

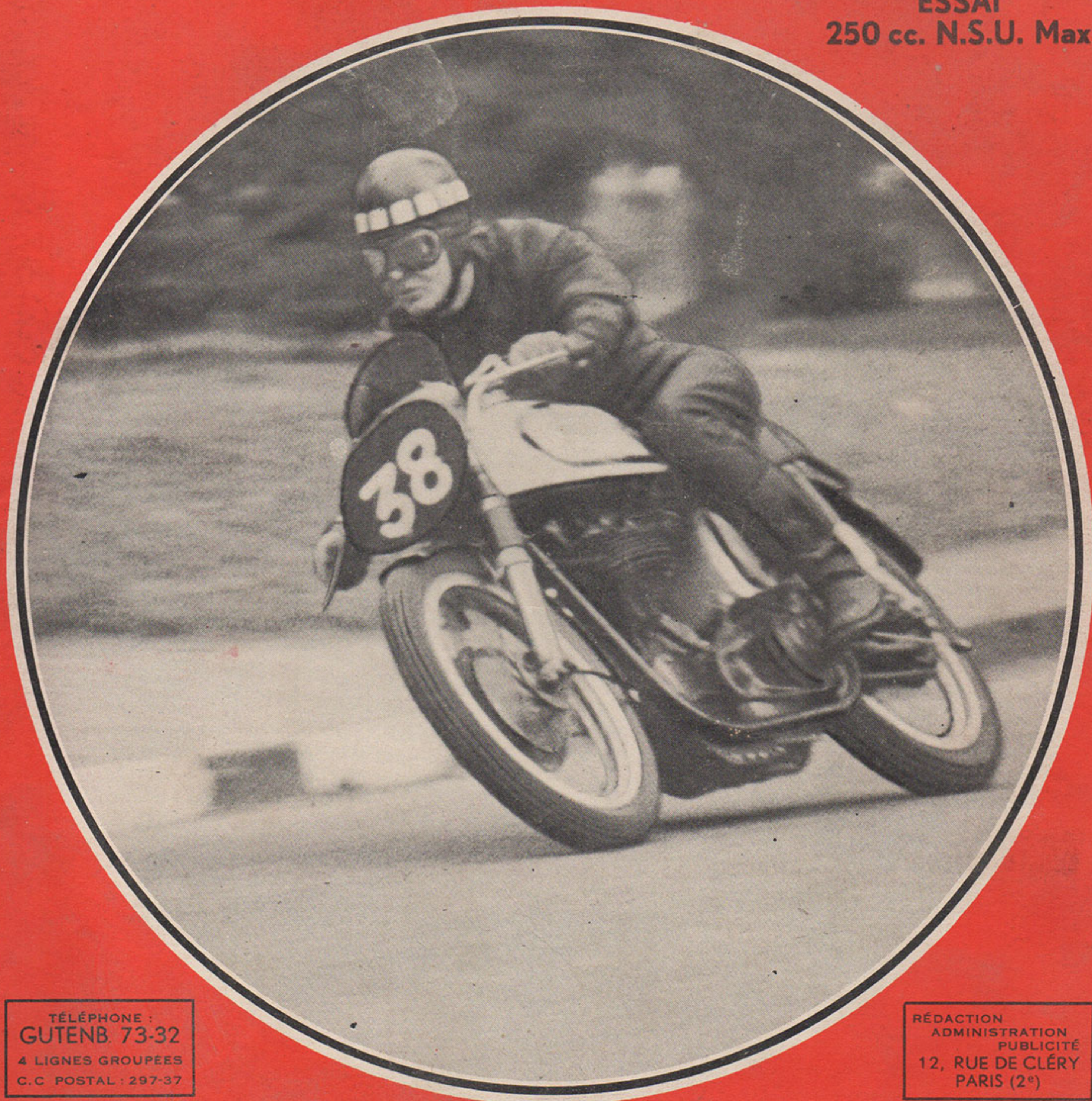
Moto revue

42^e ANNEE. — 1^{er} MAI 1954. — N° 1.185

HEBDOMADAIRE
Tous les Samedis
LE NUMERO :

40 frs

ESSAI
250 cc. N.S.U. Max

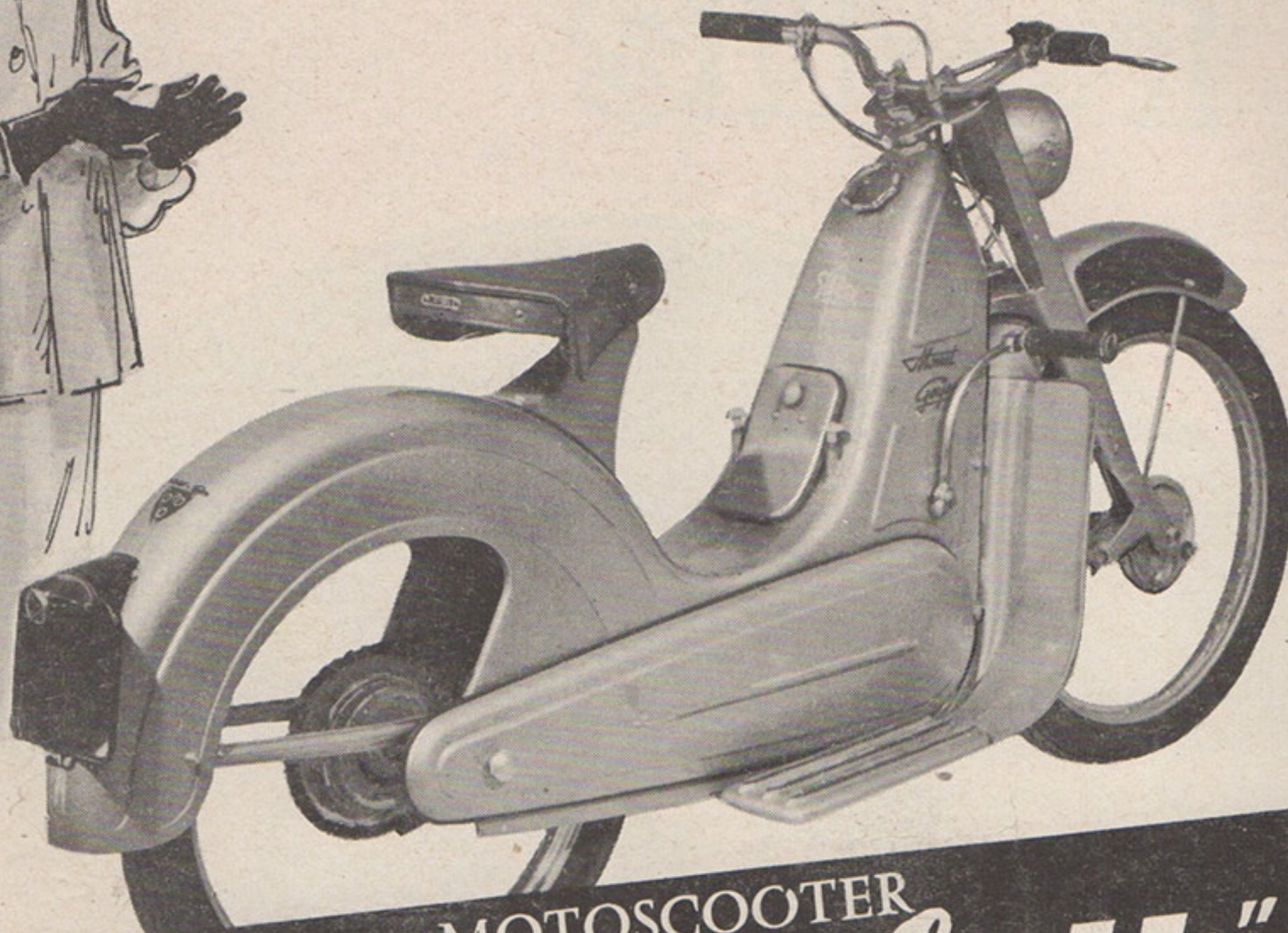


TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPEES
C.C. POSTAL : 297-37

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

Première grande épreuve du calendrier français, Pau voit la victoire en 500 cc.
de Tommy Wood, fidèle du « Continental Circus ».

La stabilité de la moto
La protection du scooter



MOTOSCOOTER
"Startlett"

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

78.500 F.
VENTE A CRÉDIT
JUSQU'À 12 MOIS



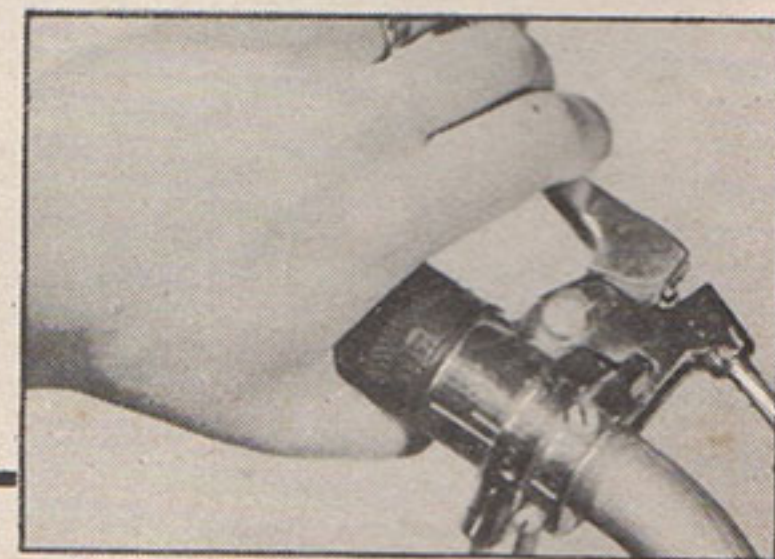
Fig. 1

Monet Goyon

KOEHLER ESCOFFIER

MACON

Fig. 2



Consultez les Agents de votre région

Succursale à PARIS : 49, rue Desrenaudes (17^e)

Pour votre **VESPA** - votre **STARLETT**

votre motocyclette - votre cyclomoteur - votre vélomoteur
de marque française - anglaise - italienne - allemande - autrichienne

PHOPAG NON-2

dans votre intérêt
Consultez d'abord

Les **MONNERET**



- * 202 fois recordman du monde,
- * 12 fois champion de France,
- * 439 victoires.

4 MAGASINS - 4 ATELIERS DE RÉPARATIONS :

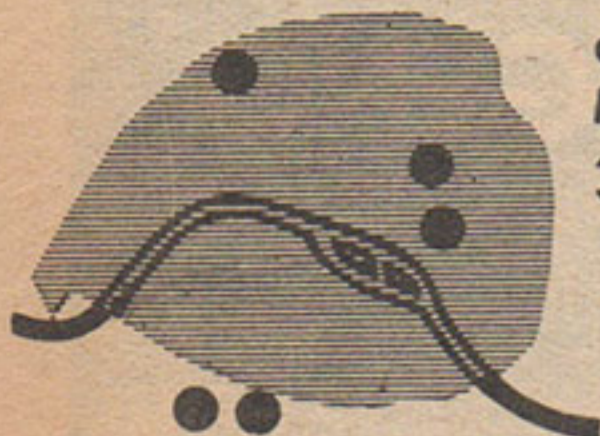
PARIS-SUD : 106, AV. ARISTIDE-BRIAND, MONTROUGE

PARIS-CENTRE : 7 ET 9, B^d BEAUMARCHAIS, PARIS (3^e)

PARIS-NORD : 138, RUE DE TOCQUEVILLE, PARIS (17^e)

VOLTAIRE : 53, R. RICHARD-LENOIR (Place Voltaire)

et l'atelier unique en France que les
MONNERET ont installé à **VANVES** :
3, RUE ARISTIDE-BRIAND



**OCCASIONS
ÉCHANGES
REPRISES**

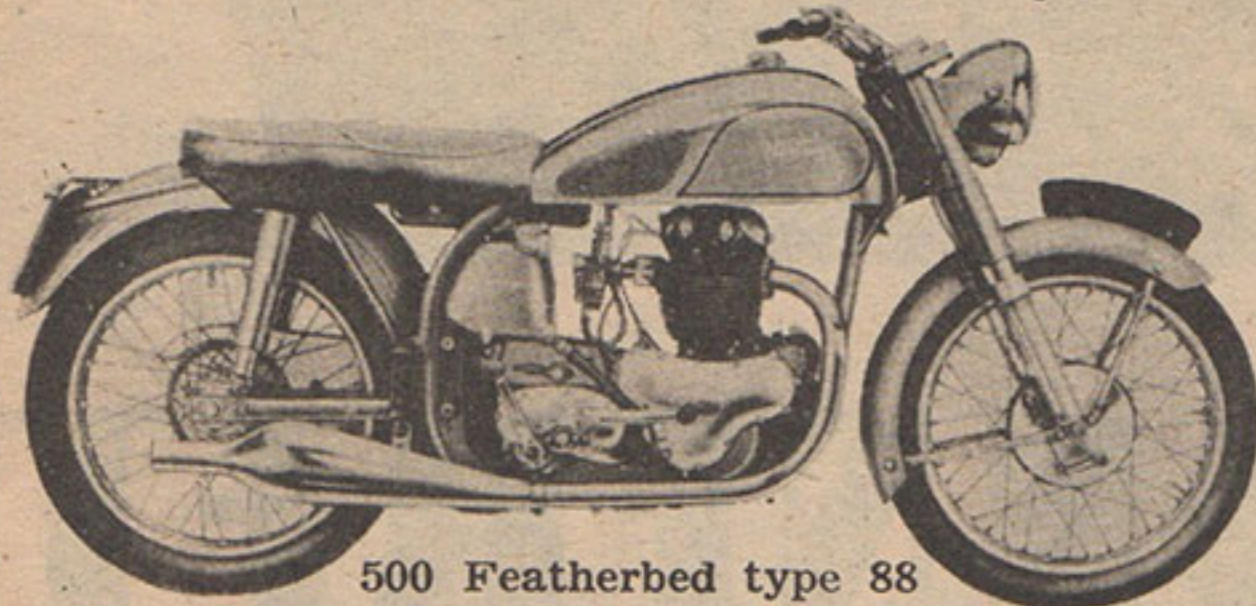
toutes pièces déta-
chées - accessoires

CRÉDIT
jusqu'à
18 MOIS

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS

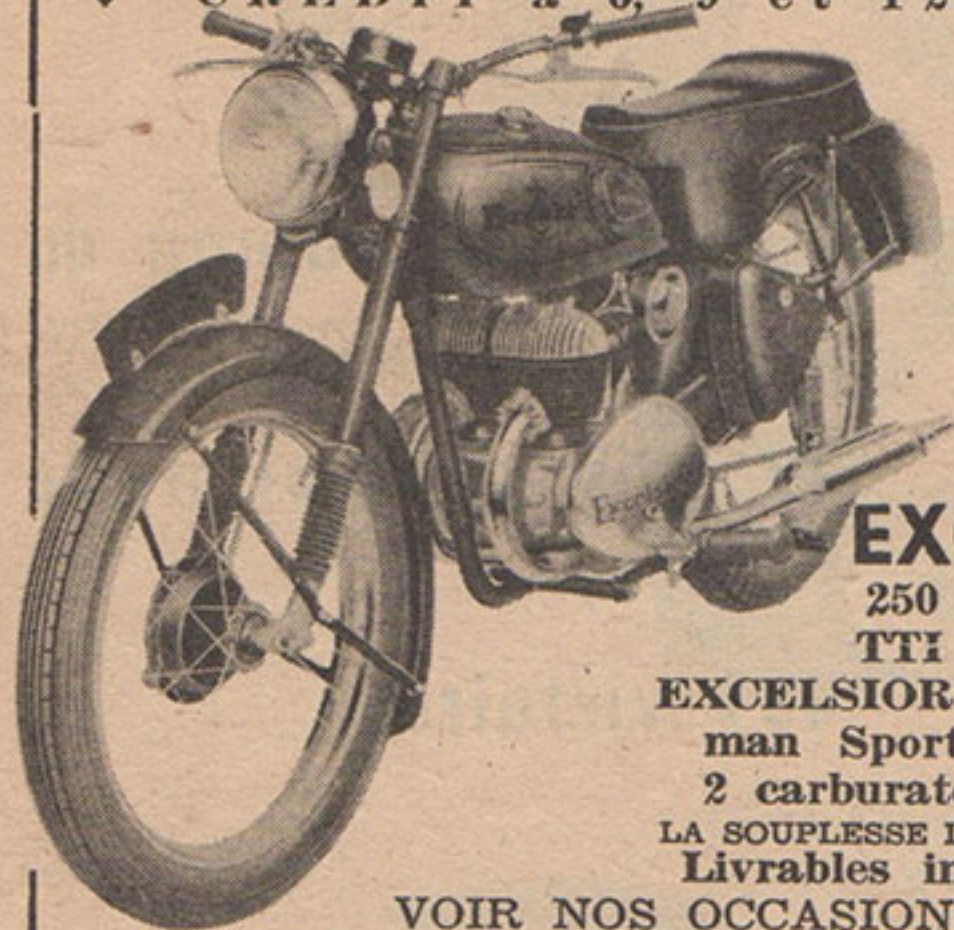
Commandez maintenant
votre **Norton** 1954
nouvelle **DISPONIBLE RAPIDEMENT**

Gagnante de 29 Tourist Trophy
5 Bol d'Or (24 h. d'endurance) à 107 kmh. de
moyenne - 2.573 kms. Record absolu autos-motos
par G. LEFEVRE
et Championnat de France 1952 (catégorie 500 cc.)
par COLLOT
venant de battre 60 records du monde :
(7 h. à 193 kmh. de moyenne)
et le record de l'heure à 215 kmh. de moyenne



500 Featherbed type 88

500 DOMINATOR type 7, cadre Swinging arm.
500 DOMINATOR type 88, cadre Featherbed
500 ES2 - Mono - nouveau cadre swinging arm.
◆ CREDIT à 6, 9 et 12 MOIS ◆



Excelsior
250 cmc.
Sport

Quelques
agences
disponibles

EXCELSIOR

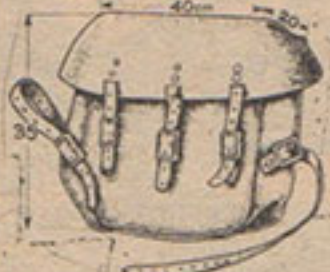
250 cc. Talisman
TTI 2 cylindres.

EXCELSIOR 250 cc. Talisman Sport, 2 cylindres,
2 carburateurs.

LA SOUPLESSE D'UN 4 CYLINDRES
Livrables immédiatement

VOIR NOS OCCASIONS

DANS NOS ATELIERS - (état absolument neuf)
NORTON Dominator 53 ES 2 - 350 Arbre à cames
500 culbuté - 500 lat. - 600 BIG FOUR - A.J.S. 1952
MANX 500 entièrement révisée, 165 kmh., 250.000 f.
PEUGEOT 175 fourche téles. susp. AR. à 110.000 fr.
Toutes pièces : NORTON - EXCELSIOR
VINCENT - ARIEL - B.S.A. - TRIUMPH - INDIAN



Sacoches américaines spéciales
renforcées pour motos, vélomoteurs.
Grand modèle cuir chromé de : 4.900
à 5.900 frs.

Grand choix de pneus et accessoires toutes marques
Selles doubles et coussins de garde-boue

GARREAU

Distributeur pour la France de
NORTON - EXCELSIOR - INDIAN - TORNAX
22, rue Robert Lindet - PARIS-15° - VAU. 07-09
FERME LE LUNDI

2
accessoires
en
1 seul



NOTICE FRANCO SUR DEMANDE

L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE

9, Rue Belidor - PARIS-XVII°

ÉTOile 36-96

Méfiez-vous



DES

CONTREFAÇONS!

EXIGEZ le

CASQUE GENO

HAUTE RESISTANCE

IMPERFORABLE AUX CHOCS

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



A. DUBOIS

MOTOBECANE — B.S.A.
SUNBEAM — TERROT
STOCK PIECES DETACHEES
56, r. A.-Briand - LEVALLOIS
Tél. : PER 19-73

Sté du Garage JARDILLIER

le Spécialiste de la remise en
état des MOTOBECANE
Anciens et nouveaux modèles
88, av. Paul Doumer, Paris-16^e
AUT. 18-42

DYNAMIC - SPORT

Motobécane - Guiller (A.M.C.)
D.S. Malterre (A.M.C.) - Jonghi
Lambretta - Guzzi - B.S.A.
Speed-Mors - Aer-Macchi
M.V. Agusta - Terrot - N.S.U.
6, rue St-Augustin - PARIS-2^e
RIC. 75-28 Métro Bourse

PARIS-LOIRE

dirigé par
MARCEL PAHIN
Coureur officiel « AUTOMOTO »
Réparation tous moteurs AMC
AUBIER-DUNNE
VILLIERS - SPEED
Toutes pièces détachées en stock
62, av. de la Grande-Armée
Tél. : GAL. 57-95

AGENTS OFFICIELS

J. DI VOZZO
116, Bd. Sérurier
PARIS-19^e
Tél. : BOL. 77-62



G. PERSIN
92, Av. de Rigny
BRY (Seine)
Tél. : 272 à BRY

Main-d'œuvre spécialisée
Pièces détachées DKW d'origine
pour tous modèles
Expédition en province à lettre lue

MOTO VANVES SPORT

Station-Service VAP
Dell'Orto - Mosquito
Gnome-Rhône - Mors-Speed
A.M.C. - Ydral - Sachs
Peugeot - Zurcher
1 et 3, Bd Brune - PARIS-14^e
LEC. 50-95

STATIONS-SERVICE

YDRAL

DELL'ORTO — GRAZZINI
Toutes pièces détachées
20, rue du Débarcadère - PARIS-17^e
ETO. 73-92 - 77-46

Ets ORBAIN
92, r. Kléber - MONTREUIL-s-BOIS
AVRon 19-16

BARBÈS-MOTO

Jonghi - Lambretta - Guzzi
Gima - B.S.A. - Sunbeam
Terrot - René Gillet - Gnome-
Rhône
33, Bd Barbès - PARIS-18^e
M^o Ch.-Rouge MON. 98 35

DEPANNAGE
RAPIDE

TRAVAIL
SOIGNÉ

PRIX
MODÉRÉS

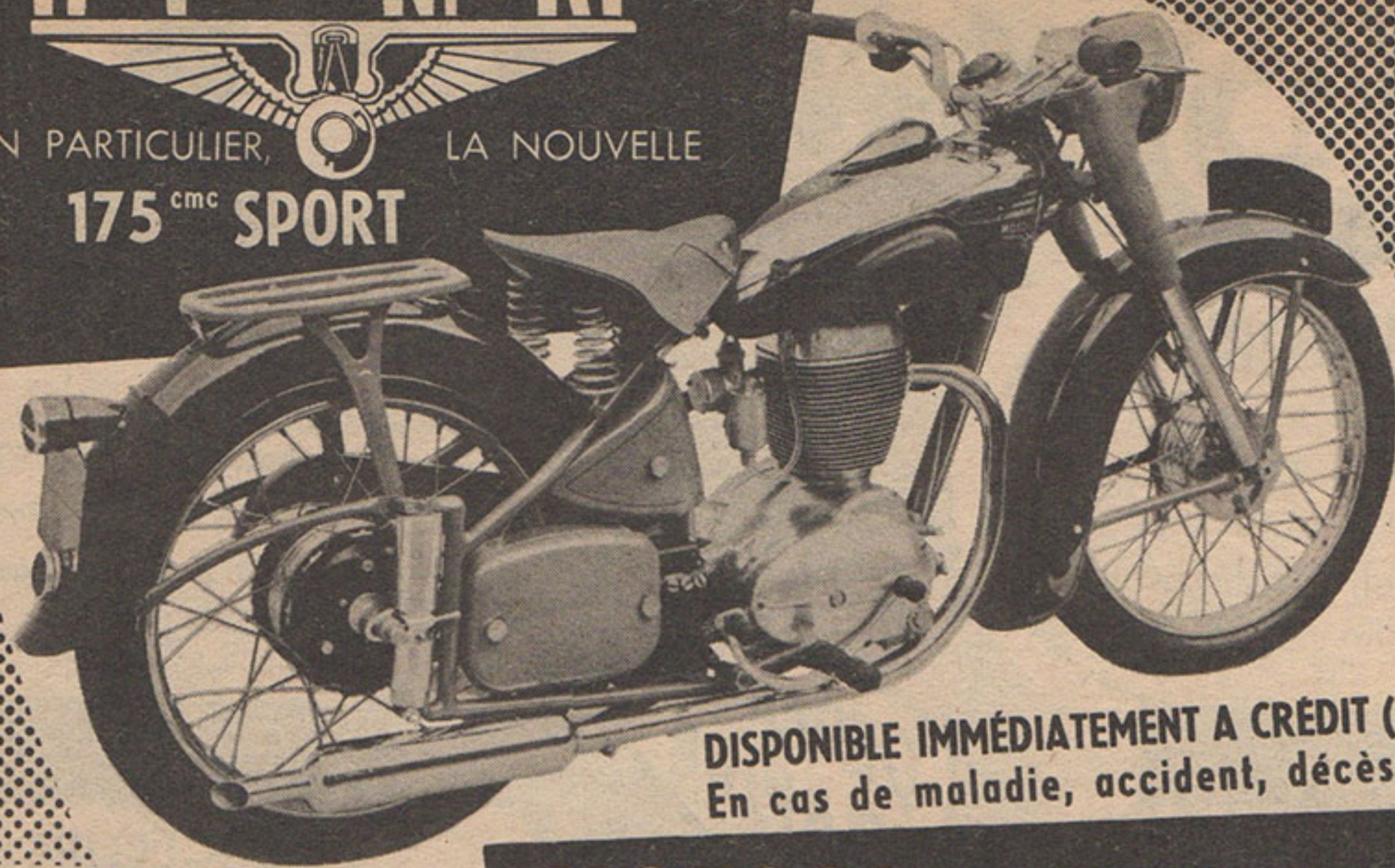
ADRESSES
RECOMMANDÉES

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^{cmc3} * 175^{cmc3} * 350^{cmc3}

MOTOCONFORT-BARBÈS

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

COMBINAISON A MANCHES



Glissières double
curseur.
En gabardine de
coton - 6 poches
Bleu de France
Bleu hydrone
Havane - Blanc
Beige
Teinture grand teint
garanti
Traitement
« VERYFIX »
irrétrécissable
et lavable
Vendue
prix consommateur
2.950 fr. + t. l.
Exigez-la de votre
fournisseur habi-
tuel ou écrivez-
nous à BETHUNE,
nous vous ferons
donner satisfaction

C'est une création

Le Pigeon Voyageur
BETHUNE

MOTOBÉCANE



A. CHARRIER

28, rue Davoust

43, avenue Edouard Vaillant

PANTIN (Seine)

Tél. : NORD 44-26

M^o Hoche et Pte Villette - Autobus 170 et 130

DISPONIBLE : 125 cmc. à 175 cmc.

STOCK PIÈCES

MOBYLETTE SCOOTER

ACCESSOIRES SPECIAUX

VENTE A CRÉDIT

6 - 9 - 12 MOIS

Réponse 45 fr. en timbres



VOUS QUI AIMEZ SOIGNER VOTRE MOTEUR...

prenez-en le rendement maximum en limitant considérablement son usure.

Dans votre moteur 2 temps, utilisez l'huile GRAPHOÏL 2 TEMPS, prête à l'emploi, la première huile graphitée, qui vous assurera : silence, protection et rendement maximum. Au premier démontage de votre moteur, vous serez stupéfait de constater l'absence totale de calamines dures et de gommage des segments. Le graphite s'incorporant au métal empêche l'adhérence des résidus de combustion, il facilite le glissement et évite le grippage.



SE MÉLANGE INSTANTANÉMENT
A L'ESSENCE

2 présentations

bidon
d'un litre

boîte dose de
1/4 de litre

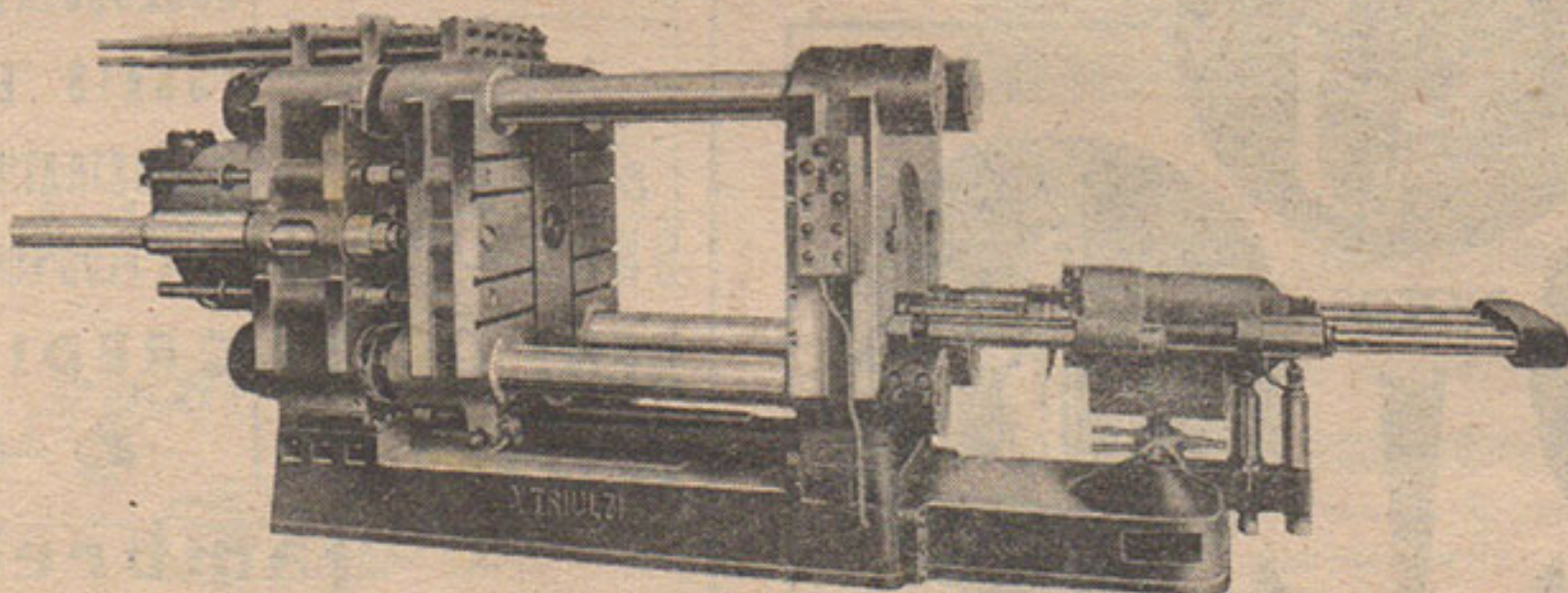


Notice explicative sur demande
GRAPHOÏL Co, 34 Avenue de l'Opéra
PARIS - Tél. OPERA 58-82

PS
47

MACHINES A MOULER SOUS PRESSION

modèles de 30 gr
à 16 kg.



Modèle 16.000

Les machines les plus utilisées en France

Nombreuses références ★ Renseignements sur demande

A. TRIULZI MILAN

PARIS :

2^{bis}, Rue de la Baume (8^e) — Tél. BALzac 60-64

A.P.

ACHETER UNE 250^{cc}...

Oui Mais...
AUX

E^{TS} RENÉ GILLET

FOURNISSEURS DE LA POLICE ET DE LA GENDARMERIE NATIONALE

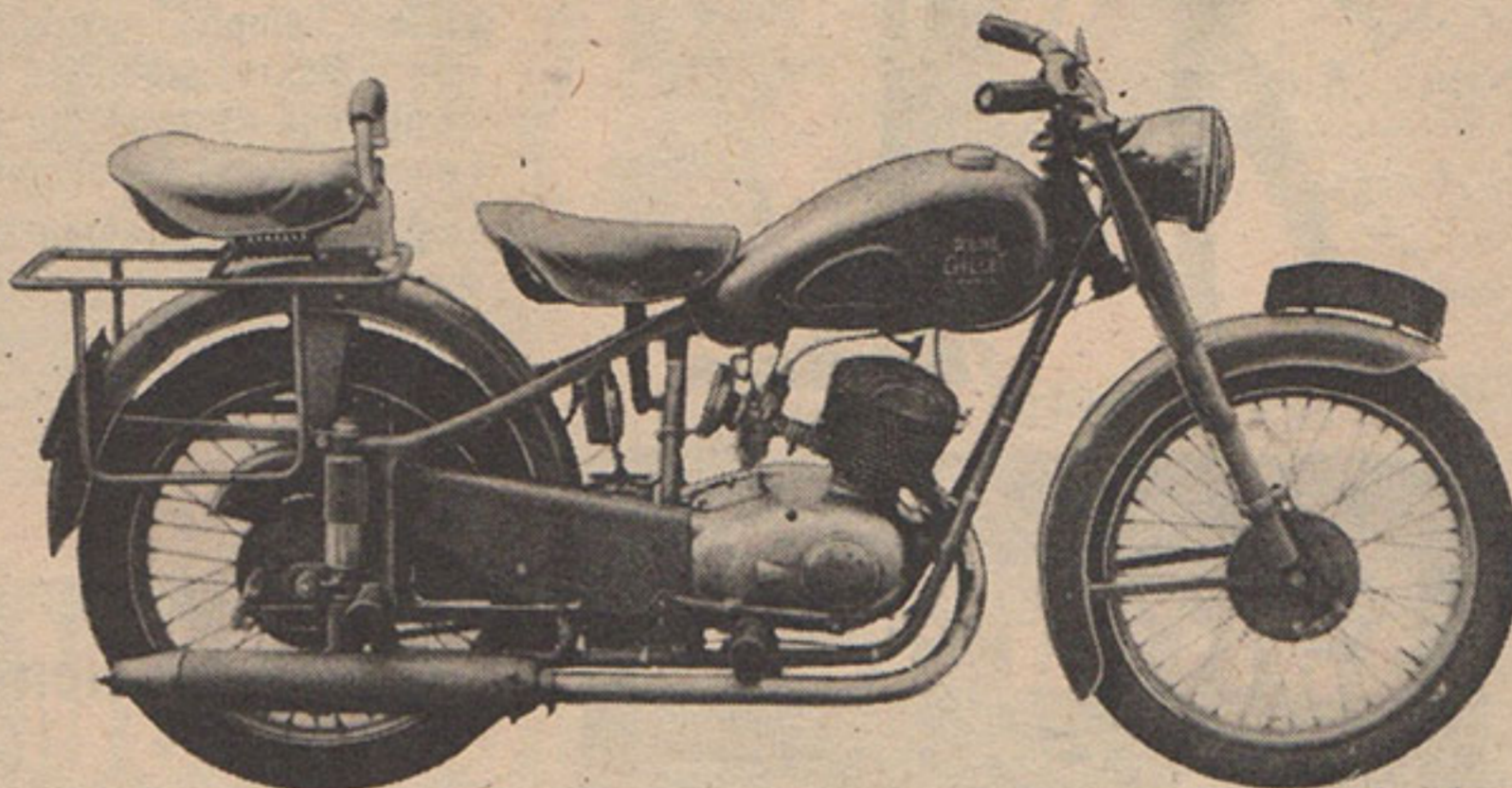
CREDIT 12 MOIS
Et profitez de son
prix imbattable:
196.000 f. + TAXES LOCALES

VELOMOTEUR
125 cmc.
115.200 f. + TAXES LOCALES

RENE GILLET

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

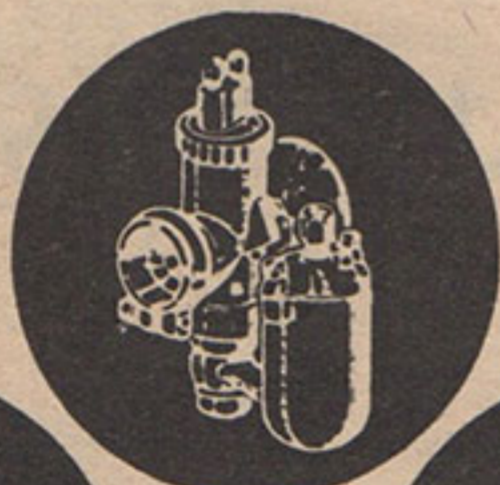
CATALOGUE GRATUIT
SUR DEMANDE



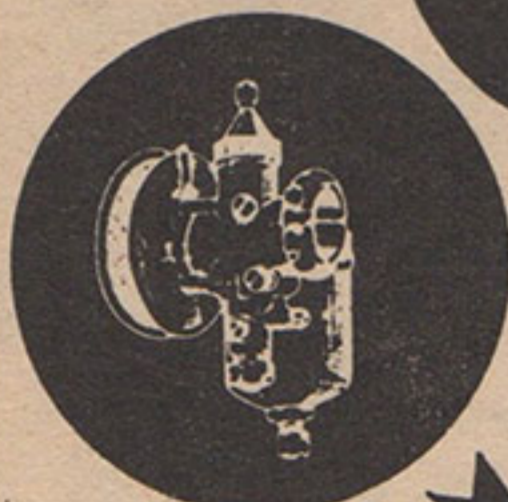
CONFORTABLE — ROBUSTE
TENUE DE ROUTE IMPECCABLE

250 cc.
4 VITESSES
105 KM/H

La 250 René Gillet est en vente depuis 2 ans



MOTOS



VELOMOTEURS



CYCLOMOTEURS

Pour tous :

AMAC
LA GRANDE MARQUE
MONDIALE DE

CARBURATEURS

COFFRET PIÈCES DE RECHANGE à l'usage des motocistes

STATION-SERVICE AMAC

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

G I M A

TERROT

Jonghi

GNOME-RHONE

RENE GILLET

GUILLET

RÉPARATIONS

ACCESSOIRES

ESSAIS ET

DÉMONSTRATION

ET LE PLUS FORT

CREDIT



Lambretta

BSA

SUNBEAM

MACCHI

GUZZI

CYCLOMOTEUR

CAZENAVE

BARBES-MOTO-CYCLES

33, Boulevard Barbès — PARIS-18^e

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

TERROT : 25.000 pour la livraison

LAMBRETTA : 36.830 " " "

N.S.U. QUICK 100 cmc. : 86.900 fr.

NE TARDEZ PLUS... bientôt vous attendrez !

Conditions aux lecteurs de « MOTO-REVUE »

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

SPECIALISTE " GIMA " A. M. C.

Une nouveauté !
l'équipement
Fulmen

INDÉPENDANT DU CIRCUIT D'ORIGINE

assure

L'ÉCLAIRAGE A L'ARRÊT

et permet l'installation d'accessoires électriques complémentaires (avertisseur puissant - projecteur de croisement - feux de signalisation...) pour scooters :

Lambretta

Vespa

*Un important
 facteur de
 Sécurité*



L'ÉQUIPEMENT se monte avec le modèle F. 73 de la gamme des batteries

Fulmen-moto

Renseignements auprès de votre fournisseur habituel ou de la SOCIÉTÉ DE L'ACCUMULATEUR FULMEN 18 Quai de Clichy à CLICHY (Seine)

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"



S.E.P.L.

Veuillez m'envoyer votre documentation 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**



BANC D'ESSAI

Photo
et
Cinéma



Avant de choisir votre matériel photo et cinéma consultez le « Photo-Ciné-Labo-Guide » 1954 (192 pages ; 1.200 photos) qui vous donnera l'avis impartial des deux grands spécialistes de France : Natkin, l'écrivain photographe et Grenier, le technicien. Vous n'aurez pas de surprise avec le matériel qu'ils vous conseillent car il est mis à l'épreuve d'un sévère « banc d'essai ».

Envoi sur simple demande accompagnée de 100 fr. en timbres, mandat, etc...

NATKIN

13 bis, av. V.-Hugo
PARIS-16^e

GRENIER

53 bis, Boul. Raspail
PARIS-6^e

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



Avec la
"SPÉCIALE 2 TEMPS"

Bret-oil

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

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

la « Spéciale 2 temps » BRET-OIL est GRAPHITEE sur demande.

écrivez à :

BRET-OIL

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

À Volonté!
moto carrossée, ou classique

Mais toujours et dans tous les cas "UNE FABRICATION NEW-MAP" impeccable comme qualité, élégance et prix. Fourche "Tigre" - moyeux à broche - freins serrage central - un cadre sensationnel, un réservoir "NEW-MAP" des accessoires de premier choix, le tout réalisé par les vieux et réputés constructeurs des anciennes grosses motos NEW-MAP. MOTOSACOCHÉ - 30 ans d'expérience.



avec le modèle
1954



Un carénage galbé qui ne "ferraille" pas, solide, efficace - séparable de la machine en une minute, simplement par 4 boulons, et vous avez toute la mécanique immédiatement accessible.

Le carénage, on le veut ou on ne le veut pas - on le met ou on ne le met pas!

MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

Catalogues et renseignements sur demande à

PARIS : M. LEFEVRE, 30, r. de Charenton (Bastille)
ROUEN : M. ABRAHAM, 41, rue de Crosne
TOURCOING : M. GERARD, 21, rue de Dunkerque
RENNES : M. PERARD, 17, boulevard Pasteur
NANÇY : M. LEFEVRE, 3, rue Léopold Lallement



Moto revue

La Moto

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 40 francs

ABONNEMENTS :

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

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

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

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2°.

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12, RUE DE CLERY,
PARIS (2°)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32
— (4 lignes groupées) —

La peur du mal



...a été plus forte que le mal lui-même. Et il faut s'en féliciter. Pour une fois, les quotidiens n'ont pu avoir recours aux « clichés » habituels : « Pâques rouges, Pâques sanglantes » n'ont pas étalé leurs lettres grasses en manchettes.

Bien sûr, il y a eu des morts, plus encore de blessés, et les appels à la prudence ne doivent nullement cesser après ce que certains considèrent comme une victoire.

Mais il y a un très net progrès, dû à deux facteurs principaux.

Primo : dans toute la France, un gigantesque service d'ordre avait été mis en place.

Carrefours, sommets de côtes, sorties de virages étaient étroitement surveillés. Le chauffard se sentait contrôlé, épié, et il n'avait plus le champ libre pour effectuer ses imprudences trop souvent meurtrières. La crainte du gendarme fut donc salutaire.

Secundo : il y a lieu de tenir compte du « climat » qu'avait su créer la presse. Un peu partout, on avait noirci le tableau. La publication de photos d'accidents s'accompagnaient de légendes à vous faire passer le frisson dans le dos.

Et tout cela fut un bien.

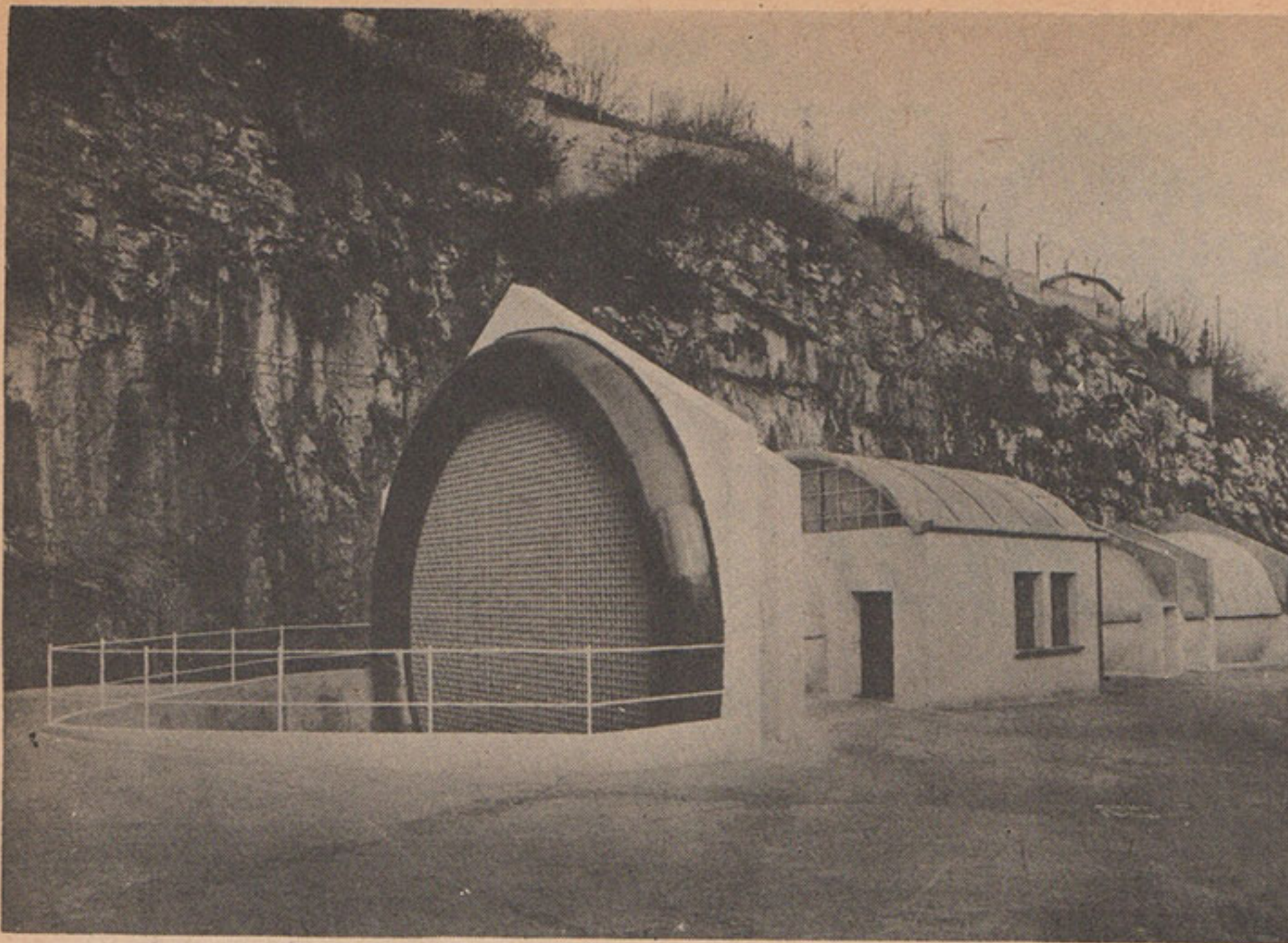
Inconsciemment, les é cervellés, jeunes ou vieux, eurent présents à l'esprit ces photos, ces titres. L'instinct de conservation fit lever le pied, plus que les simples appels à la prudence ou l'observation des règles du Code de la Route.

Si pour Pâques on a su toucher la corde sensible, nulle raison de ne pas recommencer aux prochaines occasions.

Et pourtant la circulation a été dense, le temps propice aux évasions vers la campagne.

Mais peut-être, la majorité des usagers de la route a-t-elle compris que sortie dominicale n'est pas course de vitesse et que vouloir faire une moyenne n'est bien souvent qu'une preuve de la très haute estime dans laquelle on tient sa propre personne.

Si vous voulez faire de la moyenne, c'est au Circuit de Pau ou à Reims qu'il faut aller.



C'EST DU VENT !

que l'on fabrique dans cette usine
Le 12 avril dernier, l'usine Guzzi inaugurait une nouvelle soufflerie complètement différente de la précédente et dénommée « Galleria del Vento ». Ce tunnel aérodynamique est du type Eiffel, c'est-à-dire ouvert aux deux extrémités. Un moteur électrique de 300 CV et une hélice à pas variable fournissent le courant d'air.

◆ NOUVELLE USINE DUNLOP

En mars dernier s'est ouverte au Brésil une nouvelle usine Dunlop destinée à la fabrication de pneumatiques. Cette usine est située à quelques kilomètres de Sao-Paulo.

INFORMATIONS

◆ PUCH ET PALOMA

Nous signalons aux propriétaires de Puch et de Paloma qu'une Station-Service est à leur disposition dans le 18^e, 35 rue Smart. Réparation, entretien, accessoires, etc... Un personnel qualifié vous y attend.

◆ NOUVEAU RECORD AMERICAIN

Une récente statistique nous apprend qu'en 1953, aux U.S.A., il y a eu 9.600.000 blessés et 95.000 tués au cours d'accidents de toutes sortes. Ces accidents ont coûté 9 milliards 100 millions de dollars à l'économie nationale.

Signalons enfin que les accidents de la route ont causé à eux seuls 38.000 morts.

◆ LUTTE CONTRE LE BRUIT

Environ 500 techniciens, composant un Comité de lutte contre le bruit, se sont réunis à Hambourg pour étudier ce nouveau mal et les remèdes à y apporter. D'après leurs conclusions, 35 % des habitants de l'Allemagne occidentale (17 millions) sont atteints de douleurs plus ou moins violentes provoquées par le bruit qui règne dans les agglomérations et les lieux de travail. Pour les trois quarts de ces malades, le seul remède consiste en cures de silence, auxquelles tout le monde ne peut recourir. D'après ces congressistes, la principale source du mal serait évidemment la moto, et aussi, les avions à réaction.

◆ RIVA SPORT INDUSTRIES

250 Agents Motobloc se sont réunis dernièrement à Vichy, siège des usines de la Société Centrale de Constructions mécaniques.

C'est dans une atmosphère sympathique que s'est déroulée la présentation du nouveau né de cette firme, le « Sulky », cyclomoteur de grande randonnée, surbaissé et carrossé comme un scooter, d'où son qualificatif de cyclo-scooter.

C'est l'évolution constante du cyclomoteur qui a amené la Société Centrale de Constructions Mécaniques à créer le « Sulky », plus stable, plus confortable, mieux protégé, léger, adapté à la femme, lui permettant à la fois d'être élégante et motorisée.

Le cycle dans la première usine Riva Sport, le motorcycle dans la seconde usine Riva Sport munie de tous les perfectionnements techniques et toujours en développement, font que ces deux industries sœurs ont été groupées sous un même vocable : « Riva Sport Industries »

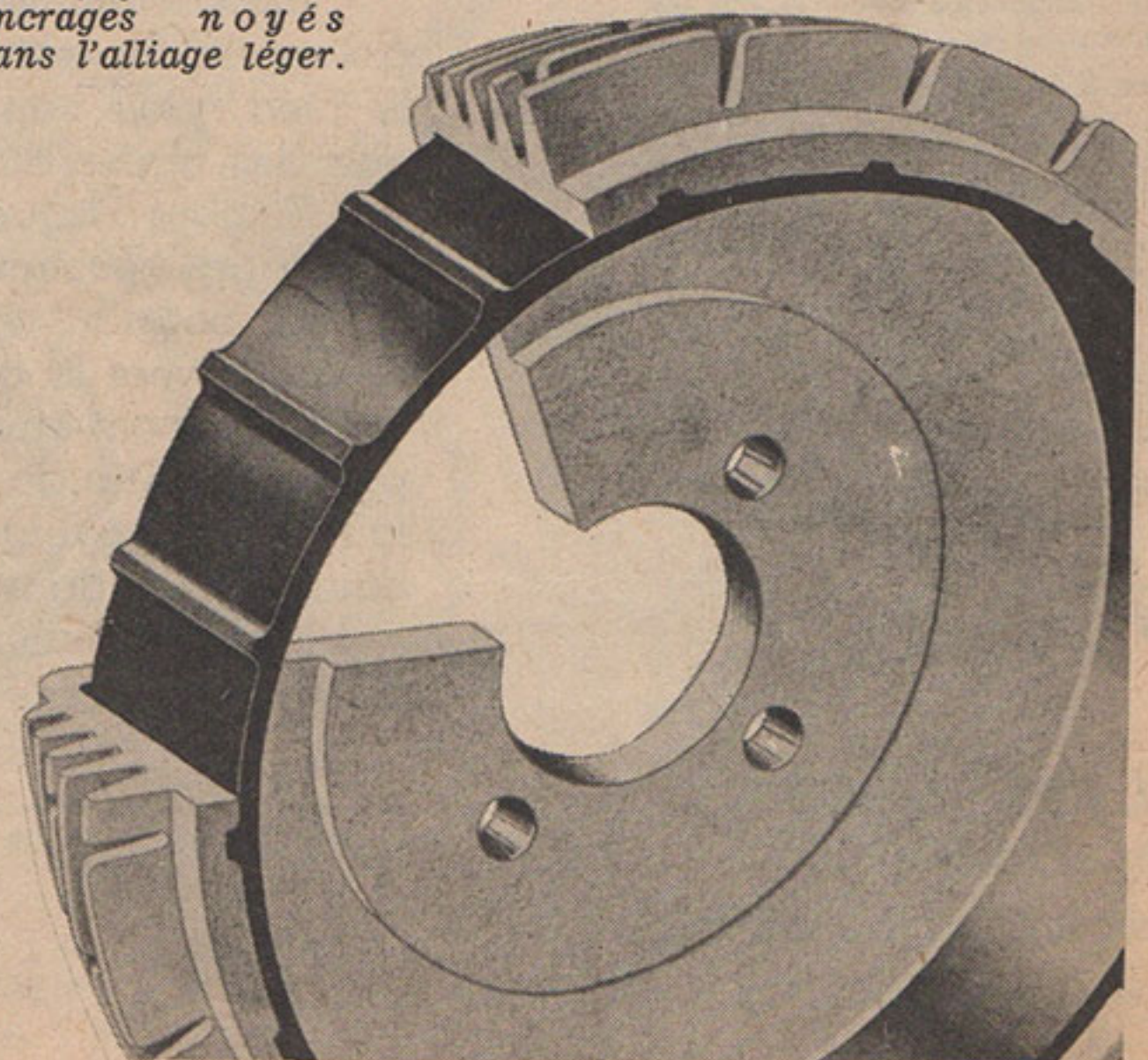
NOUVEAUX TAMBOURS EN ALLIAGE LEGER

L'on sait que la puissance que l'on peut être amené à exiger de ses freins peut parfois être double de celle qui est fournie par le moteur. Il faut donc ainsi, en un très court espace de temps, évacuer dans l'air ambiant une immense quantité de chaleur, produite par le frottement des garnitures. Cette tâche doit être assurée par le tambour de frein. Or un tel tambour, en acier ou en fonte, ne peut remplir cette tâche qu'en partie.

Aussi les tambours modernes utilisent-ils deux métaux différents. La surface de friction est en fonte grise spéciale, alors que toute la partie extérieure, le support, est en alliage léger. C'est lors du frottement des garnitures sur la surface de friction en fonte que sont engendrées les calories qui sont ensuite évacuées dans l'air ambiant par le tambour en alliage léger, meilleur conducteur thermique. Par cette combinaison de deux métaux différents, le tambour est à même de bien remplir sa tâche.

Dans la figure jointe, nous montrons une des réalisations d'ATE, dont la partie fonte jouit des propriétés obtenues par la centrifugation (voir MR 1163), accroissant la rigidité.

Ci - contre, une coupe du nouveau tambour en fonte centrifugée avec ancrages noyés dans l'alliage léger.



ACCELERATION

Cette 650 Triumph allégée, appartenant à Bob Weir, à gauche, mise au point par D.J. Lewis, au centre, et pilotée par D. Merritt, assis sur ce qui sert de selle, a atteint la vitesse de 211,83 kmh. au bout de 480 m. départ arrêté !

◆ TENTATIVES DE RECORDS DE N.S.U.

La grande marque allemande NSU ne prépare pas seulement les championnats du Monde. Elle a en effet annoncé qu'elle s'attaquerait ces jours-ci aux records du monde dans les catégories 50 et 100 cmc. Ces essais ont lieu sur l'autoroute Munich-Ingolstadt.

Nous aurons certainement à revenir sur cette information dans un de nos prochains numéros, car, quand on connaît les antécédents de la marque, il est plus que probable qu'elle arrive à ses fins.

NOS RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES

Devant le nombre, croissant de jour en jour, de demandes de renseignements techniques qui affluent à nos bureaux, nous nous voyons dans l'obligation de demander à nos lecteurs de se montrer patients.

Nous ne pourrions pas leur répondre immédiatement, les réponses aux abonnés étant faites en priorité. (Nous répondrons à à toute demande accompagnée d'un timbre).

Reportez-vous le plus souvent possible à notre table des matières (M.R. N° 1.167) avant de nous demander si nous avons traité tel sujet, essayé telle machine, etc...

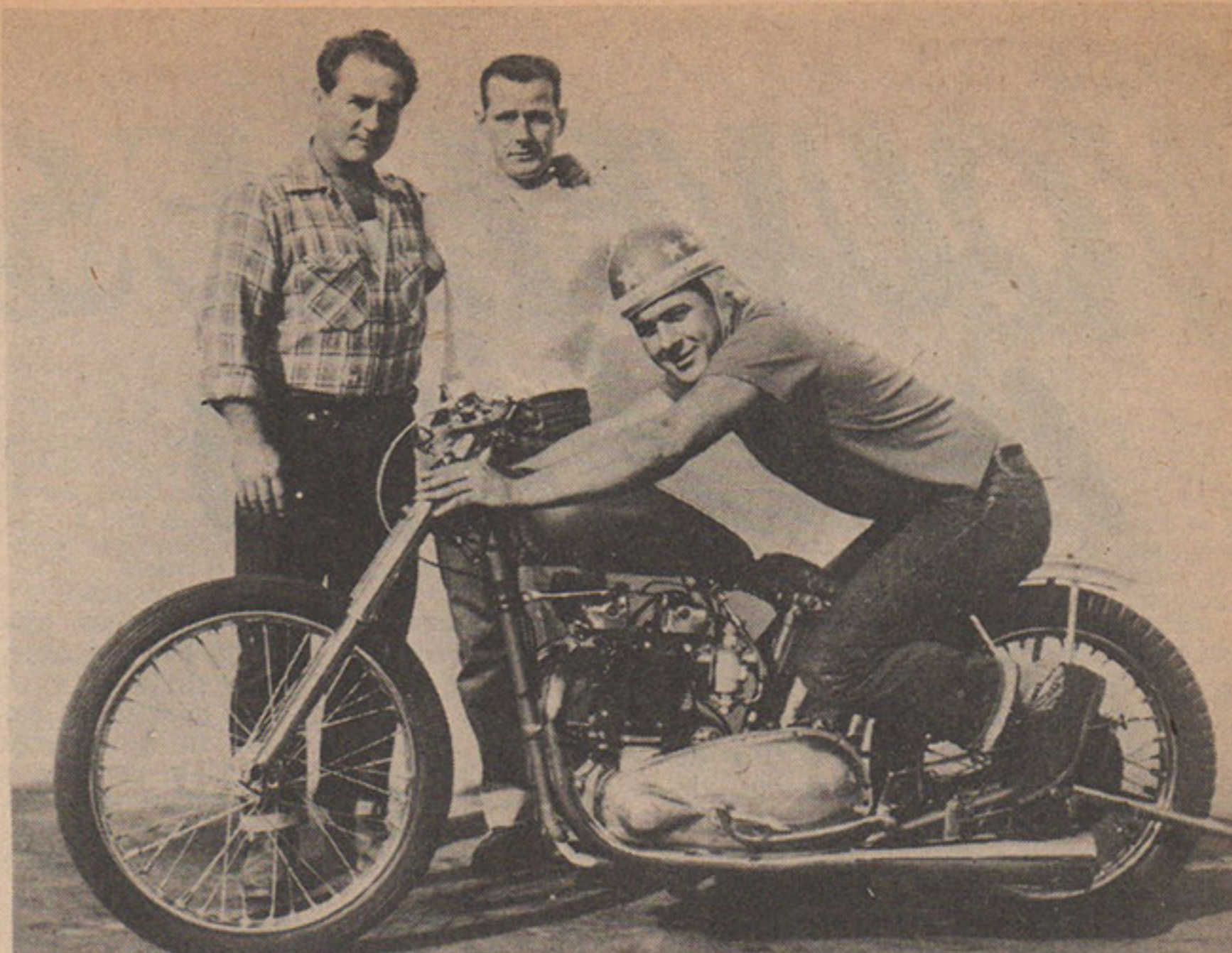
Pour les adresses, consultez les placards de publicité.

◆ L'EXEMPLE VIENT D'EN HAUT

Pour inciter ses adhérents à porter un casque, la Fédération Motocycliste suisse rembourse 3 fr. suisses (300 fr.), sur présentation d'une facture acquittée, à tout acheteur d'un casque. Voilà une initiative vraiment heureuse et voilà des dirigeants qui prennent leur rôle au sérieux et se montrent justement préoccupés de la protection des motocyclistes. Cette campagne est en outre soutenue par les commerçants qui, de leur côté, consentent aussi une réduction de 3 fr. sur présentation de la carte de la F.M.S. A quand pareille initiative en France ?

CARENAGE

La jeune marque Rumi de Bergamo, connue pour ses bicylindres très « sport », vient maintenant d'ajouter à ses modèles des panneaux latéraux. Ces nouvelles machines à 1 ou 2 carburateurs sont déjà en vente chez Monneret, importateur de cette marque.



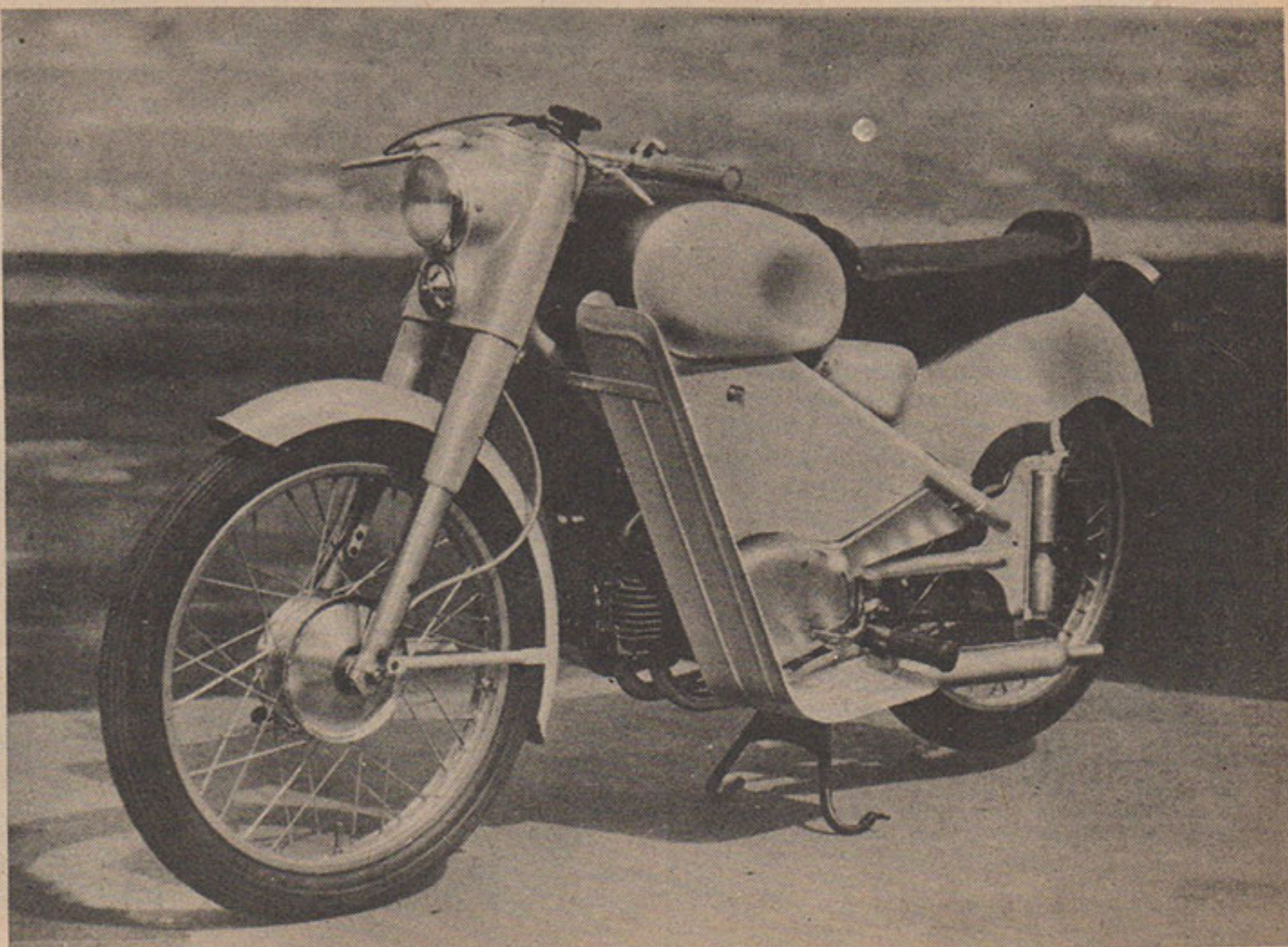
L'AUTO-ROUTE DU NORD DE MARSEILLE

Seconde ville de France par sa population et centre de communication des plus importants, Marseille se devait de posséder une autoroute. Dès 1936, un vaste programme avait prévu l'aménagement de la sortie nord de Marseille.

Entreprise en 1941, cette autoroute fut achevée grâce au Fonds Spécial d'Investissement Routier. Longue de 8 km. 5 environ, elle comporte une partie commune qui part des boulevards extérieurs de la ville, puis se divise en deux branches : l'une vers Aix-en-Provence, l'autre vers Salon et l'aérodrome de Marignane.

Un projet, actuellement à l'étude,

prévoit la prolongation de l'autoroute jusqu'au cœur de la ville. Cette autoroute se présente sous la forme de deux chaussées (une pour chaque sens de la circulation) séparées par un terre-plein de 3 m. de large. Sur la partie commune, les chaussées ont 10 m. de largeur, puis sont réduites à 7 m. pour chaque dérivation. Signaux encore qu'un éclairage sera installé sous peu, ainsi que différents aménagements de détail qui viendront s'ajouter à la trentaine d'ouvrages d'art déjà construits qui évitent tous les croisements à niveau. La circulation qui atteint 12.000 véhicules par jour, va encore se trouver accrue par de telles améliorations.



NOUVELLES machines

GUZZI
ZIGOLO SPORT

Lorsqu'en avril 1953, la Moto-Guzzi annonça la mise en circulation de son 98 cmc. Zigolo, il s'agissait essentiellement d'un véhicule de travail donc utilitaire. Après une démonstration probante dans ce domaine, ses possibilités permirent d'en tirer un modèle « sport » mis en vente depuis quelques temps en Italie.

Extérieurement, les différences apparentes résident dans la selle double, l'émaillage d'une teinte différente et le guidon plus étroit et surbaissé. En étudiant cette machine de plus près on remarque encore le kick, reporté à gauche sur le modèle Sport et surtout la culasse plus largement dimensionnée, signe d'un rendement plus élevé.

En effet, le 50 x 50 normal donnant 4 CV à 5.200 t.-m. a vu son taux de compression passer de 6 à 8 et son régime porté à 8.400 t.-m. (!) chiffre auquel on obtient 6,8 CV. Cette puissance de 69,4 CV/l. est évidemment très intéressante pour un deux temps, mais le régime correspondant est pour le moins très élevé. Néanmoins, il faut considérer que nous avons affaire à un deux temps « sport », genre de véhicule pour lequel on peut faire quelques concessions sur le plan de la « résistance ».

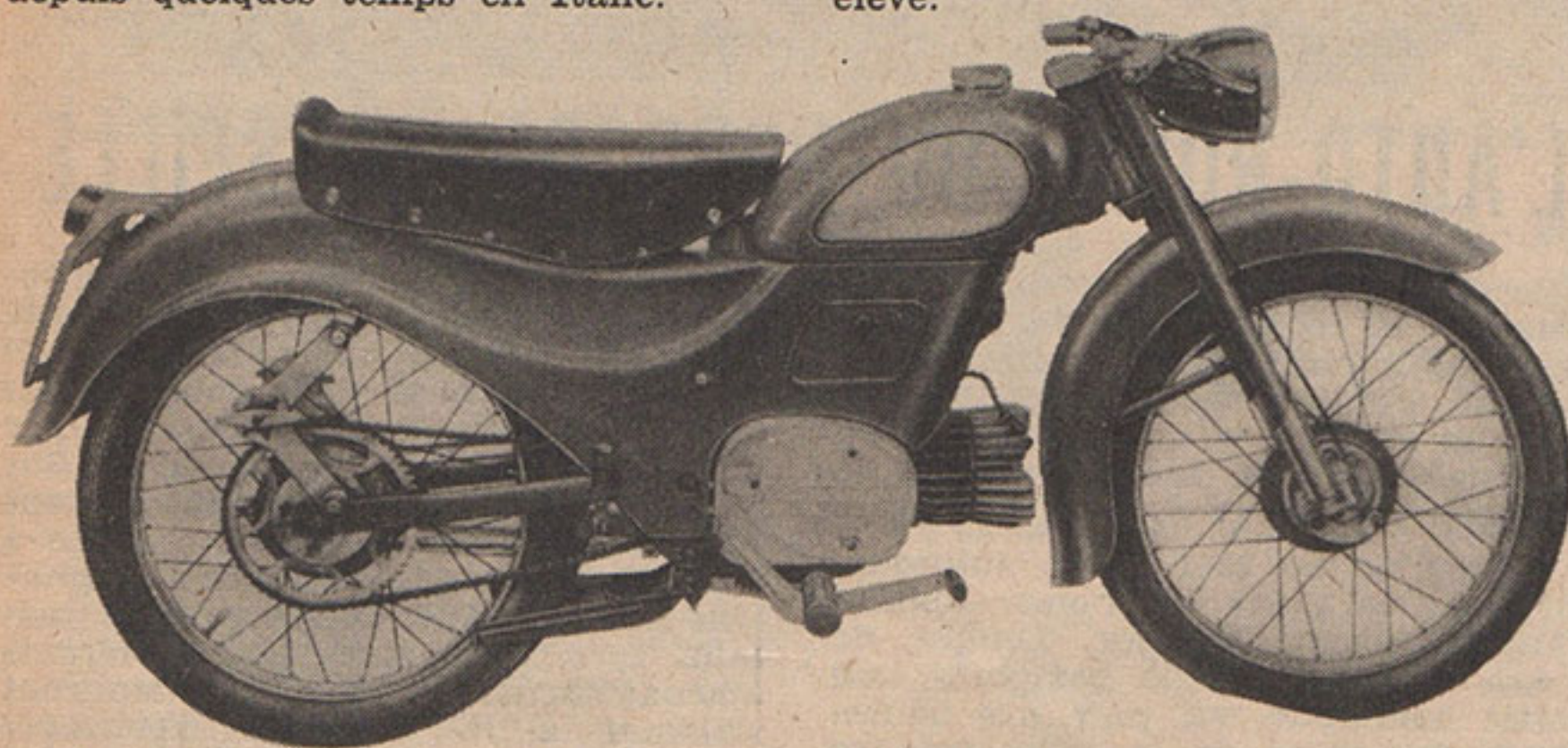
Rappelons quelques-unes des caractéristiques du « Zigolo Sport » : bloc-moteur deux temps à distributeur rotatif. Alésage : 50. Course : 50. Trois vitesses commandées par sélecteur au pied à double branche.

Allumage par volant magnétique. Suspension avant télescopique et arrière oscillante avec amortisseurs à friction.

Freins de 110 (!) à l'avant et... 125 à l'arrière (!!).

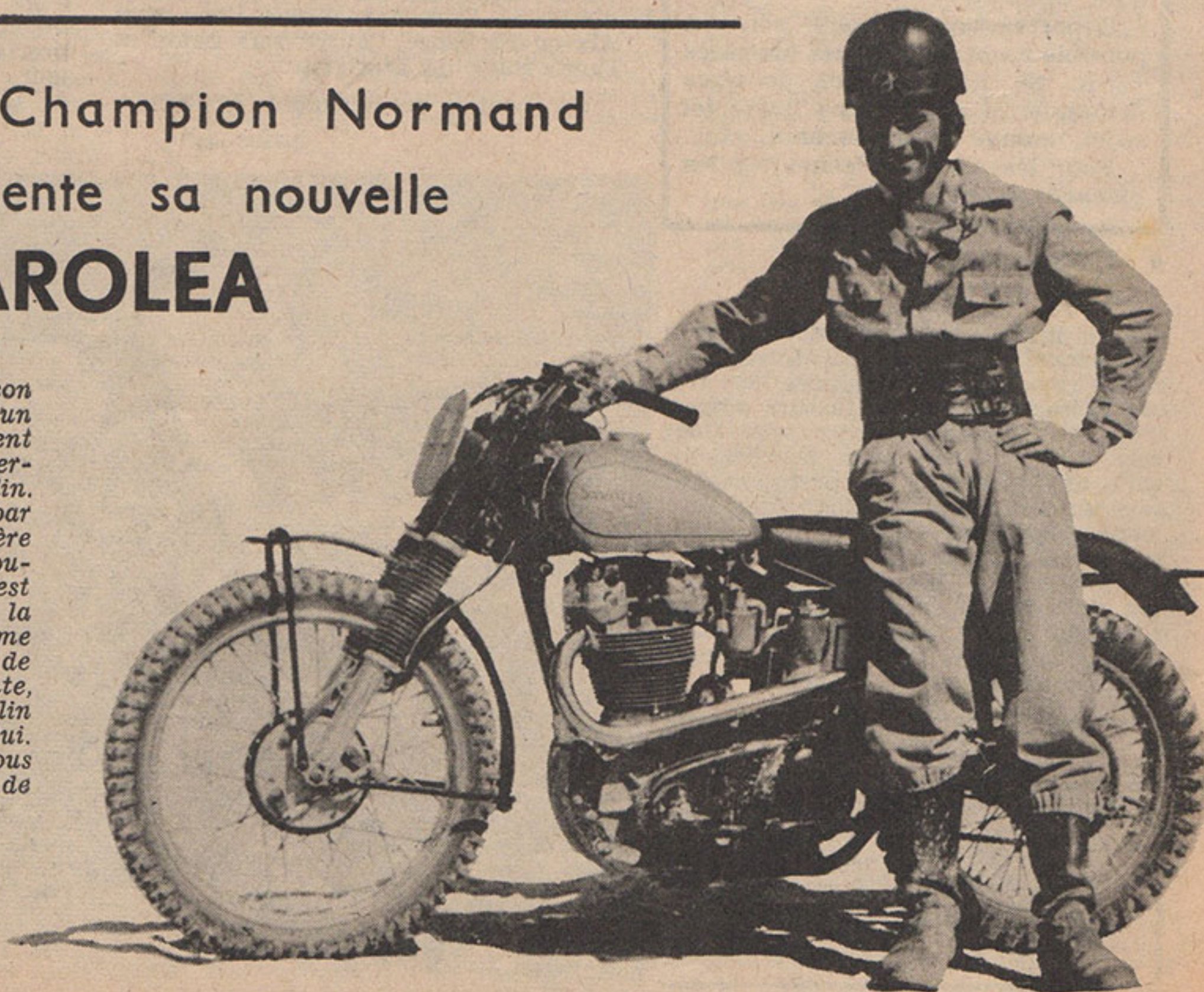
Poids : 78 kgs.

Vitesse annoncée par le constructeur : 100 kmh.



RAULIN le Champion Normand nous présente sa nouvelle SAROLEA

Pour cette année, la maison belge Saroléa commercialise un modèle de cross entièrement nouveau que vient d'acquiescer dernièrement l'international Raulin. La partie cycle se signale par une nouvelle suspension arrière oscillante, un frein avant à double came, etc... Le moteur est également remanié, surtout la culasse qui maintenant enferme complètement les ressorts de soupapes. Machine puissante, maniable, avec laquelle Raulin espère bien faire parler de lui. Dans un prochain numéro nous publierons plusieurs photos de cette machine.



PORTEZ UN CASQUE. VOTRE VIE EN DEPEND

GUIRASSE ISOLANTE :

Le Létarpon

Il n'y a pas si longtemps, quelques années à peine, il était très fréquent de voir, les jours de pluie, certaines machines — surtout celles à allumage par volant magnétique — arrêtées quelque part à l'abri sur le bord de la route, leur pilote s'évertuant à sécher son circuit d'allumage pour essayer de repartir.

Et même si la pluie ne contraind pas toujours à l'arrêt complet, il arrive bien souvent d'avoir sous la pluie des ratés d'allumage ou même, simplement, des pertes de nervosité.

La raison ? L'humidité ambiante, accrue par le brouillard ou la pluie, est partiellement conductrice ; aussi toute l'énergie électrique n'est-elle plus utilisée pour l'étincelle entre les électrodes, une partie de cette énergie se perdant dans l'atmosphère : l'étincelle perd donc de son intensité, l'allumage est moins vigoureux et le moteur perd de sa nervosité. Il peut même se produire que l'on ait un court-circuit : pour peu que l'isolant de la bougie, par exemple, soit mouillé, l'étincelle pourra se produire extérieurement à la bougie, entre l'arrivée haute tension à l'électrode centrale et la masse (culot de la bougie ou ailettes de culasse).

Un bon blindage du circuit haute tension permet de supprimer ce phénomène. Et c'est ce blindage que réalise le « Létarpon 60 ».

De plus, le Létarpon crée une couche répulsive entre les courants, même à haute fréquence, et l'atmosphère : on a donc ainsi un nouvel isolement, dû cette fois à des propriétés diélectriques et non plus seulement hydrofuges.

C'est donc un véritable blindage, une expérience.

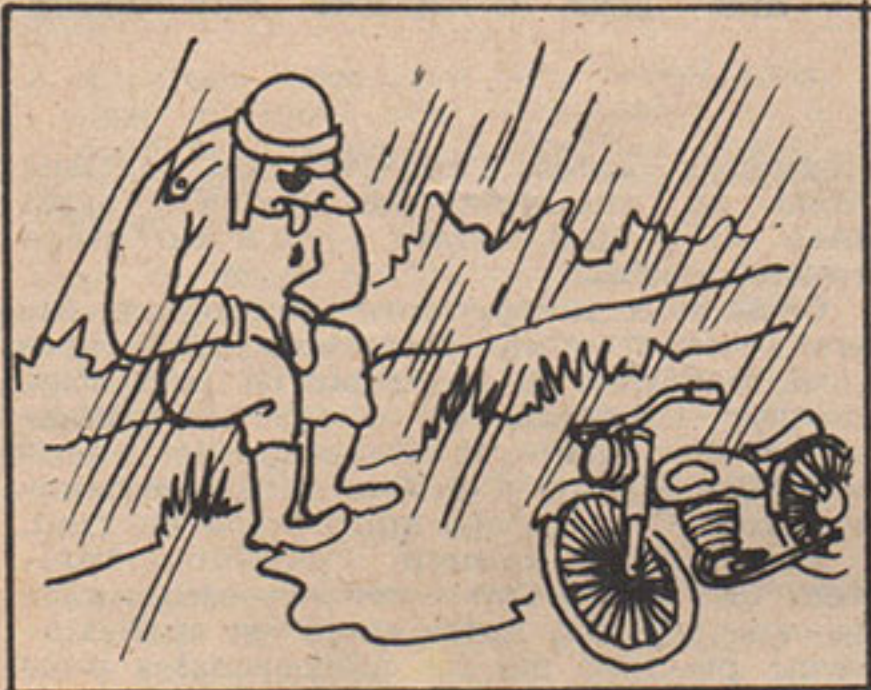
LES ESSAIS

véritable cuirasse que l'on obtient et dont j'ai essayé et contrôlé l'effet par diverses expériences. Une première série d'expériences fut faite sur place afin de vérifier le pouvoir isolant.

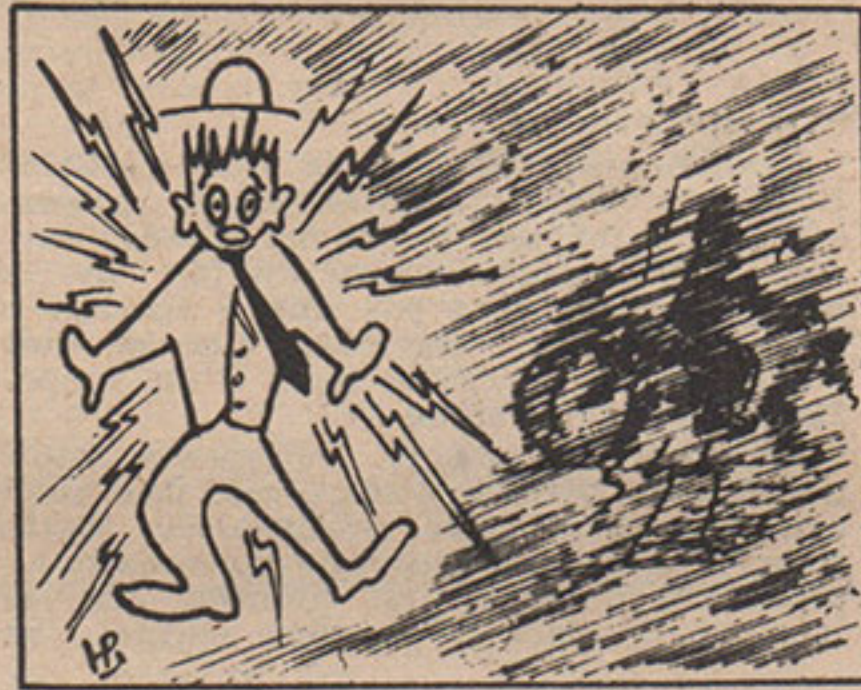
J'ai pris une bande de papier que j'ai partagé en deux dans le sens de la largeur et dont une moitié fut trempée dans le Létarpon et séchée (2-3 minutes suffisent amplement). Le bout non imprégné fut glissé entre les électrodes qui furent rapprochées jusqu'à ce que l'étincelle (obtenue en agissant sur le kick) traverse le papier. Puis ce premier papier fut remplacé par celui imbibé de Létarpon : l'étincelle ne le perceait plus, et ce n'est qu'en rapprochant encore les électrodes qu'il fut traversé.

Cette expérience, ainsi que d'autres effectuées par un confrère de l'automobile, m'ont incité à un autre essai. J'ai monté sur le moteur (il s'agissait d'une D45S Motobécane) une bougie dont j'avais complètement brisé l'isolant et j'ai rabattu la tige de l'électrode centrale sur

On sait que ces machines sont maintenant livrées avec des cosses de bougies Noris en bakélite, munies d'une sorte de chapeau en alliage léger qui vient coiffer complètement la bougie (y compris le culot) : ainsi l'inconvénient signalé disparaît totalement. J'en ai fait de très nombreuses fois l'expérience, en particulier sous des orages de montagne. Afin de juger de l'efficacité du Létarpon, j'ai laissé, mais sur un cylindre seulement (le cylindre droit), une telle cosse Noris. Sur l'autre cylindre, le gauche, j'ai monté une cosse classique en bakélite. Par temps de pluie, les projections boueuses venaient se déposer sur cette simple cosse et finalement créaient un conducteur extérieur par lequel passait le courant haute tension. J'en arrivais donc à avoir des ratés d'allumage à ce cylindre gauche, et parfois même à ne « marcher que sur une patte », le cylindre droit protégé par la cosse Noris. Une fois bien convaincu que ce phénomène se produisait toujours régulièrement du même côté gauche, j'ai bien nettoyé à l'essence la cosse, la bougie et son culot que j'ai ensuite enduits de Létarpon. Les jours de pluie qui suivirent, j'eus évidemment de nouveau droit aux projections. Mais l'isolement électrique et hydrofuge réalisé par le Létarpon m'a mis à l'abri des ratés d'allumage, et le moteur fonctionnait tout à fait normalement. De plus le traitement



Il se produit sous la pluie des pertes de nervosité.



Le brouillard est bon conducteur.



Le Létarpon constitue une véritable cuirasse.

On connaît les propriétés isolantes imperméabilisantes des silicones, qui sont justement à la base du Létarpon.

Ce liquide quelque peu visqueux, teinte rouge clair, mais translucide, contient en suspension — résultat obtenu après de nombreuses recherches — des silicones St Gobain. Le moyen d'application est facile et efficace : il suffit en effet d'un petit pinceau fourni avec le flacon. Le Létarpon, cependant, n'est ni une huile, ni une graisse, ni un vernis ; il n'attaque ni les métaux, ni les isolants, ni même le caoutchouc, dont il augmente la durée.

Il ne forme pas un « revêtement » superficiel dur : ainsi, il ne se fissure ni ne s'écaille, même à température élevée (il est insensible aux variations de température entre -50 et + 250° centigrades).

Appliqué sur le circuit haute tension, le Létarpon forme d'abord une couche isolante. Grâce à ses propriétés hydrofuges, l'humidité ne se dépose pas sur lui, mais se rassemble en gouttes qui glissent et tombent par leur propre poids : la surface enduite de Létarpon ne se mouille pas. C'est l'expérience que l'on peut faire en badigeonnant un petit coin du réservoir ou du garde-boue (aucune crainte à avoir pour l'émail) et en l'arrosant d'eau.

le culot jusqu'à ce que l'étincelle se produise à l'extérieur. J'ai alors enduit abondamment culot et tige de l'électrode centrale de Létarpon : non seulement le moteur démarre instantanément au kick, mais on peut l'accélérer. Ce n'est qu'en montant sur la machine, donc en la faisant marcher à pleine charge lors du démarrage, qu'il se produit un court-circuit. Mais le Létarpon n'est évidemment pas fait pour remplacer un isolant de bougie ; néanmoins, il offre donc la possibilité de pouvoir utiliser une bougie dont l'isolant a été fêlé ou même cassé, afin d'atteindre le plus prochain garage pour y faire l'acquisition d'une bougie neuve (n'oublions pas que je n'avais pas laissé la tige de l'électrode centrale droite, mais que je l'avais tordue pour la rapprocher davantage de la « masse »).

Passons maintenant aux essais routiers à longue haleine. Un inconvénient des cylindres horizontaux (Guzzi, Rumi, ou flat-twin) est que les bougies (et leur câble d'alimentation) sont particulièrement exposées à la pluie ou aux projections d'eau. Si les bougies ne sont pas bien blindées, bien souvent il se produit des ratés d'allumage — et même un arrêt complet du moteur — l'étincelle se produisant à l'extérieur. Possédant personnellement un flat-twin (500 BMW R.51/3), j'ai donc tenté une expérience.

n'avait pas une durée d'efficacité limitée à quelques minutes ou quelques kilomètres, mais bien à plusieurs jours de pluie consécutifs.

LE TRAITEMENT

Celui-ci est fort simple. Il faut d'abord nettoyer — à l'essence, pour dégraisser — toutes les parties à enduire de Létarpon 60, puis bien laisser sécher. Ensuite, à l'aide du petit pinceau, enduire :

- les bougies, aussi bien l'isolant que le culot ;
- tous les fils haute tension (depuis la bobine ou la magnéto) jusqu'aux bougies, y compris les cosses ;
- le condensateur, surtout dans les volants magnétiques ;
- la tête isolante de la bobine, les bornes d'arrivée du courant d'alimentation et le départ de la haute tension ;
- toutes les parties métalliques de la batterie, etc., etc...

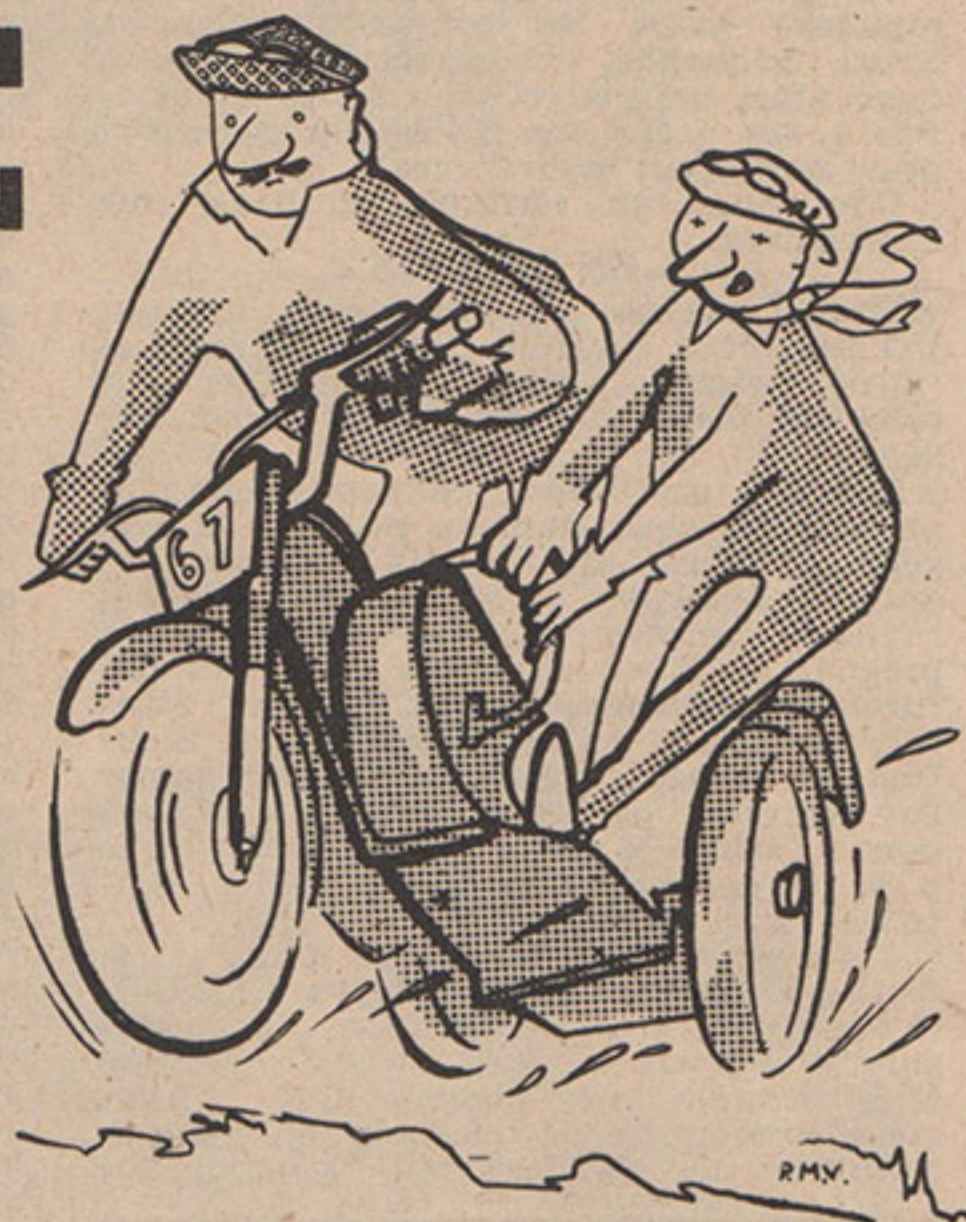
Le Létarpon a besoin de quelques minutes seulement pour sécher. Le traitement est donc des plus simples, des plus rapides, et qui plus est, très peu onéreux, puisqu'un flacon permettant deux applications complètes pour une moto ne coûte que 280 fr.

Le Létarpon 60 se trouve maintenant à peu près chez tous les accessoiristes de l'automobile.

J. B.

Le

SIDE

de
TRIAL

De même que pour l'amateur de courses de vitesse existent les compétitions en solo et en sidecars, de même pour le trial, ces distinctions sont valables et sont la source, pour le véritable sportif, de joies sans nombre.

Nous n'allons pas vous convaincre ici de la nécessité vitale qu'il y a pour vous de faire du trial en side, car on ne devient pas sportif par persuasion ; nous allons plutôt essayer de vous guider sur des voies à peu près inconnues de vous à ce jour.

L'augmentation de frais que l'utilisation d'un ensemble entraîne par rapport au solo n'est pas tellement élevée, surtout si l'on tient compte du fait que la machine ne devient pas une « spéciale » avec toutes les restrictions que ce mot comporte et bénéficie ainsi d'un amortissement plus rapide.

En plus des pièces, vêtements, etc... qu'un side permet d'emporter, une roue complète peut être transportée. Cette roue, munie d'un couronne convenant au profil du parcours, est montée, sur les lieux, à la place de la roue normale, et

démontée après l'épreuve. On obtient ainsi un ensemble qui s'adapte aussi bien au « tout-terrain » qu'à un usage routier normal.

Cette roue indépendante permet en outre l'emploi d'un pneu aux sculptures plus marquées (à ce propos, il faut stigmatiser l'attitude de certains organisateurs de trial qui classent les pneus « trial » anglais d'origine dans la catégorie cross !), avantage appréciable en trial.

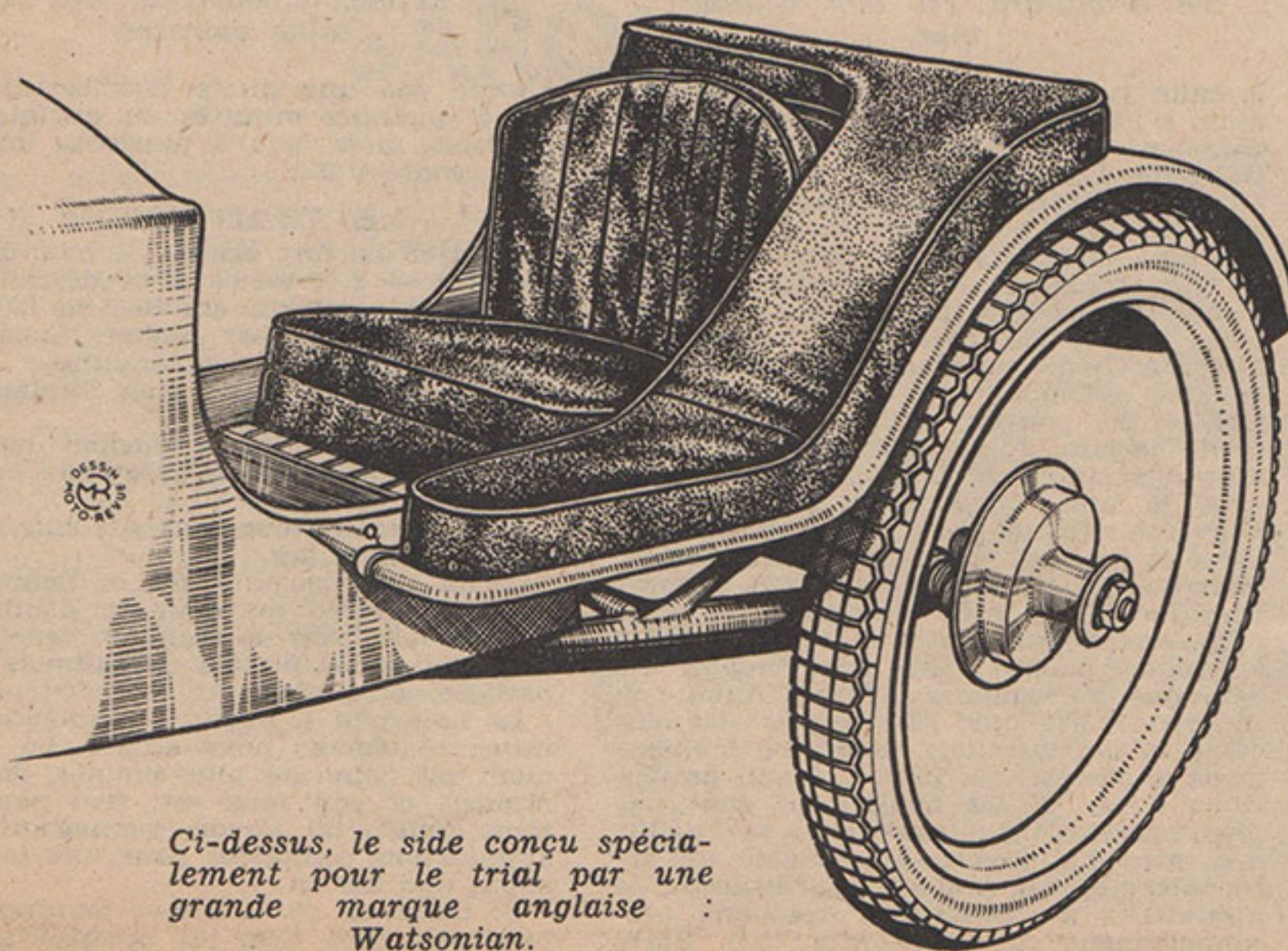
Enfin, détail mineur, l'ensemble trouvera une utilisation « civile » idéale avec le camping. Cet autre sport est suffisamment pratiqué par les motocyclistes pour fournir la justification de la transformation d'un sidecar en « araignée ».

Cette première idée fournie sur l'allure d'un side trial nous amène à poser la question : qu'est-ce que le side de trial ? Nous n'avons pas la prétention d'en fournir une définition lapidaire, mais plutôt d'étudier les éléments contingents qui limitent son emploi. Nous verrons d'ailleurs que l'on y retrouve les grandes lignes qui président également à la transformation d'une moto « trial ».

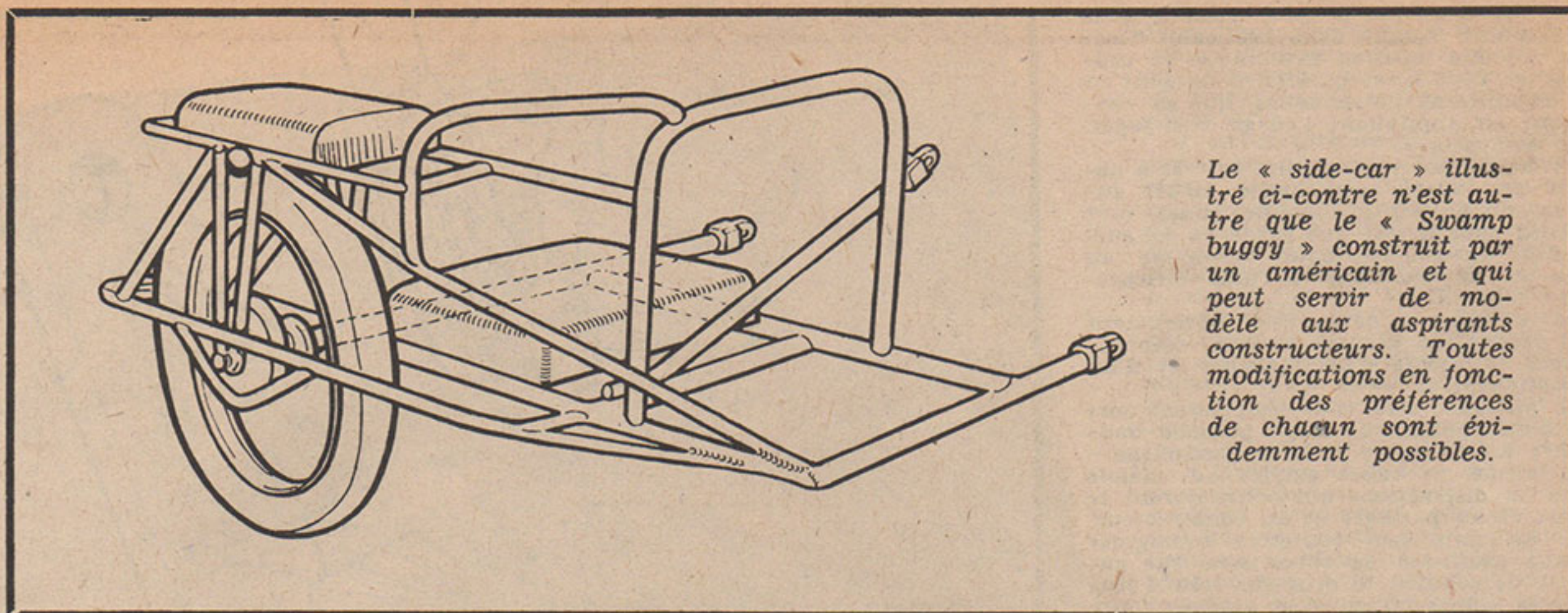
LE SIDE DE TRIAL

La garde au sol est un point sur lequel il faut plus particulièrement se pencher, car c'est elle qui détermine en grande partie l'aménagement et les cotes de la caisse elle-même.

En général, la garde au sol des véritables sides de trial oscille aux environs de 30 à 40 centimètres, mais ce chiffre n'a rien d'absolu et se trouve surtout adopté par les anglais (Watsonian) en raison du profil du parcours moyen anglais qui comporte bosses et pierres de bonne taille. De plus, la boue des chemins empruntés nécessite une hauteur dont il est rare qu'elle soit indispensable dans nos épreuves nationales. Il ne faut pas oublier par exemple que les exigences du trial anglais sont totalement différentes en deçà de la Manche, et même en solo, telle machine qui fait la pluie et le beau temps chez nous, serait inutilisable dans un trial typiquement anglais.



Ci-dessus, le side conçu spécialement pour le trial par une grande marque anglaise : Watsonian.



Le « side-car » illustré ci-contre n'est autre que le « Swamp buggy » construit par un américain et qui peut servir de modèle aux aspirants constructeurs. Toutes modifications en fonction des préférences de chacun sont évidemment possibles.

Il semble donc que l'on n'ait pas intérêt à poursuivre sur ce chemin, et comme, d'autre part, il est impossible d'obtenir actuellement de tels sidecars en France, vous vous retrouverez avec vos propres moyens pour satisfaire votre désir.

A ce moment se présente l'alternative : ou modifier un sidecar déjà construit, ou en construire un vous-mêmes.

Le premier cas ne présente qu'assez peu de solutions. En effet, la ligne actuellement adoptée par les principaux constructeurs de sides en fait des engins destinés avant tout au tourisme et ce n'est que normal.

A quelques exceptions (très rares) près, la caisse d'origine sera inutilisable et il y a donc tout intérêt à effectuer l'achat d'un châssis nu sur lequel on pourra travailler.

Dans ce genre de transformation, nous avons un seul et unique exemple en France, celui de l'ensemble du crossman Scossa. Celui-ci, en effet, fut un des rares pilotes à présenter un ensemble homogène prévu réellement pour le trial (Buc 1953) et mérite, à ce titre, toute notre atten-

tion. Le châssis en particulier est très caractéristique ; il s'agit de celui d'un ensemble de tourisme Précision (Brevet Stoye) que l'on avait « retourné », c'est-à-dire que la partie cintrée normalement vers le bas, se trouvait en haut et la caisse était juchée dessus. On bénéficie donc d'une garde au sol dont le plan dépasse très nettement le niveau des axes de roues.

Les attaches « rigides » — à rotules — se prêtent très bien à ce travail et seule l'attache souple doit être retournée. Ceci est encore facilité par le fait que sur le châssis Stoye toutes les attaches sont maintenues par un simple collier, donc mobiles. Quant à la roue du side on l'a rendue rigide par la suppression pure et simple de l'élément de suspension, remplacé par une plaque en triangle soudée. On peut encore pallier à ceci en accentuant au maximum la rigidité de l'élément élastique (renfort métallique, anneaux de caoutchouc, etc...).

Néanmoins, des essais réalisés par l'un de nos confrères anglais, il apparut que finalement, aux mains d'experts, un ensemble « rigide » et un ensemble suspendu entièrement (machine et side) sont

équivalents. Naturellement, la technique d'utilisation est différente et, avec le side suspendu, demande un plus long entraînement.

Ce dernier jugement est peut-être particulier aux pilotes d'Outre-Manche, peu familiarisés avec les sides suspendus, mais notre confrère conseille tout de même ceux-ci pour un long parcours.

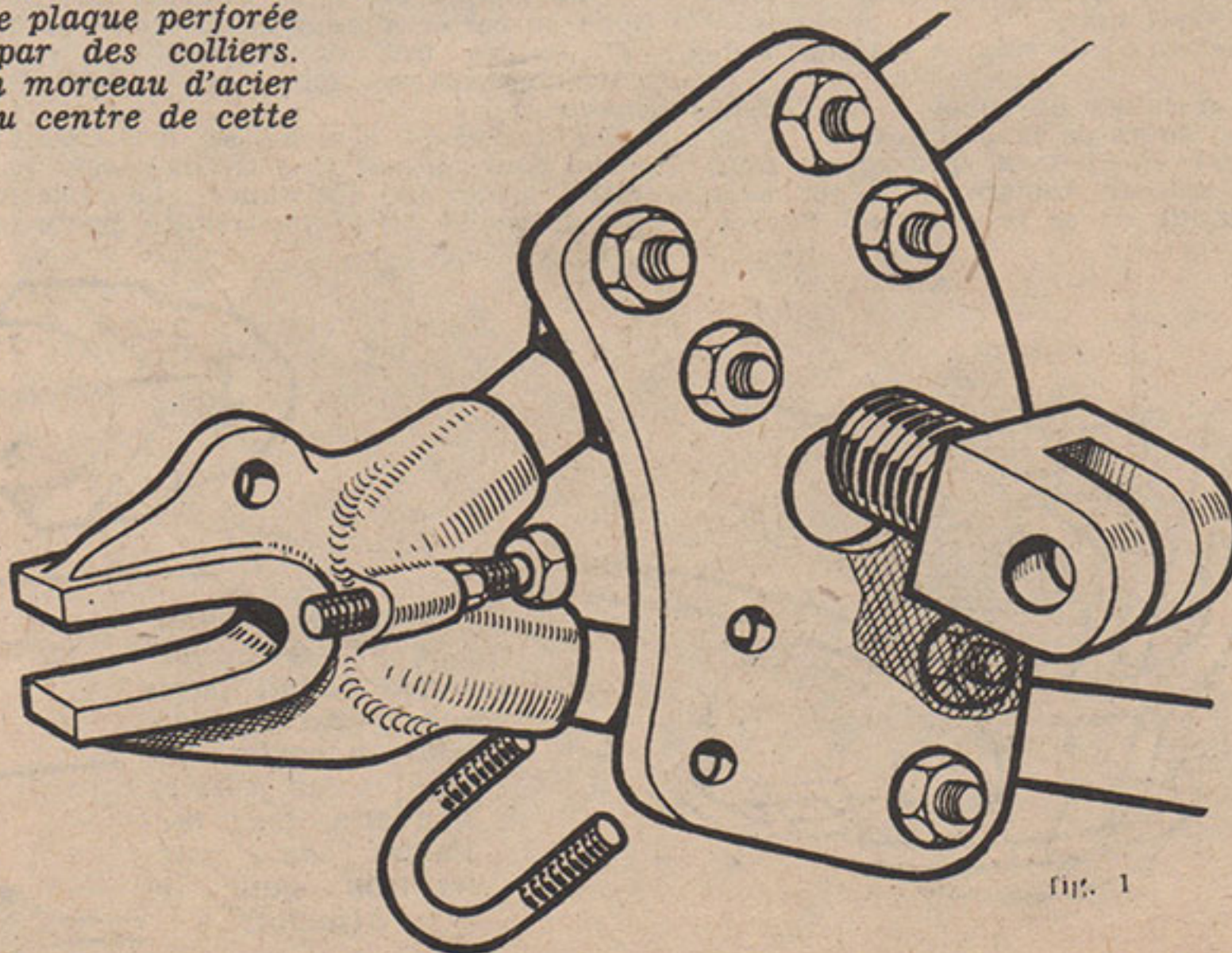
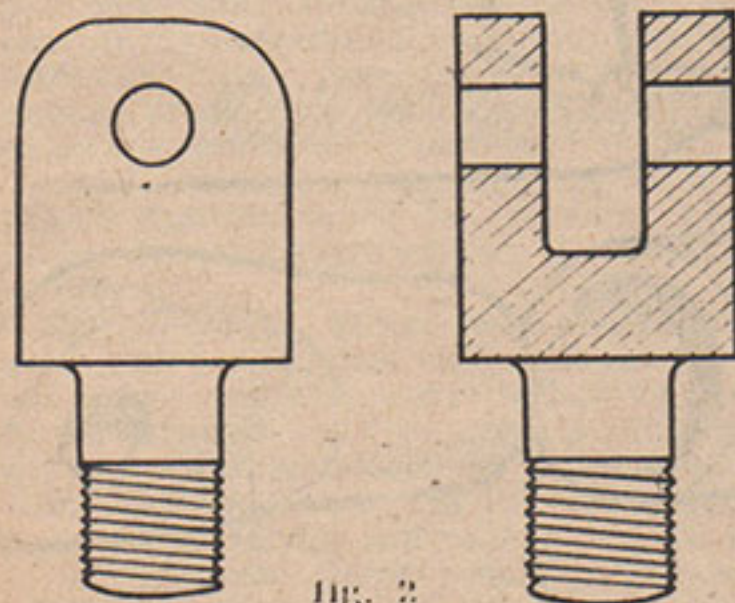
La question du confort joue pour beaucoup également, et lors des 6 Jours en particulier, où des étapes de 4 à 500 kms sont monnaie courante.

D'ailleurs, tous les sides utilisés par les allemands dans ces sortes d'épreuves sont suspendus, et apparemment pilote et passager s'en trouvent fort bien.

Signalons au passage les ensembles réalisés par les américains avec leurs grosses « Vee-twin ».

Les sides construits aux USA ignorent les éléments de suspensions télescopiques et les remplacent par des ressorts à lames. L'utilisation massive de ceux-ci arrive à donner un side ni rigide, ni suspendu, dont la seule élasticité (ne parlons pas du confort) est due au poids élevé de la machine.

Ci-contre, un système universel pour la fixation d'une attache arrière de side-car sur un cadre non suspendu. Une plaque perforée est maintenue au cadre par des colliers. Une chape, tournée dans un morceau d'acier doux carré, est boulonnée au centre de cette plaque.



On voit donc par là qu'il n'existe, dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres, aucune solution rationnelle et universelle. Tout n'est qu'affaire de goût et de dispositions personnelles, qui se vérifieront en appliquant l'adage : « juger, c'est comparer ».

De toutes manières, on aura intérêt à obtenir une caisse assez haute, située au-dessus du niveau de l'axe des roues, tout d'abord pour laisser une garde au sol suffisante, et ensuite pour permettre au passager de travailler le plus efficacement possible.

La « caisse » devra être évidemment une production maison et sera essentiellement composée d'un plancher et d'un « bastingage ».

Le plancher sera tout simplement formé d'une épaisse et large planche boulonnée au châssis ; et le « bastingage » sera formé de tubes soudés au châssis selon les dispositions qui conviendront le mieux et au passager et au constructeur.

Il ne faut pas toutefois s'imaginer qu'une profusion de tubes sera une garantie de solidité, le plus sûr sera d'étudier les points critiques et agir en fonction des efforts demandés.

En ce qui concerne le châssis seulement, de nombreuses autres marques peuvent se prêter à des transformations (Steib, H.B., etc.) en construisant le plancher du side sur l'armature qui entoure la caisse. (Ne pas manquer là encore de rigidifier la suspension de roue). Tout autre châssis peut évidemment être transformé, mais entraîne un gros travail, en particulier sur le système d'attaches et la suspension.

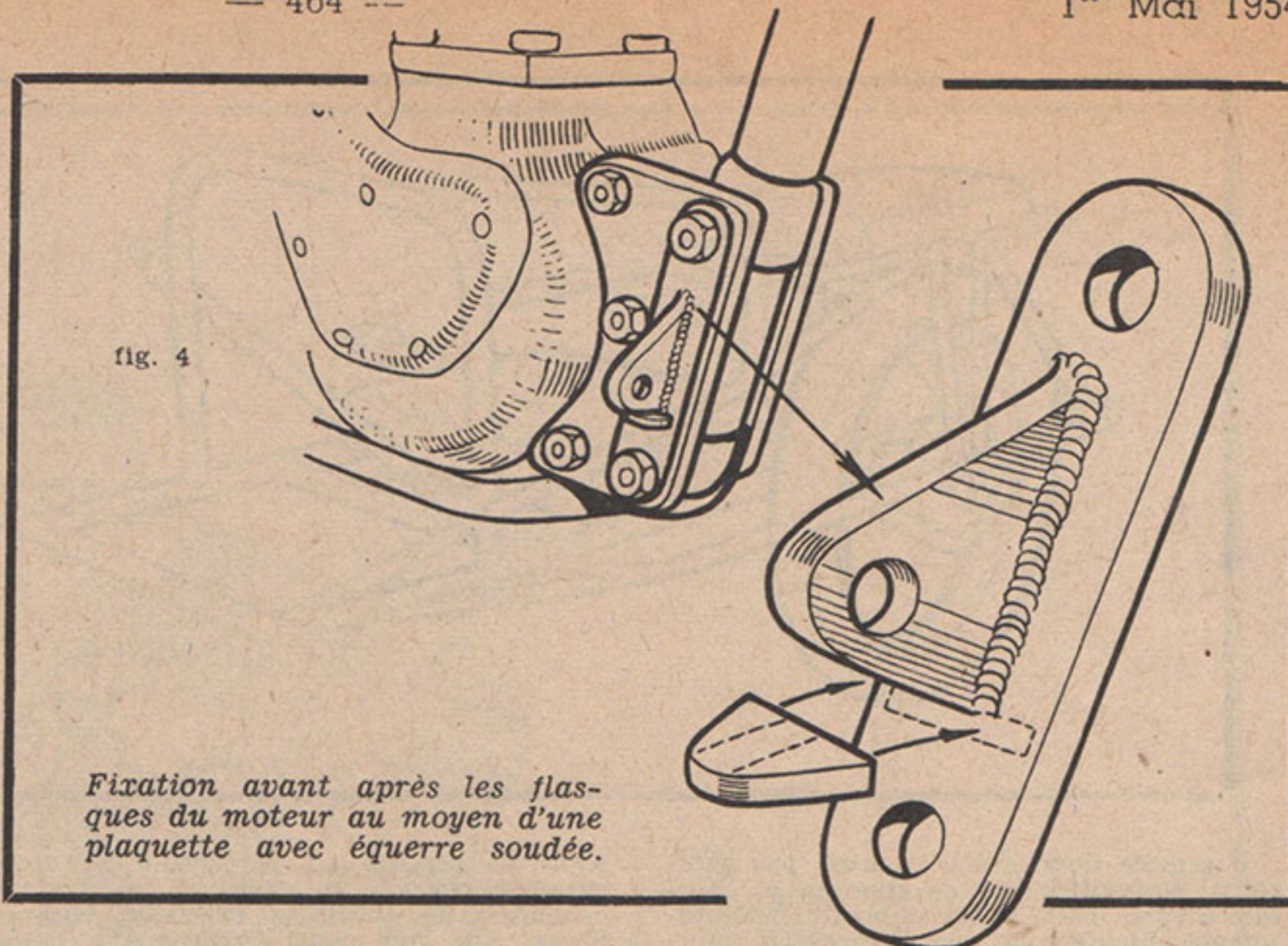
CONSTRUCTION

Nous allons voir maintenant comment construire un side de trial, très élémentaire évidemment, mais qui doit être amplement suffisant pour un simple amateur. Pour ce faire, nous reprendrons quelques plans et chiffres donnés par notre confrère américain « Cycle ».

Celui-ci a décrit le sidecar d'un coureur américain, représentant de Triumph dans le « civil » qui a réalisé lui-même un ensemble pour le tout-terrain. Ce « Swamp Buggy » (Bogheï des marais) est basé sur une partie motrice de Tiger 100 de 1940 munie d'une boîte de vitesses de Triumph 1950, ainsi que d'une fourche télescopique de même origine. La moto étant trouvée, il fallut lui adjoindre un panier et comme Bill Carpenter (c'est le nom du constructeur) n'en trouvait pas, il décida d'en faire un lui-même.

Voici tout d'abord les matériaux qu'il utilisa :

- 1° 4 mètres environ de tube « aviation » de 40-41 mm.
- 2° 5 mètres 50 de tube « aviation » de 20 mm.
- 3° un mélange de tubes divers, mentionnés au cours de la description.
- 4° 7 pièces diverses, provenant d'un ensemble sidecar Indian, qu'il est sans doute difficile de se procurer en France,



mais dont on peut trouver ou réaliser l'équivalent assez facilement.

Il ne faut pas tout d'abord prendre ces indications au pied de la lettre, car, en particulier pour la qualité des tubes « aviation », se posent des problèmes techniques de moyens de soudure qui ne sont guère du ressort d'un amateur.

Passons maintenant à la réalisation pratique de notre side.

La roue du sidecar se trouvant dans le même plan que celle arrière de la moto, ou légèrement en avant de celle-ci, la partie extrême du châssis servira d'axe de jonction entre l'attache arrière du side et la roue de ce dernier. La fixation à la fourche arrière se fait au moyen d'une plaquette fixée par deux colliers et percée d'un trou (fig. 1). Dans ce trou s'engage le filetage d'une chape tournée dans la masse (fig. 2) et percée d'un autre trou qui reçoit la pièce 2 bis, tournée aussi ou formée par un morceau de tube aplati (3) et soudé à l'intérieur du tube de châssis.

Une autre fixation se fera normalement (comme sur les attelages anglais) à hauteur du carter-moteur et en avant de celui-ci.

Une plaque est fixée à l'aide des boulons du carter moteur et sur cette plaque est soudée une oreille (4) qui reçoit l'attache correspondante du châssis lui-même.

La troisième attache se fera sous la selle, pour obtenir une triangulation parfaite, gage de résistance. La fixation au châssis se fera à l'extrémité droite (en

regardant l'ensemble dans le sens de la marche) par un collier.

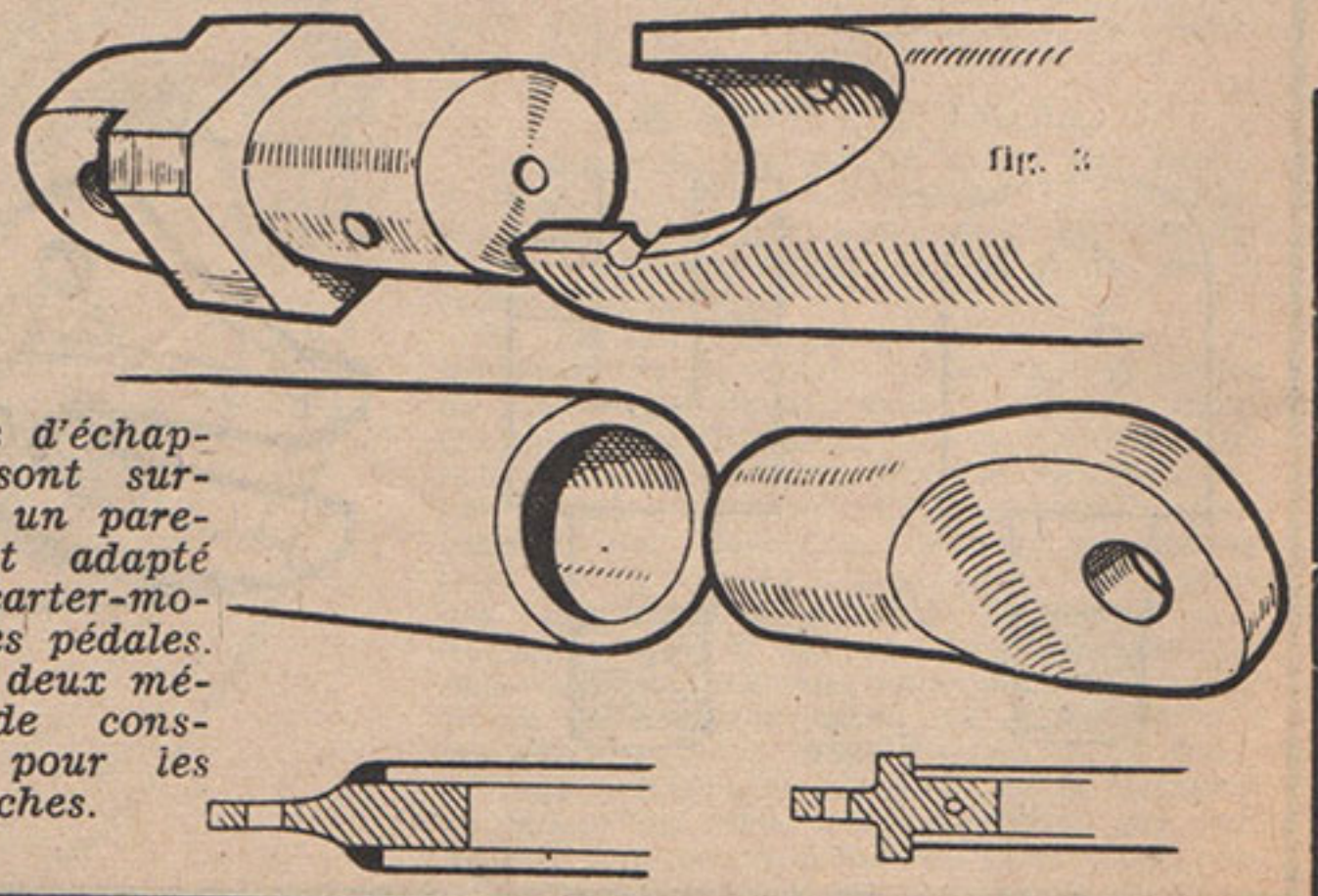
Ces trois attaches étant trouvées, le châssis proprement dit fut construit. Nous avons vu déjà que les attaches avant et arrière constituaient déjà les largeurs du rectangle formé par le châssis. Deux tubes soudés à angle droit en constituent les longueurs, réunis entre eux à hauteur de la fixation centrale par un autre tube soudé qui sert de support à cette dernière.

A l'extrémité extérieure du dernier tube arrière vient se fixer une partie inférieure de fourche à parallélogramme qui supporte normalement la roue du side renforcée là encore par une triangulation convenable (voir figure). La partie coude à 90° et qui est fixée sous le châssis est un « pare-chocs » pour le tambour de frein dont est munie la roue.

Nous avons donné là quelques idées et suggestions dont chacun peut s'inspirer, mais qui n'ont évidemment rien d'absolu. C'est à l'usage que l'on découvrira les quelques astuces qui font l'originalité d'un ensemble, en particulier en ce qui concerne les attaches et le « bastingage ».

LES ACCESSOIRES

Pour en revenir à un point de vue plus général sur le sidecar de trial, nous dirons maintenant quelques mots sur l'utilité d'un frein sur la roue du side. Celle-ci, évidemment comme toute conception, a ses tenants et ses détracteurs, mais il semble néanmoins que les premiers aient raison.





En effet, que ce soit aussi bien en trial, qu'en vitesse ou simplement en tourisme, il est reconnu que l'utilisation d'un frein sur side quand elle est judicieuse est vraiment intéressante ; à condition toutefois que l'on ait une commande séparée de celle de la roue arrière de la moto — dans le cas qui nous occupe — Watsonian lui-même, spécialiste incontesté du sidecar de trial, livre ses modèles avec un frein, ce qui est un fait très significatif. C'est évidemment surtout en virage que le frein est utile, et en particulier dans ceux effectués du côté caisse.

Il permet en effet de pivoter dans un rayon très court, autour de la roue du side, ce qui accroît la maniabilité.

Nous en avons donc terminé avec le sidecar proprement dit, mais il est aussi parfois nécessaire d'apporter certaines modifications à la moto.

Pour cela, il faut tenir compte du fait que la machine n'est plus aussi maniable qu'en solo, et aura bien souvent d'assez gros chocs à encaisser sans possibilité d'esquive.

Les principaux organes sont donc, tout d'abord le carter moteur que l'on protégera par une plaque de tôle assez épaisse et ensuite le (ou les) tube d'échappement que l'on aura intérêt à relever. Si les pare-chocs ne s'imposent guère en solo, par contre ils sont utiles en side, et placés horizontalement le long des carters latéraux, ils protégeront ceux-ci des chocs, ainsi que les repose-pieds et pédales de frein et sélecteur.

Nous touchons maintenant à un problème épineux avec la question des rapports de démultiplication à choisir pour la moto.

En principe, rares sont les machines solo qui, à l'origine, ont un rapport correct en prise, et ceci n'est pas pour faciliter notre travail. Il est admis en général qu'une augmentation de la démultiplication de l'ordre de 26 % est nécessaire pour l'utilisation normale — et au mieux — en sidecar. Cette modification s'obtenant par changement du pignon moteur, du pignon de sortie de boîte, accessoirement de la couronne arrière.

Finalement, ce sont les deux premiers qui sont les plus intéressants, car d'une

influence plus rapide sur les rapports. Pour une augmentation de 26 %, il faudrait autrement, dans la plupart des cas une couronne de dimensions effarantes et pratiquement introuvable (près de 60 dents !).

Il serait intéressant de pouvoir conserver les démultiplications « side » d'origine présentées par les constructeurs, mais malheureusement celles-ci non plus ne sont pas suffisantes. En effet, les anglais, par exemple, n'augmentent leur démultiplication solo que de 6 à 15 % au maximum, ce qui est trop peu. Si pratiquement ceci n'affecte guère le touriste, techniquement, dans le cas qui nous intéresse, il sera préférable de changer les valeurs, et en définitive pour le trial des rapports de side seront normaux s'ils présentent déjà une démultiplication de 26 % supérieure à celle du « solo ».

La position de la roue du side par rapport à celle de la moto est aussi une question importante, car elle joue évidemment beaucoup sur la maniabilité de l'ensemble. Mais alors nous nous trouvons en face d'un paradoxe. En effet, en principe, plus la roue du side est en avant (par rapport à celle AR de la moto), mieux l'on vire, mais l'on se heurte ici au problème de l'« habitabilité » de la caisse du side. Sur un side tout-terrain, celle-ci doit être très découverte, et réduite à sa plus simple expression, afin de faciliter la tâche du passager.

Les sides anglais ont la roue à environ 10 cms en avant de celle de la moto, ce qui constitue une solution intermédiaire certes, mais la plus efficace semble-t-il.

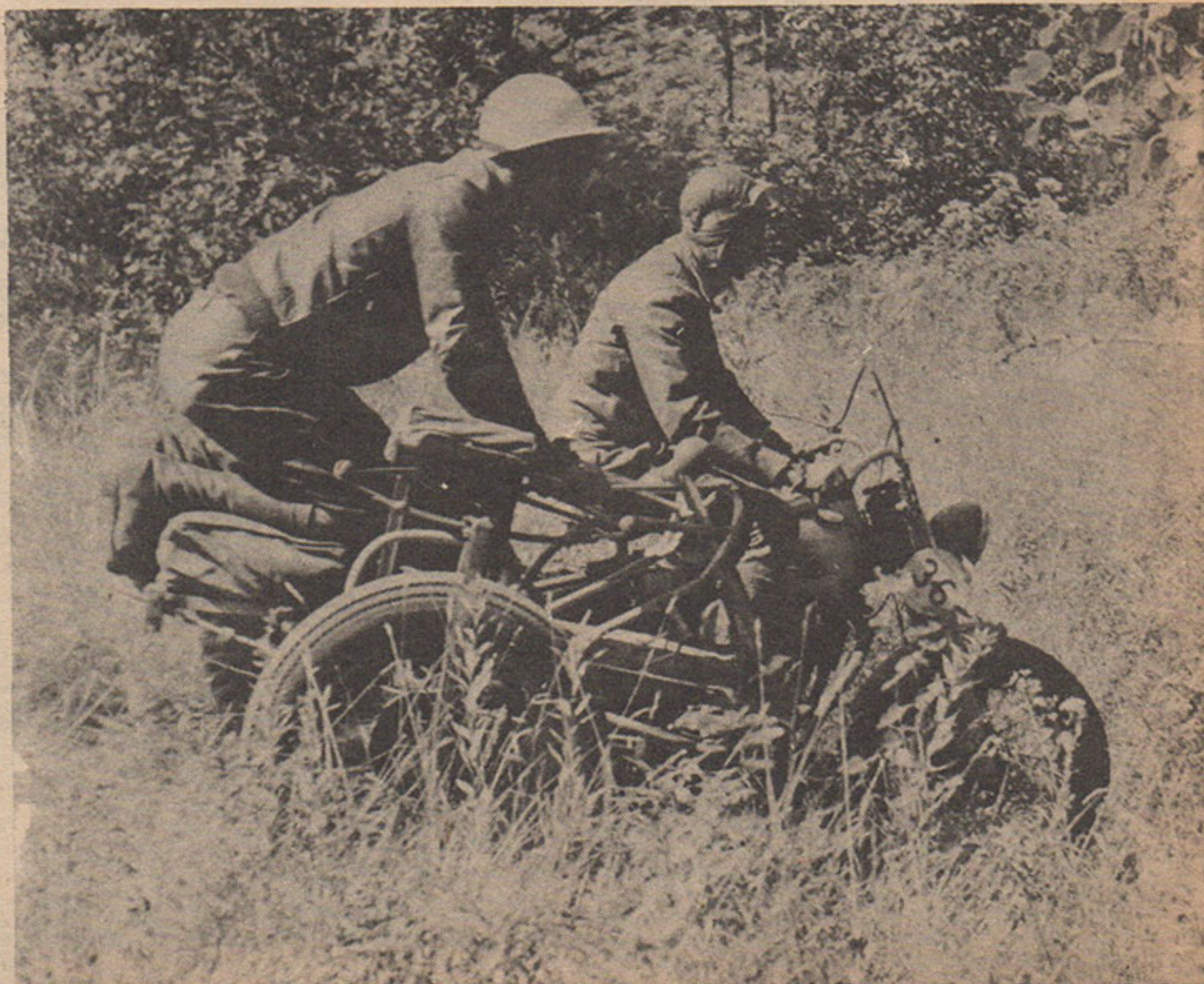
CONCLUSION

En guise de conclusion, nous ne pouvons que réitérer nos encouragements à vous engager dans la voie du sidecar de trial. Nous avons maintenant des spécialistes de ce sport en solo qu'il sera difficile de déloger de leur position de leaders dans la conjoncture actuelle.

De même que le sidecar cross prendra, nous le souhaitons, un essor certain, de même arriverons-nous peut-être à imposer le side de trial, complément indispensable et inéluctable du sport solo.

JUNIOR

Le side de trial aux U.S.A. est plus spécialement orienté vers le parcours de longue distance. On y retrouve toutefois la banquette latérale. Sur la photo du bas, on remarquera la position à genoux du passager, prêt à faire contrepoids.

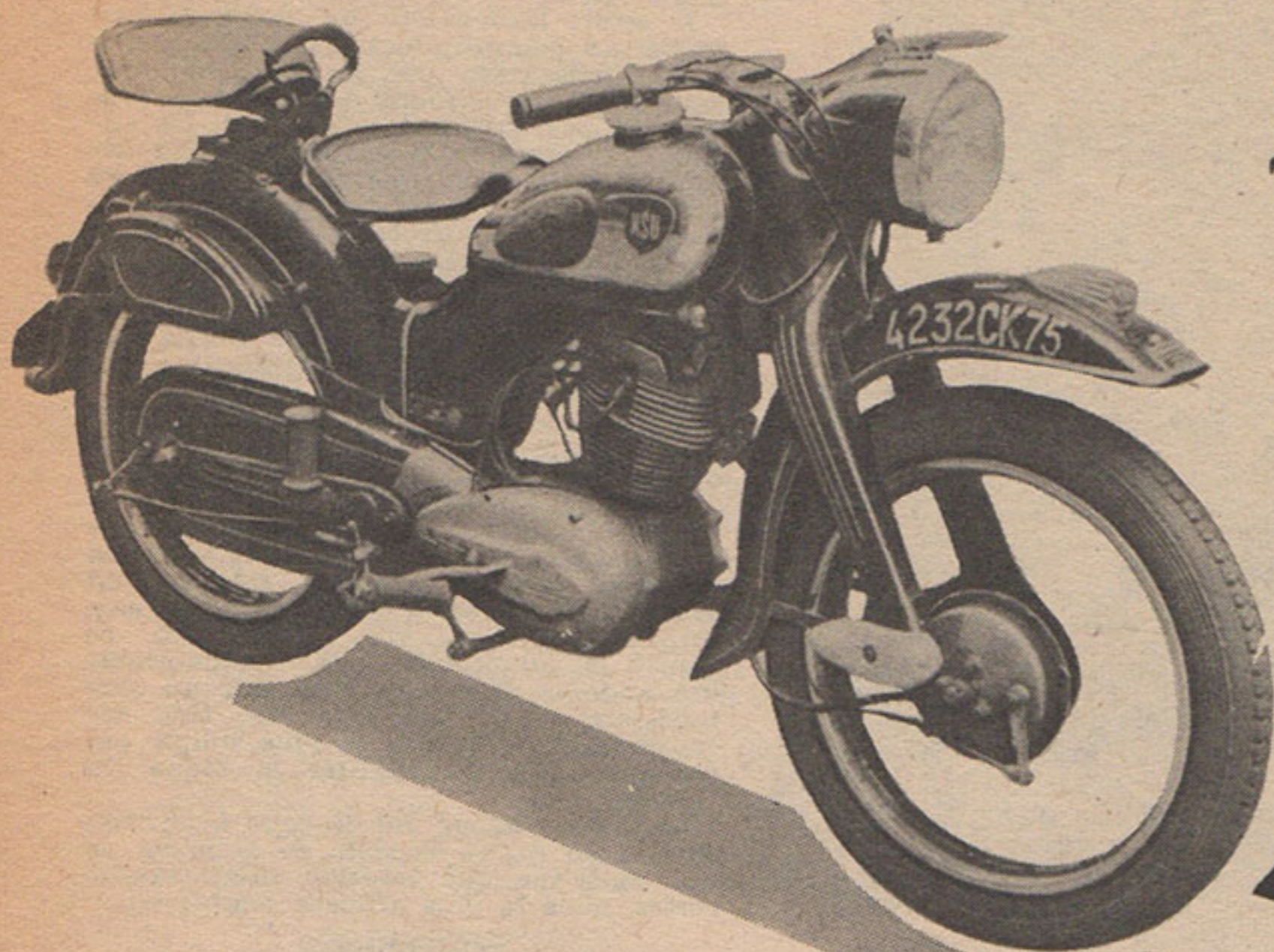


N'UTILISEZ LE FREIN ARRIERE QU'APRES LE FREIN AVANT

ESSAI de la 250



Max



Il est un fait avéré que la cylindrée 250 cmc. est celle qui rencontre en Europe le plus de succès ces dernières années. Ceci est évidemment la conséquence directe des progrès réalisés principalement dans le domaine des moteurs.

A maintes reprises, nous avons établi des parallèles entre les performances d'une 125 cmc. actuelle et celles d'une 250 cmc. latérale d'avant-guerre, entre une 175 cc. 1954 et une 350 cc. 1938, etc...

Avec les toutes dernières 250 cmc., nous réalisons les performances d'une 500 cmc. d'antan, et encore d'une bonne 500 à soupapes en tête.

Dans cette course à la puissance, et à la sécurité de fonctionnement, car un moteur bien conçu permet l'un et l'autre (n'en déplaise à certains esprits retardataires, toujours à la recherche de bonnes excuses pour prôner le plus beau des « veaux »), il faut tirer son chapeau devant les réalisations allemandes.

Sans parler de la toute dernière Zundapp 250 cmc., qui ne développe pas moins de 18 CV, mais dont la commercialisation semble tarder (elle n'était même pas présentée aux Salons de Bruxelles et de Genève), l'industrie allemande commercialise entre autres la 250 cmc. Adler (version normale 16 CV 5, sport 18 CV), la 250 BMW R 25-3 (14 CV, mais à la roue arrière), la 250 Horex (16 CV), la NSU Max (17 CV), etc...

Voilà évidemment un lot de machines dont les puissances laissent rêveur. Mais encore, ce ne sont pas là des « chevaux de catalogue » comme vous le constaterez à la lecture de l'essai de la Max.

Nous avons en outre effectué des essais presque complets avec une 250 cmc. Adler normale, et sans s'étendre sur les performances formidables atteintes, signalons simplement la vitesse de pointe : 125 kmh. chrono, c'est tout dire, et les 100 mètres départ arrêté en 7". Pour ceux qui ne réaliseraient pas tout de suite la valeur de ce dernier chiffre, disons qu'une 650 cmc. Triumph Thunderbird parcourt la même distance en 6" 2/5.

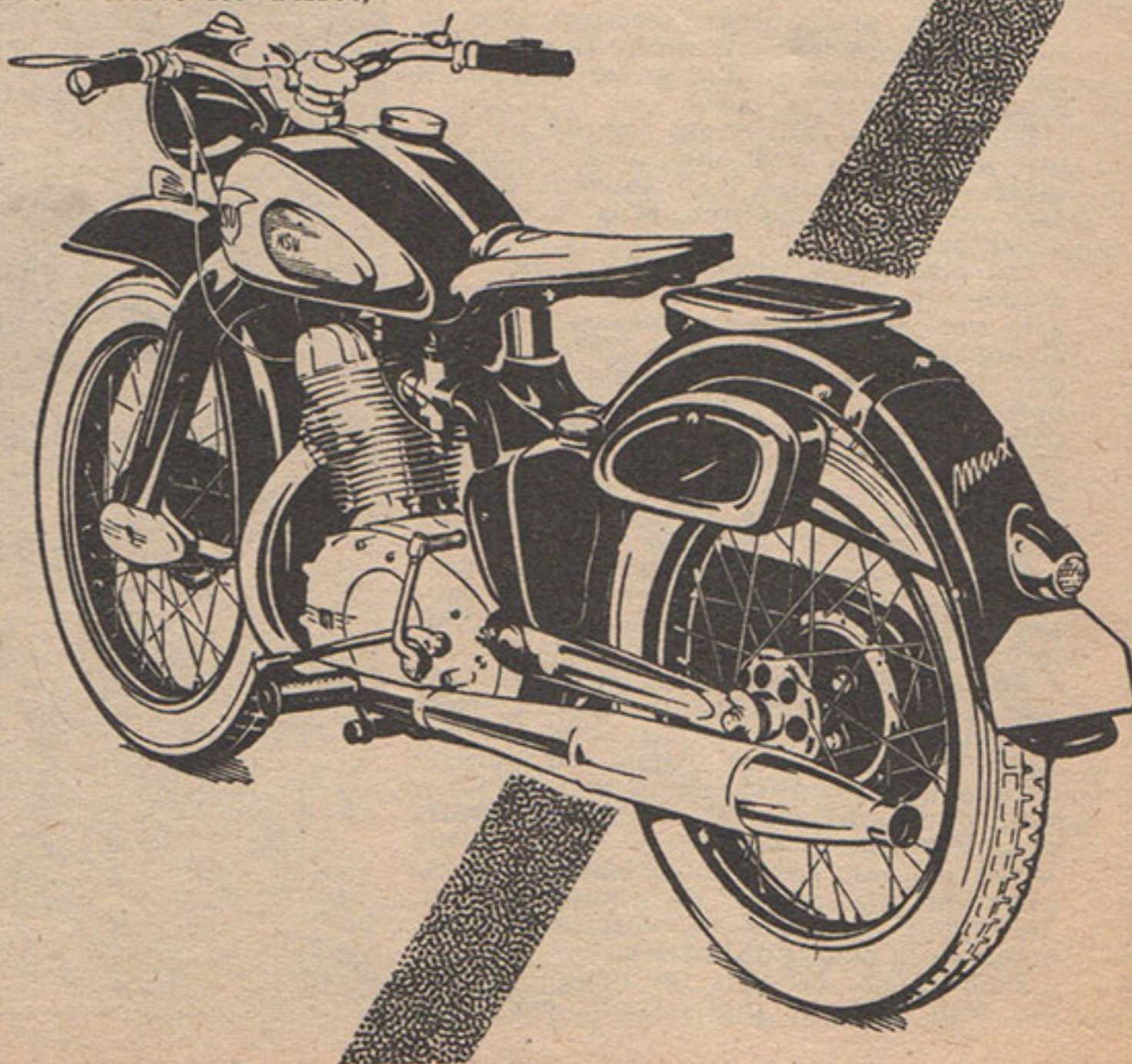
Les essais de la NSU et de l'Adler nous ont, dans l'ensemble, étonné. Bien que ces deux machines aient aussi leurs pe-

tits défauts (surtout l'Adler), il faut reconnaître l'avance que sont en train de prendre les constructeurs allemands.

Car, toujours en quart de litre, du côté production anglaise, constatons le calme plat, après avoir connu ces merveilleuses Rudge, OK Suprême, Triumph, Velocette, New-Imperial, Excelsior, BSA Blue Star, Jap, etc...

En France, notre AMC « national » se classe honorablement avec ses 15 CV et les 115 kmh. environ qu'il permet, et nous avons encore en réserve les Terrot,

La silhouette de la « Max » est très proche de celle des autres modèles 100-125 et 200 cmc. et par cela même nous est déjà familière, alors que peu de machines de ce type sont en circulation chez nous.



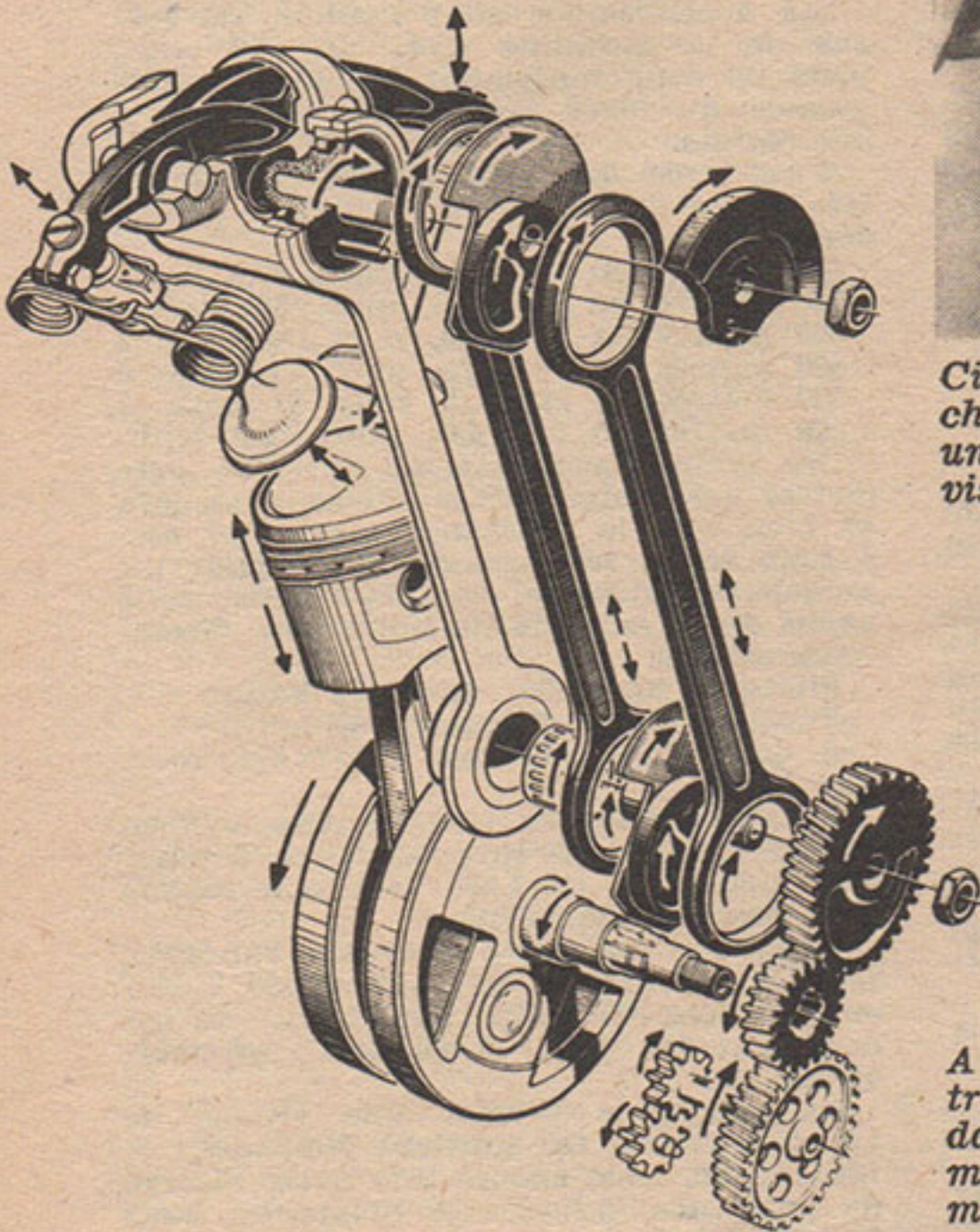
RALENTISSEZ LORSQUE LA VISIBILITE EST MAUVAISE

Peugeot, Radiol, dont nous ne connaissons pas les possibilités. Mais de toutes façons, elles auront fort à faire.

Reste encore l'Italie. En plus des Airone et Nettuno Sport, nous avons vu à Milan d'alléchants prototypes, mais à quand la production en série ? Cette interrogation nous fait mettre le doigt sur un autre des atouts de l'industrie allemande, remarquablement rapide à passer du stade prototype au stade de la fabrication.

Les modèles énumérés plus haut sont tous sortis des cartons et sont à l'unanimité (sauf Zundapp) produits et commercialisés.

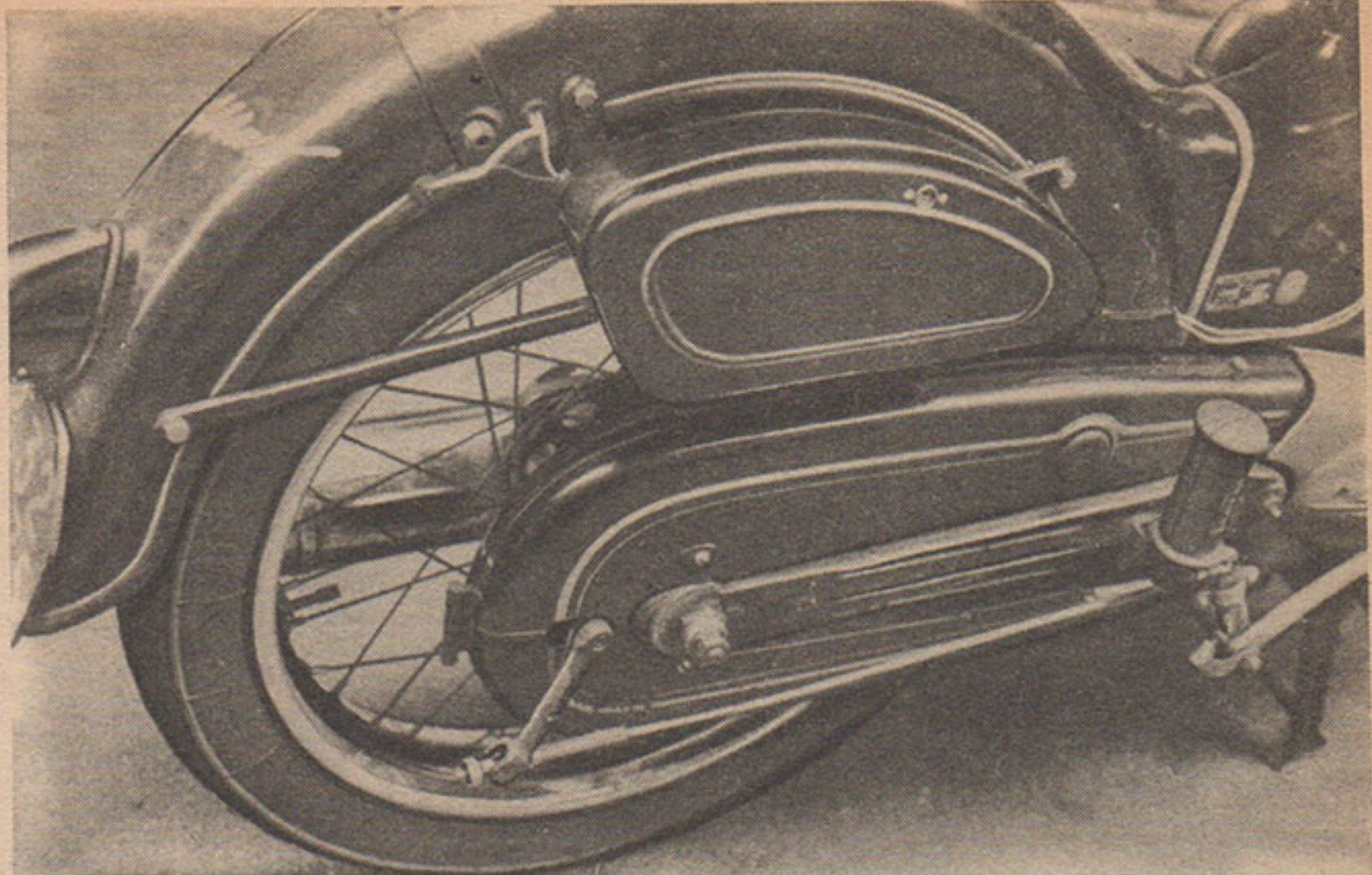
Il faut donc reconnaître, pour le moment du moins, la position très solide et en plus unique, de l'industrie allemande dans cette cylindrée.



Ci-dessus, le carter de chaîne étanche se sépare en deux parties suivant une ligne horizontale. Une fenêtre de visite permet de surveiller la tension de chaîne.

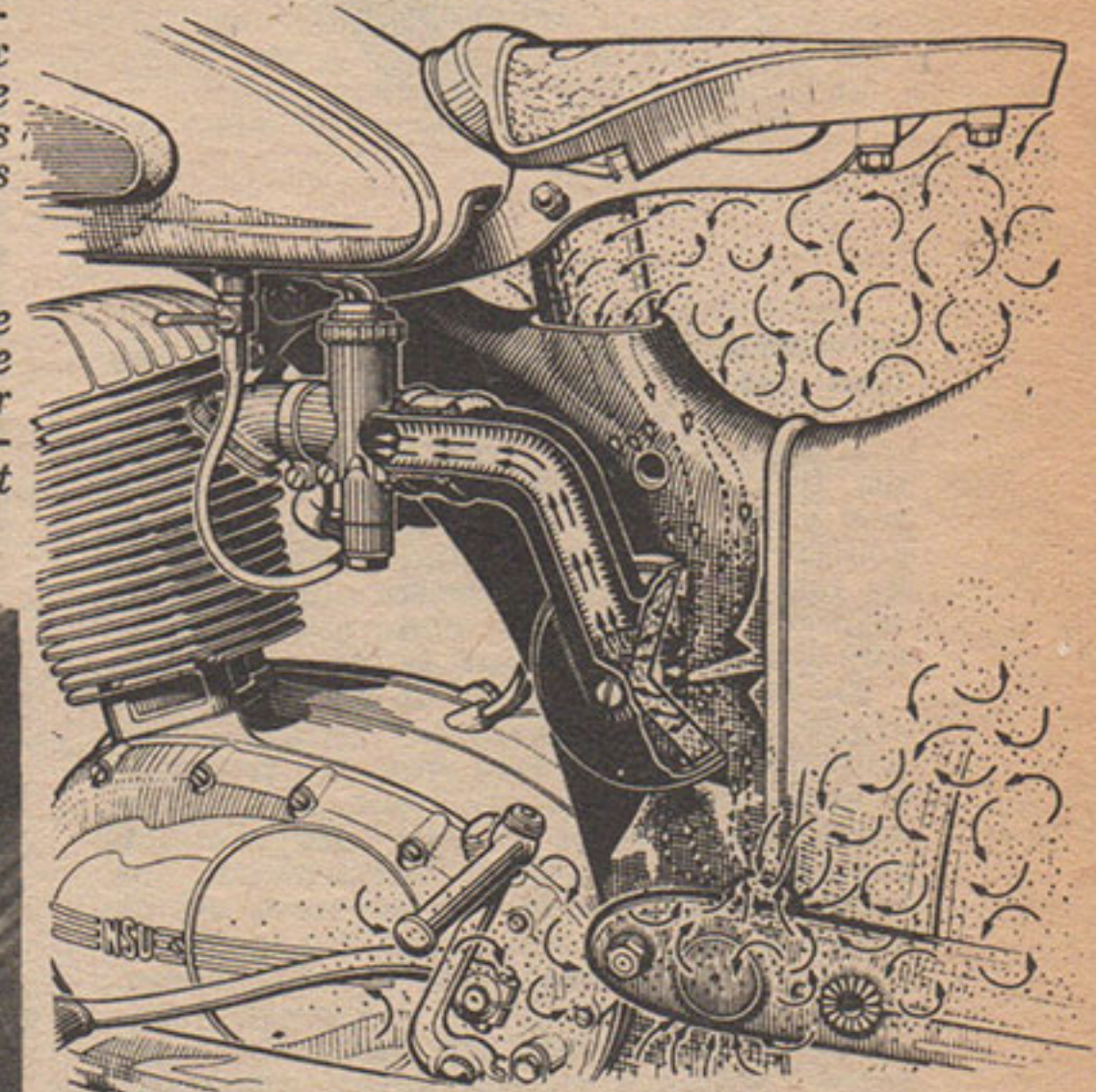
A gauche, détail de l'entraînement de la distribution. Notons que le pignon réducteur sert également d'intermédiaire dans la transmission primaire. Les deux bielles sont décalées de 90° pour éviter les points morts et travaillent dans les deux sens.

A droite, le filtre à air dont l'entrée se trouve plaquée contre une ouverture dans la coque. - Au-dessus, le moteur monté en « porte-à-faux » est néanmoins soutenu par une patte en haut de la culasse.



L'essai de cette semaine porte donc sur l'une de ces machines, la 250 NSU Max. Remercions Mr J. C. Combrisson, le propriétaire du modèle essayé, qui très aimablement mit à plusieurs reprises sa machine à notre disposition.

La Max de notre essai, achetée chez Dynamic Sport, et entretenue par les mécaniciens de cet établissement, était à peu près au meilleur de sa forme, puisque le compteur indiquait un peu moins de 3.000 kms.



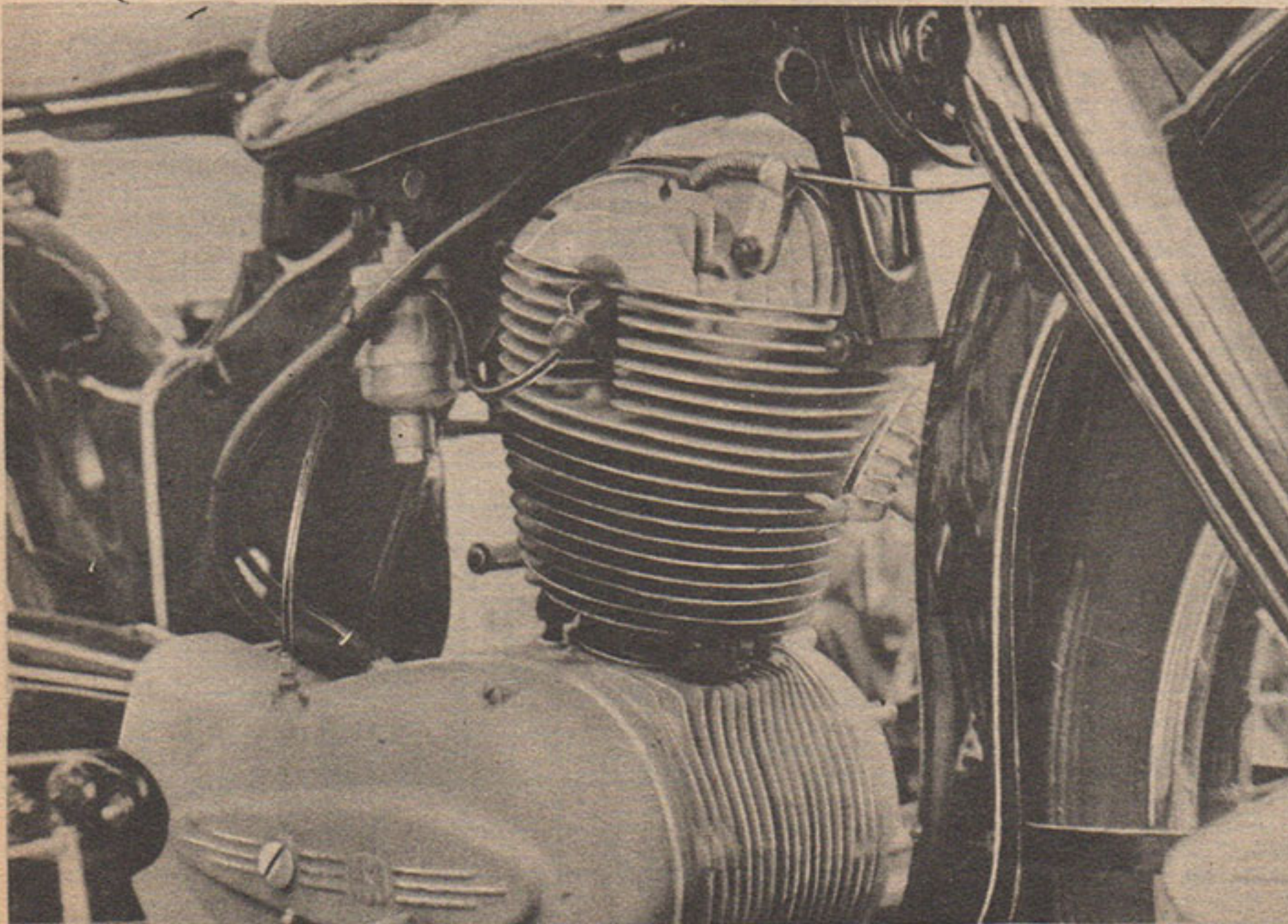
Dès la prise de contact, la Max surprend. Mise en route facile, et échappement d'un silence étonnant, le silencieux est d'ailleurs d'un volume anormalement grand.

Aucun bruit de fonctionnement de la distribution, et en plus de cela un spacieux filtre à air, qui forme chambre de tranquillisation et silencieux d'admission.

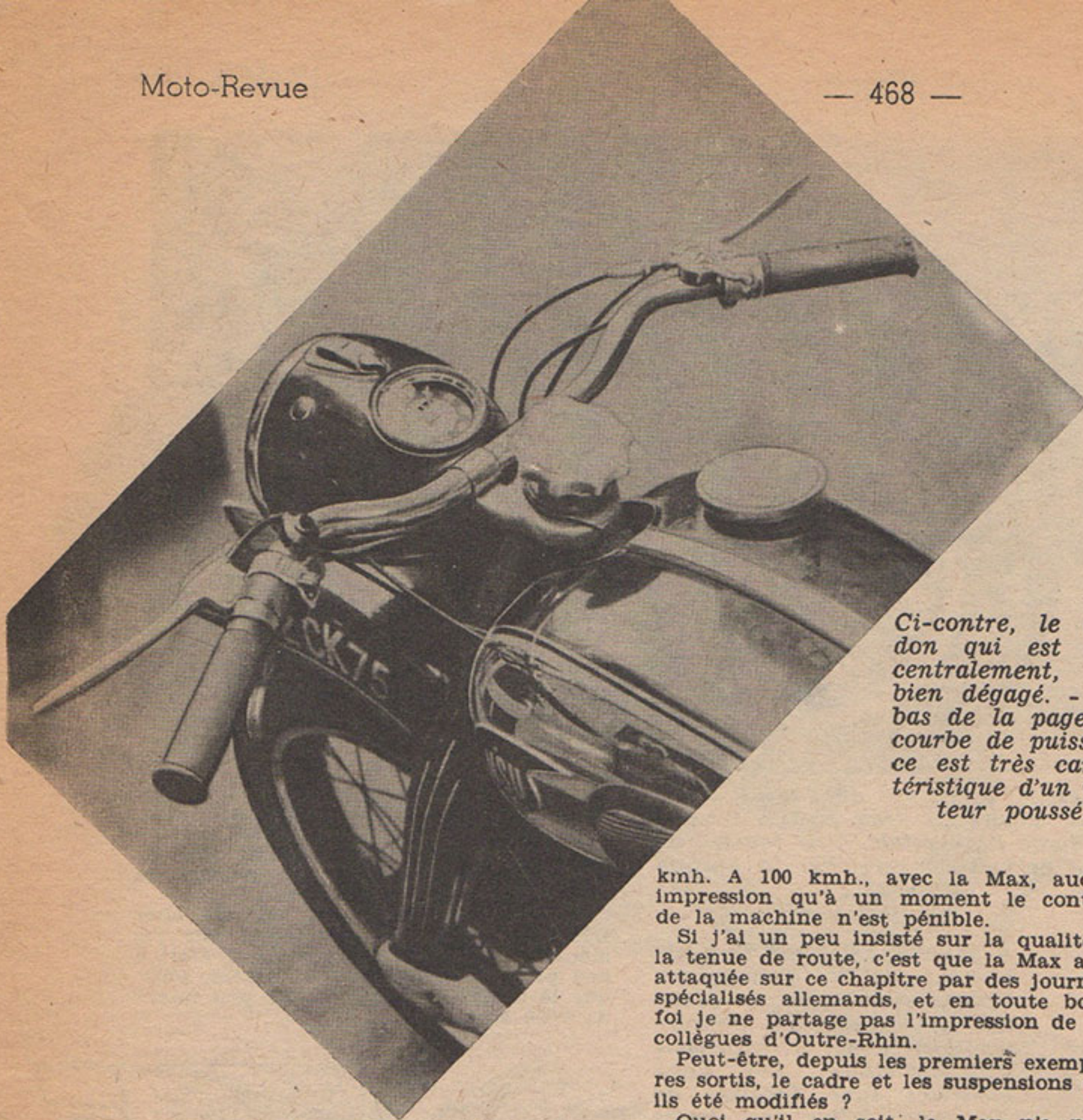
Si toutes les machines étaient comme celle-là, lorsque l'on mène campagne contre le bruit, il ne viendrait certainement pas à l'esprit d'y associer la motocyclette.

Direction Autoroute de l'Ouest.

Ces premiers kilomètres se feront donc dans Paris. Moteur très souple, malheureusement accélérations contrariées par une poignée des gaz à tirage pas assez rapide, et qui oblige le poignet à se casser dans les deux sens. Sélecteur précis, mais remise au point mort parfois nébuleuse,



FAIRE DU BRUIT EST UNE PREUVE DE MAUVAISE EDUCATION



Ci-contre, le guidon qui est fixé centralement, est bien dégagé. - En bas de la page, la courbe de puissance est très caractéristique d'un moteur poussé.

le verrouillage du point mort ne se sentant pas, et aucun indicateur (lumineux, ou à index extérieur) n'étant prévu.

Il faut, avant de continuer, dire que si les qualités du moteur ne faisaient à nos yeux, aucun doute avant l'essai, par contre, nous nous méfions de la tenue de route, certains confrères allemands interrogés de vive voix nous ayant déclaré que c'était là le point faible de la Max.

En ville, la machine est maniable malgré le poids de 138 kgs à vide, par contre, dans les petits virages secs, les tournants à angle droit pris vivement, les suspensions manifestent parfois des réactions surprenantes, en s'enfonçant brusquement. Répétons que cela ne nous est pas arrivé à chaque fois, mais ces constatations, M. Combrisson les a faites comme nous.

Cet inconvénient, qui entame un peu votre confiance en soi, devait disparaître avec l'élévation de la vitesse, et c'est ainsi que dans de longues courbes prises à 100 kmh., seul ou avec passager, la Max conserve bien sa trajectoire, et il n'est nullement besoin de serrer le réservoir avec ses genoux : la machine n'a aucune tendance à serpenter.

La qualité de la tenue de route devait encore nous être démontrée lors de l'essai de vitesse maximum.

A plus de 120 kmh., nulle nécessité de se « cramponner » à la machine pour lui faire conserver sa trajectoire. Pilotage à cette vitesse en toute tranquillité, si la chaussée est bonne, évidemment.

Aux environs de 100 kmh., nous avons emprunté une route asphaltée, dont l'apparence lisse est trompeuse, car ce n'est qu'une succession de bosses et d'ondulations.

Sur cette route que nous connaissons bien, avec certaines grosses cylindrées, il nous était désagréable de conserver le 90

kmh. A 100 kmh., avec la Max, aucune impression qu'à un moment le contrôle de la machine n'est pénible.

Si j'ai un peu insisté sur la qualité de la tenue de route, c'est que la Max a été attaquée sur ce chapitre par des journaux spécialisés allemands, et en toute bonne foi je ne partage pas l'impression de mes collègues d'Outre-Rhin.

Peut-être, depuis les premiers exemplaires sortis, le cadre et les suspensions ont-ils été modifiés ?

Quoi qu'il en soit, la Max n'a peut-être pas une tenue de route exceptionnelle, mais celle-ci est toutefois très largement au-dessus de la moyenne.

Au point de vue suspension, je dois dire que la Max ne m'a laissé aucune mauvaise impression.

Ni trop dure, ni trop molle. Avant tout très progressive, et ne talonnant pas.

L'ensemble des suspensions (de même que le cadre en tôle emboutie) est directement dérivé de celles de la 200 deux temps Lux.

Cette dernière n'étant d'ailleurs pas sans rappeler la 125 Fox, on est donc assuré que NSU a une solide expérience sur ce type de suspension (oscillante à l'arrière, roue poussée à l'avant).

Cependant, contrairement à la petite Fox, le garde-boue arrière est suspendu, et de ce fait le passager l'est aussi. Cela était évidemment indispensable pour une machine aussi rapide.

Dans cette très personnelle partie cycle, nous trouvons un moteur non moins original. Nous ne décrirons pas ce moteur en détail, l'ayant fait dans notre numéro 1.106.

Rappelons simplement sa principale originalité, l'entraînement de son arbre à cames en tête par deux bielles. Solution déjà pratiquée en automobile, mais qu'Albert Roder, créateur de la Max, est le premier à introduire dans la construction motocycliste. De nos jours toutefois, car en 1923 il existait un prototype 350 cmc. anglais, la « Dart », utilisant un système de distribution à 3 bielles montées sur excentriques.

Sorti en septembre 1952 à 15 CV, le « Max » devait développer peu de temps après 18 CV. Mais pour des raisons de sécurité de fonctionnement et d'économie, l'usine le commercialisa finalement à 17 CV. C'est un tel moteur que nous avons essayé.

Etant, au point de vue distribution, très croisé pour un moteur de tourisme (AOA 42°, RFE 45° = 87°), le 250 NSU se signale par une courbe de puissance assez pointue.

Au point de vue conduite, il y a donc intérêt à mener rondement le moteur, et il ne faut pas avoir peur d'agir sur la poignée tournante, d'un tirage beaucoup trop lent, répétons-le.

Le moteur est toutefois souple à bas régime, ne pilonne pas ; à remarquer également l'excellent ralenti pour un monocylindre.

Silence de fonctionnement dû en grande partie à des cames attaquant les basculeurs d'une manière très douce, ce qui en outre a l'avantage de ne pas fatiguer les ressorts de soupapes. Aussi nous retrouvons ces mêmes ressorts de soupapes dans la version « sport » de cette machine.

Dès 70, 80 kmh., on n'entend plus le moteur, mais simplement le vent siffler aux oreilles.

Les accélérations sont bonnes, au-dessus de la moyenne pour un 250 cmc., mais ne sont nullement brutales, conséquence du léger manque de chevaux à bas régime.

C'est ainsi que nous avons chronométré :

départ arrêté :
100 mètres en 7" 3/5, moy. 47,4 kmh.
200 mètres en 11" 4/5, moy. 60 kmh.
300 mètres en 15" 2/5, moy. 70 kmh. 1
400 mètres en 18" 4/5, moy. 77 kmh. 8
500 mètres en 22" 1/5, moy. 81 kmh. 1
1.000 mètres en 37" 4/5, moy. 95,2 kmh.

Ces bonnes accélérations devaient permettre des temps très satisfaisants en côte et bien que la puissance maximum soit à 6.500 t.-m., régime assez élevé pour un modèle de tourisme, seul ou à deux, nous avons fini l'escalade de notre côte d'essai en troisième.

Pilote 55 kgs : 20", moy. 63 kmh.

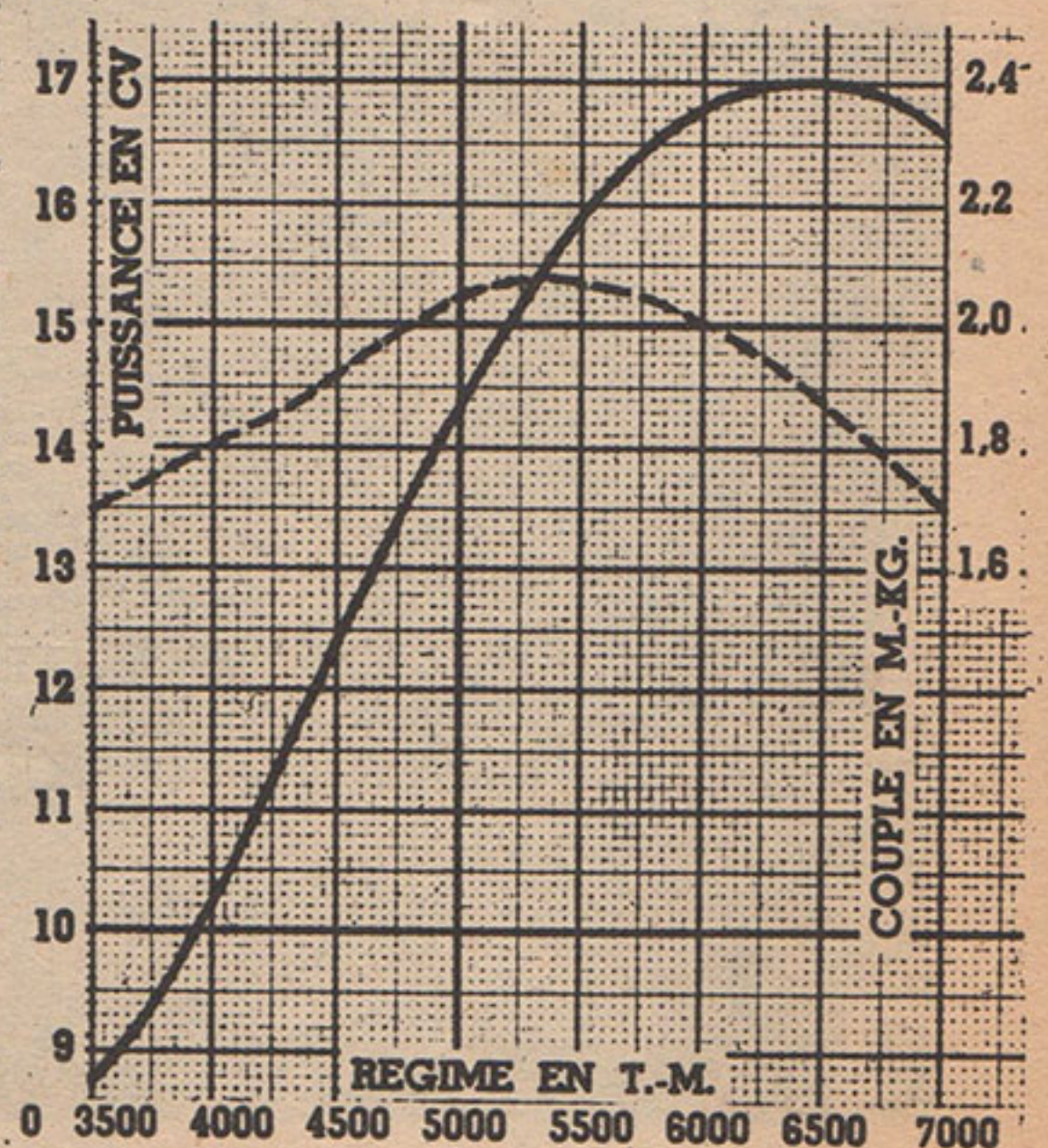
Pilote 80 kgs : 21", moy. 60 kmh.

A deux (55 + 80 kgs) : 23" 4/5, moy. 52,9 kmh.

Le moteur monte très franchement en régime, et sur les intermédiaires dépasse très facilement de 1.500 t.-m. son régime de puissance maximum.

Aussi sur les trois premiers rapports, nous avons atteint 49 kmh. (8.550 t.-m.) en première, 79 kmh. (8.880 t.-m.) en seconde, et 104 kmh. (8.100 t.-m.) en troisième.

La quatrième permet une vitesse de croisière élevée. On soutient facilement le 100 chrono, avec encore une nette réserve de puissance, puisque le maximum assis fut de 113 kmh.



A plat ventre — tant bien que mal, car la machine est courte, et un tan-sad boulonné dans le garde-boue arrière n'arrangeait pas les choses — nous avons atteint l'excellente vitesse de pointe de 122 kmh.

NSU vend sa Max pour 125 kmh., et avec un meilleur effacement, ce chiffre doit être réalisable. D'ailleurs les essayeurs du VFM (organisme allemand de contrôle) ont atteint 126 kmh.

Avec passager, la vitesse de pointe est encore très élevée, puisque nous avons chronométré 108 kmh. en quatrième et 96 kmh. en troisième.

L'ensemble de ces chiffres est donc excellent, et les 17 CV annoncés par le constructeur semblent être tous là.

Il faut souligner encore que la Max n'est nullement une machine sportive, sur laquelle on a tout étudié pour une plus grande vitesse, mais bien une machine de tourisme, avec guidon large, réservoir sans évidements, pneus de 3,25x19, etc., etc...

Embrayage sans histoire, sélecteur précis, mais comme indiqué plus haut, remise au point mort parfois difficile.

Passons maintenant à l'échelonnement de la boîte, qui sort de l'ordinaire.

Les trois premiers rapports sont très courts, et conviendraient à une boîte à 5 rapports.

La première, de ce fait, est beaucoup trop démultipliée : 21,36 à 1. C'est ce que fait en général une 125 cmc. tirant déjà un peu court. Dans le cas de la Max, cela peut s'expliquer par l'allure pointue de la courbe de puissance. Mais entre la troisième et la quatrième il existe un trou.

Alors que généralement la troisième d'une boîte normale donne 76 % de la vitesse en quatrième pour un même régime, dans le cas de la Max ce chiffre tombe à 71 %. A la conduite, il y a donc intérêt à monter assez haut la troisième, avant de passer sur le rapport suivant.

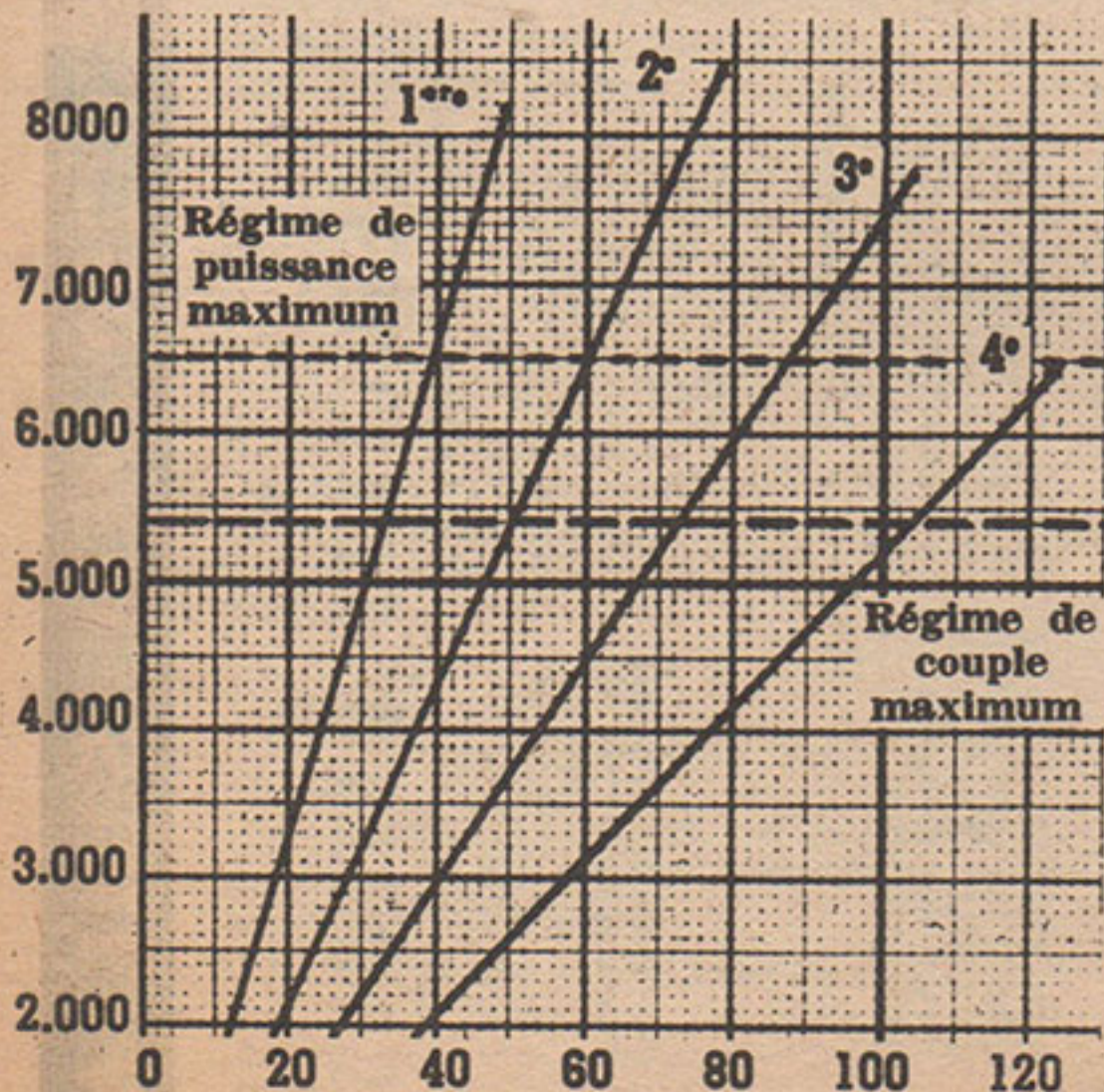
Quant au freinage, l'emploi d'une fourche avant à balanciers (ce qui est rare) et surtout l'ancrage de frein, juste en bout du balancier droit, provoque une réaction au freinage, inverse à celle à laquelle nous sommes habitués.

En effet, lorsque l'on freine de l'avant, la machine se soulève. Cela surprend au début, et sur mauvaise route procure parfois des réactions inhabituelles.

Freins progressifs d'un diamètre de 160 mm donnant un freinage dans la bonne moyenne, sans plus.

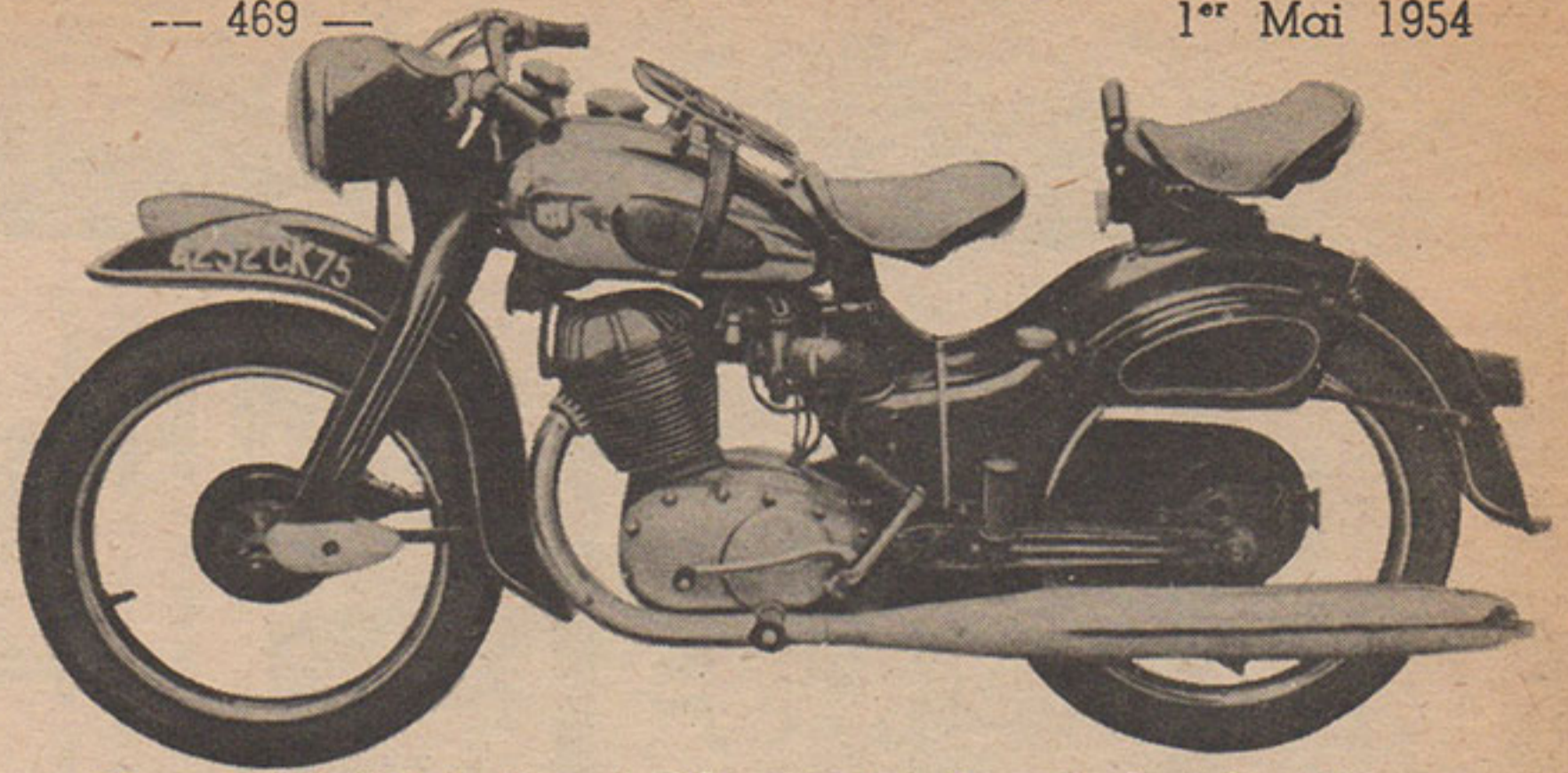
Avant seul : 17,3 m.
Arrière seul : 18,5 m.
Les deux : 12,2 m.

Ces distances indiquent le freinage de 50 kmh. chrono à l'arrêt complet.



- 4^e : ————— 100 %
- 3^e : ————— 71,1 %
- 2^e : ————— 49,4 %
- 1^{er} : ————— 31,8 %

Ci-dessus, échelonnement relatif des divers rapports. On voit que dans l'ensemble les trois premiers rapports sont plus bas que la moyenne. - A gauche, graphique des vitesses possibles en fonction du régime sur chaque rapport. A droite, courbe d'accélération.



La « Max » côté distribution et échappement. Le pot, de très grandes dimensions, permet d'abaisser le bruit de l'échappement à 84 phones.

Au point de vue mécanique et performances, il n'y a donc que de très légères critiques à formuler vis-à-vis de la Max.

Son allure extérieure est personnelle. Ensemble très ramassé, aspect général trapu, formes dans l'ensemble arrondies, ce qui provient de l'emploi intensif de tôles embouties.

Présentation un peu sévère, en noir, avec panneaux de réservoir chromés.

Machine évidemment livrée avec équipement complet, mais à la place de la selle actuelle, nous préfererions une selle double.

Nous ne formulerons pas d'appréciations sur l'appareillage électrique, n'ayant pas eu le temps d'essayer celui-ci, mais signalons que le phare Bosch est à parabole réglable sur le plan vertical, réglage effectuable en marche, par une petite clé située sur le dessus du capotage de phare.

Notons également un antivol Neiman

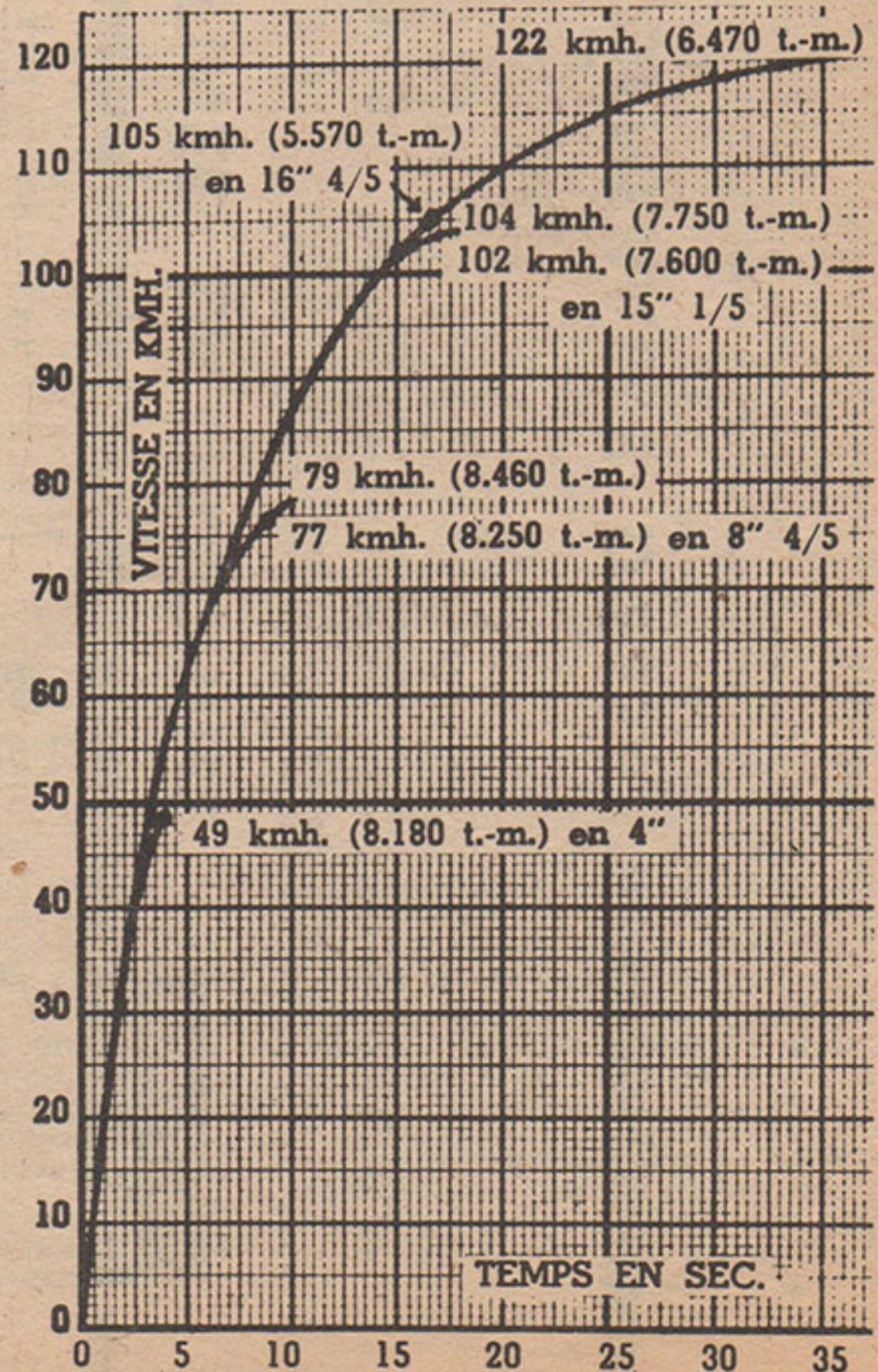
dont le corps reste solidaire de la direction, seule la clé étant amovible.

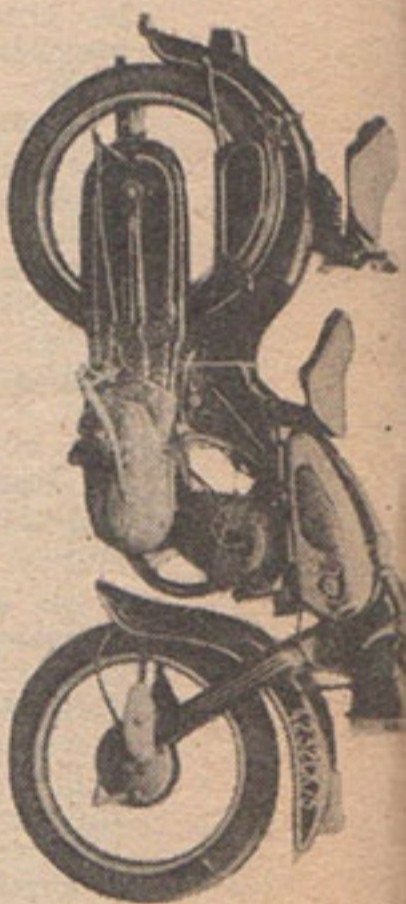
Quand nous aurons terminé en signalant que la 250 cmc. NSU Max est vendue en France 265.000 fr., plus taxes locales, on comprendra tout l'intérêt que peut susciter une telle machine qui, pour le moment, n'a pas beaucoup de rivales sous l'angle des performances.

Son prix d'achat la classe sensiblement à égalité avec les productions nationales, et c'est là un sérieux avertissement pour nos constructeurs !

Enfin, pour les sportifs, signalons que la maison NSU indique les quelques transformations qu'il y a lieu d'effectuer pour arriver à l'intéressante puissance de 21 CV, et au cours d'un très prochain article nous énumérerons ces transformations.

C. R.





DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Bloc-moteur 4 temps.
Cylindre fonte. Culasse alliage léger.
Alésage : 69 mm.
Course : 66 mm.
Cylindrée : 247 cmc.
Puissance : 17 CV.
Régime correspondant : 6.500 t.-m.
Taux de compression : 7,4 à 1.
BOITE DE VITESSES
Bloc-moteur 4 vitesses.
Rapports : 21,36 - 13,73 - 9,53 - 6,78 à 1, solo.
24,41 - 15,7 - 10,89 - 7,75 à 1, slide.
Transmission primaire par engrenages.
Transmission secondaire : chaîne de 12,7.
FOURCHE : à balanciers.
SUSPENSION AR : oscillante.
FREINS AV et AR : 160 mm.
PNEUS AV et AR : 3,25x19.
RESERVOIRS : essence 12 litres ; huile : 2 litres.
POIDS A VIDE : 138 kgs.

REGLAGES ENTRETIEN

DISTRIBUTION :

AOA : 42° RFA : 70°
AOE : 75° RFE : 45°
Pour un réglage précis, donnez 2 mm de jeu aux soupapes, et calez comme suit : AOA 2° ; RFA 20°30' ; AOE 35°30' ; RFE 13°.
Ramenez après au jeu correct de 0 mm 5.

BOUGIE :

14 mm, degré thermique 240-260°, rodage 225.
Floquet 14 E 101.

AVANCE :

0,5 mm tout retard. Pleine avance 7,5 mm.

CARBURATEUR : Bing type AJ 2/26/25.

Gicleur principal : 105.
Gicleur de ralenti : 45.
Gicleur d'alguille : 2,68.
Alguille : 1^{er} cran.
Ralenti : vissez à fond, puis dévissez d'un tour et demi.
Mélangueur : N° 5.

GRAISSAGE :

Moteur et boîte : Eté Labo L.3. Hiver Labo L.2.

GONFLAGE :

Roue AV : 1 kg 25.
AR : 1 kg 5 à 1 kg 75.
Duo AV : 1 kg 25.
AR : 2 kgs.

RODAGE :

1.500 kms à 70 kmh.
500 kms suivants gaz ouverts aux 2/3.

RESULTATS OBTENUS

Vitesse maximum

	en solo	en duo
1 ^{er}	49 kmh. (8.550 t.-m.)	49 kmh.
2 ^e	79 kmh. (8.380 t.-m.)	79 kmh.
3 ^e	104 kmh. (8.100 t.-m.)	96 kmh. (7.150 t.-m.)
4 ^e	113 kmh. (6.270 t.-m.)	108 kmh. (6.000 t.-m.)

assis
122 kmh. (6.470 t.-m.)
couché

Accélération :

100 m. départ arrêté en 7" 3/5, moy. 47,4 kmh.
200 m. départ arrêté en 11" 4/5, moy. 60 kmh.
400 m. départ arrêté en 18" 4/5, moy. 77,8 kmh.
500 m. départ arrêté en 22" 1/5, moy. 81,1 kmh.
1.000 m. départ arrêté en 37" 4/5, moy. 95,2 kmh.

Epreuve de côte :

(350 m. pente moyenne 8,7 %).

Pilote 55 kgs : 20", moy. 63 kmh.
Pilote 75 kgs : 21", moy. 60 kmh.

AVEC PASSAGER :

75 + 55 kgs : 23" 4/5, moy. 52,9 kmh.

RAPPORTS UTILISES :

Dans tous les cas : 1-2-3.

Freinage (50 kmh. chrono) :

Avant seul : 17 m 3.
Arrière seul : 18 m 5.
Les deux : 12 m 2.

A QUEL USAGE EST DESTINEE LA MACHINE

**VILLE-GRAND
TOURISME**

Il ne faut pas juger la 250 NSU Max sur sa cylindrée, mais plutôt sur ses performances brillantes. Aussi, il faut reconnaître que c'est une réelle grande routière, d'une conduite particulièrement reposante, grâce au faible bruit de son moteur. En cas d'utilisation sur longues distances, elle souffre d'un réservoir d'essence trop petit (12 l.), possédant toutefois une réserve, ce qui est indispensable.

Machine agréable en ville, mais souffrant d'une remise au point mort imprécise et d'une polignée des gaz à tirage trop lent.
Présentation sobre, équipement complet, machine, en un mot, inspirant confiance, et ne souffrant pas d'un prix de vente exagéré.

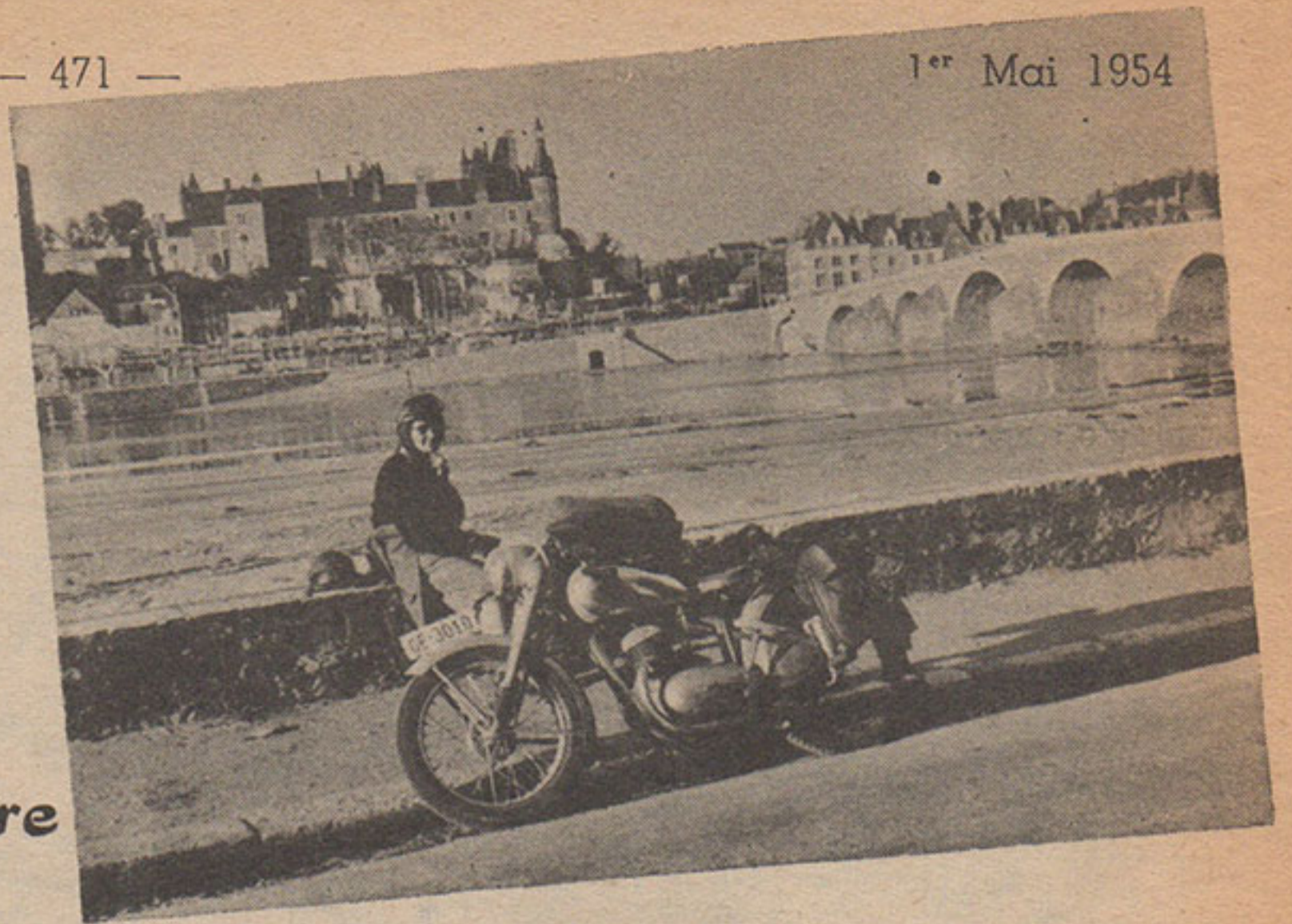
CONDITIONS GENERALES D'ESSAI

Au début de l'essai le compteur indiquait : 2.875 kms
A la fin de l'essai : 3.052 kms
Poids de l'essayeur habillé : 80 kgs
Taille de l'essayeur : 1 m 75

Réglages spéciaux : néant.
Date et lieu de l'essai : 17-3-54 au 19-3-54.
(Seine et Seine-et-Oise).
Conditions atmosphériques : beau temps frais.

PRIX : 265.000 + taxes

Puisque vous partez en voyage ... voici les documents que vous devez produire



Une *carte d'identité* par personne
Un *passport* par voyageur.
La Belgique, le Luxembourg et la Suisse admettent les touristes avec une simple *carte d'identité* qui permet seulement de sortir de France la somme de 10.000 francs par personne. Le *passport* permet en plus des 10.000 francs de sortir des devises contre-valeur de 30.000 francs (donc par exemple : Suisse = 374 francs suisses + 10.000 francs français).

Votre *permis de conduire*.

Pour votre véhicule :

a) un *certificat international* délivré par l'autorité préfectorale ou les Automobiles-Clubs et le Touring-Club de France sur présentation de la carte grise.

b) un *permis de conduire international* délivré par la Préfecture ou les Automobiles-Clubs, T.C.F. (ces deux derniers documents ne sont pas obligatoires pour les pays limitrophes, excepté l'Angleterre et l'Espagne).

c) une *plaque de nationalité* ovale blanche avec la lettre F en noir (sur une hauteur de 80 mm., épaisseur du trait 15 mm.) Toute autre interprétation doit être considérée comme fantaisiste, donc non valable.

La Hollande, la Belgique, le Luxembourg, la Suisse et l'Italie admettent le *permis de conduire* et la *carte grise*. Tous les autres pays exigent le *permis de conduire international* et le *certificat international*.

On peut aller en Suisse sans aucun document douanier pour le véhicule. Dans ce cas la douane française vous établit un passavant au passage de la frontière (gratuit) et la douane suisse délivre la *carte d'entrée* en Suisse pour 5 fr. suisses ou 500 frs français (valable pour 30 jours).

D'autre part, si vous allez en : Belgique, Luxembourg, Pays-Bas, Italie, Suisse, vous devrez avoir pour votre véhicule :

1 *triptyque* valable 1 mois (1 pays, 1 voyage) ;
ou 1 *triptyque* valable 1 an (1 pays, plusieurs voyages) ;
ou encore 1 *carnet de passages en douanes* valable 1 an (plusieurs pays plusieurs voyages) ;

Pour l'Italie : 1 *diptyque* seulement (valable 3 mois) ou un *laissez-passer*,

valable 10 jours seulement et que l'on peut demander à l'entrée aux douaniers italiens.

Les *triptyques* sont établis pour 1 mois (une entrée et une sortie) ou pour un an (autant d'entrées et sorties qu'on le désire).

Les *carnets de passages en douanes* sont établis pour 1 an.

Le *carnet de passages en douanes* accompagné de la *carte grise* et du *permis de conduire français* donne libre accès à : Hollande, Belgique, Luxembourg, Suisse, Italie.

Le même document, accompagné du *certificat international* et du *permis de conduire international* donne accès à tous les pays.

Pour aller en Allemagne, Grande-Bretagne, Autriche, Danemark, Suède, Norvège, Espagne, Portugal : mêmes formalités que pour les précédents pays, mais en plus de ces pièces, vous devrez avoir un *certificat international* et un *permis de conduire international*.

Pour tous les autres pays y compris l'Espagne, il faut un *carnet de passages en douanes*, étant donné qu'il faut traverser un ou plusieurs pays.

Ceci peut paraître assez touffu à priori ; en réalité c'est extrêmement simple et l'Association de Tourisme (Touring-Club ou Automobile-Club) à laquelle vous appartenez vous facilitera toutes les formalités et peut même (à Paris) vous établir : *carte d'identité*, *passport*, documents douaniers, itinéraire, devises, cartes, etc... en un temps record si vous vous y prenez à temps avant les mois de la bousculade classique de l'été.

CE QUE VOUS DEVEZ FAIRE POUR OBTENIR UN PASSEPORT

1° Etablir une demande sur formulaire spécial fourni par la Préfecture.
Joindre :

2° Une *carte d'identité préfectorale* établie depuis le 1^{er} octobre 1944 ou un *certificat* pour l'obtention de *passport* délivré récemment par le Commissariat de Police de votre domicile.

3° 2 photographies récentes de face, tête nue (4x4) portant au dos les nom et prénoms de l'intéressé.

En plus :

Hommes : a) de 21 à 48 ans : *livret militaire* avec feuille de *démobilisation*, *certificat de réforme* ou *feuille de sursis*.

b) plus de 55 ans : *livret de famille*.

c) *Militaire* : autorisation du chef de corps.

d) *Fonctionnaire* police et *dépôtaires des deniers publics* : autorisation de l'Administration.

Femmes : a) *Célibataire et majeure* : *extrait de naissance* datant de moins de 90 jours.

b) *Veuve* : *livret de famille* portant mention du décès du mari ou *bulletin de décès* du mari. *Extrait de naissance* datant de moins de 90 jours.

c) *Divorcée* : *jugement de divorce* ou *extrait d'acte de mariage* portant mention du divorce. *Extrait de naissance* datant de moins de 90 jours.

d) *Mariée* : *extrait de mariage* datant de moins de 90 jours. Les personnes devenues françaises (par option, déclaration, mariage, etc...), doivent en outre fournir la preuve de l'acquisition de la nationalité française.

Mineurs des deux sexes :

Autorisation légalisée du père ou du tuteur. *Extrait de naissance* datant de moins de 90 jours. *Certificat* pour l'obtention du *passport* ou *carte d'identité préfectorale* (1).

a) les *garçons âgés de plus de 15 ans* et possédant une *carte d'identité préfectorale* sont dispensés de produire un *extrait de naissance*.

b) *moins de 15 ans* : mentionner sur le *passport* de l'un de ses parents.

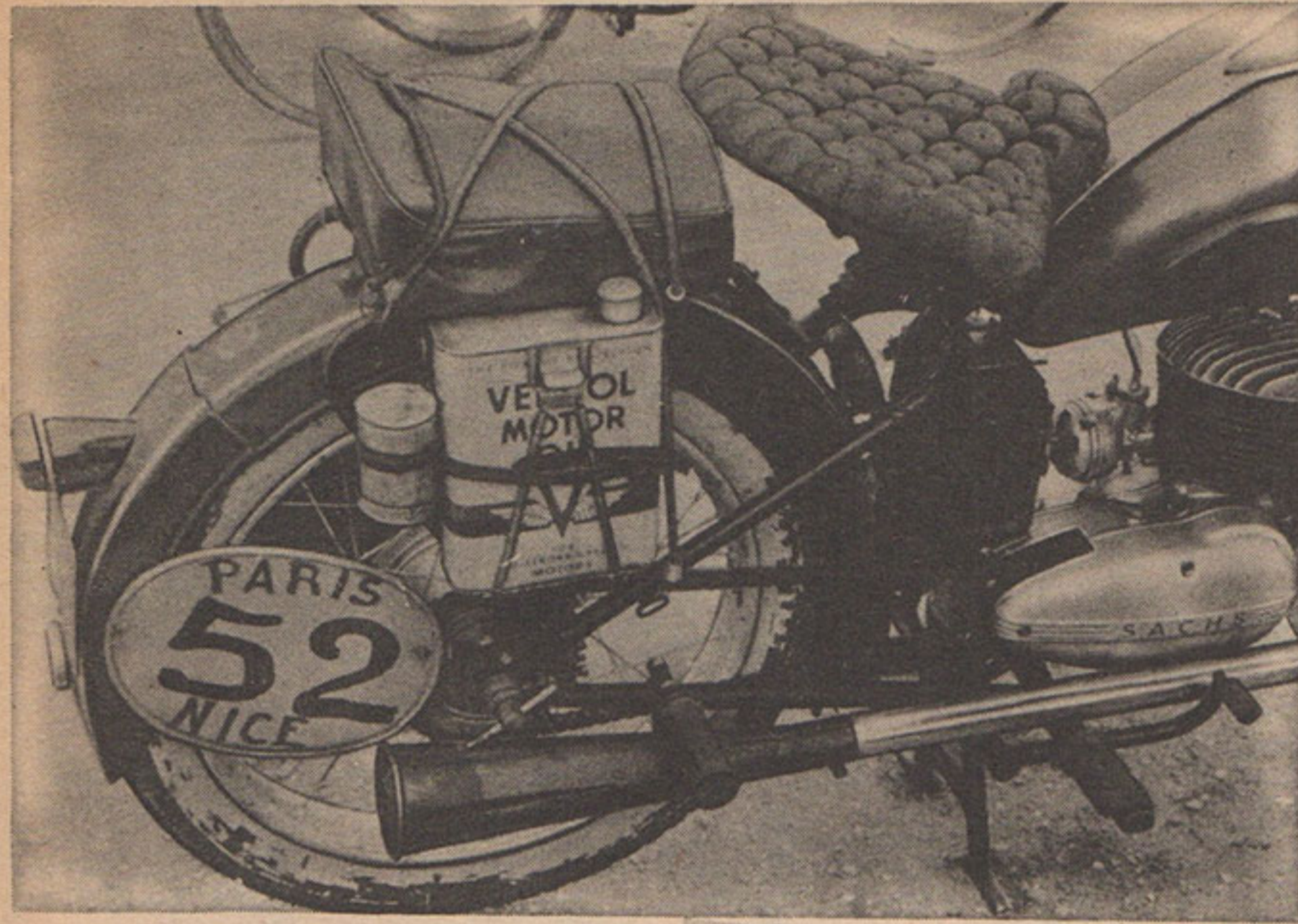
c) *moins de 7 ans* : *livret de famille* ou *extrait de naissance*.

d) *âgés de 7 à 15 ans* : *livret de famille* ou *extrait de naissance*, deux photographies (4x4), avec autorisation légalisée du père pour mention sur le *passport* de la mère (2).

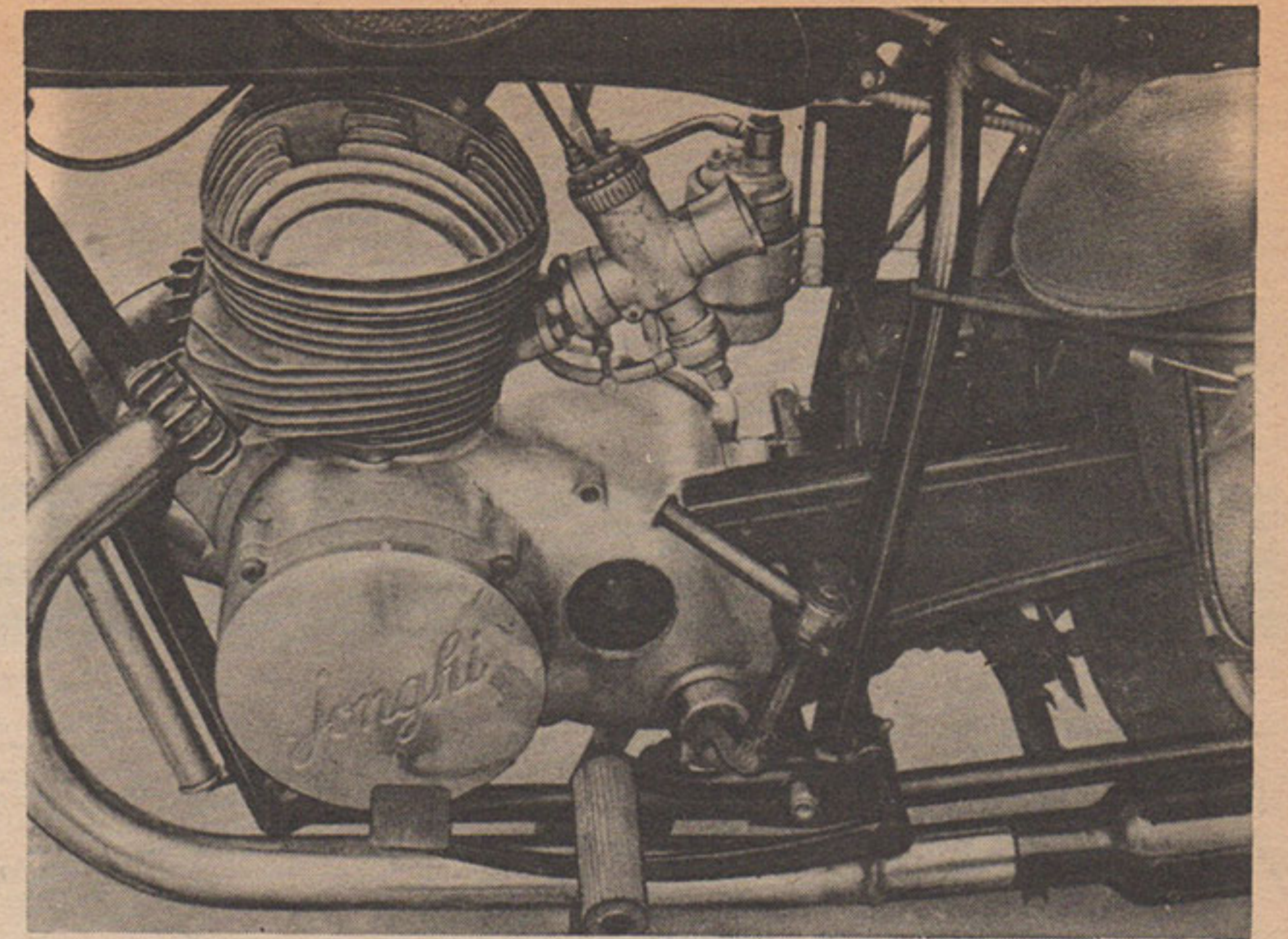
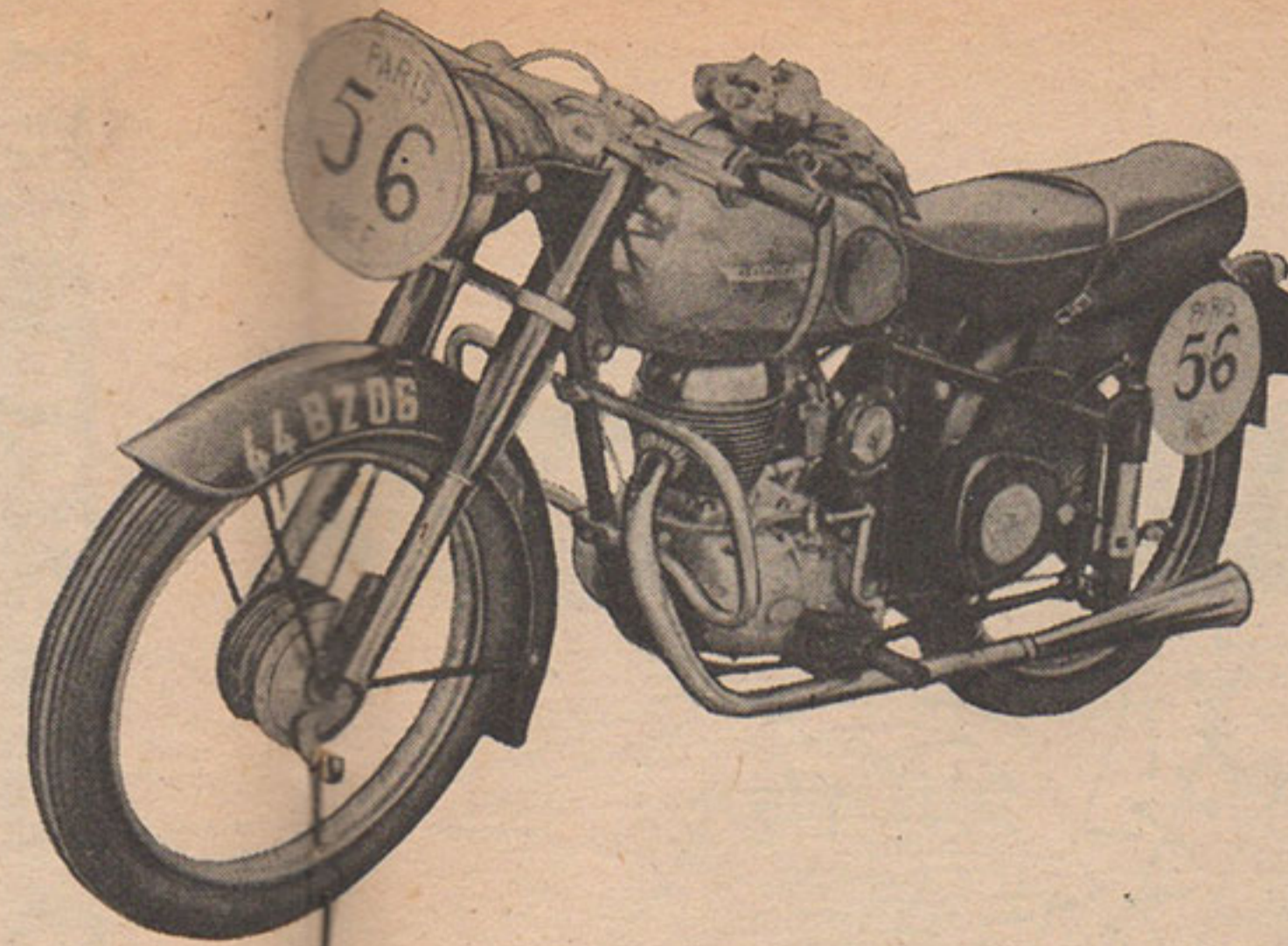
Durée de validité : 3 ans.

(1) Le *certificat* pour obtention de *passport* pour les mineurs s'obtient au Commissariat de Police.

Il est à conseiller, vu la faible attribution de devises (30.000 frs par *passport*) de faire établir un *passport* pour les enfants même en bas âge, afin qu'ils puissent bénéficier de la même attribution que les parents.



Ci-contre, la petite 175 Favor à moteur Sachs. L'absence de suspension AR est compensée en partie par des coussins en caoutchouc mousse. A droite, une des deux Radior 175 qui malgré une demi-heure de retard au départ réussissent à rallier Nice sans pénalisation.



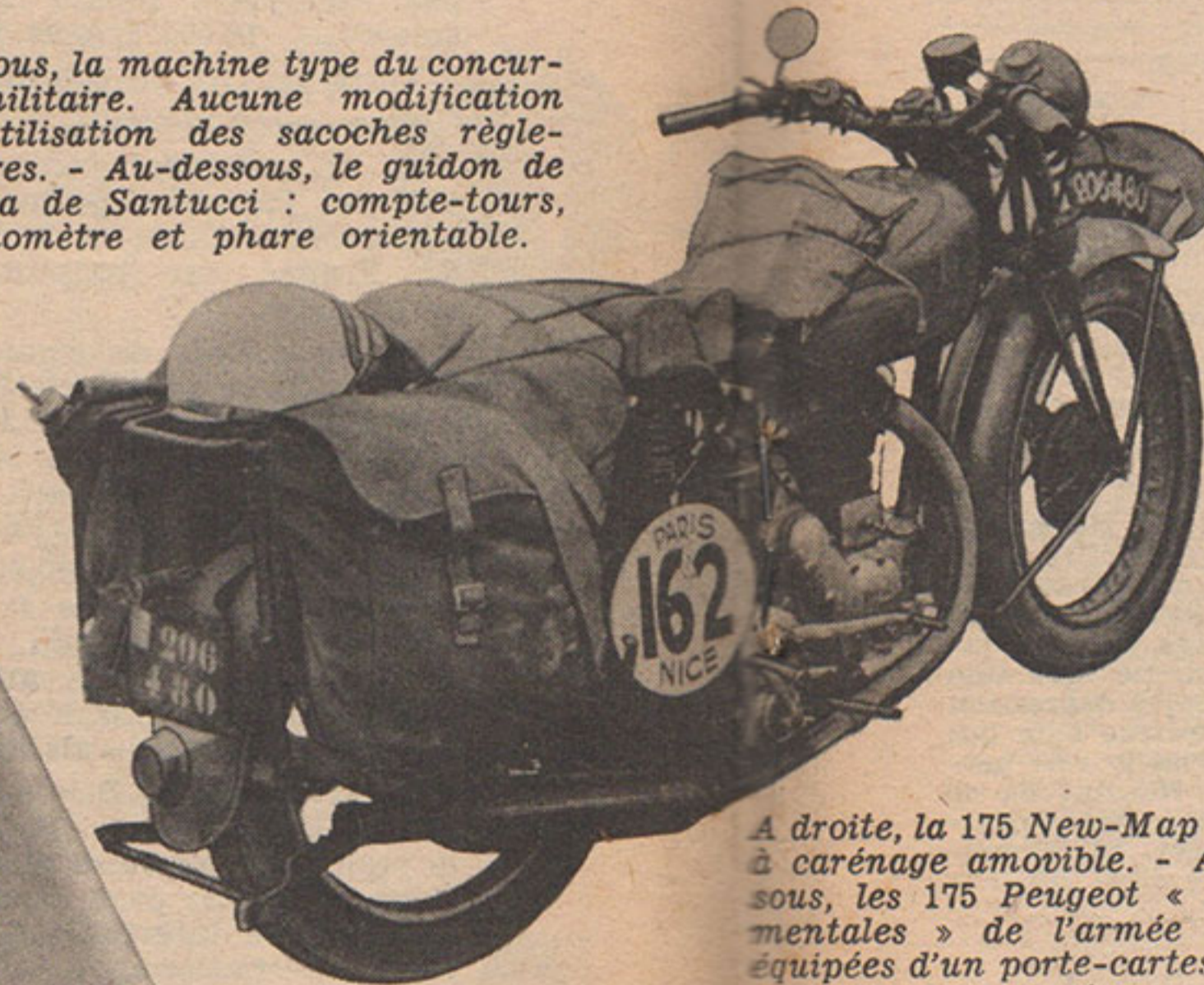
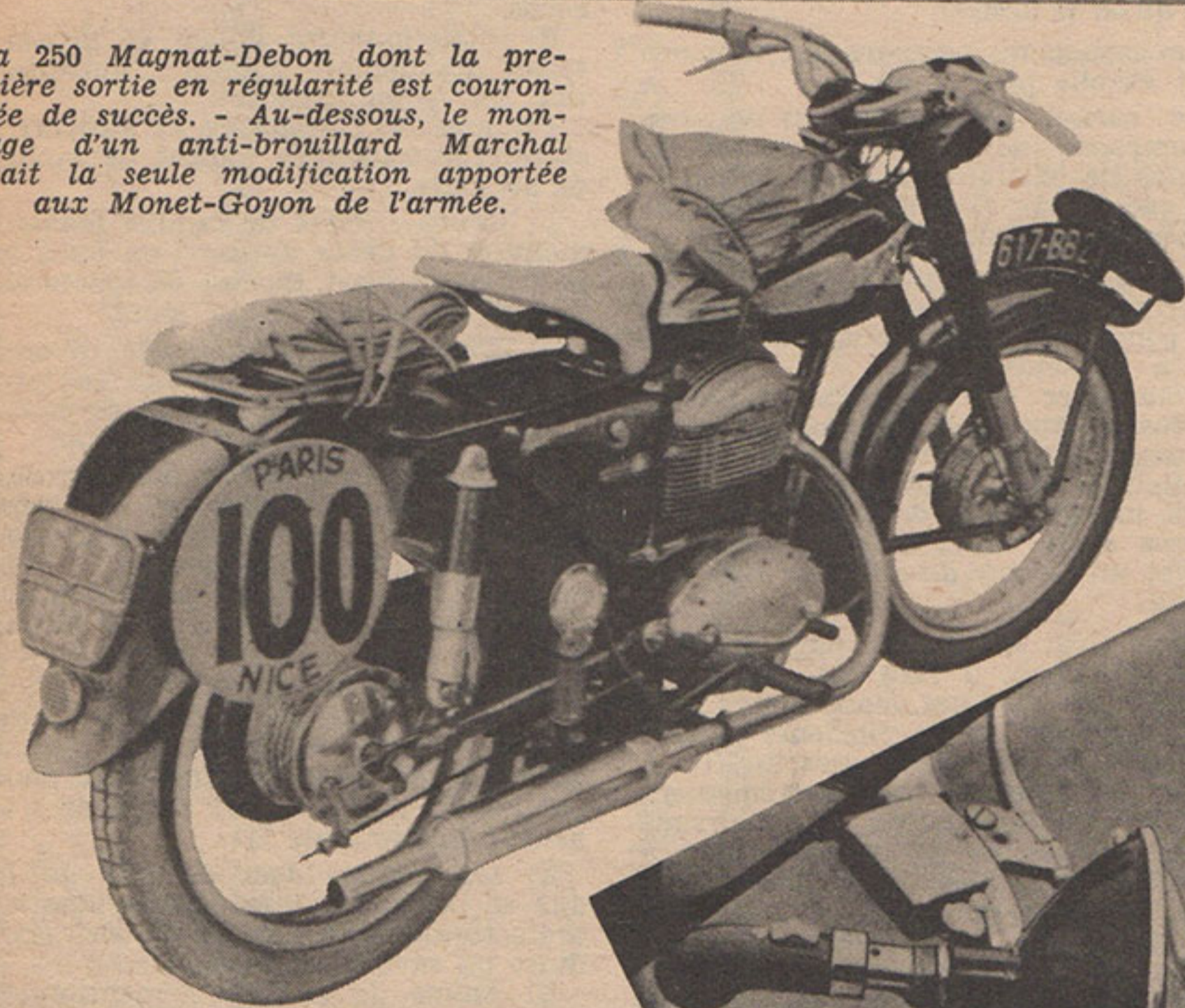
POUR ALLER DE PARIS A NICE

La 250 Magnat-Debon dont la première sortie en régularité est couronnée de succès. - Au-dessous, le montage d'un anti-brouillard Marchal était la seule modification apportée aux Monet-Goyon de l'armée.

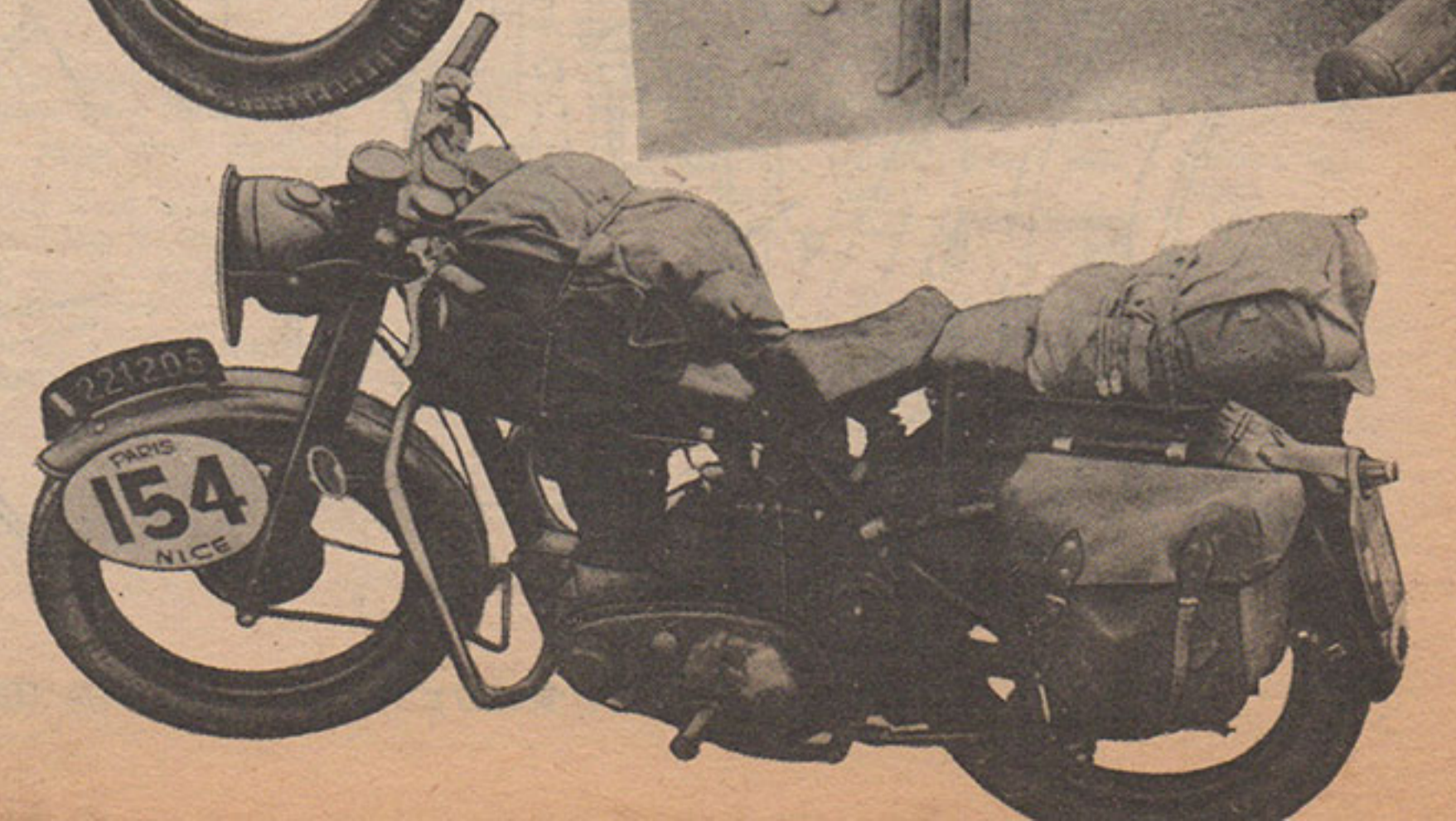
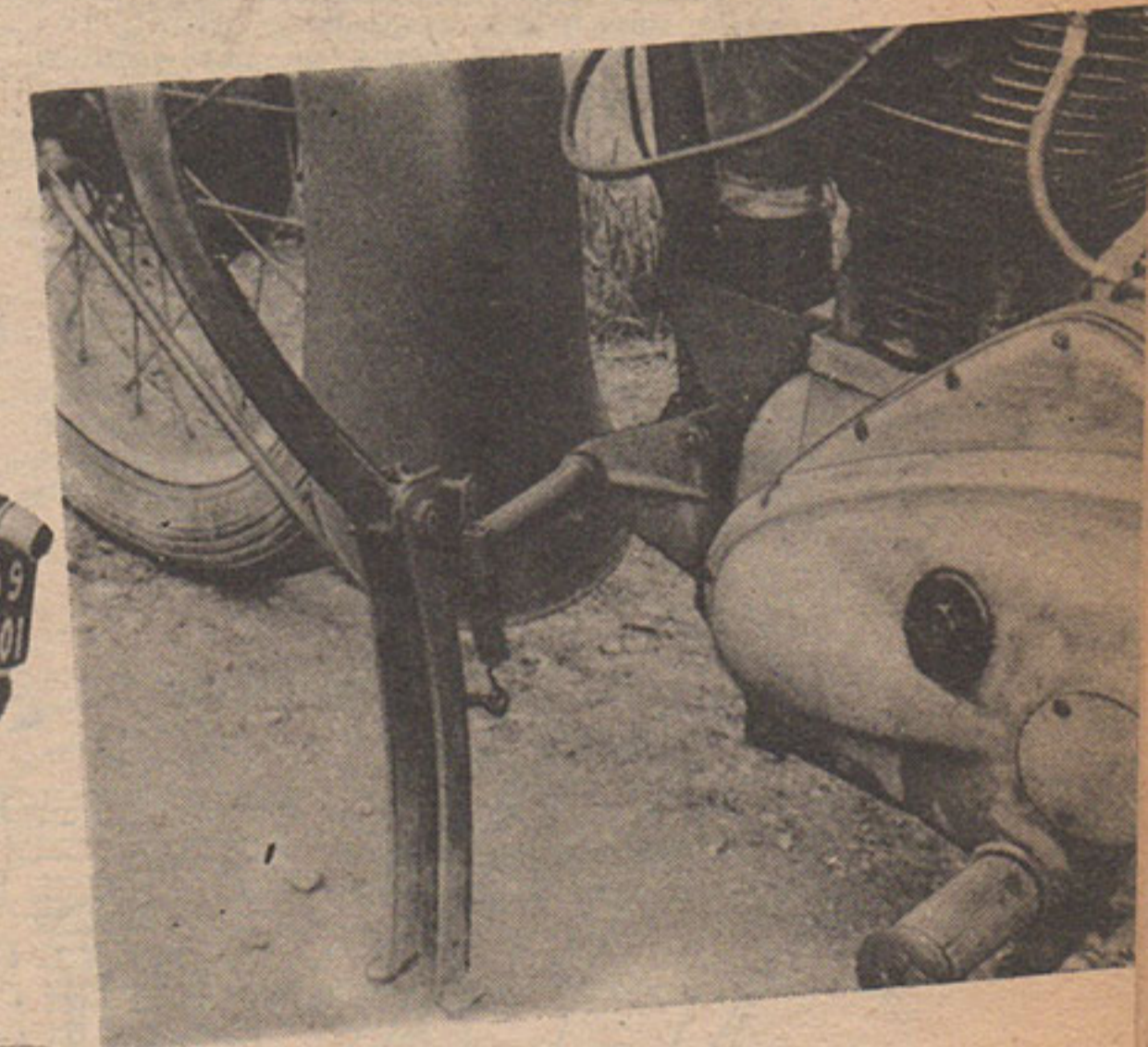
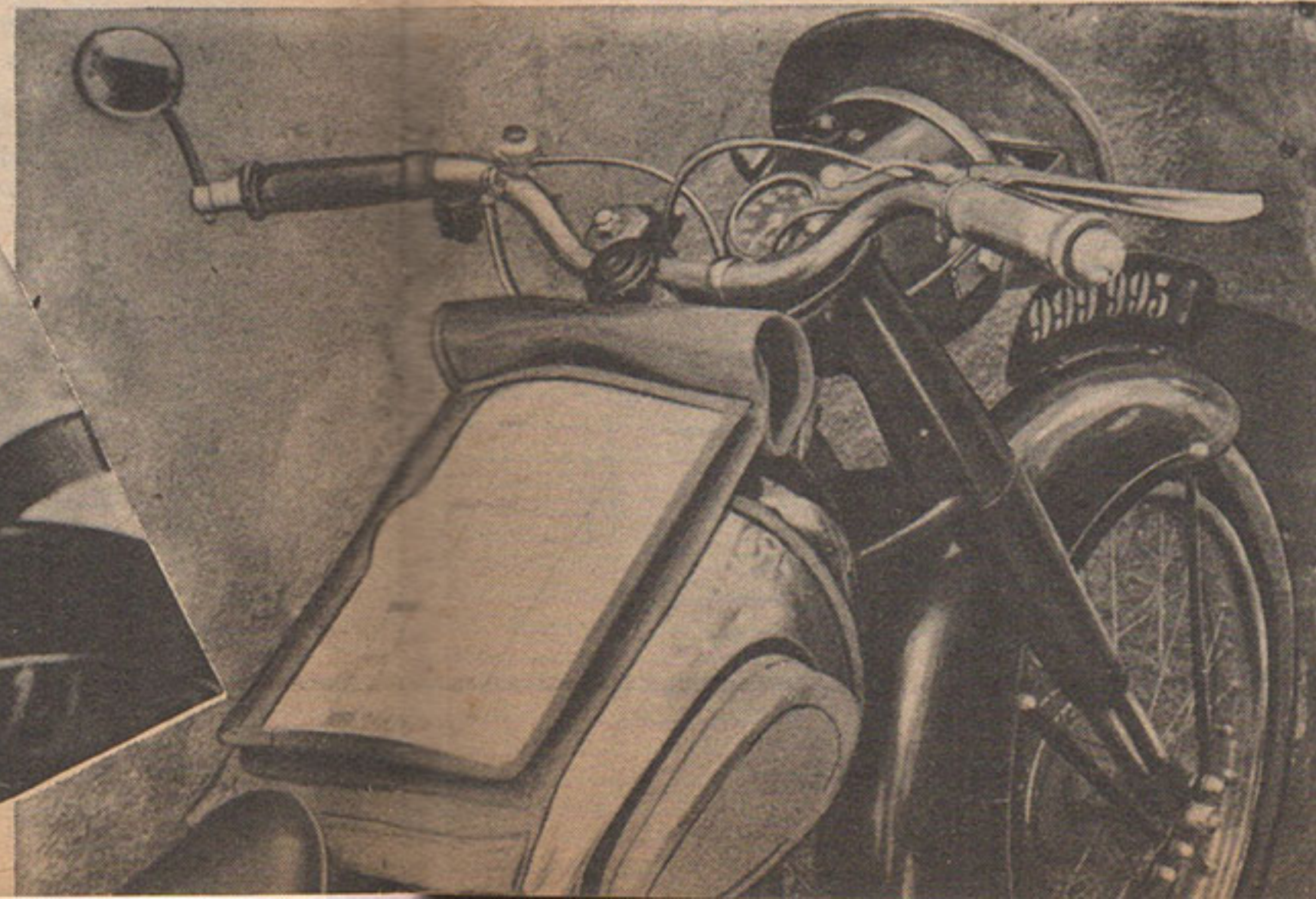
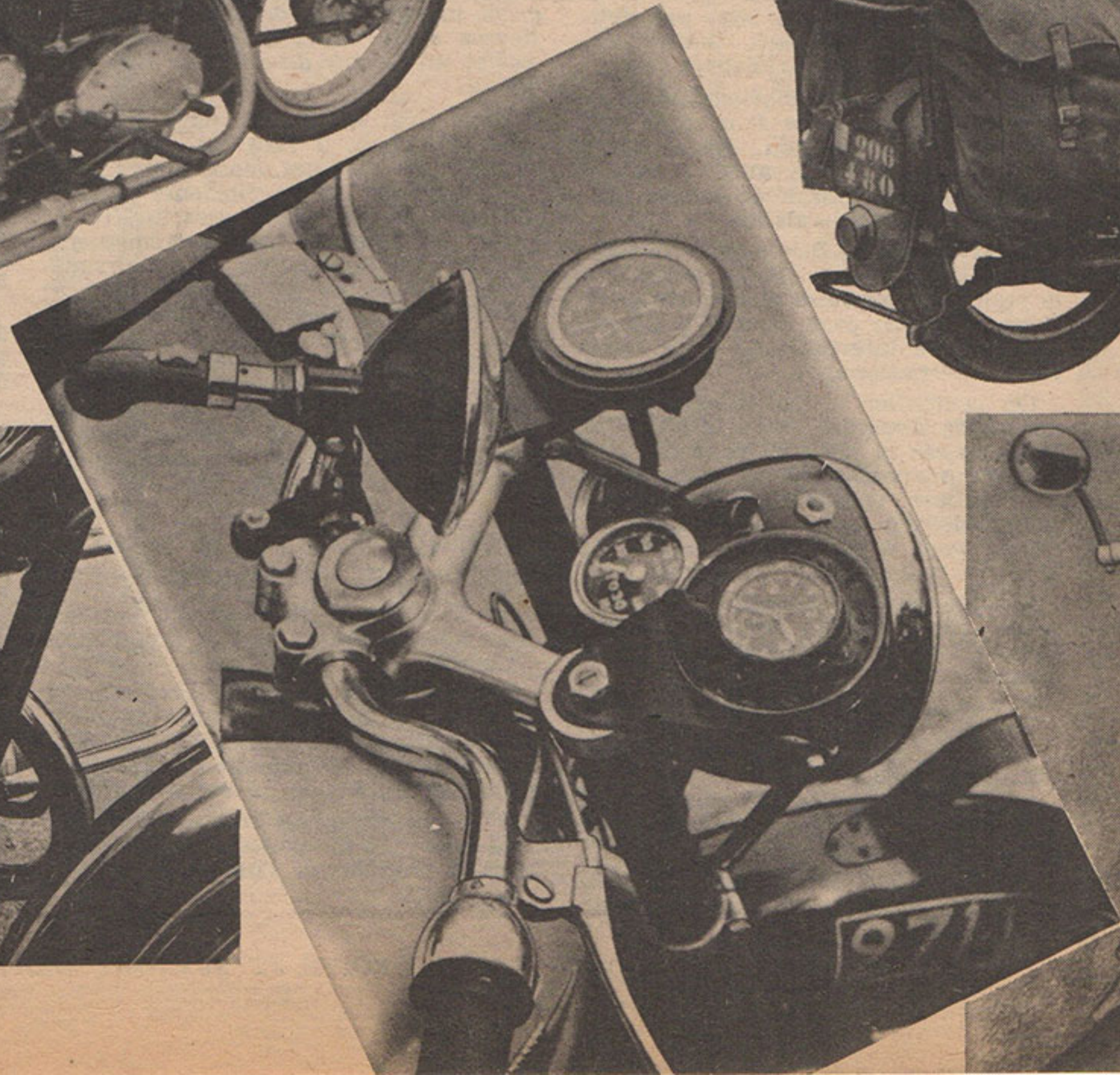
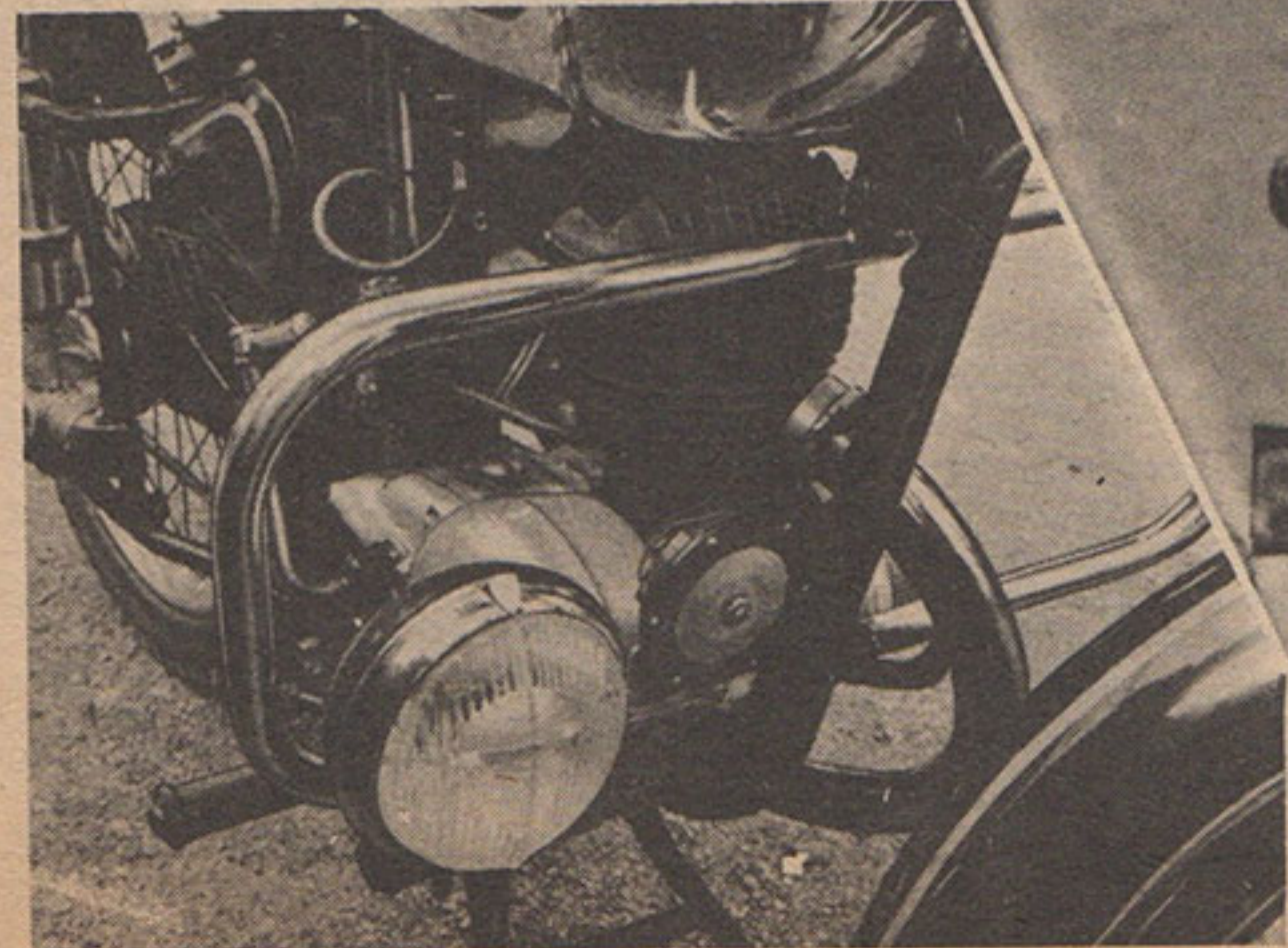
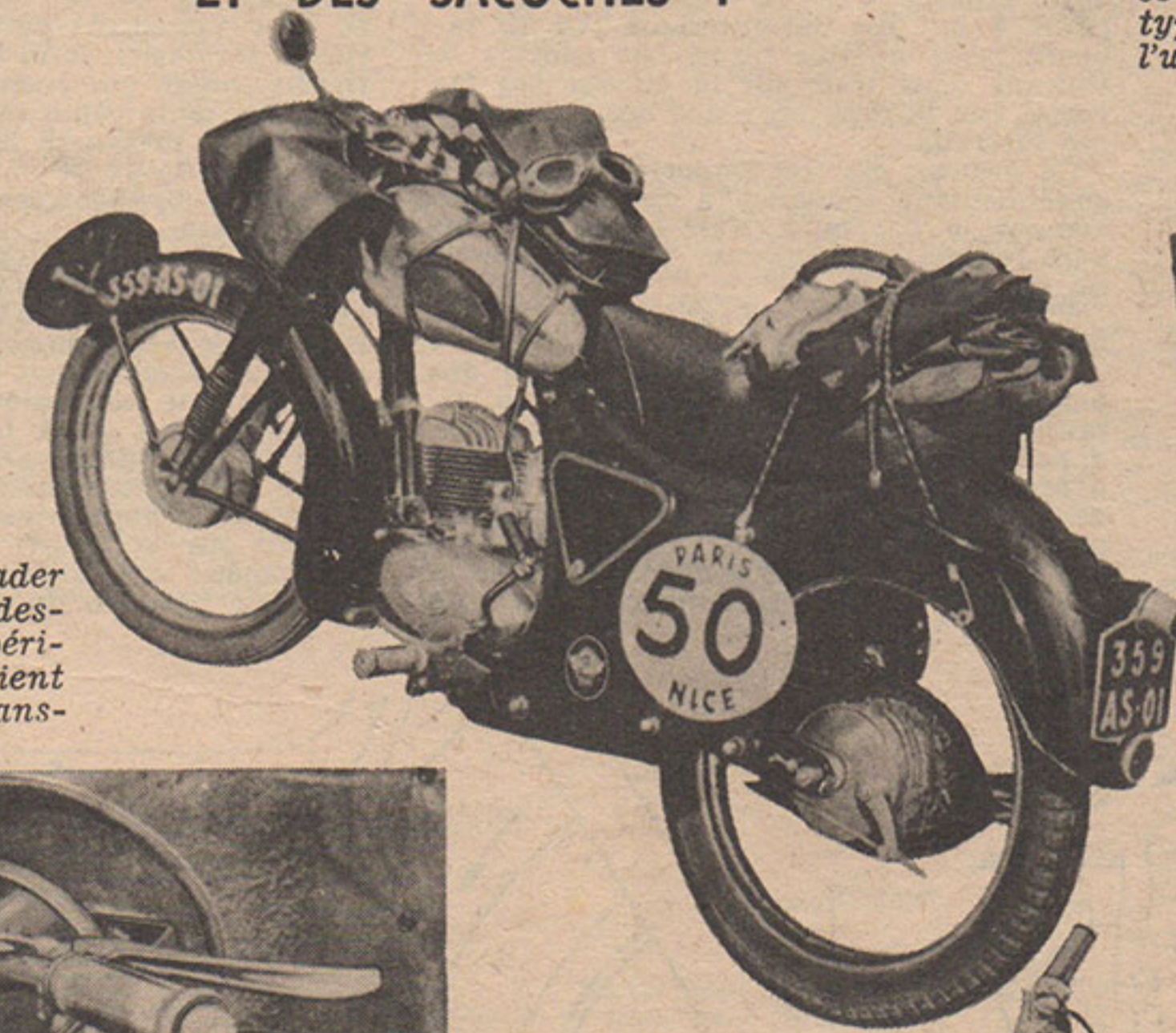
Ci-dessous, la machine type du concurrent militaire. Aucune modification mais utilisation des sacoches réglementaires. - Au-dessous, le guidon de la Gima de Santucci : compte-tours, chronomètre et phare orientable.

IL FAUT UNE BONNE PRÉPARATION, DES COUSSINS, DES ANTI-BROUILLARD ET DES SACOCHES !

En haut de la page, la 250 Jonghi équipée d'un carburateur Amal à cuve séparée. Notons également l'orifice d'accès au pignon de sortie. - Au-dessous, les béquilles latérales des Terrot type « Armée ». - En bas de la page, l'une des 350 B.S.A. B 31 de l'armée et son équipement type.



A droite, la 175 New-Map Leader à carénage amovible. - Au-dessous, les 175 Peugeot « expérimentales » de l'armée étaient équipées d'un porte-cartes transparent.



Pour effectuer les essais dont nous allons parler ci-dessous, la grande marque allemande BMW a utilisé deux de ses machines de 250 cmc. R25 dans leurs cotes originales. Les motos étaient placées devant une soufflerie (diamètre 1 m.) projetant, dans le sens de la marche de la machine, un vent d'une vitesse de 60 kmh., correspondant à une vitesse moyenne de croisière.

INFLUENCE DES PARE-JAMBES

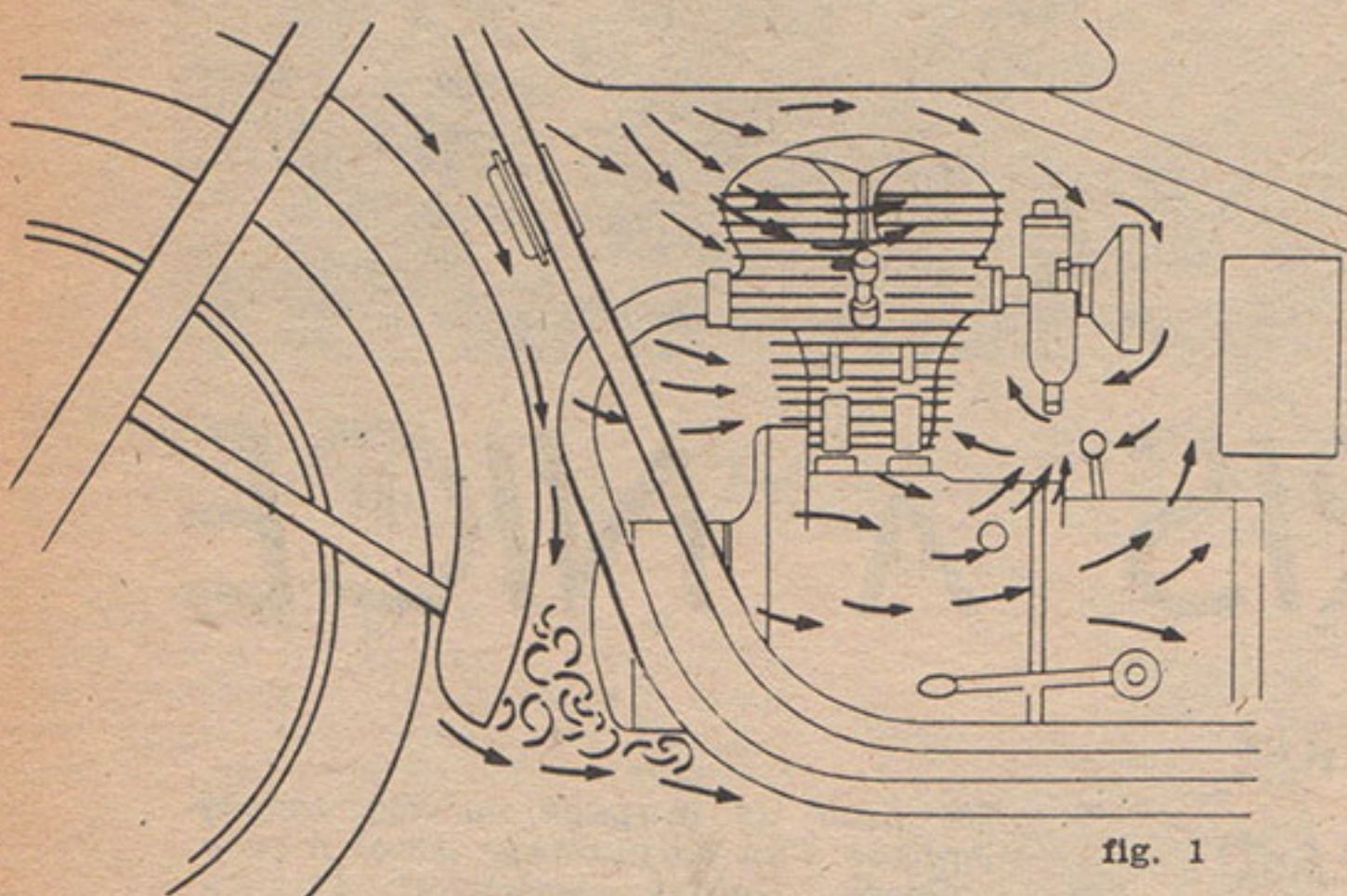


fig. 1

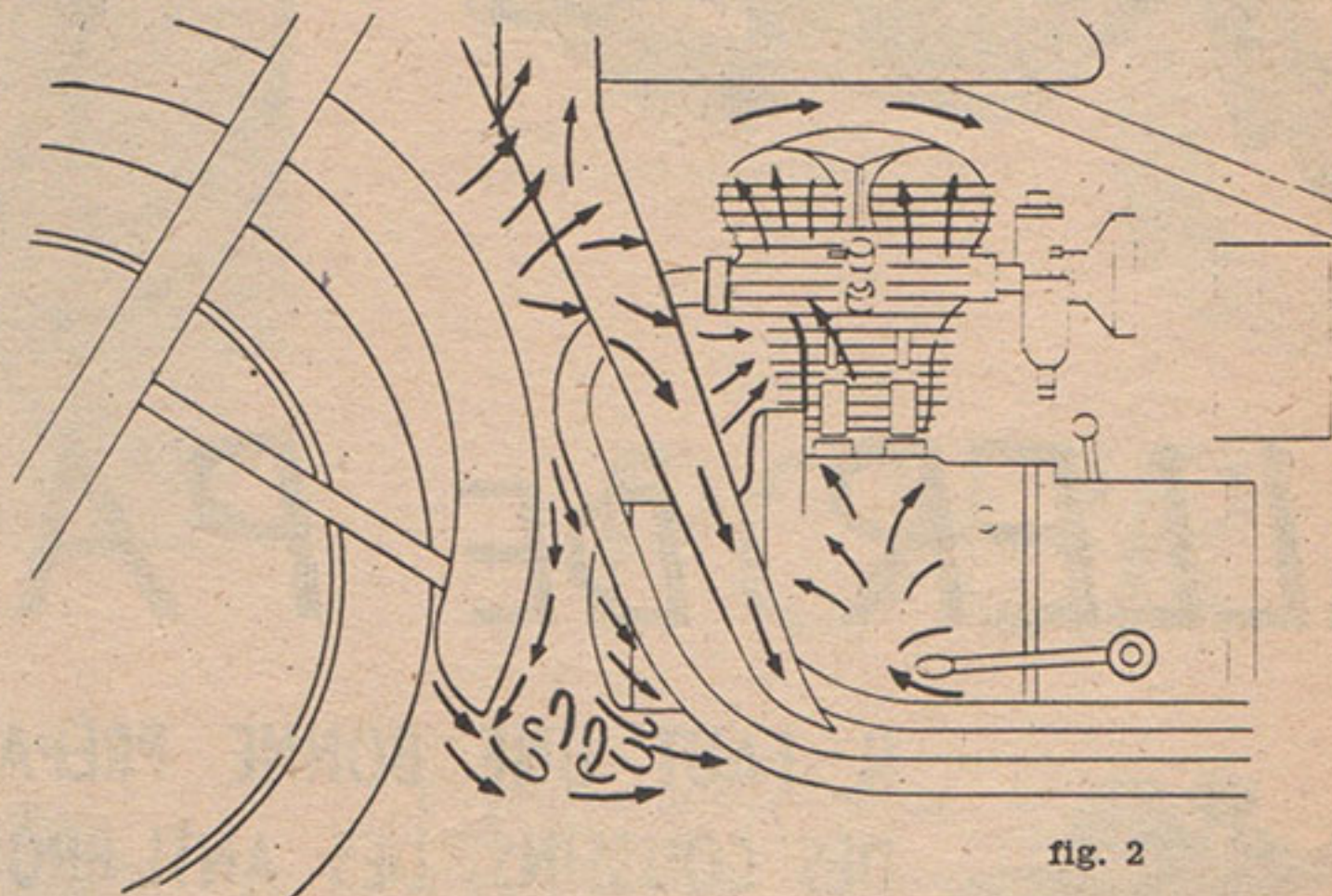


fig. 2

Le contrôle optique était assuré par des fils de laine accrochés en différents endroits et les vitesses locales étaient mesurées à l'aide de tubes de Prandtl de 3 mm (genre tube de Pitot). Il résulte de l'examen visuel et des photos (voir figures), ainsi que des mesures effectuées, que le dessin du garde-boue avant, l'éventuelle mise en place de pare-jambes latéraux et même la position de l'avertisseur, ont une grande influence sur l'allure des lignes de courants agissant autour du cylindre. Pour rendre plus évidente l'influence des vitesses locales, celles-ci ont été rassemblées dans le tableau ci-joint. Pour établir ce tableau, la vitesse locale en chaque point a été divisée par la vitesse de croisière (60 kmh.), de sorte que la valeur obtenue est sans dimension et indépendante de la vitesse de la machine. Le dessin N° 6 donne l'emplacement des différents points où des mesures ont été effectuées.

En ce qui concerne le refroidissement de la culasse, c'est la vitesse du vent au point 4 qui est déterminante. Or le tableau nous montre qu'en cet endroit le courant d'air frais sur la culasse est favorisé par la mise en place des pare-jambes latéraux.

Ce résultat est très important, car on a généralement tendance à penser intuitivement le contraire, c'est-à-dire que les pare-jambes nuisent au refroidissement du cylindre.

Voyons comment s'explique ce phénomène.

Une arête aiguë, comme les bords des pare-jambes, crée vers l'intérieur une dépression. Les pare-jambes provoquent donc derrière la tôle une zone de forte dépression, alors qu'au contraire, sur le devant, l'action du vent dû à la marche provoque une surpression correspondante. Ces phénomènes sont schématisés dans le croquis n° 7. Il existe donc une chute de

pression entre la zone située devant les pare-jambes et la zone située derrière, et c'est justement cette chute qui favorise la formation d'un courant d'air de refroidissement qui passe dans l'espace libre entre les deux tubes avant du cadre, courant dont profite la culasse et le cylindre. la figure N° 7 nous montre clairement la direction suivie par le courant dans ce cas.

Sur la figure 3 est reproduite une machine dont le garde-boue (non suspendu) oscille avec la roue AV. L'extrémité inférieure relevée (le bavolet) du garde-boue s'éloigne sensiblement du bas de la roue et présente une large arête vive, derrière laquelle le vent dû à la marche crée une zone de forte dépression. Cette dépression aspire vers le bas du garde-boue l'air qui passe par le haut, ainsi qu'on le voit nettement sur la figure ; le résultat de ce phénomène est la formation de tourbillons sur l'arrière du bavolet, et le cou-

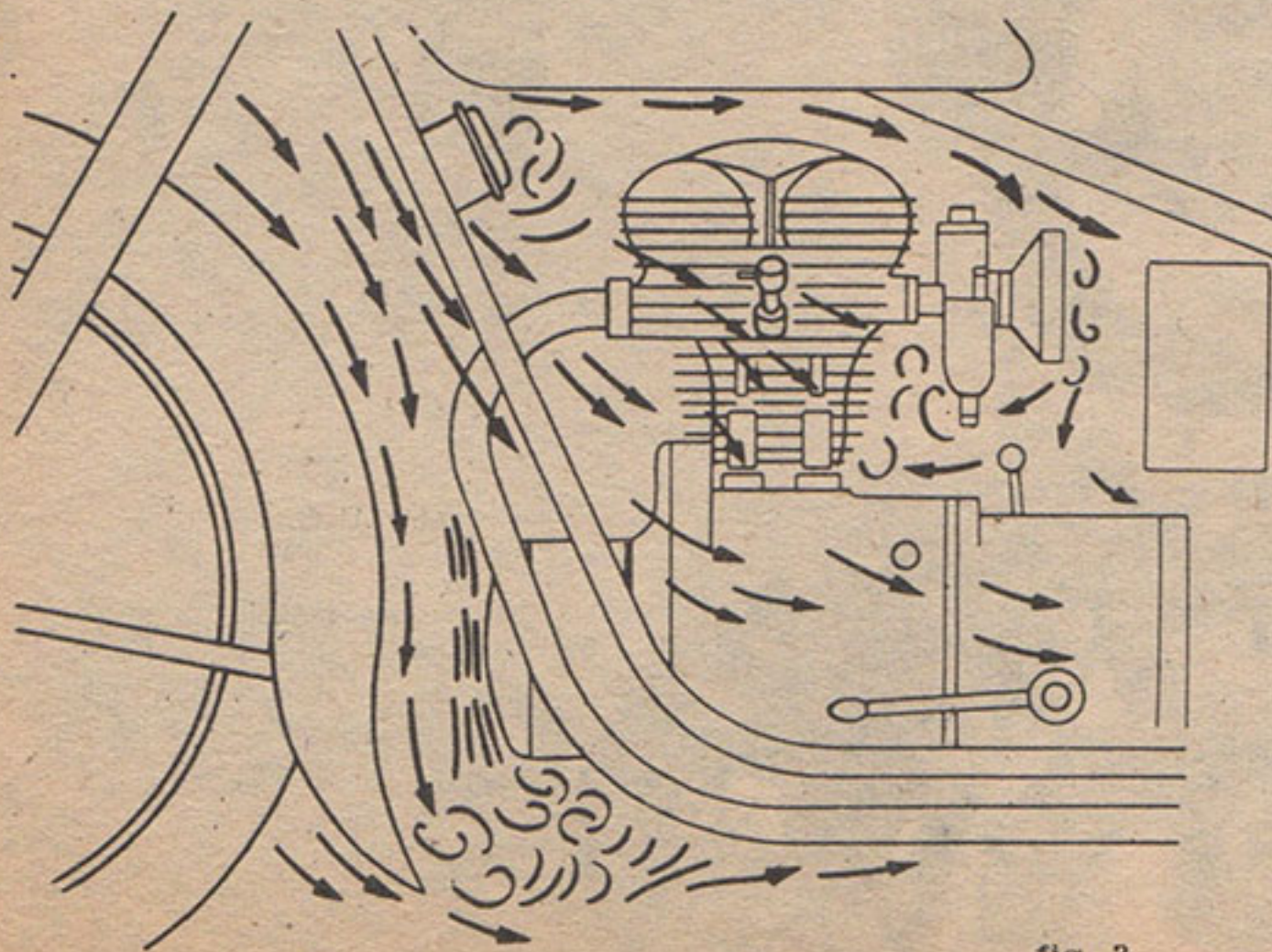


fig. 3

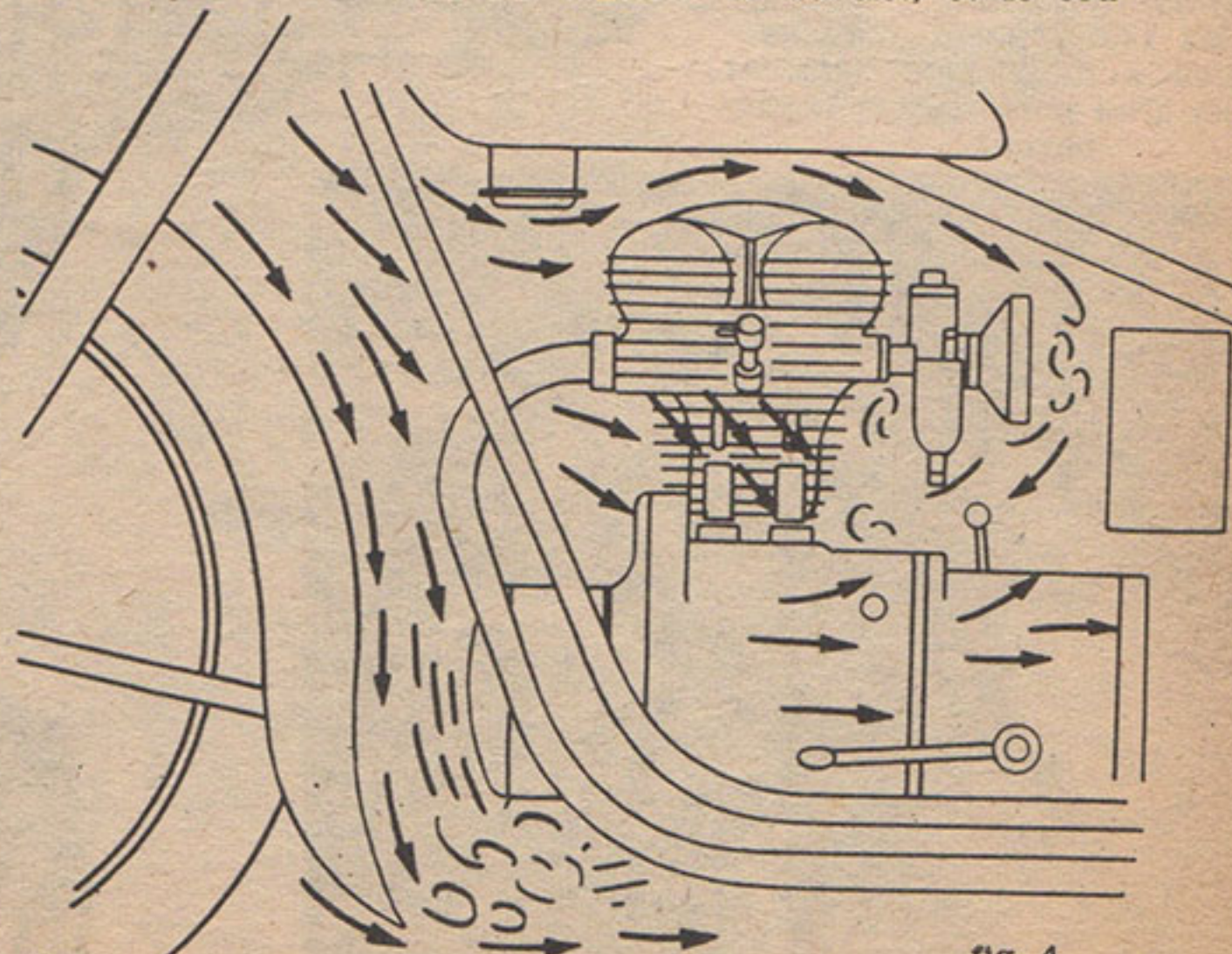
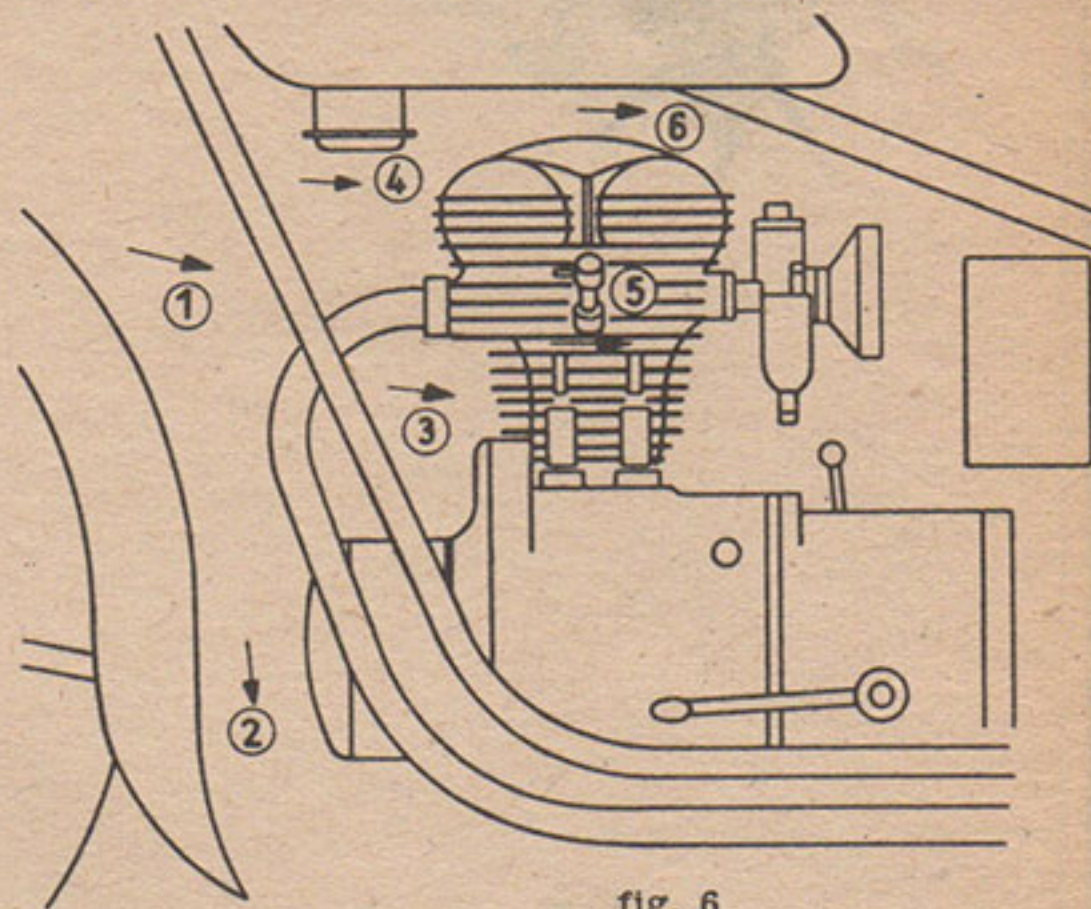
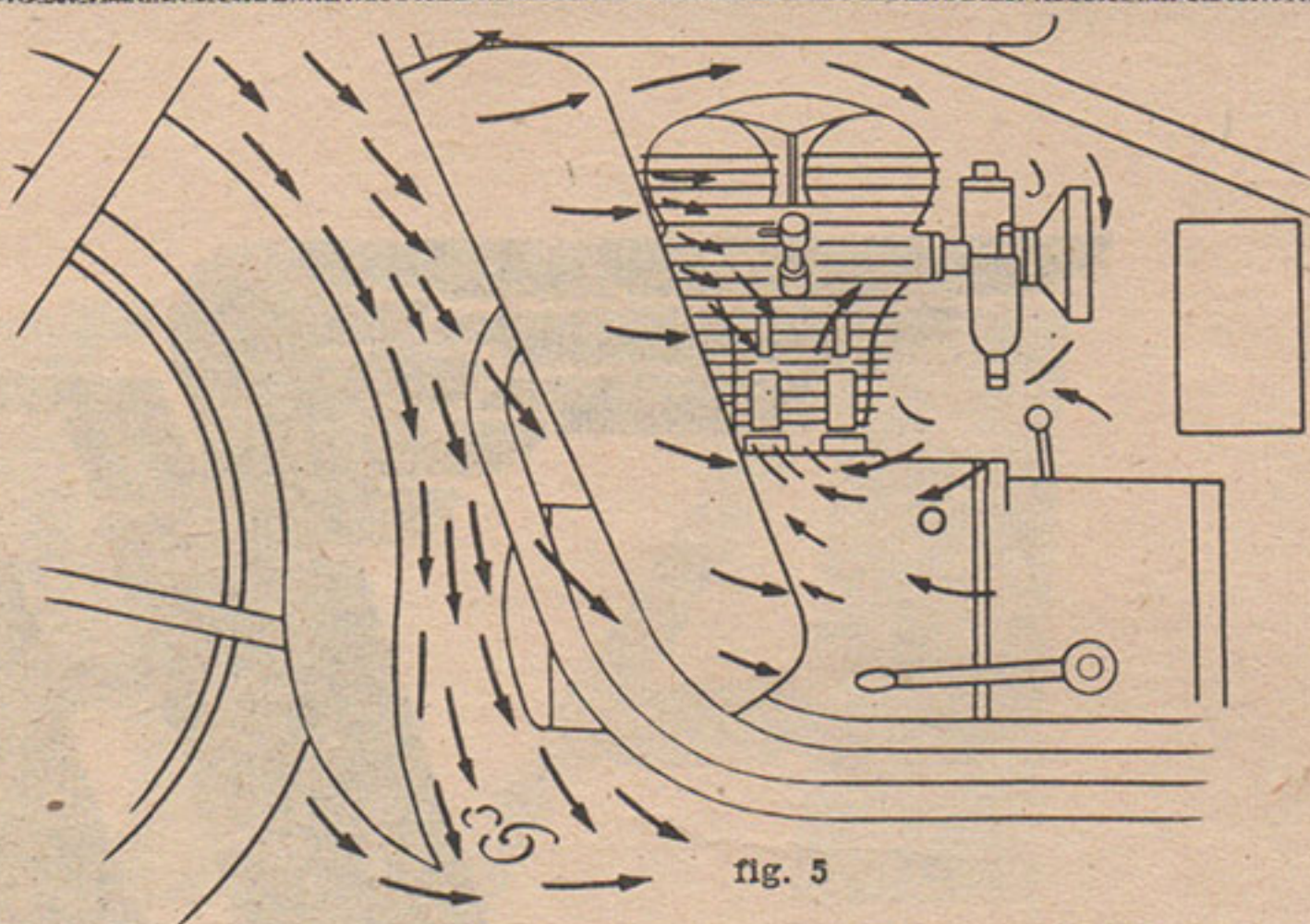


fig. 4

SUR LE REFROIDISSEMENT



rant a alors tendance à obliquer sous le cylindre. Un moyen pour atténuer les fâcheuses conséquences de cette orientation du courant, est de placer l'avertisseur dans une position qui permette aux lignes de courant de passer tout de même sur la culasse (figure 4).

Cependant cette influence du garde-boue est largement compensée par la mise en place de pare-jambes latéraux, qui créent des courants beaucoup plus importants autour de leurs arêtes vives. C'est ce qui apparaît nettement en comparant l'allure des lignes de courant sur les figures 3 et 5.

En particulier, l'action très forte de la zone de dépression qui se crée derrière les pare-jambes, favorise le refroidissement des carters moteur et de boîte de vitesses par la formation d'un courant de retour (figure 5) qui ne pourrait pas exister sans eux.

Il est certain que ces expériences ont été faites de façon assez rudimentaire. Elles ne peuvent avoir qu'une valeur qualitative et demanderaient à être complétées sur de nombreux points. En particulier, pour que ces observations aient plus de valeur, il faudrait les répéter avec un pilote et en faisant tourner la roue avant afin de reproduire autant que possible les conditions réelles d'utilisation.

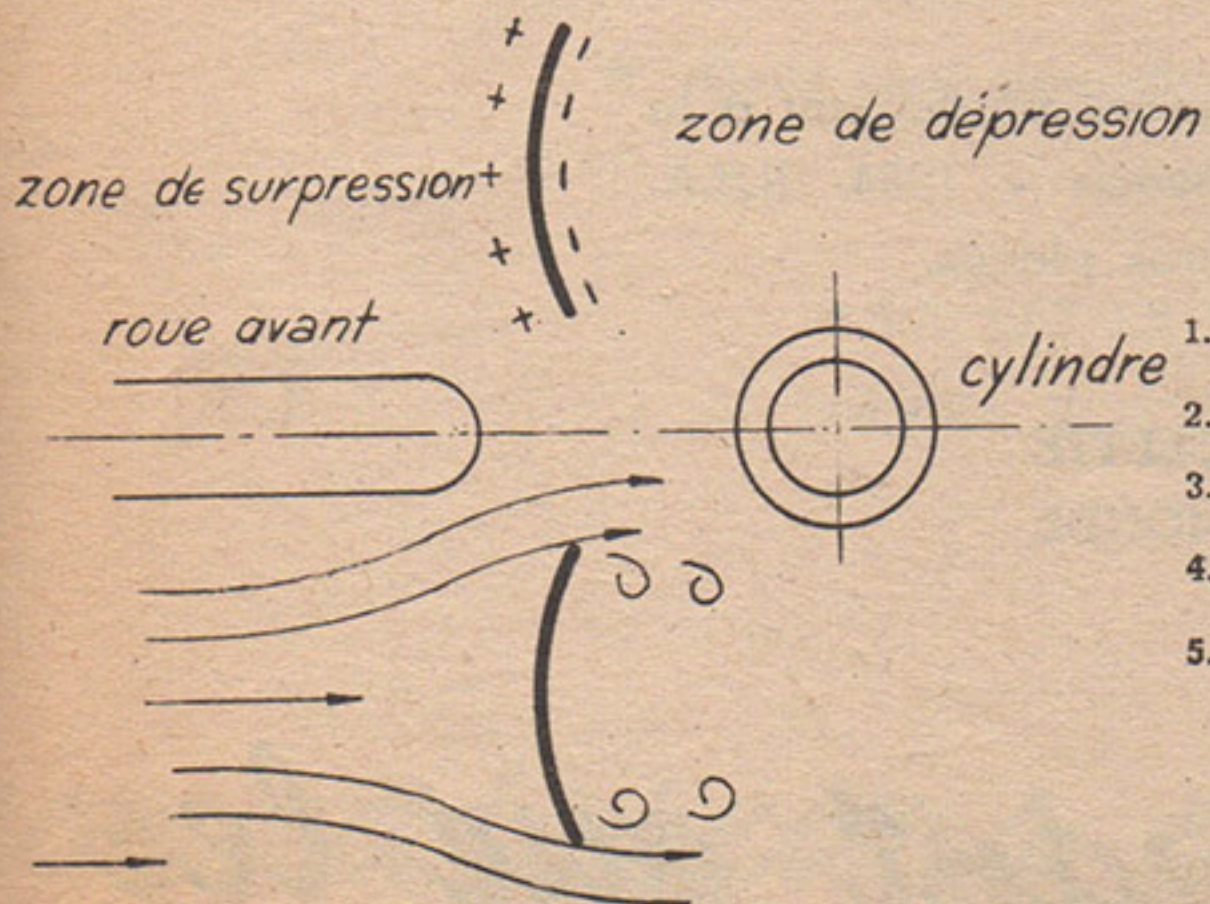
De toutes façons, ces expériences, même incomplètes, donnent un aperçu intéressant qui peut déjà permettre de se faire une opinion sur le refroidissement par air des motos.

Il est clair, par exemple, que les pare-jambes, leur position et leur dessin, jouent un très grand rôle et qu'ils peuvent contribuer sérieusement à l'amélioration du refroidissement.

Les ingénieurs de BMW se sont encore livrés à d'autres essais, toujours sur des motos avec et sans pare-jambes. Ils ont

constaté, par exemple, que la machine nue était plus rapide que la machine avec pare-jambes pendant les cinq premières minutes de course. Après ce délai, le rapport est inversé, et c'est la seconde machine qui est légèrement plus rapide. Cette constatation permet de penser que la seconde machine a besoin d'un temps plus long pour atteindre une juste température de fonctionnement, mais que par la suite, le refroidissement est aussi sensiblement meilleur.

Il resterait encore à rechercher quel rôle jouent aussi les pare-jambes du point de vue de la résistance de l'air. On peut toutefois penser que, contrairement à ce que l'on pourrait croire, les pare-jambes, s'ils sont correctement profilés et arrondis, diminuent cette résistance de l'air. Sur ce point, d'ailleurs, des essais effectués par les anglais (MR n° 1.161) confirment ces appréciations.



Désignation	Vitesse locale relative aux différents points de repère					
	1	2	3	4	5	6
1. - Moto avec garde-boue suspendu et sans pare-jambes	0,54	turbulent	0,43	turbulent	0,47	0,72
2. - Id, mais avec pare-jambes plats	turbulent	turbulent	0,44	0,53	turbulent	0,51
3. - Moto avec garde-boue solidaire de la roue, et sans pare-jambes	0,91	0,73	0,68	turbulent	0,57	0,63
4. - Id. au n° 3, mais avec avertisseur horizontal	0,81	0,61	0,70	0,59	0,46	0,58
5. - Id. au n° 4, mais avec pare-jambes profilés	0,58	0,40	0,55	0,74	0,59	0,40



*Voici la réputation,
de la*



EN FRANCE : Gilbert Brassine, Champion de France 1953, catégorie 500 cmc. - Paul Godey, Champion de France 1953, catégorie 350 cmc.

EN ANGLETERRE : Toujours en tête aux cinq dernières épreuves du « Clubman's » - Ile de Man.

Gagnante du « Maudes Trophy », le ruban bleu des constructeurs de motos britanniques.

AUX ETATS-UNIS : Les machines les plus rapides participant à la course de « Daytona Beach » 1954. B.S.A. s'attribue les cinq premières places.

enfin

B.S.A. EST BIEN LA MOTOCYCLETTE
LA PLUS POPULAIRE DU MONDE

Pas étonnant que les

*Voici les avantages
fameuse*



SA

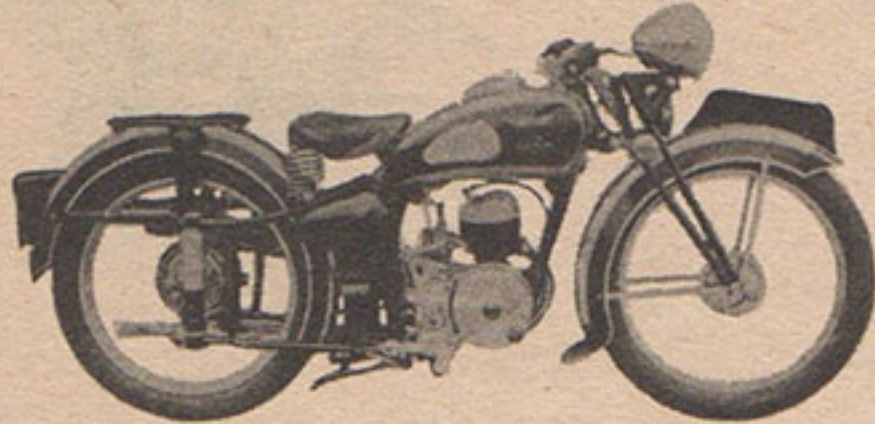
- ★ Les modèles 1954 des groupes A et B sont équipés de la nouvelle suspension arrière intégrale à amortisseurs télescopiques hydrauliques type « voiture », avec trois positions de réglage.
- ★ Une gamme de vingt modèles — de la 250 cmc. à la 650 cmc. « Road Rocket ».
- ★ Deux cent cinquante agents B.S.A. en France... à votre service.

en outre

B.S.A. EST LA MOTOCYCLETTE LA MOINS CHERE
PARMI TOUTES LES MACHINES IMPORTEES.

connaisseurs choisissent **BSA!**

Ce qu'ils en pensent



125 KOEHLER-ESCOFFIER

Voici ce que je pense de ma Kœhler-Escoffier 125 S6V qui a roulé actuellement 37.000 kms ; date d'achat : juin 1951.

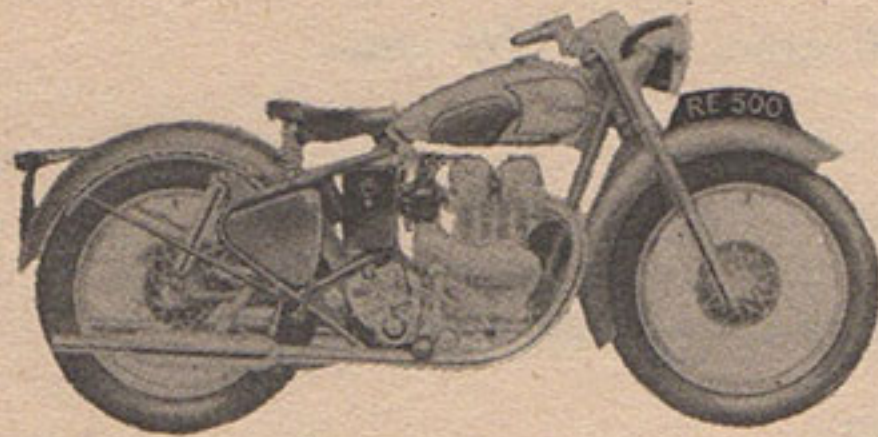
Dans l'ensemble c'est une machine sûre et très robuste. Voici tout d'abord les réparations faites jusqu'ici : je décalamine tous les 5.000 kms ; la chaîne primaire a eu 7 rouleaux cassés à 8.000 kms ; changé les vis platinees à 16.000, puis 30.000 kms, et les bagues de suspension arrière à 30.000 kms. Comme bougie j'emploie la Lodge H 14 en hiver et HH 14 l'été ; graissage 7 % d'huile SAE 40.

Voici ses défauts : béquille trop faible ; éclairage qui manque de puissance ; la suspension arrière est très douce et talonne à deux (sans correcteur).

Mais elle possède aussi beaucoup de qualités : moteur très nerveux qui ne chauffe pas, même sur un long trajet ; boîte de vitesses très robuste, ainsi que l'embrayage ; sélecteur très précis ; bonne position en selle grâce au guidon réglable ; bonne tenue de route due aux pneus « pavés » ; arrière 25x3, avant 600x65.

A deux nous avons fait le trajet Le Cendre-Le Lioran (Cantal), 116 kms en 2 h. 15, soit un peu plus de 50 kms de moyenne. Nous avons également escaladé le Puy de Dôme : 4 kms 500 de côte à 12 %, à deux, en 1^{re}, en 12 minutes. (Péage, altitude 972 m., sommet 1.400 m., hôtel). Si un jour je change de vélomoteur, mon choix se fixera sur la SV6L, 4 vitesses.

MONTAGNON Paul
Le Cendre (Puy de Dôme)



500 ROYAL-ENFIELD

J'ai acheté cette machine en juin 53, d'occasion, elle avait 9.000 kms, elle totalise actuellement 16.000 kms. Je roule presque toujours en solo ; cependant, sur Paris-Péris-gueux aller et retour, j'ai contrôlé sa consommation : 4,75 l., ce qui me paraît normal.

C'est une machine très maniable, ayant une bonne tenue de route, suspension avant bonne, suspension arrière oscillante un peu souple, talonne quelquefois dans les grosses bosses. En solo, le gonflage qui me convient le mieux est : pneu avant 1,300 kgs, pneu arrière 1,700 kgs.

Sur belle route je me contente d'une vitesse de croisière de 100-120 kmh. Le 140 « au compteur » a été atteint sans avoir ouvert les gaz entièrement.

Comme bougies j'utilise soit des Lodge H 14, ou pour la route des Bosch W 225 T1. Le gicleur de 190 vient d'être changé par un 170.

Au point de vue freinage, c'est plutôt moyen et je verrais bien la machine avec des freins Duplex genre BMW. A 15.000 kms le pneu avant a été changé et deux guides de soupapes, ainsi qu'un segment râcleur.

Mais comme toute machine a ses défauts, la partie électrique est bien déficiente et me donne nombre d'ennuis et de frais assez élevés.

La batterie a été changée, ainsi que son support et le régulateur de tension.

Sur 7.000 kms j'ai eu une lampe arrière de grillée.

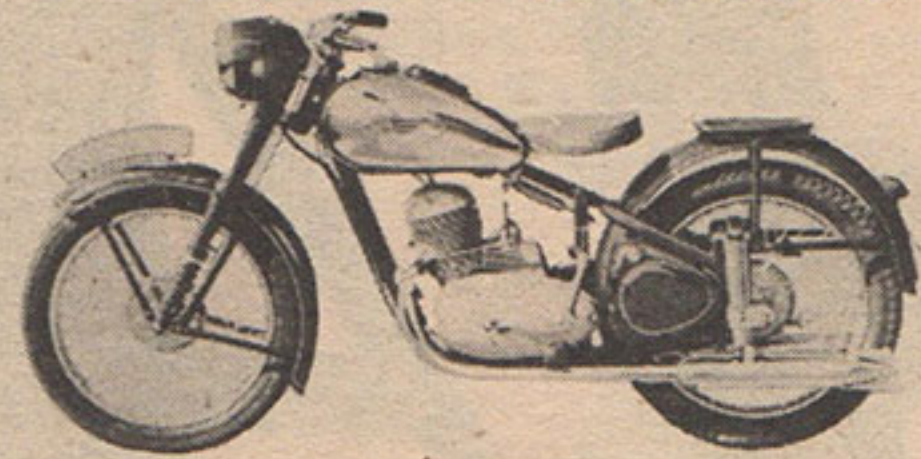
Des moyeux à broches seraient les bienvenus, ainsi qu'un garde-boue arrière un peu plus enveloppant ; un carter de chaîne secondaire un peu plus long éviterait les projections d'huile toujours désastreuses sur un habit propre.

Mais ces défauts sont vite oubliés lorsque sur une belle route elle permet d'apprécier les joies de conduire une 500 Twin qui est aussi souple que nerveuse.

Pour finir, je dois dire que je suis entièrement satisfait de la Macombynn type « Tour de France » qui est vraiment très pratique et qui protège très efficacement contre la pluie et le froid.

Je vous félicite pour trois livres de votre publication que je possède et qui me rendent de précieux services : L'art de conduire, L'atelier du Motocycliste et le Vade Mecum du Motocycliste.

Bernard MARIEL,
37, rue Barbet de Jouy, Paris-7^e



JAWA 350

Lecteur assidu de votre intéressante revue depuis quelques années, et abonné ensuite, je suis avec un vif intérêt votre rubrique « Ce qu'ils en pensent » et je profite de l'occasion qui m'est offerte pour y participer.

Je suis possesseur d'une Jawa 350 cmc. depuis février 1952 et durant ces deux années j'ai parcouru 45.000 kms. Depuis l'achat jusqu'à ce jour, j'ai été très satisfait de cette twin tchécoslovaque. A part quelques ennuis superficiels, elle a surmonté courageusement toutes les épreuves.

A 10.000 kms, voulant pousser ma machine à fond, serrage de piston, donc assez long rodage. A 27.000 kms, changement des segments. La chaîne secondaire fut remplacée à 40.000. Malgré le débrayage automatique, câble brisé à trois reprises ; compteur très sensible, hors d'usage déjà deux fois ; un système de câbles, propre, bien enfoui, mais mal isolé, provoque souvent des courts-circuits. Vitesse de pointe en solo 120 kmh. au compteur, ce qui pourrait être en réalité 110 kmh. chrono ; tenue de route impeccable. A part mes déplacements pour mon travail quotidien, j'ai goûté à maintes occasions le charme des grandes randonnées en moto, surtout pendant la bonne saison d'été. J'ai fait Mulhouse-Lille à plusieurs reprises : 650 kms en 11 heures de nuit et en 10 heures de jour, presque pas d'arrêts, donc signe d'endurance.

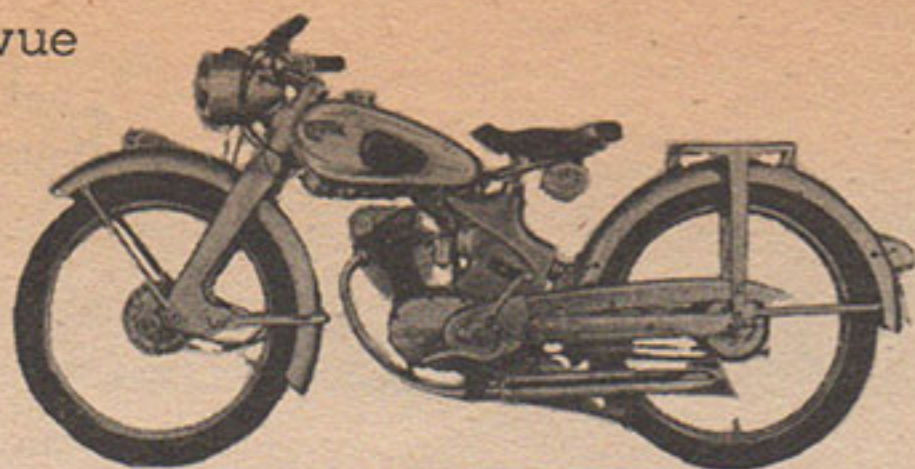
Pendant les jours fériés, j'ai parcouru des milliers de kilomètres dans nos Vosges. L'an dernier, en 53, j'ai eu l'occasion pendant mes vacances annuelles au mois d'août, de passer 2 semaines sur les routes de France, en compagnie de mon fidèle instrument mécanique.

J'ai fait en 14 jours 3.500 kms, par étapes, en passant par Mulhouse, Annecy, Chamonix, Grenoble, Briançon, Barcelonnette, Nice, San Rémo, Toulon, puis en remontant par la romantique vallée du Rhône.

C'est seulement là que j'ai pu me persuader des grandes capacités d'une deux temps avantagée par deux cylindres, grimant magnifiquement et avec aisance, les fameux cols alpestres du Galibier, Lautaret, l'Izoard, etc... Sans le moindre ennui mécanique, sans une crevaisson, j'ai fini mon raid par une longue étape qui allait de Toulon à Belfort (12 heures pour 800 kms) sans arrêt, juste pour faire le plein d'essence.

Et voilà pourquoi avec ces 45.000 kms et ces nombreuses expériences, je peux affirmer loyalement que la 350 cmc. Jawa est une deux temps idéale dans sa catégorie, d'une présentation irréprochable, d'un fini impeccable, avec ses deux cylindres et son poids minime de 120 kgs. Elle a des bonnes reprises et est surtout bonne grimpeuse, ce qui fait sa renommée. Vu son entretien minime et sa consommation qui est de 3 l. à 4 litres aux 100 kms, c'est une moto qui vaut son prix.

C. DROZD,
3, rue des Dalhias, Bollwiller (Ht-Rhin)



100 N. S. U. FOX

Je possède depuis un an environ une 100 cmc. NSU type Fox, et si je vous demande de bien vouloir reproduire mes impressions sur cette machine, c'est que depuis trois ans que je suis assidûment « Moto-Revue », je ne crois pas que quelqu'un en ait parlé.

Lorsque j'achetai la machine, il y avait déjà longtemps que je suivais votre revue, et, après comparaisons de tout ordre, je m'étais dit que la « Fox » était la machine qui me conviendrait le mieux.

Sur ce point, je peux dire que « Moto-Revue » m'a rendu un fier service, car j'ai été comblé au-delà de toutes mes espérances (je tiens à vous faire remarquer que ma précédente machine était une 125 cmc. latérale Motoconfort achetée en 1952, et qui ne m'avait pas enchanté : « moteur trop mou »).

Pour débiter, passons en revue les défauts :

Freins insuffisants (120 mm) vu la vitesse de la machine.

Moteur légèrement bruyant, surtout à bas régime.

Suspension arrière : la roue tressaute lors d'un freinage brutal.

Et maintenant, voici les qualités :

Moteur très nerveux, accélérations étonnantes ; tenue en côte irréprochable, en solo je grimpe pour ainsi dire toutes les côtes en 3^e sans pousser (55 à l'heure), quant à la vitesse de pointe, elle va de 85, position assise, à 92, couché.

Consommation : 1 l. 8 de supercarburant à 65 kmh. et 2 l. 1/4 en côte.

Tenue de route très bonne, bien que les suspensions soient un peu fermes, on prend vite confiance en la machine.

Cadre original et bien conçu, très solide malgré son aspect de fragilité (il tire une remorque de 300 kgs tous les jours, en terrain plat évidemment), entretien minima.

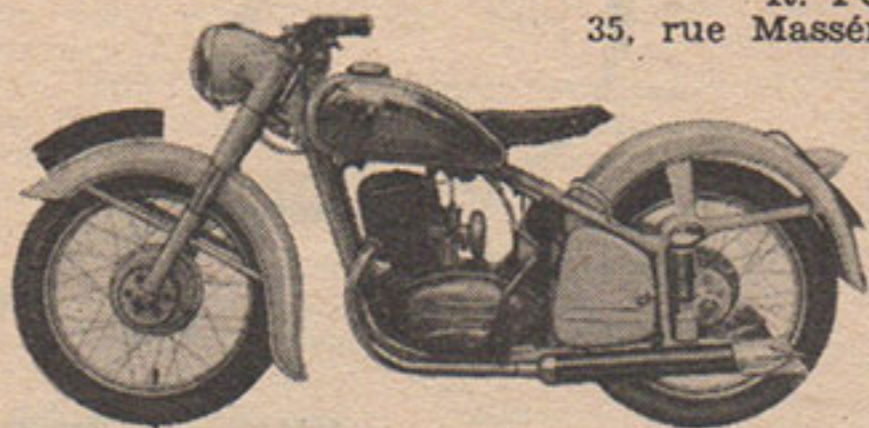
Roues sans défaut ; elles ont toujours un centrage absolument parfait, et la machine a maintenant 30.000 kms.

Eclairage irréprochable, puissant et sans défaut. Je n'ai jamais changé la lampe de phare. Je n'ai jamais eu de panne et pourtant depuis bientôt deux ans ma moto a couché dehors, aux intempéries.

Réparations : segments à 17.000 kms et 1 jeu de vis platinées.

Ceci dit, vous comprendrez aisément que je sois emballé par ma machine, que je vais moderniser (amortisseur hydraulique à l'arrière, et moyeux-freins centraux), mais dont je ne suis pas encore prêt de me séparer.

R. POIROT
35, rue Masséna, Nice



PUCH 250 T. F.

A bonné depuis peu, mais lecteur depuis longtemps déjà de votre sympathique revue, je viens, comme beaucoup d'autres, vous donner mes impressions sur ma machine, une 250 Puch type TF.

Selon la formule rituelle, commençons par les défauts. Elle en a peu. Personnellement, après plus de 32.000 kms, je n'ai eu comme ennuis que la rupture, assez fréquente, de câbles d'embrayage. J'ai eu aussi quelques petits désagréments avec le régulateur, qui, mal réglé, m'a fait à plusieurs reprises griller des ampoules de phare (batterie surchargée) ou à l'inverse dans le cas d'une charge trop faible, laissait les accus à plat après un parcours de nuit.

Côté avantages, il y en a. Bien qu'à l'heure actuelle, elle soit dépassée en puissance par la plupart des 250 (allemandes principalement), ses 12 CV sont encore honorables. Le cadre est des plus solides, très rigide. La tenue de route est bonne, fourche télescopique et suspension arrière coulissante ne m'ont jamais donné d'ennuis. Les freins sont bons, et assez largement dimensionnés (180 mm à l'avant comme à l'arrière).

Une chose toute à la louange de la Puch : sa résistance. Tant pour le moteur que pour la partie cycle. A 32.000 kms, j'ai procédé à un décalaminage et j'ai pu constater que le moteur était en parfait état, aucun jeu anormal aussi bien à l'embellage qu'au piston. Côté cycle : j'ai roulé pendant

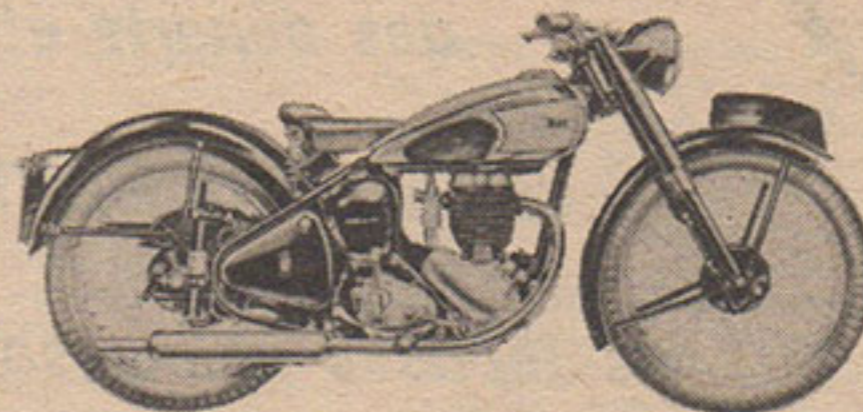
très longtemps sur des chemins de terre, et encore actuellement je traverse tous les jours des voies de chemin de fer d'usine, et maints mauvais passages. Jamais je n'ai rien eu, pas de rayons cassés par exemple.

Depuis l'achat de ma machine, voici le tableau d'entretien : un rupteur à 18.000 kms, une chaîne à 19.000. Changement de segments à 20.000. Et bien sûr, un train de pneus et des décalaminages tous les 4 à 5.000 kms.

Côté performances : vitesse maximum, en position penchée, par vent nul, 105 kmh. 110, même. Le compteur me donne l'impression de ne pas tricher. Vitesse sur les rapports : 1^{re} 30, 2^e 55-60, 3^e 75-80, 4^e 105. Bougie froide Bosch 225. A 100 à l'heure, le rapport de la 4^e correspond à 4.000 tours. Régime maximum 4.500 t.-m. Ce qui fait qu'il faut avoir le vent en poupe pour atteindre en 4^e le régime maximum. Par contre, on peut rouler indéfiniment à 80-85 sans fatiguer le moteur.

En résumé, bonne machine, pas spécialement sport, mais permettant une bonne moyenne, robuste et sûre. Consommation sur long parcours : 3 l. à 3 l. 5 en ne dépassant pas le 80. A grande allure, 90-95 : 4 l. 5 à 5 litres.

Mr J. POINSOT,
Maizières les Metz (Moselle)



250 B. S. A. C II SL

Lisant « Moto-Revue » depuis 1947 et appréciant particulièrement votre rubrique « Ce qu'ils en pensent », je me permets de vous apporter ici mon avis et mes critiques concernant la 250 BSA CII SL que je possède depuis juillet 1953.

A l'heure actuelle je totalise 8.000 kms et si cela peut paraître peu aux yeux de certains, c'est néanmoins suffisant pour faire apparaître les défauts et qualités majeures.

Passons d'abord aux critiques.

Frein avant qui gagnerait à être plus étoffé. J'ai d'ailleurs cassé le câble de celui-ci, ce qui est probablement dû à une négligence de graissage de ma part.

Non-protection de la chaîne secondaire qui non seulement reçoit toutes les saletés de la route, mais dispense généreusement son huile sur la roue arrière.

Le bouton d'avertisseur est élégant, mais nécessite un léger déplacement de la main droite.

L'inconvénient majeur est certainement l'absence de roue à broche à l'arrière, et en cas de crevaison, l'opération est saissante et fastidieuse.

Enfin, pour terminer, l'ensemble moteur et boîte séparée peut paraître un peu « fouillis », cependant on y gagne en accessibilité et si l'on a soin de bien le nettoyer, l'aspect n'est malgré tout pas déplaisant aux amateurs de mécanique.

A tous ces défauts répondent de solides et nombreuses qualités :

La machine est excessivement robuste et bien montée. Présentation très soignée : chromes et peinture noire d'un effet heureux.

La tenue de route excellente sur revêtement sec est certainement due à la fourche avant d'une robustesse et d'une souplesse à toute épreuve. Sur route et sur pavés mouillés il faut néanmoins conserver de la prudence et ne pas hésiter à se servir de préférence du frein moteur.

Côté moteur, rien de particulier et si les 11 CV paraissent moyens à l'heure actuelle, la machine — bien que lourde à mon avis — a de franches accélérations que beaucoup d'autres 250 lui envient encore.

L'échelonnement des vitesses est satisfaisant. Sélecteur doux et précis.

Pour parler chiffres, j'ai essayé la machine en novembre sur l'autoroute par temps froid et sec. J'ai obtenu en vitesse maximum, position touriste, 110 kmh. (soutenu) au compteur. Je n'ai pas essayé la position couché.

Le moteur est assez silencieux, ralenti impeccable, son d'échappement d'ailleurs typique à la marque.

La position en selle est bonne. Pour ma part, la selle bi-place que j'ai adoptée n'est pas étrangère à ce confort.

Pour le tourisme, un bon 75 peut être tenu longtemps sans échauffement et la consommation dépasse à peine les 3 litres.

Je tiens à signaler que mon tube d'échappement est resté blanc grâce aux réglages de mon concessionnaire qui m'a fait conserver ceux du rodage et à l'emploi de super-carburant, sans pour cela voir monter ma consommation.

Pour terminer, disons que cette machine, bien que de conception relativement ancienne, est très répandue sur le marché en raison de son prix raisonnable et de sa robustesse, et continue toujours à rassembler des admirateurs.

Gérard LE GUEN
48, av. du Maine, Paris-14^e

René
Ravo



comme G. BRASSINE, P. GODEY et C. MOLINARI

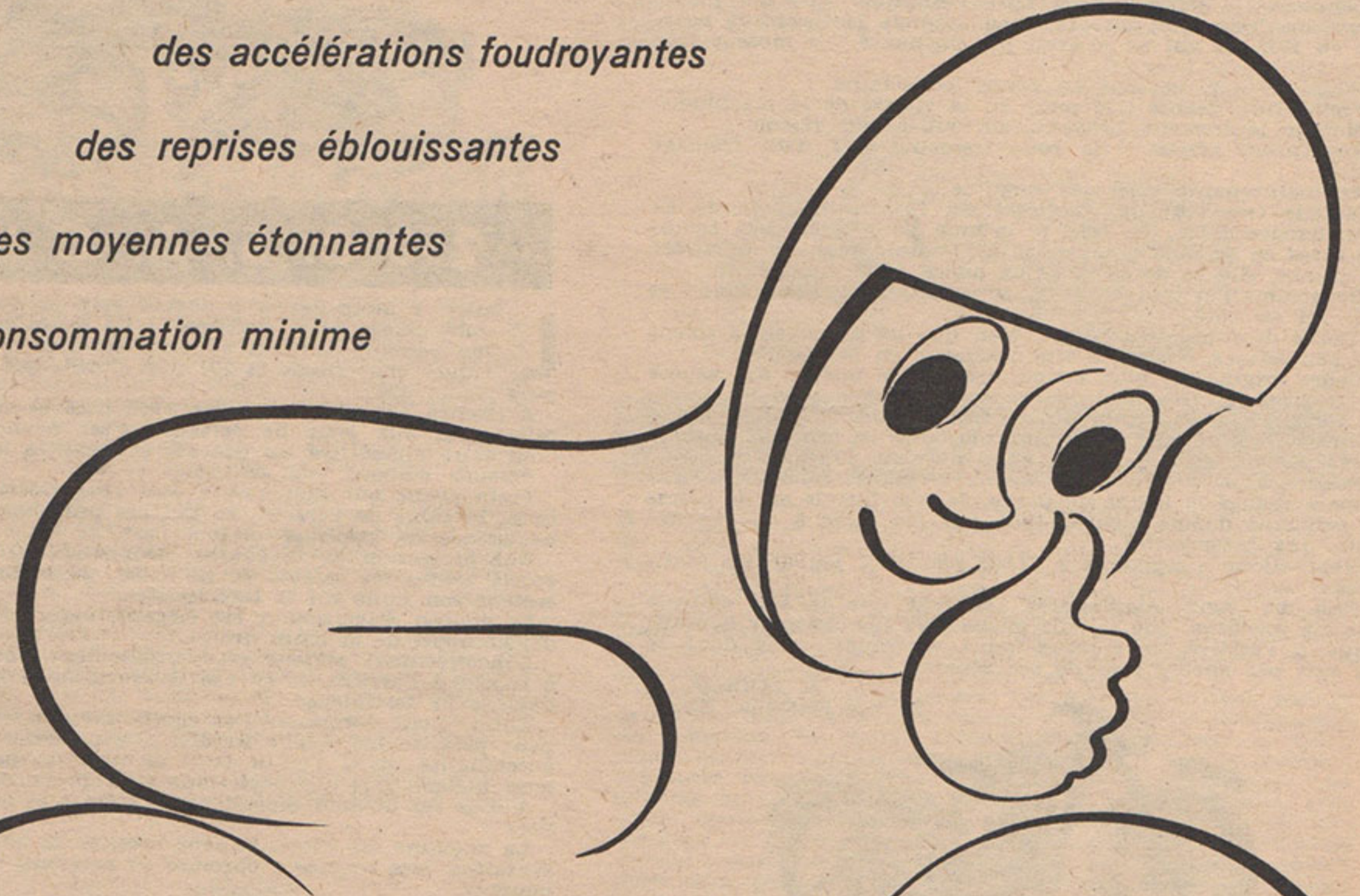
des départs étincelants

des accélérations foudroyantes

des reprises éblouissantes

des moyennes étonnantes

une consommation minime



La meilleure bougie du monde!

Demande un extrait du Guide d'Allumage à **KLG**, 177, Bd de la République à SAINT-CLOUD (S.-&-O.)

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS

LA FEDERATION ET LES CLUBS

LES STATUTS DE LA F. F. M.

A la suite des diverses révélations que nous avons été amenés à faire, certains clubs nous ont demandé de vouloir bien publier, pour qu'ils puissent en prendre connaissance, les statuts officiels de la FFM déposés à la Préfecture de Police.

Comme nous tenons à leur donner entière satisfaction, voici les principaux articles susceptibles de les intéresser.

La Fédération Française, qui était alors Union Motocycliste de France, a déposé le 22 février 1913 des statuts dont nous donnons les principaux extraits :

STATUTS U.M.F. DU 22-2-1913

ART. 2. — ... « est placée sous l'autorité directe de la Commission Sportive de l'ACF qui a le droit de veto sur toutes les décisions du Comité de l'UMF ».

ART. 5. — Comprend « Membres d'Honneur, donateurs, honoraires, membres des clubs affiliés, membres individuels, constructeurs de motocycles ».

ART. 6. — « Comité se compose de 30 membres :

- 10 désignés par l'ACF.
- 15 représentant les clubs, soit pour la première année :
- 13 par la Fédération Motocycliste de France.
- 1 par l'Autocycle de France.
- 1 par le Touring Moto Club de France.

Pour les années suivantes, les membres faisant partie du Comité de l'UMF et représentant les clubs seront nommés en Assemblée Générale réunie à la diligence du bureau ou Comité de l'Union.

- Une voix pour 0 à 25 membres.
- Deux voix par club ayant 75 membres.
- Trois voix par club de plus de 175 membres.

Aucun club ne pourra être représenté dans le Comité par plus de deux de ses membres.

ART. 7. — Bureau du Comité. L'UMF est administrée par :

- Un Président nommé par la Commission Sportive de l'ACF.
- Deux Vice-Présidents, dont : un choisi parmi les délégués de l'ACF ; un parmi les délégués des clubs affiliés.
- Un trésorier qui est celui de l'ACF.
- Le Secrétaire de la Commission Sportive de l'ACF remplira les fonctions de secrétaire de l'UMF.

A la suite de la dernière guerre, l'UMF a été mise dans l'obligation d'opérer certaines modifications à ses statuts, elle a donc déposé les modifications ci-après le 8 mai 1946 :

MODIFICATION DES STATUTS 155.681 DU 8-5-1946

En 1945, l'UMF créée par la Commission Sportive de l'ACF est devenue Fédération Française de Motocyclisme.

ART. 1^{er}. — La FFM « régit le sport motocycliste en France, dans les colonies... conformément aux Règlements Généraux de la Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes et conformément aux arrêtés et ordonnances du 28 août 1945.

ART. 3. — Elle comprend « des Membres d'honneur, donateurs, honoraires, clubs affiliés et leurs membres, constructeurs de motocycles, techniciens, équipes de moto-ball.

ART. 4. — Comité. Composé de membres français de l'une quelconque des catégories ci-dessus.

« Les membres amateurs des clubs affiliés, groupés par régions, désigneront des représentants aux Ligues régionales à raison d'un représentant par Association. Ces représentants réunis en Assemblée Générale désigneront un délégué par Ligue Motocycliste Régionale (LMR).

- 1 voix pour 1 à 10 ; 2 voix pour 11 à 50 ; plus 1 voix par 50 ou fraction de 50 en plus des 50 premiers.

L'Assemblée Générale, chargée d'élire le Comité de la Fédération, sera composée de tous les délégués des Ligues Motocyclistes Régionales, et d'un nombre égal de représentants de l'ACF et des constructeurs désignés par la Commission Sportive de l'ACF.

Au sein de cette Assemblée Générale, chacun de ces délégués et de ces représentants disposera d'une voix. Le Comité de la FFM comprendra 30 membres, dont 15 représentant les clubs et 15 représentant l'ACF et les constructeurs.

Les fonctions des membres du Comité sont gratuites.

ART. 5. — Du rôle et des attributions de la FFM.

Le Comité se réunit au moins 6 fois par an... Il assume la direction de la Fédération dans les conditions fixées ci-après :

- Le Comité de la FFM fixe le montant des cotisations et celui des droits définis à l'article II ci-après.
- Il détermine les attributions des Ligues Motocyclistes Régionales.
- Prononce leur affiliation ou leur radiation dans les conditions fixées à l'article 16.
- Leur attribue des zones d'influence s'il y a lieu.
- Examine et tranche les différents entre les clubs affiliés.
- Approuve et contrôle les règlements sportifs motocyclistes.
- Homologue les résultats des manifestations sportives organisées par les clubs affiliés ou les Comités d'organisation.
- Prononce l'homologation des records locaux et nationaux.
- Transmet les demandes d'homologation des records internationaux ou mondiaux au bureau central de la FICM.
- Délivre des licences aux concurrents et aux conducteurs.
- Organise des manifestations sportives et assure leur contrôle.
- Accorde son patronage à certaines manifestations sportives.

Et, en général, assure l'exercice des Pouvoirs Sportifs, conformément aux règlements généraux de la FICM.

ART. 6. — Le Bureau se compose : Président. 3 Vice-Présidents. Trésorier et 5 membres : élus pour une durée d'une année, sont rééligibles.

ART. 7. — Le secrétaire de la Commission Sportive de l'ACF remplira les fonctions de Secrétaire Général de la FFM.

ART. 8. — Le Comité délègue ses pouvoirs au point de vue sportif d'une Commission dite Commission Sportive, choisie dans son sein et nommée par lui.

« Elle est composée d'un nombre égal de délégués de l'ACF et de délégués des clubs affiliés ».

Enfin, le 6 juillet 1951, la FFM publiait une modification à la suite, bien entendu, de certaines pressions qui avaient été faites par les clubs pratiquants, et nous voyons encore apparaître là-dedans, sans savoir vraiment ce qu'ils viennent faire «... et d'autre part des représentants de l'A.C.F. », décidément, ces messieurs de l'A.C.F. tenaient à ne pas perdre leur place.

La FFM donnait également à ce moment la composition du bureau de son Comité que nous sommes heureux de publier ci-après :

MODIFICATION DU 6 JUILLET 1951

7^o par) Le Comité de la FFM comprendra : d'une part un représentant de chaque Ligue Motocycliste Régionale et deux représentants des clubs de Moto-Ball et d'autre part des représentants de l'ACF et des Constructeurs en nombre égal à celui des représentants des Ligues et des Clubs.

BUREAU DU COMITE DE LA FFM

(6-7-1951)

..Président : A. PEROUSE, Ingénieur Civil des Mines, 53 bis, rue Ranelagh, Paris (16^e).

Vice-Président : E. MAUVE, Industriel, 29, bd de Gaulle, Colombes (Seine). Mr VIOLET, Ingénieur Constructeur, 17, rue de Châteaudun, Nanterre (S.). J. WEILL, Propriétaire du Domaine de Garrigue, Bergerac (Dordogne).

Trésorier : S. de PEYERIMHOFF, Industriel, 9, avenue de Suffren, Paris (7^e).

Membres du bureau : J. CASTEL, Administrateur de Société, 166, avenue de la Division Leclerc, Montmorency (S.O.). P. DION, Administrateur Directeur Général Terrot, 22, rue A. Colomban, Dijon (Côte d'Or). L. FEUILLET, Directeur Commercial des Cycles Alcyon, 40-52, rue de la Garenne, Courbevoie (S.). R. LE GRAIN, Directeur Union Technique Auto et Cycle, 1, rue Lenôtre, Paris (16^e). R. RION, Commerçant, 8, allée des Roses, Arly (S.).

Secrétaire Général de la FFM : M. C. FOURREAU, 8, place de la Concorde, Paris (8^e).

Depuis cette époque, Mr Fourreau a pris sa retraite.

Nous n'avons aucun commentaire à ajouter à tout cela.

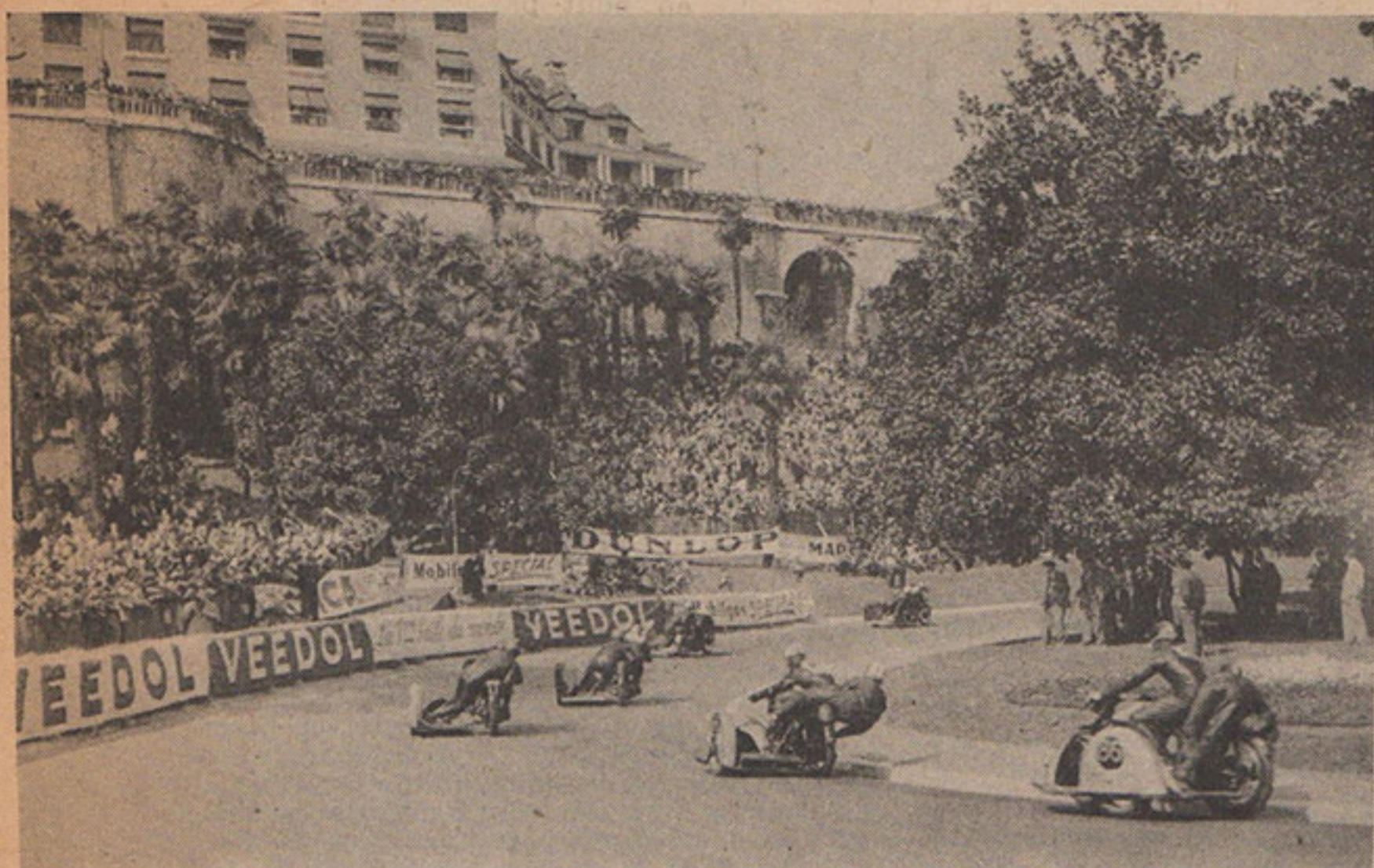
Nous avons abrégé l'ensemble de ces articles qui n'offraient pas une importance primordiale, mais pour ceux qui en désiraient la copie intégrale, nous les prions de vouloir bien s'adresser à la Préfecture de Police à Paris, Sous-Direction Administrative, 2^e Bureau, où ils obtiendront sur timbre la copie intégrale des statuts et de leurs modifications. Ils verront ainsi que nous n'avons fait que rapporter les informations les plus officielles qui font bien ressortir l'emprise de l'ACF sur la Fédération qui ne devrait être que « Motocycliste » et qui est sous l'emprise la plus complète des automobilistes et du Cercle de la Place de la Concorde.

MAGNIFIQUES EPREUVES

A

PAU

Succès Etrangers mais belles
secondes places de Bayle et Drion



Pour la « grande première » de la saison de vitesse en France, il est de tradition que Pau ouvre le feu dès Pâques, et cette année encore le MC Béarnais n'a pas déçu ses habitués.

En effet, depuis de nombreuses années, Pau réunit un plateau très fourni, et les plus grandes étoiles du moment ne dédaignent pas de s'y affronter.

C'est ainsi qu'en quart de litre par exemple, on trouvait au programme les noms de Kavanagh, Anderson, sur Guzzi d'usine, l'allemand Thorn-Prikker, l'australien Campbell, etc...

Côté national on trouvait Bayle sur Guzzi, Schaad, Collignon et Collot, dont c'était la première apparition en 250 sur une Guzzi.

L'australien Kavanagh était évidemment donné comme favori, mais au signal de départ, Bayle, qui réalisa le meilleur temps aux essais, s'élance en tête.

Au premier tour, Kavanagh est déjà en tête, et il augmentera son avance au fil des tours, sans jamais être forcé par aucun concurrent. Malgré tout, il maintiendra une allure extrêmement rapide et battra à plusieurs reprises le record du tour, pour le situer finalement à 88 kmh. 137, soit en 1'53", à l'avant-dernier passage.

Derrière lui vient se placer Thorn-Prikker, suivi de J. P. Bayle ; Campbell, après avoir fait une belle remontée, se trouve en 4^e position, mais à 22 secondes. Collot, qui a fait une chute est loin derrière et ne peut plus être un danger pour les leaders.

Dès lors, la course était jouée et à part un arrêt de Thorn-Prikker qui perdit sa deuxième place, les pilotes restèrent sur leurs positions et Kavanagh termina avec une confortable avance.

CLASSEMENT

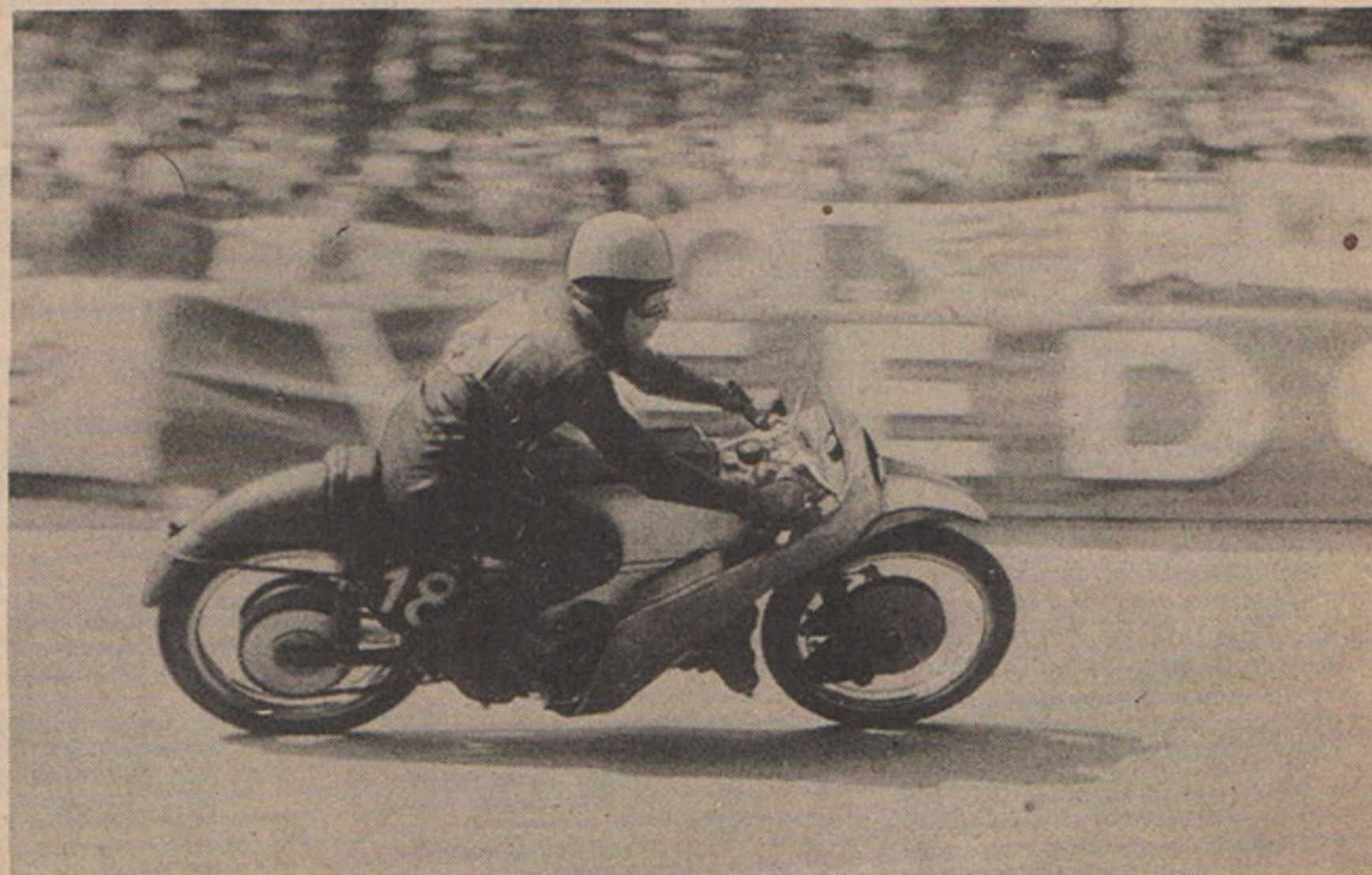
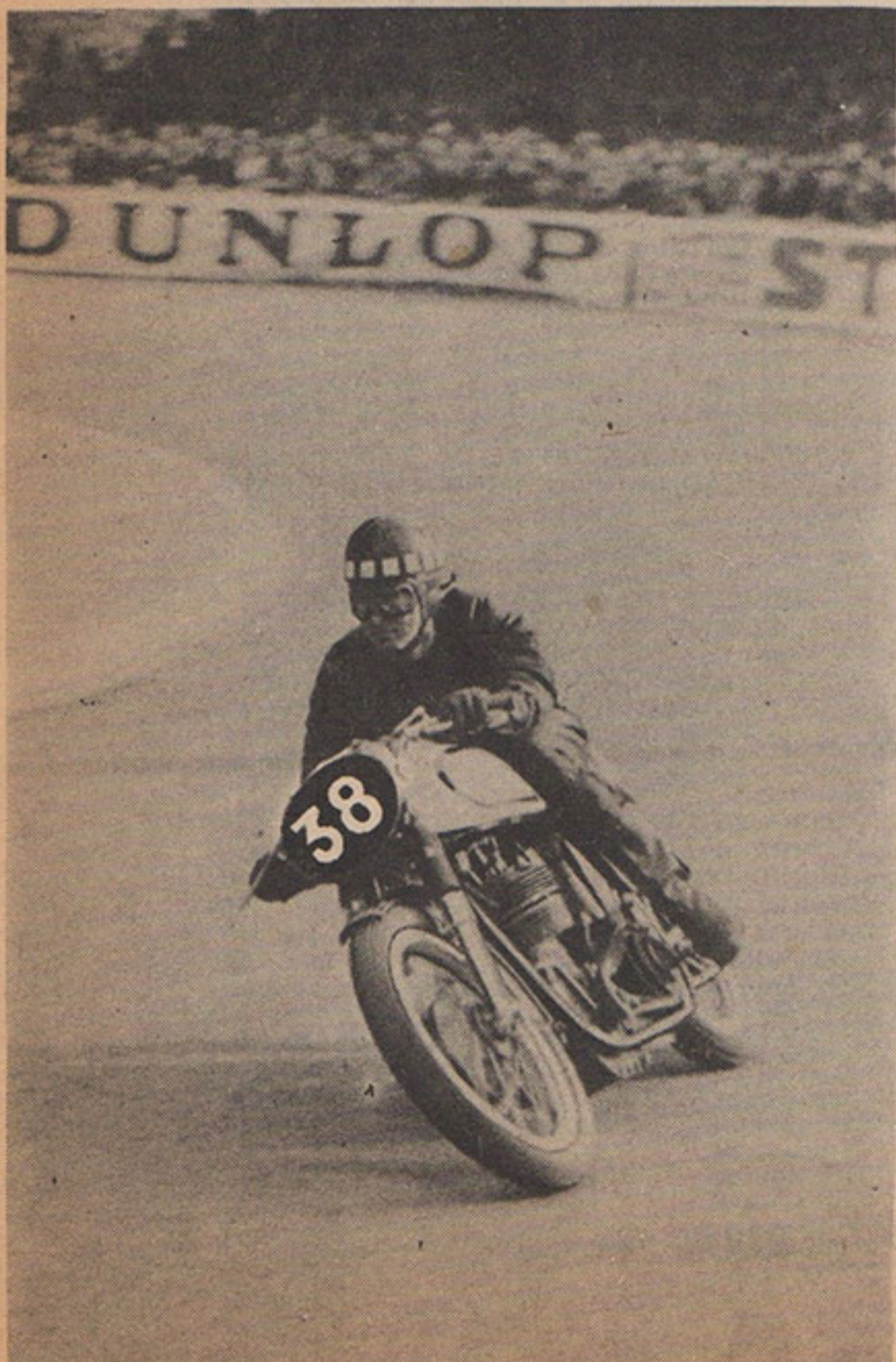
1. Kavanagh (Guzzi), 25 tours, soit 69 kms 325 en 49'4"3 (moy. 84,647 kmh.) ;
2. Bayle (Guzzi) 25 t., 49'34"2 ;
3. Campbell (Velocette) 25 t., 49'42"6 ;
4. Collot (Guzzi) 24 t., 49'32" ;
5. Prikker (Guzzi), 24 t., 50'57"3 ;
6. Schaad (Terrot) 24 t. ;
7. Guérin (Guzzi) 23 t. ;
8. Collignon (Guzzi) 17 t.

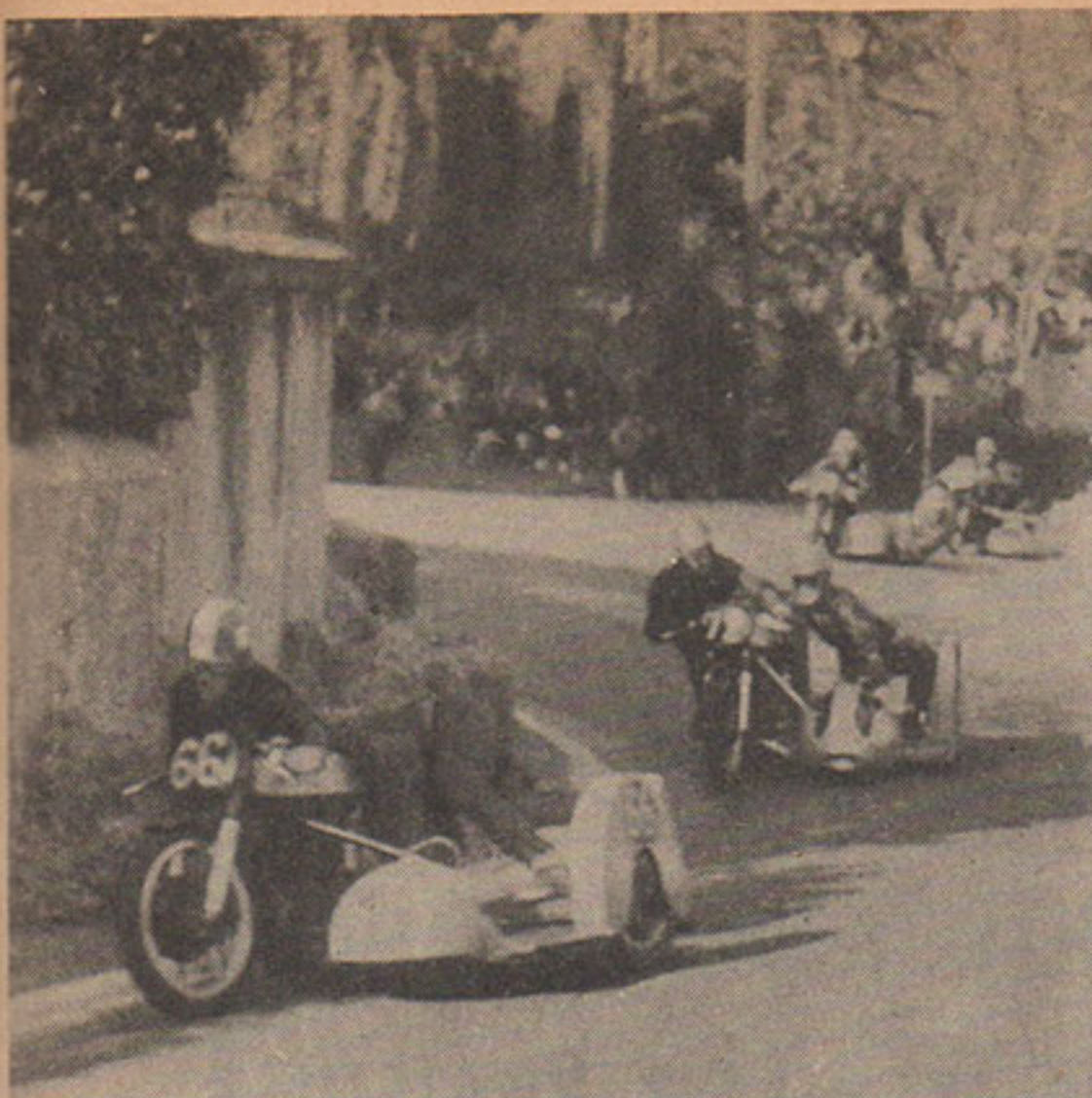
Une des courses les plus intéressantes, et où l'on pouvait espérer le plus sûrement une victoire, était celle des sidecars où Drion portait nos chances les plus valables.

Dix équipages se présentent pour courir les 20 tours de cette épreuve, et dès le premier tour, Drion prend la tête. Son principal rival, le suisse Haldemann, perd quelques secondes au départ, mais au premier passage il sera deuxième, à 1 seconde du français.

Ces deux pilotes distancent rapidement

En haut de la page, la lutte serrée des side-cars qui se terminera par une victoire de Haldemann. A gauche, Tommy Wood qui fait une brillante rentrée. Au-dessous, l'australien Kavanagh sur une Guzzi d'usine ne fut pas inquiété en 250 cmc.





Ci-dessus, Haldeman talonné par Drion, derrière Bétemps et Murit.

leurs adversaires, tout en se livrant une lutte acharnée. Pendant un certain temps, Drion marquera l'avantage, améliorant le record du tour (détenu par Oliver !) à chaque passage. C'est ainsi qu'au

sixième tour, il possède 5" d'avance sur le suisse.

Derrière, assez loin, Bétemps et Murit se bagarrent durant quelques tours pour la troisième place, et c'est finalement Bétemps qui l'emportera. Au sixième tour, Benz et Prati sont doublés par Drion et Haldemann.

Les positions sont donc alors dans l'ordre : Drion, Haldemann, et plus loin Bétemps et Murit.

Il semble que la course doive se conclure sur ce tableau quand, au 16^e tour, Haldemann réussit à passer Drion qui terminera à 7" du suisse.

1. Haldemann (Norton), les 55 kms 380 en 40'6" 6/10 (moyenne générale 82,842 kmh.) ; 2. Drion (Norton) 40'15" 5/10 ; 3. Bétemps 40'19" 2/10 ; 4. Murit 41'33" 3/10 ; 5. Strub 42'9" 7/10 ; 6. Bob Mitchell ; 7. à un tour, Benz ; 8. à un tour, Prati.

Au cours de sa remontée, Haldemann a battu le record du tour en 1'57"9, soit à 84 kmh. 549 (ancien record par Oliver : 2'0"3, soit 82 kmh. 832).

Mais le plus formidable c'est que la moyenne générale du vainqueur est supérieure à l'ancien record d'Oliver !

Malgré les forfaits de Amm et Pagani en 500 cmc., ainsi que ceux de Pierre Monneret, Braun et Ortueta, 13 concurrents s'alignaient en cette catégorie, dont Wood, Goffin, Anderson, Collot, Campbell, etc... La lutte s'annonçait comme très ouverte, mais en fait elle fut domi-

née de bout en bout par Wood qui ne fut guère menacé, sauf peut-être par Goffin qui termine à quelques secondes seulement de l'anglais.

Dès le départ, Anderson s'était assuré la deuxième place, devant Goffin, mais celui-ci passait l'anglais dès le premier tour.

Anderson, victime de ses freins, rétrogradait rapidement, était doublé par Collot avant le tiers de la course, pour abandonner finalement au 20^e tour.

Au 25^e tour, l'ordre était : Wood, Goffin, Taveri, Collot, etc...

Wood était alors à 12 secondes devant Goffin, lequel commençait à être inquiété par le suisse Taveri. Goffin força donc l'allure, comblant son retard sur Wood, obligeant celui-ci à accélérer. Malgré le train très rapide de la course, il ne battit pas le record du tour (1'43" 4/10, soit 96,408 kmh. par Pierre Monneret), mais conserva sa première place devant Goffin.

500 cc. : 1. T. Wood (Norton) 40 tours, soit 93 kms 523 en 1 h. 11' 3" 5, record battu (ancien record 1 h. 11' 30" 5 par Goffin) ; 2. Goffin (Norton) 40 tours en 1 h. 11' 16" 7 ; 3. Taveri (Norton) 40 tours en 1 h. 11' 29" 1 ; 4. Collot (Norton) 40 tours en 1 h. 12' 2" 7 ; 5. Campbell (Norton) 39 tours en 1 h. 12' 43" 5 ; 6. Bruguères (Norton) ; 7. Gauch (Norton) ; 8. Florès (Norton) ; 9. Prikker (Guzzi) ; 10. Taveri (Norton).

Meilleur tour : 1' 43" 6. moy. 96,222 par T. Wood (Norton).

NOUVELLES SPORTIVES

EQUIPES D'USINES 54

Afin de permettre de mieux suivre le déroulement des épreuves du Championnat Mondial, voici la liste des pilotes d'usine que nous pourrions voir sur les grands circuits internationaux en cours de saison :

AJS (350 et 500 cmc.) : Coleman, Mac Intyre et Farrant.

Norton (350 et 500 cmc.) : Ray Amm et Bob Keeler.

Gilera (350 et 500 cmc.) : Duke, Armstrong, Milani, Colnago, Liberati et Pierre Monneret.

Guzzi (250, 350 et 500 cmc.) : Kavanagh, Anderson, Lorenzetti, Agostini et Montanari.

MV (125, 350 et 500 cmc.) : Storr, Dale, Sandford, Bandirola et Mette.

NSU (125 et 250 cmc.) : Haas, H.P. Muller, Baltisberger et Hollaus.

BMW (500 cmc. et sidecars) : Zeller et Noll-Cron.

DKW (250 et 350 cmc.) : Wunsche, Hofmann et Len Parry.

Horex (350 et 500 cmc.) : Schnell et Gablenz.

Mondial (125 cmc.) : Ferri.

GUZZI DE COURSE

Notre confrère « Das Mottorrad » publie une information des plus intéressantes au sujet des nouvelles Guzzi compétition, information qu'il tiendrait de Lorenzetti lui-même.

Les monos 250, 350 et 500 cmc. sont tous des double ACT entraînés par un arbre horizontal. Pour les 350 et 500 peut être éventuellement montée une 2^e bougie, allumant avec un décalage de 3^e par rapport à la 1^{re}.

La 500 mono serait plus rapide que la Gilera-4 de l'an dernier. La nouvelle 250 tournerait plus vite à Monza que la 350 l'an dernier, au Grand Prix des Nations. Quant à la 350, elle est plus rapide que n'importe quelle 500 Guzzi ayant existé à ce jour (hormis la nouvelle 500 mono et la 4 cylindres à injection).

Voilà qui promet pour la saison qui s'ouvre.

Ne partez pas sur la route sans votre assurance



qui vous garantira pour votre responsabilité civile indépendamment de l'assurance individuelle qui vous permettra, en cas d'accident corporel, de toucher une rente, et en cas de mort, de laisser un capital à vos héritiers.

Mais surtout pensez à votre assurance CONTRE LES TIERS, cette assurance qui devrait être obligatoire

Nous rappelons qu'il y a 7 tarifs applicables en France, selon les régions. Et dans chacune, selon le véhicule que l'on utilise (sa puissance fiscale) le tarif est différent.

Zone Paris : 20 kms autour de Paris.

Zone Normale : Régions autres que celles indiquées ci-dessous.

Zone N° 1 : Aveyron, Dordogne, Gers, Landes, Lot, Lot-et-Garonne, Lozère, Tarn, Tarn-et-Garonne, Ardennes, Jura, Haute-Marne, Meuse, Vosges, Corse.

Zone N° 3 : 20 à 40 kms autour de Paris, Lyon, Lille, Roubaix, Tourcoing, Bordeaux, Rouen.

Zone N° 4 : Toulouse, Nantes, Toulon, Saint-Etienne.

Zone N° 5 : Calvados, Eure, Oise, Savoie, Hte-Savoie, Rhône, Loire, Isère, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne.

Dans chacune de ces zones, les tarifs varient selon l'utilisation du véhicule, voici les catégories :

Usage Promenade : Réduction de 25 % sur tarif « Affaires ».

Usage Promenade avec trajet Domicile-Travail : 10 % de réduction sur tarif « Affaires ».

Usage du véhicule au commerce : 10 % de majoration sur tarif « Affaires ».

Pour agriculteurs : réduction de 50 % sur tarif « Affaires ».

Pour artisans : Réduction de 5 % sur tarif « Affaires ».

Vol et incendie : 5 pour mille de la valeur du véhicule.

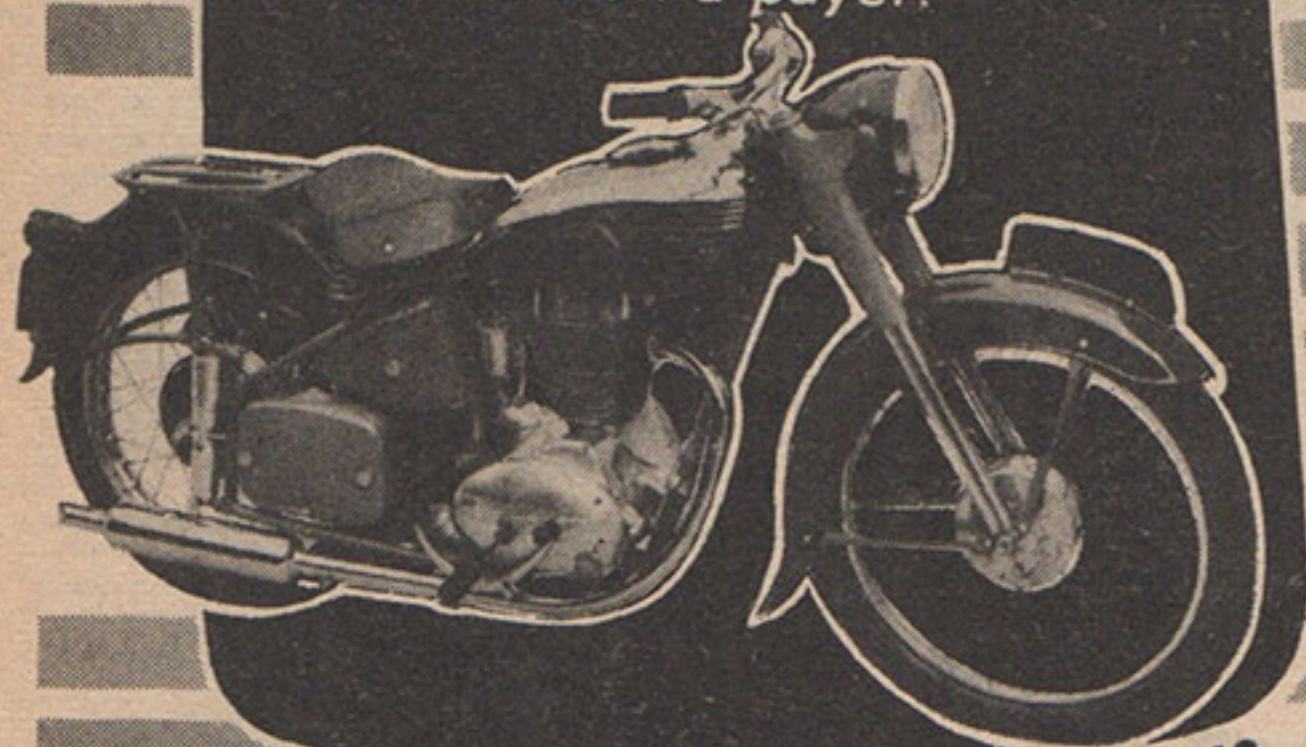
Ajouter : Droits fixes 300 fr. et Taxes 9 %.

Dans chacune des catégories ci-dessus, la prime est la même selon que le véhicule ait, ou n'ait pas, un siège arrière, permettant le transport éventuel d'un passager, même si le transport n'est fait qu'accidentellement.

29, Avenue de la Grande-Armée - PARIS
PASsy : 86-45

CREDIT
SPECIAL MAISON
avec 2 FORMULES :

- 1° Crédit normal... mais le plus avantageux de tout PARIS !
- 2° Garantie qu'en cas de maladie, accident, décès, vous n'avez rien à payer.



ACCESSOIRES

REPARATIONS

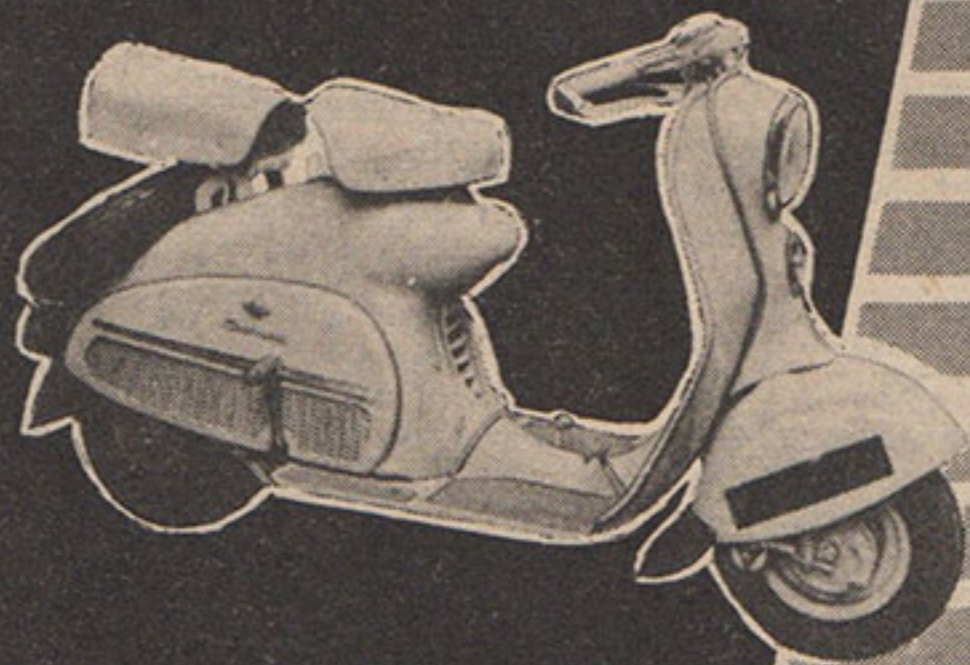
TOUS LES MODELES

MOTOCONFORT

LE STOCK LE PLUS IMPORTANT DE
PIECES DETACHEES D'ORIGINE

ETS ROBERT PIEL

MOBYLETTE - SCOOTER - 125 - 175 - 350
ET LA NOUVELLE 175 SPORT



162, rue Edouard



Vaillant - BEZONS - ARGenteuil : 70-58

Seule la **S^{TÉ} MOTOCYCLE**

166 rue Lafayette - PARIS-X^e
Tél. NORD 07-59 - Métro Gare du Nord 166

*vous offre 6. 9. 12. 15. et
18 mois de Crédit*

AVEC **5.000 FR. A LA COMMANDE**

« **10.000 FR. A LA LIVRAISON**

*Les frais de transport sont remboursés
à tout acheteur de motocyclette*

AGENT DISTRIBUTEUR

VESPA

TERROT

VÉLOCETTE

MONET - GOYON

D. S. MALTERRE

GNOME-RHONE

JONGHI

N. S. U.

ÉCHANGES — REPRISES
PIÈCES DÉTACHÉES
RÉPARATIONS

LIVRAISON IMMÉDIATE

Expédition Province

Franco de Port et d'Emballage

CATALOGUE SUR DEMANDE
CONTRE 50 FR. EN TIMBRES POSTE

Société MOTOCYCLE

166, RUE LAFAYETTE, 166

TÉL. NORD 07-59

MÉTRO GARE DU NORD

SURPRISE à MODÈNE

Pour la première
épreuve du championnat
d'Italie

La première épreuve du Championnat d'Italie s'est déroulée à Modène, le 28 mars. Elle était attendue avec une certaine impatience, car elle devait permettre un premier jugement sur les nouvelles machines compétition préparées par les grandes marques italiennes, Gilera, Guzzi, MV, etc...

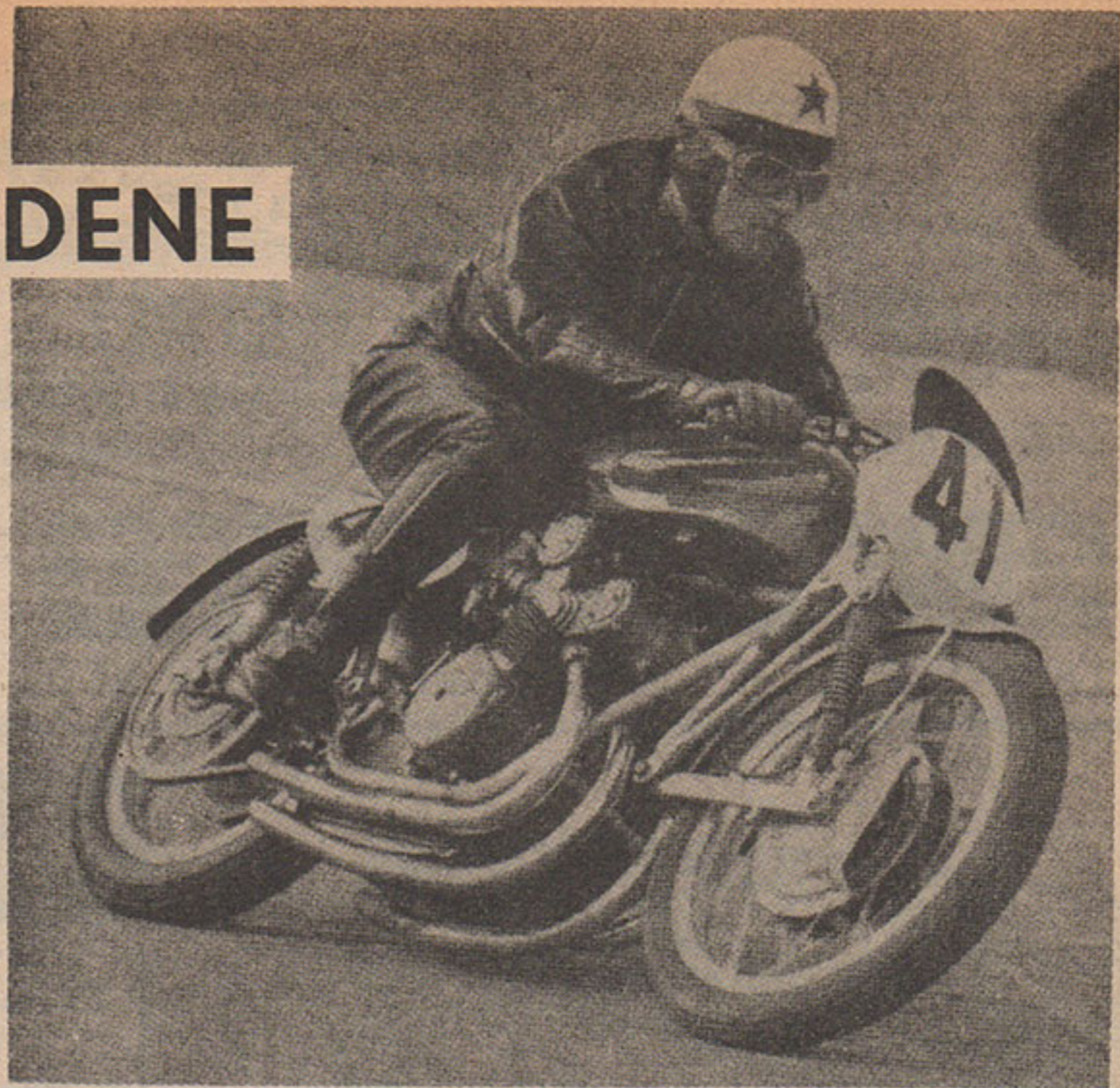
Il est bon cependant de savoir que le circuit de Modène ne permet pas de grandes vitesses. C'est une piste en ciment de 4 kms, qui comprend trois virages à angle droit et trois autres virages difficiles, la plus grande ligne droite ne dépassant pas 900 mètres ! Ce sont donc surtout les qualités de freinage et d'accélération des machines qui ont été mises en valeur.

Dans la catégorie 350 cmc., nous trouvons les Gilera quatre cylindres qui avaient l'an dernier remporté le Championnat du Monde, la nouvelle MV quatre cylindres dont on disait le plus grand bien après ses essais à Monza, et aussi la toute nouvelle Guzzi mono.

La section italienne de l'équipe Gilera était au complet avec Masetti, Milani, Colnago, etc... L'équipe MV comprenait Bandirola, Franzosi et Francisci.

Pour Guzzi, les nouvelles machines étaient confiées à Montanari et Agostini, alors que Lorenzetti courait sur la 350 cmc.

Course passionnante, dominée dès le départ par trois hommes : Masetti, Milani et Bandirola, qui, lâché au début, faisait une très belle course, rejoignait les leaders, et entamait alors une course d'usure, ne laissant aucun répit aux deux Gilera. A ce jeu, Bandirola se montrait finalement le plus fort. Il sautait successivement Milani et Masetti et passait en vainqueur la ligne d'arrivée. C'est donc une très brillante, et en partie inattendue, victoire de la MV, victoire régulière, car Milani était normalement lâché et Masetti a dû s'arrêter, alors qu'il était déjà en seconde position, à cause d'une panne de magnéto.



Bandirola sur la nouvelle M.V.

Cette première épreuve marque la résurrection de la MV, qui, depuis plusieurs années, essayait en vain de revenir au premier plan dans cette catégorie.

Quelques renseignements techniques : la Gilera atteint maintenant une puissance de 62 CV à un régime de 10,800 t.-min. ; la MV dispose de 63 CV à 11.000 t.-m. De ces deux machines, la MV est apparue la plus rapide et dotée d'un meilleur freinage, grâce à l'emploi d'un nouveau frein, alors que la Gilera, plus souple, possède de meilleures reprises.

On peut donc prévoir de belles luttes à venir entre ces deux machines. La Guzzi mono, par contre, n'est visiblement pas au point et les deux motos n'ont pas terminé le parcours.

La 350 cmc. de Lorenzetti était une version améliorée de la machine de l'an dernier. La distribution se fait maintenant par deux arbres à came en tête (35 CV à 7.800 tours).

En 250 cmc., Guzzi a fait cavalier seul : 7 machines au départ, 7 Guzzi ! Victoire attendue de Lorenzetti.

Guzzi avait cependant confié sa toute dernière création à Montanari (allumage par batterie, avec deux bougies ; nouveau carénage). Mais ce dernier, après un mauvais départ, ne put inquiéter Lorenzetti.

La nouvelle machine, plus rapide dans les lignes droites, est moins facile à conduire dans les virages.

De même la course des 125 a manqué d'intérêt, car les Mondial ne s'étant pas présentées au départ et les Morini n'ayant pas donné ce que l'on pouvait attendre, ce sont les MV qui se sont promenées, la victoire revenant à Copeta.

CLASSEMENTS

125 cmc. : 1. Copeta (MV Agusta) les 100 kms en 55'37"8, à la moyenne de 107,855 kmh. ; 2. Sala (MV) à 37"6 ; 3. Colombo (MV) à 1'23"8 ; 4. Campana (Morini) à 1 tour.

Tour le plus rapide : Copeta, à la moyenne de 109,589 kmh.

250 cmc. : 1. Lorenzetti (Guzzi), les 152 kms en 1 h. 23'37"3, à la moyenne de 109,060 kmh. ; 2. Montanari (Guzzi) à 12"1 ; 3. Agostini (Guzzi) à 1'19"6 ; 4. Mandolini (Guzzi) à 1'57"3.

Tour le plus rapide : Montanari, à la moyenne de 111,157 kmh.

500 cmc. : 1. Bandirola (MV Agusta), 152 kms en 1 h. 12'30", à la moyenne de 125,787 kmh. ; 2. Milani (Gilera) à 13"8 ; 3. Valdinoci (Gilera) à 1'50"9 ; 4. Liberati (Gilera) à 1 tour ; 5. Lorenzetti (Guzzi 350) à 1 tour ; 6. Masetti (Gilera) à 2 t.

— VITESSE —

COURSE DE CÔTE DE LAFFREY

La célèbre course de côte de Laffrey a vu, pour sa 29^e édition, la victoire de H. Vidonne (Norton) qui réalisa le meilleur temps (3'40" 1/5), sans toutefois battre le précédent record, détenu par Burggraf en 3'26" 3/5.

Rappelons que le parcours, long de 6.400 mètres, présente une différence de niveau de 605 mètres !

CLASSEMENT

175 cc. : 1. Bétemps sur MV Agusta, en 4'27" 3/5.

250 cc. : 1. Collignon sur Guzzi, en 4'44" 4/5.

350 cc. : 1. Henri Moins, sur Velocette, en 3'48" 2/5.

500 cc. : 1. Henri Vidonne, sur Norton, en 3'40" 1/5 ; 2. Collignon (Norton), 3'42" 2/5 ; 3. Flahaut sur BMW, 3'42" 2/5.

Sidecars : 1. Bétemps, sur Norton, 4'3" 3/5 ; 2. Murit (Norton) 4'8" 3/5 ; 3. F. Aubert sur Norton, 4'13" 2/5 ; 4. Reichlin sur Norton, 4'20".

RÉSULTATS — — SPORTIFS

CIRCUIT DE VALENCE

Disputé pour la première fois, le Grand Prix International de Valence a vu en 125 la victoire de Jesus Atorrasagasti sur MV après une chaude lutte avec la Montesa Sprint de Marcelo Cama.

En 500 solo, F. Gonzalez bat J. de Ortueta, tous deux sur Norton.

J. P. Bayle se classe cinquième de cette course, à 2 tours.

Le même Gonzalez gagne sur Norton également en 350 cmc. devant l'allemand Rudi Meier sur Parilla, précédant lui-même J. P. Bayle sur 250 Guzzi.

Enfin, en sidecars, Jacques Drion fournit un facile vainqueur devant le suisse Benz.

— MOTO-CROSS —

MOTO-CROSS D'AGEN

Cette année les actifs dirigeants de l'Union Motocycliste de l'Agenais avaient modifié le tracé de la piste, et porté la longueur de 800 mètres à 1.600 mètres. Après les frères Klym, deux hommes se signalèrent particulièrement par leur ardeur : le toulousain Mathéos, en 250 cmc., qui se permit de battre Klym René dans la deuxième manche de cette catégorie ; le bordelais Boisserie, en 250 cmc., fit preuve de beaucoup de qualités. Le grand malchanceux de la journée fut sans conteste le Biterrois Cros, qui fit plusieurs chutes et dont la machine tomba en panne dans la dernière manche 500 cmc., le privant ainsi d'une place d'honneur bien méritée.

CLASSEMENT GENERAL

250 cc. : 1. René Klym ; 2. Mathéos ; 3. Darrouys ; 4. Hardy.

350 cc. : 1. Robert Klym ; 2. Mathéos ; 3. Cros ; 4. Barrat.

500 cc. : 1. René Klym ; 2. Boisserie ; 3. Barrat ; 4. Strub.

Dès aujourd'hui
achetez la meilleure 125 du monde!

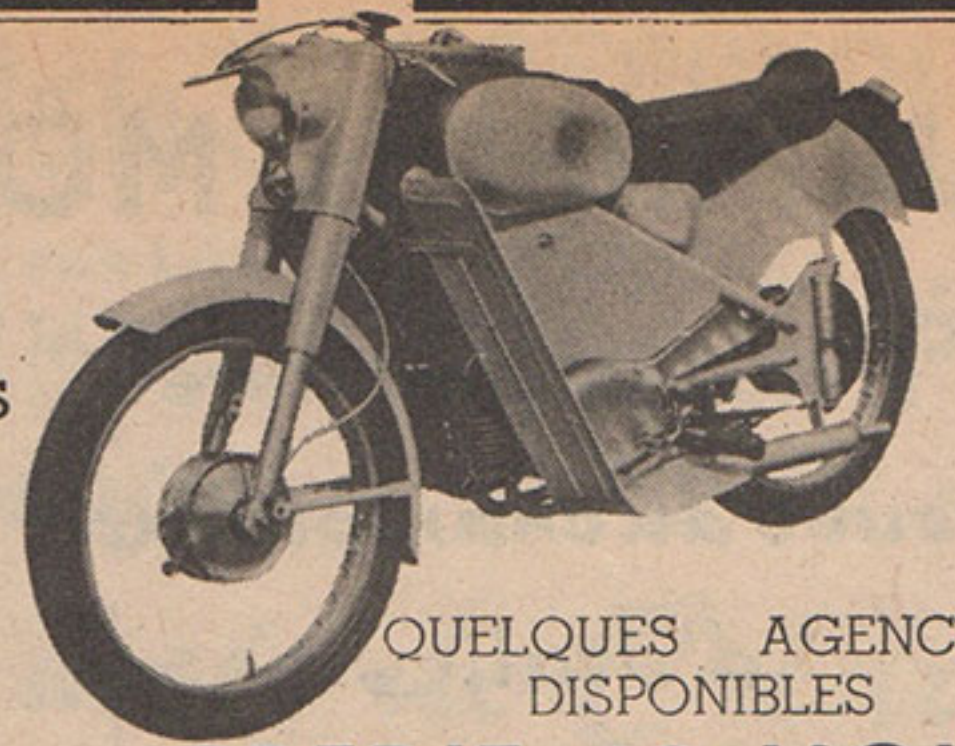
la RUMI

SPORT 1 CARBU SUPERSPORT 2 CARBUS

La seule moto avec laquelle vous pouvez faire du tourisme
et participer aux compétitions

G. MONNERET

Paris-Centre : 7 et 9 Bd Beaumarchais-3^e - Tur. 96-56



QUELQUES AGENCES
DISPONIBLES

CREDIT 12 MOIS

*Embellissez votre
Scooter*



en
le dotant d'un

**équipement clignotant
SCINTEX**

qui vous assurera des virages sans accrochages

2 clignoteurs R5 - PSC
que commande un
Thermo-relais avec
Commutateur séparé ou
un Combiné, et que peut
compléter

un Damier (stop, feu AR,
catadioptre, éclairer
de plaque).

Notice sur
demande



SCINTEX - COURBEVOIE - SEINE

MÉTROPOLE

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



**MOTOS
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS
CYCLES**

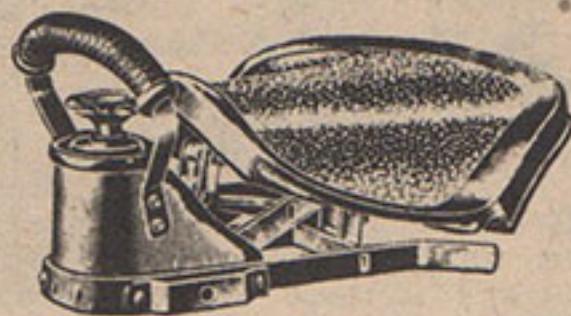
Livraison immédiate
STATION-SERVICE MODERNE

CREDIT

6, 8 ou 10
mensualités

**CONFORT
INEGALE**

**MAXIMUM
de
SECURITE**

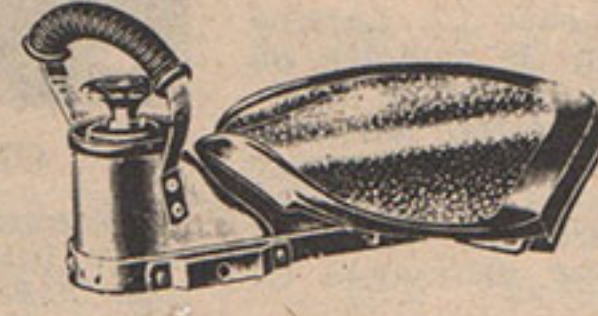


A ride. sans passager

Siège arrière
réglable en marche

LEDA

Breveté S.G.D.G.



En charge. à fin de course

Reste horizontal
sans basculer

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

Tél. : MIC. 08-19

1, Bd ARAGO
PARIS-13^e

MOTOS-GOBELINS

TELEPHONE
GOB. 67-99

impartial !... parce que non exclusif...

PEUGEOT...et TERROT - MOTOBECANE - MONET-GOYON - GNOME & RHONE - BSA - BERNARDET

CREDIT 12 MOIS - Remise spéciale pour paiement comptant

REPARATIONS ASSUREES et STOCK PIECES DETACHEES

MOTO-REVUE EN BELGIQUE

RENE BAETEN TRIOMPHE A NAMUR

C'est sur un parcours transformé en borbier, de plus en plus impraticable au fil des tours, que fut donné le départ du circuit de la Citadelle de Namur. Il est regrettable que le public ait boudé cette manifestation, car les organisateurs avaient réuni un plateau de choix.

Trois courses étaient inscrites au programme : Juniors, Seniors et Internationaux.

La course des internationaux fut la plus intéressante de cette journée. Dès le premier tour, Mingels vit le pneu arrière de sa machine rendre l'âme. Ne se décourageant pas, Mingels répara et repartit avec 5 minutes de retard, ce qui ne l'empêcha pas de faire une formidable remontée qui l'amena de la 17^e à la 2^e place du classement général !

Un autre grand malchanceux de cette journée fut Gilbert Brassine. Alors qu'il était second derrière Baeten, il brisa sa chaîne au sixième tour, ce qui l'obligea à abandonner. Cet abandon est des plus regrettables, car Brassine fournissait une course étonnante, derrière le pilote de la Saroléa, confirmant ainsi sa forme exceptionnelle. Baeten mena une course très sage, sans être inquiété.

CLASSEMENT

Internationaux, 19 partants, 14 tours :
1. Baeten (Saroléa) ; 2. Mingels (FN) ;
3. Meunier (Saroléa) ; 4. Somja (FN) ;
5. Jansen (Saroléa) ; 6. Leloup (FN) à un tour ;
7. Spiroux (Saroléa) à un tour ;
8. Baudouin (Matchless) à un tour ;
9. Van Heuwerzwijn (Saroléa) à 2 tours ;
10. Collée (BSA) à 2 tours, etc.

Meilleur tour par Baeten en 5'14".

MINGELS VAINQUEUR AU MOTO-CROSS DES CAHOTTES

Le soleil avait favorisé les efforts du R.U.M.L. qui fut satisfait de l'affluence de spectateurs, venus applaudir leurs vedettes favorites.

En seniors, la victoire devait logiquement revenir à Theuwissen, mais, au dernier tour, sa chaîne se brisa, le privant ainsi de la première place.

COURSE DE COTE DES VARAYONS

Cette Course Nationale de Côte organisée à Mazan aux Varayons, a recueilli un vif succès, malgré l'inclémence du temps dans la matinée. En 175 et 250 cc., Schaad s'est installé confortablement aux places de 1^{er}, ainsi que de 2^e en 350. En 350 et 500, l'Annoisien Bernard Collomb réalisait le meilleur temps de la journée en 350 et était également vainqueur en 500. En catégorie sidecars 500, Drion fut le grand triomphateur de la journée, en prenant de gros risques, une pluie fine ayant commencé à rendre la chaussée glissante. Une excellente sonorisation, un service d'ordre de gendarmerie impeccable, la discipline des spectateurs et des concurrents ont permis d'éviter tout accident, malgré le temps.

Chez les internationaux, ce fut un nouveau « récital Mingels ». Celui-ci tourna régulièrement en tête, augmentant à chaque tour son avance sans être inquiété, cependant que Baeten, à la 2^e place, menait une course semblable à celle du pilote de la FN.

Par contre, la bataille pour la place de 3^e fut plus rude, et finalement, Cordonnier l'emporta de haute lutte.

Seniors. — 21 partants, 12 tours : 1. Decamps (FN) ; 2. Crosset (Matchless) ; 3. Guilly (BSA) ; 4. Cremer ; 5. Van Pee ; 6. Gilles ; 7. Marquis ; 8. Smets ; 9. Collin ; 10. Bodart, etc...

Internationaux. — 16 partants, 15 tours : 1. Mingels (FN) ; 2. Baeten (Saroléa) ; 3. Cordonnier (FN) ; 4. Collée ; 5. Van Heuwerzwijn ; 6. Spiroux ; 7. Rombauts ; 8. Meunier ; 9. Fige ; 10. Leloup, à un tour, etc...

MINGELS PREMIER A MARCHE

Le pâle soleil et le vent n'avaient pas rebuté les spectateurs qui étaient venus en foule assister au moto-cross de Marche-en-Famenne. Après la course des juniors eut lieu la course des seniors qui fut remportée de façon indiscutable par Kinet ; il nous faut signaler aussi les deux jeunes pilotes Pickart et Crosset, qui firent preuve de beaucoup d'allant.

L'épreuve des internationaux fut dominée par un seul homme... Mingels ! Ayant pris la roue de Somja dès le départ, il le lâcha en un tour, et terminait sans être inquiété. Par contre, après l'abandon (panne de carburateur) de Baeten, Leloup, avec un acharnement magnifique, se lança à la poursuite de Somja, le passa, mais ne put arriver à vaincre Jansen. Très belle course de Leloup, et aussi des français Brassine et Molinari qui finissent devant Draper et Hall, cependant qu'Archer se classait 5^e.

CLASSEMENT

1. Mingels (FN) ; 2. Jansen (Saroléa) ;
3. Leloup (FN) ; 4. Somja (FN) ; 5. Archer (Norton) ; 6. Rietman ; 7. Van Heuwerzwijn ; 8. Donnay ; 9. Spiroux ; 10. Brassine ; 11. Molinari ; 12. Draper ; 13. Hall ; 14. Cox ; 15. Meunier.

TOUJOURS MINGELS

Si le Moto-Cross de Herenthals débuta sous le soleil, ce fut la grêle qui le remplaça peu après, rendant ainsi ce dur circuit encore plus difficile. Rien à dire des courses de juniors et seniors, remportées respectivement par Bresseleers et Theuwissen.

Par contre, dès le départ des internationaux, la course devint plus animée, car, pendant que Baeten et Mingels se livraient un duel sans merci pour la première place, Somja et Jansen en faisaient de même pour la troisième place. Finalement, Baeten se détachait et remportait la première manche. Mais, dans la deuxième manche, Mingels se donna à fond et vint à bout du petit campinois Baeten, après une lutte qui fut passionnante. L'anglais Archer finit troisième, et Nic Jansen — malgré son pneu arrière à plat — quatrième.

RESULTATS INTERS

1. Mingels (FN) ; 2. Baeten (Saroléa) ;
3. Archer (Norton) ; 4. Jansen (Saroléa) ;
5. Van Heuwerzwijn (Saroléa) ; 6. Somja ;
7. Leloup ; 8. Collet ; 9. Fruythof ; 10. Fige.

GROSSET ET LEPINE VAINQUEURS DU GRASS-TRACK

Malgré la neige qui tomba sur Liège, un nombreux public d'enthousiastes de « grass-track » avait tenu à être présent à cette première de la saison. En 500, le bordelais Lépine remporta toutes les manches, devant l'anglais Buthler et le belge Hauglustaine. Le belge Crosset réalisait un joli doublé en enlevant les épreuves des catégories 250 et 175, cependant que Thibout fournissait le vainqueur des 125.

RESULTAT

500 cmc. : 1. Lépine (Jap) ; 2. Buthler ;
3. Hauglustaine ; 4. Herck ; 5. Cordonnier, etc...

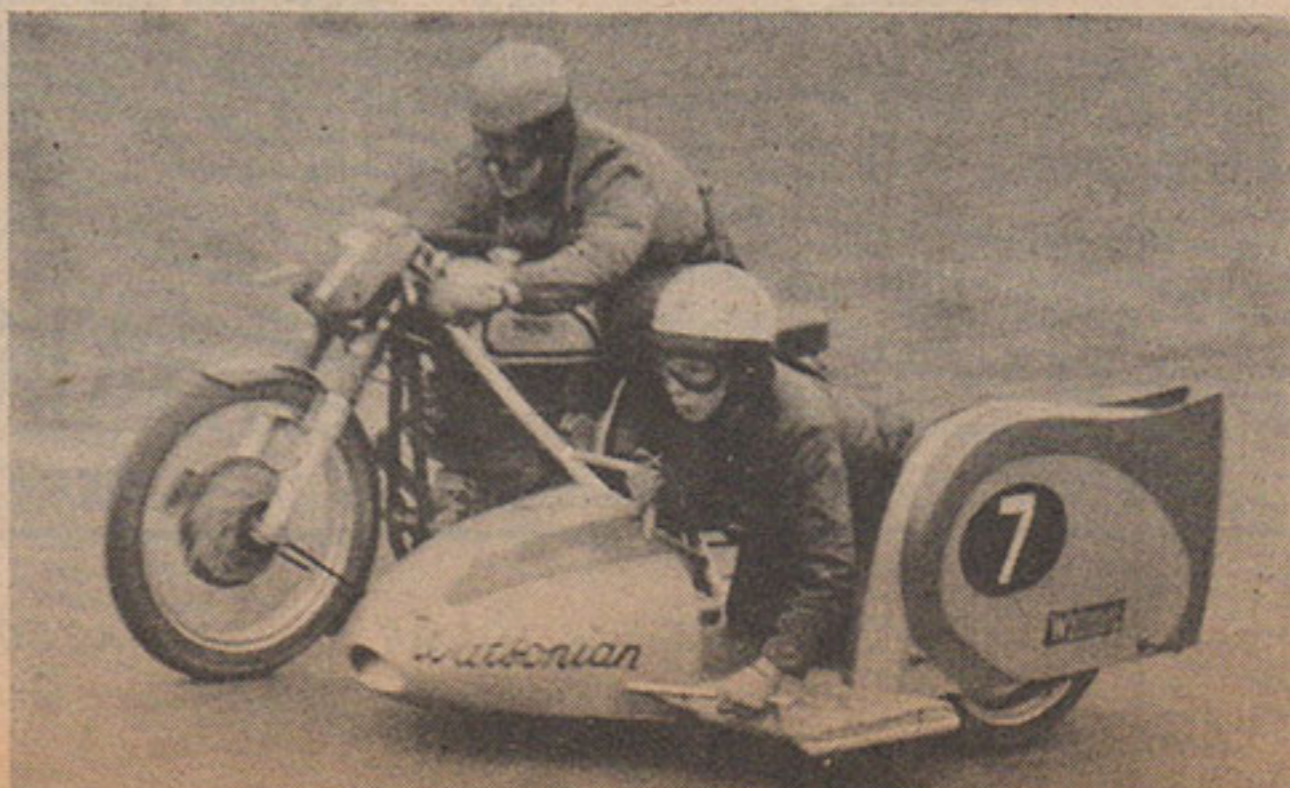
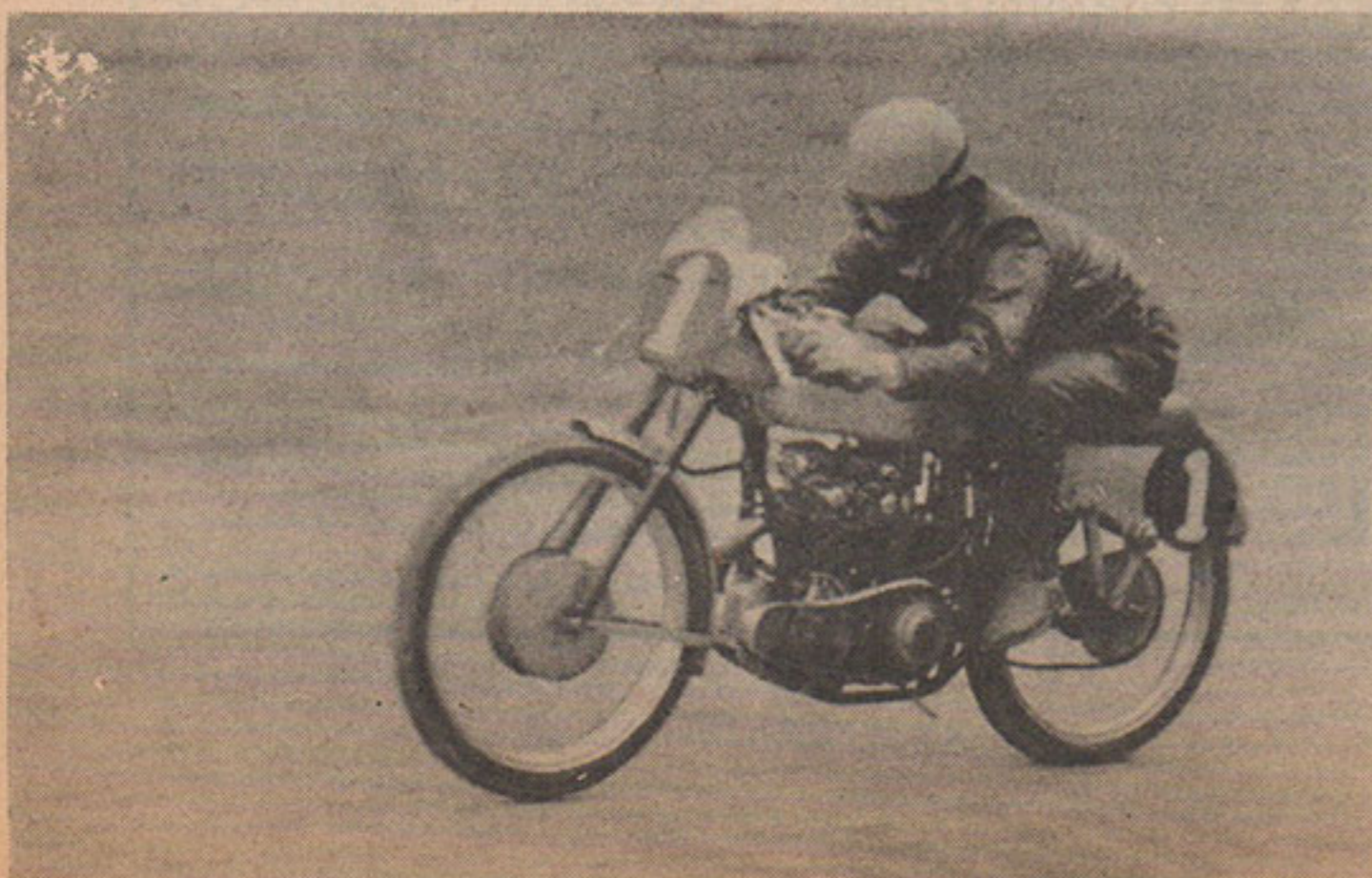
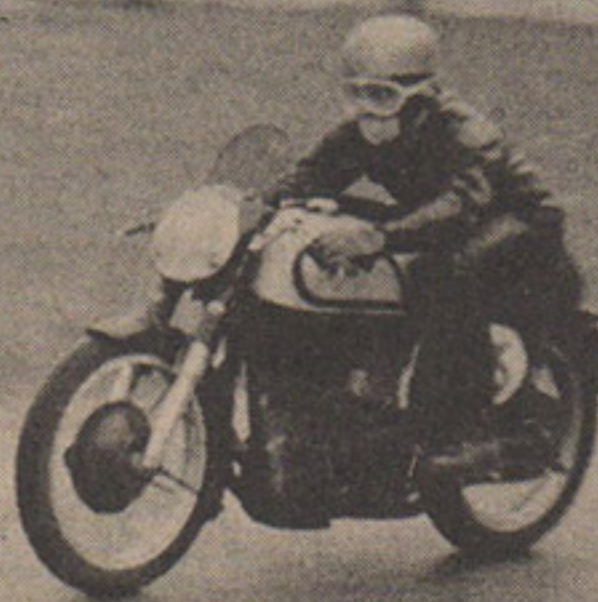
250 cmc. : 1. Crosset (Maico) ; 2. Giovalle ; 3. Coubeau ; 4. Kempeneers ; 5. Albert, etc...

175 cmc. : 1. Crosset (Maico) ; 2. Detaille ; 3. Lerol ; 4. Greven ; 5. Chaineux, etc...

125 cmc. : 1. Thibout (Aermacchi) ; 2. Coubeau ; 3. Bolland ; 4. Roussel ; 5. Deqy, etc...

Vainqueur des catégories 350 et 500, B. Collomb.

Au-dessous : Drion, très spectaculaire sur la chaussée mouillée, et à gauche, Schaad, vainqueur en 175 et 250 sur Terrot.



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

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

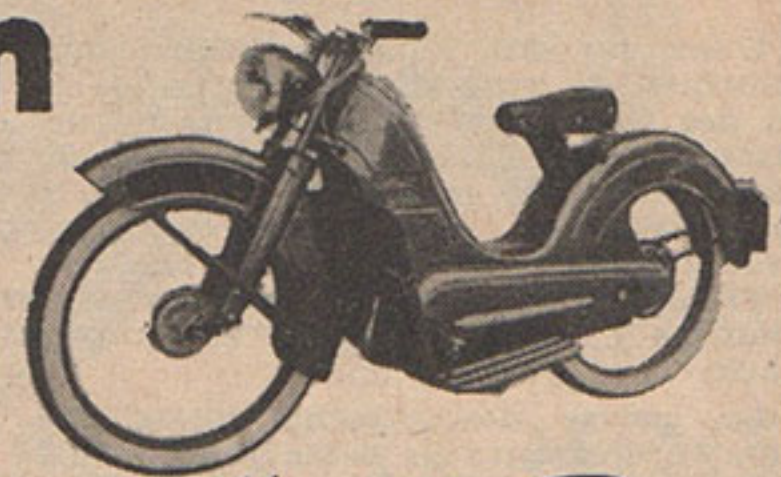
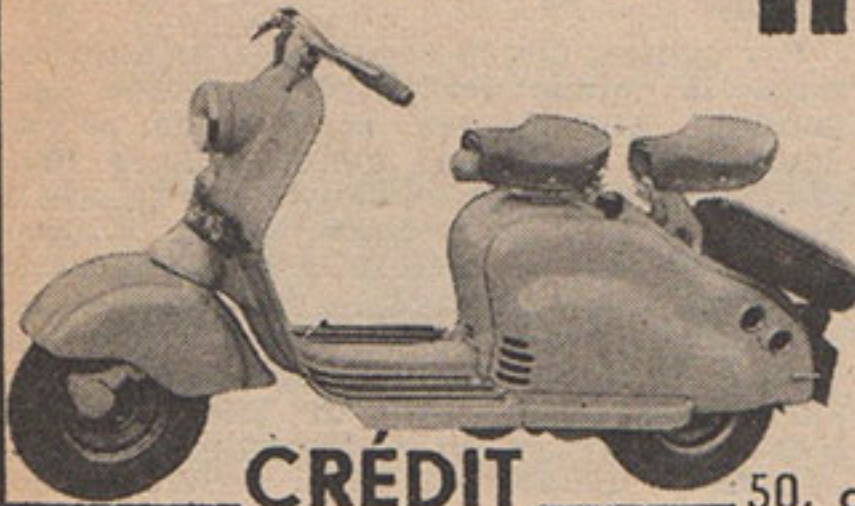
Lambretta

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

GNOME-RHONE — JONGHI
 TERROT - BERNARDET - TRIUMPH
 ROYAL-ENFIELD — VELOCETTE
 F.N. — HOREX — DERNY
 Cyclomoteurs CAZENAVE — VAP
 — EXPEDITION PROVINCE —

CRÉDIT



CRÉDIT

50, av. Edouard Vaillant - BOULOGNE (Seine)

Monet Goyon

PRATIQUE

tellement plus pratique

MACOMBYNN 54

BREVETÉ

S.G.D.G.

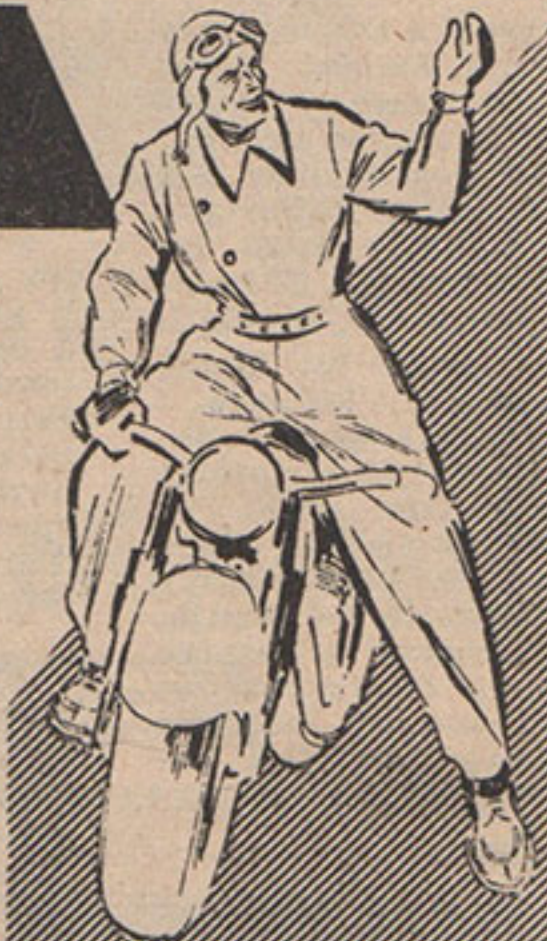


*pour les routes toujours
 par tous les temps*

SOUPLE, IMPERMÉABLE, INALTÉRABLE

TOUJOURS PROPRE

Se lave à l'eau et au savon



fabriquée en **IMPER-SHOOT**

"Popeline imperméabilisée double réversible"

Elle est ultra-légère et se porte agréablement par les plus fortes chaleurs.

Montée avec véritable FERMETURE ÉCLAIR



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

ALMA

9 bis, r. Gabriel Péri - CLERMONT-FERRAND

VELOMOTEURS

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

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

MOTOCYCLETES

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

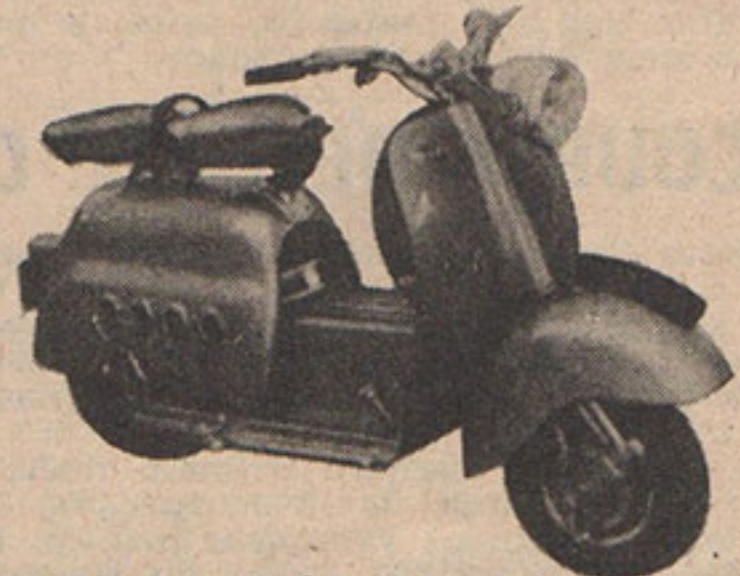
TRIPORTEURS

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

★
SCOOTERS
 3 vit. - 125 cmc.

ST 134.000

CREDIT 12 MOIS



★
 Agences libres dans quelques secteurs

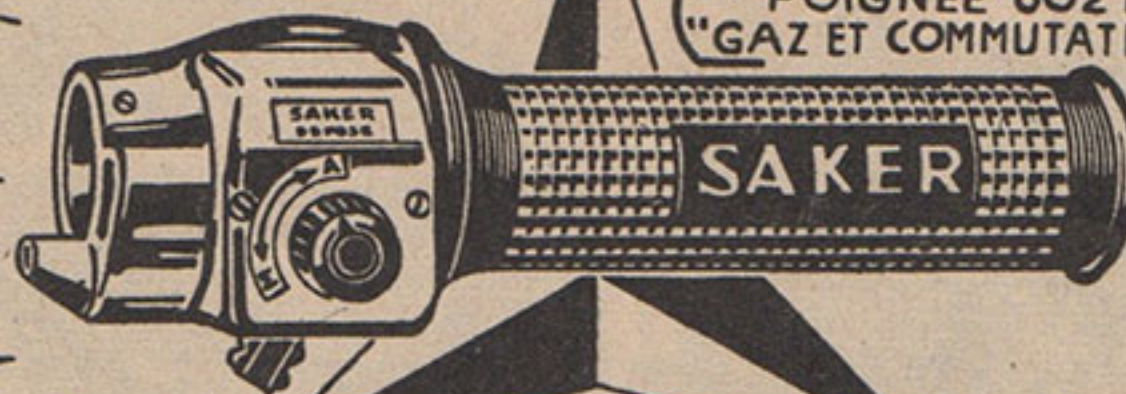
Garantie de Qualité

POIGNÉE 602 RD
 "GAZ ET COMMUTEUR"

TIRAGE RECTILIGNE
 GRANDE SÉCURITÉ

SOLIDITÉ et CHROMAGE
 INÉGALABLES

IMITATIONS NOMBREUSES
 PRIX LES PLUS BAS



SAKER

DES NOUVEAUTÉS CRÉÉES
 AVEC L'EXPÉRIENCE

LES MEILLEURES GARANTIES
 D'UN ARTICLE PRATIQUE

ÉQUIPE D'ORIGINE LES GRANDES
 MARQUES RENOMMÉES

DÉPOT OFFICIEL... "KERSA" LEVALLOIS

EXIGEZ BIEN NOS ARTICLES en BOITES CACHETÉES D'ORIGINE et "SAKER" GRAVÉ SUR CHAQUE ARTICLE

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

QUELLE EST LA MEILLEURE MOTO ?

Au milieu du volumineux courrier que nous recevons chaque jour, il nous arrive souvent de trouver des lettres dans lesquelles des lecteurs nous demandent conseil au sujet de l'achat d'une moto.

La Motobécane est-elle supérieure à l'Alcyon ? Ou vice-versa ? Dois-je acheter une Peugeot ou une Terrot ? Que vaut-il mieux, une BSA ou une BMW ? Qu'en pensez-vous ?

Qu'en pensons-nous ? Mais, chers correspondants, nous avons publié les caractéristiques de ces motos, nous avons fait les essais d'un grand nombre d'entre elles. C'est à vous, à vous seuls, de vous faire votre opinion.

Il serait déloyal de notre part, vis-à-vis des constructeurs, de vous conseiller une marque plutôt qu'une autre. Et, de plus, notre opinion pourrait vous paraître entachée d'un esprit de partialité dicté par des calculs commerciaux. Et cela, nous ne le voulons pas. Nous sommes indépendants, et nous entendons le demeurer.

Lorsque nous essayons une moto, nous signalons ses défauts aussi bien que ses qualités.

Ne nous écrivez pas pour nous demander notre avis.

Choisissez vous-mêmes votre moto et prenez vos responsabilités.

D'ailleurs, dans notre numéro de Salon 1953, nous avons publié un très long article « Sachez choisir votre moto » afin d'éclairer la lanterne des indécis. Envoi de ce numéro contre 210 fr. en timbres.

NOS ESSAIS

De plus, vous aurez à votre disposition une documentation complète avec nos numéros d'essais.

Nos tableaux récapitulatifs, entre autres, avec vitesses chronométrées sur le plat, en côte, seul ou à deux, etc..., permettent de très utiles comparaisons.

Voici la liste des essais publiés à ce jour.

Chaque numéro peut être envoyé contre 45 fr. en timbres postes.

ESSAIS 1951

250 Victoria KR 25, n° 1056. - 48 cmc. AGF, n° 1060. - 200 Monet-Goyon, n° 1061 (épuisé). - 125 Excelsior, n° 1062).

ESSAIS 1952

150 Stella Mars, n° 1072. - 500 BSA A7, n° 1074 (épuisé). - 100 Narcisse, n° 1075 (épuisé). Guiller G.87 (125 cc), n° 1080. - BMW R51/3, n° 1081. - Cointot, 50 cc., n° 1082. - NSU 251 OSL, n° 1083 (épuisé). - Scooter Ardent, n° 1088. - 125 Gilera Sport, n° 1092. - Zundapp KS 601, n° 1098. 175 Guiller Sport (AMC), n° 1102. - Zundapp «Norma» 200 cmc., n° 1104. - Guzzi Galletto 160 cmc., n° 1108. - 250 René Gillet, n° 1109. - New-Map 16000 (AMC 175), n° 1110. - 650 Triumph, n° 1113. - Scooter Lambretta, n° 1114. - Royal-Enfield «Bullet» 350, n° 1115.

ESSAIS 1953

Scooter Terrot 100 cmc., n° 1119. - Scooter Speed 115 cmc., n° 1120. - 125 Terrot ETD, n° 1121 (épuisé). - 125 Peugeot 55T, n° 1123. - Scooter Terrot (contre-essai) n° 1124. - 125 Jonghi 2 temps n° 1126. - BMW R51/3 contre sidecar, n° 1127 (épuisé). - 250 Jonghi, n° 1130. - Scooter 175 AGF, n° 1131. - Motobécane 125 D45S, n° 1132 (épuisé). - 175 Motobécane, n° 1134. - 250 Bernardet, n° 1135. - 350 Douglas Mark V, n° 1136. - 250 Csepel, n° 1138. - Vespa ACMA 1953, n° 1139. - 175 Roman AMC n° 1142. - 125 Alcyon type «45», n° 1144. - 500 Saroléa «Atlantic», n° 1145. - 176 Peugeot «Grand Sport» n° 1.148. - 250 DS Malterre (AMC), n° 1155. - 150 Gilera «Sport», n° 1159. - Scooter 125 Sterva (Ydral), n° 1162. - 125 Rumi Sport, n° 1164. - 125 Terrot (Etrier

Tomaselli), n° 1125. - Remorque Ruby, n° 1.137.

ESSAIS 1954

125 DS Malterre, n° 1.168. - 175 Peugeot, n° 1.171. - 232 Monet-Goyon, n° 1175. - 125 Ydral «Sport», n° 1176. - 100 Automoto, n° 1178. - 175 Guzzi «Galletto» n° 1181.

Pour ceux de nos lecteurs que la question du scooter intéresse plus particulièrement, nous donnons ci-dessous la liste des essais effectués par notre confrère «Scooter-Magazine».

Guiller 125, n° 4. - Lambretta L.D., n° 6. - Terrot 100 cmc., n° 7. - Speed 115, n° 8. - Galletto Guzzi 160, n° 9. - AGF 175, n° 10. - Bernardet 250, n° 11. - Vespa 125, n° 12. - Rumi 125, n° 14. - Sterva (Ydral 125), n° 15. - Lambretta E, n° 16. Bernardet 125 (Ydral), n° 17. - Aermacchi 125 N, n° 18. - Speed 115 (gonflé), n° 19. - Messerschmitt, n° 19. - Zundapp «Bella» 150 cmc., n° 20. - MV Agusta 125 cmc., n° 21. - Galletto Guzzi 175, n° 22.

Chacun de ces numéros pourra vous être envoyé contre 65 fr. en timbres (85 fr. pour les n° de 52-4, et 53-16).

«Cyclomoto-Magazine» a effectué également des essais des cyclomoteurs suivants :

Velosolex, n° 3 (épuisé). - Mobylette Luxe, n° 5. - Eriac-Cucciolo, n° 7 (épuisé). Alcyon (Vap DT), n° 8 (épuisé). - Peugeot Bima, n° 9. - Deryn (tandem Grd Tour.), n° 10. - Babymoto (Vap monovit.), n° 11. SER 49 cmc., n° 12. - Alcyon (Himo 48), n° 13. - Mosquito 38 cmc., n° 14. - Cazenave (Vap DT), n° 16. - Moustique (Junior 40 cmc.), n° 17. - Judenne (Al'ter 2 vit.), n° 18. - NSU Quick, n° 19. - CNC (Mistral 2 vit.), n° 20. - Automoto (100 VML), n° 21.

Chacun de ces numéros pourra vous être envoyé contre la somme de 55 fr. en timbres (85 fr. pour les n° de Salon 1952, 4 et 1953, 15).

VITESSE

COURSE DE COTE DE VARAYON

(Voir reportage photo page 487)

RESULTAT

175 cmc. : 1. Schaad 1'10" 4/5, moy. 76 kmh. 271 ; 2. Roman (Spécial) 1'18" 4/5 ; 3. Bertrand (Puch) 1'19" 3/5.

250 cmc. : 1. Schaad (Terrot) 1'12" 1/5, moy. 74 kmh. 786 ; 2. Barde (Guzzi), 1'19" 2/5 ; 3. Sechi, 1'21" 1/5.

350 cmc. : 1. Collomb (Norton) 1'6" 3/5, moy. 81 kmh. 081 ; 2. Schaad (Terrot) 1'14" 2/5 ; 3. Reynaud (BSA), 1'20".

500 cmc. : 1. Collomb (Norton) 1'8" 4/5, moy. 78 kmh. 488 ; 2. Orand (Ariel) 1'11" ; 3. Drion (Norton) 1'12" ; 4. Barde (Norton) 1'13" 2/5 ; 5. Lacreusette (Triumph) 1'14".

Sidecars 500 : 1. Drion (Norton) 1'8" 4/5, moy. 78,488 kmh. ; 2. Cahuzac (Triumph) 1'23".

Sides 1000 : 1. Drion (Norton) 1'9", moy. 78,260 kmh. ; 2. Ferra (Zundapp) 1'19" ; 3. Doyer (Gn. Rhône), 1'20" 1/5.

RÉGULARITÉ

1^{er} CIRCUIT DE REGULARITE DU CAVIGAL

Deux étapes, 345 kms, voilà quel était le parcours choisi par le Cavigal de Nice pour son 1^{er} circuit international de régularité. Vu la facilité relative du circuit, nous trouvons un grand nombre d'ex-æquo.

175 cmc. : 1. ex-æquo, Pellegrino, Giulano, Calveira, Du Panel, Couston, Aulas, Piovanno, Kroukowski, Broquet, Azemar, Monari et Guziger.

Scooters : 1. Daviot.

500 cmc. : 1. ex-æquo : Gayol et Lhuisier ; 3. Curqui ; 4. Chaudon ; 5. Conil ; 6. Berreau, etc...

Sidecars : 1. Helbicq.

RÉSULTATS SPORTIFS

MOTO-CROSS

DE CHARBONNIERES

Le nouveau circuit du Casino de Charbonnières avait attiré un nombreux public qui ne regretta d'ailleurs pas d'être venu, car le spectacle auquel il assista, bien qu'étant un récital Molinari, fut passionnant du début à la fin.

Molinari remporta la première et la troisième manche, une chute au cours de la deuxième manche l'ayant relégué à la troisième place. Il nous restera à signaler la belle tenue des belges Puttemans et Devleeschouwer, et surtout de Deshale et Scossa qui se livrèrent à un sérieux duel au cours de la troisième manche.

CLASSEMENT GENERAL

1. Ch. Molinari (France) 5 pts, sur Gilera ; 2. Puttemans (Belgique) 8 pts ; 3. Devleeschouwer (Belgique) 12 pts ; 4. Scossa (France) 13 pts ; 5. Deshale (France), 14 pts ; 6. Vinetty (France) 16 pts ; 7. Legraux (Lux.) 20 pts ; 8. Van Elsen (Belgique) 20 pts.

MOLINARI VAINQUEUR A METZ

Bien que se déroulant sous un temps incertain, le Grand Prix international du Printemps, organisé à Metz par la Pédale Mosellane, a cependant vu une grande affluence. En effet, c'est près de 8.000 personnes qui se massaient autour du circuit aménagé dans l'enceinte de la Foire-Exposition !

Classement du challenge des Trois Armées : 1. Molinari (6^e train) ; par équipes : 6^e Train de Metz.

Prix du Champion : 1. Molinari (France) 3 pts (Gilera) ; 2. Donnay (Belgique) 6 pts (FN) ; 3. Melioli (France) 9 pts (Gilera).

MOTO-CROSS DE MONTARGIS

Le dernier moto-cross national organisé à Montargis a vu les victoires de Filiatre en 250 et de Bertrand en 350. Delauné ne put rééditer son exploit de Nanterre et se contenta de la 3^e place.

250 cmc. 1. Filiatre ; 2. Schollet ; 3. Delauné.

350 cmc. : 1. Bertrand ; 2. Vaccani ; 3. ex-æquo : Guimier et Gendront.

MOTO-CROSS D'ANNECY

Le Moto-Cross organisé par le Moto-Club du Mont-Blanc, favorisé par le beau temps, fut un succès, aussi bien du côté spectateurs que du côté organisation.

De nombreux champions s'étaient donné rendez-vous à Annecy. D'abord course des régionaux, où nos jeunes débutants rivalisèrent d'audace.

En 250 National, Olivotti triomphait, suivi de Guimier.

En 350-500, victoire de Gamba de Reims, suivi de Théveney, Guimier, Wolf, 1^{er} des 350, Thome et Dujou.

CRITERIUM NATIONAL DU PRINTEMPS A NANTES

Un temps magnifique et une foule considérable ont récompensé les magnifiques efforts de l'AM Nantes à l'occasion de son Moto-Cross du Printemps qui fut une parfaite réussite.

CLASSEMENT GENERAL

175 cc. : 1. Charrier ; 2. Rineau ; 3. Eon ; 4. Ledormeur ; 5. Chevalier ; 6. Froissard ; 7. Leboucher.

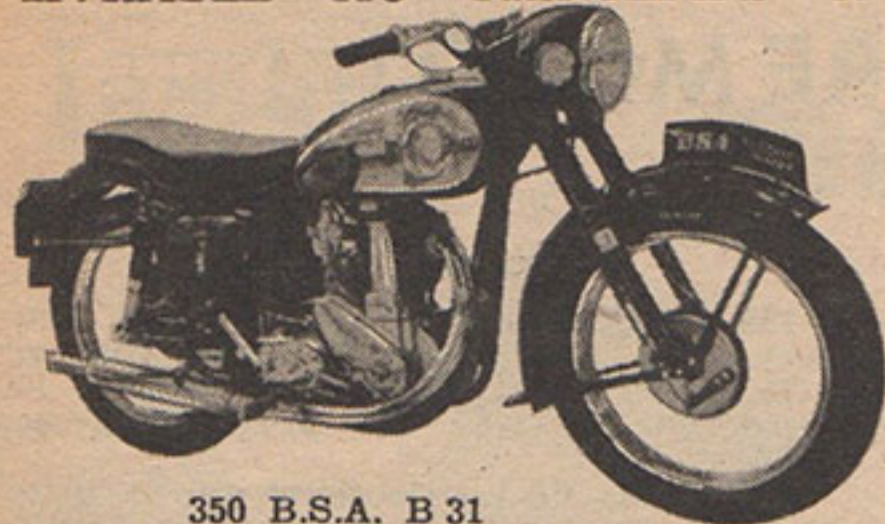
250 cc. : 1. Froissard ; 2. Lebreton ; 3. Beaufreton ; 4. Chaberlot ; 5. Allaire.

350 cc. : 1. Godey ; 2. Hazianis ; 3. Chuchard ; 4. Juigné ; 5. Dubois ; 6. Touzé ; 7. Bossard.

500 cc. : 1. Hazianis ; 2. Godey ; 3. Chuchard ; 4. Juigné ; 5. Desbois ; 6. Bossard ; 7. Clémot.

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

LIVRABLE AU PRINTEMPS A



350 B.S.A. B 31

N. ANGELI

SPECIALISTE DIPLOME B.S.A. et SUNBEAM

NORD-EST-MOTOS

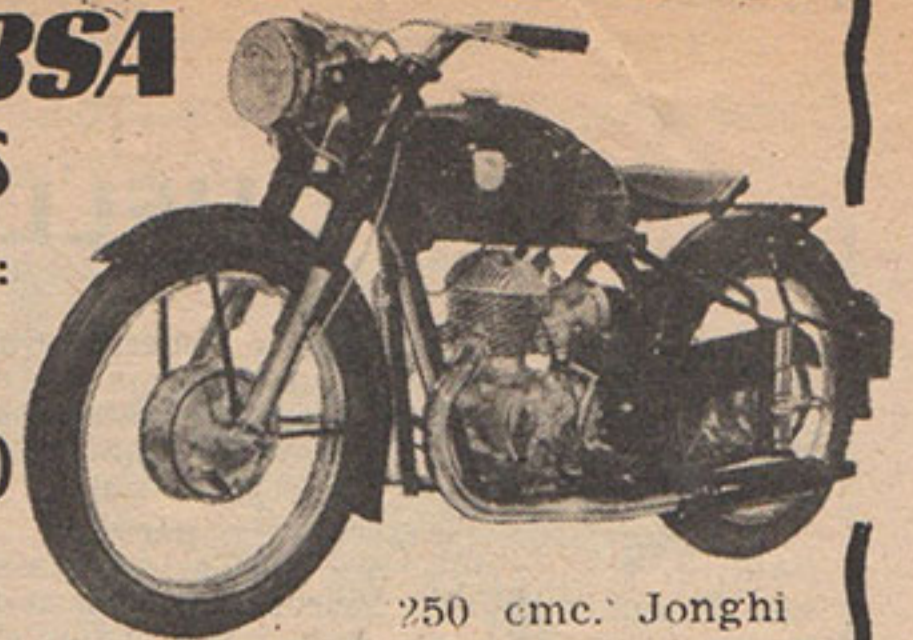
Agence des Grandes Marques :

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

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

Métro : Nord et La Chapelle

CREDIT 12 MOIS — REPRISES



250 cmc. Jonghi

POUR VOTRE ÉQUIPEMENT
MOTO, SCOOTER, VELO

MOD'PLASTIA vous rappelle ses dernières fabrications conçues pour votre confort :

- o COMBINAISONS "Plastia"
- o ANORAKS
- o BLOUSONS cyclistes
- o GANTS fourrés (teintes constructeur)
- o HOUSSES extérieures enveloppantes pour Motos, Scooters, Derny, etc...
- o PUNCHOS et pélerines
- o TABLIERS de protection

MOD'PLASTIA

fabrique 2 rue du Buisson-S'-Louis, Paris-10^e BOL. 75.98

expose et vend en gros 30 r. de Sambre-et-Meuse, Paris-10^e NOR. 76.94

un matériel rationnel et confortable

Documentation gratuite sur demande

OLIVIER 131

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

AGENCE OFFICIELLE

TERROT

AVENUE FOCH — DIJON

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
POUR TOUTES CYLINDREES



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.

Disponible :
125 cmc. à 175 cmc.
PIÈCES DÉTACHÉES

6, Bd RICHARD-LENOIR
(BASTILLE)

MOTOBÉCANE



MOBYLETTE
SCOOTER
Accessoires spéciaux

PARIS-XI^e - ROQ. 29-28

PROCHAINES EPREUVES

CIRCUIT DE REGULARITE DU M.C. VILLENEUVOIS

C'est le 2 mai 1954 que le MC Villeneuvois organise son circuit de régularité, patronné par « Moto-Revue ». Le parcours, de 550 kms environ pour les 175, sera de 650 kms pour les 250, et de 720 kms pour les 350 et 500. Les moyennes seront respectivement de 50 kmh. (175), 55 kmh. (250) et 60 kmh. (350 et 500).

Un contrôle est prévu à chaque passage des concurrents à Villeneuve, soit 7 fois pour les 175, 8 fois pour les 250, et 9 fois pour les 350 et 500.

Des voitures munies de haut-parleurs circuleront en permanence sur le circuit pour tenir au courant spectateurs et concurrents.

Cette épreuve organisée par le Moto-Club Villeneuvois, le 2 mai 1954, promet d'être sévèrement disputée, tous les spécialistes seront au départ. Les grands clubs du Sud-Ouest, Girondins de Bordeaux, Moto-Club de Périgueux, Moto-Club des Landes, Colomiers Moto-Sport, et évidemment tous les clubs de Lot et Garonne, nous font part de leur participation. Cette épreuve devient dès sa naissance une des plus importantes du Sud Ouest.

Pour tous renseignements, s'adresser au Moto-Club Villeneuvois, Café des Négociants, Villeneuve-sur-Lot (Lot-et-Garonne).

DEUXIEME PARIS- LA BERNERIE-PARIS

Cette épreuve nationale d'endurance et de régularité, organisée par la Section Auto-Moto de l'US Métro Transports sera disputée les 1^{er} et 2 mai en deux étapes, sur 1.019 kms.

Quelques petites nouveautés sont apportées au règlement. En particulier la participation des « Cyclomoteurs ».

De nombreux prix et coupes seront mis en compétition.

Tous renseignements complémentaires à : Monsieur Jean Havel, Président de la Section Auto-Moto de l'USMT, 160, av. Victor Hugo, à Clamart (Seine).

MOTO-CROSS DE RENNES

C'est le 1^{er} mai que le Club Motocycliste Rennais organise son premier moto-cross national. Dans la liste des engagés, en catégorie internationale, nous relevons les noms de Hazianis, les frères Klym, Juigne, Barat et Mouchet et Cathelin, en catégorie nationale.

Nul doute que cette épreuve ne remporte un gros succès avec un tel plateau, pour la première fois en Ile-et-Vilaine, sur un circuit de 1.000 mètres assez accidenté qui permet un spectacle du plus haut intérêt.

SECOND CIRCUIT DE L'EURE

L'AMCV (Amicale Motor Club Vernolien) dont le siège est à Verneuil sur Avre (Eure) organise les 1^{er} et 2 mai 1954 son second « Circuit de l'Eure Automobile et Motocycliste ».

Cette importante manifestation, qui se déroulera sur un circuit de 420 kms à travers le département de l'Eure, et comportera deux épreuves de classement, l'une en côte, l'autre en circuit fermé, est placée sous l'égide de l'ACO et de la FFM et comportera, pour l'attribution du Challenge Paul Jamin.

Les règlements seront très prochainement à la disposition des intéressés, au siège du club, à Verneuil sur Avre et

dans tous les bureaux de l'ACO, ainsi qu'aux bureaux de « La Dépêche » à Evreux et à Louviers.

CIRCUIT DE ST-CHAMOND

C'est le 9 mai 1954 que le Moto-Club St-Chamonais (Section Autonome du MC du Furan) organise son 5^e Circuit National de Vitesse. 3 catégories : 175, 250 et sidecars 500 cmc. Pour cette dernière catégorie, ajoutée en dernière heure, le club recherche 6 à 8 sidecaristes.

Pour tous renseignements, écrire au Secrétaire Général : Gustave Myon, 4, rue de la Haute Garenne, à Izieux (Loire).

ANNULLATION

Le Moto-Club de Montmorency communique que vu la nouvelle composition de son bureau directorial, il se voit dans l'obligation d'annuler la manifestation sportive du 2 mai 1954.

dans les Clubs

■ LYON-OLYMPIQUE-UNIVERSITAIRE — Le bureau de la Section L.O.U. est ainsi composé : Prés. : Olivier Vice-Prés. Trés. : Molinari (père). Vice-Prés. Dél. : Dr Ellenbogen. Secré. gén. : Olivier François Dir. Sport. : Lamborot. Comm. sport. : MM l'Abbé Bocquin, Boucher, Filliat, Josserand, Mathelin, Martin, Descotes.

Plus de 150 membres composent déjà cette section.

■ SCOOTER CLUB MOSELLAN. — Les amis mosellans du scooter, désireux de se grouper en une association libre, viennent de fonder le « Scooter Club Mosellan » qui veut grouper dans ses rangs les utilisateurs des scooters de toutes les grandes marques françaises.

Adhésions à A. Seiler, Président du Scooter Club Mosellan, Brasserie de l'Esplanade Belvédère, rue de l'Esplanade à Metz, où se tiennent les réunions hebdomadaires (tous les mercredis à 20 h. 30).

■ MOTO-CLUB ROMANAIS-PEAGEOIS — Au cours de son assemblée générale, le MCRP a renouvelé son Bureau pour l'année 1954, qui a donné le résultat suivant :

Prés. actif : Besson. Vice-Prés. : Gilbert. Secré. gén. : Hybord. Sec. adj. : Dorier Trés. gén. : Barlatier. Trés. adj. : Blache Membres : Mottin, Berthoin, Mazouyer, Combe, Doyon.

A la deuxième réunion, nos motards ont mis sur pied un Rallye National, où de nombreux prix viendront récompenser les concurrents, à noter que 116.000 francs de prix seront distribués, ainsi que de nombreuses coupes.

■ VELOMOTEUR-CLUB PARISIEN. — Au cours de son assemblée générale du 14 mars, le VCP, le club spécialiste des petites cylindrées jusqu'à 175 cmc., a procédé au renouvellement de son Comité de Direction comme suit :

Prés. d'hon. fondateur : Cantalice. Prés. : Kirchner Vice-Prés. : Degen et Maire. Secré. gén. : Donamary. Sec. adj. : Roberge. Trés. gén. : Chevalier. Trés. adj. : Vacherot. Commis. tour et sport. : Direct. : Degen. Membres : Vacherot, Jasienski, Grandvaux, Philipponneau.

Nos réunions ont lieu les 1^{er} et 3^e mardis de chaque mois à 21 heures au siège social, Café-Tabac du Châtelet, 8, rue St Denis. Pour renseignements : Donamary, 7, rue Léopold Bellan, Paris-8^e.

■ MOTO-CLUB DE DAKAR. — Le MC de Dakar, réuni en assemblée générale, a procédé à l'élection de son nouveau bureau. Ont été élus : MM. Moneger, Prés. Martz, Vice-Prés. Coppex, Trés. Philippe, Secré. Garnier, Morlot, Le Goff, Jacob, assesseurs.

Ce bureau a pris fonction à l'issue de l'assemblée générale.

■ MOTO-CLUB D'EL-BIAR. — Bureau 1954 : Prés. d'hon. : Ferrando, Maire d'El-Biar, Finalteri, Pons, Falip, Forquignon, Mattei, Belaiche. Prés. actif : Oleray. Vice-Prés. : Vignolo, Susini, Preto. Sec. gén. : Pacou. Sec. adj. : Mlle Castaing. Trés. gén. : Fhali Trés. adj. : Solbez. Assesseurs : Laurent, Moine, Soriano, Messaoud, Carboni, Savall, Argyriades.

■ MOTO-CLUB PHOCEEN. — Voici la composition du Bureau pour 1954 : Prés. : Tavan. Vice-Prés. : Lunati et Bargigli. Secré. gén. : Koch. Secré. adj. : Mlle Tavan. Trés. : Pergamenter. Vice-Trés. : Lepkowski. Dél. à la Presse : Sigogne et Galendo. Dir. sportif : Bernard Bret. Dél. à la Ligue : Tavan, Bernard Bret, Bargigli. Conseil : Vallier, Canali, Cariven, Seyssaud, Piscaglia, Malafronte, Oliva, Marrou, Imbert, Pedemonte, Gerstenmayer Resp. Moto-Cross : Marrou. Circ. vit. : Seyssaud. Trial : Galendo. Resp. prime tour. : Lunati. Sportif : Bernard Bret. Fêtes : Bargigli.

Commis sportifs : Tavan, Lunati, Pergamenter, Bernard Bret, Cariven, Philibert.

■ AMICALE DES PETITS VEHICULES MOTORISES DE FRANCE — Le bureau réélu à l'unanimité comprend pour 1954 :

Prés. : Lieutaud. Vice-Prés. : Kugler. Trés. : Mme Boulard. Secré. gén. : Boulard.

Le bureau rappelle à tous les constructeurs-amateurs de petits véhicules qu'il se tient à leur disposition pour leur fournir tous renseignements techniques ou administratifs, et invite vivement les sympathisants de la petite cylindrée à adhérer au club en vue d'organiser dès le retour des beaux jours des sorties amicales.

Pour tous renseignements et adhésions, s'adresser 4 rue de Bellevue, Gagny (S-et-O.).

Nous rappelons aux secrétaires de Clubs que les communiqués doivent nous parvenir au moins 3 semaines avant la date des faits qu'ils relatent. Faute de quoi, nous ne pourrions en garantir la parution.

Monsieur VIDAL accepte !

Suite à votre petit pari paru dans Moto-Revue N° 1.177 (article dont j'avais eu connaissance avant sa parution dans Moto-Revue), car j'étais présent à Clermont-Ferrand le 2 mars, et M. Gioux, marchand de cycles, m'a mis au courant de votre article.

J'ai regretté de n'avoir pas eu le temps de vous rendre visite, car la neige du Lioran me forçait à partir avant la nuit.

Votre proposition m'intéresse vivement. Veuillez me faire savoir les nom et adresse de l'huissier en question pour le versement de la somme, et je vous avertirai du jour de ma petite promenade dans votre région, naturellement le jour, car je ne suis pas nocturne, sur route sèche et pas de neige au Lioran.

Le prix de 20.000 francs, si gagné par moi, sera versé comme je l'ai dit à mon camarade Gioux, au plus malchanceux du circuit de vitesse de Clermont.

J'espère que le beau temps sera venu avant la date du circuit pour pouvoir vous rendre compte que je ne suis pas marseillais, et que certains auvergnats de banlieue (car je crois que Clermont-Ferrand est la capitale),

savent se tenir en moto, et que cette prouesse, si vous appelez cela prouesse, ne peut s'accomplir, je le dis bien que par un motocycliste possédant une Black-Shadow, exclusivement.

Monsieur Gioux voulait m'acheter cette moto. Je ne suis pas vendeur, il m'aurait été facile de dire que j'avais vendu cette machine pour éviter votre petit pari, eh bien non ! Je suis toujours possesseur de la Vincent.

Comme il se trouve sur la route 3 passages à niveau l'un sur l'autre, j'aurais bien voulu qu'un de ces 10 motards se trouve au premier passage à niveau pour bien se rendre compte que je n'ai pas été immobilisé par les trois fermetures, ce qui peut occasionner 7 à 8 minutes de retard.

Veillez me tenir au courant de votre chronomètreur officiel. Moi, j'aurai assez de partisans pour confirmer mon heure de départ d'Aurillac.

L'arrivée à Clermont est, bien entendu, à l'entrée de Clermont, c'est-à-dire après les virages du Landais.

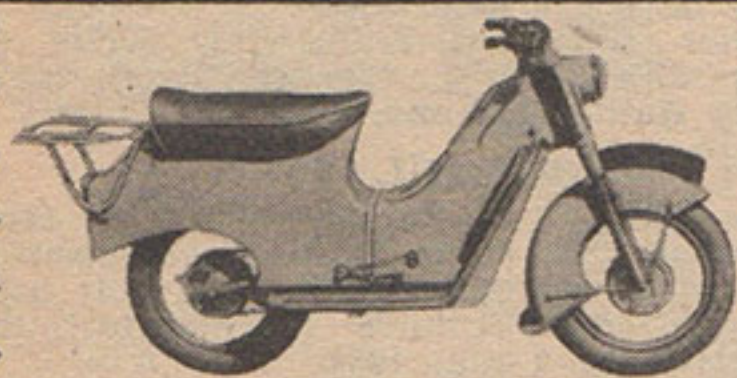
Veillez agréer mes salutations sportives.

LAMBRETTA *Toutes nos machines sont vendues avec* GARANTIE TOTALE - CREDIT 12 MOIS

DEPREZ 93, Avenue de la Marne - ASNIERES - GRE. 26-15

62° ANNÉE

PUCH



GARANTIE TOTALE

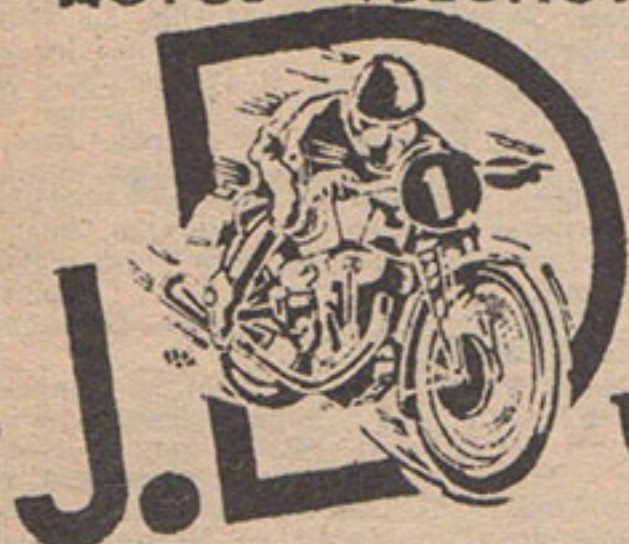
(PIECES ET MAIN-D'ŒUVRE)

en faisant votre achat de :

AER MACCHI - ALCYON - BABYMOTO - BERNARDET - CAZENAVE
DREYON - GNOME-RHONE - GUZZI - MORS SPEED - PALOMA
STERVA - SYPHAX

à **MOTO-VANVES-SPORT** - 1 et 3, Bd Brune - PARIS-14^e -- LEC. 50-95
Facilités de paiement sur 4 mois — CREDIT sur 6-9-12 et 15 mois

MOTOS - VÉLOMOTEURS - SCOOTERS ACCESSOIRES



Pièces détachées
Expédition Province

Durand

Ex-coureur professionnel
Champion de France

Agent Motobécane - Terrot
B.S.A - Sunbeam - Puch

Automoto - Monet-Goyon - Guiller - M.R. - Gima
PLUSIEURS MODELES SONT DISPONIBLES DE SUITE
46, Bd de Stalingrad, VITRY-s-SEINE, ITA. 31-64

83 D K W 83



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

Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79
Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

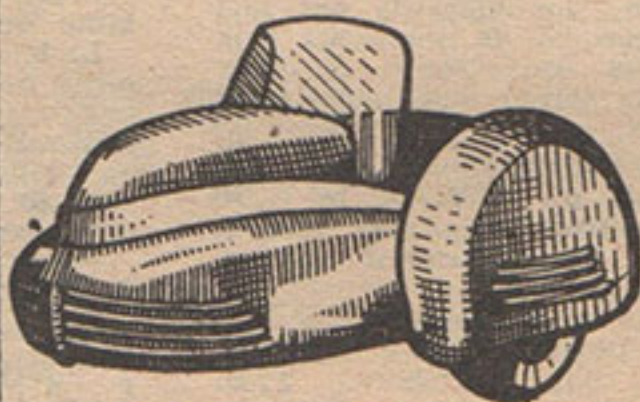
PEUGEOT
MOTOBECANE
MONET-GOYON
TERROT
ULTIMA

Sidecar IMPERIAL

Stock pièces détachées
Livrables
France et Colonies
Remise aux patentés

ETS DUNOIS

34, rue de Charonne
PARIS-11^e - ROQ. 17-13



« HURRICANE » le sidecar de grande classe modèle déposé (1 pl. 1/2)
« SIROCCO ! SIMOUN ! TORNADO ! » nos modèles pour grosses ou moyennes cylindrées.

« RAFALE » pour vélocycleurs.

« MISTRAL » pour scooters Lambretta - Vespa - Bernardet - Motobécane

ATTELAGE à ROTULE sur demande (pose rapide)

Anc. Ets. BUFFLIER

31, Cours Emile Zola - VILLEURBANNE

Catalogue contre 30 francs en timbres

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

BATIGNOLLES AUTO-MOTO

AGENCE OFFICIELLE
TRIUMPH

F.W. - HURNI

LES PLUS BELLES
OCCASIONS DE PARIS
Réparation - Vente - Achat
Echange Moto ctre Voiture
38 r. Saussure, Paris-17^e
WAG. 87-36

ATELIERS RECTIFICATION MOTOS

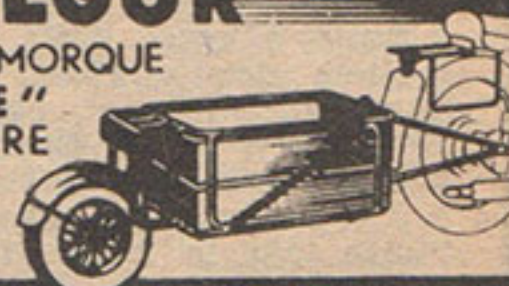
37, rue Chauveau - NEUILLY-s-SEINE

REMISE EN ETAT DES EMBIELLAGES
REALÉSAGES - PISTONS TOUTES MARQUES
Spécialiste : D.K.W. - B.M.W. - ARDIE - J.L.O.
GOLIATH - HEINKEL

PISTONS D'ORIGINE ALLEMANDE
DELAIS RAPIDES — TARIF SUR DEMANDE

FULGUR

LA REMORQUE
"VITE"
et SURE



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

UNE GAMME INCOMPARABLE DE BELLES MOTOS
ET SCOOTERS

GUZZI de 2 à 5 CV.
F.N. — BERNARDET
HOREX — ARDIE

CRÉDIT 12 MOIS

ECHANGE — PIECES GARANTIES — REMORQUES - TOUS ACCESSOIRES

MOTO-BASTILLE

6, BOULEVARD RICHARD LENOIR, 6
PARIS - 11^e

OU IREZ-VOUS

DIMANCHE ?

VITESSE

- 1-2 circuit de vitesse de Marseille (M.C. Marseillais).
- 2 » de Bourg (U.M. Ain).
- 1-2 2^e Grand Prix de la Sarre (M.C. St-Wendel).
- 2 circuit de vitesse des Quais (M.C. d'Algérie).

RÉGULARITÉ

- 1-2 Paris-La-Bernerie-Paris (U.S. Métro).
- 1^{er} circuit de régularité (A.M. St-Cloud).
- 1^{er} épreuve de régularité (M.C. Phocéens).
- 2 » (M.C. Bourgogne).

MOTO-CROSS

MAI

- 1^{er} Moto-Cross du Printemps (CM Rennais).
- 1^{er} » (MC St Thibéry).
 - 1^{er} » à Beuvry (MC Béthune).
 - 2 » du Muguet (MC Sucéen).
 - 2 » à Sillé-le-Guillaume (MC Maine).
 - 2 » (MC Moulins).
 - 2 » à Laon (UM Aisne).
 - 2 » à Troyes (UM Aube).
 - 2 » à Amiens (MC Picard).
 - 2 » (MC Perche).
 - 2 » (MC Dreux).
 - 2 » (MC Nogentais).
 - 2 » (MC Montmorency).
 - 2 » (MC Alençonnais).
 - 2 » (AM Surgères).
 - 2 » à Aire (MC Flandres).

GRASS-TRACK

1^{er} grass-track (M.C. Saintongeais).

AU SOMMAIRE DE NOTRE PROCHAIN NUMÉRO

...vous trouverez : un essai de la Starlett Monet-Goyon 98 cmc. ; une étude technique sur la batterie (construction, entretien, etc...) ; deux 125 cmc. italiennes « Grand Sport », Benelli et Parilla ; une visite aux ateliers de la Paloma ; notre rubrique « Ce qu'ils en pensent », etc... etc...

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 besom). Les annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes).

MOTOS A VENDRE

GNOME-RHONE

- Gn.-Rh. 750 culb. type x ét. nf sel. bas px. Lorquet, 325 rue Belleville-19^e. A partir 19 h.
- Gn.-Rh. R3 125 cc. imp. acc. px int. Romain 36 r Monge-5^e
- Gnome 125. 1950 t. b. ét. f. tél. acc. 85. Tél. JAS 49-40.
- G.-R. 350 sup. Major imp. 65. Aréal 3 pas. Orléans, Neuilly
- G.R. 750 side type X 130. rep. — forte 68 r Dulong 17^e
- Gn. Rhône 125 g. lux. vert eq. parf. état Blanson OBS. 00-32
- 250 G.R. ju. imp. sid. lég. Hubert 24 r Moulin Carrière s/S

JONGHI

Jonghi 350 cul. compét. méc. imp. vit. 140. acc. pièces px 90. Charozé 4 sq. Grangé 13^e

D.S. MALTERRE

175 DS 12000 k. t. sad compt. klax. 2 casq. pare-brise tabl. etc. px 110000. Urg. OBE 57-17

Part. vd DS Malterre 175 AMC 4 vit. susp. tél. AV-AR. bat. compteur. 14000 k. état except. Tél. CHAVILLE 18-36 après 19 heures 30

DS Malterre 175 cc. M. PREISACH. Tél. : TRE. 05-53.

DS Malterre 175 parf. état. px 90. ou échange av. moto-side Massin 4 r. des Haies (20^e).

Urg. DS Malterre 175 état nf. px à déb. 25 r. J. Dolent-14^e

DS Malterre 175 Ydral état neuf. 3000 k. nbx acc. px 140. Sutter 35 r. Montgallet Paris.

MONET-GOYON

Monet-Goyon 500 culb. 1938 mot. Mag side lég. Roy 30000. Le Maistre 10 r. R. Lenoir-11^e

Monet Goy. 200 cc 1952 15000 ex. état Weber tél. Lit. 92-92

Monet G. 250 4 vit. sel. 51 eq. 100. Intartaglia 12 bd Gl de Gaulle Rueil Malmais. Tél. 531

MOTOBECANE MOTOCONFORT

Motobécane 175 tr. b. ét. px intér. sél. dble + acc. Rolland 13 Bd A. Briand, Suresnes (S)

Motob. 350 av. side-car bon état méc. 95000. sam. et dim. MC 37 r Anc. Château Antony

Motobécane 175 parf. état toute équ. Sautarel 91 rue de la Fraternité, Montreuil.

125 Motobéc. culb. 75000 sam. dim. Tél. ROB. 21-46. Exc. ét.

Motobécane 175 b. état mécanique prem. main 1592. 115. D. emp. Dupuy 1 r Ch.-Dewet-12^e

Motobécane 125 D 45 S parf. ét. bas px. Merli, 5 bis rue Nungesser, Fontenay-sous-Bois.

Motobéc. 125 lat. b. ét. mécan. 45. Fautrat 11 r. Pergolèse.

350 Motoconf. 1. téles. sus. AR b. ét. 130000. 216 rue de Paris Fantin (Seine).

Urg. 125 cul. Motob. parf. état Guiral, 14 r. Tretaigne-18^e

Motob. 1 CV 2 T tr. bon état 40.000. FOURNIER 10 r. Epée de bois. Paris-5^e.

Motob. 175 53 équip. parf. état Puech 8 r. Cour des Noues-20^e

Motob. 175 TBE 15000 k. s. bipl. Arpin Serge SEEZ (Sav.)

Motoconf. 175 t. b. état ent. équip. px int. Larret 133 rue Bourguignons, Bois-Colombes.

Motobécane 175 impecc. DA-JON, NOR. 56-13 jusq. 18 h.

175 Motobéc. de 52. 11000 k. c. neuve px 100000. Pélardy 28 r. Germain Pilon Drancy. Tél. PAS. 00-90, poste 436.

175 MOTOB. Z2C av. side t. b. ét. 120. GRA. 02-98. 5 av. Desgenette, Saint Maur.

MOTOBEC. 125 culb. t. b. ét. GILBERT 43 rue Gravilliers 3^e

Motobéc. D45 sélect. nbr. acc. à débattre. MEN. 28-18.

MOTOB. 100 ét. parf. 30000. CAVE 20 r Pasteur. Arceuil.

125 MOTOB. D45S parf. état CAFE 44 r Vieille Temple 4^e

Motoconf. 125 culb. bon état 65000 PAS. 86-70. Urgent.

Motobécane 350 culb. impec. 165000. LACAMBRE TRI. 57-28

A vendre 175 Z2C Motobécane 12000 k 146 rue de la Roquette 11^e. Heures bureau.

PEUGEOT GRIFFON

Peugeot P 55 GL 125 b. état équ. tous soirs. DETCHERRY 16 rue Clauzel Paris-9^e.

125 Peugeot 4 v. sélec. ét. exc pn nfs px 70. Tél. ROB 01-23 sr

Peugeot 125. 1954 neuve 800 k. tan-sad acces. Urgent 99000. 16 rue de la Cerisale Paris-4^e.

A vendre 175 Peugeot état neuf S'adresser 38 rue Chance Milly à Clichy. PER. 10-17.

Peug. 250 60000 Boivin 7 rue W. Rousseau, Crépy en V. (O)

100 Peug. Nov. 49 t. b. état px 45. à déb. Descourtils, 2 r. de Lisbonne, Paris.

Peugeot 175 état neuf. suspens. AV et AR. 4300 km. toute équipée. Plus offr. Toussaint M. 30 Bd Rodin Issy-les Moul.

PEUGEOT P117 350 cc parf. état. Delaire 11 r Capt. Cocart Palaiseau (S-O).

PEUG. 176 TC4 s. gar. 2500 k km. équip. 3 r Ernestine 18^e

PEUGEOT 125 b. ét. Concierge 45 r Jeanne d'Arc 13^e.

Peugeot 175 52 acc. parf. ét. Collomb 145 bd St Germain 6^e

Peugeot 125 55 TCL 7000 kms t. sad sac. f. téles. susp. AR px 100000. 23 r Maubeuge 9^e

RENE GILLET

René Gillet 750 4 vit. an. 47 très bon état prix 95000. Caisso 16 R. Bullant Paris-13^e

750 R. Gillet b. ét. bas prix Antoni 53 Bd Beaumarchais-3^e

750 R. Gillet side 49 parf. ét. b. px. Martel 11 r. Gandon-13^e

TERROT MAGNAT-DEBON

350 Terrot HCTL 7000 k. imp. nbx acc. 140000 v. t. l. j. Prébolin 32 b. av. A. Briand Pavillons-sous-Bois (Seine).

Side Terrot b. ét. 15000. 18 r. Chartier St-Cloud-Larozne.

350 Terrot 53 parf. ét. gar. us. 120000. Crédit. ODE 62-02 Leymarie 3 r. Blainville Paris-5^e

500 Terrot RGST 52 t. eq. f. téles. susp. AR ét. nf. 150000 Flageul 70 r. Boursault-17^e.

Vélotot. Terrot ETP 125 4 tps f. téles. sélect. pied t. b. ét. pns nfs. visib. 33 rue Wurtz, Paris-13^e. GOB. 03-92.

125 M. Deb. nve 1400 k. 110. Vidal C. Bernes par Persan.

Terrot 500 culb. 52 9000 k. av. acc. imp. 165000 Jumeau 26 rue Raspail, La Courneuve

TERROT 125 ETD parf. état tr. int. LEDUC TUR. 76-54.

URG. 125 Terrot ent. révis. acces. sup. occ. KOZEL 48 r Saint Placide LIT. 26-24.

Terrot 350 HCT juil 53 500 k px int. DINET 194 r de Paris Les Lilas NOR. 90-69.

350 Terrot HC4 48 bon état 1^e main 7000 k nbx acc. 100. Anty 11 r Loing 14^e ap. 19 h.

AFFAIRE except. Terrot 350 cc état nf de conf. nbx acces. 13 r de la Sablière.



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...

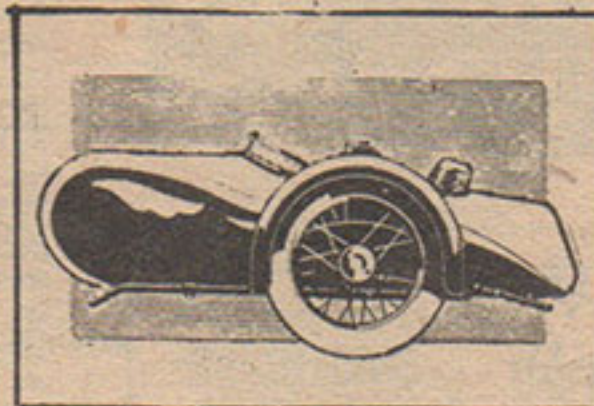
Préparation C.A.P. - Cours selon temps disponible. - Attestation de scolarité et facilités de paiement - Placement gratuit - Instruction requise : niveau C.E.P. Tous renseignements sur demande :

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

PRÉCISION

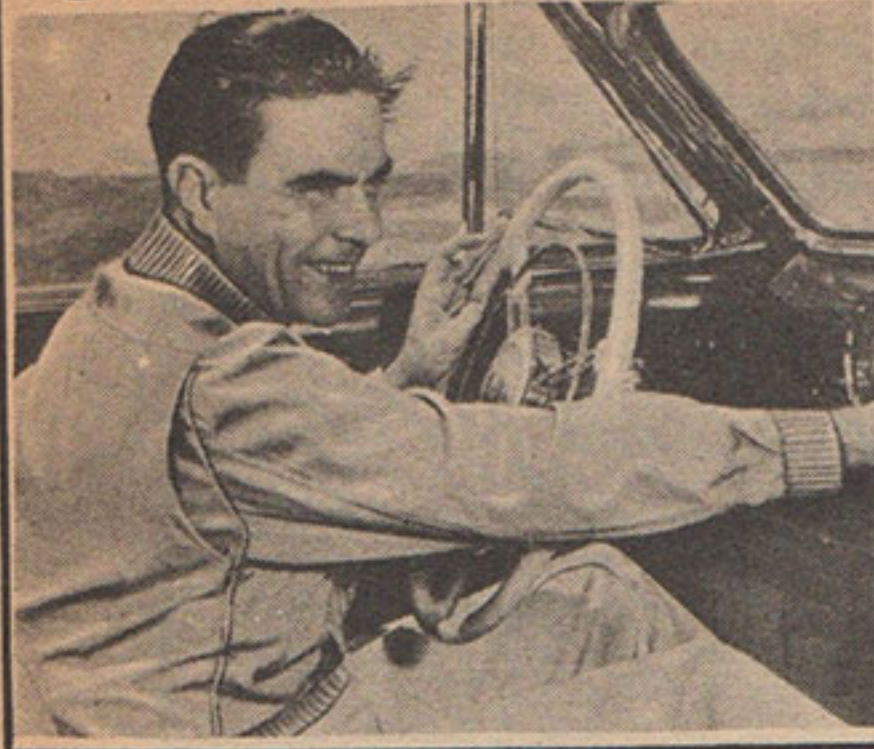
LE SIDE-CAR DES CONNAISSEURS



★
 AGENTS
 DANS TOUTE
 LA FRANCE

★
 39 ter, rue Martre - CLICHY (Seine)

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

MOTOBÉCANE

MOTOS

79, Boulevard
En face la Gare

NEUF

MOBYLETTE
Scooters 125 cc.
Latérales et culb. 125 cc.
Normale et sport 175 cc.
Twin 350 cc.

ET...

VENDUES A CREDIT SELON VOS DISPONIBILITES

**POUR TOUTES LES BOURSES !
POUR TOUS !..**

Disponibles

500 B.S.A.

**TERROT-DS. MALTERRE
BERNARDET - GNOME**

et

l'incomparable

"Startlett"

**MONT-PARNASSE
MONT-PARNASSE
Tél. : LITtre 21-68**

OCCASIONS
Nos reprises

125 cmc. :
ARDIE, MOTOBEC. PEUGEOT
TERROT à partir de 60000

175 cmc. :
GUILLER sport. MOTOB P.
VALLEE. PEUGEOT. DS MAL-
TERRE AMC à part. de 100000

250 cmc. :
BSA 3 et 4 vit. PUCH 4 vit.
MONET. TERROT à part. 100000

350 cmc. :
DOUGLAS. NSU 52. TERROT.
PEUG. MONET à part. 85000

500 cmc. :
ARIEL. TRIUMPH. R. EN-
FIELD BSA. MONET TERROT
Sidecars et scooters

**AVEC UN AN
DE CREDIT**
Demandez la liste complète
contre 50 francs timbres.

DELAIRE
4 impas. Gaité - DAN. 55-43

145000 Mag. Debon 5 cv 1951
parf. état vd cause maladie.
Cazalas 39 r Châteaudun 9^e.

500 Terrot 52 état neuf 145.
Pouplard 13 bd St Martin 3^e
hre rep. sam. tte la journée

Moto Terrot 125 culbuté état
exc 1^e main 80000. JEANT 18
rue de Paris, Issy.

Magnat D. 125 culb. mod. réc.
pft. ét. eq. M. Lebot 117 bd
Hôpital 13^e de préf. samedi

**MOTOS
ALLEMANDES**

DKW 350 NZ parf. ét. eq. 115.
Gar. 2 m. Grinberg VAU 90-95

Zundapp 750 side type Russie
Px int. ou éch. p. pet. cyl.
Tél. : OBS. 19-47.

125 S/M BMW Jlo 12000 km.
nbx acc. Px 125. TRE. 27-27.

Sup. Zundapp type Russie Gd
tourisme side tracté Simard 1
pl. et demi 250000 Pullet imp.
de la Liberté Riorges (Loire).

Zundapp K800 ent. rév. 220000.
Lainé, 43 rue Blanche-9^e

NSU 250 parfait état. Goiffon
247 r de Vaugirard.

BMW 250 pf. ét. Deret 53 r
Pierre Curie, Drancy (Seine)

BMW R25/2 fin 1952 c. nve
Godfroid 28 r Echiquier 10^e

BMW R12 side. parf. ét. marc.
Chuffar 31 r Valdoses Saint-
Maurice S sam. dim et ap.18h.

URG. BMW 750 side mt. nf pr
int. 9 r Aumaire ARC. 49-27

350 NSU Consul ent. eq. état
neuf nombx acc. prix t. int
Zuigaud 21 r Malte Brun 20^e

ZUNDAPP type Russie 750 b.
état 100. LENORMAND 20
quai d'Alfortville (S) ts ls jrs
de 19 h. à 21 h.

350 DKW 1. tél. susp AR bon
ét. px int. Guillerault 5 rue
Amiral Roussin Paris 15^e.

Zund. 200 2 t soir sam. apr
Nagourski 80 av. Cresson, Issy

NSU 251 OSL 1951 four. tél.
Kuerguen 5 imp Compans 19^e

NSU 250 4 v. sél. ét. imp. ts
ls soirs ap. 18 h. Durant 166 r
Moulin, Fontenay s/B. (S.)

BMW 750 cul. parf. état rév.
en Allem. ODE. 65-16.

BMW R67/2 8000 k px 380000
+ accessoires. écrire pour r.v.
Lepeuve 19 r du Jour, Paris

URG. BMW 750 cc R12 d'orig.
parf. ét. px int. Concierge,
2 square A. Capus Paris 16^e

BMW 250 t. b. ét. Cortet 6 r
Jaurès Levallois à par.18h.30

BMW R51 + pièces, parfait
état px très int. FLA. 14-24

BMW R67 ex. état. KLEIN
7 rue de Musset Paris 16^e

BMW 350 parf. état. Monier
Sport 44 r Voullé Paris 15^e

350 DKW NZ 85000 Tremino
41 rue Rambuteau 4^e.

250 BMW R23 95000 Sanchez
95 rue Lafayette 10^e.

BMW R71 pf. ét. f. tél. susp.
AR repr. — fort PER. 60-98

Zundapp 600 fche télé bon
état 130. Domanchin 22 qual
Voltaire, Bezons (S-O).

**MOTOS
AMERICAINES**

Indian 500 parf. état. Px 140.
vis. 37 r. des Archives ou écr.
Rouvet J. 18 r. Mabillon-6^e

Part. vds Harley Dav. 750 px
int. Coley 45 r. de la Grange
aux Belles. Paris-10^e.

Sidecar Harley-Dav. type VLD
mot. nf. rod. Gonnet 41 quai
G. Péri. Joinville le Pont.
GRAVEL 20-64.

A vdr Harley-Davidson 750
cc. b. état px 130000. Martel
37, av. Daumesnil.

Harley 48 750 side Précision
t. b. 240 crédit pos. ou side
seul. MOREAU 18 r Abel 12^e

Harley 750 équipée 220000
Ciré-24 r d. Chalet Malakoff

**MOTOS
ANGLAISES**

BSA 500 bicyl. A 7, impecc.
rem. Fulgur lxe project. klax.
sur pare-ch. acc. nbx, sam.
dim mat. ou ap. 19 h. Pier-
re 42 r/de Lozère Orsay (S-O)

500 BSA B 33 imp. 15000 k.
Px déb. Martial 142 R. Salen-
gro Bondy. Tél 35. prem. main

350 BSA oct. 52 7500 k. impec.
Créd. 11 r. Dr Ch. Richet-13^e

Urg. Norton 16 H exc. ét. px à
déb. cse doub. empl. Dan 95-44

BSA 350 B 31 ét. nf eq. 11000
k. px int. pos. cre. Lamer 22 r
des petites Murailles Gennevill-
lers (S). t. 1. jrs. ap. 18 h.

Royal-Enfield 500 mono bon
état. Perdigeon. BOT. 24-43.

Duprat, record. du Bol d'Or
sidec. ttes catég. se retirant
des comp. v. son ens. Vincent
Watsonian av. tt son mat. 3
réserv. 2 sel. 2 guid. etc.
conviend. candid. au Bol d'Or.
Garreau 22 r. R. Lindet.

BSA 650 parf. ét. av. rem.
Douzery 16 r. Vauvenargues.

Ariel 500 RH culb. 100000 rev.
11 r. Pierre Levée. OBE. 54-15

BSA 500 A7 à roder 280000
Souquet 22 r. Savoie Paris-6^e

Triumph 650 impec. Mailles, 2
av. Jos. Lasnier. Colombes.

BSA 250 4 vit. 16000 k. impec.
le soir 19 h. 30 à 21 h. Sil-
verman 4 av. J. Jaurès-19^e.

Norton 16 H av. side Steeb
parf. ét. px int. Roth, 7
imp. photographie, Paris-5^e.

Ens. BSA M 21 Préc. 15000 k.
exc. ét. écr. Lapan 4 r. Vol-
taire St-Germain-en-Laye.

Matchless twin mod. 50 impec.
80, Bd Camélinat Gennevilliers

Norton Dominator 52 impec.
sel. bipl. px 290. Bénard 72 Bd
de Courcelles-17^e sam soir di.

A vdr Vincent Black Shadow
impec. 7000 k. 380. Visible :
Ballu, 9 rue Ernest Bray à
Argenteuil.

BSA 650 Golden flash parf. ét.
12000 k. Après 18 h. 30. Hau-
ducœur 111 Bd Brune-14^e.

Velocette LE 200 parf. ét. Gir
86 r. Monceau. LAB. 78-42.

BSA A7 twin 53 8500k eq. Soub-
rier 45 A r. Pommiers Pantin

Norton Featherbed 54-88 sous
garantie 5000 kms 350. Crédit
Reprise 17 rue Pajol, Paris.

AJS 39GS par. état entierem.
révisé, sacoches cuir tan-sad,
110000. COLLARDOT 31 r de
Tocqueville 17^e, samedi 8 mai
toute la journée

500 BSA AA7 twin 17000 kms
250000 DEBOUT VOL. 19-85.

VELOCETTE mac. 52 état neuf
prix 200000. Tél. DAU. 21-86
9-12 h. 15-20 h. sauf lundi

ROYAL ENF. 350 Bulet ét. nf
Godfroid 28 r Echiquier 10^e

BSA 250 4 vit. 51. SEGAIS 6
imp. Chapelle Paris 18^e.

Triumph 650 impec Renault 3
r Ferd. Buisson Clichy (S.)

AJS 500 mono juin 52 état
impec. pneus neufs susp. AR
tél. matin GOB. 98-30.

BSA 250 culb. 52 140. Reprise
Crédit. 17 r Pajol.

BSA 500 A7 25000 kms impec
Casanova 14 r Edmond Roger

Matchless 500 impec. 245.000
mod. 51, 36 r du Vert Bois 3^e

Velocette M. S. S. 500. Ouvrier
13 r P. Barberet Le Perreux S

BSA M20 Police 53 fo av. ar.
Marec 62 Cité Jardin Lilas.

BSA 250 susp. AR 8600 k 1951
cause ach. gros. cyl. Pro. 28-03

Matchless 500 déc. 51 p. roulé
tr belle occ. ANJ. 20-28.

250 BSA C11SL 12500 k état
neuf. NOEL, 63 bd Voltaire,
ROQ. 50-13.

NORTON Dominator 500 bicyl.
très soignée méc. prés. neuf
270 cré. possible. Rohmer 5
Cité Falguière Paris 15^e.

AJS 500 mono 1952 13000 kms
TROLLIER 15 rue des Quatre
Frères Peignot, Paris.

Norton Dominator 17000 k px
290000. Valet 8 r Moïse Ivry S.

BSA 250 culb. impec. PETIT
7 ter imp. du Progrès, Paris
20^e, après 19 heures.

BSA 350 B31 ét. nf 13000 k
Cloarel 10r Thomas, Vélizy SO

BSA 500 A7 ét. nf av. ou ss
side Précision Aurousseaux 4
r E. Agier Asnières Vil. 01-89

**MOTOS
AUTRICHIENNES**

Puch 250 TF état neuf urg.
mot. et car. impec. M. Gabler
chez M. Henry 6 av. de Cor-
bera, Paris-12^e DOR. 56-47.

Puch 250 impec. 170. Camu J.
21 r. Ch. Floquet. Vitry (Sei-
ne), matins 8-11 h.

PUCH 125 TT 1950 mot. neuf
60000. VAU. 29-20 9 à 16 h.

**MOTOS
BELGES**

Siécar Saroléa 600 culb. 4
vit. état méc. imp. px int.
Marga 30 r Chapon. Arc. 69-84

Moto Sarolea 5 cv side Bernar-
det 5 r. Vion. Asnières.

Gillet-Herstal 400 3000 k. 52
cme nve tte eq. 240000-Ducret
38 rue Rochechouart-9^e.

Gil. Herstal 500 lat. side im-
per b. ét. 120000. Saulnier 2
r de l'Eglise, Asnières.

FN 500 cul. side parf. état px
80 BOURGINE 5 ch. H. de
Foucault 12^e à partir de 17- h.

**MOTOS
TCHEQUES**

Jawa 350 neuve px int. CLI.
07-93. 7 r. pet. Hotel St-Ouen

350 Jawa 52 imp. sel. bip. 190.
Banes 19 r. Paris, Charenton

Jawa 250 parfait état Café
Drean 3 r. de la Collégiale-5^e

JAWA 350 t. b. état 165. JU-
PILLAT DID. 99-49.

350 Jawa ét. nf. Lavayssière,
20 rue Jacquar, Pantin. MIC.
28-80 heures bureaux

JAWA 350 équip impec. prix
à débat. tél. 12-62 Chaville.

JAWA 350 10000 k prix 180000
PEAQUIN 24 rue du Roi de
Sicile, Paris 4^e.

JAWA 350 impec. Chevalier 3
r André Colledébœuf Paris 16^e

**SCOOTERS
CYCLOMOTEURS**

Vespa ital. prés. luxe nbx
acc. 120000 Recoules 19 rue
Mot, Fontenay sous Bois.

Scooter Guiller 4 tps impec.
Lebelle 70 Amiral-Roussin-15^e

Urg. cyclo Maury ét. nf. acc.
Vayssier 58 r. Bourgogne-7^e

Scooter 250 cc. Bernardet der-
nier modèle état neuf tr. nom-
breux accessoires. GRA 17-95

Scooter Bernardet 250 cc. mé-
can. rév peu roulé, 90000. Ritz
52 rue Procession-15^e.

Tandem Dery 6000 k f. élas.
phare 3 pos. av. ou ss side
Vannod p. enf. px int. crédit
Haucomat 13 r l'Echiquier-10^e

Tandem moteur 100 cc b. ét.
Ackermann 14 r Romainville19^e

VESPA déc. 51 ét. nf 3250 k
px int. Riton 31 r Solidarité
E.-19^e ap. 19h sam. dim. mat.

SCOOTER Motoconfort 3000 k
équipé px 110. Harmel BAL.
71-40 sf sam. et dimanche.

MOTOS DIVERSES

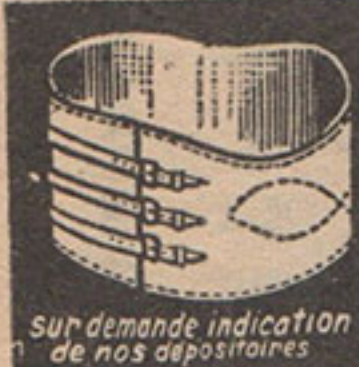
M. BSA 250. M. DKW NSU
M. 175 VM 125. Mourard 10 r.
Choron. LAM. 85-42.

MOTO-CEINTURES

MARQUE DÉPOSÉE

POUR VOTRE SANTÉ

FRANCE - ÉLEGANCE - Fabricant
20 bis rue des Jumeaux - TOULOUSE.



HARLEY - DAVIDSON

Agence Officielle : 14, bd Sault - PARIS-12^e

— Stock pièces détachées — DOR. 49-42
Echange Standard Complet
REALESAGES EMBALLAGES
REPARATIONS REVISIONS

NORTON Domin. 12000 k 280.
BMW R67/2 16000 k av. side
Précision abs. c. neuve 470.
Zundapp 4 cyl. sélect. 1948 tr.
b. état av. ou ss side 180.
A. BRIERE 9 rue du Cham-
bon, Cusset (Allier).

Guiller 175 susp. AV-AR. 80000
Motoconfort club 350. 80000.
Clément, 28 r. Ste-Marthe 10e

Rumi 125 bicyl. super-sport
3000 k. sept. 53. 170. Viot 39
r. Nocard, Alfort. ENT 17-08

Remorque moto-camp. mono R.
Risi 148 r. Lamarck-18e. ét. nf

Dresch 500 four. tél. av. ou
ss side 80. et 30 sem. apr.
20 h. Simon 22 rue des Gui-
lands, Montreuil.

Cse ach. voit. v. Sunbeam luxe
500 cc ét. nf. 280000. crédit
Talbot, OBE. 53-94 h. bureau

HOFFMANN 250 flat-twin
cardan 0 km remise 20000.
DONG 29 Parcheminerie 5e.

Très beau side Carpio état
nf. Courtin 25 r A. Dumas-11e

SIDE Impérial 50000, samedi
14 à 20h. 31 r Arago Rueil SO

MOTO DEMOLITION
stock pièces. 200 motos surpl.
ttes marqu. dep. 20 list. gra-
tuite Thiery, 19, rue des 2
Communes - Montreuil (S).

100 MOTOS sélectionnées.
Voitures. Reprises. Crédit.

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

PEUGEOT P56	70000
Peugeot P55	60000
Motobécane D45S	65000
Motobécane D45B	40000
Ultima 100 cmc.	35000
Bima Peugeot	28000
Scotter Motobécane 0 km avec garantie 6 mois	120000
M. DUNOIS 34 r de Charonne Paris-11e. ROQ. 17-13.	
VINCENT Black Ch.	350000
BSA Golden Flach	190000
Triumph Tiger 100	240000
BASELIS 229 r Solferino, Lille	

UN LOT DE MOTOS
scooters, vélomot., sidecars
ttes cylindr. à crédit sans for-
malités av. 20000 compt. GIL
83 av. d'Italie ouvert dimanche

EXPOS. perman. de 150 vélom.
motos et sides d'occas. sélect.
à partir 40000. Cyclecars et
voitures sport.

Vélocoteurs récents à 50 %
du prix catal. Jusqu'à 80000 crédit sans pre-
mier versement. Abonnement grat à Moto-Revue
à tout acheteur. Roger Sceaux 4 r Beurepaire
Pantin Tél. : NOR. 15-18

**TOUJOURS
QUE DES AFFAIRES**

Cyclo équipé neuf	32000
Imme R100 belle	78000
750 René Gillet side	95000
Norton 16H impec.	105000
BMW R12	100000
Side Terrot 500	38000
500 Terrot t. rapide	95000
Inter 30 Norton sup. 160000 etc... etc... Crédit Reprises.	
WA 122 r Clignancourt P 18e	

75000 AUTOMOTO 150 cc 4 v
parf. ét. rév. nbx accessoires.
Ecr. Kuttner 9 bd R. Lenoir
ou tél. avant 9 h. Vol. 26-16

PAS DE BLUFF !
mais des prix avantageux et
6 ou 9 mois de crédit avec
raison immédiate.

Echange et reprise au cours	
Monet Goyon 250 48	50000
Peugeot 250 bien	50000
Monet Goyon 125 sélec.	50000
Peugeot 350 impec.	80000
Gnome Rhône 350 Major	75000
Terrot 350 c. neuve	85000
Terrot 500 4 vit 48	80000
Monet 500 4 vit. impec.	85000
Indian 1200 sidecar	95000
Indian 500 scout luxe	120000
Gnome Rhône 750 side	95000
Triumph 500 4 vit. sél.	105000
Norton 500 16H impec.	125000
Matchless 350 impec.	125000
Scoters Bernardet 250	75000
Vespa, Motobécane, Terrot 75. 10 sidecars divers, etc...	
PAURIE 8 av. de St Ouen Par- is 18e M. La Fourche (dans la cour).	

GIMA 175 AMC juin 1952 imp
Schaller INV. 42-60 P. 212 ou
17 rue Champarons, Colombes

NORTON 16H, 500 Velocette,
500 Indian, 350 Matchless cul.
R12 + side Précis. 201 Peugeot
Camionnette B14 cond. int.
Unic 8 pl Achat Vente Repr.
Zenkl 6 pas. Four à Chaux19e

LOT DE MOTOS état divers.
Crédit de 6 mois sans 1er
versement.

250 SSP 2 temps	35000
350 Utilia lat.	45000
500 Impéria mot. Mag	45000
250 Monet-Goyon	30000
350 Terrot	25000
200 Zundapp	35000
200 Ardie	55000
200 NSU	30000

avec 15000 comptant et 6 mois
de crédit :

1000 René Gillet side	95000
800 Gn. Rhône side roue sec. spéciale camping : 75. 90. 95.	
95000 fr et 105000 fr.	
500 Monet Goyon L5A1	60000
500 Gnome Rhône D5	45000
350 Peugeot P112	55000
250 DKW SB	55000
350 NSU culbutée	55000

Avec un tiers comptant, le
reste en 6 ou 9 mois :

BMW R12,	170. 145. 135.
750 BMW R73	230.
650 Triumph	270.
BMW R67 c. neuve	385.
Zundapp KS600	175.
Sunbeam 500 S8 c. nve	275.
500 Norton 16H t. b. état 95.	
500 Indian impec	135.
500 A7 BSA équipée	265.
750 BMW R71	230.
500 Terrot RGST t. équip.	165.
500 Motobécane culb.	75. 80.
500 BMW R51	260.
350 BSA culbutée	110.
350 Terrot télescop. 1951	115.
350 Jawa t belle	170.
350 Sunbeam 4 vit. sélec.	75.
150 Puch	135.
150 Peugeot	70.
125 Peugeot télesc.	70.
125 Terrot ETD	70.
125 Peugeot sélecteur	45.
200 Standard rév. à neuf 95.	

Nombreux sides Précision, Si-
mard léger, etc...

Voitures avec reprises motos,
Austin 10 CV, Licorne 1949,
8 CV, Simca-5, etc...

MOTO-RECORD, 151 rue Mar-
cadet Paris 18e - MON. 24-40

CREDIT IMMEDIAT

1/3 cpt. solde en 6-9-12 mois	
50000 Peugeot 125 cc.	
65000 Motobéc. 125 cc 1949	
65000 M. Goyon 125 cc 52	
70000 Peugeot 150 cc 1951	
80000 Terrot 350 cc HLM	
85000 R Gillet 750 et 500 cc	
85000 Peug. 350 cc culb. 1948	
85000 Motobécane 125 cc 53	
95000 Motobécane 350 culbut.	
95000 DKW 350 NZ	
110000 Motobéc. 500 cc révis	
120000 Victoria 500 cc carénée	
125000 Norton 500 16H révis.	
125000 BSA 500 cc WM 20 rév.	
125000 Terrot 500 49 sup. cul.	
150000 Jawa 250 cc impec.	
150000 Ariel 350 cc culb. 1948	
170000 Puch 250 cc 1952	
175000 Indian 500 cc scout. éq	
175000 BMW 750 cc R12	
175000 Terrot 500 cc RGST	
180000 M. Goyon 232 cc 53 nve	
180000 R. Gillet 250 cc 53	
195000 Zundapp KS 600	
220000 FN 500 cc 1951 culbut.	
230000 Horex 350 cc Régina 52	
240000 BMW 350 cc 1953	

NOS SIDECARS

240. BMW R73 side Précision	
200000 750 BMW R12 s. Bern.	
225000 Zund KS600 side Préc.	
225000 Gno. 800 AX2 s. 1pl1/2	
150000 750 et 500 R. Gillet s. Bernardet	
150000 Indian side orig. 1200	
225000 Harley Dav. side Précis.	
150. 500 Motobéc. side Bern.	
160. Terrot 500 RGST side Ter.	
140. 500 Gnome side Bernard.	
175. FN 500 culb. side Bern.	
130. Motobéc. 350 culb. s. Roy et 20 sidecars solos ttes marq.	
Audegean 10 r d. Apennins-17e	
Méto Brochant - MAR. 74-22	

4 CV Royal Enfield imp.	175.
175 Motobécane 1952	90.
4 CV Terrot Monobloc	70.
4 CV Dollar tr. propre	55.
3 CV Motobécane b. ét.	40.
3 CV Terrot pr mécanic.	20.
Mobylette tr. propre	20.
Voit Rolux 125 cc imp.	140.
Location de Vélocoteurs	
82 r Gentilly 13e GOB. 92-86	

DIVERS

REPARATIONS motos par ar-
tisan mécanicien 3 villa des
Charmilles 15e LEC 89-60.

OGAR 350 400 kms	180.
Prima 38 130 V 882	140.
Talbot 37 160. Simca 5	150.
6 Fiat 135. G. Irat	165.
C4 fam. 95., etc...	
C.A 4 rue Buffault 9e.	

LOT de fourches télesc. pour
BSA C11, A7, A10, Sunbeam
S7, Motobéc. D45, Guiller sport
1 cadre et pont BMW R5.
Roger Sceaux 4 r Beure-
paire, Pantin, NOR. 15-18.

5 Vers. 5000 tand mot. aux.
ét. nf Godar 21 r Bonvin 15e

EMPLOIS

Gérant libre demande urgent
Agence Motobécane, Terrot,
Monet, porte de Paris, loge-
ment, cour, atelier. Ecr. MO-
TO-REVUE n° 1185

J. F. dact. con pièces motos
ch. place. Ec. Moto-Revue 1185

250-350 BSA occasion. 175 Mo-
tobéc 33 bd Barbès Paris 18e

CREDIT - REPRISE
125 et 175 Motob. et M. Goyon
250 BSA susp. arrière 1952
350 Motobécane sup. culas 51
500 et 650 BSA Triumph 52
Nbx aut. motos de repr. b. px
HURNI 38 rue Saussure 17e.

B. side Buffler 500 culb. 4
vit sélect. pns nfs t. b. ét. bs
px fac. pal Denibas 55 r Dan-
dresy Chanteloup/Vignes (SO)

Guiller 175 susp. AV AR 80000
Motoconfort club 350 80000
Clément 28 r Ste Marthe P.10e

M. BSA 250 M DKW NSU.
M. 175 VM 125. Mourard 10 r
Choron, LAM. 85-42

Moto s. car léger accid. b. px
Artisan-Lino 16 r St Marc

GIMA mot AMC peint. pneus
abs. nfs acces. 85000 Mai 43-28

Crédit total sur qq. motos vélom.
et sides soldés Nor 98-40

ON DESIRE ACHETER

Cherc. biell. mot. Condor C580
écr. Henry 63 r Ouest Paris

Achat compt. et dépôt-vente
vélo. et motos réc. Sélection
Moto 100 Bd Magenta. Méto
Gare du Nord - BOT. 23-80.

Achète 500 mono. culb. f. oscil.
Derboux 6 r Thomassin, Lyon

VOITURES A VENDRE

Peugeot décapot Simca 1200.
Juva 4, 48. Reprise Motos.
HURNI 38 r Saussure, 17e.

TOUJOURS 40 voit ttes mar-
ques. Reprise de votre moto
et crédit. Roger SCEAUX 4 r
Beurepaire Pantin Nor. 15-18

CABRIOLET G. Irat 5 cv.
HUBERT, Ste Colombe (SM)

BMW 4 cv éch. c. vélom scoo.
soir 40 av Pt d'Asnières 17e

VEND cab. Salmson 2 pl. dble
ACT idéale pr campeurs, prix
Intér. MOL 29-23.

4 CV RENAULT de 49 à 52
11 BL Citroën 1949

6 CV Fiat 1000 milles gd sport
G. Irat cabriol. 6 CV sport
Sandford alu 6 CV gd sport
4 CV Roseng. C. I. 1939

Crédit reprise motos récentes
Audegean 10 r des Apennins
Méto Brochant - MAR. 74-22

ECHANGES

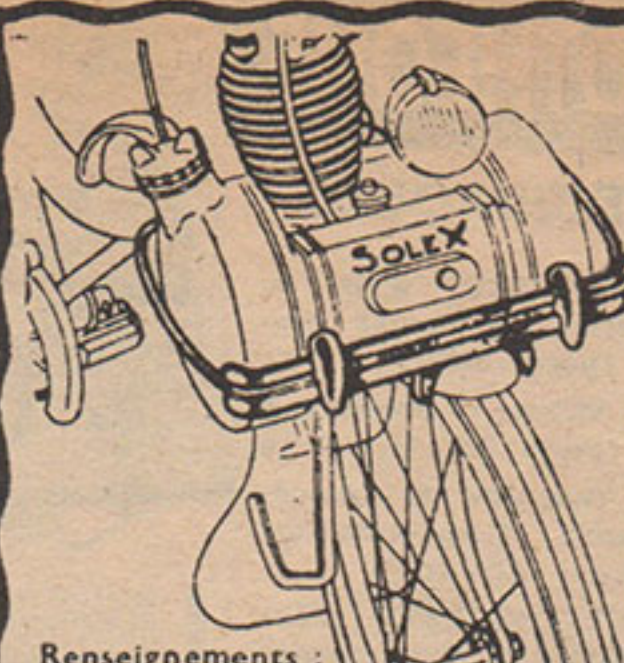
4 CV Renault monoplace com-
pétition 170 kmh repr. coupé
sport ou moto récente. Roger
SCEAUX, 4, rue Beurepaire,
Pantin NOR. 15-18

ARONDE noire 52 surbaissée
470. ctre moto 17 rue Pajol.

Poste soudure aut. compl. ctre
BSA Puch f. offre VALERO
129 r Ranelagh, 16e.

ECH. 402 39 ctre moto 350-500
BSA ou BMW av side ou ss s.
Gache EDF 45 r de Rome 8e

Reprise motos et vélom. sur
voitures petites et moyennes.
Crédit 70 r Manin Nord 98-40



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

Le Seul Spécialiste
de l'accessoire
de l'équipement

Économiser de l'argent
gagner du temps
en trouvant toujours
le choix le plus renouvelé
de 6.000 articles différents
pour motos-scooters-cyclomoteurs

compétence
honnêteté
régularité

**pour vous...
pour votre machine...**

ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIÉS
PRIX LES PLUS BAS

Un des exemples de la semaine :
L'incomparable
combinaison
MACOMBYNN-CORDOUAL
toutes tailles
4.975 fr.

MEMBRES DE CLUBS
FAITES-VOUS CONNAITRE

REVIL

ETS REVIL, 82, AVENUE DES TERNES
225, Boulevard Péreire, PARIS - ÉTO. 15-53

Expéditions en province

**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

VOTRE BIBLIOTHÈQUE

● OUVRAGES TECHNIQUES

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

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

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

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

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

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

TECHNIQUE ET PRATIQUE DES CYCLOMOTEURS - Prix : 495 fr. (par poste 547).

● MANUELS D'ENTRETIEN

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

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

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

MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 lat.) : 355 fr. (poste 405 fr.).

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

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

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

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

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

● TABLEAUX MURAUX

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

PEUGEOT P 55 : 450 francs.

TERROT 500 RGST : 500 francs

125 TERROT E.T.D. : 500 francs.

LIGHT 125 : 1 000 francs.

Le Moteur VELOSOLEX : 350 francs.

4 CV RENAULT : 300 francs.

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

Bloc-Moteur YDRAL 125 : 450 francs.

● DIVERS

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

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

Les timbres poste ne sont pas acceptés en paiement.



LES "2 ROUES" à moteur ET L'ASSURANCE

Il y a sur nos routes de plus en plus de véhicules à 2 et 3 roues : motocyclettes, scooters, vélomoteurs, bicyclettes à moteur...

- 800.000 ont été construits en 1953.
- 2.500.000 sont en circulation à ce jour.

Conséquences

Pour leurs conducteurs, leurs passagers et les autres usagers de la route, ces véhicules légers et rapides sont un facteur important de l'augmentation constante du nombre et de la gravité des accidents.

Récemment encore, il arrivait que le propriétaire d'un de ces engins, ayant négligé l'assurance de sa responsabilité civile à l'égard du passager, ce dernier ne pouvait être indemnisé, d'où des déconvenues parfois tragiques.

Devant cette situation...

Devant cette situation, les sociétés d'assurances ont décidé de généraliser les extensions de garantie ci-après :

1° La garantie de la responsabilité civile à l'égard du passager sera toujours accordée pour tous les véhicules motorisés à deux et trois roues, qu'elle qu'en soit la cylindrée et qu'il y ait ou non un siège arrière aménagé ;

2° Il en sera de même pour les personnes transportées dans le side-car, selon le nombre de places déclaré dans la police d'assurance ;

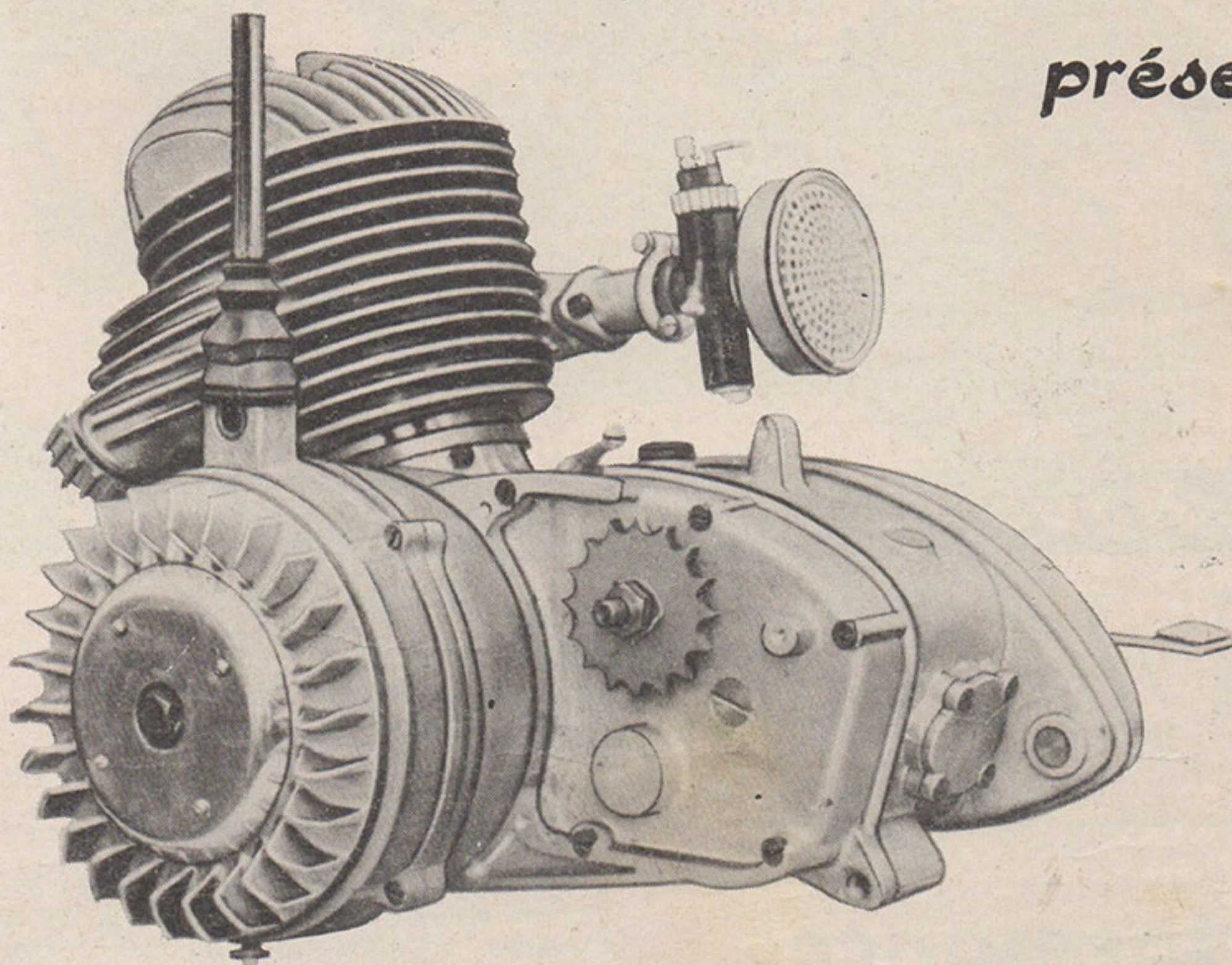
3° Comme pour les « quatre roues », les polices garantissent la responsabilité civile à l'égard des frères, sœurs, beaux-frères, belles-sœurs et beaux-parents de l'assuré.

Les polices qui ne comportent pas encore ces nouvelles dispositions en bénéficieront automatiquement à compter de la prochaine échéance postérieure au 30 avril 1954 — ou immédiatement sur demande — contre paiement de la prime tenant compte des extensions de garantie et de l'augmentation des risques.

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

YDRAL

présente



SES MOTEURS 125 et 175 cmc

équipés en série avec

"GYROSTARTER WESTINGHOUSE"

Démarreur Dynamo Électrique (puissance 95 watts)

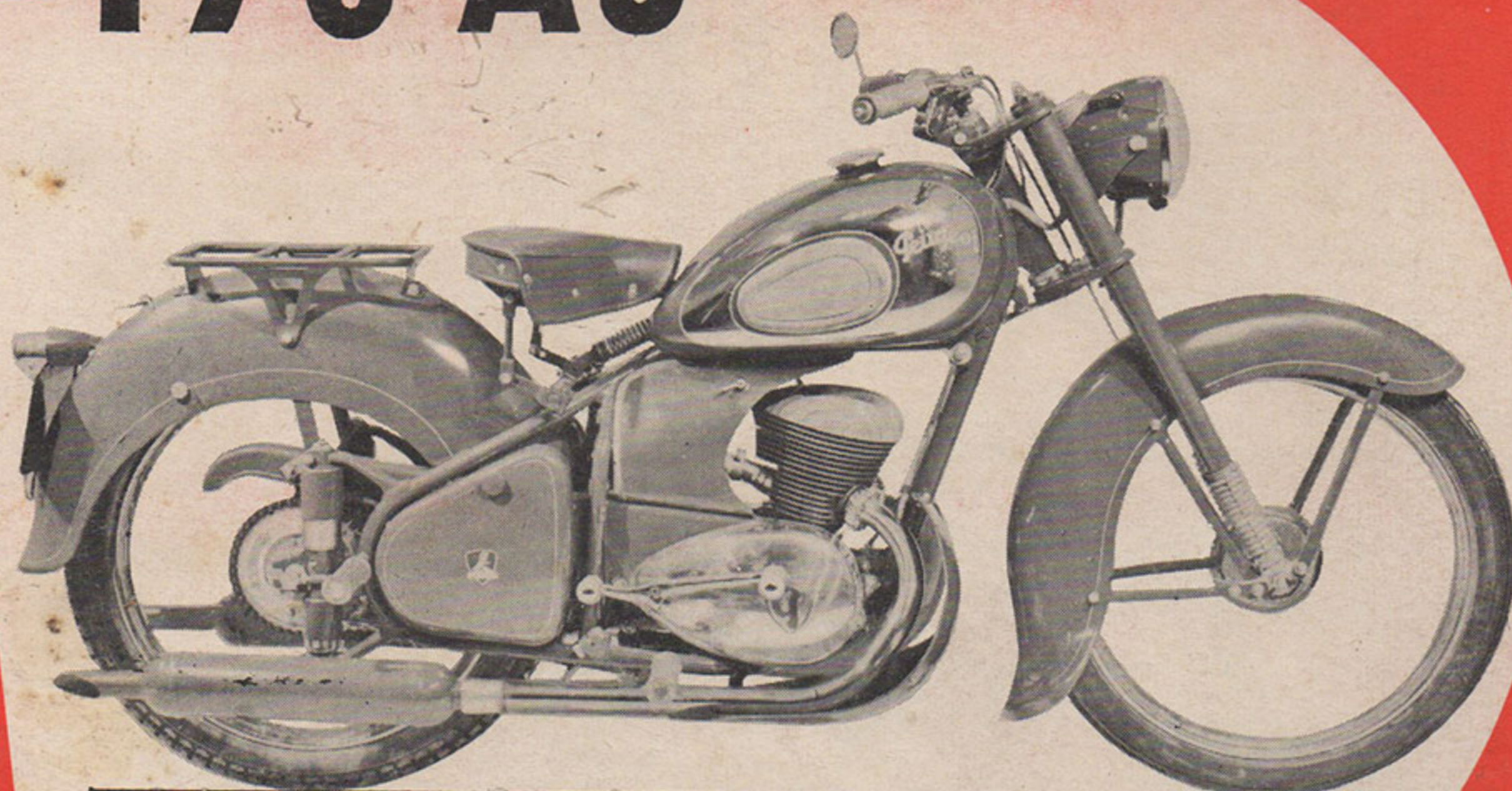
Le Gyrostarter assure toutes les fonctions
électriques auxiliaires du moteur :

DÉMARRAGE - CHARGE BATTERIE - ALLUMAGE

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

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

176 AS



Nouvelle motocyclette légère

175 ^{cm³} - BLOC MOTEUR 2 TEMPS
4 VITESSES PAR SELECTEUR
FOURCHE TELESCOPIQUE
SUSPENSION ARRIERE.

Performances

Moteur puissant et nerveux, dérivé du fameux "175" détenteur du record du Bol d'Or Culasse aluminium très refroidie par de grandes ailettes - Puissance 7,2 CV. à 4.000 t/mn. - Vitesse environ 90 km.

Présentation

Protection totale par de larges garde-boue à emboutis profonds - Cache carburateur - Cache volant dural poli - Sabots protège-jambes - Jantes, silencieux, guidon, réservoir chromés - Email bleu R.A.F. et chrome.

Prix : Complet en ordre de marche

148.500 Frs

(Taxe locale en sus)

VENTE A CRÉDIT EN 6, 9, OU 12 VERSEMENTS

Catalogue sur demande à :
CYCLES PEUGEOT
Beaulieu-Valentigney
(Doubs)

Peugeot