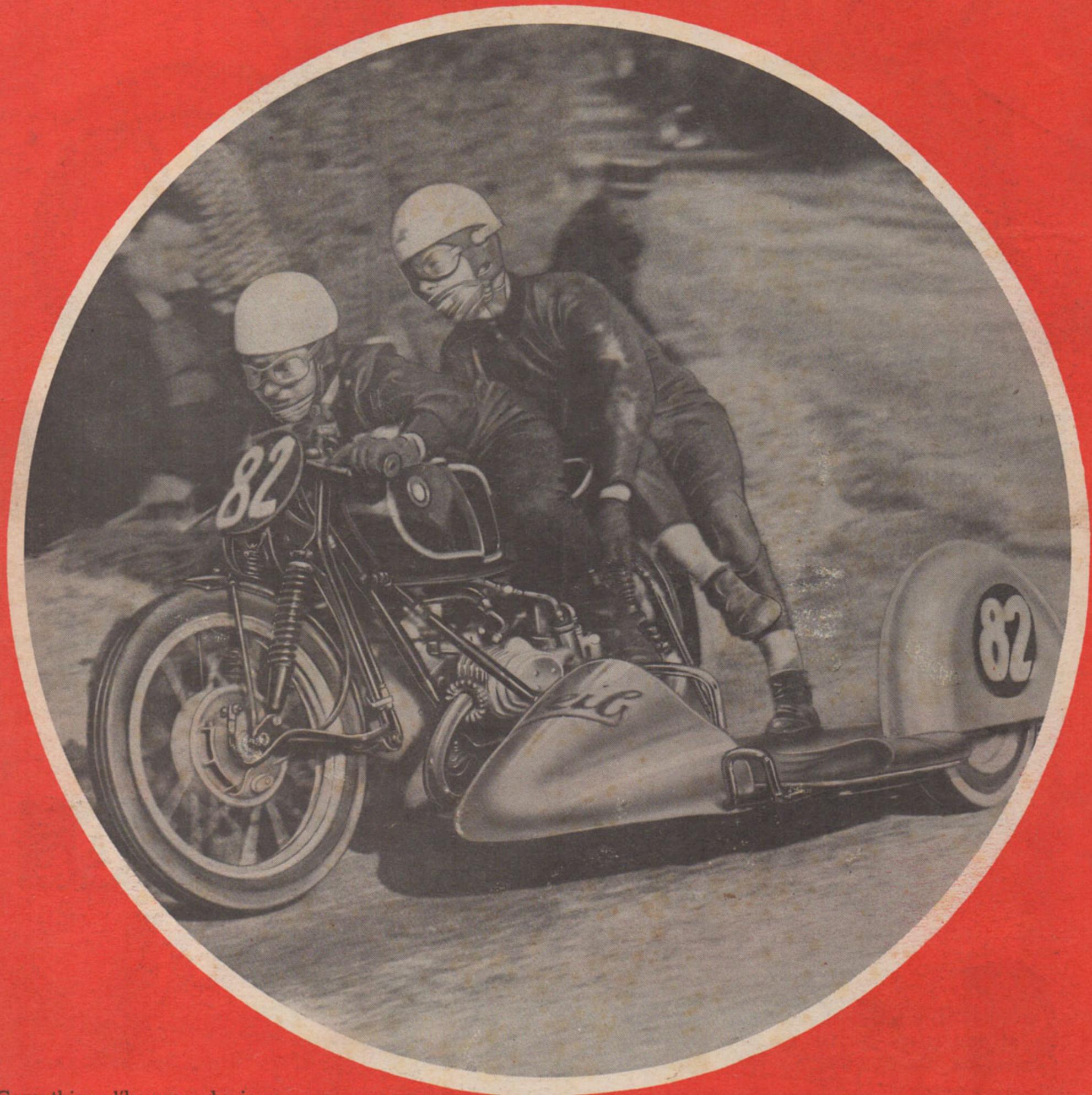


# Moto revue

44<sup>e</sup> ANNEE. — 2 JUIN 1956. — N<sup>o</sup> 1.292  
Tous les Samedis, le Numéro : **40 frs**

ESSAI  
PULLMAN  
MONET-GOYON



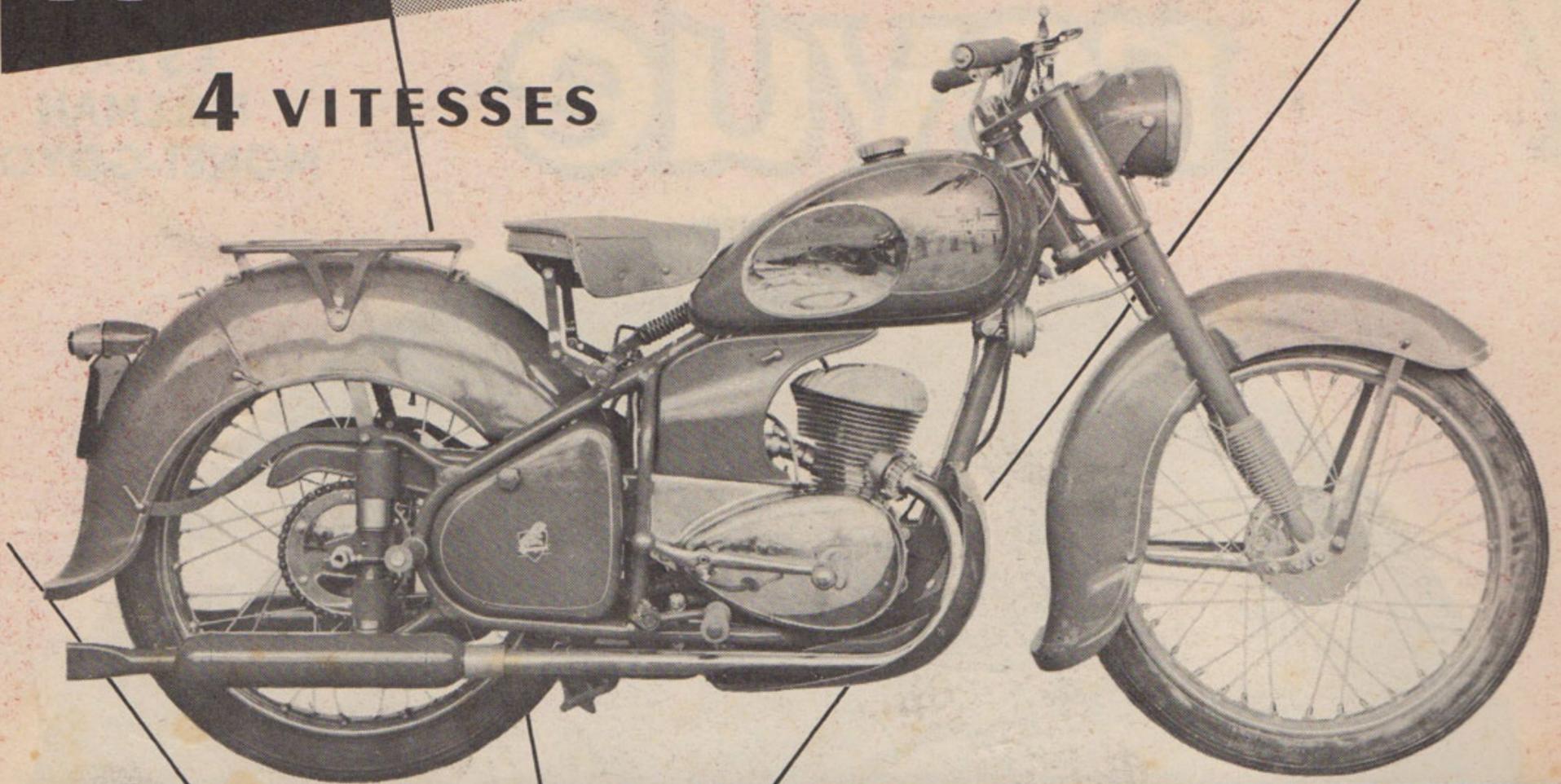
Camathias, l'homme du jour,  
au circuit de Bourg-en-Bresse.



UNE  
**175** cm<sup>3</sup>

**Peugeot**

**4 VITESSES**



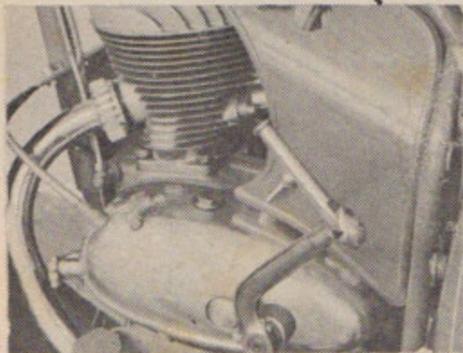
**... POUR LE PRIX D'UN VÉLOMOTEUR !**

**MODÈLE 176 AS** : une motocyclette 4 vitesses, nerveuse, rapide, bien protégée.

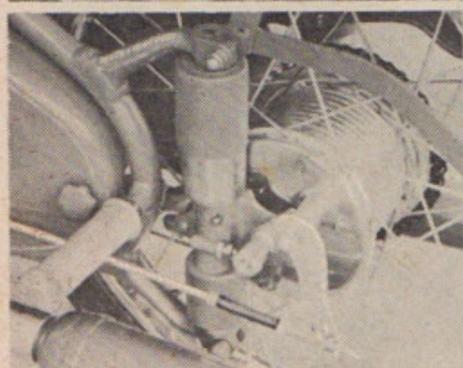
**PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES :**

**4 vitesses** par sélecteur au pied, allumage et éclairage par volant magnétique sous carter duralinox, cache-batterie, double échappement à sorties indépendantes, guidon chromé avec poignée tournante, selle à ressort central et biellettes réglables 2 positions, freins à tambour 150 m/m avec enjoliveur, chaîne 12,7 x 7,9, pneu AV 25 x 2,75, AR 25 x 3. **Protection totale** par garde-boue AV et AR à emboutis profonds très enveloppants. Pare-chaîne, cache-carburateur, filtre à grande efficacité, sabots protège-jambes, repose-pieds AR pour tan-sad.

Email : bleu R.A.F. et chrome, noir et chrome.



1



2

1. Cache-carburateur.  
2. Vue de détail de la suspension AR et du moyeu AR.

**139.000 Fr.**

**Peugeot**

**VENTE A CRÉDIT**  
aux conditions les plus libérales  
Consultez nos agents

"CYCLES PEUGEOT" Beaulieu-Valentigney (Doubs)

# AML

## "50"

1 CV.8 - AVEC EMBRAYAGE AUTOMATIQUE - POUR CYCLOMOTEURS

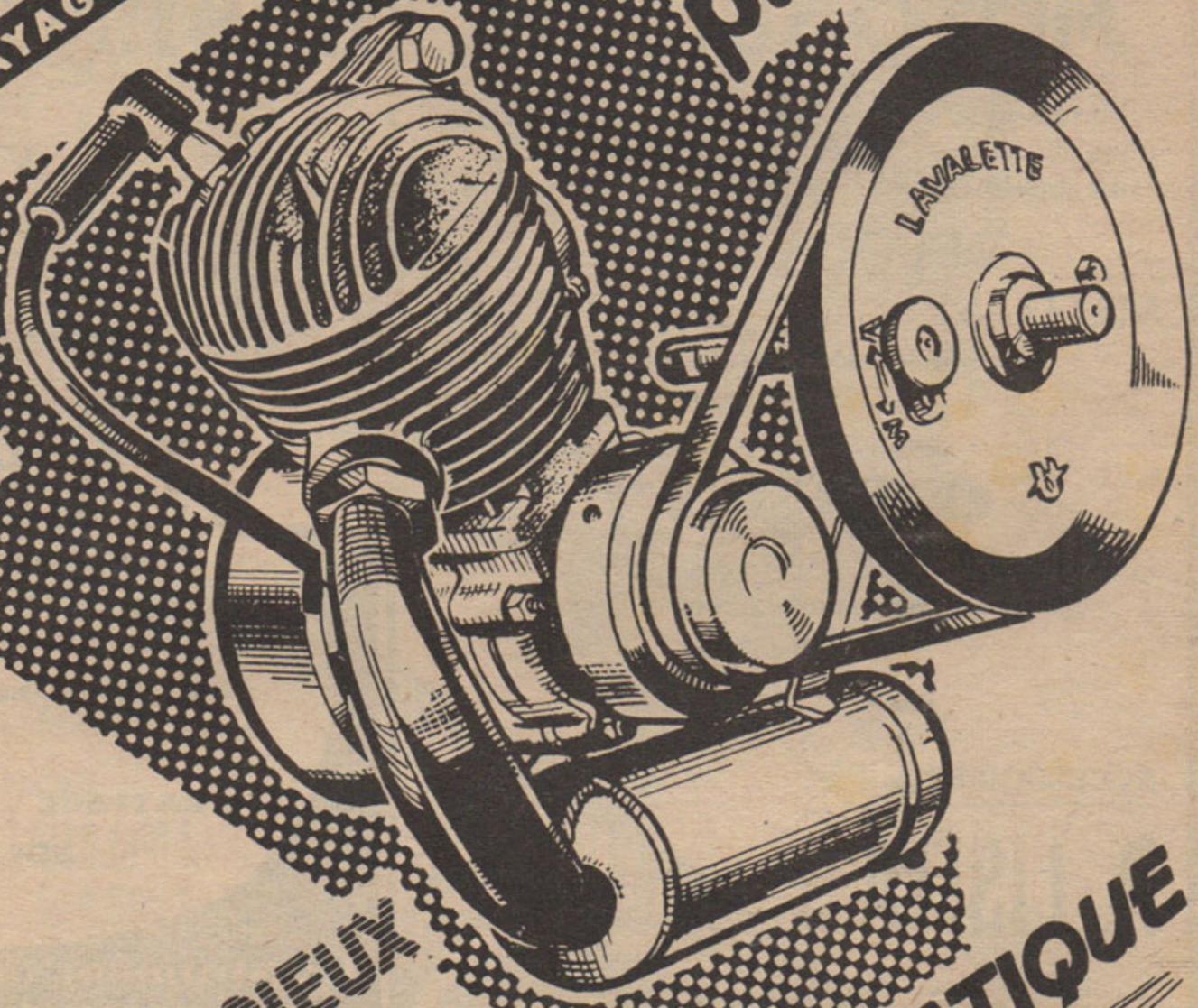
### puissant

*nervieux*

*SILENCIEUX*

### PRATIQUE

Notre recommandation  
exclusivement  
l'emploi des huiles  
**MOTUL**  
MIX-COURSES



PRODUCTION

# LAVALETTE

32, AVENUE MICHELET - S<sup>T</sup>-OUEEN (Seine) - MON. 99.60

Voici pourquoi vous Commanderez ces Marques

**BSA** **SUNBEAM** **ARIEL**  
**A LEVALLOIS-MOTOS**  
**A. DUBOIS**

- 1° Livraison immédiate tous modèles. — 2° L'atelier le mieux organisé pour l'entretien et la garantie.  
 3° Les meilleures conditions de **CREDIT** en 6, 9, 12, 15 mois, 20 % comptant.  
 4° Le stock pièces détachées complet. — Expédition contre remboursement.  
 5° Bon vendeur c'est bien. Mais bon mécanicien, c'est mieux !

58, rue A.-Briand — LEVALLOIS-PERRET (Seine)

MÉTRO : A.-FRANCE

PER.19-73

**MOTOBÉCANE**

Livraison  
immédiate de  
tous modèles



Stock complet  
pièces  
détachées

VELOMOTEURS  
MOTOS - SCOOTERS  
Station Service « MOBYLETTE »



**CRÉDIT**

6 - 9 - 12 - 15 ou 18 MOIS

avec versement de votre choix  
à la livraison



ACCESSOIRES

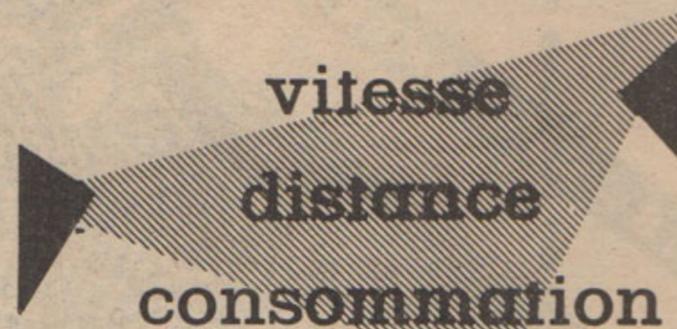
REPARATIONS

**P. LISITA**

94, Boulevard Magenta  
PARIS-10<sup>e</sup> - NORD 65-25

Ouvert tous les jours, sauf dimanche,  
de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

**ESSENTIEL**

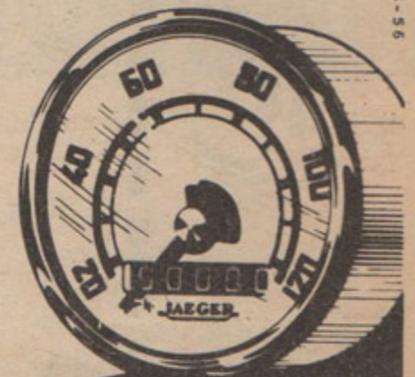


**JAEGER**

indicateur de vitesse  
avec totalisateur kilométrique  
modèle spécial pour chaque type  
de moto

**PRATIQUE**

**SOLIDE**



**L'instrument de précision  
au service du bon conducteur**

en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires

ÉTUDE ET PUBLICITE - M. 04-56

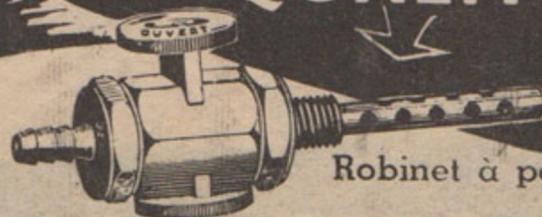


Bougie  
spéciale  
2 temps

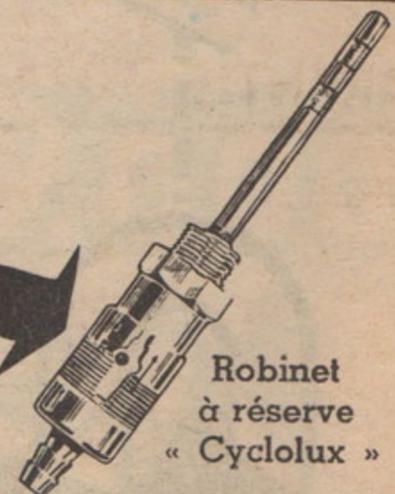
**LEGRIS  
FILS**

100 années d'expérience

**QUALITE**



Robinet à poussette



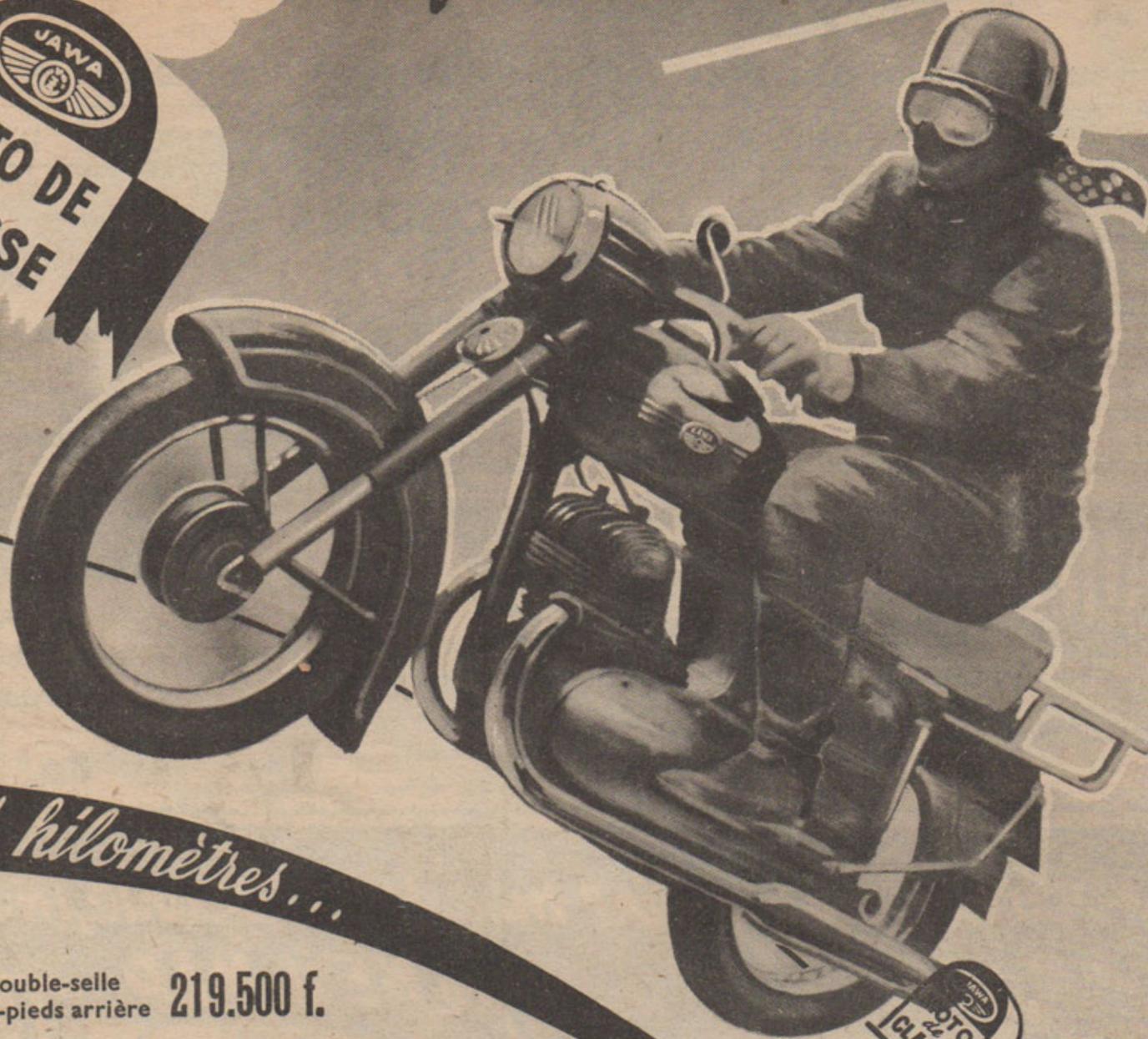
Robinet  
à réserve  
« Cyclolux »

**EXIGEZ LA MARQUE LEGRIS CHEZ TOUS LES MOTORISTES**

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

*Nos innombrables clients  
ont fait notre renommée !!*

**MOTO DE  
CLASSE**



*avale les kilomètres...*

**250 cc.** avec double-selle et repose-pieds arrière **219.500 f.**

**UNE VRAIE BI-CYLINDRE**

**350 cc.** avec double-selle et repose-pieds arrière **239.500 f.**

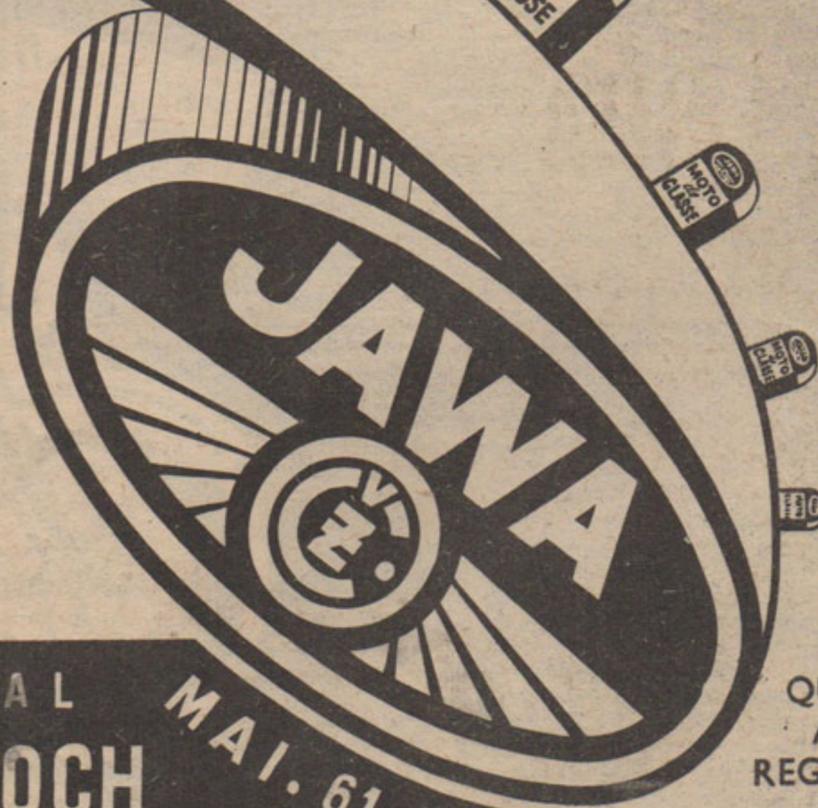
avec double-selle, **249.500 f.**  
repose-pieds arrière et frein sur moyeu central

*Départ PARIS  
+ taxe locale*

**CREDIT 18 MOIS - REPRISES**

**GARANTIE TOTALE 6 MOIS**

**PIECES ET MAIN-D'ŒUVRE**



**AGENT GÉNÉRAL**

**E<sup>TS</sup> JACQUES POCH**

**127, AVENUE DE NEUILLY · NEUILLY/SEINE**

**MAI. 61.70**

**QUELQUES  
AGENCES  
REGIONALES  
SONT  
ENCORE  
DISPONIBLES**

*Nous recommandons  
exclusivement  
l'emploi des huiles*

**MOTUL**  
MIX-COURSES

# TRIUMPH

500 SPEED TWIN  
500 TIGER 100  
650 THUNDERBIRD  
650 TIGER 110

DISPONIBLES

Agence officielle des plus grandes marques Françaises et Étrangères

TERROT - JONGHI - MONET-GOYON - GNOME-RHONE - TRIUMPH - D.K.W.  
N.S.U. - ADLER - A.J.S. - GILLET HERSTAL - JAWA - GILERA - VICTORIA - F.N.

et le VELOSOLEX

GARANTIE TOTALE



avec double selle :

250 cmc. : 219.500 fr.

350 cmc. : 239.500 fr.

Réparations par Spécialistes

avec double selle

et moyeux à freinage central :

350 cmc. : 249.500 fr.

Pièces détachées - Accessoires

Equipement

## SAINT PAUL MOTOS

1, rue de Rivoli, PARIS - ARC. 71-46

Métro : Saint-Paul

## CRÉDIT

6 - 9 - 12 - 15 ou 18 MOIS

avec versement de votre choix à  
la livraison

Magasins ouverts tous les jours de 9 à 19 h 30 sans interruption, sauf dimanches et fêtes  
Renseignements contre 50 fr. en timbres poste

Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,

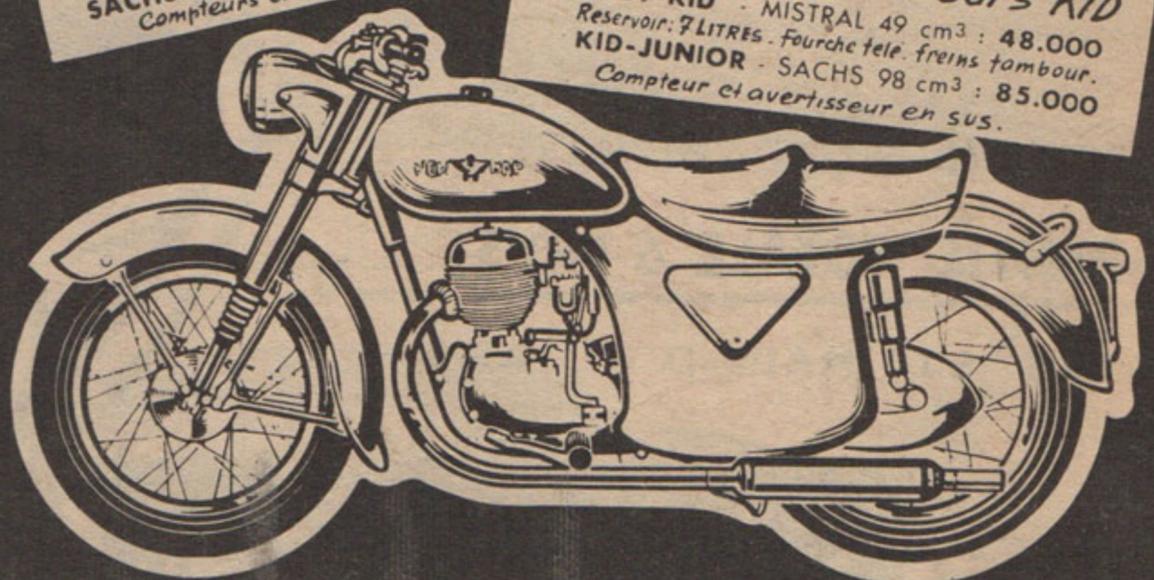
PRINCIPAUX AGENTS

Lons-le-Saunier : FARCAT Pierre 17, Rue Lafayette  
Lorient : DEGUSSEAU 48, Rue de Carnel  
Luneville : THIRION 45, Avenue Voltaire  
Marseille : GANIER 156, Cours Lieutaud  
» A. BELLINI 14, Bd de Dunkerque (cyclos)  
Metz : MANINI 120 Rue des Allemands  
Montauban : SAINT-ROMAS Rue Sapiac  
Montluçon : LABRANCHE 53, Rue de la République  
Moulins : DARSON 16, Place d'Allier  
Nancy : P. LEFÈVRE 3, Rue Léopol-Lallement  
Nantes : DUMERY 29, Route de St-Joseph  
Nice : DEGIOANNI 5, Rue Dante  
» BUFFA AUTO 5, Rue Verdi  
Orléans : BOURNAVEAUX 98, Rue de Bourgogne  
Oyonnax : BERLIOZ 15, Rue Anatole-France  
Pontarlier : JACQUIN 2, Rue Sainte Anne  
Perpignan : TIGNIÈRES 34 bis Av. Louis Torcalis  
Reims : PERARD 17, Bd Pasteur  
Rennes : DEBROISE 159, Rue de Paris  
Rodez : GUIZARD 25, Bd Laromiguière  
Roubaix : OOSTERLINCK 198, Rue de l'Ommelet  
Rouen : ABRAHAM 41, Avenue Gustave-Flaubert  
Saintes : BERTHELOT Place de la Prison  
Saint Claude : MOTO SPORTS 13, Rue Carnot  
Saint Die : GEORGEL 21, Rue des Trois Villes  
Saint-Dizier : SARREY 9, Place Aristide Briand  
Saint Gaudens : LASSALLE 34, Bd Charles de Gaulle  
Saint-Lo : DUBOIS Place Ste-Croix  
Saint Quentin : THIEBAUT 87, Rue de Paris  
Strasbourg Shilligheim : DILIGENT-HIRT 27, R. de Brumath  
Thionville : VOHNER 1, Rue de Verdun  
Toulon : AUDEMAR 13, Place d'Armes  
Toulouse : GINESTET Jeune 8, Place Dupuy  
Toulouse : GINESTET Aîné 8, Pl. Lafourcade St-Michel  
Tourcoing : GERARD 21, Rue de Dunkerque  
Tulle : ORLIAGUET, 2, Rue du Docteur Valette  
Valence : VALLA 29 Rue Faventines  
Vesoul : COURTOIS 41, Rue G. Genoux  
Vichy : DUMAS 65, Avenue de Gramont

VOYEZ NEW-MAP: Toujours en tête

Ses prestigieuses "LEADER"  
YDRAL 125 cm<sup>3</sup> : 134.500 - 175 cm<sup>3</sup> : 149.500  
A.M.C. 125 cm<sup>3</sup> : 139.500 - 175 cm<sup>3</sup> : 149.500  
SACHS 175 cm<sup>3</sup> : 169.500 (Selle monoplace)  
Compteurs et avertisseur en sus

Ses cyclomoteurs "KID"  
BABY-KID - MISTRAL 49 cm<sup>3</sup> : 48.000  
Reservoir: 7 LITRES - Fourche télé. freins tambour.  
KID-JUNIOR - SACHS 98 cm<sup>3</sup> : 85.000  
Compteur et avertisseur en sus.



## NEW-MAP

124 Av. Lacassagne LYON

Magasin de Paris  
30, r. de Charenton  
PARIS - BASTILLE

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

Vous qui n'avez qu'**UNE** bougie!

# FLOPQUET



l'ami des 2 temps  
a encore pensé à vous  
avec sa nouvelle

## ***bougie ROSE*** ***Super étincelle***

- Elle augmente la puissance de votre moteur.
- Supprime les ratés.
- Évite le perlage,  
...et c'est une bougie d'une robustesse exceptionnelle

**Ne ratez pas l'occasion  
d'essayer la bougie ROSE !**

Bougie Rose  
Série 101 : 385 F.

# A. CHARRIER

*Le spécialiste des machines anglaises*

CROSS — VITESSE — TOURISME

Champion de France Vitesse 1936

2 MAGASINS :      Téléph. : VIL. 17-38  
28, rue Davoust, 28      Métro : Hoche et  
43, av. Ed. Vaillant      Porte de la Villette  
PANTIN      (Seine)      Autobus : 170 et 130

## BSA ARIEL

...vous propose les nouveaux modèles visibles  
et disponibles en magasin

### CRÉDIT EN 48 h. - 9-12 15 ET 18 MOIS - 20% A LA COMMANDE

STOCK PIECES B.S.A.  
Envoi contre remboursement

Atelier de réparations et spécialistes pour  
ENTRETIEN ET GARANTIE

*La maison se charge de l'immatriculation des machines*

# ARIEL

TOUS MODÈLES  
DISPONIBLES



Agence officielle des plus grandes marques Françaises et Étrangères

TERROT - JONGHI - MONET-GOYON - GNOME-RHONE - D.K.W. - ARIEL  
HOREX - N.S.U. - ADLER - A.J.S. - GILLET-HERSTAL - JAWA - GILERA - PUCH - VICTORIA - F.N.

**Pièces détachées**  
**Accessoires**  
**Equipement**



**Réparations**  
**assurées par**  
**Spécialistes**

## FRANCE-MOTOS-SPORT

46, Boul. Magenta, PARIS - BOT. 87-77

Métro : Gare de l'Est

### CREDIT

9 - 12 - 15 ou 18 MOIS

avec versement de votre choix à  
la livraison

Magasin ouvert tous les jours sauf dimanche, de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

# MOTTAZ



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

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

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

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

CYCLES • CYCLOMOTEURS • MOTOS

# RAVAT



Une fabrication soignée  
\*  
Une ligne moderne  
et sobre

**CYCLOMOTEURS 50<sup>cm³</sup>**

Standard, Normal, Luxe, G<sup>o</sup> Luxe

**VÉLOMOTEURS 100<sup>cm³</sup>**

Léger, Tourisme, Luxe

**VÉLOMOTEURS 125<sup>cm³</sup>, 3 vitesses**

**VÉLOMOTEURS 125<sup>cm³</sup>, 4 vitesses**

Luxe, Grand Luxe, Grand Sport

**MOTOS 175<sup>cm³</sup>, Tourisme et Grand Sport**

CYCLES • CYCLOMOTEURS • MOTOS

# WONDER

Établissements **RAVAT** - Saint-Étienne

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

*Sur la route*



PHOTO HENRI ALEXIS

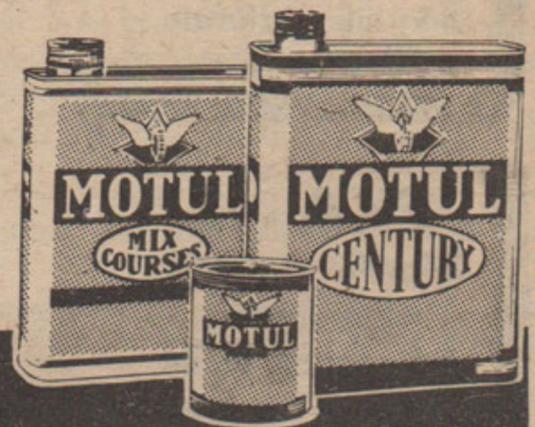
vo  
tre  
moteur

est **ROI**



...traitez-le comme tel

entretenez-le  
régulièrement  
avec



*l'huile*  
**MOTUL**

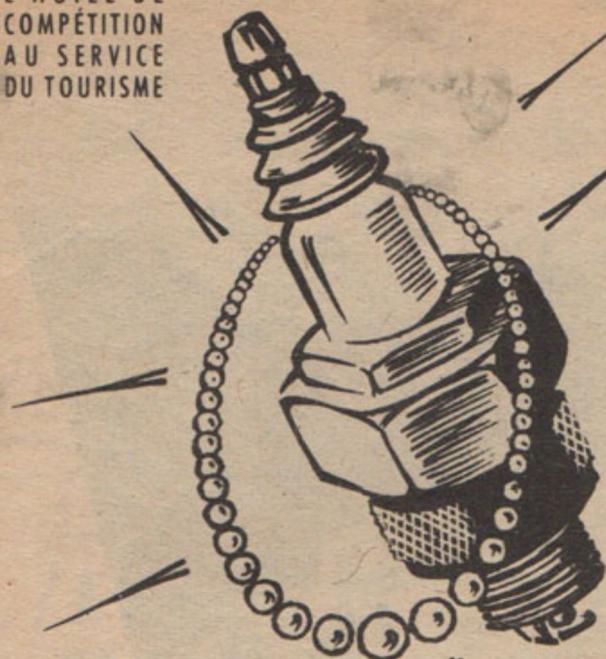
47 Rue de Paris BOBIGNY (Seine) VIL. 97 88

**1853** CENT ANS d'expérience  
et de recherches au service  
de la lubrification **1956**



L'HUILE DE  
COMPÉTITION  
AU SERVICE  
DU TOURISME

# DES "PERLES" AUX BOUGIES?



*connais pas...!*

...depuis que j'emploie  
régulièrement

**BRET-OIL**  
**SPÉCIALE 2 TEMPS**

DÉPARTS INSTANTANÉS  
GRIPPAGES SUPPRIMÉS  
VITESSE - NERVOUSITÉ

...QUI SE MÉLANGE  
IMMÉDIATEMENT ET  
RESTE DILUÉE DANS  
L'ESSENCE, ELLE BRULE  
PARFAITEMENT, SANS  
JAMAIS ENCRASSER

RAVITAILLEZ-VOUS AUX  
POMPES BLEUES BRET-OIL OU  
EXIGEZ LES BIDONS BLEUS  
BRET-OIL.

# Bret-oil

4, RUE JEANNE D'ARC - ISSY-LES-MOULINEAUX (SEINE) - Tél. MIC. 48-40 (lignes groupées)

## L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE

9, rue Belidor, PARIS 17<sup>e</sup>  
Vous enverra notice franco pour :

### EKA-DUO

2 accessoires en 1 seul

Pare-chocs avec  
béquille latérale  
télescopique.



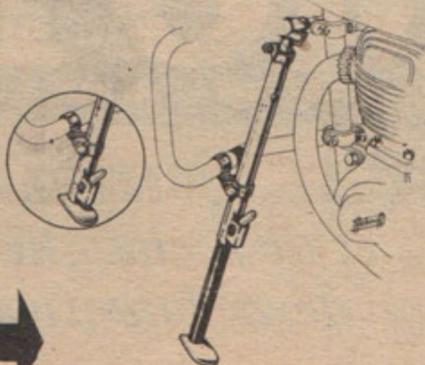
### EKA-12

Béquille latérale  
télescopique.  
Adaptation facile  
sur tous cadres.



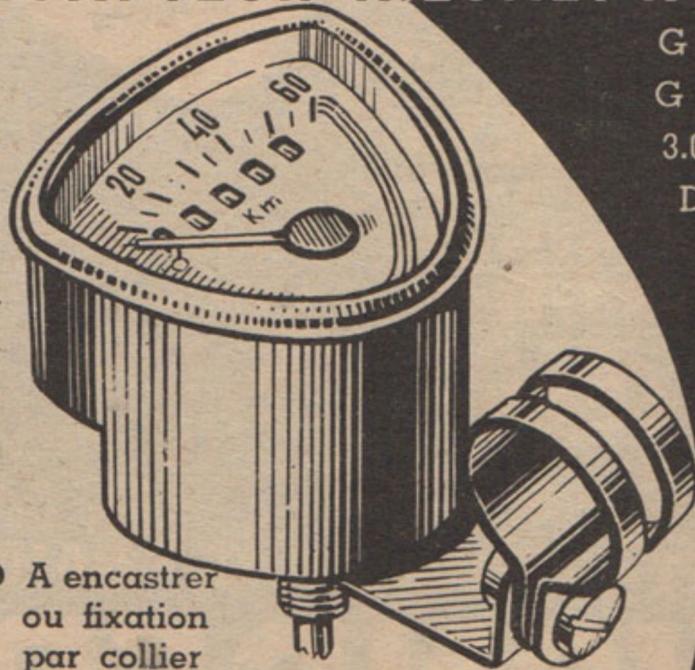
### EKA-13

Béquille latérale  
télescopique.  
S'ajoute  
instantanément  
sur tous pare-chocs



## Veigel

### COMPTEUR KILOMÉTRIQUE



G 48/60

G 48/80

3.000 fr.

Détail

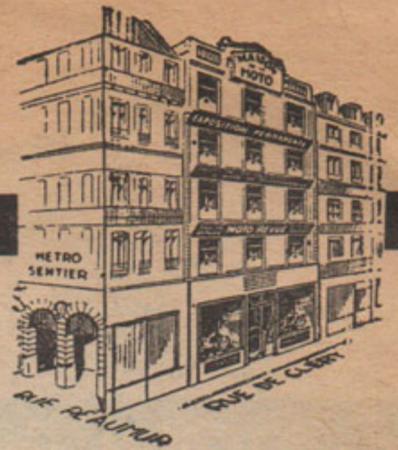
- A encastrer  
ou fixation  
par collier
- Cadran de 60 ou 80 kmh.
- Livré avec flexible et renvoi de  
mouvement universel

AGENT EXCLUSIF :

**G. R. LETU 33<sup>bis</sup>, rue Château-Landon, PARIS X<sup>e</sup>**

Tél. : NOR. 03-03

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



## Des taxes, encore des taxes, toujours des taxes !

RÉDIGÉE  
PAR  
DES MOTOCYCLISTES  
POUR  
LES MOTOCYCLISTES

**L**ES véhicules à 2 et 4 roues, ces éternelles vaches à lait du gouvernement n'ont pas été épargnés en 1956, comme les années précédentes d'ailleurs, celles-ci nous ayant amené une telle cohorte de taxes et impôts divers que l'usager ne sait plus très bien où vont les 70 fr. par litre de supercarburant qu'il donne au pompiste.

Aussi, est-ce dans l'intention louable de vous renseigner sur les divers chemins pris par votre argent que nous allons, une fois de plus, nous pencher sur les énormes rapports à l'Etat de la circulation routière ; rapports dont ne bénéficie pas toujours le fonds spécial d'investissement routier comme nous le verrons plus loin.

En 1955, par le seul jeu des impôts sur les carburants, la circulation routière rapportait au Trésor la somme rondelette de 290 milliards de francs. Pour cette année, une recette de 331 milliards est prévue, compte tenu du développement de la circulation routière et de l'impôt de 2 fr. récemment voté sur le super-carburant.

Cette somme sera tirée de la taxe intérieure sur les carburants, du timbre douanier et de la commission du receveur.

Les trois taxes représentent actuellement un total de 45,77 fr. par litre de super, soit plus de trois fois la valeur du produit à la sortie des raffineries et 63 % de son prix de vente.

Proportionnellement, la taxe de 43,71 fr. par litre sur l'essence ordinaire est beaucoup plus élevée que pour le super, représentant plus de trois fois et demi la valeur du produit et 67 % de son prix de vente.

De toutes ces charges sur les carburants, voyons maintenant quelle est la valeur actuelle de la taxe intérieure qui, évidemment, n'a fait qu'augmenter depuis 1953, date de son entrée en vigueur. Elle s'élève à 44,40 fr. par litre pour le super et 42,40 fr. pour l'ordinaire, soit respectivement 12,03 fr. de majoration pour le super et 9,99 fr. pour l'essence en trois ans.

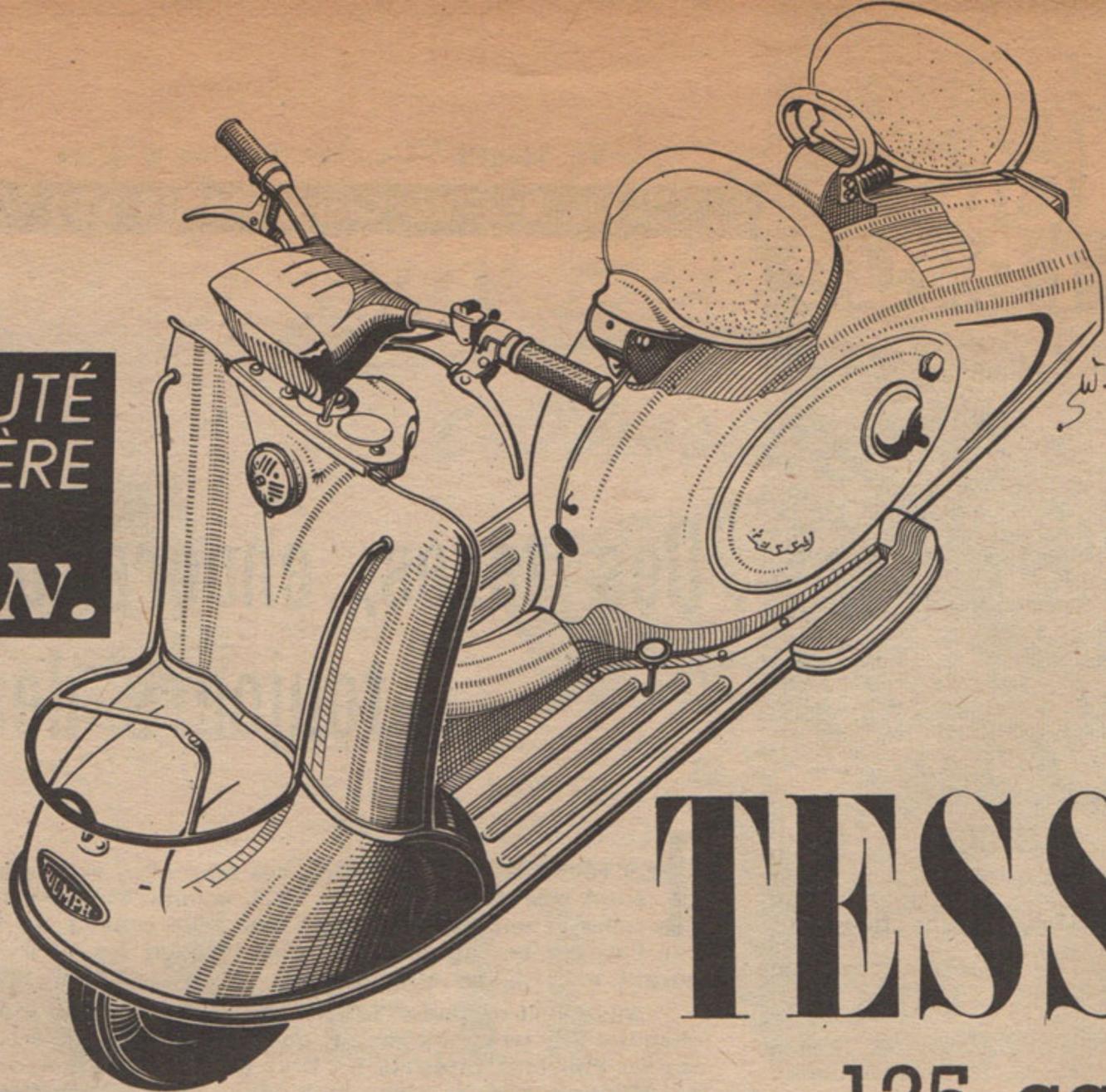
Les usagers ne savent que trop les amputations systématiques dont ces droits intérieurs ont fait l'objet, droits qui étaient destinés à l'alimentation du fonds routier.

L'an passé, sur les 48 milliards prévus, 40 seulement ont suivi leur voie primitive, les 8 manquants s'étant perdus dans certains autres services administratifs qui en avaient un besoin urgent.

Nous noterons cependant avec satisfaction que la marge déficitaire entre les ressources prévues et celles reçues a une forte tendance à diminuer.

L'automobile et la motocyclette supportent actuellement des charges qui sont considérables. Une nouvelle augmentation de celles-ci serait proprement catastrophique et aurait sans aucun doute les conséquences les plus fâcheuses sur l'avenir de deux industries qui sont parmi les plus florissantes en France. Il est à espérer que nos dirigeants sauront le comprendre à temps... et qu'ils n'inciteront pas automobilistes et motocyclistes à envisager des manifestations de force, comme l'ont fait dernièrement certaines catégories de français.

**NOUVEAUTÉ  
PRINTANIÈRE  
CHEZ  
T. W. N.**



# LE TESSY

## 125 cc.

**P**OUR le retour du printemps, la marque T.W.N., de Nuremberg, vient de présenter un nouveau scooter de 125 cmc. qui, dans l'ensemble, n'a rien de commun avec le 200 cmc. dont l'essai a été fait dernièrement par MOTO-REVUE (dans son numéro 1.289). Moteur, suspensions, carénage sont totalement différents : il s'agit donc vraiment d'un tout nouveau scooter, intéressant sur bien des points.

### LE MOTEUR

Depuis la guerre, toute la production de T.W.N., tout du moins en ce qui concerne ses moteurs de plus de 50 cmc., est basée sur le deux temps « double piston » avec bielle unique en fourche, les deux alésages étant face à la route. Et il faut remonter jusqu'à 1939 pour trouver des 2 temps simple piston.

× × ×

Pour son nouveau scooter « Tessy », TWN est revenu au deux temps classique et, ma foi, avec des résultats prometteurs, puisque la version « Luxe » ne développe pas moins de 7,8 CV, puissance que de nombreuses motos de même cylindrée sont loin d'avoir.

Moteur carré de 54 mm de course et d'alésage et de 123,67 cmc. de cylindrée exacte.

Alors que le cylindre du modèle « standard » est en fonte, celui du modèle « Luxe » est en alliage léger chromé dur.

Ce cylindre est très incliné en avant, presque à l'horizontale (inclinaison d'environ 15° seulement sur cette dernière). En conséquence, le carburateur au corps néanmoins vertical, débouche latéralement au cylindre, sur la partie supérieure de celui-ci ; l'entrée du

carburateur, dirigée 3/4 arrière, vient s'appliquer contre le filtre à air logé dans la tôle gauche du carénage.

Quant au volumineux silencieux d'échappement, il est situé sous le plancher du scooter.

Allumage par volant magnétique dont la puissance de 30 watts nous semble un peu faible, surtout par rapport à la puissance de l'appareillage électrique habituel des allemands, ces dernières années. Refroidissement forcé par turbine.

× × ×

Il est incontestable que la puissance développée par ces modèles les place au tout premier rang de la technique « scooter » de série. Et si la version « standard », donnée pour 6,1 CV à 5.600 t-m, en développe en réalité 6,75 à 5.800, la version « Luxe » semble battre tous les records actuels (en série, entendons-nous), avec 7,8 CV à 6.000 t-m, soit une puissance spécifique de 63 CV/l. Mais, malgré cette belle puissance, il ne manque pas de chevaux à bas régimes ; avec un couple maximum de 1,03 m/kg à 4.500 t-m, nous avons un couple spécifique de 8,35 m/kg.l.

### BOITE TRANSMISSIONS

Selon les normes classiques de la construction scotériste, nous sommes en présence d'un bloc-moteur.

Transmission primaire de rapport 2,62 à 1. Embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile.

Boîte de vitesses à 3 rapports commandés au guidon dont l'étagement est tout à fait classique : 1 à 1 (100%) en 3<sup>e</sup> - 1,53 à 1 (65,4 %) en 2<sup>e</sup> - 3,09 à 1 (32,4 %) en 1<sup>re</sup>.

Transmission secondaire par une chaîne enclose sous un carter avec un rapport de démultiplication de 1,93 à 1.

Ainsi, finalement, on obtient les démultiplications globales suivantes : 5,06 à 1 - 7,74 à 1 et 15,64 à 1.

### PARTIE CYCLE ET SUSPENSIONS

Nous sommes en présence d'une carrosserie auto-porteuse qui, esthétiquement, se présente très agréablement.

Mais les parties les plus intéressantes sont certainement les suspensions.

× × ×

#### SUSPENSION ARRIERE

Nous n'avons plus affaire à un groupe moto-propulseur oscillant comme sur le « Contessa » : ici le moteur est suspendu dans la carrosserie et la suspension arrière est une oscillante classique dans sa conception, mais moins classique dans sa réalisation.

Les deux bras oscillants sont façonnés en tôle emboutie. Mais ces bras au lieu d'être articulés sur un axe unique, placé transversalement au carénage, sont montés et articulés séparément sur des goussets, solidaires du carénage. Ceci a permis de placer cette articulation juste dans le prolongement du pignon de sortie de boîte de vitesses : nous avons donc une tension de chaîne constante, quel que soit le débattement de la suspension arrière.

A l'avant de l'axe de roue, nous trouvons les ressorts hélicoïdaux de la suspension, ressorts à l'air libre, mais enveloppant un long cylindre de caoutchouc qui joue le rôle d'amortisseur de choc lors d'un enfoncement trop important.

Fixés derrière l'axe de la roue, les amortisseurs hydrauliques séparés.

× × ×

#### SUSPENSION AVANT

Quant à la suspension avant, elle est pour le moins originale dans sa réalisation, alors qu'en principe il s'agit d'une suspension avant à fourche oscillante sensiblement du type Earles, fonctionnant comme une suspension du type Guzzi.

× × ×

En bas de la très longue colonne de direction, nous trouvons, de part et d'autre de la roue, de fortes coques en tôle qui se terminent en fourche ; en bas de ces fourches, de courts axes servent d'articulation aux bras de la fourche oscillante.

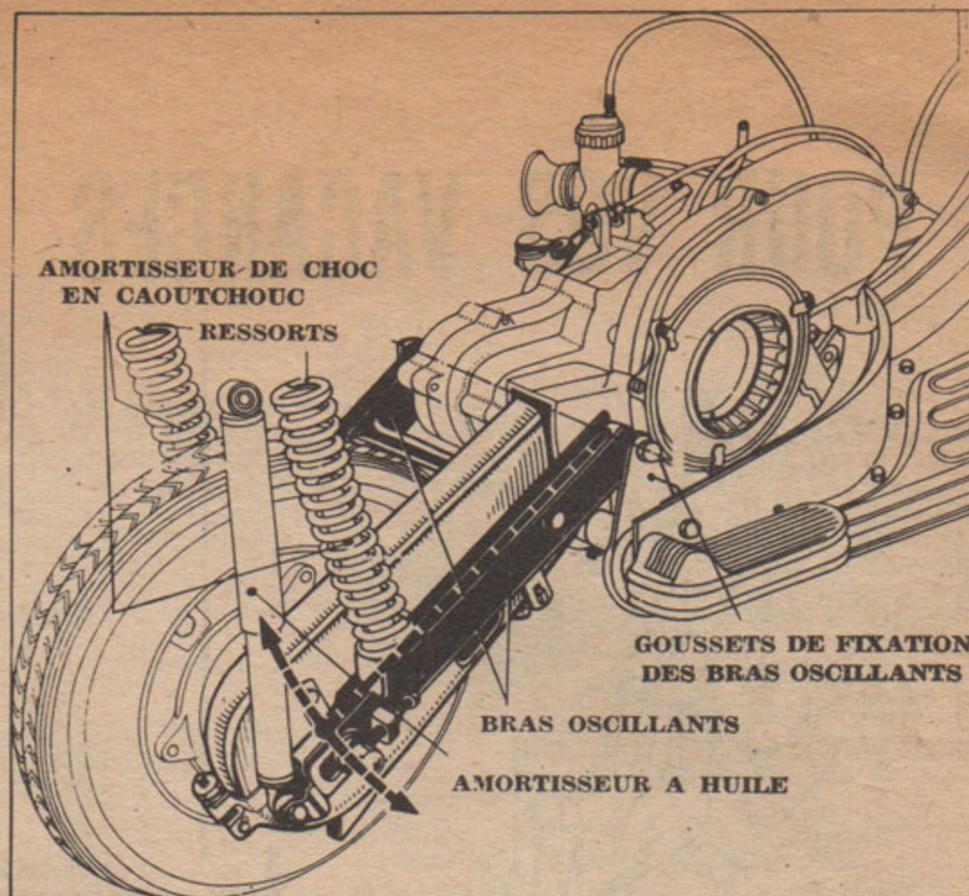
Ainsi, cette dernière n'est pas articulée en son extrémité, comme sur une véritable Earles, mais au tiers arrière de ces bras. Donc, jusqu'ici, une réalisation rappelant la Earles, mais fonctionnant comme une suspension à bras oscillants assez longs (mais avec une plus grande rigidité).

× × ×

Mais encore plus curieux est le mode de travail des éléments élastiques de cette suspension.

En haut de chaque coque en tôle placée en bas de la colonne de direction, dépassent deux petits goussets, l'un vers l'avant, l'autre vers l'arrière. Au gousset arrière est fixé le ressort de la suspension (toujours à l'air libre), dont la fixation inférieure se fait à l'extrémité arrière de la fourche oscillante ; ce ressort travaille donc, chose peu commune, à l'extension. Au gousset avant est fixé l'élément amortisseur séparé, dont la fixation inférieure se fait un peu en arrière de l'axe de la roue ; et cet élément, lui, travaille à la compression quand le ressort travaille à l'extension.

La suspension AR du «Tessy» et les différents éléments la composant. Classique dans sa conception, elle l'est beaucoup moins dans sa réalisation.



### QUELQUES PETITS DÉTAILS

Phare capoté rectangulaire rappelant un peu celui du Rumi « Formichino ». Petit guidon droit. Porte-bagages monté d'origine au-dessus du garde-boue avant.

En plus de la béquille latérale, sont livrés deux supports tubulaires qui sont placés sous les marche-pieds du scooter quand on veut le surélever pour démonter la roue arrière (ces deux supports prennent normalement place, avec la pompe, dans le flasque droit du carénage).

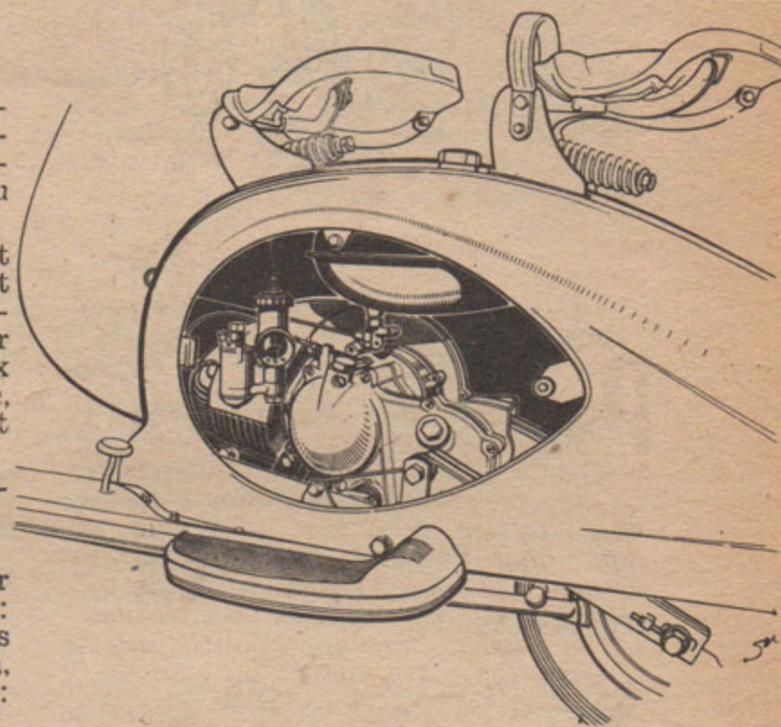
Pneus de 3,50 x 8 sur jantes composées de deux demi-flasques.

Réservoir de 7,5 litres.

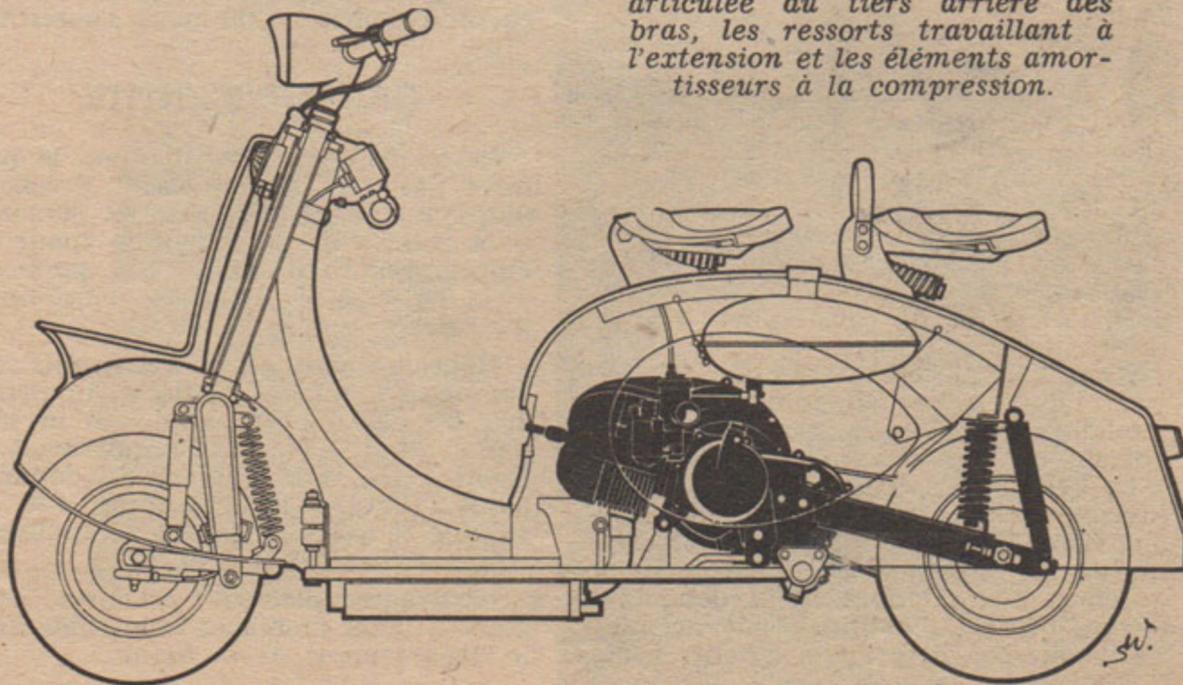
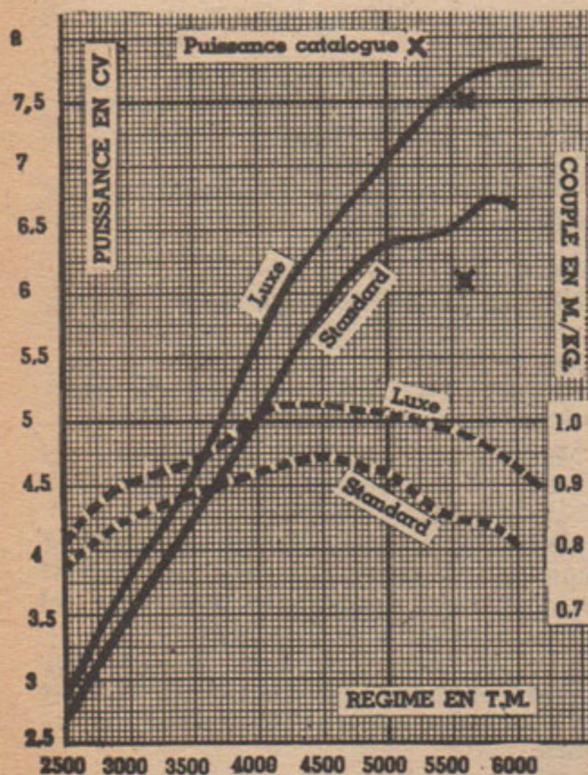
Empattement : 128,5 cm. ; largeur hors tout : 63 cm. ; hauteur de selle : 74 cm. ; garde au sol : 13,5 cm. ; poids en état de marche, réservoir plein, avec outillage de bord et accessoires : 110 kg., ce qui n'est pas très léger.

Vitesses catalogue : 75 kmh. pour le modèle « standard » et 87 kmh. pour le modèle « luxe ».

J. B.



Ci-dessus : on remarque l'inclinaison très accentuée du moteur et le carburateur débouchant en biais. Au-dessous : radiographie du « Tessy ». En plus du groupe moteur et de la suspension arrière, on voit nettement les particularités de la suspension avant : la fourche oscillante est articulée au tiers arrière des bras, les ressorts travaillant à l'extension et les éléments amortisseurs à la compression.



# POUR VOS VACANCES



## DES PAYS NOUVEAUX VOUS ATTENDENT

**L**ES beaux jours se sont fait longuement attendre cette année. Mais puisqu'ils sont enfin venus, ne soyons pas rancuniers et pensons... à nos vacances. Mais pensons-y activement et concrètement.

Et, puisque portés par nos machines qui défient la distance, nous pouvons envisager sans crainte de franchir les frontières et de visiter de nouveaux pays, il importe avant tout de connaître les conditions à remplir pour que ces frontières s'ouvrent devant nous sans difficulté.

MOTO-REVUE présente donc aux amateurs de longs voyages, et d'une façon aussi claire que possible, la liste des documents nécessaires et les formalités à remplir pour les obtenir.

**P**RECISONS avant tout que l'amateur de voyages à l'étranger a tout intérêt à adhérer à un club qui pourra non seulement le conseiller et l'aider pour obtenir les documents nécessaires, mais aussi lui fournir certaines garanties pour son voyage même.

Occupons-nous d'abord du pilote. Il a besoin en premier lieu d'un passeport, pour lequel est nécessaire une carte d'identité. Comment l'obtenir ?

### CARTE D'IDENTITE

Cette pièce représente donc le premier pas vers le passeport. Précisons que l'on doit se présenter *en personne* à la remise de la demande (pour les empreintes digitales) et *en personne* à la délivrance (pour les empreintes digitales).

Heureusement, ces petits ennuis sont compensés par la modicité du prix : 200 fr. par l'intermédiaire d'un club agréé, ou 100 fr. au Commissariat de Police ou à la Préfecture du département. D'autre part, comme elle est valable 10 ans, on n'a pas à renouveler trop souvent ces formalités.

Les clubs peuvent procurer cette pièce à leurs membres domiciliés dans le département de la Seine.

Pièces à produire :

#### HOMMES :

1° DEUX PHOTOGRAPHIES format 4 x 4, de face et sans chapeau.

2° ATTESTATION DE DOMICILE ou une quittance de loyer en cours de validité.

3° LIVRET DE FAMILLE ou acte de l'état civil.

4° PAPIERS MILITAIRES.

— de 21 à 48 ans : livret militaire, feuille de démobilisation, certificat de réforme ou de sursis.

— plus de 48 ans : carte d'électeur ou pièce militaire.

#### FEMMES :

Mêmes indications pour les photographies et l'attestation de domicile. Mais en plus :

CELIBATAIRES : *Extrait de naissance* datant de moins de 90 jours.

MARIEES : *Extrait de mariage et extrait de naissance* datant tous deux de moins de 90 jours.

VEUVES : *Livret de famille* portant mention du décès du mari et *extrait de naissance* datant de moins de 90 jours et *extrait de mariage*.

DIVORCEES : *Extrait de mariage* portant mention du divorce et *extrait de naissance* datant de moins de 90 jours.





#### MINEURS :

1° *Livret de famille des parents* (jusqu'à 16 ans) et en plus, pour les jeunes filles âgées de plus de 15 ans : *Extrait de naissance* datant de moins de 90 jours.

2° *Attestation de domicile* ou une quittance de loyer en cours de validité.

3° *Autorisation* du père ou de la mère, ou du tuteur, ou acte d'émancipation.

**LES PERSONNES DEVENUES FRANÇAISES** par option, expresse ou tacite, déclaration, légitimation adoptive, mariage, accession, naturalisation, réintégration ou réclamation doivent en outre apporter la preuve de l'acquisition de la nationalité française.

*Frais d'obtention de la carte d'identité* : 100 fr. *Délai d'obtention* : de 4 à 12 jours.

Pour remplacer une carte d'identité perdue ou trop ancienne :

a) un récépissé de déclaration de perte, délivré par le Commissaire de Police, ou la carte à remplacer.

b) les mêmes pièces que pour une première carte.

#### POUR LA PROVINCE

S'adresser soit au Commissariat de Police, soit à la Préfecture du département.

Se présenter accompagné de deux témoins, sauf si le demandeur est en possession d'une ancienne carte d'identité délivrée par la même Préfecture, et produire non pas un certificat

de domicile, mais un certificat de résidence établi par la mairie. Dans certains cas, il convient de produire également un certificat de nationalité délivré par la Justice de Paix.

*Attestation de domicile* (ou de résidence) : remplace toujours, dans tous les cas, l'ancien « certificat de domicile légalisé ». Il ne se fait plus légaliser par le Commissaire de Police ; on l'établit soi-même, ainsi qu'il suit :

Je soussigné X... certifie sur l'honneur que j'habite depuis X temps à... à Z..., le...

Signature...

× × ×

Et, votre carte d'identité en poche, vous allez pouvoir maintenant vous occuper de votre passeport.

### PASSEPORT

Dans quels cas est-il nécessaire et sous quelles conditions ?

Trois pays limitrophes acceptent les touristes avec un passeport périmé (depuis moins de 5 ans) ou même simplement avec la carte d'identité (ayant moins de 10 ans). Ce sont : la Belgique, le Luxembourg, la Suisse.

Toutefois il y a lieu d'insister sur un point important : il est indispensable d'avoir un passeport en cours de validité pour pouvoir acheter des devises étrangères, même pour un enfant en bas âge. Donc : pas de passeport pour ces trois pays = pas de devises.

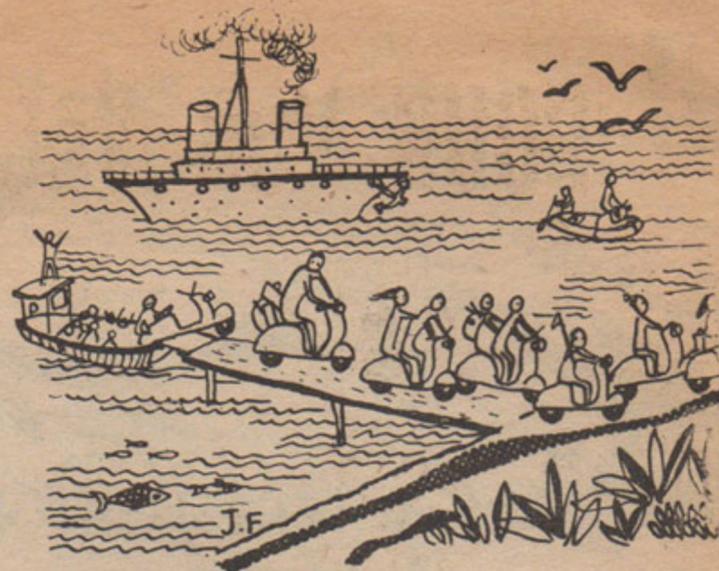
**VISAS** : tous les autres pays exigent le passeport en cours de validité. Le visa consulaire n'est exigé que pour Gibraltar (Britannique), Espagne, Portugal, Yougoslavie, Syrie, Iran, Irak, Jordanie, Israël, Egypte, Lybie.

#### PIECES A FOURNIR

##### HOMMES :

1° **CARTE D'IDENTITE** établie depuis 1945 ou « certificat pour obtention de passeport » (à demander au Commissariat de Police) ou l'ancien passeport établi après 1945.

2° **DEUX PHOTOGRAPHIES** format 4 x 4, de face et sans chapeau.



Pour la prorogation de validité d'un passeport, une seule photographie suffit.

3° **PAPIERS MILITAIRES** (de 20 à 48 ans) :

Livret militaire, feuille de démobilisation, certificat de réforme, etc...

Pour les sursitaires et les jeunes gens appartenant à une classe déjà révisée ou en cours de révision :

— **Certificat de position militaire** émanant de la Direction Régionale de Recrutement (Caserne Reully) et comportant l'avis favorable à la délivrance d'un passeport.

Classe 1958 : feuille de recensement de la mairie.

##### FEMMES :

Mêmes conditions pour la carte d'identité et les photographies, mais en plus, et suivant les conditions :

**CELIBATAIRES** : *Extrait d'acte de naissance* datant de moins de 90 jours.

**MARIEES** : *Extrait de mariage* datant de moins de 90 jours.

**VEUVES** : 1) *Livret de famille* portant mention du décès du mari ou *Bulletin de décès* du mari.

2) *Extrait d'acte de naissance* datant de moins de 90 jours.

**DIVORCEES** : 1) *Jugement de divorce* ou *Extrait d'acte de mariage* portant mention du divorce.

2) *Extrait d'acte de naissance* datant de moins de 90 jours.

##### DIVERS :

1) **MINEURS** : autorisation du père (sur formulaire spécial délivré au





T.C.F.). En cas de décès du père, livret de famille et autorisation de la mère.  
*Mineurs émancipés* : acte d'émancipation.

2) **MILITAIRES** (homme de troupe et sous-officier) : autorisation du chef de corps.

3) **DEPOSITAIRES DE DENIERS PUBLICS** : autorisation de leur Administration.

4) **JOURNALISTES** : carte de journaliste.

#### ENFANTS AU-DESSOUS DE 15 ANS :

1° Pour passeport individuel :  
 — CARTE D'IDENTITE ou certificat pour obtention de passeport (à demander au Commissariat de Police).  
 — DEUX PHOTOGRAPHIES.

— LIVRET DE FAMILLE ou EXTRAIT D'ACTE DE NAISSANCE.  
 — AUTORISATION du père (sur formulaire spécial).

2° Pour mention sur le passeport des parents :

— LIVRET DE FAMILLE ou EXTRAIT D'ACTE DE NAISSANCE.

— DEUX PHOTOGRAPHIES (pas nécessaires au-dessous de 7 ans).

— AUTORISATION du père pour mention sur le passeport de la mère. (Les enfants inscrits sur le passeport des parents n'ont pas de devises).

**ENFANTS AU-DESSUS DE 15 ANS** :  
 Comme pour les adultes.

**DUREE DE VALIDITE** : trois ans.  
**DELAI D'OBTENTION** : en hiver 4 à 5 jours.

**FRAIS D'OBTENTION** : 2.000 fr.  
 Les actes d'état civil sont délivrés par les mairies aux tarifs suivants :  
 — Extrait d'acte de naissance : 65 f.  
 — Extrait d'acte de mariage : 90 f. (en mandat-poste) - (joindre une enveloppe timbrée pour l'envoi de ces actes).

Et maintenant que nous en avons fini avec le pilote, passons à la machine.

#### DOCUMENTS DOUANIERS

Il en existe de plusieurs espèces. Nous allons les examiner les uns après les autres.

##### TRIPTYQUE

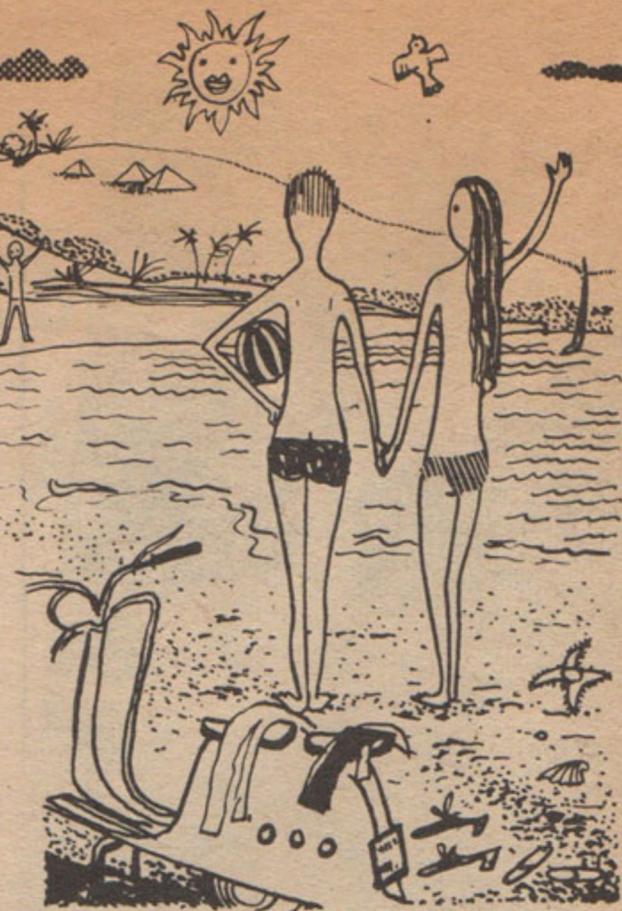
Dans ce domaine il y a une grande nouveauté : le TRIPTYQUE valable pour un seul pays et pour un seul voyage (validité : 3 mois).

Pour obtenir ce document, le propriétaire doit se présenter lui-même au TCF et donner le numéro de son moteur.

Si le véhicule appartient à une société, le demandeur doit se présenter avec une procuration de cette société.

Ce triptyque coûte 300 fr. et peut être utilisé pour les pays suivants : ANGLETERRE, AUTRICHE, BELGIQUE, DANEMARK, HONGRIE, ITALIE, LUXEMBOURG, NORVEGE, PAYS-BAS, SUISSE, TCHECOSLOVAQUIE.

Il existe en outre toujours un triptyque valable un an, pour plusieurs



voyages et un seul pays. Son prix est de 1.100 fr. (dont 500 fr. remboursés à restitution du document).

Pour ce triptyque, qui est délivré dans la 24 heures, les pièces à fournir sont les suivantes :

- 1) Numéro du moteur.
- 2) Carte grise.
- 3) Carte d'identité.
- 4) Passeport du conducteur (pas obligatoire pour Belgique, Suisse et Luxembourg).

#### CARNETS DE PASSAGE EN DOUANE

Deux types de ces carnets sont prévus. Un carnet de passage en douane valable pour trois mois (5 feuillets) et dont le prix est de 1.200 fr. (dont 500 remboursés à restitution du document). Pièces à fournir :

- 1° Le numéro du moteur (qui n'est pas sur la carte grise).
- 2° La carte grise.
- 3° La carte d'identité.
- 4° Le passeport du conducteur.

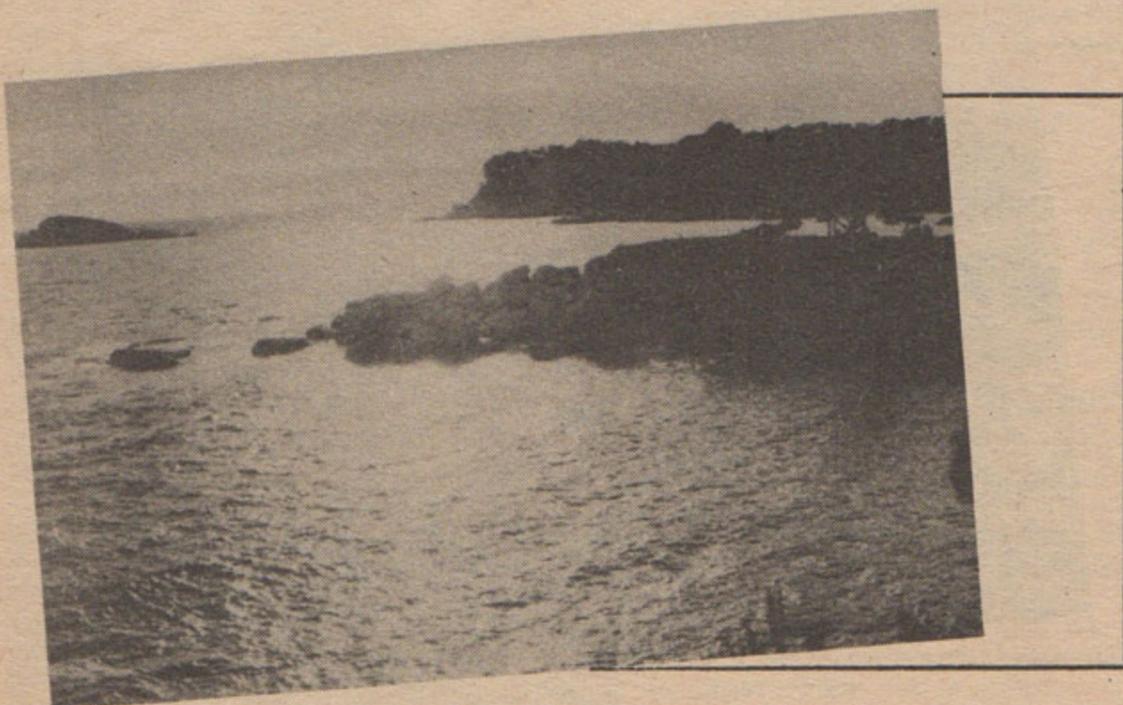
Un carnet de passage en douane valable pour tous pays (25 feuillets) et dont le prix est de 1.500 fr. (dont 500 remboursés).

Pour ce carnet, il faut fournir, en plus des pièces indiquées pour l'autre carnet :

- a) 1 photo d'identité.
- b) le permis de conduire.
- c) une justification de résidence (de domicile).

Dans cette catégorie sont toujours compris Permis International et Certificat International.

Pour ces deux carnets, le délai d'exécution est d'environ 24 heures.





### AUTRES DOCUMENTS

#### 1) Machines de plus de 125 cmc.

Le Permis de Conduire International est obligatoire sauf pour les pays suivants : BENELUX, ALLEMAGNE, AUTRICHE, SUISSE, ITALIE.

Ces mêmes pays n'exigent pas le Certificat International qui est exigé par les autres.

#### 2) Machines jusqu'à 125 cmc.

Le Permis de Conduire International est obligatoire pour tous les pays sauf l'Italie.

Par contre, le Certificat International n'est pas nécessaire au BENELUX, en ALLEMAGNE, AUTRICHE, SUISSE et ITALIE.

Les machines jusqu'à 125 cmc. pouvant circuler en France sans permis de conduire, il est indispensable pour leurs propriétaires, s'ils veulent se rendre à l'étranger, de faire établir soit par le T.C.F., soit par la Préfecture de leur département un Permis International.

Il est très facile à obtenir.

Pièces à présenter :

- 1°) Carte de Membre du Club.
- 2°) 1 photo d'identité.
- 3°) Justification du domicile (ou résidence).

Délai d'exécution en été : environ 24 h.

Prix : 230 fr.

Les cyclomoteurs constituent la catégorie la plus complexe du fait qu'ils ne sont astreints en France ni au permis de conduire, ni à la carte grise, or, il faut faire établir cette carte grise avant de partir, par la Préfecture du département.

### CONSIDERATIONS DIVERSES

#### 1) CARBURANT

Italie et Yougoslavie sont actuellement les deux seuls pays qui accordent des facilités à ce sujet.

Pour l'Italie, présenter le document douanier de la machine à l'Automobile Club d'Italia, 45 bd Haussmann à Paris ou aux organismes italiens de tourisme E.N.I.T. de province. Les bons d'essence s'achètent en monnaie française avant le départ et beaucoup moins cher qu'en Italie. De plus, il n'y a pas à puiser dans la réserve de litres du voyage. C'est donc très intéressant.

Pour la Yougoslavie, des bons d'essence sont délivrés au T.C.F.

L'essence est en vente libre dans tous les pays.

#### 2) OPERATIONS DE CHANGE DE DEVISES

Le gouvernement français interdit l'exportation de devises étrangères et de capitaux français, ce qui n'est pas pour faciliter les voyages à l'étranger. Néanmoins, à la condition de bien compter, on peut s'en tirer honorablement. Voici d'ailleurs ce qu'il en est :

1°) Chaque personne (avec ou sans passeport) est autorisée, à chaque voyage, à exporter 20.000 francs français.

2°) Chaque passeport donne droit (en plus de ces 20.000 fr.) à une opération de change de 35.000 fr. pour lesquels on vous donne :

- soit 61.000 lire ;
- soit 439 francs suisses ;
- soit 35 livres sterling ;
- soit 410 marks, etc...

L'Office des Changes qui contrôle ces opérations accorde des devises deux fois par an avec une coupure de deux mois entre les deux attributions de devises. On ne peut pas cumuler : si on ne change que 10.000 francs, c'est comme si on avait changé 35.000 francs. Il n'est aucunement tenu compte des 25.000 fr. que vous aviez le droit de changer.

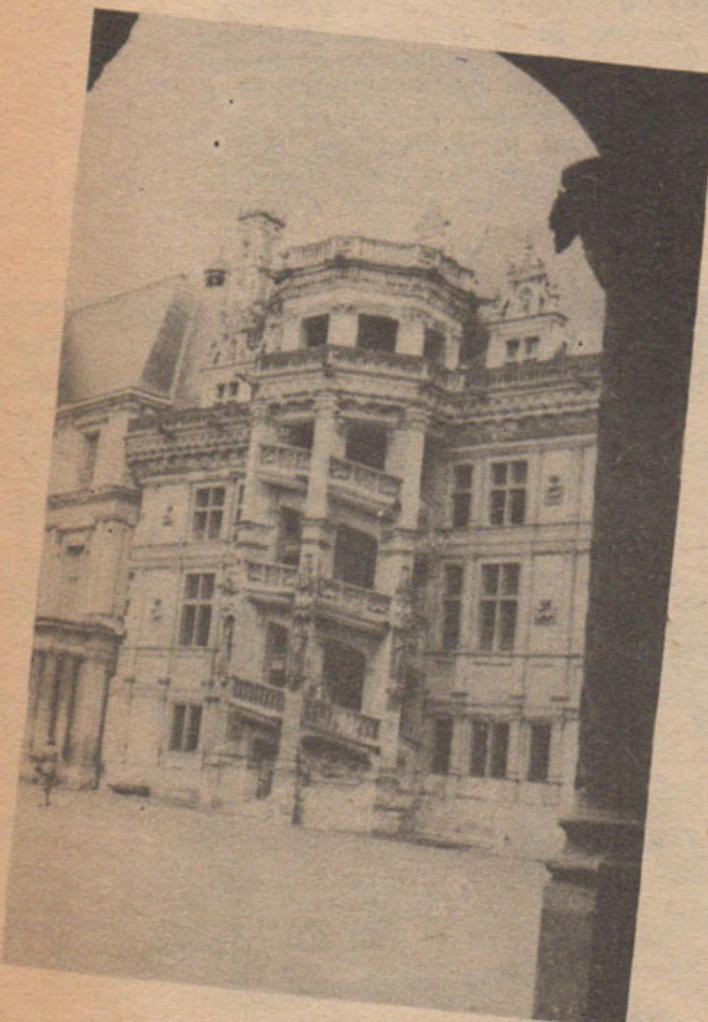
On peut aller X fois en Belgique ou en Suisse sans passeport : on a donc le droit d'exporter chaque fois 20.000 fr., mais pas de devises !

Pour l'Espagne toutefois, les choses se présentent différemment. On a le droit d'emmener une contre-valeur de 36.000 fr. ainsi composée : 1.000 pesetas en billets de banque et un chèque libellé en francs français de la valeur de la différence.

#### 3) ASSURANCES

La carte verte (carte internationale d'assurances) est obligatoire pour l'Angleterre, tous les pays scandinaves, la Suisse, l'Espagne. Elle est délivrée par votre compagnie d'assurances.

Enfin, n'oubliez pas la plaque de nationalité ovale blanche (hauteur : 80 mm) avec la lettre F en noir (épaisseur du trait : 15 mm). Toute autre interprétation n'est pas valable.

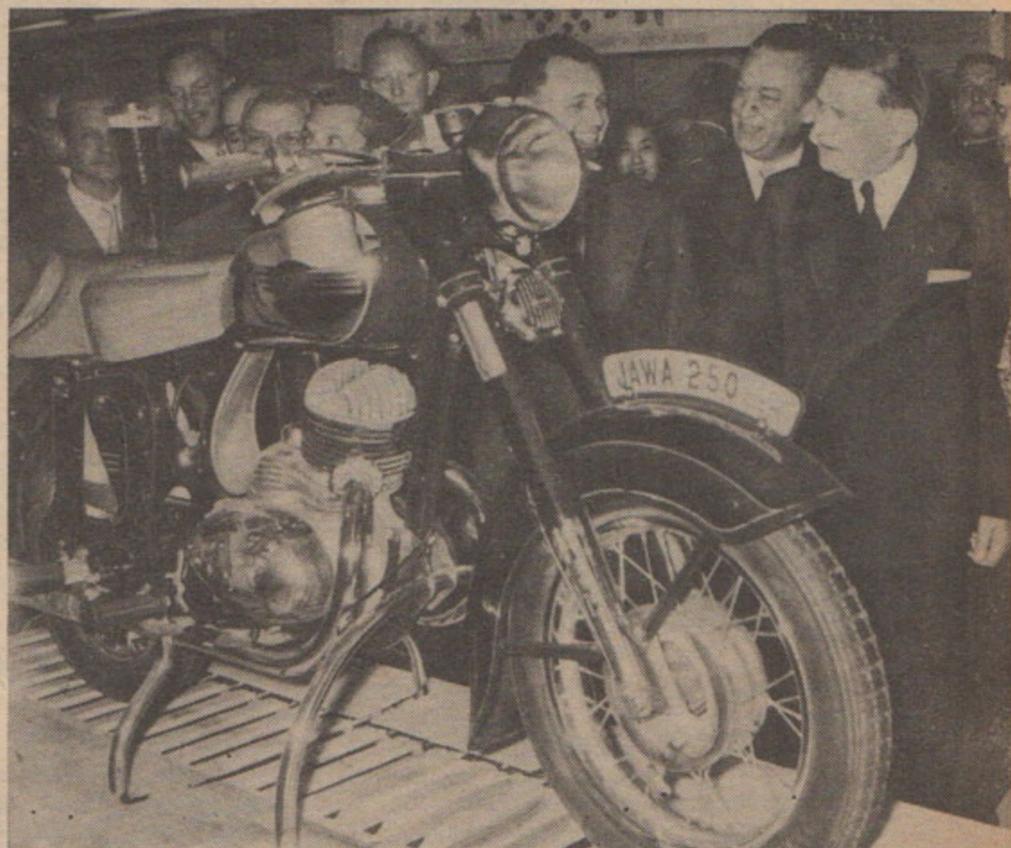


### DOCUMENTS POUR VÉLOMOTEURS ET SCOOTERS 125

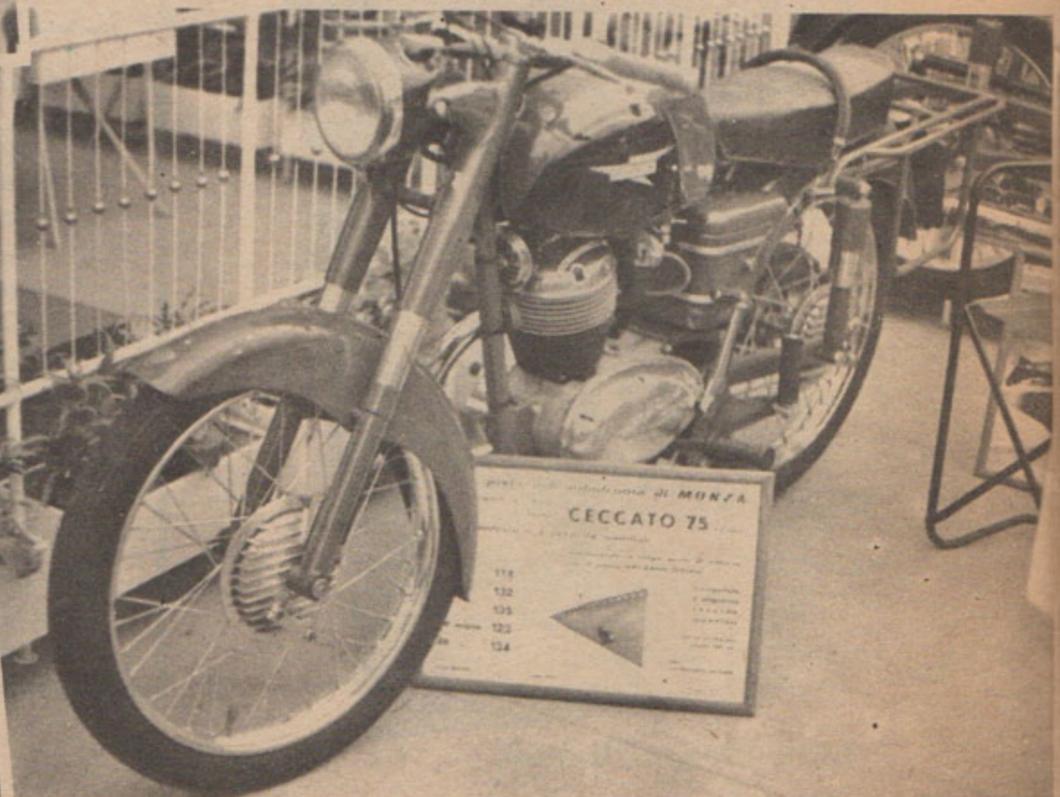
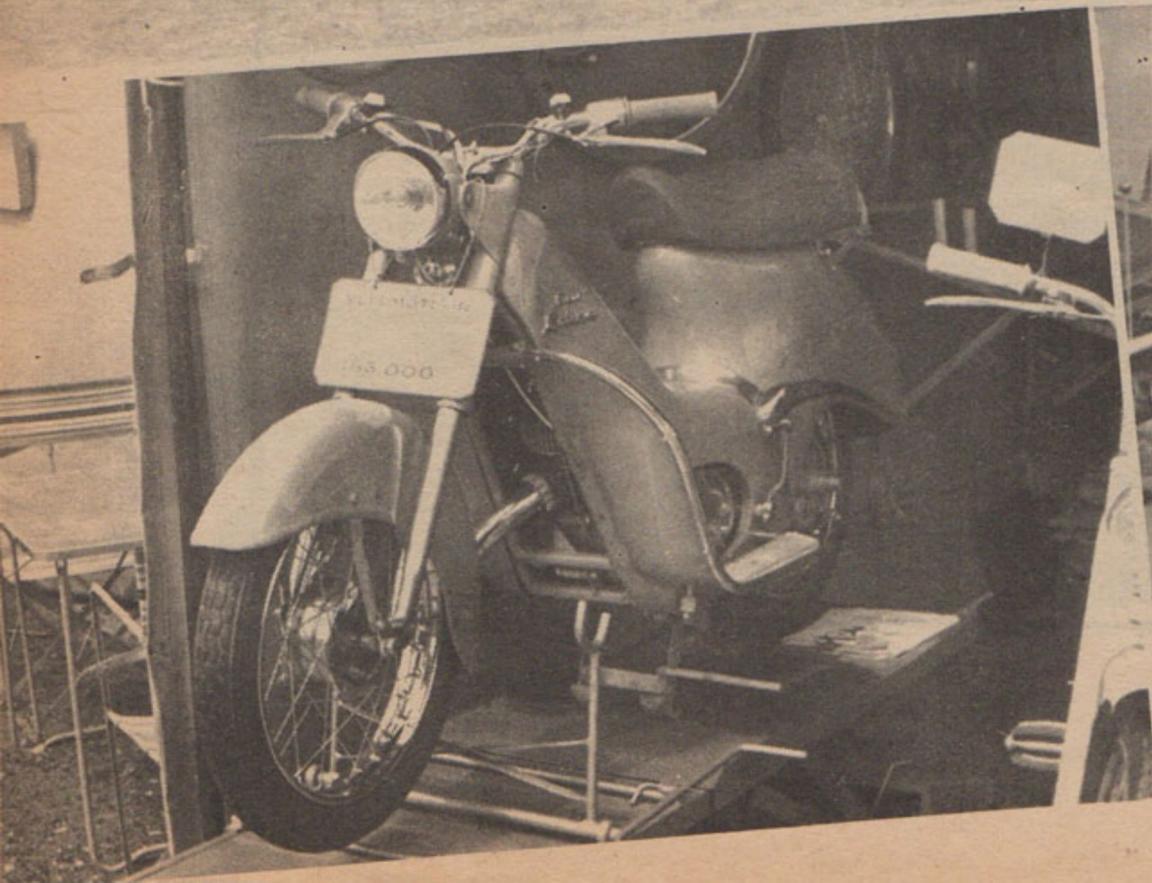
Pays	Immat.	Permis Int.	Cert. Int.	Docum. Douan.
Algérie .....	oui	oui		
Allemagne .....	oui	oui		oui
Autriche .....	oui	oui		oui
Belgique .....	oui	oui		oui
Danemark .....	oui	oui	oui	oui
Espagne .....	oui	oui	oui	oui
Gde-Bretagne ..	oui	oui	oui	oui
Italie .....	oui			oui
Maroc .....	oui	oui		oui
Norvège .....	oui	oui	oui	oui
Pays-Bas .....	oui			oui
Portugal .....	oui	oui	oui	oui
Suède .....	oui	oui	oui	oui
Suisse .....	oui	oui		oui
Tunisie .....	oui	oui		oui

# Le Motocycle prend de l'importance...

## A LA FOIRE DE PARIS



Comme précédemment, MOTO-REVUE avait son stand à la Foire de Paris (en haut à gauche). Car la participation motocycliste prend de l'importance d'année en année et retient même toute l'attention de M. René Coty, chef de l'Etat, que l'on voit ci-dessus au stand Jawa, où il s'est longuement entretenu avec le Dr Hora, de la presse tchécoslovaque. Nous avons également remarqué le stand Judenne (à gauche) où, parmi le grand choix de machines présentées, nous avons noté cette dernière version de la Belma (en bas à gauche). - Ci-dessous, au pavillon de l'Italie, la moto était représentée par ce modèle Ceccato.



# ACTUALITÉS

## ◆ LE SALON DE FRANCFORT

C'est au Parc des Expositions de Francfort (Allemagne), qu'après une interruption de trois ans, le Salon International du Cycle et du Motocycle ouvrira de nouveau ses portes, du 21 au 28 octobre 1956. Les maisons les plus importantes de l'industrie internationale de la bicyclette, du motocycle et des accessoires y ont déjà retenu plus de 35.000 m<sup>2</sup> de surface d'exposition. Tant par sa superficie que par le nombre de ses visiteurs, le Salon de Francfort sera une des plus grandes manifestations du même genre et sera cette fois encore le rendez-vous de tous les amis du Cycle et de la moto.

En Allemagne, 16 millions de bicyclettes et 4 millions de motocyclettes, scooters et cyclomoteurs sont en circulation, et ce pays exporte 40 % des bicyclettes, 30 % des motocyclettes et 20 % des scooters et cyclomoteurs qu'elle produit.

Le Salon de Francfort revêtira donc cette année une importance toute particulière.

A l'avenir, ce Salon aura lieu tous les deux ans, de manière à donner à l'industrie et à ses ingénieurs le temps nécessaire pour mettre au point de nouvelles constructions bien mûries. Il contribuera donc à donner pour plusieurs années à la branche motocycliste sa note caractéristique.

En 1956, le 3<sup>e</sup> Salon International du Cycle et du Motocycle présentera un vaste panorama de la production actuelle. On y trouvera pour la première fois tout l'ensemble des scooters quadricycles à cabine mis au point au cours des dernières années. Tous les secteurs de la branche, des accessoires aux pièces détachées, et les derniers modèles des petits véhicules motorisés composeront un ensemble sans égal.



Voici un exemplaire des 650 cmc. Triumph munies de téléphones qui seront en usage au prochain TT de l'île de Man. Ces téléphones permettront à leurs pilotes de renseigner les spectateurs sur les péripéties de la course et ce, dans les meilleures conditions. Sur le document, M. F. Nurdin explique le fonctionnement de l'équipement au chef du groupe formé spécialement, C. Peter ; M. N. Shilton, chef du service des ventes Triumph assiste à la démonstration.

## ◆ LE TUNNEL SAINT-GOTTHARD

Ce tunnel, qui est le principal point de liaison entre l'Italie et la Suisse, est emprunté par un nombre croissant de véhicules.

En 1955, 95.360 passages ont été enregistrés, répartis comme suit :

- 82.533 voitures (tourisme, utilitaires).
- 9.851 motocyclettes.
- 1.151 cars.
- 1.916 camions.

Soit donc une moyenne de 260 véhicules par jour.

## ◆ D'ANGLETERRE...

Les exportations de machines anglaises pour les trois premiers mois de 1956 ont augmenté dans de sensibles proportions par rapport aux mêmes mois de l'an passé. 19.012 machines contre 18.654.

## ◆ LE CIRCUIT DE LA SOLITUDE ELARGI

Un million et demi environ de nos francs ont été accordés par le conseil municipal de Stuttgart pour l'aménagement du circuit de la Solitude, en vue du Grand Prix d'Allemagne qui doit s'y dérouler le 22 juillet. Cette réfection portera sur l'élargissement de la chaussée qui fera ainsi 8 m dans les lignes droites et 12 m dans les courbes.

## ◆ COMMANDES ARIEL

La police de Victoria, en Australie, a commandé à la maison Ariel, 43 exemplaires de sa fameuse 1000 cmc. « Square four », afin de renforcer la surveillance des routes dans cette région.

## ◆ VENTES ESPAGNOLES

L'activité motocycliste espagnole est en plein essor. Le chiffre global des ventes de motocyclettes, de vélomoteurs et de leurs accessoires s'est élevé pour l'année 1955 à 1.153 millions de pesetas, soit environ l'équivalent de 37 milliards de nos francs.

## ◆ NORTON CONTACTE M. H. HOPWOOD

La maison Norton vient de s'adjoindre les services de Mr Herbert Hopwood pour tous les points concernant les futurs modèles de la production. Cet ingénieur estimé doit entrer en fonction au début de ce mois.

## ◆ ZUNDAPP VIENT A LA VOITURETTE

Le Dornier « Delta » qui a surpris plus d'un observateur non averti va être construit sous licence par Zundapp. Une chaîne de montage sera installée pour la construction en série de cette voiturette à côté des chaînes pour motocyclettes.

## ◆ LA TCHECOSLOVAQUIE AU TT

La Tchécoslovaquie déléguera plusieurs pilotes au Tourist Trophy de l'île de Man qui doit avoir lieu du 4 au 8 juin prochain.

## ◆ « TANDON » REVIENT

Il est fortement question, en Angleterre, que la production des motocyclettes Tandon reprenne incessamment après une interruption due à certaines difficultés commerciales.

## ◆ UN MUSEE DE LA MOTO

Parallèlement à un musée de la voiture qui vient de s'ouvrir en Angleterre et dû à l'initiative de Lord Brabazon, une section a été réservée aux anciennes motos groupant une cinquantaine de modèles, aussi bien de tourisme que de compétition. C'est Geoff Duke qui présida à l'élaboration de cette rétrospective et lors de l'inauguration on le vit défiler sur une des premières Norton, tandis que J. Allen (recordman du monde de vitesse officieux) pilotait une Triumph de 20 ans d'âge, quelque peu différente, on s'en doute, de celle qu'il utilisa pour atteindre 310 kmh en septembre dernier.

## ◆ NSU BAISSÉ SES PRIX

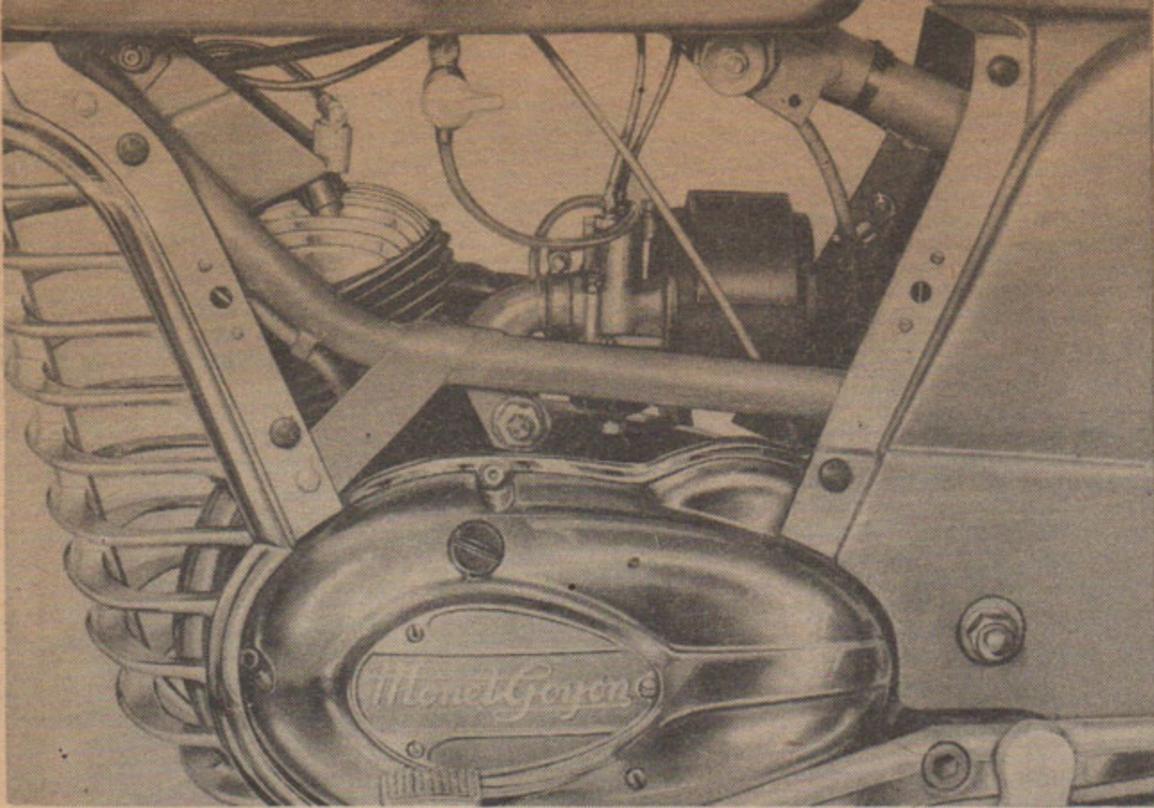
Suivant la tendance actuelle à la baisse en Allemagne, la marque de Neckarsulm annonce une diminution de prix sur deux de ses modèles. C'est ainsi que la NSU 250 cmc. « Max » est passée de 1.990 DM (165.000 fr. env.) à 1.795 DM (148.000 fr. env.), donc une baisse atteignant à peu près 16.000 fr. De même la 200 cmc. Superlux est cataloguée maintenant à 1.525 DM (125.000 fr. env.) au lieu de 1.595 DM (132.000 fr. env.), diminution un peu moins sensible (de 7.000 fr.), mais effective tout de même.

## ◆ RESULTATS DE LA RAFFINERIE CALTEX D'AMBES

Pendant le premier trimestre 1956, la Raffinerie Caltex, d'Ambès, a reçu 310.587 tonnes de pétrole brut.

La production de produits finis a été de 276.618 tonnes, dont 50.187 tonnes d'essence auto et de supercarburant.





l'usage, ce n'est pas l'admission qui est bruyante.

Enfin, au sélecteur, auquel nous étions habitué chez Monet-Goyon, est substituée une commande manuelle !

Nous nous interrogeons sur cette décision, d'autant plus que le sélecteur de chez Monet-Goyon fonctionnait parfaitement et était très doux au pied. A-t-on voulu sacrifier ici à la mode scooter ? De toutes façons, la facilité à changer de rapport n'y gagne rien, et pour notre part nous aurions préféré un sélecteur au pied.

★

De ce moteur très classique, il faut remarquer encore le mode de fixation. Il est en effet suspendu dans un cadre double berceau, un peu comme l'était celui de cet éphémère prototype de 250 flat-twin Zundapp.

Le cadre prend donc une allure particulière ; le double berceau inférieur étant très près du tube supérieur.

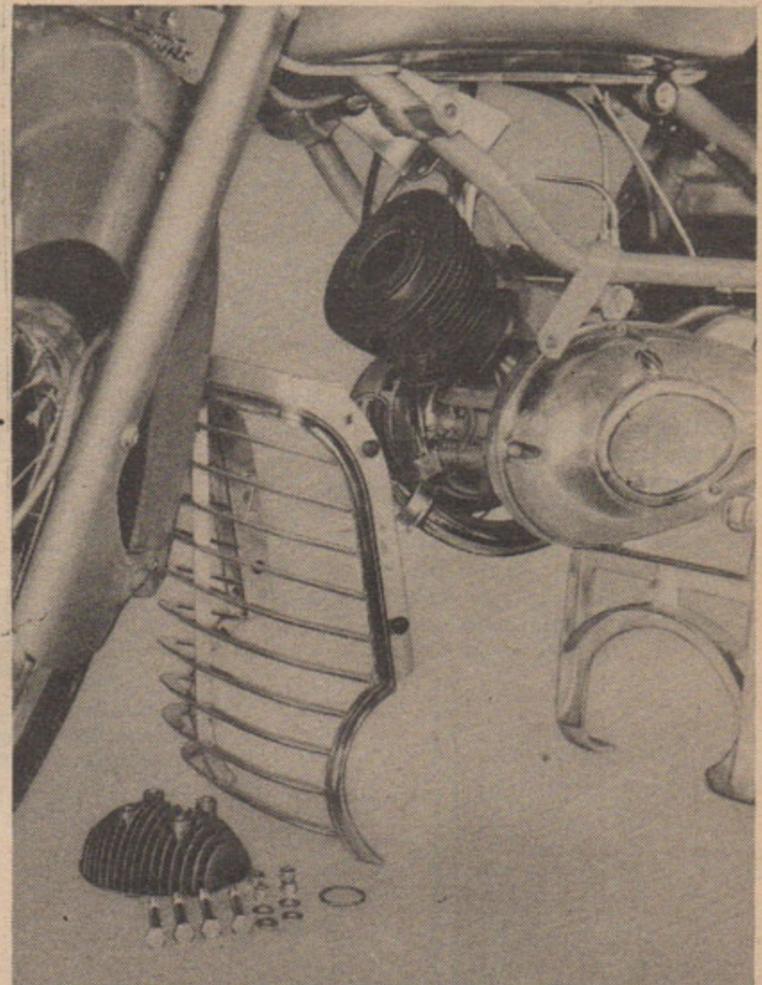
Les tubes sont soudés, et nous trouvons de larges goussets de renfort au T de direction et au point d'appui des ressorts de la suspension arrière oscillante.

### Une étude de suspension

Quand on s'appelle Pullman, on doit être confortable, et qui dit confort, dit suspensions, portons notre regard vers celles-ci.

A l'avant, une fourche genre Starlett, c'est-à-dire à balanciers, qui à sa base possède 2 ressorts correcteurs donnant la flexibilité variable dont ne sau-

*Ces diverses vues, panneaux enlevés et moteur en cours de démontage, montrent la fixation du moteur par le dessus du carter. Le filtre à air est particulièrement généreux.*



rait se priver une suspension conçue par Grégoire.

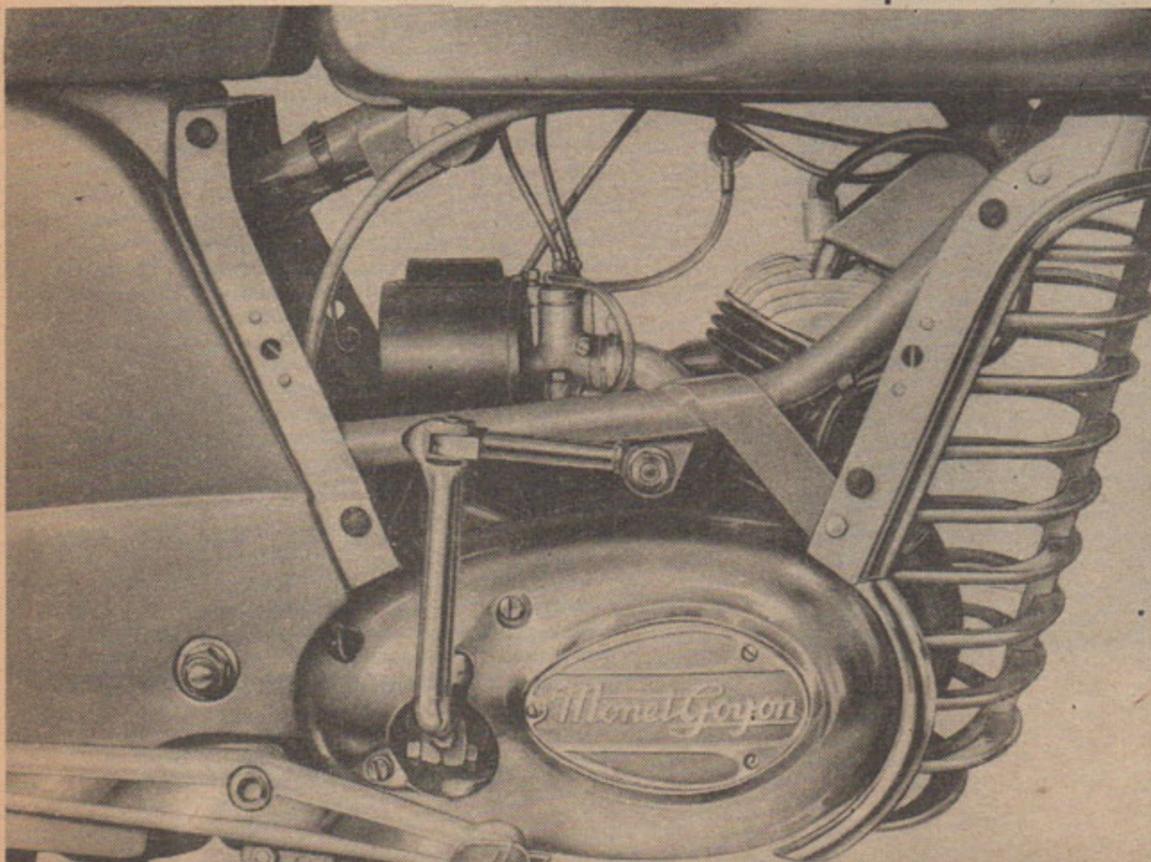
Cette fourche avait donné satisfaction, mais selon l'état de la chaussée et la vitesse à laquelle on l'aborde, elle devient parfois bruyante. Nous n'avons par contre jamais talonné, et les descentes de trottoir se font en souplesse.

A l'arrière, la suspension oscillante mérite une étude particulière, car c'est ici peut-être que la Pullman est la plus intéressante.

Les bras oscillants en eux-mêmes sont constitués par des triangles en emboutis.

Au sommet de ces triangles, nous trouvons les deux ressorts principaux de suspension, ressorts hélicoïdaux d'un tel diamètre que l'on pourrait presque les prendre pour ceux d'une voiture américaine !

Pour rendre progressive cette suspension, les deux ressorts précités étant à pas constant, nous trouvons deux ressorts correcteurs Grégoire, dont cette fois la position est mieux étudiée que sur le précédent modèle, et enfin, pour amortir le tout, un amortisseur hydraulique télescopique, monté du seul côté droit.



On voit donc que Monet-Goyon n'a pas recherché une solution de facilité, ni un prix de revient tiré au plus juste.

Et cette suspension arrière est remarquable par le confort qu'elle procure.

Elle est un peu à la moto ce que la voiture américaine est à l'automobile : grande amplitude de mouvement, absence de coup de raquette, etc...

En solo, cette suspension est donc très confortable, mais à deux, il y a des réserves à faire : primo, il nous est arrivé de talonner ; secundo, l'amortisseur semble parfois un peu faible, et le mouvement de balançoire est parfois un peu long à s'arrêter.

Il faudrait, pour bien faire, pouvoir régler la suspension en fonction du poids transporté. C'est là un problème très important en motocyclisme, car le rapport entre le poids mort du véhicule et la charge utile (du simple au double, selon qu'il y a une ou deux personnes en selle) varie dans de trop grandes proportions pour que la même suspension puisse être parfaite dans tous les cas.

Enfin, dernier élément, non négligeable, du confort, la selle double en caoutchouc mousse, qui complète heureusement cette suspension intégrale.



### Impressions de conduite

Comme vous avez pu le constater, nous nous sommes d'abord attachés à juger le Pullman sous l'angle des suspensions, mais il y a d'autres constatations à faire sur un véhicule qui rompt avec le déjà vu.

La protection pour une moto est bonne, grâce à la présence de tabliers — un peu courts en hauteur — suivie par des marche-pieds. Toutefois, on a tendance à sortir le pied gauche à l'extérieur, pour que la semelle n'entre pas en contact avec la pédale de frein.

Contre les retours du carburateur, les panneaux latéraux sont effectivement là. Seulement, le mélange qui goutte, ou provient du carburateur, tombe sur le carter-moteur, et coule sur les côtés du bloc, qui eux ne sont pas enfermés sous le carénage.

Il est donc assez désagréable d'avoir un carter-moteur « gras » sur une machine d'un aspect si net.

Aussi le constructeur devrait prévoir un petit « récupérateur » qui dirigerait par exemple le mélange en excédent sur la chaîne secondaire, car la simple cavité prévue sur le carter-moteur ne remplit pas suffisamment cet office.

Mais ce n'est là qu'un détail, car pour une moto 2 temps, la Pullman est un véhicule très propre.

La facilité d'utilisation est généralement excellente. Mise sur béquille très facile, grâce au profil des patins de béquille et à la présence d'une poignée de levage de chaque côté.

S'il n'y a pas d'antivol, il y a tout au moins une clé de contact, qui par ailleurs servira à l'ouverture des panneaux, à l'intérieur desquels nous trouvons un coffre à outils, bien garni, avec même, raffinement à souligner, un petit pot de laque bleu ciel permettant de faire soi-même les raccords de peinture.

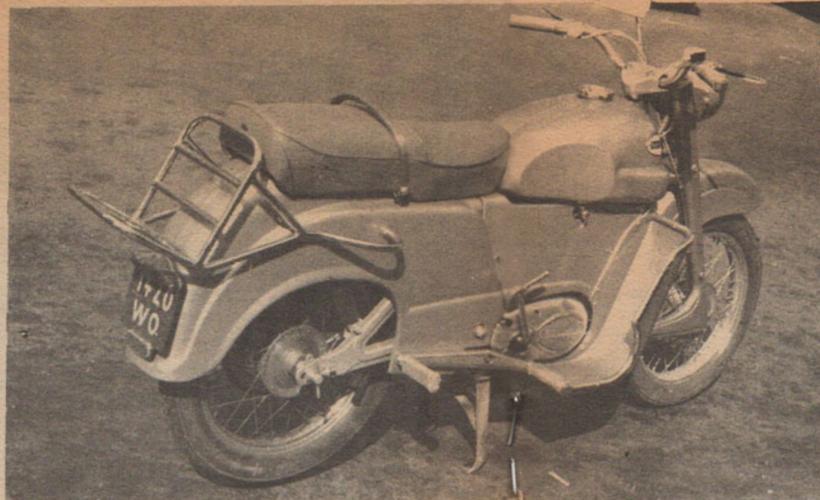
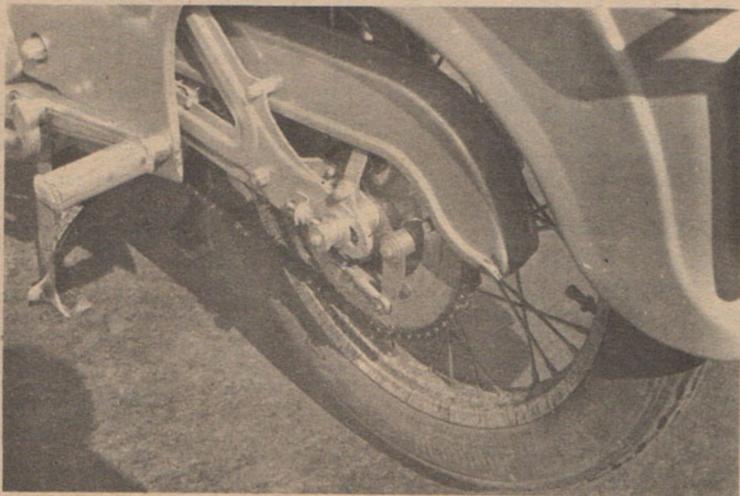
★

Mise en route aisée quand le moteur est chaud, moins à froid, malgré la présence d'un carburateur à starter. Nous aimerions également que le kick attaque à une position plus haute.

Pour en revenir au starter, celui-ci est commandé par une position spéciale du robinet à essence, qui, par ailleurs, et malheureusement, ne possède pas de position de réserve.

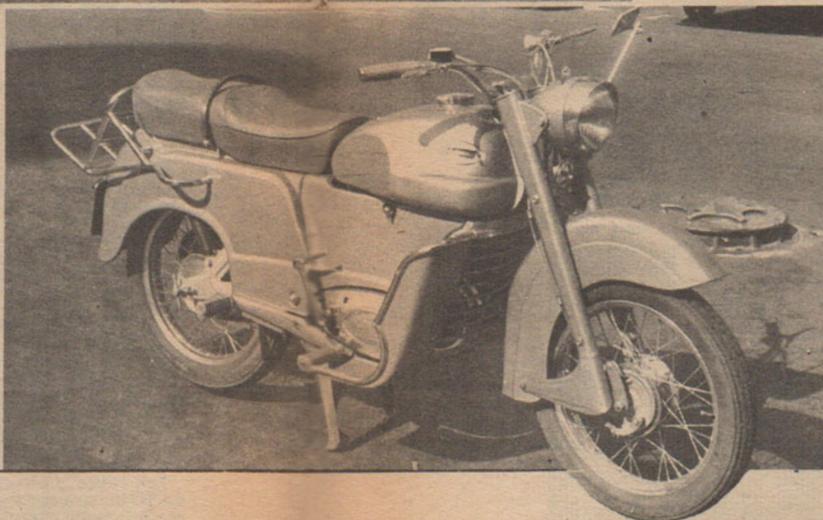
Notons au passage le réservoir de 17 litres permettant une belle autonomie.

Ci-dessus : le guidon. Nous voyons, à gauche, la poignée tournante commandant les vitesses avec sa commande par tringle et commande à billes. Remarquez les curieux renflements à la base du réservoir. Ci-dessous : le carénage ne laisse que très peu voir la suspension arrière.



...d'efficacité, nous préférons des pare-jambes plus hauts et des marche-pieds se prolongeant jusqu'aux repose-pieds du passager.

L'allure générale de la Pullman est très particulière. C'est en effet une des rares motos intégralement carénées construites actuellement en France. Pour plus...



La position en selle est bonne, très française d'ailleurs, c'est-à-dire avec le buste droit et les pieds assez en avant.

La maniabilité de ce Pullman est remarquable, et de ce fait, le véhicule est un parfait engin de ville. Son aptitude à virer surprend même au début.

Un léger balancement du corps, sans toucher au guidon, et vous voici bien inscrit dans votre virage. Ne croyez pas que cette aptitude à virer sous-entende une chasse trop faible. Au contraire, sur route à bonne allure, la machine garde parfaitement sa ligne et sa conduite en est parfaitement reposante.

### Chrono en main

Le moteur du Pullman, comme nous l'avons déjà vu, ne se signale pas par une puissance exceptionnelle.

Toutefois, dans l'ensemble, il nous a permis des performances dans la bonne moyenne, et il faut évidemment remarquer qu'une quatrième vitesse arrangerait bien les choses.

Ce nouveau Villiers, bien que corrigé, n'en vibre pas moins encore un peu, ce qui se ressent aussi bien dans les repose-pieds, qu'à l'oreille, où toute la tôlerie en profite pour jouer les caisses de résonance.

Mais ces vibrations sont très légères, très tolérables, et n'ont plus rien à voir avec celles que nous procureront généreusement les anciens Villiers.

Le passage des vitesses ne se fait pas toujours sans certains « craquements de dents », bien que la commande soit douce

en elle-même. Nous retrouvons d'ailleurs comme sur le Sporting de chez Riva-Sport-Industries, une commande à billes, mais nous souhaiterions un verrouillage dans la poignée.

Toutes les vitesses se trouvent facilement, mais la seconde a parfois tendance à décrocher à haut régime, et la remise au point mort ne se fait pas toujours du premier coup.

Embrayage très souple, très progressif, ne collant pas à froid, ne patinant pas à chaud.

★

La vitesse maximum en troisième fut de 82 kmh (5.440 t/m) couché, mais plus intéressante est la vitesse assis, 75 kmh (4.970 t/m) et à deux, 73 kmh (4.840 t/m). On voit tout de suite, d'une part que la démultiplication en troisième est bonne, un peu courte, ce qui est un avantage avec une faible cylindrée, d'autre part, que le poids transporté, en l'occurrence un passager, n'influe que légèrement sur les performances.

Nous devons faire la même constatation avec les maxima en seconde, qui furent de 71 kmh (6.360 t/m) en solo, et 70 kmh (6.760 t/m) en duo.

En première nous avons atteint 39 kmh (7.370 t/m).

★

Si en vitesse de pointe, le moteur ne semble pas sentir son passager, par contre en côte il n'en fut pas de même, puisque la différence entre pilote de 80 kg, seul et à deux, est un peu inférieure à 10" !

Il faut trouver l'explication en ceci : nous avons une boîte à 3 vitesses seulement, et si seul nous accrochions la seconde, par contre à deux la première, en surrégime, était de rigueur. Et cette première, pour une boîte à 3 rapports, est plutôt courte.

Pilote 55 kg : 30" 2/5, moy. 41,4 kmh  
Pilote 80 kg : 33" 3/5, moy. 37,5 kmh  
A deux : 42" 2/5, moy. 29,7 kmh

De nos essais en côte, on peut déduire que le moteur s'accroche très normalement, mais que trois vitesses seulement font qu'on n'utilise pas au mieux la courbe de puissance du moteur.

Même constatation avec les accélérations sur le plat, bien que les rapports de première et de seconde soient assez courts pour une boîte à 3 vitesses ; respectivement à 35 et 68 % de la troisième, alors que généralement nous trouvons 40 et 72 %.

Nos accélérations étaient handicapées par un « trou » à la carburation vers les moyens régimes, trou qui, d'ailleurs, se constate sur notre courbe d'accélération au passage de la seconde. Ce trou ne se sent guère plus au passage de la troisième, à cause de l'énergie cinétique beaucoup plus élevée de la machine à cette vitesse (l'énergie cinétique croît avec le carré de la vitesse).

100 mètres en 10"	moy. 36 kmh
200 » 16"	» 45 kmh
300 » 21" 2/5	» 50,4 kmh
400 » 26" 3/5	» 54,1 kmh
500 » 31" 2/5	» 57,3 kmh
1.000 » 55"	» 65,4 kmh

★

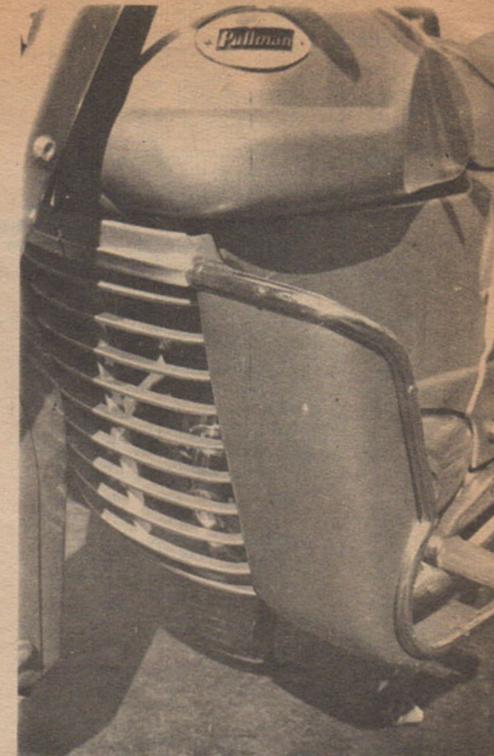
A la conduite, bien que n'étant pas sport, ce moteur demande plutôt à être mené rondement, ne reprenant pas franchement à bas régime.

C'est ainsi que le régime minimum en troisième s'est révélé être autour de 2.400 t/m, soit une vitesse de 36 kmh environ.

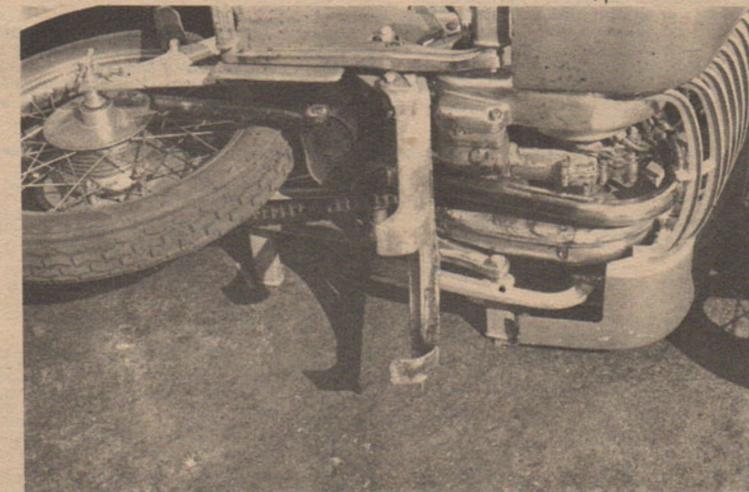
★

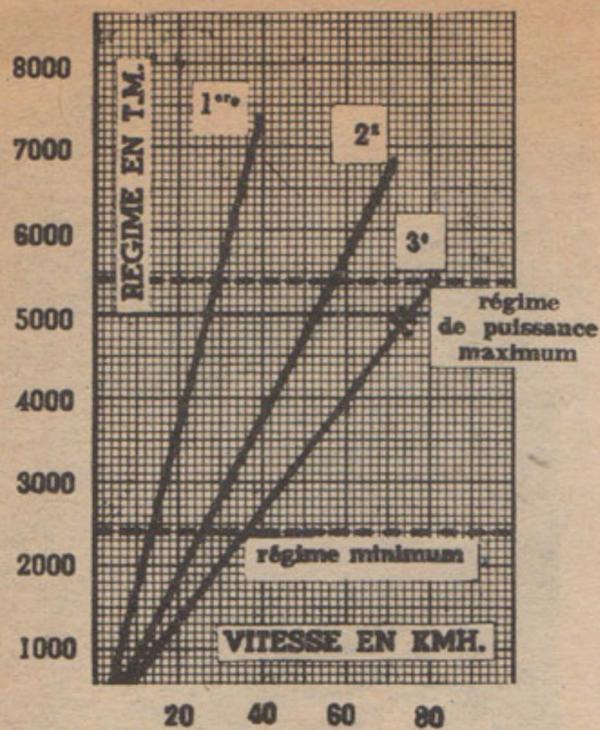
Quant à la consommation, elle apparaît insignifiante, en regard de la contenance du réservoir de 17 litres.

Notre courbe démontre que ce deux temps n'est pas trop gourmand et la consommation moyenne est inférieure à 3 litres. Comme toujours, vers le maximum, la consommation grimpe en flèche et pour conduire économiquement, mieux vaut ne pas dépasser les 70 kmh. De même, bien que la vitesse soit supérieure, la consommation en position effacée est moins forte qu'en position assise, bien



Le refroidissement du moteur n'est nullement perturbé par la présence du carénage. Une large grille (genre calandre automobile) décore la partie frontale du carénage. Ci-dessous : cette vue prise la machine étant couchée, permet de voir la position particulière du pot d'échappement.





VITESSE - RÉGIME

que dans les deux cas nous soyons gaz ouverts en grand.

★

Dernier test chiffré, le freinage, qui s'est révélé excellent; les freins, à l'avant comme à l'arrière, alliant la puissance à la progressivité. Nous avons obtenu, en roulant à 50 kmh chrono, l'arrêt complet en :

Avant seul : 13,3 m.  
Arrière seul : 18,5 m.  
Les deux : 9,8 m.

A noter que le réglage de la commande de frein AV (comme celle d'embrayage) s'effectue du guidon au moyen de vis de réglage.

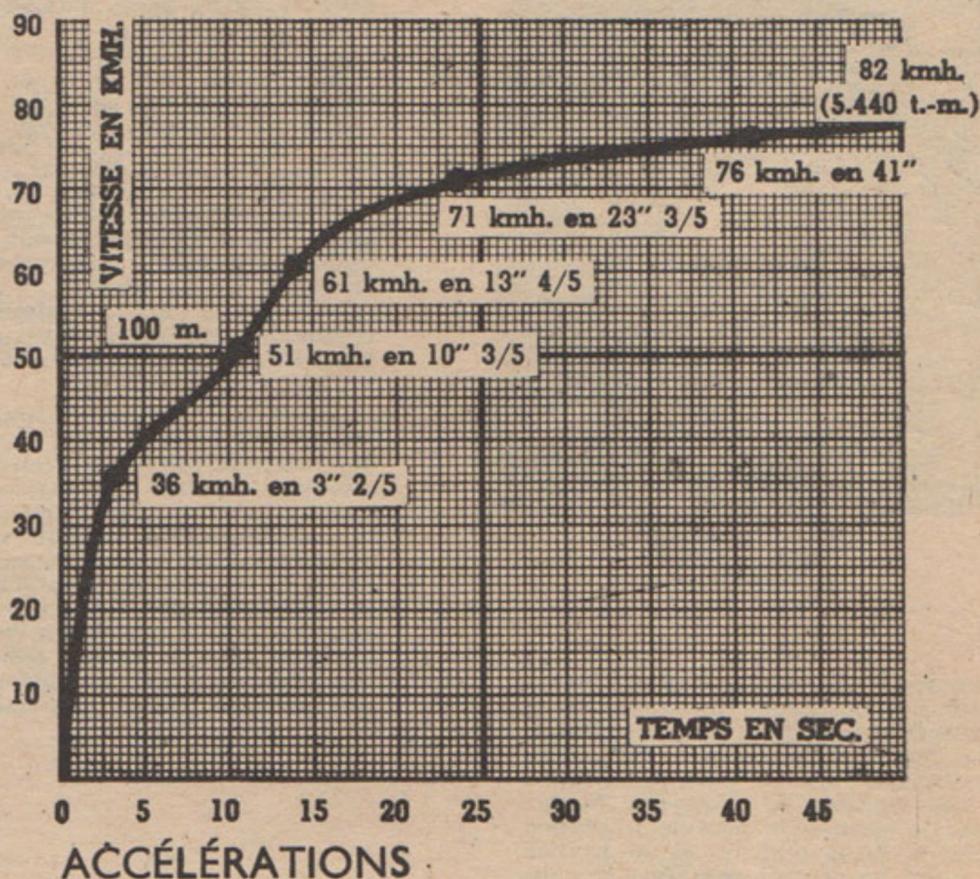
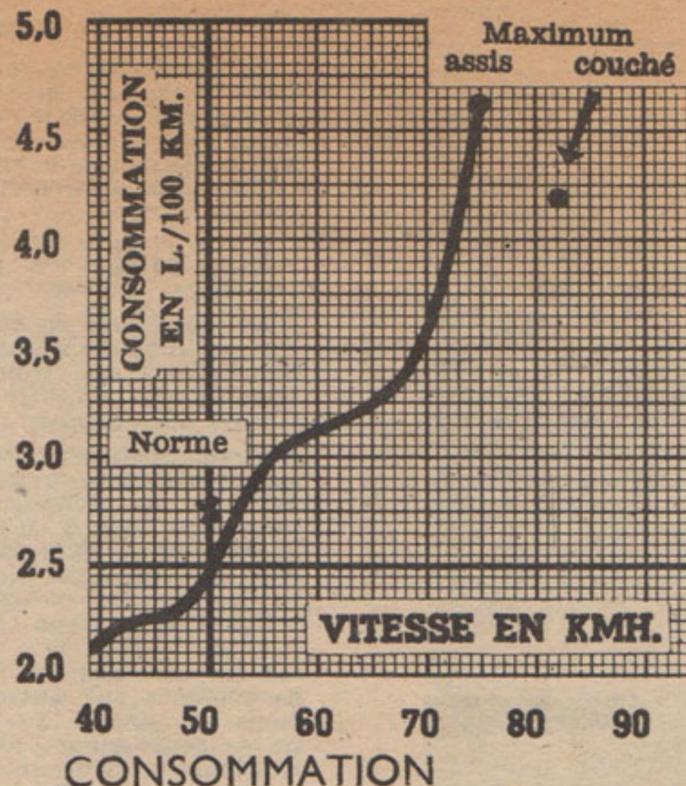
### Somme toute

Notre Pullman s'attaque donc à la même clientèle que le scooter, avec quelques avantages propres à la moto : meilleur centrage des masses, plus grande charge sur la roue avant, roues de plus grand diamètre (3,00x16), etc...

Sans revenir sur ses diverses qualités et aussi ses quelques défauts, soulignons encore, pour un prix de vente inférieur à 150.000 fr., son fini remarquable, son coloris jeune, son équipement de série, tel un porte-bagages chromé, selle double, et même un indicateur de direction par flèches lumineuses.

C'est donc un véhicule qui, tel qu'il est commercialisé, est prêt à prendre la grande route, et si son moteur n'est que de 125 cmc., vous aurez par contre tout loisir pour apprécier sur de longues étapes son autonomie importante, la souplesse de sa suspension et sa bonne tenue avec un passager.

★



Avec ce modèle, Monet-Goyon affirme en outre une belle volonté pour sortir des sentiers battus, en s'orientant franchement dans la voie de la moto carénée. C'est une expérience intéressante à sui-

vre, et après la «Starlett», le «Pullman» vient prouver que la moto, face au scooter, n'a pas dit son dernier mot, surtout si elle sait s'aligner sur les exigences nouvelles de la clientèle.

C. R.

## DANS LES CLUBS

■ **SIDECAR-CLUB DE FRANCE.** — Au cours de l'assemblée générale du Sidocar-Club de France, trois membres du bureau étant sortants, les élections ont donné le résultat suivant pour la composition du Comité Directeur 1956 :

Prés. d'hon. : Gournay. Prés. actif : Morin. Vice-Prés. : Lorient. Secrét. : Morin. Trés. : Mougins. Direct. touristique : Curandeu. Délégué à la LMIF : Françoise.

Il est rappelé que les réunions du Sidocar-Club de France ont lieu les premier et troisième mercredis de chaque mois, au siège social, café « Le Progrès », 54, rue Damrémont, Paris (18<sup>e</sup>).

Tous les motocyclistes et sidecaristes y sont cordialement invités.

■ Un nouveau club vient de naître dans la banlieue Est, le **MOTOREST-CLUB.**

Le siège est situé 4 rue de Bellevue, Gagny (S.-O.). Le bureau est composé de : M. Lieutaud Prés. M. Duhaupas Vice-Prés. M. Kugler Trés. M. Boulard Secrét.

Les adhésions sont reçues au siège social et chez M. Galeyrand, rue J. Jaurès, Coubron (S.-O.).

Nous invitons tous les usagers du cyclomoteur, de la moto, du scooter, du sidocar, à se joindre à nous en vue d'organiser des sorties.

■ **MOTO-CLUB CHALONNAIS.** — Compte-rendu de l'assemblée générale du 8-3-56. Ont été élus :

Prés. : Dommanget. Vice-Prés. et Dir. Sportif : Billotte. Secrét. : Petit. Trésor. : Gabriel. Membres : Charpentier, Colin, Masselot, Perrin, Pieron. Délégué à la Ligue et à la FFM : Billotte.

Siège Social : Café des Oiseaux, à Châlons-sur-Marne. Réunions chaque jeudi à 21 heures.

■ **ASSOCIATION MOTOCYCLISTE DE LA REGION DE PANISSIERES (Loire).** — L'assemblée générale de l'AMRP, sous la présidence de Louis Macaudière, après le compte rendu financier don-

né par le trésorier Delfond, qui faisait ressortir un budget, bien équilibré, démontrant la bonne gestion du club, a fixé les compétitions organisées pour 1956 à Panissières :

7 juillet : Concentration Nationale dotée de près de 200.000 francs de prix en challenge, coupes, plaquettes, médailles, etc...

Début septembre Rallye Zanzuy, avec gymkhana.

Le classement sportif pour 1955 est remporté par le sociétaire Moulin, devant Trottet, Gris, Bally et Macaudière.

La réunion a été clôturée par l'élection du bureau qui est réélu à l'unanimité, et auquel il est adjoint en qualité de Président d'Honneur, Monsieur Paul Berchoux.

■ **MOTO-CLUB BASQUE.** — Composition du bureau du MC Basque pour l'année 1956.

Prés. d'hon. : Dr Lalanne. Prés. actif : Cazau. Vice-Prés. : Labourdette, Cazenave. Secrét. : Lafourcade. Secrét. adj. : Fort. Trésor. : Muthular. Trésor. adj. : Piétri. Membres du cons. : Massy, Guinda, Sarthusse, Bayle, Cossid. Commiss. du tour. : Cazau, Muthular, Dufourcet, Cazaubon, Inchauspé.

# FICHE D'ESSAI *Moto* revue

## DESCRIPTION TECHNIQUE

### MOTEUR

Moteur deux temps, licence Villiers, balayage Schnurle.  
Alésage : 50 mm.  
Course : 62 mm.  
Cylindrée : 122 cmc.  
Taux de compression : 6,8 à 1.  
Puissance : 5 CV.  
Régime correspondant : 4.800 t/m.

### BOITE DE VITESSES

Boîte de vitesses à 3 rapports commandés par poignée tournante.  
Transmission primaire par pignon (20x43).  
Transmission secondaire ; chaîne (17x54).  
Démultiplication finale : 19,4 - 9,9 - 6,8 à 1.

### PARTIE CYCLE

FOURCHE : télescopique.  
SUSPENSION AR : oscillante.  
ANGLE DE CHASSE : 63°.  
PNEUS : AV et AR : 16x3.

FREINS : Diamètre 130 mm. Largeur garniture : 25 mm.

RESERVOIR : 17 litres.

POIDS A VIDE : 92 kg.

## REGLAGES - ENTRETIEN

AVANCE ALLUMAGE : 4,5 à 5 mm.

X X X

BOUGIE : Degré thermique 225.  
Marchal 34S conduite normale.  
Gergovia 914 conduite sport.

X X X

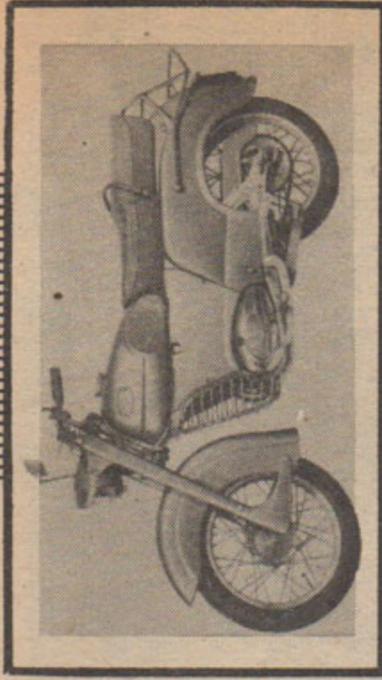
CARBURATEUR : Gurtner type T 20.

X X X

GRAISSAGE :  
Mélange 7 % avec huile Energol SAE 40 Auto.  
Vidange du carter de boîte tous les 4.000 km.  
Energol SAE 40 Auto.

X X X

PNEUS :  
AV : 1,7 kg.  
AR : 2 kg.



## MONET-GOYON PULLMAN

### RESUME DE L'ESSAI

Avec le Pullman, Monet-Goyon a voulu faire un véhicule utilitaire placé sous le signe du confort, et réunissant par ailleurs les avantages de la moto (répartition des masses, grandes roues, etc...) avec la protection du scooter. Nous en arrivons à une moto carénée, conçue en tant que telle, et qui, de ce fait, par son côté homogène, est agréable à l'œil.  
Suspension arrière remarquable, excellente maniabilité, tenue de route et freinage de qualité.

Le moteur autorise des performances moyennes, mais celles-ci ne sont pas trop modifiées par la charge transportée. Nous souhaiterions, pour améliorer ces performances, une quatrième vitesse, ainsi qu'un peu moins de vibrations et plus de silence de fonctionnement.

Présentation soignée, équipement complet livré de série, trousses à outils correctement garnie.

Un véhicule intéressant et qui témoigne de la vitalité de son constructeur.

## RESULTATS OBTENUS

Vitesses maxima :  
Solo Duo  
1<sup>re</sup> 39 kmh (7.370 t/m) 39 kmh  
2<sup>e</sup> 71 kmh (6.860 t/m) 70 kmh (6.760 t/m)  
3<sup>e</sup> 75 kmh (4.970 t/m) 73 kmh (4.840 t/m)  
assis  
82 kmh (5.440 t/m)  
couché  
minimum en 3<sup>e</sup> : 36 kmh (2.390 t/m)

### Accélération :

100 m. départ arrêté : 10" moy. 36 kmh  
200 » » » 16" » 45 kmh  
300 » » » 21" 2/5 » 50,4 kmh  
400 » » » 26" 3/5 » 54,1 kmh

500 » » » 31" 2/5 » 57,3 kmh  
1.000 » » » 55" » 65,4 kmh

### Epreuve de côte :

(350 m, pente moyenne 8,7 %, départ arrêté)  
Pilote 55 kg : 30" 2/5, moy. 41,4 kmh  
Pilote 80 kg : 33" 3/5, moy. 37,5 kmh  
A deux (80 + 55 kg) : 42" 2/5, moy. 29,7 kmh  
Rapports utilisés : solo : 1-2 — duo : 1.

### Freinage (50 kmh. chrono) :

Arrière seul : 18,5 m., décél. moy. 5,2 m/s<sup>2</sup>  
Avant seul : 13,3 m., décél. moy. 7,2 m/s<sup>2</sup>  
Les deux : 9,8 m., décél. moy. 9,85 m/s<sup>2</sup>

## CONDITIONS D'ESSAI

Au début de l'essai le compteur indiquait : 30 km  
A la fin de l'essai : 589 km  
Folds de l'essayeur habillé : 80 kg  
Taille de l'essayeur : 1 m 74  
néant  
Régimes spéciaux ou modifications : 19-4-56 au 29-5-56  
Date et lieu de l'essai :  
(Seine et Seine-et-Oise)

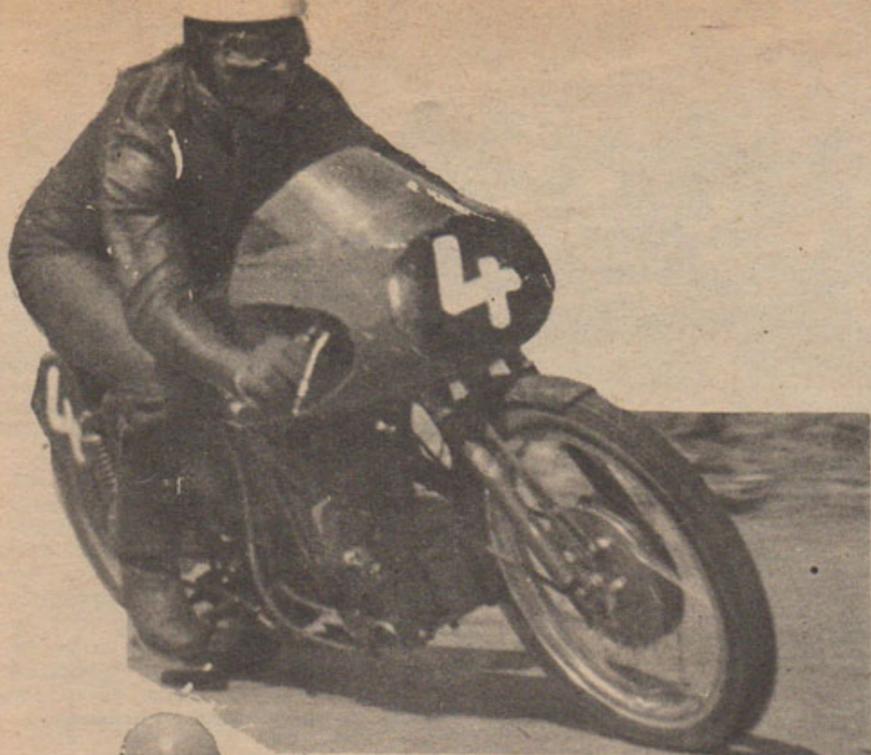
Conditions atmosphériques :  
Pression atmosphérique : 747,5 mm de mercure. Température : 13°C. Humidité relative : 60 %. Vent faible.

**PRIX : 145.000 + t.i.**

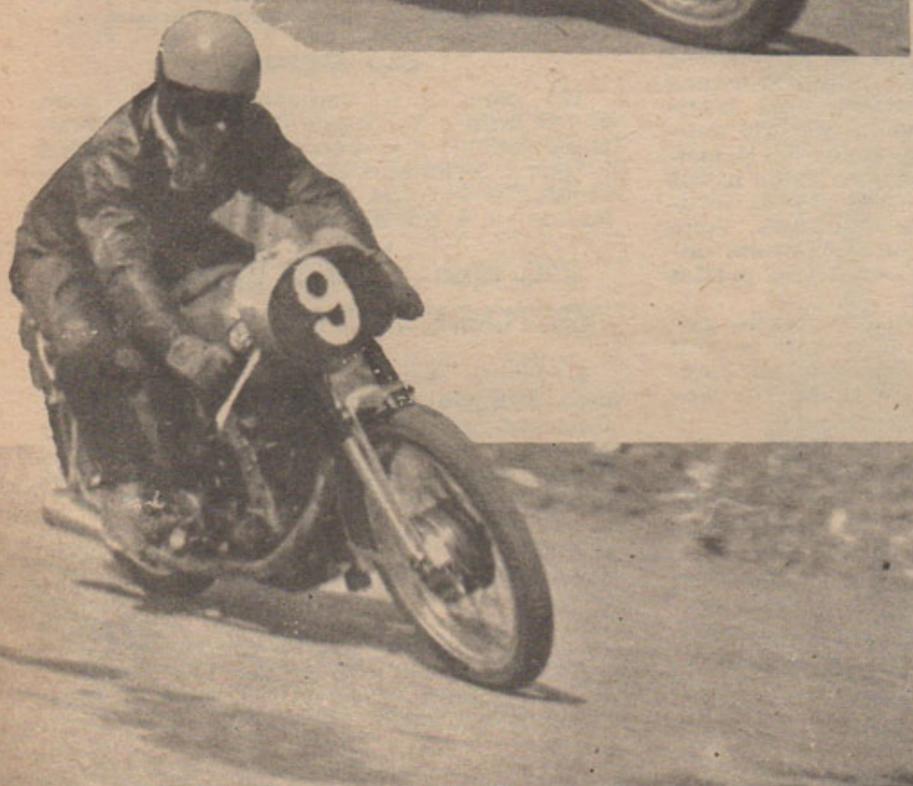


# A BOURG-EN-BRESSE

**COLLOT ET MONNERET SE  
METTENT EN VALEUR  
MAIS CAMATHIAS ENLÈVE  
TROIS COURSES**

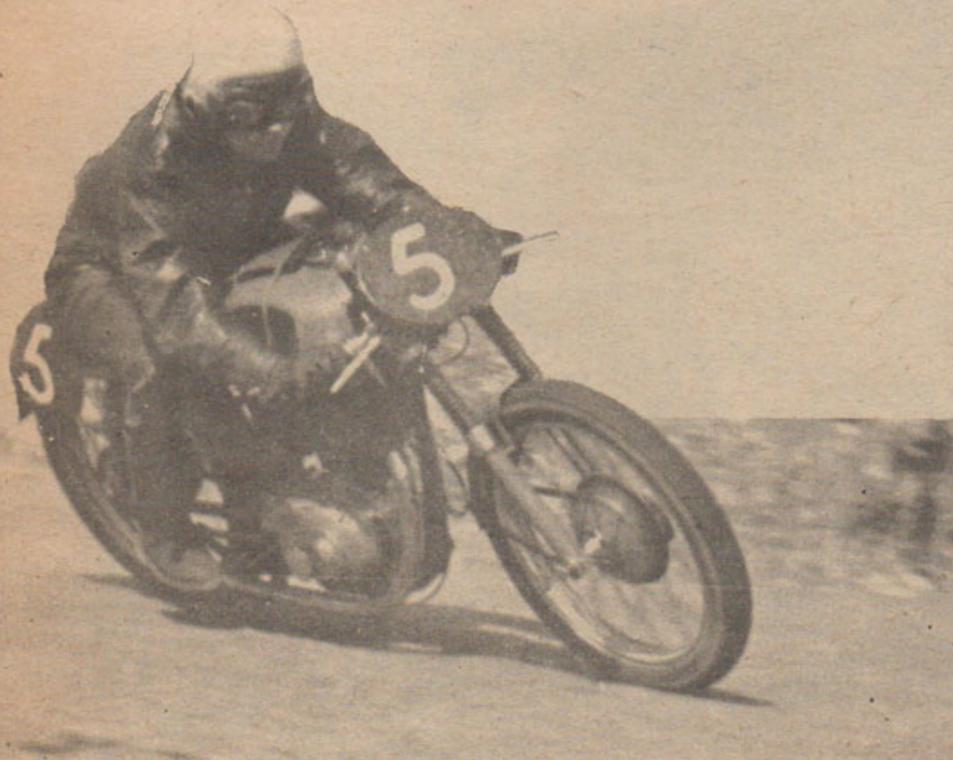


*Le suisse Camathias, au guidon de sa MV double ACT, enlève la 1<sup>re</sup> épreuve de la journée, en 175 cmc. (à gauche). Mais l'animateur de la course fut sans conteste Schaad (n° 9).*



*La 2<sup>e</sup> place en 175 devait revenir au jeune Dagan, n° 5, (ainsi en tête actuellement du Championnat de France Inter 175).*

*Ci-dessous, encore Schaad, mais cette fois au guidon d'une 250 cc., épreuve où il termine second.*



*(De notre envoyé spécial)*

Le Championnat de France International a débuté à Bourg-en-Bresse et doit se poursuivre maintenant avec le circuit de Moulins (2-3 juin), le Grand Prix de France à Reims ayant été annulé.

Disons, sans plus tarder, que notre Championnat de France Inter est bien mal parti, car si primitivement 9 épreuves devaient être qualificatives, la commission d'examen des circuits — dont à l'heure actuelle les travaux ne sont toujours pas finis ! — rogne ce nombre de jours en jours, à tel point d'ailleurs que notre Fédération Française de Motocyclisme ne sait même pas, elle-même, quels sont encore les circuits qualificatifs.

Au nombre des disparus, nous pouvons déjà porter : Reims, Clermont-Ferrand, et Vesoul.

A qui le tour demain ?

Toujours est-il qu'il est impossible de faire le point actuellement, et que toute tactique pour les prétendants au titre consiste à « ouvrir en grand », car seuls peut-être réchapperont 3 ou 4 épreuves, et dès lors, un seul mauvais classement peut être fatal.

★  
Aussi tous nos inter. (sauf Burggraf, Insermini, Bouin, Braun, etc...) s'étaient donnés rendez-vous à Bourg-en-Bresse, et tous donnèrent leur maximum, à la grande satisfaction du public venu nombreux.

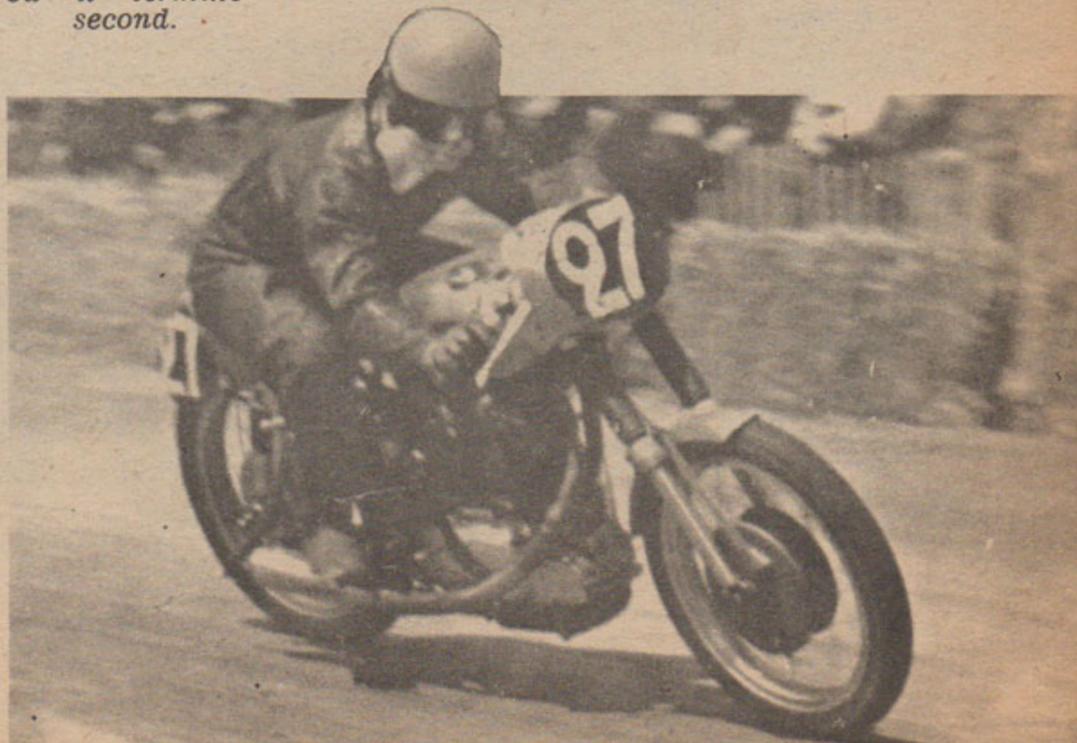
★  
Avant de relater le déroulement de chaque épreuve, quelques mots sur l'Union Motocycliste de l'Ain, à qui revient l'organisation, et qui a su créer un circuit International de classe, où nous avons particulièrement apprécié la qualité de la sonorisation, et la protection du public et des pilotes, grâce à de très nombreuses balles de paille.

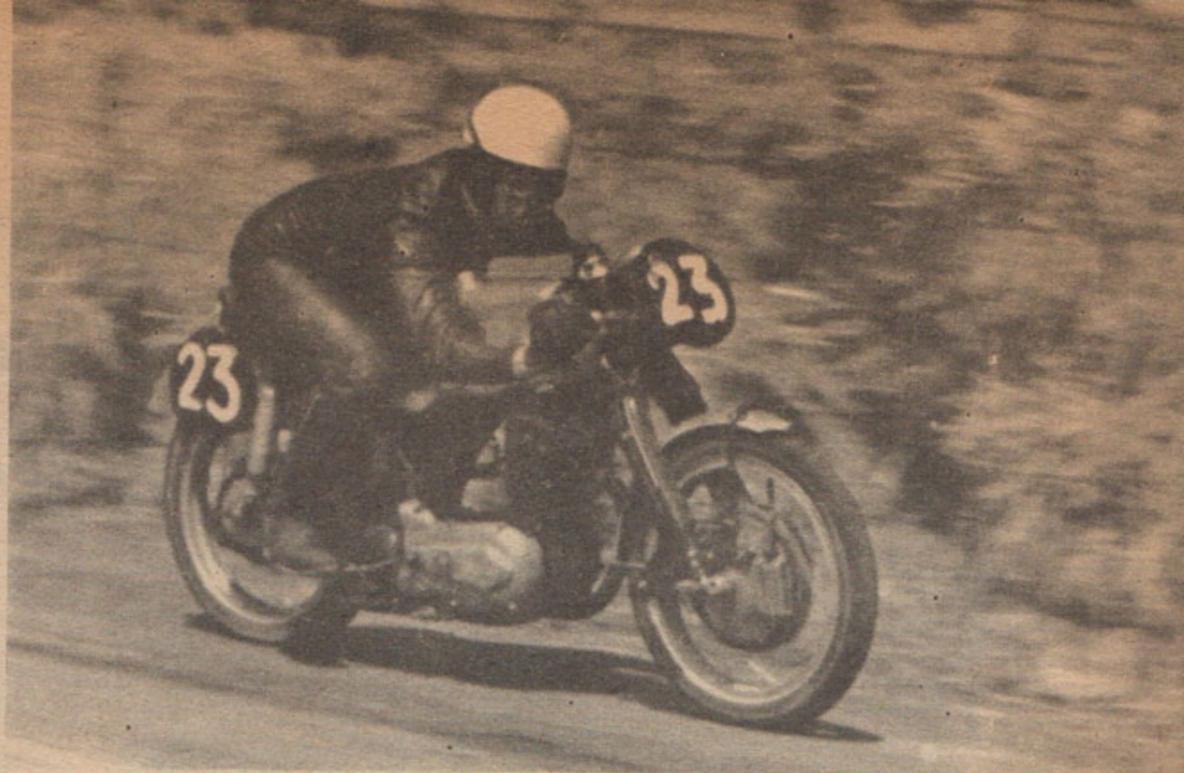
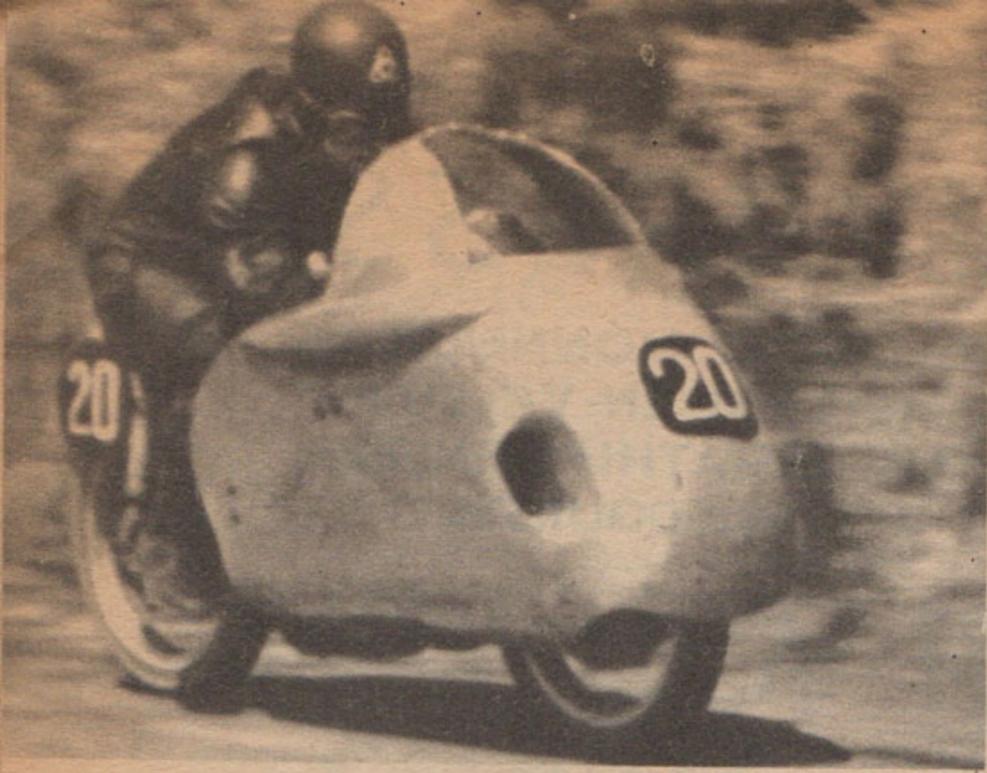
Le déroulement des épreuves, d'autre part, eut lieu comme prévu et aucun incident ne fut à déplorer.

Somme toute, une bonne journée de sport motocycliste tout à l'honneur de l'UMA.

**EN 175 cmc. : SCHAAD  
VAINQUEUR MORAL**

5 courses étant au programme, la première épreuve, celle des 175, eut lieu, ainsi que celle des 250 cmc., le dimanche matin.





Dès les entraînements, Schaad et sa Nougier 175 cmc. faisaient figure de favori, et lors de la course, notre attente ne fut pas déçue. Schaad prenait le commandement dès le deuxième tour, et accroissait son avance d'une à 2" par tour.

Cette avance atteignait jusqu'à 15" au premier tiers de la course, quand Schaad passe devant nous au ralenti.

Le coup de théâtre se produisait ! 38" s'écoulaient au stand, puis la Nougier repartait, mais entre temps, Camathias sur sa MV 125 double arbre (ex-machine d'usine) prenait la tête, suivi de Dagan, le passager de Murit, qui pilotait la 175 cmc. Morini à culbuteurs de Boeri, qui, entre nous, « ratatouille » à souhait, mais n'en marche pas moins « régulièrement ».

Nous comptions ainsi assister à une belle remontée de Schaad, mais au tour suivant, nouvel arrêt. La panne devait être découverte beaucoup plus tard (patte du fil de condensateur brisée) et quand Schaad repartit courageusement, il comptait 7 tours de retard. Aucun espoir ne lui était alors permis, mais il signa le record du tour, accomplissant la belle moyenne de 98 kmh 223.

En tête, Camathias ne parvient pas à

se débarrasser du jeune Dagan, qui se maintient dans le sillage du suisse, à 3 ou 4" suivant les tours.

Chacun attend une attaque de Dagan, mais celui-ci préfère patienter et, au contraire, « pousser » Camathias (qui a déjà touché les bottes de paille) à commettre une nouvelle faute.

Celle-ci arrive effectivement... mais à Dagan, qui chute sans mal, repart, et termine deuxième, derrière Camathias, qui enlève sa première victoire de la journée.

A la troisième place, nous trouvons Touzalin qui fit une course très régulière au guidon d'une petite MV 175 simple arbre, fourche Earles, boîte 5 vitesses. D'ailleurs, dans cette épreuve, nous avons dénombré cinq ou six autres pilotes français montés sur de telles machines. Voilà qui permettra d'utiles confrontations entre nos « spéciales » et ces belles petites mécaniques transalpines.

4<sup>e</sup> Jacquier-Bret au guidon d'une autre 175 cmc. Nougier qu'il troqua le jour de la course contre sa 125 Mondial carénée, dont il avait cassé la boîte aux entraînements.

★

Dans cette épreuve figuraient quelques deux temps, deux Sotecma, et une Gnome

et Rhône d'usine confiée à Gauch (machines que nous reverrons au Bol d'Or). Disons qu'elles ne purent rivaliser avec les 4 temps MV de compétition avec lesquelles elles furent mises en présence. Néanmoins, le travail que ces modèles représentent est digne d'éloge et nous reviendrons d'ailleurs dans un prochain numéro sur plusieurs 175, deux et quatre temps, qui prirent le départ à Bourg.

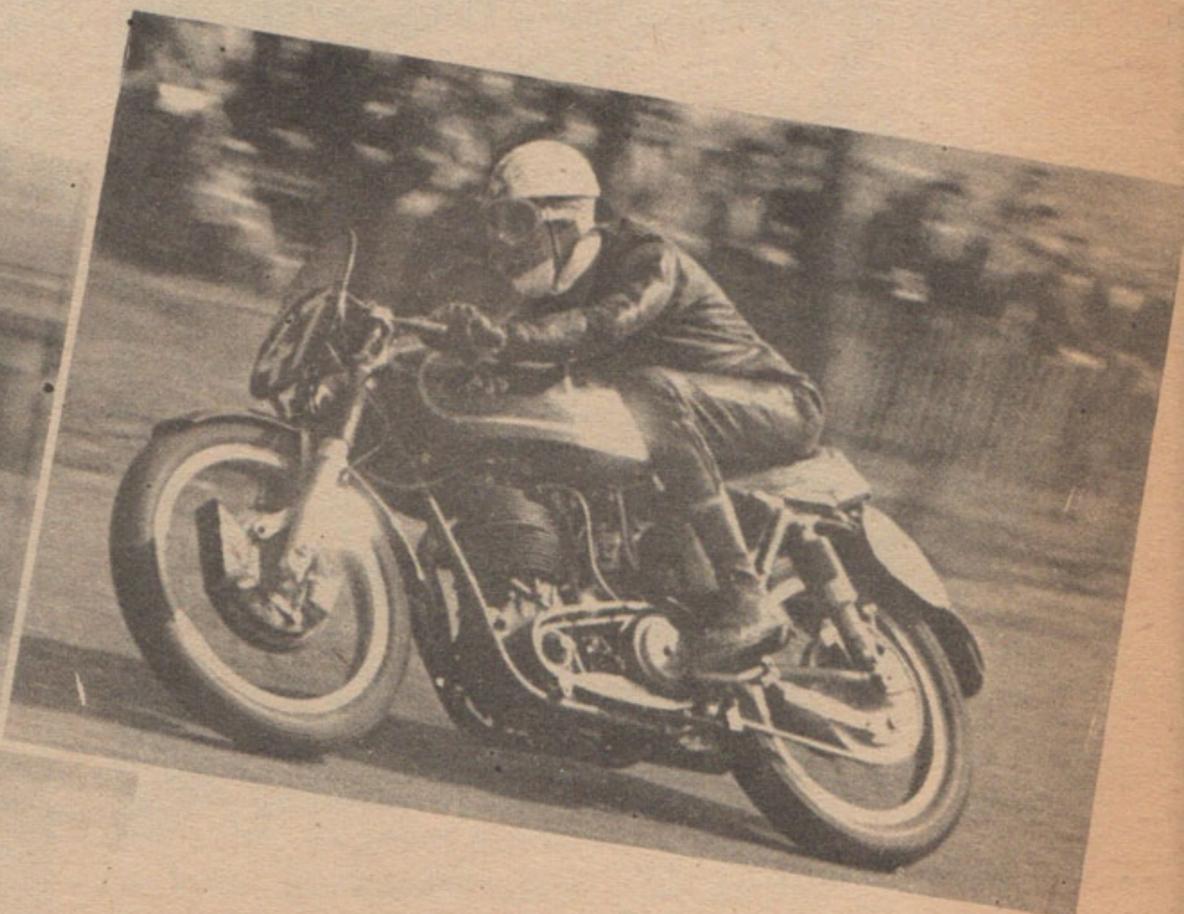
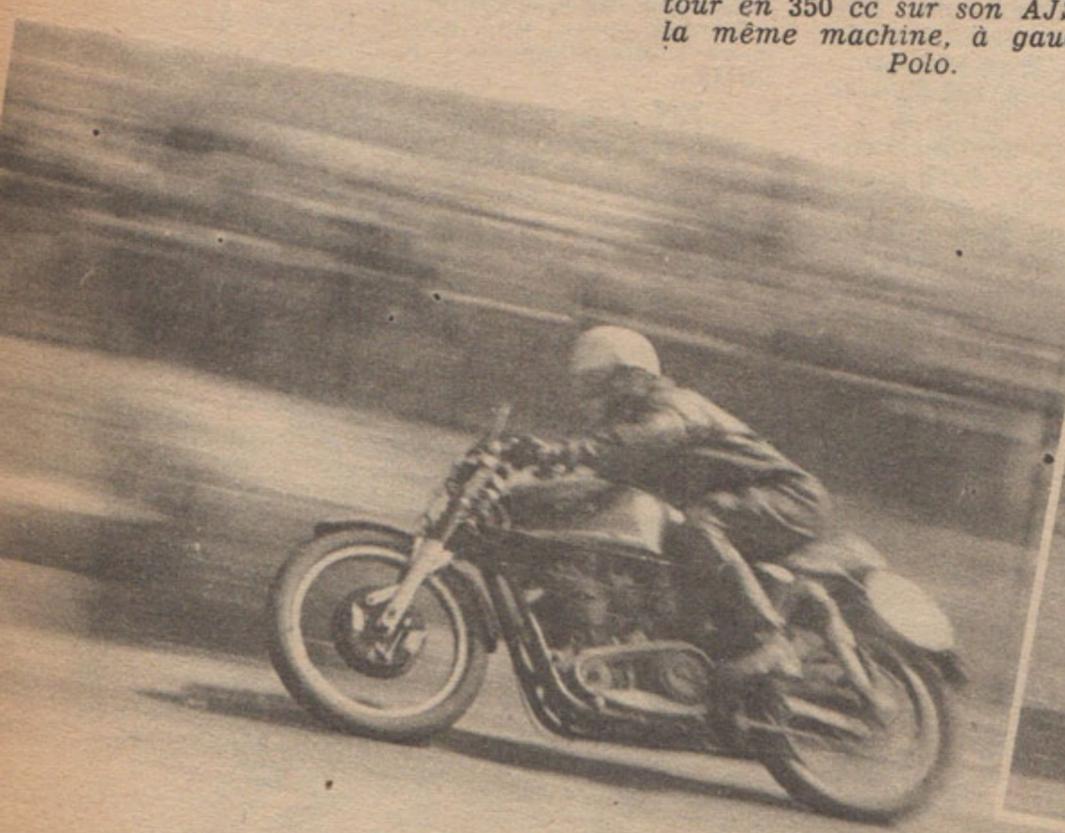
#### CLASSEMENT

175 cmc. : 1. Camathias (MV), moy. 93,780 kmh ; 2. Dagan (Morini) ; 3. Touzalin (MV) ; 4. Jacquier-Bret (Nougier) à 1 tour ; 5. Parisot (MV) ; 6. Spalech (Sotecma) à 3 tours ; 7. Gauch (Gnome et Rhône) à 4 tours.

#### 250 cmc. : UNE DEUXIEME VICTOIRE POUR CAMATHIAS

L'épreuve des 250 cmc. fut moins animée. Camathias domina de bout en bout, finissant par prendre 1 tour à tous les concurrents, sauf à Schaad qui prit une belle revanche, portant sa Nougier à la seconde place.

*En haut, à droite, Camathias de nouveau vainqueur en 250 cc, et à sa gauche Bayle et sa machine carénée. Ci-dessous, à droite, Pierre Monneret, détenteur du record du tour en 350 cc sur son AJS et sur la même machine, à gauche, De Polo.*



Nous sommes d'ailleurs heureux de saluer cette splendide place de la 250 Nougier qui termine devant deux NSU Sport-Max, dont une carénée, celle de Bayle.

C'est une preuve indiscutable de la valeur de cette machine et l'on ne peut que déplorer l'isolement dans lequel Nougier travaille, depuis que la maison Terrot ne collabore plus avec lui.

Quant à Bayle, il ne fut guère heureux. Le pilote bordelais se trouva gêné par son carénage prévu un peu juste, et il souffrit de crampes dans les jambes. En outre, une chute aux entraînements lui avait fait constater à quel point il était difficile de se sortir du carénage, et nul doute que son moral en souffrit.

Il termina troisième à un tour, devant la Guzzi de Bula (le passager de Camathias).

Parmi les malchanceux, l'allemand Rudi Meier, dont la Sport-Max remontait l'huile sérieusement. Second, puis troisième, il devait abandonner alors qu'il occupait la quatrième place.

Quant à Jacquier-Bret, il ne put mettre sa Guzzi en route, encrassant bougie sur bougie, ce qui lui valut de faire deux fois le tour du circuit à pied.

#### CLASSEMENT

250 cmc. : 1. Camathias (NSU), moy. 103,940 kmh ; 2. Schaad (Nougier) ; 3. Bayle (NSU) à 1 tour ; 4. Bula (Guzzi) à 2 tours ; 5. Verd (Guzzi) à 2 tours.

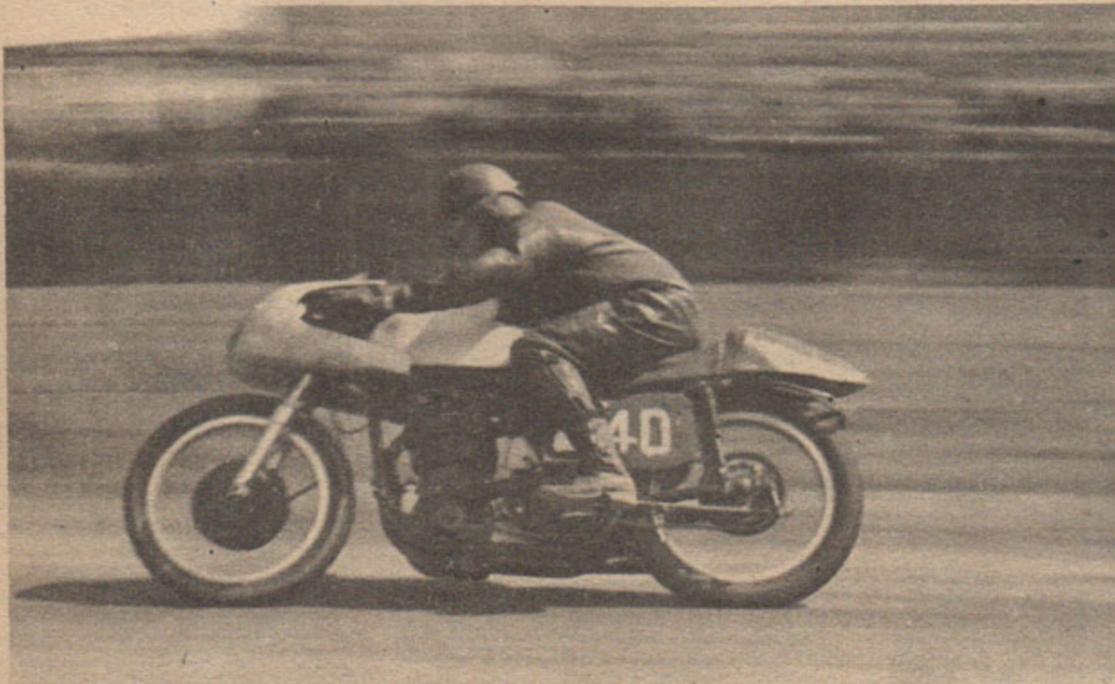
### UN COLLOT INTRANSIGEANT EN 350 cmc

Avec les 350 cmc., nous abordons la première phase de l'éternel duel Jacques Collot-Pierre Monneret. Les deux pilotes avaient la même envie de vaincre, et les pronostics étaient hasardeux.

Aux entraînements, Pierre Monneret réalisait 1'40" 4/10, prenant ainsi près de 2 secondes à Collot, mais à voir la calme assurance de ce dernier au parc des coureurs, on pouvait penser que Collot, sciemment, n'avait pas donné toute sa mesure.

Ceci, il le démontra d'emblée le jour de l'épreuve, s'envolant dès le départ avec, dans sa roue, l'anglais Grant, ce genre d'anglais que personne ne connaît ni d'Eve ni d'Adam, mais qui immédiatement fait jeu égal ou presque avec les meilleurs indépendants du Continent. Nous nous rappellerons longtemps la première saison en France du britannique Bruguière qui rafla nombre de lauriers, à l'étonnement de chacun.

Donc premiers tours marqués par un chassé-croisé Collot-Grant, avec un Pierre Monneret qui semble attendre son heure.



*En haut, le vainqueur de l'épreuve des 350 cc, le Champion de France Jacques Collot, sur Norton, et sur la même machine, ci-dessus, l'anglais Grant qui termine second. Ci-dessous, Jean-Pierre Bayle, également sur Norton.*

Seulement, quant à partir du douzième tour, Collot prit régulièrement de l'avance et que Grant devançait toujours Monneret, nous avons compris que ce dernier donnait tout ce qu'il pouvait depuis le départ pour suivre les deux hommes de tête. L'écart oscillait entre 7 et 8 secondes, mais n'était jamais comblé, et la course se termina dans cet ordre. Collot remportant une belle victoire.

Il faut ajouter que les deux hommes de tête montaient des Norton 1956 particulièrement rapides, et dont les accélérations n'étaient pas à la portée de l'AJS de Pierre Monneret. D'ailleurs, presque tous les indépendants ont fait confiance à Norton dans la cylindrée, et les 7 R deviennent maintenant rarissimes.

Une consolation pour Pierre Monneret, le record du tour à 116 kmh.

A la quatrième place, nous trouvons assez loin Bayle, dont la Norton très rapide aurait dû lui permettre de faire mieux. Il devance au classement l'anglais Tastevin qui fit toute la course de conserve avec De Polo.

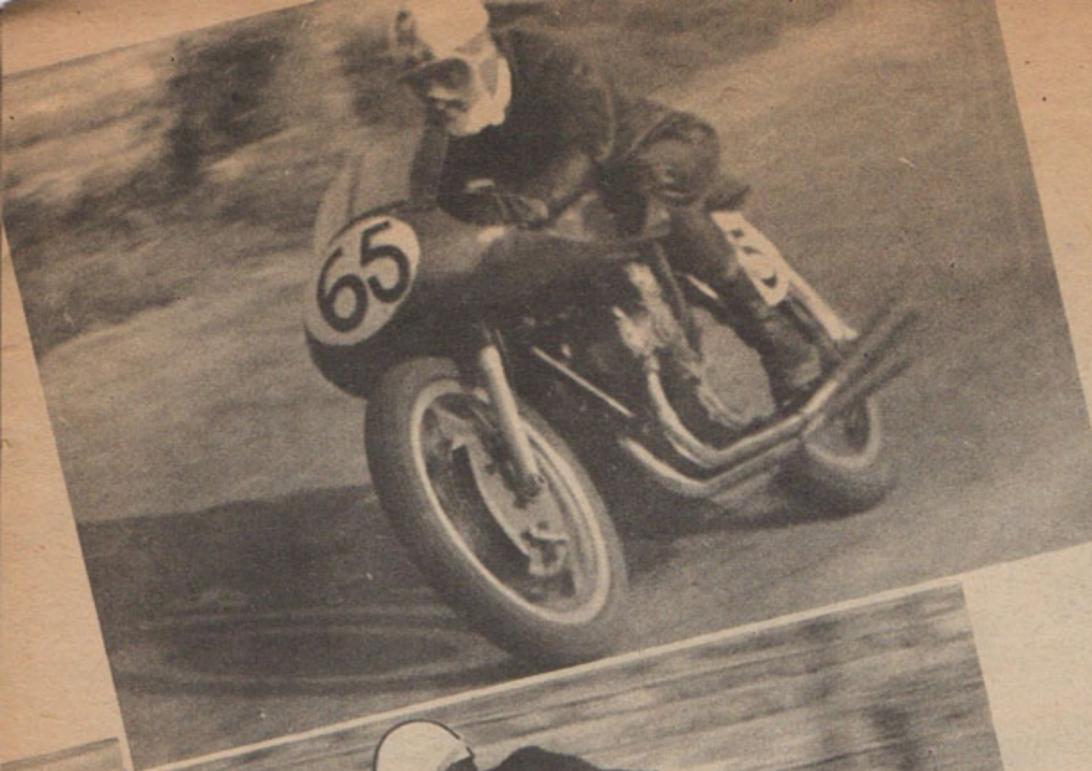
De cette course, si la supériorité des 3 premiers fut manifeste, terminant avec 8" d'intervalle entre premier et troisième, il faut signaler, parmi les nouveaux venus, la tenue prometteuse de Montagne, qui termine devant Mathews, et Casset (qui dut s'arrêter à son stand, mais qui fit preuve d'une parfaite connaissance du circuit).

#### CLASSEMENT

350 cmc. : 1. Collot (Norton), moyenne 109,760 kmh ; 2. Grant (Norton) ; 3. Pierre Monneret (AJS) ; 4. Bayle (Norton) à 1 tour ; 5. Tastevin (Norton) à 1 tour ; 6. de Polo (AJS) à 1 tour ; 7. Montagne (Norton) à 2 tours ; 8. Mathews (Velo-cette) à 2 tours.

## A PIERRE MONNERET

LES 500 cmc.



*Ci-contre Pierre Monneret (n° 65) sur sa Gilera 4, domine de la tête et des épaules l'épreuve des 500 cc., prenant un tour à tous les concurrents.*

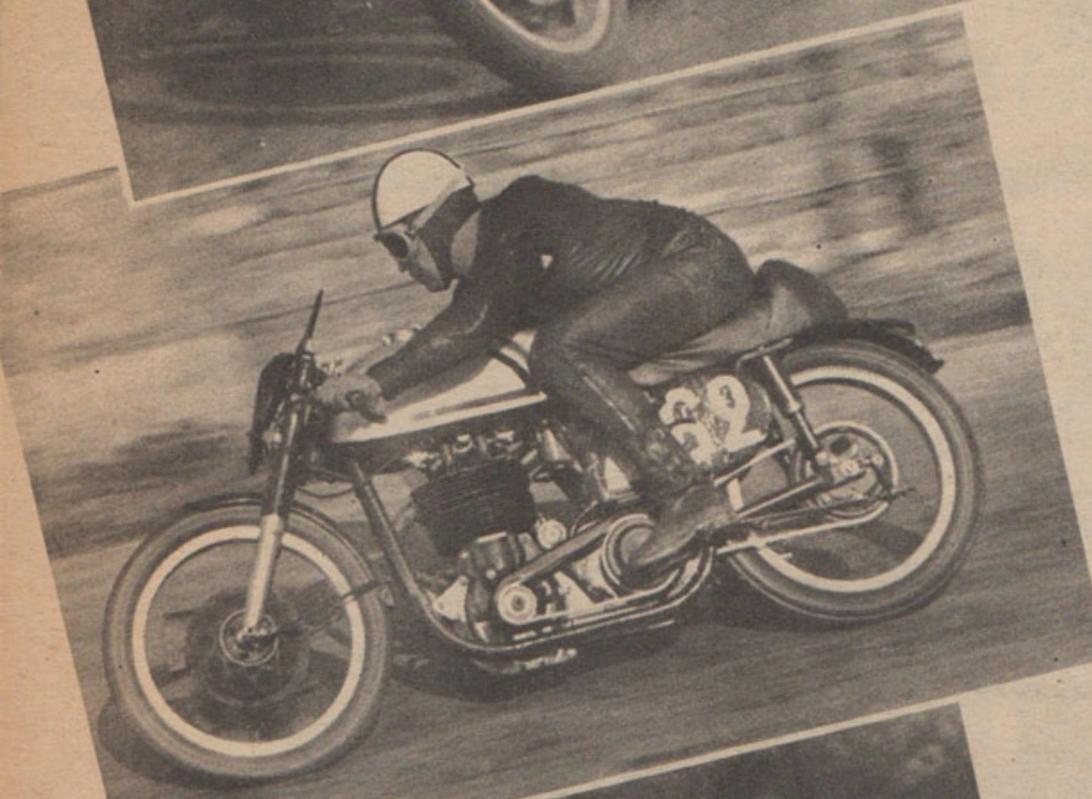
En 500 cmc., Pierre Monneret devait prendre une éclatante revanche. Il disposait de la dernière 4 cylindres Gilera, reconnaissable extérieurement à ses tromblons. Cette machine devait rendre de nombreux kilomètre-heure à la Norton de Collot. Mais Pierre Monneret ne se contenta pas de s'installer en tête, et d'attendre que le drapeau noir et blanc à damiers s'abaisse. Il força l'allure tout au long de l'épreuve, portant le record du tour à 122 kmh 901, et fait encore plus significatif, prenant 1 tour à tous ses concurrents, Collot y compris.

La course en elle-même fut sans histoire, les pilotes prenant leur place dès le départ, et terminant assez espacés les uns des autres.

Belle deuxième place de Jacques Collot qui domine cette fois encore assez nettement Grant. A remarquer que sa Norton semble avoir retrouvé tous ses chevaux et que nous avons vu ainsi un Collot mieux armé qu'à Saint Wendel, au Grand Prix de la Sarre, où il ne put lutter avec ses autres adversaires faute de kmh.

### CLASSEMENT

500 cmc. : 1. Pierre Monneret (Gilera) moy. 119,962 kmh ; 2. Collot (Norton) à 1 tour ; 3. Grant (Norton) ; 4. Matthews (Velocette) à 2 tours ; 5. De Polo (Norton) à 2 tours ; 6. Gauch (Norton) à 2 tours ; 7. Valentin (Norton) à 3 tours.



*On reconnaît Jacques Collot, n° 62, qui termine second de l'épreuve des 500 cmc. sur sa Norton. En dessous, Murit et Dagan (n° 87) enlèvent la 2<sup>e</sup> place de l'épreuve des sidecars.*

## 3<sup>e</sup> VICTOIRE DE CAMATHIAS EN SIDE

En se référant aux temps réalisés aux entraînements, chacun savait que la lutte allait se circonscire entre les trois équipages de BMW : Camathias-Bula, Murit-Dagan et Drion-Stoll, en donnant la préférence à Murit qui avait réalisé le meilleur temps.

Ce dernier devait partir en tête, conserver cette place pendant trois tours, puis Camathias partit, accrût sont avance régulièrement et bien vite tout espoir de retour de la part de Murit nous abandonnait.

Dès les premiers tours, les places étaient acquises, Camathias en tête, suivi à distance respectueuse par Murit, lequel précédait largement Drion, qui n'avait pu réussir à bien faire carburer sa BMW à 5 vitesses.

A la quatrième place, nous trouvons Beauvais-Couder, qui, dans les premiers tours, étaient suivis comme leur ombre par Rogliardo.

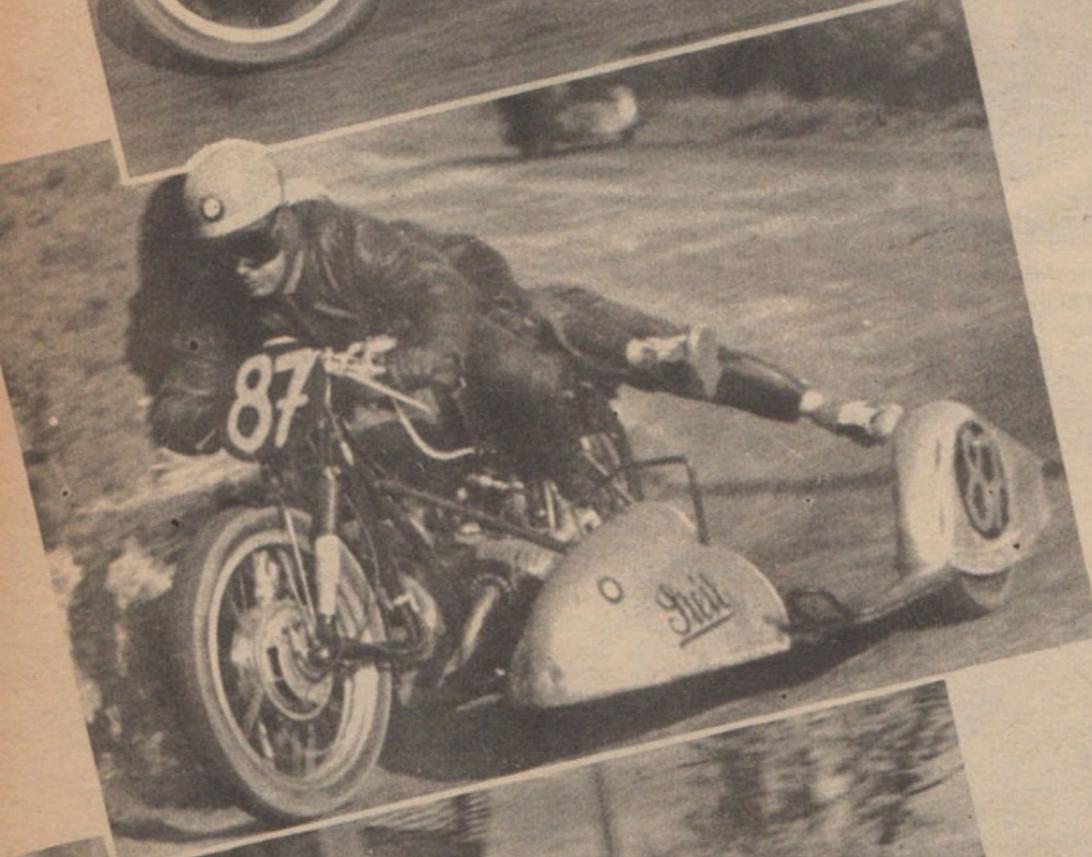
A l'occasion d'un dépassement de concurrents attardés, Beauvais prenait une certaine avance, que Rogliardo, malgré un beau retour, ne put combler.

### CLASSEMENT

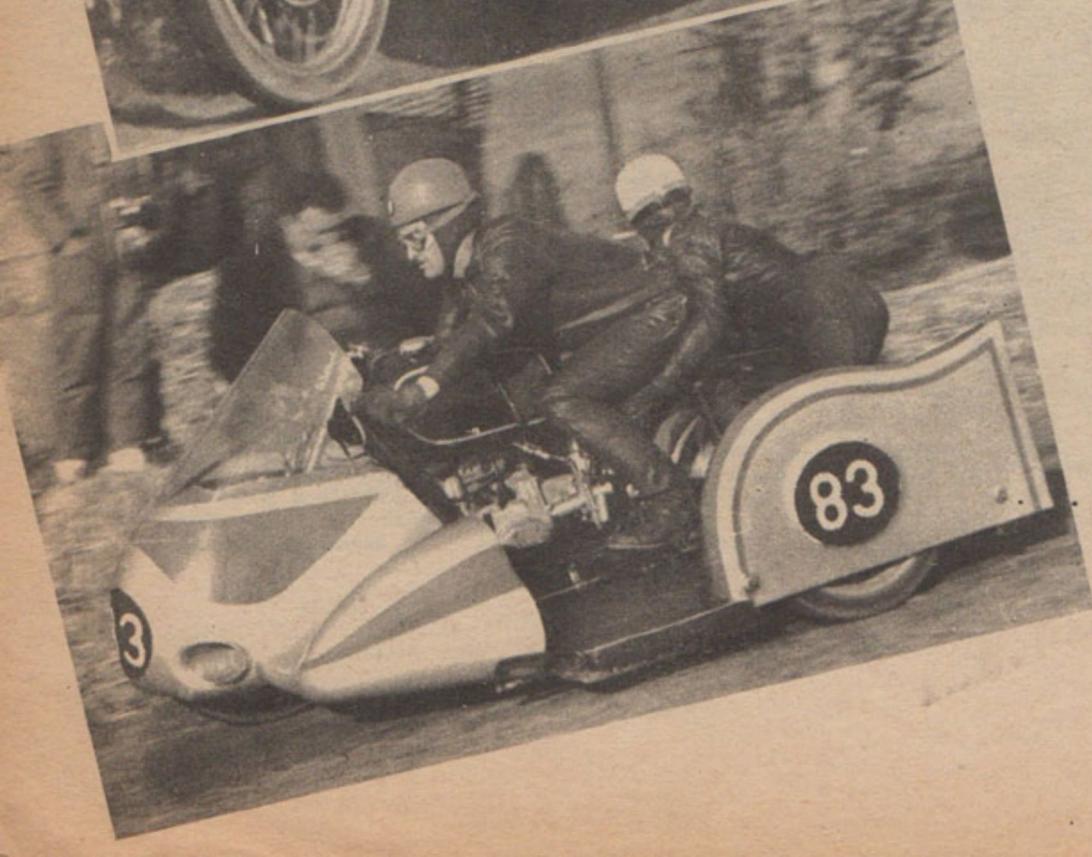
Sidecars : 1. Camathias (BMW), moy. 105,448 kmh ; 2. Murit (BMW) ; 3. Drion (BMW) ; 4. Beauvais (Norton) ; 5. Rogliardo (Norton) ; 6. Aubert (Norton) ; 7. Verd (Norton).

Ainsi les Championnats de France Internationaux ont débuté. Nous retrouvons en tête du classement, bien provisoire, des noms comme Monneret, Collot et Murit. Toutefois, l'incursion de Schaad en 250 cc. est prometteuse, tout autant que celle de Dagan en 175 cc. Attendons maintenant le Circuit de Moulins pour voir si ces positions vont se confirmer.

C. R.



*Nous trouvons à la 3<sup>e</sup> place Drion et sa passagère Inge Stoll (dont c'est la dernière saison de course). C'était le seul ensemble B.M.W. caréné. La boîte de vitesses était à 5 rapports, et la fourche Earles était remplacée par une fourche Norton.*



# ECHOS SPORTIFS

**MOTO-REVUE EN BELGIQUE :**

## LE CIRCUIT DES CRÊTES

A ce 20<sup>e</sup> Circuit des Crêtes, les français faillirent bien ne pas être présents. En effet, Claude Delauné et ses camarades de l'actif MC Châtillonnais avaient dû, bien malgré eux, renoncer à se rendre à Aywaille chez leurs amis belges où ils sont toujours bien reçus. Se souvenant qu'ils comptaient parmi leurs adhérents des membres du 1<sup>er</sup> Régiment du Train, ils entrèrent en rapport avec le lieutenant Mergen, lequel, fervent du 2 roues, se laissa vite convaincre. Il se rendit donc en Belgique avec 4 pilotes français : Rousseau, Baillon, Guignabodet, Gousseau. Forcément débrouillards, ils campèrent dans un coin du garage du Père Grégoire et le chef mécanicien fut promu maître-queueux de la petite troupe qui n'en sembla pas souffrir.

C'est la Royale Ligue Motoriste Ourthe-Amblève qui organise cette classique épreuve remontant à 1921. Elle fut d'ailleurs des plus réussies, non seulement pour la recherche du terrain et du tracé, mais aussi pour les détails d'ordre matériel, le fléchage en particulier.

Cette course peut être comparée à un trial, mais sur 355 km. Malheureusement un temps épouvantable gêna les concurrents pendant toute la journée.

Le parcours fut vraiment des plus sélectifs, mettant pilotes et machines à dure épreuve. Il y avait 55 inscrits. Au départ 53, les favoris étant surtout les officiels de NSU, principalement Manfred Frey qui, au Motor-Union, ne fut jamais pénalisé et obtint en Tchécoslovaquie la médaille d'or. Otto Haas, Eric Sauter connaissant déjà le circuit, les sidecaristes Schack-Burkes et Schuppau-Hess.

Les hollandais, eux, considéraient plutôt cette course comme préparatoire et sélective aux 6 jours, mais firent toutefois figure honorable.

L'équipe belge se composait de : Bonvoisin, Herrand, Rousselle, Sterkendries, Bogaerd, Vervroegen. Cette rencontre internationale (27 belges, 18 hollandais, 6 allemands, 4 français) était aussi une rencontre intermarques, puisqu'on y trouvait outre NSU : Jawa, Puch, DKW, Gillet, FN.

Le parcours a réellement sélectionné dès la fin du premier tronçon Otto Haas (à qui son ancienne formation de cross-

man fut des plus utiles), Sauter-Piwon, Kempeneers et le belge Coubeau terminant sans faute.

Schack et Burkes échouaient à 1 minute, Manfred Frey à 2 minutes, Schaw à 4 minutes.

L'élimination se continuait progressivement, la formation NSU dominant rapidement celle de Gillet. Au second tour, Kempeneers tombait durement et perdait 23 minutes. Sauter, également malchanceux, écopait de 17 points dans le tronçon le plus facile, paraît-il. Restaient donc Otto Haas et Fernand Coubeau qui se livrèrent une lutte acharnée. Ce fut vraiment une épreuve sélective. A l'issue du premier tour, il ne restait que 31 partants en course, à la fin du second 21, soit plus de 60 % au deux tiers du parcours, ce qui montre bien que ce 20<sup>e</sup> Circuit des Crêtes fut un des plus durs. Manfred Frey ayant eu des ennuis avec ses freins, abandonna.

Les belges eurent le regret de voir pour la première fois la médaille d'Or et le Challenge Grégoire franchir la frontière dans les valises d'Otto Haas qui les avait bien gagnés !

Il y eut d'ailleurs deux seconds méritants : Coubeaud s'inclinant dans les derniers kilomètres, sa machine donnant des signes de faiblesse, ce dont profita le sidecariste Sauter pour lui ravir la seconde place, son confrère Schack, qui n'avait qu'un seul point au départ du dernier tronçon, perdant ses chances par suite de bris de chaîne.

### RESULTATS

**Médaille d'Or** : Otto Haas (NSU 250), 0 point de pénalisation.

**Médaille d'Argent** : Sauter-Piwon (side NSU 250) 7 pts ; Coubeaud (Gillet 250) 9 pts ; Schack-Burkes (side NSU) 9 pts.

**Médailles de Bronze** : Den Haan (Puch 250) 17 pts ; Schaw (DKW 175) 22 pts ; Kempeneers (Gillet 250) 36 pts ; Rosenberg (BSA 600) 45 pts.

**Diplômes de participation** : Van den Hœck (Jawa 150) 63 pts ; Wittberg (DKW 175) 66 pts ; Emmelkamp (side Zundapp 600) 71 pts ; Muller (Jawa 150) 93 pts ; Boreux (Jawa 150) 98 pts.

**Challenge Grégoire** : Otto Haas (NSU).  
**Médaille du Roi Baudoin** : Otto Haas.

## MOTO-CROSS DE VALENTIGNEY

Résultats du Cross international organisé par l'UMC Valentigney.

350 cmc. : 1. P. Godey ; 2. Costich ; 3. Dugas ; 4. Bernot.

500 cmc. : 1. Godey ; 2. Sheehan 3. Rietmann (Holl.) ; 4. Georges.

## MOTO-CROSS DE JONZAC

Disputée sur un parcours de 1.200 m, cette manifestation a remporté un grand succès.

250 cmc. : 1. Delpyrat ; 2. Bonnet ; 3. Géant ; 4. Delmas ; 5. Marchegay.

350 cmc. : 1. Robert Klym ; 2. A. Darrouy ; 3. Tiercelin ; 4. R. Darrouy ; 5. Thomas.

500 cmc. : 1. René Klym ; 2. Tiercelin ; 3. Boiserie ; 4. Pinard ; 5. R. Klym.

## GYMKHANA SUR LA CANNEBIÈRE

Au début du mois de mai, le MC Phocéen organisa sur la Cannebière un gymkhana avec le concours de la ville de Marseille, et patronné par J. Piery, le spécialiste du cadeau.

### CLASSEMENT

**Catégorie « Junior »** : 1. Clerici (AMM) 140 pts ; 2. Tavan Louis (MC Ph.) 144 pts ; 3. Tavan Jean Marie (MC Ph.) 162 pts ; 4. Nafissi (MC Ph.) 174 pts ; 5. Esposito (MC Ph.) 185 pts, etc...

**Catégorie Scooters** : 1. Palacci Robert (SCP) 123 pts ; 2. Palacci Michel (SCP) 150 pts ; 3. Grosson (VCMP) 152 pts ; 4. Marcy (MC Ph.) 154 pts ; 5. Imbert (VCMP) 166 pts, etc...

**Catégorie motos jusqu'à 250 cmc.** : 1. Chesnaud (AMM) 121 pts ; 2. Romano (AMM) 123 pts ; 3. Grandal, 143 pts ; 4. Gorla (MCP) 145 pts ; 5. Hamanouche 149 pts ; 6. Guibaud (MCP) 160 pts ; 7. Rosati 164 pts ; 8. Spandalino, 165 pts. 0 faute, et Ferrer, 165 pts, 3 fautes ; 10. Morau, 171 pts, etc...

**Motos solos au-dessus de 250 cmc.** : 1. Cuocci (MC Ph.) 137 pts, 0 faute ; 2. Oscatelli, 137 pts, 1 faute ; 3. Lacreuzette (MC Ph.) 164 pts ; 4. Ferrigno (MC Ph.) 171 pts ; 5. Favier (MCG) 209 pts ; 6. Manzon 230 pts ; 7. Mourier 253 pts ; 8. Lacour 333 pts.

**Catégorie dames** : 1. Mlle Jeannine Tavan (MC Ph.) 249 pts.

**Catégorie sidecars** : 1. Boyer (AMM) 85 pts ; 2. De Concilio 86 pts ; 3. Michelis 104 pts ; 4. Gaby 112 pts ; 5. Manzoni 124 pts ; 6. Cantie 148 pts.

Sur la bascule, le jeune Jean-Marie Tavan (13 ans) et à gauche, remise de la Coupe Jean Piery à Mlle J. Tavan.



# ECHOS SPORTIFS

## N. S. U. ET LES SPORT-MAX

Dernièrement, tous les coureurs allemands, possesseurs de « Sport-Max », sauf Baltisberger, reçurent une lettre les avisant de ce qui suit.

L'usine, cette année, ne pourra plus déplacer un camion de service sur les principaux circuits, afin de venir en aide aux pilotes. En même temps est arrêté le montage de nouvelles « Sport-Max », ainsi que toute vente et toute fabrication de pièces détachées spéciales pour ces machines.

En conséquence, les pilotes possesseurs de « Sport-Max » et les ayant payées intégralement (4.000 D.M.), peuvent, s'ils le veulent, mais sans qu'obligation leur en soit faite, rendre ces machines à NSU qui les leur remboursera intégralement.

Même invitation, mais plus pressante, pour ceux qui ne payèrent pas intégralement leur machine, considérée comme louée par l'usine.

★

Dans une conférence de presse tenue par le directeur général de NSU, Mr Von Heydekampf a tenu à préciser et justifier la décision prise.

1) Il est évident qu'aucune obligation ne peut être faite de rendre leurs machines aux pilotes les ayant régulièrement payées.

2) Un certain nombre de pilotes allemands furent priés de rendre leurs machines, évidemment contre remboursement intégral, pour la raison suivante : Sur les 15 pilotes d'Outre-Rhin possesseurs de « Sport-Max », 5 seulement, selon NSU, sont à même de défendre sérieusement leurs chances sur l'arène internationale. Aussi l'usine serait-elle heureuse de se retrouver en possession d'un certain nombre de ses « Sport-Max », en vue de les revendre à des pilotes étrangers de grande classe, plus susceptibles de les placer aux premières places. Le renom de NSU, du point de vue publicitaire, n'en serait donc qu'accru.

★

Que vont faire les pilotes de « Sport-Max » qui ne seront plus à même de recevoir des pièces détachées spéciales ?

Pour l'instant, la situation n'est pas encore cruciale, car en même temps que la machine, pour le prix de 4.000 D.M. (officiellement environ 340.000 fr.) avait été livré un moteur complet de rechange, qui servira donc de « source » de pièces détachées.

★

Enfin, signalons que malgré la décision de NSU, Bosch est en train de finir la mise au point d'un double allumage pour les « Sport-Max », qui équipe déjà la machine de Baltisberger et qui va être incessamment commercialisé.

## LA CHASSE AUX RECORDS

Décidément, la chasse au record de vitesse absolue risque d'être particulièrement passionnante cette année. Nous apprenons, en effet, que R. Wright et B. Burns, toujours détenteurs du record solo sur une Vincent HRD n'entendent pas s'en laisser déposséder et qu'ils ont l'intention de se rendre en juillet prochain à Bonneville pour abattre de nouveaux records.

Ils s'attaqueront aux records solo et sides, toujours avec les Vincent, mais encore améliorées par rapport à l'an passé ; Wright n'espère-t-il pas atteindre en solo la vitesse de 350 kmh ?

Ils désirent également reconquérir le record en sidecars détenu depuis peu par BMW avec Noll à 280 kmh, et nos deux hommes sont encore plus ancrés dans leur détermination après qu'ils aient reçu les encouragements des constructeurs anglais lors de leur dernier passage à Londres. Le voyage sera permis grâce à la souscription qui a été lancée entre tous les clubs de Nouvelle-Zélande et qui a déjà rapportée 1 million de nos francs. Il y aura du monde à Bonneville au mois de juillet, NSU va-t-il rectifier son tir ?

## ECRIVEZ-NOUS

Après nos referenda portant sur des blocs-moteurs AMC et Ydral, avec le présent numéro nous revenons à l'étude d'une machine complète, l'une des plus populaires même du marché français.

Ce referendum aura donc une valeur toute particulière.

Aussi, nous sommes persuadés qu'il est inutile de revenir sur la valeur de cette initiative, sur l'intérêt qu'il y a à ce que tous les motocyclistes y participent, dans la mesure où ils sont propriétaires du motorcycle faisant l'objet d'un referendum.

Ecrivez-nous par conséquent, ne pas le faire serait desservir incontestablement la cause motocycliste. Songez-y !

## A LIRE ATTENTIVEMENT

Ce referendum est ouvert à tous, lecteurs ou abonnés. Pour y participer, il faut être soi-même possesseur de la machine en question et posséder celle-ci en première main. En effet, il est impossible de porter un jugement valable sur un modèle acquis d'occasion, car le kilométrage a pu être falsifié, la manière de conduire du précédent propriétaire est inconnue, et, de même, des réparations ont pu être effectuées.

Le questionnaire de la page 233 doit être découpé, puis rempli. En dessous de chaque élément analysé, se trouve un emplacement pour la note. Inscrivez lisiblement un chiffre de 0 à 10 (0 si c'est très mal ; 5 si c'est moyen ; 10 si c'est très bien, etc..., bien entendu, tous les chiffres intermédiaires peuvent être utilisés afin de nuancer vos réponses).

EN CE QUI CONCERNE PLUS PARTICULIEREMENT LE « PRIX », la note que vous porterez doit refléter votre opinion concernant la satisfaction que vous a donnée votre motocyclette, par rapport à son prix. VOUS NE DEVEZ PAS MARQUER LE PRIX D'ACHAT, NI PORTER DES APPRECIATIONS COMME : « TROP CHER », MAIS UN CHIFFRE DE 0 A 10.

Dans la colonne de droite, répondez le plus brièvement et le plus lisiblement possible, et à la question « Quelle serait votre prochaine machine ? », répondez précisément par un type ou modèle bien défini. Excluez les réponses comme : « BSA » ou « twin », etc...

Les réponses au présent referendum doivent nous parvenir avant le 31 mars 1956 à minuit. Passée cette date, le travail de dépouillement commencera.

## CETTE FOIS-CI, UN 125

Le questionnaire ci-contre porte donc sur la 125 latérales Motobécane qui est certainement l'un des vélomoteurs les plus répandus en France puisque son ancêtre, le 100 cmc., était commercialisé avant guerre.

Vu la diversité des modèles produits par Motobécane, le présent referendum porte exclusivement sur les modèles postérieurs à 1949, dénommés D 45 S (pour Motobécane) ou C 45 S (pour Motoconfort) et possédant une fourche avant télescopique.

REFERENDUM NATIONAL

# REFERENDUM NATIONAL

## 125 MOTOBÉCANE D 45. S

Nom ..... Prénom ..... Adresse .....

Profession ..... Age .....

PARTIE MOTRICE	
<b>LE MOTEUR</b>	<b>SOLIDITE MOTEUR</b>
note : .....	note : .....
<b>L'EMBRAYAGE</b>	<b>ALLUMAGE</b>
note : .....	note : .....
<b>LE SELECTEUR</b>	<b>CONSOMMATION</b>
note : .....	note : .....
<b>LA BOITE DE VITESSES</b>	<b>ACCESSIBILITE</b>
note : .....	note : .....
<b>ENTRETIEN MOTEUR</b>	<b>SILENCE</b>
note : .....	note : .....

### PRÉCISEZ ÉGALEMENT :

Combien de machines aviez-vous eues avant celle-ci ?

Avez-vous piloté longuement une moto moderne de 350 cmc. ou plus ?

Genre de conduite : sport ou tourisme ?

- Genre d'utilisation :
- Domicile - lieu de travail
  - Tourisme
  - Promenades dominicales
  - Sport

Quel est le kilométrage de votre machine ?

Quelle est l'année de sortie d'usine ?

Que souhaiteriez-vous comme améliorations ?

Quelle serait votre prochaine machine ?

PARTIE CYCLE	
<b>POSITION</b>	<b>ECLAIRAGE</b>
note : .....	note : .....
<b>TENUE DE ROUTE</b>	<b>PROTECTION</b>
note : .....	note : .....
<b>SUSPENSIONS</b>	<b>SOLIDITE CYCLE</b>
note : .....	note : .....
<b>FREINAGE</b>	<b>FINITION</b>
note : .....	note : .....

**LE PRIX** note : .....

# BSA - ARIEL

Tous modèles exposés  
et disponibles



Stock complet  
pièces détachées  
d'origine

## PUCH



# SCOOTER : RUMI

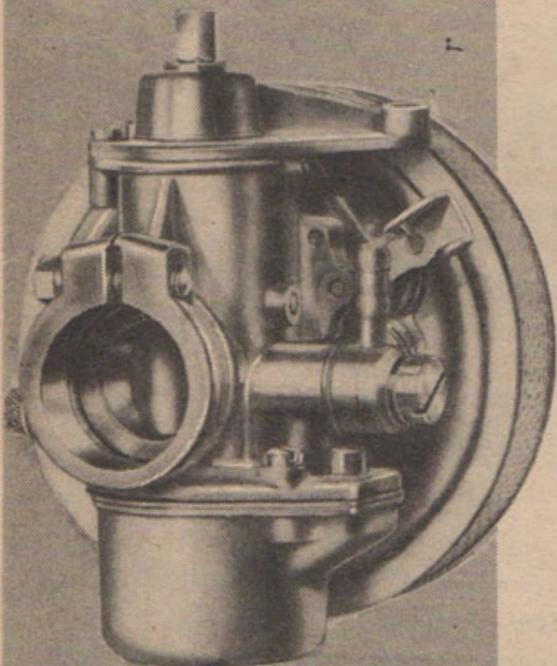
Expédition par retour  
toutes pièces  
contre remboursement.

**CREDIT - 18 MOIS**

**GUZZI - HOREX**

De bien belles motos  
Des moyennes élevées  
Dans la meilleure qualité

Réponse :  
45 fr. timbres



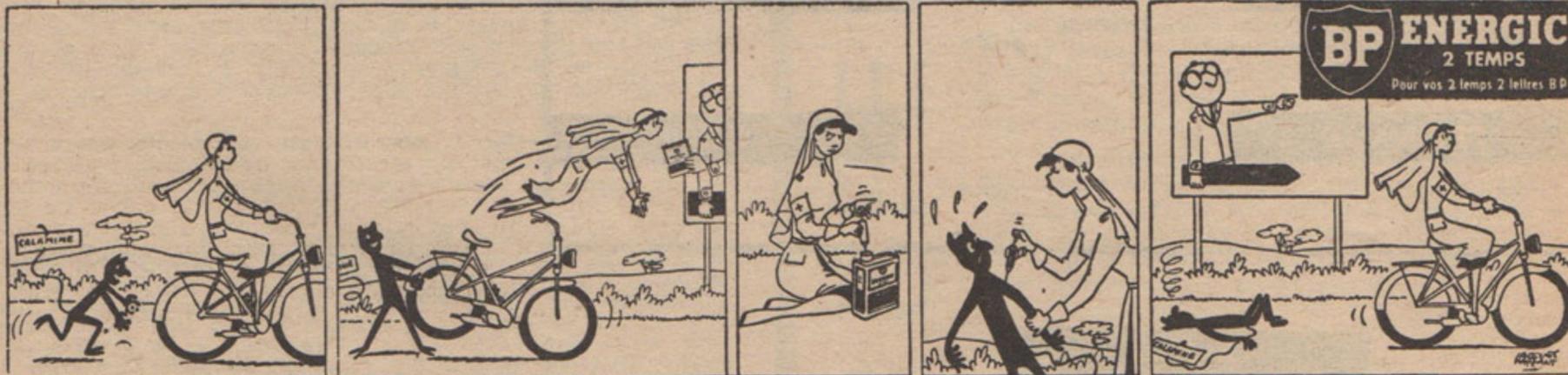
# CARBURATEUR ZENITH MX

*pour motocyclettes, scooters, vélomoteurs,  
cyclomoteurs.*

**Étanche aux poussières.  
Cuve centrale à niveau stabilisé.**

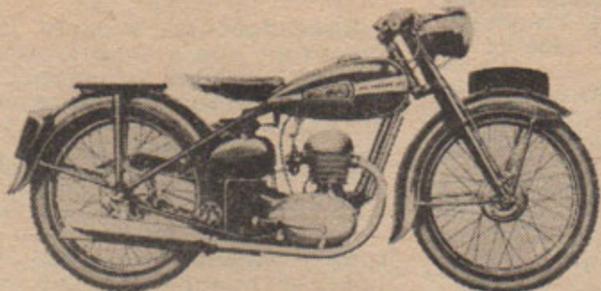
Sté du carburateur ZENITH, 26 à 32, rue de Villiers LEVALLOIS-PERRET  
39 à 51, Chemin Feuillat - LYON (Rhône)

ALJANVIC 113



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

# CE QU'ILS EN PENSENT



## 125 TERROT

**A** bonné à votre revue, je viens vous donner mes impressions sur la 125 cmc. Terrot. Achetée en 1951, elle totalisait en juin 54 : 34.000 km, date à laquelle je l'ai vendue. En tant que conduite, je suis d'accord avec « Moto-Revue » pour souligner que cette 125 convient plus particulièrement à un motocycliste déjà expérimenté, car le manque de doigté risque de provoquer des cognements de moteur et surtout des usures prématurées d'embrayage. C'est une machine dont il ne faut pas hésiter à monter les régimes. Elle n'en souffre pas, au contraire. A titre d'exemple, j'ai un camarade qui possède la même 125, totalisant 40.000 km et qui ne la conduit que trop calmement. Résultat : après deux réalésages, il doit bientôt envisager l'échange du cylindre. Pour ma part, je n'ai eu qu'un réalésage à effectuer.

La boîte comporte, comme chacun le sait, quatre vitesses. La première permet de monter n'importe quelle côte importante, même à deux. Elle est à mon avis un peu trop courte. La quatrième, par contre, est trop longue et fait « asseoir » le moteur si l'on n'a pas pris la précaution de monter la troisième. Les reprises sont franches et dès que le régime diminue, il ne faut pas hésiter à changer de rapport. Les vitesses s'enclenchent bien, mais la branche du sélecteur décrit une trop grande course. Le point noir réside aussi dans le ressort en épingle du cliquet du sélecteur. Pour le remplacer, il faut presque démonter le bloc. Avec le prix de la main-d'œuvre, c'est un ressort qui coûte cher. Et cet accident m'est arrivé 7 fois en trois ans. J'ai même eu la malchance d'en casser deux en l'espace de 15 jours. Au bout de la cinquième réparation, mon mécanicien m'a légèrement détrempe ce ressort et le résultat paraissait meilleur.

Le moteur est excellent, mais l'étanchéité du couvre-culbuteurs est douteuse, d'où projection d'huile sur le fût. Le graissage est abondant. La fourche télescopique, très bonne sur les pavés, est cependant trop souple et arrive à talonner sur des coups de frein. L'absence de suspension arrière est à déplorer. Les joues du support de phare manquent de rigidité et c'est désagréable d'entendre ce bruit de ferraille. La maison Terrot a trouvé le remède à l'aide d'embouts en caoutchouc. Les commandes sont bien en main, mais le remplacement d'un câble d'embrayage n'est pas très aisé, puisqu'il faut l'accrocher en-dessous du bloc-moteur. Le freinage est bon, mais un frein avant de plus grande dimension serait le bienvenu. Il m'est arrivé une fois d'agir brusquement et par nécessité sur celui-ci et le flasque s'est brisé en cinq parties. De quoi cela provient-il ? Mauvais ancrage, échauffement brusque, je ne sais.

La partie cycle est bien étudiée : garde-boue très enveloppant, mais la béquille gagnerait à être plus large. L'avance automatique m'a souvent occasionné des ennuis, car les petites lames cassaient fréquemment. Depuis que j'ai adapté le nouveau système comprenant des ressorts à boudin, je n'ai plus été inquiété. Les chromes sont de qualité moyenne. Ceux du guidon et de la roue arrière ont bien tenu, mais la jante avant est complètement rouillée malgré les nettoyages et la protection par vaseline. La bobine d'allumage enfermée dans le carter ne se refroidit pas suffisamment et j'ai dû la remplacer deux fois. L'avertisseur est un éternel enrhumé, surtout par temps de pluie. Une grave erreur réside dans la plaque minéralogique arrière. Elle n'éclaire guère les numéros et n'avertit pas suffisamment la nuit. Le phare est efficace pour celui muni d'un verre et non d'un plexiglas comme l'ont certaines machines. Le pistolet et l'interrupteur en bakélite sont assez fragiles.

La tenue de route est bonne jusqu'à 60-65 kmh, au-dessus de cette vitesse, il serait bon que l'on puisse agir sur le frein de direction qui a été supprimé par la maison Terrot. Les virages doivent être pris avec sagesse, car la souplesse de la fourche ne donne qu'une confiance très limitée au conduc-

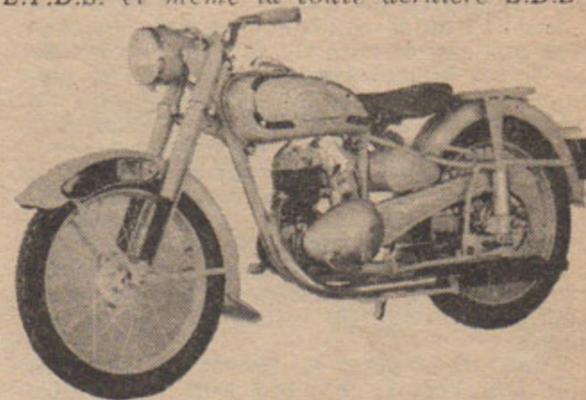
teur. Par contre, les chocs de la route sont bien amortis par l'excellent siège, mais la position en selle est fatigante au bout d'un certain kilométrage. La consommation en ville varie entre 2 l. 7 et 3 l. 4 avec un gicleur de 31 et sur route environ 2 l. 5.

Au risque de décevoir certains lecteurs, je ne puis donner des performances exactes. Je n'ai poussé ma machine qu'une fois à 80 kmh au compteur. Par contre, j'ai essayé les divers régimes et je ne tombe pas d'accord avec « Moto-Revue » quant aux résultats. Avec le pignon de sortie de 16 dents, voici les vitesses réalisées : première 30 kmh ; deuxième, 45 kmh ; troisième 60-65 kmh ; quatrième non essayée.

En règle générale, c'est une bonne machine qui m'a procuré pas mal de satisfactions, avec laquelle j'ai parcouru en duo les Pyrénées et les Gorges du Tarn qui ne sont pas des terrains très faciles pour une 125. Ce qui prouve qu'avec une petite machine le grand tourisme est à la portée de tout le monde, à condition de ménager la monture. C'est avec un certain regret que je m'en suis séparé pour acheter la 500 BSA dont j'espère vous donner mes impressions l'an prochain, car à l'heure actuelle elle n'a que 13.000 km.

Mr J. CAUNE  
Bordeaux

N.D.L.R. — Faisons remarquer à notre lecteur qu'il s'agit d'un modèle 1951, et que depuis ce modèle a été très amélioré pour en arriver à l'E.T.D.S. et même la toute dernière E.D.L.



## PRIX DE REVIENT D'UNE 200 MONET-GOYON

**E**n tant qu'abonné à « Moto-Revue », je vous fais parvenir le détail du prix de revient de ma moto 200 cmc. Monet-Goyon (M2V) 1952. Achetée neuve le 30 juin 1952.

	Francs
Essence, 788 litres .....	51.739
Huile .....	17.136
Assurance .....	13.268
2 pneus et crevaisons .....	5.328
Chaines (primaire et secondaire) .....	3.830
Allumage (bobine, cond., rupt., bougies, etc...) .....	4.088
Eclairage (2 verres de phare, ampoules) .....	1.696
Freins (garniture, câbles, etc.) .....	2.395
Batterie (cassée par accident) .....	2.450
Suspension (bagues et caoutchouc) .....	2.987
Béquille (réparations diverses) .....	2.105
Divers (segments, carburateurs, embrayage) .....	3.977
	<b>112.999</b>

Le tout pour accomplir (exactement) 25.800 km. Soit un prix de revient de 4 fr. 38 le km.

A cela il faut ajouter la perte à la revente que l'on ne peut chiffrer ; car entre le prix que l'on pense revendre, et celui où l'on vend réellement ! Mais chaque lecteur peut compter ; cette machine, avec les taxes, accessoires et carte grise, a coûté à l'achat 190.000 fr. On peut estimer sa valeur résiduelle à 80.000 fr., soit un prix de revient définitif de 7 fr. 67.

Ce chiffre relativement élevé mérite une explication. En 1955, la machine neuve ne coûte plus que 160.000 fr. avec les mêmes accessoires.

Parmi les frais que je compte, une batterie et un pneu qui s'est fendu au bout de 500 km ! ne dépendent pas de la machine. Les chaînes ont été changées au 3/4 d'usure, je change les segments tous les 1.000 km et les câbles tous les ans, je ne me sers que d'huile Labo (10 %). Je considère donc que le prix d'un usager moyen peut être ramené à 6 fr. 50 environ.

Je me permets également de vous donner mes impressions. Qualités : Très grande légèreté pour la cylindrée. Puissance à bas régime. Consommation raisonnable de 3 l. 054 aux 100 kms. Robustesse du moteur et de la boîte. Très nerveuse pour une 200 cmc... de 1952.

Défauts : Fragilité de la fourche et surtout de la béquille ridicule, ainsi que de la chaîne primaire.

Ma femme et moi sommes allés en 1953 dans les Pyrénées, avec tous les grands cols : Tourmalet, Aubisque, etc... 1954 : La Bretagne et le Massif Central. 1955 : L'Espagne. Ces trois années nous avons fait certaines étapes de 550, 630 et 650 km. Ainsi qu'une de 600 km en Espagne. Aucune fatigue vraiment importante, mais 12 h. de selle comptent quand même. Je la vends pour acheter un gros twin ou une 1000 Ariel. Cette moto a été gonflée comme « Moto-Revue » l'avait dit, plus un polissage des transferts, carter, etc... Vitesse de pointe : 113 kmh sur le circuit de Reims-Gueux (au chrono). A deux : 100 kmh environ. Soit 15 kmh de mieux par rapport à l'origine.

Mr J. RIO  
La Chapelle St Pierre,  
par Ste Geneviève (Oise)

# EPREUVES A VENIR

## CONCOURS INTERNATIONAL D'AUDAX

Le 6<sup>e</sup> Concours International d'Audax, organisé par le Moto-Club Châtillonnais, aura lieu les 9 et 10 juin prochains. Cette épreuve, qui, comme son nom l'indique, est internationale, remporte tous les ans un grand succès parmi les amateurs de randonnées.

Cette compétition donne lieu à l'attribution de deux brevets, l'un de 600 km exclusivement tracé sur les routes françaises, tandis que l'autre de 1.000 km emprunte sur 400 km les routes belges avec comme point d'arrivée Aywaille s/Amblève, près de Liège.

Les véhicules qui devront être conformes aux règlements de la FIM seront répartis en quatre groupes : groupe A (cyclomoteurs jusqu'à 50 cc) ; groupe B (vélomoteurs de 51 à 125 cc) ; groupe C (motos 126 cc à 250 cc et sides 350 cc) ; groupe D (motos au-dessus de 250 cc et sides). Les vitesses maximum pour chacun des groupes seront limitées respectivement à 40, 60, 66 et 80 kmh.

Un classement particulier sera effectué dans chacune des catégories, selon qu'il s'agira de civils, de militaires ou de policiers.

Aussi bien pour le brevet de 600 km que pour celui de 1.000 km, l'itinéraire passera dans les villes suivantes :

Le Mesnil - Amélot (départ), Epernay, Charleville, St-Quentin, arrivée au Mesnil-Amélot.

Le contrôle de départ sera installé dans la première ville citée, et il est vraisemblable qu'un second contrôle fonctionnera également à Epernay.

Pour tous renseignements concernant cette épreuve, s'adresser à Mr Raby Jean, 63, rue Ampère (17<sup>e</sup>). CAR. 99-37.

## LE RALLYE DE LA MADONE DES CENTAURES EST ANNULÉ

Le Comité d'organisation du deuxième Rallye Français de la Madone des Centaures s'est vu dans l'obligation d'annuler cette manifestation pour 1956.

La réalisation de cette concentration qui devait se dérouler à Lyon le 17 juin 1956 ne pouvant, en raison des circonstances, revêtir toute l'ampleur prévue, il a été décidé de remettre cette manifestation à 1957.

## CONCENTRATION INTERNATIONALE

Les 23 et 24 juin 1956, l'Amicale Scooters Club de Nice Côte d'Azur organise à Nice et aux environs sa 3<sup>e</sup> Grande Concentration Internationale Scootériste Motocycliste agréée par la FIM, placée cette année sous le haut patronage de Mr le Président de la République Française, avec le concours de la ville de Nice et du Comité des Fêtes.

Les Clubs Scootéristes - Motocyclistes, ainsi que les isolés, sont, cordialement invités à y participer, le meilleur accueil leur sera réservé.

De nombreuses festivités sont prévues et des prix intéressants seront remis, notamment un magnifique vase de Sèvres offert par Mr le Président de la République, de nombreuses coupes et bannières.

Parmi les festivités, il a été prévu une promenade en mer, une visite au Musée de la Villa Masséna où aura lieu un champagne d'honneur.

Tous renseignements complémentaires et demandes de règlement seront fournis à l'Amicale Scooters Club de Nice Côte-d'Azur, 10, rue Defly, Nice. Tél. 539-26.

## CONCENTRATION ET MOTO-CROSS A CASTRES

Le Moto-Club Castrais prépare pour le 1<sup>er</sup> juillet 1956 une grande journée motocycliste. Au programme :

Une concentration le matin devant le siège. La concentration est ouverte à tous les clubs français. Elle est dotée de nombreuses coupes, médailles et d'intéressants prix en nature, constitués par des spécialités de la région. Elle fera connaître à tous le « Sidobre », cette région touristique si pittoresque.

Un moto-cross l'après-midi, le 4<sup>e</sup> Moto-Cross National sur le circuit dit « de Venise », classé international par la FFM. 9 courses en 250, 350 et 500, avec la participation des grands internationaux : Molinari (champion de France), Chuchart, Courageod (champion de Suisse), Vinetty, Amédéo, Lusseyrand, Godey et tous les régionaux, ainsi que les deux coureurs du MCC : Héral et Sicard.

Le Moto-Club Castrais convie tous les fervents de la moto à cette belle journée.

Pour tous renseignements, écrire au siège, Café Continental, 2, place Soult, Castres (Tarn).

## EPREUVE YOUGOSLAVE

Si nous annonçons une épreuve en Yougoslavie, ce n'est pas bien sûr dans l'espoir que de nombreux français fassent ce long déplacement, mais plutôt pour souligner l'effort que fait ce pays pour rattraper son retard en matière de motorisation.

C'est donc les 9 et 10 juin prochains qu'auront lieu à Opatija, sur les bords de l'Adriatique, les 7<sup>e</sup> courses internationales automobiles et motocyclistes, 3<sup>e</sup> prix de l'Adriatique. 5 courses se disputeront dans les catégories 125, 250, 350 et 500 cc. (solos, sidecars) sur un circuit d'une longueur de 6 km.

Ces courses donneront lieu à d'intéressantes confrontations, car les pilotes italiens ne manqueront pas de faire le déplacement. Belle journée de propagande en faveur du sport motocycliste yougoslave.

## GRAND PRIX DE FRANCE DE MOTO-CROSS

C'est le 10 juin prochain que se disputera le Grand Prix de France de Moto-Cross. Cette importante épreuve se déroulera sur le terrain de la Côte Sainte Catherine, à Rouen, et l'organisation en a été confiée au Moto-Club de Normandie.

Le terrain a été modifié plusieurs fois pour obtenir une piste variée qui puisse être conforme aux règlements de la Fédération Française de Motocyclisme.

Il comporte une magnifique piste de départ en ligne droite de 30 mètres de large et de 200 mètres de long. Après deux virages très durs à gauche, puis à droite, les concurrents se lancent dans le trou du diable, dont la sortie, par suite d'un ressaut, est très spectaculaire. C'est ensuite la grande descente, et le retour vers les tribunes par des méandres difficiles, puis les deux bosses, suivies d'une nouvelle descente.

Une ligne large et rapide mène les concurrents vers le passage le plus difficile : « le gouffre Sainte Catherine », dont la dénivellation atteint 50 mètres.

Enfin, après une dernière dénivellation, retour sur la ligne droite.

Rendez-vous donc pour ce dimanche qui réunira l'élite des meilleurs pilotes français et étrangers.

## PIERRE MONNERET PULVÉRISE LE RECORD DE L'HEURE EN 250 cc.

*...et s'adjuge au total avec son père 8 records du monde*

Le 23 mai, Pierre Monneret, au guidon de sa 250 NSU personnelle, mise au point par l'usine, a battu à l'autodrome de Linas-Monthéry le record de l'heure à la moyenne de 190,40 kmh. glanant au passage 4 autres records.

Puis, en compagnie de son père, Georges Monneret, il s'est approprié 3 autres records sur 2 et 3 heures ainsi que les 500 kms.

### LES RECORDS BATTUS

50 km. : en 15' 37" 92/100, moy. 191,91 kmh. (ancien record : 16' 26" moy. 183 kmh.).

50 miles : en 25' 5" 23/100, moy.

192,32 kmh. (anc. rec. : 27' 10", moy. 178 kmh.).

100 km. : en 31' 15" 95/100, moy. 192,93 kmh. (anc. rec. : 33' 38", moy. 178 kmh.).

100 miles : en 50' 36" 33/100, moy. 190,81 kmh. (anc. rec. : 53' 40", moy. 180 kmh.).

1 heure : soit une distance de 190,40 km. (anc. rec. 180,50 km).

Ces records appartenaient depuis 1938 à l'italien Tenni, sur une 250 cmc. Moto-Guzzi à compresseur.

Deux heures : soit 339,470 km., moy. 169,735 kmh. (anc. rec. : 160

kmh. par F. Anderson, sur Moto-Guzzi, le 21 septembre 1950 à Monthéry).

Trois heures : soit 498,174 km., moy. 166,06 kmh. (anc. rec. : 449,40 km., moy. 150 kmh.).

500 km. : en 3 h. 0' 25" 16/100, moy. 166,28 kmh. (anc. rec. : 3 h. 20' 1", moy. 150 kmh.).

Ces deux derniers records appartenaient depuis le 17 septembre 1950, à Monthéry, à l'équipe Ruffo, Léoni et F. Anderson, sur 250 Moto-Guzzi.

Nous reviendrons en détail sur ces records dans le prochain numéro.

# PROCHAINES ÉPREUVES

OÙ

## IREZ-VOUS DIMANCHE

### SI VOUS AIMEZ LA VITESSE

- 2-3 : 28° Bol d'Or (AMC France).
- 2-3 : Circuit de vitesse Moulins (course et sport) (MC Moulins).
- 3 : Circuit de vitesse (Cannes).
- 3 : Course de côte de Poligny (MC Jurasien).

### SI VOUS AIMEZ LA REGULARITE

- 3 : Circuit de régularité (UM Ain).
- 3-10 : Toulon-Paris-Toulon, épreuve de régularité (MC Toulon).
- 3 : Rallye Concentration Moulins (MC Moulins).
- 3 : Circuit d'Endurance Rouennais (Rouen MC).

### SI VOUS AIMEZ LE MOTO-CROSS

- 3 : Moto-Cross d'Angers (UM Anjou).
- » Challes-Parigné (MC Maine).
- » (MC Cantalien).
- » Laon (UM Aisne).
- » Tours-en-Vimeux (MC Picard).
- » (MC Yonnais).
- » Ecouche (MC Alençonnais).
- » Bongenoult (MC Oise).
- » (MC Dreux).
- » Neuchâtel - en - Bray (AM Brayonnais).
- 3 : Grass-Track (MC Limousin).
- » (MC Bergerac).

## BIENTOT LE TT

Les organisateurs du TT ont reçu un total de 253 engagements pour les 5 courses qui auront lieu les 4, 6, 8 et 14 juin.

En 500 cc, nous verrons l'équipe Matchless (Dunlop, Perris, Ennett), deux MV pilotées par Masetti et Surtees, 3 Guzzi avec Dale, Kavanagh, Lomas, l'équipe Norton évidemment au grand complet avec Brett, Hartle et Trow et W. Zeller sur BMW.

En 350 cc., on retrouve chez AJS, Norton et MV les mêmes hommes et on note la présence de Baltisberger sur NSU, de Sandford sur DKW, et dans l'équipe Guzzi, en plus des 3 hommes déjà cités, une quatrième monture sera confiée à Agostini.

BMW en sidecars aura 4 équipages : Hillebrand-Noll, Schneider et le belge Wijns opposés aux Norton de Boddice, Harris, Smith, Taylor.

Fait sans précédent, une CZ de compétition prendra le départ des 250 cc. et luttera contre les Mondial de Provini et Sandford, les Guzzi de Lorenzetti, Webb, Wheeler, les MV officielles de Colombo, Masetti, Taveri, Ubbiali qui seront les dernières 250 cc., tandis que Keeler, Minter, O'Rourke, Webster piloteront les 203 cc. déjà connues. Il faut ajouter aussi les 250 cc. NSU de Baltisberger, Hinton, Kassner et Miller.

Encore deux CZ dans les Lightweight 125 cc., aux mains du même Bartos et de Parus. L'Italie sera largement représentée par Mondial avec Allen, Provini, Sandford. Gilera avec Ferri, Milani. MV avec Colombo, Masetti, Taveri, Ubbiali.

## DEPART DU BOL D'OR

Aujourd'hui samedi, départ du 28° Bol d'Or à 17 heures (au lieu de 16 h.). Nous aurons droit cette année à un plateau de choix et il est à présumer que les records existants tomberont.

C'est évidemment en 175 cc. course que nous trouvons le plus grand nombre d'engagés : 15 équipages, parmi lesquels 3 Gnome-Rhône, 2 Alcyon, 2 Ydral, 2 Peugeot, 1 Morini.

175 cc. sport : 2 équipages.  
175 cc. série : 2 équipages (2 Gnome-Rhône).

La catégorie 175 cc. scooters course verra 3 Lambretta, tandis que 2 Rumi seront opposés à 1 Lambretta en scooters 175 cc. sport.

250 cc. course : Première apparition de 2 machines hongroises « Pannonia » dans cette catégorie. En tout 4 équipages.

250 cc. sport : 2 équipages (1 Peugeot, 1 Horex).

250 cc. série : 5 équipages (FN, NSU, Puch, Zundapp).

350 cc. course : 4 équipes (BSA, Norton).

350 cc. sport : 4 Jawa, dont 2 venant de l'usine et pilotées par des tchèques.

350 cc. série : 2 équipages (1 DKW, 1 Matchless).

Enfin en 500 course, nous retrouvons le vétéran « Tatave » Lefèvre accompagné de Briand, équipe qui pilotera une Norton, mais il aura affaire à un adversaire coriace qui, pilotant une autre Norton, sera l'équipage Monneret G.-Braun, à moins qu'en dernière minute ils ne s'alignent sur une 250 NSU Sportmax. Bien entendu, nous retrouvons Venin et sa Matchless.

En 500 cc. sport : 2 Triumph, pilotées par Gillet (dont on se souvient l'excellente performance au Critérium) et Gallard. Mutel-Imizah formant la seconde équipe.

Voilà qui va faire de ce Bol d'Or 56 une épreuve passionnante, d'autant plus qu'à cette liste de pilotes il faut encore ajouter 4 équipes en side.

# MOTO-CROSS ET SIDE-CAR CROSS A MONTREUIL

La réunion s'annonçait bien ce dimanche de mai aux Buttes de Montreuil. A la satisfaction générale, le beau temps s'était mis de la partie.

Les supporters et les amateurs étaient venus en nombre et il était presque impossible de trouver une place au premier rang des barrières.

Le spectacle, il est vrai, par la qualité des concurrents en présence, était prometteur d'émotions fortes. Nous ne fûmes pas déçus, la course fut très bien menée avec les départs, suivant la nouvelle formule, moteur lancé, évitant ainsi les ca-fouillages.

Dès le départ de la première course,

Gilbert Brassine prend la tête et ne la quitte plus. Il semble que Frantz et lui veulent faire oublier l'impression de méforme qu'ils avaient produite dernièrement. Ils y réussirent fort bien et leur mérite fut d'autant plus grand qu'ils avaient affaire à forte partie, car outre nos compatriotes Lusseyran, Barbara, Amédéo, Schmidt et Roux se trouvaient la révélation anglaise Allan Fox et le belge Liekens qui réalisa la performance remarquable de participer à toutes les courses catégories side et moto. Il perdit des points dans la seconde, ayant eu des ennuis de freinage.

Par contre, en sidecar, il fut le grand triomphateur de cette journée, plus à l'aise semble-t-il sur 3 roues. Cela n'étonna d'ailleurs personne, puisqu'il est champion d'Europe de la spécialité, laquelle est un dur banc d'essai pour les attelages. Parmi les petits à-côtés de la course, le passager de Sagette réussit le tour de force de casser sa rambarde et l'anglais Vic Artus, après un spectaculaire saut périlleux, repartit courageusement sur son attelage bizarrement penché, entraînant un passager plutôt groggy !

### RESULTATS

Ce fut naturellement Gilbert Brassine qui reçut le Grand Prix du Président de la République.

Moto-Cross : 1. Brassine (BSA) ; 2. Frantz (FN) ; 3. Schmidt (BSA) ; 4. Lusseyran (Norton) ; 5. Liekens ; 6. Allan Fox (Norton) ; 7. Roux (Ariel) ; 8. Barbara (Gillet) ; 9. Amédéo (Velocette).

Meilleur tour : Brassine et Frantz en 1'59".

Sidecar-Cross : 1. Liekens (Saroléa) ; 2. Brems (BSA) ; 3. Vanlerberg (FN) ; 4. Garcia (Ariel) ; 5. Evans (Norton) ; 6. Brulé (Triumph) ; 7. Domkaul (FN) ; 8. Vic Artus (Norton).



Vic Artus amorceant une belle chute.

## NOTRE CONCOURS

Une avalanche de réponses à notre grand concours qui a littéralement surpris nos pronostics les plus optimistes, nous a valu un travail considérable et le dépouillement s'est poursuivi sans trêve jusqu'à ce jour. Mais cette semaine nous sommes en mesure de vous annoncer que nous publierons les premiers résultats dans le prochain numéro.

## HARLEY-DAVIDSON

Agence Officielle : 14, Bd Soult - PARIS-12<sup>e</sup>

— Stock pièces détachées — DOR. 49-42

Echange Standard Complet

REALESAGES — EMBIELLAGES

REPARATIONS

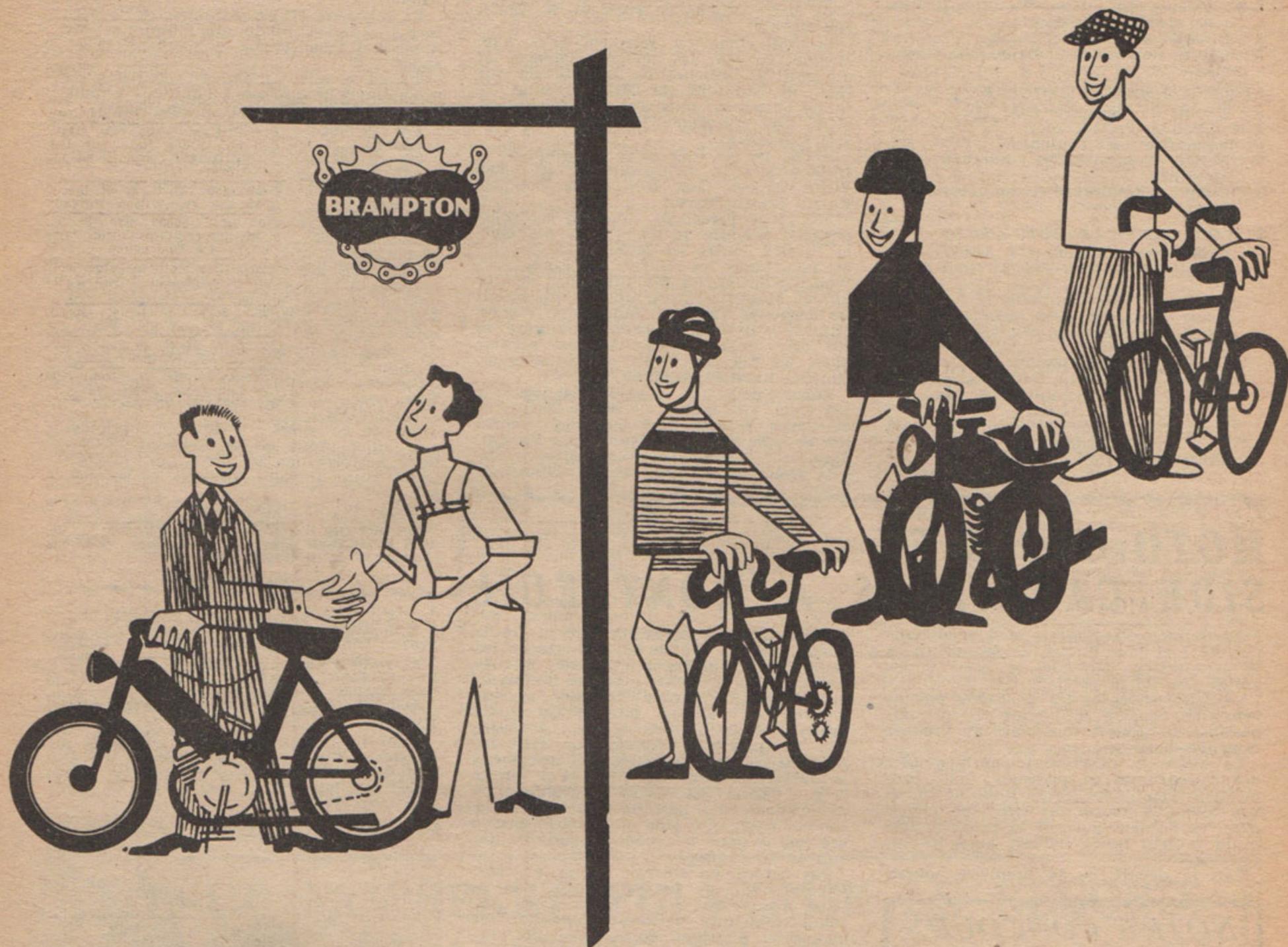
REVISIONS



Tous les scooters  
**BERNARDET**  
sont équipés en série avec la  
**SUSPENSION CAOUTCHOUC**  
et L'ANTIVOL  
**NEIMAN**

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

**PAS D'HÉSITATION  
POSSIBLE!**



**BRAMPTON**



**LA CHAÎNE FRANÇAISE QUI TIENT !**

*MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT 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)

### RENE GILLET

PART. vend moto side sport 750 R. Gillet 1952 1re main impec. 160. Novelli 7 rue Meslay, Paris 3<sup>e</sup>.

250 RG 10000 k imp. eq. p.-ch. sac. clig. Aurora imper. Cellier 37 rue des Haies 20<sup>e</sup>.

Urgt 750 R. Gillet side ex. ét. eq. camping. Pebreuil 41 r des Postes, Aubervilliers (4 chem.)

70.000 R. Gillet side t. b. état Pascaud 20 r Compans 19<sup>e</sup>.

### PEUGEOT

Peugeot 125 55C moy. AR broche 40000. Allain 13 route de Versailles, Petit Clamart.

175 PEUGEOT t. b. ét. 2 rue de la Mairie, Colombes (S.).

175 Peugeot 54 sel. bip. 60. JR 15 cité Beauharnais, 11<sup>e</sup>.

### TERROT

Terrot 500 GATS imp. créd. FERTON, Bornel (Oise).

V. ral. santé 250 Terrot type OSSD 7000 k 160000 fr. fac. pai. ap. 19 h. Villereil 108 rue Nationale, Paris 13<sup>e</sup>.

350 TERROT 4 v. sélecteur. Citon 89 rue Lafayette P. 9<sup>e</sup>

TERROT 500 RGST avec side 85000, de 9 h. à 17 h. Lettailleur BOT. 13-95.

Side Terrot 500 tr. bon état 80000 Babolat 149 r Amelot 11<sup>e</sup>

### AUTOMOTO

Automoto 200 3 CV 54 impec. Sc. biplace 95000. Labat 17 av. Marne, Asnières. GRE. 63-37.

Sidecar 150 c. 20000 km com. nf. tél. VAU. 29-25 px 120000

Automoto VML 100 Villiers b. ét. 35. Cronier 4 s. Dordogne.

### MOTOBECANE MOTOCONFORT

Motobécane 175 cc bon état pare-choc, clignotant, stop, porte-bag. sacoche cuir 80000. Restaurant 7 rue St Martin.

500 sup. cul. Motob. t. b. ét. av. ou ss side px à débattre 24 r Danton Courbevoie ap.19h.

125 D45ST exc. ét. f. tél. séf. f. centraux. Devaux 42 Charcot, Courbevoie.

350 Motob. 1938 b. ét. pr 40. Charieras 98 A. Dumas Paris 20<sup>e</sup> le soir ap. 20 h. sam. dim.

Vente pour raison de santé Motoconf. 125 culb. juin 55, neuve 2000 km 90000. Renaud 3 rue des Bois 19<sup>e</sup>. De 19 h. 30 à 21 h. 30.

175 Motobécane 1952 bon état Régnier 35 r de la Butte aux Cailles Paris 13<sup>e</sup>.

175 Motob. impec. tte eq. 85. créd. pos. 9 à 19 h. Roq. 22-65

175 Motob. équip. repr. Moby. Colin 2 av. Dianoux, Asnières ou GOB. 13-48.

175 Motoconf. 4200 k px 120. Pate 64 bd Belleville 20<sup>e</sup>.

175 Motob. 7000 k impec. 85. Duchez 9 à 18 h. BOT. 13-95

D45S fin 53 50. Crédit reprise 17 rue Pajol.

### GUILLER

175 AMC parfait état de marche px 45000. TUR. 53-34.

GUILLER 175 Ydral 4000 k gar. impec. px 100. Jean 68 r des Martyrs TRU. 43-31.

### GNOME-RHONE

G. R. 175 cmc carén. LC 531 état n. 3000 k px très int. Fallier 3 r Euryale Dehaynin BOT. 99-60 de 18 à 20 h.

GNOME 125 fin 55 roulé 3000 k 80. Crédit Reprise 17 rue Pajol BOT. 05-95.

### MOTOS de COURSE

175 Peugeot sport 140 kmh b. px 232 Dot Cross susp. osc. b. px JR 15 cité Beauharnais 11<sup>e</sup>.

### CYCLOMOTEURS

Paloma 125 carénée ét. neuf 5000 k acces. part. à part. 40000. ODE. 62-68 apr. 19 h.

Tandemoto Sachs 98, 50000. Pardes, Serres-Morlaas (B-P)

### SCOOTERS

RUMI 1955 10000 k. Carrette 178 r Courcelles 17<sup>e</sup>, 140000.

MOBY 10000 k t. b. ét. + accessoires. Ecrire Doliger 40 r de Trévisse, Paris 9<sup>e</sup>.

175 Mobysuper 54 Z22C état nf acces. 90000. Guégan 47 Gutenberg 15<sup>e</sup> après 18 h.

Rumi 7000 k sport 120000 ou et Vespa 53-54 + diff. Reinaudo 33 rue des Rosiers 4<sup>e</sup>

Scout. bicyl. 600 side Précision ens. état impec. occas. unique 80000. Favrie 13 rue de Paris Bagneux, ap. 20 heures.

Cause ach. voit. AGF 175 Ydr. mot. spéc. équip. Rallye parf. état 75000. Jolly GRE. 29-59.

SCOOT AGF Ydral 1955 parf. état tél. INV. 43-80.

VESPA 150 dernier modèle 130. ét. 125. à 75. Crédit Reprise, Leclerc 17 rue Pajol.

### MOTOS SUISSES

UNIVERSAL 600 flat twin ét. impecable bas prix. Charpentier 34 bis quai de Boulogne Boulogne (Seine).

### MOTOS TCHEQUES

JAWA 250 c. neuve av. ou ss r. Fulgur 160-175. Mar. 68-83

Jawa 350 26000 k selle bpl. side Impérial imp. 160000 + 35000. J. Ménard 297 av. de Paris, La Baule (L.-I.).

Jawa 350 1955 8000 k urg. Audrey 204 r Lafayette 10<sup>e</sup>, mardi, à vendre, 18 à 20 h.

Jawa 350 54 tte équipée 145000 WAG. 14-22 de 13 à 14 h.

### JAWA 250 et 350 CSEPEL 250

TOURISME et Grand Sport peu roulé Etat neuf absolu Prix exceptionnel Garantie - Crédit SIDAM

8, rue Fourcroy, PARIS-17<sup>e</sup> Ouvert tous les jours MEME LE DIMANCHE MATIN

JAWA 350 équipée bon état. Tél. TUR. 82-42 tte la jour.

JAWA 250 excellent état peu roulé tél. Mr Haberer heures bureau ENT. 28-00.

Jawa 350 excep. à voit. 125. Luguet 5 r d. Temple Enghien TRU. 99-40 p. 15278.

### MOTOS ANGLAISES

Part. achète Daytona R68-69 Shoot. Star T100-110. Profit, 45 bd Gouvion St-Cyr P.-17<sup>e</sup>

Norton 16H imp. mot. à roder 33 r Proudhon DID. 46-44.

250 BSA C11 SL parf. état, 110000. Courteix 24 avenue Labourdonnaix, Villemonble.

Splend. ensbl. c. neuf p. roul. BSA 650 1952 side Précision. Drevet 16 r des Saules 18<sup>e</sup>.

500 Twin Matchess, impecable 230000. Tinoco 12 rue du Commandeur 14<sup>e</sup>.

500 Triumph ST 14000 k pft ét. Dedieu H. Fos (Hte Garonne)

250 BSA parf. ét. tte équip. 95000. KLE. 08-28.

NORTON 5 CV 18 révisée Ariel 4 CV mod. 53 ét. nf rep. Dermin 24 r Gallieni, Boulogne (Seine) MOL. 12-46.

Velocette LE 200 parf. état. Boissière 20 r Custine 18<sup>e</sup>.

BSA 350 4 vit. sélec. Eyraud 12 rue Popincourt.

Matchless 500 G.80S impec. px int. SAB. 87-25 h. repas.

BSA 350 B31 bon état 130000 NERECAN 105 av. de la République, Aubervilliers, après 18 heures.

BSA St. Tw. 53 18000 k tt. eq. 1re m. 100. comp. + 140. en 12 mois. Pierron 23 r Arago Châtillon s/S. Bagneux (Seine).

LUTECE MOTOS 29 r Geof. St Hilaire Paris 5<sup>e</sup> 250 BSA Princess neuves disp. Reprise 125 Gnome Rhône

BSA 500 twin état excellent particul. cause décès 20 imp. Madeleine, Gennevilliers sam. dim. ou DEF. 20-95 Pos. 32.

BSA 350 culb. b. ét. 50000. compr. diar compl. 3 kg 15000 Berdou 22 r du Marché Vésinet

350 Douglas M 5 fin 51 25000 km 160. Privat 123 rue H. Despret, Jeumont (Nord).

ARIEL 350 culb. et side eq. code impec. 125. 5 r Lamartine Chelles, S-M samedi dimanche

BSA 250 C11G 13000 km s. db. access. 150. NOR. 69-33.

Part. Triumph T100 Bedel 11 r Plelo 15<sup>e</sup>, soir sam. dim.

BSA 350 53 ét. nf cse dép. Alg. px à déb. écr. M. Tonnelier Lucéat, Sens (Yonne).

BSA 250 4 v. sus. AV AR 12000 k Eur. 21-00 Poste 284 h. bur.

180. B31 55 osc. neuve. Pardal 8 r Satory, Versailles.

500 BSA B33 déc. 54 8500 k nbx ac. 200. GOB. 24-14.

650 Triumph 53 impec. 200000 fr. possibilité crédit. R. Bécheret, 1 rue Francisque Sarcy, Nanterre. MAL. 19-38.

500 BSA cross pft ét. 125. Leroi 28 r Méhul, Pantin.

650 BSA Gold. Flash 54 état impec. 33 r Aristide Briand, Verneuil Avre (Eure).

Ariel 500 twin neuve exceptionnel. Lachaud 2 ter Pas. National, Paris 13<sup>e</sup>.

NORTON 500 Dominator 1953 état impec. prix très intéress. S'adresser Mrs Gabriel, 2 rue des 3 Marchands, Blois.

TRIUMPH T100 alu embiellage et cames Grand Prix pistons alcools entièrement neuf 125000 ROQUES 2 place Rouaix, Toulouse CA. 05-60.

BSA A7 54 13000 k susp. osc. équipée pft état av. ou ss rem. Fulgur M100. Ecr. Bucage 22 rue de Tlemcen Paris 20<sup>e</sup>.

ARIEL 350 1955 abs. comme nve. px 180. Daveau, Lycée de Garçons, Montluçon (Allier).

BSA B31 4 vitesses, 180000 fr. MAC. 29-84.

V. ou éch. 350 Royal Enfield au + of. Surville 9 r des Sources, Robinson (Seine).

R. ENFIELD 500 side Précision s. AR b. ét. v. s. d. 100. Busson 83 r Laugier Paris 17<sup>e</sup>

BSA B33 500 mono culb. imp. 53. Teinturerie 125 bd Charonne 11<sup>e</sup> Roq. 90-93. 165000

Royal Enfield 500 twin toute eq. 16000 km 190. GOB. 32-16

Vends Triumph Tiger 250000. Podhorski 103 bd Gambetta, Nice (A-M).

650 BSA 52 pft état équipée 200. Repr. — forte PER. 60-98

NORTON ES2 500 culb. à vd 73 r Lourmel 15<sup>e</sup> vis. à 19 h.

BSA XC 11 250 cc 110. Pauvert 7 r Dautancourt 17<sup>e</sup>.

BSA twin fin 52 avec garantie 150. Crédit reprise. LECLERC 17 r Pajol.

NORTON twin 53 54 55 56. Crédit reprise 17 rue Pajol.

BSA twin Shoot St. créd. rep. Profit 45bd Gouvion St Cyr 17<sup>e</sup>

BSA GF 650 mai 51 impec. 25000 k 170000 cpt Mahieu 45 rue Gay Lussac, Arcueil, S.

Vincent Black Shadow ét. nf pr amateur averti BOT. 72-30

BSA B34 500 cc 140. JEHAN 7 rue, Dautancourt 17<sup>e</sup>.

### ATTENTION!

NOS PETITES ANNONCES RENDENT, CAR ELLES SONT LUES OBLIGATOIREMENT PAR TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER « OCCASION ». LA PREUVE EN A ETE PAITE : UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE » AMENE LA TOTALITE DES ACHETEURS INTERESSES, CAR « MOTO-REVUE » EST DEPUIS 43 ANS CONNUE COMME LA PREMIERE ET TOUJOURS EN TETE.

ATTENTION : REMISE DES TEXTES DERNIERE LIMITE VENDREDI AVANT 18 HEURES

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 AUTRICHIENNES

PUCH 250 TF 53 noir sel. bip. sac. impec. 140. MAI. 22-14.

Puch 250 b. ét. acc. 130. Besson 71 r J. d'Arc Massy Men.31-10

150 cc Puch équip. bpl. 10000 k px rais. Vincent 25 rue Paul Bert Billancourt 19 h. 30.

Puch 250 TF 110000. Pierrer 49 bis r Moulin Vert 14<sup>e</sup> le soir 7 à 8 h. sauf dimanche

Puch 175 SVS. Feray 7r Fonds Huguenots, Vaucresson (S-O).

PUCH 250 TF 53 25000 k bon état 125. Bessonnat 10 rue Sgt Blandin, Issy (Seine).

Puch 250 TFS 54 2 carbu. dble selle px 160. tél. MAI. 00-41

175 SV Puch 4600 kms prix 170. Pradet 26 rue de Grenoble, Evreux.

Puch 250 rouge 53 23000 k s. biplace équ. essai à vité v. heure tr. sems s. sam. 135000 Mane 25 r Blanche 9<sup>e</sup>.

### MOTOS BELGES

SAROLEA 600 sidecar Préc. Delaunay 62 r Rochechouard.

### MOTOS DIVERSES

Imp. sidecar Préc. px avant. 52 av. de Verdun, La Varenne S.

### NOS OCCASIONS

125 Terrot, Motobécane, Puch, Peugeot, etc... 45000

175 Motobécane, Peugeot, Gima, DS Malterre 60000

250 Terrot, BSA, Puch, Jawa, Peugeot twin 140000

350 BSA, Jawa 110000

500 BSA, Ariel, BMW, Triumph twin, etc. 170000 et 100 motos diverses liquidées de 20000 à 50000 francs.

Expédition Province BF 10 av. de St Ouen PARIS

500 Sunbeam, BSA A7 et 650 Golden, Zundapp télesc. Norton course 53, prête pour Bol d'Or Velocette KTT et 150 motos vélomoteurs et sides d'occasion: toutes marques, crédit immédiat.

100 tonnes de pièces détachées d'occasion pour motos toutes marques. R. SCEAUX, 4 rue Beaurepaire VIL. 15-18.

### MOTOS AMERICAINES

750 H.D. très belle 110. urgent Pensec, Acqueville, Villennes s/Seine (S-et-O).

H. Davidson 1200 c 130000. Petro 12 r Dumont d'Urville 16<sup>e</sup>

### MOTOS ALLEMANDES

TWN 350 cc Boss nve 5000 k av. acces. 225. TUR. 49-09.

Très urg. 350 DKW NZ exc. ét. bas px. Allemand 2<sup>e</sup> Imp. Fa-ventines, Valence (Drôme).

BMW 750 Russie R75 side moteur px 95000. Seguin CT Vaucanson, Grenoble.

BMW R67 600 solo impec. A. Rolland 23 rue Sainte Marguerite, Pantin (Seine).

DKW 350 NZ ét. neuf rév. 5000 k px int. débat. Turtaut Villenave d'Ornon (Gde).

BMW R12 bon état 80000. BMW R25/2 150000. Pilz 25 rue de Chabrol. TAI. 59-87.

Fr Vd moto side Zundapp KS 601 6 CV ét. nf der. mod. pr. intér. A. Bergerot 41 rue Richarme Rive de Gier (Loire).

Part. vd side Préc. cap. BMW R12 non rodée état neuf 130. t. l. dim. m. Cavagna 54 bis av. Mozart 16<sup>e</sup>.

DKW 350 NZ t. b. ét. 70000 Epain 36 av. Wilson Puteaux

350 DKW 50000 side Précis. 60000, impec. Gros 3 imp. St-Lucien, La Courneuve.

Vend casse moto av. side, voir ou écrire Martin 3 rue Egellen, Paris 12<sup>e</sup>.

BMW R12 side b. ét. 90000. Dellon 28 rue Piat Paris 20<sup>e</sup>

R67/2 fin 53 ét. imp. 330. Renard 7r Egl. StMichel Marseille

Vds BMW 250 éc. Robin 24 rue Labruyère Paris 9<sup>e</sup>.

BMW 6 CV type R75 t. b. ét. side Impéria. Ploch 15 r V. Hugo, Clermont l'Hérault.

NSU 250 OSL tr. b. ét. Serrurier 17 Lechapelais 17<sup>e</sup>.

500 DKW NZ 11000 km av ou ss side Steib. Chemel 47 rue Miromesnil 8<sup>e</sup>.

Horex Regina 350 16000 km ét. neuf av. ou sans remorque Fulgur px int. Janet 13 r Maréchal Maison, Epinay s/S.

350 NSU Consul 17000 km 125. 40 av. Pte d'Asnières 17<sup>e</sup>.

DEPART Algérie f. vdre NSU Consul 350 17000 k ét. impec. 195000 fr. TRI. 10-60 Ducluset

BMW R51 ét. imp. mot. rev. t. s. p. ch. tte équip. px 200. Lehec RIC. 84-82 9 h. à 19 h.

### MOTOS BELGES

SAROLEA 600 sidecar Préc. Delaunay 62 r Rochechouard.

### MOTOS DIVERSES

Imp. sidecar Préc. px avant. 52 av. de Verdun, La Varenne S.

### NOS OCCASIONS

125 Terrot, Motobécane, Puch, Peugeot, etc... 45000

175 Motobécane, Peugeot, Gima, DS Malterre 60000

250 Terrot, BSA, Puch, Jawa, Peugeot twin 140000

350 BSA, Jawa 110000

500 BSA, Ariel, BMW, Triumph twin, etc. 170000 et 100 motos diverses liquidées de 20000 à 50000 francs.

Expédition Province BF 10 av. de St Ouen PARIS

500 Sunbeam, BSA A7 et 650 Golden, Zundapp télesc. Norton course 53, prête pour Bol d'Or Velocette KTT et 150 motos vélomoteurs et sides d'occasion: toutes marques, crédit immédiat.

100 tonnes de pièces détachées d'occasion pour motos toutes marques. R. SCEAUX, 4 rue Beaurepaire VIL. 15-18.

### MOTOS ALLEMANDES

TWN 350 cc Boss nve 5000 k av. acces. 225. TUR. 49-09.

Très urg. 350 DKW NZ exc. ét. bas px. Allemand 2<sup>e</sup> Imp. Fa-ventines, Valence (Drôme).

BMW 750 Russie R75 side moteur px 95000. Seguin CT Vaucanson, Grenoble.

BMW R67 600 solo impec. A. Rolland 23 rue Sainte Marguerite, Pantin (Seine).

DKW 350 NZ ét. neuf rév. 5000 k px int. débat. Turtaut Villenave d'Ornon (Gde).

BMW R12 bon état 80000. BMW R25/2 150000. Pilz 25 rue de Chabrol. TAI. 59-87.

Fr Vd moto side Zundapp KS 601 6 CV ét. nf der. mod. pr. intér. A. Bergerot 41 rue Richarme Rive de Gier (Loire).

Part. vd side Préc. cap. BMW R12 non rodée état neuf 130. t. l. dim. m. Cavagna 54 bis av. Mozart 16<sup>e</sup>.

DKW 350 NZ t. b. ét. 70000 Epain 36 av. Wilson Puteaux

350 DKW 50000 side Précis. 60000, impec. Gros 3 imp. St-Lucien, La Courneuve.

Vend casse moto av. side, voir ou écrire Martin 3 rue Egellen, Paris 12<sup>e</sup>.

BMW R12 side b. ét. 90000. Dellon 28 rue Piat Paris 20<sup>e</sup>

R67/2 fin 53 ét. imp. 330. Renard 7r Egl. StMichel Marseille

Vds BMW 250 éc. Robin 24 rue Labruyère Paris 9<sup>e</sup>.

BMW 6 CV type R75 t. b. ét. side Impéria. Ploch 15 r V. Hugo, Clermont l'Hérault.

NSU 250 OSL tr. b. ét. Serrurier 17 Lechapelais 17<sup>e</sup>.

500 DKW NZ 11000 km av ou ss side Steib. Chemel 47 rue Miromesnil 8<sup>e</sup>.

Horex Regina 350 16000 km ét. neuf av. ou sans remorque Fulgur px int. Janet 13 r Maréchal Maison, Epinay s/S.

350 NSU Consul 17000 km 125. 40 av. Pte d'Asnières 17<sup>e</sup>.

DEPART Algérie f. vdre NSU Consul 350 17000 k ét. impec. 195000 fr. TRI. 10-60 Ducluset

BMW R51 ét. imp. mot. rev. t. s. p. ch. tte équip. px 200. Lehec RIC. 84-82 9 h. à 19 h.

# BSA

A  
W  
O

**OCCASIONS :**  
Garantie 3 mois  
choix de Lambretta, Vespa,  
et motos toutes marques

FIN

TERROT



IFA

GNOME & RHONE

# HUNBEAM

Spécialistes diplômés

ANCIENS ET BONNET  
**M. LECLERCO**

80. AV. GÉNÉRAL LECLERC  
BOULOGNE (SEINE)

GUZZI

# ARIEL

**CREDIT : 2 à 18 mois**  
Le moins cher de PARIS  
En cas de maladie, Leclercq  
paiera pour vous  
**TOUTES REPARATIONS**  
Reprise ferme, moto, scooter

N  
S  
U

Peugeot

Lambretta

PALOMA

AGF

# RUMI

## Le Seul Spécialiste

de l'accessoire  
de l'équipement

Économiser de l'argent  
gagner du temps  
en trouvant toujours  
le choix le plus renouvelé  
de 6.000 articles différents

compétence  
honnêteté  
régularité

pour vous...  
pour votre machine...

ACCESSOIRES SELECTIONNES  
EQUIPEMENTS VETEMENTS  
SPECIALEMENT ETUDIES

**PRIX LES PLUS BAS**

Un des exemples de la semaine  
**SACOCHES CAMPING**  
cuir avec poches, très  
grand modèle à lacage  
44 x 37 x 23 : 9.685 la paire



CHANTELINE-FOZ

MEMBRES DE CLUBS  
FAITES VOUS CONNAITRE

ETS REVIL 82, AVENUE DES TERNES  
225, Boulevard Péreire, PARIS - ETO 15-53

Expéditions en province

## JEUNES HOMMES

pour gagner largement  
votre vie

SUIVEZ NOS COURS : Mécanicien de garage,  
Moteurs à essence - Cours spéciaux Diésels et Automobilistes  
Mécanicien motos ; Chef de garage — Durée : 10 mois  
GRANDES FACILITES DE PAIEMENT  
Préparation pré militaire et CAP - Auto-rails - PTT  
Cours selon temps disponible  
sans quitter votre emploi.

Attestation de scolarité assurée  
Demandez brochure gratuite n° 11

## COURS TECHNIQUES AUTOS

Rue du Docteur Cordier  
SAINT-QUENTIN (Aisne)

Patronnés par les constructeurs français — 23<sup>e</sup> année  
Les parents de nos élèves peuvent bénéficier des allocations familiales  
si leur fils est en apprentissage payé ou non payé.

Sur votre cyclomoteur  
Sur votre scooter...

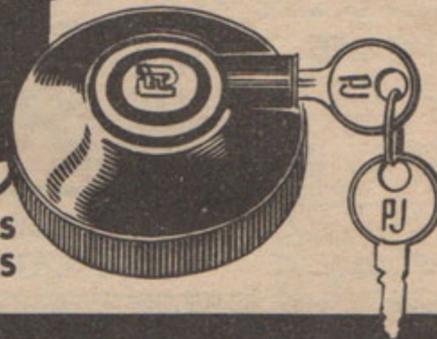
Solex  
Mobyette  
Casenave  
Lambretta  
Bernardet  
Mobyscooter  
etc...

# monster

## le bouchon ANTI-VOL

SUPER  
**PJ**  
AUTOMOBILES  
MOTOCYCLETTES

Seul garanti contre les souillures,  
le vol de votre essence et de  
votre bouchon.



PUB. Desbie

ETS JOURNÉE 69, rue Parmentier, BEZONS (S.-&-O.) - ARG. 70-15

## PEUGEOT - MOTOBÉCANE - TERROT

Motos d'occasion et toutes pièces détachées  
Réalésages - Toutes réparations - Embiellages

Etablissements **BEAUSOLEIL**

9, Rue Saint-Sabin - PARIS-11<sup>e</sup> - ROQ. 59-46

## LES SIDE-CARS

### ROY

SPECIALISTE  
DU SIDECAR  
LEGER

36, Rue de Bordeaux, 36  
Maisons-Alfort (Seine)  
— Tél. : ENT. 29-70 —

## PIECES D'ORIGINE MOTOBECANE

Expédition de suite  
tous modèles  
Devis - Réparations  
Echange moteur,  
cadre, fourche  
6, Bd Richard Lenoir 11

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

**DU SOLEIL,  
DE L'AIR PUR...**  
VOUS SONT OFFERTS PAR  
**ARGENTINE**

MOTOS  
5, RUE DES ACACIAS  
PARIS-17° - ETO. 20-25  
M° Argentine, près Pte Maillot  
MATERIEL DE QUALITE  
GRAND CHOIX  
**100 SCOOTERS**  
**200 MOTOS**  
100 SIDES

A partir  
**5.000 COMPTANT**  
SOLDE 6, 12, 15, 18 MOIS  
Ouv. ts les JRS MEME dim.  
UNIVERSAL préc. mont.

suisse 290.  
BMW R73 mécan. impec. 180.  
ZUNDAPP 4 cyl. 800 tr. b. 100.  
BSA 250 une moto qui dure 150.  
MOTOBEC. spt 56 ss gar. 160.  
MOTOBEC. spt une mach.  
rapide 130.  
MOTOBEC. Z2C la meil.  
utilit. 90-100.  
GUILLER spt la mach. ds  
jeunes 120.  
PEUGEOT 175 luxe inus. 120.  
PEUG. 175 luxe 52-53 90-110.  
PEUGEOT 125 moto touj.  
prête 80.  
TERROT 250 une moto de  
grand tourisme 150.  
GUILLER 250 rapide, mais  
robuste 150.  
ALCYON 250 prop. et cft 180.  
et un choix de motos et atte-  
lages de 10000 à 80000  
REPRISE MOTOS SCOOTERS  
ET MEME VOITURE  
NOS DEUX ROUES NE SONT  
VENDUES QU'APRES ESSAIS

**CREDIT TOTAL**

100 SCOOTERS, 150 MOTOS  
toutes marques, garanties  
GIL  
83 av. d'Italie. M° TOLBIAC

Tous les jours sans exception  
Ouvret de 9 h. à 22 h.

**300 MOTOS  
SENSATIONNELLES  
en qualité et prix**

A LIQUIDER  
BSA Rocket roulé 3.500 km.  
TRIUMPH Speed Tw. splendide  
ARIEL Square Four c/neuve  
BMW R67, R73, R12, R25  
NORTON Dominator aff. uniq.  
PUCH, JAWA, CSEPEL, DKW

**CHOIX UNIQUE**

VESPA, LAMBRETTA, BER-  
NARDET, PEUGEOT, MOTO-  
BECANE, TERROT, etc...  
Sides Précis., Simar, Bernardet  
TOUT LE MONDE DIT

**Chez BEDARRIDE  
3, PLACE CLICHY  
C'EST PLUS SUR !  
ET C'EST VRAI**

Reprise de motos sur autos  
**Choix de 300 Autos**  
Ouvret Dimanche

OCCASIONS DIVERSES	
175 Motobécane	60000
125 Terrot	60000
125 Gnome Rhône	35000
200 Zundapp	90000
250 Bernardet avec side	75000
250 Jawa 1952	100000
350 Jawa	150000
350 Terrot	40000
350 Motobécane	70000
350 Royal Enfield	40000
500 Triumph (Sp. Tw.)	220000
500 Triumph T100 1955	260000
650 Triumph Thund. 54	160000
Tandem Deryn	35000
Tandem Narcisse	25000
SAINT-PAUL-MOTO 1 rue de Rivoli, Paris.	

Rem. Fulgur grd mod. 2 casq.  
Géno, 2 sacoches cuir. Boudot  
194 r Paris, Les Lilas.

BSA 350 sel. bipl. t. éq. 150000  
BSA 350 équip. parf. 180000  
BSA 250 équip. sus. AR 130000  
ARIEL 350 sus. osc. pf. 190000  
MOTOB. 175 sp. t. b. ét. 120000  
MOTOBECANE 125 culb.  
tr. bon état 85000  
Plusieurs vél. Motobécane à  
partir de 35000  
Très grand choix

ALGY 64 av. Tassigny, Saint  
Maurice. ENT. 19-23.

**AUTOS-MOTOS**

45 r de la Goutte d'Or  
MON. 34-85

**CREDIT - REPRISE**

250 PUCH 54 impec. 150.  
250 BSA 55 grenat 150.  
175 PEUG. noire équipée 120.  
125 et 175 Motob. ivoire à  
partir 100.

SCOOTERS :  
VESPA LAMBRETTA 80.  
100 Motos toutes marques  
solidées 40000

OUVERT DIMANCHE MATIN

**VENDEURS !**

POUR VENDRE UN VEHI-  
CULE A DEUX ROUES,  
VOTRE INTERET EST  
D'UTILISER LES PETITES  
ANNONCES DE NOTRE  
REVUE SPECIALISEE QUI  
SONT LUES PAR LA TO-  
TALITE DES INTERESSES.  
FAITES TOUTE VOTRE  
PUBLICITE DANS MOTO-  
REVUE OU, DEPUIS 43  
ANS, SE CENTRALISENT  
TOUTES LES BONNES  
OCCASIONS, TOUS CEUX  
QUI VEULENT ACHETER,  
LISENT, D'ABORD :  
MOTO-REVUE

TOUTE la pièce Gnome Rhône  
Major Junior CV2 X AX2 V2  
moteurs neufs, occas. dispon.  
LUTECE MOTOS 29 r Geoffroy  
St Hilaire P.-5° GOB. 34-95

**DIVERS**

SPECIALISTE machines an-  
glaises. Réparat. de toutes  
marques sur devis, attelage  
sidecars. Nbrses occas. NATION-  
NAL MOTOS 66 rue Nationale  
Paris-13°. tél. POR. 93-65.

INDIAN Gnome R. Gillet stock  
motos épaves et pièces.  
ALAZARD 47 av. de Clichy 17°  
dans passage, côté cinéma.

USINE Construction Motos cède  
matériel neuf, standard, prix  
avantageux. Lot de carburat.  
Gurtner H15D. Jantes de 3,5x8  
ou 4x8. Ensembles freins stan-  
dard diam. 118. Joints 2 lèvres  
40x22x8. Ecrire à MOTO-RE-  
VUE sous lettre SRO qui trans-  
mettra.

Pièces mot. BMW R66 R51  
Pont R5 nf Garage du Cen-  
tre, r M. Vielle Sablé (Sarthe)

**ECHANGES**

50 VOIT. disp. repr. moto  
com. 1er vers. GIL 83 avenue  
d'Italie. Ouvret dimanche.

**ON DESIRE  
ACHETER**

Cherche moto 29-49 Terr. GRh  
MQ 2-35 ocu. a. b. sep. px  
10000. Kreevin Postamt Schun-  
gara postlagernd Bayern Deut-  
chland.

VESPA, LAMBRETTA, RUMI  
même accid. GIL 83 av. Italie

ACHAT comptant ttes MOTOS  
REPRISE s/AUTOS et MOTOS  
neuves et occasions

Ag. TRIUMPH 38 r Sausurre  
Ang. r Legendre 17° Wag. 87-36

PAIE de suite ttes motos et  
scooters récents. LAB. 44-65

ACHETE le plus cher comptant  
ttes motos et scooters paiement  
immédiat. F.A.M. 10 av. de  
St-Ouen (angle av. de Clichy)

ACHETE scooters ttes marques  
BEAUD 28 rue de Paris IVRY

ACHETE cpt side Préc. tour.  
lib. 18 r Lorraine, Asnières

ACH. CPT LAMBRETTA  
VESPA et TS SCOOTERS  
MOTOS - VELOMOT.  
récents, éch. contre voiture  
Crédit. DUMAS 23 bd Péreire

**VOITURES**

30 PETITES voitures révisées,  
Reprise motos.

BMW 1500 sport 170 kmh  
carros. tank 55 reprise moto  
récente. R. SCEAUX 4 r Beau-  
repaire Pantin VIL. 15-18.

Junior 54 méc. nve prés. imp.  
c. nf tél. 926.01.02 Vauresson

AUTO DKW 2 T F7 3 CV tô-  
lée exc. méc. carros légers dé-  
gâts bas prix. Tourdes 183 rue  
Legendre MAR. 86-19 miid.

SIMCA 5 noire bon état.  
JEAN, INV. 42-18.

**EMPLOIS**

**Offres d'Emplois**

Cher. mécanic. moto ou scoot.  
qual. bien pay et coursier ma-  
gasinier, pl. st. RIC. 75-28.

**LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES**

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

**Moto**  
La  
Moto **revue**

Revue technique indépendante et de défense des usagers  
FONDÉE EN 1913 — DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME

Rédaction-Administration-Publicité : 12, RUE DE CLÉRY, PARIS-2° (Immeuble M° Sentier) - Tél. GUT. 73-32 (4 lignes groupées)

**ABONNEMENTS**

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

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

● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement  
pour les titulaires de comptes) : MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2°

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

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

**BARBES-MOTO**

33, Bd Barbès - PARIS-18°

Téléphone : MON. 98-35

REPRESENTE LES 2 PREMIERES MARQUES

**P U C H - B S A**

DISPONIBLES AVEC CREDIT DE 6 A 18 MOIS — ASSURANCE MALADIE GRATUITE

Ainsi que nos

**TERROT**

**Lambretta**

**CYCLO  
PALOMA**

Centre de récupération  
et d'usinage de pièces  
détachées

D.K.W. — B.M.W.  
N.S.U. — ZUNDAPP  
PUCH — VICTORIA

etc.  
**PIECES ADAPTABLES**  
de notre fabrication  
Vente — ACHAT  
Motos — Epaves  
Réalésage — Embellage  
Pièces à la demande

**CRUPDA**

21, r. Monge, Puteaux  
Tél. : LON. 02-63

**DYNAMIC-SPORT**

6, rue St-Augustin (2<sup>e</sup>)  
M<sup>o</sup> 4 Septembre - RIC. 75-28

Concessionnaire des marques :  
JAWA - BSA - NSU - IFA  
DS MALTERRE - TERROT  
MONET-GOYON - GUZZI  
PUCH - LAMBRETTA - AWO  
ADLER - RUMI - VESPA  
AGF (Ydra) - CycloPALOMA

**OCCASIONS :**

Garantie totale 3 mois  
(pièces et main-d'œuvre)  
choix de Lambretta, Vespa,  
et motos toutes marques

**CREDIT : 2 à 18 mois**

**Le moins cher de France**

En cas de maladie, Dynamic  
paie pour vous

**TOUTES REPARATIONS**

Achat ferme moto, scooter



**ACCESSOIRES**  
POUR

MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS  
**SAKER**  
ET'S ANDRE PORTERIE

Dépositaire Officiel KERSA

43, rue Voltaire, LEVALLOIS - Métro A. France

**LUCAS**

ÉLECTRICITÉ  
**SERVICE-STATION**  
Exclusive Région Paris

**A. LABARRERE & Cie**

8, rue du Débarcadère  
Tél. : ETO. 22-25

**S.I.D.A.M.**

8, RUE FOURCROY - PARIS (17<sup>e</sup>)  
M<sup>o</sup> : Péreire, Ternes, Etoile  
WAGram 52-62

Spécialiste des 2 temps  
de classe internationale, NE VEND QUE :

**JAWA  
ADLER  
CSEPEL**

**NEUVES ET D'OCCASION**

Vous assure une garantie  
totale intégrale, un entretien  
et une mise au point parfaite

**CRÉDIT - REPRISE**

**OUVERT LE DIMANCHE MATIN**



Robineets à  
essence  
Licence alle-  
mande Everbest

★  
Modèles spé-  
ciaux pour  
carburateurs  
à starter

**AMERO**

7-9, rue de Noisy  
ROSNY-s-BOIS (Seine)

SOUSCRIVEZ A L'EMPRUNT DU PROGRES

**BONS  
D'ÉQUIPEMENT**

INDUSTRIEL ET AGRICOLE  
AMORTISSABLES EN 15 TRANCHES ANNUELLES

EMISSION  
10.000 Frs

REMBOURSEMENT  
10.500 Frs

INTÉRÊT ANNUEL  
**5% + MAJORATION**  
CALCULÉE EN FONCTION DE  
L'AUGMENTATION DE LA  
PRODUCTION INDUSTRIELLE

ON SOUSCRIT PARTOUT : BANQUES, BUREAUX DE POSTE, COMPTABLES DU TRÉSOR

**JONGHISTES**

Adoptez l'embrayage souple MICHEL  
Envoyez-nous votre embra-  
yage, il vous sera retourné  
tout monté pour la somme  
de 2.000 fr. - 42, rue Jules-  
Guesde, Alfortville (Seine)

Tél. : ENT. 44-35

Spécialiste JONGHI : Motos neuves  
occasions et détachées tous modèles

Pièces  
origine **BSA**

**ARIEL — SUNBEAM**

6, Bd Richard Lenoir 11<sup>e</sup>  
Toutes pièces en stock  
EXPEDITION  
Toutes réparations cadre,  
fourche. — Mise au point



Clinique des  
cadres. Réser-  
voirs et Roues  
tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères,  
16, rue Danton LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien no-  
ter n<sup>o</sup> 16, la maison n'a  
pas de succursale.

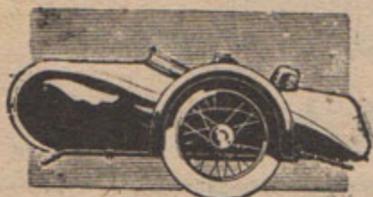
N'attendez pas l'ACCIDENT

**Assurez-vous**

AUX MEILLEURES COMPAGNIES  
— AUX MEILLEURS PRIX —

au Service-Assurances « MOTO-REVUE », habilité à assurer pour  
Paris, Seine et Seine-et-Oise — 12, rue de Cléry - GUT. : 73-32

Pour toute correspon-  
dance avec « MOTO-  
REVUE », n'omettez  
pas de joindre un  
timbre pour la ré-  
ponse.



**PRECISION**

LE SIDE CAR  
DES  
CONNAISSEURS

LE VÉHICULE LE PLUS ÉCONOMIQUE

PER 12-04

39 bis rue Martre — CLICHY — SEINE

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

# LA BIBLIOTHEQUE 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 : 410 fr.  
(par poste 455)



Prix : 750 fr.  
(par poste 850)



Prix : 495 fr.  
(par poste 547)



Prix : 525 fr.  
(par poste 580)



Prix : 500 fr.  
(par poste 545)



Prix : 485 fr.  
(par poste 535)



Prix : 490 fr.  
(par poste 537)

## NOUS ÉDITIONS AUSSI :

**4 CV RENAULT**  
Prix : 590 fr. (par poste 650 fr.)  
**TRACTION AVANT CITROËN**  
Prix : 595 fr. (par poste 655 fr.)  
**L'ARONDE**  
Prix : 625 fr. (par poste 670 fr.)  
**2 CV CITROËN**  
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.)  
**VAP 4 - DT - A-B-G - 55**  
Prix : 450 fr. (par poste 493 fr.)  
**L'ART DE CONDUIRE (Motos, Vélocycleurs, Cyclomoteurs)**  
Prix : 430 fr. (par poste 475 fr.)

## TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 60x100 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.

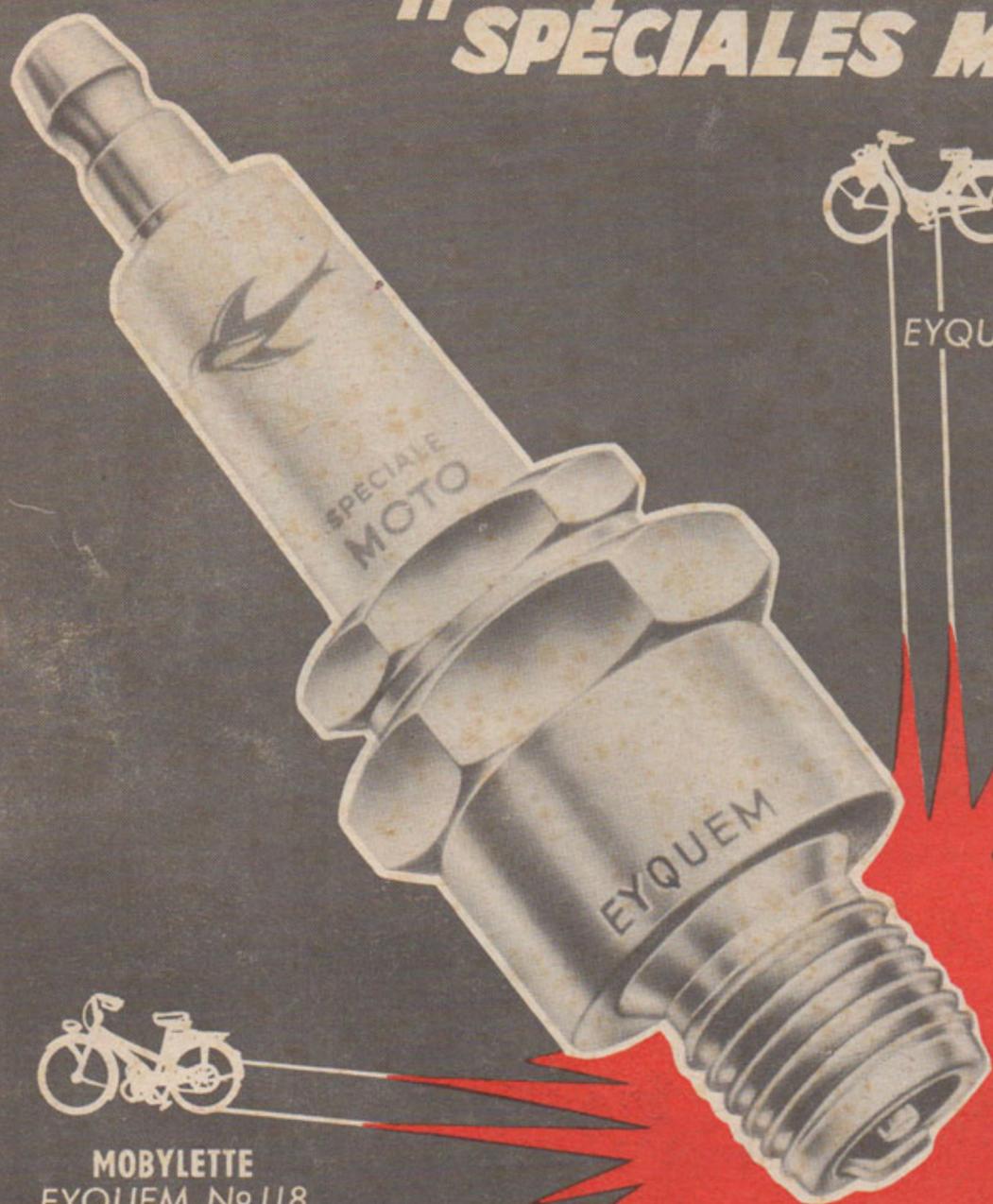
CARNET DE BORD du Motocycliste : 60 fr. (franco 80 fr.)

Catalogue détaillé sur demande

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

# BOUGIES EYQUEM

## "SPÉCIALES MOTOS"



SOLEX  
EYQUEM N°112



VESPA  
EYQUEM N°113



LE POULAIN  
JUNIOR  
EYQUEM N°112



MOBYLETTE  
EYQUEM N°118



MONET-GOYON  
EYQUEM N°113



MOTOBLOC - YDRAL  
EYQUEM N°113

PEUGEOT ET BIMA  
EYQUEM N°113



LAMBRETTA  
EYQUEM N°113



LAVALETTE - VAP  
EYQUEM N°113

MONTÉES EN 1<sup>er</sup> ÉQUIPEMENT PAR LES PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS