

39^e ANNEE. — 1^{er} DECEMBRE 1951. — N° 1.061

Moto revue

HEBDOMADAIRE
Tous les samedis

LE NUMERO :

25 frs

ESSAI 200
MONET-GOYON



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

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

« A quoi rêvent les jeunes filles ? ».

(Photo de M. Cornu)

QUEL QUE SOIT LE MODÈLE
NEW-MAP

TYPE 2 TEMPS
3 et 4 VITESSES

TYPE 4 TEMPS
3 et 4 VITESSES


TYPE C175
2cv. 4 VIT.

QUALITE TOTALE !!

MOTOCYCLETES NEW-MAP. 124 AVENUE LACASSAGNE - LYON

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

DENFERT SPORTS



Vélocoteurs et MOTOS

Geugeot

EXPOSITION PERMANENTE TOUS MODÈLES
 LIVRAISON DANS LE MOIS
CRÉDIT 6 & 9 mois
 ACCESSOIRES - ÉQUIPEMENTS - STATION SERVICE

Une simple pression du pouce



ET VOUS AUREZ A VOLONTÉ
 AVERTISSEUR
 LANTERNE
 PHARE
 CODE
 AVEC LE
COMMUTATEUR
 C. M. 45

DIRECTION GENERALE LA SONE - ISÈRE -

USINES LA SONE et DOMÈNE - ISÈRE -

MOREL

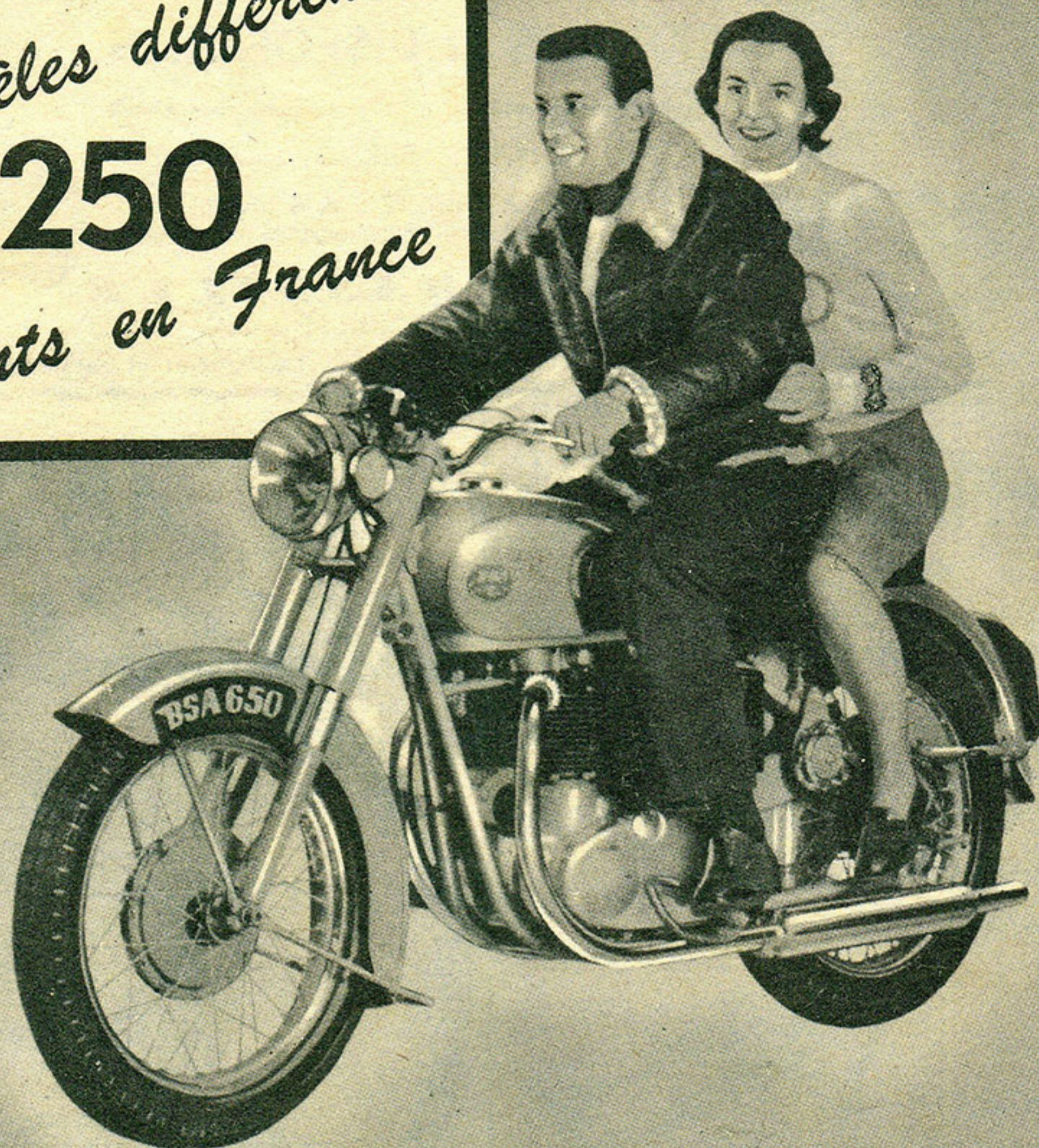
AGENCE A PARIS, 93, Rue AMPÈRE - Wagram 78-45

20

Modèles différents

250

Agents en France

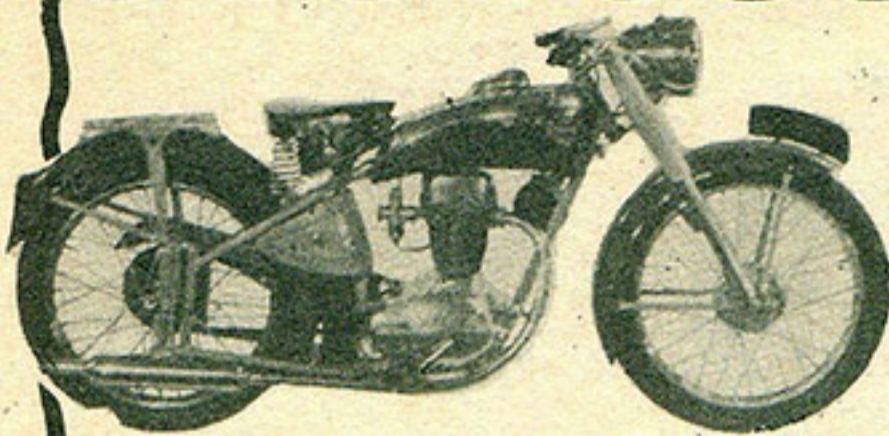


BSA

LA MOTOCYCLETTE LA PLUS POPULAIRE
DU MONDE

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



Vous verrez toujours
EXPOSES ET DISPONIBLES

Scooters
BERNARDET
125 et 250 cmc.
Payables
sur demande
en 9 mensualités

← STOCK COMPLET PIÈCES DÉTACHÉES →

MOTOBÉCANE



R. DANVIGNES - Gérant

— VENTE À CRÉDIT 6 À 9 MOIS —

MOTO - BASTILLE

6, Bd Richard-Lenoir - PARIS-11^e - ROQ. 29-28



Tarif crédit et catalogue : 30 frs timbres

L'avertisseur "POLI"

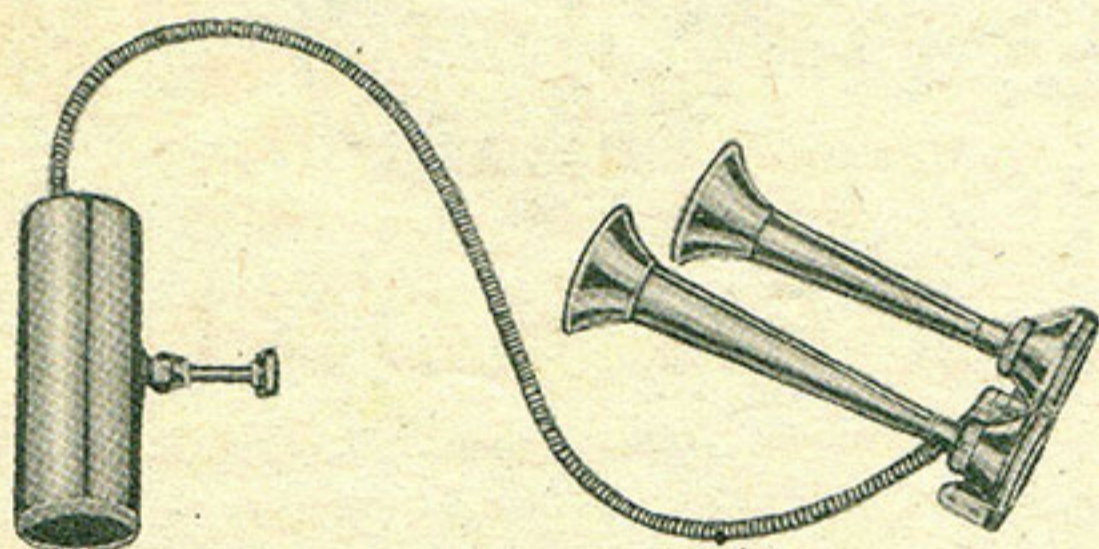
Pour SCOOTERS

Qui a obtenu un grand succès à l'étranger
et particulièrement en Italie,

est

PUISSANT et HARMONIEUX

Il est absolument indépendant
du moteur et de l'allumage.
Il fonctionne au pied



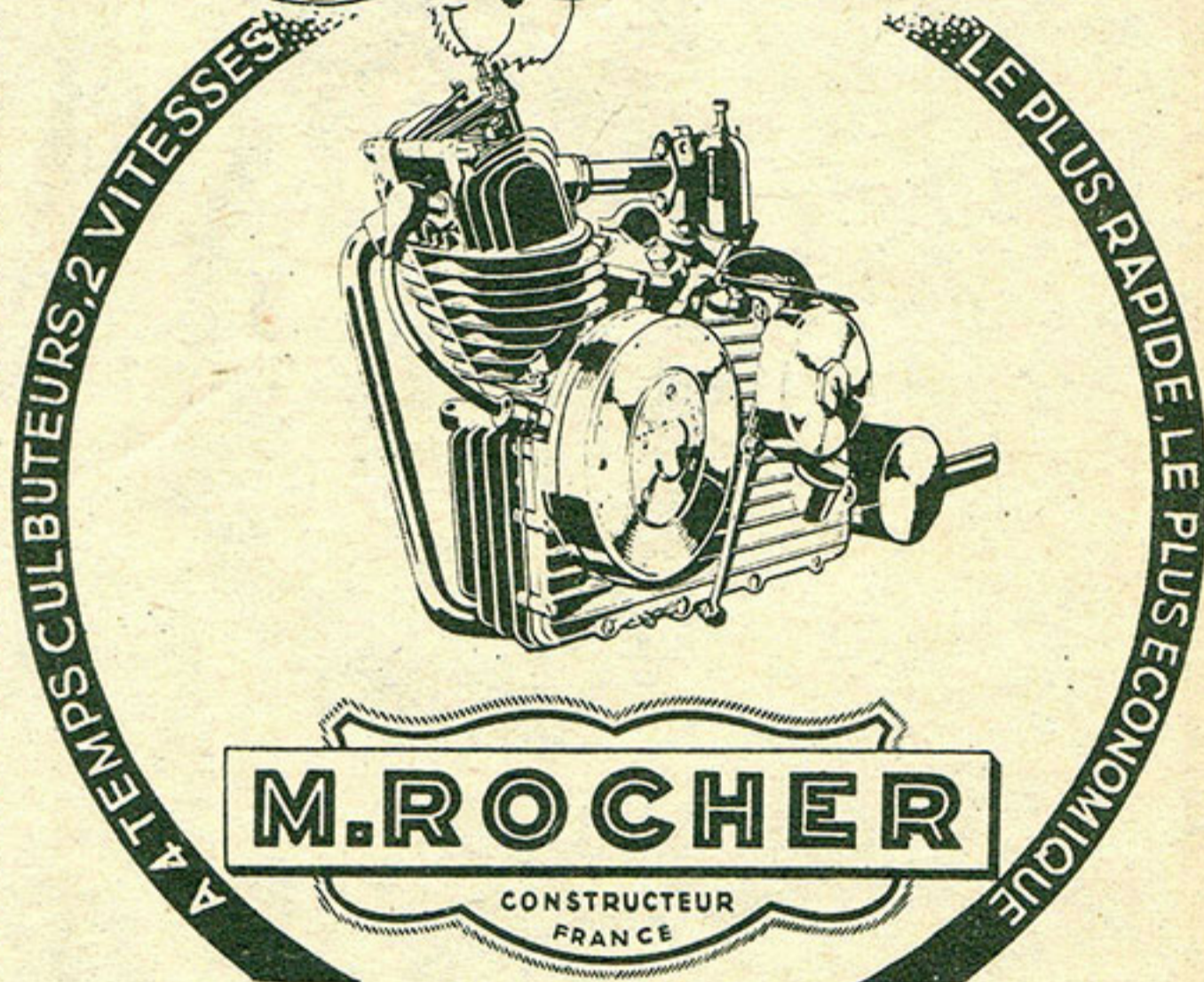
Distributeur Exclusif pour la France :

Ets VELMOTO 6, rue de Lunéville, 6
PARIS-19^e - NOR. 98.27

LICENCE
DU CATI

48 cm³

Muciciclo



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

39, av. F.D. Roosevelt

GASTINNE-RENETTE

Paris-8^e - ELY. 77-74



VELOSOLEX — LAMBRETTA — MOTOBECANE — JONGHI — TERROT
Cycles : G.R. - La Française Diamant - Singer - Terrot

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Parce qu'il est le...

**MOINS CHER DE TOUS LES MOYENS DE TRANSPORT !
VOUS GAGNEREZ DU TEMPS ! - VOUS GAGNEREZ DE L'ARGENT !**

QUALITE SANS EGALE — SIMPLICITE DE CONDUITE —

Consommation : 1 litre aux 100 kms.

Monte 6 % sans pédaler — Vitesse : 30 kmh.

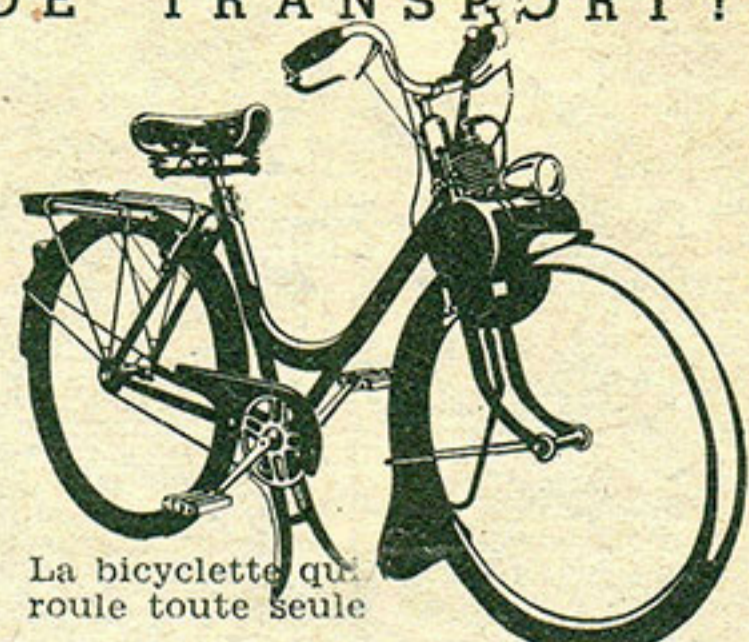
Celui que vous choisirez :

Le "VeloSoleX" maniable et silencieux

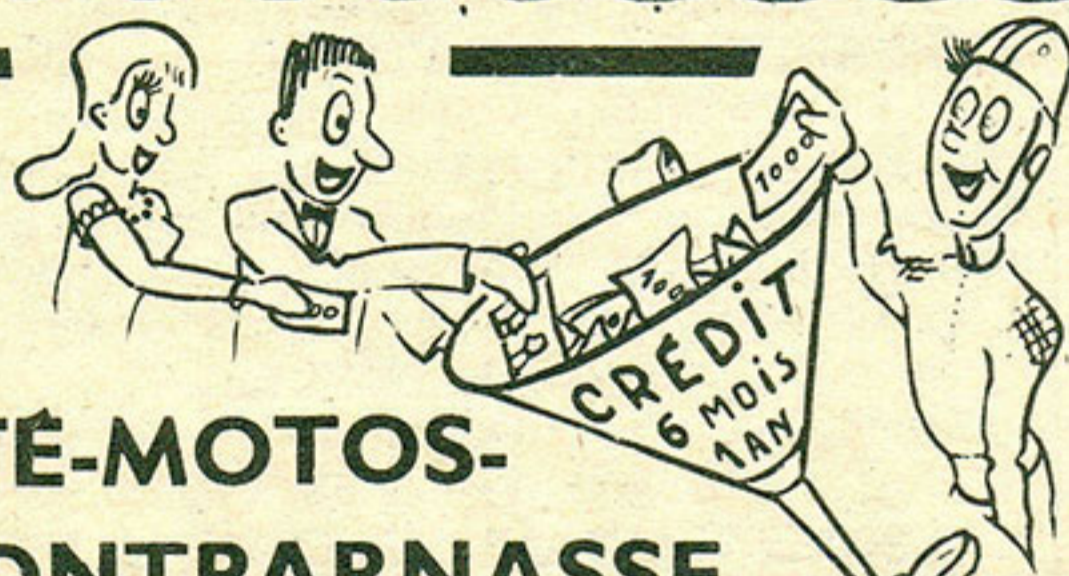
PRIX : 36.500 francs - CREDIT : 3 mois - DISPONIBLE

PARIS MOTO 55-57, RUE BRANCION
PARIS-15^e - LEC. 93-57

STATION-SERVICE



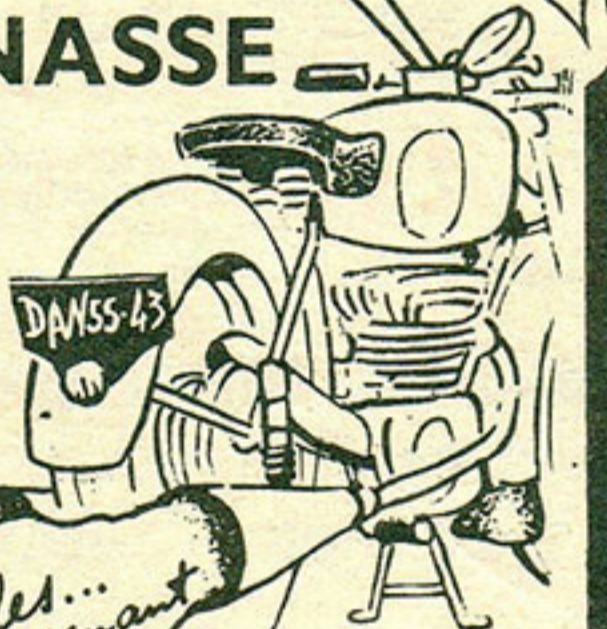
La bicyclette qui roule toute seule



GAITE-MOTOS- MONTPARNASSE

4, impasse de la Gaité
Tél. : DAN. 55-43

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



*Ne subissez pas les
Hausse continues...
Consultez nous dès maintenant
Nous avons disponibles
100 motos et vélomoteurs
d'occasion!*

**DU VRAI
CRÉDIT**

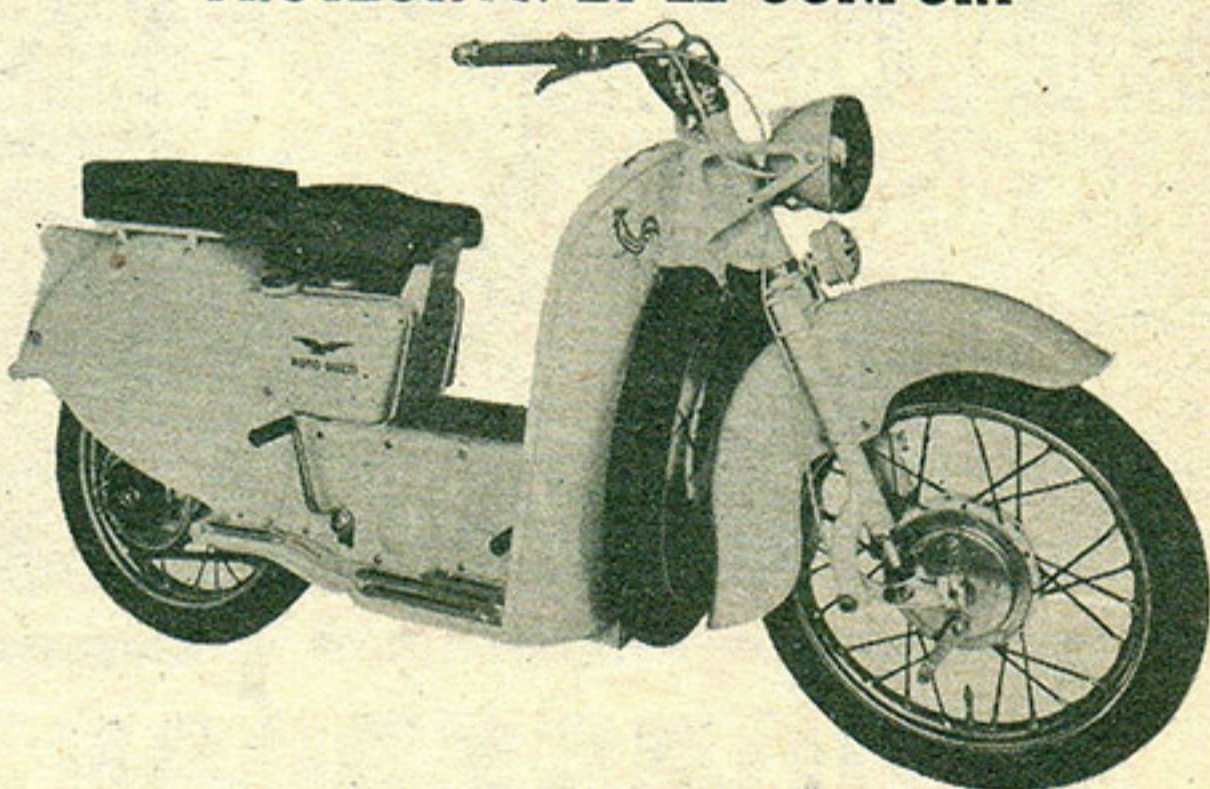
Demandez-nous la liste
des machines, neuves et
d'occasion disponibles.
contre 50 frs en timbres

B.S.A.
GIMA
TERROT
GUILLER

MONET-GOYON
D.S. MALTERRE
Neuves Disponibles

FROID... PLUIE... INTEMPERIES...

qu'importe ! c'est le moment d'apprécier la
PROTECTION ET LE CONFORT



de notre « GALLETO GUZZI »
demandez un essai gratuit

aux Ets BONNET

Directeur-Gérant : N. ANGELI
80 Av. Gal Leclerc, BILLANCOURT. MOL. 15-46

vous serez ENTHOUSIASMÉ

Livraison immédiate — CREDIT 12 MOIS

Renseignements : 30 francs timbres. Catalogue : 50 francs

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

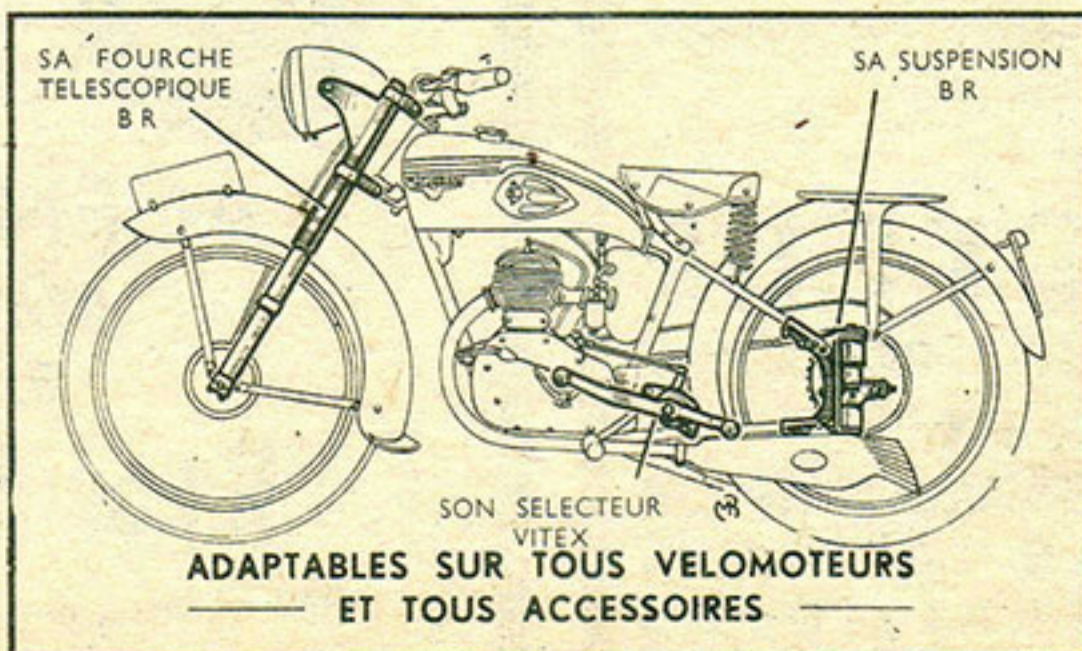
Pièces détachées, anciens

et nouveaux modèles

ADAPTABLES

SUR TOUTES MARQUES

88, AVENUE PAUL-DOUMER - PARIS-16^e



SPECIALITES :

FOURCHE TELESCOPIQUE

adaptable sur 125 et 175 cc.

REALESAGES

EMBIELLAGES

CHEMISAGES

MAGNETOS - DYNAMOS

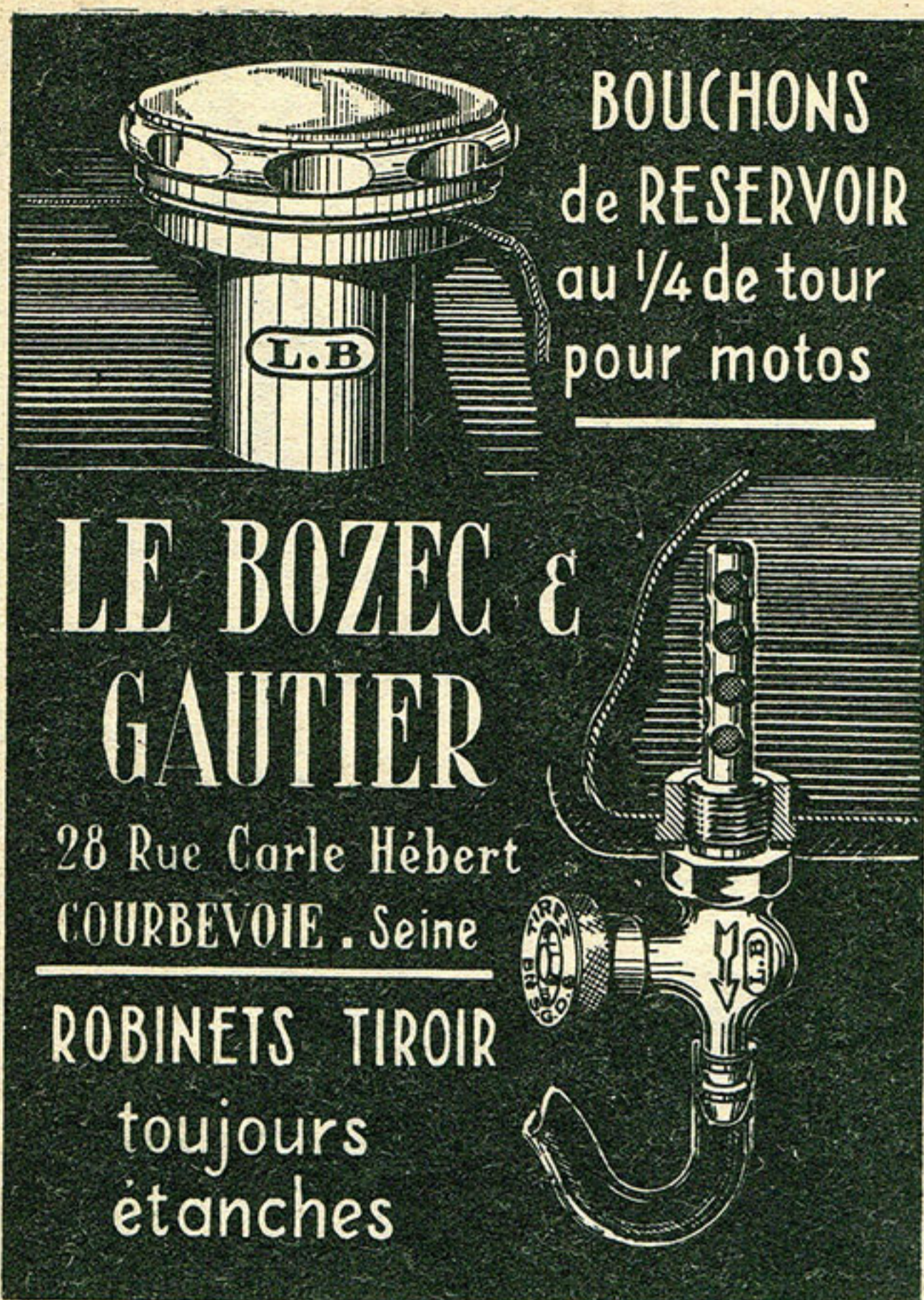
Révision de

VOLANTS MAGNETIQUES

REVISION DE MOTEURS

SUR DEVIS

AUT. 18-42



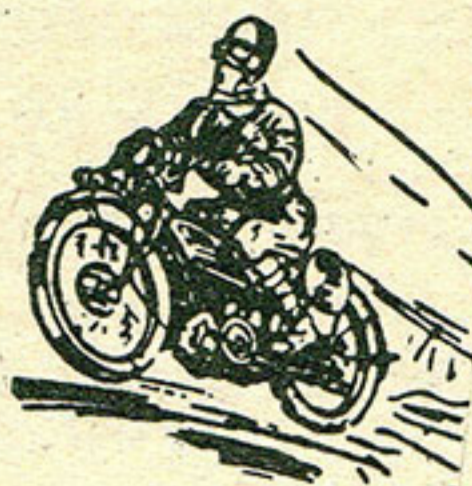
BOUCHONS
de RESERVOIR
au 1/4 de tour
pour motos

**LE BOZEC &
GAUTIER**

28 Rue Carle Hébert
COURBEVOIE . Seine

ROBINETS TIROIR
toujours
étanches

Economisez votre essence !...



MOTOCYCLISTES,
Brétocyclez votre essence
ou votre mélange avec

**BRETOCYL
GRAPHITÉ**

« Le Superlubrifiant des Champions »

qui vous permet d'augmenter votre avance et de parcourir ainsi un plus grand kilométrage avec la même quantité de carburant.

BRETOCYL GRAPHITÉ procure
PUISSANCE — SOUPLESSE — SECURITE
Protection totale des soupapes

BRETOCYL GRAPHITÉ facilite vos départs par temps froids, en vous assurant un graissage immédiat des hauts de cylindres dès les premiers tours. Et naturellement, dans votre moteur :

L'HUILE BRET-OIL

« l'Huile de compétition au service du tourisme »
Et dans votre deux temps :

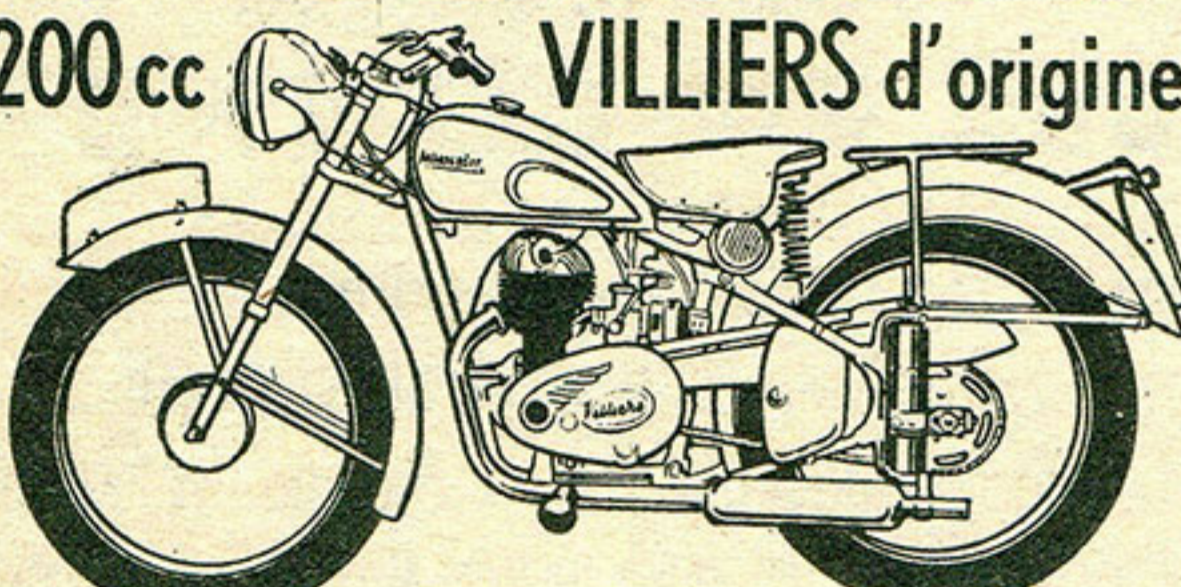
L'HUILE BRET-OIL SPECIALE 2 TEMPS

En vente dans tous les Garages, Stations-Service, Motoristes, où vous trouverez nos Huiles BRET-OIL en bidons plombés et notre BRETOCYL GRAPHITE présenté en coffrets de 15 flacons-doses, correspondant à 150 litres d'essence, pour le prix de 890 francs.

BRET-OIL - 4, rue J.-d'Arc. Issy-les-Moul. (Seine)
MIC. 18-30 (Lignes groupées)

Ambassador

200 cc **VILLIERS d'origine**



Modèle « EMBASSY »
Fourche télescopique - Compteur de vitesse - Eclairage par batterie - Avertisseur électrique
PRIX : 161.600 frs plus taxes

Modèle « SUPREME » avec suspension arrière
PRIX : 181.000 frs. plus taxes

Agent général

Sté MOTOCYCLE
166, RUE LAFAYETTE, 166 — PARIS-10^e
Tél. : NORd 07-59 Métro Gare du Nord

LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION DE
CREDIT DE LA REGION
PARISIENNE

D.I.F. : Distributeur pour la France — 16, rue Pasteur
KREMLIN-BICETRE (Seine)

ELEGANCE — SOUPLESSE — ECONOMIE

Scooter **VESPA** 125 cc.



AGENT OFFICIEL
STATION-SERVICE
ACCESSOIRES

Ets SUFFREN
40 ter, Avenue de Suffren — PARIS (15^e)



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)

◆ VERS LA BAISSÉ DE L'ESSENCE

A la suite de l'intervention à la Tribune de l'Assemblée Nationale de M. Litalien, la Commission a considéré comme prioritaire la proposition de l'orateur tendant à voter une loi annulant la hausse de l'essence. Le gouvernement ayant formulé la décision de disjoindre cette proposition suivant l'article 48 (selon lequel le gouvernement peut disjoindre de droit une proposition si elle diminue les recettes sans compensation), M. Peytel a demandé à la Commission de donner mandat à son représentant de refuser l'opposition de l'art 48. La commission a voté le mandat. Ainsi par ces mesures énergiques, la Commission montre qu'elle se maintient fermement sur sa décision de faire réviser le décret du 20 octobre.

◆ L'UNION ROUTIERE DE FRANCE

On nous informe de la création d'une nouvelle branche de l'U.R. internationale dont le siège serait à Paris.

Les U.R. d'Allemagne, d'Espagne et de Norvège ont immédiatement demandé leur admission à cette nouvelle organisation.

L'action de la Fédération Routière Internationale qui a pour but de contribuer par tous les moyens au développement de la route et de la circulation routière, s'exercera donc par l'intermédiaire de ses bureaux de Paris, Londres et Washington.

◆ LE SALON DE TURIN

Le Salon de Turin qui avait été supprimé cette année en guise de protestation contre les charges excessives qui pèsent en Italie sur les moyens de locomotion en général et sur la voiture en particulier, a été reporté à la période du 23 avril au 4 mai 1952, conformément aux vœux exprimés par de nombreux intéressés. Par ailleurs, il vient d'être précisé que les exposants doivent faire leur demande avant la date limite du 30 novembre 1951.

POINTS NOIRS

Si toute vérité n'est pas toujours bonne à dire, il est parfois des cas, où l'incohérence, l'injustice, fait que même le plus timoré de parmi nous perdant toute indulgence, voire même passivité, réagit fortement et s'élève avec bonne foi contre l'abus ou la partialité.

Si ce court préambule peut paraître sévère en regard des questions que nous allons agiter, c'est pour, malgré tout, en faire mieux saisir l'importance à nos lecteurs.

Il y a quelques mois, un trois roues allemand battait plusieurs records.

A notre grande surprise, ces performances étaient homologuées en catégorie sidecar 750 l...

Mieux encore, de récentes décisions prises par la C.S.I. rendent possibles les courses mixtes sidecars et trois roues aux conditions suivantes :

1^o Les pilotes des deux catégories de véhicules devront avoir des passagers et non pas leur équivalent en poids.

2^o Le départ en poussant, pour les sidecaristes, sera remplacé par un départ moteur en route, pilote et passager à leur poste, étant bien compréhensible que le départ poussé est impossible pour un trois roues.

Mais ce que la C.S.I. semble avoir ignoré, c'est le déséquilibre technique qui existe entre l'ensemble sidecar et le trois roues.

Ce dernier bénéficie entre autres, d'un carénage total, d'un maître-couple réduit presque de moitié, les deux coureurs pouvant être disposés en tandem, d'une transmission arrière avec différentiel, une disposition symétrique du cadre par rapport au moteur, un bien meilleur alignement, etc. etc...

Ce sont là des avantages de poids et nos sidecaristes semblent partir avec un sérieux handicap.

D'ailleurs quel avantage y-a-t-il à faire courir simultanément deux catégories de véhicules très distinctes ?

Une raison d'espérer subsiste : c'est la « jeunesse » de ces règlements.

Il faut que la C.S.I. modifie ses décisions et trouve une solution plus heureuse.

Problème beaucoup plus grave par contre, est celui des compétitions cyclomotoristes.

A la base, un duel de Fédérations. Pourquoi la Cycliste et non pas la Motocycliste ? Si la querelle subsiste, pourquoi pas une Fédération Cyclomotoriste ?

La question est épineuse et fera l'objet d'un prochain éditorial.

◆ LA GRANDE MISERE DE NOS ROUTES

Le réseau routier français est le plus beau du monde, dit-on à l'étranger, mais il risque de ne plus l'être si l'on ne se préoccupe pas de réparer les blessures qui résultent de la dernière guerre. En 1900 il y avait 3.000 automobiles, en 1938 2.200.000 et en 1951 près d'un million de plus. Nos 700.000 kilomètres de routes, rues, etc., font vivre environ 1 million de travailleurs. L'autoroute de l'Ouest, qui paraît être un modèle de voie à grande circulation, connaît déjà des embouteillages.

Que faire pour remédier à cela ? Il faut rapidement rénover nos chaussées, reconstruire les 3.450 ponts détruits par la guerre. Plusieurs milliers de kilomètres de nos routes sont trop étroits. Certains virages et croisements demandent à être revus, tant dans leur structure que dans leur dessin... Enfin, un travail immense et surtout coûteux, mais qu'il est nécessaire d'exécuter de toute urgence.

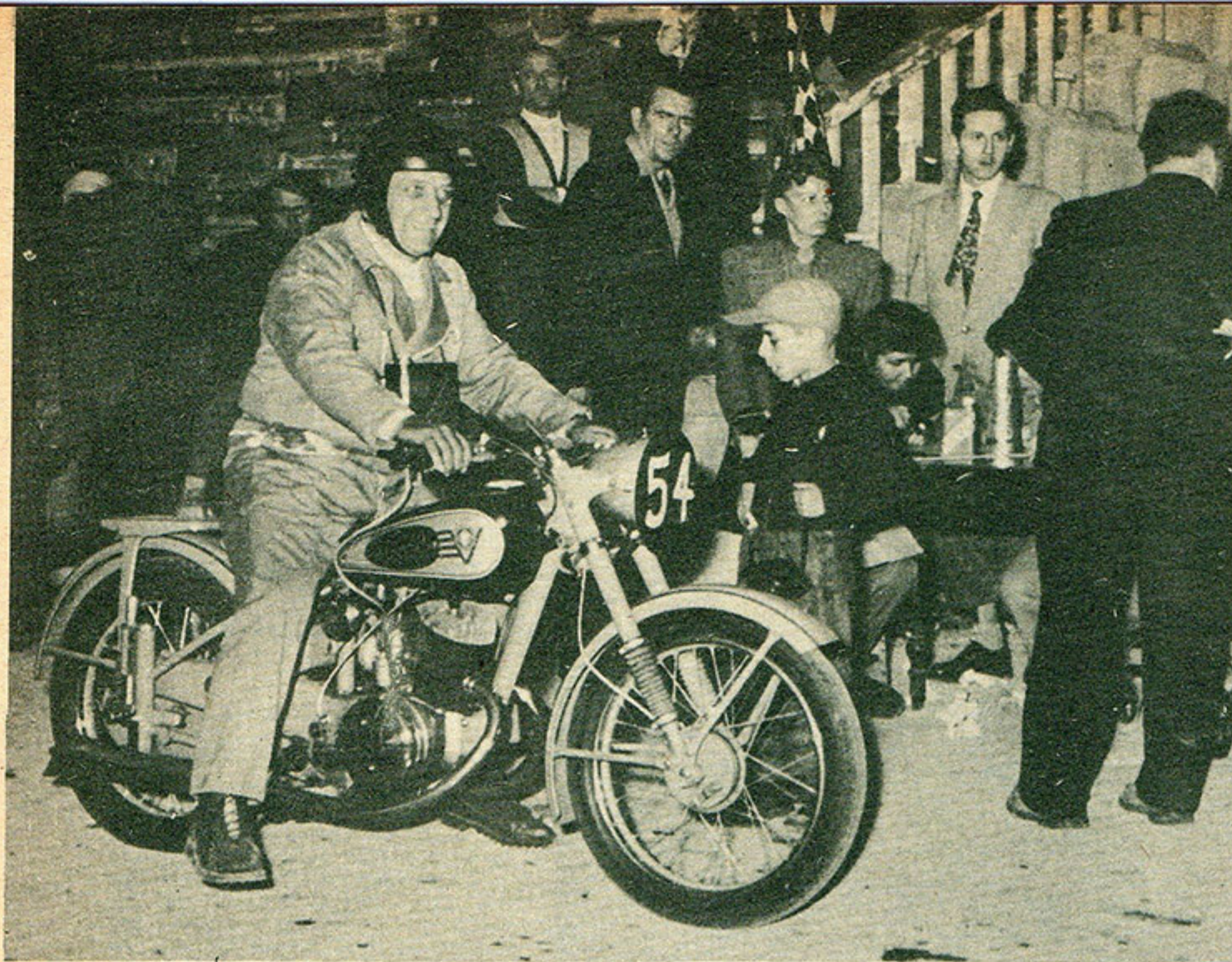
◆ LA MOTO EN INDOCHINE

A la suite d'un récent écho traitant de la moto au Viet-Nam, M. S. R. Comte, abonné de Saïgon nous communique les précisions suivantes sur les immatriculations par marques du 1^{er} janvier au 1^{er} octobre des vélomoteurs et motos pour le Sud Viet-Nam :

Motobécane 146. Peugeot 137. Terrot 99. ACMA 47. Météore 45. Jawa 37. Aiglon 30. Piaggio 23. Monet-Goyon 13. Kœhler-Escoffier 13. Lambretta 7. Automoto 7. René-Gillet 7. Radior 6. Tamoto 4. Gima 4. Ogar 4. Guiller 4. NSU 3. Triumph 2. Divers 5.

Cet état fait ressortir une nette majorité de motos françaises, mais au-dessus de 175 cc., les marques étrangères dominent.

Ceci n'a que peu d'importance, nous écrit M. Comte, étant donné que la faveur de la clientèle se porte sur les petites cylindrées, car le poids des individus est assez faible en moyenne, les routes sont en très mauvais état et de plus l'insécurité actuelle ne permet pas de très longs déplacements hors des centres.



Les concours de consommation sont toujours en vogue. Voici à l'épreuve du bidon d'un litre à Marseille M. Tavan.

INFORMATIONS

◆ LE PETROLE EN HOLLANDE

L'exploration et la production du pétrole en Hollande est assurée par la Standard Oil Co. de New-Jersey et la De Bataafsche Petroleum Maatschappij qui y participent chacune pour 50 %. La production annuelle est de 700.000 tonnes de pétrole brut. Le champ pétrolifère se trouve au Nord-Est du pays, dans la région de Meppel, et s'étend à l'Ouest jusqu'à Schoonebeek. Le pétrole brut est dirigé sur la raffinerie de Rotterdam-Perinis qui traite aussi les pétroles venant du Moyen-Orient et plus particulièrement de Kuweit dans le Golfe Persique. Ensuite les produits raffinés sont livrés dans toute l'Europe Occidentale, voire même en Afrique du Nord. La raffinerie s'étend sur 5 kms 600 le long de la mer, et couvre une superficie de 365 km². La capacité de stockage est de 1.300.000 tonnes.

◆ CARBURANT A L'ETRANGER ITALIE

Nous rappelons que les touristes étrangers possesseurs d'une automobile, d'une motocyclette ou d'un vélomoteur peuvent acheter à Paris à la Banco di Roma (sur présentation d'un tryptique ou carnet de passage en douanes), des bons d'essence leur donnant droit à une réduction de 30 % sur les prix officiels pratiqués en Italie.

La Banco di Roma (20 rue du 4-Septembre à Paris) peut envoyer les bons d'essence à condition que le demandeur lui fasse parvenir le document douanier du véhicule et un mandat lettre du montant de l'essence demandée plus 200 fr. (pour droit fixe de Banque et frais d'expédition).

La quantité attribuée est de 30 litres par jour pour les automobiles, 10 litres pour les motos de plus de 125 cmc. et 5 litres pour les 125 cmc. et au-dessous. Toutefois la quantité qu'il est possible d'acheter en France n'est de 300 lit. pour les automobiles, 100 litres pour les motos de plus de 125 cmc. et 50 litres pour les 125 cmc. et moins de 125.

En outre, le touriste peut obtenir des bons avec réduction auprès des bureaux de l'Automobile-Club d'Italie, dans les chefs-lieux de province de la péninsule. Ces bons doivent être payés en liras italiennes.

Chaque attribution successive ne peut dépasser la quantité allouée pour 10 jours sans pouvoir dépasser plus de 90 jours dans l'année.

Le litre d'essence normale à prix réduit est de 90 liras, soit 50 fr. 30 français et le supercarburant à prix réduit également est à 100 liras, soit 55 fr. 85 français.

La Banco di Roma prélève un droit fixe de 100 fr. pour chaque attribution indépendamment de la quantité.

CHANGES

1^o Bons postaux de voyages :

Les bureaux de postes français émettent des bons de 10, 50 et 100 francs suisses et 2.500, 10.000 et 20.000 liras au nom des personnes se rendant respectivement en Suisse et Italie. Ces bons sont payables par les bureaux de postes des pays susnommés. Ils sont valables durant 4 mois et remboursables sans frais par le service émetteur s'ils n'ont pas été utilisés.

La délivrance s'effectue sur présentation du passeport en cours de validité pour les demandes n'excédant pas 50.000 fr. Au-dessus de cette somme, l'intéressé doit remplir un formulaire (B.P.V. 1), être titulaire d'un compte chèque postal 14-34 et porteur d'une attestation d'une Chambre de Commerce ou de la Direction du commerce extérieur, ou du Commissariat du Tourisme.

◆ LE « JACK PINE » A ETE COURU UNE FOIS DE PLUS

Nous avons déjà parlé à nos lecteurs du « Jack Pine », la fameuse épreuve d'endurance qui se court chaque année aux Etats-Unis et dont le parcours se déroule dans un terrain présentant des difficultés invraisemblables. Cette course de 48 heures vient donc à nouveau d'avoir lieu

pour la 25^e fois et sur les 381 partants, 81 à grand peine réussirent à terminer le trajet de 800 kms. Le vainqueur fut Joe Gee sur une Triumph Trophy, avec 66 points d'avance sur son suivant.

◆ BOUGIE REGLABLE

On viendrait, paraît-il, de mettre au point en Californie une bougie réglable. Une vis de réglage permettrait de rapprocher ou d'éloigner à volonté l'électrode centrale de la deuxième électrode fixe. En réalité, la chose paraît être un peu plus compliquée, car si nous avons bien compris, le réglage de l'écartement entre les électrodes reste possible en toutes circonstances, que la bougie soit chaude ou froide. Il va sans dire qu'il ne s'agit là que d'un brevet et qu'il n'est pas du tout question, du moins pour le moment, de la trouver dans le commerce.

◆ PUCH S'APPRETERAIT A SORTIR DES SCOOTERS

Les autrichiens vont, dans un avenir très proche, pouvoir rouler sur un nouveau scooter national.

En effet, Puch travaille en ce moment à la mise au point de deux types : le premier spécialement conçu pour la ville et les petites distances et l'autre plus lourd destiné au tourisme.

On peut s'attendre à ce que ces deux modèles soient livrables en 1952.

Rappelons que le premier scooter autrichien est le Lohner.

◆ MACHINES ANGLAISES

Au cours d'un dîner officiel donné par Triumph en l'honneur de ses coureurs qui prirent part aux Six Jours Internationaux, Alvès, Gaymer et Hammond, d'aucuns demandèrent dans quelle mesure la Grande-Bretagne exportait ses machines. M. Turner, directeur des usines Triumph, répondit que seule une machine sur quatre allait en ce moment au marché intérieur. Ceci laisse entrevoir la place importante de la motocyclette dans la balance commerciale anglaise.

◆ GEOFF DUKE A EARL COURT

Le « clou » du stand Norton au Salon de Londres était le prestigieux Geoff Duke, deux fois Champion du Monde. On se doute qu'il ait été assailli à de nombreuses reprises par une véritable armée d'amateurs d'autographes au point d'être souvent obligé de se dérober. Mais il ne tardait pas à reparaitre bientôt, faisant preuve de beaucoup de patience, acceptant même de poser devant l'imposante collection de coupes, trophées et prix divers remportés par les machines de la marque au cours de la saison passée.



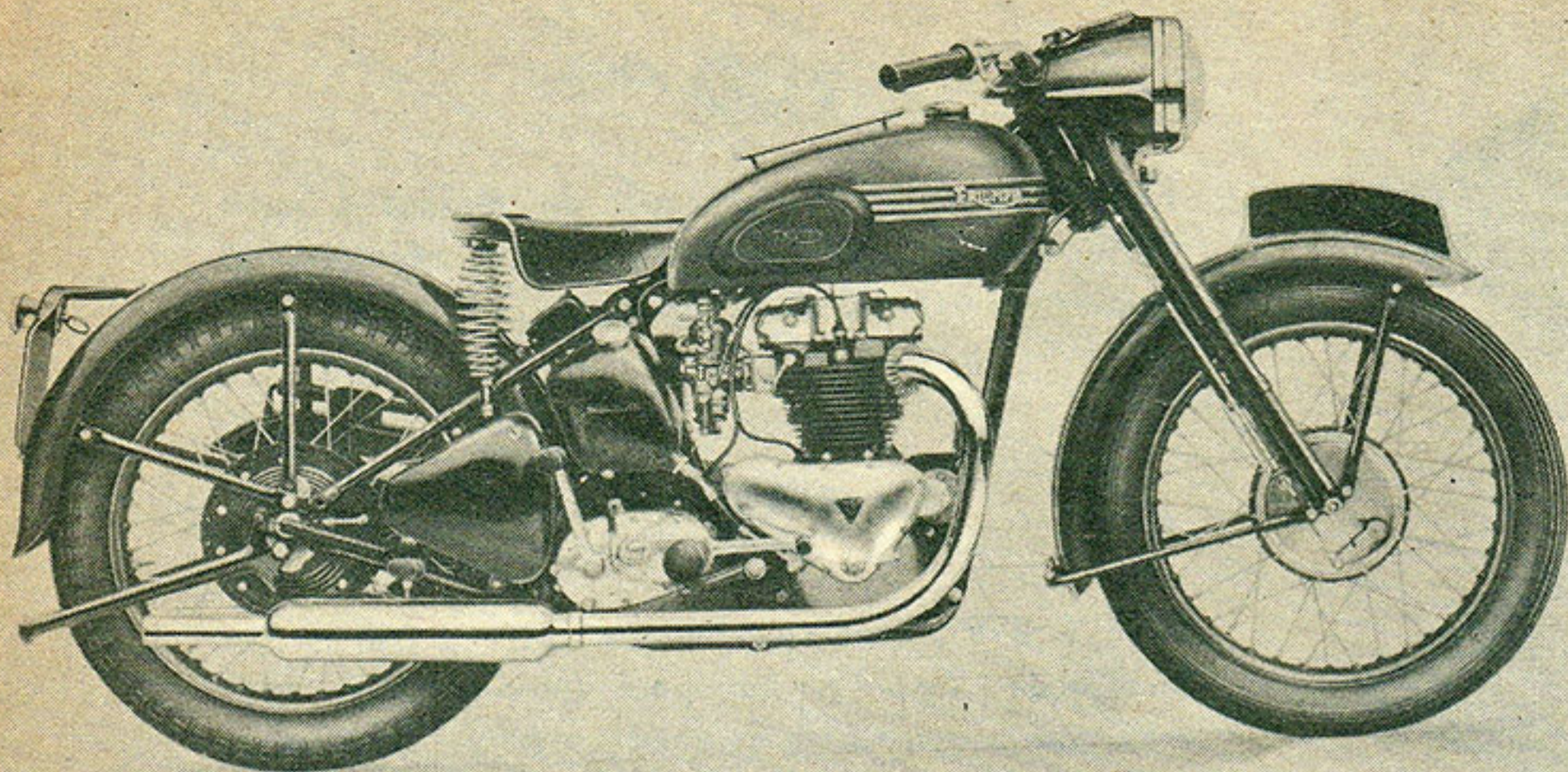
...Qu'une certaine usine vendéenne aurait l'intention de monter une écurie de petits cubes pour la saison prochaine, en vue de participer aux épreuves sur longues distances ou de grandes durées.

...Que le moteur serait un 175 culbuteurs transformé en simple ACT.

...Que R. Schnell, Champion d'Allemagne 1951 en 350, vient de vendre sa Parilla spéciale à double arbre.

...Que l'ancien champion en 250 cmc., Gablenz, a, lui aussi, vendu sa Parilla.

...Que tous deux, avec un groupe de techniciens, auraient l'intention de construire une machine spéciale qui se signifierait, entre autres, par une boîte 6 vitesses.

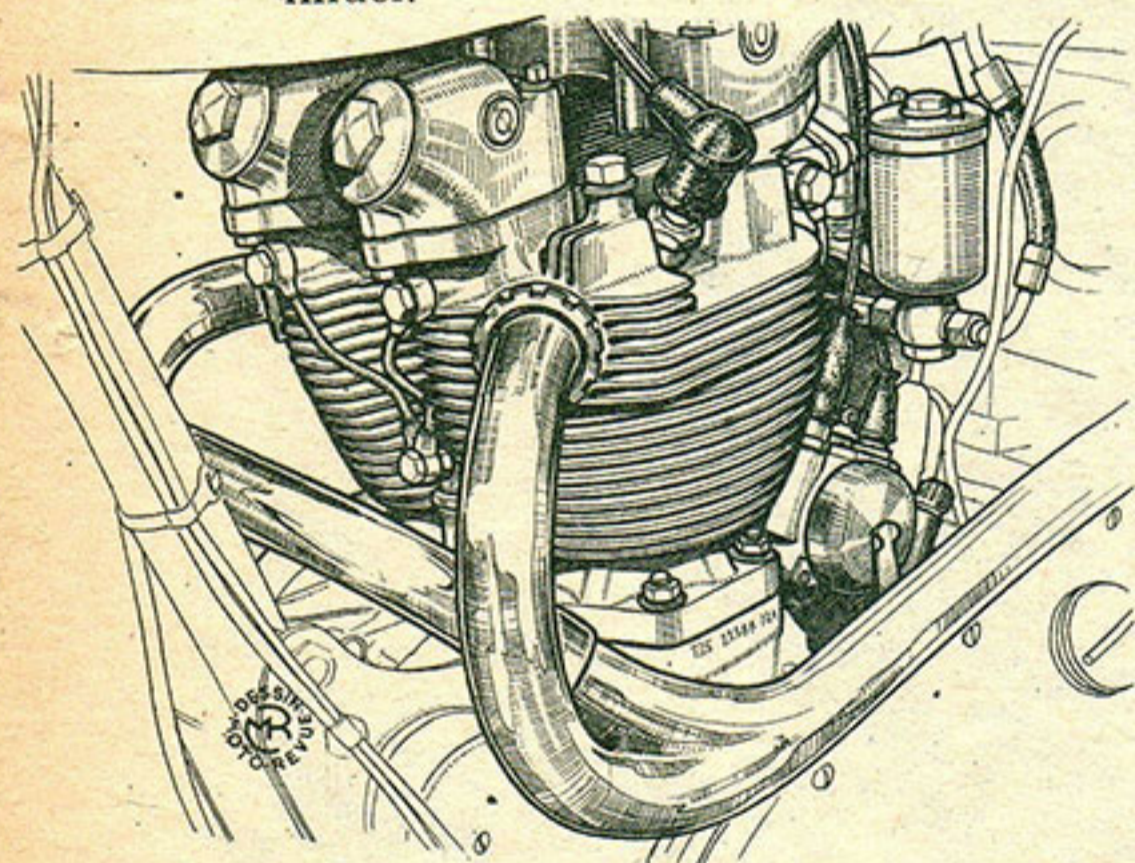


Ci-contre : la « Speed Twin » montée avec le nouveau phare Lucas. Aucun changement très important n'a été apporté à cette machine dont le moteur (ci-dessous) fut le premier du genre (sa conception date de 1935 environ). On remarque à l'avant du carter l'arbre à cames commandant les tiges de soupapes d'échappement et la pompe à huile à piston sur le côté des pignons de distribution.

Le programme TRIUMPH

L'abandon de la politique du programme annuel est le grand changement survenu à la *Triumph Engineering Co LTD*. Cette décision signifie que les innovations n'attendront pas l'année suivante pour être présentées au public, mais seront applicables immédiatement aux modèles de la série en cours.

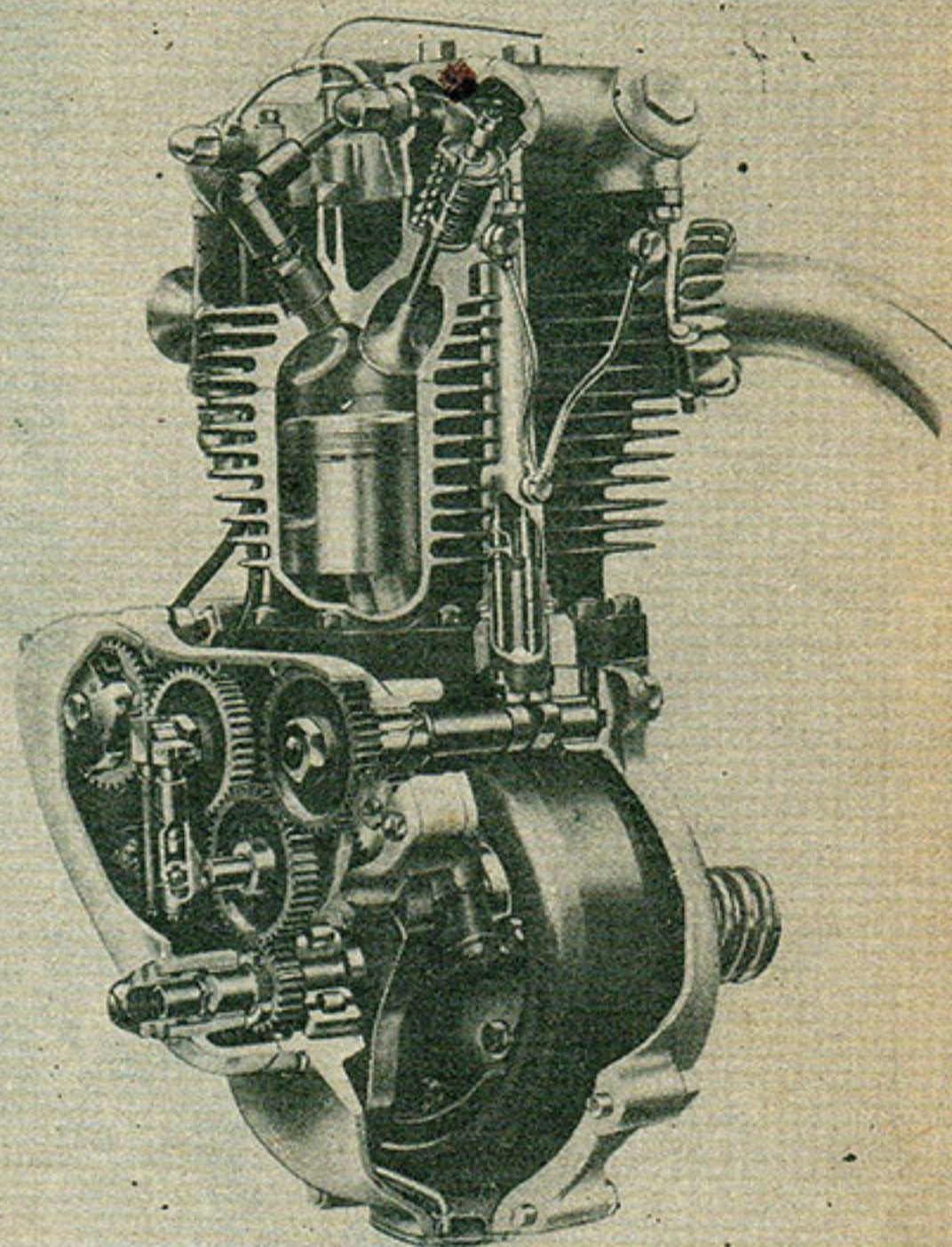
L'effet immédiat de cette mesure est que la production ne sera pas troublée par la préparation d'un programme annuel.



Sur la Thunderbird, la grande nouveauté est le carburateur S.U. (à réglage automatique de la richesse du mélange) spécial pour la Triumph twin et qui lui apporterait, paraît-il, un gain de puissance et une consommation plus faible. Le modèle « Trophy » reste inchangé. Rappelons que c'est la quatrième fois que Triumph termine les Six Jours Internationaux sans perdre un point, un record qui n'a jamais été égalé ou battu par une autre marque.

Comme par le passé, le moyeu AR suspendu est livrable sur tous les modèles en supplément, ainsi que la selle double sur les modèles Speed Twin et Thunderbird, la Tiger 100 étant livrée de série avec cette selle si particulière à Triumph.

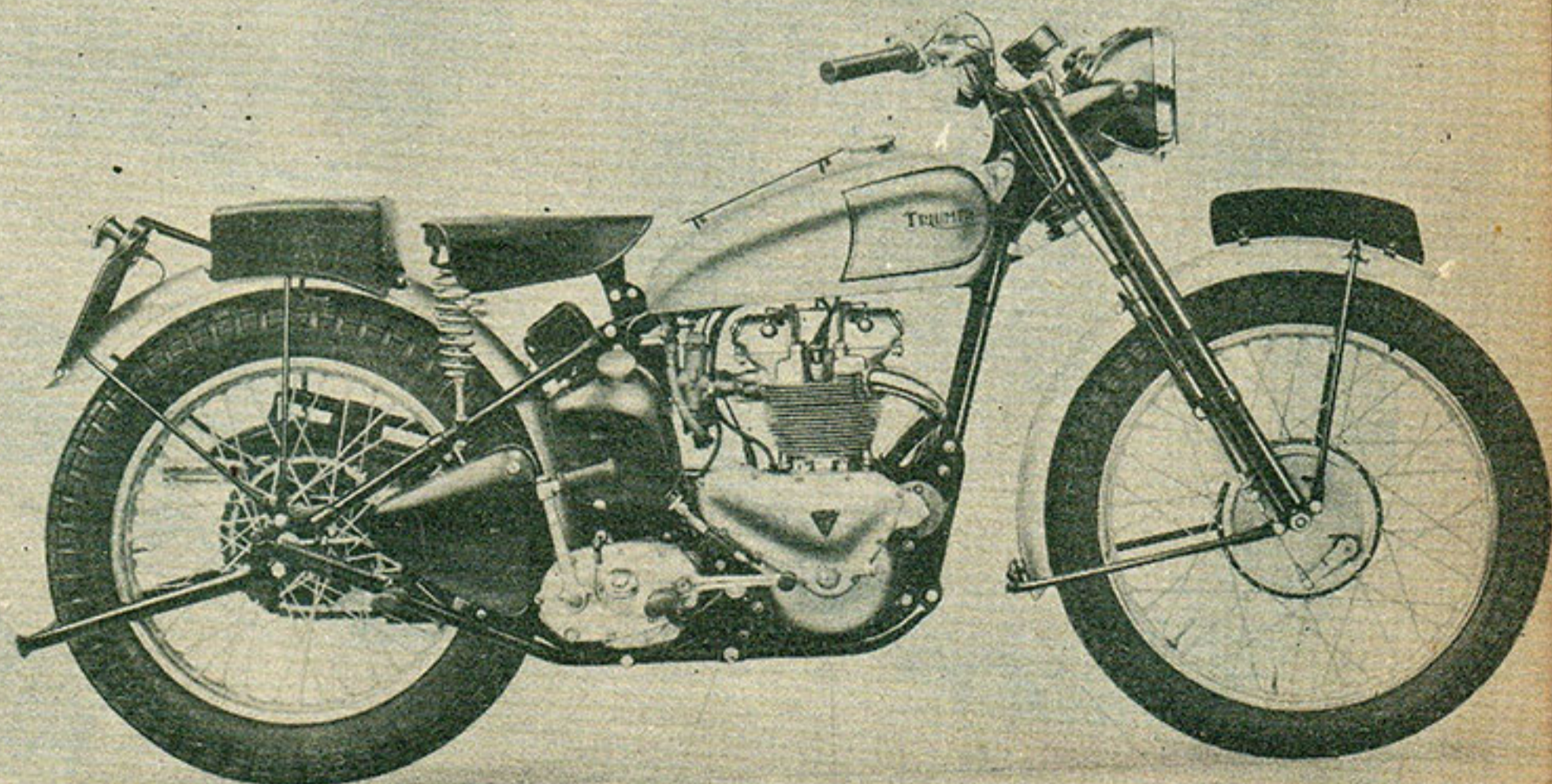
Ci-contre à gauche : le moteur « Trophy » dérivé du modèle « Grand Prix », mais avec un seul carburateur, pistons et cames spéciaux, etc... Les deux tubes d'échappement sont raccordés en un seul.



Pour 1952, Triumph présente 4 modèles : les Speed-Twin, Tiger 100 et Trophy et enfin la Thunderbird. La Speed-Twin, mère de tous les vertical twins, est montée maintenant avec un nouveau phare Lucas de 7 pouces avec ampoule « Prefocus » et lentille.

Le même éclairage est monté sur la Tiger 100 pour laquelle la boîte de « conversion en compétition » est toujours livrable.

Ci-contre :
Le modèle « Trophy » avec les spécifications spéciales répondant aux exigences des épreuves anglaises : selle relevée, kick repliable, etc... En outre, l'équipement de route complet est livré de série comme sur toutes les machines anglaises de ce genre.



100 cm³

100 cm³

TYPE S 3 GD - Changement de vitesses à main
TYPE S 3 GDS - à sélecteur au pied. Montage en
supplément : correcteur Grégoire sur la fourche.

125 cm³

125 cm³

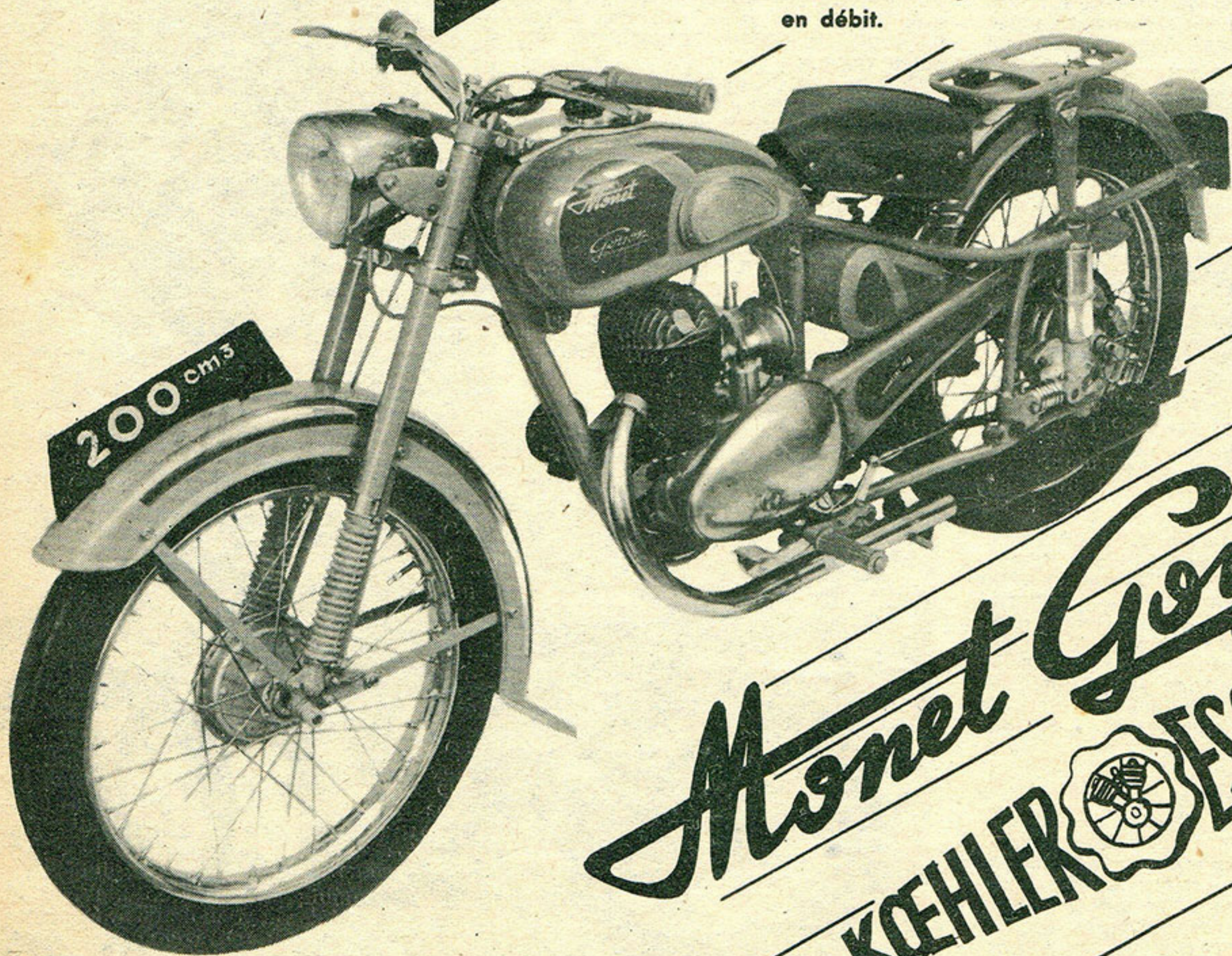
TYPE S 6 V - Montages en supplément : fourche té-
lescopique - Compteur incorporé dans le phare - Bat-
terie, redresseur, volant magnétique ABG - Avertisseur
électrique - Correcteur Grégoire avant et arrière.

200 cm³

200 cm³

TYPE M 2 V "SHOOTING STAR"

Livré en série avec : Fourche télescopique - Compteur
incorporé dans le phare - Batterie redresseur et volant
magnétique ABG ou dynamo volant et batterie - Aver-
tisseur électrique - Suspension arrière - Livraison avec
correcteur Grégoire AR, supplément correspondant
en débit.

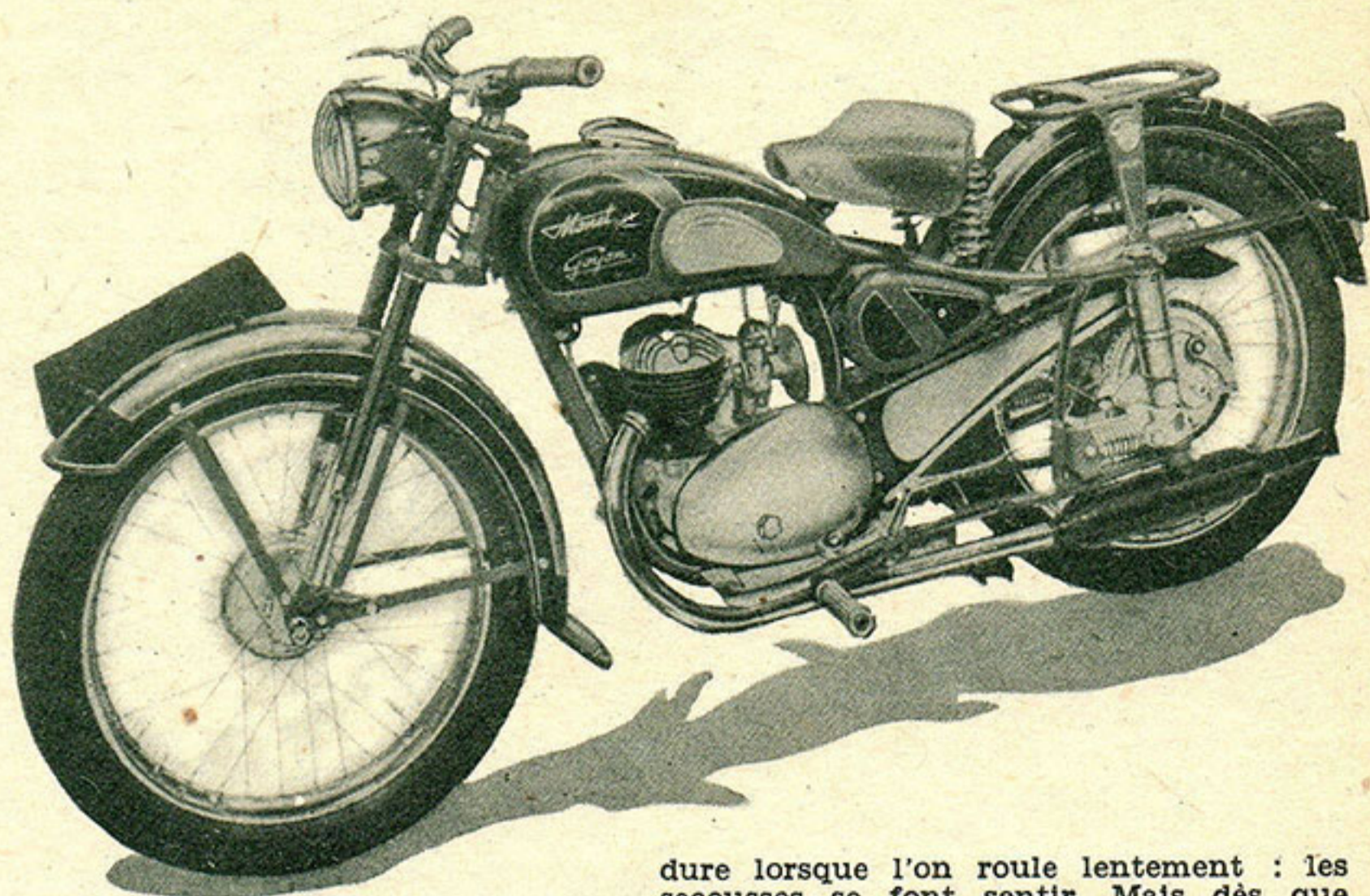


Monnet Goyon
KOEHLER ESCOFFIER



USINES & BUREAUX : 44, RUE RAMBUTEAU, MACON - SUCCURSALE A PARIS : 49, RUE DESRENAUDES (17^e)

Un essai de la 200^{cc} Shooting Star



LES Etablissements Monet-Goyon nous ont permis de faire un essai de leur 200 cmc. Shooting Star dans des conditions que nous aimerions pouvoir rencontrer plus souvent. Si la machine était absolument neuve lorsqu'elle fut confiée aux essais, il nous a été permis de la roder complètement, puis de l'utiliser pleinement, afin de bien juger de son moteur, de ses commandes, de ses freins, de ses suspensions.

J'ai utilisé la machine durant un mois et demi, couvrant plus de 3.000 kms, par tous les temps, sous la pluie et sous le soleil, de jour et de nuit, assez souvent avec un passager. Ceci me permet donc de pouvoir porter un jugement assez étayé sur cette petite moto.

La présentation de la Shooting Star est agréable à l'œil et certains petits détails (tel l'adjonction de butée en caoutchouc sur la pédale de frein afin d'amortir son retour) montrent le soin apporté par le constructeur. Je tiens à signaler, aussi, que durant tout ce temps, je n'ai pas eu un boulon à resserrer.

La grande innovation sur cette machine est l'adjonction d'un correcteur Grégoire à la suspension arrière. Au début, en solo et à vitesse moyenne, cette suspension m'a semblé un peu dure, mais

elle est très bien adaptée, soit pour l'utilisation à deux de la machine (j'ai eu l'occasion de faire 500 kms en tandem), soit pour son utilisation à grande vitesse et ce fut aussi l'avis du chef de file de l'écurie AJS, Doran, qui, à la suite d'un essai sur l'anneau de vitesse de Montlhéry (essai sur lequel je reviendrai ultérieurement), déclarait, en descendant de la machine, être très satisfait de sa suspension arrière. C'est d'ailleurs là le dilemme posé aux constructeurs avec la plupart des suspensions actuelles : ou bien la suspension est bonne pour les grandes vitesses ou le tandem, et alors elle est un peu dure pour le solo en utilisation normale ; ou bien la suspension est prévue pour les vitesses moyennes en solo, et alors elle risque de talonner en cas d'utilisation forcée.

J'ai essayé la suspension de la Monet-Goyon sur les nouvelles pistes d'essais de Montlhéry, en particulier sur celle en très mauvais pavés. Cet essai a confirmé mon appréciation : suspension un peu

dure lorsque l'on roule lentement : les secousses se font sentir. Mais dès que l'on augmente la vitesse, la conduite devient plus agréable.

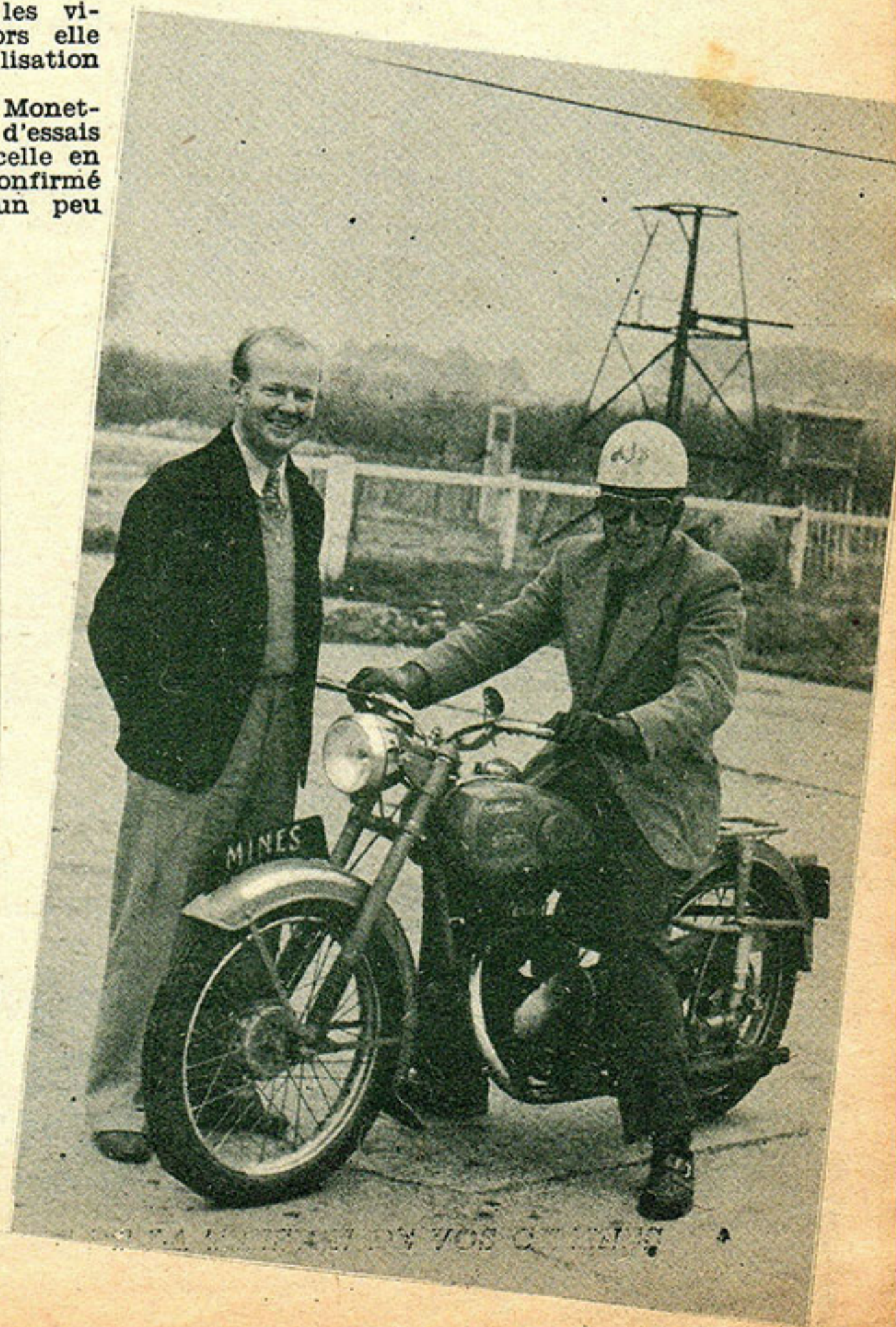
Bien que la selle, non articulée et fixée en 3 points, soit légèrement dure pour un pilote extrêmement léger (moins de 50 kgs), on s'en accommode fort bien sur une machine bien suspendue.

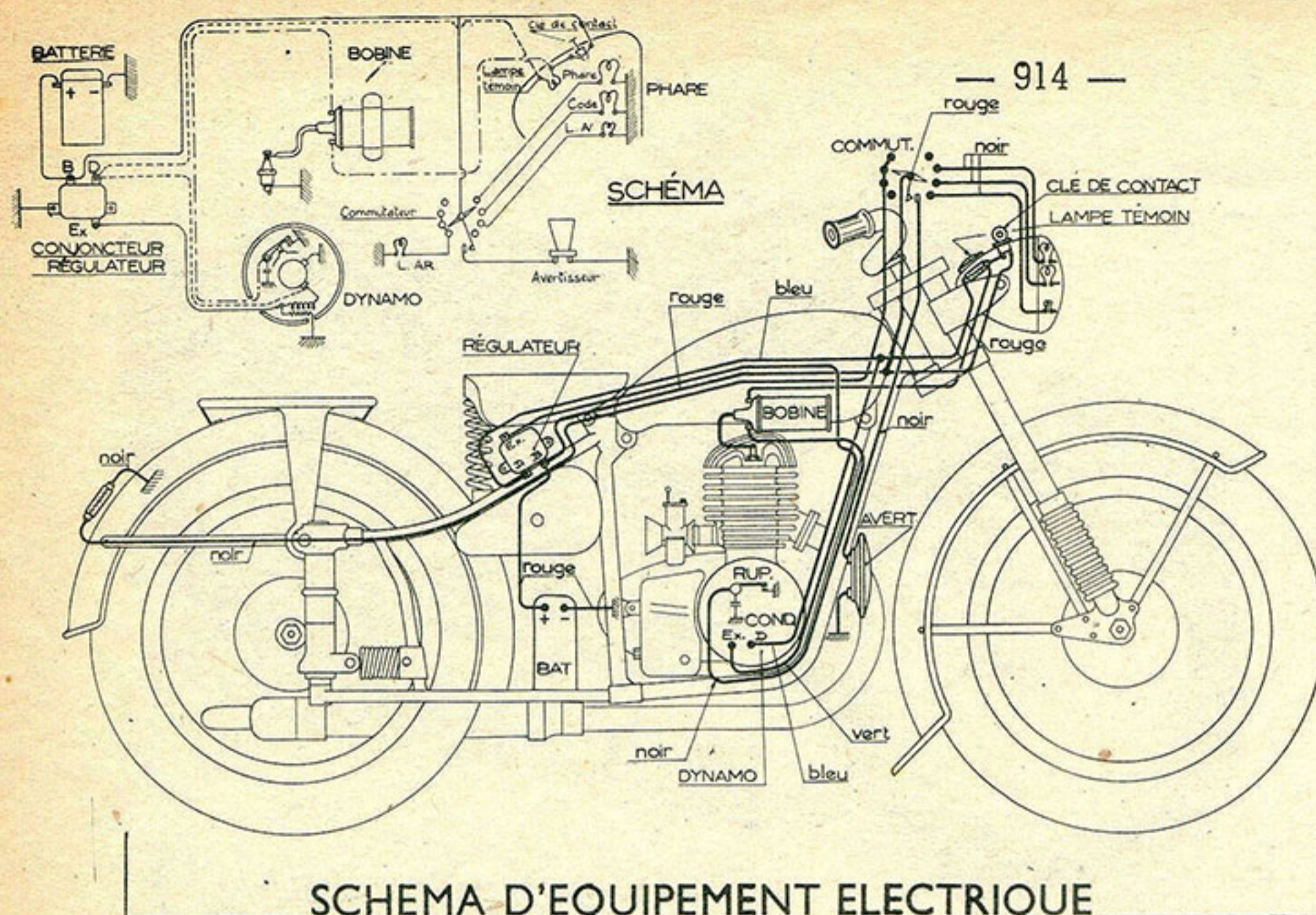
Légère pour une moto de cette cylindrée (80 kgs à vide) et maniable, la Shooting Star se conduit comme un gros vélomoteur et se faufile facilement dans les encombrements parisiens, qualité très appréciable le matin, dans la traversée des Halles.

Mais à côté de ses qualités, cette 200 cmc. a aussi, dans sa partie cycle, ses points faibles. Sans parler d'un petit détail comme la fermeture assez mal commode du coffre à outils qui est assez



Ci-dessus : à la fin du franchissement de l'obstacle, la fourche télescopique reprend presque son allongement normal. A droite : Doran, après l'essai de vitesse, pose pour notre photographe sous le regard amusé de Coleman, habitué à des machines deux fois plus rapides.





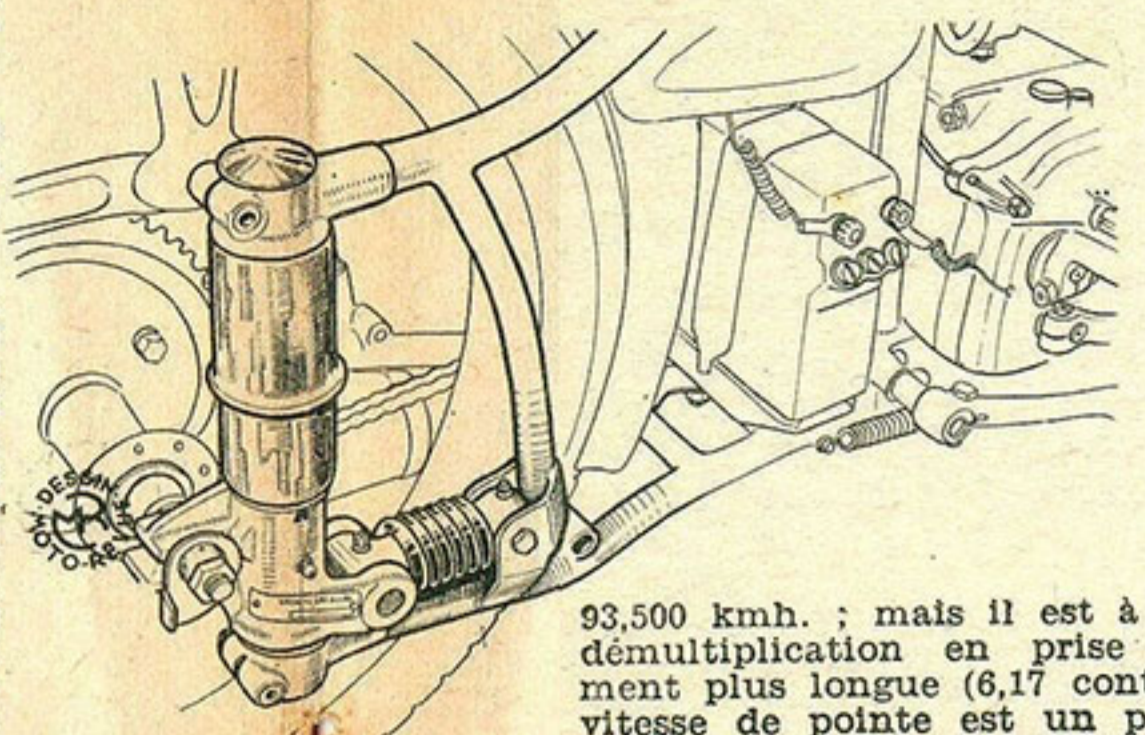
SCHEMA D'EQUIPEMENT ELECTRIQUE

enclanchée, on ne peut rouler à moins de 1.500 t.-m., sinon la marche est saccadée.

Mais dès qu'on ouvre un peu les gaz, le moteur ne demande qu'à tourner et sa nervosité se fait immédiatement sentir, la machine accélérant très fort.

En 3 secondes 4/5, la vitesse atteinte, maximum en 1^{ère}, est de 37 kmh., mais au régime extrêmement élevé pour cette machine de 5.800 t.-m. En seconde, les 72 kmh. (6.300 t.-m.) sont atteints en 10 sec. 4/5, et en prise, 86 kmh. en 16 sec. 1/5 et 89 kmh. en 20 sec. 2/5. Par curiosité, j'ai comparé ces résultats avec ceux obtenus par un confrère britannique sur une James à moteur Villiers 200 cmc., essai datant d'il y a deux ans, il est vrai. Malgré un rapport plus démultiplié en première sur la machine anglaise (sûrement beaucoup de trop : 20,1 à 1 contre 18,59 au Villiers français), et sensiblement le même rapport en 2^e, les accélérations que j'ai pu obtenir avec la Money-Goyon sont supérieures à celles obtenues avec la « Captain de Luxe » : 55 kmh. en 5 sec. contre 44 ; en 10 sec. 74 kmh. contre 62 ; 84 kmh. en 15 sec. contre 78.

Les essais de vitesse maximum ont été fait sur l'anneau de vitesse de Monthéry. Etant au plateau de St-Eutrope la veille des derniers records AJS, je n'ai pu m'empêcher de demander à Doran d'effectuer l'essai pour moi, ce à quoi il s'est très obligeamment prêté, prêt même à enfilier sa combinaison de course. Au premier tour (2 kms et demi environ), départ arrêté, la moyenne a été de 83,9 kmh. Le troisième tour, accompli évidemment en position couchée, a été le plus rapide et la moyenne a été de 91,800 kmh., correspondant à un régime de 5.000 t.-m. La vitesse maximum obtenue sur la James a été légèrement plus élevée, de



Ci-dessus : la suspension arrière télescopique de la « Shooting Star » avec son correcteur Grégoire. Ce dernier est constitué par un court ressort de fort diamètre dont une extrémité est articulée sur le cadre et l'autre sur le coulisseau de la suspension télescopique. Lors de l'enfoncement de ce dernier, le ressort travaille à l'extension et limite le débattement en donnant un effet progressif.

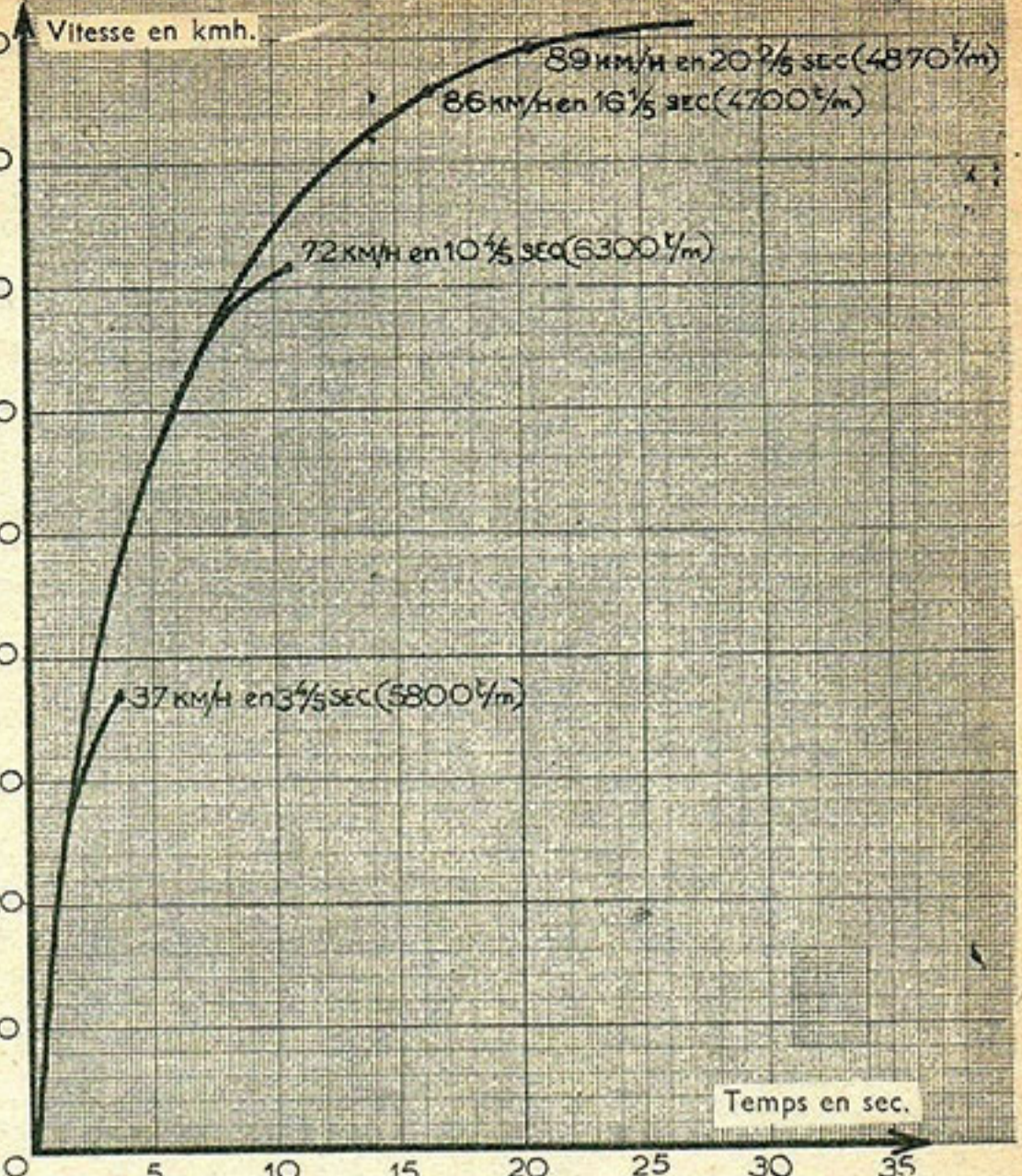
93.500 kmh. ; mais il est à noter que sa démultiplication en prise était légèrement plus longue (6,17 contre 6,5). Cette vitesse de pointe est un peu limitée et ceci m'amène à aborder la question des rapports de la boîte de vitesse.

Il est maintenant de règle de réclamer une 4^e vitesse sur les boîtes n'en comportant que 3. Quoique, à ce sujet, la Shooting Star pourrait se justifier par le fait que le Villiers étant un « longue course » possède un couple élevé, donc de bonnes reprises qui permettent un écart plus grand entre les rapports et de ce fait de n'en posséder que trois.

Mais là n'est pas la question essentielle. La critique que je fais n'a de valeur que parce que le moteur Villiers est très nerveux et possède une puissance élevée de 8,5 CV.

maximum (4.000 t.-m.). Dans ces cadres, la démultiplication actuelle de la 1^{ère} (18,59 à 1) ne permet de monter qu'à 27 kmh., ce qui est relativement peu pour une 200 cmc. Il m'est arrivé d'ailleurs, à la suite de fausse manœuvre, de démarrer, avec un passager en tan-sad, en seconde : et le départ était facile. Avec la première telle qu'elle est, la Monet-Goyon arracherait avec grande facilité un sidecar léger. On peut donc, sans aucune crainte, pour utilisation en solo et en tandem, allonger un peu la première et lui donner un rapport de 15,8 par exemple, au lieu de 18,59. Le moteur pourrait même tirer beaucoup plus long, mais pour permettre d'avoir des démarrages faciles à deux en côte, il suffit de limiter à 15,8. Ce dernier rapport permettrait, à 4.250 t.-m., d'atteindre 32 kmh.

Toujours sur la même gamme des meilleurs régimes (de 2.750 à 4.250), la seconde avec son rapport de 10,4 permet des vitesses comprises entre 31,4 et 48,6 kmh. Le chevauchement avec la 1^{ère} à 15,8 serait donc très minime (32 et 31,4 kmh.) ; mais de plus, on a un trou avec la prise existante de 6,5 (50,4 kmh. à 2.750 t.-m. contre 48,6 kmh. à 4.205 t.-m. en seconde), et à plus forte raison le trou serait encore plus grand avec une prise à 5,8 (56,4 kmh. à 2.750 t.-m.). Il est donc absolument nécessaire, pour pouvoir profiter au mieux de l'excellent moteur Villiers, d'introduire un vitesse supplémentaire entre la seconde et la prise, donc d'avoir une boîte 4 vitesses. On en



Les courbes caractéristiques du 200 Villiers, limitées jusqu'au régime de puissance maximum (4.000 t.-m.). Le couple (maximum à 3.000 t.-m.) est élevé à cause de la longue course et permet donc de brillantes accélérations.

vaste, m'es critiques porteront surtout sur l'appareillage électrique, les freins et les vibrations.

La Monet-Goyon est une machine rapide. Or il me semble que plus une machine va vite, plus il faut soigner tous les organes dont dépend la sécurité du pilote.

Les freins, l'éclairage ou l'avertisseur d'une 125 cmc. sont insuffisants pour une machine bientôt deux fois plus puissante. Le frein avant est pour ainsi dire inopérant, même après de multiples réglages. Le frein arrière est plus efficace, mais n'est vraiment pas assez progressif et la roue se trouve vite bloquée. L'éclairage est commandé par un gros commutateur Morel auquel on s'habitue assez rapidement pour ne plus risquer, par inadvertance, de passer de la position neutre en veilleuse. Mais l'intensité de l'éclairage, même en phare, est absolument insuffisante : de nuit, sur une bonne route, mais que l'on ne connaît pas très bien, on ne peut guère rouler à plus de 50-55 kmh. à cause du manque de visibilité. Quant à l'avertisseur électrique, s'il manque manifestement de vigueur, il devient quasiment inaudible lorsque les phares sont allumés. Désagréables aussi sont les vibrations qui prennent assez rapidement naissance au niveau du phare et du garde-boue avant.

Il faut déplorer d'autant plus ces insuffisances que, ainsi que je l'ai déjà dit, l'ensemble de la partie cycle fait honneur à ce constructeur français.

Passons maintenant à la partie motrice. Le moteur est un Villiers de 200 cmc., moteur anglais construit sous licence par les Etablissements Monet-Goyon. C'est une longue course, de 72 mm pour 59 d'alésage. Le rapport course-alésage 1,22, donc élevé, est très caractéristique des machines anglaises (certaines « mono » britanniques telle la 350 A.J.S., font même 1,345) et l'on est vraiment très loin des moteurs sensiblement carrés ou même supercarrés (0,88) de l'école allemande du 2 temps. Le taux de compression de 7,1 donne l'excellente puissance de 8,5 CV à l'arbre au régime de 4.000 t.-m. Le couple (donc aussi les forces de traction) maximum est obtenu à 3.000 t.-m. environ.

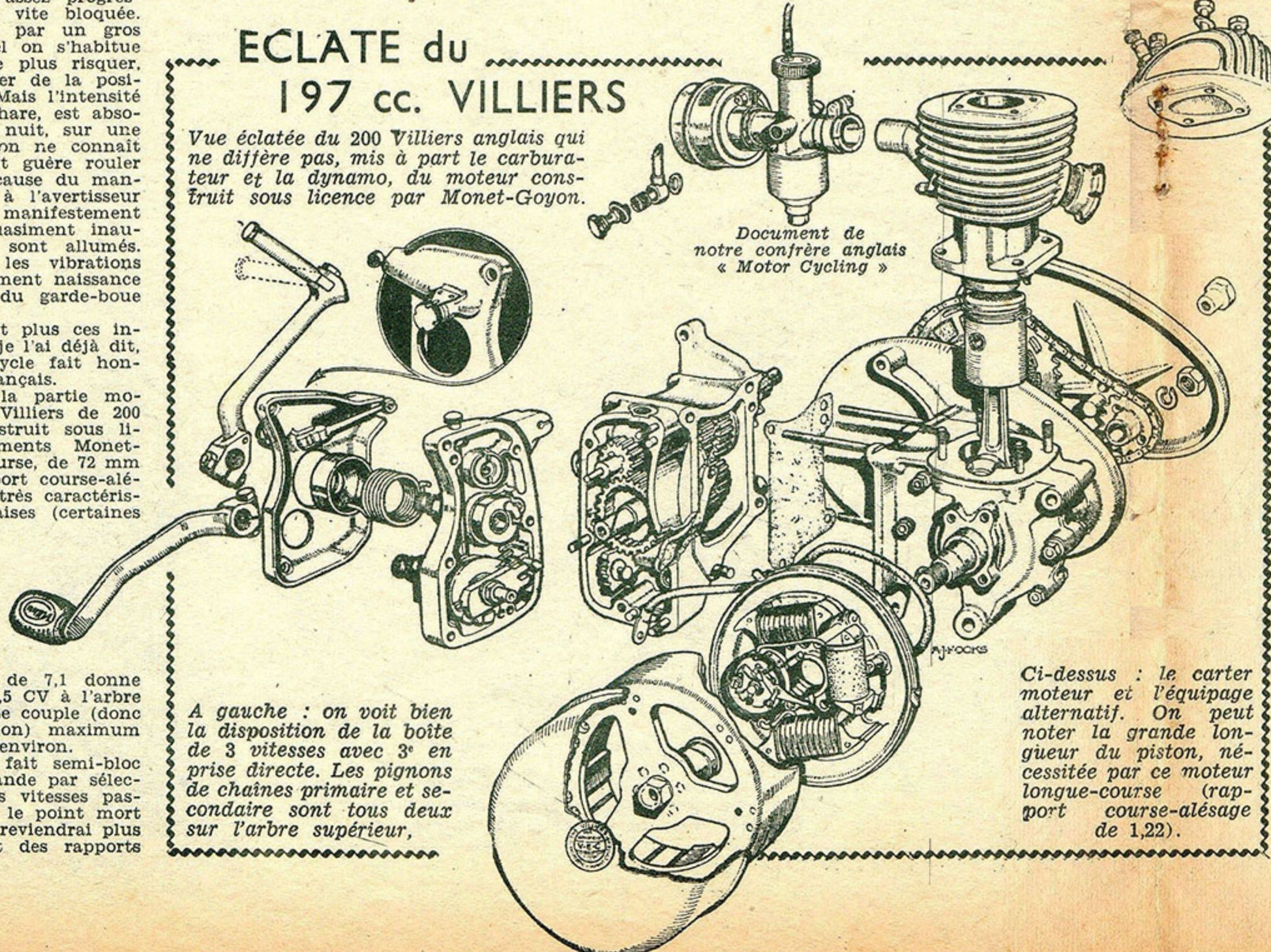
La boîte de 3 vitesses fait semi-bloc avec le moteur. La commande par sélecteur est très douce et les vitesses passent très bien. On trouve le point mort sans aucune difficulté. Je reviendrai plus en détail sur l'étagement des rapports

qui sont les suivants : 18,59 - 10,4 et 6,5 à 1. A noter toutefois la tendance qu'a parfois la 3^e à sauter.

Le moteur Villiers s'est manifesté comme étant très nerveux. Le seul reproche que l'on peut lui faire est un mauvais ralenti à froid. Tôt le matin, il faut rouler durant quelques minutes l'air fermé, sinon la marche obtenue est par secousses. Un réglage de la vis de ralenti du carburateur a amélioré la situation, mais jamais le ralenti n'a été excellent ; même le moteur chaud à l'arrêt, il faut lui assurer un régime assez élevé. Une vitesse

ECLATE du 197 cc. VILLIERS

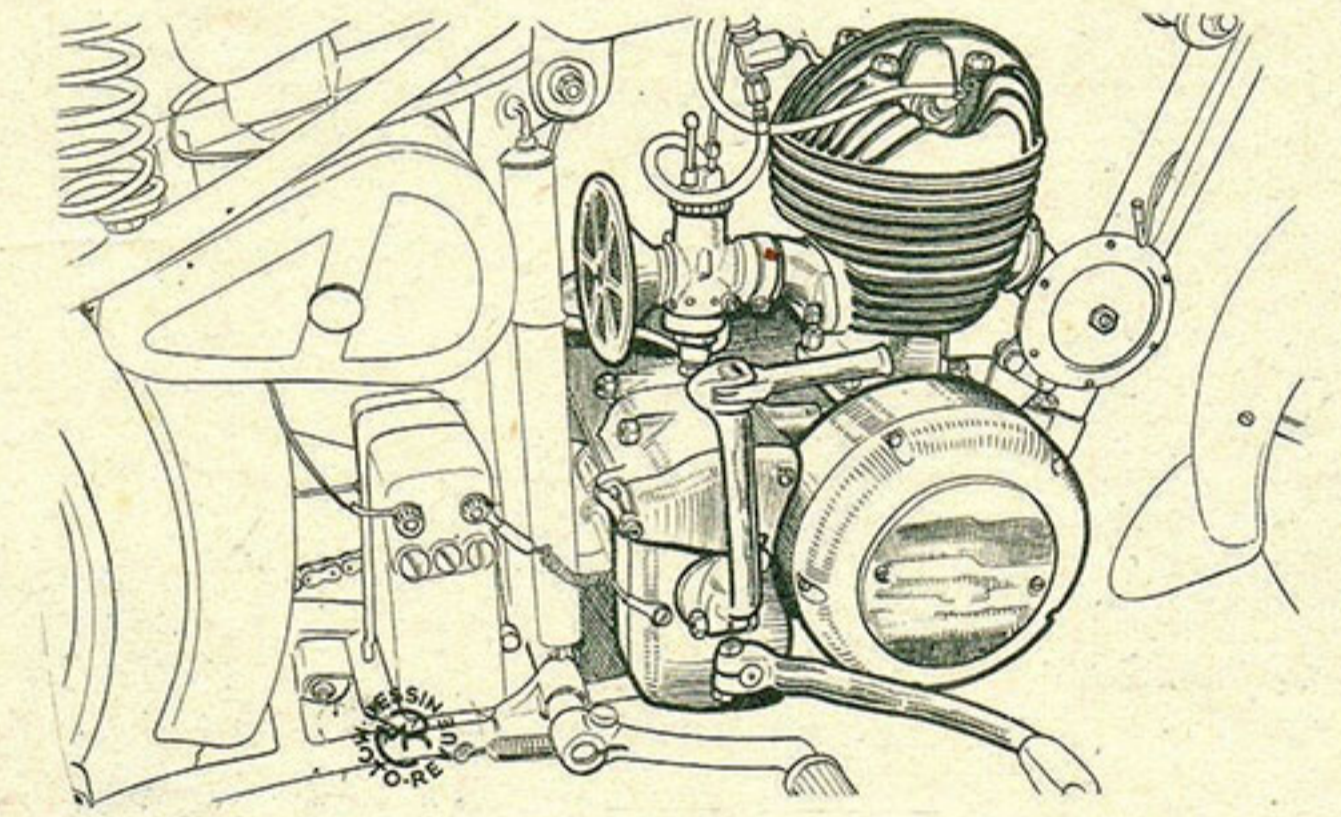
Vue éclatée du 200 Villiers anglais qui ne diffère pas, mis à part le carburateur et la dynamo, du moteur construit sous licence par Monet-Goyon.



A gauche : on voit bien la disposition de la boîte de 3 vitesses avec 3^e en prise directe. Les pignons de chaînes primaire et secondaire sont tous deux sur l'arbre supérieur.

Ci-dessus : le carter moteur et l'équipage alternatif. On peut noter la grande longueur du piston, nécessitée par ce moteur longue-course (rapport course-alésage de 1,22).

A droite : une vue d'ensemble du semi-bloc moteur de la 200 Monet-Goyon, du côté kick et sélecteur avec sa dynamo-volant Morel. Le carburateur Amac est muni d'un filtre à air efficace.



D'abord le rapport final en prise : la vitesse maximum obtenue, en position couchée, est de 92 kmh., à 5.000 t.-m. Or, on sent nettement que ce n'est pas le manque de puissance qui empêche de rouler plus vite, mais bien le régime atteint. A pleine puissance, donc à 4.000 t.-m., la vitesse, avec la démultiplication de 6,5 à 1, est de 73 kmh. seulement. Or, à ce régime, la puissance utile de la moto, en comptant un rendement de 88 à 90 % pour l'embrayage, la boîte et toutes les transmissions, est de 7,5 CV. Et cette puissance permet de rouler, en position assise, à 82-83 kmh. C'est en fonction de cette vitesse, et afin d'avoir la puissance maximum à cette vitesse, qu'il faut calculer la démultiplication finale en prise : on obtiendrait alors un rapport de 5,8 à 1 au lieu de 6,5. On pourrait ensuite, en position couchée, et alors seulement en surrégime, aller plus vite : non seulement les 92 kmh., vitesse maximum obtenue par Doran à 5.000 t.-m., seraient obtenus à moins de 4.500 t.-m. ; mais encore, à 4.500 t.-m., la puissance étant plus élevée qu'à 5.000 (le surrégime étant moins poussé), on aura la possibilité de gagner encore sur la vitesse maximum.

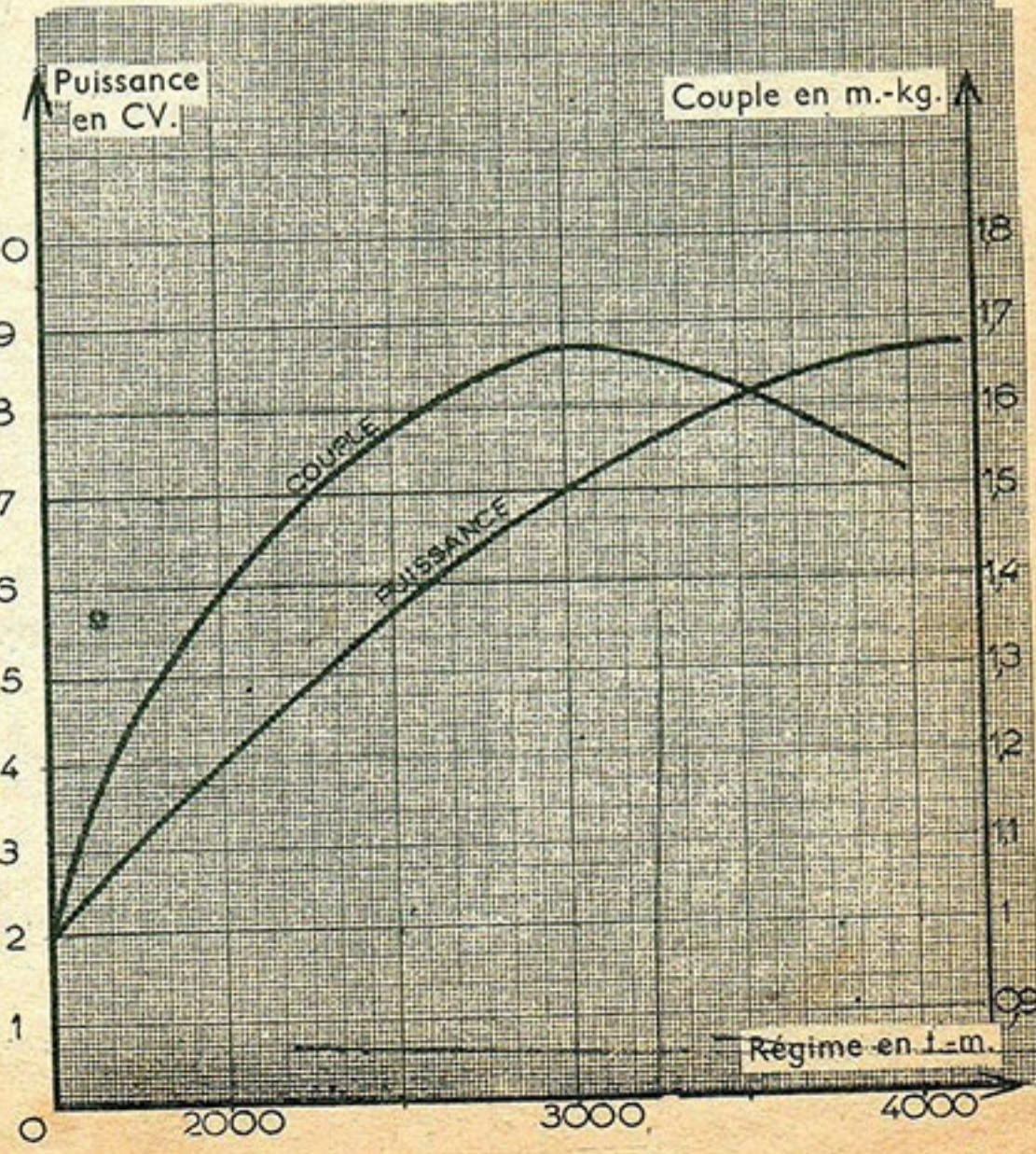
Je passe maintenant à l'autre extrémité, à la première. Il faut au préalable noter que le meilleur régime d'utilisation de la « Shooting Star » est sensiblement situé entre 2.750 et 4.250 t.-m., enserrant de près le régime de couple maximum (3.000 t.-m.) et le régime de puissance

profitera évidemment pour faire bien chevaucher toutes les vitesses dans la gamme des régimes optima, ce qui permettra d'avoir les meilleures reprises, une grande souplesse et une plus grande facilité pour gravir une rampe à deux. A mon avis, le mieux serait un rapport de 11,2 en 2^e (donc un peu plus démultipliée que la 2^e actuelle), et un rapport de 7,8 en troisième.

Ainsi, en définitive, on obtiendrait une boîte 4 vitesses possédant les rapports de démultiplication suivants : 15,8 - 11,2 - 7,8 et 5,8 à 1

Toujours dans la gamme des régimes optima, la 1^{ère} conduirait jusqu'à 32 kmh., la seconde de 29 à 45 kmh., la troisième de 42 à 65 et la quatrième de 56,4 à 87 kmh. Ainsi, toutes les vitesses chevauchent les unes sur les autres ; le chevauchement le plus important se trouve, comme il se doit, entre la 3^e et la prise, rapports les plus employés dans l'utilisation courante.

Si j'ai tellement insisté sur la question boîte de vitesses, c'est que nous sommes pour la première fois en France en présence d'une machine de moyenne cylindrée, et que son moteur est vraiment intéressant par les performances (prises dans le sens global du mot) qu'il permet. Une nouvelle boîte 4 vitesses bien étudiée permettrait, non seulement en ne modifiant rien au moteur, mais encore en le fatiguant moins (puisque l'on ne serait pas amené, ni à monter



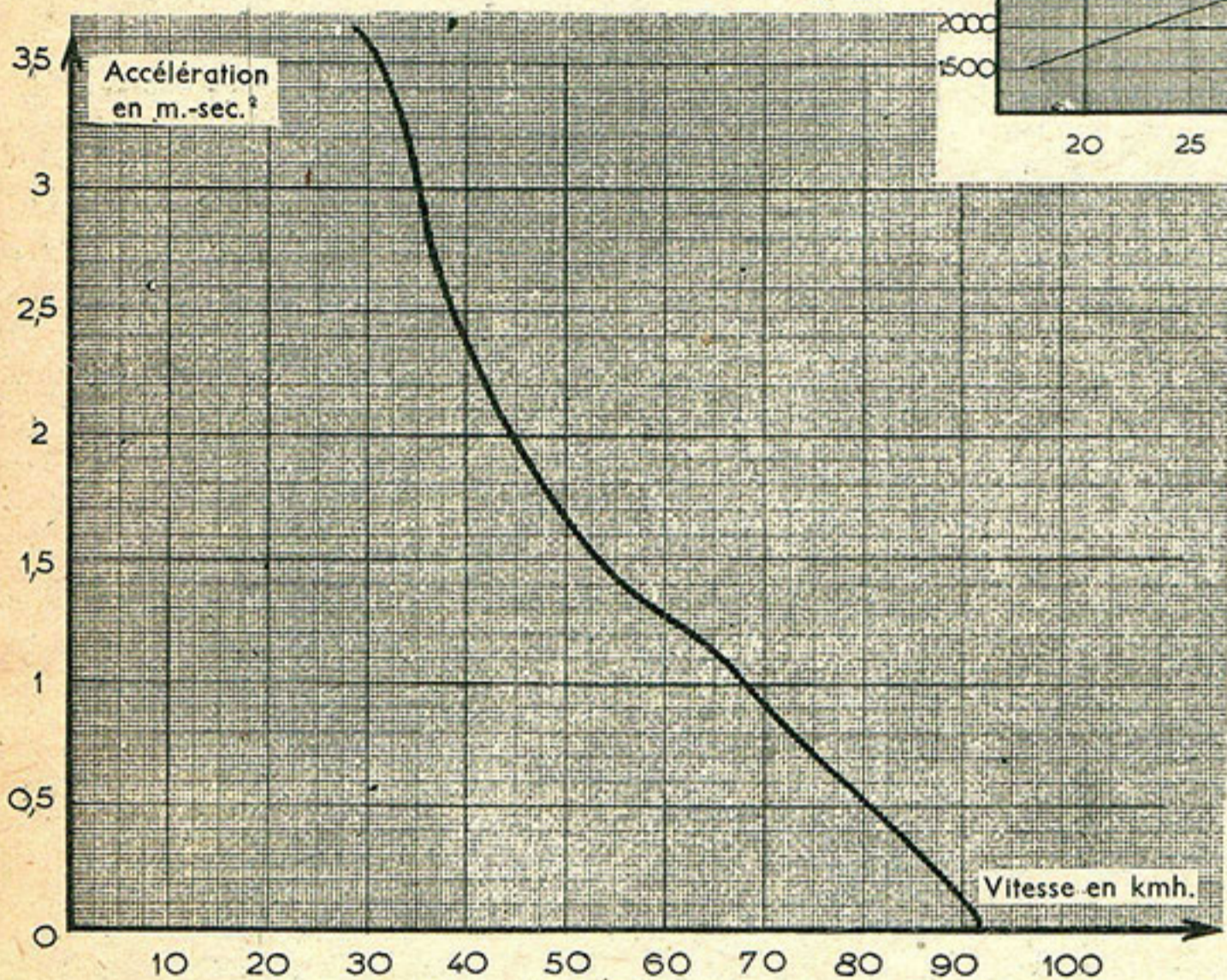
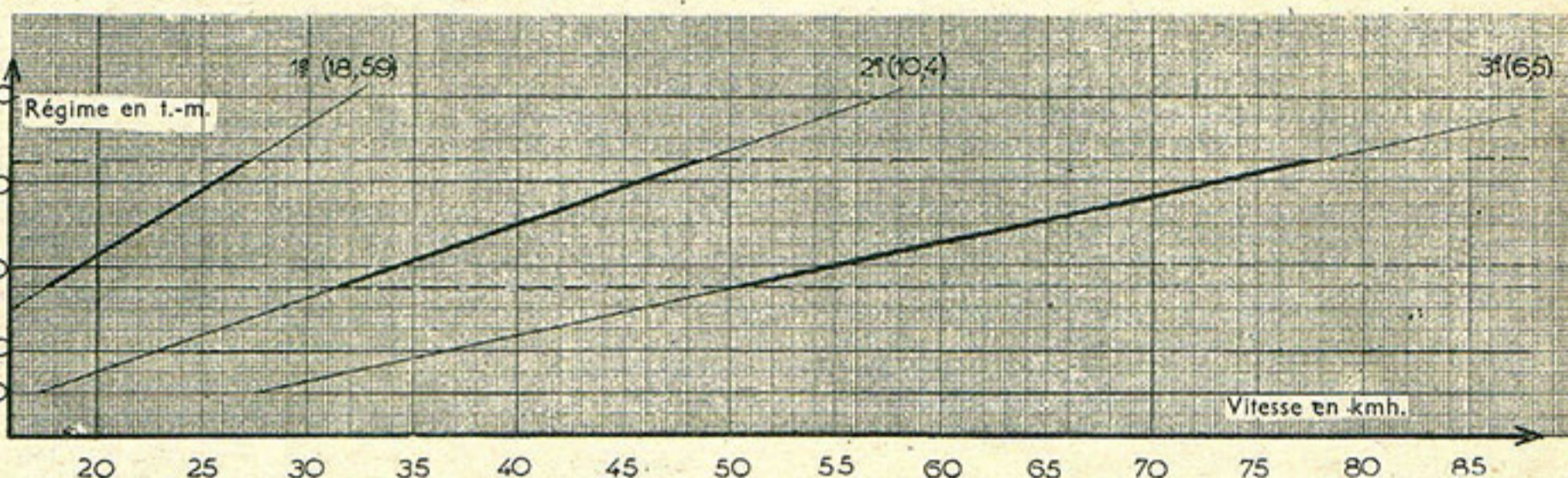
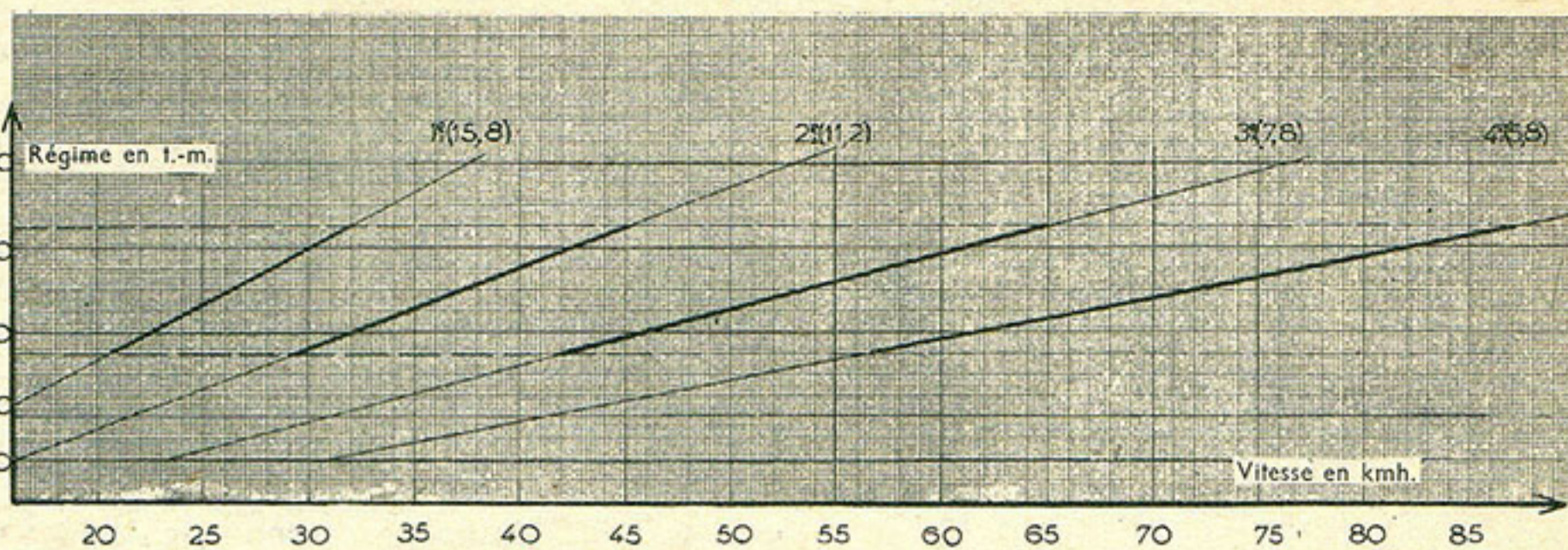
La courbe des vitesses atteintes au bout d'un certain temps montre les très bonnes accélérations de la Monet-Goyon. On voit aussi que le moteur peut très facilement monter en surrégime atteignant 5.800 et 6.300 t.-m. en 1^{ère} et 2^e.

comme c'est le cas actuellement, de prendre une 500 cmc. avec un side lourd. Ils auraient ainsi un moyen de transport familial économique. Déjà, telle qu'elle est, la Shooting Star peut facilement être attelée ; mais avec une boîte 4 vitesses, toujours avec une fatigue moindre pour le moteur, la moyenne serait plus élevée et la consommation certainement moindre.

Quelques mots encore sur l'allumage. Celui-ci, ainsi que l'éclairage, est fourni par un dynamo-volant Morel qui alimente la batterie par l'intermédiaire d'un petit conjoncteur-régulateur placé sous la selle. La bobine d'allumage se trouve logée entre les deux flancs du réservoir, sous le tube central. A noter la facile accessibilité aux rupteur, condensateur et charbons par simple dévissage du carter de dynamo.

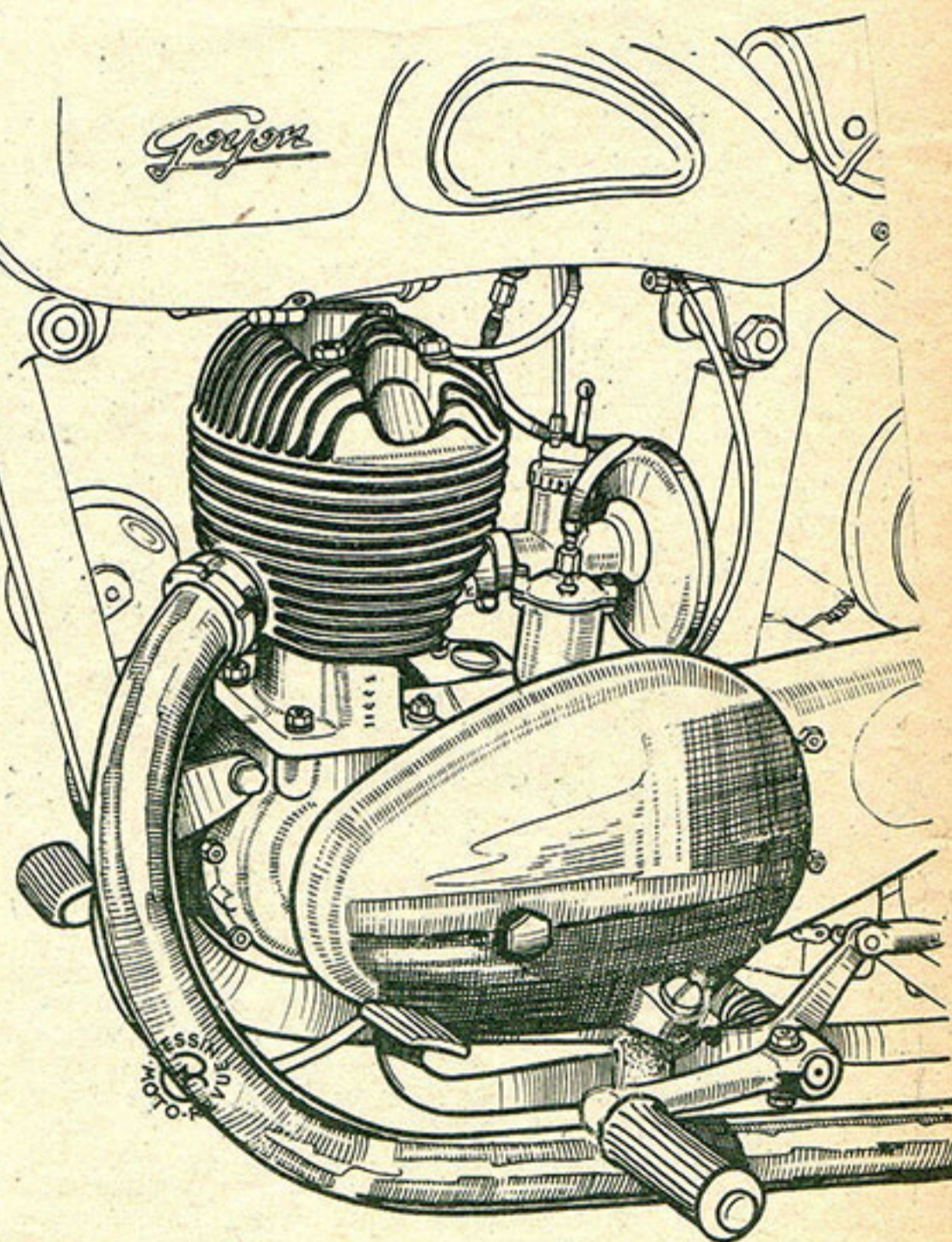
En conclusion, face à cette première 200 cmc. française, nous nous trouvons devant une excellente petite moto deux temps, de très bon rendement, de performances très intéressantes et qui doit satisfaire plus d'un amateur de petite machine puissante et nerveuse.

J. B.

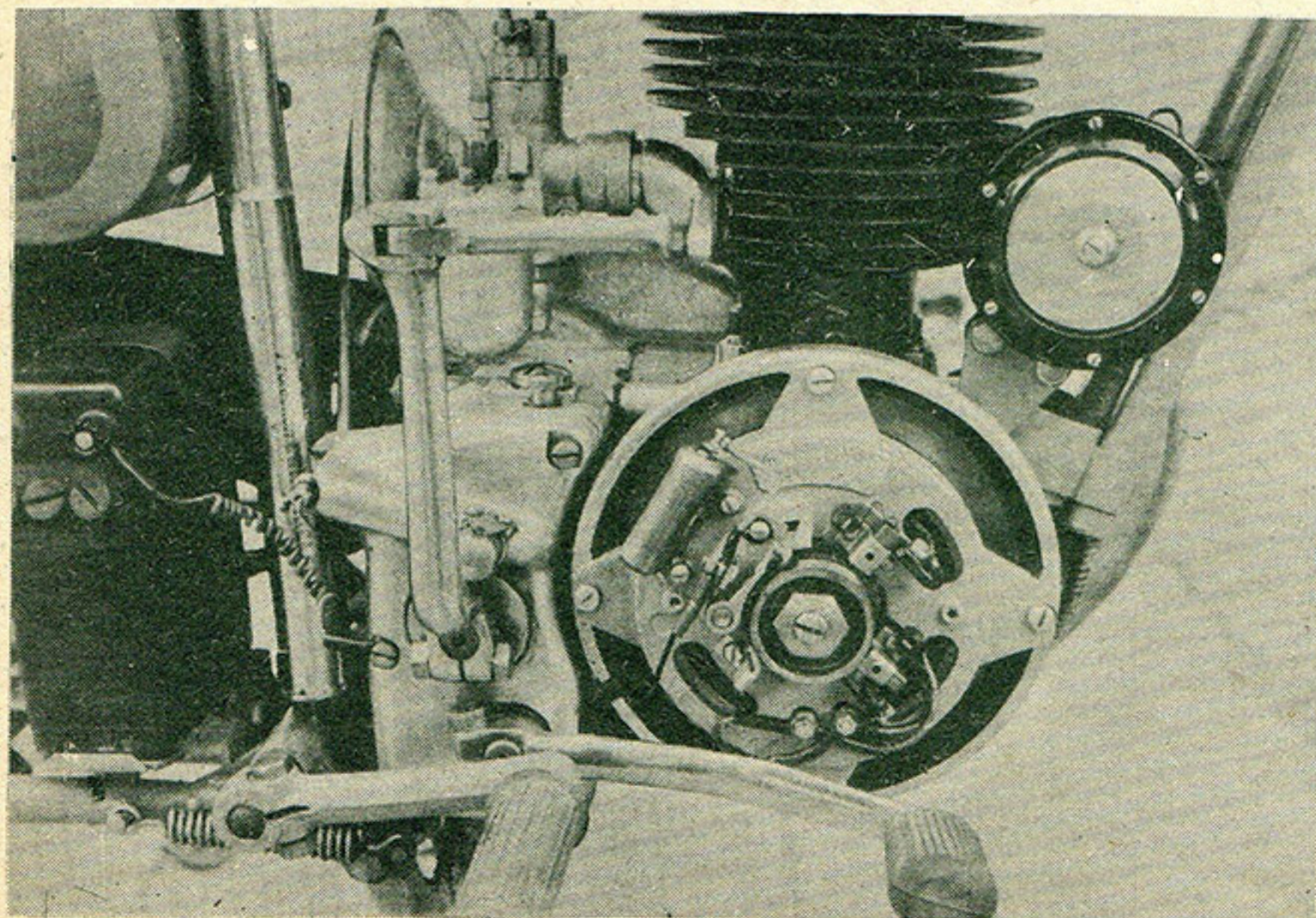


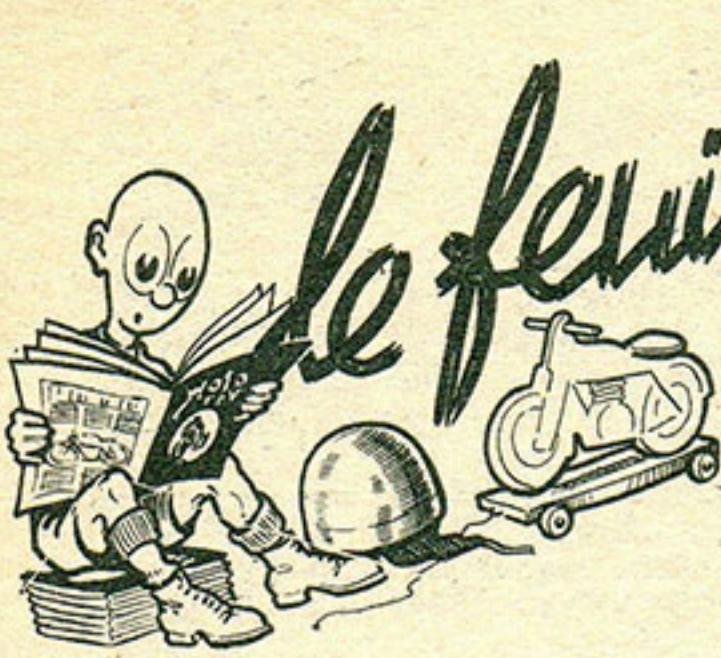
Ci-dessus : en bas, courbes indiquant les vitesses atteintes sur les rapports d'origine de la Shooting-Star en fonction du régime (en trait plein, dans la zone de régimes de meilleure utilisation). On voit nettement les trous existant entre les trois rapports. En haut : les mêmes courbes pour la boîte proposée par notre essayeur. Cette fois-ci, les vitesses chevauchent, tout en permettant une vitesse en prise plus élevée.

A gauche : la courbe des accélérations en m./sec.² obtenues aux différentes vitesses. A droite : le moteur Villiers vu du côté transmission primaire. La chaîne travaille dans l'huile dans un vaste carter profilé.



Vue intérieure de la dynamo-volant Morel, le carter étant enlevé. Tous les différents organes, y compris le système de rupture, sont très facilement accessibles. A noter que l'allumage par dynamo en bout d'arbre tend à se répandre en France.





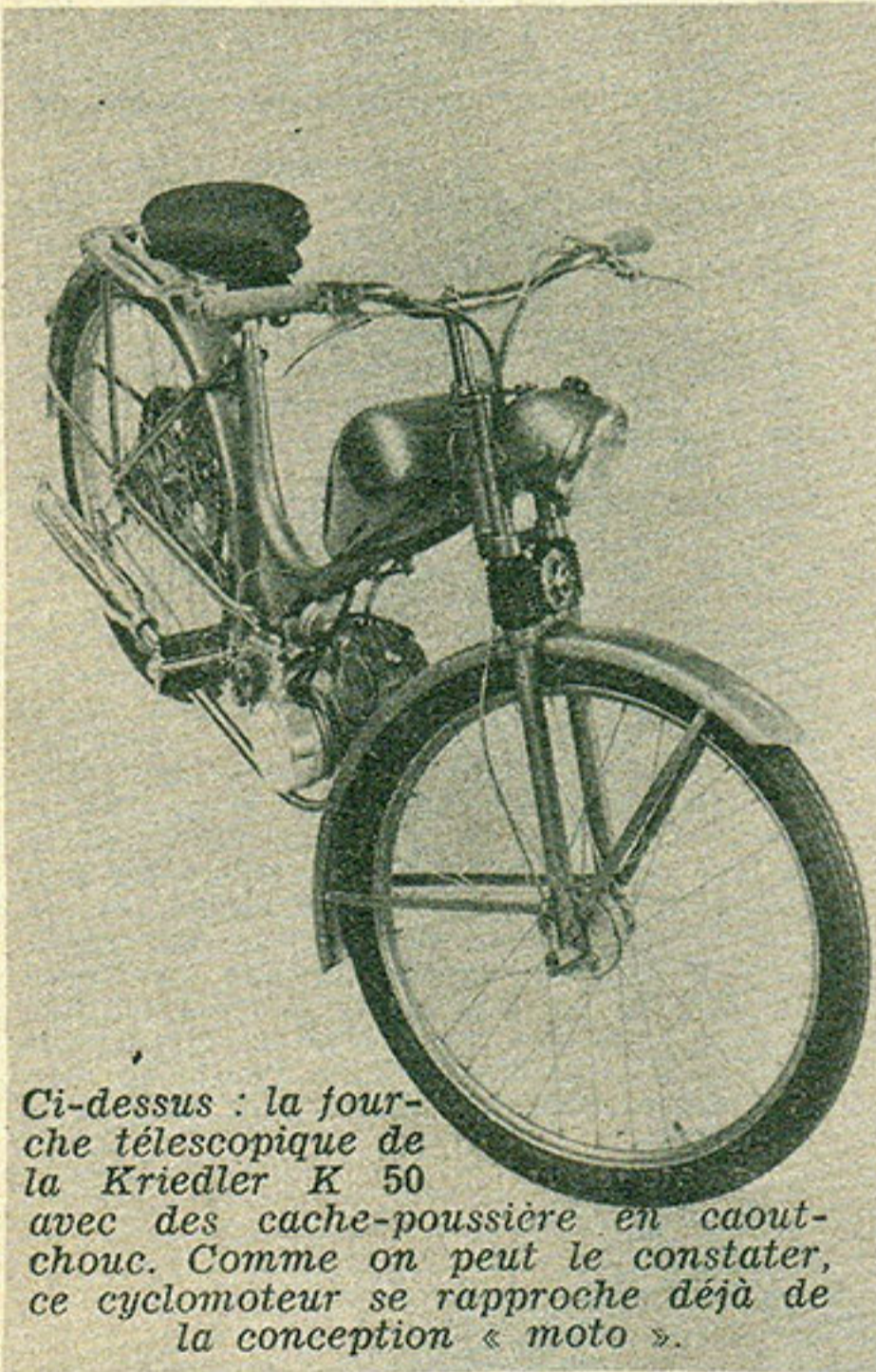
le feuilleton du débutant

Cyclomotoriste

L'IMMENSE vogue du cyclomoteur apparaît aux plus jeunes comme la nouveauté de cet après-guerre. Les pionniers, au contraire, y voient un retour à une formule qui a tenté, mais en vain, de s'implanter après 1918. D'autres, même, estiment qu'on revient aux extrêmes débuts de la motocyclette, puisque la moto primitive n'était après tout qu'une BMA. Considérez la René-Gillet de 1895 qui fut longtemps un des plus

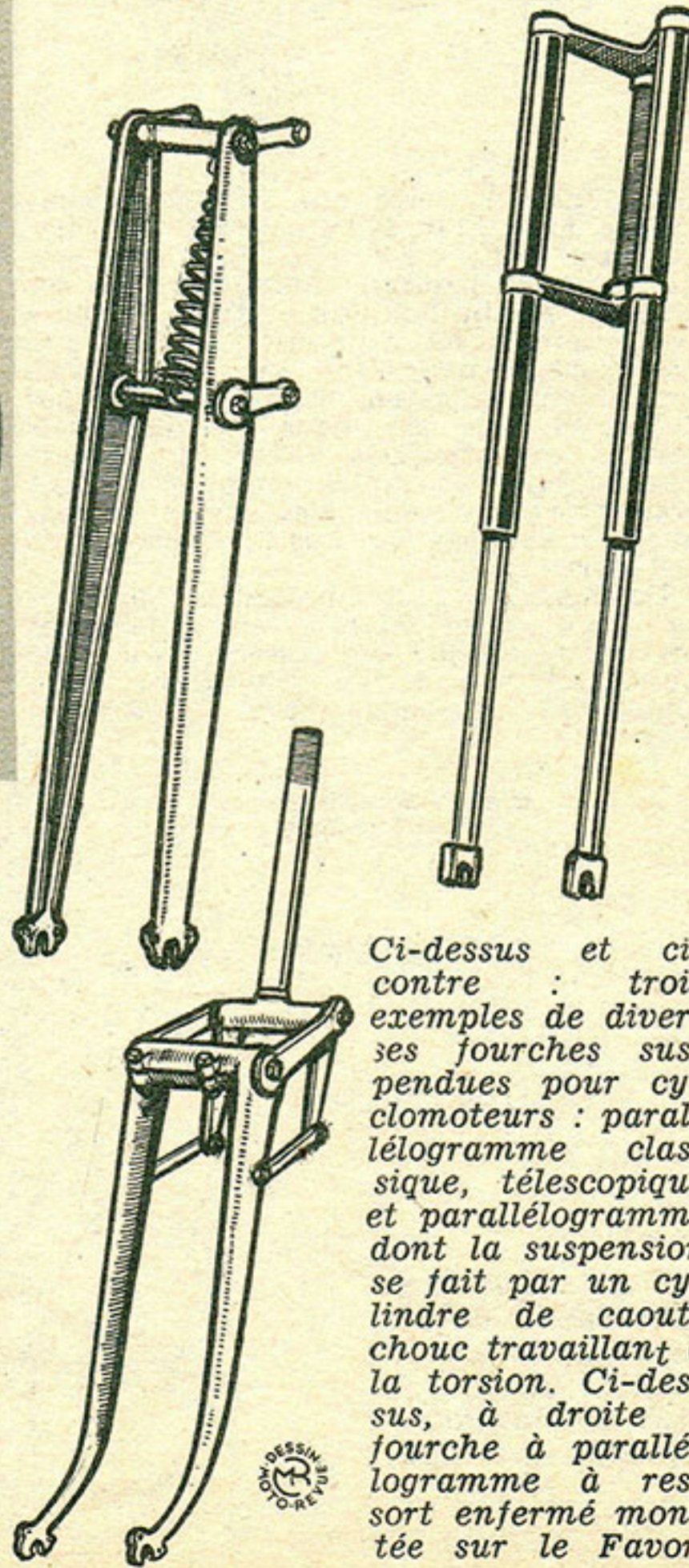
dis sur leurs aînés. Ceux-ci n'eurent que le tort d'être venus trop tôt. L'accroissement de la puissance spécifique a permis de tirer des 50 cmc. modernes le rendement que les 100 cmc. et plus de jadis n'atteignaient qu'avec peine, et les groupes actuels sont plus légers, ne vibrent pas, ne soumettent les cycles à aucun effort anormal. Le but initial du moteur universel, adaptable à tous les cycles normaux existants, paraît avoir été dépassé. Sans se tourner délibérément vers la motocyclette ultra-légère, on s'oriente peu à peu vers l'ensemble moteur BMA, établi par un spécialiste en fonction de son utilisation spéciale. On conserve généralement les pédales, utilisées pour le départ et éventuellement pour remorquer l'engin en panne d'essence. Indépendamment de son côté pratique, la présence de pédales a un effet, si l'on peut dire, psychologique. Elle rassure le cycliste qui envisage avec hésitation de piloter un véhicule à moteur. Ici, la position du conducteur est à peu près celle que donne un vélo normal. La manœuvre des commandes complique un peu la conduite, mais les principaux éléments de la bicyclette sont conservés, souvent même jusqu'à la fourche rigide, que le possesseur du véhicule, après une courte

expérience, ne tarde généralement pas à remplacer par une fourche élastique adaptable. L'engin reste léger, très maniable et logeable, peu bruyant, et permet cependant d'accroître à la fois le rayon d'action et l'allure de route, tout en fatiguant moins le conducteur. La dépense de carburant est infime. Un litre et demi permettent souvent de faire plus de 100 kilomètres. La seule appréhension que peut manifester le cyclomotoriste débutant, c'est de ne pouvoir se tirer d'affaire en cas de panne, et entretenir comme il convient cet engin un peu mystérieux pour lui, le moteur. Si le motocycliste, même débutant, connaît gé-

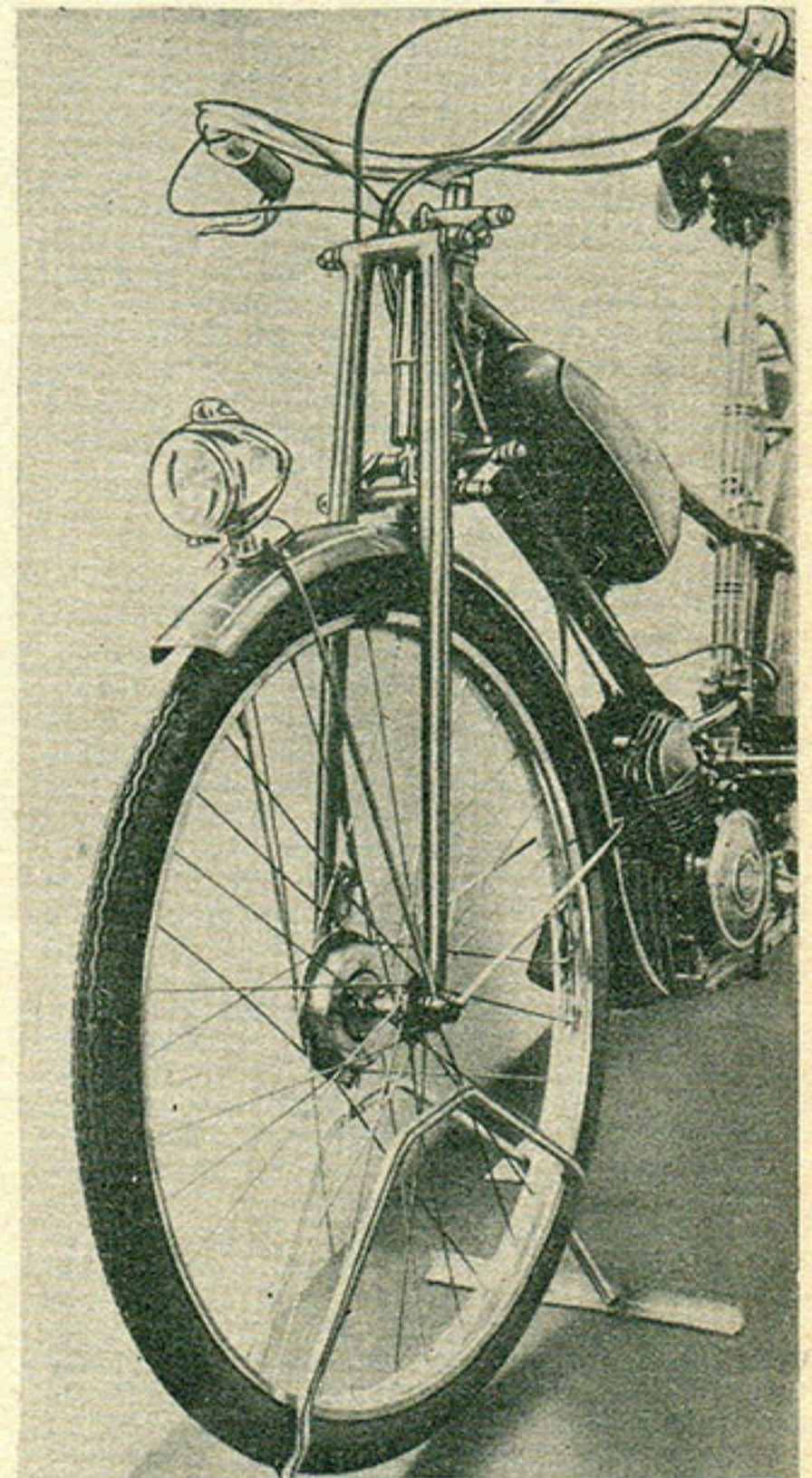


Ci-dessus : la fourche télescopique de la Kriedler K 50 avec des cache-poussière en caoutchouc. Comme on peut le constater, ce cyclomoteur se rapproche déjà de la conception « moto ».

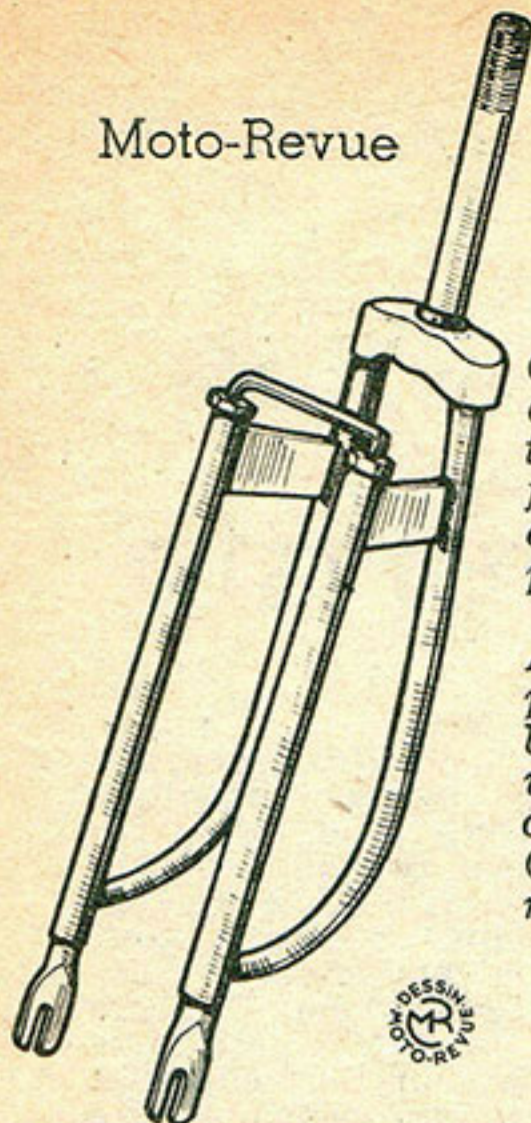
beaux ornements du grand hall de Moto-Revue. Il s'agissait d'un vélo renforcé, sur lequel on avait péniblement accroché moteur et réservoir, dont un compartiment étanche (ou à peu près) abritait les piles sèches de l'allumage. L'exemple n'est pas unique. La Werner primitive était construite sur des principes analogues. Vingt ans plus tard, alors que la moto avait déjà commencé son évolution vers la formule actuelle, qui rejette la conception BMA pour celle du véhicule homogène, on tenta de ressusciter le vélo à moteur sous la forme de propulseurs adaptables aux bicyclettes existantes, ce qui nous valut la floraison des S.I.C., Lutetia, Cyclotracteur, Micromoteur, Cycllette, Evans, etc... L'insuffisance de la technique ne permit pas d'aboutir à des créations viables. Trop lourds, souvent brutaux, fatiguant les cadres et les transmissions, les moteurs auxiliaires 1920 disparurent les uns après les autres. Néanmoins, l'expérience acquise ne fut pas perdue, puisque, vingt-cinq ans plus tard, on retrouve sur les petits moteurs auxiliaires, les principes expérimentés ja-



Ci-dessus et ci-contre : trois exemples de diverses fourches suspendues pour cyclomoteurs : parallélogramme classique, télescopique et parallélogramme dont la suspension se fait par un cylindre de caoutchouc travaillant à la torsion. Ci-dessus, à droite : fourche à parallélogramme à ressort enroulé montée sur le Favor.



néralement au moins dans ses grandes lignes, la technique du moteur à explosion, le cyclomotoriste est souvent un cycliste qui vient à la BMA pour rouler plus vite ou avec moins de fatigue, et qui ne connaît le moteur à explosion que par son aspect externe. Il compose, d'ailleurs, une clientèle particulièrement sympathique, qui forme le gros noyau des acheteurs et dont une partie s'orientera presque fatalement dans l'avenir vers la moto légère ou moyenne. Nous n'ignorons pas que cette clientèle désire se documenter, afin de tirer le meilleur parti des merveilleuses BMA modernes et de les soigner aux moindres frais, sans avoir besoin de recourir à tout bout de champ au spécialiste. Celui-ci n'a pas toujours le temps de procéder à un dépannage-express, alors que l'utilisateur a un besoin urgent de son véhicule. Ce dernier lui sert souvent pour se rendre à son lieu de travail, ou même pour son



Ci-contre, à gauche : une fourche télescopique d'une forme particulière et qui permet l'emploi de l'ancienne fourche.

A droite : rattrapage du jeu aux biellettes. On dévisse d'abord le contre-écrou, puis (en bas) on resserre le boulon et le contre-écrou.

travail proprement dit, lorsqu'il consiste en tournées ou exige des déplacements fréquents.

C'est précisément pour guider le cyclomotoriste dans cet entretien, pour lui permettre d'effectuer les réparations qui sont à sa portée que nous commençons cette série d'articles. Il ne s'agit pas d'inciter les possesseurs de BMA à démonter leur propulseur à tout propos, ou d'entreprendre des démontages ou mises au point qu'ils n'ont aucune chance de réussir. Nous déconseillons même à ceux qui n'ont aucun goût ou aucune inclination pour la mécanique de s'inspirer de nos conseils pour mettre la main à la pâte, mais les autres, qui sont les plus nombreux, se trouveront bien des quelques connaissances théoriques et pratiques que nous croyons nécessaire d'exposer ici.

LA BMA TECHNIQUE GENERALE

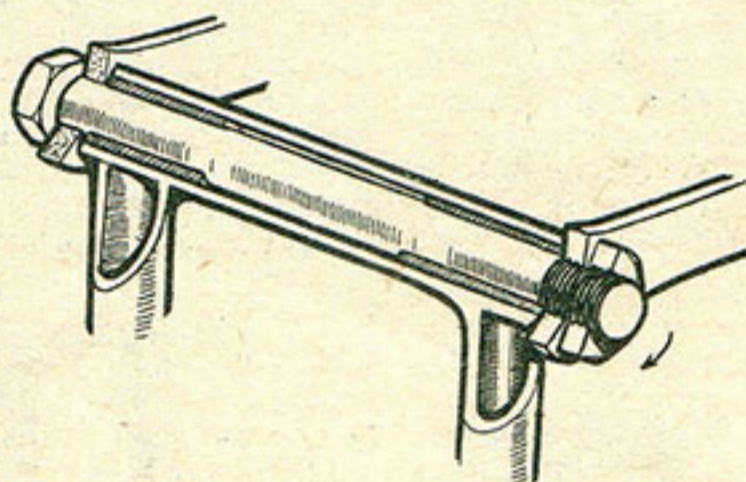
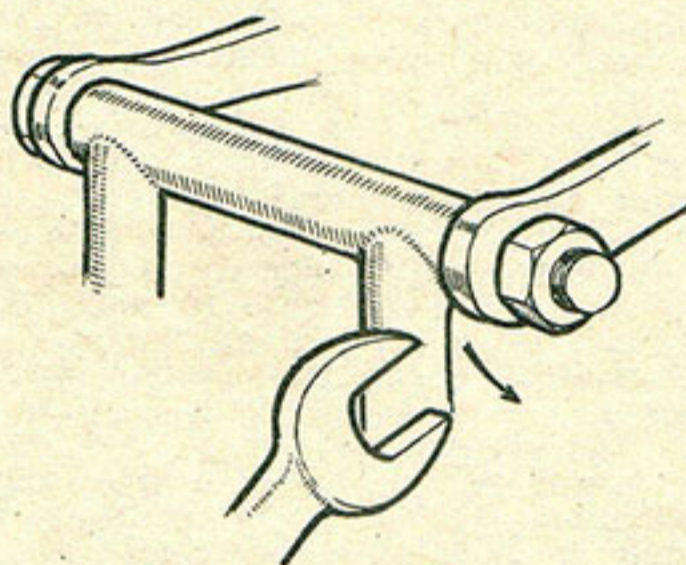
Nous l'avons dit plus haut : deux conceptions s'affrontent dans la technique cyclomoteur : le propulseur adapté à une bicyclette ordinaire, et l'ensemble entièrement réalisé pour sa destination spéciale. Les deux formules ont leurs raisons d'être, mais l'on rencontre aujourd'hui une faveur nettement marquée pour la seconde. Un vélo robuste et de bonne qualité doit permettre la pose d'un 50 cmc. Evidemment, il n'est pas question d'envisager la motorisation d'un vélo course extra-léger en « Reynolds 531 », ni celle d'un « clou » fatigué et délabré, avec un demi centimètre de jeu à chaque roulement à billes et des rayons rongés par la rouille. Mais un bon porteur ou un « cyclotouriste » à pneus demi-ballon doit parfaitement convenir. L'idéal reste évidemment l'ensemble cyclomoteur proprement dit, établi par un constructeur spécialisé ou un artisan habile. Dans ce domaine, la variété ne manque pas, et surpasse même celle qui existe sur le marché de la moto. La diversité des conceptions rend d'ailleurs difficile une étude générale sur le cyclomoteur. Néanmoins, dans leurs grandes lignes, vélos motorisés et cyclomoteurs homogènes comportent des organes essentiels communs, que nous allons examiner séparément :

- Un cadre.
- Un moteur.
- Un dispositif de transmission aux roues.

LE CADRE

Le cadre, en dépit de quelques réalisations hétérodoxes, ou inspirées de la technique motocycliste, demeure souvent assez près de celui de la bicyclette. Le type ouvert ou mixte paraît dominer dans les cyclomoteurs les plus répandus et les plus perfectionnés, avec quelques variantes comme les réservoirs poutres, de MR, BMG, Narcisse et AGF. La seule différence notable avec la bicyclette or-

dinaire est la présence aujourd'hui fréquente d'une fourche avant élastique. Les suspensions arrière restent très rares. L'entretien des fourches élastiques est avant tout une question de graissage. Dans le cas des fourches à parallélogramme déformable (Riva, Follis, Favor), le graissage périodique des axes est évidemment indispensable. Des graisseurs sont ménagés sur les fourreaux et consistent soit en de petits Técalémit à billes, qu'on garnit avec la pompe à pression, soit en de simples trous, recouverts par des ressorts cache-poussière d'acier, semblables à ceux des moyeux. En ce cas, on utilise la burette. Le lubrifiant convenable est une huile très épaisse graphitée. Il est inu-



tile d'insister après que l'huile a commencé à suinter à l'extrémité de l'axe. Ce qu'il faut, c'est renouveler très fréquemment l'opération, tous les 150 ou 200 kms au minimum. Sur certains modèles perfectionnés on a monté les axes sur des bagues antifricition qui ne nécessitent aucun entretien et ne risquent pas de prendre de jeu, mais ces dispositifs restent exceptionnels. Avec la plupart des fourches à parallélogramme, il faut graisser très souvent sous peine de risquer le grippage ou l'usure extra-rapide des portées.

De même, il faut éliminer le jeu latéral. Celui-ci se rattrape en débloquant les contre-écrous, en resserrant la tête du boulon-axe, et en rebloquant énergiquement le contre-écrou. L'opération



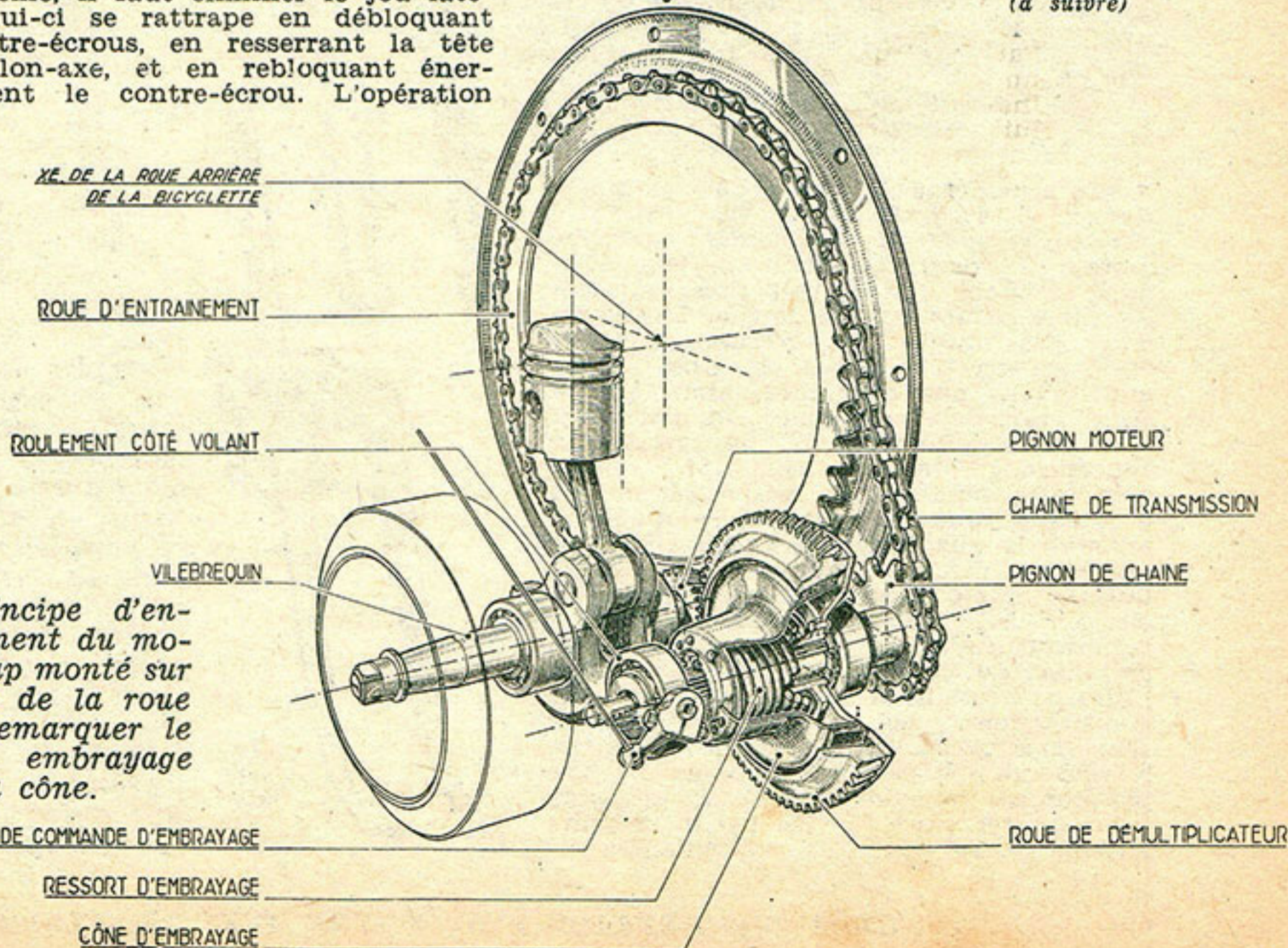
Deux types de trous de graissage : à gauche : le Técalémit et à droite un trou simple avec obturateur par pince en acier.

est assez délicate, davantage sans doute qu'elle ne paraît au premier abord. C'est qu'il ne faut serrer ni trop ni trop peu. Voici comment procéder avec la majorité des fourches :

- a) Déblocage du contre-écrou. L'axe, de ce côté, est vissé dans la biellette.
- b) Serrage de l'axe, à l'aide de la clef à fourche, en vissant la tête six pans. Ce serrage ne doit pas être fait à fond. Il ne faut pas oublier que le blocage du contre-écrou va augmenter le serrage.
- c) Blocage du contre-écrou. On maintient la tête six pans de l'axe avec une clef à fourche. On serre le contre-écrou avec une clef identique, et on s'assure à la fois de l'absence de jeu latéral et de la liberté de l'articulation. Si le serrage est trop dur, on débloque le contre-écrou, on desserre l'axe d'une fraction de tour et on bloque à nouveau. L'opération est à répéter jusqu'à obtention du résultat satisfaisant pour chacune des quatre articulations.

Insistons sur la nécessité d'employer des clefs de premier choix, qui ne dérapent ni ne mâchent les écrous. Proscrivez surtout les clefs à écartement variable, « anglaises » ou autres. Dernière précision utile : quelques fourches à parallélogramme comportent des amortisseurs, qui consistent en rondelles de fibre interposées et serrées entre l'extrémité des biellettes et la fourche. Une portée circulaire assez large a été ménagée à cet endroit, afin d'augmenter la surface de frottement. Le serrage, ici, doit être assez énergique pour que le contact de la fibre et du métal freine le rebondissement et les oscillations désordonnées de la suspension. Il peut varier suivant l'état des routes à parcourir. Nous avons insisté plus haut sur l'utilité du graissage pour les axes. Disons maintenant que la présence d'huile sur la surface de frottement est néfaste au bon fonctionnement de l'amortisseur, et va jusqu'à supprimer son action. En graissant le fourreau correspondant, on prendra soin de ne pas forcer la dose d'huile, et même on sera bien avisé en employant au lieu d'huile une graisse graphitée bien onctueuse, d'emploi facile avec la pompe Técalémit.

(à suivre)

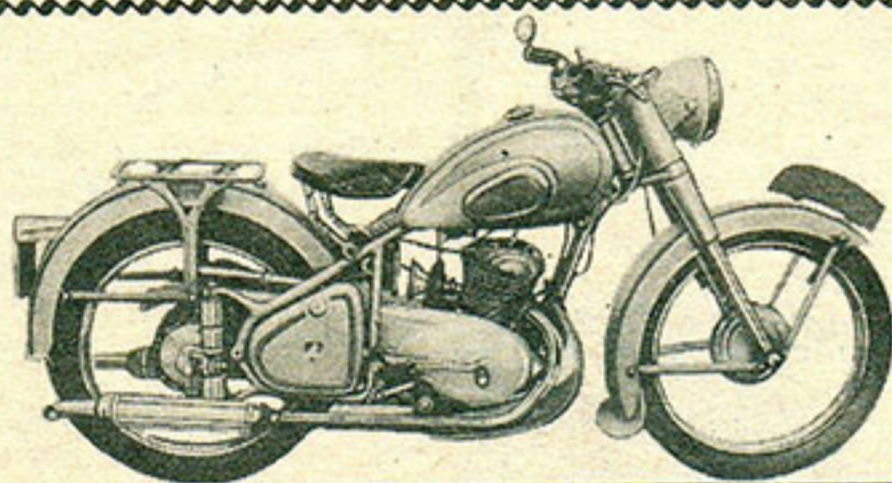


Le principe d'entraînement du moteur Vap monté sur le côté de la roue AR. Remarquer le nouvel embrayage à cône.

Ce qu'ils en pensent

Cette nouvelle rubrique complètera d'une manière utile nos essais. En effet, nous demandons à tous nos abonnés de bien vouloir nous faire part des plaisirs et des désagréments, des performances, des impressions, etc... etc... qu'ils ont eus sur leur propre machine.

Bien entendu, les opinions émises ici par nos lecteurs ne sauraient engager la responsabilité de « Moto-Revue ». Toute lettre non signée, ou n'étant pas d'une correction absolue ne sera pas publiée. En outre, précisons que seront prises en considération les seules lettres ayant trait à des machines assez récentes et fabriquées en série. Nous invitons nos abonnés à nous écrire rapidement afin de poursuivre cette rubrique régulièrement.



PEUGEOT 176 TC4

JE tiens par cette présente à confirmer votre essai de la Peugeot 176 TC4 que j'ai lu sur votre hebdomadaire n° 1057 du 3-11-51.

Je suis parti de Paris le 3 août 1951 avec ma femme (nous faisons à nous deux environ 150 kgs) et à peu près 40 kgs de bagages, pour passer nos vacances sur la côte d'Azur. A l'aller, nous sommes passés par Nevers, Moulins, Vichy, Thiers, Feurs, St-Etienne, Avignon, Marseille et la Côte sur toute sa longueur ; nous sommes revenus à Paris par Castellane, Digne, Grenoble, Mâcon, Paris, soit à mon compteur 3.634 kms.

J'ai remarqué plusieurs choses :

- 1° Le frein arrière chauffe terriblement, surtout en montagne où je m'en servais fréquemment. J'en suis arrivé à ne plus pouvoir tenir la main sur le tambour du frein.
 - 2° Une consommation moyenne inférieure à 3 litres aux 100 kms.
 - 3° Une puissance en côte incroyable : j'ai monté le col des Gros Bras, à la sortie de St-Etienne, entièrement en 3^e, reprise en 2^e dans les virages.
 - 4° Sur l'autoroute de Marseille, je suis monté à mon compteur à 115 kmh.
 - 5° J'ai remarqué que parfois le moteur cliquette assez bruyamment.
 - 6° Une très rapide usure du pneu arrière.
 - 7° Huit crevaisons à la roue arrière par suite de la bande de caoutchouc protégeant la tête de rayons qui n'est pas assez large.
- J'ai 9.000 kms à mon compteur et je trouve que cette machine est vraiment de qualité, car je n'ai eu encore aucun ennui avec.

M. LAGNELET, Paris-20^e

JE suis possesseur depuis mai 1951 d'une 176 TC4 Peugeot et votre essai m'a beaucoup intéressé. Je me permets de vous adresser quelques remarques personnelles, en soulignant que je suis déjà un très vieux client de la marque.

Suspension excellente, mais ma fourche avant ferraille après 3.000 kms, sans perdre d'ailleurs ses qualités.

Performances : exactement celles de votre essai ; très supérieures à tous les moteurs Peugeot précédents ; un trou entre la 1^{ère} et la 2^e, très gênant en ville.

Consommation : 3 l. 5 route ; 4 l. ville ; en se servant de la moitié des gaz.

Présentation parfaite. Je préférerais moins de chrome, mais de meilleure qualité (les jantes chromées n'ont aucun intérêt, à mon avis du moins).

Freinage excellent dans des conditions normales.

Mais deux gros points noirs :

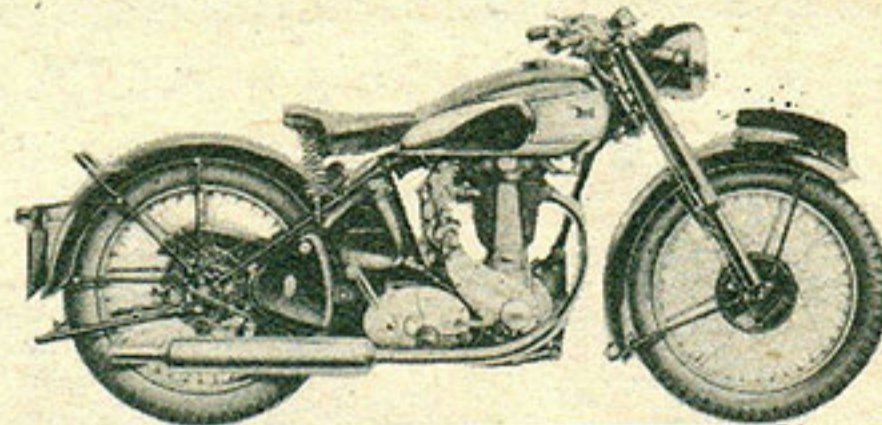
Robustesse : la fameuse robustesse Peugeot que j'ai constatée sur tous les modèles précédents, semble ne plus exister.

Garantie autrefois irréprochable, maintenant plus que douteuse (j'ai payé sous garantie plus de 13.000 francs de main-d'œuvre !).

En conclusion, machine de gros avenir, mais actuellement incomplètement mise au point, semble-t-il, au point de vue moteur, à tel point que Peugeot recommande actuellement un mélange avec 8 % d'huile sur ce modèle.

Je pense que vous aurez le fair play de publier cette lettre venant compléter votre essai particulièrement objectif et intéressant.

Dr DUBOST, Paris-7^e



B.S.A. 350 B 31

J'ai attendu plus d'un an pour écrire ces lignes, car, d'une part, je me rendais compte qu'une machine neuve donne toujours satisfaction et cache encore ses imperfections, et, d'autre part, je ne voulais rien dire avant d'avoir éprouvé des qualités que j'exigeais absolument, ayant débuté, il y a cinq ans, avec une machine d'occasion digne du tas de ferraille qui m'avait été revendue par un spécialiste peu consciencieux et qui aurait découragé le motard le plus endurci d'un moyen de locomotion si agréable.

Ces qualités étaient, pour moi, en fonction d'un certain prix égalant ou surpassant légèrement (je suis enthousiaste) mes possibilités : la robustesse, la puissance et la sécurité absolue de marche.

J'ai été bien servi, utilisant ma machine presque tous les jours, par tous les temps, dans toutes les conditions et — je puis le dire — durement.

Après plus de 25.000 kms, l'entretien suivant a été nécessaire : un décalaminage ; remplacement une fois du câble de frein avant, de la chaîne secondaire, du pneu avant et deux fois du pneu arrière.

Je n'ai eu qu'un seul ennui sur la route : rupture de l'attache rapide de chaîne secondaire, laquelle avait tenu d'ailleurs 25.000 kms !

Par contre, l'embrayage — sans doute mal ajusté — a souvent patiné plus ou moins et m'a obligé à plusieurs démontages et au remplacement des lièges de l'un des disques.

Voici, résumés, les qualités et les défauts que l'on peut, à mon avis, attribuer à la B.31 :

— Présentation (il y avait encore des chromes à cette époque) soignée : excellent émail, chromes à toute épreuve (j'ai monté un pare-choc et un avertisseur électrique de fabrication française et je dois malheureusement constater, sans commentaires, que leur chrome est piqué ou jauni, alors que guidon, jantes, réservoir et avertisseur Lucas ont l'éclat du neuf). Aucun boulon n'a jamais bougé, la lampe du feu arrière tient depuis 14 mois. Bref, pas cet aspect de « quincaillerie » propre à tant d'autres motos et un souci dans les détails, bien réconfortant.

— Fourche télescopique très souple, mais absolument parfaite, donnant une bonne tenue de route. Anecdote : j'ai, un jour, heurté à la vitesse de 40 kmh., l'arrière d'une 4 CV Renault qui avait freiné brusquement sans avertir, les stop ne fonctionnant pas, et avait même légèrement entamé la carrosserie. Après vérification chez un mécanicien, la fourche, ainsi que la roue, n'avaient absolument RIEN.

— Suspension arrière : c'est le point noir. Fréquents tatonnements, surtout en duo, flottement par temps humide. Il faudrait des ressorts plus forts ou un amortisseur. Le confort, cependant, est tel que je me trouve fort bien de l'utilisation d'une selle biplace Feridax dépourvue de ressorts.

— L'embrayage, également, demanderait peut-être à être revu. Cependant, le défaut était peut-être particulier à la machine.

Le moteur est excellent. Ayant fait déculasser après 18.000 kms pour décalaminage, aucun jeu anormal ne fut décelé, ni à l'embiellage, ni au piston.

Les rapports de boîte sont parfaits et donnent des vitesses moyennes respectives de 20 kmh., 35 kmh., 55 et 80 kmh. Vitesse maximum : 118 kmh. (cette dernière chronométrée, avec passager, par vent nul, sur la R.N. 13).

En ce qui concerne les performances, je n'ai qu'une chose à dire : la B.31 peut faire exactement la même moyenne touristique que n'importe quelle voiture de série.

— Consommation : pendant le rodage (3.500 kms à 45-50 kmh.) : 2 litres 9. A présent, 3 litres 6 sur grands itinéraires à 80 kmh., 4 litres en ville ou sur mauvais chemins.

Bref, la 350 B.S.A., sœur de la Gold Star, justifie pleinement un des slogans de la marque qui m'est chère « Dans les coups durs, vous pouvez faire confiance à votre B.S.A. ».

M. J. P. PETEL, Evreux (Eure)

TOUS LES NOUVEAUX
MODÈLES "1952"

MOTOBECANE

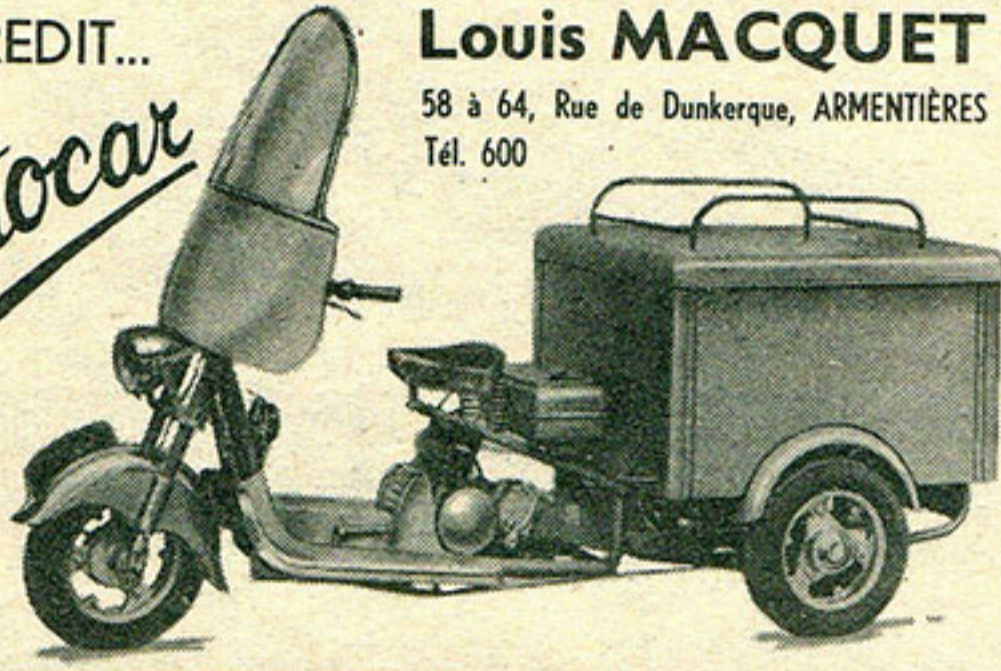
DISPONIBLES
IMMÉDIATEMENT
COMPTANT - CRÉDIT

Sté BLANCHE AUTOS MOTOS (Gérard Désir, Gérant) 71, Rue BLANCHE, PARIS (9^e) - TRI. 55-50

CONFORT * ACCESSIBILITÉ * BRAQUAGE MAXIMUM

A CREDIT... **Motocar**

Louis MACQUET
58 à 64, Rue de Dunkerque, ARMENTIÈRES
Tél. 600



REFROIDISSEMENT * CARROSSERIES & PLATEAUX VARIÉS

DÉPOT DE PARIS : 46, Rue René Boulanger, (X')

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

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

Prix imposé : 3.500 fr.

Vente en gros :

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



MANUFACTURE DE VÊTEMENTS 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



MOTO-RECORD

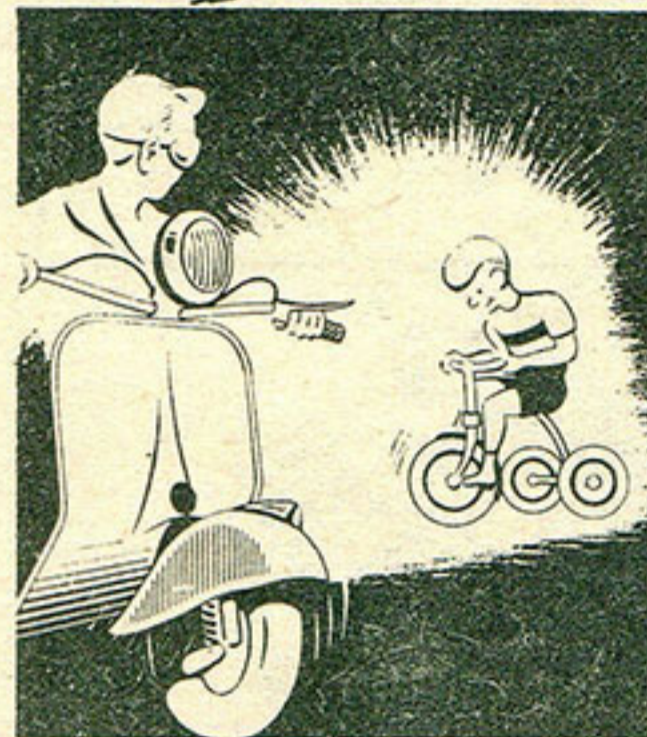
G. BONNARDEL - J. MURIT

151, rue Marcadet - PARIS-18^e - Tél. : MON. 24-40

LES MEILLEURES MARQUES

SPECIALISTE B.M.W. - Tous les derniers modèles
VENTE — REPARATION — ENTRETIEN

L'édition 1952 **S O M M A I R E**
vient de paraître



Liste alphabétique
des Commerçants et Industriels (Paris et Région Parisienne).

Cycles - Motocycles - Cyclomoteurs - Vélocycleurs
Motocyclistes-Scooters

Constructeurs Français et Étrangers, Importateurs, Fabricants,
Marchands spécialistes (Région Parisienne).

Fournitures Générales

Accessoires, Pièces détachées, Outillage (1 Motocycles
2 Cycles).

Classement Géographique

Cycles, Motocycles, Fabricants, Marchands, Spécialistes
(Départements et F. O. M.).

Commerces Annexes du Marchand de Cycles
Armes, Sports, Machines à coudre, Voitures d'enfants.

Renseignements Généraux

Normalisation, Groupements corporatifs, Journaux, Revues,
Marques de Fabrique.

Professionnels, vous trouverez dans le Bottin du
Cycle une documentation complète sur l'industrie et
le commerce du cycle et du motocycle.

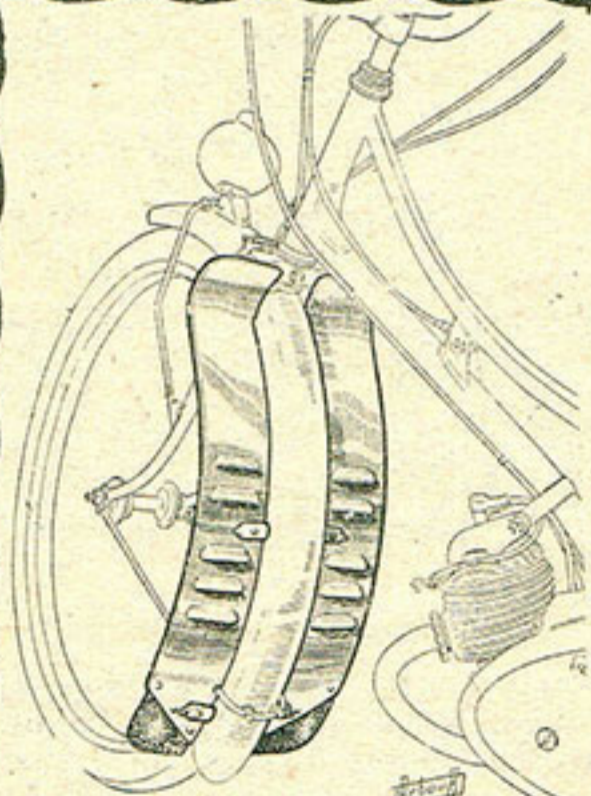
BOTTIN DU CYCLE ET DE LA MOTO

ANNUAIRE GÉNÉRAL du CYCLE du MOTOCYCLE et des INDUSTRIES CONNEXES

PUBLIÉ DEPUIS 1891

prix : 1000 frs

ANNUAIRE DU COMMERCE DIDOT-BOTTIN
Société Anonyme au Capital de 362 500 000 Francs
1, RUE SÉBASTIEN BOTTIN - PARIS 7^e
LITRE 54-95 ET BABYLONE 00-80



CONTRE la boue
le froid
la poussière

PARE-JAMBES R.V.
adaptables sur
tous CYCLOMOTEURS

Pour le Gros :

SERBONNE
33, rue Chaptal
LEVALLOIS

EN VENTE PARTOUT

HARLEY - DAVIDSON

Agence Officielle : 14, bd Sault - PARIS-12^e

— Stock pièces détachées — DOR. 49-42


Echange Standard Complet

REALESAGES — EMBELLAGES

REPARATIONS

REVISIONS

Nouvelles Sportives



MOTO-BALL

LA COUPE DE FRANCE

Le 7 octobre, Carpentras et Avignon ont fait match nul. Dans la seconde rencontre, entre ces deux équipes, c'est Carpentras qui enlève la victoire en battant Avignon par 2 buts à 1.

Malgré une charge in-extremis contre le gardien de but de Carpentras, Pradès, Testud et Bellon furent très remarqués. Du côté de Carpentras, Martinoni, Darnain père et junior, Grimaud et Venturi qui, par sa virtuosité et sa rapidité, marqua les deux buts, furent, eux aussi, très applaudis.

Ainsi, après une partie serrée et spectaculaire, Carpentras enlève une Coupe de France de Moto-Ball bien méritée.

CAMARET BAT AVIGNON

Le Championnat de France de Moto-Ball en division nationale qui se disputait en deux manches, dont la première fut gagnée par Camaret contre Avignon (2 à 1) revient à la première équipe qui a triomphé une seconde fois d'Avignon par 4-2. Vainqueur des deux manches, Camaret est donc Champion de France de Moto-Ball 1951.

Le classement de la Poule finale est donc le suivant :

Camaret 16 pts ; Troyes-Avignon 13 pts - Orly 6 pts.

TRIALS

GRAND TRIAL

MOTOCYCLISTE et SIDECARISTE

Le MC Clodoaldien organise dans la Région Parisienne un Trial Motocycliste le 23 décembre prochain, attendu l'énorme succès que remportent ces épreuves en Angleterre et en Belgique, nul doute que cette compétition attire chez nous un grand nombre de champions et d'aspirants.

Un challenge interclubs et des coupes récompenseront les vainqueurs, il y aura un classement général et un par catégorie, les cylindrées admises sont les suivantes :

175, 250, 350, 500 et au-dessus, les sides 500 et au-dessus.

Les concurrents devront être titulaires d'une licence F.F.M. Le droit d'engagement est fixé à 300 frs, comprenant l'assurance du coureur envers les dégâts qu'il pourrait causer aux tiers.

Le parcours comportera des passages sous bois avec montées et descentes en section non Stop et le passage d'un gué, ainsi qu'une fratrie de bonne route.

L'épreuve sera disputée dans la région de Buc. Pour tous renseignements et engagements, s'adresser au Secrétaire R. Létang, 7, allée Foch, Saint-Cloud (S.-et-O.). MOL. 21-29.

LE 16 DECEMBRE

« TRIAL DE L'EMPEREUR »

(sous le patronage de MOTO-REVUE)

EXTRAITS DU REGLEMENT

Le Moto-Club Bellifontain organise le 16 décembre 1951 une épreuve motocycliste d'endurance à vitesse moyenne limitée qui se déroulera suivant les prescriptions des règlements de la FFM ; cette épreuve portera le nom de « Trial de l'Empereur » et sera du genre tous terrains.

L'épreuve se situera aux abords de Fontainebleau et en Forêt de cette ville, sur un parcours forestier et sur route départementale.

Le « 1^{er} Trial de l'Empereur » sera couru sur les routes forestières suivantes : Allée de Maintenon, du Mail Henri IV, Carrefour du Mail Henri IV, Route du Mail, Route de l'Occident, Route GC 58, Route du Daim, Carrefour du Mont Merle, Route du Mont Merle, Route de Pompadour, Route de Tonnerre, Route de Valmy, Carrefour des Parquets de Montigny, Route GC 148, Route de Lemonnier, Route du Mail et Carrefour du Mail Henri IV.

L'itinéraire du parcours du « Trial de l'Empereur » sera d'un kilométrage de dix kms et devra être parcouru trois fois par les concurrents. Le départ des participants sera donné séparément de minute en minute à partir de 14 h. précise, Allée de Maintenon, le dimanche 16 décembre 1951.

Les cylindrées seront les suivantes : de 126 cc. à 250 cc., de 350 cc. à 500 cc., et de 650 cc. à 1200 cc., et une catégorie sidecars toutes cylindrées.

Les pénalisations au « Trial de l'Empereur » seront faites en trois secteurs du circuit et seront les suivantes :

Un pied à terre : 5 pts : 5 secondes de pénalisation. Moteur calé 10 pts : 10 secondes de pénalisation. Eclairage ne marchant pas à l'arrivée : 10 pts : 10 secondes de pénalisation. Chute du concurrent : 20 pts : 20 secondes de pénalisation.

Les endroits de pointages seront marqués par des plaques à l'entrée et à la fin de la zone de pointage.

Les récompenses seront les suivantes : 1 coupe au premier de chaque cylindrée. 1 diplôme d'honneur aux 5 premiers de chaque cylindrée mentionnant la place obtenue du participant au premier Trial de l'Empereur.

Les concurrents devront être munis de permis de conduire. Les véhicules devront être équipés suivant les règlements de la FFM.

Motos : deux freins efficaces et indépendants ; une selle ou siège ; un garde-boue à chaque roue ; un équipement d'éclairage conforme au code de la route (facultatif sur les machines) celui-ci devra fonctionner à l'arrivée.

L'emploi du compresseur est formellement interdit.

Sidecars : le passager du sidecar pourra être remplacé par un autre passager ou par 60 kgs de lest.

L'Armée, la Police sont autorisées à participer à cette épreuve motocycliste ; toutefois, l'Armée motorisée Anglaise du Quartier Général Centre Europe à Fontainebleau pourra effectuer cette épreuve à titre seul d'exhibition.

N.D.L.R. — Ainsi, le trial semble s'implanter en France, puisqu'une autre épreuve, celle-ci, disputée dans les bois de Buc, est prévue le 23 décembre.

Souhaitons bonne chance à cette nouvelle forme (en France du moins) de compétition motocycliste, qui nous permettra de suivre notre sport favori, même pendant les dimanches hivernaux.

ENCORE LES CYCLOMOTEURS

Le Ducati dont on connaît déjà les performances très honorables, vient encore de les améliorer en couvrant sur l'autodrome de Monza la distance de 1.593 kms 874 en 24 heures. La moyenne horaire est donc de 66 kmh. 411. Les pilotes étaient Tamarozzi, Sozzani, Caroli et Farne. L'ancien record de 1.159 kms à 48 kmh. 291 était détenu par Tamarozzi et Sozzani, toujours sur Ducati.

En vue de battre le record des 48 heures, les pilotes ont continué leur ronde.

COMMUNIQUE DE LA F.F.M.

La Fédération, après avoir pris connaissance des dossiers et enregistré l'avis favorable des Ligues motocyclistes régionales, a prononcé l'affiliation des clubs suivants :

Moto Touring Club Burdigalien - Section Moto du Club Cycliste de Bab-el-Oued - Club Sportif Hospitalier Bonois - Moto-Club de Boufarik - Moto-Club de Rouiba - Union Sportive d'Ivry - Moto-Club de Maubeuge - Moto-Club de Chantilly - Moto-Club de Dreux - Motocycle-Club de l'Aisne - Union Motocycliste de l'Anjou - Moto-Club de Compiègne - Moto-Club St-Emilionnais - Motocycle-Club de France - Moto-Club de la Vendée - Moto-Club de l'Est - Moto-Club Arpajon

Le Moto-Club de St-Amand-des-Eaux ayant organisé des épreuves irrégulières, sa demande d'affiliation est reportée au mois d'octobre 52.

La protestation de la L.M. des Pyrénées contre l'attribution du titre Moto-Camping Club Toulousain a été repoussée.

CHAMPIONNAT DE FRANCE

DE VITESSE 1952

En vue de désigner les épreuves comptant pour les Championnats de France de Vitesse 1952, catégories Internationale et Nationale, la Commission Sportive de la FFM demande à tous les organisateurs de lui faire parvenir une demande d'inscription accompagnée des renseignements suivants :

- 1^o Longueur et largeur du circuit.
- 2^o Classes admises.
- 3^o Formule et kilométrage de la course (éliminatoires et finale, ou en 1 seule course).
- 4^o Nombre d'organisations déjà faites sur le circuit.
- 5^o Capacité de la course (Internationale ou Nationale).
- 6^o Date de la course.

La marche à suivre est la même pour les épreuves du Championnat de France de Moto-Cross 1952.

Georges MONNERET détenteur officieux du Casque d'Honneur de « Moto-Revue »

Pour la quatrième fois depuis sa création, notre « Casque d'Honneur » va être attribué au coureur qui, nous le rappelons, aura totalisé le plus grand nombre de points suivant le barème du règlement ci-dessous.

ARTICLE I

Un « Casque d'Honneur » est mis en compétition tous les ans par « Moto-Revue ».

ARTICLE II

Ce casque est attribué au pilote français ayant totalisé le plus grand nombre de points dans les épreuves de vitesse (côtes ou circuits) tant nationales qu'internationales disputées en France, dans les épreuves internationales disputées à l'étranger, compte tenu des records du monde battus.

ARTICLE III

Chaque coureur français partant dans une course inscrite au calendrier obtiendra le nombre de points auquel il a droit d'après l'article IV. Il appartient à chaque coureur de faire parvenir à « Moto-Revue », 12, rue de Cléry, Paris-2^e, dans la quinzaine qui suit l'épreuve à laquelle il vient de participer, son classement et l'indication exacte de la course. En cas d'inobservation de cette clause, aucune réclamation ou contestation ne pourra être admise.

ARTICLE IV

La cotation en points pour les résultats obtenus dans les épreuves sera établie de la façon suivante :

Pour une place de 1^{er} : 10 points ; pour une place de 2^e : 6 points ; pour une place de 3^e : 4 points ; pour une place de 4^e : 3 points. Pour le meilleur tour général 2 points.

POINTS NON CUMULABLES

Pour départ pris réellement dans une course de vitesse : 1 point. Pour course terminée dans les délais (avec figuration au classement officiel) : 2 points.

POINTS CUMULABLES

Dans les courses internationales, disputées en France et à l'étranger : 1^{er} des Français : 3 points ; 2^e des Français : 2 points ; 3^e des Français : 1 point.

Pour les Grands Prix Internationaux 1951

- Grand Prix de Hollande.
- Grand Prix de Belgique.
- Grand Prix de France.
- Grand Prix d'Allemagne.
- Grand Prix des Nations (Italie).
- Grand Prix d'Espagne,

les points seront doublés. Ce classement porte sur les épreuves de l'année inscrites au calendrier national et international 1951. Il ne sera pas tenu compte d'un classement séparé pour les amateurs.

ARTICLE V

Pour chaque record du monde battu, il sera attribué 5 points. Ces points seront doublés si le record est valable pour toutes les catégories.

Après les résultats des dernières courses, y compris celles disputées tout dernièrement au Maroc, le classement s'effectue ainsi :

- 1^{er} Georges Monneret : 242 points
- 2^e Georges Houel : 222 points
- 3^e Jean Murit : 191 points
- 4^e Pierre Monneret : 121 points

Nous tenons à signaler que le coureur Jean Behra ne nous a pas fait connaître son palmarès, et qu'il est prié de nous le communiquer de toute urgence.

UN SIDECAR DE GRANDE CLASSE

Le "Hurricane 67" de BUFFLIER

Modèle déposé

Une ligne merveilleuse — Une sécurité absolue

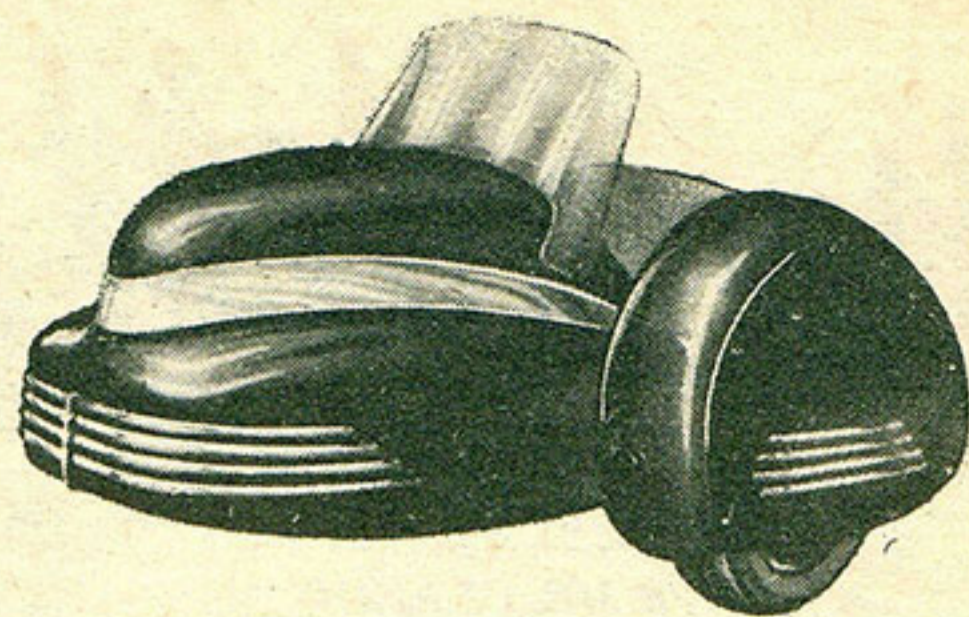
Châssis renforcé à double essieu

Un confort vraiment remarquable

Carrosserie Super-Luxe prévue en 1 pl. 1/2 côte-à-côte

Documentation gratuite

Anc. Ets B U F F L I E R (STARC) 31 Cours E. Zola à VILLEURBANNE



B.M.W.

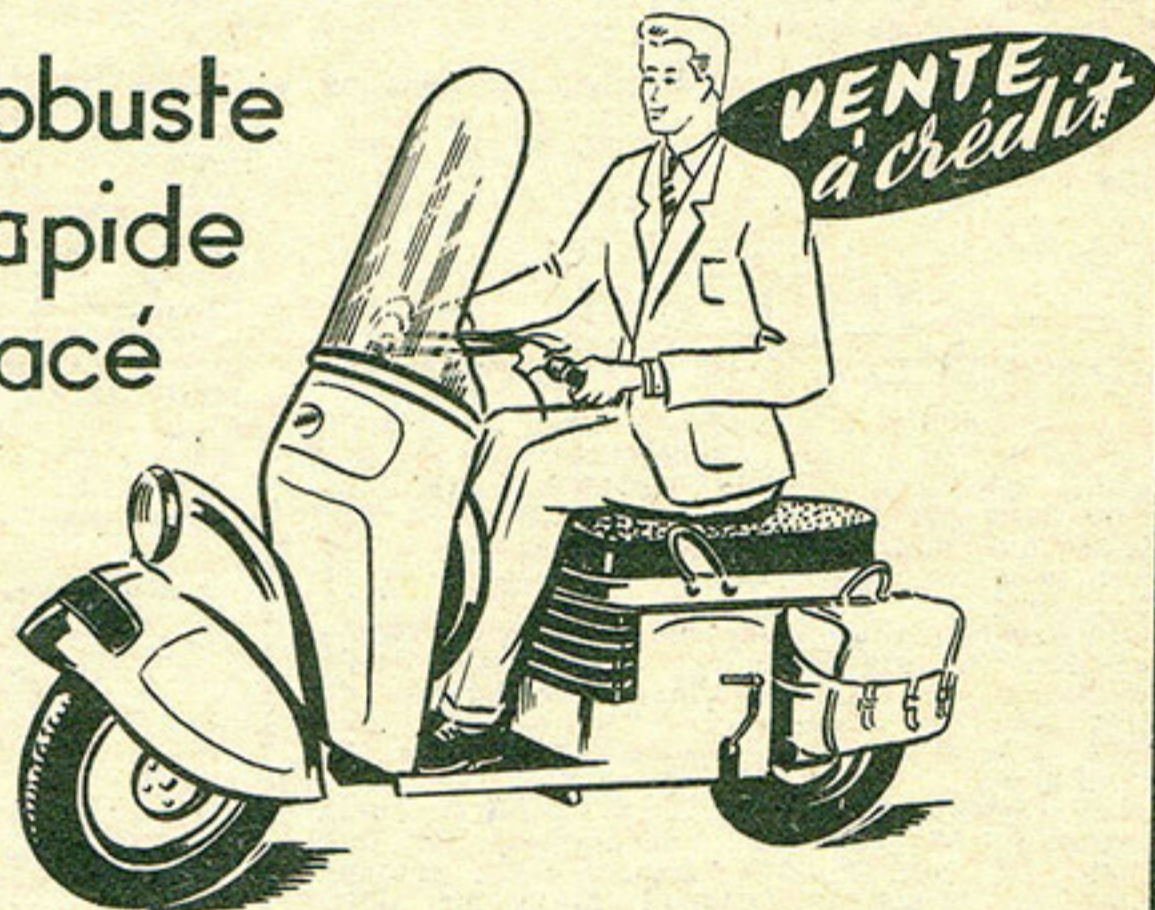
AGENCE GENERALE POUR LA FRANCE

LATSCHA

16, Rue Auguste-Bailly, 16 — ASNIERES
à 300 mètres de la gare Tél. : GRE. 17-93

LE SCOOTER BERNARDET 250 - 125 cc.

Robuste
Rapide
Racé



GRAND GARAGE CORBERA CROZATIER
Distributeur officiel

15, Rue Crozatier PARIS 12^e — Tél. : DID. 20-09

83 D K W 83

PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPÉCIALISÉ POUR MOTOS ALLEMANDES

Toutes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organes

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

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

DRESCHMOTOR

Motos DRESCH — D.F.R.

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

TOUS REALESAGES ET PISTONS — EMBELLAGES

TOUTES MARQUES MOTOS — MEILLEURS PRIX

ET QUALITE — RARITE DE LIVRAISON

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

S. A. DRESCHMOTOR

Tél. : 497

7, rue Braban - ETAMPES (S.-O.)

INDUSTRIE

CYCLES

MOTOS

VOITURETTES

MODELES

de TOUTES

TOUTS LES COUPLES CONIQUES

TOUTS LES PIGNONS A CHAINE

SUR PLANS - SUR MODELES

LIVRAISON RAPIDE

ANCIENS et MODERNES

MOTOCYCLETTES

TOUS LES MODELES EN

MOTOBECANE — GNOME-RHONE — TERROT — JONGHI — MONET-GOYON — AUTOMOTO

sont disponibles chez
50, Av. Edouard-Vallant
Métro : Pte de St-Cloud

marcel perrin

Recordman du Monde
BOULOGNE (Seine)
MOL. 29-62

Agence des marques étrangères : TRIUMPH — VELOCETTE — ROYAL-ENFIELD — HOREX
et des Scooters BERNARDET — LAMBRETTA — MOTOBECANE — TERROT

LIVRAISON EN PROVINCE

CREDIT

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

★ dans les Clubs ★

CHEZ LES MOTORISTES

AGENCE BERNARDET

Nous apprenons la création d'une nouvelle agence Bernardet au Garage Corbera Crozatier. La diffusion des scooters bien connus en sera donc encore accrue, espérons-le.

DU NOUVEAU DANS LE DOMAINE DE LA REPARATION

En accord avec la maison Jonghi, un de ses meilleurs agents : « Barbès Moto Cycles » assurera à partir du 5 janvier prochain l'Echange-Standard de toutes pièces de cette marque.

Barbès-Moto-Cycles, le petit magasin qui cache un grand atelier, installe actuellement ses rayons à cet effet ; installation très importante, puisque son action ne s'étendra pas seulement sur Paris, mais sur toute la France.

Nous avons rendu visite au sympathique agent. La maison est en pleine effervescence, l'organisation bat son plein, car en même temps s'ouvrira là une station-service B.S.A.-Sunbeam, ce qui ne manquera pas d'intéresser les nombreux adeptes de ces deux prestigieuses marques.

Ajoutons qu'en grand mystère a été engagé un personnel particulièrement qualifié. Même « Moto-Revue » ignore de qui il s'agit, mais nous ferons partager ce secret à nos lecteurs dès que nous serons en mesure de le faire.

MOTO-CLUB DE PARIS (Chaque dimanche une sortie). — Sorties de décembre : Le 2 : Bois de Verrières, Pte de Châtillon 13 heures. Le 9 : Etangs d'Ursine, Pte de St-Cloud 13 heures. Le 16 : Forêt de St-Germain, Pte Champéret 13 heures. Le 23 : Mer de Sablé, Pte de la Villette 13 heures. Le 30 : Sucy-en-Brie (chez Tartarin), Pte de Vincennes 13 heures (pour le restaurant départ le matin).

Réunions le 1^{er} et le 3^e mercredi de chaque mois « Aux Armes de la Ville », place de l'Hôtel de Ville à 21 heures et au siège, 40, rue St-Paul (Tur. 84-53). Isolés cordialement invités.

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS (Tourisme-Sport-Camping). — Nous rappelons à tous nos sociétaires qu'en cette période hivernale et jusqu'à la fin du mois de mars, les réunions n'ont lieu que mensuellement et qu'elles se déroulent le premier jeudi de chaque mois, à 21 heures, au siège social du MCC, Café Moderne, 47, rue Gabriel Péri, Châtillon sous Bagneux (Seine).

La prochaine séance aura lieu le jeudi 6 décembre. Au cours de cette réunion on proclamera les résultats complets des différents Championnats institués au club et disputés au cours de cette saison sportive et touristique.

Nous lançons un fraternel et cordial appel à tous les pratiquants de véhicules mécaniques (du vélomotoriste à l'automobiliste) pour qu'ils ne restent pas isolés et qu'ils se groupent toujours plus nombreux au sein du Moto-Club Châtillonnais. Renseignements et adhésions s'adresser ou écrire au siège social, il sera répondu à toutes demandes comportant un timbre pour la réponse.

LIGUE MOTOCYCLISTE DE L'ILE DE FRANCE. — Conformément à ses statuts, la Ligue Motocycliste de l'île de France réunira tous ses clubs affiliés à la F.F.M. actuellement au nombre de 52, en assemblée générale annuelle qui aura lieu le dimanche 9 décembre 1951, à 9 heures précises du matin, en son siège social, Café « Aux Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli, Paris-4^e (salle du sous-sol).

A l'ordre du jour figure :
Allocution du Président sur l'activité de la

LMIF en 1951 - Rapport moral présenté par le Secrétaire général - Bilan financier de l'exercice exposé par le Trésorier Général - Renouvellement des membres constituant le Comité de Direction de la LMIF pour l'exercice 1952 - Projets concernant la prochaine saison sportive et touristique - Paiement des cotisations de l'année 1952 - Questions diverses.

Etant donné l'importance de cette séance annuelle, les clubs rattachés à la LMIF voudront bien nommer un délégué pour les représenter, ce dernier devra être dûment mandaté par écrit. La vérification des mandats et le pointage des effectifs des clubs s'effectuera entre 9 h. et 9 h. 30 par le secrétariat.

A l'occasion du déroulement de cette assemblée statutaire, le Comité remettra publiquement les 3 challenges inter-clubs Maurice Richard - Maurice Auvray - Marcel Bedon en l'honneur de nos trois dirigeants prématurément disparus, ceux-ci sont attribués pour le Championnat Touristique de la LMIF, ils sont respectivement remportés pour l'année 1951 par les trois clubs suivants dans l'ordre : Moto-Club d'Antony (Challenge Richard), Moto-Club de Paris (Challenge Auvray), Moto-Club Châtillonnais (Challenge Bedon).

Enfin, pour terminer, rappelons qu'un déjeuner amical facultatif réunira sur place tous les délégués qui voudront bien assister à cette petite cérémonie.

MOTOCYCLE-CLUB DE NICE. — Le banquet annuel du MC de Nice a eu lieu à St-Laurent du Var. Le matin, un Rallye Poker a réuni une trentaine de concurrents et après un chassé-croisé des plus intéressants, c'est finalement M. Gino Severi qui a remporté la première place devant MM. Lhuissier, Lajaunie, Roussel, Monteil, Barale, Girard, Magrini, Devileneuve, Lavid, Cattaneo, Aimé, Dilens, Samarina, Ducci, Petrucci, Tomesani, Gasteaug, Sassard, etc...

Le championnat de tourisme est remporté cette année par M. Lajaunie avec 3.220 kms parcourus, suivi par Tomesani avec 2.840 kms, Monteil, Giffreo, David, Roussel, etc...

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 imprimés au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution.

MOTOS A VENDRE

G. N. 800, 10000 kms impec. 120. facilité paiem. THUBE 24 r. Lambrechts, Courbevoie.
SAROLEA 350 cul. 4 v. sél. ét. nf 150000. Gar. MORTIER 5 r. Docteur Labbé, 20^e.
BSA 650 Golden juil. 1951, 10000 k. L. Porte. NOR. 01-90
PEUGEOT 150 f. tél. 4 v. sél. 105. Basset 114 r. d. Dames.
PART. v. cse double emploi Motob. 125 lat. DAU. 04-98.
500 SOYER side 110. Blangy 27 r. Eug. Lumeau, St-Ouen.
650 Triumph 38 av. side imp. Lardenois, 10 ter r. Bisson.
NORTON 16H bon état f. tél. MORVAL Daniel, Acheux en Amienois (Somme).
PART. vd DKW 250 nve 150. Laume 25 r. J. Ferry Suresnes vis. sam. apr. m. dim. mat.
ZUND. 200 reconst. chro. éma. Matra 59 r. Ramey Paris-18^e
Guiller 150 f. t. b. ét. Patte 15 b. r. A. Guyot B. Colombes
TERROT 500 culb. RGSE 25000 k. ét. nf px int. Winderkehr 241 bd St-Germain-7^e
DKW 500 NZ et side Précision t. b. ét. mot. ref. nf facture Kergaravat 16 r. Réunion-20^e
NORTON 16H 500 parf. état 100000. André 68 r. Dulong-17^e
PUCH 198 exc. ét. Visib. sam. dim. DAVY 49 r. Cler-7^e.
SIDE Gn. Rh. bicyl. culb. 750 100. pns nfs (side 1947). DE-ROUET, 31 r. B. de Jussieux Bondy (Seine).
GN. RH. 125 R3 70. Tur 44-07

VESPA 4000 k. nomb. acces. voir Mon Gar. 60 bd Diderot
OCCASIONS : MEM 44 rue du Texel, 14^e. SEG. 88-80. Norton 633 side Stoye caiss. port. comme neuve 190. NSU 250 4 vit. sél. impec. 100. Magnét. dyn., dyn. rupt. Bosch, France Novi, BTH, etc. neuve ou rév. et garant. Nombreuses pièces div. pignons, induits, régulateurs Bosch, Lucas.
BMW R12, 2 car. ent. eq. ét. nf un pn. de rech. neuf. Touffaire 5 r. Sauplic, Vincennes (ap. 18h. sam. dim. mat.)

SIDE léger impec. Rousseau, 71 r. Romainville (h. repas)
MOTO 3 cv parf. ét. et acces. Orblin Gré. 09-88 (h. bur.)
125 lat. Motobécane juin 51 ét. nf 75000. MAI. 28-41.
RUDGE 500 cc culb. 4 vit. mot. rechm. 2000 k. pns nfs exc. ét. urgent. MARTIN 18 imp. Lemonnier, Flers (Orne)

JONGHI E50 125 état neuf équip. tél. 93 à Chenevières.
PEUGEOT 125 4 v. sél. 72000 avec side enf. bip. Vannod, capote p. b. impec 115000. BMA Mosquito avec side enf. Vannod état neuf 62000. SPORTS-LOISIRS 41 avenue de Neuilly, Neuilly s/Seine.
BMW R61 état impec. f. tél. susp. ar. RAPP 84 rue Nepert, Mulhouse (Ht Rhin).

SCOOTER Bernardet 250 neuf VIANT, 45 r. Blanche, Paris.
BMW 350 culb. 4 v. f. tél. card. b. état p. rech. b. pns 120. Vis. RICHARD 31 av. D. Leclerc, Antony (Seine).

PUCH 250 4 v. sél. b. et. ou éch. + dif. c. 3 v. bloc 1 à 3 cv Thomas, Myennes (Nièvre)
HOREX 350 R. avril 51, 4.500 kms, cme neuf. VRIGNAUD, Bourg Saint Maurice (Savoie)
VESPA mai 51 2000 kms parf. ét. ts acces. sauf. compt. Jousset Mon. 22-56 (journal)

TERROT 250 L. équip. 45000. Terrot 350 L. équipé, 55000. Terrot 500 culb. fourche téles. avec side Simard 1 pl. et demi, ét. nf 270000. BSA Golden Flash ét. nf 270000. Sarolea 500 cul. 4 vit. 150000. Harley Davidson 750 lat. 190000. Harley Davids. 120000. Sidecar Simard 1 pl. 65000. MOTOS DANTON 14 r. Danton, Levallois-Perret.
125 Sc. AGF bon état, tout équipé, 95. LON. 28-75. Le Rallec (heures trav).

Dominator 51 Casanova. Ecr. 14 Ed. Roger 15^e T. Inv 89-70
TWN Hérisson 250 2 tps impec. 115. Loedon 22 r. Pt Wilson, Gentilly, dimanche mat.

MOTOBECANE 250 ét. nf 3 vit. 58000. DALLOYEAU 6 r. de la Justice Paris-20^e.

NSU 200 4 vit. b. ét. 75000, 73 q. du Pt du Jour Boulogne
DKW 500 NZ mot. nf px 190. TARDIVEL 4 av. Secrétan.

SUNBEAM 500 dernier modèle cme nve tt origine équipée HENRI 26 r. de Londres-9^e.

Cyclecar d'Yrsan 4 cyl. Ruby px int. sam. seul. Lhote 92 rte de la Reine Boulogne s/Seine

VELOSOLEX 22000. Raoul 20 r. des Vertus-3^e (vis. ap. 7 h.)

VENDS Solex et scooter Galichon. MAL 16-38, 18-37.

500 TERROT culb. RGSE 1^{re} main parf. ét. chr. cart. poli. mot. ref. bs pn. imp. 145000 Michaëli 97 r. Dalleray, 15^e.

ARIEL sp. cros allu. mod. 51 500 Brocherieux ALE. 37-11.
GNOME 350 culb cm3 Hertzog 115 r. St Honoré LOU. 15-87.

125 D45 B tt. équ. bn ét. pns nfs 65. BORDIER 10 r. St-Isaure, Paris-18^e apr. 19 h.

ZUNDAPP KS600 impec. 140. Margain 53 r. Trois-Frères-18^e

PEUG. 500 culb. 4 v. sélec. 100 Lajudi 6 r. E Renan Issy-Mx

MOTOB. 175 et acc. 8000 kms lin 50, 130. Marol Did. 07-37

GRIFFON 150 sélect. 4000 k. équipée 95000 fr. CLAVEL 9 rue Gambetta, Clamart.

VELOCETTE KTT b. ét. b. px B. Daoust 50 r. Chât. Landon

PART. Scoot. Bernardet prix int. 22 r. Pelletan, Villejuif.

250 ARDIE 2 t. 4 vit. impec. nbx acces. 105.000. ROTA, 178 r. Dr Bauer, St-Ouen.

BMW R73 av. side Précision Driancour 67 bis r. Fessart.

TWN 250 parfait état 120 PRO. 33-76 après 3 déc.

PEUG. F55 GL 1951. Cousin 204 bd Anat. France St-Denis

BMW R12 : 150. R61 : 180. R73 : 190. R51 et R75 cme nves. Zundapp KS600 : 160. K500 : 140. tractée : 120. NSU 200 : 90. New-Map : 100. R Gillet : 70. DKW 350 NZ : 135. 175 Peugeot : 65. 56 Peugeot : 65. D45 : 60. TRANSACT MOTOS, 10 rue Haxo-20^e. MEN. 99-86.

FN course 350 ACT cul. brz. b. px. AUBERT 9 imp. du Clos, Auxerre (Yonne).

V. 350 cc Utilia bon état px 75. RIVRET 51 r. Sadi Carnot, Aubervilliers.

VOITURES A VENDRE
VENDS petite voit. ét. parf. repr. moto, vélom. Sceau Rog. 204 rue Belleville, 20^e.

PEUGEOT 190 s. mot. nf 5 cv 4 pl. Reprn. moto. Bergeon 61 r. Ch. Schmidt, St-Ouen.

TRACTION AV 7 c. cabriol. TSF 7 pns 300 Repr. moto. Lecler 56 r. Marx Dormoy-18^e

ECHANGES

5 CV tôle 4 pl. à vdre ou ctre 125 Peugeot bon état. 35 rue J. Jaurès, M. Alfort.

ECH. Sandford 6 cv ctre moto réc. b. ét. Izquierdo Candide 5 r. Brisson, Niort (2-Sév.)

ON DESIRE ACHETER

ACHAT COMPTANT
tous vélomoteurs, motos, scooters,

DELAIRE

4 imp. de la Gaité Dan. 55-43

DIVERS

PIECES Terrot 500 RD-RL Lajudi 6 r. E. Renan Issy-Mx

TOUTES LES PIECES R12 TRANSACT MOTOS, 104 rue Haxo-20^e. MEN. 99-86.

V. Triporteur nf. Gillette 3 cv AJAX 6 r. de Tournon, 6^e.

AGREGE reçoit à tous moments des Pensionnaires (prof. étudiants, Congressistes, touristes). VIDAL, Calle Moragas 5, Barcelona, Les Sportifs seront les bienvenus. S'inscrire d'urgence en vous recommandant de MOTO-REVUE.

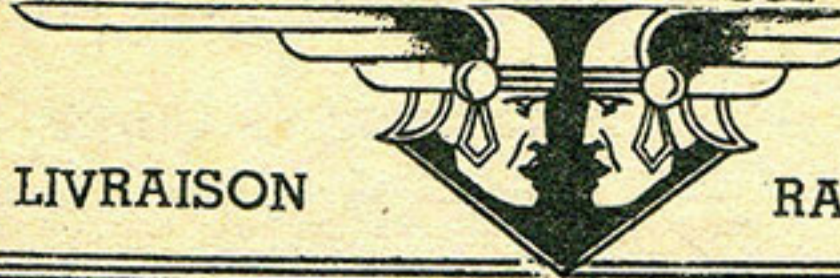
EMPLOIS

CH. pr Casablanca mécanic. motor. spécial motos allem. célibat. Très sér. réf. exigées. Logem. assuré. Ecr. DIF 16 r. Pasteur, Kremlin-Bicêtre.

DEM. pers. sér. pr Direct. tr. bel. aff. moto grande ville Ouest. Ecr. Moto-Revue 1061-A

RECH. Spécialiste Moto, célib. libre janv. 52, ville 20000 habit. 100 k. Paris. Ecr. avec réf. MOTO-REVUE 1061-B.

MOTOBÉCANE



LIVRAISON

RAPIDE de tous les modèles - VENTE A CREDIT - NORd 65-25

Entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est

94, Bd Magenta - 3 au 11, rue de St-Quentin - PARIS

STOCK PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES

Jeunes !

un métier passionnant
et bien rétribué
est à votre portée

« J'ai maintenant un métier passionnant et l'espoir de devenir moi-même un jour Patron » nous écrit l'un de nos Elèves, placé par nos soins.

Vous qui aimez la mécanique et l'électricité automobile, faites comme lui. Sans quitter votre emploi actuel ou pendant vos loisirs, vous pouvez, en quelques mois, apprendre un métier qui vous procurera rapidement de bons gains et assurera votre avenir par de nombreux débouchés dans des branches les plus diverses.

Une intéressante documentation vous sera envoyée GRATUITEMENT si votre demande de renseignements est adressée aujourd'hui même aux :

COURS TECHNIQUES
— AUTO —

Service : 11

Rue du Docteur-Cordier
ST-QUENTIN (Aisne)

Seul! sans redresseur ni batterie!...

L'AVERTISSEUR

ARGO-RADIO

Alimenté directement par le VOLANT MAGNETIQUE
est adaptable sur tous

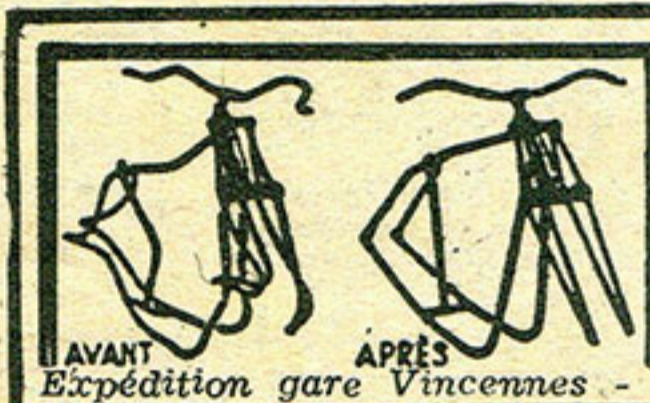
VELOSOLEX, VELOMOTEURS et MOTOS LEGERES

AGENT GENERAL France - Colonies - Bénélux

P. BONNET

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

VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT



Expédition gare Vincennes - Fontenay AVR. 01-47

RENOVATION

DES CADRES

ET RESERVOIRS MOTOS

Travail rapide et soigné

Raymond BONNOT

174, rue de Romainville

MONTREUIL (Seine)

PROCHAINEMENT

NOTICE D'ENTRETIEN

MOTOBECANE ou MOTOCONFORT

documenté et largement illustré, sous couverture cartonnée.
Prix : A nos bureaux : Frs : 410 — Franco poste : Frs 455 — C.O.P. : PARIS 297-37

Moto
revue

Mobylette

mettra en vente sa

CARBURATEURS

DELLORT

TOUS MODELES de 125 à 1000 cmc.
Série et Compétition

Racing à cuve séparée

« TRADING - MOTOR - LINE »

74, rue de Rome - PARIS-9^e — LAB. 22-08

L. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932

VENTE — ECHANGE — REPARATIONS

Représentant de toutes marques Françaises
et des motos JAWA, OGAR (Station-Service)

11, Avenue de la Porte de la Plaine — PARIS (15^e)

Métro : Porte de Versailles

Tél. : LEC. 80-62

COMPAGNIE PARISIENNE DE CREDIT

IMMOBILIER ET COMMERCIAL

Ouverture de Crédit pour Maison,

Appartement, Ferme, Fonds de Commerce

Matériel, Auto, Moto

11, RUE DE PROVENCE - PARIS-9^e

(Métro : Richelieu-Drouot - Le Pelletier

Téléphone : TAItbout 62-89

Quels que soient vos projets votre intérêt est
de nous consulter sans attendre davantage.

RENSEIGNEMENTS GRATUITS

ET CONFIDENTIELS

Joindre une enveloppe à votre adresse et 2 timbres

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

Sensationnel !
UNE STATION-SERVICE
B. S. A.

SERA OUVERTE LE 5 JANVIER
à
BARBES MOTO-CYCLES
98, rue Doudeauville - PARIS-18°
Métro : Château-Rouge MON. 96-37

AINSI QUE

LA 1^{ère} STATION-SERVICE
Jonghi
ECHANGE STANDARD
avec garantie

Futurs Acheteurs, maintenant vous savez pourquoi vous passerez commande à **BARBES MOTO CYCLES**

- 1° VOUS AUREZ LE MEILLEUR CREDIT.
- 2° VOUS AUREZ LA CERTITUDE D'AVOIR UNE MACHINE VRAIMENT MISE AU POINT.
- 3° VOUS AUREZ DES BONS REGLAGES EN TEMPS VOULU.

SPECIAL ! NOTRE CREDIT
SUR 18 MOIS

POUR DECEMBRE SEULEMENT

BSA - SUNBEAM

TERROT — JONGHI — GIMA
GULLER — RENE GILLET

ET DES SCOOTERS

« UNE SEULE MAISON »

BARBES-MOTO-CYCLES

98, rue Doudeauville - PARIS-18°
Métro : Château-Rouge MON. 96-37

Renseignements : Paris, Banlieue et Province
Catalogue contre 40 fr. timbres
Ouvert le Lundi - Fermé 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
MOTOBÉCANE
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 kilomét. 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 pégamold. 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

TERROT 500 RGST 500 Francs

Le Moteur VELOSOLEX
350 Francs

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

Bloc-moteur YDRAL 125
450 Francs

4 CV RENAULT
300 Francs

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

