

39^e ANNEE. — 15 SEPTEMBRE 1951. — N° 1.050.

Moto revue

HEBDOMADAIRE
Tous les samedis

LE NUMERO :
25 frs

ESSAI
DU
VESPA

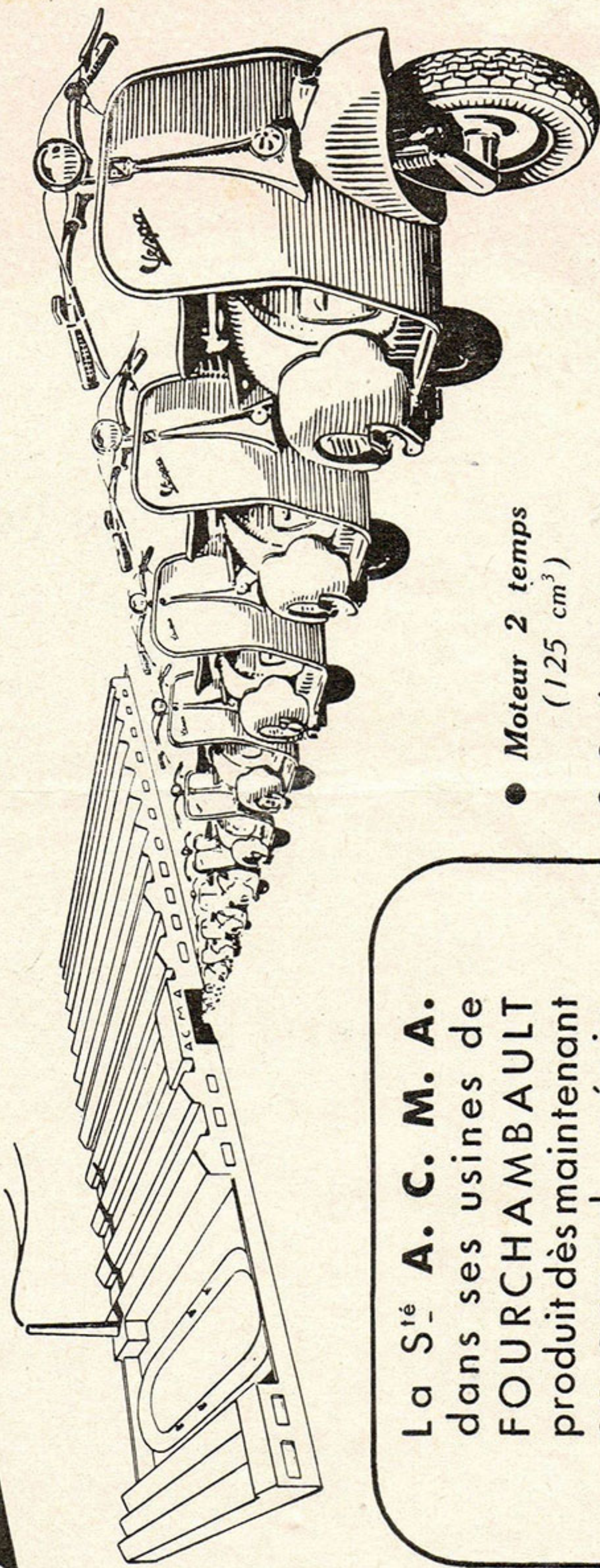


TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPEES
C. C. POSTAL : 297-37

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

Une belle phase de la chasse donnée à Lines par le Belge Leloup,
lors du Grand Prix de France de Moto-Cross.

Vespa



La **S^te A. C. M. A.**
dans ses usines de
FOURCHAMBAULT
produit dès maintenant
en grande série

le **Vespa**
SCOOTER

de renommée mondiale
USINES A FOURCHAMBAULT (NIÈVRE)
SIÈGE : 5, RUE DE TILSITT - PARIS-VIII.

- Moteur 2 temps
(125 cm³)
- 3 vitesses
(commande au guidon)
- Suspension élastique AV & AR
- Vitesse maximum 70 km/h
- **SANS PERMIS DE CONDUIRE**

S.N.A.C. - 152, Champs - Elysées - ELY 87-41
Garage Bocquet - 62, Bd Magenta - BOT. 66-18
Pour la Province s'adresser à : A.C.M.A. - 5, rue de Tilsitt - WAG. 49-54

Grand Garage Diderot - 60, Bd Diderot - DID. 38-73
Ets Suffren - 40 ter, avenue de Suffren - SEG. 09-35

BSA

SUNBEAM

Grande exposition de tous les modèles

LIVRAISON IMMEDIATE

VENTE A CREDIT

SOCIETE BLANCHE-AUTOS-MOTOS

Gérard DESIR, Gérant - 71, Rue Blanche — PARIS (9^e)

Tél. : TRI. 55-50

ATTENTION!

LA PLUS FORTE ORGANISATION DE

CREDIT

DE LA REGION PARISIENNE

Sté MOTOCYCLE

166, RUE LAFAYETTE, 166 — PARIS-10^e

Tél. : NORd 07-59 Métro Gare du Nord

Vous livre immédiatement

JONGHI — TERROT — MONET-GOYON
GNOME-RHONE — ALCYON — GUILLER
D. S. MALTERRE

et les célèbres vélos à moteur auxiliaire
ALCYON — MOTOBLOC — MOSQUITO

ET TOUTES LES GRANDES MARQUES DE
MOTOS ETRANGERES

VELOCETTE — ROYAL-ENFIELD — IMME
ARIEL — N.S.U. — JAMES

Catalogue contre 30 francs en timbres

LICENCE
DUCATI

48 cm³

Mucicolo

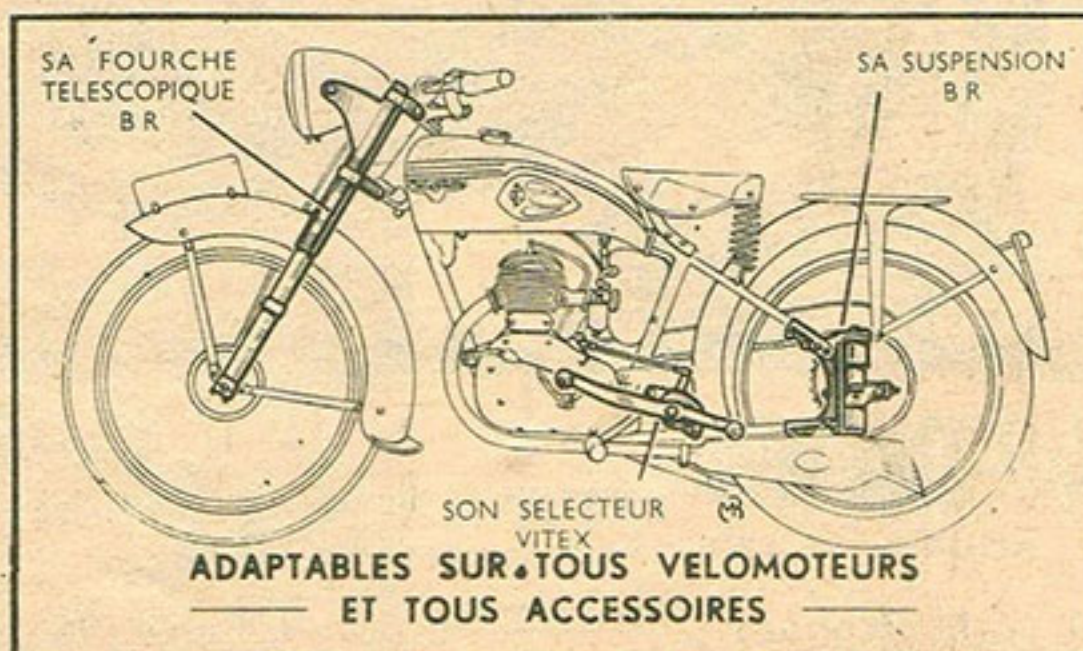


USINES a CENON (Vienne)
Bureaux commerciaux : 36^e, Av. de l'Opera, PARIS, Op. 08 96

SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER

Directeur : Charles BELLISSENT, Ex-Champion d'Europe de Dirt-Track

AGENCES DIRECTES ?
MOTO BECANE
GNOME - RHONE
KCELLER-ESCOFFIER - F.N.
JONGHI - GUILLER - M.R.
EXCELSIOR — NORTON
et la fameuse MOBYLETTE
Pièces détachées, anciens
et nouveaux modèles
ADAPTABLES
SUR TOUTES MARQUES



SPECIALITES :
FOURCHE TELESCOPIQUE
adaptable sur 125 et 175 cc.
REALESAGES
EMBIELLAGES
CHEMISAGES
MAGNETOS - DYNAMOS
Révision de
VOLANTS MAGNETIQUES
REVISION DE MOTEURS
SUR DEVIS

88, AVENUE PAUL-DOUMER - PARIS-16^e - AUT. 18-42

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

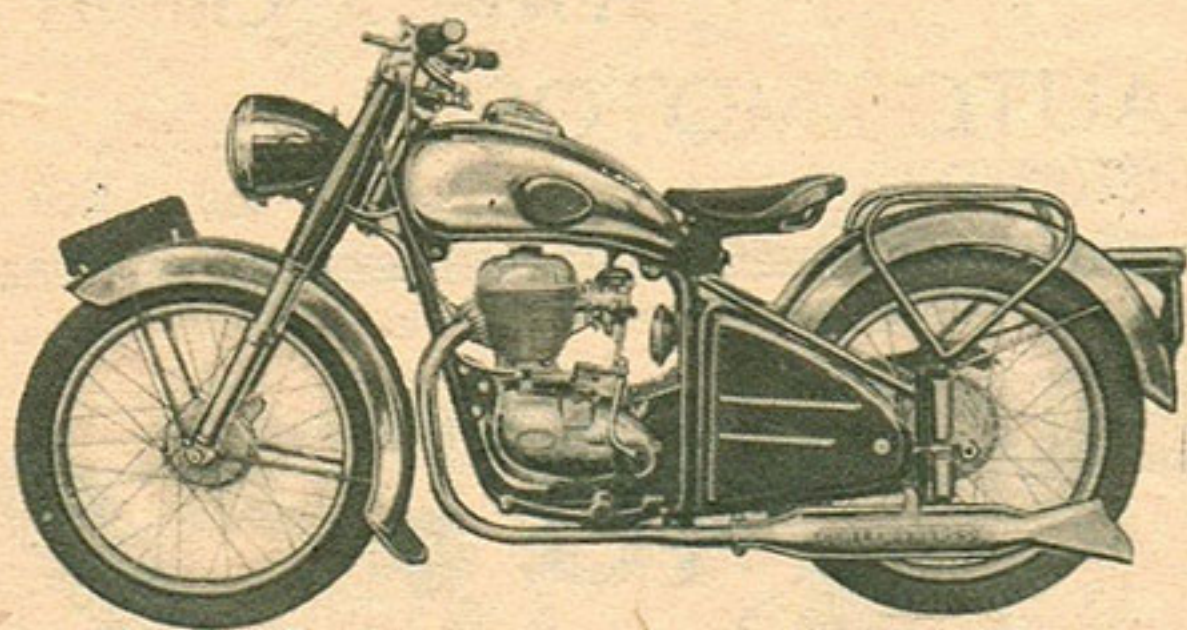
A L'OCCASION DU SALON

Pendant le mois de Septembre

Les Ets BONNET

80, av. du Gal-Leclerc, BILLANCOURT (Seine)
Tél. : MOL. 15-46

LIVRERONT LEURS MODELES



GUILLER

au prix de catalogue AVEC CADEAUX :

COMPTEUR et AVERTISSEUR sans aucun
supplément de prix - HATEZ-VOUS !...

Cette cubaine ne sera pas renouvelée

Conditions de Constructeur aux Revendeurs

1^{ers}

Circuit de Villefranche

COLLOT sur GILERA 500 cc.
HOUEL sur VELOCETTE 350 cc.
GAURY sur MORINI 125 cc.

Circuit de Locarno

Tommy WOOD, sur GUZZI 250 cc.

Grand Prix de Bari

FANGIO sur ALFA-ROMEO

Ils avaient naturellement, TOUS brétoçylé leur
essence avec

BRETOCYL GRAPHITÉ

« Le Superlubrifiant des Champions »

Plus d'accrochages de pistons
Plus de calamine

Plus de perles aux bougies

Graissage parfait des hauts de cylindres
Protection totale des soupapes

En vente dans tous les Gar., Stations-Serv., Motoristes où
vous trouverez notre coffret de 15 flacons-doses, corres-
pondant à 300 l. d'essence, pour le prix de 750 francs.
BRET-OIL - Issy-les-Moul. - MIC. 18-30 (lignes gr.)

*Les Kilomètres
sans défaillance avec une*

**RACÉE - NERVEUSE,
ROBUSTE - PARFAITE**
*c'est la Mécanique
qui ne trahit pas*

Modèles 2 et 4 temps
3 et 4 vitesses
Suspension Arrière
Fourche Téléscopique

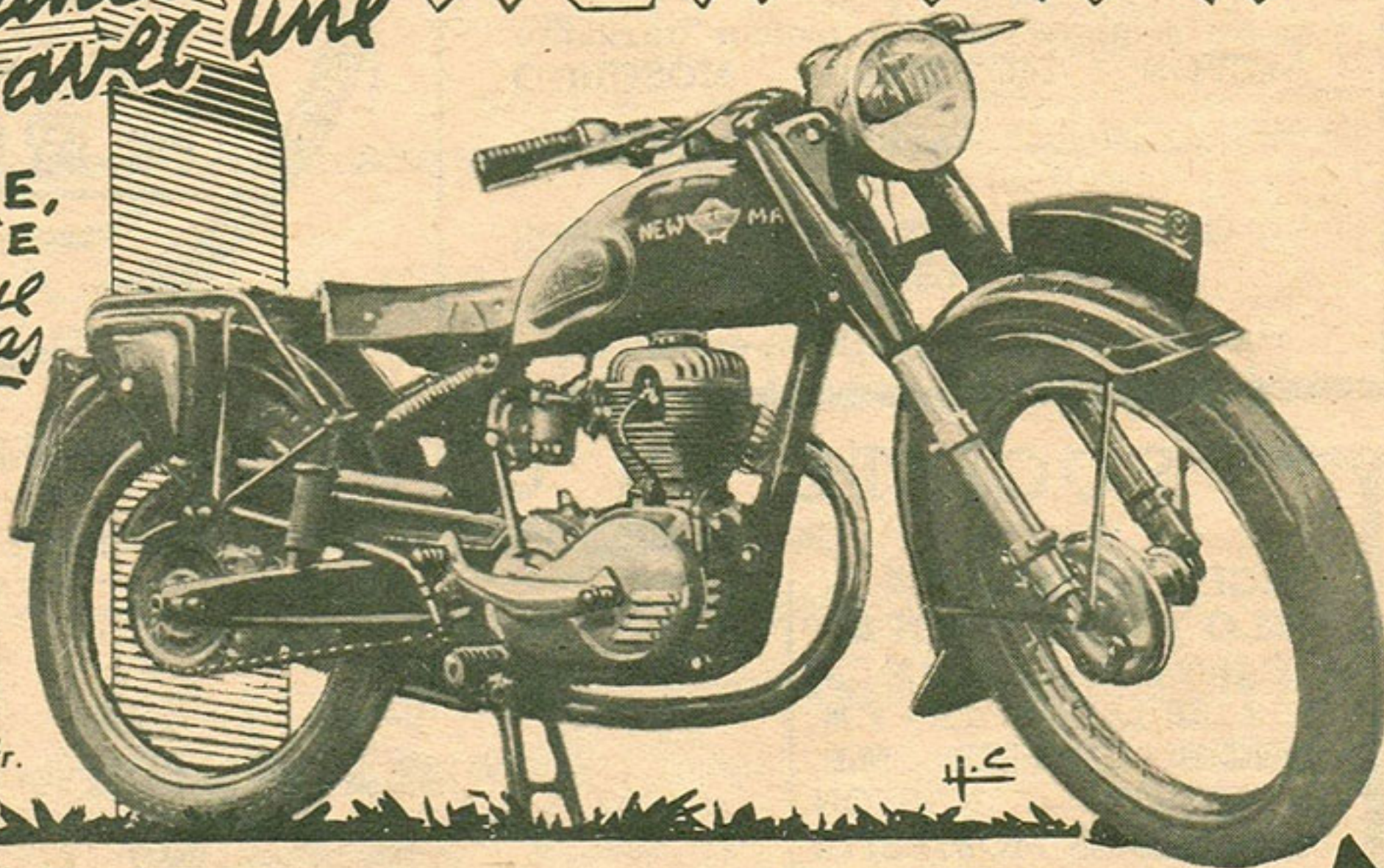
depuis
75.000 fr.

Catalogue
sur
demande

MOTOCYCLETTES **NEW-MAP**

Bureaux et Usines :
122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

NEW-MAP



PARIS : 30, rue de Charenton (Bastille) — Tél. : DID. 73-83
NANCY : M. LEFEVRE, 3, rue Léopold Lallement — Tél. : 54-60
TOURCOING : M. DEGRYSE, 13, pl. de la République - Tél. 13-34
MARSEILLE : M. GANIER, 17, rue de Village — Tél. LY. 71-91



HEBDOMADAIRE, TOUS LES SAMEDIS

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 30f. timbr. av. la dern bande rectific.

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :
12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2^e)
(IMMEUBLE METRO SENTIER)
Téléphone : GUT. 73-32 — (4 lignes groupées)

◆ UN 125 cmc. ANGLAIS

Equipée d'un moteur Jap 125 cmc. à 3 vitesses commandées par sélecteur au pied, la F.L.M. a un cadre en membrures d'acier boulonnées entre elles. Fourche avant tubulaire. Suspension arrière oscillante montée avec des ressorts « compound » dont la dureté peut être très rapidement réglée suivant la charge transportée.

◆ BAISSÉ SUR L'ESSENCE ?

Le 1^{er} septembre, le prix des carburants a subi une légère diminution ; ainsi le prix de l'essence ordinaire a baissé de 30 centimes par litre et le supercarburant de 40 centimes ; la baisse sur le gas-oil ne s'élève qu'à 20 centimes.

◆ A PROPOS DE KLAXONS

Des questions écrites adressées récemment au Préfet de Police demandaient l'interdiction de l'emploi de l'avertisseur dans Paris.

M. Baylot a fait connaître à la suite de ce propos que « la Préfecture de police n'est pas qualifiée pour interdire totalement à Paris l'usage de l'avertisseur sonore imposé par le Code de la Route et que l'attention du Ministère des travaux publics, des transports et du tourisme a été de nouveau attirée sur cette question ».

◆ DES PARCS TOUT TROUVÉS A LONDRES

Le Daily Express a rapporté dernièrement qu'un réseau secret de souterrains était en construction à Londres : quatre puits principaux ont été creusés à une profondeur de trente mètres et seront reliés par une série de tunnels. Le plus grand secret préside à l'exécution de ces travaux. Il semble que ces tunnels soient destinés à servir d'abri en vue de la prochaine conflagration. Ce qui est fort bien... Mais en attendant et si les dimensions des souterrains le permettent, pourquoi ne pas les affecter au pacifique usage de parcs automobiles. Ce serait probablement un heureux palliatif au problème de la circulation dont les regrettables sujétions ne sont pas évitées à l'agglomération londonienne.

VERS LA CREATION D'UN FONDS DE GARANTIE POUR LES VICTIMES D'ACCIDENTS

UN fonds de garantie sera bientôt institué pour les victimes des accidents de la route. Cette intéressante information a été récemment communiquée par les quotidiens après que le gouvernement a fait distribuer hier aux députés un projet de loi instituant un fonds de garantie au profit des victimes d'accidents causés par les véhicules automobiles.

La garantie jouera lorsque l'auteur d'un accident sera inconnu ou insolvable. Mais elle sera limitée à l'indemnisation des dommages corporels.

Le fonds dont la gestion est confiée à la Caisse des Dépôts et Consignations doit être alimenté :

1. A concurrence de 10 % des sommes qui lui seront nécessaires, par une contribution des compagnies d'assurances ;

2. Dans les proportions fixées chaque année par décret, au moyen de contributions de deux sortes, l'une additionnelle aux primes d'assurance automobile, l'autre basée sur le montant des dommages-intérêts dus par les responsables non-assurés d'accidents corporels.

Dans le même ordre d'idée, plusieurs députés ont déposé une proposition de loi visant l'obligation pour tout possesseur d'un véhicule automobile, de s'assurer contre le risque d'accidents aux tiers.

Jusqu'à présent, l'assurance responsabilité civile demeurait facultative et cependant la plus grande partie des conducteurs était assurée. De l'avis des compagnies d'assurances, 5 % seulement des conducteurs d'automobiles n'étaient pas assurés. La proportion de motocyclistes, propriétaires de scooters et vélomoteurs roulant sans être couverts par une assurance est beaucoup plus élevée. Les sondages effectués dans certains milieux de l'assurance ont permis de croire que les grandes compagnies accueilleraient avec une certaine réserve l'assurance illimitée obligatoire. Avec une certaine réserve, parce que la « branche automobile » est déficitaire de façon permanente.

Pourquoi ? Parce que les accidents sont de plus en plus nombreux et devant les risques plus coûteux, les compagnies, en même temps que d'assurer les automobilistes et les motocyclistes en plus grand nombre songeraient surtout à un rajustement de leurs primes et à l'élaboration de conditions plus serrées. (Elles disent en effet offrir une garantie égale à celle des meilleures compagnies étrangères mais à un taux moins élevé).

◆ SUPPRESSIONS DE PERMIS

Sur proposition de la Commission départementale de la Seine, 6 avertissements et 84 suspensions de permis (dont 8 pour 6 mois, une pour 2 ans et une jusqu'à décision judiciaire) ont été infligés dans le département durant le mois de juillet.

◆ LE PRIX DES MOTOS BAISSÉ...

Malheureusement, ce n'est pas en France. Adler, en Allemagne, annonce une baisse entre 2.000 et 7.600 fr. sur son modèle M 100.

◆ LE PETROLE JAILLIT EN FRANCE

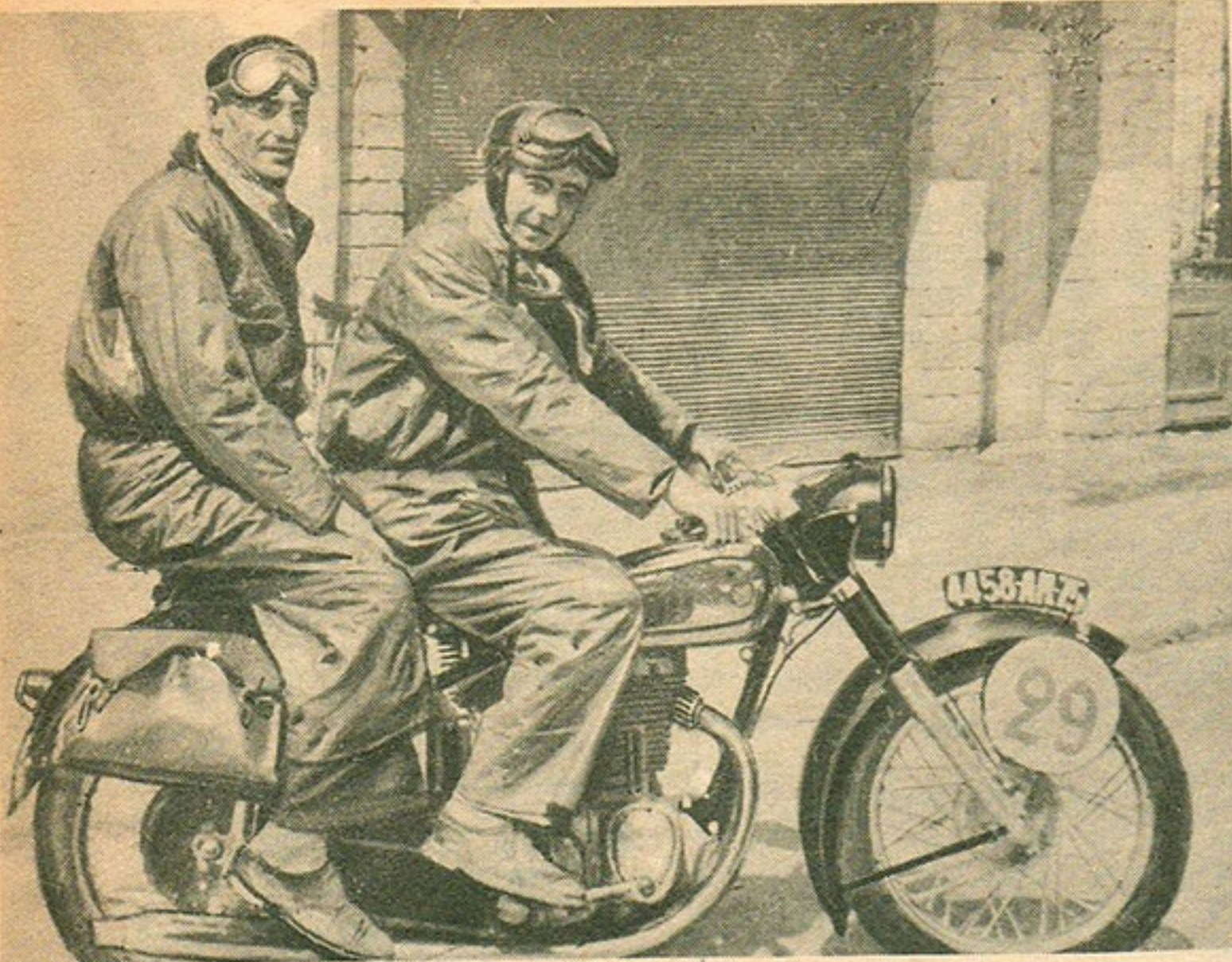
C'est ce qui est arrivé le 9 septembre près de Pau, où depuis deux ans la Société Nationale des Pétroles d'Aquitaine procédait à des forages. La nappe découverte serait — paraît-il — la plus importante du Sud-Ouest et son débit serait très important. Par ailleurs, on souligne l'excellence du naphte recueilli qui constitue du pétrole à l'état presque pur. Ce succès à l'actif des prospecteurs de la région va probablement inciter à pratiquer d'autres sondages.

◆ LES FABRICATIONS SUEDOISES APOLLO

Le programme de cette usine porte sur un cyclomoteur et trois motos légères, tous équipés de moteurs 2 temps. Le cyclomoteur utilise le petit moteur anglais Levis de 80 cmc. monté devant le pédalier. Cadre semi-poutre à réservoir incorporé et à fourche haubanée.

Deux motos légères, avec moteur suédois Husqvarna de 118 cmc. à fourche télescopique. Bloc-moteur 3 vitesses commandées par sélecteur au pied. Ces deux modèles sont identiques, mais l'un d'eux est traité en type « compétition ».

Le quatrième modèle est équipé du moteur Zundapp de 200 cmc. à double échappement, modèle à 3 vitesses qui sont, ici, commandées au guidon par poignée tournante. Le cadre à boucle et la fourche télescopique rappellent l'aspect de la 118 cmc.



M. Boris Bachorech pratique le tourisme sous le signe de la vélocité. En elle-même cette conception n'est pas répréhensible, mais on ne saurait trop recommander aux amateurs de tourisme à vitesse forcée de toujours demeurer dans les limites fixées par la plus grande prudence (M. Bachorech a couvert Paris-Albi, 668 kms à la moyenne de 67,500).

Lois et décrets

LA LOI SUR LES ARRHES

Il y a quatre mois l'Assemblée Nationale adoptait une proposition tendant à réglementer la pratique des arrhes versées lors de la commande d'un véhicule automobile. Le 30 août, le Conseil de la République se ralliait par 240 voix contre 8 à un texte un peu différent dont voici le libellé :

« Article premier. — Si la chose qu'on s'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 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 sans préjudice de l'obligation de livrer qui reste entière.

Les intérêts seront déduits du solde à verser au moment de la réalisation, ou seront ajoutés aux sommes versées d'avance en cas de restitution ».

« Article 2. — Les dispositions de la présente loi ne sont pas applicables aux commandes spéciales sur devis ni aux ventes de produits dont la fabrication est entreprise sur commande spéciale de l'acheteur ».

« Article 3. — Il ne peut être dérogé par des conventions particulières aux dispositions de la présente loi ».

LES PREFETS PEUVENT SUSPENDRE OU SUPPRIMER LES PERMIS DE CONDUIRE

Les accidents de la circulation — suivant en cela l'évolution du trafic — ont augmenté en nombre cette année et ont donné lieu à des campagnes de presse. Les pouvoirs publics, mis en cause, ont attribué aux préfets des pouvoirs plus étendus dans le domaine des sanctions qu'ils peuvent prendre contre les responsables.

Jusqu'à présent, seuls les homicides par imprudence, maladresse, inattention, négligence ou inobservation des règlements et les blessures ayant entraîné incapacité de travail pendant plus de six jours (art. 319 et 320 du Code Pénal) pouvaient entraîner le retrait ou la suspension du permis de conduire.

Par décret, paru au Journal Officiel du 30 août 1951, pourront également se voir suspendre leur permis « ceux qui par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements,

auront involontairement été la cause de blessures, coups ou maladies, n'entraînant pas une incapacité de travail personnel supérieur à six jours » (art. 483 du Code pénal).

Voici en quels termes est rédigé le décret :

Art. 1^{er}. — Les paragraphes 6 et suivants de l'article 29 du décret susvisé du 20 août 1939 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« § 6. — Lorsque le conducteur titulaire d'un permis de conduire fait l'objet d'un procès-verbal, constatant, soit qu'il a contrevenu aux dispositions du présent décret et en général à celles des lois et décrets sur la police de la circulation, soit qu'il a commis une des infractions prévues aux articles 319, 320 et 483 (2^o) du code pénal ou qu'il conduisait en état d'ivresse, le préfet du département où a été dressé le procès-verbal peut prononcer immédiatement la suspension du permis.

« § 7. — Si ledit conducteur est condamné, en raison de la conduite de son véhicule, par application d'un des articles 319 et 320 du code pénal, le préfet doit prononcer la suspension, soit l'annulation du permis.

§ 8. — L'annulation est obligatoirement prononcée si le jugement constate que le titulaire du permis a commis, par surcroît, le délit de fuite visé par la loi du 17 juillet 1908 ou qu'il conduisait en état d'ivresse. Elle l'est également en cas d'infraction à un arrêté prononçant la suspension du permis.

« § 9. — La suspension d'un permis ne peut être prononcée pour un délai excédant trois ans.

« En cas d'annulation, l'arrêté préfectoral qui la prononce peut fixer un délai n'excédant pas cinq ans à l'expiration duquel le titulaire du permis pourra en solliciter un nouveau permis qu'au bout de cinq ans et après y avoir été autorisé par le préfet sur avis de la commission spéciale prévue ci-après.

« § 10. — Lorsque le conducteur qui n'est pas titulaire d'un permis de conduire fait l'objet d'un procès-verbal constatant, soit qu'il a contrevenu aux dispositions du présent décret et en général des lois et décrets sur la police de la circulation, soit qu'il conduisait en état d'ivresse, le préfet du département où a été dressé le procès-verbal peut fixer un délai avant l'expiration duquel le conducteur susvisé ne pourra se mettre en instance en vue de la délivrance du permis.

« § 11. — Si postérieurement à la délivrance du permis, il est constaté que le titulaire est frappé d'une incapacité

temporaire ou permanente de conduire une automobile, le préfet prononce la suspension ou l'annulation du permis.

« § 12. — Les arrêtés préfectoraux portant suspension ou annulation du permis de conduire ou interdiction de se mettre en instance en vue de la délivrance du permis sont pris après avis d'une commission technique spéciale dont la composition et le fonctionnement sont fixés par arrêté du ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme sauf dans les cas d'annulation obligatoire prévus au § 8.

« Toutefois, dans les cas prévus au paragraphe 6, le préfet peut, sans consulter la commission, prononcer la suspension provisoire pour une durée maximum de deux mois, à charge de saisir la commission dans un délai maximum d'un mois.

« § 13. — Les arrêtés de suspension ou d'annulation ou d'interdiction de se mettre en instance en vue de la délivrance du permis sont adressés par le Préfet à l'organisme chargé de l'établissement et de la tenue à jour d'un répertoire des permis.

« Les permis suspendus ou annulés sont retirés aux titulaires, temporairement en cas de suspension, définitivement en cas d'annulation ».

De plus d'autres moyens répressifs sont actuellement à l'étude : relèvement du taux de l'amende de composition (300 fr. actuellement), et recherche de la responsabilité par des brigades spéciales. Voici donc les conducteurs, guettés en permanence par une législation précise ; il leur appartient de réduire le nombre des accidents plus par la prudence que sous la crainte de peines sévères.

NECROLOGIE

Nous avons appris avec un vif regret la disparition de M. Raymond Gentilhomme, Président Directeur Général de la Sanor, décédé subitement le 15 août 1951 à Roquefort-les-Pins (Alpes Maritimes) dans sa 45^e année.

M. Raymond Gentilhomme qui avait pris la Direction Générale de la Sanor en 1942, ne fut pas seulement un animateur d'une forte intelligence, mais un homme foncièrement humain, et savait éveiller chez ses collaborateurs la foi et l'enthousiasme.

Il disparaît prématurément — alors que tant de projets le préoccupaient — regretté de tous ceux qui l'ont connu et de tout son personnel.

« Moto-Revue » adresse à la famille de M. Raymond Gentilhomme et aux Ets Sanor l'expression de ses sincères condoléances.



L'essai « Moto-Revue » a porté sur...

...UN VEHICULE TRES REPANDU :

**LE
SCOOTER**

Vespa

NOUS avons, au cours de l'an passé, essayé la majorité des scooters, tant français qu'étrangers, que l'on trouve actuellement chez les motoristes. Malheureusement, il ne nous avait pas été permis de nous procurer un Vespa, et ce n'est qu'à quelques jours de l'ouverture du Salon que la société A.C.M.A. mit à notre disposition un de ses scooters, car elle désirait nous faire essayer son dernier modèle.

La version 1951 du Vespa comporte de notables améliorations : un amortisseur hydraulique sur la roue avant, une commande des vitesses par câbles, un nouveau silencieux, plus efficace encore, etc..., mais l'allure extérieure de la machine n'a en rien changé.

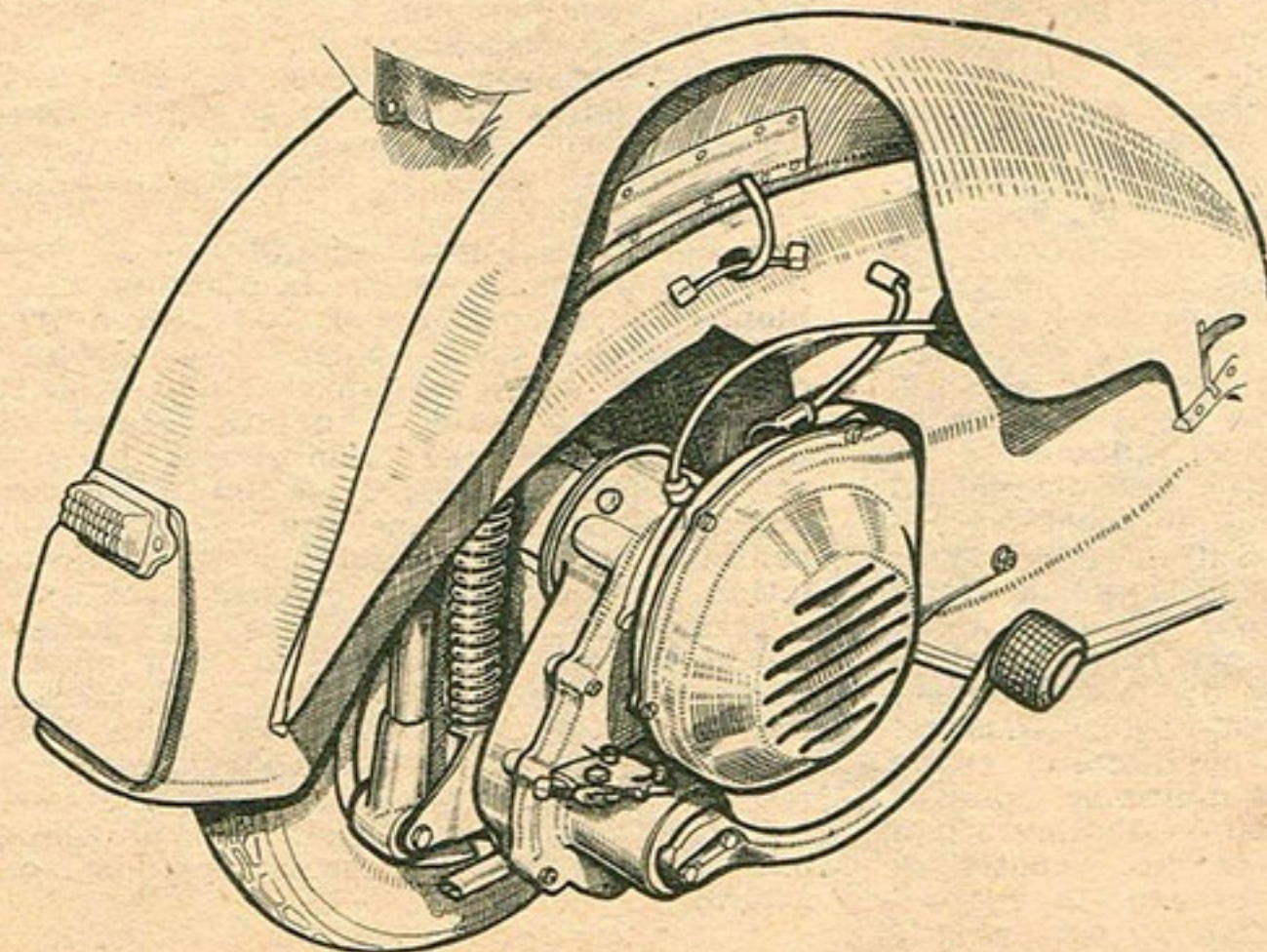
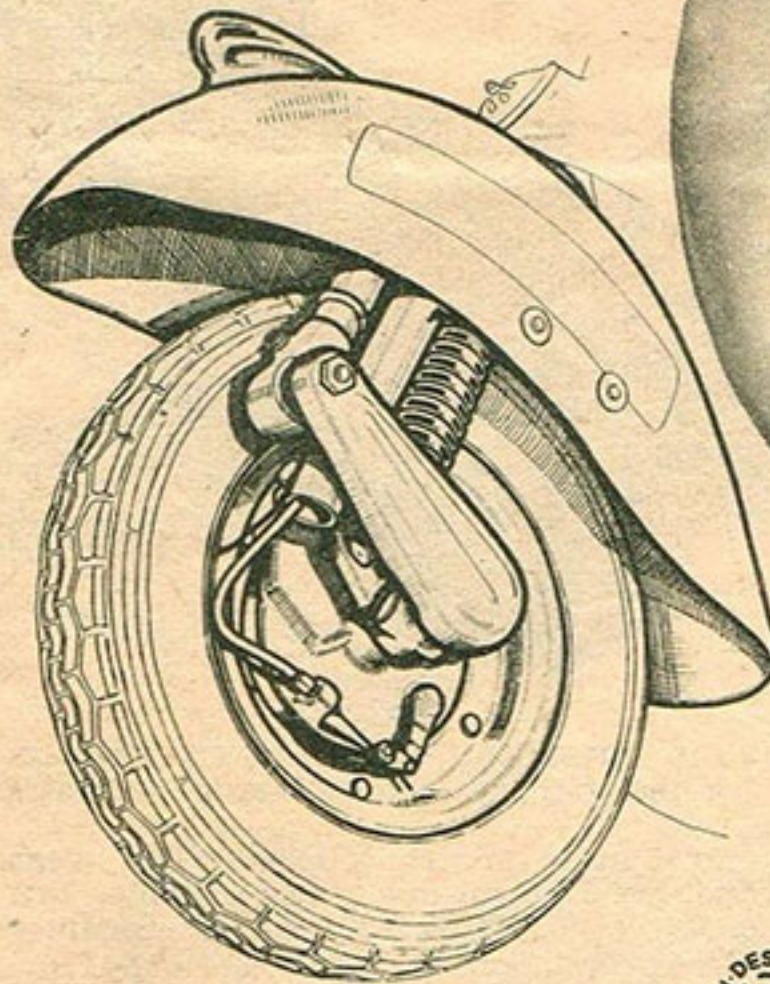
Le Vespa fut créé en Italie au lendemain de la guerre, par des ingénieurs attachés à une firme d'aviation (la Piaggio), qui se trouvait dépourvue de toutes commandes aéronautiques importantes.

Disposant d'un outillage moderne, la direction entreprit la création d'un véhicule léger, servant principalement au déplacement en ville. Les ingénieurs auxquels fut confiée cette tâche, avaient plus l'habitude de tracer une voilure ou de calculer une résistance aérodynamique que de créer un véhicule à deux roues. Aussi entreprirent-ils le travail sans idées préconçues et ils s'écartèrent résolument des sentiers battus.

Après plusieurs prototypes, un premier Vespa vit le jour. Un Vespa quelque peu différent de celui que nous connaissons. Si l'habillage extérieur avait un petit air de parenté avec le modèle 51, par contre, le moteur n'était pas refroidi par une turbine, et de ce fait des orifices d'arrivée d'air étaient pratiqués dans le carénage. En outre le moteur avait une cylindrée de 98 cmc. seulement. Le kick starter possédait une pédale repliable comme celle de nos motocyclettes, et enfin, la roue avant en porte-à-faux avait son bras de suspension situé sur le côté gauche.

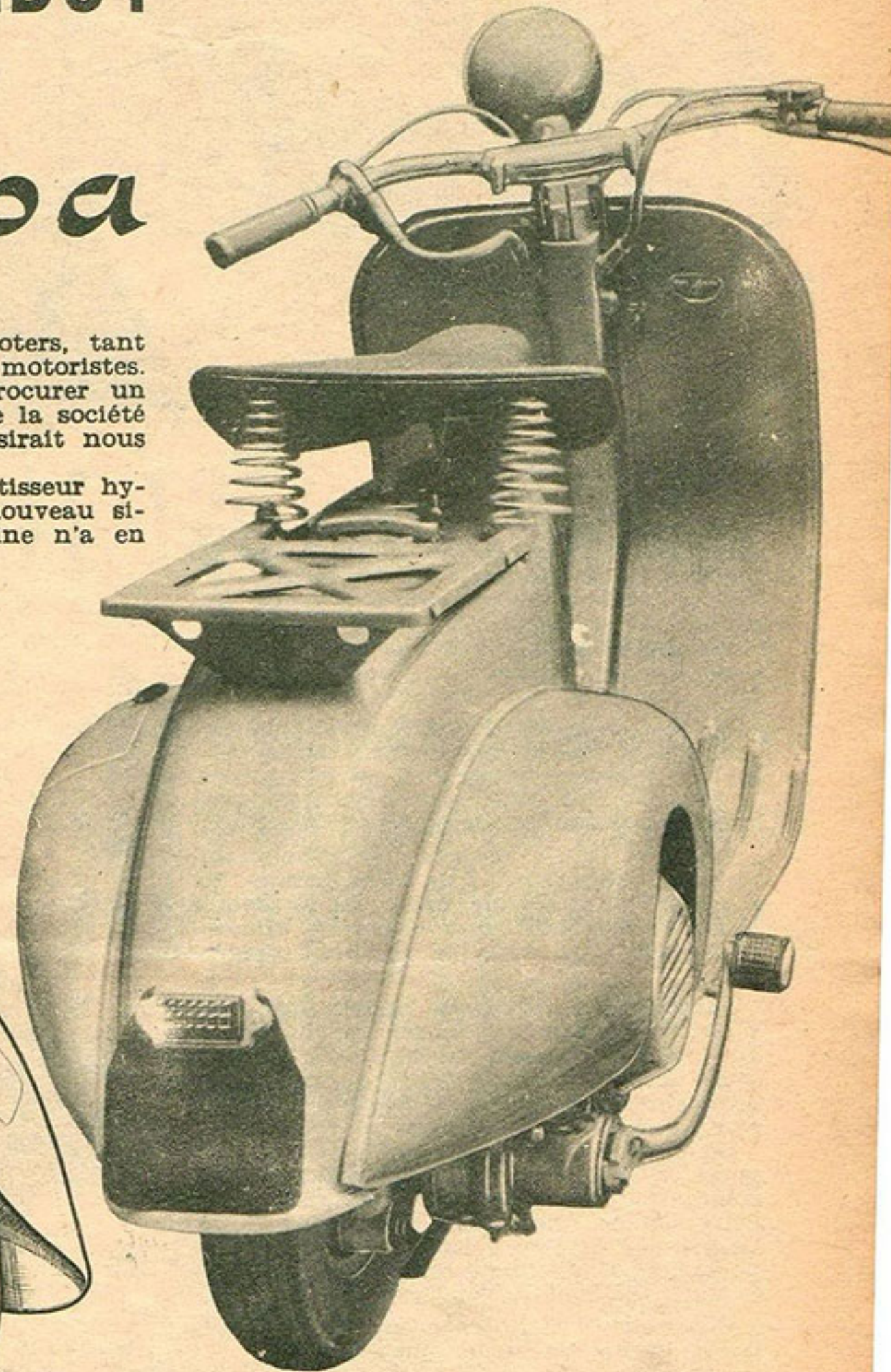
Ce modèle donna bientôt suite à un modèle commercial dont les principales caractéristiques étaient les suivantes : moteur deux temps, 98 cmc., développant 3,2 CV à 4.500 t.-m. Poids 60 kgs, et vitesse maximum 60 kmh. pour une consumma-

Les deux roues du Vespa sont en porte-à-faux. La roue avant est suspendue par un bras oscillant. A l'arrière, la partie oscillante comprime un res-



sort à boudin freiné par un amortisseur hydraulique. Le moteur en porte-à-faux, donne une largeur considérable à la partie arrière de la machine, ce dont on s'aperçoit sur les clichés de la page.

ON DESSEINE
REVE

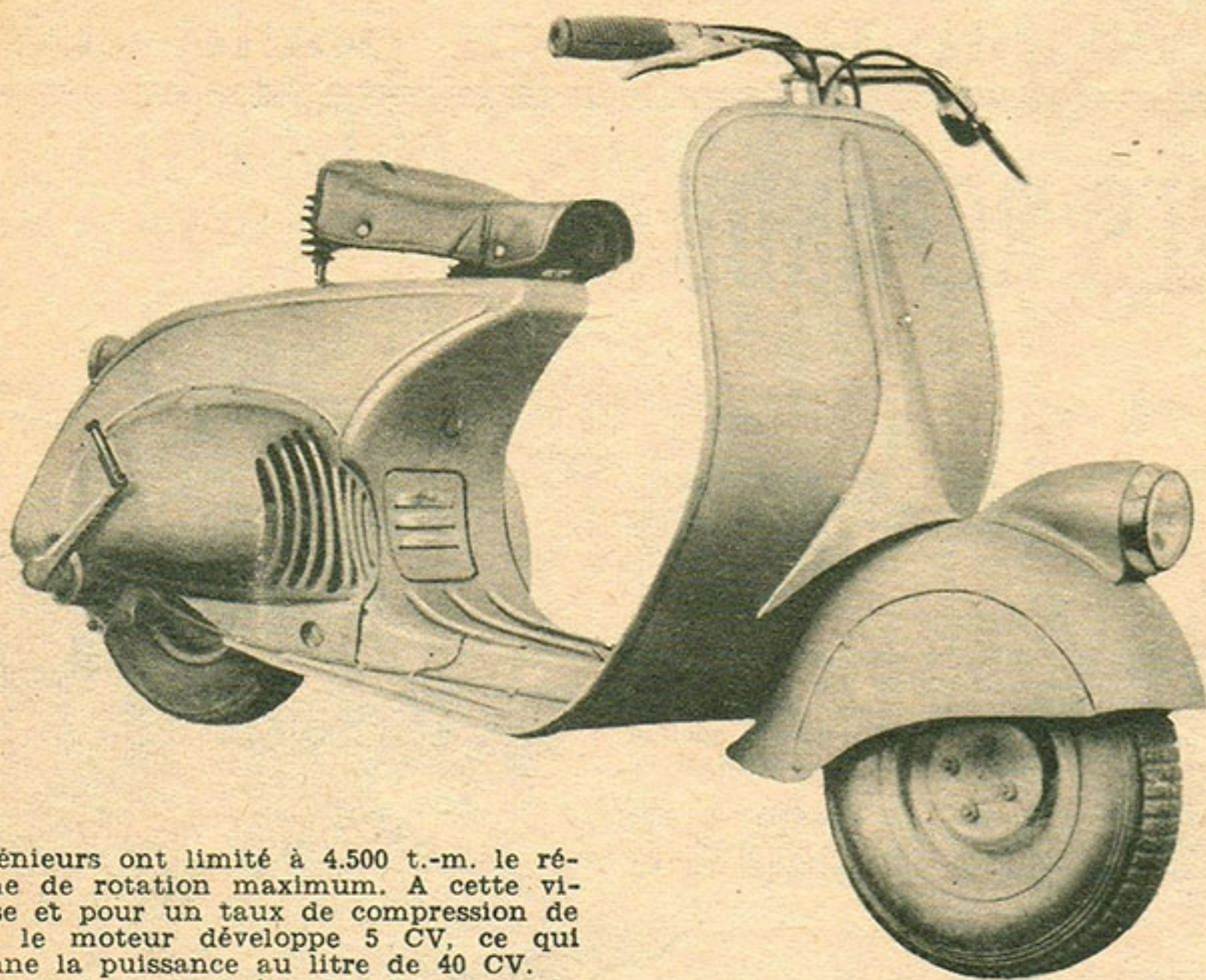


tion de deux litres. Il est facile de se rendre compte du chemin parcouru lorsque l'on compare ces chiffres avec ceux du Vespa actuel, moteur deux temps de 124,86 cmc., d'une puissance maximum de 5 CV à 4.500 t.-m., poids 77 kgs, vitesse maximum 70 kmh.

Le scooter Vespa se présente comme suit : le châssis est constitué par une coque en tôle d'acier dont les divers éléments emboutis sont soudés par points électriquement. Le tout forme un ensemble très rigide sur lequel viennent se fixer le bloc-moteur et les éléments des suspensions avant et arrière. Nous sommes donc bien en présence d'une technique aviation et même automobile, car le revêtement lui-même contribue à la solidité de l'ensemble, et constitue même le châssis.

A l'arrière, en porte-à-faux sur le côté droit, se trouve le moteur.

Pour des raisons de prix de revient, et de facilité d'entretien — n'oublions pas que le scooter est destiné au grand public et que de ce fait son entretien doit être réduit au minimum — le moteur fonctionne suivant le cycle à deux temps. Sa cylindrée est de 124,850 cmc., course 56,5, alésage 49,8. Nous sommes donc en présence d'un moteur supercarré, mais afin d'accroître la longévité du groupe, les



ingénieurs ont limité à 4.500 t.-m. le régime de rotation maximum. A cette vitesse et pour un taux de compression de 6,5, le moteur développe 5 CV, ce qui donne la puissance au litre de 40 CV.

Le moteur, la boîte de vitesses et la roue arrière forment un seul bloc, fixé au châssis par un bras oscillant.

La transmission primaire se fait par engrenages à taille hélicoïdale, tandis que la transmission secondaire est supprimée, la roue arrière étant montée directement sur l'axe de sortie de boîte.

Cette véritable cascade de pignons qui relie le vilebrequin à la roue arrière, ne siffle à aucun régime, bien que le scooter essayé n'ait roulé que quelques kilomètres avant que nous en prenions possession.

Afin de combattre le manque de souplesse imputable à l'absence de chaînes, et au peu de distance qui sépare le vilebrequin de la roue arrière, les engrenages de l'arbre primaire de la boîte de vitesses sont montés élastiquement.

Le passage des vitesses se fait par poignée tournante. L'ancienne tringlerie de commande est remplacée désormais par deux câbles, dissimulés sous une gaine. Le passage de l'un à l'autre des trois rapports, ainsi que la remise au point mort se fait facilement et sans aucun effort.

En outre, l'embrayage à disques multiples garnis de liège, placé en bout de vilebrequin, décolle parfaitement lors du passage en première, ce qui n'est pas toujours le cas, avec les embrayages de bloc-moteur.

Passons maintenant à la suspension, qui cette année s'est vu améliorée par l'adjonction d'un amortisseur sur la roue avant.

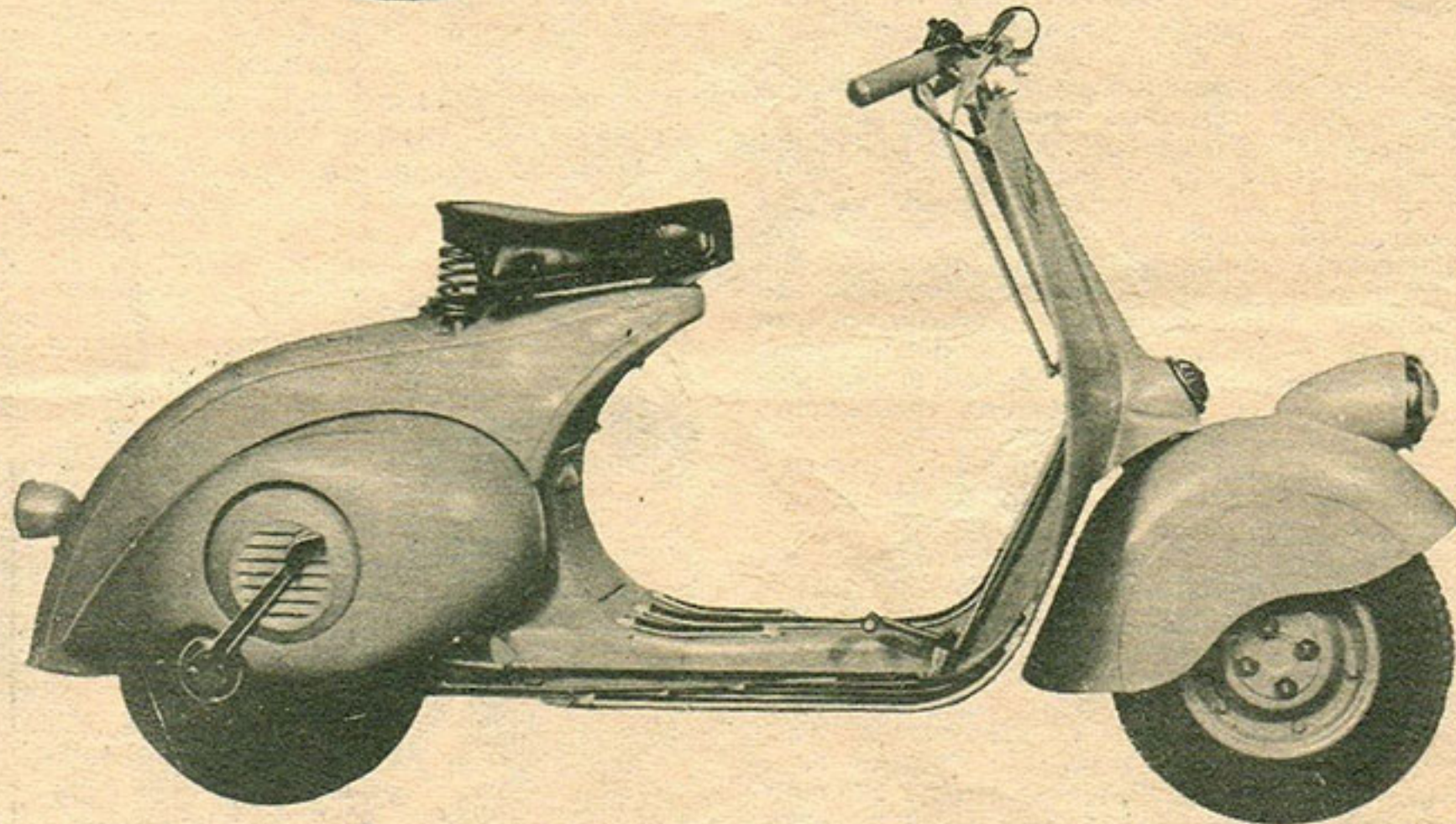
Les deux roues sont toutes les deux fixées en porte-à-faux, afin de faciliter le démontage en cas de crevaison.

La roue avant est suspendue par un bras oscillant dont le point d'articulation se trouve fixé en avant de l'axe de la roue. Lors de l'enfoncement de la roue, le bras comprime un ressort hélicoïdal, tandis que son extrémité avant, située au-delà du point d'articulation, est solidaire d'un amortisseur hydraulique.

Le problème de la suspension de la roue avant n'a pas été résolu du premier coup. Divers amortisseurs à friction, soit du type à compas, ou à enroulement, ne donnèrent pas satisfaction et finalement le Vespa fut commercialisé dépourvu d'amortisseurs sur la roue avant.

La solution semble avoir été trouvée, avec l'amortisseur hydraulique, et pendant l'essai, nous avons trouvé la suspension excellente.

A l'arrière, nous retrouvons le même principe de la fourche oscillante compri-



mant un ressort à boudin dont l'action est freinée par un amortisseur hydraulique.

Passons maintenant à l'essai qui s'est effectué par un temps épouvantable, qui eut cependant le mérite de nous prouver la réelle protection qu'offre le Vespa.

Les mises en marche sont parfaites et l'on peut réellement dire que le Vespa part au premier coup de kick. Passage de vitesse facile et embrayage souple, font qu'à la conduite on n'hésite jamais à rétrograder, bien que le moteur s'accommode parfaitement de bas régimes. La tenue de route, lorsqu'on enfourche un scooter, après un certain temps passé au guidon d'une moto, semble toujours, au début, assez hasardeuse. Cette constatation, nous la faisons à chaque fois, aussi nous gardons-nous bien de juger de ce chapitre sur les premiers kilomètres de notre essai. Après s'être accoutumé au Vespa, nous avons pris quelques virages à vive allure, sur sol humide, et nous avons pu constater que la tenue de route est excellente pour un scooter. Nous ajoutons pour un scooter, car incontestablement la tenue de route de ce dernier est inférieure à celle d'une moto. Nous ne conseillons pas à un conducteur ayant l'habitude de lâcher les mains en conduisant, de pratiquer ce jeu — d'ailleurs peu recommandable — avec un scooter. A quoi cela tient-il, différence de surface portante, donc de pression au cm², moins

dre effet gyroscopique des roues, centre de gravité situé dans le cas du scooter très près, si ce n'est au-dessus de l'axe des roues, autant de points à élucider.

Ce qu'il y a de sûr par contre, c'est que la suspension du Vespa, comme celle du Lambretta et du Bernardet entre autres, sont théoriquement sujettes à critiques. Lorsque le point d'articulation du bras oscillant se trouve en avant de l'axe de roue, la variation de la chasse, lors de l'enfoncement de la roue, prend des proportions excessives, risquant même dans des cas extrêmes, d'entraîner une chasse négative !

Il est curieux que seuls les constructeurs de scooters soient fidèles à cette conception, alors que toutes les fourches à balanciers de nos motos ont leurs articulations situées en arrière de l'axe de roue, ce qui est infiniment plus logique.

Quoi qu'il en soit, nous insistons sur le fait qu'avec un peu d'habitude, le Vespa a une tenue de route très satisfaisante, et que sa maniabilité (rayon de braquage 1 m. 50) rend la conduite en ville excessivement facile.

La troisième innovation apportée au modèle 51, est le nouveau pot d'échappement, qui amortit le bruit du moteur d'une façon parfaite.

L'ancien silencieux, situé sur le côté droit de la roue arrière, a été remplacé par un nouveau pot disposé transversalement sous le tablier, et dont le tube d'échappement débouche tout à l'arrière

du véhicule. Le silence du Vespa est appréciable, et constitue à coup sûr l'un des principaux atouts du véhicule.

Bien qu'entièrement carénés, les organes moteurs sont très accessibles, grâce à un capotage moteur qui bascule aisément, et découvre tout l'ensemble moteur et suspension arrière. Il en est de même pour le carburateur.

La présentation du Vespa est luxueuse. Ses accessoires chromés et sa selle recouverte de cuir vert foncé s'harmonisent parfaitement avec le vert métallisé de l'ensemble.

Quand nous aurons ajouté que le freinage est puissant, et que la machine reste bien en ligne, même si l'on freine très brusquement, vous pourrez vous persuader que le Vespa est un excellent scooter ne souffrant d'aucun défaut grave, et pouvant donner de nombreuses joies à son propriétaire, par sa maniabilité et ses accélérations franches qui en font un véhicule idéal pour se jouer de la circulation dans les grands centres urbains.

Terminons en remerciant la société A.C.M.A., dont les usines de Fourchambault produisent sous licence le scooter italien, de nous avoir confié, pour trop peu de temps, un de ses modèles malheureusement non rodé, et espérons que l'essai d'un Vespa, ayant parcouru plusieurs milliers de kilomètres, ne se fera pas trop attendre.

C. R.

Nos motos ressemblent-elles à des écorchés ?

NOS machines font penser à ces écorchés dont on a arraché la peau pour montrer les muscles. Elles n'en marchent pas moins bien pour cela, mais la netteté d'aspect et peut-être la facilité d'entretien en souffrent. Nous voyons dans la construction automobile, non seulement le mécanisme dissimulé, mais encore des carrosseries qui absorbent garde-boue et phares et rejoignent la formule « ponton ». Ce n'est pas une nouveauté d'ailleurs, car elle a eu des précurseurs comme Voisin, Chenard et Walker, Bugatti et Claveau. Nous avons connu avant 1900 des machines comme la Wolff et Muller dont les bielles fonctionnaient à l'air libre. Mais Daimler et de Dion s'avisèrent, et fort heureusement, que l'équipage alternatif s'accommoderait fort bien de la protection d'un carter et aimait à barboter dans l'huile. Et cet admirable moteur de Dion qui, dans son temps, a été une création extraordinaire dont on ne reconnaîtra jamais assez la valeur, a inauguré l'ère des moteurs à haut régime et le graissage par barbo-

APRES L'ESSAI D'UN SCOOTER, UN REGARD SUR L'ESTHETIQUE QUI VIENT A POINT.

tage était lui-même, dans ces temps reculés, un perfectionnement considérable par rapport aux graisseurs à mèche hérités de la machine à vapeur. Et nous trouvons sur le moteur de Dion un arbre à cames sous carter et une soupape d'admission enfermée dans une pipe. En somme, dès avant 1900, les organes de transformation de mouvement, très allégés si on les compare à ceux des machines à vapeur, étaient enclos dans un carter. Cette tendance à enfermer les organes pour les protéger des poussières abrasives et pour leur assurer un graissage adéquat s'est affirmée depuis, et on ne conçoit plus un moteur moderne dont la distribution fonctionne à l'air libre. Il en a été de même pour la transmission

primaire qui toujours est protégée par un carter étanche. Quant à la transmission secondaire par chaîne, les constructeurs n'ont pas eu le courage, il faut bien le reconnaître, d'absorber les difficultés indiscutables que présente la réalisation d'un carter à bain d'huile qui permettrait à la chaîne d'affronter à armes égales une transmission par engrenages. Nous ne cesserons de répéter, malgré l'hostilité de la plupart des constructeurs, que la chaîne secondaire non protégée jure avec la conception moderne du reste des machines. L'exemple de la bicyclette ne nous convainc pas et n'aimons dans la bicyclette ni la chaîne nue, ni même le dérailleur. Cela nous apparaît comme des solutions rudimentaires, pratiques à certains égards, mais qui ne peuvent constituer un idéal mécanique. Nous avons, dans notre jeunesse, employé des voitures à transmission par chaînes et en particulier de grosses Mercedes et ces vieux engins étaient capables de belles performances. Néanmoins, dans la construction automobile, la chaîne non protégée a complètement disparu devant celle à couple conique. Si la chaîne veut vivre, il faut qu'elle fonctionne dans un bain d'huile.

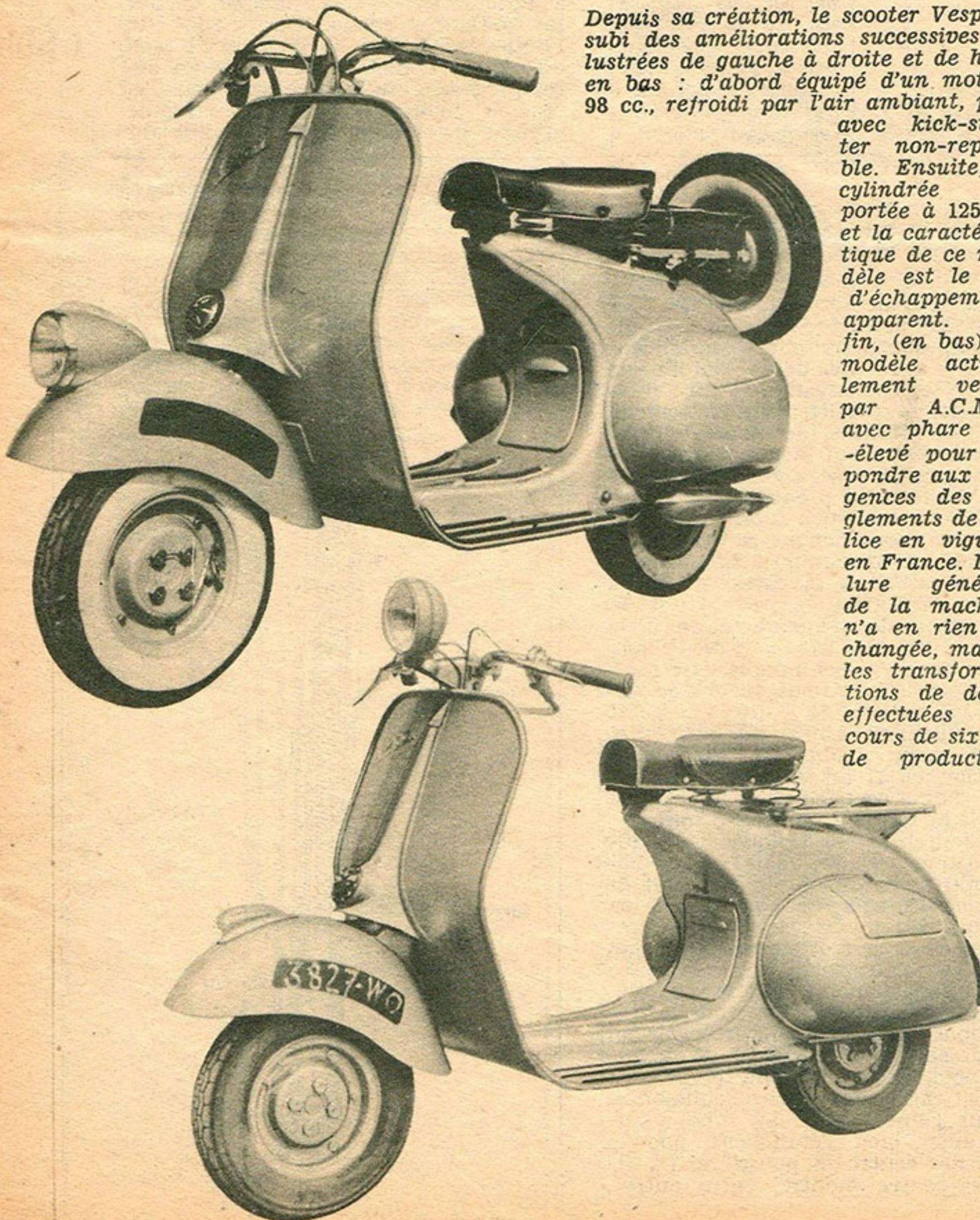
Dans la construction automobile, nous avons un bloc moteur compact, intégralement protégé et qui soigneusement monté est absolument propre (nous avons eu des Bugatti et des Talbot qui étaient, après des centaines et des milliers de kilomètres aussi propres que des modèles de Salon, en ce qui concernait la transmission) et pourtant un capot les dissimulait aux regards. Raisons d'esthétique tout d'abord pour raccorder le radiateur à la carrosserie, mais aussi protection du mécanisme contre l'eau et la poussière. Puis sont venues d'autres considérations comme la réalisation d'un ensemble offrant moins de résistance à l'air. Dans toutes les machines modernes le mécanisme tend à se dissimuler, qu'il s'agisse d'un bateau, d'un avion, ou d'une locomotive. Pourquoi n'en serait-il pas de même d'une motocyclette ?

Et il semble en fait que cette tendance se manifeste. On peut objecter que cela n'est pas neuf et que les tentatives pour réaliser des machines à mécanisme protégé ont échoué. C'est malheureusement exact. Mais il s'agit de savoir si c'était le principe même ou la réalisation qui était en cause. Certains de ces dessins présentaient de sérieux inconvénients. L'accessibilité des organes laissait à désirer. Ces plaques de tôle rigides montées sur un cadre qui ne l'était guère et se déformait, rendaient le montage difficile, et quand le moteur vibrerait, il en résultait un bruit de tambour.

Mais est-ce là un échec définitif ? Nous ne le croyons pas. Nous voyons certaines machines où, à l'état embryonnaire, cette tendance à protéger le mécanisme s'affirme, où, par exemple, le carburateur est logé dans un capotage, mais il y a quelque chose de plus significatif encore, c'est le succès extraordinaire du scooter dans lequel la partie motrice se dissimule avec de plus en plus de pudeur. Le scooter moderne n'est plus simplement une amusante machine miniature que l'on utilise pour effectuer de petits parcours urbains, mais il se prête aux mêmes utilisations que la moto elle-même, et à cylindrée égale, il permet des performances sensiblement égales.

Il n'est pas impossible que nous voyions, au cours des années à venir, des machines de cylindrées moyennes et qui emprunteront plus d'une des solutions du scooter. Certes le problème n'est pas simple, quand ce ne serait que celui du centrage des masses. Mais il n'est pas exclu que la technique automobile pénètre peu à peu la technique motocycliste, tout comme on commence à sentir dans la construction automobile l'influence de la technique de l'aviation.

Depuis sa création, le scooter Vespa a subi des améliorations successives illustrées de gauche à droite et de haut en bas : d'abord équipé d'un moteur 98 cc., refroidi par l'air ambiant, puis avec kick-starter non-repliable. Ensuite, la cylindrée fut portée à 125 cc. et la caractéristique de ce modèle est le pot d'échappement apparent. Enfin, (en bas), le modèle actuellement vendu par A.C.M.A. avec phare sur-élevé pour répondre aux exigences des règlements de police en vigueur en France. L'allure générale de la machine n'a en rien été changée, malgré les transformations de détail effectuées au cours de six ans de production.

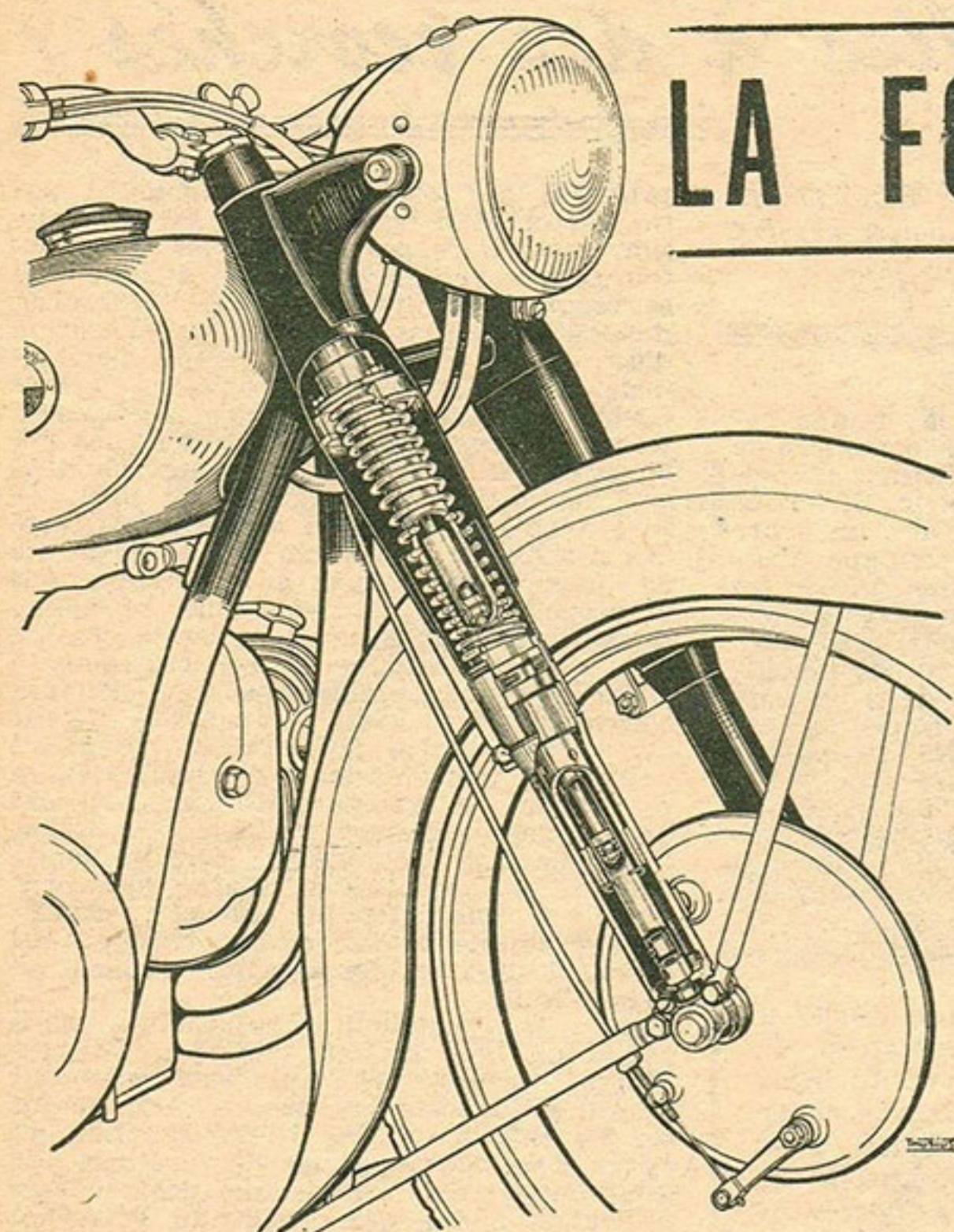


AVOIR UN AVERTISSEUR PUISSANT EST BIEN : RALENTIR DANS LES CARREFOURS EST MIEUX

LA FOURCHE TELESCOPIQUE SERAIT-ELLE DEPASSEE ?

Si oui, sa disparition sera favorable à la fourche à balanciers

(Suite des numéros 1048 et 1049)



Ci-contre : la fourche télescopique classique des modernes BMW à amortisseur à huile ; robuste et très efficace, mais d'un prix de revient élevé. En bas : schéma de la fourche télescopique de la petite Terrot. Très simple, elle est munie d'un amortisseur hydraulique.

III. LA FOURCHE TELESCOPIQUE

Cette fourche est bien plus vieille que son nom ; il y a déjà plus de 30 ans que la suspension de la Scott-Squirrel fonctionnait suivant ce principe. Mais ce n'est qu'à partir de 1935, que son apparition en série eut lieu sur les BMW R.12 et R.17 dans sa forme moderne actuelle.

Jusqu'à quel point la fourche télescopique répond-elle aux exigences de la tenue de route et du confort ? D'abord au point de vue débattement : celui-ci n'est limité que par la place disponible existant entre le pneu et la colonne de direction ou le cadre. Le fait que les ressorts peuvent être disposés de différentes manières, soit à l'intérieur, soit autour du tube fixe, mais protégés par le cache-poussière, laisse une large marge aux constructeurs. L'utilisation de ressorts de différentes caractéristiques, soit par des brins de différents diamètres, soit par des ressorts de pas différents, soit encore par l'utilisation de divers matériaux : aciers, caoutchouc, huile et même air, permet d'obtenir des effets progressifs, aussi bien à l'allongement qu'à l'enfoncement.

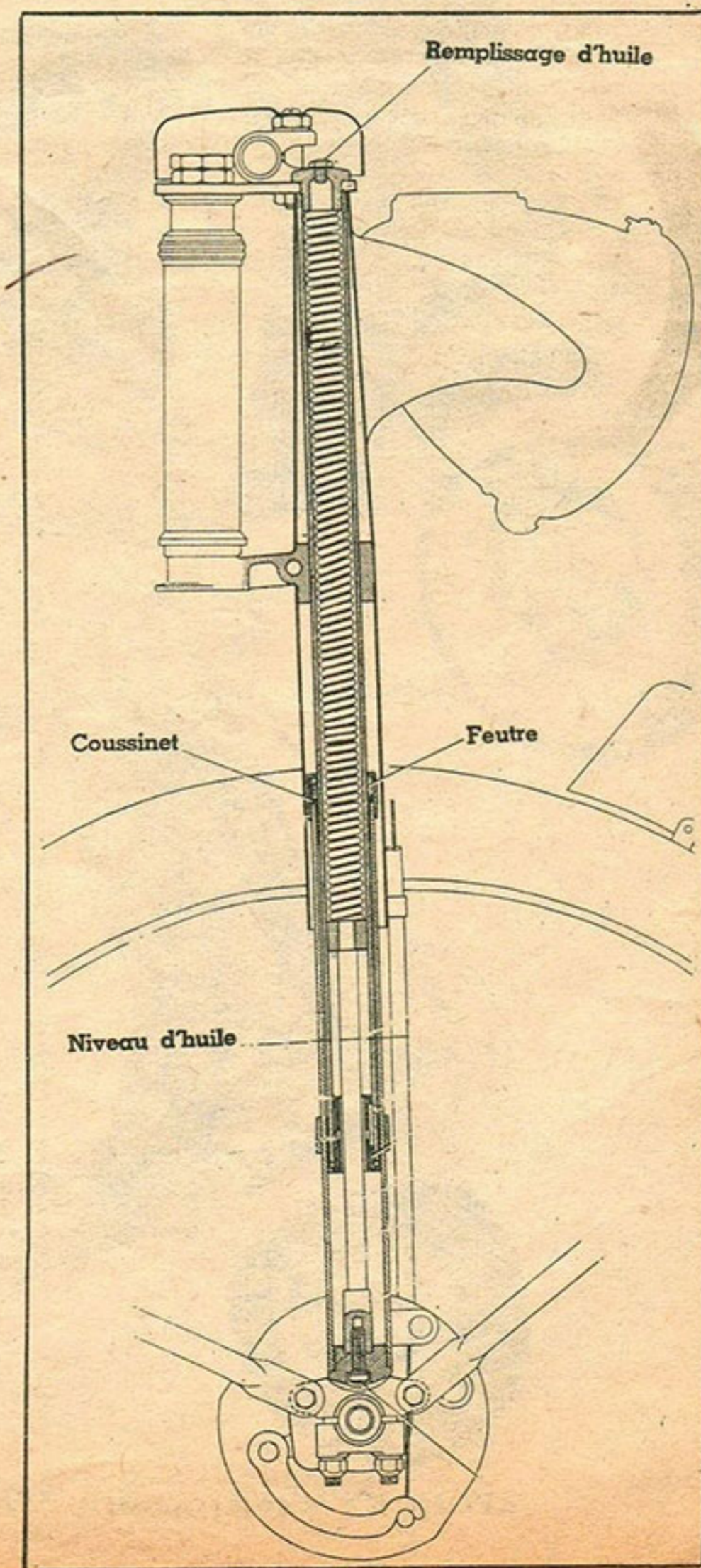
Les masses non suspendues se limitent à la roue (R.12, R.17, Royal-Enfield, Guzzi) ou bien compromis avec la protection, à la roue et au garde-boue (BMW récentes, machines anglaises, etc...) ce qui est le minimum jusqu'à ce que soit utilisé le moyeu suspendu, plus évidemment le coulisseau qui reçoit l'axe de la roue.

Quelle que soit la direction du choc, la sensibilité de la fourche télescopique ne varie guère. Que le choc soit vertical ou bien horizontal, l'angle que

fait la fourche (en général 63° avec le sol) lui permet d'amortir le coup. La composante du choc perpendiculaire à la direction de la fourche qui agit sur le coulisseau doit être multipliée par le coefficient de frottement, coefficient très bas, (de l'ordre de 0,05). Le coulisseau étant bien lubrifié, cette composante ne jouera donc qu'un rôle très minime. Nous prendrons un exemple extrême : la roue subit un choc P horizontal (donc comme si l'on « emboutissait » un mur). La composante parallèle à la direction de la fourche est égale à $P \cos 63^\circ = 0,453 P$. La composante perpendiculaire à la fourche : $P \cos 27^\circ = 0,89 P$ doit, comme nous l'avons indiqué, être multipliée par 0,05 et nous aurons en définitive la valeur $0,89 P \times 0,05 = 0,0445$ donc seulement 4,5 % du choc ; et encore, nous avons un cas plutôt exceptionnel. Il est évident que malgré ce faible coefficient, si le choc est violent, la fourche pourra se tordre.

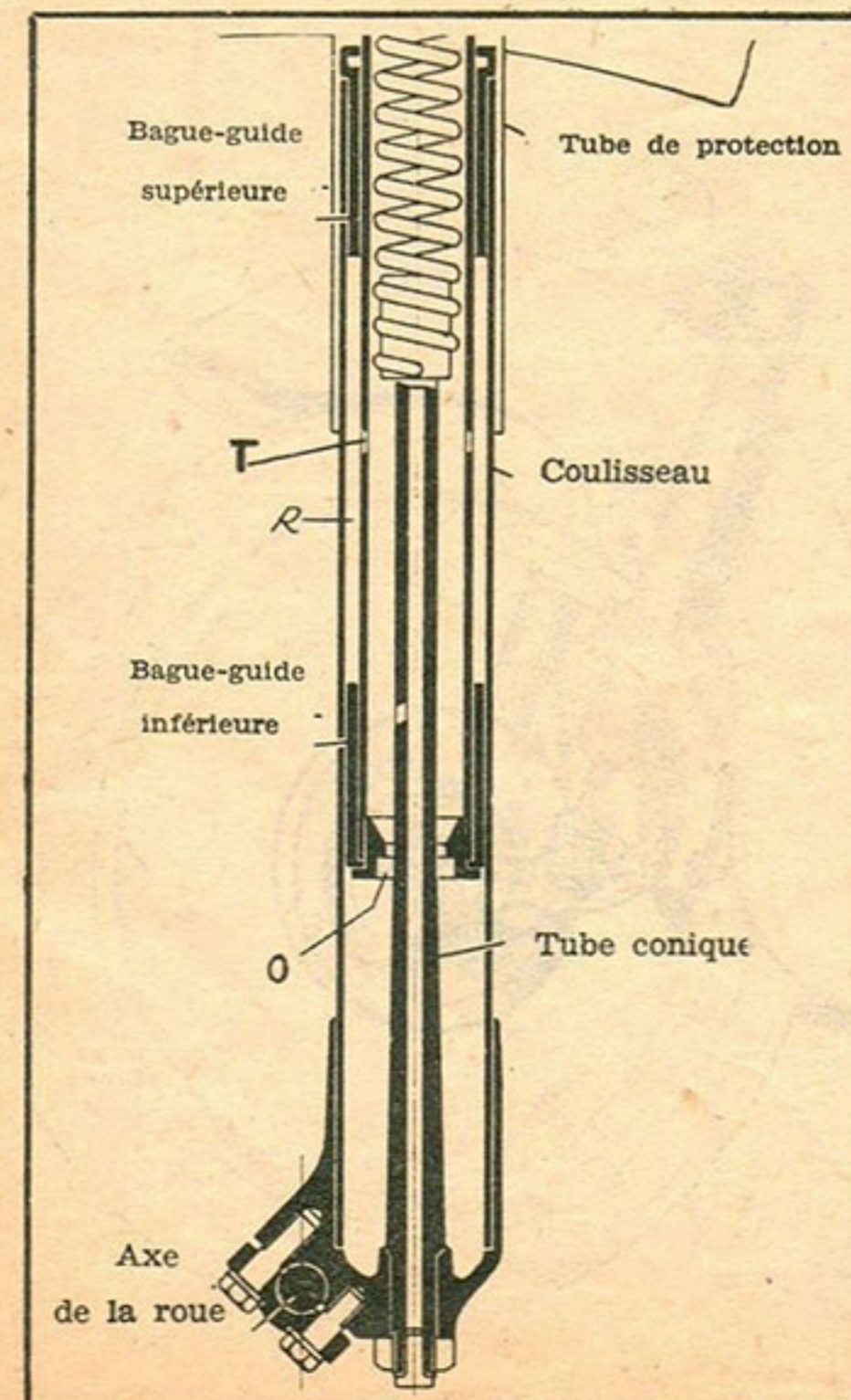
Les fourches télescopiques sont munies d'amortisseurs, mais de principes totalement différents s'il s'agit de construction légère et bon marché ou de construction sérieuse. Sur les premières, c'est le frottement des tubes assez longs l'un contre l'autre qui produit l'amortissement. Mais le type même de construction de la fourche télescopique la prédestine à recevoir un amortisseur bien conçu : la même huile peut servir en même temps pour la lubrification des parties coulissantes et pour l'amortisseur, les tubes assurant aussi bien l'étanchéité que la protection contre la poussière. La figure ci-contre montre, entre autres,

le principe de fonctionnement d'un type d'amortisseur à huile, celui de la Royal-Enfield. Le tube fixe porte une ouverture à son extrémité inférieure, au travers de laquelle coulisse un long tube conique fixé à son extrémité inférieure de plus grand diamètre au coulisseau porteur de l'axe de la roue et à son extrémité supérieure au ressort principal. Quand la fourche s'enfonce, le passage de l'huile par le trou O devient de plus en plus difficile, ce qui assure un effet progressif au ressort principal. De plus, la compression de plus en plus grande de l'huile dans le fond du



coulisseau empêche le talonnement de la fourche. A la détente de la fourche, c'est l'huile qui se trouve dans le cylindre annulaire R qui est comprimée : dans la première partie de la course descendante, l'huile s'échappe lentement par les trous T, puis, quand ceux-ci sont obturés par l'anneau-guide supérieur, l'huile est de plus en plus comprimée (amortissement progressif) et empêche les 2 anneaux d'entrer en contact. Ce type d'amortisseur est simple ; il en existe de plus efficaces, mais en même temps plus compliqués (B.M.W., Matchless, Norton, etc.).

Et la tenue de route ? Il ne faut pas cacher que sur les modèles simples et communs, l'axe de la roue est la seule entretoise entre les deux bras de la fourche. Aussi la rigidité de la fourche dans les virages n'est pas idéale et l'on assiste parfois à un dérapage anodin, l'axe de la roue et le guidon n'étant plus



parallèles. Un remède simple et efficace à ce défaut consiste en l'interposition d'entretoises supplémentaires entre les deux bras de la fourche, de préférence en X (type G. Meier sur sa BMW. Rennsport). La trajectoire de l'axe de roue par rapport à la machine est toujours une droite. Si celle-ci est parallèle au tube de direction, la chasse sera constante, mais par contre, l'empattement variera assez fortement. D'après le spécialiste anglais Wilson Jones, il est désirable d'avoir un rapport constant entre la chasse et l'empattement, ce qui est facile à obtenir avec une fourche télescopique. Il suffit pour cela que la fourche ne soit plus exacte-

IV. LES FOURCHES A BALANCIERS

Une considération critique des différentes fourches étudiées jusqu'ici montre la supériorité incontestable de la fourche télescopique. Et ceci était vrai dans l'immédiat après-guerre. Mais après que la fourche télescopique a été largement utilisée et expérimentée dans les compétitions, l'on vit la Guzzi de course « Gumbalun-

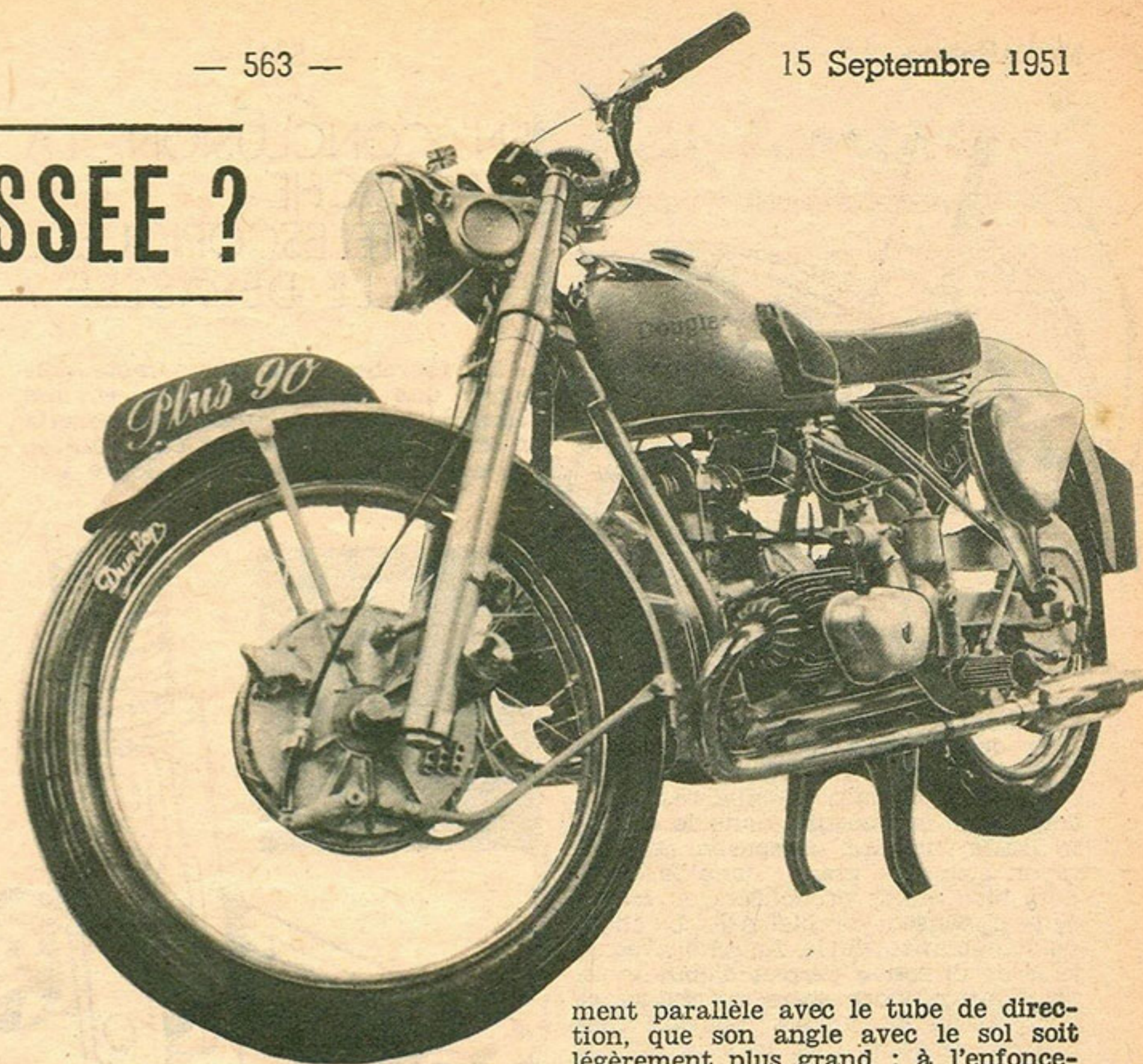
A gauche : schéma montrant le principe de fonctionnement d'un amortisseur à huile : celui de la Royal-Enfield. Ce type d'amortisseur est relativement simple mais suffisamment efficace. Il en existe donnant encore de meilleurs résultats, tels ceux des BMW ou des grosses machines anglaises, mais au détriment de la simplicité.

ment parallèle avec le tube de direction, que son angle avec le sol soit légèrement plus grand : à l'enfoncement de la fourche l'empattement et la chasse (dans un degré bien moindre) diminueront. Ce changement d'angle peut se faire en utilisant un pont supérieur de fixation plus grand que le pont inférieur, de telle sorte que l'écartement de la fourche au tube de direction soit plus grand en haut de celui-ci qu'en bas. S'il en résulte au départ une chasse trop petite, il suffira que la fixation de l'axe de la roue soit en avant de la roue et non plus dans son axe. Ceci montre une des possibilités de ce genre de fourche télescopique : la facile modification de la chasse suivant l'utilisation de la machine en solo ou en side ; il suffira de retourner le fourreau inférieur de la fourche. Cette méthode est utilisée par la Panther anglaise.

ga », la flat-twin Douglas, la petite N.S.U.-Fox, apparaître avec un nouveau type de fourche dont l'aspect extérieur rappelle pour beaucoup la fourche télescopique. Toutes ces fourches comportent une biellette inférieure genre Harley et Brough-Superior, mais si nous ne les avons pas traitées avec ce type, c'est que leur construction est beaucoup influencée par le type télescopique.

Les masses non suspendues sont minimes, sensiblement les mêmes que pour une fourche télescopique avec le garde-boue, soit solidaire de la roue (Douglas), soit aussi suspendu (Guzzi, Fox).

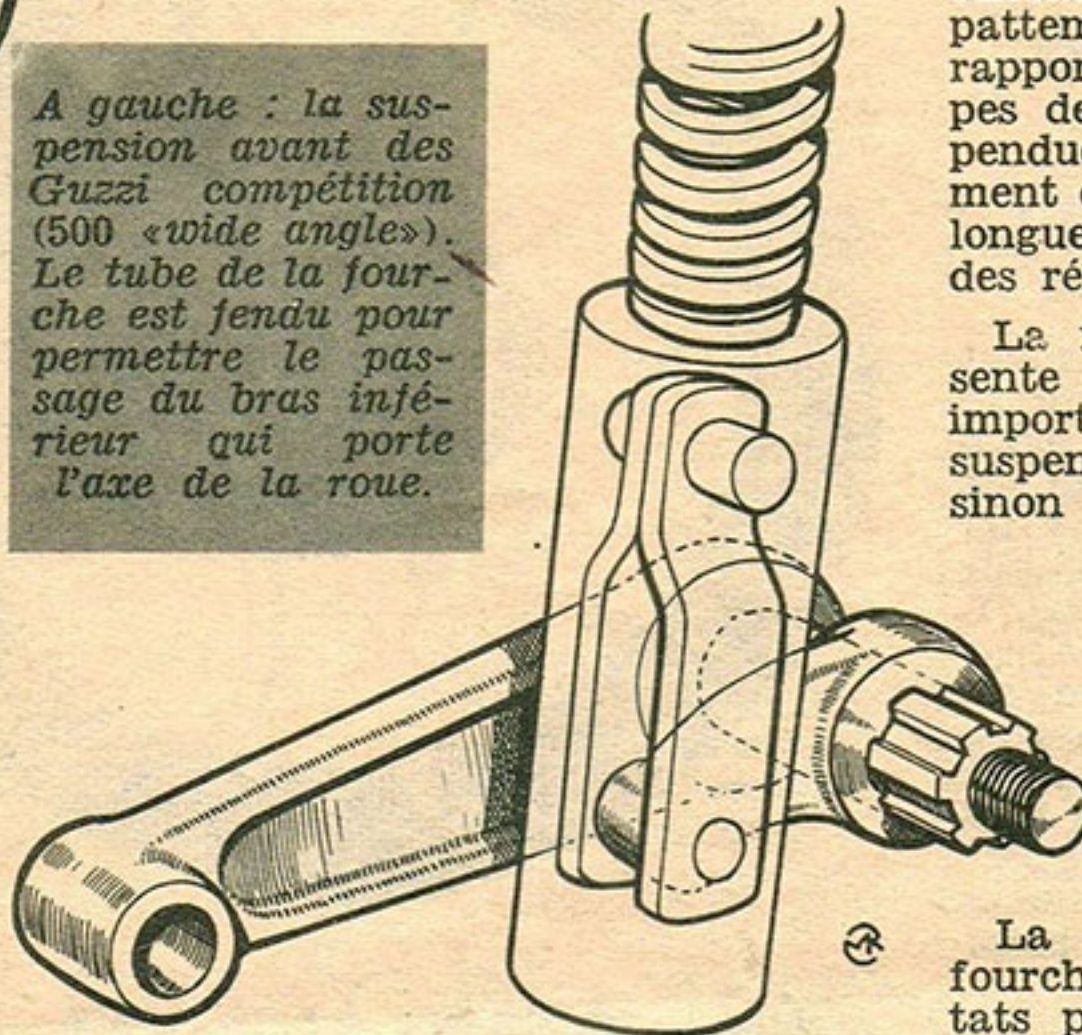
L'articulation de la biellette est rejetée loin derrière la fourche, ce qui permet de la monter à l'aide d'une bague de grande dimension, d'où pression de frottement moins élevée.



EN CONCLUSION, LA FOURCHE TELESCOPIQUE EST-ELLE DEPASSEE ?

La fourche avant d'une moto doit allier une bonne suspension et une excellente tenue de route. Des ressorts à effet progressif doivent être retenus, la suspension devant être douce aux

A gauche : la suspension avant des Guzzi compétition (500 «wide angle»). Le tube de la fourche est fendu pour permettre le passage du bras inférieur qui porte l'axe de la roue.



Ce montage donne aussi l'avantage d'un débattement plus grand et une trajectoire de l'axe de la roue par rapport à la moto meilleure. Cette trajectoire est, comme dans le cas de la Harley, un arc, de courbe, mais de rayon bien plus grand (donc de courbure bien moins prononcée) en raison de la dimension des biellettes. Le choix de l'angularité de la fourche avec le tube de direction permet d'obtenir un excellent rapport entre la chasse et l'empattement rapport pouvant demeurer constant tout le long du débattement. La longueur de la biellette n'est guère limitée, car en plus de la fixation à l'articulation, un guide fixé à la fourche peut limiter tout jeu latéral. Sur sa Fox, N.S.U. a tourné le problème autrement : les biellettes ne sont pas arrêtées à l'articulation ; on a en réalité une pièce unique, dépassant les articulations et tournant le garde-boue.

La fourche à balanciers peut très bien recevoir un amortisseur hydraulique dans le fourreau (Douglas), ou, pour les machines moins importantes, un amortisseur à friction fonctionnant sur l'articulation (Fox).

alentours du point neutre, puis de plus en plus dure avec l'accroissement du débattement. Les masses non suspendues doivent être réduites au maximum et la suspension indifférente à la direction du choc. Un amortissement des oscillations et des courses

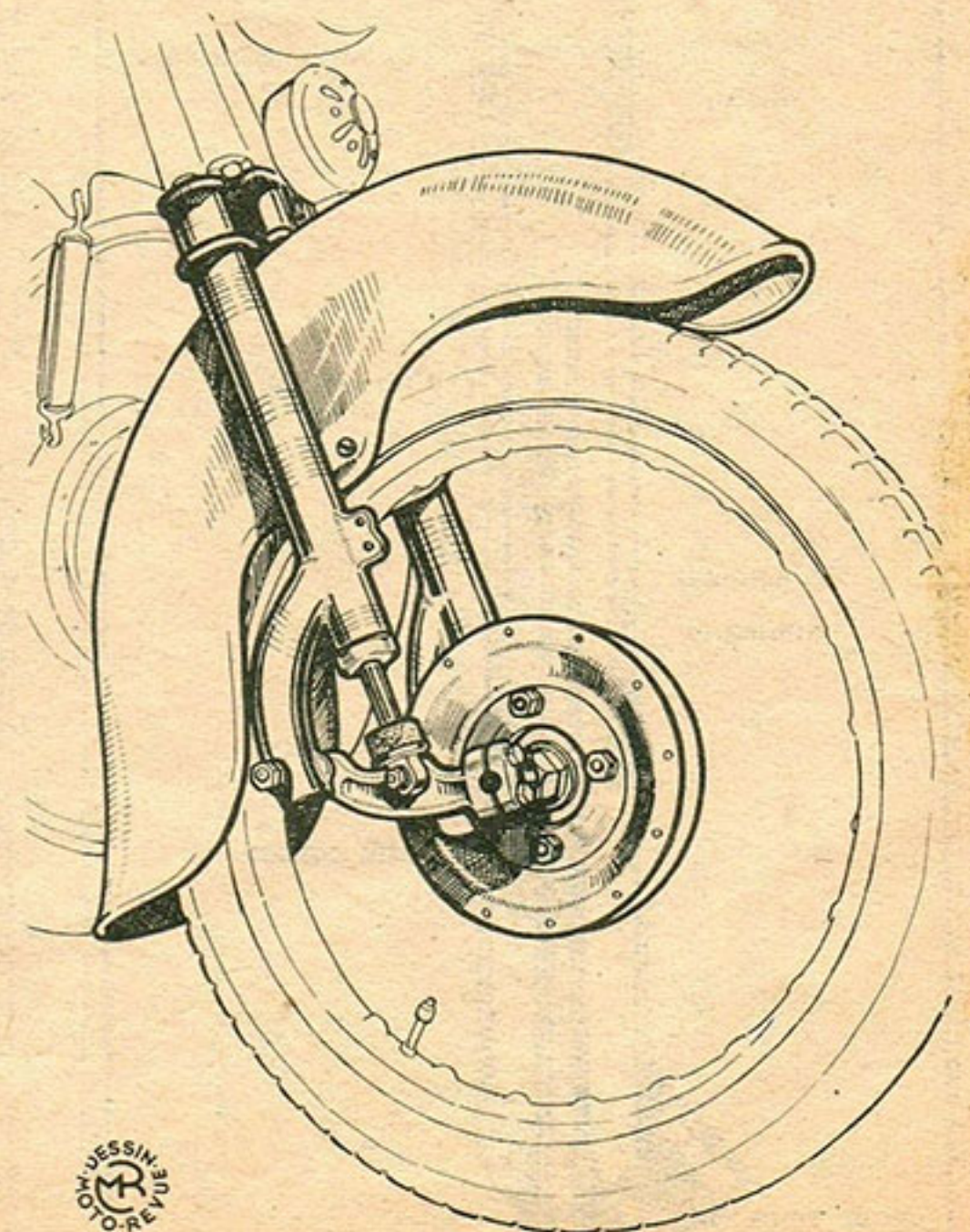
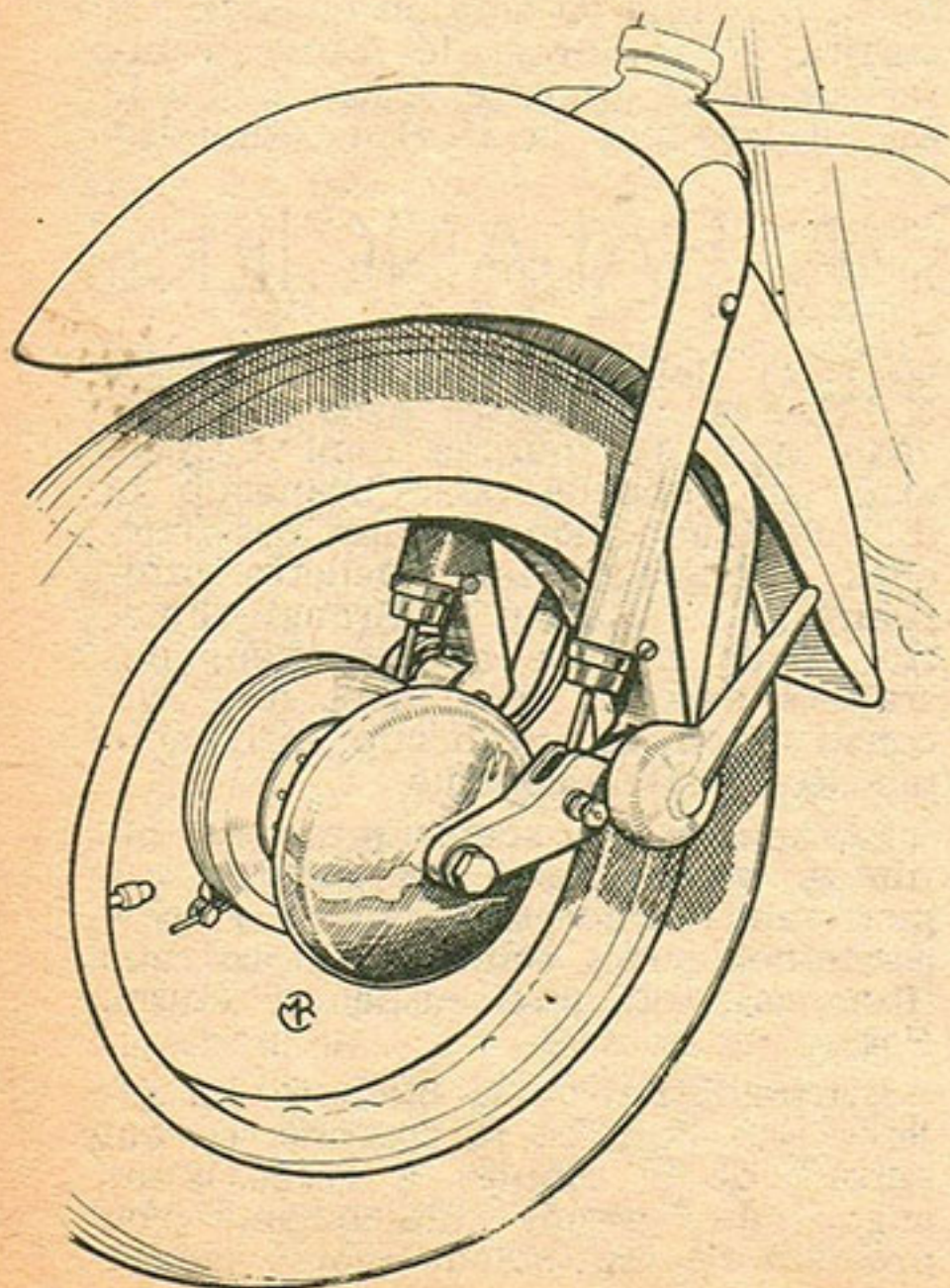
de retour de la fourche est nécessaire.

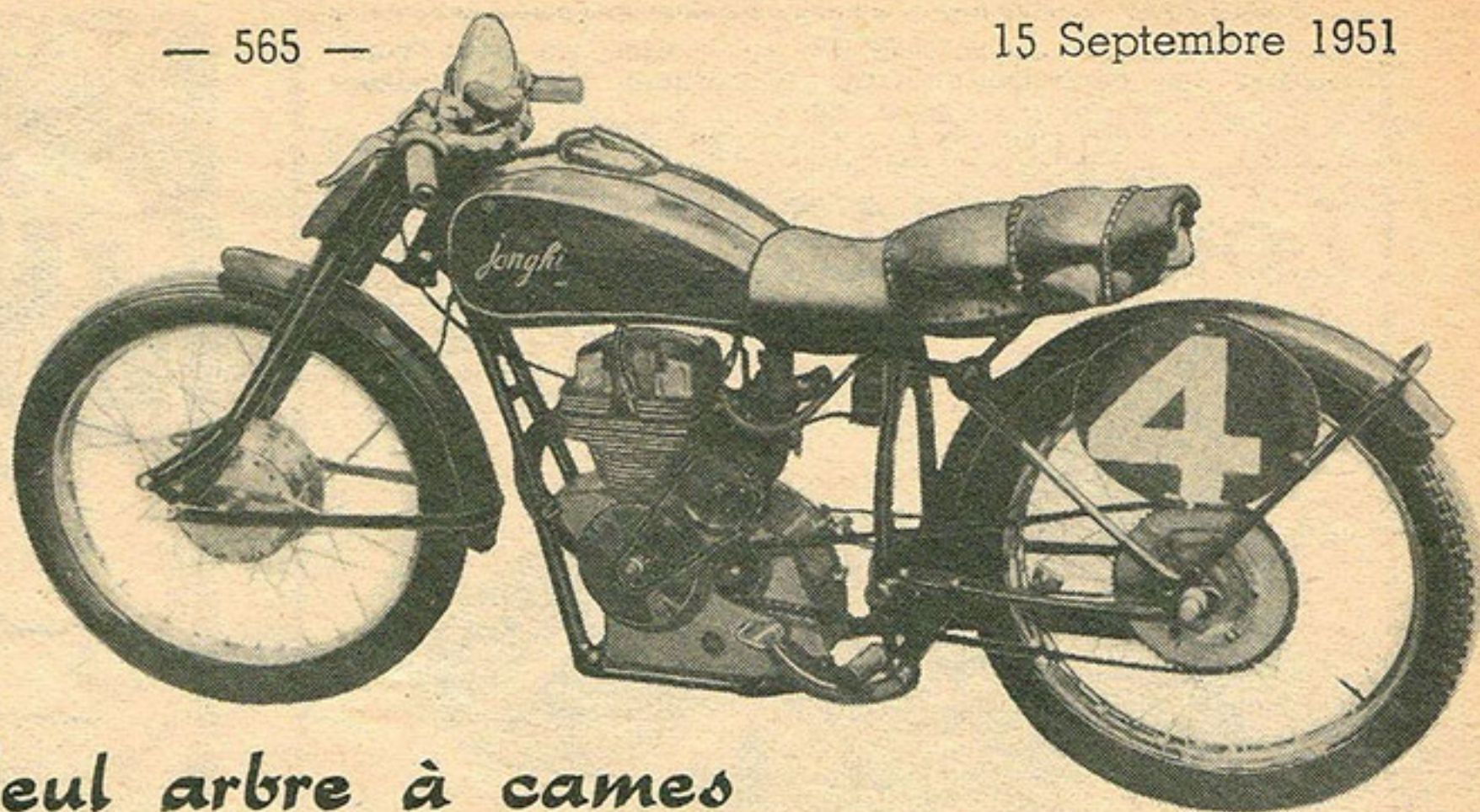
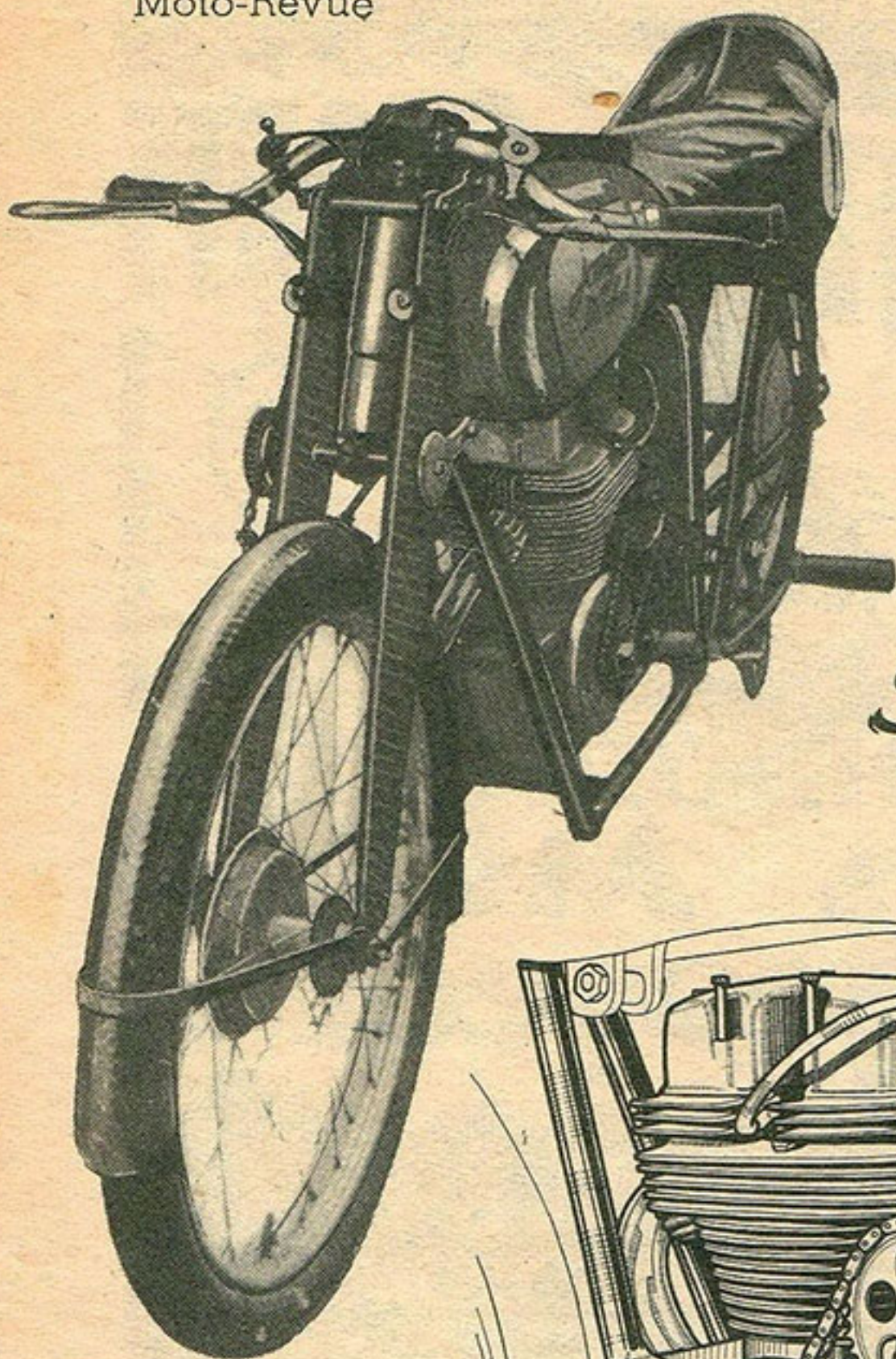
Parmi les fourches les plus employées, la fourche à parallélogramme offre le maximum de possibilités dans la variation de la trajectoire de l'axe de la roue, mais son débattement est faible, surtout en ce sens qu'une partie de son débattement ne peut être utilisée, la fourche ne pouvant alors amortir des chocs d'une certaine inclinaison. Ceci est d'ailleurs vrai aussi pour les fourches ayant leurs biellettes en bas, quand celles-ci sont inclinées vers l'avant. Les fourches à roue tirée entraînent, en général, de grosses modifications de la chasse ou de l'empattement, et ce, dans un mauvais rapport réciproque. Dans ces deux types de fourches, les masses non suspendues sont limitées et le remplacement des biellettes par des pièces plus longues, permet d'obtenir en définitive des résultats amplement satisfaisants.

La fourche télescopique aussi présente des masses non suspendues peu importantes, permet une excellente suspension, ne nécessite pas de soins, sinon le maintien du niveau d'huile pour les fourches à amortisseurs et donne comme trajectoire une droite, ce qui est la courbe optimum. Elle est donc un type de suspension idéal pour la moto, mais sa construction est relativement onéreuse.

La dernière en date, la nouvelle fourche à balanciers donne des résultats prometteurs. Sa tenue de route est sensiblement aussi bonne que celle d'une fourche télescopique, l'utilisation de longs leviers permettant d'obtenir une trajectoire de l'axe sensiblement rectiligne. Son avantage est d'offrir moins d'usure et surtout d'être moins onéreuse. Va-t-elle détrôner la fourche télescopique ? L'avenir nous le dira.

Au milieu de la page : représentation schématique du principe de fonctionnement de la fourche Radiadraulic de la Douglas (débattement 12 cms). La souplesse est étonnante. Le fond du piston comporte un clapet ne laissant passer l'huile que dans un seul sens, lors de la compression du ressort ; il sert donc d'amortisseur à la détente. Sur ce schéma, ne sont pas représentés le clapet et le fourreau extérieur de la fourche. A gauche et à droite : les fourches du Motom « Delfino » et du « Galetto » Guzzi.



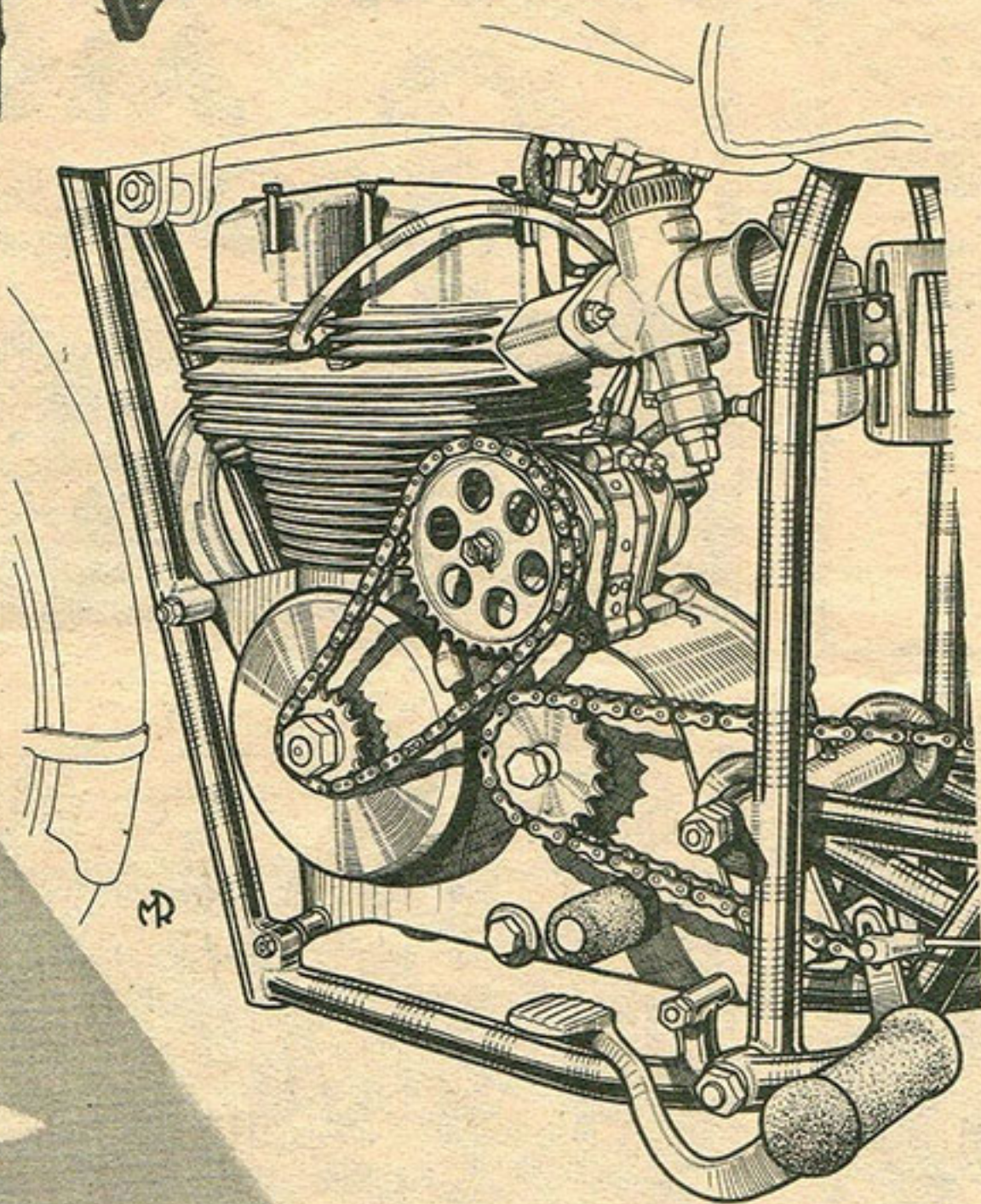


Seul arbre à came

français de série,

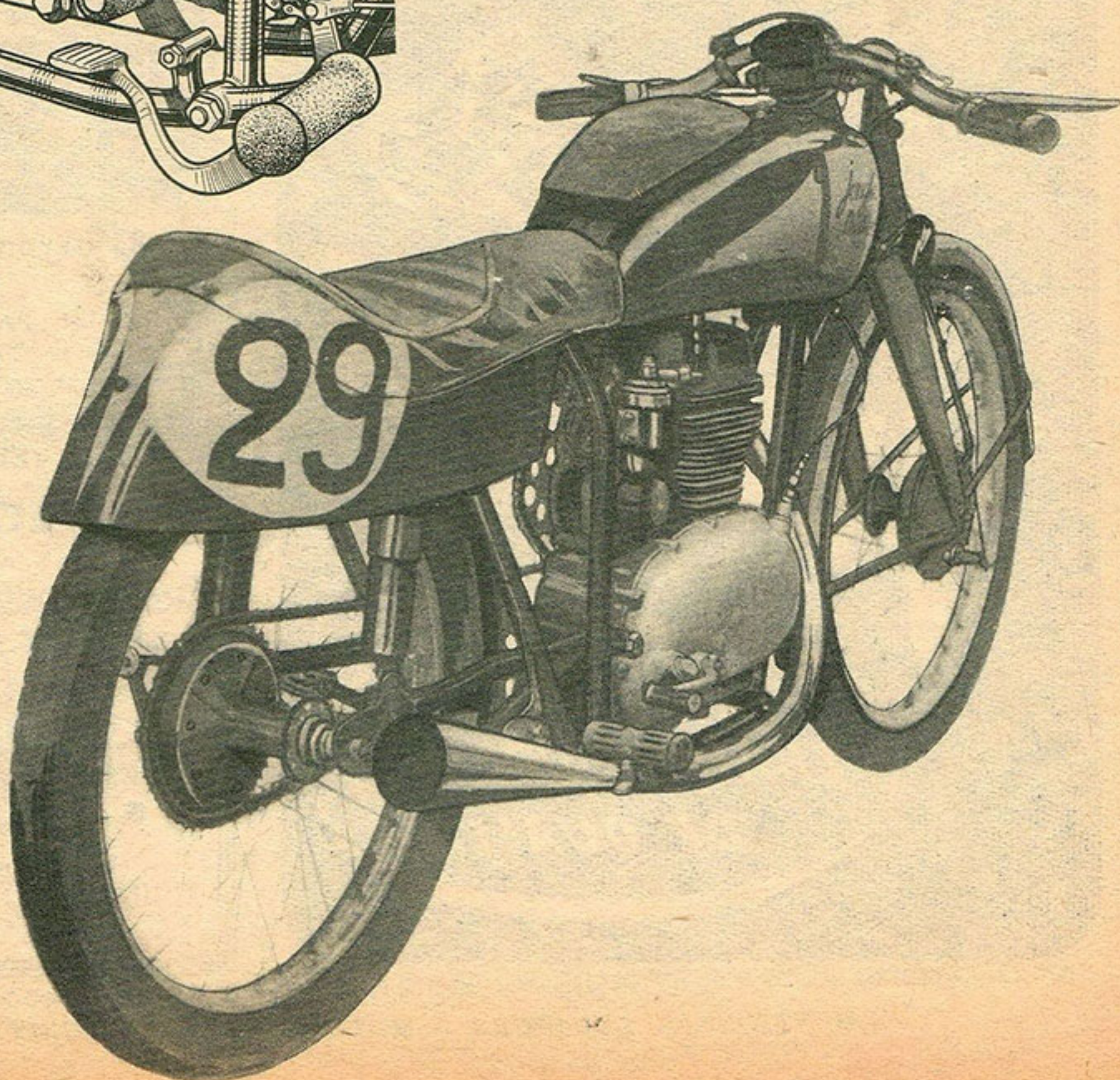
LE 125 cc. JONGHI

**SE PRETE TRES BIEN
A LA TRANSFOR-
MATION EN RACER
DE COURSE**



Les clichés de cette page illustrent le bonheur des réalisations de MM. Michel et Dulouard.

Les clichés en haut à gauche, en bas et au milieu de la page représentent la Jonghi réalisée par Michel. La fourche avant est celle du 2 temps, mais haubannée. Le cadre est une réalisation maison ; les coulisseries arrière proviennent de la fourche avant des 2 temps ; moyeux Ydral. Remondini a effectué les réglages spéciaux de la distribution. L'embrayage est à disques multiples. Carburateur Dell Orto à cuve séparée. Le régime maximum est 10.000 t.-m. sur les intermédiaires (vitesse en 4^e : 124 kmh.). Le volant magnétique est remplacé par un volant en acier et un pignon entraîne une magnéto. En haut de la page à droite : notre cliché représente la machine de Dulouard. Les suspensions avant et arrière sont d'origine.

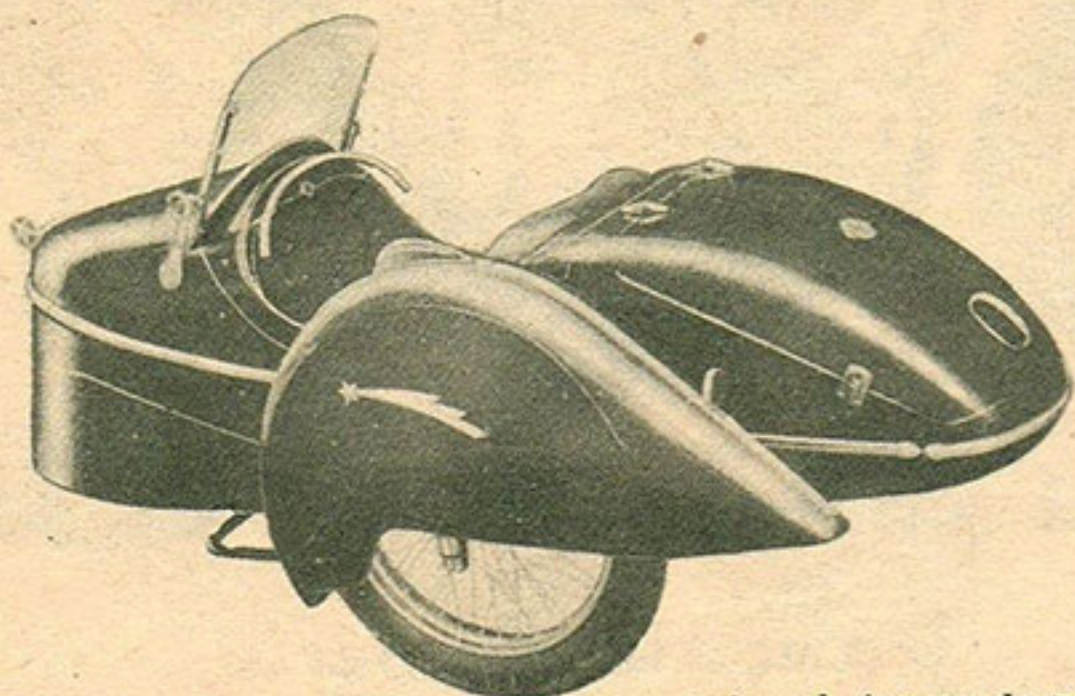


Aucune marque de SIDECARS au monde ne peut vous assurer les perfectionnements techniques qu'ont réalisés pour vous :

LES ETABLISSEMENTS

Louis SIMARD & Fils

12, r. Antoine Primat, VILLEURBANNE, (Rhône)



Roue suspendue « tirée » à ressort enfermé, tenue de route et confort incomparables. Suspension de la roue sur double roulement à billes, aucune usure ni réglage. Moyeux de roue à double roulement Timken, garantie totale et réglage progressif. Suspension de carrosserie réglable suivant la charge, par ressort enfermé. Carrosserie grand luxe, avec grand coffre à bagages ouvrant, appuie-pieds, double main courante, pare-brise rabattable, dossier incurvé intérieur, sellerie grand luxe avec accoudoirs et poches, peinture deux tons cellulosique vitrifiée, accessoires et enjoliveurs de luxe.

**Vous choisirez donc un « SIMARD »
LE SIDECAR SANS CONCURRENCE**

Facilité de paiement sur demande
Agence pour le département d'Alger :

RENOVATION INTEGRALE

107, chemin Fontaine B'eue — ALGER

Quelques agences disponibles

30, PL. DENFERT-ROCHEREAU - PARIS - ODE. 31-91

DENFERT SPORTS

**Vélocoteurs et
MOTOS
Geugeot**

EXPOSITION PERMANENTE TOUS MODELES
LIVRAISON DANS LE MOIS
CRÉDIT 6 à 12 mois
ACCESSOIRES - ÉQUIPEMENTS - STATION SERVICE

**POUR
VOTRE MOTO**



YELLOW

**LA
CHAÎNE FRANÇAISE
DE QUALITÉ**

83 D K W 83

PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS ALLEMANDES	83 STATION SERVICE 83	ATELIER SPÉCIALISÉ POUR MOTOS ALLEMANDES
<i>Toutes pièces détachées auto et moto Echange Standard d'Organes</i>		

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

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

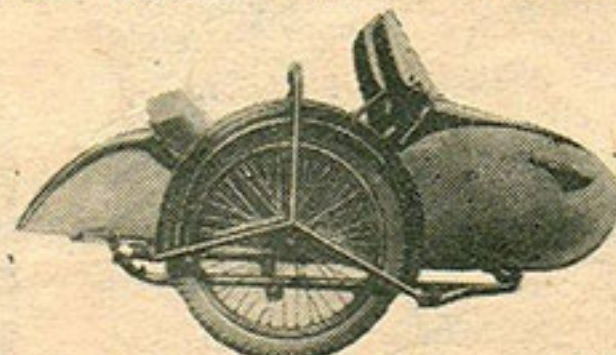
POUR VELOMOTEURS ET MOTOS...

LE SIDECAR LÉGER POINARD

Sport — Tourisme

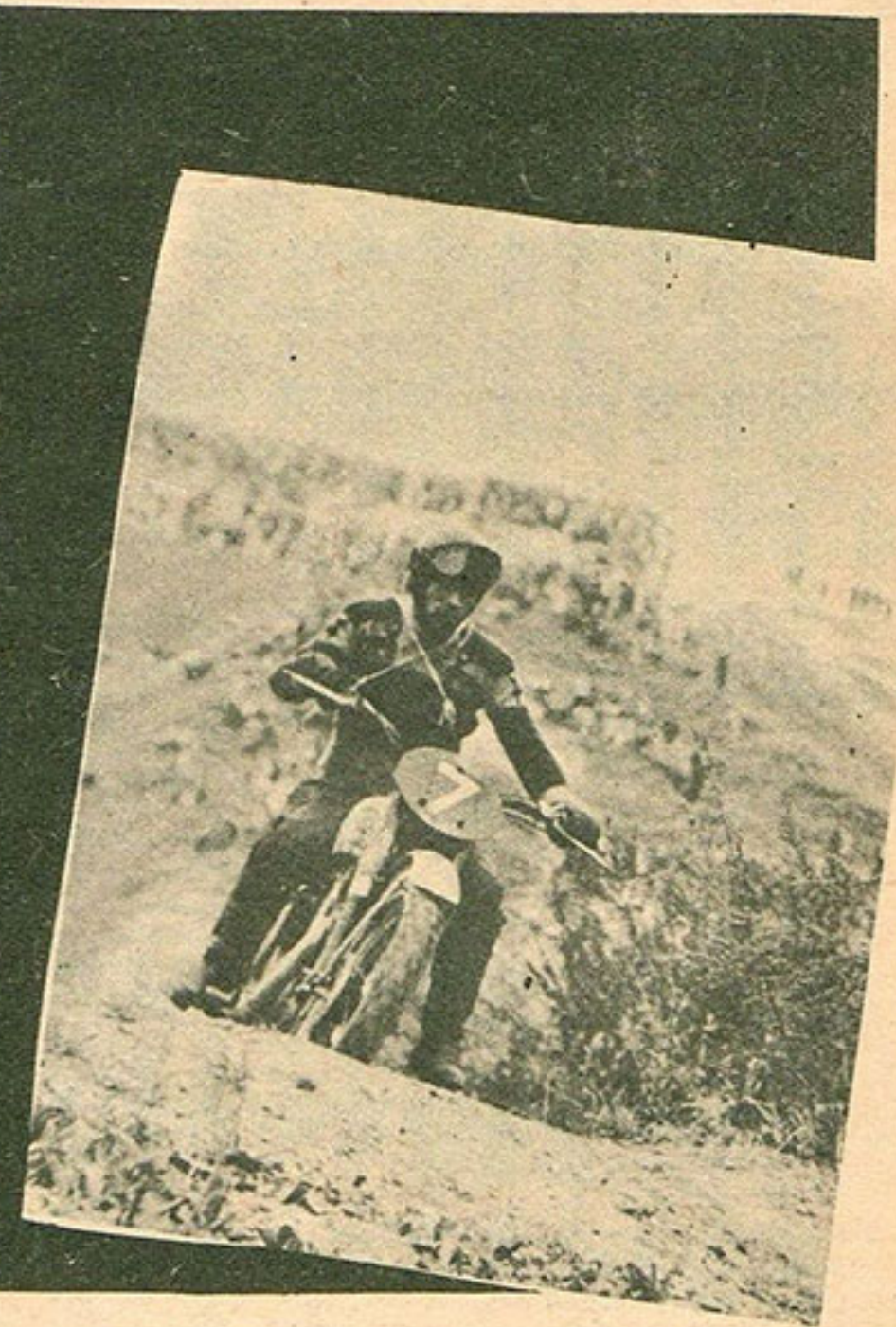
ROUE SUSPENDUE - ATTACHES A ROTULE
POSE FACILE ET INSTANTANEE - TOUTES CYLINDRES

Pour 125
à 250 cmc



34 kgs
seulement

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



Au Grand Prix de France DE MOTO-CROSS

LELOUP, VAINQUEUR DE GRANDE CLASSE
VOUILLON, REVELATION DE L'ANNEE, S'AFFIRME

Au centre : Brassine, 2^e de la course internationale. Boisserie, à gauche, termine 1^{er} avec Vouillon, à droite, dans l'épreuve des Nationaux.

EST malgré un temps gris, devant plus de 50.000 spectateurs enthousiastes, que s'est disputé le Grand Prix de France de Moto-Cross, avec un plateau de choix : Huit courses au programme : 2 épreuves de débutants, 3 séries pour les nationaux et internationaux français, 3 séries internationales.

La première épreuve des débutants, émaillée de nombreuses chutes, surtout dans la nouvelle partie du circuit, a été remportée par Aripa de l'AMS. La deuxième, beaucoup plus calme, voit, dès le départ, Legrand, sur Mazoyer, prendre la tête et terminer premier, sans jamais avoir été inquiété.

EPREUVE DES NATIONAUX

1^{ère} série sur 12 tours : Amédéo, à son habitude, et toujours aussi fantasque, prend le premier virage en tête, suivi de Boisserie et de Vouillon, la révélation de l'année. Derrière viennent Lefèvre et Melioli, et assez loin derrière Desmoulin. Mais Vouillon remonte assez rapidement Boisserie et Amédéo, et prend la première place pour ne plus la quitter, tandis que Melioli, toujours très régulier, prend la seconde place, Amédéo, qui ne connaît pas la prudence, après une chute, se trouve relégué assez loin en arrière.

1. Vouillon (BSA) ; 2. Melioli (Gilera) ; 3. Boisserie (BSA) ; 4. Desmoulin.

2^e série, sur 12 tours : Amédéo, Melioli et Boisserie prennent la tête, alors que Vouillon fait un mauvais départ qui le place en 7^e position. Bientôt Boisserie se sauve, suivi de Melioli qui termineront tous deux dans cet ordre. Mais l'intérêt se porte sur la course fournie par Vouillon. Ce dernier commence à remonter ses adversaires, mais il est victime, ainsi qu'Amédéo, d'une nouvelle chute. Cela ne l'arrête pas et produisant un effort magnifique, il remonte tous ses adversaires, et à la fin de la manche, se rapprochait dangereusement de Lefèvre troisième.

1. Boisserie ; 2. Melioli ; 3. Lefèvre ; 4. Vouillon ; 5. Bourgeois.

3^e série, 15 tours à l'envers : une défection : Melioli, dont la Gilera refuse de partir : sa déception est grande, car il est à ce moment 1^{er} ex-æquo au classement général. Boisserie et Amédéo partent en tête : Vouillon en cinquième position fait une remontée magnifique, double tous ses concurrents tour à tour et au tiers de

la course est en tête. Derrière, à ce moment, la situation est éclaircie, les écarts entre les coureurs suffisamment grands pour ne plus entraîner aucune modification et la course perd de son intérêt.

1. Vouillon ; 2. Boisserie ; 3. Lefèvre ; 4. Amédéo ; 5. Desmoulin.

Au classement général de cette épreuve, Vouillon termine premier ex-æquo avec Boisserie, le troisième étant Lefèvre.

Vouillon, révélation de l'année, a confirmé sa valeur, qui en fait un de nos crossmen d'avenir. Melioli est toujours un pilote très régulier ; Boisserie est souvent capable d'une belle performance. Quant à Amédéo, il ne sait pas se dominer, prend souvent des risques inutiles (il fit à Montreuil une exhibition de montée sur la roue arrière, sa machine verticale), fatigue sa machine et lui-même et finalement rétrograde.

EPREUVE INTERNATIONALE

S'il faut regretter l'absence de Basil Hall, de Jansen et de Mingels, le plateau est quand même de très grand choix : Leloup (FN) et Meert pour la Belgique, Lines (Ariel) pour l'Angleterre, Rietman (BSA) pour la Hollande, Brassine (FN), Verrecchia, Frantz, Prieur, Charrier pour la France étant parmi les vedettes.

1^{ère} série, sur 12 tours : Leloup part en tête, suivi de Lines, Prieur, Rietman. Brassine est assez loin derrière. Leloup, dont le style rappelle celui de Basil Hall, tout en donnant l'impression de rouler sur une grande route nationale, arrive 1^{er} avec une avance de plus d'un demi-tour sur Lines, ayant accompli un tour à 62,500 kms de moyenne. Prieur et Rietman mènent une course très régulière. Derrière Brassine qui était remonté en cinquième position, chute, perd du terrain, mais une belle fin de course lui permet de reprendre sa place. Verrecchia, dont le moteur grippe, est obligé de s'arrêter et ne reprendra plus le départ.

2^e série : Brassine, Lines, Leloup se sauvent dès le départ, Meert, suivant un peu derrière. Mais Brassine sera, dès le deuxième tour, dépassé par Lines, puis par le champion belge. Une chute relègue ce dernier en troisième position, mais Leloup, dont la maîtrise de la machine et du circuit est stupéfiante, remonte non seulement Brassine, mais après une lutte de toute

beauté, battant le record du tour à 63,600 kms de moyenne, double le britannique, prend une bonne avance sur lui... puis recommence à se promener. Meert, très régulier, s'est rapproché de Brassine et l'écart entre lui et ses deux suivants immédiats : Prieur et Rietman, est très grand.

1. Leloup ; 2. Lines ; 3. Brassine ; 4. Meert ; 5. Prieur ; 6. Rietman.

3^e série, 15 tours à l'envers : D'après les résultats des dernières courses de moto-cross sur le nouveau circuit de Montreuil, le circuit à l'envers semble avantager Brassine, et cette finale du Grand Prix de France en sera une confirmation.

Notre champion de France 1950 file en tête, suivi de Leloup, Lines, Rietman, Meert et plus loin Frantz. Lors de cette finale, deux courses distinctes se mènent : celle des deux premiers : Brassine et Leloup, et celle des 4 autres nommés.

Brassine est toujours en tête, Leloup le suit comme son ombre et à tout moment, le public en haleine s'attend à voir le belge doubler dans un virage, prendre la tête et se sauver. Mais Gilbert tient bon, prenant toujours une dizaine de mètres d'avance dans la ligne droite et la grande montée, se faisant rattraper dans les parties sinueuses. Dans les deux derniers tours, Leloup cherche plus sérieusement à doubler, mais en vain : à un quart de tour de l'arrivée, sa roue avant est au niveau du moteur de Brassine, mais il ne peut passer et Brassine finit en vainqueur, les deux champions étant follement applaudis par le public.

Derrière, Rietman rétrograde, chute, puis disparaît. Meert, suivi de Frantz, mènent une course très dure à Lines qui semble fatigué de ses efforts contre le champion d'outre-Quévrain, et réussissent finalement à le doubler.

1. Brassine ; 2. Leloup ; 3. Meert ; 4. Frantz ; 5. Lines.

Classement général de la course internationale : 1. Leloup ; 2. ex-æquo : Brassine et Lines ; 4. Meert ; 5. Prieur ; 6. Rietman.

A l'issue de ce Grand Prix de France, Leloup s'affirme comme peut-être le meilleur homme d'Europe en moto-cross et nous ne pouvons que regretter l'absence de Hall, car seule une confrontation entre les deux hommes aurait permis de porter un jugement définitif. Quant à Brassine, il reste incontestablement le champion de France.

J. B.

A travers le sport

COLLOT ENLEVE LE CIRCUIT DE CADOURS

Le circuit de Cadours, qui réunissait les participations de Behra, Monneret et Collot, vit finalement la victoire de ce dernier, précédant Behra et Monneret de très peu.

RESULTATS

500 cmc. : 1. Collot (Gillera), 80 kms en 43'19 (moy. 110,810) ; 2. Behra (Guzzi), 43'22 ; 3. Monneret G. (Norton), 43'23 ; 4. Monneret P. (AJS) ; 5. Post (Guzzi) ; 6. Houel (Gillera).
Meilleur tour par Behra à 113,400 de moyenne.
350 cmc. : 1. ex-æquo : Georges et Pierre Monneret (AJS), 80 kms en 45' (106,866 de moy.) ; 3. Houel (Velocette) ; 4. Guit (Velocette) ; 5. Lamarque (Alcyon).

MOTO-BALL

MATCHES DU 2 SEPTEMBRE 1951

Division Excellence - Zone Sud : MBC Seynois bat Racer Ondaine par 1 but à 0. - MBC Caillonnais bat MBC Marignane par 1 but à 0.
Division Excellence - Zone Nord : MBC Paris bat Versailles MC par 3 buts à 0.
Division Nationale - Barrage : Avignon bat Troyes par 5 buts à 0.

EPREUVES A VENIR

Le Racing Motor-Club organise le dimanche 23 septembre 1951 sa dernière épreuve du Championnat de France de Moto-Cross, avec la participation de nos meilleurs coureurs français, sur son terrain de Créteil-Maisons-Alfort (rue St-Maur).
Métro: Ecoles de Charenton (Autobus 107 ou 104).
Terrain très accidenté avec très bonne visibilité et dont la dernière épreuve qui a eu lieu le 27 mai dernier, a remporté un vif succès.
Renseignements : M. Voyer, 171, avenue Michel Bizot, Paris-12^e.

× × ×

Le dimanche 30 septembre 1951 à 14 h. 30, au Vélodrome de la Croix de Berny, grande réunion motocycliste. Au programme :
Moto-Ball avec le MBC Orly-Thiais et le MBC de Paris.
Courses de vitesse (Catégories 175 cmc.).
Acrobatie motocycliste avec (par autorisation spéciale), l'Equipe Motocycliste de la Police Municipale (moniteur chef : Landais).
Participation des Champions de France : Conchon et Renault.
La réunion aura lieu même par mauvais temps.

L'A.G.A.C.I. et le monument J.-P. WIMILLE

Dans notre numéro du 26 mai dernier, nous nous étions fait l'écho — et le porte-paroles — de certains sportifs qui s'étonnaient que l'A.G.A.C.I. n'ait pas encore fait ériger, avec les souscriptions reçues, le monument-souvenir du regretté coureur J.-P. WIMILLE, qui s'était tué en course en janvier 1949 (29 mois plus tôt). Un de nos rédacteurs, membre de l'A.G.A.C.I., nous en avait lui-même donné confirmation.

Notre écho a réveillé, on s'en doute, les susceptibilités des dirigeants de l'A.G.A.C.I. qui, par timbre, reçu à fin juillet, nous dit :

«... QUE LE MONTANT TOTAL DES SOUSCRIPTIONS DESTINEES AU MONUMENT WIMILLE A TOUJOURS ETE EN EFFET INTEGRALEMENT VERSE A UN COMPTE PARTICULIER EN BANQUE, AU CREDIT LYONNAIS.

QUE TOUTES LES DILIGENCES ONT ETE FAITES POUR SON EDIFICATION, NOTAMMENT PAR LES INTERVENTIONS NECESSAIRES AUPRES DES POUVOIRS PUBLICS POUR LES FORMALITES ADMINISTRATIVES A REMPLIR ET POUR LE CHOIX D'UN PROJET DE MONUMENT SUR CONCOURS DONT LE REGLEMENT A ETE DIVULGUE PAR LA PRESSE.

QUE LE MONTANT TOTAL DES SOUSCRIPTIONS EFFECTUEES EST DE 1.706.017 FRANCS, ET QUE LA REALISATION DU MONUMENT EST SUR LE POINT D'INTERVENIR.

Et effectivement, est-ce notre écho qui chatouilla l'A.G.A.C.I. après le Grand Prix de Paris toujours est-il qu'un mois APRES notre écho (le 20 juin) l'Equipe présentait une maquette du futur monument, œuvre du sculpteur Buisseret, et l'architecte Hardy.

Nous nous réjouissons de cette bonne nouvelle qui à l'époque nous était passée inaperçue, ne lisant pas tous les jours l'Equipe. Mais que l'on nous permette de nous étonner que l'A.G.A.C.I. n'ait pas cru devoir nous aviser simplement, directement, comme elle le fait notamment quand il s'agit de nous adresser les communiqués de Presse. Une simple demande de rectification par simple lettre dès le lendemain de notre écho, nous aurait permis de couper immédiatement les ailes à ce que nous désignerons sous le vocable habituel de canard.

En tout cas, si nous avons sincèrement critiqué comme tous nos confrères, une organisation générale défectueuse du Grand Prix de Paris 1951, il n'est jamais entré dans nos intentions d'être désagréables ou de nuire moralement à une personnalité quelconque de l'A.G.A.C.I. prise en particulier.

C'est ce que nous tenions expressément à déclarer aujourd'hui.

C. L.

AU M.C. CLUB ALBIGEOIS : LE MONUMENT SOUVENIR A RAYMOND SOMMER

Raymond Sommer trouva la mort en course en septembre 1950, à Cadours. Un an après, jour pour jour, le Moto-Camping Club Albigeois inaugure la stèle commémorant ce triste souvenir. Moto-Revue a apporté son large concours à cette cérémonie, dont nous relaterons les détails dans notre prochain numéro.

C. L.

NICE-PARIS MOTOCYCLISTE GRAND RALLYE DU SALON

Le 12 octobre se courra pour la 28^e année l'épreuve Nice-Paris ouverte aux licenciés et aux catégories de 50 cmc. à 1.200 cmc.)
Nice-Paris en une seule étape, par Brignoles,

Orange, Lyon, Lapalisse, Cosne, Paris (956 kms).
Les champions de la Sécurité Nationale, Monet-Goyon, Terrot, Automoto, Peugeot, Gnome Rhône, Magnat-Debon, BSA, Horex, avec leurs meilleurs pilotes, sont déjà engagés.
Les engagements sont reçus au Moto-Club de Nice, 20, rue de France.

NOS PETITES ANNONCES

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES 250 fr.
PETITES ANNONCES COMMERCIALES. 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 imprimés au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution.

- | | | |
|---|--|--|
| MOTOS A VENDRE | PEUGEOT 125 8000 kms 73000 CORMONT 36 Alph. Karr-19 ^e | BMW R51 état neuf 5000 kms PASCAL. VAU. 35-58. |
| TANDEM Derny état neuf. TOURPE, 38 r. Auger Pantin | 350 MOTOB. 50 7000 k. équip. 170. 12 r. Solferino, Chelles. | ARIEL 500 cul. 150. Rosengard 1939 camionnette. ROLAND 79 av. des Ternes 17 ^e |
| PEUG. 350 culb. 1945 pns nfs 70000. CHEVAL 115 av. Stalingrad, Colombes, 18 h. | ARMOR 250 culb. parf. ét. 70. Martin 3 r. Boussingault-13 ^e . | BSA 250 mod. luxe culb. 51 tél. acc. DUC 25 r. Général Leclerc, Nangis (S.-M.). |
| 150 PEUG. b. ét. 34 r. d. Fauvettes Châtillon s/B. (Seine) | JAWA 250 7000 k. état neuf 96 rue Noisy, Rosny (Seine). | DERNY t. b. ét. 70. Arc.50-71 |
| V. 350 culb. Royal-Enf. nve 4000 k ou éch. ctre voiture Couillet 41 r. Beaubourg, 3 ^e . | TOUJOURS des épaves et à reconstruire, pièces, etc... Réponse assurée si timbre et adresse lisible. LAUGIER 7 rue F. Faure, Vincennes. | SIDE 1000 R. Gillet rév. nbx acc. pns nfs 150. Wag. 26-03 Zehringer 32 av. Wagram-8 ^e . |
| PEUG. 350 P107 GL, 3 r Courtois Châtillon s/B. (Seine). | DKW 500 NZ mot. nf px 200 Tardivel 4 av. Secrétan, 19 ^e . | V. moto DKW 500 cc ctre voiture, Y. Ugarte, 148 r. de Coutances, Granville (Mche). |
| 500 Triumph sp. tw. c. nve der m.urg. Jama Gra.3070 sf h.rep. | 125 PEUGEOT 55 GL 1950 excellent état, accessoires. 60000. BASCHET, LIT. 60-64. | URGENT cse départ Terrot 125 ETD Mol. 35-85 ap. 19 h. |
| ZUND. 750 trac. av. mot. rech. Coursin 3 sq. Grangé, Paris. | JAWA 250 cmc. impeccable 6000 k., accessoires. Mar 08-30 | DOLLAR 350 cul. en rodage. Tél. Falkenrech ELY. 50-01. |
| DOLLAR 350 bon état pn. nf 50000. Corin, 6 Château du Loir, Courbevoie sam. diman. | A V. ou éch. contre voiture Harley-Dav. ét. nf Tri.70-39. | Norton Inter 30 cyl. cul. alu dern. mod. c. nve. Garreau 22 r. Robert Lindet, Paris, 15 ^e . |
| MOTOB. 125 culb. 49 b. état 8000 kms 80. JAUNEAU 36 r. du Temple, Paris 4 ^e . | 500 GUZZI Alce 180. 28 r. d. l. Chaumière, Versailles S.-O. | MOTOB. 125 lat. 1950, 6 av. Constance, Athis-Mons (S.O.) |
| NSU 250 cul. sél. imp. 75000 Gar. 192 r. des Pyrénées, 20 ^e | OCC. unique Lambretta 125 cc 500k. Reffet 57r d'Hautpoul-19 ^e | MOTOBEC. 125 culb. Janv. 51 p. ét. acces. px 95 ETO. 07-40 |
| PUCH 250 TF crème 2000 k. tous acces. 190000 ou éch. c. voiture bon ét. Dubois 59 r. Condorcet. TRU. 16-83. | MOTOB. 350 cul. sél. ét. neuf prix déb. Pezy 22 r. des Postes, Aubervilliers 19 h. | SIDE seul Bernard. pour 500 Denis 8 r. Catulle Mendès-17 ^e |
| MATCHLESS 350 G3L 1. tél. 150 à déb. Puravo Ely. 29-08 | 500 ACT Excelsior Manxman GUICHOT 13 r. Riblette-20 ^e . | BMW 7 cv 5 l. 100 tél. susp. AR, sél. orig. prix 200. Tél. ROQ. 41-76 M. Georges. |
| Lambretta 110 tél. GRE 48-40 | JAWA 350. Téléph. après 19 heures 30. ETO. 45-48. | SAROLEA 5 cv parf. état Blanchetau 28 r. Jarq. Cotin Pantin apr. 19 h. et sam. t. j. |
| TER. 125 imp. acces. 125000. SCALA 14 r. Romainville-19 ^e . | MOTOBEC. 175 culb. tt équip. 20 r. Entrepreneurs « Hôtel » | |

- NSU 250 cul. Peug. 175 F. T. rep. + faib. 8 r. d. l. Villette
- MOTO ét. nf px 60. V. 19-21h. Lahalle 15 rue Lemercler, 17^e
- BMW R25 nve 5 r. Vanves-14^e
- NORTON 16H b. ét. 105000. R. Kieffer r. des Carrières, Grosly (SO) vis. sam. dim.
- RENE-GILLET type police. Tél. OBE. 51-75.
- JONGHI 125 2 t. 11000 k. px 70. PROUST 10 r. Terrasse, Paris-2^e. Vis. 19 h.
- BMW R35 4 cv. Dumort 12 r. Horace Vernet, Issy-Mx.
- V. ou éch. ctre voit. sport Dominator Norton impeccable. 8000 kms, px 280. GUEROT, Le Donjon (Allier). Tél. 68.
- RACER bipl. rem. à nf mot. Kund. KS 600, 175. Amilcar M2 camionnet. 50000 vis. sam. t. 1. j. sem. s/r.-vs Ent 05-13 38r. des Bordeaux Charenton
- BNC moteur Scap. bon état téléph. LEC. 48-65.
- 250 NSU 1950 impeccable. Rally Garage 98 r. Lamarck.
- SIDE 500 Terrot Bernardet mot Jap exc. état Lec. 48-65
- A V. 650 BSA Golden Flash px intér. Tru. 14-68 (h. bur.)
- 350 BSA alu compétition 1951, 250 New-Impérial compétition, LEBERQUIER, rue Saint-Jacques, Rouen.
- 125 Motoconfort vis. Tivoli Garage 10 r. Beaurepaire, 10^e.
- 125 CZ 500 kms neuve vend cause santé, SUP. 18-66.
- SUNBEAM S8 neuve. COUTURIER 28 r. Dr Roux, Cormelles-en-Parisis (S.-O.).
- BSA 650 neuve Golden Flach Concierge, 5 square des Ajoux Courbevoie, Pont de Levallois (après 18 h.).

- ON DESIRE ACHETER**
- 1000 R. G. ét. nf, écr. Simonet 14 r. E. Duployé Paris-18^e
- ECHANGES**
- ECH. 500 Terr. monob. lat. rem. à n. val. 100. ctre side Précis. nf, Ach. moteur Harley 1200 ou éch. ctre 750. FELIX 44 rue Gaillard, Vichy.
- VOITURES A VENDRE**
- ROSENGART 4 cv décapotable 4 places. Mougel, Wag. 86-90.
- VOIT. Velocar 100 cmc. b. ét. coffres AV et AR, COIFFARD r. Connétable, Chantilly (O.).
- FORD c. int. A 19 cv 1931 10 l. 1/2 V. 170. ou éch. c. moto amér. Hérault, St-Maurice (Nièvre).
- PLUS. voit. vd ou éch. contre vélomot. réc. Amil. type CGF sport Roseng. super 7 cabr. déc. 2 pl. 1940, Roseng. coach. moteur Adler et d'autres petites voit. 85 r. Julien Lacroix, 20^e. MEN. 74-89.
- DIVERS**
- MOTEUR et bte Zund. K500 : 15 000. Nomb. pièces Zundapp. Ecr. Florin 4 r. J. Mawas 15^e
- LEÇONS Anglais, Allemand, Russe, par Dame expérimentée. Téléph. Odéon 65-02 (matin)
- MONTAGE à façon de sidecar de toutes marques par spécial. POINARD 54 r. Etienne Dolet Cachan, Alésia 34-41.
- TRIPORT. P. Vallée 1950 peu rlé gde cais. av. acces. Grosjean 19 r. Violet, Ség. 69-13.
- EMPLOIS**
- SPECIALISTE pour réparat. motos. MOTO-DANTON 14 r. Danton, Levallois (Seine).

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

A calotte métal léger
à haute résistance
**IMPERFORABLE
AUX CHOCS**

Prix imposé : 3.200 fr.

Vente en gros :

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



Avec
la ceinture GENO
SPECIAL CROSS et GRAND TOURISME

Vos reins

seront

bien

LA CEINTURE GENO EST ADOPTÉE
PAR LES CHAMPIONS

CARBOHYD

MOTOBECANE
B.S.A.
MAGNAT-DEBON
GNOME-RHONE

MOTOCONFORT
SUNBEAM
MONET-GOYON
JONGHI

Toutes ces grandes marques vous seront livrées
rapidement avec le maximum de garantie par

ALGY

25 Années d'expérience

COMPTANT ET CREDIT

64, rue St-Mandé - St-MAURICE - Ent. 19-23

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

Etudiée spécialement pour la moto,
elle TIENT et elle DURE la
BOUGIE ISOLANT MICA ALLUMAGE

MICASTELL

DEMONTABLE · SANS JOINT · INCASSABLE

Adoptée par de nombreux champions motocyclistes
UN SIMPLE ESSAI VOUS CONVAINCRA !

En vente chez tous Motocistes. Documentation technique à :
D.C.A., 16, rue Octave Mirbeau - PARIS-17^e
TÉL : GAL. 65-32

VOUS AUREZ LA

Certitude

d'économiser
temps et argent

en trouvant à tout moment

tous ACCESSOIRES et EQUIPEMENTS
aux **PRIX LES PLUS BAS** chez les
SEULS SPECIALISTES DEPUIS 20 ANS

REVIL ETS

82, avenue des Termes - 225, boul. Péreire
PARIS-17^e **Dépôt MACOMBYNN** ETO. 15-53

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAÎTRE

Seul! sans redresseur ni batterie!...

L'AVERTISSEUR

ARGO-RADIO

Alimenté directement par le VOLANT MAGNETIQUE

est adaptable sur tous

VELOSOLEX, VELOMOTEURS et MOTOS LEGERES

AGENT GENERAL France - Colonies - Bénélux

P. BONNET

78, av. Général Leclerc, BILLANCOURT — MOL. 60.99

VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT

REPARATION. REBOBINAGE. REMISE A NEUF
MAGNETOS

VOLANTS MAGNETIQUES

DYNAMOS

J. BRIFFE

8, Rue Girardot, 8

BAGNOLET - AVR. 29-58

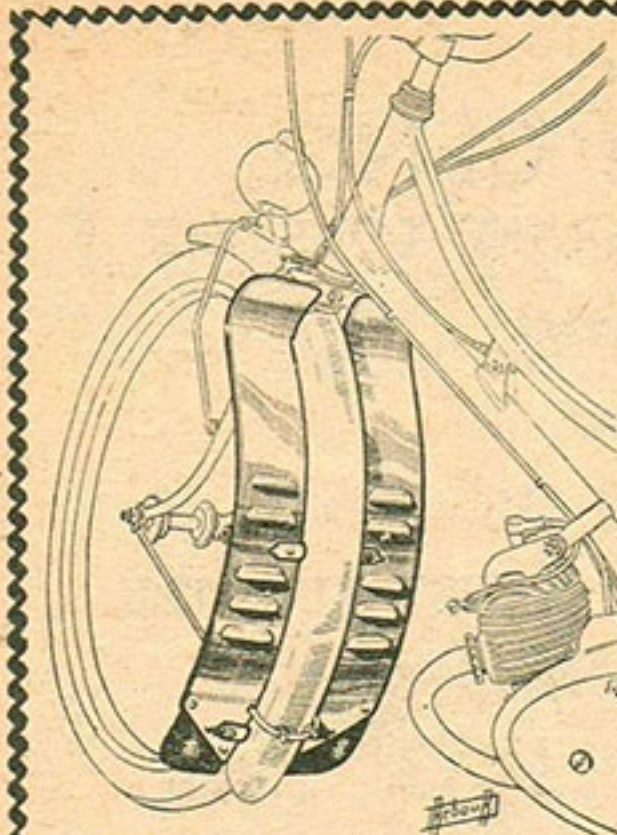
Maison fondée en 1937

avec **BRENNUS-"E"** PERLES en MOINS
CHEVAUX en PLUS

Demandez Echantillon TR contre 150 francs timbres à
Brennus Sce E, 31, r. Chèvre, ANGERS (Cond. aux Revend.)

SI VOUS N'ETES PAS SATISFAIT...

Vous serez remboursé sur simple réclamation circonstanciée
Surpuissance — Economies — Agrément — Entretien



LACCYMO

46, rue des Marais
PARIS-10^e - LAM. 95-37

PIECES DETACHEES
tous les accessoires
REALESAGES - EMBIELLAGES

Pare-Jambes R.V.
adaptables sur
MOBYLETTE
ALCYONNETTE
et tous Cyclomoteurs

Vente exclusive à Messieurs les Agents

PARIS-NORD MOTOS

Agences :

GNOME-RHONE — B.S.A.
MOTOBECANE — TERROT — PEUGEOT
VELOMOTEURS 125 CMC. DISPONIBLES
Pneumatiques - Accessoires modernes - Appareil-
lage électrique français et étranger - Pièces
détachées : origine, adaptables, sur modèles.
Réfection d'embliage - 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

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

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

PIECES ADAPTABLES
de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves
Réalésage — Embliage
Pièces à la demande

CRUPDA

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

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR

38 r. du Château-d'Eau

PARIS-10^e

NOR. 08-09

TOUS

vêtements

de cuir :

MOTO

AUTOMOBILE

SPORT

VILLE

Exigez la

marque

CHROME-

CUIR

CATALOGUE

GRATUIT

SUR DEMANDE



DEPREZ

60^e ANNEE.

187, rue Ar. Sylvestre, 187
COURBEVOIE
DEF. 07-01 et 02

MOBYLETTES disponibles
MOTOBECANE - PEUGEOT
GNOME-RHONE
PUCH - SIDES
MAGNAT-DEBON
RENE GILLET
MONET-GOYON
CREDIT
REPARATIONS
PIECES DETACHEES

FUTURS MOTARDS, confiez votre apprentissage
A DE VRAIS MOTOCYCLISTES !...

Seul **RAPID'PERMIS**, l'Ecole des Sportifs
66 bis, RUE DES PYRENEES — PARIS-20^e

Métro Maraichers

Autobus 26

Vous apprendra à bien conduire votre moto
Les leçons sont données par M. ROBIN, coureur de
moto-cross.

MAXIMUM DE SUCCES

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

Pour recevoir
GRATUITEMENT
Notre Super-Numéro
SALON 51
ABONNEZ-VOUS !

Avez-vous une Terrot ou une Magnat-Debon

125 E.T.D. ou M. 4 T.D. ?

POUR EN TIRER LE MEILLEUR PARTI...

CONNAISSEZ-LA BIEN

DONNEZ-LUI LES MEILLEURS SOINS

ENTRETENEZ-LA SOIGNEUSEMENT

C'EST TRES FACILE SI VOUS POSSEDEZ UNE NOTICE D'ENTRETIEN

Rédigée
et éditée par

Moto
revue

Un bel ouvrage très complet et largement illustré, sous couverture cartonnée
Prix à nos bureaux : 400 frs - Franco-Poste : 445 frs. - C.C.P. 297-37 Paris

VOUS PAIEREZ TOUTES LES QUINZAINES
OU TOUS LES MOIS VOTRE :

JONGHI — TERROT — GIMA — ALMA
GUILLER — B.S.A. — SUNBEAM

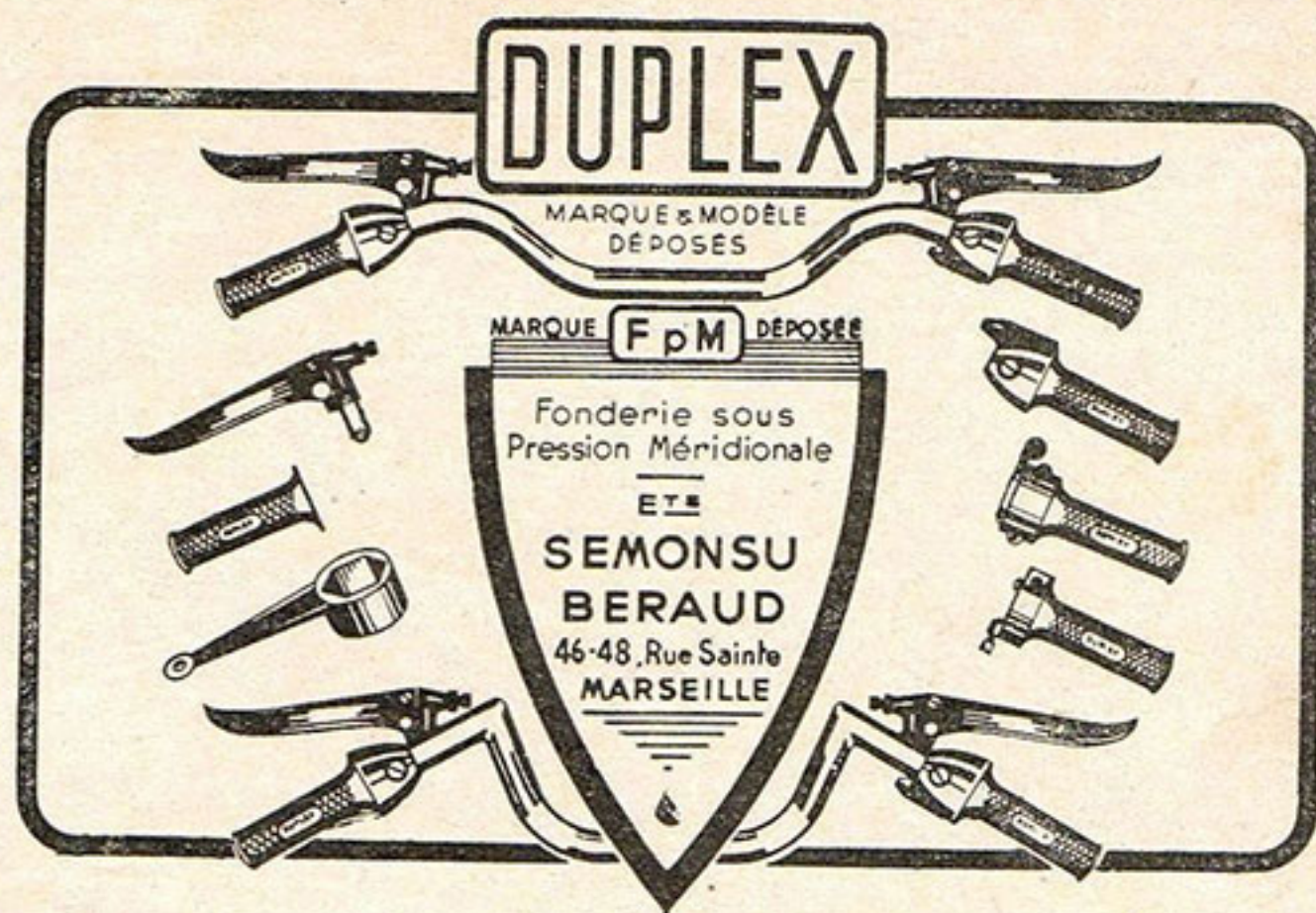
en vous adressant à

BARBES-MOTO-CYCLES

98, Rue Doudeauville — PARIS (18^e)
Métro Château-Rouge

ATELIER — DEPOT VENTE

Renseignements contre 40 francs timbres
FERME LE DIMANCHE SEULEMENT



VOTRE BIBLIOTHÈQUE

L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE

L'ouvrage le plus moderne sur la mise au point, la réparation, l'entretien de toutes les motocyclettes. 425 fr. Par poste 470 fr.

NOTICE D'ENTRETIEN MOTOBÉCANÉ ou MOTOCONFORT (125 lat.)

Description - Réglage - Démontage - Entretien - Dépannage. A nos bureaux : 300 fr. (poste 345 fr.).

LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE

Aide-mémoire permettant de tenir une comptabilité scrupuleuse de votre consommation, vérifier le kilométr. des pneus, noter ttes les adresses. 60 fr. (poste 80 fr.).

L'ART DE CONDUIRE

Tourisme et compétitions, pour motos, sidecars, vélomoteurs, cyclomoteurs. A nos bureaux : 430 fr. (poste 475 fr.).

L'ART D'ACHETER UNE VOITURE D'OCCASION

par C. LACOME. Tous les trucs, toutes les « ficelles » dévoilés. Cet ouvrage vous permettra d'économiser de nombreux billets de mille. - 300 fr. (poste 345 fr.).

LA TRACTION AVANT (9-11-15 cv.)

L'ouvrage technique et pratique indispensable à tout réparateur de Tractions, ainsi qu'à tout possesseur. 480 fr. (poste 530 fr.).

LA 4 CV RENAULT

TECHNIQUE. — PRATIQUE
ENTRETIEN — RÉGLAGE
RÉPARATION

Un bel ouvrage édité par « MOTO-REVUE ». Le seul complet et rigoureusement mis à jour avec la collaboration de la RÉGIE RENAULT.

Un livre cartonné 13,5 x 21 cm. (abondamment illustré). Impression et couverture 2 couleurs.

A nos bureaux :
Ed. Standard 530 fr.
(par poste 575)
Edition Luxe 590 fr.
(par poste 650)
C.C.P. PARIS 297-37

UNE BELLE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION

Fixation des revues par agrafes spéciales permettant l'ouverture complète de chaque numéro ou extraction d'un numéro sans toucher aux autres. Couverture élégante - Dos et coins pégamoid. A nos bureaux : 300 fr. - Par poste : 375 fr.

NOS TABLEAUX MURAUX Planches murales 65 x 100

PEUGEOT P. 55
450 Francs

125 TERROT E.P. - E.T.P. - E.T.P.C.
avec tous les réglages complets : 500 fr.

125 TERROT E.T.D.
500 Francs

Le Moteur VELOSOLEX
350 Francs

Bloc-Moteur A.M.C. 125 et 150
Ce bloc équipe : Automoto, New-Map, Alcyon, Guillier, Gima, D.S. Malterre, Huin, Radior, Favor, etc...
500 Francs

Bloc-moteur YDRAL 125
450 Francs

4 CV RENAULT
300 Francs

A paraître prochainement : Terrot 500 RGST
Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 80 fr. - Pour 2 tableaux 100 fr. et 20 fr. par tableau supplémentaire
C.C.P. : MOTO-REVUE 297-37 PARIS

DRESCHMOTOR

Motos DRESCH
— D.F.R. —

PIECES DETACHEES D'ORIGINE

TOUS REALISAGES ET PISTONS — EMBIELLAGES
TOUTES MARQUES MOTOS — MEILLEURS PRIX
ET QUALITE — RAPIDITE DE LIVRAISON
7, rue Braban - ETAMPES (S.-et-O.) - Tél. : 497

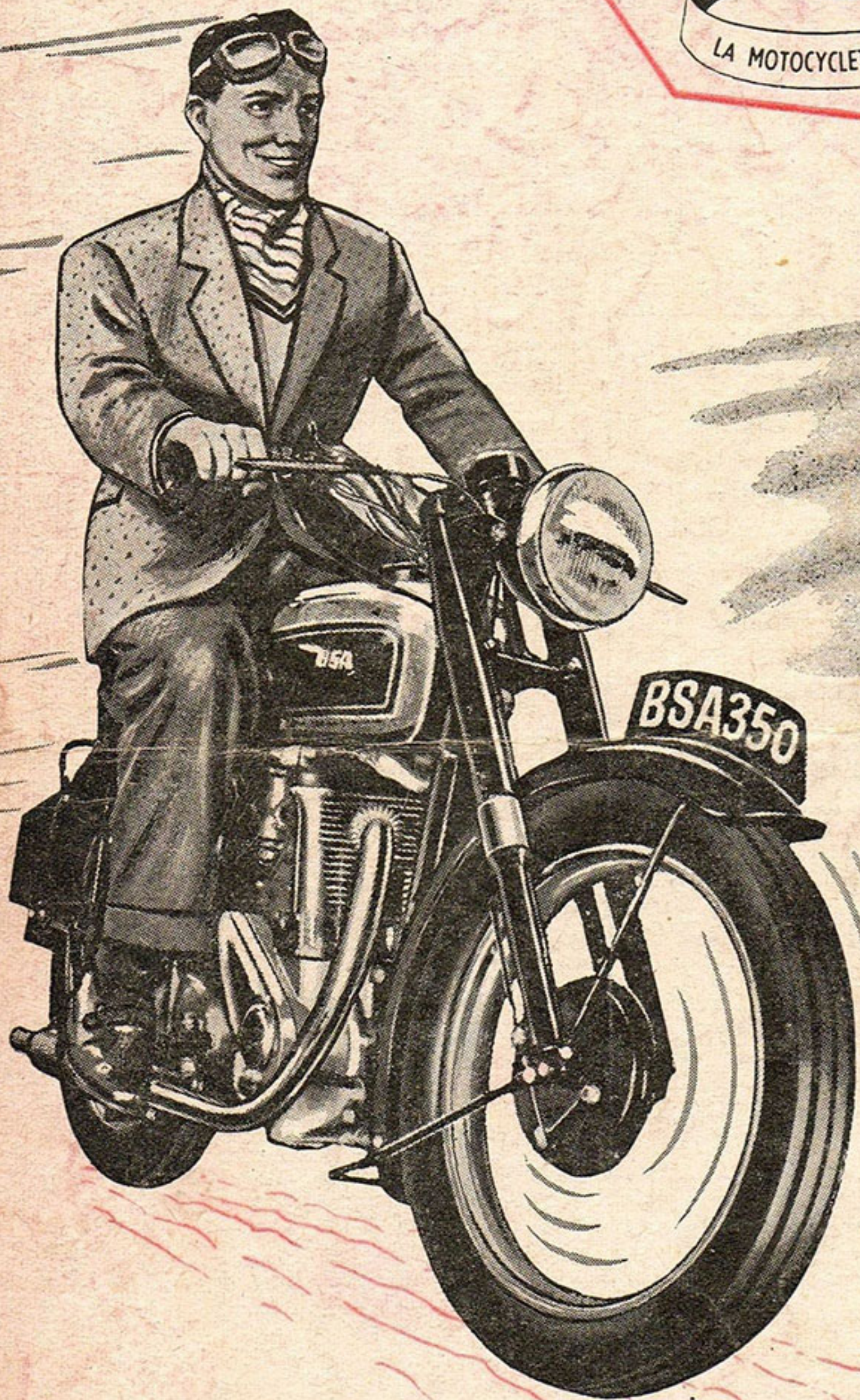
MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

151, RUE MARCADET — PARIS - 18^e — TEL. : MON. 24-40
Toutes marques Françaises et étrangères
SPECIALISTE B.M.W. - (51-3 et R. 25 Neuves)
CONCESSIONNAIRE GNOME et RHONE

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie
Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2^e)



BSA
LA MOTOCYCLETTE LA PLUS POPULAIRE
DU MONDE

VITESSE
SÉCURITÉ
ÉCONOMIE
CONFORT

NEW HUDSON

SUNBEAM

Le "confort" dans la "vitesse"