

Moto revue

40 pages

42^e ANNEE. — 20 MARS 1954. — N° 1.179

HEBDOMADAIRE
Tous les Samedis
LE NUMERO :

40 frs

LES BOUGIES



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

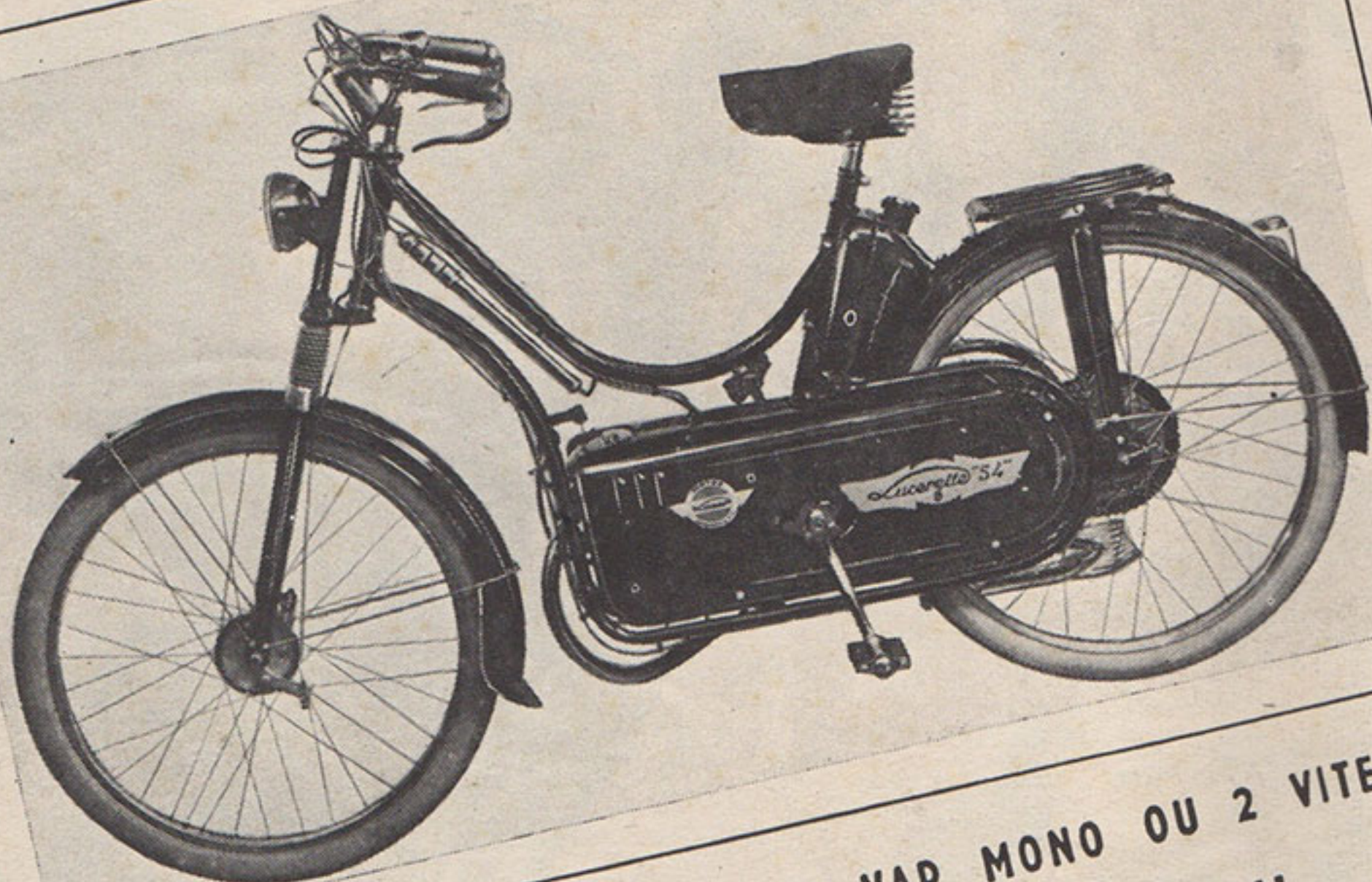
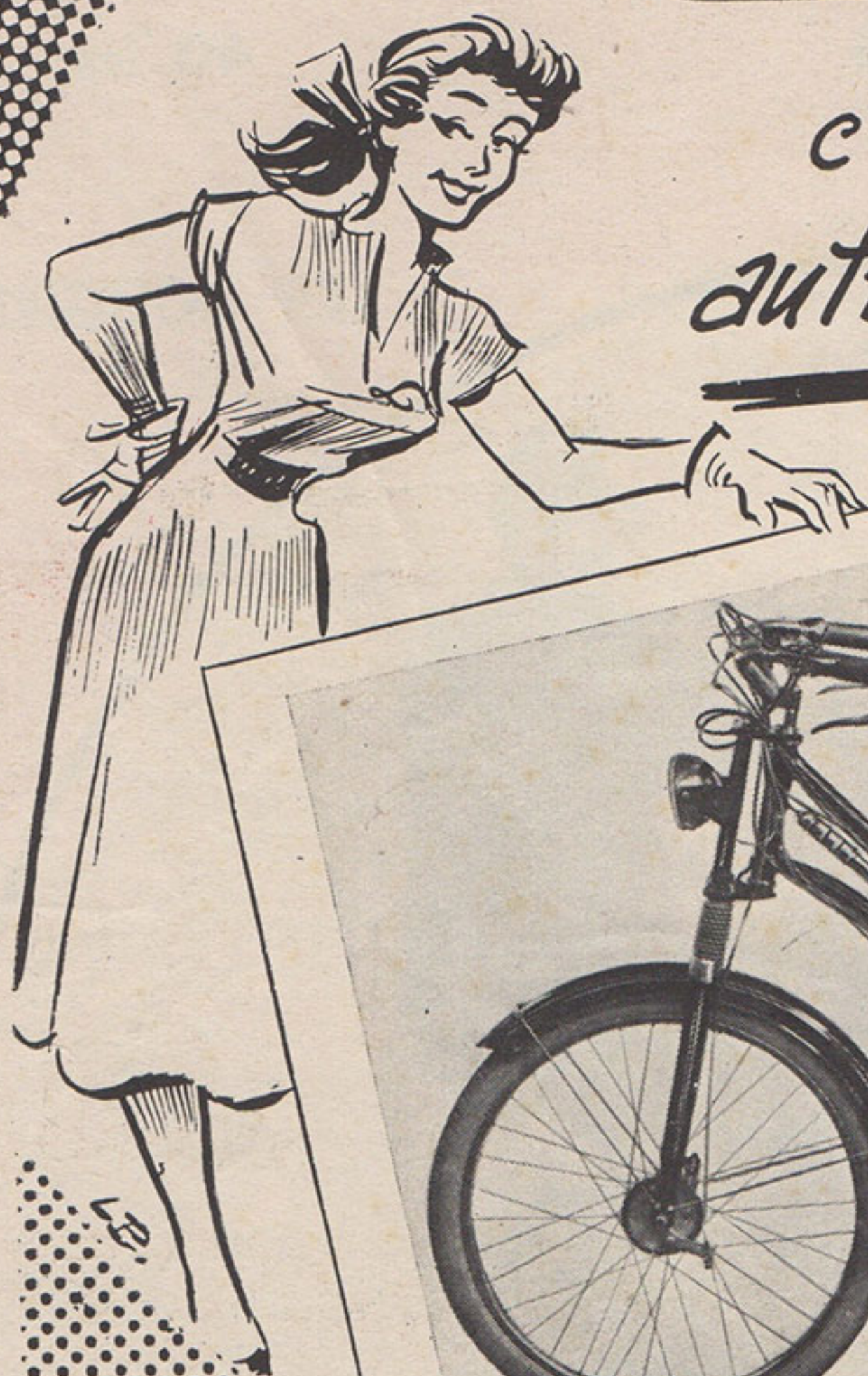
RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12, RUE DE CLÉRY
PARIS (2^e)

Au moto-cross de Meaux, Olivotti impressionna beaucoup la foule
par ses sauts spectaculaires.

la

Lucerette '54'

*c'est quand même
autre chose !..*



- * MOTEUR VAP MONO OU 2 VITESSES
- * CADRE DOUBLE BERCEAU
- * FORMULE MOTO

L'ÉCONOMIE D'UN CYCLOMOTEUR

LA PROTECTION D'UN SCOOTER

LA SOLIDITÉ D'UNE MOTO

GRAISSAGE RECOMMANDÉ:
HUILE



"MOTO 2 TEMPS"

CYCLES ET MOTOS

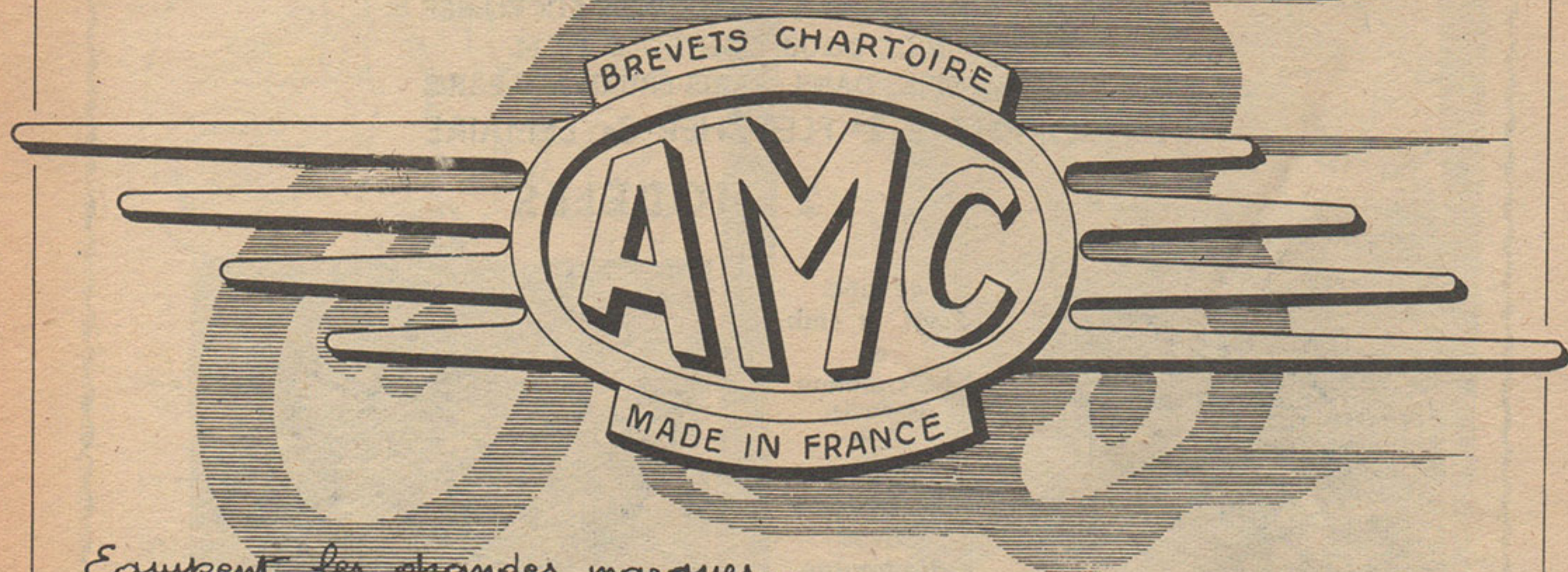
Lucer

HAZEBROUCK (N.)

Les moteurs français de grande classe

125 - 175 - 250

4 TEMPS - SOUPAPES EN TÊTE - SÉLECTEUR AU PIED



Equipent les grandes marques...

ALCYON • AUTOMOTO • FAVOR • FOLLIS • GIMA • GUILLER • MALTERRE • MOTOBLOC • NEW-MAP • RADIOR • SICRAF • SYPHAX

ATELIERS DE MECANIQUE DU CENTRE - CLERMONT-FERRAND



Un moteur puissant Un cadre incomparable

GIMA

Une organisation nouvelle de distribution comporte un nombre supplémentaire d'Agences exclusives, même dans les Cantons. - Hâtez-vous de posez votre candidature. - Meilleures conditions. - Grandes facilités - Vente à crédit.

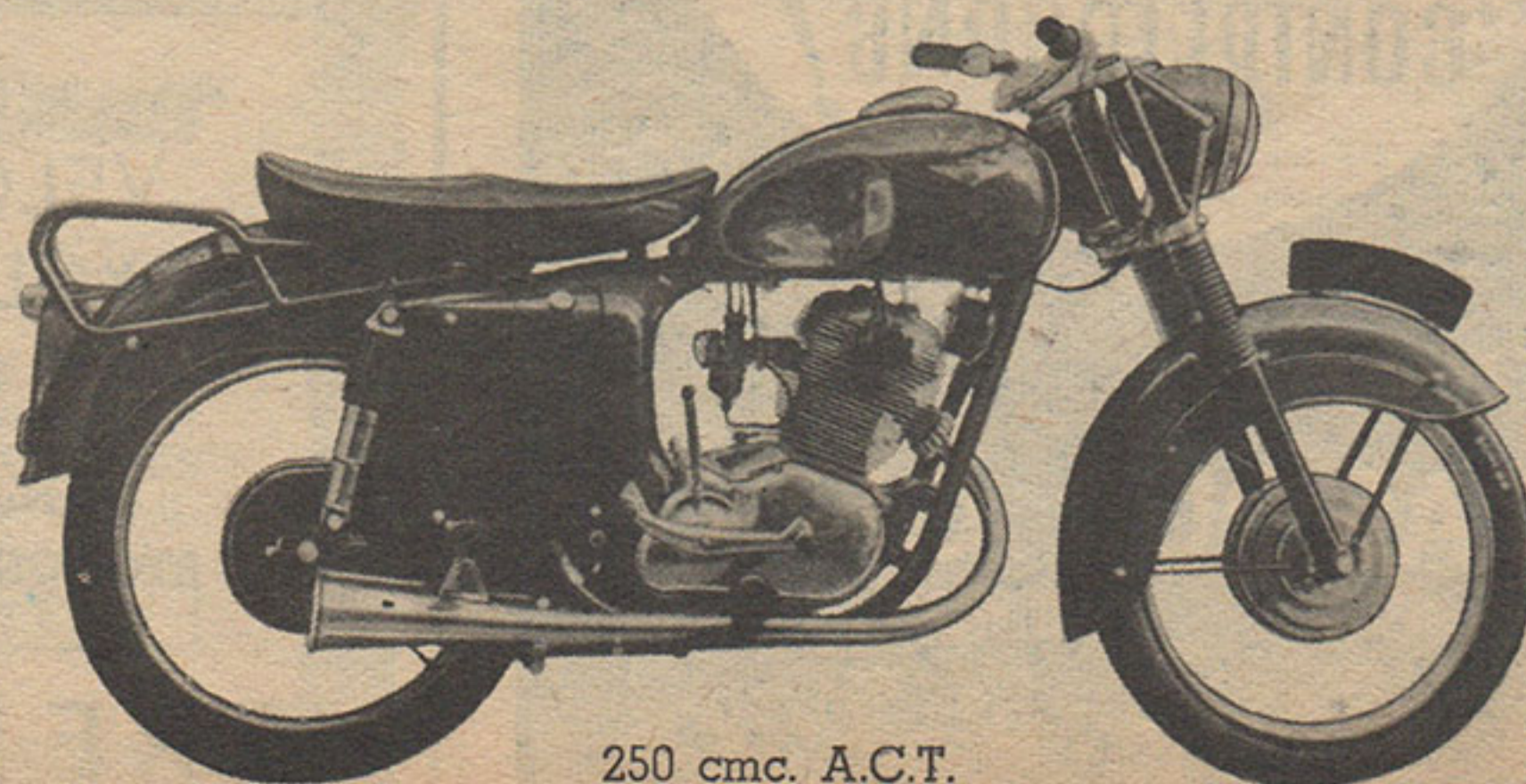
MOTEURS A.M.C.
4 temps culbutés

125 cmc. 3 vitesses
125 cmc. 4 vitesses
175 cmc. 4 vitesses
250 cmc. A.C.T. 4 vit.

MOTEUR YDRAL
— 2 temps —

125 cmc. 4 vitesses
Equipement
le plus complet
Finition
la plus soignée

LA MOTO DE GRANDE CLASSE
24, avenue Pasteur - CHAMALIERES (Puy-de-Dôme)



250 cmc. A.C.T.

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

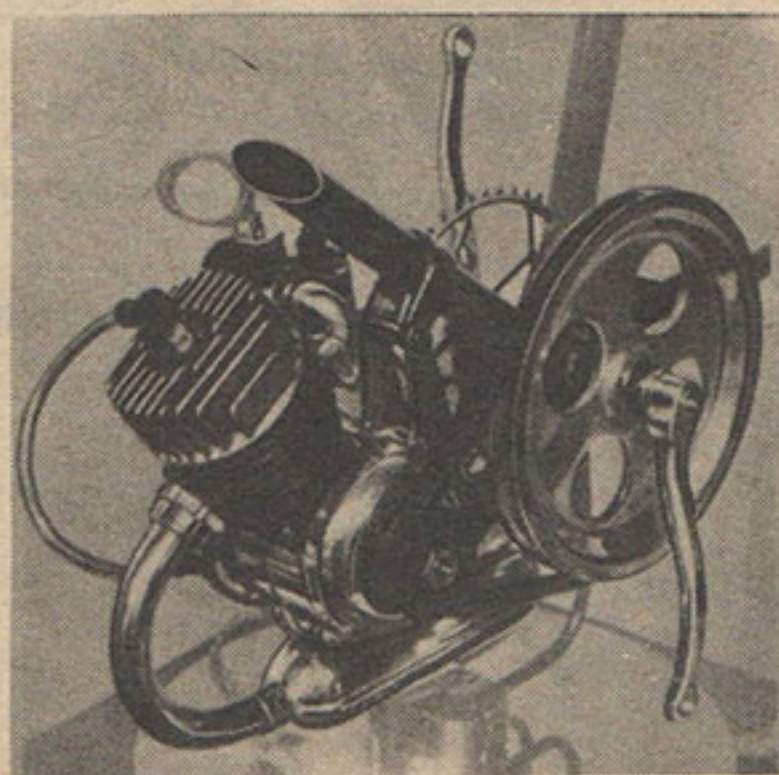
**MOTEURS
POUR
CYCLOMOTEURS**

le Mistral

27, Rue du Mont
SAINT-ÉTIENNE

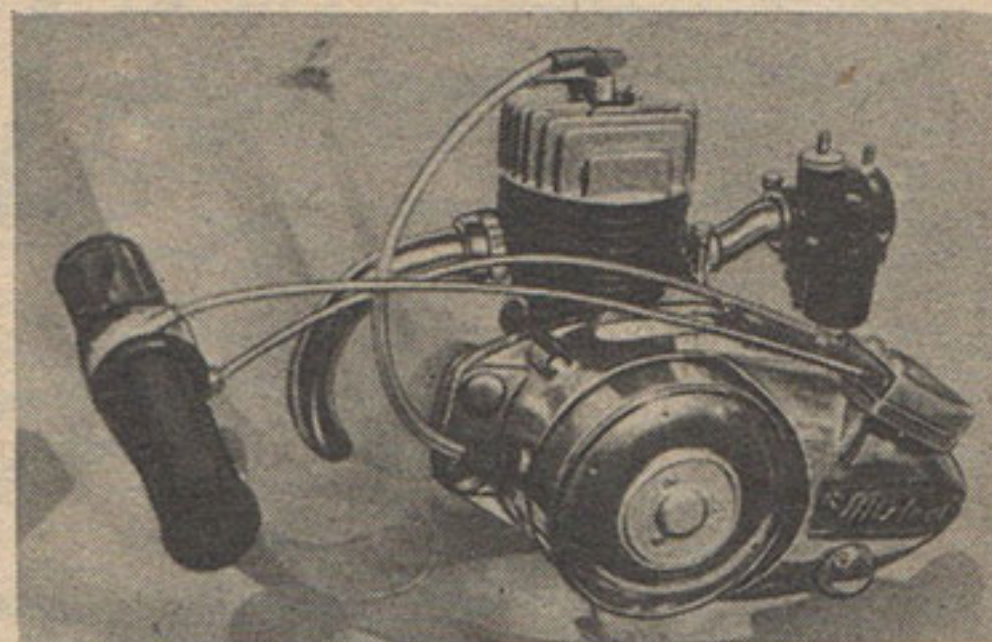
AU SERVICE DU PROGRÈS
CONFIRME SON RAID A MOYENNE ACCELEREE
DE PARIS-NICE SOUS CONTROLE F.F.M.
PAR SA VICTOIRE DANS PARIS-BRUXELLES-PARIS
1^{er} MORPHYRE 2^e FLETCHER 3^e LEMAIRE

2 MODÈLES



48 cmc.
2 vit. et emb.
en
bloc-moteur
(à droite)

48 cmc.
monovitesse
avec
débrayage
commandé
(à gauche)



EXIGEZ le

CASQUE GENO

HAUTE RESISTANCE

IMPERFORABLE AUX CHOCS

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

MÉTROPOLE

Magasin d'Exposition :
89, rue Oberkampf, PARIS-11^e - M^{re} Parmentier
Tél. : OBE. 57-40



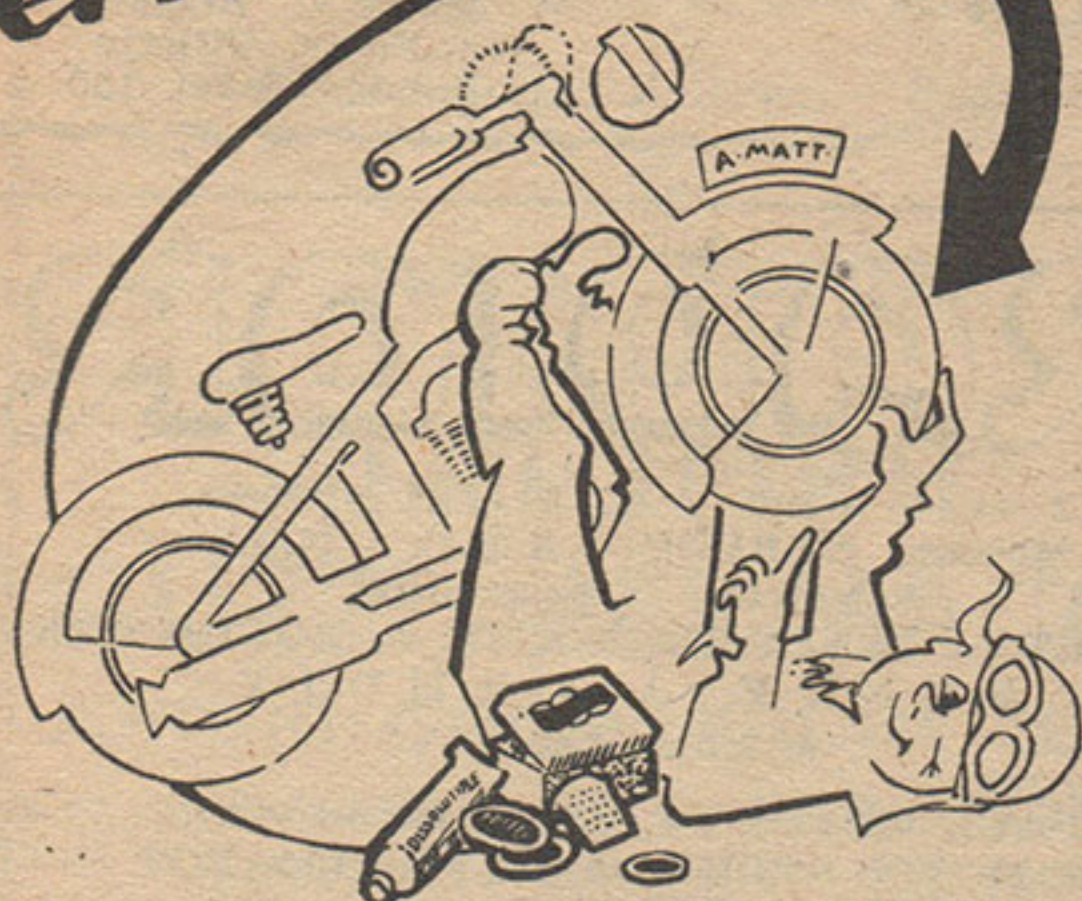
**MOTOS
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS
CYCLES**

Livraison immédiate
STATION-SERVICE MODERNE

CREDIT

6, 8 ou 10
mensualités

et hop!...



...c'est réparé !

La réparation c'est l'affaire de **RUSTINES**
Pour la Moto:

RUSTINES a créé un nécessaire spécial,
garni de 6 **RUSTINES à bord mince**
1 Tube de **DISSOLUTINE**
1 râpe

Posées avec la **DISSOLUTINE** les
RUSTINES à bord mince réalisent une
véritable vulcanisation à froid par la
combinaison avec la couche collante.

(Procès Verbal n° 15 du Laboratoire de
Recherches et de Contrôle du Caoutchouc et
de l'Amiante).

... une vraie

RUSTINES

ne se décolle jamais

M. GAUBERTI 64

BON à adresser à **RUSTINES**,
4, rue Castérès, Clichy (Seine) pour
recevoir fco échantillons **RUSTINES**
et notice sur l'entretien des pneus.
Joindre 35 Frs en timbres. Spécifier :

AUTO **MOTO** **VÉLO**

Nom Adresse

**BIEN ÉQUIPÉS POUR LES
GRANDES RANDONNÉES**



EN
ADOPTANT
LA

COMBINAISON SCOOTER

ADOLPHE LAFONT

LYON

MARQUE DÉPOSÉE



146, GRANDE RUE DE MONPLAISIR

Car elle
vous Garantit:

UNE LONGUE DURÉE

Son tissu **GABARDINE** est réputé pour
sa solidité

L'AISANCE DES MOUVEMENTS

Grâce à l'ampleur de la coupe et la
souplesse du tissu

UN LAVAGE FACILE

Ses modèles en **GABARDINE** ont été
rendus irrétrécissable par le procédé
"SANFOR"



Veuillez m'envoyer votre docu-
mentation détaillée ainsi qu'un
échantillon de Tissu, et l'adresse
du Revendeur le plus proche de
mon domicile.

Nom
Rue
Ville

Pour le sport,
Pour le travail,
toujours un modèle
ADOLPHE LAFONT

exigez
ADOLPHE LAFONT

Disponible :
125 cmc. à 175 cmc.

STOCK pièces

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

MOTOBÉCANE

VENTE A

CREDIT

6-9-12 MOIS

Réponse 45 fr.

en timbres

MOBYLETTE — SCOOTER —

Accessoires spéciaux

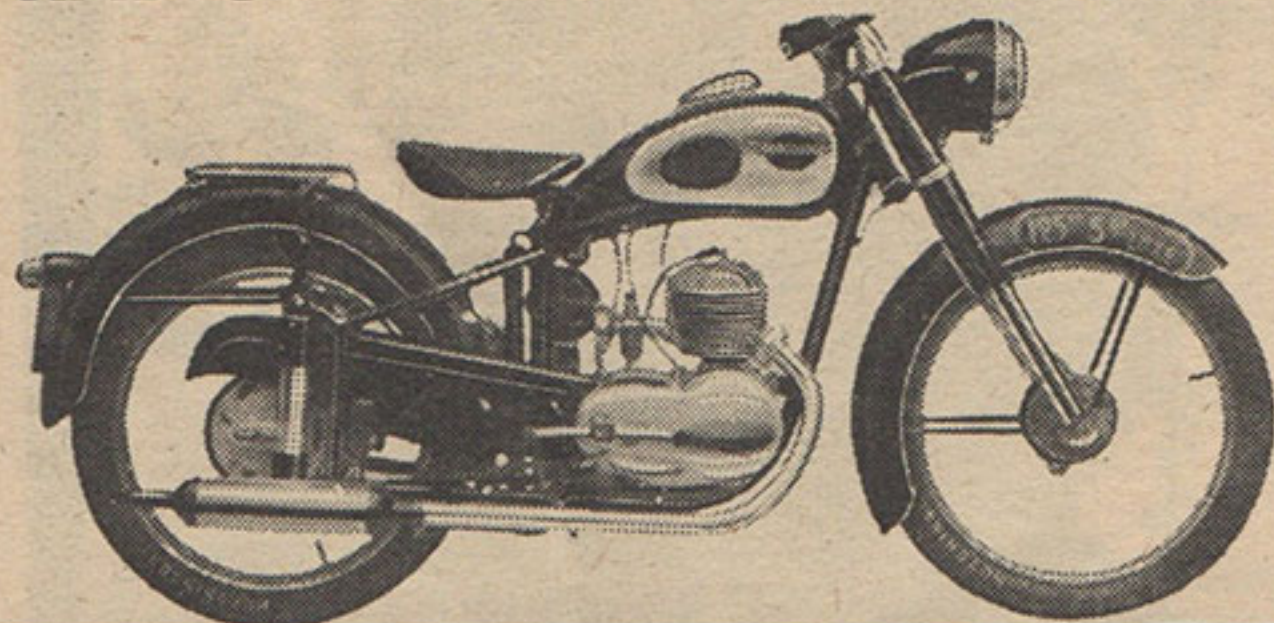
Tél. : NORD 44-26

Métro : Hoche

et Porte Villette

Autobus 170 et 130

VÉLOMOTEURS RADIOR Grand Luxe - 4 vitesses



RADIOR

2 et 4 temps — 3 et 4 vitesses

Moteurs NERVOR - A.M.C. - N.S.U.

Sélecteur — Suspension

CONFORT — TENUE DE ROUTE — EQUIPEMENT

VENTE A CREDIT

AGENCES PARIS :

RIVE DROITE :

SAINT-PAUL MOTOS - 1, rue de Rivoli - ARC. 71-46

FRANCE-MOTOS-SPORT, 46, Bd Magenta, BOT. 87-77

RIVE GAUCHE :

Monsieur LALA, 194, avenue du Maine - SUF. 50-12

RADIOR - BOURG (Ain) — Catalogue illustré fco

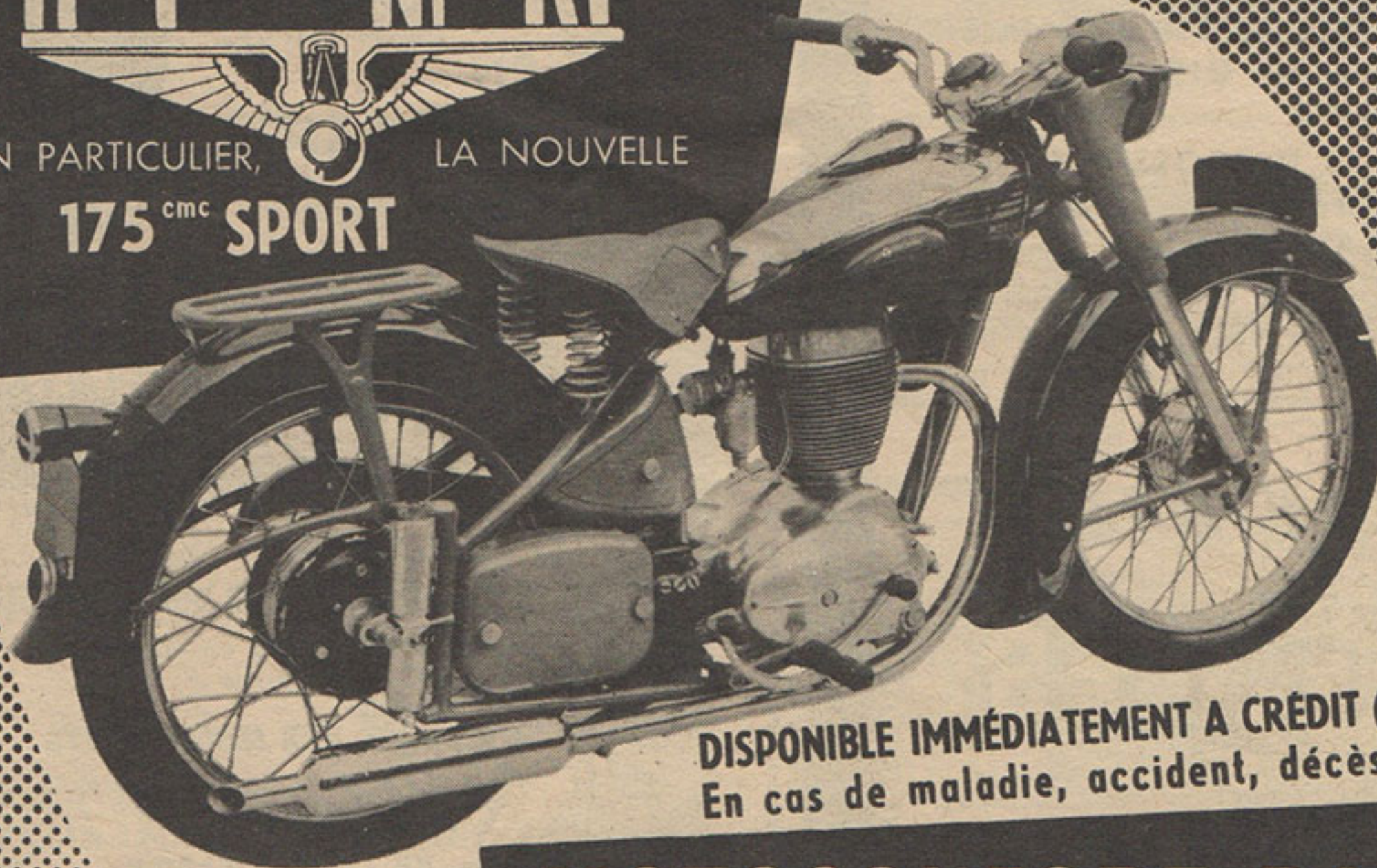
ENEZ VOIR LES DERNIERS MODÈLES

MOTOCONFORT

ET, EN PARTICULIER,

LA NOUVELLE

175^{cmc} SPORT



DISPONIBLE IMMÉDIATEMENT A CRÉDIT (6, 9 ou 12 MOIS)
En cas de maladie, accident, décès, rien à payer.

MOBYLETTE
SCOOTER

125^{cmc} * 175^{cmc} * 350^{cmc}

MOTOCONFORT-BARBÈS

158, Boulevard Magenta (Métro Barbès) PARIS-10^e - LAM. 91-08

UNE GAMME INCOMPARABLE DE BELLES MOTOS
ET SCOOTERS

GUZZI de 2 à 5 CV.

F.N. — BERNARDET

HOREX — ARDIE

ECHANGE

CRÉDIT 12 MOIS

PIECES GARANTIES

— REMORQUES — TOUS ACCESSOIRES

MOTO-BASTILLE

6, BOULEVARD RICHARD LENOIR, 6

PARIS - 11^e

Maison **ÉTABLISSEMENTS** Tél. :
fondée **IMBERNOTTE** Etoile
en 1890 26-52

1-4-8-10, rue des Acacias - PARIS-17^e

CYCLES — MOTOS — SCOOTERS — AUTOS

AGENCES :

TRIUMPH
GUZZI - AER MACCHI
JONGHI - GNOME-RHONE - TERROT

Distributeur des Cycles **RALEIGH**
MOYEUX STURMEY ARCHER

CONCESSIONNAIRE
STATION - SERVICE
— LOCATION —

VELOSOLEX

ACCESSOIRES DE CHOIX

PIECES DETACHEES

PNEUMATIQUES — REPARATIONS

— VENTE A CREDIT —

"MOTARDS"!
POUR VOTRE HUILE
SOYEZ DIFFICILES



Faites comme moi, essayez.

Bret-Oil

"L'huile de compétition
au service du tourisme"

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

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

BRET-OIL

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

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

E^{TS} J. POCH

POUR LA FRANCE

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

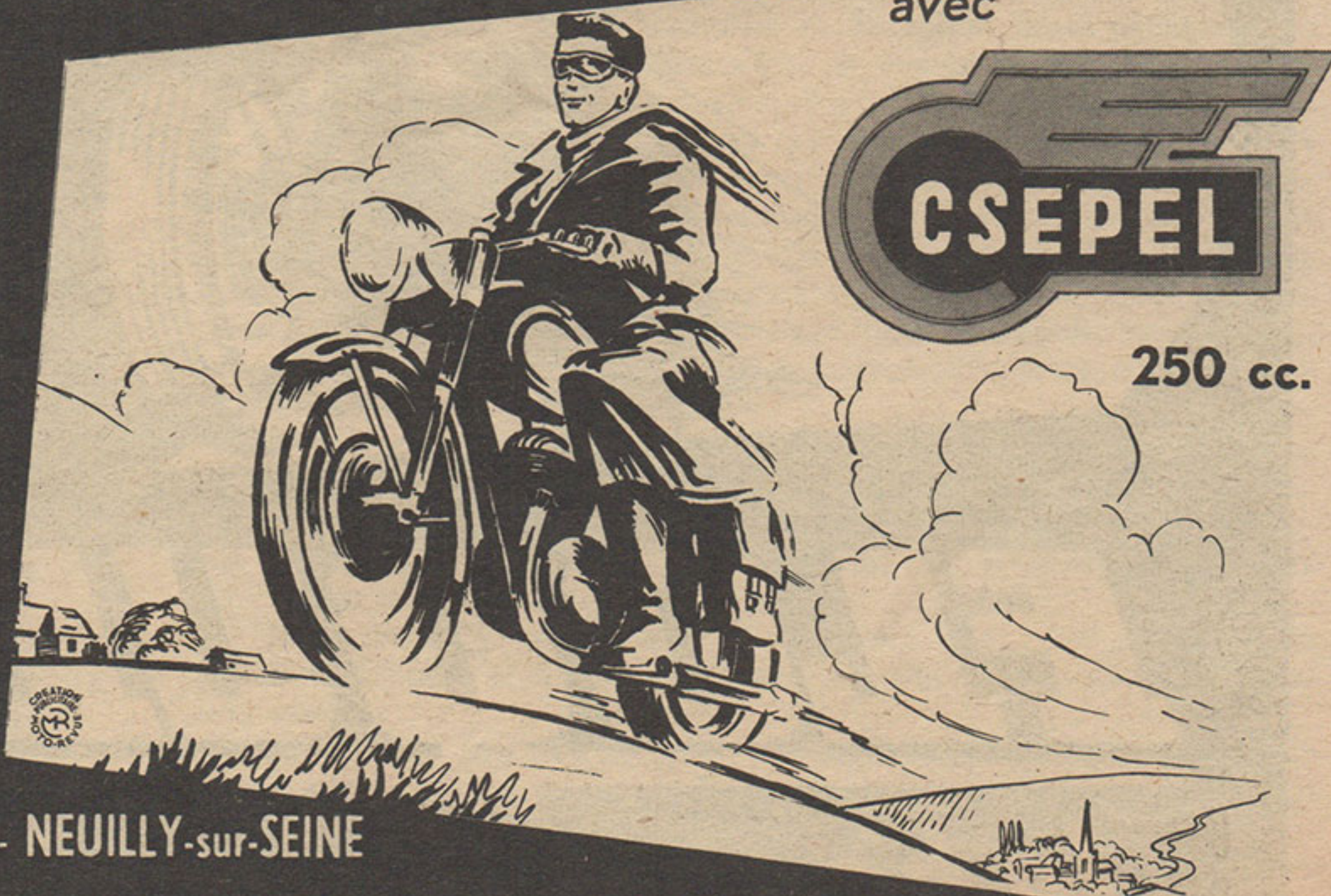
POUR L'ALGERIE

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

avec



250 cc.

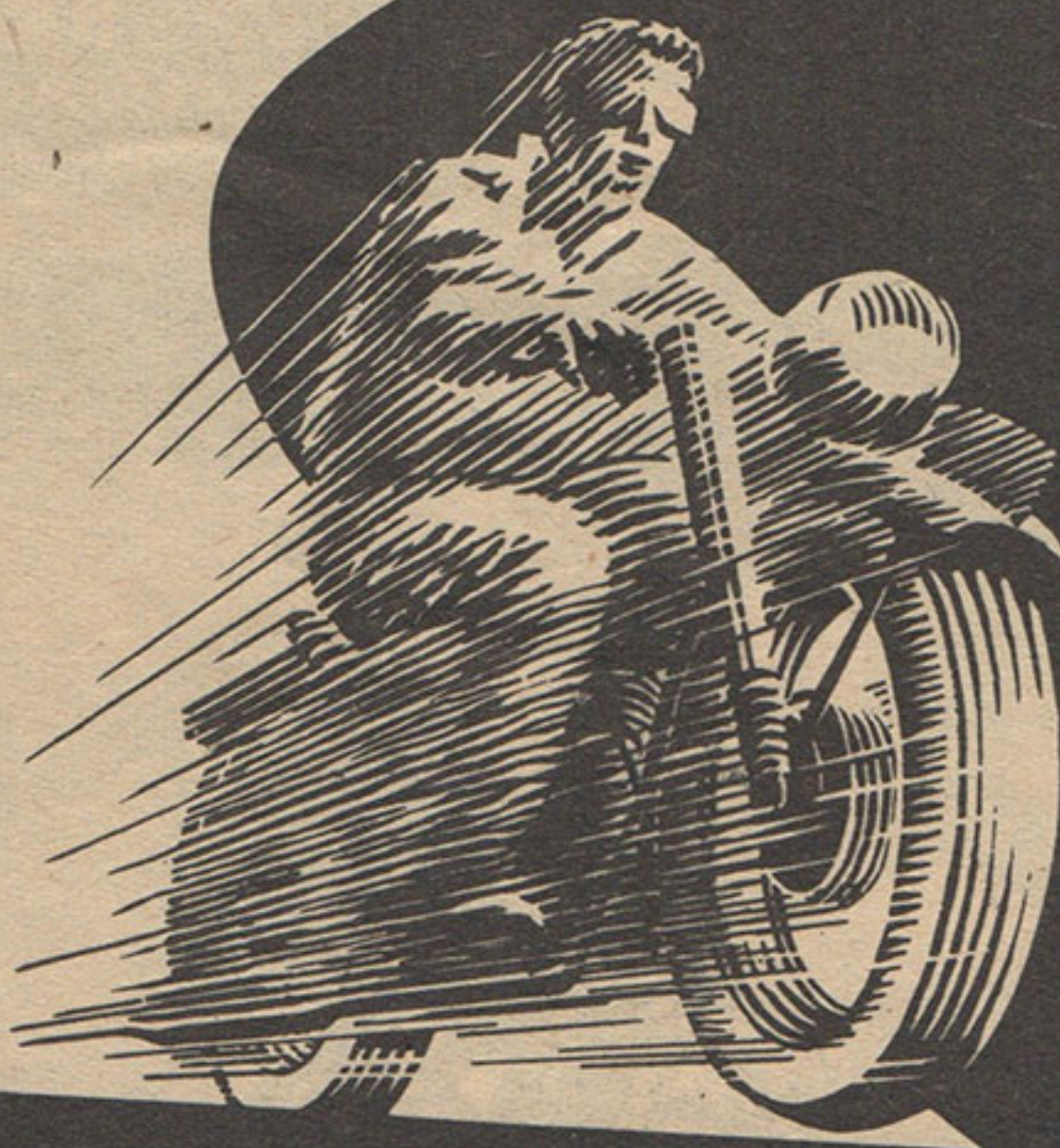


Pierre **MONNERET** 1^{er} en catégorie 350cmc et 500cmc
à la Côte Lapize sur **A. J. S.** a fait confiance à
FLOQUET pour l'équipement de ses machines victorieuses.

En automobile aussi, **FLOQUET** remporte des
succès à la Côte Lapize

1^{er} cat. 750 normale **GIOT** sur Panhard
« 750 spéciale **BLANCHET** sur Panhard
« 1.100 normale **LESVIGNES** sur Dyna-Junior
« 1.300 série **DUBOIS** sur M. D.

Motocyclistes et Automobilistes, faites comme eux,
montez dès maintenant sur votre moteur les
fameuses Bougies **FLOQUET**, vous roulez
en toute tranquillité.



FLOQUET

la bougie dynamique



Moto

La Moto revue

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 40 francs

ABONNEMENTS :

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

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

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

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2°.

● 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

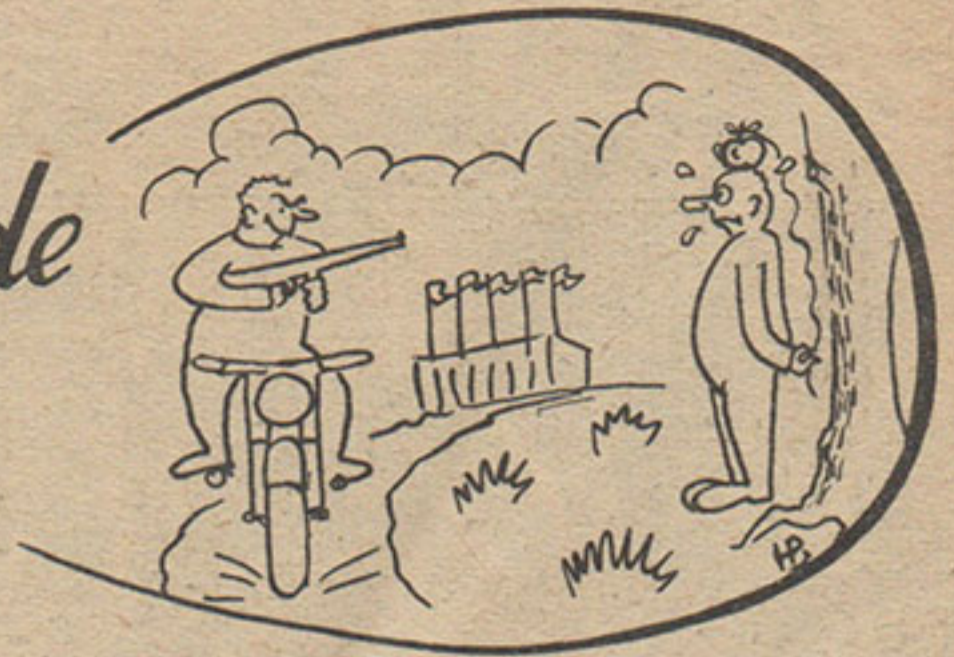
12, RUE DE CLERY,
PARIS (2°)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

Le Salon de Genève



A la veille du printemps, le Salon de Genève, par son caractère très international, permet de jeter un coup d'œil d'ensemble sur la production motocycliste européenne.

Cette année, les organisateurs avaient fourni un splendide effort, puisqu'une nouvelle galerie était réservée aux motocyclettes et accessoires, ce qui avait permis un total de 128 exposants, représentant neuf nations différentes : l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la France, la Grande-Bretagne, la Hongrie, l'Italie, la Suisse et la Tchécoslovaquie.

Représentation très équilibrée, cadre agréable... tout était donc parfait pour le spectateur, en général futur acheteur. Pour le journaliste, le technicien, il faut avouer — et il fallait s'y attendre — que le Salon de Genève a manqué à peu près totalement d'intérêt.

Il fallait s'y attendre pour la raison bien évidente que les Salons de Paris, de Francfort, de Londres et de Milan nous avaient déjà dévoilé les nouveautés de l'industrie de ces pays respectifs.

Genève, comme Bruxelles, s'est donc trouvé dans la seule possibilité de réunir ces prototypes ou ces nouveaux modèles (et encore pas tous) et d'y ajouter les productions de son industrie nationale.

Mais les constructeurs helvétiques avaient opéré leur petite révolution l'an passé et cette année, la production en série les préoccupe uniquement. Aussi avons-nous revu leurs 250 cmc. de l'an passé, sans aucune modification. Pour nous Français, nous avons constaté avec plaisir que nos principaux constructeurs avaient tenu à être présents à Genève.

C'est ainsi que Peugeot et Terrot offraient la totalité de leur production, alors que Motobécane ne présentait que ses Mobyettes !.

Dans la catégorie cyclomoteurs, signalons le stand très agréable de Vélosolex et d'A.B.G. présentant des cyclos Cazenave, Alcyon, etc... avec moteurs Vap.

Nous avons vu également la voiturette Inter, une partie de la production Follis et trois Mors-Speed « Paris-Nice » dans un stand très vaste.

Ainsi, sans être très complète, la participation française de cette année était nettement plus étoffée, et nos nouveaux modèles furent dans l'ensemble très bien accueillis par le public.

Serait-ce, enfin, que nos constructeurs prennent l'exportation au sérieux ?



L'ACTIVITÉ DE B. S. A.

Un groupe d'agents français, d'officiers de l'armée française et de la douane qui assistaient à un cours spécial à l'usine B.S.A. de Birmingham, fut invité à visiter la maison natale de W. Shakespeare à Stratford-s-Avon. La photo, ci-contre, illustre cette visite. Une autre forme de l'activité des Ets Movéa et G.G.N., respectivement importateurs B.S.A. et Ariel, s'est manifestée du 28 février au 3 mars, au 9 bis, avenue d'Iéna, où fut présentée la gamme complète de ces deux marques telle qu'elle est envisagée pour 1954 (photos ci-dessous). - Nous passerons prochainement en revue les modèles de ces deux marques.



Informations

◆ SALON DE TOKIO

Du 20 au 29 avril aura lieu à Tokio un Salon de l'Automobile et de la Moto, organisé par l'Association des Constructeurs d'Automobiles Japonais.

Ce Salon se tiendra à Hi-biya Park.

◆ EXCURSION NSU A L'ILE DE MAN

Dès les premiers jours de mars, les 4 officiels de l'écurie NSU : Haas, H.P. Muller, Baltisberger et Hollaus sont partis pour l'Ile de Man (circuit du TT) où ils doivent rester 15 jours afin d'étudier le très difficile circuit de 60 kms qui, de plus, vient d'être récemment modifié.

Lorsque l'on se rappellera que Haas réussit en 1953 à faire deux fois second (et 1^{er} des étrangers) en 125 et 250 cc, l'on verra avec quel sérieux NSU veut s'inscrire aux places d'honneur pour 1954.

◆ T.T. 160 KMH.

D'après Geoff Duke, lui-même, il serait possible, cette année, de réaliser 100 mph sur le parcours du TT modifié dernièrement.

I FRANC LA PAGE !

L'arrivée des beaux jours amène chaque année une amélioration dans la fabrication de notre revue.

Cette année, pour ne pas faillir à la tradition, nous augmentons le nombre de nos pages.

Chaque semaine, « Moto-Revue » comptera 40 pages pour 40 francs.

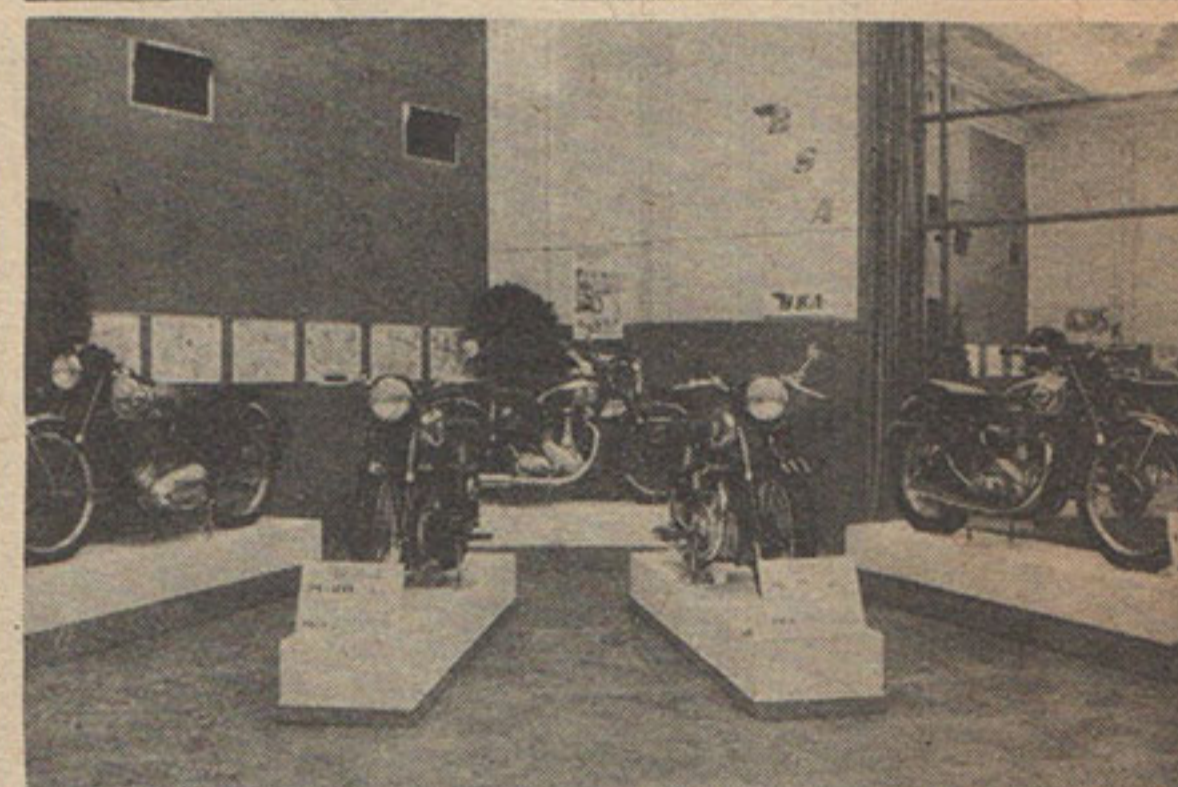
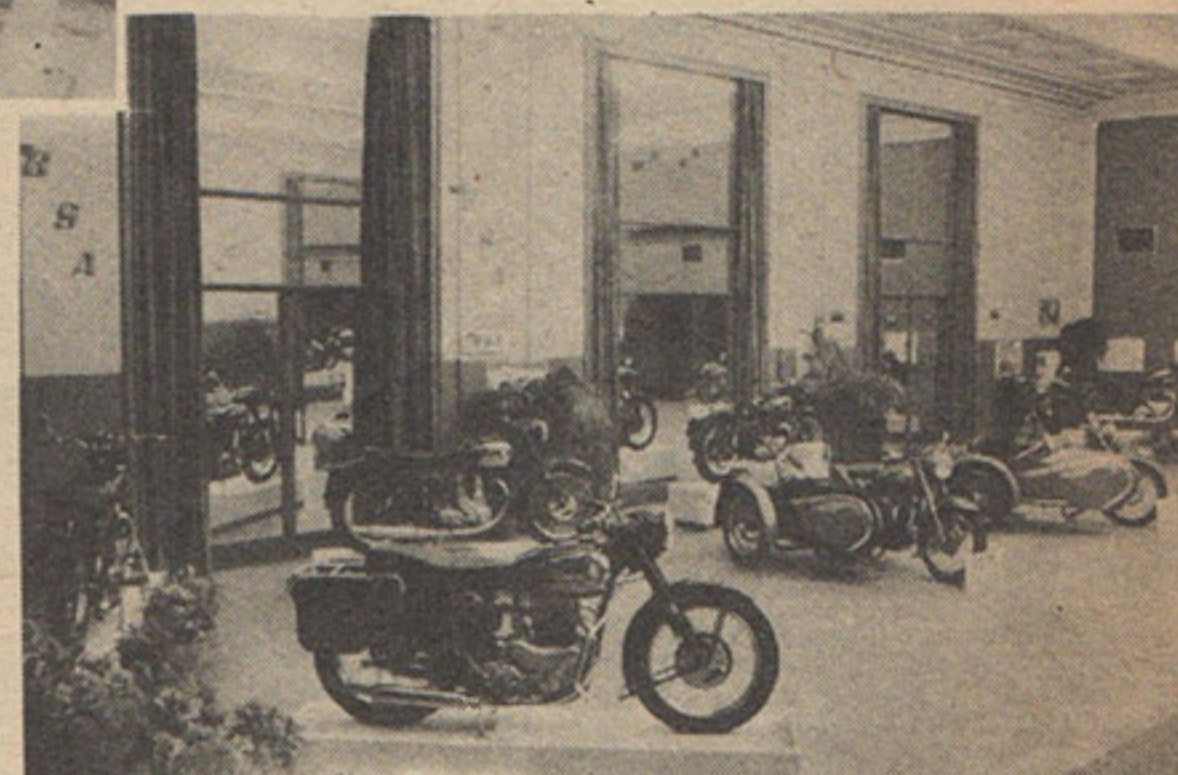
Cette augmentation du prix de revient nous la prenons donc entièrement à notre charge.

Le prix de vente, pas plus que les tarifs d'abonnement ne seront modifiés.

Et pour terminer, nous allons vous poser une question. Avez-vous songé que seule « Moto-Revue » vous offre par mois 160 pages au prix d'un franc la page et vous tient hebdomadairement au courant de l'activité motocycliste mondiale ?

1 franc la page, c'est le prix du numéro acheté dans les kiosques et librairies, mais pour les abonnés, c'est la somme vraiment modique à l'heure actuelle, de 0 fr. 65 la page.

Alors, dans votre intérêt, abonnez-vous dès aujourd'hui et chaque semaine vous recevrez « Moto-Revue » dès le vendredi.



◆ PARC MOTO FRANÇAIS

Voici quelques données qui vont compléter utilement notre article sur le « Parc Motocycliste Français ». Dans le tableau ci-dessous figure en effet une estimation approximative du parc motorisé qui met en évidence l'importance actuelle du développement motocycliste en France. On verra par exemple que les motocyclistes (ou assimilés) représentent 45,3 % de l'ensemble des motorisés. Ils sont donc une force réelle, même s'ils ne s'en rendent pas toujours parfaitement compte !

Désignation	Total	%	% sur le total
Voitures particulières	2.010.000	37,4	37,4
Camionnettes, camions tracteurs, autocars	935.900	17,3	17,3
Cyclomoteurs	1.320.000		24,5
Vélomoteurs	730.000		13,5
Motocyclettes	240.000		4,4
Scoters	154.000		2,9
	2.444.000	45,3	
	5.389.900	100	100

SURALIMENTATION SANS COMPRESSEUR

A la suite de notre présentation du moteur Kegler, dans notre N° 1.176, nous avons reçu une lettre de M. J. Texier, 1, rue Lemercier, à Paris, nous signalant que lui-même avait déjà présenté, en 1936, un tel projet — au stade de dessin seulement — mais n'avait jamais pu trouver les concours financiers pour le réaliser.

Nous venons, par ailleurs, de recevoir de M. Riegel, un projet dans le même sens que nous présenterons très prochainement à nos lecteurs.

SCOOTER-DIFFUSION

Les Ets Scooter-Diffusion nous prient de signaler l'ouverture d'un nouveau magasin dans la même rue Pixérécourt, mais cette fois au numéro 30.

Signalons que cette maison peut livrer le scooter Vespa avec grippe-ge-noux escamotables sous la selle.

LES EXPORTATIONS ANGLAISES SONT-ELLES ralenties par la concurrence ALLEMANDE ?

Les quelques chiffres que nous allons donner concernent les exportations anglaises pour les six premiers mois de l'année 1953. Dans le tableau qui suit, ces chiffres sont comparés à ceux de la période correspondante des années 1951 et 1952.

	1951	1952	1953
Cylos jusqu'à 100 cc	2.359	1.474	948
Motocyclettes	44.074	44.239	33.341
Pneus	97.898	117.465	82.865

Il est tout de suite évident que les exportations anglaises sont en net recul sur les années précédentes. Ce recul est d'ailleurs constant pour les cyclos et motos légères de moins de 100 cmc. : en deux ans, les exportations sont tombées de 1.411 unités, soit environ 60 %. Pour les motocyclettes proprement dites, l'année 52 avait marqué un « palier », mais l'année 53 est nettement moins favorable et indique une diminution de 10.898 machines, soit environ 24,5 % par rapport à 1952.

Ce même recul se vérifie aussi bien pour les pièces détachées que pour les pneus.

Il ne s'agit donc pas d'un phénomène localisé, mais bien d'une perte d'influence sensible de la production anglaise sur le marché mondial. Il serait évidemment téméraire de vouloir tirer des conclusions définitives en prenant comme seule base ces chiffres. Mais il nous semble bien que ce recul n'est pas occasionnel : l'expansion de l'industrie allemande, orientée de plus en plus vers l'exportation, contribue certainement à chasser de certains marchés européens — et même extra-européens — les machines anglaises.

Pour les petites cylindrées, qui d'ailleurs n'ont en Angleterre qu'une importance relative, l'essor du scooter et des cyclos italiens justifie amplement la diminution constante des exportations britanniques.

Voyons maintenant vers quels pays sont exportées ces machines. Voici, en premier lieu, un tableau relatif aux pays du Commonwealth :

Pays	Nombre de motos
Australie	2.707
Canada	1.724
Indes	1.152
Nouvelle Zélande	953
Afrique du Sud	939
Malaisie	707
Autres pays	4.573
Total	12.755

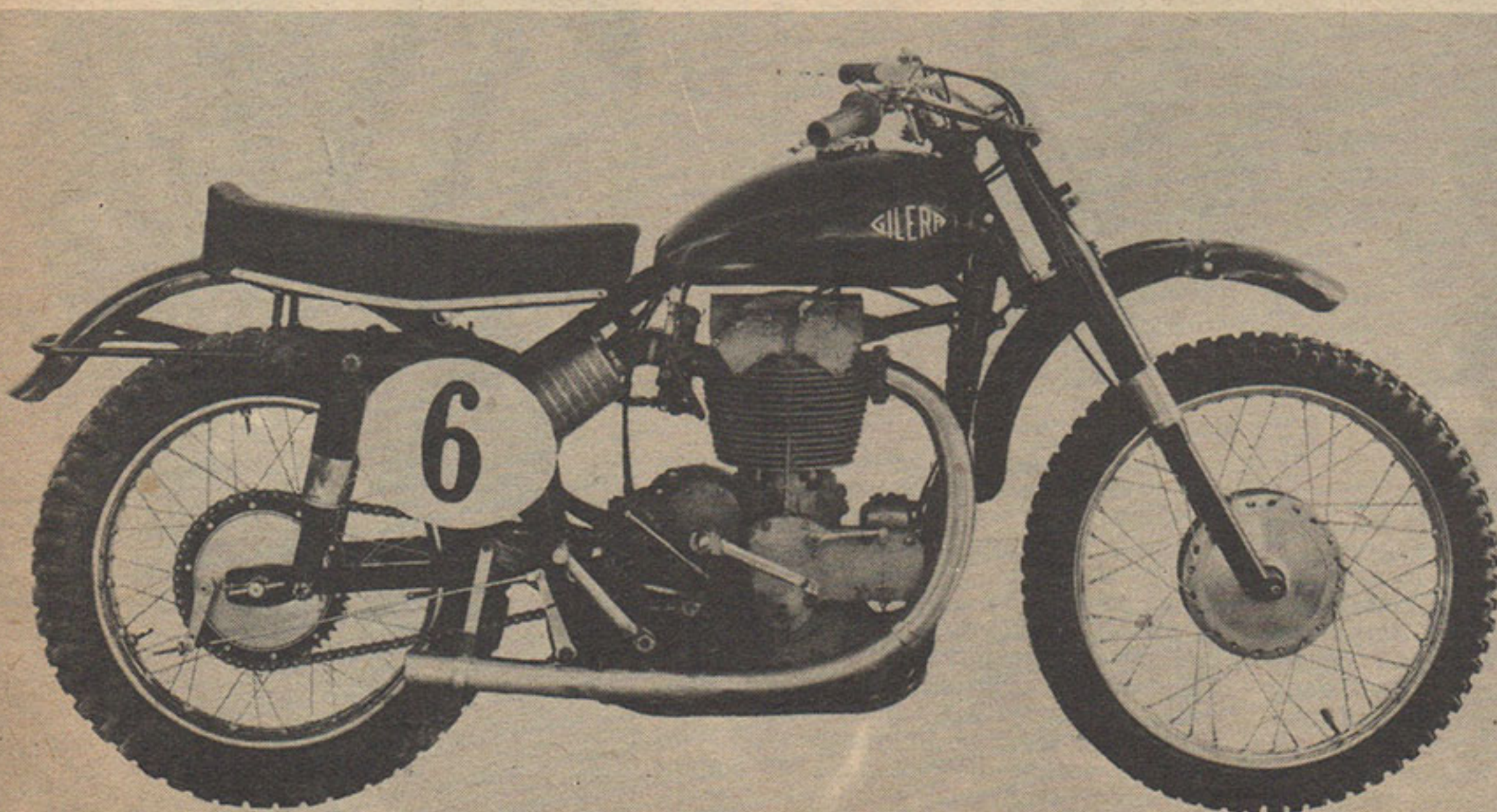
Le marché du Commonwealth devrait être un marché « facile » pour l'industrie anglaise. Il englobe en réalité environ 37 % du total des exportations anglaises. Mais même dans ce cas deux exemples nous démontreront que les britanniques connaissent là aussi des difficultés sérieuses. L'Australie a importé en 1953, 2.707 machines, contre 5.841 en 1952 (toujours pour les 6 premiers mois) et la Malaisie, 707 en 1953, contre 2.583 en 1952. Ce sont là des reculs vraiment sensibles !

Dans les autres pays, la situation est la suivante :

Pays	Nombre de motos
Suède	3.938
U.S.A.	3.558
France	1.508
Suisse	882
Finlande	132
Autres pays	11.606
Total	21.624

Deux très gros clients ici : la Suède et les Etats-Unis. Mais alors que la Suède augmente ses importations de 1.200 unités par rapport à 1952, les USA diminuent les leurs pendant la même période de 1.400 machines. Autre client récalcitrant : le Brésil qui, après avoir importé 782 motos pendant les 6 premiers mois de 1952, en a importé en tout et pour tout... 3 en 1953.

Les chiffres dont nous disposons ne sont pas assez complets pour nous permettre de tirer des conclusions particulières pour chaque pays. L'impression qui se dégage toutefois est que, sauf pour la Suède, le recul semble généralisé et atteint un peu tous les marchés britanniques dans le monde.



LA 500 GILERA CROSS

La célèbre marque d'Arcore après avoir dominé les marques concurrentes dans le domaine de la vitesse pure, étend son activité sportive au moto-cross avec une machine dérivée de la « Saturno ». Deux machines identiques présentées ci-contre, sont en possession de Carlo Molinari.

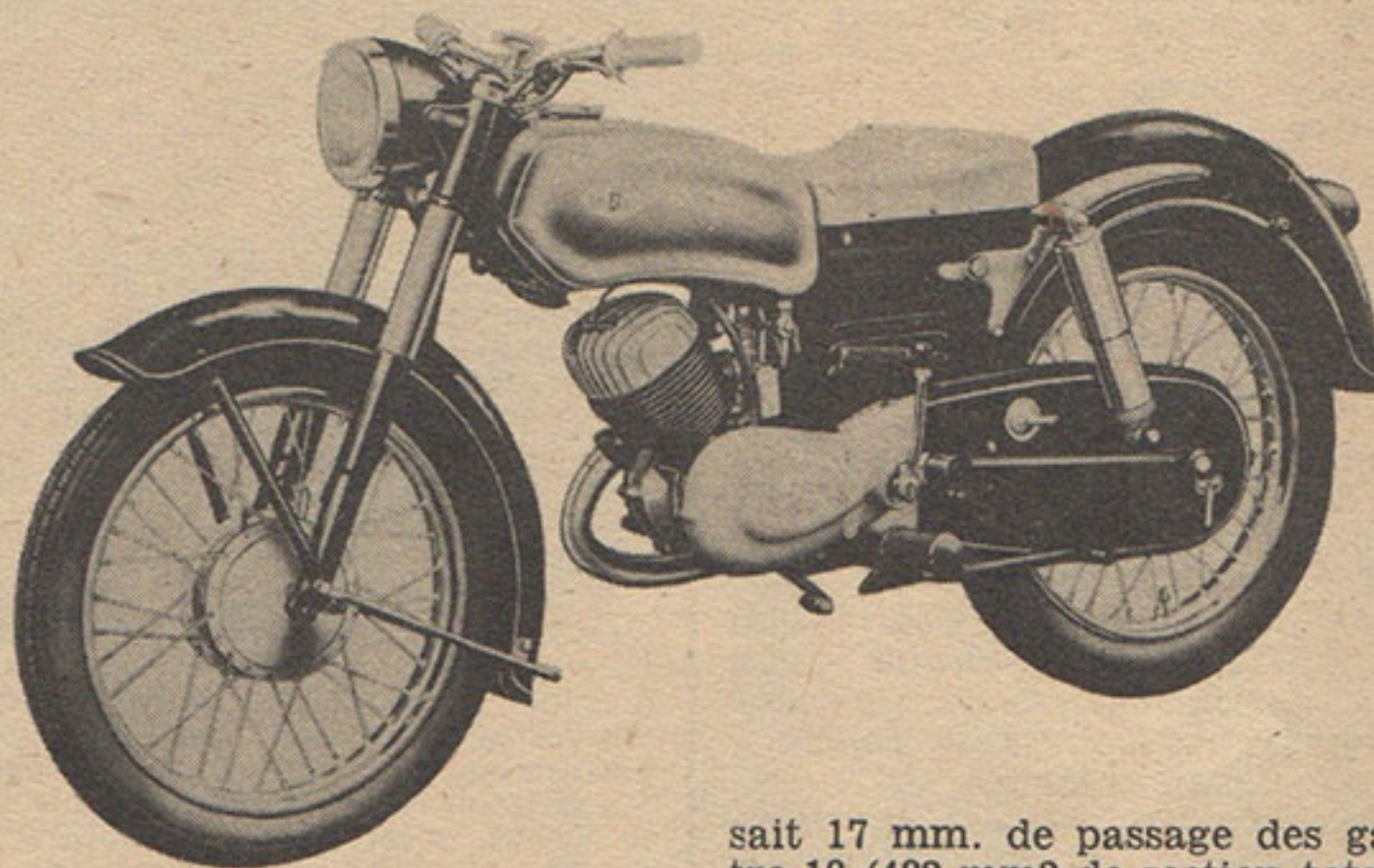
NOUVELLES machines

250 ZUNDAPP " ELASTIC "

Fin octobre 1953, au Salon de Francfort, Zundapp présentait sur son stand deux nouvelles machines : sa 200 « Elastic » monocylindre deux temps et sa 250 flat-twin, machines que nous avons longuement décrites dans notre N° 1.165.

Courant février 1954, quatre mois plus tard, l'« Elastic » est fabriquée en série. Ceci n'est déjà pas mal en soi. Ce qui est encore mieux, c'est que cette nouvelle « Elastic » n'est plus la même ; il s'agit aujourd'hui d'une 250 cmc. et non d'une 200. Mais la différence ne réside pas seulement dans cet accroissement de cylindrée et les résultats obtenus dépassent la proportion entre les volumes.

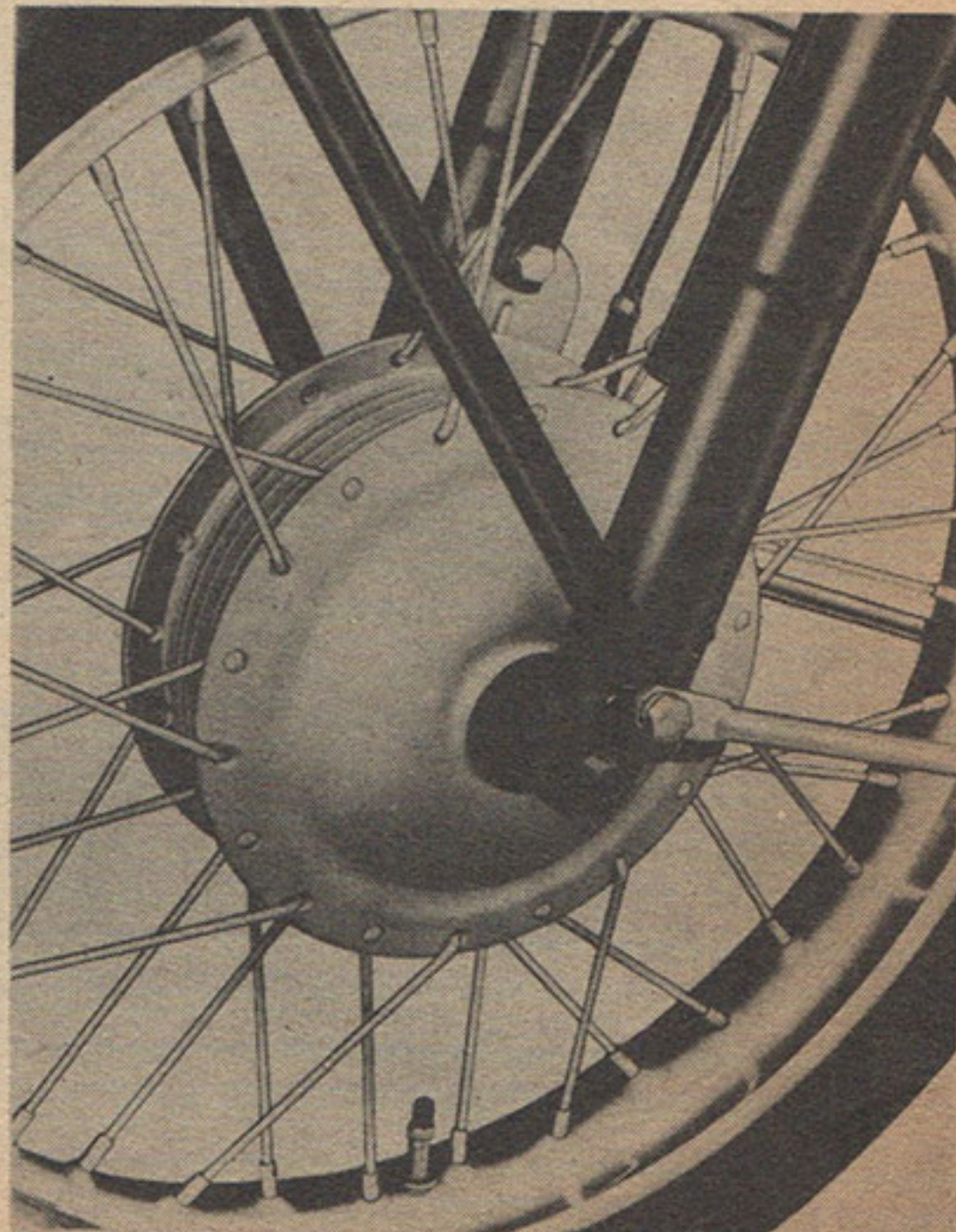
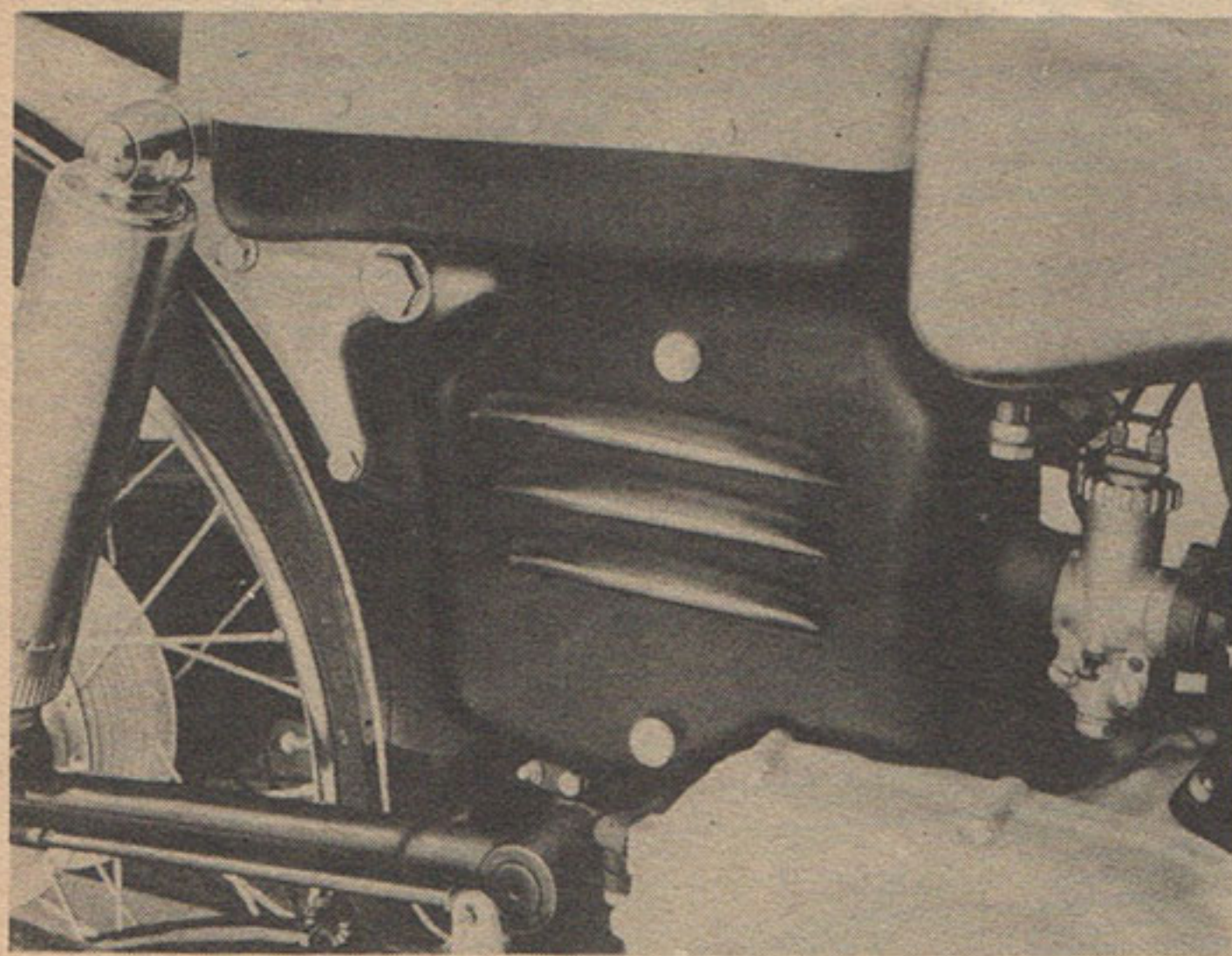
Pourquoi un 250 cmc. ? D'une part, la cylindrée de 200 cmc. est une cylindrée hybride qui eut son sens en



sait 17 mm. de passage des gaz, l'autre 18 (482 mm² de section totale d'ouverture, les deux boisseaux ouverts), maintenant nous avons un simple carburateur Bing à gicleurs en biais (dont on trouvera prochainement la description dans « Moto-Revue ») ; le diamètre de passage des gaz est de 26 mm., soit une section d'ouverture, boisseau ouvert, de 531 mm². Le taux de compression est passé de 6,1 à 1 à 6,7 à 1.

De toutes ces modifications, il résulte une puissance maximum de 13,6 CV à 5.200 t.-m. Pour un mono

L'aspect extérieur (ci-dessus) de la 250 Elastic est resté le même que celui de la 200, si ce n'est le coffre en tôle (à gauche) qui enferme le filtre à air et la batterie. - En bas, le moyeu-frein de 160 mm. en alliage léger, à nervures de refroidissement et de raidissement.



Allemagne, avant 1937, lorsque 200 cc. était la cylindrée au-dessus de laquelle était exigé un permis de conduire (ce qui explique la pléthore des 200 cmc. allemandes avant la guerre). D'autre part, à la suite de nombreux essais, il s'est avéré que la tenue de route que procure le nouveau cadre, avec sa suspension arrière oscillante permet une vitesse de route soutenue beaucoup plus élevée, surtout sur un circuit sinueux ; ce nouveau cadre exigeait donc un moteur beaucoup plus à sa hauteur.

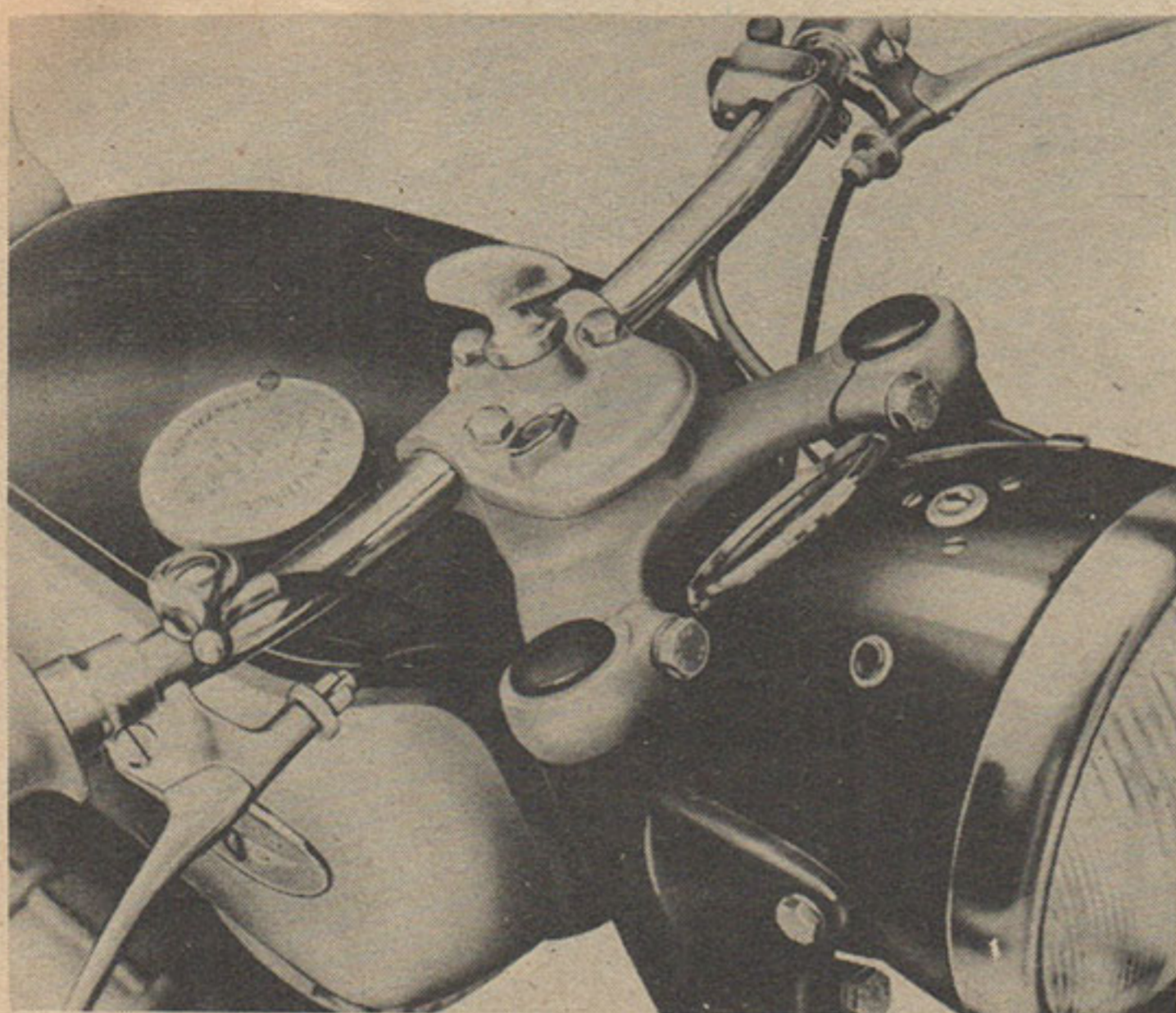
Voyons maintenant le moteur, un 250 cmc. 2 temps simple piston, mais

dont le balayage est un classique Schnurle (alors que jusqu'à la Comfort 200 cmc., le balayage était un Schauer à 3, puis 4 transferts, au sens propre du mot).

La course du moteur est toujours la même, de 70 mm., donc même embiellage. Par contre, pour obtenir les 246 cmc. de cylindrée exacte, l'alésage est passé de 60 à 67 mm. Nous avons encore un léger « longue-course » de rapport course-alésage de 1,045 contre 1,17 précédemment.

Alors que sur la 200 Elastic, l'alimentation était assurée par un carburateur Bing à double corps, l'un fai-

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



Tête de fourche en alliage léger, petit guidon, réglage des câbles de débrayage et de frein aux poignées se remarquent sur cette vue.

2 temps simple piston, c'est là une puissance des plus honorables, car de 55 CV/l. (contre 48 à la 200 « Elastic »).

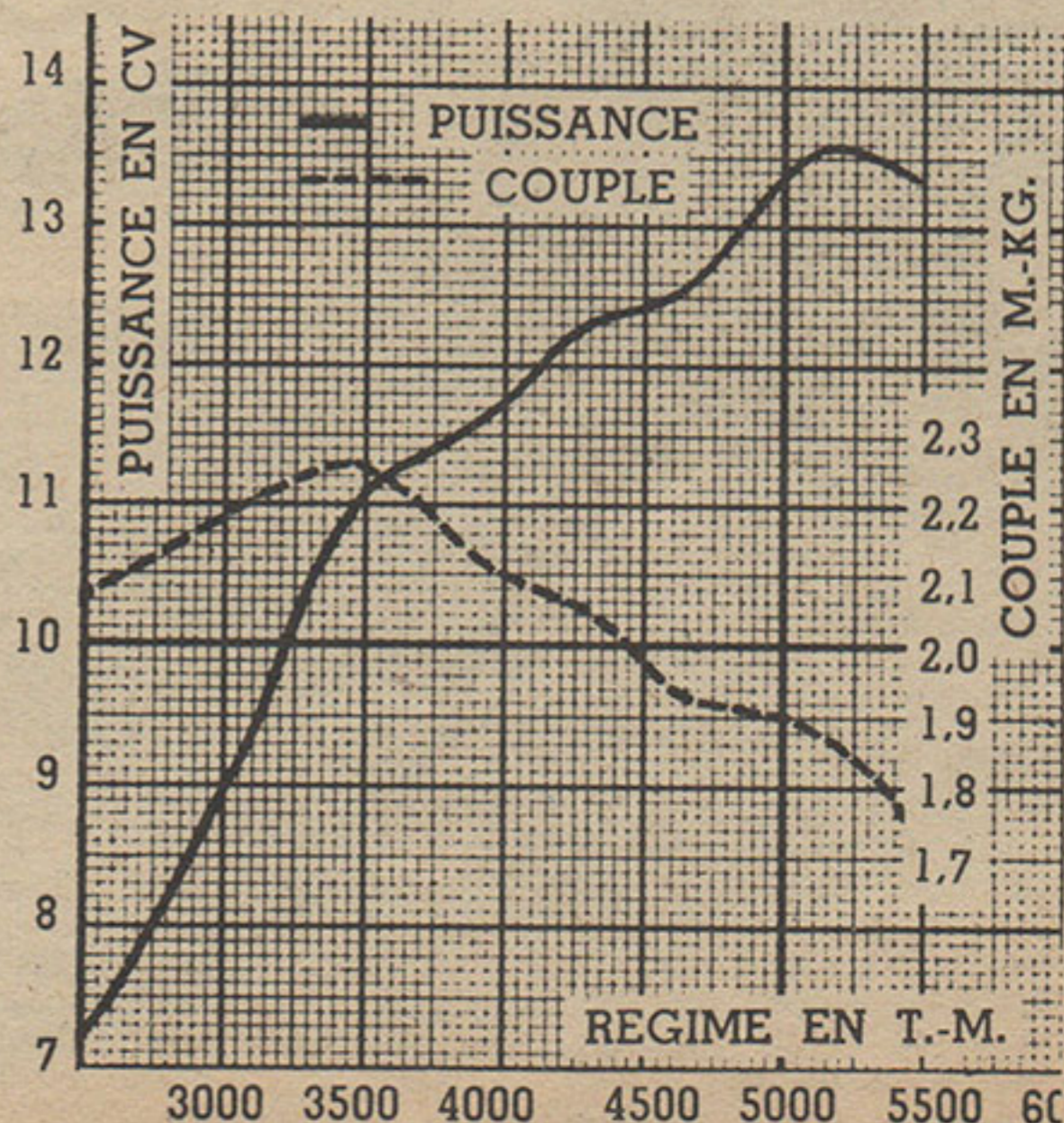
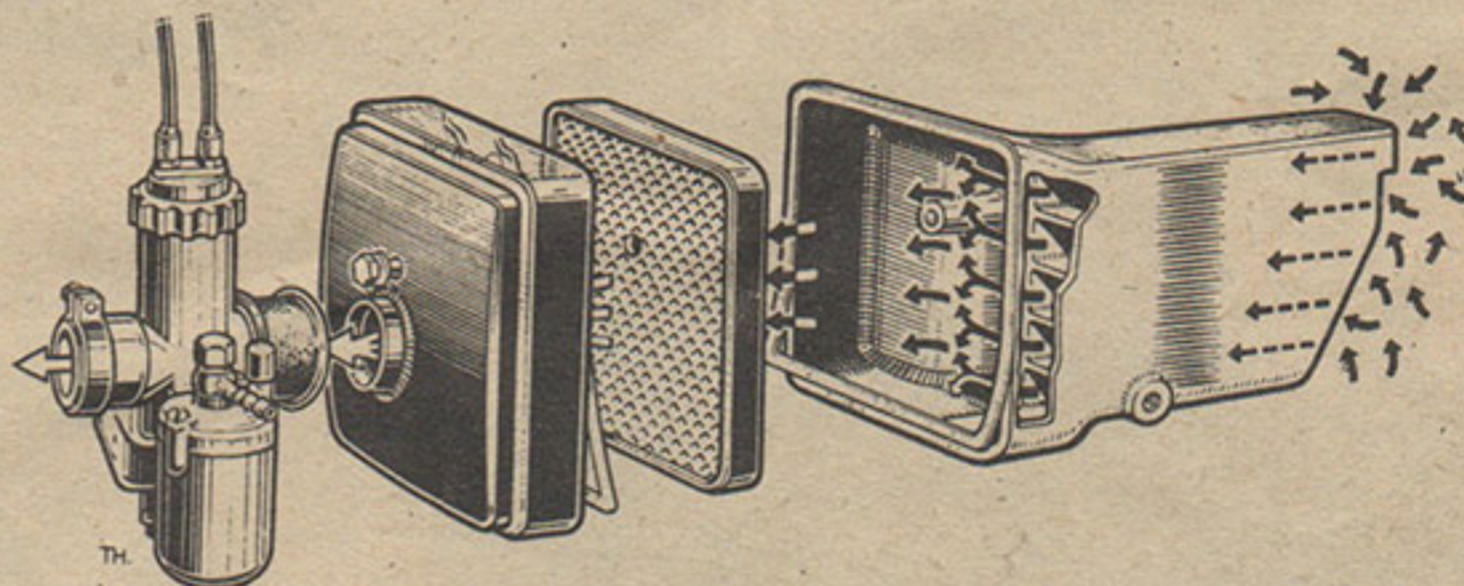
Mais plus que cette puissance de pointe est caractéristique l'élasticité de ce moteur. Déjà la 200 cmc. se signalait sur ce point ; mais la 250 lui rend des points sur toute la ligne : il suffit d'examiner la courbe de puissance pour voir qu'à partir de 3.500 t.-m. le moteur développe toujours plus de 11 CV ; donc, en première, plus de 11 CV. De 21-22 kmh. (en 1^{ère}) à 100-110, on dispose toujours de plus de 11 CV, ce qui est une caractéristique des plus intéressantes. Quant au couple maximum, de 2,26 m.-kg. il se situe à 3.400 t.-m.

Mais non seulement le type de carburateur n'est plus le même sur les 250 que sur les 200, mais encore le filtre à air a été modifié, étant muni cette fois d'une vaste chambre de tranquillisation, qui non seulement supprime le bruit de succion du carburateur, mais assure un meilleur remplissage et un meilleur filtrage en abaissant la vitesse de l'air avant son entrée dans le carburateur. Dans la réalisation de l'« Elastic », la chambre de tranquillisation a un volume de 1.260 cmc., soit plus de 5 fois (!) la cylindrée du moteur. En même temps ceci permet au filtre d'avoir une surface de 145 cm², soit l'équivalent d'un filtre circulaire de 136 mm. de diamètre.

L'allumage, par batterie, n'a pas été modifié, avec une dynamo de 60 watts.

La transmission primaire par chaîne a vu sa démultiplication passer de 2,18 à 1 à 1,78 à 1. Boîte 4 vitesses à prise directe et embrayage travaillant dans l'huile non modifiés, mais nouveau changement dans le rapport de la transmission secondaire : 3,44

Les volumineux filtre à air et chambre de tranquillisation que l'on voit monté, a un volume de 5 fois la cylindrée du moteur. - A droite, les courbes de puissance et couple de la 250 « Elastic ». Plus de 11 CV à partir de 3.500 t.-m.... beau résultat pour une 250 cmc. !



pour le solo et 3,75 pour le side (contre 2,875 et 3,25). Le très faible écart entre la démultiplication solo et la démultiplication side (9 % seulement) peut se justifier par la courbe de puissance extrêmement plate.

Finalement, on obtient les rapports finaux suivants :

En solo : 6,12 - 8,60 - 12,02 - 19,22.

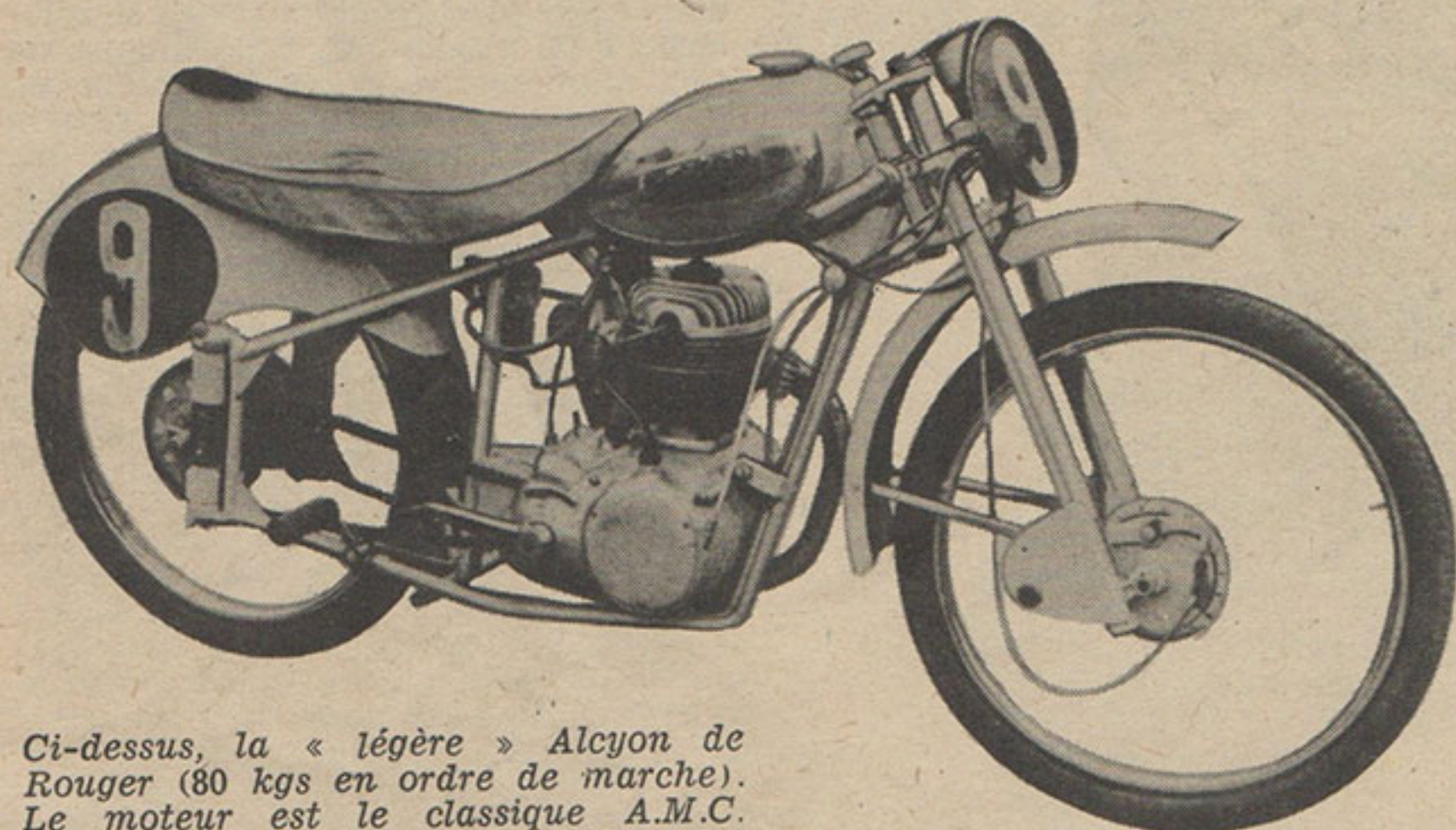
En side : 6,68 - 9,39 - 13,12 - 20,98.

Aucune modification dans la partie cycle, sortant des sentiers battus, dont on trouvera la description détaillée dans notre N° 1.165. Rappelons simplement qu'il s'agit d'un tube unique de fort diamètre, recevant le moteur en porte-à-faux, une suspension arrière oscillante à éléments séparés et durété réglable. Fourche télescopique, moyeux-freins de 160 mm. en alliage léger. Poids, en état de marche de 147 kgs.

Bref, et pour conclure : par sa conception de cadre, et surtout par l'allure même de la courbe de puissance, cette 250 cmc. Zundapp mérite bien son surnom d'« Elastic ».

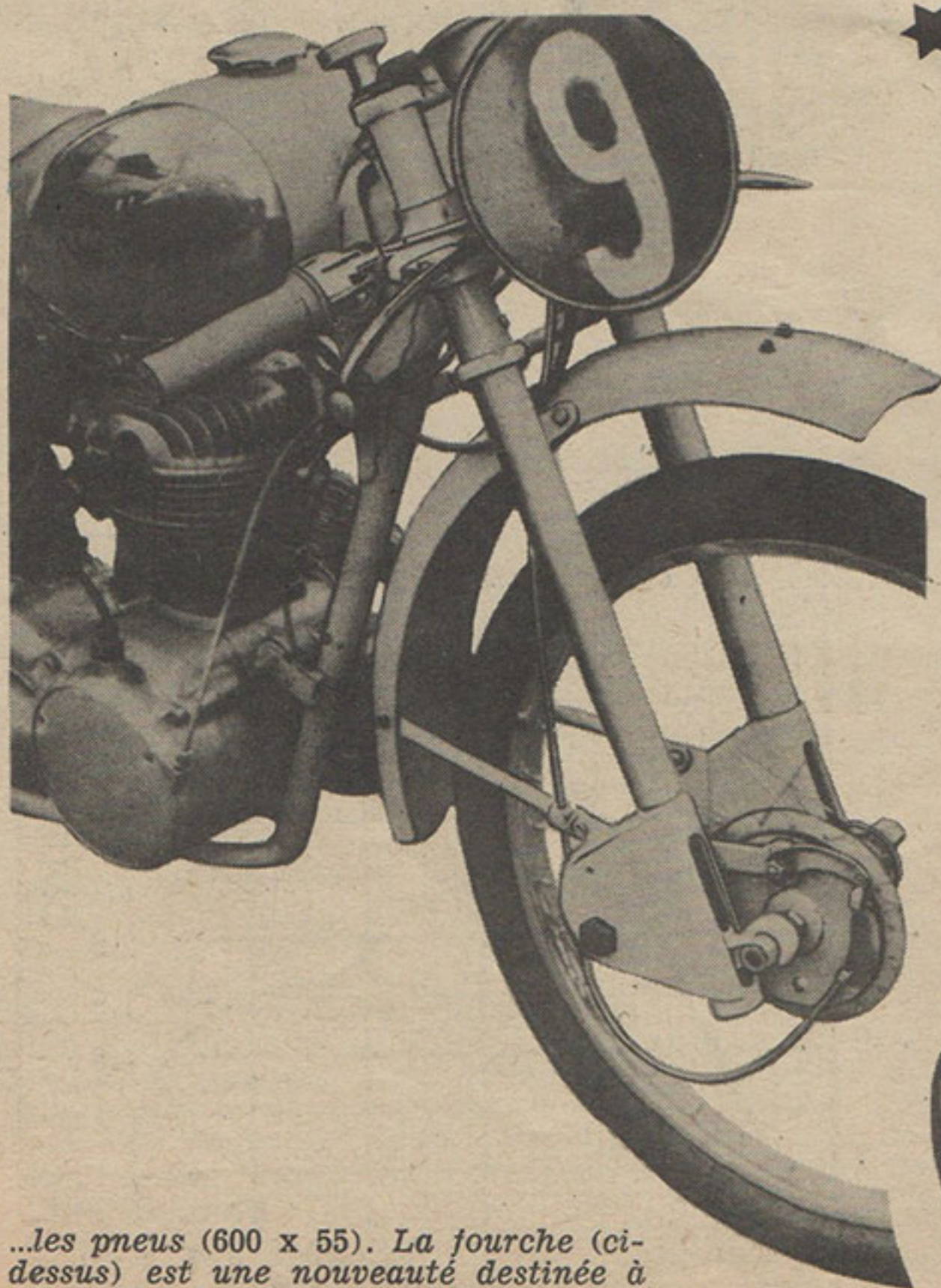
J. B

Les MACHINES de la côte **LAPIZE**

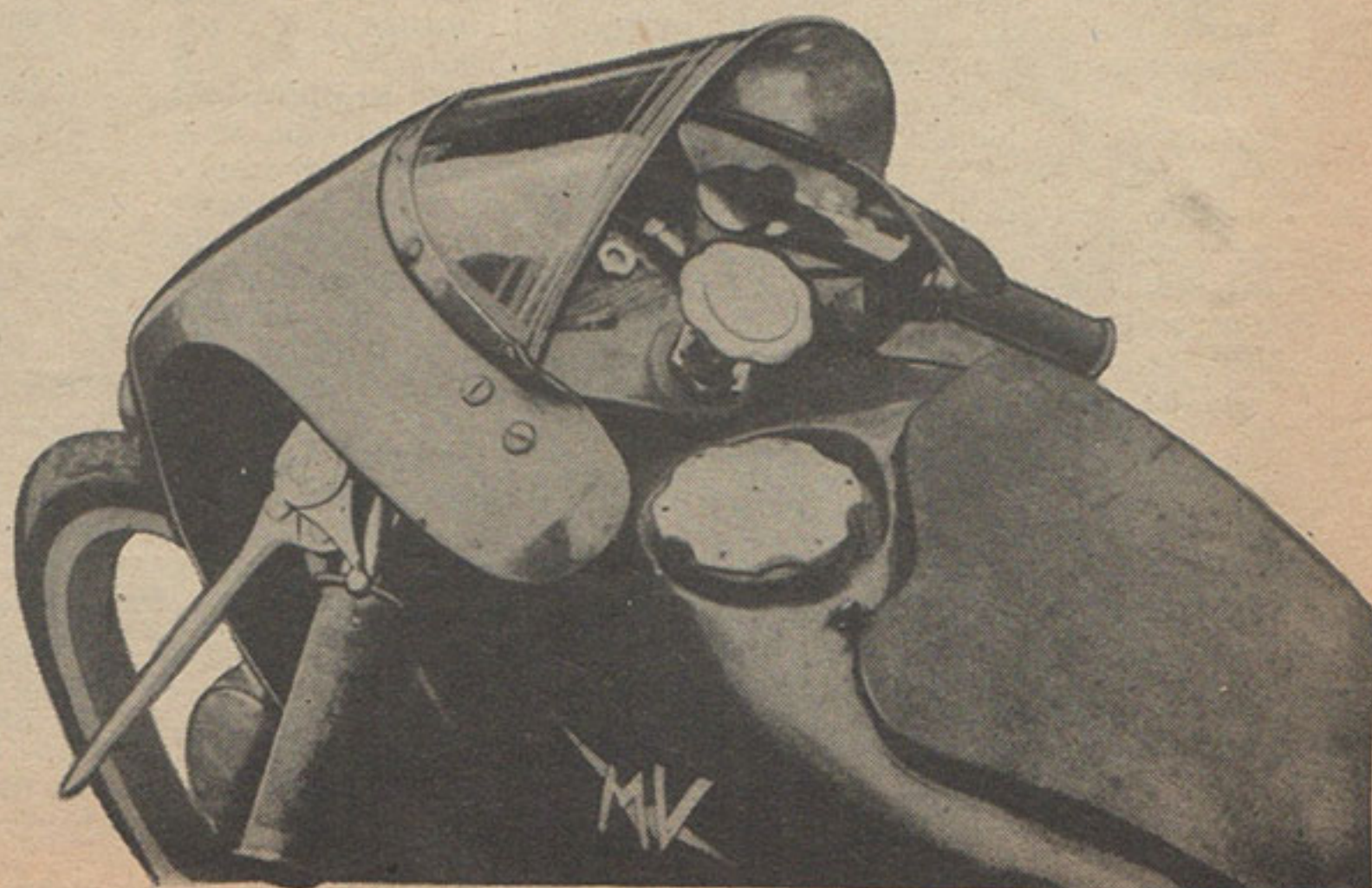


Ci-dessus, la « légère » Alcyon de Rouger (80 kgs en ordre de marche). Le moteur est le classique A.M.C. culbuté, le réservoir est celui d'un cyclomoteur, ainsi que les jantes et...

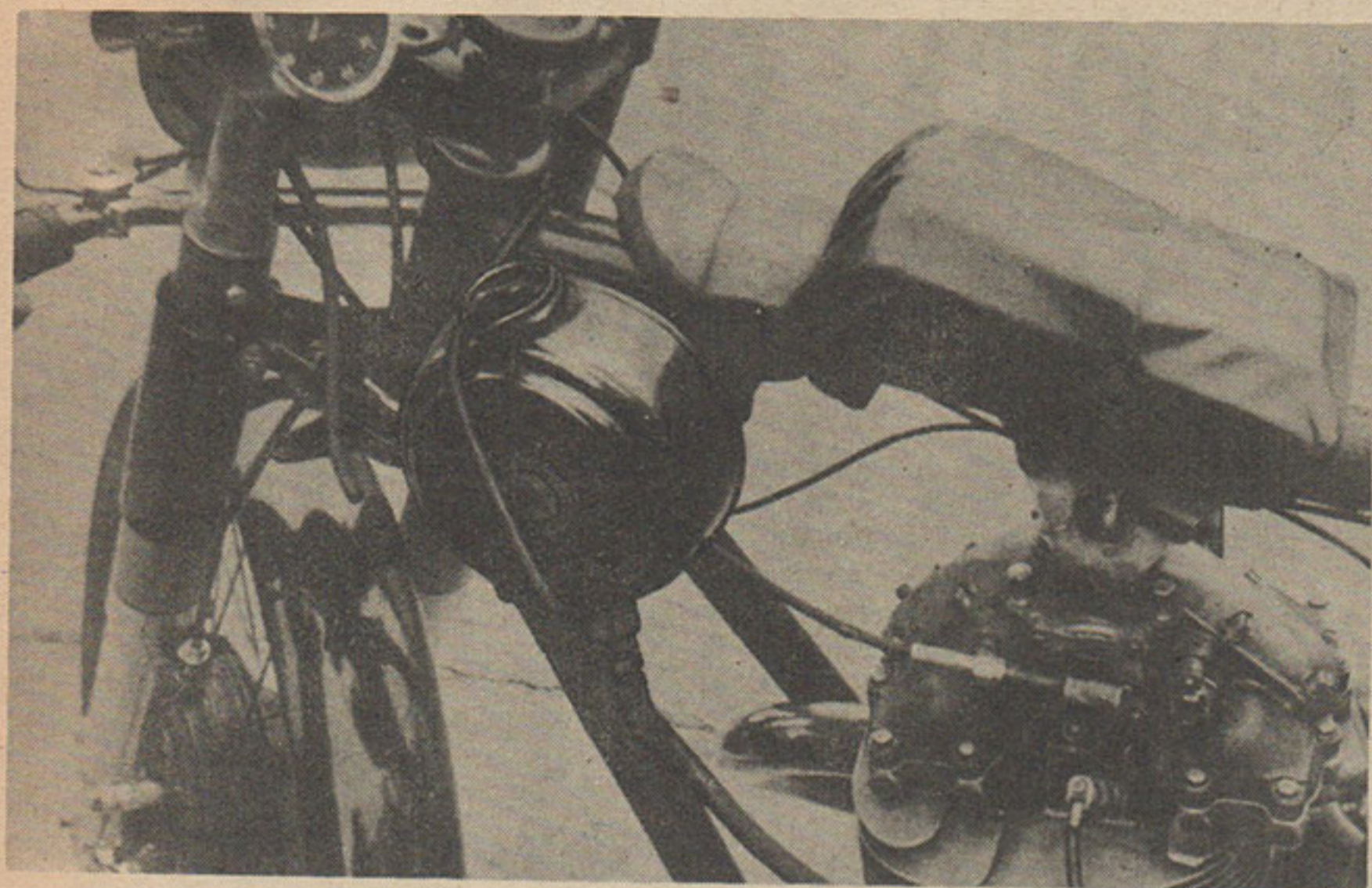
La catégorie 175 fournit comme à l'accoutumée, le plus gros pourcentage des participants. Quelques constructeurs s'intéressent à cette épreuve, et si Peugeot et D.S. Malterre s'étaient abstenus cette année, Alcyon et Ydral s'affrontèrent avec deux conceptions différentes : 2 et 4 temps.



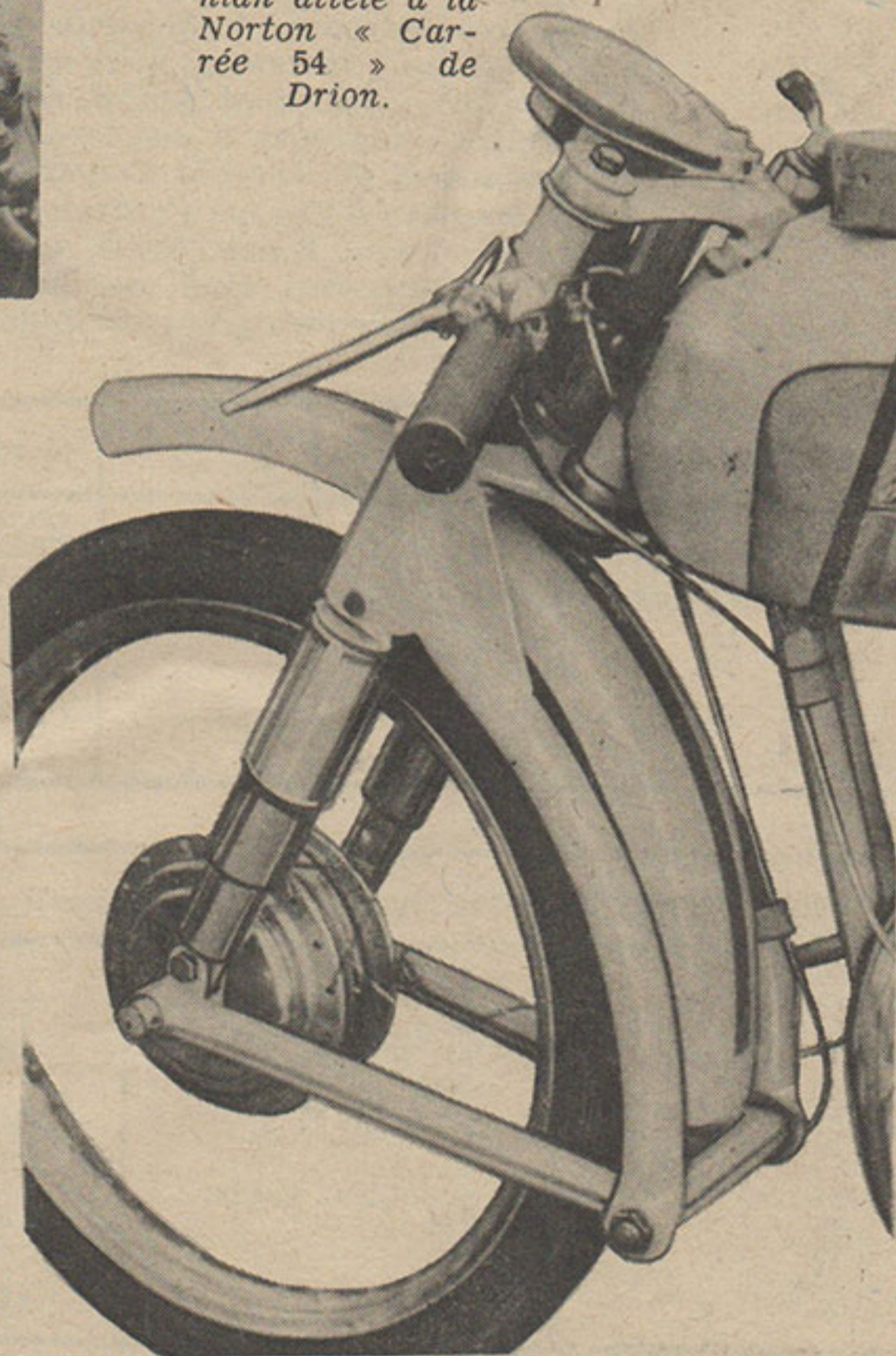
La petite Ydral rouge d'Agache, sans suspension et cylindre bronze remporte encore cette année la catégorie nationale.



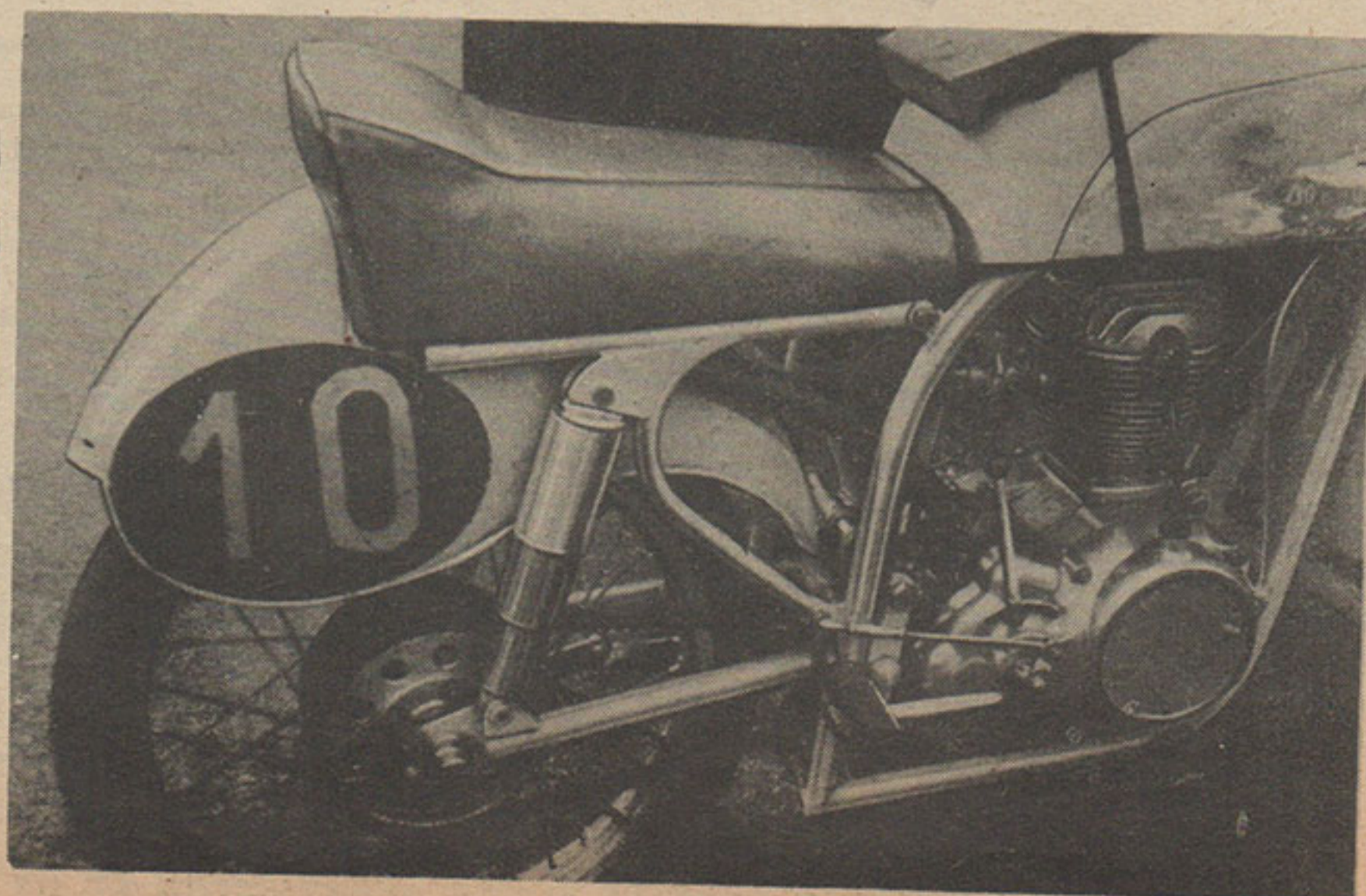
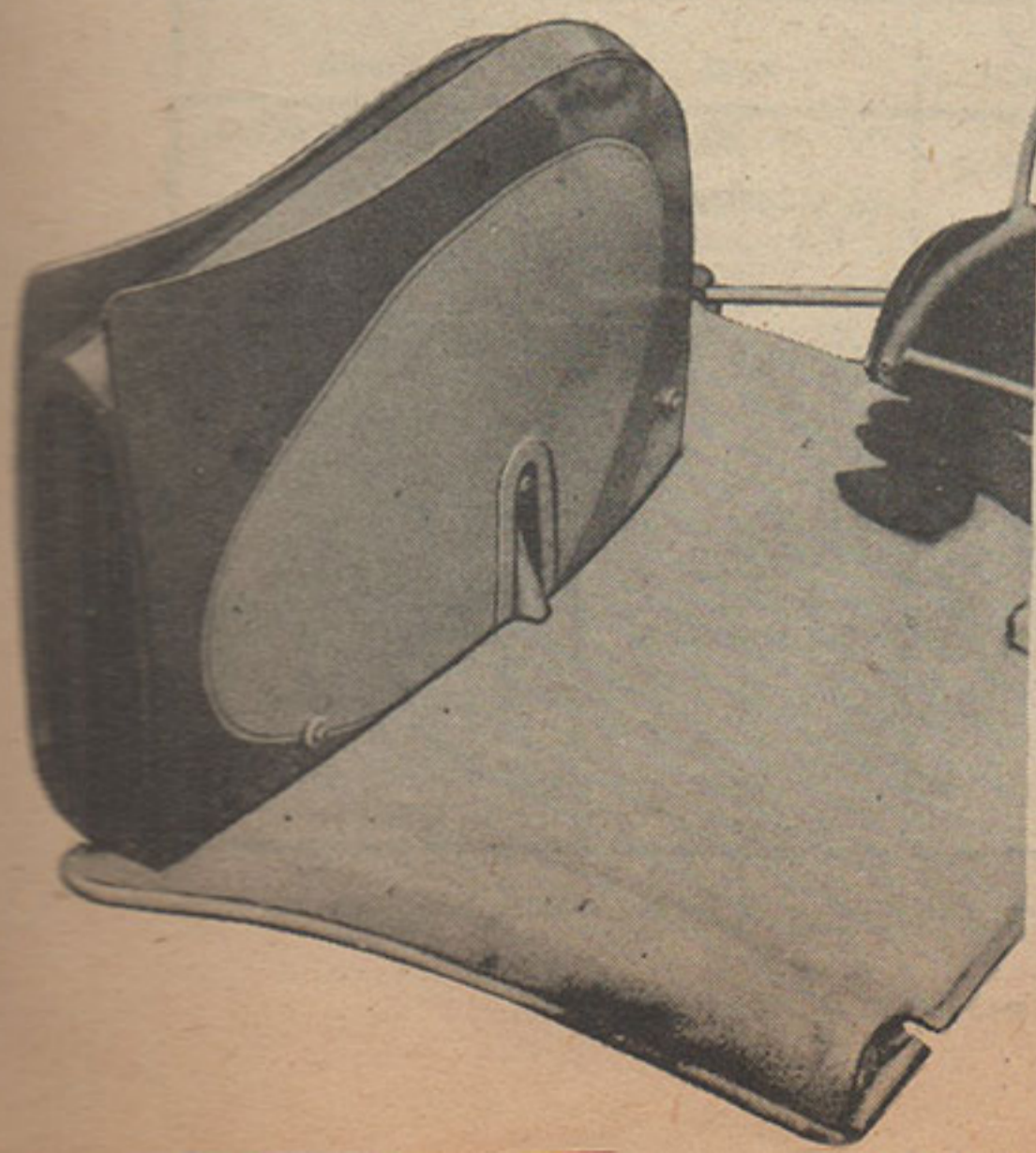
...les pneus (600 x 55). La fourche (ci-dessus) est une nouveauté destinée à apparaître prochainement sur les machines légères de la marque. - A droite, le carénage de la M.V. qui enlève la catégorie internationale.



Une autre Alcyon, avec cadre de circuit et également un culbuté à la place du double-arbre était confiée à Tano. La fourche est construite suivant le principe Earles et les éléments télescopiques sont des Vista. L'arrière du cadre, visible ci-dessous, est d'une conception devenue traditionnelle depuis l'apparition des « Feather-bed ». - En bas de la page, le carénage de la roue du Watsonian attelé à la Norton « Car-rée 54 » de Drion.



La Matchless spéciale de Lize-roud, allégée et bien préparée, porte un compte-tours et un compteur. Le réservoir est très réduit, comme la pratique le veut pour les courses de côte. Guignabodet va plus loin dans cette voie et remplace le réservoir de son A.J.S. 7 R par une nourrice adaptable pour Moby-lette !



TABEAU D'EQUIVALENCE THERMIQUE

DES BOUGIES DE 14 mm.

De nombreuses contestations ayant eut lieu de la part de différentes marques au sujet du tableau d'équivalence que nous avons publié dans notre numéro de Salon, nous avons fait appel, cette fois, aux constructeurs de bougies afin qu'ils nous établissent eux-mêmes la concordance de leurs bougies avec celles des autres marques. Ainsi, seule leur responsabilité est engagée, non pas qu'à « Moto-Revue » ce travail nous ait fait peur, mais les concordances, souvent très diverses, ne permettent pas de faire un seul tableau général. Nous en profitons pour faire remarquer à nos lecteurs tous les systèmes, plus différents les uns que les autres qui servent à différencier une bougie froide d'une bougie chaude. Seuls, les pays d'Europe Centrale et l'Italie utilisent un système logique et commun : le système Bosch. Aussi, si nos lecteurs ne trouvent pas les marques Beru, Marelli ou Maserati, c'est que du point de vue thermique (le plus important) il y a concordance entre, par exemple, la Marelli CW 240 A et la Bosch W 240 T 1.

A.C.	Eyquem	Floquet	Gergovia	K.L.G. France	Marchal	Autolite	Bosch	Champion	K.L.G. Angleterre	Lodge
47	—	14A3	—	CL80	CR39	A11	W125T1	J12-J4	F20	B14
46	110	14A2	414	CL9	CR37	A9	W125T3	J11-J5	—	CAN
45L	112	14B4	—	—	CR36	AL7	W175T1	H10	FE50-FL50	CN-C14
45	—	14B39	514	CL5-CL5G	—	A7-AN7	W175T4	J8	F50-TFS50	—
44L	122	—	—	—	CR35-36	—	—	—	—	—
44	115	14C1	614	—	CR35	AB5, AS	—	J7, J9	F70	H14, H14S
						AN5				
43L	116	14B1	814	CL8	CR34	AL5	W225T3	H9	FS70	HN, HNP

CHAMPION	A. C.	Auto-Lite	K.L.G.	Lodge
J-14	49, 48	A11, AR10	F20	BB14, BB14S
J-12	47, 47-Com., VF9	A9	TFS50	B14
J-11	46-5, 46, 46-Com.	AR8, AT8, A7, AN7	FLB30	
J-8	45, 45-Com.	AL7		
H-10	45-L, 45L-Com.	A5, AN5, AR5	FL50	HNRP
J-7	44-5, 44, 44-Com.	AL5, ARL5		
H-9 Com.	43-L, 43L-Com.	AT4		
J-6	43-Com.	A3	F50, 60	HN
J-2	42-5-Com., 42-Com.	AE6	F70	C14, CN
L-10	F9		F80	H14S, H14
L-10S			FE30, 20	HHN, HNP
L-11S				BL14, CB14, CLN
N-8	FL9	AE10		

Longueur des culots : type J : 9,5 mm - H : 11,1 mm - L : 12,7 mm - N : 19 mm

MARCHAL	Eyquem	K.L.G.	Lodge	Champion	A. C.	Bosch
39	111 C	CL.80 - F.20	BAN - BB.14	J.14 - J.12	49 - 48 - 47	W.95T/1-W.95T/3
		TFS.20				
39	111 C	CL.80 - TFS.30	BS.14 - B.14	J.11	46/5 - 46Com.	W.125T/3
		FE.20 - FE.30	BL.14	N.7	F.9	W.145T/2
37		CL.9 - F.50	CRN	LB.8 - L.8		W.145T/1
36C	110	TFS.50	CAN	J.8	45Com. - VF.9	W.145T/3
36-36D-V.36*	112-121S	CL.9 - F.50	CN - C.14	L.10	45L	
36H		CL.9LF - FE.50	CL.14-CB.14.CLN	N.8	FL.9	
36-V.36*	122 S	FA.50		H.10	45L	
35/36-M.36*		CL.I - F.60	H.14			W.175T/1
35	115	CL.5 - F.70		H.9C - H.8	44L	W.175T/1
35-M.35*	115	FS.70	HAN	J.7-J.6-J.6J	44 - 44Com.	
35H	125	CL.5LF - FE.70	HL.14S - HLN	NA.8		W.175.T/2
34S.2/33*M.33*	120	CL.5 - F.80	HN-HNP-H.14S	L.10S	13LCom.-42/5	W.225T/1
2/33H*-34H	129	FE.80	HLNP	NA.10		W.225T/2
33	116	CL.8 - CL.8P	HH.14	J.2	42Com.	W.240T/1 et 7
2/32*-32			HHN	LA.10		W.240T/1 et 7
2/32H*		FE.100	SHLN			W.240T/2

Signification des indices Marchal : H : filetage long (18 mm) D : double électrode de masse V : culot zingué (cyclomoteurs)

USEZ DISCRETEMENT DE VOTRE AVERTISSEUR ET DE VOTRE ECHAPPEMENT

K. L. G.											En cas d'encrassement Monter	
corundité	mica	Eyquem	Auto-Lite	Floquet	Marchal	Bosch	Champion USA	Champion Anglais	Lodge	AC France	d'encrassement	d'auto-allum. K.L.G.
CL80		111	A.11	14A3 14A2	CR.39	W95T1	J.12	—	BB.14	46		CL9
CLV		—	—	—	—	—	—	—	—	—	CL80	CL9
CL70		—	—	—	—	—	—	—	—	—	CL80	CL1
CL9	L39	110	—	14B39 14B4	CR.37	W145T3	—	—	—	45L	CL70	CL1
CL9LF		125	—	—	—	—	—	—	—	FL9		CL1LF
CL1	LK1	112	AT.8 AL.7 AE.6 AN.7	14C1	CR.36	W145T1 W145T7	L.10	LB.8 L.10 L.8	B14 CN C14 CRN	44L	CL9	CL5
PCL		—	—	—	—	—	—	—	—	—		
CL1LF		—	AE.10	—	—	W145T4	N.8	N.8	CL.14 CB.14 HLNP HLNR	—	CL9LF	CL5LF
CL2		—	—	—	—	—	—	—	—	—		
CL5	LKS5	117	AL.5	14D1	CR.34	W175T1	—	—	H.14 HNP H.14S HL.14	42.5L	CL1	CL8
CL5LF		—	—	—	—	W175T3	N.A8	N.A8	HL.14S HH.14	—	CL1LF	CL8LF
CL5C		—	—	—	—	—	—	—	—	—		CL8C
CL8		—	—	14E1	31/2 course	W225T1	L.10S	L.10S	HN	—	CL5	F220
CL8LF		—	—	—	—	—	—	NA.10	HLN	—	CL5LF	FE220
CL8C		—	—	—	—	—	—	—	—	—	CL5C	

BOSCH	A. C.	Eyquem	K.L.G. France	Lodge	Marchal	Champion Angleterre	Champion USA	K.L.G. Angleterre
W 95T1	49		CL1; CL80	B14; BB14			J14	F20; TFS20
W 95T2				BL14; CB14 CLN		N8	N8	FE20
W 145T1	47 Com.	111C; 112		C14; CN	CR39			F50; FL50
W 145T2	46, 46 Com. 47, 48	110	CL9			J5	J12; J11 J11J	TFS50
W 145T3			CL5; LF	HLNR		J8		FE30; FE50
W 175T1	45L; 45L Com.	115; 116; 117 122S		H14; H14S HN	CR37; CR36	L10	H10; L10	F70
W 175T2	44; 44 Com. 45; 45 Com. 45S		CL5; CL5G				J8; J7; J8J; J7J; H9Com.; H9	FS70
W 175T4				HL14; HLN		NA8		FE70
W 225T1	43; 43 Com. 43L; 43L Com.		CL8		CR34	J10	J3	
W 225T2				HNP	CR35	LB8		F80
W 225T3	42 Com.			HHN	CR34; CR32	L10S	J2; L10S	
W 240T1 W 250T1								FE80

Les bougies de type T11 (par ex. W225T11) sont spécialement prévues pour les moteurs 2 temps. Culot de 12,5 mm de filetage.

T1 = culot normal de 12,5 mm de filetage T2 = culot long de 18 mm de filetage T3 = culot court de 10 mm de filetage

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

Prelyo	AC	Bosch	Champion	KLG	Marchal
145	48 47 46	W 95 T 1 et 2	J 14 J 12 J 11	CL 80	CR 39
146	45 45 L	W 125 T3	J 8 H 10	CL 9	CR 37
146	44 43 L 43	W 145 T1, 2, 3	J 7 H 9	CL 1	CR 36
147	42	W 175 T1, 3	J 6 J 3 L 10	CL 5 CL 5G	CR 35
147		W 225 T1 W 240 T1, 3	L 10 S L 11 S	CL 8 F 70	CR 34 CR 32
148		Froide pour moteurs poussés			

Spécification	FLOQUET SYNRUBIS	A. C.	Bosch	Champion	Eyquem	K.L.G	Lodge	Marchal
Filetage normal	14A3	49-48-47	W95T1	J14-J4-J12 L8-J11	111	FL20-CL80 TFS20	B14-BB14 BB14S-BAN	CR39
	14B39*	46,5-45 46-45L	W125T3	J8-J8J-J5 H10	110-112S	CL9-F50 TFS50	C14-CS14 CN-CAN	CR37-CR36 M36
	14C1*	44,5-44 44L	W145T1-T3 W145T7	J7-H9COM	122S	CL1	HRNP	35/36
	14D2* 14D4*	43 43L	W175T1-T4 W175T11	J6-L10 H8	115	CL5-F60 CLV	HAN	CR35-M35
	14E1*	43COM	W225T1-T3 W225T11	L10S	120S	F70-CL8	HN-H14 H14S	CR34
	14F1*	42,5COM	W240T1-T7 W240T11	L11S-J3 J10		F80-CL8P	HNP-HH14	CR34S-CR33 M33
	14G1*	42COM	W260T7-T11	J2-JA11	116	F100	HHN	CR32
Filetage long	14BL5*	FL9	W95T2	N7-N8-N8B		FE20-FE30 FE50-CL9LF	BL14-CB14 CLN	CR36H-M36H
	14DL3*		W145T4 W175T2	NA8	125	FE70 CL5LF	HL14-HLN HLNP	CR35H M35H
	14EL4*		W225T2	NA10	129	FE30	HLNR-HHLN	CR34H
	14FL4*		W240T8					M33H

LODGE	Modèles		long. du filetage en mm	Nom- bre d'élec- trodes	Degré ther- mique approxi- matif
	démont.	sertis			
Bougles moyennes pour moteurs à régime et com- pression moyens	C14 CB14	CAN	9	1	95
		CN	12	1	95
		CLN	18	1	95
			12	3	95
			18	3	95
Bougles froides pour moteurs à forte compres- sion et à régime élevé	H14 HL14 H14S HL14S		12	3	145-175
			18	3	145-175
			12	1	145-175
			18	1	145-175
		HN	12	1	145-175
		HLN	18	1	145-175
		HLNR	18	1	145-175
Bougles très froides pour moteurs supersport à très haut rendement	HH14		12	3	250-275
		HNP	12	1	200-250
		HLNP	18	1	200-250
		HHLN	18	1	275
		HRNP	12	1	

EYQUEM	Degré ther- mique Bosch	A.C.	Champion	KLG France	Marchal
111	125	47		CL 80	39
118	125				
110	145	45	J 8		36 C
112	145	45 L	H 10	CL 9	36
125 LF	145	FL 9	N 8	CL 9 LF	36 H
122	145		L 10		
115 P	175	44 L		CL 1 sp	35 P
115	225	44 L	L 10 S	CL 1	35
129 LF	225		N A 8	CL 5 LF	34 H
116	240	42,5L		CL 5	33

Les types LF sont à culot long.
Type 118 : spécial pour Mobylette

BOUGIES COMPETITION

CHAMPION	K.L.G.	Lodge
LA-10 LA-11 LA-14 LA-15	646 689 731, 875	R47 R49 R51, R53
NA-8 NA-10 NA-12 NA-14 NA-19	FE70, 50 646LR 689LR 731LR 875LR	HLN, HLNP, HL14 HL14S, RL47 RL49 RL51 RL53

Longueur des culots : type LA : 12,7 mm - NA : 19 mm.

Spécification	FLOQUET SYNRUBIS	Bosch	Champion	K.L.G.	Lodge	Marchal
filetage normal	14E2R	280	LA10	F100-CL8C	R47	33/2-32/2
	14F2R	300	LA11	646	R49	31/2
	14G2R	400	LA14	689	R50	30/2
filetage long.	14EL5R	W260T8	NA12		HL14S	33 2H-32 2H
	14FL5R	W280T8	NA14	646LR	RL47	31/2H
	14GL3R		NA19	689LR	RL49	30/2H

MARCHAL	Eyquem	K.L.G.	Lodge	Champion	Bosch
RR.33* RR.33* RR.33H* RR.32* RR.32H* RR.31* RR.31H*	117	F.100 646 646 LR 689 689 LR 731 731 LR	3 HN R.47 RL.47 R.49 RL.49 R.50 RL.50	L.11S LA.11 NA.12 LA.14 NA.14 LA.15	W.260T/7 W.260T/2 W.300T/7 W.300T/2 W.380T/7

H : culot long (18 mm)

K. L. G.	corun- dité	mica	Eyquem	Auto- Lite	Flo- quet	Mar- chal	Bosch	Cham- pion USA	Cham- pion Anglais	Lodge	AC France	En cas d'encras- sement Monter	
												d'encras- sement Monter	d'auto- allum. K.L.G.
de la plus chaude à la plus froide	F340		—	—	—	—	—	—	—	—	—	F320	
	FE340		—	—	—	—	—	—	—	—	—	FE320	
	F320	875	—	—	—	—	500	—	—	R.53	—	F310	F340
	FE320	875LR	—	—	—	—	—	—	—	RL.53	—	FE310	FE340
	F310		—	—	—	—	480	—	LA.15	R.52	—	FE300	FE320
	FE310		—	—	—	—	—	—	NA.19	RL.52	—	F300	F320
	F300	731	—	—	—	—	450	—	LA.14	R.51	—	F290	F310
	FE300	731LR	—	—	—	—	—	—	NA.14	RL.51	—	FE290	FE310
	F290	689	—	—	—	—	440	—	—	R.50	—	F280	F300
	FE290	689LR	—	—	—	—	—	—	—	RL.50	—	FE280	FE300
	F280	646	—	—	14F2R	30/2	400	—	LA.11	R.49	—	F250	F290
	FE280	646LR	—	—	—	—	—	—	NA.12	RL.49	—	FE250	FE290
	F250	690	—	—	—	—	350-380	—	LA.10	R.47	—	F220	F280
	FE250	690LR	—	—	—	—	—	—	—	RL.47	—	FE220	FE280
	F220		—	—	—	—	—	—	—	—	—		F250
	FE220		—	—	—	—	—	—	—	—	—		FE250

LODGE	Modèles sertis	Long. du filetage en mm	Nom- bre d'élec- trodes	Degré thermique Bosch approximatif	
Bougies course	RL47	18	1	300	La plus chaude des bougies de courses (pour courses de côtes) Pour courses courues sur distances relativement courtes
	R49	12	1	320	
	RL49	18	1	320	
	R50	12	1	380	
	RL50	18	1	380	
	R51	12	1	440	Bougie généralem. employée dans les G. P. et épreuves simil. Bougie pour courses sur longues distances courues sur cir- cuits extrêmement rapides et records de longues distances sur piste.
	RL51	18	1	440	
	RL52	18	1	480	
	R53	12	1	500	
	RL53	18	1	500	

LE KLEPPER

du Motocycliste

Nous avons signalé à plusieurs reprises dans nos articles l'intérêt d'un vêtement imperméable pour les motocyclistes, vêtement qui pourrait être facilement nettoyé, qui ne se distinguerait pas d'un vêtement civil, tout en pouvant, si le besoin s'en faisait sentir, se transformer en combinaison. Et nous avons parlé à ce propos des « Stormgard » et « Armadrake » britanniques, ainsi que du « Klepper » allemand.

Peu de temps après, Monsieur W.-F., de Strasbourg, nous donnait dans le numéro 1.127 de « Moto-Revue » son opinion sur le Klepper. Et c'est ce qui m'a finalement décidé à faire l'acquisition d'un tel vêtement, que je porte maintenant depuis juillet 1953.

Le « Klepper » n'est pas totalement inconnu en France, puisqu'il équipait la presque totalité des motocyclistes de l'armée allemande (c'est sûrement un mauvais souvenir, mais certainement une excellente référence).

Deux éléments ont guidé mon choix : le matériau utilisé (le « Cordoual » n'existait pas, tout au moins dans la confection motocycliste, il y a 9 mois), et la forme, la coupe du vêtement.

LE MATERIAU

La « Klepper-Werke » a une très grande expérience des tissus et des toiles imperméables. Non seulement elle confectionne toutes sortes de vêtements de pluie ou de pêcheurs, mais un département spécial est réservé à la fabrication de canots pliants, kayaks, qui ont été utilisés par des expéditions comme celle d'Amundsen ou de l'Amiral Byrd.

Le Klepper actuel du motocycliste a profité de cette expérience, ainsi que de celle acquise dans les compétitions motocyclistes : vitesse (combinaisons de coureurs), épreuves d'endurance (« 6 Jours », « Alpenfahrt », etc.) et des études et essais constamment menés dans des laboratoires très modernes.

Sur un support de coton très serré et tissé en diagonale, on a « coulé » une sorte de caoutchouc synthétique. Je m'excuse pour mon peu de compétence dans ce domaine, mais c'est de bien peu d'importance, car finalement seuls les résultats obtenus nous intéressent.

En possession d'un coupon de tissu « Klepper », j'ai procédé aux expériences déjà faites sur le Cordoual de « Macombyn » (voir « Moto-Revue » n° 1.173).

Imperméabilité totale : l'eau ne mouille pas, elle glisse, s'écoule. Aussi après la pluie la plus violente, et si on prend soin de la suspendre, il est sec en 5 minutes et même en moins de temps, si vous roulez assez vite sur votre moto.

Action de la graisse, de l'essence ? Bien que le fabricant recommande de ne pas laisser d'huile ou d'essence sur le vêtement, je n'ai, jusqu'à ce jour, remarqué aucune action de ces deux produits que nous sommes appelés à utiliser en permanence.

Epreuve de l'acide sulfurique pur : même résultat que pour le Cordoual : le support de coton disparaît, complètement « mangé » par l'acide. Mais le « revêtement » subsiste, toujours intact. Il a même l'avantage, par rapport au Cordoual, d'être plus solide, se déchirant beaucoup plus difficilement (après disparition du support). Donc rien à craindre en cas de projections de l'acide sulfurique dilué de nos batteries, surtout que ce dernier ne peut entrer en contact qu'avec l'extérieur du « Klepper », et non avec sa trame de coton.

Essai avec la potasse : résultats identiques.

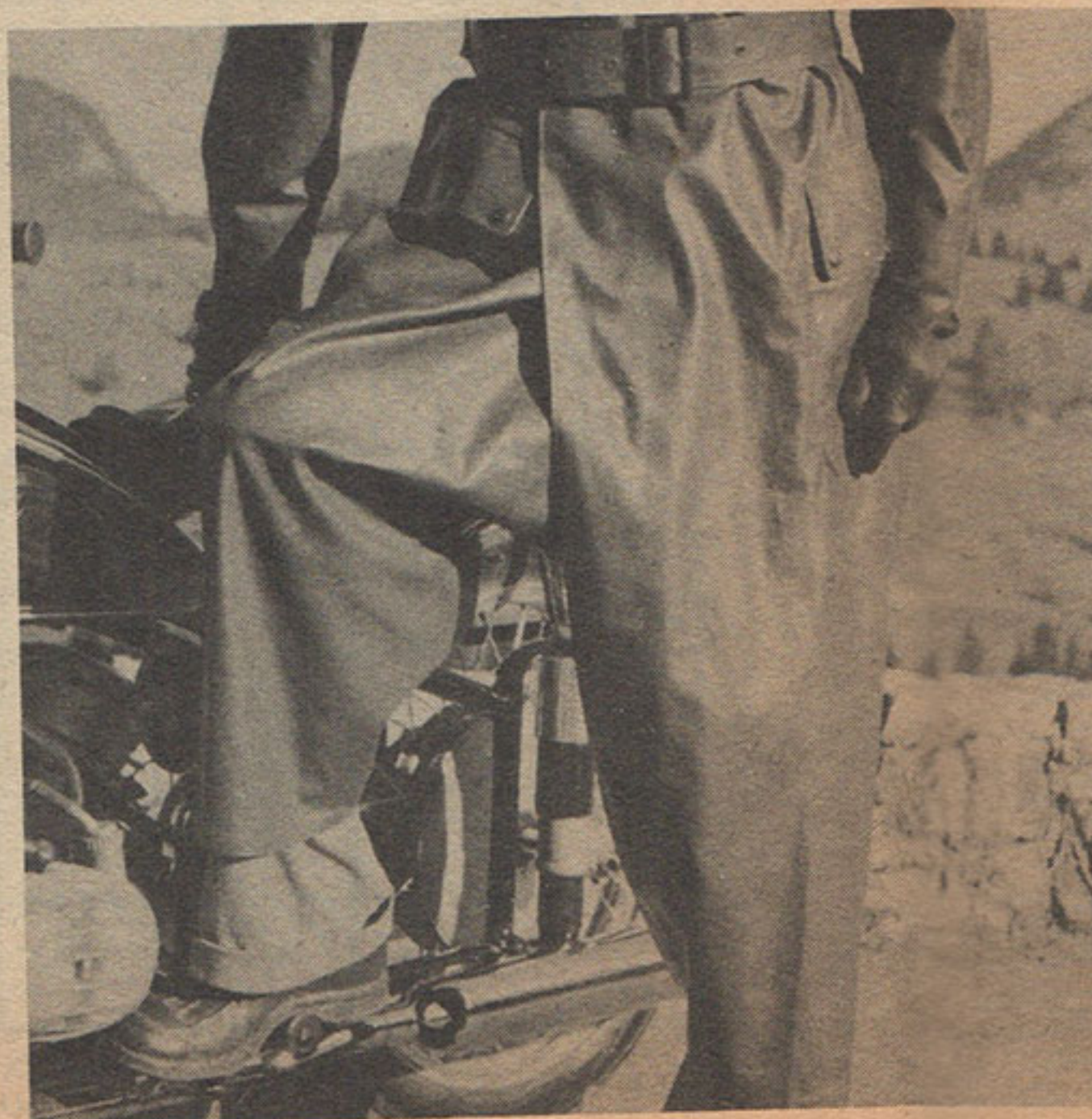
Résistance à l'usure : un coupon, roulé en tampon, a été frotté fortement sur un pavé de grès. Ici, avantage très net pour le Cordoual. Le Klepper résiste, mais moins bien que le matériau français. Néanmoins cet essai prouve que vous pouvez tomber de machine sans dommage pour votre vêtement (expérience que je ne vous recommande pas, cependant !).

Pas de modification de la souplesse avec les changements de température :

A gauche, les jambières en forme de guêtre viennent compléter le « Klepper ».



Ci-dessus, le « Klepper » fermé en manteau. - Ci-dessous, le « Klepper » fermé en combinaison. On a utilisé ici la fermeture par boutons-pression.



LA CONCEPTION, LA COUPE

Le deuxième élément déterminant pour mon choix fut la conception même du Klepper. Une combinaison, malgré tous les avantages qu'elle présente au point de vue liberté de mouvement, n'en demeure pas moins une combinaison, qui vous transforme en motocycliste. Il est pour le moins saugrenu de se promener en combinaison sur les trottoirs parisiens, et l'achat d'une combinaison spéciale pour la moto, augmente en réalité le prix de cette dernière.

Lorsque je me déplace dans Paris en moto (et c'est mon lot quotidien), il me faut un vêtement qui, d'une part me protège totalement sur ma machine, et d'autre part me confère une tenue tant soit peu normale, une tenue qui me permette de me rendre même au théâtre (mais oui !), une tenue, pour tout dire, qui me serve même lorsque je ne suis plus en moto.

Or le Klepper permet cette utilisation multiple qui va du simple imperméable à la combinaison la plus étanche.

Tenue civile : un long imperméable, descendant jusqu'au bas des mollets. Ce n'est peut-être pas très élégant (malgré le pli « Watteau » à l'arrière), mais — question poids mise à part — il vaut les imperméables kakis des surplus américains (ou soit-disant tels), et il est bien plus efficace du point de vue protection. Sous les deux vastes soufflets, dans le dos, une grande résille permet une excellente aération, sans provoquer pour cela le moindre courant d'air. Si besoin est, on peut relever le col (il remonte alors jusqu'au nez). L'intérieur du col est en suédine, pour rendre plus doux le contact avec la peau et une petite languette à pressions permet de l'arrêter suivant 3 positions. En position rabattue, le col est fixé au manteau à l'aide de deux petits boutons-pression, pour qu'il ne puisse pas se rabattre sur la figure. La fermeture du manteau est des plus simples : on « accroche » le pan droit très enveloppant à l'intérieur du pan gauche à l'aide d'un fort bouton-pression sur une petite languette permettant 3 serrages différents : puis on rabat le pan gauche que l'on fixe au pan droit à l'aide de deux boutons-pression, situés l'un à hauteur du sein, l'autre au creux de l'épaule. Un rabat, également muni d'un bouton-pression, vient couvrir le tout. Enfin, pour terminer, une ceinture.

On trouve sur les côtés deux vastes poches, avec de grands rabats (et boutons-



Le serre-tête (livré en supplément) formant capuche empêche l'eau de pénétrer dans le col.

pression) pour les fermer ; la 3^e poche, en biais, sur la poitrine, sans rabat, est recouverte par le pan gauche du manteau quand on ferme celui-ci.

Et si l'on veut enfourcher la machine ? Plusieurs solutions sont possibles.

La plus simple est celle que j'utilise par temps « normal ». A l'aide des boutons-pression qui se trouvent en bas de chaque pan, devant et derrière (donc 2 pressions seulement à fermer), je transforme le « Klepper » en semi-combinaison. Si je crains d'avoir froid au ventre, je décroche de l'intérieur arrière la « bambinette » que je ramène entre les jambes et fixe à l'avant, à l'intérieur des pans, toujours à l'aide de 2 boutons-pression.

Et si j'ai à faire de la route, si le temps est vraiment mauvais, s'il pleut violem-

Ci-dessous, une « bambinette », solidaire du manteau, permet, lorsqu'on le désire, d'avoir le ventre protégé. - A droite, cette charmante personne nous présente la doublure intérieure en poils de chameau.





A gauche, une fois le vaste pan droit du manteau rabattu, une languette et des boutons-pression permettent de la serrer à volonté. On voit ici, la poche de poitrine en biais.

A droite, le col, dont l'intérieur est en suédine, peut être serré en 3 positions différentes, une fois relevé. En bas, à l'aide d'une fermeture métallique à glissière, on peut fermer le « Klepper » en une combinaison étanche.



ver un vêtement qui le protège, en ville et sous une pluie battante, aussi bien qu'une combinaison, qui lui permette de se rendre ainsi vêtu chez un client, dans un magasin, un cinéma, voilà qui l'intéressera bien davantage. Il aura pour la même somme un vêtement qui lui servira aussi bien pour son usage « civil » que pour sa moto.

Pour ma part, je suis l'heureux possesseur, et d'un Klepper, et d'une Macombynn Cordoual. Et j'utilise rationnellement ces deux vêtements. Quand j'ai à faire un long et rapide déplacement sur route, un long voyage, ou bien quand je dois faire des essais de machine, j'endosse la « Macombynn » ; quand je dois seulement me rendre à « Moto-Revue », quand j'ai des courses à faire à Paris, quand j'ai des visites à rendre, quand je veux aller au cinéma, au théâtre, c'est le « Klepper » que j'endosse, car il me sert par ailleurs comme un imperméable classique.

J. B.

ment et que le vent souffle en même temps en rafale, je transforme mon « Klepper » en véritable combinaison, en m'enveloppant les jambes dans les vastes pans du manteau, et en les fixant, soit, encore une fois, à l'aide de boutons-pression, soit pour obtenir une fermeture encore plus étanche, à l'aide de fermetures métalliques à glissières.

Les petits détails ne sont pas négligés ; j'en ai signalés quelques-uns au fur et à mesure de cette longue description, mais il faut encore noter la présence dans les manches (dont on peut modifier le serrage) de manchons fermés par un élastique, empêchant le vent de s'engouffrer dans les manches (cause de froid dans le dos) : on peut ainsi rouler vite et sans gants.

N'étant pas une véritable combinaison, le Klepper, ainsi que je l'ai dit, ne descend qu'au bas des mollets. Le bas de la jambe n'est donc pas protégé ; aussi la maison vous livre-t-elle également des jambières, toujours dans le même matériau, partant du genou et se terminant en forme de guêtres.

On sait que les motocyclistes allemands ne portent pas, en général, de casque, mais des serre-têtes, en toile l'été, en cuir (fourré ou non) l'hiver. Le col du Klepper, relevé et même serré au maximum, risque, comme tout col relevé, de faire entonnoir ; et la pluie, glissant sur la coiffure, peut pénétrer dans le cou, ce qui procure des sensations assez désagréables. Aussi la Klepper-Werke livre-t-elle, toujours dans le même matériau, une sorte de serre-tête avec vaste rabat, croisé sur le devant, venant couvrir largement le col du Klepper et qui n'est pas sans rappeler les capuches en plastique léger que portent par temps de pluie nos élégantes parisiennes.

Enfin, pour les grands froids, une doublure amovible en poil de chameau, protégeant également les bras et avant-bras, se fixe très facilement et très rapidement au Klepper.

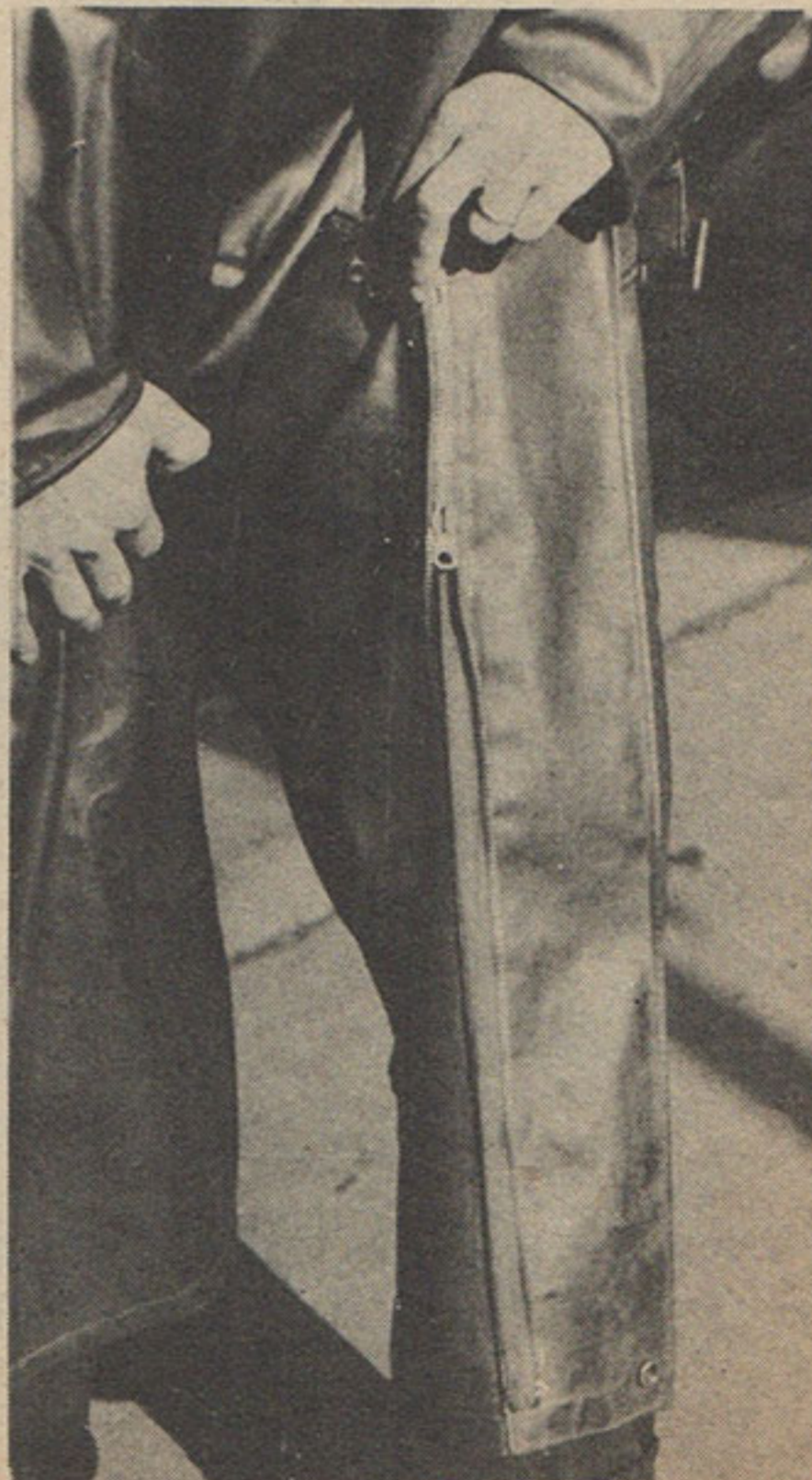
Ainsi, nous sommes en présence d'un vêtement pour motocycliste étudié minutieusement dans ses moindres détails.

CRITIQUE DE DEUX CONCEPTIONS DIFFÉRENTES

Si je me suis aussi longuement étendu sur la description du Klepper, c'est qu'en fait un vêtement d'une telle conception n'est pas encore réalisé en France, alors qu'il a sa place — et largement — dans la garde-robe du motocycliste.

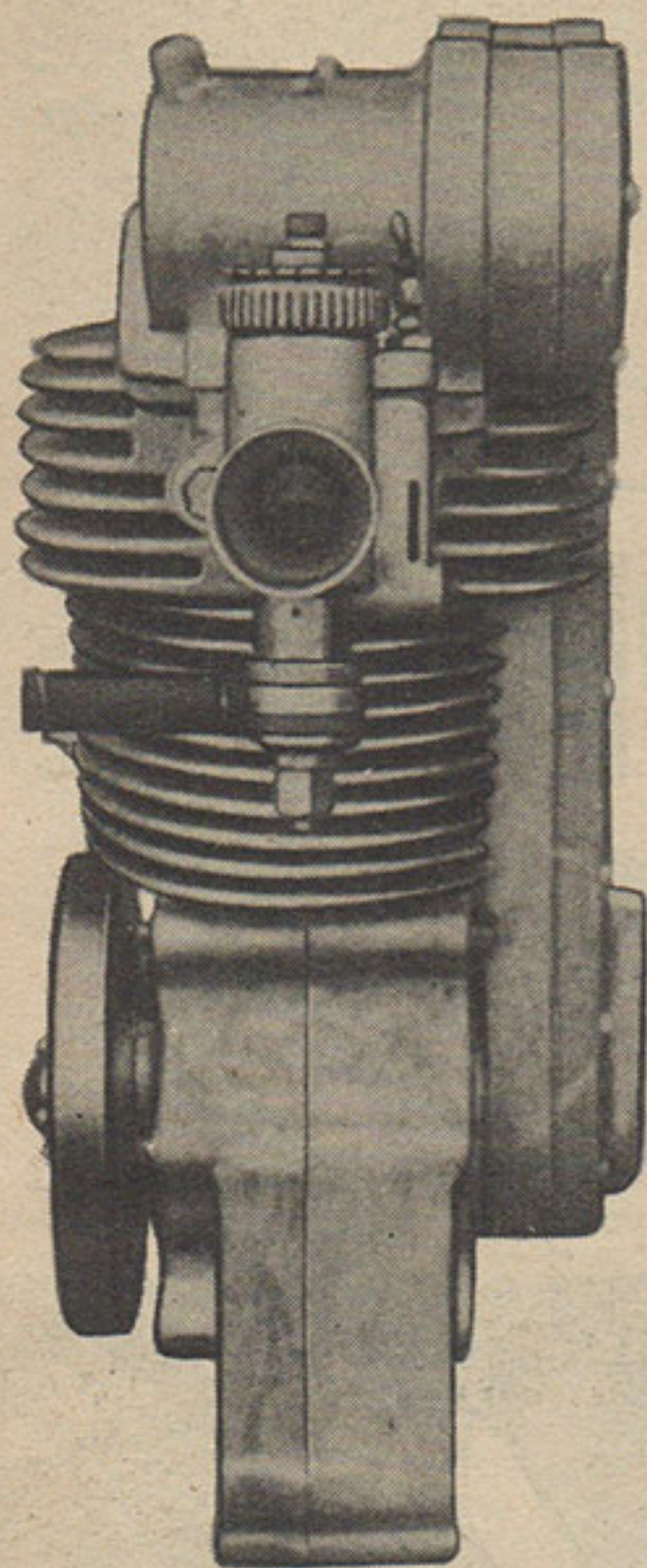
J'ai dit plus haut qu'une combinaison qui présente de nombreux avantages (on est par exemple beaucoup plus libre, beaucoup plus à l'aise, dans une Macombynn que dans un Klepper fermé en combinaison) est un vêtement spécifiquement motocycliste, qui ne peut servir que pour cet usage exclusivement. Si une bonne combinaison vaut dans les 15.000 fr., ce sont 15.000 fr. supplémentaires que doit déboursier le motocycliste : le prix de sa machine est augmenté d'autant. Cela n'est pas grave pour celui qui fait énormément de route. Mais le problème se pose tout autrement pour celui qui a une moto légère, qu'il utilise principalement pour se rendre à son travail : celui-là choisira une machine bon marché (d'où le succès toujours permanent des petites 125 cmc. sans hautes prétentions au point de vue performances), et hésitera à déboursier les 15.000 fr. qui augmenteraient de 12 % et plus le prix de sa machine neuve et cela pour une combinaison qui ne lui servirait que pour sa moto.

Mais si, pour le même prix il peut trou-



Le nouveau 175

CAMUS SPECIAL



plus souvent par un remplissage intempestif du carter moteur par l'huile du réservoir.

Dans ces nouveaux carters, un nouveau vilebrequin va être logé. Les volants sont échancrés de part et d'autre du maneton, alors que sur l'embellage de l'an passé, ceux-ci étaient allégés par des trous borgnes et restaient circulaires. Le maneton qui réunit ces deux flasques a été placé plus près du centre, de manière à diminuer la course qui passe de 61 à 56 mm.

Par contre-coup, et pour conserver une cylindrée inférieure à 175 cmc., l'alésage passe de 60 à 63 mm. Le rapport course-alésage qui devient de ce fait 0,89 au lieu de 1,017 permet d'augmenter la vitesse de rotation de l'ordre de 9 % environ pour retrouver la même vitesse linéaire de piston, ce qui dans le cas présent doit permettre de passer de 9.000 t.-m. à 9.800 t.-m. en toute sécurité.

Le piston est un Borgo à calotte bombée et larges encoches pour les soupapes. Le taux de compression n'est pas très élevé, ce qui aux dires du réalisateur est une solution élégante de se mesurer avec ses adversaires.

Les années se suivent et ne se ressemblent pas... tandis que les 175 « double-arbre », construits par Camus, ont au moins le mérite de se ressembler malgré les modifications dictées par l'expérience.

En parcourant notre numéro 1.119 du 17 janvier 1953, nous trouvons en effet la description d'un moteur à deux A.C.T. entièrement conçu et réalisé par Camus lui-même.

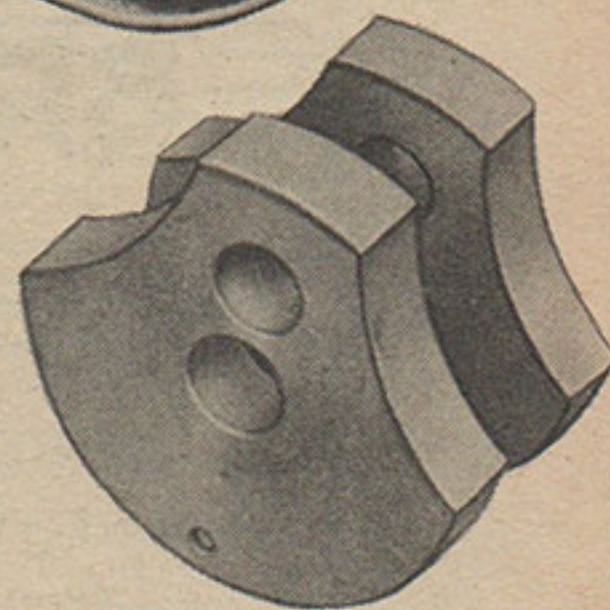
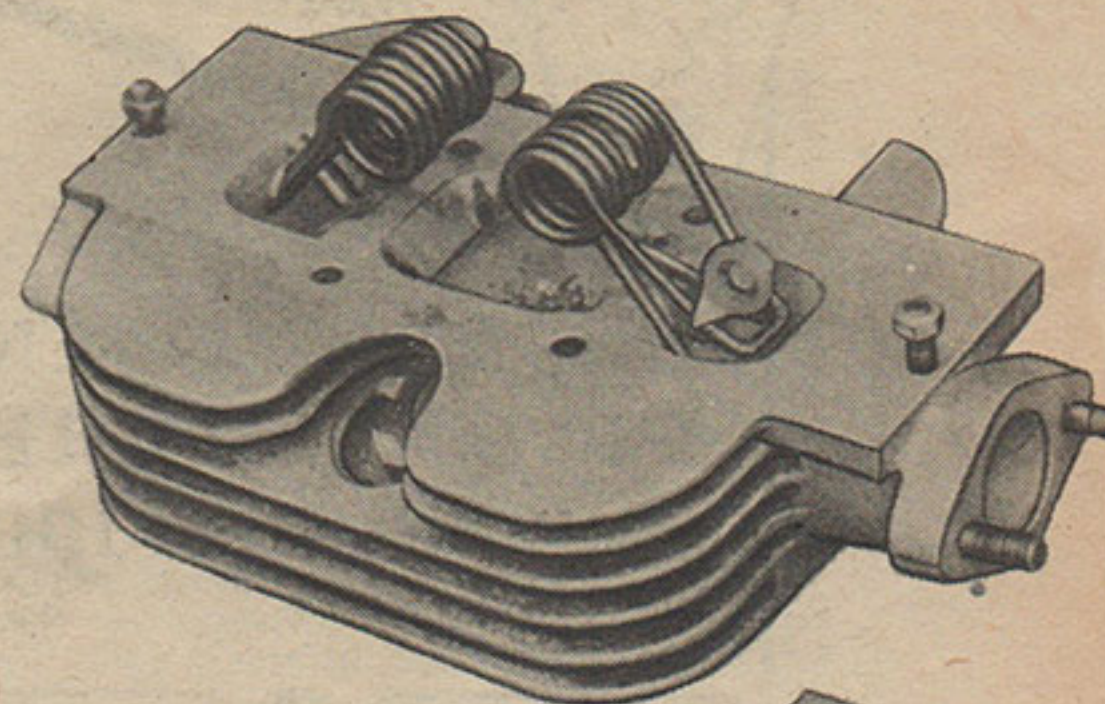
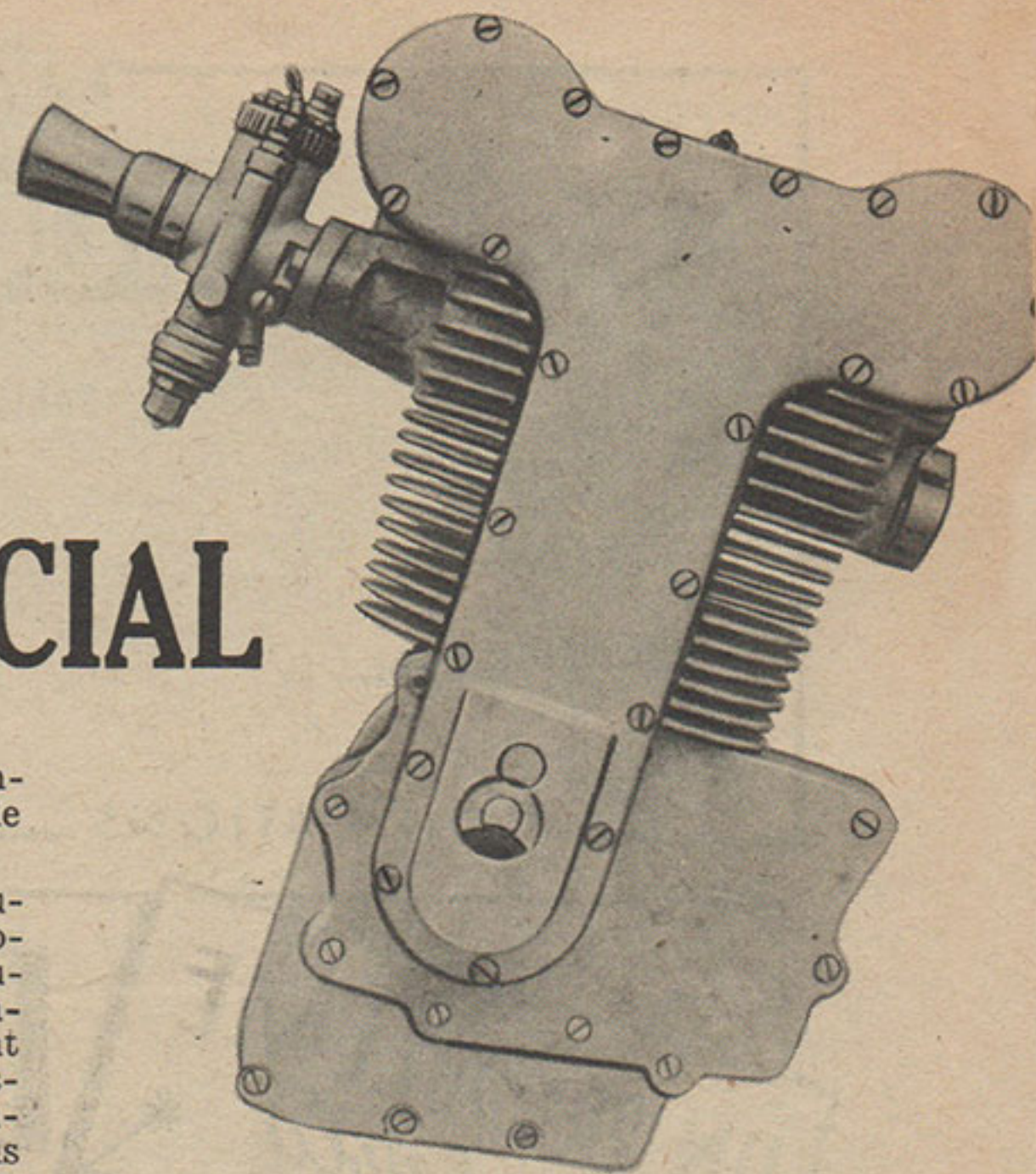
Divers enseignements recueillis au cours de la saison, et quelques irrégularités de fonctionnement ont permis à Camus de connaître exactement les possibilités de sa création et de porter remède à des inconvénients dus au dessin du moteur. Ces modifications nécessitaient un travail très important qui n'était possible que l'hiver, pendant la saison creuse. Des modifications du système de graissage notamment, imposaient une révision de la forme des carters, modifications entraînant la mise en fabrication de nouveaux modèles de fonderie, etc...

Les nouveaux carters (que l'on peut voir ici comparés aux anciens) comportent un réservoir d'huile à leur partie inférieure et une boîte de détente pour le reniflard à l'avant, au lieu du logement de la magnéto. Cette disposition doit permettre de surmonter les ennuis de graissage rencontrés l'an passé, ennuis qui se manifestaient le

Des expériences peu convaincantes avec divers systèmes de ressorts de soupapes furent réalisées, notamment avec un ressort unique pour les deux soupapes, comme celui employé sur les culasses « Velox » (dont Camus possède un exemplaire monté sur sa 250 Benelli).

Ce ressort est formé d'un fil d'acier comme les ressorts en épingle, mais au lieu d'avoir les deux extrémités parallèles du même côté de la boucle, elles sont dans ce cas en prolongement l'une de l'autre et de part et d'autre de la boucle. Chaque extrémité rappelle une soupape. Ce système ne donnant pas les résultats escomptés, des ressorts en épingle dédoublés, c'est-à-dire avec seulement une moitié des ressorts en épingle employés d'habitude, furent essayés, mais également sans résultats encourageants, quoiqu'il n'y ait pas à incriminer ici le principe, mais le tarage des ressorts, ce système ayant déjà fait ses preuves sur les Guzzi 4 soupapes compétition et les « Alce » de l'armée.

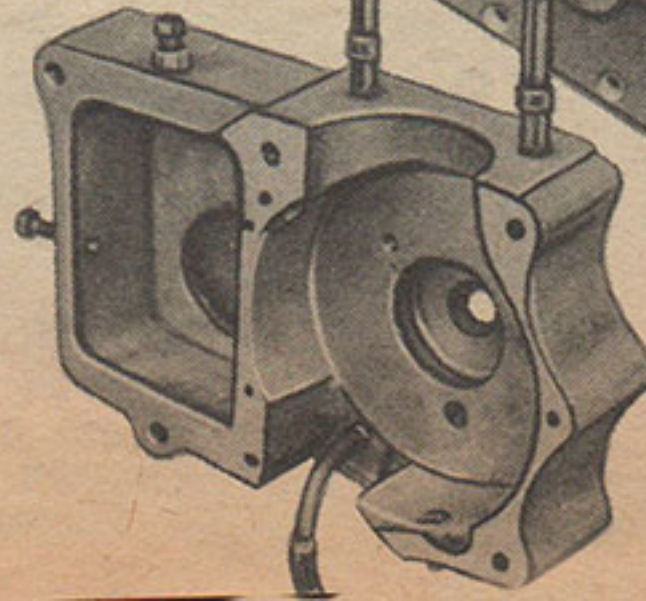
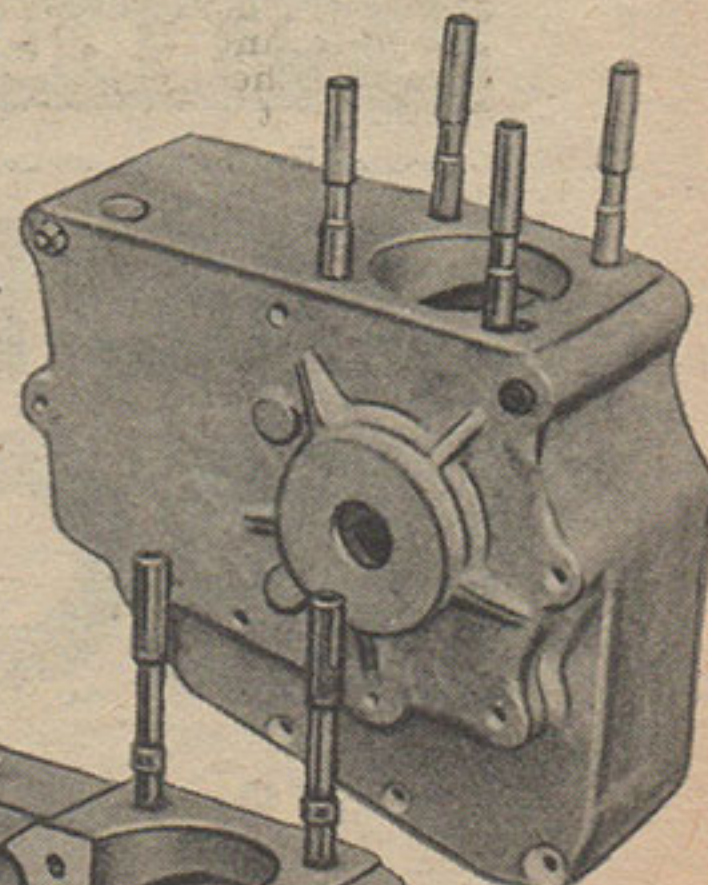
Camus revient donc cette année aux ressorts en épingle classiques, croisés pour gagner de la place. La culasse a été modifiée en conséquence et les soupapes agrandies. Celles-ci sont en X 20 T, stellitées, et l'admission passe à 32 mm., l'échappement à 30 (au lieu de 31 et 29).



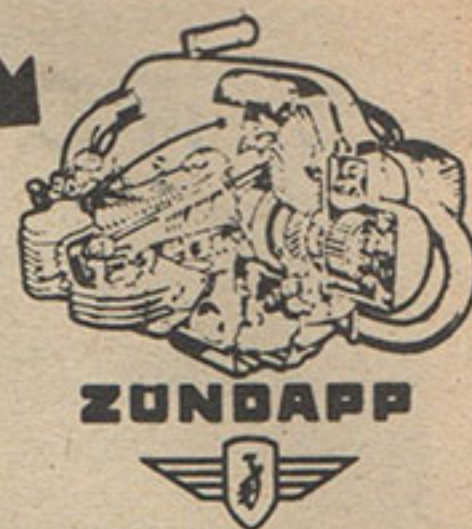
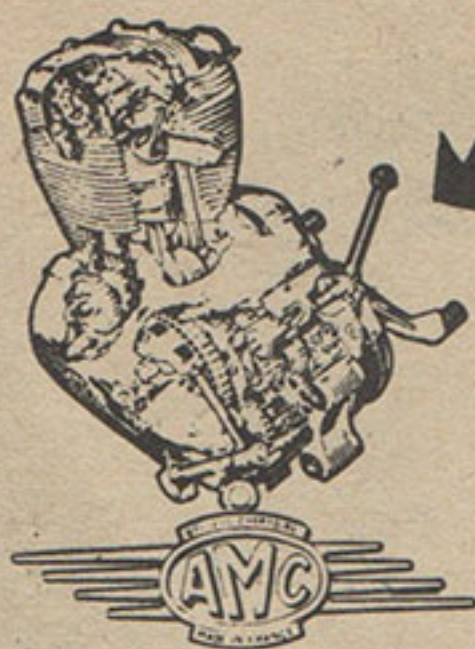
En haut et à gauche, deux vues du nouveau double-arbre réalisé par Camus.

Ci-dessus, l'ancienne culasse avec ressorts en épingle dédoublé « à la Guzzi ».

Ci-contre, les nouveaux volants de l'embellage sont échancrés. Les carters ont été agrandis pour faire réserve d'huile (en bas ancien carter cloisonné).



MODERN' MOTO LUCIEN COLSON



1, PASSAGE THIONVILLE

PARIS-19° ★ Métro Laumière ★ Tél. BOlivard 86-20

R. M. Seine 142818

Spécialiste diplômé

AGENT GUILLER

Crédit

MODIFICATIONS — ADAPTATIONS — PIÈCES D'ORIGINE

UN PROBLEME
Enfin résolu *

LA BROIS SPÉCIALE

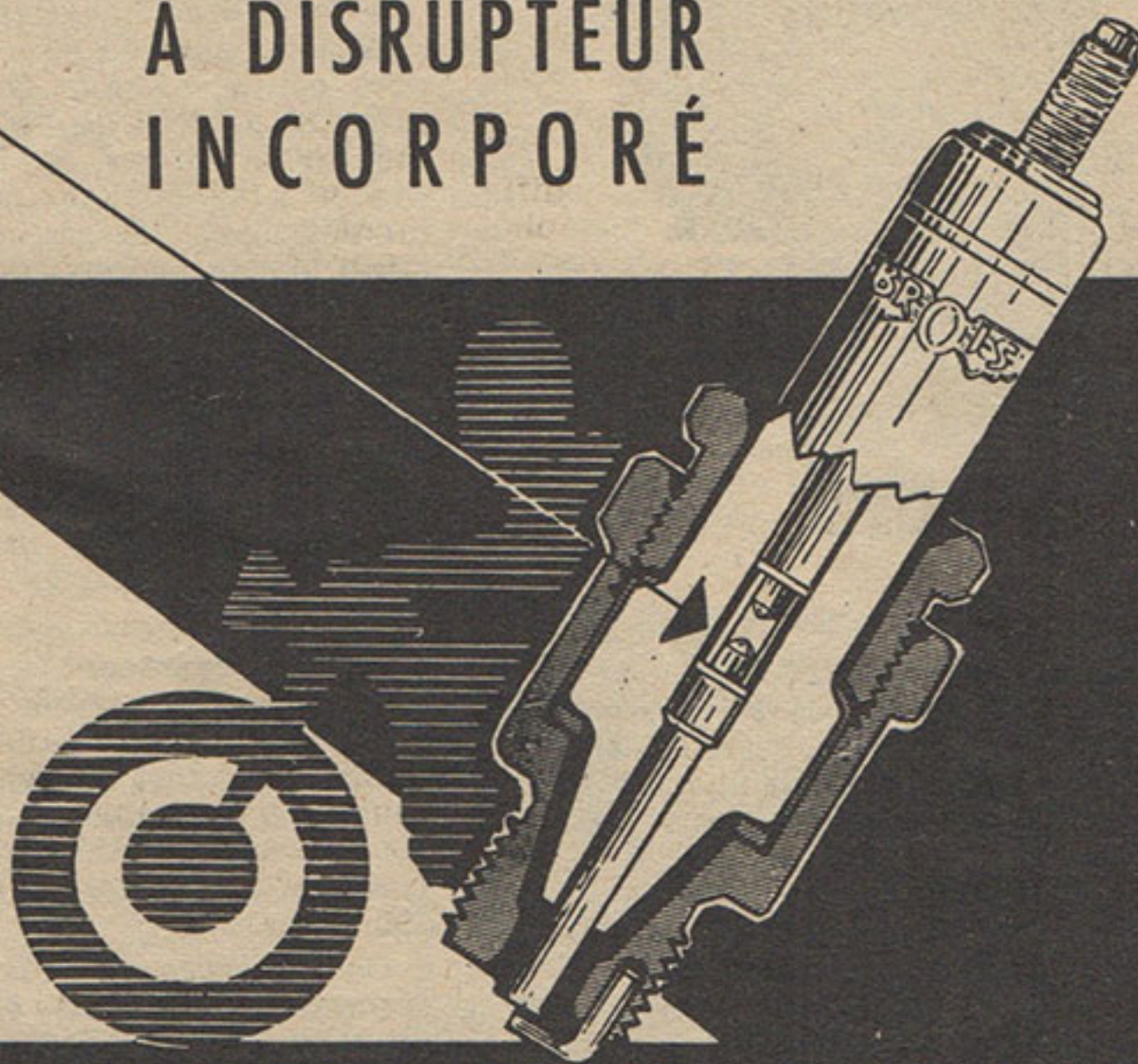
2 TEMPS
A DISRUPTEUR
INCORPORÉ

UN RENDEMENT
ET UNE DURÉE
INCONNUS A CE JOUR



DÉMONTABLE BREVETÉE S.G.D.G.

EN VENTE CHEZ TOUS LES
MOTOCISTES QUALIFIES



ET^S BROIS - 38, RUE CLUSERET - SURESNES (Seine)

MOTOS-MONTPARNASSE MOTOBÉCANE

79, Boulevard
du Montparnasse

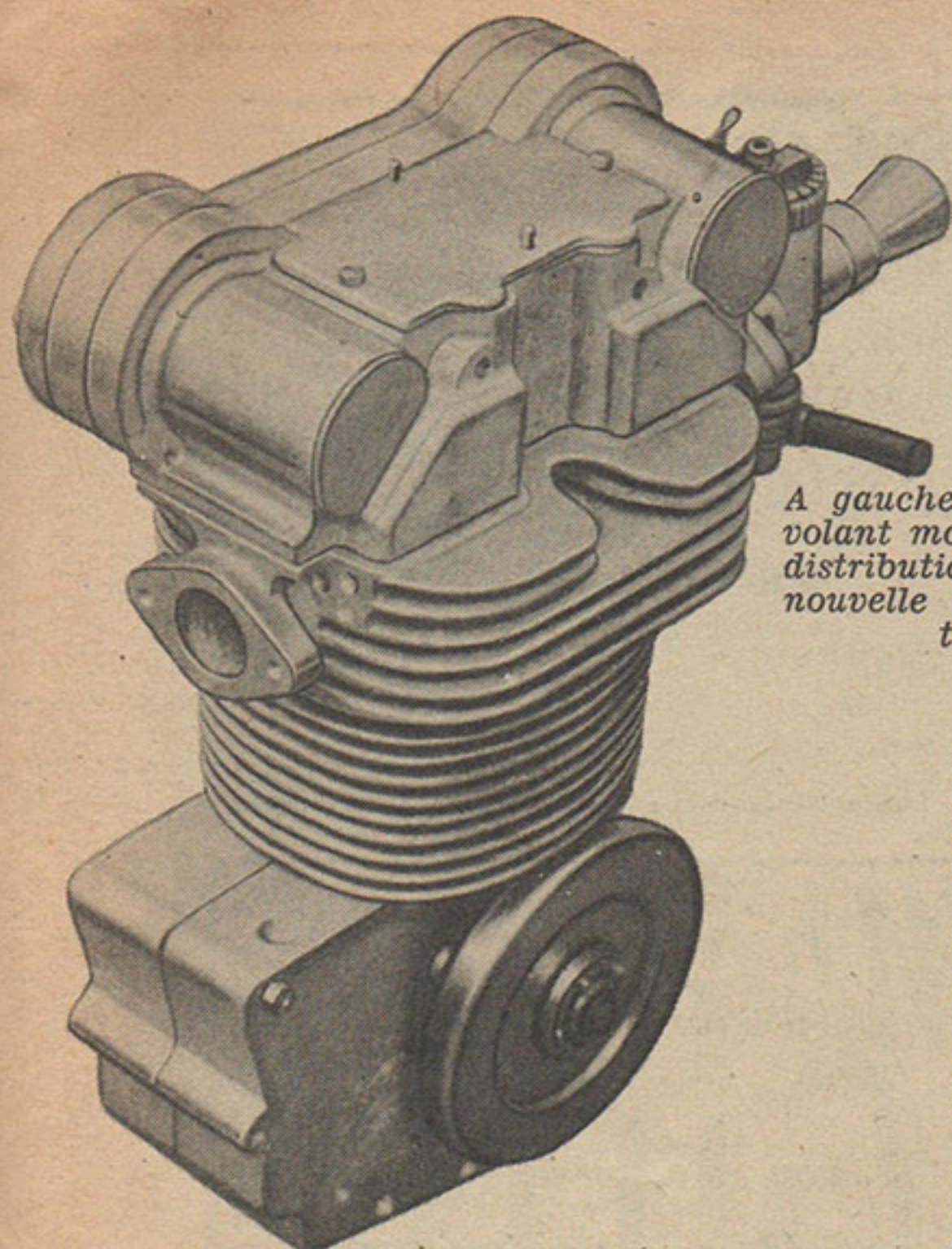
R. DELAIRE
DIRECTEUR

Tél. : LIT. 21-68

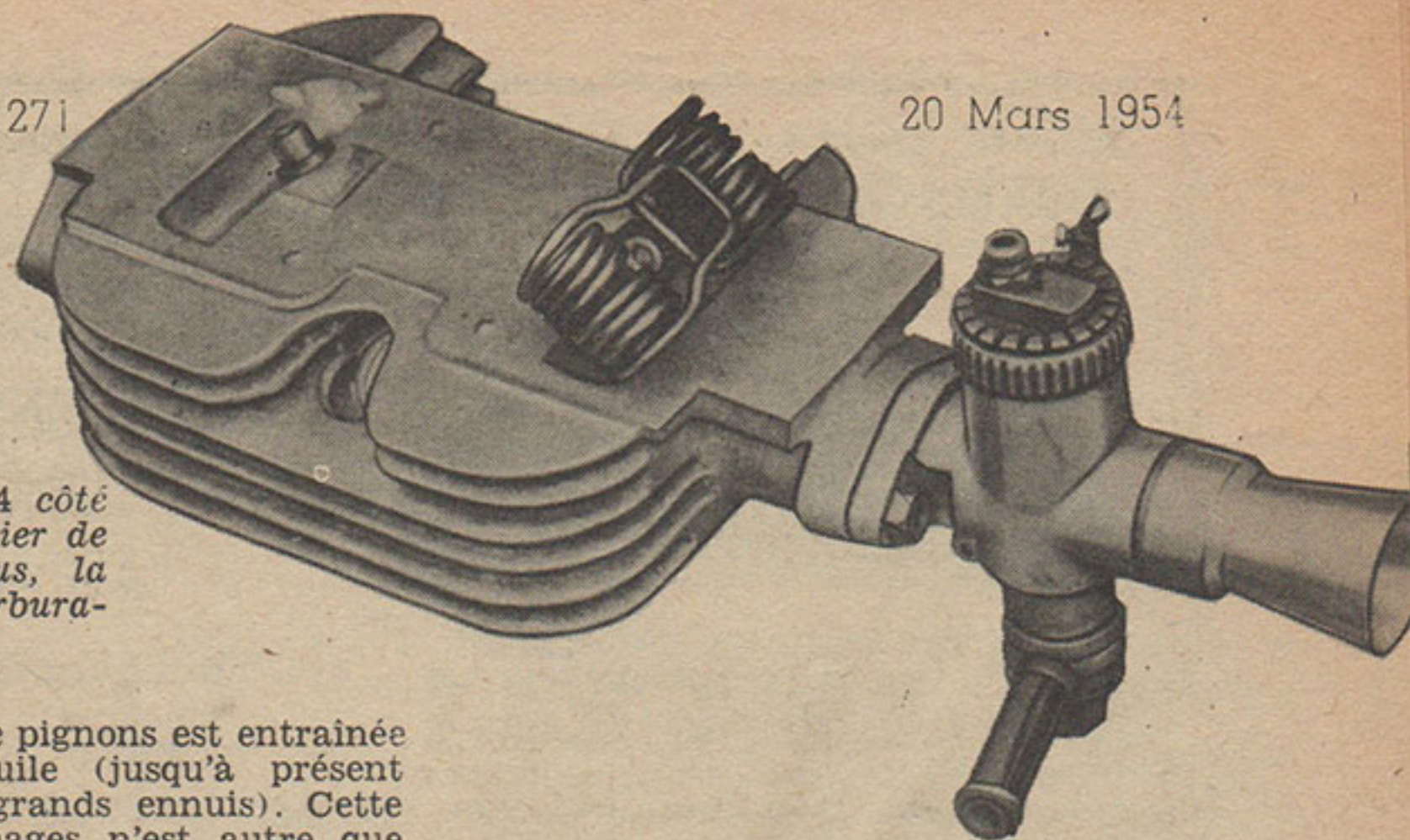
Face à la gare

Montparnasse

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



A gauche une vue de 3/4 côté volant montre bien le boîtier de distribution. - Ci-dessus, la nouvelle culasse et le carburateur Dell'Orto.



Le boîtier de distribution dut subir quelques altérations pour recouvrir les ressorts, et l'on voit sur la photo de 3/4 du côté volant, les bossages ménagés à cet effet. Une autre modification d'importance, est le remplacement des poussoirs de soupapes par des doigts articulés plus légers (le régime doit augmenter de 1.000 tours). La distribution reste par double arbre entraîné par train de pignons (9 en tout).

A ce sujet, signalons la disparition des deux pignons destinés à l'entraînement de la magnéto, l'allumage étant effectué par batterie-bobine, le rupteur étant placé directement en bout d'un arbre à cames.

Sur ce train de pignons est entraînée la pompe à huile (jusqu'à présent cause des plus grands ennuis). Cette pompe à engrenages n'est autre que celle d'une 125 Terrot qui donne satisfaction en elle-même, mais était entraînée trop vite (1/2 vitesse). Sur ce nouveau moteur, la pompe sera entraînée au tiers de la vitesse du vilebrequin, ce qui devrait permettre un meilleur fonctionnement aux hauts régimes.

Le carburateur sera un Dell'Orto de 25,4 mm. de passage des gaz. La saison dernière ayant démontré que cette marque donnait des résultats excellents. La transmission primaire sera effectuée au moyen d'une nouvelle chaîne Yellow dont la grande particularité serait de ne pas comporter de rouleaux !

Attendons donc les beaux jours pour voir cette nouvelle réalisation sur nos circuits.

Mais le programme sportif de Camus ne se limite pas à la catégorie 175, en tant qu'« abonné au Bol » sa participation à l'édition 54 est dès maintenant envisagée avec une 250 Malterre (la « Cadillac » des motos, au point de vue suspension, comme le dit Camus lui-même).

Le moteur est naturellement le 250 AMC A.C.T., mais il s'agit des carters

du premier modèle qui possédait la dynamo extérieure derrière le cylindre.

Dans le cas présent, une magnéto Scintilla entraînée par une chaîne de 8 mm. (entraînement de dynamo B.S.A.) fournira l'allumage. D'autres modifications, internes celles-là, portant évidemment sur les passages de gaz, calages de distribution, et même sur l'équilibrage devraient permettre une démonstration convaincante sur les 24 Heures.

La catégorie « quart de litre » verra également la réapparition de la « Benelli-Camus » à culasse Velox double-arbre qui à la fin de l'an passé a atteint 153 kmh. au cours des essais de carburation !...

Souhaitons bonne chance à Camus avec ses diverses « productions », car il nous est infiniment sympathique de voir couronner de succès les efforts de ceux qui entreprennent un gros travail pour créer quelque chose de personnel, au lieu de s'en tenir à une solution plus facile qui consiste à acquérir un matériel étranger à des prix disproportionnés.

J. H.

LE PROBLÈME DES BOUGIES POUR LES 2 TEMPS

A première vue, il semble superflu de revenir sur le problème des bougies pour les moteurs à deux temps, tant d'articles techniques traitant de cette question ayant déjà été écrits.

Cependant, étant persuadés de pouvoir apporter un complément d'informations dans le but de pallier aux difficultés rencontrées par les utilisateurs de plus en plus nombreux de ce type de moteur, difficultés avouées par les gens de métier eux-mêmes, nous croyons utile d'aborder de nouveau cette étude.

Les constructeurs de deux temps apportent sans cesse des améliorations notables dans leurs réalisations ; il n'en est pas moins vrai que, pour les bougies d'allumage il existe des servitudes très dures inhérentes au fonctionnement particulier de ce type de moteur (production d'étincelles double de celle d'un moteur 4 temps tournant au même régime ; travail à une température plus élevée, contacts avec les agents chimiques en combustion deux fois plus fréquents). Il est logique qu'il en résulte une usure des électrodes beaucoup plus rapide et que la longévité de la bougie soit très sensiblement réduite.

Le mélange huile-essence utilisé pour l'alimentation contribue à encrasser plus facilement les bougies, d'autant plus que bon nombre d'utilisateurs croient utile de dépasser largement la proportion d'huile conseillée par le constructeur. Pour remédier à cet inconvénient supplémentaire, il est judicieux d'utiliser des bougies résistant à l'encrassement, en

conséquence plus chaudes, ce qui a pour corollaire d'accroître la rapidité d'usure des électrodes.

La formation de perles et de pont court-circuitant les électrodes sont dus à des causes multiples : emploi d'essence au plomb tétraéthyle à haut indice d'octane, soufre et carbone, résidus d'une combustion incomplète, particules métalliques provenant de l'érosion des électrodes et de l'usure des pièces en friction, etc... L'éclatement de l'étincelle crée un champ électrique dans lequel les fines particules sont attirées, elles arrivent au bout d'un temps plus ou moins court à se souder les unes aux autres, réunissant l'électrode de masse à l'électrode centrale, court-circuitant ainsi la bougie d'une façon complète, d'où arrêt brusque du moteur. Des dépôts très durs et conducteurs se forment sur le bec de l'isolant et provoquent un cheminement de l'étincelle le long de ce bec lorsqu'ils sont très rapprochés ou trop importants, la puissance de l'étincelle aux pointes s'en trouve réduite et cette étincelle peut parfois disparaître complètement.

Pour améliorer les conditions de fonctionnement, il a été préconisé de monter des bougies plus froides ou plus chaudes en acceptant les désavantages : encrassement ou échauffement excessif, mais ces solutions ne sont que des palliatifs pour minimiser les inconvénients signalés sans les supprimer d'une manière radicale.

La bougie « Disrupt », brevetée, de notre marque, comporte à l'intérieur de l'isolant, et proche du point de jaillisse-

ment de l'étincelle, un disrupteur incorporé qui a pour effet de donner une étincelle beaucoup plus puissante et par conséquent plus chaude et plus efficace ; de plus, cette disruption coupe toutes les étincelles résiduelles postérieures à l'explosion. Des films pris sur oscillographe font apparaître nettement les deux avantages précités.

Pour pallier à la formation du pont, la puissance de l'étincelle est un facteur important. On peut atténuer sa formation en augmentant l'écartement des électrodes, malheureusement sur ce point on se trouve très vite limité par la puissance insuffisante de la source du courant à haute tension. Avec une bougie disruptée, on obtient le même résultat sans écartement exagéré.

Il est prouvé par l'expérience que sur les moteurs où le cas de perlage est fréquent, l'emploi de la bougie « Disrupt » est d'une efficacité sans conteste.

Enfin, comme nous venons de l'exposer, la disruption supprimant les étincelles postérieures à l'explosion qui rongent inutilement les électrodes, donne à la bougie une très grande longévité.

Il y a lieu d'ajouter que si la bougie à disruption incorporée résout efficacement les problèmes particuliers, aux moteurs 2 temps, de par les qualités mêmes que nous venons d'énoncer, elle améliore également considérablement le rendement, favorise les départs, augmente la souplesse, accroît la vitesse, ce qui nécessairement se traduit par une diminution de la consommation.

(Communiqué)

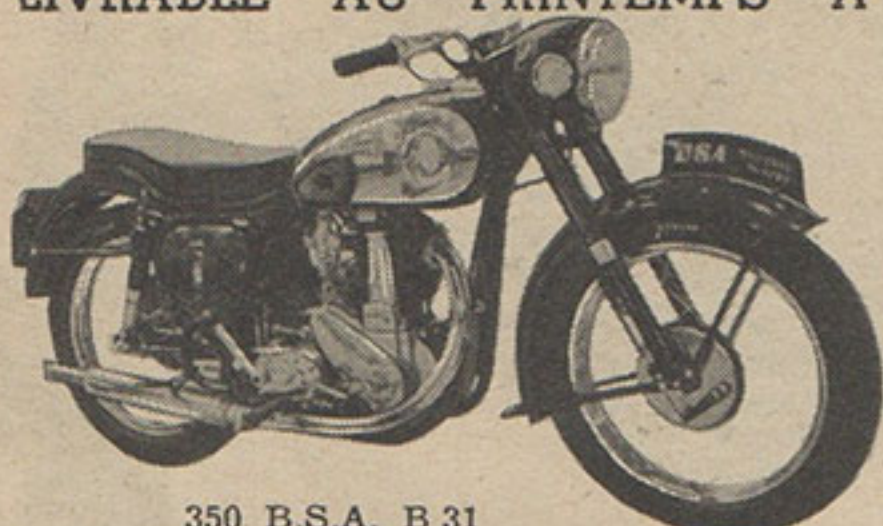
Il est temps de commander votre nouveau modèle **BSA**

LIVRABLE AU PRINTEMPS A

NORD-EST-MOTOS

Agence des Grandes Marques :

GIMA - GNOME-RHONE
GUILLER - JONGHI - GALLETO
AER-MACCHI



350 B.S.A. B 31

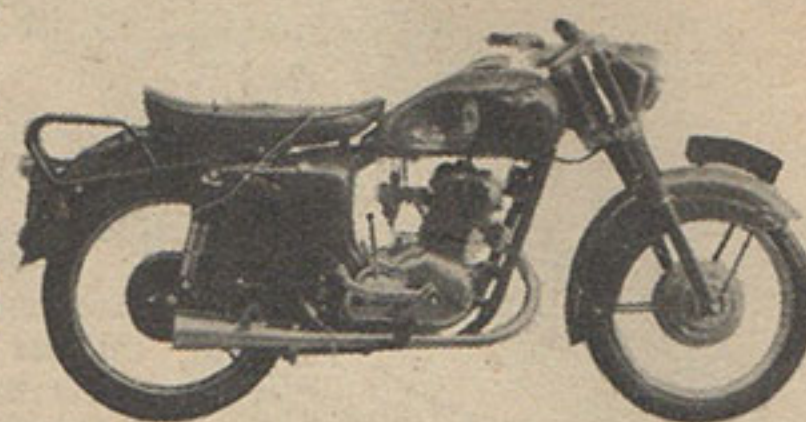
N. ANGELI

SPECIALISTE DIPLOME B.S.A. et SUNBEAM

214, Faubourg St-Denis - Tél. : NORD 43-92

Métro : Nord et La Chapelle

CREDIT 12 MOIS — REPRISES



250 cmc. GIMA

ACHETER UNE 250...

CREDIT 12 MOIS

Et profitez de son
prix imbattable:

196.000 f. + TAXES LOCALES

VELOMOTEUR
125 cmc.

115.200 f. + TAXES LOCALES

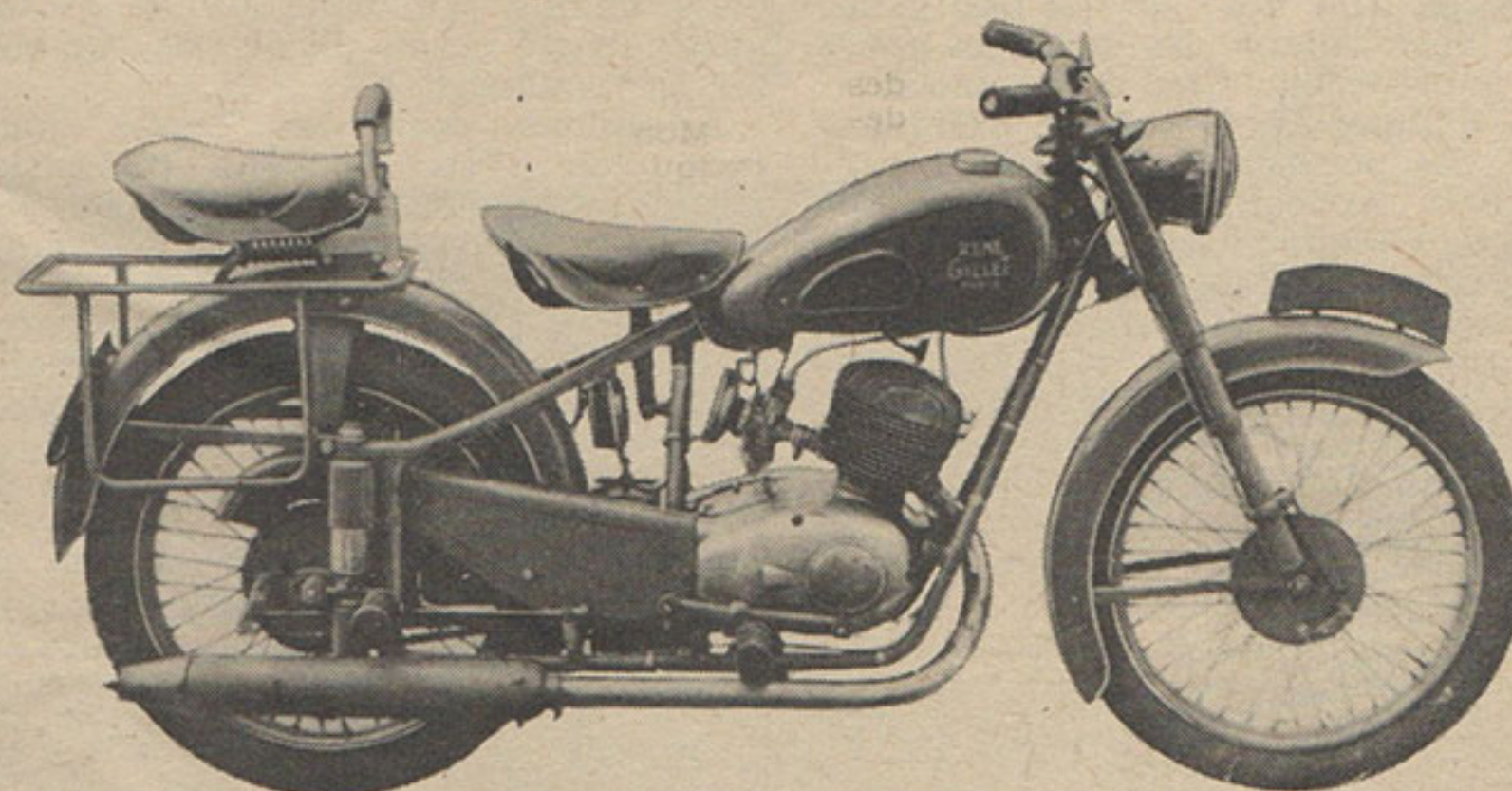
RENE GILLET

126 bis, Av. Aristide BRIAND
MONTROUGE (Seine)
Tél. : ALEsia 40.40

CATALOGUE GRATUIT
SUR DEMANDE

Oui Mais...
AUX
E^{TS} RENÉ GILLET

FOURNISSEURS DE LA POLICE ET DE LA GENDARMERIE NATIONALE



CONFORTABLE — ROBUSTE
TENUE DE ROUTE IMPECCABLE

250 cc.
4 VITESSES
105 KM/H

La 250 René Gillet est en vente depuis 2 ans

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE

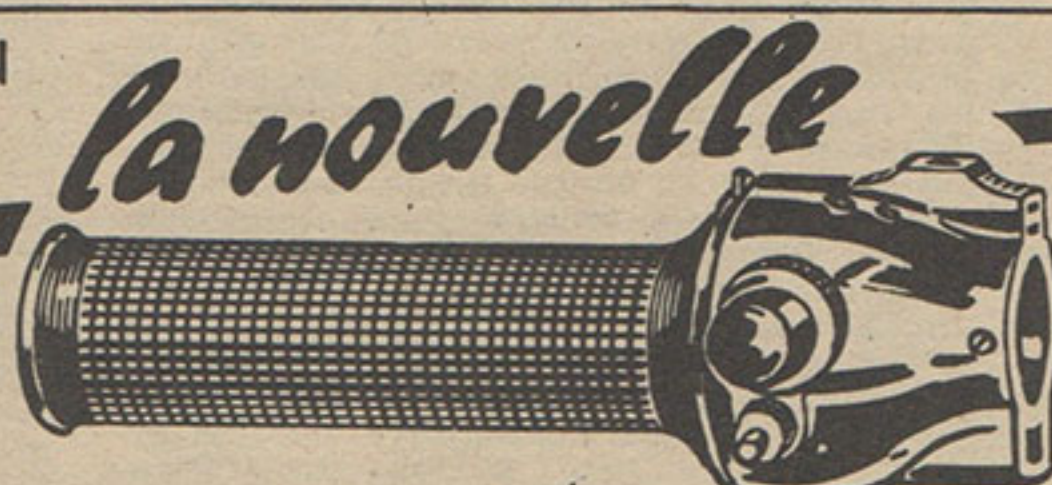
ROBUSTE ET ELEGANTE

SIMPLE ET SURE

DEMONTAGE FACILE

PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE

AVEC FILS ET COSSES



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

SAKER Universelle
COURBEVOIE

QUALITE SAKER

TOUTES LES COMMANDES
ELECTRIQUES

REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE

COMPLETE ET DETAILLEE

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

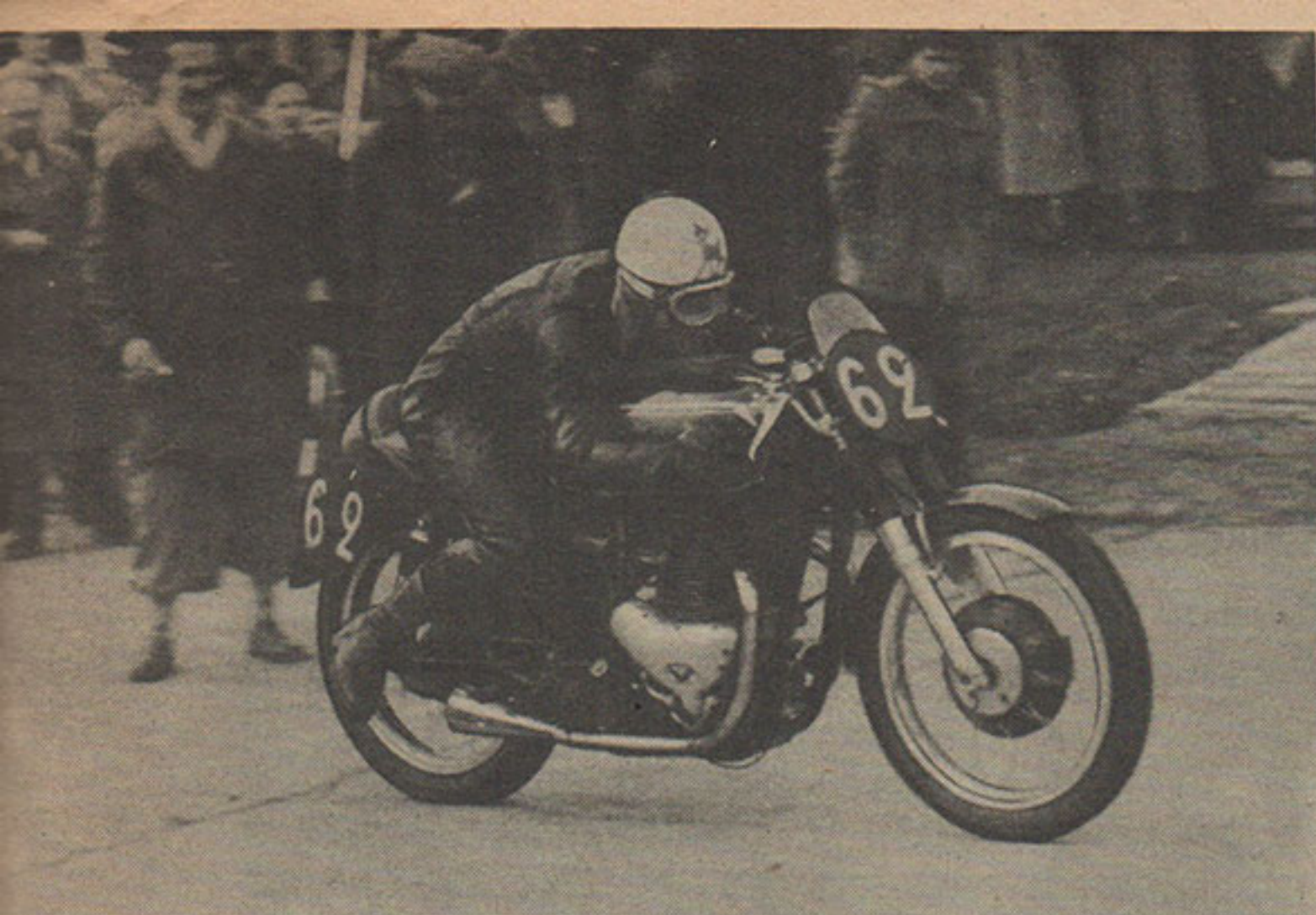
DEPOSITAIRE OFFICIEL : Sté KERSA, 43, RUE VOLTAIRE - LEVALLOIS - Métro: Anatole-France

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

PARTICIPATION RESTREINTE

A LA

COTE LAPIZE



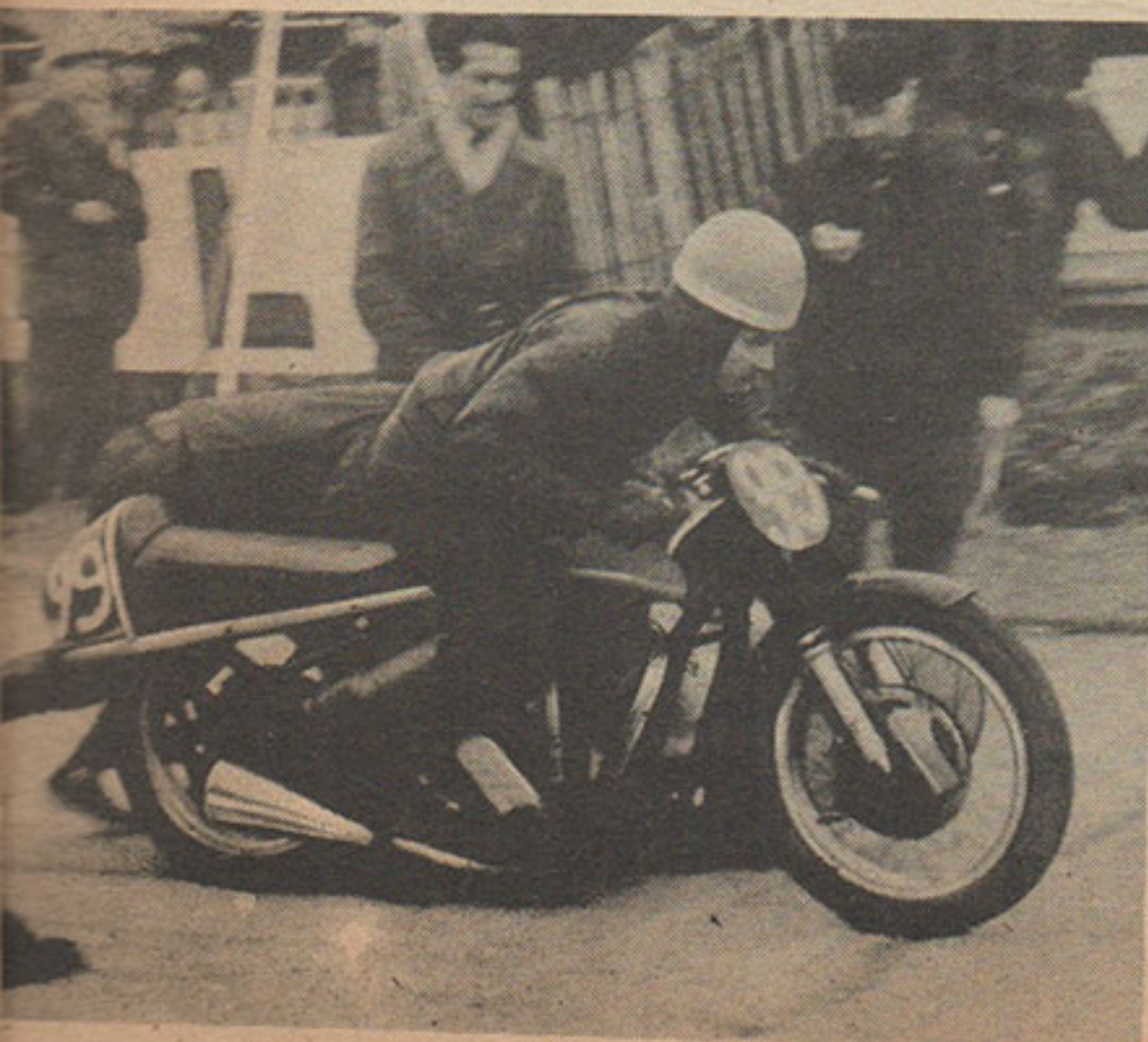
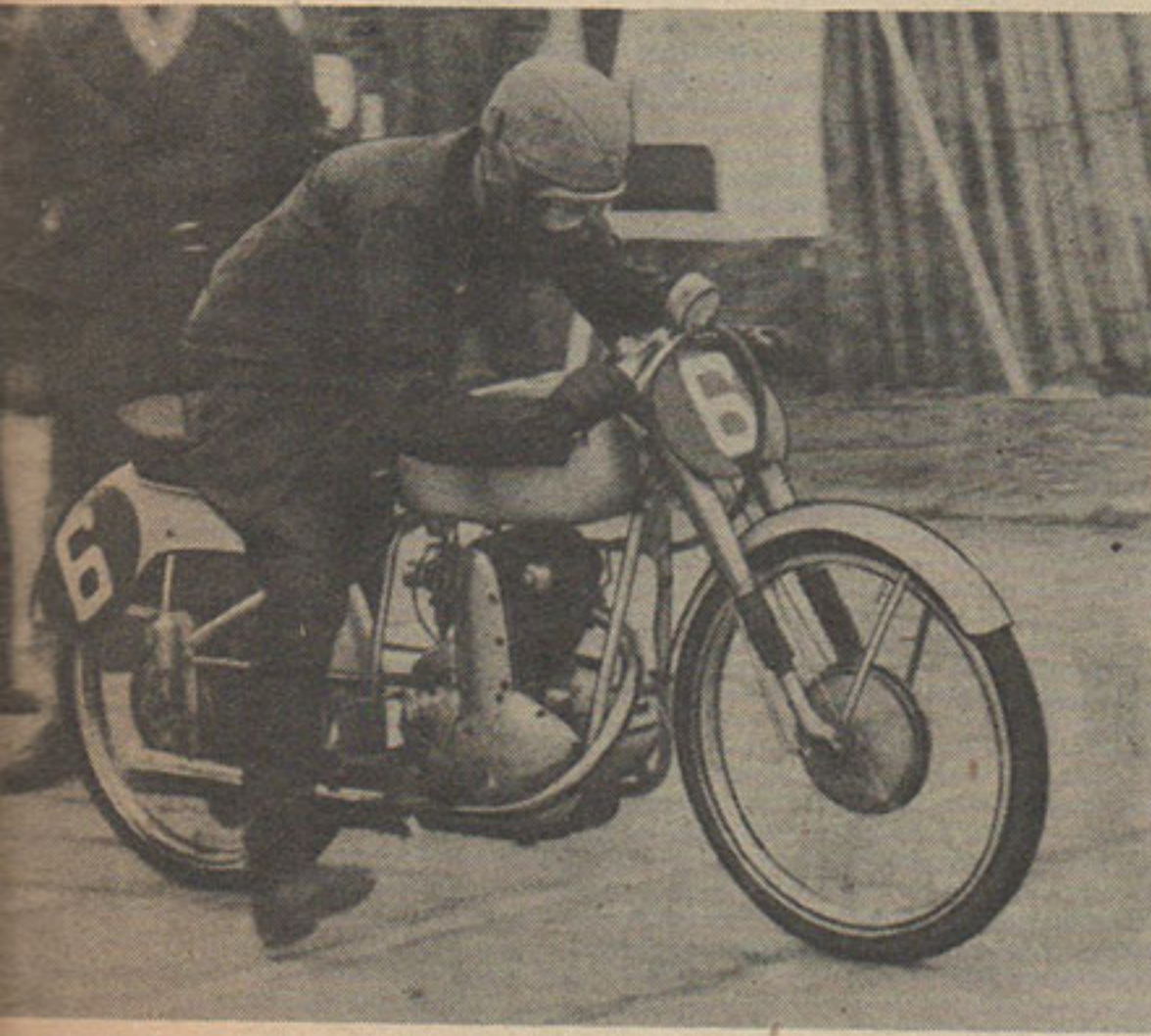
Ci-contre, Pierre Monneret, vainqueur en 350 et 500 et Jacques Collot deux fois second.



breuses excuses : c'était la première fois qu'il venait à Lapize, et il ne s'était même pas entraîné (avant le départ, il posait des questions à Cherrier spectateur et à Georges Monneret, sur l'allure du virage), sa Norton venait d'arriver, il avait une bougie beaucoup trop froide et surtout son rapport final était trop long (19 dents moteur) ; il n'avait pas de pignons plus petits et ceux des anciens modèles ne pouvaient être utilisés, les nouveaux étant montés à cannelures : bref, tout ce qu'il fallait pour perdre !

Allait-il prendre sa revanche en 500 cc ? Non, là encore Pierre Monneret, plus léger, sur la Matchless bicylindre G45, le bat de 1/5 de seconde, égalant le record de Georges dans cette catégorie. Combien sont différents les styles de Pierre et de Collot ! Pierre a été à l'école de son père : c'est un styliste, bien à plat sur la machine, virant sans aucun effort, semble-t-il. Quant à Collot, il semble toujours

(Suite page 277)



Et, tour à tour, indistinctement, partent sides et petits cubes..., champions de France et amateurs..., Matchless G45 et Norton 54..., machines de série et savants bricolages... Deux montées seulement par pilote, c'est peu... et moins que l'an dernier.

Commençons par les petits cubes, de 175 cmc., catégorie qui réunit le plus grand nombre de concurrents.

Un seul international, Bétemps, qui, sur sa 126 cmc. MV « mono albero », bat de 1/5 de seconde et de 1,750 kmh. le précédent record de Bouin sur Peugeot.

Parmi les nationaux, Agache, sur son Ydral et son Ydral « bis », l'une bleue à suspension arrière, l'autre rouge sans suspension, vient en tête, égalant l'ancien record de Bouin. Pahin vient derrière sur sa Mondial simple arbre à fourche télescopique : départ avorté en 2^e, puis bon départ en 1^{re}, mais une 1^{re} bien trop longue. On remarque également les deux petites Alcyon bleues : celle de Rouger avec une fourche à courts bras oscillants (style Guzzi qui équiperait désormais les 100 et 125 populaires de la marque), et celle de Tano avec une fourche Earles ; mais un petit 2 temps eut été plus à l'aise, à Lapize, que le 175 AMC. Et tout un lot de Peugeot Grand Sport ou non, de Motobécane, Puch, etc...

Que des nationaux en 250 cmc., où l'éternelle Excelsior « Manxman » de Robbes l'emporte devant la Puch de Martine.

Chez les nationaux 350, Guignabodet, sur une AJS 7R sans réservoir..., ou si peu (un réservoir adaptable pour Mobylette) gagne avec une avance confortable sur Lafitte (Matchless). A signaler la chute de Lizeroud, chute sans gravité, espérons-nous.

Chez les internationaux : 3 concurrents, Insermini avec sa Norton spéciale n'ayant pu prendre le départ, faute de licence. Pierre Monneret, sur sa 7R, l'emporte, battant de 1" 2/5 et de plus de 4 kmh. le record détenu jusqu'ici par son père (sur 350 Monet-Goyon) et par Insermini (Norton). Autre concurrent de choix : Collot, sur une Featherbed 1954, mais il ne fit pas mieux que de Polo, à 1" 2/5 de Pierre ; il avait d'ailleurs de nom-

En haut, Pahin sur Mondial qui fait le troisième temps en 175 derrière les deux Ydral d'Agache. - Audessous, Murit et Emo s'approprient le record « side 750 », tandis que Drion et sa passagère mettent à mal les records « 500 » et « 1.200 ».



62^e ANNÉE **Lambretta** CREDIT 12 MOIS
AGENCE OFFICIELLE **STATION SERVICE**
 « En achetant un LAMBRETTA, vous avez 25 chances sur 25 d'avoir une machine qui tient la route »
GARANTIE 9 MOIS - Main d'œuvre GRATUITE en cas d'application de la GARANTIE par le Constructeur
DEPREZ 93, Avenue de la Marne - ASNIERES - GRE. 26-15

28, rue Davoust, 28
 41, av. Ed-Vaillant
 — PANTIN —

A. CHARRIER

Champion de France Vitesse 1936

Tél. : NORD 44-26
 Métro : Hoche et
 Porte de la Villette

TOUTES LES GRANDES MARQUES FRANÇAISES ET ETRANGERES DISPONIBLES EN MAGASIN.
 TERROT, MOTOBECANE, PEUGEOT, D.S. MALTERRE, GUILLER, GNOME-RHONE, MONET-GOYON
 Renseig. réponse contre 45 f, en timbres B.S.A., ARIEL, CSEPEL, JAWA, SUNBEAM — CREDIT 6-9-12 MOIS

MANUFRANCE
 — SAINT-ETIENNE —

CONFORTABLE, SOLIDE, SÛR

CONSUMMATION
 2 litres 3/4
 aux 100 kilomètres

Cadre renforcé autogène.

Fourche élastique à ressort central avec
 amortisseurs réglables et frein de direction.

Jantes chromées. Pneus 600 x 65.

Moyeux à roulements annulaires indérégables

Moyeu arrière à broche permettant d'enle-
 ver la roue sans toucher à la chaîne.

Freins à tambour sur les deux roues, celui
 arrière commandé au pied.

Moteur 2 temps, robuste et nerveux,
 puissance effective 4 CV.

Allumage et éclairage par volant.

Réservoir 12 litres avec enjoliveur.

Porte-bagages robuste permettant
 l'emploi d'un siège arrière.

Repose-pieds. Béquille centrale.

Email sur anti-rouille, bley métallisé,
 noir ou rouge brun.

Chromage inaltérable.

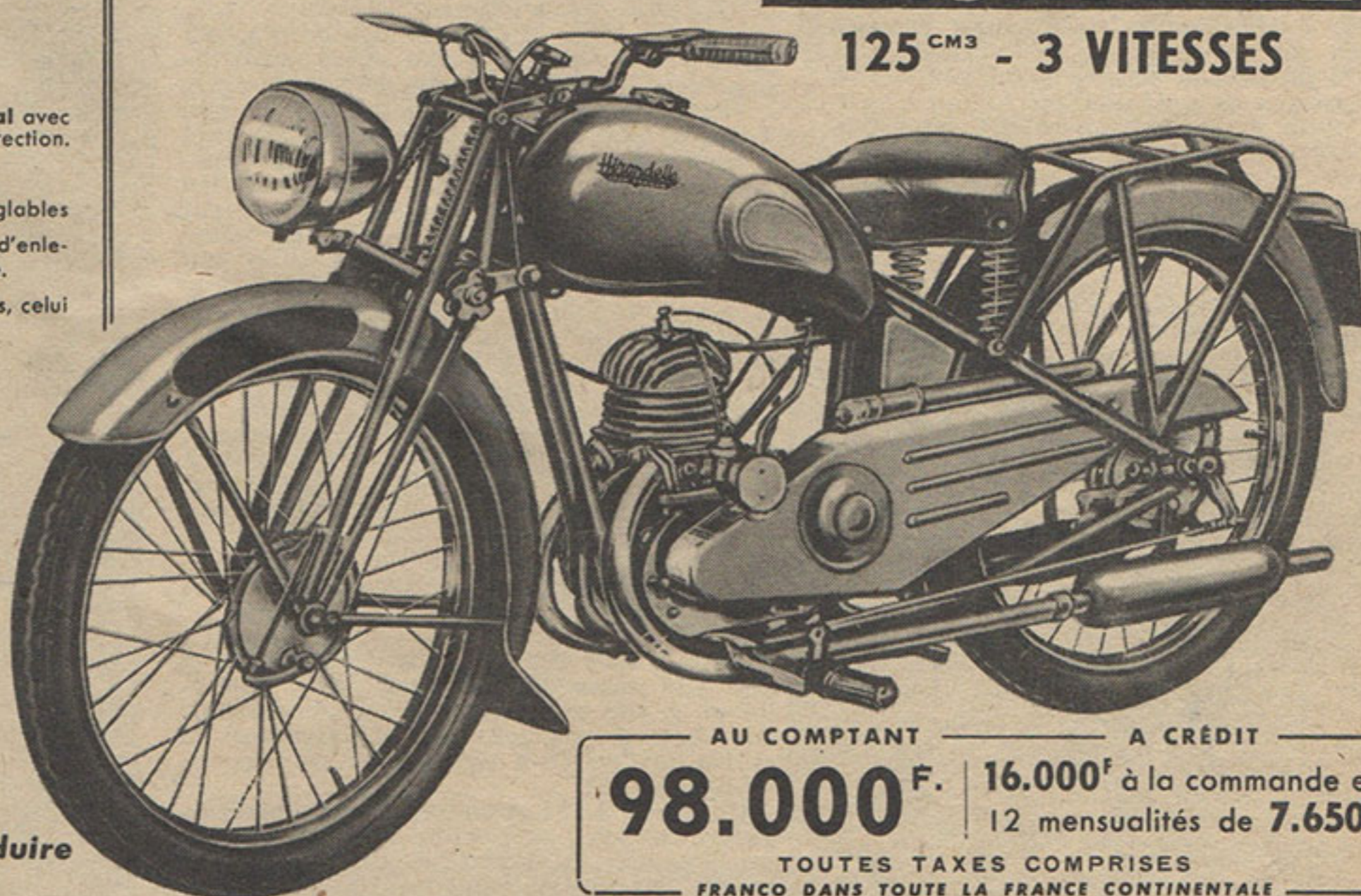
Sacoche avec outillage.

VITESSE EN PALIER
 70 km. à l'heure

Dispensé du permis de conduire

Achetez en confiance
UN VÉLOMOTEUR D'USAGE
HIRONDELLE

125 CM³ - 3 VITESSES



AU COMPTANT A CRÉDIT
98.000 F. 16.000 F. à la commande et
 12 mensualités de 7.650 F.

TOUTES TAXES COMPRISSES
 FRANCO DANS TOUTE LA FRANCE CONTINENTALE

Adresser les commandes à **MANUFRANCE, SAINT-ÉTIENNE (Loire)**
 ou acheter directement dans toutes nos maisons de vente

AGENT OFFICIEL
Lambretta

Les meilleures marques sont sélectionnées pour vous chez
marcel perrin

EXPEDITION
 PROVINCE

MONET-GOYON - GNOME-RHONE - JONGHI - TERROT - BERNARDET - Cyclomot. CAZENAVE-
 VAP - DERNY - TRIUMPH - VELOCETTE - ROYAL-ENFIELD - HOREX - F.N.
CREDIT

50, av. Edouard-Vaillant - BOULOGNE (Seine) - MOL. 29-62

Disponible :
 125 cmc. à 175 cmc.
 PIECES DETACHEES

MOTOBECANE

MOBYLETTE
 SCOOTER
 Accessoires spéciaux

6, Bd RICHARD-LENOIR
 (BASTILLE)

PARIS-XI^e - ROQ. 29-28

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

LE MOTO - CROSS

Présentant un plateau très relevé, le C.S. de Meaux invitait récemment son public à assister à un moto-cross international dans les carrières des environs de la ville. Sous un ciel menaçant qui devait s'éclaircir plus tard, mais par un vent continu se disputèrent six courses, soit deux manches pour débutants, deux pour les nationaux et deux autres pour les internationaux.

Avant d'en entreprendre la relation, nous nous devons de placer quelques mots sur son organisation.

En effet, si sur tous les terrains de la région parisienne nous nous plaignons des rigueurs des organisateurs et du service d'ordre nos doléances n'ont pas lieu d'être pour cette épreuve. Personnellement, nous avons noté la présence au total de cinq gendarmes en service, ce qui, vu l'affluence, était vraiment peu, et qu'il n'y ait pas eu d'accident avec les spectateurs est encore pour nous un mystère.

Par ailleurs, nous ne pensons pas qu'il soit vraiment utile qu'une voiture coupe impunément la piste (pour plus de précision, il s'agissait d'une Aronde) même si sa présence est justifiée, ce qui nous étonnerait fort. Ce qui serait acceptable ailleurs ne l'est pas pour un club qui compte dans ses rangs des Scossa, Vinetty, Verrecchia et autres Ancel.

Cette réserve étant faite, nous ne pouvons que féliciter les organisateurs pour le spectacle qu'ils ont su présenter. Un public nombreux avait répondu à son appel, et se tassa contre les barrières qui entouraient la ligne de départ, et en bien d'autres endroits du parcours, lequel permettait, grâce à son tracé, d'avoir tous les coureurs sous les yeux. C'est dire les difficultés qu'avaient à surmonter les coureurs, le circuit réglementaire déroulant ses méandres sur une surface relativement restreinte. Assez peu spectaculaire, ce circuit, à l'usage, se révéla meurtrier pour les machines, et nombre de roues furent transformées en 8, et fourches et suspensions arrières furent « sonnées » de belle façon.

Comme ne le laissait pas prévoir le programme, la première course commença à 15 heures et vit 5 concurrents en selle qui devaient boucler cinq tours. Dès le signal, Roquet, de Meaux, prend la tête sur sa 200 Dot et ne sera plus inquiété jusqu'à la fin. Derrière lui... rien de sensationnel ne se passe, si ce n'est l'abandon sur chute d'un concurrent.

Dans cette épreuve, ont vit également un concurrent, Bongirault, sur une machine de sa conception à fourche avant style Earles et suspension arrière oscillante. Le tout à base de cadre Ambassador était propulsé par un Villiers 200 cc.

La deuxième course — première manche des nationaux — allait amener un peu plus de mouvement, et la seule liste des engagés faisait bien augurer du spectacle. On y relevait en effet les noms de Scossa, Melin, Ancel, Olivotti, etc... et d'un bout à l'autre de l'épreuve, l'intérêt ne diminuait pas. Ancel, de Meaux, s'élance en tête, suivi par Humbertjean, Scossa, Melin, Raguenot, Olivotti, Mouchet, etc... Mais, très tôt, la lutte pour



DE MEAUX

la première place se circonscrira entre Ancel, Melin et Scossa, pendant que, dans les premiers tours, Marfan s'accroche et chute avec un second coureur (non identifié). A mi-course environ, Scossa passe Melin après une vigoureuse attaque pour entamer aussitôt la poursuite d'Ancel. Melin, de son côté, sur sa fougueuse Triumph, est attaqué par Humbertjean, mais ne sera guère inquiet, tandis que derrière eux, Olivotti et Raguenot essaient de faire triompher l'un sa 250 Puch, l'autre sa 500 FN à ACT., avec finalement avantage au dernier cité. Mais, devant, Scossa attaque toujours, et après plusieurs tours dans la roue d'Ancel, il le passera pour partir seul irrésistiblement vers la victoire. Derrière, Ancel est en butte aux assauts de Melin qui revient très fort, mais, au classement il arrivera bon second, Melin devant se contenter de la troisième place.

Le morceau de choix de la journée fut évidemment l'épreuve des Internationaux dont la première manche se courait ensuite.

Dès le premier tour, les trois FN de Mingels, Leloup et Frantz sont en tête, tandis que suivent à quelques mètres Verrecchia, Jacquemin, etc... Brassine, qui a fait un mauvais départ, se retrouve 7^e. Ce premier tour voit encore une chute sans gravité de Vinetty qui repart. Les tours se succèdent, avec, toujours les mêmes hommes en tête, et c'est vraiment un réel plaisir de voir le placide Mingels négocier les plus durs virages sans aucun effort apparent, suivi comme son ombre par son coéquipier Leloup, et, à quelque distance, par Frantz, qui se maintiendra toujours à cette excellente place et ne sera jamais inquiet par qui que ce soit. Ces trois leaders sont suivis à distance respectable par Verrecchia, Jacquemin et Brassine, qui remonte très fort. Ce trio bagarrera pendant plusieurs tours, puis Verrecchia verra sa chaîne sauter et Brassine l'emportera finalement sur Jacquemin, celui-ci ayant dû s'arrêter un instant. Mais en tête, l'intérêt ne tombe pas, et l'on voit passer avec surprise, Mingels seul, et quelques centaines de mètres plus loin arrive Leloup, qui a chuté et est maintenant littéralement pourchassé par Frantz. Mais Leloup se reprendra bien vite, et le classement s'établira comme suit : 1. Mingels ; 2. Leloup ; 3. Frantz ; 4. Brassine, etc...

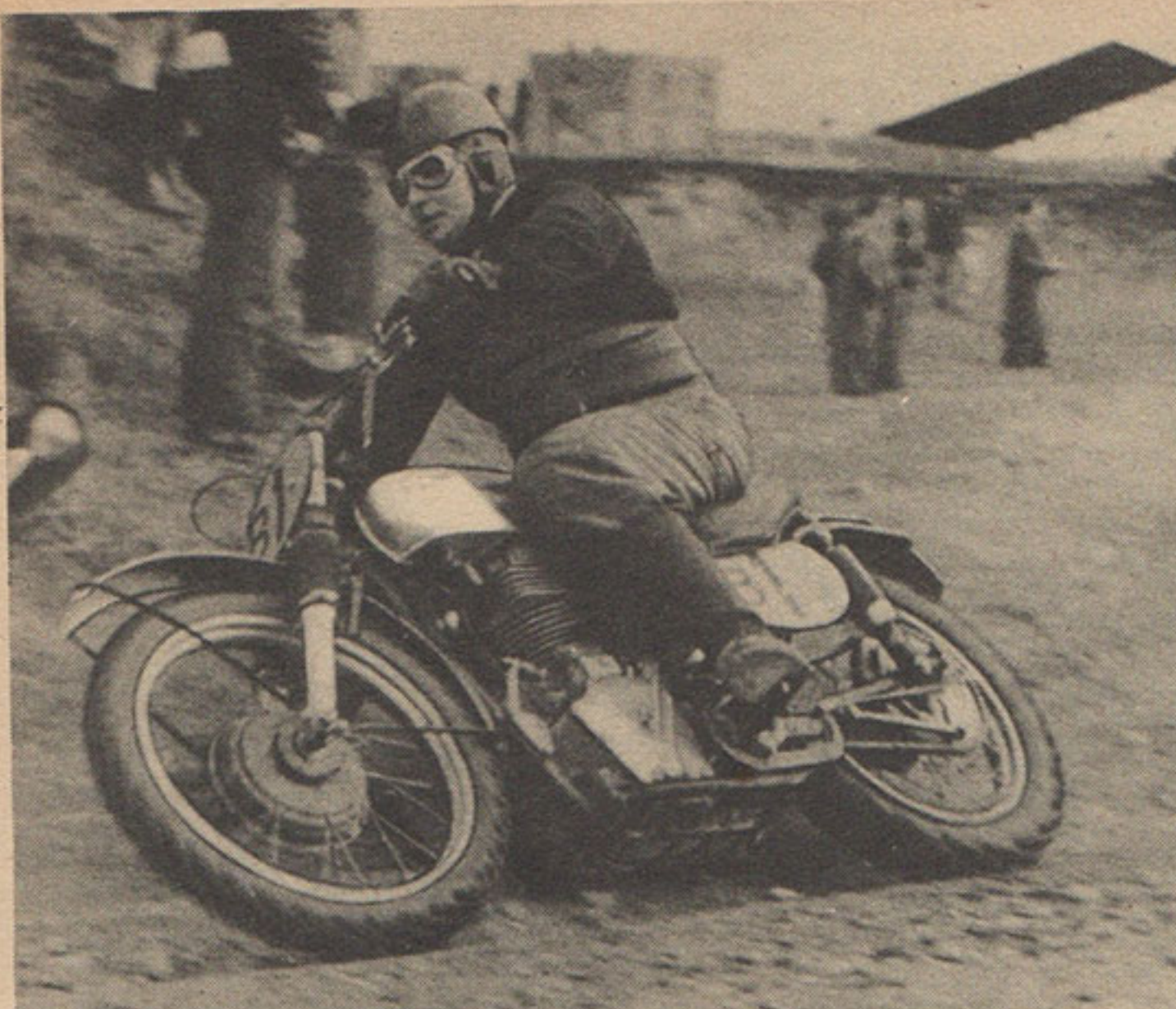
Après ces trois courses et avant les autres manches finales, se tenait un entr'acte de plus d'une demi-heure au cours duquel chacun put apprécier les bonnes et grasses plaisanteries (?) des animateurs de certain super-car que l'on pourrait tolérer partout ailleurs que sur un terrain de cross. L'organisation d'un cross a de ces mystères !

Enfin, vers 17 heures au plus, on se décide à se souvenir que l'on est là pour un moto-cross et le départ de la deuxième et dernière manche des débutants est donné. Quelques chutes sont signalées dès les cent premiers mètres (avec 5 pilotes en piste !) et c'est encore Roquet qui apparaît le premier et qui bouclera ses cinq tours imperturbablement, jamais inquiet, et méritera vraiment son triomphe... car il vaut beaucoup mieux qu'une catégorie « débutants ».

De haut en bas, Frantz, Leloup et Molinari sautant sur...

...une des rares buttes du parcours le permettant.

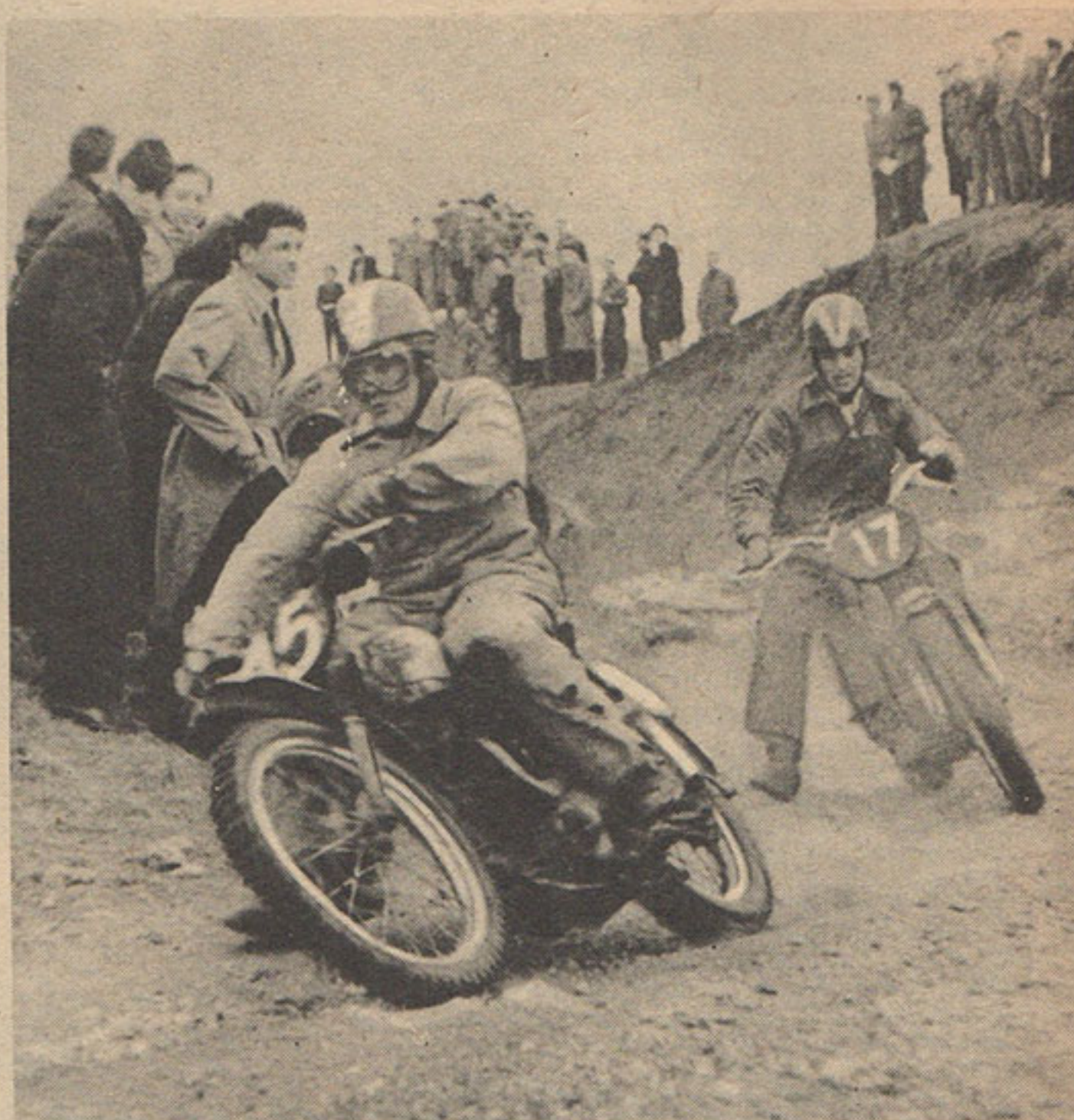
SOYEZ CORRECT AU GUIDON, LES INJURES SONT LES ARGUMENTS DE CEUX QUI ONT TORT



Deuxième manche ensuite des « nationaux » avec les mêmes pilotes au départ, moins Olivotti.

De nouveau, c'est Ancel qui mène la danse dès le premier passage, suivi par le même Melin et Raguenot, Cimino, Marfan, Drobecq, etc... Scossa, lui, navigue aux environs de la 8^e place, mais au tour suivant, il sera déjà remonté en 4^e position, derrière Raguenot. Le n° 15, Melin, commence une attaque de grand style contre Ancel, et durant plus des deux tiers de la course, les spectateurs seront tenus en haleine par la lutte de ces deux hommes. A chaque passage, ce ne sont que cris d'admiration et d'encouragement à l'adresse des deux enfants du pays qui nous firent vivre là les meilleurs moments de la journée. Pendant ce temps, Scossa continue sa remontée, mais sur un violent choc antérieur, sa roue avant

Ci-dessus, Mingels, grand vainqueur de la réunion. A droite, Melin précède Ancel lors de l'épique seconde manche.



fut abîmée, et à la descente d'une petite butte, elle s'effondra complètement, au grand désespoir du sympathique Scossa, contraint d'abandonner à quelques tours de la fin, et alors qu'il aurait pu inquiéter très sérieusement les leaders comme dans la première manche.

Ces derniers continuent qui sa fuite, qui sa poursuite et finalement termineront dans l'ordre (1).

Dernière course, la seconde des Internationaux fut paradoxalement la moins intéressante, ou tout au moins la moins spectaculaire. Ceci s'explique d'abord par le fait que, une fois de plus, Mingels et Leloup dominèrent très nettement leurs adversaires, et ensuite parce que les pilotes devaient malgré tout être assez fatigués. En effet, le circuit de Meaux étant très ramassé, ceci implique un grand nombre de petits virages et bosses, qui donnent finalement l'impression aux pilotes de tourner en cage, ce qui est épuisant. Mingels donc partit encore le premier, suivi non moins régulièrement par Leloup. Derrière, l'on trouvait Gilbert Brassine, qui prit un excellent départ, Molinari le suivant de près, lui-même talonné par Frantz. Durant les trois ou quatre premiers tours, l'ordre ne changera pas, mais à un passage, Brassine n'apparaît pas, et l'on apprendra plus tard qu'il a volé sa roue avant. L'ordre est alors le suivant : Mingels, Leloup, Molinari, Frantz, Vouillon, Klym, Godey, etc... Molinari qui a pris le départ à mi-course dans la première manche, à cause d'un câble de gaz rompu, a maintenant à cœur de se rattraper et « bourre » comme un forcené. Entrant beaucoup plus vite que tous les autres dans les virages, il en sort tout

aussi vite, se démenant comme un diable dans un splendide maillot écarlate aux couleurs de Gilera.

A quelques tours de la fin, les positions des hommes de tête n'ont pas varié, et Mingels remportera donc cette manche, suivi de Leloup, Molinari et Frantz (1).

XXX

(1) Ces deux classements sont donnés sous toutes réserves, les résultats officiels ne nous étant pas parvenus.

JUNIOR



A gauche, Roquet qui gagna aisément les deux manches des débutants. - A droite, Scossa quelques instants avant sa chute qui devait se produire à la descente que l'on distingue à l'arrière plan.



LA COTE LAPIZE

(Suite de la Page 273)

vouloir brutaliser sa machine et quand je lui demandai pourquoi sa machine serpentait lors de la sortie du virage, la réponse fut des plus directes : « C'est parce que je tire dessus comme une v... ! ».

Chez les 500 nationaux, Cayre (sur Triumph T100) et Proffit se dégagent du lot.

Dans les 750 cmc. nationaux, Claudon, sur une 650 Triumph toute noire, bat de 1/5 de seconde le record de Bonté sur Cemec ; Piel sur Cemec est second, alors que le 3^e est Duhamel, qui continue à caréner sa 650 BSA.

En sides, nous eûmes droit à un festival Drion-Inge Stoll (sur un nouvel ensemble 1954 Norton-Watsonian) et Murit-Emo (toujours sur le basset Haldemann). Bagarre sérieuse, qui se solda cependant par un échange de politesses... Drion, toujours avec sa 500, bat les records de 500 et 1200 cmc side, Murit bat celui des 750 cmc.

Chez les nationaux, Claudon, qui vient d'atteler un side à sa Triumph, est seul en 750, alors que Borrel, sur une vieille BMW avec panier en bois, fait cavalier seul en 500 cmc.

Une fois de plus, finalement, la côte Lapize fut l'occasion pour les bricoleurs de présenter leur travail de cet hiver (on en trouvera des photos par ailleurs). Mais surtout, c'est le lever de rideau sur la saison sportive de 1954, c'est l'annonce du retour des beaux jours.

J. B.

CLASSEMENTS

(Distance 800 m., départ arrêté)

175 cmc. Nationaux : 1. Agache (Ydral) 36" 3/5 (avec 2 machines, même temps) ; 78 km 688 ; 3. Pahin (Mondial) 37" 2/5 ; 4. Pahin (Automoto) 39" 2/5 ; 5. Demuth (Ydral) 39" 3/5 ; 6. ex-æquo : Rouger (Alcyon), Sacareau, 42" 2/5 ; 8. Tano (Alcyon) 42" 3/5.

175 cmc. Inter. : 1. Bétemps (MV) 35" 4/5, 80 km 447, rec. battu (anc. rec. 36" 3/5, 78 km 688).

250 cmc. Nationaux : 1. Robbes (Excelsior) 36" 4/5, 78 km 260 ; 2. Martine (Puch) 37" 4/5 ; 3. Luault, 46" 1/5.

350 cmc. Nationaux : 1. Guignabodet (AJS), 32" 1/5, 89 km 440 ; 2. Lafitte (Matchless) 37" ; 3. Lizeroud (Matchless) 43".

350 cmc. inter. : 1. Pierre Monneret (AJS), 30", 96 km., rec. battu (anc. rec. 31" 2/5, 91 kmh. 720) ; 2. Collot (Norton), 32" 1/5 ; 3. De Polo (AJS) 32" 1/5.

500 cmc. Nationaux : 1. Cayre (Triumph T100), 34" 3/5, 83 km. 236 ; 2. Proffit, 34" 4/5 ; 3. Brochard 36" 1/5 ; 4. Billotte 36" 3/5 ; 5. Brulé, 37" 4/5, etc...

RALLYE DES BOUCLES DE MEAUX

Si le premier Rallye des Boucles de Meaux ne vit au départ que 40 concurrents sur 73 inscrits, c'est que les conditions atmosphériques, plus que défavorables, avaient découragé un bon nombre d'engagés. Le circuit, long de 165 kms, et le mauvais temps qui sévit durant toute l'épreuve, ne permirent qu'à 21 concurrents de pointer dans les délais. Seul Angelo Mantovani, du MC Châtillon, termina sans pénalisation. Habitué à ce genre d'épreuve, A. Mantovani, qui a déjà remporté le Rallye des Provinces Françaises, utilisait une machine équipée d'un moteur Cucciolo.

Dans l'épreuve de côte, René Magnet et Madame remportèrent les deux premières places, tandis que Foucault enlevait l'épreuve de démarrage-freinage, Tiercelin devant se contenter de la deuxième place.

CLASSEMENT

Epreuve de démarrage-freinage : 1. Foucault ; 2. Tiercelin ; 3. ex-æquo, Boutevin, Pillot et Militello ; 5. Pascaud ; 6. Nicolas ; 7. Wilbert ; 8. Fretigne ; 9. Blaise ; 10. Prymaux, etc...

Epreuves de côtes : 1. René Magnet ; 2. Jacqueline Magnet (sur Bauleret-Ser) ; 3. Foucault ; 4. Lentillon ; 5. Peueret ; 6. Brunet ; 7. Pericaud ; 8. Nicolas ; 9. Blaise ; 10. Fretigne.

Classement général : 1. Angelo Mantovani, 0 pt (Eclair-Cucciolo) ; 2. Lentillon (Cointot-Martinet) 1 pt ; 3. Prymaux (Cointot-Cucciolo) 1 pt ; 4. Bauleret (Bauleret-Ser) 2 pts ; 5. Péricaud (Bauleret-Ser) 2 pts ; 6. Wilbert ; 7. Militello ; 8. Bernet ; 9. Blaise ; 10. Boutevin, etc...

500 cmc. Inter. : 1. Pierre Monneret (AJS) 28" 1/5, 102 km. 128, rec. égalé ; 2. Collot (Norton) 28" 2/5 ; 3. Brulé 34" 2/5.

750 cmc. Nationaux : 1. Claudon (Triumph) 32" 1/5, 89 kmh. 440, record battu (anc. rec. 32" 2/5, 88 kmh. 888) ; 2. Piel (Cemec) 33" 4/5 ; 3. Duhamel (BSA) 35".

SIDECARS

500 cmc. Nationaux : 1. Borrel, 46", 62 kmh. 608.

500 cmc. Inter. : 1. Drion (Norton) 32" 3/5, 88 kmh. 343, record battu (anc. rec. 33" 1/5, 86 kmh. 747) ; 2. Murit (Norton), 33" 2/5.

750 cmc. Nationaux : 1. Claudon (Triumph) 36" 2/5, 79 kmh. 120).

750 cmc. Inter. : 1. Murit (Norton) 32" 1/5, 89 kmh. 440, rec. battu (anc. rec. 33" 3/5, 85 kmh. 714) ; 2. Drion (Norton) 32" 2/5.

1.200 cmc. Inter. : Drion (Norton), 31" 3/5, 91 kmh. 139, rec. battu (anc. rec. 36" 4/5, 78 kmh. 260) ; 2. Murit (Norton) 32" 4/5.

DANS LES CLUBS

■ MOTO-CLUB DE NORMANDIE. — Le MCN a tenu son assemblée générale et a procédé au renouvellement du tiers sortant. Les élections ont donné les résultats suivants :

Bureau : Prés. Legourd ; Vice-Prés. Dumont et Delandre ; Secrét. Savalle ; Trés. Chuniaud. Comité Direct. : Chérance, Colmar, Touin, Giverny, Blondel, Guérin, Sonnet.

■ VELOMOTEUR-CLUB PARISIEN. — Au cours de la dernière réunion, il a été décidé que le VCP, le club spécialiste de la petite cylindrée, se réunira en assemblée générale statutaire le dimanche 14 mars à 9 h. 30, au café « Le Zeyer », 4, rue St-Denis, Paris.

Renseignements et adhésions : écrire à M. Donamary, 7, rue Léopold Bellan, Paris-2^e.

Le club spécialiste de la petite cylindrée invite cordialement les possesseurs de petites machines jusqu'à 175 cmc., à venir grossir ses rangs. Un programme complet de sorties touristiques et sportives a été étudié spécialement à leur intention.

■ LA FLECHE MOTO-CLUB DE VINCENNES. — Composition du Bureau pour l'année 1954 : Prés. : Le Masson. Vice-Prés. : Orbain. Secrét. : Panot. Trés. : Moteau. Dél. sportif : Bélingue. Dél. tourist. : Koenig et Leducq. Assesseurs : Gay et Levallant.

■ MOTO-CLUB D'AIX-LES-BAINS. — Voici la liste des membres du bureau de ce nouveau club, qui existe depuis janvier :

Prés. : Gruaz. Vice-Prés. : Mithieu et Ratti. Secrét. : Arletti et Tessier. Trés. : André. Membres : Campana, Negro, Depont, Martin. Commis. aux comptes et discipline : Mithieu, Ardez, André, Mandret, Drivet. Comm. sportive : Arbez, Vollet, Floret, Civatte, Bugnard, Drivet, Deaubonne, Martin, Mosset, Bouvard, Blanc, Moins, Georges, Martinet, Forgueri, Dunoyer.

■ AMICALE MOTOCYCLISTE PARISIENNE. — Réunis en assemblée générale, les membres de l'AMP ont procédé à l'élection du bureau pour 1954. Celui-ci est ainsi composé : prés. Freisse, vice-prés. Bonnafe, secrét. Viau, trés. Prochasson, direct. sportif Delaherche, direct. tourist. Blin, tous élus à l'unanimité.

L'AMP qui a remporté en 53, pour la deuxième fois consécutive, le challenge M. Richard, se propose de participer au plus grand nombre de rallyes, concentrations et épreuves de régularité touristiques. Sa section sportive qui comprend trois vainqueurs du Bol d'Or, s'alignera au départ des épreuves classiques de vitesse et de fond.

Réunions les 1^{er} et 3^e mercredi de chaque

PROCHAINES MANIFESTATIONS

COUPE DE PARIS DE MOTO-BALL

Le 21 mars à 14 h 30 sera jouée la première rencontre comptant pour cette Coupe, au Vélodrome de la Croix de Berny.

Ce premier match opposera le MBC de Gennevilliers à la jeune équipe de l'US Métro Transports.

Nous rappelons que le Stade Vélodrome de la Croix de Berny se trouve entre Bourg la Reine et Antony, sur la nationale 20, à la Croix de Berny, et que le métro ligne de Sceaux le dessert par sa station : Parc de Sceaux.

CIRCUIT DE REGULARITE NATIONAL

Le Moto-Club des Deux-Sèvres organise les 27 et 28 mars 1954 une manifestation de régularité dénommée : Circuit de Régularité National.

Cette épreuve (par invitation) est réservée aux machines de série normalement commercialisées par le constructeur.

La formule du Circuit de Régularité National est la suivante : parcours de régularité de Niort à Niort, en deux étapes respectivement de 301 et 374 kms, à accomplir respectivement les samedi 27 et dimanche 28 mars 1954, soit un total de 675 kms.

Les engagements seront reçus au siège social du Moto-Club des Deux-Sèvres, 29, rue Brisson, à Niort, jusqu'au 20 mars 1954 à 24 heures.

CIRCUIT DE PROVINS

Le Moto-Club Provinois rappelle aux intéressés qu'il organise le dimanche 2 mai 1954, son deuxième Circuit de Vitesse National ; quatre courses sont prévues au programme dans les cylindrées suivantes : 175, 250, 350 500 cmc. ; celles de 175 cmc. et 350 cmc. comptant pour le Championnat de France de Vitesse, catégorie Nationale. Pour tous renseignements concernant cette manifestation, prière d'adresser la correspondance à Mr Gillot Roger, 17, rue de Changis, Provins (Seine-et-Marne).

VICHY-ST-RAPHAEL

L'Amicale Motocycliste Raphaëloise organise le 16 mai 1954, avec le concours de l'Association Sportive des Graves une épreuve de régularité nationale pour scooters, motocyclettes et sidecars, dénommée Rallye de Régularité Vichy-St-Raphaël (Challenge Louis Dotto). Cette épreuve est ouverte à toute machine de série de 125 à 1.200 cmc.

Pour tous renseignements complémentaires, s'adresser à l'AS des Graves, 52, rue de Paris, à Vichy, ou à la Section Moto de l'association, à Cusset (Allier).

mois à 21 heures au siège, café tabac « Le Voltaire », 130, bd Voltaire.

■ MOTO-CLUB-CHATILLONNAIS. — L'assemblée générale du 31 janvier a permis à un très grand nombre de membres du MCC de se réunir.

L'ordre du jour traita de la 15^e soirée annuelle du MCC qui aura lieu le 6 mars à 21 heures dans les salons de La Tourelle, 10, rue Larmeroux, à Vanves.

Après les élections, les Comités d'Honneur et Directeur sont ainsi composés :

Comité d'honneur : Président, Mr Edouard Depreux, Député, ancien ministre. Vice-Présidents : MM. Marcel Chrisostome, maire de Châtillon, Georges Monneret, Marcel Perrin, Robert Kléné.

Comité Directeur : Prés. : Cantalice. Vice-Prés. : Jeannin et Dourlans. Secrét. gén. : Lafosse. Secrét. adj. : Péliou et Duhamel. Trés. Gén. : Boulet. Trés. adj. : Podelvin et Busière. Dél. à la Presse : Dolique. Dél. tour. : Raby. Dél. sportif : Yvetot. Dél. camping : Polycarpe. Dél. fêtes et propagande : Giat. Dél. section Cyclo. : Dagneaux.

Nous rappelons que les réunions du MCC ont lieu le premier jeudi de chaque mois, à 21 h., au siège social, 47, rue Gabriel Péri, à Châtillon.

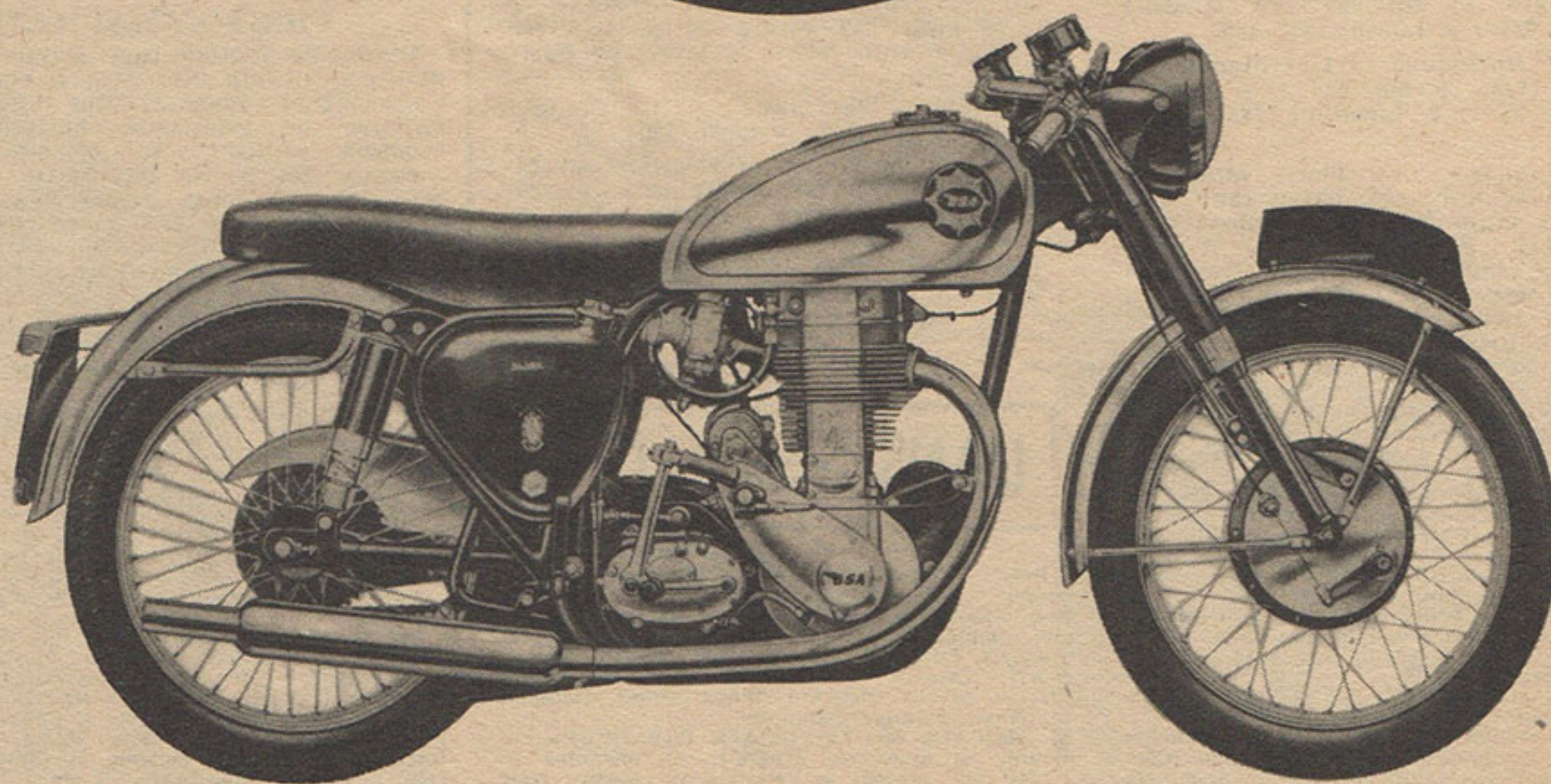
■ MOTO-CLUB DE ROANNE. — Bureau 1954 : Prés. : Colliat. Vice-Prés. : Clément. Secrét. : Noirot. Trés. : Ducard. Comm. Sportif : Fourment et Siedel. Chron. : Fraty.

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

Gilbert Brassine
Champion de France 1953
Catégorie 500 cmc.



Paul Godey
Champion de France 1953
Catégorie 350 cmc.



La fameuse "GOLD STAR"

UBS - LA FEDERATION ET LES CLUBS - LA FEDERATION ET LES CLUBS -

UN EXEMPLE D'ABUS !



LE
CAS
BURGGRAF

Notre sacro-sainte Fédération, celle qui nous « régit » par la grâce de... l'ACF, aime certainement les proverbes et l'un d'entre eux en particulier : « Qui aime bien, châtie bien ». Mais si les proverbes sont la sagesse des nations, il reste encore à prouver qu'ils soient aussi la sagesse des Fédérations, et il reste surtout à prouver que la Fédération aime aussi bien qu'elle châtie !

Nous avons déjà insisté sur ce côté « punitif » intransigeant de la FFM, qui manie la férule avec la maladresse et le manque d'à-propos d'un maître d'internat aigri et tâtillon.

Prenons le « cas » Burggraf par exemple. C'est un tout jeune qui s'est lancé avec la fougue de ses jeunes années dans les compétitions de vitesse. Nos lecteurs le connaissent bien, car nous avons eu souvent l'occasion de parler de lui dans nos comptes rendus de compétitions, de sa classe, de son allant qui frisait parfois l'imprudence, de sa combattivité très sympathique qui le poussait bien souvent à prendre beaucoup de risques.

En bref, il s'agit d'un jeune coureur plein d'avenir que la Fédération devrait « couvrir » soigneusement pour faire « éclore » un champion qui représente dignement la France dans les compétitions internationales.

Or, que se passe-t-il en réalité ?

Burggraf joue de malchance l'an dernier à Rouen : en 350 cmc., il casse sa chaîne de distribution et doit abandonner, en 500 cmc., il encrasse une bougie et doit encore abandonner.

Il est naturel de penser alors que ces braves gens qui dirigent la Fédération vont s'empressez auprès du jeune pilote peu heureux pour lui apporter le secours de leurs consolations.

Mais les choses n'ont pas dû se passer de cette façon, bien au contraire, puisqu'un beau jour, Burggraf reçoit une lettre qui dit à peu de choses près, ceci : « Vu la décision prise au cours de la réunion du comité de la FFM du 29-9-53, veuillez nous faire parvenir la somme de fr. 10.000, montant de votre condamnation... ».

Ce n'est évidemment pas très explicite, mais comme rien ne nous empêche de... retourner à la source, nous trouvons dans un communiqué officiel que... « la Commission décide de proposer au Comité de sanctionner le comportement du coureur Burggraf à Rouen par une amende de 10.000 fr. ».

En quoi ce « comportement » a-t-il été répréhensible, de quoi est accusé Burggraf ? Sans doute, de bouche à oreille, les intouchables de la commission sportive se sont-ils sussuré des secrets épouvantables sur la « conduite » de ce pilote, mais pour nous, pauvres mortels, ce comportement restera un « secret ».

Sans doute aussi Burggraf est-il au courant et connaît-il le motif de sa « punition », nous voulons espérer qu'il a gardé le souvenir des « méfaits » qu'il a commis à Rouen. La Commission, quant à elle, juge inutile de les lui rappeler par écrit, et de motiver son amende. Voilà qui est faire preuve d'autorité, n'est-ce pas ?

Une seule chose est claire : non seulement Burggraf, coureur « privé », a endommagé son matériel à Rouen, mais il doit en outre payer une amende de 10.000 francs... sans avoir été entendu par ses juges.

Voilà qui prouve avec quelle « sollicitude » la Fédération veille sur ses coureurs, et avec quels soins elle les protège !

Il semblerait pourtant normal que l'on rappelle au « délinquant » la nature de sa faute, si cette dernière existe ; que cette hypothétique infraction soit portée à la connaissance de tous, afin d'éviter qu'elle soit répétée ; que le fautif soit entendu par la commission pour se défendre ; et en fin de compte, que l'on prenne en considération en haut lieu les sacrifices des coureurs avant de les punir de façon draconienne.

Nous ne nous prononcerons pas sur le « fond » de la question, puisque nous ignorons les raisons qui ont motivé ce coup de règle sur les doigts de Burggraf. Mais nous nous élevons contre la forme, contre ce procédé qui découle en droite ligne de la fausse conception que les dirigeants de la FFM ont de leurs fonctions.

Peut-être ont-ils parfois raison de sévir, mais nous pensons alors que tous les motocyclistes, tous les sportifs ont le droit le plus absolu de connaître le pourquoi de la sanction. C'est au plein jour, en pleine lumière que les sanctions doivent être prises et non dans une obscurité voulue qui ne peut qu'engendrer des abus de pouvoir.

Ces messieurs de la place de la Concorde sont peut-être nos dirigeants, mais sûrement pas nos maîtres !

Or ils jugent, ils condamnent, ils sanctionnent, ils suspendent, ils interdisent..., mais ils ne dirigent pas. Préoccupés par les « infractions », ils ont perdu de vue depuis belle lurette les intérêts d'un sport qu'ils ne comprennent pas et qu'ils n'aiment pas.

Et Burggraf a dû payer 10.000 fr. (dix mille francs) à ces messieurs de la Fédération... sans qu'on lui en fasse savoir par écrit le pourquoi. Mais il ne pouvait faire autrement, car « tout retard dans le versement des amendes entraîne la suspension au moins jusqu'au versement de celles-ci ». Et, comme l'ACF est notre surveillant en toutes choses, « les pénalités prononcées en matière de motocyclisme sont étendues au sport automobile et réciproquement ».

Que dire, pour terminer, que nous n'ayons déjà dit dans nos articles précédents sur ce sujet ? Constatons une fois de plus que les motocyclistes, sportifs et autres, n'ont pas les dirigeants qu'ils méritent... Mais il ne tient qu'à eux d'en changer, et très facilement. Et nous aurons alors à déplorer sans doute moins d'absurdités, d'actes d'autorité gratuits et abusifs ! Et devons-nous — pour les jeunes — rappeler que vers 1930, il y avait 3 — oui TROIS — Fédérations qui groupaient de nombreux clubs. Et brièvement rappelons-les :

L'UMF (Union Motocycliste de France) qui était (disait-on) l'officielle..., la « reconnue » (on se demandait par qui) et qui à la Libération s'est appropriée du fait du prince le titre de la « dissidente » ; la 2^e, la Fédération Française de Motocyclisme, la FFM, qui fut sous la présidence de M. Durand une puissance. Et enfin la 3^e, la vraie, la pure... Les Sauvages. Et cette Fédération « Les Sauvages » avait elle-même un calendrier sportif et touristique plus important que l'officielle UMF de l'époque. Et la FFM et Les Sauvages organisaient ce qu'ils voulaient.

Et n'oublions pas de citer une 4^e Fédération :

L'Amicale des Clubs Motocyclistes NON AFFILIÉS DE FRANCE (groupement pour la défense des intérêts motocyclistes) qui fit longtemps parler d'elle.

La loi n'interdit à aucun club de rallier une Fédération, si bon lui chante. Et une fédération peut aussi naître entre quelques clubs.

Et ces « dissidences », ainsi que les qualifient les officiels qui veulent régir le sport motocycliste à leur manière, ne sont-elles pas susceptibles de réapparaître ? La FFM et ses despotes leur en donnent tout à fait l'occasion.

Ci-dessous, une photographie du reçu de 10.000 fr. montant de l'amende infligée à Burggraf.

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

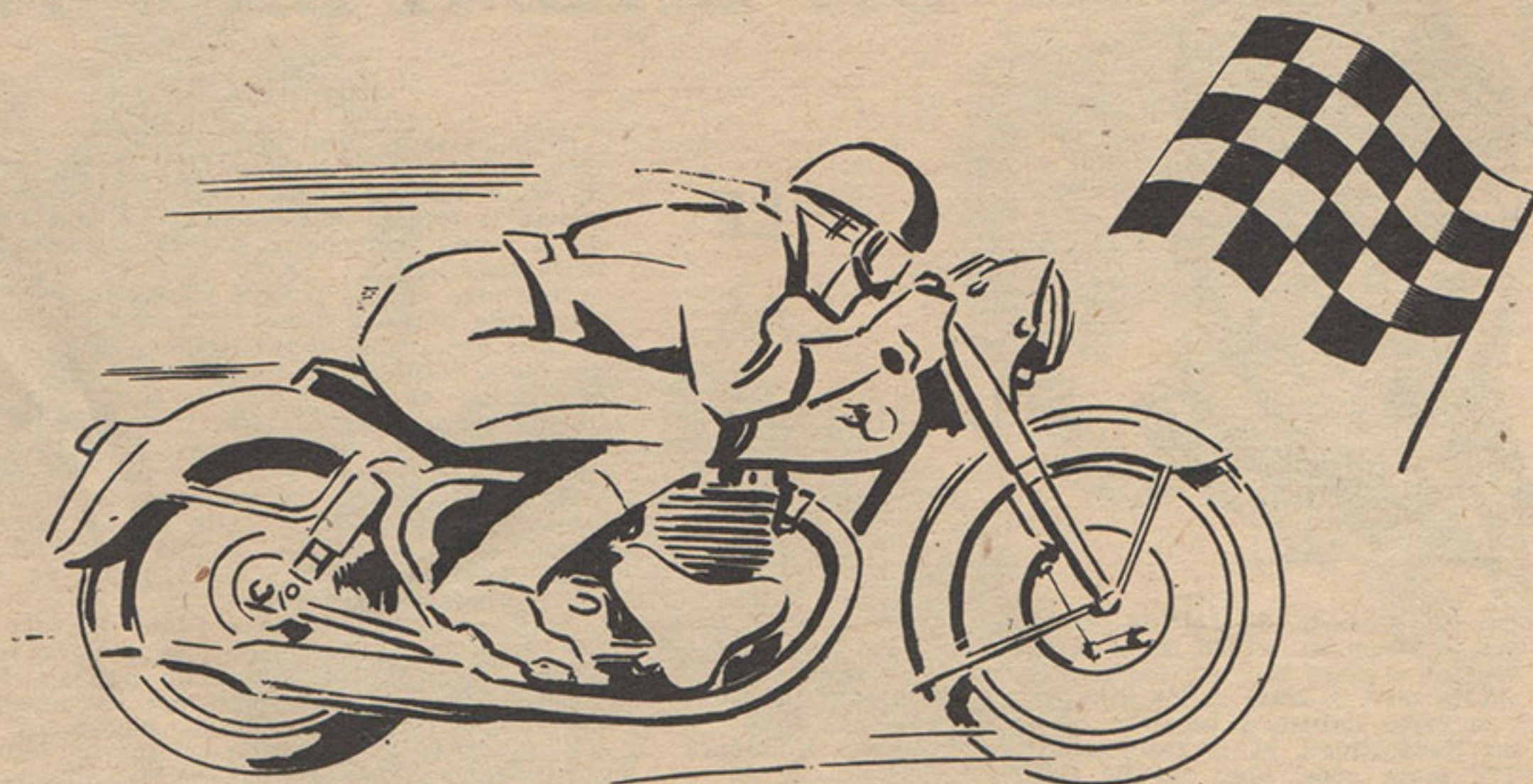
B. PLACE DE LA CONCORDE
PARIS

N° 9423

B.P.F.

Reçu de Monsieur Burggraf
La somme de vingt mille francs
en règlement amende suivant décision
Comité F.F.M. du 29-9-53
C. 3-2-53
Le Chef du Secrétariat

LE CHAMPIONNAT MOTOCYCLISTE PROFESSIONNEL DES ETATS-UNIS



DAYTONA

" La course la plus importante des Etats-Unis "

★ 1^{er} **BSA** - BOBBY HILL QUI A COUVERT LES 200 MILES
(322 KMS.) A UNE MOYENNE DE 151 KMH. 664

★ 2^e **BSA** - DICK KLAMFORTH

★ 3^e **BSA** - TOMMY Mc DERMOTT

★ 4^e **BSA** - ALBERT GUNTER

★ 5^e **BSA** - KENNIE EGGERN

Faites confiance à votre

BSA

LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

MOTOS A VENDRE

URG. BSA 250 cc rli 10000 k mod. 1953. Tél. PER. 19-75.
ZUNDAPP av. side K 500 bon état. INTER-MOTO 57 bd de la Libération, Saint-Denis.
GOLDEN FLASH 650 BSA état neuf 250. Tél. MEN 16-48.
PUCH 250 TF t. b. état eq. 12000 kms 170000. Ecr. DUCHEMIN 78 r Marcadet.
PEUG. 175 1^{re} main. Germain 30 rue du Simplon 18^e px 95.
TAND. Deryn oc. excep. 70000 Guyon 23 r A. Comte, Vanves
125 Peugeot parf. ét. Berlegue 11 r de la Charbonnière 18^e 3^e porte face D. L. de 9 à 11 h.
PART. 500 BSA B33 15000 k px 240000 tt eq. duo 350 FN b. ét. 160000. Tél. 35 Bondy.
BSA 500 A7 twin absol. imp. TABARD 8 r Crevaux 16^e.
URG. sidecar Précision parf. état px très int. LAINE 43 r Blanche, Paris 9^e.
PUCH 125 parf. ét. eq. compl. part. à part. 100000 Pasty 5 r Agent Bailly 9^e après 19 h.
LAMBRETTA parf. état pneus neufs acces. complets prix 110000 tél. ALE. 44-59 ap. 19h.
BSA 650 15000 parf. ét. avec rem. DOUZERY 16 r Vauvargues 18^e tél. MON. 20-14
JAWA 250 15000 kms 135000 BIGARD TAI. 91-20 le matin

MONET-GOYON 200 cc Schooting Star imp. nombr. acces. CHARRY 43 r Chine 20^e.
MOTOS vélom. scooters et cyclom. fin de série prix très avantag. Reprises. Crédit PARIS LOIRE 62 av. de la Grde Armée. GAL. 57-95.
SIDE léger Poinard Huber 24 r Moulin, Carrières sur Seine
250 TWN 52 7500 h nbx acces. imp. Mercier 19 r Béranger Montreuil (S.) px int.
PUCH 125 SL 2 carb. carénée 10600 kms impec. RABIAN 10 r Gambetta, Epinaux sur Seine
BSA 650 état neuf impeccable THOFT 107 r St Charles 15^e
GN. RH. 125 ét. nf S'adr. G. Grandjean 38 r L'Yvette 16^e
GNOME RH. R4 125 sup. cul. ét. neuf vds 65000. LON. 28-03
V. ou éch. c. 500 étr. voit. comp. 180. chron. mot. pn. n. Maffre Espondeilhan (Hérault)
DS MALTERRE 175 ét. nf acc. comp. 150000. ROSE 78 av. Pt Roosevelt, Neuilly Plaisance.
100000 Bernardet 250 état impec. c. noir 11000 k. Gobbers 80 route Montfermeil, Chelles
SCOOTER Ami fab. suisse t. b. ét. 2700 kms, 70000 à déb. Leguyader Michel MAR. 83-94
125 MOTOB. lat. équ. px 55. Roger Arc. 56-79 78 r Archives
Vespa compl. eq. pr 2 p. imp. Vignier 58 r Cherche Midi 6^e

PART. vds James 100 cc lux. parf état mot. Villiers bat. px int. KLE. 77-34 13 à 14 h.
VALLEE 125 parf. ét. 3500 k av. ou ss remorque tout équip. px int. DELVAL 20 r Th. Renaudot 15^e.
R. GILET 750 av. ou ss side 1950. DOUTRELEAU 59 aven. Ed. Vaillant Boulogne samedi
ARIEL 53 500 cul. type VH 4000 k sel. bi. vend cause maladie. Henry 90 r Amelot 11^e
DKW 200 SB 70000. bon état DUMONT Arsène 10 rue Delarivière Lef., Puteaux.
GNOME RH. 125 600 k PIL-LON 8 r Ch. Colomb Paris 8^e
INDIAN 500 équip. orig. mot. nf px à déb. Zappoli 140 r de Charenton, Paris apr. 19 h.
NORTON Dominator Featherbed 88 nve. Prévost 61 av. Motte Picquet, SEG. 25-25.
JAWA 350 50 ex. ét. pn. nf eq. Manillier 13 r Béranger, Châtillon s. Bx. ALE. 17-60
MONET 125 1953 6000 k état nf px 75000 à déb. BERT 14 r de Madrid 8^e de 16 à 20 h.
MOTOB. 500 culb. sup. cul. 4 v. sel. 80 bis r Carnot, Montreuil, 100000 fr.
ZUND. 8 cv av. sid. 90. Vinveza 1 r Gambetta Mesnil le Roi SO
GN. RH. 750 AX2 side Canad b. ét. px int. GUIG 257 r St Denis, Paris 2^e.

350 BSA B31 imp. acc. Andry 13 r A. France Eaubonne SO
INDIAN 500 urg. Grésillon 35 av. G. Péri, Vincennes.
JE VDS ma 650 BSA ét. excep. peu roulé. Kodo 41 Lepic 18^e
BSA 650 21000 kms 1952 255000 de 10 à 12 h. dim. S'adr. 13 rue Laffitte, Paris 9^e.
BERNARDET 125 mod. 53 exc. état. Prix int. tél. TAI. 70-99
TRIUMPH + SIDE Préc. sélec. 4 v 150. Donval 91 r Cambronne
MOTOB. 175 bon ét. ts px 90. apr. 18h. Lagane 22 r Karr 19^e
500 BSA M20 parf. ét. écr. à MILLOT 11 av. Mal Lyautey, Sevran (SO), prix int.

A LIQUIDER

BSA Golden et 250 modèle 52 BMW R73 et R12 origine bs px Terrot 350 et 500 sélect. 95000 Norton 16H Triumph à part. 90. DKW350 SB NZ orig. à part. 75. R. Gill. side 250 val. 300 à sold. Indian, Monet, Peugeot, etc... Crédit. Achat. Repr. Echange Alazard 47 av. de Clichy 17^e
EXPOS. perman. de 150 vélomotos et sides d'occas. sélect. à partir 40000. Cyclecars et voitures sport. Vélocyclecars récents à 50 % du prix catal. Jusqu'à 80000 crédit sans premier versement. Abonnement grat. à Moto-Revue à tout acheteur. Roger Sceaux 4 r Beaurepaire Pantin Tél. : NOR. 15-18.
350 culb. t. b. état pns nfs 34 r Saut de Loup, Croissy, près gare Chatou. 70.
125 Terrot ETD + acces. vis t. l. j. 12-13 h. Froment 5 r Murillo Vanves 15000 kms 90000 f.
350 TERROT HCT impec. px int. nbx acc. SAVART 7 bis r Vincennes, Montreuil.
ZUNDAPP KS600 side Simard cap. porte-bag. exc. ét. px int. CLARASO, 208, Grand'Rue, Alès (Gard).

MOTOBEC. 175 ét. nf 10000 k eq. px à débattre. PELARDY Pas. 00-90, poste 436.
Terrot 500 RGST ex. ét. Cauvin à Chef-du-Pont (Manche)
Peugeot P55 saine nbx acc. 55000. Antignac KLE. 27-56.
350 MOTOBEC. 1950 imp. 150 nbx acces. casq. Charlemagne 1 r Berthie, Bezons (SO).
175 AUTOMOTO luxe AMC ét. neuf. Renault 6 r Darwin-18^e
NORTON 500 type 18 pf. ét. GRIMARD, Tonnes (L.-G.)
VENDS moto Jawa 250 cmc 180000. M. POIX 39 av. Verdier, Montrouge (Seine).
VESPA 52 excellent état peu roulé SEG. 36-87.
BMW R12 impec. side port. Précision état neuf 175000. BLONDEL 25 bis rue des Anémones, Chelles (S-M).
PART. vd Douglas 350 flat-twin écr. POZOLS 102 bd Malesherbes 17^e.
TWN 250 exc. ét. 15000 kms access. 160000. ELY. 95-61.
SIDE Carpio pr BSA 25000. 96 rue du Chemin de Fer, Villeneuve St Georges (S-O).
BSA 350 1953 mot pneus neufs LEMOIGNE Tél. 118 Creil.
BMW av. side pf. ét. px int. M. RUTH 44 r Hoche Pantin
V. tand. Deryn imp. px int. BOUILLON, Auffargis (S-O).
GN. RH. R4B sup. cul. 1953 luxe noir eq. 80000. BALMIGERE ALE 48-10 h. bur.
M. GOYON 200 Fulgur 145000 MOLLARD 3 r St Christophe Paris-15^e dimanche matin.
350 JAWA 52 12000 kms. LECRU 133 av. du Pt d'Epinaux Gennevilliers (S.).
ARIEL 350 culb 4 v. sel. t. l. j. 19 h. TREILLE 72 r de Colombes, Asnières.
R. GILLET 750 avec side présent. luxe bon ét. mécan 20 r J. Jaurès, Bobigny.

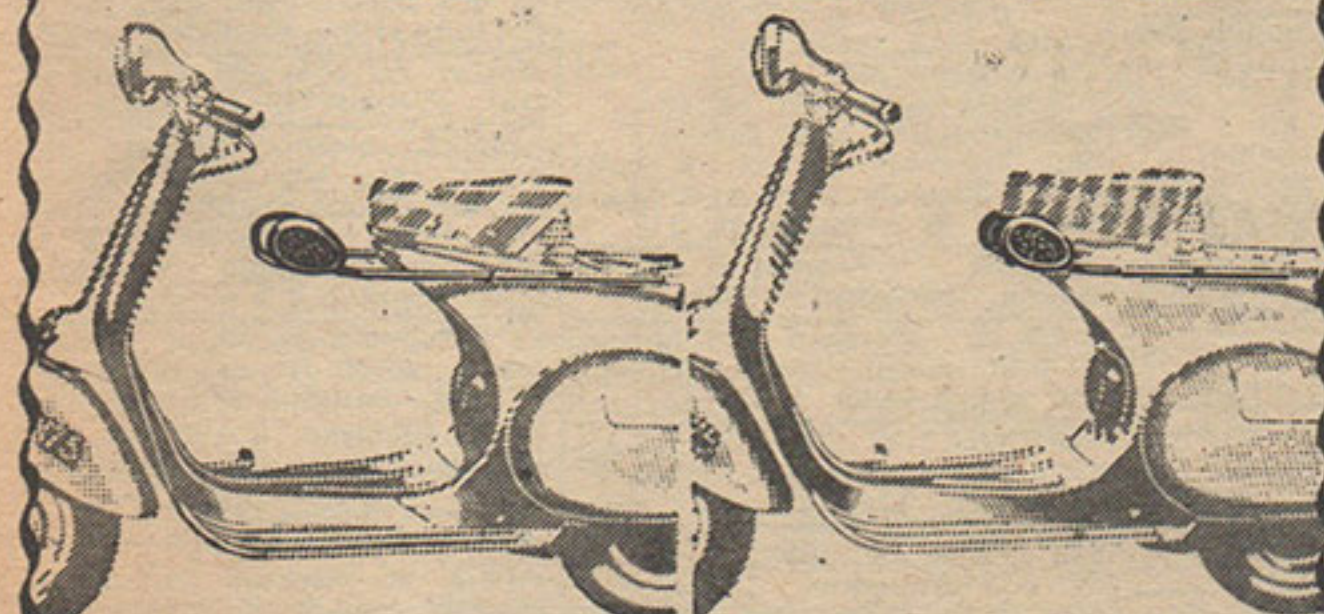
CONDUISEZ votre SCOOTER
COMME une MOTO !
avec les

GRIPPE-GENOUX ESCAMOTABLES

LEDA

(Breveté S.G.D.G.)

STABILITE SECURITE
dans sur les
les virages mauvaises routes



Modèles pour VESPA et LAMBRETTA
MONTAGE IMMEDIAT

sans aucune modification à la machine

LEDANOIS et Cie (Selles et Sièges LEDA)
4, rue Martin - CLAMART (Seine) - MIC. 08-19



JEUNES! voici votre chance...

Vous qui êtes à la recherche d'une situation meilleure et répondant mieux à vos aspirations, quelques mois d'études faciles par correspondance feront de vous un Spécialiste qualifié en MECANIQUE et ELECTRICITE AUTO. Nombreux débouchés, France et Outre-Mer : Industrie et Commerce, Auto, Agriculture, Autorails, P.T.T., Armée motorisée, etc...

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

COURS TECHNIQUES AUTO

(Service 11) - Rue du Dr Cordier, ST-QUENTIN (Aisne).
2, rue Jean-Bart, LILLE (Nord)
Av. V. Hugo, Square Thiers, n° 3, PARIS
205, rue Américaine - BRUXELLES

FULGUR

LA REMORQUE
"VITE"
et SURE

Ecrire

Ets TAILLANDIER 61 r. de la Prévoyance
VINCENNES-DAU 51-77

Nos modèles sont visibles à l'Exposition des Sports et Camping

PETITES NOUVELLES DES CLUBS

PREMIERE SORTIE DU M.S.C.M.L.S.

Le Moto-Scooter-Club de Maisons-Lafite Sartrouville organise pour le dimanche 4 avril une visite touristique de la Vallée de la Viosne. Le club invite cordialement tous les motocyclistes et scooteristes à se joindre à lui.

Pour tous renseignements, écrire au MSCMLS, 26, avenue de la République, Sartrouville.

BAL DE L'U.M. CHALONNAISE

Pour son grand bal annuel, qui était cette année un bal masqué, l'Union Motocycliste du Chalonnaise a pu être satisfaite. En effet, une nombreuse assistance se pressait à ce bal, placé sous la présidence effective de Mr Moynet, député de Saône-et-Loire.

Un concours de travestis remporté par une charmante tahitienne en « costume

d'origine » clôtura ce bal, en faisant un autre grand succès à porter au compte de l'Union Motocycliste du Chalonnaise.

Pour vos
Coupes, Breloques, Insignes
FRAISSE - DEMEY
(Fabricant)
191, rue du Temple - PARIS

500 NORTON Course Featherbed dern. mod. 53, très peu couru état neuf. COLLIGNON 2 r J. Macé, Grenoble.

AJS 350 f. ar. osc. ét. nf imp. moteur Simca 5 neuf 35000. Saunier Tritel s/s tél. 237.

GN. RH. 5 cv flat-tw. culb. CV 2, bon état, bon. conditions Bellanger R., La Ferté Bernard PUCH 125 T luxe équipée impeccable 85000. 68 rue Grossperrin, Drancy.

UN LOT DE MOTOS

scooters, vélomot., sidecars ttes cylindr. à crédit sans formalités av. 20000 cpt. ROGER 83 av. d'Italie ouvert dimanche

100 MOTOS sélectionnées. Voitures. Reprises. Crédit.

MOTO-RECORD

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

A V. très belle moto Terrot 500 cc culbutée 4 vit. sélect. av. side sport roues chromées 10000 kms impeccable. S'adresser Photo Consortium LABO, 176 quai Jemmapes, Paris 10^e.

DISPONIBLE neuf tous mod.

B.S.A.

Motocycles des Gobelins 1, Boulevard Arago - Paris-13^e Tél. : GOB. 67-99.

250 Puch + mat. 29000. Châtel 11 r Mazarnie, Paris 6^e, 160.

SUNBEAM S8 état neuf. J. Forsans, Amou (Landes).

125 culb. Magnat Debon grd luxe éq. impeccable. vis. t. l. jrs de 12 à 14 h., 23 r Voisin Joinville le Pont

LAMBRET. 53 9000 k acc. Lavergnas 25 av. du Maine ou ANJ. 18-50 p. 248 h. bur.

NORTON Featherbed 88, gonflée, 2 carburateurs Dell'Orto, accélérateur. Incroy. vitesse 158. Prix 360000. E. DIROFF, 3, rue du Soleil, Schiltigheim-Strasbourg.

VDS ou éch. c. voit. 1200 Ind. bleu 3 ph. 2 kl. s. bipl. side orig. cap. de Souter 23 r de la Côte, Montreuil apr. 19 h.

350 Alcyon b. ét. au + off ou éch. + fort. 4 rue Franconville Cormeille en Parisis (S.-O.).

500 TERROT RGST side Précision 175000 bon état. Demonnet 200 r St Honoré, Paris.

BSA 350 B31 ét. nf toute éq. Julien 13 r Carier Belleme Paris 15^e 8-12h. 14-18h. sf sa. dim.

Campeur side Zundapp 750 tt terrain r. trac. m. ar. sélect. 4 vit. + relai. fr. Lock. ét. méc. ex. 150. Café 90 bd Port Royal Odé. 13-85 r. de secours BSA 250 cc 51 a peu roulé prix 155000. GOB. 20-17.

350 NSU 100. bon ét. MARIN 67 r Avenir, Bonneuil s/M.

A V. Royal Enf. Météor 700. Elissondo 130 r Belleville.

A vendre Motoconfort 125 cc très parfait état OBS. 26-70

TRIUMPH T100 impeccable. 15 r La Cosarde l'Haye les Roses Sne

750 R. Gillet 47 side Bernard. JANOT 152 r Ordener 18^e.

Motob. 125 lat. ét. nf sac. cuir Gery 4 vil. du Parc Paris 19^e

MAGNAT-DEBON M4TD 125 4500 k bon état équip. FOU-

LON 62 r N. D. Nazareth 3^e

TERROT 750 cmc compl. rem. nf moteur réal. toute équipée 80000. DEFAUX 149 rue de Belleville, 19^e.

350 Matchless tél. Fulg. car. acc. vis. soir sam. et dimanche BELTRAN 33 r Letort 18^e.

RUMI sport 125 bicycl. sept 53 2500 k 175000 fr. VIOT 39 r Nocard, Alfort Ent. 17-08.

100 VILLIERS SPORT 80 kmh. Impec. 40000 fr. 80 bd Camélinat, Gennevilliers.

250 Al. origine + pces 60 125 tél. sé. 4 v. imp. 90 reprise Jawa. TOS, Myennes (Nièvre)

MOTOB. 175 équip. 65000. 79 r Saint Blaise 20^e.

SIDE Ind. 1200 px int. Rouzier 45 r E. Reclus Bicêtre Seine

Matchless 350 G3L f. tél. Café 7 qu République St Maurice S.

BSA 250 C11GL p. 150. Cocquet 56 r Nanterre Asnières S.

250 MOTOB. mot. Jap ent. éq. 48000. QUIQUET 21 r Novion, Asnières. Tél. LON. 28-86.

MOTOB. 125 culb. éq. état nf 140 19h. et dimanche matin. Bourlières 127 r Reuilly 12^e.

125 Terrot ETD imp. équip. Rossi Vil. 15-10 apr. 18 h.

AJS 500 culb. 10000 k access. Lamarre 85 rue Glacière 13^e

Motob. 175 3000 kms LEGROS 31 bd Arago à part. 20 h. le soir, dimanche et lundi matin

PART. vd BSA 250 cc culb. 52 p. roulé ét. nf nbx acc. px 139. Belluc 14 r Montrosier, Neuilly tél. MAI. 69-76.

GNOME RH. Junior 3 cv b. ét. ent. éq. 75000. CAILLAVET 42 bd Belleville 20^e

DOLLAR 350 55000 Louis 98 av. Berteaux, Cœuilly (Seine)

BSA 500 M20 état except. éq. LIEV 7 r Terrasse Créteil (S)

HOREX Régina 350 éq. + side Carpio lgr. px int. Arnette 32 bd Chanzy, Montreuil (S).

Gn. Rh. 125 R3 gr. lux. vert. éq. impec. Blanson OBS 00-32

140 side R75 BMW cause santé, le dimanche. MERCIER 10 av. Galliéni, Bécon.

SIDE Terrot 500 culb. sé. 4 v. vis. ap. 19 h. et sam. dim. Tévenin 180 av Choisy, Paris

G.R. 125 ex. ét. mot. nf ac.270. Prévost 38 r Lacroix 17^e r.d.c.

Matchless impec f. tél. Colar 7 r Beautreillis 4^e hres repas

PUCH 150 TL bleu éq. complet 13000 kms parf. état px int. visible Ch. Mourard tél. Lam 85-42, 10 r Choron Paris 9^e

Jonghi 125 ACT nve 3600 k px 160. Bourdais 60 bd Sébastopol

URG. Excelsior 250 2 cyl. sel. dble fin 52 9000 kms 150000 RIC. 80-63 ap. 17 heures.

350 DKW typ. NZ 43 méc imp. t. sad 120000 Péreire 21-84.

PUCH 250 TP c. nve acc. 160. R.A.N. 14r Meslay 3^e. Arc.59-93

ARIEL 350 1952 parf. ét. dble selle 200000 VIVRON 106 av. de Villiers Paris 17^e.

16H NORTON 500 Indian 500 Velocette 350 Terrot bs px. Sid. Précis. et Bernardet. Achat. Vente, Reprise, Dépôt vente. Zenkl 8 pas. Four à Chaux 19^e

PUCH 250 TF imp. éq. comp. gr. sac. cuir px 150. PLACE 8 r de la Gaité, Saint Ouen.

MOTOB. 125 lat. f. tl. état neuf 5000 kms 75000 NOU-VEAU 12 pl. Vendôme 14a18h.

SUP. ens. Golden Flash Précision 1953 380. le soir Adbert 16 r Laghouat 18^e.

JONGHI 125 T 1948 sélect. renouée à roder 60. 14 r des Pinsons Paray V Poste (S-O)

VENDS cause double emploi BMW 51/3 absol. impec. disp. fin du mois vis tous les jours 38 r Général Leclerc, à Hem (Nord) px 400000.

TRIUMPH T100 Racing ét. nf jantes ital. 2 boîtes vitesses 6 pign. mot. frein AV Collignon embr. Ferodo. Photo et rens. sur demande. CREMERS 7 pl. Stalingrad, Bordeaux.

V. MA FEATHERBED NORTON MANX 500 cc parf. ét. (2^e Champion. de France 53) px tr. intér. S'adr. R. KIBLER 124 Fg de Colmar, Mulhouse.

170000 Terrot 500 parf. ét. side Précis. 53. MARTIN, 35 rue Claude Bernard, Paris.

175 GUILLER AMC f. t. s. ar. éq. libr. Louis 44 r du Marché Neuilly s/s (19h. sam. apr. m.)

BSA 500 twin 1952 état neuf acces. urgent tél. MAI. 75-84

ATTENTION !.

Scooters et vélomoteurs, motos, sidecars, voitures. Crédit sensationnel. Demandez la liste complète contre 50 francs timbres. DELAIRE, 4 impasse de la Gaité. DAN. 55-43.

ARIEL 350 culb. 100. facilités LECLERC 56 r Max Dormoy 18^e

BSA 500 twin ent. éq. 21300 k 235. 14 av. Hoche 1^{er}ét. Wag.59-33

500 TERROT 48 sus. culb. b. ét. Delfosse 15 r Civile, Paris.

MOTO Terrot RGAS 500 side Ter. mod. 47 vis. tous ls jrs ap. 18 h. et samedi t. l. jour-née. LAGNEAU 16 bis r Em. Landrin, Boulogne (Seine).

500 R. Enfield 50 imp. repr. — fort ANDRE 68 r Dulong 17^e

TRIUMPH 500 parf. ét. px 250. Serrurier 17 Lechapellais 17^e

URG. Motob. 175 culb. b. état PORTALIER, POR. 04-65.

750 R. Gillet t. b. ét. Jardry 5 r Guy Mocquet, Malakoff (S.)

500 Matchl. G90 1936 sélecteur 4 vit. bon état 100000. Tél. hres travail PRO. 25-27.

350 TWN b. état px 110. Koumani ENT. 27-40 hres bur.

R. GILLET 750 s. 1 pl. 1/2 fin 50 12000 k cm. nf px 185000 VERGNIOL 13 r Morand 11^e

BSA 500 B33 cul. éq. px 225. Mesnier 66 av. P. Auguste 11^e

650 BSA 290. cré. pos. 10 r Carnot Versailles sam. mat.

A VDRE Malterre 175 M. AMC 6000 k C.N.T. équipée S. M. TETU 8 rue Rébéval 18^e.

TRIUMPH 650 impec. Turigny 52 r de la Goutte d'Or 18^e.

AVANT SAISON

Motocyclistes profitez de nos occasions état neuf. Liquidons à tte offre raisonnable un lot important motos, vélom. scooter. récents ttes marques. Ouverts les jrs, même le dimanche. 85 r J. Lacroix MEN. 74-89.

CREDIT - REPRISE

Motobécane 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-13^e Gob. 87-87

CREDIT IMMEDIAT

1/3 cpt. solde en 6-9-12 mois
750 BMW R12 révisée 190
600 Zundapp KS 600 195
500 Sunbeam 52 cme nve 325
500 FN 51 culbut. 220
500 Norton 16 H. 130
500 BSA WM 20 130
500 Triumph speed tw. 52 280.
500 Triumph twin 180
500 Terrot culbutée 55
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 49 susp. culb. 125
500 Motobécane cme nve 115
350 Terrot latéral 75
250 R. Gillet sport 54 nve 125.
200 Monet Goyon 52 55
125 Peugeot 50 55
175 Motobécane 1952 115
125 Terrot culb. 53 115
175 Guiller 1951 75
125 Motobécane 50 à 52 75
50 motos et vélom. dep. 25000
Grand choix de sidecars
Audegan 10 r des Apennins
Métro Brochant - MAR. 74-22
250 R. G. 5500 kms ts acces.
DABOUT 8 r Sedaine Paris.

PEUGEOT 350 P112 impeccable. FRANÇOIS 8 r R. Poincaré, Rambouillet.

CREDIT - REPRISE

Vespa 1952 toute éq.
175 Motob. état neuf
250 BSA susp. AR neuve
350 BSA B31 sous garantie
650 Triumph garant. 3 mois
4 cv Renault Juva-4 Simca-5
HURNI 38 r Saussure 17^e.

MOTOB. 1 CV 4 tps p. ét. té-tél. h. bur. PER. 60-98.

URG. c. dble emp. 175 Motob. b. état équip. 95000. Soriano 256 r Marcadet Paris 18^e.

500 NORTON 16H susp. AR side cme neuve. LEMOINE 30 r Danton, Levallois.

125 PUCH 52 10000 k p. ét. 47 r Deguingand, Levallois.

SIDE Steib cap. pare-brise parf. ét. 350 Terrot HCTL b. px. BEVE 25 r Croulebarbe 13^e

SIDE léger cap. p. b. 30000 fr. Saclier 25 r Drouot Paris 9^e

500 TERROT fin 52 sup. cul. p. roulé 155 h. bur. Tru. 73-54

BMW 750 R273 état neuf à voir 20 av. Moreau Paris 19^e Mme LECLIMCHE.

HARLEY DAV. 750 cc 42 WLA b. éq. b. pn. side Simard 1 pl 1/2 bs px ens. ou sép. Rougetet 3 r Gambetta, Nanterre

500 PANTHERE 48 rep. volom. 47 r Deguingand, Levallois.

500 MOTOBECANE équip. gd tourisme bel. ét. UNIVERS MOTO 14 r de Nancy 10^e.

ON DESIRE ACHETER

Achète Comptant

motos, vélomoteurs, scooters, paie cher ttes machines accid. Thillery 19 r des 2 Communes Montreuil (samedi seulement). ACH. voit. 125 à 250 cc 3 pl. Pivard 5 quai d'Anjou 4^e. Achat comptant de ttes motos et vélomot. Reprise ctre voit. HURNI 38 r Saussure. 17^e.

IMMEDIATEMENT

Je paie comptant toutes motos vélom. scooter. réc. DELAIRE 4 imp. de la Gaité DAN. 55-43

VOITURES A VENDRE

TOUJOURS 40 voit. ttes marques. Reprise de votre moto et crédit. Roger SCEAUX 4 r Beaupaire Pantin Nor. 15-18
CITROEN 11 BL 38, 39 et 51 4 CV Ren. 1949, 50 et 51 6 CV Fiat 100 miles gd spt Sandford alu grand sport Renault Juva 4 1939 berl. Renault cabr. Celta 4 38 6 CV Fiat C. I. 4 places Simca 5 1939 coupé. Crédit. Reprise ttes motos Audegan, 10, r. Apennins-17^e Métro Brochant - MAR. 74-22
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. 4 rue Arthur Rozier (place des Fêtes).

DIVERS

A vend. bte vit. t. Gr. b. ét. 5 ou 600 Saro 13000. Jung L. 11 r Charmettes, Fontaine (Isère)

Moteur FN M90 500 cc remis en état. Richez 142 r Pompe 16^e

PIECES détach. neuves pour Terrot type HD Royal Enfield Gnome Rhône CV2X R. Gillet prix intér. J. DETRUCHE 16 rue Jules Guesde, Levallois. PER. 09-27.

V. 2 moteurs Mosquito nb. acces p. 40000 fr. ét. neuf ens. ou sép. Sautereau r Chennevière, St-Ouen L'Aumône, SO

EMPLOIS

VEND. et mécanic. motos sérieux et compét. pl. stable. DELAIRE 4 impasse de la Gaité 14^e, tél. DANTON 55-43.

ECHANGES

VENDS ou éch. «Riley» 9 cv type 115 berline luxe 4 pl. radio, etc... contre Norton 88 Triumph 650, BMW R68 ou Sunbeam plus soult. Ecr. PUBLICITE GENERALE, Rennes (I.-et-V.) n° 330.

Velocette 250 culb contre 125. LECLERC 56 r M. Dormoy 18^e

RAPID'MOTO Direct. Jacques CHARRIER, INTERNATIONAL DE MOTO-CROSS

6, rue Dailly - SAINT-CLOUD — Tél. : MOL. 21-29 (à 50 mètres de l'autoroute)
 MET A VOTRE DISPOSITION SA COMPETENCE ACQUISE EN COURSE
 Agent des grandes marques : B.S.A. - ARIEL - SUNBEAM - TERROT - GUILLER - MONET-GOYON
 CREDIT GNOME-RHONE - N.S.U. — Spécialiste B.M.W. CREDIT
 GRAND CHOIX D'ACCESSOIRES - NOMBREUSES OCCASIONS EN TOUTE CONFIANCE - Stockiste BSA
 DIPLOMÉ DES USINES B.S.A.

SCOOTER DIFFUSION

Les meilleurs Scooters d'occasion

VESPA - LAMBRETTA REVISES



GARANTIE 3 MOIS

Comptant 30.000 f.

SOLDE : 6-9-12 MOIS

ACHAT-VENTE-DEPOT

Accessoires d'Occasion

30, rue Pixérécourt, 30

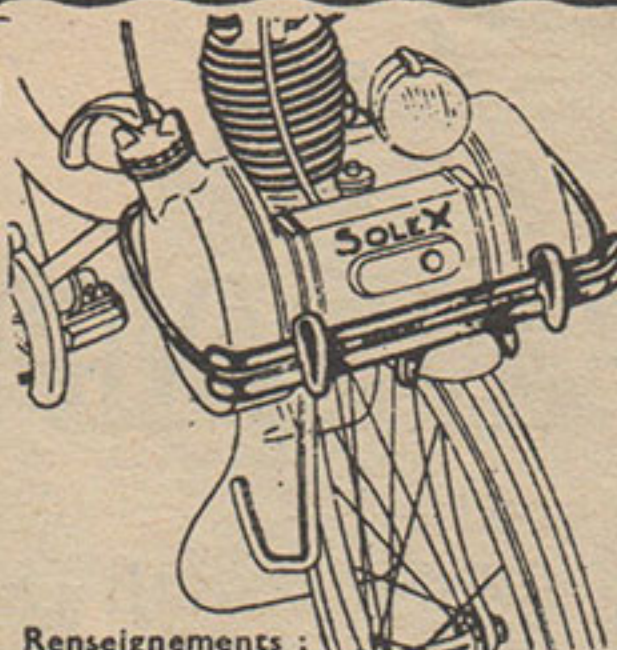
PARIS-20° - MEN. 75-00

Métro : Place des Fêtes

JEANNERET, de Nice

vous offre pour votre
VELOSOLEX

4 articles de sa fabrication :
 Le **PARE-CHOCS** amovible
 (breveté S.G.D.G.), d'une
 efficacité extraordinaire qui
 donne un cachet très élé-
 gant à votre Vélosolex.
 La **POIGNEE** pour porter
 très facilement votre Vélo-
 solex d'une main.
 Le **FIXE-BAVETTE** pour
 garde-boue avant.
 Le **FIXE-PAQUET**



Renseignements :

Etabl^{ts} H. JEANNERET & C^{ie}

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

FOURCHES TÉLESCOPIQUES
 SUSPENSIONS ARRIÈRE

GRAZZINI

*Les Ets
 Grazzini offrent, par
 leur grande expérience
 la meilleure garantie.*

NOUVELLE
 ADRESSE :

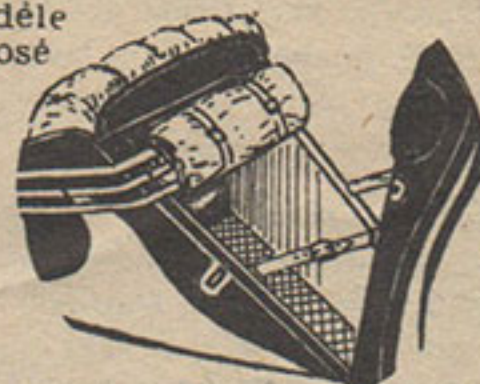
5-7 RUE

NEUVE POPINCOURT

TÉL. : ROQ 17-03

MOINS CHER QUE L'OCCASION

Modèle
 déposé



Coffre ouvert montrant
 la position de notre ca-
 pote cabriolet escamotée

Side-cars pour 125,
 175 et 250 cmc. au
 prix imbattable de
 39.000 fr.

Nous avons créé égale-
 ment un magnifique
 sidecar Camping pour
 grosse et moyenne cy-
 lindrée.

Magasin ouvert tous les jours, dimanche matin compris
 Catalogue contre 30 fr. timbres — Facilités de paiement

Ets ROY

36, Rue de Bordeaux, 36
 MAISONS-ALFORT (Seine) — ENT. 29-70

PEUGEOT
 MOTOBECANE
 MONET-GOYON
 TERROT
 ULTIMA

Sidecar IMPERIAL

Stock pièces détachées

Livrables

France et Colonies

Remise aux patentés

ETS DUNOIS

34, rue de Charonne

PARIS-11° - ROQ. 17-13

PARIS-NORD-MOTOS

Agent Officiel

au service de
 4 grandes marques

Geugeot
BSA **TERROT**
GNOME RHONE

Pièces détachées
 Tous Accessoires

VENTE À CRÉDIT

Atelier de Réparations

3r. Ernestine-PARIS-18° • ORNANO.34-08

Centre de récupération
 et d'usinage de pièces
 détachées

D.K.W. — B.M.W.

N.S.U. — ZUNDAPP

PUCH — VICTORIA

etc.

PIECES ADAPTABLES

de notre fabrication

Vente — ACHAT

Motos — Epaves

Réalésage - Embellage

Pièces à la demande

CRUPDA

21, r. Monge, Puteaux

Tél. : LON. 02-63

STATION

REPARATIONS

STATION SERVICE DELL'ORTO

20, Rue du Débarcadère - PARIS-XVII^e

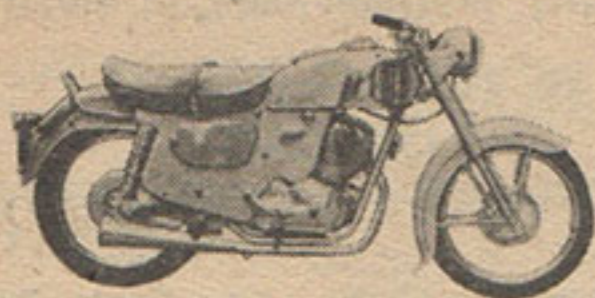


SERVICE

PIECES DETACHEES

STATION SERVICE GRAZZINI

Téléphone : ETOile 73-92 et 77-46



MOTO VANVES SPORTS

Concessionnaire SPEED
Station-Service VAP et DELL'ORTO
ALCYON - GNOME-RHONE - BABYMOTO - DREVON - VALLEE
1 et 3, Boulevard Brune - PARIS-14^e — LEC. 50-95

CHAMPION
DE LA PUBLICITÉ
des bonnes causes

GARAP

vous dit
aujourd'hui :

"aux tnelles !"

VOUS TOUS,
français qui êtes logés, pensez à ceux qui
ne le sont pas : aidez-les en souscrivant aux bons
des CITÉS D'URGENCE, remboursés dans les 15 ans,
sans intérêt, mais donnant lieu à 43.580 lots
de 10.000 frs à 10 millions.

ET VOUS EN PARTICULIER,
chefs d'entreprises, qui devez légalement verser
pour la construction 1 % des salaires, vous pouvez
vous libérer de cette dette pour 1953 et 1954
en doublant son montant : ces sommes seront
remboursées dans les 15 ans (avec participation normale
aux tirages des lots).

EMPRUNT

BONS A LOTS DES CITÉS D'URGENCE

Emission au pair de 1 million de BONS A LOTS de 5.000 frs.
Souscrivez au CRÉDIT FONCIER DE FRANCE et dans
toutes les banques
ou aux Caisses des Comptables du Trésor.
Renseignements sur place.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE



BOUCHAUD
TOUTES REPARATIONS
POUR
D.K.W.

6, RUE DESAIX

PARIS (15^e)

Sté MOTREX
41, R. Pasquier, PARIS-8^e
EUROPE 34-49
SAN-SOU-PAP - ROVIN
Pièces détachées motos
ATELIERS : 51, Bd Foch, EPINAY

N'attendez pas l'ACCIDENT

Assurez-vous

AUX MEILLEURES COMPAGNIES
— AUX MEILLEURS PRIX —

par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »
12, rue de Cléry - GUT, 73-32

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR

38 r. du Château-d'Eau

PARIS-10^e

NOR. 08-09

TOUS

vêtements

de cuir :

MOTO

AUTOMOBILE

SPORT

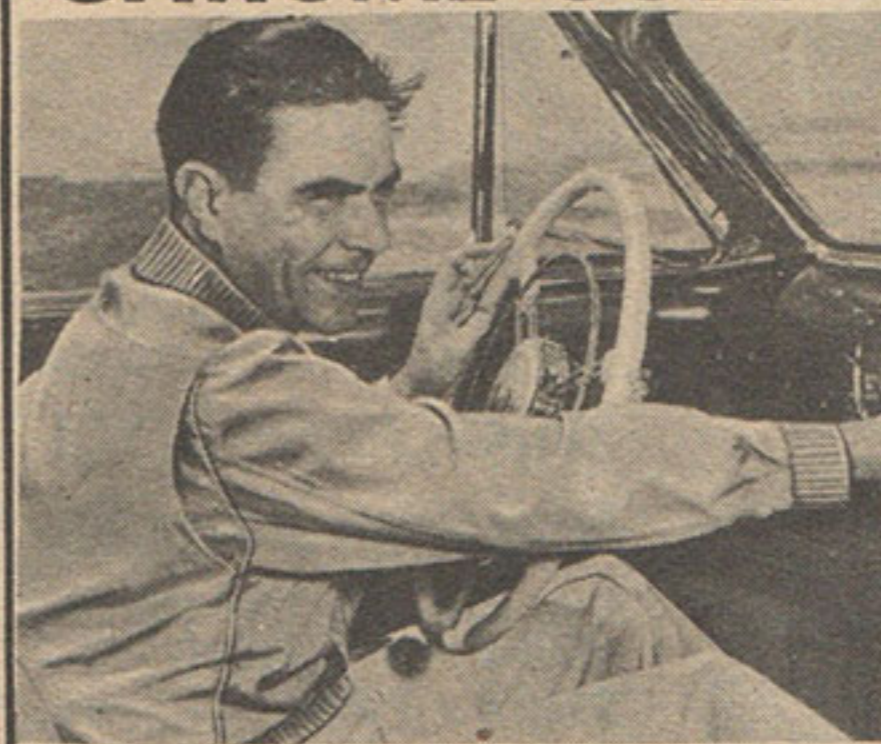
VILLE

Exigez la
marque

CHROME-

CUIR

CATALOGUE
GRATUIT
SUR DEMANDE



83 D K W 83

PIÈCES DÉTACHÉES
POUR
MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPÉCIALISÉ
POUR
MOTOS ALLEMANDES

Toutes pièces détachées
échange standard d'organe

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

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

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

AGENCE OFFICIELLE

TERROT

AVENUE FOCH — DIJON

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
POUR TOUTES CYLINDREES

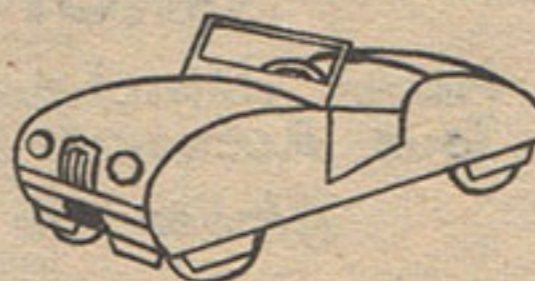
VOITURETTE ARDEX

100 et 125 cmc. — 2-3 places
SANS PERMIS DE CONDUIRE
219.000 francs

Concessionnaire **LEROY**

21, rue Guillaume Tell
PARIS-17^e ETO. 78-87

Métro Pèreire



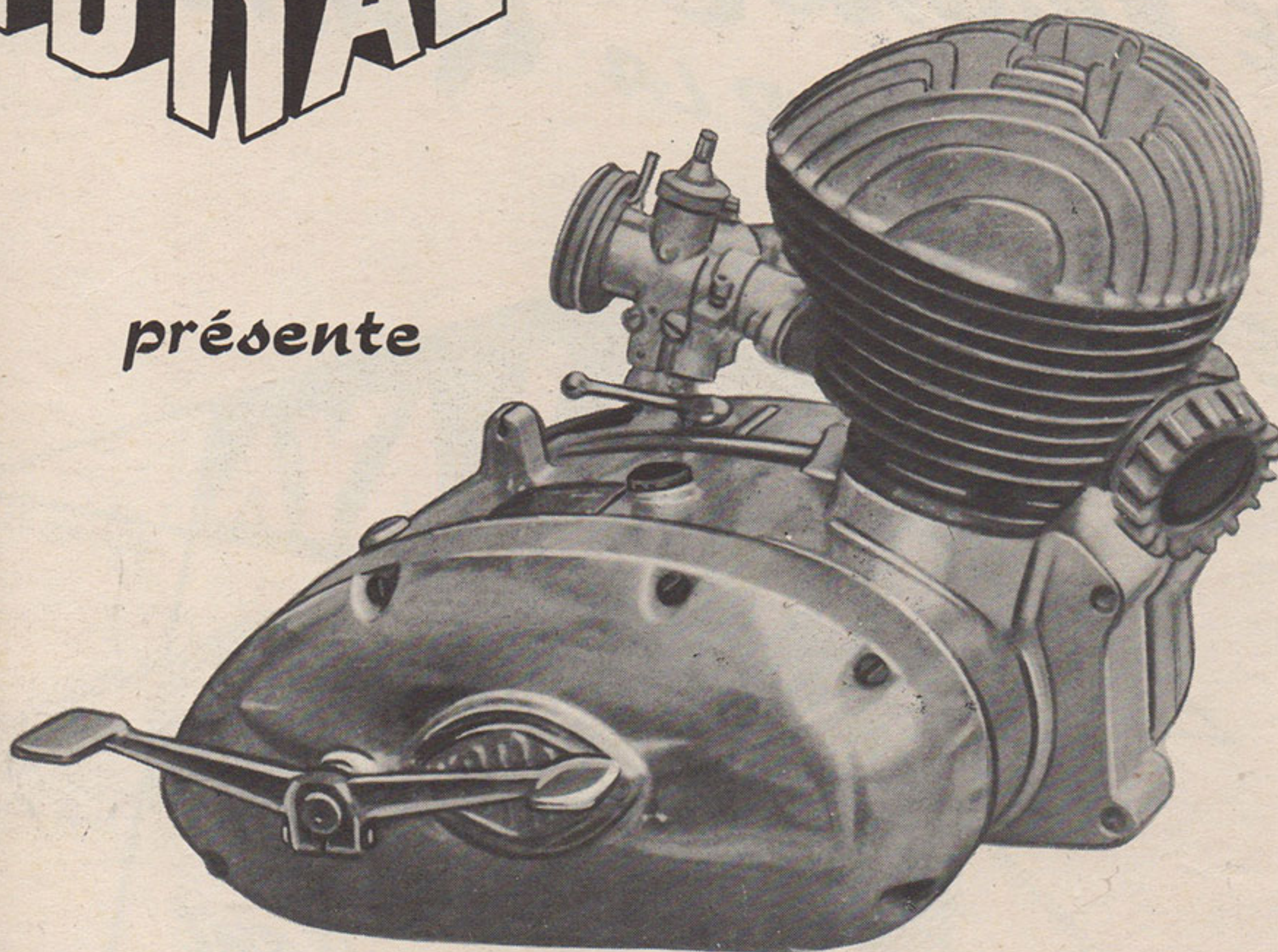
Clinique des
cadres. Réservoirs et Roues
tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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

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

NE lésinez ^{PAS} SUR LA Qualité

EXIGEZ:



les 2 tisons qui ont
lancé le camping!

TELLEMENT PLUS SÛRS!

Vérifiez la présence de nos marques sur la lisière de nos tissus!