40e ANNEE. — 1er MARS 1952. — N° 1.074

Moto revue

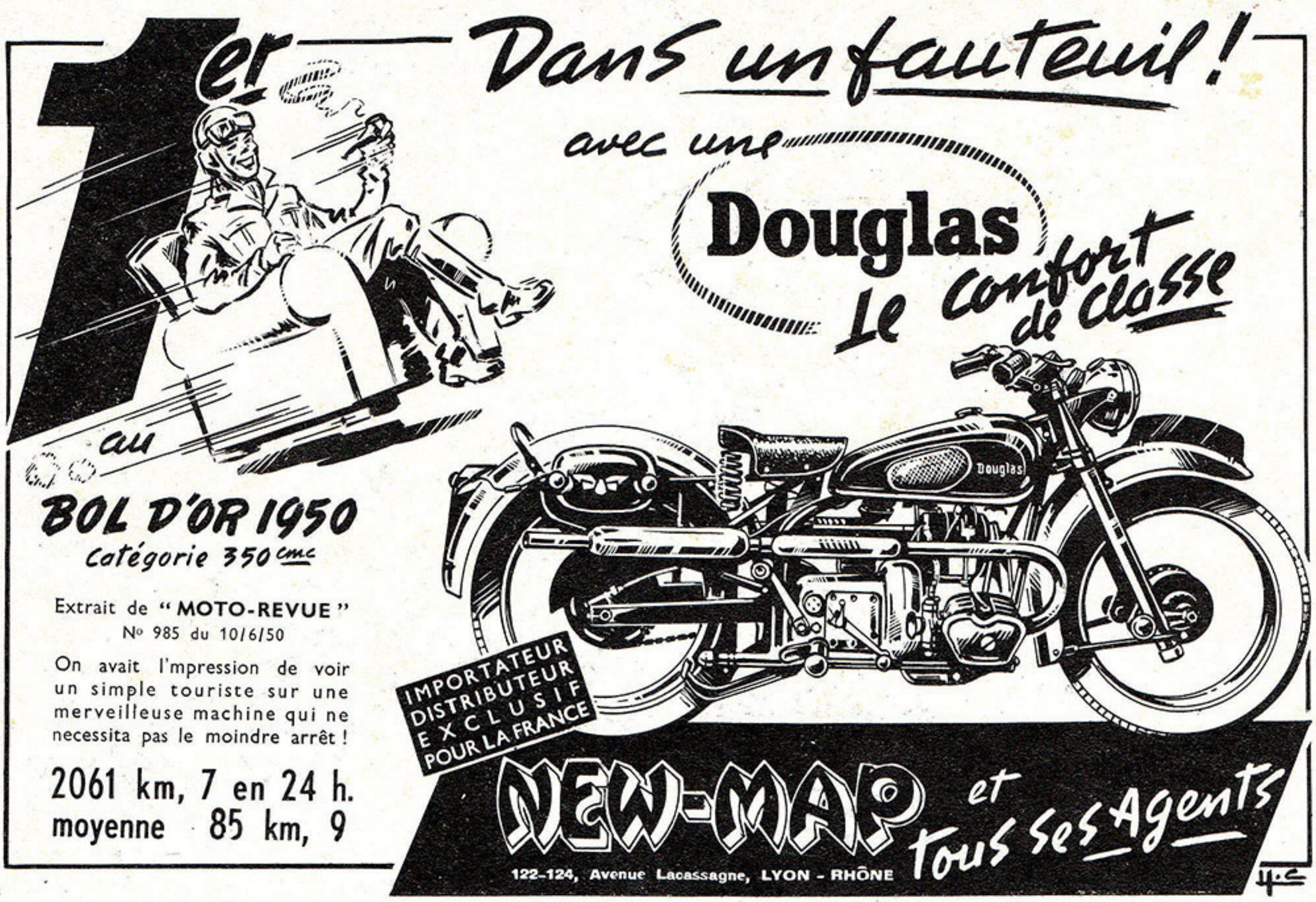
HEBDOMADAIRE
Tous les Samedis
LE NUMERO :
30 frs

ESSAI 500 B.S.A.

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

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

Bientôt les beaux jours. Mais avant de se lancer sur la route, vérifions nos machines.


1er
Dans un fauteuil !
avec une
Douglas
Le confort de classe
au
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
Douglas
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-Xe - BOLIVAR 75-98
OLIVIER

LICENCE DUCATI
48 cm3
cucciolo
4 TEMPS CULBUTEURS, 2 VITESSES
LE PLUS RAPIDE LE PLUS ECONOMIQUE
M. ROCHER
CONSTRUCTEUR FRANCE
USINES à CENON (Vienne)

100 cm3

125 cm3

200 cm3

100 cm3

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

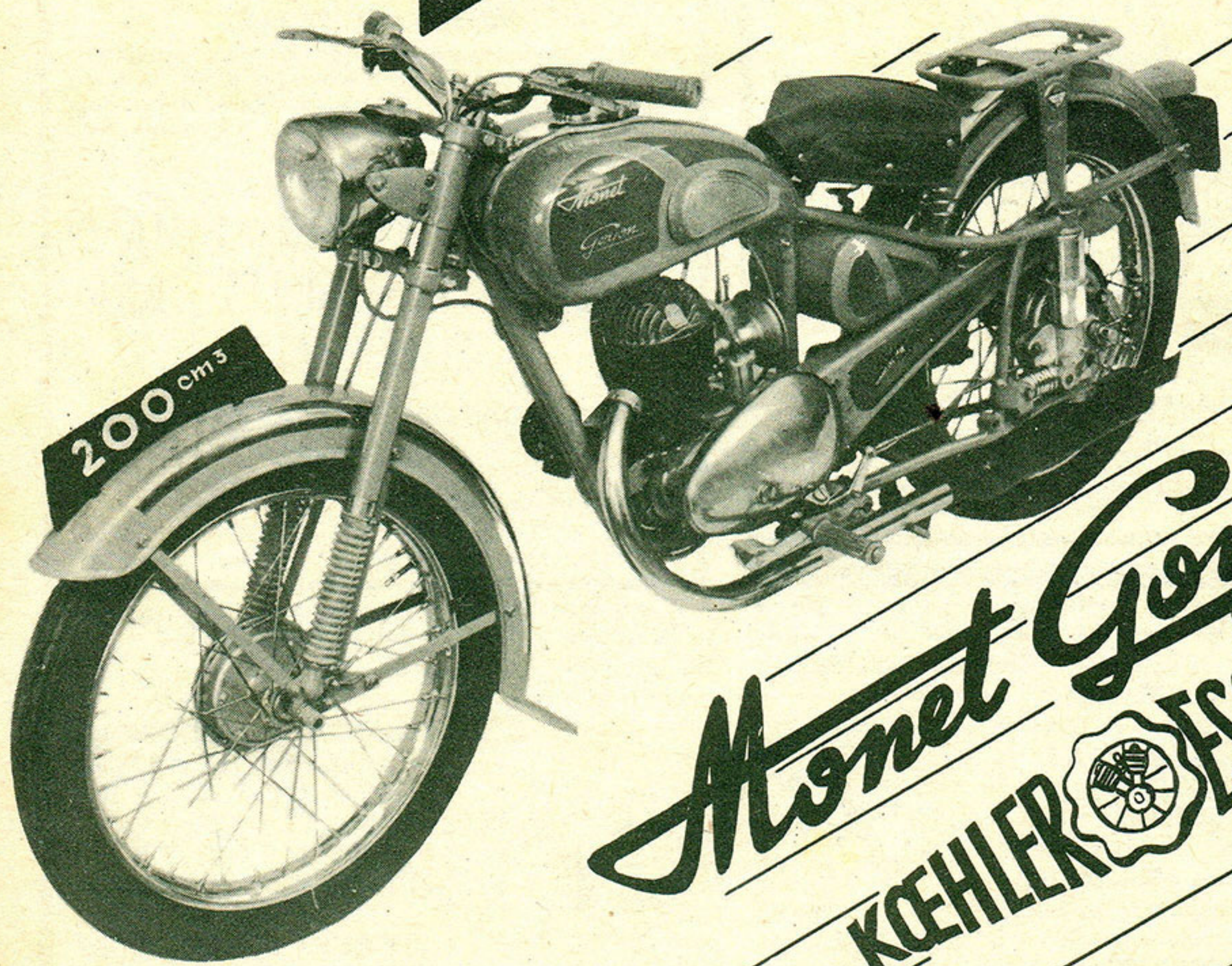
125 cm3

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

200 cm3

TYPE M 2 V "SHOOTING STAR"

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



Monet Goyon

KŒHLER ESCOFFIER

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

Motocyclistes !... passez rapidement commande de votre machine chez

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

A. CHARRIER

Tél. : NORd 44-26
Mo Hoche et Pte Villette
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

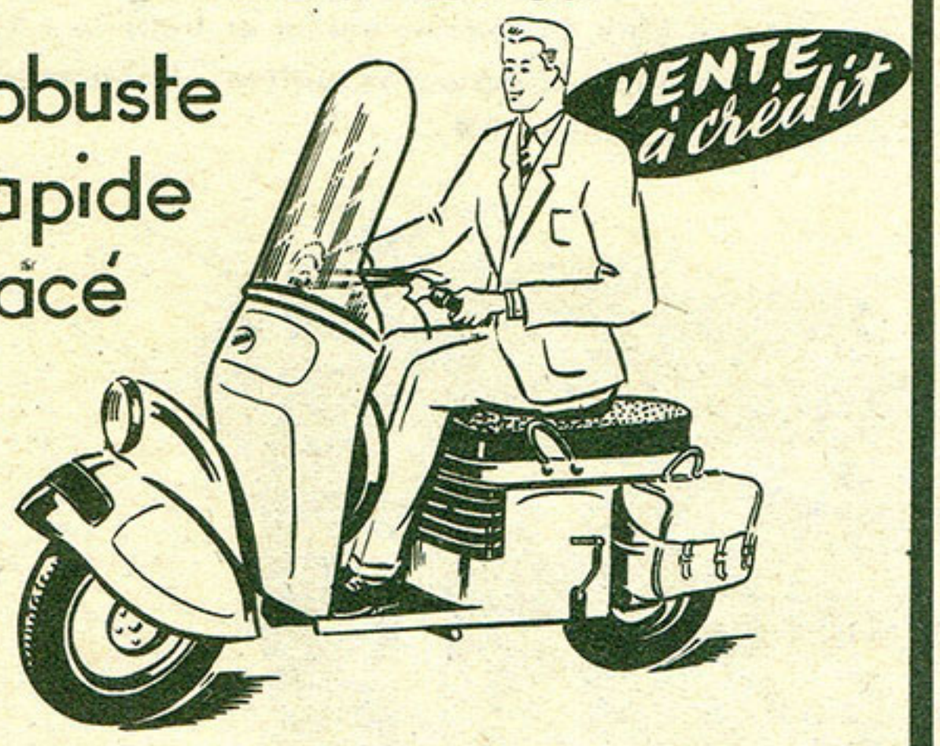
Renseignements
Réponse contre 40 fr. timb.

CREDIT

Toutes les machines livrées sont traitées avec REDEX

LE SCOOTER
BERNARDET
250-125 cc.

Robuste
Rapide
Racé



GRAND GARAGE CORBERA CROZATIER
Distributeur officiel
15, Rue Crozatier PARIS 12e — Tél. : DID. 20-09

Barbès - Moto - Cycles

98, Rue Doudeauville, 98 — PARIS-18e
Métro : Château-Rouge Tél. : MON. 96-37

STATION-SERVICE
Jonghi - BSA

DANS VOTRE INTERET

Nous vous recommandons de ne plus attendre.... pour passer commande à seule fin d'être livré en temps voulu. Pour certaines machines, il est déjà trop tard... Vous pouvez profiter de notre long crédit... pour

OBTENIR VOTRE

TERROT - JONGHI - GIMA
GUILLER - René GILLET - BSA
SUNBEAM

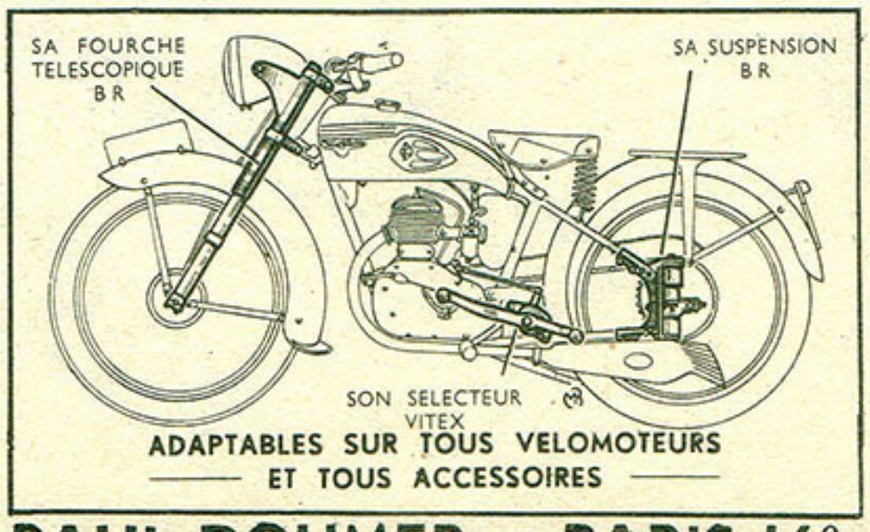
NOUS PRENONS EN DEPOT-VENTE B.S.A. etc...
ACCESSOIRES

Magasin ouvert tous les jours de 8 h. 30 à 19 h. 30.
Fermé le Dimanche seulement
Catalogues, renseignements 40 frs timbres

SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER

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

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



ADAPTABLES SUR TOUS VELOMOTEURS
ET TOUS ACCESSOIRES

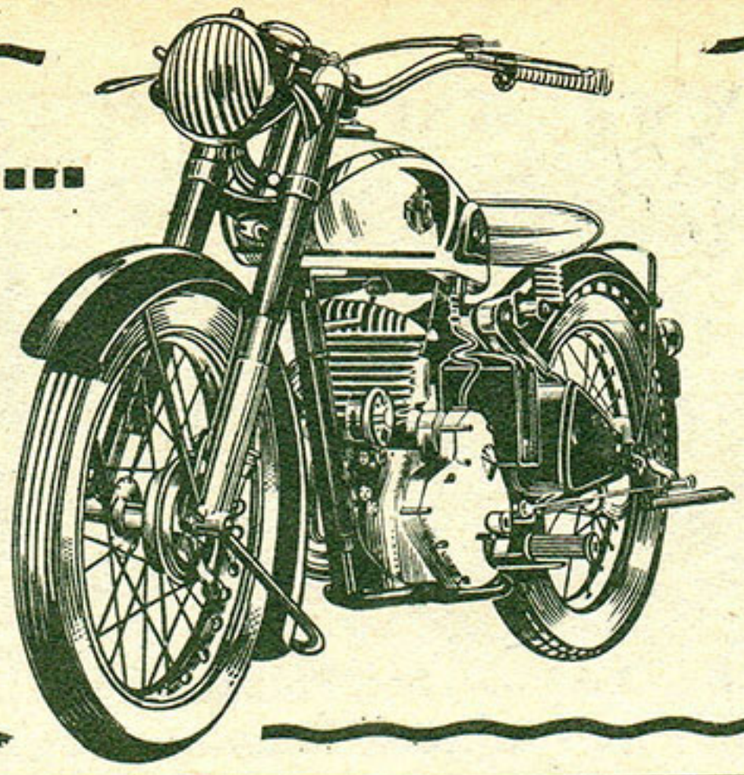
SPECIALITES :
FOURCHE TELESCOPIQUE
adaptable sur 125 et 175 cc.
REALESAGES
EMBIELLAGES
CHEMISAGES
MAGNETOS - DYNAMOS
Révision de
VOLANTS MAGNETIQUES
REVISION DE MOTEURS
SUR DEVIS

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

Pour FN...
PARIS-MOTO

vous présente
la 350 cmc. F.N. latérale

La qualité par la marque !
PRIX : 210.000 frs.



Quantité limitée.
Il est prudent de nous rendre visite rapidement.

CREDIT 12 Mois

Stock important de pièces détachées et accessoires.

PARIS - MOTO
BRIOU Noël
55-57, rue Brancion PARIS-15e
LEC. 93-57 Métro Convention

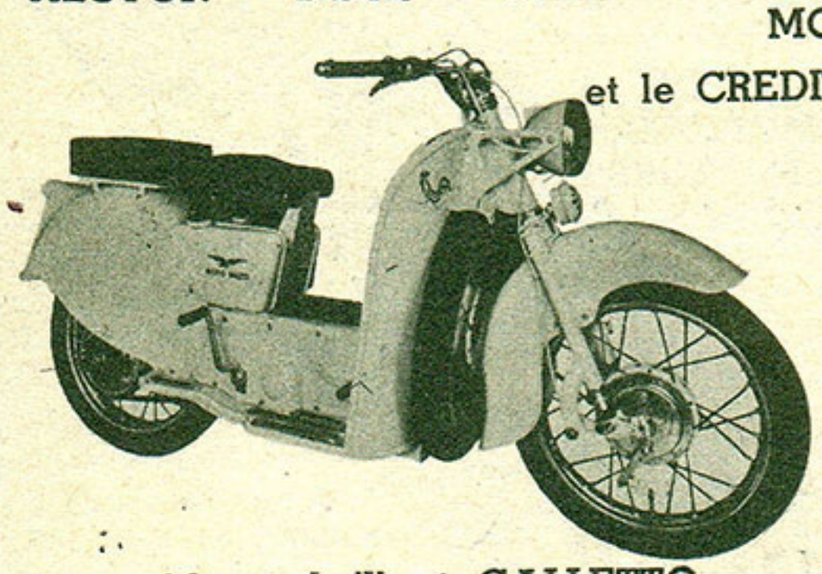
C'est toujours aux Ets BONNET

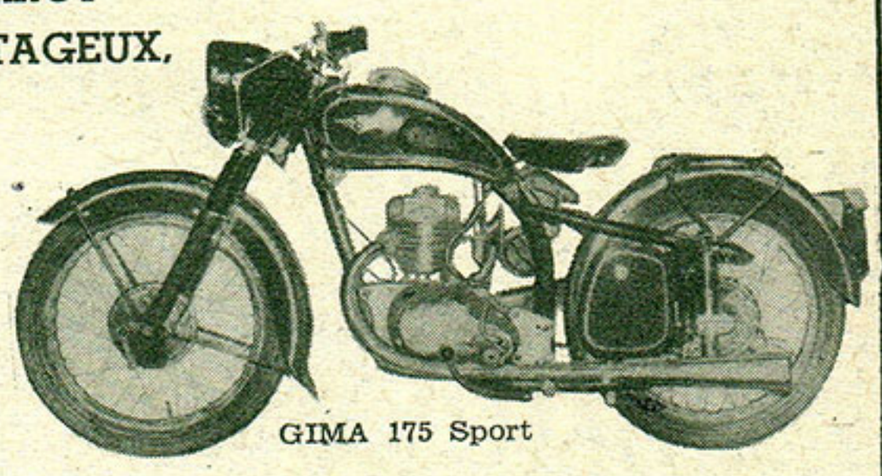
80, av. Gal-Leclerc
BILLANCOURT

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



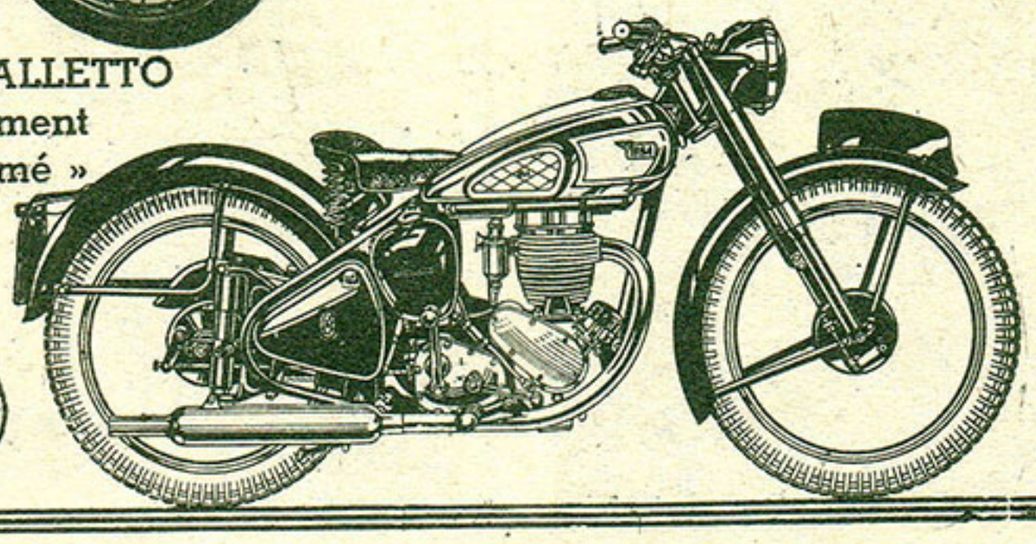


GIMA 175 Sport

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

BSA

SUNBEAM



LIVRAISONS LES PLUS RAPIDES

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

Documentation 50 fr.
Renseignements 30 fr. timb.

... pour les autres marques :

Retenez avant la hausse votre vélomoteur ou votre moto

500 cc. super-culasse
MAGNAT-DEBON
Prix : 259.000 fr.

350 cc. latérale MAGNAT-DEBON
Prix : 189.500 fr.

125 cc. culbuté MAGNAT-DEBON
Prix : 149.000 fr.

100 cc. 2 t. MAGNAT-DEBON
Prix : 88.000 fr.

Et le nouveau né ! Le scooter à
96.000 frs.

200 cc. MONET-GOYON
moteur Villiers
Prix : 170.000 frs.

125 cc. MONET-GOYON 2 temps
Prix : 124.500 frs.

125 cc. GNOME-RHONE 2 temps
Prix : 130.500 frs.

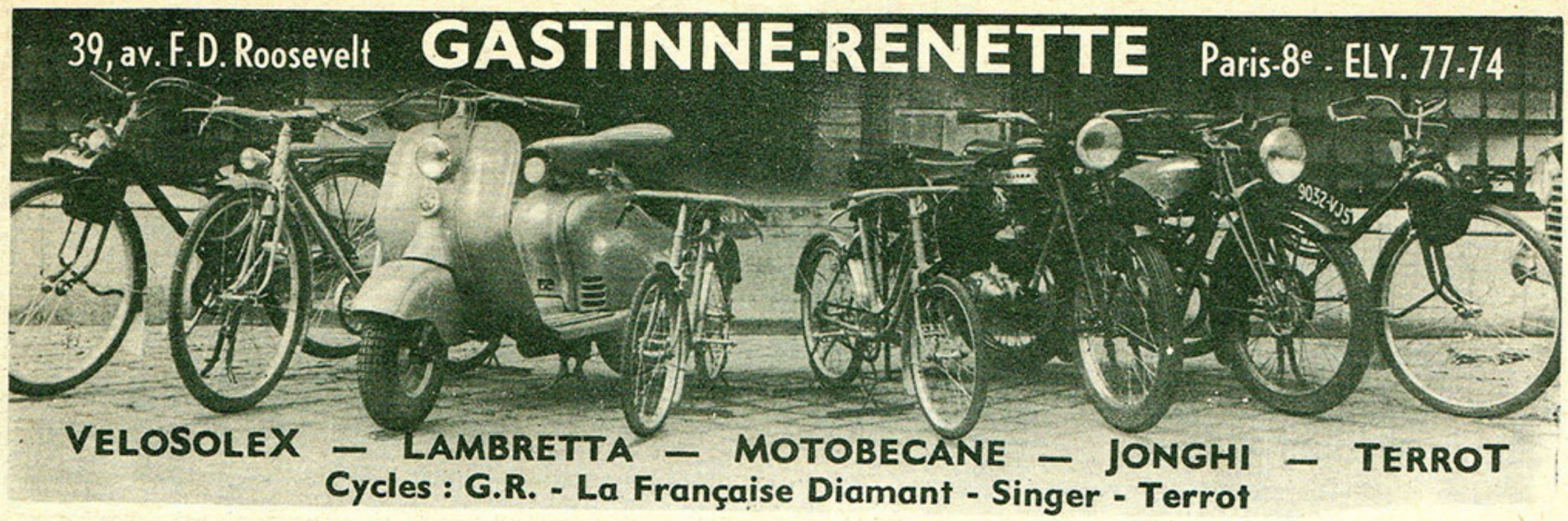
125 cc. M.R. 2 temps
moteur Ydral
Prix : 135.000 frs.

STATION SERVICE
VELOSOLEX
La bicyclette qui roule toute seule
Prix : 36.500 frs.

Stock important de pièces détachées et accessoires

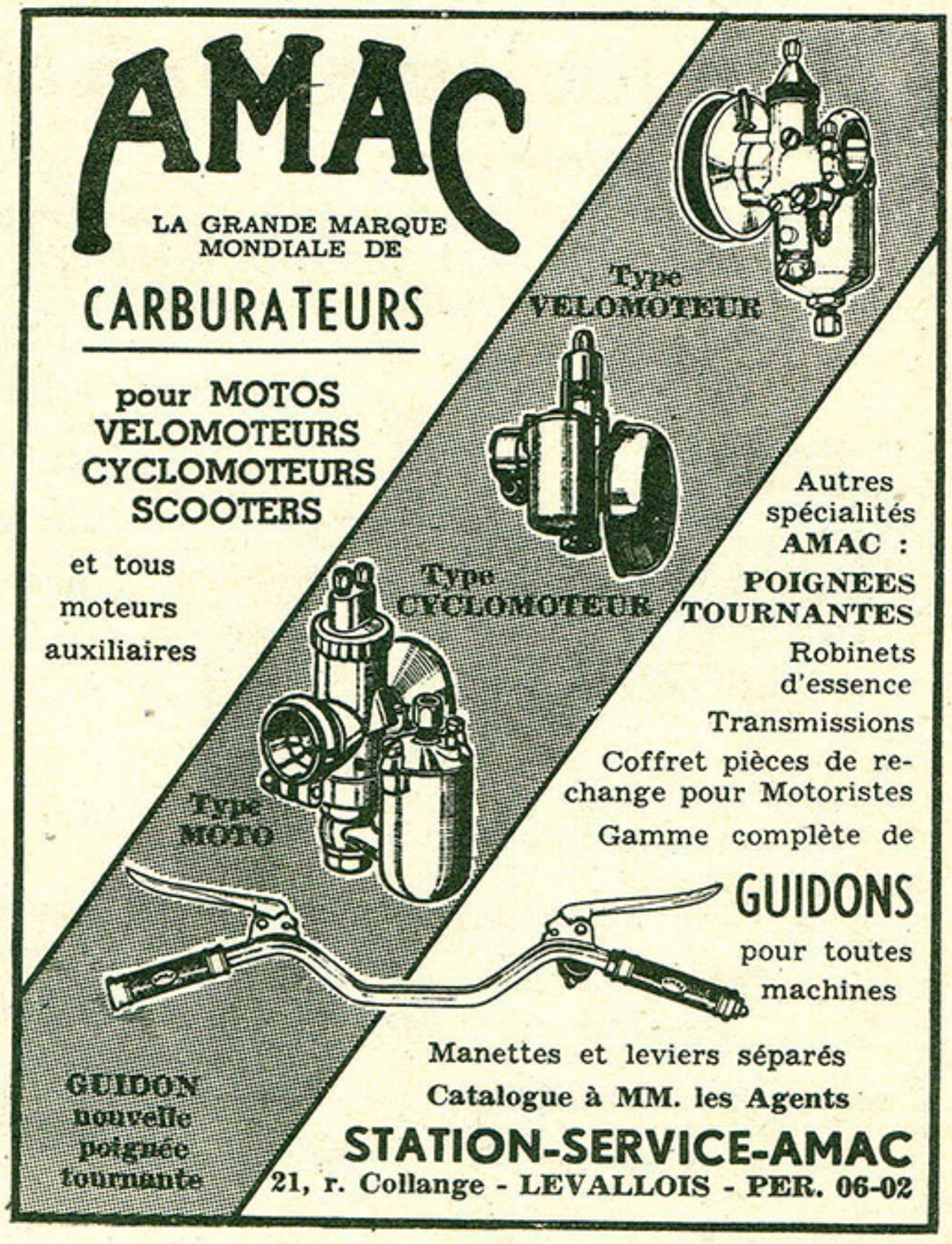
PARIS-MOTO : BRIOU Noël
55-57, RUE BRANCION - PARIS-15e - LEC. 93-57 - Mo Convention

39, av. F.D. Roosevelt **GASTINNE-RENETTE** Paris-8e - ELY. 77-74



VELOSOLEX — LAMBRETTA — MOTOBECANE — JONGHI — TERROT

Cycles : G.R. - La Française Diamant - Singer - Terrot



Robert PIEL
162, rue Edouard Vaillant, 162
BEZONS S.-et-O. - ARG. 70-58
VENTE A CREDIT

MOTOBECANE
Agent Exclusif

VELOMOTEURS
MOTOCYCLETTES
et la Mobylette
LIVRAISON IMMEDIATE

40e ANNEE. — 1er MARS 1952. — No 1.074

HEBDOMADAIRE, TOUS LES SAMEDIS

La Moto revue

REVUE TECHNIQUE INDEPENDANTE ET DE DEFENSE DES USAGERS
REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES POUR DES MOTOCYCLISTES
Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME
LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 30 francs

		France	Etranger
ABONNEMENTS	24 Nos	540 fr.	780 fr.
	50 Nos	1.050 fr.	1.500 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (Nos du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des Nos de série.
● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) : MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2e.
● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le no de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.
● Changem. adresse 30f. timbr. av. la dern bande rectif.

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

VERS UNE NOUVELLE ORIENTATION DE LA COURSE

L'AMOUR de la compétition et son développement au cours de ces cinquante dernières années, permettent aujourd'hui à chacun d'enfourcher des machines « sans histoire », rapides, robustes, maniables, etc...

Cela, chacun le sait.

Mais la machine de course semble avoir été, plus qu'elle ne l'est maintenant, le véritable banc d'essai de la machine de tourisme.

Ce qui était vrai il y a vingt ans ne l'est pas obligatoirement aujourd'hui. Il faut savoir évoluer et surtout voir les choses telles qu'elles sont. Quel rapport entre une Gilera 4 et votre 500 de tous les jours ?

Aussi, si nous restons de fidèles partisans et admirateurs des épreuves comptant pour le Championnat du Monde, par contre, nous applaudirions tout autant à la création d'épreuves TRES SEVERES réservées aux machines de série.

Bien entendu, des modifications pourraient être apportées : bougies plus froides et carburation réglée au mieux, etc... mais pas de cylindres et culasses spéciaux, de rapports de boîte plus serrés, etc...

D'une part, les spectateurs suivraient avec une attention accrue le comportement de telle ou telle machine, dont il possède le même modèle, et d'autre part, une victoire pour un constructeur serait d'une grande valeur publicitaire, car il vendrait à la clientèle sensiblement le même modèle que celui qui vient de triompher.

Aussi faut-il que ce genre d'épreuve se développe. Cette saison, quelques villes de province vont organiser des compétitions dans cet ordre d'idée et lorsque l'on considère le succès des courses automobiles réservées aux 4 CV., tractions ou « 203 », nous pouvons dire à ces organisateurs qu'ils sont dans la bonne voie.

Mais attention ! Plus d'épreuve où tout le monde arrive ex-æquo, sans cela c'est la mort de la formule. Il faut des épreuves où la régularité et la vitesse entrent en ligne de compte (un Bol d'Or pour seules machines de série ou une transposition sur le plan motocycliste des 24 heures du Mans, par exemple). Cette dernière épreuve fut à la base de la création de modèles sport chez bien des marques automobiles et nous serions très heureux de constater le même esprit chez nos industriels de la moto.

Mais ces épreuves doivent être doublées de courses où s'aligneront les « spéciales » car l'esprit créateur et ingénieux de nos artisans, ne doit pas être banni.

(Suite page « Informations »)

◆ NOTRE PARC

Saviez-vous que de 1900 à l'an passé, le nombre de voitures et camions en circulation est passé de 2.800 à 2.300.000. Que 1.200.000 motocycles sont dénombrés, alors qu'au début du siècle il n'y en avait que 11.000.

Enfin de 1.000.000 de bicyclettes, le chiffre passe à 14.000.000

Ce qui correspond à peu près actuellement à : un véhicule automobile pour 18 français ; un motocycle pour 35 français et une bicyclette pour 3 français.

◆ APPRECIATIONS DE COUREURS

De retour en Australie, Ken Kavanagh vient de publier un article très apprécié sur Duke, son coéquipier, auquel il rend hommage et en qui il voit le coureur le plus remarquable de l'époque. Quant à son rival Néo-Zélandais Rod Coleman, il lui fait le compliment d'affirmer qu'il est de tous les coureurs non anglais celui dont les capacités se rapprochent le plus de celles de Duke.

◆ CONCEPTION DU TOURISME

Les américains qui ont visité notre pays l'an passé, en ont ramené toutes sortes d'impressions, rapporte notre confrère hollandais « Motor ». C'est ainsi que l'un d'eux écrivait au Directeur de l'A.N.W.W. (qui est l'équivalent de notre Touring-Club ») :

« Des remarques à faire ? Oui, il en est une sur laquelle je ne saurais passer : c'est qu'à mon avis, dans votre pays, beaucoup trop de femmes se promènent les jambes nues. Je veux bien croire que vous n'y pouvez rien, mais il n'en reste pas moins que cet état de chose serait bien amélioré si elles portaient plus de bas nylons ».

Et ce touriste un peu déçu concluait en faisant savoir discrètement qu'il était lui-même fabricant de ce genre d'article.

◆ ADLER EN BELGIQUE

Il paraitrait que la maison belge Impéria va construire sous licence les Adler bicylindres 200 cmc., dont la première apparition en Allemagne date de quelques mois à peine.

◆ A MONTLHERY

En vue de la course de la Côte Lapize qui se déroulera à Montlhéry le 9 mars prochain, plusieurs concurrents ont effectué une première mise au point sur l'anneau de vitesse.

Nous avons remarqué entre autres, Camus (DS Malterre), Collot (Guiller), Faucheraux (Guzzi), Chauvignon (Norton), Pohu (Puch), Duron (BSA), Delonnay (Puch), etc...

◆ CONSOMMATION D'ESSENCE

352.700 m3 d'essence livrés, tel est le chiffre annoncé pour le mois de janvier écoulé. La consommation d'essence pour décembre 50 et janvier 51 était au total de 568.191 m3 et pour décembre 51 et janvier 52 l'augmentation du chiffre est de 4,3 %, ce qui correspond à 592.855 m3.

◆ EXPORTATIONS ANGLAISES

En 1951, l'Angleterre a exporté 91.699 motos, d'une valeur totale de 9.300.000 Livres sterling.

L'Australie est de loin le meilleur client (24.810 unités), suivie des USA (8.195) et de la Nouvelle-Zélande.

◆ JEAN MONNERET N'A PAS DE CHANCE

Le terrible accident de Jean Monneret lors du Tour du Monde à Montlhéry est encore présent à la mémoire de tous.

Ayant passé quatre fois sur le « billard », Jean se jurait bien de ne pas recommencer une cinquième fois.

Malheureusement une crise d'appendicite l'obligeait à se faire opérer une nouvelle fois.

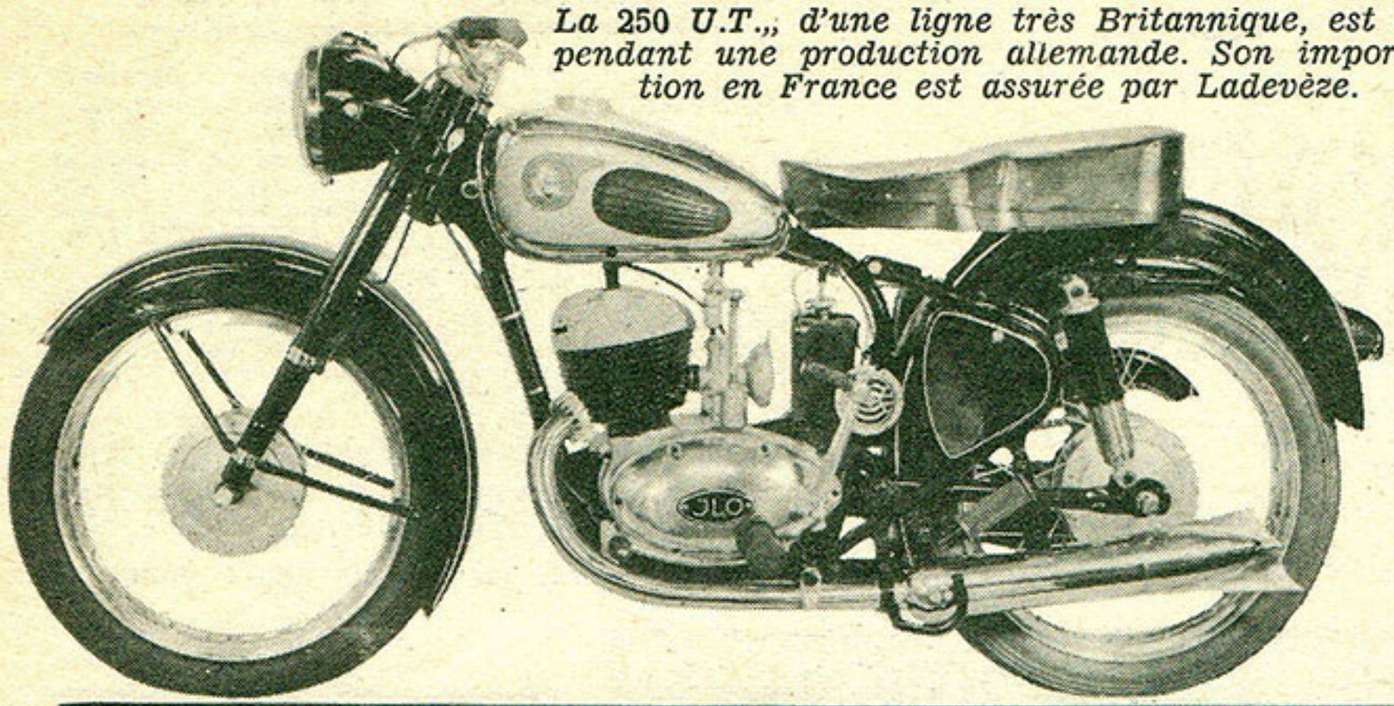
Puis Cannes fut le lieu de cette nouvelle convalescence, et Jean, en fervent de l'aviation qu'il est, prenait place tout dernièrement dans un biplace de l'Aéro-Club de Cannes.

L'appareil, piloté par M. Carle, dut faire un atterrissage forcé en bordure de la mer, à hauteur de l'aérodrome de St-Cassien.

L'appareil capota dans l'eau et les deux occupants en furent quittes, heureusement, pour un bain de pieds forcé.

Espérons que ce sera le point final de cette terrible liste d'accidents, à laquelle, jusqu'ici, Jean Monneret semble échapper par miracle.

LE GRIPPAGE EST TOUJOURS LE RESULTAT D'UNE ABSENCE D'HUILE



La 250 U.T., d'une ligne très Britannique, est cependant une production allemande. Son importation en France est assurée par Ladevèze.

Informations

◆ PIPES D'ECHAPPEMENT ET CERAMIQUE

Des essais concluants viennent d'être réalisés sur des stratocruisers des P.A.A., consistant à garnir les pipes d'échappement d'un revêtement en céramique extrêmement mince (de 2,5 à 5 centièmes de mm.).

De très longs essais en vol ont montré la suppression de toute oxydation du métal, de toute corrosion et de toute absorption de carbone.

Afin d'être sûr d'une bonne résistance aux chocs, des pièces revêtues de céramique ont vu leur température passer brutalement de — 60° à + 935°. D'autres furent lâchées de 1 m. 80 de haut sur du béton. Toutes résistèrent.

L'adhérence de la céramique au métal est parfaite.

◆ LES 2 ROUES EN ALLEMAGNE DE 1949 A 1951

D'une statistique publiée par un confrère germanique, nous tirons les renseignements suivants :

La fabrication de cycles, ainsi que celle des cyclomoteurs (nous avons déjà dit que ces derniers n'attiraient pas la clientèle d'Outre-Rhin) baissent assez nettement.

	1949	1950	1950
Cycles	1.487.000	1.316.000	1.188.000
Cyclomoteurs	64.000	80.000	41.000

Par contre, les moteurs auxiliaires, les motos, les scooters et les sidecars voient leur production accrue :

	1949	1950	1951
Moteurs auxiliaires	21.000	42.000	71.000
Motos	83.000	210.000	278.000
Scooters	—	9.000	19.000
Sidecars	6.000	9.000	12.000

Sur l'ensemble des 2 roues, la proportion d'engins motorisés n'a fait que s'accroître, passant de 10 % en 1949, à 22,4 % en 1950 et 25,3 % en 1951.

◆ AU VOLEUR DE VOITURES !

Le voleur de la Simca 1200 de notre Directeur est informé que l'on est sur sa piste. Il a fait changer la calandre le lendemain du vol, à Melun ; son signalement est bien enregistré à la Sûreté Nationale. Il aurait tout intérêt à rapporter la Simca « empruntée », sans délai, à Neuilly, près de l'endroit où il l'a prise le 24 janvier dernier.

SUITE DE L'EDITORIAL

Enfin, les grands pilotes doivent trouver refuge dans les écuries officielles, car il est anti-sportif de voir pilotes d'usines et indépendants participer à une même épreuve où les derniers cités partent battus d'avance.

D'une règle générale, que nos dirigeants fédéraux et nos organisateurs se persuadent bien d'une chose : en compétition, la vitesse pure n'étonne plus, ce que le public réclame c'est une lutte ouverte, où chacun a la même chance de vaincre.

◆ LES PROBLEMES DE LA CIRCULATION SONT A L'ORDRE DU JOUR

Les élèves de la « R.K. Kweekschool » d'Amsterdam sont les premiers à avoir subi un examen sur les règles générales de la circulation, lequel était sanctionné par un diplôme officiel devant attester de leurs connaissances en cette matière. C'est M. K. Schummel-Ketel, directeur général à la Circulation des Pays Bas, qui signait personnellement le diplôme. Cet examen, qui ne fait nullement double emploi avec les cours destinés spécialement à la police, doit être suivi de plusieurs autres dans les différentes grandes villes de Hollande.

QUELQUES EXPLICATIONS

A la Libération, notre papier coûtait 7 fr. le kilog : il nous coûte aujourd'hui 100 fr., et depuis janvier 1949, le prix de vente de *Moto-Revue* est de 25 fr. Avec la hausse régulière des salaires, on admettra que nous avons fait un tour de force pour « tenir » depuis 1949 à ce prix de 25 fr.

Voyez un peu autour de vous, chers lecteurs, et vous comprendrez que nous ne sommes pas des profiteurs. Mais vous consentirez bien à nous voir porter une petite augmentation — bien faible — de 5 francs et qui, en somme, ne sera pour nous que de 2 fr. 50 (!), les autres 2 fr. 50 allant aux Messageries distributives, kiosques et libraires.

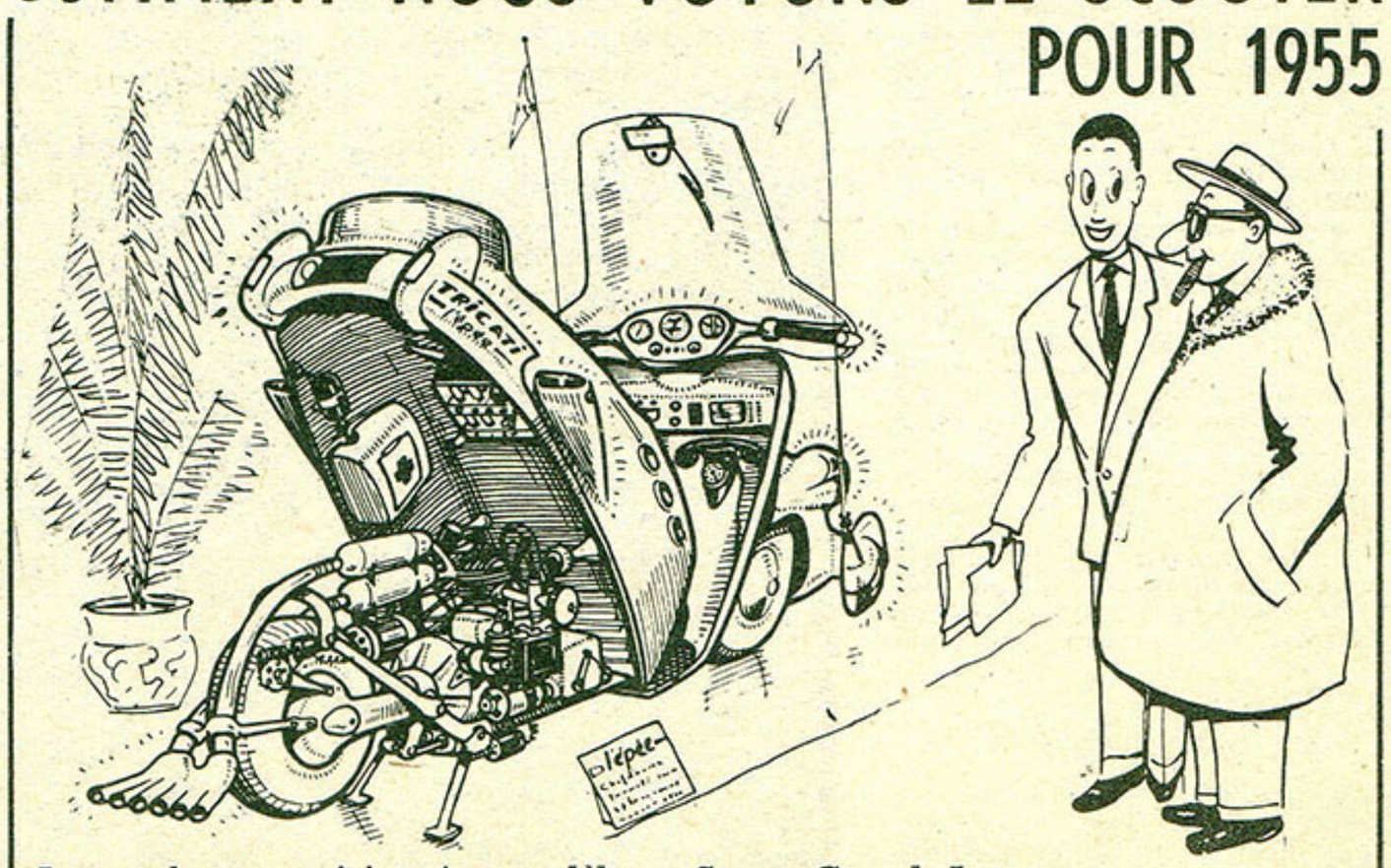
En compensation, nous augmentons de 4 pages complémentaires votre *Moto-Revue*.

Ce sera un bien faible réajustement, et espérons que nous pourrons tenir à ce prix de 30 fr. le numéro, de nombreuses années encore.

Toutefois, nous maintenons encore pour quelques temps nos tarifs actuels d'abonnement.

Profitez de l'occasion, car le numéro vous reviendra ainsi à 21 fr. au lieu de 30 fr., et vous recevrez, pour le prix du numéro ordinaire, nos numéros spéciaux, et notre Album du Salon.

COMMENT NOUS VOYONS LE SCOOTER POUR 1955

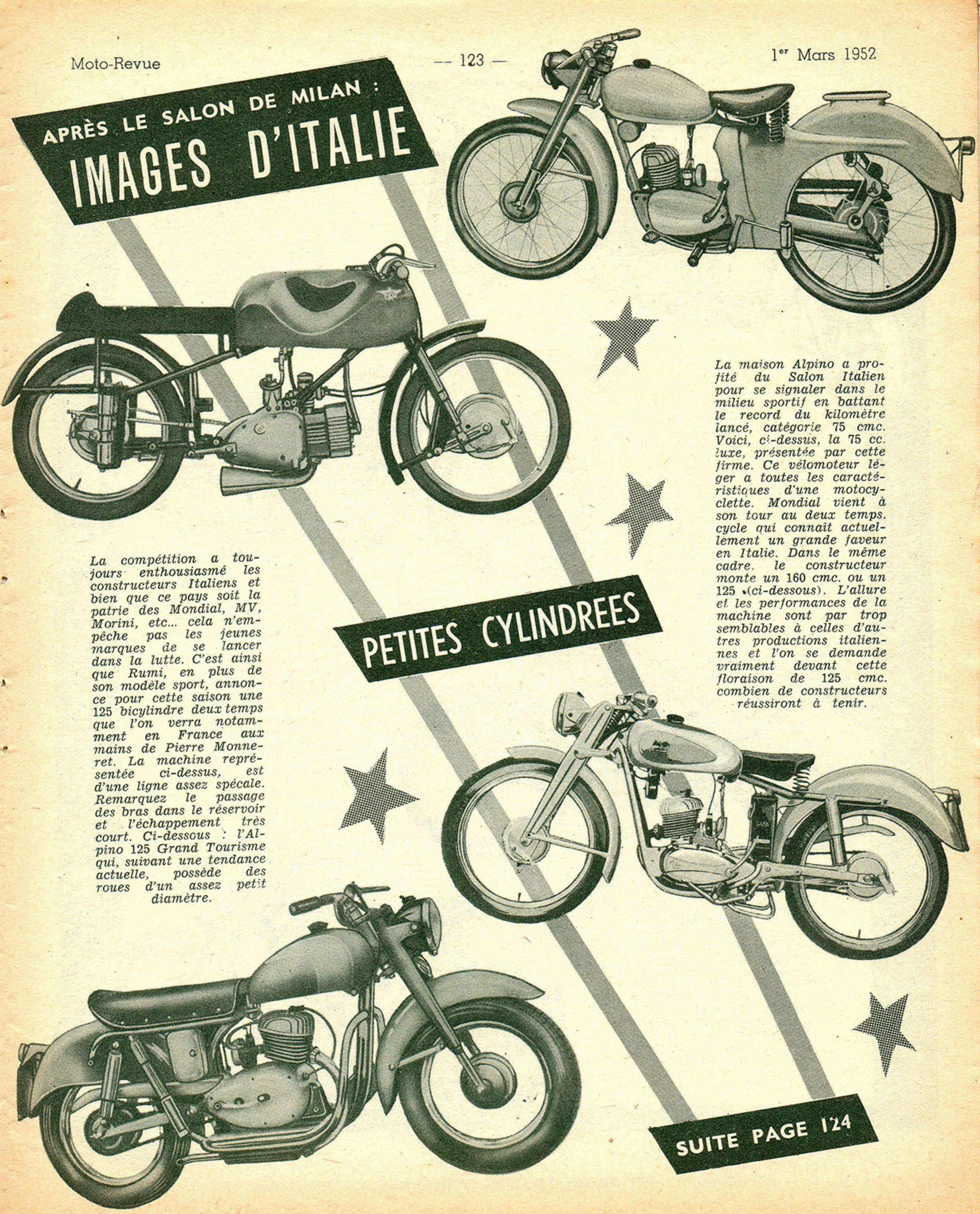


Le vendeur : *voici notre modèle « Super Grand Luxe Spécial » trois places côte-à-côte.*

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

APRÈS LE SALON DE MILAN :

IMAGES D'ITALIE

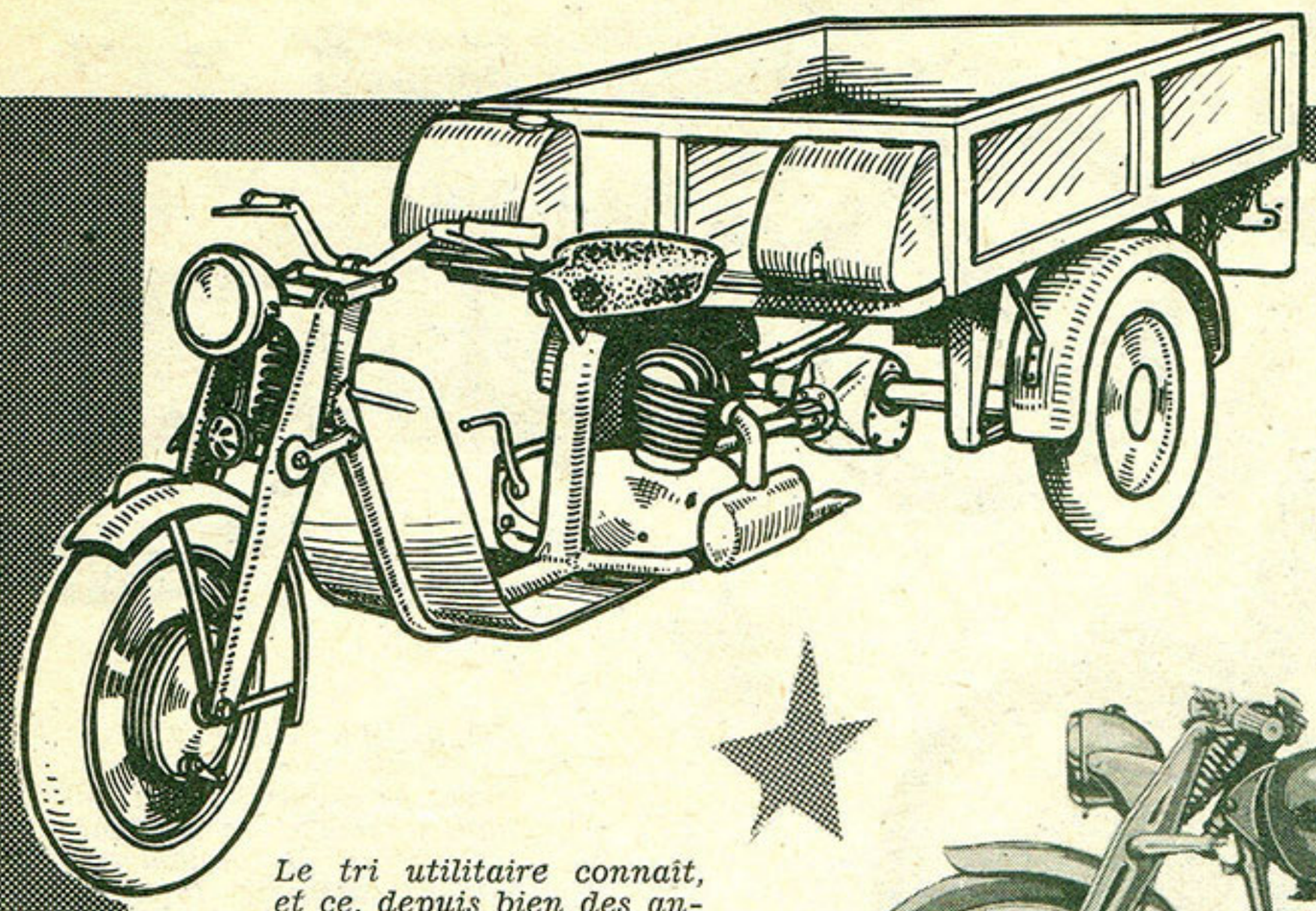


La maison Alpino a profité du Salon Italien pour se signaler dans le milieu sportif en battant le record du kilomètre lancé, catégorie 75 cmc. Voici, ci-dessus, la 75 cc. luxe, présentée par cette firme. Ce vélomoteur léger a toutes les caractéristiques d'une motocyclette. Mondial vient à son tour au deux temps. cycle qui connaît actuellement un grande faveur en Italie. Dans le même cadre, le constructeur monte un 160 cmc. ou un 125 (ci-dessous). L'allure et les performances de la machine sont par trop semblables à celles d'autres productions italiennes et l'on se demande vraiment devant cette floraison de 125 cmc. combien de constructeurs réussiront à tenir.

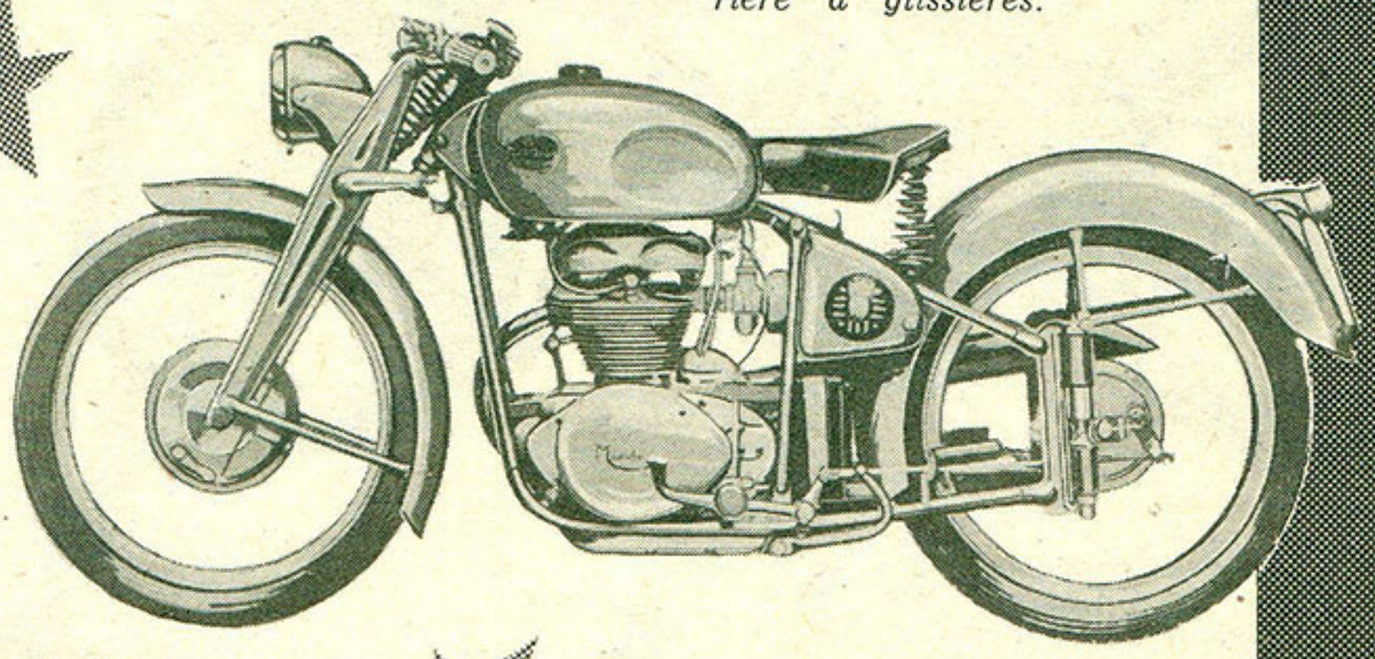
PETITES CYLINDREES

La compétition a toujours enthousiasmé les constructeurs Italiens et bien que ce pays soit la patrie des Mondial, MV, Morini, etc... cela n'empêche pas les jeunes marques de se lancer dans la lutte. C'est ainsi que Rumi, en plus de son modèle sport, annonce pour cette saison une 125 bicylindre deux temps que l'on verra notamment en France aux mains de Pierre Monneret. La machine représentée ci-dessus, est d'une ligne assez spécale. Remarquez le passage des bras dans le réservoir et l'échappement très court. Ci-dessous : l'Alpino 125 Grand Tourisme qui, suivant une tendance actuelle, possède des roues d'un assez petit diamètre.

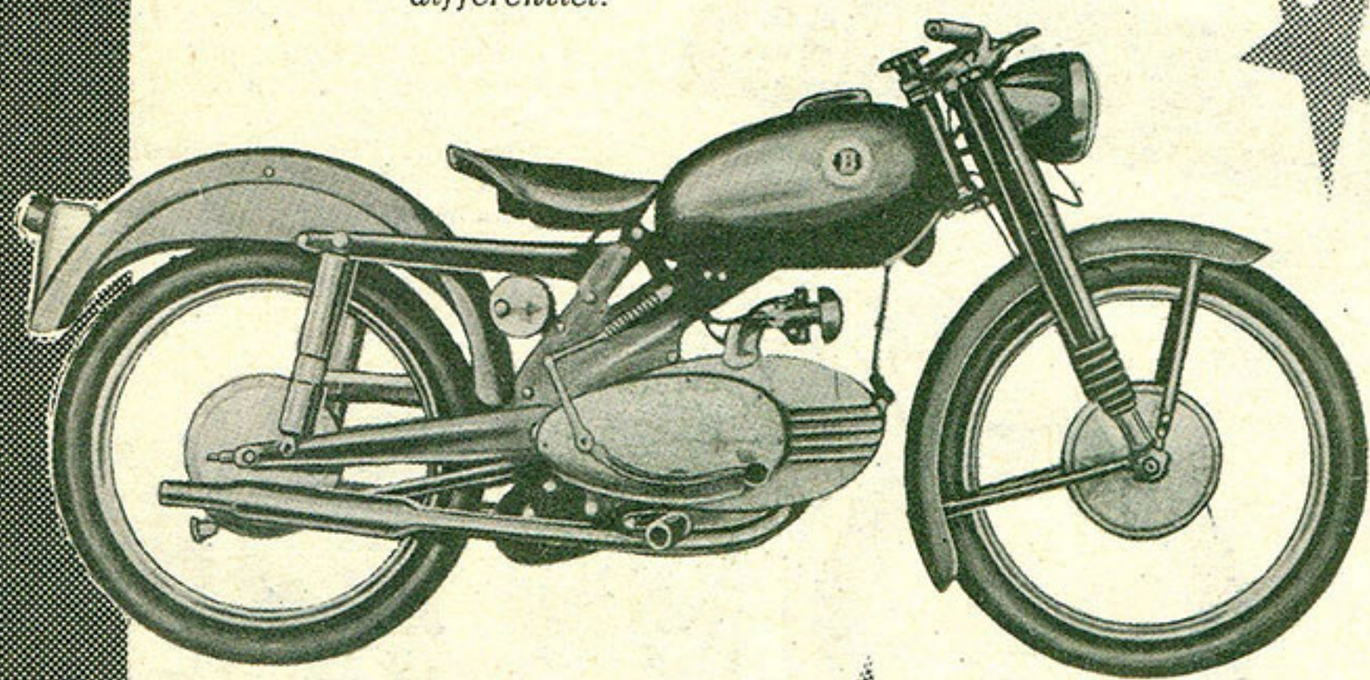
SUITE PAGE 124



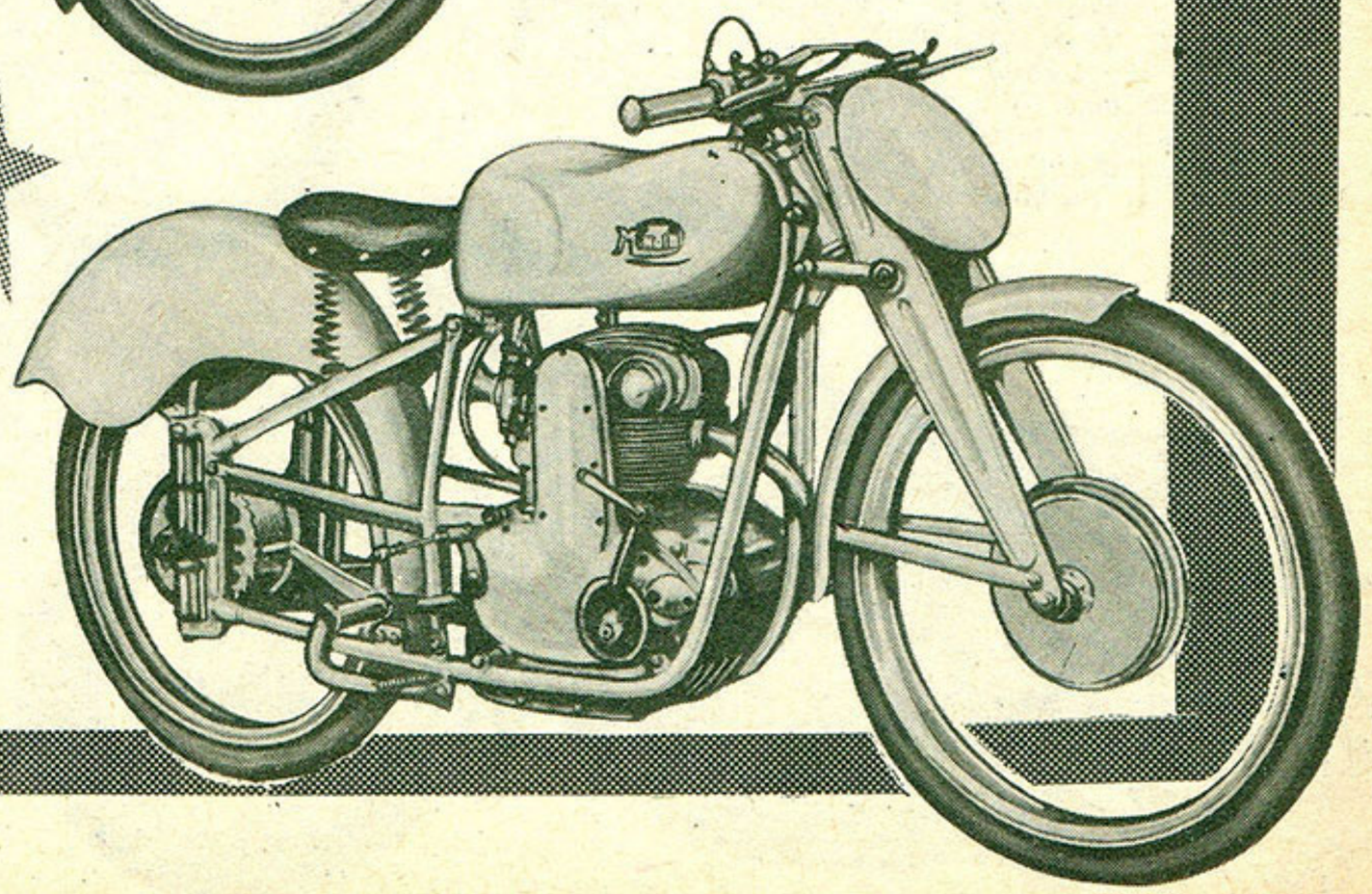
Apparue pour la première fois au Salon de Genève de l'an passé, la 200 Mondial (ci-dessous), semble rencontrer auprès du public Italien un accueil favorable. Cette machine est donnée pour une vitesse maximum de 110 kmh. Remarquez, fait assez rare sur les machines de ce pays, la suspension arrière à glissières.



Le tri utilitaire connaît, et ce, depuis bien des années, les faveurs du public. Le 150 Gilera, ci-dessus, a été jugé d'une puissance suffisante pour être attelé à un plateau. Le moteur a été placé en travers, ce qui permet l'emploi d'un arbre de transmission. Nous trouvons, pour la transmission aux roues arrières, un véritable pont, avec différentiel.

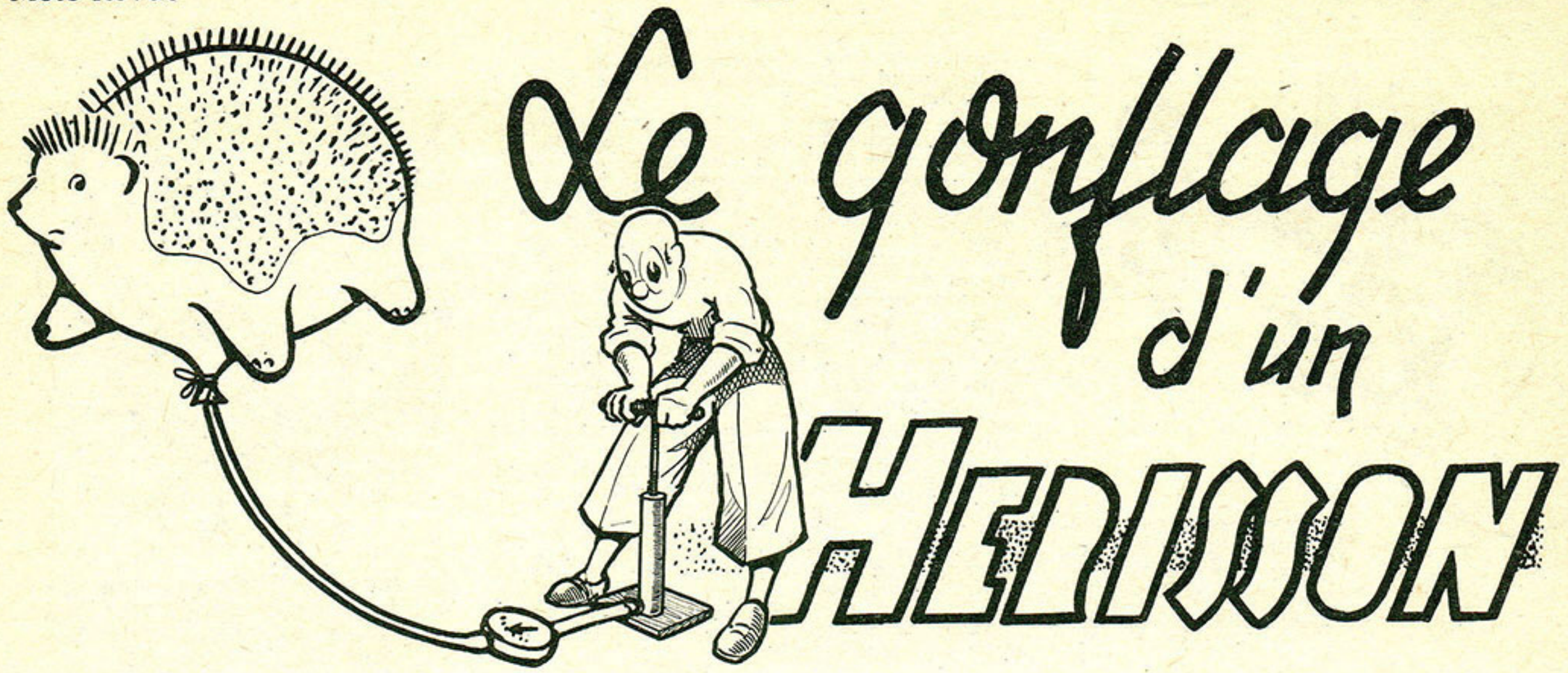


A gauche : la Spring Lasting de Guiseppe Benelli. Le moteur est constitué en fait par la réunion de deux 98 cmc., ce qui nous donne un bicylindre de 196 cmc.. La ligne de ce bloc-mtoeur deux temps n'est pas sans rappeler celle du Riedel. Cadre poutre et moteur en porte-à-faux comme sur la 98 cmc.



Devant les succès rencontrés en compétition, Mondial commercialise un simple A.C.T. commandé par chaîne, de 125 cmc. Cette commande est d'un entretien plus facile pour le pilote amateur que le double arbre commandé par arbre et pignons d'angle, de la machine d'usine. Notez, ce qui est excessivement rare pour une machine de compétition, le kick-starter situé à l'avant du bloc.

UN BON MOTOCYCLISTE EST OPTIMISTE : UN ACCROCHAGE N'APPELLE PAS UNE DISPUTE



Le gonflage d'un HERISSON

A la suite de nos articles sur le gonflage du deux temps, nous publions ici le travail effectué sur une 250 cc. TWN, bien connue sous le nom de Hérisson.

Le moteur 2 temps de cette machine construite de 1937 à la guerre, est d'une conception permettant d'obtenir des résultats intéressants : balayage en U avec bielles séparées et pistons décalés, distributeur rotatif. Ceci donnait à cette machine une vitesse de pointe élevée, surtout pour l'époque), le 110 kmh. pouvant être atteint sur une bonne machine de série. Aussi ne faut-il pas s'étonner qu'elle ait tenté de nombreux amateurs qui voulaient obtenir une machine gonflée pour pouvoir courir.

Un de ceux-ci, Wenz, dont nous publions ici les travaux effectués, a réussi à tirer de sa machine une vitesse de pointe de 150-160 kmh.

Le distributeur rotatif à roulement à rouleaux a été remplacé par un autre à frottement lisse. L'intérieur du boisseau a vu son diamètre intérieur porté à 32 mm et bien poli à l'intérieur. La fente du boisseau a été élargie à 31 mm, par agrandissement de chaque côté. Le glaçage de l'intérieur du boisseau est de première importance, alors qu'un simple polissage intérieur du carter et du vilebrequin suffit. Les canaux de transferts sont d'origine déjà bien lisses et il n'y a pas grand chose à faire de ce côté.

Le travail le plus difficile porte sur l'échappement. Les trois lumières d'échappement sont à élargir et il faut donner aux deux barrettes intermédiaires un profil aérodynamique. De même, on peut limer les arêtes inférieures des lumières, jusqu'à ce que l'arête supérieure des pistons (à leur point mort bas), les dépasse légèrement. Vers le haut les trois lumières d'échappement peuvent être augmentées de 2 à 3 mm. Les ouvertures des lumières doivent obligatoirement représenter la plus petite section des tubulures d'échappement, ce qui veut dire que ces dernières doivent constamment s'élargir vers la sortie. Ce travail n'est pas particulièrement délicat, mais par contre est de première importance. Le canal conduisant au 2e tube d'échappement doit être aussi soigneusement poli.

La pipe du carburateur doit évidemment avoir le même diamètre intérieur que le distributeur rotatif. Il faudra donc aléser une bride de même diamètre. Deux carburateurs ou plus alimentant le distributeur rotatif n'amènent aucun gain, sinon une source d'ennuis de réglage.

Le problème de la stabilisation des rapides pulsations de l'admission prenant naissance sur les deux temps aux hauts régimes, n'est pas à aborder sur la Hérisson, le problème ayant été envisagé aux usines.

Si, pour obtenir le maximum de puissance, une élévation du taux de compression est désirable, il ne faut pas modifier la culasse de la « Hérisson », qui, d'origine, possède la forme optimum pour la circulation des gaz d'un cylindre à l'autre. De ce côté, une seule chose à faire : un excellent polissage de l'intérieur. Pour accroître donc le taux de compression, il faudra enlever environ 1,5 mm au haut du cylindre. Afin que dans ces conditions les pistons ne cognent pas dans la culasse, il faudra aussi limer leur calotte pour les ajuster à la culasse. Si on ne veut pas se lancer dans le limage des pistons, on peut suivre une autre voie, qui, d'ailleurs, finalement, donnera de meilleurs résultats : c'est le changement des pistons qui permet aussi de tenir compte des modifications apportées aux lumières. Toutes les surfaces des pistons doivent être soigneusement polies. Il faut aussi bien soigneusement roder la culasse sur le cylindre, car le montage se fera sans joint ni pâte.

Comme à la suite de toutes ces opérations, les dernières ailettes de refroidissement de la culasse et des cylindres se sont rapprochées, il faudra, à ce niveau, agrandir les fentes verticales, si caractéristiques, de la machine. Le volant doit être allégé d'environ 1 kg., afin de permettre un régime plus élevé. De même l'embrayage peut être lui aussi percé afin de diminuer son poids. Ces derniers travaux doivent être menés avec beaucoup de soins, afin de n'entraîner aucune vibration aux hauts régimes. Il est indispensable de remplacer l'allumage par delco par un allumage par magnéto, ceci

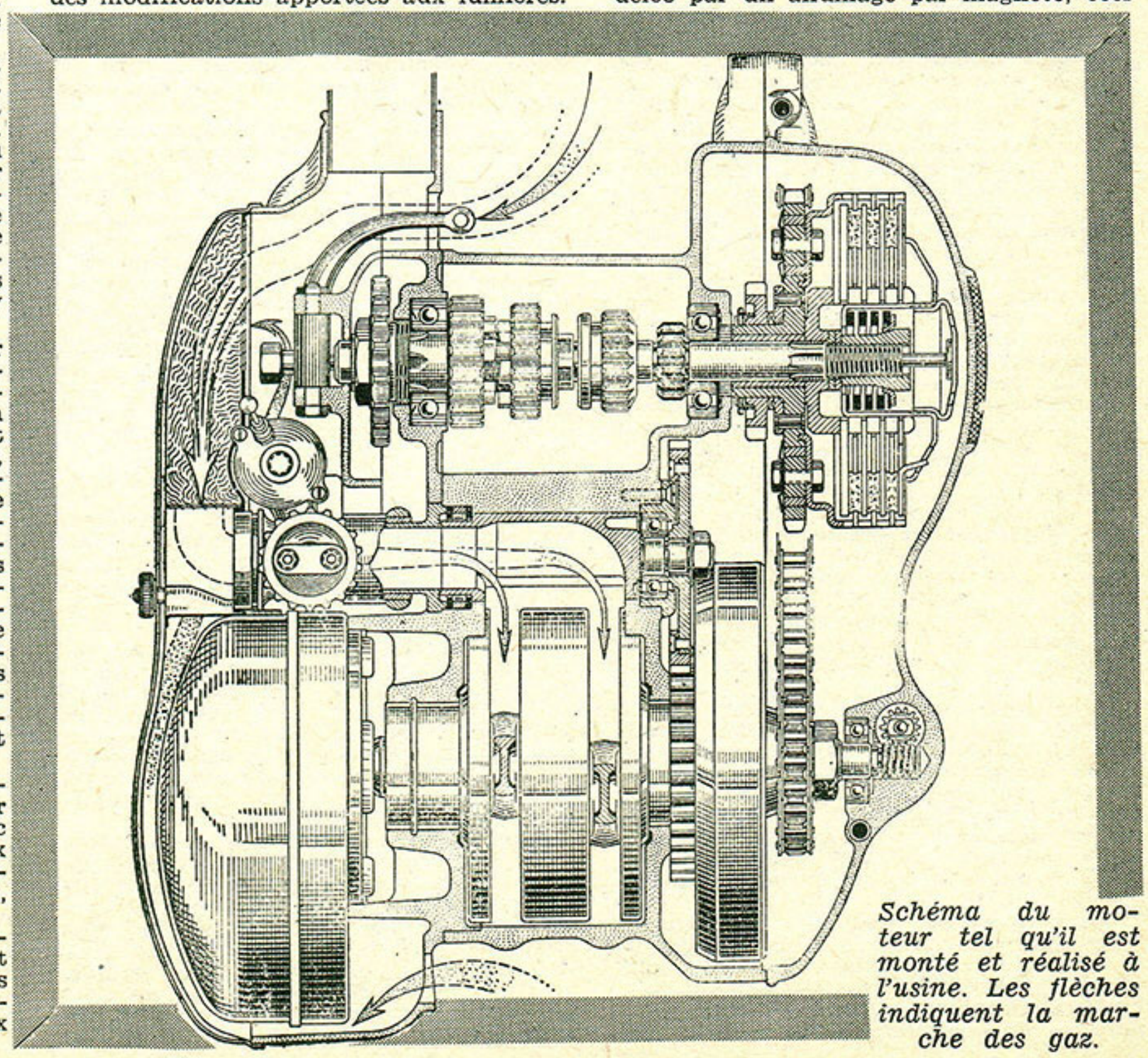
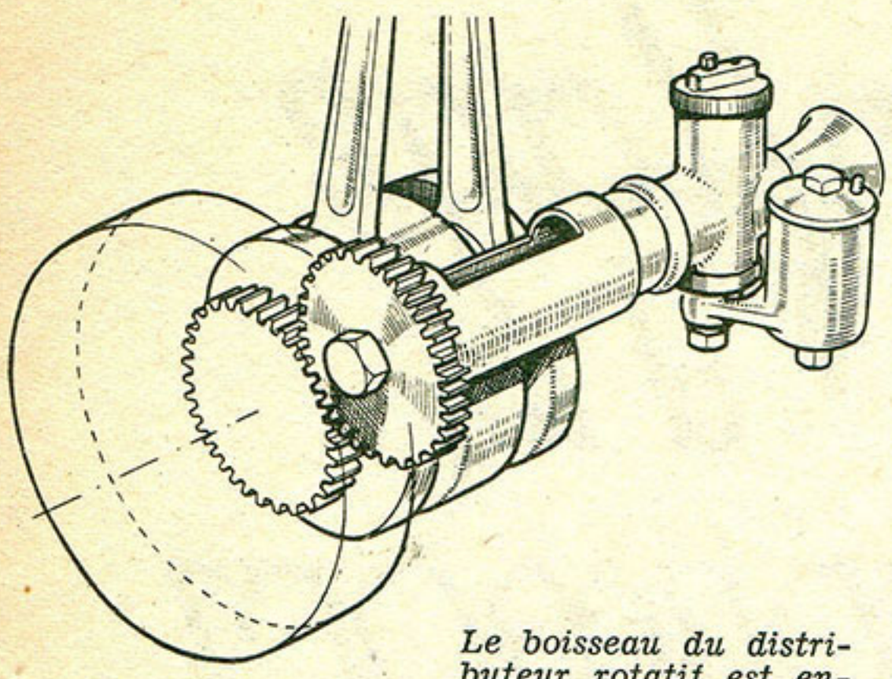


Schéma du moteur tel qu'il est monté et réalisé à l'usine. Les flèches indiquent la marche des gaz.



Le boisseau du distributeur rotatif est entraîné par engrenage, ce qui permet très aisément un nouveau calage.

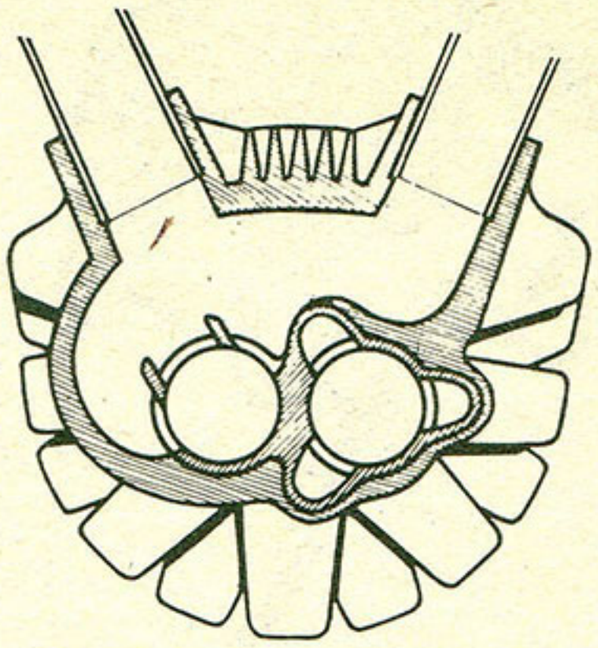
pour avoir une meilleure étincelle aux hauts régimes et en même temps un gain de poids.

A la suite de ces gonflages, la « Hérisson » acquiert une puissance lui permettant une vitesse de 150 kmh., chiffre absolument remarquable pour une 250 cc.

Il est clair que dans ces conditions, un graissage plus abondant est nécessaire : aussi, en plus du débit de la pompe à huile complètement ouverte, il faut mélanger de l'huile à l'essence dans les proportions normales de 1 à 20 ; 1 à 25.

Une puissance permettant d'atteindre 160 kmh. peut être obtenue à la condition de monter un boisseau rotatif de plus grand diamètre intérieur (35 mm.). En conséquence aussi, les autres lumières doivent être évidemment encore agrandies, mais ce dernier travail, plus particulièrement, exige des machines de précision, une connaissance technique et une habileté manuelle plus poussées.

M. A. Wenz est tout disposé à donner de plus amples renseignements aux lecteurs qui seraient intéressés par un sérieux « gonflage » de leur TWN BD 250 « Hérisson ». Pour cela, s'adresser à notre confrère « Motorradwelt », Koln, Domstrasse 39 (Allemagne).



Les tubulures d'échappement de la Hérisson. Un travail très important de profilage et de polissage doit y être fait.

DEUX ELEMENTS PRIMORDIAUX, SOUVENT NEGLIGES :

L'ESSENCE et L'HUILE

L'essence, dont la température d'ébullition varie de 40 à 200°, exige une température d'explosion bien déterminée pour pouvoir brûler parfaitement en mélange avec l'air. Cette température est-elle trop basse, les constituants de l'essence correspondant à certaines températures d'ébullition (190° et 200° par exemple), ne peuvent plus brûler. Ils se condensent sur les parois du cylindre, viennent en contact avec l'huile de graissage, s'y dissolvent et arrivent finalement, malgré les segments, à se mélanger avec l'huile contenue dans le carter.

Dans le diagramme ci-dessous ont été groupées les températures d'ébullition des carburants utilisés récemment.

En outre on a précisé dans quel type de moteur ces carburants étaient employés : l'essence (40 à 200° C) l'est uniquement dans les moteurs pourvus d'un carburateur. L'essence, le pétrole et le gaz-oil conviennent au moteur Hesselmann, dans lequel l'explosion des carburants injectés au préalable est assurée par un allumage extérieur et n'est donc aucunement liée à leur température d'ébullition.

Le gaz-oil convient au moteur Diesel parce qu'il est favorable à l'auto-allumage et que cet allumage doit se produire à une certaine température résultant de la compression. A ce propos, il convient de ne pas dépasser une certaine température d'auto-allumage, comme ce serait le cas avec de l'essence ou du pétrole.

L'expérience nous apprend que la dissolution dans l'huile du moteur tend vers un maximum et que, lorsque cette concentration est atteinte, le taux de dilution reste pratiquement constant. Cet état de chose se produit à partir de 700 ou 800 kms et la proportion reste constante pendant les 1.000 kilomètres suivants, c'est-à-dire jusqu'à la prochaine vidange d'huile.

Les données sur lesquelles on peut se baser pour déterminer le taux de dilution de l'essence dans l'huile du moteur, sont tout simplement celles qui régissent l'équilibre aux températures existant pendant la marche normale du moteur. En effet, il arrive que pour une température donnée dans le carter, il s'évapore à chaque instant autant d'essence qu'il s'en condense par ailleurs, la température se trouvant par conséquent trop élevée pour qu'un supplément d'essence puisse être dissous. Cet équilibre est un phénomène entièrement automatique ; il est un cas particulier de la loi des équilibres pour la distillation.

Cet équilibre dépend d'ailleurs du type du moteur, du lubrifiant employé, de l'état du moteur en général. Il varie donc avec chaque moteur, mais on doit compter en moyenne avec une dilution de l'ordre de 2 à 6 %. De plus interviennent la façon de conduire, le parcours en ville ou en montagne, l'importance du kilométrage, le moteur donnant les 3/4 de sa puissance maximum ou un petit kilométrage avec une bonne partie du parcours au point mort et marche au ralenti, ce dernier facteur influant considérablement en faveur de la dilution. Dans ce cas, la production de chaleur est insuffisante pour que la température moyenne permette la combustion totale des hydrocarbures.

Quel est alors l'effet de cette dilution? Les restes d'essence sont évidemment très fluides, environ 1,5° Engler à 20° C, et agissent donc dans le sens d'un abaissement de la viscosité de l'huile de graissage.

Ce phénomène affecte donc d'une façon désavantageuse la qualité du lubrifiant ; la dilution de l'essence dans l'huile n'a pas d'autres inconvénients, pour autant que le degré de dilution ne soit pas trop élevé et n'abaisse la viscosité du lubrifiant, de telle manière qu'il ne puisse plus jouer son rôle de lubrifiant. Quelques chiffres :

La viscosité de l'huile dans les moteurs subit pour une dilution de l'ordre de 2 %, un abaissement qui, pour une huile de 10° E à 50° C sera d'environ 2° E à 50° C. Cependant l'on a toujours une qualité correspondant à la norme SAE 40. Pour une proportion plus grande, la viscosité baisse sensiblement, de telle sorte que pour une dilution de 5 %, on peut estimer la qualité à SAE 30, ou même SAE 20. Tout celà dépend d'ailleurs de la nature du carburant dilué.

Cet exposé comprend des chiffres et indications qui nécessitent une plus ample explication. Aussi nous avons réuni ci-après les indications qui servent à la classification des huiles contenant les produits appropriés. Pas moins de 142 brevets ont trait à des produits à base de souffre, 102 à des composés oxygénés, 37 à des composés métalliques (chrome, étain, etc...), et 39 à des produits de nature diverse.

Abaisseur du point de solidification
(Pour Point Depresser)

Une température de solidification élevée est désavantageuse pour une huile. En effet, lorsque la température baisse un peu, l'huile devient « raide », ne se laisse plus pomper, n'atteint plus les organes à lubrifier qui fonctionnent alors à sec. Une température de solidification élevée est due la plupart du temps à une teneur importante en paraffine. Ce corps « cristallise » et transforme alors l'huile du moteur en une sorte de pâte plus ou moins consistante. L'addition de certains corps empêche cette cristallisation, donc permet d'abaisser le point de solidification. De tels « inhibiteurs de solidification » sont décrits par 142 brevets : 40 d'entre eux ne sont que des hydrocarbures ; on compte également 17 composés halogénés, 66 composés oxygénés, 4 composés à base d'azote, 29 composés métalliques et 18 de nature diverse. Un des produits de ce genre les plus connus résulte de la condensation de paraffine chlorée et de naphtaline en présence de chlorure d'aluminium. Il est vendu mélangé à l'huile minérale, et son dosage s'en trouve ainsi facilité. D'une façon générale, l'addition à l'huile de tels produits se fait dans la proportion de 0,5 à 2 %, ce qui permet d'abaisser le point de congélation de 10° à 20°C.

Inhibiteurs d'oxydation
(Anti-oxydation additive)

La formation de cambouis et de gomme dans le moteur est évidemment nui-

(*suite page* 137)

Un essai de la 500 BSA A7

EN tant qu'essayeur, la nouvelle année commence bien.

Aux nombreuses 175, 250, que nous avions l'habitude de piloter depuis un certain temps, succède enfin une grosse cylindrée.

Pour tous motocyclistes, la vraie cylindrée demeure le demi-litre, et si nous ne voyons pas plus souvent de 500 modernes, il faut accuser leur prix, malgré tout assez élevé, puisque ces machines nous sont fournies principalement par nos voisins.

La 500 BSA type A.7, avec laquelle nous avons parcouru 400 kms environ, est une machine relativement courante sur le marché français.

C'est grâce à la société Movea que cet essai fut rendu possible, et plus particulièrement à l'obligeance du Chef du Service des Livraisons, qui nous confia sa propre monture pour quelques jours.

La BSA A.7 est un reflet typique de la production britannique.

Moteur vertical-twin, soupapes en tête, allumage magnéto, toutefois boîte formant semi-bloc, au lieu de la classique boîte séparée anglaise, 4 vitesses par sélecteur, fourche avant télescopique et suspension arrière.

Somme toute une machine qui utilise des solutions mécaniques éprouvées, d'où une robustesse et une sûreté de fonctionnements qui deviennent synonymes de la marque.

Le premier contact avec la machine vous donne tout de suite confiance.

Démarrage réellement au premier coup de kick. Un kick d'ailleurs excessivement doux au fonctionnement, puisqu'en réalité on ne passe que la compression d'un 250 cmc. à la fois. En outre, l'avance automatique fait que les retours de kick ne sont pas à craindre. Si nous insistons un peu sur ce point, c'est afin d'enlever de l'esprit de nombreux jeunes motards qu'une 500 est une machine brutale à la mise en route, et qui nécessite pour sa conduite d'être taillé en Hercule !

Le moteur mis en route, nous n'insisterons pas sur le bruit sympathique d'un bicylindre, et passons... la première.

La machine n'étant, à dix ou quinze kilos près, pas plus lourde qu'une 350, la maniabilité reste excellente et avec les 25 chevaux du moteur, l'on est sûr de laisser loin derrière soi, au démarrage, n'importe quelle voiture de tourisme.

C'est là l'un des attraits principaux de la A.7. Son moteur brillant, aux accélérations puissantes, mais coulées, qui n'ont rien à voir avec le véritable « arrachement » que procure un monocylindre conduit sèchement.

La A.7 n'est pas une machine sport cependant. Pour les amateurs de « sensations », BSA a créé la Star-Twin, modèle poussé, dérivé directement de la A.7, et la merveilleuse Gold Star, dont la diffusion réduite en France semble un mystère, vue la qualité du modèle.

A l'opposé de ces accélérations, qui doivent satisfaire la majeure partie des motocyclistes, nous trouvons une souplesse remarquable. En prise le 30 à l'heure est tenu aisément, et par simple rotation de la poignée tournante, à vous de monter à 140 kmh. !

Bien que très agréable à conduire en ville, il est certain que la A.7 ne donne sa pleine mesure que sur la route.

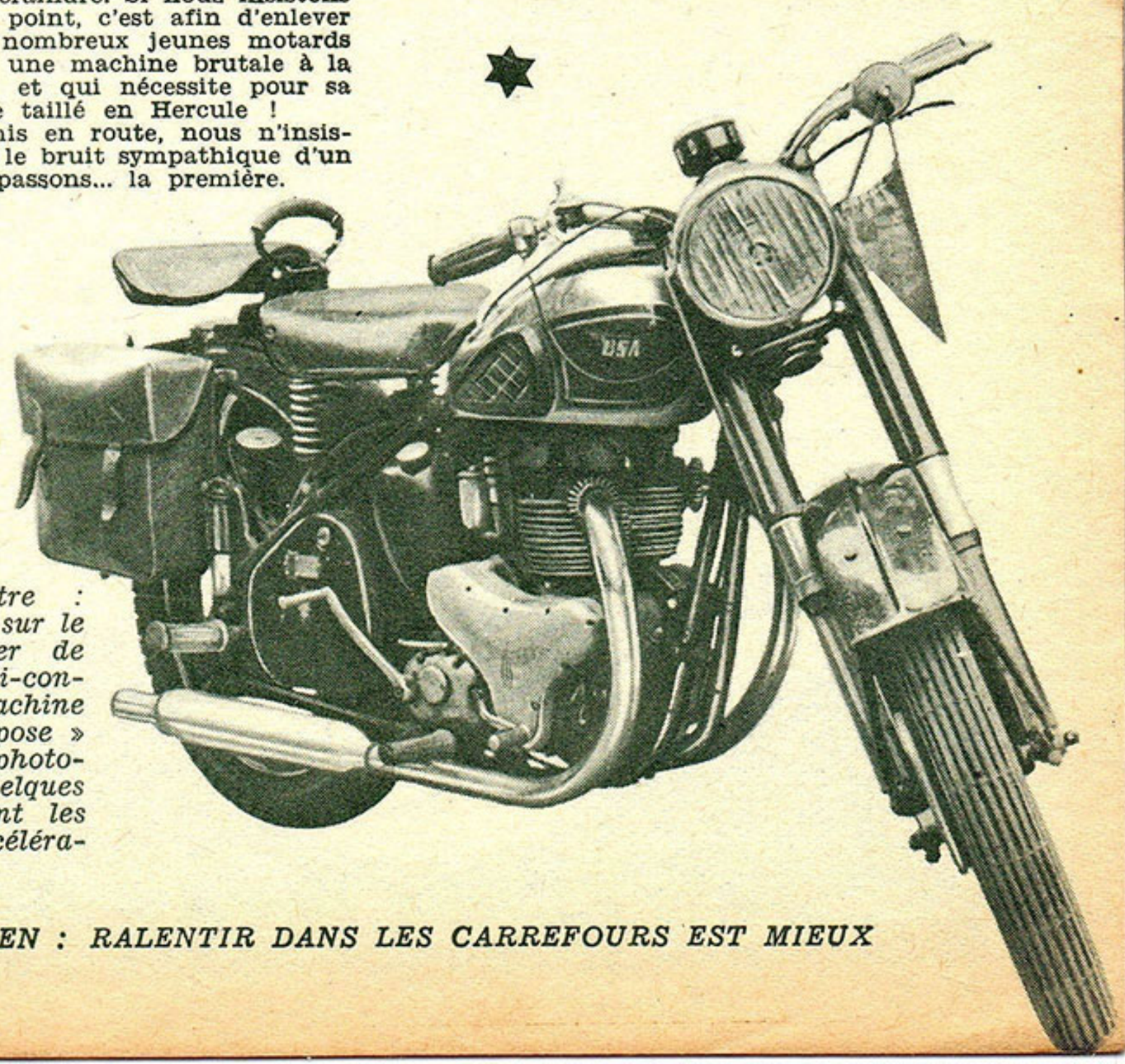
Aussi est-ce avec satisfaction que nous l'avons enfourchée par un dimanche d'hiver, avec un passager de 80 kgs, en direction de Fontainebleau.

La suspension (arrière notamment), nous avait semblé très souple en ville, aussi avions-nous peur qu'à grande vitesse et avec un passager, celle-ci ne talonne. Il n'en fut rien, et pourtant, nous ne sommes descendus en dessous du 100 que dans les traversées de villes.

Avant le carrefour de la Belle-Epine, en venant de Versailles, la route est bien droite, et par bonheur était peu passagère à ce moment là, le 125 ne fut pas quitté, la machine donnant une impression de sécurité parfaite. Malheureusement le nombre d'usagers rencontrés en direction de Fontainebleau ne devait pas nous permettre de dépasser de beaucoup cette vitesse, mais des quelques 150 kms effectués dans la journée, nous pouvions tirer quelques conclusions.

D'une part, à deux, la A.7 permet un tourisme *très rapide,* sans pour cela fatiguer les passagers. Sur bonne route, le 120 peut être tenu indéfiniment. Les côtes moyennes sont avalées à cette allure, comme si de rien n'était, car à 120 kmh., le moteur a encore des chevaux en réserve.

Suspension excellente tant à l'avant qu'à l'arrière. Aucune tendance du cadre



Dans le titre : quelque part sur le circuit routier de Montlhéry. Ci-contre : la machine de l'essai « pose » pour notre photographe quelques instants avant les essais d'accélérations.

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

à cisailler à cette allure (120 kmh., et passager pesant 80 kgs).

Freinage toutefois un peu faible à grande vitesse. Le frein avant de la machine que nous avons essayée, précisons-le, avait la particularité, même à 10 kmh., de ne pas bloquer la roue avant. Au début nous avons cru qu'il était inutile de compter sur lui, mais à notre grande surprise, il s'avéra — même aux grandes vitesses, excellent pour les ralentissements, le frein arrière, lui, très efficace, faisant le reste.

Le frein moteur n'a évidemment pas la puissance de celui d'un monocylindre, aussi en conduite rapide, les freins sont assez souvent sollicités.

Côté boîte de vitesses, aucun ennui.

La boîte BSA jouit d'une solide réputation, et bien que celle des twins n'ait rien de commun avec les boîtes des autres groupes (C, B et M), nous retrouvons la même douceur de fonctionnement, et la même précision dans le sélecteur.

Afin de calculer exactement les accélérations de la machine, nous sommes montés à Montlhéry.

Durant tout le trajet, le 90 kmh. fut de rigueur, car la BMW R 51-3 du photographe-chronométreur n'était pas encore rodée.

Un tour sur le circuit routier, afin de se mettre en train et de chauffer un peu le moteur, nous permettait de voir qu'en solo et sur revêtement légèrement ondulé, il est difficile de pousser la machine à son maximum (notamment dans la courbe parallèle à la courbe Ascari).

Les essais chronométrés eurent lieu dans la zône accélération-freinage.

Notons que la machine était entièrement de série, excepté un gicleur plus gros au carburateur (ce qui a permis à son propriétaire de tirer sur sa machine pendant 10.000 kms sans voir ses échappements jaunir).

En outre, un tan-sad et deux sacoches ne permettaient pas la position couchée, et augmentaient en outre la résistance à l'air.

Les chiffres que nous indiquons sont donc ceux d'une machine rigoureusement de série, gréée pour le grand tourisme, pilote assis normalement.

58 kmh. en première en 5'' juste, ce qui correspond à un régime de 6.180 t.-m.

88 kmh. en seconde, en 8'', ce qui correspond à un régime de 6.400 t.-m.

122 kmh. en troisième, en 21'', ce qui correspond à un régime de 6.100 t.-m.

La vitesse de pointe en quatrième fut atteinte sur l'anneau de vitesse. Mais la position droite du pilote, d'autres véhicules tournant en même temps, le tout joint à une suspension trop souple pour les grandes vitesses, fit que le maximum fut de 131 kmh. environ (cette vitesse correspond d'ailleurs au maximum que l'on peut atteindre, dans cette position, avec 25 CV).

Cette vitesse semblera bien suffisante pour bon nombre d'utilisateurs, mais il est hors de doute que couché sur la machine, la vitesse est supérieure.

L'essayeur de notre confrère anglais Motorcycling a notamment atteint 141 kilomètres-heure.

Il n'en reste pas moins exact qu'à cette vitesse le revêtement sur lequel on roule doit être excellent, car il faut « tenir » la machine, vue la souplesse de la suspension.

Il est évident qu'une suspension excellente à 30 kmh., aussi à 110, sera trop souple à 135.

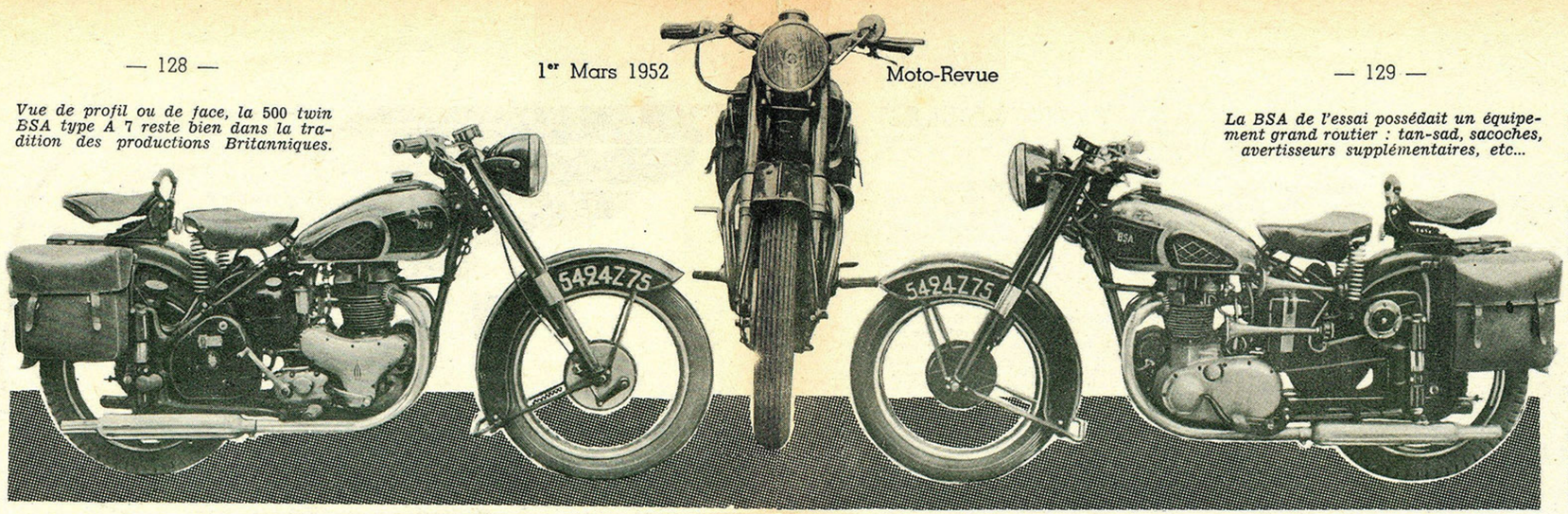
C'est pourquoi, nous le répétons encore une fois aux amateurs de vitesse, BSA propose sa Star-Twin et sa Gold Star.

De cet essai, nous pouvons conclure que la 500 A7 est une excellente routière, nerveuse, surtout aux bas régimes, suffisamment rapide pour la majorité des motocyclistes et dont la souplesse et la sûreté de fonctionnement doivent faire considérer la motocyclette moderne, et celle-ci entre autres, comme un moyen de transport économique et sur lequel on peut compter dans n'importe quel cas.

Bien entendu, un sidecar convient parfaitement à cet ensemble, et terminons en signalant que la A.7 semble une machine à recommander pour le jeune motocycliste qui débute en grosse cylindrée, et qui en outre répugne à faire trop souvent de la mécanique sur sa machine.

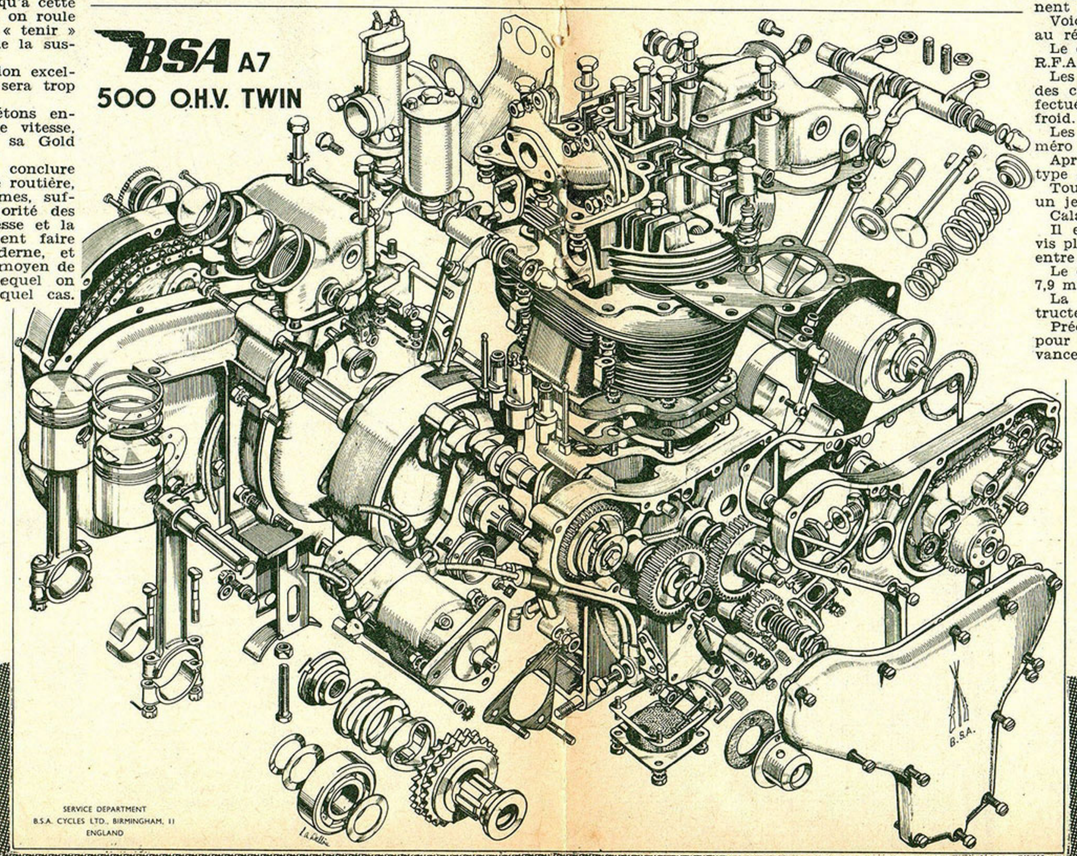
C. R.

Vue de profil ou de face, la 500 twin BSA type A 7 reste bien dans la tradition des productions Britanniques.

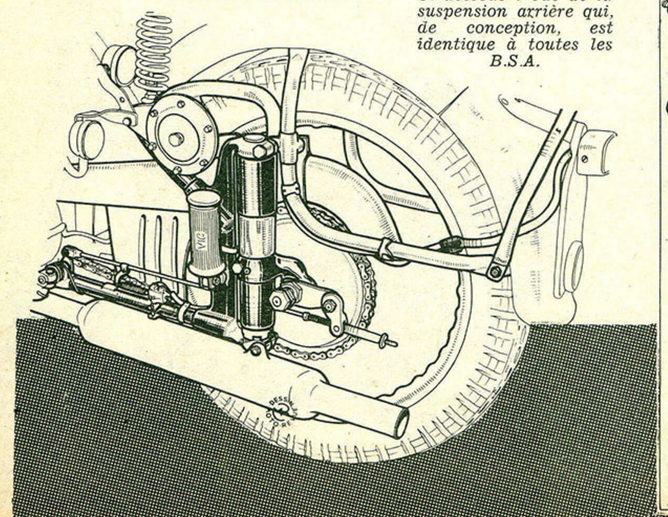


La BSA de l'essai possédait un équipement grand routier : tan-sad, sacoches, avertisseurs supplémentaires, etc...

Ci-dessous : vue éclatée du bicylindre premier type. Sur les derniers modèles, les bouchons d'accès pour le réglage du jeu aux soupapes ont été remplacés par des plaquettes



Ci-dessous : vue de la suspension arrière qui, de conception, est identique à toutes les B.S.A.



A L'INTENTION DES POSSESSEURS DE 500 BSA A.7
CARACTERISTIQUES TECHNIQUES ET REGLAGES

Il faut à la base faire une différence entre deux types de 500 bicylindres, indépendamment de la A7 Star-Twin. Il s'agit des types A7 et AA7.

La principale différence réside dans les cotes d'alésage et de course.

62 mm par 82 mm pour la A7, tandis que nous trouvons 66 par 72,6 pour la AA7.

En outre, la puissance maximum de 25 CV (A7) passe à 26,5 CV (AA7).

Culasses et cylindres sont en fonte.

Le taux de compression varie suivant la demande. Les différents pistons donnent 6,6, 7,5 ou 8,6 à 1.

Voici quelques renseignements relatifs au réglage de la distribution.

Le calage en degrés est de : A.O.A. 24 ; R.F.A. 65 ; A.O.E. 60 ; R.F.E. 21°30'.

Les réglages et les vérifications du jeu des culbuteurs doivent toujours être effectués le moteur étant complètement froid.

Les jeux corrects sont : jusqu'au numéro de moteur X A7 601 : 0,10 mm.

Après ce numéro de moteur et jusqu'au type AA 7 : 0,38 mm.

Tous les modèles suivants doivent avoir un jeu de 0,25 mm.

Calage de l'allumage.

Il est bon de vérifier l'écartement des vis platinées. Ce dernier doit être compris entre 0,25 et 0,30 mm.

Le calage, à pleine avance, doit être de 7,9 mm.

La bougie recommandée par le constructeur est la Champion L.10 S.

Précisons que ce moteur étant étudié pour être monté avec un mécanisme d'avance centrifuge automatique, ne peut que rendre plus obligatoire les instructions données ci-dessus.

Voici les réglages du carburateur AMAL 276 DP/IA :

Passage des gaz : 23,81 mm.

Gicleur principal N° 140.

Il est recommandé, si l'on constate un échauffement excessif du moteur, qui se traduit entre autres par une coloration des tubes d'échappement, de monter un gicleur plus gros 150 ou 160.

Boisseau : 6/3.

Aiguille au 3e cran.

Gicleur d'aiguille n° 107.

La consommation d'essence aux 100 kms doit être :

en solo, de : 3,7 l.

avec sidecar : 4,1 l.

Viscosités d'huile recommandées :

Eté : SAE 50 - Hiver : SAE 30.

Mêmes viscosités pour la boîte de vitesses et la transmission primaire.

Vidange moteur tous les 1.500 kms.

Vidange de la boîte, transmission primaire et fourche : tous les 7.500 kms.

Toutes les articulations de pédales de frein, de selle, de leviers manuels de commande, ainsi que les câbles, doivent être lubrifiés tous les 1.500 kms avec de l'huile épaisse.

Aux mêmes intervalles, à la graisse consistante, doit être graissée la suspension arrière.

Tous les 15.000 kms, il faut vérifier les charbons et collecteur de la dynamo qui doit être revisée par un spécialiste tous les 30.000 kms.

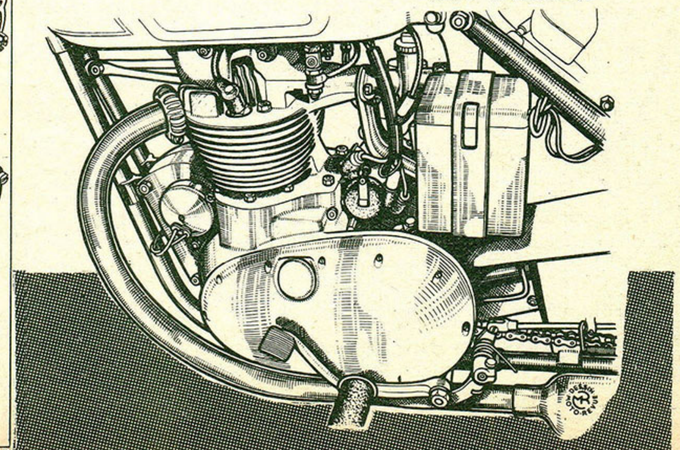
Tous les 4.500 kms, le couvercle du rupteur doit être enlevé, afin de vérifier les contacts du rupteur, l'écartement et l'état des vis platinées. On en profitera, pour graisser tous les endroits prévus à cette fin.

Les rapports de démultiplication peuvent varier, et trois combinaisons sont offertes à l'acheteur :

5,1 - 6,2 - 9 - 13,2 à 1
ou : 5,4 - 6,6 - 9,5 - 14 à 1
ou encore : 5,4 - 7,9 - 11,6 - 17,2 à 1

CARACTERISTIQUES GENERALES	
Réservoir d'essence :	16 l.
Réservoir d'huile :	2,2 l.
Pneu avant :	325×19
Pression de gonflage :	1,4 kg
Pneu arrière :	350×19
Pression de gonflage :	1,5 kg
Diamètre des freins :	185 mm
Empattement :	139 cms
Garde au sol :	11,4 cms
Hauteur de selle :	76 cms
Largeur hors tout :	71 cms
Longueur hors tout	211 cms
Poids à vide :	176 kgs

Le moteur côté transmission primaire (ci-dessous).



Les différentes pistes d'essais de Montlhéry (sauf bien entndu la traversée du gué) furent parcourues avec la A 7. De ces diverses épreuves, la machine devait se tirer à son avantage, surtout aux vitesses relativement rapides.

La distance entre cette marque et le niveau de l'huile devra être compris entre 58 et 63 cms. Un excès d'huile pourra être enlevé au moyen de la petite vis de vidange.

SUSPENSION ARRIERE

Les variations dans les charges transportées sur les motocyclettes et dans la répartition de ces charges, rendent extrêmement difficile l'étude d'une suspension répondant à chacun des problèmes particuliers posés par les conditions d'utilisation ou de roulage.

Une bonne solution de compromis a été obtenue par l'utilisation des ressorts à effets progressifs (n° de pièce 67-4132) qui sont montés sur tous les modèles du groupe A. Dans certains cas où de fortes charges sont continuellement transportées, la suspension peut tendre à talonner, dans d'autres cas, elle peut être considérée comme trop dure.

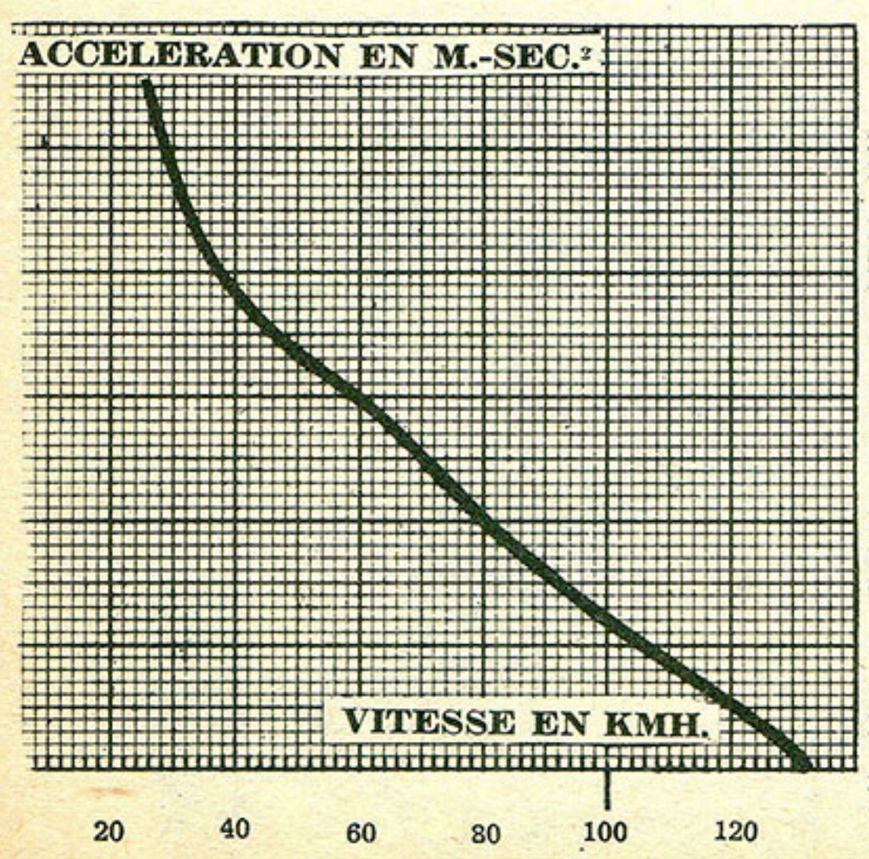
Si sur les modèles A 7, avant le n° de cadre ZA7S-6005 la suspension arrière est jugée trop douce, les ressorts seront remplacés par les ressorts n° 67-4132.

Sur les modèles A7, après le n° précité, si la suspension est jugée trop douce, les ressorts seront remplacés par les ressorts n° 89-4247.

Dans le cas contraire, suspension trop dure, les ressorts recommandés portent le n° 89-4049.

Ci-dessous : vitesses maxima sur chaque rapport. Entre parenthèses, le nombre de tours-minute correspondant. Remarquez, entre autres, pour la circulation en ville ou en banlieue, la seconde qui monte jusqu'à 88 kmh. Sur tous les rapports, sauf en quatrième, le régime où la puissance atteint son maximum, fut dépassé.

A droite : la fourche télescopique B.S.A., qui équipe tous les modèles de la marque sauf la 125 qui a une fourche télescopique d'une réalisation différente. Ci-dessous : la courbe d'accélération en m.-sec². Remarquez les accélérations très bonnes que l'on obtient jusqu'à 100 kmh. environ.



QUELQUES CONSEILS RELATIFS AUX SUSPENSIONS

La fourche télescopique BSA ne demande aucun entretien, si ce n'est la vérification du niveau d'huile.

Chaque bras de fourche doit être rempli de 142 cmc d'huile, soit Castrolite, soit Mobiloil Arctic, Single Shell, Essolube 20, ou enfin Motorine E.

En aucun cas la fourche ne doit être complètement remplie d'huile.

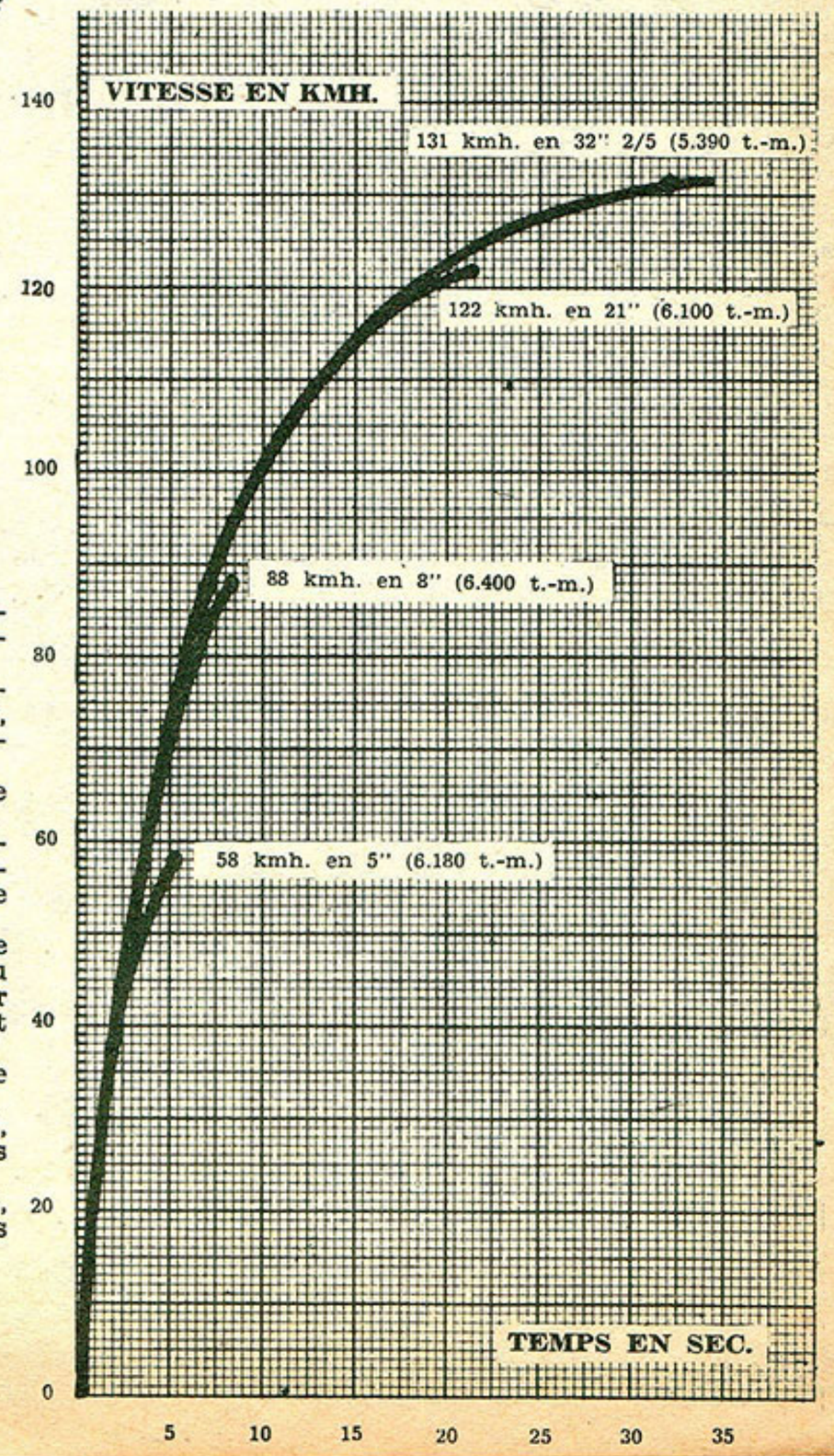
Pour vérifier le niveau, placer la machine sur sa béquille et enlever le bouchon 6 pans vissé à la partie supérieure de chaque bras de fourche.

Faire fonctionner la fourche jusqu'à ce que la distance comprise entre la base du fourreau supérieur et le cercle tracé sur la partie chromée du bras inférieur soit égale à 7,5 cm.

Vérifier le niveau au moyen d'une tige d'un diamètre n'excédant pas 12 mm.

Le bout inférieur devra être épointé, afin de permettre un passage aisé dans l'écrou inférieur du bras principal.

Quand cette tige a touché le fond, marquer sa hauteur au sommet du bras de la fourche.



La page du Cyclomoteur

Le 48 cmc. MILLER

PARMI les nouveautés du dernier Salon de Bruxelles, une nouveauté anglaise qui n'est évidemment pas de la taille de la bicylindre F.N., mais toutefois du point de vue technique est suffisamment intéressante pour être examinée en détail.

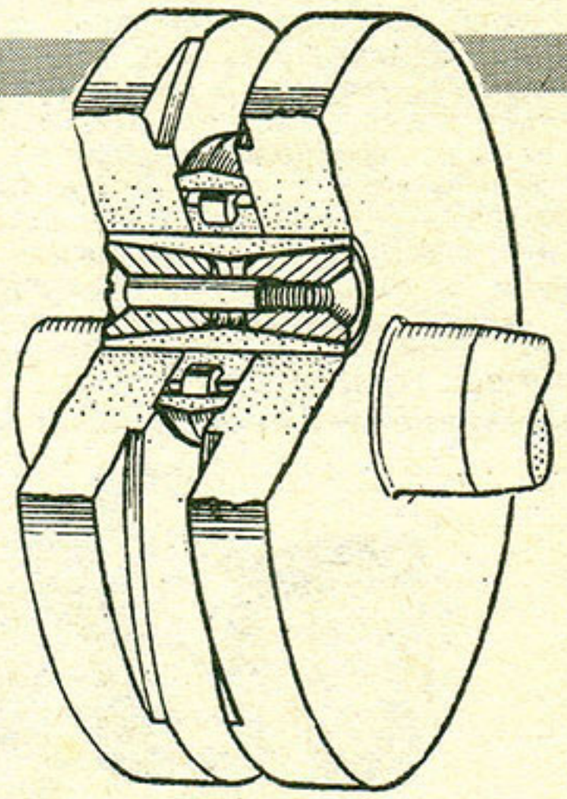
C'est une grande firme d'équipements électriques : Miller qui vient de présenter un prototype de moteur adaptable de 50 cmc. et qui doit son extrême simplicité de construction à d'ingénieuses dispositions des organes.

Ce petit moteur adaptable se place sous le pédalier d'une bicyclette normale. Le cylindre est horizontal et l'entraînement est effectué par galet. La puissance est de 0,9 CV.

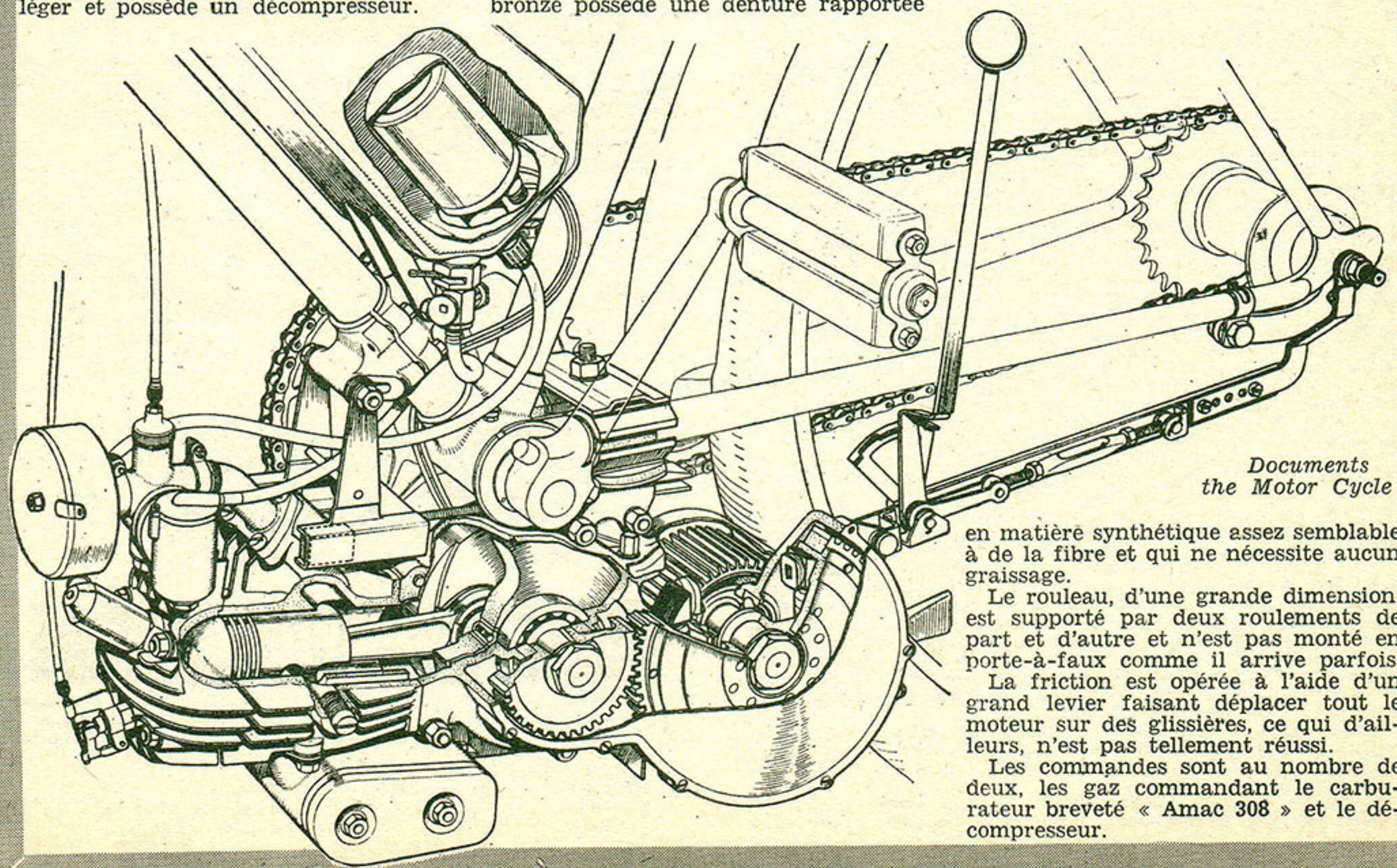
Le cylindre est en fonte et reçoit un piston à tête bombée de 38 mm. d'alésage (course 42 mm. ; cylindrée exacte 48 cmc.). Le système de balayage est du genre Schnürle, avec le carburateur (passage des gaz 10 mm.) dirigé vers l'avant. La culasse est en alliage léger et possède un décompresseur.

Le maneton est cylindrique et immobilisé dans les volants (circulaires matricés) par deux cônes emmanchés à force et serrés ensuite par une vis. Les portées du vilebrequin sont montées sur deux roulements à billes, rendus étanches par deux bagues en caoutchouc synthétique. Afin de limiter la largeur du moteur, le système d'allumage n'est pas sur le vilebrequin, sauf le rupteur placé du côté droit. Le côté gauche est occupé par un pignon en acier.

L'arbre réducteur qui porte le galet en acier est entraîné par un grand pignon en bronze dans lequel on a réussi à loger quatre aimants disposés en croix qui transforment ce pignon en aimants tournants autour de deux enroulements fixés au carter. C'est ainsi qu'il se produit un courant alternatif de 9 watts utilisé pour l'allumage, l'éclairage et un petit avertisseur de ville. Afin d'éviter par une lubrification intempestive tout ennui d'alternateur, le grand pignon en bronze possède une denture rapportée en matière synthétique assez semblable à de la fibre et qui ne nécessite aucun graissage.



Ci-dessus : détail de montage du vilebrequin dont les deux volants sont serrés par des cônes. Ci-dessous : « crevé » du moteur. L'entraînement est effectué par galet sur le pneu arrière.



Documents the Motor Cycle

Le rouleau, d'une grande dimension, est supporté par deux roulements de part et d'autre et n'est pas monté en porte-à-faux comme il arrive parfois.

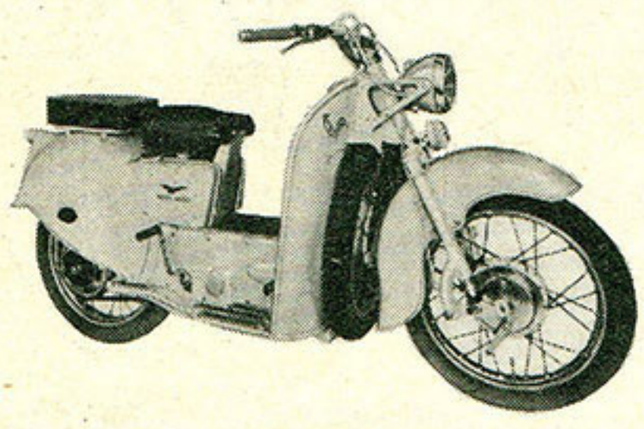
La friction est opérée à l'aide d'un grand levier faisant déplacer tout le moteur sur des glissières, ce qui d'ailleurs, n'est pas tellement réussi.

Les commandes sont au nombre de deux, les gaz commandant le carburateur breveté « Amac 308 » et le décompresseur.

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.



GUZZI GALLETTO

FERVENT lecteur de votre revue, que j'admire beaucoup, je désirerais moi aussi contribuer à votre rubrique très bien venue « Ce qu'ils en pensent ».

Je possède depuis le 1er mai 1951 une moto Guzzi 160 cmc. culbutée « Galletto », et jusqu'au 31 novembre, date où j'ai mis ma machine hiverner, j'ai parcouru 9.000 kms. Je n'utilise cette moto qu'exclusivement pour mes week-end routiers, donc presque pas de parcours en ville (d'ailleurs, nos cités suisses sont si petites).

Je suis absolument enchanté de mon Galletto, avec lequel je n'ai eu aucun « pépin » à ce jour, pas de notes de mécanicien, à part les vidanges périodiques d'huile, tous les 2.500 kms, ainsi que le rodage des soupapes au 6.000e km., et réglage du carburateur par la même occasion.

Mes pneus ne sont presque pas usés, aucune crevaison, le profil est encore très net. En même temps que les vidanges, j'ai fait retourner mes bandages, les routes suisses sont très bombées et le côté gauche du pneu s'use plus vite.

Le moteur horizontal avec volant magnétique de grand diamètre est un vrai bijou, entièrement en alliage léger à haute résistance. Lors du démontage du moteur nécessité par le rodage des soupapes, j'ai eu le plaisir en examinant les pièces, de ne constater aucune marque d'usure prématurée et même certaines pièces ont encore leurs marques d'usinage, il est vrai que le graissage est très bien réparti, graissage sous pression, réservoir d'huile de 3 litres, triple filtrage. Comme performance, il est très facile, après rodage convenable de 3.000 kms, d'atteindre et de dépasser le 80 kmh. Sur le circuit du Grand Prix de Suisse à Berne, j'ai atteint la vitesse de 89-90 kmh (mon compteur est étalonné et se montre même modeste, pour 60 kmh. effectifs, il ne montre que 56 kmh.). Passage des vitesses très doux et précis.

Le moteur respire merveilleusement, aucun échauffement. Combien de cols n'a-t-il pas vus et grimpés allègrement : Susten, Grimsel, Furka, Forclaz. L'été dernier, à mon retour de vacances à deux et tout le paquetage de camping, j'ai avalé d'une seule traite la route Napoléon de Cannes à Grenoble, avec arrêt-buffet à Sisteron, arrêt d'une heure maximum, trajet effectué entièrement sans toucher à la première, à la vitesse minimum de 40 kmh.; de Gap à Grenoble, j'ai collé une 4 CV Renault à 50 m.

Pour l'allumage, je conseille une Lodge HNP 3 électrodes.

L'allure générale du Galletto a plutôt l'aspect d'une moto carrossée que d'un scooter. J'ai adapté entre les jambes un coffre de grande contenance.

Le poids de cette machine peut paraître quelque peu excessif, 110 kgs à vide, mais cette machine offre une tenue de route exemplaire, grâce aussi à la suspension réglable à chaque instant en moins d'une minute.

Quant à la consommation, elle est dans mon cas exactement de 2,6 l. aux 100 kms, j'ai tenu une comptabilité rigoureuse jusqu'à ce jour.

Freinage sans reproche, les freins sont largement dimensionnés.

Et voici aussi quelques critiques : repose-pieds insuffisants pour le passager. Vibrations pas trop désagréables il est vrai aux environs de 70-75 kmh.

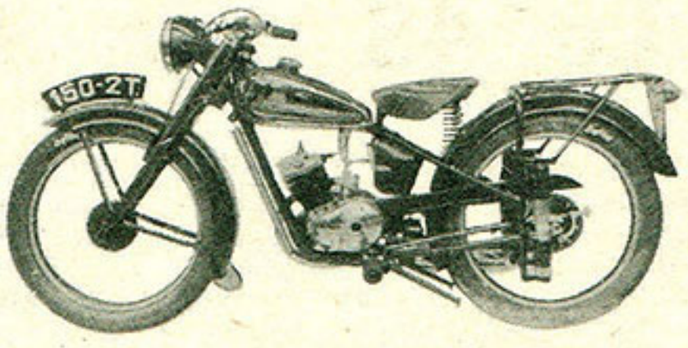
Quelques difficultés, lors de démarrage à froid, 4 coups de kick minimum, mais à chaud le moteur part au premier essai.

Eclairage de route un peu trop court.

Accès assez difficile au moteur pour le nettoyage.

J'attends avec impatience le retour du printemps, afin de recommencer mes randonnées.

M. R. MATI, Berne (Suisse)



150 GILLET-HERSTAL

J'ai possédé durant deux ans et demi, une moto 150 cmc. Gillet-Herstal de 1949. Bien que cette marque soit relativement peu connue en France, du moins en petites cylindrées, je réponds à l'appel de votre rubrique : « Ce qu'ils en pensent... ».

Il s'agit d'un deux temps à piston plat, 150 cmc., 3 vitesses par sélecteur au pied, allumage par volant magnétique Safi, bougie recommandée : K.L.G. F50. Après un long usage en région assez accidentée, j'ai pu apprécier la robustesse prodigieuse de cette machine : pas de perles à la bougie, pas de ratés d'allumage, compression parfaite, grande souplesse de marche, ralenti excellent, bref la machine qui ne demande que de l'essence et de l'huile, un point, c'est tout. Les freins sont parfaits, mais l'éclairage sur volant magnétique est insuffisant à faible allure.

Les performances sont moyennes et même assez pauvres pour une 150 cmc. (75 à 80 en pointe, 60 de croisière en solo). Une boîte à 4 vitesses permettrait de mieux employer toute la puissance du moteur. La consommation oscille autour de 3 l. aux 100 kms.

Quelques points noirs à ce tableau :

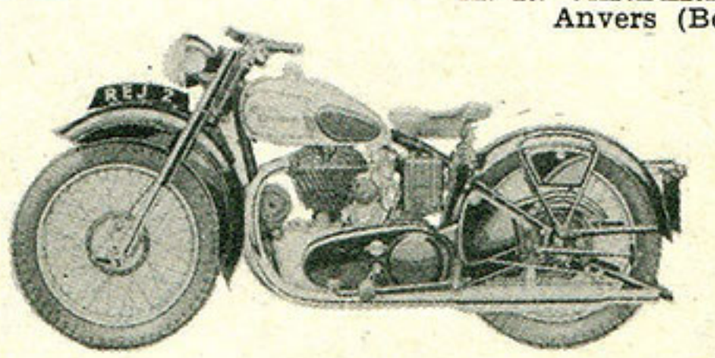
1° Quand lors du remplissage périodique, le niveau d'huile est trop élevé dans la boîte de vitesses, le lubrifiant est projeté sur le volant magnétique extérieur à chaque manœuvre du sélecteur au pied, d'où arrosage copieux de la jambe droite du pantalon.

2° Le faible poids de la machine (65 kgs), favorable aux reprises (assez brillantes) nuit quelque peu à la tenue de route, surtout sur sol mouillé.

3° La faible contenance du réservoir (8 l.) est un handicap pour les longs déplacements, surtout avec un deux temps qui pose la question du mélange (1/25).

En conclusion, il s'agit d'une machine très robuste, très maniable, de performances moyennes, avec quelques légers défauts auxquels le constructeur pourrait facilement remédier. Signalons pour terminer la belle qualité de l'émail et du chrome.

M. R. VANDERKINDERE,
Anvers (Belgique)



ROYAL-ENFIELD J. 2

JE suis possesseur depuis un an environ d'un attelage Royal-Enfield J.2, mono 500 cmc. avec side Précision tourisme. Je n'ai qu'à me louer de l'ensemble à tous points de vue.

Kilométrage : 10.000 environ.
Utilisation : ville et route.
Consommation : 5 l. à une allure d'environ 70 kmh.
Freinage : 15 mètres à 50 kmh. sur route sèche.

UNE MOTOCYCLETTE NEUVE EXIGE DES SOINS MINUTIEUX, RODEZ-LA SAGEMENT

Performances avec démultiplication side (avec 1 personne et bagages dans le side et pare-brise au side) :
en : 1ère 38 kmh. ; 2e 57 kmh. ; 3e 80 kmh. ; 4e 90 kmh.
Réparations : néant.

La qualité dominante de cette moto est la souplesse, la puissance à bas régime, grâce à un taux de compression peu élevé (5 1/2) et à un régime modéré (21 CV à 4.700 tours).

Boîte de vitesses impeccable, rapports passant très facilement et très silencieusement ; un levier auxiliaire permet de revenir automatiquement au point mort. Roue arrière non à broche, mais un ingénieux système d'entretoises permet d'enlever la chambre sans démonter la roue.

La machine possède une fourche télescopique spéciale pour l'usage du side avec ressorts assez durs, chasse convenable et frein de direction.

L'arrière est rigide, mais je me demande si une suspension AR est utile et même recommandable pour l'usage side, étant donné que la plupart des sidecaristes s'empressent de durcir leur suspension AR à un tel point qu'elle n'existe pratiquement plus.

D'ailleurs en ce qui concerne la suspension AR, seule mérite ce nom le système par fourche arrière oscillante, système incompatible avec le side.

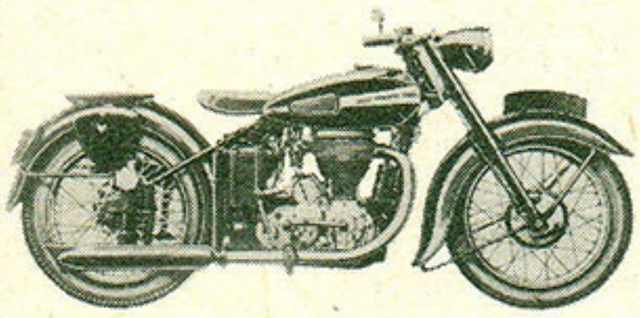
Le seul reproche que je puisse faire à ma machine est le martèlement de son monocylindre, martèlement encore accentué par la résonance de l'échappement contre la caisse du side (le J.2 est à double échappement). Alors prenez un twin, me direz-vous ?

Oui, peut-être, mais pour un moteur plus silencieux relativement, j'en aurai un autre plus compliqué, donc plus fragile, ne développant ses chevaux qu'à très haut régime, donc au détriment de sa puissance à bas régime (point très important pour le side), nécessitant un usage fréquent à la boîte de vitesses et consommant nettement davantage. Alors ?

Pour me résumer, je crois, qu'en side, pour le tourisme et la ville, rien ne vaut le 500 mono culbuté à cadre rigide qui réunit la puissance, la souplesse, l'agrément de conduite, l'économie d'entretien et de consommation.

Qu'en pensent mes amis les enthousiastes du side ?

M. P. PUECHON, Paris-5e



500 TERROT R.G.S.T.

Ayant parcouru près de 6.000 kms depuis avril 1951 au guidon d'une 500 Terrot RGST dans les parcours les plus divers, je crois pouvoir donner mon avis (évidemment bien personnel) sur cette moto récente et française.

Tout d'abord, au point de vue rodage, la maison Terrot donne un rodage de 1.000 kms et j'assure qu'il est nécessaire, même en graphitant son essence.

Moteur : au point de vue souplesse, il n'est pas recommandé de descendre à 40 en 4e et il est difficile de pouvoir repartir correctement sans rétrograder.

Un défaut également : la culasse a des fuites et ceci est désagréable, car on n'a jamais un moteur propre et je crois que ce défaut existe sur beaucoup de RGST.

Quoique ne possédant pas des performances formidables, ce moteur est robuste et possède une réserve de puissance qui permet de grimper bon nombre de côtes à très bonne allure.

Pour ma part, je considère cette machine comme une très bonne machine de tourisme et permettant néanmoins de tâter des pointes de vitesse de 115-125. N'étant pas très lourd, je conduis beaucoup plus vite avec passager arrière et j'ai effectué plusieurs parcours de 200-300 kms à des moyennes de 80 kmh., sans que le moteur ne donne aucun signe de fatigue et sans faire bleuir le tuyau d'échappement.

Au point de vue présentation, j'aurai préféré que le constructeur ait conçu ce type plus ramassé, plus style anglais, si l'on peut dire. Cette grande fourche avant dépare un peu la machine, mais n'agit nullement sur la tenue de route qui est très bonne jusqu'à 100 kmh. Au-delà de cette vitesse l'on se sent moins en sûreté. Il faut signaler la suspension arrière qui est intéressante par son réglage ; et le grand débattement de la fourche télescopique.

Ceci permet d'avoir une machine très confortable à moyennes vitesses et par le réglage de la suspension arrière une meilleure tenue de route en grande vitesse.

Un fait à citer est également les bons départs en toutes circonstances, grâce à l'excellent système d'allumage. En bougie, celle fournie par la maison est trop chaude, il faut adapter une bougie assez froide.

J'ai eu, par contre, un grave ennui du côté boîte de vitesses.

Je ne voudrais pas profiter de cette rubrique pour faire un reproche à la maison Terrot, à qui d'ailleurs je me suis adressé personnellement, mais je veux tout de même signaler l'inconvénient fâcheux que j'ai eu.

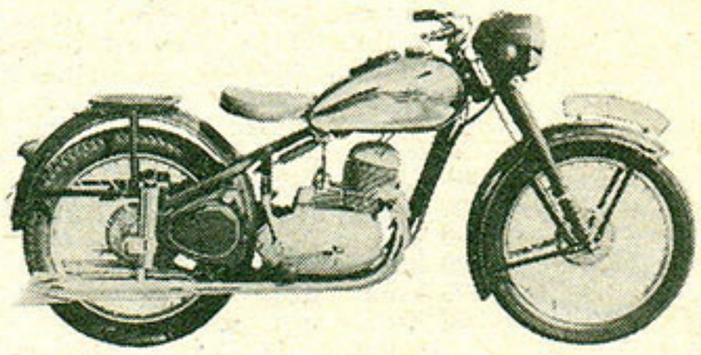
Au début mes vitesses passaient mal, surtout pour rétrograder. Je pris patience, croyant qu'un rodage était nécessaire, mais le mal empirait. Je démontais donc cette boîte qui, par l'intermédiaire de l'agence, retournait à la fabrique pour réparations (pièces défectueuses) ; l'arbre primaire ayant pris un jeu latéral de 5 mm. Ceci était le 28 août, et je ne suis rentré en possession de cette boîte qu'exactement cinq semaines plus tard. Et, de plus, on m'avait remis un vieux kick et supprimé le carter cache-ressort de ce dernier.

Je tiens à signaler qu'il est inadmissible de rester 5 semaines en panne avec une machine neuve et française.

En conclusion, malgré cet incident fâcheux, je suis néanmoins content de cette machine et j'ai l'intention d'y atteler un sidecar, car j'aime beaucoup ce sport.

Les qualités que je trouve à la 500 Terrot compensent de beaucoup les critiques et il faut bien admettre qu'aucune moto n'est parfaite.

M. RUFFIER Damien
Cottance (Loire)



JAWA 350

J'ai lu avec un certain étonnement les critiques de Monsieur Hubert parues dans « Moto-Revue » du 2 février dernier, concernant la Jawa 350. Je suis possesseur d'une même machine qui a près de 20.000 kms. Je ne dirai pas qu'elle est parfaite ; en particulier j'ai eu quelques ennuis d'allumage, assez courants sur la série 1949. C'est pourquoi j'ai monté deux bobines Bosch qui me donnent maintenant des étincelles de 15 mm au lieu de 5 mm produites par les bobines d'origine. D'autre part, j'ai posé un siège double en anticorrodal et Dunlopillo qui améliore considérablement le confort et permet une position sport très favorable à la tenue de route. En effet, les balancements occasionnés par une selle oscillante sont assez désagréables aux grandes vitesses.

J'emploie pour le graissage de l'huile Yacco spéciale pour 2 temps, extrêmement fluide (SAE 10-20) à 6 %. Décalaminage et polissage des culasses et pistons tous les 2.000 à 3.000 kms. Bougies de degré thermique 175 à 240 suivant l'utilisation.

Examinons maintenant les critiques formulées par M. Hubert. Commençons par le moteur. Si on le compare à un quatre temps de même cylindrée, il est évident que sa puissance est moins grande aux bas régimes, d'où une souplesse médiocre. Cela est inévitable au 2 temps qui a une courbe de puissance en fonction du régime plus pointue. C'est pourquoi il ne faut pas descendre au-dessous de 60 kmh. en 4e vitesse, et passer en 3e pour accélérer. En revanche, la Jawa 350 est extrêmement brillante dans les régimes supérieurs et permet l'utilisation des surrégimes sans que cela n'entraîne de vibrations appréciables. Il est possible de monter la 2e à 90 et la 3e à 110 kmh. La vitesse maximum en position couchée et sur route bétonnée peut atteindre 120-125 kmh. chrono avec les réglages avance et carburateur au point.

Je trouve la tenue de route excellente à toutes les vitesses. Je n'ai jamais remarqué de flottement dans les courbes prises à vive allure.

L'éclairage me parait suffisamment puissant, à condition naturellement que la batterie soit en ordre. Le seul reproche que je pourrais lui faire serait l'étroitesse de son faisceau.

D'autre part l'accessibilité des organes a été trop sacrifiée à l'esthétique. L'accès à la boîte de vitesses n'est possible que le moteur complètement sorti du cadre et démonté. Les conduites électriques enfermées dans les tubes du cadre sont certainement bien à l'abri de l'eau et de la boue, mais je ne voudrais pas être obligé d'y localiser un court-circuit éventuel !

Sur le plan de la consommation, je trouve la Jawa remarquablement sobre pour un bicylindre deux temps. Lors d'une course du litre, et sans changer quoi que ce soit au carburateur, j'ai constaté une consommation 2 l. 1/2 pour une moyenne de 60 kmh. En roulant vite (90-100 kmh.), on ne dépasse pas 3 l. 1/2 sur les grands parcours.

N'oublions pas non plus la finition et la qualité des matières employées à la fabrication de la Jawa, en particulier des aciers. L'usure des pièces mécaniques est très faible, et l'embiellage, par exemple, ne laisse déceler aucun jeu.

En résumé, la Jawa 350 est une machine racée et convient spécialement à un conducteur sportif et avisé, capable de l'entretenir soigneusement et de la conduire avec doigté.

M. J. SCHMIDLIN, Dolémont (Suisse)

UNE MOTOCYCLETTE NEUVE EXIGE DES SOINS MINUTIEUX, RODEZ-LA SAGEMENT

TABLE des RECORDS du MONDE

Arrêtée en date du 31 Décembre 1951

Catégorie A (Véhicules à deux roues)

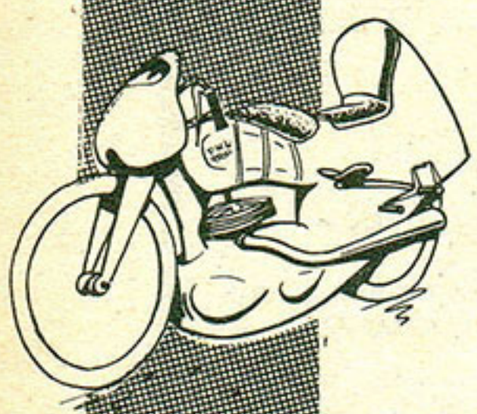
Classe 100 cmc.

CLASSE 100 CMC.

1 km. : D. L. Record détenu par la classe 75 cmc.
1 km. : D. A. Record détenu par la classe 75 cmc.
5 kms : 31/8/30, Montlhéry, Rapeau (Moto-pédale), 3'11"1, 94 kmh.
1 mile : D. L. Record détenu par la classe 75 cmc.
1 mile : D. A. Record détenu par la classe 75 cmc.
5 miles : 31/8/30, Montlhéry, Rapeau (Moto-pédale), 5'9"1, 94 kmh.
10 kms : 31/8/30, Montlhéry, Rapeau (Moto-pédale), 6'42"5, 89 kmh.
50 kms : 24/9/31, Montlhéry, Rapeau (Dédé), 31'52", 94 kmh.
100 kms : 24/9/31, Montlhéry Rapeau (Dédé), 1 h. 03'6, 94 kmh.
500 kms : 4/5/33, Montlhéry, Rapeau, Renaud (Prester A.D.), 6 h. 8'6, 81 kmh. 4
1.000 kms : 4/5/33, Montlhéry, Rapeau, Renaud (Prester A.D.), 12 h. 16' 81 kmh. 5
3.000 kms : non établi
2.000 kms : non établi
4.000 kms : non établi
5.000 kms : non établi
10 miles : 31/8/30, Montlhéry, Rapeau (Moto-pédale), 10'41"5, 90 kmh.
50 miles : 24/9/31, Montlhéry, Rapeau (Dédé), 51'2", 94 kmh.
100 miles : Record détenu par la classe 75 cmc.
500 miles : 4/5/33, Montlhéry, Rapeau, Renaud (Prester A.D.), 9 h. 56', 81 kmh.
1.000 miles : non établi
2.000 miles : non établi
3.000 miles : non établi
1 heure : 24/9/31, Montlhéry, Rapeau (Dédé), 94 kmh.
2 heures : Record détenu par la classe 75 cmc.
3 heures : 4/5/33, Montlhéry, Rapeau, Renaud (Prester A.D.), 83 kmh.
4 heures : 4/5/33, Montlhéry, Rapeau, Renaud (Prcster A.D.), 81 kmh.
5 heures : 4/5/33, Montlhéry, Rapeau, Renaud (Prester A.D.), 81 kmh.
6 heures : 4/5/33, Montlhéry, Rapeau, Renaud (Prester A.D.), 81 kmh.
7 heures : 4/5/33, Montlhéry, Rapeau, Renaud (Prester A.D.), 80 kmh. 9
8 heures : 4/5/33, Montlhéry, Rapeau, Renaud (Prester A.D.), 81 kmh. 1
9 heures : 4/5/33, Montlhéry, Rapeau, Renaud (Prester A.D.), 80 kmh. 4
10 heures : 4/5/33, Montlhéry, Rapeau, Renaud (Prester A.D.), 81 kmh.
11 heures : 4/5/33, Montlhéry, Rapeau, Renaud (Prester A.D.), 81 kmh. 7
12 heures : 4/5/33, Montlhéry, Rapeau, Renaud (Prester A.D.), 81 kmh. 4
24 heures : 13/11/51, Record détenu par la classe 75 cmc.
48 heures : non établi

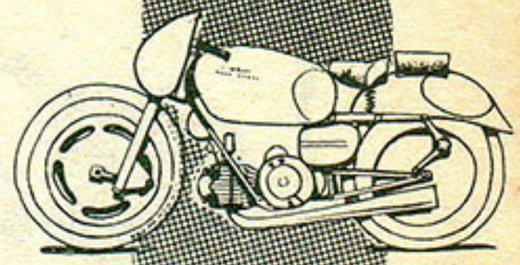
Classe 125 cmc.

1 km. : D. L. 8/8/51, Ingolstadt, Ferri (Lambretta) 18", 201 kmh.
1 km. : D. A. 8/8/51, Ingolstadt, Ferri (Lambretta), 34"3, 105 kmh.
5 kms : 8/8/51, Ingolstadt, Ferri (Lambretta), 98", 183 kmh.
1 mile : D. L. 8/8/51, Ingolstadt, Ferri (Lambretta), 28"9, 200 kmh.
1 mile : D. A. 8/8/51, Ingolstadt, Ferri (Lambretta), 47"1, 123 kmh.
5 miles : 9/10/48, Montlhéry, Remondini (Jonghi), 3'53"1, 125 kmh.
10 kms : 25/5/51, Montlhéry, Poggi Carlo (Lambretta), 3'59", 151 kmh.
50 kms : 25/5/51, Montlhéry, Poggi Carlo (Lambretta), 18'28", 162 kmh.
100 kms : 19/5/51, Montlhéry, Ferri (Lambretta), 37'24", 160 kmh.
500 kms : 3/10/50, Montlhéry, Ambrosini, Ferri, Masetti (Lambretta), 3 h. 38'6", 137,3
1.000 kms : 5/10/50, Montlhéry, Ambrosini, Ferri, Rizzi (Lambretta), 7 h. 27", 132 kmh. 6
2.000 kms : 20/4/49, Montlhéry, Masserini, etc... (Lambretta), 19 h. 20', 103 kmh. 5
3.000 kms : 20/4/49, Montlhéry, Masserini, etc... (Lambretta), 30 h. 32', 98 kmh. 2
4.000 kms : 20/4/49, Montlhéry, Masserini, etc... (Lambretta), 41 h. 7', 97 kmh. 3
5.000 kms : 20/4/49, Montlhéry, Masserini, etc... (Lambretta), 51 h. 8', 97 kmh. 8
10 miles : 25/5/51, Montlhéry, Ferri (Lambretta), 6' 12", 156 kmh.
50 miles : 19/5/51, Montlhéry, Poggi C. (Lambretta), 30', 161 kmh.
100 miles : 27/5/51, Montlhéry, Ferri (Lambretta), 1 h. 9", 159 kmh.
500 miles : 5/10/50, Montlhéry, Ambrosini, Ferri, Rizzi (Lambretta) 6 h. 2'5", 133 kmh. 2
1.000 miles : 5/10/50, Montlhéry, Ambrosini, Ferri, Rizzi (Lambretta) 12 h. 8', 132 kmh. 7
2.000 miles : 20/4/49, Montlhéry, Masserini, etc... (Lambretta), 33 h. 2', 97 kmh. 5
3.000 miles : 20/4/49, Montlhéry, Masserini, etc... (Lambretta), 49 h. 24', 97 kmh. 8
1 heure : 27/5/51, Montlhéry, Ferri (Lambretta), 159 kmh.
2 heures : 7/29/50, Montlhéry, Ambrosini, Ferri, Masetti (Lambretta), 142 kmh.
3 heures : 3/10/50, Montlhéry, Ambrosini, Ferri, Masetti (Lambretta), 139 kmh.
4 heures : 2/10/50, Montlhéry, Ambrosini, Ferri, Masetti (Lambretta), 137 kmh. 6
5 heures : 5/10/50, Montlhéry, Ambrosini, Ferri, Rizzi (Lambretta), 133 kmh. 7
6 heures : 5/10/50, Montlhéry, Ambrosini, Ferri, Rizzi (Lambretta), 133 kmh. 1
7 heures : 5/10/50, Montlhéry, Ambrosini, Ferri, Rizzi (Lambretta), 132 kmh. 4
3 heures : 5/10/50, Montlhéry, Ambrosini, Ferri, Rizzi (Lambretta), 132 kmh. 8
9 heures : 5/10/50, Montlhéry, Ambrosini, Ferri, Rizzi (Lambretta), 132 kmh. 4
10 heures : 5/10/50, Montlhéry, Ambrosini, Ferri, Rizzi (Lambretta), 132 kmh. 6
11 heures : 5/10/50, Montlhéry, Ambrosini, Ferri, Rizzi (Lambretta), 132 kmh. 3
12 heures : 5/10/50, Montlhéry, Ambrosini, Ferri, Rizzi (Lambretta), 132 kmh. 6
24 heures : 20/4/49, Montlhéry, Masserini, etc... (Lambretta), 102 kmh. 1
48 heures : 20/4/49, Montlhéry, Masserini, etc... (Lambretta), 97 kmh. 6



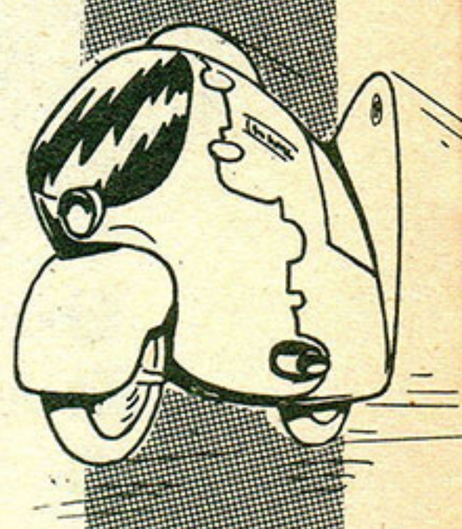
Classe 175 cmc.

1 km. : D. L. Record détenu par la classe 125 cmc.
1 km. : D. A. 28/11/35, Francfort/M.-Darmstadt, Winkler (DKW), 29''5, 122 kmh.
5 kms : Record détenu par la classe 125 cmc.
1 mile : D. L. Record détenu par la classe 125 cmc.
1 mile : D. A. 28/10/37, Francfort/M.-Darmstadt, Winkler (DKW), 43''8, 132 kmh.
5 miles : 27/10/37, Francfort/M.-Darmstadt, Winkler (DKW), 3'0''4, 161 kmh.
10 kms : 27/10/37, Francfort/M.-Darmstadt, Winkler (DKW), 3'55''6, 153 kmh.
50 kms : Record détenu par la classe 125 cmc.
100 kms : » » » » » »
500 kms : 6/11/28, Brookl., Hewett, McCudden, Staniland (Excel. Jap). 4 h. 30'6, 110,9
1.000 kms : Record détenu par la classe 125 cmc.
2.000 kms : » » » » » »
3.000 kms : non établi
4.000 kms : non établi
5.000 kms : non établi
10 miles : Record détenu par la classe 125 cmc.
50 miles : » » » » » »
100 miles : » » » » » »
500 miles : » » » » » »
1.000 miles : » » » » » »
2.000 miles : non établi
3.000 miles : non établi
1 heure : Record détenu par la classe 125 cmc.
2 heures : 7/10/28, Monza, Fumagalli, Zacchetti (Miller Balsamo), 118 kmh.
3 heures : 6/11/28, Brooklands, Hewitt, McCudden, Staniland (Excels. Jap), 113 kmh.
4 heures : 6/11/28, Brooklands, Hewitt, McCudden, Staniland (Excels. Jap) 111 kmh.
5 heures : 6/11/28, Brooklands, Hewitt, McCudden, Staniland (Excels. Jap), 109 k. 7
6 heures : Record battu par la classe 125 cmc.
7 heures : » » » » » »
8 heures : » » » » » »
9 heures : » » » » » »
10 heures : » » » » » »
11 heures : » » » » » »
12 heures : » » » » » »
24 heures : » » » » » »
48 heures : non établi



Classe 250 cmc.

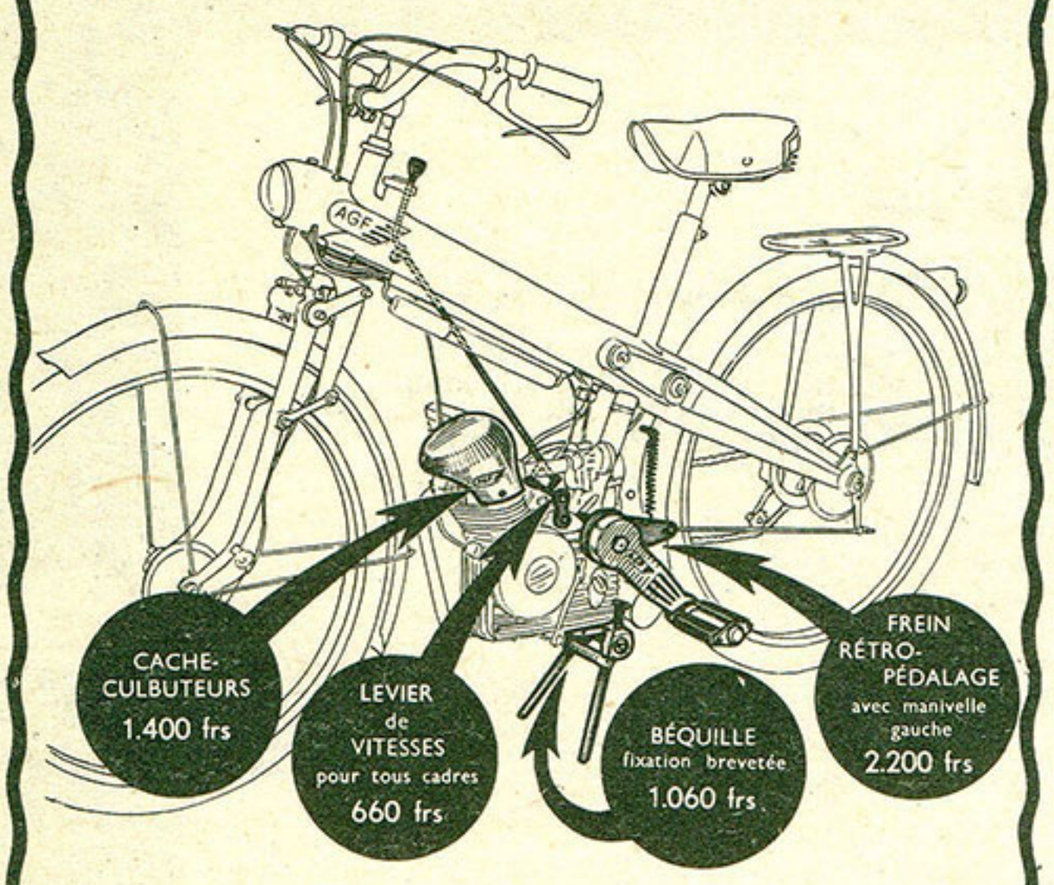
1 km. : D. L. 20/10/39, Autostrade Brescia-Bergame, Alberti (Guzzi), 16''9, 213 kmh.
1 km. : D. A. 20/10/39, Autostrade Brescia-Bergame, Sandri (Guzzi), 25''4, 142 kmh.
5 kms : 20/10/39, Autostrade Brescia-Bergame, Sandri (Guzzi), 1'29''2, 202 kmh.
1 mile : D. L. 20/10/39, Autostrade Brescia-Bergame, Alberti (Guzzi), 27''4, 212 kmh.
1 mile : D. A. 20/10/39, Autostrade Brescia-Bergame, Sandri (Guzzi), 36''3, 160 kmh.
5 miles : 20/10/39, Autostrade Brescia-Bergame, Sandri (Guzzi), 2'23''8, 201 kmh.
10 kms : 20/10/39, Autostrade Brescia-Bergame, Sandri (Guzzi), 3'8''9, 191 kmh.
50 kms : 24/11/38, Monza, Tenni (Guzzi), 16'26'', 182 kmh.
100 kms : 20/11/38, Monza, Tenni (Guzzi), 33'38'', 178 kmh.
500 kms : 17/9/50, Montlhéry, Ruffo, Leoni G.-G., Anderson (Guzzi), 3 h. 20' 1, 150 k.
1.000 kms : 17/9/50, Montlhéry, Ruffo, Leoni G.-G., Anderson (Guzzi), 6 h. 54' 2, 144 k. 9
2.000 kms : 15/8/51, Montlhéry, Monneret, etc... (Puch), 16 h. 53', 118 kmh. 5
3.000 kms : 15/8/51, Montlhéry, Monneret, etc... (Puch), 24 h. 52, 120 kmh. 7
4.000 kms non établi
5.000 kms : non établi
10 miles : 20/10/39, Autostrade Brescia-Bergame, Sandri (Guzzi), 4'56''6, 195 kmh.
50 miles : 20/11/38, Monza, Tenni (Guzzi), 27'10'', 178 kmh.
100 miles : 20/11/38, Monza, Tenni (Guzzi), 53'40'', 180 kmh.
500 miles : 17/9/50, Montlhéry, Ruffo, etc... (Guzzi), 5 h. 29' 8, 146 kmh. 4
1.000 miles : 19/9/51, Montlhéry, Anderson, Lorenzetti, Ruffo (Guzzi), 11 h. 31', 139 k. 8
2.000 miles : 15/8/51, Montlhéry, Monneret, etc... (Puch), 26 h. 40', 120 kmh. 7
3.000 miles : non établi
1 heure : 20/11/38, Monza, Tenni (Guzzi), 180 kmh.
2 heures : 21/9/50, Montlhéry, Anderson (Guzzi), 160 kmh.
3 heures : 17/9/50, Montlhéry, Ruffo, Leoni G.-G., Anderson (Guzzi), 150 kmh.
4 heures : 17/9/50, Montlhéry, Ruffo, Leoni G.-G., Anderson (Guzzi), 148 kmh. 5
5 heures : 17/9/50, Montlhéry, Ruffo, Leoni G.-G., Anderson (Guzzi), 148 kmh. 1
6 heures : 17/9/50, Montlhéry, Ruffo, Leoni G.-G., Anderson (Guzzi), 146 kmh. 6
7 heures : 17/9/50, Montlhéry, Ruffo, Leoni G.-G., Anderson (Guzzi), 144 kmh. 9
8 heures : 17/9/50, Montlhéry, Ruffo, Leoni G.-G., Anderson (Guzzi), 144 kmh. 5
9 heures : 17/9/51, Montlhéry, Anderson, Lorenzetti, Ruffo (Guzzi), 139 kmh. 8
10 heures : 17/9/51, Montlhéry, Anderson, Lorenzetti, Ruffo (Guzzi), 139 kmh. 7
11 heures : 19/9/51, Montlhéry, Anderson, Lorenzetti, Ruffo (Guzzi), 139 kmh. 7
12 heures : 17/9/51, Montlhéry, Anderson, Lorenzetti, Ruffo (Guzzi), 139 kmh. 7
24 heures : 15/8/51, Montlhéry, Monneret, etc... (Puch), 120 kmh. 5
48 heures : non établi



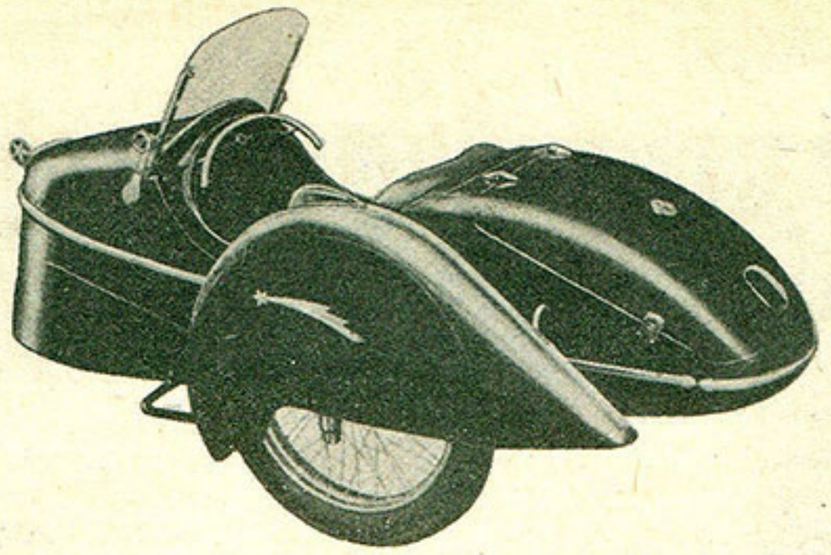
(à suivre)

ACCESSOIRES AGF

BREVETÉS SUR LE MOTEUR CUCCIOLO



Ets FAIZANT FILS et Cie
4, rue Hoche, COLOMBES (Seine) - CHA. 08-47



COMMANDEZ DES MAINTENANT
votre sidecar SIMARD
pour les beaux jours

MOTOS-DANTON

14, rue Danton, LEVALLOIS Seine - PER. 19-11

AGENT GENERAL

Seine — Seine-et-Oise — Seine-et-Marne — Oise

des Sides-Cars SIMARD

vous invite à venir voir les nouveaux modèles à suspension réglable pour MOTOS et VELOMOTEURS

CREDIT SUR DEMANDE — Demandez notre catalogue contre 30 fr. timbres

Spécialiste HARLEY-DAVIDSON type M.P.
PIECES DETACHEES
Agent MONET-GOYON — MAGNAT-DEBON

Achetez une JAPY personnelle et grâce à la méthode express JAPY (livrée avec la machine), vous apprendrez facilement à taper
Votre courrier, vos comptes, vos rapports faits plus rapidement seront parfaitement lisibles et toujours en double

PARIS 7, Rue du Château d'Eau (X°)
Tél: Botzaris 96-00

PAUL GODEY

Détenteur de la Coupe Moto-cross 1951
de « Moto-Revue »

MET TOUTES LES CHANCES DE SON COTE

PALMARES 1951

31 fois 1er
18 fois 2e

IL N'EMPLOIE QUE LES HUILES

SERCO "X"

UN EXEMPLE A SUIVRE !

SOCIETE FRANÇAISE DES PETROLES SERCO
20, Rue Washington - PARIS-8e — BAL. 43-21

Nouvelles Sportives

LA COURSE DE LA COTE LAPIZE

Rappelons que cette classique épreuve qui ouvre pratiquement la saison des courses de vitesse en Ile-de-France, se disputera le dimanche 9 mars prochain à l'Autodrome de Montlhéry. Elle réunira les motos 175, 250, 350, 500, 750 et 1.000 cc. et les sidecars 350, 500, 750 et 1.200 cc. Tous les titulaires de la licence « Nationale » ou « Internationale » 1952 de la FFM peuvent y participer. Précisons que trois montées sont autorisées, dont seule la meilleure compte pour le classement dans chaque classe et catégorie. La clôture des engagements aura lieu le samedi 1er mars 1952. Règlements et inscriptions chez M. E. Mauve, Direction de la Course, 29, bd Charles de Gaulle, Colombes (Seine).

RESULTATS DU MOTO-CROSS DE MARSEILLE

Catégorie 150 cmc. : 1. Romano (AMM) ; 2. Dalmasso (MC Ciotat) ; 3. Ville (MC Phocéen); 4. Amesi (MC Phocéen).

Cat. 175 cmc. : 1. Audemard (MC Toulon) ; 2. Tremelat (MC Gombertois) ; 3. Martin Jaubert (MC Gombertois) ; 4. Massif (MC Phocéen) ; 5. Chesnau (AMM).

Cat. 250 cmc. : 1. Optiker (MC Phocéen) ; 2. Barbaroux (MC Gombertois) ; 3. Reynaud (MC Gombertois) ; 4. Jouve (MC Gombertois) ; 5. Oliva (MC Phocéen).

Cat. 350 cmc. : 1. Godey (Paris) ; 2. Darrouy (Toulouse) ; 3. Charrier (Paris) ; 4. Matéos (Toulouse) ; 5. Aberoux (Béziers) ; 6. Tomatis (Toulon).

Cat. 500 cmc. : 1. Charrier (Paris) ; 2. Prieur (Paris) ; 3. Godey (Paris) ; 4. Théveney (Paris); 5. Darrouy (Toulouse) ; 6. Pellan (MC Phocéen); 7. Marrou (MC Gombertois); 8. Vial (MC Phoc.).

1er MOTO-CROSS DE LA SAISON A MEAUX

C'est le Moto-Club de Meaux qui ouvre la saison de Moto-Cross dans la région parisienne en organisant le 2 mars un Gala de Bienfaisance au profit des Vieux de la Ville avec le concours de Pernod Fils.

Outre des épreuves en 250 avec en tête Adnet et Vinetty, en 350 avec Melioli, Martin, Nory, Jacquemin, Humberjean, en 500 avec Verrecchia, Frantz, Blat, Melin, etc...

Une épreuve de cyclomoteurs se déroulera sensiblement sur le même parcours avec Oubron, Faucheux, Brunet, Sartori, Giraudot, Hugonnet, Lubin et Blanchonnet

SUCCES DES CYCLOCROSSMEN DANS LE PRIX ROBERT OUBRON

Très dur d'après certains, ce parcours comportait un grand nombre de difficultés où les anciens cyclocrossmen prouvèrent leur supériorité sans que la valeur du moteur y soit pour beaucoup. Quoi qu'il en soit, la performance réalisée par le premier, H. Faucheux, sur le circuit de Fontenay, est digne d'intérêt. Le deuxième est Brunet, sur un « Robert Oubron », comme le premier. Troisième Nicolas, quatrième Sartori, etc.... Robert Oubron, qui primait cette course, dut abandonner du fait d'une crevaison à la troisième manche.

EPREUVES FUTURES DE CYCLOMOTEURS

La Commission Mixte FFC - FFM s'est réunie le 12 février 1952 à l'Automobile Club de France, sous la présidence de M. Violet, président.

Après un échange de vues concernant les épreuves réservées aux cyclomoteurs, la Commission rappelle aux futurs organisateurs que les épreuves de vitesse, sous quelque forme qu'elles soient présentées, sont interdites, et elle invite les organisateurs à se renseigner auprès de leurs Fédérations respectives et leur demande de transmettre aussi rapidement que possible leurs projets d'organisation aux fins d'examen par la Commission Mixte FFC - FFM.

16e CIRCUIT D'ENDURANCE ET DE REGULARITE DE HAUTE NORMANDIE

Le Moto-Club de Normandie organise les 19 et 20 avril son 16e Circuit de Régularité de Haute Normandie, sur un parcours de 866 kms épousant les contours de la Seine Inférieure. Afin de répondre aux desideratas de nombreux coureurs professionnels et amateurs, l'avance ne sera pas pénalisée et aucun contrôle secret ne sera effectué. Tous les contrôles seront notés sur le carnet de route, ainsi que l'heure à laquelle ils devront être franchis. Les concurrents en avance seront retenus aux contrôles jusqu'à l'heure idéale de leur passage. Le départ sera donné du siège social, 57, rue d'Amiens, à Rouen, vers 16 h. le dimanche 20.

Bulletins d'engagements sur demande au MCN, ainsi qu'envoi du règlement contre deux timbres poste.

LE MOTO-CLUB DE BERGERAC EN ITALIE ET EN SUISSE

Préparant activement leur 5e Circuit International de Vitesse qui aura lieu les 1er et 2 juin, fêtes de la Pentecôte, MM Sigala et Brassem, de la Commission Sportive du Moto-Club de Bergerac, viennent de prendre contact avec les meilleurs pilotes italiens et suisses. Reçus au siège de la Fédération Motocycliste italienne à Milan, et par les journalistes sportifs transalpins, les dirigeants bergeracois reçurent partout un accueil chaleureux. Après deux entrevues fructueuses chez Guzzi et Gilera, nos compatriotes se rendirent en Suisse où leur visite obtint le même succès.

Bergerac voit loin et grand, et c'est normal quand on connait la valeur et l'ampleur de son Circuit. Qualificatif pour le Championnat de France toutes cylindrées et side, le 5e Circuit de Bergerac se courra les deux jours de Pentecôte sous la direction de M. Jean Weil, vice-président de la FFM.

dans les Clubs

■ MOTO-CLUB CHATILLONNAIS (Tourisme-Sport-Camping). — C'est le 10 février que le MCC tenait les assises de sa 20e Assemblée Générale, séance qui s'est déroulée en présence de près de 200 membres actifs et au cours de laquelle une trentaine d'adhésions nouvelles furent enregistrées.

Après avoir entendu une allocution très applaudie du Président-Fondateur, ainsi que la lecture du rapport moral par le Secrétaire, l'exposé du bilan financier par le trésorier; ces deux comptes-rendus furent adoptés à l'unanimité. On procéda ensuite à la réélection des membres du Comité de Direction qui est constitué ainsi qu'il suit pour 1952 :

Président d'honneur : M. Edouard Depreux, Député de la Seine. Vice-Présidents : M. Marcel Chrisostome, Maire de Châtillon, MM. Georges Monneret, Marcel Perrin et Marcel Beauvais.

Comité Actif : Président : Gabriel Cantalice. Vice-Président : Henri Dourlans et René Jeannin. Secrétaire général : Edouard Lafosse. Secrétaires adjoints : Maurice Pelisson et Jean Sergant. Trésorier général : Marcel Boulet. Trésoriers adjoints : André Hot et René Podevin. Administrateur : Fernand Pré. Archiviste : Richar Dolicque. Délégué au tourisme : Jean Raby. Délégué au sport : Georges Yvetot. Délégué au camping : Pierre Lhermitte. Directeur sportif : Robert Kiéné. Directeurs adjoints : Marcel Renault, Rozert Bonneau, Robert Guignabodet.

Les Commissaires constituant les trois Commissions de travail furent également renouvelés, ces derniers ayant la charge de seconder le Comité dans les activités multiples du MCC.

Enfin il fut également décidé de créer une Section Cylomotoriste qui sera rattachée au groupe des vélomoteurs déjà existant. Nous lançons donc un appel aux usagers de ces petits engins mécaniques pour qu'ils adhèrent nombreux au MCC où ils bénéficieront des avantages du club, de sa compétence et de sa longue expérience des choses motorisées, une cotisation réduite a été instituée à l'intention des futurs sociétaires de cette section spéciale.

■ AMICALE MOTOCYCLISTE PARISIENNE. — Touristes ! Si vous voulez, dans une ambiance sympathique, parcourir l'Ile de France à la découverte de ses curiosités. Venez à nos réunions les premier et troisième vendredi de chaque mois à 21 h. au siège : Tabac Voltaire, 130, bd Voltaire-11e, ou adressez-vous à notre permanence : Café Truchot, 11, rue Vesale, 5e.

L'AMP sort tous les dimanches, dont deux sorties officielles par mois (1er et 3e dimanches).

Programme de mars : le 2 : Royaumont, étangs de Commuelles, 13 h. 30 porte de la Chapelle. Le 9 : Course de Côte Lapize, porte Orléans. Le 16 : Etangs de Hollande, 9 h. et 13 h. 30 porte de St-Cloud. Le 23 : Eliminatoires du Bol d'Or (AMP représentée), porte d'Orléans.

Isolés cordialement invités, vous trouverez à nos réunions et sorties les « feuillets itinéraires détaillés ».

■ MOTO-CLUB BANLIEUE NORD. — Au cours de sa réunion du 2 février, le MCBN a joyeusement fêté son 5e anniversaire. Le banquet, objet principal de ce rassemblement, réunit plus de 60 convives, qui après le dîner prolongèrent la soirée par un bal et l'élection de Mlle Blond, Miss Moto 1952.

■ LAMBRETTA-CLUB DE PROVENCE. — Le L.C.P., bien que ne comptant que six mois d'existence, a déjà donné de nombreuses preuves de sa vitalité au cours de l'année écoulée.

Le principal animateur du club, Sarlin, enleva plusieurs premières places dans des épreuves telles le Rallye des Neiges, la Course de Côte de Sainte Baume, sans oublier Paris-Nice, etc., où il arriva premier ex-æquo avec Granjean, autre grand animateur.

Le Lambretta-Club participa à plusieurs grands rallyes internationaux, tant en France qu'à l'étranger, où il se classa 1er à Lausanne et à San-Remo ; justes récompenses de son dynamisme et de sa sportivité.

■ MOTO-CLUB D'EURE ET LOIR. — Le MC d'Eure et Loir a tenu son assemblée générale, le 19-2-1952. Diverses questions y ont été traitées, entr'autres l'organisation de moto-cross pour la saison prochaine. Les dates suivantes ont été retenues :

11 mai pour la section de Châteaudun ; 20 juillet pour la section de Chartres ; 24 août pour la section d'Illiers.

Plusieurs autres épreuves sont envisagées : sorties, rallyes, trials, gymkanas, etc...

Puis l'on passe au vote pour l'élection du Comité Directeur. Sont élus :

Président : M. Yves Baston. Vice-Présidents : MM. Lemonnier et Paul Bérillon. Secrétaire : M. André Vasseur. Secrétaire adjoint : M. Jean Antonio. Trésorier : M. Maurice Billotte.

Adresser la correspondance à M. Yves Baston, 14, rue Georges Fessard à Chartres. Tél. 0-97.

■ AMICALE MOTOCYCLISTE CASTELNARIENNE. — Au cours de sa grande réunion du 3 février, l'AMC a constitué son bureau pour 1952. En voici la composition :

Président : Chasteau. Vice-Présidents : Langlais, Doublet. Secrétaire : Bonneau. Secrétaire adjoint : Quillet. Trésorier : Langlais. Trésorier adjoint : Morissau. Conseillers Techniques : Devige, Moréal.

M. Chasteau l'ayant demandé, une caisse de secours est créée, qui aura pour but de fournir une aide immédiate aux membres actifs du club, victimes d'un accident de route entrainant une incapacité de travail.

D'autre part, voici la composition de la Commission Sportive : Président : Texier. Vice-Président : Frémont. Commission Tourisme : Président : Girard. Vice-Président : Guérin.

OUVERTURE D'UN MAGASIN

MOTO VANVES SPORT, 1 et 3 Boulevard Brune. Agence Vap, Speed. Sous-agent Ariel, Victoria, etc... Sport, Camping.

Huile et essence

(*suite page* 126)

sible. Ce cambouis et cette gomme sont le résultat de l'oxydation qui affecte l'huile du fait des températures élevées régnant dans le moteur. Une telle oxydation peut, elle aussi, être sensiblement diminuée. Il existe environ 600 brevets concernant ces « anti-oxydants », 86 sont à base de composés azotés, 67 d'amines, 48 de phénol, 53 de sulfites, 13 d'hydrosulfites, 129 de composés soufrés, 96 de composés phosphoreux et 64 divers.

Produits améliorant l'indice de viscosité
(Viscosity Index Improver)

L'augmentation de la viscosité d'une huile lorsque la température baisse et la diminution de la viscosité lorsque la température monte doivent être aussi faibles que possible. Elles ne sont pas les mêmes pour toutes les huiles. On affecte à la modification la plus petite un indice de viscosité (V. I.) 100 et à la plus mauvaise un indice 0. Les huiles ayant un V.I. médiocre peuvent donc être traitées dans le sens d'un V.I. supérieur.

Il existe actuellement environ 70 produits améliorant l'indice de viscosité. D'une façon générale, ce sont des corps de formule très compliquée résultant de la condensation ou de la polymérisation de molécules d'hydrocarbures, de composés oxygénés, d'éthers, etc... Ils sont ajoutés aux huiles à raison de quelques unités pour cent et ils permettent d'améliorer l'unité de viscosité d'une vingtaine d'unités environ.

Les détergents (détergent additive) *et les dispersifs* (dispersion additive), sont une des créations les plus récentes de la chimie moderne des huiles. Le rôle des détergents est de « laver » les surfaces métalliques internes du moteur et de les nettoyer des goudrons, gommes,

calamine, pour retenir ensuite cette crasse dans l'huile. Les « dispositifs » ont pour fonction de diviser ces corps en fines particules et de les maintenir à l'état divisé.

On arrive ainsi à augmenter considérablement la durée de vie d'un moteur, car ainsi il reste toujours parfaitement propre. Ces additifs nous permettent donc d'approcher de très près les qualités d'une huile idéale. Quelques années ont suffi pour que l'on voit apparaître plus de 90 brevets dans ce sens ; 55 concernant des combinaisons organo-métalliques, 10 des phénolates métalliques, 12 des éthers et des acides organiques, 7 des produits de condensation et 11 des corps chimiques divers. C'est au moyen de ces additifs qu'on fabrique actuellement les huiles moteurs H. D. (Heavy Duty Motor Oils) suivant les normes fixées par l'armée américaine.

Produits empêchant la formation d'écume
(Anti-Foam Additive)

L'huile qui est brassée intensivement dans le carter du moteur et par la pompe à huile se trouve intimement mélangée à l'air ; il y a donc souvent formation de mousse. Si cette mousse ne disparait pas rapidement, il arrive que son volume devienne exagéré et qu'elle déborde finalement du carter, d'où perte d'huile. De plus une telle formation de mousse est à éviter, car elle ne permet qu'un graissage très médiocre. Signalons également que les huiles visqueuses ont tendance à mousser bien plus que celles qui le sont moins. Disons simplement que les huiles donnant facilement de l'écume peuvent elles aussi être traitées de façon à supprimer ce dernier inconvénient.

NOS PETITES ANNONCES

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES 275 fr. (taxes
PETITES ANNONCES COMMERCIALES..... LA LIGNE 385 fr. comprises)

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 imprimerie au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes).

MOTOS A VENDRE

350 DKW impec. 105. Blandin 57 r. Louise Michel, Bobigny

NORTON 500 16H b. ét. Bazin 23 r. Gutenberg, Paris-15e.

M. DEBON 1 cv. Pellard 20 rue Laffitte, de 8 à 9 h.

M GOYON 500 c. b. ét. 65. Petitalot 11 r. Ernestine-18e.

BSA 500 culb. ét. nf sél. 4 v. f. t. éq. compl. fer. rep. 125 250. S'adres. BOBIO 233 bd Aristide Briand, Montreuil.

350 MATCHLESS cul. et 125 Gn.-Rh. R4, BOBIO 233 Bd Aristide Briand, Montreuil.

175 PEUG. 51 télescop. ét. nf AURY 144 rue St-Maur, 11e.

V. Norton 16H r. 6000 k. ét. nf 1re main px in. vis lundi Judas 123 r. l'Université 7e.

BMW 750 cul. side port. prix intér. moteur 3000 k. PITOU 139 rue l'Université, 7e.

BERNARDET 125, 5000 kms 95000. BERTRAND 5 allée Poulbot, Savigny sur Orge SO

125 M. DEBON 8000 kms tous les mat. COLLIN 51 r. des Carrières, Epinay sur Seine.

PEUGEOT 125 bl. mot 4 vit. sél. pied f. tél. ét. nf 90000 Leloire 52 r. Lisbonne 8e.

TERROT 500 cul. acc. 100. Tarot 56 Falguière, Ség. 63-47.

TRIUMPH T100 imp. tél. Tarot 56 Falguière SEG. 63-47.

VICTORIA 200 parfait état. PELTIER 5 imp. Ribet-15e.

PART. v. side Terrot 500 parf. état. LIT. 13-42 (avant 10 heures le matin).

250 NSU cross f. t. Lemarie 11 Fr. Mutualiste Boulogne/S.

M. GOYON 125 4500 kms dble emp. 95. écr. CHATRAS Lepouder, Dammartin-en-Goële.

M. GOYON 250 culb. ét. neuf VAGINET 24 r. Emile Zola, Drancy (visible samedi).

175 PEUG. nombr. acc. 176 TC4 4500 k. px 155000. 98 av. Félix Faure, Nanterre (Seine)

BSA 250 C11GL modèle 1951 équipée. GRENIER René, 25, rue d'Antar, Epone (SO).

MATCHLESS f. té. civ. compt. t sad exc. ét. BEASSE 27 r. Molière, Montreuil. Vis. mat.

PUCH 125 sport 6000 kms, ét. nf 1re main, t.-sad, 130. v. apr. 19 h. dim. mat. Rouyer 20 bis rue Dagobert, Clichy.

V side Steib ou éch. c. 1 pl. 1/2 ou 2. Stam 52 r. Archives

GN. RH. AX2 8 cv, pf. ét. Fare 4 cité Riverin, 10e.

R. GILLET 750 bel. aff. av. ou s. side. Sabotier 94 r. Henry Barbusse, Meudon. Obs. 18-81

R. Gillet 750 side b. éq. Guillaume 22 r. Rottembourg-12e.

125 MOTOB. lat. ex. ét. t. éq. vis. sam. Brinon 6 r. Affre-18e

NEW-MAP 125 b. ét. Péreira 5 rue Emile Allez, 17e.

BSA 500 cul. 7000 k. c. nve mod. B34 f. tél. sus. ar. sél. 4 v. PRIMAULT 10 imp. Bruyères, Les Lilas.

TERROT 125 cul. ETD toute équip. ét. nf 100000. LENNE 82 av. Leclerc, Le Bourget.

LAMBRETTA c. neuf garanti écr. BADIE 2 r. Bleue-9e.

G. R. 125 f. tél. R3 impec. 1re main sacrif. 70000 ou éch. contre + fort. DAU. 05-94.

V. ou éch. au plus offrant ctre matér. nf (motos, vélom. mobyl. etc.) envir. 20 tonnes de pièc. dét. motos de récup. compren. moteurs, boites vit. magn. cart. moteurs et B.V. embiel., cyl. culas., pignons distrib. et B. V., réservoirs, g. boue, cadres, fourches, etc. mach. compl. et à remonter. Le tout vis. trié et classé. La plus grande part. est d'origine étrang. (Angl. Allem.) vendu av. certif. d'orig. des Domaines.
Voiture de sport Darlmat, boite Cotal. DEWASMES Ch. 32 rue d'Isbergues, Aire sur La Lys (P. de C.) tél. 116

JAWA 350 2 cyl. impec. peu roulée. SONDEYKER 2 rue Henri Barbusse, Levallois.

250 BSA 4 v. juin 51, toute équipée. ALLIE 12 rue M. Berthelot, Montrouge (heures travail) POR. 20-23.

NSU 600 sup. cul. side Bern. pns nfs ét. méc. pf. Jas.25-99

BMW R23 f. tél. BOFFIN 53 rue des Plantes, à Montgeron (Seine et Oise).

DKW 500 SB 12000 k. ex. ét. Lucien GEORGE, Ség. 18-03.

P56 125 4 v. f. tél. 1951. Vignon 62 Férou-6e. ODE.81-79

TERROT 500 4 vit. ex. état avec ou sans side bs px. DURAND 23 r. Roger François, Maisons-Alfort vis. sam. dim.

MALTERRE Ydral 125 cc 5000 kms parf. état équip. 100000 Tél. TRE. 21-76 (le matin).

FN 500 av. side tr. b. état éq. LAMOINE 31 r. Claude Bernard, Issy-Mx (soir).

DKW 350 NZ r. à neuf 170. side lég. Carpio. ROUSSEAU 71 r. Romainville-19e (h. rep.)

NSU 500 a. ou ss side Chancel 20 r. P. Curie, Bagnolet.

TRIUMPH all. 200 cc px 95000 15, bd A. France, Boulogne.

TERROT 350 lat. tr. b. état 70000 fr. Tourigny 91 bis rue d'Aguesseau, Billancourt.

TERROT 500 f. t. am. ar. ét. nf Pagnard 76 r Charenton12e

PEUG. 500 culb. 4 v. sél. 100 Lajudi 6 r. Et Renan Issy Mx

500 *TRIUMPH* twin. 125 Hardy 500 *NORTON* culb. 350 Peugeot side Bernardet. 750 Gillet Herstal av. side. Vélomoteur ZENKL 6 pas. Four à Chaux19e

125 PEUGEOT. 56 paral. sél. équip. impec. 95000. Millereux 17 r. Gautherot, Gentilly.

350 DKW NZ suspension AR. 350 DKW NZ impec. garantie. 250 DKW NZ Rallye. Brunet 116 Bd Serrurier, Paris, 19e.

AMATEUR de DKW, une seule adresse : 116, bd Serrurier, Paris, 19e.

URG. 250 Excelsior Racing cul. br. parf. ét. 145000. EMO 129 Av. Simon Bolivard 19e.

SUPERBE 500 culb. mot. Mag sidecar px int. après 15 h. LEBROT 11 Bel Air, Cachan.

VDS 750 cc R. Gillet avec side b. ét. p. int. SIBRA 68 rue Dulong 17e. Visible 20 h.

A VEND. 125 G. R. b. ét. 35. IVP 112 Chemin Vert 11e.

500 ARIEL Red Hunter 4000 k. Zenkl 6 pas. Four à Chaux19e

FN Bernardet 750 cmc. : 45. Epave Gillet d'E. 350 : 10. Peugeot P110 :. 45. P53 : 35. Mobyl. av. tamb. : 32. Dim. matin t. l. j. sauf lundi, 83 av. A. France, Choisy-le-Roi (Seine).

SIDECAR Précis. type port. ét. nf cse ach. voit. DEY, 8 imp. J. d'Arc, Aubervilliers.

ALMA mot. Ydral susp. AV AR 90000. André 68 r. Dulong

MOTOBEC. Poney 90 cc ex. état. SEICAM, Opé. 81-47.

EPAVE Gilera 500 lat. ét. mar. Piédallu, La Machine (Nièvre)

SPLEND. sidecar Motobécane 90000. CHRISTIAN Mén. 78-04

CUCCIOLO 1600 k 52000. Block 2 av. Résistance, Chaville.

MOTOB. 175 parf. ét. ent. équip. 135000. BRISSET 123 r. du Dr Bauer St Ouen (Seine)

PART. v. BMW R12 750 imp. av. ou sans side urgent, 18 bd M. Berteaux, Sannois (SO).

BMW R12 éq. état neuf, 1 pneu neuf rech. prix à déb. TOUTFAIRE 5 r. Saulpic, Vincennes (ap. 18h. sam. dim.)

R. Gillet 1940, 750 imp. Max Boutmy, Bourbon l'Archambault

V. av. ou ss side de course Norton 600 ACT, la plus rap. en Europe gagn. plus gds px. Ecr. VANDERSCHRICK Fr. 572 Chée de Mons, Bruxelles

SIDE Simard. Poignand 126 r. Louis Rouquier, Levallois.

500 ARDIE 135. BERTHIAUD Ste Marie, St Chamond (L.).

500 TERROT RGST 2000 kms 2 casques Geno oct. 51, le sam. 44 r. Letellier, 15e.

500 NSU cul. parfait état. GRESSER, Le Cormier (Eure)

PEUGEOT 4 cv culb. mod. spt b. ét. gén. CHEVALLIER Rémi, Ivry la Bataille (Eure).

JONGHI 125 parf. ét. 70000 fr. Téléph. ETO. 37-01.

SIDE genre Précision bateau malle ar. Garage 284 A. J. Jaurès, Drancy (Seine) 30000

HARLEY DAVIDSON 1200 type U. 1939 compl. avec cart grise à remonter en 1 seul lot. pièces BMW R75. 1 four. téles. 1 moteur. 3 boites vites. etc... MALET 27 r. Aviation, Drancy

DE VERITABLES occasions ! provenant de reprises :
500 Zund. 4 v. av. ou s. side
350 Monet-Goyon 4 v. P.S 47 Sidecar Bernardet.
125 cc Terrot dern. modèle.
125 cc Magnat-Debon.
125 cc Motobécane D.45.
125 cc Peugeot fche tél.
125 cc M. Goyon dern. modèle
125 cc Peugeot P55 GL.
ABI Motobécane 4 tps lat.
125 cc. R. Gillet 4 v. fche tél.
100 cc M. Goyon fche tél.
125 cc Gnome-Rhône R3.
PARIS-MOTO 55-57 r. Brancion-15e. Lec.93-57 (Mo Conv.)

SIDE 350 Motoconfort 125000 bon état. LAUBY, Ent. 07-64 23 r. Ferme, Vitry s/Seine.

ON DESIRE ACHETER

ACH. à part. 350-500 ang. all. peu rlé. Werquin Anj. 20-63.

SERTUM 500 lat. même mauv. ét. Ecr. Olivier J. 43 r. Branly, Sotteville les Rouen (S.I.)

ACH. ttes motos au comptant FAURIE 8 av. St-Ouen Paris

500 NSU même épave. CHAIZE, 22 Cours Tolstoï, Villeurbanne (Rhône).

LADEVEZE ACHAT MOTOS COMPTANT
Dépôt - Vente - Crédits et repr. de votre ancienne motocyclette, ETO. 24-66, Paris-17e, 50, rue Brunel.

ACHETE COMPTANT
moto Angl. 350 ou 500 mod. indif. THIERY 19 r. des 2 Communes Montreuil (sam. slt)

ECHANGES

VDS ou éch. 11 Cit. spt ctre 500 ou 650 bicyl. Ang. ou All. Zenkl 6 pas. Four à Chaux-19e

PART. v. ou éch. ctre cam. 1 T. side Terrot cul. 4 vit. abs. c. neuf. François PER. 49-36

VOITURES A VENDRE

SALMSON 8 cv 4 pl. 2 pt. déc. 4 v. tr. bien 155. BERGOIN 93 av. Gab Péri, Asnières.

PART. v. 201D b. ét. Dumaine 36 d Galieni, Bry sur Marne

AUSTIN 6 cv c. i. 49 en rod. 4 v. repr. bel. moto. Leclerc 83 bis r. Ph. de Girard 18e.

VOITURETTE Rovin 48, 2 CV prix 155. DEF. 18-56.

4 CV Renault. M. Madelaine 12 r. J. Ferry, Billancourt.

DARMONT spéc. 38 6 cv culb. m. ar. pns nfs Paris rdz-vs NADO 105 r. Turenne, Bordeaux (Gde).

5 CV cabr. déc. 150 et cycle car 65. reprend vélomoteur. Sceaux 204 r. Belleville-20e.

DIVERS

LEÇONS Français, Anglais, Allemand, Russe par dame expérimentée. ODE. 65-02 (matin)

EMPLOIS

FABRIQUE équip. pour vélos motos, sports, référ. 1er ordre cherche représ. introduits pr qq. sect. libres Métrop. Suisse, Belgique, Luxembourg. Ecrire au Journal : PA-1074.

MECANIC. qualifié connaiss. toutes motos. GRISET 32 rue du Landy, Aubervilliers.

UN contremaitre et ouvriers mécan. motos et scooters pr mont. en série à la chaine sont demandés. GUILLER Frères, Fontenay le Comte (Vdée)

Moto revue DES MAINTENANT MET EN VENTE
LA NOTICE D'ENTRETIEN DES Peugeot
P 55 - 56 - 155 - 156 et 176
Un très beau volume de 104 pages très documenté et largement illustré, sous couverture cartonnée.
Prix à nos bureaux : 475 fr. — Franco Poste : 520 fr. — C.C.P. 297-37 PARIS

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-17e Dépôt MACOMBYNN ETO. 15-53
MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

Un modèle *SABLÉ* est conçu pour durer

EXIGEZ
qu'il vous soit
présenté

En vente chez
tous bons
spécialistes.

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

TUYAUX D'ÉCHAPPEMENT SILENCIEUX MOTOS CHROMÉS

PNEUS pour Motos, Vélomoteurs et Scooters
Carburateurs et Pièces AMAC et GURTNER
Tansad - Coussins AR LYCETT
Guidons AMAC et MAGURA
Chaînes BRAMPTON et YELLOW

Marc MARTIN
8, Rue des Plâtrières - PARIS-20e
Pour renseignements prière joindre timbres.

Ets TAILLANDIER
61, rue de la Prévoyance, Vincennes

Le casque GENO

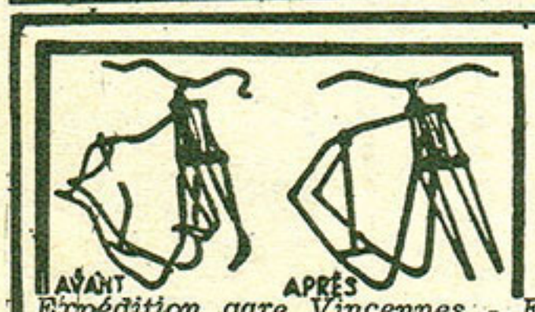
Modèle Sport
à bourrelet

A calotte métal léger
à haute résistance
IMPERFORABLE AUX CHOCS
Prix imposé : 3.500 fr.
Vente en gros :

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

---

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



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

Seul! sans redresseur ni batterie!...

L'AVERTISSEUR

ARGO-RADIO

Alimenté directement par le VOLANT MAGNETIQUE
est adaptable sur tous
VELOSOLEX, VELOMOTEURS et MOTOS LEGERES

AGENT GENERAL France - Colonies - Bénélux
P. BONNET
78, av. Général Leclerc, BILLANCOURT — MOL. 60-99
VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT

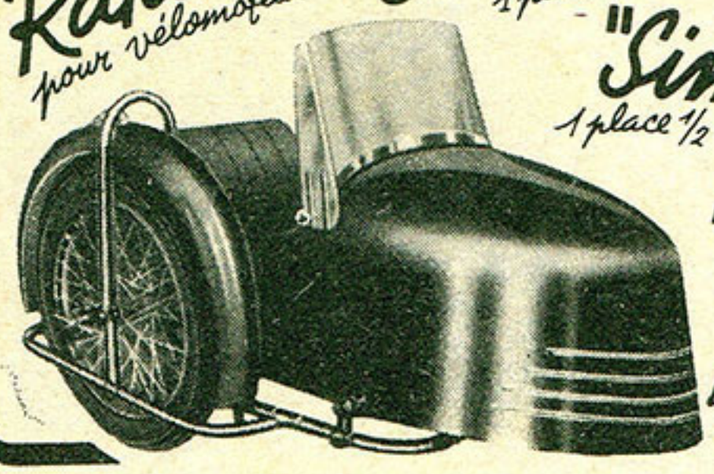
B.M.W. Agence Générale pour la France
LATSCHA
16, rue Aug.-Bailly, ASNIERES - GRE. 17-93

La nouvelle gamme des sidecars Bufflier

"Rafale" pour vélomoteur

"Sirocco" 1 place pour moto

"Simoun" 1 place 1/2 en tandem



DOCUMENTATION GRATUITE

31 cours Emile Zola Lyon-Villeurbanne

LE PLUS MODERNE DES CASQUES

"BAYARD"

(modèle déposé)

EN LIEGE NATUREL
CONTREPLAQUE
EXTRA LEGER
RESISTANT
ELEGANT
EFFICACE

Vente en gros :
Ets D.C. - 28, rue Château-Landon - PARIS-10e
Fournisseur exclusif des motards de la police

DE LA PLUS PETITE A LA PLUS GRANDE CYLINDREE

HUILE SPÉCIALE SOMAGIC pour 2 temps MOTO MIX OIL

- MELANGE instantané au carburant.
- STABLE ne dépose pas au fond du réservoir.
- PURE ne calamine pas la bougie.
- POUVOIR DE GRAISSAGE ELEVE : évite le serrage des pistons.

EN VENTE : *Garagistes, Motoristes, Stations-Services*

ou Coffret de propagande de 6 cônes doses pour 30 litres d'essence, Franco 630 frs.

SOMAG - Colombes
15, r. Thomas d'Orléans
COLOMBES
Tél. : CHA. 19-88
(lignes groupées)

L. JEANNIN

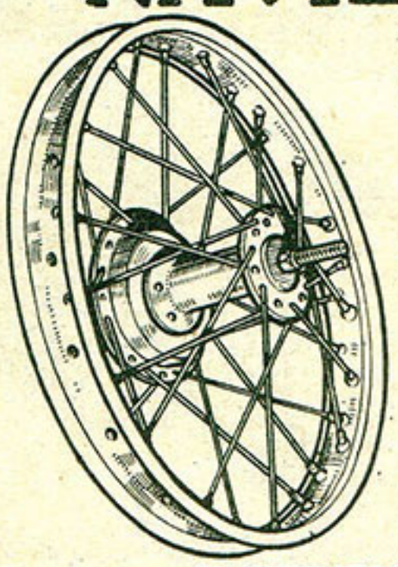
Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932
VENTE — ECHANGE — REPARATIONS
Représentant de toutes marques Françaises et des motos JAWA, OGAR (Station-Service)
11, Avenue de la Porte de la Plaine — PARIS (15e)
Métro : Porte de Versailles Tél. : LEC. 80-62

AVIS AUX AGENTS MOTOBECANE
Le Freinage Mobylette résolu grâce au déflecteur à gaz

MORIEX DEPOSE

DUMINIL
8, rue Denoyez - PARIS-20e
qui évite le dépôt d'huile sur la roue AR et permet l'évacuation normale des gaz
Prix détail : 125 francs
Nos représentants se tiennent à votre disposition pour vous le présenter

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-14e
GOB. 72-98 Métro Alésia
EXPEDITION EN PROVINCE

Jeunes !

un métier passionnant et bien rétribué est à votre portée

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

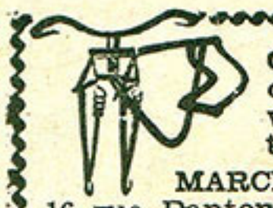
Vous qui aimez la mécanique et l'électricité automobile, faites comme lui. Sans quitter votre emploi actuel ou pendant vos loisirs, vous pouvez, en quelques mois, apprendre un métier qui vous procurera rapidement de bons gains et assurera votre avenir par de nombreux débouchés dans des branches les plus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

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

COURS TECHNIQUES AUTO
Service : 11
Rue du Docteur-Cordier
ST-QUENTIN (Aisne)

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

HARLEY - DAVIDSON
Agence Officielle : 14, bd Soult - PARIS-12e
DOR. 49-42
— Stock pièces détachées —
Echange Standard Complet
REALESAGES — EMBIELLAGES
REPARATIONS REVISIONS



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.

« PLEXIGLAS »
MATIERE PLASTIQUE TRANSPARENTE REMPLAÇANT LE VERRE POUR
PARE-BRISE MOTO - SCOOTER
Articles camping : timbales, boîtes à savon, boîtes à vivres, étuis brosses à dents, etc...
Ets G. CLAIR, 20, rue Chapon, PARIS-3e - ARC. 78-53

Pour toute correspondance avec « MOTO-REVUE », n'omettez pas de joindre un timbre pour la réponse.

N'ATTENDEZ PLUS :

Pour commander votre Vélomoteur ou Moto

LA

Sté MOTOCYCLE

166, Rue Lafayette - PARIS-10e

Métro Gare du Nord Tél. : NORd 07-59

Vous offre des conditions de

CREDIT

pour toute la France

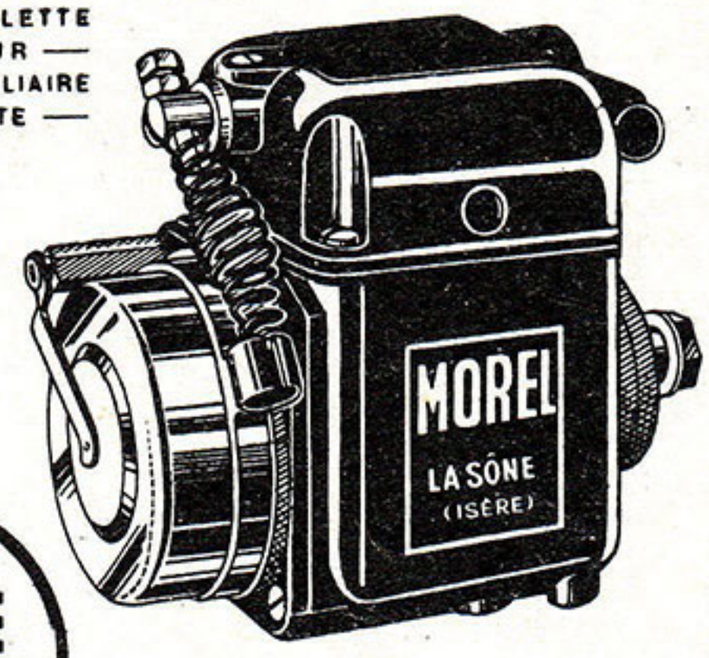
LIVRAISON IMMEDIATE

TERROT — JONGHI — D.S. MALTERRE — JAMES — ALCYON — GNOME-RHONE MONET-GOYON — N.S.U. — AMBASSADOR ARIEL — VELOCETTE — RADIOR BERNARDET

Catalogue contre 50 francs en timbres poste

MAGNETO

POUR MOTOCYCLETTE — VÉLOMOTEUR — ET MOTEUR AUXILIAIRE — DE BICYCLETTE —



HAVAS

USINES : LA SONE (ISÈRE) DOMÈNE (ISÈRE)

MOREL

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SONE (ISÈRE) - TÉL. 19

AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPÈRE, PARIS (17e) TEL. CARNOT 96.16

MAGNÉTOS VERTICALES · MAGNÉTOS HORIZONTALES
ALLUMEURS · INTERRUPTEURS DE BATTERIES · COUPLEURS SÉRIE PARALLÈLE
PÉDALES DE DÉMARRAGE · COMMUTATEURS D'ÉCLAIRAGE · RENVOIS D'ANGLE
— BOBINES ET CONDENSATEURS D'ALLUMAGE —

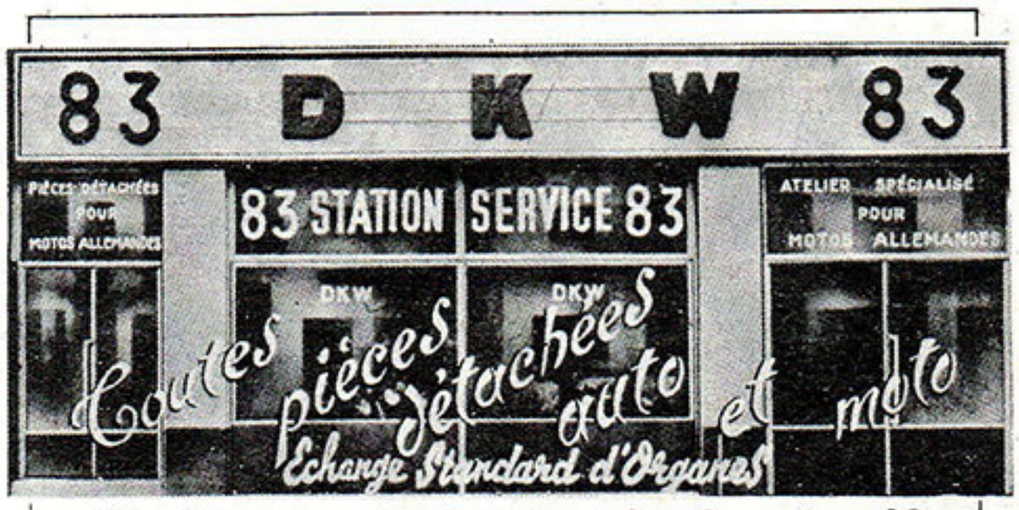
MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR 38 r. du Château-d'Eau PARIS-10e NOR. 08-09

TOUS vêtements de cuir : MOTO AUTOMOBILE SPORT VILLE

Exigez la marque CHROME-CUIR

CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE



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

Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

DRESCHMOTOR Motos DRESCH — D.F.R. —

PIECES DETACHEES D'ORIGINE

TOUS REALESAGES ET PISTONS — EMBIELLAGES

TOUTES MARQUES MOTOS — MEILLEURS PRIX ET QUALITE — RAPIDITE DE LIVRAISON

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

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

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

LES MEILLEURES MARQUES

SPÉCIALISTE B.M.W. - Tous les derniers modèles

VENTE — RÉPARATION — ENTRETIEN

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

Imprimé en France tous les samedis par Imprim.-Auto-Impressions Publicitaires, 12 r. de Cléry, Paris-2e N° 1.074 1952. — Le Directeur-Gérant : C. LACOME. — Dépôt légal, 1er trim. N° 003

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

M O V E A — Importateur exclusif pour la France, 79, Av. de la Grande-Armée, PARIS-16e — COP. 40-65-27-23