

Ces importations, on s'en doute, ne portent que sur le modèle 250 cmc., d'ailleurs réalisé en deux exemplaires : standard et luxe. Ces modèles livrables immédiatement dans toute la France grâce à l'important réseau d'agents, sont catalogués respectivement 196.000 et 201.000 francs.

DESCRIPTION TECHNIQUE

(modèle 125 cmc.)

Moteur : Monocylindrique deux temps ; alésage 54 mm. ; course : 54 mm. ; 123 cmc. ; piston plat en métal léger à trois segments ; culasse en métal léger ; tête de bielle sur roulements à rouleaux ; vilebrequin supporté par trois roulements à billes ; graissage par mélange.

Allumage et éclairage : Par volant magnétique, puissance 6 volts 25 watts ; réflecteur : diam. 120 mm. avec lampe phare et code à deux filaments et une veilleuse ; lanterne arrière ; redresseur et accumulateur dans la boîte à outils, côté gauche.

Transmission : Moteur et boîte de vitesses formant bloc ; l'embrayage fonctionnant dans un bain d'huile à cinq disques en liège ; boîte à trois vitesses, engrenages constamment en prise ; sélecteur au pied ; indicateur de vitesses ; rapports des vitesses : 7,34 - 11,15 - 22,40 à 1.

Cadre : En tubes, de forme double berceau ; réservoir d'essence d'une capacité d'environ 11 litres.

Suspension : Avant : fourche télescopique avec amortisseur à huile ; arrière : télescopique par ressorts à boudin.

Freins et roues : Freins de 180 mm. de diamètre, protégés efficacement contre poussière et eau ; roues à broche ; pneus : 2,50 x 19.

DESCRIPTION TECHNIQUE

(modèle 250 cmc.)

Moteur : Monocylindrique deux temps ; alésage : 68 mm. ; course : 68 mm. ; compression : 6,4 à 1 ; puissance : 10 CV à 4.300 t.-m.

Lubrification : Mélange huile-essence 1 : 20.

Allumage et éclairage : Par volant magnétique, puissance 6 volts 45 watts ; phare et code à deux filaments ; lanterne arrière ; redresseur ; avertisseur électrique.

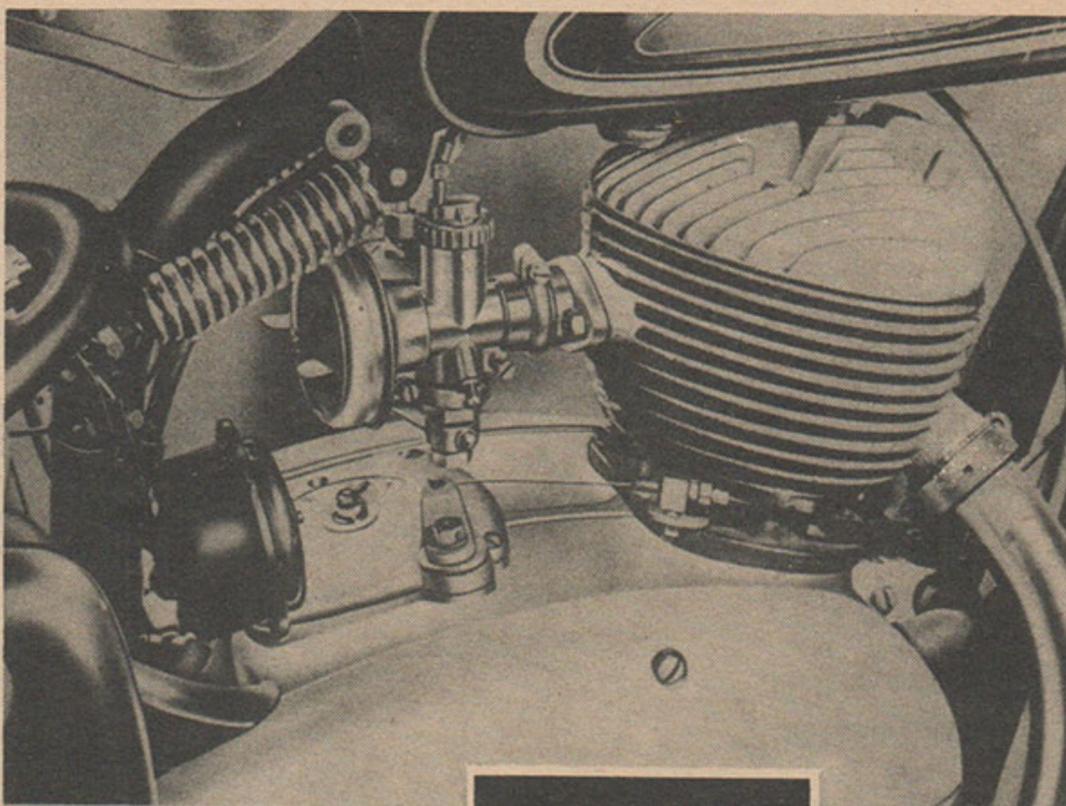
Transmission et boîte de vitesses : Moteur et boîte de vitesses faisant bloc ; embrayage par disques de friction en liège travaillant dans l'huile ; boîte à quatre vitesses, engrenages constamment en prise ; pignon moteur : 17 dents ; couronne arrière : 56 dents ; rapports de démultiplication : 19,9 - 10,8 - 8,16 - 6,2 à 1.

Sélecteur au pied : Côté gauche. Il est incorporé dans la boîte de vitesses.

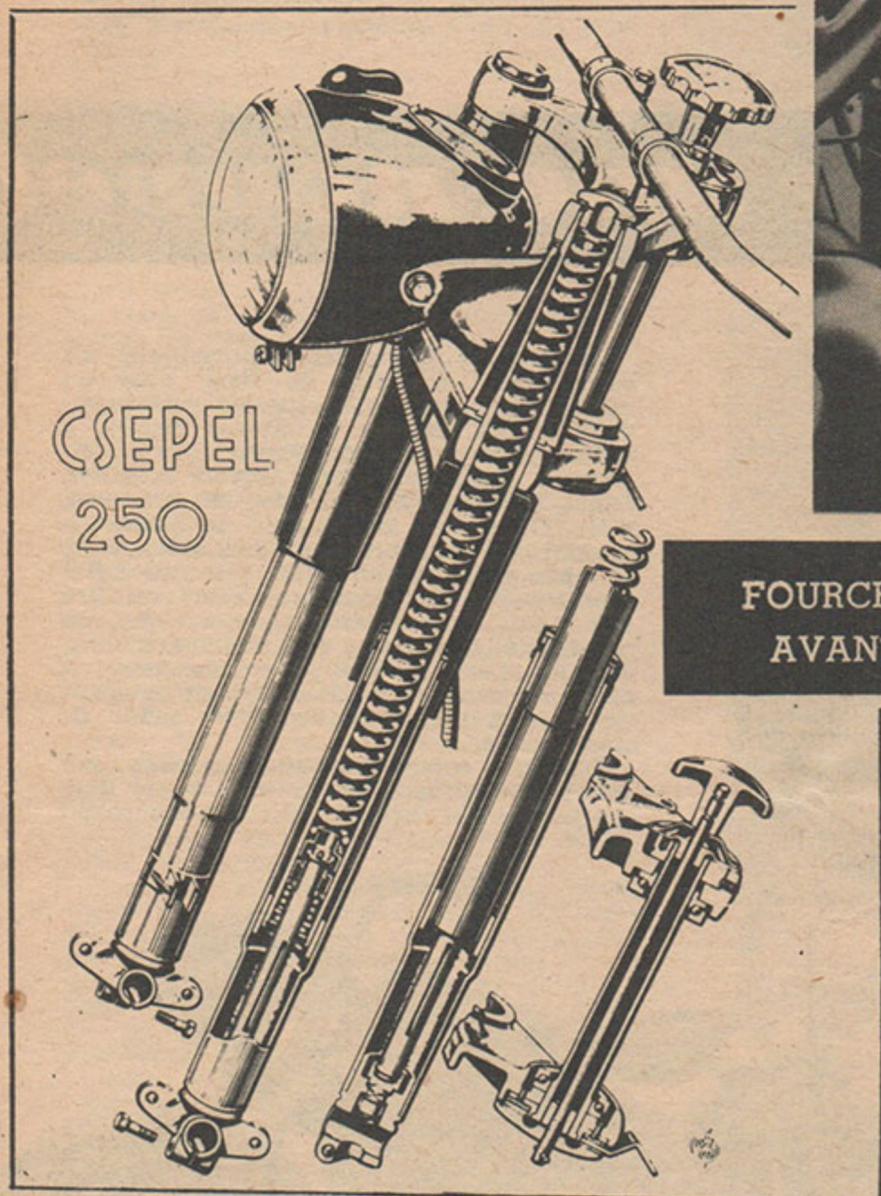
Suspension avant : Fourche télescopique avec amortisseur à huile. Débattement maximum : 100 mm.

NE DEBRAYEZ JAMAIS SI CE N'EST POUR VOUS ARRÊTER OU CHANGER DE VITESSE

Ci-contre, à droite, une vue du cylindre et du carter-moteur. Le dessin est très net et l'on remarquera le carburateur placé très haut, la tubulure fait un coude et est noyée dans les ailettes. - Ci-dessous, une coupe de la fourche télescopique, et au-dessous, une vue de la machine du côté transmission primaire.



BLOC-MOTEUR

FOURCHE
AVANTCSEPEL
250

Suspension arrière : Télescopique par ressorts à boudin.
Roues : Jantes 2,5 x 19 ; pneus ballons 3,25 x 19 ; les deux roues sont à broche.

Cadre : Soudé, en tube d'acier de forme double berceau.

Freins : De grandes dimensions, diamètre des tambours : 200 mm. ; largeur 22 mm.

Dimensions totales : Hauteur 1.020 mm. ; largeur : 700 mm. ; empattement : 1.320 mm.

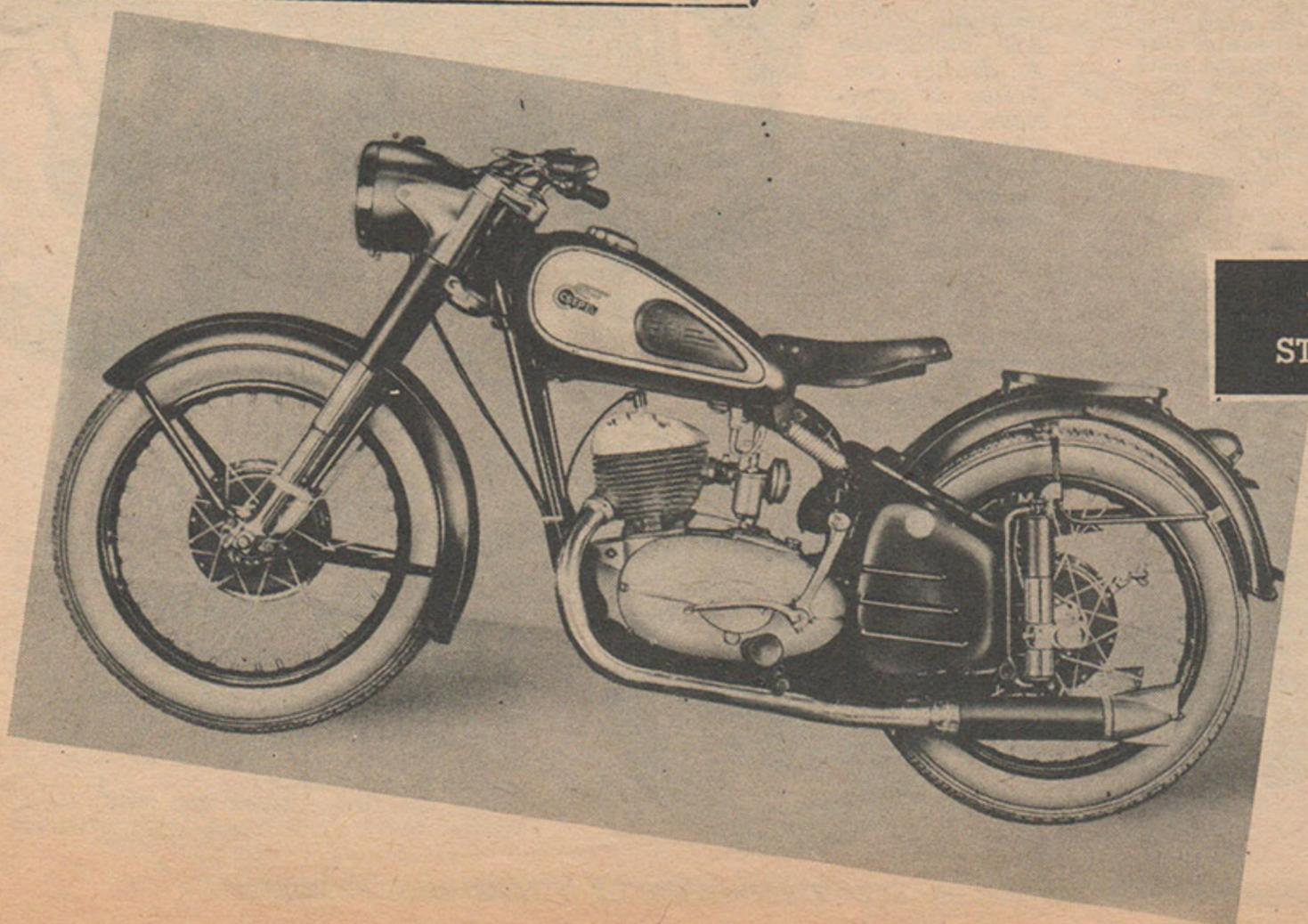
Poids : 130 kg. environ.

Vitesse maximum : 100 kmh.

Vitesse moyenne : 80 kmh.

Réservoir d'essence : capacité 15 litres environ.

(Un essai de cette machine a été publié dans « MOTO-REVUE » N° 1.138. Envoi de ce numéro contre 45 fr. en timbres).

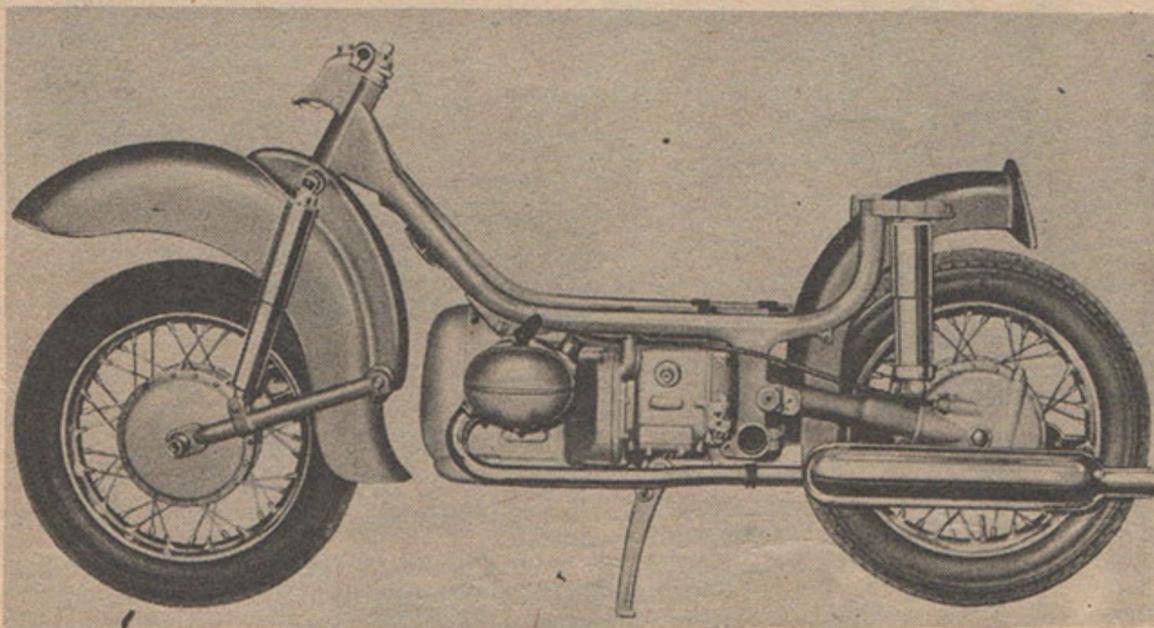
LA 250
STANDARD

Le type de suspension arrière et les possibilités de fabrication, déterminent l'allure du cadre de nos motos. Telle était l'affirmation d'un journaliste allemand qui, à la suite de sa visite au Salon de Francfort de 1951, faisait part de ses considérations sur l'évolution des cadres de motos.

Depuis, deux années ont passé et tous les derniers Salons de fin 1953 et début 1954 — en particulier le Salon de Francfort (l'IFMA) — furent plus importants, plus riches en modèles. Et l'on pourrait affirmer que ces Salons ont placé la moto dans une période que l'on peut qualifier de « période de mue ». Qui dit « mue », dit nouvelle vêtue. Ceci nous amène à faire la constatation que les motos sont en passe, maintenant, d'être « habillées ». Les essais dans ce domaine ne sont pas nouveaux ; mais à l'heure

LE CADRE

Sur une nouvelle



Certains se contentent, moyennant un supplément de prix, de fixer plus ou moins bien, des tôles plus ou moins enveloppantes (parfois en alliage léger), à leurs cadres classiques. Parmi ceux-ci, citons : Gnome-Rhône, Alcyon, Guiller, Gima, Follis, en France ; Sarolèa Protecta, F.N., Gillet, en Belgique ; la Leoncino Benelli et les anciennes réalisations de Laverda et Miller en Italie ; la 200 Adler habillée par R. Friess (et dont on lira des essais comparatifs dans un de nos prochains numéros) en Allemagne, etc. Par la même occasion, on réussissait à créer un nouveau modèle servant de point de mire à un public toujours avide de nouveautés.

D'autres conçoivent un carénage qui fait partie intégrante du cadre et est livré d'office par le constructeur. Citons parmi

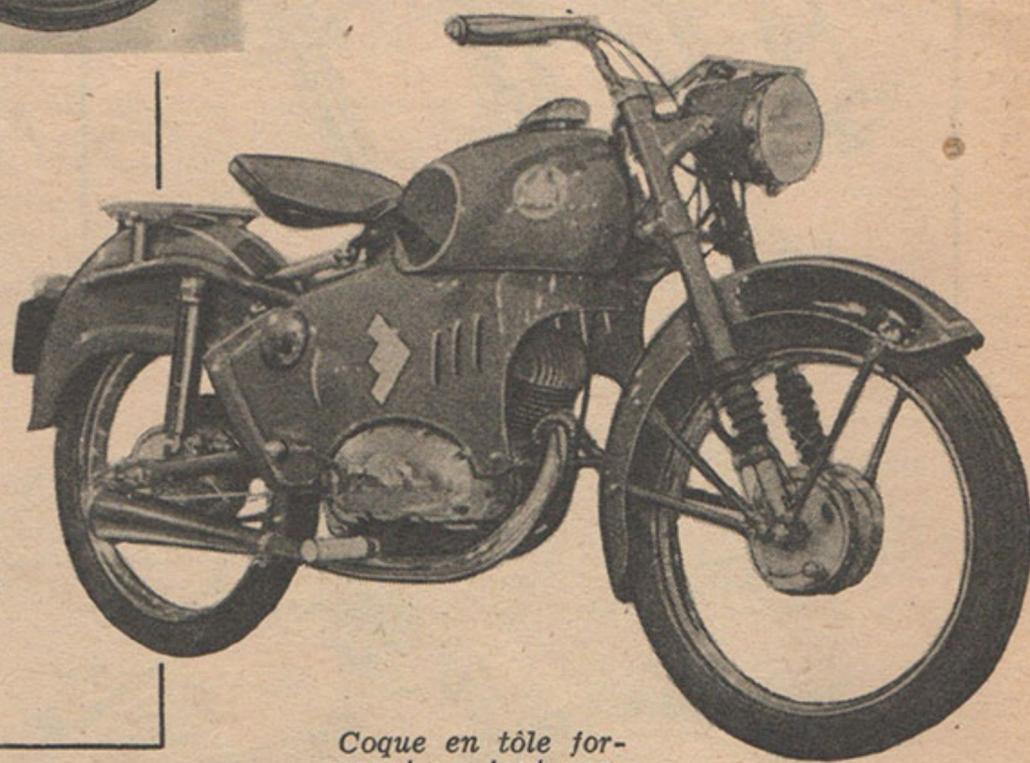
actuelle, le scooter est devenu un concurrent très sérieux : il a développé chez la clientèle motocycliste, des besoins et des désirs de protection qui n'existaient avant qu'à l'état plus ou moins embryonnaire.

LE CARENAGE DE NOS MOTOS

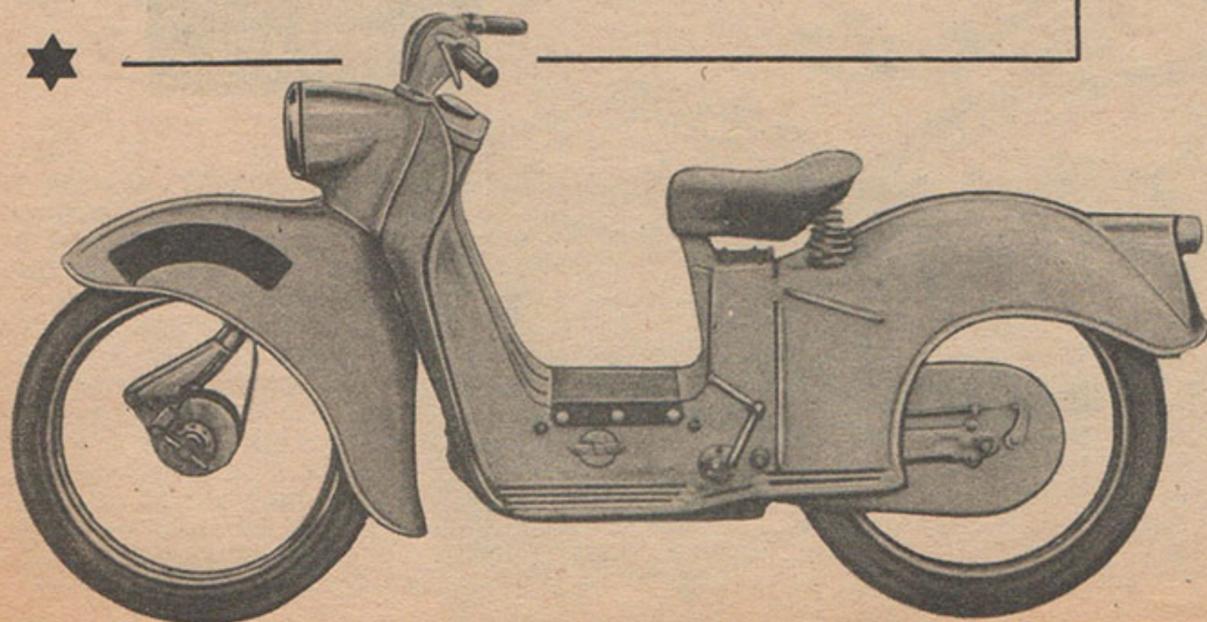
On souhaite voir se généraliser sur tous les deux roues, la protection contre la boue : on désire vivement aussi que le pilote ne fasse plus connaissance avec les projections d'huile. La moto 1954 reste une moto, mais le vêtement de son pilote ne doit plus être souillé de projections d'huile en provenance du moteur.

Quelles sont les solutions les plus employées pour répondre à cet objectif ?

Ci-dessus, la forme du cadre de la 250 Zundapp flat-twin sort largement des sentiers battus ; moteur suspendu, suspensions AV et AR oscillantes. A droite, chez Follis, le carénage est obtenu par simple adjonction de tôles sur un cadre prévu à cette fin.



Coque en tôle formant un tout, moteur suspendu : conception intéressante du 125 cmc. Jonghi.



eux l'AGF français, le Socovel belge, la Commander et la LE Velocette anglaises ; le Zigolo Guzzi italien. Mais encore plus achevées sont la 250 Zundapp flat-twin et surtout la 350 twin 2 temps Maico « Taifun », dans laquelle cadre et carter moteur ne forment plus qu'un seul et même « élément central porteur » en alliage léger, recevant en outre le carburateur, le filtre à air, la batterie, le coffre à outils et même les repose-pieds repliables du passager.

Que des firmes telles que NSU, Puch, Gloria, après avoir lancé leurs premiers

modèles de cadres en tôle emboutie en forme de coques, cherchent à utiliser ce type de fabrication pour la plupart de leurs modèles, voilà qui n'a rien pour nous surprendre, déjà pour la bonne raison que l'on veut utiliser au maximum les presses géantes employées à cet effet.

Il est également facile de comprendre que ce mode de construction est appelé à être de plus en plus utilisé par la majorité des constructeurs, car il permet de cacher au mieux les principaux organes et accessoires de la machine. Une telle « enveloppe porteuse » est, de plus,

voie ?

un bon exemple de la facilité avec laquelle la tôle emboutie peut remplacer efficacement tubes et tôles surajoutées.

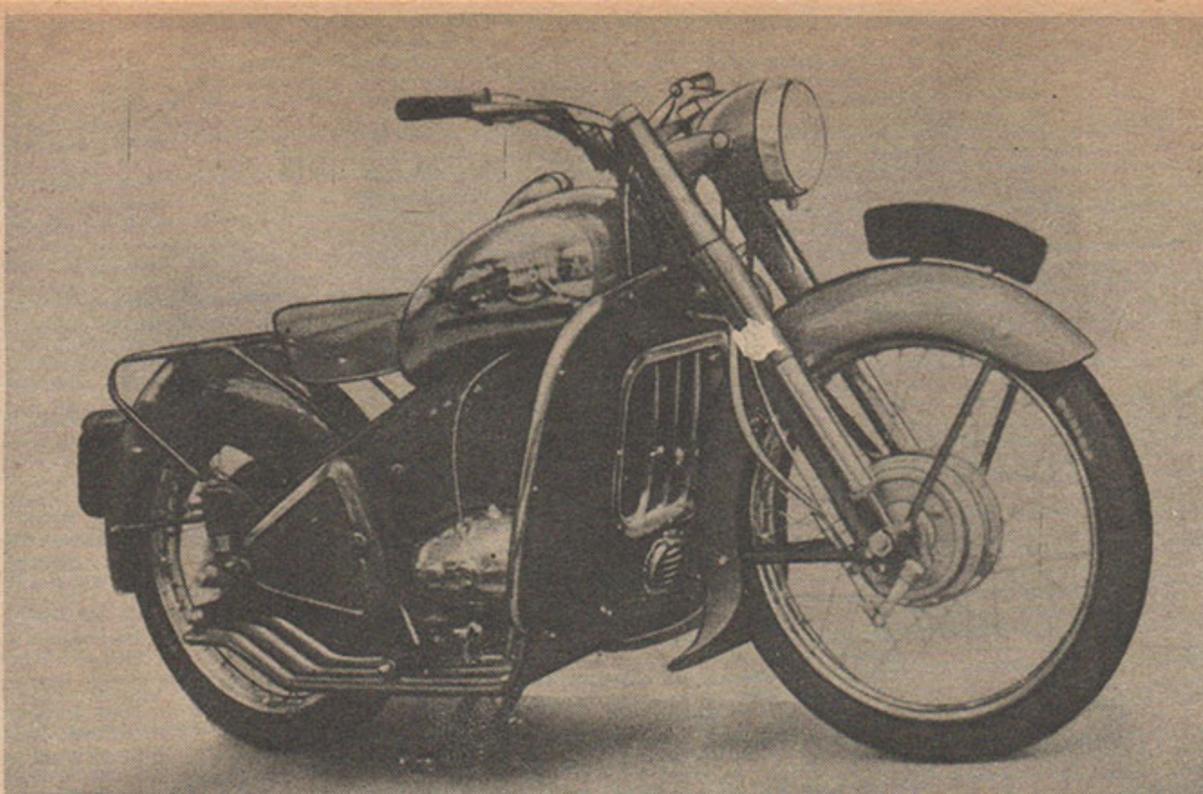
DE NOUVELLES SUSPENSIONS

Mais le remplacement des suspensions avant et arrière télescopiques par des suspensions oscillantes est beaucoup plus caractéristique de la moto 1954 que l'aspect plus net que l'on veut obtenir, au besoin même, en faisant appel au carénage.

Ce fait est suffisamment important pour que nous l'examinions de plus près.

Dans le domaine de la compétition, la suspension arrière oscillante fit ses premières apparitions juste avant la guerre, chez Velocette en Angleterre, chez Guzzi en Italie. Maintenant, toutes les machines « compétition » en sont dotées : AJS, Norton, en Angleterre. Gilera, MV, Guzzi, Morini et même le nouveau prototype Mondial, en Italie. NSU, BMW, DKW en Allemagne.

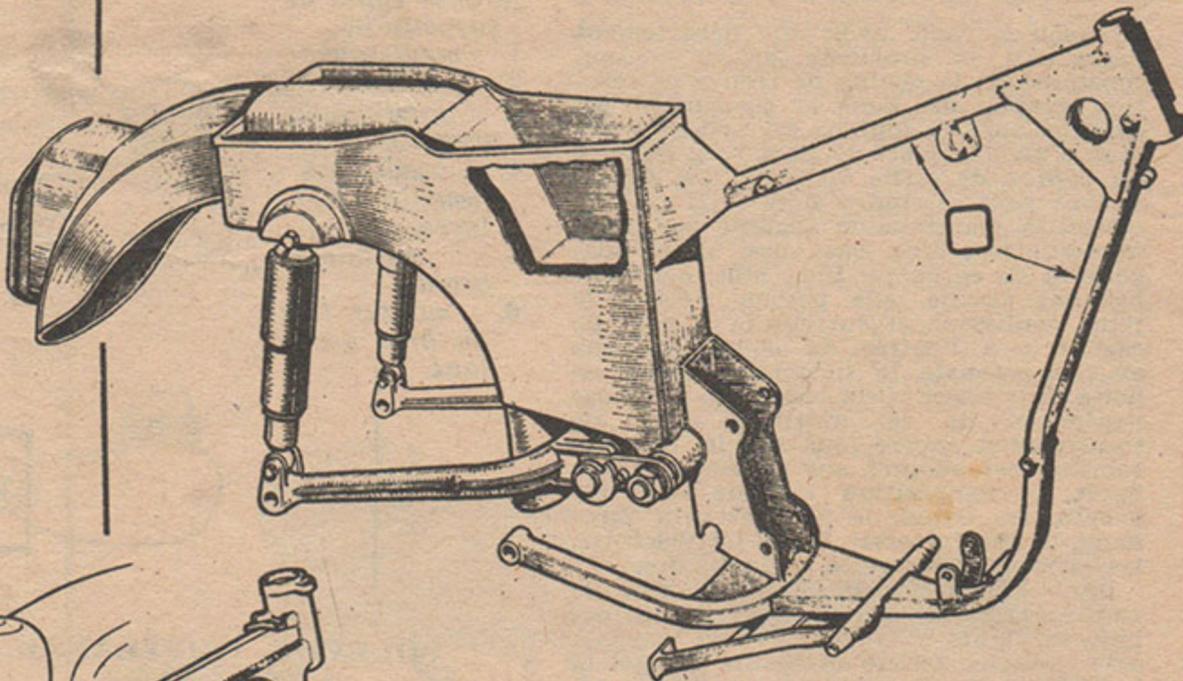
Pour la suspension avant, ce n'est qu'en 1948 que Guzzi fit appel, toujours dans la compétition, à sa fourche à roue poussée et courts bras oscillants, suivie quelques années plus tard par N.S.U. ; mais précédée par Douglas. Vers 1950-51, les anglais firent à leur tour de nombreux essais avec la fourche Earles, fourche à roue poussée mais dont les longs bras oscillants forment une véritable fourche passant derrière la roue ; mais ce n'est qu'en 1952 que cette fourche fut adoptée par une marque... italienne : MV. Depuis BMW l'a adoptée à son tour, et il est certain que la saison 1954 la verra sur bien d'autres marques : Mondial, Horex, etc...



Ci-dessus, malgré son aspect sur la 175 cmc. Gnome - Rhône, le carénage est également obtenu par l'adjonction de tôles sur un cadre classique.

De nos jours, les machines de course ne sont plus le résultat d'un bricolage adroit. Quiconque veut à l'heure actuelle jouir d'une certaine considération sur les différents circuits d'Europe, doit avoir derrière lui un service d'essais remarquablement organisé, ce qui signifie que les solutions adoptées le sont pour des raisons techniques et non de mode.

Outre que la fourche oscillante s'est imposée pratiquement en course, elle offre déjà, rien que du point de vue théorique, des avantages considérables : si l'on veut avoir une suspension vraiment souple, ainsi que s'affirme depuis 20 ans la tendance dans le domaine de la moto, on a besoin de débattements beaucoup plus grands que ceux que donnent les

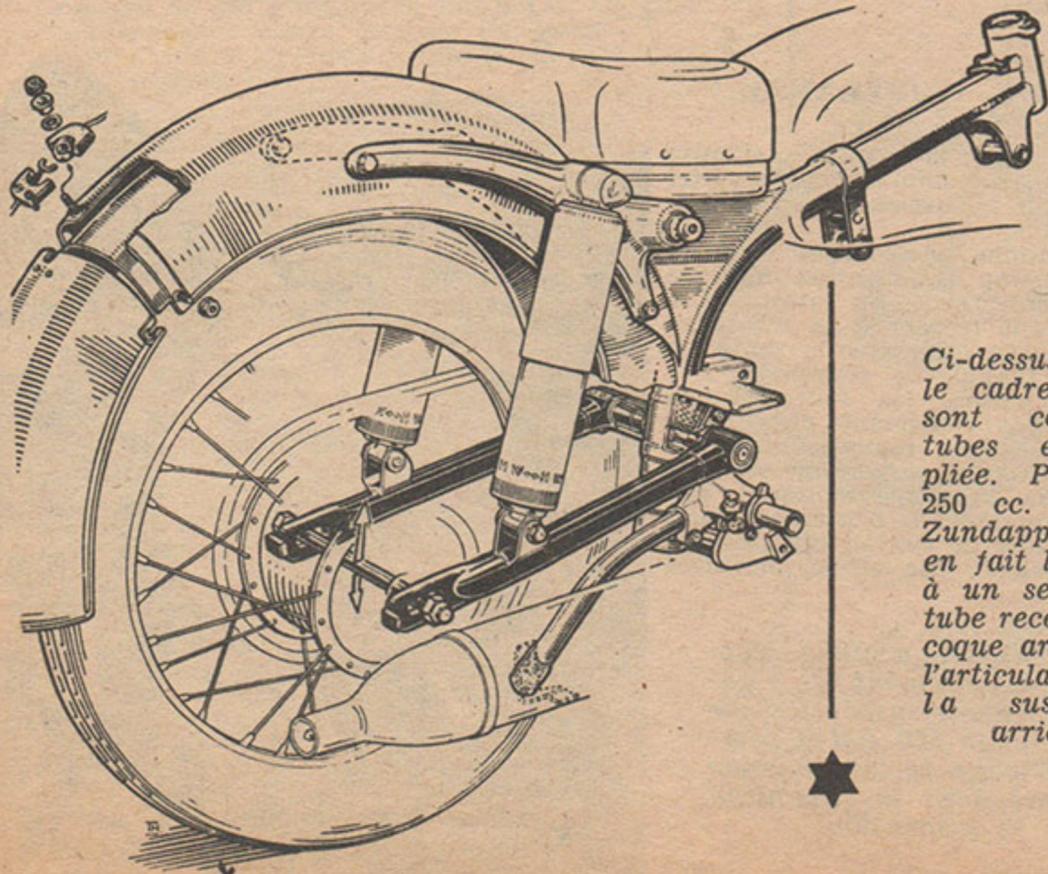


suspensions arrière classiques à glissières télescopiques. La fourche télescopique à l'avant doit elle-même son succès écrasant au fait qu'elle permit pour la première fois d'avoir de tels débattements.

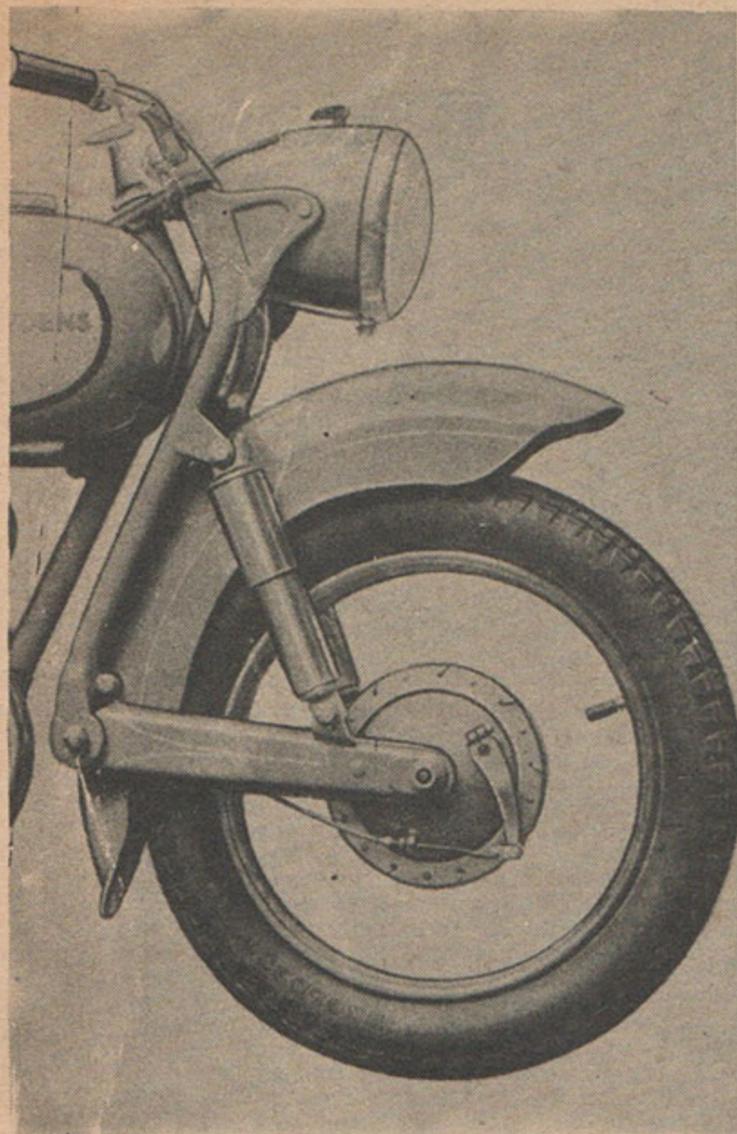
LA SUSPENSION ARRIERE

A l'arrière, le débattement des suspensions utilisées jusqu'ici a toujours été limité par la chaîne. Le moteur et la boîte sont fixés rigides dans le cadre. Mais la chaîne a besoin, lorsque la suspension travaille, de conserver une tension constante, ce qui nécessite que le moyeu arrière décrive un arc de cercle bien défini, dont le centre serait l'axe du pignon de sortie de boîte de vitesses.

Or, le déplacement rectiligne assuré par les glissières ne peut être — par rapport à l'arc de cercle mentionné — qu'une corde ou qu'une tangente. C'est la raison qui fait que la présence d'une chaîne avec une suspension coulissante ne permet qu'un faible débattement de cette dernière : 4-5 cm.



Ci-dessus, dans le cadre DMW sont combinés tubes et tôle pliée. Pour sa 250 cc. Elastic, Zundapp réduit en fait le cadre à un seul gros tube recevant la coque arrière et l'articulation de la suspension arrière.



La suspension type Earles de Buydens. Les bras en coque de tôle et les éléments élastiques sont communs pour l'avant et l'arrière ; solution moderne et également économique.

Or, dans un système à la Guzzi, la fourche a à transmettre en permanence et intégralement, les impulsions, les chocs réitérés que subit l'axe de la roue arrière, et ceci est une cause importante de formation d'un jeu à l'axe d'articulation de la suspension oscillante.

Mais si cette dernière est montée avec des éléments élastiques séparés, qui prennent directement appui tout près de l'axe de la roue arrière, la fourche n'a plus qu'à guider convenablement la roue, qu'à transmettre les efforts d'accélération ou de freinage.

Il va de soi qu'une telle suspension, pour avoir toute sa valeur, doit être associée à des amortisseurs hydrauliques de qualité.

Si, au contraire, l'on sépare — au moyen d'une fourche oscillante associée à des éléments élastiques séparés — les fonctions de direction et de suspension, les frottements parasites disparaissent. Un ressort de même dureté répondra à de plus petites inégalités du sol et procurera en conséquence, une meilleure adhérence du pneu à la route.

Une certaine incertitude règne pourtant encore de nos jours chez nombre de constructeurs de nouveaux modèles, en ce qui concerne le guidage de la suspension oscillante lorsqu'on utilise un side-car ; en effet, dans ce cas, la suspension est soumise à des efforts latéraux importants. On se fera facilement une idée de l'importance de ces forces si l'on songe qu'avec presque n'importe quel attelage on peut rouler avec la roue du side « en l'air », exercice d'ailleurs recommandé au pilote voulant acquérir une maîtrise absolue de son ensemble. Ici la distance relativement grande entre l'articulation de la fourche oscillante et le point d'application des forces qui affectent l'axe de la roue, laissent prévoir des déformations élastiques de la fourche. Quant à savoir jusqu'à quel point ces déformations risquent de dépasser la limite acceptable... les expériences à venir nous le diront !

Lorsqu'on veut avoir un débattement important, le problème de la tension constante de la chaîne ne trouve de solution simple que dans la suspension oscillante, dont la fourche est articulée autour d'un axe placé le plus près possible du pignon de sortie de boîte : le débattement peut atteindre alors 10-12 cms.

Mais la transmission acatène par arbre s'accorde très bien, elle aussi, d'une suspension de ce genre. Bien plus, convenablement établie, elle permet d'éviter le joint coulissant et surtout la « noix de cardan » à l'entrée du couple cône et seul subsiste le flector en sortie de boîte de vitesses. Ceci contribue à rendre l'entretien de cet excellent mode de transmission encore plus simple. Et cette solution est adoptée sur les BMW Rennsport, et compétition « usine », la 500 4 cylindres Guzzi, le 250 flat-twin Zundapp, la 250 Universal, la 200 LE Velocette, les scooters Lambretta, Ducati, etc.

Dans toutes ces machines, l'arbre de transmission est enfermé dans un des bras oscillants.

La fourche arrière oscillante utilise, et ceci d'une manière de plus en plus générale, des éléments élastiques séparés. Ceci n'influence pas seulement l'aspect extérieur de la machine, mais encore intervient dans le fonctionnement.

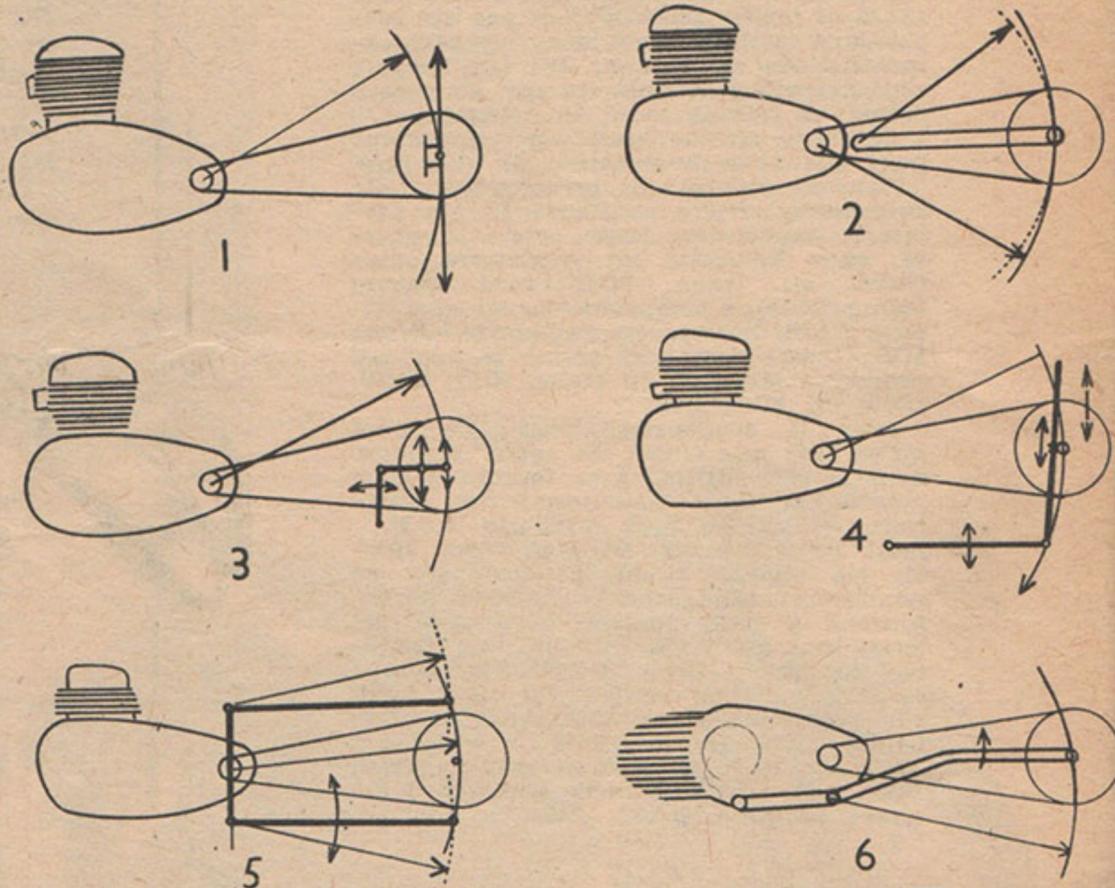
Dans la suspension type Guzzi, ainsi que dans les suspensions qui en dérivent (Douglas, NSU, prototype 250 Terrot, anciennes Stella-Mars et New-Map, etc.), le ressort proprement dit — (ou le bloc caoutchouc le remplaçant, ou même le système à barres de torsion de Douglas) — est fixé en un endroit de la partie centrale rigide du cadre, donc non loin de l'axe d'articulation des bras oscillants.

Dans les suspensions à éléments séparés, (en fait, toutes les suspensions oscillantes, sauf celles citées et quelques petites productions italiennes), ces éléments élastiques séparés supportent les bras oscillants dans le voisinage immédiat de l'axe de la roue arrière, donc là où les chocs atteignent d'abord le cadre pris dans son ensemble, avec ses suspensions.

Théoriquement, l'endroit où ces impulsions — dues aux chocs — sont reçues, est indifférent. Mais l'on sait qu'un très léger jeu dans l'axe de la fourche oscillante peut affecter gravement la tenue de route et la sécurité de conduite.

Tension de chaîne avec différents types de suspension :

1. : coulissante ;
2. : oscillante.
3. : oscillo-coulissante Ariel.
4. : oscillo-coulissante Malterre.
5. : parallélogramme.
6. : moteur fixé au bras oscillant.



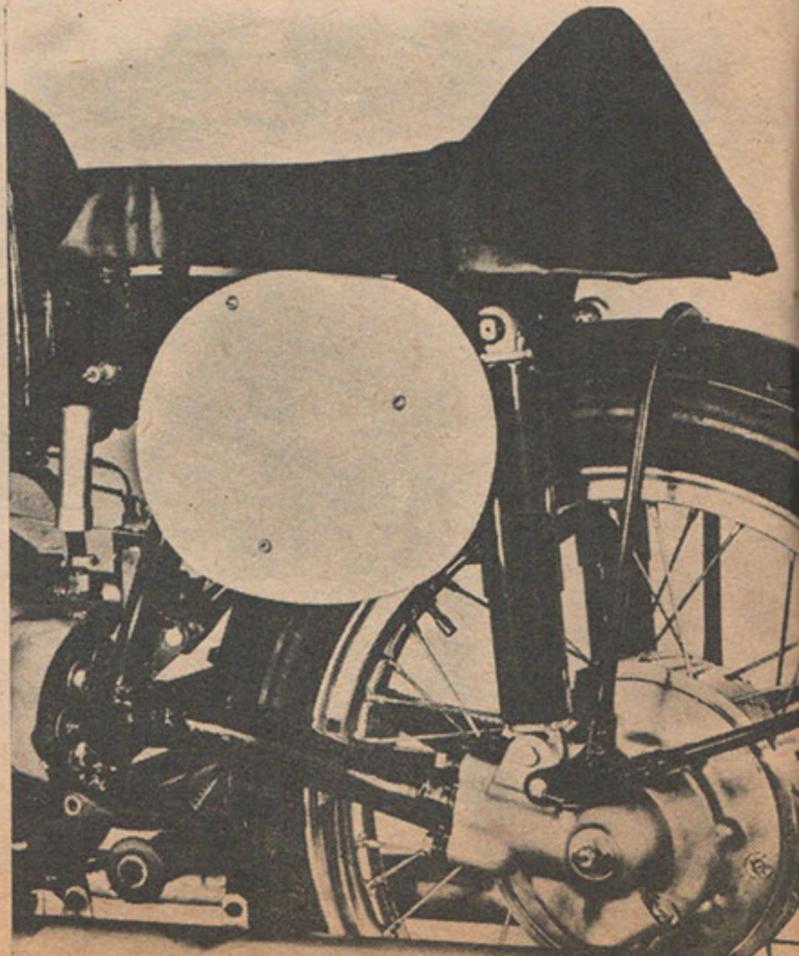
FOURCHE OSCILLANTE A L'AVANT

Mais il y a plus : la fourche oscillante à éléments séparés commence à présenter de l'intérêt pour la suspension avant également.

Certes la fourche télescopique conserve toujours un champ d'application immense et domine encore. Mais, en raison de la chasse qu'il faut donner à la direction, elle est obligée de faire avec la route un certain angle (l'angle de fourche).

Pour cette raison, les fourreaux ne transmettent pas seulement des efforts parallèles à l'axe des ressorts, mais encore des efforts qui se présentent obliquement à cet axe. Ces forces obliques, non seulement augmentent le frottement, mais créent des efforts de flexion qui peuvent occasionner parfois des effets incontrôlables.

La transmission acatène s'accorde parfaitement (et y gagne même) d'une suspension oscillante : ici la 500 BMW compétition. L'arbre de transmission est enfermé dans le bras droit de la suspension.

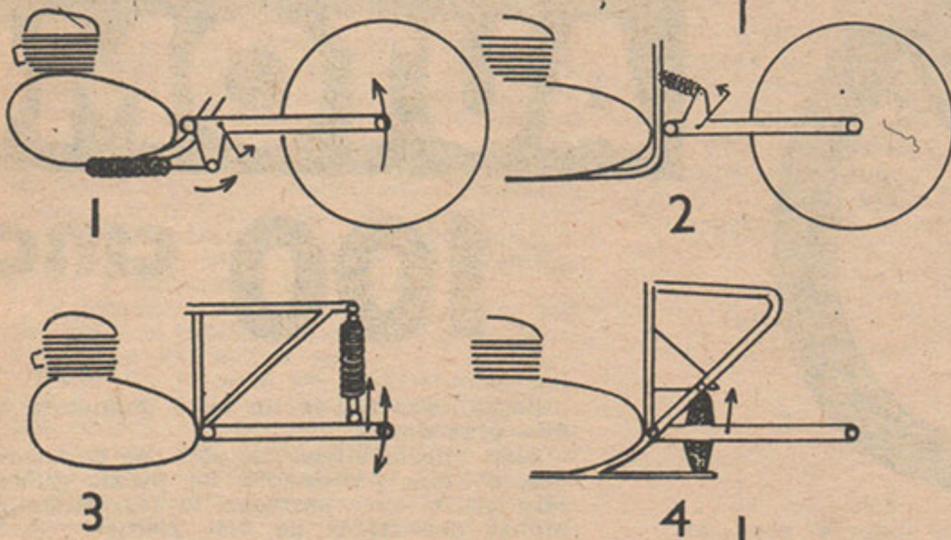


Remarquons d'ailleurs, en passant, que la construction des sidecars ne manquera pas d'être affectée par ces nouvelles suspensions, et devra s'y adapter.

Mais pour ce qui est des machines « solo », que les fonctions de guidage de la roue et de suspension soient séparées est incontestablement un sérieux pas en avant.

Il ne faudrait tout de même pas se refuser à voir que la fourche avant oscillante présente aussi quelques inconvé-

Si robuste soit-elle, une fourche télescopique recevant des forces obliques subit parfois de violents efforts de flexion.

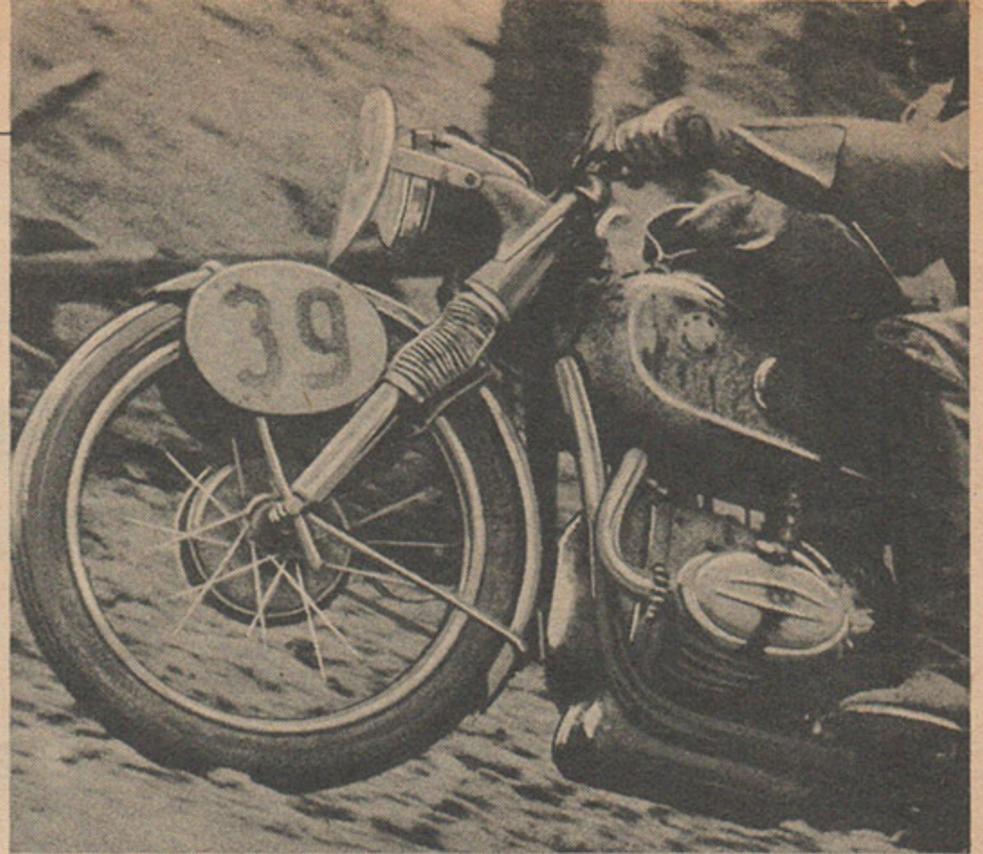


nients par rapport à une fourche télescopique ; non seulement le débattement est bien plus faible (10 cms. environ, contre des valeurs atteignant jusqu'à 18 cms, pour certaines télescopiques), mais encore, en raison de tous les tubes d'articulations qui se trouvent parfois fort éloignés de l'axe de la colonne de direction, on a un moment d'inertie assez important par rapport à ce dernier, beaucoup plus important que dans le cas d'une télescopique.

LES CADRES

Voyons encore comment le cadre s'est adapté aux exigences de ces nouvelles suspensions. Le cadre en lui-même, c'est-à-dire le châssis rigide entre la tête de direction et l'articulation de la suspension arrière est plus petit et plus court. Il n'est plus comparable à un cadre classique de moto. Un châssis aussi court n'a, dès lors, plus besoin d'être doté d'une ossature compliquée. Un simple tube central du plus fort diamètre possible constitue l'épine dorsale la plus rigide (par exemple la 250 Zundapp « Elastic »). Ce tube pourrait même être en tôle (c'est-à-dire, formé de deux coquilles en tôle soudées ensemble).

Différentes positions de l'élément élastique d'une suspension AR oscillante : 1. type Guzzi - 2. Type NSU - 3. à éléments séparés - 4. Terrot et Stella Mars. C'est le type 3 qui est le plus intéressant (voir article).



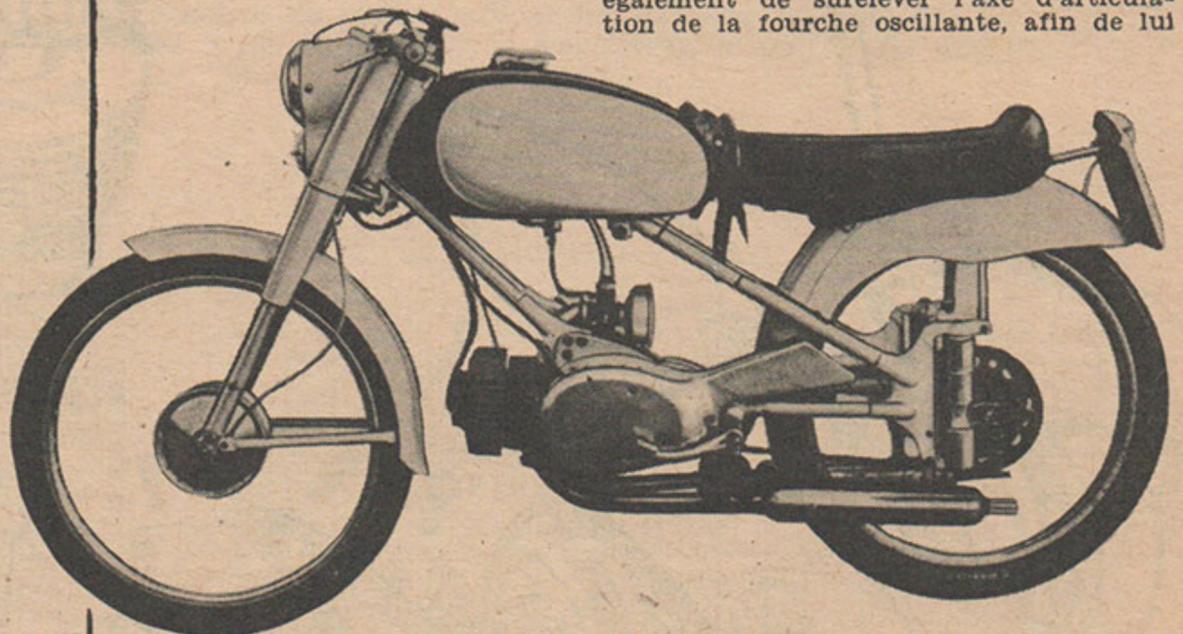
Mais l'usinage de pièces en tôle d'aussi grand format nécessite un outillage qui n'est pas à la portée de chaque firme.

De plus, le constructeur se voit obligé, pour des raisons d'amortissement, de prolonger le plus possible la fabrication dudit modèle.

Par contre, les tubes de gros diamètre se laissent plier difficilement. Or, pour les scooters et cyclomoteurs, le cadre en U ouvert vers le haut est devenu une forme standard. Quant aux formes plus compliquées, telles qu'on les trouve sur les cadres à double berceau des grosses machines et où entre en jeu la hauteur d'un moteur à soupapes en tête, on ne peut les obtenir qu'avec des tubes de faible section qui, pour cette raison, sont employés doubles.

Jusqu'ici, la forme parfois tourmentée des cadres était bien souvent due à la disposition verticale des cylindres, disposition généralement adoptée. Afin de passer à une forme plus rationnelle, plus simple, rien n'empêche de modifier l'inclinaison du cylindre : les Guzzi, Rumi, etc... ont bien leurs cylindres horizontaux. Un cylindre horizontal, un cylindre incliné, trouvent très facilement leur place dans un cadre à poutre centrale.

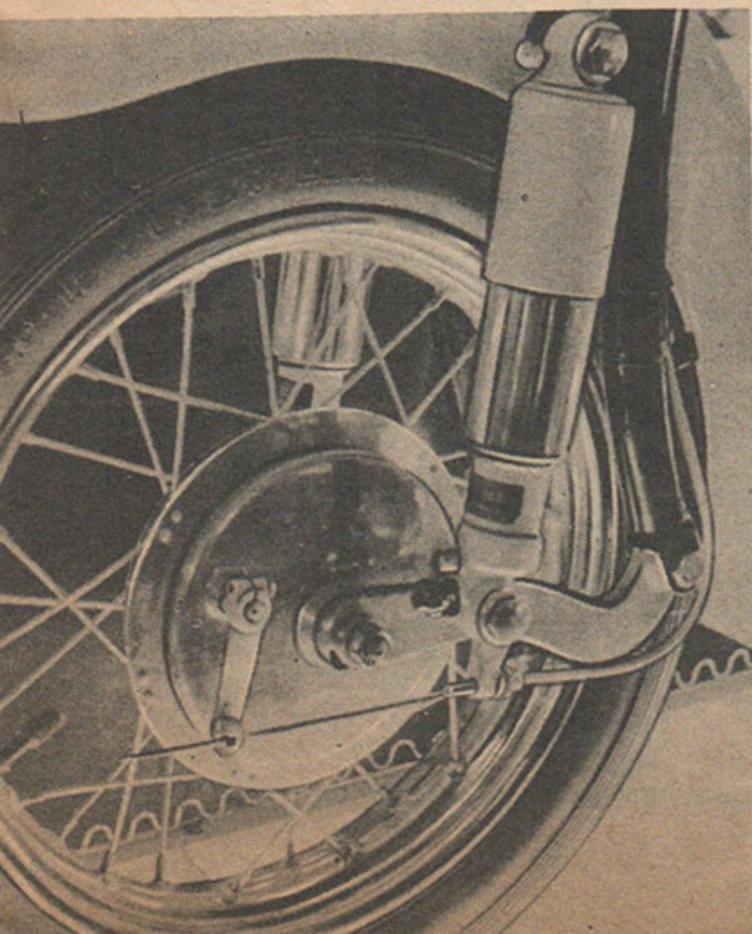
De même un pignon de sortie de boîte placé le plus haut possible au-dessus de l'axe de la roue arrière, permettrait également de surélever l'axe d'articulation de la fourche oscillante, afin de lui

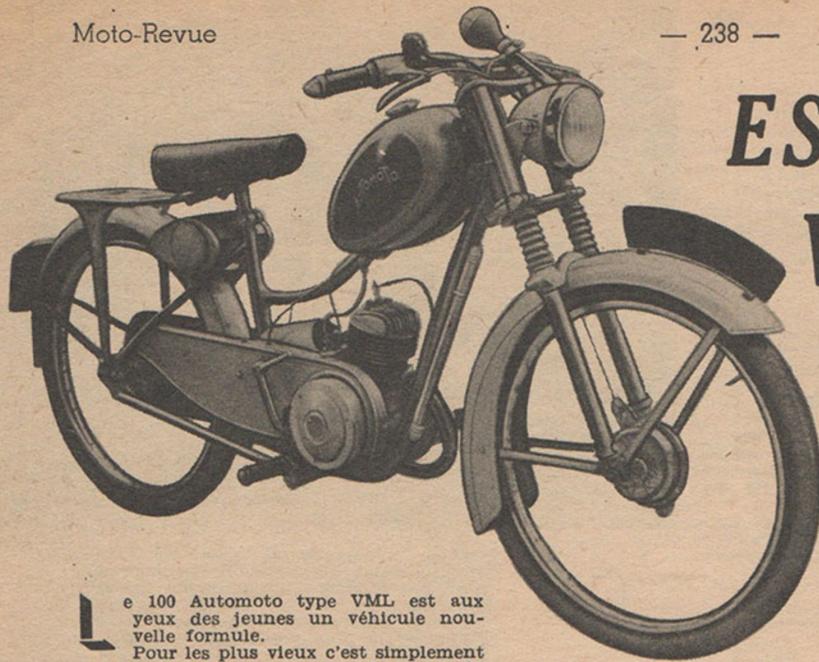


donner une position optimum par rapport à la direction des chocs dus aux inégalités du sol (la Schnell compétition de H.P. Muller).

Il ne reste donc plus aux suspensions oscillantes qu'à prouver dans la réalité des faits et surtout dans leur réalisation en série, que leur supériorité sur les systèmes jusqu'ici employés ne demeure pas seulement théorique mais également pratique.

Ci-dessus, la disposition horizontale des cylindres permet d'abaisser sérieusement la machine (Rumi). - A gauche, la fourche à roue poussée de Caproni est à mi-chemin entre la fourche type Guzzi et celle du type Earles.





ESSAI DU VÉLOMOTEUR AUTOMOTO 100 cmc

Le 100 Automoto type VML est aux yeux des jeunes un véhicule nouvelle formule.

Pour les plus vieux c'est simplement une ancienne conception remise au goût du jour.

De toute façon, c'est un véhicule qui arrive au bon moment, et qui établit une heureuse liaison entre le cyclomoteur et la petite moto. C'est, à peu de choses près un vrai « vélomoteur ».

Nettement plus puissant qu'un cyclo, il ne possède pas le caractère « moto miniature » de nos 125, et de ce fait le constructeur arrive à un prix de vente très intéressant, puisqu'il n'atteint pas les 70.000 francs.

Le succès commercial est donc assuré, et pour nous le modèle ne manquait pas de charme, puisqu'il était propulsé par le 98 cmc. Villiers que nous n'avions encore jamais essayé et qui depuis quelques mois est construit sous licence en France.

Cet essai a été rendu possible grâce à Pahin, que nos lecteurs et les habitués des circuits connaissent bien.

Cet Automoto, bien rodé, est agréable au premier abord par sa légèreté. Manie-

ment facile à l'arrêt, toutefois, la roue avant ne braque pas assez à notre gré.

En selle (une selle d'ailleurs assez dure) on a l'impression d'être sur une bicyclette.

Légèreté, maniabilité procurent un grand agrément à la conduite en ville.

La tenue de route est également très bonne. La machine passe bien où l'on veut, et la fourche télescopique, bien raidie latéralement, donne un certain confort. L'absence de suspension arrière ne se fait nullement sentir.

La partie cycle, sans rien avoir d'exceptionnel au point de vue technique, donne donc toute satisfaction.

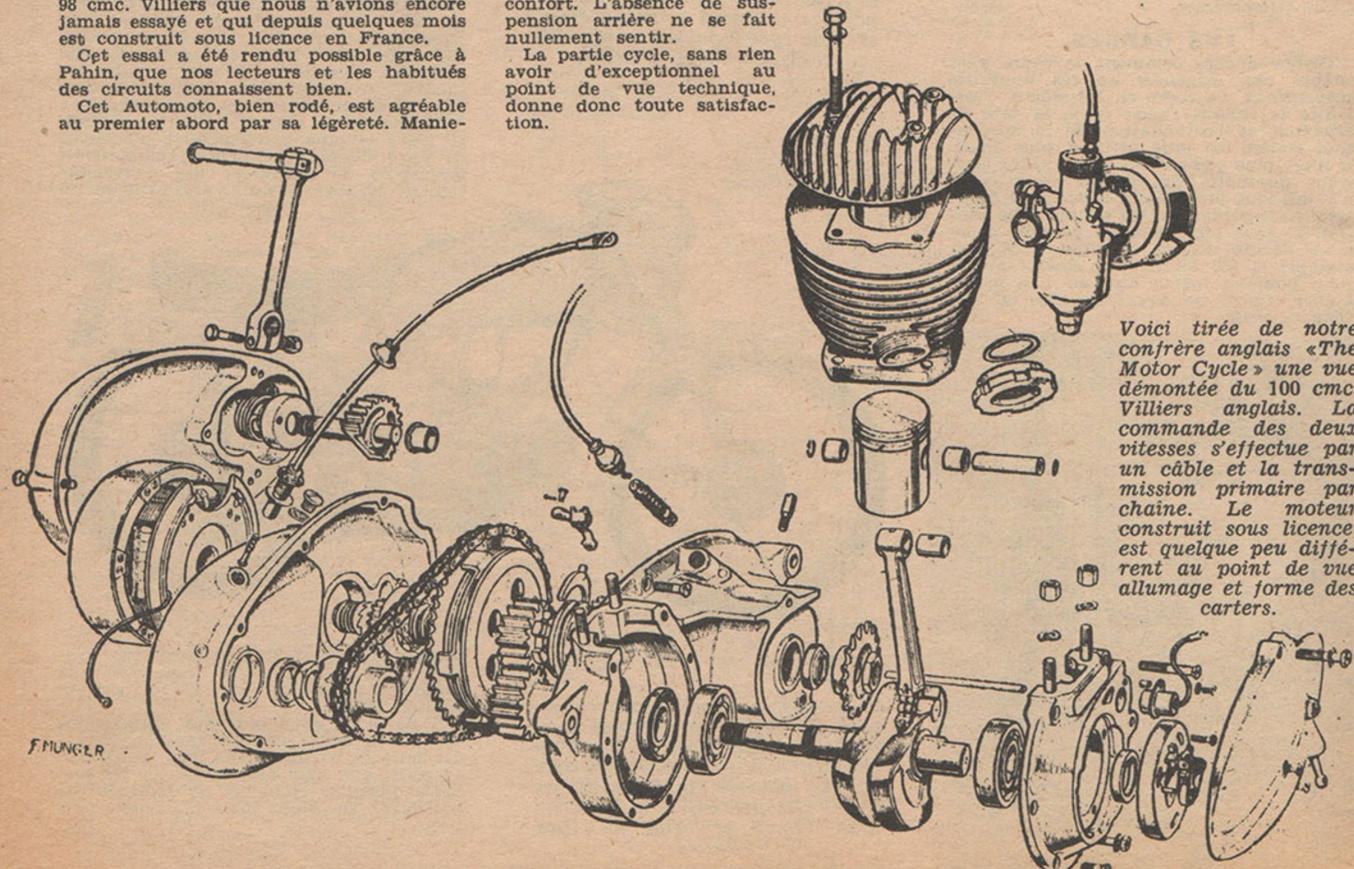
Seule, répétons-le, la selle gagnerait à être plus douce.

Bien que la vitesse ne soit pas très élevée, et que l'Automoto ne puisse guère être utilisé avec passager, le constructeur monte des freins de bon diamètre (115 millimètres).

Il n'y a pas si longtemps que nous trouvions des freins de même diamètre sur des 125 roulant à 80 kmh.

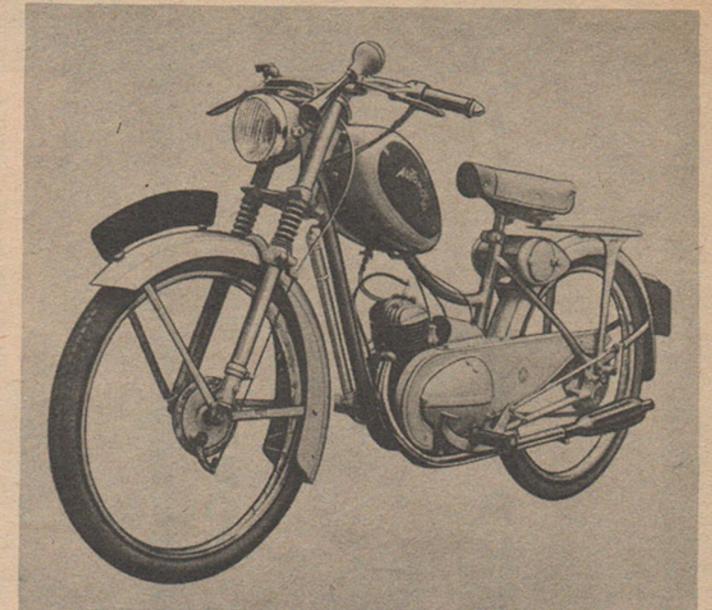
Toutefois le freinage serait parfait si les tambours étaient plus étanches. Par forte pluie, l'eau s'infiltrait partiellement et les freins perdent évidemment beaucoup de leur efficacité.

Nos essais de freinage ne se sont pas déroulés dans les meilleures conditions, car si le moteur était rodé, par contre la partie cycle était neuve, et les garnitures n'étaient pas encore bien tassées.



Voici tirée de notre confrère anglais «The Motor Cycle» une vue démontée du 100 cmc. Villiers anglais. La commande des deux vitesses s'effectue par un câble et la transmission primaire par chaîne. Le moteur construit sous licence, est quelque peu différent au point de vue allumage et forme des carters.

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



L'impression de légèreté de la partie cycle n'exclut pas toutefois la solidité. De grands carters protègent le bas des vêtements et augmentent encore l'agrément d'utilisation.

De 50 kmh. à l'arrêt complet, nous avons enregistré les chiffres suivants :
Avant seul : 20 mètres
Arrière seul : 32 m 60
Les 2 freins : 19 m 10

Pour en finir avec le freinage, signalons que le frein arrière est actionné par une pédale commandée par la pointe du pied gauche.

Voyons maintenant ce que donne le moteur.

Le 100 Villiers est un moteur peu poussé, comme en général tous les Villiers.

S'il ne brille pas par sa puissance, il procure par contre une conduite souple, ne vibre pas, et dans le fond cadre bien avec le caractère général de cet Automoto.

C'est un très classique moteur deux temps à piston plat, et boîte de vitesses à deux rapports.

À la conduite on s'accommode vite à ces deux rapports seulement. Toutefois, comme la première est exactement deux fois plus démultipliée que la prise, il vaut mieux bien monter la première avant d'enclencher la seconde.

Le passage d'un rapport à l'autre se fait par poignée tournante, et cette commande est d'une utilisation aisée.

Boîte de vitesses et transmission primaire sont silencieuses. L'échappement, par contre, est un peu trop sec. Si son bruit n'est pas désagréable, pour un tel véhicule un échappement au bruit feutré le plus possible, est bien plus agréable.

Démarrages par kick-starter sans histoire. Malgré le grand froid, il n'est pas indispensable de fermer le volet d'air, et lors de la manœuvre du kick, le pied ne se trouve pas gêné par le repose-pied.

Si le 98 cmc. Automoto est plus spécialement destiné à la conduite en ville, il ne fait cependant pas piètre figure sur route.

L'allure soutenue est de 50 kmh. environ. La première permet d'escalader les fortes rampes, et c'est ainsi que dans notre côte d'essai, nous avons enregistré les temps suivants :

Pilote de 50 kgs : 35" 4/5, moy. 35,2 kmh.
Pilote de 80 kgs : 42" moy. 30 kmh.

Les essais à deux ne furent pas effectués, le véhicule n'étant pas prévu pour être utilisé avec passager.

Pour un 100 cmc., la moyenne de 35 kmh., obtenue départ arrêté, est remarquable, car notre côte de 350 mètres comporte quelques passages à 11 %. Il faut toutefois trouver l'explication de ce chiffre plus dans la légèreté de ce vélomoteur que dans la puissance du moteur.

Le résultat est quand même étonnant, lorsque l'on songe que le même pilote, avec une latérale Motobécane mit 33".

L'essayeur « poids plume » put gravir la côte en prise, tandis que le pilote de 80 kgs dut rester constamment sur la 1^{re}, le moteur tournant dans ce cas très vite.

Il est donc possible de s'attaquer à des côtes de plus fort pourcentage, et de ce fait la diffusion du 98 cmc. Automoto ne doit pas s'arrêter aux contrées plates.

Sous l'angle des accélérations, les chiffres enregistrés sont plus moyens.

départ arrêté :
100 mètres en 12" 3/5, moy. 28,6 kmh.
200 mètres en 21" moy. 34,3 kmh.
300 mètres en 28" 2/5, moy. 38 kmh.
400 mètres en 35" 2/5, moy. 40,6 kmh.
500 mètres en 42" 2/5, moy. 42,4 kmh.
1.000 mètres en 1'13" 1/5, moy. 49,1 kmh.

Comme nous le disions plus haut, la vitesse de croisière est de 50 kmh. environ, tandis qu'en position normale, le maximum se situe à 59 kmh. (4.160 t.-m.), et légèrement effacé le moteur monte à

4.310 t.-m., vitesse 61 kmh.

La démultiplication en prise est donc correcte, puisque la puissance maximum se situe à 4.000 t.-m.

Dans le genre véhicule léger et populaire, l'Automoto semble donc une réussite.

Son principal attrait est son prix de vente.

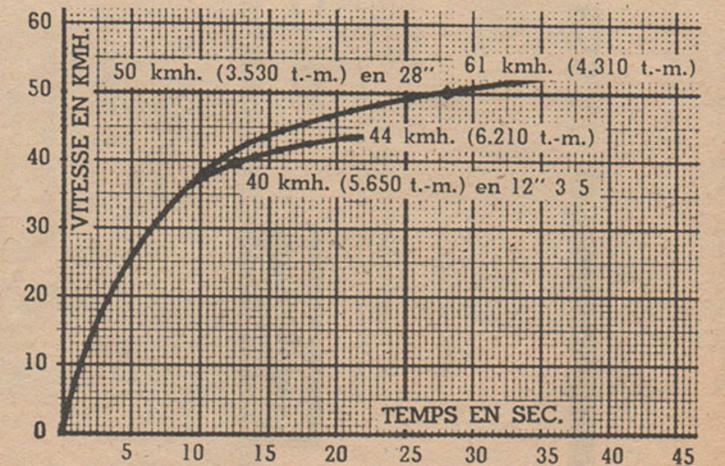
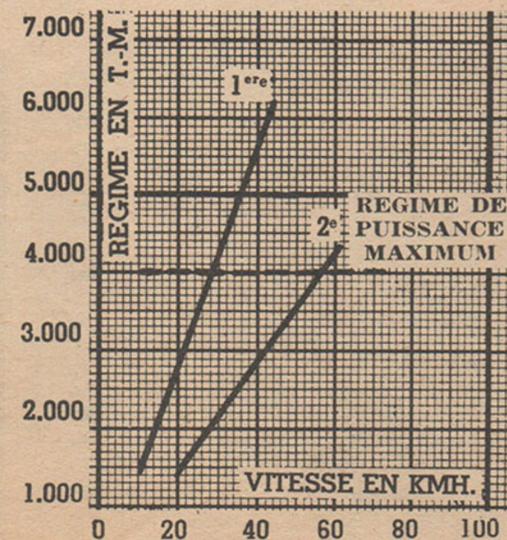
L'ensemble de la partie cycle donne satisfaction, notamment au point de vue tenue de route.

Moteur de performances moyennes, semblant toutefois robuste. Présentation sobre, l'ensemble est bien proportionné et agréable à l'œil.

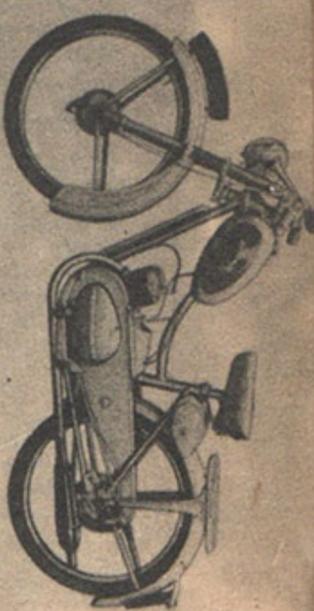
C'est enfin un véhicule qui a le gros avantage de répondre aux désirs de nombreux utilisateurs, à la recherche d'un motocycle intermédiaire entre le cyclomoteur et la petite moto.

C. R.

Ci-dessous, à gauche, graphique des vitesses atteintes en fonction du régime moteur sur les deux rapports (1^{ère} = 50 % de la seconde). - Au-dessous, la courbe des accélérations.



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



DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre deux temps à piston plat.
 Alésage : 47 mm.
 Course : 57 mm.
 Cylindrée : 98,8 cmc.
 Puissance : 2,8 CV.
 Régime correspondant : 4.000 t.-m.
 Taux de compression : 8 à 1.

BOITE DE VITESSES

Bloc-moteur à deux rapports.
 Transmission primaire et secondaire par chaînes.
 Rapports : 16,2 et 8,1 à 1.
FOURCHE : télescopique.
FREINS : AV et AR 115 mm.
PNEUS : 600X55.
RESERVOIR : 6 litres.
POIDS : 52 kgs.

REGLAGES ENTRETIEN

AVANCE : 3,5 mm avant PMH.

BOUGIE : Floquet 14C1.

CARBURATEUR :

Gurtner R 13.

Diffuseur 24/33 B.O.45.

Gicleur 24.

GRAISSAGE :

Mélange 8 % pendant rodage.

6 % après rodage.

Huile préconisée : Energol 2.t. H.V.

Graissage transmission et boîte :

Energol Auto SAE 30.

L'huile doit apparaître au ras de l'orifice de

remplissage, la machine étant verticale.

RODAGE : 500 premiers kms à 35-40 kmh.

RESULTATS OBTENUS

Vitesse maximum :

solo

1^{re} 44 kmh. (6.210 t.-m.)

2^e 59 kmh. (4.160 t.-m.)

assis

61 kmh. (4.310 t.-m.)

effacé

Accélération :

100 m. départ arrêté : 12" 3/5, moy. 28,6 kmh.

200 m. départ arrêté : 21" 21", moy. 34,3 kmh.

300 m. départ arrêté : 28" 2/5, moy. 38 kmh.

400 m. départ arrêté : 35" 2/5, moy. 40,6 kmh.

500 m. départ arrêté : 42" 2/5, moy. 42,4 kmh.

1.000 m. départ arrêté : 1'13" 1/5, moy. 49,1 kmh.

Epreuve de côte :
 (350 m. pente moyenne 8,7 %).

SEUL :

pilote 55 kgs : 35" 4/5, moy. 35,2 kmh.

Pilote 80 kgs : 42" 21", moy. 30 kmh.

RAPPORTS UTILISES :

55 kgs : 1-2 80 kgs : 1.

FREINAGE :

Avant seul : 20 m.

Arrière seul : 32,6 m.

Les deux : 19,1 m.

A QUEL USAGE EST DESTINEE LA MACHINE

VILLE ET PROMENADE

Le 100 Automoto est un véhicule utilitaire et pratique qui est appelé à une large diffusion grâce à son prix de vente très abordable.

Sérieusement réalisé, il forme un tout homogène qui se situe à mi-chemin entre le cyclomoteur et la moto légère.

Véhicule léger, maniable, dont le moteur, d'une puissance moyenne, et la boîte à deux vitesses, le destinent principalement à l'usage quotidien pour se rendre à son travail.

Tourisme évidemment possible, à condition de ne pas être pressé.

CONDITIONS GENERALES D'ESSAI

Au début de l'essai le compteur indiquait 1.500 kms
 A la fin de l'essai 1.650 kms
 Poids de l'essayeur 80 kgs
 Taille de l'essayeur 1 m 75

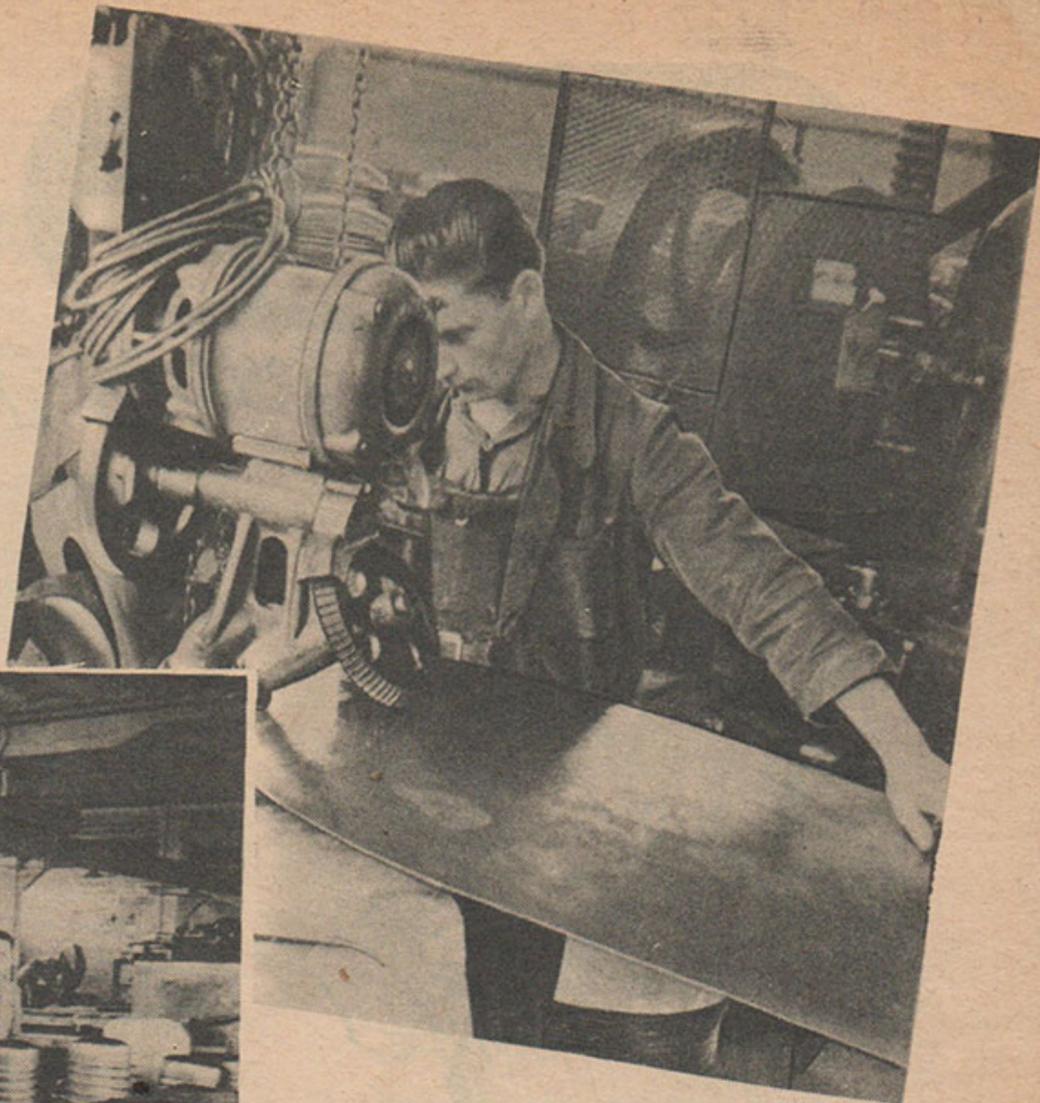
Réglages spéciaux : néant.
 Date et lieu de l'essai : 2-2-54 au 22-2-54.
 (Seine et Seine-et-Oise).
 Conditions atmosphériques : temps froid et sec. Température - 6°.

PRIX : 69.250 + taxes

Reportage-Usine

MOTTAZ

SPECIALISTE D'ARTICLES EMBOUTIS : RESERVOIRS
D'ESSENCE, COFFRES A OUTILS, CARTERS, POTS
D'ECHAPPEMENT, BOUCHONS, ETC...



Découpage en forme des tôles destinées à la fabrication des réservoirs. A gauche, vue partielle du hall d'emboutissage.



La soudure électrique est largement utilisée. A gauche, une machine moderne, réglée automatiquement qui donne une qualité de soudure constante. A droite, contrôle d'étanchéité des réservoirs sous pression.



Cette vue générale de l'atelier de finition et de soudure, donne une idée de l'importance des Ets Mottaz, dont on retrouve la production sur le marché moto-cycle français.



B.M.L. 705

3 vitesses présélectives, avec ou sans Kick



Nous **DÉVELOPPONS** le BML 705 dans nos fabrications parce que ce moteur *sûr, rapide et économique* bénéficie d'un remarquable service après vente et de la garantie d'une grande marque.

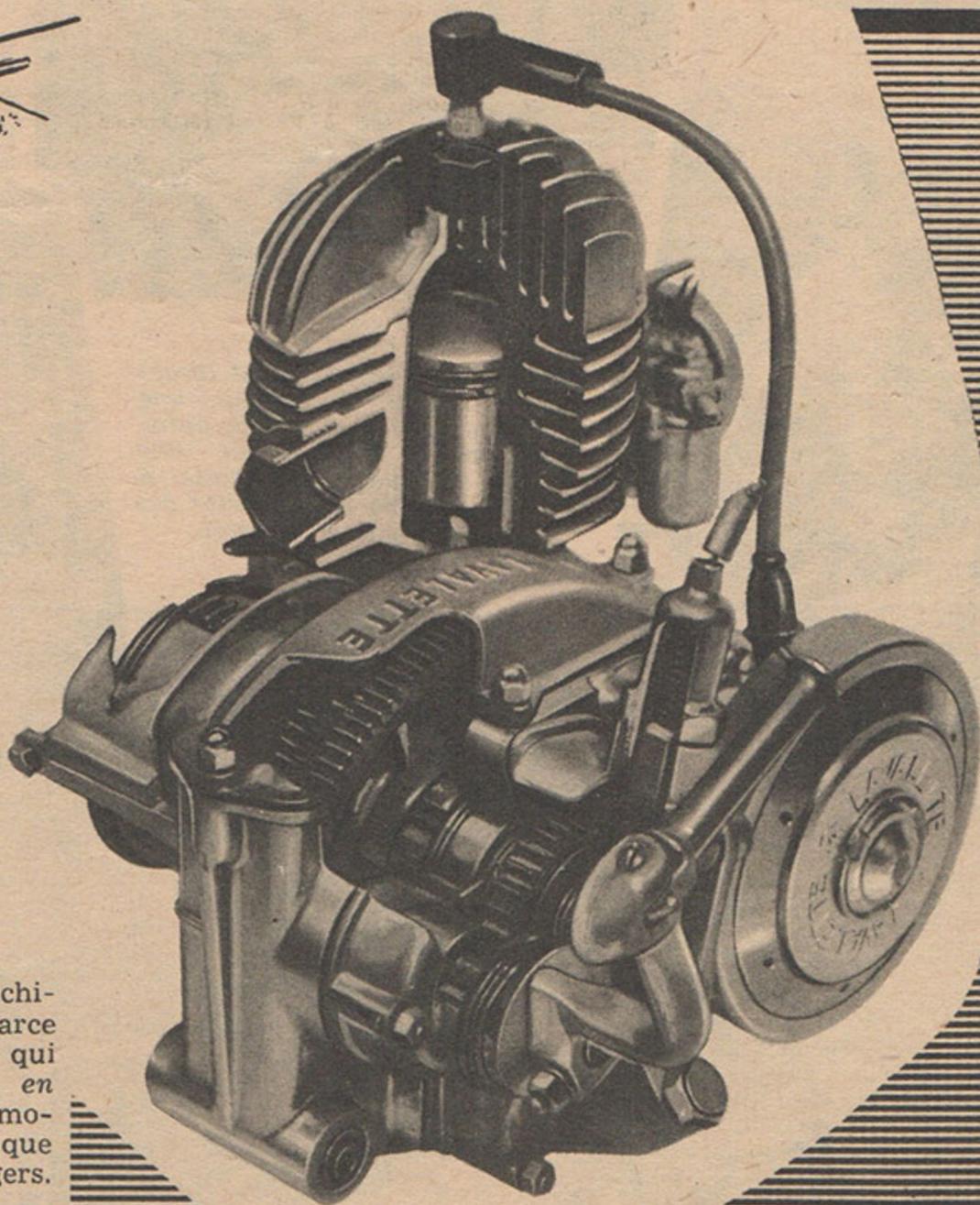
LE POINT DE VUE
DU
CONSTRUCTEUR

Nous **VENDONS** beaucoup le BML 705 parce que sa *robustesse, sa solidité, ses performances* nous assurent la satisfaction et la fidélité de notre clientèle.

Nous avons **RETENU** le BML 705 parce que nous sommes *certaines des qualités de fabrication* de la plus grande firme française de matériel Diesel.

Nous avons **CHOISI** le BML 705 parce que la technique de ce moteur (3 CV, 3 vitesses présélectives, kick-starter) est en avance de dix ans sur les réalisations actuelles.

Nous **ÉQUIPONS** nos machines avec le BML 705 parce qu'il est le seul moteur qui permette de réaliser *en toute sécurité* les vélomoteurs et scooters légers, que nous réclament les usagers.



LAVALETTE 32, AVENUE MICHELET ST-OUEN (Seine)

MON. 99.60

CALENDRIER NATIONAL DE MOTO-CROSS

MARS

- 14 Moto-Cross (MC Mont-Blanc).
- 14 Moto-Cross (CM Sûreté Nationale).
- 14 Moto-Cross (AMC Orléanais).
- 14 Moto-Cross (MC Touraine).
- 21 Moto-Cross à Bordeaux (Girond. MC).
- 28 Moto-Cross (US Ivry).
- 28 Moto-Cross (MC Beauvaisis).
- 28 Moto-Cross (MC Fondouk).
- 28 Moto-Cross (CM Bourgoin Jallieu).

AVRIL

- 4 Moto-Cross Argenteuil (MC Banl. N.).
- 4 Moto-Cross Rouen (MC Normandie).
- 4 Moto-Cross (MC Mureaux).
- 4 Moto-Cross (AM Limousin).
- 4 Moto-Cross à Bergerac (MC Bergerac).
- 4 Moto-Cross à Frangy (MC Mt-Blanc).
- 4 Moto-Cross à Metz (Pédale Moselane).
- 11 Moto-Cross à Montreuil (AMS).
- 11 Moto-Cross à Tarare (Baldago's MC).
- 11 Moto-Cross à Agen (UM Agenaise).
- 11 Moto-Cross du Printemps (AM Nantes).
- 11 Moto-Cross Maubeuge (MC Maubeuge).
- 11 Moto-Cross du Printemps (AM Doubs).
- 11 Moto-Cross (MC Banlieue Est).
- 11 Grass-Track (MC Rochefortais).
- 11 Moto-Cross (MC Rouiba).
- 18 Moto-Cross (MC Méruvien).
- 18 Moto-Cross (AMC Orléanais).
- 18 Moto-Cross du Luart (MC Maine).
- 18 Grass-Track (MC Girondins).
- 19 Moto-Cross (MC Bellifontain).
- 19 Moto-Cross (MC Thomer-la-Sogne).
- 19 Moto-Cross (MC Islois).
- 25 Moto-Cross (AM Choletaise).
- 25 Moto-Cross (CO Pontlieue-Le Mans).
- 25 Moto-Cross (MC Pernois).
- 25 Moto-Cross à Château-Thierry (UM Aisne).
- 25 Moto-Cross à Douais (MC Douaisis).
- 25 Moto-Cross à Fourmies (MC Fourmiesien).
- 25 Moto-Cross (MC Oise).
- 25 Moto-Cross (SM Sétols).
- 25 Moto-Cross (SM Forézien).
- 25 Moto-Cross (AM Giennoise).
- 25 Moto-Cross (MC Clermontois).
- 25 Grass-Track (MC Charentais).

MAI

- 1^{er} Moto-Cross du Printemps (CM Rennais).
- 1^{er} Moto-Cross (MC St-Thibéry).
- 1^{er} Moto-Cross à Beuvry (MC Béthune).
- 1^{er} Grass-Track (MC Saintongeais).
- 2 Moto-Cross du Muguet (CM Sucéen).
- 2 Moto-Cross à Sillé-le-Guillaume (MC Maine).
- 2 Moto-Cross (MC Moulins).
- 2 Moto-Cross à Laon (UM Aisne).
- 2 Moto-Cross à Troyes (UM Aube).
- 2 Moto-Cross à Amiens (MC Picard).
- 2 Moto-Cross (MC Perche).
- 2 Moto-Cross (MC Dreux).
- 2 Moto-Cross (MC Nogentais).
- 2 Moto-Cross (MC Montmorency).
- 2 Moto-Cross (MC Alençonnais).
- 2 Moto-Cross (AM Surgères).
- 2 Moto-Cross à Aire (MC Flandres).
- 9 Moto-Cross Valentigney (MC Valent).
- 9 Moto-Cross Rouen (MC Normandie).
- 9 Moto-Cross à Vannes (MC Morbihan).
- 9 Moto-Cross à St-Quentin (MC Aisne).
- 9 Moto-Cross à Sains (MC Sainsois).
- 9 Moto-Cross (MC Beauvaisis).
- 9 Moto-Cross (MC Narbonnais).
- 9 Moto-Cross à Solssons (UM Aisne).
- 9 Moto-Cross à Saintes (MC Saintongeais).
- 16 Moto-Cross à Montreuil (AMS).
- 16 Moto-Cross à Tarare (Baldago's MC).
- 16 Moto-Cross de Bazouges (MC Maine).
- 16 Moto-Cross à Hirson (UM Aisne).

1954

LES EPREUVES INTERNATIONALES SONT INDIQUEES EN CARACTERES ITALIQUES

- 16 Moto-Cross à Mons-en-Pevele (MC Douaisis).
- 16 Moto-Cross (MS Nimois).
- 16 Moto-Cross (MC Merlebach).
- 16 Moto-Cross à Laigle (MC Aiglon).
- 16 Moto-Cross (MC Eure-et-Loir).
- 16 Moto-Cross (MC Les Andelys).
- 23 Moto-Cross à Avesnes (OMC Avesnes).
- 23 Moto-Cross Argenteuil (MC Banl. N.).
- 23 Moto-Cross (MC Lyon).
- 23 Moto-Cross de Ferrière (Rouen MC).
- 23 Moto-Cross à Castres (MC Castrais).
- 23 Moto-Cross à Hazebrouck (MC Flandres).
- 23 Grass-Track à Bordeaux (Girondins MC).
- 27 Moto-Cross de la Ferté-Bernard (MC Maine).
- 27 Moto-Cross Angoulême (MC Charent.).
- 27 Moto-Cross à Amiens (AMC Picards).
- 27 Moto-Cross à Bruay (MC Bruaysien).
- 27 Moto-Cross à Bergerac (MC Bergerac).
- 27 Grass-Track à Agen (Agen Moto-Sp.).
- 30 Moto-Cross à Niort (MC Deux-Sèvres).
- 30 Moto-Cross à Vesoul (MC Haut-Saônois).
- 30 Moto-Cross à Hem (ASMCNF).
- 30 Moto-Cross (UM Parisienne).
- 30 Moto-Cross (MC Compiègne).
- 30 Moto-Cross (MS Biterrois).
- 30 Moto-Cross à Flers (AM Flérienne).
- 30 Moto-Cross (AM Giennoise).
- 30 Moto-Cross (MC Limousin).
- 30 Moto-Cross (UM Oranie).
- 30 Moto-Cross (MC Drôme).

JUIN

- 6 Moto-Cross (MC Touraine).
- 6 Moto-Cross (MC Château-Gontier).
- 6 Moto-Cross à Arques (MC Douaisis).
- 6 Moto-Cross (CM Sûreté Nationale).
- 6 Moto-Cross (MC Oise).
- 6 Moto-Cross à Pont-à-Mousson (GM ACL).
- 6 Moto-Cross (MC Doubs).
- 6 Grass-Track à Toulouse (Toulouse MS).
- 7 Moto-Cross à Unverre (AM Unverre).
- 7 Moto-Cross (CMS Pantin).
- 7 Moto-Cross (MC Dol-de-Bretagne).
- 7 Moto-Cross à Villaines-la-Carelle (MC Maine).
- 7 Moto-Cross à Sains-du-Nord (MC Sainsois).
- 13 Moto-Cross à Verdun (GMAC Lor.).
- 13 Moto-Cross à Bouteville (AM Castel.).
- 13 Moto-Cross (MC Mont-Blanc).
- 13 Moto-Cross à Lille (Lille MC).
- 13 Moto-Cross (MC Bellifontain).
- 13 Moto-Cross (US Ivry).
- 13 Moto-Cross (MC Oise).
- 13 Moto-Cross (MC Roussillon).
- 13 Moto-Cross à Périgueux (MC Périg.).
- 13 Moto-Cross (MC Rouiba).
- 13 Moto-Cross à Metz (Pédale Mosellane).
- 13 Moto-Cross à Neufchâtel (A.M. Brayonne).
- 13 Moto-Cross à Alençon (MC Alençonnais).
- 13 Grass-Track à Nérac (MC Albret).
- 20 Moto-Cross à Montreuil (AMS).
- 20 Moto-Cross à Briey (GMACL).
- 20 Moto-Cross à Mayenne (MC Mayenne).
- 20 Grass-Track Valence d'Agén (MC Montalbanais).
- 20 Moto-Cross (SMAC Haut-Jura).
- 20 Moto-Cross à Cogners (MC Maine).

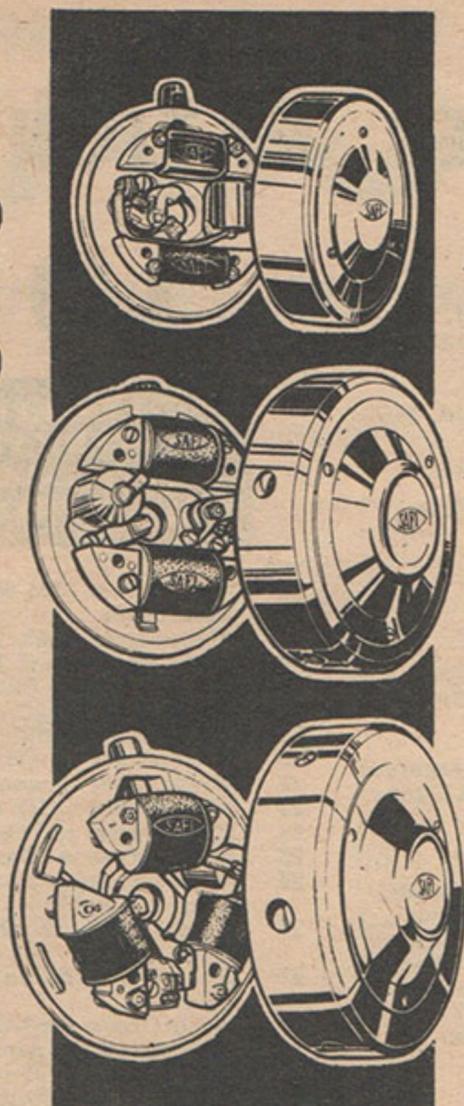
- 20 Moto-Cross à Arras (MC Artois).
- 20 Moto-Cross (MC Poitou).
- 20 Moto-Cross (MC Vendée).
- 20 Moto-Cross, Grass-Track (MC Charentais).
- 20 Grass-Track à Sainte-Foy (MC Bergerac).
- 20 Moto-Cross à Caen (Caen MC).
- 20 Moto-Cross (MC Montauban).
- 20 Moto-Cross (MC Haut-Jura).
- 27 Moto-Cross Toulouse (MC Toulousain).
- 27 Moto-Cross à Bergues (MC Berguols).
- 27 Moto-Cross (MC Maine).
- 27 Moto-Cross à Reims (UM Marne).
- 27 Moto-Cross à Frassenneville (AMC Picards).
- 27 Moto-Cross (MC Eure-et-Loir).
- 27 Moto-Cross (MC Limousin).
- 27 Moto-Cross (MC Thomer-La Sogne).
- 27 Moto-Cross (AMC Orléanais).
- 27 Moto-Cross d'Albi (MC Albigeois).
- 27 Grass-Track (Girondins MC).
- 27 Moto-Cross (MC Fondouk).

JUILLET

- 4 Moto-Cross des Remparts à Longwy (GMAC Lorrain).
- 4 Moto-Cross à Rouen (MC Normandie).
- 4 Grass-Track à La Réole (MC Réolais).
- 4 Moto-Cross à Avesnes (OMC Avesnois).
- 4 Moto-Cross (MC Maine).
- 4 Moto-Cross à Ste-Lumine-de-Clisson (AM Choletaise).
- 4 Moto-Cross à St-Quentin (MC Aisne).
- 4 Moto-Cross à Liévin ou Billy (MC Lensois).
- 4 Moto-Cross (MC Beauvaisis).
- 4 Moto-Cross (MC Banlieue Est).
- 4 Moto-Cross (MC Thouarsais).
- 4 Moto-Cross à Decazeville (MC Bassin Houiller Aveyron).
- 4 Courses sur Prairies (CS Meaux).
- 4 Moto-Cross (UM Oranie).
- 4 Grass-Track à Auch (MC Auscitain).
- 11 Moto-Cross à Montfort-le-Rotrou (AM Sarthe).
- 11 Moto-Cross à Marcq-en-Bareuil ou Wambrechies (ASMCNF).
- 11 Grass-Track à Mansle (MC Charentais).
- 11 Grass-Track à Villeneuve-sur-Lot (MC Villeneuvois).
- 11 Moto-Cross à Lorient (MC Morbihan).
- 11 Moto-Cross à Chauny (UM Aisne).
- 11 Moto-Cross à Troyes (UM Aube).
- 11 Moto-Cross (AM Unverre).
- 11 Moto-Cross à Foncarment (A.M. Brayonne).
- 11 Moto-Cross à Grisolles (ASM Tarn-et-Gar.).
- 11 Moto-Cross de Merlebach (MC Merlebach).
- 11 Moto-Cross (MC Toulon).
- 14 Moto-Cross du Lude (AM Sarthe).
- 14 Moto-Cross (MC Auvergne).
- 14 Moto-Cross (MC Bas-Vivarais).
- 14 Moto-Cross Arsenal-Maubeuge (MC Maubeuge).
- 14 Moto-Cross à Laigle (MC Aiglon).
- 14 Grass-Track à Bordeaux (MC St-André-de-Cub.).
- 18 Moto-Cross à Tarare (Baldago's MC).
- 18 Grass-Track à Marmande (MC Marmandais).
- 18 Moto-Cross à Laval (MC Mayenne).
- 18 Moto-Cross (MC Eure-et-Loir).
- 18 Moto-Cross (MC Méruvien).
- 18 Moto-Cross (MC Lozérien).
- 18 Moto-Cross (AM Giennoise).
- 18 Moto-Cross (MC Phocéan).
- 18 Moto-Cross à Orgueil (MC Montalbanais).
- 18 Moto-Cross à La Bastide Roualroux (MCB).
- 18 Moto-Cross (GMAC Lorrain).
- 25 Moto-Cross des Estivants (CM Sucéen).
- 25 Moto-Cross à Bitche (MC Bitche).
- 25 Moto-Cross à Rahay (MC Maine).

LE DIMANCHE, TOUTES LES VOITURES SONT SUR LA ROUTE, REDOUBLEZ DE PRUDENCE

VOLANTS MAGNETIQUES



ECLAIRAGE ET
ALLUMAGE DES

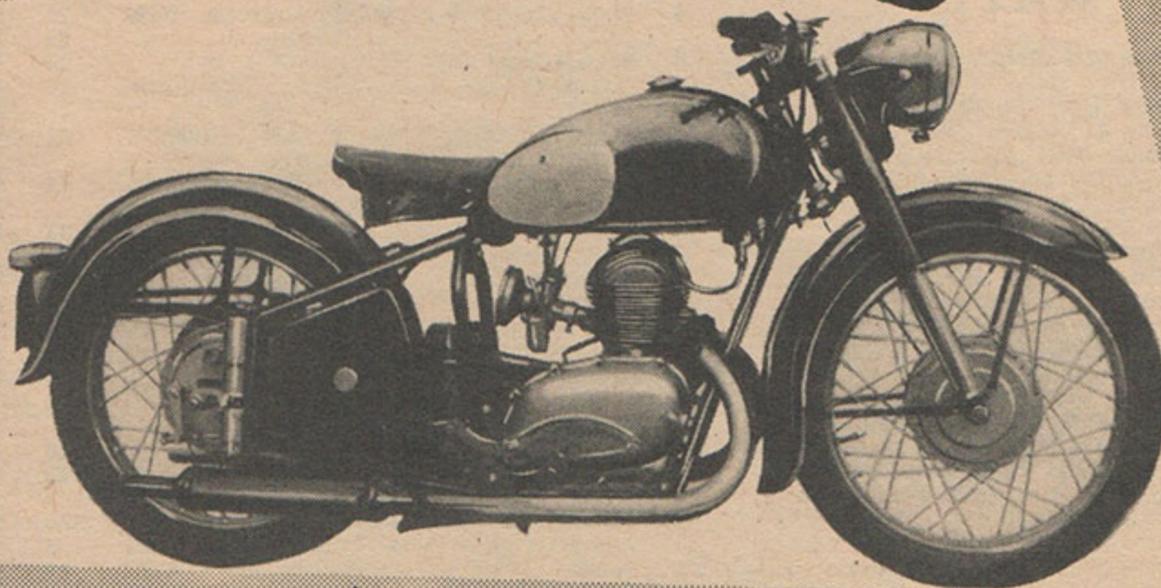
- CYCLOMOTEURS
- VELOMOTEURS
- SCOOTERS
- MOTOCYCLETTES

SOCIÉTÉ D'APPLICATIONS ET DE FABRICATIONS INDUSTRIELLES
21-23, Rue Parmentier — PUTEAUX — Tél. : LON. 09-10

250^{cc}
deux temps

Langhi

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



86, rue Saint-Denis
LA COURNEUVE
 (Seine)

La moto sans histoires

PUB INDUSTRIE

CALENDRIER NATIONAL DE MOTO-CROSS

(Suite de la page 243)

- 25 Moto-Cross à Malo (MC Lensols).
 25 Moto-Cross Sept Meules (Rouen MC)
 25 Moto-Cross à L'Isle-Jourdain (Colomiers MC).
 25 Moto-Cross à Villeréal (MC Villeréals).
 25 Moto-Cross à Soissons (UM Aisne).
 25 Grass-Track à Vic Fezensac (MC Auscitain).

AOUT

- 1^{er} Moto-Cross à Cassel (ASMCNF).
 1^{er} Moto-Cross de Sarre (MC St-Wendel)
 1^{er} Grass-Track à Langon (MC Langonnais).
 1^{er} Grass-Track à Mézières (MC Maine).
 1^{er} Moto-Cross Donmary Baroncourt (GM ACL).
 1^{er} Moto-Cross Auffay (Rouen MC).
 1^{er} Moto-Cross (AMC Orléanais).
 1^{er} Moto-Cross à St-Affrique (MC St-Affricain).
 1^{er} Moto-Cross à Revel (MC Revel).
 1^{er} Moto-Cross (UM Beaumoise).
 8 Moto-Cross à La Gacilly (MC Morbihan).
 8 Moto-Cross à Malicorne (MC Maine).
 8 Moto-Cross (MC Bas Vivarais).
 8 Moto-Cross à Watten (MC Berguols).
 8 Moto-Cross à Ferrière (Rouen MC).
 8 Moto-Cross (AMC Orléanais).
 8 Moto-Cross de Lavaur (MC Vauréen).
 8 Grass-Track à Saintes (MC Saintongeais).
 8 Moto-Cross (AM Giennoise).
 15 Moto-Cross Laguépie (MC Montalb.).
 15 Moto-Cross à Dol de Bretagne (MC Dolois).
 15 Moto-Cross à Cambrai (MC Cambrésis).
 15 Moto-Cross à Mers-les-Bains (AMC Picard).
 15 Grass-Track à Bordeaux (MC Bord.).
 15 Moto-Cross à Lavelanet (MC Lavelanetien).
 15 Moto-Cross à Chréa (MC Boufarik).
 16 Moto-Cross La Capelle Marival (Aveyron).
 22 Moto-Cross à Parigné-l'Evêque (MC Maine).
 22 Moto-Cross à Villiers Charlemagne (MC Château-Gontier).
 22 Moto-Cross à Fourmies (MC Fourmisien).
 22 Moto-Cross (MC Vixiége).
 22 Moto-Cross (MC Aiglou).
 22 Moto-Cross Colomiers (Colomiers MC)
 22 Grass-Track à Mansle (MC Charent.).
 22 Moto-Cross Sainte-Geneviève (AM Bfayonne).
 29 Moto-Cross à Avesnes (OMC Avesnois)
 29 Moto-Cross à Prullé-l'Eguillé (MC Maine).
 29 Moto-Cross à Reims (UM Marne).
 29 Moto-Cross à Beuvry (MC Béthune).
 29 Moto-Cross (MC Eure-et-Loir).
 29 Moto-Cross à Mortagne (MC Aiglou).
 29 Moto-Cross à St-Gaudens (MC Comminges).
 29 Moto-Cross d'Automne (CM Rennais).
 29 Moto-Cross (MC Thomer-la-Sogne).
 29 Grass-Track (MC Montauban).
 29 Moto-Cross (UM Ardennes).

SEPTEMBRE

- 5 Moto-Cross à Nantes (AM Nantes).
 5 Moto-Cross (UM Anjou).
 5 Moto-Cross à Douai (MC Douaisis).
 5 Moto-Cross à Bruay (MC Bruaysien).
 5 Moto-Cross à Ronchamp (MC Haut-Saônois).
 5 Moto-Cross (CMS Pantin).
 5 Moto-Cross (MC Mureaux).
 5 Moto-Cross (AM Moret-Fontainebl.).
 5 Moto-Cross (MC Furan).
 5 Moto-Cross (AM Limousin).
 5 Moto-Cross (MC Gombertois).
 5 Grass-Track Montech (ASM Tarn-et-Garonne).
 5 Moto-Cross ou Grass-Track à Pau (MC Béarn).
 5 Moto-Cross à Château-Thierry (UM Aisne).

- 5 Moto-Cross à Toulon.
 12 *Championnat d'Europe Moto-Cross à Montreuil (AMS).*
 12 Moto-Cross à Tarare (Baldago's MC).
 12 Moto-Cross (AM Choletaise).
 12 Moto-Cross (MC Maine).
 12 Moto-Cross (MC Centre).
 12 Moto-Cross à Angoulême (MC Charentais).
 12 Moto-Cross (MC Parthenaisien).
 12 Moto-Cross à Villeréal (MC Villeréals).
 12 Moto-Cross à Laon (UM Aisne).
 19 Moto-Cross (MC Banlieue Nord).
 19 Moto-Cross (SM Forézien).
 19 Moto-Cross Maubeuge (MC Maubeuge)
 19 Moto-Cross à Valence (UMC Drôme).
 19 Grass-Track à Arbise (MC Benauges).
 20 Grass-Track à Vic Fezensac (MC Auscitain).
 26 Moto-Cross (MC Dauphinois).
 26 Moto-Cross à Mulhouse (MC Mulhouse).
 26 Moto-Cross (MC Maine).
 26 Moto-Cross (US Ivry).
 26 Moto-Cross à Bergerac (MC Bergerac)
 26 Moto-Cross (MC Bônois).
 26 Moto-Cross ou Vitesse (MC Pernois).

OCTOBRE

- 3 Moto-Cross à Rouen (MC Normandie)
 3 Moto-Cross à Nanterre (CMSN).
 3 Moto-Cross à Moulins (MC Moulins)
 3 Moto-Cross à Troyes (UM Aube).
 3 Moto-Cross à Amiens (MC Picard).
 3 Moto-Cross (MC Beauvaisis).
 3 ou 17 : Moto-Cross (AMC Orléans).
 3 Moto-Cross (AM Marseillaise).
 10 *Moto-Cross à Montreuil (AMS).*
 10 Moto-Cross d'Automne (CM Sucéen)
 10 Moto-Cross (CS Meaux).
 10 Moto-Cross (SM Forézien).
 10 Moto-Cross (MC Fondouk).
 17 Moto-Cross à Agen (UM Agenaise).
 17 Moto-Cross (MC Lyon).
 17 Moto-Cross (CCBO).
 17 Moto-Cross à Nanterre (CMSN).
 24 Moto-Cross (Baldago's MC).
 31 *Moto-Cross (UM Parisienne).*

NOVEMBRE

- 7-11 Trial (MC Compiègne).
 7 Moto-Cross (MC Touraine).
 11 Moto-Cross (Baldago's MC).
 11 Trial à Bordeaux (Girondins MC).
 21 Trial (AM St-Cloud).

DÉCEMBRE

- 5 Moto-Cross (MC Gombertois).
 5 Moto-Cross Beryl (MC Algérie).

LA REUNION DE BRUXELLES DU B.P.I.C.M.

Nos lecteurs connaissent déjà les divergences sérieuses qui opposent d'une part les constructeurs internationaux et d'autre part la F.I.M., les uns demandant que le Championnat du Monde ait lieu sur 6 épreuves, l'autre insistant pour qu'il se déroule sur 9 épreuves. Dans d'autres articles, nous avons exposé les arguments des deux groupes protagonistes de cette lutte qui ne semble pas devoir finir de sitôt.

Nous avons dit aussi que le Bureau des Constructeurs devait se réunir le 18 janvier à Bruxelles pour décider de son attitude vis-à-vis du championnat, après la décision de la commission sportive internationale de la F.I.M. de maintenir le statu-quo, c'est-à-dire les 9 épreuves.

Quelles décisions seraient prises par les constructeurs ? Insisteraient-ils dans leur projet de renoncer au championnat, ou céderaient-ils devant la volonté bien affirmée de la F.I.M. ? Nous avons laissé entendre déjà que le « front » des constructeurs ne semblait pas très uni, et que trop d'intérêts, bien souvent divergents, se heurtaient dans le B.P.I.C.M.

Or, aujourd'hui, après Bruxelles, il semble bien que nous n'ayons pas eu tort. La réunion s'est déroulée à huis clos.

Mais il semble que les délégués italiens aient fait à Bruxelles la proposition suivante : participation à 6 épreuves choisies par le bureau, parmi les neuf prévues par la Fédération, le classement s'effectuant sur les quatre meilleures épreuves ; création d'un Trophée de l'Industrie Européenne appelé à remplacer le championnat du monde de marques abandonné par la F.I.M. Les constructeurs allemands se déclarèrent prêts à appuyer cette proposition. Mais pour une action de cette envergure, l'unanimité était nécessaire sous peine de rendre toute décision pratiquement inefficace. Or, il semble que les britanniques, jouant sur l'interprétation du texte de l'accord antérieur, se soient refusés. Et tout est dès lors remis en question.

Tout ceci selon des « indiscretions » trouvées sur des revues italiennes.

Par contre un communiqué — qui a toutes les apparences d'un communiqué officiel — nous apprend que le BPICM a décidé de soumettre à la FIM la proposition suivante :

« Le Bureau Permanent choisit dans le calendrier officiel des courses de la FIM les six suivantes, auxquelles participeront les constructeurs : TT Anglais, Grand Prix des Nations à Monza, Grand Prix d'Allemagne, Grand Prix de Suisse à Berne, TT Assen (Hollande), Grand Prix de Belgique à Francorchamps. De ces six courses, les quatre meilleures seront déclarées valables pour le Championnat du Monde des Marques ». D'autre part, « ...le Bureau Permanent décida ensuite la constitution d'une commission spéciale de 5 membres au maximum, composée des représentants de l'Allemagne, de la Grande Bretagne, de l'Italie et éventuellement d'un quatrième pays, sous la présidence de Mr le Président Hobl, commission ayant pleins pouvoirs pour aboutir à une solution de ces questions avec les organes compétents de la FFM ».

Ainsi qu'on le voit, le communiqué est assez vague pour ne rien enlever de leur valeur aux « indiscretions » italiennes. Ce qui est clair en tout cas, c'est qu'aucune décision n'a été prise, que l'époque des compétitions internationales approche et que les points d'interrogation subsistent.

Il est évident que dans cette bataille, la F.I.M. représente un tout compact, alors que le B.P.I.C.M. est facilement dissociable, ce qui représente pour lui un handicap d'autant plus difficile à combler que les divergences qui opposent les membres sont liées non à des opinions... mais à des intérêts commerciaux très importants, ainsi que nous l'avons déjà dit.

ECHOS DU SPORT

UNE SEULE COURSE POUR BRETT

Le pilote britannique Brett, de l'équipe officielle Norton, ne participera pas aux épreuves du Championnat du Monde, contrairement à ce qui avait été annoncé. En effet, ses obligations professionnelles ne lui permettent pas de s'éloigner de son pays pour les périodes de temps assez longues que nécessitent les « tournées » continentales.

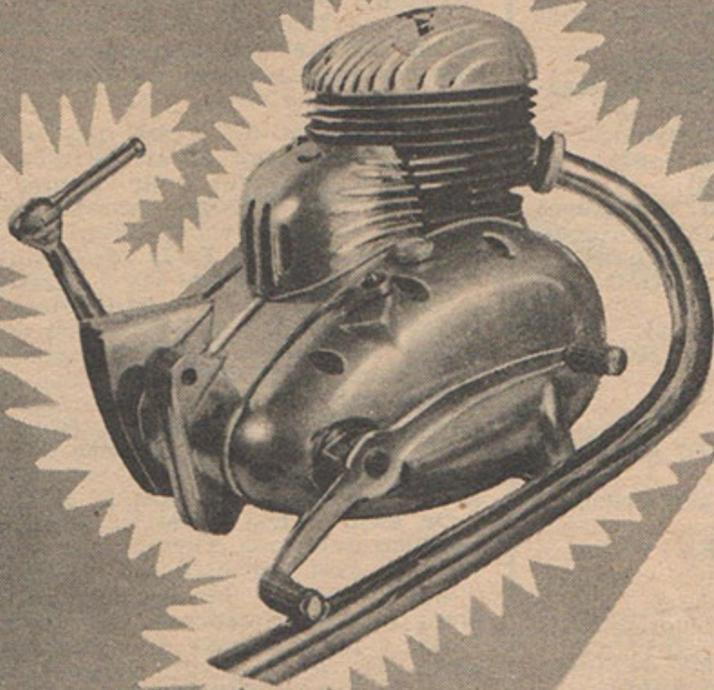
Néanmoins, et parce que cette épreuve lui tient particulièrement à cœur, il participera au Tourist Trophy en 350 cmc. et 500 cmc. sur les Norton officielles.

ECURIE YDRAL

Pour les épreuves que l'Ecurie Ydral disputera la saison prochaine, 3 pilotes sont retenus pour défendre la marque. Ce sont Agache, le chef de file, Tiers et Godin. Afin, sans doute, d'éviter toute dissension au sein de ce groupe, ce sont tous des gars de « ch'nord ».

W. PERA

Rendement incomparable



ROBUSTE SOUPLE SIMPLE - SUR

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

D'une construction extrêmement soignée ces blocs-moteurs ont la culasse hémisphérique en alpac, le cylindre en fonte perlitique, le piston bombé en alliage hyper-silicié, muni de 3 segments d'étanchéité, la bielle est en acier nickel-chrome traité et montée sur 2 roulements à billes à gorge profonde.

Le volant magnétique et le carburateur sont protégés par des carters et facilement démontables.

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

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

Embrayage : très doux et pratiquement inusable.

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

Sélecteur extrêmement robuste et indé réglable incorporé dans la boîte.

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

Prise de compteur de vitesse incorporée.

Consommation aux 100 Kms : 125 cm³ : 2,6 litres de mélange à 4 % d'huile.
175 cm³ : 3,3 litres même mélange.

Graissage de l'ensemble embrayage, boîte kick de lancement et sélecteur assuré par 0,7 litre d'huile demi-fluide.

S.O.T.E.C.M.A

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

UNIQUE EN FRANCE

CERTAINS DE LA QUALITE

**garantie
totale**

**MOTO UNION
ET SES AGENTS**

VOUS VENDENT CETTE MOTO GARANTIE
SIX MOIS, MAIN-D'ŒUVRE COMPRISE

SILENCE SOUPLE
CONFORT

350 cmc.

LA FAMEUSE

EMW

R 35/3

CULBUTEURS, TRANSMISSION PAR CARDAN

83, avenue de la Grande-Armée

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

MOTO-CROSS A CHEMIRE-LE-GAUDIN

Au départ, tout va bien ! Le ciel est couvert, gris, mais il ne pleut pas. Plein de confiance, je laisse mon équipement d'hiver à la maison. Au bout de 10 kms d'autoroute, j'éprouve tous les délices du motard surpris par la



pluie. Après un arrêt de quelques minutes à Chartres — histoire de vidanger... mes bottes — je décide de continuer puisque je suis trempé de toute façon.

Chemiré-le-Gaudin ! Un tout petit patelin à 20 kms du Mans, mais aujourd'hui cette route départementale est jalonnée de flèches rouges et jaunes guidant le public vers le terrain de cross. Le propriétaire du château de « Belle-Fille » a mis très sportivement son parc à la disposition du Moto-Club du Maine. En pénétrant dans la cour du château, on a d'abord l'impression que le sol se liquéfie, lentement, mais sûrement ! Je me livre à un petit cross personnel pour passer les 200 kgs de ma BMW à travers cette masse gluante jusqu'au parking. Ensuite je suis surpris de voir, malgré l'éloignement du lieu des grands centres et le mauvais temps, une activité de ruche. Je finis quand même par trouver Monsieur Seery, le sympathique président sportif du MCM. On me soigne à grands coups de café et de pousse-café, sèche mes effets trempés, m'en prête des secs et me voilà parti en reconnaissance du terrain.

Impression d'ensemble : de la boue, en-



core de la boue, toujours de la boue ! Je me demande si j'arriverai jamais à remettre mes bottes en état ! Le circuit est long de 1.350 mètres, d'une largeur très suffisante et serait, par temps sec, très ou même trop rapide. Le terrain est traversé par un large fossé que le circuit coupe à quatre endroits. En outre il y a un petit ruisseau traversé par deux ponts en rondins et empierrés. L'une des deux grandes côtes a été munie d'un grillage pour donner un peu plus de prise aux pneus. Mais le grand attrait de ce terrain est constitué par le fait que de n'importe quel point du circuit on peut suivre les coureurs sur tout le parcours. Je n'avais encore jamais rencontré une visibilité aussi parfaite sur un circuit de moto-cross.

Quelques coureurs s'entraînent encore. Je constate l'efficacité des garde-boue AV suspendus, non pas au point de vue confort, suspension, mais les garde-boue non suspendus sont rapidement bourrés de terre, les roues se bloquent et c'est une série de « bûches » très spectaculaires. J'ai encore le temps de voir de près les tribunes, le poste de chronométrage et une sorte de tour munie de panneaux coulissants annonçant la catégorie et le nombre de tours restant à courir. Cette tour est également visible de tous les points du circuit, ce qui permet aux spectateurs (et aux reporters) de suivre la course tour par tour. Vraiment, on fait bien les choses dans la Sarthe !

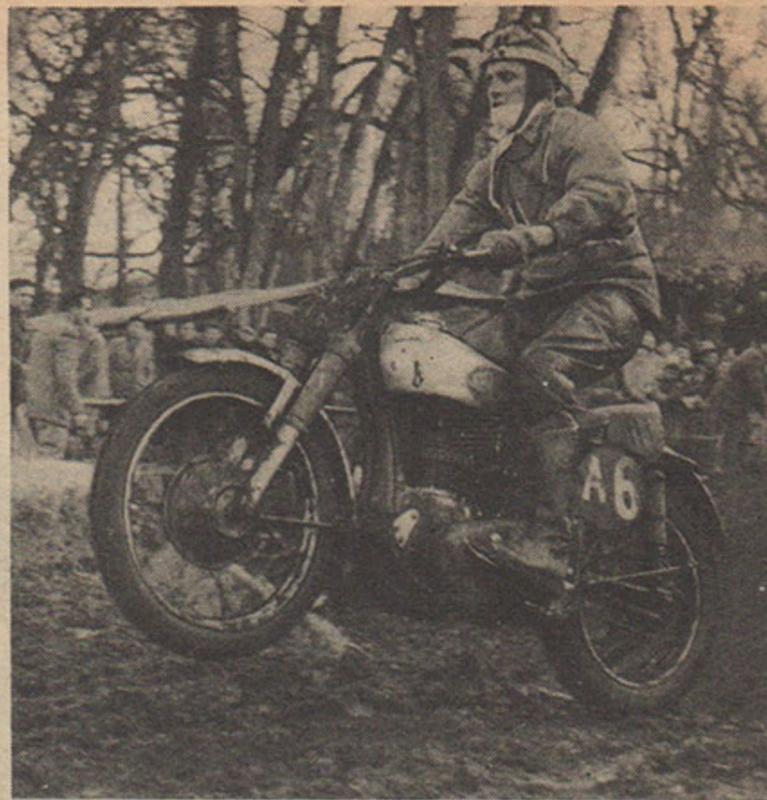
Maintenant tous les concurrents sont alignés en face de la tribune officielle pour la présentation. Parmi les officiels on remarque le représentant de Monsieur le Consul de Belgique, ainsi que le Chef de Cabinet du Préfet de la Sarthe. Remise de bouquets aux champions et on appelle la catégorie 250 cmc. sur la ligne de départ.

Maintenant, le soleil est de la partie et il restera tout au long de l'après-midi. Pour une raison inconnue, la première manche débute avec plus d'une heure de retard. Après un tour d'essai de Michel Bénard, on décide de ne faire courir que 8 tours au lieu de 10 aux 250. Bénard prend immédiatement la tête, suivi par Klym et Amédéo. La NSU-Max reste au commandement pendant quelques tours, mais les autres concurrents coupent le dernier morceau de la grande montée devenue trop difficile. Le champion de France est ainsi relégué à la sixième place. Il est dommage que les organisateurs n'aient pas relevé cette irrégularité. Amédéo abandonne un peu plus tard et René Klym remporte aisément la première place. Les 250 cmc. donnent l'impression d'être un peu faibles dans un terrain aussi lourd.

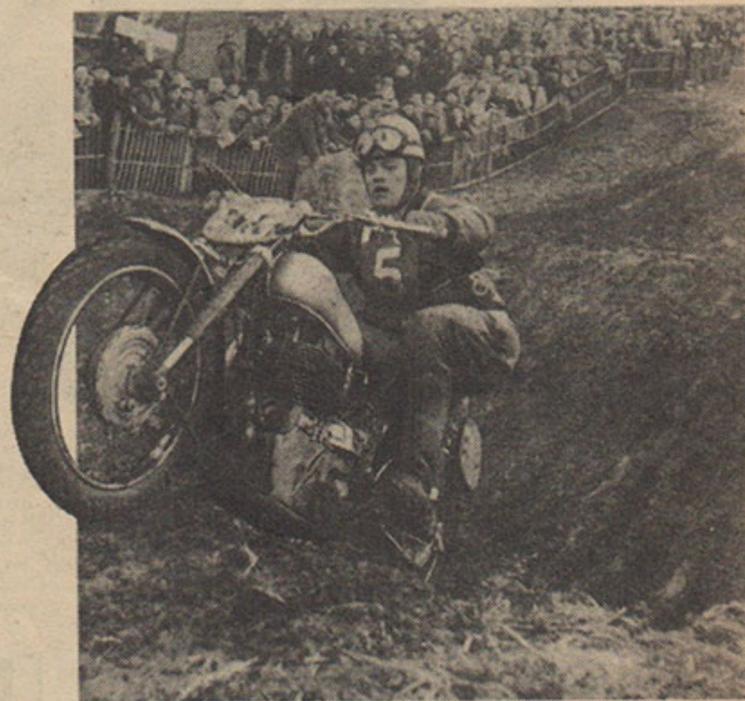
En catégorie 350 cmc., nous retrouvons tous les batailleurs bien connus : le champion de France P. Godey, Robert Klym, Hazianis, Juigne, Barat, Chuchart, Melioli et plusieurs régionaux. Toute cette manche est une passionnante lutte entre Juigne et Hazianis qui distancent rapidement les autres concurrents. Le « greco-breton » prend des risques évidents et l'emporte finalement avec une petite avance appréciable sur Juigne. Derrière eux arrivent dans l'ordre Chuchart, Godey et Klym.

Le terrain est déjà labouré profondément quand les 500 cmc. se présentent sur la ligne de départ. Quel plateau pour l'ouverture de la saison ! L'Angleterre est représentée par Archer et Cheney sur Norton ACT, la Belgique par le champion d'Europe Mingels et Leloup sur FN, et je retrouve avec plaisir tous les craks français : Brassine, Frantz, Molinari, Prieur, Vouillon, Charrier, ainsi que plusieurs

(Suite page 251)

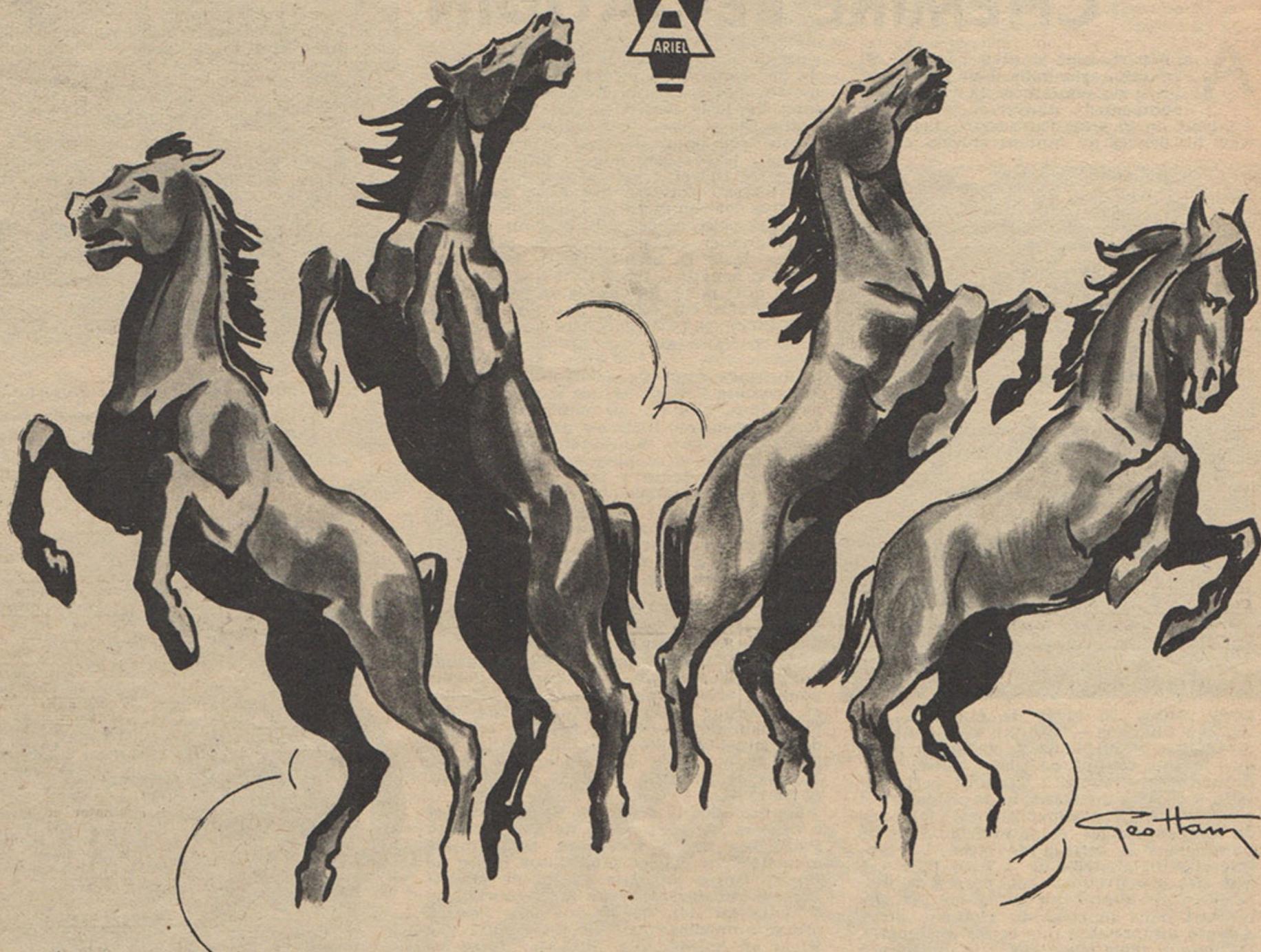


Ci-dessus, Cheney qui termine second derrière son compatriote Archer, tous deux sur Norton A.C.T. - A gauche Klym, vainqueur en 250 cmc.



Ci-dessus, Frantz paraît surpris par la puissante de sa F.N., tandis qu'à gauche, Mingels, et ci-dessous, Leloup semblent plus à l'aise.





ARIEL... *des Chevaux!* 1954

Des chevaux à votre service...
pour rouler en solo ou avec sidecar,
en ville ou à la campagne,
pour le sport ou pour le plaisir,
Pour mieux rouler, fiez-vous au symbole du cheval

G. G. N. IMPORTATEUR POUR LA FRANCE, 79, AV. DE LA GRANDE-ARMÉE, PARIS-16^e

MODERN' MOTO LUCIEN COLSON

11, RUE LÉON-GIRAUD ★ 1, PASSAGE THIONVILLE

PARIS-19^e ★ Métro Laumière ★ Tél. BOlivard 86-20

R. M. Seine 142818

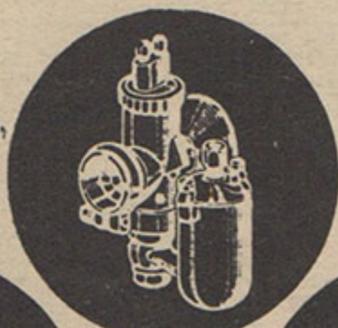
Spécialiste diplômé

AGENT GUILLER

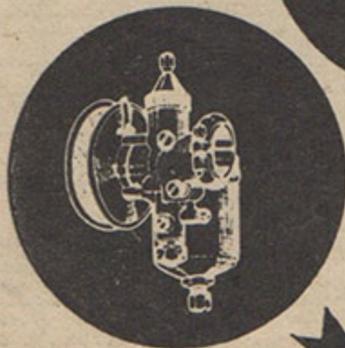
Crédit



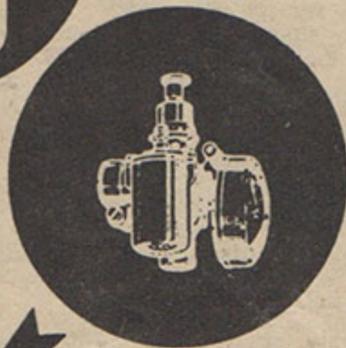
MODIFICATIONS — ADAPTATIONS — PIÈCES D'ORIGINE



MOTOS



VELOMOTEURS



CYCLOMOTEURS

Pour tous :

AMAC

LA GRANDE MARQUE
MONDIALE DE

CARBURATEURS

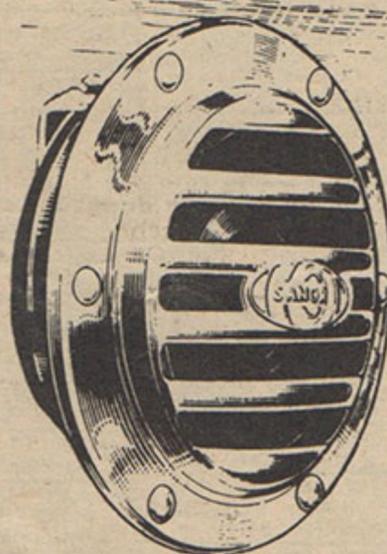
COFFRET PIÈCES DE RECHANGE à l'usage des motocistes

STATION-SERVICE AMAC

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

QUELLE QUE SOIT VOTRE VITESSE...
POUR ÊTRE ASSURÉ DE VOUS FAIRE ENTENDRE

ADOPTÉZ L'AVERTISSEUR D'AUTO A REDRESSEUR INCORPORÉ



OU L'AVERTISSEUR
HAUTE FRÉQUENCE
A SON DIRIGÉ

VM 110

SANS ACCUS DIRECTEMENT
SUR LE VOLANT MAGNÉTIQUE



F8^B

SANOR

LE PROJECTEUR DE SON



Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto



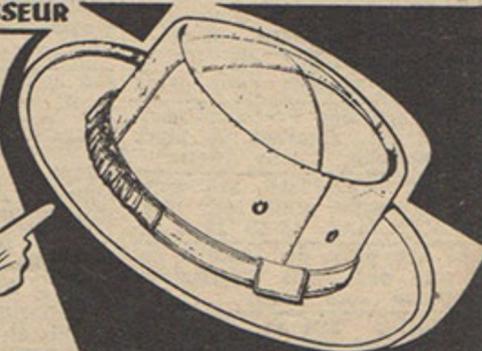
bonne compression
longue durée

L'ULTIME AMORTISSEUR



Le casque
BAYARD

vous présente
SON FRÈRE CADET



le CHAPEAU FORT

calotte de protection intérieure
en liège naturel contreplaqué

Conçu pour le Cyclomoteur et le Scooter

CONTRE LA PLUIE

CONTRE LE SOLEIL

CONTRE LES CHUTES

CASQUES BAYARD, 28, R. de CHATEAU-LONDON - PARIS (10^e)

CHEMIRE-LE-GAUDIN

(Suite de la Page 247)

coureurs ayant participé en 350 cmc. et des régionaux. La meute prend le départ dans un fracas effarant en projetant une avalanche de boue. Archer prend la tête et gardera cette place durant les 20 tours sans jamais être inquiété. Il semble avoir retrouvé toute sa forme dans ce terrain lourd. Mingels est à la deuxième place, suivi de Cheney, Brassine et Leloup. Brassine chute au deuxième tour, mais récupère rapidement deux places. Au quatrième tour, Cheney ravit la deuxième place à Mingels et Brassine le suit de près. Rien de sensationnel ensuite jusqu'au seizième tour pendant lequel Cheney, deuxième, s'arrête brusquement et revient à pied. Renseignement pris, il est tombé en panne... sèche ! Les quatre derniers tours seront un chassé-croisé entre Brassine et Leloup, mais notre sympathique champion de France l'emportera sur l'ex-champion d'Europe et Mingels sera le quatrième. Frantz avait perdu un boulon de fixation de son frein AV et tournait, de ce fait, avec prudence, mais même par la suite il ne semblait pas très à l'aise sur ce circuit.

Après un petit flottement, les quart de litre prenaient le départ de la deuxième manche. Cette fois, Bénard prend le commandement et entend le garder. Il est suivi d'un bout à l'autre par Charlier, de Nantes et Klym. Course sans histoire si ce n'est l'abandon d'Amédéo pour ennuis mécaniques. Le classement effectué par addition de points est le suivant :

1. Klym René ; 2. Charlier ; 3. Bénard.

Pour la finale des 350 cmc., le champion de France, P. Godey, a retrouvé tous ses moyens. Hazianis, parti en tête, se voit ravir sa place au troisième tour. Deux

DEUXIEME SERIE A SAO-PAULO

La deuxième série d'épreuves à Sao-Paulo a vu les mêmes hommes gagner dans chaque catégorie. Pagani, Lorenzetti et Amm (deux fois) ont donc confirmé leurs succès précédents. La seule différence notable a été la défaite, régulière cette fois, de la Gilera de Milani. Malgré une belle résistance, ce dernier, en effet, a dû s'incliner de 6/10 de seconde devant Amm et sa Norton. A noter encore les belles courses de Grace sur sa Montesa (125 cmc.) et de Marcondès sur sa Guzzi (250 cmc.).

Les difficultés financières, que nous avions déjà signalées, vont sans doute obliger les organisateurs à annuler la troisième série d'épreuves prévue.

RESULTATS

Catégorie 125 cmc. : 1. Pagani (Italie) sur Mondial, les 56 kms en 32'16"4 (moy.

104 kmh. 068) ; 2. Spadoni (Italie) sur MV ; 3. Grace (Gibraltar) sur Montesa ; 4. Genevini (Italie) MV.

Catégorie 250 cmc. : 1. Lorenzetti (Italie) sur Guzzi, les 80 kms en 43'54"5 (moy. 109,700 kmh.) ; 2. Marcondès (Brésil) Guzzi ; 3. Colombo (Italie), Guzzi ; 4. Mayer (Autriche), Guzzi, etc...

Catégorie 350 cmc. : 1. Amm (Rhodésie) sur Norton, les 96 kms en 48'11"2 (moy. 119,545 kmh.) ; 2. Lorenzetti (Italie), sur Guzzi, en 48'12"3 ; 3. Storr (Angleterre) ; 4. Pacheco (Brésil), Norton ; 5. Wood (Angleterre), Velocette, etc...

Catégorie 500 cmc. : 1. Amm (Rhodésie) sur Norton, les 120 kms en 58'45"6 (moy. 120,250 kmh.) ; 2. Milani (Italie), Gilera, en 58'46"2 ; 3. Marcondès (Brésil), Norton ; 4. Brini (Italie) sur Gilera, etc...

tours plus tard, Chuchart et Klym prennent respectivement la deuxième et troisième place et la course se termine dans cet ordre. Les trois premiers sont ex-æquos aux points, c'est donc le meilleur temps qui désigne le vainqueur :

1. Godey ; 2. Hazianis ; 3. Chuchart.

L'après-midi est déjà bien avancée quand les 500 cmc. se présentent pour la finale. Après avoir consulté les coureurs, le directeur de course décide de ne faire courir que 15 tours pour ne pas terminer dans l'obscurité. Départ ! Non, faux départ, car Cheney est resté accroché dans le starting-gate ! Bon, les voilà en route ; Molinari prend la tête, mais cela ne dure qu'un temps. Il perd au profit d'Archer, suivi aussitôt de son compatriote Cheney. Ces deux-là semblent se jouer des difficultés avec une aisance ex-

traordinaire. Gilbert Brassine, qui était bien placé, joue de malchance : son garde-boue AV est arraché et pour comble il crève son pneu arrière. Il est donc forcé d'abandonner. Voilà Molinari qui s'arrête également pour crevaison, mais il courra néanmoins encore quelques tours en regonflant son pneu tant bien que mal. En tête se déroule maintenant un véritable festival de coureurs étrangers : Archer termine premier, suivi de Cheney, Leloup et Mingels.

Cette journée était du même cru que celle de la Ferté-Bernard en 1953, donc bien dans la tradition des réunions sportives du Moto-Club du Maine. Mis à part le petit flottement dans l'horaire, l'organisation était exemplaire. Je ne peux que souhaiter voir d'autres épreuves semblables à celle-ci. P. N.

650 BSA 53 7000 k équipée. Fournier 41 r Berzelius 17e.
TERROT 350 et Motobécane neuve 130. SUP. 12-22.
MOTOBECANE 125 à part. 60
 Peugeot 125 à partir 50
 Jonghi 125 à partir 70
 Motobécane 175 à part. 90
 Plusieurs 175 à partir 50
 Standard 250 à partir 70
 BSA 250 4 vit. 160
 Velocette 350 ACT 110
 Terrot 500 mot. neuf 100
 Indian Scout 500 160
 62 av. Choisy-13e Gob. 87-87
 250 PUCH 1951 impeccable. acces. Giron 98 r du Théâtre P. 15e
 Motobécane 175 9000 k parf. ét. Langlois 80 r G. Lauriau, Montreuil (Seine) ts ls jours
 FN 350 four. tél. 17000 k nbx acces. ét. impeccable. px à voir. LE FEUVE 36 r Dagobert Clichy 4e ét. sam. dim. matin.
 650 TRIUMPH Thunderbird 52 Gendre 91 r Championnet 18e
 350 DAX culb. imp. Coutadeur 13 r de Vanves Clamart (soir)
 V. ou éch. tand. Derny b. état prix 80. c. mot. ou sco. Gilbert 45 r J. Jaurès, Mais. Alfort
 A PROF. 1 lot vélom. motos sides prix déris. créd. repr. WA 122 r Clignancourt P. 18e
 ARIEL 500 bicycl. 52 sel. dble p. roulé px très intéressant M. Lepage 3 r Liouville, Asnières s. 18 à 20 h. Dimanche
 250 BSA 4 vit. 15000 kms impeccable. vis. le soir 7 à 9 h. Silverman 4 av. J. Jaurès 19e
 BSA 350 sidéc. Préc. ét. neuf 12000 k px tr. int. FLOURY 12 r Pernety P. 14e 7 à 11 h.
 500 DOMINATOR ét. nf px 300 450 FN OHV cul. ét. nf 250 Epicerie 14 bd Kellermann 13e
 H. DAVIDSON 750 civ. 17000 k équip. et acces. luxe complet d'origine, unique en France, 5 pass. du Lavoisier 18e. LEFORT.
 URGENT 500 Triumph bicycl. 190. Boscher 27 rue de Rome

CREDIT IMMEDIAT
 1/3 cpt. solde en 6-9-12 mois
 750 BMW R12 révisée 190
 600 Zundapp KS 600 195
 500 AJS culbut. 52 270
 500 Sunbeam 52 cme nve 325
 500 FN 51 culbut. 220
 500 Norton 16 H. 130
 500 BSA WM 20 130
 350 Ariel culbuteurs 150
 350 Velocette 51 culb. 220
 350 Horex 52 Régina 230
 350 Motobécane culbut. 95
 350 DKW NZ depuis 115
 500 et 750 R. Gillet depuis 85.
 500 Indian scout nve grenat
 500 Terrot 48 susp. culb. 125
 500 Motobécane cme nve 115
 250 Guiller sport 54 neuve
 200 Monet Goyon 52 125.
 125 Peugeot 50 55
 175 Motobécane 1952 115
 175 Guiller 1951 75
 175 Peugeot 54 neuve 140
 250 R Gillet 1954 180
 125 Motobécane 50 à 52 75
 Scooter Vespa 52 110
 50 motos et vélom. dep. 25000
 Grand choix de sidécars
 Audegean 10 r des Apennins
 Métro Brochant - MAR. 74-22
TERROT 350 fourche télesc. side Bernardet équip. bas prix Tél. Serge OPE. 77-65.
 BMW R67/2 état neuf 390
 Side Précision gd luxe 52 80
 Reignier, Hl Thermal, Vichy.
 350 JAWA mod. 52 sel. bipl. prend r.-vs BAL. 46-06 p. 26
 BMW R61 ent. orig. Loiseleur 75 rue La Fontaine 16e.
 Jawa 350/53 pf. ét. px int. Vacher 54 r Le Dantec, Rennes

AVANT SAISON
 Motocyclistes profitez de nos occasions état neuf. Liquidons à tte offre raisonnable un lot important motos, vélom. scoot. récents ttes marques. Ouverts ts les jrs, même le dimanche. 85 r J. Lacroix MEN. 74-89.
 INDIAN 1200 parf. état mot. neuf. 5 rue Cousté, Cachan (Seine). ALE. 21-98.

BMW 321 très bon état. Fera reprise moto récente. MOTO-STOCK, J. M. Le Goff, tél. ARG. 18-37. 42 rue Charles Lecoq, Argenteuil.
 PEUGEOT 125 cmc 4 vit. fourche télescopiq. état neuf acc. et Fulgur. 18, avenue David, Argenteuil.
 BSA 650 twin 52 av. Simard garant. 3 mois. Crédit Reprise Leclerc 56 r Max Dormoy 18e
 PUCH 250 TF parf. état équip. TISON, LON. 27-81 hres bur.
 ZUND. Rus. 130. 500 NZ ét. nf 200. Doguette 1 r Ranvier 11e
 GOLDEN FLASH état neuf 20000 k. Dupont 72 av. Gl Leclerc, Boulogne/Seine apr. 19h.
 NORTON 16H nbx acc. bon état 110000 M. PREKESTI hr. de bureau WAG. 17-91.
 TERROT RGST rodé 4000 k av. side le tout 195. Crédit Leclerc 83 bis r Ph. de Girard
 BMW R75 side 180000
 BMW R12 side 150000
 Triumph T100 tél. susp. 230000
 Triumph T80 tél. sel. bip. 180.
 Triumph 500 rem. neuf 145000
 Ariel Red Hunter sus. 135000
 Matchless G3L, 500 Ariel, RH DKW NZ, NSU 500-600 side, Guiller 125 tél. Monet 125 tél. Motobécane D45S + 20 motos toutes marques, tous prix. Echange. Reprise. Crédit. MOTO-STOCK 11 bis Villa St Michel, Paris 18e. Tél. MAR. 89-35. Métro Guy Mocquet, samedi, lundi.
 BSA 5 CV avec sidécars état neuf. S'adr. 13 rue Guynemer Ermont (S.-et-O.).

Splend. side lég. pr Jawa. Aumard 22 r J. Moulin Vincennes
 PUCH 250 14000 k. cme neuve GEBAUER, KLE 03-44.
 GNOME R4 51 nomb. acces. Tél. Epinay sur Orge 83.
 GIMA 175 52 s. arr. 128. nbx ac. t. sad. HILBERT 21 h. 348 r Vaugirard, 15e.

VOITURES A VENDRE
 ECHANG. famil. 11 cv Renault parf. état ctre vélom. ou moto WA 122 r Clignancourt P.18e
 CITROEN 11 BL 38, 39 et 51 4 CV Ren. 1949, 50 et 51 6 CV Fiat 1000 miles gd spt Sandford alu grand sport Peugeot 202 berline 1940 Delahaye 40 carross. Chapron Crédit. Reprise ttes motos Audegean, 10, r. Apennins-17e Métro Brochant - MAR. 74-22
 TOUJOURS 40 voit. ttes marques. Reprise de votre moto et crédit. Roger SCEAUX 4 r Beaurepaire Pantin Nor. 15-18
 A PARTIR de 80000 :
 4 CV Rosengart 38 cabriol. Juva 4 Simca 5 et 8 Citroën 7 C crémaillère Peugeot 201, 301, 401 Reprise motos-scooters. Crédit. T.A. 41 rue Arthur Rozier (place des Fêtes).
 4 CV année 50 état neuf 300. BOT. 32-66.
 4 CV 11 BL SIMCA, Reprise moto. Crédit. SUP. 12-22.
 MORISS Ten Six 4 pl. décap. 8 cv frein Lockheed 4 vit. peinture neuve, sellerie neuve tr. bon. mécanique prix 230000 MOTO-STOCK 11 bis Villa St-Michel Paris 18e. Tél. MAR. 89-35. M^e Guy Moquet. samedi, lundi.

ON DESIRE ACHETER
Achète Comptant
 motos, vélomoteurs, scooters, pale cher ttes machines accid. Thierry 19 r des 2 Communes Montreuil (samedi seulement).
IMMEDIATEMENT
 Je paie comptant toutes motos vélom. scoot. réc. DELAIRE 4 imp. de la Gaité DAN. 55-43

Achat comptant de ttes motos et vélomot. Reprise ctre voit. HURNI 38 r Saussure. 17e.
 Achète ttes motos et scooters Alazard 47 av de Clichy-17e
 ACHETE four. télesc. d'occas. pour 250 ou 350 cmc. marque indifférente. S. COTTEREAU, Pierrelaye (S.-et-O.).
ECHANGES
 GUILLER 175 AMC G90 1953 px 115. ctre Puch 250 équ. pr cross. 94 fg St Antoine 12e.
 VEND Echange Zundapp 4 cyl. parf. état origine. Cousin 42 rue Cambronne, Paris 15e.
DIVERS
 Pièces Harley Davidson WLA caisse sidécars Canadienne 1.40x53x51 px int. Alexandre 28 r des Favorites. Vau. 60-74.
 V. pièces Zundapp 750 600 Puch S4 moteur Guzzi. R. SIMON, Putanges (Orne).
EMPLOIS
 CHERCHONS mécanicien expérimenté motos Peugeot. PELIER 10 bd République, La Garenne. CHA. 54-32.
 SAINT-PAUL-MOTOS 1 rue de Rivoli Paris, demande vendeurs et mécaniciens av. réf. urgent
 RECHERCHONS suivant capacités pour Paris ou Indochine homme très capable pr constr. cycles, au courant cycles, cyclomot. et moteurs auxiliaires. Situat. présente et d'avenir si aptitudes. LE POULAIN 74 à 78 r Danton Levallois-Per. (S.)
 DEMANDE motoriste mot. ttes marq. sér. réf. ex. S'adres. J. Robo 4 av. Div. Leclerc Antony
 RADIOR, Bourg (Ain) constr. cycles, cyclom. vélomot. moots cherche représentants actifs introduits auprès clientèle rég. Lyonnaise et Sud-Est. Ecrire avec références.

CREDIT 12 MOIS

MOTOBÉCANE

CREDIT 12 MOIS

62^e ANNÉE

AGENT

EXCLUSIF

TOUS MODELES

DISPONIBLES

DEPREZ187, r. Armand Silvestre
COURBEVOIEMain-d'œuvre gratuite en cas d'application
de la garantie par le constructeur

Tél. : DEF. 07-01 et 02

PROCES EN CONTREFAÇON

Guy SIMON (Sté G.A.R.) contre Paul FELSTEIN
Par jugement du 28 mai 1953, le Tribunal de Première Instance du Département de la Seine, Palais de Justice à Paris, Troisième Chambre, statuant sur une action en contrefaçon du brevet demandé par M. Guy SIMON, le 17 novembre 1950, N° 1.027.798, pour un « Dispositif de protection pour les jambes » a confirmé le jugement par défaut en date du 26 mars 1952 rendu contre M. Paul FELSTEIN pour contrefaçon dudit brevet d'invention.

Il a ordonné la confiscation et la remise à M. SIMON de tous les objets et appareils contrefaits, l'a condamné en 100.000 francs à titre de dommages et intérêts pour le préjudice matériel et moral causé à M. SIMON, et a ordonné l'insertion dans cinq journaux du jugement devenu définitif.

Le casque GENOModèle Sport
à bourreletA calotte métal léger
à haute résistance**IMPERFORABLE
AUX CHOCS**

Vente en gros :

Ets GENO 6, Faubourg Saint-Honoré
PARIS-8^e — ANJ. 12-38**ALGY**4, rue E. Delacroix
St-MAURICE

ENT. 19-23

Toute la gamme des

B. S. A.

disponible

CONDITIONS

EXCEPTIONNELLES

jusqu'au 25 Mars

Stock complet

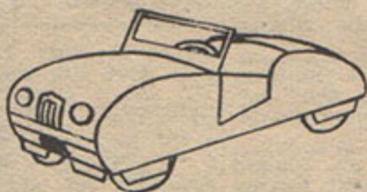
de pièces détachées

CREDIT

Les Etablissements BEAUSOLEIL9, rue St-Sabin - PARIS-11^e — ROQ. 59-46

Spécialisés depuis 1910

dans le commerce des MOTOS D'OCCASION
disposent d'un stock important de pièces récupérées ou
neuves et d'un lot très intéressant de motos et vélomoteurs
de toutes marques révisées ou non.
Envoi liste motos contre 15 frs. en timbres.

**VOITURETTE ARDEX**100 et 125 cmc. — 2-3 places
SANS PERMIS DE CONDUIRE
219.000 francsConcessionnaire **LEROY**21, rue Guillaume Tell
PARIS-17^e ETO. 78-87

Métro Péreire

VAPToute la pièce détachée
en stock.Livraison à lettre lue.
Remises aux Agents et
Stations-Service.Echange standard
moteurs et transforma-
tion en D.T.Conseils techniques par
mécaniciens spécialistes.**MANCEAU**5, rue de Vouillé, 5
PARIS-15^e - VAU. 57-57**REPRISES**

MÊME AVEC UN

1^{er} VERSEMENT DE**GAITE-MOTOS MONTPARNASSE**4, IMPASSE DE LA GAITE, PARIS 14^e — DAN 55-43

Demandez-nous la liste complète contre 50 frs en timbres

5.000 frs**ECHANGES**

LE SOLDE EN

6 - 9 - 12 MOISTerrot 3 v. 30000
Motobécane bloc mot. 48000**125 CMC.**Gn. Rhône 2 t. f. tél. 75000
Motob. sus. ar. f. tél. 85000
Peugeot 4 vit. sélect. 85000
Gnome Rh. f. tél. sél. 90000
Peugeot 4 v. télesc. 100000
Peugeot 2 t. 4 v. 53 115000
Terrot four. tél. 4 v. 110000**175 CMC.**Peug. 4 v. f. t. s. AR 110000
Alcyon AMC 4 v. sél. 120000
Motobécane impec. 125000**250 CMC.**Magn.-Deb. vit. au pied 70000
Monet Goy. cul. 4 v. 90000
Puch 4 vit. sélect. sus. AR
fourche télescope.
Ardie susp. AR fourch. tél.
Monet 200 démonstrat. sold.**350 CMC.**Peugeot P112 bloc mot. 85000
Terrot culasse alu 100000Terrot dernier modèle 1952
NSU konsul 4 v. sélect. sus.
AR four. télescope. 1952.**500 CMC.**Monet Goy. grd sport 120000
Motob. sup. cul.4 v. 120000
Norton 16H 125000
Royal-Enfield twin f. télesc.
susp. AR oscillante 290000BSA AA7 twin culb. four.
téles. sus. AR 1952
BSA Star Twin.**600 et 750 CMC.**

BMW 750 fourche tél. 180000

SIDECARSTerrot500 4v. s. sid. Buf. 130.
BSA M20 side Stelb 160000
Zundapp 600 cc KS flat-twin
culb. 4 v. sélecteur 260000
Plus. sides solo à part. 25000**SCOOTERS**125 Terrot équip. 80000
125 Bernardet 4 vit. 90000Un lot de machines bon
marché et pour bricoleurs.**NOS VOITURES****D'OCCASION**10 cv Citroën coach 140000
4 CV Renault C. I. 320000
203 cond. int. toit ouvrant

COMMANDEZ VOTRE

à

LIVRAISON
RAPIDE**NIEL-GARAGE**AU COMPTANT
A CREDIT8, rue Fourcroy - PARIS-17^e -- WAG. 52-62sa **STATION - SERVICE**, spécialement équipée, vous assurera un **SERVICE PARFAIT**

Vespa

MARCEL LAURENT VELOSOLEX

Vainqueur de 2 Bordeaux-Paris successifs

DISTRIBUTEUR OFFICIEL PARIS SUD-EST

SCOOTERS

MOTOCYCLETTES

PEUGEOT - GIMA

TERROT - MONET-GOYON



VENTE A CREDIT : 4 - 6 - 9 - 12 - 15 - 18 MOIS

LIVRAISONS IMMEDIATES

153, rue P. V. Couturier ALFORTVILLE (Seine)

Métro : Charenton-Ecoles

Autobus : 103

CADEAU A TOUT ACHETEUR

ENT. 12-88

PROFITEZ
de notre remise
exceptionnelle
de 5 à 10 % sur
nos modèles
neufs de fin de
série.

COLLEX

ENDUITS POUR L'ETANCHEITE DES JOINTS

COLLEX MOTO, enduit liquide blanc.

CARTEX, pâte épaisse blanche.

JOINTOLIN, à base d'huile de lin traitée.

PATE A RODER LES SOUPAPES

VALVEX, gros grain, grain fin.

FLUIDE POUR FOURCHES TELESCOPIQUES

TELOIL incongelable (— 37°) neutre.

ULTIMA

26, r. Ct Faurax
— LYON-6° —

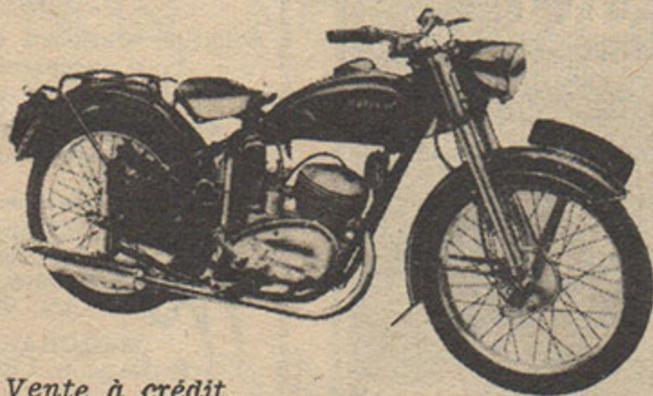
BAISSE SES PRIX

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

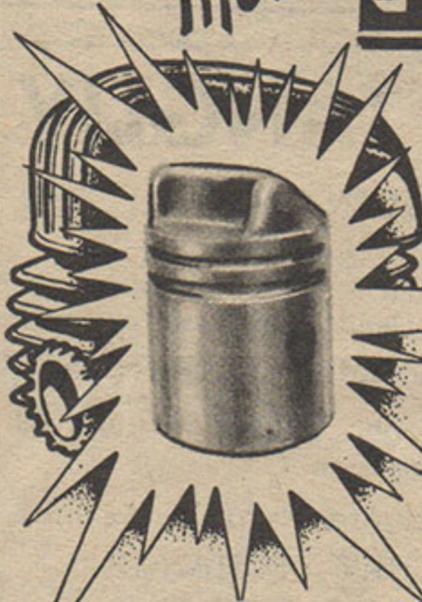
AGENTS REGIONAUX DEMANDES PARTOUT

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.

Pour
votre
moto

LE PISTON MAHLE



MONTÉ EN SÉRIE
par les constructeurs
6 Alliages différents
adaptés à chaque
conception de moteur

LÉGERS
PRÉCIS
SÛRS
SILENCIEUX
ROBUSTES
SANS DILATATION

STOCK COMPLET EN MAGASIN
DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES

Scoters VESPA et LAMBRETTA - BSA, NORTON
MATCHLESS, TRIUMPH, HARLEY-DAVIDSON.

Production de la plus importante
usine de pistons d'Europe.

Distributeur exclusif pour la France

A. CHARDONNET

16 ter. rue Etienne Marcel - M° Hoche
PANTIN (Seine) - Tél. : NORd 99-40

LE LIMITVOLT

régulateur de tension
pour vélos, cyclomoteurs,
vélomoteurs, motos, scooters
SUPPRIME RADICALEMENT
LE CLAQUAGE
DES AMPOULES



Inusable — Peu coûteux — Facile à poser
Vente en gros

Ets **GAMBIER et C^{IE}**

6, rue de Montenotte - PARIS-17° — ETO. 71-10

AGENCE OFFICIELLE

BSA

ARIEL

SUNBEAM

LES PLUS BELLES MACHINES
POUR ETRE SERVI, RETENEZ-LES EN AVANCE
STOCK PIECES DETACHEES
SERVICE GARANTIE ET REPARATIONS

Vente ARIEL (Seine excepté)
MOTO-BASTILLE
6, Bd Richard-Lenoir - PARIS (Bastille)

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR

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

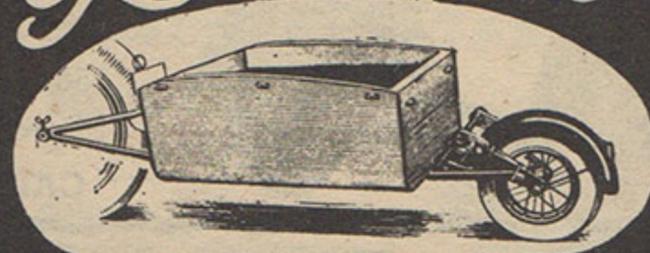
TOUS vêtements de cuir :
MOTO - AUTOMOBILE
SPORT - VILLE

Exigez la marque
CHROME-CUIR

Catalogue gratuit sur demande



Remorques



"RUBY" Pour CYCLES et
MOTOCYCLES
avec Suspension Neiman
Remorques RUBY à ANGAÏS (Bas.Pyr.)

TOUT POUR
LA MOTO **A. TANGUY**

17, rue Jules Vallès, St-OUEN - Tél. : CLI. 27-87
(Samedi, Dimanche, Lundi)

76, r. Marcadet, PARIS-18^e - M^o Marcadet-Poissonniers
(Mardi, Mercredi, Jeudi, Vendredi)

REALESAGE — EMBIELLAGE

Pièces détachées en tous genres françaises
et étrangères.

Motos françaises et étrangères livrables de suite

OCCASIONS - ACHAT - ECHANGE
— VENTE A CREDIT —

LA PLUS IMPORTANTE SPECIALITÉ
de **BOTTES CUIR**

MARCY 1 et 3 place de la Bourse
Paris-2^e - CEN 83-11 et 12
aperçu de quelques prix

DEMI-BOTTE veau double tannage, semelle antidérapante	3.950
DEMI-BOTTE box fauve	3.950
DEMI-BOTTE veau naturel	4.950
BOTTES box noir ou fauve	7.950
BOTTES crêpe naturel	4.950
60 MODELES DIFFERENTS	

Ouvert sans interruption, du
lundi au samedi de 8 h. 30 à 19 h. 30



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

MOTOS — ACCESSOIRES

A. BAUDART

Coureur motocycliste professionnel

Agent Officiel :
BSA MOTOBECANE — PEUGEOT
D.S. MALTERRE — TERROT

Réparations — Mise au point
Pièces détachées
Réalésage — Embiellage

43, Avenue de Paris, 43 — VINCENNES
DAUmesnil 32-28 Métro Bérault

VENTE A CREDIT

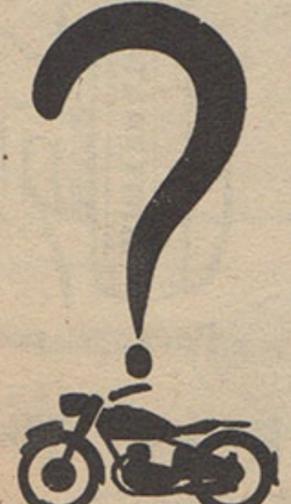
INDIAN

PIECES DETACHEES
D'ORIGINE

Echange standard d'organes
Tous accessoires

J. FAURIE - spécialiste
8, av. de St-Ouen - Paris

Bd MONTPARNASSE



MAGENTA-MOTOS

9, Bd Magenta - PARIS-10^e — Tél. : NORD 11-60
Métro République

EST OUVERT, et se rappelle au bon souvenir de sa clientèle
Agent : TERROT, MONET-GOYON, A.G.F.
GNOME-et-RHONE, GUILLER, STERVA, SPEED MORS
ACCESSOIRES — CREDIT — REPARATIONS



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

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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

DRESCH

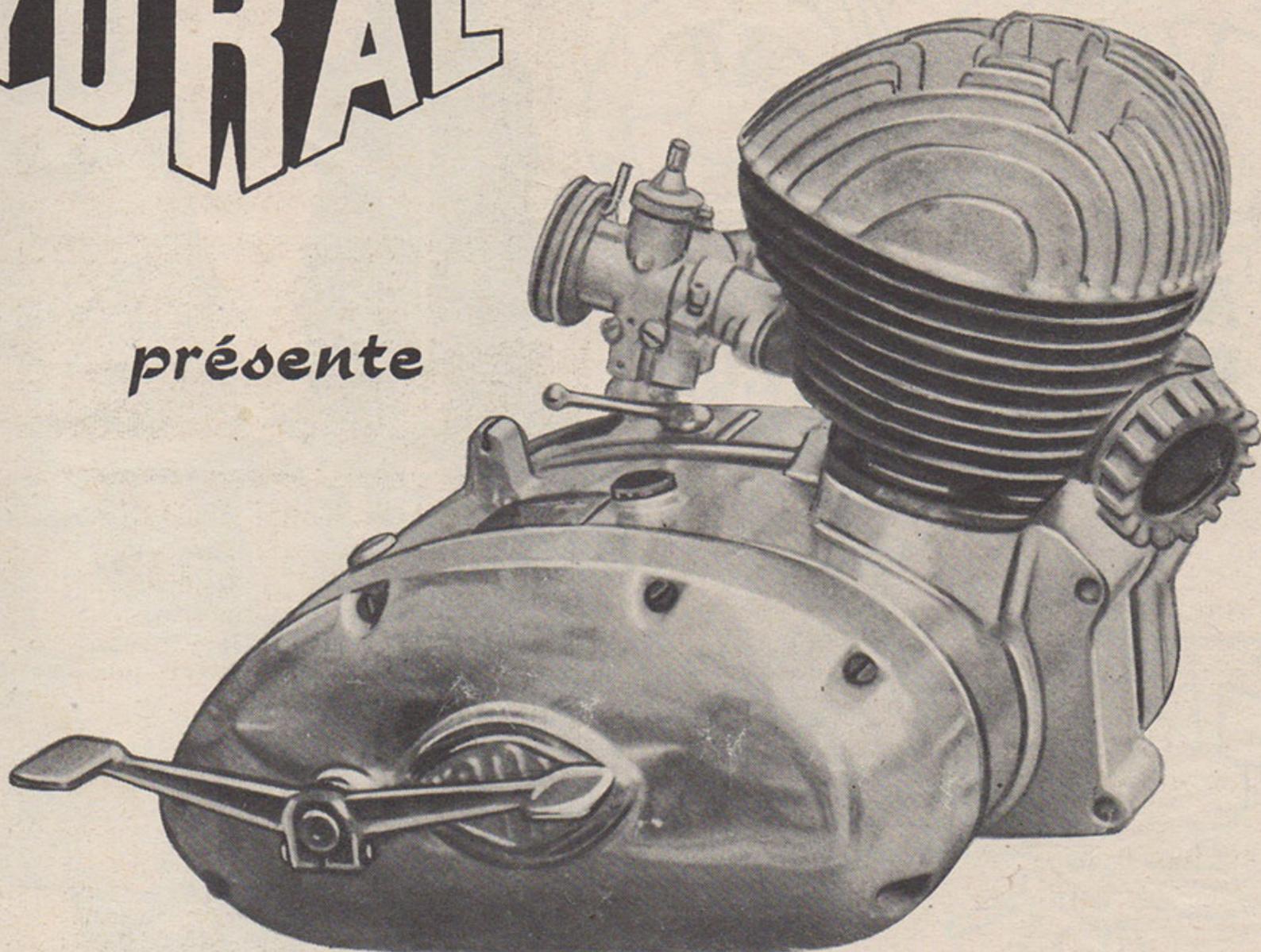
PIECES ORIGINE

écrire :
CHAMARANDE (S.O.)

Vente : Garage
16, rue Belles Croix, 16
ETAMPES (S.-et-O.)

YDRAL

présente



SON NOUVEAU **MOTEUR 125** ^{cm³}

TYPE AJ 54

PUISSANT



SILENCIEUX



MODERNE

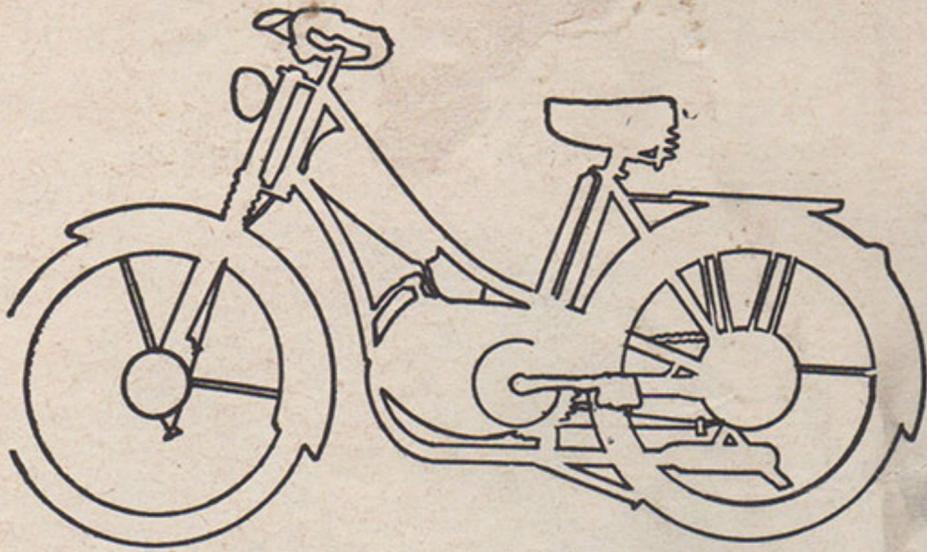
YDRAL - La seule marque française qui vous offre

un **125^{cmc} SPORT** fabriqué en série Type L 54

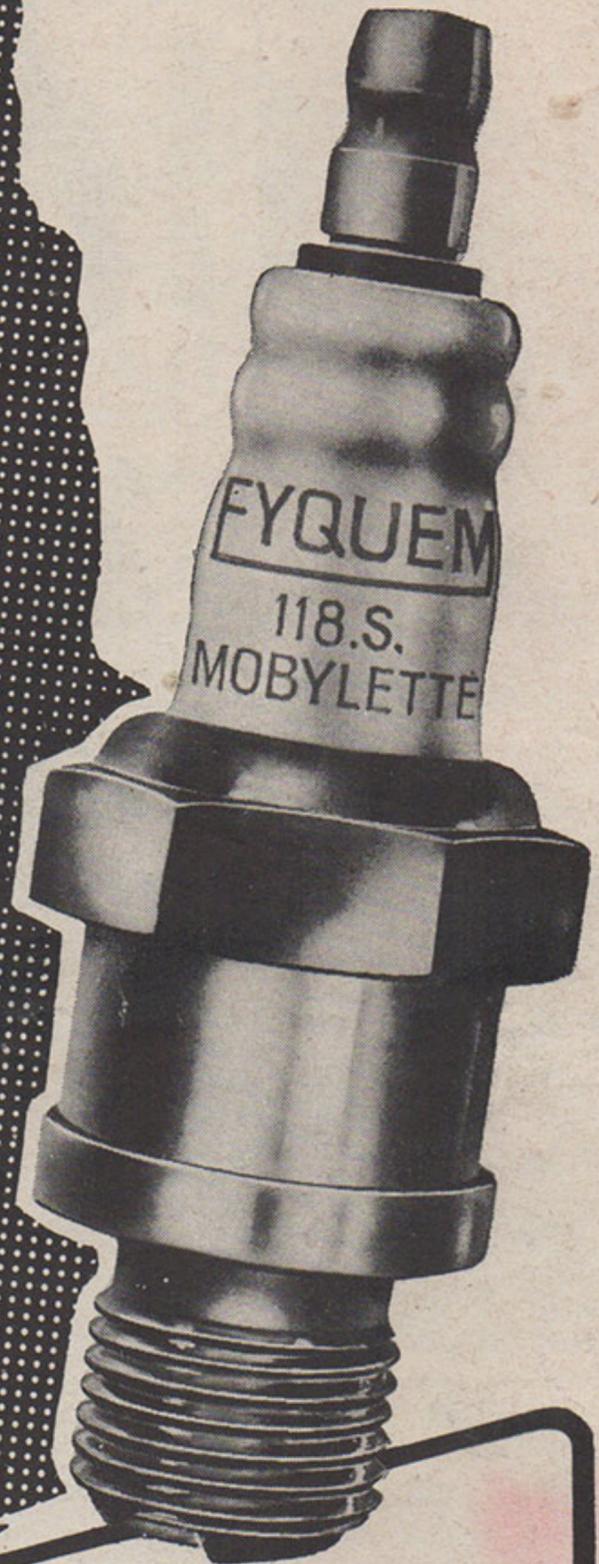
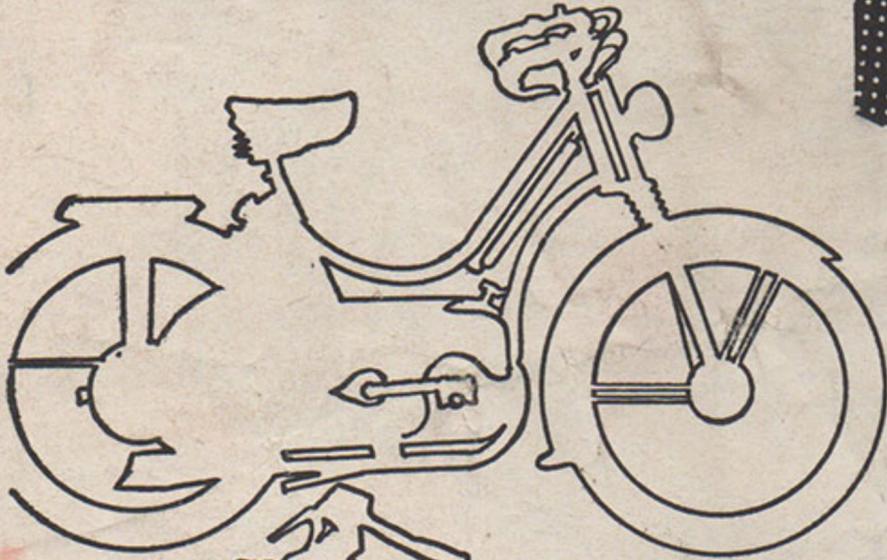
Vitesse maximum 102 kms. — Vitesse de croisière 90 kms h.

MOTEURS YDRAL 83, Rue Carnot — SURESNES (Seine) — LON. 31-50

STATION SERVICE : 20 Rue du Débarcadère — PARIS-XVII^e — Tél. : ETO 73-92



**A CHAQUE TYPE
DE CYCLOMOTEUR
OU SCOOTER...**



Pour cyclomoteurs :
MOBYLETTE : N° 118 S
BIMA-PEUGEOT : N° 112
VELOSOLEX : N° 112
Pour scooters :
VESPA - LAMBRETTA - BERNARDET
Pour service normal : N° 112
Pour service dur : N° 115

...UN TYPE DE BOUGIE

EYQUEM

**MONTÉE EN 1^{er} ÉQUIPEMENT
PAR LES PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS**