

40^e ANNEE. — 2 FEVRIER 1952. — N° 1.070

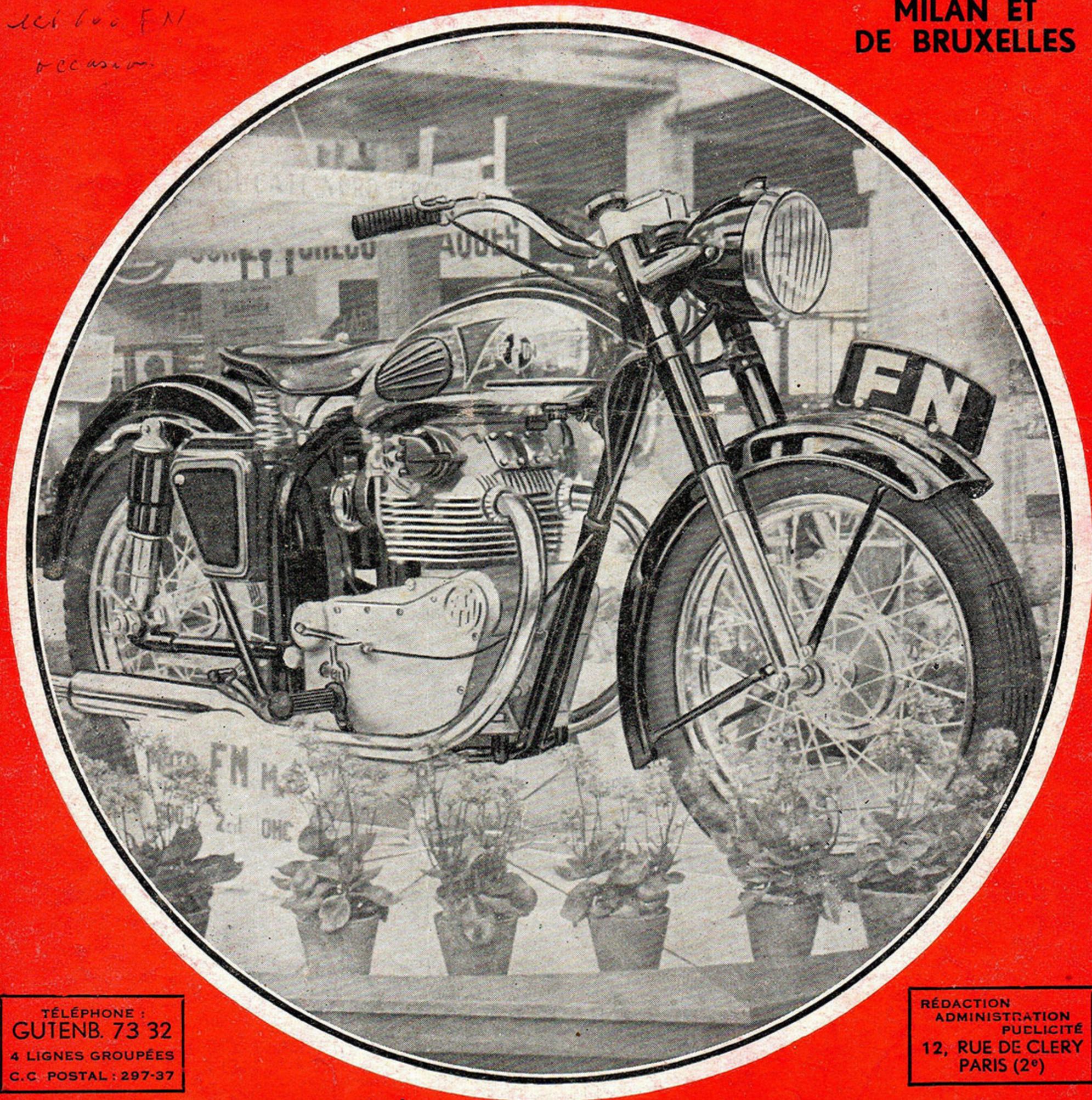
Moto revue

HEBDOMADAIRE
Tous les samedis

LE NUMERO :
25 frs

**SALONS DE
MILAN ET
DE BRUXELLES**

*226 600 F.N.
P.C.C. 22000*



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

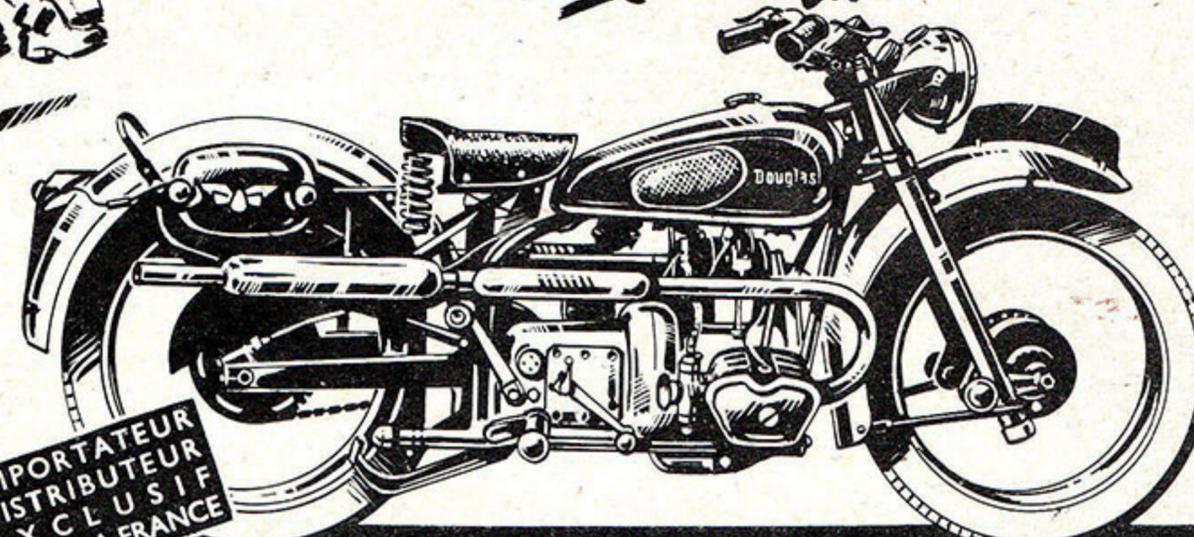
RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12, RUE DE CLERY
PARIS (2^e)

Pôle d'attraction du 35^e Salon de Bruxelles : la 500 bicylindre F.N.

1^{er} Dans un fauteuil!

avec une

Douglas
Le confort de classe

BOL D'OR 1950
Catégorie 350 cmc

Extrait de "MOTO-REVUE"
N° 985 du 10/6/50

On avait l'impression de voir un simple touriste sur une merveilleuse machine qui ne necessita pas le moindre arrêt!

2061 km, 7 en 24 h.
moyenne 85 km, 9

IMPORTATEUR
DISTRIBUTEUR
EXCLUSIF
POUR LA FRANCE

NEW-MAP et
Tous ses Agents

122-124, Avenue Lacassagne, LYON - RHÔNE

Ne craignez plus
les
intempéries



Motocyclistes!

Par tous les temps vous pourrez prendre la route, en revêtant la combinaison **PLASTIA**.

★ en tissu huilé et doublée jusqu'à mi-corps d'un molleton amovible.

EN VENTE CHEZ VOTRE MOTORISTE
DOCUMENTATION SUR DEMANDE A

MOD'PLASTIA

2, RUE DU BUISSON-SAINT-LOUIS, PARIS-X^e - BOLIVAR 75-98

OLIVIER

Une simple pression
du pouce



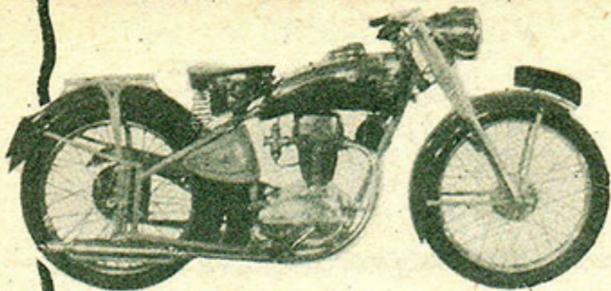
ET VOUS AUREZ
A VOLONTÉ
AVERTISSEUR
LANTERNE
PHARE
CODE
AVEC LE
COMMUTATEUR
C. M. 45

DIRECTION
GENERALE
LA SONE
- ISÈRE -

USINES
LA SONE
et DOMÈNE
- ISÈRE -

MOREL

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



Vous verrez toujours
EXPOSES ET DISPONIBLES

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

← →
STOCK COMPLET PIÈCES DÉTACHÉES

MOTOBÉCANE



— VENTE À CREDIT 6 À 9 MOIS —

MOTO - BASTILLE

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

R. DANVIGNES - Gérant

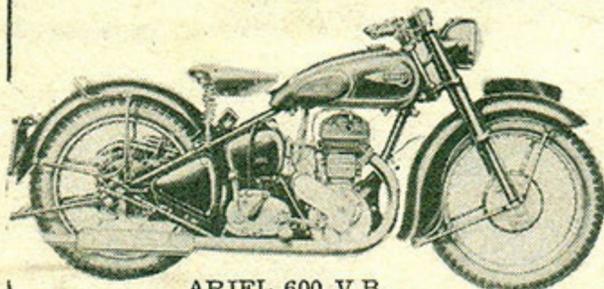
Tarif crédit et catalogue : 30 frs timbres



LADEVEZE

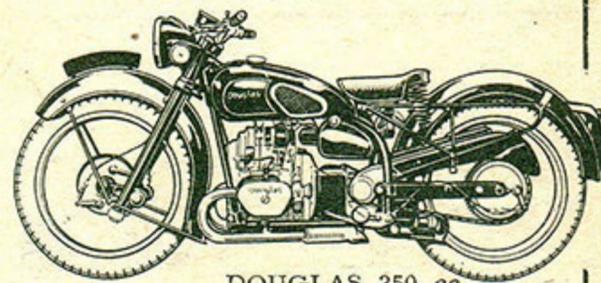
vous offre la plus FORMIDABLE VENTE à CREDIT
avec la reprise de votre ancienne motocyclette

— ACHAT COMPTANT et DEPOT VENTE —



ARIEL 600 V.B.
259.000 fr. Tous modèles
livrables.

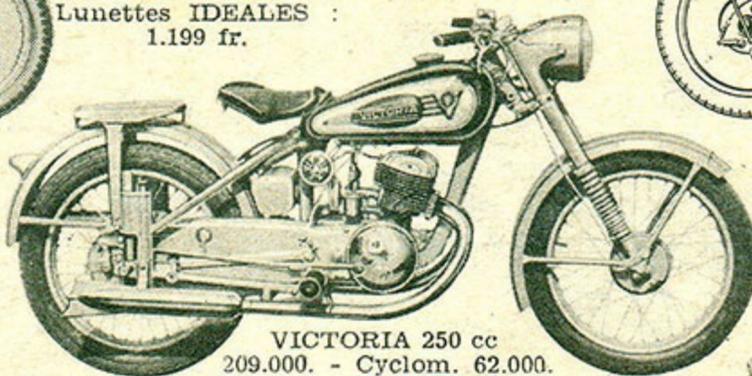
30 Motocyclettes Françaises neuves toutes
marques : 38 cmc., 125 cmc., 175 cmc.
Expédition France et Colonies
Accessoires, pièces détach. Selles biplaces
FERIDAX : 11.300 fr.
Lunettes IDEALES :
1.199 fr.



DOUGLAS 350 cc.
295.000 fr.

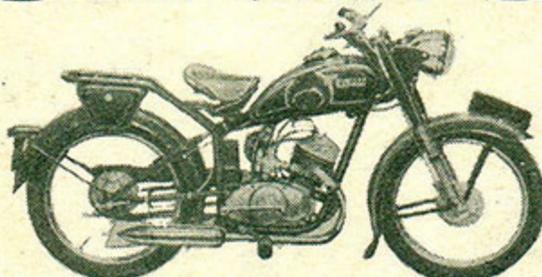


Scooter SPEED :
121.500 fr.

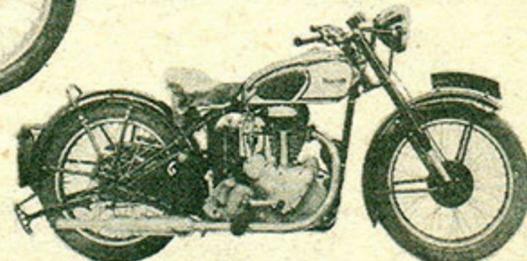


VICTORIA 250 cc
209.000. - Cyclom. 62.000.

PANTHER 350 cc. : 239.000.
livrable février



VALLEE luxe tte équipée suspension AR
125 cc. : 157.000 — 175 cc. : 171.000



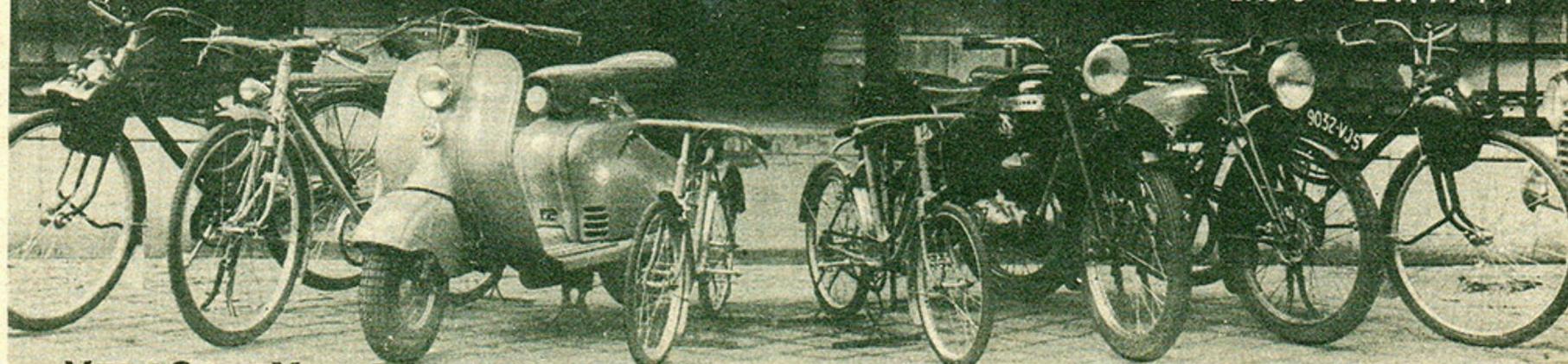
Paul LADEVEZE
50, rue Brunel, PARIS-17^e
Téléphone : ETO. 24-66

Agent exclusif à PARIS

39, av. F.D. Roosevelt

GASTINNE-RENETTE

Paris-8^e - ELY. 77-74



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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Robert PIEL

162, rue Edouard Vaillant, 162
BEZONS S.-et-O. - ARG. 70-58

VENTE A CREDIT

MOTOBÉCANE



Agent

Exclusif

VELOMOTEURS

MOTOCYCLETTES

et la **Mobylette**

LIVRAISON IMMEDIATE

NAVILLE Frères

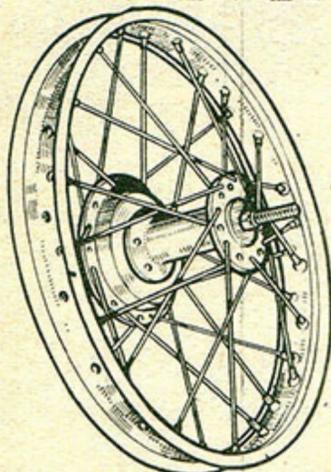
CONSTRUCTION
TRANSFORMATION
REPARATION
DE ROUES

pour

Motos - Autos - Canoes
Bandages ou Pneumatiques
Roues pour cyclomoteurs et
pour tous chariots
35 ans d'expérience

25, rue Bezout - PARIS-14^e
GOB. 72-98 Métro Alésia

EXPEDITION EN PROVINCE

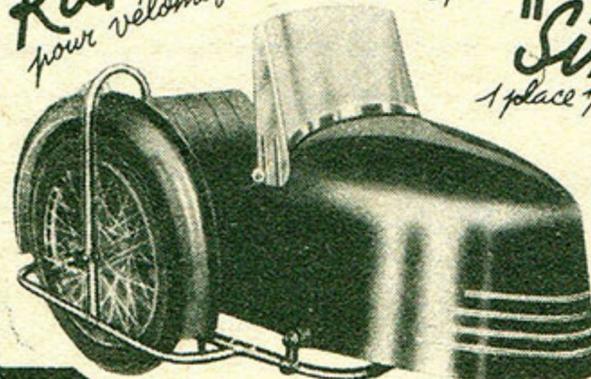


La nouvelle gamme des sidecars Pufflier

"**Rafale**"
pour vélomoteur

"**Sirocco**"
1 place pour moto

"**Simour**"
1 place 1/2 en tandem



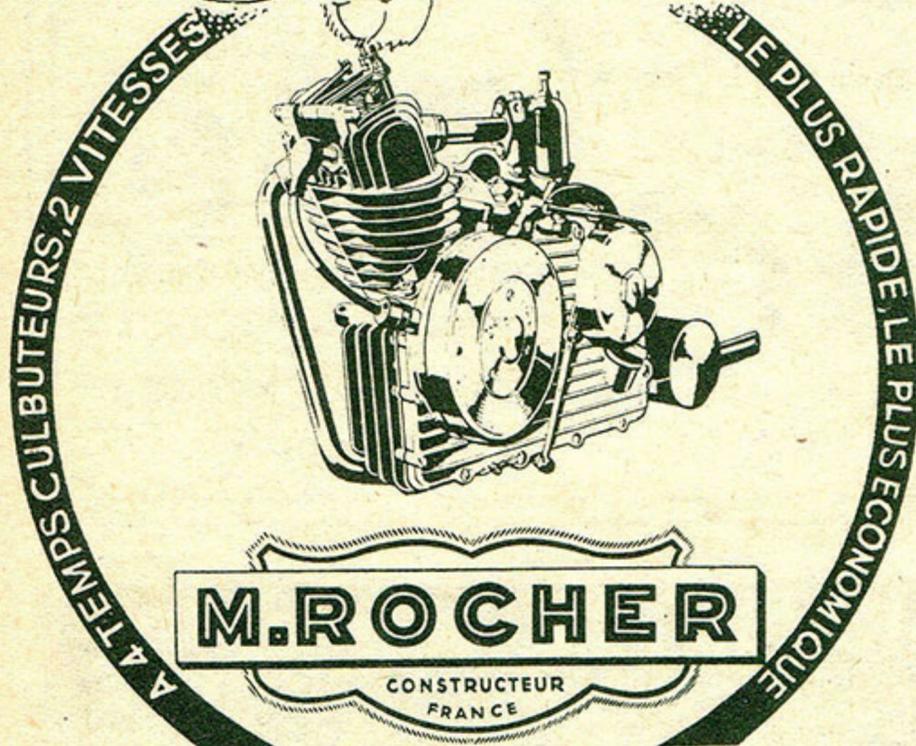
DOCUMENTATION
GRATUITE

31 cours
Emile Zola
Lyon-Villeurbanne

LICENCE
DUCATI

48 cm³

Muciciclo



M.ROCHER

CONSTRUCTEUR
FRANCE

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

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

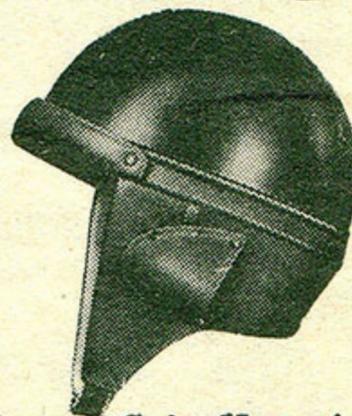
À calotte métal léger
à haute résistance

**IMPERFORABLE
AUX CHOCS**

Prix imposé : 3.500 fr.

Vente en gros :

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



Scooters BERNARDET

125 et 250 cmc.
payables en 9 mensualités
PRESENTATION

et
ESSAI
tous les jours

G.S.M.

Distributeur officiel

8, rue des Ecoles - PARIS-5^e — ODE. 62-98
ATELIERS-REPARATIONS et pièces détachées
12, rue St-Séverin ODE. 50-91



HARLEY - DAVIDSON

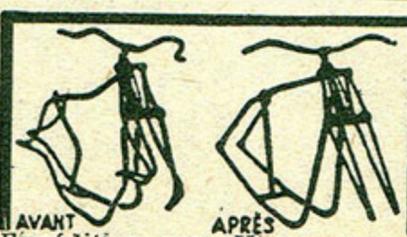
Agence Officielle : 14, bd Sault - PARIS-12^e

— Stock pièces détachées — DOR. 49-42

Echange Standard Complet
REALÉSAGES — EMBIELLAGES

REPARATIONS

REVISIONS



**RENOVATION
DES CADRES**

ET RESERVOIRS MOTOS
Travail rapide et soigné
Raymond BONNOT

174, rue de Romainville
MONTREUIL (Seine)

Expédition gare Vincennes - Fontenay AVR. 01-47

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Motocyclistes !...

passer rapidement commande de votre machine chez

28, Rue Davoust
43, Av. Ed. Vaillant
PANTIN (Seine)

A. CHARRIER

Tél. : NORD 44-26
M^o Hoche et Pte Vilette
Autobus 170 et 130

Champion de France Vitesse 1936

TERROT — MOTOBECANE — PEUGEOT — GNOME-RHONE — ALCYON
MONET-GOYON — B.S.A. — SUNBEAM — JAWA
SCOOTERS TERROT et MOTOBECANE livrables DEBUT 52

Tous nos vélomoteurs sont livrables immédiatement

ATELIER DE REPARATIONS ET OUVRIERS SPECIALISES POUR ENTRETIEN ET GARANTIE

Renseignements
Réponse contre 40 fr. timb.

CREDIT

Toutes les machines livrées
sont traitées avec REDEX

Jeunes !

un métier passionnant
et bien rétribué
est à votre portée

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

Vous qui aimez la méca-
nique et l'électricité auto-
mobile, faites comme lui.
Sans quitter votre emploi
actuel ou pendant vos loi-
sirs, vous pouvez, en quel-
ques mois, apprendre un
métier qui vous procurera
rapidement de bons gains et
assurera votre avenir par de
nombreux débouchés dans
des branches les plus di-
verses.

Une intéressante docu-
mentation vous sera en-
voyée GRATUITEMENT si
votre demande de rensei-
gnements est adressée au-
jourd'hui même aux :

COURS TECHNIQUES
— AUTO —

Service : 11

Rue du Docteur-Cordier
ST-QUENTIN (Aisne)

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



**COMMANDEZ
DÈS MAINTENANT...**

votre moto ou
votre vélomoteur

votre SCOOTER

Peugeot

Vespa

LIVRAISON RAPIDE

CREDIT 9 MOIS

ACCESSOIRES · ÉQUIPEMENTS · STATION-SERVICE

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

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

etc.

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

CRUPDA

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

60 ANNEE
DEPREZ

CREDIT

187, rue A. Sylvestre
COURBEVOIE

Tél. : DEF. 07-01 et 02

MOBYLETTES

disponibles

MOTOBECANE

PEUGEOT

GNOME-RHONE

PUCH - SIDES

MAGNAT-DEBON

RENE GILLET

MONET-GOYON

ZUNDAPP

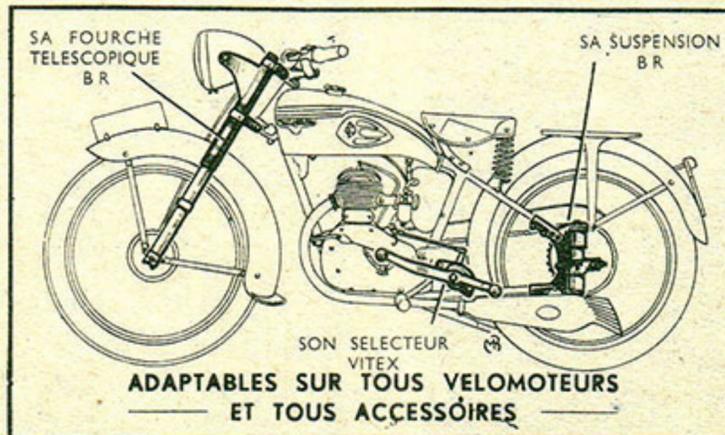
Réparations

Pièces détachées

SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER

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

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



SPECIALITES :
FOURCHE TELESCOPIQUE
adaptable sur 125 et 175 cc.
REALESAGES
EMBIELLAGES
CHEMISAGES
MAGNETOS - DYNAMOS

Révision de
VOLANTS MAGNETIQUES
REVISION DE MOTEURS
SUR DEVIS

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

C'est toujours aux Ets BONNET

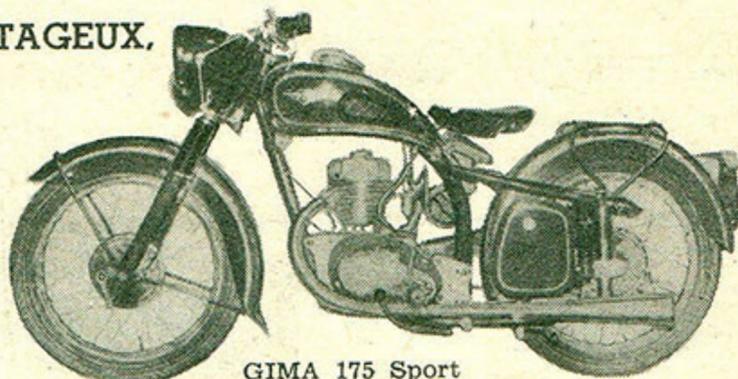
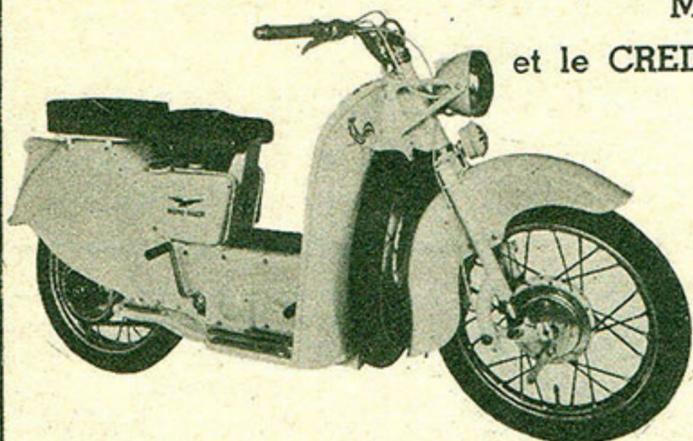
80, av. Gal-Leclerc
BILLANCOURT

QUE VOUS TROUVerez avec le populaire cyclomoteur **Mobylette** A CREDIT !

Le PLUS BEAU CHOIX des modèles de Motos et Scooters
des PLUS GRANDES MARQUES FRANÇAISES et ETRANGERES :
ALCYON — B.S.A. — GIMA — GNOME-RHONE — GUILLER — JONGHI — MOTOBECANE —
MOTO GUZZI — TERROT

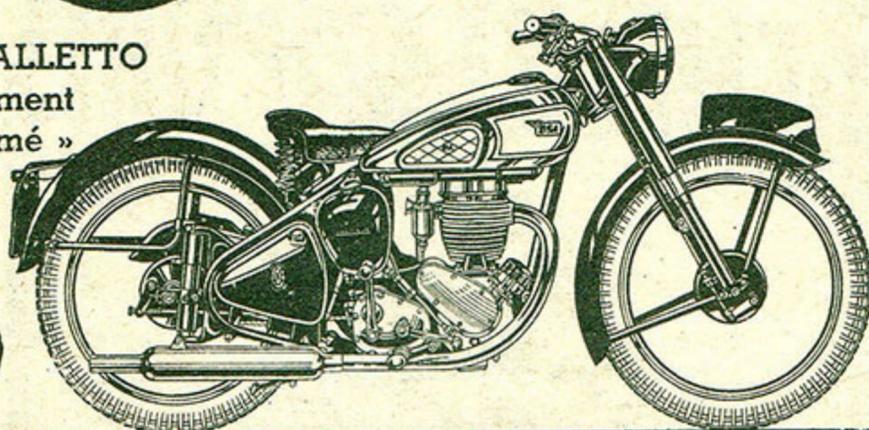
et le CREDIT le PLUS AVANTAGEUX.

6 à 12 mois
sur toutes
machines
sans exception



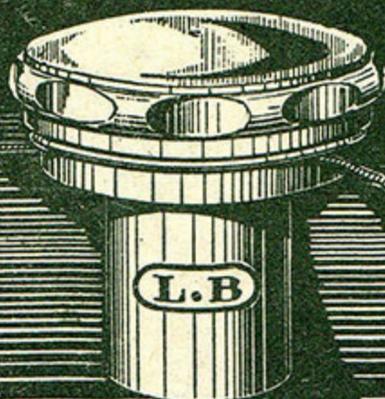
GIMA 175 Sport

le rapide et brillant GALLETTO
« un essai sans engagement
et vous serez enthousiasmé »



LIVRAISONS LES
PLUS RAPIDES

Directeur-Gérant :
N. ANGELI
Tél. : MOL. 15-46
Métro : Billancourt

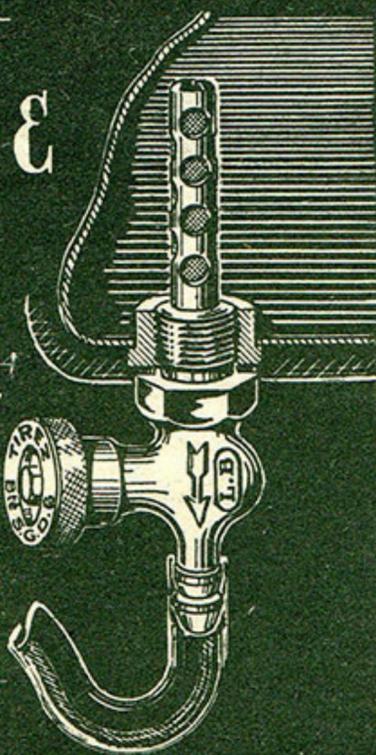


BOUCHONS
de RESERVOIR
au 1/4 de tour
pour motos

LE BOZEC &
GAUTIER

28 Rue Carle Hébert
COURBEVOIE . Seine

ROBINETS TIROIR
toujours
étanches



GAITÉ-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



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

		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 30 f. tim br. 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)

♦ EXPORTATIONS N.S.U.

Ces exportations s'étendent sur 52 pays, y compris l'Amérique du Nord qui s'inscrit pour plusieurs millions de D.M.

La célèbre usine du Wurtemberg a atteint son volume d'exportations des meilleures années d'avant guerre.

Voici les chiffres fournis par le docteur Stieler von Heydekampf au cours d'un bilan sur la progression des exportations de l'usine dont il est le directeur.

	1946	1951
Cycles	6.000	120.000
Vélocipédistes	400	24.000
Motos	0	60.000

Le chef du service des courses, M. Germer, a confirmé les informations selon lesquelles NSU participerait à toutes les plus grandes épreuves de la saison 1952.

♦ UN « ESPOIR » DES TRIALS ANGLAIS

La saison hivernale qui en Angleterre est celle des «Trials», a vu la révélation d'un jeune pilote qui, sur les 20 courses où il se présenta, en gagna 15, ce qui est un score assez surprenant dans ce genre d'épreuves.

B.W. Martin, qui n'a pas vingt ans, court sur une 122 cmc. James.

♦ LE SPORTIF DE L'ANNEE

Ainsi que nous l'avions annoncé, nous donnons les résultats du référendum anglais destiné à désigner le meilleur sportif de l'année. C'est Geoff Duke qui a remporté la palme avec 40 % des votes. Randolph Turpin, qui paraissait l'élé tout désigné, a remporté 20 % seulement des voix. Voilà des faits qui situent admirablement la place prise par le motocyclisme en Angleterre !

♦ UN « MONTLHERY » ALLEMAND

Jusqu'ici l'anneau de vitesse de Montlhéry est la seule piste de vitesse européenne qui puisse permettre de battre des records internationaux sur longues distances à cause de sa longueur et du grand rayon de ses virages.

Mais devant le coût en devises qu'entraîne un tel déplacement, les allemands ont décidé de modifier un peu leur circuit de Hockenheim, afin d'avoir sur place une piste pouvant être utilisée aux mêmes fins que Montlhéry.

CONCEPTIONS DIFFERENTES

PRESQUE simultanément, Bruxelles et Milan viennent de présenter au public leur Salon motocycliste.

Deux Salons bien différents en vérité et dont le chevauchement des dates d'ouverture est regrettable.

Ces deux Salons réservaient, bien entendu, leurs surprises et dans ce présent numéro nos lecteurs trouveront photos et descriptions des nouveaux modèles.

Ce n'est donc pas sous cet angle que nous établirons un rapprochement, mais une vue d'ensemble nous paraît bien significative.

Au classisme, en quelque sorte, du Salon de Bruxelles, Milan oppose la fougue, l'esprit créateur et original de l'industrie italienne.

Au Palais du Centenaire, une exposition principalement commerciale de machines qui, dans l'ensemble, peuvent s'obtenir sous des délais réduits, la confrontation de marques venant des quatre coins du monde, tandis qu'au Palazzo dell'Arte, des prototypes aux solutions originales (dont la commercialisation tarde parfois), une exposition presque uniquement nationale, seule l'Angleterre et l'Allemagne étant représentées par plusieurs stands. Il y avait cependant des points communs, ne serait-ce que l'engouement pour les scooters et cyclomoteurs.

Si ces deux amours sont désormais classiques en Italie, par contre, nos voisins Belges ne s'étaient montrés que peu attirés par ces deux catégories, mais le récent décret qui autorise les cyclomoteurs à circuler sur les pistes cyclables, favorisera énormément le démarrage de ce véhicule en Belgique.

Quant aux scooters, leur nombre croît dangereusement en Italie.

Il n'est plus question pour une nouvelle marque de concurrencer les deux grands ; aussi, assiste-t-on à une floraison de modèles, ayant pour principal souci l'originalité. Tendances fâcheuses, qui nous amène par exemple au Cruiser de chez Ducati qui a été salué même par la Presse Italienne comme une erreur de la part de ses créateurs. Démarreur électrique, double convertisseur de couple, carrosserie spéciale signée par Ghia (un des plus grands maîtres de la carrosserie automobile), etc... gonflent à tel point le prix de vente, qu'il était impossible de connaître celui-ci !...

La saison des Salons touche à sa fin. Elle nous aura apporté le plus grand nombre de nouveautés depuis bien des années, d'autant plus que Genève (du 20 au 30 Mars) n'a pas encore dit son dernier mot.

♦ SIX JOURS 1952

Il se confirme que les I.S.D. T. auront lieu à Velden, Carinthie (Autriche). Les 21 et 22 juin aura lieu la Coupe Alpine sur 1000 kms. Le parcours qui se fera surtout en montagne rendra inutiles toutes sélections subsidiaires. Les Alpes Carinthiennes seront seules juges !

♦ JUGERONS-NOUS LA LA TECHNIQUE AMERICAINE ?

Il serait question Outre-Manche d'inviter quelques coureurs américains dans des épreuves telles que le TT ou d'autres moins importantes. Un élément de comparaison très intéressant serait fourni par les techniques de course Américaine et Européenne qui sont totalement différentes. Le moto-cross bénéficierait aussi de l'expérience des américains, car les difficultés des « enduros » US sont semblables à celles de nos épreuves, mais avec les différences de températures et de terrains dues à la longueur des courses (2 à 300 kms).

♦ UNE NOUVELLE INDUSTRIE NATIONALE ?

L'industrie Tilbrook dont on connaît déjà les bricolages très réussis, est maintenant une firme officielle qui construira des motos légères et aussi des sidecars à suspension par bras oscillant et amortisseur en caoutchouc. Signalons que cette firme a son siège en Australie.

♦ RECOMPENSE DE MOTO-CROSS

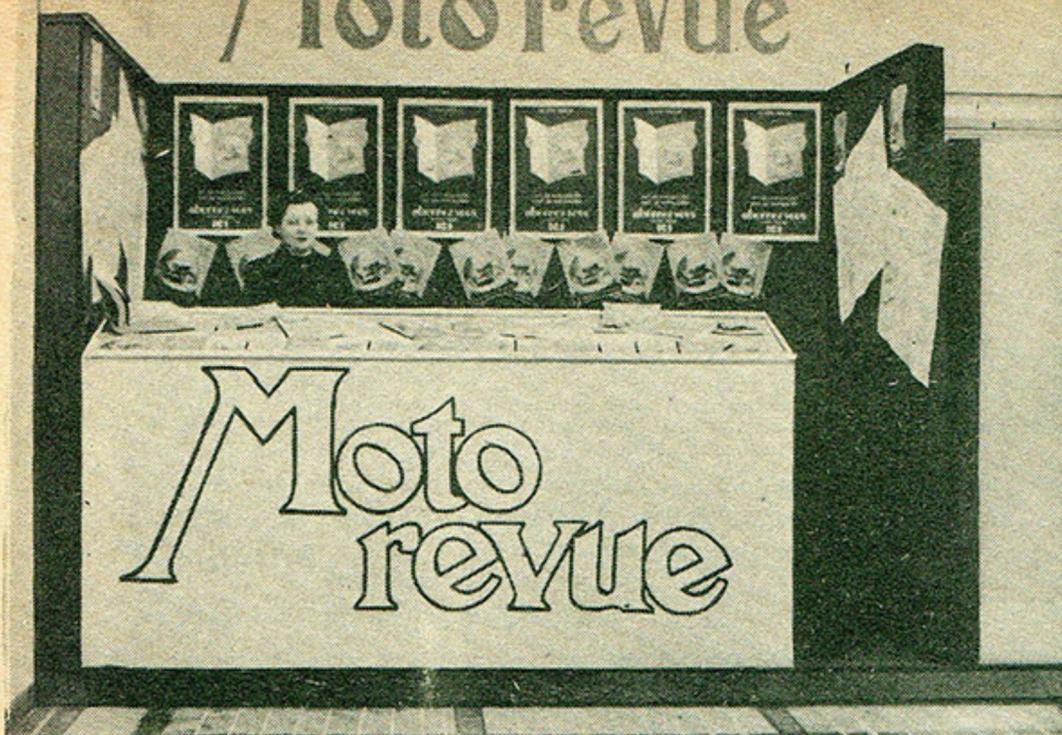
La maison NSU, par l'intermédiaire de la DIF, vient de remettre à René Klym un diplôme et une médaille d'or, comme récompense de ses nombreuses victoires en 1951 au guidon d'une NSU 250.

♦ LE SALON DE GENEVE

C'est du 20 au 30 mars prochain, que se tiendra à Genève le 22^e Salon International.

12 pays présenteront leur production dans plus de 400 stands.

Automobiles, véhicules industriels et de transports en commun, motocyclettes, bicyclettes, bateaux et accessoires sont au programme de cette grande exposition.



Comme chaque année, à notre stand du Salon de Bruxelles, nous avons retrouvé nos amis Belges, de plus en plus nombreux.

anglais) et le classique pare-chocs, ce qui donne un aspect nettement américain particulier à cette machine dont la vue est un peu choquante pour nous, européens.

Description technique

750 cmc. Cylindres en V. 69,85x94,700. Refroidissement par air. Culasses en alliage léger détachables. Le carburateur est un Linkert à double prise d'air. Bloc moteur. Puissance 30 chevaux environ. Graissage par pompe à huile. Débrayage

Echos de la SEMAINE

30 MINUTES DE TRAVAIL PAR MOIS

C'est peu, direz-vous. Et pourtant, c'est ce que vous coûtent, en moyenne, les quatre numéros de « Moto-Revue » qui paraissent chaque mois.

Qu'est-ce que 25 francs à l'heure actuelle pour une Revue objective, ne subissant aucune contrainte extérieure, et dont la rédaction poursuit une formule, qui depuis 40 ANS fait de notre revue LA PREMIERE REVUE motocycliste française.

Grâce à notre organisation, nous réussissons à maintenir ce prix de vente dérisoire (lorsque l'on considère le prix des autres revues et publications) depuis janvier 1949.

Cet effort, nous le poursuivrons le plus longtemps possible, mais, amis lecteurs, nous vous demandons votre concours. Apportez-nous votre aide en vous abonnant. Vous recevrez votre numéro le vendredi et bénéficierez de nos numéros spéciaux au prix des numéros ordinaires. Songez-y !...

◆ PARLONS UN PEU « ASSURANCES »

Voici ci-dessous les tarifs proposés par plusieurs grandes compagnies parisiennes d'assurances, entre autres la Cie L'Union et L'Urbaine et la Seine, qui fonctionnant sous le contrôle de l'état, offrent toutes garanties quant à la liquidation et règlements des accidents causés par leurs clients (tarifs valables pour Paris et banlieue).

Il va sans dire que certaines compagnies de second ordre pratiquent des tarifs inférieurs et notre service peut obtenir une police pour ceux qui le demandent expressément, et qui nous désignent ces compagnies.

◆ UNE NOUVELLE 750 HARLEY-DAVIDSON

Les modèles d'Outre-Atlantique se rapprochent de plus en plus de la conception Européenne de la moto, et c'est ainsi qu'après l'apparition des 440 cmc. et 220 cmc. chez Indian, Harley adopta elle aussi la fourche télescopique et tout récemment le sélecteur pour ses « big twins », tout en conservant sa silhouette bien caractéristique. Mais le dernier twin dénommé « Modèle K » présenté par Harley, s'écarte nettement de ses prédécesseurs. Il est monté dans un cadre avec fourche télescopique à l'avant et suspension oscillante à l'arrière. Cette dernière, qui est fixée à la moitié environ du bras oscillant, s'appuie sous la selle. Le moteur, lui aussi, a été modifié ; le carter est très net et la largeur des ailettes est diminuée, la hauteur des cylindres étant plus grande, la distribution par soupapes latérales est conservée. Les tubes de l'échappement sont raccordés d'une façon un peu tourmentée et les garde-boue, le réservoir et la selle ont été revus. Le sélecteur est à droite comme sur les machines anglaises.

Le tout est complété par un guidon « viens avec papa » (comme disent les

à disques secs avec poignée au guidon. Cadre double berceau.

Suspension avant par fourche télé-hydraulique. Suspension arrière par fourche oscillante hydraulique montée sur roulements Timken.

Pneus 3,25x19. Freins de 25 mm de large et 203 mm de diamètre. Réservoir d'huile sous la selle faisant pendant à la batterie et réservoir d'essence de 18 litres avec réserve.

■ Mlle YVONNE MYRIAM N'EST PLUS

La grande fervente de randonnées motocyclistes, Yvonne Myriam, a trouvé la mort, alors que assise sur le tan-sad d'une machine pilotée par un ami, elle circulait sur la route d'Orléans à Châtillon-sous-Bagneux. Projetée sur le sol dans un virage, elle devait succomber quelques heures plus tard à l'hôpital Broussais.

Saluons en elle la mémoire d'une des rares femmes motocyclistes de France qui resta fidèle à la moto, malgré l'anathème partiel qui semble être jeté par les femmes sur la moto en tant qu'engin sportif.

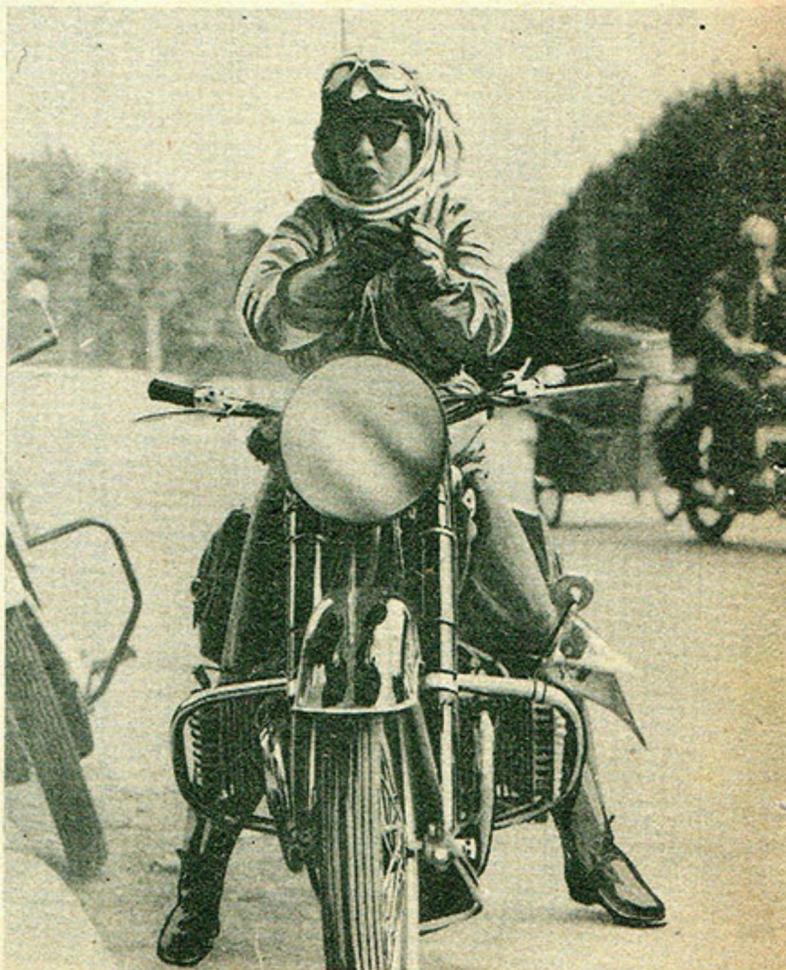
30.000 fr. DE RECOMPENSE

...à toute personne qui fera retrouver SIMCA volée le jeudi 24 janvier à Neuilly (Seine) entre 12 h. 45 et 13 h. et appartenant à M. Lacombe, directeur de « Moto-Revue ».

SIMCA-8-1200, berline noire 4 places, sièges étoffe gris beige et moleskine grenat foncé, jantes de roues jaunes. N° série 892149. Immatriculée Seine 6419 S 75.

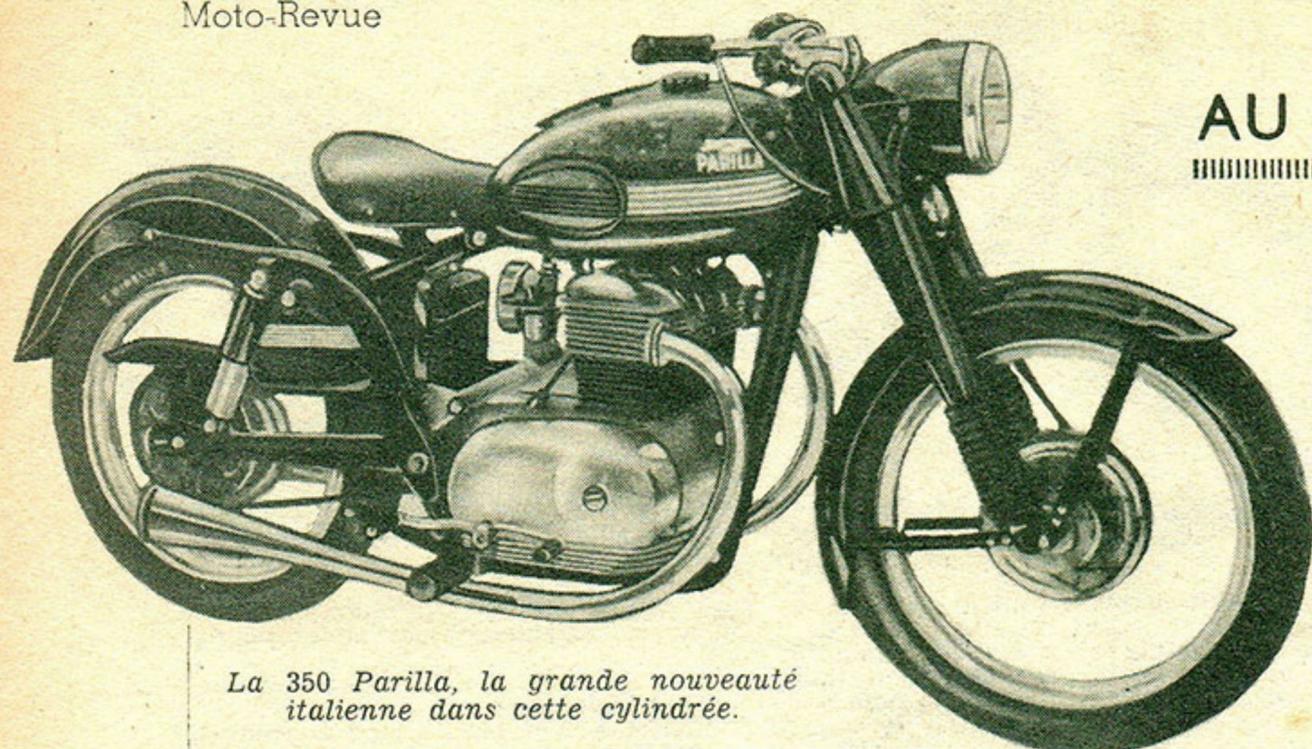
Particularité : 3 lamelles de la calandre en alu étaient cassées.

Une récente photographie de Mlle Myriam, lors de son Tour de France.



ASSURANCE AUX TIERS — GARANTIE ILLIMITEE — USAGE AFFAIRES

	sans tan-sad	avec tan-sad
		personne transportée non garantie
Bicyclettes à pédales pourvues d'un moteur auxiliaire n'excédant pas 125 cmc.	3.380	
Vélocycleurs et scooters n'excédant pas 125 cmc.	6.760	7.800
puissance fiscale 2 CV	9.100	10.400
3 CV	11.700	13.520
4 CV	14.040	16.120
5 CV	16.380	17.720
6 CV	18.460	21.320
au-delà de 6 CV surprime par CV	1.820	2.080
Puissance fiscale 1 CV	9.100	10.400
2 CV	12.220	14.040
3 CV	16.640	19.240
4 CV	21.060	24.440
5 CV	25.480	29.380
6 CV	29.900	34.320
sidecars et tricars, cylindrée supérieure à 125 cmc. (y compris la garantie de la personne transportée dans le side)		
au-delà de 6 CV tarif voiture (Impôts et taxes en sus)		
Tarifs réduits de 25 % pour assurances « Usage promenade »		



La 350 Parilla, la grande nouveauté italienne dans cette cylindrée.

AU SALON DE MILAN...

Succès des petites cylindrées

OU L'ESPRIT CREATEUR TRANS-ALPIN TROUVE LIBRE COURS

En avançant dans les stands, nous trouvons l'ancienne marque Biognoise MM qui présente encore cette année ses créations 51 presque d'allure anglaise en 250 et 350 cmc., arbre à cames en tête et qui vont être mises sur le marché dès maintenant.

La marque Mondial, championne du monde trois années de suite en 125, a fait un gros effort pour présenter une gamme plus étendue et s'adressant à une clientèle variée. Un scooter entièrement nouveau, moteur deux temps, fourche arrière oscillante en alliage léger, moteur non enfermé de 160 cmc. et démarreur électrique !... Une moto légère de 160 cmc. également, une autre de 125 cmc., toutes deux à deux temps; la 200 déjà présentée l'année passée n'a pas subi de modifications, mais une nouvelle 125 de compétition « client » à simple arbre en tête entraîné cette fois par cascade de pignons, est mise enfin en vente pour répondre aux demandes des coureurs privés.

Le « Palazzo dell'Arte » de Milan, toujours trop petit pour l'exubérante floraison italienne, était parfaitement rempli par les quelques 450 exposants, parmi lesquels l'« accessoire » sévit autant qu'ailleurs.

La physionomie assez particulière de ce salon réside surtout dans la présence d'innombrables machines légères, ultra-légères... et souvent construites à un seul exemplaire par un petit artisan. La participation étrangère est peu importante, à cause des conceptions très différentes de machines et du pouvoir d'achat suffisamment réduit des motocyclistes transalpins.

Une récente diminution des avantages concédés au point de vue fiscal aux cylindrées de 125 cmc. et au-dessous, a totalement modifié l'orientation de la tendance moyenne des constructeurs sur la cylindrée du vélomoteur, à tel point que presque toutes les marques se servent de leurs anciens modèles pour faire une 150 ou 160 quand le bloc le permet, ou alors construisent résolument de nouvelles machines de 200 à 250 cmc.

Chose plus rare encore, deux marques sortent des machines nouvelles dans la catégorie 350 cmc., ce qui ne s'était pas encore vu au Salon de Milan depuis la guerre. La tendance générale est à une machine plus forte que la 125, très légère malgré tout, et qui permette d'atteindre 100 kmh., chiffre réclamé par les utilisateurs pour une cylindrée (et logiquement une consommation) la plus petite possible, sans nuire à la robustesse.

Dans cette catégorie, une des mieux placées, semble la 150 Gilera dénommée « sport », certainement à cause de sa fourche télescopique à l'image des 250 et 500, alors que son bloc reste rigoureusement ordinaire et de destination utilitaire. La puissance de 7,3 CV à la roue AR que lui confère ses 150 cmc. n'en est que plus méritoire et la vitesse de 100 kmh. garantie n'est pas dangereuse, grâce à une suspension par bras oscillant contrôlé par un amortisseur hydraulique. Le moyeu AV à frein central est très volumineux. Jantes en dural.

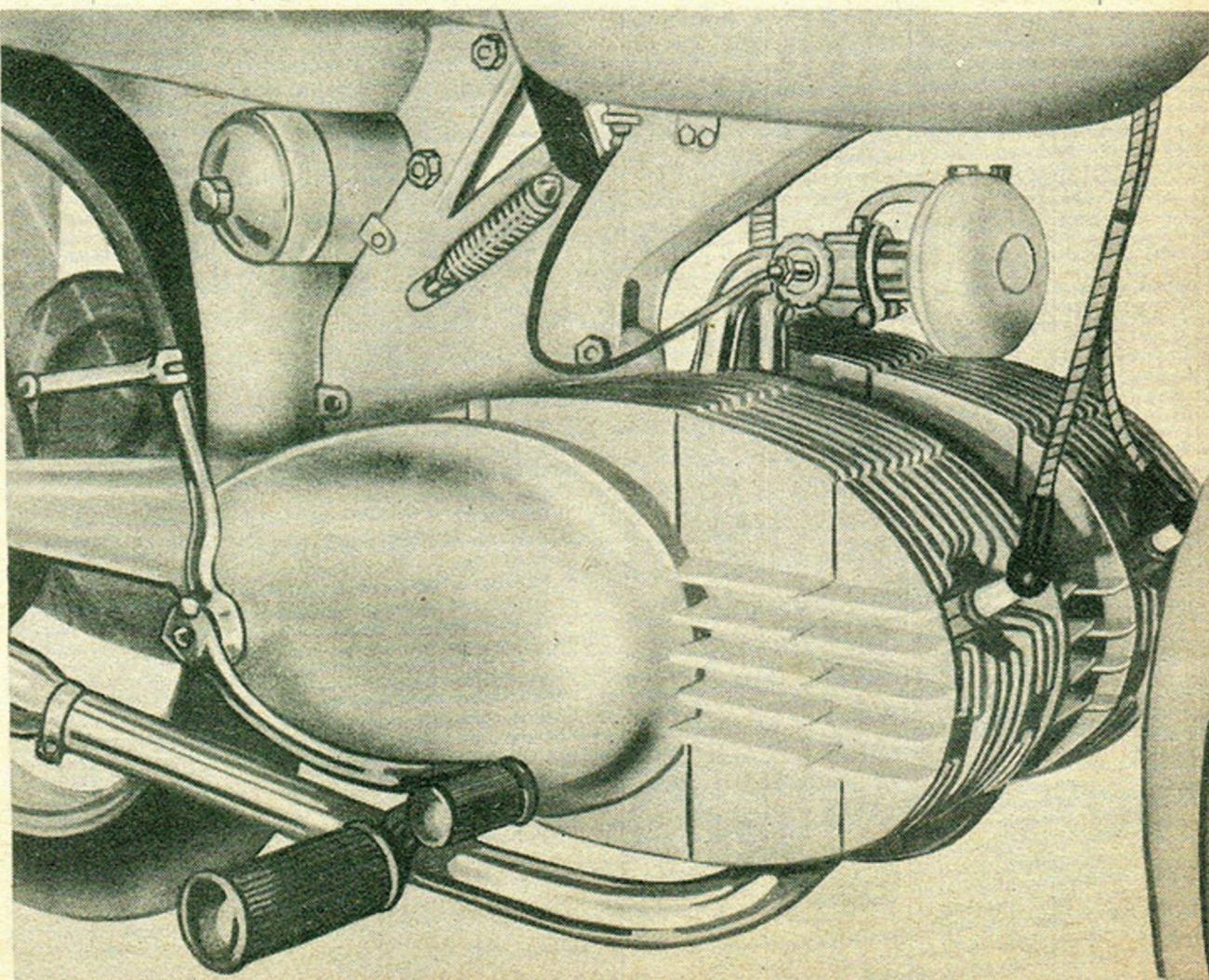
Une autre nouveauté « Gilera » est le motocarro 150 cmc. qui a une caisse derrière un avant-train de 150 cmc.

Egalement sur le stand, la nouvelle version de la « Saturno Compétition » à deux arbres en tête est en bonne place. Les autres modèles ne comportent que des modifications de détail.

Une absence marquante, celle de Vespa, laissait le champ libre à son concurrent direct, qui, dans un stand entièrement illuminé par le mot « Lambietta », exposait ses dernières productions dont les suspensions sont totalement différentes des anciennes. Pour en démontrer l'efficacité, une machine était placée à l'intérieur d'un anneau tournant, d'un profil irrégulier, et qui soulevait tour à tour les roues de la machine.

Dans ces nouveaux modèles, la suspension avant est quelque peu modifiée. Les ressorts sont maintenant logés dans les bras de la fourche et actionnés par des biellettes logées dans des boîtiers étanches. La partie arrière se signale par un nouveau carter de transmission qui est très ressemblant à celui du premier modèle de la marque qui n'avait pas de suspension. Toute la partie motrice oscille sur une articulation placée sous le carter moteur, ce qui augmente sensiblement la longueur du bras oscillant. Un petit bras vertical monté sur une barre de torsion horizontale derrière le moteur est relié par une biellette au carter oscillant.

Le bicylindre horizontal Benelli 200 cmc. n'est pas sans rappeler un certain deux temps germanique.



Le cadre est identique à celui de la double arbre.

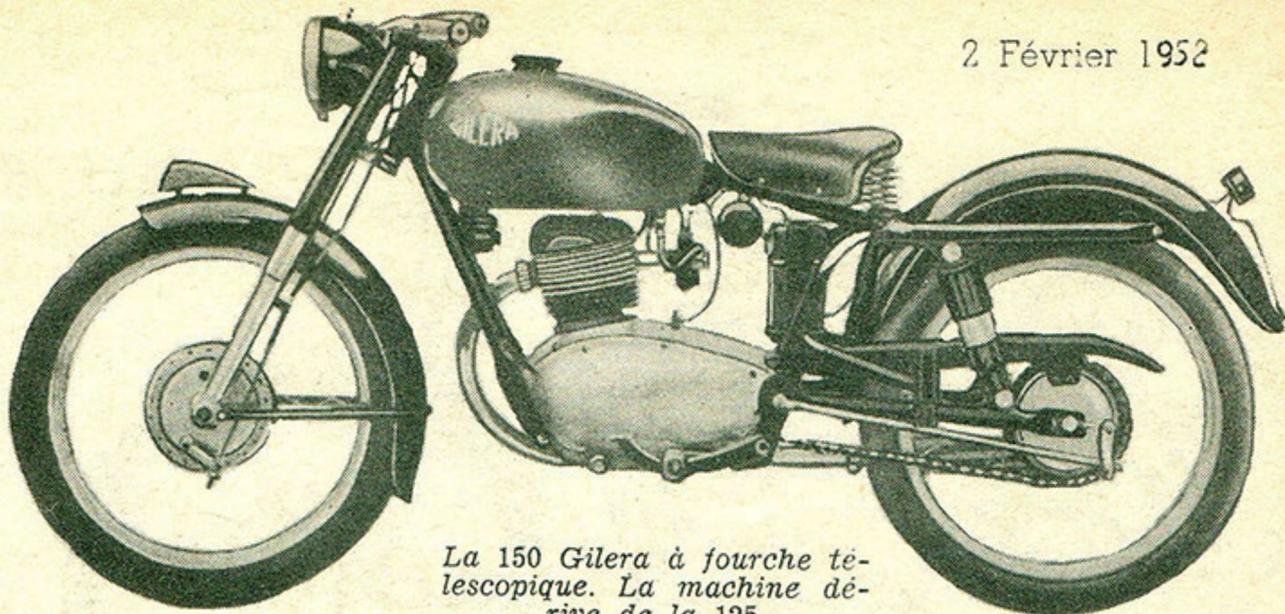
Une ancienne marque : Taurus, reprend du service avec une 160 cmc. qui se distingue des machines similaires par une ligne rigoureusement identique à toutes les autres, mais spécifiquement italienne.

La production de la Miller, en plus des 250 carénées et de la 2 temps 200 non carénée, vient d'être complétée par une nouvelle 125 dont la partie motrice est dissimulée, suivant le système si cher à la marque.

Moretti construit maintenant effectivement son scooter (adopté en France par Guiller), mais équipé d'un 125 Puch double piston. La Bici-Moto-Garelli continue sa carrière de cyclomoteur parfait côté à côté avec le Mosquito de 38 cmc. si répandu dans le monde entier.

La 150 Guazzoni à fourche télescopique est secondée par un nouveau modèle de 250 deux temps à suspension oscillante. Vitesse 100 kmh.

Au stand n° 11, la grande industrie nationale Guzzi procure deux heures de lec-



La 150 Gilera à fourche télescopique. La machine dérivée de la 125.

Passons en vitesse devant le stand de la « Guiza 125 », une nouvelle petite machine dont le cadre est en tôle emboutie (solution qui sévit particulièrement sur les petites machines), pour nous rendre à la grande attraction du Salon : le stand Ducati.

Les frères Ducati sont bien connus dans le monde motocycliste par la création du désormais célèbre Cucciolo, devenu par la suite avec autant de bonheur le « Ducati 60 ». Leur dernière création, si elle peut être qualifiée de sensationnelle, ne recherche d'ailleurs pas autre chose que de faire sensation. Afin de montrer les connaissances techniques acquises au service des « deux roues », ils viennent de construire « le scooter qu'il ne fallait pas faire ». Nous allons le présenter brièvement : le moteur est un monocylindre de 175 cmc., dont le cylindre est incliné du côté gauche de la machine. Distribution par culbuteurs et tiges. Mise en marche par démarreur. Le moteur est fixé sur le châssis, tandis que toute la partie transmission formant bloc est solidaire du mouvement de la roue. C'est cette partie transmission, d'ailleurs, qui, par ses dimensions inusitées, fait deviner quelque chose de peu commun.

Défavorablement influencés par les monstres de chez Chrysler, les « Fratelli Ducati » ont fait appel au carrossier « Ghia », déjà responsable des « sofas à roulettes » (1) cités plus haut pour leur dessiner un carénage fortement inspiré de la région du Michigan. Du même coup la roue de secours s'est vue enfermée dans le coffre à bagages, le tableau de bord prend une extension suspecte, et il n'y manque même pas la grille chromée représentant le radiateur, servant cette fois de conduit d'air au cylindre. Pour compléter le tout, embrayage et boîte de vitesses ont été supprimés et remplacés par un volant fluide et un double convertisseur de couple ! Le tout donne un gros scooter appelé « Cruiser », qui, dans le fond, n'est pas déplaisant à l'œil (Monsieur Ghia connaît son métier, mais dont les constructeurs se refusent à annoncer le prix pour les raisons que l'on devine.

Le second pôle d'attraction est constitué par une jeune marque qui vient d'enrichir sa gamme de produits de valeur : Parilla.

La grosse pièce est une 350 cmc. twin dont le cadre rappelle dans ses grandes lignes celui de la 125. Le bloc est excessivement net, et les cylindres séparés sont en fonte, surmontés de culasses en alliage léger dont la particularité est d'avoir leurs soupapes disposées perpendiculairement au sens habituel, deux tromblons donnant une note sport que vient gâcher l'allure de la fourche avec ses cache-poussière caoutchouc. De même le réservoir qui reproduit celui de la nouvelle 125 luxe est beaucoup trop rond pour être joli.

Un modèle luxe existe également en

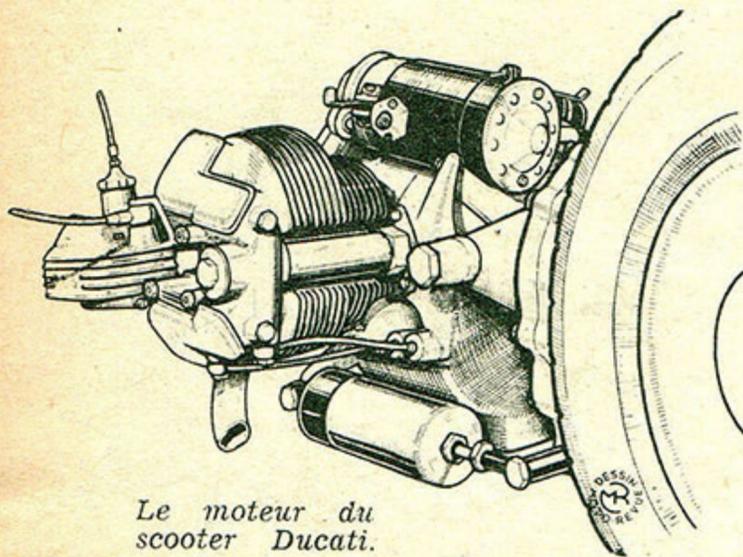
(1) Nous tenons à préciser que le terme « Sofa à roulettes » est emprunté à un confrère automobile américain appréciant à sa manière les productions de Détroit.

350, tandis qu'une 250 reproduit fidèlement les caractéristiques citées pour la 350.

L'ancienne 250 deux temps a subi quelques modifications.

Toujours chez Parilla, une nouvelle 125 sport 4 vitesses serait vendue à la clientèle pour une vitesse de 115 kmh., ce qui est pour le moins intéressant. Dans le domaine sport, la 250 simple arbre dérivée de la machine compétition est toujours au programme, ce qui fait 3 modèles tout à fait différents en quart de litre pour la clientèle. La machine officielle double arbre pour la saison 1952 est exposée avec ses six vitesses, ce qui laisse supposer une plage de régime utilisable assez restreinte.

Toutefois, toutes ces nouveautés, y compris les deux types de trois roues utilitaires de 125 et 250 cmc., sont dominées

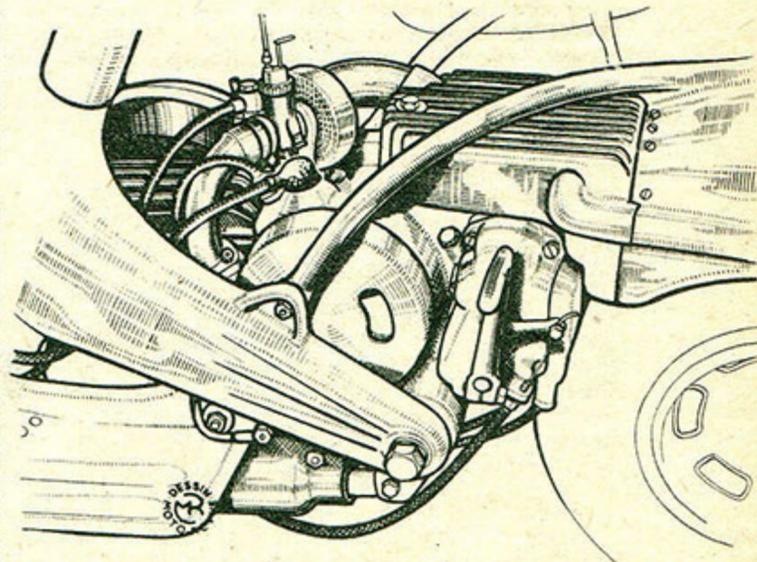
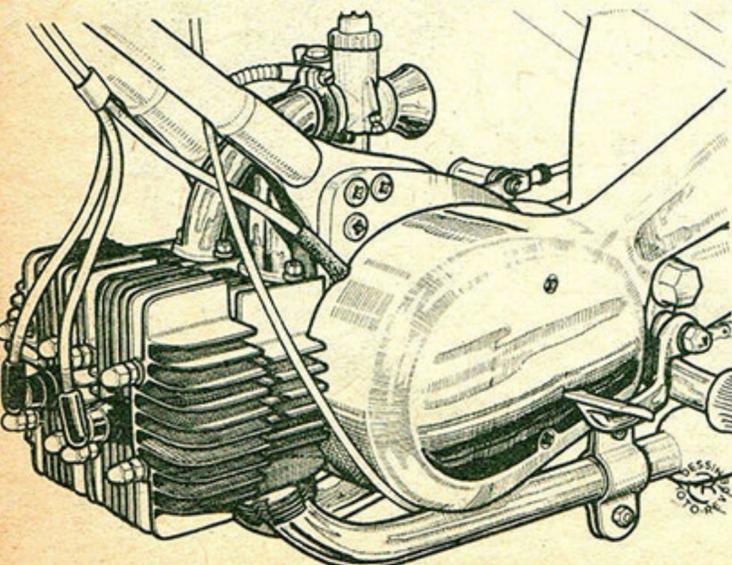


Le moteur du scooter Ducati.

ture gratuite, par la reproduction de son palmarès sportif, et montre malgré tout sa production courante : la 250 du champion du monde, la 65 Guzzi qui inonde l'Italie sous le nom de Guzzina, le Galletto légèrement modifié (pare-jambes et roue de secours facultative) et une nouvelle Airone sport (14 CV) dont les réservoirs ressemblent à ceux de la Falcone, ce qui lui confère une ligne plus agréable et plus raccourcie. La Falcone elle-même et les modèles tourisme et utilitaire restent inchangés.

Un nouveau scooter : La « Rondine » (Hirondelle) est un 4 temps culbuté, 3 vitesses, cadre en alliage léger et roues en porte-à-faux. En passant devant un stand on est un peu surpris par une grosse machine de sport à distributeur rotatif qui n'est autre que la « Colombo » déjà décrite dans nos colonnes, et que les constructeurs déclarent prêts à entamer sa carrière sportive ou utilitaire.

La nouvelle culasse des 125 Rumi Sport.



Bloc-moteur du scooter F.M.

par la mise sur le marché du « Lévière », un joli scooter d'une ligne agréable, roues de 300x12 à rayons, fourche télescopique à épaules et le moteur du 125 trois vitesses à refroidissement assuré par une canalisation partant du tablier.

L'ancienne marque C.M. transforme sa 250 bicylindre deux temps par l'adjonction d'un deuxième carburateur, et suivant la tendance générale a grossi son modèle 125 en 160 cmc.

Chez la jeune marque « Alpino », dont le stand est auréolé par le record du kilomètre lancé d'une 75 de la marque (128 kmh.), nous trouvons également comme nouveauté une 125 à roues surbaissées d'une allure sport, fourche télescopique, coussin selle et gros réservoir, mais qui en plus possède une extension du cadre formant pare-choc-marche-pieds qui n'est pas du plus joli effet. La production courante est toujours basée sur les 75 cmc. et le moteur auxiliaire de 48 cmc.

(suite page 76)

Les quatre cylindres et la compétition

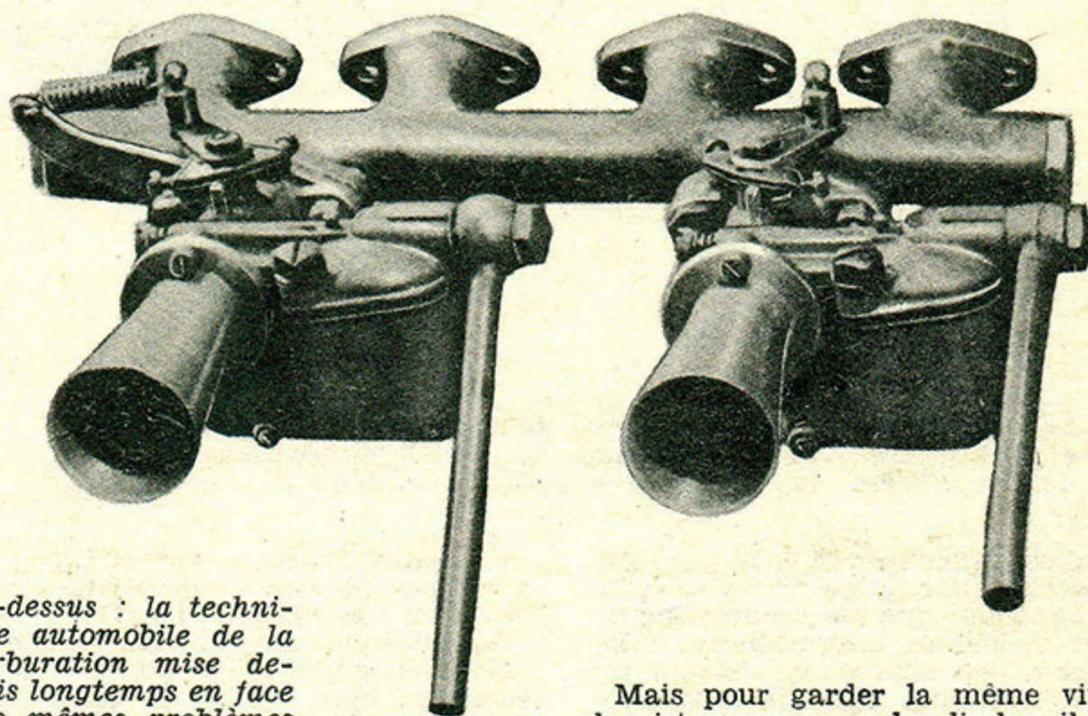
LA CARBURATION et LE REFROIDISSEMENT

La dernière course de la saison a suffisamment montré la différence de vitesse entre les 4 cylindres Gilera et les Norton pour qu'on puisse se demander si le mono pourra tenir encore longtemps. On ne manquera pas de le voir, sur les circuits sinueux, ou dans les courbes prises aux régimes intermédiaires, faire figure plus qu'honorable à cause de sa maniabilité et surtout de son contrôle plus aisé, mais la ligne droite l'obligera à se ranger pour laisser passer les grondements d'une Gilera ou les miaulements d'une MV !

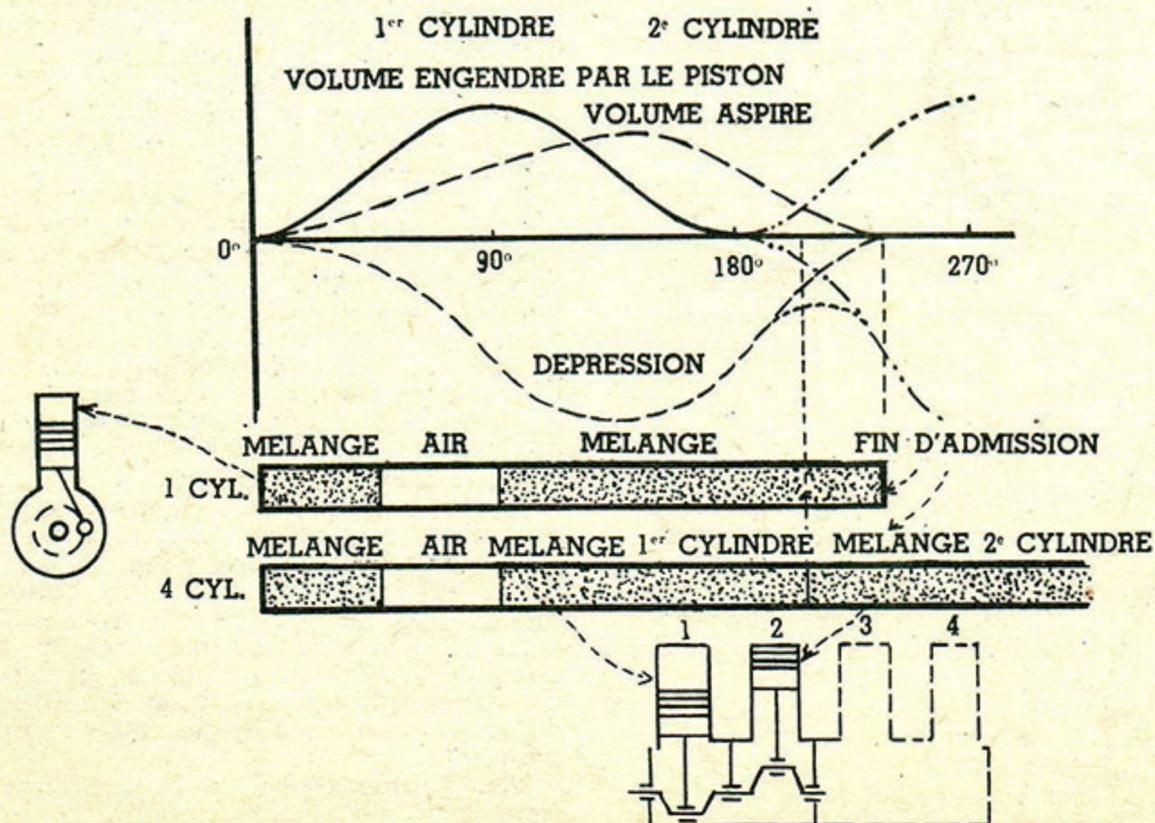
D'ailleurs le prix de revient et d'entretien d'une « spéciale 4 cylindres » laissera encore pendant longtemps suffisamment de place, sur la ligne de départ, aux monos.

Voyons la question sous l'angle purement technique, le fractionnement de la cylindrée promet beaucoup sur le papier, mais en réalité les résultats ne sont pas encore si brillants, et depuis un demi-siècle la technique automobile ne peut encore se vanter d'avoir résolu parfaitement des problèmes importants.

Le plus intéressant au point de vue sportif est l'augmentation de puissance au litre et au kilo. Au premier abord, la théorie enseigne que deux moteurs identiques de conception et de cylindrée, mais d'un nombre de cylindres différents, ont le même rendement thermodynamique, s'ils ont la même vitesse de piston.



Ci-dessus : la technique automobile de la carburation mise depuis longtemps en face des mêmes problèmes que les récentes productions motocyclistes, n'a pas encore trouvé de solution parfaite. Au-dessous : représentation graphique des temps et dépression d'admission sur un 4 cylindres.



Mais pour garder la même vitesse de piston sur un polycylindre, il faut considérablement augmenter la vitesse de rotation, puisque la course est plus petite.

Fractionnons en deux la cylindrée, le volume de chacun des deux cylindres sera de la moitié, et leur course (si l'on conserve le même rapport course-alésage) se sera réduite, elle, en proportion de la racine cubique de 1/2, soit :

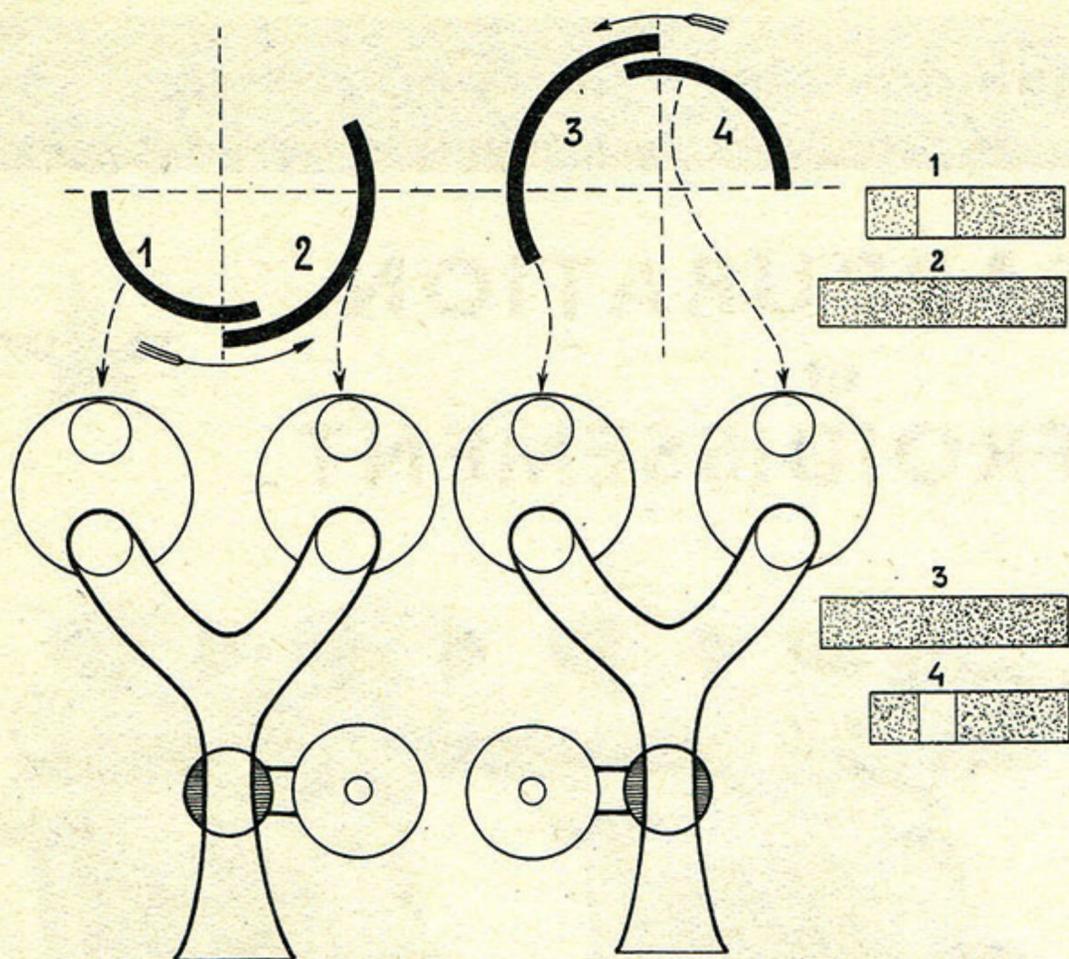
$$l_1 = l_2 \times \sqrt[3]{\frac{1}{2}} = 0,8 \text{ environ}$$

Puisque la course sera réduite à 80 %, la vitesse linéaire du piston le sera dans les mêmes proportions et pour la remettre à sa valeur primitive, il faudra augmenter de 20 tours tous les 80, ce qui fait 25 %.

Ce qui revient à dire qu'un bicylindre ayant la même vitesse de rotation qu'un mono, aura 25 % d'usure et de friction en moins, ou s'il travaille à la même vitesse de piston, on pourra en sortir 25 % de puissance supplémentaire pour la même usure. D'une manière plus générale, on peut dire que l'augmentation de puissance qu'il est possible d'obtenir par la division de la cylindrée, est liée à la racine cubique du nombre des cylindres, soit pour un mono qui donne 50 CV (Norton) on aurait :

$$\begin{aligned} 2 \text{ cyl. } 50 \times \sqrt[3]{2} &= 63 \text{ CV environ} \\ 4 \text{ cyl. } 50 \times \sqrt[3]{4} &= 79,1 \text{ »} \\ 8 \text{ cyl. } 50 \times \sqrt[3]{8} &= 100 \text{ »} \end{aligned}$$

Nous nous trouvons donc à peine à l'entrée d'une voie qui laisse une grande marge aux progrès techniques.

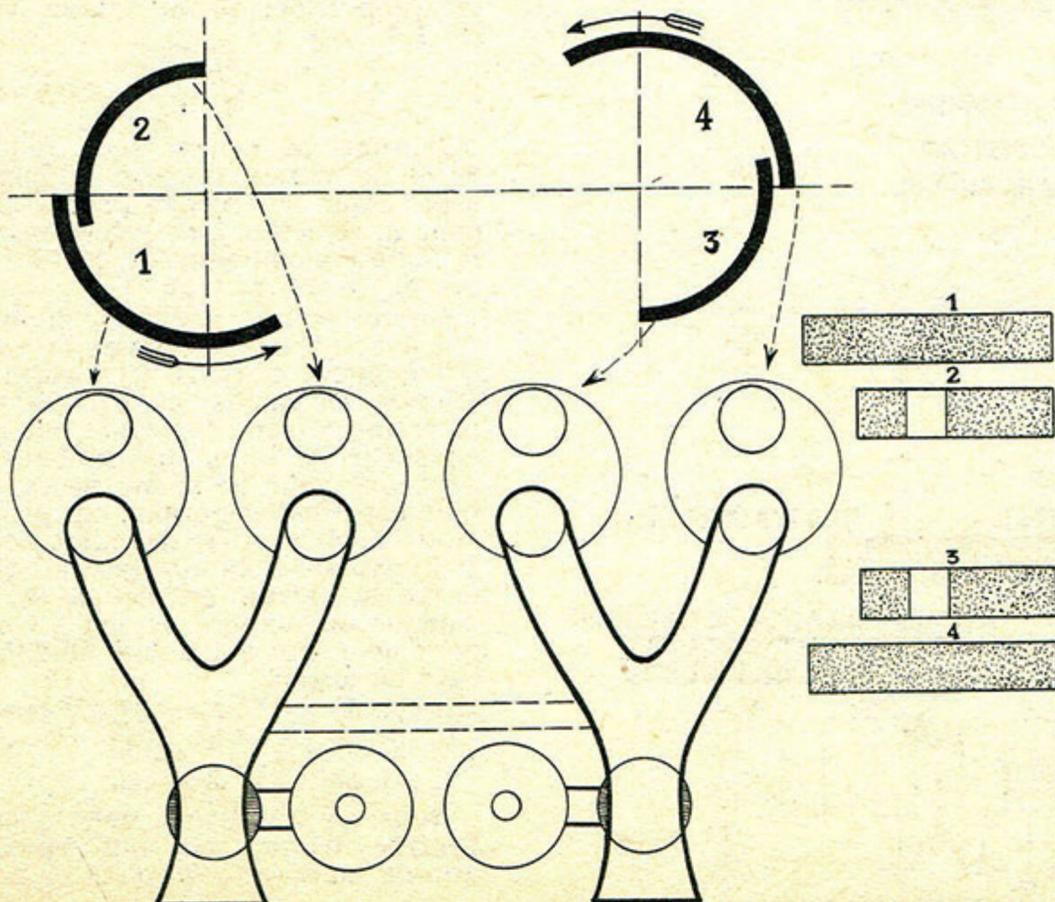


Le quatre cylindres alimenté par deux carburateurs (genre Gilera et M.V.), avec l'ordre d'allumage 1. 2. 4. 3 a nécessairement les deux cylindres du milieu plus riches que ceux des extrémités.

Il n'est absolument pas prouvé que l'on pourra aller jusque là, mais il est hors de doute que les monocylindres de ces cylindrées intermédiaires (250, 125, etc.), s'en approchent de plus en plus et n'en sont pas tellement éloignées. C'est ainsi que nous devrions avoir :

en 62,5 cmc = 12,5 CV
 en 125 cmc = 19,75 CV
 en 250 cmc = 31,5 CV
 De telles puissances ne sont pas tellement éloignées de celles des meilleures machines italiennes (28 en 250 et 15,5 en 125). Mais si l'on accouple deux ou quatre de ces moteurs pour

La même disposition de carburateurs, mais l'ordre d'allumage différent (1. 3. 4. 2.) donne le résultat opposé qui peut être en partie atténué par un tube de communication.



en faire un 500, la puissance finale ne sera pas double ou quadruple de celle d'origine. Ce qui revient à dire que les cylindres se gênent mutuellement.

Les difficultés les plus connues viennent de la carburation. L'uniformité d'alimentation a toujours été le dada des ingénieurs de l'automobile et bien souvent ce problème est résolu à l'« amiable » sur les moteurs où l'on ne cherche pas un rendement exceptionnel, par un seul carburateur.

Sur une machine de course, le problème est totalement différent, et mérite qu'on s'y intéresse de plus près.

Chacun sait que dans un quatre cylindres de voiture, quand les phases d'aspiration se succèdent (1,2,4,3), les cylindres des extrémités sont toujours trop pauvres, alors que ceux du milieu sont trop riches. Ceci est dû au fait que lorsque le premier cylindre aspire dans une branche du collecteur, où le mélange reste immobile pendant un tour entier, il doit l'accélérer et le mettre en mouvement, avant même d'aspirer de l'air à l'extérieur, tandis que le deuxième aspire dans la même branche où le mélange est déjà en mouvement, et sa force d'inertie, augmentée de l'aspiration du cylindre, soustrait même une partie de la charge du premier, quand les deux soupapes sont ouvertes en même temps.

Cet inconvénient déjà sérieux est encore aggravé quand on emploie deux carburateurs séparés, car la dépression dans la tubulure est franchement intermittente.

Dans le cas d'un monocylindre, la première partie du mélange aspiré est celle qui se trouve dans la tubulure, puis ensuite, par suite de l'inertie de l'essence, seul de l'air arrive, et de plus en plus l'essence commence à jaillir du gicleur. Le mélange ainsi aspiré à chaque tour est loin d'être homogène et il est indispensable de le soumettre à une turbulence quelconque.

Mais ceci n'empêche pas de trouver le meilleur réglage au prix d'une légère perte de carburant.

Le même processus se produit sur un bicylindre, car les deux aspirations sont à égale distance, et nettement détachées l'une de l'autre.

Sur un quatre cylindres, au contraire, le cas est le même que sur un moteur de voiture, avec 1^{er} et 4^e cylindres pauvres et 2^e et 3^e riches.

Si l'on règle la carburation juste pour le premier cylindre, le second sera nécessairement trop riche, et si l'on fait le réglage sur le second, le premier sera beaucoup trop pauvre.

Si l'on s'en tient à un réglage moyen, les deux inconvénients subsisteront, avec tous leurs dommages pour les soupapes, bougies, etc..., avec perte de puissance, incapacité d'effort prolongé et manque de régime.

La différence entre la qualité et la quantité de mélange répartie à chaque cylindre est représentée dans la figure ci-contre par la petite bande mouchetée. Le remède est facile, il suffit de mettre un carburateur à chaque cylindre et réduire le problème au cas typique du monocylindre : mélange non homogène, mais égal pour tous.

Mais le même résultat peut être obtenu par deux carburateurs seule-

ment, en tenant compte que les deux cylindres des extrémités et les deux du milieu ont des phases d'aspiration à intervalles réguliers.

De telles tubulures ont déjà été réalisées avec des résultats optima, malgré la longueur plus importante des tubulures et une plus grande masse des gaz à mettre en mouvement à chaque pulsation. Ces inconvénients sont compensés par deux avantages : l'augmentation de la force d'inertie qui aide le remplissage en fin d'admission, permet de retarder un peu la fermeture de la soupape, et un temps plus grand est laissé à l'essence pour se pulvériser et se mélanger à l'air.

Avec la carburation interrompue et quatre carburateurs, le manque d'homogénéité atteint son maximum, soit par l'admission d'air pur au début de l'aspiration ou bien parce que la finesse de pulvérisation dépend de la dépression et qu'au commencement et à la fin de celle-ci les gouttelettes d'essence sont très grosses et demandent pas mal de temps pour s'évaporer. Ces deux inconvénients peuvent annuler ou réduire de beaucoup l'avantage de la tubulure moins compliquée.

La disposition la plus pratique pour alimenter quatre cylindres avec deux carburateurs seulement consiste à réunir les quatre admissions par un tube transversal et placer un carburateur à chaque bout de ce tube.

Ce tube collecteur est toujours en dépression par le croisement des soupapes, et les deux diffuseurs permettent d'obtenir un meilleur remplissage, de même qu'un couple moteur et une vitesse de rotation plus élevés ; de plus, on bénéficie d'une meilleure inflammation d'un mélange plus homogène. Par contre, quand la dépression diminue, et elle peut même devenir insuffisante à bas régime et à la mise en marche, il devient nécessaire de fermer l'un des carburateurs.

Beaucoup moins rationnels sont les collecteurs à double carburateurs si employés en automobile.

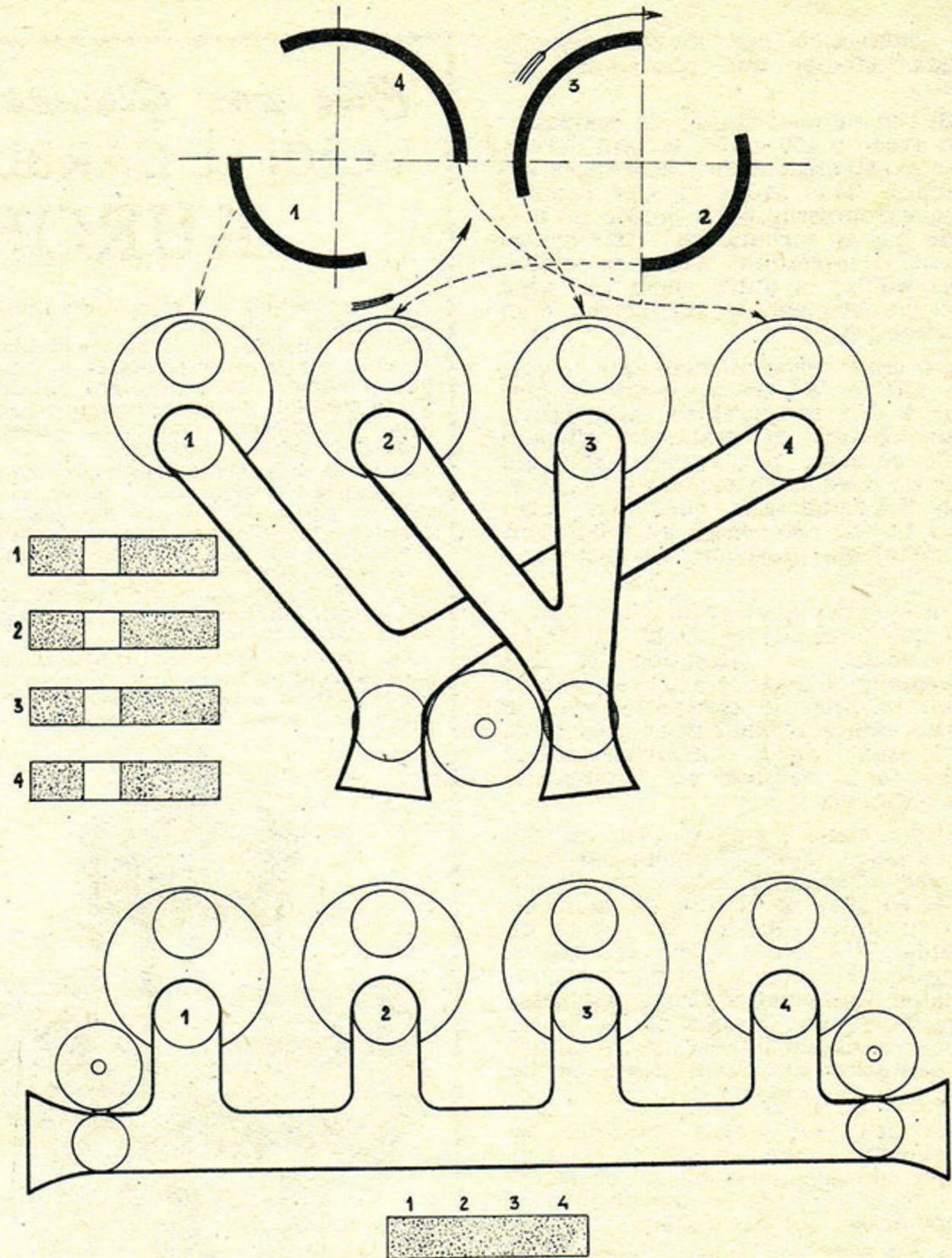
Le collecteur remplit bien son rôle d'empêcher les interruptions de dépression, mais distribue le mélange plus ou moins inégalement à chaque cylindre, et ce qui est plus grave, d'une façon très fantaisiste et discontinue. En définitive le meilleur compromis est l'installation de quatre carburateurs, même si la synchronisation en est plus délicate.

On ne peut, sur les bicylindres, éviter la carburation pulsante par le fait que les deux aspirations sont nettement séparées par un intervalle d'inactivité de près d'un tiers de tour, toutefois la répartition est correcte, et l'on ne comprend pas toujours pourquoi les techniciens anglais mettent un carburateur à double corps comme sur l'AJS.

A propos de cette AJS, parlons un peu de la technique anglaise du vertical twin.

On sait avec quel enthousiasme le bicylindre fut adopté, la marque Triumph ne construit plus autre chose.

Il est un fait qui prouve que le fractionnement de la cylindrée ne procure pas la division exacte de la puissance, puisqu'un twin ne peut atteindre la puissance prévue théoriquement, qu'en étant beaucoup plus poussé,

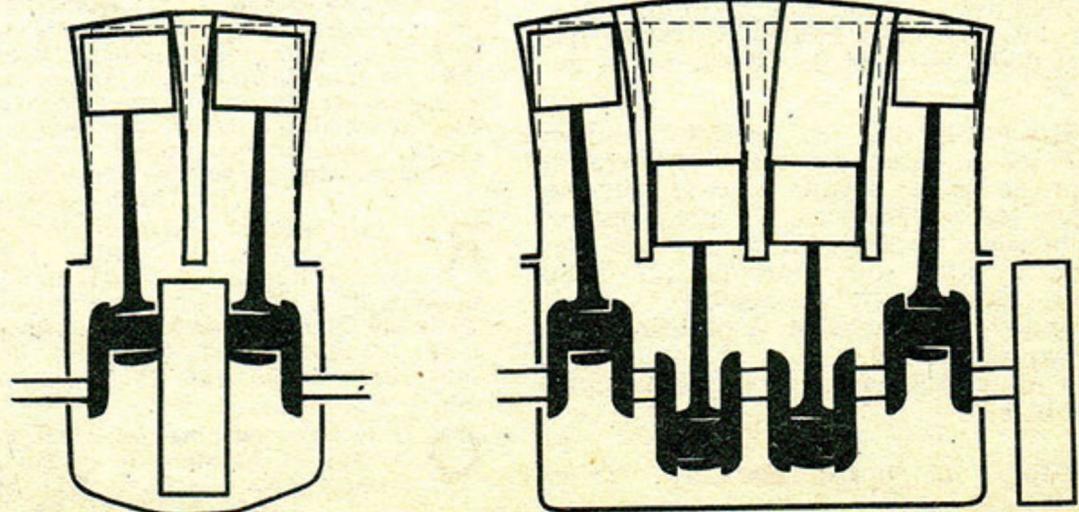


Deux carburateurs alimentant les cylindres calés à 360° seraient parfaits si les tubulures étaient plus courtes et égales. La solution au-dessus a donné de bons résultats, mais ne permet pas les bas régimes.

Déformations typiques dues à la dilatation sur un vertical-twin et un quatre cylindres.

sé, au point de vue taux de compression et diagramme de distribution. Cela est surtout visible aux moyens régimes où l'accélération d'un twin est nettement inférieure à celle d'un mono moins poussé et même moins puissant.

La raison principale réside dans le croisement plus important de la distribution, réglée pour des vitesses de rotation plus élevées. La fermeture



de l'admission aux moyens régimes laisse refouler une partie des gaz frais.

Si l'on ne peut établir de comparaison avec un 500 mono, le twin devrait être exactement deux 250 poussés accouplés. Nous avons vu que l'emploi d'un carburateur par cylindre ne modifie pas la carburation ; par conséquent, si le résultat n'est pas atteint, c'est qu'il y a autre chose qui gêne considérablement le rendement d'un vertical-twin.

On croit communément que le rôle des ailettes est de maintenir le moteur à une température satisfaisante pour opérer un graissage efficace. Mais ce n'est pas l'unique rôle qui leur est dévolu. En plus de cette fonction fondamentale, elles ont aussi pour but de compenser les dilatations de métal qui provoquent la distorsion du cylindre.

Un cylindre n'est vraiment cylindrique que lorsqu'il est froid. En fonctionnement, la dilatation le fait ressembler (d'assez loin heureusement) à un pavillon de trompette, avec la partie haute sensiblement plus large qu'à froid. Cette différence influe d'une façon sensible sur l'étanchéité des segments.

Si l'on coupe les ailettes sur un côté du cylindre, il se déformera par suite du refroidissement inégal des parois, et si en plus on ajoute de ce même côté un autre cylindre très proche du premier, et dans les mêmes conditions, il gardera en plus le peu de radiations qu'il pouvait émettre. Pour compléter le chef-d'œuvre, il suffit de fondre les deux cylindres d'un seul bloc, pour que la dilatation du métal interposé les aide à se déformer.

On peut facilement imaginer les conséquences. Non seulement les segments ne retiennent plus la compression, mais le piston se met de biais et laisse passer les gaz enflammés, avec tous les dommages, au piston et au cylindre, que cela comporte.

De plus, les bielles prennent du jeu et dans le cas des bielles lisses, laissent passer l'huile, que les pistons ne peuvent empêcher de remonter.

En partant de ce principe, l'AJS bicylindre devrait être la plus puissante machine, puisque les cylindres sont séparés. Dans ce cas spécial, la gêne vient plutôt de la proximité des autres organes, car il ne suffit pas que la surface d'ailettes soit suffisante, mais aussi que l'air atteigne ces ailettes. D'autre part, le cylindre de droite est coincé le long du carter de distribution, et surtout le double carter des arbres à cames ne laisse que peu d'air dépasser le niveau de la culasse.

En définitive, les progrès réalisés sur les quatre cylindres sont encore loin de ceux promis par la théorie, mais les adversaires les plus dangereux sont les bicylindres, car les progrès à faire sont plus limités, mais plus rapidement accessibles. Et le premier qui réussira à éliminer ces quelques défauts sera vraiment l'un des plus méchants des saisons prochaines.

(Adapté de notre confrère Italien « La Moto »).

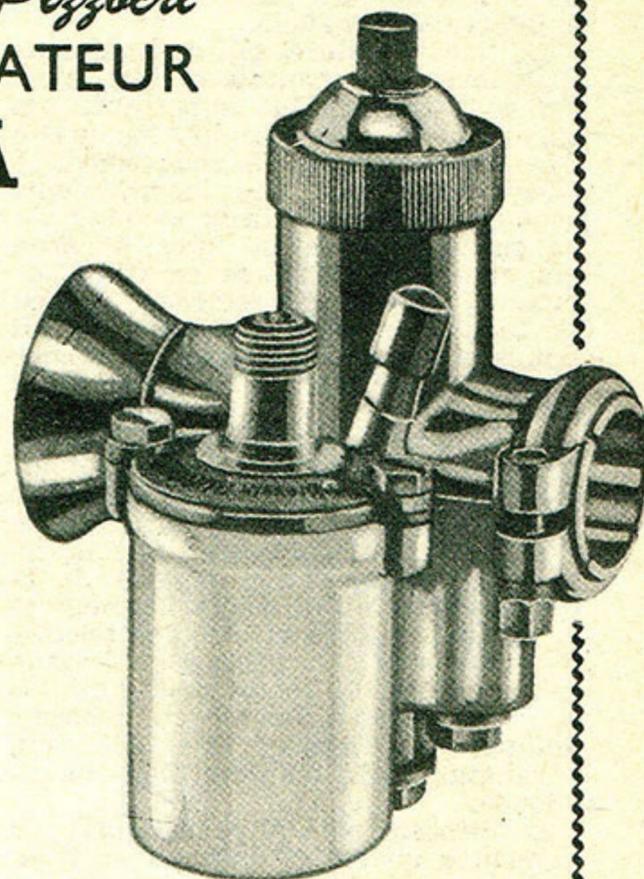
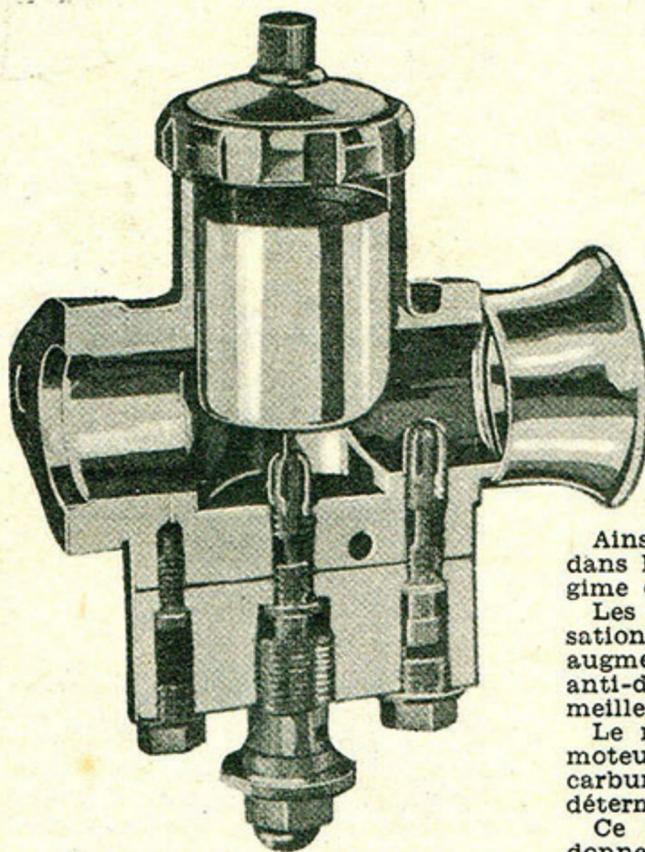
Créé par Giuseppe Pizzocri VOICI LE CARBURATEUR AURORA

Le carburateur « Aurora » est construit par l'usine Abbate, d'Arcore. Il est le fruit de longues études de l'ingénieur G. Pizzocri sur la carburation et la possibilité d'obtenir un rendement maximum d'une certaine quantité d'essence passant dans un appareil éliminant toutes les causes de pertes possibles.

En bref, il s'agit d'obtenir un mélange air-essence extrêmement pulvérisé (et non en partie liquide), ce qui assure un excellent remplissage de la chambre de combustion et une économie sensible.

Le carburateur Aurora possède la particularité d'avoir trois gicleurs différents qui entrent en fonction suivant le régime d'utilisation du moteur.

Le premier entre en fonctionnement pour la mise en marche de la machine, le second débite à régime moyen et le dernier aux vitesses plus élevées.



Le nouveau carburateur Aurora d'une simplicité très agréable. La coupe, à gauche, montre clairement les trois gicleurs et leurs cloches de pulvérisation ajourées. Notez la suppression du système d'air.

(Ce carburateur n'est pas encore importé).

Ainsi, la quantité air-essence introduite dans le moteur est proportionnelle au régime de celui-ci.

Les avantages obtenus par cette réalisation sont nettement compréhensibles : augmentation de puissance et pouvoir anti-détonant augmenté du fait de la meilleure pulvérisation obtenue.

Le rendement est excellent, puisque le moteur reçoit exactement la quantité de carburant qu'il lui faut à un moment déterminé.

Ce carburateur a été déjà essayé et donne d'excellents résultats, tant au point de vue rendement que consommation.

SES QUESTIONS-REponses-QUEST

Q Voudriez-vous avoir l'obligeance de me fournir les caractéristiques de la Gnome-Rhône E3 année 1929. Ces renseignements me permettront peut-être d'améliorer le rendement de cette vieille machine qui malgré un réalésage récent ne donne pas satisfaction.

M. JAMIN à Modane

R Distribution : AOA : 35° ; RFA : 65° ; AOE : 65° ; RFE : 35°. Jeu aux soupapes (à froid) : échappement : 0,2 à 0,25 ; admission : 0,1 à 0,15. Taux de compression : 4,8. Avance allumage maximum : 30° ou 9 mm. Carburateur Amac-Amal type 22. Gicleur 80. Aiguille 3° cran.

Q Pourriez-vous me faire connaître le calage et l'avance de la 250 Puch 2 temps d'avant-guerre type S4.

M. MUNI, à La Baule

R 250 Puch 2 temps 2 pistons type S4 : Taux de compression 6,5. Carburateur spécial Puch. Gicleur 124. Aiguille 2° cran. Gicleur de ralenti 10 mm. Avance allumage 10 mm. Rapports de vitesses : 13,79 - 8,88 - 6,27 - 4,53. Puissance : 10 CV 5 à 4.300 t.-min.

RECOMMANDATION IMPORTANTE

Nombre de nos correspondants nous demandant des renseignements techniques nous envoient souvent des lettres ne comportant pas l'adresse de l'expéditeur et nous mettent ainsi dans l'impossibilité de leur répondre. Nous demandons à nos lecteurs de faire figurer (de préférence en tête) leur adresse COMPLETE, plus un timbre pour la réponse.



L'INTRODUCTION du compte-rendu, que nous faisons il y a un an à pareille époque, au lendemain du Salon de Bruxelles, pourrait être reproduite presque mot à mot cette année encore.

Le caractère du Salon de Bruxelles ne varie pas, bien que la saturation du marché commence à se faire sentir, et que là comme ailleurs, le pouvoir d'achat du grand public n'aille pas en croissant.

L'année 52 doit être, selon l'avis de certains confrères Belges, l'année du cyclomoteur et du scooter, deux catégories de véhicules économiques et utilitaires par définition, l'ère où chacun pouvait se commander sa voiture américaine ou sa vertical-twin semblant dépassée.

Le démarrage du cyclomoteur sera favorisé par une récente loi, qui autorise ces véhicules à circuler sur les pistes cyclables. Aussi les stands des représentants français en la catégorie étaient-ils très entourés, et nous regardions avec envie ces Solex et Mobylette présentés d'une manière plus attrayante, et émaillés de diverses couleurs, alors que l'acheteur français doit se contenter d'un seul et unique modèle standard.

Mais la concurrence est de taille.

De nombreuses marques belges sont là. On retrouve dans la conception de leurs cadres le même tâtonnement que celui constaté au Salon de Paris, il y a un ou deux ans. Par contre, le moteur fixé au pédalier l'emporte nettement.

La présentation de ces cyclos est luxueuse, trop même, car les modèles de série ne doivent certainement pas être aussi chromés.

Commençons par les petits cubes, et analysons quelques réalisations intéressantes.

LES CYCLOMOTEURS

Il est hors de doute que si dans les BMA typiquement utilitaires, la France semble être bien placée, par contre pour les réalisations plus luxueuses et se rapprochant de la petite moto — ce qui à notre avis n'était pas indispensable — la participation italienne donne le ton.

Ainsi le Pirotta, qui au point de vue technique est une magnifique réalisation, a son prix de vente trop lourdement grevé par une fourche télescopique, suspension arrière par barres de torsion, un bloc-moteur à démarrage par kick, avec trois vitesses commandées par poignée tournante, équipement électrique complet, avec avertisseurs, etc...

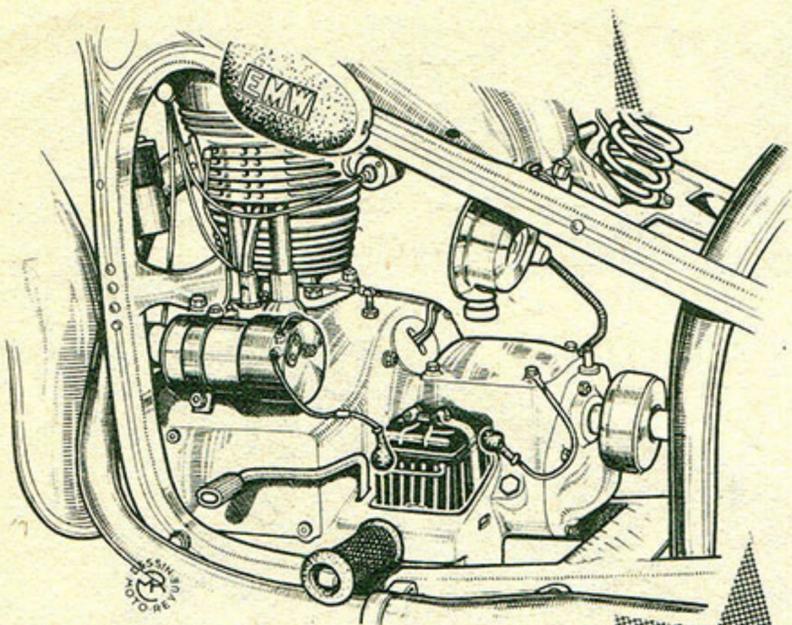
De même le Minimotor P.70, qui est en passe d'être construit sous licence en Belgique, a toutes les caractéristiques d'une moto, suspension télescopique à l'avant, oscillante à l'arrière, boîte de vitesses à deux rapports commandés du guidon, etc...

Techniquement parlant, la conception elle-même se défend, mais le prix de vente doit malheureusement être trop près de celui d'un 100 cmc.

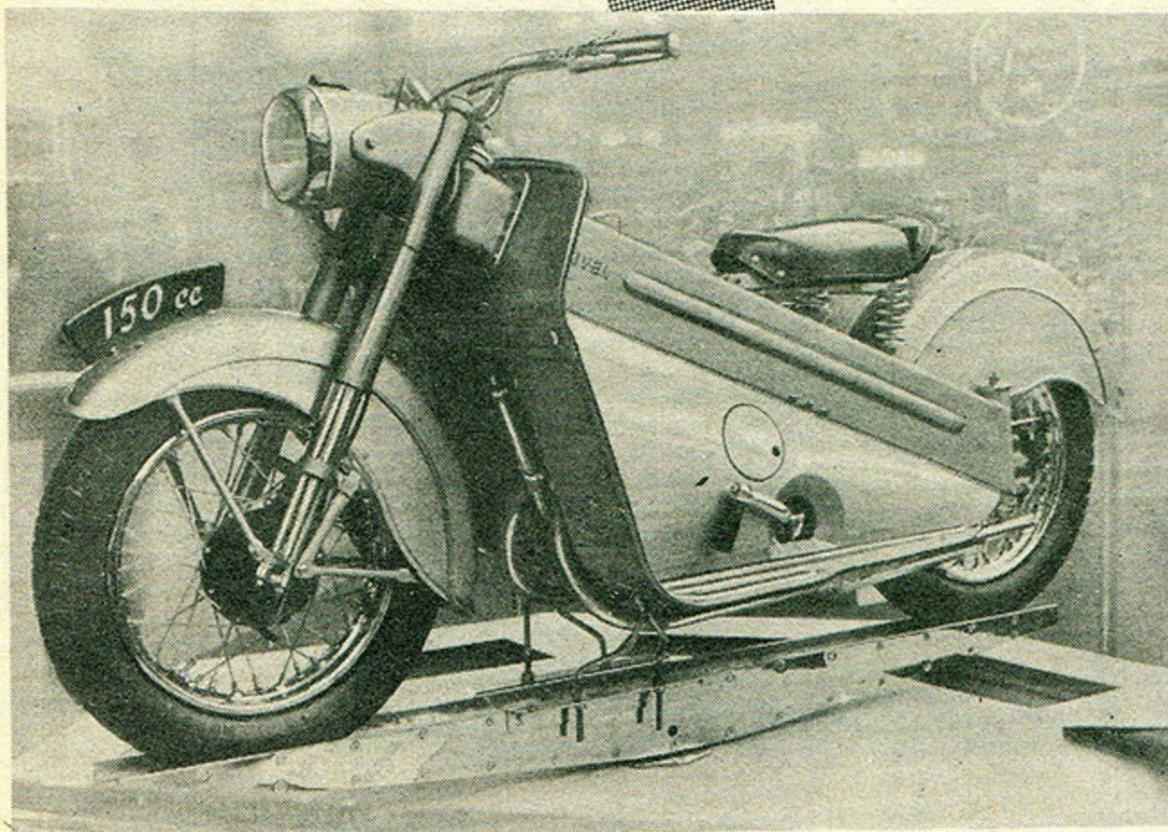
Aussi, le responsable du Minimotor a-t-il prévu le montage dans le même cadre, d'un 73 cmc., ce qui fait effectuer à la vitesse maximum un bond de 50 (pour le 49 cmc.) à 60 kmh.

Au stand Guzzi, à côté de la Guzzina bien connue, une réplique sport, avec garde-boue arrière profilé, coussin-selle de 10 cms de large, et emplacement pour peindre les numéros de course !...

A ces différences avec la 65 ordinaire, ajoutons une fourche télescopique, un moyeu frein central à l'avant uniquement, avec prise d'air, une suspension arrière, complétée de l'amortisseur à friction, si cher à la marque (ce qui a entraîné une modification du cadre), un sélecteur au pied, un petit guidon course et un réservoir ovoïde de plus grande capacité. Malheureusement, bien que gonflé, le moteur n'en est pas moins un



Ci-contre : le bloc de la 350 E.M.W. n'est pas sans rappeler l'ancien R 4 de B.M.W.. Ci-dessous : deux exemples de motos carénées belges : la 150 Socovel, à moteur CZ et la 125 Saroléa en-dessous. Le refroidissement du moteur sur cette dernière, semble un peu négligé.



65 cmc., et la vitesse de pointe ne doit pas très bien cadrer avec l'allure sport de la machine.

Pas très loin du stand Guzzi, le Victoria des records attirait la foule des badauds qui profitait de l'occasion pour faire constater à quel point la mécanique lui est étrangère.

Recueilli au hasard de nos arrêts à ce stand :

« Ça doit bien se taper le 120 avec un fuselage comme ça !... ».

« Quelle drôle d'idée d'avoir mis de si petits pneus ! ».

« Je n'aimerais pas un guidon si étroit ! » s'exclame une dame d'un poids respectable.

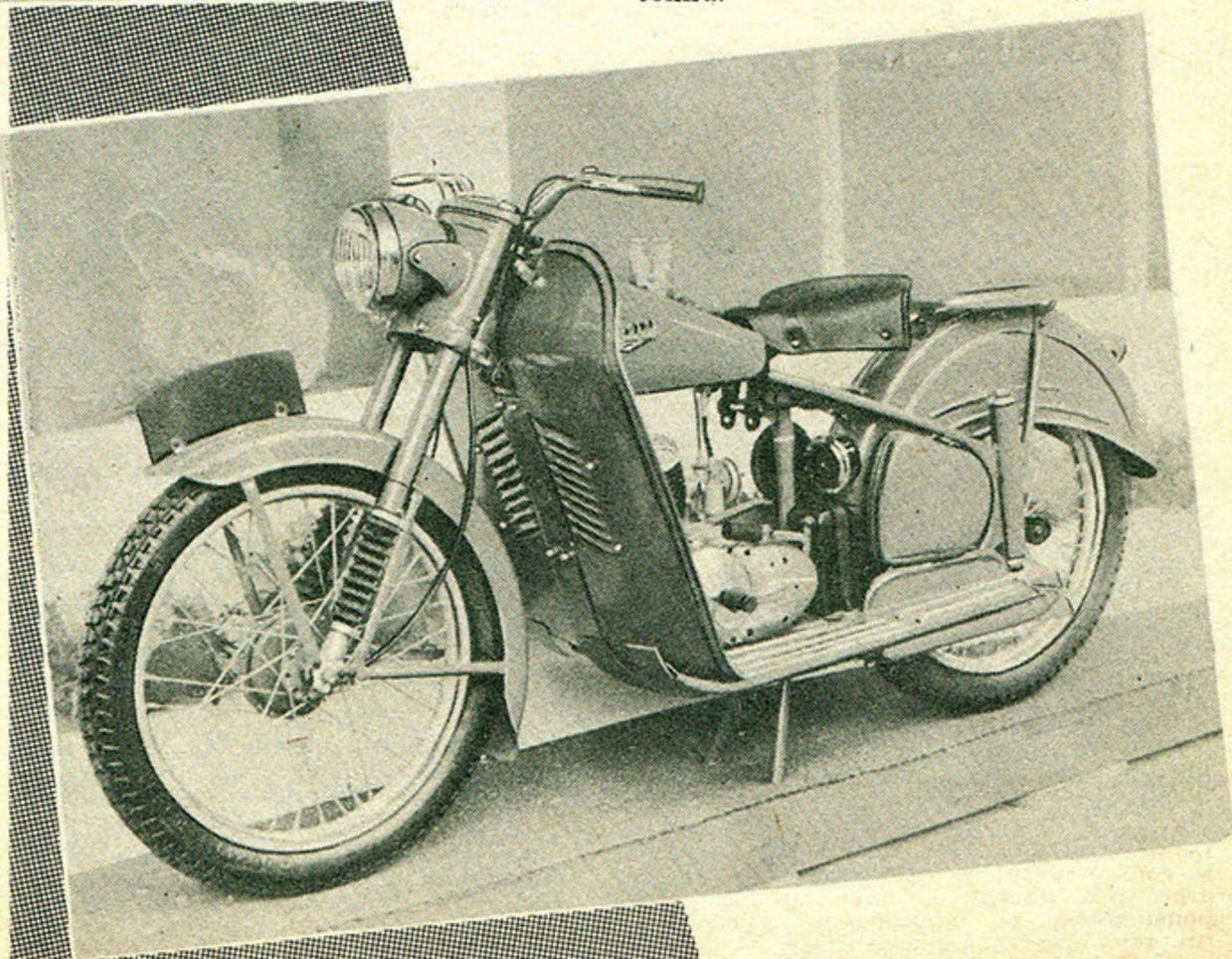
En fait, la machine est remarquable en ce sens que sans grosse modification du cyclomoteur de série, et en carénant le tout, la vitesse de 79 kmh. fut atteinte avec un moteur de 38 cmc. seulement développant 2,15 CV à 7.600 t.-m.

Outre les Vicky Victoria, la participation allemande en cyclomoteurs était complétée par le Kreidler et le DMF, propulsé par un nouveau JLO deux temps à cylindre incliné vers l'avant.

Toujours équipé d'un NSU, mais cette fois du 49 cmc. à cylindre horizontal, voici l'Ami Junior qui reste dans la tradition du scooter 98 cmc..

LES SCOOTERS

Comme dans les autres Salons Européens, les nouveaux scooters poussent comme des champignons. Depuis le Piatti



lilliputien, jusqu'au bedonnant Maico Mobil, la gamme est complète.

Mais dans cette catégorie, comme dans celle des cyclomoteurs, nous pouvons promettre à certains constructeurs, des « bûches » spectaculaires. Il ne suffit pas d'assembler des tubes n'importe comment, de loger n'importe quel moteur où l'on peut, d'envelopper plus ou moins soigneusement le tout dans de la tôle et de servir bien chromé et peint de couleur criarde, pour que l'utilisateur soit satisfait.

Là, comme partout où la mécanique trouve son application, une saine conception, une réalisation soignée et sobre assurent au point de vue technique le succès indispensable pour la grande diffusion du modèle.

Aussi passerons-nous sous silence certaines réalisations, qui souffrent trop de leur jeunesse.

Dans le genre « sérieux », pas de grosses nouveautés. Le scooter Parilla, qui figurait au Salon de Milan, ainsi que la version 52 du Guzzi Galetto, trouvent leur description dans notre compte-rendu du Salon Italien.

Autres scooters italiens, déjà connus dans leur pays d'origine, mais que nous n'avions jamais vu, le Rumi, au carénage si personnel, et le curieux FM, à châssis coque en alliage d'aluminium.

Parmi les scooters allemands qui échappent au gigantisme qui sévit outre-Rhin, notons la gamme Walba, dans laquelle on trouve à côté de divers types utilitaires, équipés de 120 ou 125 JLO, le modèle 175 Commodore, muni notamment à l'avant comme à l'arrière de freins hydrauliques !

Influencés sans doute par l'habillement des scooters, les motos partiellement ou entièrement carénées font une nouvelle apparition.

Chez Parilla, la 250 utilitaire se voit gratifiée de deux pare-jambes en tôle, galbés, de manière à rendre cet accessoire ingrat, le plus esthétique possible.

La même protection du pilote se retrouve sur l'Oiseau Bleu de Saroléa, qui profite de l'occasion pour prolonger les marche-pieds wagons, jusqu'au niveau du moyeu arrière.

Chez Socovel, la grosse attraction est la 150 cmc. entièrement carénée.

Cette marque montant principalement des blocs tchécoslovaques, nous avons retrouvé sur ce modèle le 150 CZ bien connu.

LES MOTOS DE PETITES CYLINDREES

La première impression qui se dégage, lorsque l'on circule entre les stands du Palais du Centenaire, est le retour offensif de l'industrie allemande, qui, outre ses propres modèles, inonde la Belgique de blocs Sachs et JLO, de suspensions arrières Jurisch, de fourches KPZ, etc., ce qui donne, à toutes ces 125, 150 ou 175 belges, un petit air de famille, que nous connaissons en France également avec toutes les machines équipées de blocs AMC ou Ydral, réservoirs Mottaz, etc...

Dans cette catégorie, la France est évidemment bien représentée.

Peugeot vient en tête, et son agent général pour la Belgique (Vanderhulst, 54, rue d'Artois, Bruxelles) disposait sur son stand toute la gamme de 125 et 175 cmc.

Le grand constructeur belge s'intéressant le plus aux petites cylindrées, est incontestablement Gillet, qui présentait des 100, 125 ou 150, traitées plus ou moins luxueusement.

Chez Socovel le programme de fabrication prend de l'extension ; principalement dans les faibles cylindrées. Nous avons remarqué les 100, 125 et 200 à moteurs Villiers, ainsi que la 150 à bloc C.Z.

Ainsi, de la 98 à la 350, Socovel est à même de satisfaire tous les acheteurs.

Vus le nombre élevé, et la similitude de réalisation, expliqué plus haut, nous ne passerons pas en revue les nombreuses firmes belges de second plan, dont les marques inattendues (Andalousia, Bolero) nous ont laissé rêveur.

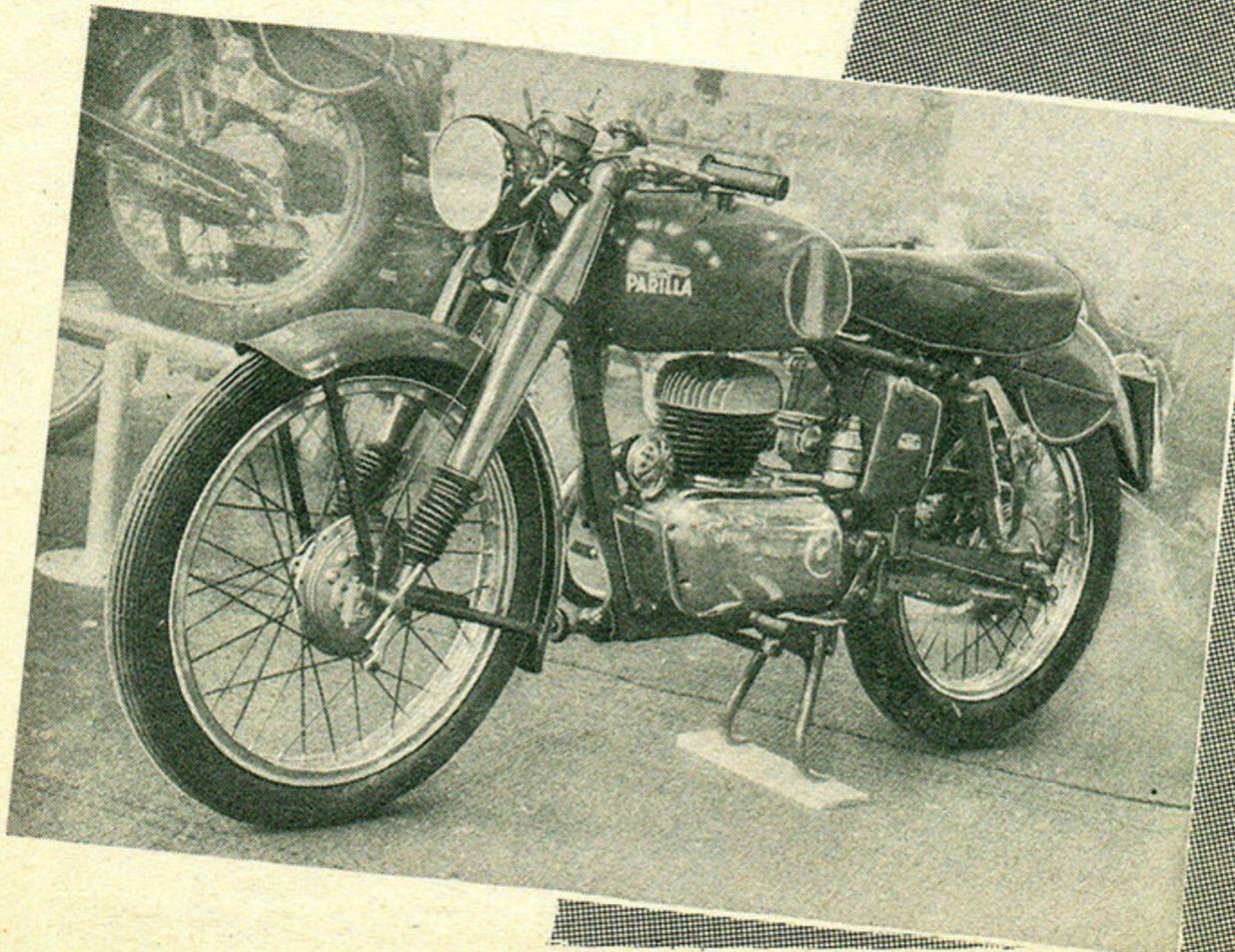
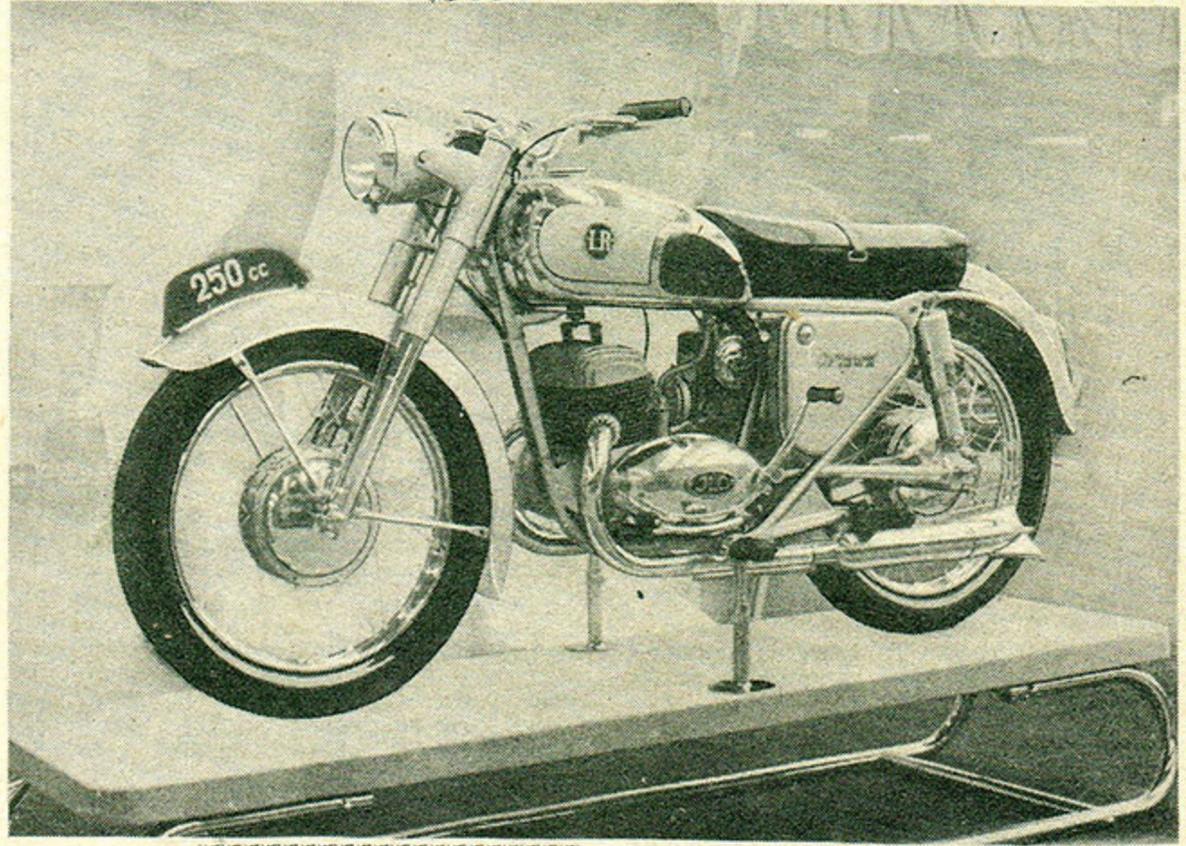
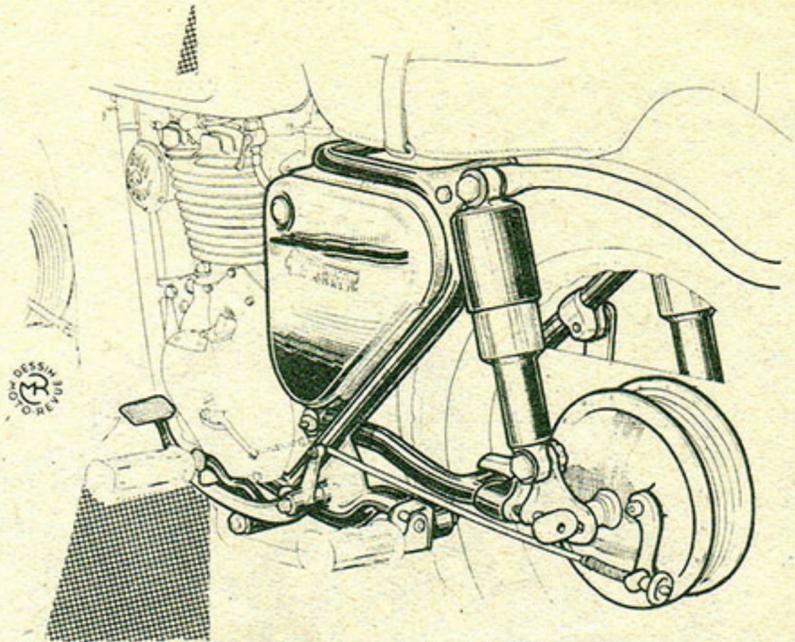
Les Puch semi-carénées 125 et 150 étaient très entourées et leurs lignes ultra-modernes contrastaient avec celles des Whizzer situés non loin du stand Breslau.

L'on reste confondu devant cette technique américaine archaïque, et surtout devant le succès commercial rencontré par la marque en Belgique.

Bien que « étudié et construit par les spécialistes de l'industrie automobile américaine » — prospectus dixit — on n'en comprend pas plus pour cela les avantages des transmissions primaire et secondaire à courroie, du cadre où les mètres de tubes ne se comptent plus, du tuyau souple métallique, qui fait office de tube d'échappement, et surtout de la suspension arrière oscillante (sur

Suspension arrière plus grosse.

moyeux-freins centraux. selle bi-place. sont les principales nouveautés sur les grosses cylindrées Lion Rapide. Ci-dessous : la nouvelle 250 avec bloc J.L.O. semble un peu trop lourde pour sa cylindrée. En bas : la 250 Parilla Sport. bloc-moteur deux temps.



certain modèles seulement) où le point d'articulation est fixé en avant du bloc-moteur.

Ce dernier oscille avec l'imposante fourche et la roue arrière, si bien que poids suspendu et non suspendu doivent être à peu près égaux !

LES QUARTS DE LITRE

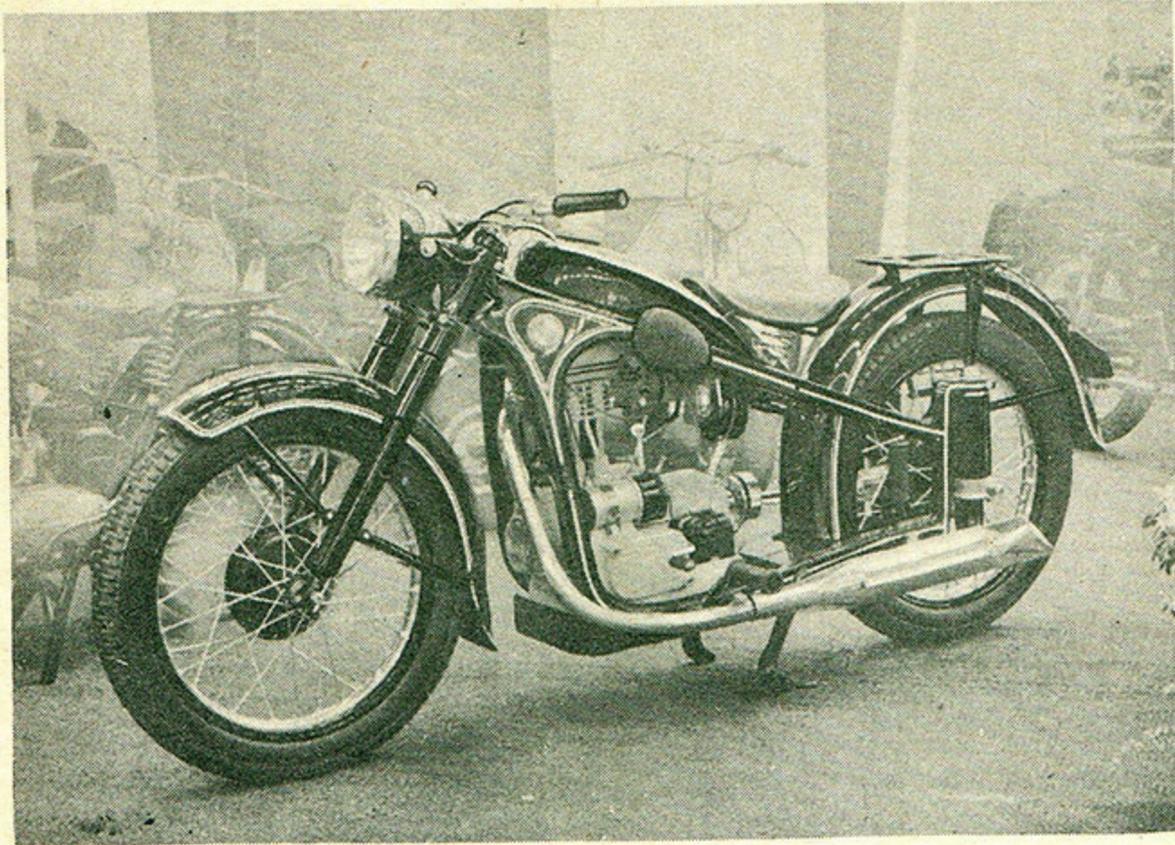
Outre les FN, Gillet, etc..., l'industrie belge compte une nouvelle 250, de lignes imposantes. Il s'agit de la Lion Rapide à bloc-moteur bicylindre JLO. Si la conception du cadre est commune avec la 350, la réalisation diffère quelque peu, car ici nous sommes en présence d'un simple berceau. Moyeu freins centraux de grand diamètre, fourche télescopique, et suspension arrière oscillante, avec ressorts plus gros que ceux de l'an passé ; tout est signé Lion Rapide.

La majeure partie des autres 250 exposées avait déjà été présentée à l'occasion des Salons de Londres, Paris, Francfort.

Toutefois, mentionnons la 250 deux temps Parilla, qui, étant exposée en version sport, se voit automatiquement émaillée rouge.

La principale modification du moteur réside dans la disposition plus classique du carburateur, qui s'échappe du carter-moteur, pour venir se fixer derrière le cylindre.

Un accessoire qu'il est curieux de trouver sur une 250 sport, une bouteille d'air comprimé, munie d'un long raccord, dont l'extrémité se fixe sur le côté droit du garde-boue arrière, et qui rend évidemment le gonflage des pneus très aisé.



L'Allemagne orientale était représentée par plusieurs marques et notamment par E.M.W., qui présentait la 350 ci-dessus.

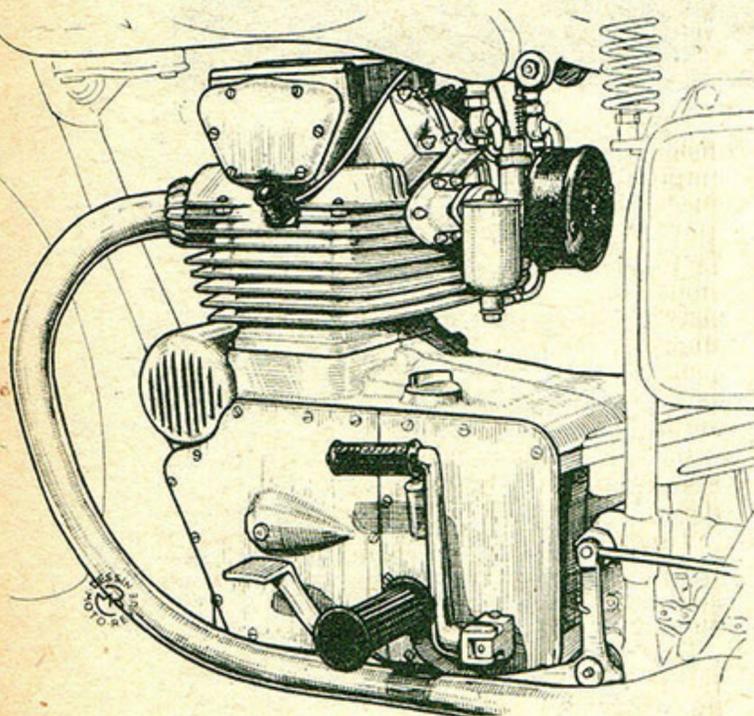
LES GROSSES CYLINDREES

Une des nouveautés du stand Gillet d'Herstal était la 300 à culbuteurs.

La machine est une fidèle copie de la 250 cmc., seule la cylindrée augmentant.

L'industrie allemande Orientale était également présente.

A côté des 125 IFA Chemnitz à suspension intégrale, un seul exemplaire de la 350 EMW.



Exceptées les suspensions avant et arrière télescopiques et la commande des vitesses par sélecteur au pied, le restant, depuis le cadre en tôle emboutie, jusqu'au bloc-moteur, est une fidèle reproduction de la BMW R4, modèle... 1932-34.

La participation britannique, très homogène, ne comportait pas de nouveautés dans les cylindrées 350-500, le Salon de Londres étant trop récent.

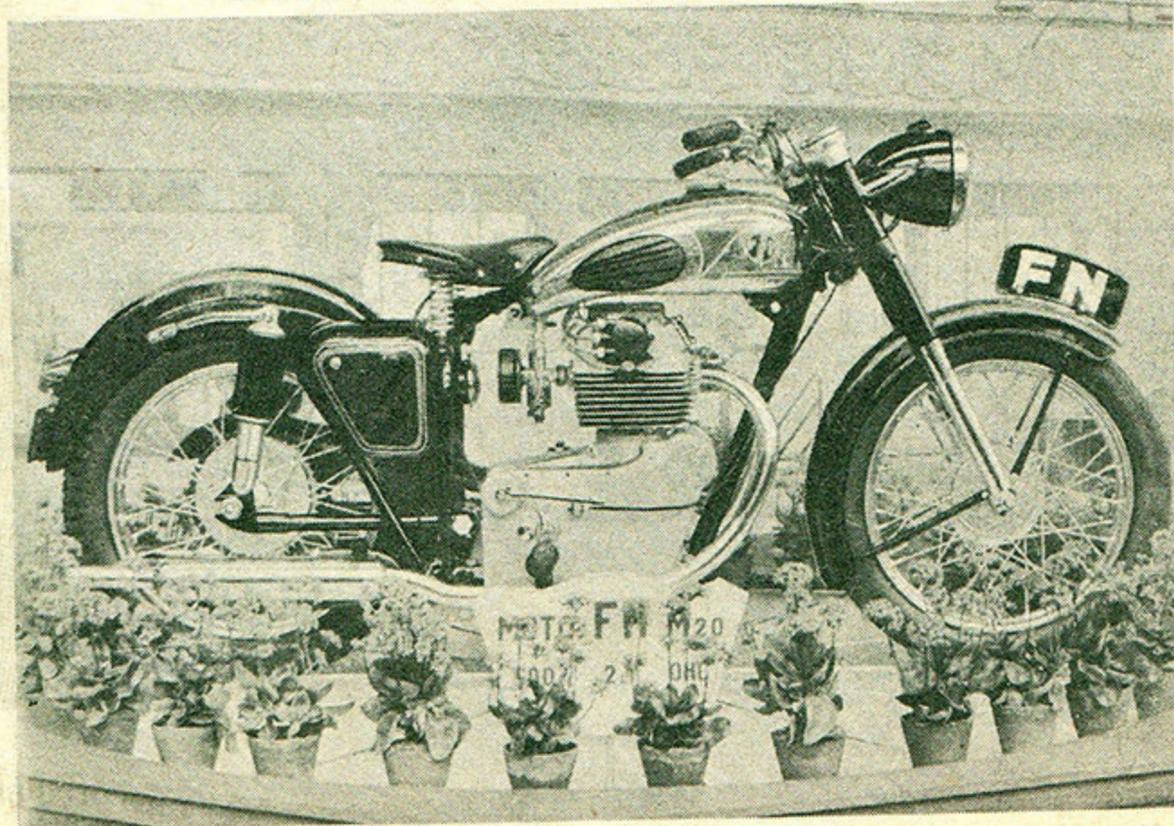
Ainsi, le clou du Salon de Bruxelles était-il constitué par la nouvelle 500 FN.

L'existence de la machine nous était connue, puisque celle-ci vint, il y a quelques semaines, tourner à Monthéry.

Cette nouvelle FN dénommée type 20 reste bien dans la tradition de la marque, et le dessin de son réservoir, entre autres, nous rajeunit de quelques années.

Parties motrice et cycle semblent robustes. Si la dernière citée est d'une technique classique, cadre monotube à l'avant et double berceau sous le moteur, avec fourche télescopique pour la roue avant, et suspension arrière oscillante, par contre, le moteur est bien personnel à la marque.

La grande nouveauté du Salon Belge : la 500 vertical-twin O.H.C. FN. ci-dessous. Le moteur, à gauche, vu du côté distribution.



Le carter, très carré et de généreuses dimensions, rappelle fortement celui de la 500 de cross.

Les deux cylindres, avec ailettes carrées, sont d'un seul bloc. Culasse d'un seul morceau, d'un très joli dessin, avec passage pour les deux brins de la chaîne de commande de distribution sur la gauche, car la nouvelle FN est une arbre-à-cames en tête !...

L'arbre-à-cames entraîne du côté droit le distributeur d'allumage.

Voici les quelques indications que la direction de la maison FN nous a données obligeamment :

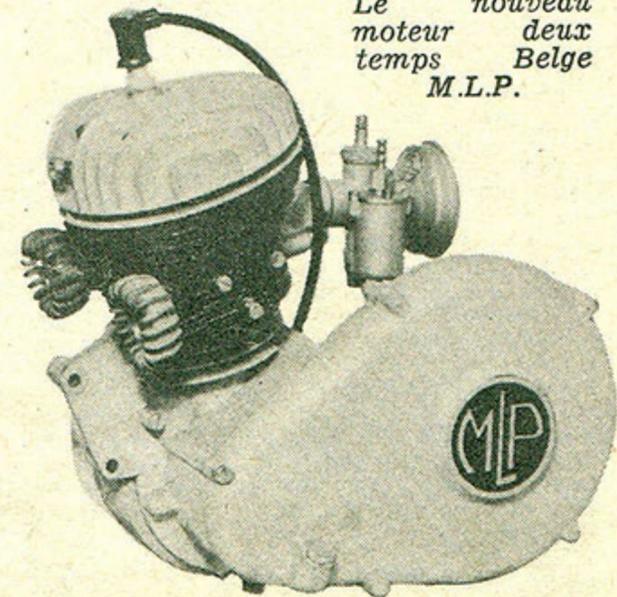
Alésage 63, course 80, cylindrée 498.

Puissance à la roue arrière : 22 CV.

Arbre-à-cames en tête entraîné par chaîne.

Tendeur de chaîne de distribution, automatique, variant suivant la pression d'huile.

Le nouveau
moteur deux
temps Belge
M.L.P.



Boîte 4 vitesses, commandées par sélecteur. Rapports: 13,1 - 8,3 - 6,22 et 5,05 à 1. A 5.800 t.-m. la vitesse de pointe est de 140 kmh.

Le poids de la machine est de 175 kgs. Graissage par carter sec.

En somme, une très belle machine, qui doit trouver en Belgique, comme en dehors de ses frontières, un accueil favorable.

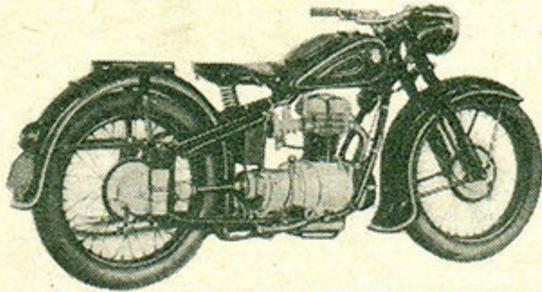
Ce coup d'œil sur le 35^e Salon de Bruxelles, peut-être bien rapide au gré de certains, sera complété dans nos numéros à venir, par de nombreuses photos et dessins.

C. R.

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 eu 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.



250 B.M.W. R 25

A PRES 10.000 kilomètres parcourus par tous les temps, je vous donne mon opinion sur cette machine très répandue en Suisse.

Moteur mono vertical à soupapes en tête commandées par culbuteurs, course-alésage de 68x68, formant bloc avec la boîte à quatre vitesses commandées par sélecteur à gauche, suivant la technique allemande. 1^{re} vitesse très démultipliée 20 kmh., 2^e 35 kmh., 3^e 60 kmh., 4^e 95-100 kmh.

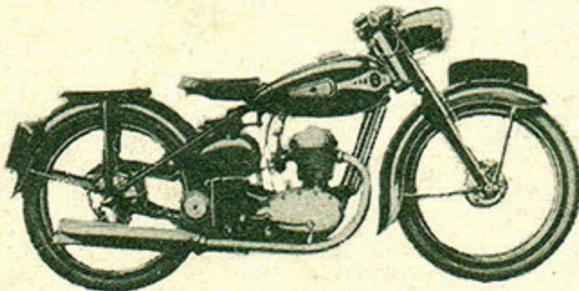
Transmission à cardan avec amortisseur caoutchouc à la sortie de la boîte. L'embrayage monodisque, à sec, possède également un amortisseur à ressort. Après trois mois, pas une goutte d'huile n'est venue tacher le sol du garage. Suspensions avant et arrière télescopiques donnant une tenue de route et un confort excellents, aussi bien en solo qu'à deux.

Équipement électrique avec allumage par batterie, avertisseur très puissant, phare à trois feux : veilleuse, code et route. Outillage très complet et fabriqué par la maison. Nettoyage facile, pas d'entretien. Consommation : 3 litres aux 100 kms.

Inconvénients et défauts : béquille trop étroite, coffre à outils (disposé sur le réservoir) pas totalement étanche.

Conclusion : machine excellente, sûre et très robuste, convenant très bien pour le grand tourisme.

H. REYMOND, Lausanne

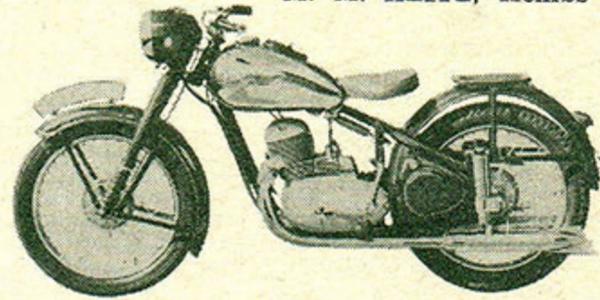


125 TERROT E.T.D.

Je possède une 125 cmc. Terrot E.T.D. depuis juin 1951 et je vous envoie mes impressions sur cette machine après une utilisation de 6.000 kms. Je travaille dans un garage depuis deux ans, où nous réalisons et travaillons sur des moteurs, ce qui explique en partie mon esprit critique.

Mes premiers ennuis me vinrent de la boîte de vitesses dont la troisième sautait continuellement, mais depuis que j'ai dépassé les 3.000 kms, cet incident ne se reproduit plus. Mon second ennui fut un écrou de la couronne d'entraînement qui se débloqua, tomba dans le tambour de frein et bloqua ma roue arrière, ce qui à grande vitesse eut pu m'occasionner un grave accident. Cet accident (rétrospectif) pourrait très bien être évité si la maison Terrot plaçait une rondelle de freinage dont le prix n'est pas énorme. D'autre part, j'ai pu remarquer l'excellent usinage des pièces du moteur, lequel est mieux fini que celui de certaines machines allemandes. En général, l'usure des pièces est faible. Le cylindre à 3/100 d'ovalisation. Le segment coup de feu avait un léger jeu latéral de 1/10 et je l'ai changé. Par contre, le piston (un Borgo) était usé de 3/100, ce qui était intolérable et surtout désagréable à cause du cliquetis produit. J'avoue que je suis un peu difficile ! En conclusion une machine qui accomplit bien le travail qu'on peut espérer d'elle. Les performances sont celles promises par la maison, c'est-à-dire un bon 75-80 kmh. Sa ligne plaisante soulignée par son coloris en fait, à mon avis, la meilleure 125 française. J'ajoute aussi qu'elle jouit dans le Haut-Rhin, avec la Motobécane, d'une popularité supérieure à celle des machines d'importation allemande et j'en suis content.

M. M. HEITZ, Kembs (Ht-Rhin)



JAWA 350

Je me permets de vous donner en toute objectivité mes impressions sur une moto récente dont je suis possesseur. Il s'agit de la Jawa 350 cmc. 2 cylindres 2 temps bien connue et... appréciée en France. Je possède ma 350 Jawa depuis mars 1951, elle a maintenant 13.000 kms ; en général elle m'a toujours donné satisfaction au point de vue sûreté de marche, souplesse, moteur, silence, consommation. Le confort, s'il n'est pas parfait, est cependant appréciable. Voici en résumé ce que j'ai à dire sur cette machine.

Moteur : aspect très net et plaisant, reste propre, sauf à l'axe de sélecteur où l'huile du carter suinte très légèrement, est silencieux à chaud, est très souple en conduite, consomme normalement (3 l. 5 à 65 à l'heure et près de 5 l. à 100 à l'heure avec passager) pour un deux temps deux cylindres ! Les vitesses passent bien. Toutefois le débrayage automatique n'était pas indispensable. A mon avis, ce bloc moteur est une réussite au point de vue esthétique, robustesse, sûreté de marche et accessibilité des organes. Toutefois, il lui manque 3 CV de plus et n'est pas assez puissante pour sa cylindrée.

Partie cycle : présentation soignée et parfaite, très bon chrome, tout est facile à nettoyer, tout est sobre. Les rayons sont insuffisants à la roue arrière pour transport d'un passager. L'éclairage est très médiocre au point de vue portée. Toutes les commandes : freins, sélecteur, débrayage, poignée, sont soignées et précises et tiennent le coup ! Le freinage est très bon, mais gagnerait à être un peu plus progressif. La tenue de route est bonne aux moyennes allures, mais laisse à désirer au-dessus de 90-100 à l'heure.

Suspension télescopique : à l'avant elle est bonne, mais a tendance à talonner sur mauvaise route. La suspension arrière, sans être idéale, est correcte, mais elle fait trop varier la tension de cette pauvre martyre qu'est la chaîne, cette dernière gagnerait à être enfermée sous carter étanche et mobile, car si les échappements sont bien étudiés, c'est la graisse de la chaîne qui salit la jante et le pneu arrière.

J'ai fait de grandes randonnées en solo et en duo avec ma Jawa (et je marche toujours vite : 90-100 kmh.). J'aime faire ronfler mon moteur et aime monter en régime sur les vitesses intermédiaires, en un mot je conduis sport ! D'ailleurs, si l'on veut tirer des CV de la Jawa, il faut conduire de cette façon. Je dois dire que j'ai été déçu, au point de vue puissance à régime moyen et vitesse de pointe. Mais il est vrai que je suis un peu difficile, c'est pourquoi je dis à mon avis, qu'il faudrait 2 ou 3 CV de plus à ce moteur. Toutefois telle qu'elle est, cette machine doit donner satisfaction à tous ses possesseurs. Pas d'ennuis de bougie, calaminage très lent, propreté de tous les organes qui laissent généralement à désirer, sur les machines de chez nous (carburateur, robinet, bouchon de réservoir). Par ailleurs je dois signaler que le graissage 4 % préconisé par Jawa est insuffisant, je mets 7 % de très bonne huile assez fluide (40) et suis tranquille.

Autres lecteurs possesseurs de Jawa, êtes-vous d'accord ? La vitesse maxima chrono position touriste est de 105-110 kmh.

M. G. HUBERT, Neufchâteau (Vosges)

SALON DE MILAN

(Suite de la page 66)

« Sterzi » n'a rien changé à sa production de motos légères, de même que « Mocchi » qui persévère dans son semi-scooter transformable à grandes roues et est beaucoup plus heureux avec son trois roues de livraison qui est une véritable camionnette.

Au stand 67-68 de la « Rumi », les 125 bicylindres deux temps si jolies ont toujours des couleurs sensationnelles. Autre attraction, la machine de course pour la saison 52 qui a une fourche à balanciers, un réservoir à la Guzzi et une selle étroite et longue. Le petit bicylindre a une grosse culasse carrée et deux très courts mégaphones aussi impressionnants que les deux carburateurs verticaux. L'allure générale est très « Grand Prix », de même que les tambours de frein, qui sont pour le moins généreux.

Comme la plupart des constructeurs, Rumi met en vente un tricar équipé de l'avant de la 125.

La « Rossi » dans ses trois versions, tourisme, sport et compétition (à deux carburateurs), cadre mixte en tubes et tôle emboutie, est la commercialisation du prototype qui, aux mains de Rossi lui-même, s'est brillamment comporté aux Six Jours Internationaux.

Dans le domaine de l'alliage coulé, les frères Molteni ont créé le scooter FM d'allure très particulière, avec son bloc-fourche arrière oscillante et le cadre composé d'un gros caisson coulé rejoignant en ligne droite la direction à l'axe de pivotement. Le réservoir est logé dans ce caisson et la partie supérieure est fermée par un couvercle en tôle, de manière à servir de boîte à outils.

Une petite machine du nom de Laverda fait sa première apparition à un Salon, après une saison sportive remarquable dans la catégorie 75 cmc.

Le cadre-poutre est formé par deux coquilles de tôle emboutie, où le garde-boue AR est compris en même temps. Le moteur est un quatre temps culbuté monté en porte-à-faux, fourche parallélogramme en tôle et réservoir en forme de ballon de rugby fixé uniquement sur l'avant et qui semble nettement déplacé.

Une nouvelle création dans le domaine du 75 cmc. à cadre en tôle emboutie est la « Capriolo » de Caproni, dont la fourche télescopique est assez rudimentaire, le cadre rappelle pour la partie AV les constructions germaniques en grosse cylindrée, toutefois l'arrière est suspendu au moyen d'une fourche oscillante en tôle également.

Le moteur est un 75 à soupapes en tête enfermées, 4 vitesses, tournant à 6.000 tours-minute.

De la nouvelle « Guazzoni » 150 cmc., nous ne pouvons donner comme caractéristique essentielle que la vitesse de 115 kmh. qui, à elle seule, doit combler bien des vœux.

« Morini » monte des fourches télescopiques partout, ce qui n'ajoute rien à

la ligne, ni aux performances de ces belles machines, mais augmente seulement le prix.

Un « grand » transalpin, « MV » pour tout dire, présente également une 150 cc. avec comme recommandation 115 kmh. en pointe. La 500 quatre cylindres double arbre « Granturismo » n'a plus qu'un phare, mais deux petits feux de ville. Les trois scooters (ovunque, turismo et lusso) sont maintenant quatre, depuis que l'Ovunque peut également recevoir un moteur 160 cmc.

La Motom, distributrice des petits cyclomoteurs à cadre cruciforme, si appréciés dans le monde entier, annonce que l'année 52 verra une éclosion de « Delfino », déjà présentés l'année passée, mais construits effectivement depuis peu.

Nous sommes obligés de terminer cette revue des nouveautés 52 par les stands des frères Benelli, tous deux établis à Pesaro, mais dont l'un garde le nom rendu célèbre par la compétition.

En dehors de l'unique 250 du regretté Ambrosini, le modèle 125 cmc. « Leoncino », de construction courante, est en bonne place (la machine ayant atteint le cercle polaire aussi). Mais ce modèle connu et apprécié est éclipsé par la 250 Twin de grand tourisme (16 CV, 120 kmh.), dont les deux cylindres formant bloc sont surmontés d'un couvre-culbuteurs si haut et nervuré que l'on pourrait prendre ce moteur pour un deux temps. La fourche télescopique est assez grosse et la suspension arrière par bras oscillants et ressorts verticaux est flanquée de deux coffres de part et d'autre de la roue, l'un pour les outils, l'autre étant le réservoir d'huile.

La société FAM, sous la direction de l'ingénieur G. Benelli et la marque « B » vient d'ajouter à sa 98 à distributeur rotatif une 200 révolutionnaire, qui, dans les grandes lignes, rappelle le premier modèle, mais dont les dimensions plus importantes sont dues surtout au bloc-moteur. Le principe d'alimentation rotative a été conservé sur la « Springlating » (c'est le nom), quoique les deux cylindres soient nettement séparés et de forme ovoïde en profil et que le carburateur soit unique.

Le cadre est toujours formé d'un caisson en tôle, mais la suspension arrière oscillante n'est plus à lames, mais à ressorts enfermés verticaux.

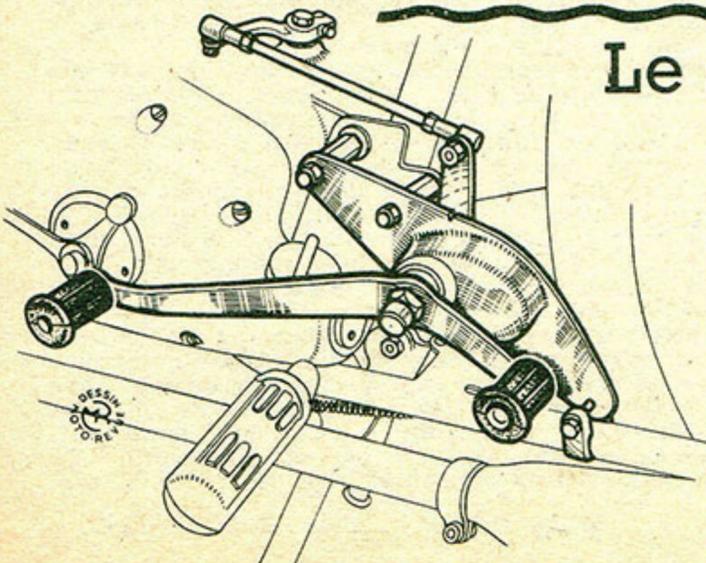
En résumé, c'est le salon de la vitalité des solutions hardies, de la petite cylindrée pour débutants et d'une machine ultra-légère pour 100 kmh. (160 cc.) pour ceux qui ont déjà eu une 125 et en apprécient la maniabilité, mais se rendent nettement compte de ses faiblesses.

Le côté sportif qui a toujours dominé le Salon de Milan n'étouffe pas le point de vue pratique, puisqu'il y avait plus de 15 marques différentes de véhicules utilitaires ultra-économiques à base de motocyclettes et que l'on ne trouve sûrement pas ailleurs.

BIALBERO

Le sélecteur VITEX

L'avantage du sélecteur au pied est universellement connu. Mais nombre d'anciennes machines toujours en circulation en sont dépourvues. Pour les possesseurs de celles-ci, le sélecteur VITEX apporte la solution idéale. Mais bien que rares, il y a encore des machines produites actuellement sur lesquelles il manque cette commande, notamment sur la 125 Motobécane « latérales ». Voici, à gauche, le montage du sélecteur VITEX spécialement étudié pour cette 125.



NE DEBRAYEZ JAMAIS SI CE N'EST POUR VOUS ARRETER OU CHANGER DE VITESSE

★ dans les Clubs ★

■ MOTO-CLUB PHOCEEN. — De la gaité pour tous, de la joie pour les enfants, réunion familiale réussie. Toutes nos félicitations à la Commission des Fêtes qui a su, à la satisfaction de tous, organiser cet arbre de Noël.

Le Président du Moto-Club Phocéen, M. Tavan, après avoir souhaité la bienvenue aux nombreux membres présents, félicite la Commission des Fêtes nouvellement promue pour son heureuse réussite. Un concert anima les rires des rois et des reines désignés par le gâteau traditionnel.

Le Président de la Commission Sportive, M. Oliva, procéda à la distribution des récompenses aux membres du Club du « Championnat du Moto-Club Phocéen » dans les différentes catégories.

Catégorie Concentrations : 1. Tavan Jean ; 2. Giani Jean ; 3. Pergamenter Henry.

Classement féminin : 1. Mlle Tavan Jeannine ; 2. Mme Deguillaume Jackie ; 3. Mme Bayol Andrée ; 4. Mlle Bayol Claude.

Classement de vitesse : Roman et Herrico.

Classement de Moto-Cross : Ville et Dellavalle.

Le Président Jean Tavan, dans un geste spontané, suivi par les autres lauréats MM. Gianix et Pergamenter, offrirent à notre camarade Ernest Javier, gravement blessé dans la sortie du Rallye International de la Madone des Centaures en Italie, leurs médailles et leurs souhaits de prompt rétablissement.

Avec joie, mais aussi avec une émotion qui gagna l'assistance, Javier remercia ses généreux amis, qui, par leur geste, venaient de prouver que la solidarité sportive était la règle de conduite des membres du MC Phocéen.

Un père Noël inattendu, tout de rouge vêtu et givré à souhait, fit brusquement son apparition joyeusement accueilli par les enfants à qui il distribua le contenu de sa hotte pleine de jouets, faisant des heureux de tous les moins de 11 ans.

Le temps inexorable obligea les organisateurs de clore cette mémorable matinée et l'on se sépara à 20 heures avec regrets, en se donnant rendez-vous à l'année prochaine.

■ MOTO-CLUB DE NORMANDIE. — Composition du bureau pour 1952 : Président : J. Gressent. Vice-Présidents : R. Bourel et H. Dumont. Secrétaire : M. Laporte. Trésorier : J. Bellanger. Le seul membre nouveau est M. Jacques Bellanger, demeurant 293, route de Darnétal à Rouen. Capitaines de routes : Chérance, Giverny, Delandre, Touin. Commission de contrôle : Giverny, Colmard, Croutelle. Conseiller technique : Blondel.

■ AMICALE MOTO-CLUB DE LA CITE. — Composition du bureau 1952 : Président d'honneur : M. Pellet. Président actif : M. Merle. Vice-Présidents : MM. Garnier et Daudon. Secrétaire général : M. Schmit. Secrétaires adjoints : MM. Salamand et Verdout. Trésorier : M. Lenoble. Trésorier adjoint : Masson. Archiviste : M. Commercon. Conseillers : MM. Morga, Maire, Crepet, Coullanges, Bernard et Joly. Commissaires aux comptes : MM. Garnier et Bolland. Commission sportive et touristique : Président : M. Maire. Secrétaire : M. Salamand. Membres : MM. Petraut, Bolland, Gallix, Masson, Franchino, Commercon, Bernard, Coullanges.

■ MOTO-CLUB SEVRIEN. — Composition de son bureau pour l'année 1952 : Président Fondateur : M. Lengagne. Présidents d'honneur : MM. Templier et Bardel. Président actif : M. Bouvet Roger. Trésorière : Mme Macchi. Secrétaire : M. Camelle. Directeur Sportif Cross : M. Macchi. Directeur Sportif Tourisme : M. Bouvet Robert. Membres : M. Perychoud Roger (propagande), M. Gadin (Conseiller technique).

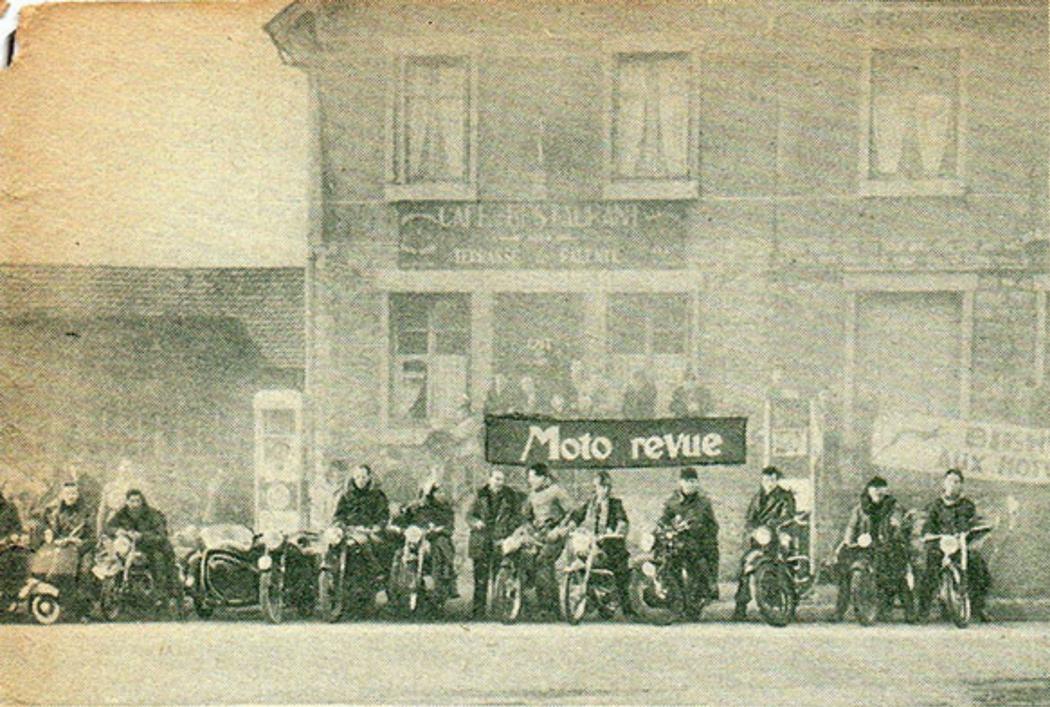
■ MOTO-CLUB NOGENTAIS. — Notre club, né le 1^{er} janvier de cette année, invite tous les motards de la région, quelle que soit la cylindrée de leur machine, à venir lui rendre visite et prendre rang parmi ses adhérents.

Sections tourisme, rallye et probablement compétition.

Pour tous renseignements, s'adresser à notre siège social, Café de l'Est, 65, Grande Rue, à Nogent-sur-Marne.

■ MOTO-BALL CLUB CHATILLONNAIS. — En vue d'affronter la Division Nationale, le MBCC a constitué son bureau pour l'année 1952, afin de commencer, dans le plus bref délai, l'entraînement de ses équipiers.

Président : M. Fortin. Vice-Présidents : MM. Grégoire et Roman. Vice-Présidents délégués : Astier et Vidal. Secrétaire : Léonard. Trésorier : Galeron. Trésorier-Adjoint : Pezet. Délégués Mécanique : Goletto et Raure. Matériel : Casset. Presse : Fortin et Casset. Directeur sportif : Pezet. Commissaires : Daniel, Thomme, Mestie, Bergier, Camuel.



A gauche : lors du tirage des Rois par le M.C. du Doubs, les concurrents se rassemblent pour la photo traditionnelle autour de la banderole de « Moto-Revue ». Ci-dessous : le Comité directeur du M. C. Bas-Vivaraïs.

M.C. DU DOUBS — Tirage des Rois. — Voulant tirer les rois d'une manière originale, le Moto-Club du Doubs a organisé un « rallye au houx ». Il s'agissait de rapporter une branche de houx de 20 cms de long avec le plus grand nombre possible de fruits rouges. Le lieu de rendez-vous était fixé devant le Café de la Terrasse, de Palente, à 16 heures. Le vainqueur fut Renaud, avec 76 pts, suivi de Bruleport, puis Miellin, etc...

Ce jeu remporta un plein succès et se prolongea par un bal, très tard dans la soirée, et enfin le tirage des Rois.

UNION FRANÇAISE DES CLUBS DE MOTOBAL. — L'UFMB, au cours de sa grande réunion générale au siège de l'ACF, a décidé de ne pas modifier la réglementation du Championnat et de la Coupe de France pour 1952.

Ensuite différentes coupes furent remises au MBC Camaret, champion de la Division Nationale, et à Courbevoie-Sports, champion de France en Division Excellence.

Toutes nos félicitations à ces deux clubs, et notamment au dernier cité, qui a tout fait au cours de la saison passée pour le développement de ce sport en France.

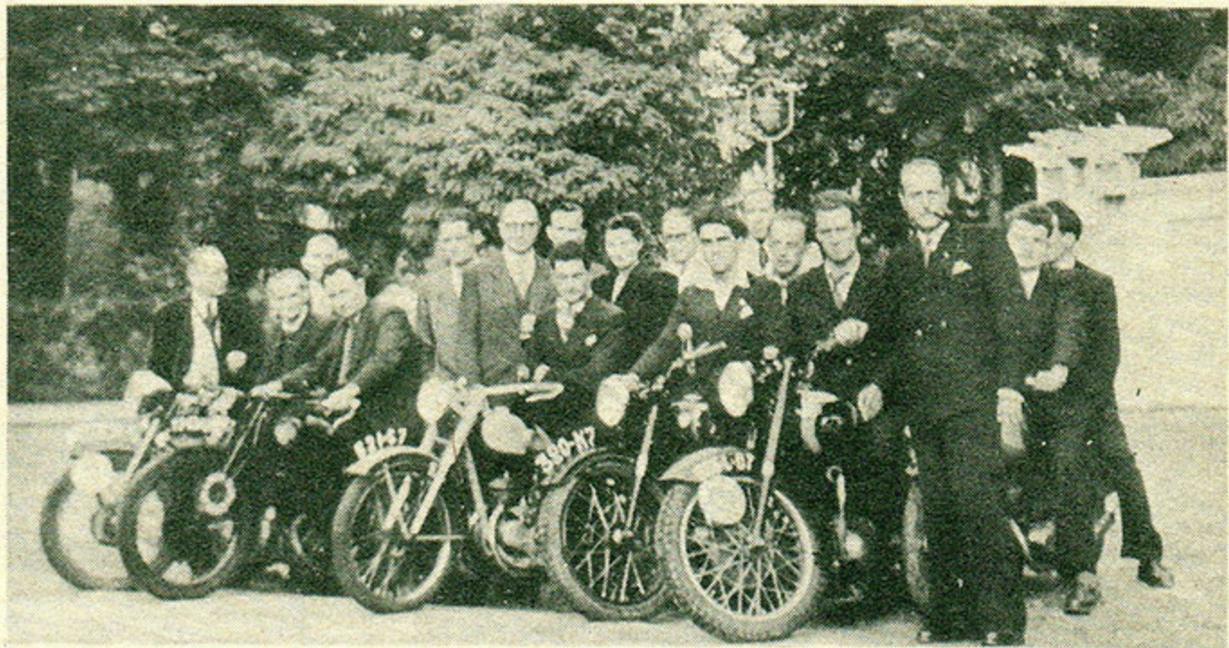
MOTO-CLUB CHATILLONNAIS. — Nos sociétaires sont informés que la réunion mensuelle qui devait avoir lieu le jeudi 7 février, est annulée et sera remplacée par la 20^e Assemblée Générale Annuelle qui aura lieu le dimanche 10 février 1952, à partir de 9 h. 30 du matin, au siège social, Café Moderne, 47, rue Gabriel Péri, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

Figurent à l'ordre du jour : Allocation du Président sur l'activité du MCC en 1951. Rapports moral et financier 1951. Renouvellement des membres du Comité directeur et des Commissions. Organisation de la XIII^e soirée annuelle du MCC du 15 mars 1952. Projets divers se rapportant à la saison sportive et touristique. Renouvellement des licences de campeurs, de coureurs, commissaires. Prise des cartes de l'année 1952 et paiement des cotisations. Questions diverses.

MOTOR-CLUB DE L'OISE. — Composition du bureau 1952 : Président : M. Varin Pierre. Vice-Présidents : M. Monchiet Eugène, M. Gambelin Roger, M. Péroche Charles. Secrétaire : M. Druet André. Secrétaire-Ajoint : Mme Druet Madeleine. Trésorier : M. Claveloux Maurice. Trésorier-Adjoint : M. Bernard Jackie. Membres assesseurs : M. Masset Marcel, M. Thomas Robert.

Etant donnée l'importance de cette assemblée annuelle, nous recommandons instamment à tous nos membres actifs de bien vouloir être présents à cette séance qui aura beaucoup d'intérêt pour l'avenir du Moto-Club Châtillonnais. Nous serons également dans l'obligation d'ouvrir la séance à l'heure prescrite, étant donné l'ordre du jour ci-dessus qui est très chargé et sérieux.

De plus nos sociétaires voudront bien noter que notre 13^e soirée annuelle comportant un banquet qui sera suivi d'un bal de nuit privé qui aura lieu le samedi 15 mars 1952 et non le 8 comme prévu précédemment. Cette fête est organisée pour fêter joyeusement le 20^e anniversaire de la fondation du Moto-Club Châtillonnais, le club gai, et distribuer les récompenses aux lauréats des différents Championnats du MCC pour l'année 1951.



AMICALE MOTOCYCLISTE PARISIENNE. — Malgré la mauvaise saison, l'AMP ne ralentit pas son activité touristique.

Sorties de février : le 3 : Forêt d'Armainvilliers, château de Champs, départ 13 h. 30 porte de Vincennes. Le 17 : Mantes et la Vallée de Vaucouleurs. Départ 13 h. 30 porte de St-Cloud. Isolés cordialement invités.

Pour renseignements, adhésions, réunions les 1^{er} et 3^e vendredis de chaque mois à 21 h. à notre siège, Tabac Voltaire, 130, bd Voltaire-11^e, ou s'adresser au Président M. Fleisse, 3, rue Antoine Villon-12^e, ou à notre permanence rive gauche, Café Truchot, 10, rue Vesale-5^e.

Touristes isolés, vous trouverez à ces adresses les feuillets « itinéraires détaillés » de toutes nos sorties.

C.M.S.N. — Voici la composition du bureau du Club Motocycliste de la Sûreté Nationale pour l'année 1952 :

Président : Schlund. Vice-Présidents : Landry et Brugeat. Secrétaire général : Doré. Secrétaire adjoint : Fontaine. Trésorier général : Gassaud. Trésorier adjoint : Fontaine. Délégués aux Epreuves : Moto-Cross : Doré. Moto-Ball et Acrobaties : Poitte et Dauge. Tourisme : Mabilat. Endurance, Vitesse, Régularité : Mabilat. Délégué auprès de la LMIF : Doré. Délégué auprès de l'Union des Policiers de France et d'Outre-Mer : Doré. Directeur du Bulletin d'Information : Landry. Commissaire sportif : Laury.

MOTO-CLUB DE MONTMORENCY et ses environs. — Résultats des Elections : Président : Rousseau Jean. Vice-Présidents : Gleizon, Carré, Biscaye. Trésorier : Leblond Edmond. Secrétaire générale : Mlle Collesolle. Secrétaire adjoint : Couvin. Membres du bureau : Zacharie, Alleau-Descormiers, Chodorowicz, Seitz, Perret.

NOS PETITES ANNONCES

PRÉX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES 250 fr.
PETITES ANNONCES COMMERCIALES LA LIGNE 350 fr.

Pour l'envoi par courrier de nos 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 comptant pour une lettre). Ecrivez lisiblement (caractères imprimés au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes).

MOTOS A VENDRE
R. GILLET 125 sél. 4 vitesses état neuf, sacoches, tan-sad, compt. klaxon tabli. 80.000. Allouche 5 pas. St-Paul (4^e)
PEUGEOT 125 56 4 vit. t. sad comp. klaxon parf. ét. 80000 M. PROIX 21 r. Maltebrun-20^e

MORGAN mot. imp. car. dural 11 r. Pologne, Conflans (SO)
ALCYON passemontagne 2 t. 2 v. 125 comp. pn. nf 22000 voir Fortier 8 bis r. Labie-17^e.
MOTOB. 175 mot. nf fin 50 130. vis sam. 15 h. Poitrimol 27 bd Solférino, Rueil (SO)

150 PEUGEOT 1949 impec. LON. 14-60. M. Marchand.
500 AJS 2 cyl. 1951.
500 Triumph télesc. 1947.
175 Motobécane juin 1951.
125 Peugeot ent. neuve.
HURNI 38 r. Saussure-17^e.
BMW R71. Navet 148 r. J. Jaures Maisons Alfort Ent. 11-97

GN.-RH. 350 culb. parf. état Collet, Le Gibet Coignièrès (SO). Tél. Mansart 80-30.
NSU 250 cross tél. Lemarié 11 r. Fr. Mutualiste Boulogne/S.
Matchless 350. Poignand 126 r. Louis Rouquier, Levallois.
MOTEUR Ariel incomplet, un pneu cross tétines 26x350, selle biplace, dynamo double débit. BALLU, 10 rue Victor Méric, Clichy.
GUILLER 150 cc AMC ét. nf Tabau 19 r. Poissonniers 18^e.
500 MOTOB. sup. cul. 4 v. sél. side cause maladie. Renaud 57 av. Edouard Vaillant, Pantin.
DKW 125 ét. impec. orig. Rudi 55 r. Chanzy Nogent s. Marne
V. Vélo. 75 cc USA 4 t. Rep. p. cyl. moto ou Moby. Alé.0550

Sup. BMW R75 tte nve av. ac. side 2 pl. unique vis. 5 allée Ed. Vaillant Pavillons s/B.
AJS 500 cross f. t. su. ar. ét. bar. v. ou éch. tour. Fantuz 47 av. Couturier La Courneuve
BSA Gold Flach impec. LE-DUDAL, 111 bd de Champigny Saint-Maur (Seine).
TERROT 500 imp. Lambinet 76 r. F. Rude, Drancy (S.)
ARIEL 350 culb. bon ét. Couvret 21 rue Gutenberg 15^e.
INDIAN Chief 9 cv selle double rouge et chrome très belle 160. MICHEL 19 bd Villlette. BOT. 35-91.
TRIUMPH T100 ent. rev. mod. 48. 235000. Per. 15-33 h. trav.
350 NSU culb. 4 v. sél. 100 40 av. Pt d'Asnières-17^e.

ASSURANCES IMMEDIATES

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

500 R. ENFIELD 1951 culb. 32 r. Aviation-20°. Pte Lilas.

BMW R12 750 2 carb. très bon état moteur, peinture. BLASCO 62 fg St-Denis-10°.

1000 R. GILLET side 2 pl. susp. AR magn. rech. pn. nf px 130000. CORBAY R. 6 r. des Bernardins, 5°.

ZUNDAPP K800 side Simard px 200. BOLLE 55 rue des Baconnets, Antony (Seine).

HARLEY 750 cmc. 120000 fr. GOBELINS 06-51.

VENDS pièces DKW NZ, tél. GOB. 06-50.

DOLLAR 350 45000 fr. Ecr. CASARIL 53 r. Pouchet 17°.

NSU 500 cmc. sélec. cul. noir chrome mécanique impeccable. DEDOUANE Tél. DID. 24-28.

MOTOBE. 125 culb. susp AR 4009 k. 110.000 fr. Ecr. MONTY 20 rue Alibert-10°.

150 PEUG. sél. 9000 k. ELE 7 r. Hôtel Ville, Neuilly.

MONET-GOYON 500 lat. b. ét. éq. 80000 QUENET 31 imp. Chaudron, Plaine St-Denis.

JONGHI 125 mod. 51 bon ét. éq. 18 all. Marie Louise, Malakoff, près de la gare.

COLONIAL vend 500 Terrot février 51. 13000 kms. 15 rue Saint-Jacques.

SIDE 750 Zundapp Précision Lajudi 6 r. E. Renan, Issy-Mx

TERROT 125 ETD 3000 k. sep. 51 + acc. 45 r. d'Ulm (5°).

MOTOBE. 175 juin 51 ét. nf Gillon 74 r. Paris, Les Lilas

TERROT 125 dern. mod. ét. nf 115. Urgent. ELY 17-65.

ZUNDAPP KS 600 f. télesc. mot. 4000 k. GOURY 7 r. Ste Sophie, Versailles, Ver. 30-00

BMW R61, R73, R75, R12 à part. 140. Peug. 56, R. Gillet 125 cc. D45 Motobéc. R. Gillet av. side 40000. 200 NSU, 200 Zundapp, etc. TRANSACT'

MOTOS 104 r. Haxo Mén.99-86

VELOCETTE 350 course J. PAQUET, Cerisiers (Yonne)

PEUG. P112, 350 acc. 55. Lemonne J. 145 av. République Châtillon s/Bagneux Alé.03-13

FN M86 600 cc. ét. imp. à déb. CHAVIGNON 35 bd Valmy, Colombes (Seine).

TRIUMPH 500 twin side Bern. avion 245 à déb. MULLER 22 av. Claude Vellefaux, Paris.

ZUND. KS 600 imp. n. acc. px à déb. Urg. LAJOIE rue Gutenberg, Bourges (Cher).

SIDE Gn. Rh. CV2 mé ref. pn. b. ét. 170. JOUVET 77 r. Pasteur, Fontenay s/Bois.

PUCH 250 TF ét. nf. Laurence, 8 r. Gallieni, Poissy (SO)

V. ou éch. 500 ACT ctre 250 350 Jawa. Dassaux. Thiers PD

MOTO 350 + lot pièces contre petite voit. 5-8 CV. TOULY 8 r. Thomas, Longwy.

125 GUILLER télesc. OPE. 26-86. VANDEVYVERE, 9 à 12

V. ou éch. BMW R75 b. é. Vi-lar 5 sq. de Gascogne Paris20°

ECHANGES

NORTON 500 culb. ACT à remonter + P110 + bicy. av. mot. Lepoulain c. 16H parf. état WITT 41 av. République, Houilles (SO).

CABRIOLETS décap. 5 et 6 cv repr. moto ou 125 récente. Peux crédit. DELAIRE 4 imp. de la Gaité, Danton 55-43.

ECH. 500 Terrot 1951, 1500 k. ctre 350 Terrot 1951 p. rlé. Rolan 7 r. Bara Romainville

ECH. ou v. 160. Rolux ét. nf contre Indian, Harley, BMW ou Zundapp. LEMARECHAL, Saint-Amand (Cher).

ON DESIRE ACHETER

DISPOSE 65000. Faire offre ROMANET 58 bd Batignolles

ACH. Zundapp 750 ou BMW R. 75 Russie. Ecr. J. Simon 24 r. Tintoret, Asnières (Seine).

ACHETEUR Harl. David. mod. 1914-18 solo ou side même mauvais état. LANDRE 8 rue Marceau, Levallois (Seine).

ACHAT COMPTANT

tous vélocitateurs, motos, scooters,

DELAIRE

4 imp. de la Gaité Dan. 55-43

VOITURES A VENDRE

PEUGEOT 190/S 5 cv mot. et pne nfs. Jan 112 Chemin Vert
4 CV RENAULT 50, 1 imp. du Pont Colbert, Versailles.

DIVERS

DECALCOMANIES pour réserv. motos. TARRIZO, Monaco.

FONDS DE COMMERCE

SUIS ach. gde banlieue ou province affaire CYCLES MOTOS b. logé. Adresser renseignements. MONITEUR 106 r. Rivoli, Paris. GUT. 52-33.

"VITEX"

SELECTEURS AU PIED 3 ET 4 VITESSES pour Motos Françaises et Etrangères
Prix depuis 8.000 frs.

"BABY-VITEX"

adaptable sur

MOTOBECANE D 45 - GNOME-RHONE R 3
PEUGEOT P 55 - Moteurs A.M.C. 3 vitesses
Prix : 6.750 frs.

Notice et tarif contre 30 frs en timbres-poste
AGENTS demandez nos conditions

MARC MARTIN, constructeur
8, RUE DES PLATRIERES — PARIS (20°)

VOUS AUREZ LA

Certitude

d'économiser
temps et argent

en trouvant à tout moment

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

REVIL ETS

82, avenue des Ternes - 225, boul. Péreire
PARIS-17° **Dépôt MACOMBYNN** ETO. 15-53

MEMBRES DE CLUBS. FAITES-VOUS CONNAITRE

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR

38 r. du Château-d'Eau

PARIS-10°

NOR. 08-09

TOUS

vêtements

de cuir :

MOTO

AUTOMOBILE

SPORT

VILLE

Exigez la

marque

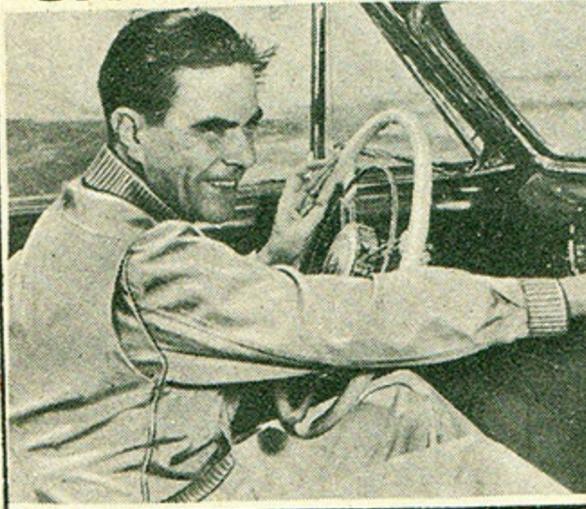
CHROME-

CUIR

CATALOGUE

GRATUIT

SUR DEMANDE



DRESCHMOTOR

Motos DRESCH
D.F.R.

PIECES DETACHEES D'ORIGINE

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

S. A. DRESCHMOTOR

Tél. : 497 7, rue Braban - ETAMPES (S.-O.)
INDUSTRIE CYCLES MOTOS VOITURETTES MODELES de TOUTES
TOUS LES COUPLES CONIQUES
TOUS LES PIGNONS A CHAINE
SUR PLANS - SUR MODELES
LIVRAISON RAPIDE
ANCIENS et MODERNES
MOTOCYCLETTES



Clinique des cadres. Réservoirs et Roues tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères
16 rue Danton, LEVALLOIS
Ne pas confondre, bien noter n° 16, la maison n'a pas de succursale.

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

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

LES MEILLEURES MARQUES

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

L. JEANNIN

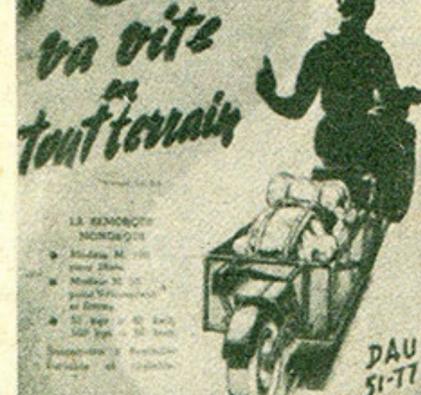
Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932

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°)
Métro : Porte de Versailles Tél. : LEC. 80-62

FULGUR



ETS TAILLANDIER

61, rue de la Prévoyance, Vincennes

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

B.M.W.

FOURNISSEUR DE L'ARMÉE
D'OCCUPATION EN ALLEMAGNE

AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE

LATSCHA

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

DES GRANDES MARQUES QUE VOUS POURREZ OBTENIR avec notre

CREDIT SPECIAL EN PAYANT SUIVANT VOS POSSIBILITES

ENCORE DES MACHINES DISPONIBLES EN MAGASIN

HATEZ-VOUS...

TERROT
G I M A
JONGHI
GUILLER
B. S. A.
SUNBEAM
RENE GILLET
SCOOTERS
A PARTIR DE 100 cmc

BARBES-MOTO-CYCLES

98, Rue Doudeauville, 98
PARIS 18^e - M^o Chât.-Rouge
DEPOT VENTE

Magasin ouvert de 8 h. 30 à 19 h. 30
Ouvert le lundi. Fermé le dimanche

Renseignements - Catalogues
contre 40 fr. timbres

Accessoires - Sièges - Sacoques
etc.

Votre bibliothèque

OUVRAGES TECHNIQUES

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.

MANUEL DU 2 TEMPS

Motos - Scooters - VéloMOTEURS
485 frs. - Franco : 535.

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)

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

LE SEUL COMPLET ET RIGOREUSEMENT MIS A JOUR AVEC LA COLLABORATION DE LA REGIE RENAULT. Un livre cartonné 13,5x21 cm. abondamment illustré. Impression et couverture 2 couleurs.

Edition Standard 530 fr. (par poste 575)
Edition Luxe 590 fr. (par poste 650)

TABLEAUX MURAUX

Planches murales 65 x 100

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

LIGHT 125

1.000 francs

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... Prix 500 francs.

Bloc-Moteur YDRAL 125

450 francs

4 CV RENAULT

300 Francs

Nous ne faisons aucun envoi
contre remboursement.

C.C.P. : MOTO-REVUE
297-37 PARIS

NOTICES D'ENTRETIEN

NOTICE D'ENTRETIEN

TERROT et MAGNAT-DEBON

125 cmc. TYPE ETD et M 4 TD
400 fr. — Franco 445 fr.

NOTICE D'ENTRETIEN

MOBYLETTE

MOTOBECANE OU MOTOCONFORT
Un très beau volume de 64 pages très documenté et largement illustré, sous couverture cartonnée.

Prix : 410 fr. — Franco poste : 455 fr.

NOTICE D'ENTRETIEN

MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 lat.)

Description - Réglage - Démontage - Entretien - Dépannage. 300 fr. Par poste 345.

DIVERS

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.).

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 pégamoïd.

Prix : 350 fr. Par poste 425 fr.

1860

BSA

1952

LA MOTOCYCLETTE LA PLUS POPULAIRE
DU MONDE

250 - C 10 et C 11, 4 vitesses, suspension arrière

350 - B 31 et B 32 "GOLD STAR"

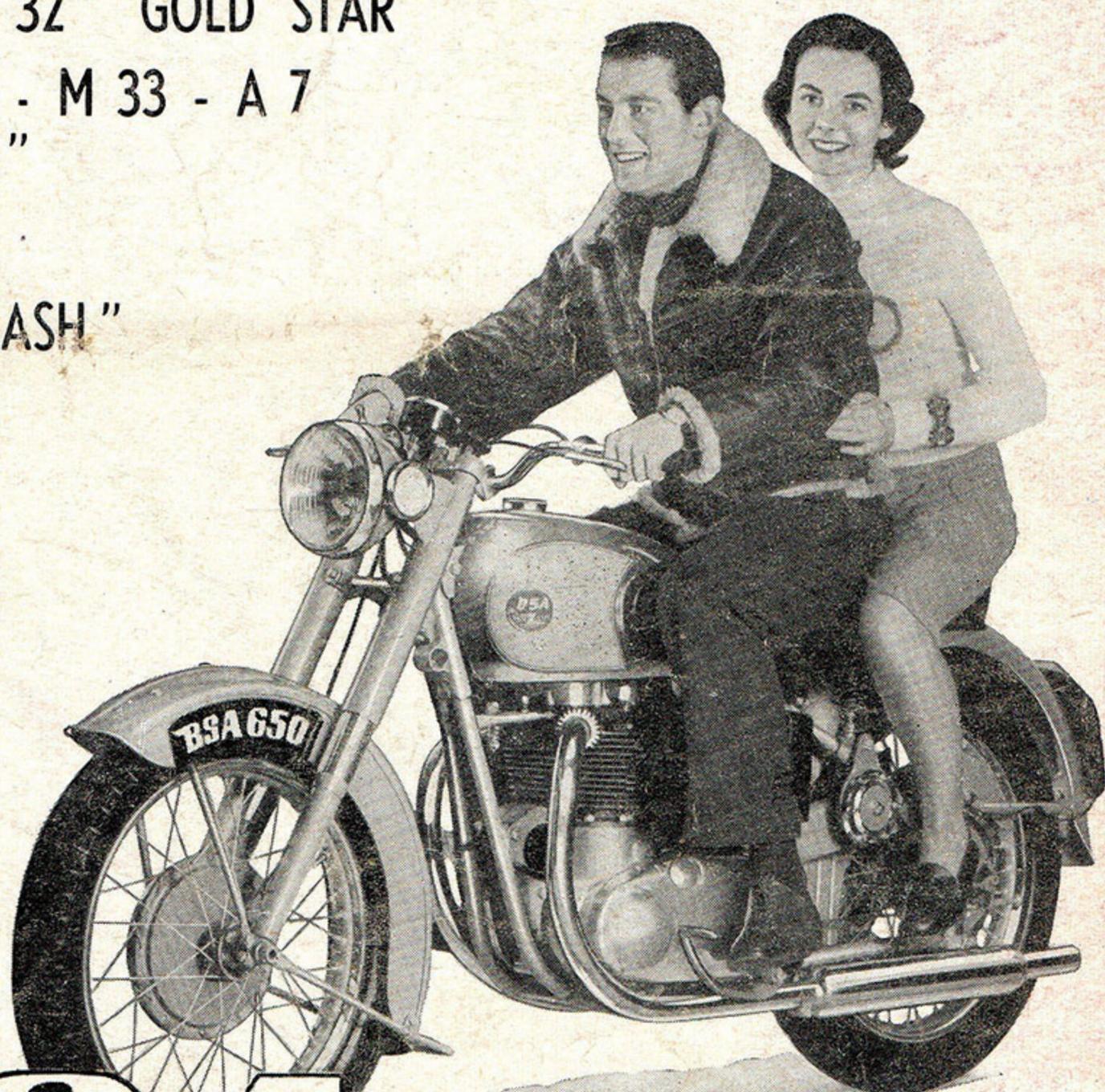
500 - B 33 - M 20 - M 33 - A 7
"STAR TWIN"

600 - M 21

650 - "GOLDEN FLASH"

et
250 AGENTS

à votre service



BSA