

39^e ANNEE. — 26 MAI 1951. — N° 1.034.

HEBDOMADAIRE

Tous les samedis

LE NUMERO :

25 frs

Moto revue

LA 500 TERROT
R.G.S.T.



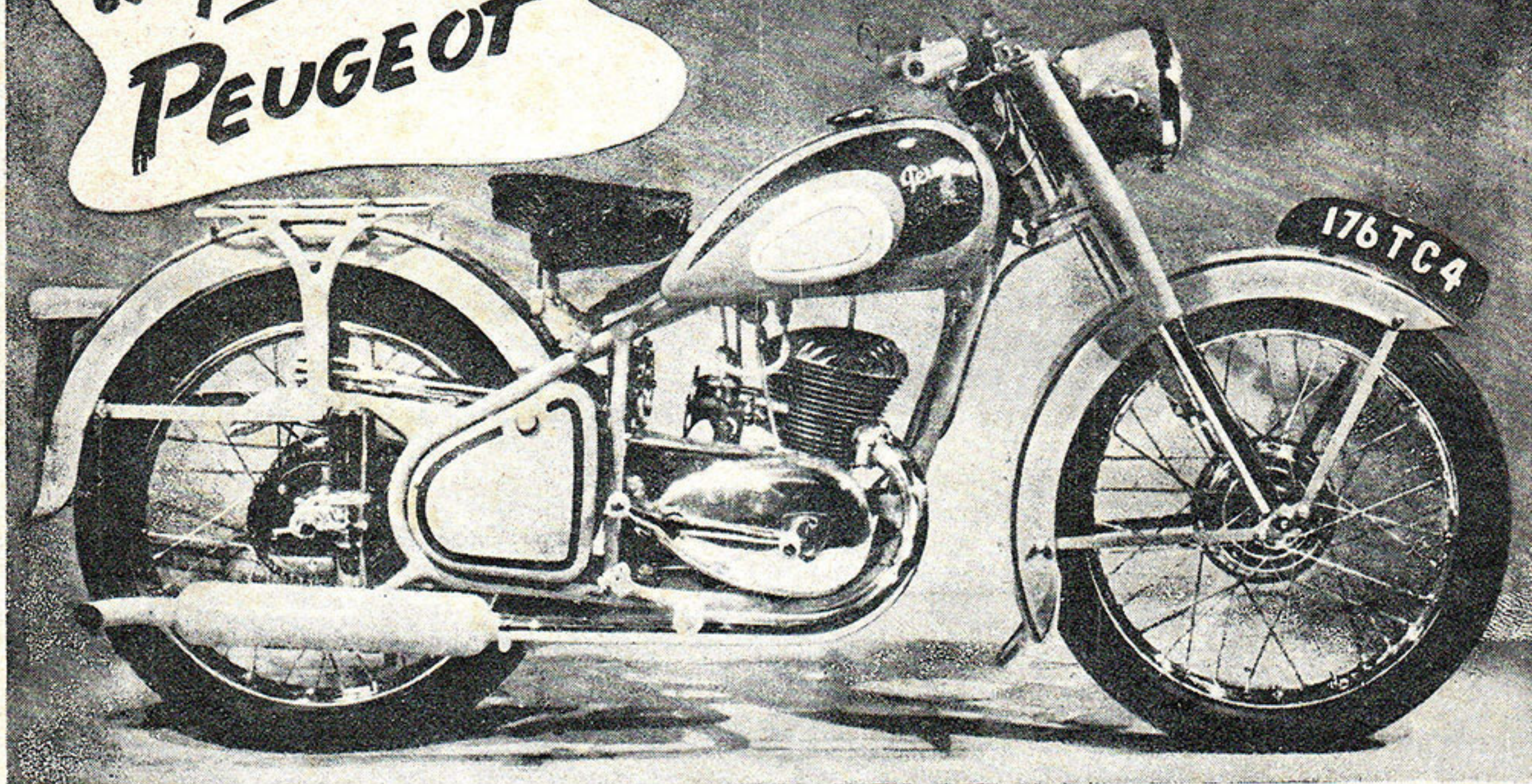
TELEPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPEES
C. C. POSTAL : 297-37

REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE
12, RUE DE CLERY
PARIS (2^e)

Haldemann, sur une machine de sa conception, fut le seul à inquiéter
Oliver à Bergerac.

LA NOUVELLE 175 ^{CM³} A SUSPENSION ARRIÈRE

la perfection
PEUGEOT

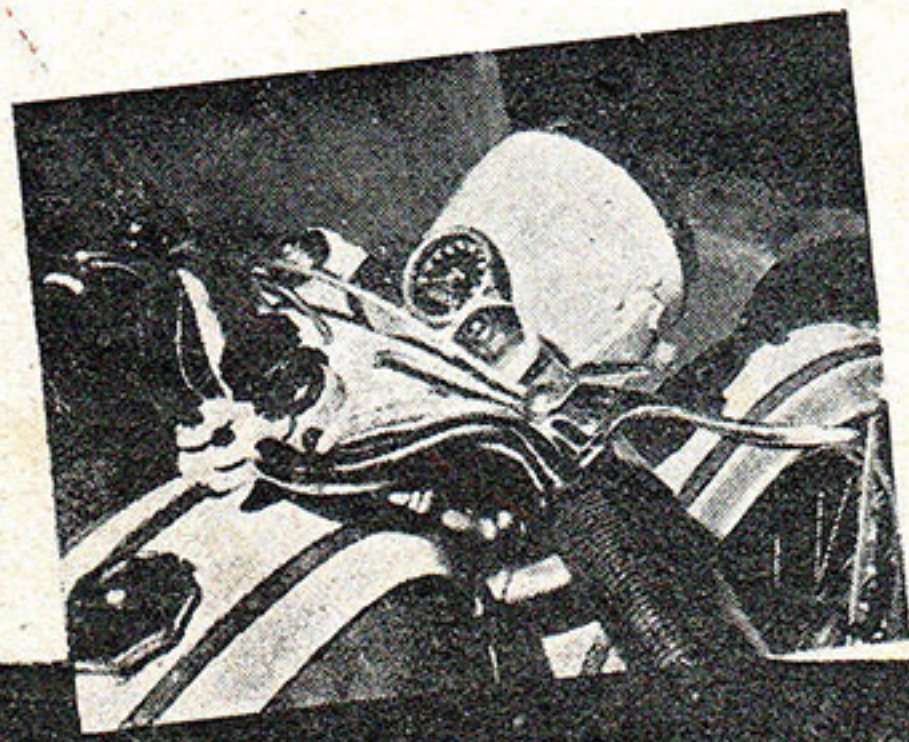
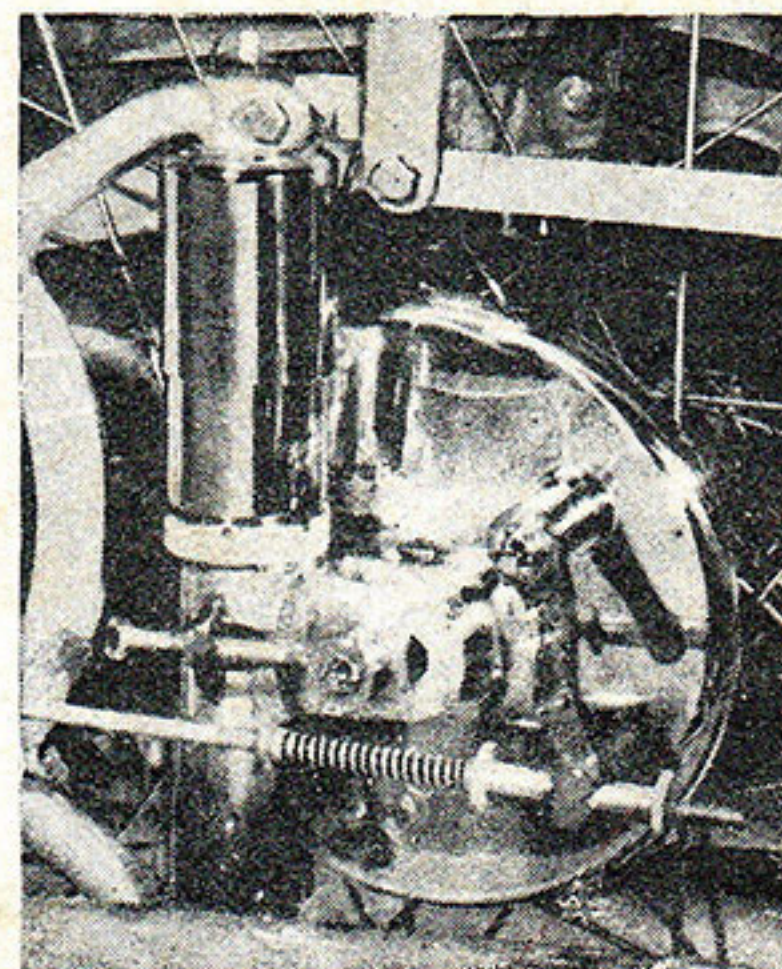


Cette nouvelle motocyclette 175 ^{cm³}, type 176 TC 4 résume toute l'expérience de PEUGEOT dans la fabrication des "2 temps" à haut rendement.

C'est une machine puissante, nerveuse, d'une extrême robustesse et d'une tenue de route incomparable.

Description : Bloc moteur 2 temps, avec cylindre aluminium chemise. Embrayage disques métalliques, travaillant dans l'huile, d'une très grande robustesse. — Transmission primaire silencieuse dans un bain d'huile — 4 vitesses avec sélecteur au pied. — Fourche

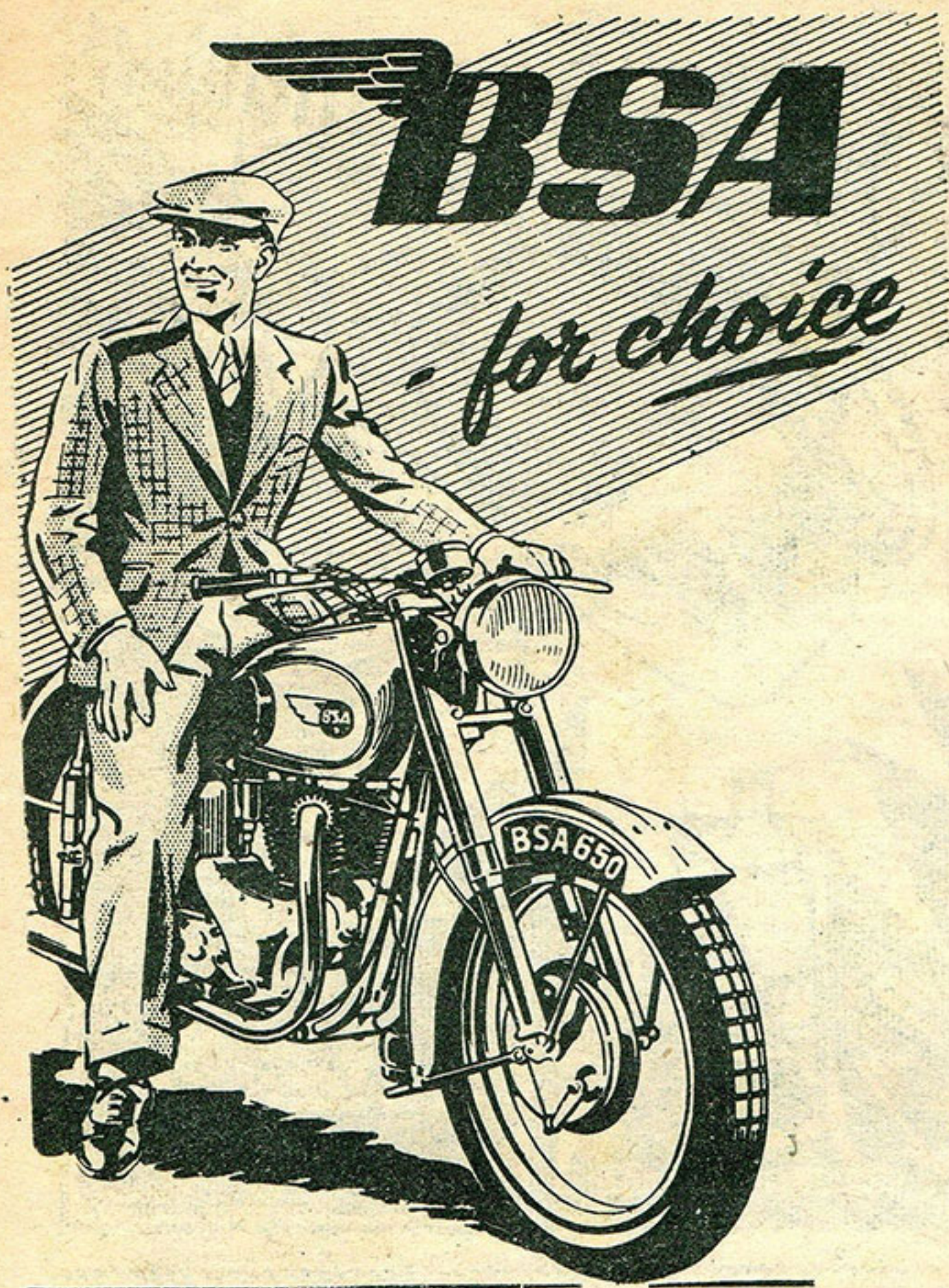
télescopique. — Suspension arrière. — Moyeux à broche instantanément démontables. — Compteur incorporé dans le phare, avec commande sur bloc moteur. — Eclairage par batterie. — Avertisseur électrique. — Verrou antivol.



Cycles
Peugeot

USINES A BEAULIEU - VALENTIGNEY (Doubs)





20 MODELES 1951

- Pendant de longues années votre B.S.A. sera un fidèle moyen de transport et la sûre compagne de vos randonnées.
- Ses performances et ses qualités vous procurent la plus complète satisfaction.
- Sa faible consommation, sa robustesse, sont les plus sûrs garants d'une utilisation économique.
- Ses stocks de pièces détachées les plus complets (jusqu'aux pneus spéciaux) vous assurent un dépannage rapide.

250

Agents parfaitement documentés et instruits de la technique B.S.A. sont à VOTRE SERVICE.

Enfin, elle gardera toujours

UNE GRANDE VALEUR

BSA
 LA MOTOCYCLETTE LA PLUS POPULAIRE
 DU MONDE

Acheter une...

BSA

c'est faire un placement !

M O V E A — IMPORTATEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE
 79, avenue de la Grande-Armée - PARIS-16^e COP. 40-65 - 27-23

Qu'il s'agisse

du SCOOTER « GALLETTO » GUZZI
d'une BONNE Moto FRANÇAISE
GUILLER ou D.S. MALTERRE

d'un des excellents Vélocoteurs 2 temps
JONGHI ou GNOME-RHONE
LIVRABLES IMMEDIATEMENT

ou d'un des incomparables
modèles de **BSA**
la gamme

POUR ETRE LIVRE RAPIDEMENT,
POUR ETRE BIEN SERVI
LE MIEUX est de s'adresser aux

Ets BONNET

80, avenue du Gal Leclerc - BILLANCOURT
CREDIT 12 MOIS Tél. : MOL 15-46

Volants magnétiques



SAFI vainqueurs en 175 cmc.

BOL D'OR - 1950 -
ALLUMAGE - ECLAIRAGE

Pour Vélocoteurs et Motos
Moteurs auxiliaires
Moteurs agricoles et marins
Moteurs Industriels

TOUTES PIÈCES DE RECHANGE
Pour les différents types SAFI
dans les délais les plus réduits

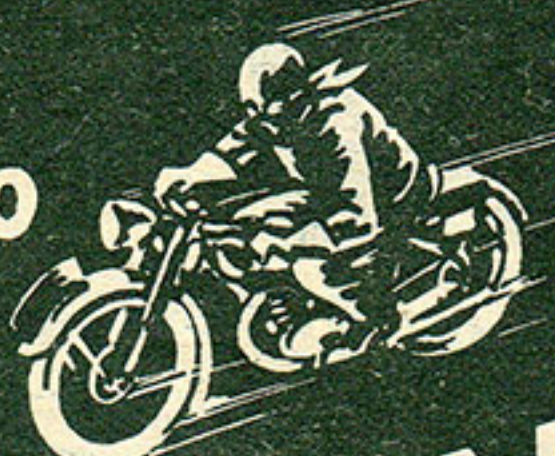
SERVICE REPARATION
ECHANGE STANDARD

Société d'Applications
et de Fabrications Industrielles
21-23, RUE PARMENTIER - PUTEAUX
Téléphone : LON. 09-10 - 09-11

Agent en Belgique : Monsieur Charles ADAMS
154, rue de Livourne - BRUXELLES (Belgique)
Agent en Algérie : Monsieur Fernand SEYFRIED
61, rue de Lyon et rue de Metz - ALGER (Algérie)


BOBINE SPECIALE MOTO

POUR
VOTRE MOTO



YELLOW

LA
CHAÎNE FRANÇAISE
DE QUALITÉ



Voulez-vous...

...être SATISFAIT de
votre MACHINE et de son ENTRETIEN ?

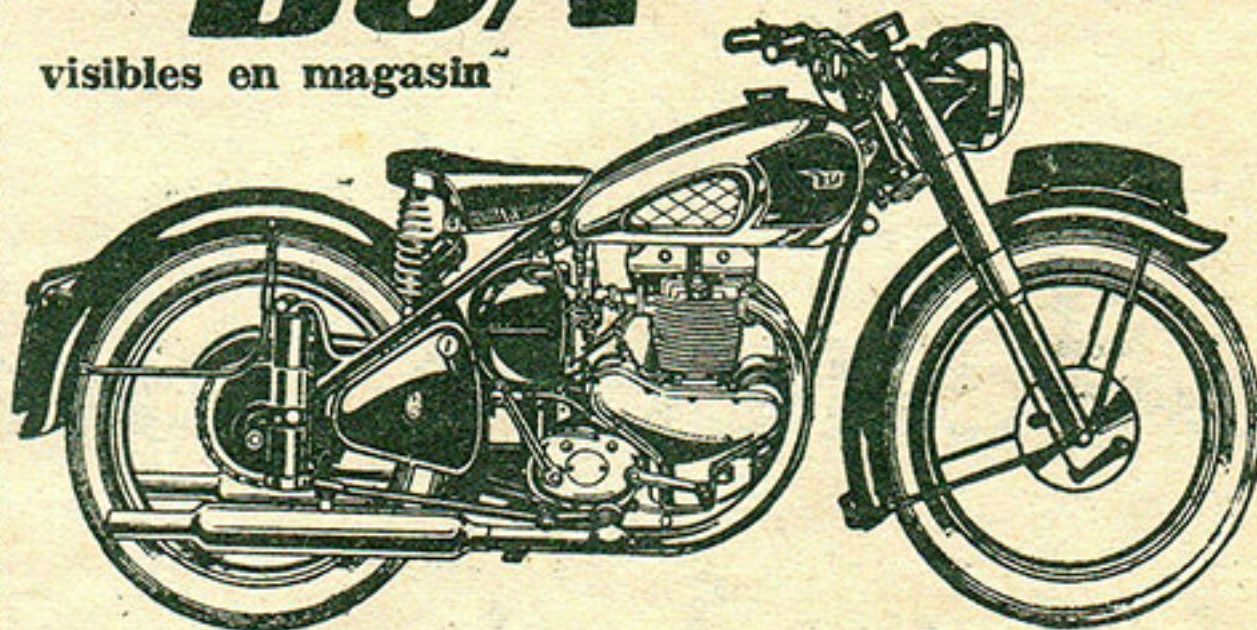
Allez aux Etablissements

« BARRE-MOTOS »

123, AVENUE FOCH - SAINT-MAUR (Seine)
et choisissez un des nombreux modèles

BSA ou Sunbeam

visibles en magasin



CADEAU A TOUT ACHETEUR
CONDITIONS DE PAIEMENT
très intéressantes

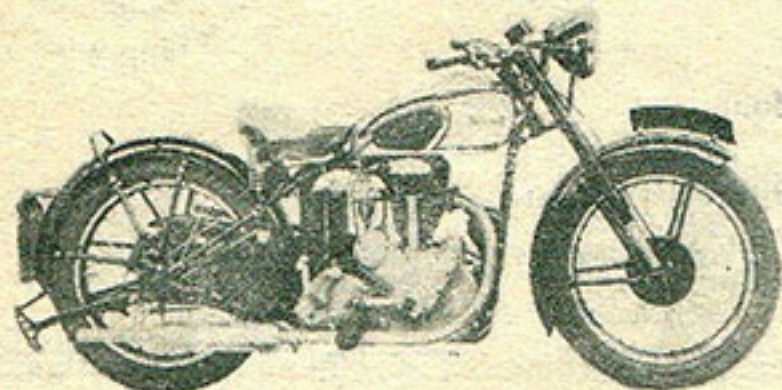
Fermé le Mercredi

GRA. 09-66

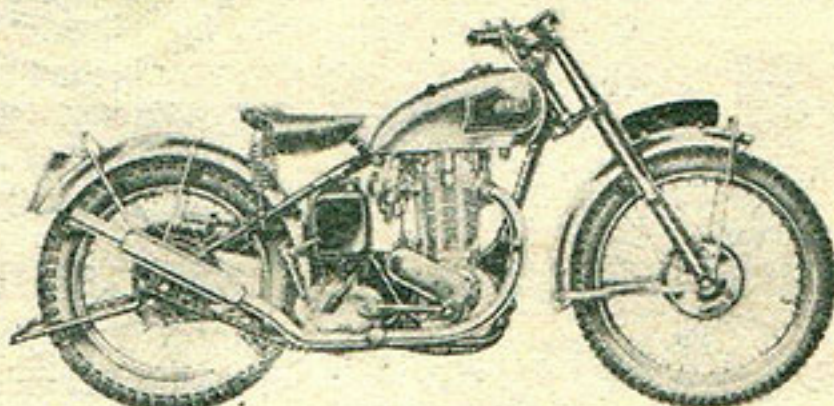
ACHAT - VENTE - REPRISE - ECHANGE - CREDIT

FORMIDABLE le nouveau CREDIT LADEVEZE

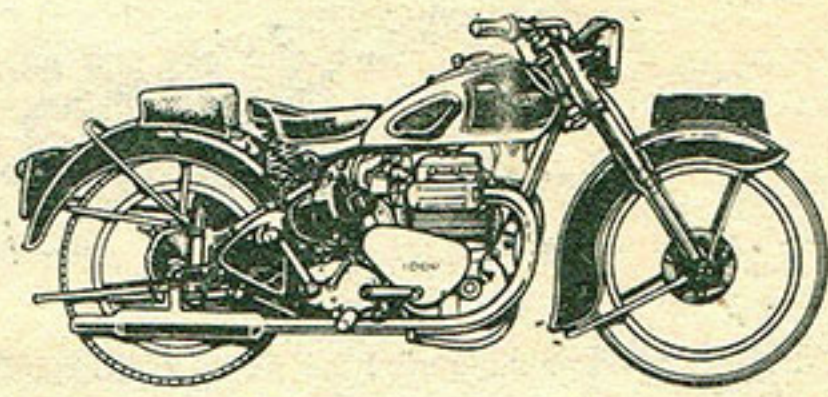
CONDITIONS DE VENTE A CREDIT : la reprise de votre motocyclette, ou, 25 à 30 % de la valeur de votre achat, et 6 à 9 mois de crédit. — Intérêt sur le découvert : 9 à 13 %
DECOUVERT MAXIMUM : 250.000 frs.



PANTHER 350 cc. type 75
Prix : 225.000 — comptant : 75.000



ARIEL V.H. Suspension AR
Prix : 304.000 — comptant : 90.000



ARIEL 1000 cc. Suspension AR
Prix : 404.500 — comptant : 170.000

Disponibles de suite :

ALMA 125 et 175 cmc. — GUILLER 125 et 175 cmc. (GUILLER-ORIGAN A.M.C.) — GNOME-RHONE 125 cc. R.4
CYCLOMOTEURS A.G.F. et ANIELLA — VAP — POULAIN et 60 motocyclettes d'occasion de première marque, diverses motocyclettes à bas prix, et sidecars PRECISION — H.B. — BERNARDET
Prenons commande des 150 cc. SACHS - RIXE : 159.900 frs et 175 cc. ILO-RIXE : 179.900 frs. Ces modèles sont visibles à nos magasins — Nouvel arrivage ce mois de selles bi-place « FERIDAX » et lunettes « IDEAL » (1.090 fr. la paire) - IMME R. 100 - PANTHER 350 cc. - ARIEL 500 et 1.000 cc. - Scooter A.G.F.
PIECES DETACHEES ET ACCESSOIRES - PNEUS — EXPEDITION FRANCE ET COLONIES

LADEVEZE

50, rue Brunel et 235 Boul. Pereire - PARIS-17^e
(Porte Maillot) Tél. : ETOILE 24-66

REPRESENTANT : DOUGLAS - MOTOBECANE
ALMA - GUILLER - A.G.F. - GNOME-RHONE

Acheter chez LADEVEZE, c'est acheter de confiance et vous assurer les réparations, l'entretien gratuit pendant 6 mois de toutes motocyclettes neuves.

Distributeur pour la France et livraison des ARIEL, PANTHER, O.E.C., RIXE, IMME, Lunettes IDEAL, Selles FERIDAX, Casques CROMWELL.

FULGUR

va vite en tout terrain

Breveté S.G.D.G.

LA REMORQUE MONOROUÉ

- Modèle M. 100 pour Moto.
- Modèle M. 50 pour Vélocipède et Dérive.
- 50 kgs à 80 kmh.
100 kgs à 60 kmh.

Suspension à flexibilité variable et réglable.

ETS TAILLANDIER

61, RUE DE LA PREVOYANCE, VINCENNES (Seine)

PAS DE BONNES VACANCES SANS

VELOCETTE

LIVRAISON IMMEDIATE à la

Sté MOTOCYCLE

LA PLUS FORTE ORGANISATION DE CREDIT DE LA REGION PARISIENNE

166, rue Lafayette - PARIS-10^e - Tél. NORd 07-59
(Métro Gare du Nord)

200 cc.	Complet avec sacoche, repose-pieds, tansad.	218.000
350 cc.	culbutée, avec compteur, repose-pieds, béquille lat., siège AR.	230.000

Motocyclistes...

Tél. : NORd 44-26

A. CHARRIER

Champion de France de Vitesse 1936
28, RUE DAVOUST - PANTIN (Seine)

VOUS LIVRERA DE SUITE

BSA

Votre

ou votre

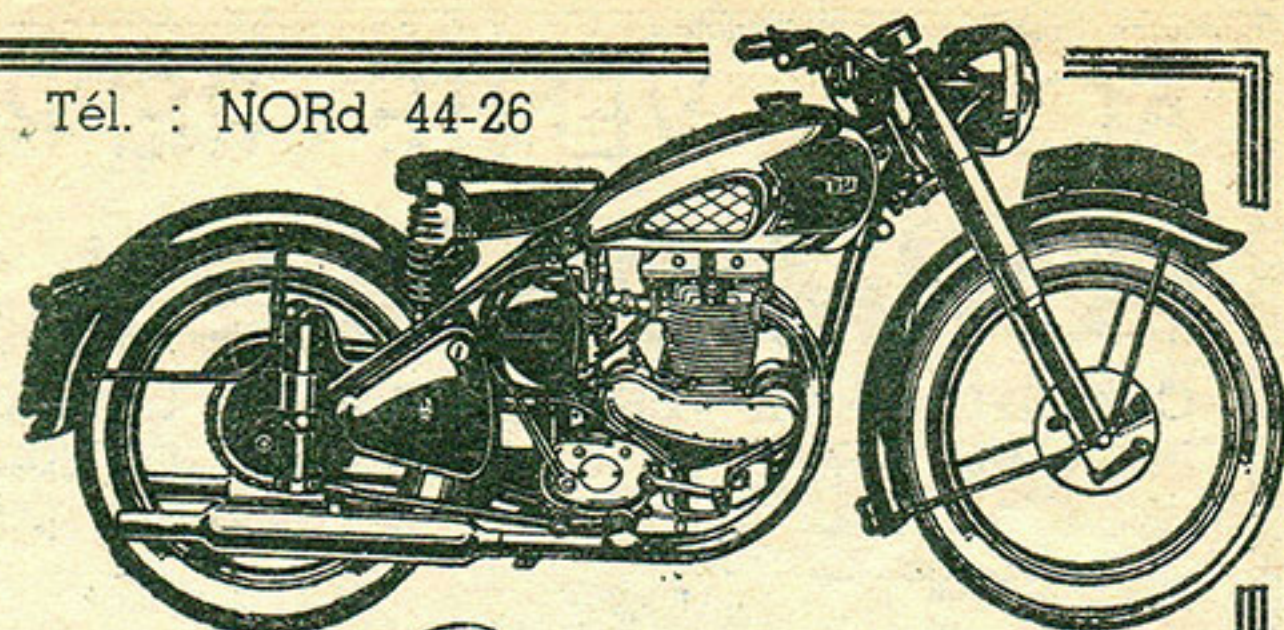
SUNBEAM

Tous modèles
Livrables de suite

ATELIER DE REPARATION ET OUVRIERS SPECIALISES POUR ENTRETIEN ET GARANTIE

REPONSE CONTRE TIMBRE

VENTE A CREDIT



Station Service

Mobylette

LIVRAISON IMMEDIATE

MOTOBECANE

A. CHARRIER

43, avenue Edouard Vaillant - PANTIN (Seine) — Tél. : NOR. 44-26

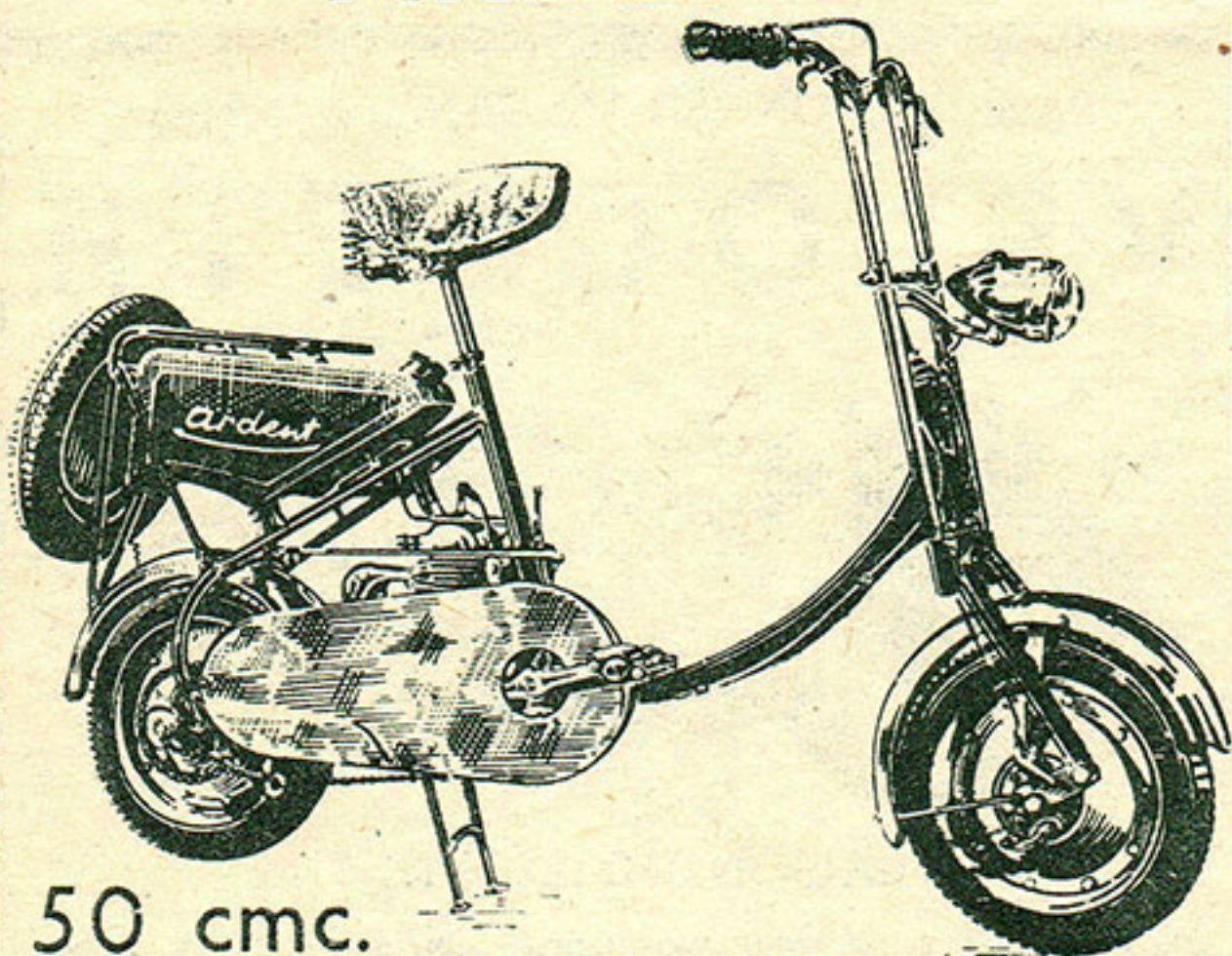
Métro Hoche ou Porte de la Villette

CREDIT

La formule du scooter 1951

Le Baby-Scooter

"ARDENT"



50 cmc.

50 kmh.

55.000 frs. franco port et emballage.

47, rue Georges Clémenceau, 47
CANNES (A. M.) Tél. 922-82

XV^e CIRCUIT MOTOCYCLISTE de Haute NORMANDIE 1951

Epreuve d'endurance et de régularité : 839 kms

GROUPE BLEU - Classement général :

2^e : VALEYRE et MOREL

ex-æquo

1^{er} des 175 cmc.

SUR MOTOS

GUILLER A.M.C.

2 MACHINES AU DEPART

2 MACHINES A L'ARRIVEE

GUILLER Frères

CONSTRUCTEURS

FONTENAY-LE-COMTE — (VENDEE)

Catalogue gratuit sur demande
Joindre 15 frs timbres poste pour envoi

MONOPOLE-POISSY

Massenet

PISTONS-SEGMENTS-SOUPAPES-CHEMISES

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

ACCU SEC INSULFATABLE

DARY

MOTO

PRINCIPAUX AGENTS

PARIS	DEKTEREFF, 88, avenue des Ternes (17°) REVIL, 82, avenue des Ternes (17°) VELMOTO, 6, rue de Lunéville (19°)
MARSEILLE LYON	TAVAN, 4, bd Théophile Turner CHAPPELON, 3, rue de la Méditerranée DUTRION, 170, avenue de Saxe
BORDEAUX NICE LILLE STRASBOURG	FERARD, 34, rue de la Pomme d'Or, ROSSET, 12, passage Grégoire BOUHIN, 23, rue de Paris AGENCE TERROT, 64, Fg National. MECANAUTO, 29, Faubourg de Saverne
TOULON NANCY	RENOVAUTO, place Jean Mermoz MAGASIN DU GARAGE, 82, r. St-Georges ANDRE, 1 bis, rue Notre-Dame DUMAS et COLINOT, 27, rue Morel La- deuil
ROUEN GRENOBLE DIJON	MAURIANGE, 9 bis, rue Haute St-André AUTOMOBILIA, 49, avenue Victor-Hugo HUMBERT, 54, cours Jean Jaurès VAVASSEUR, 15, rue Ernest Messner COMPTOIR DU FREIN, 10, place du 30 Octobre.
AMIENS BREST	S.M.A.G., place du Maréchal Joffre AUTO ACCESSOIRES BRESTOIS, 1, rue Emile Zola
ORLEANS METZ BESANCON MONTLUÇON ANGOULEME CHERBOURG BOULOGNE- sur-MER ALES CHAMBERY VICHY MONTCEAU- LES-MINES ANNECY AURILLAC BIARRITZ FORBACH SARREGUE- MINES ARPAJON MARMANDE GUERET SARREBRUCK ORAN PHILIPPEVILLE CASABLANCA	CHENESSEAU, 82, rue Bannier TREIZE, 38, rue Pasteur SIMONIN, 1, rue Charles Fourier DUMAS et COLINOT, 85, r. Chantoiseau RIBARDIERE, 193, rue Saint-Roch VIAL, 52, rue du Val de Saire HUBERT, 68, avenue de Paris CYCLES DEMOS, 27, quai Jean Jaurès DEBAS, 17, rue Sommeiller DUFOUR, 28, rue Pasteur JACQUELIN, 2, rue de Mâcon CARMINATI, 6, rue Royale RANGEARD, 5, rue Pasteur OMNIA ELECTRIC AUTO, 8, av. Jaulerry BERWALD, 21, avenue de Spicheren ACCESSOIRES AUTOMOBILES, 15, av. de la Gare MONGIN, 105, Grande-Rue BOUSQUET, 91, boulevard Gambetta CAVERT, 12, rue Maurice Rollinat ROSCHÉ, 12, Max Braun Strasse MUNOZ, 1, rue du Citoyen Bézy REGULATO, 6, rue Passerieu AUGUSTIN, 7, rue Capitaine Beaux LEMARCHAL, 29, avenue Mers Sultan PONCET, 40 bis, rue Thiers MONOD et STAEHLY, 13, rue Caroline
TUNIS GENEVE	

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

A calotte métal lége.
à haute résistance
**IMPERFORABLE
AUX CHOCS**

Prix imposé : 3.200 fr.

Vente en gros :

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



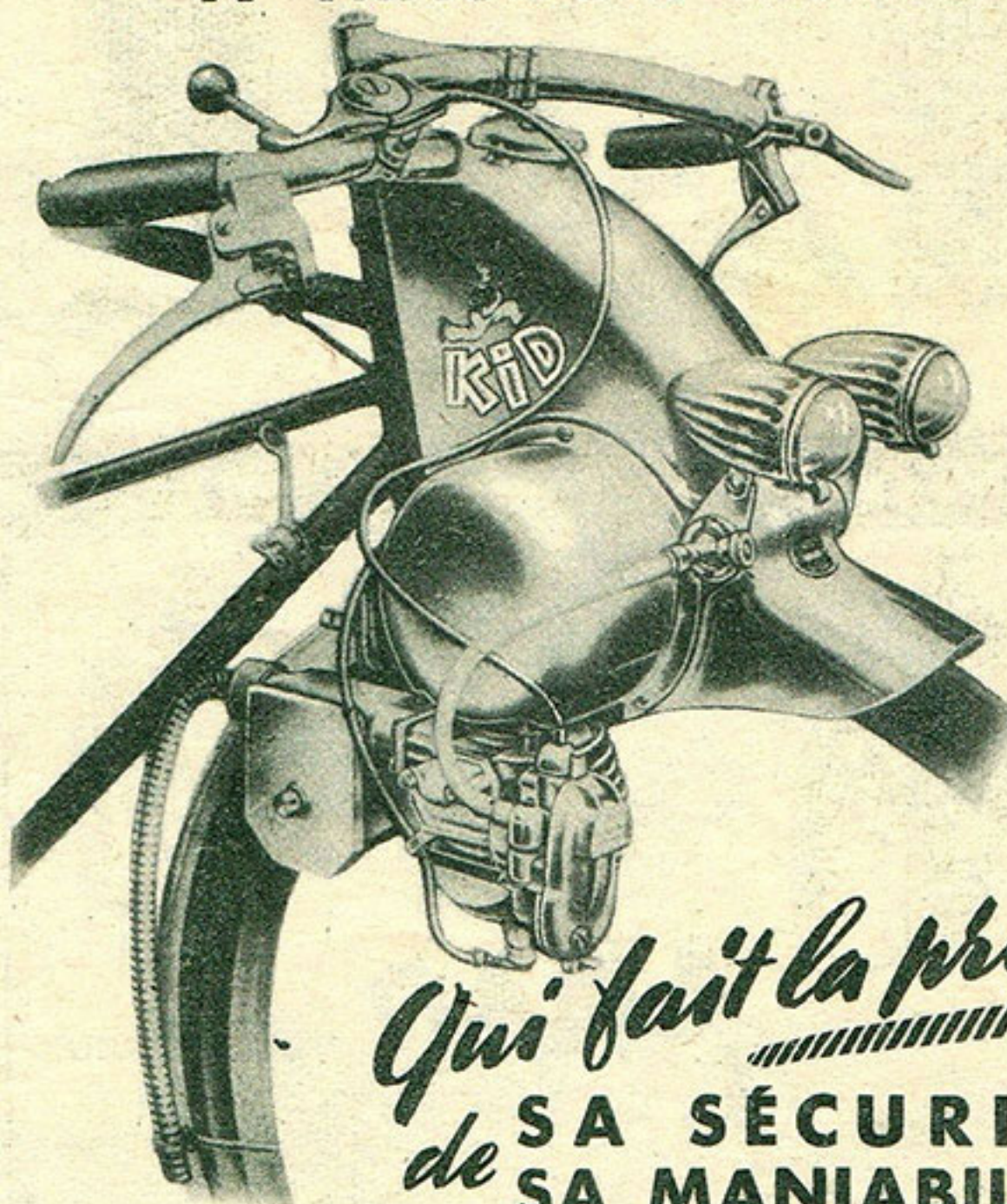
Rallye cyclomoteur
PARIS-NICE

TRIOMPHE

du
Moteur



A TRACTION AVANT



Qui fait la preuve
de **SA SÉCURITÉ
SA MANIABILITÉ**

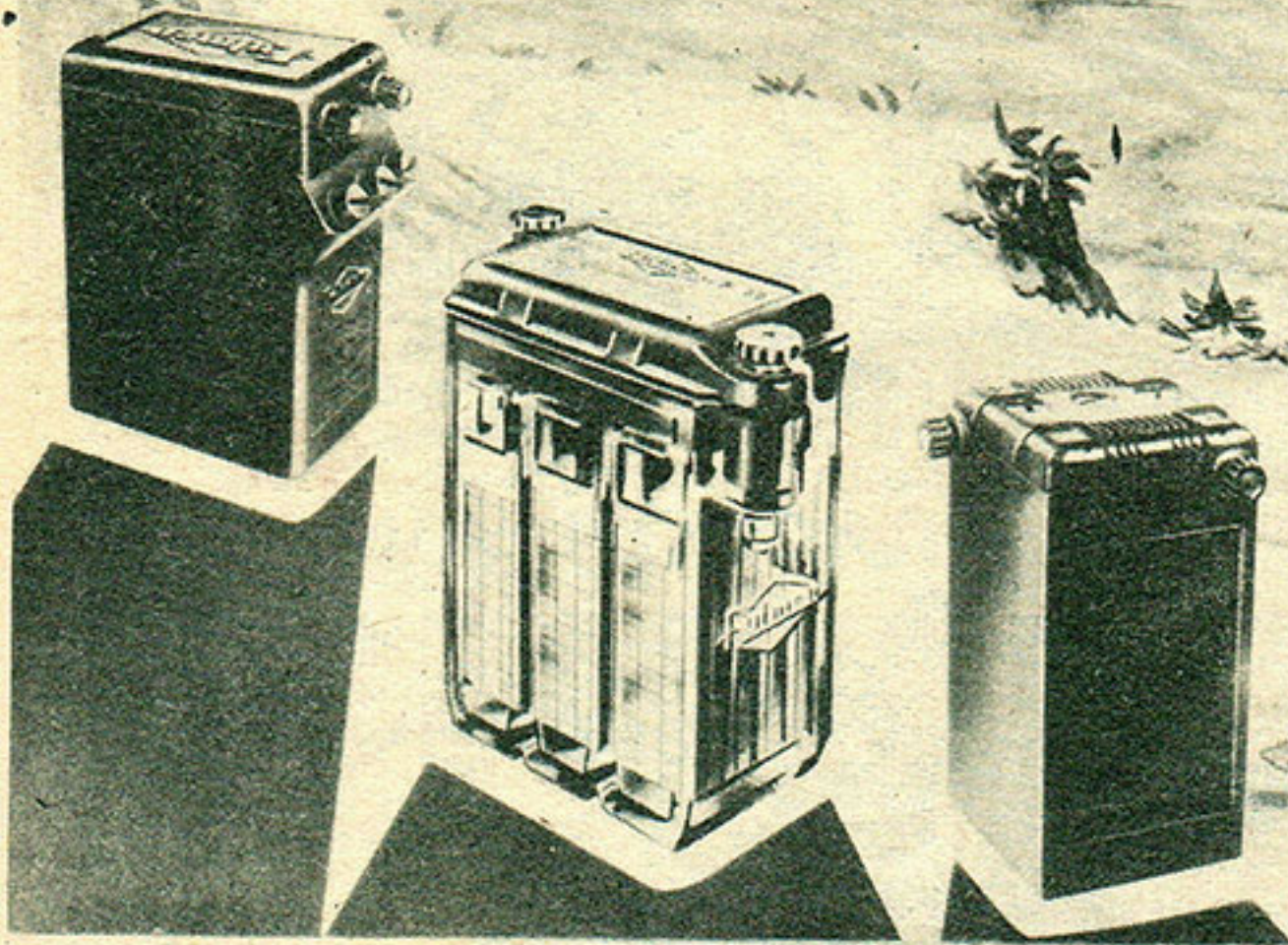
1^{ER} CLASSEMENT PAR ÉQUIPE
2° LESAIN - 3° MILBACH
5° CIPOLAT
ÉPREUVE DÉMARRAGE FREINAGE
1^{er} LESAIN 2° MILBACH

Seule équipe Présentant 3 participants
au départ et à l'arrivée
SANS PÉNALISATION sur cycles C.DAUDON

STÉ DES MOTEURS KID
7 bis, RUE MÉRIMÉE, PARIS-16, KLÉ. 49-30
AGENTS DEMANDES DANS TOUTES REGIONS

Fidèles serviteurs

DE VOTRE CONFORT
DE VOTRE SÉCURITÉ
DE VOTRE AGRÉMENT



LES ACCUMULATEURS
Fulmen moto
LES PLUS DURABLES

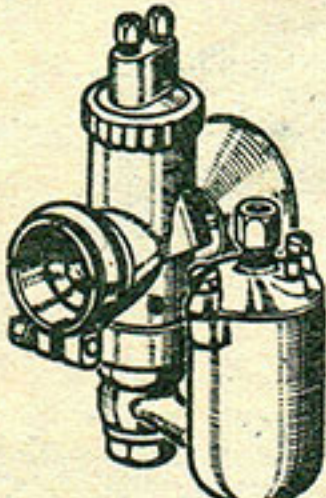
Ce qu'il y a de mieux!...



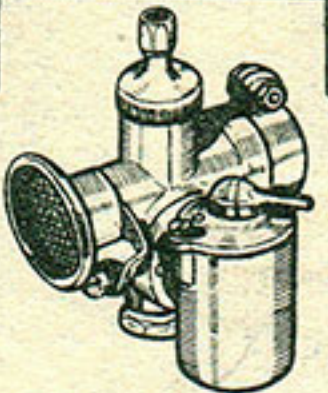
ÉTANCHES
PRATIQUES
ROBUSTES
DURABLES

Une gamme complète pour vélomoteurs et motos

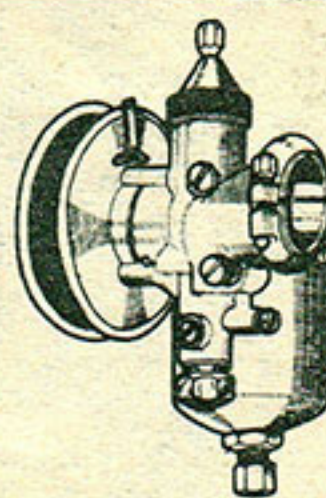
AMAC
AMAC



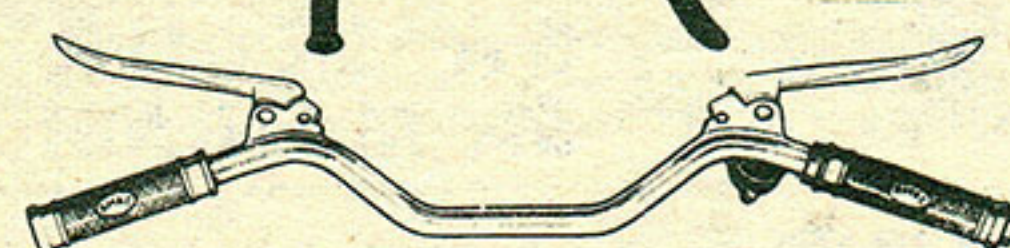
Type MOTO



Type BABY
(pour moteurs
auxiliaires)




Type
VELOMOTEUR



GUIDON MODELE 1951
nouvelle poignée tournante

En vente
chez tous les spécialistes

Catalogue et documentation
à MM. les Agents
sur demande.



COFFRET
pièces de
rechange

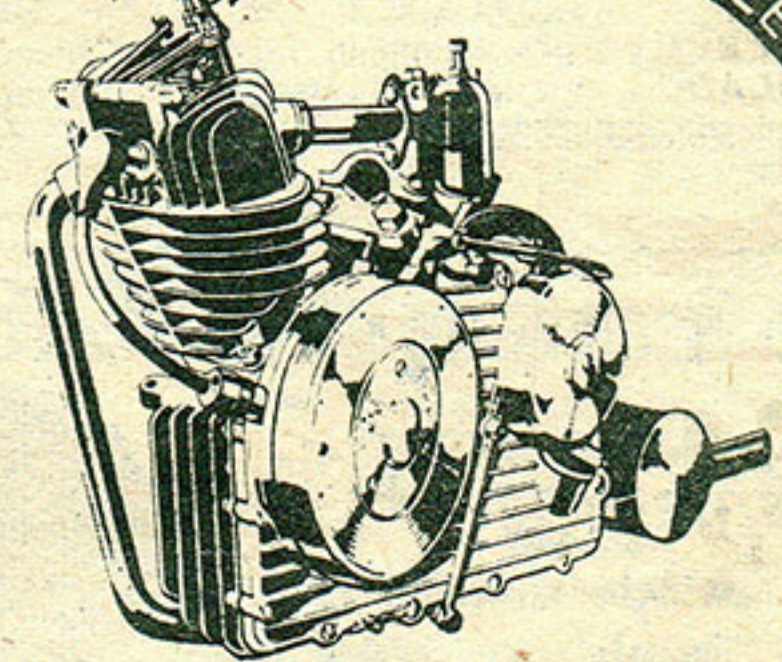
STATION-SERVICE-AMAC
21, r. Collange - LEVALLOIS - Tél. PER. 06-02

LICENCE
DUCATI

48 cm³

Wucicolo

4 TEMPS 2 VITESSES



LE PLUS RAPIDE LE PLUS ECONOMIQUE

M.ROCHER

CONSTRUCTEUR
FRANCE

USINES à CENON (Vienne)
Bureaux commerciaux : 36^e, Av. de l'Opéra, PARIS. Ope 08-96



Moto revue

La Moto

REVUE TECHNIQUE INDEPENDANTE ET DE DEFENSE DES USAGERS
REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 25 francs

		France	Etranger
ABONNEMENTS	24 N°s	540 fr.	780 fr.
	50 N°s	1.050 fr.	1.500 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des N°s de série.
● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :
MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2^e.

● 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.

● Changem. adresse 15 f. timbr. av. la dern bande rectif.

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :

12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2^e)
(IMMEUBLE METRO SENTIER)

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

◆ LA DEVIATION DE LOUVRES

La route nationale 17 qui dessert la région industrielle du Nord, la Belgique, la Hollande, est considérée comme la deuxième route de France. Or, elle est étranglée en deux points par les passages dans les localités de Vaud'herland et de Louvres ; cette dernière s'est illustrée récemment par un très grave accident qui ne se serait pas produit si la déviation commencée en 1941 n'avait été stoppée, alors que 75 % des travaux de terrassement avaient déjà été effectués. Les millions, que coûtera l'accident, auraient été mieux employés à l'achèvement de la déviation qu'il faudra pourtant terminer sous peine de voir se reproduire d'autres accidents.

◆ LA RADIO ET LA PREVENTION ROUTIERE

La Prévention routière a entrepris ces derniers mois une campagne importante sur les ondes de la Radiodiffusion française, destinée à attirer l'attention des grandes personnes et des enfants.

Une première série de douze émissions consacrée aux enfants des écoles a été réalisée sous forme de concours hebdomadaires, les enfants devant faire des rédactions traitant de la « sécurité routière » et les instituteurs étant invités à grouper les envois. Cette initiative a connu un plein succès puisque 50.000 rédactions ont été rédigées et 20.000 envoyées par les écoliers.

Une autre série d'émissions destinées plus spécialement aux usagers de la route, a été diffusée durant neuf semaines et a provoqué l'afflux d'un courrier hebdomadaire de plus de 8.000 lettres.

◆ LE TELEPHONE SUR L'AUTOROUTE DE L'OUEST

Au renouvellement de la demande d'installations de cabines téléphoniques sur l'autoroute de l'Ouest par la Fédération nationale des ambulances auprès du Ministère des Travaux Publics des Transports et du Tourisme, il a été répondu qu'on étudiait actuellement la possibilité en 1951 de telles installations sur la section tunnel de l'autoroute, qui permettraient aux usagers en panne de faire appel aux ambulanciers ou aux garagistes.

VERS LE RESPECT DES DATES DE LIVRAISON

L'UTILISATION de deux moyens de locomotion différents, comme l'automobile et la motocyclette, sur des parcours communs, a souvent été la cause de nombreuses controverses. La rancune qu'automobilistes et motocyclistes nourrissent les uns pour les autres et qu'ils assouissent périodiquement par voie de presse, a au moins l'avantage, en dépit de sa vanité, d'être très vite amenuisée, sort commun à la plupart des passions. Bien plus graves sont les sujétions diverses qui briment au même titre tous les usagers de véhicules automobiles : fiscalité excessive, cherté de l'essence, augmentation continue des prix et commune impuissance devant les agissements parfois scandaleux de certains constructeurs. Aussi, applaudissant à une mesure dont ils bénéficieraient indirectement, les motocyclistes félicitent M. A. Hugues et M^e de Moro-Giafferi, députés de Paris d'avoir déposé une proposition de loi prévoyant que toute somme versée d'avance soit productive d'un intérêt au taux légal en matière civile, passé un délai de trois mois ; le texte adopté le 21 avril en séance publique était rédigé dans les termes suivants : « L'article 1590 du Code Civil est complété par les dispositions suivantes : si la chose qu'on est obligé à vendre est mobilière, toute somme versée d'avance sur le prix, quels que soient la nature de ce versement et le nom qui lui est donné dans l'acte, est productive, au taux légal en matière civile, d'intérêts qui courront à l'expiration d'un délai de trois mois à compter du versement jusqu'à réalisation ou restitution des sommes versées d'avance. Il ne peut être dérogé par des conventions particulières à la présente disposition. Elle ne s'applique pas aux commandes spéciales sur devis, ni aux ventes de produits dont la fabrication est entreprise sur commande spéciale de l'acheteur ».

Ainsi donc les acheteurs éventuels d'un véhicule à deux ou quatre roues ne seront plus engagés vis-à-vis des constructeurs par les termes à sens unique d'un contrat. Il ne semble pas toutefois que la loi adoptée ait des incidences sur les délais actuellement impartis à la livraison puisque les constructeurs qui demandent des délais produisent déjà à la cadence maximum ; mais il est juste que les futurs clients participant à la mise de fonds de l'entreprise touchent leur part des bénéfices réalisés sur les sommes qu'ils ont avancées. Les constructeurs hésiteront peut-être à se créer une telle obligation, ou bien, s'ils le font, seront amenés à respecter les dates de livraison indiquées.

◆ L'ESSENCE A AUGMENTE 2,6 FOIS PLUS VITE QUE LA VIE

Lorsque le Trésor a besoin d'argent, le Gouvernement demande qu'on taxe l'automobile ; et, malgré les timides protestations de quelques députés, la proposition est votée. On a déjà si souvent usé de ce regrettable expédient qu'on ne recule pas devant l'application d'une taxation nouvelle et presque mensuelle. Certains se souviennent (encore les qualifiera-t-on d'esprits chagrins) que près de 500 députés, au début de la législature, s'étaient officiellement vantés de défendre l'automobile ; mais ce n'était que vaine promesse et l'Administration a pu, à chaque fois qu'elle le désirait, inspirer sa volonté à ces faux amis de l'automobile. C'est ainsi que du 1^{er} mars 1946 au 1^{er} mars 1951, les taxes sur le litre d'essence ont été multipliées par 11,4, alors que pour la même période l'indice des prix a été multiplié par 4,4.

◆ INDISCIPLINE EN PERSPECTIVE

Suite à notre information parue dans notre numéro 1027 du 7 avril 1951, notre confrère italien « Motociclismo » commente ainsi l'interdiction, formulée par la préfecture de police, de fumer dans les enceintes des foires et salons : « si une décision de ce genre était prise en Italie, on assisterait très vite à la raréfaction des visiteurs ». On dit cela... et puis on s'incline... témoin en France où cependant les gens sont réputés frondeurs.

◆ CONSOMMATION DE CAOUTCHOUC

Aux Etats-Unis les usines de pneumatiques sont autorisées au mois de mai à utiliser le même tonnage de caoutchouc qu'au cours d'un mois de 1950, contre 90 % de cette quantité en avril 1951.

◆ LE PARC ALLEMAND

La centrale statistique allemande de l'Industrie automobile signale qu'il y a 2.281.983 véhicules à moteur en circulation à l'heure actuelle en Allemagne occidentale dont 643.749 automobiles de tourisme et 1.044.882 motocyclettes.

◆ EXPORTATIONS ITALIENNES

Durant les deux premiers mois de l'année en cours, l'industrie italienne de la motocyclette a exporté vers les différents pays importateurs un total de 5.955 unités; durant la même période de l'année précédente, les exportations s'étaient élevées à 3.580; l'augmentation constatée est de 2.375 unités, soit le pourcentage de 40 %.

◆ LE RESEAU ROUTIER INTERNATIONAL

Durant la dernière réunion de la sous-commission des transports routiers — organisme créé par la Commission économique des Nations Unies — le délégué italien a fait savoir officiellement que l'Italie était disposée à adhérer à la déclaration relative à la construction du réseau routier international.

Le réseau dont les routes traverseront 21 états de l'Europe ne fera pas moins de 54.000 kms. La France, le Benelux et l'Angleterre avaient déjà souscrit au projet et l'Italie avait différé son accord jusqu'à ce que les services spécialisés aient reconnu la possibilité pratique de la réalisation du projet.

◆ UN SIDECAR QUATRE PLACES

Le constructeur anglais Watsonian a mis en construction un modèle unique de motocyclette adaptée pour l'attelage avec un side biplace et prévue pour satisfaire aux désirs des « pater familias » soucieux de promener quatre personnes. La machine est équipée d'un moteur Jap bicylindre de 1.000 cmc. en V, soupapes latérales, cadre à suspension arrière, fourche télescopique, selle biplace. L'ensemble qui est très moderne d'aspect doit permettre le grand tourisme à quatre personnes.

◆ LE PARC ITALIEN EN 1950

D'après des statistiques parues récemment dans la presse italienne, le nombre de véhicules en circulation en Italie durant l'année 1950, s'est élevé à 1.291.703. Dans ce chiffre les motocyclettes et sidecars entrent pour une part qui s'élève à 156.963 unités et les motocyclettes légères sont au nombre de 506.138.

◆ LE DEVELOPPEMENT DE LA MOTO EN ALLEMAGNE OCCIDENTALE

La production motocycliste allemande a fait un grand bond en avant durant l'année 1950. Alors que la production n'a été que de 8000 machines neuves en 48, de 89.000 en 49, elle est passée à 250.000 en 1950. Cette production se répartit comme suit : scooters : 2,2 % ; cyclomoteurs et BMA : 27,7 % ; motos jusqu'à 125 cmc. inclus : 40,2 % ; de 126 à 250 cmc. : 26,3 % ; de 251 à 350 cmc. : 2,4 % ; au-dessus de 350 cmc. : 1,2 %.

Le nombre de marques et de types de machines a aussi augmenté :

En 1948 : 21 marques avec 33 types ; en 1949 : les chiffres sont respectivement de 47 et 87 ; en 1950 : 69 et 157 qui se répartissent de la manière suivante : pour les cyclomoteurs et BMA : 38 marques avec 52 types ; jusqu'en 125 cmc. : 44 et 67 ; de 126 cmc. à 250 cmc. : 15 et 17 ; de 251 cmc. à 350 cmc. : 6 et 6 ; au-dessus de 350 : 2 marques avec 3 types. En plus, neuf firmes ont présenté les 5.500 nouveaux scooters sur le marché, dont 68 % sont des Vespa et 18 % des Lambretta.

En 125 cmc., NSU a fourni 25 % des machines, DKW 18 %, Adler 8,5 %, Hoffmann et TWN 6 % chacune, Riedel 5 %.

Pour les cylindrées comprises en 126 et 250 cmc., Zundapp vient en tête avec 38,5 % de la production, suivi de BMW (17 %) et NSU (13,5 %).

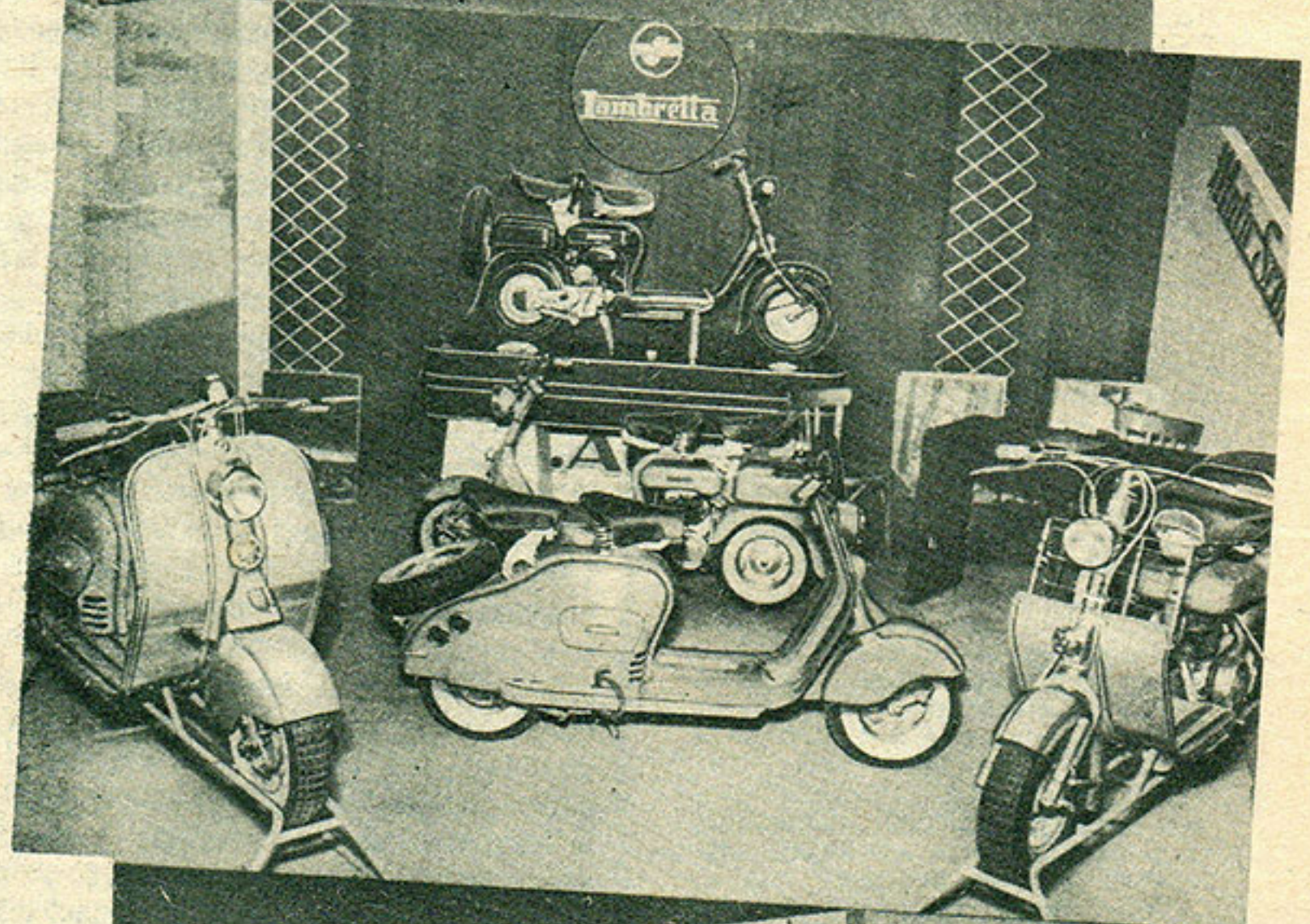
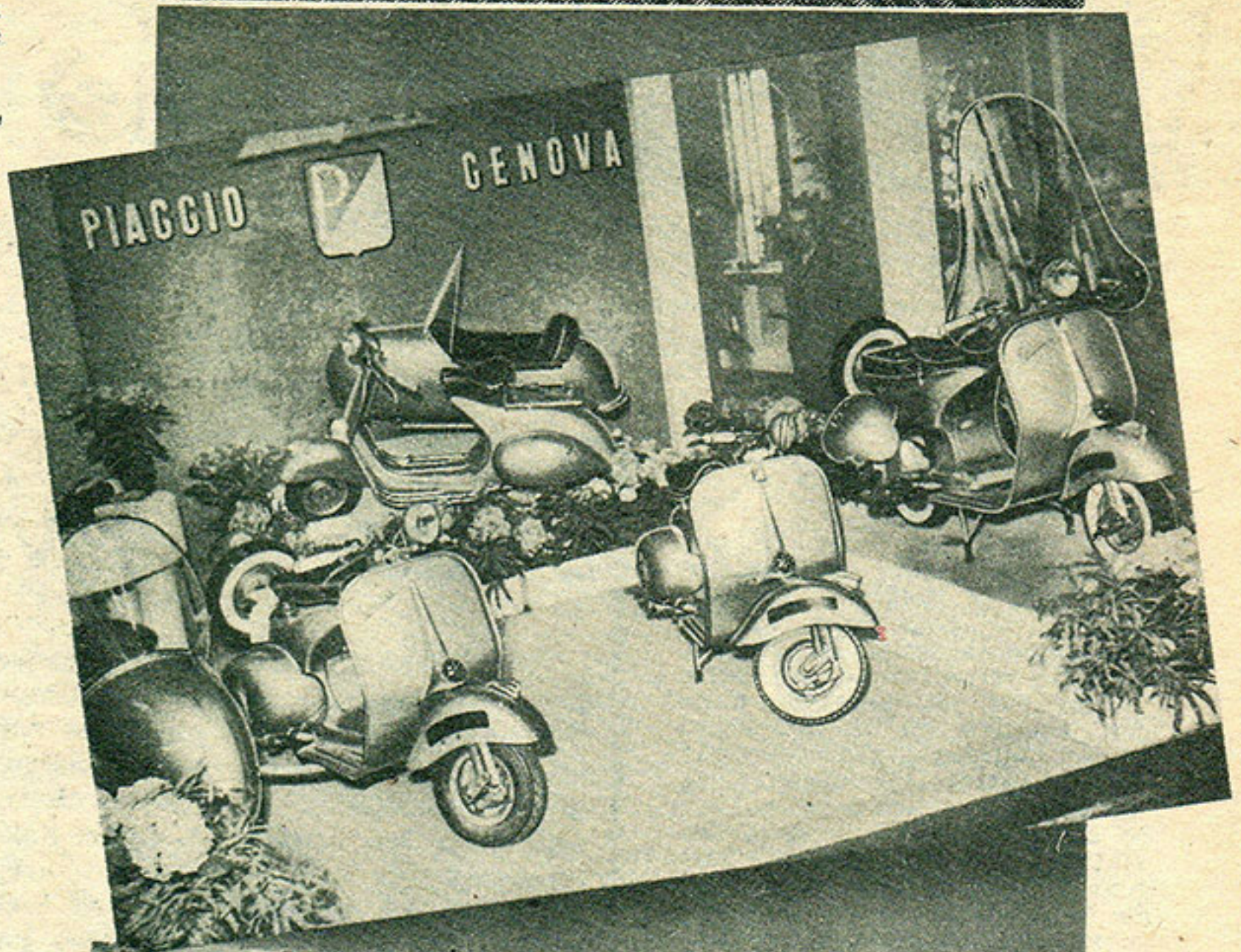
En 350 cmc., Horex, avec sa SB 35, fournit 95 % des machines, la Konsul NSU ne paraissant que maintenant sur le marché.

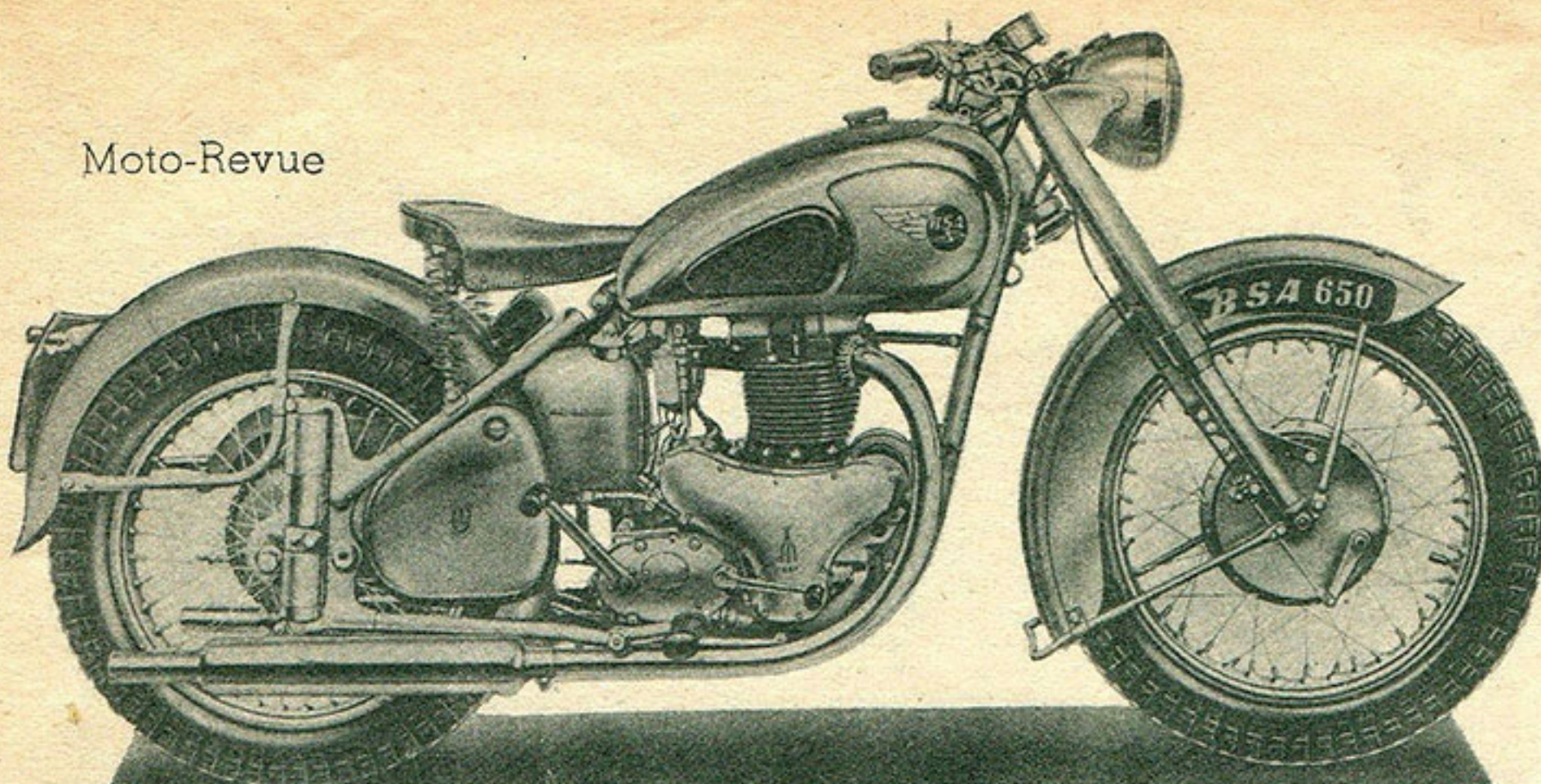
Les R 51 BMW représentent, elles, 90 % des machines de cylindrée supérieure à 350 cmc.

La répartition sociale de la clientèle motocycliste est aussi intéressante. Les ouvriers représentent 45,5 % des acheteurs (et sont les plus nombreux en toutes cylindrées), les employés 14 %, la main-d'œuvre paysanne 9 %.

L'industrie italienne motocycliste était largement représentée à la Foire de Paris par ses fabricants de scooters. De haut en bas : les stands de Vespa, Lambretta et Guzzi.

Informations





LA 650 ^{c.c.} BSA Golden Flash

LORSQUE sont apparues les deux 650 cmc. présentées, l'une par Triumph, et l'autre par B.S.A., ce fut une belle surprise. Certes, une partie de la clientèle et surtout de la clientèle coloniale, réclamait des moteurs de plus forte cylindrée que les 500 cc. surtout pour tirer un sidecar, tout en conservant les qualités des deux cylindres jumelés.

Pourquoi B.S.A. a-t-il choisi une cylindrée qui ne correspond à aucune des catégories officielles ? Pourquoi cette marque n'a-t-elle pas porté la cylindrée à 750 cmc., 800 cmc., ou même 1.000 cmc. ?

Il y a tout d'abord une question d'équilibre. On avait jadis remarqué, lors d'expériences sur des monocylindres, que si on portait la cylindrée juste au-dessous de 600 cmc., on avait encore un moteur bien équilibré mais qu'au dessus de 600 cmc. il n'en était plus du tout de même. Avec les deux cylindres jumelés, on estima qu'il ne fallait pas aller au-delà de 650 cmc.

On procéda à des essais sur une 500 cmc. qu'on aléa pour porter la cylindrée à 650 cmc. et on éprouva cette machine sur 50.000 kms. environ, tant en solo qu'avec un sidecar. Les résultats furent plus que satisfaisants, et nombreux étaient les motocyclistes surpris des performances de cette machine apparemment semblable aux autres.

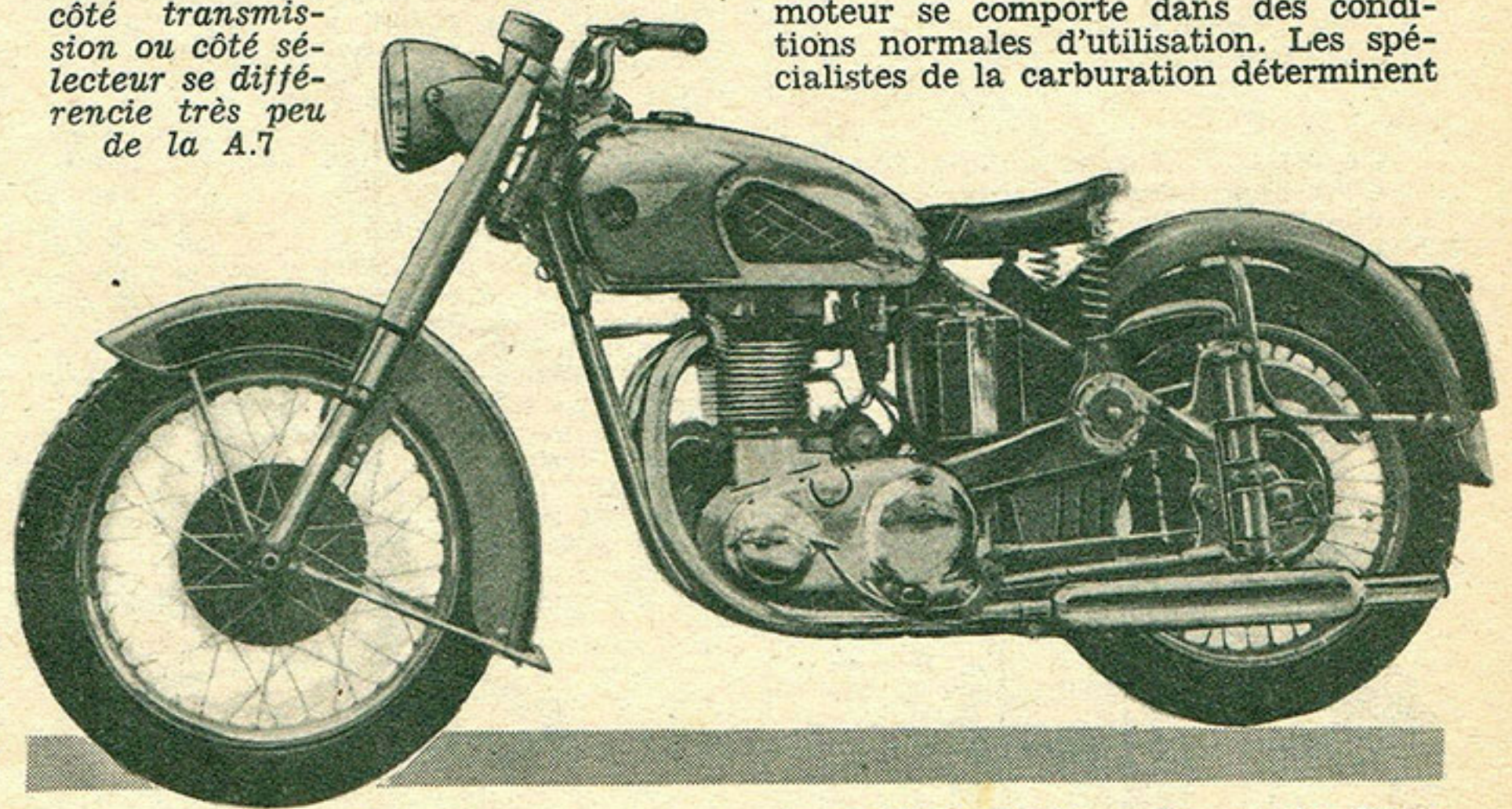
L'augmentation de cylindrée obtenue grâce au réalésage justifiait donc son utilité. Toutes ces expériences durèrent 18 mois. De la machine modifiée, on passa donc à l'établissement d'un prototype.

L'ingénieur en chef de B.S.A., M. Hopwood établit un avant projet sur lequel travaillèrent l'ingénieur assistant M. Perkins et les bureaux d'études. L'avant projet était si heureusement conçu que les quelques milliers de dessins nécessaires furent réalisés sans qu'on rencontrât aucune difficulté sérieuse. Il semble donc que la 650 cmc. soit née sous une bonne étoile, car bien souvent, un avant projet séduisant, s'avère irréalisable quand on vient à en étudier les détails. Il ne doit pas y avoir de cloison étanche entre les divers services d'étude. Là encore, l'esprit d'équipe est absolument indispensable. Et au cours de l'étude préalable, l'ingénieur assistant doit se tenir en contact permanent avec les services de l'outillage et de

la production car certaines solutions, sans aucun sacrifice de la qualité mécanique, peuvent permettre de simplifier les opérations d'usinage et d'abaisser le prix de revient, et éventuellement, de faciliter l'entretien et les réparations.

Par exemple, dans le cas de la « Golden Flash » on s'aperçut que des ailettes verticales, tout en améliorant le refroidissement, facilitaient les réparations de fonderie. Aux deux bouchons vissés permettant d'accéder aux culbuteurs, on substitua un couvercle commun, etc... Et cet examen

La 650 B.S.A. côté transmission ou côté sélecteur se différencie très peu de la A.7



critique fut poursuivi pour tous les organes et le dessin primitif constamment modifié et amélioré après avoir consulté les services de la fonderie, de la forge et de l'usinage. On put alors établir le projet primitif dans lequel il n'y a pas un écrou ou une vis qui ne soit étudié en détail avec la plus extrême précision. Cela est long : Un dessinateur extrêmement habile passa dix jours sans désespérer à dessiner le carter. Mais grâce à l'expérience des ingénieurs et à la coopération constante des services, il n'y eut aucune anicroche. Et en définitive il n'y eut que très peu de différences entre l'avant projet et le projet définitif.

Les bleus sont ensuite acheminés vers les divers services qui réalisent les pièces. C'est à l'ingénieur de la production M. Munro qu'il appartient de réaliser les essais dans un laboratoire qui est dans les usines modernes, le saint des saints, le sanctuaire inviolable. M. Munro affirme que dans sa longue carrière, il n'a jamais rencontré un moteur dont la mise au point ait été plus facile.

1° Essai au banc : 15 heures sous faible charge, à un régime de 3.000 t.-min.

2° Le moteur remonté est à nouveau placé sur le banc d'essai. Après quelques pointes à régime élevé, on note la puissance développée : 35 CV à 5.700 t.-m. A 3.500 t.-m., la puissance est la même que celle du 500 cmc. à 7.000 en haut de sa courbe.

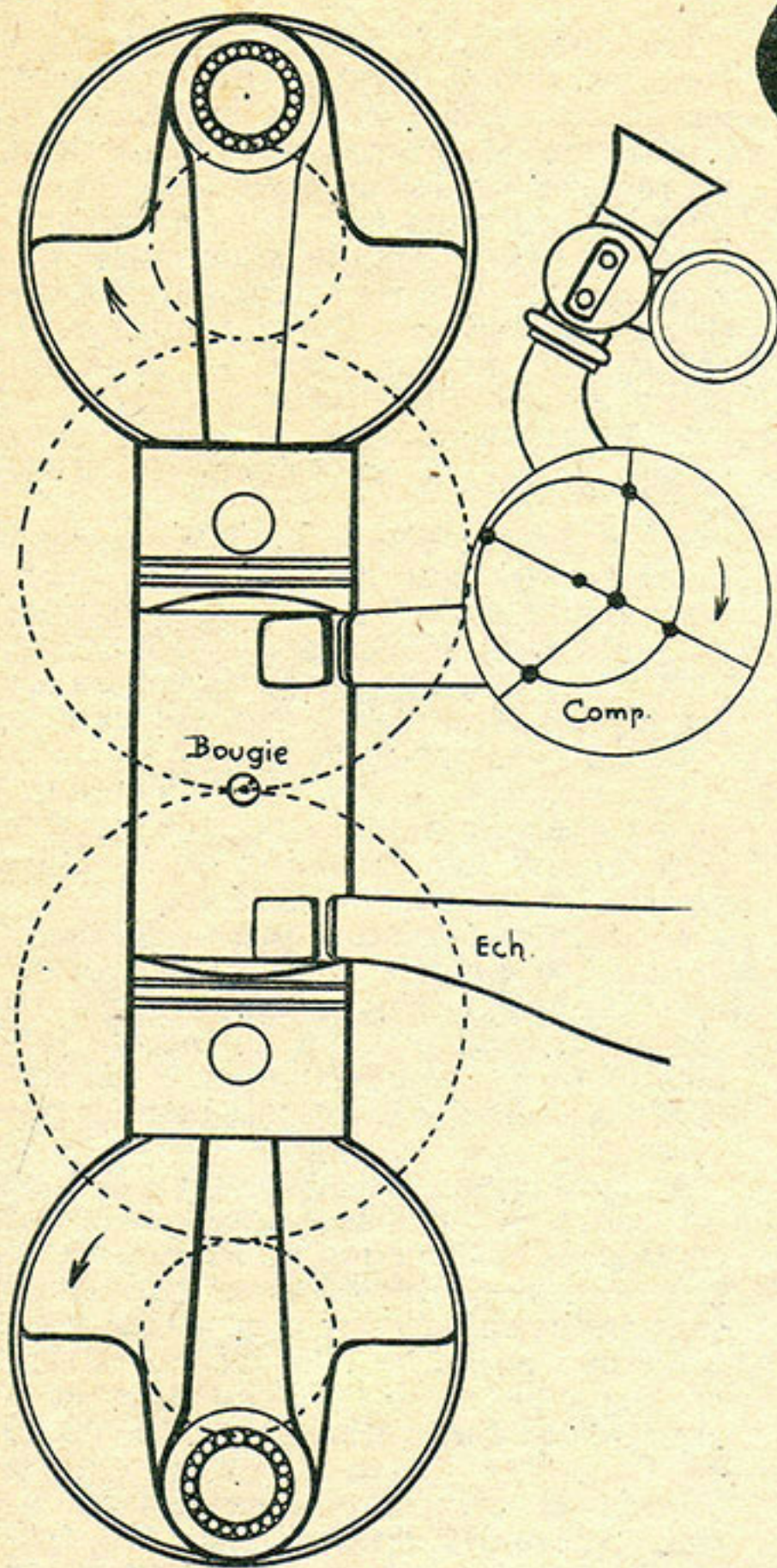
Ce résultat parut si surprenant qu'on s'assura du bon réglage du dynamomètre. De nouveaux essais donnèrent les mêmes indications.

4° Essais à pleine puissance pendant... 100 heures. Naturellement aucun renseignement n'est fourni sur ces essais, mais s'il y a des points faibles ils ne peuvent échapper et on apporte au moteur les modifications nécessaires.

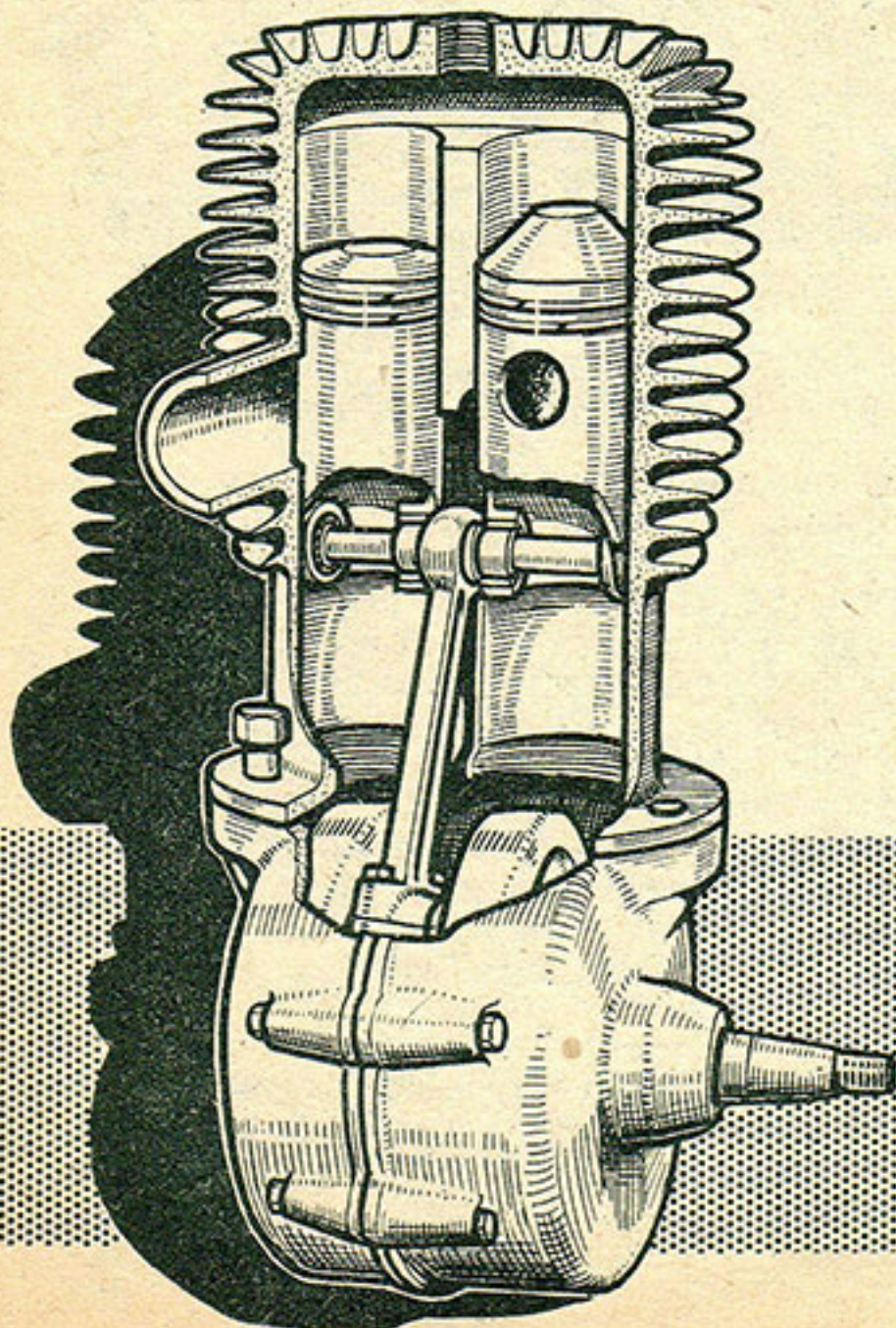
6° Le moteur est alors monté dans un cadre et on passe aux essais sur route sous la direction de M. Len Crist. Les essais de prototypes sur route sont indispensables et complètent ceux effectués au banc. Ces derniers sont en principe effectués à régime et à charge constants. Sur la route, on se rend compte de la manière dont le moteur se comporte dans des conditions normales d'utilisation. Les spécialistes de la carburation déterminent

le meilleur réglage. On essaie divers pistons (on sait que les pistons sont ovales à froid). Ces essais sur route furent effectués sur près de 20.000 kms. à peu près sans arrêt. On n'eut en fait qu'à remplacer les joints de couvercle de distribution.

On voit, par cet exemple, la quantité énorme d'efforts que représente la mise au point d'un prototype même quand il ne s'agit que de l'extrapolation d'un modèle existant. Et comment chiffrer les sommes énormes qui ont été englouties avant que la première machine ait été livrée à la clientèle ? On reproche souvent aux constructeurs de ne pas faire assez preuve d'initiative, mais on oublie que toute création nouvelle exige de gros capitaux et une trésorerie bien garnie.



Ci-dessus : Coupe schématique d'un bicylindre à pistons opposés à balayage en équicourant assuré par un compresseur à palettes. Ci-dessous : le 350 Garelli qui fut un des premiers deux temps à double piston et chambre d'explosion commune.



C'EST pourquoi on a réalisé des moteurs où les deux colonnes gazeuses circulent dans le même sens et non en retour. Elles n'ont plus de contact que par leurs extrémités, la tête de la colonne des gaz frais et la queue de la colonne des gaz brûlés. Ce sont les moteurs dits à balayage en équicourant. Les premiers types comportaient un cylindre unique avec deux pistons se déplaçant en sens contraire. Les pistons démasquaient à la fin de leur course, l'un des orifices d'admission, l'autre ceux d'échappement. La plupart de ces moteurs fonctionnent selon le cycle Diesel. Nous n'en avons connu qu'un exemple sur une moto de course belge. On en voit les inconvénients : très grand encombrement, difficulté d'atelage des pistons, etc... Le moteur dit U à deux cylindres et deux pistons se mouvant à l'unisson, et ayant une cham-

Trojan, dans ses premiers modèles, utilisait, solution à première vue étrange, des bielles ayant une certaine flexibilité, mais il s'agissait d'un moteur à régime assez lent. Singulière voiturette qui était montée sur des bandages pleins ! Mais de plus en plus on a recours à un montage dû, si nos souvenirs sont exacts, à Zoller (tout au moins pour les deux temps, car on le rencontrait sur des quatre temps d'aviation). Il consiste à utiliser pour un des pistons une bielle maîtresse sur la tête de laquelle il y a une patte qui reçoit la tête de la bielle de l'autre piston. Cette seconde tête de bielle décrit une ellipse. Ce système a donné entièrement satisfaction sur des moteurs à régime aussi rapide que le DKW de course. On a pu, grâce au décalage des temps, utiliser des pompes d'alimentation et des compresseurs volumétriques à faible pression, mais la consommation est

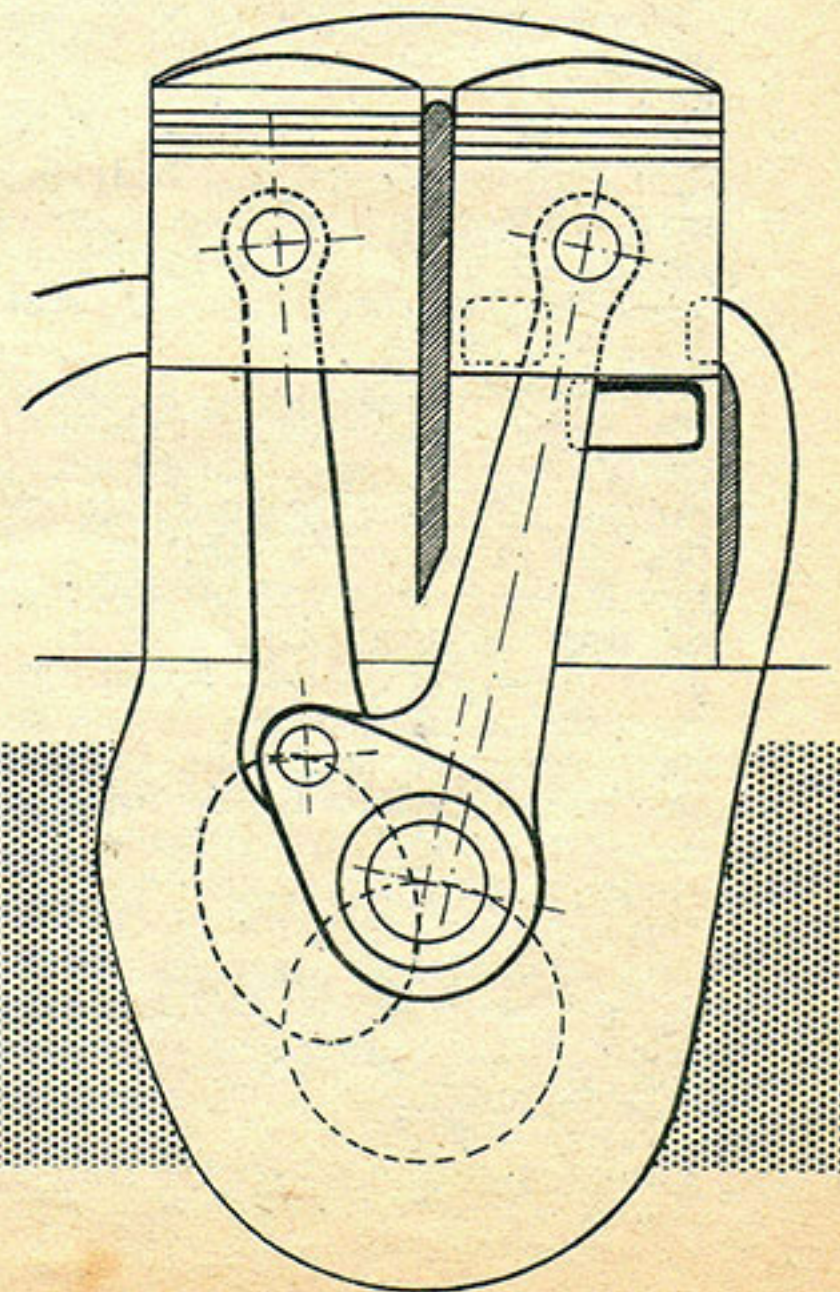
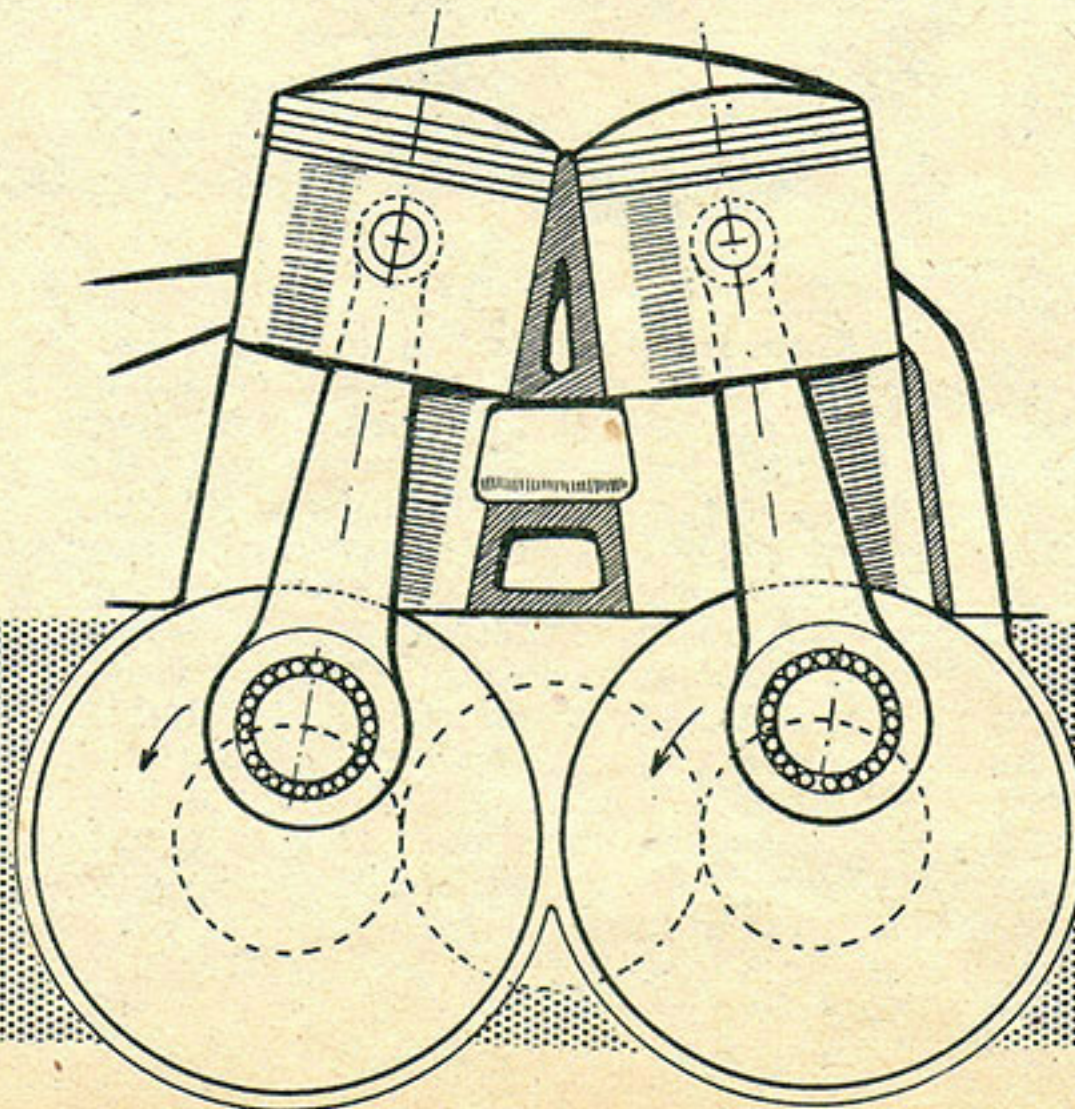
VARIÉTÉS

bre d'explosion commune pour les deux cylindres, n'a aucun de ces inconvénients et on en trouve des exemples assez nombreux. Certains ne furent que des moteurs d'expérience, comme le Cozette ou le Zoller, d'autres au contraire sont entrés dans la pratique courante, comme la Puch et bien d'autres. Evidemment, il n'y a qu'un temps moteur par tour et l'équilibrage s'apparente à celui d'un monocylindre. Par contre, la course est plus faible, ce qui réduit la vitesse linéaire des pistons, on dispose d'une surface de refroidissement plus considérable et on peut donner aux orifices une section plus importante. Mais le gros avantage, c'est la marche régulière des gaz. On réduit ainsi les pertes de gaz frais, on évacue plus complètement les gaz brûlés. Dans son temps, le moteur Garelli 350 cmc. à bielle unique articulée sur un axe commun aux deux pistons donna de très remarquables résultats.

D'autres constructeurs s'avisèrent qu'il serait possible de décaler la marche des pistons, de telle sorte que la période d'admission précède celle d'échappement. On peut y arriver de diverses manières : en disposant les cylindres en V, mais alors il est difficile de dessiner une culasse de forme satisfaisante. Puch a pendant longtemps employé une bielle à fourche, mais un des pieds de bielle formait glissière.

élevée, environ 500 gr. de carburant CV/h.

De nombreux inventeurs ont tenté de créer des moteurs monocylindriques où l'introduction des gaz frais s'opérerait par la culasse et l'expulsion par des lumières découvertes par le piston au bas de sa course. En théorie, cela est très intéressant, puisque nous pouvons décaler à notre gré la période d'introduction des gaz frais. Mais il y a de sérieux inconvénients. Le premier est que nous ne pouvons envisager l'emploi du carter-pompe à cause de l'espace nuisible représenté par un très long canal de transfert. Il nous faudra donner à la soupape un très large diamètre, avec une levée et une fermeture très rapide (nous ne disposons que d'une courte période pour l'admission) le ressort sera très puissant. Un tel mécanisme lourd et soumis à des efforts considérables, ne pourra y résister. Nous devons donc recourir soit à un distributeur rotatif, soit à une distribution par fourreau. Il y a eu quelques exemples de moteurs deux temps à distribution rotative et alimentation par compresseur, le Jameson et le Cross par exemple, mais on n'en entend plus parler. Constatons le fait sans affirmer que ces systèmes doi-

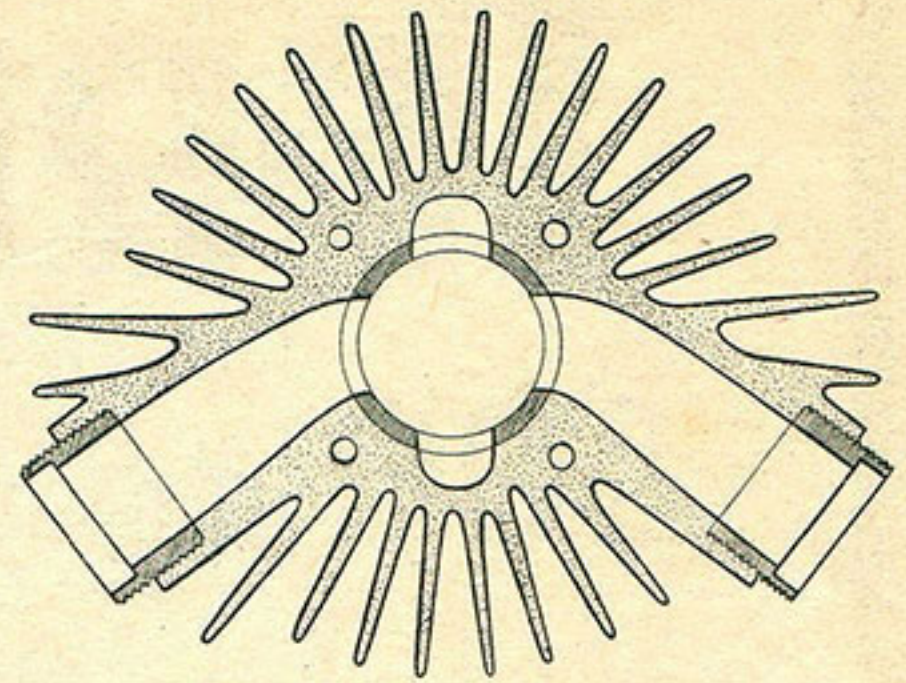


vent être condamnés. Une solution peut être intéressante et se heurter à l'hostilité des constructeurs et du public. Le moteur Evans était à refroidissement liquide et à fourreau unique, l'alimentation se faisait par carter pompe et le canal de transfert aboutissait en haut du carter. Mais nous ne croyons pas qu'un fourreau puisse, à cause de la distorsion, donner satisfaction dans un deux temps. Le Royer était un deux cylindres en V à distribution par fourreaux, mais lui aussi a été rapidement abandonné.

Le moteur Ragonay présentait une particularité curieuse. L'alimentation se faisait par carter et pompe auxiliaire. Echappement à fond de course par deux orifices, piston à déflecteur. Un seul orifice de transfert, mais dont l'ouverture était réglée par un petit piston ayant une faible course, environ un centimètre, et se déplaçant librement. Un canal en

ainsi que sur la Scott. Balayage en retour. C'est le type dit à trois lumières. 2° Piston plat et orientation cinétique des gaz. Balayage en retour. 3° Moteurs en U ou Splint Single. Balayage en équicourant.

Etant donné l'extrême importance du système d'échappement qui doit tout à la fois assurer l'évacuation totale des résidus de combustion et ne pas entraîner de gaz frais, il y a lieu, croyons-nous, d'attacher une très grande importance au moteur Violet à échappement contrôlé. Il y a deux possibilités : le deux temps à balayage en équicourant à compresseur d'air et alimentation par injection. Certes, dans ce cas il nous faut pour assurer la chasse d'air une quantité appréciable d'énergie, mais que nous pouvons limiter au minimum indispensable. Dans ce cas nous serons amenés à employer un compres-



Les possibilités de refroidissement d'un cylindre horizontal sont illustrées ci-dessus. Ci-dessous : un des nombreux essais effectués pour supprimer l'alimentation par pré-compression dans le carter. En bas à gauche : un des premiers moteurs D.K.W. à aspiration par membrane. En bas de la page précédente, de droite à gauche : schéma théorique du nouveau moteur Vespa des records, à course très réduite et à côté, silencieux d'un moteur en U, à décollage des pistons réglable, course très réduite et à côté, schéma d'un moteur en U, à décalage réglable des pistons. Cette solution serait peut-être adoptée par D.K.W. pour ses prochains moteurs de course 250 cmc.

du 2 temps

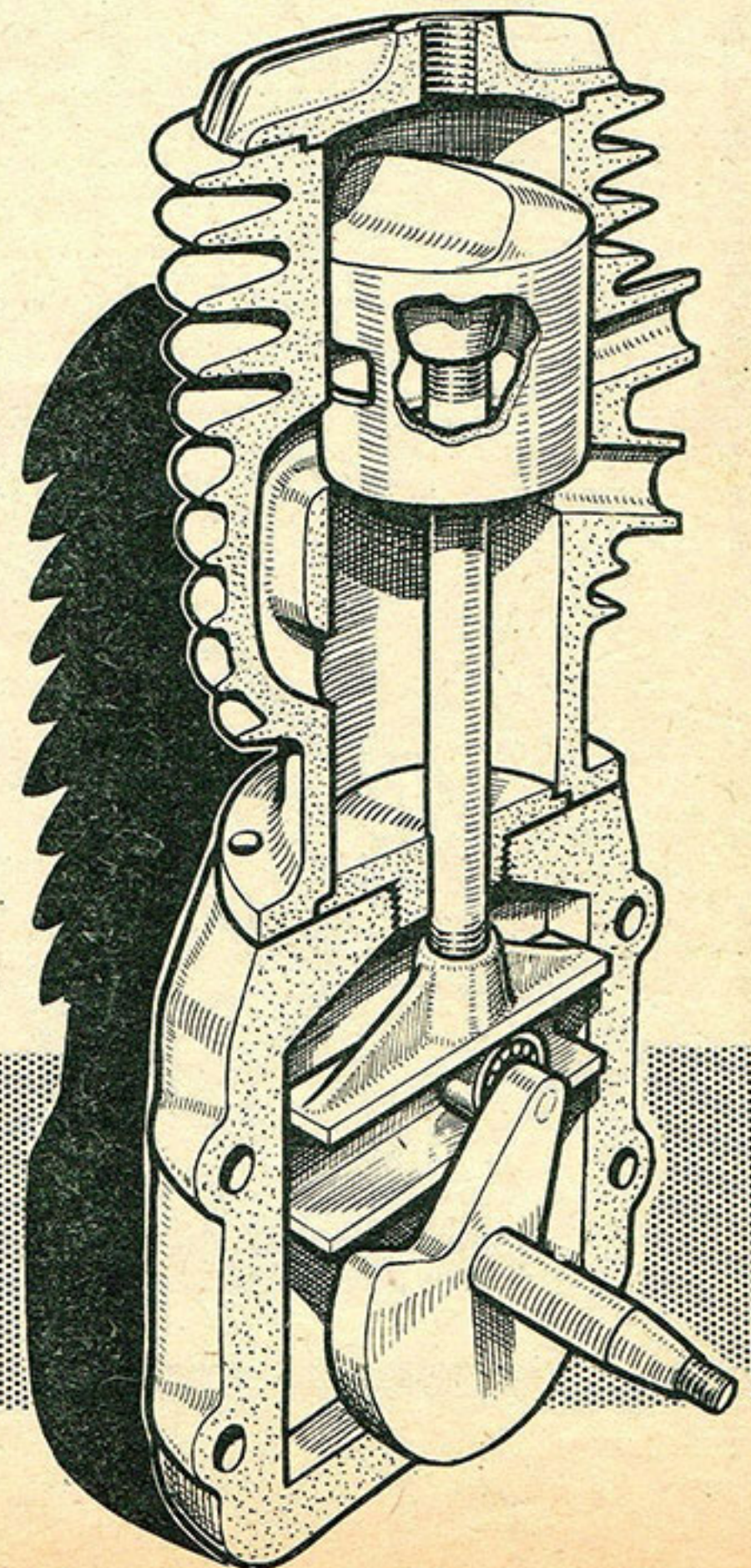
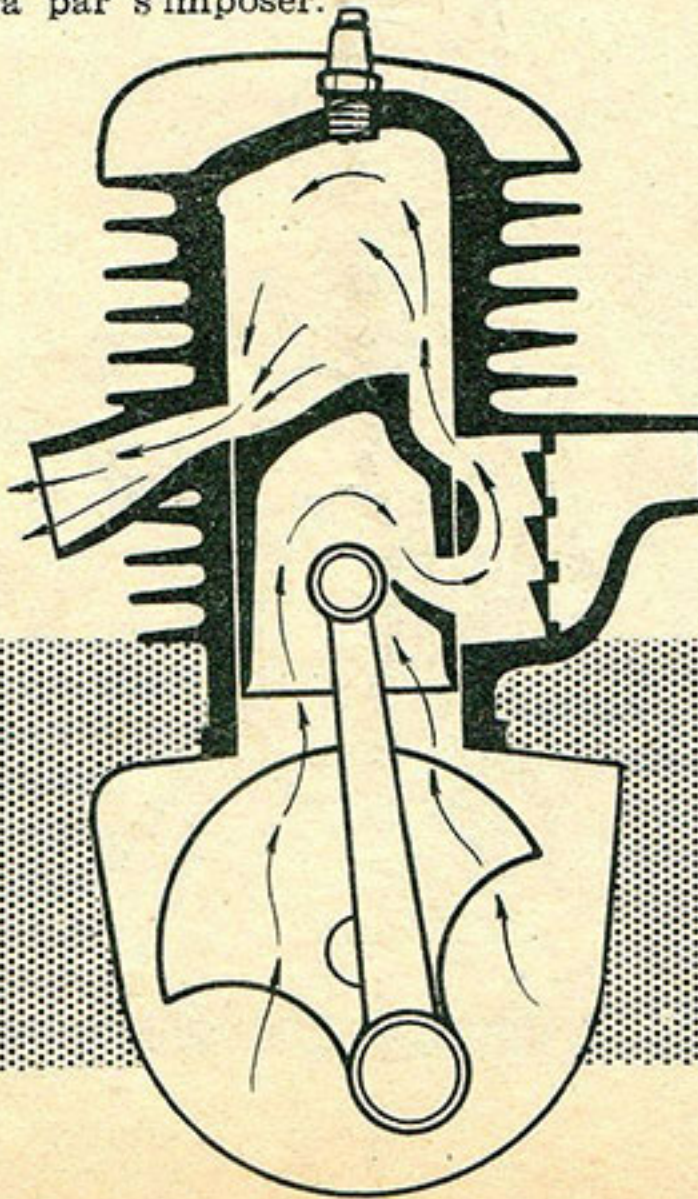
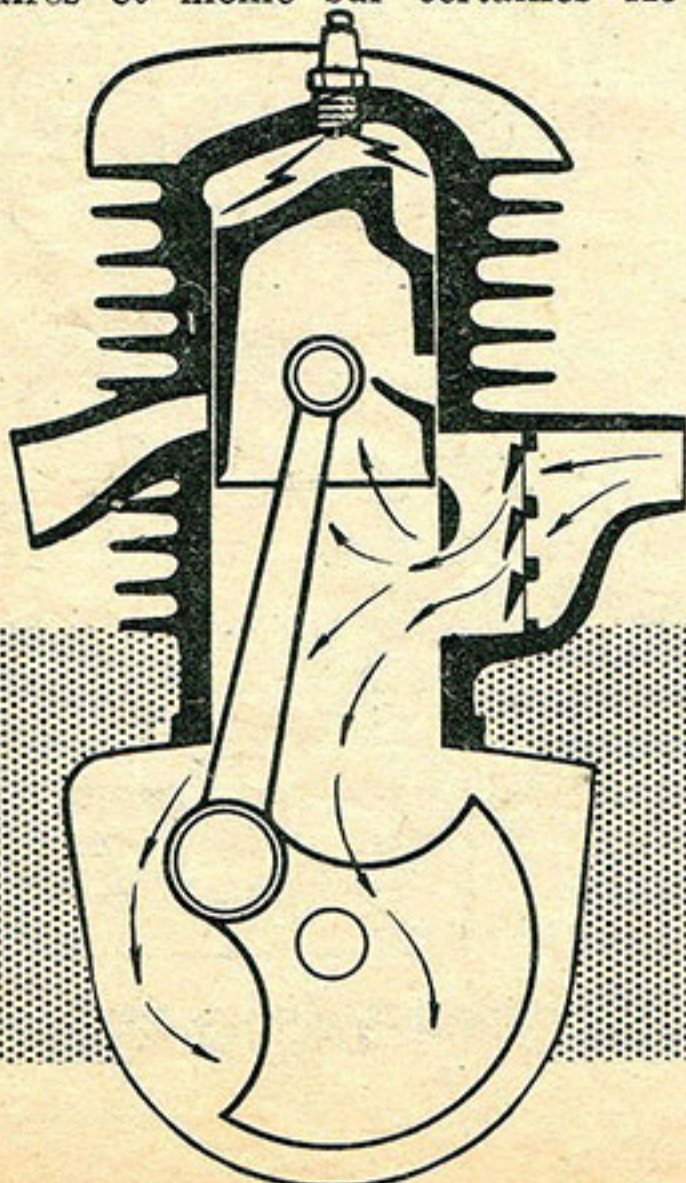
communication avec la partie supérieure du cylindre transmettant la pression sur le dessus du piston régulateur. Tant que la pression était élevée dans le cylindre, c'est-à-dire tant que les gaz brûlés n'étaient pas évacués, le petit piston fermait le passage aux gaz frais. Quand la pression baissait et devenait inférieure à celle régnant dans le canal de transfert, le petit piston se soulevait et démasquait l'orifice de transfert. Nous avons ici un balayage à retardement, mais non un balayage en équicourant.

Le Schlia était un curieux moteur dans lequel le canal de transfert prenait la forme d'une cheminée centrale portée par le piston et coulissant dans un logement prévu dans la culasse. A sa partie supérieure cette cheminée était percée d'orifices qui étaient démasqués quand le piston était au point mort bas et les gaz frais entraient ainsi à la partie supérieure du cylindre. On avait ainsi sans complication un balayage en équicourant. La cylindrée était déterminée par l'espace annulaire. L'inconvénient était l'encombrement vertical et le poids du piston et de la cheminée.

En pratique les deux temps actuels appartiennent à trois types, tous alimentés par carter pompe : 1° piston à déflecteur, encore très employé sur les groupes auxiliaires et même sur certaines 125 cmc.,

(SUITE DU PRECEDENT NUMERO)

seur et un distributeur rotatif qui nous permettra de continuer à introduire de l'air sous pression après la fermeture des orifices d'échappement, mais bien entendu nous nous trouvons limités par l'indice d'octane du carburant employé et par les caractéristiques thermiques de la chambre d'explosion (points chauds, poches, etc.). Avec l'alimentation atmosphérique par carburateur, dans ce cas si nous voulons limiter la consommation, nous emploierons un moteur en U à périodes décalées et alimentation par carter pompe, le système d'échappement étant étudié pour éviter des contrepressions gênant l'introduction des gaz frais et des dépressions excessives qui, au contraire, entraîneraient une quantité excessive de gaz frais et surtout des vapeurs d'essence. Ce moteur deux temps apparemment si simple avec ses trois organes en mouvement, est, en fait, pour l'ingénieur qui le dessine, un vrai casse-tête chinois. Personnellement, nous pensons que son avenir est lié à l'alimentation par injection qui doit tôt ou tard remplacer le carburateur et au compresseur pour lequel de pseudo-techniciens manifestent tant d'horreur, mais qui, nous l'espérons, finira par s'imposer.



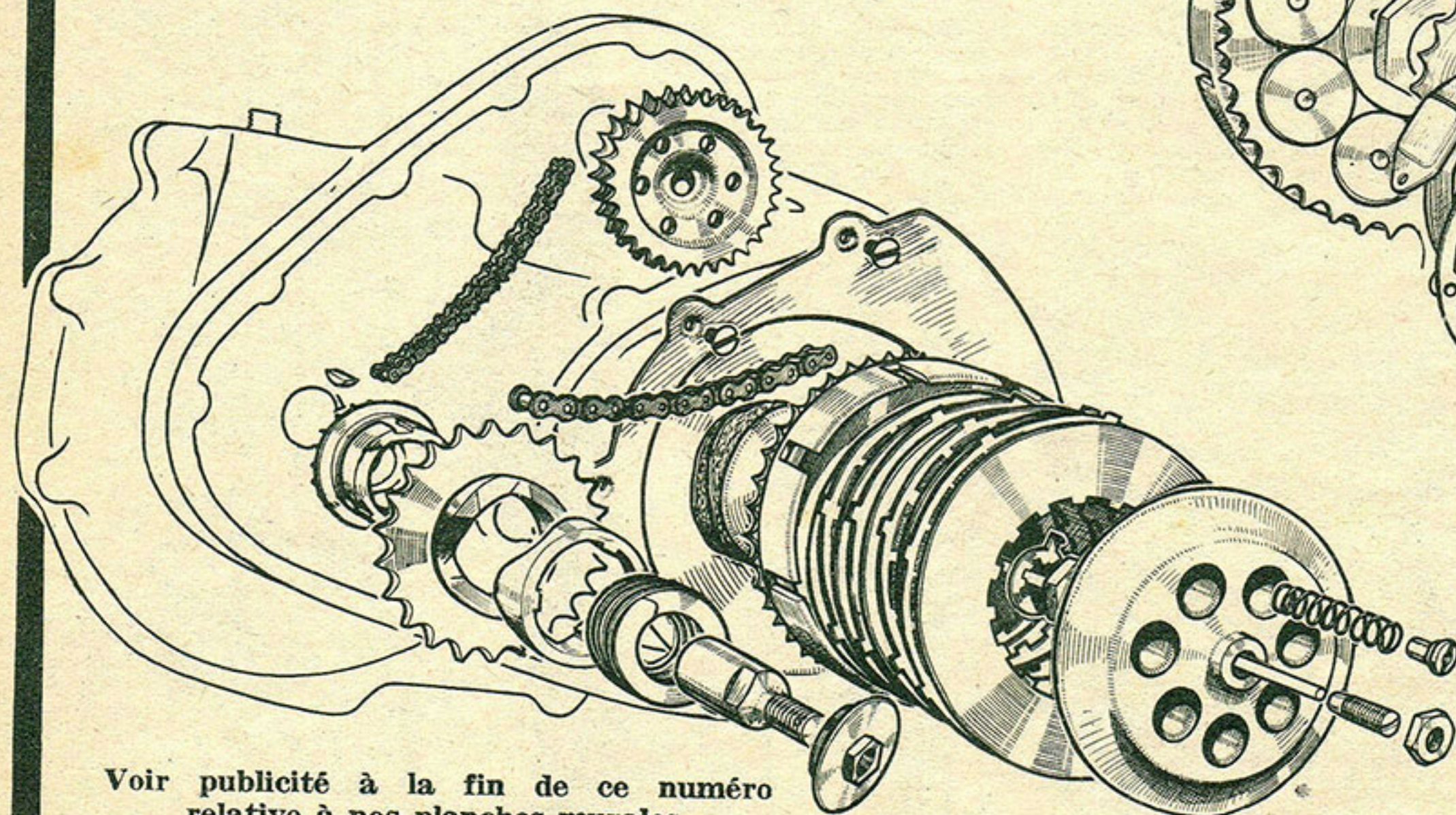
TERROT

500 cc. R.G.S.T.

Ce monocylindre de 500 cmc. à soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs est actuellement la seule machine de cette cylindrée de production française. Ce modèle dérive des RSS 1932, RSSE 1937, RGSE 1945 mais en étant constamment amélioré, ce qui fait de la RGST une machine tout à fait moderne. C'est pour répondre au désir des utilisateurs de cette moto que nous donnons ce tableau éclaté de toutes ses parties mécaniques fondamentales.

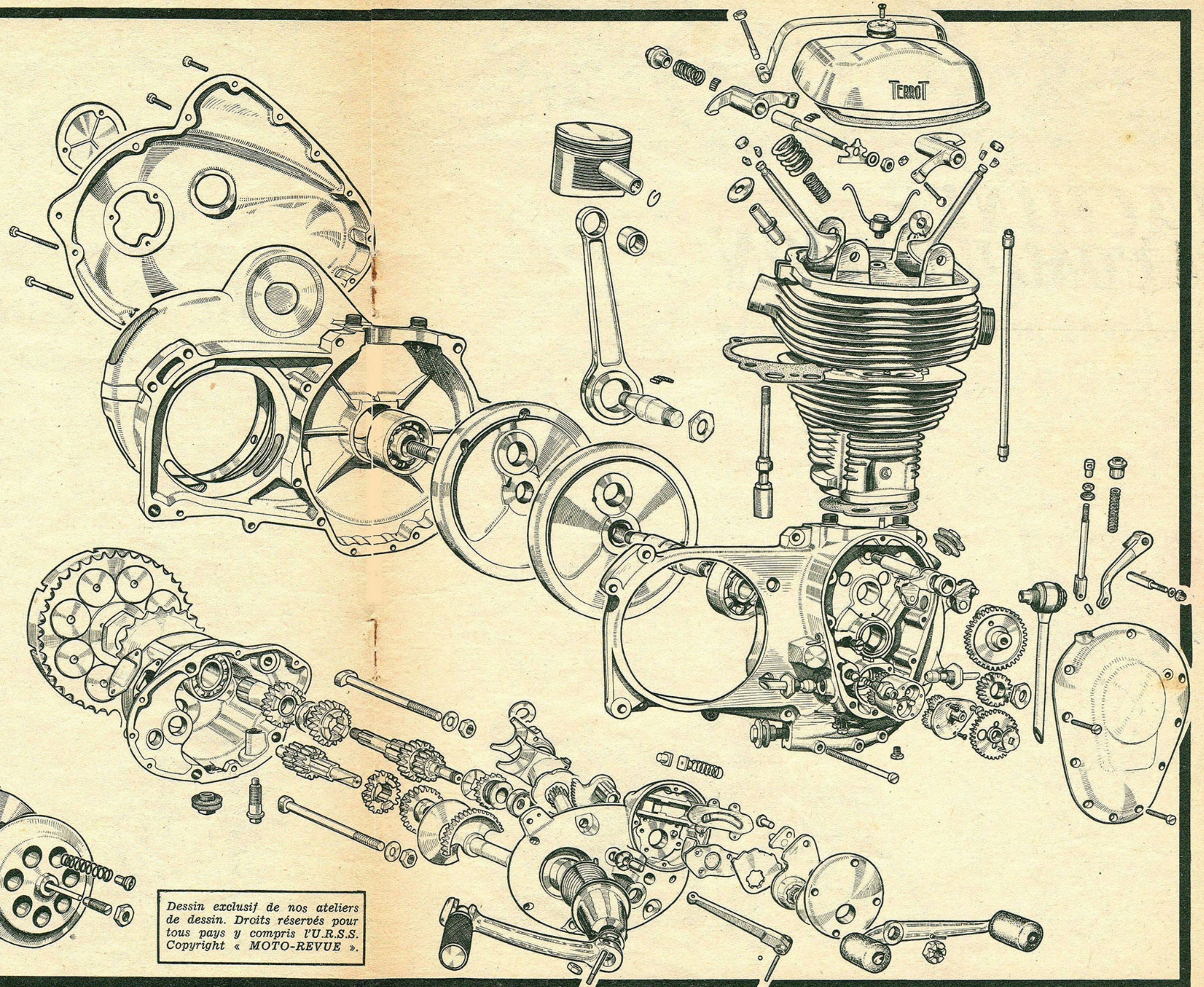
Semi-bloc moteur à 4 temps, à soupapes et culbuteur totalement enclosés et graissés par circulation. Culasse en alliage léger. Alésage : 84 mm. Course : 90 mm. Graissage à circulation continue et carter sec, par pompe double à engrenages. Allumage par batterie-bobine. Carburateur incliné à correction d'air. Echappement avec silencieux tubulaire. Transmissions primaire et secondaire par chaînes. Boîte 4 vitesses commandées par sélecteur au pied à pédale double ; rapports : 4,64 - 5,8 - 8,12 et 12,9 à 1. Débrayage 9 disques acier liège. Fourche télescopique avec amortisseurs hydrauliques à double effet. Frein de direction. Suspension arrière réglable, à grand débattement. Commande des gaz par poignée tournante. Roue arrière avec moyeu à broche. Eclairage par dynamo, régulateur et batterie. Selle suspendue avec ressort horizontal réglable. Réservoir d'essence de 16 litres, d'huile de 3 litres. Poids 190 kgs. Vitesse maximum 130 kmh.

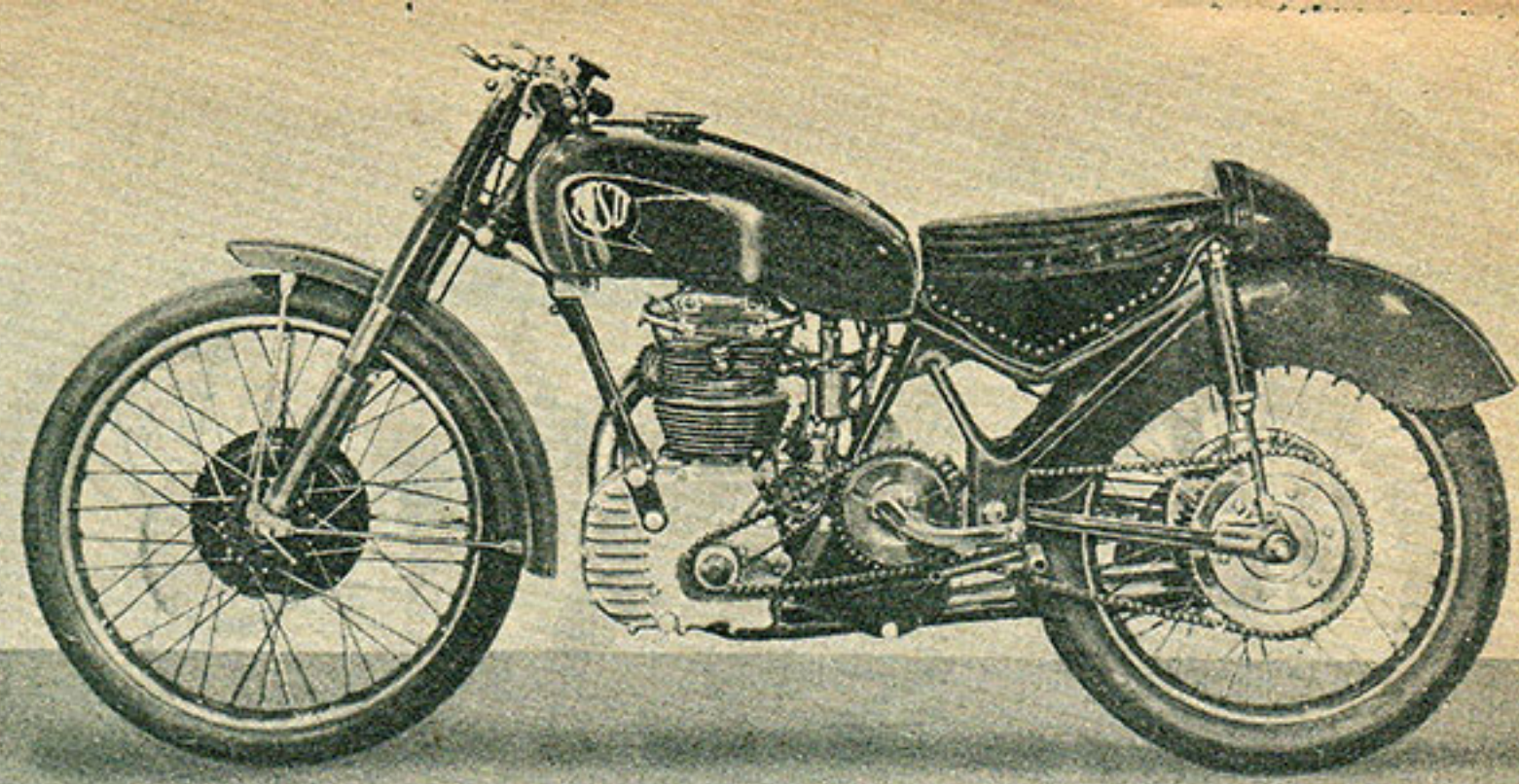
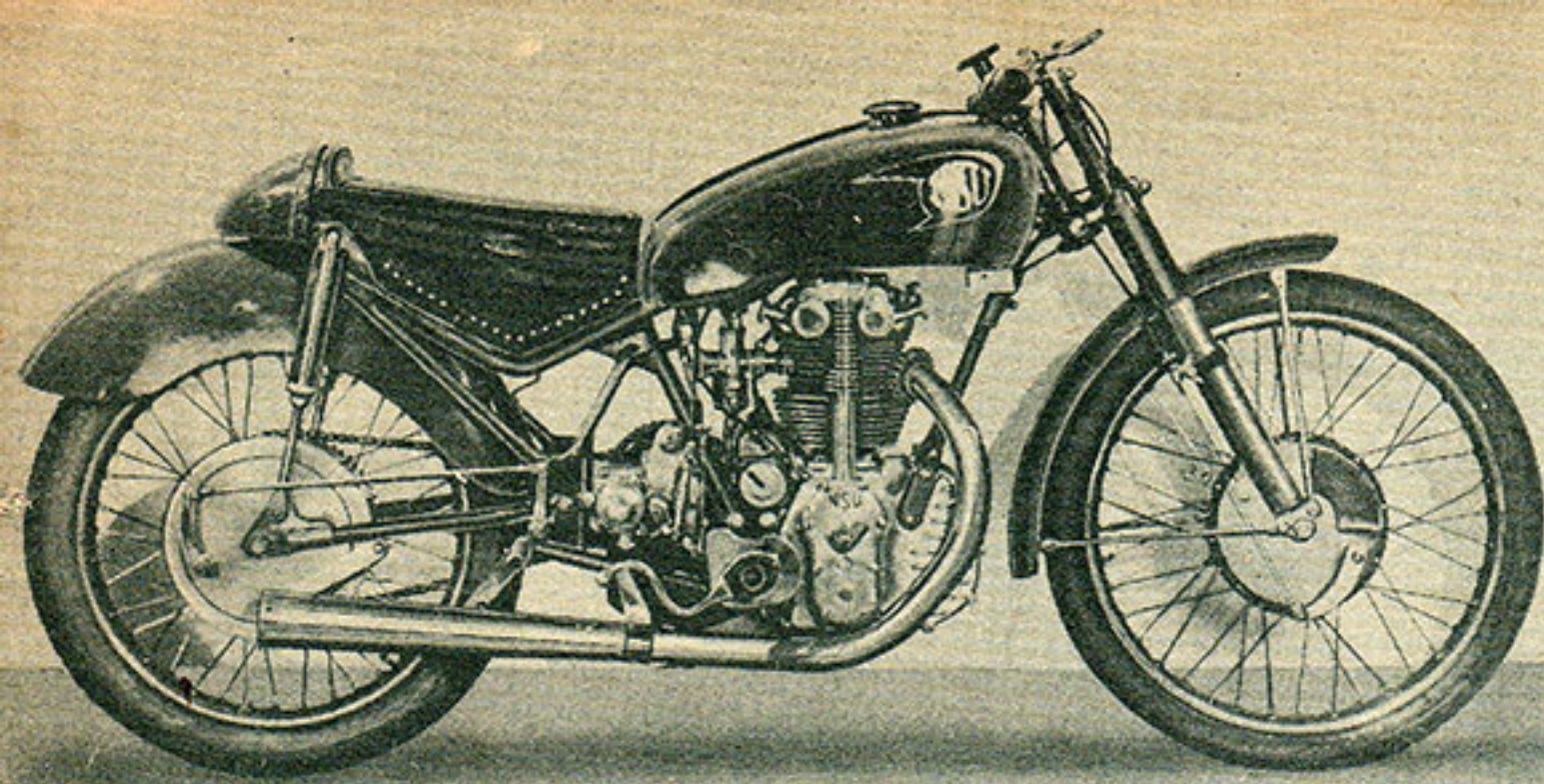
Machine pour le grand tourisme, s'accommodant parfaitement d'un sidecar.



Voir publicité à la fin de ce numéro relative à nos planches murales.

Dessin exclusif de nos ateliers de dessin. Droits réservés pour tous pays y compris l'U.R.S.S. Copyright « MOTO-REVUE ».





MACHINES de COMPÉTITION

Réalisées par des Amateurs

Après ultime mise au point, la vitesse maximum devrait se situer aux environs de 100-105 kmh. à 6.500-7.500 tours-min.

TRANSFORMATION D'UNE 250 N.S.U.

Notre correspondant pour la Ligue Motocycliste des Pyrénées, M. R. Cabau, nous communique les photos et détails sur une intéressante transformation effectuée sur une NSU 250 OSL par le coureur Georgins du Moto-Club Toulousain.

Moteur : carter d'origine, volant et bielle en acier spécial, embiellage monté sur aiguilles, ces trois pièces ont été tournées et montées par MM. Loupiac père et fils (dont un prototype de 250 cmc. a été décrit par « Moto-Revue » dans le n° 999), piston bombé en alliage léger, cylindre en dural pris dans la masse et chemisé, culasse d'origine, le diamètre d'entrée et sortie des gaz a été agrandi, admission à 26 avec carburateur Amac. Tout l'intérieur du moteur a été entièrement chromé.

Taux de compression 8,7 à 1 ; régime 8.200 t.-m. ; vitesse 138 kmh.

Boîte de vitesses d'origine, toutefois le sélecteur a été inversé et a nécessité la fabrication des pièces le composant pour conserver le même sens pour le passage des vitesses. Embrayage d'origine, mais monté sur ferodo.

Remarquez de plus sur les photos le travail effectué sur les pièces de la distribution, bouton molleté pour le réglage des balanciers, etc...

Partie cycle : suspension avant par fourche télescopique, suspension arrière à bras oscillants montés sur ressorts et amortisseurs hydrauliques, cadre d'origine modifié à l'arrière, pour recevoir la suspension. Réservoir Monet-Goyon transformé pour le passage du cadre, moyeux en alliage léger, les tambours de frein et le pignon arrière sont en dural, le tambour arrière est à l'opposé du pignon, prise d'air au frein avant, garde-boue dural avec nervure chromée rapportée, roue avant de 21, arrière de 25x3, coussin de selle profilé.

Les circonstances actuelles et l'indifférence des constructeurs français pour la course obligent l'amateur désireux de « tâter » de la compétition, à modifier des machines de série.

Parmi la gamme des 125 cmc. français, offerts au public, il en existe quelques-uns dotés de sérieuses qualités et qui peuvent être gonflés, ce « gonflage » étant bien évidemment limité par un certain coefficient de robustesse que devra conserver la future machine de course.

La 125 Jonghi possède au départ deux avantages : sa légèreté (65 kgs) et un moteur tournant vite (5.500 t.-m.).

Mais attention à l'épaisseur de cette cale ! Si elle est épaisse, le moteur aura tendance à « s'asseoir » aux régimes élevés, conséquence de la réduction du temps de travail utile du piston.

Bielle, embiellage et boîte de vitesses n'ont subi aucune modification (l'embiellage possède l'avantage d'être monté avec des volants pleins, ce qui est précieux au point de vue remplissage).

Le moteur fonctionne en échappement libre, sans mégaphone.

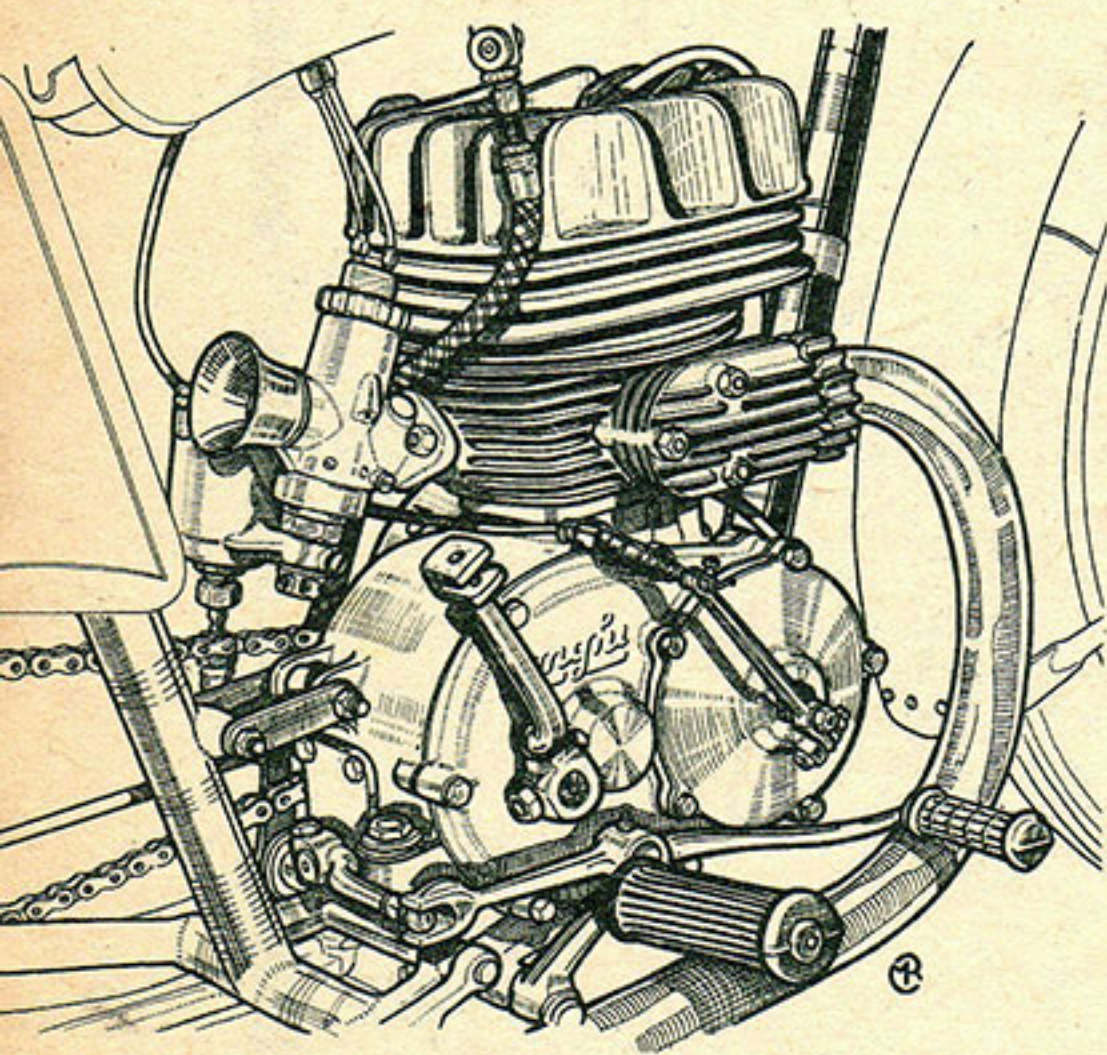
La partie cycle a été allégée au maximum. Le guidon et le coussin-selle sont de fabrication maison, le garde-boue avant provient d'un Poney, et les roues d'origine seront remplacées ultérieurement par de plus légères avec pneus « Racing ».

Passons aux performances.

Bien qu'étant encore au stade de la mise au point, et handicapés par une tenue de route quelque peu tangente à grande vitesse, les derniers essais effectués sur la piste de Buffalo ont donné 20" au tour, soit 90 kmh.

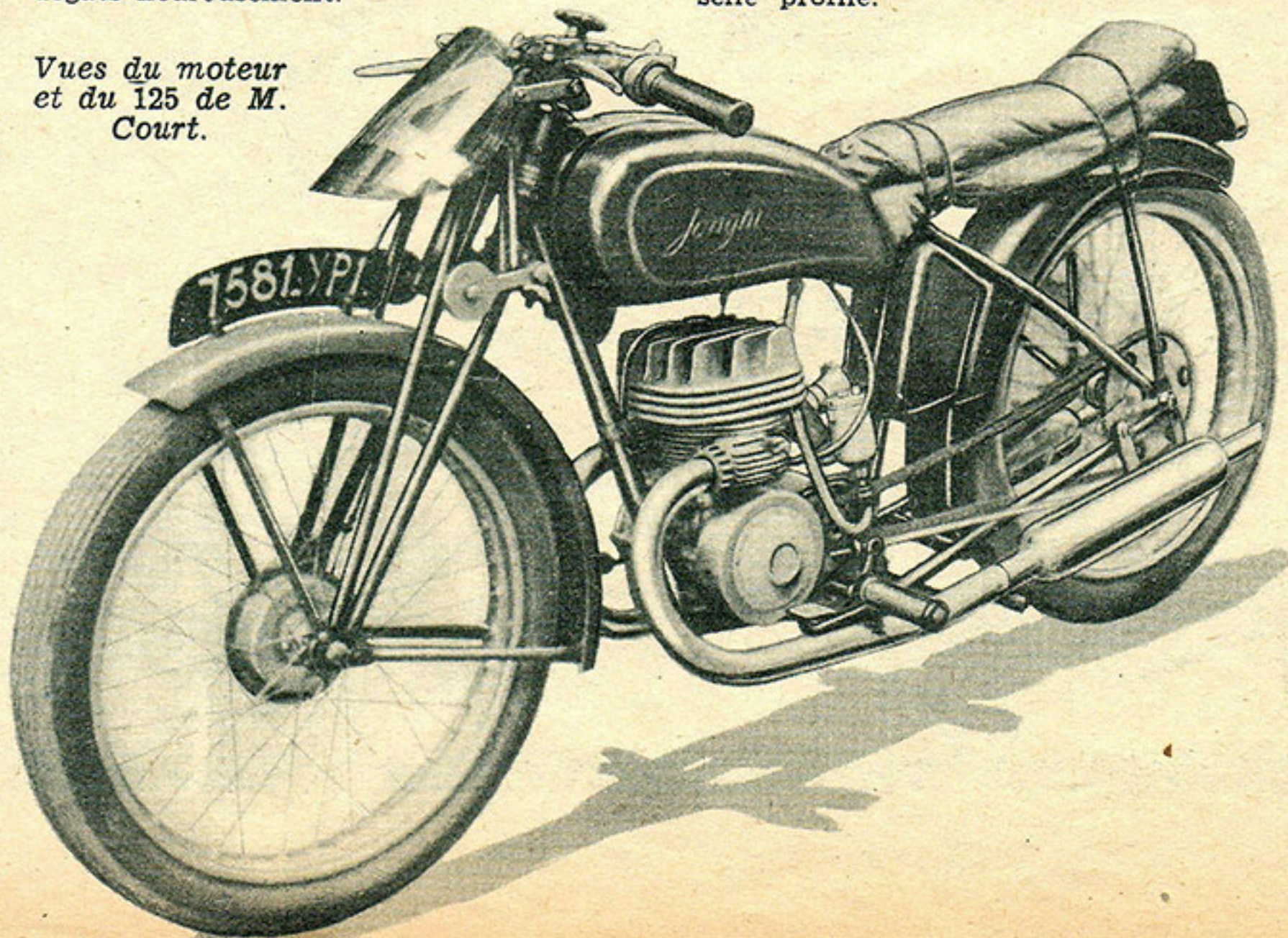
La machine ne pouvait être poussée à fond, à cause d'un vent latéral qui obligeait à couper dans les virages pour éviter de serpenter dangereusement, ce qui ne l'empêcha d'ailleurs pas d'aller « frictionner » une balustrade, sans trop de dégâts heureusement.

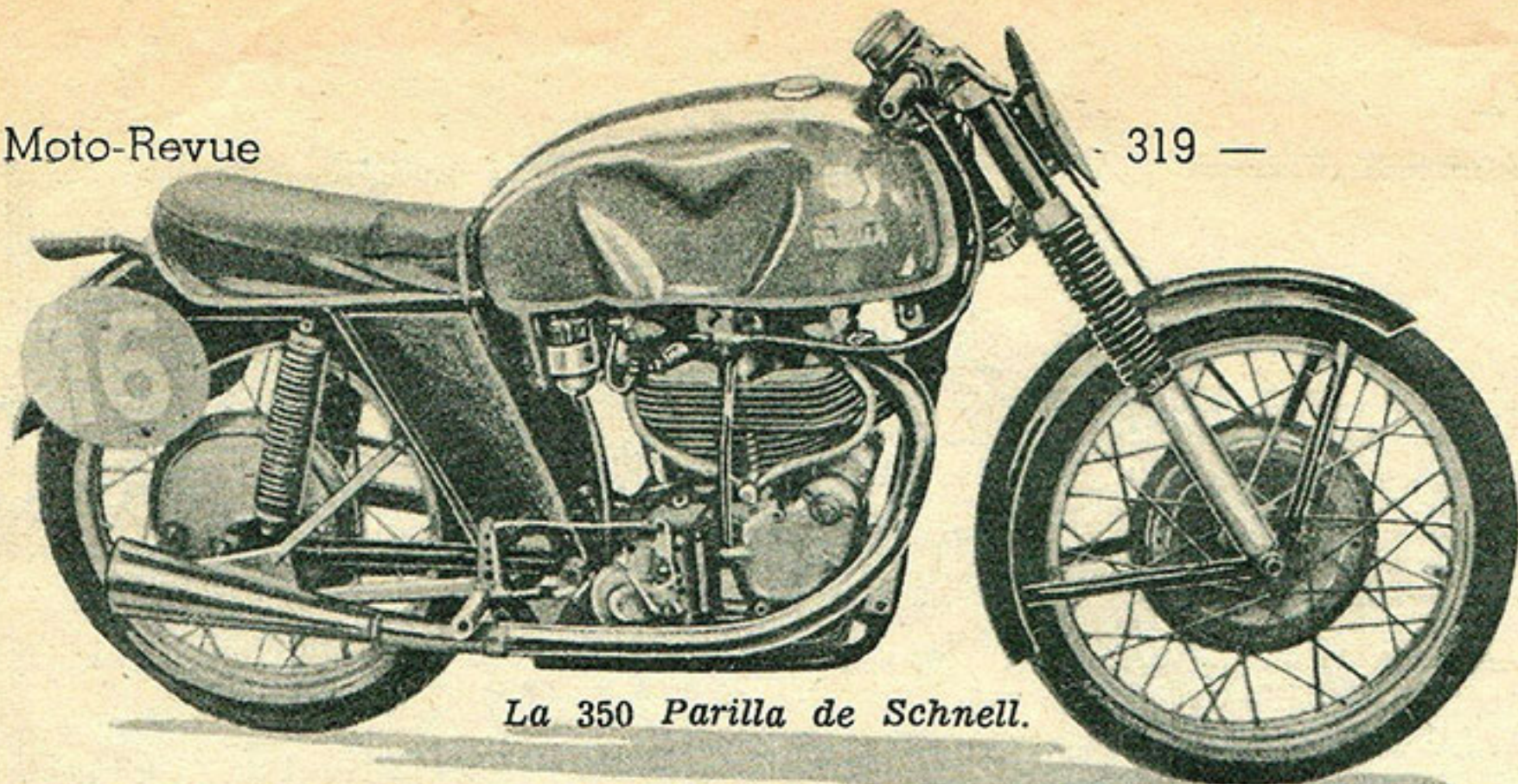
Vues du moteur et du 125 de M. Court.



L'accroissement de puissance a été obtenu par une augmentation du taux de compression (8,5 à 1), piston modifié, adoption d'un carburateur Amac de 23,8, avec alésage correspondant de la pipe d'admission et remplacement de la culasse d'origine par une Maucourant.

Le gros obstacle fut l'aménagement des transferts, qui, s'ils présentent l'avantage d'être polis d'origine, offrent l'inconvénient d'une section trop faible pour permettre un remplissage efficace dans les hauts régimes. Bien qu'ils puissent être quelque peu agrandis à leur base, il faut néanmoins avoir recours à une cale d'épaisseur interposée entre cylindre et carter pour augmenter la durée du temps de transfert.





La 350 Parilla de Schnell.

QUELLES PLACES OCCUPERONT LES MACHINES DE COURSE ALLEMANDES

La réintégration de l'Allemagne au sein de la F.I.M. rompt l'isolement dans lequel se trouvait le sport motocycliste de ce pays. Ce retour sur la scène internationale présente quelques difficultés pour les constructeurs allemands, car l'isolement dans lequel ils étaient, pour des raisons explicables ou non, a fait qu'ils n'ont pas, en fait, préparé comme il convient leurs machines en vue des nouveaux règlements de la F.I.M. qui comportent entre autres l'interdiction de l'emploi de compresseurs et de carburants d'indice d'octane supérieur à 80.

Aussi, jusqu'à cette année, voyait-on courir sur les circuits allemands les machines à compresseur bien connues : B.M.W., N.S.U., D.K.W. qui utilisaient comme carburant des mélanges à indice d'octane très élevé, comportant un fort pourcentage d'alcool. Seules quelques firmes, et bien timidement encore, commençaient à préparer des machines en fonction des nouveaux règlements. Nous allons envisager rapidement, par catégories, les chances des machines allemandes face à la concurrence internationale.

En 125, seule D.K.W., avec comme pilotes Kluge, Muller et Wunsche, présente des machines d'usine. Mais ces moteurs, conçus avant la toute dernière modification des règlements, ne possèdent pas de correcteurs d'alimentation. Aussi D.K.W. a-t-elle peu de chances cette année de tenir tête aux rapides machines italiennes de cette catégorie. Mais il est à penser que bientôt, de nouveau, les 2 temps D.K.W. seront des concurrents plus que sérieux pour les Mondial, Morini et M.V.

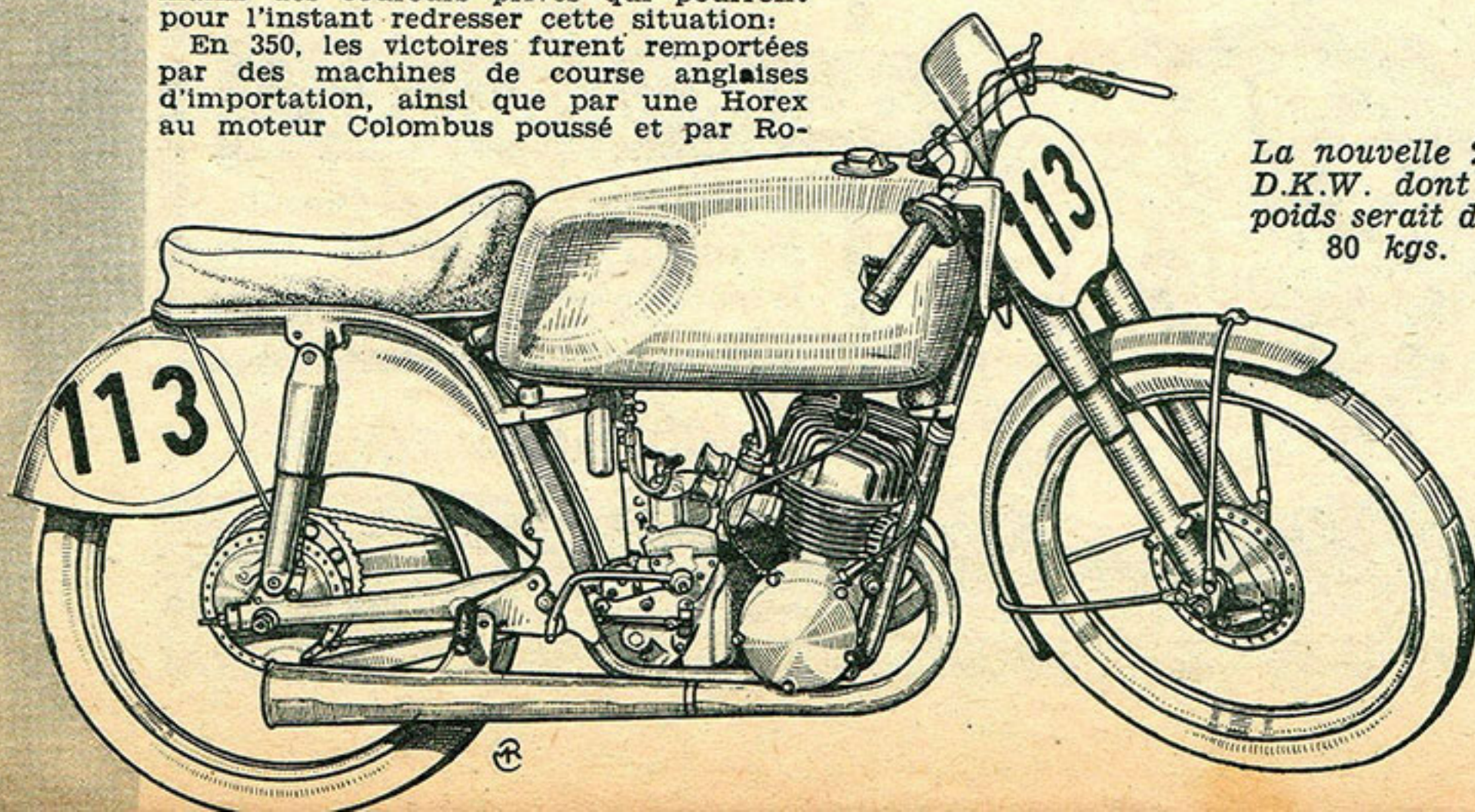
En 250, royaume autrefois incontesté des D.K.W. à compresseur, la situation est exactement la même. En Allemagne même, déjà, les machines italiennes dominent et l'année dernière le champion de la catégorie, Gablenz, montait une Parilla, suivi de près par Thorn Prikker sur Guzzi. Ce ne sont pas les D.K.W. aux mains des coureurs privés qui pourront pour l'instant redresser cette situation.

En 350, les victoires furent remportées par des machines de course anglaises d'importation, ainsi que par une Horex au moteur Columbus poussé et par Ro-

land Schnell qui avait monté un moteur Parilla dans un cadre de sa conception. La disparition forcée de la NSU à compresseur porte un rude coup aux possibilités allemandes dans cette catégorie. Comme il est à prévoir que la nouvelle 350 NSU n'apparaîtra pas avant la fin de la saison, cette catégorie restera le champ d'action de coureurs privés.

C'est la catégorie 500 solo qui, comme toujours, offrira le plus grand intérêt. Ici entrent en course trois marques : BMW, NSU et Horex. BMW est la plus avancée de ces firmes, sa machine de course ayant remporté l'année dernière, en Allemagne, avec Walter Teller, une suite ininterrompue de victoires. Il n'est pas impossible qu'elle puisse, dès cette année, concurrencer les machines italiennes et anglaises et les coureurs Georg Meier et Teller feront tout leur possible afin d'y arriver. On sait d'autre part, que NSU prépare son nouveau 4 cylindres, mais il est fort probable qu'il apparaisse cette saison et même s'il le faisait, il serait étonnant que ce modèle inédit ne nécessite pas encore de nombreuses mises au point avant de devenir un concurrent vraiment sérieux (mais NSU est capable de réserver plus d'une surprise). Alors que BMW ne s'éloigne pas de son genre de construction, le flat-twin, NSU n'est lié, pour sa nouvelle machine, à aucune obligation de la sorte et doit arriver à d'excellents résultats. Toute la question est de savoir quand Horex mettra en lice sa nouvelle vertical-twin à double A.C.T. Cette machine a déjà donné d'excellents résultats aux essais et sera pilotée par les coureurs Schon et Schmitz. Mais malgré cela dans la saison internationale 1951, Horex n'a que des chances d'« outsider ».

C'est dans les courses de side que les machines allemandes sont les mieux placées pour obtenir des succès. En side 500, les BMW ont de bonnes chances de con-



La nouvelle 250 D.K.W. dont le poids serait de... 80 kgs.

Après le record de N.S.U., UNE INTERVIEW DE ERNEST HENNE

S'il fut un homme pour assister deux jours durant aux tentatives de record et pour être présent sur l'Autobahn, ce fut bien Ernst Henne, recordman du monde de vitesse de 1937 à 1951.

Notre confrère hollandais *Motorkampioen* a profité de l'occasion pour poser quelques questions au fameux recordman.

— *Que pensez-vous au juste du record que Herz vient de battre ?*

— C'est sans aucune doute une magnifique performance. Quant à la machine, elle présente plusieurs améliorations importantes par rapport à la BMW que je pilotais en 1937.

— *A quels éléments songez-vous en premier lieu ?*

— Eh bien, je veux parler, non pas tant de la puissance du moteur que de l'excellent carénage de la carrosserie de la NSU. La puissance de ma BMW était à cette époque très suffisante et le serait encore probablement aujourd'hui. La puissance de la NSU est naturellement supérieure, mais ce qui importe avant tout, c'est la stabilité de la machine. Le fait d'avoir reporté plus en arrière l'empenage de la queue y a été très certainement favorable, de même que les deux stabilisateurs.

— *Autant que nous sachions, Monsieur Henne, lors de votre record, vous avez eu toutes les peines du monde à maintenir votre machine dans la bonne direction ?*

— C'est exact. Par trois fois j'ai été « transporté » d'un côté à l'autre de l'autostrade et j'ai éprouvé la plus grande difficulté à ne pas quitter la route. Herz, par contre, a suivi une trajectoire rectiligne sans être incommodé pratiquement. On peut voir en outre que la carrosserie avait été « travaillée » dans ce sens et pourvue par NSU de stabilisateurs appropriés.

— *Dans ces conditions, on peut considérer la « course » de Herz comme une partie de plaisir : il n'y a qu'à donner du gaz et à piloter en ligne droite ?*

— Non, ce n'est certainement pas là mon opinion. Songez en effet que le pilote n'est pas assis sur la machine, mais à l'intérieur. A cela s'ajoute que la coque est extrêmement étroite, ce qui interdit au pilote de modifier si peu que ce soit sa position. Or à la vitesse de 290 kmh., ce n'est pas précisément agréable. En théorie, il est avantageux pour vaincre la résistance de l'air, d'avoir une coque entièrement fermée, mais mon expérience de 1937 m'a prouvé que l'insécurité du conducteur augmente alors considérablement. Il convient d'avoir au moins la tête à l'air libre, de manière à être en contact direct avec le courant d'air. A la vitesse de près de 300 kmh. l'autostrade fait figure de sentier bien étroit.

— *Est-il possible qu'à ces vitesses élevées la machine se trouve soulevée par l'air ?*

— Cette éventualité subsiste. Réfléchissez que la majeure partie de la puissance fournie par le moteur sert uniquement à vaincre la résistance de l'air. Les deux stabilisateurs de la carrosserie sur la NSU sont construits de telle manière qu'ils appuient la machine au sol et je trouve que c'est là une excellente solution.

concurrer les Norton et la même possibilité existe en 750. Mais BMW ne s'étant préparé que pour les 500, avec Klaukermeier comme pilote, les 750 restent dans le domaine des coureurs privés, ce qui diminue de beaucoup les chances possibles des side-caristes allemands de cette catégorie dans les courses internationales 1951.

Motocyclistes...

...DANS VOTRE INTERET :

demandez à voir

L'ATELIER DE REPARATIONS

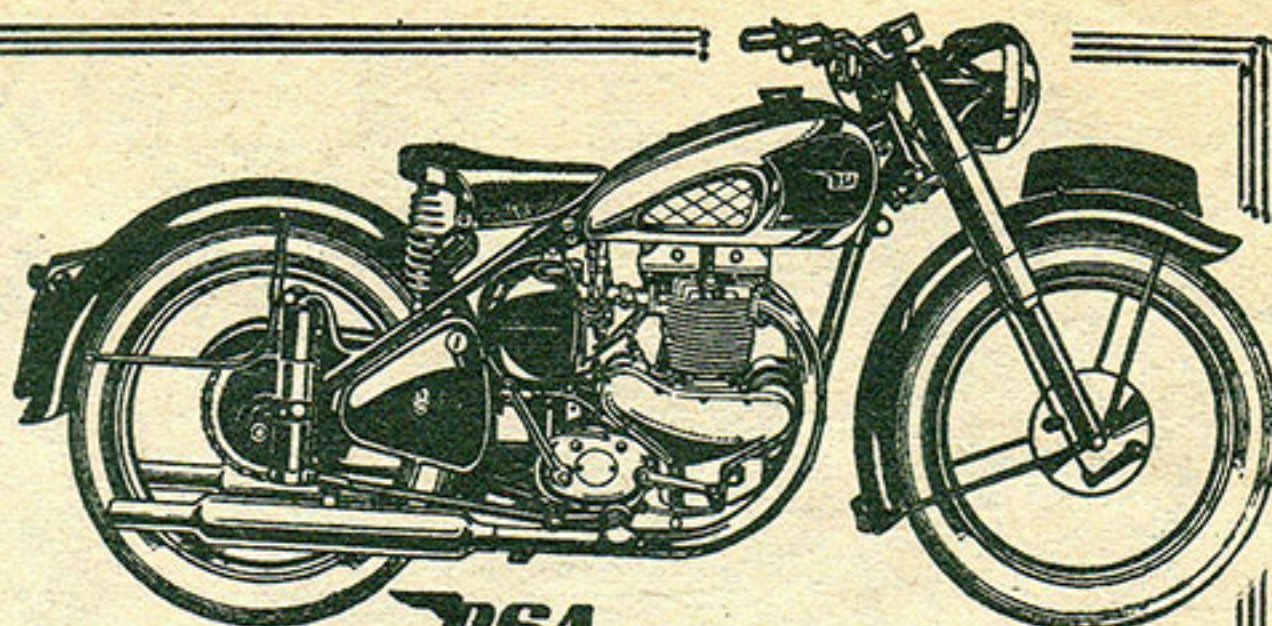
de votre vendeur avant de passer votre commande

A. DUBOIS

Recordman du Bol d'Or - Catégorie 175 cmc.

Ex-chef du service réparation MONET-GOYON

58, rue Aristide-Briand - LEVALLOIS-PERRET



BSA 500 O.H.V. Twin Model A7
with Spring Frame

vous livrera immédiatement votre

BSA ou votre

SUNBEAM

Et vous invite à visiter son installation qui vous donnera toute assurance pour
GARANTIE et ENTRETIEN

VENTE A CREDIT

aux meilleures conditions
pour la région parisienne.

A. DUBOIS

58, r. Aristide-Briand
LEVALLOIS - PERRET
(Seine)

PER. 19-73 - Métro A. France

Vous livre IMMEDIATEMENT

vo

Mobylette

MOTOBÉCANE



Avec

Douglas

Confort stupéfiant!

Grâce à sa suspension par barres
de torsion de longues portées.

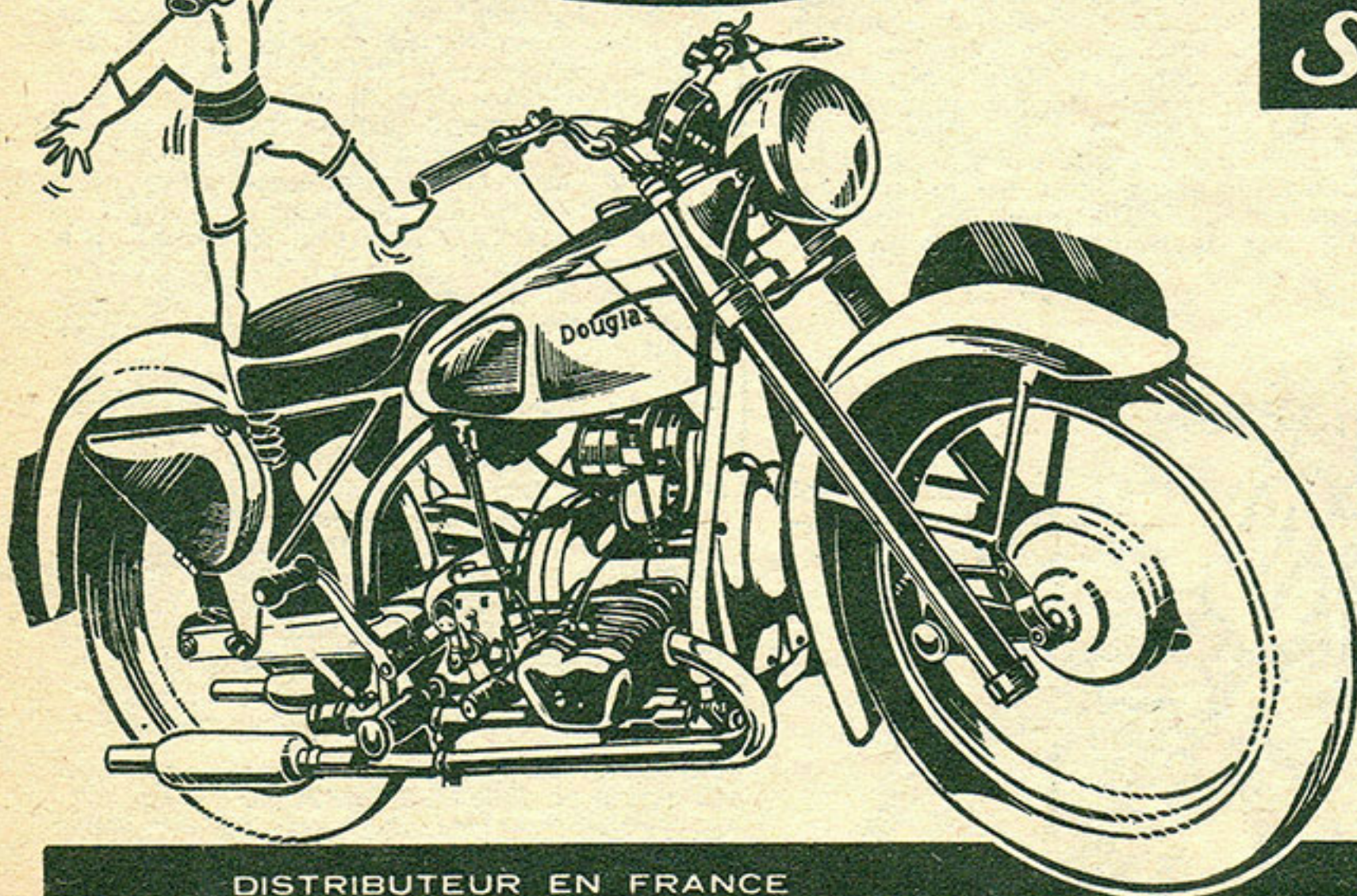
Sécurité totale!

Jamais de pannes, rien qui casse,
rien qui rouille, rien qui se des-
serre! C'est la moto sur laquelle
on peut toujours compter!

Durée illimitée!

Kilométrages impressionnants,
parcourus sans réparation. C'est
la moto qu'on n'use pas!

Catalogue sur demande



DISTRIBUTEUR EN FRANCE

NEW-MAP (et tous ses agents) 124, AVENUE LACASSAGNE - LYON

L'A.G.A.C.I. organisatrice (?) du Grand Prix de Paris (autos et motos) a grand besoin d'aller à l'école

Nous n'aurons pas la cruauté de nous attarder sur le... cirque qu'a encore une fois présenté l'AGACI. Voici la réponse qui me fut faite samedi par un membre influent du Comité auquel j'allai demander une seule carte de photographie : « La moto... on s'en fout ! ». Il est vrai que l'AGACI n'a recours à la moto que pour meubler des programmes assez discutables. Nous y reviendrons, mais on peut s'étonner que des primes de départ de 500.000 fr. furent données à des coureurs automobiles, cependant qu'une malheureuse prime — un os — de 5.000 fr. était royalement offerte à des motocyclistes. Les motocyclistes, Messieurs les organisateurs, ne seront pas toujours ainsi traités en parents pauvres, retenez cela.

Voici les commentaires de l'EQUIPE, sous la signature de l'éminent journaliste et technicien Ch. Faroux : « ...mais il faudra aussi déplorer les insuffisances d'une organisation... trop de spectateurs, qui avaient payé leur place, n'ont pu gagner les sièges qui leur étaient réservés... C'est toujours une faute dans une manifestation de valeur, de faire appel à des aspects de kermesse ; un cycliste poussant une machine de 20 mètres de développement — pour le moins — une vieille voiture datant d'un demi-siècle, le passage d'un charmant boxeur Robinson dans une luxueuse voiture dont la couleur surprenante fit sourire Farina, tout cela n'est guère sérieux au moment où on va livrer l'arène à des hommes qui se savent guettés par des risques mortels... Le public parisien ne vient pas au cirque... » Charles FAROUX

Et dans le FIGARO, Didier MERLIN nous dit : « Après qu'en hors-d'œuvre, les motocyclistes eurent pétrarqué assez sagement (sic) on se prépara à donner le départ au G.P. Ce

ne fut pas une mince affaire. Ce que Marseille, Reims et Pau réussissent sans histoire, la capitale semble avoir à l'apprendre (resic!)... Enfin sur le fond sonore des protestations, les voitures s'envolèrent... Suivait la cohorte des Etancelin, Louveau, Levegh, et même de Philippe Gérard, qui était allé exhumer sans doute d'un « musée archéologique de province » comme dit Mac Orhan, une *Delage d'âge canonique*. Et Didier Merlin ajoute... cela joint aux commentaires lancés d'un haut parleur mis au point par un expert en brouillage... (resicic!).

Jean LEULLIOT, dans l'AURORE, écrit en titre : « Par la faute d'une organisation déficiente, le G.P. aurait pu tourner au tragique : la veste arrachée, les cheveux en bataille, le pantalon fripé, les souliers écrasés, nous avons tout de même fini par atteindre la tribune... nous entendimes bientôt des rumeurs qui enflèrent de plus en plus : Remboursez... scandaleux... affreux... enfoncez... »

...la moindre tache d'huile, le plus petit dérapage auraient provoqué une catastrophe sanglante, car les spectateurs étaient assis sur le trottoir sans la moindre protection.

...il est souhaitable que cela ne se reproduise plus.

Jean LEULLIOT

× × ×

Et toute la Presse fait de pareils commentaires peu flatteurs pour le Comité de l'AGACI. Une démission générale s'impose, que l'on supprime les incapables.

Je crois qu'après ces commentaires empruntés aux trois journaux les plus représentatifs, je suis dispensé d'ajouter ceux de MOTO-REVUE, ils ne

sauraient du reste pas être plus aimables à l'égard d'aussi peu aimables organisateurs. Mais je termine en souhaitant que l'AGACI, par les entrées, ait réussi à récupérer cette somme de plus de 1 million et demi, souscrite il y a deux ans par de généreux donateurs pour le monument au regretté Wimille, et dont on ne sut jamais où elle s'envola, et d'un autre côté que les coureurs motocyclistes ne prennent le départ qu'avec une prime décente qui leur garantira les accidents matériels et corporels toujours possibles.

C. L.

LE CLASSEMENT MOTOS

Houel domina le lot de ses suiveurs du début à la fin ; il resta toujours très nettement en dessous de ses possibilités. Lefèvre, avec une Norton insuffisamment au point, ne l'inquiéta à aucun moment.

1. G. Houel (Gilera), 75 kms 072 (30 tours) en 45' 29" 2/10, moy. 99 kmh. 025 ; 2. Lefèvre (Norton), 46' 36" ; 3. Beauvais (Triumph) à 1 tour ; 4. Cherrier (Norton) à 1 tour ; 5. Aimo (Velocette) à 1 tour ; 6. Insermini (Triumph) à 3 tours ; 7. Guérin (Norton) à 3 tours ; 8. Bernard (Gilera) à 4 tours ; 9. Gauchy (Guzzi), à 4 tours ; 10. Martin (Velocette) à 5 tours.

A MONTLHERY... DE NOUVEAUX RECORDS

Samedi 19 mai en fin d'après-midi, le pilote italien Carlo Poggi, sur scooter Lambretta entièrement caréné, a mis à exécution les tentatives de record projetées depuis plus d'une semaine et différées en raison du mauvais temps. Il a battu les quatre records 125 suivants :

10 kms : en 4' 11" 12/100, moy. 143,360 kmh. (ancien record : 4' 29", moy. 134 kmh.).

10 miles : en 6' 26" 65/100, moy. 149,850 kmh. (ancien record 7' 3" moy. 137 kmh.).

50 kms : en 18' 52" 79/100, moy. 158,900 kmh. (ancien record 21' 17" moy. 141 kmh.).

50 miles : en 29' 59" 82/100, moyenne 160,950 kmh. (ancien record 34' 6", moy. 132 kmh.).

de brio, qui lui permit de doubler Théveney, il ne put mieux faire que terminer dans la roue du hollandais.

Classement de la 1^{ère} manche :

1. Rietman ; 2. Frantz ; 3. Théverey ; 4. Deshaies, etc...

Dans la deuxième manche et la finale, Frantz et Rietman font littéralement le vide derrière eux, tandis que Théveney et Deshaies s'accrochent pour la troisième place.

Et Frantz remporte la victoire finale, très applaudi. A noter qu'il pilotait une Gold Star à suspension arrière genre Mac Candless analogue à celle de Verrecchia.

Classement final du G. P. International :

1. Frantz ; 2. Rietman ; 3. Deshaies ; 4. Huc, etc...

Meilleur tour par Frantz : 1' 18".

De nombreuses primes furent offertes, mais déplorons le système consistant à faire une quête au profit des coureurs. Un moto-cross n'est pas une fête de charité...

FESTIVAL FRANTZ A ARGENTEUIL

Cette réunion, organisée sous l'égide du MC Banlieue Nord, accusa au départ une fausse note. Un avis, placardé sur quelques cabines de location, avertissait le public que « Hall et Wright », blessés à l'entraînement, ne pourraient prendre le départ. En revanche, on annonça en dernière minute, la participation du champion hollandais Rietman.

Une honnête assistance parsemait le terrain, malgré la concurrence du G.P. de Paris, et le soleil étant de la partie, ce fut dans une ambiance optimiste que les premiers concurrents ouvrirent le circuit, avec l'inévitable retard sur l'horaire.

Il y avait 8 courses au programme, dont une épreuve internationale (sic) en 3 manches.

La course réservée aux débutants vit la vic-

toire du jeune Goyon, qui s'installa en tête de haute lutte, après une fort belle remontée. Dupré et Perrot fournirent une course régulière qui les classa 2^e et 3^e, tandis que Reverreto, trahi par sa mécanique, abandonnait après un excellent départ.

Classement de l'épreuve :

1. Goyon, 10 tours en 16' 35" ; 2. Dupré ; 3. Perrot, etc...

Dans le « Prix de Seine-et-Oise », épreuve réservée aux 250, la classe du jeune Klym René lui permit de surclasser nettement tous ses rivaux. Il enleva avec une belle autorité les 2 manches, suivi de Bénard, qui semble avoir retrouvé la forme et de Laizeau, le 4^e étant Laffite.

Classement du Prix de Seine-et-Oise :

1. Klym René ; 2. Bénard ; 3. Laizeau ; 4. Laffite, etc...

Le « Critérium du Printemps » rassemblait au départ, pour une course en 2 manches, les 350 et 500 Nationaux. La famille Klym y fut encore à l'honneur, et Klym Robert, bien que pilotant une 350, émergea nettement du lot.

Dès le départ de la première manche, un peloton se détache, Klym en tête, suivi de Brocherieux, Tisserand et Batisse.

Mais à mi-course, le leader buche dans la descente de sable, et Batisse, qui a réussi à passer ses deux adversaires, se retrouve en tête. Klym entraîne une course poursuite échevelée, mais tombe une seconde fois. Finalement Brocherieux repasse Batisse et termine vainqueur.

Résultats de la 1^{ère} manche :

1. Brocherieux, 12 tours en 18' 4" ; 2. Batisse ; 3. Tisserand ; 4. Klym.

La seconde manche voit Klym s'installer en tête dès le premier tour, tandis que Brocherieux, victime d'une chute, entame un match serré avec Batisse pour la seconde place, sans pouvoir cependant arriver à le doubler.

Résultats de la 2^e manche :

1. Klym, 12 tours en 17' 51" 3/5 ; 2. Batisse ; 3. Brocherieux, etc...

Classement général du Critérium de Printemps : 1. Batisse ; 2. Brocherieux ; 3. Klym, etc...

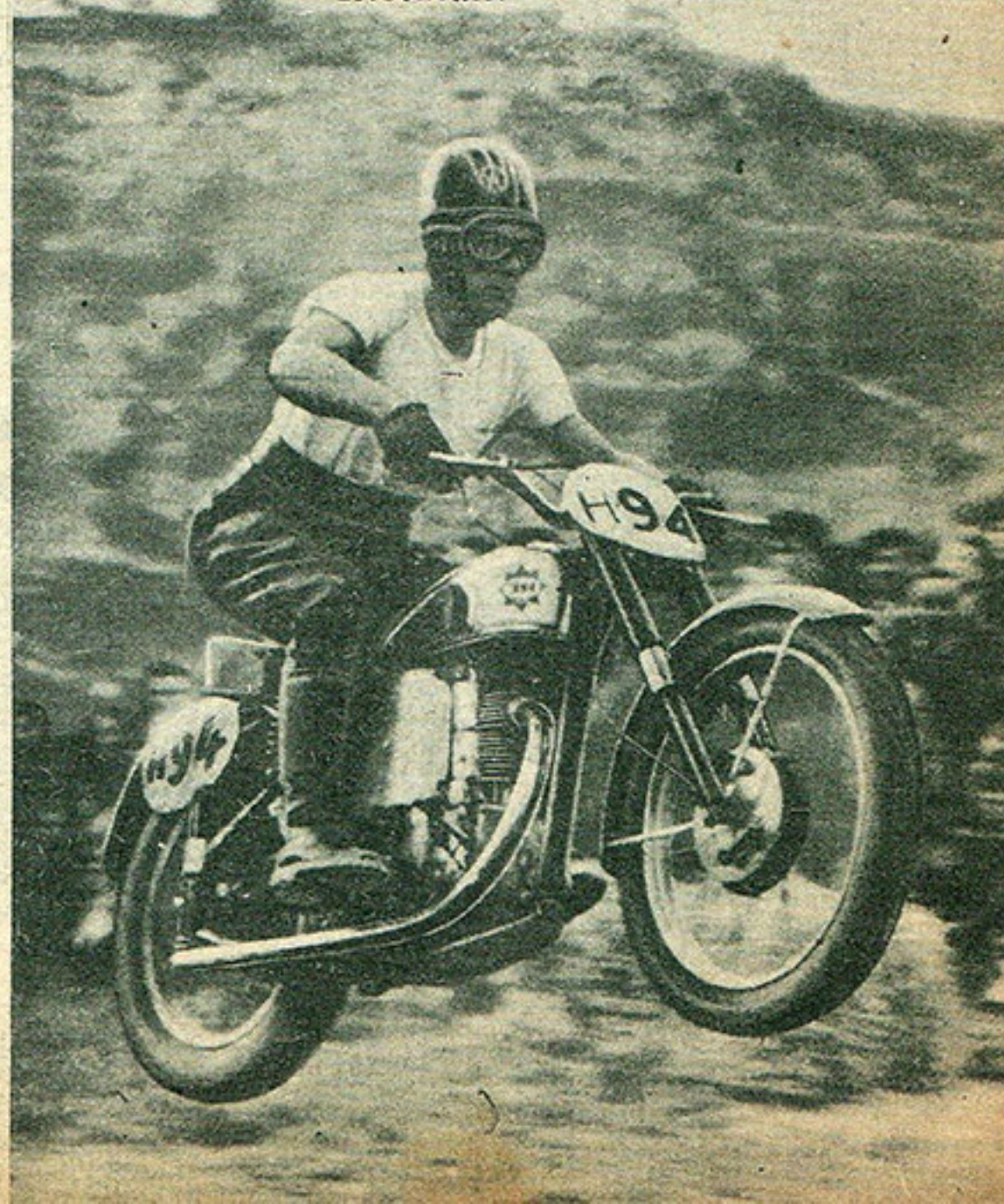
L'épreuve internationale, qui, du fait de la défection des deux vedettes Hall et Wright perdait quelque peu son droit à une semblable appellation, voyait Frantz partir en tête, ayant sur ses talons Rietman (qui, soit dit en passant, avait voyagé toute la nuit et ne s'était entraîné que le matin) et Théveney. Ce petit groupe prenait rapidement une avance considérable, tandis que Huc, Deshaies et Fantuz se bagarraient à l'arrière.

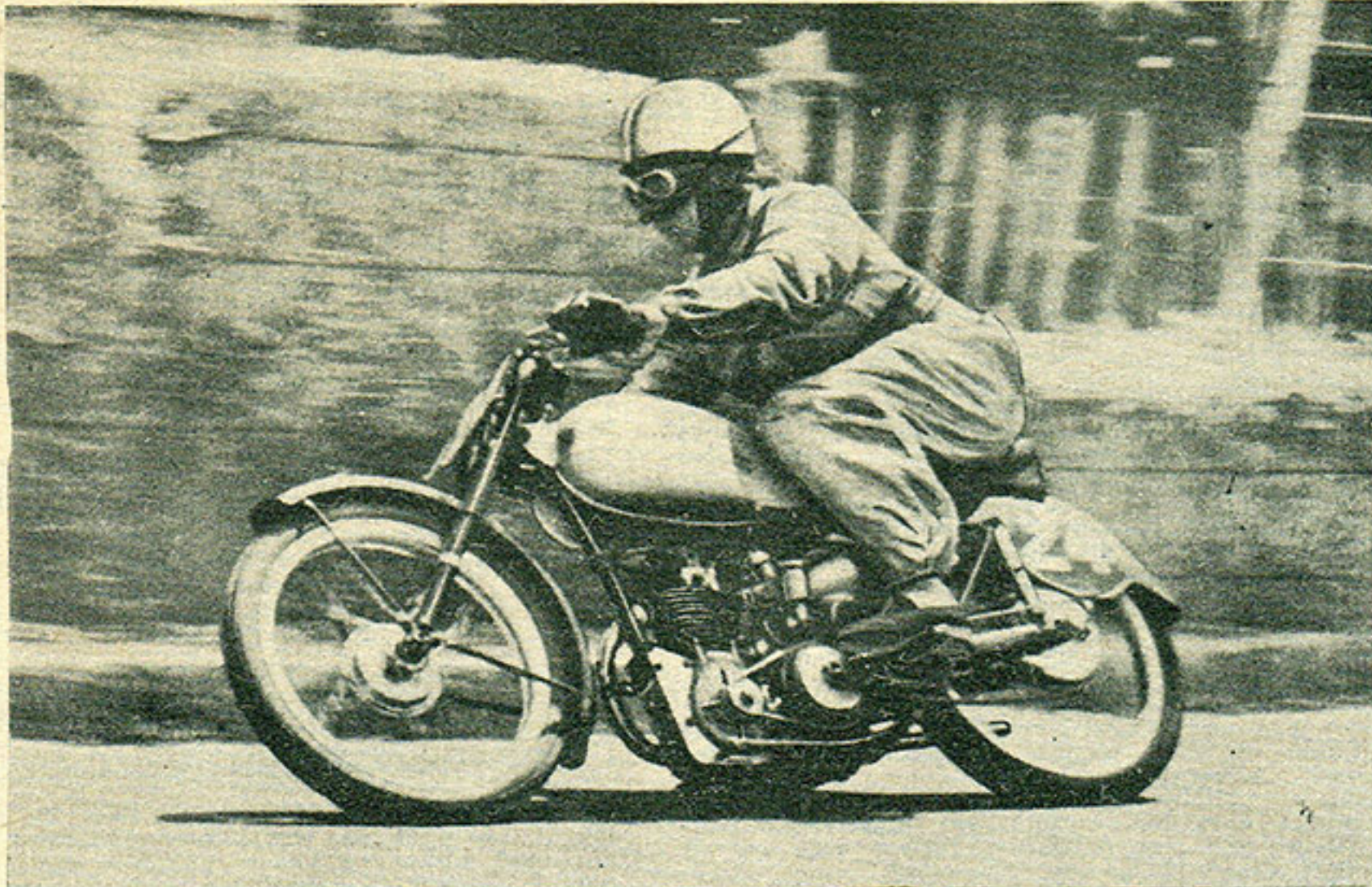
Au 4^e tour, Frantz, qui prend des risques pour lâcher Rietman, buche dans la grande descente, et repart 3^e. Malgré une remontée étourdissante

Frantz, sur sa nouvelle monture,
une B.S.A. Gold Star.



Le seul étranger : le Hollandais
Rietman.





ANGLAIS - SUISSES trionphent

(de notre envoyé spécial)

Pour son 4^e circuit de vitesse international, le Moto-Club de Bergerac a bien fait les choses et M. Javerzac, son président, ainsi que tous ses collaborateurs, peuvent être satisfaits de la manifestation splendide qu'ils ont mise sur pied.

On connaît l'engouement des gens du midi pour le sport motocycliste, et ceux-ci encouragés par le soleil, vinrent nombreux assister aux différentes épreuves qui allaient opposer de grands champions internationaux, comme Oliver, Wood, Haldemann, Gerber, Albisser, Goffin, Martin, Deronne, Matthews, Florès, sans compter les Behra, P. Monneret, Collot, Gaury, Murit et bien d'autres.

La protection du public est à noter. Les organisateurs placèrent 200 tonnes de bottes de paille — ce qui représente un train de 40 wagons — tout au long du circuit, et plus particulièrement dans les virages et dans la grande ligne droite, passant devant les tribunes où des vitesses de l'ordre de 180 kmh. étaient atteintes par les 500 cmc. L'effort méritoire entrepris par le Moto-Club d'une ville de 22.000 habitants est à souligner, et nous sommes heureux de constater le plein succès remporté par cette manifestation.

Le circuit d'un développement de 2 kms 917 se présente sensiblement sous la forme d'un trapèze. Les 4 virages sont assez secs et nécessitaient de la part des concurrents des passages en 2^e, quand ce n'était pas en première. Le freinage était capital, et il fallait savoir doser celui-ci, si l'on ne voulait pas terminer l'épreuve avec des garnitures mortes.

Aux essais, Collot, Behra et Gerber, celui-ci sur une 350 seulement, effectuèrent les tours les plus rapides à 109 kmh. 387 de moyenne, tandis qu'en sidecar Oliver restait imbattable. En catégorie 126 à 175, Gaury et Behra faisaient jeu égal, et les luttes promettaient d'être chaudes pour les 5 courses disputées le lendemain.

C'est à 13 h. 30 que les petites cylindrées prennent le départ. Behra, sur un 175 Terrot raccourci, préparé par Padovani, part en tête et se détache tout de suite avec Gaury qui monte un Morini ACT. Ces deux hommes se livrent à un splendide duel, où Gaury triomphe en droite, tandis que Behra prend l'avantage dans les virages. Derrière eux Vaqué (MV) et Sigala Christian, 175 cmc. Benelli, intitulé Monet et Goyon, sont victimes de leur mécanique : bris de chaîne pour le premier cité, et serrage occasionnant une chute pour Sigala. Au 12^e tour, alors qu'il est en tête, Behra porte le record du tour à 92 kmh., mais finalement, il doit s'incliner devant Gaury. Signalons que Behra pilotait pour la première fois cette Terrot et que celle-ci promet beaucoup.

CATEGORIE 126 à 175 CMC.

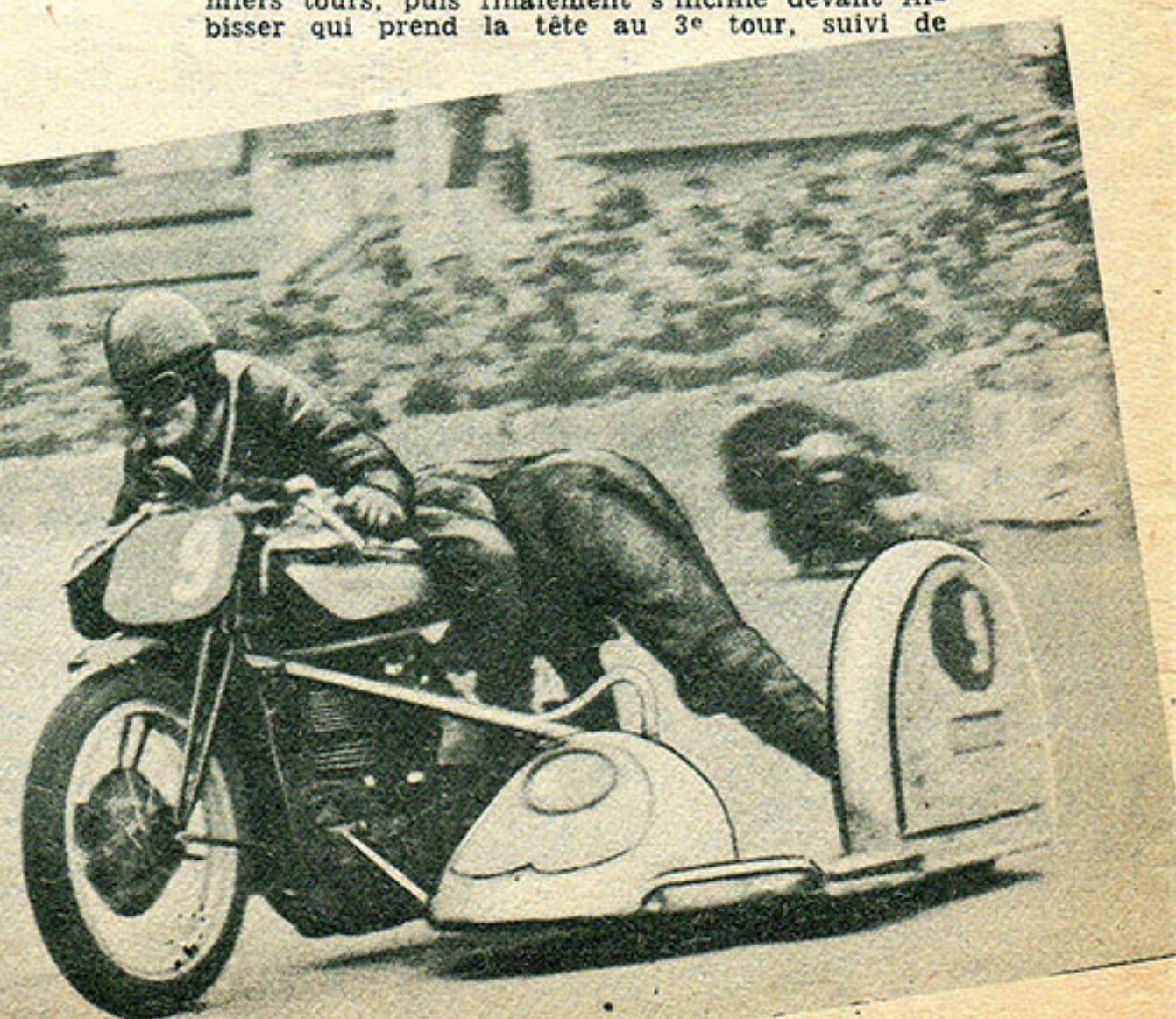
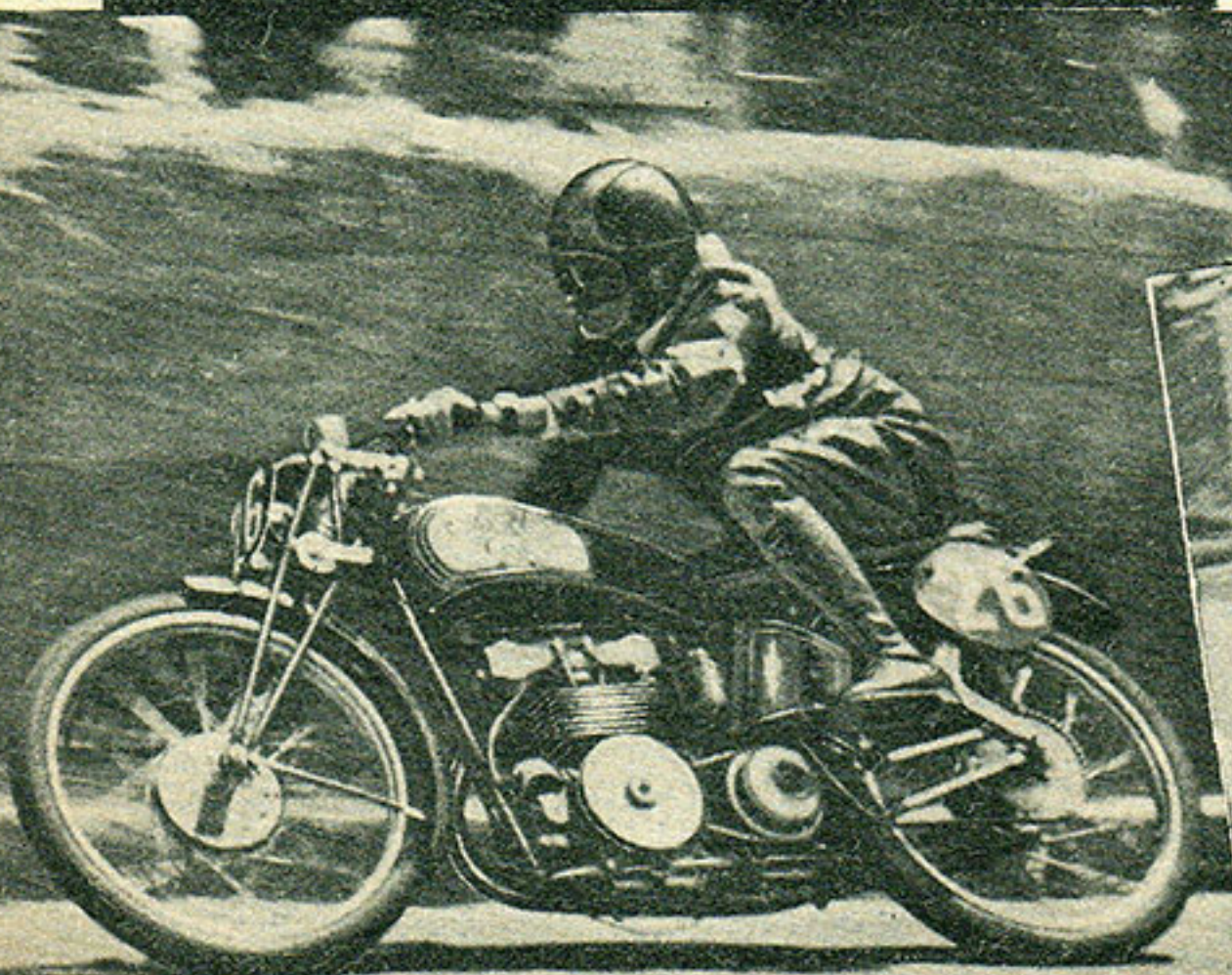
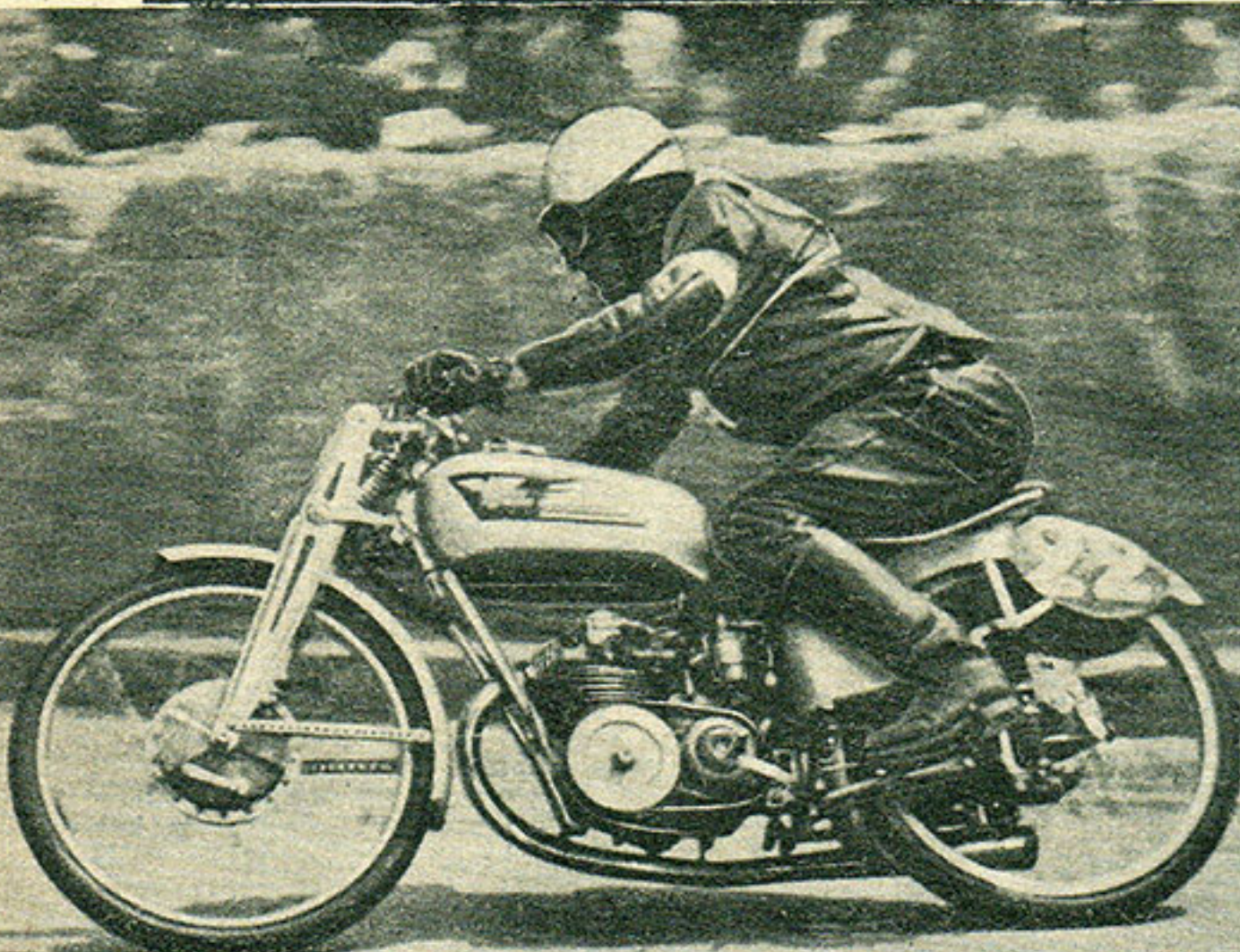
1. Gaury (Morini) 27' 25", moy. 89 kmh. 371 ; 2. Behra (Terrot) 27' 27" ; 3. Dubois (Dollar) 27' 30" ; 4. Barde (Terrot) ; 5. Diaz (Terrot) ; 6. Mateos (Puch) ; 7. Noël (Terrot) ; 8. Soulet (MV).

En 250, trois hommes pouvaient prétendre à la victoire : Albisser (Guzzi), Martin (Benelli) et Haldemann (Parilla), les pilotes nationaux étant handicapés par un matériel plus ancien.

Moizeau (Rudge), mène pendant les deux premiers tours, puis finalement s'incline devant Albisser qui prend la tête au 3^e tour, suivi de

En petites cylindrées, Behra, ci-dessus et Gaury, ci-contre, firent sensiblement jeu égal et surclassèrent tous les autres concurrents.

Sigala, en bas à gauche, pilotait une 175 à moteur Benelli, dont culasse et cylindre étaient de sa fabrication. Le champion du monde et son passager italien Dobelli, franchirent une fois de plus la ligne d'arrivée en vainqueurs.



ET FRANÇAIS à Bergerac

Martin à 50 m. Haldemann, qui a raté son départ, effectue une belle remontée, mais ne pourra jamais inquiéter les hommes de tête. Dès lors Albisser et Martin se détachent, et malgré tous ses efforts, Martin ne peut prendre le commandement. Celui-ci devait d'ailleurs nous confier à l'arrivée qu'il souffrait d'une disjonction des muscles à la clavicule, conséquence d'une récente chute en Finlande, et qu'il ne prendrait de la journée absolument aucun risque, ayant la hanche d'une nouvelle bûche.

CLASSEMENT DES 250 CMC.

1. Albisser (Guzzi Albatros) 30' 13", moy. 92 kmh. 654 ; 2. Martin (Benelli) 30' 16" ; 3. Emo (Excelsior) ; 4. Haldemann (Parilla) ; 5. Loupiac (AGL) ; 6. Brethes (Excelsior).

Record du tour par Albisser et Martin à la moyenne de 96 kmh. 341.

Vint ensuite l'épreuve la plus spectaculaire, celle réservée aux sidecars 500 et 750 cmc. sur la distance trop courte de 29 kms 170, soit 10 tours de circuit. La victoire, sauf incidents mécaniques, ne pouvait échapper à Oliver, mais toutefois Haldemann, sur une machine de sa conception, sur laquelle nous reviendrons et Murit sur Gilera, étaient décidés à bagarrer ferme. Murit talonné par Oliver mène les deux premiers tours, puis au troisième le classement est bouleversé, et nous trouvons Haldemann en tête, suivi d'Oliver et de Murit. A mi-course, ce dernier abandonne, l'axe de magnéto s'étant rompu. Derrière les deux hommes de tête qui se passent et se repassent, Deronne s'installe en troisième position, tandis que Vervroegen et Drion luttent pour la 4^e place. Alors que Drion est en passe de sauter le belge, la pince retenant l'aiguille de son carburateur saute, occasionnant son abandon.

Au 9^e tour, Oliver passe en tête et établit le record du tour à la moyenne de 100 kmh. 110.

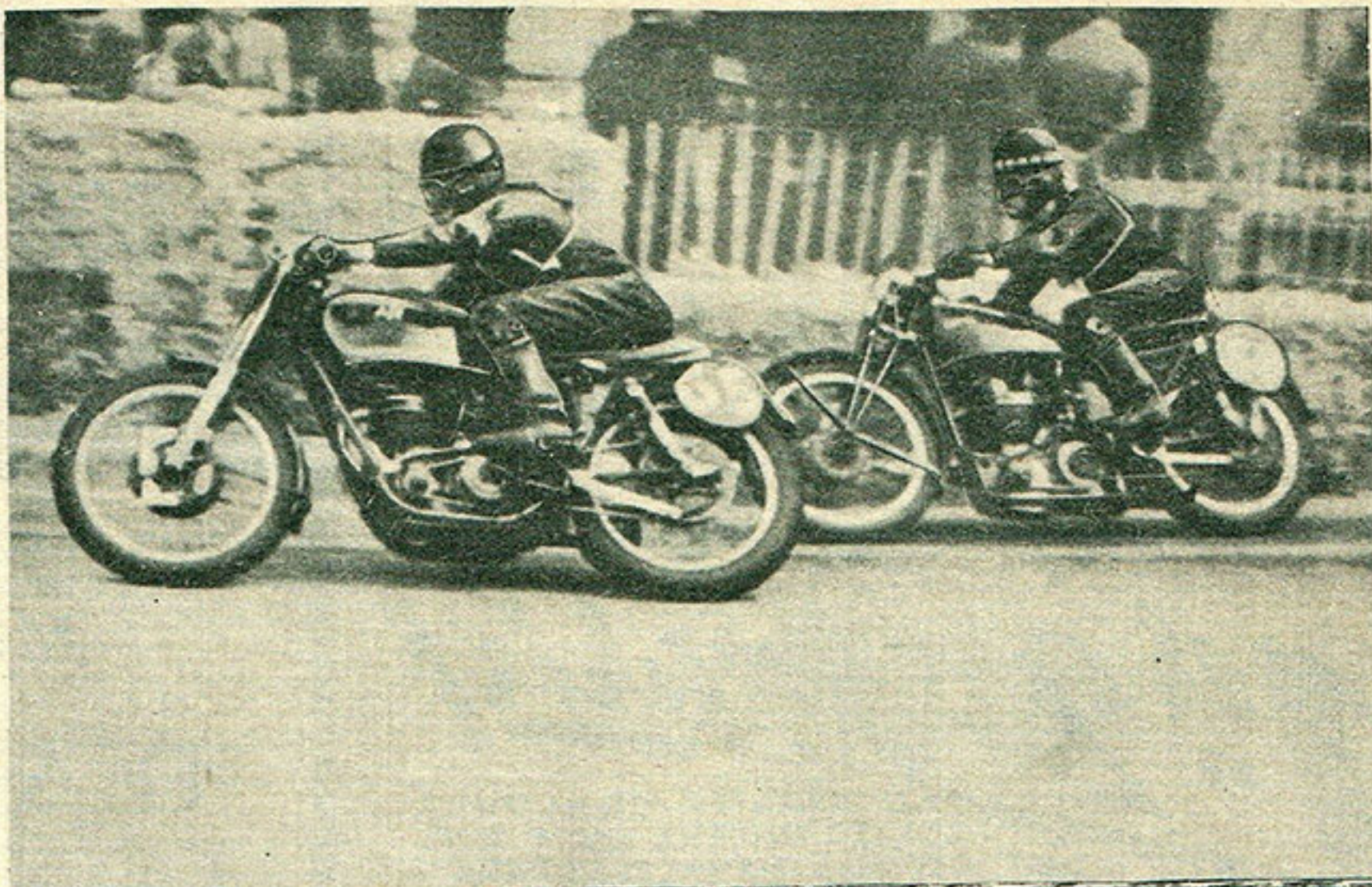
CLASSEMENT

1. Oliver (Norton) 18' 26", moy. 94 kmh. 913 ; 2. Haldemann (Norton), 18' 27" ; 3. Deronne (Norton) ; 4. Vervroegen (FN) ; 5. Soubie (Norton) ; 6. Sceaux (BMW).

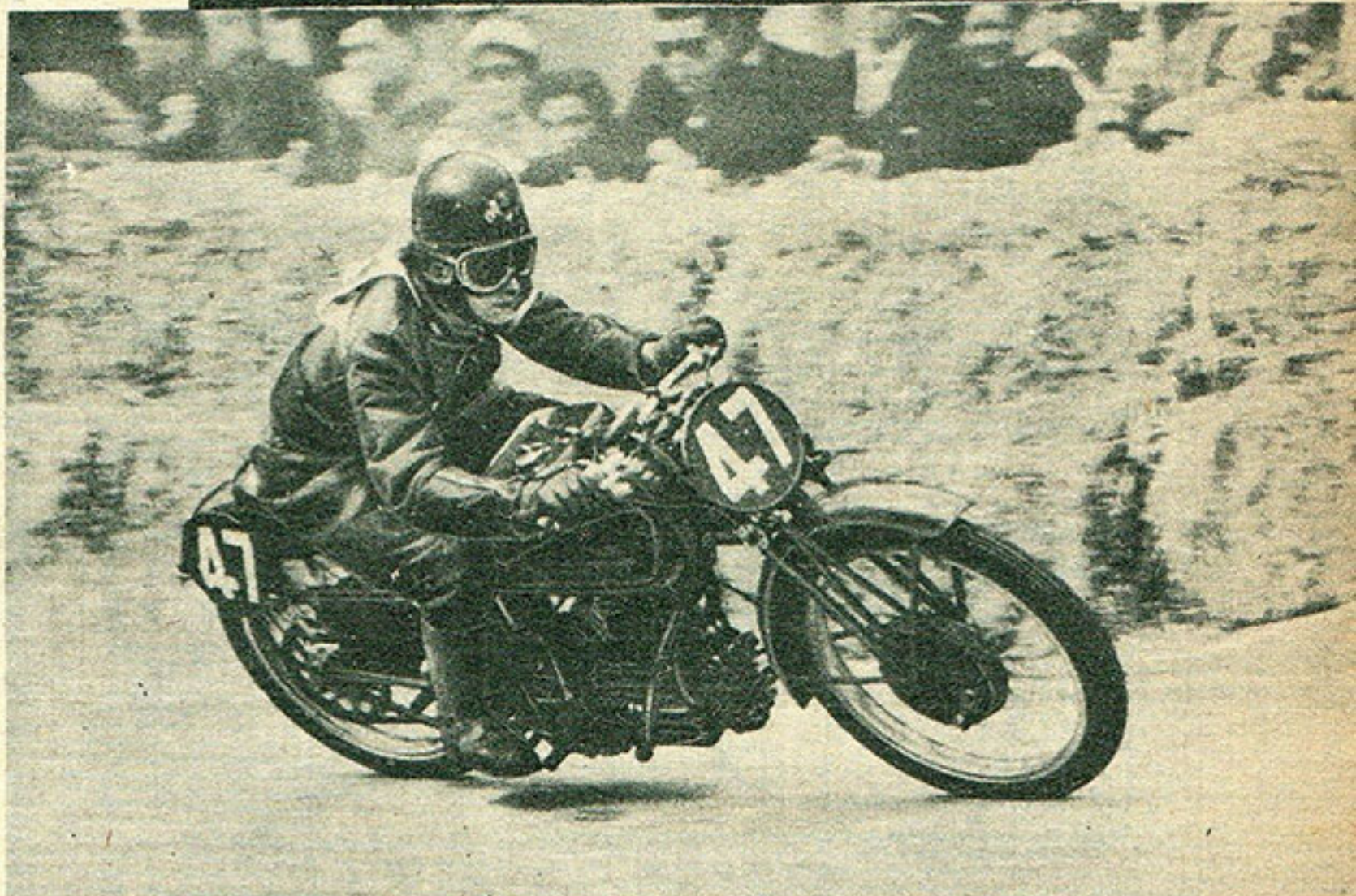
L'épreuve des 350 comptant pour le Championnat de France, P. Monneret nous confiait, avant le départ, qu'étant à égalité de points avec Gauch, il convoitait principalement de surclasser celui-ci, et qu'il ferait une course de régularité, laissant Wood et Gerber s'expliquer tout au long des 122 kms que comportait l'épreuve.

Comme prévu, ces deux hommes s'installèrent à tour de rôle au commandement, mais dès la mi-course, Gerber qui est un vireur splendide, prenait la tête et devait finir premier, sans être inquiété. Wood, 3 tours avant la fin, manquait un virage, mais terminant quand même second. Mais que s'était-il passé derrière....

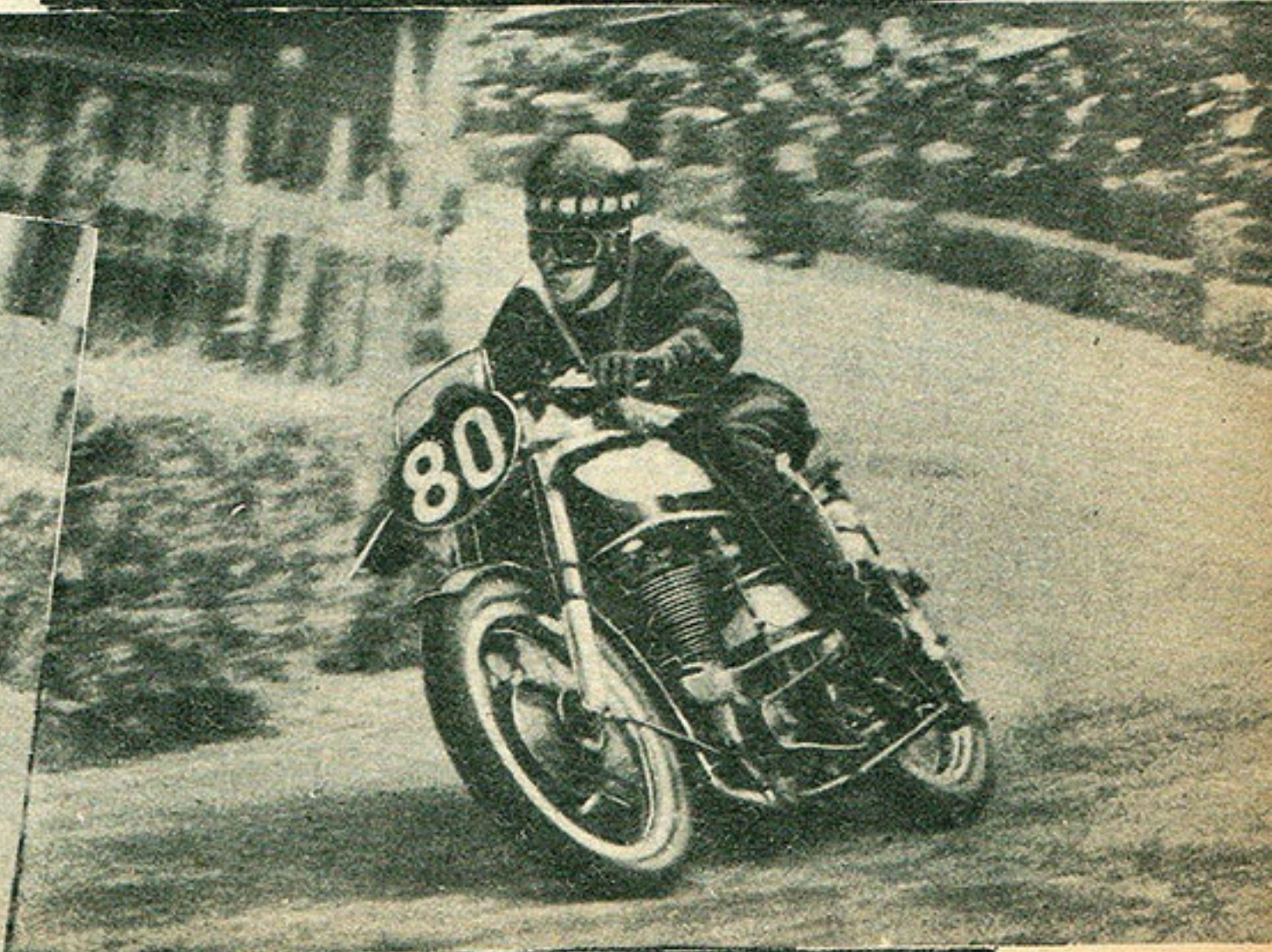
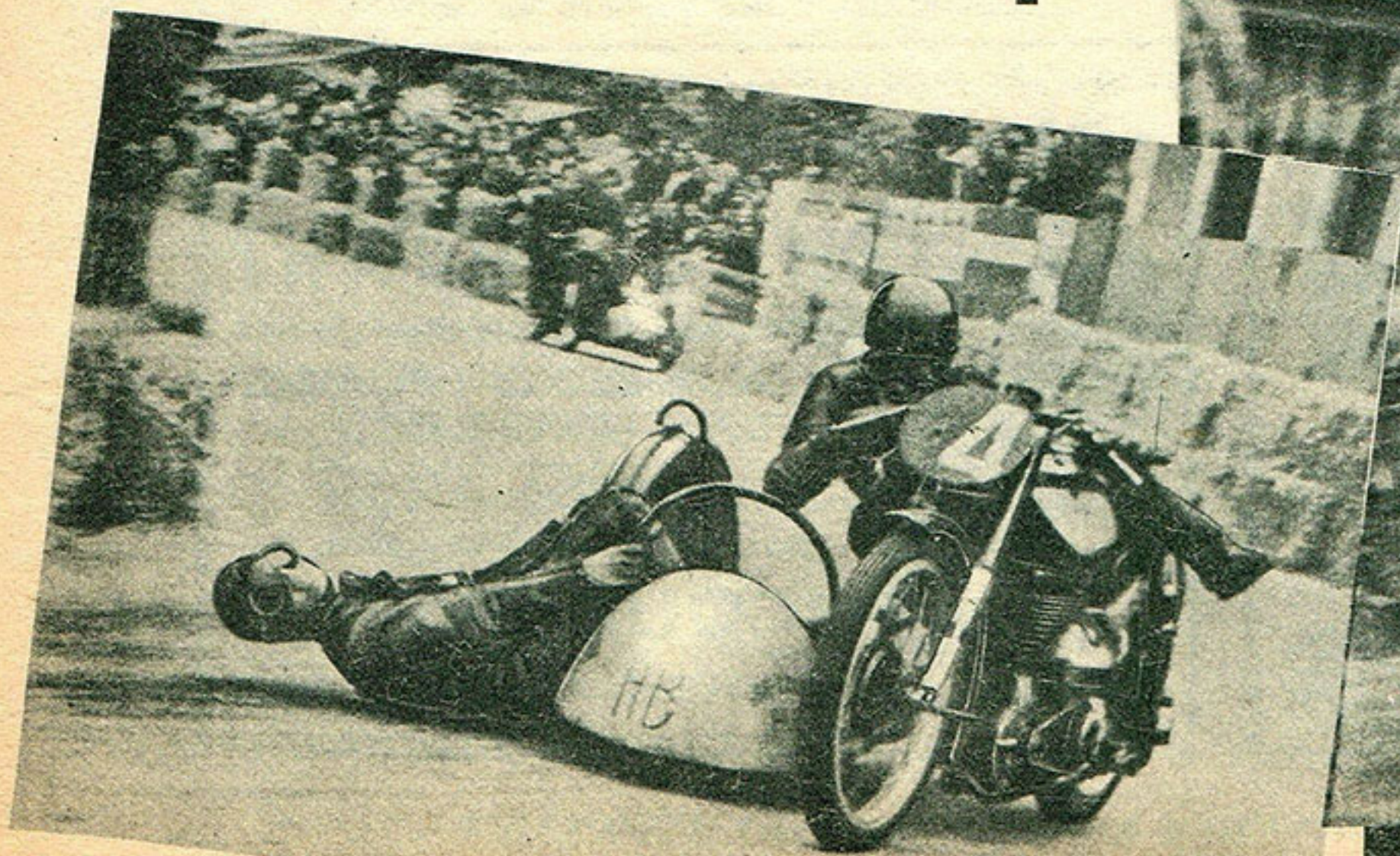
Dans les premiers tours, nous trouvons, légèrement détachés, Goffin, suivi de Lépine (sur une Velocette transformée pesant... 98 kgs) de Monneret, et de Mattheos le champion Irlandais. Longtemps, Goffin gêna P. Monneret (bien que les commissaires agitent le drapeau bleu) et quand Pierre put le passer, il le distança rapidement, mais l'écart avec Gerber était trop grand pour que Monneret puisse prétendre à une place autre que celle de 3^e. Lépine, bien placé (4^e) devait disparaître, basculeur cassé, et nous trou-



Ci-dessus, : un aspect typique de la course 350, le duel Gerber-Wood. Le suisse devait gagner également en 250 avec Albisser ci-contre.



Wood, devait prendre sa revanche en 500, où il termina avec une confortable avance. Les courses de side-cars sont toujours spectaculaires. Ci-dessous : un passage de Drion.



B.S.A. 125 - D.1 - D.1 GL

B.S.A. 250 C.10 - C.11 - C.11 GL

B.S.A. 350 B.31

GAITE-MOTOS-MONTPARNASSE

4, impasse de la Gaité, 4

Tél. : DANton 55-43

Ouvert de 9 h. à 20 h. 30 sans interruption
Fermé le Dimanche

CREDIT



S.7
S.8

B.S.A. 500 Twin A.7 et B.33

Golden Flash - Twin



650

CONDITIONS UNIQUES D'ECHANGE ET DE REPRISE

1^{er} 2^{ème} 3^{ème} prix!

AU DERNIER CONCOURS
DE SILENCIEUX DU T.C.F.
SUR UNE TRENTAINE DE CONCURRENTS

SILENCIEUX WILMAN

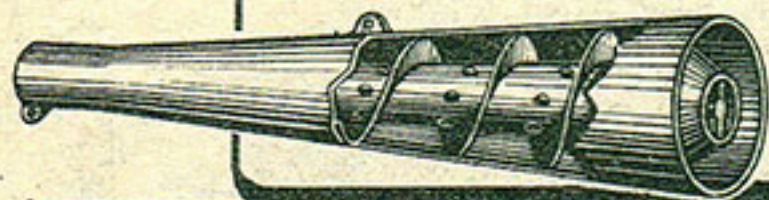
SILENCIEUX A PASSAGE LIBRE DES GAZ D'ECHAPPEMENT

AUGMENTATION
DE PUISSANCE
MEILLEURES REPRISES
ECONOMIE D'ESSENCE
SILENCE PARFAIT
POUR 4 TEMPS 250 A 1000 cm³



SILENCIEUX "TROMBLON"

MODELE A SPIRALE
DEMONTABLE POUR
2 ET 4 TEMPS



SUPER SILENCIEUX TORPILLE POUR MOTOS 2 ET 4 TEMPS



SILENCIEUX A SORTIE CINTRÉE

POUR 100 & 125 cm³
2 ET 4 TEMPS



3, RUE D'EVREUX - COURBEVOIE (Seine)

MAUCOURANT

Coureur officiel de la marque GNOME-RHONE

Est le seul Dans PARIS à livrer le 125 cc.
R.4 équipé de la

SUPER-CULASSE

sans supplément

R. MAUCOURANT

met au point personnellement

toutes les machines achetées chez lui

R. MAUCOURANT

147, Boul. Ney - PARIS-18^e - Tél. : MAR. 46-78

VENTE A CREDIT

MOTO-SERVICE

AGENT OFFICIEL

D. S. MALTERRE

vous livre de suite la

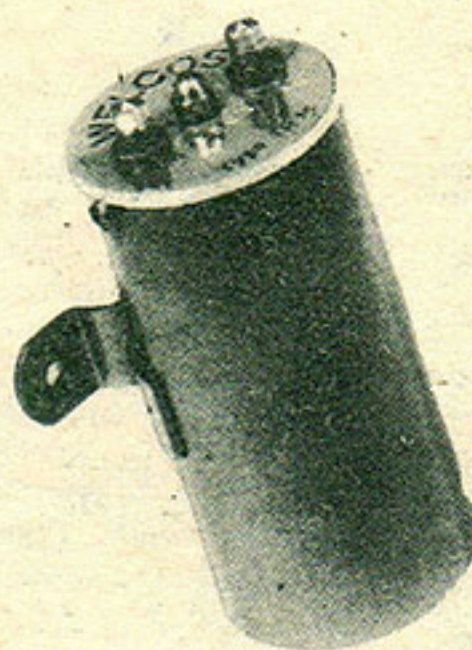
Malterrette 50 cmc.	50.800 frs
125 AMC Type M 6	113.000 frs
125 » » M 7	137.000 frs
175 » » M 9	147.000 frs
125 Ydral » M 8 Y	120.000 frs
175 » » M 8 Y 130	131.000 frs

VENTE A CREDIT

220, rue Jean-Jaurès, 220

MAISONS-ALFORT

Tél. : ENT. 25-79



SUR VOTRE VELOMOTEUR
OU VOTRE MOTO LEGERE
munie d'un volant magnétique
vous aurez

UN AVERTISSEUR PUISSANT ET L'ECLAIRAGE STABLE

avec le

" WELCOS "

TYPE T.R. 10 - Tout par la
batterie ou mixte
TYPE C. - Pour volant à deux
sorties d'éclairage

Ets WELCOS

193, rue de Paris - PANTIN (Seine) - VIL. 91-39

Références : des milliers en service

Améliorez le rendement

de votre moteur avec les

SUPER CULASSES MAUCOURANT

à grand refroidissement, pour moteur 2 temps

Adaptables sur GNOME-RHONE - PEUGEOT

125 et 150 - YDRAL - JONGHI, etc...

Les SUPER-CULASSES sont en vente
chez tous les motoristes et chez

MAUCOURANT

147, Boul. Ney - PARIS-18^e - Tél. : MAR. 46-78

vons à l'arrivée Goffin en quatrième position. Les abandons furent assez nombreux et parmi les malchanceux nous trouvons Florès (Espagnol) et Martin sur une Velocette à 5 vitesses.

CLASSEMENT

1. Gerber (AJS) 1 h. 10' 30", moy. 104 kmh. 267 ; 2. Wood (Velocette) 1 h. 10' 48" ; 3. P. Monneret (AJS) ; 4. Goffin (Norton) ; 5. Matthews (Velocette).

Dernière épreuve de la journée, la course réservée aux 500 cmc. se disputait également sur 122 kms. Gerber, lequel pouvait fournir le vainqueur, ne prit pas le départ. La lutte devait se circonscire entre Wood, Behra et Collot.

Au premier tour, dans un coude-à-coude impressionnant, les trois hommes passent en tête, laissant loin derrière eux le reste du peloton.

La lutte promet d'être belle, mais malheureusement elle ne durera que... deux tours, car Behra doit s'arrêter, coupelle de soupape brisée. Puis Wood lâche irrésistiblement Collot, qui, dans les derniers tours, devait souffrir cruellement d'un manque de freinage. Les abandons pour raisons mécaniques, sont élevés, et l'épreuve vu l'espacement entre les différents concurrents, manqua totalement d'intérêt, si l'on n'assistait pas à un duel farouche pour la troisième place entre Goffin et Post, très en forme.

Ces deux hommes, victimes de défaillances mécaniques, Goffin, colerette de cylindre fendue dès le départ, l'empêchant de monter trop haut en régime, et Post qui sur une Guzzi datant de nombreuses années, avait des tambours de freins ovalisés, ne favorisant pas précisément un freinage énergique, d'autant plus que le moteur des Guzzi supporte assez mal le freinage sur la boîte, et les sur-régimes, ne purent donner tout ce dont ils étaient capables. Plusieurs fois Post réussit à sauter Goffin, mais chutant, quelques tours avant la fin, il termina quatrième.

Le record du tour fut établi par Behra au second tour, à la moyenne de 116,718 kmh.

Terminons en signalant qu'une importante con-

centration, réunissant plusieurs centaines de machines, avait lieu le dimanche matin et que c'est le Moto-Club de Bordeaux, dont la délégation fut la plus importante, qui figure en tête du classement.

C. REY

CLASSEMENT

1. Wood (Norton) 1 h. 8' 56", moy. 106 kmh. 626 ; 2. Collot (Giler), 1 h. 9' 36" ; 3. Goffin (Norton) ; 4. Post (Guzzi) ; 5. Barde et Behra qui franchit la ligne d'arrivée en poussant sa machine.

(La semaine prochaine, compte-rendu technique, avec de nombreux dessins et photos).

RESULTATS DE LA COURSE DE COTE DE DOULLENS

Cat. 175 cmc. : 1. Agache (46") ; 2. Vinche-neux ; 3. Passer ; 4. Collet.

250 cmc. : 1. Feuillain (32"9) ; 2. Hébert ; 3. Deramoudt ; 4. Loez et Leberquier ; 6. Brassard ; 7. Midoux ; 8. Huet.

350 cmc. : 1. Bouchez (33"2) ; 2. Loez ; 3. Barbara ; 4. Thuilliers ; 5. Deramoudt.

500 cmc. : 1. Walter (26"3) ; 2. Barbara ; 3. Delannoit ; 4. Loez ; 5. Segui.

19^e CIRCUIT DU SUD-OUEST

175 cc. : 1. ex-æquo : Becker (Peugeot), Carle (Motobécane), Georges (Automoto), Fabrin (Automoto), Valeyre (Guillier), Cochet (Terrot), Moulinet (Puch), Marsaing Claude (Imme), Bonnin (Guillier), Talou (Peugeot), Soucarret (Peugeot), Duvernet (Peugeot), Marsaing Gérard (Imme), Bernard (Gnome-Rhône), Bourguin (Gnome-Rhône).

250 cc. : 1. ex-æquo : Secousse (Matchless), Combelerant (Terrot), Jagou (Magnat-Debon), Bayle (Norton), Garet (Matchless).

Au-dessus de 500 cc. : 1. Coudert (BMW).

Sidecars 250 cmc. : M. Plat (Köhler-Escoffier).

Sidecars 1000 cc. : M. Pujos (Indian).

VICTORIA bat des records

Les 79 kmh. sur le km. et le mile lancés, records établis par Dotterweich sur sa Victoria 38 cmc prêtent à sourire lorsqu'on les compare aux 290 kmh. de Herz. Mais il ne faut pas oublier que ces deux records sont à une toute autre échelle.

En très peu de temps, quelques semaines, on a transformé un petit moteur de série en un moteur de course. Ceci doit amener une sérieuse impulsion, et dans l'amélioration des moteurs de série, et aussi dans les recherches des ingénieurs, afin d'obtenir des petits moteurs poussés. Victoria a pris là une initiative qui portera certainement ses fruits à l'échelle internationale dans le développement des petites machines légères et aussi dans l'intérêt porté dans le domaine du sport pour les petites catégories.

Les 35 mm de course et 40 d'alésage du moteur sont les mêmes que ceux des moteurs de série, donnant une cylindrée de 38 cmc. 5, soit seulement les 3/4 de la cylindrée limite de 50 cc. Le taux de compression a été augmenté et se chiffre de 1 à 12, ce qui n'a rien de très élevé. Un tel taux ne nécessite pas l'utilisation d'alcool comme carburant : celui utilisé était un mélange 50/50 d'essence et de benzol. Les transferts ont aussi été modifiés et le balayage oblique avec piston plat a été amélioré. La calotte du piston porte une légère empreinte (avec une empreinte correspondante dans la culasse) qui améliore la montée rapide des gaz dans le cylindre. Le carburateur d'origine, sans flotteur, a été remplacé par un carburateur Bing 1/14 No, l'épaisseur de la pipe du carburateur d'origine n'étant pas assez grande pour lui permettre d'être réalisée à 14 mm. Evidemment les lumières ont été agrandies afin d'obtenir une meilleure respiration du moteur. Il est intéressant de noter que dans les recherches pour un moteur à haute puissance le meilleur rendement avec un distributeur rotatif a été obtenu quand les ouvertures sont sensiblement symétriques par rapport au point mort haut.

L'allumage Noris a été modifié : se faisant simplement avec une batterie chargée au préala-

ble, avec évidemment rupteur et bobine. En vue de supprimer les résistances internes, la boîte de vitesses ne comportait que la prise directe. Bougie Beru K 240 b 1/14 n.

Puissance de pointe 2,15 CV à environ 7.600 t.-m. Couple maximum à 6.300, le moteur, au point mort, pouvant tourner jusqu'à 10.000 t.-m. Puissance spécifique au litre : 56 CV, ce qui n'a absolument rien d'exceptionnel.

Cette puissance de 2,15 CV suffit amplement pour atteindre les 80 kmh. D'ailleurs aux essais Dotterweich a atteint les 85 kmh.

Lors de son record Dotterweich roulait complètement allongé sur sa machine, afin de réduire au maximum le maître-couple qui était sensiblement de 0,21 m2, alors que le coefficient de traînée, malgré un carénage partiel, était encore bien élevé, de l'ordre de 0,6. Les pneus étroits utilisés étaient des 24x1,5. Le carénage profilé et bien lisse a permis de gagner dans les 5 kmh. Une difficulté tenait à l'emplacement du moteur, emplacement qui était le même que sur les machines de série. Lors de prochaines tentatives de record, Victoria devra envisager, et une autre place pour le moteur, et une meilleure répartition des charges sur les roues, car des 28 kgs que pesait la machine, 8 seulement étaient supportés par la roue avant.

Personne ne se fait d'illusion, pas même Victoria, sur la valeur de ce record : il ne s'agit que d'un essai. Il est évident que les italiens ne mettront pas longtemps, avec un 50 cmc. Cucciolo par exemple, à battre ce record. Les établissements Victoria ont eux-mêmes encore de la marge, rien que sur le plan moteur, en augmentant leur cylindre jusqu'à 50 cmc. Les 100 kmh. et même plus sont tout à fait possibles, mais nécessiteront absolument une fourche avant élastique. En dehors de l'augmentation de la puissance du moteur, très faisable puisque la Victoria ne faisait que 56 CV au litre, il y a encore une très grande réserve dans un bon carénage de la machine, afin d'abaisser sérieusement le coefficient de traînée.

Calendrier de Juin

- 2-3 et 4 : Bol d'Or.
- 3 : Circuit des Vosges.
- Epreuve d'endurance du MC d'Alsace.
- Circuit de vit. à Moulins et Concentration.
- Circuit de vitesse à Cannes.
- Circuit de vitesse à Montauban.
- Huit heures d'Amiens
- Cross du MC Touraine.
- Cross du MC Nord.
- Cross à Reims.
- Cross du MC Banlieue Nord.
- Cross du MC Lorraine.
- Circuit de Sombrefe (Belgique).
- 4-6-8 : Tourist Trophy (Ile de Man).
- 8-9-10 : Liège-Milan-Liège.
- 9 : Circuit des Remparts (MC Charentais).
- 9-10 : Concours d'Audax (MC Châtillon).
- 10 : Circuit de vitesse du MC Lyon.
- Circuit de vitesse à Bourges.
- Circuit de vitesse à Istres.
- Circuit de vitesse à Valras Plage.
- Quatre heures de Bondeville.
- Course sur piste à Toulouse.
- Cross à Montreuil.
- Cross du MC Artois.
- Cross du MC Beauvaisis.
- Circuit de Gedinne (Belgique).
- 16-17-18 : Trophée des Alpes françaises.
- 16-17 : Circuit de Draguignan.
- 17 : Circuit de Vitesse à Arles.
- Circuit de vitesse à Mulhouse.
- Circuit de vitesse à Roanne.
- Course sur herbe du MC Villeneuveis.
- Circuit de Rochefort.
- Régularité de l'Ain.
- Régularité du MC Furan.
- Régularité de l'AM Grasse.
- Régularité de l'Ile-de-France.
- Cross de Verdun.
- Cross de l'Olympique Avesnois.
- Cross du MC Clodoaldien.
- Cross du GSIF.
- Cross du MC Touraine.
- Cross de Romainville. (à suivre)

175 et 250 cmc.

AU CIRCUIT DE St-CHAMOND

Pour se conformer à l'arrêté ministériel du 14 février, le 2^e Circuit de Vitesse de Saint-Chamond (Loire), qui aura lieu le 27 mai 1951, se courra en 2 cylindrées :

- 1^o 175 cmc. — de 126 à 175 cmc.
- 2^o 250 cmc. — de 176 à 250 cmc.

CIRCUIT DE VITESSE DU MC D'Auvergne

C'est le 27 mai que sera couru le circuit de vitesse du MC d'Auvergne, sur un développement de 2.100 mètres.

Cette épreuve qui est inscrite au calendrier de la F.F.M. catégorie « nationale » verra au départ les 125 cc., 350 cc., 500 cc. et sidecars.

2^e RALLYE AIGLON 27 MAI

Cette intéressante épreuve figurant au Calendrier national se disputera en une seule étape de 309 kms.

Epreuve ouverte aux motos, sidecars, scooters et cyclecars ; quatre catégories, contrôles horaires, de passages et secrets. Pénalisation de 10 points par minute de retard, moyennes à respecter allant de 45 à 60 kms à l'heure.

Une épreuve de côte, se disputant en Forêt du Perche, départagera pour l'attribution des prix et coupes, les concurrents classés premiers ex-æquo.

SCOOTER ARDENT

Chaque jour le printemps s'affirme davantage et l'on voit circuler de plus en plus nombreux nos contemporains sur les routes.

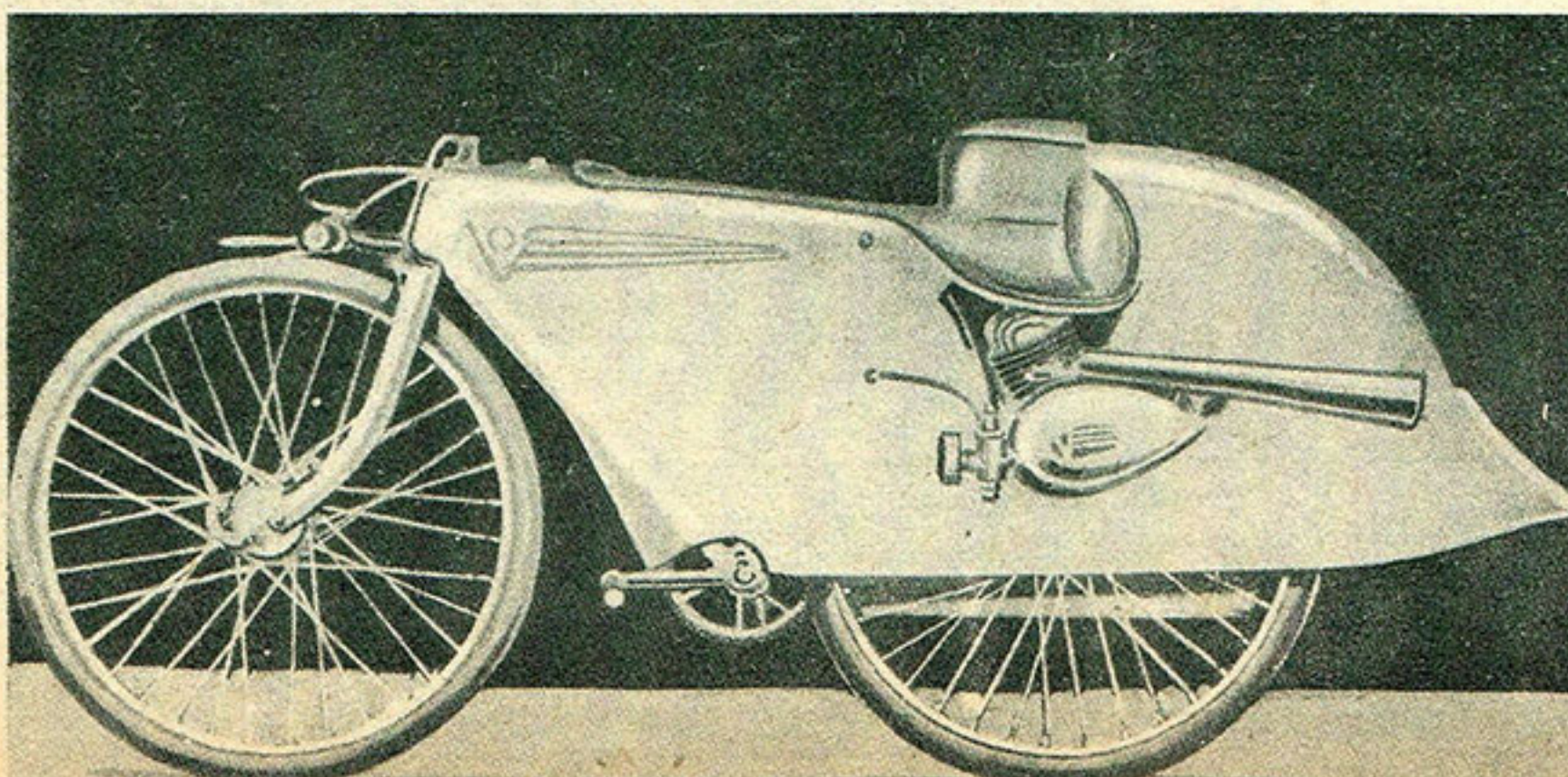
Bon nombre d'entre eux ne peut accéder à l'automobile, ni même à la motocyclette et s'orientent vers l'engin de petite cylindrée, au prix d'achat peut élevé et dont la consommation est insignifiante.

Parmi les engins de cette catégorie, l'un des plus intéressants est le baby scooter « Ardent ».

Le modèle 1951, avec ou sans carénage du moteur (à la demande), est particulièrement réussi et offre à l'usager un ensemble d'avantages qu'il est rare de trouver ainsi réunis sur une machine de 48 cmc.

48 cmc. L'ensemble, élégant et confortable, est livré à la clientèle pour moins de 60.000 francs, franco de port et d'emballage !

L'accueil chaleureux qu'une clientèle chaque jour plus nombreuse réserve à cette machine, témoigne du succès mérité que remporte le baby scooter « Ardent ».



Vous avez pu remarquer qu'une chambre à air mal gonflée absorbe tous les chocs de la route et donne un confort extraordinaire.

Une telle solution qui n'est pas applicable aux véhicules demeure possible pour les sièges.

Sièges pneumatiques

La Maison Attenborough qui est la plus importante fabrique de sièges pneumatiques d'Angleterre, a mis au point par

plusieurs brevets, l'usage des chambres à air à très basse pression.

Les chambres des sièges Borough sont protégées de l'usure et n'ont pas besoin d'être changées. Elles ne roulent pas sous le poids du passager. On les gonfle à la bouche par une valve brevetée, sans avoir à se préoccuper de pompe ni de raccord.

NOS PETITES ANNONCES

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES 250 fr.
PETITES ANNONCES COMMERCIALES (minimum 5 lignes) LA LIGNE 350 fr.

Pour l'envoi par courrier de vos Annonces, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat poste, 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 comptent pour une lettre). Ecrivez lisiblement (caractères d'imprimerie au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution.

MOTOS A VENDRE

OCCASIONS
Terrot, Peugeot, Gnome, BSA, Zundapp, Norton, Monet, DKW
100 Motobéc., Terrot **125**
Gillet, Peugeot
Monet, Poney depuis 25.000 frs
NEUF DISPONIBLE
DS Malterre, Jonghi, Guiller, Gnome, Monet, Imme, William sur neuf **CREDIT** et occas.
GAITE-MOTOS, 4 imp. Gaité DANton 55-43

Indian 500 tr. belle, pns nfs équipée prix très intéress. side Précis. Ipl 1/2 lég. Maillet 25 rue Doudeauville-18^e, le soir.

BMW R12 impeccable 155000. Cnerdronet 36 fbg St-Denis-10^e après 19 heures.

BELLE moto 350 Motobéc. av. side sp. rout. très bon état M. 120. BERTRAND 18 Cité Poudrieri Livry Gargan (S.O.) Bus 147 Egl. Pantin.

500 MOTOSACOCHE culb. b. ét. f. tél. sél. 4 vit. 12 rue Voltaire, Bagnolet.

DKW 343 NZ imp. lux. orig. + moteur prix 155. LEBRUN 25 r. Henri Barbusse Gennevilliers, 18 à 20 h. sauf S. D. GRE. 16-55.

BSA 750 side Pré. Heloin 12 pas. des Soupirs, Paris-20^e.

125 PEUGEOT T55 av. t.-sad c. nf px int. WALTER sem. 6 à 8 h. 5 r. St-Cloud Suresnes

SUP. Zundapp 750 gr. tour. parf. ét. roue sec. v. 180000. PAGES 62 r. Pouchet Paris.

125 TERROT cul. ét. nf 29 r. des Reculettes-13^e à part. 20h.

FONEY ODE. 24-66 12 à 14 h.

R. GILLET 750 solo imp. bd A. France St-Denis MON.45-10

ZUNDAPP K500 1^{re} m. ét. nf 15 pas. Industrie PRO. 10-84

M.G. 350 culb. pf. ét. cse mal. PUJOS 62 New-York 16-18 h.

SUNBEAM S7 twin cardan gd luxe tt ori. équ. ét. nf HENRI 26 r. de Londres, Paris.

MOTOB. 500 4 vit. Café Gare Villeneuve Le Roi Tél. 123.

125 K. ESCOFFIER 50 ét. nf Villiers ts Pasquier 14, rue Kleynoff, Gentilly, vis. 7 h.

BMW 750 lat. ét. nf. Laurent 50 bd Serurier-19^e, apr. 6 h.

NORTON 500 16H side Précis. b. ét. px int. COQUIL 54 rue Ordener 18^e (à part. 19 h.).

MATCHLESS 350 cul. 4v. Pré-vost 61av. M. Piquet Ség.25-25

BMW 600 R66 or. Munich carb. plomb rod. unig. France. Pré-vost 61av. M. Piquet Ség.25-25

DOUGLAS 350 twin ét. neuf en rod. modernisée 85000. M. Habbib, 49 r. de Courcelles. Wag. 48-14 soir heures rep.

PEUG. 125 3 v. compt. t.-sad 60 ap.19h Baho 20 r. Nemours

ALCYON zurch 350 culb. t. s. b. ét. 75. COIFFLEY 6 r. Denis Papin, Saint-Maur.

500 TERROT bl. mot. 4 vit. all. delco mec. pns b. ét. 23 r. J. Jaurès, Villeneuve le Roi.

SUP. cul. Motob. 5 cv side Bern. pn. nf. chrom. impec. 130. Homey 5 r. E. Roche 17^e

VELOM. moto side tte marq. b. ét. 6 r. Gust. Geoffroy-13^e

SIDE moto allemande 500 cul. aff. int. urgent 5 rue Neuve Charbonnière, Paris 18^e.

100 PEUGEOT type 53 parf. ét. tél. 46 Maisons-Laffite.

TERROT HCT 350 lat. 4 vit. 5000 kms 110000. CHAPOTOT 6 rue Antoinette, 18^e.

MOTOCONFORT 100 cc 3 vit. très bon état, tél. Ric. 69-06

250 NSU aspect mec. impec. Fissavy tél. Per. 07-44 dim.

125 AMC nve 120. Ecr. Mantouan 148bd Liberté Bure (SO)

NSU side 5 cv sup. cul. sél. imp. 107 r. Hugo, Levallois.

ACHETEURS et Possesseurs de motos allemandes. Ne soyez pas inquiets pour avoir les pièces de rechange. CRUPA vous les fournira, 21, rue Monge, Puteaux. LON. 02-63.

DS MALTERRE 500 culb. rep. Mobylette nve. MORINEAU 19 r. A. Croquette, Charenton.

MATCHLESS 350 f. tél. ét. in-pec. CENDRILLON 94 rte de Montesson, Le Vésinet (SO).

PEUGEOT 350 cul. 47 15000 k. imp. t. sad sac. ac. Gob 97-05

50000 M. DEB. 350 lat. t. sad gr. sac cuir occ. int. Sahuc Opé.04-40 poste 92 h. trav.

TERROT 350 culb. état parf. S'adr. 138 r. Vercingétorix-10^e

175 DS MALTERRE 50 nombx acces. occ. impec T. Por.07-11

URGENT DKW 500 NZ susp. ar. impec. mot. nf. Dau.45-70

V. sidecar Motoconfort 5 cv tr. b. état s'adr. chez TRIPET 9 r. Lucie, Choisy le Roi

DERNY solo impeccable. Guillaume 9 bd de la Liberté, Le Perreux (Seine).

BSA 350 HB 24 ét. mécanique parfait. Prix 120. 145, rue Saussure, Paris, 17^e.

MOTOBEC. 125 D45 ét. neuf mot. en rod. px 55. Arg.65-43

42000, 350 lat. LEC. 87-47.

SAROLEA 600 culb av. side sport impec. CHAVANCE, 7 rue Censier, Paris, 5^e.

CYCLOMOT. Hurlu t. b. état 28000. GATTE 3 r. de Prague Noisy le Grand (S.-et-O.)

SIDE 500 culb. tr. b. ét. 85. Riboust 87 r. Chemin Vert-11^e

350 télescope. susp. ar. Feraï reprise 19 h. 33 r. Truffaut.

350 culb. moto Prester bon ét. GENEVIEVE 9 r. P. Curi, Champigny. Tél. Pom. 06-56.

500 PEUGEOT type 515 chromée comme neuve. MARAIS, Verneuil s/Avre (Eure).

500 sup. cul. Motob. 1947 av. ou ss side 120, ou 145. 207, r. Ed. Vaillant, Bondy (S.).

VICTORIA 250 4 vit. sél. pns nfs vis. 5 rue de la Cavalerie-15^e (1 à 2 h. et soir).

JAWA 250 ét. nf. équ. 165. vis. t. l. j. apr. 18 h. sf jeu. dim. 18r. du Chemin de Fer Arcueil

G. R. impec. 65. Brouillard r. St Croix Provins. (S.-M.).

C. ach. V. vds ét. nf FN 500 cc M86 susp. ar. et 350. Mac-tchless GL3 f. tél. Guyot 6 b. r. S. Rodrigues Reuil-Malm.

TRIUMPH T100 oct. 50, 7000 k. impec. cause achat voiture access et équipement. M.A.R. 41-88 sauf dimanche lundi.

MOTOB. 125 lat. 60000 ent. équ. exc. ét. THIBAUDIER 10 r. Jacquemont-17^e.

LAMBRETTA 500 kms caréné acc. comp. état neuf, Comptoir Electrique Voltaire, 6 rue Léon Frot, Paris, 11^e.

PART. v. Harl. Dav. 750 équ. compl. parf. ét. visib Garage 84 r. Barrault-13^e (ts l. Jrs)

DERNY tandem. Bertrand 7 r. Cronstadt, Courbevoie (19 h.).

G. R. 800 AX2 sd. Terrot et n. Baguet, Hourtin (Gironde)

HARLEY 750 mot. nf pns nfs à ch. air inéclatable sac. 3 klax. s. bipl. 220. Fla. 08-39

350 TWN pf. ét. mot. à roder Doncarli 9 r. Biot Mar. 13-24

NSU 250 C 3 cv 4 v. sp. cul. ét. nf px 120000. R. VALLE, r. Gabriel Péri, Neuilly-Plaisance. Ess. 3 l. 100 kms.

MORGAN 3 r. pn. nfs 45 à deb. Vélo. P 53 moteur ref. 40000. Moronvalle 54 r. Lamarck Choisy le Roi Bel.10-21

HARLEY impec. équ. compl. 2 pn. rech. Doguet. Mén. 22-71

BSA 500 culb. + side gr. sp. Impérial parfait état. GAAB, 6 r. Victor Hugo, Charenton.

DKW 350 NZ 4 vit. 105. CAFE 62 r. Couronnes. MEN. 63-30

MOTO 350 mot. Jap av. side Roy b. ét. mec. éc. Berger 32 r. des Bois, Noisy le Grand.

SUNBEAM 500 culb. 4 vit. ét. par. 140 12à13 h. Arc. 32-16.

ENS. ou ssp. side lég. Vanod Motob. 350 R44C rév. Coeret, 57 r. Commerce, Colombes.

PART. v. Motobéc. mot. Blackburn 350 lat. pn. nf. b. ét. gl. ts ls soirs dim. mat. BEAUVÉRY 4 rue Ed. Quenu, 5^e.

500 GUZZI ex. ét. réal. 51 sél. 4 v. px déb. 31 r. Turgot Aulnay s/Bois ap. 7 h. et samedi

FUCH 250 modèle 1950 très bon état, tél. 9h.17h. Guille-mot Kle. 49-07 en semaine.

HARLEY MP bleu chr. nbx ac. Cougnar 68 r. de Grenelle Paris. Vis. dim. mat. ou écr.

350 TERROT tr. b. ét. prix 60. Denichoux 141 rue Picpus-12^e

MOTOCONF. CBI entièrement révisée à neuf. PERNIN 11 r. Gallée, Klé. 49-07.

V. moto Peugeot 4 cv b. ét. 27. poney nf 27000 fr. 22 av. A. Jédor, Drancy (Seine).

BMW 750 cul. ét. nf. Martin 41 r. Bièvres Clamart, 280.

M. GOYON 500 4 vit. ex. ét. px int. + side Bern. r. susp. dern. mod. nf 40000 + Saxone cadr. mixte f. susp. ref. à nf. HARO 59 av. Victor-Hugo, Boulogne (Seine).

250 TERROT bon état 50000. Poulain 8 r. de Chartres, 18^e.

URGENT tandem mot. Roussey px t.int. Naert 16r. Mandar-2^e

TERROT 500 dern. mod. neuf 130 h 195000. Wagnié 20 r. Couturau Sucy en Brie (SO).

URG. 250 Terrot b. ét. 45. Morvan, Neuilly s/Seine T.118

500 NORTON 16H imp. ROUSSEAU 56 rue du Temple 4^e.

Unique BMW R12 750 lat. or. gar. spl. px 250. Gérard Dur-monceau 75 Gd Armée Kle 5666

5 CV culb. r. Enf. CIRETTE 13 r. Franchetti Bry s/Seine

TRIUMPH ang. 500 2 cyl. Norton 16H 500 Indian side Bernardet impec. pièces détachées 16H M20. ZENKL 6 pas. des Fours à Chauv Paris, 19^e.

SIDE Buf. gr. tour. gr. cof. px 30000. Winckler 62r. Riche-lieu Gennevilliers (Seine).

DKW 125 orig. parf. état px int. Schneider 7 bd des 2-Communes, Fontenay s/Bois.

BMW R512 imp.290. Caloniann Eve 25 rue Fontaine Paris.

MOTOCONF TIV2 100 cc ex. ét. 48000. VOISIN Wag. 88-80

500 lat. 4 v. sél. rem. à neuf side Précis ss gar. et side Bernardet urg. px 15000, vis. Garage NORD-SUD 49 rue Ordener, Paris.

MOTOB. 500 sup. cul. + pièces RENOUD 183 bd Murat-16^e.

MB 350 cul. 90000 12 r. Bo-cage La Celle st Cloud (SO)

ENS. BMW R12 bon ét. b. pns Briais 48 b. Foch Epinay S/S.

BMW R75 side imp. ét. nf px int. POURRY 69 r. Voltaire, Levallois, après 18 h.

MOTOB. 125 lat. b. ét. 50. Agogue 2 bis r. Chartran-17^e.

MONET-G. 500 culb. sélec. 100 Lajudi 6 r. E. Renan Issy-Mx

VELOCETTE 350 MAC 1200 k. 235. NIARD 9 r. Malte Brun 20^e apr. 19 h, ou samedi.

UNE REVELATION :

La serviette « MAGIC »

INDISPENSABLE AUX MOTOCYCLISTES



Un simple frottement et vos mains seront nettes et douces sans irritation de la peau. DISSOUT, ABSORBE ET NEUTRALISE grâce à sa composition balsamique, toutes taches ou impuretés (cambouis, goudron, peinture, encre, etc...).

Utilisable jusqu'à usure du tissu.

Chez votre fournisseur habituel ou, à défaut, envoi franco contre mandat de 400 francs

NEO-PROGRES 8, r. Auguste Barbier PARIS-11^e

(OBE. 18-49)

Seul! sans redresseur ni batterie!...

L'AVERTISSEUR

ARGO-RADIO

Alimenté directement par le VOLANT MAGNETIQUE

est adaptable sur tous

VELOSOLEX, VELOMOTEURS et MOTOS LÉGERES

AGENT GENERAL France - Colonies - Bénélux

P. BONNET

78, av. Général Leclerc, BILLANCOURT — MOL. 60-99

VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT

INDIAN 500 ex. ét. tous les jours DRUJON 29 r. Broca-5^e
 DAW NZ 350 ét. nf 7 r. Made-
 moiselle, sam. à part. 14 h.
 250 MONET GOY. ét. nf fac.
 paiement 52 rue S. Prix St-
 Leu la Forêt. Tél. 685 St-Leu
 VELOCETTE KTT ét. nf nbx
 pièces rechange. GAUCH 8 bd
 Carnot. Toulouse.
 DKW 200 ét. nf 3500 k. imp.
 fac. ap. 110000. DUBOIS 59 r.
 Condorcet. TRU. 16-83.
 SIDE Bernardet mod. 49 toit
 ouv. état neuf 35000. v. sam.
 dim. mat. Roger 20bd Soult-12
 TRIMOTEUR Peugeot 38000. 1
 r. Traversière. Alfortville.
 SIDE Bern. rec. du monde,
 40000 42 r. Milton Paris.
 INDIAN 1100 m. nfs chr. Stoc-
 chi 62 r. Ph. de Girard 18^e.
 CHASSIS R Gillet panier
 Terrot roue nve porte-bagage.
 BOUVELE 64 r. Letort-18^e.
 SAROLEA 600 culb. 49 av. ou
 ss side Préc. parf. état. De-
 launay 62 r. Rochechouart.
 TERROT 750 side 2 pl. imp.
 Guiller 35 rue Malard Paris.
 MONET GOYON 175 1^{re} main
 65000. 24 rue d'Avron 20^e.
 TAND. Deryn ét. nf Did.19-84
 NORTON 500 Inter mach. uni-
 que tte beauté 250. Renaudin
 46 rue des Envierges-20^e 19 h
 PANTHER 250 culb. 4 vit.
 GABORIT 3 r. Puits Mottet,
 Villiers sur Marne (S-O).

PUCH 250, 1950, 7500 k. imp.
 Valet 4 r. Fournier, Gagny.
 MOTO M. G. 4 cv side léger
 85000. LOCCI 15 r. Croissant
 MOTOB. 250 tr. b. ét. Moréno
 100 av. Simon Bolivar, 19^e.
 500 ARIEL RH cross susp AR
 état neuf, tél. 767, Meaux.
 TERROT 125 culbutée ex. état
 1948. ARNAULT 11 quai de la
 Gare, 13^e. GOB. 08-81.
 250 DRESCH état neuf prix
 intér. vis. 19 h. 9 rue Charles
 Berthaux, 13^e.
 SIDE commerc. léger bon ét.
 HUMBLOT 1950 pneu neuf.
 BOIN 2 r. Roret Paris-13^e.
 MOTOBECANE 3 CV 2 t. 3 v.
 éq. ét. m. remorque vélomot.
 Eetton 65 fbg du Temple.
 MOTOCONF. 100 3 vit. exc. ét.
 19h. 7 r. Perronet Neuilly S.
 GN. RH. 4 cv culb. 350 mot.
 nf nbx ac. tel. Cop.55-72 h rep.
 350 TRIUMPH type 3 HW 4
 vitesses, sélecteur. Téléphone
 MEN. 82-52.
 V. ou éch. BSA 500 lat. parf.
 ét. b. px. CORNUEL 20 rue
 Martin, Aire (P. de C.).
 MOTO 1949 Peugeot 125 neuf
 68000. TAILLEUR 106 r. Ro-
 respierre, Montreuil.
 250 DWK 4 v. sél. prix int.
 CAFE 3 r. V. Hugo Levallois
 125 GUILLIER 1950 imp. 70000
 40 av. Pte d'Asnières, 17^e.
 SCOOTER Bernardet 125 prix
 int. Conc. 44 r. Tocqueville.

TAND. ét. nf moteur Hémy 45
 159 bd Voltaire, Asnières.
 TERROT 250 bon état 53000
 heure bur. Klé. 92-84 Post. 5
 PEUGEOT 250 bon état 55000
 LEDUC, PER. 51-52.
 DERNY tandem parf. état. f.
 télesc. CLAIN 22 r. Orilla,
 20^e (à part. 19 h. 30).
 ALCYON nve 10000 au dess.
 neuf, 22 rue Arm. Silvestre
 Courbevoie. DEF. 08-81
 DKW 350 impec. Blandin 57
 r. L. Michel Bobigny (Seine).
 750 R.G. canad. 2 pl. mix. 90.
 Gimelle 403 Républ. Nanterre.
 JAP Dirt-track av. roues et
 bte pr le cim. lot piéc. 100.
 repr. voit. Paulot 12 r. de Ba-
 gnolet Vincennes. DAU. 16-94
 EXCELSIOR 250 course susp.
 AR état neuf. BRETHERS à
 Baigts, Landes, tél. 3.
 125 PEUGEOT P56 sél. 4 vit.
 f. télesc. acces. ét. imp. 100.
 Moullet 20r. Eteux-18^e ap. 19 h.
 MOTOB. 125 cul. Z46C juil. 50
 Tonnellier 60 rue Louise Mich-
 el, Levallois, Per. 09-41.
 DKW 500 NZ org susp. ar.
 état neuf. JAS. 19-74.
 TANDEN corsaire pf. ét. 2 vit.
 60 kh. pr. 45. Roq. 31-26, A.
 Vidé 12 r Pierre Bayle Paris
 130 BSA culb. sél. tte équip.
 130 VISSALZER 5 r. Michel
 Peter, Paris, 13^e.
 MATCHLESS 350 culb. accid.
 40000 Ecr. Mme BRISARD 11
 rue Coëffort, Le Mans.

SUNBEAM ST 1950 ss gar. d'u-
 sine gros pns 295. LECLERC
 56 r. Marx Dormoy Paris-18^e
 EMW R12 side Précis. fami-
 lial garant. impec. 2000 k. Li-
 zon, Le Mont-Dore (M.-de-D.)
 JAWA 250 et 350 rév. ét. gar.
 250 spéc. compétit. NIEL GA-
 RAGE, 8 rue Fourcroy, Paris,
 17^e. Tél. WAG. 52-82.
 GN. RH. b. ét. Lon. 12-38.
 35 av. J. Jaurès, Suresnes.
 SIDE FN 4 cv 4 pl. b. ét. 55.
 PIOT 102 av. de Villemoisson
 Morsang sur Orge (S.-O.).
 BMW R73 sup. 750 cc c. nve
 Augereau 60 r. de la Tourelle
 Boulogne S/S. Cen. 86-58.
 Side Impérial nf 1 pl. r. susp.
 px de gros. NEDEY 5 r. St-
 Antoine Chalon s/Saône (S.L.)
 TERROT 500 RGAS ét. nf abs.
 imp. av. side Bern. dern. mod.
 t.-sad tr nomb. acc. 2 pns
 rech. px à déb. P. CESBRON
 13 r. Jacquemont Paris-17^e.
 PART. belle Ardie 125 sél. nf
 Vanderer mot Sachs nf 45000
 DORION 268 r. Chagnot les
 Metz, Jouy en Josas (SO).
 ZUNDAPP K500 bon ét. 120.
 DEMAIS, Melesse (I.-et-V.).
 SUP. Harley 750 v. side can-
 nad. 2 pl. J. GRATEPAN-
 CHE, 103 rue Ferdinand Ber-
 thoud, Argenteuil (S.O.).

V. ou éch. Ford 12 CV 600 k.
 b. ét. b. pn. c. pet. moto mod.
 CHAUDSOL 46 r. Bordeaux,
 La Teste (Gironde)

ON DESIRE ACHETER

SIDE 1200 Indian. MÓN. 45-10
 REPREND très cher 125 cmc.
 DELAIRE 4 impasse Gaité,
 Paris. DAN. 55-43.
 COMPT. ttes motos réc. Hurni
 38 r. Saussure-17^e Wag. 87-36

VOITURES A VENDRE

10 CV Auto-Union, belle, rep.
 moto, Hurni 38 r. Saussure-17^e
 3 CV ROVIN ou échange contre
 Vespa, Lambretta, EFFEL
 10 quai de Passy, Paris.

DIVERS

POUR acquérir Motocyclette
 ou Automobile. C.P.C. 11 r.
 du 4 Septembre, Paris.
 B. mot. Matchl. B. Ariel BSA
 Duran 40 av. Pt d'Asnières-17^e
 C.F.D.M. 4 r. Chaptal, Leval-
 lois, Per. 09-13. Réal Rectif.
 d'embiel. Cyl. disp. embiel.
 et cyl. Peugeot 105, 107, 108,
 109, 110, 111, 112, etc et ttes
 marq. Piéc. adapt. pour Chaise
 Feug., Terrot, Motob., FN, et
 embiel. ttes marq. culas. Peug-
 eot, Automoto A12 et toutes
 marques. Catalogue N° 10 sur
 dem. Fourniture exclusive aux
 Agents seulement.

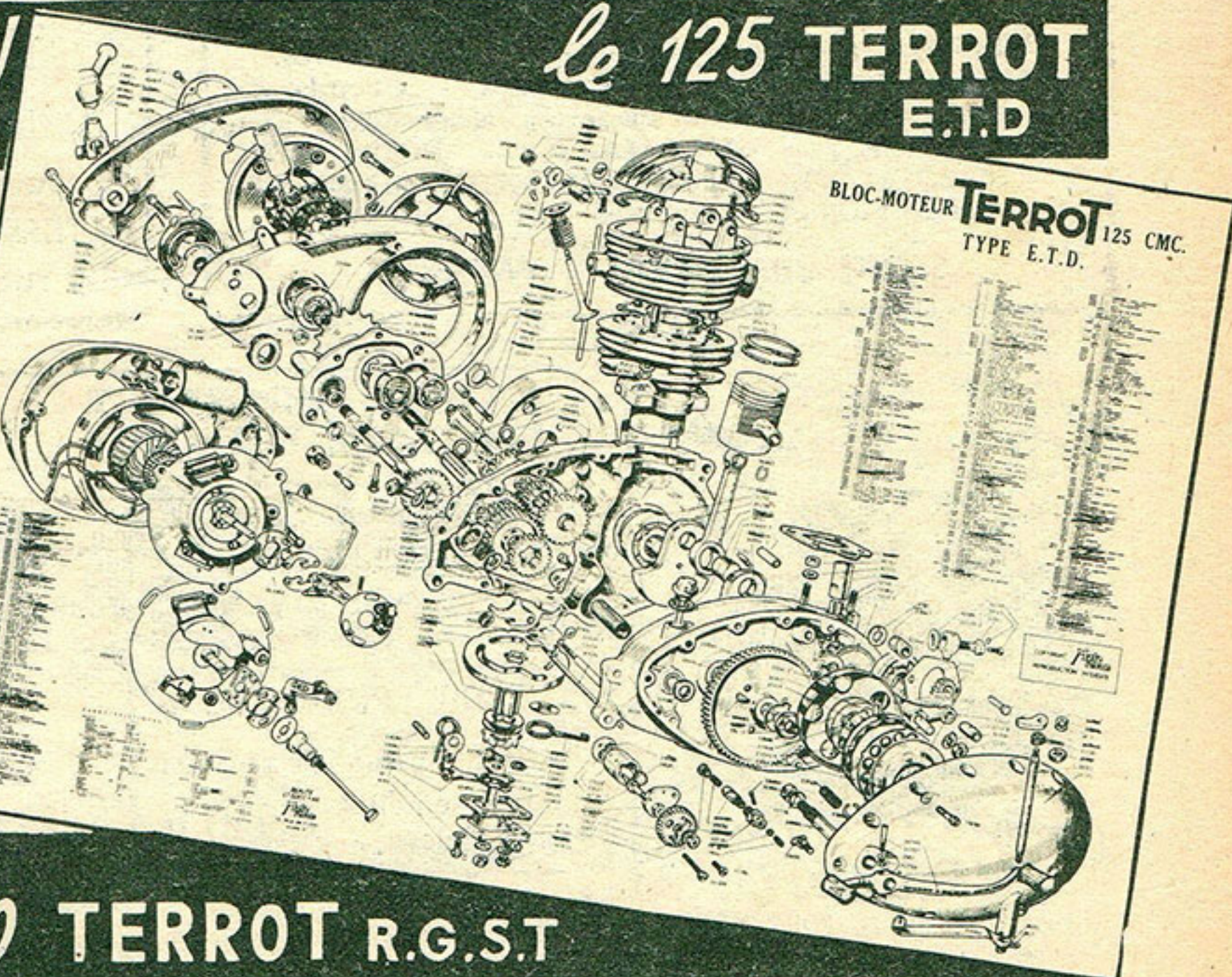
Une nouvelle Planche!

Voici la réduction de notre nouveau Tableau Mural qui fait en réalité 65x100 cms. Tiré sur cartoline forte, il donne une excellente et indispensable documentation pour le possesseur du dit moteur, car il comporte tous les réglages, caractéristiques et nomenclature d'usine de toutes les pièces. C'est une nouvelle réalisation heureuse

PRIX DE VENTE DE NOS TABLEAUX MURAUX

125 Terrot type E.T.D. : 500 fr. - Le 125 Terrot types E.P., E.T.P., E.T.P.C. : 500 fr. - Le bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 fr. - Le 125 Peugeot P.55 : 450 fr. - Le 125 Ydral : 450 fr. - Le moteur Velosolex : 350 fr. - 4 CV Renault : 300 francs.

Envoi par poste, ajouter 80 fr. (pour 2 tableaux 100 fr. et 20 fr. par tableau supplémentaire). Versement Chèque Postal MOTO-REVUE 297-37 PARIS.



et bientôt le 500 TERROT R.G.S.T

ELEGANCE — CONFORT — PROPETE

Scooter VESPA 125 cmc.

Prix : 110.00 fr. (accessoires en supplément)

Agence de Vente Région EST RHIN et CENTRE 29-31 r. Battant BESANÇON (Doubs) Téléph. : 31-91

POUR VELOMOTEURS ET MOTOS...

LE SIDECAR LÉGER POINARD

Sport — Tourisme

ROUE SUSPENDUE - ATTACHES A ROTULE

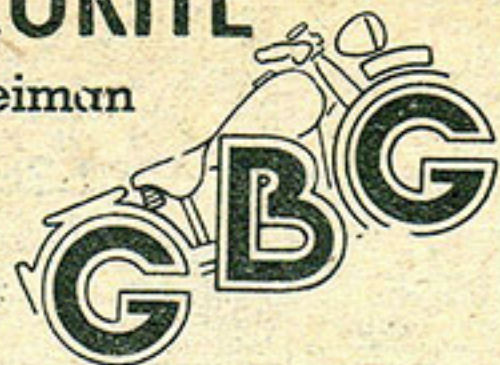
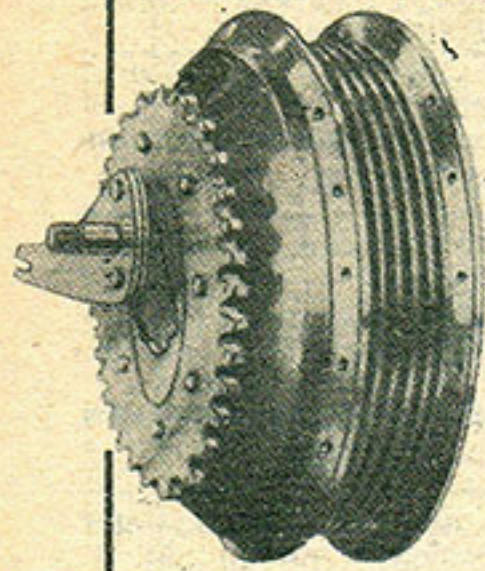
POSE FACILE ET INSTANTANEE - TOUTES CYLINDREES

Pour 125 à 250 cmc. 34 kgs seulement

USINE : 54, rue Etienne-Dolet - CACHAN (S.)
 Tél. : ALE. 34-41

CONFORT ET SECURITE

Sur moyeux à suspension Neiman interne et freinage central



ADAPTABLE INSTANTANEMENT
SANS MODIFICATION DU CADRE

Adopté par les principaux Champions.
Toutes les applications
MOTO - SCOOTER - SIDE - VOITURETTE
Ets G.B.G. 30, RUE EUGENE-CARON
COURBEVOIE - DEF. 17-26

PARIS-NORD MOTOS

Agences :

GNOME-RHONE — B.S.A.

MOTOBECANE — TERROT — PEUGEOT
VELOMOTEURS 125 CMC. DISPONIBLES

Pneumatiques - Accessoires modernes - Appareillage électrique français et étranger - Pièces détachées : origine, adaptables, sur modèles.

Réfection d'embellissage - Réalésage - Chemisage
Remise en état cadres et réservoirs

EMAILLAGE — CHROMAGE — POLISSAGE

SPECIALITE : REVISIONS GENERALES

EXPEDITIONS PROVINCE ET COLONIES

Atelier et Magasin :

3, RUE ERNESTINE — PARIS-18^e

Gilbert BRASSINE

Champion de France de Moto-Cross 1950
10, r. Courtois - PANTIN - (Seine) - NOR. 88-07
F.N.

TRIUMPH

MAGNAT-DEBON

MOTOCONFORT

et la Mobylette

Gilbert BRASSINE utilise **LABO**
exclusivement les huiles **inox**

Scooters BERNARDET

125 et 250 cmc.

Payables sur demande
en 12 mensualités

Présentation des
Modèles 1951

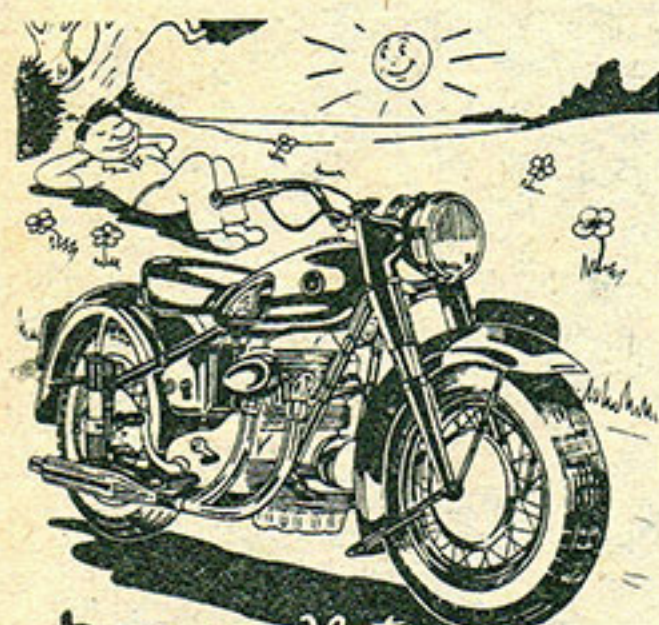
Essais tous les samedis

G.S.M.

Distributeur officiel

8, rue des Ecoles - PARIS-5^e — ODE. 62-98

ATELIERS-REPARATIONS et pièces détachées
12, rue St-Séverin — ODE. 50-91



Protégez votre moto...

PARAMOTO

HOUSSE EN VENYL POUR MOTO

C'est une création

PARIS MOTO

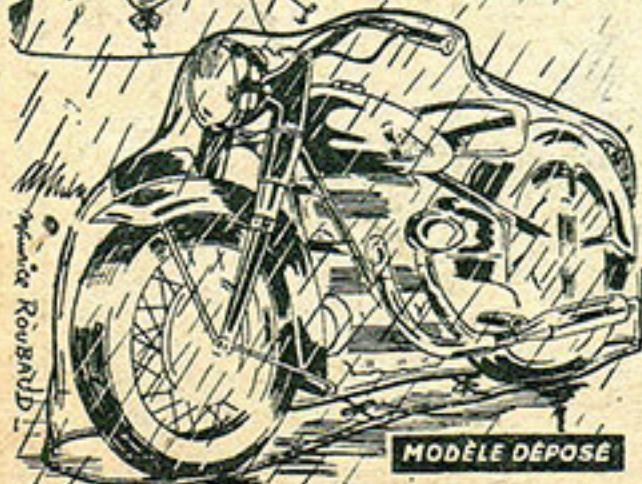
AGENCE OFFICIELLE B.S.A.

55, RUE BRANCION, 55

PARIS-15 — LEC. 93-57

Tous modèles pour motos et scooters

Prix: 3.900 Frs.



MODELE DEPOSE

LA PLUS IMPORTANTE
SPECIALITE FRANÇAISE

BOTTES

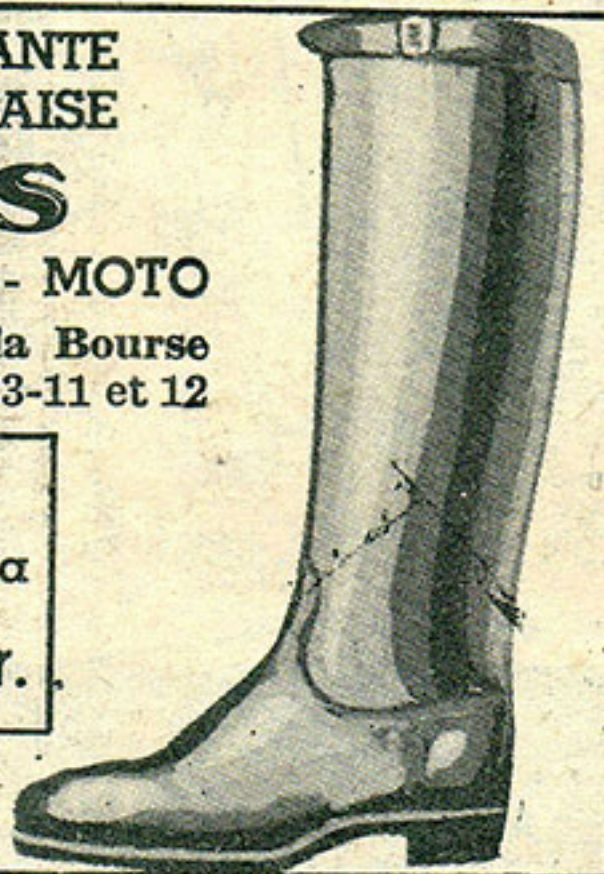
EQUITATION - CHASSE - MOTO

MARCY 1 et 3, pl. de la Bourse
Paris-2^e CEN. 83-11 et 12

SERIE PUBLICITE

3.573-1 Bottes Box Extra
doubles semelles
ent. doublées 8.950 fr.

sur demande envoi de cata-
logue et feuilles de mesures



CREDIT DYNAMIC-SPORT REPRISES

GUILLER (AMC) - 125 cmc. : 105.300 frs.
175 cmc. : 129.000 frs.

JONGHI - 125 cmc. 2 t. - 3 vit. - sél. : 88.000 frs.

MOTOBECANE - la MOBYLETTE à 38.900 frs.

N.S.U. - la fameuse FOX et puissante 250 cmc.

6, r. St-Augustin (Métro Bourse) — RIC. 75-28

MOTOS VELO-MOTEURS

Occasions toutes mar-
ques et pièces détachées
neuves et récupération

Ets BEAUSOLEIL

9, r. St-Sabin, PARIS

ROQ. 59-46

Pour toute correspon-
dance avec « MOTO-
REVUE », n'omettez
pas de joindre un
timbre pour la ré-
ponse.

Voici...

« GELEM »

Trois vitesses

Qui a triomphé dans le
Tour de France Cyclotou-
riste : 1^{er} ex-æquo à 35
kmh. de moyenne - 1^{er} au
Rallye de Casablanca



« GELEM »

Le cyclomoteur idéal est un
mode de locomotion prati-
que, aussi maniable et éco-
nomique qu'une simple
bicyclette.

« GELEM »

Offre les garanties de con-
fort et de sécurité. Il ne
pèse que 23 kgs. Sa vitesse
est de 45 kms à l'heure, la
capacité de son réservoir est
de 3 l. 1/4 et sa consommation
1 l. 1/2 aux 100 kms.
Moteur ABG « VAP 4 »
de 48 cmc.

Cyclomoteur

« GELEM »

6, Boulevard Bineau
LEVALLOIS - PERRET
Seine — PER. 23-75

Dans votre essence CARBOHYD

supprime cliquetage et calamine
Economie et puissance incomparables

DOSE d'ESSAI contre envoi 2 timbres en
indiquant 2 ou 4 temps
aux LABORATOIRES CARBOHYD
111, Boulevard MAGENTA, PARIS

MAI !!! Si vous n'avez pas encore passé commande :
HATEZ-VOUS ! L'impossible sera fait pour que
vous soyez livré dans un délai assez bref pour :
JONGHI 125 cmc. : une machine nerveuse et
robuste. Payable 4.275 fr. par mois ainsi que
GUILLER 125 et 175 cmc. - Bloc A.M.C.

B.S.A. et SUNBEAM

GIMA - ALMA - TERROT
et les 125 et 750 cmc. RENE GILLET
GRANDES FACILITES

BARBES MOTOS-CYCLES

98, rue Doudeauville - PARIS-18°
Métro Château Rouge
Ouvert tous les jours 8 h. 30 à 19 h. 30
Fermé le dimanche seulement

NORTON - ROYAL-ENFIELD - ARIEL
EXCELSIOR - VELOCETTE - JAMES
IMME - HOREX - Scooter LAMBRETTA
sont en exposition et toujours disponibles
en magasin chez

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

LIVRAISON RAPIDE — EXPEDITION PROVINCE
CREDIT

Toutes les grandes marques Françaises
50, av. Edouard-Vaillant - BOULOGNE (Seine)
METRO : PORTE DE ST-CLOUD MOL. 29-62

OUVERT LE LUNDI APRES-MIDI

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR

38 r. du Château-d'Eau
PARIS-10°

NOR. 08-09

TOUS

vêtements

de cuir :

MOTO

AUTOMOBILE

SPORT

VILLE

Exigez la

marque

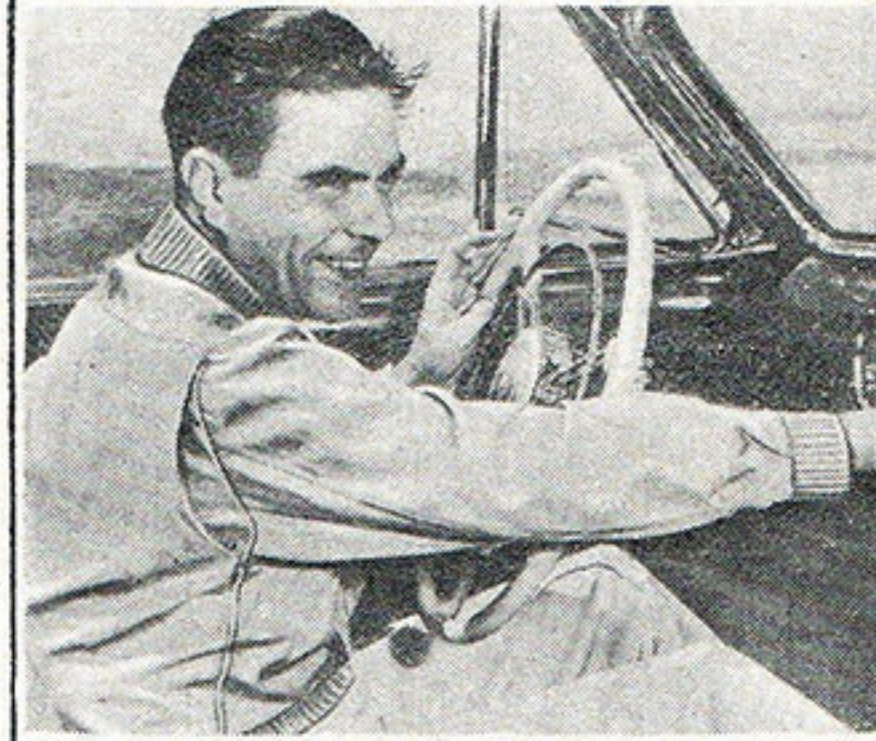
CHROME-

CUIR

CATALOGUE

GRATUIT

SUR DEMANDE



MARK VIII R.A.F. GOGGLES 1800 FR

AVEC VERRES DE RECHANGE
En exclusivité dans les
magasins de SURPLUS
CI-DESSOUS

81, Boulevard de Strasbourg, 81 - PARIS
(FACE A LA GARE DE L'EST)
268, Rue de Charenton, 268 - PARIS (12°)
100, Rue Duhesme, 100 - PARIS (18°)
70, Cours Jean-Jaurès, 70 - GRENOBLE
11, Rue Poissonnerie, 11 - BAYONNE
4, Rue de la République, 4 - MONTLUÇON

SPECIALITE DE VÊTEMENTS
POUR MOTOCYCLISTES

83 D K W 83



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

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

CYCLOMOTEURS

A.G.F. - M.R. - Tamoto
Station MOBYLETTE

Motobécane - Guiller

Monet-Goyon - Gnome-

Rhône - M.R. - Tamoto

Terrot - Scooters A.G.F.

Speed - Ardent

CREDIT 6 MOIS
12 MOIS

Réparations - Reprises

Mise au point

MAGENTA - MOTOS

9, Bd Magenta, Paris-10°

NOR. 11-60

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

151, RUE MARCADET — PARIS - 18° — TEL. : MON. 24-40

Toutes marques Françaises et étrangères
SPECIALISTE B.M.W. - (51-3 et R. 25 Neuves)

CONCESSIONNAIRE GNOME et RHONE

DRESCHMOTOR

Motos DRESCH
— D.F.R. —

PIECES DETACHEES D'ORIGINE

TOUS REALISAGES ET PISTONS — EMBELLAGES

TOUTES MARQUES MOTOS — MEILLEURS PRIX

ET QUALITE — RAPIDITE DE LIVRAISON

7, rue Braban - ETAMPES (S.-et-O.) - Tél. : 497

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2°)

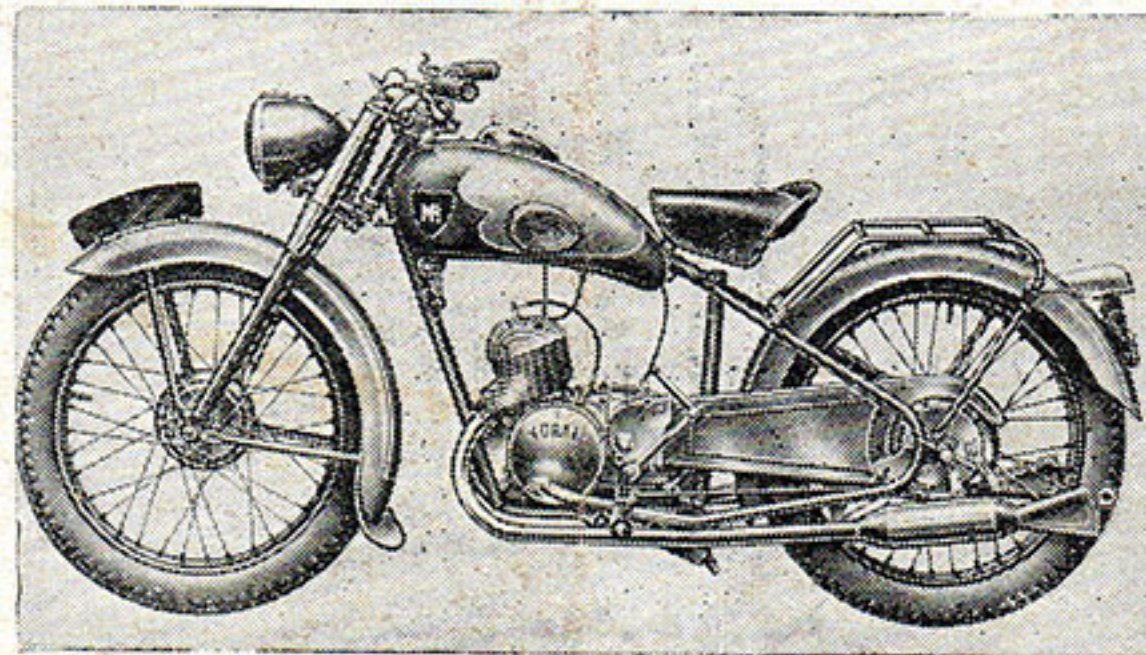
Vous n'avez qu'à choisir!

Il n'y a pas meilleur catalogue que la collection de

St PAUL-MOTOS

1, rue de Rivoli - PARIS (4^e) — ARC. 71-46 - Métro St-Paul

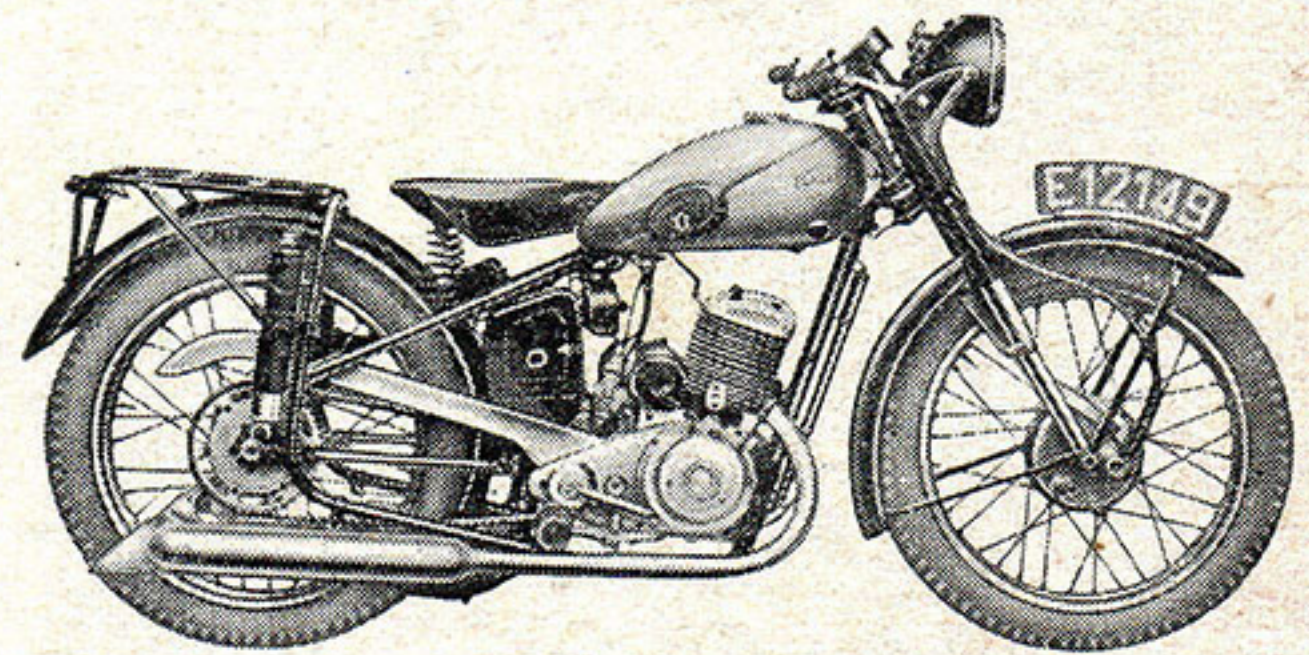
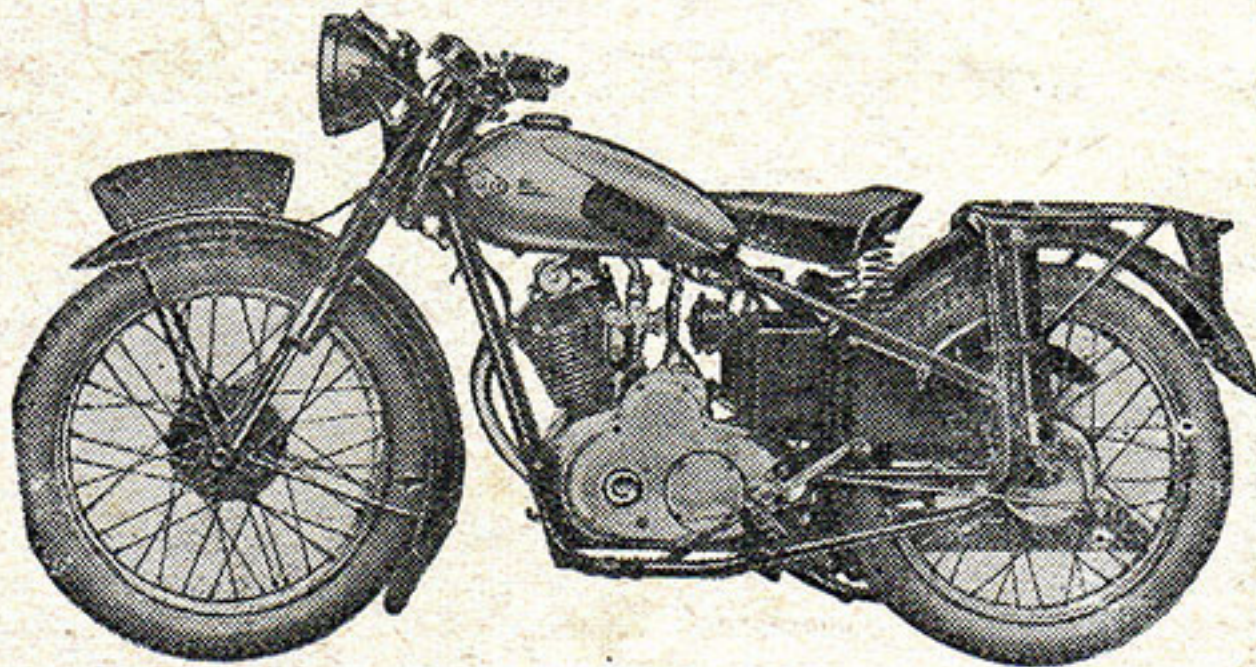
TERROT
MOTOCONFORT
RENE-GILLET
JONGHI



ALCYON
MONET-GOYON
GNOME-RHONE
ORIGAN

M. R.

LAMBRETTA - VALLEE - A.G.F. - DERNY - MOSQUITO
D.K.W. - GUZZI - JAWA - GILLET D'HERSTAL - TRIUMPH



Livraison immédiate de la plupart de ces marques

REPARATIONS PAR SPECIALISTES

———— EQUIPEMENT ————

Batteries FULMEN — Huiles CASTROL — CASQUES F.N., GENO, Y.C., etc...
Pare-chocs et tabliers spéciaux pour JAWA — Grand choix de pèlerines

VENTE A CREDIT

Conditions contre 30 francs en timbres-poste

MAGASIN OUVERT TOUS LES JOURS SAUF DIMANCHE, de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30