

Moto revue

42^e ANNEE. — 8 MAI 1954. — N° 1.186

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

40 frs

**ESSAI
" STARLETT "
MONET-GOYON**



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

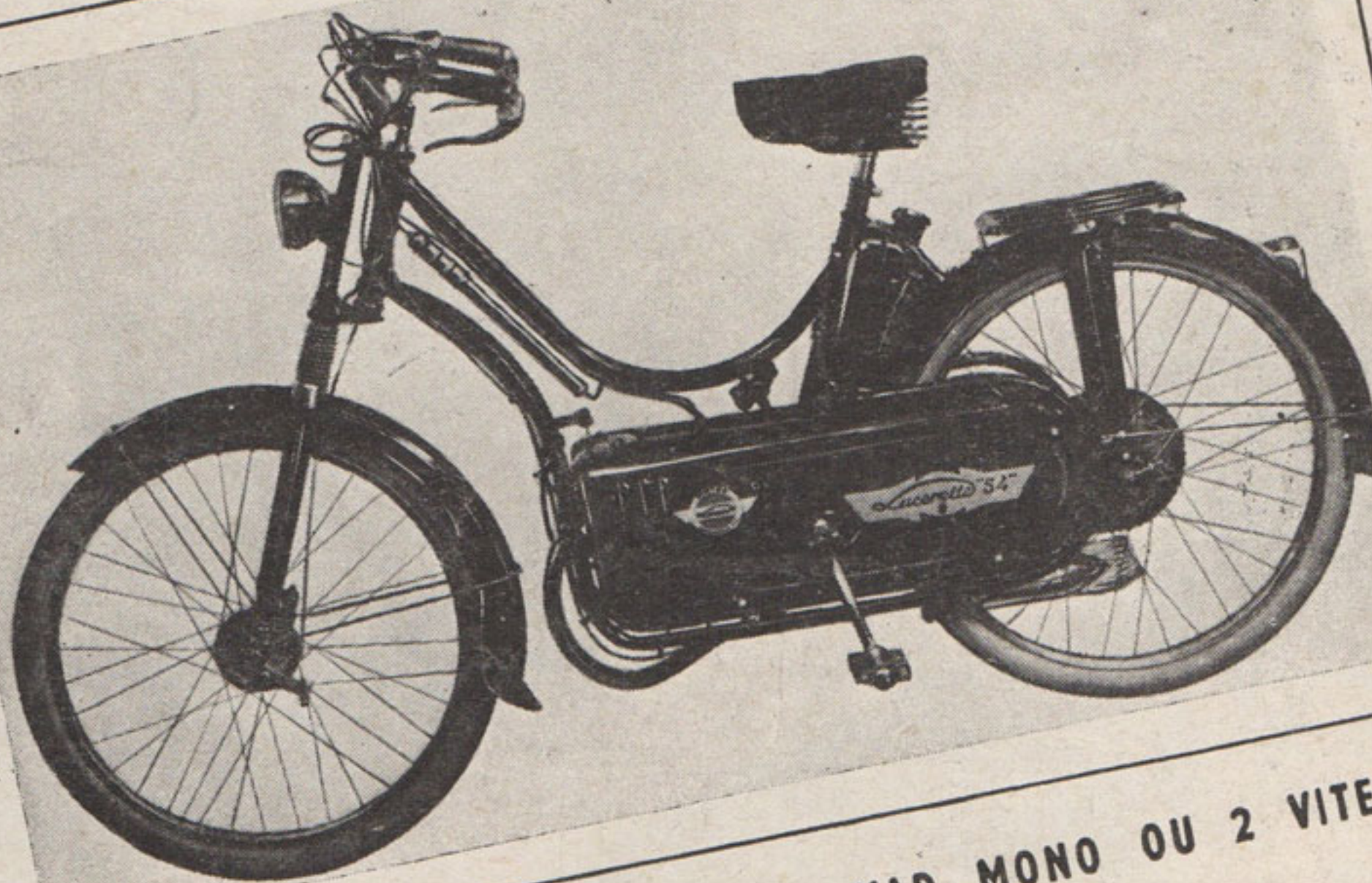
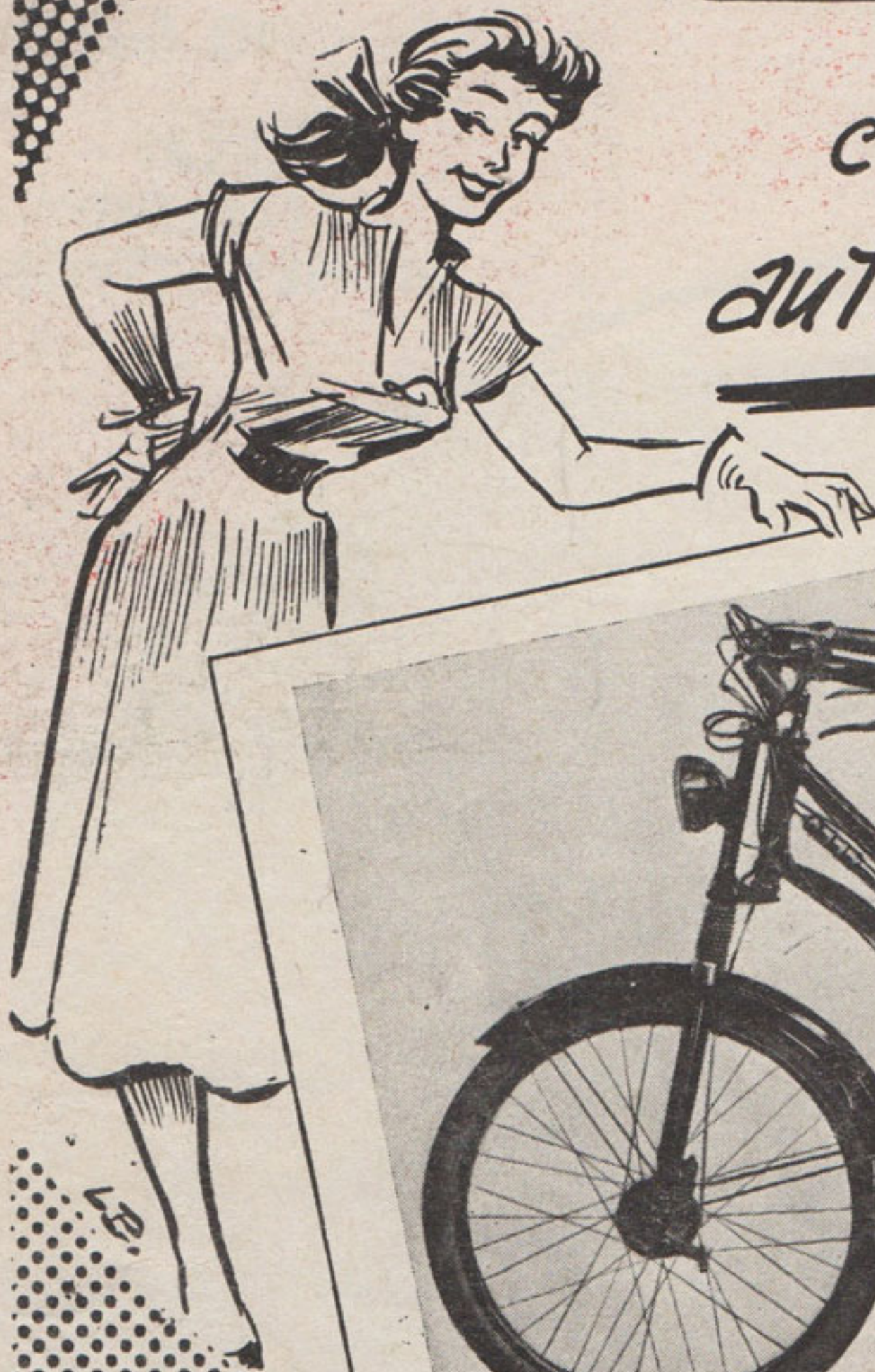
RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12, RUE DE CLÉRY
PARIS (2^e)

C'est couché sur le dos, dans ce long cigare, que Baum battit dernièrement les records de vitesse absolue en 50 et 100 cmc., à 128 et 179 kmh.

la

Lucerette '54'

*c'est quand même
autre chose !..*



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

L'ÉCONOMIE D'UN CYCLOMOTEUR

LA PROTECTION D'UN SCOOTER

LA SOLIDITÉ D'UNE MOTO

GRAISSAGE RECOMMANDÉ:
HUILE

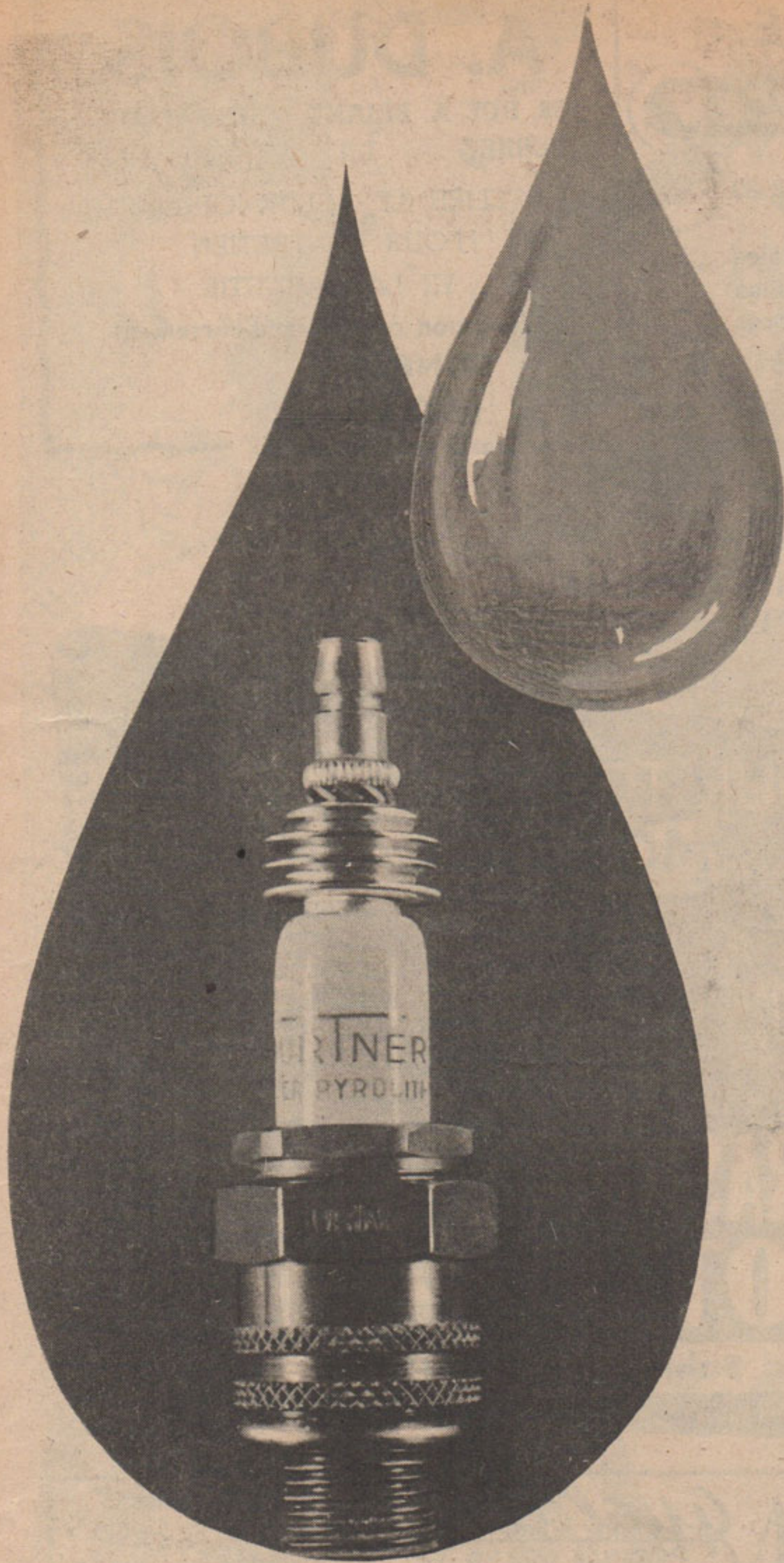
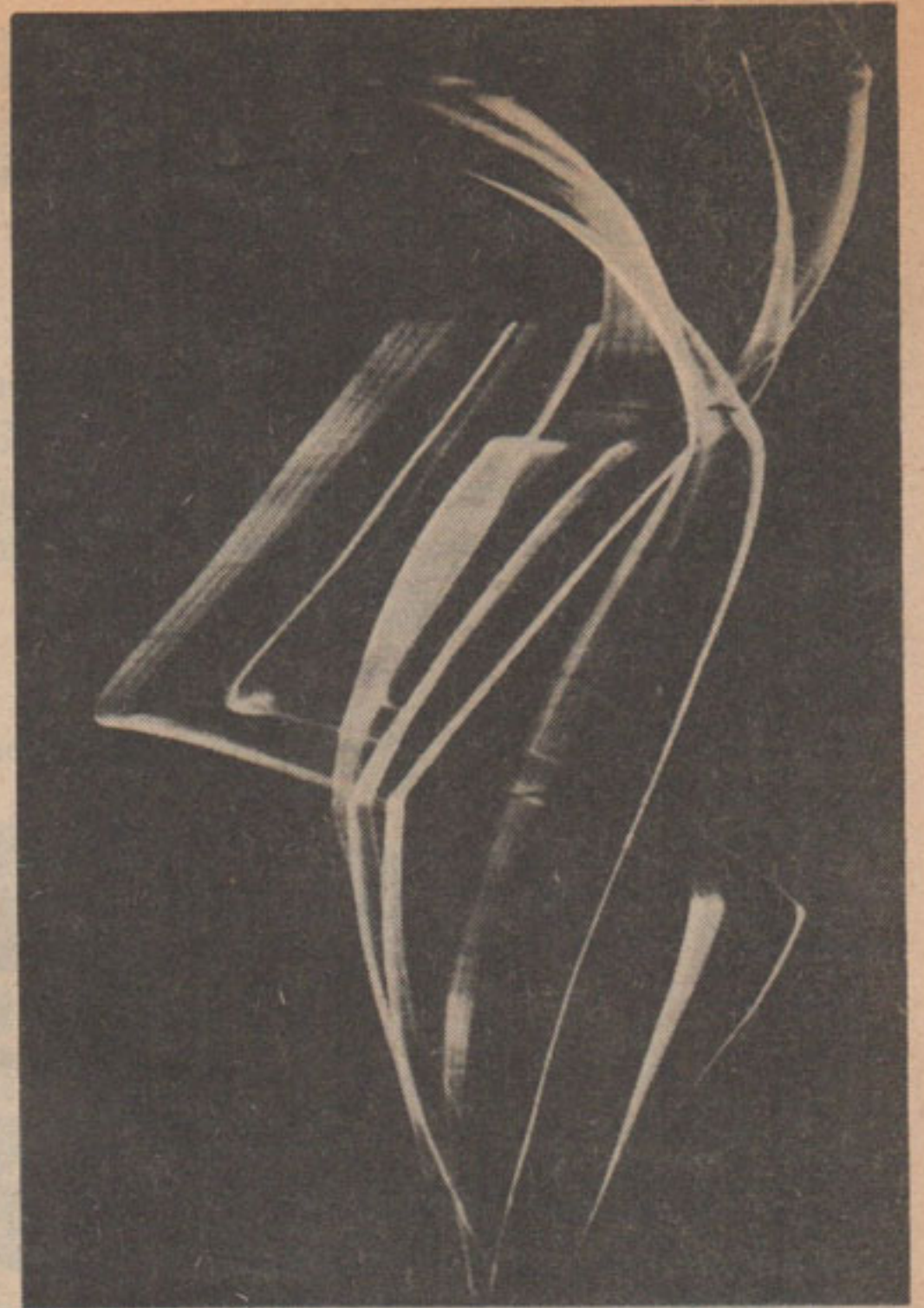


"MOTO 2 TEMPS"

CYCLES ET MOTOS

Lucer

HAZEBROUCK (N.)



GURTNER
36 BIS, RUE GUERSANT, PARIS 17^e

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

AGENCE OFFICIELLE :

BSA ARIEL **SUNBEAM**

LIVRAISON RAPIDE : BSA C 11 - B 31 - B 33
A 7 - A 10 - Super-Flash.

SUNBEAM S 7 - S 8 — ARIEL tous modèles
Nos machines sont livrées immatriculées
Renseign. : réponse 45 francs en timbres

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

CRÉDIT : 6 - 9 ou 12 MOIS

Passez vos commandes immédiatement pour pouvoir partir en vacances

A. DUBOIS

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

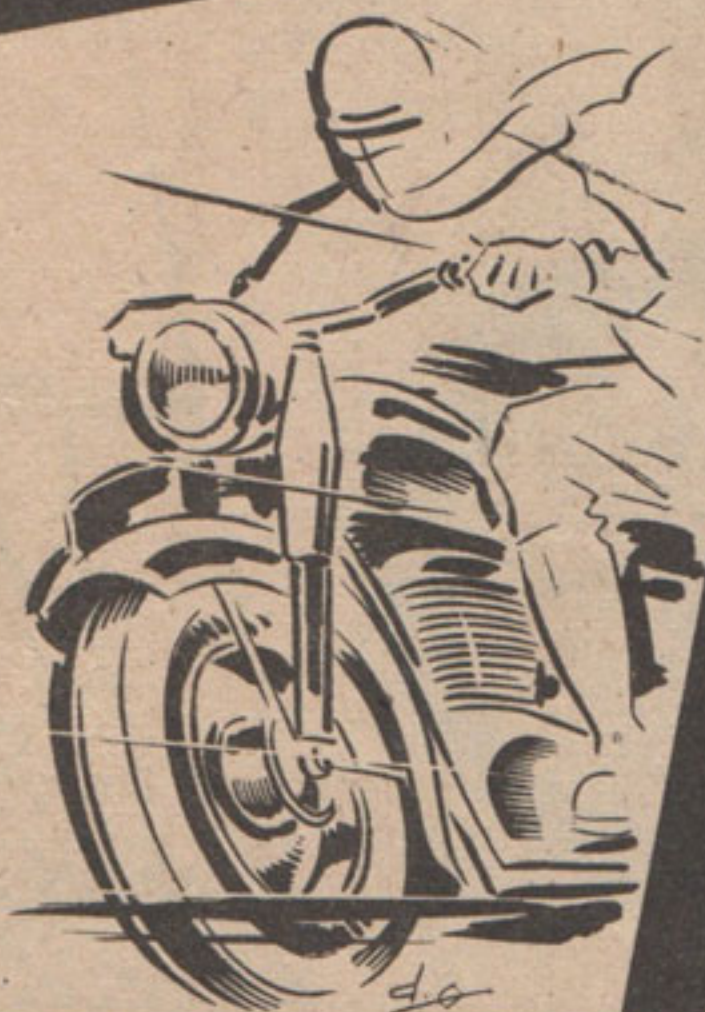
L'ATELIER LE MIEUX ORGANISE
POUR L'ENTRETIEN
ET LA GARANTIE

Expédition contre remboursement

**CRÉDIT
SENSATIONNEL**

En cas de maladie, accident, décès,
rien à payer.

6, 9 OU 12 MOIS
1^{er} VERSEMENT
SELON VOS DISPONIBILITES



POUR TOUS LES MODÈLES
MOTOBÉCANE

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

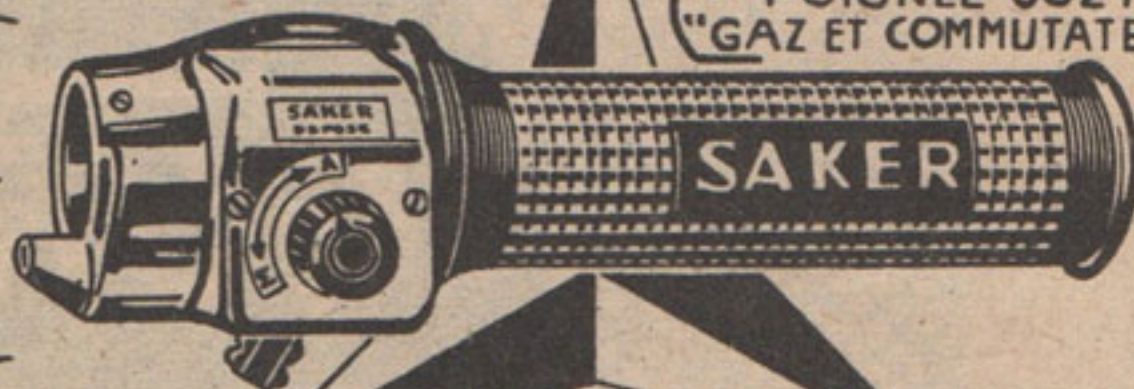
**STRASBOURG-S^t DENIS
MOTO-SPORT**

EN PLEIN CENTRE DE PARIS **9, Boulevard Saint-Denis, PARIS-3^e** **ARC. 48-89**

OLIVIER 122

Garantie de Qualité

POIGNÉE 602 RD
"GAZ ET COMMUTATEUR"



SAKER

DÉPOT OFFICIEL... "KERSA" LEVALLOIS

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

TIRAGE RECTILIGNE
GRANDE SÉCURITÉ

SOLIDITÉ et CHROMAGE
INÉGALABLES

IMITATIONS NOMBREUSES
PRIX LES PLUS BAS

DES NOUVEAUTÉS CRÉÉES
AVEC L'EXPÉRIENCE

LES MEILLEURES GARANTIES
D'UN ARTICLE PRATIQUE

ÉQUIPE D'ORIGINE LES GRANDES
MARQUES, RENOMMÉES

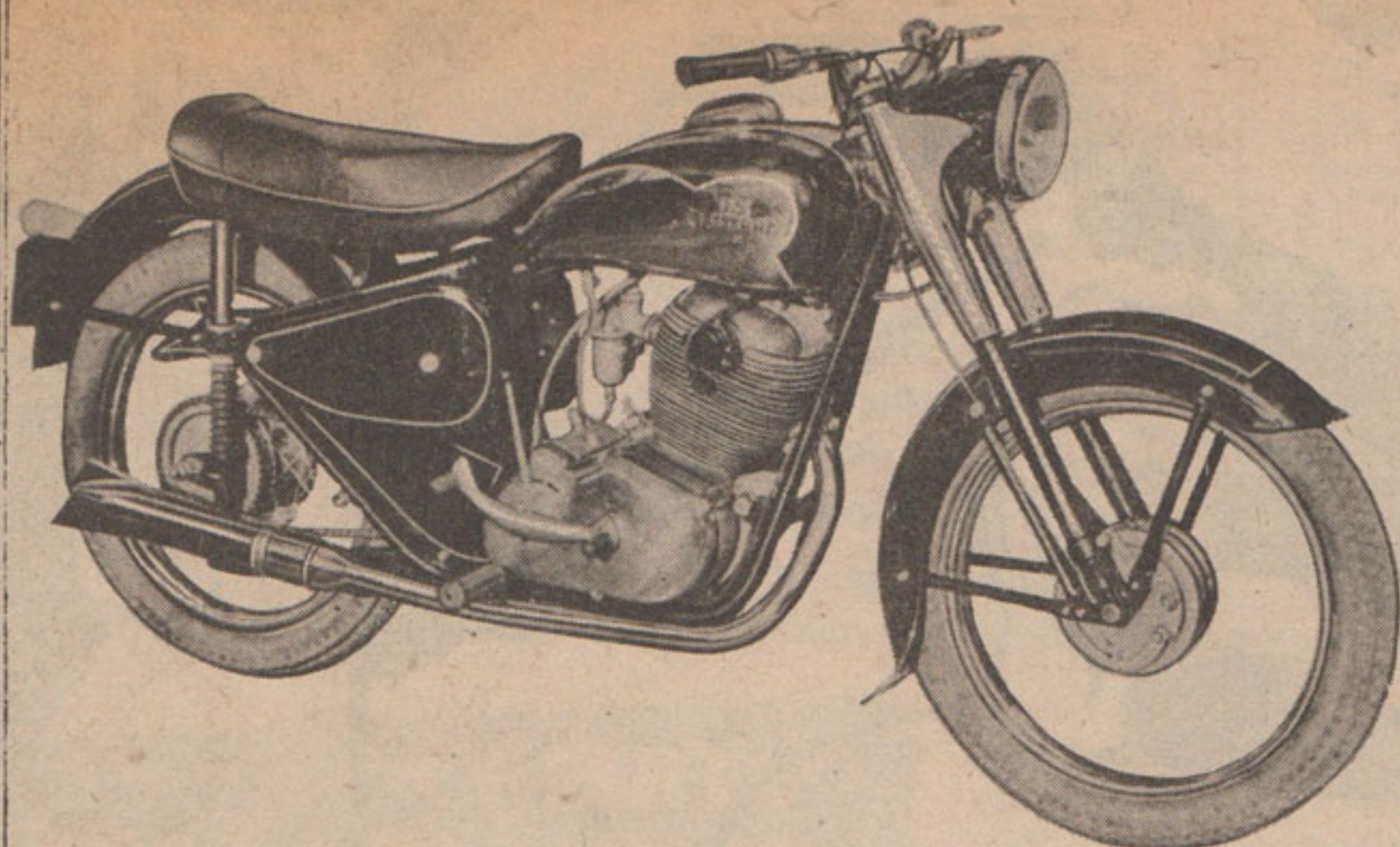
MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS



**IL
FAUT
COMPARER
LA**

Pauloma

Ets MICHEL HUMBLLOT - SIEGE SOCIAL ET USINE : 40, bd Félix-Faure, CHATILLON-sous-BAGNEUX (Seine) - ALE. 10-39 - R.C. Seine 370-804 B
DIRECTION COMMERCIALE : 1, rue Leclerc, PARIS-14°



DEMANDEZ UN ESSAI
de la

250^{cmc} D. S. MALTERRE

SUSPENSION ARRIERE
A FLEXIBILITE VARIABLE
(14 cm. de débattement)
MOTEUR A.C.T.
MOYEURS CENTRAUX
GARDE-BOUE FLASQUES

Nos modèles 125 - 175 cmc. à
moteur A.M.C.

Champion de France
1951 - 1952 - 1953

CAMUS
sur D.S. Malterre

VENTE A CRÉDIT
(Digeco)
6 - 9 - 12 MOIS

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTEUR A.M.C. — ECHANGE STANDARD DE MOTEUR

Ets. M. MALTERRE, 42, Bd. de la Bastille - Téléphone
DIDerot 55-38

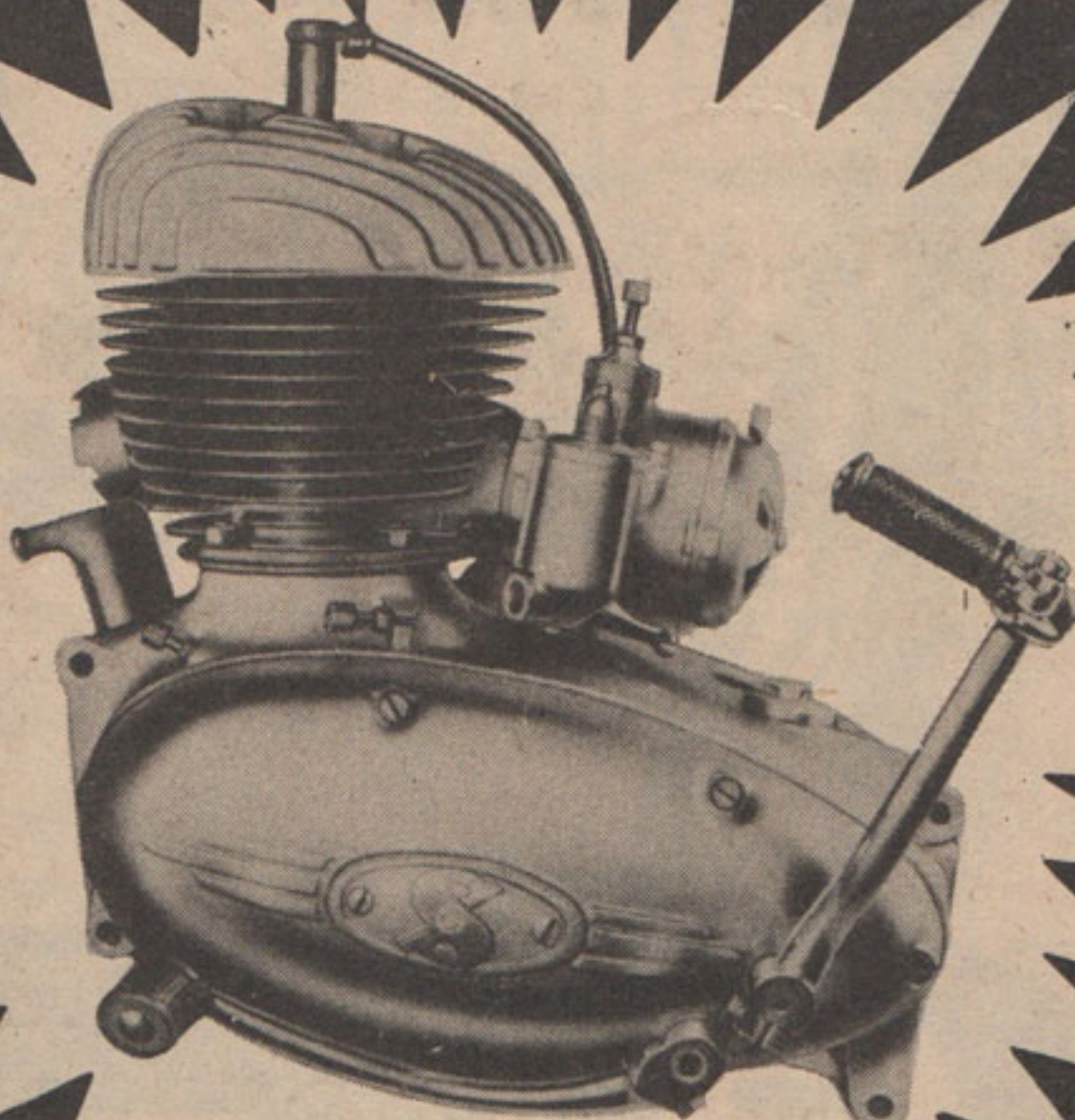
AGENCES DISPONIBLES (nous consulter)

MOTEURS SACHS

MOTEURS SACHS

98 cm³
2 VITESSES

175 cm³
4 VITESSES



ETS W. DUMONT
DISTRIBUTEURS EXCLUSIFS
11, RUE CHALGRIN, PARIS-XVI^e
KLE. 68-10



Demandez la liste des constructeurs ayant adopté le moteur SACHS

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

La Starlett

immédiatement

DISPONIBLE

à

PARIS MOTO

Concessionnaire Officiel

Monet Goyon

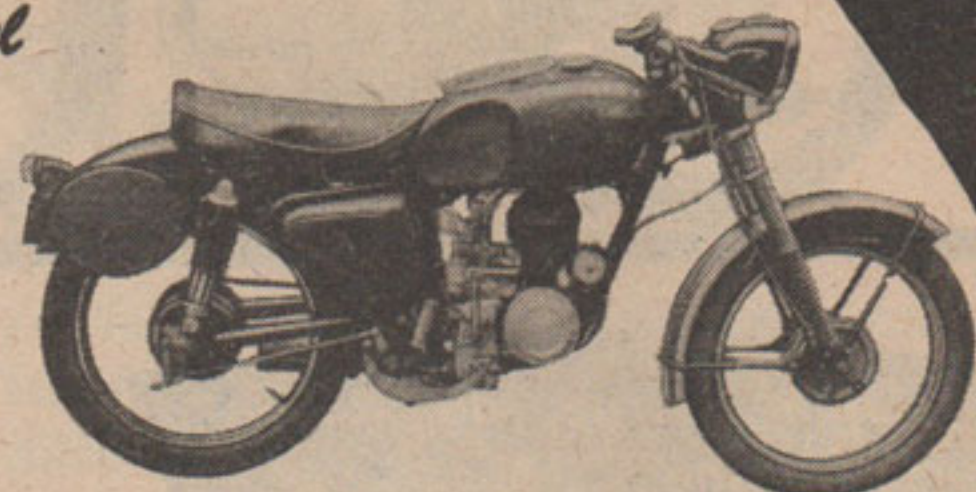
Huit autres derniers
modèles disponibles
également en ma-
gasin.



78.500

CREDIT :

1^{er} versement : 18.500
SOLDE EN 12 MOIS



CREDIT :

1^{er} versement : 49.000
SOLDE EN 12 MOIS

195.000

PARIS MOTO : 55, r. Brancion - Paris-15^e - LEC. 93-57

(Métro : Convention)

Stock de Pièces détachées le plus important de la Région Parisienne

POMPISTES, MOTOCISTES...

UN IMMENSE MARCHÉ A VOTRE PORTE
Plus de 1.500 Cyclomoteurs sont fabriqués
journellement

VENDEZ

Carburant autolubrifiant anti-calamine pour VeloSoleX et moteurs 2 temps.

- Stockage et ventes faciles - Bidons capsulés de 2 litres.
- Qualité indiscutable et constance absolue de la Solexine.
- Satisfaction unanime des usagers.



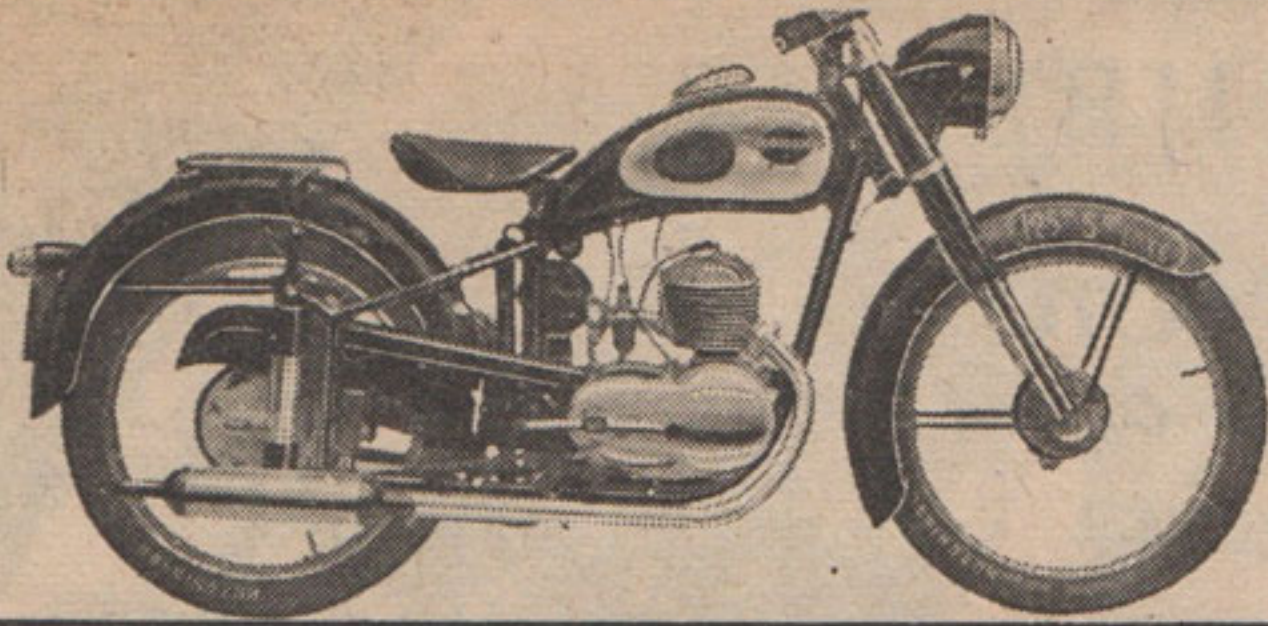
Demandez les conditions de vente à
VELOSOLEX

Service D ● Courbevoie (Seine)

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

VÉLOMOTEURS

RADIOR Grand Luxe - 4 vitesses



RADIOR

2 et 4 temps — 3 et 4 vitesses
Moteurs NERVOR - A.M.C. - N.S.U.

Sélecteur — Suspension

CONFORT — TENUE DE ROUTE — EQUIPEMENT
VENTE A CREDIT

AGENCES PARIS :

RIVE DROITE :
SAINT-PAUL MOTOS - 1, rue de Rivoli - ARC. 71-46
FRANCE-MOTOS-SPORT, 46, Bd Magenta, BOT. 87-77
RIVE GAUCHE :
Monsieur LALA, 194, avenue du Maine - SUF. 50-12
RADIOR - BOURG (Ain) — Catalogue illustré fco

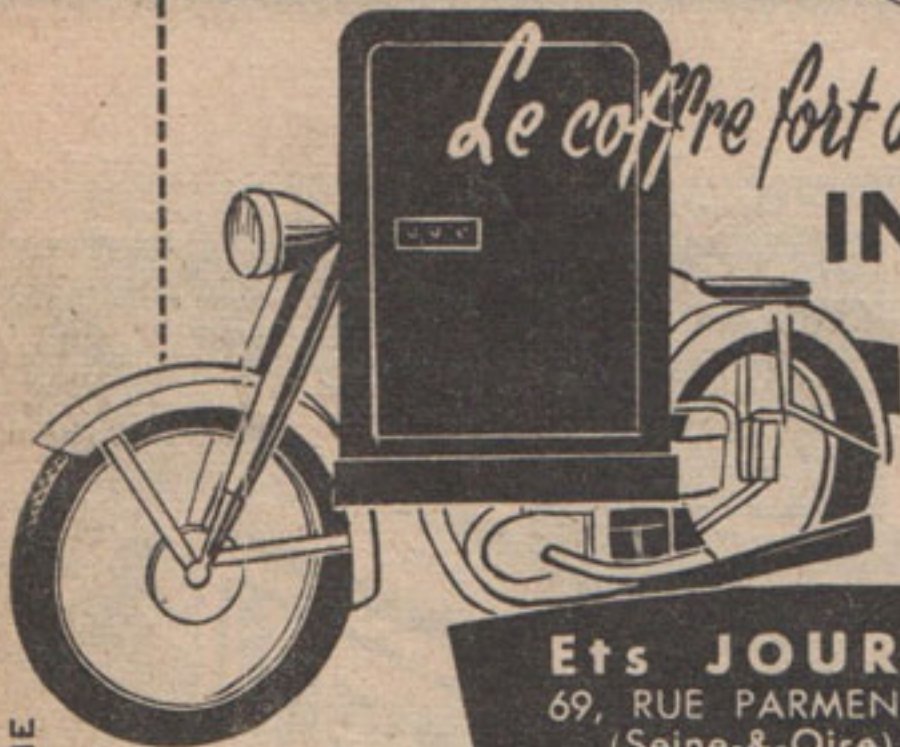
Dans la rue, au stade,
à l'usine...

Le bouchon ANTI-VOL



Le coffre fort de votre essence
INTERDIT

VOL ET
SOULLURES
dans votre
réservoir



Ets JOURNÉE S.A.
69, RUE PARMENTIER — BEZONS
(Seine-&-Oise) - ARG 70-15

TOUS LES BOUCHONS POUR MOTOS ET CYCLOMOTEURS
Bouchons simples et bouchons Anti-vol

Double succès !...



CHAPEAU FORT

ET

CASQUE

- EXTÉRIEUR
chapeau
de toile
- INTÉRIEUR
calotte de
protection en
LIÈGE NATUREL



- Élégant
- Léger
- Robuste
- Isolant

LIÈGE NATUREL

BAYARD

28, R. de Château-Landon - PARIS-10^e

AGENT OFFICIEL

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

Retenez dès maintenant
les machines
DISPONIBLES :

STOCK pièces détachées B.S.A. - SUNBEAM - ARIEL
CREDIT : 6-9 ou 12 MOIS (expédition contre remboursement)

Atelier de réparation et ouvriers spécialisés pour entretien et garantie

BSA ARIEL

A. CHARRIER

Champion de France vitesse 1936
SPECIALISTE DES MACHINES ANGLAISES

BSA A 10 - A 7 - B 33 - B 31 Super Flash - M 20 - C 11 - SL
S. 7 - Luxe S. 8 - Sport — B.S.A. et ARIEL modèles 1954

Machines de cross et de circuit disponibles

Toutes nos machines
sont traitées avec REDEX

La maison se charge de l'immatriculation
des machines

Renseignements : réponse contre 45 fr. en timbres

Téléph. : NORd 44-26

Métro : Hoche et
Porte Villette

Autobus 170 et 130



PRATIQUE
tellement plus pratique

MACOMBYNN 54

BREVETÉ

S.G.D.G.



*pour les routes toujours
par tous les temps*

SOUPLE, IMPERMÉABLE, INVULNÉRABLE

TOUJOURS PROPRE

Se lave à l'eau et au savon

fabriquée en **IMPER-SCOOT**

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
CHANTRIEUX & LEFEVRE, 2, RUE DE LA PLUMETTE, AMIENS

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



Avec la
"SPÉCIALE 2 TEMPS"

Bret-oil

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

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

la "Spéciale 2 temps" **BRET-OIL** est
GRAPHITEE sur demande.

écrivez à :

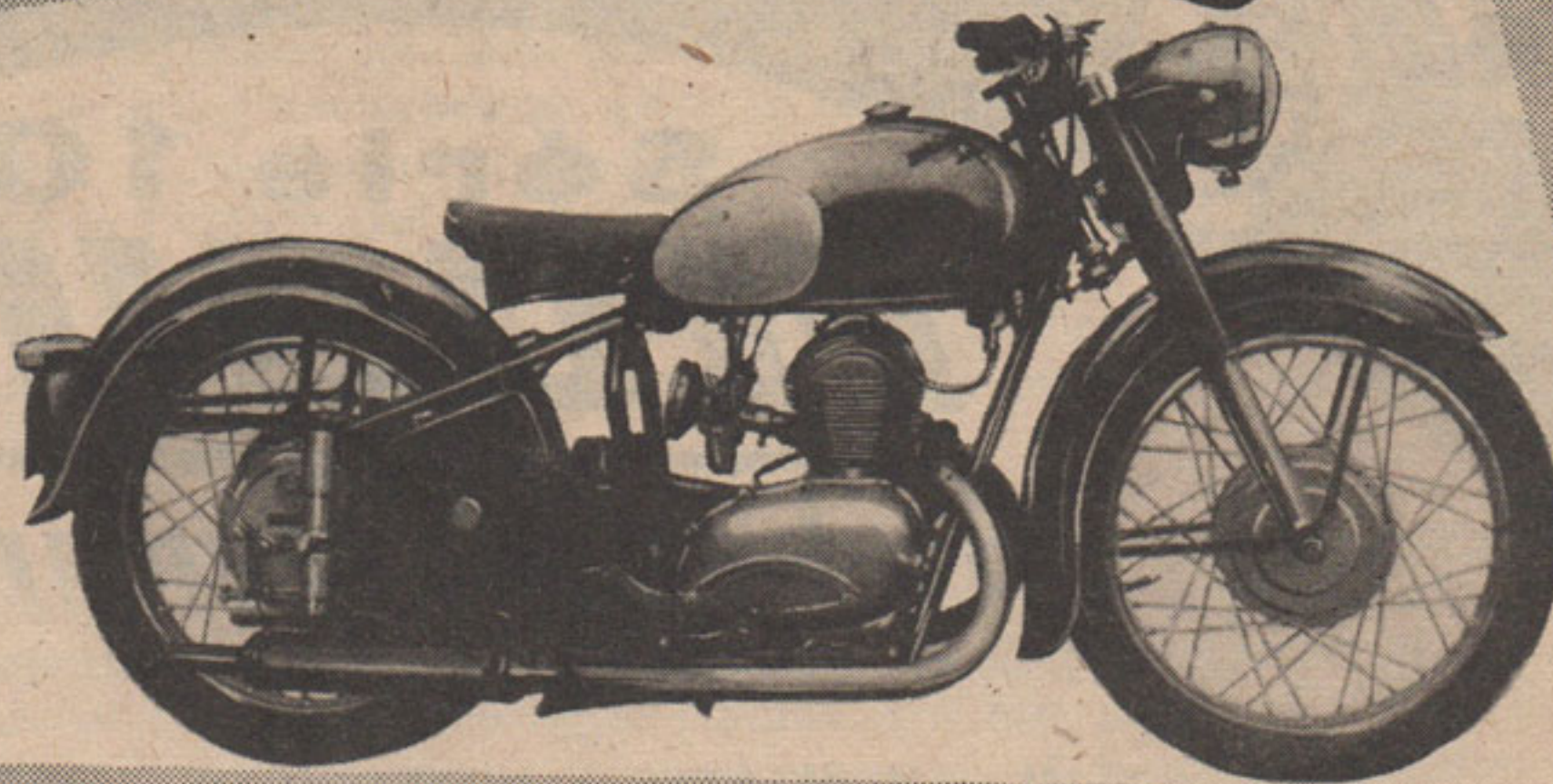
BRET-OIL

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

250^{cc}
deux temps

Langhi

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



86, rue Saint-Denis
LA COURNEUVE
(Seine)

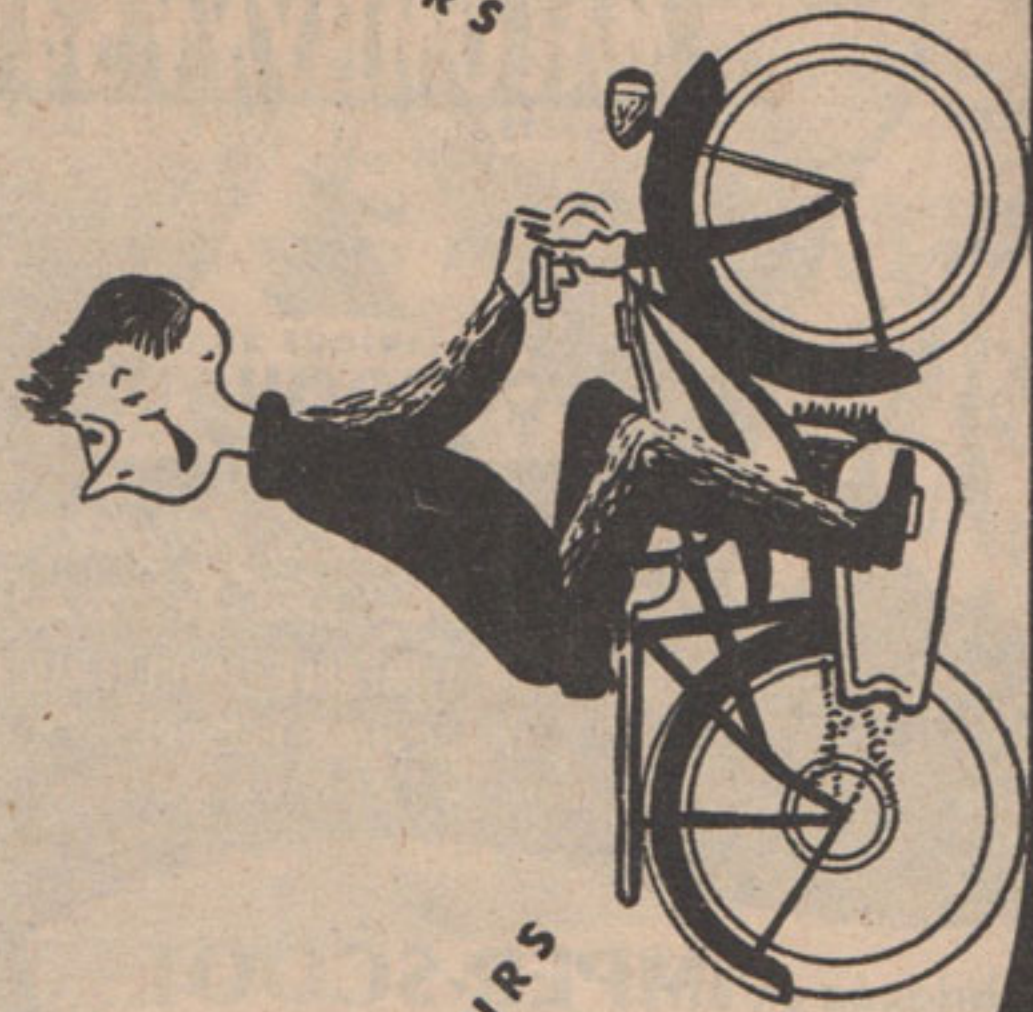
La moto sans histoires

PUB INDUSTRIE

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

CYCLOMOTEURS

MOTOS



VÉLOMOTEURS



SCOOTERS



Spécialement faite pour lui

ÉQUIPEZ VOTRE MOTEUR avec la bougie spéciale moto

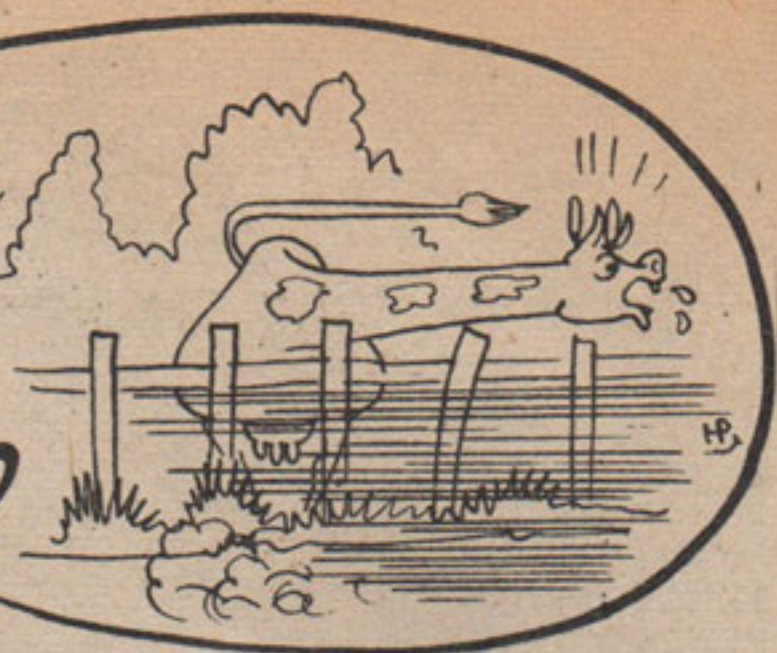
Série 101 **FLOQUET** la bougie dynamique

- C 101 — MOBYLETTE - MONET-GOYON - MOTOBECANE soupapes latérales - BIMA-PEUGEOT - Moteurs VILLIERS.
- D 101 — CUCCILO - JONGHI - LAMBRETTA - B.M.L. - LAVALETTE - MISTRAL - TERROT - VAP.
- E 101 — A.M.C. - AUBIER-DUNNE - JUNIOR - POULAIN - PUCH - V.L.T.
- F 101 — BERNARDET - GNOME-RHONE - PEUGEOT - VESPA - YDRAL.
- G 101 — Moteurs poussés.

Et la 14 E 6 R pour tous Moteurs deux temps



Courses sur route



Moto La revue

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 40 francs

ABONNEMENTS :

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

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

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

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2°.

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12, RUE DE CLERY,
PARIS (2°)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

Le Tour d'Italie 1954 vient de se terminer. Nous en parlons par ailleurs dans ce même numéro, mais il est utile d'en tirer des enseignements valables pour les compétitions françaises.

Bien souvent, dans ces colonnes, nous avons eu l'occasion de déplorer que trop de nos épreuves de régularité ne sont, en fin de compte, que des promenades plus ou moins rapides mais sans signification du point de vue de la sélection.

Est-ce à dire que nous souhaitons pour la France des compétitions type « Tour d'Italie » ?

La question mérite d'être étudiée d'un peu plus près, car il est difficile de donner une réponse totale. Il est clair en effet que le « Giro » a un certain nombre de défauts qui lui sont propres, qui le caractérisent en quelque sorte.

Tout d'abord il y a, au départ, beaucoup trop de machines, ce qui entraîne deux gros inconvénients :

1°) Difficulté d'un contrôle sérieux des motos dans le parc fermé, d'où possibilités constantes de truquages, de substitutions de pièces défectueuses, ce qui laisse planer un doute fâcheux sur la régularité des résultats.

2°) Accroissement des risques courus par les pilotes, à cause des nombreux débutants inexpérimentés.

Ensuite il pose le problème de la compétition de vitesse sur routes ouvertes à la circulation normale. Evidemment, lorsqu'on se rapporte aux moyennes réalisées (118 kmh. par les 175 cmc. sur les 479 kms de Riccione-Mestre !...) on comprend facilement que les routes étaient dégagées par les membres des moto-clubs locaux et les organisateurs. Mais cette surveillance ne devait pas aller sans de sérieuses perturbations pour la circulation normale et de nombreux accrochages avec les usagers habituels de la route, surtout que le nombre des concurrents imposait une surveillance de plusieurs heures.

Ceci pour les inconvénients qui, ainsi que nous l'avons dit, sont surtout engendrés par le caractère de « gigantisme » de l'épreuve transalpine.

Mais en regard, nous trouvons de nombreux avantages : une propagande efficace, parce qu'une compétition de ce genre frappe l'imagination des spectateurs par sa vitesse, son organisation, son importance même ; des résultats réels car ils permettent à la clientèle et aux sportifs de juger valablement non seulement les possibilités de vitesse des machines, mais aussi, et surtout, la résistance des différents organes soumis à un effort constant pendant plusieurs journées et des milliers de kilomètres ; une émulation très sévère entre les marques concurrentes, car il n'est pas question de trouver ici les éternels ex-æquo qui affligent les épreuves de régularité. Ici, pour réussir, il faut **gagner** !...

Et c'est pourquoi, nous pensons que compte tenu de toutes les imperfections du Tour d'Italie, les résultats qu'il apporte sont beaucoup plus « vrais » que ceux de certaines épreuves de régularité trop mièvres, trop faciles, qui ne peuvent arriver à une véritable sélection des hommes et des machines.



Ci-dessus, la façade du magasin de Moto-Vanves-Sport du Bd Brune. Agence des scooters : Speed, Sterva, Bernardet, etc... Des cyclomoteurs : Babymoto, Cazenave, Alcyon, Drevon, etc... Des motocyclettes : Gnome et Rhône, Alcyon. Egalement station-service Vap - Mosquito. L'installation, très moderne, comprend une pompe doseuse de mélange et un élévateur pour motocyclettes.

INFORMATIONS

◆ PARIS-MOTOS

Les Ets Paris-Motos, dirigés par Mr Briou, diplômé des usines BSA, nous signalent la modernisation et l'agrandissement de leurs magasins.

Ceci a été réalisé pour donner toute satisfaction aux clients de la maison, en ce qui concerne l'entretien et les réparations du matériel neuf du service après-vente qui pourront maintenant s'effectuer sans délais.

◆ UN PONT ENTRE LE DANEMARK ET LA SUEDE

On parle beaucoup actuellement d'un projet de pont entre la Suède et le Danemark. La réalisation de ce projet prévoit une combinaison de tunnel et pont entre Copenhague et Malmœ, exclusivement réservé au trafic des véhicules à moteur. Pour le moment, une commission d'experts va étudier les divers problèmes soulevés par cette réalisation, travaux qui dureront un an.



Une nouveauté : les Clignoteurs Scintex pour moto

On apprendra, avec plaisir, que Scintex met aujourd'hui en service des équipements adaptés aux scooters qui joignent l'élégance à l'efficacité.

L'équipement Scintex comprend deux clignoteurs : R5 - PSC Scintex. Ces clignoteurs peuvent être commandés soit par un Combiné CTX, soit par un thermostat TRX et un commutateur séparé avec collier pour montage sur le guidon.

L'équipement peut être complété, à l'arrière, par un Damier Scintex qui fait à la fois stop, feu AR, éclairer de plaque et catadioptré.

Un conseil : si votre phare présente un support pour veilleuse, équipez-le d'une lampe 12 V 4 W. Vous serez en règle avec le Code de la Route et vos clignoteurs ne marcheront que mieux.

◆ PRODIGE ARGENTIN

A la dernière course de Cordoba, la vedette du circuit fut le jeune Leonardo Bagin, âgé de... 7 ans ! qui termina 3^e de la catégorie 125, sur un Lambretta spécialement préparé par son père.

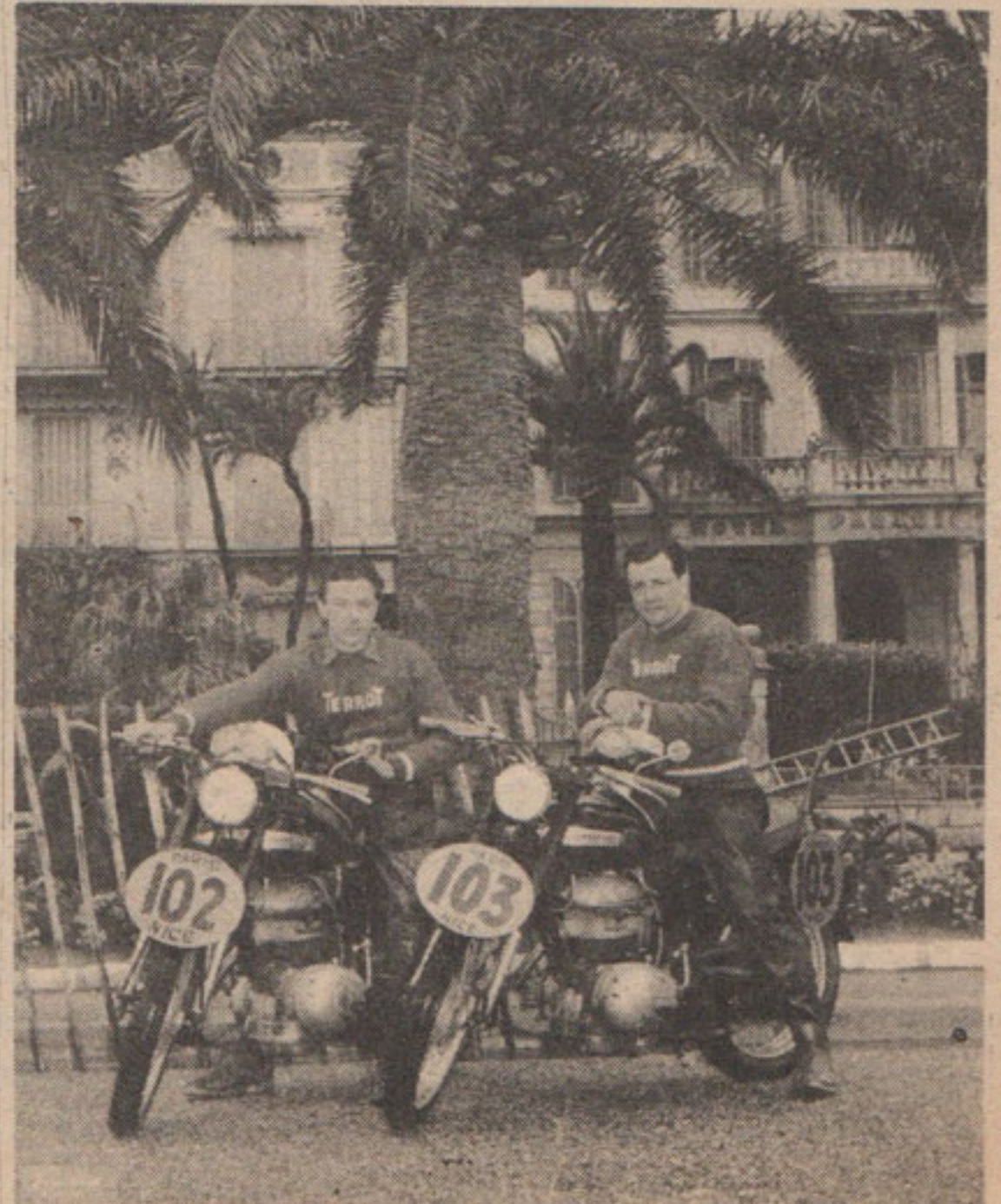
Peut-être verrons-nous dans peu de temps ce pilote (6 ou 7 ans) sur des 500 d'usine ?

◆ DU NOUVEAU

Les Pouvoirs Publics semblent s'intéresser de plus en plus à la moto, et l'armée en particulier qui, dans le dernier Paris-Nice, utilisa à titre expérimental des 175 Peugeot, 200 et 232 Monet-Goyon. Depuis quelques temps d'ailleurs, la Gendarmerie Nationale a reçu des 250 René Gillet pour l'utilisation « intra-muros ».

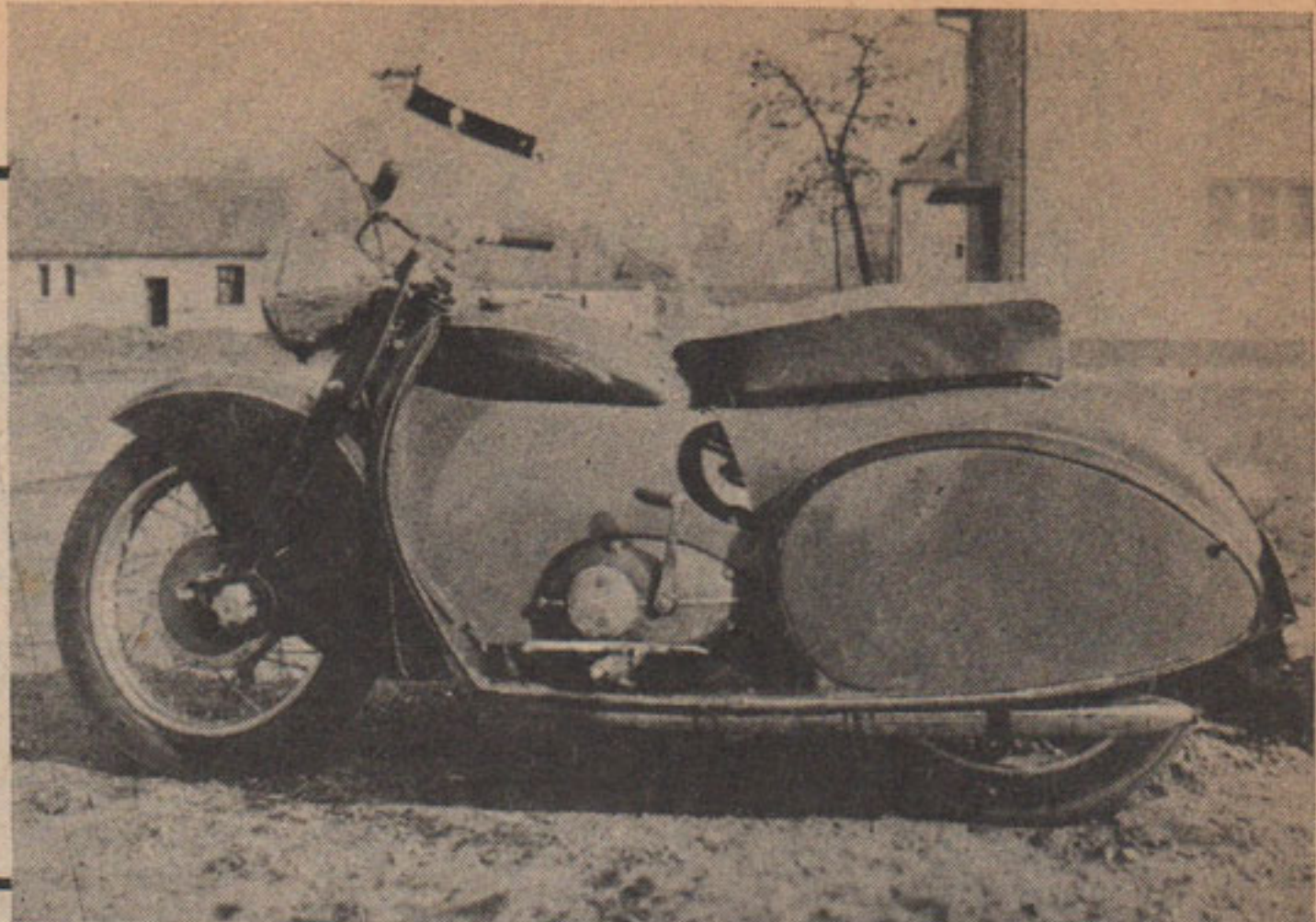


Pessey et Berenguier qui, sur Terrot, se sont classés 1^{er} ex-æquo et ont enlevé les Coupes du Président de la République, celle du ministre des Sports et la Coupe « Moto-Revue » au dernier Paris-Nice Moto.



UNE ADLER CARÉNÉE

Après la parution dans notre N° 1.182 d'une étude portant sur une 200 Adler carénée, nous avons reçu du sous-lieutenant Bouffandeau une photo d'une 250 Adler carénée par ses soins. Ce carénage, facilement amovible, assure une bonne protection du pilote et des organes mécaniques sans nuire aux performances. L'air de refroidissement passe par un « tunnel » débouchant derrière la roue avant, la sortie de l'air s'effectuant par deux ouvertures latérales, qui permettent également d'atteindre le robinet d'essence, le carburateur, le filtre à air, etc... Les deux panneaux arrière donnent accès à la roue, au frein et à la batterie ; il suffit de dévisser un seul écrou-papillon.



◆ ENCORE DES NOUVEAUTES EN ITALIE

On commence, en Italie, à parler des « nouveautés » qui seront présentées à la Foire de Milan. En particulier il est beaucoup question d'un « Galletto » (Guzzi) porté à 192 cmc., conservant son aspect extérieur désormais bien connu. De son côté le « Zigolo » conserverait le même moteur, mais serait amélioré au point de vue présentation. L'Isomoto disparaîtrait pour faire place à une Iso grand tourisme dont de nombreuses caractéristiques seraient les mêmes que celles de l'ancienne machine.

La Motom 48 se présenterait munie d'une suspension arrière déjà vue à Genève, et l'Aermacchi exposerait un nouveau tricar dérivé de sa 125 cmc.

On dit aussi (en très grand secret!) que, peut-être, une très grande marque (dont on ne peut dévoiler le nom) préparerait une grande surprise (qu'il n'est pas possible de préciser davantage!).

◆ UN FUTUR BEHRA ?

Les fanatiques de Montlhéry ont, sans aucun doute, remarqué les débuts de Georges Burgraff, le jeune champion motocycliste dans les récentes Coupes de Paris disputées à Montlhéry. Au volant d'une Monomill, il a remporté une des deux séries éliminatoires et fut contraint à l'arrêt dans la finale alors qu'il faisait figure de leader. Il parcourut sa série en 23'35", soit en 23" de moins que le vainqueur de la série précédente (23'58").

◆ LA COURSE NE PAIE PAS... PARTOUT !

Le 25 avril s'est déroulée à Imola la « Coupe d'Or Mondiale » motocycliste. Sans nous occuper du côté sportif de cette épreuve, nous voulons seulement souligner l'importance des prix dans les différentes catégories, importance vraiment exceptionnelle.

En catégorie 250 cmc., le vainqueur recevra 790.000 liras (env. 515.000 fr.) et le huitième concurrent placé 110.000 liras (env. 72.000 fr.). En 350 cmc., le prix au vainqueur est de 1.140.000 liras (environ 740.000 fr.) et le prix au huitième 160.000 liras (env. 105.000 fr.). En 500 cmc., il y aura pour le premier 1.660.000 liras (env. 1.080.000 fr.) et pour le huitième 215.000 liras (env. 140.000 fr.).

L'importance de ces prix a vraiment de quoi nous stupéfier, surtout si nous les comparons à ceux qui seront distribués en France aux vainqueurs du Bol d'Or par exemple. En effet, à la fin de cette épreuve, le vainqueur absolu gagnera... 30.000 fr., auxquels viendront s'ajouter les 20.000 fr. de prix en tant que vainqueur de catégorie, soit donc au total, et pour le concurrent le plus heureux, un maximum de 50.000 fr.

Il y a évidemment un abîme entre les conceptions qui président à l'organisation des courses en Italie et en France.

■ M. W. DUMONT DISPARAIT

On nous prie d'annoncer le décès, en son domicile, de Monsieur William Dumont.

Mr W. Dumont était l'administrateur-gérant des Ets William Dumont, bien connus des utilisateurs de moteurs Sachs.

De nombreux amis de la Chambre Syndicale du Motocycle avaient tenu à l'accompagner en sa dernière demeure.

Que son épouse et ses enfants trouvent ici les condoléances de « Moto-Revue ».

NUMEROS DE MOTO-REVUE ANCIENS

Quel lecteur pourra nous procurer les numéros ci-après ? Il bénéficiera d'un abonnement de quelques mois en compensation.

Année 1937 : N° 730
 » 1938 : N° 819
 » 1939 : N° 842
 » : N° 853

par avance, nous le remercions.

◆ HAAS

Au cours des essais effectués par l'équipe NSU sur le parcours du T.T. à l'Ile de Man, le champion du monde Werner Haas, est entré en collision avec une remorque dans une courbe dangereuse. Heureusement pour lui, il a eu plus de peur que de mal, et quelques points de suture lui ont permis de rentrer en Allemagne avec ses camarades. Rien de grave donc, et nous verrons tout de même Haas au départ des premières épreuves du championnat du monde.

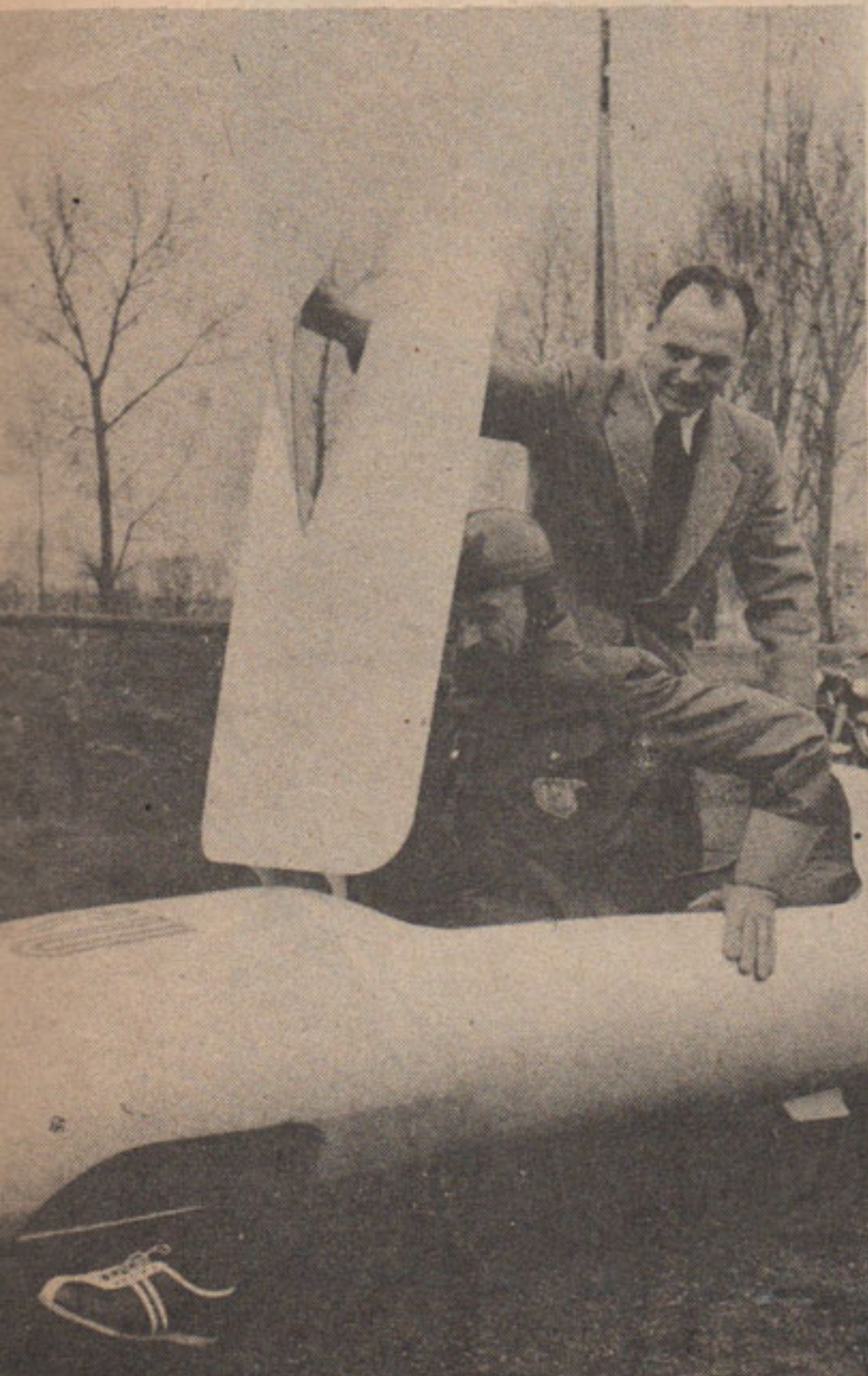
NOUVEAUX RECORDS N.S.U.

NSU détient déjà, depuis 1951, le record du monde en vitesse absolue. Mardi 27 avril, la même marque s'est attaquée à des records en 50 et 100 cmc., avec des moteurs peu poussés, directement dérivés du 50 Quickly et 100 Fox, mais montés dans un carénage en forme de cigare, de 3,80 m de long et sensiblement 70 cm de diamètre. Le pilote, Baum, un dessinateur industriel, était couché sur le dos, les pieds en avant.

En 50 cmc., l'ancien record de Méo, sur Alpino, et datant de 1952, a été porté de 92 à 128,1 kmh. sur le km lancé, et de 90 kmh. à 128,5 sur le mile lancé. Son dernier record est également valable en 75 cmc., détenu depuis 1949 par Rulli sur une Magliano à 116 kmh.

La moisson des records en 100 cmc. est plus importante. Le km lancé, propriété, depuis 1952, de Bottigelli sur Alpino, a été porté de 129 kmh. à 178,2. Le mile lancé (ancien record par Rulli, sur Magliano 75 cmc.) est passé de 116 à 179,3 kmh. Les records de notre compatriote Rapeau sur Moto-Pédale, datant de 1930, à 94 kmh., sur les 5 kms et les 5 miles, ont été portés respectivement à 171,1 et 171,4 kmh. Ce dernier record sur les 5 miles, à 171,4 kmh., est également valable en 125 cmc. (Remondini sur Jonghi, en 1948, à 125 kmh.) et en 175 cmc. (Winkler sur DKW, en 1937, à 161 kmh.).

Dans notre prochain numéro, nos lecteurs trouveront des détails plus précis sur les machines utilisées et sur le recordman, Baum, inconnu encore à ce jour.



NOUVELLES machines

**BENELLI
et PARILLA**

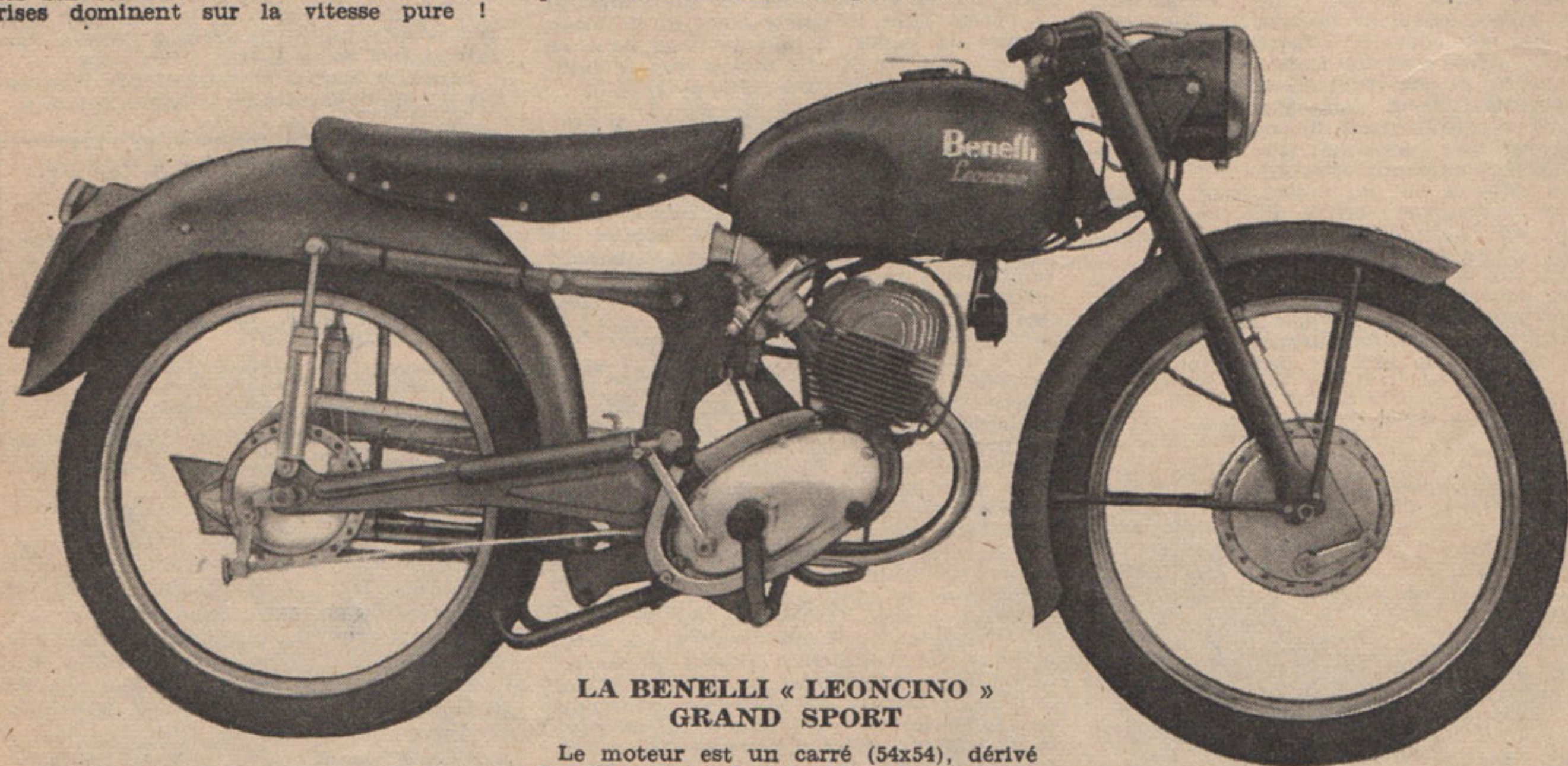
Dans la course aux hautes puissances spécifiques pour les moteurs « sport », à part de rares exceptions (Adler en Allemagne, par exemple), c'est le 4 temps qui domine très largement.

Serait-ce que l'interdiction du compresseur a également marqué la fin du 2 temps dans ce domaine ? L'avenir serait-il réservé uniquement aux 4 temps ? Les machines « Grand Prix » sembleraient l'affirmer. Pourtant les DKW d'usine s'avèrent des concurrentes redoutables sur les circuits sinueux où les reprises dominent sur la vitesse pure !

Pourtant l'an dernier, c'est une 125 Benelli 2 temps qui remporta le Tour d'Italie et Milan-Tarente ; et c'est la même machine qui triompha dans sa catégorie au Tour d'Italie 1954, devant des 4 temps simple ACT !

La recherche du 2 temps à très haut rendement semble n'être l'apanage que des allemands (et autrichiens) et des italiens. Aujourd'hui, nous présenterons à nos lecteurs 2 réalisations transalpines « Grand Sport » en 125 cmc., la Benelli et la Parilla, avec les quelques éléments que nous avons en notre possession.

Ci-contre, la 125 Benelli Leoncino qui se défend honorablement dans les épreuves « sport » italiennes. - En bas à gauche, la forme particulière des volants de vilebrequin et l'inclinaison de la tubulure d'admission.

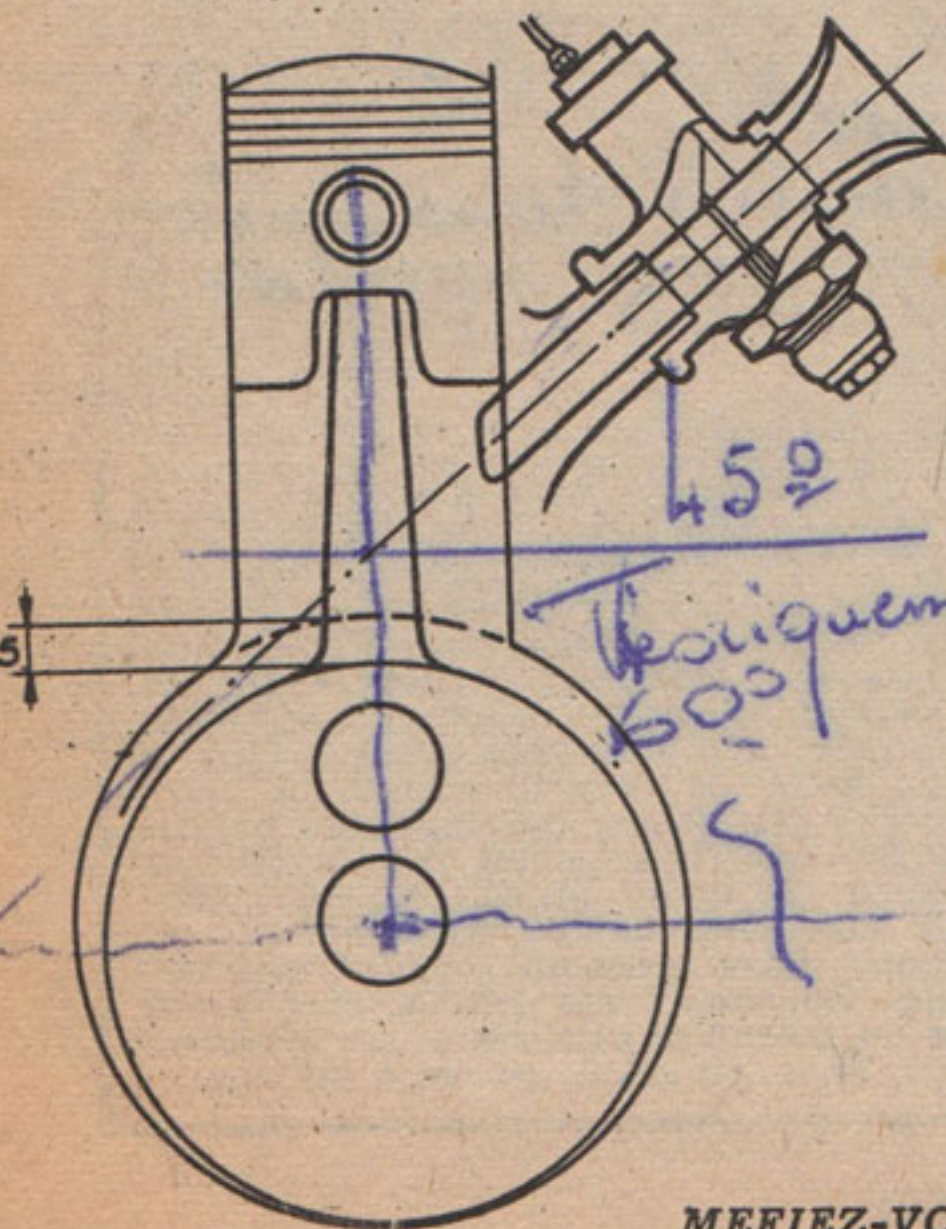


**LA BENELLI « LEONCINO »
GRAND SPORT**

Le moteur est un carré (54x54), dérivé du 100 cmc. « Letizia 98 ». Le carburateur, un Dell'Orto compétition, de 26 mm de passage des gaz et muni d'un volumineux filtre à air, est incliné à 60° par rapport à l'axe du cylindre et débouche tangentiellement au carter-moteur. Bien que la tubulure d'admission soit légèrement déportée par la gauche, le courant des gaz frais vient heurter la bielle sur son champ arrondi.

Une des particularités du moteur est le volant excentrique (voir croquis). Evidemment, l'équilibrage dynamique a été particulièrement étudié et le moteur tourne aux plus hauts régimes sans vibration aucune. Cette excentricité des masses du volant est chargée d'améliorer le remplissage à hauts régimes du carter-moteur. Quand le piston est à son point mort haut, le « grand rayon » des masses est à son point mort bas : la colonne des gaz frais ne rencontre rien devant elle, et son inertie peut jouer son rôle pour assurer un meilleur remplissage. Quand le piston arrive, par contre, à son point mort bas, le « grand rayon » des masses du volant passe en haut et refoule au mieux les gaz frais dans les transferts. Le volume du carter est évidemment mesuré au plus étroit afin d'assurer un meilleur transfert, ce qui permet d'obtenir de hauts régimes.

Ci-dessous, le nouveau pot d'échappement utilisé en compétition, il s'agit d'une boîte de détente terminée par un tromblon.



MEFIEZ-VOUS DES ROUTES ETROITES ET TORTUEUSES

Les deux transferts, à la Schnurle, sont disposés en bials. La lumière d'échappement, de grandes dimensions, est disposée à l'avant, dans l'axe de la machine. Le système d'échappement est composé, soit d'un mégaphone, soit de deux silencieux : un silencieux classique, et, après le coude du tube d'échappement, d'une chambre de détente cylindrique. Ce dernier système, plus volumineux évidemment que le mégaphone, n'entraînerait, paraît-il, aucune perte de puissance, et de plus, ne s'encrasserait pas (encrassement négligeable après 20.000 kms !).

Culasse évidemment hémisphérique et piston bombé. Le taux de compression, donné pour 8 à 8,5 à 1, est de 9 à 9,5 à 1 pour les machines préparées par l'usine, taux qui permet d'utiliser au mieux les 88 d'octane du supercarburant du commerce.

Le moteur devant travailler avec une forte charge thermique, son refroidissement a été sérieusement étudié : cylindre et culasse en alliage léger, le premier chemisé. Ailettes de refroidissement largement dimensionnées.

L'allumage est assuré par un volant magnétique hexapolaire conçu pour les hauts régimes. La bougie, à filetage long, est inclinée sur l'arrière et est du type compétition, son degré thermique allant de 320 à 480 (Lodge RL 49, 50, 51 ou 52). Avance à l'allumage : 38°.

Avec utilisation d'un mégaphone, le carburateur de 26 mm doit être muni d'un gicleur de 120. Si le carburateur ne fait que 25 mm (suivant les nouvelles normes italiennes pour les machines sport), le gicleur ne doit plus être que de 112, toujours avec mégaphone.

Boîte à 4 rapports commandés par sélecteur selon les normes anglaises. Transmission primaire par pignons à taille hélicoïdale, fonctionnant dans un bain d'huile, ainsi que l'embrayage à disques multiples (nous avons affaire à un bloc-moteur).

Graissage par mélange à 8 %.

Puissance donnée : 8,5 CV à 7.500 t.-m. Puissance spécifique : 68 CV.-l. La consommation est d'environ 4 litres aux 100 kms, à 80 kmh.

Le moteur est monté en porte-à-faux dans le cadre constitué essentiellement d'une épine dorsale : un tube de 60 mm de diamètre, joignant la colonne de direction à l'articulation de la suspension arrière oscillante à éléments séparés. A

l'avant, une fourche télescopique rappelant par sa construction celle des Matchless.

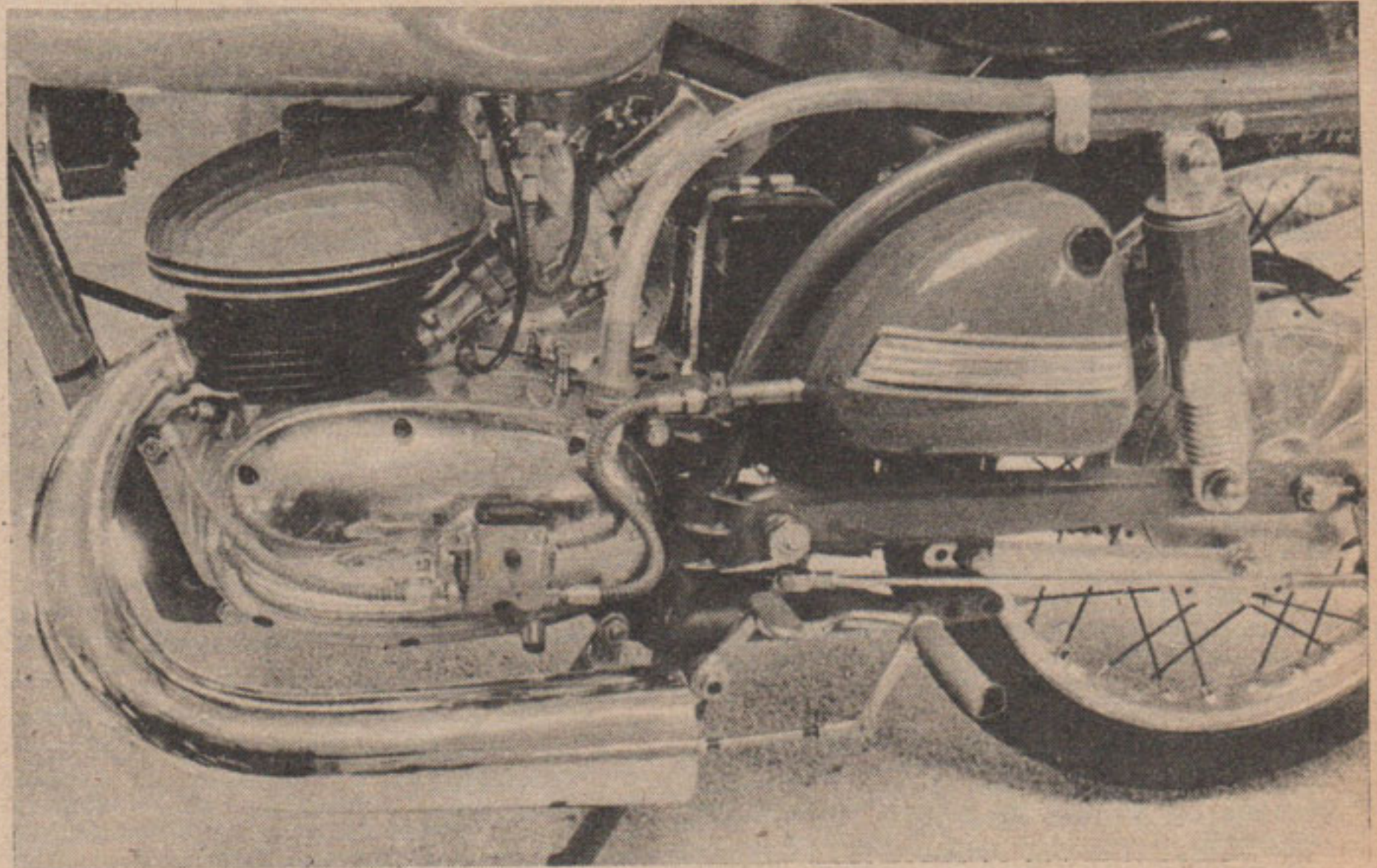
Petits pneus de 2,50x19. Empattement : 122 cm. Garde au sol : 14 cm. Réservoir de 15 litres. Poids à vide : 76 kgs. Prix du modèle compétition en Italie : 310.000 livres, soit environ 200.000 fr.

Un de nos confrères autrichiens a pu essayer une de ces Léoncino grand sport, malheureusement non rodée. Son avis ? Très maniable, très légère en mains, quelque peu paresseuse aux bas régimes, mais

reprenant sa vitalité au fur et à mesure de la montée en régime. Excellente suspension et suffisamment silencieuse.

LA 125 PARILLA GRAND SPORT

Là aussi un bloc-moteur, carré (54x54) avec un carburateur de 26 mm de passage des gaz, incliné à 50° sur l'axe du cylindre, et débouchant aussi tangentiellement dans le carter. La tubulure d'admission est déportée de côté, afin que la veine gazeuse ne vienne pas heurter la



Ci-dessus, le moteur de la 125 super-sport Parilla. La culasse est de forme peu commune. Notons la pompe à huile, le mégaphone et la longueur de la tubulure d'admission.

Au-dessous, le carter est perforé pour ventiler le volant magnétique.

bielle. Le cylindre est très enfoncé dans le carter. Le système de transfert est analogue à celui de la Benelli.

Cylindre en fonte, mais culasse en alliage léger munie d'ailettes surdimensionnées. Bougie placée verticalement. Allumage par volant magnétique spécial pour hauts régimes.

Graissage séparé par pompe à huile entraînée du côté embrayage. Réservoir d'huile placé latéralement et faisant pendant au coffre à outils.

Les tromblons d'échappement sont extrêmement courts, dont le cône commence à quelques centimètres de la sortie du cylindre. Pipe d'admission extrêmement longue, ainsi que le diffuseur d'entrée.

Boîte 4 rapports. Chaîne primaire et embrayage dans l'huile.

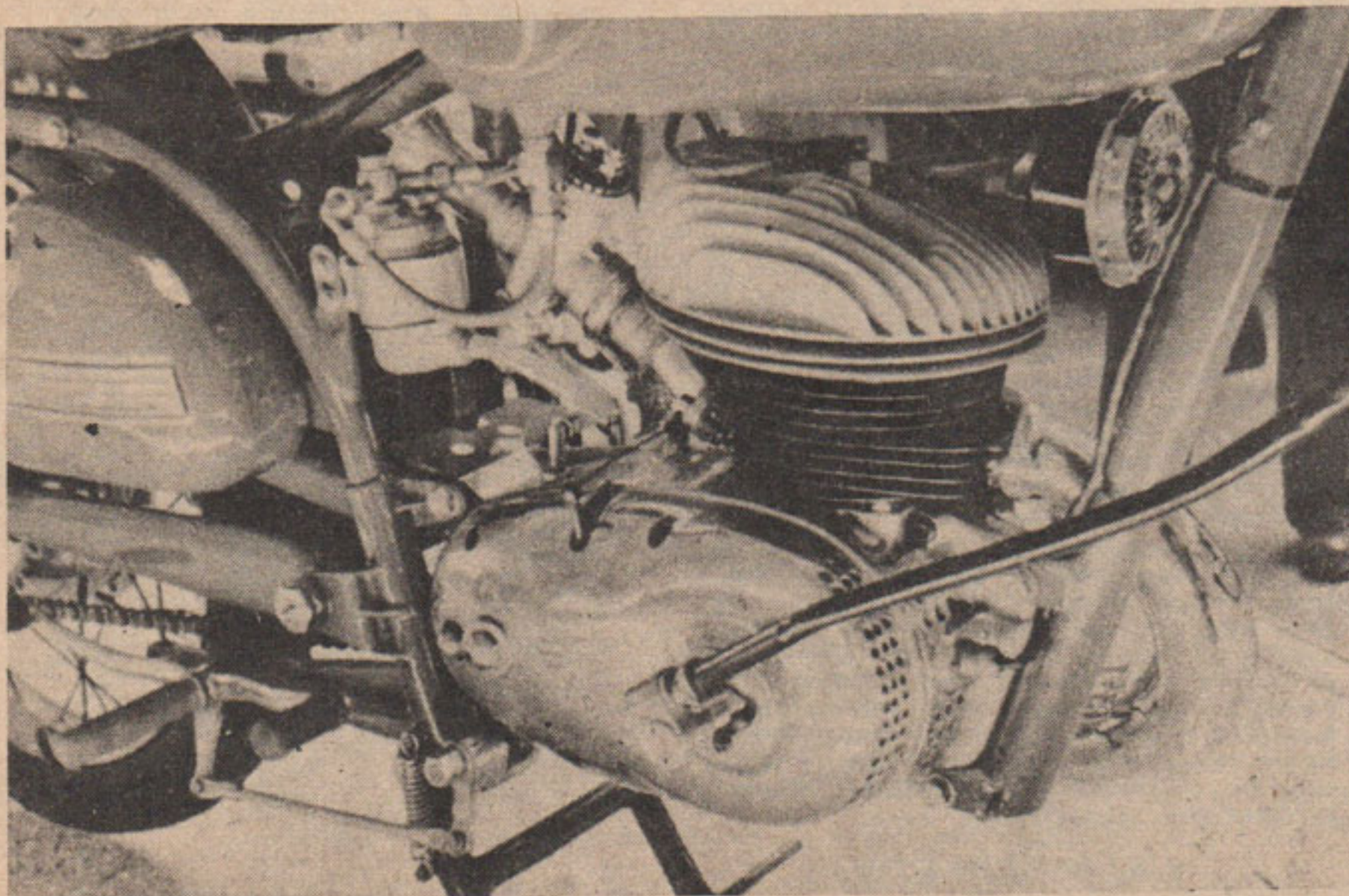
Taux de compression de 9 à 1. Puissance donnée : 10 CV à 9.000 t.-m. (!), soit 80 CV.-l.

Cadre simple berceau très classiquement italien, à suspension arrière oscillante à éléments séparés. Fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques.

Selle double ; poids à vide 80 kgs ; réservoir de 18 litres (!)

Mais deux choses sont à noter dans la partie cycle : d'une part les vastes moyeux-freins en alliage léger, « mesure Parilla » : l'avant ne fait pas moins de 200 mm de diamètre pour 40 mm de largeur des garnitures. D'autre part, les jantes de 18 pouces. Ceci est dans la ligne d'une nouvelle tendance qui s'est amorcée l'automne dernier au Salon de Francfort : sans avoir les inconvénients d'une petite roue, le moment d'inertie est néanmoins sensiblement diminué.

Une seule question subsiste ? A quand la commercialisation à grande échelle de ces modèles ? A quand leur introduction en France ?



CONTROLEZ PERIODIQUEMENT LE NIVEAU DE L'HUILE DANS LA BOITE DE VITESSES

*octane compressible -
Entane - explosif*

LES ACCUMULATEURS

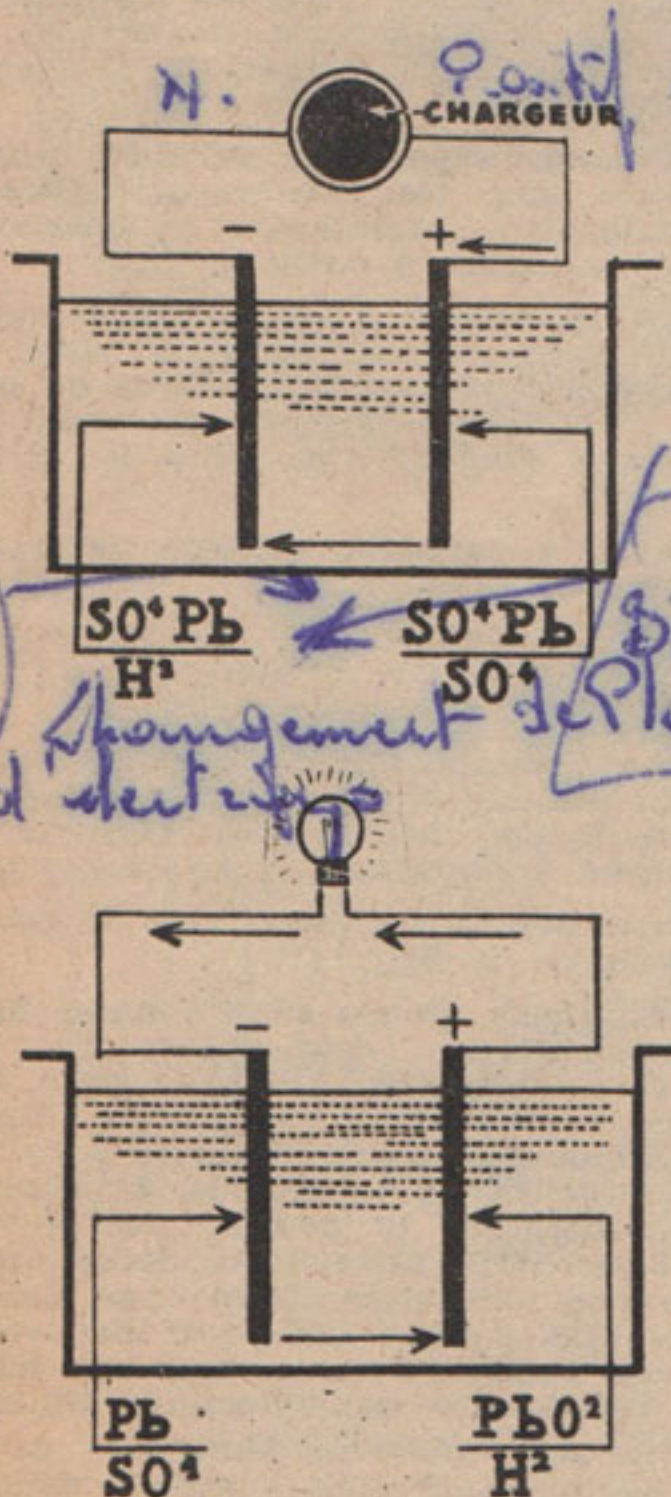
Etude et Entretien

Le rôle d'une batterie d'accumulateurs est d'emmagasiner pendant la charge de l'énergie électrique, de la conserver pour la restituer ensuite pendant la période de décharge. Son fonctionnement est basé sur la réversibilité des actions chimiques qui se produisent pendant les phénomènes d'électrolyse.

Voyons tout d'abord quelle est la nature de ces actions chimiques pendant la période de décharge, et pour cela considérons un seul élément de la batterie. Dans une solution d'acide sulfurique (SO⁴H²), contenue dans un bac en matière isolante, sont plongées deux plaques (électrodes) en plomb. L'une, la positive, est recouverte de peroxyde de plomb (Pb²) couleur brun chocolat, l'autre, la négative, est recouverte de plomb spongieux (Pb) couleur gris ardoise. Si on réunit alors les deux électrodes par une résistance (une lampe par ex.), l'accumulateur va se décharger, le courant allant (à l'intérieur de la batterie) du « - » (cathode) au « + » (anode).

L'acide sulfurique se décompose, son hydrogène va vers l'anode où il se combine avec le peroxyde de plomb pour donner du sulfate de plomb (SO⁴Pb) et de l'eau.

Les opérations de charge et de décharge, et les réactions chimiques qui se produisent pendant les deux opérations.



D'autre part, le groupe SO⁴ (ion), qui provient de la décomposition de l'acide sulfurique, va vers la cathode où il trouve du plomb spongieux (Pb) avec lequel il se combine pour donner encore du sulfate de plomb (SO⁴Pb).

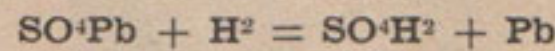
A la fin du temps de décharge les deux électrodes sont donc sulfatées. De plus il y a eu formation d'eau et la concentration de l'électrolyte en acide sulfurique a donc diminué.

Pendant la période de charge, le sens du courant est inversé. Les ions SO⁴ se portent alors à l'anode et les ions hydrogène à la cathode.

A l'anode, les ions SO⁴ réagissent d'abord avec l'eau, dégageant de l'hydrogène qui, avec une autre intervention d'eau, réagit sur le sulfate de plomb pour former de nouveau de l'acide sulfurique et, sur les plaques, du peroxyde de plomb (PbO²). Les réactions chimiques sont les suivantes :

- 1) SO⁴ + H²O = SO⁴H² + O
- 2) SO⁴Pb + O + H²O = SO⁴H² + PbO²

A la cathode la réaction est plus simple. L'hydrogène se combine au sulfate de plomb pour donner de l'acide sulfurique et, en dépôt sur la plaque, du plomb spongieux. D'où la réaction :



Les deux électrodes reprennent donc leur aspect initial et l'électrolyte s'est enrichi en acide sulfurique.

Dans les accumulateurs donc, l'énergie électrique qui est portée par le courant de charge, se transforme en énergie chimique qui peut être tenue en réserve pour être utilisée, lorsqu'on en a besoin, de nouveau sous forme d'énergie électrique.

Dans la pratique, et pour pouvoir augmenter la quantité d'électricité emmagasinée dans une batterie, on prépare les plaques de manière à ce qu'elles offrent une grande surface à l'action de l'oxygène et de l'hydrogène.

Elles sont donc moulées en forme de « grille » présentant de nombreuses alvéoles, ou des augets taillés dans l'épaisseur des plaques.

Sur la plaque positive on applique une pâte de minium (rouge) et sur la plaque négative une pâte à base de litharge. Si ces matières sont bien soutenues par la superstructure des plaques, on peut réaliser des accus de grande « capacité ».

Un seul élément (c'est-à-dire 1 plaque positive et 1 plaque négative) n'étant pas suffisant pour assurer les services, parfois pénibles, demandés à l'accumulateur, on groupe ces derniers, en série, dans une « batterie ».

On place dans un bac isolant des groupes de deux plaques (positive et négative) : les plaques positives étant reliées aux plaques négatives, qui les suivent, par une connexion en plomb qui se trouve à l'extérieur du bac. Les deux pôles de la batterie sont généralement marqués + et - pour éviter toute erreur. Entre les éléments on place des « séparateurs » en matière isolante (verre, synthétique, ébonite, etc...).

L'ELECTROLYTE

Le liquide utilisé dans les accumulateurs — l'électrolyte — est composé d'eau

distillée et d'acide sulfurique. Sa densité varie entre 1,22 et 1,26 (ou encore 26° et 30° de l'aéromètre ou « pèse-acide » Baumé).

On trouve en général dans le commerce de l'acide déjà préparé, mais si l'on se voit dans l'obligation, par suite de circonstances imprévues, de faire soi-même la préparation, il convient de prendre un certain nombre de précautions :

1° utiliser un récipient en verre extrêmement propre pour faire le mélange (ou, à défaut de verre, en matière qui ne risque pas d'être attaquée par l'acide : grès, ébonite, etc...).

2° se servir d'eau distillée ou, à son défaut, d'eau de pluie filtrée (3,4 volumes d'eau pour un volume d'acide pur).

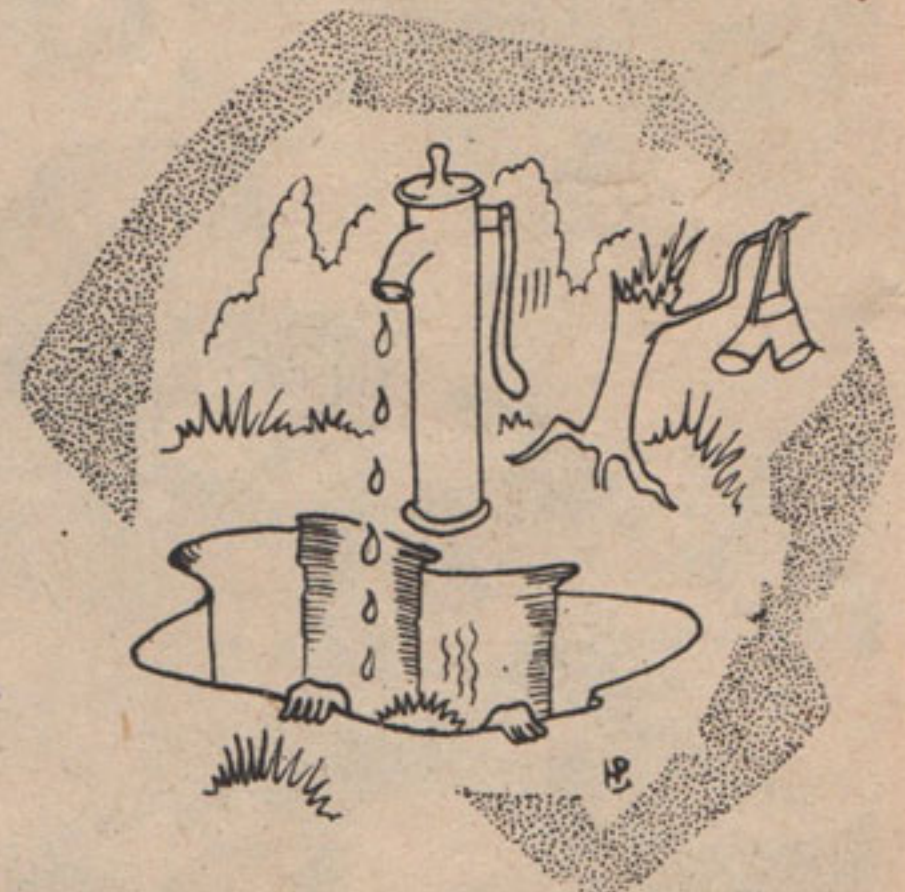
3° prendre comme acide de l'acide sulfurique pur (66° Baumé ou 1,835 de densité).

4° Ne jamais verser l'eau dans l'acide : on s'exposerait dans ce cas à recevoir des projections d'acide dues à l'augmentation extrêmement rapide de la température du mélange, et à se brûler très sérieusement. Il faut au contraire verser l'acide dans l'eau très lentement et en s'y reprenant à plusieurs fois.

On détermine alors la densité de l'électrolyte ainsi préparé à l'aide de l'aéromètre Baumé.

Ce dernier consiste en un tube de verre lesté de plomb, à sa base, afin qu'il puisse conserver une position verticale après son introduction dans le liquide. Le tube est gradué et il suffit de lire la graduation atteinte par le liquide pour connaître la densité de ce dernier. Pour un accu chargé, le « pèse-acide » doit marquer 28° ; à fin de décharge, il marque de 18 à 22°.

Le mélange de l'acide et de l'eau nécessite une grande prudence.



Dans la pratique, le tube de l'aéromètre est enfermé dans une seringue en verre munie à l'une de ses extrémités d'un petit bec ouvert, et à l'autre d'une poire en caoutchouc. A l'aide de ce système, on aspire une quantité de liquide suffisante pour que le tube gradué puisse flotter.

Dernière observation : le niveau de l'électrolyte dans le bac doit toujours dépasser le bord supérieur des plaques.

TENSION D'UN ACCUMULATEUR

Pour caractériser une batterie on utilise deux éléments : sa tension et sa capacité.

La tension dépend du nombre d'éléments et se mesure en volts.

Lorsqu'un accu est chargé, on mesure, à l'aide d'un voltmètre, sa tension. Elle est alors de 2,6 volts, mais elle tombe aussitôt à 2,3 (indépendamment de l'utilisation de l'accu) et peu à peu à 2,1 volt.

Dès qu'on utilise l'accu, la tension tombe brusquement à 2 volts, puis, pendant environ les 4/5 de la période de décharge, elle descend lentement à 1,9 volt. On admet qu'un accu est complètement déchargé lorsque la tension atteint 1,8 volt, la densité de l'électrolyte étant alors 1,16 ou 18° Baumé environ.

Si l'on va au-delà de ces limites, on risque de détériorer gravement les plaques de l'accu.

Pour les motos, ainsi que nous l'avons déjà dit, un seul élément est insuffisant et on utilise des batteries de trois éléments qui donnent ainsi une tension de 6 volts ; la batterie déchargée, sa tension n'atteint plus que 5,4 volts.

CAPACITE D'UN ACCUMULATEUR

On appelle capacité d'un accumulateur la quantité de courant qu'il peut fournir pendant sa période de décharge (jusqu'à 1,8 volt par élément). On la mesure en ampères-heure.

Si l'on dit, par exemple, qu'une batterie de moto a une capacité de 7 ampère-heure, cela signifie qu'elle peut fournir une décharge de 0,7 ampère pendant 10 heures (14 AH : 1,4 ampères durant 10 heures).

La capacité d'une batterie est directement proportionnelle à la quantité de matière active se trouvant sur les plaques. D'où la nécessité de former celles-ci de manière à ce qu'elles présentent la

plus grande surface possible aux réactions chimiques de l'électrolyse.

Cette capacité est aussi fonction de la température : elle diminue avec elle (par exemple : si elle est de 100 % à 25°, elle ne sera plus que de 73 % à 0° et 45 % à -20°). Donc ne pas s'étonner d'une capacité plus faible en hiver.

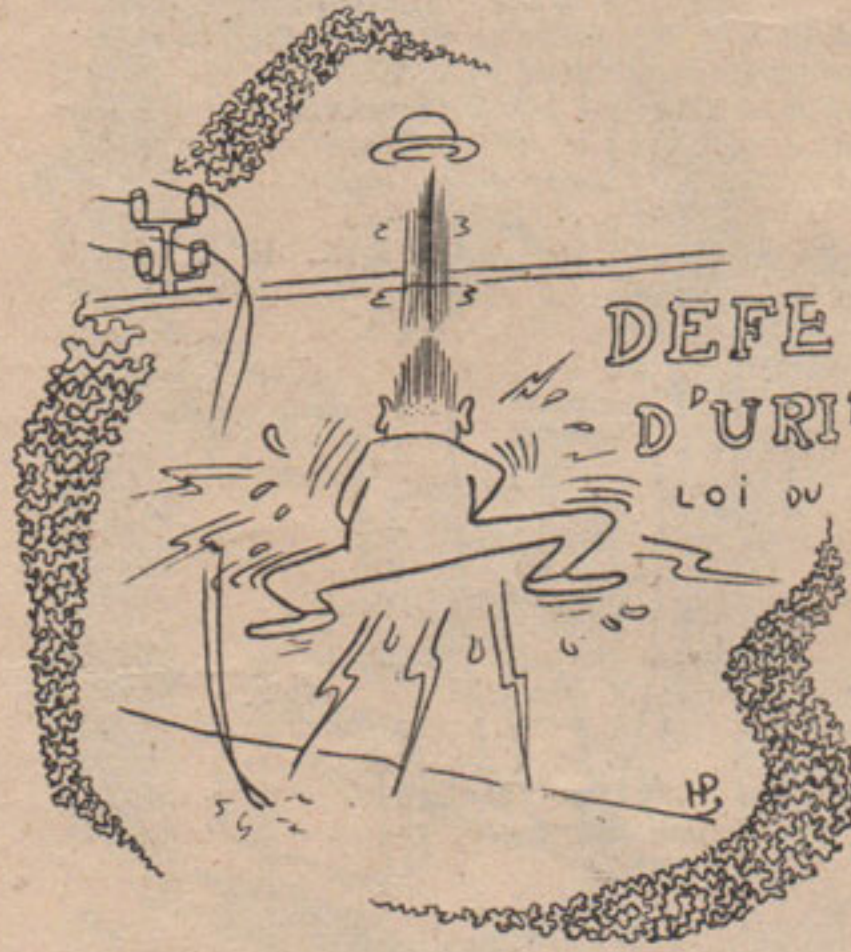
Enfin elle dépend aussi du régime de décharge : elle sera d'autant plus grande que le régime de décharge lui-même sera plus faible. En général, la capacité indiquée sur les batteries correspond à un régime de décharge de 10 heures.

Et voici une règle qui doit être observée sérieusement : il ne faut pas laisser une batterie déchargée pendant plus de 24 heures. On risque de la « sulfater ».

ENTRETIEN DE LA BATTERIE

Voyons tout d'abord ce que l'on entend par « accumulateur sulfaté ». Lorsque les plaques positives et négatives, au lieu d'être respectivement de couleur brun chocolat et gris ardoise, sont recouvertes d'une couche blanche de sulfate de plomb, on dit que l'accumulateur est sulfaté. Dans ce cas sa capacité est diminuée.

Les causes de « sulfatage » peuvent être des décharges trop fortes, des courts-circuits entre les bornes, ou, surtout, l'abandon trop prolongé d'une batterie déchargée.



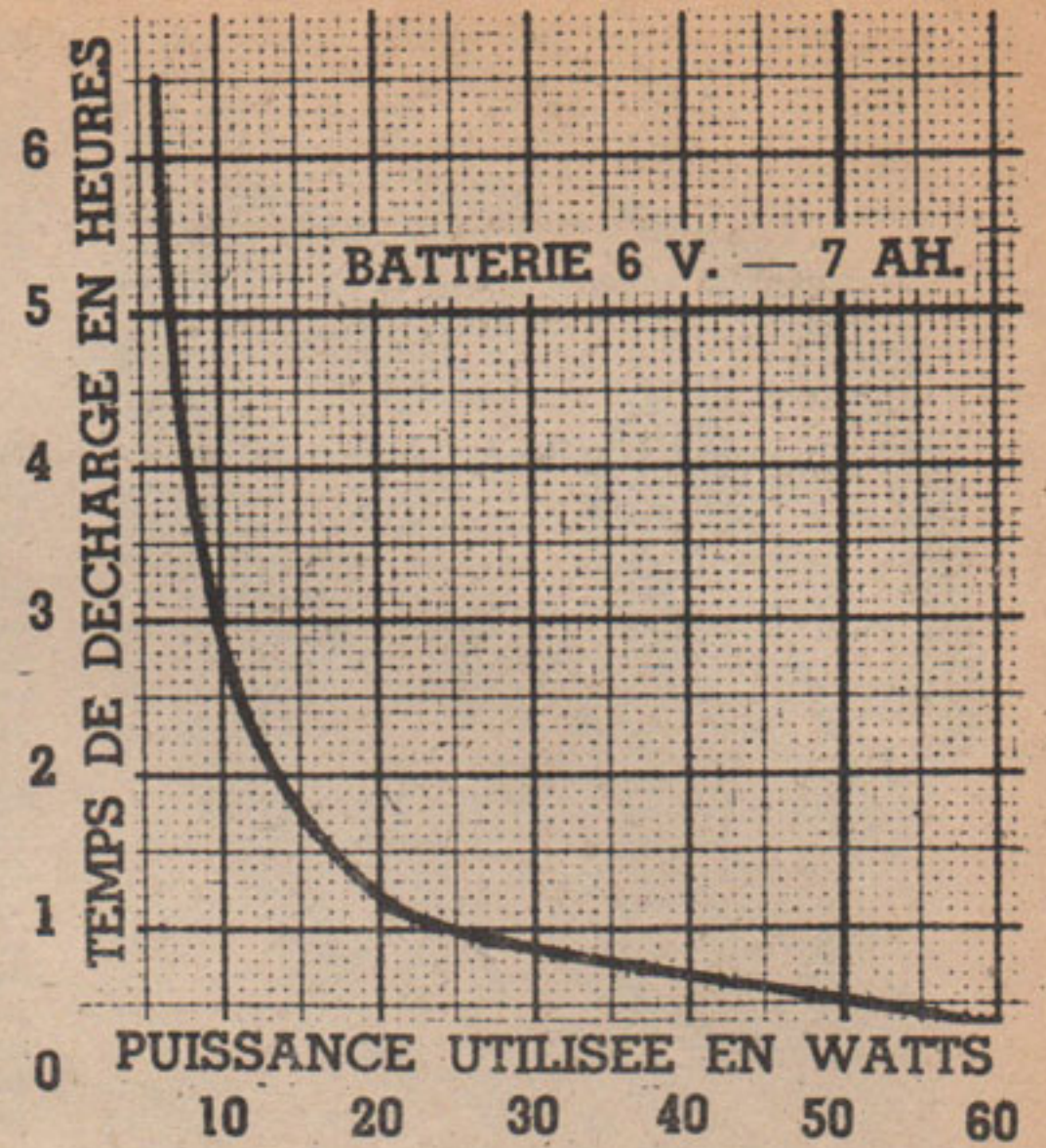
L'humidité est bonne conductrice de l'électricité.

Il serait faux de penser qu'une batterie sulfatée est une batterie perdue. Pour la remettre en état la méthode la plus simple consiste à vider l'accumulateur et à remplacer l'électrolyte par de l'eau distillée ; mettre ensuite la batterie en charge avec une intensité de courant égale au 1/4 du régime normal. Laisser alors l'accumulateur branché sur le courant en ayant soin de remplacer cinq ou six fois l'eau distillée, jusqu'à ce que les taches blanches de sulfatage disparaissent (ne pas faire baisser la densité de l'électrolyte au-dessous de 3° Baumé). Après la disparition des traces de sulfate de plomb, il faut alors donner à l'électrolyte la densité voulue et recharger la batterie, cette fois à son régime normal.

Il est évident que ce « traitement » n'est valable que si la sulfatation n'est pas trop avancée. En cas contraire, il convient alors de la faire réparer par un spécialiste.

CE QUI DETERIORE LA BATTERIE

Les causes qui provoquent la détérioration de la batterie sont le plus souvent les suivantes :



Courbe de décharge d'une batterie suivant la puissance demandée.

1° Décharges violentes. Les batteries de moto (à part quelques exceptions dans la construction de scooters récents comme le Lambretta NSU, etc.) ne sont utilisées que pour l'allumage (pas toujours), la lumière et l'avertisseur. Des décharges violentes ne peuvent donc provenir que de courts-circuits. Il faut donc, d'une part, veiller à ce que les fils extérieurs soient toujours parfaitement isolés ; d'autre part à ce que les sels ne se détachent pas des plaques et n'entrent pas en contact avec une partie métallique.

2° Les vibrations de la batterie qui peuvent être dues à une fixation défectueuse ou une suspension insuffisante. Lorsque les motos n'avaient pas encore de suspension arrière, les batteries avaient, en effet, une durée de beaucoup inférieure à leur durée actuelle. Les vibrations et les secousses violentes ont pour résultat de détacher des plaques les sels oxydants (oxyde de plomb).

3° La recharge irrégulière de la batterie par la dynamo, les redresseurs de courant, ou les groupes inverseurs.

CONTROLE ET ENTRETIEN

On peut se faire rapidement une idée approximative de la charge de la batterie en allumant la lampe du phare de la moto, qui est celle qui absorbe l'intensité maximum.

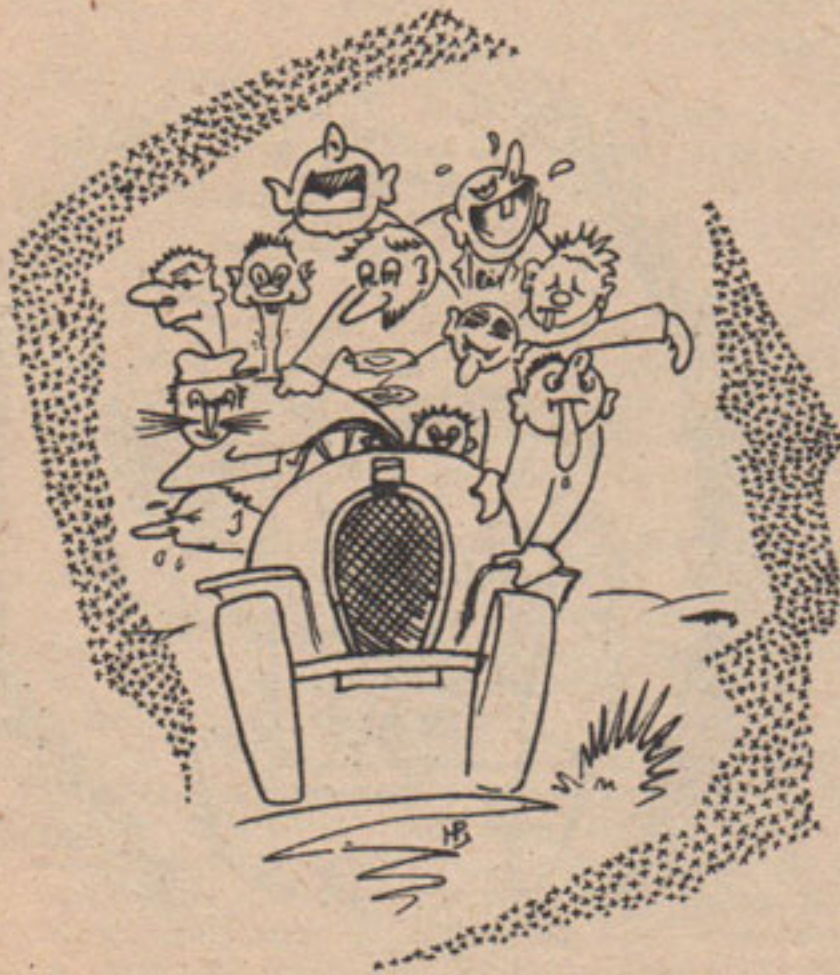
Si la lumière est faible et rougeâtre, la batterie est presque déchargée. Mais il est évident que ce système ne peut donner aucun élément précis.

Pour vérifier vraiment l'état de la charge de la batterie, il faut avoir à sa disposition un voltmètre ou un densimètre de précision.

La batterie doit être rechargée sans retard lorsque la tension de chaque élément est descendue au-dessous de 1,75 volts, ou la densité de l'acide est descendue au dessous de 1,18 (22° Bé).

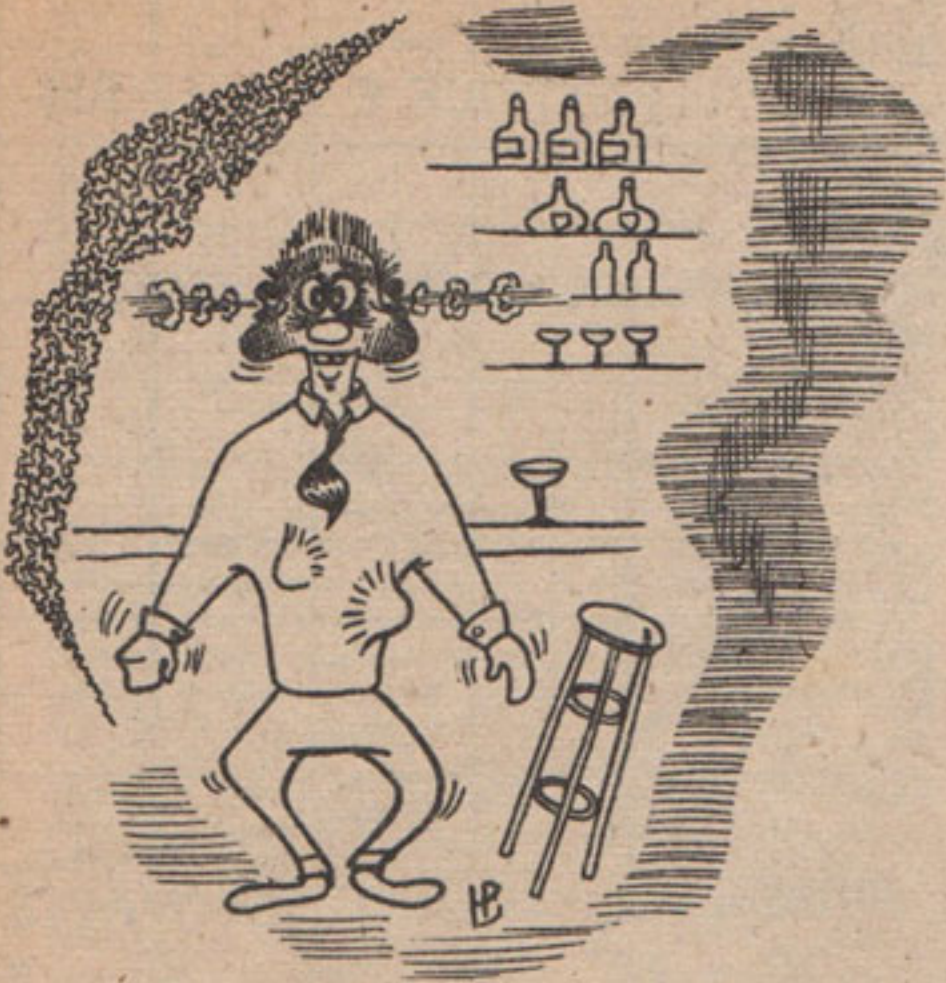
Il est inutile, et il peut même être dangereux, de charger la batterie lorsque celle-ci n'en a pas besoin.

Pour la recharger, on utilise des appareils appelés « redresseurs » de courant ou des groupes convertisseurs qui transforment le courant alternatif en courant continu (mais ceci sort du cadre de notre étude).



Les services demandés à la batterie sont parfois très pénibles.

Volmètre appareil pour vérifier Batterie tension



...On trouve dans le commerce de l'acide tout préparé...

RECHARGE D'UNE BATTERIE

Il faut, avant de recharger une batterie, vérifier que le liquide recouvre bien tous les éléments et, si c'est nécessaire, ajouter de l'eau distillée, de manière à ce que le liquide dépasse de 1 cm environ les plaques.

La durée de la recharge dépend de l'état de décharge de la batterie et de l'intensité du courant utilisé pour la recharge. Pendant la charge, la batterie doit emmagasiner un nombre d'ampères-heure égal à celui distribué pendant la décharge précédente, plus un certain pourcentage (en général 10 à 20 %) pour compenser les pertes. On ne peut pratiquement pas calculer la quantité de courant distribuée pendant la décharge, et on interrompt la charge, en général, lorsque se manifestent les symptômes de fin de charge.

La meilleure charge est la charge lente, c'est-à-dire celle qui s'effectue avec une intensité relativement petite, mais pendant un plus grand nombre d'heures.

L'intensité du courant de charge ne doit pas dépasser 1/10 de la capacité de la batterie.

Si la charge est effectuée avec une intensité excessive, elle chauffe l'accu et provoque une formation excessive de gaz.

La charge est terminée lorsque :

1° on constate un dégagement de gaz dans tous les éléments de la batterie (formation de mousse à la surface du liquide).

2° la tension aux bornes de chaque élément est de 2,7 volts (et que cette tension se maintient au moins pendant 2 lectures en une heure). Pour une batterie de 3 éléments, la tension doit être de 8,2 volts environ.

3° la densité de l'électrolyte dans chaque élément a atteint le degré voulu, soit 28° Baumé.

BATTERIE EN SERVICE

Lorsqu'une batterie fonctionne régulièrement et continuellement, sans périodes d'inactivité, il suffit de bien tenir compte de ce que l'on vient de dire ci-dessus.

Périodiquement (tous les 4 ou 5 mois) il est indiqué de faire suivre la charge normale d'une surcharge à « intensité réduite » et avec des pauses.

Si une batterie est utilisée irrégulièrement (comme il arrive très souvent pour les motos), il ne faut pas oublier que l'inaction détériore les accus plus rapidement qu'un service régulier et continu.

Par conséquent la batterie qui n'est pas en service régulier doit être chargée à fond une fois par mois. La charge doit se faire selon les normes indiquées pour les charges normales, mais, de préférence, il faut utiliser un courant dont l'intensité ne dépasse pas la moitié de l'intensité maximum prescrite.

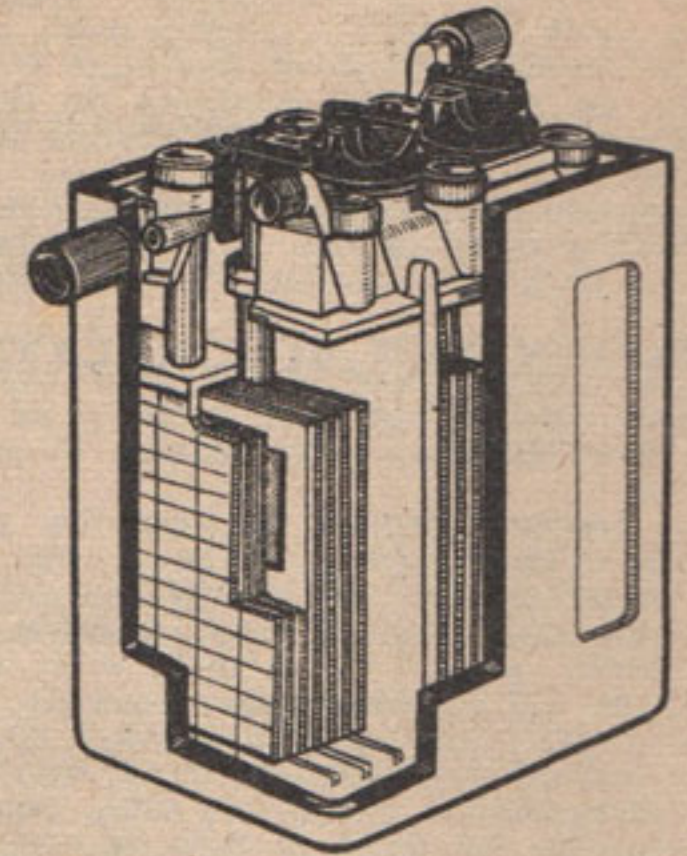
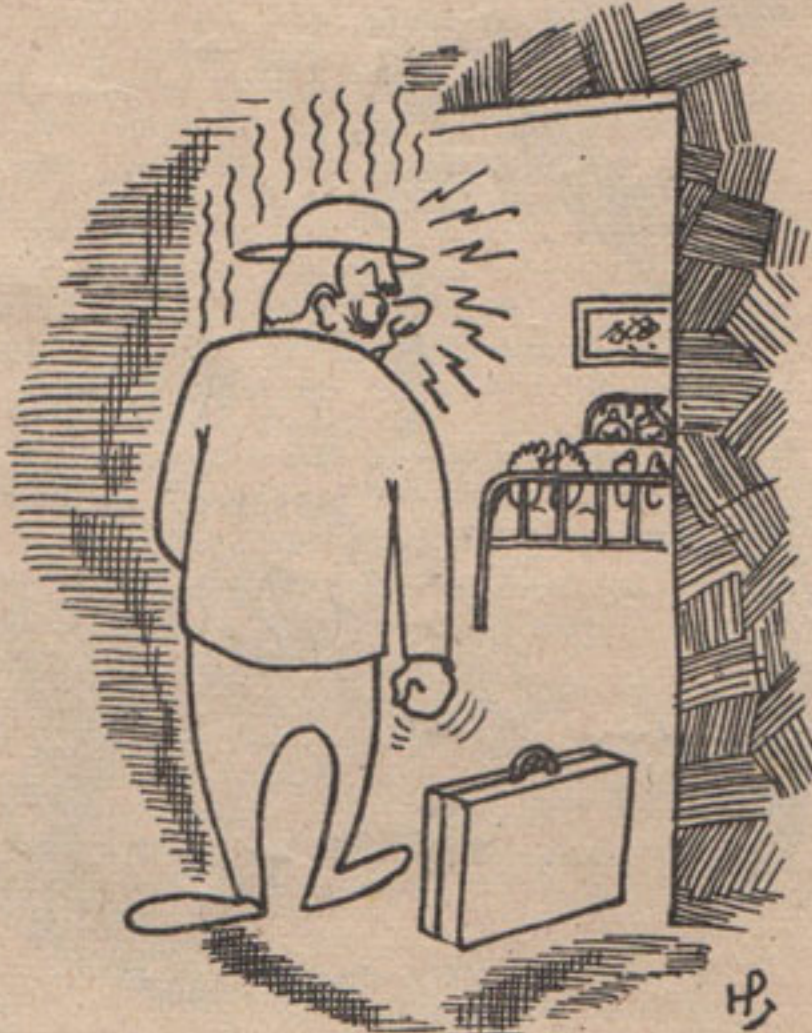
On ne doit jamais laisser déchargée une batterie inutilisée.

BATTERIE SANS LIQUIDE

Les fabrications d'accus envoient généralement les batteries « sèches » pour plus de sécurité.

Le remplissage et la première charge sont des opérations extrêmement délicates et dont dépend, en grande partie, la durée de la batterie elle-même.

Une batterie très répandue : l'accumulateur à clochettes.



Creuvé d'une batterie ordinaire au plomb et acide.

INACTIVITE PROLONGEE DE LA BATTERIE

Si une batterie doit rester inactive pendant une période assez longue, il faut ôter l'acide et le remplacer par de l'eau distillée.

Nous conseillons les opérations suivantes :

- a) charger à fond la batterie ;
- b) vider l'acide de la batterie ;
- c) remplir d'eau distillée les éléments ;
- d) fermer les éléments hermétiquement en se servant de bouchons de caoutchouc, ou bien en obturant avec du mastic ou de la cire les orifices existants.

Au moment de la remise en service :

- on enlève les fermetures hermétiques ou le mastic, ou la cire.
- on remplit la batterie à l'aide d'acide sulfurique à 30-32° Baumé. On charge à fond comme pour une première charge.

L'hiver, les accus n'ont u'une faible capacité.

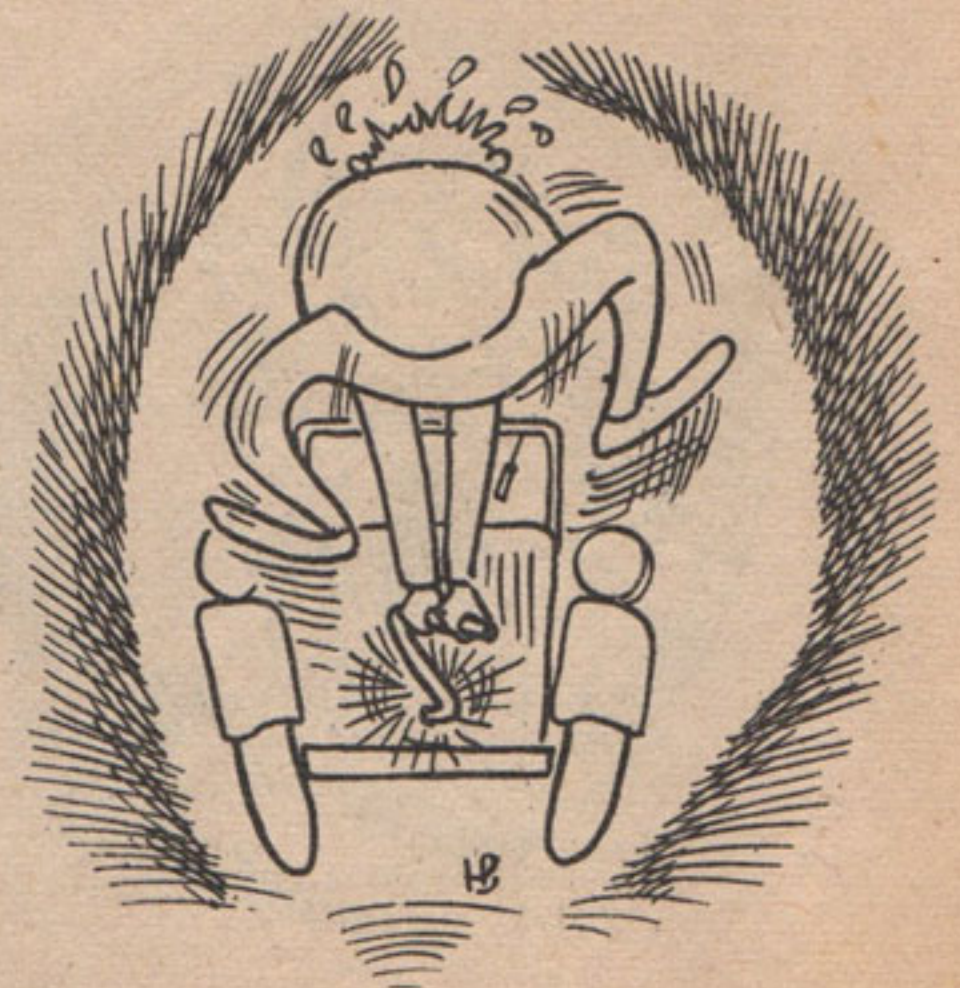
Le premier remplissage des éléments s'effectue à l'aide d'acide sulfurique pur pour accus, et son poids spécifique à froid doit correspondre à celui qui est indiqué par le constructeur.

Cinq ou six heures après on ajoute encore de l'acide pour remplir la batterie.

Au début de la première charge, la tension doit être d'environ 2 volts pour chaque élément ; vers la fin on augmente cette tension jusqu'à 2,75 volts.

A la fin de la première charge de 50 heures, l'acide contenu dans les éléments est de densité différente suivant le type de la batterie. Il faut alors régler la densité de l'acide, de manière à atteindre la valeur voulue qui est celle nécessaire pour son fonctionnement définitif. Dans ce but on enlève de l'acide et on ajoutera de l'eau distillée si la densité du liquide est supérieure à la densité voulue. En cas contraire, il faudra ajouter de l'acide de densité supérieure.

Après avoir obtenu la densité nécessaire, on charge encore la batterie pendant quelques heures pour bien mélanger l'électrolyte.



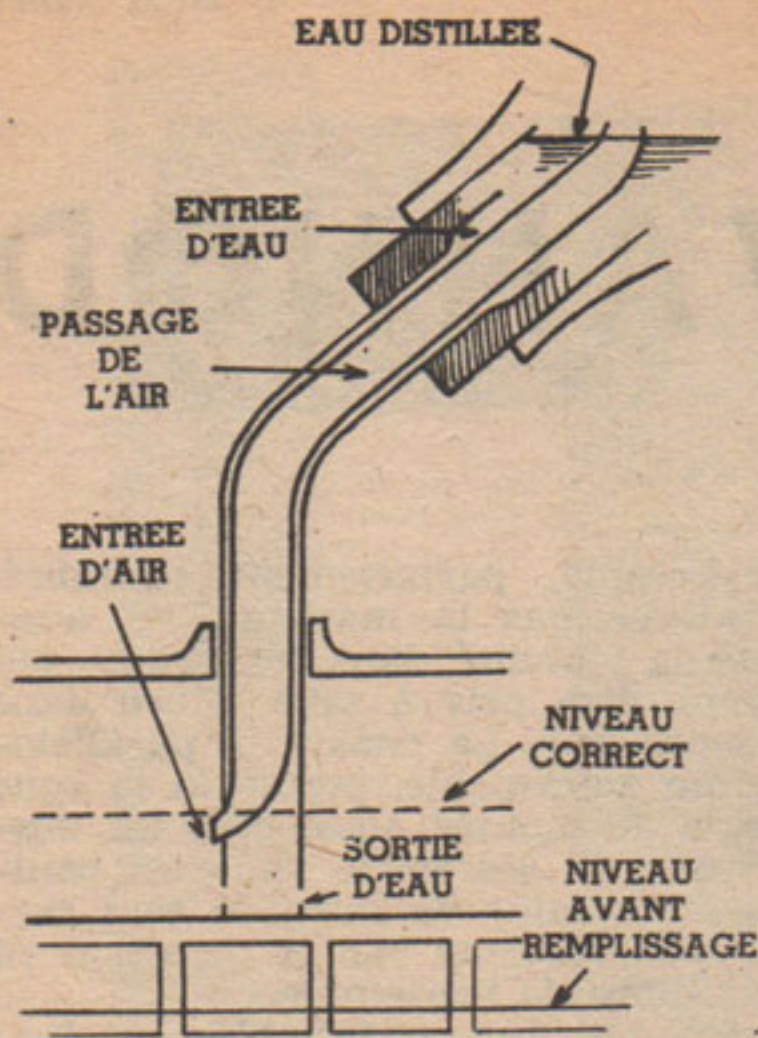


Schéma d'un bec verseur permettant de ne pas dépasser le niveau prescrit au-dessus des plaques.

CONTACTS EXTERIEURS DE LA BATTERIE

Les vapeurs acides ou les petites éclaoussures qui sortent des bouchons attaquent les extrémités des fils conducteurs reliées aux pôles de la batterie.

Il faut donc vérifier fréquemment les contacts, c'est-à-dire les vis qui correspondent aux deux pôles de la batterie :
— le pôle positif rouge (marqué +) ;
— le pôle négatif noir (marqué -).

On peut éviter la détérioration des serre-fils en les enduisant modérément de vaseline.

Rappelons cependant que la vaseline, et les matières grasses en général, sont des isolants et qu'il ne faut pas enduire de vaseline les surfaces par lesquelles doit passer le courant, mais seulement l'extérieur des serre-fils après les avoir serrés.

Rappelons aussi que pratiquement le pôle négatif de la batterie est relié à la masse métallique du cadre ou du moteur qui constitue le « conducteur de retour » du courant. D'ailleurs tous les appareils utilisateurs de courant de la batterie reçoivent le courant par un seul fil, l'autre conducteur étant constitué par la « masse ».

Le fait d'utiliser la « masse » comme conducteur de retour simplifie l'installation électrique, parce qu'il réduit pratiquement de moitié le nombre des fils conducteurs, mais par contre, il exige un isolement parfait.

En effet, dans tous les points où un fil de l'appareillage électrique touche la « masse », si l'isolant disparaît — même sur une toute petite surface — on peut avoir un court-circuit.

L'attention du motocycliste doit être attirée tout particulièrement, pour ce qui est de l'isolement, par les courbes brutales, les coudes, et les passages où les conducteurs entrent en contact avec les parties oscillantes (la fourche avant, par exemple).

Si l'on arrête la moto pour quelque temps, il est prudent (pour éviter des court-circuit ou des pertes de courant) de détacher du pôle négatif de la batterie le conducteur qui le relie à la masse.

Rappelons aussi que l'humidité est bonne conductrice du courant et qu'elle le disperse ; il faut par conséquent que la batterie soit toujours sèche.

Les brèves considérations que nous venons de faire ne doivent pas nous faire conclure que la batterie est un outil « excessivement » délicat, mais il faut tout de même considérer que c'est un ensemble électro-chimique qui exige que l'utilisateur sache qu'il peut se détériorer.

Il est évident que la plupart des motocyclistes n'ont en général ni l'envie, ni le temps d'effectuer personnellement les opérations d'entretien que nous venons brièvement de décrire ; il est cependant utile de les connaître pour le cas où ils seraient obligés de veiller eux-mêmes à la bonne marche de leur batterie.

LES ACCUMULATEURS ALCALINS

Nous n'avons parlé ci-dessus que des batteries les plus répandues, et dont les électrodes sont constituées par des plaques de plomb.

Mais il existe un autre type intéressant d'accumulateurs : les « Edison » au fer-nickel (appelés aussi « alcalins »). Dans ces accumulateurs, la matière active positive est composée d'oxyde de nickel et de flocons de nickel, ou tout autre matériau conducteur ; la matière négative est de l'oxyde de fer. Ces plaques baignent dans une solution (électrolyte) non plus acide, mais basique : une solution de potasse pure à 20 ou 21 %, qui ne participe pas aux réactions chimiques et sert simplement à transporter le courant. Pendant la décharge, l'oxyde de nickel se réduit en nickel, tandis que le fer est oxydé en hydrate de fer. Lors de la charge les réactions sont inversées.

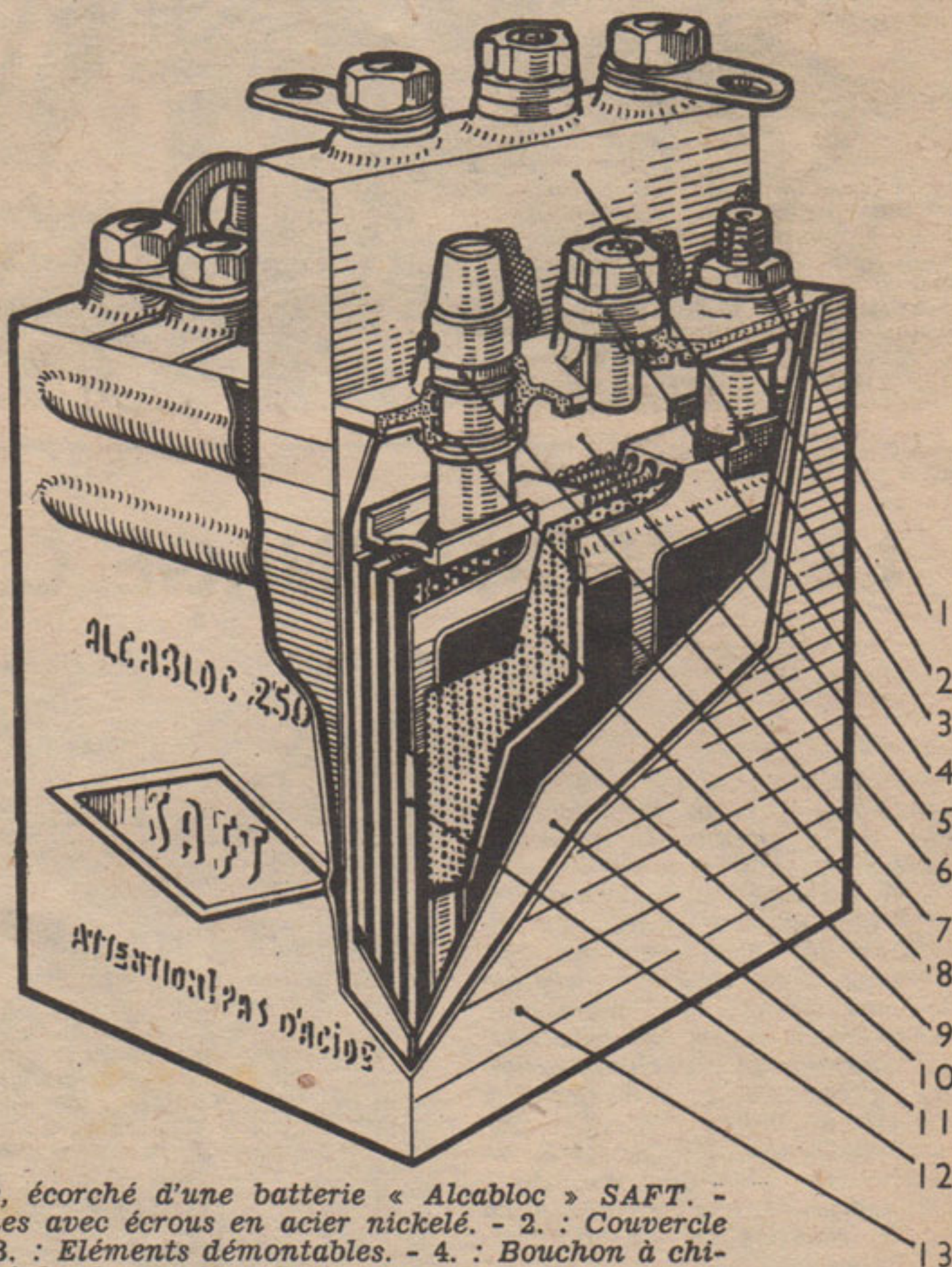
La tension varie entre 1,6 volts et 1,8 volts à la charge, et à la décharge elle n'est plus que de 1,4 volts à 1 volt.

Ces accumulateurs présentent des avantages indiscutables sur les accumulateurs classiques : ils sont plus robustes, d'une

plus grande durée (ils ne se déchargent pas au repos) et leur capacité varie très peu lorsque varie le régime de décharge (ils peuvent être surchargés, déchargés très rapidement et même court-circuités sans être endommagés), ils ne répandent pas de vapeurs acides. Evidemment, ces avantages ne vont pas sans une contrepartie qui fait que leur emploi est encore actuellement limité : ils sont environ trois fois plus chers que les accus ordinaires.

D'ailleurs, dans le même genre, on leur préfère en général les accumulateurs au cadmium nickel (accumulateurs SAFT), où l'électrode en fer est remplacée par du cadmium, ce qui a l'avantage de diminuer notablement la résistance interne de la batterie (charge plus rapide). La tension utile est alors d'environ 1,2 volts par élément.

Espérons pour terminer que dans un avenir pas trop lointain, le nouvel accumulateur breveté par SAFT — et réservé jusqu'ici aux applications de Défense Nationale (en particulier à l'aviation) — pourra être adapté aux motocyclettes et aux scooters. Fonctionnant sans dégagement gazeux dans une enveloppe étanche, il ne nécessite aucun entretien et permet dans un faible volume d'emmagasiner une énergie très rapidement libérable. Ceci permettrait de résoudre d'une manière très élégante à la fois le problème de la classique batterie de bord et celui du démarrage électrique qui commence à faire son apparition sur les scooters (sans parler d'une éventuelle utilisation sur les motos compétition).



Ci-dessus, écorché d'une batterie « Alcabloc » SAFT. - 1. : Bornes avec écrous en acier nickelé. - 2. : Couvercle soudé. - 3. : Eléments démontables. - 4. : Bouchon à chicane muni de clapet. - 5. : Peigne en acier. - 6. : Electrolyte à base de potasse. - 7. : Borne terminale (normalisée). - 8. : Joint en caoutchouc. - 9. : Séparateurs perforés en matière plastique. - 10. : Plaques frittées. - 11. : Bac d'élément. - 12. : Matière plastique isolant le bord des plaques. - 13. : Bac général en tôle d'acier nickelé.

LE SIDECAR LÉGER... ...ET LA SOLUTION

VANNOD

Certaines constatations et 30 années d'expérience au cours desquelles il a réalisé tous modèles de sides et pour tous les usages (armée, police, compétition, tourisme, etc.) ont amené L. Vannod en 1938, à mettre au point son sidecar inclinable pour enfants

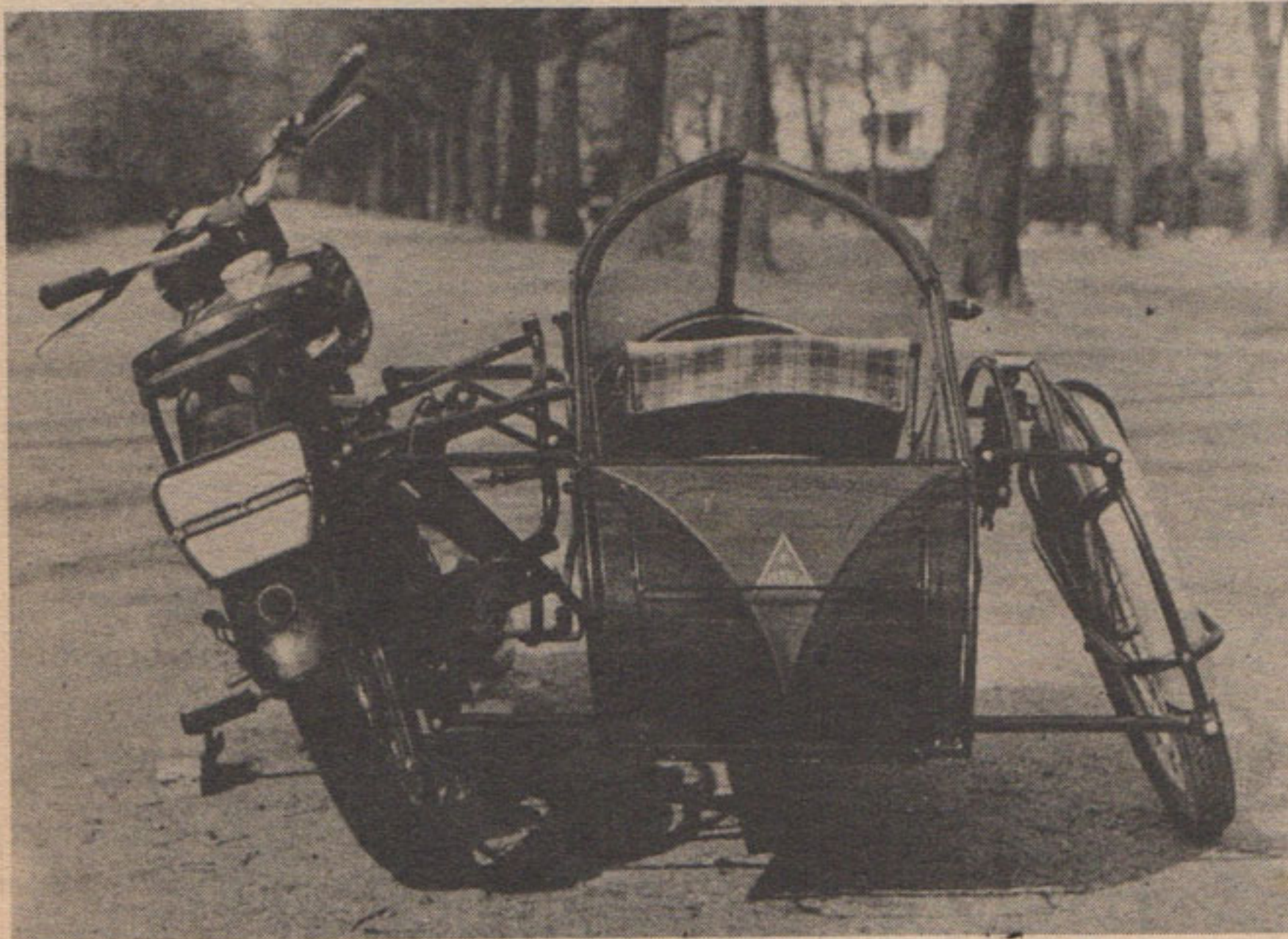
qui obtint d'emblée un tel succès qu'il abandonna la construction des sides rigides pour s'y consacrer exclusivement.

Le sidecar inclinable ultra léger offre sur les attelages classiques certains avantages :

L'ensemble, parfaitement équilibré, ne fatigue pas la machine, en augmente la stabilité dans les virages qui peuvent être pris à vive allure dans les deux sens. Le châssis à parallélogramme déformable, permet à la roue du side de monter aussi bien un obstacle que de descendre dans un caniveau, en somme de faire du tout terrain sans réaction sur la direction ni déséquilibre de l'ensemble.

Enfin, l'enfant confortablement installé sur siège suspendu, préservé des intempéries par une pare-brise profilé et une capote parfaitement étanche, se trouve constamment sous le contrôle des parents. De plus, l'attelage du side à droite éloigne l'enfant du danger présenté par les voitures doublant de trop près la machine.

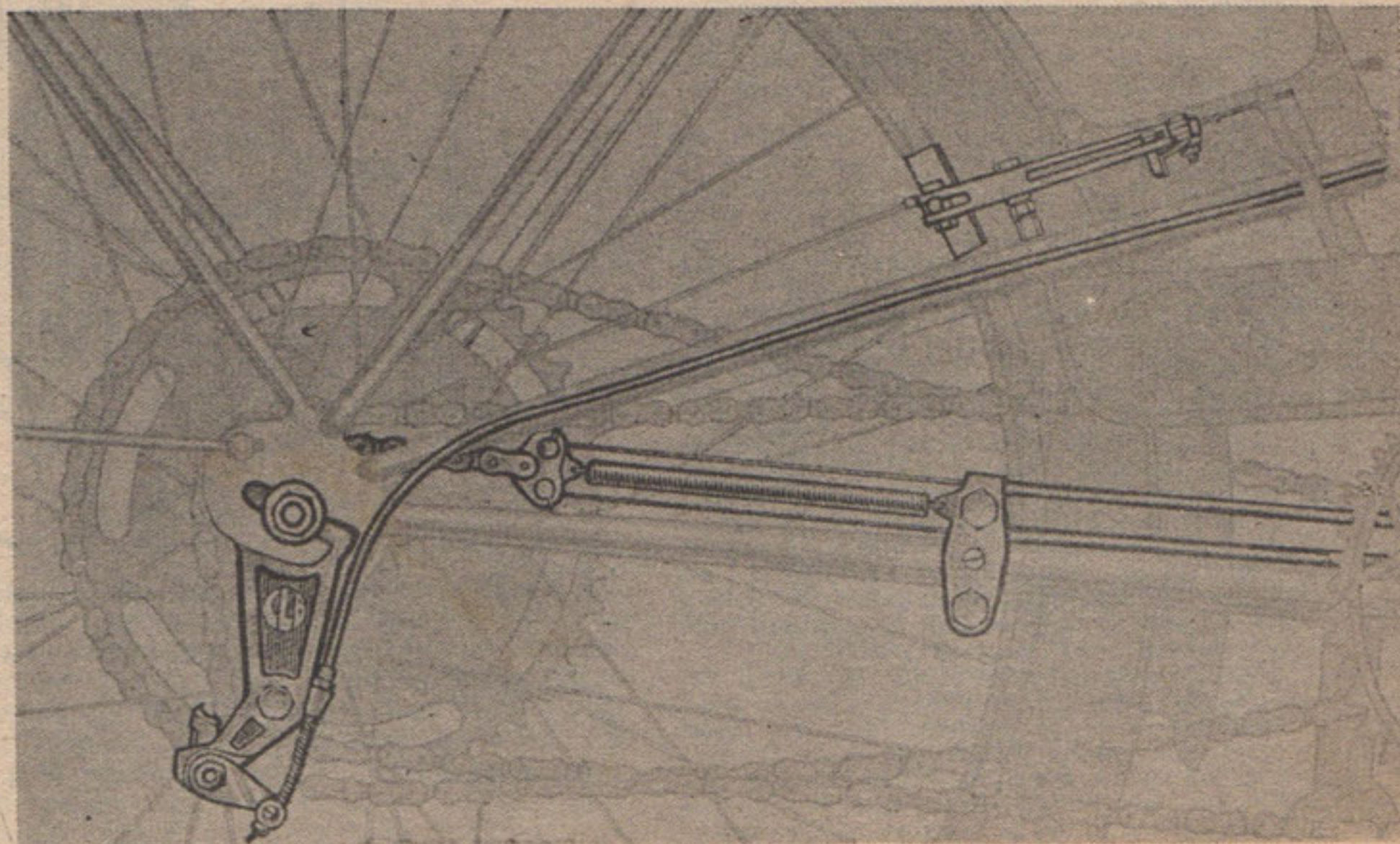
Ce petit véhicule, spécialement conçu pour le transport des enfants dans les meilleures conditions de confort et de sécurité, répond totalement aux besoins des innombrables jeunes ménages ayant des enfants. En effet, la moto, outil de travail du père de famille pendant la semaine, devient pour les week-ends ou les vacances, grâce à l'adjonction instantanée (à l'aide de papillons indesserrables) du sidecar inclinable ultra léger, le véhicule familial autonome le plus économique.



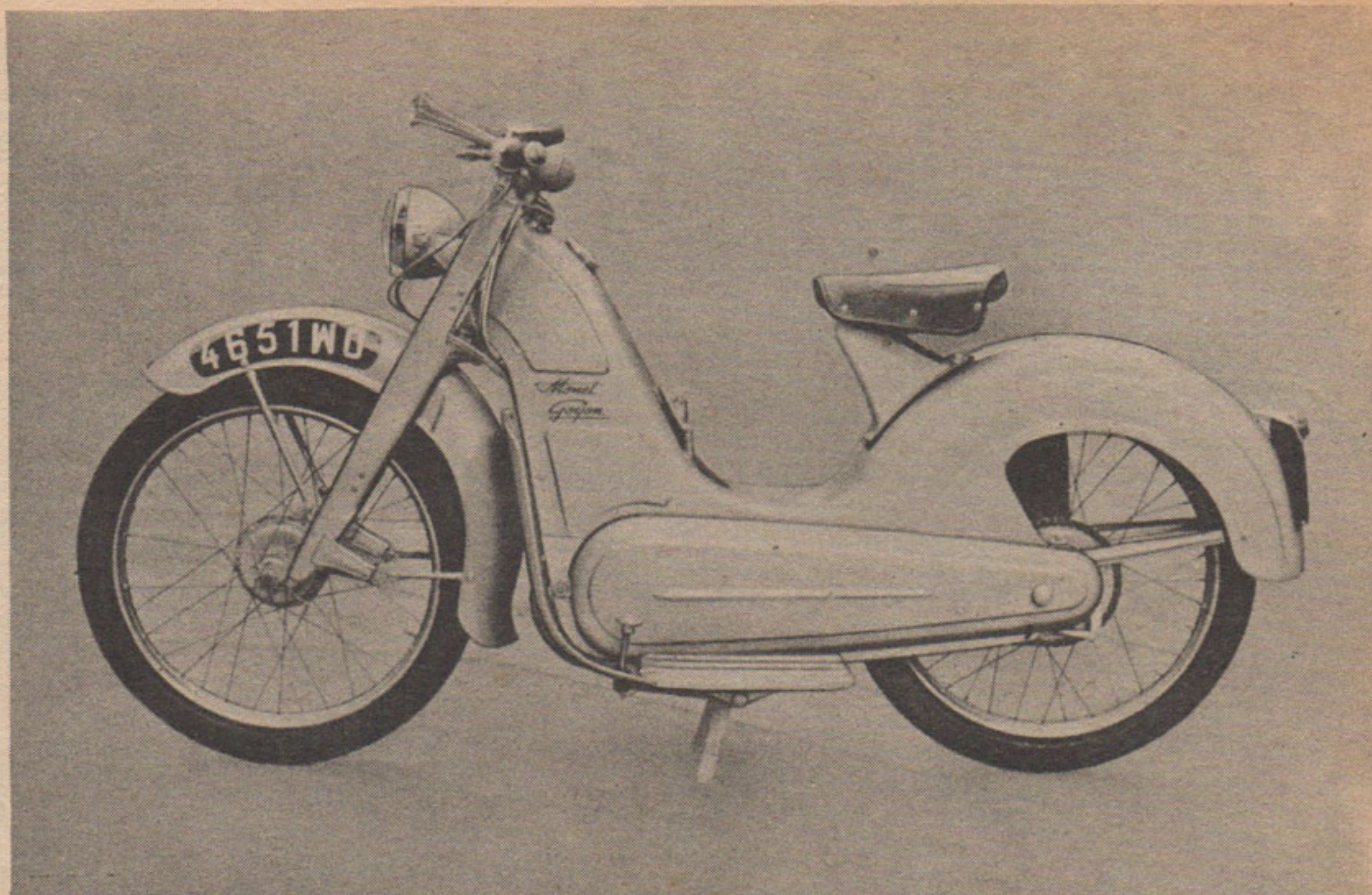
A gauche, le Vannod adapté à une 125 cmc. Terrot.

LE RETRO-FREINAGE C. L. B. "CLE"

Dernièrement, a eu lieu, avenue Edward Tuck, la présentation à la presse du nouveau rétro-frein « Clé » réalisé par C.L.B. Destiné aux cyclomoteurs, ce frein apporte une solution rationnelle au problème du freinage trop souvent négligé de nos jours. Sa principale caractéristique est un dispositif qui permet la synchronisation des freins AV et AR dont la commande même s'effectue par rétro-pédalage. Le système de commande classique est donc très simplifié, augmentant ainsi la sécurité de l'usager.



DES CABLES DE COMMANDES BIEN GRAISSES DURENT PLUS LONGTEMPS

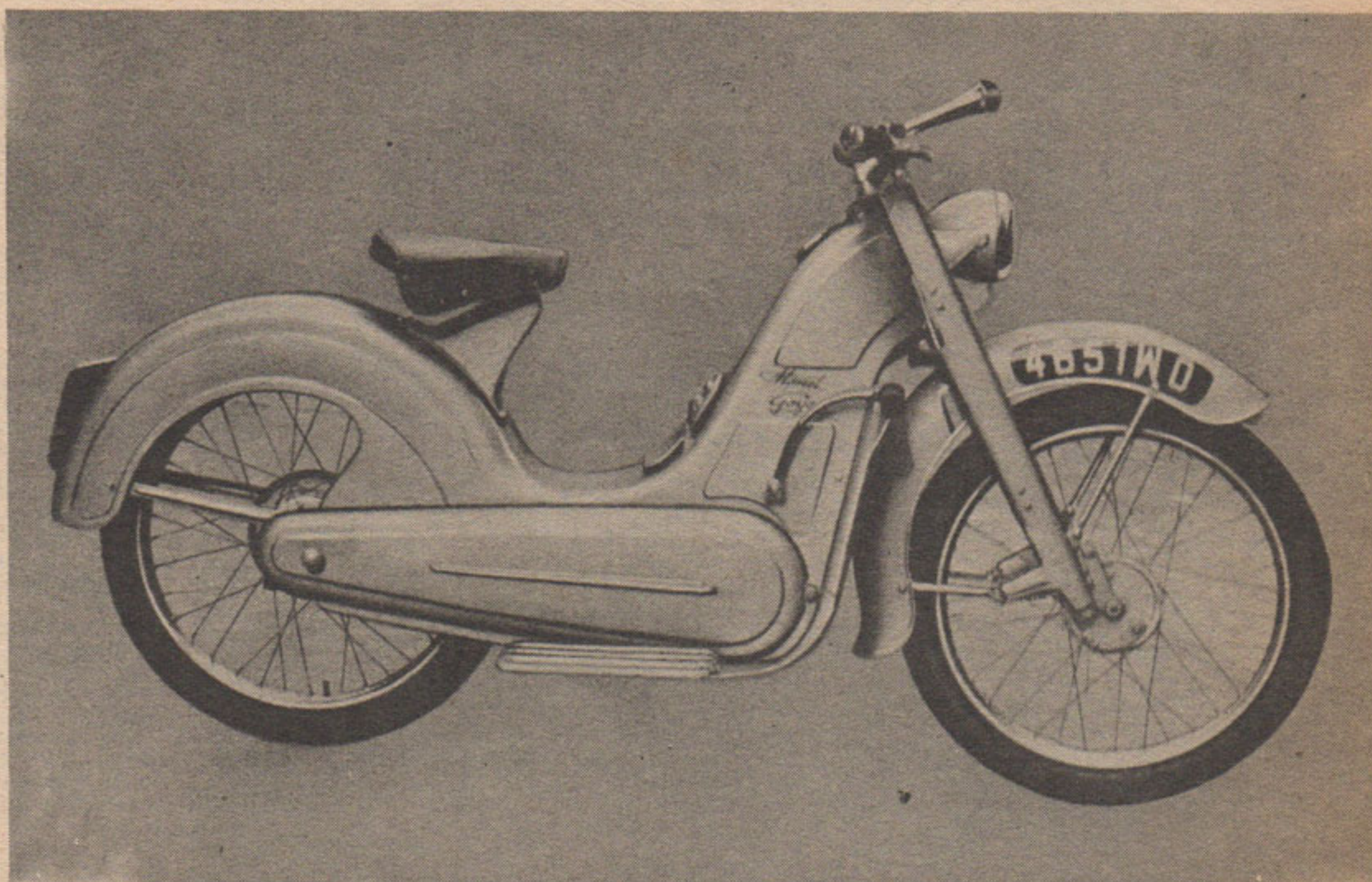
UN
E
S
S
A
I
D
E
L
A

Starlett

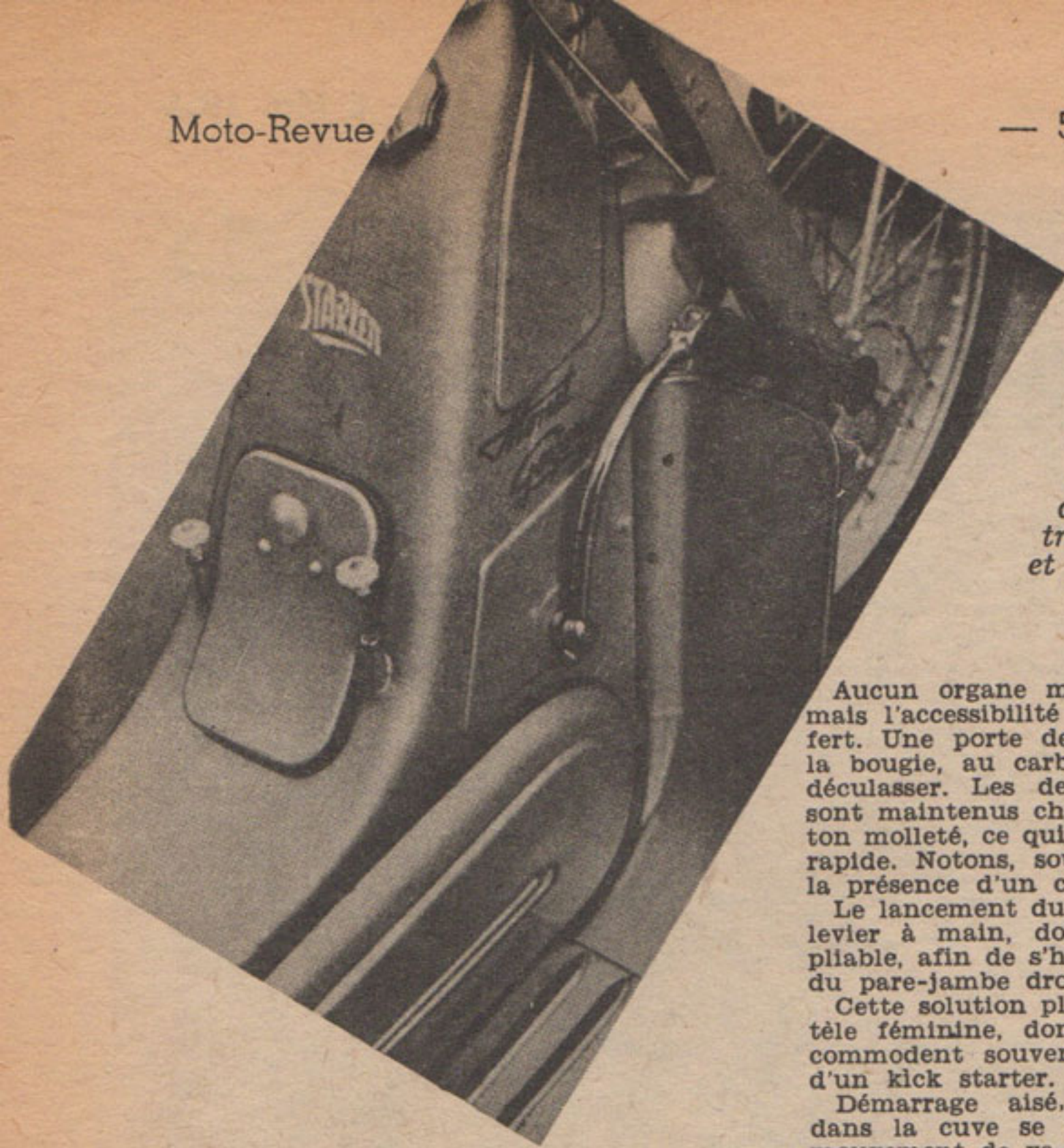
Après notre essai de la Monnet-Goyon Starlett, nous pouvons prédire à la firme mâconnaise un succès commercial qui fera plus d'un envieux parmi les autres constructeurs.

La Starlett réussit à la fois à être esthétique, à fonctionner parfaitement à offrir une bonne protection et à être bon marché. Elle a aussi ses défauts, mais voici néanmoins une belle gerbe de qualités que nous lui reconnaissons bien volontiers.

Nos lecteurs connaissent trop et apprécient trop notre objectivité, pour ne pas douter un seul instant qu'il s'agit bien

M
O
N
E
T
-
G
O
Y
O
N

BIEN CONDUIRE, N'EST PAS FORCEMENT ALLER VITE



Ci-contre, le levier de mise en marche en position repliée. En bas de la page, le panneau latéral gauche enlevé donne accès à la transmission primaire et au coffre à outils.

Aucun organe mécanique n'est visible, mais l'accessibilité n'en a pas trop souffert. Une porte de visite donne accès à la bougie, au carburateur, et permet de déculasser. Les deux panneaux latéraux sont maintenus chacun par un seul bouton molleté, ce qui procure un démontage rapide. Notons, sous le panneau gauche, la présence d'un coffre à outils.

Le lancement du moteur se fait par un levier à main, dont la poignée est repliable, afin de s'harmoniser avec la ligne du pare-jambe droit.

Cette solution plaira surtout à la clientèle féminine, dont les chaussures s'accommodent souvent très mal de l'usage d'un kick starter.

Démarrage aisé, l'appel de l'essence dans la cuve se fait en imprimant un mouvement de va-et-vient à la tirette de starter.

Echappement moins bruyant que sur d'autres véhicules équipés du 100 cc Villiers, mais le bruit est encore trop important.

Les poignées tournantes, les commandes en général, sont d'un fonctionnement très doux. Le passage d'une vitesse à l'autre se fait très aisément, de même que la remise au point mort.

Le Villiers, s'il est peu poussé, a l'avantage de posséder une courbe de puissance assez plate, ce qui rend suffisant l'emploi d'une boîte à deux rapports seulement.

Les démarrages sont francs, et comme la deuxième est exactement moitié moins demultipliée que la première, il y a intérêt à monter assez haut la première, jusqu'à 30-35 kmh. environ.

Conduite en ville très agréable. Si on manque un peu d'accélération (quoique pour un 100 cmc. le Villiers n'est nullement ridicule), par contre la Starlett enchante par sa maniabilité. Légère à la main, on en est maître comme d'une bicyclette. Pour celui qui quitte le vélo ou le cyclomoteur, il n'y aura pour ainsi dire pas de période d'accommodation.

là des reflets de l'exacte vérité (reflets d'ailleurs obtenus sans le moindre coup de brosse à reluire).

Extérieurement la Starlett est harmonieuse, donne une impression de légèreté, de maniabilité, qui lui attache la clientèle féminine. Ses formes sont arrondies, sans excès, l'inspiration ovoïde n'a pas hanté l'esprit du dessinateur.

Comme tous les autres constructeurs de scooters ou de motos carénées, Monet-Goyon a recherché une teinte qui lui soit propre, et il a opté pour un vert métallisé pailleté, très personnel.

La question prix de revient a fait distribuer les chromes uniquement sur les leviers de commandes, la portière de phare, le bouchon de réservoir, le levier de lanceur à main, etc... Guidon, jantes, sont peints.

Le même impératif explique la présence d'une trompe, à la place d'un avertisseur électrique, mais l'esthétique en pâtit réellement.

Commandes de starter et robinet d'essence, par boutons poussoirs, d'une allure très automobile, ce qui plaira certainement à la clientèle.

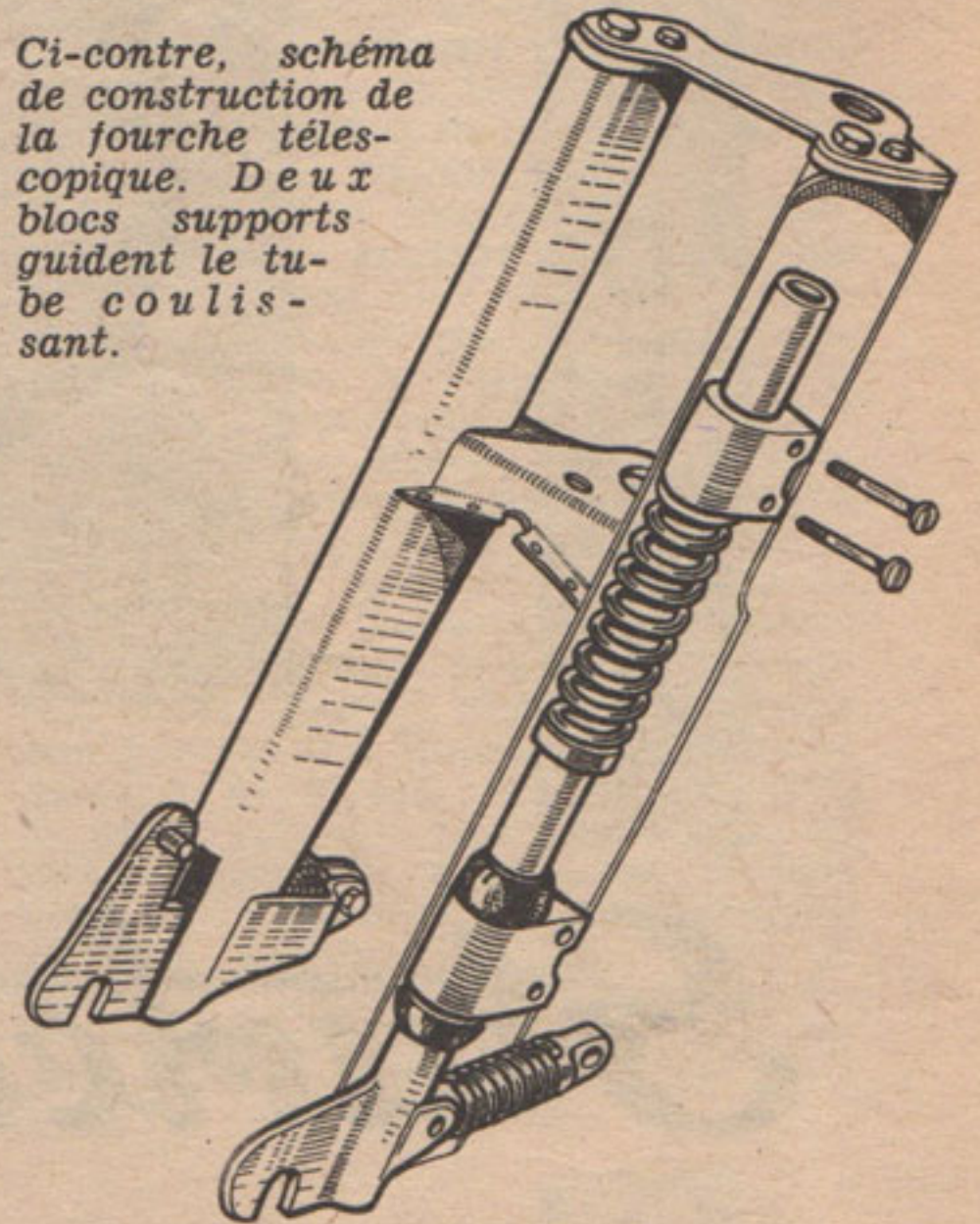
Mais l'atout majeur de la Starlett est sa tenue de route.

Nous conseillons à certains fabricants de scooters de s'en inspirer !

Bien que l'on ait pas de réservoir entre les genoux, on penche très fort en toute quiétude. Sur le mouillé, même impression de sécurité, d'autant plus que le freinage est parfait. Nous avons volontairement freiné sec du seul frein arrière sur de l'asphalte bien luisant, et il n'y a eu qu'une très légère amorce de dérapage de la roue arrière, qu'il n'était même pas besoin de contrôler.

C'est donc un véhicule sûr, que l'on peut mettre entre n'importe quelles mains, et le freinage, élément primordial de la sécurité, a été étudié avec le même sérieux que le restant de la machine.

Ci-contre, schéma de construction de la fourche télescopique. Deux blocs supports guident le tube coulissant.



Voici quelles furent les distances d'arrêt à 50 kmh. chrono, vitesse qui n'est pas tellement loin de la vitesse d'utilisation courante.

Frein arrière seul : 21 m 10.

Frein avant seul : 13 m.

Les deux : 11 m 75.

Le freinage est donc au-dessus de la moyenne, et s'il est progressif, relevons toutefois un petit défaut. Pourquoi n'a-t-on pas muni la commande avant par câble d'un barillet de réglage ?

Sur la commande d'embrayage également, cet accessoire indispensable fait défaut.

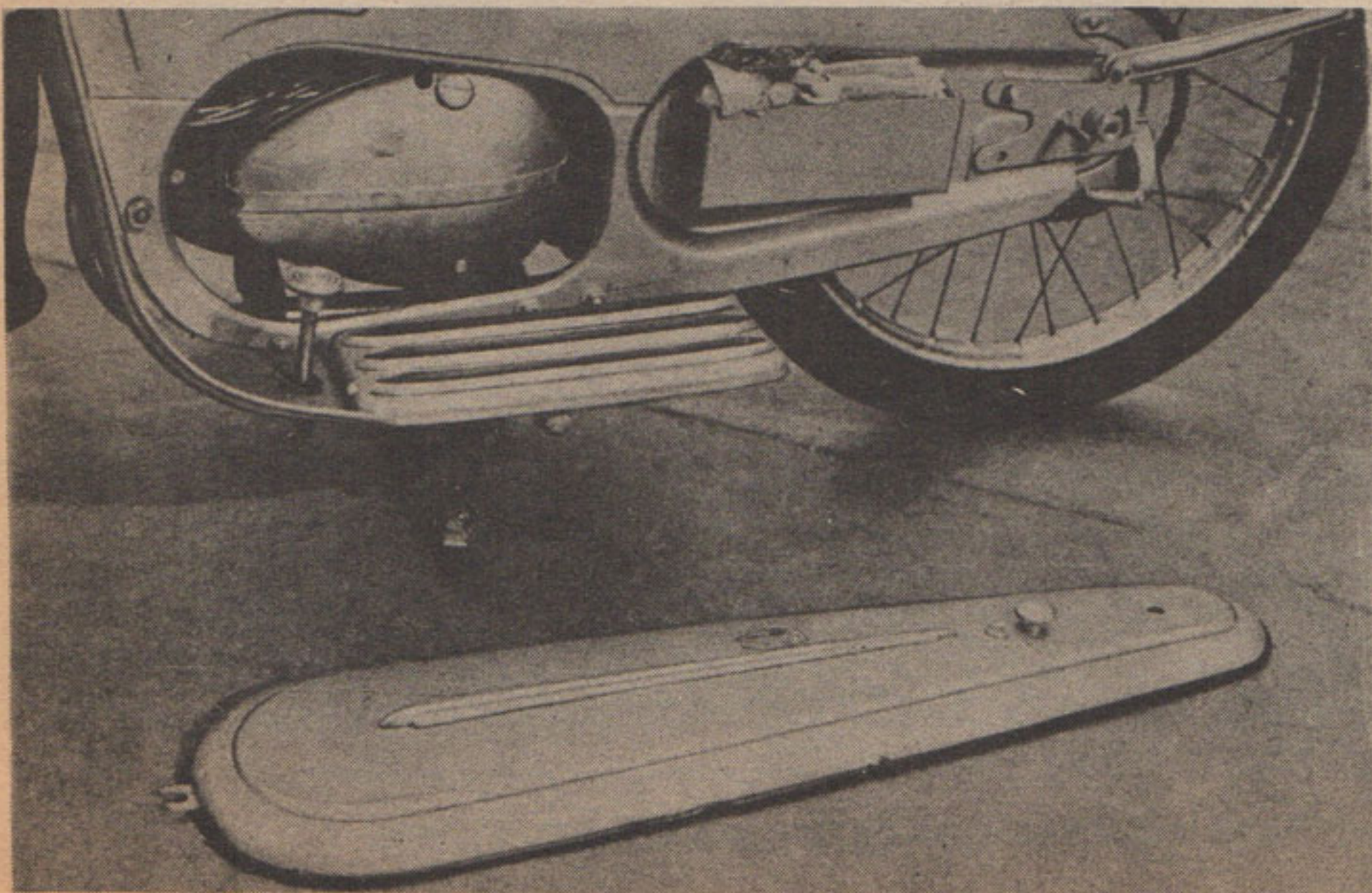
L'absence de suspension arrière ne se fait pas sentir, bien que la selle soit plutôt dure. Mais à l'avant, nous trouvons une télescopique, amortie par un correcteur Grégoire à flexibilité variable. Cet ensemble donne entière satisfaction, grâce à sa progressivité très marquée, qui rend la fourche souple au début de sa course, pour ensuite pratiquement l'empêcher de talonner.

Conçue pour le transport d'une seule personne, la Starlett, sans être précisément une routière, peut prétendre au petit tourisme.

En côte, elle fait figure honorable, et avale des pourcentages de 11 % en seconde !

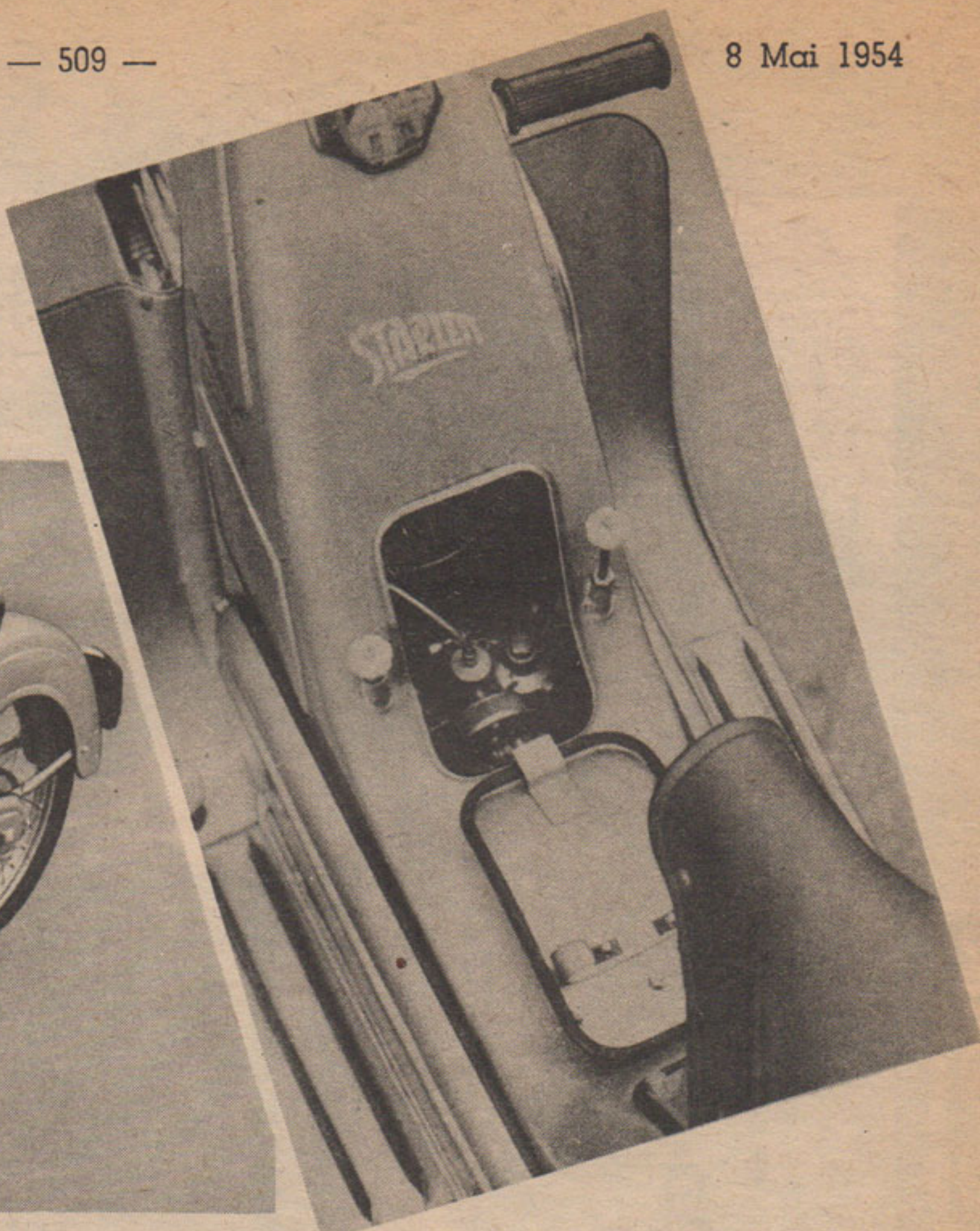
Nous avons d'ailleurs chronométré, dans notre côte d'essais, notre essayeur de 55 kgs en 33" 1/5, moy. 37,9 kmh., et notre essayeur de 80 kgs en 36" 1/5, moy. 34,8 kmh.

Sur route, la Starlett soutient un bon 50 kmh. Aucune vibration de la carrosserie, ce qui est vivement appréciable. Seules, mais cela était peut-être propre au

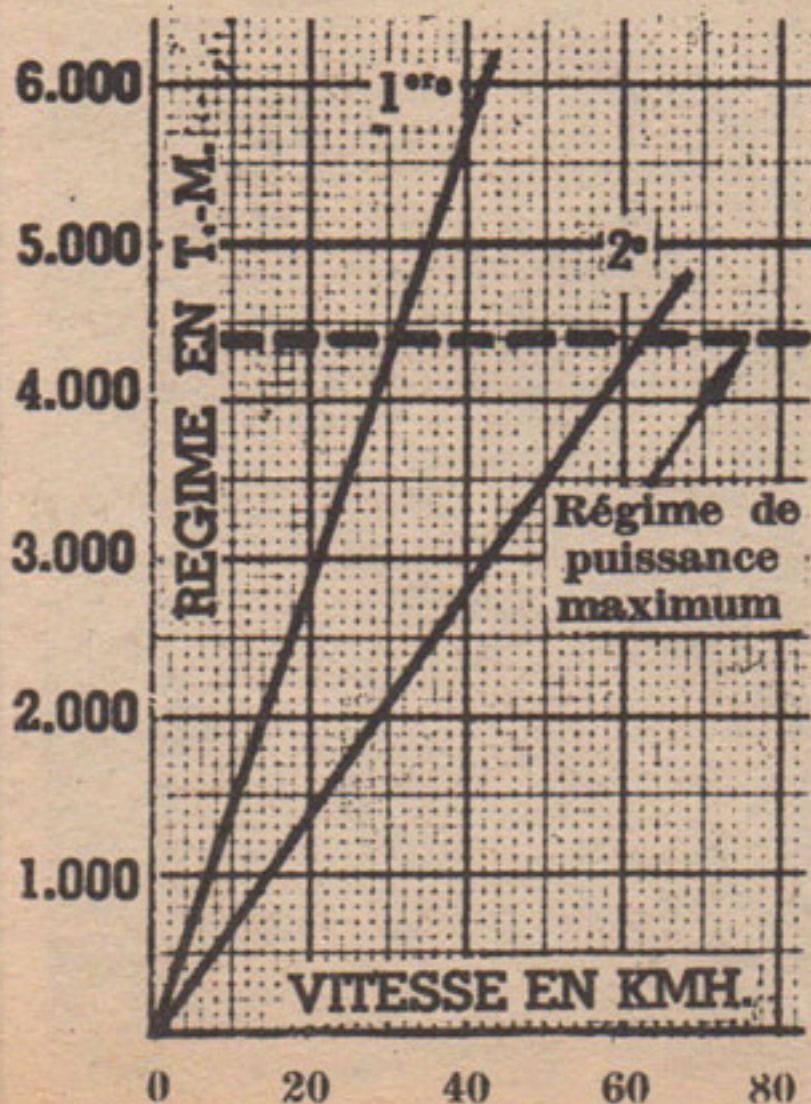


modèle essayé, les broches de fixation du moteur avaient tendance à se desserrer, ce qui amenait un certain grincement.

La démultiplication en prise a été volontairement raccourcie, d'une part pour accroître la valeur des accélérations en seconde, et d'autre part parce que la Starlett est principalement conçue pour la circulation urbaine, où l'on soutient rarement le maximum. Aussi les 4.400 t.-m. — régime où la puissance développée atteint son maximum — sont-ils dépassés dès que l'on ouvre les gaz en grand.



Ci-dessus, à droite, la trappe d'accès à la culasse permettant le démontage aisé de la bougie, les opérations d'entretien du carburateur, et même la dépose de la culasse. - Ci-dessus, la ligne légère et élégante de la Starlett. Au-dessous, graphique des vitesses atteintes sur chaque rapport en fonction du régime et à droite, courbe d'accélération.



Effacé, la Starlett soutient le 68 kmh. chrono, ce qui correspond à un régime de 4.800 t.-m. Assis normalement, le maximum fut de 63,5 kmh., soit 4.480 t.-m. Ces chiffres, déjà bons, car le moteur ne fait que 100 cmc., peuvent certainement être encore dépassés avec un moteur bien rodé, notre Monet-Goyon n'ayant que 700 kms.

Les accélérations furent également bonnes, à cause de la puissance à bas régime, et en prenant soin de monter la première très haut (plus de 40 kmh.) afin de combler le trou existant entre première et seconde, nous avons enregistré les chiffres suivants :

- départ arrêté :
- 100 mètres en 10" 3/5, moy. 33,9 kmh.
- 200 mètres en 16" 3/5, moy. 43,4 kmh.
- 300 mètres en 22" 1/5, moy. 48,6 kmh.
- 400 mètres en 27" 3/5, moy. 52,2 kmh.
- 500 mètres en 33" moy. 54,5 kmh.
- 1.000 mètres en 59" 4/5, moy. 60,2 kmh.

L'ensemble des performances est donc honorable, et surtout, à la conduite, le 98 cmc. Villiers est très agréable, grâce à sa souplesse d'utilisation.

Nous ne reviendrons pas sur sa qualité dominante : la tenue de route, et passons à la protection offerte par cette moto carénée.

Nous avons déjà écrit que toutes les parties mécaniques étaient entièrement dissimulées. Donc aucune crainte de taches grassieuses provenant de retours au carburateur, fuites aux joints de carters, etc..., etc...

Toutefois il y a lieu de bien fermer le bouchon de réservoir, car le plein fait, il y a risque de fuites.

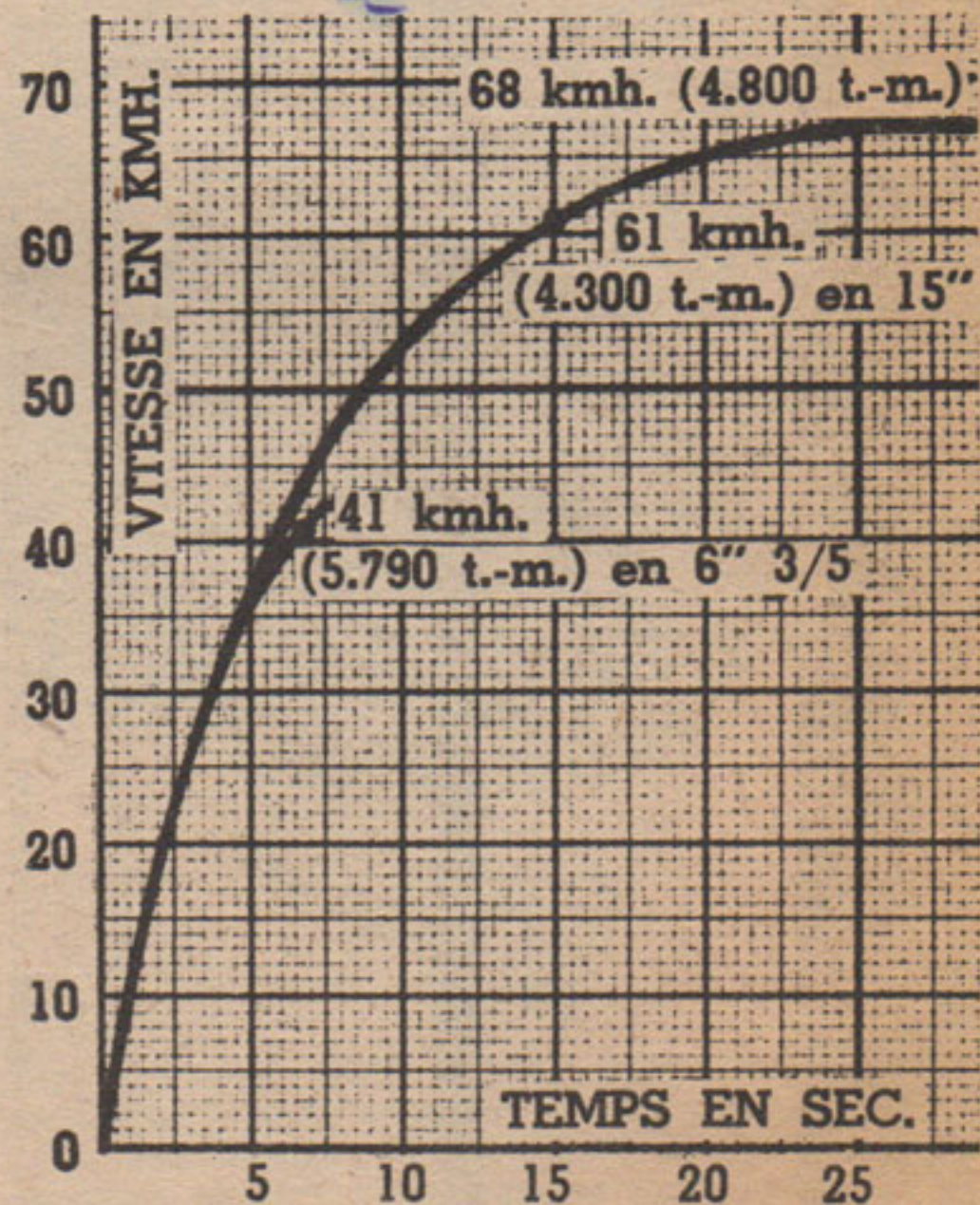
Contre la pluie, et les projections de la roue avant, les marche-pieds, prolongés par des pare-jambes, donnent entière satisfaction.

La Starlett se pilote en tenue de ville. Dernier atout, et de taille celui-ci, le prix de vente : 78.500 fr.

C'est là vraiment un véhicule accessible à la grande masse des acheteurs, et possédant cependant toutes les garanties d'un motorcycle réalisé sérieusement.

Cela n'était évidemment possible que grâce aux moyens industriels puissants d'une grande firme comme Monet et Goyon.

C. R.





DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre deux temps à piston plat.

Alésage : 47 mm.

Course : 57 mm.

Cylindrée : 98,8 cmc.

Puissance : 2,9 CV.

Régime correspondant : 4.400 t.-m.

Taux de compression : 7,2 à 1.

BOTTE DE VITESSES

Bloc moteur à deux rapports.

Transmission primaire chaîne de 9,5 (17x42).

Transmission secondaire chaîne de 12,7 (14x46).

Rapports : 16,2 - 8,1 à 1.

FOURCHE : télescopique avec correcteurs Gré-golre.

FREINS : AV et AR 120 mm.

PNEUS : 600x65.

RESERVOIR : 5 litres.

POIDS : 65 kgs.

REGLAGES ENTRETIEN

AVANCE : allumage 5 mm.

BOUGIES : Marchal 34-S, Gergovia 714. Flouquet 14 C1.

CARBURATEUR : Gurtner R 13.

Diffuseur : 24/33 B - 0,45.

Gicleur : 24.

GRAISSAGE : mélange 5 mesures d'huile, dans

5 litres d'essence : la mesure se trouve dans le coffre à outils.

Huile recommandée : Energol 2 temps H.V.

Boîte de vitesses et embrayage : Energol

SAE 40.

Vérifier le niveau tous les 2.000 kms.

RODAGE : 500 premiers kilomètres à 40 kmh.

GONFLAGE : AV 1 kg 2.

AR 1 kg 7.

RESULTATS OBTENUS

Vitesse maximum

Solo

1^{re} : 43 kmh. (6.110 t.-m.)

2^e : 63,5 kmh. (4.480 t.-m.)

assis

68 kmh. (4.800 t.-m.)

effacé

Accélération :

100 m. départ arrêté : 10" 3/5, moy. 33,9 kmh.

200 m. départ arrêté : 16" 3/5, moy. 43,4 kmh.

300 m. départ arrêté : 22" 1/5, moy. 48,6 kmh.

400 m. départ arrêté : 27" 3/5, moy. 52,2 kmh.

500 m. départ arrêté : 33" moy. 54,5 kmh.

1.000 m. départ arrêté : 59" 4/5, moy. 60,2 kmh.

Epreuve de côte :

(350 mètres : pente moyenne 8,7 %)

Pilote 55 kgs : 33" 1/5, moy. 37,9 kmh.

Pilote 80 kgs : 36" 1/5, moy. 34,8 kmh.

RAPPORTS UTILISES :

1 - 2.

Freinage (50 kmh. chrono) :

Avant seul : 14 m.

Arrière seul : 21,10 m.

Les deux : 11,75 m.

A QUEL USAGE EST DESTINEE LA MACHINE

VILLE ET PROMENADE

Véhicule léger, conçu pour la circulation en ville et la promenade. Réunit les qualités de protection du scooter et de stabilité de la moto. Tenue de route particulièrement bonne. Fabrication générale soignée, présentation agréable, nombreuses astuces de construction permettant un prix de vente bas, tout en donnant un véhicule assez complet

La Starlett est sûre, sans réactions désagréables, convenant parfaitement à la clientèle féminine et à la jeunesse. Première moto carénée, d'un caractère populaire, appelée certainement à un bel avenir.

CONDITIONS GENERALES D'ESSAI

Au début de l'essai le compteur indiquait

A la fin de l'essai

Poids de l'essayeur habillé

Taille de l'essayeur

30 kms

700 kms

80 kgs

1 m 75

Réglages spéciaux et modification : néant.

Date et lieu de l'essai : 2-4-54 au 23-4-54.

(Seine et Seine-et-Oise).

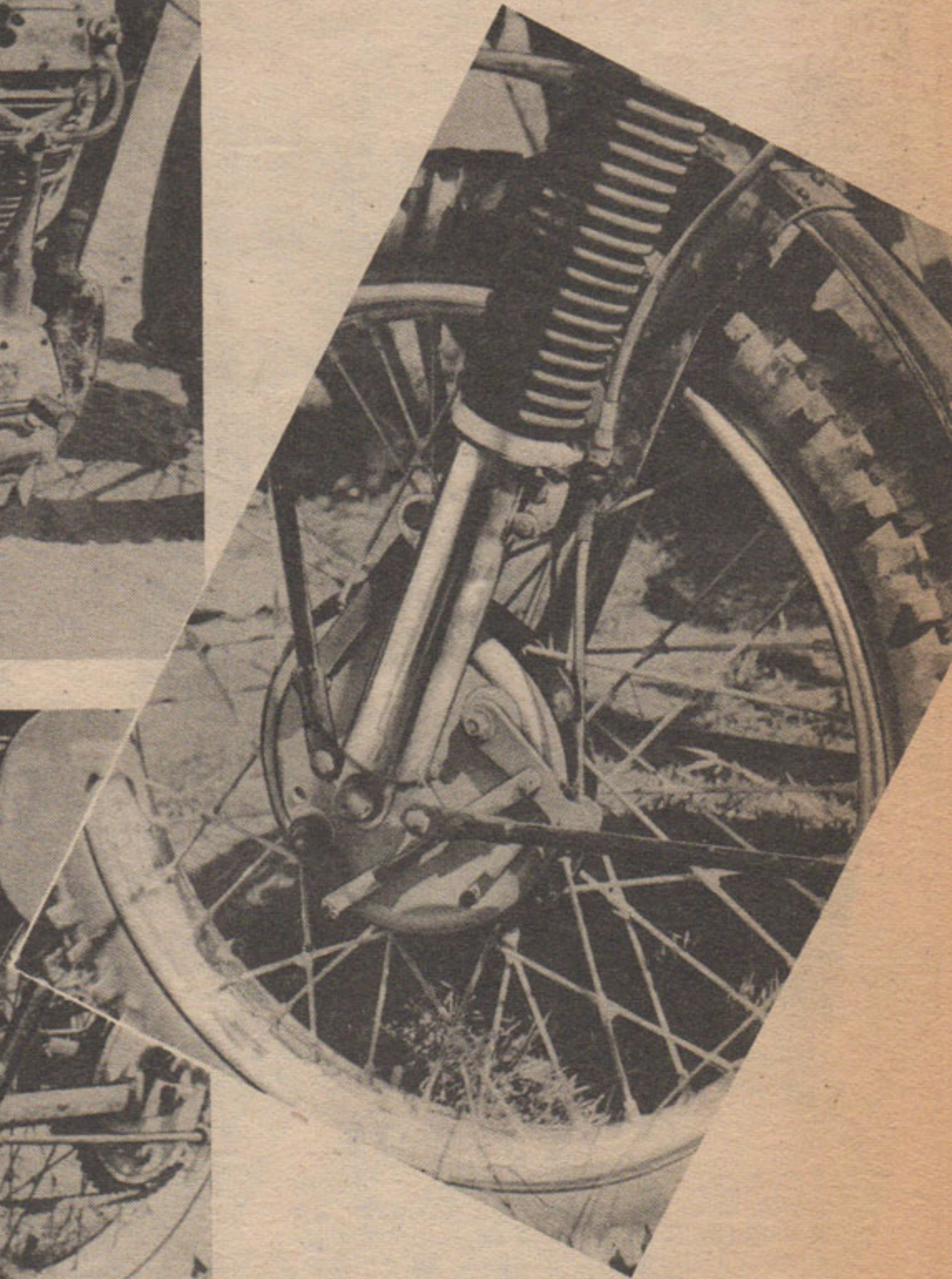
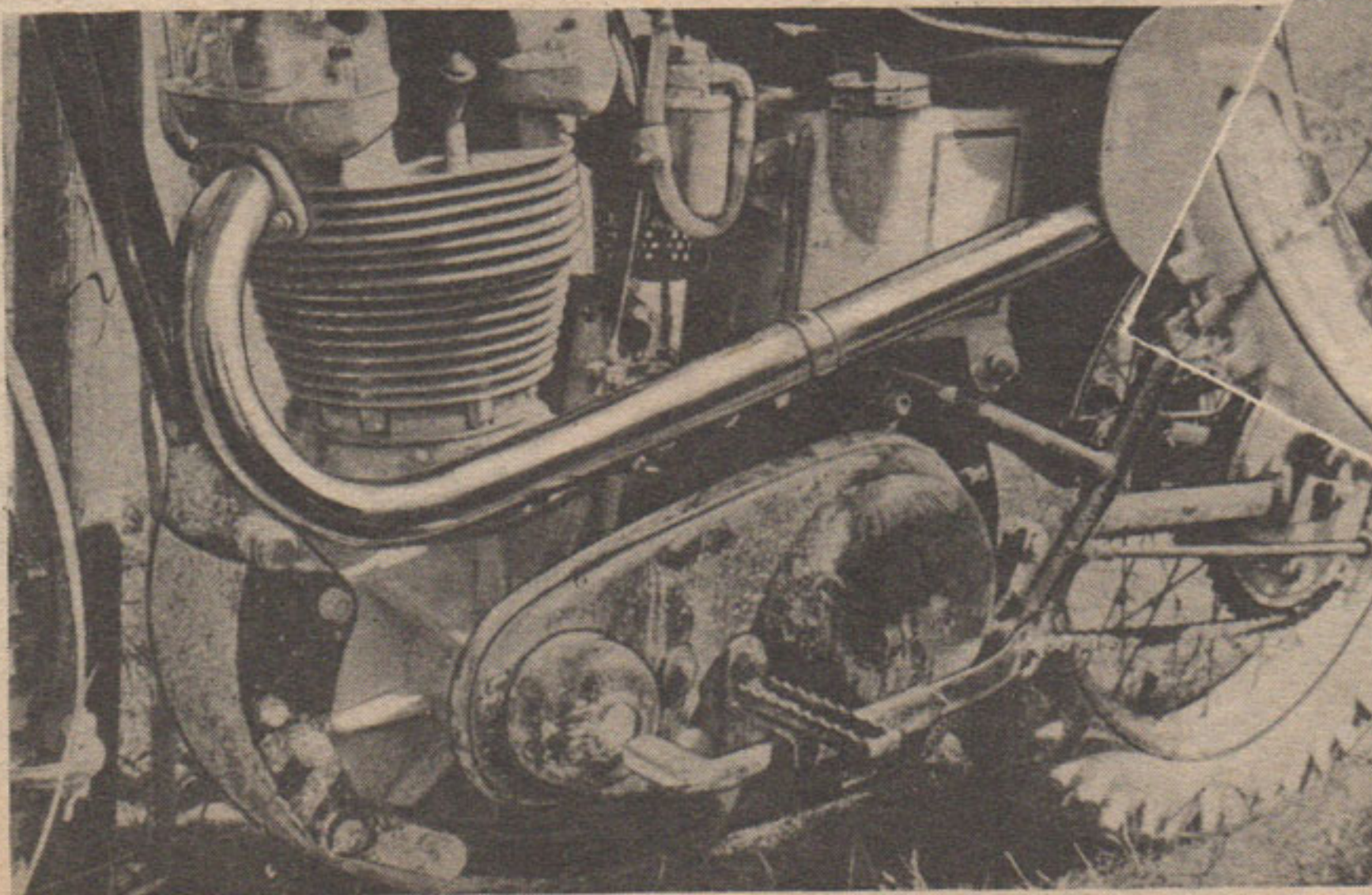
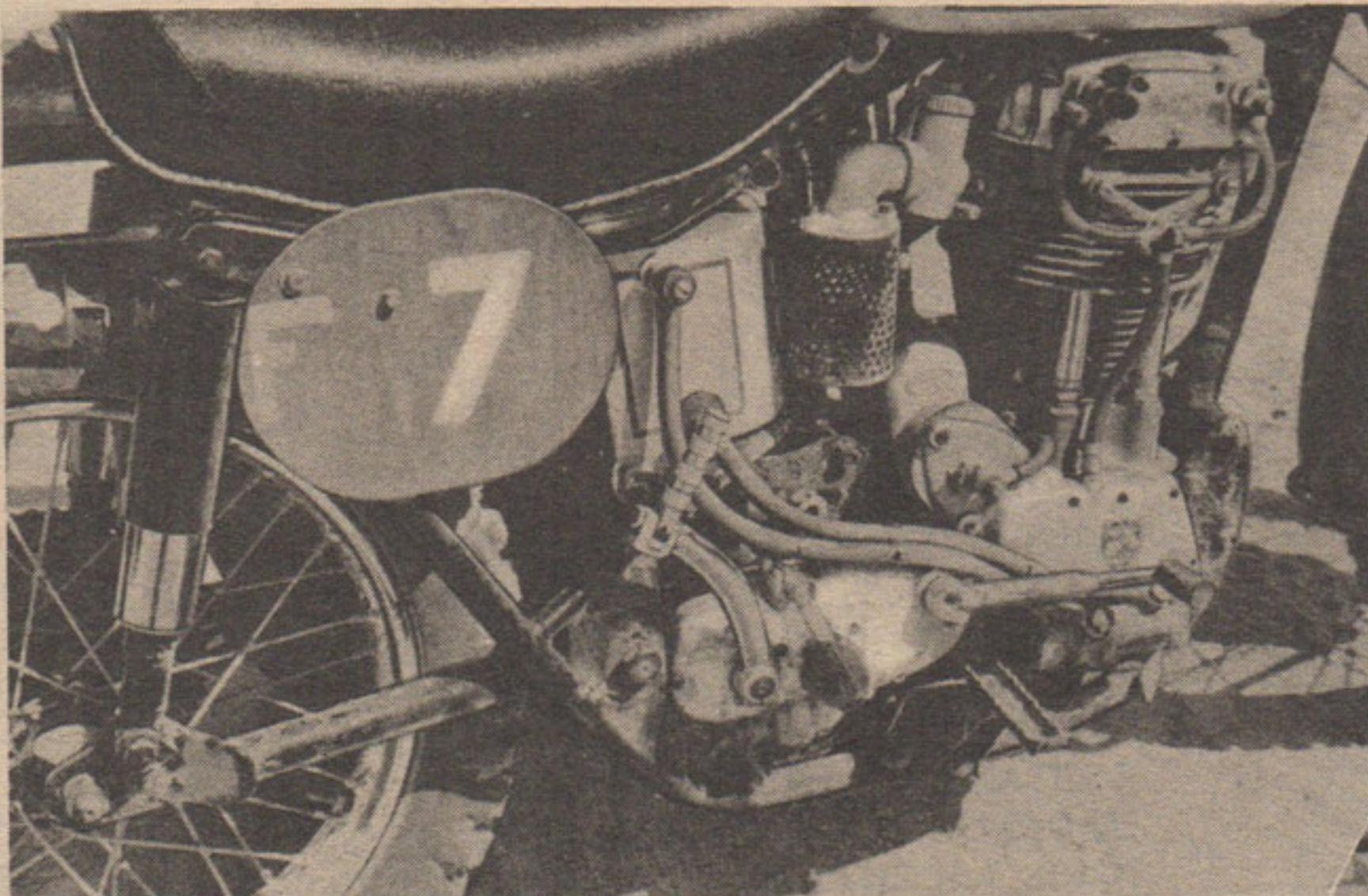
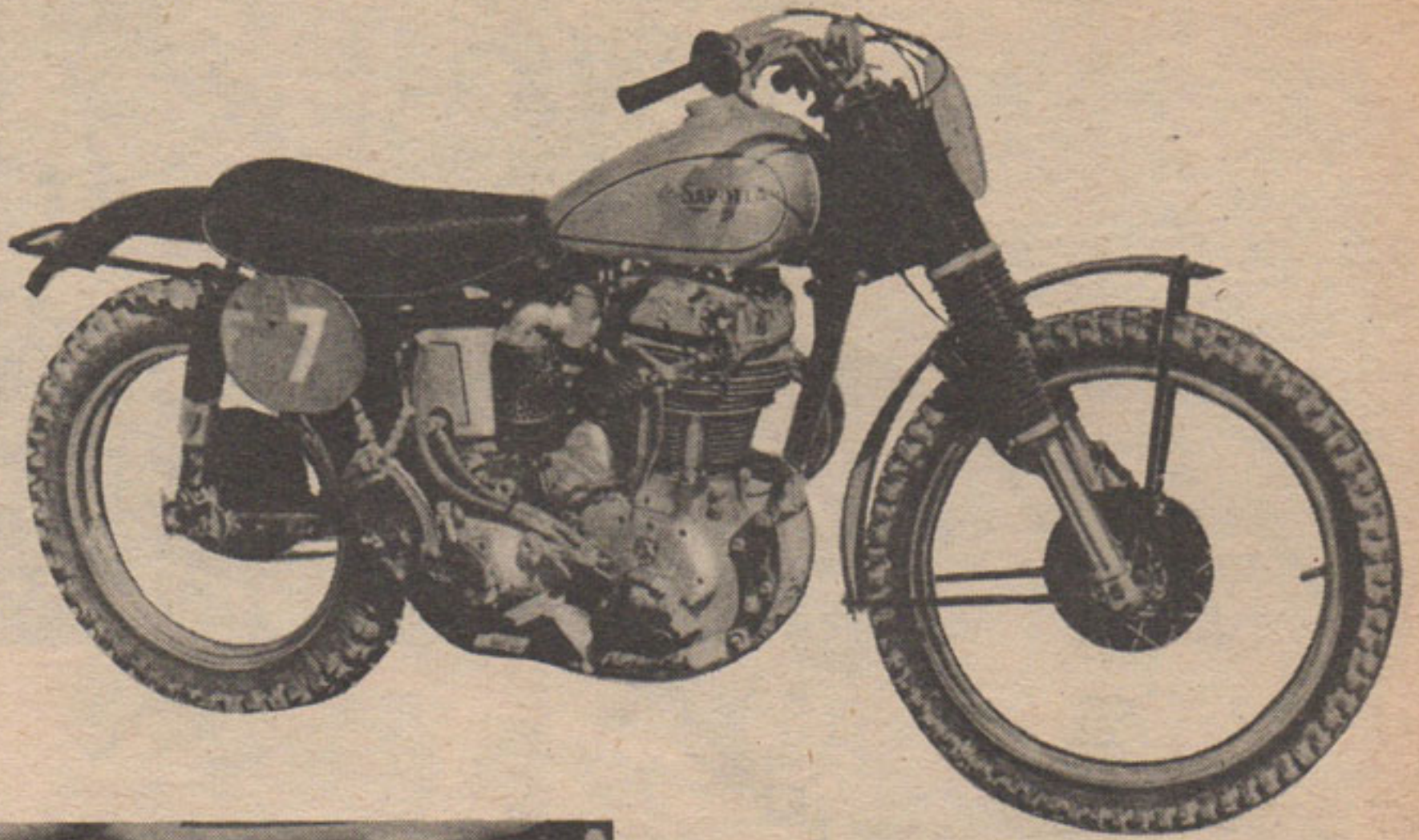
Conditions atmosphériques : beau temps frais.

PRIX : 78.500 + taxes

Une nouvelle machine de cross :

la "SARO" 54

Considérablement remaniée, la toute nouvelle Saroléa de cross est destinée à conserver l'avance que les constructeurs belges ont pris dans ce domaine. Le haut du moteur, en alliage léger, est totalement nouveau, les soupapes étant désormais encloses.



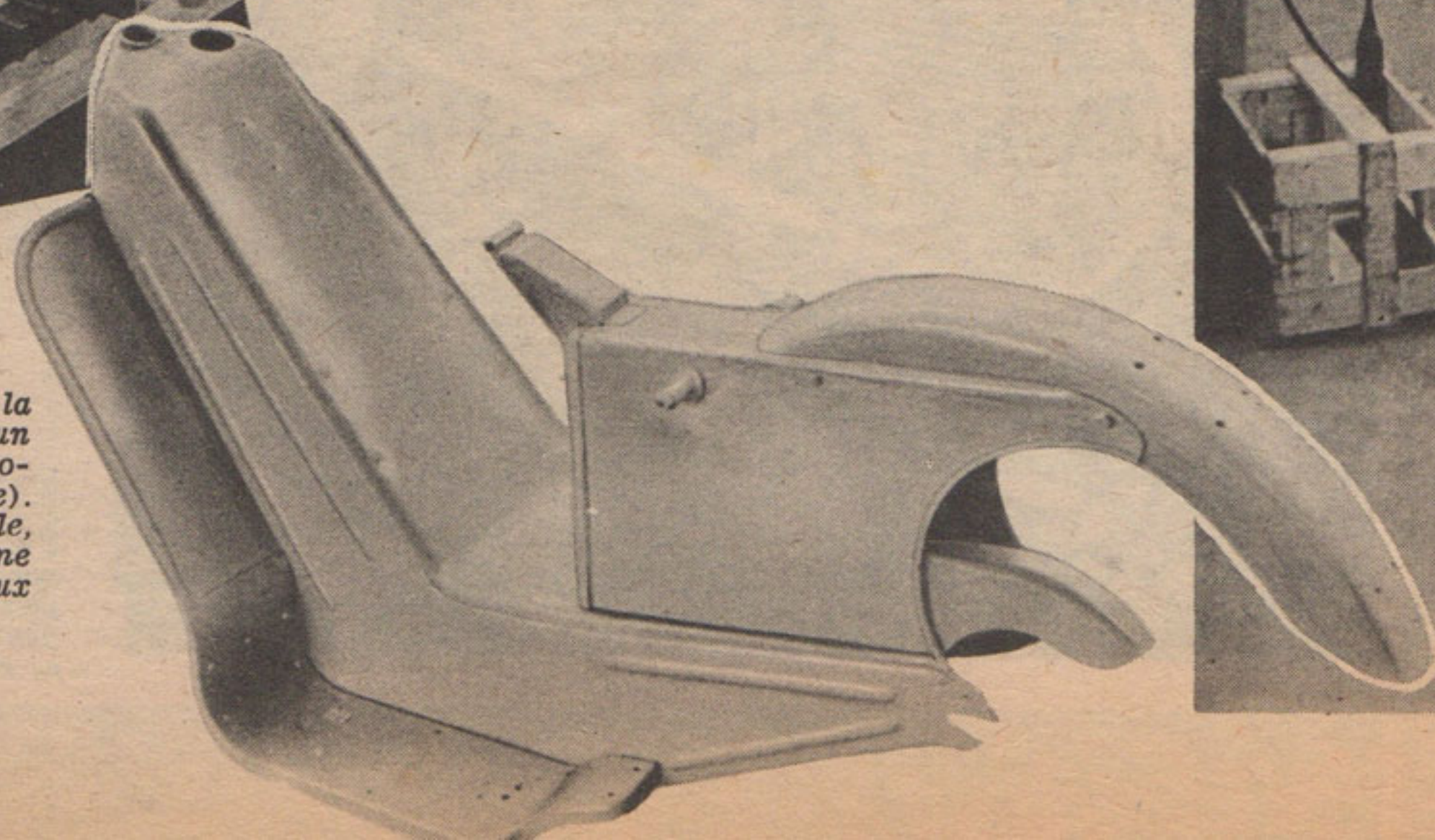
Un nouveau frein avant commandé par deux cames et deux leviers accouplés est monté désormais. Une suspension arrière par fourche oscillante et éléments amortisseurs Armstrong a également été adoptée.



LA PALOMA SORT EN SERIE

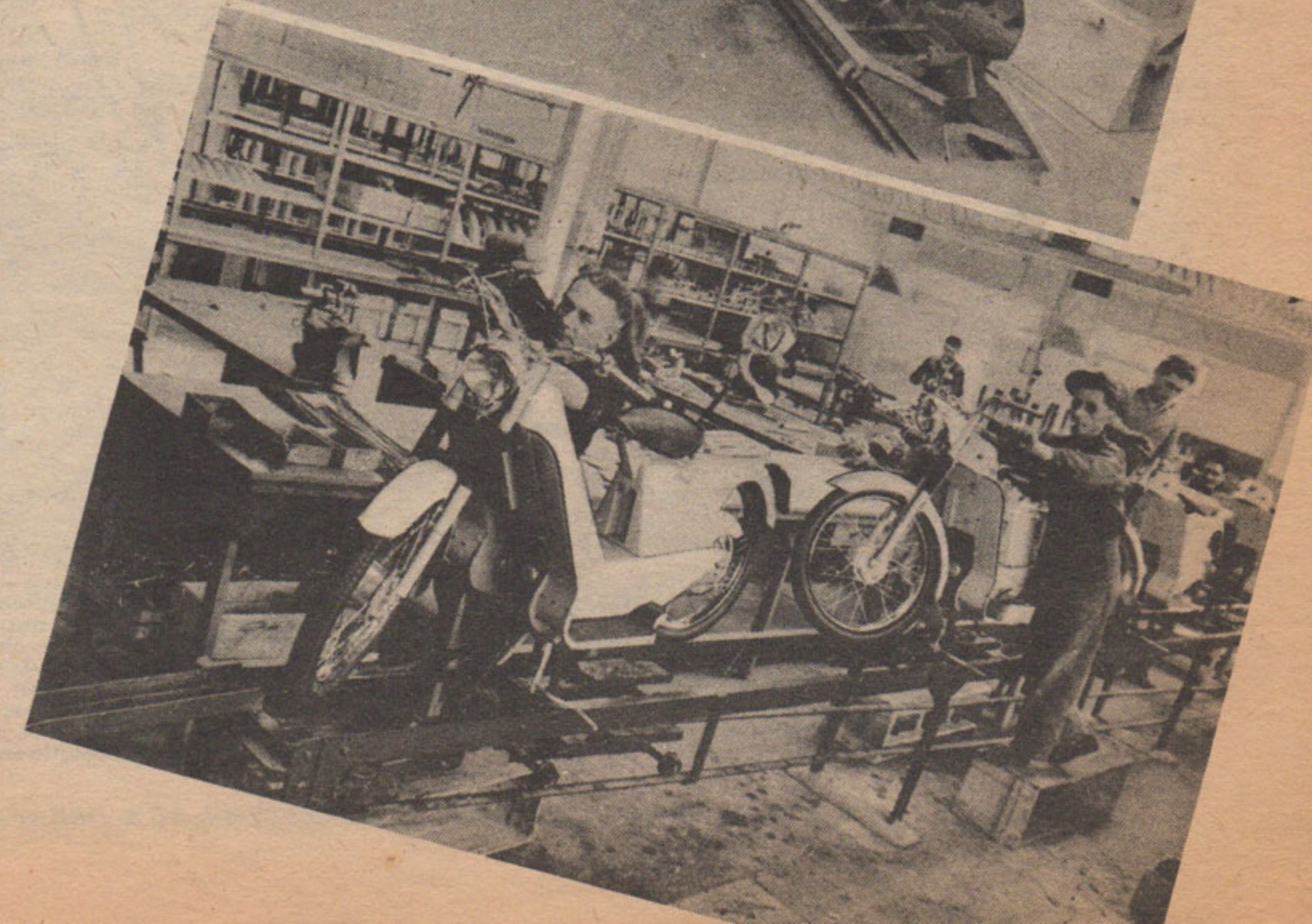
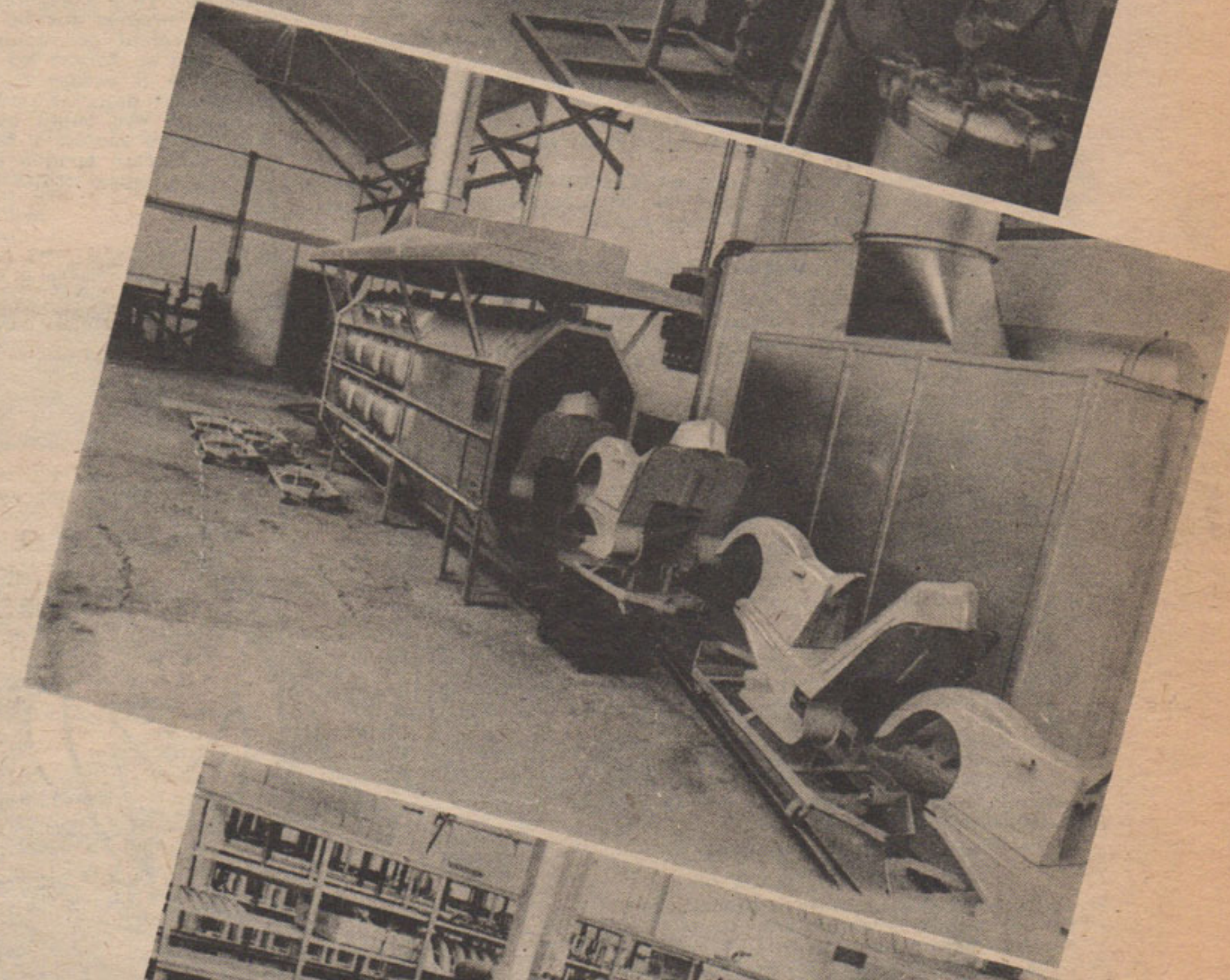
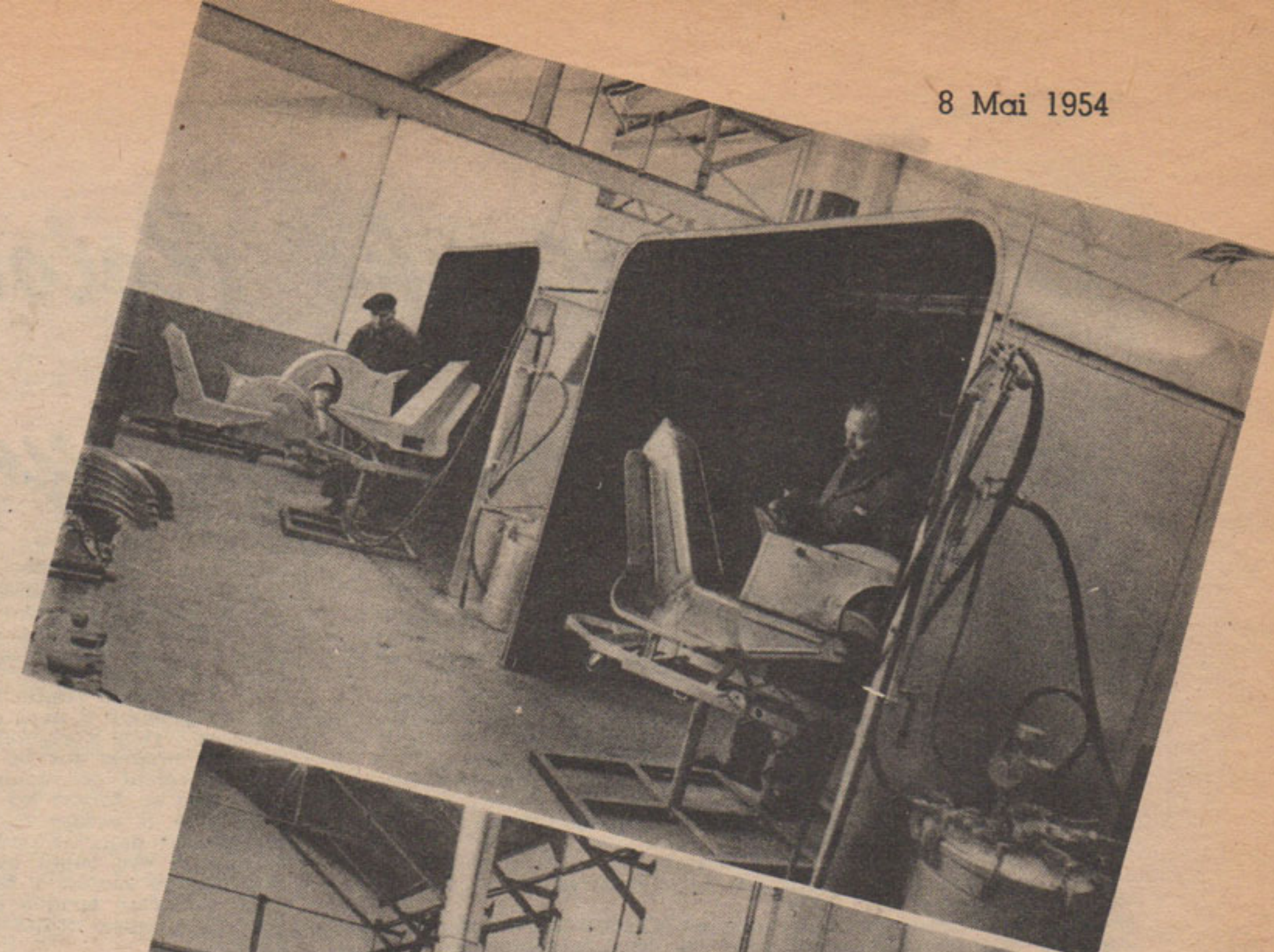
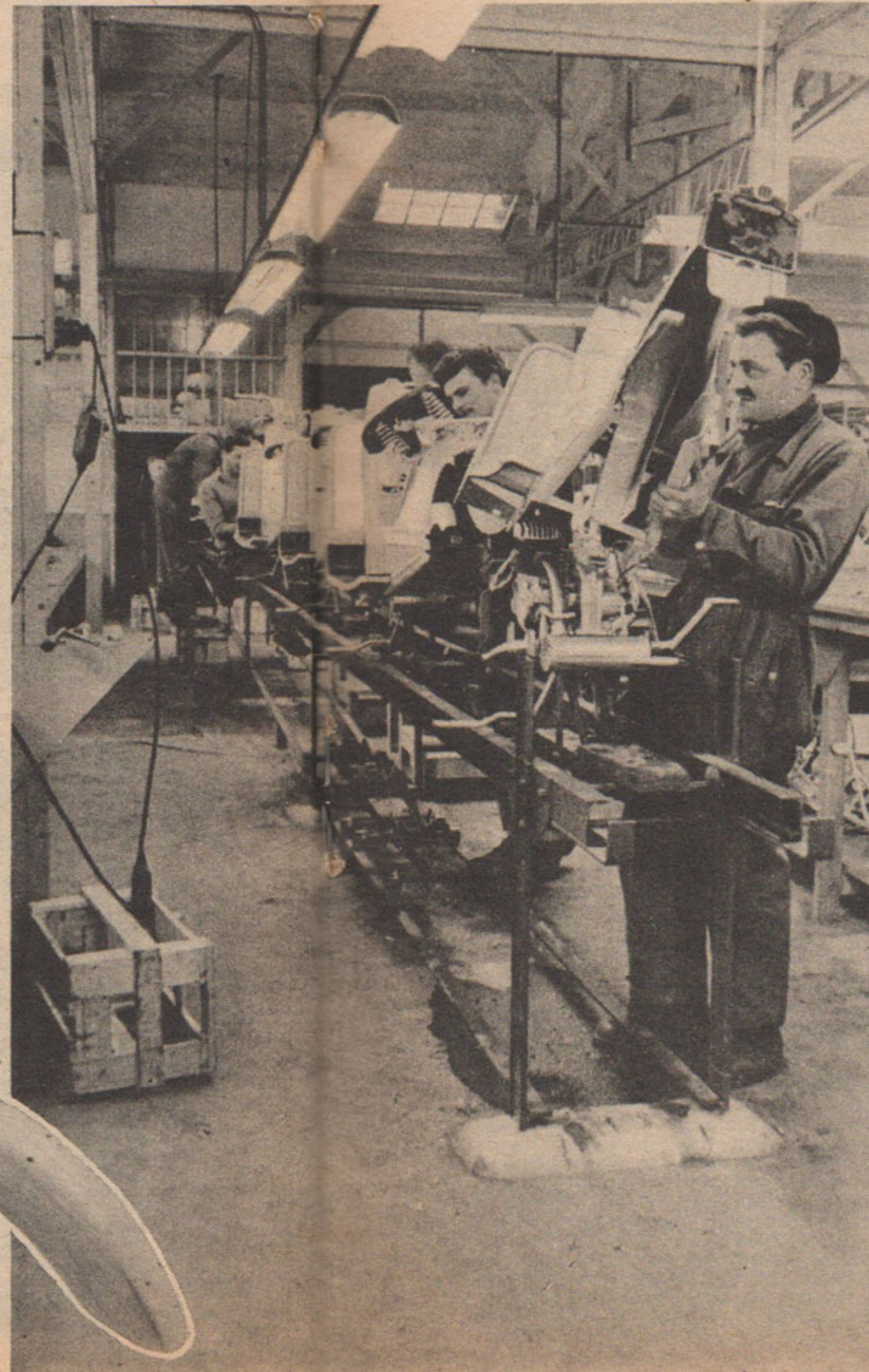
PRESENTEE DANS « MOTO-REVUE »
LE 16 JANVIER, LA PALOMA A AT-
TEINT D'ORES ET DEJA LE STADE DE
LA PRODUCTION EN SERIE, COMME
EN TEMOIGNE CE REPORTAGE PHO-
TOGRAPHIQUE REALISE DANS
L'USINE DE CHATILLON-S-BAGNEUX.
SORTANT ACTUELLEMENT A LA
CADENCE DE 30 EXEMPLAIRES PAR
JOUR, LA CHAINE DE FABRICATION
ATTEINDRA, EN JUIN, LE CHIFFRE
DE 60. LA PALOMA, DEJA EN VENTE,
EST LIVREE AU PRIX DE 85.000 FR.

Les deux éléments principaux de la
Paloma. Le moteur (ci-dessus), un
Lavalette 70 cmc. et la carrosserie mo-
nocoque formant châssis (ci-contre).
Remarquez la pédale de kick spéciale,
le bâti-moteur en coulé qui forme
entretoise de châssis et le volumineux
pot d'échappement.



Les coques embouties et usinées aux
usines de Saint-Denis, après avoir été
décapées, passent aux postes de pein-
ture au pistolet (ci-contre à droite),
puis sont séchées dans un four (au
milieu à droite).

Deux aspects de la chaîne de montage
(ci-dessous et en bas à droite) qui
n'atteindra sa cadence maximum qu'au
cours de l'été. - Au fond, on distingue
la quantité de casiers dans lesquels
sont entreposées toutes les pièces
constituant la Paloma.



De Christophe Colomb... ...au caoutchouc synthétique

Il peut sembler quelque peu fantaisiste, pour certains esprits déplorablement conformistes, de faire remonter aux Aztèques les succès actuels de la moto ou d'attribuer à l'aventureux Christophe Colomb des mérites particuliers dans ce même domaine. Et pourtant...

Et pourtant, en y regardant d'un peu plus près, on voit que ces deux constatations ne sont qu'apparemment paradoxales.

En effet, si aujourd'hui l'honorable Mr Herz est l'homme le plus vite du monde en moto sur le kilomètre parce qu'il a atteint la vitesse de 290 kmh., et si d'autres valeureux centaures se permettent à Montlhéry ou ailleurs d'atteindre des moyennes de 200 kmh., il faut bien reconnaître que les pneus y sont pour quelque chose.

Sans les pneus, en effet, et malgré les incontestables progrès de la technique du moteur ces moyennes resteraient du domaine de l'utopie.

Or qui dit pneu, dit caoutchouc, et le caoutchouc évoque une longue histoire pittoresque dont les origines remontent loin dans la nuit des temps, au premier hévea.

CHRISTOPHE COLOMB ET LES AZTEQUES

Et le premier européen qui a observé en spectateur amusé sans doute, les qualités remarquables du caoutchouc fut Christophe Colomb (ou l'un de ses marins ?) lors de la découverte de l'Amérique en 1493.

Nous n'irons pas jusqu'à affirmer toutefois que l'intrépide navigateur ait immédiatement compris les avantages qui découleraient de cette découverte... bien secondaire pour lui ! Mais son étonnement dut être grand de voir les « sauvages » indigènes jouer allégrement avec une balle élastique plus ou moins ronde, et aux rebonds inattendus. C'était tout bonnement une balle en caoutchouc... mais encore fallait-il le savoir.

Or ces sportifs locaux ne faisaient que suivre l'exemple de leurs glorieux ancêtres : les Aztèques.

Des dessins, des légendes, des chants nous apprennent en effet que ce jeu était depuis longtemps populaire, et que les joueurs, avant la partie, priaient dans un temple, où la petite balle ronde figurait en bonne place, pour attirer sur eux la bénédiction de leurs Dieux.

MEDECINE, MAGIE ET CAOUTCHOUC !

D'ailleurs, ces hommes à l'esprit inventif utilisaient le caoutchouc à plusieurs fins. Il servait en médecine et semblait être dans ce domaine une véritable panacée : on « guérissait » grâce à lui les enrrouements, les plaies infectées, les maladies des poumons et de l'estomac (de quoi rendre envieux nos savants médecins modernes !).

Le caoutchouc, sous forme de dissolution, était employé en outre pour peindre sur papier. Depuis plus longtemps encore, il servait à la mise en scène des cérémonies magiques : le sorcier officiant enduisait son visage de plusieurs couches de solution à base de caoutchouc, ce qui devait lui donner, selon lui, l'aspect vraiment démoniaque, sans compter que l'odeur qu'il dégageait ensuite devait être littéralement... infernale.

Ainsi la mise en scène était complète, mais l'histoire ne nous dit pas comment les terrifiants sorciers se nettoyaient à la fin de la cérémonie !

LA « CIVILISATION » DU CAOUTCHOUC

Quoiqu'il en soit, et pour revenir à des temps plus récents, si Christophe Colomb découvrit l'Amérique, et donc le caoutchouc, le premier voyageur qui étudia sur place les propriétés du caoutchouc fut le français La Condamine, pendant un voyage qui devait durer 8 ans. Et les premiers échantillons ne furent envoyés en Europe qu'en 1751 (Fresneau).

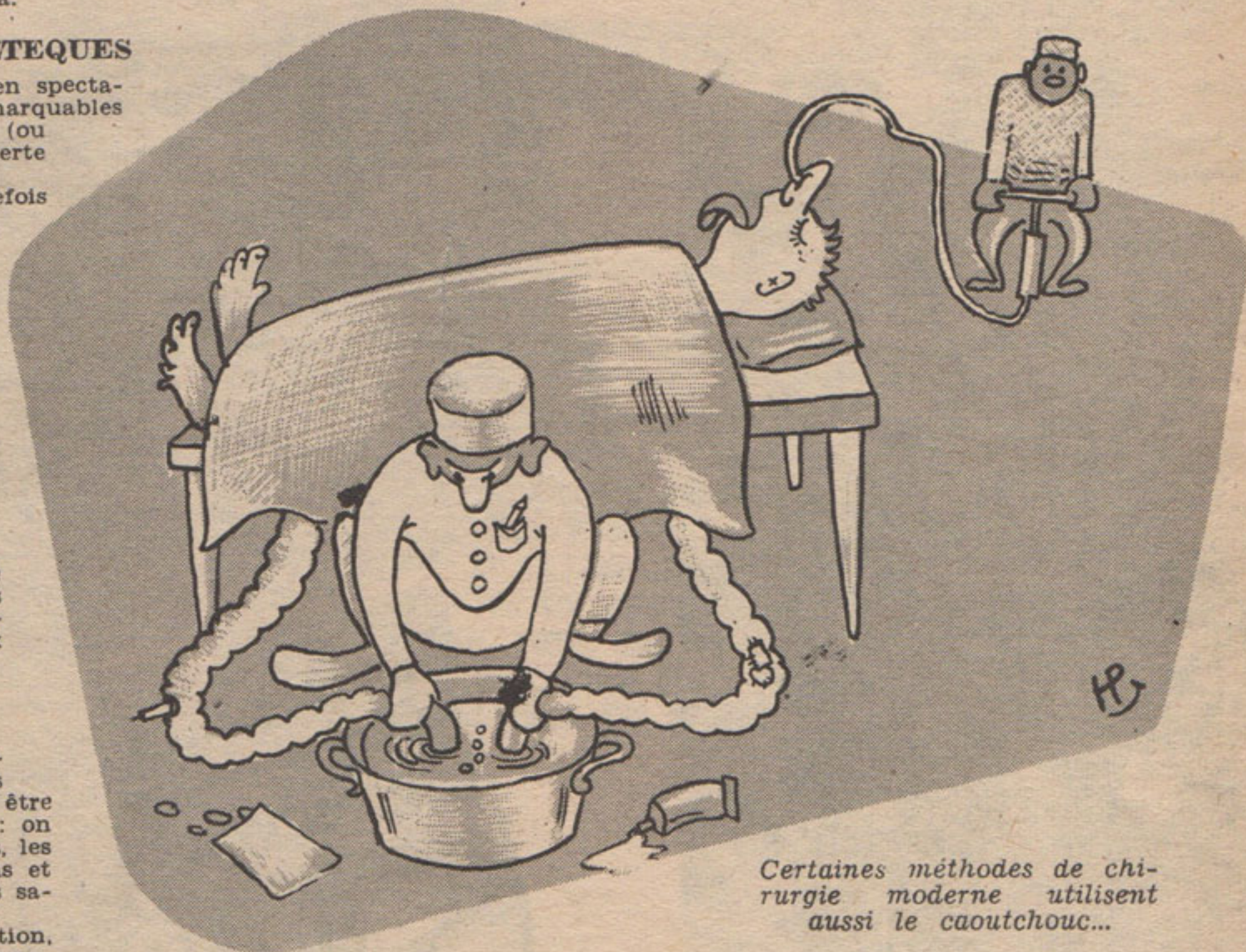
A partir de ce moment, le caoutchouc intéressa les chercheurs et les succès sur la voie de son utilisation industrielle devaient se succéder à un rythme accéléré, laissant loin derrière eux les applications quelque peu primitives des lointains Aztèques.

Le caoutchouc (India Rubber pour les anglais) servit au début simplement à faire des balles élastiques à l'aide de bandes cousues : rien d'original donc, ainsi que nous l'avons vu. Le premier progrès fut de l'utiliser pour en faire des gommées qui effaçaient convenablement les traits de crayon graphite.

Et puis ce furent les premières grandes découvertes :

En 1790, le savant français Fourcroy réussit à dissoudre du caoutchouc dans de l'éther ; en 1791, Grassart réussit à confectionner des tubes au moyen de lanières découpées ; en 1820, Nadier réussit à faire du fil en caoutchouc.

De la même époque date une des inventions les plus importantes pour l'utilisation du caoutchouc : l'anglais Hancock



Certaines méthodes de chirurgie moderne utilisent aussi le caoutchouc...

inventa une machine qui amollissait le caoutchouc, le réduisant en une masse plastique qui pouvait être façonnée.

Il réussit à garder le secret sur son procédé pendant 13 ans, mais son principe, amélioré évidemment, sert encore sur nos machines modernes.

Ce même Hancock dissolvait le caoutchouc dans de la thérebentine, mais il n'obtenait qu'une solution trop liquide, et ce n'est qu'en 1825 que Mac Intosh, perfectionnant les découvertes antérieures, réussit à obtenir une dissolution semi-solide qui devait servir à la fabrication de tissus imperméables.

Cependant, le caoutchouc présentait des inconvénients sérieux : le froid le durcissait outre-mesure, et par contre il ne supportait pas la chaleur et devenait rapidement inutilisable. C'est alors, en 1839, qu'un autre très grand progrès fut accompli : l'américain Charles Goodyear découvrit que les qualités du caoutchouc étaient considérablement améliorées s'il était chauffé avec du soufre. Le matériau ainsi obtenu devenait alors presque insensible aux variations de température

(maintenues évidemment dans des limites normales). Goodyear lui-même en 1844, Ratier et Guibal, puis Parker en 1846, améliorèrent successivement ce procédé qui prit le nom de « vulcanisation ».

C'est aussi Goodyear qui par la « survulcanisation » (en augmentant la proportion de soufre) découvrit l'ébonite qui est encore utilisée de nos jours, en particulier comme isolant.

C'est de cette date que l'industrie du caoutchouc prit son essor qui ne devait plus être interrompu jusqu'à nos jours.

L'APOTHEOSE

Quelques chiffres donneront une idée de ce développement : en 1844, la production annuelle est de 90 tonnes; en 1850 elle passe à 1.000 tonnes; en 1910 elle atteint 94.000 tonnes; en 1940 elle devient d'environ 1.200.000 tonnes !

Mais entre temps le caoutchouc synthétique a aussi vu le jour, et aujourd'hui nous pouvons considérer que si la production de caoutchouc naturel est de 1.400.000 tonnes environ, celle de caoutchouc synthétique est de 1.500.000 tonnes (Etats-Unis : 1.160.000 tonnes; Allemagne : 150.000 tonnes; URSS : 130.000 tonnes), soit donc une production globale de caoutchouc qui frôle les 3.000.000 de tonnes !

Evidemment cette production monstrueuse doit avoir d'autres débouchés que ceux offerts par les cérémonies païennes, les jeux de balles, ou les gommages pour les écoliers ! Et les statistiques nous apprennent en effet qu'en 1945, en Angleterre (mais elles sont aussi, à peu de choses plus valables pour les autres pays), l'industrie du pneu utilisait 72 % de la production totale, l'industrie des câbles 7 %, et les autres industries environ 4 % chacune. Voilà qui nous donne une idée de la prédominance de l'industrie du pneumatique dans l'utilisation de la production du caoutchouc !

Tout le monde connaît aujourd'hui les qualités du caoutchouc. Ce sont elles d'ailleurs qui expliquent l'accroissement impressionnant de sa production dans un temps relativement court (à peine plus d'un siècle). Chimiquement le caoutchouc est défini comme un hydrocarbure, mais sa formule est assez incomplète et il faut bien dire que les grands progrès effectués pour sa technique d'utilisation sont plutôt le résultat de recherches expérimentales, d'une longue suite d'essais pratiques et d'erreurs inévitables, que celui d'un approfondissement de la connaissance théorique de sa composition.

Pour en revenir à ses qualités, on sait que le caoutchouc tel qu'on le travaille aujourd'hui est extrêmement élastique, qu'il est mœlleux, anti-magnétique, bon protecteur, très mauvais conducteur, extrêmement résistant à l'usure et à la corrosion, et ce qui nous intéresse plus particulièrement, non poreux.

On conçoit dès lors que ses applications soient multiples ! Mais, ainsi que nous l'avons dit, l'industrie du pneu se taille la part du lion dans ces mêmes applications.

APRES COLOMB, DUNLOP !

Et c'est ainsi qu'après être partis des Aztèques joueurs de balle, nous arrivons à J.B. Dunlop, qui en 1837 prit son premier brevet pour un pneumatique à chambre à air.

Qu'il n'y ait aujourd'hui que très peu de points communs entre ce pneu ancestral et nos pneus actuels ne fait aucun doute. Et les techniciens ingénieurs et chimistes ont dû surmonter des difficultés sans nombre pour permettre aux motards modernes d'avoir le maximum de confort et de sécurité sur leurs machines.

Il a fallu songer à diminuer le diamètre des roues, primitivement trop grand; à augmenter au contraire la section du pneu; à diminuer la pression de gonflage (6 à 7 kg/cm² à l'origine) pour éviter les éclatements fréquents.

Il a fallu encore abandonner le pneu lisse, formé par des couches superposées de caoutchouc, qui n'adhérait pas à la route. On avait pensé, pour remédier à cet inconvénient, à re-



Ci-dessus, l'influence inattendue du caoutchouc sur la sorcellerie des Aztèques.

couvrir les pneus d'une bande de cuir cloutée (ce système n'est - il pas utilisé pour les chaussures ?), mais devant le

peu de fidélité des clous qui trop souvent désertaient la bande de cuir pour se répandre sur la route, cette idée de... cordonnier n'eut pas de suite.

Mais il fallait alors trouver autre chose. C'est ainsi que vint le jour des premières sculptures, imprimées dans le pneu. L'invention du procédé « cord » fit faire un grand pas en avant à cette solution : la nouvelle trame, en effet, permettait d'éliminer le frottement entre les fils et donc de diminuer l'échauffement du pneu, qui provoquait auparavant une détérioration rapide du tissu et donc du pneu lui-même.

Autre problème : faire tenir les pneus dans la jante. Au début, il fut résolu avec les pneus à talons, abandonnés ensuite pour les pneus à tringle qui permettent un montage plus facile et offrent une plus grande sécurité.

De leur côté, les chimistes n'étaient pas inactifs : les qualités du caoutchouc furent continuellement améliorées, la vulcanisation rendue plus rapide (qualité meilleure et prix de revient moindre), les anti-oxydants prolongèrent sa durée. Les chimistes devaient d'ailleurs aller beaucoup plus loin, puisqu'ils devaient en arriver au caoutchouc synthétique, dernier mot de la technique moderne qui permet de donner au caoutchouc ainsi fabriqué les qualités que l'on attend de lui selon l'usage auquel il est destiné.

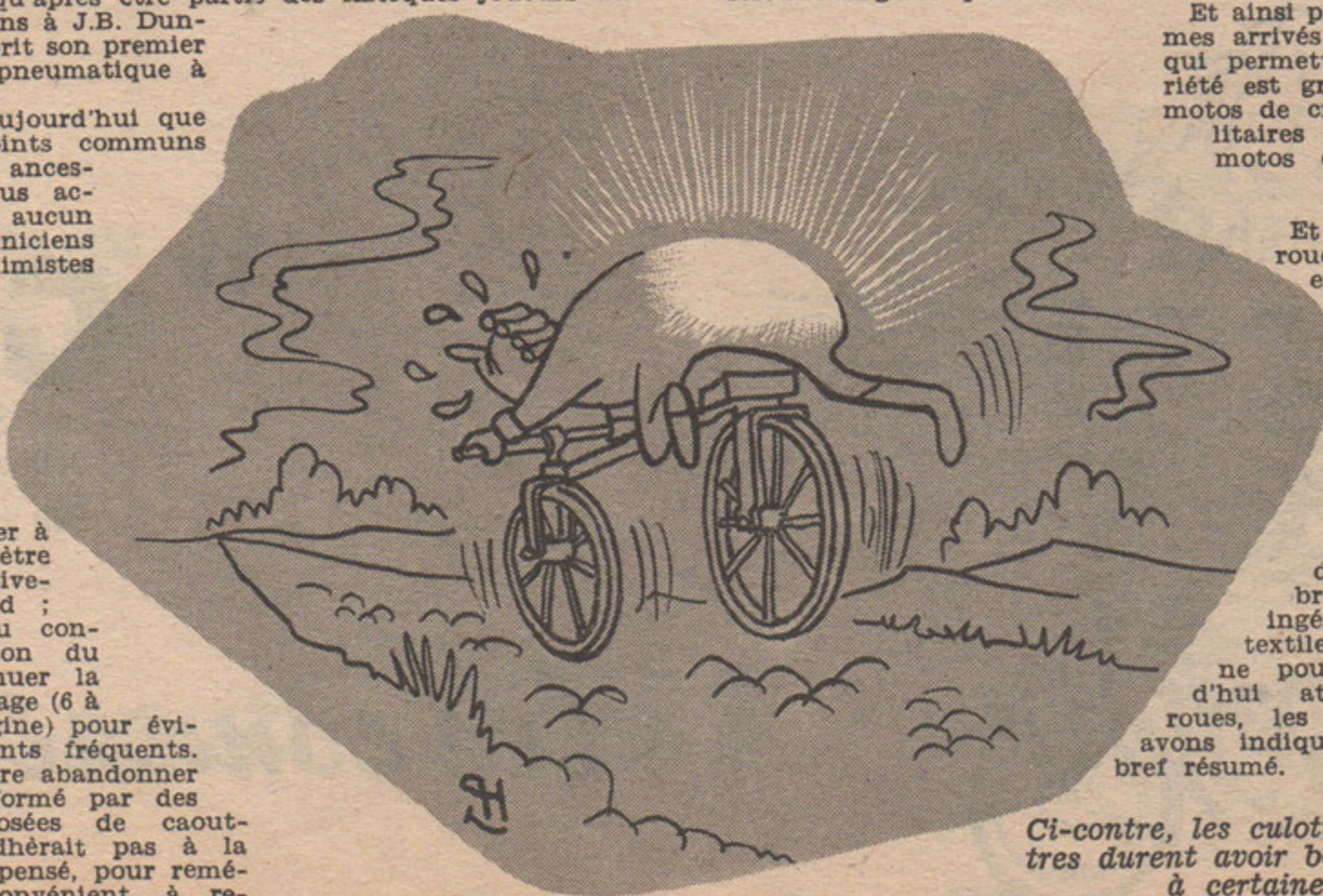
Et ainsi peu à peu nous sommes arrivés aux pneus actuels qui permettent, tant leur variété est grande, d'équiper les motos de cross, les motos utilitaires aussi bien que les motos de compétition.

× × ×

Et si, bien souvent, les roues de nos motos sont en caoutchouc synthétique, il ne faut pas pour cela oublier que sans les ingénieurs Aztèques, sans l'aventureux Colomb, sans le scientifique La Condamine, sans toute la cohorte de savants du monde entier, bricoleurs, inventeurs, ingénieurs - chimistes ou textiles, industriels, nous ne pourrions pas aujourd'hui atteindre, sur deux roues, les vitesses que nous avons indiqué au début de ce bref résumé.

B. N.

Ci-contre, les culottiers de nos ancêtres durent avoir beaucoup de travail à certaine époque...



Que vous préféreriez la sérénité de

Allez-y



On goûte tous les plaisirs

250 cmc. C. 11 G	215.000 fr.
350 cmc. B. 31	260.000 fr.
500 cmc. B. 33	280.000 fr.
500 cmc. A. 7 Twin	320.000 fr.

Supplément pour selle

....et les

“ GOLD

350 cmc. B. 32

500 cmc. B. 34

Supplément éclairage

les connaisseurs



la montagne à la gaieté de la plage

sur une

SA

d'un voyage meilleur marché

650 cmc. A. 10 Golden Flash .. 340.000 fr.

MODELES SPORT

500 cmc. A. 7 Shooting Star .. 335.000 fr.

650 cmc. A. 10 Road Rocket .. 370.000 fr.

double : .. 7.500 fr.

fameuses

STARS "

..... 345.000 fr.

..... 360.000 fr.

électrique : 14.500 fr.

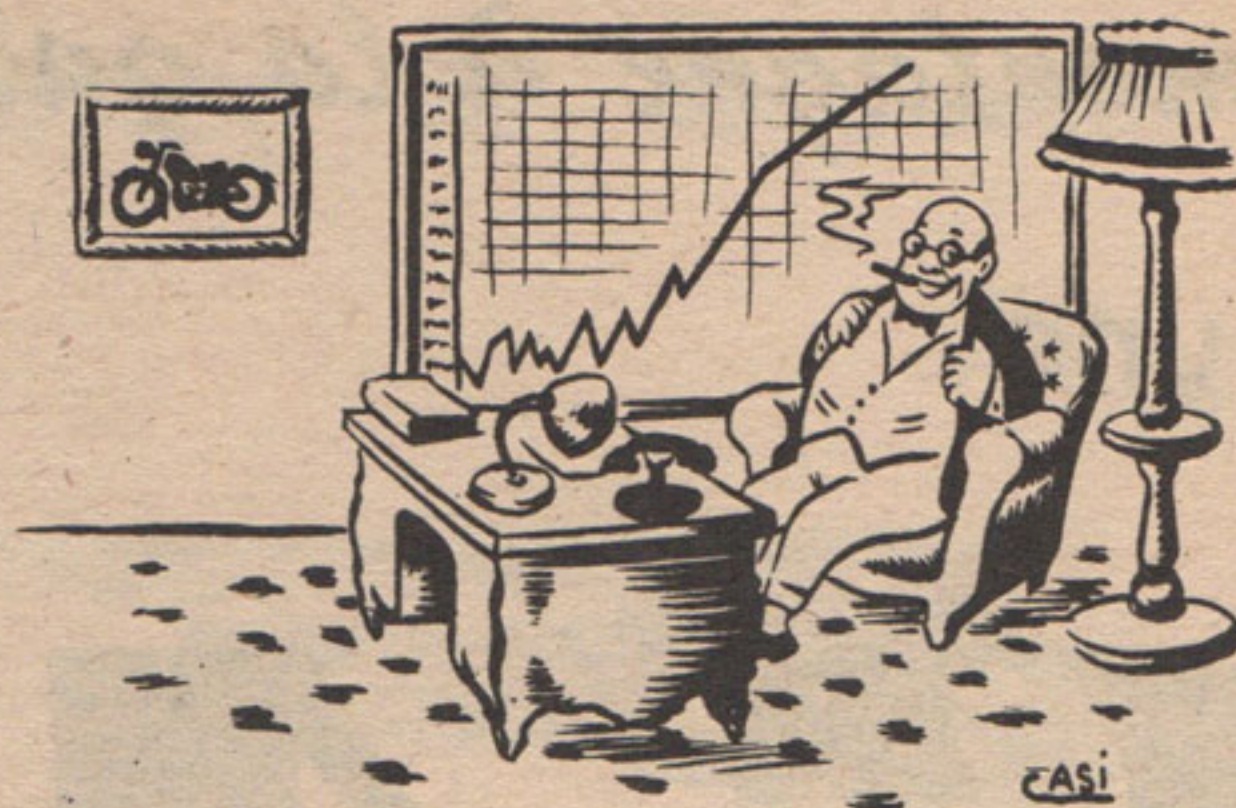
choisissent **BSA**



MOTOCISTES

QUI VOULEZ AUGMENTER
VOTRE CHIFFRE D'AFFAIRES

SAVEZ-VOUS ?



QUE LE **CREDIT** FAVORISE
CONSIDERABLEMENT LE DEVELOPPEMENT
DU COMMERCE ET QU'IL EXISTE UN
ETABLISSEMENT FINANCIER SPECIALISE
DANS LE **CREDIT-MOTO**.

QUE DES **MILLIERS DE COMMERÇANTS**
ONT RECOURS A LUI POUR LE
FINANCEMENT DE LEURS VENTES
A **CREDIT**, QU'ILS VOIENT LEUR
CHIFFRE D'AFFAIRES MONTER EN FLECHE
ET IGNORENT MAINTENANT LES
DIFFICULTES DE TRESORERIE.

POUR TOUTES LES MARQUES
DANS TOUTE LA FRANCE.



Renseignez-vous à

S O C O D E C
ETABLISSEMENT FINANCIER

Société Anonyme au capital de 100.000.000 de francs

32, rue de la République - LYON

Le Client Roi... par le crédit

La vente à crédit a visiblement du mal à prendre, en France, l'ampleur et l'universalité qu'elle a dans les pays d'Amérique depuis des dizaines d'années.

Dans le nouveau monde on peut tout acheter en payant de petites mensualités. Un jeune ménage qui s'installe se monte du jour au lendemain, sans bourse délier. Et tout y est : meubles, radio, télévision, linge, vêtements, tapis, machine à laver, frigidaire, la maison elle-même et la voiture sont à la disposition de l'acheteur peu désireux de déboursier des sommes importantes. Quelle splendide invention : le crédit.

Et le vendeur y trouve son compte, car il vend aisément des quantités importantes de marchandises.

Ce système séduisant heurte les habitudes commerciales françaises. La dépréciation constante de notre monnaie fait craindre au vendeur de céder aujourd'hui pour 100.000 fr. ce qui vaudra 130.000 le jour où il sera intégralement payé. L'acheteur, lui, hésite à engager pour de longs mois ses possibilités d'épargne. Une longue tradition pousse le français à payer ce qu'il achète, quand il en prend possession : il préfère se priver que de devoir un sou à quiconque.

L'américain, enfant jeune et insouciant, businessman dynamique, dépense aisé-

Pour ceux qui peuvent distraire chaque mois une fraction plus ou moins importante de leurs salaires ou revenus, sans déséquilibrer dangereusement leur budget, « Moto-Revue » a étudié les modalités de la vente à crédit des motos.

Les motos vendues à crédit sont neuves ou d'occasion, avec ou sans reprise de motos usagées.

Le crédit est accordé par le fabricant même pour certaines marques, par le vendeur lui-même dans certains cas, par des sociétés de crédit plus souvent.

Prenant la source dans la confiance faite à l'acheteur, le crédit ne peut être accordé qu'aux personnes présentant certaines garanties au vendeur. D'un autre côté, le désir de vendre qu'a ce dernier, évite de soumettre le candidat acheteur à un contrôle policier vexatoire.

Pour qu'on vous accorde du crédit, il faut :

— une identité, un domicile sûrs. L'acheteur doit être « dans ses meubles », refus du crédit pour les personnes logeant en meublé ;

— des revenus certains et constants, en rapport avec le crédit demandé. On ne peut accorder 15.000 fr. de crédit par mois à qui ne peut justifier en recevoir plus de 25.000 !

Ceci étant dit, l'opération de crédit se déroule simplement et rapidement :

— Le client choisit une moto. Il remplit une demande de crédit et répond à un questionnaire : Nom, domicile, salaires et revenus. Il joint à ce dossier un certificat de domicile et une fiche de salaire récente ou une attestation de son employeur. Coût d'établissement du dossier : 1.000 à 1.500 fr.

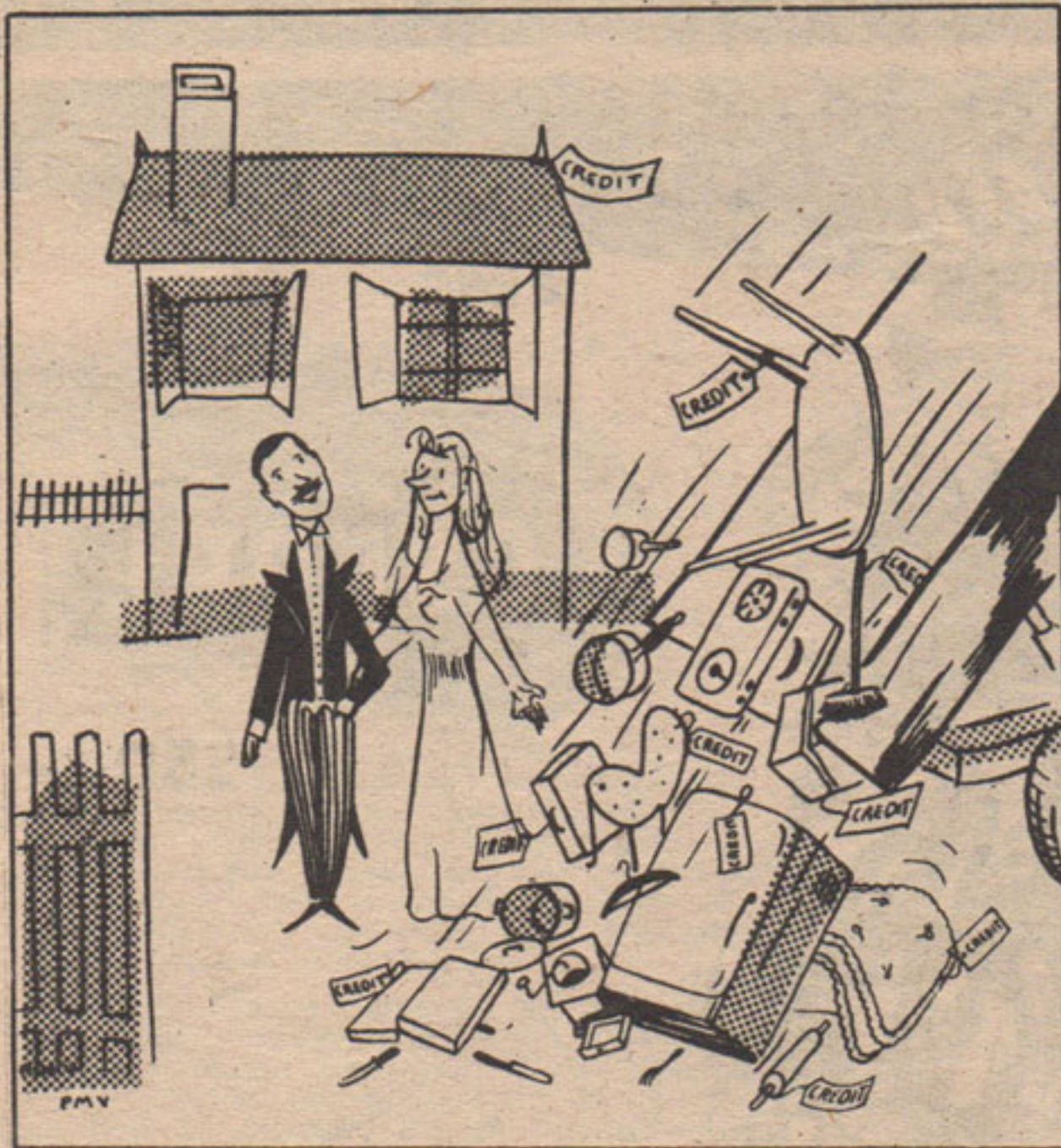
— Moins de 8 jours après, le questionnaire étant vérifié, le crédit est accordé ou refusé.

— Si le crédit est accordé, le client signe un contrat, effectue un premier versement de 20 à 50 % et repart sur sa moto, parfaitement en règle, après avoir signé des traites mensuelles.

— Si le crédit est refusé après enquête défavorable, l'acheteur peut l'obtenir quand même, après avoir fourni des garanties complémentaires : petit salarié apportant l'aval d'une personne solvable, telle que commerçant ou employeur... s'engageant à payer au cas où il ne le pourrait.

— En plus du contrat et des traites, l'acheteur doit souvent contracter une assurance pour que le crédit soit ouvert en cas d'accident. D'autre part le véhicule reste affecté en gage comme garantie du vendeur jusqu'au paiement complet. Ce gage est déclaré à la Préfecture, qui reçoit un exemplaire du contrat. L'acheteur ne peut donc vendre le véhicule, car il ne pourra fournir au nouvel acquéreur « le certificat de non gage » que celui-ci ne manquera pas de lui demander.

Le coût du crédit est essentiellement variable. Il dépend d'abord de la durée du crédit. Il dépend ensuite du vendeur lui-même, ou plutôt de la société de crédit avec laquelle est traitée l'affaire du point de vue financier. On peut toutefois indiquer 10 à 20 % comme ordre de gran-



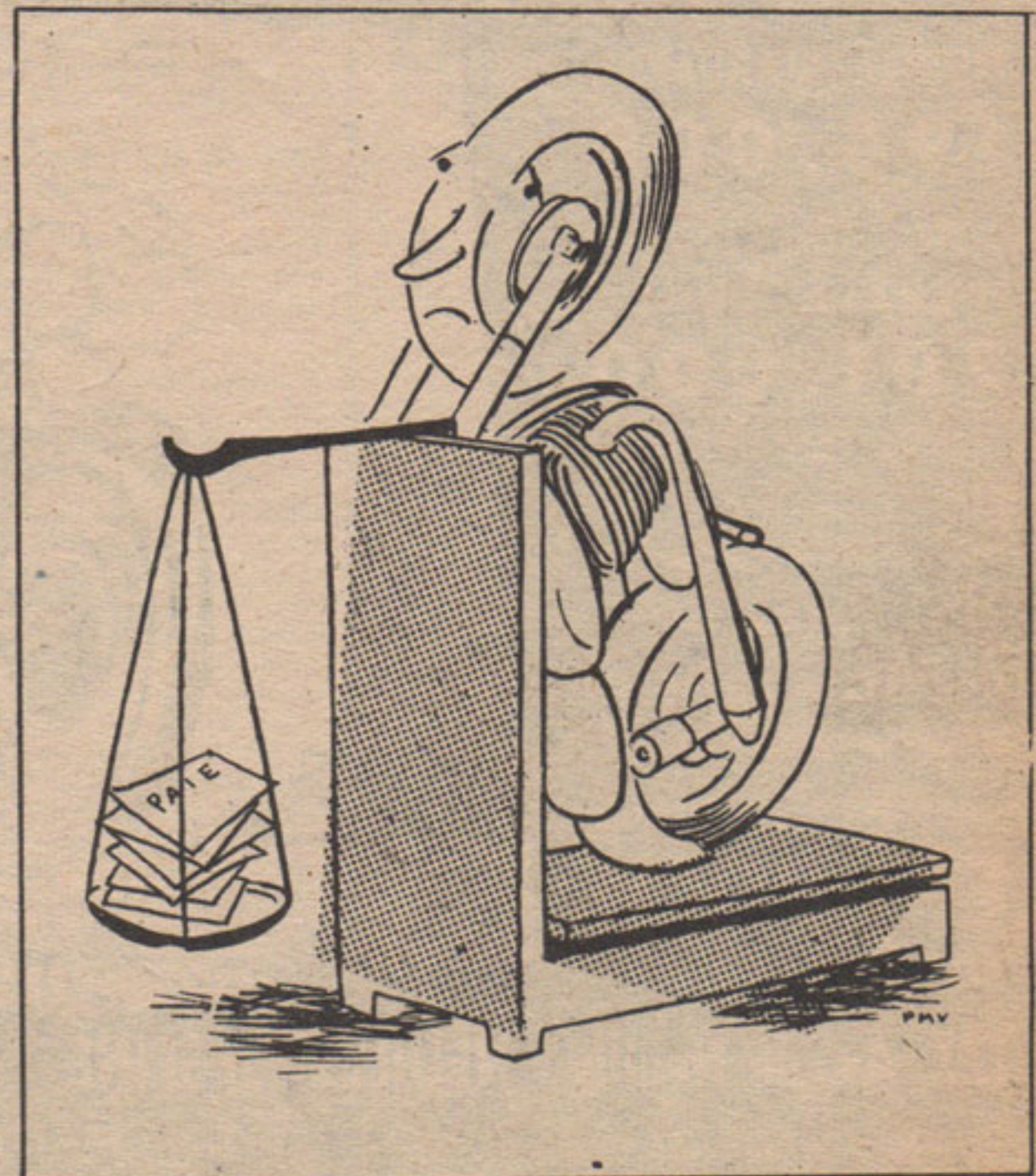
On peut, en Amérique, meubler complètement une maison grâce au crédit.

ment, car il a confiance dans l'argent qu'il gagnera demain et les jours suivants.

Il faut tenir compte également du grand écart existant entre les salaires américains et les salaires français. Le minimum vital étant fixé à 25.000 francs environ, il est plus facile de s'engager à payer 15 à 30.000 francs par mois, à celui qui en gagne 100.000 qu'à celui qui en gagne 30 à 40.000.

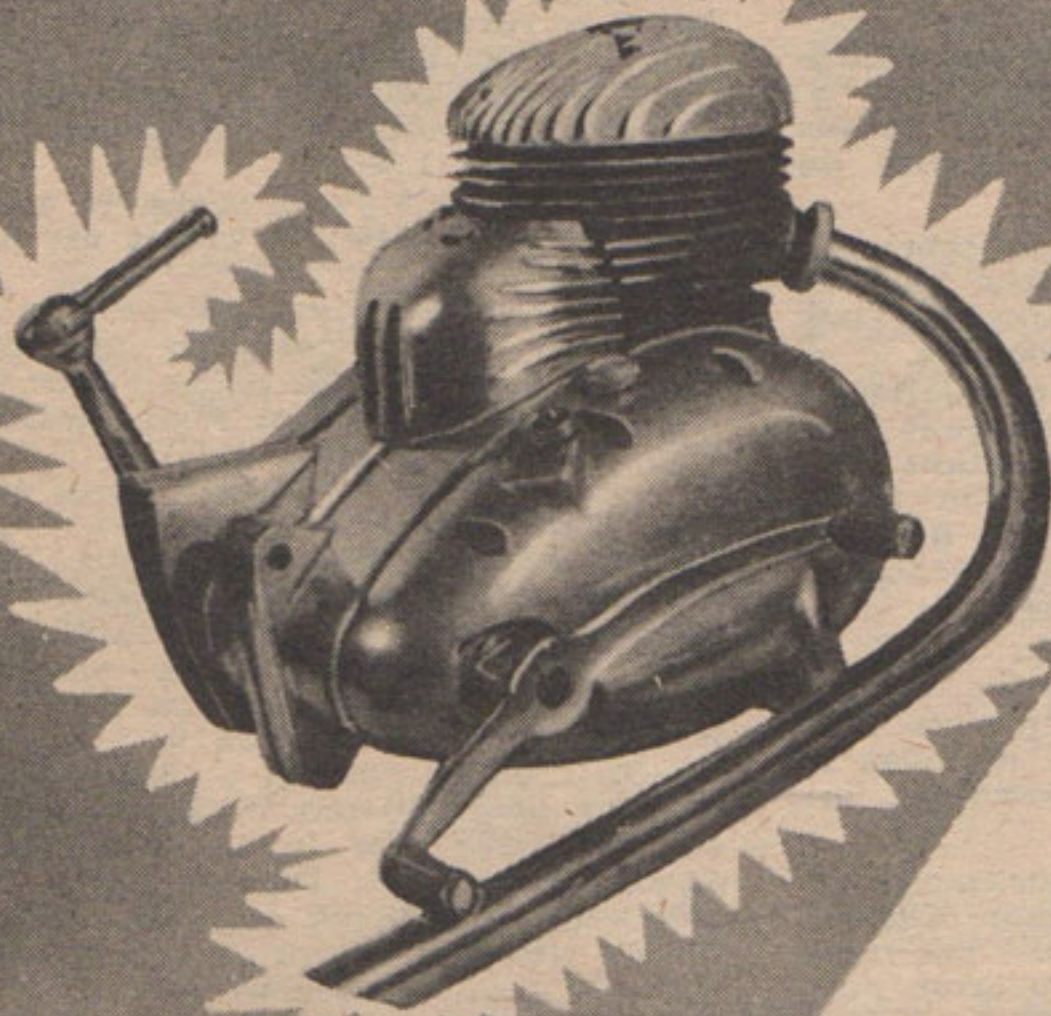
Là est la véritable raison des difficultés du crédit, comme du commerce en général.

Pour ceux qui peuvent soustraire chaque mois une portion de leur salaire, la vente à crédit est une solution pratique.



W. PERA

Rendement incomparable



ROBUSTE SOUPLE SIMPLE - SUR

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

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

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

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

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

Embrayage : très doux et pratiquement inusable.

Transmission primaire par engrenages. La boîte à 4 vitesses silencieuses et point mort est à pignons toujours en prise. Rapport 1 - 1,4 - 2 - 2,7. Pignon de sortie 14 dents pour chaîne 127 x 8,51 x 7,75.

Sélecteur extrêmement robuste et indé réglable incorporé dans la boîte.

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

Prise de compteur de vitesse incorporée.

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

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



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

La Route est Belle...

avec

MODÈLE STANDARD :

196.000

(plus taxe locale)

MODÈLE LUXE :

201.000

(plus taxe locale)

PRIX DEPART PARIS

LIVRABLE

IMMEDIATEMENT

AGENT GENERAL

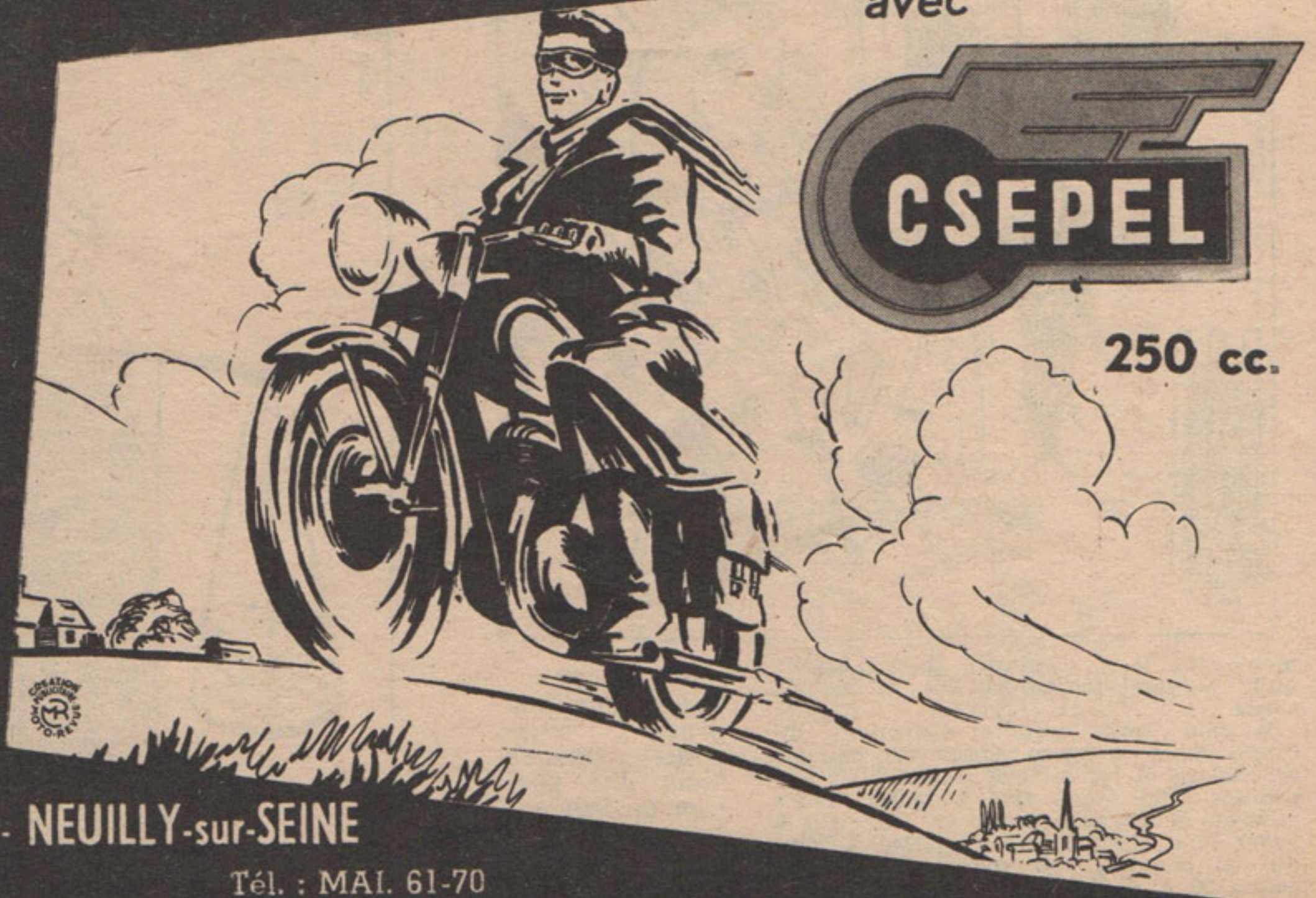
E^{TS} J. POCH

POUR LA FRANCE :

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

POUR L'ALGERIE

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



250 cc.

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

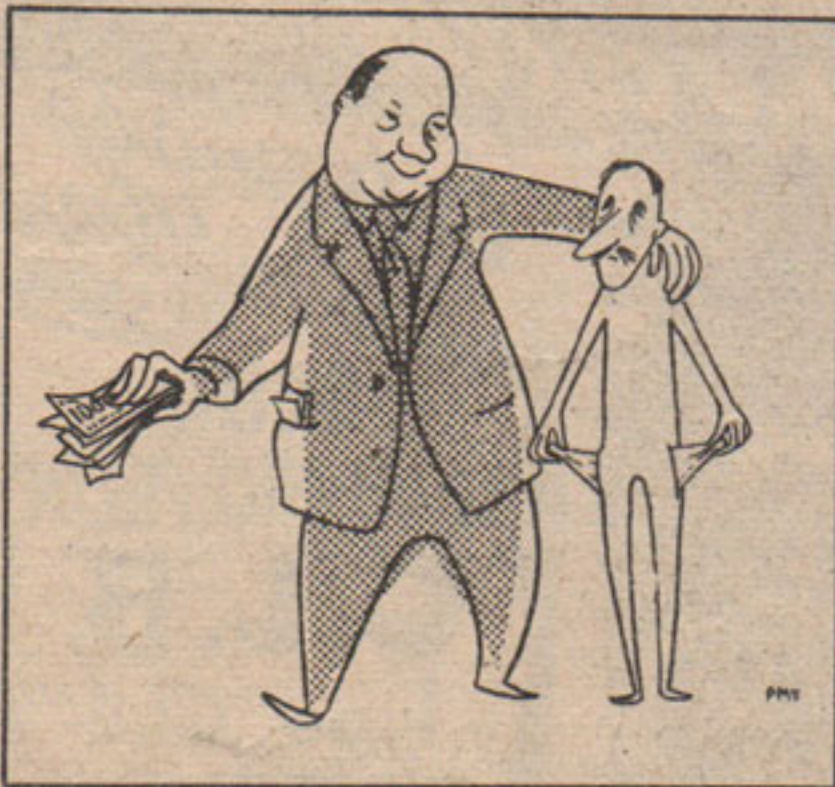
LE CREDIT

(suite de la page 519)

deur. Un important revendeur de la région parisienne nous a indiqué les pourcentages suivants pratiqués par la maison de crédit avec laquelle il travaille : 4 mois : 8 % - 6 mois : 10 % - 9 mois : 12 %. Ces pourcentages doivent évidemment s'appliquer sur le crédit accordé et aussi sur le temps à couvrir et non sur le prix total du véhicule !

En cas de non paiement d'une traite, et après mise en demeure, le dossier est transmis à un service contentieux qui fait saisir et vendre la moto, paye le vendeur et reverse le surplus à l'acheteur, après déduction de tous les frais.

Heureusement le cas est extrêmement rare. Les seules difficultés proviennent des acheteurs qui, par erreur, payent par mandat le vendeur et refusent ensuite de payer une seconde fois quand la traite leur est présentée, d'où paperasses, énervements, frais.



Le demandeur peut être aidé par une autre personne...

UNE SOCIETE DE CREDIT

Nous avons pensé qu'il serait intéressant également de connaître les modalités de ventes à crédit pratiquées par une importante société lyonnaise, la SOCO-DEC, et celle-ci nous a déclaré :

Voici notre façon de pratiquer :

OBJET DE NOTRE ETABLISSEMENT : Financement des ventes à crédit de véhicules gageables, c'est-à-dire de véhicules pouvant être immatriculés.

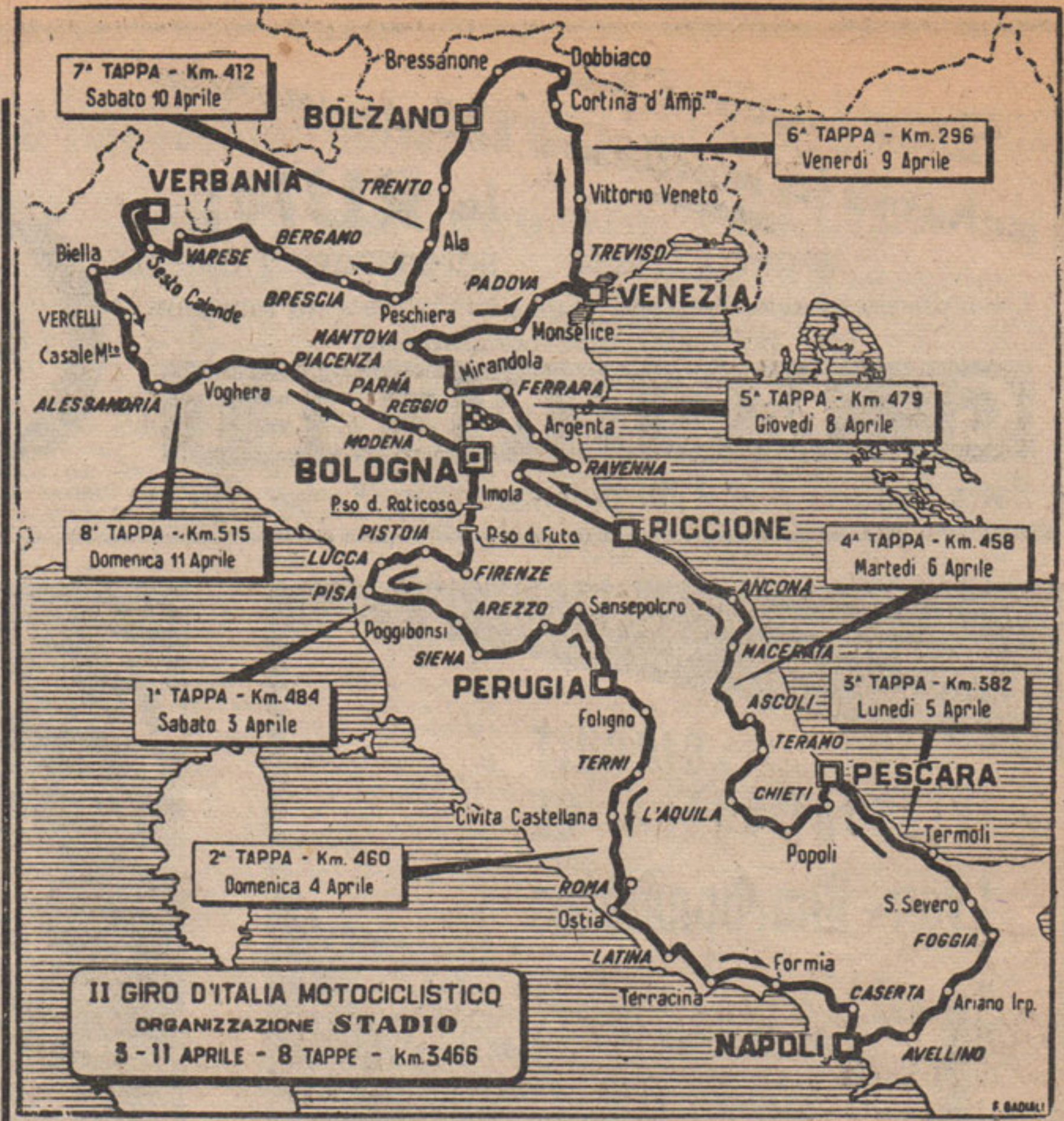
FORMALITES DE L'ACHETEUR : le demandeur nous transmet sa demande d'ouverture de crédit par l'intermédiaire du vendeur, sous la forme d'une feuille de renseignements complétée d'un bulletin de salaires, d'une quittance de loyer et, éventuellement, de l'aval du vendeur, d'un parent ou d'un tiers.

FRAIS : toute demande est accompagnée d'un mandat de 1.500 fr. pour frais de constitution de dossier, notre société retournant la somme de 1.150 fr. en cas de non acceptation, 350 fr. lui revenant pour frais d'enquête.

POURCENTAGE DU PRET : le découvert, faisant l'objet de la demande, établi au gré de l'acheteur, ne peut toutefois être supérieur à 80 % du prix de vente du véhicule, 20 % devant être versés au moins à la livraison, sous forme de 1^{er} versement palliant à la dépréciation éventuelle du véhicule.

MODALITES DE RECouvreMENT : le dossier accepté par notre Société est expédié à la signature de l'acheteur et se compose principalement :

- de trois exemplaires de contrat ;
- des traites domiciliées se rapportant



- aux mensualités sollicitées ;
- d'un avis de paiement ;
- d'une attestation d'assurance, avec clause de subrogation en notre faveur.

NATURE DE GARANTIES : tout dossier est accepté si le demandeur présente des conditions moyennes de garanties.

Il doit être majeur et français. Ses revenus mensuels doivent être de trois fois le montant de ses échéances.

Il doit présenter des conditions de stabilité apparentes, tant dans ses emplois que dans son habitat.

Si le demandeur ne satisfait pas ces conditions, le dossier doit être avalisé par le vendeur ou par toute autre personne réalisant ces conditions.

TAUX PRATIQUE : les charges supportées par l'acheteur, fonction de la durée du crédit, sont de l'ordre de 13 % pour un crédit remboursable en 12 mois.

POURSUITES EN CAS DE NON PAIEMENT : en cas de non paiement d'un effet, et après mise en demeure, le dossier est transmis à nos services contentieux qui en poursuivent le recouvrement par toutes voies de droit, pouvant aller jusqu'à la saisie du véhicule en cas de mauvaise volonté évidente du client.

Nos conditions ci-dessus sont sensiblement similaires à toutes celles pratiquées par les Ets Financiers homologués par la Commission de Contrôle des Banques.

Nous nous permettons de faire remarquer que les conditions de beaucoup d'organismes de crédit non homologués et sous forme de sociétés commerciales sont de beaucoup plus onéreuses.

Nous pensons que cette étude est susceptible d'intéresser bon nombre de nos lecteurs. Rappelons aussi que nos annonceurs pratiquent ces ventes à crédit et que jusqu'à présent tous semblent avoir donné entière satisfaction à nos lecteurs, car jamais nous n'avons eu de réclamations à ce sujet.

Le Tour d'Italie MOTOCYCLISTE

Le deuxième Tour d'Italie Motocycliste est maintenant terminé, tout au moins en tant que compétition, car les polémiques suscitées par les incidents et les réclamations vont encore faire couler certainement beaucoup d'encre. Nous y reviendrons d'ailleurs plus loin.

Cette compétition monstre, certainement la plus imposante dans son genre, se déroulait cette année en 8 étapes pour un total de 3.414 kms, avec un seul jour de repos. Les 608 engagés étaient répartis dans les catégories suivantes : 75 cmc., 100 cmc., 125 cmc. et 175 cmc. Les machines admises au départ devaient être des machines « sport », c'est-à-dire qu'elles devaient répondre à la définition donnée par la Fédération Motocycliste Italienne pour cette catégorie.

On voit immédiatement que, soit à cause du nombre vraiment très élevé de participants, soit aussi à cause de toutes les « interprétations » possibles pour la définition des machines sport, la tâche des organisateurs était loin d'être facile. Première constatation : 548 concurrents sont partis, 177 seulement sont arrivés. C'est donc un déchet très important qui est dû certainement d'une part aux difficultés de l'épreuve, mais aussi d'autre part au fait que la sélection des engagés n'a pas été assez sévère.

Un autre argument milite aussi fortement en faveur d'une réduction des effectifs : malgré toutes les précautions

Dès aujourd'hui
achetez la meilleure 125 du monde!

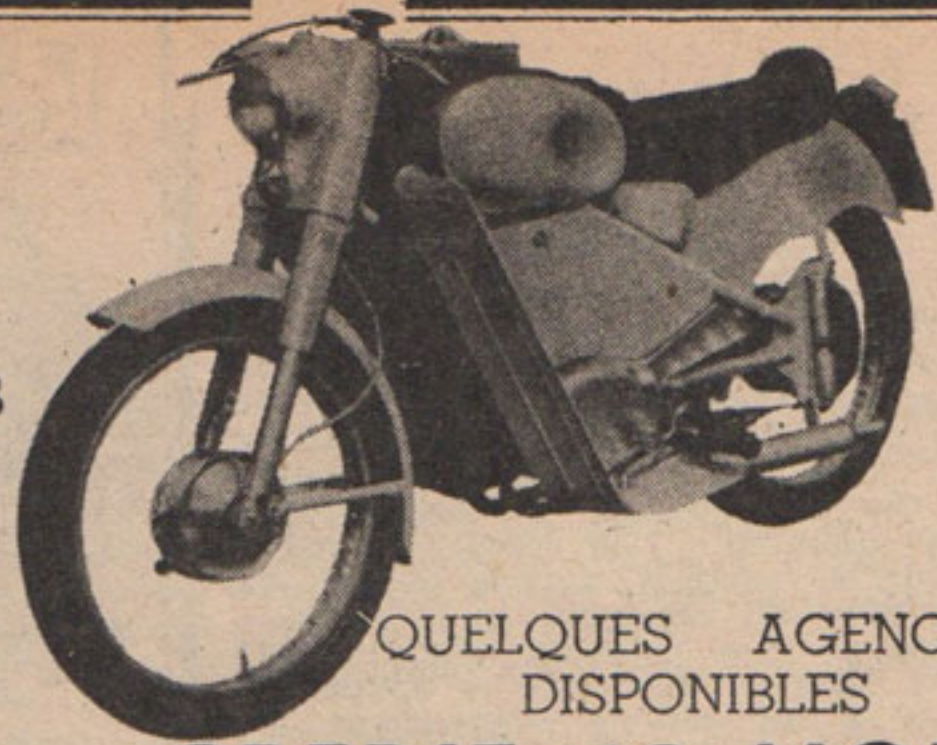
la RUMI

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

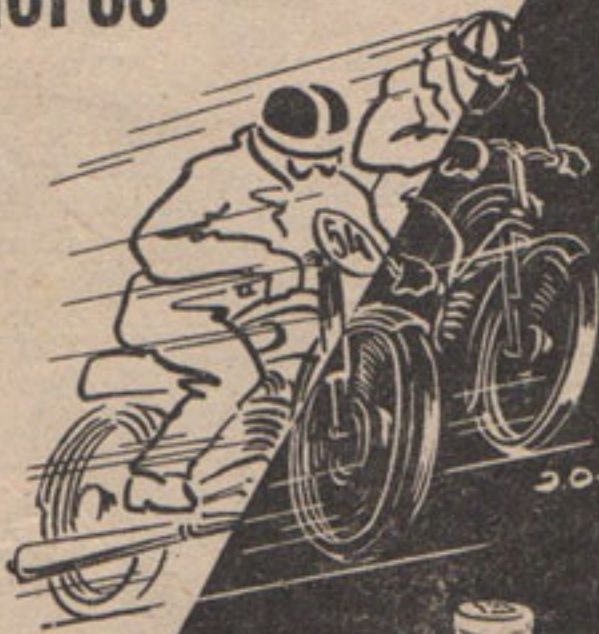
Cent ans d'expérience et de recherches
au service de la
lubrification

CIRCUIT
INTERNATIONAL DE
Lyon - Charbonnières

1^{er} du classement
général :

GERMAIN
sur FOLLIS 175 cc.

LUBRIFIÉ PAR



MOTUL
MOTOR OIL

SUPRA - PENN - BOBIGNY (Seine)



Quel que soit l'équipement
de votre cyclomoteur



le freinage
est insuffisant

SEUL
LE RETRO FREIN
C. L. B.
type CLÉ

Garantit un freinage
total et simultané
sur les deux roues



RETRO FREIN
TYPE 'CLÉ'

adopté par tous
les constructeurs
soucieux de la sécurité
de leur clientèle

Catalogue franco
sur demande à **C. L. B.**
S' ETIENNE Loire France

Ets MOTTAZ

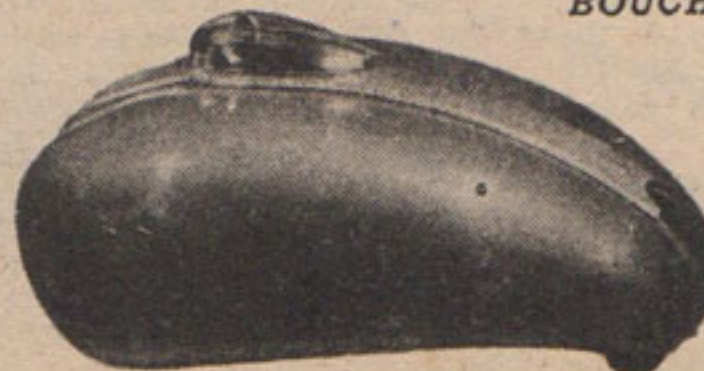
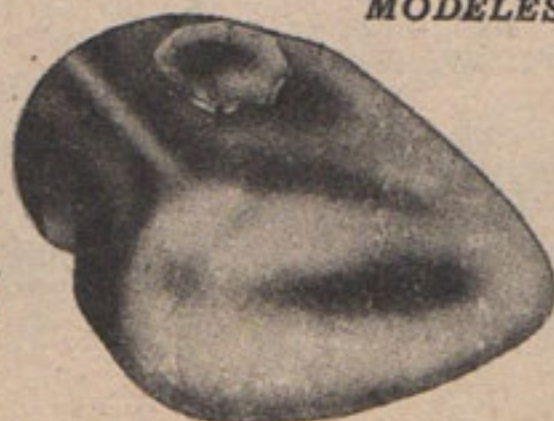
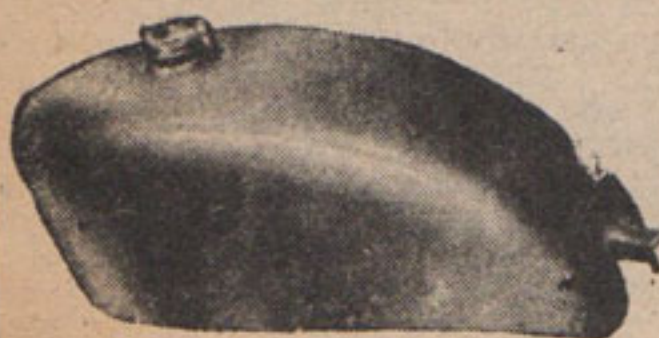
307 à 311 rue de la Garenne
NANTERRE (Seine) - MAL. 29-77

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

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

MODELES DEPOSES

BOUCHONS BREVETES



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

LE TOUR D'ITALIE

prises, on déplore 4 morts et environ 25 blessés plus ou moins graves. Ce qui est tout de même trop !

Deuxième constatation : malgré un parcours plus long et plus difficile, le record de l'épreuve a été battu, le vainqueur absolu réalisant plus de 100 kmh. de moyenne et ce, ne l'oublions pas, sur routes ouvertes à la circulation normale.

Examinons rapidement les résultats par catégorie. En 75 cmc., les Laverda ont fait cavalier seul, remportant les dix premières places. Le vainqueur, comme en 1953, est Mariani, à plus de 82 kmh. de moyenne. Dans cette catégorie, il faut noter l'effondrement des Ceccato qui avaient donné de bons espoirs en fin de saison, et le retrait des Capriolo sur lequel nous reviendrons.

En 100 cmc. (catégorie nouvelle) c'est encore une Laverda qui l'emporte avec Zanzani et malgré une défense honorable des Ducati. Voici les caractéristiques de la machine du vainqueur : 4 temps, 4 vitesses, taux de compression 8,5 à 1, puissance 6,5 CV à 8.000 t.-m.

En 125 cmc., Tartarini, le vainqueur de l'an dernier, renouvelle son succès avec sa Benelli (le seul deux temps vainqueur), devançant très nettement l'équipe Rumi. Cette Benelli est donc une 2 temps, taux de compression 8 à 1 et donnant une puissance de 9,5 CV à 8.000 t.-m. Il faut dans cette catégorie déplorer les abandons des équipes Parilla et MV, à la suite des divergences importantes dont nous parlerons.

En 175 cmc., c'est une Mondial qui triomphe, malgré l'élimination au dernier moment sur incident mécanique (rupture de soupape) de son leader Venturi qui avait jusque là dominé d'assez loin la course. C'est finalement un jeune pilote de 20 ans (Provinci) qui remporte cette catégorie et la victoire absolue.

Mais si Mondial remporte la course individuellement, c'est par contre à Morini que revient la victoire par équipe.

Voici les caractéristiques de ces deux machines. Mondial : 4 temps, taux de compression 8 à 1, puissance 16 CV à 8.500 t.-m., vitesse maximum 140 kmh. ; Morini : 4 temps, taux de compression 9,5 à 1, puissance 15 CV à 8.000 t.-m., vitesse maximum 140 kmh.

× × ×

Ainsi que nous l'avons dit, tout ne s'est malheureusement pas passé sans contestations. Nous avons déjà signalé plus haut les abandons spectaculaires (et motivés !) de trois grandes marques : Parilla, MV et Capriolo. Pourquoi ces abandons ? Pour bien comprendre, il faut rappeler que la Fédération Motocycliste Italienne avait imposé à toutes les machines sport l'emploi du silencieux. Or, bien avant le départ du « Giro », une polémique s'était engagée entre les journaux spécialisés italiens, pour ou contre l'emploi de silencieux, les uns approuvant une mesure destinée à calmer l'ire des adversaires du bruit, les autres, au contraire, protestant contre une décision qui, selon eux, ne permettait pas aux machines de donner leur rendement maximum, tout en laissant libre cours à tous les « truquages », puisqu'en réalité aucune description précise du silencieux n'avait été donnée par la Fédération. Le problème était plus complexe : il englobait toute la question de la définition des machines sport telle qu'elle avait été décidée par la Fédération. A ce problème, déjà difficile en soi, s'en est ajouté un autre, particulier à l'organisation du Tour lui-même : le contrôle des machines, contrôle extrêmement difficile, vu le grand nombre de concurrents, et pour lequel la Fédération Motocycliste Italienne avait délégué un seul commissaire, rapidement débordé, d'autant plus qu'il manquait d'instructions précises !

Quoi qu'il en soit, Parilla d'abord et MV ensuite, préférèrent se retirer de la course et ne se gênèrent pas pour en expliquer les raisons.

Le Rallye International de Lyon-Charbonnières enlevé par une 175 FOLLIS!

Un très dur parcours et des conditions atmosphériques défavorables marquèrent ce premier Rallye motocycliste de Lyon-Charbonnières organisé par l'Union Sportive d'Ivry et le L.O.U. Moto.

Son règlement était le même que celui du rallye automobile, mais adapté pour les motos. Les pénalisations routières furent très nombreuses, et en 500, tous les concurrents avaient abandonné ou étaient hors-course, alors que dans la catégorie de 500 à 1000, un seul pilote restait en course !

Les petites cylindrées furent donc avantagées, et l'on trouve les deux premiers du classement général sur 175 (Follis et Peugeot G.S.), suivis par 6 pilotes de 50 cmc., le 9^e étant monté sur une autre 175 !

La performance de ces 50 cmc. n'en est pas moins remarquable, notamment celle de l'équipe Mistral dont les 3 pilotes sont 3^e, 4^e et 5. au classement général.

Une base chronométrée dans le col du Chat prévoyait un point de pénalisation par dixième de seconde d'écart sur la moyenne théorique allouée au concurrent. Le lyonnais Luc Germain, sur une 175 Follis, réalisa la 2^e meilleure performance (19 points de pénalisation) derrière une nouvelle 250 Terrot (11 points de pénalisation seulement).

Dernière épreuve, une course de côte d'une longueur de 900 mètres devait finir de départager les éventuels ex-aequo. Verchère, sur 175 Peugeot G.S. fut le grand vainqueur de cette épreuve, mais le nombre de points de pénalisation qui lui avaient été attribués sur la route l'empêchaient de prétendre à la première place du classement général. Celle-ci revint donc à Germain, qui s'était classé 2^e derrière Verchère en côte. Signalons que Germain, qui a déjà participé au rallye Alger-Le Cap, est un de ceux qui ont le mieux résisté au froid glacial que rencontrèrent les concurrents, surtout en montagne. Il nous faut encore dire un mot de l'organisation, qui fut excellente à tous points de vue.

CLASSEMENT GENERAL

1. Germain (Follis) ; 2. Verchère (Peugeot) ; 3. Jacquelin (Mistral) ; 4. Martelet (Mistral) ; 5. Thomas (Mistral) ; 6. Magnet (SER) ; 7. Nicolas (Eriac) ; 8. Primaux (Cucciolo) ; 9. Carle (Motobéc.).

C'est ainsi que le communiqué Parilla dit : « ...constatant que trop de machines qui participent à la compétition utilisent des silencieux qui, même s'ils ont été approuvés, ne peuvent pas correspondre aux qualités requises par les dispositions en vigueur dans le Règlement National des Machines Sport pour 1954, règlement approuvé par la F.M.I... ».

Le communiqué va même plus loin, puisqu'il donne les numéros des coureurs dont « les machines sont munies de silencieux vraiment trop bruyants pour qu'on puisse les considérer comme conformes aux règlements en vigueur ». Ajoutons que les pilotes ainsi dénoncés font partie des équipes Morini et Mondial !

De son côté, MV écrit : « Aucune mesure n'a été prise contre les machines équipées d'un échappement trop bruyant et donc irrégulier, et au contraire de nombreuses machines ont pu partir de Pérouse sans les plombs réglementaires aux différents endroits prévus et en particulier sur les échappements ».

Quant à Capriolo, son abandon est dû à des divergences de vues avec les organisateurs au sujet de l'interprétation de l'esprit d'équipe, et est, d'autant plus re-

CLASSEMENT PAR CATEGORIE

Cyclomoteurs : 1. Jacquelin (Mistral) ; 2. Martelet (Mistral) ; 3. Thomas (Mistral) ; 4. Magnet (SER) ; 5. Primaux (Cucciolo) ; 6. Claire Blaise (Cucciolo) ; 7. Nicolas (Eriac) ; 8. Lacroix (VLT) ; 9. Bergamini (Vap) ; 10. Bauleret (SER).

125 à 175 cmc. : 1. Germain (Follis) ; 2. Verchère (Peugeot) ; 3. Carle (Motobécane) ; 4. Vachez (X...) ; 5. Fontanet (AMC) ; 6. Lesage (Aiglon) ; 7. Jacquelin (Terrot) ; 8. Gregorieff (Ultima), etc...

175 à 350 cmc. : 1. Pessey (Terrot) ; 2. Savoye (Villiers) ; 3. Pillot (Terrot) ; 4. Chollet (Villiers) ; 5. Santucci (AMC) ; 6. Rowe (Douglas).

500 à 1000 cmc. : Odin (Ariel).

Sidecars : 1. Rogliardo (BSA) ; 2. Guyard (Terrot).

RALLYE DE BLOIS

A l'occasion des fêtes de Pâques, le MC du Loir-et-Cher avait organisé son Rallye de Blois. Huit clubs concurrents se disputèrent les différents prix. Le MC Châtillonnais remporte définitivement le challenge du MC de Loir et Cher, l'ayant déjà gagné les deux années précédentes. Ce club remporte également la coupe « Floquet », la coupe « Monet-Goyon » et deux coupes « Veedol ». L'UM du Châtillonnais remporte la coupe « Veedol », ayant à son actif le plus grand kilométrage. Le MC des Graves-Vichy gagne de son côté la coupe de la meilleure présentation.

De nombreux autres lots récompensèrent tous les clubs qui avaient répondu à l'invitation du MC de Loir et Cher qui fut un réel succès.

CONCENTRATION DU M.C. BEARNAIS

A l'occasion de son circuit motocycliste, le MC du Béarn organise chaque année une « concentration » qui remporte toujours un grand succès.

Cette année, 32 clubs motocyclistes, de France et même du nord de l'Espagne, s'étaient déplacés, représentant plus de 800 machines et un millier de participants.

Rééditant sa victoire de l'an dernier, le MC du Roussillon se classe premier du classement, suivi du MC de St Germain en Laye et du MC du Mont-Blanc.

gretttable que ces machines avaient jusqu'alors tenu tête aux Laverda.

Quoi qu'il en soit et malgré les réserves que l'on peut faire sur les règlements plus ou moins tournés, et les contrôles plus ou moins efficaces, il n'en reste pas moins que le second Tour d'Italie a remporté un énorme succès. La force même avec laquelle les marques prennent position, indique toute la valeur de propagande et de publicité de cette épreuve « mamouth ». Et il faut bien dire que l'industrie italienne s'est tirée tout à son honneur de ce test de vitesse et de résistance.

CLASSEMENTS

75 cmc. : 1. Mariani (Laverda) 41 h. 30' 39", moy. 82,290 kmh. ; 2. Rippa (Laverda) à 8'34" ; 3. Pasini (Laverda) à 10'11".

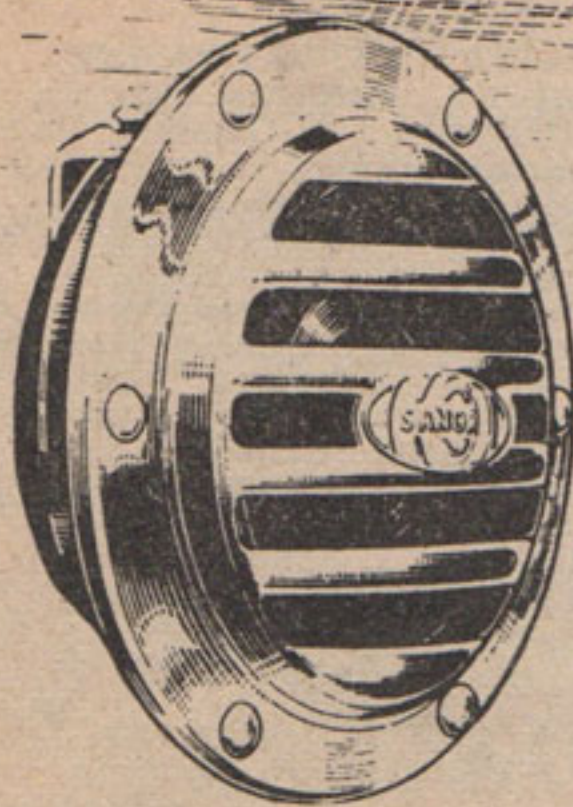
100 cmc. : 1. Zanzani (Laverda) 39 h. 31' 06", moy. 86,440 kmh. ; 2. Maoggi (Laverda) à 12'56" ; 3. Gandossi (Ducati) à 39'43".

125 cmc. : 1. Tartarini (Benelli) 36 h. 33'06", moy. 93,450 kmh. ; 2. Clai (Rumi) à 50' ; 3. Vigorito (Rumi) à 59'01".

175 cmc. : 1. Provinci (Mondial) 33 h. 53'49", moy. 100,700 kmh. ; 2. Manganelli (Morini) à 25'33" ; 3. Campana (Morini) à 28'36".

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

ADOPTÉZ L'AVERTISSEUR D'AUTO A REDRESSEUR INCORPORÉ



VM 110

SANS ACCUS DIRECTEMENT
SUR LE VOLANT MAGNÉTIQUE



F8^B

OU L'AVERTISSEUR
HAUTE FRÉQUENCE
A SON DIRIGÉ

SANOR

LE PROJECTEUR DE SON

Seule la **S^{TÉ} MOTOCYCLE**

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

vous offre 6 - 9 - 12 - 15 et

18 mois de Crédit

avec 5.000 fr. à la commande

« 10.000 fr. à la livraison

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

AGENT DISTRIBUTEUR :

VESPA — TERROT — VELOCETTE

MONET-GOYON — D.S. MALTERRE

GNOME-RHONE - JONGHI - N.S.U.

— ECHANGES — REPRISES —
PIECES DETACHEES — REPARATIONS

LIVRAISON IMMEDIATE

Expédition Province franco de port et d'emballage
Catalogue sur demande contre 50 fr. en timbres

Société MOTOCYCLE

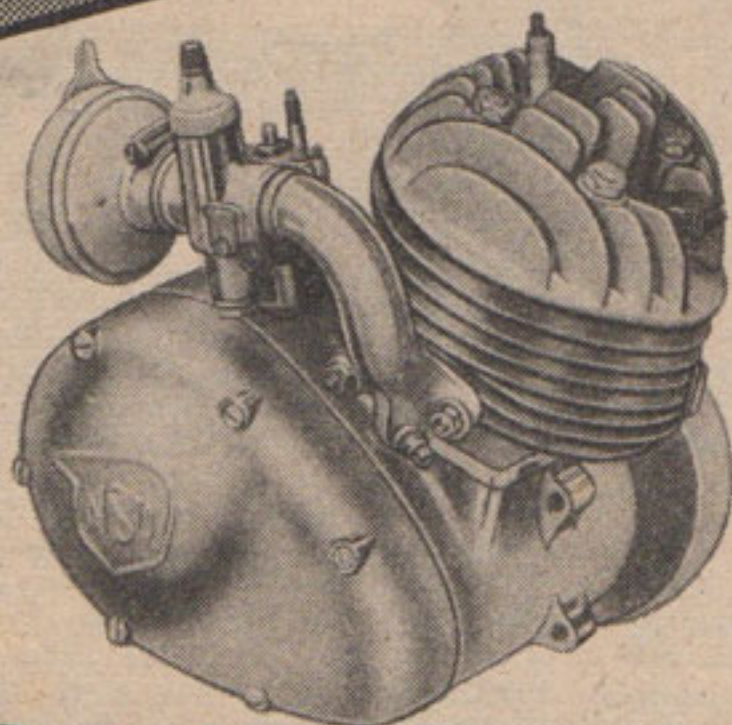
166, RUE LAFAYETTE, 166

TÉL. NORD 07-59 MÉTRO GARE DU NORD

Vitesse maximum : 60 kmh.

Consommation : 1 l. 8 aux 100 km.

Moteur
2 temps



98 cm³

NSU

QUICK

Fabriqué en France sous licence, a les
MEMES QUALITES et les MEMES
PERFORMANCES que les 300.000 N.S.U.
QUICK d'origine qui circulent dans le
monde.

**LE MOTEUR
N.S.U. QUICK**

est monté en série sur des vélomoteurs par
N.S.U. QUICK — RADIOR — FOLLIS

Licence de constr. : C.C.C. - 18, rue de Paradis, PARIS (10) — Tél. : TAltbout 58-50

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

XVIII^e CIRCUIT MOTOCYCLISTE DE REGULARITE DE H^{TE} - NORMANDIE

Cette épreuve, organisée par le Moto-Club de Normandie, était assurée dès le départ d'un grand succès, vu le nombre élevé de participants, parmi lesquels on pouvait relever des noms célèbres.

De nombreuses équipes militaires s'alignaient au départ, parmi lesquelles le « team » de l'EAABC de Saumur qui devait réaliser une fort belle performance d'ensemble. Le Président du MC du Havre, malgré ses quelques 60 ans, était également sur la ligne de départ.

Il nous faut signaler que ce circuit remporta un indéniable succès, suscité par les performances des pilotes autant que par la tenue des machines.

Félicitons donc le MC de Normandie pour cette magistrale réalisation, qui ne restera d'ailleurs pas sans lendemain.

CLASSEMENT PRIX CIVILS

175 cmc. : 1. Buchart ; 2. Blanquet ; 3. Dessalines ; 4. Goudard ; 5. Simon, etc.
250 cmc. : 1. Clatot ; 2. Denicourt et Zède ; 4. Matura ; 5. Franqueville, etc...
350 cmc. : 1. Croutelle ; 2. Ortega ; 3. Dumolard ; 4. Poisson ; 5. Girard, etc...
500 cmc. : 1. Rouat ; 2. Kulbel ; 3. Paumelle ; 4. Neveu ; 5. Percepied.
650 cmc. et au-dessus : 1. Dupré et Dumont ; 3. Pointel ; 4. Dubinger ; 5. Thomas.
Sidecars : 1. Férial ; 2. Rissot.

PRIX MILITAIRES

250 cmc. : 1. Fanoï ; 2. Nouyrigat ; 3. Potet.

350 cmc. : 1. ex-æquo : Rach, Madoux, Gouraud, Maillard, Reneaume, Alloff, Delille, Giraudet de Boudemange ; 8. Cuadrado, etc...

500 cmc. : 1. ex-æquo : Pellerin, Charles, Laigle, D'Astorg ; 5. Bourgogne, Drouin et Basan, etc...

750 cmc. : 1. Berloquin, Clair, Mery et Thieuleux ; 5. Binat et Beutin, etc...

CLASSEMENT D'EQUIPES DE CLUBS CIVILS

1. MC de Normandie (Clatot, Dessalines, Goudard) ; 2. MC du Havre (Paumelle, Percepied, Dumolard) ; 3. MC de Normandie (Franqueville, Dupré, Dubinger) ; 4. MC du Havre (Thomas, Pointel, Rouat) ; 5. Rouen Motor-Club (Croutelle, Lebouvier, Delaruelle).

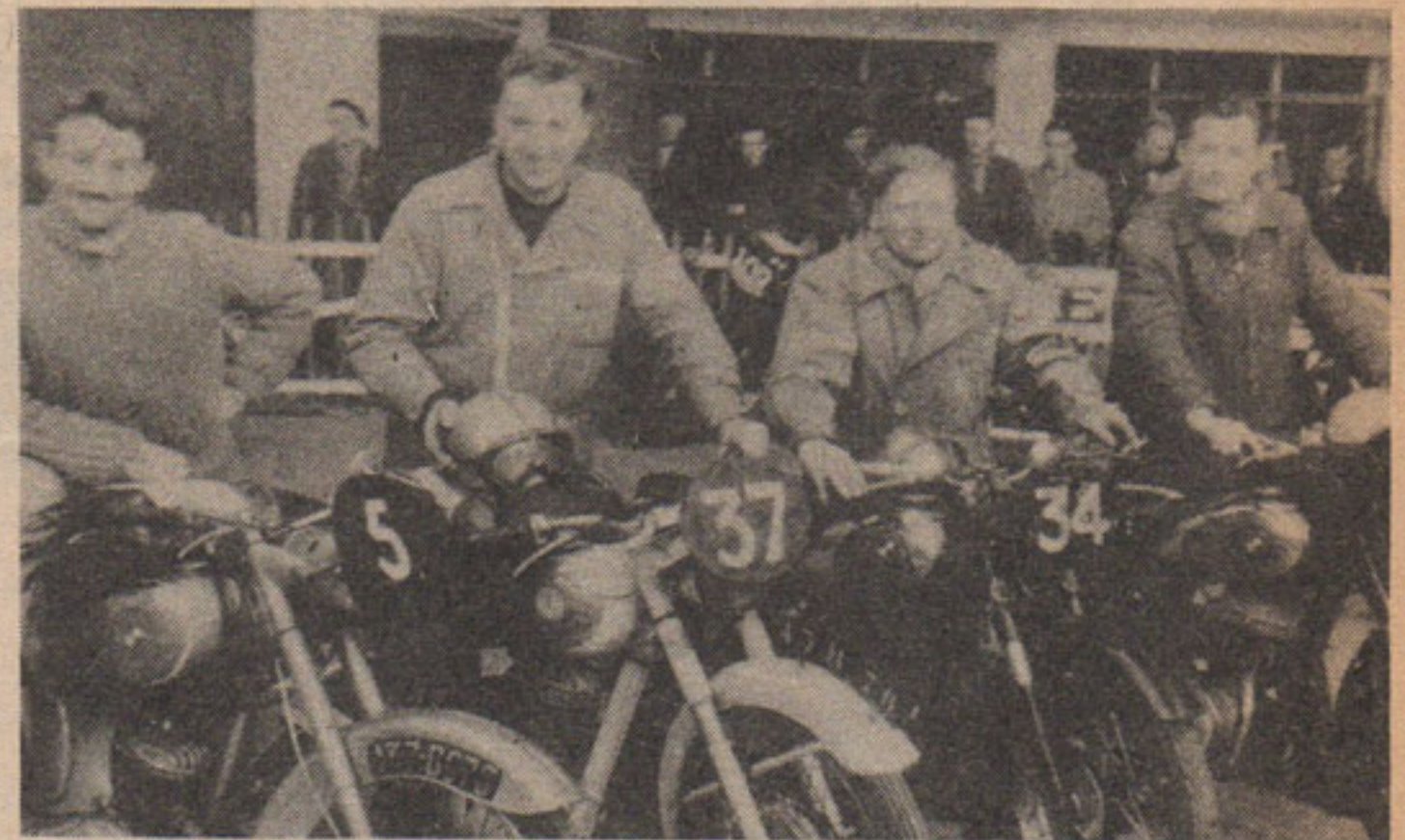
CLASSEMENT D'EQUIPES MILITAIRES

1. ex-æquo : EAABC Saumur, EAABC Garde Républicaine de Paris ; 2. EAABC ; 3. Garde Républicaine de Paris ; 4. 503^e R. Chars de Combat.

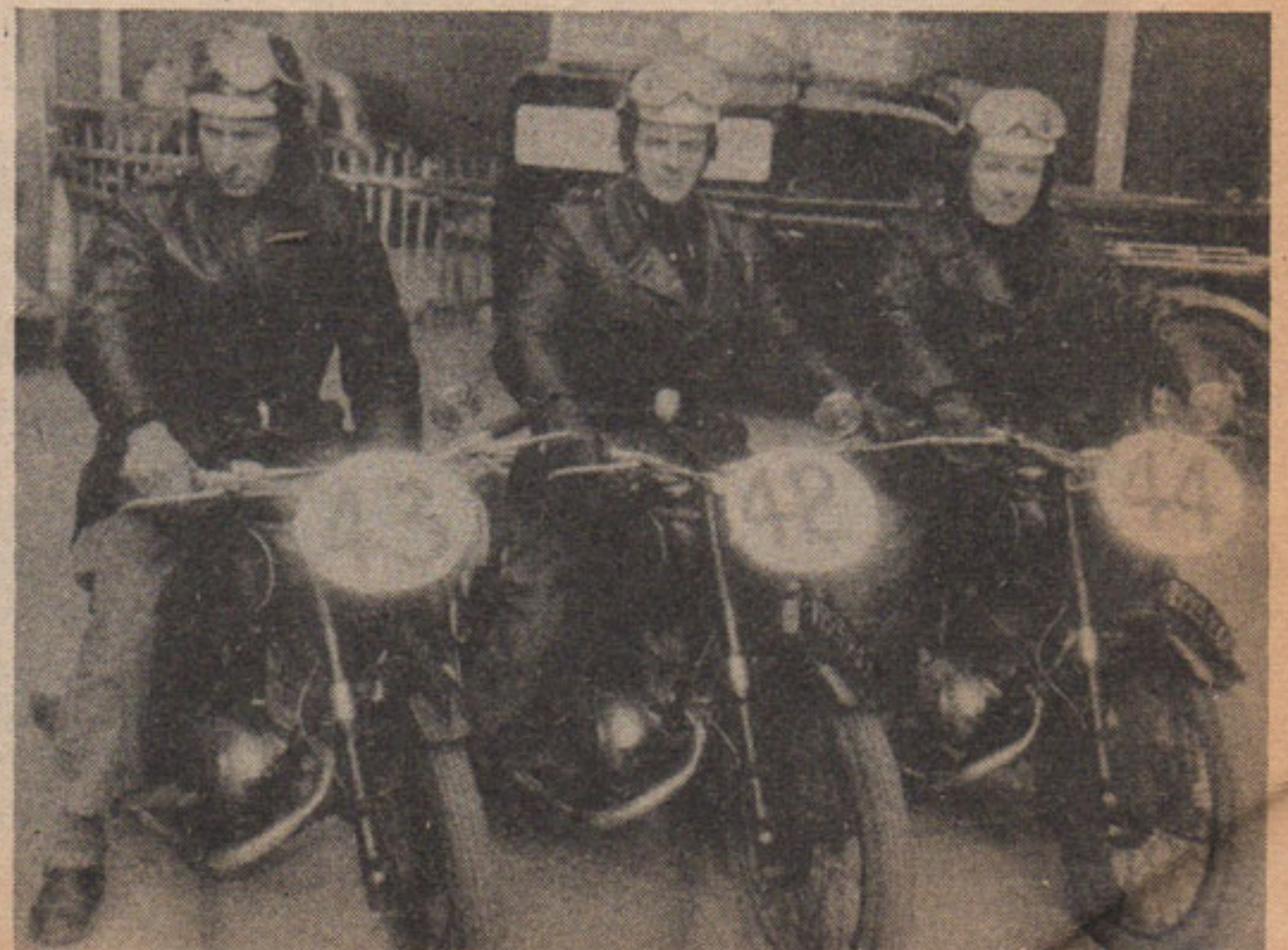
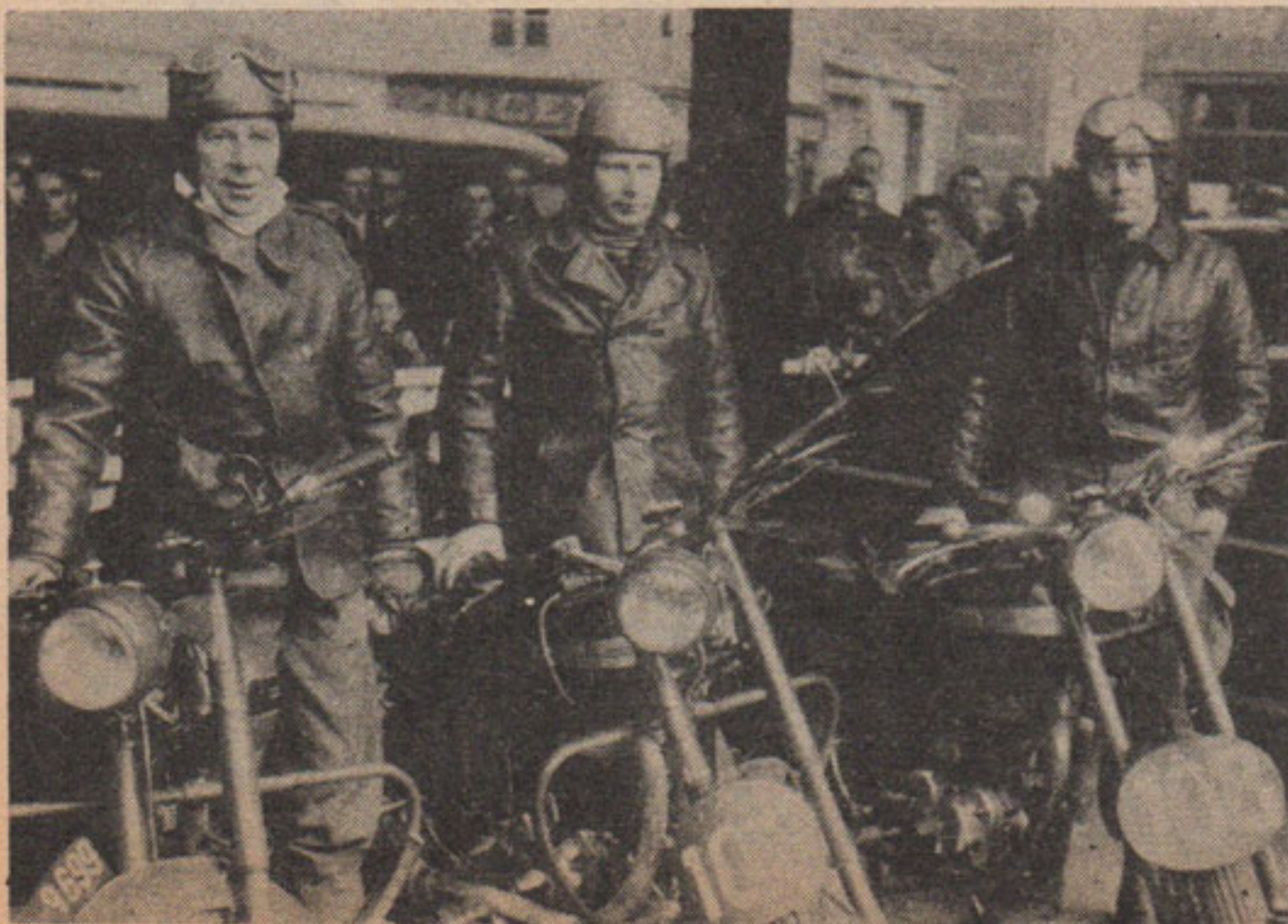
En haut de la page, le doyen des participants, Portrait (72 ans !) sur 125 Jonghi. - Ci-contre, l'équipe Monet-Goyon.



Les BSA de la Garde Républicaine avec le trio (de gauche à droite) : Charles, Pellerin et Laigle, enlèvent brillamment la catégorie 500 cmc. - Ci-dessous, l'armée sur 500 cmc. Terrot fit une bonne démonstration (503^e régiment de chars de combat).



Ci-dessus, une des équipes du M.C. Normandie : Clatot (N° 37) et Denicourt (N° 34) sur Puch se classent premier et deuxième de la catégorie 250 cmc. - Ci-dessous, l'équipe de la Garde Républicaine, montée sur des 250 René Gillet a enlevé les trois premières places de la catégorie.



À Volonté!
moto carrossée, ou classique

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!

avec le modèle
1954

LEADER



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.

MOTOCYCLETTES

Catalogues et renseignements sur demande à

NEW-MAP

124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

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
 NANCY : M. LEFEVRE, 3, rue Léopold Lallement

Tout pour la moto à la Bastille!

Maison Spécialisée.

BASTILLE-LEÇONS

2, Boul. Richard-Lenoir - PARIS-11
 ROQ. 96-83

AUTO-MOTO-ECOLE
 TOUS PERMIS

SPORT-VETEMENT

6, Boul. Richard-Lenoir - PARIS-11
 ROQ. 85-69

TOUS LES EQUIPEMENTS
 ET VETEMENTS SPECIAUX
 CHOIX COMPÉTENCE

**Service Pièces
 SERVICE-REPARATIONS**

BSA
ARIEL-SUNBEAM

6, Boul. Richard-Lenoir - PARIS-11

MOTO-BASTILLE

6, Boul. Richard-Lenoir - PARIS-11
 ROQ. 29-28

B.S.A. ARIEL HOREX
 GUZZI ARDIE AER MACCHI
 et les meilleures marques françaises:
 TERROT MONET-GOYON
 JONGHI, etc...

Motocyclistes! VOUS TROUVEREZ TOUT SUR PLACE A LA BASTILLE, NE CHERCHEZ PAS!

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

PROCHAINES EPREUVES

LE PROCHAIN BOL D'OR

C'est les 28 et 29 mai 1954 que se déroulera le 26^e Bol d'Or, organisé à Montlhéry par l'AMCF.

Le parcours sera semblable à celui de l'an dernier, c'est-à-dire qu'il comprend une partie de la piste de vitesse, une partie du circuit routier passant par les virages de la Bretelle de Couard, de la Ferme et du Faye ; sa longueur est donc de 6 kms 333 environ.

Le Bol d'Or qui comptera pour l'attribution des titres de Champions de France National et International, verra cette année une importante innovation : deux pilotes pourront se relayer au guidon de la même machine, solution qui a été retenue concurremment à l'ancienne formule d'un seul pilote.

4 classes en moto solo (175, 250, 350 et 500), et quatre classes en side (350, 500, 750 et 1200) permettront à de nombreux pilotes de choisir la catégorie qui leur convient le mieux.

Les machines des concurrents devront être munies d'un éclairage suffisant, sous peine de pénalisation, et même disqualification. Le carter et les cylindres seront poinçonnés, ainsi que le cadre ; les autres pièces pourront donc être remplacées.

Un kilométrage minimum est imposé aux concurrents : 1.200 kms pour les 175 et sides 350 (50 kmh.) ; 1.320 kms pour les 250 solos et sides 500 et 750 (55 kmh.) ; 1.440 kms pour les 350 et 500 solos, ainsi que les sides 1200, soit 60 kmh.

De nombreux prix en espèces, ainsi que des coupes, récompenseront les vainqueurs.

Les engagements et inscriptions seront reçus jusqu'au 7 mai chez M. Mauve, 29, boulevard Charles de Gaulle, Colombes.

RALLYE DE REGULARITE VICHY-St-RAPHAEL CONCENTRATION MOTOCYCLISTE DES ILES D'OR

En plus des prix en espèces de plus de 100.000 francs et des prix en nature des plus intéressants, dont 4 abonnements gratuits aux Editions de « Moto-Revue », l'Amicale Motocycliste Raphaëloise met en compétition les challenges et coupes suivantes :

I. Coupes affectées au Rallye : Trophée Louis Dotto. Coupe Terrot. Coupe St-Raphaël. Coupe Veedol. Coupe Martini. Coupe Jean Weber. Coupe de l'Equipe.

II. Coupe du Silence : offerte par le Syndicat d'Initiative de St-Raphaël.

III. Coupes affectées à la Concentration : Coupe de la Ville de St-Raphaël. Coupe du Syndicat des Hôteliers. Coupe de Nice-Matin. Coupe du Comité des Fêtes. Coupe Raymond Chabrol. Coupe de l'AMR. Coupes et prix spéciaux aux clubs étrangers, conductrices féminines, etc...

Pour tous renseignements, s'adresser à l'Amicale Motocycliste Raphaëloise, Royal Bar, avenue de Valescure, St-Raphaël.

MOTO-CLUB MAZAMETAİN

A l'occasion de la quinzaine commerciale de la cité mondiale de la laine, le Moto-Club Mazametain (Tarn) fera disputer sa première épreuve de moto-cross, avec l'appoint de tous les as régionaux au lieu dit « Arcachon » à Pont de l'Arn, à quelques kilomètres de Mazamet, le 9 mai 1954.

C'est le toulousain Sauca, le champion des Pyrénées, dont on connaît la compétence, qui en a tracé le profil.

Dans la matinée une concentration motocycliste sera organisée et le MC Mazametain fait un pressant appel à tous les clubs motocyclistes pour venir en masse assister à sa première épreuve au pied de la Montagne Noire.

MOTO-CROSS DE LIMOGES

A l'occasion de son Moto-Cross National du 30 mai, le Motor-Club Limousin organise sa deuxième concentration motocycliste. Outre des Coupes Ricard et Terrot détenues par le Moto-Club de Loir et Cher et celui de Nevers, qui seront l'enjeu de cette manifestation, de nombreux lots récompenseront les clubs visiteurs. Une breloque en porcelaine sera remise à chaque participant. Entrée gratuite au moto-cross.

Demandes de renseignements, règlements et feuilles d'engagement au Motor Club Limousin, 13, place des Carêmes, à Limoges.

COUPE DE VITESSE DE L'U.M. DES ARDENNES

Le 23 mai, l'UM des Ardennes fera disputer sa 6^e Coupe de Vitesse sur piste, au stade vélodrome de Charleville. 5 courses sont inscrites au programme : deux réservées aux membres du club débutant (cylindrée maximum 250 cc. pour l'une et 500 cc. pour l'autre), une course de 175 nationale, une de 250 nationale et enfin une de 500.

Pour chaque épreuve auront lieu plusieurs séries et une finale sur plusieurs tours de piste (longueur 400 m.).

Les engagements seront reçus au secrétariat de l'UMA. Boîte postale n° 6, à Charleville.

MOTO-CROSS DE VESOUL

Le dimanche 30 mai 1954, le MCHS organise à Vesoul un Moto-Cross International (Championnat de France).

Sont engagés, outre les internationaux français, MM. Avery, Lines, Beamish et Pilling comme anglais, Meunier, Cox Puttemans, Colin, comme Belges, Courajod et Thomet comme suisses et Guillo, Galbiati et Fenocho comme italiens.

CHALLENGE « VIEL AMI »

Cette épreuve, qui se courra le 30 mai, comprend deux boucles, une première de 205 kms, une deuxième de 139 kms, toutes deux partent et arrivent à Rive-de-Gier, soit au total 344 kms.

Le droit d'engagement est de 1.000 fr. par concurrent.

Des prix en espèces récompenseront les concurrents

OU IREZ-VOUS DIMANCHE...

LE MOTO-CROSS

- 9 mai : moto-cross à Valentigney (M.C. Valentigney).
- » » à Rouen (M.C. Norm.).
- » » à Vannes (M.C. Morbihan).
- » » à St-Quentin (M.C. Aisne).
- » » à Sains (M.C. Sains).
- » » (M.C. Beauvaisis).
- » » à Soissons (U.M. Aisne).
- » » à Saintes (M.C. Saintongeais).

LA VITESSE

- 9 mai : 7^e circuit de vitesse du Dauphiné (M.C. Dauphinois).
- 9 mai circuit de vitesse (A.M.C. Orléans).
- » » moto de la Serre (M.C. Dôlois).
- » » (M.C. Provenois).
- » » de St-Chamond (M.C. Furan).
- » » (M.C. Bandolais).
- » » (M.C. Bônois).

LA REGULARITE

- 8-9 mai : Paris-Strasbourg (C.M. Sûreté Nationale).
- 9 mai : Rallye de Verneuil (A.M.C. Verneuilien).

Indépendamment de ces prix, un challenge sera disputé entre les clubs et sera attribué à titre provisoire au club ayant les 3 premiers classés, pour l'être à titre définitif il devra être gagné 3 fois consécutives ou non.

Le challenge représente « David vainqueur », œuvre d'art en bronze, estimée à plus de 80.000 fr.

Les engagements sont remis au siège du Moto-Club Ripagérien, 6, Pont Lamartine, jusqu'au 20 mai 1954 à minuit. Toutes demandes de renseignements devront être formulées à cette même adresse.

CIRCUIT DE GIROMAGNY

Le Moto-Club de Giromagny rappelle aux intéressés qu'il organise le dimanche 20 juin 1954, son premier circuit de vitesse, trois courses sont prévues au programme : 175, 350, 500 cmc.

Pour tous renseignements concernant cette manifestation, s'adresser au Moto-Club de Giromagny, 1, rue Thiers, Giromagny, Territoire de Belfort.

CONCENTRATION D'AMITIE INTERNATIONALE

Cette Concentration, la première en date en France de cette importance, avait réuni en 1953 plus de 50 clubs : français, suisses et italiens et quelques 800 motos, sidecars et voitures, soit plus de 1.500 participants.

Cette année, l'AM du Doubs espère voir groupés le 23 mai dans le parc de la Foire Exposition Comtoise un nombre encore plus grand de clubs dont certains seront costumés et participeront à un défilé dans les rues de la capitale comtoise.

CIRCUIT DE REGULARITE D'EVREUX

Le Moto-Club de Thomer-la-Sogne organise le 16 mai 1954 son premier Rallye de Régularité. Ce circuit comprendra un parcours de régularité et un parcours à moyenne contrôlée, destiné à départager les « ex-æquo ».

Trois groupes de 125 à 250 (moyenne : 50 kmh.), de 250 à 500 (55 kmh.), de 500 à 1.000 (60 kmh.) se disputeront la victoire sur un circuit de 570 kms environ. Plusieurs contrôles secrets sont prévus, afin d'éviter les fraudes possibles. De très nombreux prix encourageront les concurrents à donner le meilleur d'eux-mêmes.

Les engagements seront reçus chez Mr Echalar, 414, Chemin Pottier, Evreux.

RALLYE DU MONTOIS

Le MC du Montois organise le dimanche 23 mai 1954 son premier Rallye-Concentration qui sera suivi d'un vin d'honneur, et l'après-midi d'un gymkana. De nombreux prix récompenseront les participants, et une coupe de valeur sera remise au club totalisant le maximum de points.

Pour tous renseignements concernant cette manifestation, s'adresser à Mr André Vial, Donnemarie en Montois. Tél. 25.

6^e CIRCUIT DU HAUT JURA ET DE LA FAUCILLE

Cette épreuve organisée pour le 16 mai 1954 par la Section Moto de l'AC du Haut-Jura, est ouverte aux motos de plus de 125 et aux sidecars d'au moins 350 cmc. Pour affronter le parcours de 370 kms environ qui les mènera de St-Claude à Oyonnax (par le col de la Faucille) en 2 étapes, les concurrents seront divisés en 3 classes :

- Classe 1, de 125 à 175 cmc. (48 kmh.).
- Classe 2, de 175 à 250 cmc. (52 kmh.).
- Classe 3, de 250 à 350 cmc. (54 kmh.), et sidecars au-dessus de 350 cmc.
- Classe 4, de 350 à 500 cmc. (56 kmh.).

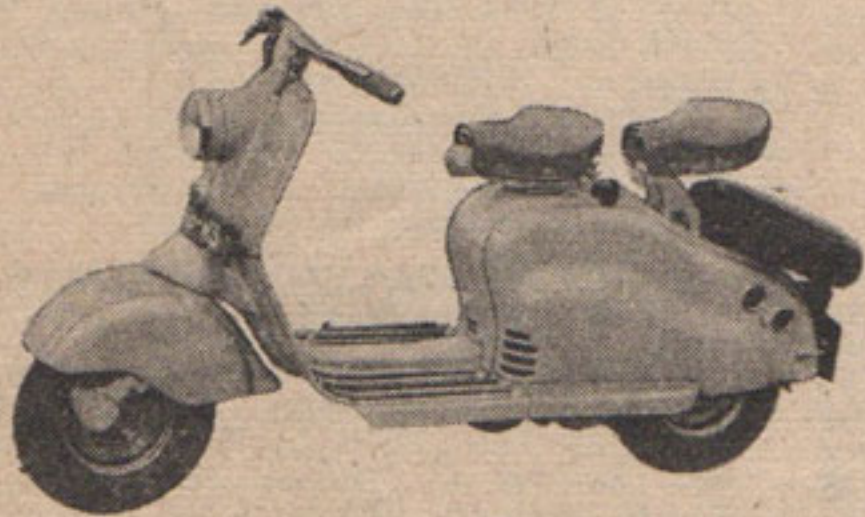
Les éventuels ex-æquos seront départagés par une épreuve chronométrée, dans le tronçon de circuit situé au départ du contrôle de Gex, au sommet du col de la Faucille, en un point connu seul des organisateurs.

De nombreux prix viendront récompenser les efforts des vainqueurs. Pour tous renseignements, s'adresser au siège social, Café de la Poste, 4, rue Michelet, Oyonnax (Ain).

TENTEZ VOTRE CHANCE

en commandant de suite au comptant OU A CREDIT
votre CYCLOMOTEUR - votre SCOOTER - votre MOTO

VOUS POUVEZ L'AVOIR GRATUITEMENT



Profitez-en !
VOUS POUVEZ GAGNER

Quels que soient la marque, la puissance, le prix
du véhicule commandé,

NE LAISSEZ PAS PASSER UNE PAREILLE CHANCE commandez de suite votre machine à :

MOTOS-SCOOTERS Rte de Limoges **GUERET** (Creuse)

C.C.P. Limoges 1021-18

Toutes les grandes marques — 30 Agences officielles — Expéditions dans toute la France

Les plus longs crédits

6.500 FRANCS A LA COMMANDE, LE SOLDE PAYABLE EN 18 VERSEMENTS
(tarifs, catalogue et conditions détaillées contre 50 fr. pour frais d'envoi)

UNIQUE EN FRANCE

CERTAINS DE LA QUALITE

**garantie
totale**

**MOTO UNION
ET SES AGENTS**

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

SILENCE SOUPLE
CONFORT

350 cmc.

LA FAMEUSE

EMW R 35/3

CULBUTEURS. TRANSMISSION PAR CARDAN

83, avenue de la Grande-Armée

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

CHAMPIONNAT D'ITALIE

La seconde épreuve du championnat s'est déroulée à Ferrare. Seul fait marquant de la journée : la revanche de Gilera sur MV en 500 cmc., où Bandirola a été contraint à l'abandon. Dans les autres catégories, les résultats sont ceux que l'on attendait, et il faut simplement noter la belle seconde place de la Mondial de Ferri en 125 cmc., et la belle résistance opposée par le jeune Agostini à son chef de file Lorenzetti. Après ces deux épreuves les leaders des différentes catégories sont : Copeta (MV) en 125 cmc., Lorenzetti (Guzzi) en 250 cmc. et Milani (Gilera) en 500 cmc.

CLASSEMENTS

125 cmc. : 1. Ubbiali (MV) les 102,250 kms en 54'48"4, moyenne 111,925 kmh. ; 2. Ferri (Mondial) à 1'00"6 ; 3. Copeta (MV) à 1'49"6.

Melleur tour : Ubbiali à 118,935 kmh.
250 cmc. : 1. Lorenzetti (Guzzi), les 151,350 kms en 1 h. 8'33", moyenne 132,435 kmh. ; 2. Agostini (Guzzi) à 1'1 ; 3. Ferri (Guzzi) à 1 tour.

Melleur tour : Lorenzetti à 136,840 kmh.

500 cmc. : Milani (Gilera) les 151,350 kms en 1 h. 7'20", moyenne 134,848 kmh. ; 2. Masetti (Gilera) à 1 tour ; 3. Liberini (Gilera) à 1 tour.

Melleur tour : Milani à 141,566 kmh.

RÉSULTATS SPORTIFS

CIRCUIT DU M.C. RHODANIEN

Près de 7.000 personnes étaient présentes au circuit du MC Rhodanien. Schaad et Onda ne prennent pas le départ; peu après Barone et Burggraf abandonnent, la course se terminant sans changements. A noter la 3^e place en 250 Tourisme de Mlle Morel, dont nous avons parlé dans un de nos derniers numéros.

175 cmc. tourisme : 1. Moschetto ; 2. Kiparissos ; 3. Colaper.

250 cmc. tourisme : 1. Moschetto ; 2. Bouin ; 3. Mlle Morel.

175 cmc. sport : 1. Cafet ; 2. Kiparissos ; 3. Bouin.

250 cmc. sport : 1. Fauchereaux ; 2. Verd ; 3. De Polo.

CROSS DU M.C. OISE

Pour son moto-cross, le MC Oise a assisté aux victoires de Bénard en 250, de Drobecq en 350 et de Raulin sur la nouvelle Saroléa en 500.

Le sport cyclomotoriste bat son plein. - Ci-dessous, Maurice Wilvert, qui sur un cyclomoteur Metropole-Vap, vient d'enlever le rallye de Seine-et-Marne.



CIRCUIT INTERNATIONAL DE ROCHEFORT-S.-MER

Le 16 mai 1954 se déroulera à Rochefort sur Mer le 3^e Circuit International pour motos et sidecars, qualificatif pour le Championnat de France ; ce même jour le « Casque d'Or Veedol » sera mis en compétition.

La qualification pour le Championnat a été accordée à Rochefort sur Mer par la Fédération Française Motocycliste, en raison des succès remportés par les épreuves sur ce même circuit en 1952-1953.

5 courses se dérouleront sur un circuit de 1.835 mètres.

D'ores et déjà, sont assurées les participations de :

En 250 cmc. : Schaad (Terrot) Champion de France 1953. Collignon (Terrot) Champion de France 1952. Wood (Guzzi).

Bayle (Guzzi). Noël (Alcyon). Uze (MV). Perdoux (Excelsior). Guérin (Guzzi). Dagan (Michel spé.). Bétemps (MV).

En 350 cmc. : Bayle (Norton). Flores (Velocette). Gauch (Norton). Flahaut (Norton). Monneret (AJS). Collot (Norton). Chapelle (Norton). Collignon (AJS). Insermini (Norton). Mouty (Norton).

En 500 cmc. : Collot (Norton) Champion de France 1953. Monneret (Gilera 4 cyl.). Bayle, Taveri, Flahaut, Wood, Flores, Collignon, Gauch, Insermini (tous sur Norton).

En sidecars 500 cmc. : Bétemps, Halde-mann, Murit, Uze, Mouty, Drion, Beauvais, Léchelon, Callède, Michel (tous sur Norton).

NOTRE PROCHAIN NUMERO...

...Essai de la 250 Adler ; les 50 et 100 N.S.U. de records ; la 175 Ydral-A.G.F. de compétition ; une étude sur les cadres monopoutres ; la Foire de Lyon ; le Circuit de Mettet (apparition des nouvelles Guzzi 4 et mono) ; le Grand Prix de Moto-Cross de Suisse, 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 imprimerie au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes).

MOTOS A VENDRE
GNOME-RHONE
Gnome-Rhône 125 cc. 600 k. prix intér. PILLON, 8 rue Christophe Colomb, Paris-8^e.
125 Gn. Rhône R4 nx acc. ét. neuf 90000. LABBE 54 r G. Péri, Montrouge.

MONET-GOYON
KCEHLER-ESCOFFIER
350 culb. M. Goy. side m. nf 80 Brissaud 44 r ds Boulangers-5^e
Monet 100 équipée état neuf DOR. 08-72.
Monet-Goyon 500 avec side-car Bernardet. Jeannerot 28 rue Vanneau, Paris-7^e. après 19 h

Kœhler 250 culb. 4000 k. à v. ou éch. c. 125. ét. nf Quirin 7 r G. Charles, Fontenay-s-Bois
125 Monet 53 eq. 90. FADIN 21 r Clairaut 17^e apr. 19 h.
M. Goyon 500 L side Bern. 46 bel attel. 95000 ts ls jrs 18 h. Ledru 54 r Meudon Billancourt

GUILLER
Guiller 175 cc 16000 k excel. ét. nbx acc. 80000. Bringuiet 1 bis av. Gambetta Vitry s/S

MOTOBECANE
MOTOCONFORT
Motobécane 125 cc. 52. état parfait. NOR. 06-92.
350 Motobécane sup. cul. 4 v. f. tél. susp. AR mod. 1950 s'a-dr. 40 rue du Bac-7^e. Concierge immeuble 2

Motob. 5 cv. sup. cul. av ouss side Précis Watez 131 Bd V.-Hugo, Clichy (S). 19 h. 30.
Motob. 125 culb. sél. compt. tan-s. acces Px 90. Georges 15 r Hautpoul Paris. ap. 18 h.
Motoconf. 175 f. 52 ét. imp. Px int. pos. créd. Marchand 9, r. Bleue, Paris-9^e. sam. dim.

Motob. 175 c. nve 53. 110. crédit Cadio L. Lakanal, Sceaux
Motob. 125 culb. impecc. 3500 kms. 100000. Castelain, 216 Bd Galliéni à Villeneuve la Garenne (Seine) visible après 18 h. et dimanche matin.

Motob. 125 équ. f. télesc. sus. ar. nve v. s. dim. Colette 196 rue de Paris, Montreuil
125 Motob. 50. lat. t. b. état t-sad sac. acces. px 65. urg. Bouniole 92 r J-Jaurès Puteaux
Motob. 175 tr. b. ét. tte équip. 8000 k. 120000 Pavard 17 rue A.-Paré - Colombes (Seine).

Motob. 125 lat. bon état. 1952 Tél. : GAM. 02-66.

MOTOB. 1 cv 28000 Bourqui Machault p/ Fericy (S-M) tél. 79-08 Fontainebleau.

MOTOB. 350 cc culb. modèle 39 bon état. COLLIN 160 av. de Paris, Vincennes.

Motobécane 1re main 125 cmc. 4 temps moteur excel. état type grd carter pneus presque neufs, faire offre à Retsin 20 r Carnot, Noisy le Sec.

MOTOBEC. 125 culb. 12000 k. Abbé Bolcherot 83 r Ménil-montant MEN 74-88.

MOTOB. D45S 51. 97 av. du Roule, Neuilly. MAI. 28-41.

Cause achat auto vds 175 Motobécane très b. état 110000. Calzas 45 r de Sèvres, Paris.

125 MOTOB. D45 4 tps mot rem nf 45000. BERRY 31 r Cornet, Pantin après 18 h.

MOTOBECANE 175 15000 kms mot. neuf acces. V. sam. 14 à 18 h Guyot 6 r Primitice 13^e

JONGHI
Vends 125 Jonghi bon état à roder. Sélect. Prix à débattre. Desplat, 76 r. d'Alsace, Clichy
JONGHI 250 53 noire c. nve Frelat 65 r des Rigoles 20^e.
JONGHI 125 53 5000 k ab nve 85000. GUILLARD 14 sq. Degeyter, St Denis (Seine).

PEUGEOT GRIFFON

Urg. Peugeot 125 GLS équipée Decaix 102 r. St-Maur-11^e.

Peug. 125 c. neuve fin 52 équ. Lente 21 r. de Seine.

Peugeot 125 fin 53 f. télesc. s. ar. 4 v. sél. ét. nf Per.60-98

PEUG. 175 TC4 ét. nf F. téles. susp. AR eq. comp. MESNAGE 15 r Sausser-Leroy 17^e.

Moto Peugeot 175 cc type 176 impeccable. GOB. 94-39.

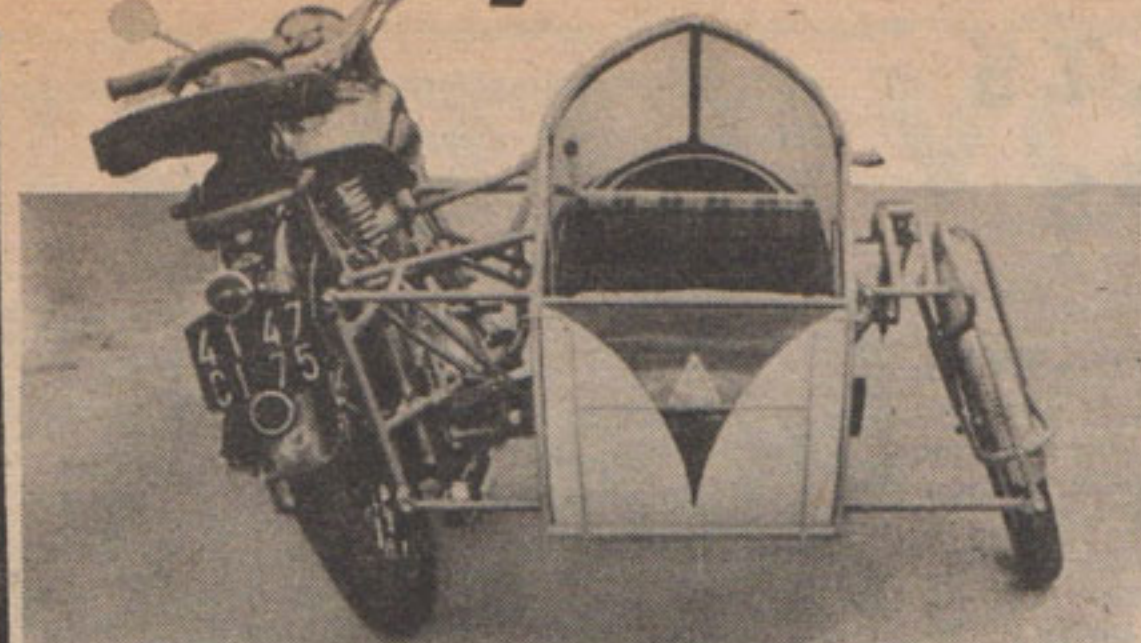
IMPEC. état neuf Peugeot 1953 f. tél. hyd. sus. AR. 85 av. Daumesnil Paris 12^e.

Peug. 55TC sélec. 53 peu roulé nbx acces. 80000. dim. matin Soussan 10 bis r Tretaigne.

6 MOTOS Peugeot 125 cc parf. état, tél. PUIFFERRAT 13, au Plessis-Trévisse, ou LE-GRAND MIR. 81-77.

RENE GILLET
Side : R. Gillet 1000 susp. AR parf. état méc. avec châssis side suspend., carros. Bernardet Proust, ALE. 56-37.
R. Gillet 750 side, 1949. Belle occasion. PER. 28-50.
750 R.G. 47 side Bern. Marchand 2 r du Théâtre, P.-15^e (Suite page 532)

Pitié pour vos Enfants...



seul le sidecar inclinable **L. VANNOD**
leur assurera confort et sécurité absolue

**ULTRA LEGER - INVERSABLE
INSTANTANEMENT DEMONTABLE**

spécialement conçu pour motos et scooters de 125
à 250 cmc. Il vous émerveillera par sa maniabilité.

UN ESSAI VOUS CONVAINCRA

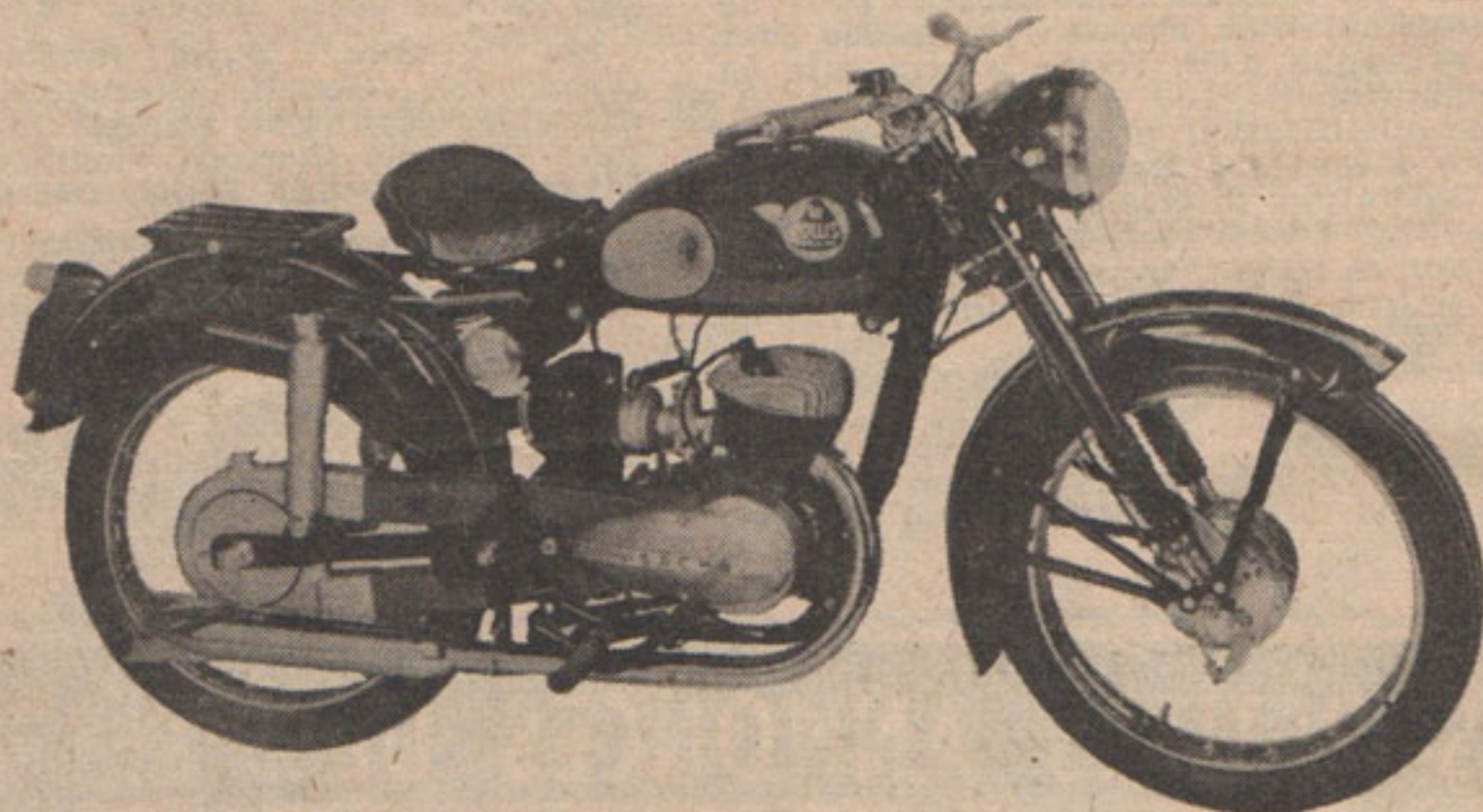
SPORTS-LOISIRS (Distributeur Exclusif)
-41, av. de Neuilly - **NEULLY-s-SEINE** (Pte Maillot)
Tél. : MAI. 90-40

1^{er}

Toutes catégories

du Rallye International de Lyon-Charbonnières

FOLLIS 175 cc.



Lubrifié avec **MOTUL**
Projecteur **CIBIÉ**
Bougie **FLOQUET**
Chaîne **YELLOW**
— Pneus **DUNLOP**. —

FOLLIS : 14-16, rue Danton - LYON (Rhône)

LUCIEN COLSON

1, PASSAGE THIONVILLE

PARIS-19* ★ Métro Lumière ★ Tél. BOLivar. 86-20

R. M. Seine 142818

Spécialiste diplômé

AGENT GUILLER : Grand choix de 250 cmc. et scooters
disponibles de suite - Stockiste de toutes pièces détachées AMC

★
Crédit



MODIFICATIONS _____ ADAPTATIONS _____ PIÈCES D'ORIGINE _____

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

LIGUE MOTOCYCLISTE DU LYONNAIS. — Elections pour le renouvellement des membres du bureau pour l'année 1954.
Le nouveau bureau est ainsi composé :
Prés. d'hon. : Bouvard. Prés. : Merle. Vice-Prés. : Meaudre, Haon et Olivier. Secrét. : Lenoble. Trés. : Lenon.

CLUB OLYMPIQUE DE BILLANCOURT. — Dans sa dernière assemblée générale le Club Olympique de Billancourt, Section Moto, a renouvelé son Bureau dont voici la nouvelle composition :
Prés. d'hon. : Bertin et Baele. Prés. actif : Avignon. Vice-Prés. : Jamet. Secrét. : Rocher. Secrét. adj. : Bardou et Menabeuf. Prés. sportif : Lerouge. Adj. : Vachet. Prés. tour. : Rollin. Adj. : Abachad. Trés. : Flaus. Adj. : Lucas.
En 1953, le COB a manifesté une grande activité, trois de ses membres, MM. Moser, Lís et Guénard ont participé aux éliminatoires du Bol d'Or et se sont bien classés, Paris-la Bernerle-Paris a été enlevé de haute lutte par Lerouge, qui, au cours de la saison, a collectionné les victoires dans de nombreux rallyes. Notons également les places de premiers dans leurs catégories de Vachet et Brodin dans les Coupes de l'Armistice.

dans les Clubs

RACING MOTOR-CLUB. — Composition du Comité du RMC pour l'année 1954 :
Prés. d'hon. : Steffen. Prés. : Voyer. Vice-Prés. : Boisserie, Detivelle, Adnet. Secrét. : Baule. Trésor. : Massiot. Trésor. adj. : Minette. Resp. du matériel : Garcin. Resp. moto-cross : Huc. Resp. tour. : Tchiblakian et Duplessier. Resp. vit. : Beauvais. Membres : Bernard. Délégués à la Ligue : Voyer, Beauvais.
A cette liste sur le développement de l'écurie de cyclomoteurs, il y aura lieu d'ajouter comme responsable des cyclomoteurs : Wallet.

MOTO-CLUB CASTRAIS. — Lors de notre assemblée générale, le MCC a formé comme suit son bureau pour l'année 1954 :
Prés. d'hon. : Varis, Roummieu, Barthes. Prés. actif : Voyeu. Vice-Prés. : Azéma, Piller. Secrét. : Pitlé. Secrét. adj. : Arnaud. Trésor. : Azéma. Trés. adj. : Albert.

Le MCC organise le 23 mai 1954 : le matin, sa concentration annuelle, une des épreuves les mieux dotées et les plus connues de la région. L'après-midi un moto-cross est aussi au programme.

SPORT MOTOCYCLISTE FOREZIEN. — Voici la composition du bureau du Comité pour l'année 1954 : Prés. : Haon. Vice-Prés. : Petit, Terrasse. Secrét. : Cavinato. Secrét. adj. : Suc. Trés. : Servy. Trés. adj. : Ayrolles. Commis. sportive : Vidal, Jaboulay, Wolf, Tartary. Comm. Tour. : Forest, Duvernois, Payet. Commission Fêtes et Propagande : Cohas, Chalencou, Bachelard.
Voici les épreuves 1954 que nous organiserons et qui sont inscrites au calendrier :
International 19-20 juin, St-Etienne-Paris-St-Etienne (régularité, 1.400 kms).
National : Moto-Cross les 25 avril, 19 septembre et 10 octobre.

MOTOR-CLUB DE L'OISE. — Composition du Comité pour 1954 : Prés. : Pierre Varin. Vice-Prés. : Péroche, Monchiet, Canu. Secr. gén. : Druet. Secr. : Mme Druet. Secr. adj. : Bernard. Trés. Claveloux. Trés. adj. : Jacquet. Administrat. : Delamare, Massé, Martin.

MOTOBÉCANE



<p>MOTOS</p> <p>79, Boulevard En face la Gare</p> <p>NEUF</p> <p>MOBYLETTE</p> <p>Scoters 125 cc. Latérales et culb. 125 cc. Normale et sport 175 cc. Twin 350 cc.</p>	<p>MONTPARNASSE</p> <p>MONTPARNASSE Tél. : LITtre 21-68</p> <p>OCCASIONS</p> <p>Nos reprises</p> <p>MOBYLETTE</p> <p>D 45 latérales .. 125 cc. Z 46 C culb. 125 cc. Z 2 C culb. 175 cc.</p>
--	---

ET...

VENDES 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"

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

SANS ÉLECTRICITÉ...

CHEZ SOI
EN VOYAGE
EN CAMPING

LE RASOIR MÉCANIQUE

A SEC

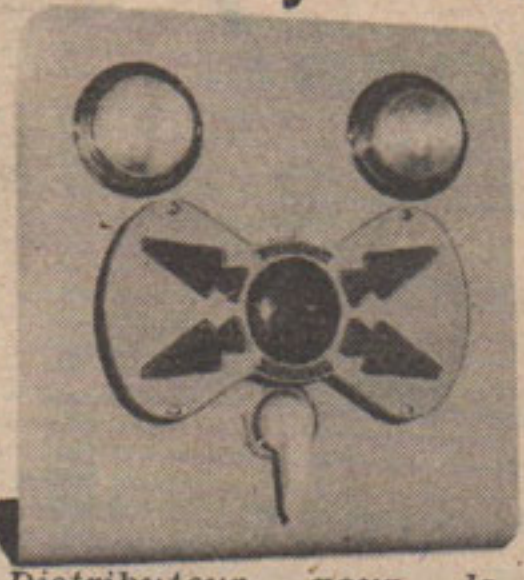
LE RIVIERA

RASE EN CARESSANT *Peynet*

EN VENTE PARTOUT



Motocyclistes et Scootéristes



Pour la première fois en France un appareil indicateur de direction avec minuterie automatique à temps réglable. Flèches lumineuses donnant l'effet d'oscillation et feux clignotants à l'avant

PRIX composé : 4.225 fr.

COMPTOIR GENERAL

IMPEX

5, rue Nicolet - PARIS-17^e
MON. 75-47

En vente chez tous les Accessoires



CYCLOMOTEURS

SINGER

EQUIPES AVEC LE
FAMEUX MOTEUR
MISTRAL

MONO ET 2 VITESSES
AGENTS DEMANDES

18, rue Désiré Claude
— St-ETIENNE —



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.

DRESCH

PIECES ORIGINE

écrire :

CHAMARANDE (S.O.)

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

**MOINS CHER
QUE L'OCCASION**

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

nous avons créé également un magnifique side-car Camping pour grosse et moyenne cylindrée.

Magasin ouvert tous les jours
dimanche matin compris
Facilités de paiement

Ets ROY

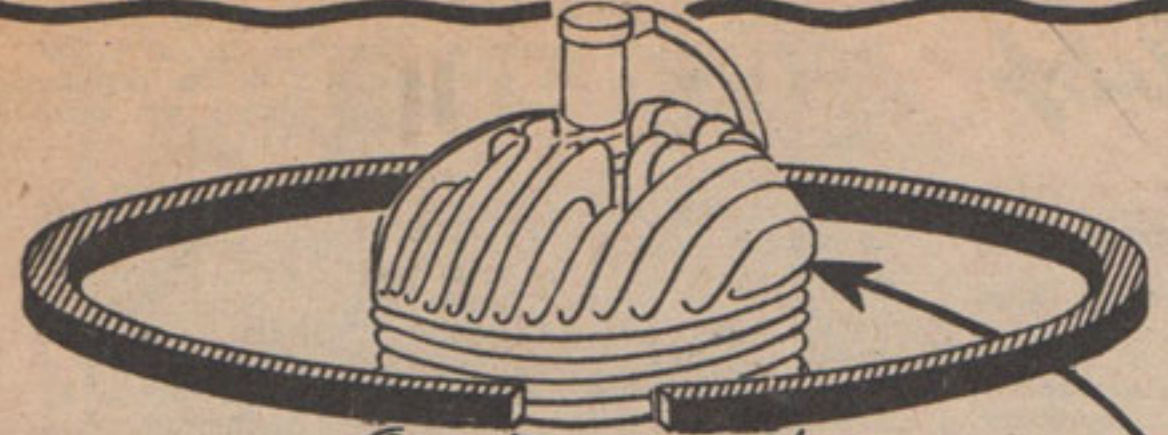
36, Rue de Bordeaux, 36
MAISONS-ALFORT (Seine)
ENT. 29-70
Catalogue ctre 30 fr. timbres

N'attendez pas l'ACCIDENT

Assurez-vous

AUX MEILLEURES COMPAGNIES
— AUX MEILLEURS PRIX —

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



Segments noirs Amedée Bollée
Surface traitée au Parcolubrite
épaisseur 3 microns
spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps
à refroidissement par air.

150

R.-Gillet 750 av. side, access. parf. état 100000. 7 rue de l'Eglise, Vanves (Seine).
SIDE R. Gillet Bernardet prix int. JAMET 35 r Labat 18°.

TERROT MAGNAT-DEBON

SIDE 500 Terrot 1945 4 vit. remis entier. à neuf 110000. Hamelin 2 r Kléber, Vanves.
125 TERROT culb. imp. vis. dim. mat. ROUGEE 47 rue de Versailles, Bondy (S.).
Terrot 350 lat. tte eq. 37 r L. Blanc, Argenteuil sam. dim.
TERROT 52 RGST 15000 kms parf. ét. eq. comp. Snaper 14 r des Châteaux, St Ouen.
CSE santé Magnat Debon 350 v. s. c. 160000 t. b. ét. RAY Sapeur Pompier, Rouen.
125 Terrot ETD d. mod. 80000 42 r d'Alsace, Levallois.
TERROT 125 ETD 8000 kms NOR. 74-52.
Terrot 350 HCT b. ét. ts acc. 90000. SEG. 76-82.
TRES belle moto Terrot 500 cc culbutée 4 vitesses sélecteur avec side sport roues chromées 10000 k. impecc. S'adr PHOTO CONSORTIUM LABO 176 qual Jemmapes Paris 10°
4 CV Terrot av. side 55000 Bourqui, Machault par Fericy S-M, tél. 79-08 Fontainebleau
TERROT 125 c. nve 80000. Ag. RENAULT 8 pl. Voltaire.
TERROT ETD 125 1953 tél. à Sauvage Aut 00-56 matin 8-11h.

MOTOS ANGLAISES

VDS BSA 500 M20 seule ou av. side t. b. occ. facilités. Tél. heures bureau ROQ. 04-98.
TRIUMPH 500 bicyl. f. tél. 185000. PATTE 13 rue des Parisiens, Asnières (Seine).
NORTON 16H équipem. complet très bon état ROQ. 82-02
Norton ACT Int. 30 t. alu très rap. eq. route. SH 143 r G. Péri Carrières sur Seine (S-O)
Velocette 350 cc 51. 21 r A. Fournier, Chaville sam. dim.
250 Triumph Hérisson b. ét. Auril Dompiere s/Mer Chte-M.
BSA Golden 7 cv c. nve acces. DEWILDE Jagny Ss Bois (S. et O.) tél. le 5 à Jagny.
SCHMID vend Ariel 500 cross boite BSA B 34 état neuf, tél. ARG. 03-44.
Urg. Triumph Tiger 100 53 imp. 8000 k. Chauvignon 35 bd Valmy, Colombes (Seine).
VEND BSA B33 6000 k facilités paiement 25 rue d'Aligre, Paris 12°.
Ariel 500 VH avril 53 4000 k s. bl. 250000 cme nve Henry 90 r Amelot 11° ARC. 19-15.
250 BSA 19000 k p. ét. Quelain 29 r H. Barbusse, Joinville.
350 Matchless G3L10 bon état M. Carrouée 9 bis rue d. Bergers Paris 15° tél. ARC. 58-61.
NORTON Dominator, reprends 125 ou 175. Bellemont 25 r des Petits Hôtels Paris 10°.
BSA 650 A10 px int Dupont 72 av. Leclerc, Boulogne s/S.
650 Triumph 53 v. t. les jrs de 12 à 14 h. Vincent 42 r P. Brossolette, Levallois.
PART. v. Ariel 350 culb. selle bip. sus. AR méc. pf. Borreye 75 rue Dulong après 19 h.
A vendre AJS 350 culb. ét. imp. 4 vit. sél. Beaumier 29 r de l'Argonne Paris 19° après 19 h. sauf sam. et dim.
BSA 250 C11GL tte eq. ét. nf FOUILLET 15 rue de Châtillon, Vanves (Seine).
Dominator 12000 k ét. nf aff. sérieuse. ORIO 15 av. de Gaulle St Leu la Forêt (S-O)

BSA 650 tte équipée 250000 pos. crédit. Colombier, BAL. 71-40, Poste 467 bureau.
ARIEL 6 cv type VB av. side-car Précision c. neuf 2500 k Bornet 10 rue Ballu, Paris.
500 ROYAL f. tél. très bon état 7 r St Apolline 3°.

BSA 500 B33 oct. 51 200000 EDOUARD 15 r Palikao 20°.
Urg. Norton 16H pf. ét. Marchal 15 r Rémont, Versailles
New-Map 125 4 v. sél. 45000 R. Marion LAB. 79-60, P. 203
BSA 350 B31 culb. 15000 k. LEMOIGNE tél. 118 Creil.
HARLEY D. tte beauté pf. ét. b. pns acc. créd. poss. Delorme 3 r Scheffer. 16°. KLE. 46-26
TRIUMPH T100 Racing équip. course. CREMERS 7 pl. Stalingrad, Bordeaux.
500 BSA A7 équipée vis. v. soir ou écrire HAUET 19 r J. Jaurès, Vanves (Seine).
BSA A7 52 cme nve 240. Jacob 173 r Paris, Montreuil (S.).
Triumph T100 très b. état av. ou sans side Précis. Clément 50 av Joffre, Argenteuil.
BSA 500 B33 ét. neuf 10000 k Cavalin 66 r Lourmel Paris 15° 18-20 h. sauf sam. dim. urg.
Gold Star 500 cc cross susp. AR osc. ét. nf px 220 à saisir LHOMME Robert, Liancourt par Hattencourt (Somme).
MATCHLESS G3L 350 culb. f. tél. impecc. 125 et BSA 500 lat. 4 v. sél. 75. Collet, Coignières (S-O) MAN. 80-30.
BSA 250 C11 4 v. sus. AV AR impecc. Nor. 46-08 sf samedi
MATCHLESS 350 51 parf. ét. susp. AR osc. facilités. Guéze 27 rue P. Noguey, Bordeaux.
MATCHLESS G3L side Bernardet exc. ét. MARTIN 150 r Réchossière, Aubervilliers (S.).
Dominator 10000 k nve 310000 Barrier 36 r des St Pères P.-7°
ARIEL 350 Red Hunter 4 v. sél. 120. 16 rue Doudeauville.
NORTON bon état side 140. BRETON 7 Cité Fénélon 9°.
BSA 250 C11 en rodage cause achat auto bas prix. Golsac 15 r Jonquoy 14°. TUR. 98-52.
Norton 633 cc à vdre b. état Heuze J. cidre Gisors (Eure)
BSA 500 M33 1952 pf. ét. 170. 47 r Deguingand, Levallois.
BSA 600 culb. f. orig. E10 4 v. r. broche t. s. 110000 Tabuto 137 r J. Jaurès, Champigny.
650 BSA mod. 52 impecc. urg. aff. intér. Kodo 41 Lepie 18°
650 TRIUMPH 1951 200000. VER. 06-19 après 19 h.
BSA 500 ST 285. imp. 53 bip. 3 r Médéric. WAG. 11-62.
Velocette 200 cc 53 10000 k ét. nf c. ach. voit. NOR. 24-35
650 Triumph Impec. Renault 3 r Ferd. Buisson Clichy (S.).
MATCHLESS twin G9 t. beauté. access. 126 bd Edouard Vaillant, Aubervilliers (S.).
BSA Golden Préc. 6000 k 310. Crédit garantie 17 r. Pajol.
Velocette mac. f. 52 Kappeler 28 r des Ouches Argenteuil.
500 BSA A7 état neuf 1 bis r Cauchois, Paris 9°.
250 BSA parf. équip. 155000. 324 r St Martin Cen. 26-11.

MOTOS ALLEMANDES

NSU 250 OSL exc. ét. px int. Bouquet 1 r Magisson Paris 15°
Zundapp KS 600 parfait état origine 180000. Guillot 3 rue Myrtil Ber, Saint Ouen.
NSU 200 lux imp. ent. équip. nbx ac Pauron 14 r Larrey 5°
BMW R73 impec. px 180000 ASTIER 14 r des 2 Gares 10°
A V. Zundapp KS 600 t. b. ét Havas, Fontainebleau 16107.

BMW 250 pf. ét. Deret 53 r Pierre Curie, Drancy (Seine).
DKW 500 NZ Hinoux 26 r St-Denis, Colombes Gob. 98-20.
350 BMW Impec. au plus offr. tél. Gob. 12-78, 13 à 14h. lundi 100 av. S. Bolivar R. Legros
Zundapp K500 parf. ét. px int. 22 r Raspail, Levallois.
NSU 250 parf. ét. 90. Muller 120 r J. Jaurès, Levallois.
Zundapp KS 600 ent. révisée. Concierge 89 bd St Michel 5°
DKW 500 NZ en rod. 3 kl. acc. sac. cuir pns nfs 200 ts les jrs Doguette 1 H. Ranvier 11°.
ZUNDAPP K500 bicyl. parfait ét. aspect impec. occas. uniq. vis. 12 à 14 h. et dim. matin André 44 rue Laborde, Paris.
VELOM. NSU 53 parf. état. DERQUENNES 16 r Linné 5°
350 NSU très bon état 60 rue Boissière 16° PAS. 80-32.
Zundapp KS 750 Russie frein Lock m. AR roue tr. caisse spl. b. état 180. Schlotterbeck 70 r Crevel Duval Rueil (SO)
C. dép vds DKW 200 parf. ét. px exp. 70000. tél. KLE. 74-63 le soir 20 h. 30.
Zundapp KS 600 b. ét. side Préc. 180. Cardin 7 r Henri Pape 13° t. l. soirs sam dim.

BELLE OCCASION

Zund. KS601 av. ou ss side Steib gd luxe 11000 k. Glatigny 5 d r République, Maromme (S-I) tél. R8 40-50.
BMW R51 500 exc. ét. px 260. 32000 k ETO. 30-06 ap. 20 h.
BMW R4 350 p. ét. px intér. NOGUES rue du Bas des Tartres, Sannois (S-O).
T. b. oc. side 500 DKW 110000 BOURILLET TRU. 67-71.
SIDE BMW R12 bon état. BAILLARGEAU Saint Jacques, de Thouars (Deux-Sèvres).
BMW R12 750 peint. chrom. nf 165000 BONNET 14 r de Ville d'Avray, Sèvres (S-O).
BMW 250 R25/2 1951 170000. VER. 52-13 samedi.
Moto BMW 500 cc R5 moteur neuf px 200000, tél. Mar. 70-40
SIDECAR Zundapp 750 cc bon état génér. JACOB 15 r Blanche, Montrouge.
Zundapp KS800 orig. av. side tr. b. ét. prêt à roul. px int. SALOMON, Blancafort (Cher)
BMW R73 parfait état. SORIN 46 rue des Vignoles 20°.
NSU 600 t. b. ét. 60. Foll 55 r Sadi Carnot, Puteaux.
BMW R51-2 grand luxe état neuf. MARGOUIRES 27 av. des Arènes, Orange.
ZUND. KS 500 fche télescop. type autostrade, bon état. CAMBRE 14 r des Ecoles, à Champagne sur Seine (S-M).

MOTOS AUTRICHIENNES

PUCH type TT 125 cc av. acc. pf. état hr. repas Klé. 57-26
PUCH 250 TF noire 11000 k c. nve eq. comp. acc 190. NOR. 62-95 sauf dim. et lundi.
125 PUCH TS 2 carbu. px 130. VERNET GUT. 41-39.
PUCH 150 TL ét. neuf 10000 k selle double équip. TROUIL-LARD 48 rue Daguerre 14°.
PUCH 250 t. b. ét. Tél. Brunaud AVR. 28-64 8 h. 30 12 h. 13 h. 17 h. sf samedi diman.
Puch 250 tr. b. ét. acc. 160000 275 rue des Pyrénées 20°.
PUCH 250 équipée selle double, bon état. CHAMOIS 9 rue du Jour, Paris 1°.

MOTOS BELGES

Cause mal. FN 500 t. b. ét. 50000 Tellier Mesle/Sarthe Orn.
FN 350 cul. parf. ét. 13000 k. acc. vis. t. l. jrs 11 r Mirbel 5°

SILENCIEUX WILMAN

1^{er}, 2^e, 3^e prix au dernier concours du **TOURING CLUB DE FRANCE**
1^{er}, 2^e prix au concours précédent
1^{er}, 2^e prix au concours International de silencieux 1953 organisé à **BERNE** par la **F.M.S.**



En France à l'Etranger!
PARTOUT • TOUJOURS

nos appareils sont aux premières places dans les concours officiels et **GRACE A LEURS QUALITÉS** ils ont acquis une **RENOMMÉE MONDIALE**

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

Jantes Métal Léger

pour **VELOMOTEURS** fabriquées par **REINHARD & CHAPUISET**
207, avenue Pasteur — BAGNOLET

Jantes et garde-boue Vélocoteurs et Motos

TOUJOURS PREMIERS DANS LES CONCOURS

TOUJOURS PREMIERS DANS LES CONCOURS

MOTOS TCHEQUES

350 Jawa 52 s. bip. imp. 185.
Thibault 40 r Kermen, B. Bill.
ts jrs ap. 18h. et sam. mat.

JAWA 51 impec. GAYRAL 56
Sentier Chaillots, Meudon,
près hôpital Percy.

JAWA 350 t. b. état fin 1952
165. JUPILLAT DID. 99-49.

Urg. Jawa 350 ét. imp. eq. cpt.
Barbier rue d. Liboux, St-Leu
la Forêt S-O Fla. 14-90 9-17h.

Jawa 250 cmc impec. 140. LI-
BET, Belin (Gironde).

MOTOS AMERICAINES

INDIAN 1200 b. ét. 90. Ec. Car-
on 7 Beauséjour, Suresnes.

SIDE Indian CAV. 1200 160000
COUTURIER 140 r de Méné-
montant Paris 20e.

HARLEY DAV. M47 FL. 1200
culb. 1re main. Grémillon 3
bd Richard, Marseille.

750 HARLEY ét. nf selle bl.
accs. 130. 32 q. Argenteuil,
Villeneuve la Garenne (Seine)

MOTOS DIVERSES

MOTOBECANE 125 D45 40000
Peugeot 125 P55 rev. 60000
René Gillet neuve 125 80000
Triumph 350 lat. 80000
PORTE 45 r Département 18e

Terrot 350 parf. ét. prix int.
175 Motob. 1953 ét. nf 8500 k
ég. pare-choc béq. tél. px int.
Gouffé 8r J Bullant Ecouen SO

EPAVES : DKW 125, 350.
Triumph 500, 350.
Norton 16 H
Matchless 350
Zundapp 600

M. HOFECKER
17 r de l'Yser, St Cloud (SO)

350 Rhonyx 40000, side 10000
Ouang 159 r Fg St-Antoine-11e

SIDE Dollar 350. Terrot 250.
3 rue Elzévir, 3e.

Villard re. neuf prix à déb.
urgent Max 65 r Réaumur 2e

Rhonyx Jap 350 culb. Burman
4 vit. sél. accu. susp. AR
selle bipl. ts jrs ODE. 56-43

UN LOT DE MOTOS

scooters, vélomot., sidecars
ttes cylindr. à crédit sans for-
malités av. 20000 compt. GIL
83 av. d'Italie ouvert dimanche

150 VELOMOT. motos et sides
d'occas. en 6 ou 12 mois sans
1er versem. Roger SCEAUX 4 r
Beaurepaire, Pantin Nor. 15-18

100 MOTOS sélectionnées.
Voitures. Reprises. Crédit.

MOTO-RECORD

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

Occasions vendues avec 3 mois de garantie

Motob. D45 f. télesc. 65000
Motob. Z46 tr. b. état 80000
Terrot ETD ét. nf 90000
Peug. 4 cv culb. t. b. ét. 80000
BSA 250 C11SL 160000
BSA 350 B31 t. b. ét. 190000
BSA 500 B33 t. b. ét. 220000
BSA 500 A7 ét. impec. 250000
BSA 650 A10 t. b. ét. 260000
Sunbeam S7 ét. neuf 300000

Crédit 6, 9 12 mois

LEVALLOIS MOTOS 58 r A.
Briand, Levallois Per. 19-73

MOBYLETTE ét. nf mod. lux.
ent. révisée px except. TOUT
POUR AVION 2 r St Pierre
Neuilly, MAI. 32-30 h. bur. et
samedi matin sur rendez-vous

A vd. 125 Alma mot. Ydral 2 t.
4 v. f. tél. av. ar. t. b. ét. nx
acc. Clément «Metoxyds» 27 r.
A Sylvestre Courbevoie Déf.0802

Side 500 b. ét. b. pn. 19h.30
36 r Mouffetard 5e 25000 fr.

600 MAG b. ét. av. side 12000
à remont. 161 r Paris Lillas.

PAS DE BLUFF !

mais 80 motos et sides
6 ou 9 mois de crédit avec
livraison immédiate.
Monet Goyon 250 bien 50000
Peugeot 350 bien 50000
Terrot 350 bon état 50000
Monet 125 51 sélect. 50000
René Gillet 750 4 vit. 75000
Gnome Rhône 350 Major 75000
Peugeot 350 c. neuve 80000
Monet 500 impeccable 85000
Indian 1200 sidecar 95000
Gnome Rhône 750 side 95000
R. Gillet spécial Police 95000
Terrot 500 side 100000
Terrot 500 culb. impec. 95000
Indian 500 scout luxe 120000
Matchless 350 c. neuve 125000
Norton 16H 500 bien 110000
Triumph 500 4 vit. sél. 105000
BSA 500 Etoile Empire 145000
BSA 250 c. neuve 150000
Epav., cadr. roues moteurs etc
FAURIE 8 av. de St Ouen Pa-
ris 18e. M° La Fourche (dans
la cour).

GIMA 150 impec. nbx accs.
90000. LOTZ PRO 57-07.

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 caréné.
125000 Norton 500 16H révis.
125000 BSA 500 cc WM 20 rév.
125000 Terrot 500 49 sup. cul.
150000 BSA 250 cc. imp.
150000 Ariel 350 cc culb. 1948
170000 Puch 250 cc 1952
175000 Indian 500 cc scout. eq.
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
Métro Brochant - MAR. 74-22

CREDIT - REPRISE

125 et 175 Motob. et M. Goyon
250 BSA susp. arrière 1952
350 Motobécane sup. cullas 51
500 et 650 BSA Triumph 52
Nbx aut. motos de repr. b. px
HURNI 38 rue Saussure 17e.

SCOOTERS CYCLOMOTEURS

Scouter Speed prt ét. 75000
Leletty, 41 r Dauphine sam.

LAMBRETTA abs nf 1500 k
nbx acc. px tr. int. LUCAS 5
rue d'Aix, Paris 10e.

VESPA bon état Binam. 282
bd Raspall Coiff. Dan. 90-26

TAND. Dery silenc. état nf
VIGNEZ ELY. 54-10.

SCOOT. AGF 175 sport eq. cpt.
parf. état px à déb. Scovazzo
11 rue St Charles, Enghien.

Scouter Bernardet 250 état nf
CABRE 98 r Simon Bolivar.

Vespa 52 b. ét. r. s. équip. 85.
Doguette 1 H. Ranvier-11e sr.

SCOOT Guiller 125 en rodage
vd cse santé. Mme Vve Roger
r Dionval, St Piat (E-et-L).

Tandem Narcisse f. tél. ét. nf
M.100 Aubler Dunne remor.
Fulgur M.5 Page 19 r des Frè-
res Reclus, Choisy le Roi.

TANDEM Dery ét. nf fourche
Neiman. Sf lundi 5 av. de
Bobigny. Noisy le Sec.

Vespa oct. 52 t. b. ét. nbx ac.
105000, tél. déj. ROQ. 16-03.

Side Bernard. b. ét. t. l. j. ap.
17h. 24 av. C.Méricourt Cachan

SCOOTER Galletto Guzzi 160
cc. impec. essais 8-9 mai. PE-
RIN 27 r Durantin 18e.

Tand. Dery imp. sac. cuir
KIEFFER 31 r Belgrand 20e

250 Bernardet rév. Feders 10 r
M. Cerveaux Epernay M t 10-19

Bernardet 125 luxe 6000 k imp.
pec. 1re main tt équip. IS-
SOULIE 46 r Lecourbe 15e.

Scouter Speed impec. nbx ac-
ces. 65000 DAN. 26-30

GUZZI Galletto 2500 kms 180.
garanti 3 mois. Reprise. Cré-
dit. 17 rue Pajol.

LAMBRETTA LC italien nbx
ac. 80000. 14000 k. Baudin 16 r
Montalivet P. 8e hr. bureau.

ECHANGES

Part. à part. vend ou échange
ctre voiture 650 triumph 21000
k. faire offre Dumaire 17 pas.
Malleville, Enghien (S-O).

V. Sunbeam S8 état neuf 320.
ou éch. c 203 Simca 1200 dé-
cap. GIRARD 270 r St Honoré

B. occasion vds ou éch. ctre
scoot. moto 500 imp. d. mod.
Château 10 r Industrie Nantes

R. GILLET 3 cv fin 52 5500 k
ég. ctre 125. Crédit 17 rue
Pajol Paris 18e.

ON DESIRE ACHETER

Achète Comptant

motos, vélomoteurs, Vespa,
paie cher ttes machines accid.
Thierry 19 r des 2 Communes
Montreuil (samedi seulement).

Achat compt. et dépôt-vente
vélo. et motos réc. Sélection
Moto 100 Bd Magenta. Métro
Gare du Nord - BOT. 23-80.

VOITURES A VENDRE

TOUJOURS 40 voit ttes mar-
ques. Reprise de votre moto
et crédit. Roger SCEAUX 4 r
Beaurepaire Pantin Nor. 15-18

Part. vd Opel 7 cv 38 4 pl.
parf état. ALE. 22-97.

4 CV RENAULT de 49 à 52
11 BL Citroën 1949 et 1937
6 CV Fiat 1000 miles 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
Métro Brochant - MAR. 74-22

DIVERS

NE CHERCHEZ PLUS
Toutes pièces Gnome Rhône
Expédition Province

Réparation par spécialiste
Achat Vente Lutèce Moto 29
rue Geoffroy-St-Hilaire, Paris.

PRECISION commercial caisse
bois bipl. conv. forte moto
état neuf 65000. MORIN av.
Château, Verneuil-s-S. (S-O).

Moteur RG 750 et boîte Cochet
8 r Alb. Walter St Denis

PIECES Puch S4 250 500. La-
ganier 1 r Dupuy de Lome.

Réparations motos par artisan
mécanicien, 3 villa des Char-
milles 15e. LEC. 89-60.

FONDS DE COMMERCE

Vends com. motos scoot grdes
marques 1er ordre sur gde ar-
rière Paris, appart. 5 piéc. conf.
écr. MOTO-REVUE n° 1186.

SCOOTERS, MOTOS, AUTOS,
rue très passante, mag. atel.
bur. s. sol 150 m2 Tél. force
eau px int. VAUGHAND 11 r.
de Londres, Paris.

LA PLUS IMPORTANTE SPECIALITÉ de BOTTES CUIR MARCY

1 et 3 place de la Bourse
Paris-2e - CEN 83-11 et 12
aperçu de quelques prix
DEMI-BOTTE veau dble tan-
nage, semelle antidérapante 3.950
DEMI-BOTTE box fauve ... 3.950
DEMI-BOTTE veau naturel 4.950
BOTTES box noir ou fauve 7.950
Pour DAMES demi-botte box
couleur Vespa ou Lambretta 2.950
60 MODELES DIFFERENTS

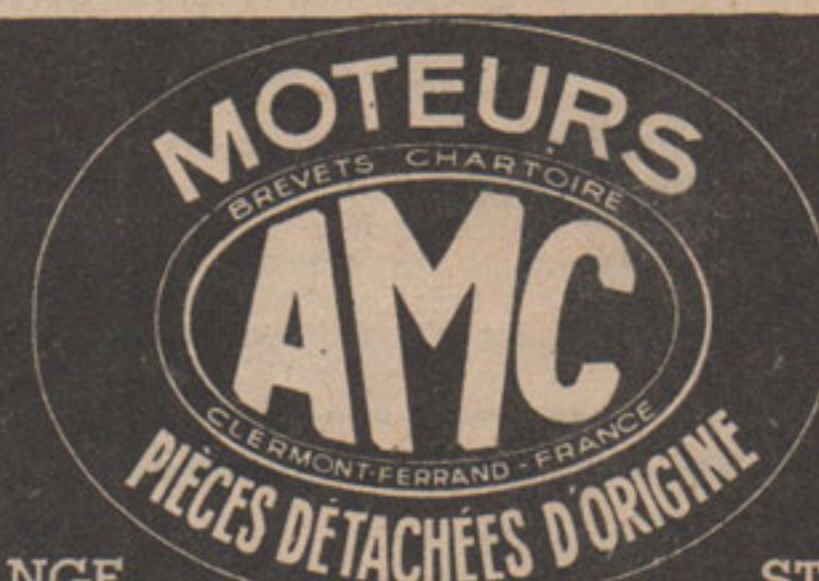
Ouvert sans interruption, du
lundi au samedi de 8 h. 30 à 19 h. 30



ACCESSOIRES POUR MOTOS

Ets V et W, 5, rue Franklin
Le Pré St-Gervais (Seine)

Siège arrière réglable
Repose-pieds
Porte-bidons
Porte-bagages pour l'arrière
Rétroviseurs
Repose-pieds à visser pour PEUGEOT et MOTOBÉCANE



ECHANGE STANDARD
MOTEURS — CYLINDRES — EMBELLAGES
Expéditions immédiates
Société F.C.R.
14, rue Anatole France - PUTEAUX (Seine)
Tél. : LONGchamp 32-63 C.C.P. PARIS 8595-95

MOTOBÉCANE

DEPREZ

TOUTES NOS MOTOS ET
MOBYLETTES SONT VENDUES
AVEC GARANTIE TOTALE

AGENT EXCLUSIF

COURBEVOIE

187, rue Armand Silvestre, 187

Tél. : DEF. 07-01 - 07-02

— (Pont de Levallois) —



MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR

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

TOUS vêtements de cuir :
MOTO - AUTOMOBILE
SPORT - VILLE

Exigez la marque

CHROME-CUIR

Catalogue gratuit sur demande

ADAPTEZ A VOTRE PARE-CHOC

LA BEQUILLE TELESCOPIQUE

Merveilleuse facilité de pose

avec

EKA - 13

(Breveté S.G.D.G.)

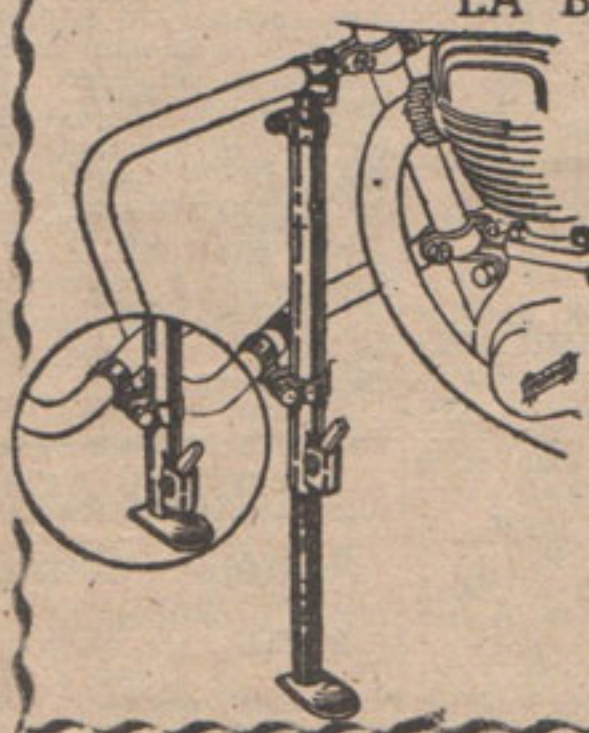
Plus d'efforts - Plus de fatigue

Toujours l'inclinaison idéale

Notice franco sur demande

L'ACCESSOIRE MOTO-CYCLISTE

9, rue Belidor - PARIS-17^e



SIEGES ARRIERE PRYMA-TRANSAT

s'adaptant sur tous les porte-bagages

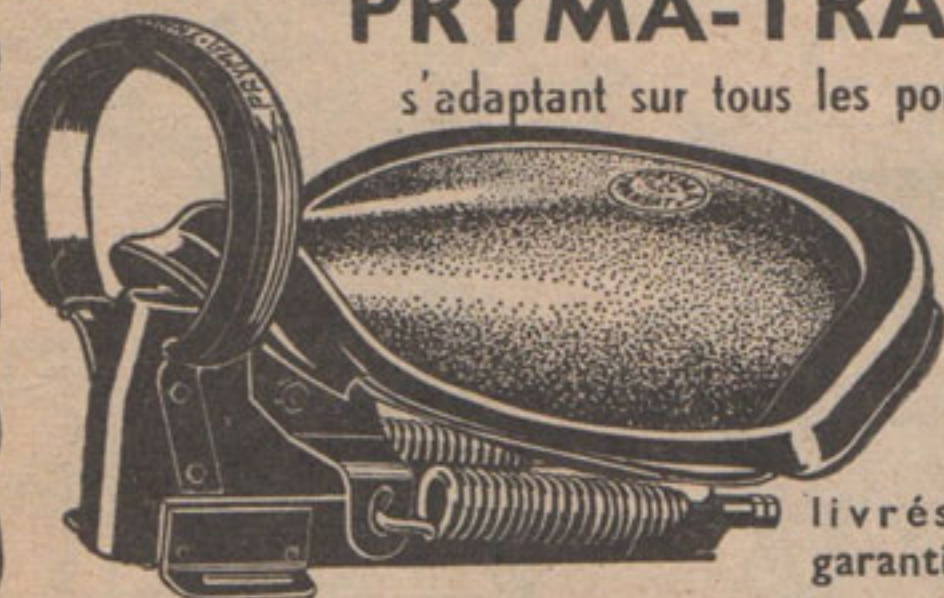
pour

VÉLOMOTEURS
MOTOS
SCOOTERS

(modèle spécial
pour VESPA)

livrés avec bon de
garantie : UN AN

ETS. CASTRES, 41-45, rue Barbès - IVRY (Seine)



Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

A calotte métal léger
à haute résistance

IMPERFORABLE
AUX CHOCS



Vente en gros :

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

Les Etablissements BEAUSOLEIL

9, rue St-Sabin - PARIS-11^e — ROQ. 59-46

Spécialisés depuis 1910

dans le commerce des MOTOS D'OCCASION
disposent d'un stock important de pièces récupérées ou
neuves et d'un lot très intéressant de motos et vélomo-
teurs de toutes marques révisées ou non (depuis 20.000 fr.)
Envoi liste motos contre 15 jrs. en timbres.

Concessionnaire :

LAMBRETTA - VELOSOLEX

REPARATIONS

SEMINEL 130, av. P. Doumer - RUEIL

Tél. : MAL. 09-35

Disponible :
125 cmc. à 175 cmc.
PIECES DETACHEES

MOTOBÉCANE

MOBYLETTE
SCOOTER

Accessoires spéciaux

6, Bd RICHARD-LENOIR

(BASTILLE)

STATION

BASTILLE

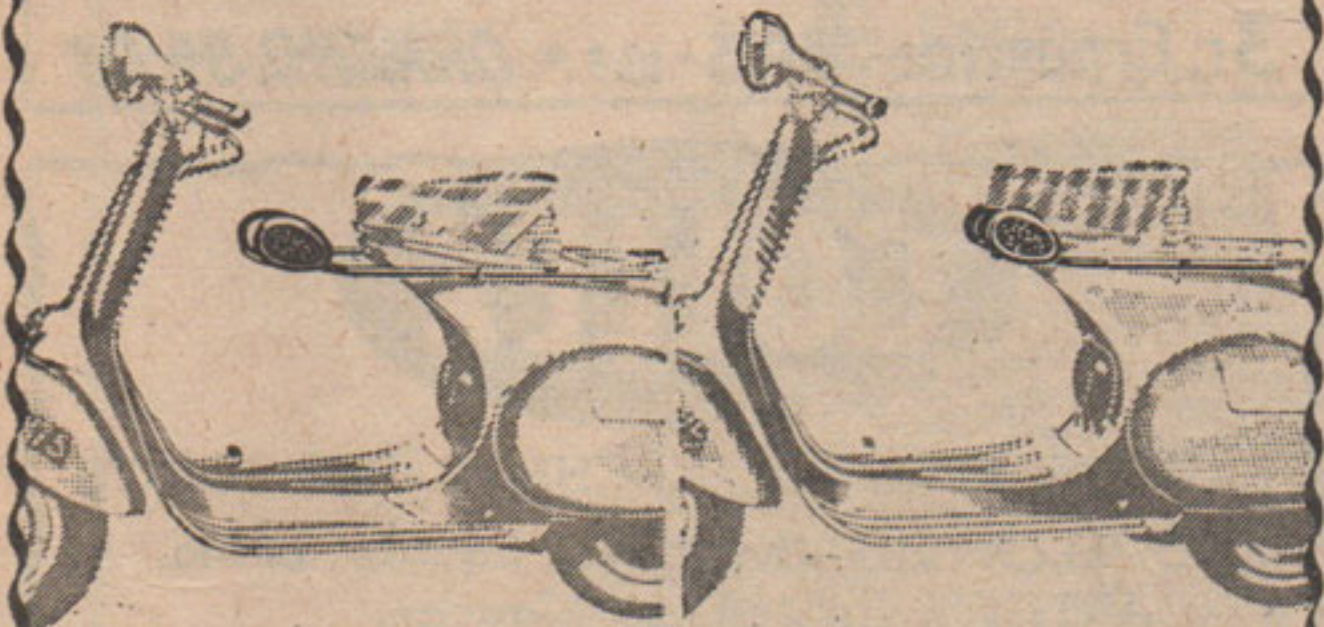
PARIS-XI^e - ROQ. 43-43

CONDUISEZ votre SCOOTER
COMME une MOTO !
 avec les
GRIPPE-GENOUX ESCAMOTABLES

LEDA

(Breveté S.G.D.G.)

STABILITE **SECURITE**
 dans sur les
 les virages mauvaises routes



Modèles pour VESPA et LAMBRETTA
MONTAGE IMMEDIAT

sans aucune modification à la machine

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

*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,
 catadioptré, éclairé
 de plaque).



Notice sur
 demande

SCINTEX - COURBEVOIE - SEINE

*Pour
 votre
 moto*

**LE PISTON
 MAHLE**



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

**LÉGERS
 PRÉCIS
 SÛRS
 SILENCIEUX
 ROBUSTES
 SANS DILATATION**

**STOCK COMPLET EN MAGASIN
 DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES**

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

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

Distributeur exclusif pour la France

A. CHARDONNET

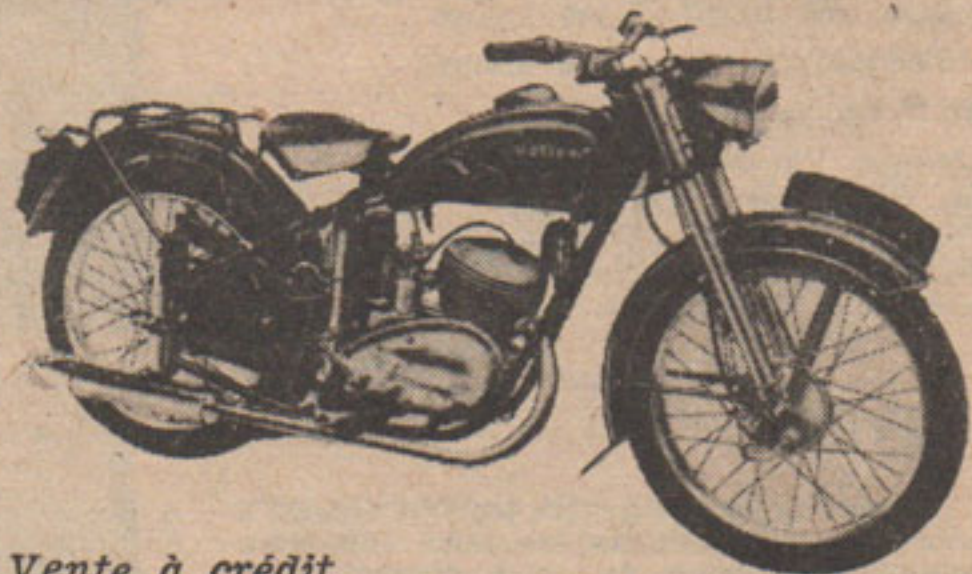
16 ter. rue Etienne Marcel - M^o Hoche
 PANTIN (Seine) - Tél. : NORd 99-40

ULTIMA 26, r. Ct Faurax
 LYON-6^e

**BAISSE SES PRIX
 CONSERVE SA QUALITE
 LIVRE 4 NOUVEAUX MODELES**

dont une moto légère

de 3 CV à : **145.000 fr.**



Vente à crédit.

DEMANDEZ LE CATALOGUE

Pour l'Algérie, adressez-vous à :
 « LA RENOVATION INTEGRALE »

107, Chemin Fontaine Bleue, 107 — ALGER

AGENTS REGIONAUX DEMANDES PARTOUT

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

Renseignements et plans sur demande.

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, vélocycleurs, 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, vélocycleurs, 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.

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



PARIS-NORD-MOTOS

Agent Officiel au service de 4 grandes marques

Geugeot
BSA TERROT
GNOME RHONE

Pièces détachées Tous Accessoires VENTE À CRÉDIT

Atelier de Réparations

3 r. Ernestine - PARIS - 18^e • ORNANO. 34-08

COLLEX

ENDUITS POUR L'ÉTANCHEITÉ DES JOINTS

COLLEX MOTO, enduit liquide blanc.

CARTEX, pâte épaisse blanche.

JOINTOLIN, à base d'huile de lin traitée.

PÂTE À RODER LES SOUPAPES

VALVEX, gros grain, grain fin.

FLUIDE POUR FOURCHES TÉLESCOPIQUES

TELOIL incongelable (— 37°) neutre.

TOUT POUR LA MOTO A. TANGUY

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

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

REALESAGE — EMBIELLAGE

Pièces détachées en tous genres françaises et étrangères.

Motos françaises et étrangères livrables de suite

OCCASIONS - ACHAT - ECHANGE

— VENTE À CRÉDIT —

VAP

Toute la pièce détachée en stock.

Livraison à lettre lue. Remises aux Agents et Stations-Service.

Echange standard moteurs et transformation en D.T.

Conseils techniques par mécaniciens spécialistes.

MANCEAU

5, rue de Vouillé, 5
PARIS-15^e - VAU. 57-57

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

FULGUR

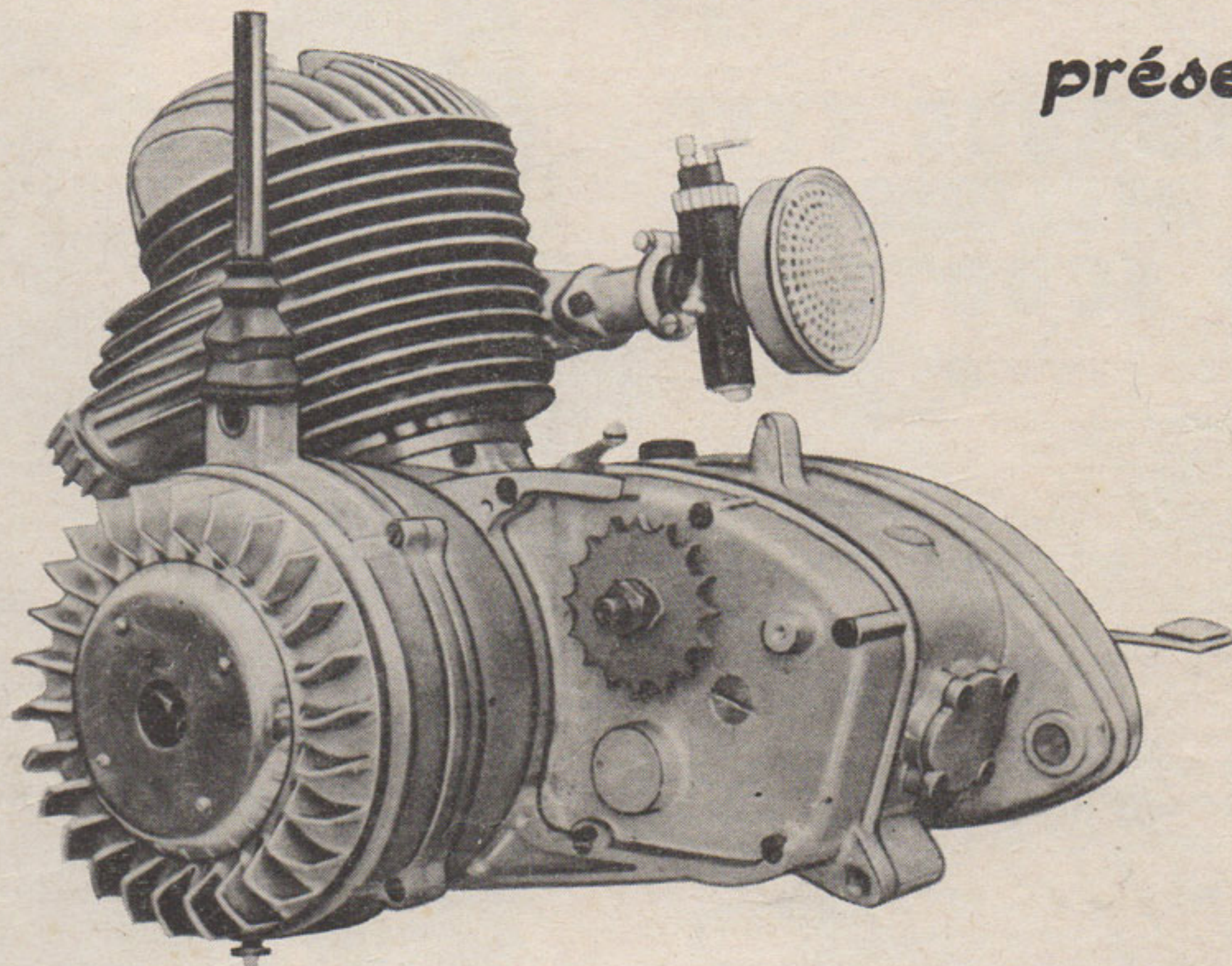
LA REMORQUE
"VITE"
et SURE



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

YDRAL

présente



SES MOTEURS 125 et 175 cmc

équipés en série avec

"GYROSTARTER WESTINGHOUSE"

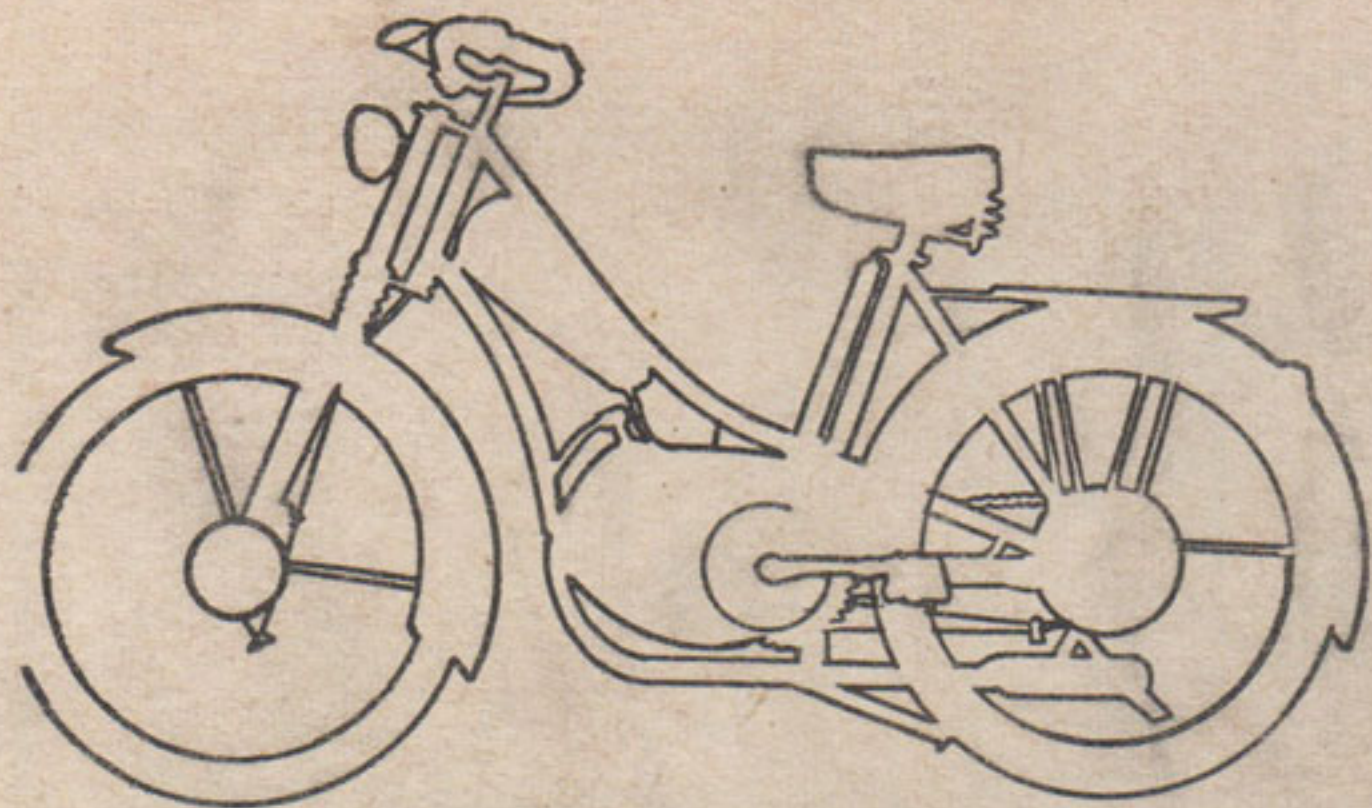
Démarreur Dynamo Électrique (puissance 95 watts)

Le Gyrostarter assure toutes les fonctions
électriques auxiliaires du moteur :

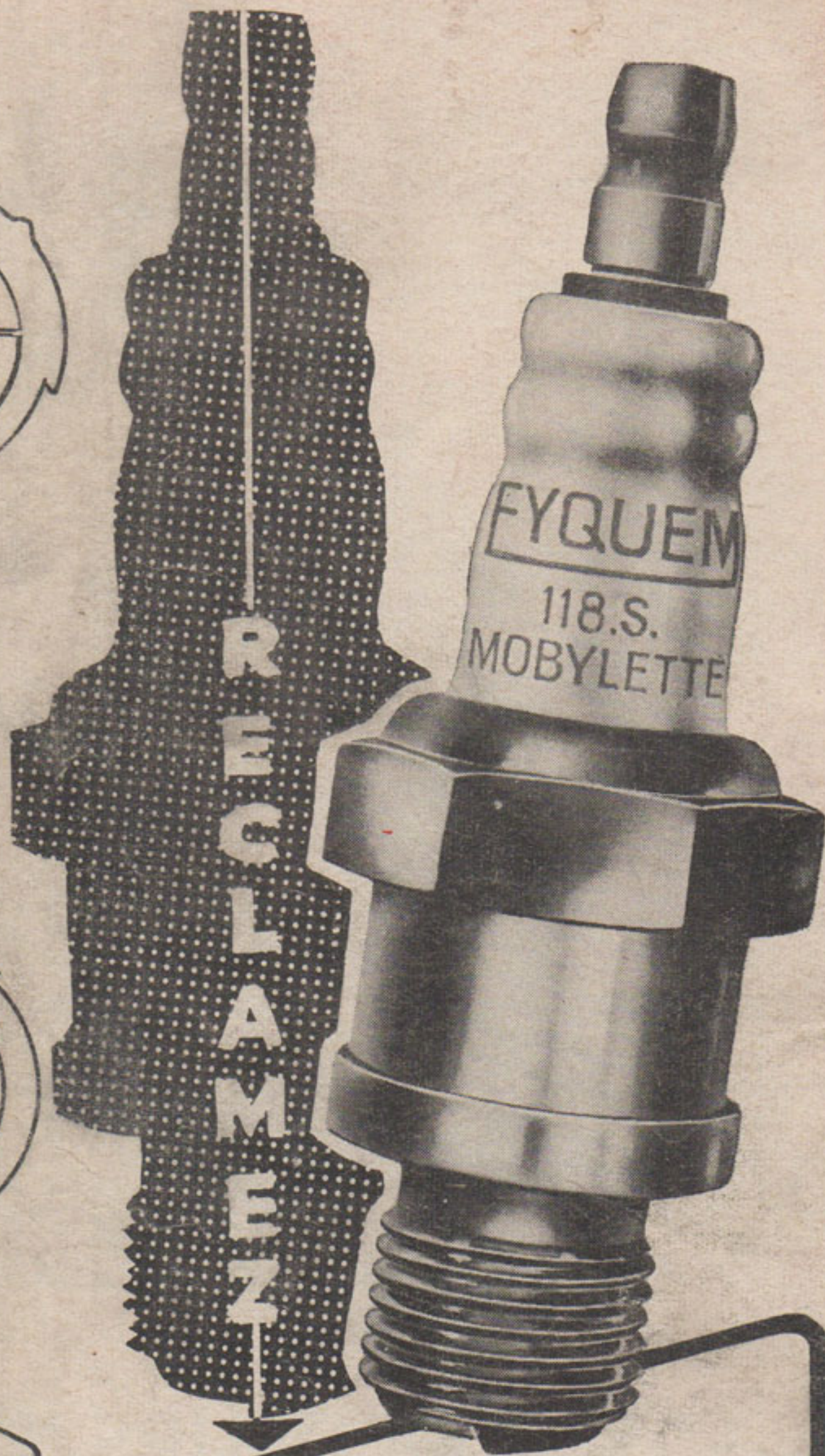
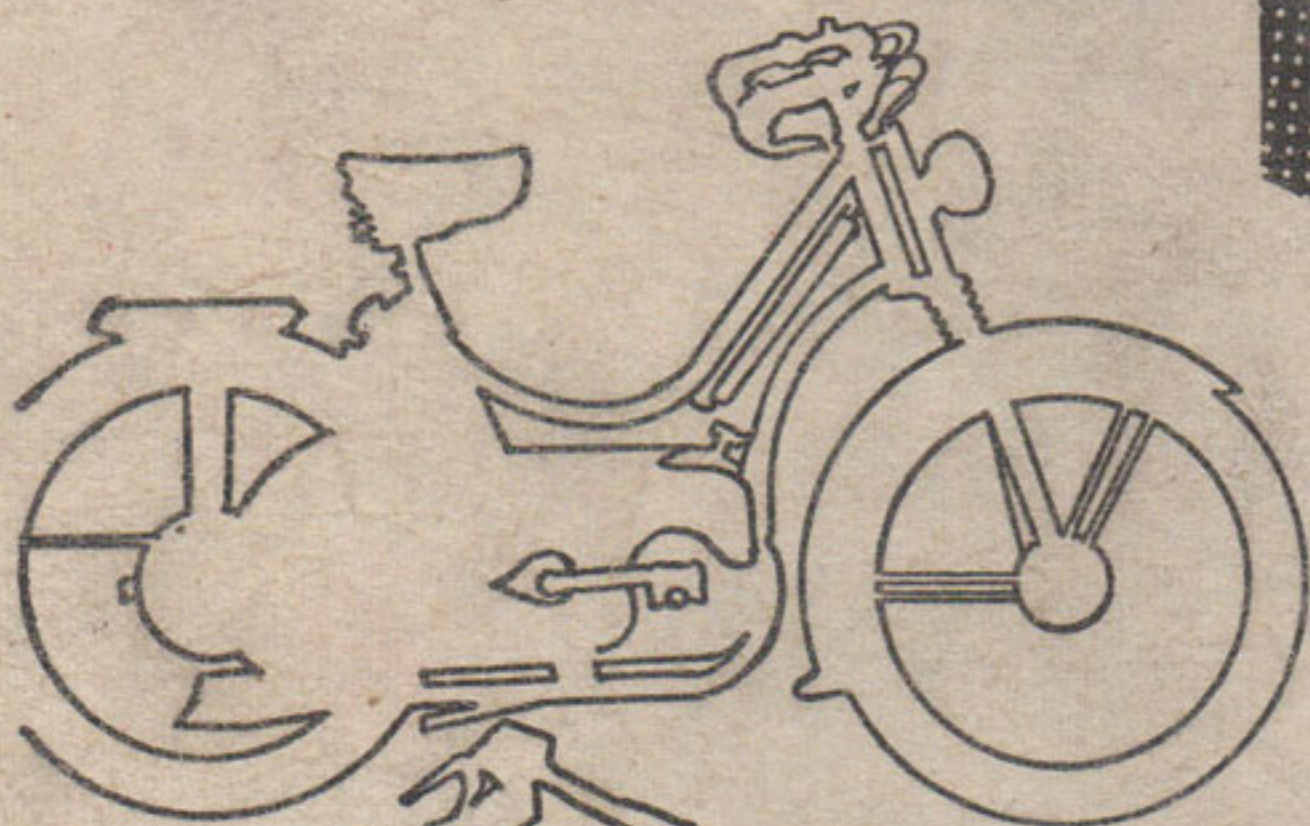
DÉMARRAGE - CHARGE BATTERIE - ALLUMAGE

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

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



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



Pour Cyclomoteurs :	
MOBYLETTE	N° 118
BIMA	N° 112
VELOSOLEX	N° 112
Pour Vélocycleurs :	
PEUGEOT 125	N° 112-115
TERROT 125	N° 112
MOTOBECANE 125 lat	N° 112

...UN TYPE DE BOUCIE

EYQUEM

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