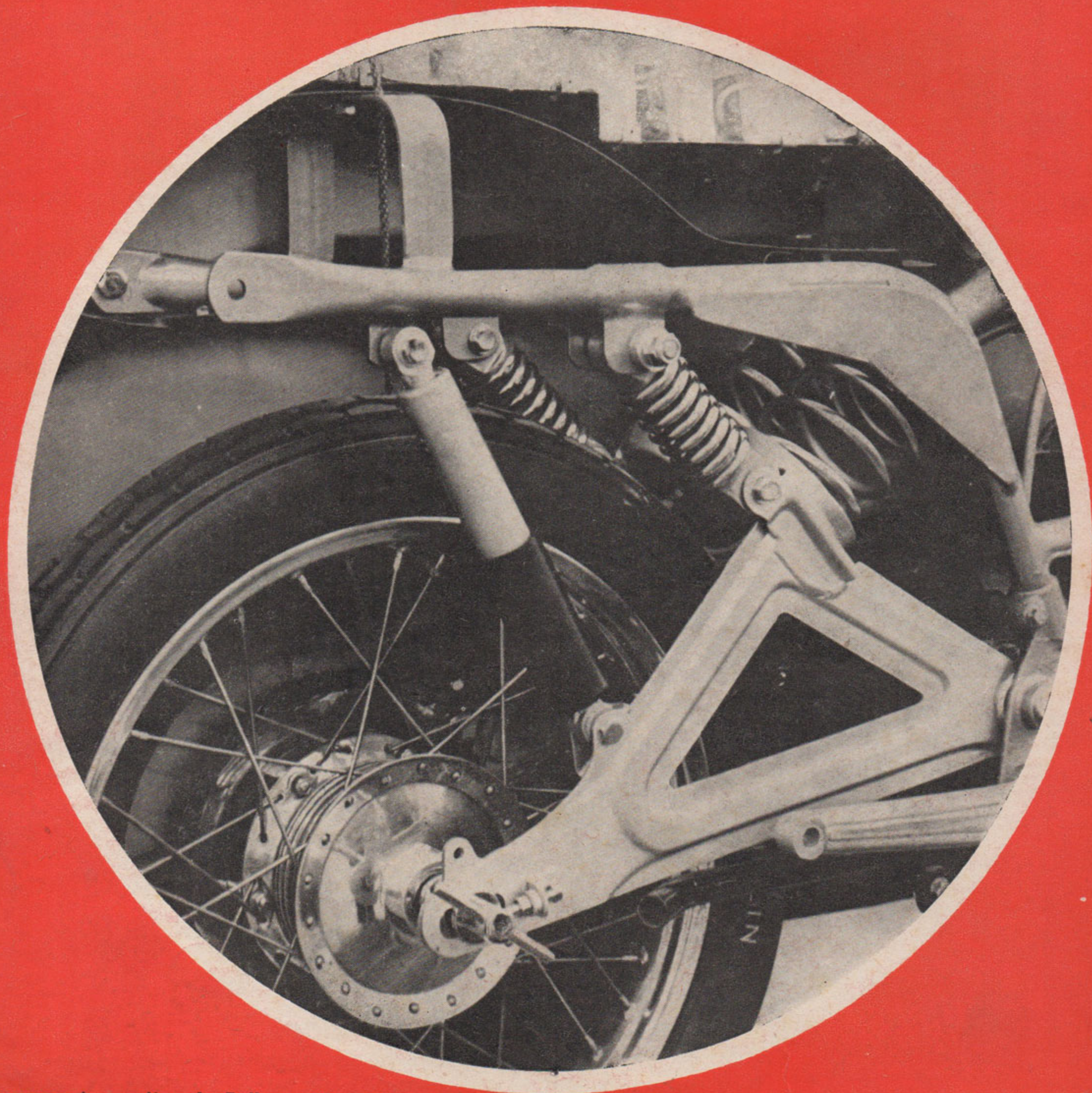


Moto revue

43^e ANNEE. — 22 OCTOBRE 1955. — N° 1.260
Tous les Samedis, le Numéro : **40 frs**

COMPTE-RENDU
SALON



La suspension arrière du Pullman Monet-Goyon.
un bel exemple de l'évolution technique actuelle.

La bibliothèque du "motorisé"

La spécialité des Éditions de Moto-Revue

TOUT MOTOCYCLISTE, TOUT SCOOTERISTE, TOUT CYCLOMOTORISTE,
SERA PARFAITEMENT DOCUMENTÉ EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ÉTÉ ÉCRITS POUR LUI



Prix : 750 fr. (par poste 850)



Prix : 495 fr. (par poste 547)



Prix : 500 fr. (par poste 545)



Prix : 525 fr. (par poste 580)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT
Prix : 590 fr. (par poste 650 fr.)

TRACTION AVANT CITROEN
Prix : 595 fr. (par poste 655 fr.)

L'ARONDE
Prix : 625 fr. (par poste 670 fr.)

2 CV CITROEN
Prix : 610 fr. (par poste 660 fr.)

TERROT et MAGNAT 125 cmc.
Prix : 400 fr. (par poste 445 fr.)

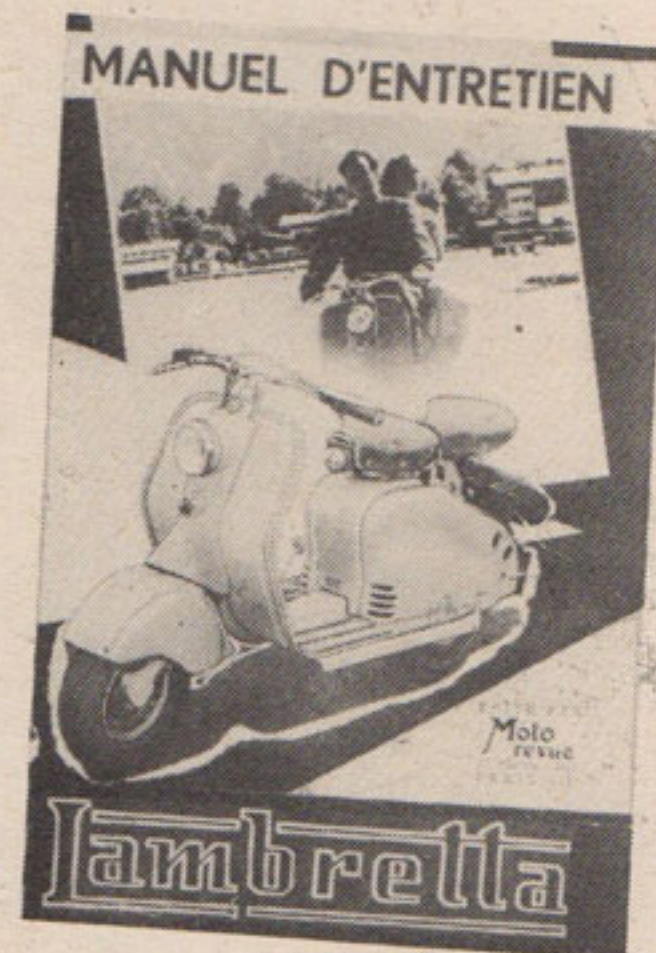
MOTOBECANE 125 lat.
Prix : 355 fr. (par poste 405 fr.)

MOTOBECANE 125-175 culb.
Prix : 460 fr. (par poste 510 fr.)

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176
Prix : 475 fr. (par poste 520 fr.)

GNOME-RHONE
Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C
Prix : 465 fr. (par poste 515 fr.)

L'ART DE CONDUIRE (Motos, Vélocycleurs, Cyclomoteurs)
Prix : 430 fr. (par poste 475 fr.)



Prix : 490 fr. (par poste 537)



Prix : 410 fr. (par poste 455)

TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 60 x 100 cm.
Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 80 fr. - Pour 2 tableaux 100 fr., et 20 fr. par tableau supplémentaire.

Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.
Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.
Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.
Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.
Moteur VELOSOLEX : 350 fr.
Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 fr.
Bloc-moteur YDRAL 125 : 450 fr.

CARNET DE BORD du Motocycliste :
60 fr. (franco 80 fr.).

RELIURE pour 24 N^{os} : 350 fr. Franco 450.
Les 2 pour l'année : 600 fr. Franco 700 fr.

Catalogue détaillé sur demande

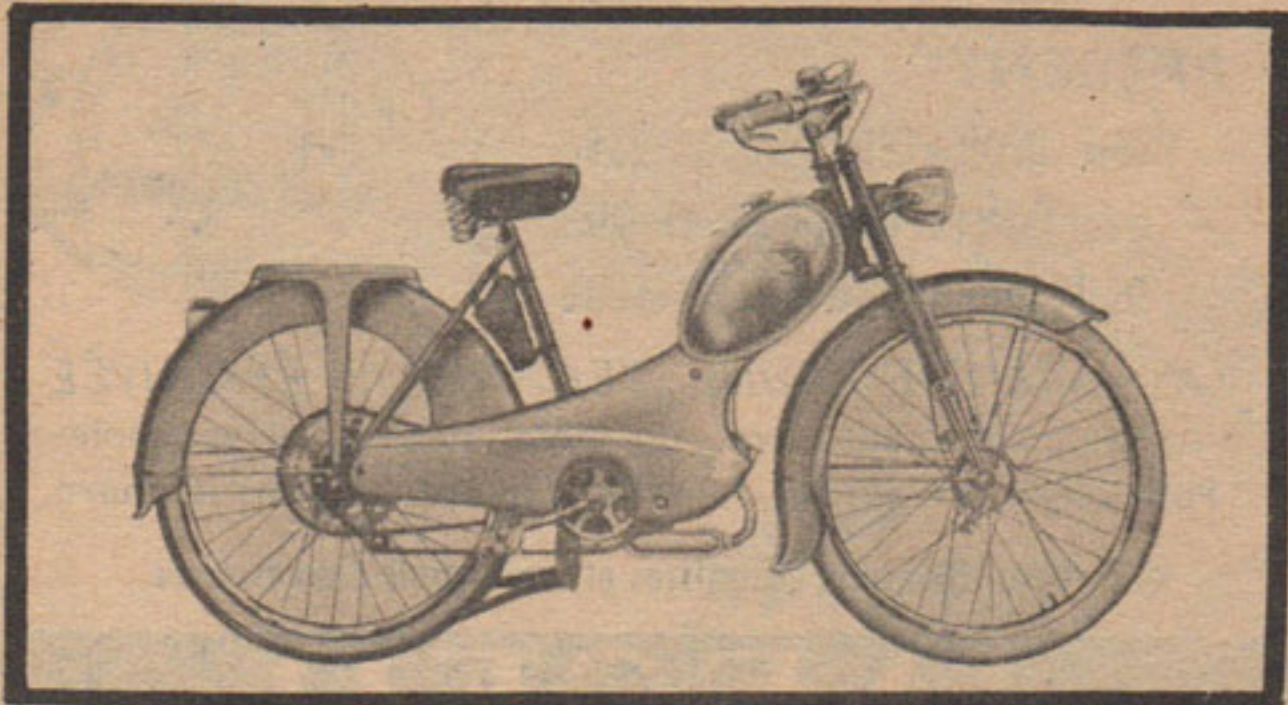
Pas d'envoi contre remboursement.
Envoi contre mandat, ou mieux :
versement (ou virement) compte
postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris



Prix : 485 fr. (par poste 535)

NEW-MAP était aux stands "143"

TOUS LES CONNAISSEURS
y ont admiré

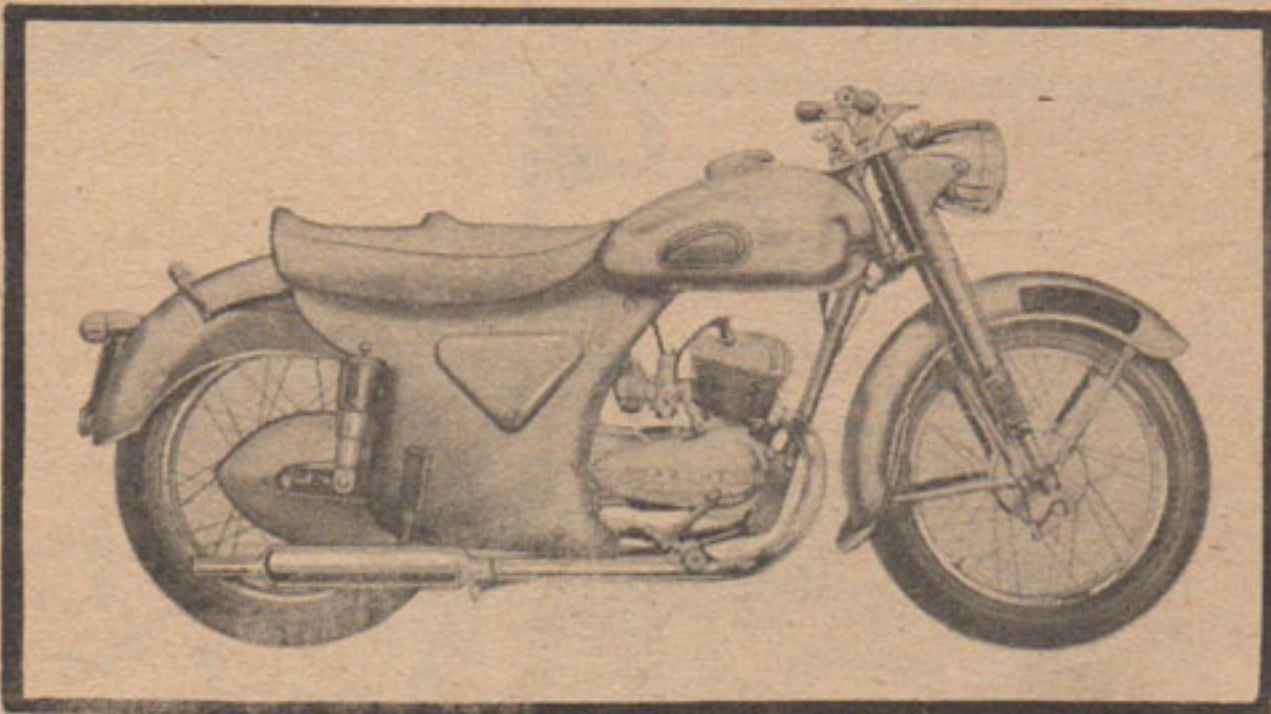


SES CYCLOMOTEURS

BABY MISTRAL 49cc. Fourche télescopique
Réservoir chromé 7l. Freins tambour -
Carénage moderne démontable. Protection
totale du passage. Motem MISTRAL 49cc
à débrayage.

BABY SACHS 98cc. pour transport normal
de deux personnes. Fourche télescopique -
Réservoir chromé 7l. Freins tambour
de 120mm. Carénage démontable.
Motem SACHS 98cc à débrayage 2 vitesses

SES PRESTIGIEUSES "LEADER"



EN DEUX TEMPS :

Type YORAL - 125 et 175 cc. 4 vitesses

Type SACHS - 175 cc. 4 vitesses

EN QUATRE TEMPS :

Type AMC "Alezan" 125 et 175 cc. 4 vitesses

Type AMC "Luxe" 125 et 175 cc. 4 vitesses

Tous ces modèles sont à Fourche télescopique
et suspension AR réglable brevet New-Map
Changement de vitesses par sélection au pied -
Carénage ultra moderne à démontage
instantané - Protection totale du passage

SON "TRI SOLYTO"

le roi du petit transport économique !

Charge utile 200 kg. 4 litres aux 100 kms
50 km à l'heure - Contenance étouffante
SANS PERMIS DE CONDUIRE

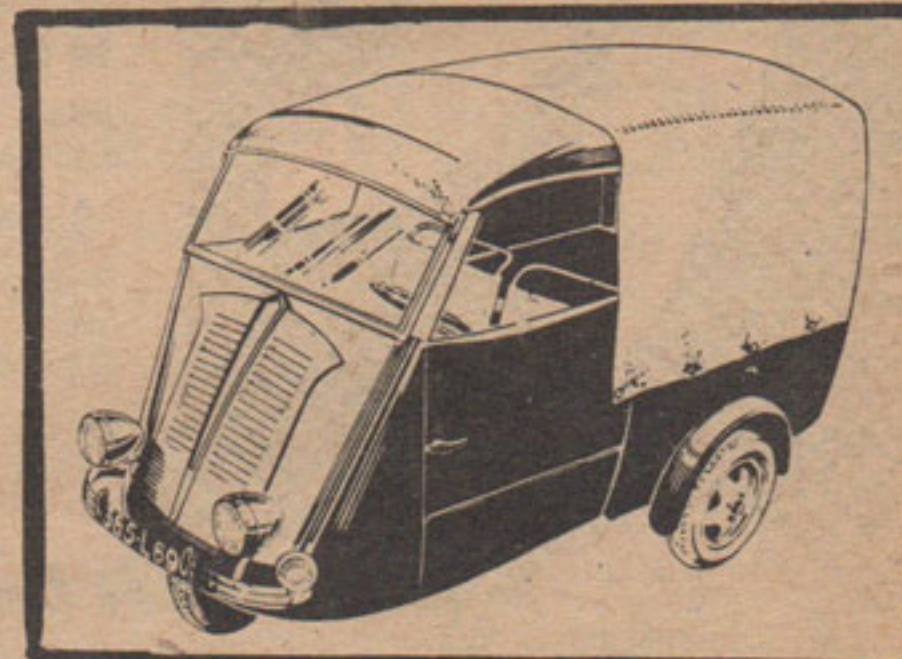
Décapotable pour l'été - Fermé pour l'hiver

CATALOGUES DÉTAILLÉS SUR DEMANDE

au stand NEW-MAP le motard était chez lui

NEW-MAP

124 AVENUE LACASSAGNE. LYON. TEL. VILLEURBANNE 98-38



MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Avec la célèbre

MACOMBYNN 55

BREVETÉ S. G. D. G.

Le survêtement
du motocycliste

Tellement
plus pratique

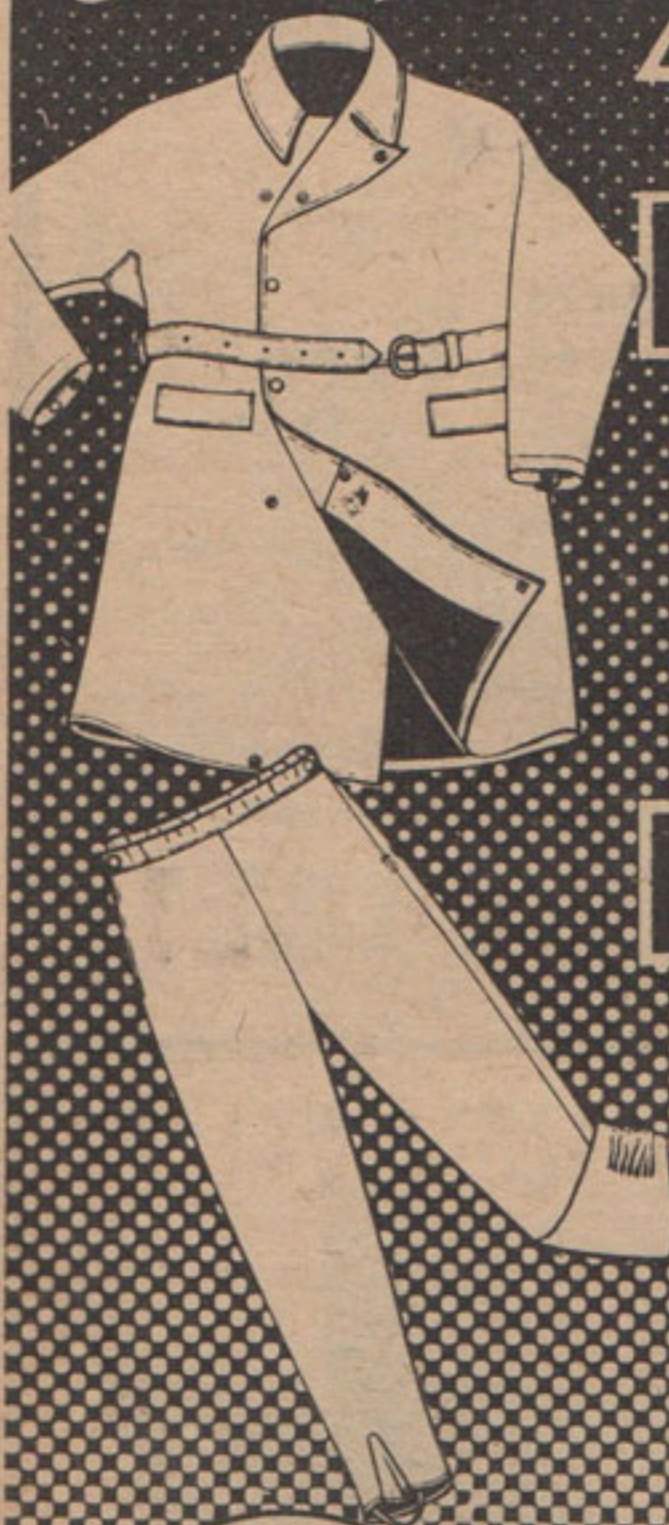


2 nouvelles créations

toujours aussi pratiques

et toujours

FABRIQUÉ EN
CORDOUAL
SPORT



MONMANTO

vêtement mixte
"ville route"
avec vaste pli creux
derrière qui permet
sur machine d'enve-
lopper et protéger
les cuisses.

SURJAMB

complément de
MONMANTO
pour la protection
totale des jambes
toujours propre,
s'entretient aussi
facilement que la
botte caoutchouc.

CHANTELUNE-FOZ

FOURNISSEURS DES ESSAYEURS OFFICIELS
A. M. C.
VESPA
LAMBRETTA
MONET-GOYON
ALCYON
DUNLOP
PEUGEOT
TERROT
F. N.

Tous renseignements et liste des
dépositaires chez le seul fabricant :

MACOMBYNN

2, RUE DE LA PLUMETTE, AMIENS - TÉL. 41-72

EN VENTE CHEZ LES PRINCIPAUX MOTORISTES DE VOTRE RÉGION

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

**Vous devez avoir
un indicateur
de vitesse !**

ART. 173. DÉCRET
DU 10 JUILLET 1954

"JAEGER"

La grande marque spécialisée
dans la fabrication des appa-
reils de contrôle pour l'auto-
mobile, l'aviation, la moto.



PRÉSENTE

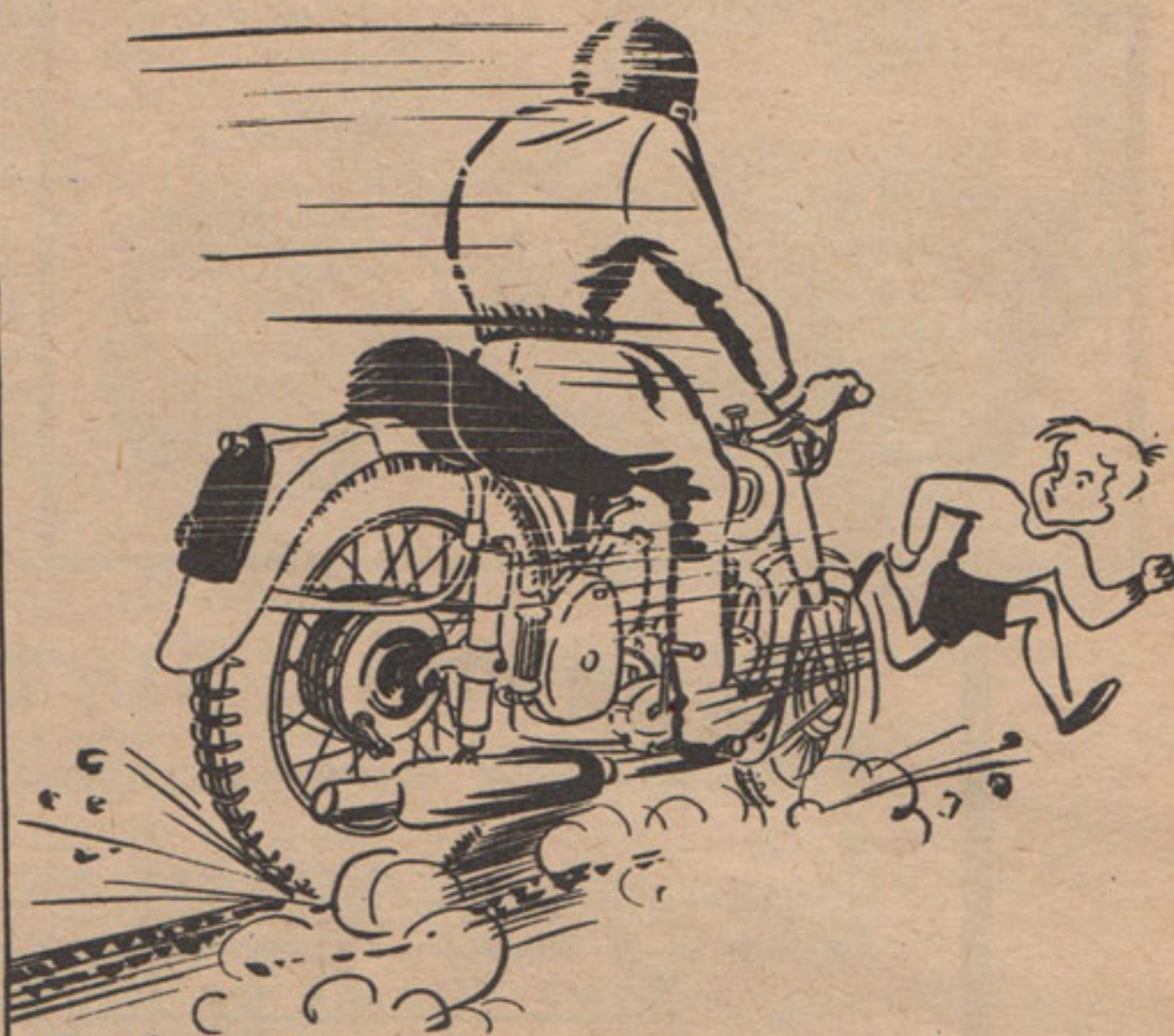
son INDICATEUR DE VITESSE
avec COMPTEUR KILOMÉTRIQUE
DEUX APPAREILS EN UN SEUL

LA GARANTIE D'UNE TECHNIQUE ÉPROUVÉE
Modèles pour chaque type de moto, scooter ou vélomoteur
Pose facile sur guidon, fourche, potence, ou dans le phare.

en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires

JAEGER

2, RUE BAUDIN - LEVALLOIS - PERRET



Un freinage

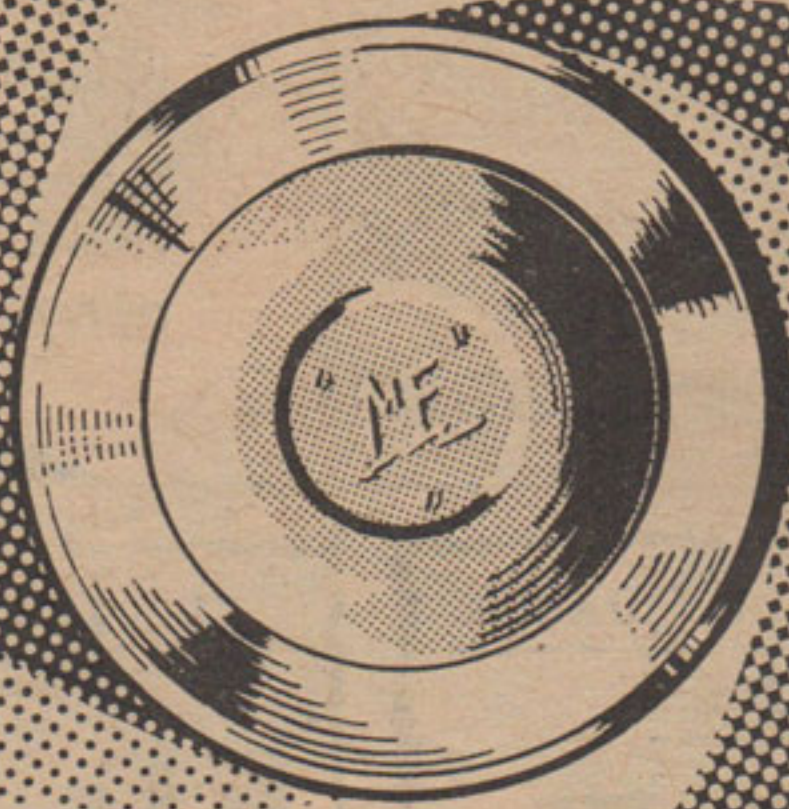
DEPALLE
MOYEUX MOTOS
St-Etienne

MAXI

LA TECHNIQUE LA QUALITE

au service de

Commutateurs simples
Commutateurs combinés,
code - route - avertisseur
Contacts à clé
Bobines huile
Mano pression huile
Faisceaux fils - Canalisations
Régulateurs - Disjoncteurs



Volants magnétiques
Magnétos
Magnétos dynamos
Alternateurs
Dynamos éclairage
Dynamos en bout d'arbre
Dispositifs allumage batterie

Magnéto-Franco

Pub. BULLY.

DRESLER

SIÈGE SOCIAL
USINES & BUREAUX

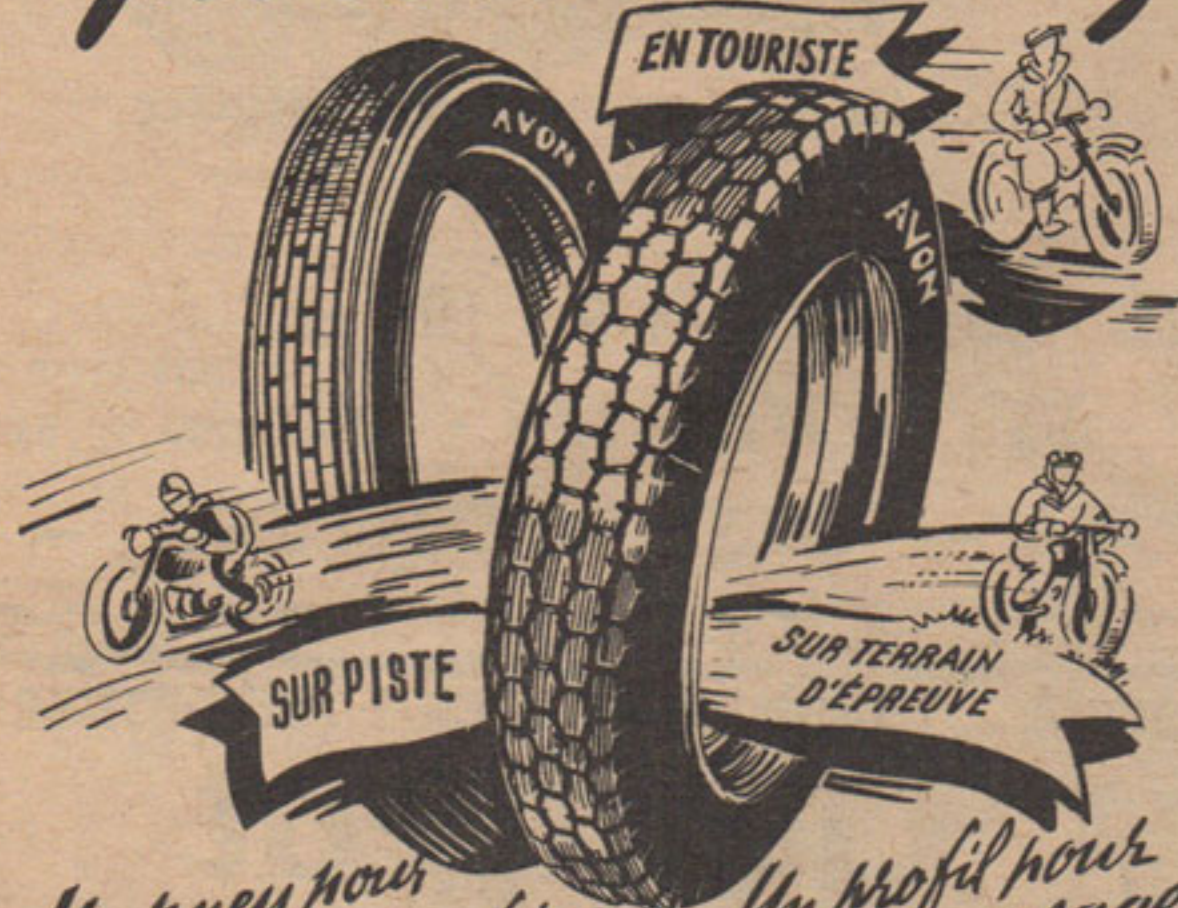
93 ROUTE D'HEYRIEUX
TÉL PA 25-61 (3 lignes)

LYON

MAGASINS DE
VENTE A PARIS

42 RUE BRUNEL (17°)
TÉL ETO 45-00

Que vous Rouliez



Un pneu pour
chaque machine

Un profil pour
chaque usage

faites confiance à
AVON

LE GRAND SPÉCIALISTE ANGLAIS DU PNEU MOTO
VENTE EN GROS - CRUNELLE PNEUMATIQUE
65.71, Rue de Charenton - ALFORTVILLE - seine - ENTrepôt 34-95 - 5 Lignes

O.I.P.R.

L'Hiver approche...

MOTOCYCLISTES, SCOOTERISTES,
CYCLO-MOTORISTES, CYCLISTES...

Ayez les mains toujours au chaud et au sec

“ Le Gant PREAULT ”

vous garantit le confort et l'économie

“ Le Gant PREAULT ”

d'une conception des plus modernes, est fait avec une matière plastique dont la plastification spéciale offre une résistance à toute épreuve et une très grande souplesse, même aux plus basses températures. - Cent pour cent imperméable à l'eau, il est inattaquable aux huiles et aux acides des batteries, etc...

Fourré d'un molleton très chaud, « Le Gant PREAULT » vous permettra de rouler par tous les temps, et comme il est dit plus haut : les mains au chaud et au sec.

En vente chez tous les bons marchands d'accessoires ou aux

Etablissements **R. PREAULT**

54, rue Bichat - PARIS (10°)

au prix de 850 fr. la paire

MOTTAZ



FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

Spécialités de Réservoirs
et Accessoires de Tôlerie pour
CYCLOMOTEURS - VÉLOMOTEURS
& MOTOS
MODÈLES
DÉPOSÉS

307 à 311
rue de la Garenne
NANTERRE - Mai 29-77

ENFIN, LE MOTOCYCLE LEGER, DE QUALITE
QUE VOUS ATTENDEZ TOUS :

ISOFLEX

vous donne

sa **SUSPENSION INTEGRALE** par son cadre articulé avec **EMPATTEMENT** et **CHASSE INVARIABLE** (Bté France et Etranger) qui procure **CONFORT, STABILITE, SECURITE** de CONDUITE, une **TENUE** de ROUTE jamais réalisée à ce jour, équipé du 100 cc. **VILLIERS** 2 vitesses, le moteur qui a fait ses preuves, puissance, vitesse, solidité

Sa robustesse, le choix sévère de ses accessoires font de l'ISOFLEX une machine de classe

S. O. T. E. C. Service Commercial :

68, rue Pierre Charron - PARIS (8^e)

Tél. : ELY. 40-92 (4 lignes)

Usine : MONTIERES-LES-AMIENS

LA GRANDE MARQUE ALPINE

Ets R. PFOHL

15, Avenue Alsace-Lorraine

GRENOBLE (Isère)

●
PRESENTE SES VELOMOTEURS

Junior 49 cc - Myster 49 cc

SON VELOMOTEUR

"Pfohl" 98 cc.

Modèle Grand Luxe - Caréné Scooter

SES VELOMOTEURS 125 cc.

SES MOTOS 175 - 250 cc.

— SES SCOOTERS —

N'ACHETEZ PAS UN CYCLOMOTEUR, VELOMOTEUR, MOTO, SCOOTER, TRIPORTEUR
sans avoir consulté

Une Agence Officielle **Geugeot**

M.L. PELIER - 10, Bd de la République - LA GARENNE - Tél. : CHA. 54-32

M.L. PELIER - 10, av. de St-Ouen - PARIS-18^e (M^e La Fourche) - BAT. 79-90

M.L. PELIER - 69, r. des Bourguignons, BOIS-COLOMBES (Seine) - CHA. 65-06

MOTO-FLANDRE - 72 bis, rue de Flandre - PARIS-19^e — Tél. : NORD 97-39

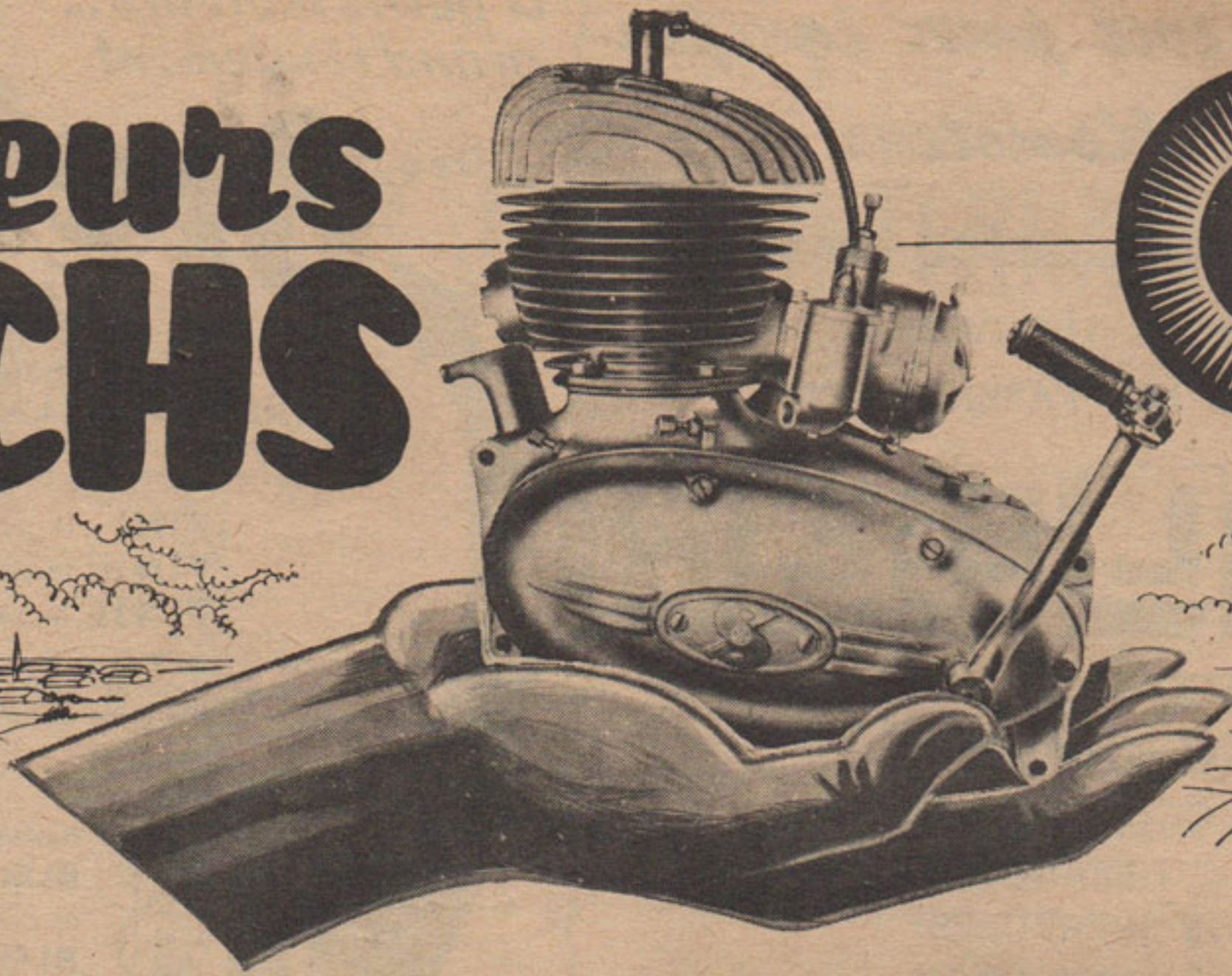
Personnel Spécialisé — Dépannage rapide — Stock important de pièces détachées d'origine
SUR SIMPLE DEMANDE, LARGES FACILITES DE PAIEMENT

INNOVATION DANS LA VENTE A CREDIT : EN CAS DE MALADIE OU D'INCAPACITE
DE TRAVAIL, NOUS PAIERONS POUR VOUS
REPRISES DE TOUTES MACHINES - CREDIT - OCCASION

EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

moteurs SACHS



DEMANDEZ LA LISTE DES CONSTRUCTEURS AYANT ADOPTÉ CE MOTEUR A :
ÉTS NAUDER ; 23, RUE BOISSIÈRE-PARIS 16^E - TÉL. : KLE 49-66

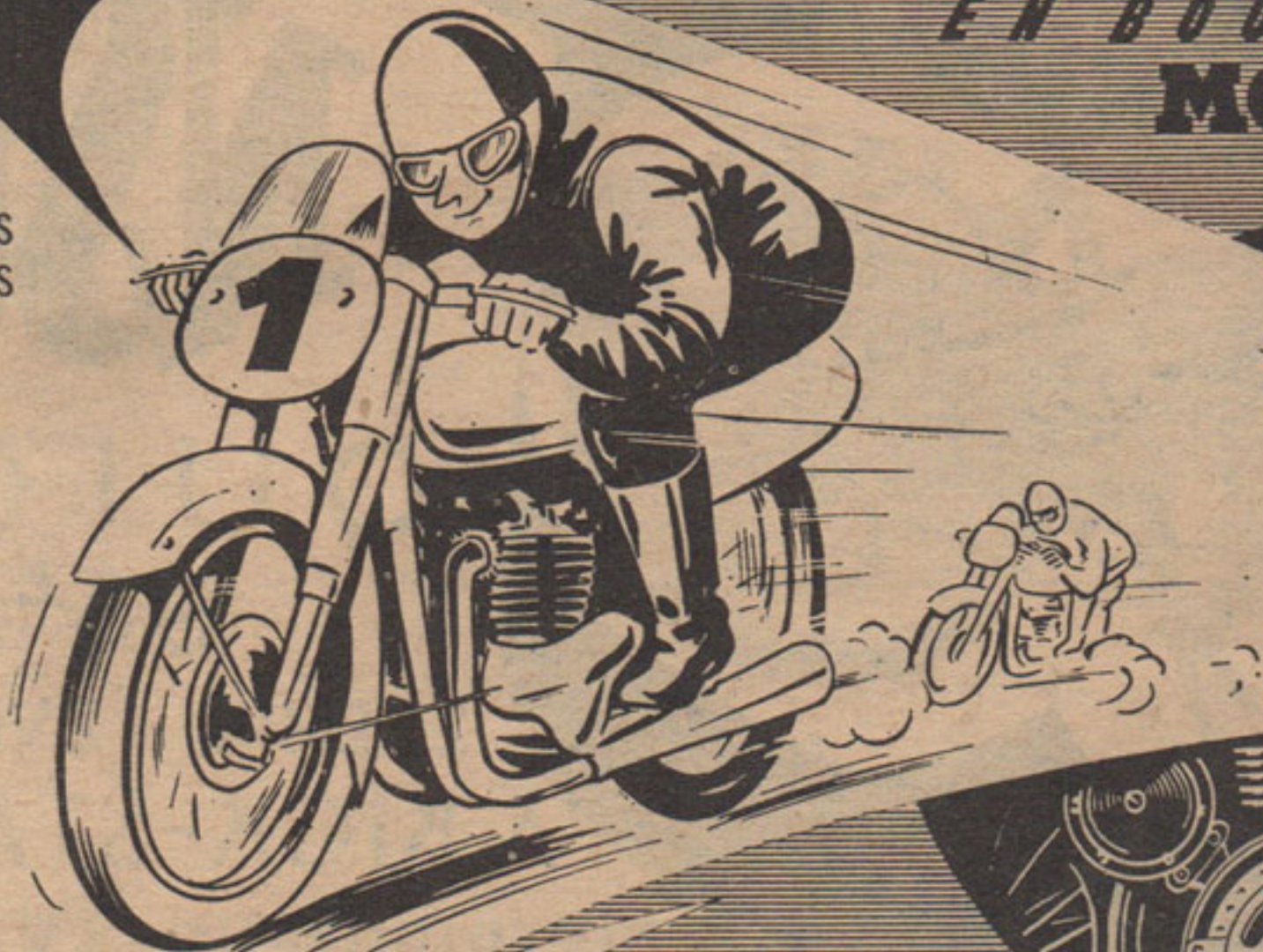
Toujours en tête

avec la **DYNAMO**
EN BOUT D'ARBRE
MOREL

EQUIPE TOUTES LES
MOTOS FRANÇAISES
DE 250 cc.

TYPES

DJ-54 DV-40
AT-40 DM-55
DP-62 DA-56

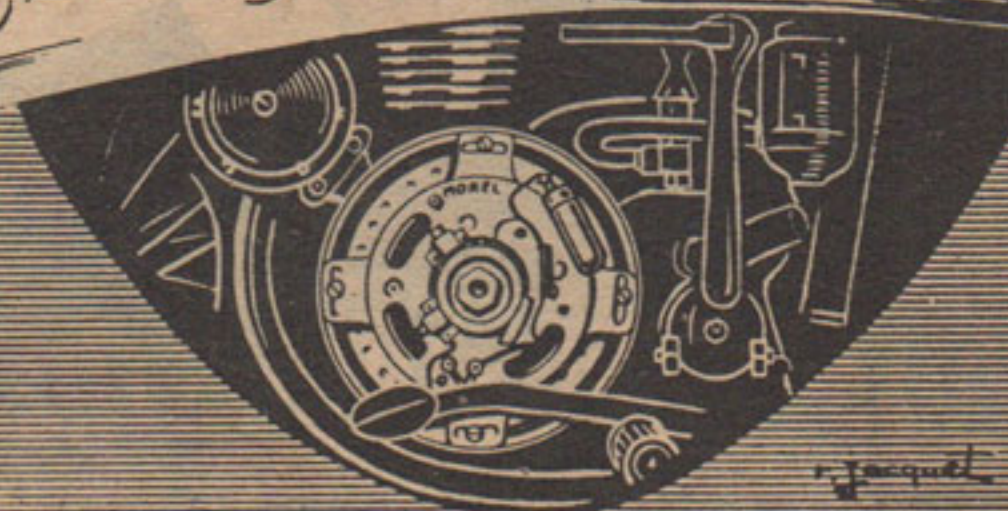


MOREL



LA SONE (ISERE)

DEPOT A PARIS : 65, RUE DE COURCELLES — Tél. : CARNOT 13-03



Jaquet

*Que ce soit pour équiper
votre vélomoteur
ou votre moto*

VOUS TROUVEREZ
DANS LES FABRICATIONS

WOLBER

LE PNEUMATIQUE QUI VOUS CONVIENT

- 600 x 55 C (NERVURES)
- 600 x 55 C (FLANCS BLANCS)
- 600 x 65 (FLANCS BLANCS)
- 24 x 2,375 (NERVURES)
- 25 x 2,75 (NERVURES)
- 25 x 3 (PAVES)
- 25 x 3 (RENFORCE PAVES)
- 25 x 3 (RENFORCE NERVURES)
- 26 x 3,5 (PAVES) ORD. et RENF.

*A petits moteurs...
grand rendement*

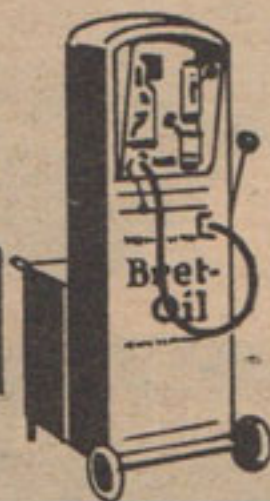
grâce à

Bret-oil
Spéciale 2 temps

DÈS AUJOURD'HUI METTEZ DANS
VOTRE MÉLANGE L'HUILE BRET-OIL Spéciale
2 Temps. Vous serez surpris : aussitôt votre moteur
tourne plus rond et il donne toute sa puissance.

FINI le serrage du piston
FINIE la calamine
FINIE la perle au bougies

L'huile "BRET-OIL Spéciale 2 Temps" se mélange
instantanément et reste définitivement diluée dans
l'essence. Elle brûle parfaitement sans jamais encrasser.



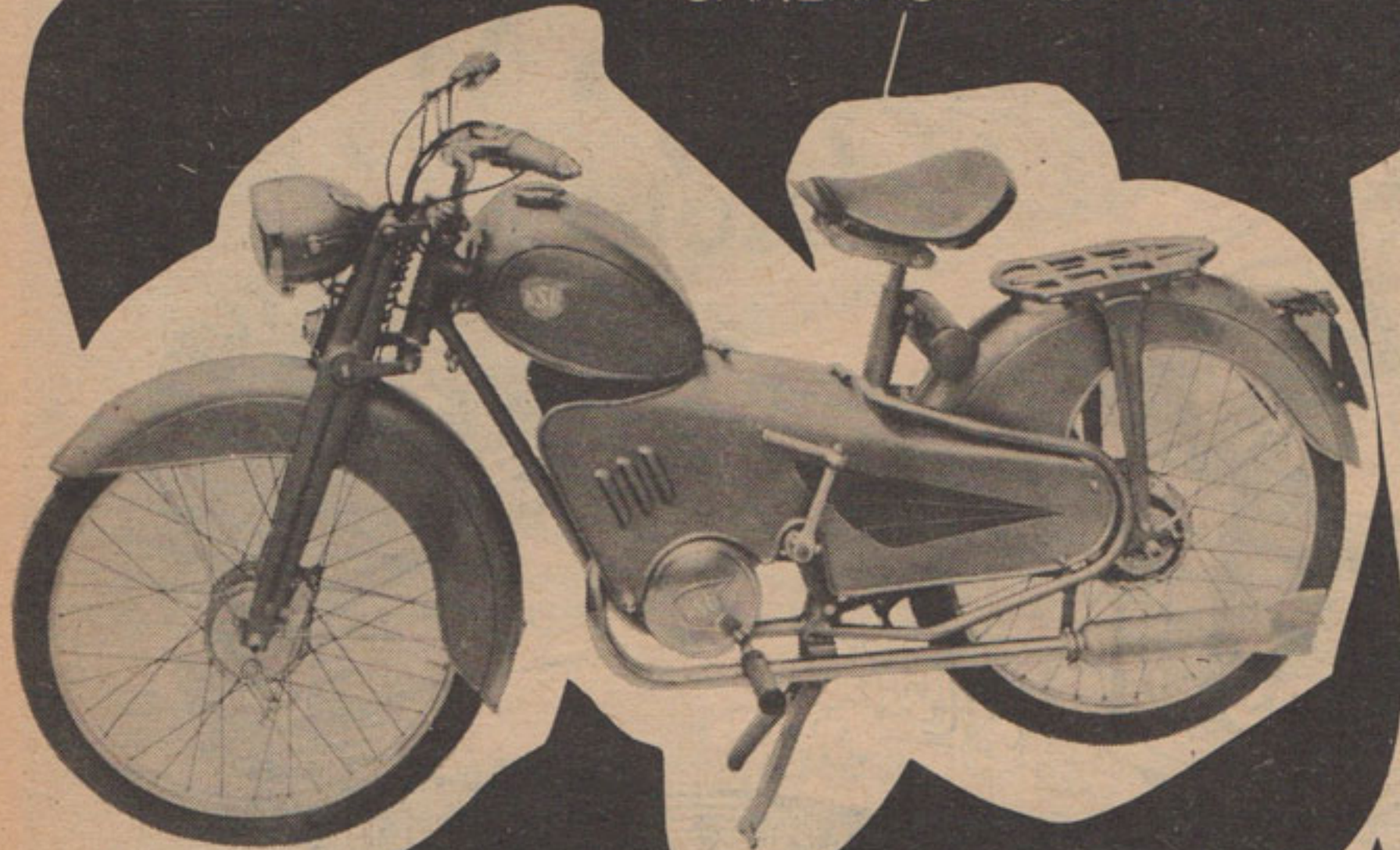
Ravitaillez-vous aux pompes
BLEUES "BRET-OIL"
ou exigez les bidons plombés
BLEUS "BRET-OIL"
chez tous les patentés
de la moto et stations
service.



Bret-oil

4
RUE JEANNE D'ARC
ISSY LES M^X
MIC4840

CARENAGE TOTAL



NSU

QUICK
98^{cc}

2 TEMPS - 2 VITESSES
A KICK-STARTER

DISTRIBUTEUR EXCLUSIF

DIFFUSION INDUSTRIELLE FRANÇAISE S.à.R.L.

18 RUE DE PARADIS PARIS 10^E

TAI 58-50

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



LES 6 JOURS INTERNATIONAUX

UNE fois de plus les 6 Jours Internationaux viennent de se disputer... et, une fois de plus, est-il besoin de le préciser, la France brillait par son absence. Les mauvaises habitudes sont si vite prises... Notre surprise fut grande, en 1953, en apprenant la participation de deux pilotes français : Hervé et Leninger, montés sur des Jawa, aux 6 Jours de Tchécoslovaquie. Mais heureusement, dès l'année suivante, tout était revenu dans l'ordre... et les français étaient de nouveau... absents.

Ceci dit, examinons cette question un peu plus sérieusement. A côté du problème technique qui se résume dans la question de la participation de machines françaises, il y a le problème des pilotes. Sur ce point, au moins, nous sommes sûrs qu'il existe en France des hommes capables d'affronter, 6 jours d'affilée, les difficultés d'épreuves « tous-terrains ». Qu'ils ne soient pas à même de remporter, dès leurs débuts, les premières places, c'est très probable, mais ce n'est pas cela que nous leur demandons. Il est certain, par contre, qu'en ne participant pas à cette épreuve, ils perdent toute occasion de s'aguerrir et, partant, d'avoir une chance de la remporter un jour.

Prenons l'exemple de l'étranger, non pas des « grands » pays motocyclistes, mais du Danemark, de la Pologne, de la Finlande, de la Roumanie, de la Bulgarie, de la Norvège et même du Luxembourg. Bien que sans (ou pour ainsi dire sans) industrie motocycliste nationale, ces pays ont délégué un certain nombre de pilotes, dont certains se sont même classés très honorablement, remportant quelques médailles d'or. Les polonais placent même leur équipe, pour le Vase d'Argent, en deuxième position.

Si certains pays, l'Allemagne en particulier, trouvent utile d'envoyer aux « 6 Jours » des pilotes de vitesse, il est clair que nos nombreux crossmen seraient à notre avis mieux placés dans une telle épreuve. Un autre problème est celui de l'appui qu'ils devraient recevoir de notre Fédération, comme en reçoivent les pilotes belges de la part de la F.M.B.

Reste enfin la question des machines : des pilotes français sur des machines étrangères, ce serait déjà bien. Mais des pilotes français sur des motos françaises, voilà qui serait mieux encore.

Quelles sont les exigences auxquelles doit répondre une machine de 6 Jours ? Une puissance moyenne, une grande élasticité avec des chevaux dès les bas régimes, une boîte de vitesses convenablement étagée et, surtout, une partie cycle robuste, rigide, d'excellentes suspensions, de très bons freins, des pneus aux profils étudiés, etc... Notre absence signifierait-elle que dans ce domaine aussi (en plus de celui de la compétition internationale de vitesse), notre production est tellement inférieure qu'il vaut mieux pour elle éviter la confrontation avec les marques étrangères. Et pourtant, les polonais n'hésitent pas à aligner leurs nouvelles et rustiques 125 cc. WFM.

Et pourtant, et surtout, les 6 Jours Internationaux sont le meilleur banc d'essai possible pour la tenue de route de nos machines de série, pour leur robustesse, pour la protection, l'étanchéité et l'accessibilité des organes délicats. Mais l'utilité technique du sport a toujours échappé à la plupart de nos constructeurs.

Moto revue

La Moto revue
Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 40 francs

ABONNEMENTS :

	France	Etranger
24 N ^{os}	800 fr.	1.100 fr.
50 N ^{os}	1.500 fr.	2.000 fr.

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

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

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2^e.

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n^o 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^e)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

◆ LE TRIAL FAIT DES ADEPTES

Nos amis italiens ont découvert que le sport motocycliste pouvait revêtir une autre forme que celle généralement connue au-delà des Alpes, la vitesse. Notre confrère italien « Motociclismo » va en effet organiser, en collaboration avec le Moto-Club Valle Versa, un trial, dénommé « Primo trial dell'Oltrepo Pavese », qui se courra dans la région de Pavie.

D'autre part, au Maroc également, le trial s'implante, puisque le Moto-Club Marocain organisera le 11 novembre un trial dans la région de Tit-Mellil.

Souhaitons que le trial réussisse en Italie et au Maroc aussi bien qu'il a réussi dans les autres pays d'Europe.

◆ LA S.E.C. PRECISE

A la suite de l'article que nous avons fait paraître dans le numéro « Album du Salon », la Société d'Exploitation de Carburateurs (SEC) Licence Dell'Orto nous prie de préciser que le nouveau carburateur VM 55 ne rentre pas dans les séries de carburateurs Dell'Orto qu'elle fabrique sous licence.

Il s'agit d'un carburateur de conception française, breveté SGDG, et réalisé dans les ateliers de la SEC à Levallois.

◆ INAUGURATION TERROT

Les installations de service après vente et de dépôt Terrot étaient établies à Surresnes. Mais devant la diffusion toujours plus importante de ses modèles, Terrot a été obligé de transférer ces installations au 17 de la rue du Débarcadère, où un local de 1.000 m² de surface couverte permettra de faire face aux exigences actuelles.

En plus d'un hall de stockage se trouvent une station-service, deux ateliers de mécanique et un important magasin de pièces détachées.

L'inauguration fut effectuée en présence des principaux agents et des représentants de la Presse, cependant que Terrot était représenté par Messieurs Mentha, Dion, directeur commercial, Filjean, directeur des services parisiens de Terrot, représentant Mr Samuel Renaud, administrateur-directeur général.

◆ LE MERITE SPORTIF A MINGELS

En considération des succès internationaux et titres européens, remportés par le champion de la FN, Auguste Mingels, S. M. le Roi Baudouin a décidé de lui remettre la médaille du Mérite Sportif.

◆ RECEPTION VESPA-ACMA

La Société ACMA-Vespa a reçu ses agents et les représentants de la presse à un cocktail animé au cours duquel Mr Gerbault, secrétaire général et administrateur d'Acma, représentant Messieurs de Beauveau-Craon et Carbonero, prit la parole pour exposer les principales directives de l'exercice 1956, rappelant que la construction des Vespa est passée de 20 unités par jour à 270 actuellement, chiffre qui sera bientôt encore dépassé. Acma concentre ses efforts sur l'agrandissement de ses installations et la mise en place de machines-outils perfectionnées.

Enfin, Mr Gerbault a conclu son allocution en fixant un rendez-vous pour février prochain à Fourchambault, où des nouveautés pourraient bien nous attendre.

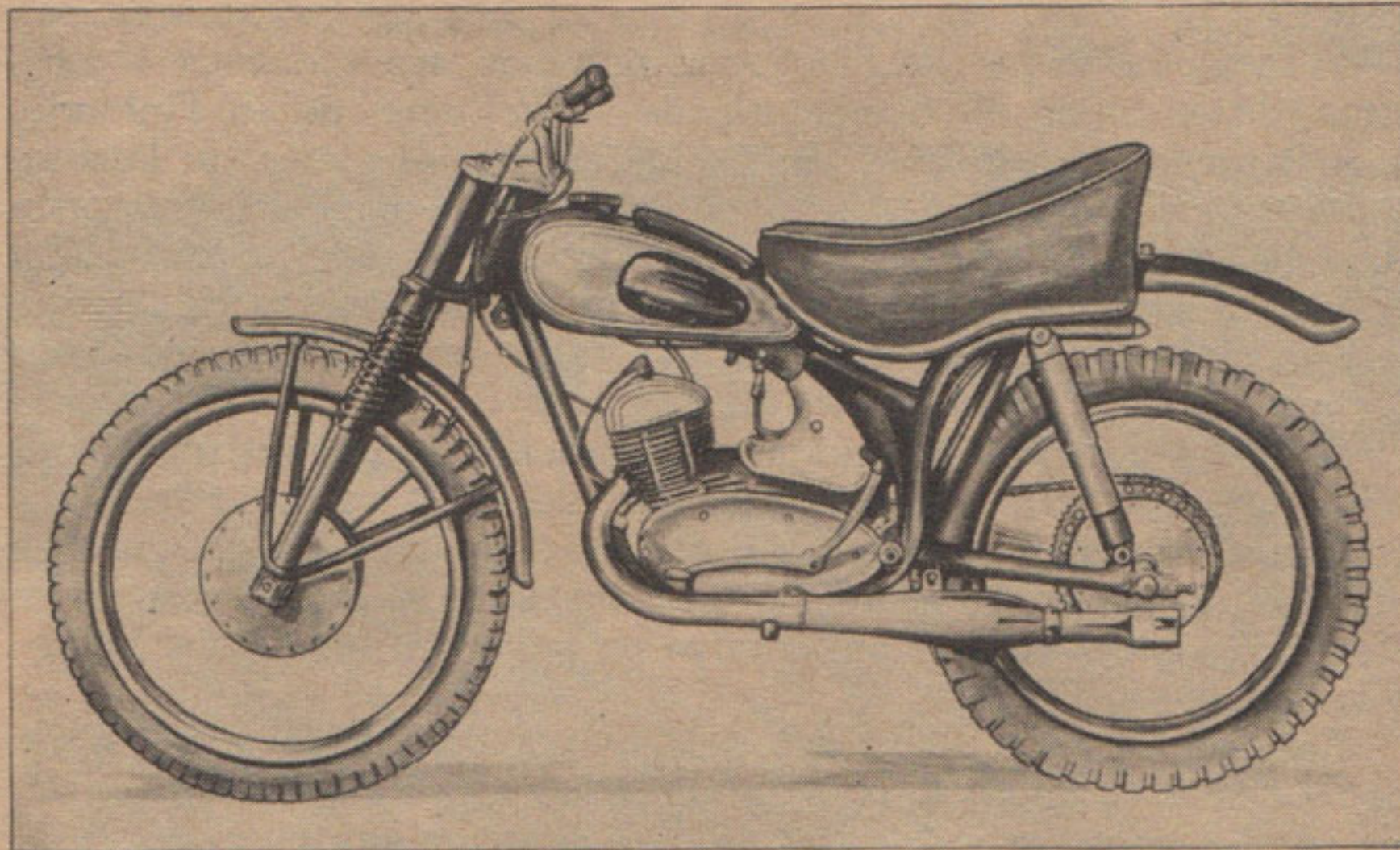
◆ RECEPTION B.S.A.

La Société Movéa, importateur BSA, a offert à ses agents un banquet traditionnel en cette saison.

Mr Rabuteau, directeur de Movéa, représentait la Société importatrice, Mr Gaydon, directeur commercial de BSA, représentait l'usine anglaise. Mr Dubois prit la parole au nom des agents.

Le soir, un cocktail fut offert aux membres de la Presse spécialisée.

INFORMATIONS



MON PETIT DOIGT M'A DIT :

...Qu'un scooter italien très apprécié et dont l'importation en France est fortement contingentée intéresse toujours les industriels français. Aux dernières nouvelles, la construction sous licence se ferait en deux opérations : le moteur serait construit par une usine de la région parisienne spécialisée dans le deux temps, cependant que la coque en alliage coulé serait fabriquée en province, dans une région réputée pour ses spécialités gastronomiques.

...Au Salon, un constructeur de scooter présentait son nouveau modèle de cette façon :

— « malgré sa vitesse plus élevée, ce scooter est un grand routier »... Curieuse

conception du grand tourisme, selon laquelle moins on a de CV, mieux ça va...

...Que la voiturette intéresse vivement les firmes françaises motocyclistes. Si la diffusion d'un 3 roues que nous avons essayé déjà depuis un certain temps ne semble pas tenir ses promesses, par contre, deux de nos principales marques, liées par un accord connu du grand public, édifieraient une usine spéciale pour la construction en grande série d'une voiturette économique.

...Que l'auto-scooter Messerschmitt serait fabriqué sous licence par un constructeur de province... qui, depuis quelques temps, se signale par son dynamisme.

◆ DES MAICO POUR LES USA

De Hambourg, la firme allemande Maico a envoyé 60 Maico de moto-cross à destination des USA où ces machines remportent un grand succès.

Une récente compétition de « tous-terrains », le Cactus-Derby, qui se dispute en Californie du Sud, a d'ailleurs été remportée par Maico qui place aussi un pilote aux deuxième et troisième places.

...ET AUSSI DES DKW

...autre marque allemande qui a entrepris la conquête du marché U.S. avec, entre autres, cette 175 de moto-cross avec suspension arrière oscillante, dont on annonce Outre-Rhin la prochaine commercialisation en version « civile ».

◆ EN DESEPOIR DE CAUSE

Deux nouvelles au sujet de Agache le bien connu pilote des Ydral de Bol d'Or. La première : il s'est acheté une moto à lui ! Chose qui ne lui était arrivée depuis... longtemps. Ensuite, devant l'absence de compétitions motocyclistes, il a décidé de se tourner vers l'aviation. A cet effet, il a l'intention d'adapter le moteur 175 Ydral transformé, sur un avion extrêmement léger. Connaissant le goût de la mécanique et les qualités du sympathique Agache, on ne peut que lui faire confiance quant à la bonne réalisation de ce qui n'est déjà plus un projet.

◆ LA MOTO GUZZI PREPARE LA SAISON 1956

Bill Lomas, dont l'ascension au cours de cette saison fut un des centres d'intérêt des courses 1955, a signé un nouveau contrat pour 1956 avec la Moto-Guzzi. Avec son coéquipier Dickie Dale, il va se rendre en Australie, afin de prendre part aux compétitions de la saison de ce pays.



Ci-dessus : Haas dans son ascension.

◆ ACCORD INDUSTRIEL ALCYON-MORS

La Société Gentil et Cie nous informe : « qu'un accord vient d'intervenir entre la Société d'Electricité Mors et les Etablissements Alcyon. »

Cette nouvelle concentration industrielle va permettre aux Ets Mors de se consacrer exclusivement au domaine électrique et électromécanique, notre société reprenant progressivement la fabrication du scooter Paris-Nice.

Dès aujourd'hui, la Société Gentil assurera la vente du scooter Paris-Nice dans toute la France ».

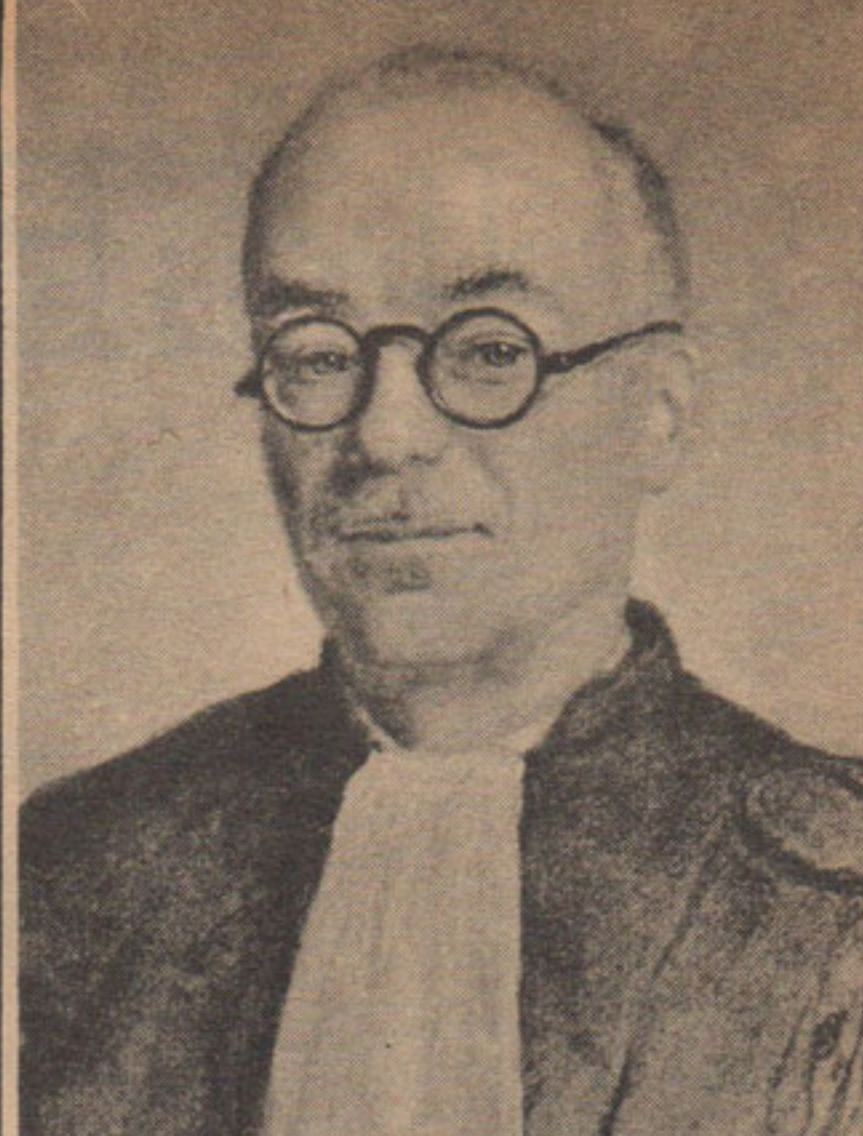
◆ UNE VOITURETTE PUCH

D'après un quotidien autrichien : « Tiroler Tageszeitung », Puch prévoit la fabrication d'une voiturette. L'Autriche serait-elle, à son tour, atteinte du virus qui sévit actuellement en Allemagne, en France et en Italie ?

◆ TOUJOURS LE MEILLEUR

Le pétulant champion de la NSU, Werner Haas, de retour des Six Jours Internationaux qu'il a courus sur une Max 250 cmc., ne ralentit pas pour cela son activité, et après avoir « testé » de sévère façon la nouvelle 125 Super-Fox, il a réalisé une performance peu banale.

Toujours avec une « Gelande Max » dotée d'une couronne arrière et de pneus spéciaux, il a gravi le Nebelhorn (2.224 m.) en empruntant le chemin où l'on n'avait vu jusqu'alors que des montagnards... à pieds. En 1 heure 45 minutes, il a escaladé les pentes dont le pourcentage allait de 35 à 63 %, en utilisant la plupart du temps la première vitesse et parfois la seconde.



M^e GARDENAT LOUIS

M. Gardenat, directeur du service courses de la maison Monet-Goyon, vient d'avoir la douleur de perdre son père, M^e Louis Gardenat, avocat à Mâcon.

Auteur apprécié de nombreux ouvrages de droit, il se signala également par son dévouement extrême en faveur de l'enfance délinquante. Il fut également, en des temps lointains, un des collaborateurs de « Moto-Revue ».

Que M. Gardenat et sa famille trouvent ici nos condoléances émues.

POURQUOI UN FANION MOTO-REVUE-ENTR'AIDE

Nombreux sont les anciens lecteurs qui se souviennent d'une des grandes créations de MOTO-REVUE : la LIGUE NATIONALE MOTOCYCLISTE dont le succès fut foudroyant, et que seuls des événements « indépendants de notre volonté » ont pu amener à disparaître.

S'inspirant de l'idée directrice qui avait présidé à la création de la L.N.M., à savoir, grouper les motocyclistes en une vaste famille, qu'ils soient usagers de la route, coureurs ou motocistes, nous avons pensé qu'il était utile de créer un FANION MOTO-REVUE « ENTR'AIDE ».

Nous avons d'abord choisi un fanion comme insigne de ralliement, car la vogue de ces petits drapeaux est indéniable. En outre, leur fixation est aisée, soit sur le guidon, le porte-bagages arrière, au bout d'un petit porte-fanion, etc...

Les couleurs (noir, rouge, jaune et

blanc) sont vives, afin qu'un usager, en croisant un autre sur la route, puisse facilement identifier le fanion.

Mais si vous voici familiarisé avec la présentation de notre fanion, il nous faut maintenant vous en expliquer le but.

De nombreux lecteurs nous réclamaient un insigne « Moto-Revue » afin de faire plus facilement connaissance entre eux. Ils voulaient un signe distinctif permettant de déceler d'emblée le « vrai motocycliste ».

Cette création répond donc à leur désir.

Mais nous avons voulu voir plus loin et c'est pourquoi nous avons ajouté à « Moto-Revue » un mot que nous voudrions toujours présent à votre esprit « Entr'aide ».

Nous voudrions qu'autour de ce fanion se crée un grand courant de générosité, de solidarité, et si au début de cette présentation nous avons avan-

cé le mot « famille », ne croyez pas que ce soit simple lieu commun.

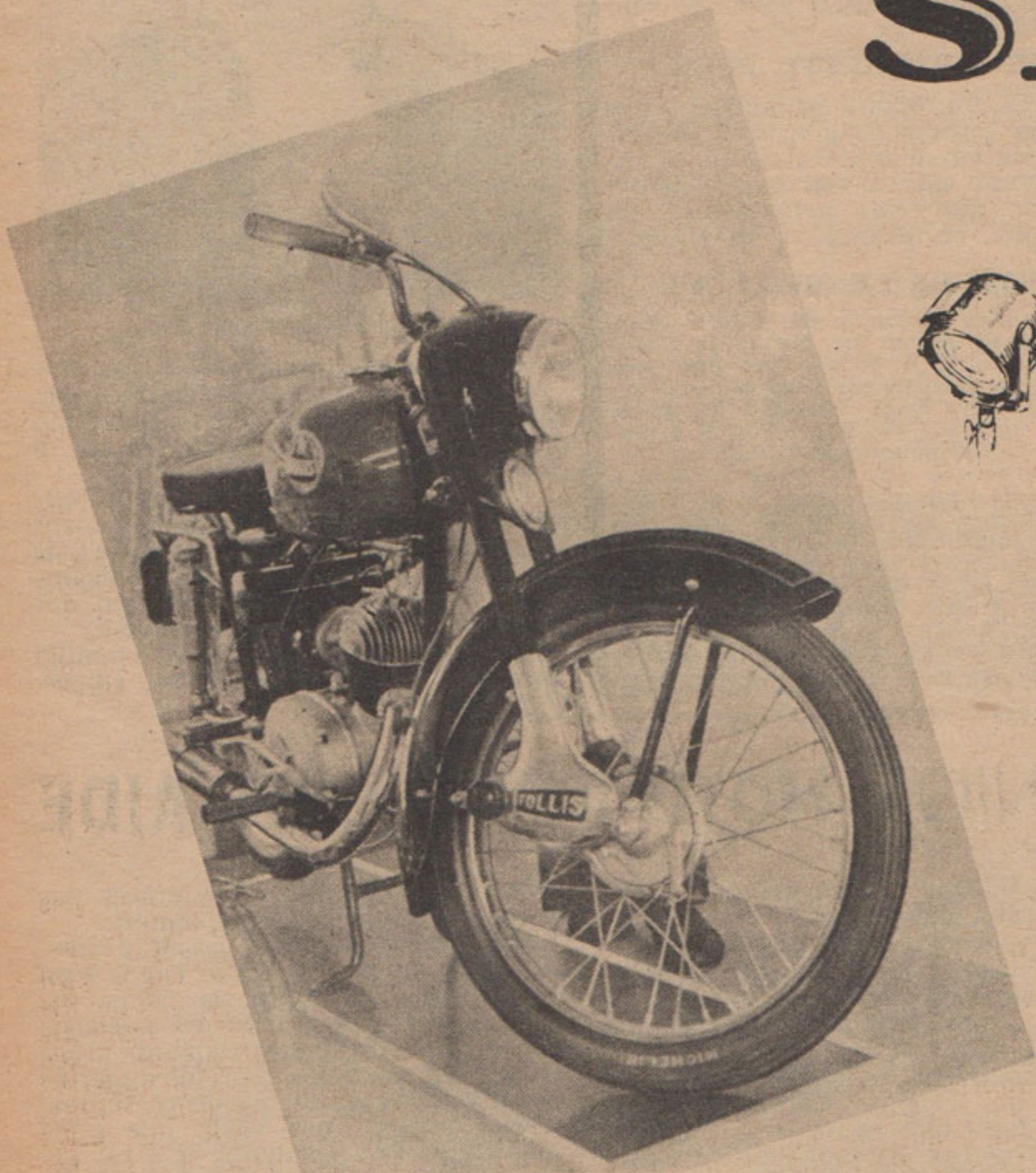
Nous voudrions qu'un usager, possesseur de ce fanion, en panne sur le bord de la route, cherchant la bonne direction, ayant une difficulté quelconque, voit les difficultés s'aplanir grâce au coup de main, à l'entr'aide apportée par d'autres possesseurs de ce fanion.

Nous n'avons pas voulu que cette générosité reste anonyme, et à cet effet chaque fanion est numéroté. Nous voulons ainsi que les « bons numéros » soient à l'honneur dans une nouvelle rubrique que nous créerons à cet effet et où nous relaterons des faits précis d'entr'aide, de camaraderie, qui prouvent amplement à ceux qui ne veulent pas y croire que la FAMILLE MOTOCYCLISTE existe bel et bien.

Ces fanions MOTO-REVUE-ENTR'AIDE, SCOOTER MAGAZINE ENTR'AIDE, CYCLOMOTO ENTR'AIDE sont en vente à nos bureaux au prix de 50 fr. (franco : 70 fr.).



LUMIERES sur le SALON



Le Salon 1955 ?

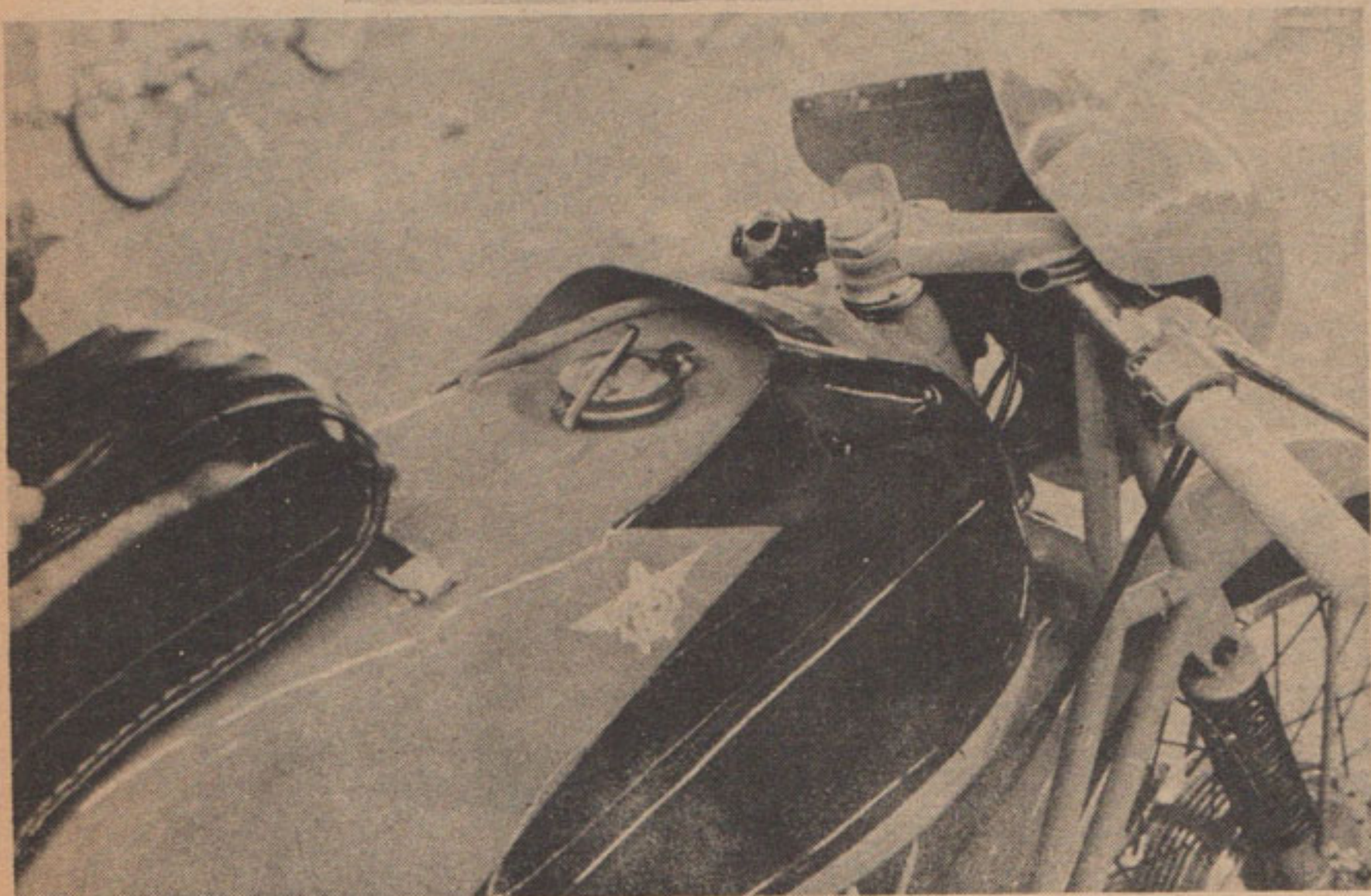
— Salon à « sensations » ? Absolument pas. Et, sous cet angle, le Parc des Expositions fut incontestablement le parent pauvre du Grand Palais.

— Salon sérieux ? Oui, pensons-nous, car il est certain que la plupart des nouveaux modèles (ou plutôt des modèles modifiés, améliorés), tout du moins ceux présentés par les « grandes » marques, seront immédiatement ou très prochainement commercialisés.

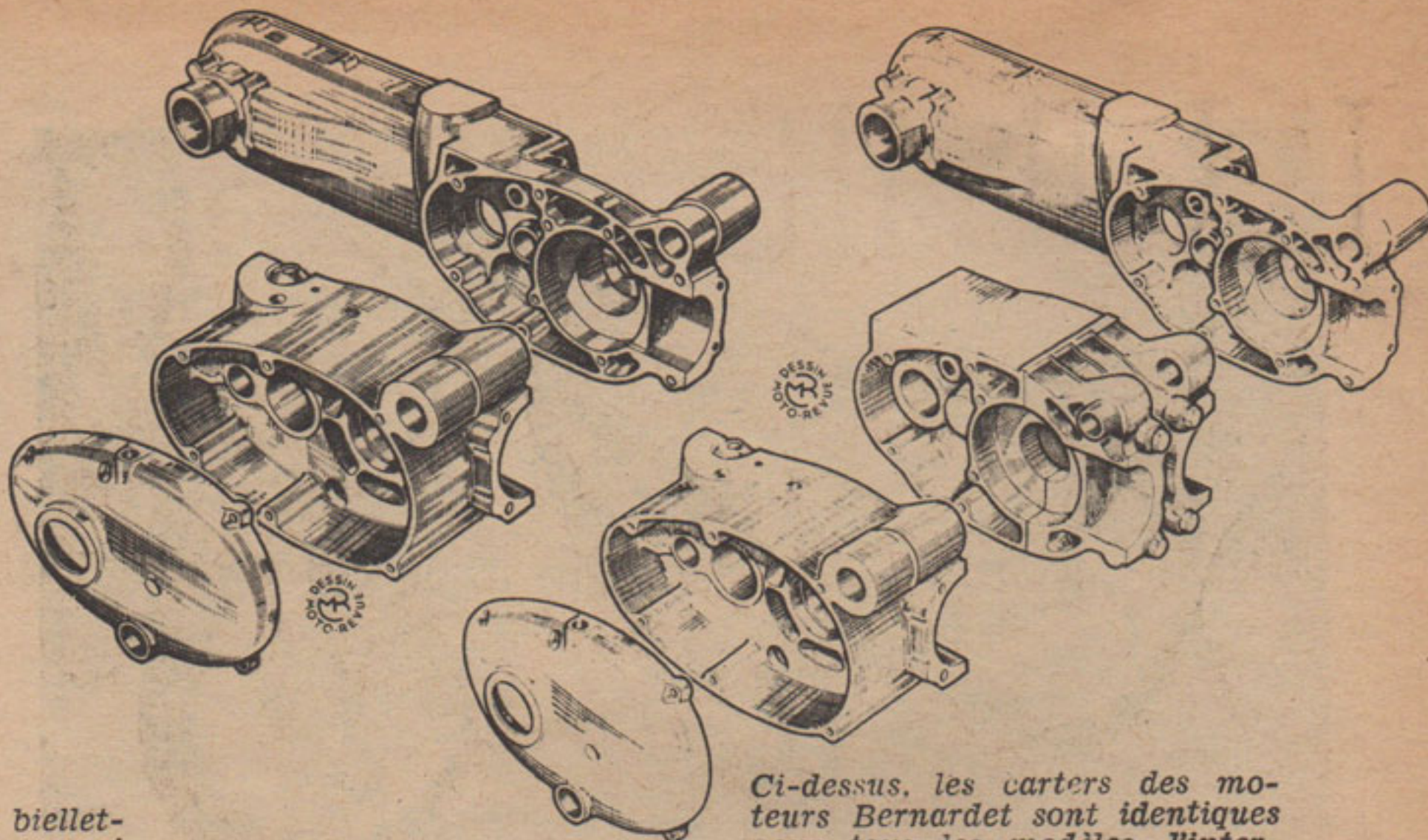
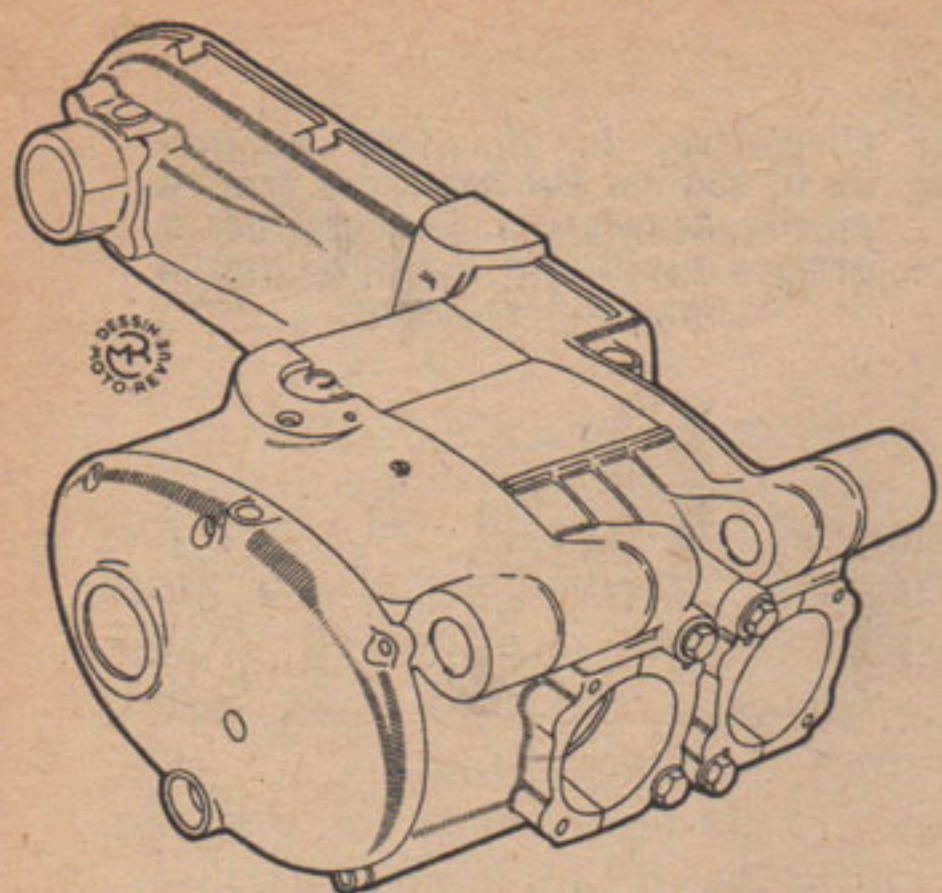
— Salon de la Moto ? Non plus ! Le Salon 1955 fut beaucoup plus le Salon du gros cyclomoteur que celui de la moto française.

× × ×

L'impression que nous conservons du Salon 1955 est celle qui nous guida lors de la rédaction de l'éditorial de notre précédent numéro. Pas de grosses nouveautés révolutionnaires sensationnelles ! Pas de modèles qui attirent la foule curieuse ! Pas non

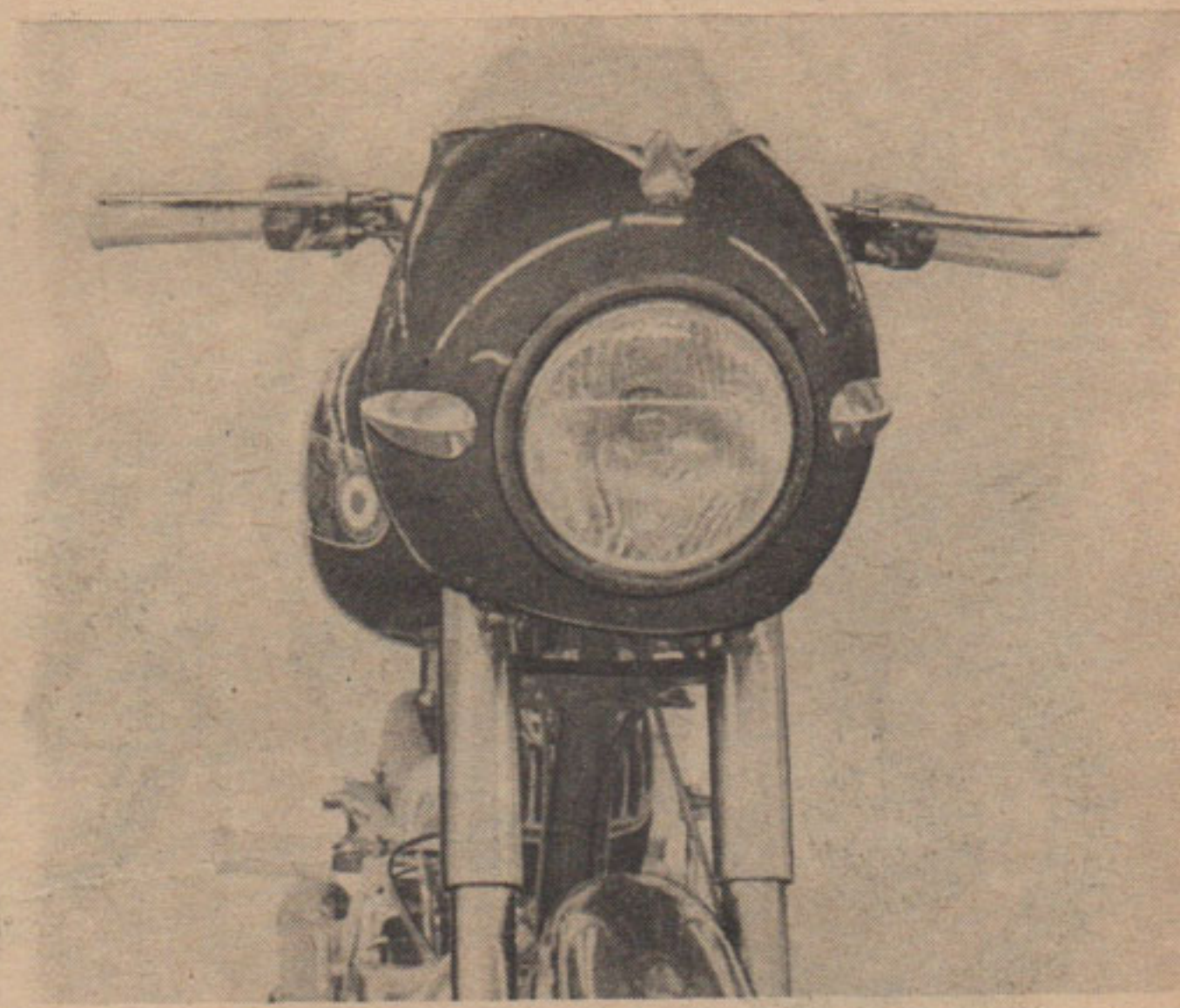
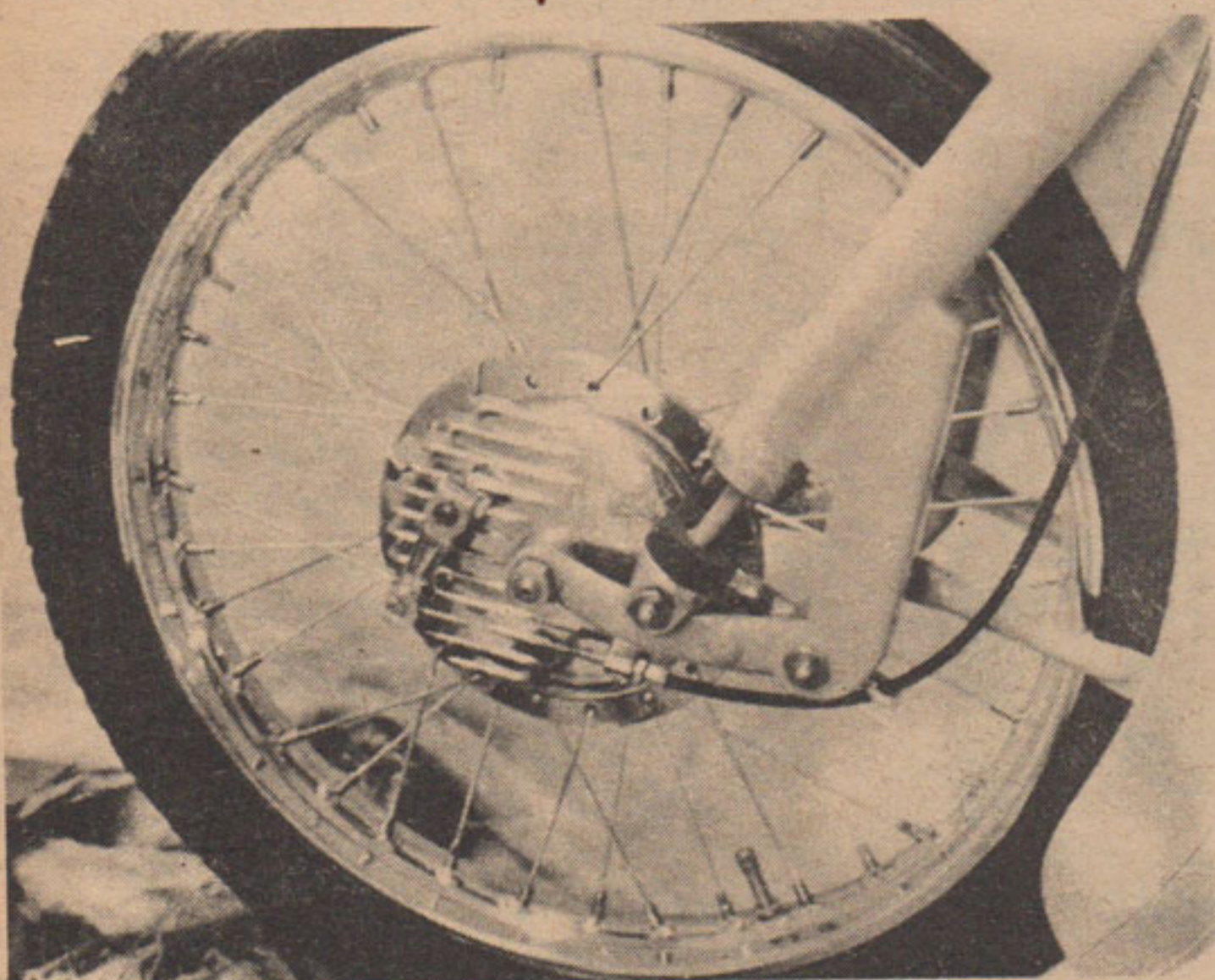


A gauche, au centre de la page, une nouvelle fourche à biellettes nous est présentée par Follis qui en équipe une 125. - Au-dessous, la tête de fourche et l'avant du réservoir de la Rumi « Junior ». Un rembourrage se relève pour accéder au bouchon de remplissage.



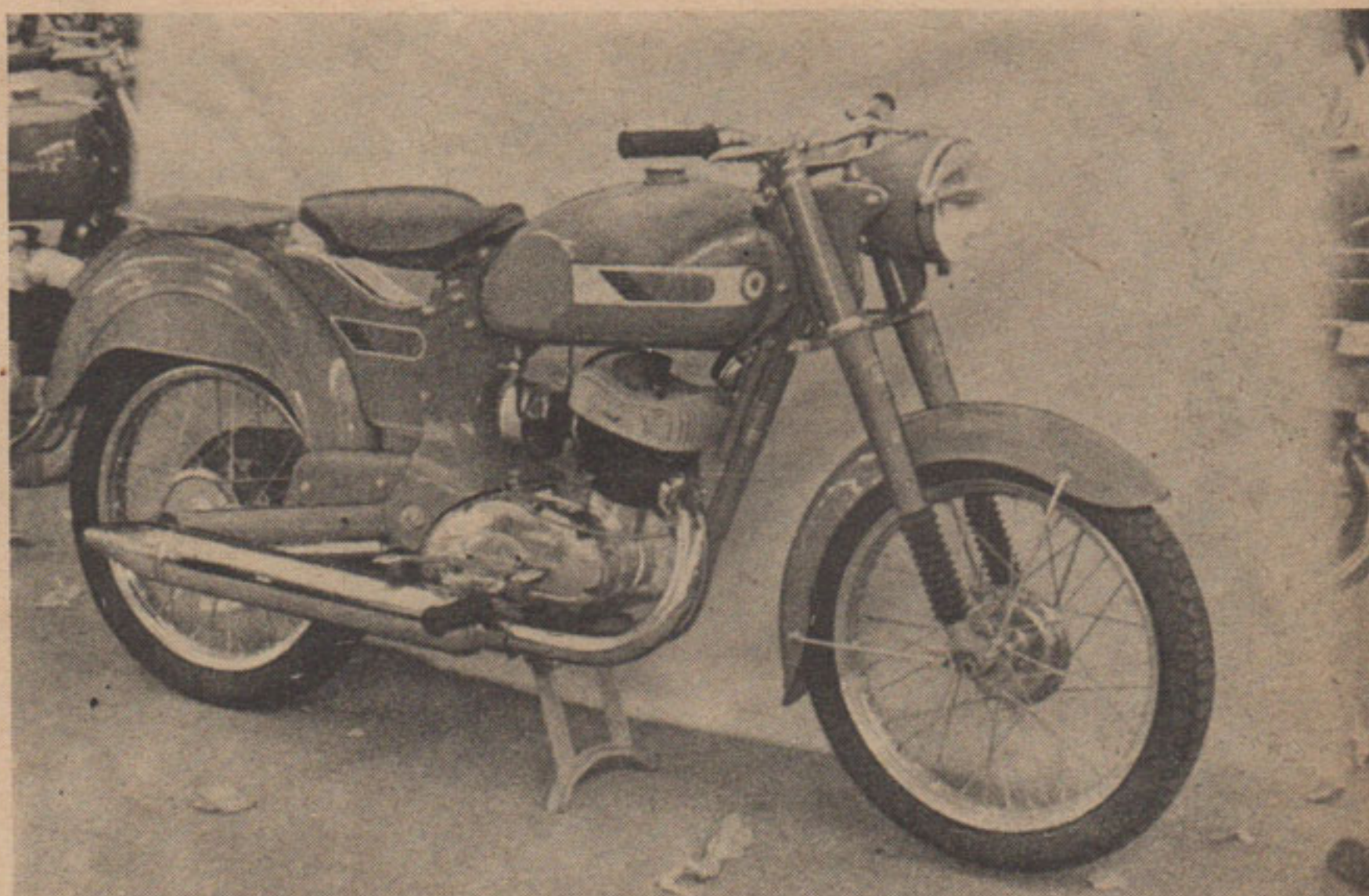
Au-dessous, la fourche à bielletes inférieures et le frein avant du modèle 125 « tourisme » Cimatti.

Ci-dessus, les carters des moteurs Bernardet sont identiques pour tous les modèles, l'interposition d'un carter central faisant passer du mono au twin.

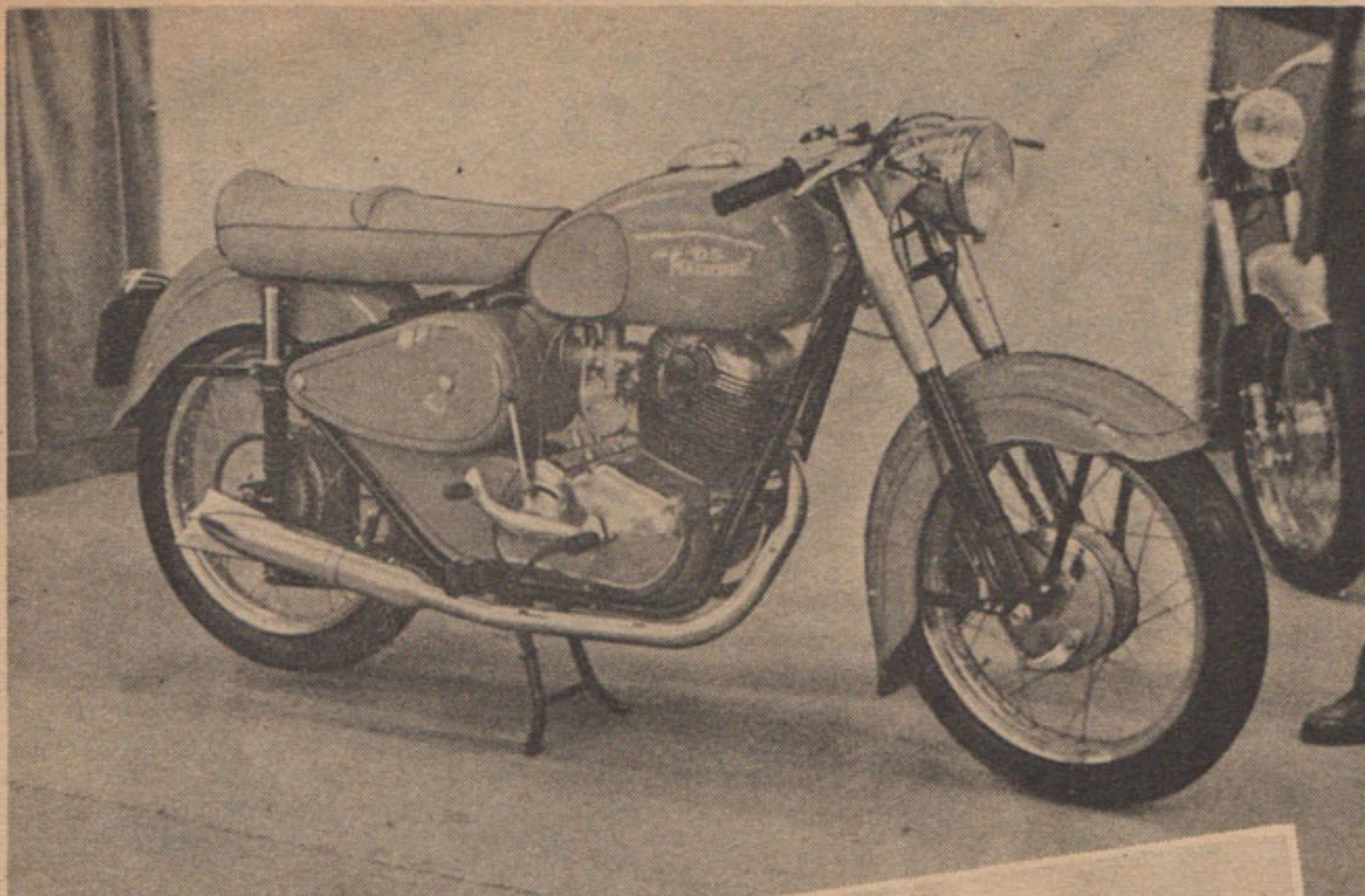


plus de ces solutions d'avant-garde qui caractérisent les stands des Salons de Milan ou de Francfort, qui donnent leur attrait technique aux machines des actifs artisans italiens ou de la sérieuse production de série allemande.

Mais par contre, des améliorations incontestables de notre « grande » production. Rien de sensationnel, mais des solutions qui ont longuement fait leurs preuves en Angleterre, en Alle-



Sur le stand AGF, nous avons remarqué ce carénage de phare Grazzini (au milieu à droite, et cette nouvelle 175 (à droite) à culasse spéciale A.G.F.



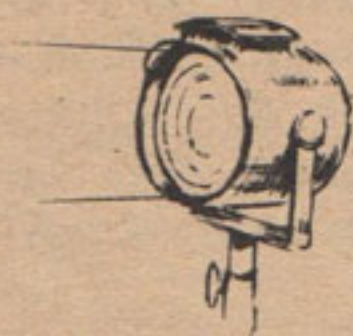
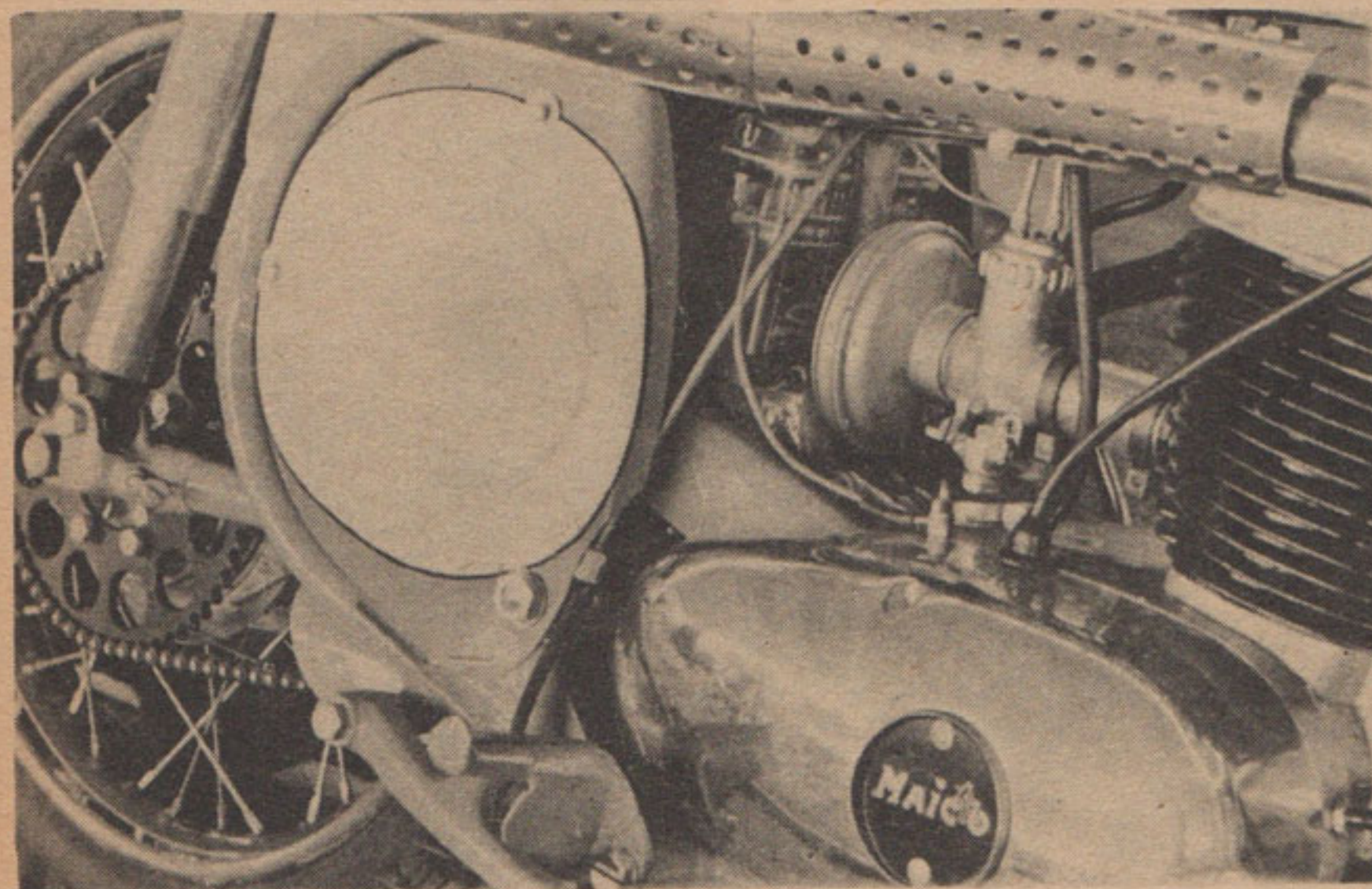
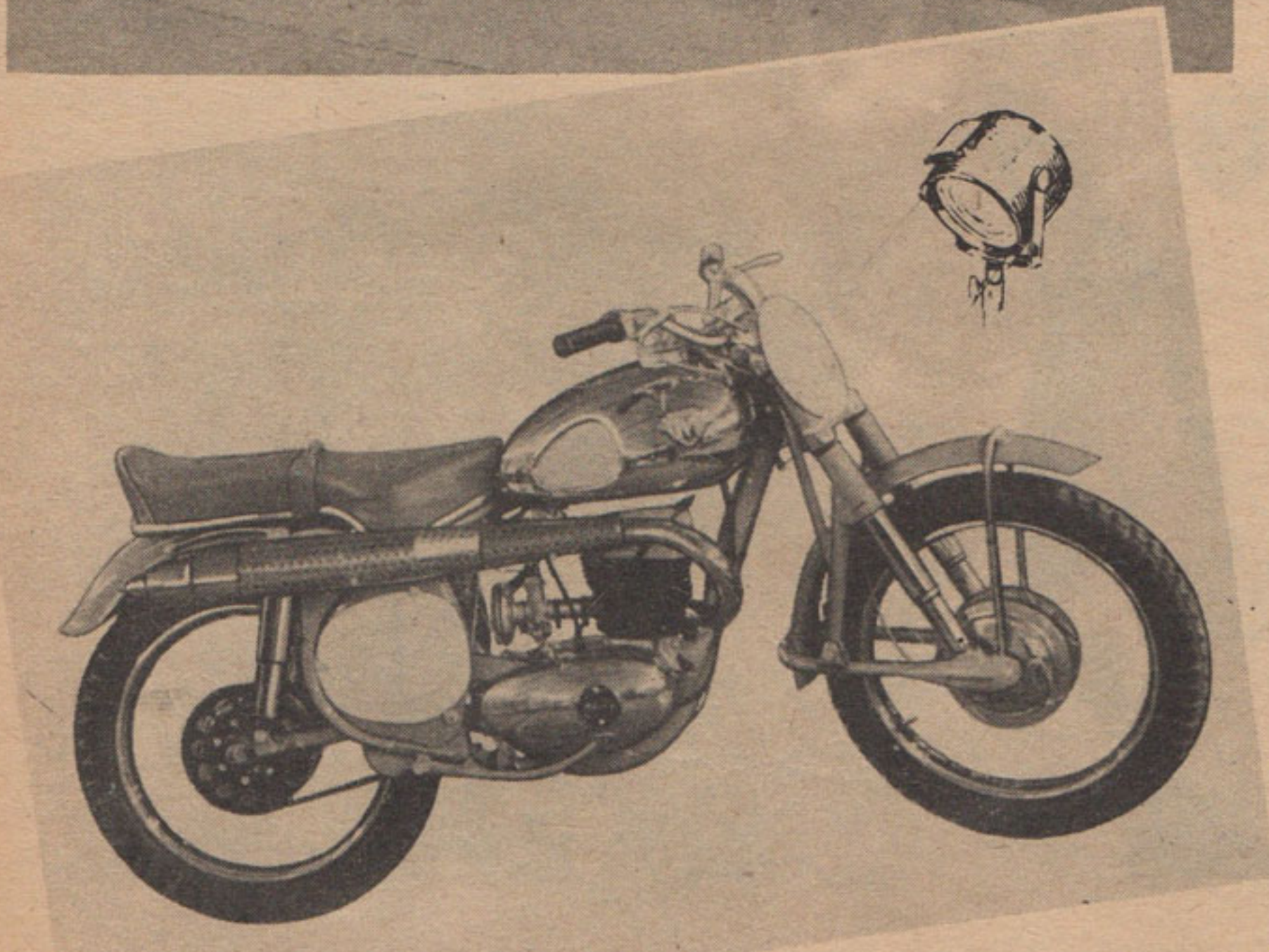
Ci-contre, la dernière version de la 250 cc. DS Malterre traitée en machine sport. La suspension arrière oscillante est personnelle au constructeur.

magne, en Italie, et que nos grands constructeurs adoptent enfin. Cette marche en avant, ce progrès, se font bien lentement ? Certainement ! Mais quand ils sont enfin là, visibles, palpables, il faut bien les saluer ; on aurait juste aimé tirer son chapeau plus tôt !

Et tout compte fait, un « tiens » vaut mieux que deux « tu l'auras ». Une véritable amélioration commercialisée d'un modèle courant, populaire, vaut certainement mieux qu'un magnifique prototype... qui ne verra jamais le jour.

Et ceci est encore un aspect positif de ce Salon 1955. Il nous semble (mais il ne faut jurer de rien) que la plupart de tous les modèles présentés sur les stands français seront très prochainement commercialisés. On nous l'a affirmé sur de nombreux stands et nous voulons bien le croire, surtout que certains de ces modèles sont déjà chez les agents. L'époque de la poudre aux yeux est finie... c'est, aujourd'hui, l'ère du sérieux, du solide !

La clientèle motocycliste est aujourd'hui, plus avertie qu'hier. Elle commence à connaître la production étrangère de qualité, elle est à même de faire certaines comparaisons. Il ne faut donc plus seulement la séduire ou la flatter, il faut maintenant la conserver, la garder, même la gagner, et par des voies autres que les éternelles barrières douanières.



Une machine de cross qui nous vient d'outre-Rhin : la 250 cc Maico Blizzard. Fourche Earles à l'avant, présence d'une batterie, tout cela est peu conventionnel pour une machine destinée à cette spécialité.

La Cimatti, une machine originale qui allie des conceptions tout à fait logiques.

Autre caractéristique du marché français, que nous avons amplement soulignée dans notre numéro de Salon : la concentration, le regroupement des forces. Sans aborder ici son incidence sur le plan technique, sa manifestation géographique dans le domaine de la répartition des stands est très nette. Tout le monde savait que Motobécane-Motoconfort, que Terrot-Magnat-Debon, que Peugeot-France-Motor-Cycles ne sont qu'une seule et même marque. Néanmoins, Motobécane et Motoconfort, par exemple, avaient, ces dernières années, des stands séparés. Cette année, par contre, ce jeu n'est plus de mise, et chacun des trois groupes signalés avait un seul et unique stand.

xxx

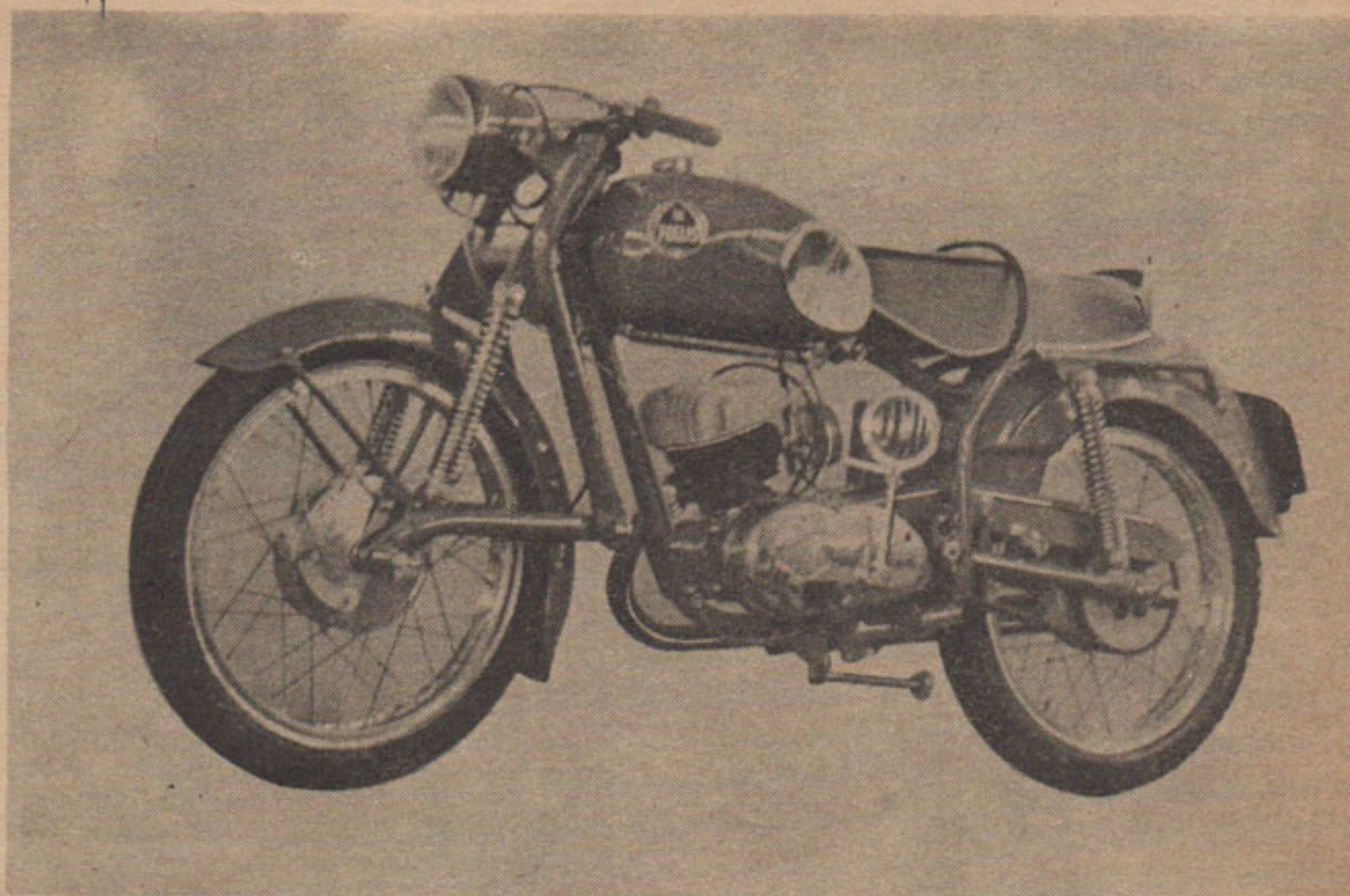
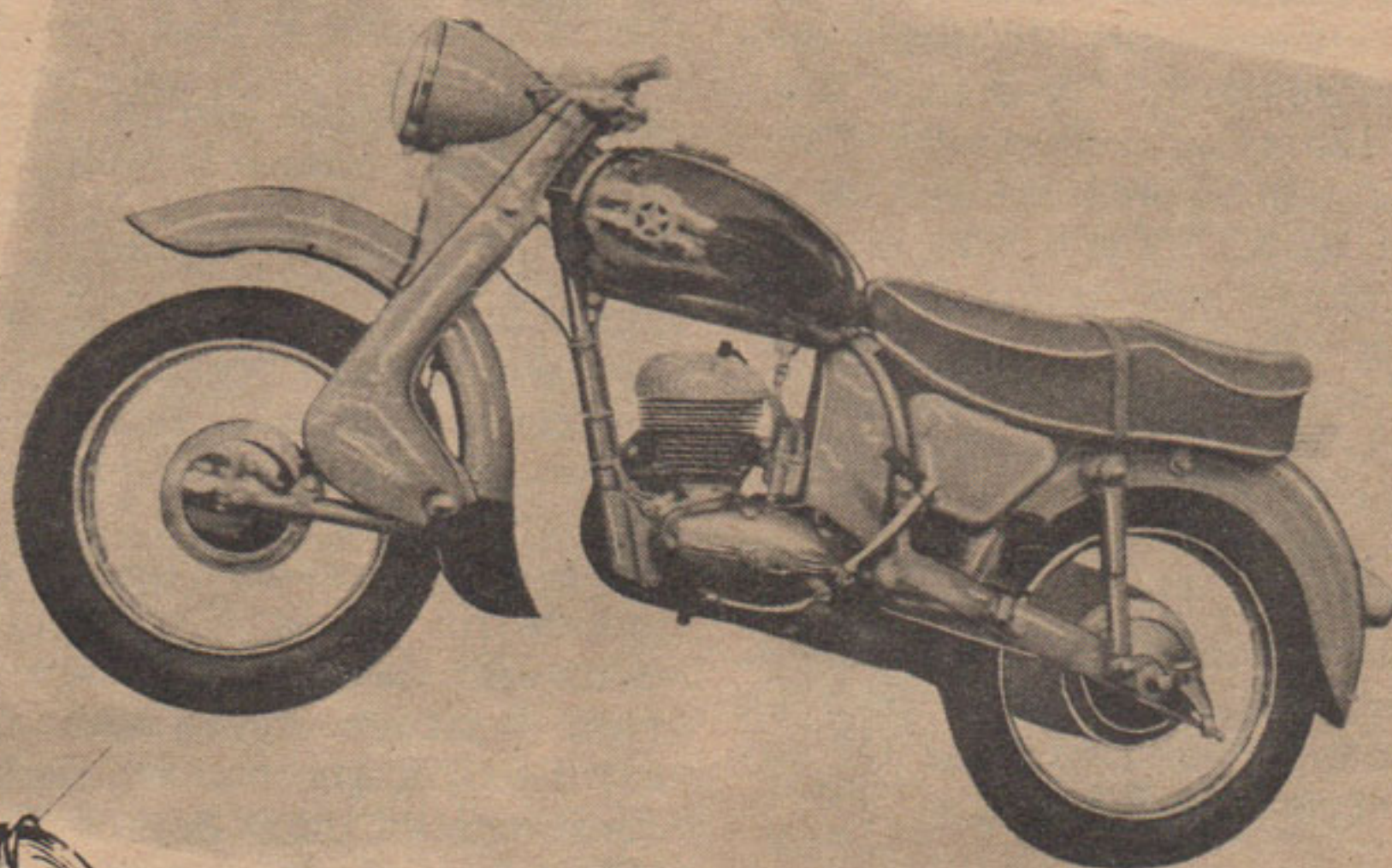
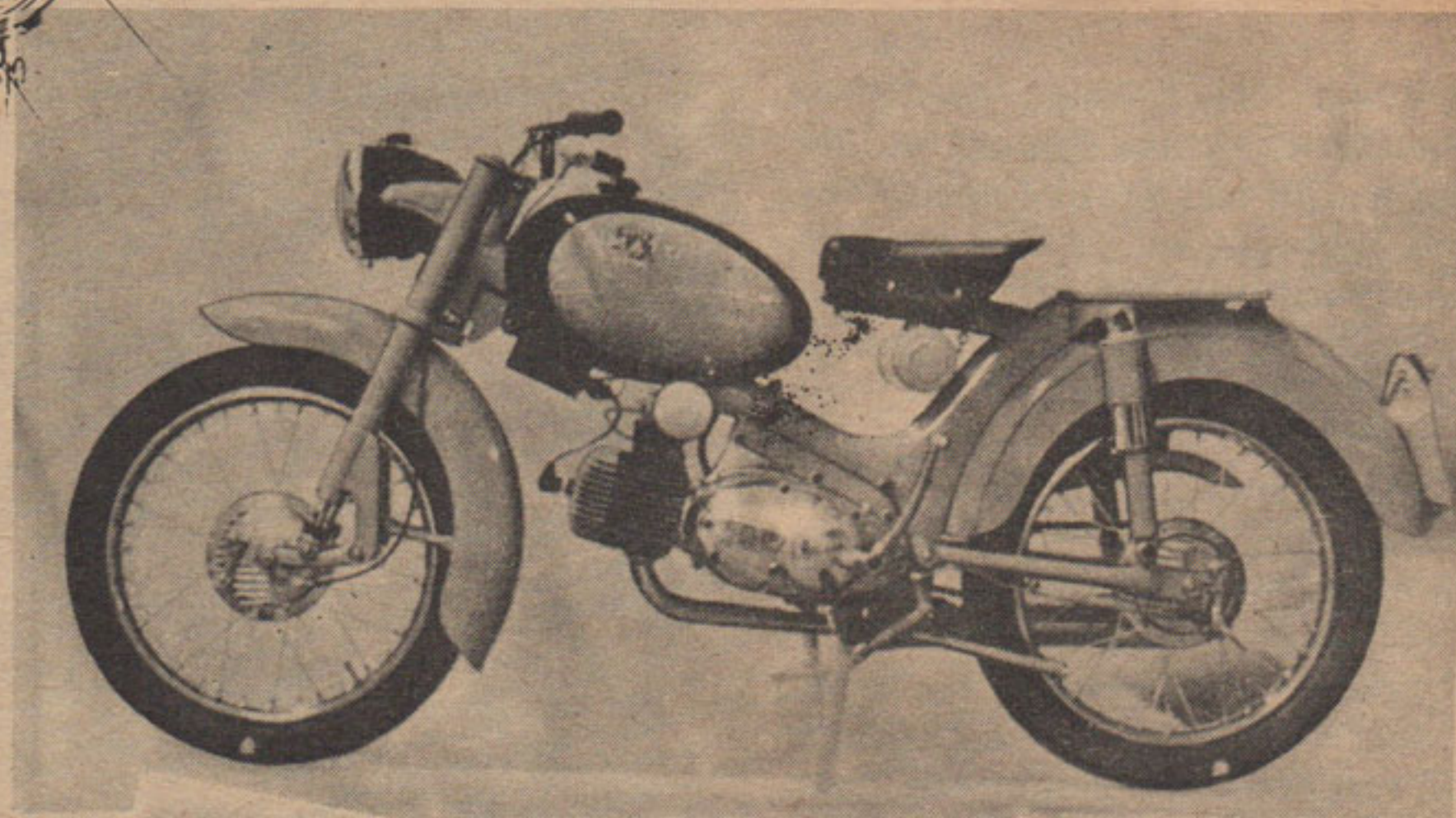
MOTEUR

Quoi de neuf du point de vue moteur ?

Dans le domaine de la moto proprement dite, absolument rien, si ce ne sont des améliorations internes du 350 cmc. Motobécane. Tous les moteurs que nous avons pu voir sur les stands français étaient des moteurs connus, si ce ne sont les larges culasses AGF adaptables sur de nombreux moteurs deux temps (la plupart des Ydral). Par contre, les quatre temps AMC semblent bien moins nombreux, et le 250 cmc. de la marque ne put être examiné que sur deux stands : René Guiller et DS Malterre.

Mais AMC fait, par contre, une sérieuse incursion dans le deux temps, et ses deux petits 125 cmc à cylindres horizontaux se trouvaient sur de nombreux stands, équipant des « cyclo-scooters », des scooters légers, des hybrides « motos-scooters ». Et nous tou-

Au milieu de la page, la 125 Stella-Mars, et ci-contre, un agréable modèle sport de chez Follis à moteur Ydral.



chons là une branche de la production française qui est en plein essor, qui fait preuve d'une vitalité certaine et où l'on constate une véritable recherche.

Pour équiper ces engins, de nouveaux moteurs ont fait leur apparition, tous des deux temps. Nous avons déjà signalé les 125 AMC, l'un à trois rapports (commandés du guidon) de 5 CV à 3.900 t.-m. (l'Izard), l'autre à 4 rapports (par sélecteur) de 6,5 CV à 4.800 t.-m. (l'Elan). Comet de son côté, non seulement a modifié son 98 cmc., mais offre encore trois nouveaux modèles, tous montés par Bernardet et tous à 4 vitesses : un 125 cmc. monocylindre, de 5,5 CV à 4.500 t.-m. ; un 125 cmc. twin de 6,5 CV à 6.000 t.-m. et enfin un twin de 200 cmc. de 8,5 CV à 6.000 t.-m. Tous ces Comet sont munis de la boîte « Servomatic ».

Toujours réservés à ces mêmes petits engins à deux roues, également le nouveau VAP 100 à 3 vitesses, le Mistral Super-Cent (en fait, un 110 cmc.), le 115 cmc. Villiers monté par Monet-Goyon.

Signalons également pour les scooters, deux nouveaux 150 cc. : Lambretta et Peugeot.

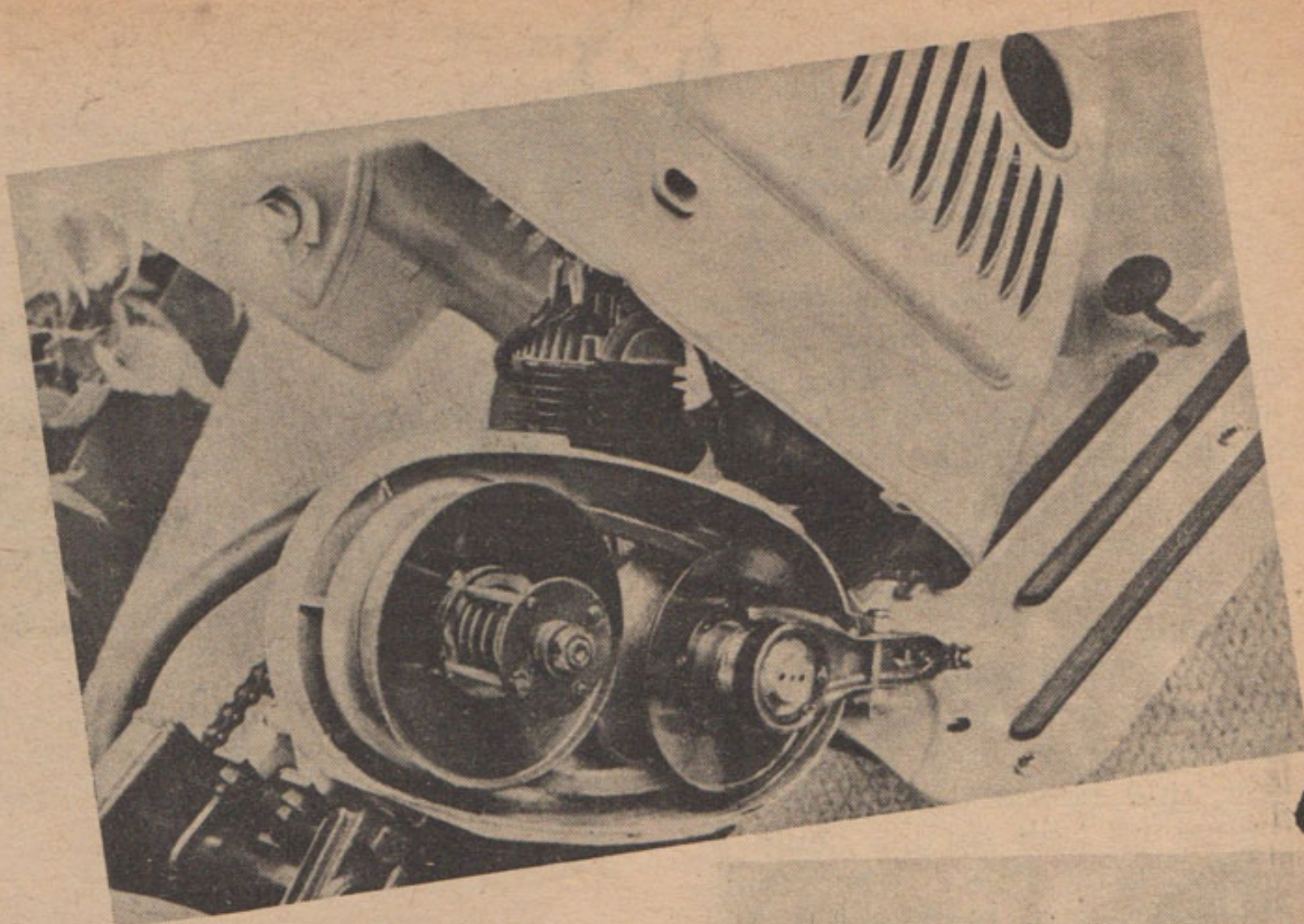
x x x

En resterons-nous là pour les moteurs ? Ou bien d'autres nouveautés nous sont-elles réservées ? Chacun sait que le Salon est le lieu rêvé pour les prises de contact, les discussions entre constructeurs, agents. Et des pourparlers, assez sérieux semble-t-il, sont entamés en vue de la construction sous licence, en France, du 125 bicylindre Rumi, plus spécialement dans sa version scooter « Formichino ».

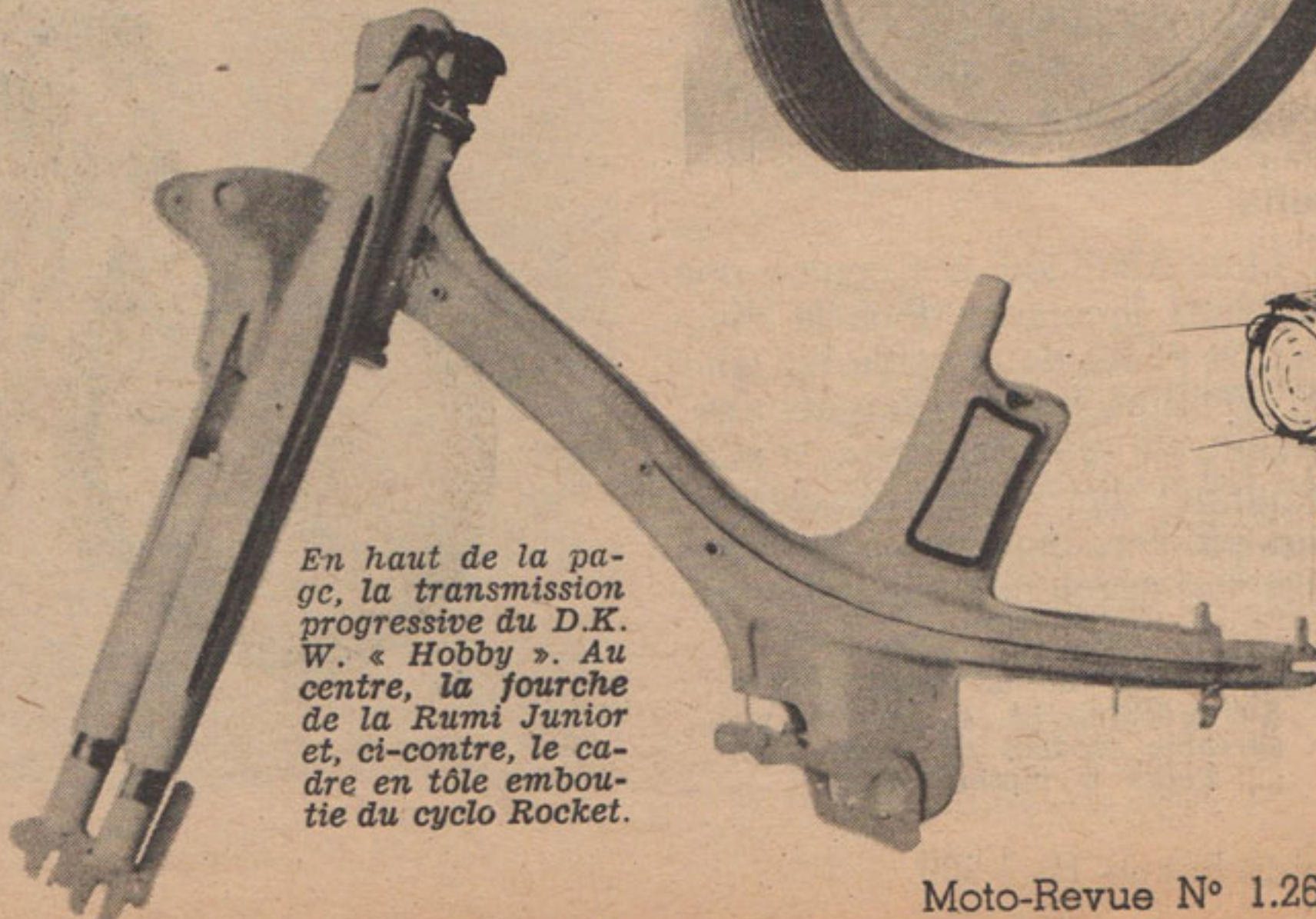
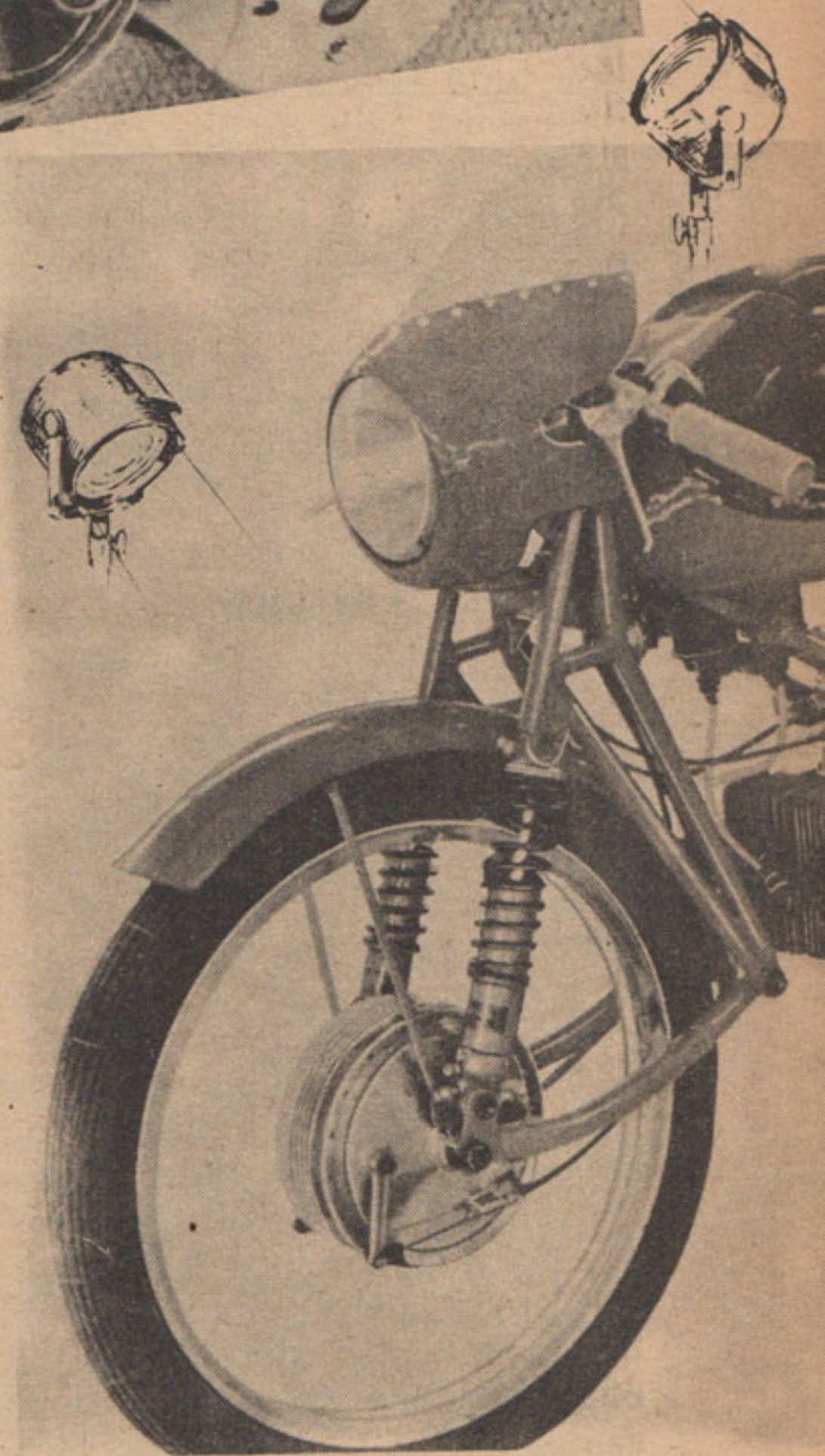
PARTIES CYCLES

Si l'on étudie les parties cycles offertes à la clientèle, il faut faire une discrimination entre les « grandes » marques et celles de moindre importance.

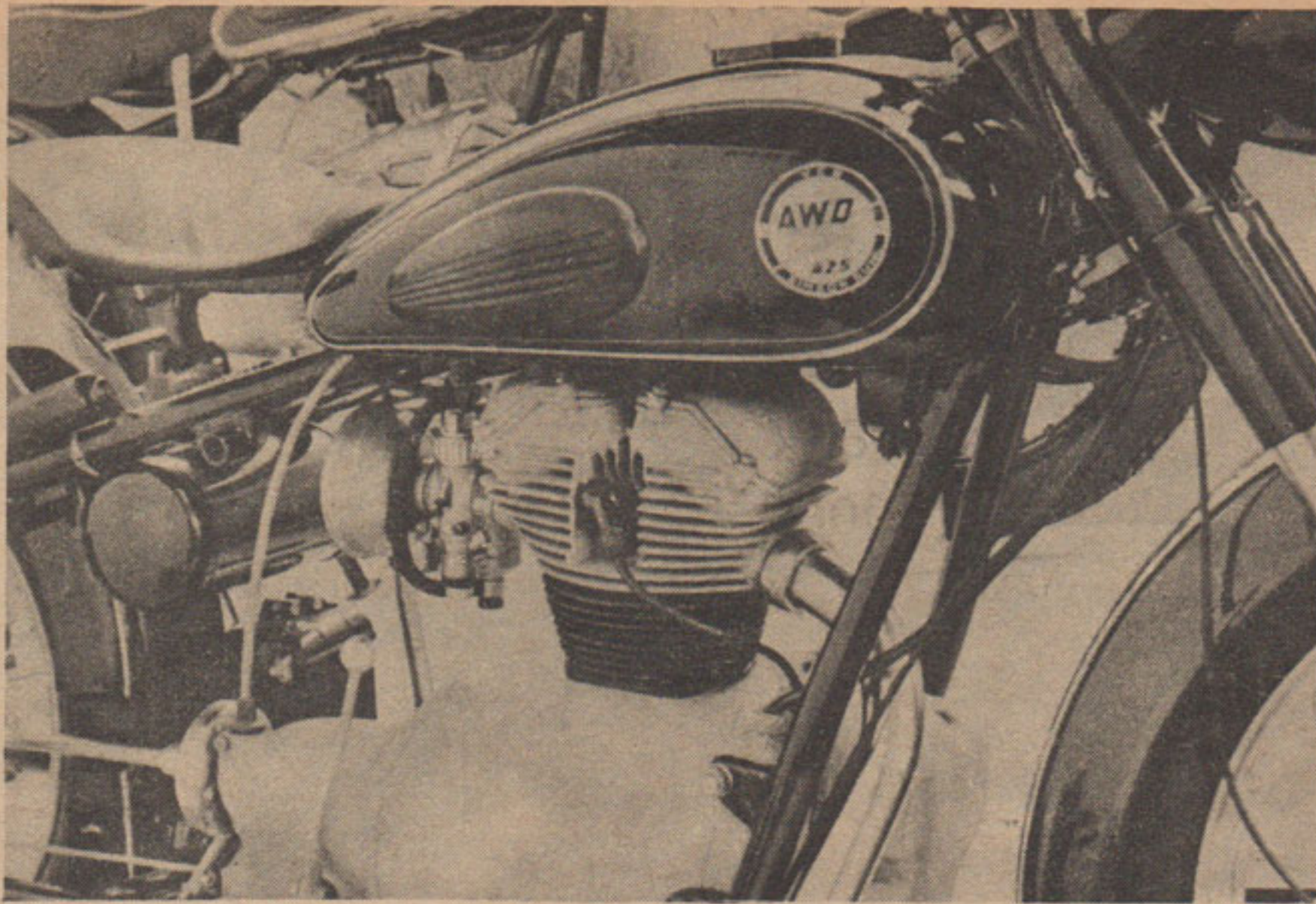
Incontestablement, un producteur artisanal ou semi-artisanal est moins gêné par des considérations financières d'amortisse-



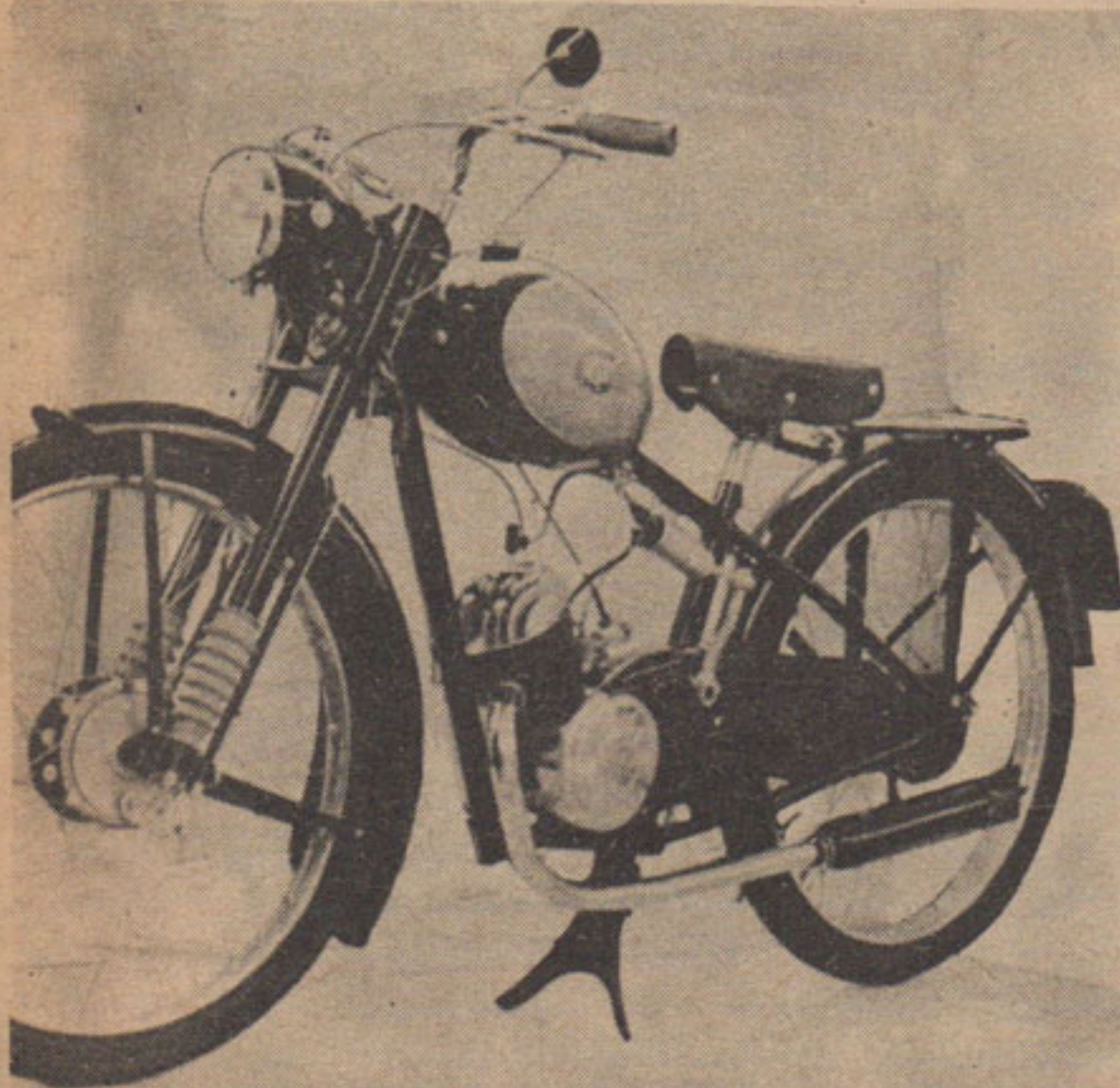
ment de chaîne qu'un grand constructeur comme Motobécane, Peugeot ou Terrot. Il lui sera donc finalement plus facile de présenter un nouveau modèle, très différent du précédent. Une grande maison, elle, par contre, est obligée de procéder plus précautionneusement : la mise en route d'une nouvelle chaîne demande du temps, des capitaux à investir. Mais si tout ceci est vrai, il est non moins vrai qu'il semble bien que nos « grands » constructeurs aient depuis longtemps bel et bien amorti leurs chaînes, et qu'il faille vraiment de sérieuses contingences commerciales pour qu'ils daignent enfin accepter quelques modifications, quelques modernisations



En haut de la page, la transmission progressive du D.K. W. « Hobby ». Au centre, la fourche de la Rumi Junior et, ci-contre, le cadre en tôle emboutie du cyclo Rocket.



Ci-dessus : la 250 AWO d'Allemagne orientale. - Au-dessous : le cyclomoteur NSU 98 cc. bien connu. - Au bas de la page : la 250 cc. Rixe à moteur JLO.

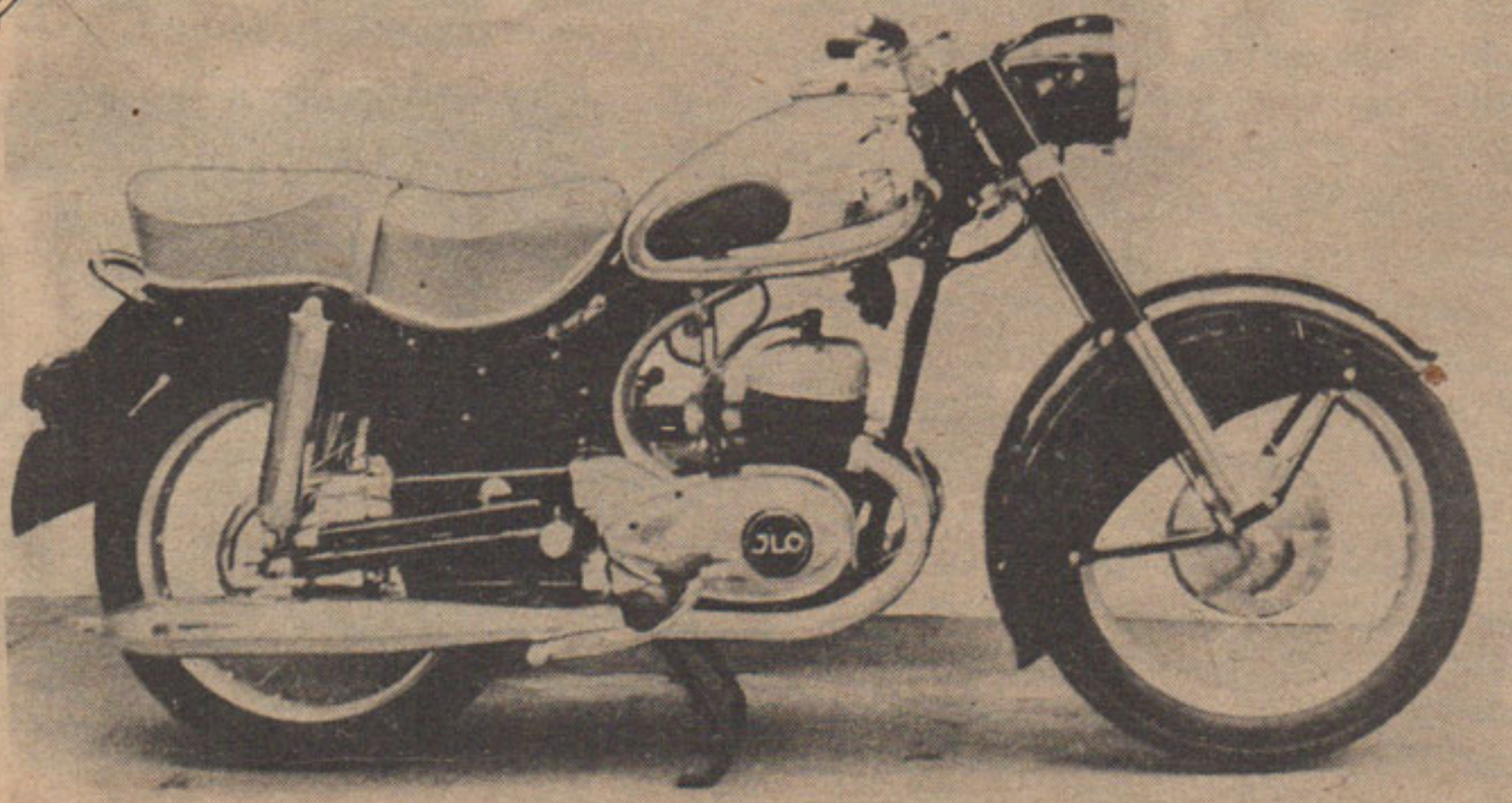


de leurs machines ; et il ne s'agit là que de solutions ayant déjà, depuis longtemps, fait leurs preuves chez les concurrents étrangers.

Donc, dans les grandes lignes : quelques modifications chez les « grands », alors que de nouvelles solutions, vraiment modernes celles-là, de nouveaux dessins, doivent surtout être recherchés chez les constructeurs de moindre importance.

× × ×

Ainsi, Motobécane à son tour en vient à la suspension arrière oscillante pour ses 125 et 175 cc. Z 56 C et Z 23 C ; Magnat-Debon l'adopte à son tour pour sa 500 cc. alors que Peugeot reste toujours fidèle à la suspension coulissante. Par contre, dans les marques de moindre importance, la suspension oscillante s'impose de



plus en plus, la coulissante ne subsistant que sur certains modèles bon marché (phénomène contraire, d'ailleurs, chez Gnome-Rhône).

× × ×

A l'avant, c'est toujours la fourche télescopique qui domine très largement. La suspension par fourche oscillante, du type Earles, non seulement n'a pas fait de nouveaux adeptes en France, mais en a perdu un : DS Malterre. Et, seul, subsiste Follis, dont le stand se fait remarquer par la diversité des modèles, tous empreints d'une recherche certaine, d'un cachet particulier. La suspension avant par courts bras oscillants a conservé ses fidèles (Alcyon) ; mais elle a su gagner également Follis qui l'a livrée aussi sur d'autres stands.

× × ×

Evidemment le moyeu-frein trouve une extension de plus en plus vaste et il faut enregistrer avec plaisir la proportion croissante de « vrais » moyeux-freins par rapport aux « faux ».

Les transmissions secondaires encloses gagnent aussi quelque peu de terrain, surtout parmi les « grands » : 500 Magnat, 175 Motobécane, 250 Peugeot, etc... Mais il ne s'agit, toujours, que de carters de chaîne en tôle, les pièces en alliage léger, ou bien les tunnels en caoutchouc moulé n'ont pas encore trouvé crédit chez nos constructeurs, sauf auprès des scootéristes (Paris-Nice, Bernardet, Moby, etc...).

Le raz-de-marée de tôles plus ou moins galbées, plus ou moins enveloppantes, chargées de « caréner » nos motos, semble s'être stabilisé. Ni plus ni moins de tôles que l'an passé. Par contre des lignes plus enveloppantes, plus agréables (125 et 175 Motobécane), une certaine recherche de la protection du pilote (250 Peugeot).

C'est également chez Motobécane que nous trouverons une nouvelle petite extension de jantes de 18 pouces, sur les nouvelles 125 et 175 cc. à suspensions oscillantes. Quant aux jantes de

16 pouces, elles trouvent place chez Gima, Favor, Cocymo.

Voici donc rapidement dessinées les lignes générales, dans le domaine de la moto proprement dite, de la production française au Salon 1955. Pas ou peu de nouveautés, mais de vraies, de sérieuses améliorations.

LES SCOOTERS

Rien de bien neuf non plus pour les scooters proprement dits : deux extrapolations en 150 cmc. de modèles connus, les Peugeot et Lambretta, ce dernier pouvant recevoir un démarreur électrique. Et comme seule nouveauté, la gamme des trois « Jaguar » Bernardet, équipés avec les moteurs de 125 mono ou bicylindres ou 200 bicylindres signalés précédemment et dont la ligne est incontestablement élégante.

A signaler également l'habillage du « Moby-Scooter » Luxe de Motobécane.

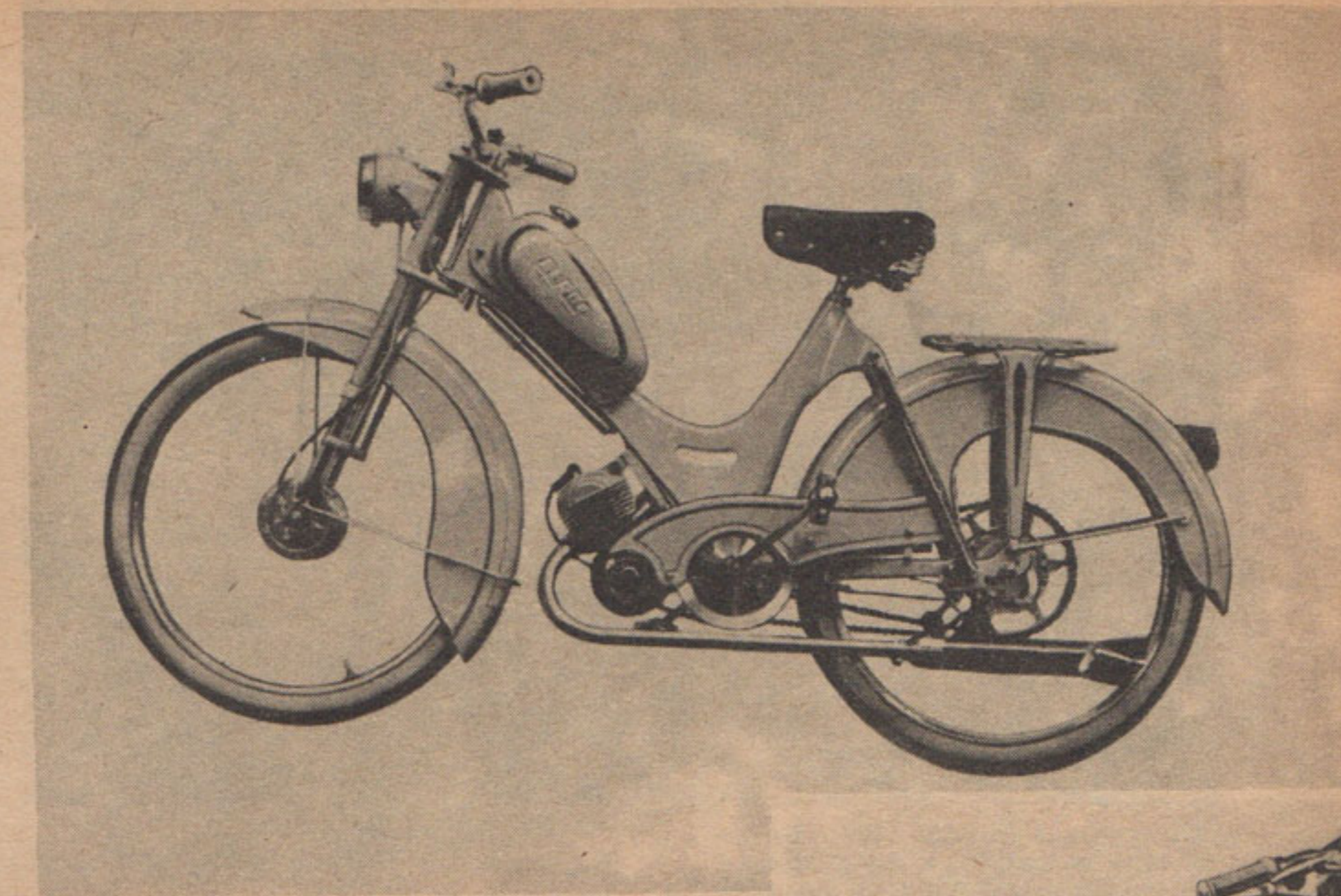
Nous avons dit, au début de ces rapides considérations, que le Salon 1955 fut le Salon du cyclomoteur, également le Salon des hybrides « motos-scooters-cyclos ».

LES CYCLOMOTEURS

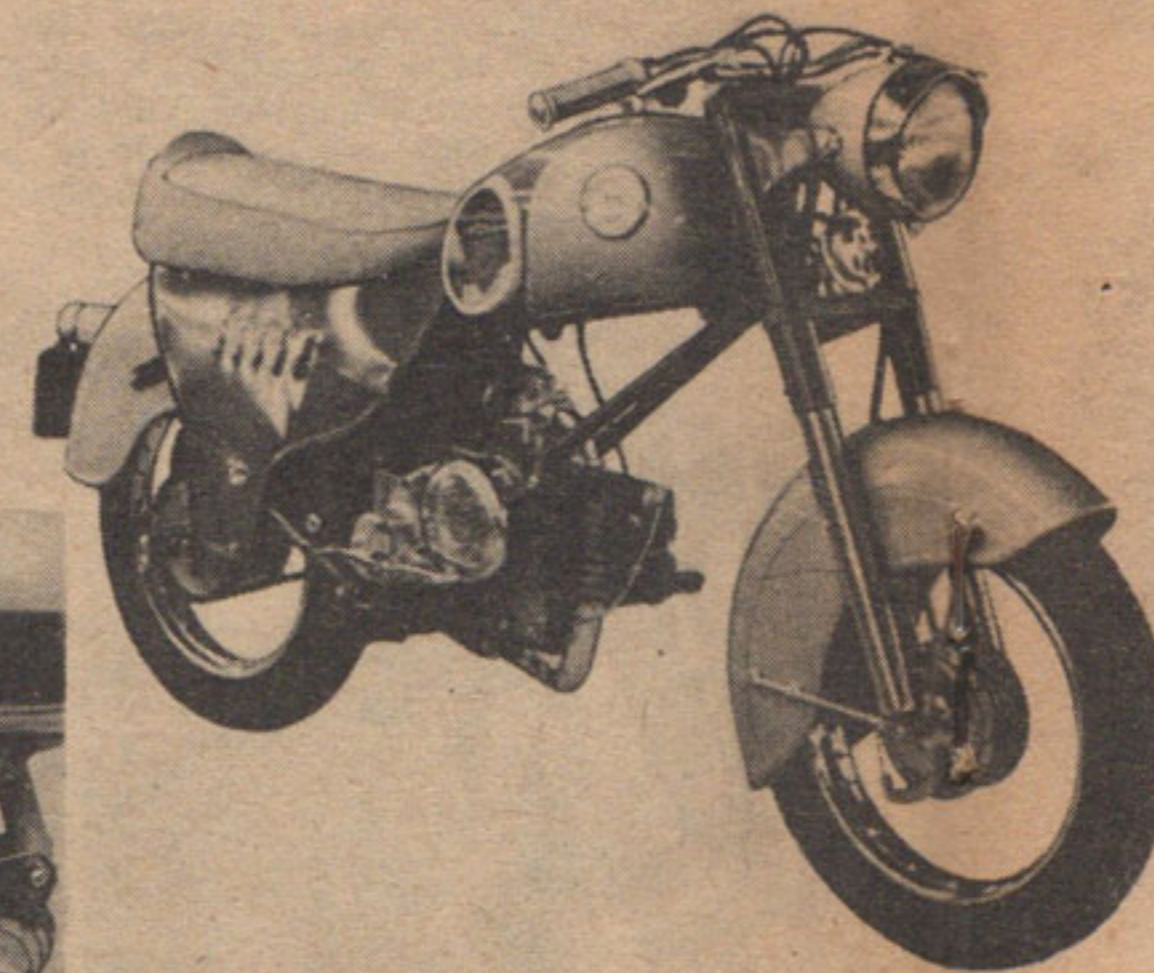
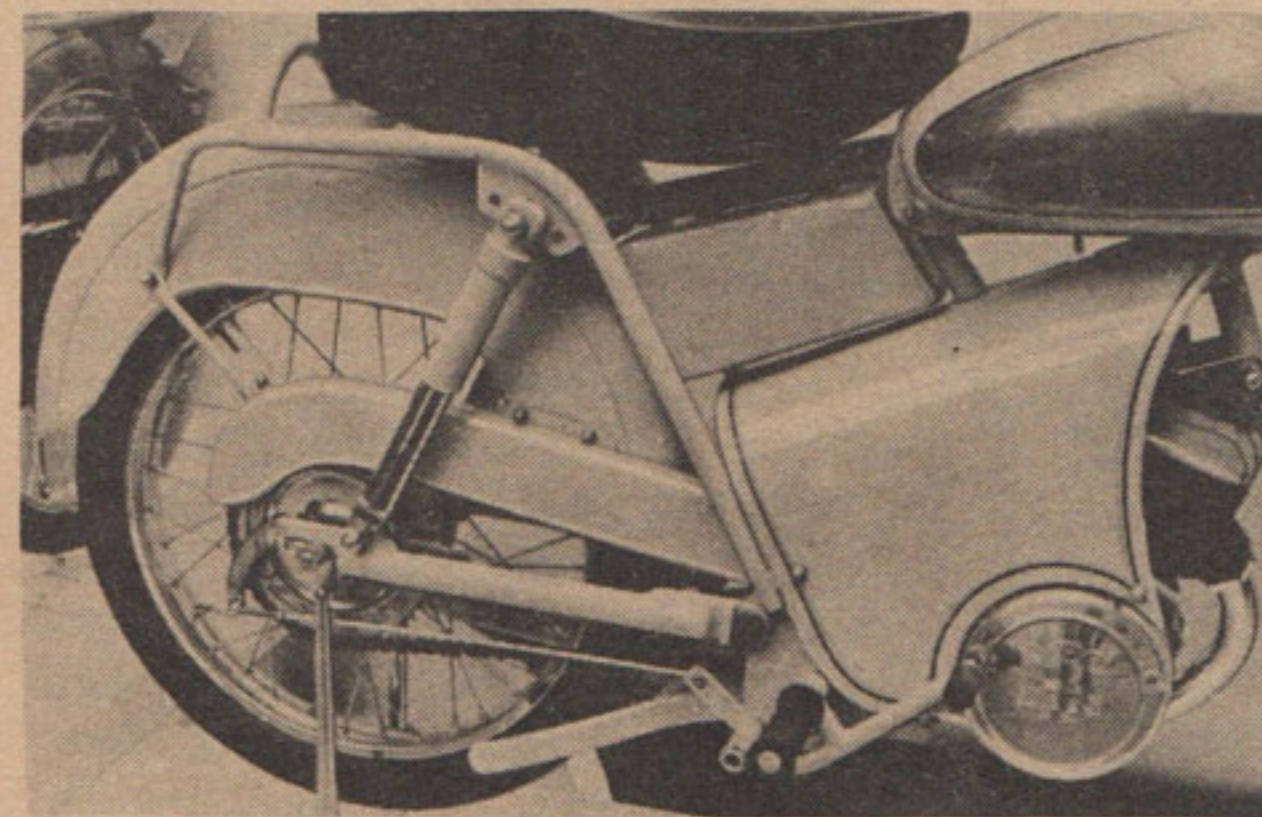
Bien que le cyclomoteur ne soit pas le domaine propre de « Moto-Revue », mais celui de notre confrère « Cyclomoto », nous ne pouvons les passer sous silence, car dans ce domaine, nos constructeurs se trouvent sensiblement sur un pied d'égalité avec les producteurs étrangers.

Deux points essentiels sont à constater.

D'abord, le cyclomoteur se dégage de plus en plus de la conception « bicyclette + moteur », avec ses nombreux tubes, parfois assez torturés. Et la conception « unité », « cyclomoteur comme un tout », prévaut de plus en plus. Tant qu'il ne s'agissait que du « Motom » italien de 1949, nos constructeurs en restèrent à leur ancienne ligne (si ce n'est Follis) ; mais depuis que NSU avec son « Quickly », que Puch ont adopté

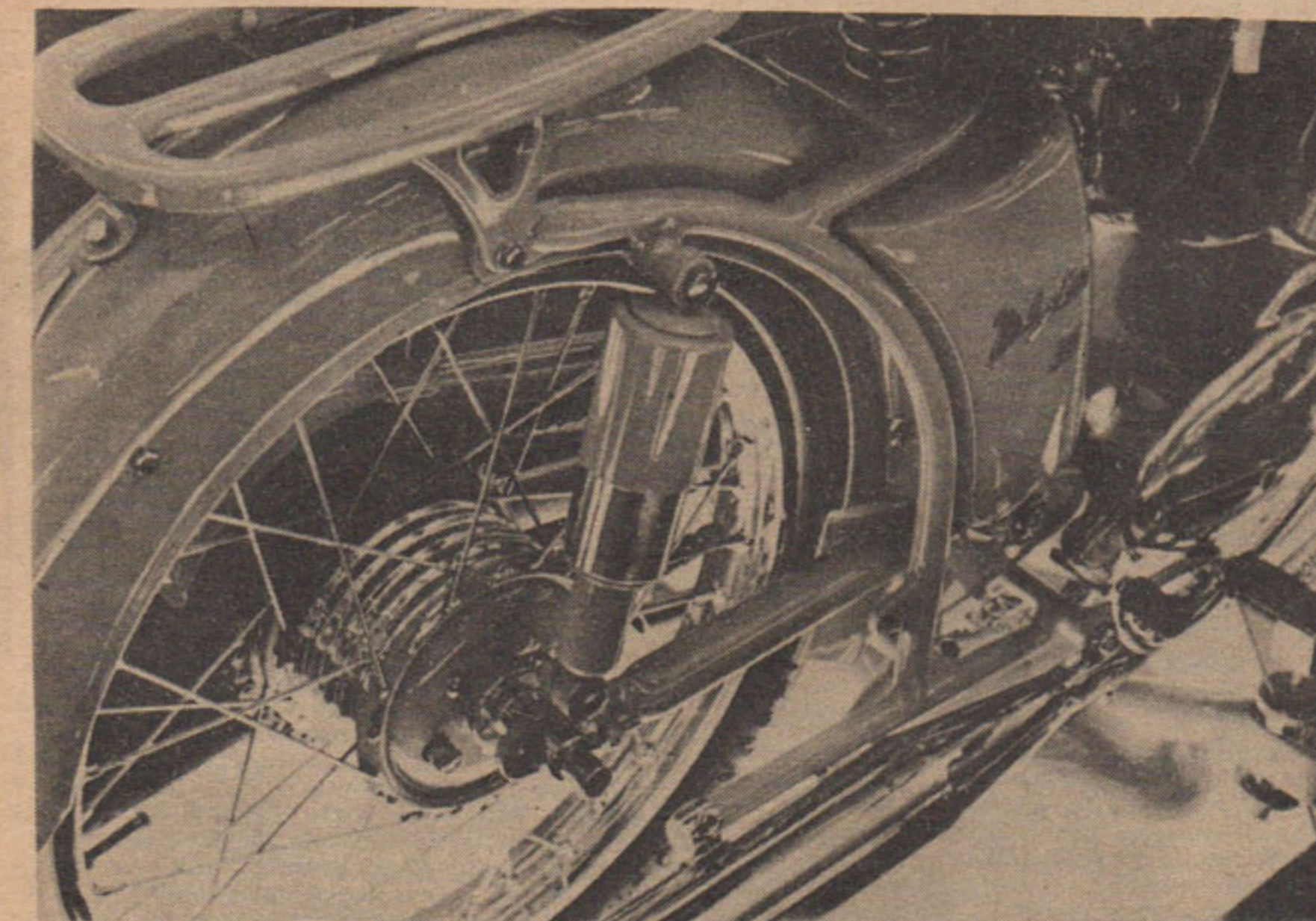
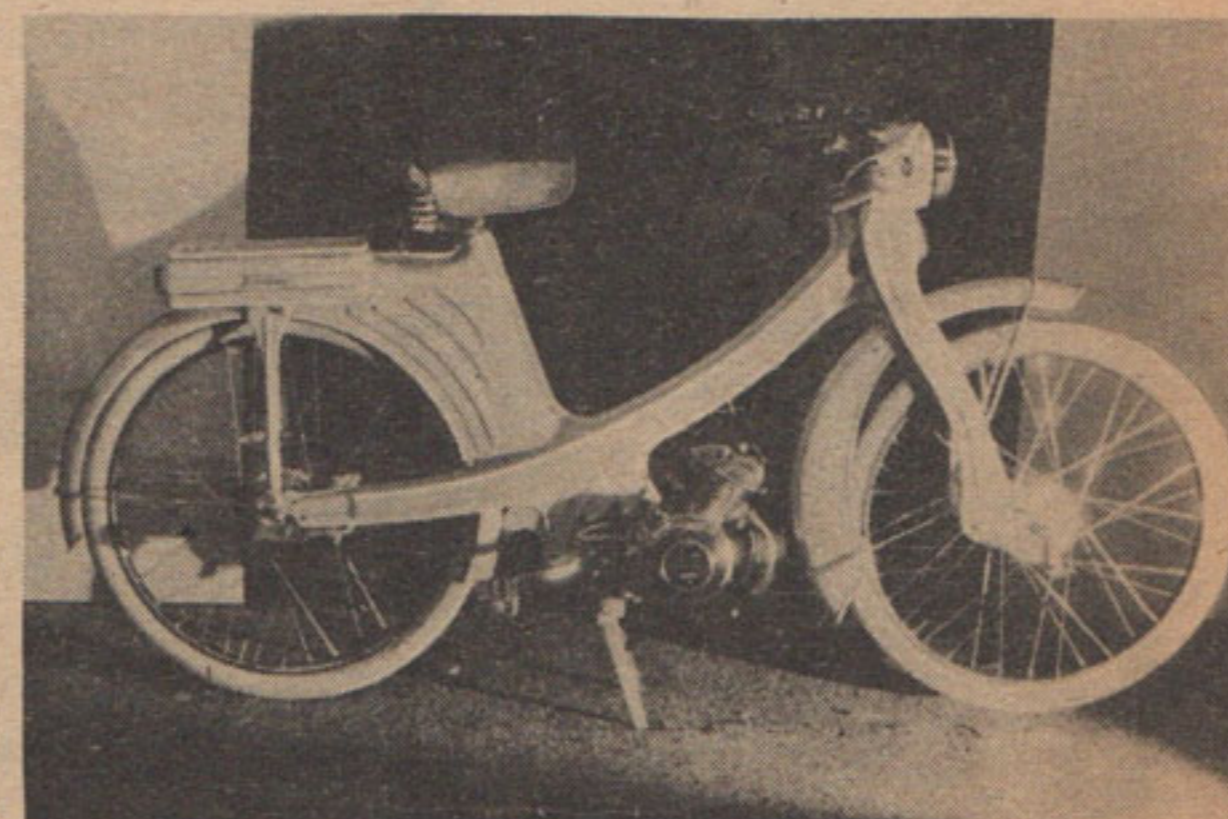


Ci-dessus, le cyclomoteur Europ à cadre en tôle emboutie et suspension oscillante. - Au-dessous, la suspension arrière du vélomoteur léger Rhonson

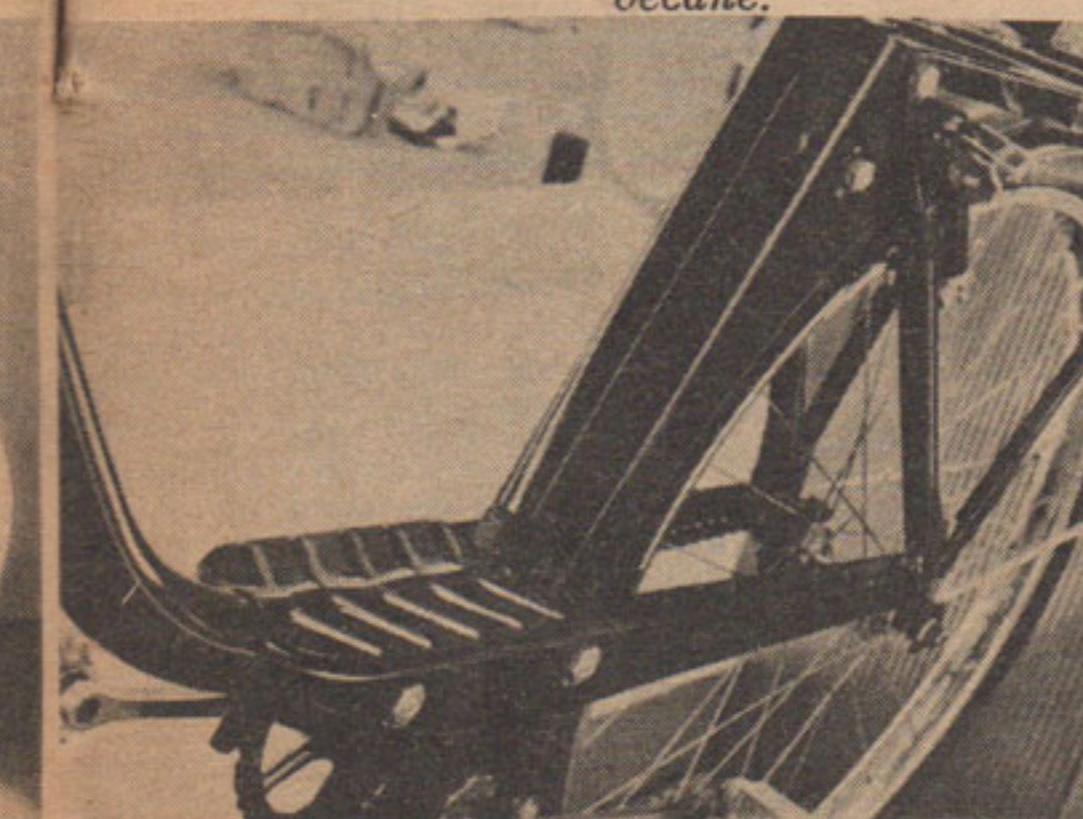


Ci-dessus, le 125 Cocymo à petites roues et moteur AMC deux temps.

Ci-dessous, l'un des modèles Scoutex, le cyclomoteur à cadre en tôle emboutie et fourche à biellettes inférieures. - A droite, le nouveau Vélosolex possède un nouveau cadre avec marche-pied.



En haut de la page, le cyclomoteur Automoto à cadre alliage léger coulé. Ci-dessus, la suspension arrière de la 125 Motobécane.



des anneaux de caoutchouc Neiman (Derny, Eriac, etc...), soit avec des éléments séparés (les cadres « Malagutti » par exemple, le Horsy, la Paloma, etc...).

Pour la suspension avant, la fourche à parallélogramme est de plus en plus supplantée, soit par la fourche télescopique (Ultima, Rocket, Liberia, Cazenave, Eriac, la Mobylette, le Lutin, les Alcyon, etc...), soit par les fourches à roue poussée, à courtes biellettes, et dont l'élément élastique est assuré soit par un ressort spirale, soit par un bloc caoutchouc, soit par des ressorts classiques (Mosquito, Scoutex, Follis, etc...).

Et dans ces cadres, l'on trouve non seulement des 50 cmc., mais

également des 65, 70, voire même des 100 cmc.

Il ne faudrait pas terminer ce tour d'horizon de la production française de cyclomoteurs sans signaler les solutions techniques propres aux constructeurs français : embrayages automatiques (Junior, VAP), et boîtes automatiques (Mobymatic).

LES HYBRIDES

Enfin, nous entrons dans une catégorie tout à fait particulière et qui trouve une extension de plus en plus grande : celle des hybrides, où l'on trouve du scooter, du cyclomoteur, de la moto.

Les moteurs utilisés : en général des 100 cmc., mais parfois des 50, 70 ou des 125.

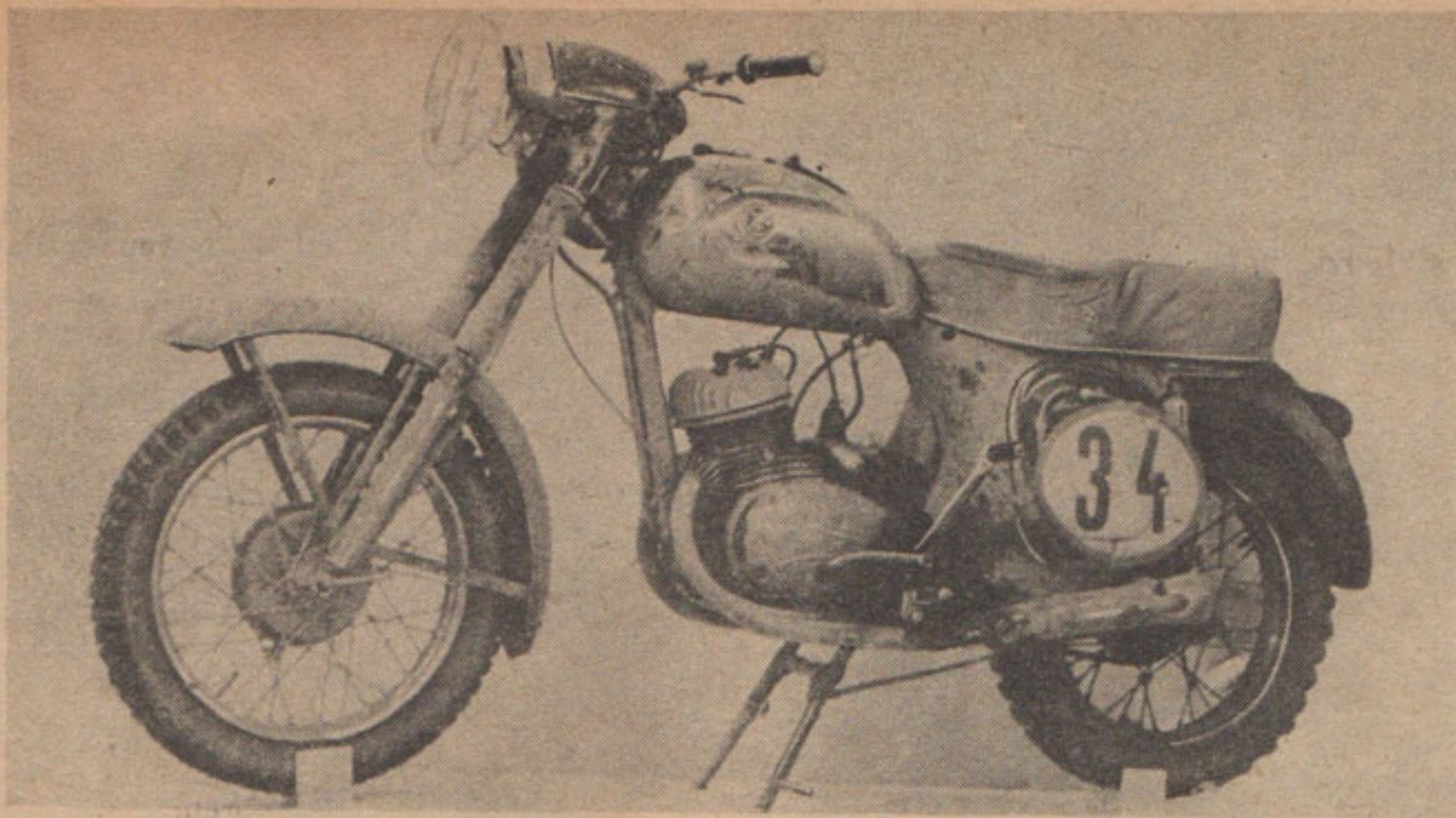
Si certains de ces engins, en particulier parmi ceux que nous pourrions appeler des scooters légers, portent nettement les signes distinctifs de leur hérédité (et nous pensons au troupeau de « Cabri » en pacage sur de très nombreux stands), il n'en est plus de même pour d'autres véhicules. Des cyclomoteurs sans pédales où l'influence du scooter est très nette (Paloma, Starlett, Sulky, Liberia, Raider, etc...), des motos au carénage, à la protection très étudiés, qui ne sont pas loin de les apparenter aux scooters : Pullman Monet-Goyon Super-Belina de Cazenave, 125 utilitaire chez Gnome-Rhône, etc.

Et il semble bien que ces hybrides seront amenés à avoir une place de choix dans la production française où ils risquent, sinon de détrôner les classiques vélomoteurs, du moins de leur faire une concurrence des plus sérieuses.

Nous arrêterons là cette rapide revue d'ensemble sur le Salon 1955, nous réservant, dès le prochain numéro, une analyse détaillée, stand par stand, des machines proposées au motocycliste français.

Evidemment, les stands des constructeurs étrangers feront l'objet d'un examen séparé.

J. B.



L n'est pas question ici de nier la passion que peuvent avoir de nombreux motocyclistes à « bricoler » leur moteur, avec plus ou moins de bonheur, afin d'en tirer quelques dixièmes de chevaux supplémentaires... quand ce ne sont pas des chevaux entiers.

Cette semaine, et grâce à la documentation contenue dans la revue tchécoslovaque « Revue du moteur », nous publions les conseils précis de Frantisek Orlik.

Vous aurez tout lieu de remarquer que les transformations envisagées sont dictées par les exigences de la compétition sur route (vitesse), mais plus encore par celles exigées en tout terrain, ce qui est normal lorsque l'on se souvient de la participation victorieuse des tchécoslovaques aux Six Jours Internationaux.

RENDEMENT DES 125 - 150 - 250

« Le nombre de demandes concernant la modification des machines de série pour les épreuves sportives allant toujours croissant, nous nous sommes décidés à expliquer aux sportifs de tous les pays la marche à suivre pour augmenter la puissance de nos moteurs de série et pour équiper les machines en vue des participations aux épreuves sportives.

Le problème est assez complexe et demande beaucoup de soin et de scrupules. En principe, une augmentation de la puissance du moteur entraîne nécessairement un accroissement de la consommation d'essence. Ce fait doit être toujours pris en considération, car l'un des facteurs que nous allons énumérer consiste en une modification des canaux de transfert que l'on ne peut plus réduire par la suite.

Les modifications nécessaires dans le but énoncé, en principe identiques pour tous nos moteurs à deux temps, sont les suivantes :

- 1° augmentation du taux de compression;
- 2° réduction des résistances à l'admission;
- 3° diminution de l'espace libre dans le carter moteur;
- 4° modification du carburateur;
- 5° changement de l'avance à l'allumage;
- 6° élimination des vibrations;
- 7° adoption d'une autre bougie d'allumage;
- 8° modification de la démultiplication;
- 9° éventuellement modification des silencieux d'échappement.

Ces instructions différant selon le modèle de motocyclette, commençons par les machines Jawa-CZ 125 et 150 cmc.

Carter moteur. - Polir avec soin l'intérieur du carter moteur. Aménager les canaux de transfert dans le carter symétriquement et polir les deux canaux. Élargir la lumière d'admission dans le carter selon le croquis ci-après et l'aménager de telle façon que les passages vers le cy-

QUELQUES CONSEILS POUR AMÉLIORER LE JAWA

lindre et vers la tubulure d'admission ne présentent aucune discontinuité.

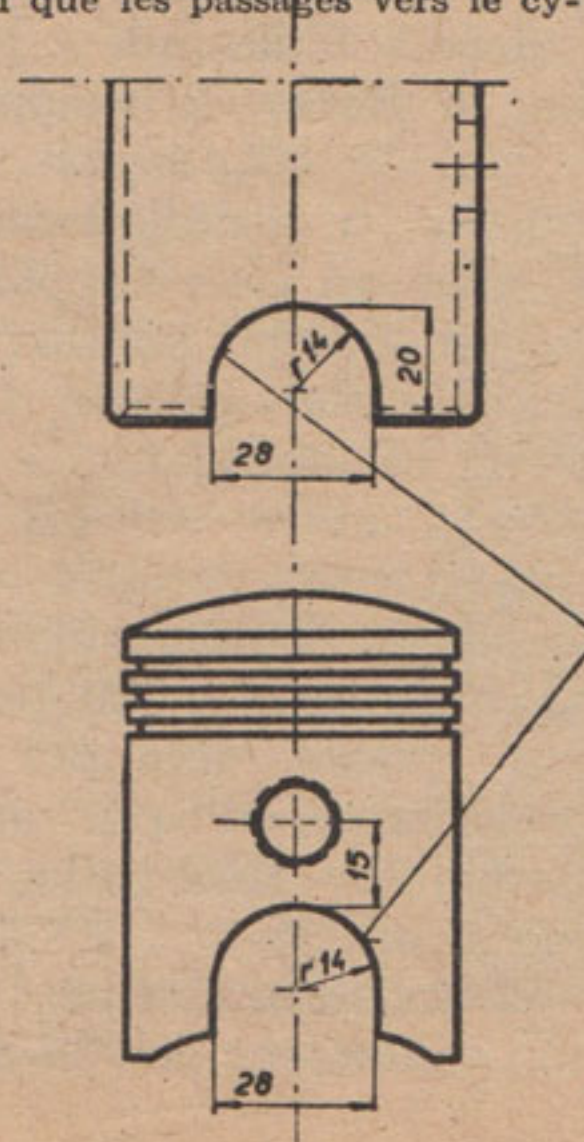
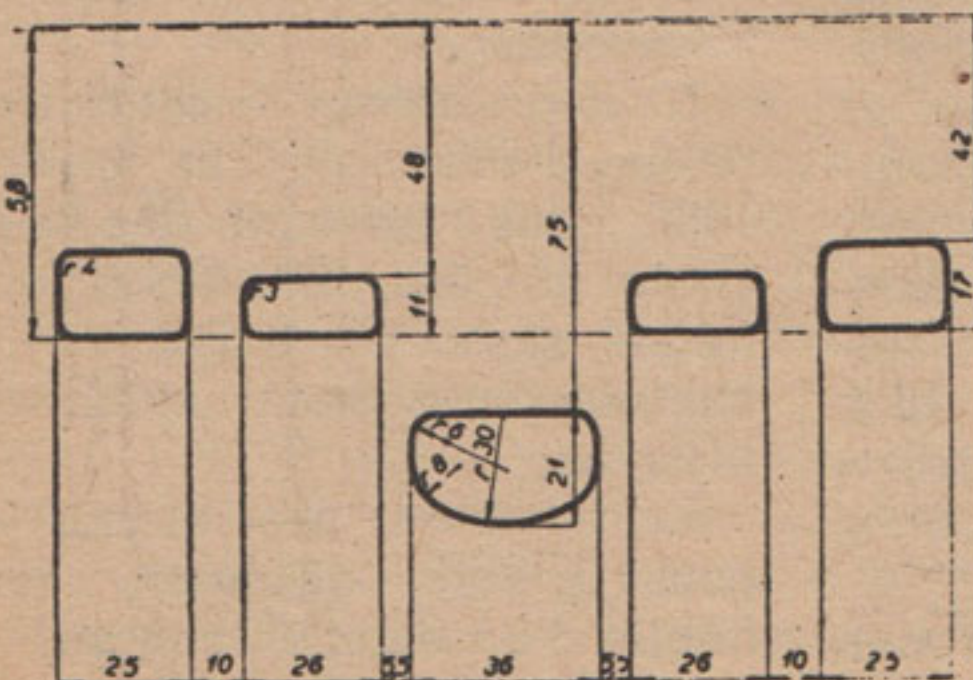
Cylindre. - Ajuster avec précision les canaux de transfert aux canaux dans le carter. Effectuer cette opération à l'aide d'un gabarit. Il importe d'éviter toute formation d'aspérités dans le canal de transfert entre le carter et le cylindre qui feraient vivement tourbillonner la colonne gazeuse. En outre, découper le joint sous le cylindre de telle façon qu'il ne fasse pas saillie dans le canal de transfert. Limer les lumières d'échappement et de transfert dans la paroi du cylindre (voir dessin). Supprimer à la lime tous les coudes brusques, notamment dans le canal de transfert. Modifier la lumière d'admission selon le dessin et l'ajuster à la lumière correspondante du carter. Ajuster les évidements de transferts dans la partie inférieure du cylindre aux évidements correspondant dans le piston. Enfin, polir tous les canaux avec de la toile d'émeri.

Culasse. - Pour augmenter le taux de compression du moteur, réduire au tour la hauteur de la culasse de 0,8 mm à 1 mm et arrondir les coins de la chambre de compression.

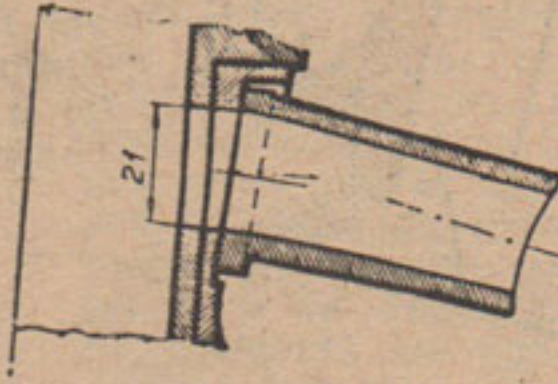
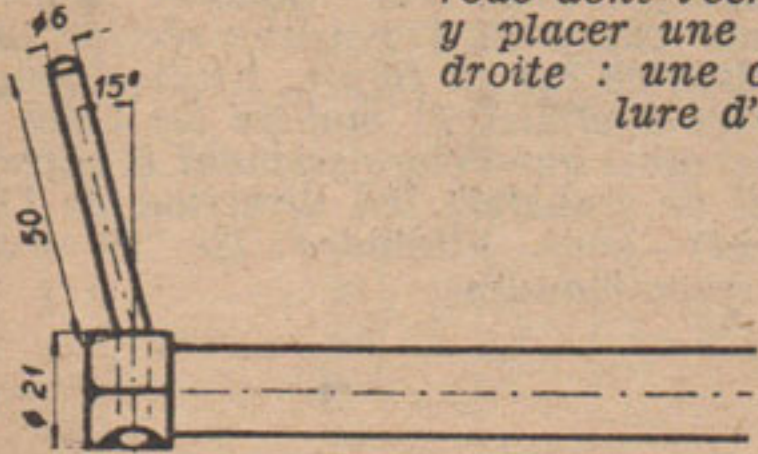
Piston. - Les lumières de transfert dans le piston doivent être, des deux côtés, de même taille et ajustés avec précision aux canaux de la partie inférieure du cylindre. Arrondir tous les coins dans les canaux de transfert pour réduire au minimum le tourbillonnement du mélange. Avec une pâte fine, roder les segments dans les gorges du piston.

Tubulure d'admission. - Élargir la tubulure d'admission ouvrant dans le cylindre pour assurer un passage continu de l'orifice de la tubulure à la lumière du cylindre (voir dessin).

Ci-dessous, une vue de l'intérieur du cylindre avec les dimensions à donner aux lumières, mesurées depuis le point mort haut. - A droite, l'échancrure du bas du piston et celle de la chemise doivent être ajustées.



Ci-dessous à gauche : un axe de roue dont l'écrou est percé pour y placer une tige d'acier. - A droite : une coupe de la tubulure d'admission.



Carburateur. - Monter un carburateur Jikov 2920 HC et déterminer par des essais le calibre de son gicleur principal (de 95 à 110).

Bougie d'allumage. - Pour les moteurs de compétition modifiés selon les présentes instructions, on recommande la bougie PAL 195 et, pour les journées très chaudes, la bougie PAL 225.

Avance à l'allumage. - Régler l'avance à 3 ou 3,5 mm pris sur la course du piston.

Silencieux. - N'apporter aucune modification aux silencieux, car tout changement des orifices dans les parois des silencieux peut profondément altérer la puissance du moteur.

Transmissions. - Essayer sur route les couronnes de 16, 17 ou 18 dents et adopter celle qui convient le mieux.

Fourche AV. - Vérifier les bagues caoutchouc et les remplacer si elles sont usées.

Cadre. - Aucune modification importante du cadre n'est nécessaire. Au lieu de la pompe, monter des attaches pour une petite bouteille d'air comprimé. On recommande, cependant, de ne pas se démunir de la pompe à pneus ; l'assujettir à l'aide de deux porte-pompe au tube de cadre supérieur au-dessous du réservoir d'essence. Renforcer le bras de chaque repose-pied par un renfort brasé et cambrer légèrement de bas en haut l'extrémité du bras (voir dessin). Les vis, boulons et écrous importants du cadre et de la fourche télescopique doivent être percés et freinés au fil-frein.

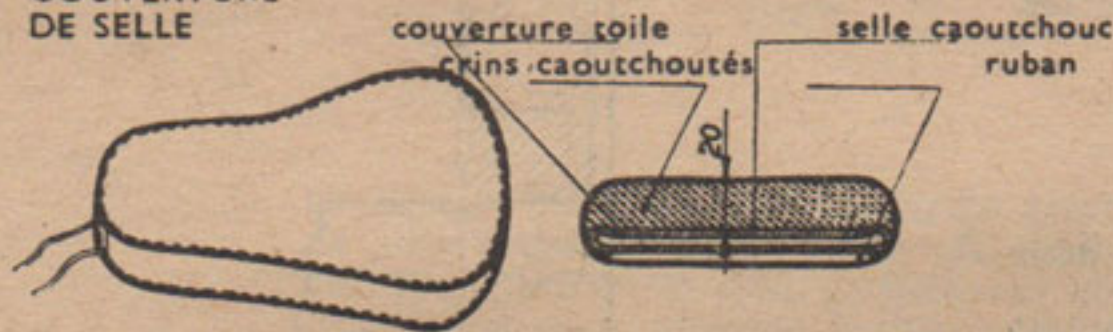
Freins. - Remplacer les garnitures de frein si elles présentent des nappes continues d'aspect glacé qui réduisent l'efficacité du freinage. Des freins fonctionnant sans défaillances constituent l'une des conditions essentielles non seulement du succès sportif, mais encore de la sécurité du coureur.

Selle. - Pour rendre la selle plus confortable, la hausser à l'aide d'un coussin de crins caoutchoutés que l'on fixe à la selle au moyen d'une housse de toile forte serrée aux bords par un lacet (voir croquis).

Boîte à outils. - Enlever la batterie de la boîte gauche, enrober de ruban isolant le bout du câble d'arrivée et se servir de la boîte vide pour l'outillage nécessaire aux épreuves. Si l'on dépose la batterie, remplacer l'ampoule de la lanterne arrière par une autre de 6 V/5 W, sinon la première risque de griller.

Ci-dessous : le recouvrement de la selle d'origine par une couche de crin caoutchouté. - A droite : le renfort du repose-pied par équerre.

COUVERTURE DE SELLE



Axes de roue. - Souder des ergots aux têtes des axes des roues directrice et motrice pour faciliter le démontage des roues (voir croquis).

Avertisseur. - Si la batterie est enlevée, monter un avertisseur à poire.

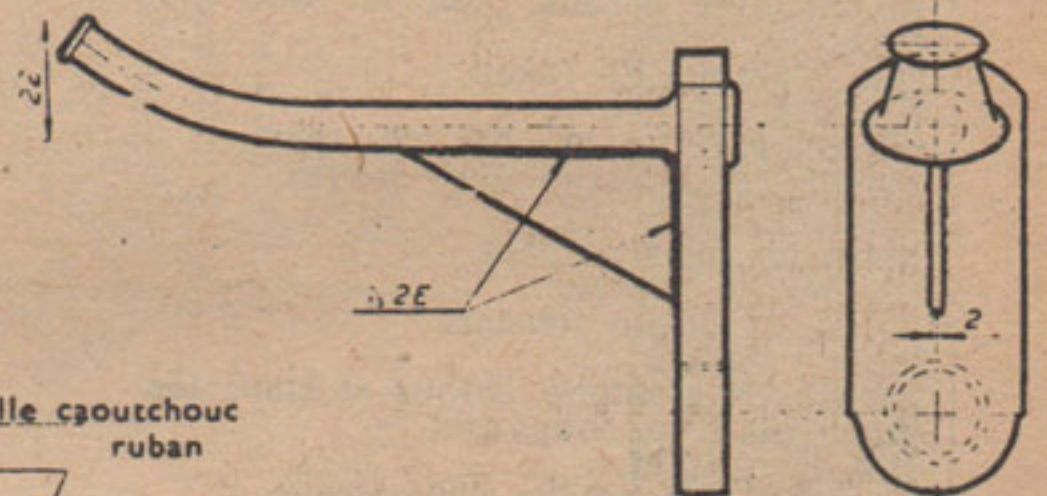
Poignée tournante. - On recommande d'employer une poignée tournante spéciale à tirage rapide.

Bras supérieur de la fourche télescopique. - Pour renforcer la fourche avant très sollicitée dans les courses tous terrains, souder un renfort à son bras supérieur (voir croquis).

Roue motrice. - On recommande de remplacer les rayons de 3 mm de diamètre de la roue motrice par d'autres, plus

gros, de 3,5 mm de diamètre. A cette fin, élargir les trous dans le moyeu et dans la jante.

Équipement des motocyclettes de compétition. - Une machine de compétition doit être équipée d'un compteur muni, autant qu'il est possible, d'un totalisateur de kilomètres avec remise à zéro. En plus, monter sur le guidon de la machine une montre de bord de précision protégée par une enveloppe de caoutchouc. Compléter le jeu de clefs ordinaires pour les écrous courants de la moto par quelques clefs spéciales confectionnées en soudant 2 douilles 6-pans à l'un des bouts du levier démonte-pneus (voir croquis). Une telle clé sert à deux usages : au desserrage et resserrage des écrous, ainsi qu'au démontage des pneus. Ne pas oublier un ou deux tournevis bien taillés et appropriés aux têtes des plus nombreuses vis de la moto. En outre, un extracteur de volant magnétique est indispensable. Tous les câbles de commande (gaz, embrayage, frein avant) doivent être doublés. Attacher les câbles de réserve avec un ruban

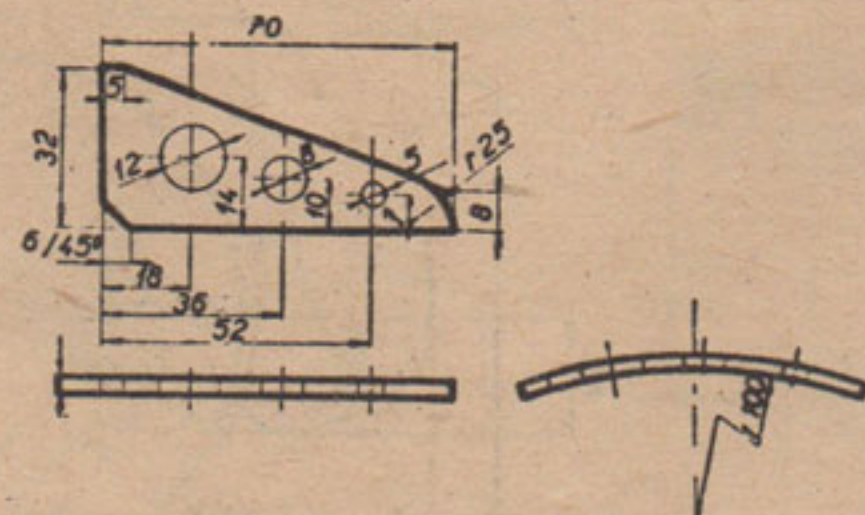
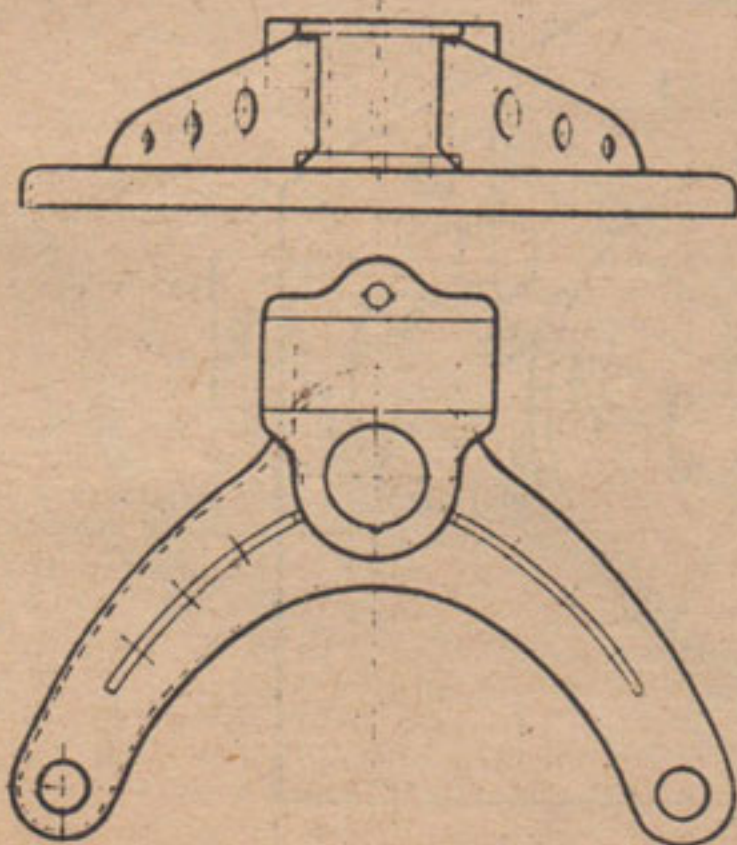


adhésif aux câbles montés, afin de pouvoir rapidement connecter le câble de rechange en cas de besoin.

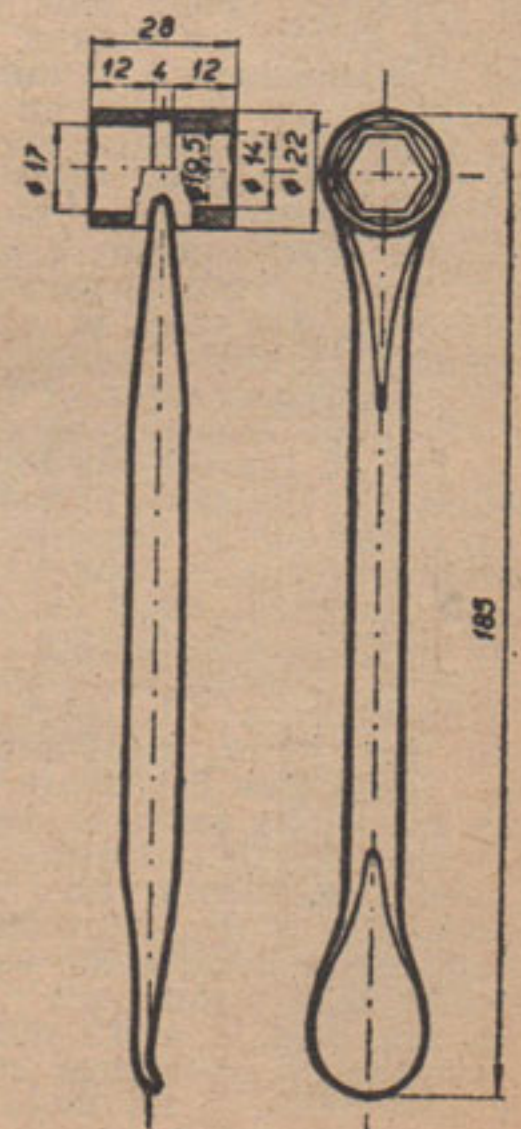
Pour terminer, voici une liste des pièces détachées indispensables que le coureur doit avoir :

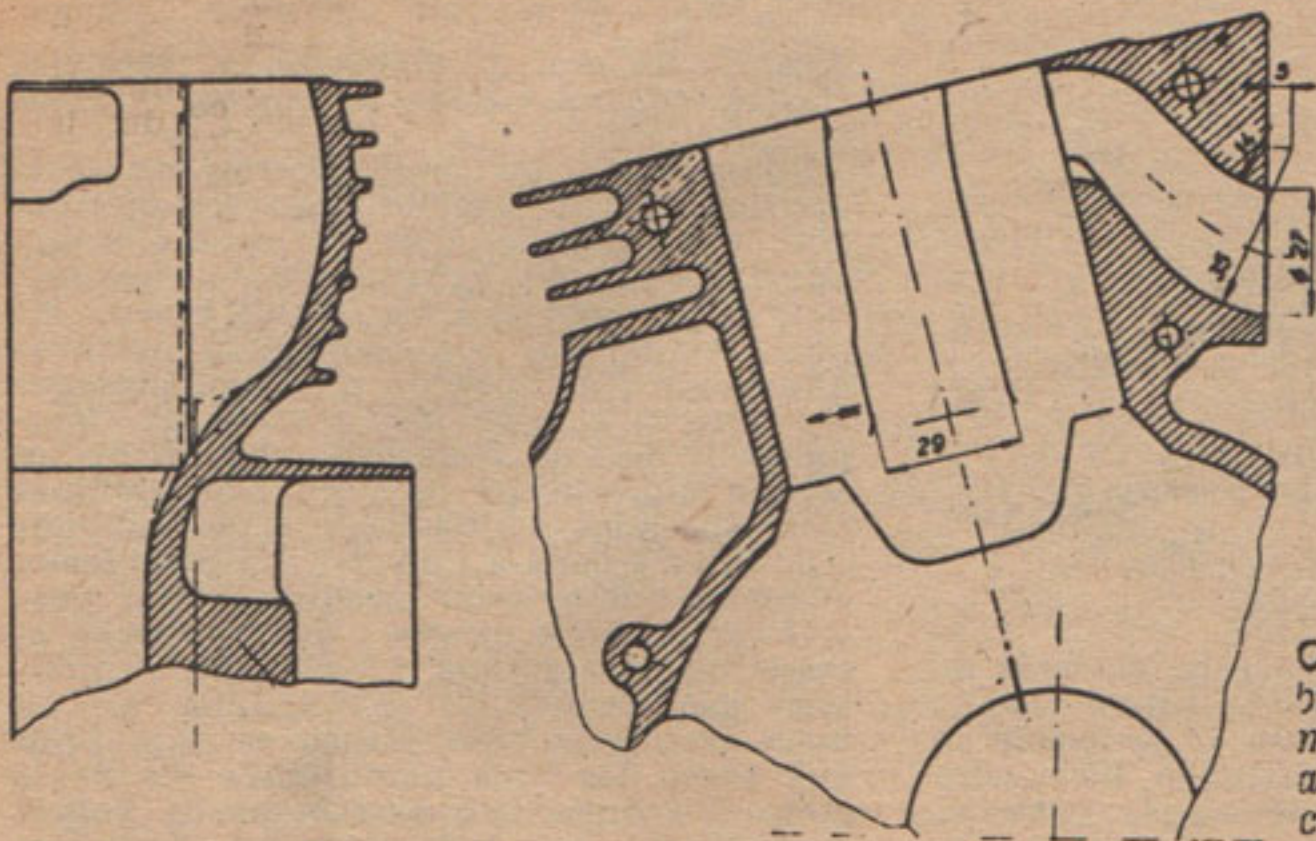
- 1 manette de débrayage avec boulon et écrou.
- 1 pédale de sélecteur avec vis de fixation.
- 1 repose-pied.
- 1 ressort de rappel des mâchoires de frein.
- 1 joint de culasse.
- 1 chaîne de réserve (peu usagée).
- 1 attache rapide.

A gauche : deux vues de la plaque supérieure de fixation de fourche munie de plaques de renfort, et ci-dessus : les dimensions de ces plaques.



A droite : un outil double constitué par un démonte-pneu avec un six pans double soudé à une extrémité.





A gauche : les travaux à effectuer dans le carter. A l'extrême gauche, une coupe par l'axe d'un transfert montre les angles à abattre pour passer de l'ancienne section (en pointillé) à celle représentée sur la figure. L'autre coupe par l'axe de la tubulure d'admission montre les cotes à donner à cette tubulure, ainsi que l'élargissement à apporter à l'entrée du canal de transfert (en direction de l'échappement seulement) pour atteindre les 29 mm. recommandés.

Ci-contre : le vilebrequin réassemblé muni des flasques en aluminium destinés à combler les vides d'équilibrage.

- 4 rayons avec écrous pour la roue directrice.
- 4 rayons avec écrous pour la roue motrice.
- 1 clef à écrous de rayon.
- 1 tuyau à essence.
- 1 jeu de gicleurs (90, 95, 100, 105).
- 3 bougies d'allumage avec joints.
- 1 condensateur.
- 1 paire de vis platinées.
- 1 linguet de rupteur.
- 1 borne de haute tension.
- 1 jeu de lampes.
- 1 jeu de vis, boulons, écrous et clavettes.
- 1 pince plate et coupante.
- 1 clef de contact.
- 1 extracteur de volant magnétique.
- 2 chambres à air.
- 2 m de ruban isolant.
- 2 m de fil-frein.

20 rubans de caoutchouc découpés dans une vieille chambre à air.

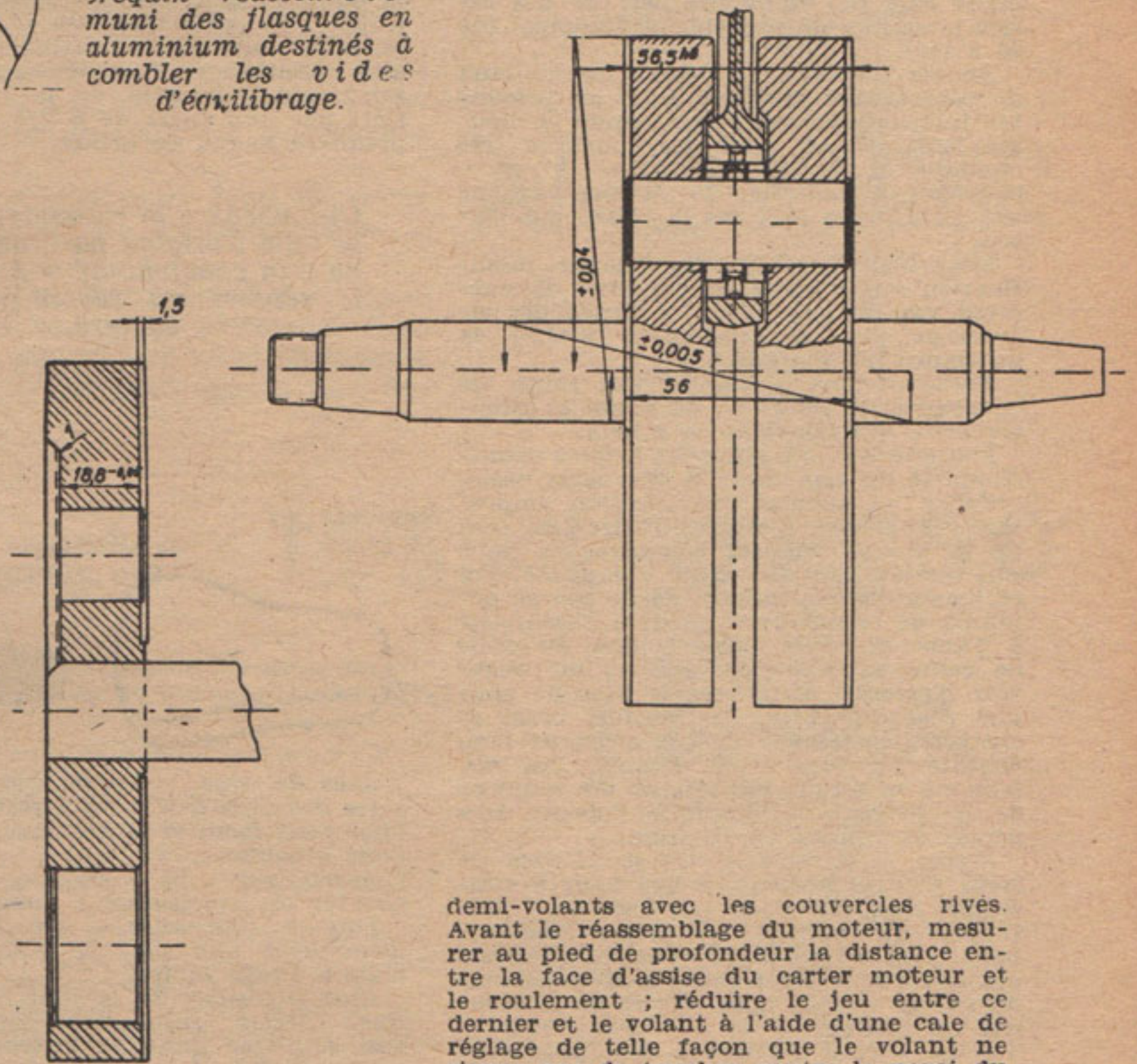
Nous vous souhaitons de ne jamais avoir besoin de tout cela au cours des épreuves sportives auxquelles vous participerez, mais nous insistons sur le fait qu'il faut toujours avoir ces accessoires de rechange à bord, afin de pouvoir remplacer rapidement les pièces qui se détériorent facilement au cours d'une compétition.

Nous passons maintenant à l'étude du moteur de 250 cmc. et sommes persuadés bien que cet article ne soit qu'un résumé des modifications nécessaires, de faciliter la tâche de tous ceux qui s'intéressent à la mise au point, qu'il s'agisse de grands ateliers bien outillés ou de particuliers ne disposant que d'un atelier modeste.

Les grands ateliers bien équipés peuvent procéder comme suit :

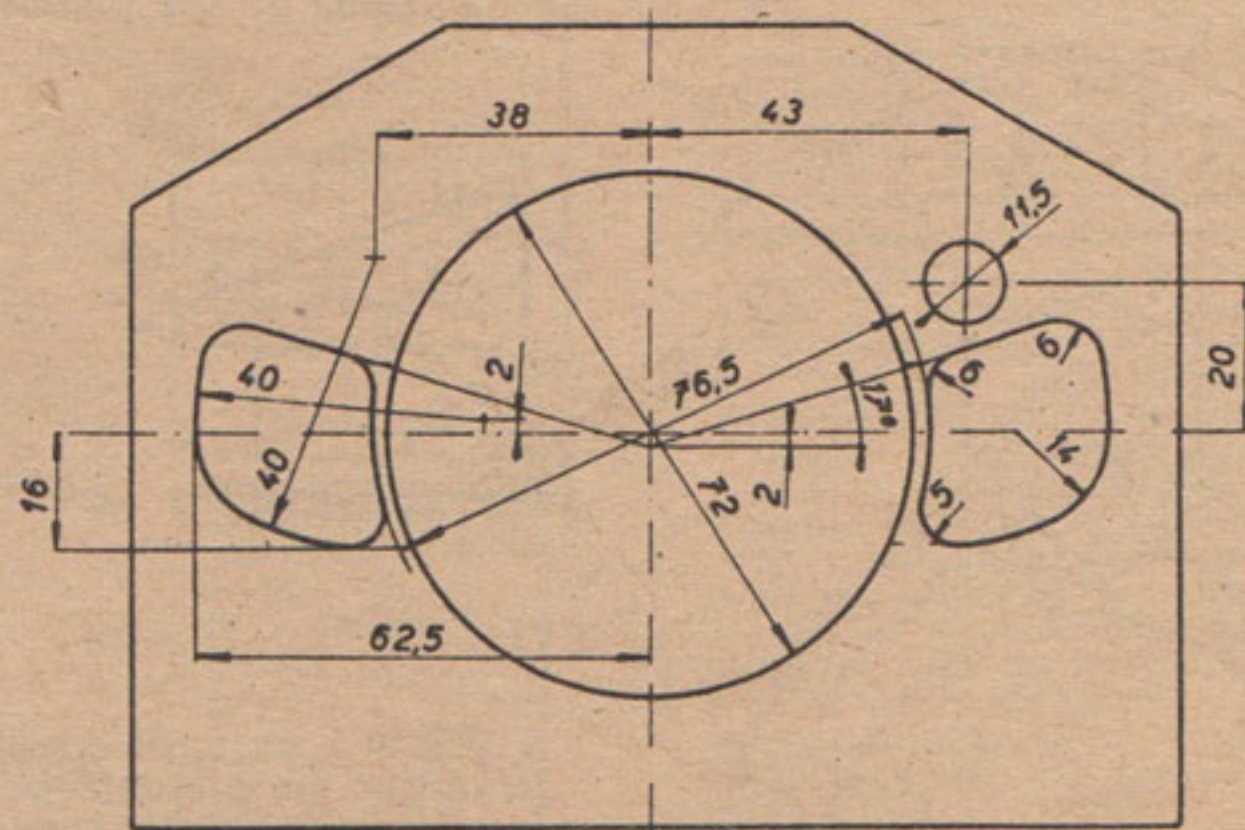
Carter-moteur. - Polir tout l'intérieur du carter et élargir les canaux de transfert vers l'échappement à 29 mm (voir figure). Ajuster les canaux en haut, le mieux à l'aide d'un gabarit confectionné selon le croquis ci-joint. Élargir l'entrée de l'admission à 27 mm en vue du montage d'un carburateur Amal, à petite cuve à niveau constant. Polir le canal d'admission d'un bout à l'autre et ajuster soigneusement la lumière d'admission à la bride du carburateur. Monter un gicleur 130 ou 150 pour carburateur Amal diamètre 27 mm (à essayer sur route). Pour les épreuves de régularité, employer le filtre d'air à cartouche filtrante en acier, mais démonter celle-ci pour les compétitions. Le carburateur Amal demande alors un autre pavillon d'aspiration.

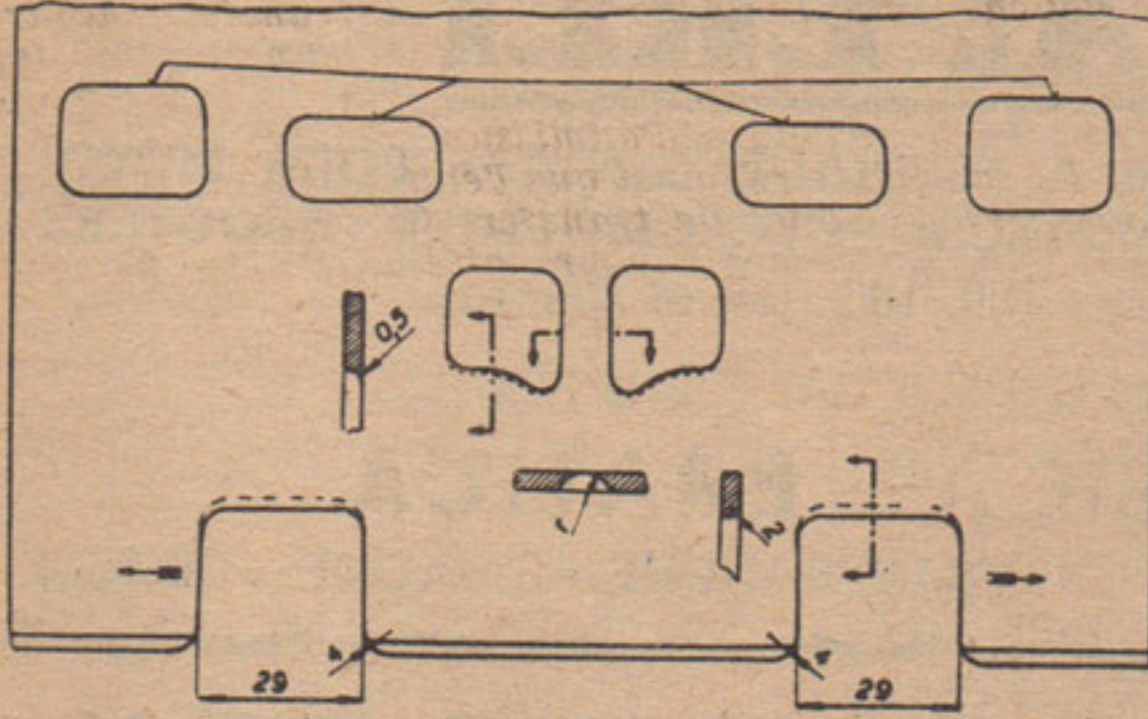
Embiellage. - Déposer le volant. Creuser l'évidement pour la tête de bielle à 0,5 mm (voir fig.). River une tôle de 1,5 mm d'épaisseur à la face extérieure du volant et évider cette tôle selon le dépasement du maneton (voir fig.). Obturer les trous d'allègement intérieurs du volant, le mieux avec de la tôle d'aluminium. Assembler les deux moitiés du volant ainsi modifiées de telle façon qu'il y ait, entre elles, un jeu de 0,15 à 0,2 mm pour la bielle. Ajuster les tourillons et finir au tour, la périphérie et les faces des deux



demi-volants avec les couvercles rivés. Avant le réassemblage du moteur, mesurer au pied de profondeur la distance entre la face d'assise du carter moteur et le roulement ; réduire le jeu entre ce dernier et le volant à l'aide d'une cale de réglage de telle façon que le volant ne risque pas de toucher contre la paroi du carter.

Au-dessus, un volant recouvert d'un flasque rivé. Les trous des faces intérieures sont obturés en pratiquant en surface un logement cylindrique recevant une rondelle d'aluminium. - Au-dessous : un gabarit destiné à travailler les sections des transferts et à obtenir une superposition exacte du cylindre et du carter.





A gauche : une vue des lumières de la 250 Jawa dans un cylindre déroulé. Les lumières d'admission sont arrondies dans le bas ainsi que la cloison qui les sépare. De même, l'extrémité supérieure de l'encoche de transfert est également arrondie (sur la figure, les coupes sont représentées avec les vides en hachuré).

Cylindre. - A l'aide du gabarit représenté sur la fig., ajuster avec précision les lumières de transfert dans le cylindre et dans le carter moteur, et modifier leur forme selon le croquis. Couper les cloisons inférieures du canal de transfert et élargir ce dernier à 29 mm vers l'échappement (voir figure). Arrondir de l'extérieur l'arête supérieure de la lumière de transfert selon le croquis. Donner à la cloison dans le canal d'admission un profil semi-piriforme orienté vers le carburateur. Arrondir de l'extérieur à $r = 0,5$ les arêtes inférieures des lumières d'admission (voir fig.).

Cylindre. - Ajuster avec précision les lumières de transfert à celles des canaux dans le carter moteur et, autant qu'il est possible, abraser ces canaux. Donner de l'extérieur à la cloison du canal d'admission un profil semi-piriforme. Couper les cloisons inférieures des canaux de transfert et arrondir les lumières de ces derniers (voir fig.).

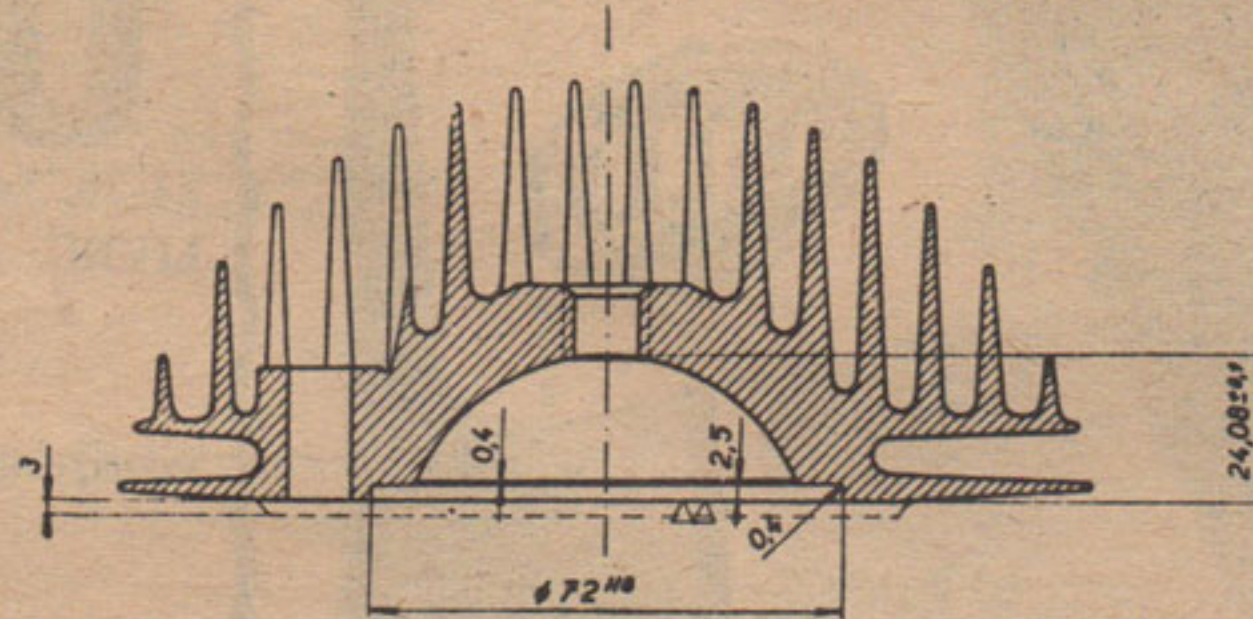
Culasse. - Pour augmenter la compression, réduire la hauteur de la culasse de 3 mm, de telle façon que le volume de la chambre d'explosion se trouve réduit à 32 cmc. Régler l'avance à l'allumage à 4,5 mm.

Silencieux d'échappement. - Arracher les deux cloisons et les retirer de la cartouche. Laisser les cartouches en place.

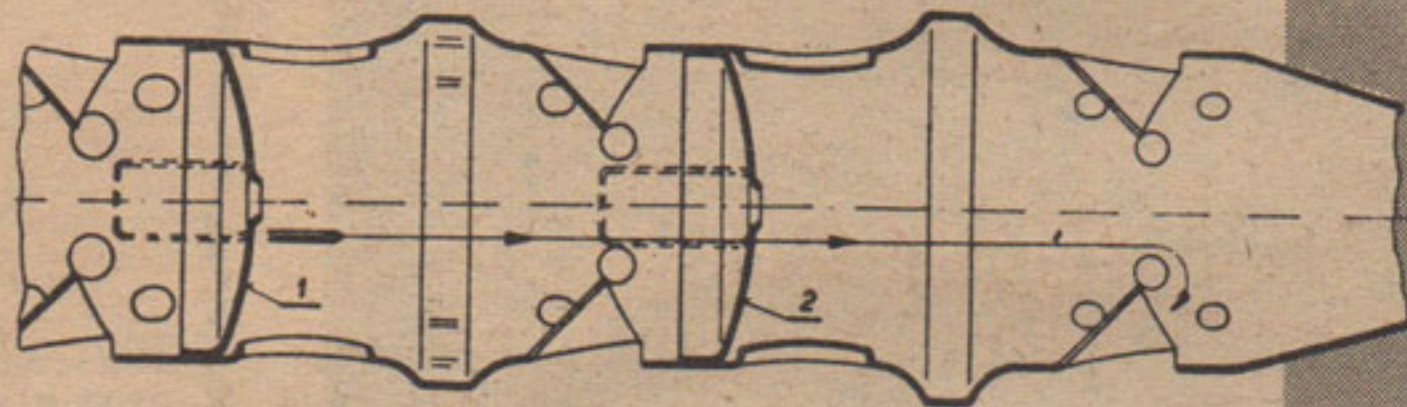
Grâce à ces modifications, la puissance du moteur se trouve augmentée de 1,5 à 2 CV. On recommande de monter une bougie plus froide, le mieux une bougie KLG 70.

Un particulier possédant un petit atelier peut modifier sa machine selon les instructions ci-après :

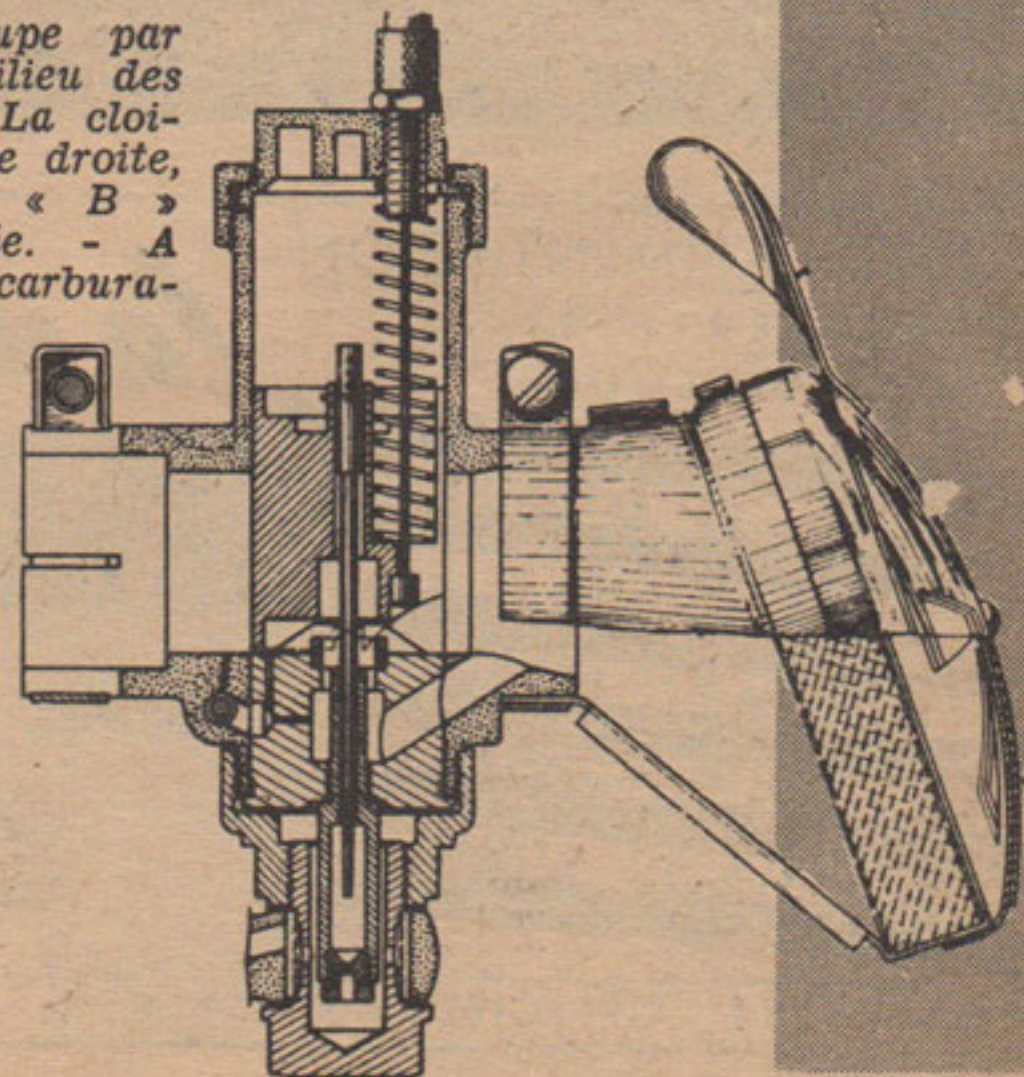
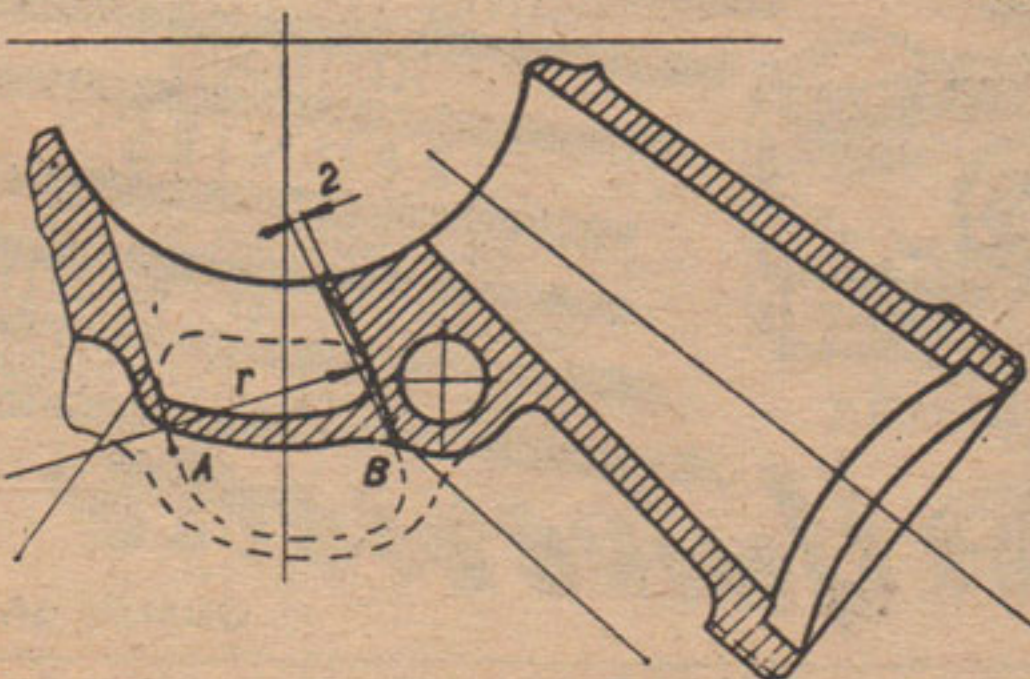
Carter-moteur - Polir l'intérieur du carter et élargir à la lime les canaux de transfert, en bas, vers l'échappement, à 29 mm. Modifier les canaux de transfert supérieurs dans le carter de telle façon



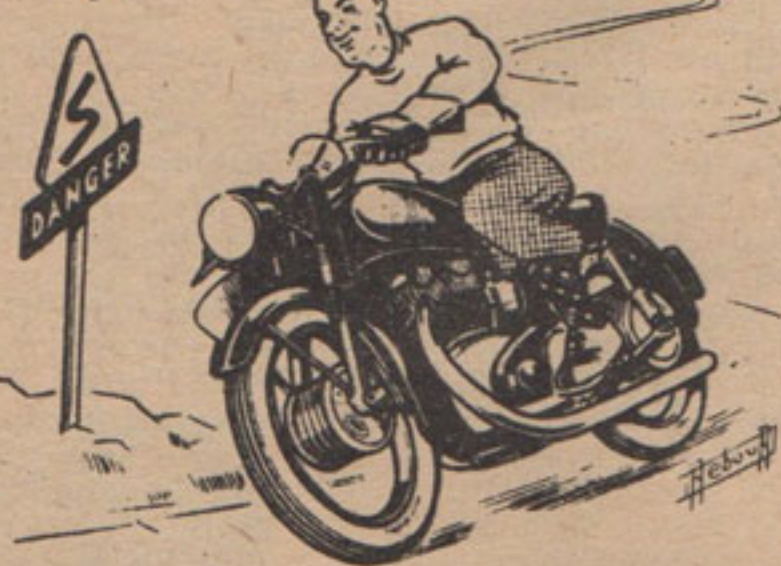
Ci-dessus : la culasse modifiée pour obtenir un taux de compression plus élevé. Il faut la tourner pour enlever environ 3 mm d'épaisseur de métal. Un petit chanfrein sera ensuite pratiqué entre la partie plate et la partie incurvée. - Au-dessous : le silencieux. Il faut défoncer les deux cloisons et les sortir suivant le sens indiqué par la flèche.



A gauche : une coupe par l'échappement et le milieu des lumières de transfert. La cloison « A » est en ligne droite, tandis que la cloison « B » sera légèrement creusée. - A droite, une coupe du carburateur Jikov.



Je ne crains plus le "DANGER"
avec mes freins SAPERLI



MOYEUX-FREINS "SAPERLI"

EN ALLIAGE LEGER A FREINAGE CENTRAL POUR MOTO-
CYCLETTES, VELOMOTEURS, CYCLOMOTEURS, SCOOTERS
4 Types : 100, 130, 160 et 200 mm.

CONSTRUCTEURS
SOCIETE A^{ME} PRATICA

10, Rue Ampère - VILLEFRANCHE-sur-SAONE (Rhône)

KNDP



PHARES, FEUX ET
AVERTISSEURS AUTO-MOTO

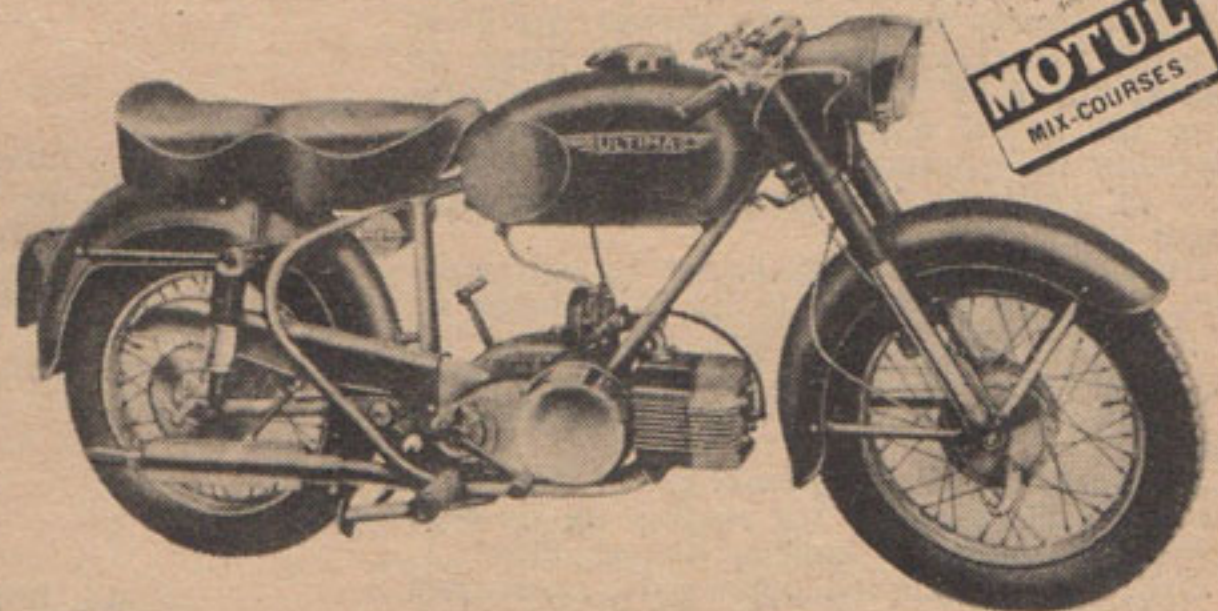
G. R. LETU 33 B^{is} R. CHATEAU LONDON PARIS X^e
Tel. : Nor. 03-03

ULTIMA

24-26, rue du Commandant Faurax - LYON-6^e
LIVRE DE SUITE 6 NOUVEAUX MODELES
et présente une

125 cmc — SPORT

équipée du moteur horizontal ULTIMA
type 125 sport
à frs : 143.500



livrée complète avec selle biplace
DEMANDEZ LE CATALOGUE

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

107, Chemin Fontaine Bleue, 107 — ALGER
ORAN-MOTO : Place des Victoires - ORAN
AGENTS REGIONAUX DEMANDES PARTOUT

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE

ROBUSTE ET ELEGANTE

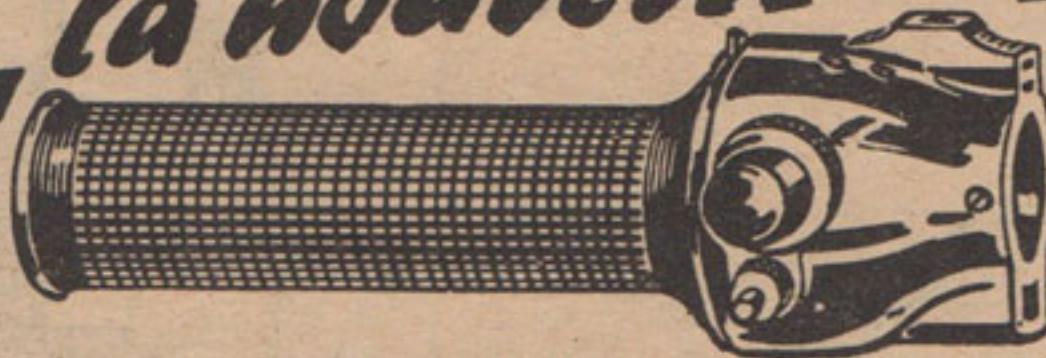
SIMPLE ET SURE

DEMONTAGE FACILE

PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE

AVEC FILS ET COSSES

la nouvelle



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

SAKER Universelle
COURBEVOIE

QUALITE SAKER

TOUTES LES COMMANDES
ELECTRIQUES

REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE

COMPLETE ET DETAILLEE

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

DEPOSITAIRE OFFICIEL : S16 KERSA, 43, RUE VOLTAIRE - LEVALLOIS - Métro: Anatole-France

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

SEDIS

Vous connaissez les chaînes françaises de qualité : Yellorex pour le vélo, Yellow pour la moto, le scooter, le cyclomoteur.

Deux marques de réputation mondiale, appréciées de tous ceux qui roulent.

Vous savez que Yellorex et Yellow sont adoptées depuis toujours par les plus importants constructeurs français de bicyclettes, cyclomoteurs, motocyclettes, scooters et voitures, ce qui représente la meilleure des références.

Vous connaissez le Challenge Yellow qui récompense chaque année les meilleurs coureurs cyclistes de la saison, ainsi que l'éclatant palmarès de nos victoires, dont les plus récentes sont :

Le Championnat du Monde avec Ockers sur cycle Elvé-Peugeot. Le Tour de France 1955 avec Louis Bobet de l'écurie Mercier. 2^e Brankart sur cycle Elvé-Peugeot. 3^e Gaul sur cycle Magnat-Debon.

Mais connaissez-vous aussi bien le fabricant de ces deux marques réputées, c'est-à-dire Sedis. Permettez-nous de vous le présenter.

La Compagnie des Transmissions Mécaniques Sedis, spécialisée depuis plus d'un demi-siècle dans la fabrication des chaînes de transmission pour tous véhicules et tous usages industriels.

SEDIS est l'abréviation des 3 départements : SEine (Charenton), Doubs (Verrières de Joux), ISère (St-Siméon de Bressieux) dans lesquels se situent ses trois usines.

3 usines françaises spécialisées chacune dans la fabrication de types de chaînes déterminées, n'utilisant que des matières premières supérieures, disposant d'un équipement ultra-moderne, avec un personnel hautement qualifié.

3 productions surveillées par un service « qualité » intransigeant, disposant de laboratoires dotés d'appareils les plus modernes et contrôlant à chaque stade la fabrication.

3 usines françaises couvrant ensemble une superficie de 96.000 m², occupant 750 ouvriers et réalisant une production mensuelle de 360 à 400 kms de chaîne de tous formats, la distance de Paris-Amsterdam à vol d'oiseau.

Spécialisation. Equipement ultra-moderne. Techniciens avertis, personnel compétent. Contrôle rigoureux, gros potentiel de production, sont autant de facteurs garantissant la qualité irréprochable de Yellow et Yellorex.

SEDIS, véritable label de qualité française, complète maintenant les deux marques : Yellorex Sedis et Yellow Sedis.

HELLA

Les Ets G. R. LETU, 33 bis, rue Château Landon, Paris (10^e), agents exclusifs France et Union Française, ont exposé pour la première fois les accessoires électriques de qualité que nombre d'usagers commencent à apprécier.

Rappelons que le programme de Hella est extrêmement vaste et comprend entre autres : projecteurs agrés en saillie et encastrés, antibrouillard, phares de recul, avertisseurs, clignoteurs, commutateurs, rétroviseurs, plafonniers, ampoules et nombre d'autres accessoires divers.

Un catalogue magnifique et entièrement nouveau sera édité en décembre.

La production de Hella croît chaque jour et ses produits sont diffusés maintenant dans le monde entier.

Le chiffre énorme de plusieurs centaines de milliers de projecteurs seulement, fabriqués chaque mois, vous permet de juger l'intérêt particulier qu'apportent les constructeurs, grossistes et électriciens à la marque Hella.

Les Ets G. R. Letu distribuent également les interrupteurs réputés L. Kostal, les batteries W. Hagen, les compteurs Veisel, les chauffages Behr, les antennes Radio Hirschmann.

Documentation sur demande.

AGENTS et FABRICANTS

NOUVELLES PIÈCES A BORDS MINCES AUTOVULCANISANTES

Parmi les nouveautés pratiques du Salon qui vient de fermer ses portes, une fabrication particulièrement intéressante a retenu notre attention.

En effet, nous avons remarqué au stand Velox de nouvelles pièces destinées à la réparation des chambres à air.

Ce sont des pièces à bords minces dont la partie enduite est protégée par une feuille d'aluminium. L'autre partie de la pièce est également recouverte d'un « protecteur ».

Ceci présente l'avantage de pouvoir stocker ces pièces longtemps sans en altérer l'efficacité.

Ces nouvelles pièces « Velox » s'emploient comme des pièces ordinaires. Il n'est évidemment pas question d'employer un appareil quelconque ; la vulcanisation devient totale en roulant.

Ces pièces existent dans de nombreuses dimensions pour les chambres à air de vélo, cyclomoteur, scooter, et pour celles des voitures et des camions.



MOREL

On a vu sur le stand Morel les appareils qui ont fait la renommée de la marque.

Les dynamos qu'ont retenu les principaux fabricants de motocyclettes de 250 cmc., et de certains 125 cc. quatre temps, n'ont pas subi de modifications visibles, mais de constantes améliorations techniques leur ont été apportées.

Les volants magnétiques soumis aux dures épreuves de la route par les essayeurs de la maison se sont vus améliorés encore dans leur robustesse, la bobine séparée reste l'apanage de la marque qui l'a maintenue en dépit de la sévère lutte des prix, sur la plupart de ses modèles.

Une nouveauté sur ce stand qui a retenu notre attention : un démarreur et un alternateur montés en série sur les voitures Isetta.

On ne peut que féliciter les techniciens de Morel pour la belle réussite et la finition de ces appareils.

MAIRE-VUILLEMIN

Les Ets Maire-Vuillemin, situés à Pontarlier, importent les compteurs allemands VDO de divers modèles, s'adaptant sur toutes les diverses machines françaises. Les établissements Maire-Vuillemin importent également des compteurs d'origine suisse adaptables sur tous les modèles de moto français. Les prix établis pour ces compteurs sont très intéressants, compte tenu de leur origine étrangère.

LES MOYEUX EN ALLIAGE LÉGER SAPERLI A FREINAGE CENTRAL

Le problème du freinage des deux roues a été l'objet à l'étranger d'une attention toute particulière de la part des constructeurs. En France, ce problème avait été passablement négligé, mais depuis un an ou deux de gros efforts dans ce domaine ont été faits, par quelques fabricants de moyeux.

S'inspirant des techniques étrangères qui ont fait leurs preuves, tant dans le domaine de la compétition que de celui de l'utilisation courante de la Société Pratica qui construit à Villefranche sur Saône, les moyeux « Saperli » est à l'avant-garde du freinage.

C'est à cette Société que nous devons d'avoir maintenant en France des motocyclettes de série équipées de moyeux en alliage léger à freinage central. Poursuivant inlassablement ses recherches, améliorant sans cesse la qualité de ses fa-

brications, cette Société met actuellement à la disposition des constructeurs français, des moyeux de classe internationale.

L'utilisateur ne doit donc pas hésiter et porter son choix sur des machines équipées de tels moyeux. Les quelques milliers de francs supplémentaires qui lui seront demandés sont largement justifiés. Il doit cependant savoir distinguer à l'achat le véritable moyeu à freinage central, de ceux qui trop souvent sont vendus comme tels, mais qui en réalité ne sont que des moyeux habillés. La marque « Saperli » est portée en relief sur les moyeux construits par la Société Pratica.

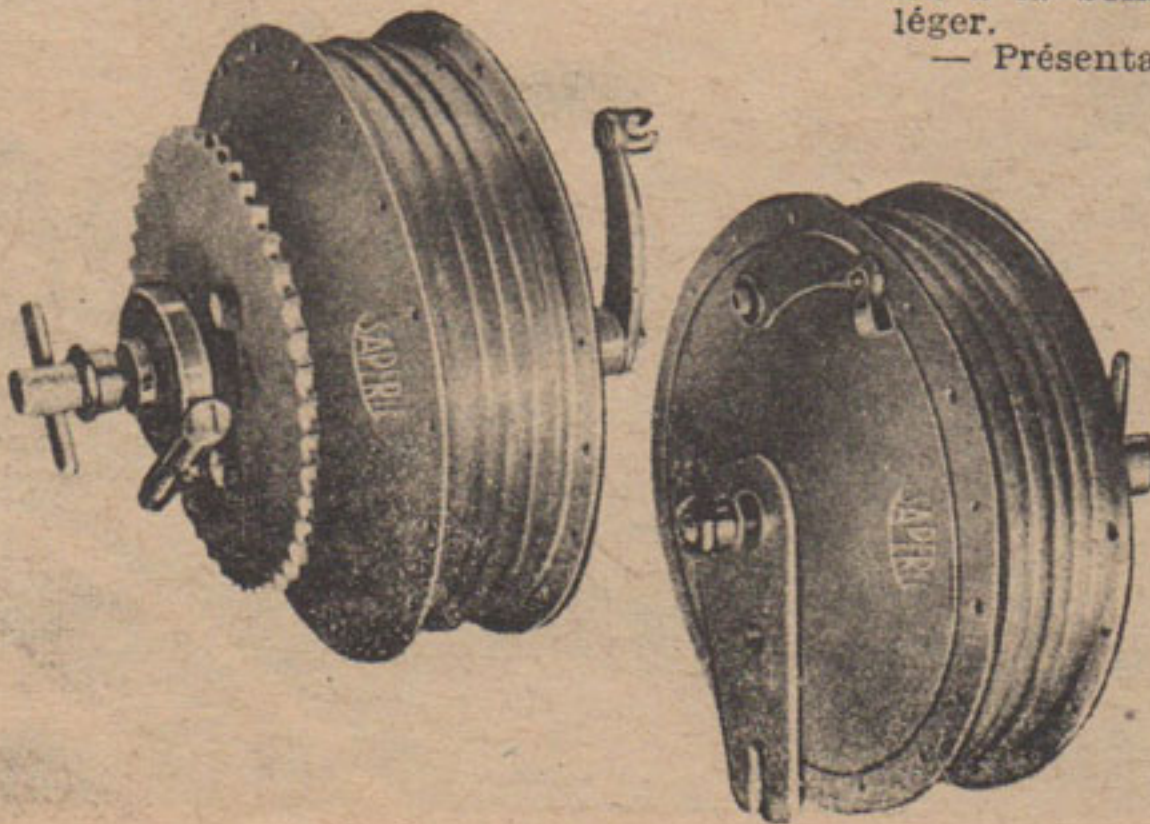
Les avantages incontestables des moyeux « Saperli » sont les suivants :

— Freinage extrêmement efficace sur frette en fonte spéciale.

— Meilleure tenue de route, du fait du freinage dans l'axe de la roue.

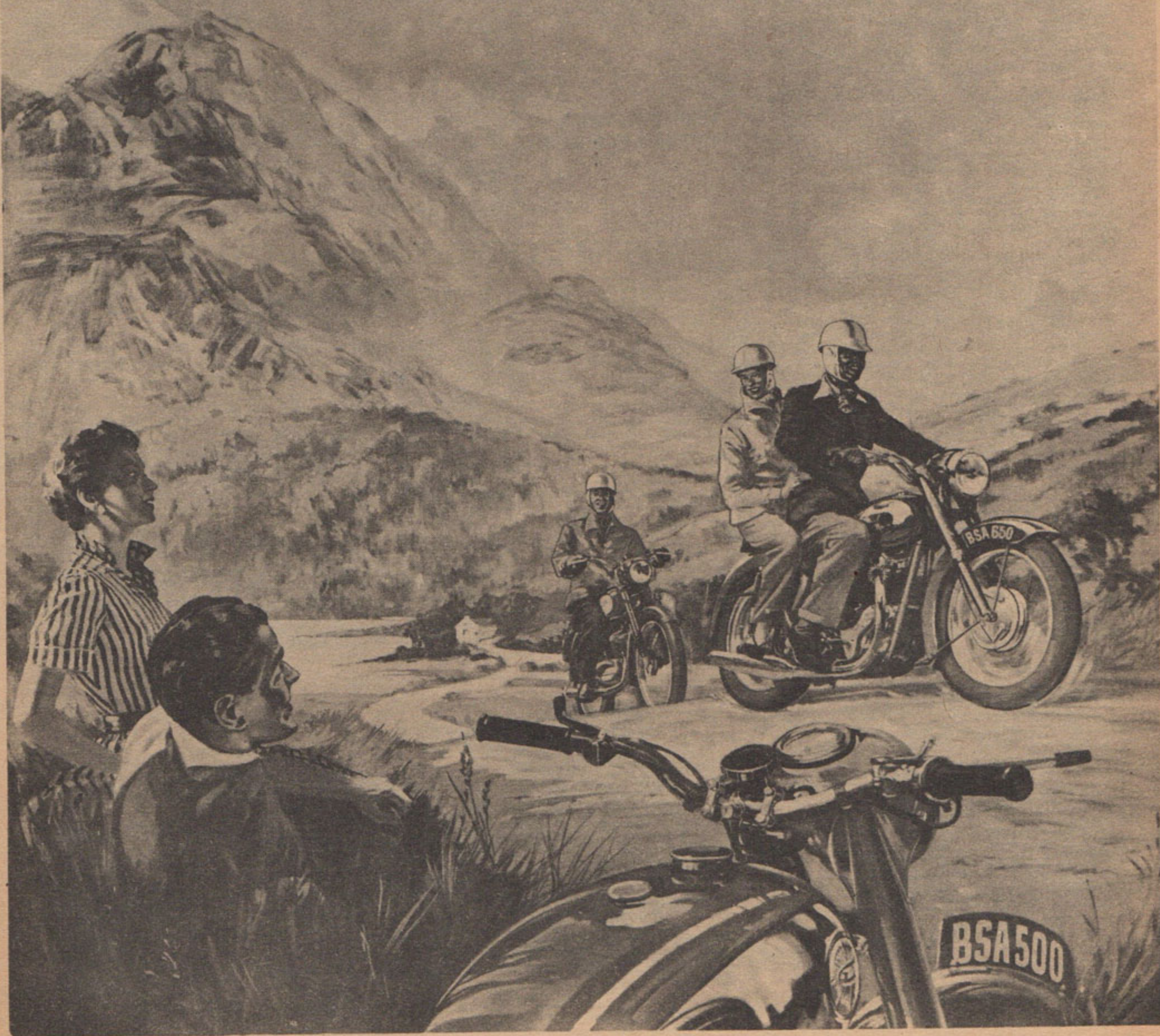
— Refroidissement rapide du tambour dû à la bonne conductibilité de l'alliage léger.

— Présentation luxueuse.



A gauche, deux moyeux Saperli en alliage léger. L'un pour l'arrière ; l'autre pour l'avant.

BSA
LA MOTOCYCLETTE LA PLUS POPULAIRE
DU MONDE



MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

SIX JOURS INTERNATIONAUX

— A l'Allemagne le
Trophée International

1955



— Les Tchèques remportent le Vase d'Argent

Si les ISDT de l'an dernier ont laissé un fâcheux souvenir dans l'esprit des participants qui n'apprécièrent pas du tout l'organisation anglaise, l'épreuve de 1955, disputée en Tchécoslovaquie, ne manquera pas de faire date dans les annales, quoique pour des raisons différentes. Les tchèques ont quitté Llandrindod Wells en promettant bien que les irrégularités dont ils avaient été témoins et victimes ne se produiraient pas en Tchécoslovaquie ; ceci se passa l'an dernier, et l'on est unanime à reconnaître que l'Ustredni Automotoklub CSR a laissé peu de choses au hasard dans l'organisation de ces XXX^e ISDT.

Comme en 1953, c'est la région de Gottwaldov qui fut le théâtre d'une des épreuves internationales parmi les plus épuisantes, aussi bien pour les hommes que pour les machines. 248 inscriptions furent reçues par les organisateurs et durant 3 jours avant l'épreuve, 243 concurrents se présentèrent, 5 n'ayant pu rallier Gottwaldov.

Au total, 128 concurrents ont été contraints à l'abandon, ce qui est significatif quant à la nature des difficultés rencontrées. C'est que cette année, afin d'éviter que l'attribution du Trophée se fasse lors

En haut, le départ de deux concurrents au matin du premier jour, et ci-contre, les vainqueurs au terme des Six Jours. De droite à gauche : O. Brack ; E. Deike ; J. Abt ; V. Feser et Von Zitzewitz (avec la casquette).



CE QU'IL FAUT SAVOIR SUR LES SIX JOURS

— Disputés en 6 étapes plus un certain kilométrage de nuit, les Six Jours (ISDT) sont une épreuve d'endurance et de régularité.

— Les moyennes à soutenir sont les suivantes :

50 cmc. : 37,5 kmh. 75 cmc. : 40,5 kmh. 100 cmc. : 42,0 kmh. 125 solo et 250 sidecar : 43,5 kmh. 175 cmc. solo et sidecars de plus de 350 cmc. : 48,5 kmh. 350 cmc. : 51,5 kmh. 500 cmc. et au-dessus : 54,0 kmh.

— Chaque pilote doit partir dans les deux minutes suivant le signal du starter. Démarrage au kick obligatoire. Est considéré comme parti tout concurrent qui a pu démarrer normalement et a franchi une ligne située à 20 mètres de la ligne effective de départ.

— Les concurrents en présence :

TROPHEE INTERNATIONAL

Angleterre : P. H. Alves (Triumph 500), C. M. Ray (Ariel 500), J. V. Brittain (Royal-Enfield 350), S. B. Manns (Matchless 500), E. Usher (Matchless 500).

En dernière minute, le traditionnel capitaine de l'équipe britannique, H. Viney (500 AJS) fut victime d'un accident en Angleterre et dut être transporté à l'hôpital avec une hanche fracturée. C'est Ray (du Vase A) qui prit sa place et fut lui-même remplacé par G. Jackson (Matchless) dans l'équipe du Vase A.

Italie : Guido Benzoni (Laverda 98), Dario Basso (Rumi 125), Costanzo Daminelli (Rumi 125), Pietro Carisconi (Rumi 125), Domenico Fenocchio (Gilera 175).

Tchécoslovaquie : S. Klimt (Jawa 250), J. Cizek (Jawa 250), V. Sedina (Jawa 250), J. Pudil (CZ 150), B. Roucka (CZ 150).

Autriche : H. Inzko, S. Husar, O. Heisinger (Puch 250), E. Lechner, E. Beranek (KTM) 125).

Allemagne Occidentale : J. Abt, O. Brack, V. Feser (DKW 175), E. Deike (Maico 175), V. Zitzewitz (Maico 250).

Suède : G. Johansson, E. Forsberg (NV 250), O. Lundell, B. Winberg (Monark 250), O. Hagman (Husqvarna 175).

VASE D'ARGENT

Belgique : team A : A. Sterkendries (DKW 175), A. Collin, E. Chevolet (NSU 250) ; team B : P. Vervroegen (DKW 175), M. Bonvoisin (TWN 175), R. Bogaerd (DKW 175).

Bulgarie : T. Gigov, G. Miluchev (Jawa 250), J. Toplodolskij (Jawa 350).

Tchécoslovaquie : team A : J. Janous, A. Matejka, O. Hamrs-

mid (Jawa 250) ; team B : S. Stastka, Z. Polanka, M. Soucek (CZ 150).

Finlande : Olli Riekkilä, Vidar Gronqvist (CZ 150), Olli Miettinen (Jawa 250).

Hollande : team A : B. L. Jansema (CZ 150), I. Th. Witberg (DKW 175), M. P. den Haam (Puch 250) ; team B : M. Rozenberg, P. A. Knijnenburg (DKW 175), Ph. J. J. Aaker (Jawa 250).

Italie : team A : E. Mafezzoli, E. Longinotti (Rumi 125), B. Romano (Guzzi 250) ; team B : D. Serafini, G. Saini, E. Vannoncini (Gilera 175).

Allemagne Occidentale : team A : L. Kraus (sc. BMW 600), H. Meier (BMW 500), H. Roth (BMW 500) ; team B : Otto Haas, M. Frey, K. L. Westphal (NSU 250).

Norvège : E. S. Larsen (CZ 150), Th. Andreassen (Maico 250), K. Backe (Jawa CZ 250).

Pologne : team A : W. Markowski, R. Zurawiecki, J. Paluch (Jawa 250) ; team B : A. Kwiatkowski, W. Szarle (BSA 500).

Autriche : G. Oelmann, F. Muck, G. Rajnoch (Jawa 250).

Roumanie : team A : M. Pop, M. Cernescu, L. Szabo (CZ 150) ; team B : D. Dumitrache, B. Predescu, J. Gherghe (Jawa 250).

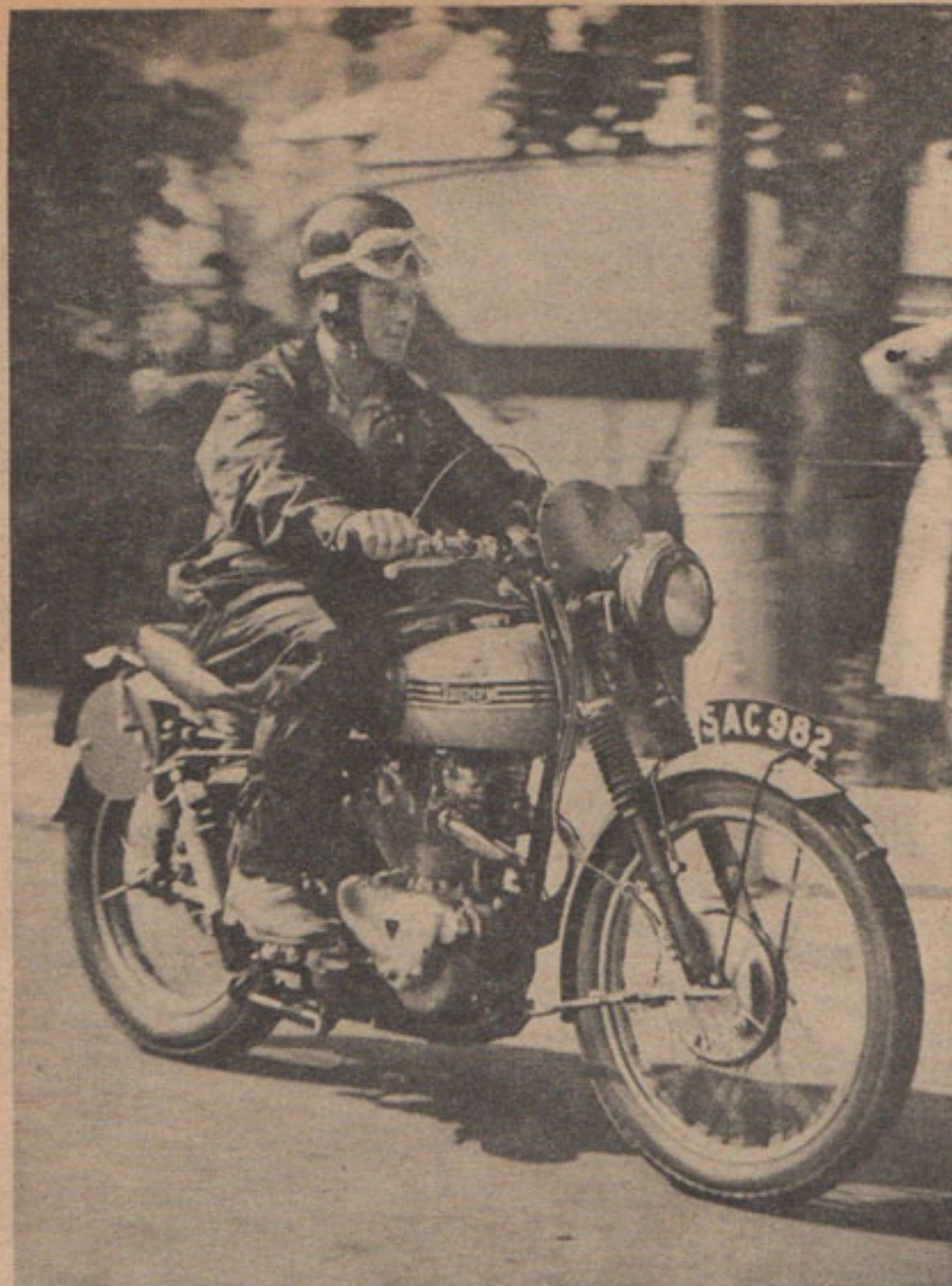
Suède : team A : B. Johansson, H. Ring, S. Falk (Monark 250) ; team B : G. Eriksson, H. O. Andersson, H. Bodin (NV 250).

Suisse : H. Kramer (CZ 150), K. Meier (sc. BMW 600), R. Del Torchio (TWN 350).

Angleterre : team A : J. V. Smith (BSA 500), J. Giles (Triumph 500), G. L. Jackson (Matchless 500) ; team B : G. E. Fisher, E. V. Smith (Francis-Barnett 175), B. W. Martin (BSA 500).

L'épreuve de vitesse finale d'une heure a lieu sur un circuit de 4,415 kms, situé dans Gottwaldov. Ce circuit est formé de 9,4 % de pavés et de 90,6 % d'asphalte. Les moyennes minima à observer dans cette épreuve sont les suivantes :

Classe 50 cmc. (44 km 150) : 42 km 720. — **Classe 75 cmc.** (48 km 565) : 48 km 560. — **Classe 100 cmc.** (52 km 980) : 52 km 980. — **Classe 125 cmc. et sidecars 250 cmc.** (57 km 398) : 56 km 450. — **Classe 175 cmc. et sidecars 350 cmc.** (61 km 810) : 61 km 810. — **Classe 250 cmc. et sidecars jusqu'à 1200 cmc.** (66 km 225) : 66 km 225. — **Classe 350 cmc.** (70 km 640) : 70 km 640. — **Classe 500 cmc.** (75 km 055) : 73 km 220. — **Classe 750 cmc.** (75 km 055) : 75 km 055.



A gauche, le plus jeune concurrent anglais, John Giles équipier officiel de Triumph.

A droite, le side Zundapp KS 601 de W. Kritter qui fut le seul (avec une BMW) des gros sides à terminer l'épreuve.

En bas, à gauche, des pilotes se présentent (deuxième jour) au contrôle horaire de Bum-balka.

A droite, en bas, un concurrent allemand sur 175 DKW aux prises avec une des montées, de difficultés courantes pour ces 6 Jours.



de l'heure de vitesse comme en 1954, les tchèques avaient étudié un parcours très sélectif, sur requête de la FIM. Malheureusement, le temps excrable qui sévit durant une grande partie de l'épreuve transforma la physionomie des étapes dont la nature était par endroits plus proche de celle d'un terrain de moto-cross que d'une épreuve de régularité. Bien que les moyennes inférieures prévues en cas de mauvais temps aient été appliquées pour 4 des 6 étapes, elles étaient encore à un taux trop élevé pour la majorité des pilotes.

PREMIER JOUR

Le temps était sec et ensoleillé lorsque fut donné le premier départ à 6 heures, en présence d'une foule nombreuse.

Un peu après 8 heures, tous les concurrents étaient partis sans grandes difficultés, sauf le norvégien Backe (250 Jawa) qui dut effectuer un démarrage à la poussette, sa batterie étant déchargée. Tandis que les spectateurs se dispersaient pour aller prendre position aux points névralgiques de l'étape, dès 9 h. 30, les concurrents qui abordaient les montagnes, trouvaient la pluie agrémentée d'un froid vif et d'un épais brouillard. Le sol en devenait considérablement boueux et glissant, et déjà bien des pilotes avaient du mal à joindre les contrôles horaires dans les limites de temps imposées.

Malgré tout, de nombreux pilotes sont déjà pénalisés avant la ville étape de Zilina qui marque le milieu du parcours de cette journée. E. Usher (Matchless 498) de l'équipe anglaise du Trophée, a perdu un boulon de fixation de son axe de roue arrière. Bien que retenu par des élastiques de caoutchouc, cet axe joue latéralement et finit par se tordre.

C'est après Zilina, sur la route du retour vers Gottwaldov, que se trouvait la fameuse côte de Solanec, dont les difficultés restent fameuses depuis les Six Jours de 1953. Solanec est une côte de 70 mètres de long, large de 1 m 50 et dont le sol est formé de rochers affleurant l'herbe évidemment très glissante par temps de pluie. Bien que le temps fut parmi les moins cléments, la plupart des concurrents gravirent cette montée d'une façon satisfaisante, certains même sous les applaudissements des quelques 4.000 spectateurs qui bordaient le chemin.

A l'arrivée de cette étape de plus de 285 kms, 30 coureurs manquaient à l'appel et l'un d'eux, l'italien D. Serafini, avait trouvé la mort dans une collision avec un camion à un kilomètre de Gottwaldov. Avant que l'ambulance n'arrive, le malheureux pilote succombait à ses blessures. En signe de deuil, tous les concurrents italiens décidaient d'abandonner.

D'autres concurrents étaient également victimes d'accidents moins graves. Le suisse K. Meier (600 BMW sc.) se fracturait une main, le danois Larsen se cassait un doigt. Rupture du tandon d'Achille pour l'italien Vanoncini. Fêlures de la jambe et de la colonne vertébrale chez l'allemand Klose.

Parmi les pénalisés de ce jour, on remarquait Usher qui avait récolté 10 points pour retard à un contrôle dû à une rapide réparation de son axe de roue. L'équipe suédoise du Trophée a 100 points de pénalisation par suite de l'abandon de Winberg (250 Monark). L'équipe tchèque est pénalisée de 2 points, dus à un retard de Cizek, de même que l'équipe italienne.

Dans l'ensemble, les concurrents sont surpris par les difficultés qu'ils ont eu à surmonter et l'on s'accorde déjà à reconnaître que les cylindrées légères se tirent bien mieux d'affaire que leurs grandes sœurs.

RESULTATS DE LA PREMIERE ETAPE

Equipes Trophées : Autriche et Allemagne Occidentale 0 pt ; Tchécoslovaquie et Italie 2 pts ; Angleterre 10 pts ; Suède 100 points.

Vase d'Argent : la Belgique A, la Tchécoslovaquie B, la Hollande A, l'Italie A,



l'Allemagne B, la Pologne A, la Roumanie A, la Suède B, l'Angleterre A et B sont sans pénalisations.

Au départ : 243 concurrents, 30 éliminés, 169 restent sans mauvais points, 44 sont pénalisés.

DEUXIEME JOUR

Le parcours emprunté ce jour est celui de l'étape précédente, mais en sens inverse. La pluie n'a cessé de toute la nuit, et dès la sortie des machines des tentes de parquage, le parc fermé devient à son tour un véritable marécage où durant les 10 minutes précédant le départ s'affairent bien des pilotes, anglais en particulier. Au vu des conditions atmosphériques, les organisateurs décident d'appliquer les moyennes allouant 10 % environ de temps supplémentaire. Durant la première moitié de l'épreuve, les pilotes arrivent à rouler relativement facilement, bien que nombreux soient les anglais qui ont des ennuis avec leur boisseau de carburateur.

Dans l'équipe du Trophée Anglais, la situation n'est pas brillante. Avant le contrôle de midi, Ray (500 Ariel) et Alves (500 Triumph) ont été pénalisés respectivement de 53 et 60 points. Dans l'équipe du Vase B, toujours d'Angleterre, Smith et Fisher (172 Francis Barnett) sont tous deux contraints à l'abandon pour la même raison : serrage de piston. Lors d'un ravitaillement éclair, le carburant pour leur 2 temps Villiers ne fut pas additionné d'huile. D'autres anglais encore doivent abandonner, dont les frères Humphries sur sidecar Norton 350 Inter, dont la boîte de vitesses est hors d'usage.

C'est peu après Zilina que se produisit le seul gros incident de toute cette gigantesque confrontation.

Une grande montée boueuse provoqua l'embourbement de sidecars qui obstruèrent le passage des autres concurrents. Malgré tous leurs efforts, très peu réussirent à franchir ce passage délicat et finalement certains rentrèrent à Gottwaldov par des chemins détournés.

Seuls 17 pilotes réussirent à rentrer de cette seconde étape sans pénalisations, et de toutes les équipes du Trophée, aucune n'était restée non pénalisée.

Devant la situation irrégulière provoquée durant la demi-étape de cette journée, le Jury International se réunit et siégea jusqu'au petit matin de la troisième journée. Selon l'opinion du président Nortier, ainsi que des représentants tchèques et allemands, les résultats auraient dû être approuvés, mais les représentants anglais ayant demandé l'annulation pure et simple des pénalisations encourues lors de la demi-étape de l'après-midi, c'est cette dernière solution qui fut adoptée. Les organisateurs prirent encore une décision importante, celle d'accorder 1 heure (au lieu de 10 minutes) avant le

départ de la troisième étape, afin que les pilotes puissent réparer leurs montures.

Ces nouvelles dispositions prises, seule l'équipe allemande du Trophée restait sans pénalisation.

RESULTATS DE LA 2^e ETAPE (388,4 kms)

Equipe Trophée : Allemagne 0 pt, Tchécoslovaquie 3 pts, Autriche 101 pts, Angleterre 125 pts, Suède 300 pts, Italie 502 p.

Vase d'Argent : équipes sans pénalisations : Tchécoslovaquie B, Allemagne B, Pologne A.

Au départ 198 concurrents, 28 ont abandonné. Sans points de pénalisation : 96 concurrents. 74 pénalisés.

TROISIEME JOUR

Etape de 272 kms 5, plus 161,9 de nuit.

Durant l'heure préparatoire on travaille ferme dans le parc fermé où certains concurrents ont même entrepris de changer leurs disques d'embrayage. Les anglais se battent avec leurs boisseaux de carburateurs ou des magnétos dont l'étanchéité s'est avérée douteuse au cours de l'étape de la veille. Finalement, 156 concurrents sont en état de prendre le départ de cette troisième étape dont le parcours a été modifié en vue d'éliminer quelques 70 kms de routes jugées impraticables. Les moyennes pratiquées sont celles de mauvais temps.

Bien que la pluie n'ait pas cessé de la journée, parfois même agrémentée de grêle, par rapport à l'étape précédente, cette journée fut relativement facile.

La « route » de l'avant dernière section était formée de troncs d'arbres alignés côte à côte sur 2 kms 500 environ, qui éprouvèrent fortement les concurrents déjà « sonnés » la veille. Malgré tout, peu de pénalisations furent infligées au cours de cette journée, et heureusement la pluie cessa à la tombée de la nuit, ce qui permit aux concurrents de ne pas forcer outre mesure durant l'étape nocturne. Néanmoins, C. Ray (500 Ariel) eut encore des ennuis avec un boisseau grippé, ce qui lui coûta 1 point lors d'un contrôle.

Des 28 anglais inscrits au départ, 6 seulement restaient non-pénalisés : J. V. Brittain, B. W. Martin, S. B. Manns, N. S. Holmes, J. R. Giles et J. E. Wicken.

Les allemands consolidaient leur avantage, et à la fin de cette troisième étape, ils étaient les seuls à avoir une équipe de Trophée vierge de pénalités. L'équipe allemande du Vase B était une des trois équipes sans pénalisations, et dans le Prix des Clubs, le German Rheydter Club Fur Motorsport venait en tête avec 0 pt de pénalisation. Enfin, pour compléter cet excellent palmarès (provisoire), sur les 36 marques inscrites pour le Prix des Constructeurs, 4 seulement restaient avec un passif intact : DKW, Maico, NSU 1 et NSU 2.



Ci-dessus : on travaille sur les machines dans le parc fermé, avant la troisième étape.

RESULTATS DE LA 3^e ETAPE

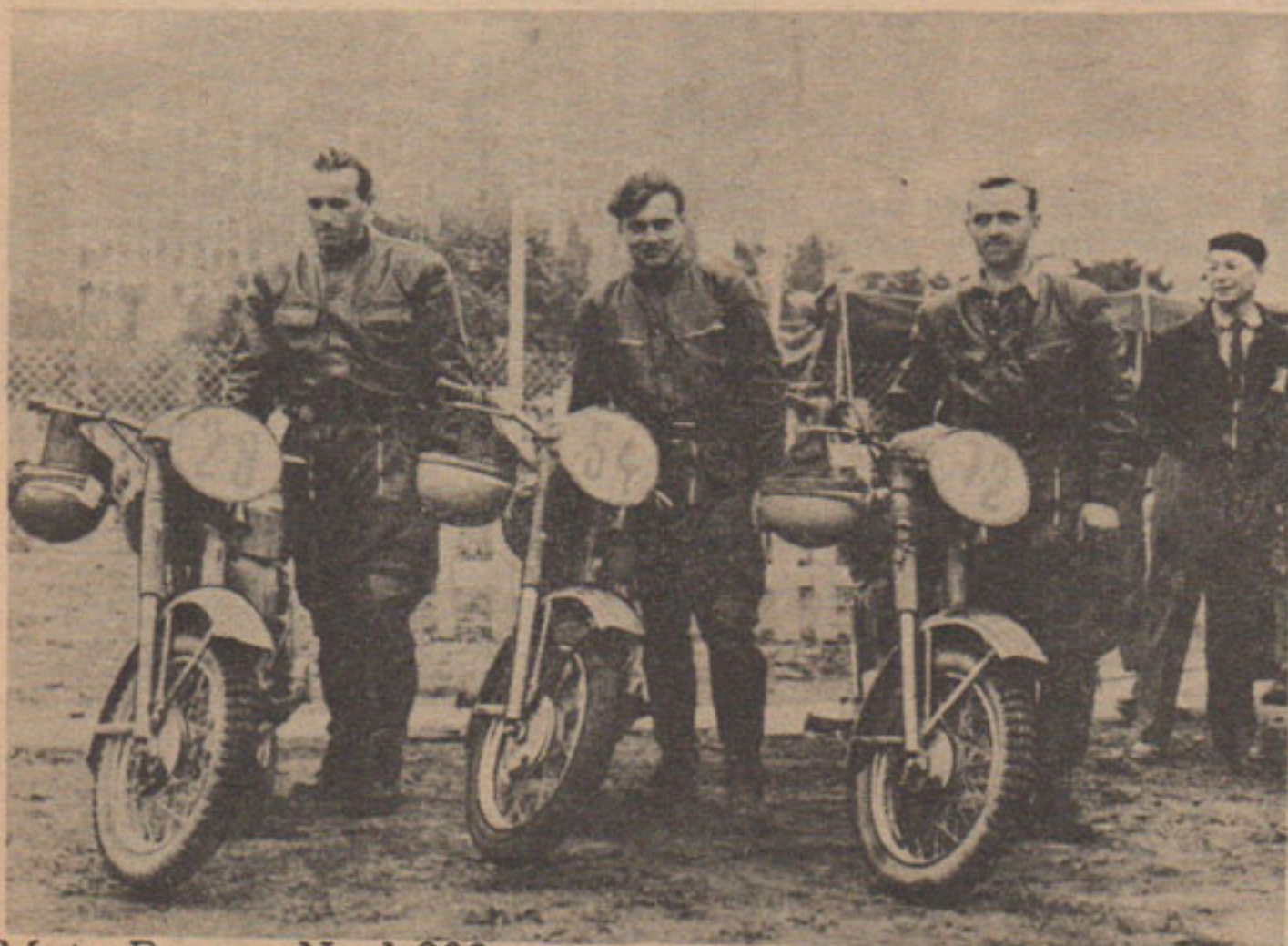
Equipes Trophée : Allemagne 0 point, Tchécoslovaquie 3 pts, Angleterre 125 pts, Autriche 306 pts, Suède 600 pts, Italie 1002 points.

Vase d'Argent : sans pénalisations : Tchécoslovaquie B, Allemagne B, Pologne A.

Au départ : 156 concurrents, 18 ont abandonné, 76 non pénalisés, 62 concurrents pénalisés.

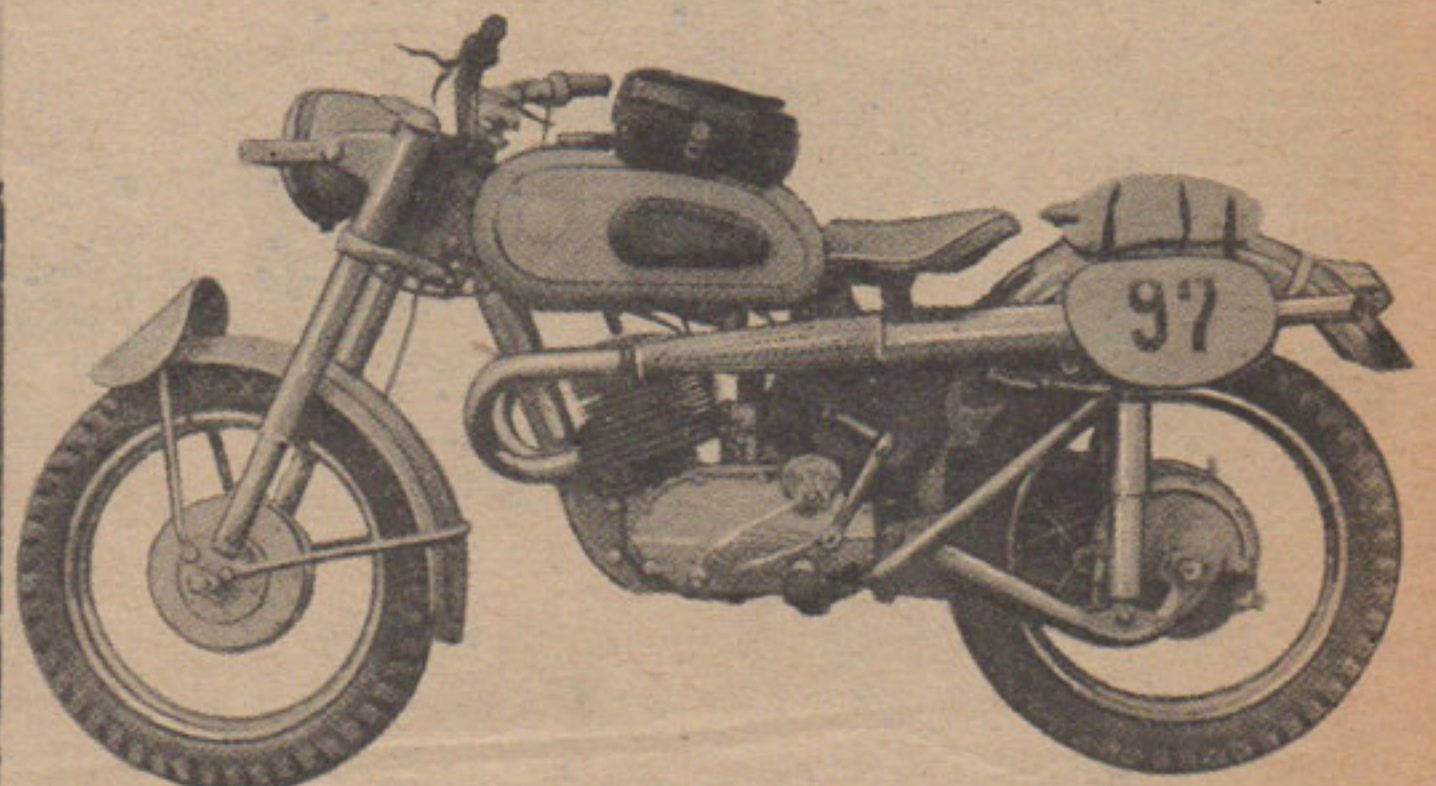
QUATRIEME JOUR

137 pilotes prennent le départ d'une des plus longues étapes de ces 6 Jours : 359 kms 700, mais heureusement, un temps considérablement amélioré favorisera les



Moto-Revue N° 1.260

Ci-contre, de gauche à droite : Stastka, Polanka et Soucek qui remportent le Vase d'Argent avec leurs 150 CZ. - Ci-dessous : une 250 Victoria expérimentale à suspension arrière oscillante.





L'allemand Hessler (250 Zundapp) dans la traversée d'un gué.

concurrents dont le moral est renforcé par de brèves apparitions du soleil.

Dès le départ, C. Ray a encore des démêlés avec le boisseau de son Ariel et s'arrête pour réparer, après avoir franchi les 20 mètres fatidiques. D'une façon générale, cette étape fut couverte dans une atmosphère de bonne humeur accentuée encore par les bouquets de fleurs que des jeunes filles offraient aux concurrents sur leur passage !

Mauvaise nouvelle pour les tchèques : Roucka (150 CZ) du Trophée a eu des ennuis avec son allumage et dans sa hâte de rattraper son retard, il a fait une sévère chute, et s'est fait une profonde coupure au menton. Le passif des tchèques passe à 29 mauvais points contre 3 seulement auparavant.

Autre changement, l'abandon de l'allemand Steindl (250 Adler) fait perdre sa première place au Rheydter Club qui est remplacé au poste de leader par un autre club allemand : le Gau Nordbayern Club.

RESULTATS DE LA 4^e ETAPE

Equipes Trophée : Allemagne 0 point, Tchécoslovaquie 29 pts, Angleterre 125 pts, Autriche 541 pts, Suède 900 pts, Italie 1502 points.

Vase d'Argent : sont sans points de pénalisation : Tchécoslovaquie B, Allemagne B, Pologne A.

Dans les équipes de clubs, l'ADAC Gau Nordbayern est sans points de pénalisation ; équipes d'usines sans pénalisation : DKW, NSU 1, NSU 2 et Maïco.

Ont pris le départ : 137 concurrents, 10 ont abandonné, 64 restent sans pénalisations, 63 concurrents sont pénalisés.

CINQUIEME JOUR

Parcours de la précédente étape, mais en sens inverse.

Deux grandes nouvelles sont connues à l'étape de la mi-journée. Un homme de l'équipe allemande du Trophée aurait abandonné. Il s'agit de Abt (175 DKW) qui a fait une chute et a tordu la roue avant de sa machine.

Mais cet ennui s'avère peu grave et Abt ralliera Gottwaldov normalement. Par contre, et c'est là une autre nouvelle, Ted Usher, du Trophée anglais, a abandonné en cours de route. L'érou d'arrêt de l'amortisseur de transmission fixé sur l'arbre moteur de sa Matchless a été perdu en cours de route, et la chaîne primaire est endommagée, beaucoup trop gravement pour permettre une réparation sur la route. Et le passif britannique s'accroît encore de 100 points, tandis que le team allemand est toujours au complet et non pénalisé !

L'équipe du Trophée autrichienne perd encore un homme (Lechner) ce jour-là, si bien qu'il ne peut plus arriver de changement dans le classement, sauf au cas d'une défaillance allemande.

Pour le Vase d'Argent, 3 équipes sont encore à égalité : Tchécoslovaquie B, Allemagne B et Pologne A.

En général, l'étape de cette journée ne fut pas des plus meurtrières, et 7 abandons seulement sont enregistrés. Parmi ceux-ci, un des plus marquants fut celui de E. Chevolet (NSU 250) qui chuta durement. Il était membre de l'équipe du Vase belge (A) qui n'avait perdu que 11 points jusqu'alors.

RESULTATS DE LA 5^e ETAPE

Equipes Trophée : Allemagne 0 pt, Tchécoslovaquie 29 pts, Angleterre 235, Autriche 841, Suède 1200 et Italie 2002 points.

Vase d'Argent : sans points de pénalisation : Tchécoslovaquie B, Allemagne B, Pologne A.

SIXIEME JOUR

Pour la seconde fois de toute l'épreuve, les moyennes appliquées furent celles pour temps normal et le parcours emprunté fut celui qui était prévu.

Des 119 pilotes qui prirent le départ, 4 seulement abandonnèrent. Parmi les pilotes éprouvés, un des plus représentatifs fut le tchèque Cizek (CZ 150) qui termina avec un cadre brisé, réparé avec une chaî-

ne de transmission avant l'heure de vitesse. Le même accident arriva à W. Brosamle (250 Hercules) du Gau Nordbayern Club qui perdait ainsi sa place de premier au concours interclubs en faveur d'un club tchèque, le KAMK Pardubice.

C'est dans l'après-midi de cette ultime journée que se disputait l'heure de vitesse sur un très court et sinueux circuit dans Gottwaldov même. Des milliers de personnes étaient massées autour de ce circuit où se couraient trois épreuves distinctes selon les cylindrées. Dans la première, les allemands du Trophée dominèrent aisément et terminèrent d'une façon éclatante ces 6 Jours exceptionnels, sans avoir encouru un seul point de pénalisation.

Dans la seconde course se tint une rude bagarre entre les équipes disputant le Vase d'Argent. Tchécoslovaquie B, Pologne A et Allemagne B n'étaient pas pénalisées et à l'issue de l'heure de vitesse, ce sont les tchèques qui gagnaient avec un indice d'amélioration de 1.541,4, tandis que la Pologne, avec 1.206, prenait de justesse la seconde place devant les allemands (1.171), handicapés par une défaillance de la NSU de Westphal.

Un ultime coup du sort frappa l'équipe anglaise du Trophée en la personne de J. Alves, dont la Triumph 500 tomba en panne lors du dernier tour, et ceci bien que Alves se soit abstenu de prendre part au tour de présentation des coureurs précédant l'épreuve elle-même !

RESULTATS COMPLETS

DU XXX^e CONCOURS INTERNATIONAL DES SIX JOURS

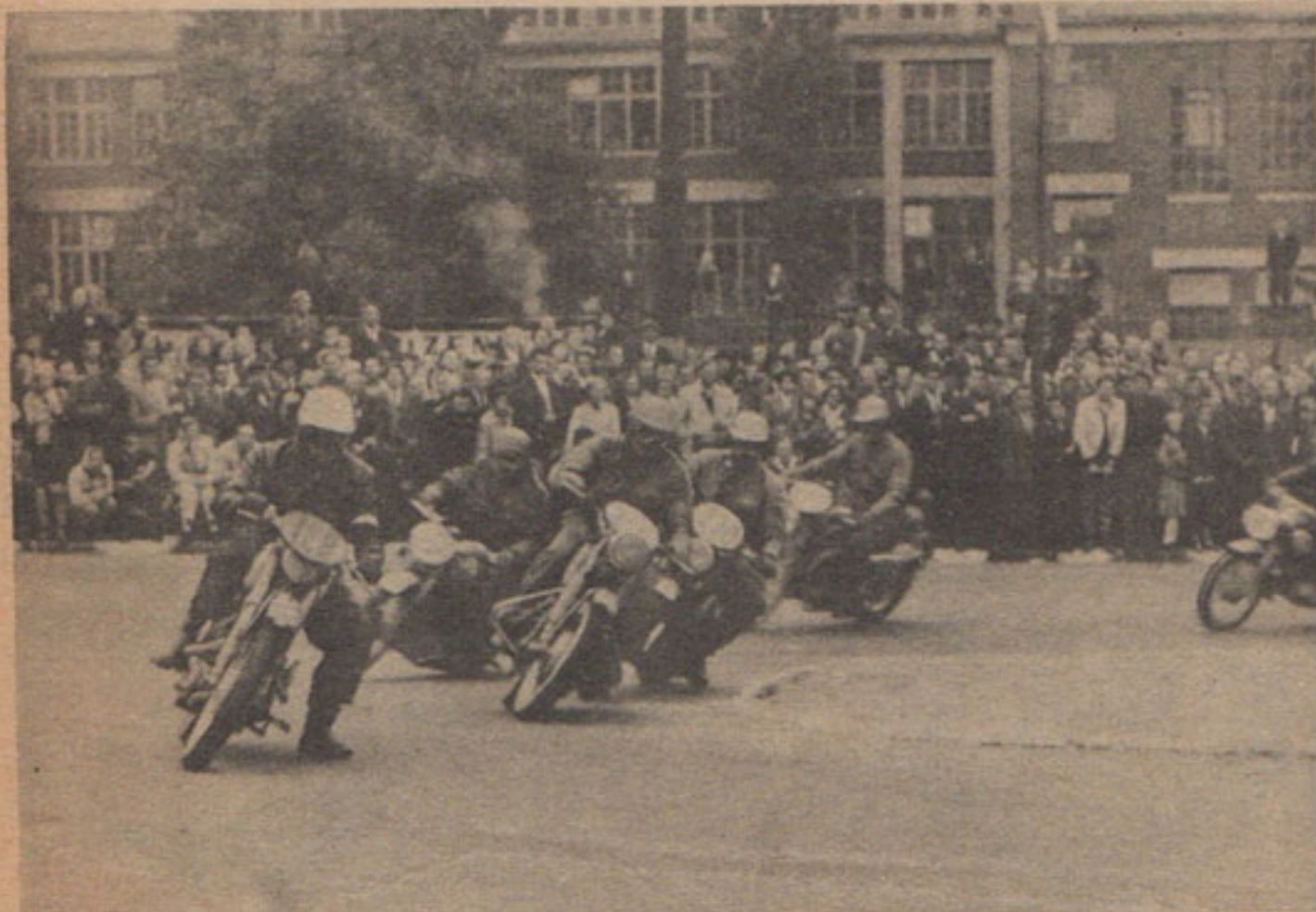
Trophée International : 1. Allemagne Occidentale 0 point ; 2. Tchécoslovaquie 29 pts ; 3. Angleterre 329 pts ; 4. Autriche 1.147 pts ; 5. Suède 1.500 pts ; 6. Italie 2.502 points.

Vase d'Argent : 1. Tchécoslovaquie B, 0 point (1541,4) ; 2. Pologne A, 0 pt (1206,0) ; 3. Allemagne B, 0 pt (1171,0) ; 4. Tchécoslovaquie A, 8 pts ; 5. Autriche, 55 pts ; 6. Belgique A, 211 pts.

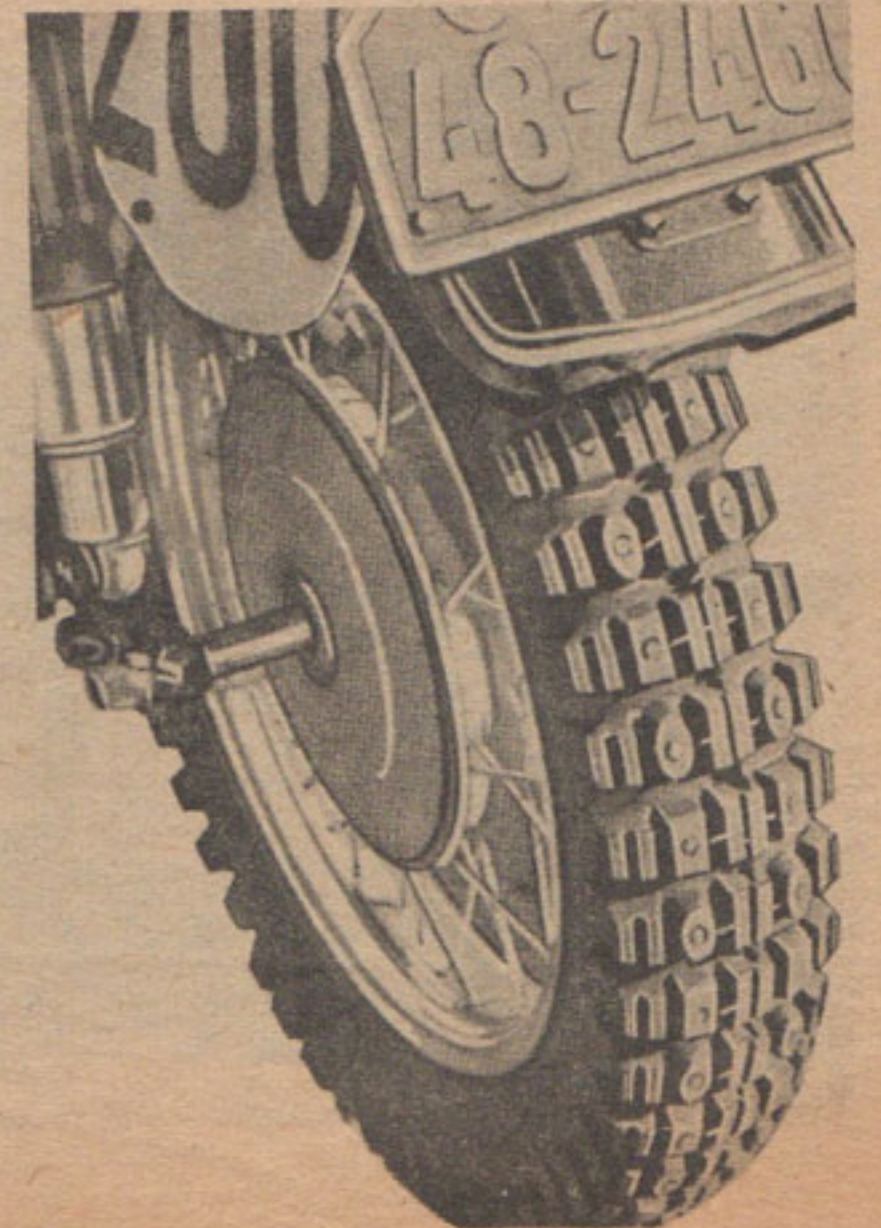
Concours interclubs : 1. KAMK, Pardubice (Tchécos.) 11 points ; 2. ADAC, Nordbayern (A) 45 pts ; 3. ADAC, Gau Hansa Hamburg (A) 72 pts ; 4. SMK, Hedomora I (S) 79 pts ; 5. OAMK, Kladno (Tchécos.) 134 pts ; 6. ADAC, Gau Sudbayern (A) 400 points.

Concours des Equipes d'Usines : ont terminé le concours sans points de pénalisations : DKW Auto-Union, NSU I, NSU II, Maïco.

Dans le concours individuel : 56 concurrents gagnent la Médaille d'Or ; 25 concurrents gagnent la Médaille d'Argent ; 34 concurrents gagnent la Médaille de Bronze.



A gauche, une vue prise lors du premier tour de l'heure de vitesse des grosses cylindrées. A droite, le pneu arrière spécial monté sur les B.M.W. engagées dans l'épreuve.



DANS LES STANDS

MOREL

Le stand Morel retient chaque année l'attention par ses nouveautés.

Outre les habituels volants dont la réputation les a fait choisir pour l'équipement d'un bon nombre de machines étrangères fabriquées sous licence, on a pu voir l'équipement DA.56 du moteur AMC vainqueur au dernier Bol d'Or et surtout les deux nouveaux appareils : le démarreur électrique et l'alternateur réalisés pour la voiture Isetta.

PFOHL

Les établissements Pfohl, de Grenoble, présentaient au Salon de Paris leurs nouveaux modèles. Parmi ceux-ci, nous avons remarqué le cyclomoteur « Dracette », équipé d'un 48 cmc. Précimax 2 temps ; cadre type berceau renforcé, éclairage par volant magnétique, carénage de protection moteur.

Toujours en cyclomoteur, Pfohl livre deux modèles équipés du 49 cmc. Myster 2 temps. Le modèle Grand Luxe possède une fourche télescopique et des moyeux-freins de 110 mm.

Dans une autre catégorie, Pfohl livre un vélomoteur léger caréné monté avec le moteur Comet 98 cmc. 2 temps 2 vitesses. Cet engin léger a été étudié en vue d'obtenir la meilleure protection du pilote contre les projections du moteur et également contre la boue, aussi trouve-t-on sur modèle Grand Luxe Caréné Scooter, des pare-jambes en plus des capotages du moteur. Fourche télescopique, selle double, garde-boue à emboutis profonds, réservoir de 7 litres et équipement général complet, ce modèle est construit en deux versions standard et luxe, d'un prix très intéressant.

De plus, Pfohl présente une gamme de scooters comprenant le « Cabri » 98 cmc. 2 vitesses, ainsi que les « Jaguar » 125 monocylindre et les « Jaguar » 125 et 200 twin, ces trois modèles étant à embrayage automatique et 4 vitesses « Servomatic ».

BARBES-MOTO

Les Ets Barbès-Moto, bd Barbès, prient leur aimable clientèle de passer commande sans tarder pour les modèles Rumi, car le nombre de demandes étant très élevé, il est prudent de s'inscrire le plus tôt possible.

Le point de vue de l'Organisateur sur le Championnat de France de Moto-Cross

C'est sur le terrain du Château de Belle Fille que sera couru demain le championnat de France de Moto-Cross, en une seule course pour chacune des cylindrées reconnues, à savoir 250, 350 et 500 cmc. Dans un récent éditorial (MR n° 1254), nous signalions les conditions assez exceptionnelles d'attribution de ce titre national dont la propriété est décidée à l'issue d'une seule course. Et à la suite de notre article, Mr Seery, l'actif dirigeant sportif du MC du Maine (qui organise l'é-

preuve de Chemiré) lors d'une brève visite à nos bureaux, nous a fourni quelques précisions intéressantes sur les modalités d'organisation de ce Championnat de France. Au début de la saison sportive, la FFM aurait demandé à différents clubs d'organiser une épreuve comptant pour le championnat national. Or, de tous les clubs contactés, un seul prit l'initiative d'une telle organisation : le MC du Maine. Ne voulant pas prendre de responsabilités à la taille d'un Championnat, de très grands clubs se récuserent et c'est ainsi qu'une seule épreuve put être maintenue au calendrier. Devant cet état de choses d'ailleurs, la FFM n'en fut pas d'un plus grand secours pour cela, et si Monsieur Seery est à même de présenter des prix acceptables aux pilotes classés, il le doit surtout aux clubs membres de la Ligue d'Anjou-Bretagne (MC Sucéen, MC Rennes, etc...).

Un autre sujet fut évoqué lors de notre entretien : celui des primes d'engagement. Nombreux furent les pilotes, certains de renom, qui réclamèrent une prime de départ fort substantielle comme on peut s'en douter. Estimant pour sa part que les résultats d'un championnat de France sont monnayables après celui-ci, le MC du Maine a décidé de ne pas accorder de primes de départ. Toutefois, les frais de déplacement de chaque pilote sont remboursés à raison de 10 fr. par kilomètre aller et retour et quel que soit le nombre de montes. Enfin on doit noter que des prix en espèces sont prévus jusqu'au quinzième pilote classé.

Cette formule doit convenir à tous, puisque la plupart des pilotes ont accepté de courir, mais il est néanmoins regrettable que de tels différents aient cours à propos d'une épreuve de Championnat de France, et soient dus à des pilotes désignés par la commission Fédérale.

Les séances d'entraînement officielles auront lieu le samedi 22 octobre, de 15 à 18 heures et le dimanche matin de 8 h. à 9 h. 30. Le pesage se fera ensuite sur le circuit, à partir de 10 heures et jusqu'à 12 heures.

Chemiré-le-Gaudin se trouve à environ 19 kms du Mans en se dirigeant par la route vers Sablé.

J. B. CHEZ VELOX

C'est en effet dans les vitrines du stand Velox que l'on pouvait remarquer durant le Salon les spécialités J. B. au côté des fabrications Velox.

Désormais, la vente des patins de freins J.B., des bouchons de guidon J.B., des capuchons de dynamo J.B., des sandows J. B., des couvre-selles J.B., etc..., est assurée par les Ets Velox qui sont devenus les distributeurs exclusifs des spécialités J.B. pour la France, l'Union Française et les pays étrangers.

JACQUEMARD

Les Ets Cl. Jacquemard Idéal sont spécialisés dans la fabrication des moyeux à tambour pour cyclomoteurs, vélomoteurs et motos.

Les Ets Cl. Jacquemard Idéal ont mis au point une série de moyeux monobloc à freinage central dont l'efficacité a été démontrée à l'occasion d'essais officiels de machines.

La gamme des modèles s'étend du tambour diamètre 90, au tambour diamètre 170 et l'importance de cette gamme permet de fournir tout modèle à la demande.

450 ouvriers sont employés dans l'usine de 20.000 m² couverts, et le matériel utilisé, dont l'âge moyen est de 3 ans maximum, permet d'assurer une production mensuelle de 100.000 moyeux tambour.

Les procédés techniques de fabrication, et le nickelage brillant, haute fréquence par machine électronique, assurent une qualité irréprochable.

Les meilleures marques sont sélectionnées pour vous chez

AGENT OFFICIEL

Lambretta

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

DISTRIBUTEUR

**ISETTA
VELAM**

MONET-GOYON — GNOME-RHONE — JONGHL — TERROT — GIMA — JAWA — TRIUMPH
VELOCETTE — ROYAL-ENFIELD — HOREX

CREDIT

EXPEDITION PROVINCE

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

BOTTES MOTOCYCLISTES

aperçu de quelques prix

DEMI-BOTTE veau double tannage, semelle spéc. coutures canadiennes même article, double sem. cuir . . . 3.950
BOTTE box noir ou couleur, doublée peau, double semelle cuir 5.950
BOTTE veau double tannage, coutures norvégiennes, fermet. Eclair . . 6.950
60 MODELES DIFFERENTS

Catalogue gratuit sur demande

MARCY

1 et 3 place de la Bourse
Paris-2°
Tél. : CEN. 83-11 et 12

LA PLUS IMPORTANTE
SPECIALITE FRANÇAISE



Achetez, faites réparer

Votre MOBYLETTE, MOTO ou SCOOTER
MOTOCONFORT ou MOTOBECANE

sur les Grands Boulevards à

MOTOCONFORT - OPERA

20, Boulevard des Italiens — PRO. 57-56
(Entre l'Opéra et Richelieu-Drouot)

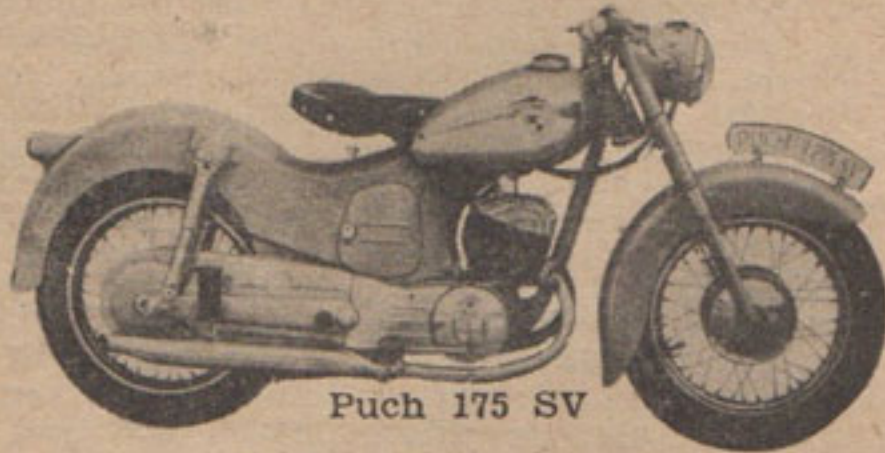
PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES
— REPRISE FERME TOUTE MACHINE —

33, Bd Barbès - PARIS-18

BARBES-MOTO

Téléphone : MON. 98-35

AGENT DES PREMIERES MARQUES



Puch 175 SV

VERSEMENTS A VOLONTÉ
AVANT LIVRAISON
SOLDE
de
6 à 18 MOIS



Puch 250 Sport SGS

DISTRIBUTEUR OFFICIEL : **PUCH - B.S.A. - TERROT - RUMI**

COLLEX

ENDUITS POUR L'ETANCHEITE DES JOINTS

COLLEX MOTO, enduit liquide blanc
CARTEX, pâte épaisse blanche
JOINTOLIN, à base d'huile de lin traitée

PATE A RODER LES SOUPAPES

VALVEX, gros grain, grain fin

HUILE PENETRANTE

DEGRIPSEUL : dégrappe, dérouille, lubrifie,
protège

CYCLOMOTEURS, SCOOTERS, MOTOS

ROYAL-FABI



SCOOTER PLIANT

VALMOBILE



LE MEILLEUR MOTEUR

LE MARTINET



sont des productions

MARTIN MOULET & C^{IE}

14, rue Robespierre - BAGNOLET

Tél. : AVRon 11-38

4 Usines — Les meilleurs Techniciens

Une production de choix



SOCIETE DES ETABLISSEMENTS

ANDRE BERTIN

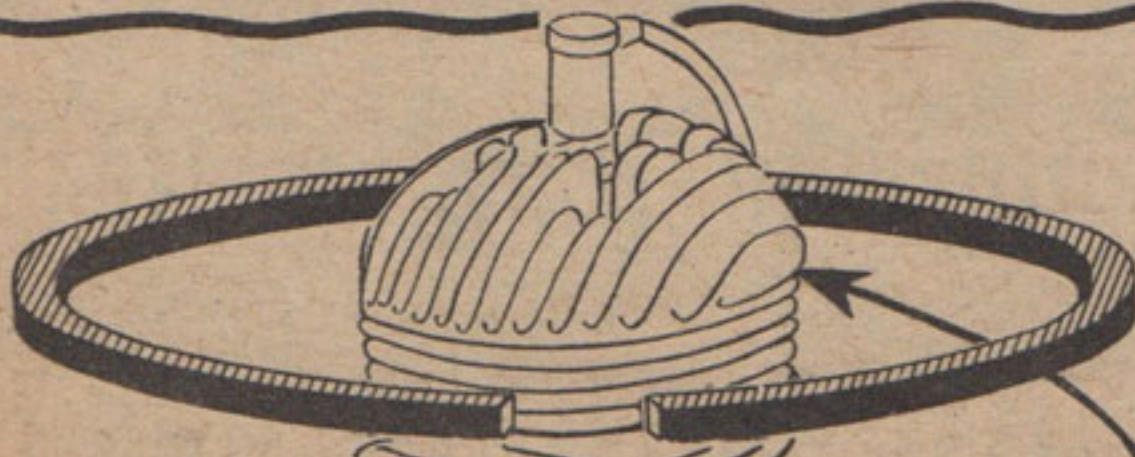
6, rue Roger Salengro - St-LAURENT-BLANGY
(Pas-de-Calais)

Succursale : 117, Boul. de Lorraine
CASABLANCA — (Maroc)

Importateur des Motos RIXE
pour la France et l'Union Française

PRESENTE SES FABRICATIONS DE

CYCLES — CYCLOMOTEURS — MOTOS



Segments noirs Amedée Bollée

Surface traitée au Parcolubrite

épaisseur 3 microns

spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps

a refroidissement par air

150

DYNAMIC-SPORT

6, rue Saint-Augustin (M^o Bourse) - RIC. 75-28

CONCESSIONNAIRE DES MARQUES :

TERROT - MONET-GOYON - JONGHI - IFA
DS MALTERRE (AMC - YDRAL) - BSA - ARIEL
NSU - MOTO GUZZI - RUMI - LAMBRETTA
JAWA — AWO — VESPA — GNOME-RHONE

CREDIT IMBATTABLE !!

20 % comptant minimum, solde 2 à 18 mois

LE MOINS CHER DE FRANCE

En cas de maladie, « DYNAMIC » paie pour vous

Service après-vente. Reprise ferme toutes machines
OCCASIONS GARANTIES VENDUES A CREDIT

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

GULLER

Guiller 125 AMC b. état nbx acc. 40000 Gut. 18-30. Chemidlin 10 r Croix Faubin 11e

TERROT

250 TERROT OSSD 1954 cme neuve. VIL. 11-02.

350 TERROT avec side à réviser 60000. Rebourgeon 4 av. de Gaulle, Vincennes.

Terrot 500 RGST side Bernardet avion 18000 k état neuf px à débattre, crédit. Chierici 21 rue R. Salengro, Méru (Oise).

RENE GILLET

125 R. Gillet neuve 55 à 79000, facilités. A l'Agence, 17 rue Pajol 18e.

D.S. MALTERRE

125 AMC ét. nf 80000 mot. 4000 k pns nfs tan-s. compt. 4 vit. sél. LEVY GOB. 20-00.

MOTOBECANE MOTOCONFORT

A solder motos neuves 125 Motoconfort lat et culb. Urien Cycles, Plouézan (Finistère).

175 Motob. sport access. 85. Weiss 90 av. St Ouen 18e soir

125 Motob. culb. 1952 55000. 42 r d'Alsace, Levallois.

CYCLOMOTEURS SCOOTERS

CUCCILO état neuf 6 vit. Girard VAU. 34-00 Poste 345.

125 LAMBRETTA ital. bon ét. mécanique 25000. PER. 60-98.

MOTOS ANGLAISES

VENDS moto cross BSA 54, 7 pas, du Sud, Paris 19e.

AJS 500 mono 54 imp. 250 DRAPEAU 32 av. Leclerc, La Rochelle (Ch. Maritime).

350 ARIEL 10500 k août 54, px 235. Besnard 2 r Prophète, Bessancourt (S-O).

350 Triumph tél. susp. acces. 120. Monnot 2 rue des Alouettes, Taverny (S-O).

500 BSA AA7 impec. Tél. semaine ARC. 52-94.

MATCHLESS GL3 350 rapide. Téléphoner MOLitor 69-31.

BSA (54) et Royal-Enf. (55) cross vend ou échange contre moto ou voiture C. GOYON 25 r d'Orsel Paris-18e MON. 81-05

650 Triumph 53 imp. 20000 k Monot 10 rue Victor Basch, Charenton ou LAB. 39-96.

Cse dép. armée vds Sunbeam S8 22000 k 260000. Pri 01-73

500 BSA twin susp osc. 9000 k ét. nf px int. équ. Cirou 35 rue de Nanterre, Asnières.

Norton 500 TWN spl sp. Daytona état neuf, px int. Lacosse, Montcaret (Dordogne).

Velocette LE 200 mod. 1952, tél. Sol. 97-47 ou Inv. 52-12

VENDS BMW ou éch. contre motos, faire offre Comte, Colombes (Isère)

Zundapp KS600 Impérial mot. nf pces rech. prix int. JO-NAS 61 quai A. Constant, Blois (Loir et Cher).

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 250 TF av. side imp. px 220. Stutz 115 r St Martin 4e

250 Puch TF pft ét. génér. 110. Repr. vélom. récent Per. 60-98

250 Puch SGS 54 peu roulé, soir, 15 pas. Valmy Levallois

MOTOS TCHEQUES

JAWA 250 et 350 CSEPEL 250

état neuf, garantie, crédit SIDAM 8 r Fourcroy Paris-17e

Csepel 250 parf. ét. 13500 k Ribot 24 r Echiquier 10e.

Csepel 250 8000 kms état imp. acc. bat. nve prix int. SE-GUINEL 14 av. Rachel 18e.

JAWA 350 état neuf 17000 k équ. Roger 9 r Truffaut 17e

350 Jawa bic 36000 k t. b. ét. t. b. prix 47 r Béranger Châtillon s/Bagneux (Seine) urg

MOTOS DIVERSES

Dernière liquidation

Expédition et Crédit Province
 125 Lambretta italien 30000
 125 Jonghi sélecteur 20000
 125 Peugeot télescopique 25000
 350 Terrot chromée belle 40000
 350 Motosacoche susp. AR 45000
 500 Motosacoche selle bipl. 40.
 500 Monet Goyon 4 vit. 45
 500 Indian scout depuis 50.
 500 Norton BSA Terrot Peugeot FAURIE 8 av. St-Ouen, Paris S'adresser dans la cour.

SANS PREMIER VERSEMENT GRAND CHOIX MOTOS

SCOOTERS soldés
 Sidecars à partir de 5000 fr Garantie 3 mois

CREDIT - REPRISE
 GIL, 83 av. d'Italie. Ouvert le dimanche.

300 MOTOS

Vélocitateurs - Scooters à partir 5.000 COMPTANT

Crédit accepté 6 à 15 mois Exposition ts les jrs 9 à 21 h. même dimanche

Reprise toutes motos, scooters ARGENTINE MOTOS
 5 r des Acacias. ETO. 20-25 Porte Maillot

ATTENTION !

NOS PETITES ANNONCES RENDENT, CAR ELLES SONT LUES OBLIGATOIREMENT PAR TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER « OCCASION ». LA PREUVE EN A ETE FAITE : UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE » AMENE LA TOTALITE DES ACHETEURS INTERESSES, CAR « MOTO-REVUE » EST DEPUIS 41 ANS CONNUE COMME LA PREMIERE ET TOUJOURS EN TETE.

ATTENTION : REMISE DES TEXTES DERNIERE LIMITE SAMEDI AVANT MIDI.

PRIX : NOS PRIX SONT EN DESSOUS DE TOUS CEUX APPLIQUES PAR LES QUOTIDIENS.

SI LES PETITES ANNONCES DE « MOTO-REVUE » NE VOUS DONNENT PAS DE RESULTAT, VOUS NE VENDREZ JAMAIS.

ALORS REFAITES UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE », MIEUX REDIGEE, INDIQUEZ DES PRIX.

MOTO-REVUE EST LE SEUL SUPPORT A VOUS PERMETTRE LA REALISATION DE VOS VENTES

MOTOS ALLEMANDES

BMW R25/2 250 cme impec. Chiot 181 rue Vaugirard.

BMW R25/2 15000 kms. Pilz 25 rue de Chabrol TAI. 59-87

NSU 350 cons. équ. acc. s. dim 250. Barbry 14 r N. Charlet 15e

Vend Zundapp K800 parf. ét. px int. 67 a. Ledru Rollin 12e

BMW 750 av. side, à roder. Lermann 6 r Gd Prieuré 11e.

250 BMW R25/2 20000 km parf. ét. Boicherot 83 r Ménilmontan, MEN 74-88.

Horax Regina imp. 170. Coemet Bas Vignons, Essonnes (S-O)

URG. 2 Zundapp Russie side dont une état marche et une épave complète 130000. Ecr. Sergent Salasca ELA-41 Dijon (Côte d'Or).

Vous avez !! ou vous désirez une BMW !

Alors Conservez ce n° de téléphone PLAINE 30-24

200 MOTOS A VIL PRIX

30 MOTOS SOLDEES A 27 500 francs (valeur 50 à 70000)

40 MOTOS et SIDECARS à 47.000 francs (valeur 70 à 120000)

VENTE

JUSQU'A EPUISEMENT Bon état de marche BEDARRIDE

3, PLACE CLICHY Ouvert dimanche et fêtes

Chef AUDEGEAN

CREDIT IMMEDIAT

20 % comptant. Solde 15 mois
 125 Motobécane culb. 52-54-95.
 125 Motobécane latér. 53 75.
 125 Peugeot 51-53 70.
 125 Terrot culb. 50-53 60.
 125 Gnome Rhône sup. cul. 70.
 125 Jonghi 52 cme neuve 75.
 175 Motobécane 51 à 54 95.
 175 Peugeot 1952-53 80.
 175 Guiller G.90 52 90.
 175 Scooter Sterva 54 120.
 200 NSU luxe noire 180.
 200 Monet Goyon 53 80.
 232 Monet Goyon sp 53 110.
 250 Puch tr. belles 130.
 250 Victoria 1953 175.
 250 Csepel 1953 150.
 250 Triumph Hérisson 150.
 250 DS Malterre 54 nve 190.
 350 Royal Enfield 125.
 350 DKW NZ 95.
 350 Terrot 48 à 53 90.
 350 Monet Goyon 50 95.
 500 Ariel 1952 175.
 500 BSA WM 20, 48 et 51 95.
 500 Zundapp KS 500 140.
 500 DKW bicylindre 125.
 500 Terrot 52-53 150.
 500 FN culb. 52 180.
 500 Indian scout révis. 110.
 600 Condor flat-twin 140.
 650 BMW R12 révis. 150.
 750 Harley Davidson 95.
 1000, 750 et 500 R. Gillet 95.
 1200 Indian selle bipl. 100.

A SOLDER

200 motos et sidecars dep 25. 137-139 av. Clichy, Paris-17e
 M° Brochant. MAR. 21-29
 Ouvert le dimanche matin.

DIVERS

Pour les réparations et la remise à neuf de vos VETts de CUIR, RIEN N'EGALE

VIE - CUIR

seul professionnel
 81 rue St Maur, Paris (11e)
 16 rue G. Bonnac, Bordeaux

S. Précision 1 pl. 1/2, Hame-lin Prado 94-76, Marseille.

POUR toute la pièce détachée d'occas. vélom motos sides et cyclecars. Stock considér. de moteurs, boîtes, roues, pneus, carbu., magn. dyn. t.-sad, cadres, réserv., fourch, phares, carters, pignons, etc... R. SCEAUX 4 rue Beaurepaire, Pantin. VIL. 15-18 M° Hoche

ON DESIRE ACHETER

Achète Comptant

125 motos Lambretta, Vespa, Bernardet. M-S 19 r 2 Communes, Montreuil, ts ls samedis

ACHAT MOTOS VELOMOT. Scooters récents

Paiement immédiat et échange contre voitures

Crédit 8-12-15 mois DUMAS, 23 bd Péreire (17e)

ACHETE toutes 125 et scoot GIL, 83, avenue d'Italie, Paris. Ouvert le dimanche.

VENDEURS !

POUR VENDRE UN VEHICULE A DEUX ROUES, VOTRE INTERET EST D'UTILISER LES PETITES ANNONCES DE NOTRE REVUE SPECIALISEE QUI SONT LUES PAR LA TOTALITE DES INTERESSES. FAITES TOUTE VOTRE PUBLICITE DANS MOTO-REVUE OU, DEPUIS 42 ANS, SE CENTRALISENT TOUTES LES BONNES OCCASIONS, TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER, LISENT, D'ABORD : MOTO-REVUE

PAIE comptant motos et scooters. FAURIE 8 av. de Saint-Ouen, Paris. S'adresser dans la cour.

PAIE de suite ttes motos récentes, 47 bis av. de Clichy-17e (dans le passage) côté cinéma.

ACH. BNC même mauv. état. F. offre F. BALIS 2 rue des Vignes, Lozère (S-O).

Ach. voit. gen. Danvigne. Carrière 5 bd Italiens Paris 2e.

ECHANGES

4 CV état neuf access. ctre belle twin anglaise. Leclerc 17 rue Pajol Paris 18e.

Matford 13 CV imp. contre BMW R25 ou Jawa bon état. COUTURIER 68 rue Mirabeau Ivry (Seine).

50 voit. disp. repr. moto com. 1er vers. GIL 83 av. Italie. ouv. Dim.

Ech. moto ctre voiture. Charles 28 r de Paris, Ivry (Seine).

EMPLOIS

RECHERCHONS d'urgence Mécanicien Motoriste MOTO qualifié, se présenter avec préférence 55 r Brancion Paris-15e

VOITURES A VENDRE

TOUJOURS 50 voit. tour. et sport. Repr. ttes motos et solde à crédit. R SCEAUX, 4 rue Beaurepaire Pantin VIL. 15-18

AUTO CRED. TOTAL REPARATION GRATUITE

Par contrat crédit 24 mois LE PLUS IMPORTANT ORGANISME DE VENTE ECA

7, rue de Montreuil, PANTIN 244, rue du Mesnil, Asnières SECTION MOTOS
 157 av. du Maine, Paris-14e

Reprise motos scooters

A qualité égale défions toute concurrence, consultez vos amis, votre garagiste, notre référence sera faite

REPRISE motos récentes
 4 CV Renault 50-51 et 52
 Dyna Panhard 4 CV 52
 Citroën 11 BL 1951
 Citroën 7 C. 1940

Peugeot 202 berl. toit ouvrant
 Citroën 8 CV berl. 5 pl.
 Hotchkiss 38 grd sport
 Renault 1000 kgs 1948

Crédit. 137, av. de Clichy M° Brochant. MAR. 21-29



ACHAT - VENTE - ECHANGE

Motos ou Scooters + Crédit = Voitures

150 Voitures d'occasion - CREDIT : 6 - 9 - 12 et 15 Mois

198, AV. DE LA PORTE DE VINCENNES, PARIS - DID. 75-73 - OUVERT TOUS LES JOURS MEME LE DIMANCHE

53, Rue Jules Vallès - SAINT-OUEN - Ouvert Samedi, Dimanche, Lundi

31, AVENUE ARISTIDE BRIAND - ARCUEIL (Seine) - ALESIA 43-17

MOYEUX-FREIN

pour MOTOCYCLE et AUTOMOBILE

Découpage.

Emboutissage.

Rayonnage métallique

ETS CL. JACQUEMARD

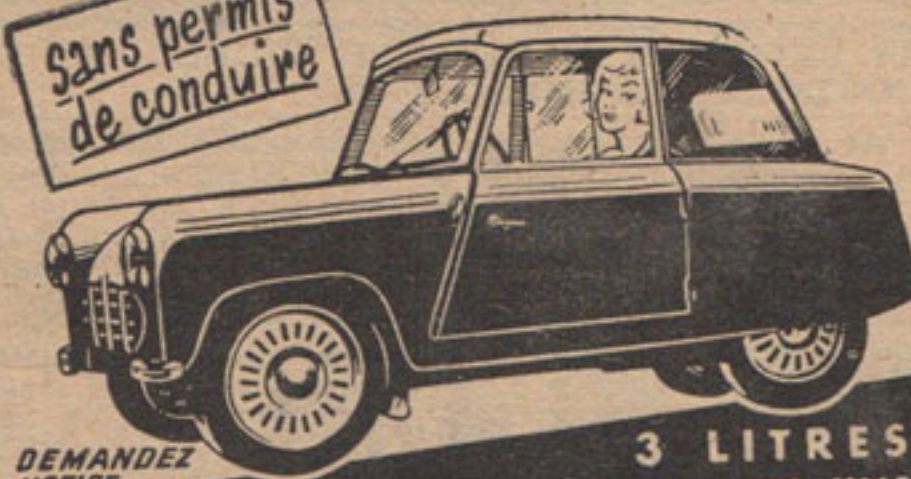
Rue de la Michalière - SAINT-ETIENNE (Loire)

Freins à tambour - Accessoires
et Pièces détachées

MARQUE IDEAL DÉPOSÉE

AUTOMOBILES CH. MOCHET

Sans permis
de conduire



DEMANDEZ
NOTICE

3 LITRES
AUX 100 KMS

68, rue Roque - de - Fillol
PUTEAUX (Seine) Tél : LON 07-25

MOTOS DÉMOLITION

disposons gros stock pièces :
CADRES, FOURCHES, ROUES, MOTEURS,
BOITES, CARTERS, PIGNONS

Toutes marques Françaises, Anglaises,
Américaines, Allemandes, etc...

250 Motos surplus bas prix - Demandez liste gratuite
Expédition contre pièce modèle

Etablissements MOTO-SPORTS
66, rue du 11-Novembre - St-ETIENNE (Loire)

Dépôt MONTREUIL :
19, rue des 2 Communes (samedi seulement)

Ets PROMEYRAT

Ste-RADEGONDE-en-TOURAINE (I.-et-L.)

présentent leurs cyclomoteurs

EUROP

Types « CHAMBORD » et « CHENONCEAUX »
Ainsi qu'une gamme complète de modèles standard

ETS MAIRE - VUILLEMIN

PONTARLIER - (Doubs)

COMPTEURS MOTOS

D'IMPORTATION SUISSE ET ALLEMANDE
MARQUE ALFA ET V.D.O.

TOUJOURS DISPONIBLES
IMPORTATION DIRECTE

PIÈCES ORIGINE JONGHI

350 TJL-TJ4 - 125 cc. 2 et
4 temps - 250 cc. Polo 125 cc.

R. MANSUY

43, Rue Jacob, PARIS-6^e

Tél. LITtré. 82-31

Fermé Dimanche et Lundi



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.

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

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

MOTEURS 2 TEMPS

JLO

TOUTES CYLINDRÉES
TOUTES APPLICATIONS

Si vous l'ignorez,
nous vous l'apprenons.
Si vous le savez,
nous vous le répétons.
VOTRE INTERET pour
l'achat, l'échange, la
vente de votre moto :
NOUS CONSULTER
D'ABORD !

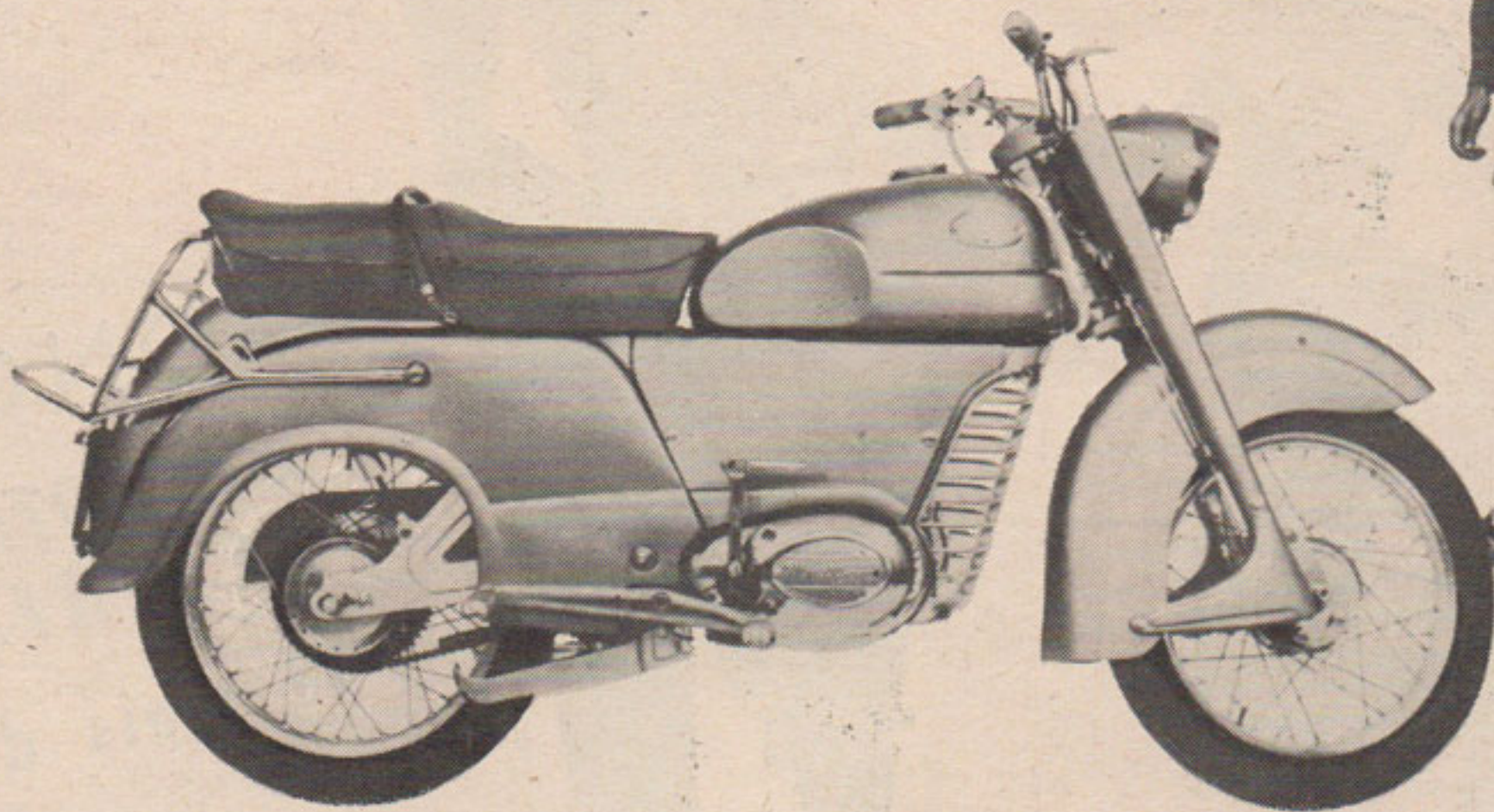
TOUJOURS 400 MOTOS
NEUVES ET OCCASIONS
AU CHOIX

ALEXIS-MOTOS

3 et 5, av. Jean-Jaurès
L Y O N

Tél. : Parmentier 39-39

demain ils seront grands
comme leurs aînés ils choisiront



Pullman

La synthèse même des qualités recherchées par les usagers : CONFORT, SÉCURITÉ, PUISSANCE et SOUPLESSE UN VÉRITABLE PULLMAN POUR LE PRIX D'UN VELOMOTEUR

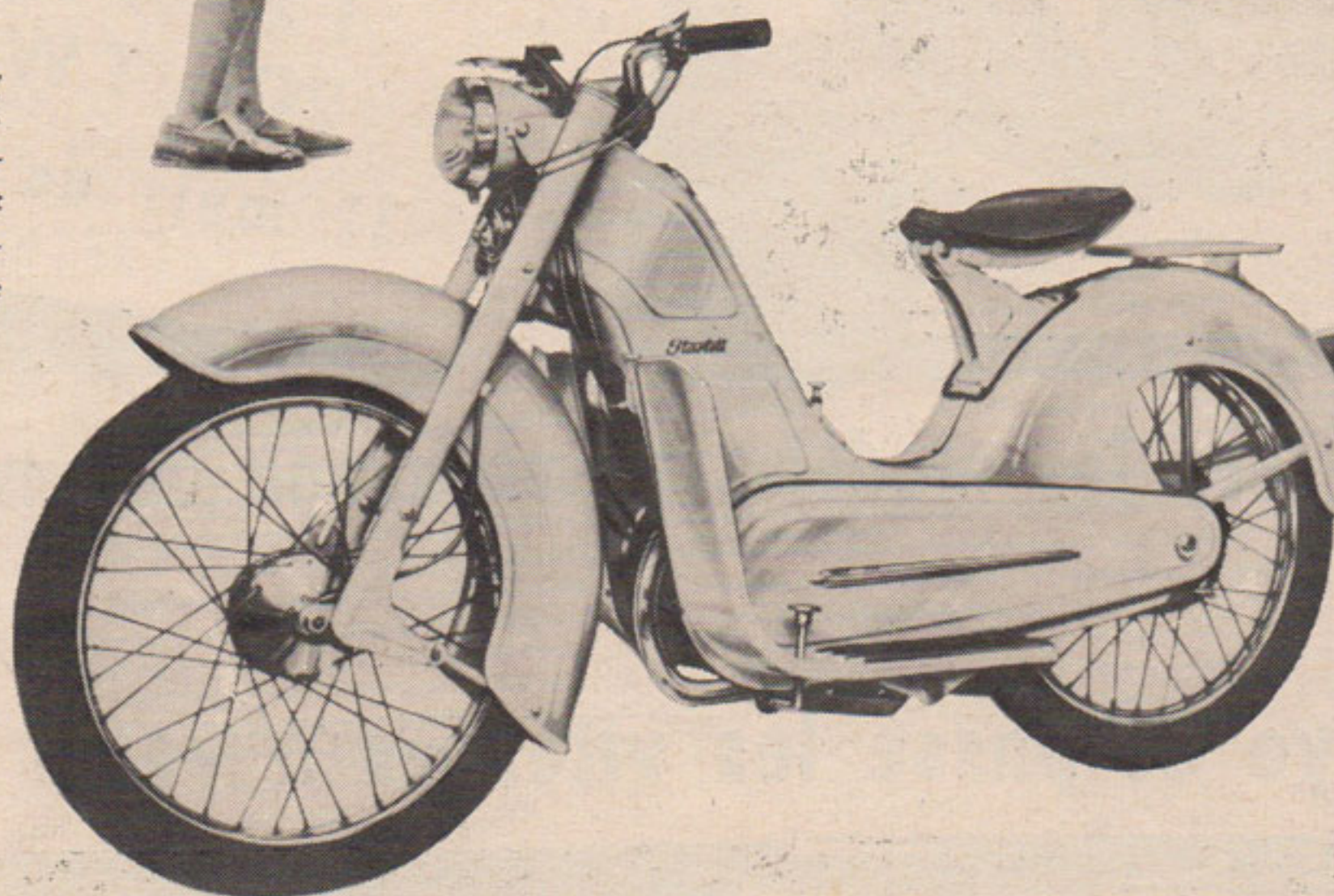


Monet Goyon
Koehler Escoffier

Starlett

Le véhicule le plus évolué du marché PLUS QU'UNE MOTO MIEUX QU'UN SCOOTER

elle est LÉGÈRE, ÉLÉGANTE, NERVEUSE et ROBUSTE Sa coque offre une PROTECTION TOTALE pour l'usager et sa FAIBLE CONSOMMATION en fait l'engin idéal pour le travail et le tourisme



les 2 grands noms du Salon



Calvi*

MONOPLACE
2 SCOOTERS POUR
LE PRIX D'UN
12 mois de crédit



Jaguar

125 MONO
125 TWIN
200 TWIN
12 mois de crédit

et sur tous les modèles l'embrayage automatique

SERVOMATIC

embraye et passe les vitesses à votre place

CONSTRUCTION 100 % FRANCAISE