

40^e ANNEE. — 15 MARS 1952. — N° 1.076.

Moto revue

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

30 frs

**COMMENT NAIT
UNE MOTO**



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

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

A la côte Lapize, Murit et Emo établissent le record side-car 500 cmc.
à 80 kmh. 899 de moyenne.

12am

SUR VOTRE VÉLOMOTEUR...

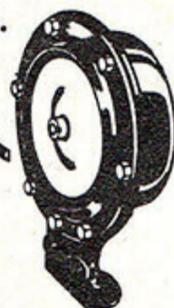


L'AVERTISSEUR ÉLECTRIQUE SANOR A HAUTE FRÉQUENCE
Breveté S.G.D.G.

LE SEUL fonctionnant directement sur le volant magnétique **SANS BATTERIE** grâce à son filtre qui redresse et double la tension.

APPEL SÛR, INSTANTANÉ SANS LACHER LE GUIDON

Notice sur demande



SANOR

86, r. J.-P. Timbaud, COURBEVOIE (Seine)

SANOR

1^{er} 2^{ème} 3^{ème} prix!
AU DERNIER CONCOURS DE SILENCIEUX DU T.C.F. SUR UNE TRENTAINE DE CONCURRENTS

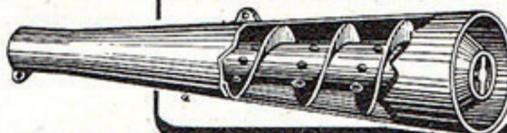
SILENCIEUX WILMAN

SILENCIEUX A PASSAGE LIBRE DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT
AUGMENTATION DE PUISSANCE
MEILLEURES REPRISES
ÉCONOMIE D'ESSENCE
SILENCE PARFAIT
POUR 4 TEMPS 250 A 1000 cm³



SILENCIEUX "TROMBLON"

MODÈLE A SPIRALE DÉMONTABLE POUR 2 ET 4 TEMPS



SUPER SILENCIEUX TORPILLE
POUR MOTOS 2 ET 4 TEMPS



SILENCIEUX A SORTIE CINTRÉE

POUR 100 & 125 cm³
2 ET 4 TEMPS



3, RUE D'EVREUX - COURBEVOIE (Seine)

LICENCE DUCATI

48 cm³

uccicolo



M. ROCHER

CONSTRUCTEUR FRANCE

USINES à CENON (Vienne)
Bureaux commerciaux : 36^{ter}, Av. de l'Opéra, PARIS. Opé. 08-96

N'ATTENDEZ PLUS :

Pour commander votre VéloMOTEUR ou Moto

LA

Sté MOTOCYCLE

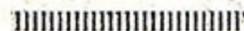
166, Rue Lafayette - PARIS-10^e

Métro Gare du Nord Tél. : NORd 07-59

Vous offre des conditions de

CREDIT

pour toute la France



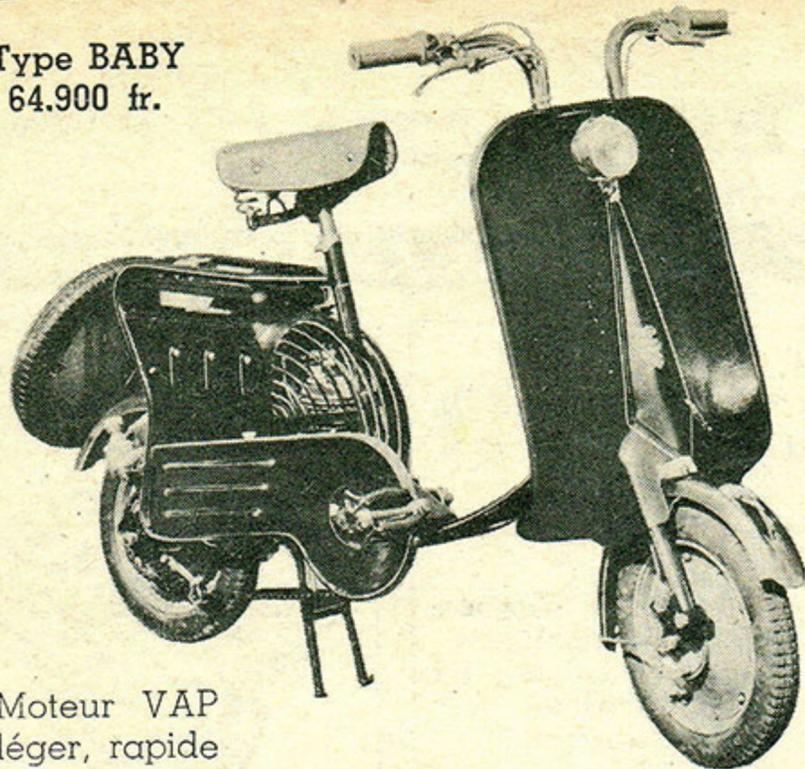
LIVRAISON IMMEDIATE

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

Catalogue contre 50 francs en timbres poste

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Type BABY
64.900 fr.



Moteur VAP
léger, rapide

Constructeur :

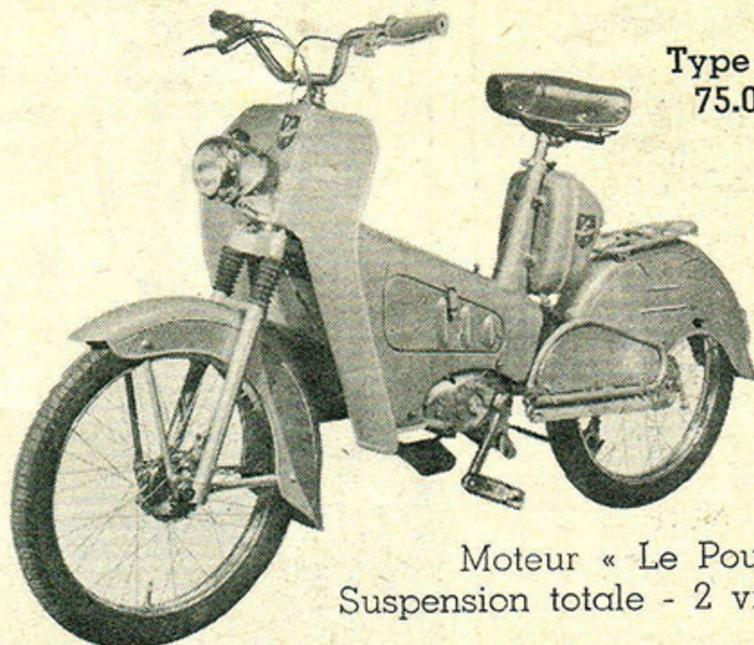
MANUFACTURE FRANÇAISE DU SCOOTER

« ARDENT »

47, rue G. Clémenceau CANNES - (A.M.)

Concessionnaires :

- PARIS - 5^e G.S.M. - 8, rue des Ecoles
ODE. 62-98.
PARIS-12^e Garage P.L.M. - 24, Bd Diderot
DID. 95-01.
PARIS-15^e GARDINIER - 52, rue d'Alleray
VAU. 33-61.
PARIS-16^e STATION-SERVICE 83 - 83, av.
de la Gde-Armée - PAS. 49-25.
LA GARENNE-COLOMBES - 63, avenue du
Général de Gaulle - CHA. 45-25



Type AZUR
75.000 fr.

Moteur « Le Poulain »
Suspension totale - 2 vitesses

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

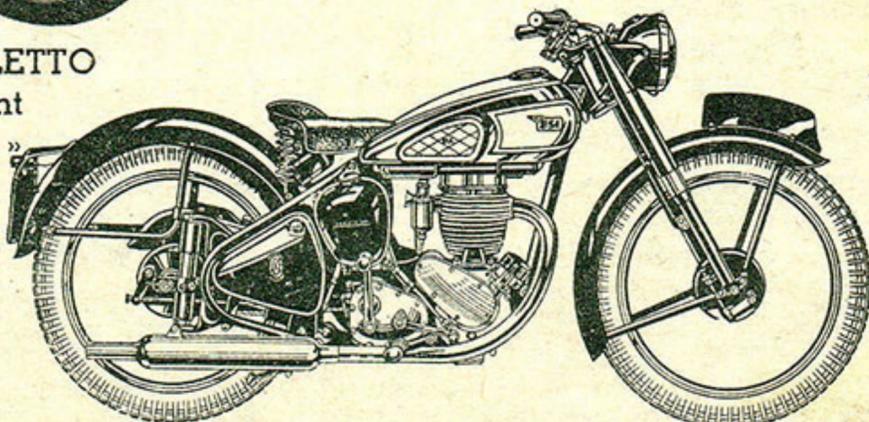
machines

sans exception



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

BSA



GIMA 175 Sport

LIVRAISONS LES
PLUS RAPIDES

Directeur-Gérant :

N. ANGELI

Tél. : MOL. 15-46

Métro : Billancourt

Documentation 50 fr.
Renseignements 30 fr. timb.

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Pierre Monginet

MOSQUITO - MONET-GOYON

SPECIALISTE MOTEURS A-M-C



9, Boulevard Murat
— PARIS-16° —
Porte d'Auteuil

MOTOCONFORT

Jeunes !

un métier passionnant
et bien rétribué
est à votre portée

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

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

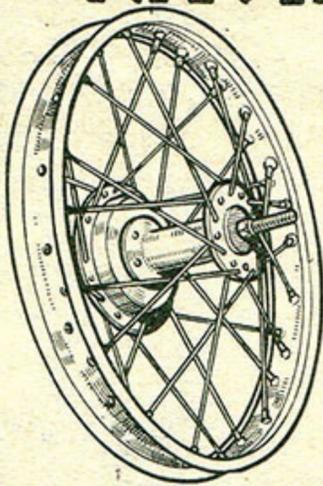
Une intéressante docu-
mentation vous sera en-
voyée **GRATUITEMENT** si
votre demande de rensei-
gnements est adressée au-
jourd'hui même aux :

**COURS TECHNIQUES
AUTO**

Service : 11

Rue du Docteur-Cordier
ST-QUENTIN (Aisne)

NAVILLE Frères



CONSTRUCTION
TRANSFORMATION
REPARATION
DE ROUES

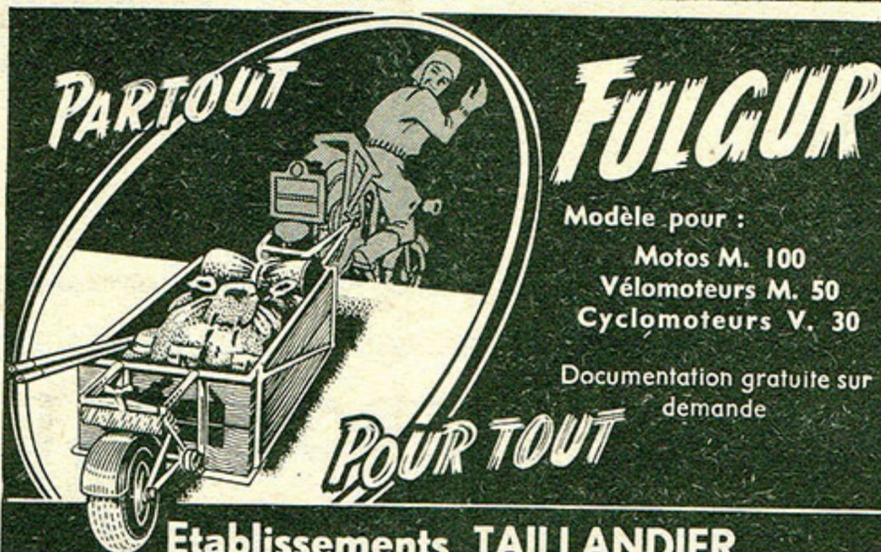
pour

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

25, rue Bezout - PARIS-14°

GOB. 72-98 Métro Alésia

EXPEDITION EN PROVINCE



Modèle pour :

Motos M. 100

Vélocycleurs M. 50

Cyclomoteurs V. 30

Documentation gratuite sur
demande

POUR TOUT

Etablissements TAILLANDIER

61, Rue de la Prévoyance VINCENNES Tél. : DAU. 51-77

DE LA PLUS PETITE
A LA PLUS GRANDE
CYLINDREE



- MELANGE instan-
tané au carburant.
- STABLE ne dépose
pas au fond du ré-
servoir.
- 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)

ACHAT VENTE REPRISE

Crédit immédiat sur neuf et occasion

Magenta-Motos

9, Bd Magenta - PARIS-10° - Tél. : NORd 11-60
(Métro République)

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

A.G.F. — ARDENT — GRANDIERE

Pièces détachées A.M.C.

Accessoires - Equipements
et la MOBYLETTE

DISTRIBUTEUR OFFICIEL

BERNARDET

Scooter 125 et 250

Agent :

FOLLIS - SACHS 98

JONGHI 125 et 250

MONET-GOYON

T.W.N.



EQUIPEMENTS — ACCESSOIRES — CREDIT

BERRUELLE

26, Av. du Bac - La Varenne (Seine) GRA. 47-31

MOTOCYCLISTES !...

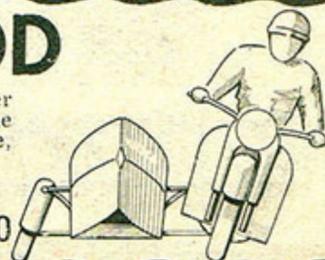
Le SIDECAR INCLINABLE

L. VANNOD

ultra léger (22 kgs complet avec capote et pare-brise) spécialement conçu pour transporter confortablement vos enfants, assis ou couchés, en toute sécurité, équipera votre machine de 125 à 250 cmc. sans aucune modification mécanique. Inversible et instantanément démontable, il vous émerveillera par sa stabilité et sa maniabilité. Un essai vous convaincra !

SPORTS LOISIRS Distributeur

41, av. de Neuilly, NEUILLY-s-SEINE - Pte Maillot - MAI. 90-40



MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

ACHETEZ A CREDIT

En payant tous les mois votre moto ou vélomoteur de votre choix... Prenez vos précautions... Pour certaines marques nous demandons de très longs délais...

Barbès - Moto - Cycles

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

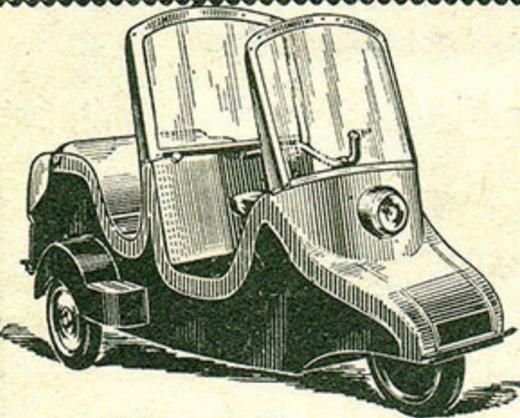
AGENCES OFFICIELLES

TERROT - GIMA - JONGHI
GUILLER - BSA - SUNBEAM

DEPOT VENTE

ACCESSOIRES — SIEGES FERIDAX - MERAT
SACOCHEs — CASQUES

Ouvert tous les jours de 8 h. 30 à 19 h. 30
même le Lundi — Fermé le Dimanche.



CYCLECAR POINARD

A.M.C. 175 cmc.
4 temps - culbut.
3 vit. - 3 places
Puissance administrative : 1 CV
Puissance effective : 8 CV.

65 kms à l'heure - Assurance tarif réduit

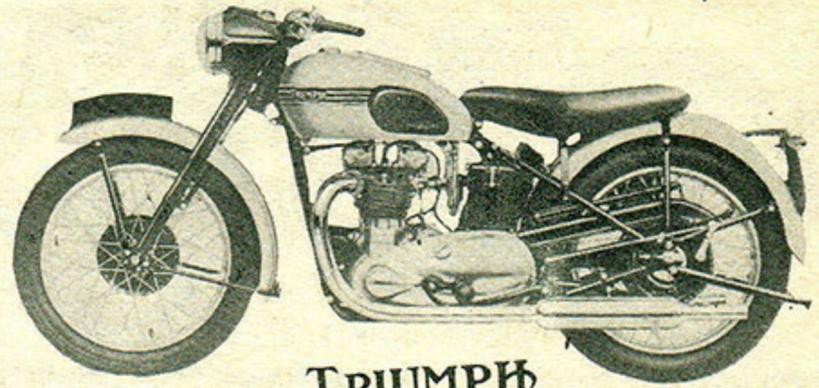
POINARD PIERRE (Constructeur)
54, rue Etienne Dolet CACHAN (Seine) ALE. 34-41

Pour Documentation illustrée, joindre timbres.

St-PAUL-MOTOS

1, Rue de Rivoli - PARIS (4^e)
Métro Saint-Paul Tél. : ARC. 71-46

Le Salon permanent de la Motocyclette



D.K.W. TRIUMPH JAWA

TERROT - MOTOCONFORT
MONET-GOYON - GNOME-RHONE - ALCYON
RAVAT - GUILLER - RADIOR - R. GILLET
GILLET D'HERSTAL - VALLEE - JONGHI - M.R.
A.G.F. - DERNY - MOSQUITO - VESPA - AMI

et la *Mobylette*

Tous les accessoires et l'Équipement

REPARATIONS PAR SPECIALISTES

Vente à crédit Renseignements contre 30 francs de timbres

Magasin ouvert tous les jours sauf Dimanche,
de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

À calotte métal léger
à haute résistance

**IMPERFORABLE
AUX CHOCS**

Prix imposé : 3.500 fr.

Vente en gros .

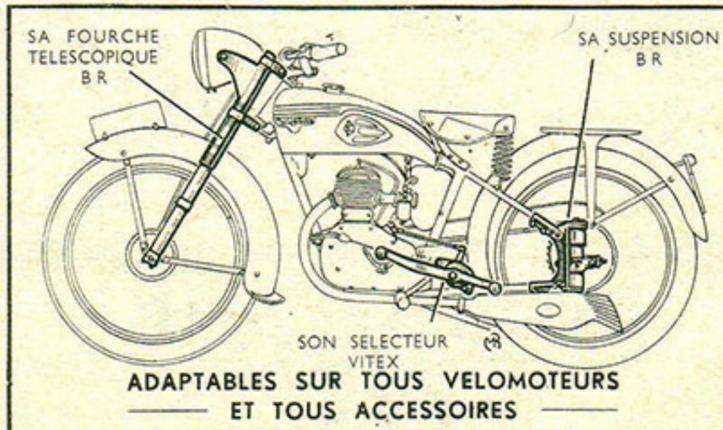
Ets GENO 6, Faubourg Saint-Honoré
PARIS-8^e — ANJ. 12-38



SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER

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

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



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

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

Motocyclistes !... ATTENTION !

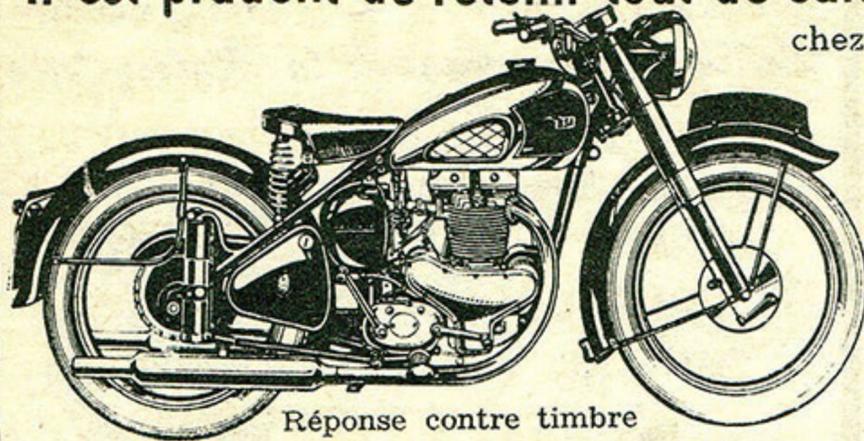
Il est prudent de retenir tout de suite les

BSA et



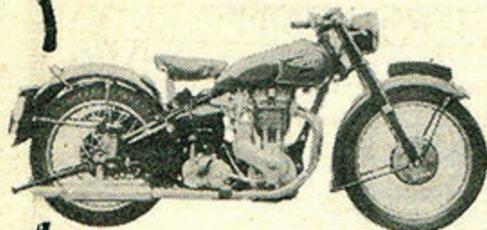
chez

A. CHARRIER



Réponse contre timbre

Champion de France Vitesse 1936
 28, Rue Davoust
 43, Av. Ed. Vaillant
 PANTIN (Seine)
 ATELIER DE REPARATIONS ET OUVRIERS
 SPECIALISES POUR ENTRETIEN ET GARANTIE
CREDIT Toutes les machines livrées
 sont traitées avec REDEX



ARIEL VH susp. AR.
 281.500 fr.

La plus grande représentation de motocyclettes et scooters. SEUL LADEVEZE fera la reprise de votre ancienne motocyclette, le reste à crédit, pour une motocyclette neuve ou d'occasion.

ARIEL - PANTHER
 O.E.C. - DOUGLAS
 SUN (Angleterre)
 VICTORIA - UT. -
 RIXE (Allemagne)
 UNIVERSAL (Suisse)

Paul VALLEE 125 cc. : 157.000 fr. - 175 cc. : 176.000
 JONGHI 125 cc. : 112.500 fr. - GNOME-RHONE
 125 cc. - ALMA 125 cc et 175 cc. - GUILLER 125 cc.
 et 175 cc. - MONET-GOYON 100 cc. sélecteur,
 125 et 200 cc.

Scoter SPEED : 121.500 fr. - Scoter LOHNER :
 140.000 fr. - SACHS (Françaises).

Grand choix d'occasion.

EXPEDITION FRANCE ET COLONIES

Toutes motocyclettes neuves vendues : entretien
 gratuit 6 mois.

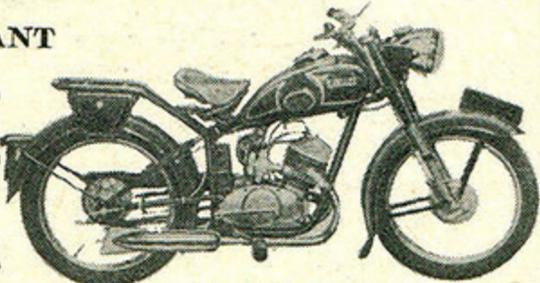
ACHAT COMPTANT

LADEVEZE

(Importateur)

50, rue Brunel
 — PARIS-17^e —

Tél. : ETOILE 24-66
 Métro : ARGENTINE



P. VALLEE
 toute équipée, suspension arrière
 125 cc. : 50.000 et 9 mois de crédit
 175 cc. : 55.000 et 9 mois de crédit
 (idem pour toutes nos motos)

Scooters BERNARDET

125 et 250 cmc.
 payables en 9 mensualités
 PRESENTATION

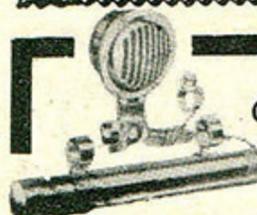
et
 ESSAI
 tous les jours

G.S.M.

Distributeur officiel



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



CLEAR HOOTERS LTD



Enfin ! toute la gamme des fameux avertisseurs
 anglais « CLEAR HOOTERS » (fonctionnant
 sur pile et batterie) est maintenant DISPONIBLE
 en France.

Agent Général : **Pierre BONNET**
 78, av. du Général Leclerc - BILLANCOURT
 Tél. : MOL. 60-99

VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT

DISTRIBUTEUR DES GRANDES MARQUES

Norton Excelsior **TORNAX** *m. Guimbretière* **GUILLER** **PVALLEE** **VICTORIA**

LIVRAISON **MONNIER SPORTS**
 DE SUITE 44, rue de Vouillé PARIS 15^e — Tel. VAU. 06-74
 Direction Commerciale : J. DRION

Robert PIEL

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

VENTE A CREDIT

MOTOBÉCANE



Agent

Exclusif

VELOMOTEURS
 MOTOCYCLETES
 et la **Mobylette**
 LIVRAISON IMMEDIATE

North Moto

Rene BONNET

28, r. Ernest-Renan, Issy-les-Moulineaux (Seine)
Tél. : MIChelet 03-72 Métro Pte de Versailles
La Plus Puissante Organisation de Vente

TOUTES LES GRANDES MARQUES

TERROT **TRIUMPH** JONGHI
GUILLER ALCYON
Rene GILLET **NSU** AUTOMOTO
GNOME-RHONE D.S. MALTERRE
STATION SERVICE SCOOTERS

Lambretta Bernardet

GRAND CHOIX de CYCLOMOTEURS
STOCK COMPLET de PIÈCES DETACHÉES
Réparations par ouvriers spécialistes

VENTE A CREDIT
SANS MAJORATION

PARIS - SEINE - SEINE-et-OISE
Catalogue contre 50 francs timbres

chez GURTNER

Les Etablissements GURTNER attirent l'attention de leur aimable clientèle et la mettent en garde contre des imitations grossières de leurs pièces de carburateurs et de robinets, que des négociants vendent au rabais aux usagers sous le nom de pièces « GURTNER ».

Nous conseillons de bien exiger des pièces d'origine afin d'éviter de nombreux déboires. Le calibrage exact des pièces est extrêmement délicat, nécessitant des outillages de précision et un contrôle sévère.

Toutes les pièces GURTNER sont poinçonnées des 2 lettres J-G entrelacées et sont absolument garanties et si, malgré un contrôle sérieux, une pièce s'avère défectueuse, elle est échangée sans discussion par nos dépositaires.

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

PARMI 4.000 FABRICATIONS DIFFERENTES

Robinets-essence **AMERO**
Flèches clignotantes **ATTILA-LILLO**
Accumulateurs **BAROCLEM**
Accessoires **BIPLEX-AURORA**
Sacoques cuir **BRAUN**
Huile **BRET'OIL**
Silencieux **CARPIO**
Vêtements et Tabliers **CHROME-CUIR**
Housses Moto **CUEVAS**
Batteries sèches **DARY**
Pare-brise **DELANNET**
Casques cuir **FN**
Remorques **FULGUR**
Casques - Serre-Têtes **GENO**
Carburateurs **GURTNER**
Anoracks - combinaisons **HERMETIC-HELIOS**
Gants moto **LE SKIEUR-GAMET**
Pare-brise **LOMBARD**
Combinaisons **MACOMBYNN**
Articles **MAGURA**
Lunettes **MARYSE-BASTIE**
Sièges AR. - Selles **MERAT**
Avertisseurs **MIXO**
Interrupteurs **MOREL**
Chaussures **PATAUGAS**
Pare-figure anti-buée **PAREFLEX**
Activant-détergent **REDEX**
Bottes **ROMIKA**
Sacoques **SABLE**
Spécialités **SAKER**
Avertisseurs **SANOR**
Coussins de selle **SELATEX**
Verseur **TUBVERSEUR**
Batteries **TUDOR**
Sélecteur **VITEX**

REVIL ETS

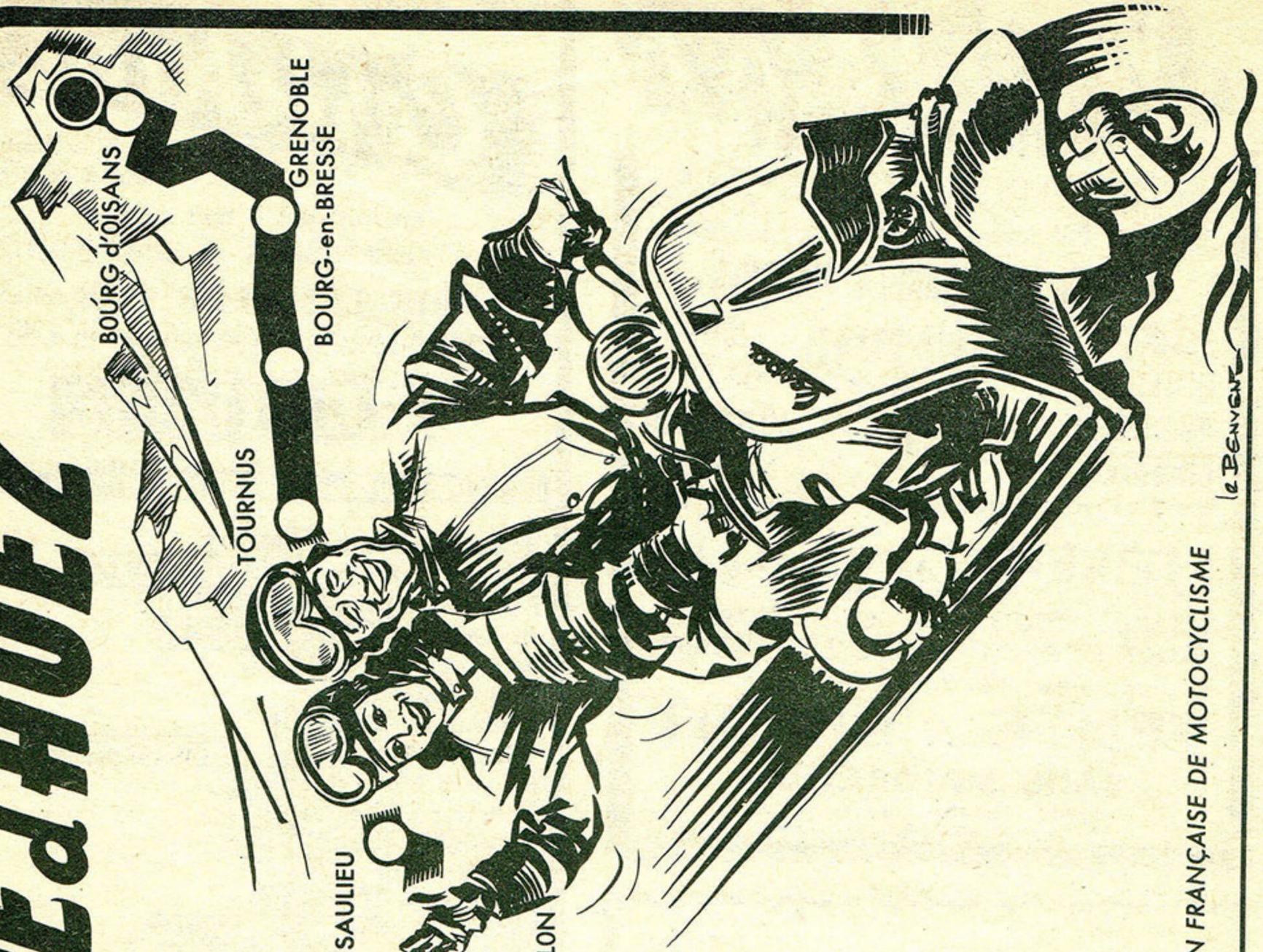
82, avenue des Ternes - 225, Boul. Péreire
PARIS-17^e

ETO. 15-53

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

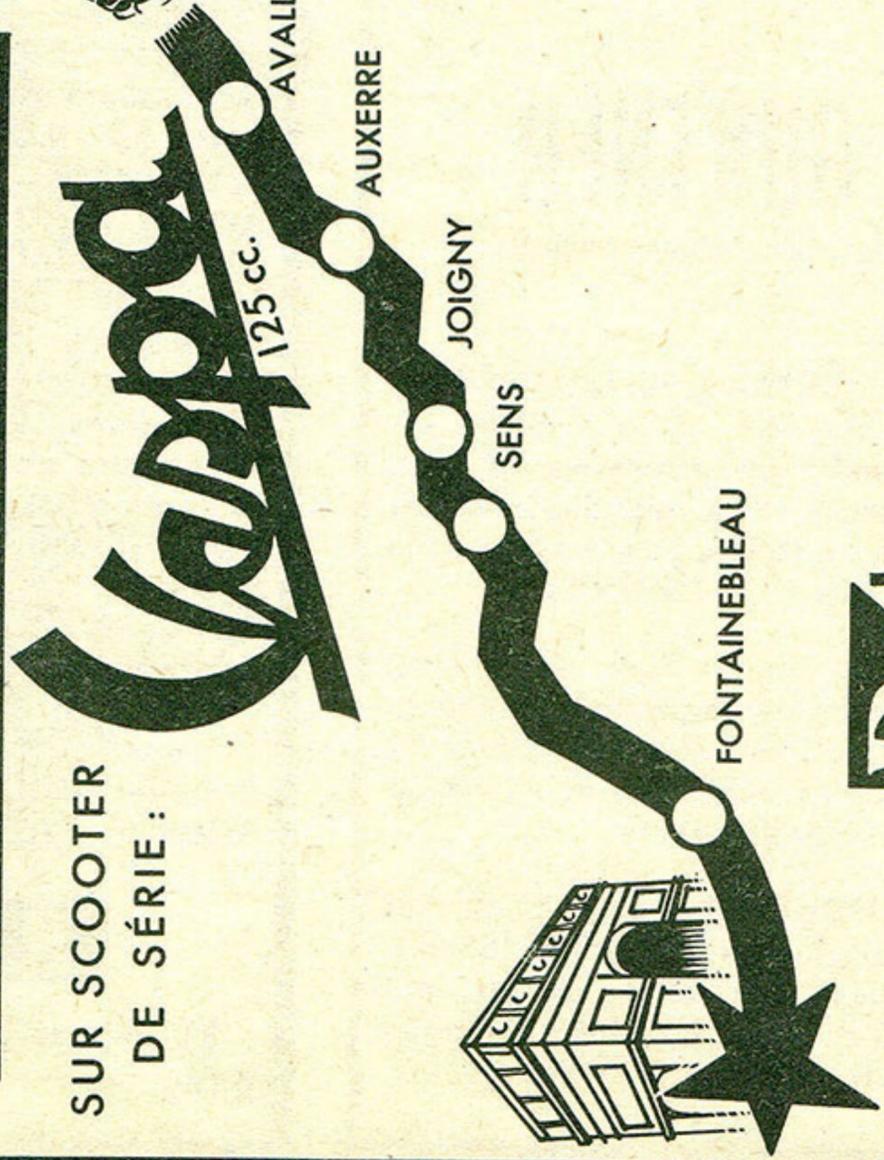
PARIS-L'ALPE d'HUEZ

ALTITUDE : 1850 m.



Le 26 Février 1952, Georges MONNERET et sa passagère Jenny MILLER, ont relié PARIS à L'ALPE D'HUEZ, soit 621 kilom., en 12 heures 03 — (Moyenne horaire : 51 km. 530 - Ravitaillement compris).

SUR SCOOTER
DE SÉRIE :



A. C. M. A.
5, RUE DE TILSITT, PARIS

Cette performance a été réalisée sous contrôle de la FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

le PENYENT



Moto revue

La Moto

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

Le Numéro : 30 francs

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

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

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.

● Changem. adresse 30f. timbr. av. la dern bande rectif.

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :
12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2^e)
(IMMEUBLE METRO SENTIER)

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

◆ NOUVELLES DE TUNISIE

Nous apprenons de Tunisie que le permis de conduire est obligatoire pour les plus de 50 cmc.

Simple mesure de sécurité qui s'impose quand on voit le comportement des indigènes sur un engin motorisé quel qu'il soit !

◆ PETROLE EN ALGERIE

Un nouveau puits de pétrole vient d'être découvert en Algérie à 100 kms au sud d'Alger, dans la région d'Aumale. Ce puits du type éruptif produit journalièrement 20.000 l. de pétrole. La masse estimée des produits extrayables s'élèverait à 600.000 tonnes environ.

◆ UN « ENDURO » CLASSIQUE

Le célèbre « Big Bear Run » américain a été gagné par Del Khun sur une A.J.S. mono. 333 concurrents se présentèrent sur la ligne de départ mais 118 seulement finirent la course, ce qui donne une idée des difficultés de celle-ci. Les 15 premières places sont remportées par des machines britanniques (cylindrées 350 et au dessus).

◆ INITIATIVE UTILE

Georges Monneret organise des cours gratuits de moto, au Vélodrome Buffalo à l'intention des débutants clients ou non de ses établissements. Se faire inscrire dans ses trois magasins. Le premier de ces cours a eu lieu le samedi 8 mars.

◆ A L'OCCASION DU SALON

Le 22^e Salon de Genève est prétexte à de nombreuses réunions des associations et groupements des usagers de la route et à des manifestations d'envergure.

En effet, du 22 au 30 mars, se réuniront successivement à Genève les présidents et secrétaires des groupements de l'Union Européenne de la Carrosserie, le Syndicat des Importateurs de Motocyclettes en Suisse, la Fédération Suisse de la Navigation Automobile et le Comité Directeur de la Fédération Routière Suisse.

Les motocyclistes participeront au grand rallye national mis sur pied par l'Union Motocycliste Genevoise, et un rallye de vélomoteurs comblera les amateurs de ce moyen de locomotion.

C'était trop beau !

NOTRE dernier éditorial était consacré au fonds d'investissement routier et possédant une abondante documentation sur ce problème capital, nous nous promettions de revenir sur ce sujet, et de développer certains points, principalement les projets portant sur les grands travaux.

Malheureusement, si aujourd'hui encore nous revenons sur cette décision du Parlement, ce ne sera certes pas pour tresser des couronnes de louange.

La chasse aux milliards étant ouverte depuis peu par le gouvernement, il était bien évident qu'une fois de plus l'usager de la route en subirait les conséquences pour une bonne part.

Primitivement, les 22 % des taxes sur les carburants routiers qui constituaient le fonds d'investissement, étaient répartis comme suit : 18 % pour les routes nationales, 2 % pour les routes départementales et 2 % pour les voies vicinales.

Mais le gouvernement proposait une première fois une réduction de 10 % sur la part revenant aux routes nationales, et voici qu'aujourd'hui l'actualité même du plan est compromise puisque l'on envisage son entrée en vigueur qu'à partir du 1^{er} Septembre 1952 seulement.

De ce fait, le fonds routier subirait pour cette année une réduction de crédit totale de l'ordre de 81 %.

Et pourtant, Parlement et gouvernement s'étaient mis d'accord pour opérer une majoration sur l'essence de 5 frs par litre afin de financer ce plan d'équipement, ce qui devait correspondre, d'après le Ministère des Finances, à une somme de 39,6 milliards.

En outre, il était décidé que l'année 1952 ne verrait plus aucune hausse sur le prix des carburants. En apparence, si le gouvernement tient ses promesses en n'augmentant pas le prix de l'essence, par contre il utilise à d'autres fins que celles primitivement prévues, les cinq francs de majoration votés il y a peu de temps.

Espérons que le gouvernement reviendra sur sa décision.

S'il a réellement le désir d'accroître notre productivité, qu'il ne mésestime pas la route qui est et restera toujours un facteur de prospérité de notre pays.

◆ EN AMERIQUE DU SUD

La Maison Dunlop a annoncé la création d'une nouvelle usine en Amérique du Sud, dans l'Etat de Minas. Cette entreprise sera soutenue par la Grande Bretagne qui enverra pour 1 million de livres sterlings de machines et appareils.

◆ FAUT-IL LE CROIRE ?

Les organisateurs de circuits en Suisse auraient eu des difficultés financières sérieuses lors des dernières épreuves et en conséquence le calendrier sportif national 1952 ne comporterait plus, qu'une seule course qui serait courue le 15 Juin dans les environs de Zurich. Ajoutons que le Grand Prix de Suisse n'est pas atteint par cette mesure.

Cette information de notre confrère Hollandais « Motor », n'en semble pas moins incroyable.

Nous relevons dans la rubrique réservée au courrier des lecteurs de notre confrère anglais « The Motorcycle » l'opinion d'un lecteur qui n'est pas du tout d'accord avec un des collaborateurs de ce journal, lequel avait qualifié Duke de « meilleur conducteur du Monde ». Il est d'avis au contraire que Stanley Woods qui de 1923 à 1939 gagna par 10 fois le T.T. anglais, mérite bien plus ce titre exceptionnel.

Quelque doué que puisse paraître Duke, ajoute ce supporter de Woods, il serait bon néanmoins d'attendre encore quelques années avant de le proclamer le « meilleur de tous ».

◆ ROUTES CHAUFFEES

Des expériences viennent d'être faites, à Zurich (Suisse), en vue d'empêcher la formation de verglas sur les routes. Le système consiste en une résistance électrique incorporée au revêtement et se trouvant à 3 cms. de la surface.

◆ UN CLUB POUR LES COUREURS DU T.T.

Un nouveau club vient de se constituer en Angleterre, dont les membres sont les pilotes ayant eu des places d'honneur aux TT britanniques. Ce club compte jusqu'à présent 74 membres, dont le président est Freddie Frith et le vice-président Harold Daniell.



◆ REMISE DE RECOMPENSES A LA FFM

La place de la Concorde fut, une fois de plus, le lieu d'une réunion amicale, au cours de laquelle, Champions de vitesse Internationaux et Nationaux, ainsi que les lauréats du Championnat de Moto-Cross furent récompensés.

Jean Behra (500) et Pierre Monneret (350) s'étant excusés de ne pouvoir être à cette réunion, M. Pérouse, président de la FFM, remit sa première médaille d'or à Murit, Champion de France sidecariste. Vinrent ensuite pour les médailles d'argent, Cherrier (500), Hug (350), Camus (250) et Tessier (175).

Enfin à Brassine (500), Melioli (350) et Klym (250) furent remises les plaquettes d'argent destinées aux Champions de Moto-Cross.

◆ QUELQUES CHIFFRES

Nous relevons dans la brochure « Etudes Automobiles » quelques statistiques édifiantes.

C'est ainsi que l'on apprend qu'en 1929, la taxe sur les carburants représentait moins de 33 % du prix de l'essence, et la France conservait à cette époque la première place des pays européens producteurs d'automobiles.

A partir de 1932, la taxe sur les carburants passe à 60 % du prix de l'essence, la France rétrograde et en 1938 elle n'occupe plus que la troisième place des pays producteurs.

Parallèlement, de la première place des pays européens exportateurs qu'elle occupait en 1929, elle passe en 1938 à la 3^e place !

Dans le prix de l'essence, il y avait, en 1925, 1 fr. 43 d'essence, 0 fr. 43 de taxes.

Au 31 décembre 1951, nous constatons la proportion suivante :

21 fr. 93 d'essence, 38 fr. 16 de taxes.

Ainsi, entre 1925 et 1951, le prix de l'essence sans taxes a été multiplié par 15, et le montant des taxes par 86 !...

◆ LA HOLLANDE, PAYS DU TOURISME

Nous apprenons que l'année dernière au cours des trois mois d'été Juin, Juillet, Août, 7.284 véhicules étrangers ont franchi la frontière des Pays-Bas. Le plus gros contingent était fourni par les Suédois (2.500 véhicules). Les autres pays scandinaves étaient également fort bien représentés (621 Danois et 273 Norvégiens). Les Belges arrivèrent en masse de leur côté, mais se cantonnèrent plutôt dans le centre et le sud (996 unités). Quant aux Français, ils firent également bonne figure (692) suivis par les Suisses (575) et

Voici, groupés pour notre photographe, les trois champions de France 1951 en moto-cross. De gauche à droite : Brassine (500) Melioli (350) et Klym (250).

les Anglais (540). Et venant d'Italie, furent même dénombrés 120 véhicules !

Ces chiffres sont très encourageants et marquent une nette progression par rapport à 1950.

◆ VOYAGE AU SAHARA

Nous apprenons qu'il y est organisé pour tous les possesseurs de grosses cylindrées un voyage randonnée-camping dans le Sud Algérien d'une durée de 15 jours environ, départ de Marseille le 15 juillet.

Pour tous renseignements, s'adresser à M. Mahé, 7, rue du Plateau, Bicêtre.

◆ POUR LA PREMIERE FOIS DEPUIS LA GUERRE...

...On verra, le 13 Avril à Pau, des pilotes allemands. En effet, les coureurs

privés Fuss, Baltisberger, Thorn Prikker et l'équipe side Noll-Cron ont été invités par les organisateurs.

◆ H.P. MULLER SUR MONDIAL ?

H.P. Müller, qui, ainsi que nous l'avons déjà annoncé, a terminé son contrat avec D.K.W., continuerait à courir en 125, au guidon d'une Mondial double ACT.



...Que la maison espagnole « Lube » préparerait une double arbre à cames en tête qui fera son apparition au T.T. pilotée par Javier Ortueta et Fergus Anderson...

...Que la marque anglaise E.M.C. serait présente au T.T. avec des 125 équipées de moteurs Puch.

...Que des bruits courent sur la nouvelle Mondial d'usine qui serait munie d'un distributeur rotatif.

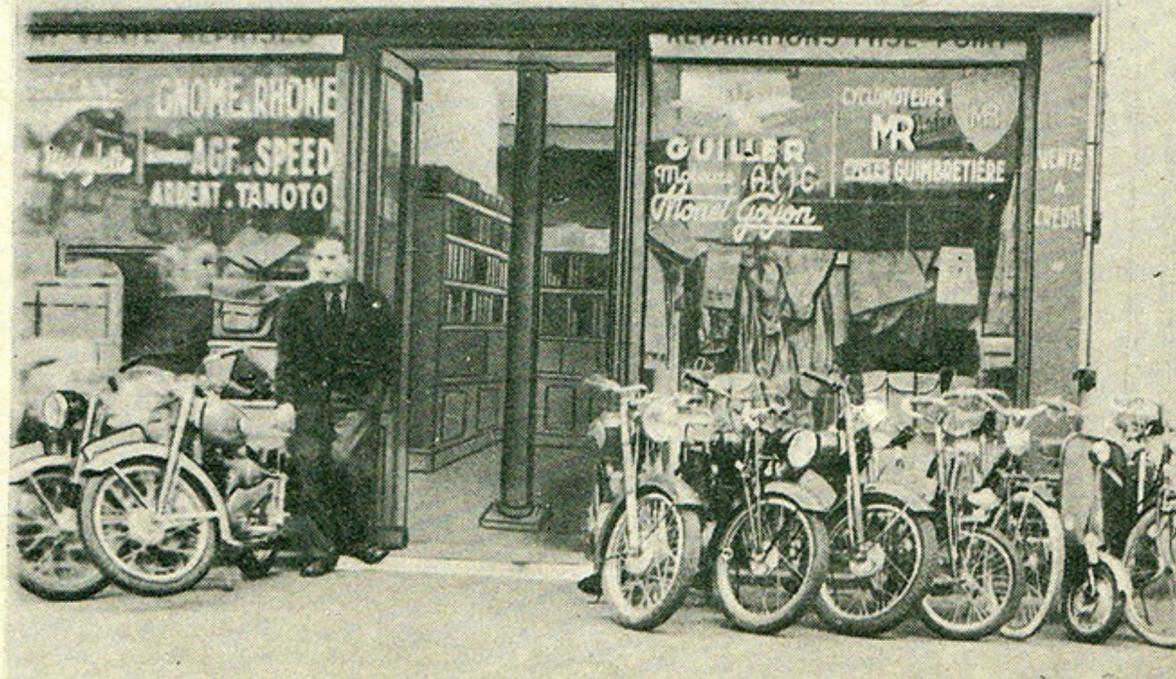
Echos de la SEMAINE

...Que NSU présenterait au TT ses 125 et 250. La première citée devrait, d'après certaines opinions d'Outre-Rhin, donner du mal aux 125 italiennes. Comme l'ajoute un confrère britannique, « we shall see ! ».

...Que Frans Vanderschrick, qui courait jusque là avec un ensemble Norton, aurait une machine « maison » en préparation, mais il garde encore le secret sur elle et promet seulement que le résultat sera excellent...

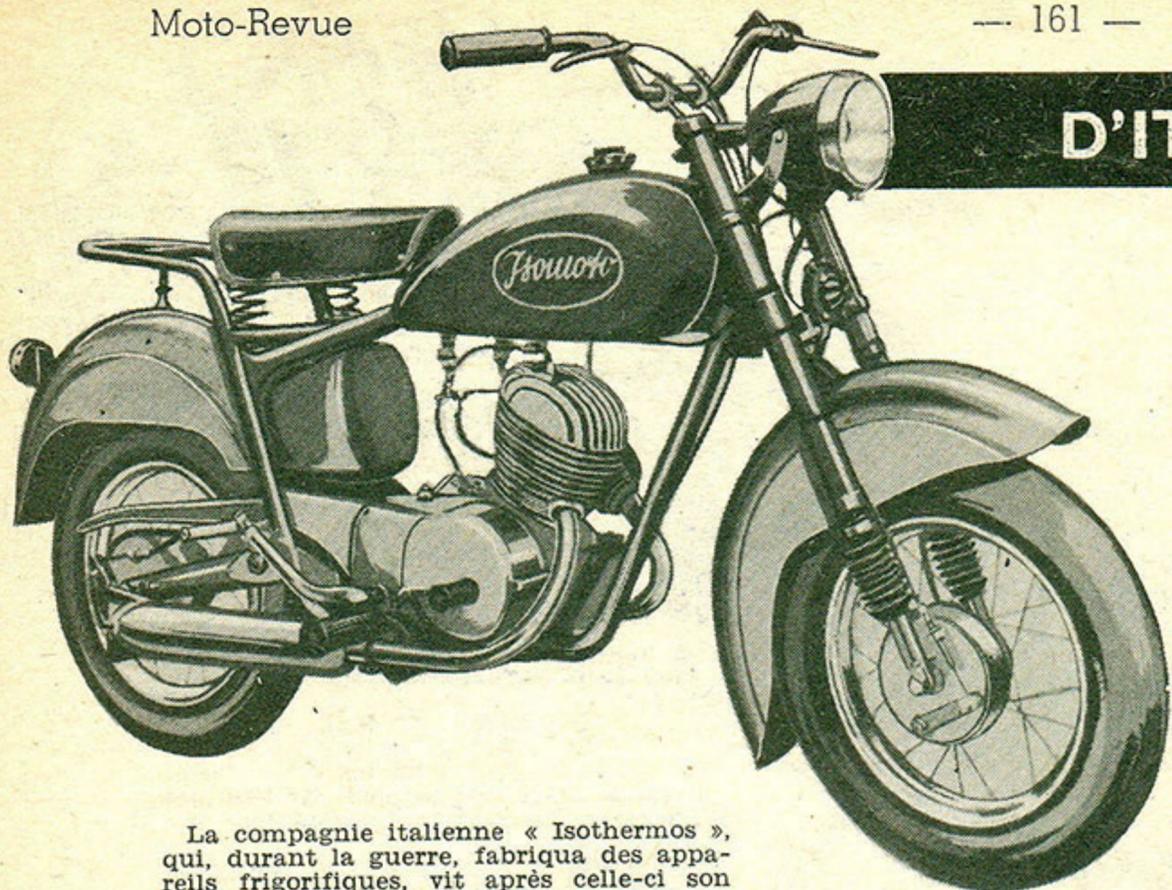
...Que Mick Featherstone courra encore cette année. Il aura une Norton en 500 et une « Boy Racer » en 350. Pour cette dernière catégorie, il montera une Velo-cette en attendant sa « 7R ».

Ci-dessous : Magenta-Moto, où l'on trouve un grand choix de machines françaises vendues à crédit, se signalera bientôt par l'ouverture d'une station-service VAP.



D'ITALIE NOUS VIENT...

**LE SCOOTER ISO
ET L'ISOMOTO**



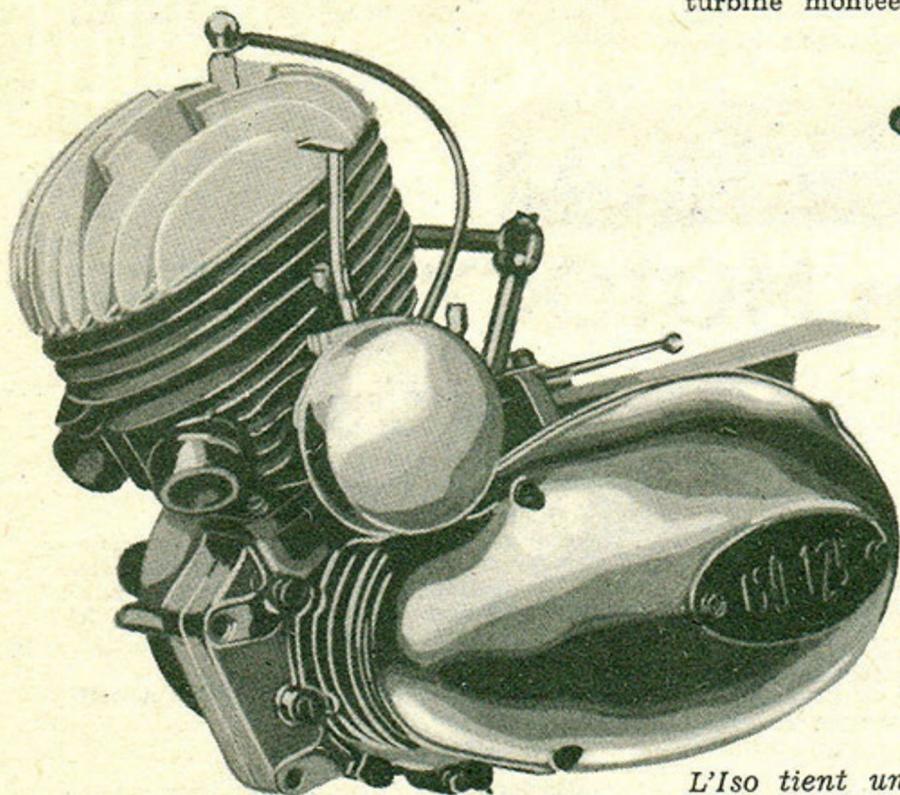
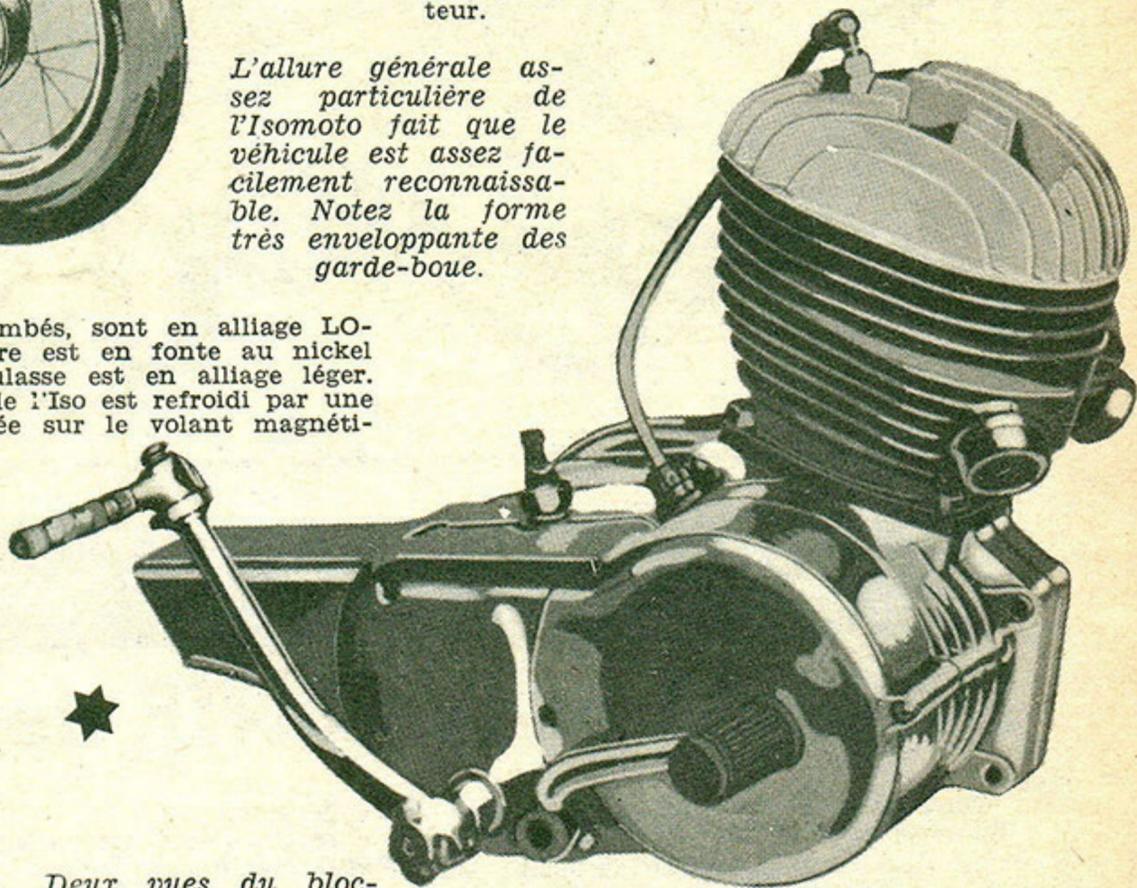
que fixé directement sur le vilebrequin. Le refroidissement est proportionnel au régime, donc à l'échauffement du moteur.

L'allure générale assez particulière de l'Isomoto fait que le véhicule est assez facilement reconnaissable. Notez la forme très enveloppante des garde-boue.

La compagnie italienne « Isothermos », qui, durant la guerre, fabriqua des appareils frigorifiques, vit après celle-ci son rythme d'activité ralentir, aussi décida-t-elle de se lancer dans une nouvelle branche, et à l'exemple fourni par tant d'usines italiennes d'après-guerre, cette branche fut celle de la motocyclette.

Le premier modèle qui sortit des ateliers de Bresso, près de Milan, fut un

légèrement bombés, sont en alliage LO-EX, le cylindre est en fonte au nickel chrome, la culasse est en alliage léger. Le moteur de l'Iso est refroidi par une turbine montée sur le volant magnéti-



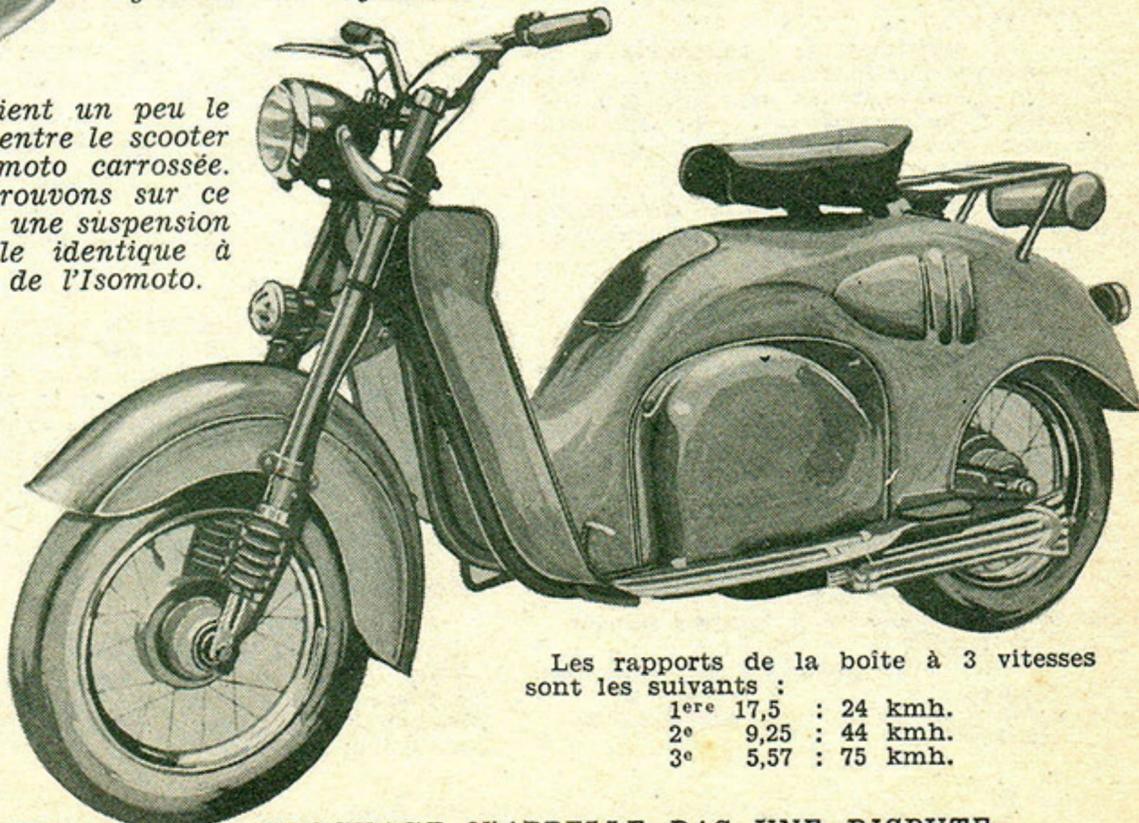
Deux vues du bloc-moteur deux temps. Remarquez, ce qui est assez rare sur les deux temps modernes, la position du carburateur sur le côté gauche du cylindre.

Le cylindre a un alésage de 38 mm pour une course de 55 mm. Taux de compression : 6,5-1. Graissage par mélange de 5 % d'huile. Au régime maximum, c'est-à-dire à 5.200 t.-m., le moteur développe 6,7 CV.

scooter, l'Iso, qui n'était pas à proprement parler un scooter, mais plutôt une petite moto carénée avec toutefois un tablier protecteur et de larges marche-pieds qui faisaient vraiment corps avec l'ensemble et ne semblaient pas du tout rajoutés après coup. En déshabillant le scooter et en modifiant le cadre, les ingénieurs firent une petite moto d'une silhouette très particulière.

Parlons un peu du moteur. C'est un 2 temps à balayage en U par l'adoption de deux pistons à chambre d'explosion commune, cette disposition permettant un meilleur remplissage des cylindres. Ici, les lumières s'ouvrent et se ferment ensemble. L'embellage avec contrepois circulaires, comporte une bielle maîtresse et une bielle secondaire (pour le piston arrière). Cette dernière bielle s'articule près de la tête de bielle principale. L'arbre moteur tourne sur trois roulements de 20x47x14 et la tête de bielle tourne sur rouleaux. Les pistons,

L'Iso tient un peu le milieu entre le scooter et la moto carrossée. Nous trouvons sur ce modèle une suspension intégrale identique à celle de l'Isomoto.

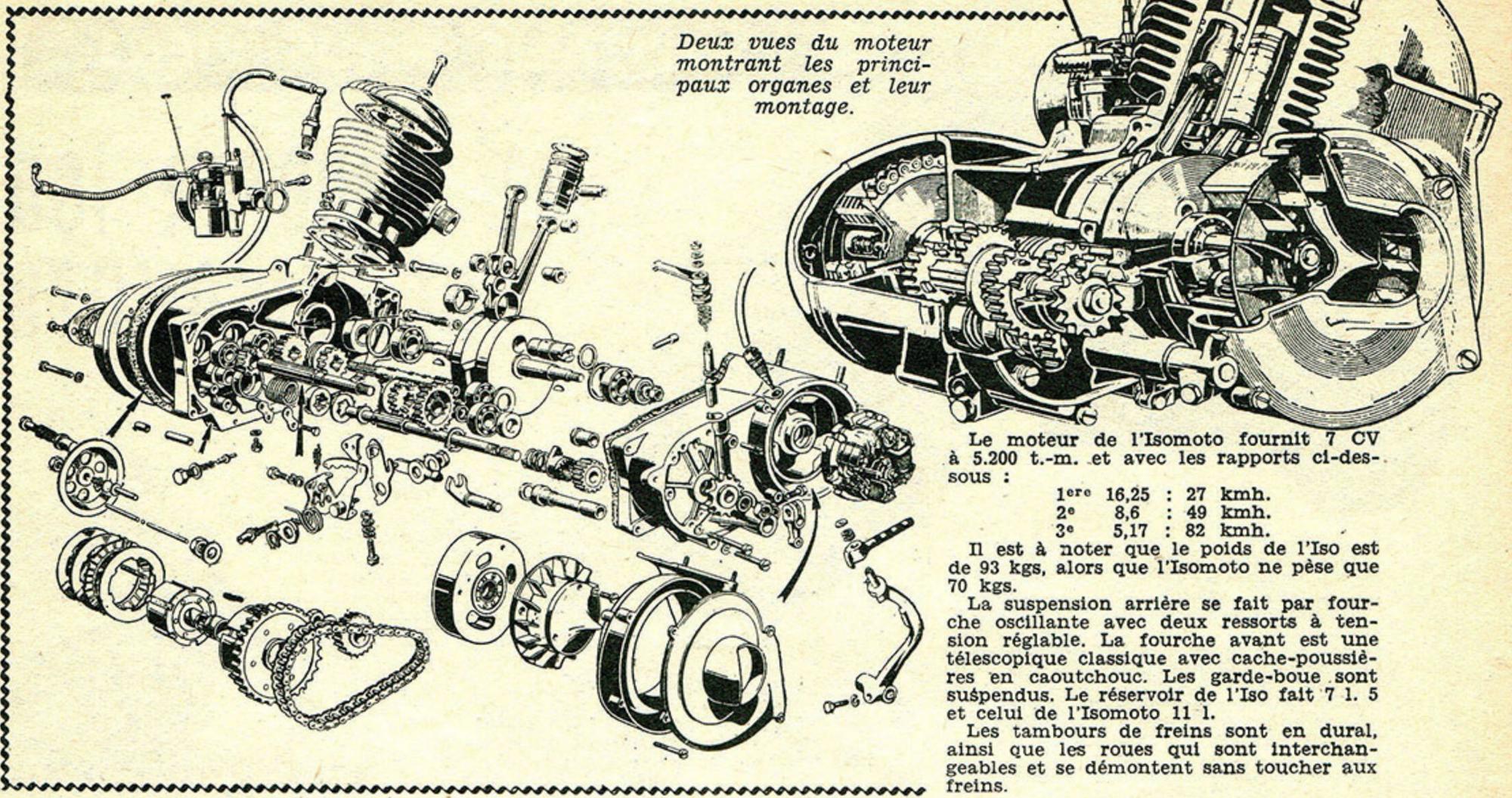


Les rapports de la boîte à 3 vitesses sont les suivants :

1 ^{re}	17,5	: 24 kmh.
2 ^e	9,25	: 44 kmh.
3 ^e	5,57	: 75 kmh.

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

Deux vues du moteur montrant les principaux organes et leur montage.



Le moteur de l'Isomoto fournit 7 CV à 5.200 t.-m. et avec les rapports ci-dessous :

1 ^{er}	16,25	: 27 kmh.
2 ^e	8,6	: 49 kmh.
3 ^e	5,17	: 82 kmh.

Il est à noter que le poids de l'Iso est de 93 kgs, alors que l'Isomoto ne pèse que 70 kgs.

La suspension arrière se fait par fourche oscillante avec deux ressorts à tension réglable. La fourche avant est une télescopique classique avec cache-poussières en caoutchouc. Les garde-boue sont suspendus. Le réservoir de l'Iso fait 7 l. 5 et celui de l'Isomoto 11 l.

Les tambours de freins sont en dural, ainsi que les roues qui sont interchangeables et se démontent sans toucher aux freins.

DANS LE CADRE DE LA JURISPRUDENCE

L'ACHAT et la VENTE des MOTOCYCLETTES

Voici les différentes formalités à remplir pour l'achat d'une machine neuve :

Le vendeur doit fournir au client les pièces suivantes, afin de permettre la délivrance du certificat de mise en circulation (carte grise).

— Une copie du procès-verbal de réception du type établi par le Service des Mines.

— Un certificat du vendeur attestant que le motocycle n'a pas subi de transformation.

— Un certificat de conformité à ce type délivré par le constructeur du véhicule et indiquant les marque, type et numéro dans la série du type, ainsi que les nom, prénom, profession et domicile de l'acquéreur.

Voici le modèle de certificat de conformité arrêté par le Ministère des Travaux Publics :

CERTIFICAT DE CONFORMITE

Nous, soussignés Constructeur
(ou Concessionnaire, ou Importateur) certifions que le véhicule :

1. Genre :
2. Marque :
3. Type :
4. N° dans la série du Type :
5. Source d'énergie :
6. Puissance administrative :
7. Carrosserie (ou équipement pour les véhicules spéciaux) :
8. Nombre de places, y compris sidecar :
9. Charge utile :
10. Poids à vide (véhicule en ordre de marche) :
11. Poids total autorisé en charge (porteur) :

Vendu à M. :
est entièrement conforme au type décrit plus haut.

Paris, le :

Signature :

N. B. — S'il s'agit d'un véhicule de provenance étrangère, la copie du procès-verbal de réception visée au paragraphe ci-dessus doit être revêtu d'une mention signée par le représentant de la firme étrangère, accrédité, attestant que le motocycle est de fabrication étrangère. Et un « *certificat pour servir à l'immatriculation en France d'un motocycle importé de l'étranger* » délivré par l'administration des Douanes.

POUR L'ACHAT D'UNE MACHINE D'OCCASION

Le motocycliste doit demander au vendeur :

- Un certificat de vente avec signature légalisée.
- La carte grise.

VENTE D'UNE MACHINE DETRUITE OU A DETRUIRE :

Le possesseur d'une machine détruite ou à détruire doit adresser une déclaration de cette destruction à la Préfecture qui a délivré la carte grise. Celle-ci, et le certificat de vente émanant du titulaire (si la machine n'est pas encore transférée au nom du nouveau propriétaire) doivent accompagner la déclaration de destruction et ne peuvent être restituées en aucun cas.

ACHAT SUR ORDRE

Un motociste chargé par un client de l'achat d'une machine, aura intérêt à faire faire une attestation des conditions (d'achat et de revente) dans lesquelles l'opération doit être réalisée.

CAS DU MOTOCYCLE ACQUIS EN VUE DE LA REVENTE

Ainsi qu'il a été précisé plus haut, la modification du nom du propriétaire sur la carte grise doit avoir été faite.

Cependant, il est malgré tout possible de demander au vendeur, lors de l'acquisition du véhicule, un certificat de vente en blanc. Malheureusement dans ce cas, il est parfois difficile d'obtenir la législation de la signature.

Le Motociste devra alors délivrer à son client les pièces suivantes :

- Carte grise du véhicule.
- Un certificat de non-gage délivré par la préfecture du département où a été immatriculé le véhicule.
- Un certificat de vente du modèle ci-dessous :

Je soussigné (nom et prénoms)
..... vendeur
domicilié à
certifie avoir vendu ce jour mon

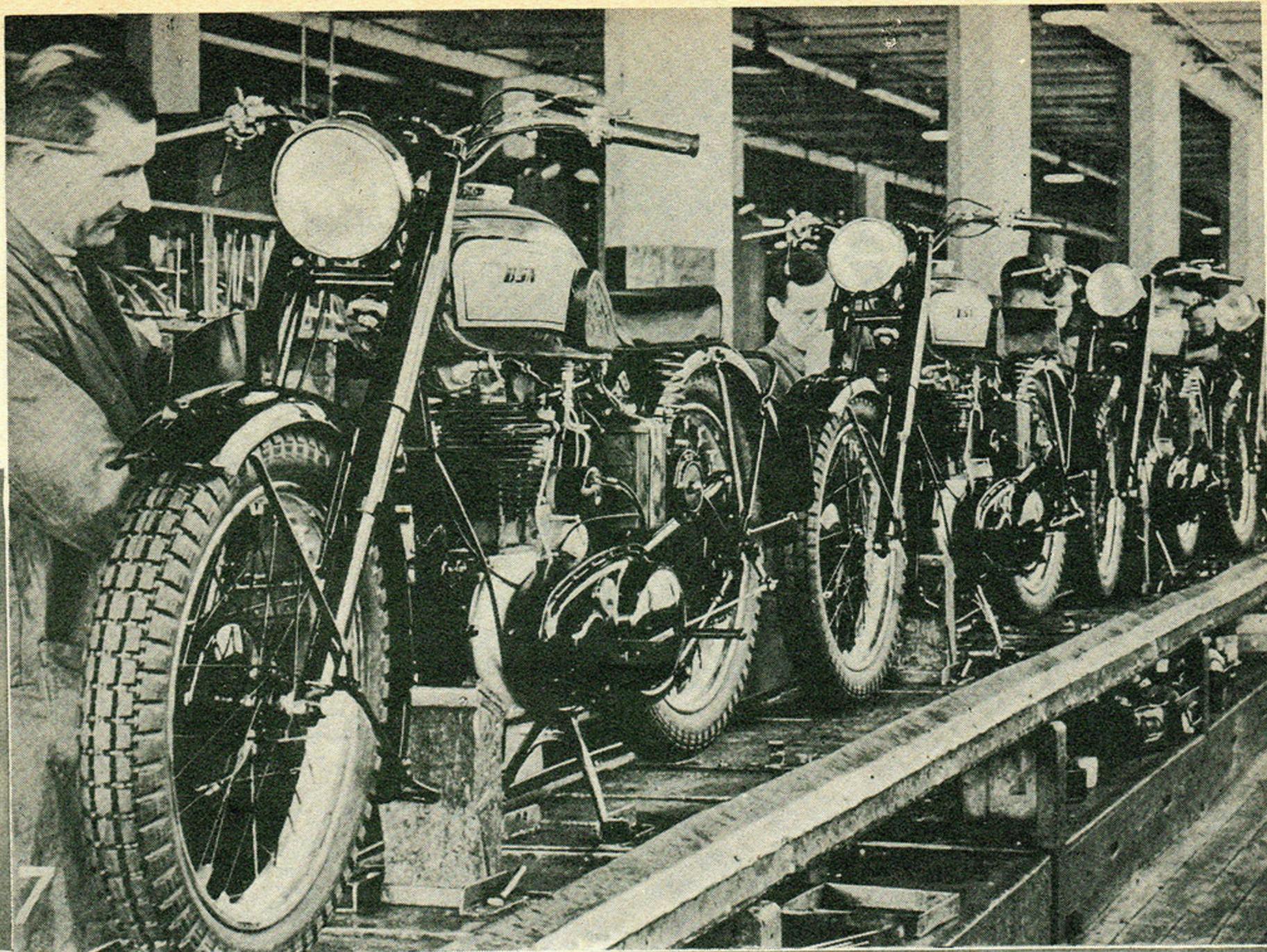
Marque Type
N° du Type Puissance
N° d'immatriculation

M. (nom et prénoms) acheteur
demeurant à
lequel s'est engagé à faire transférer à son nom la carte grise y afférente. Je certifie que ce véhicule, vendu dans l'état où il se trouve et sans garantie, est restée conforme à son état primitif et n'a subi aucune transformation de nature à justifier sa nouvelle présentation au Service des Mines.

Fait à le

Signature : (« lu et approuvé »
et légalisée par le Commissaire de Police)

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



COMMENT NAIT UNE MOTO (Suite et fin)

(voir les N^{os} 1.047 et 1.051)

L'EBAUCHE de pneu n'a pas encore atteint le stade de la vulcanisation. Ce n'est qu'un anneau plat qui doit être arrondi dans une presse spéciale, dont les mâchoires s'écartant vont lui donner la courbure désirée. Parfois l'air sous pression remplace le procédé mécanique. Puis on insère dans le pneu un tube de caoutchouc épais très résistant à la chaleur, et qui se trouve sous pression de vapeur surchauffée. Ce tube sert non seulement à l'échauffement interne, mais aussi à pousser de l'intérieur la gomme du pneu encore molle dans les dessins du moule pendant la vulcanisation à 150°.

On coupe les chambres à air de petites dimensions dans un tube sans fin. Les extrémités biseautées, superposées, sont comprimées l'une sur l'autre pour la vulcanisation. Les chambres à air chauffées sous pression interne servant en même temps au contrôle d'étanchéité passent ensuite dans un bain d'eau.

JOINTS, GARNITURES DE FREINS ET D'EMBRAYAGE

Il n'existe point de différence essentielle entre la fabrication des joints d'étanchéité et celle des garnitures d'embrayage et de frein, bien qu'à première vue les conditions d'utilisation apparaissent fort dissemblables.

Jusqu'à présent, la matière première la plus employée est l'amiante, à cause de sa grande résistance à l'échauffement.

Par contre, sa propriété d'isoler de la chaleur présente quelques inconvénients pour les garnitures, qui doivent dissiper la chaleur produite par le frottement, et pour les joints, qui ont à assurer l'étanchéité, et non à s'opposer aux variations de température. Sa fragilité, sa faible consistance rendent nécessaire son cuirassement par des fils métalliques ou de la tôle ; ceci améliore également la conductibilité à la chaleur des joints et des garnitures.

Ainsi, la recherche d'un matériau de remplacement, tel que la laine métallique, a conduit à des perfectionnements notables dans ce domaine, comme dans tant d'autres...

L'amiante est une fibre métallique que la nature a comprimée dans des pierres comme la serpentine, la hornblend, que l'on écrase dans des broyeur pour séparer la fibre de la pierraille.

La suite de la fabrication relève de la technique du textile. Pour qu'on puisse les filer, il faut mélanger les fibres de 3 cm de long à 1 % de coton. Puis vient le tissage : parfois la chaîne est constituée par des fils de coton ou de laiton, ou même de zinc.

Les garnitures de freins sont tissées en bandes étroites, à arêtes fermées et prêtes à être employées, tandis que les disques d'embrayage sont coupés ou estampés dans une large pièce.

Ce tissu d'amiante a été imprégné de phénol et de résines spéciales, afin de rendre plus grande sa durée, sa résistance à l'eau et à l'huile, ainsi que son coefficient de frottement.

Les garnitures d'embrayage sont comprimées à chaud à la presse hydraulique et estampées. Cette même opération est souvent utilisée pour unir la garniture aux plateaux d'embrayage.

TRAITEMENTS THERMIQUES VERNISSAGE, CHROMAGE

Une fois terminés leur usinage, leur assemblage par soudure, bien des pièces de motocyclettes, avant leur montage en une machine complète, doivent subir des traitements superficiels destinés, non seulement à les protéger contre la corrosion, mais aussi à les embellir, à les décorer, afin de rendre la moto plus attrayante.

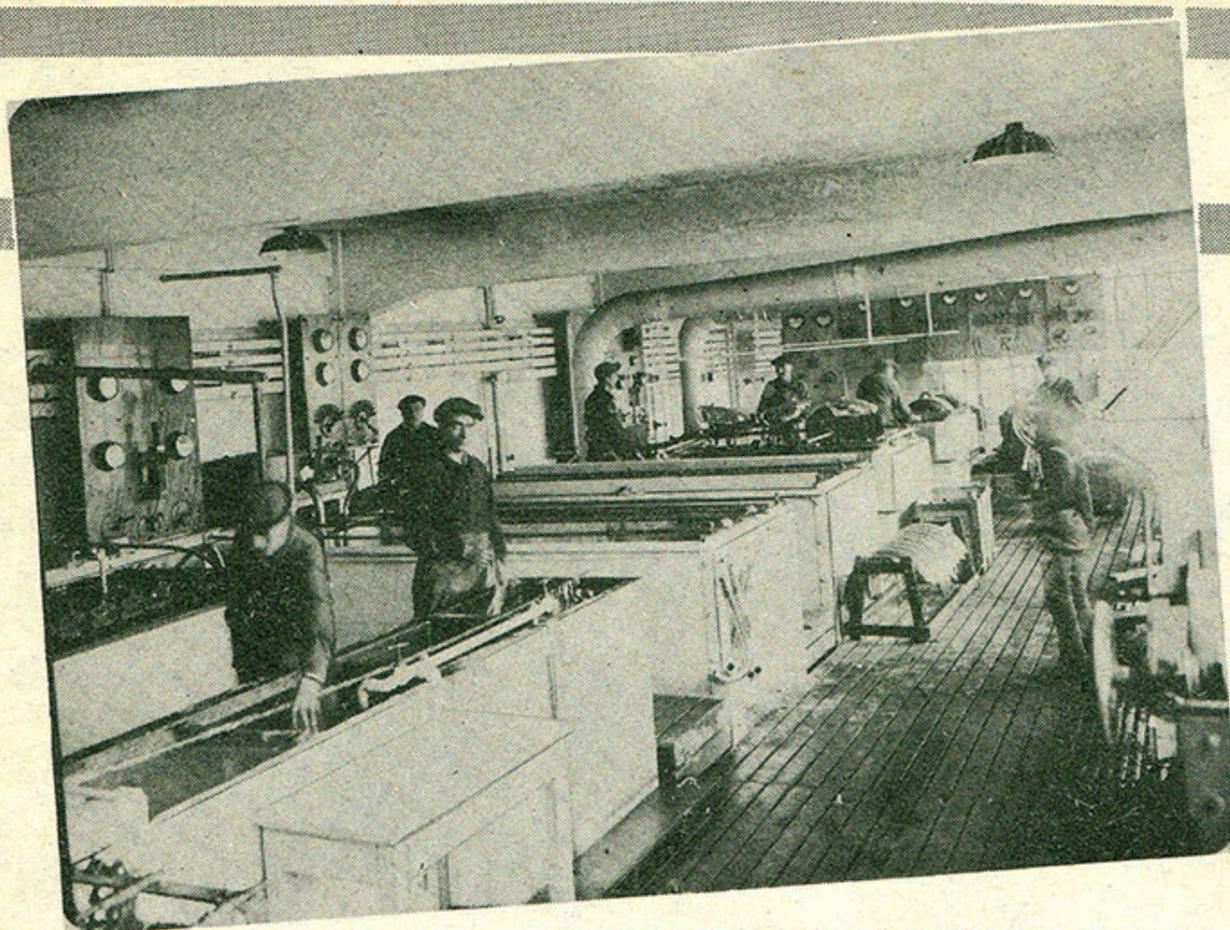
Les alliages légers, eux, ne rouillent pas ; il en est de même pour la fonte grise des cylindres, des culasses. La couleur noire dont on les revêt sert plutôt à l'ornement qu'à la protection, tout en favorisant la dissipation de la chaleur.

Pour les autres pièces, leur vernissage exige de grands soins ! Et une surface très lisse ! La couche de vernis, fort mince, ne peut couvrir même les plus petites aspérités, qu'il faut enlever à la lime et à la meule.

Mais les usines modernes n'aiment guère le travail à la main, et s'arrangent pour qu'il y ait le moins possible de bavures, coutures, etc...

Le procédé qui consiste à plonger les pièces dans un bain de vernis épargne

USEZ DISCRETEMENT DE VOTRE AVERTISSEUR ET DE VOTRE ECHAPPEMENT



du travail et la coûteuse matière colorante. Toutefois, il ne devient rentable qu'avec une grande quantité initiale de vernis, et pour de grosses séries.

Le revêtement par couche galvanoplastique, plus mince que celle du vernis, exige une surface encore plus lisse, son brillant révélant les moindres inégalités.

Que ce soit pour le zingage préparatoire, le chromage, l'argenture (des réflecteurs de phare), les pièces suspendues dans des bains sont reliées avec le pôle négatif d'une dynamo à faible voltage, mais produisant un courant de forte intensité. A côté de ces bains fixes, il existe des bains automatiques où les pièces tournent montées sur une sorte de carrousel ; d'autres où on les accroche à une chaîne qui les fait passer par les divers récipients.

MONTAGE

Nous avons vu que la production des pièces était spécialisée. De même, on a divisé le montage des motocyclettes en plusieurs groupes. Cadre, fourche, roues, blocs moteurs sont assemblés dans des lignes parallèles de fabrication. Les moteurs se montent maintenant suivant le principe de « l'écoulement continu », rendu possible par l'adaptation scrupuleuse des pièces qui doivent travailler ensemble.

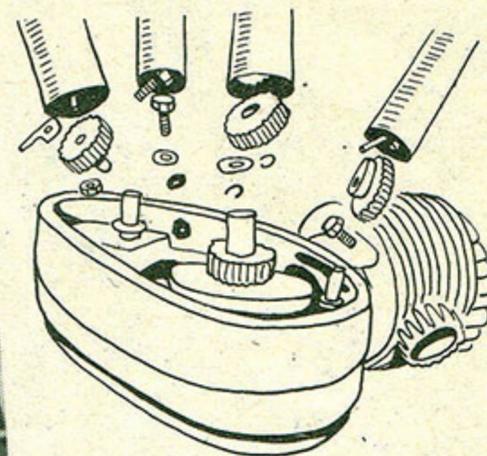
Le montage en grand permet de « plonger dans le tas », alors qu'une caisse contenant les seules pièces énoncées dans la liste ne permet aucun choix. Certes, ces pièces sont justes, interchangeables ! puisque les tolérances ont été respectées... Mais le mot à lui seul indique qu'au dedans de cette tolérance se trouvent, évidemment, par exemple, de plus petits ou de plus grands diamètres d'arbres, des alésages plus larges et plus étroits...

Si d'un côté vous assemblez le plus gros axe avec l'alésage le plus étroit, de l'autre le plus petit axe avec l'alésage le

plus large, il est bien évident que les deux assemblages auront un jeu tout différent...

Avec le montage à la caisse, il faut se contenter du résultat obtenu. Avec le montage en grand, au contraire, on peut choisir les pièces qui vont le mieux ensemble, ce que l'on pourrait appeler le rétrécissement des tolérances est tout spécialement important (et recommandé!) dans le mariage du cylindre avec son piston, et de l'axe de piston avec le piston... Si le jeu du piston doit être de 0.03 mm, il faut donner au cylindre une largeur de 0.03 mm plus grande que celle du piston. Quand la tolérance pour le cylindre s'élève à 0.05 mm, que par exemple la mesure pour ce cylindre varie entre 64.95 et 65 mm, et que, d'autre part, une même tolérance de 0.05 mm est accordée pour le piston, seul un montage avec choix des pièces peut donner le jeu correct.

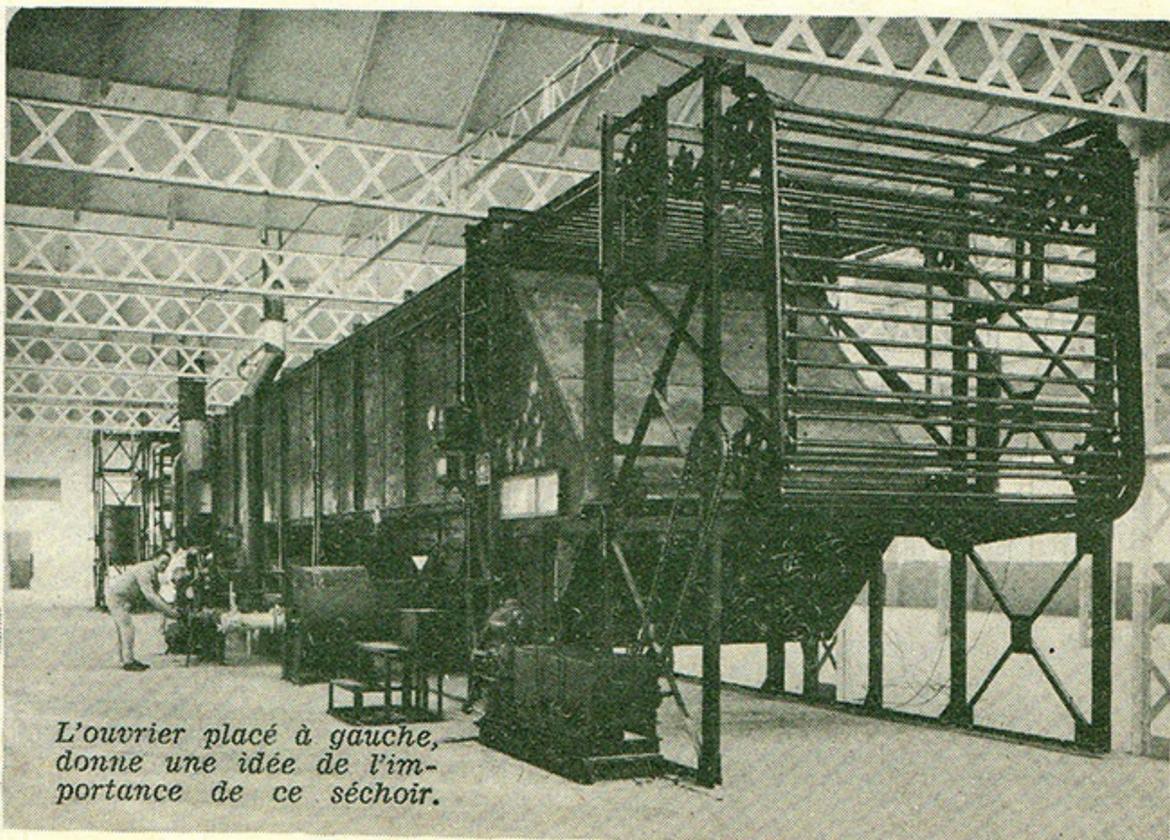
La loi des probabilités valant pour la fabrication et des pistons et des cylindres, chaque cylindre peut trouver le piston qui s'ajuste exactement. Ce



A gauche : la salle de chromage des tubes d'échappement, guides, jantes, etc... Ci-dessus : la fabrication en grande série nécessite des pièces parfaitement interchangeables et l'assemblage doit se faire automatiquement.

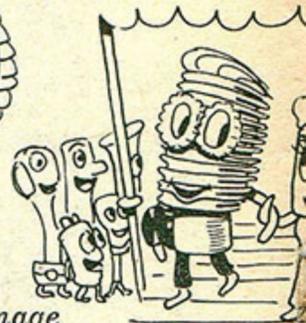
système de montage au choix a été étendu à d'autres pièces. Quand il y a quelque part trop ou pas assez de jeu, on en essaye une autre. Si on laissait assembler deux moteurs, l'un par quelque vieux spécialiste, l'autre par un manœuvre rapidement mis au courant des manipulations nécessaires, les différences dans le silence mécanique et les performances se révéleraient comme très sensibles, et dues au choix opéré par le spécialiste... D'autre part, bien entendu, l'habileté artisanale joue un rôle important, le tact de l'homme exercé qui assemble tout d'une manière exactement concentrique, et qui n'emploie qu'à bon escient la force... et la violence... Car le montage est un travail de précision et non point le simple rassemblement de pièces qui doivent s'ajuster toutes seules.

Les compagnons qui travaillent au montage se sentent étroitement unis aux

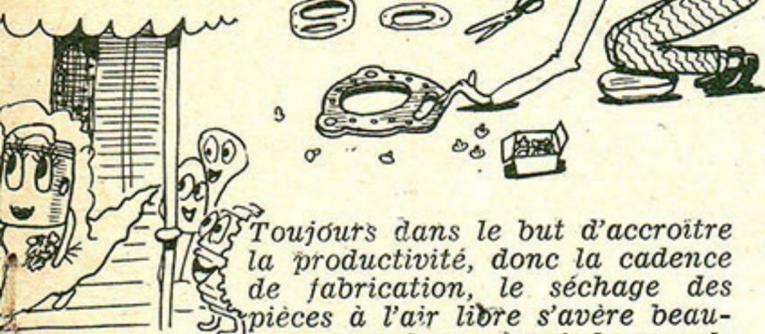


L'ouvrier placé à gauche, donne une idée de l'importance de ce séchoir.

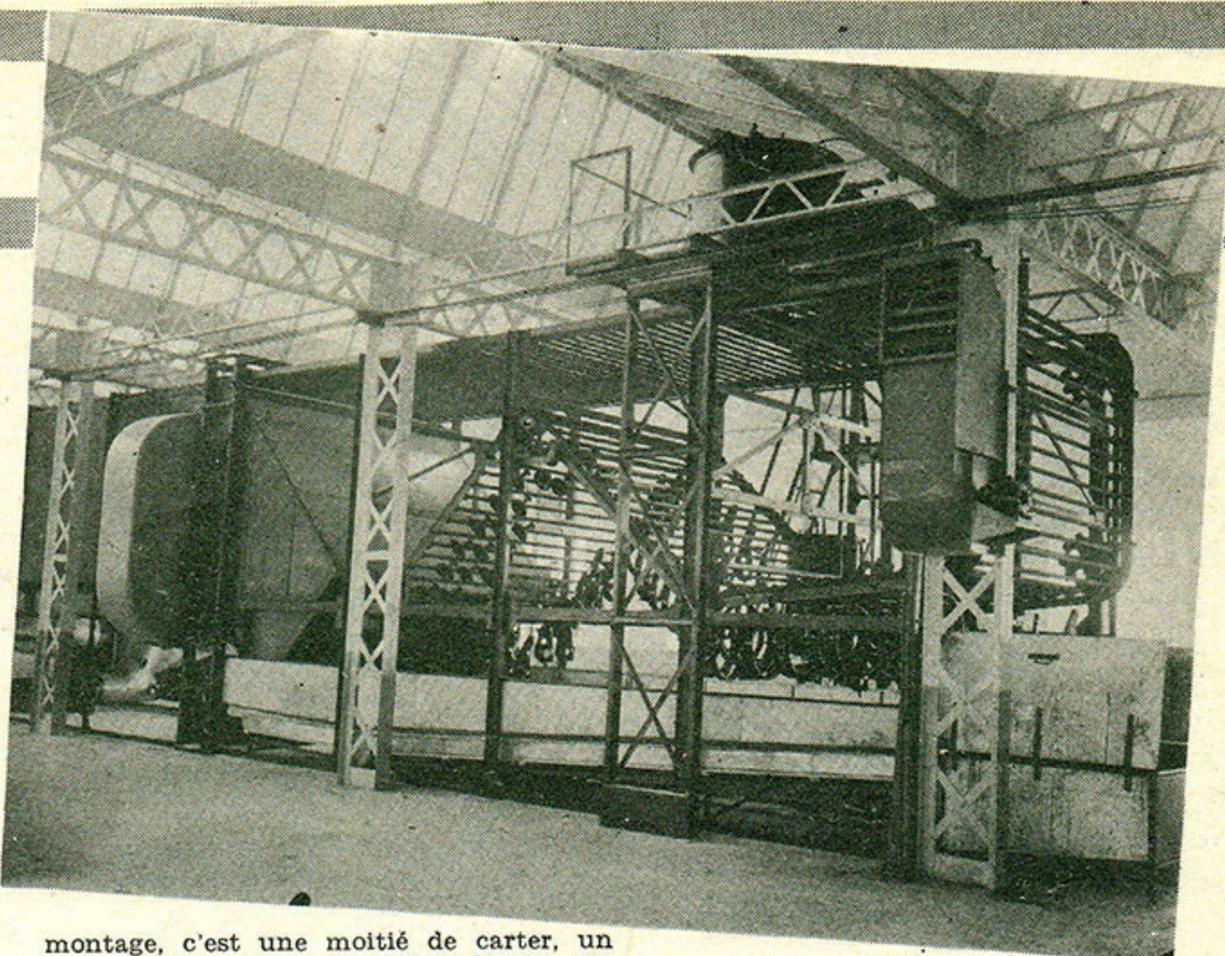
A droite : garnitures ou recevoir un métal à longer leur dessous : dans le grand, sement des tout spécialement tant dans le cylindre avec



souvent les
nt besoin de
e armature
fin de pro-
existence. Ci-
ns le monta-
, le rétrécis-
tolérances est
ement impor-
e mariage du
c son piston.



Toujours dans le but d'accroître la productivité, donc la cadence de fabrication, le séchage des pièces à l'air libre s'avère beaucoup trop long. Aussi de grands fours de séchage sont-ils en place dans les usines modernes. A droite : une série de jantes accrochées à une chaîne, s'apprête à entrer dans un séchoir géant.



productions de l'usine qui leurs sont passées par les mains au cours des longues années... Ils en ont suivi le développement, les progrès réalisés, possèdent « leurs moteurs » dans le bout des doigts. Ce n'est donc pas par hasard qu'on les retrouve souvent plus tard, chez les gros agents de la marque où ils excellent dans le « service client ».

ASSEMBLAGE DES MOTEURS

Là où il n'y a pas de chaîne de montage proprement dite, ou même de chariots, le moteur est maintenu dans un chevalet qui lui sert de socle pendant les différentes manipulations, et que l'on peut faire osciller à droite ou à gauche pour les faciliter.

Passant de compagnon à compagnon, nous pouvons suivre pas à pas le montage. Mais c'est assez bizarre ! Tout d'abord il semble ne rien se passer du tout. La première pièce que l'on voit sur le chariot de transport ou la table de

montage, c'est une moitié de carter, un compagnon y place un joint, l'autre un roulement. En somme, ça ne progresse pas vite, on perd du temps ! Mais vous remarquez le soin apporté à la plus simple tâche, et l'outillage ingénieux dont on se sert pour l'accomplir.

Cela saute aux yeux, pour la mise en place du vilebrequin, et avec les 4 temps pour le montage de la distribution.

Si la bielle est montée sur galets, tout l'équipage arrive sans piston au montage. Comme les roulements à galets de l'axe de vilebrequin doivent être immobilisés dans le carter en aluminium, il ne faut pas les presser à froid, et encore moins les mettre en place en tapant dessus !

Sur un chauffoir électrique, on réchauffe les carters à 80°. Les roulements restés froids se laissent alors sans peine mettre en place et se trouvent serrés quand les carters se refroidissent. La pose du vilebrequin se règle d'après le genre de sa construction. Si les galets portent directement sur les bouts d'arbre, on peut tout simplement le glisser en place. Mais si les roulements, ou un seul tout

au moins, sont fixés sur l'arbre, il faut alors enfoncer l'arbre à la presse.

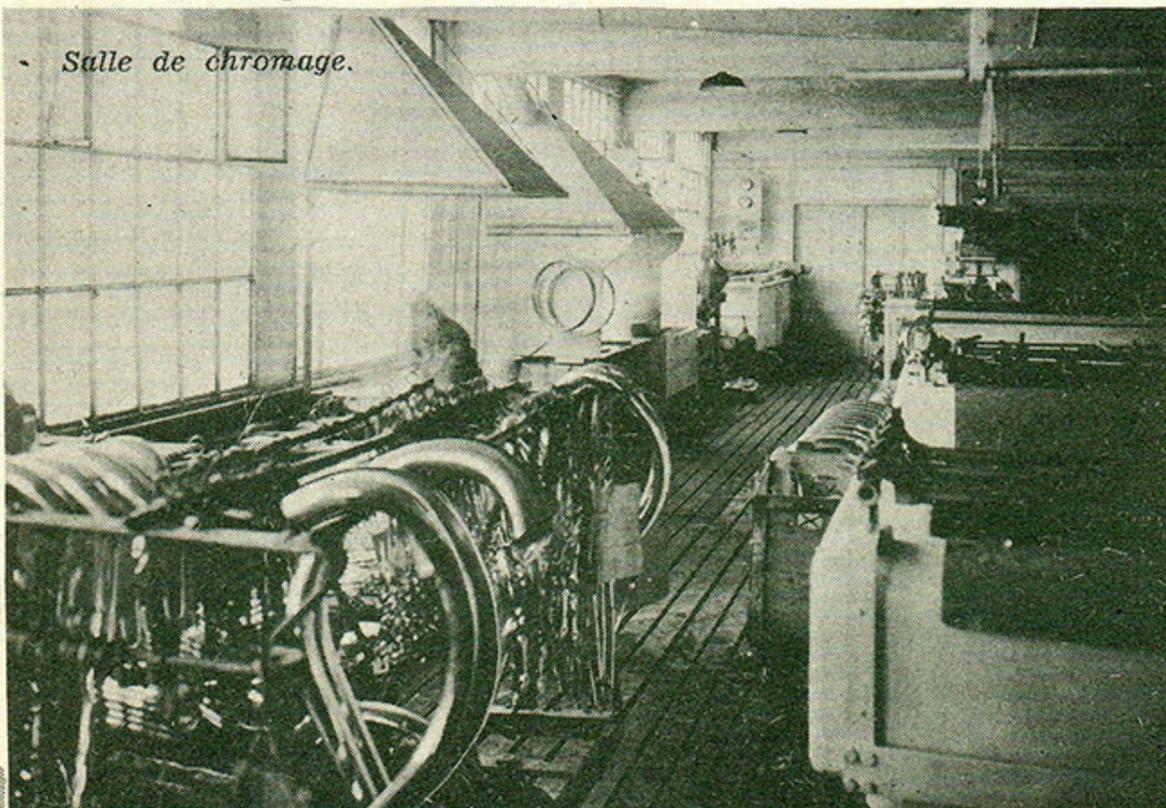
Une fois les moitiés de carters assemblées, vient le montage des pistons. Des considérations de prix de revient ne permettent pas d'observer dans leur fabrication les étroites tolérances qui conviendraient. Alors, suivant le système du montage au choix, les axes de pistons et les pistons qui vont ensemble sont marqués d'un point de couleur. Dans la construction motocycliste, on n'emploie guère pour les 4 temps que des axes flottants qui se laissent facilement placer, même à froid ; sur les deux temps, où l'axe relativement plus mince est monté avec une moindre tolérance, on chauffe le piston. Bien entendu, au cours de ces manipulations ont lieu divers contrôles, notamment pour s'assurer que bielle et piston n'ont pas subi des torsions qui nuiraient ultérieurement aux performances du moteur.

Introduire les segments, poser le cylindre, la culasse (avec les moteurs culbutés, les soupapes sont montées à part), mettre en place le pignon primaire, l'équipement électrique, le carburateur, accoler le changement de vitesses, régler l'allumage, toutes ces tâches constituent des battements dans cette cadence qui amène peu à peu le moteur au bout du chemin de montage.

Un magasin tampon reçoit les moteurs une fois terminés, mais ne les garde que peu de temps, car ils vont passer à l'essai.

ESSAIS

Entrant dans cette salle toute remplie d'un sourd bourdonnement, on remarque tout de suite que l'équipe s'y affaire sans cesse à monter et à démonter des moteurs. Cela va vite, les berceaux ayant un système très pratique d'attaches à longs leviers pour le blocage.



Salle de chromage.

Les tuyaux d'échappement souples évacuant les gaz à l'air libre après passage dans une grande chambre de détente sont vite accrochés, ainsi que les tuyauteries d'essence et d'huile venant d'un grand réservoir central, et, éventuellement, le courant à 6 volts pour l'allumage par batterie.

Ce moteur ne va subir qu'un essai rapide, car il ne peut être question d'un véritable freinage, de le pousser à sa limite, et de prendre une courbe de la puissance développée.

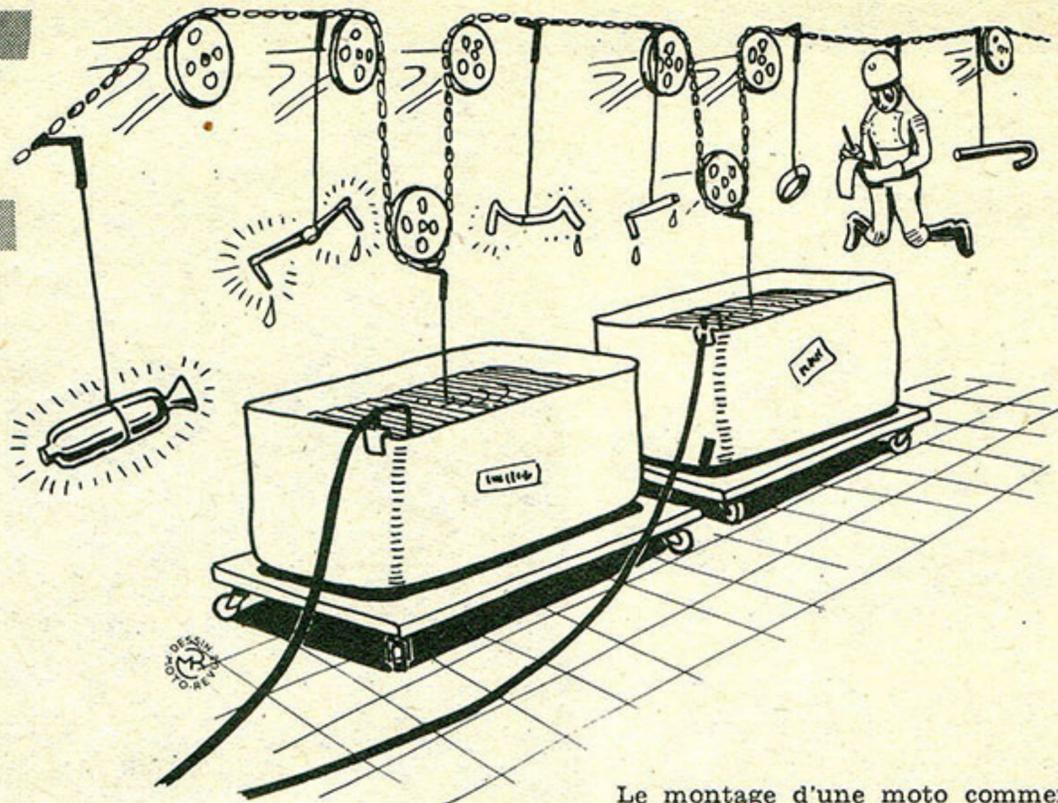
Il n'est pas non plus question de roder le moteur (à quoi serviraient alors les fameuses recommandations du manuel d'entretien !). Entre cet essai préliminaire et un véritable freinage existe à peu près la même différence qu'entre les manœuvres et la guerre ! En somme il s'agit d'une confirmation : le moteur tourne-t-il d'une façon convenable, sans produire de bruits indécents ! L'usine a construit un moteur ! elle veut savoir maintenant si cet être métallique est doté du mouvement (j'allais dire : de la vie !).

C'est pourquoi, généralement, on n'emploie pas un véritable banc d'essai de performance, mais de simples moulinets pour un régime constant, et qui servent en même temps à refroidir les moteurs.

Pour la puissance maximum que peut développer le moteur, on se fie aux essais effectués sur des spécimens pris dans la série (qui comporte, souvent, plus de 10.000 unités !).

A LA CHAÎNE

Dans le montage dit à la chaîne, un grand nombre de petits chariots sur rails sont accrochés (et à des intervalles soigneusement calculés) à une chaîne sans fin.

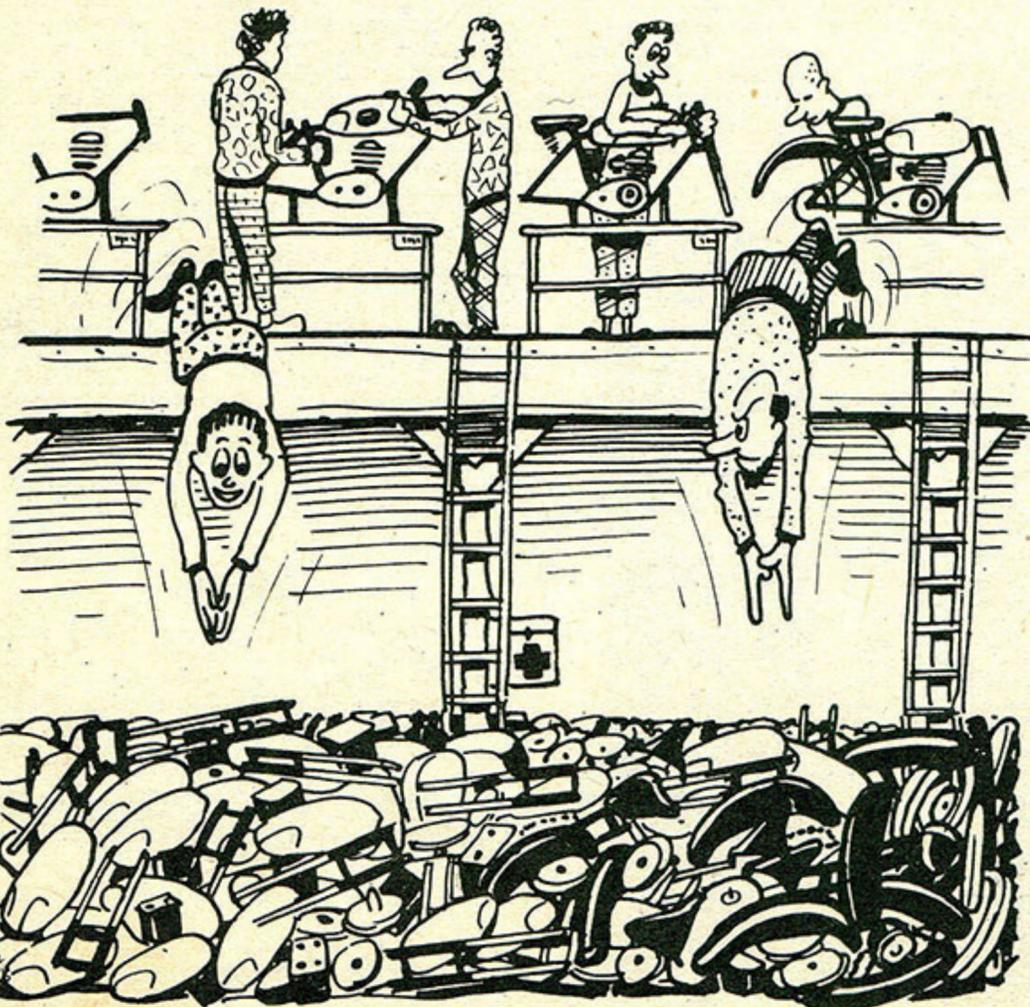


Il existe des bains automatiques où les pièces sont accrochées à une chaîne qui les fait passer à travers divers récipients.

Ces chariots supportent l'objet à monter, la motocyclette, qui se trouve placée à la hauteur convenable (70 cms du sol) pour être à portée de la main du monteur, quand elle passera devant lui.

Un électromoteur entraîne la chaîne, dont la vitesse peut être réglée suivant le type de moto et le nombre de travailleurs disponibles. La chaîne sort tantôt ce type de machine, tantôt un autre, mais il est possible d'insérer, disons par exemple, 20 unités de motos 250 cmc. pour l'Argentine au milieu d'une série de 350 cmc.

Le montage en grande série permet de plonger dans le « tas ».



Le montage d'une moto commence par la partie centrale du cadre où viennent s'attacher la tête de direction, la fourche AV avec la suspension, la fourche AR.

Vient l'emplacement où attendent les blocs moteurs. En un clin d'œil un bloc est mis en place dans le cadre, les boulons de fixation sont enfilés par un compagnon, un autre les serre à l'aide d'un appareil électrique.

D'un côté viennent les roues avant et arrière. Pendant que l'homme de droite place le réservoir, l'homme de gauche pose la chaîne, en haut on attache la selle, en dessous on fixe le carter de chaîne.

Tandis que l'un accroche les câbles « Bowden », l'autre dispose les fils électriques. Porte-bagages, plaques de police vont être vissés, la lampe arrière mise en place, pendant qu'à l'autre bout de la moto le phare a trouvé à se loger.

Le visiteur qui a suivi pas à pas un chariot ne s'est pas aperçu à quel moment les garde-boue, le guidon, ont été fixés.

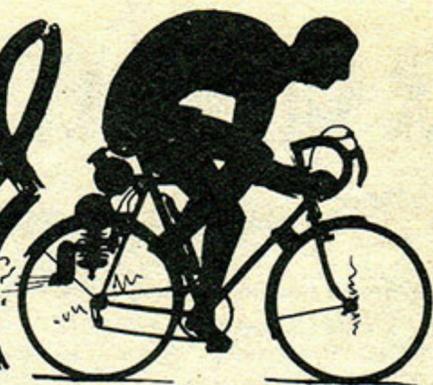
La chaîne semble marcher bien lentement, les hommes travaillent avec calme, mais toutes leurs manipulations ont été soigneusement calculées, ils ont à portée de la main chaque pièce, chaque outil, prêts à être saisis.

Et toutes ces opérations se sont si bien engrenées les unes dans les autres, sans à-coup, qu'on est tout étonné de se trouver soudain à l'endroit où une grue saisit la motocyclette terminée. (Ailleurs une chaîne l'entraîne sur un plan incliné), un homme l'attend, la saisit par les cornes et l'emmène.

Que va-t-il lui arriver maintenant ? L'essence coule dans son réservoir. Et cette machine qui était encore il y a une demi-heure en pièces détachées rangées dans un magasin ou sur les étagères du stockage, va être mise en marche, va parcourir, de sa propre force, les quelques mètres vers le stand où on réglera son phare, tandis que sa roue arrière tournera sur un rouleau et que l'on vérifiera le point mort.

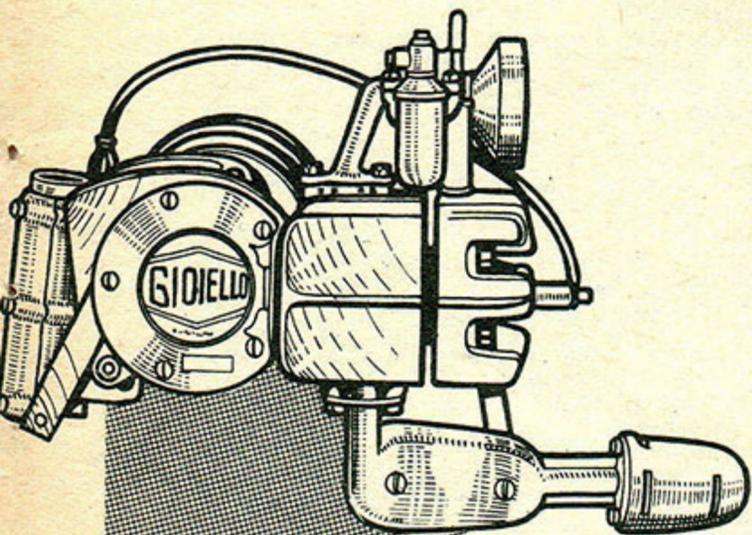
Un dernier regard scrutateur du contrôleur, quelques inscriptions sur la fiche de contrôle (livret militaire de la machine !) et la voilà partie à l'emballage, puis à l'expédition. Vers quel pays ? Quel pilote ? Quel destin ?

La frange du Cyclomoteur

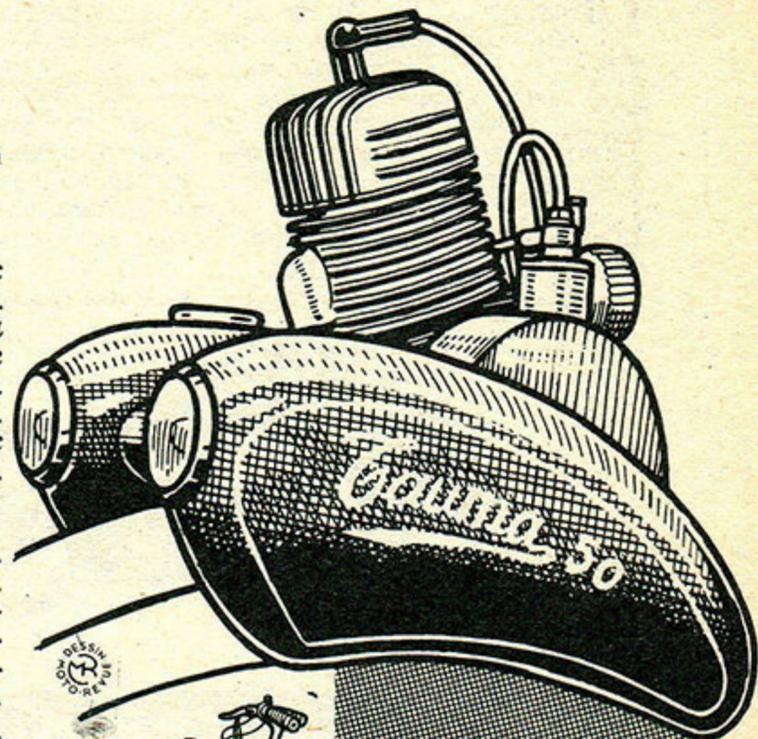


Quelques réalisations

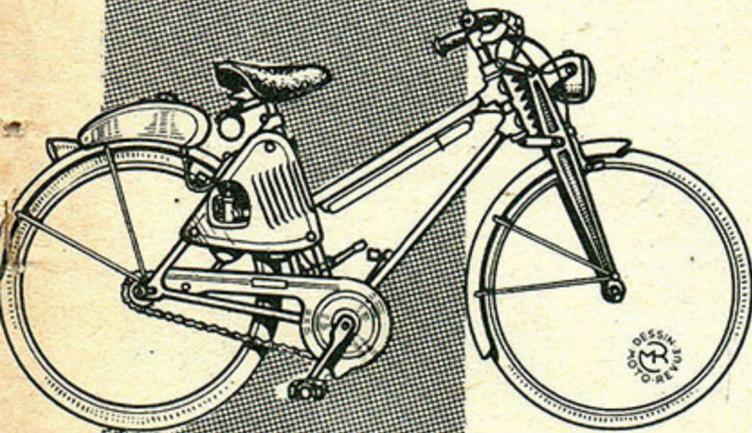
Italiennes



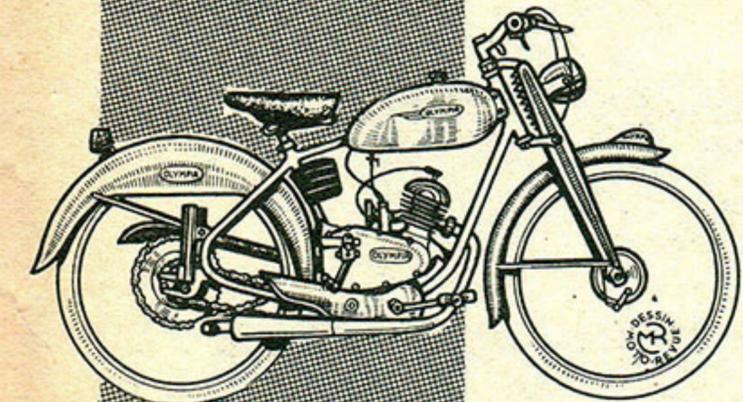
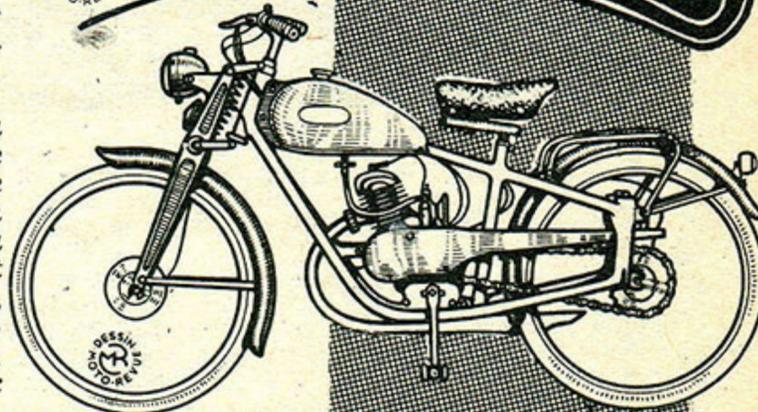
A gauche : le Gioiello est un deux temps classique de 48 cmc. (39 x 40). Le rapport de compression est de 5,8 à 1, et à 4.000 t.-m. la puissance est de 0,9 CV. A droite : le Tauma de 50 cmc. (40 x 40) est lui aussi un deux temps. Notez l'aspect attrayant de ce deux temps se montant sur la roue avant.



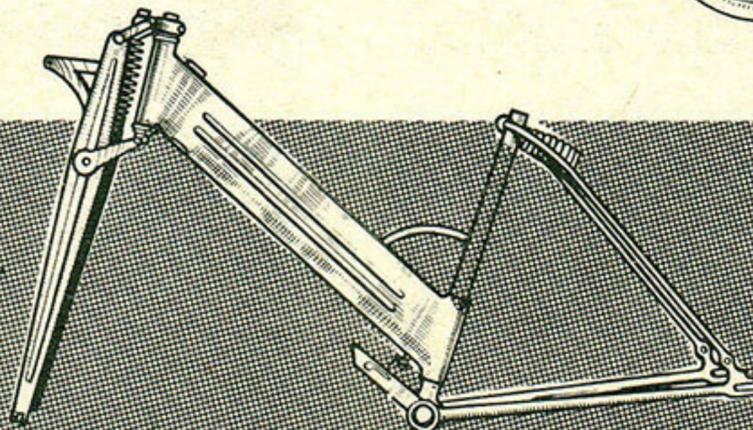
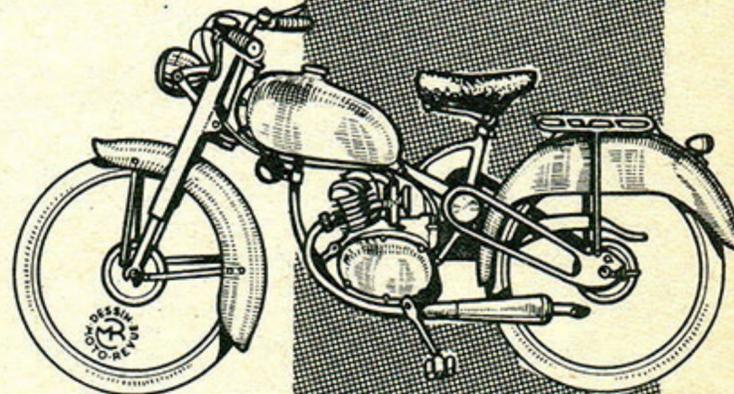
A gauche : le cyclomoteur Taurea Cicala possède une partie cycle très classique, qui ne se signale guère que par la fourche à parallélogramme. Par contre, l'Ardito, à droite, se signale par un cadre assez original et par la puissance assez élevée (1,6 cv) de son 49 cc.



La firme Olympia, à côté de son 125 à moteur B.S.A., produit un 49 cmc. avec cadre suspendu intégralement. Le bloc-moteur deux temps possède un embrayage et une boîte de vitesses à deux rapports. La vitesse annoncée est de 55 kmh. A droite : la firme Alpino, qui depuis peu détient le record du kilomètre lancé classe 50 cmc. à 91 kmh. 5, commercialise un 49 cmc. deux temps, bloc-moteur à trois vitesses. L'allure générale de la machine rappelle nettement celle d'une moto légère.



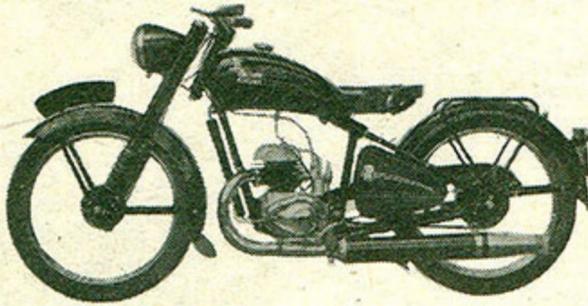
Le nombre des moteurs adaptables est si grand en Italie que certains constructeurs se sont spécialisés dans la seule fabrication des cadres. Ci-dessous : le Casalini à suspension intégrale. Terminons en signalant, afin d'éviter tout courrier inutile, que les cyclomoteurs, moteurs et cadres présentés dans cette page ne sont pas importés en France.



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.



125 GNOME-RHONE R4

J E me permets de vous donner mes impressions sur ma Gnome R4 munie d'une super-culasse Maucourant. J'ai acheté cette machine presque à contre-cœur le 16 mai dernier, ne pouvant obtenir le 125 cmc. culbuté que je désirais.

Je pris donc un R4 que je me mis à roder le mieux possible et je partis le 17 juillet en congé avec ma femme, plus des bagages pour pouvoir passer 15 jours d'évasion en Italie. La machine avait donc à transporter 180 kgs environ et n'avait au compteur que 1.180 kms.

Nous quittâmes Montélimar le 18 juillet à 5 heures du matin pour coucher le jour même à Turin, ayant parcouru environ 450 kms en ayant franchi 3 cols : col de Cabre, col du Mont Genève 1.416 m., et enfin col de Sestrières 2.035 m., avec des rampes allant jusqu'à 14 %.

De plus je dois dire que je n'ai jamais forcé ma machine, le rodage n'étant pas entièrement terminé.

Je n'irai pas dire que l'on avale toutes les côtes en prise, mais cette machine, qui demande à tourner constamment vite, grimpe à peu près partout en seconde et je ne me suis servi de la première que dans les virages pour ne pas laisser tomber le régime de mon moteur.

Cependant, à mon avis, cette machine supporterait quatre vitesses, car entre la 2^e et la 3^e, l'écart est un peu grand et l'on s'en ressent en côte, lorsque l'on roule à deux.

Je rappelle également que les freins sont à peu près nuls et il faudrait à mon avis, sur la R4 qui est une des plus rapides 125, des moyeux type compétition à freinage central, qui, d'ailleurs, ne feraient qu'embellir la machine en faisant plus sport.

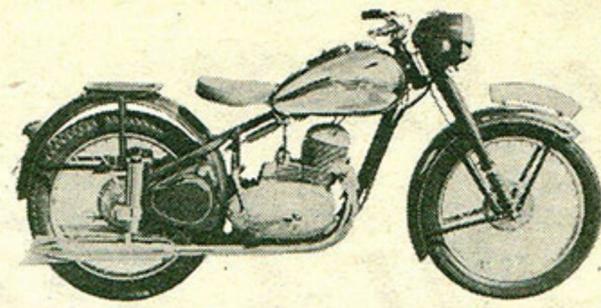
Du côté bougie, je n'emploie que la Lodge HH14, avec laquelle je n'ai jamais eu d'ennuis.

Je dirai que cette machine n'a guère de défauts et que ses performances sont extraordinaires : 95 kmh. en pointe, seul, et 82 kmh. à deux d'après le compteur « OS » qui est à peu près juste.

Si j'avais un autre vélomoteur à acheter, je reprendrai un Gnome, car cette machine qui a 8.665 kms aujourd'hui, ne m'a pas déçu et m'a donné beaucoup de joie au cours de l'été.

De plus, je roule toujours à 10 % d'huile (Castrol XL et XXL).

M. P. SAUTEL, Montélimar



JAWA 350

La critique est-elle ouverte aux... jeunes filles aussi ? Si oui, je me permets de donner mon avis sur l'article paru dans « Moto-Revue » du 2-2-52, à propos de la Jawa 350. J'ai acheté la mienne en avril 51. Jusqu'à présent, le compteur kilométrique a enregistré 18.000 kms, et elle m'a toujours donné entière satisfaction.

Sur tous vos points de vue, Monsieur G. Hubert de Neufchâteau, je ne suis pas entièrement d'accord.

Je ne trouve pas que la puissance du moteur soit faible par rapport à sa cylindrée. Vous me répondez « bien sûr, pour une femme... », avec un petit sourire d'indulgence. Mais pour vous prouver que la puissance ne me fait pas peur, je vous dirai que je pilote aussi une Triumph anglaise 500 cmc. et vous assure que je profite de sa puissance...

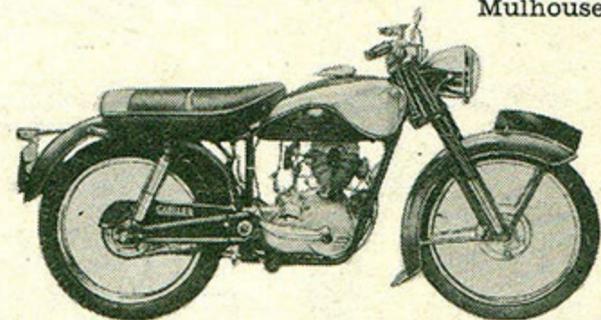
Donc, avec ma Jawa, j'ai grimpé les plus hautes montagnes des Alpes en Suisse... et même gratté des 500 cmc. Je vais vous conter ma dernière « expédition » en Suisse. Mulhouse, Bâle, Zurich, Finsiedlen, Klausen (1.952 m.), Altdorf, Wasen, Andermatt, Furka (2.431 m.), Andermatt, St-Gothard (2.112 m.), Airolo, Bellinzona, Lugano, Locarno, Lac Majeur, Domodossola, Genève et retour. En somme 1.200 kms en quatre jours avec un jour de repos à Lugano. Je crois conduire comme vous en sport, surtout que j'étais entraînée par un « mordu » de la moto, un jeune homme qui possède également une 350 Jawa. Une traction 11 légère nous accompagnait également. Alors que nous faisions du 120 kmh. (j'insiste sur ce point), la traction n'arrivait qu'à faire du 115. Voilà donc déjà un point sur lequel je ne suis pas d'accord avec vous. En roulant continuellement au maximum et en passant par les Alpes, ma Jawa n'a jamais consommé plus de 4 litres et même en duo et bagages.

Les vitesses passent bien, mais les rayons sont trop faibles, l'éclairage est épatant, le freinage est parfait. La fourche, à mon avis, est parfaite aussi et ne talonne pas. La suspension arrière est bonne aussi. Et à mon avis ce n'est pas la graisse de la chaîne, qui salit la jante et le pneu, mais bien l'huile qui fuit des pots d'échappement. Mon camarade est arrivé à les rendre étanches avec de l'asbeste. J'ai fait beaucoup de tournées en Autriche et grimpé d'autres montagnes en Suisse, tels que le Burnig (1.011 m.), le Susten (2.262 m.) et n'ai pas eu d'ennuis de bougies. Une fois le condensateur a flanché.

En somme, c'est une machine sur laquelle on peut compter. Je pense que M. Hubert ne sera pas vexé d'avoir été contredit par une jeune fille, mais entre collègues...

J'attends moi aussi des contre-critiques.

Mlle WEBER,
Mulhouse (Ht-Rhin)



175 GUILLER SPORT

J e suis possesseur d'une 175 Guiller Sport 52 depuis deux mois et demi et j'en suis enchanté. J'ai parcouru près de 6.000 kms avec et je n'ai jamais eu d'ennuis d'aucune sorte.

C'est une machine rapide, je suis monté à 110 au chrono, seul. Le moteur est très bien conçu, la consommation s'établit entre 2 l. 9 et 3 l. 300 ; le moulin tourne parfaitement, sans aucune vibration, on sent que son régime normal se situe autour de 85 kmh. Les vitesses sont très bien échelonnées.

Quant à la tenue de route, elle est tout simplement incroyable avec une machine légère comme celle-ci. La suspension arrière par cadre oscillant y est certainement pour quelque chose. Quelle différence avec la tenue de route d'une machine à suspension par tubes verticaux ! Au contraire des tubes verticaux qui diminuent la tenue de route lorsque l'on

freine, à cause de la roue arrière qui saute, le cadre oscillant fait s'accrocher la machine à la route et le freinage devient excellent. A 60 à l'heure, à deux personnes, on s'arrête en très peu de mètres, sans faire patiner aucune des roues.

En un mot, j'ai une confiance absolue en cette machine et aucune moto ne m'a jamais donné autant de satisfaction que cette Guiller Sport 52.

M. J. BROSSIER, Argenteuil (S.-O.)

MOTO-CROSS

REGLEMENT du CHAMPIONNAT

Art. 1^{er}. — La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 1952 le Championnat de France de Moto-Cross. Il y aura un Champion dans chacune des classes suivantes : Motocyclettes : 250 cmc. - 350 cmc. - 500 cmc.

Art. 2. — Le Championnat de France de Moto-Cross est ouvert aux conducteurs détenteurs d'une licence de la Fédération Française de Motocyclisme pour l'année 1952.

Art. 4. — Le classement du Championnat de France de Moto-Cross sera établi en fin d'année par addition de points correspondant aux 6 meilleures places obtenues par chaque conducteur dans les épreuves désignées à l'article 6.

Au cas où un coureur ne participerait pas à une ou plusieurs épreuves, il compterait le nombre de points obtenus par le dernier classé de l'épreuve plus un.

Art. 4. — Les épreuves comptant pour le Championnat de France étant ouvertes à tous les licenciés de la FFM, les organisateurs devront composer autant de séries éliminatoires qu'il sera nécessaire, compte tenu de la capacité du parcours.

Seuls les résultats de la finale seront pris en considération pour le classement du Championnat.



Les organisateurs étant tenus de ne refuser l'engagement d'aucun coureur, seuls les 15 premiers des éliminatoires seront en droit de percevoir les primes de déplacement et de séjour prévues par les règlements de la FFM, soit :

Remboursement des frais de voyage aller et retour en troisième classe pour le coureur et la moto.

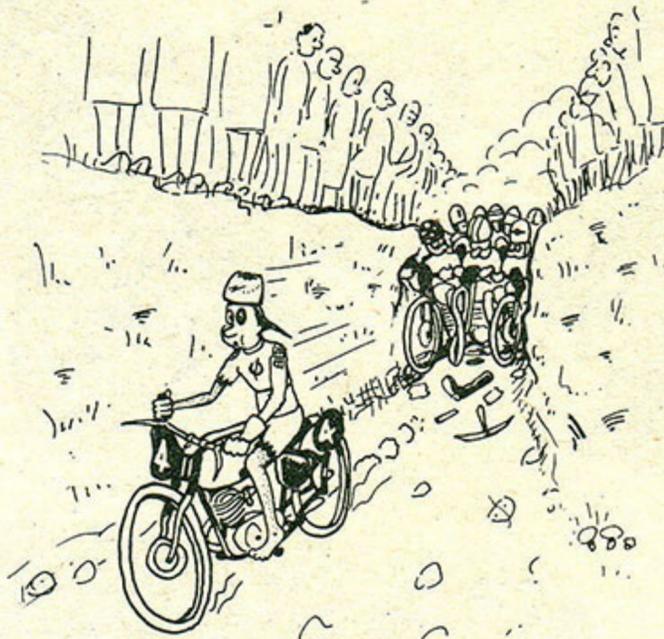
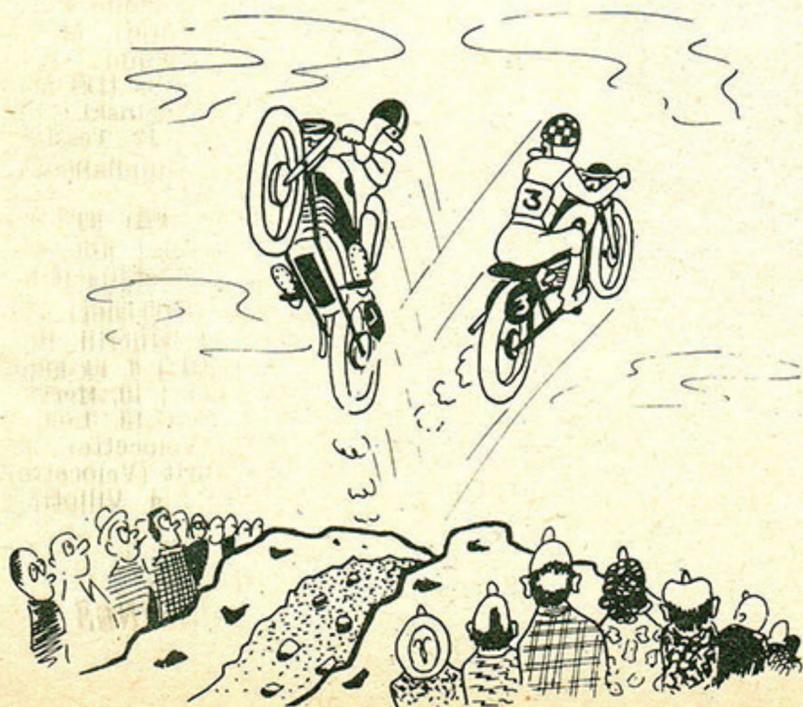
Indemnité fixe de 1.000 francs pour frais d'essence et de pneumatiques.

Indemnité journalière de 1.500 francs pour frais de séjour (minimum 2 jours).

Art. 5. — Dans chaque classe les points seront attribués de la manière suivante :

- 1 point au premier
- 2 points au deuxième
- 3 points au troisième
- 4 points au quatrième
- 5 points au cinquième
- 6 points au sixième
- 7 points au septième
- 8 points au huitième
- 9 points au neuvième
- 10 points au dixième, etc...

Le classement sera établi suivant le classement réel de la course, les coureurs marquant le nombre de points correspondant à la place effectivement acquise.



Ne compteront pas pour le classement du Championnat de France les courses dans lesquelles le nombre de coureurs au départ serait inférieur à :

5 en classe 250 cc. - 8 en classe 350 cc. - 10 en classe 500 cc.

En cas d'ex-æquo les conducteurs seront départagés en donnant l'avantage à celui ayant obtenu le plus de places de premier, en cas d'égalité de places de premier, il sera tenu compte des places de second, et ainsi de suite.

Art. 6. — Les courses retenues pour le classement du Championnat de France 1952 de Moto-Cross sont :

25 mai : Moto-Cross à Vesoul (MC Haut-Saonais).

22 juin : Moto-Cross à Ivry (US Ivry).

6 juillet : Moto-Cross à Créteil (Racing Motor Club).

13 juillet : Moto-Cross à Longwy (GMAC Lorrain).

3 août : Moto-Cross à Cassel (MC du Nord).

7 septembre : Moto-Cross à Lyon (MC Lyon) (Date à confirmer, les Grands Prix de France de Moto-Cross se disputant le même jour).

14 septembre : Moto-Cross à Rouen (MC Normandie).

21 septembre : Moto-Cross à Valentigney (VMC Valentigney).

Les clubs ayant retenu une épreuve de Championnat devront verser à la FFM un droit de garantie de 20.000 francs remboursable après l'homologation de l'épreuve.



Sauf cas de force majeure reconnu par la Commission de Moto-Cross, ce droit ne sera pas remboursé au club n'ayant pas organisé l'épreuve demandée et de plus, il ne pourra organiser un Championnat pour une durée d'un an au minimum.

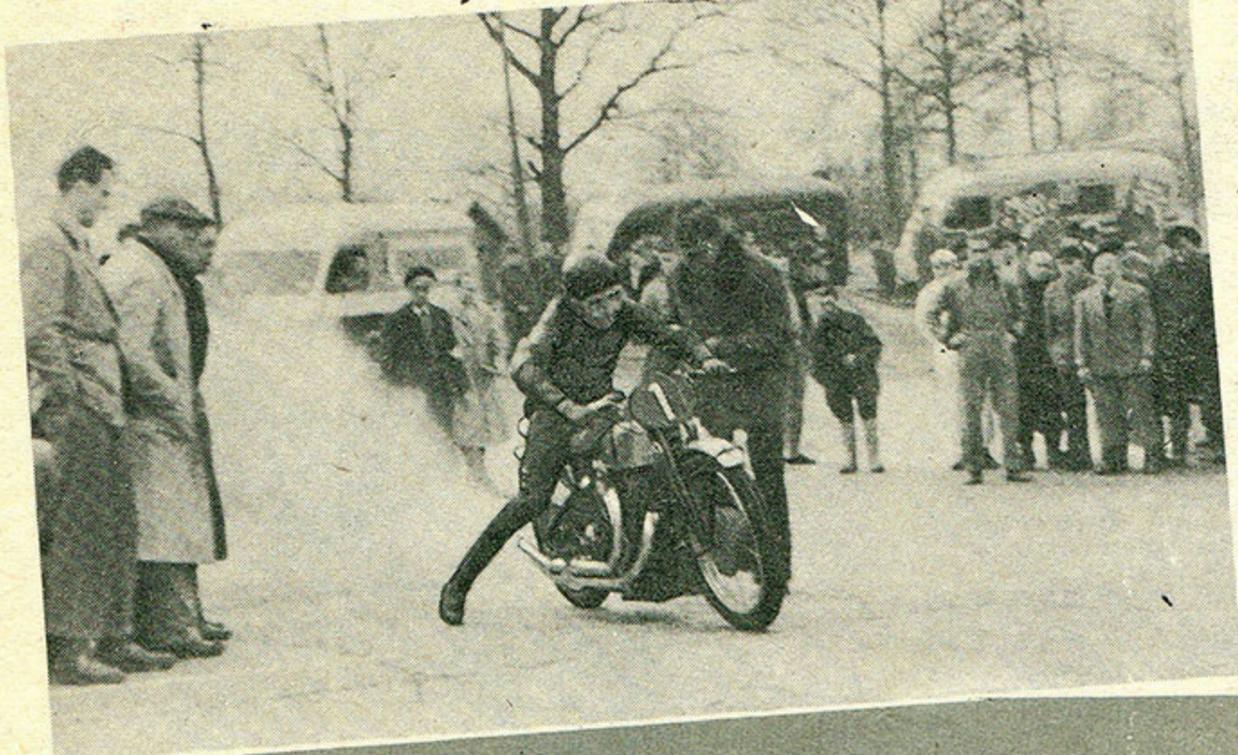
Art. 7. — La Commission de Moto-Cross désignera pour chacune des épreuves un délégué choisi parmi ses membres chargé d'assister à la compétition et de faire un rapport sur son déroulement.

Les frais de voyage et de séjour de ce délégué seront à la charge du club organisateur.

Art. 8. — Dans chaque classe le conducteur ayant totalisé le minimum de points comme indiqué à l'article 5 sera déclaré : Champion de France de Moto-Cross 1952 de sa classe et recevra : Une médaille offerte par la F.F.M.

Un brassard de « Champion de Moto-Cross 1952 ».

A la côte Lapize



CHUTE DE NOMBREUX RECORDS

En 350, peu d'engagés et Cherrier enlève la palme à 85 kmh. 714 de moyenne. Ce qui est à noter, c'est que Cherrier ne bat Feuiltaine que d'un cinquième de seconde, bien qu'il y ait une différence de 100 cmc. entre les cylindrées des deux machines.

A la place de second, nous trouvons Murit, qui cette année semble bien décider à défendre ses chances en solo.

En catégorie 500, nous avons plusieurs belles machines en présence et les temps étaient assez près les uns des autres. C'est finalement Insermini qui devait triompher, Insermini, qui comme son chef d'écurie Jean Murit, se produit aussi bien en solo qu'en side-car.

Feuiltaine, sur une Triumph à deux carburateurs réalise 2/5 de plus et derrière lui nous avons trois ex-æquo : Planque, Cherrier et Walter.

Lemaire se classe premier en 750, tandis qu'en 1.000 cmc. la grosse attraction était Pierre Monneret sur la bicylindre Monet-Goyon.

Après quelques difficultés à mettre en route, Pierre devait réaliser le meilleur temps de la journée et escalada la côte

EST avec un plaisir manifeste que tous les « mordus » de la région parisienne se sont retrouvés à Montlhéry dimanche dernier.

Chacun semble mettre un point d'honneur à assister à la première épreuve de vitesse du calendrier, et les coureurs et mécanos trouvent dans ces 800 mètres de côte un excellent banc d'essai pour la machine préparée pendant l'hiver.

Le règlement prévoyait, comme par le passé, trois montées pour chaque concurrent, le meilleur temps étant seul retenu pour le classement.

Plus de 60 pilotes étant inscrits dans la seule catégorie motocyclette (car la Côte Lapize est également réservée aux voitures) dès le matin les concurrents s'élançèrent sur un sol humide qui ne semblait pas favoriser de bons « chronos ».

Les 175 étaient nombreuses et nous retrouvons dans cette catégorie les Pahin, Camus, Michel, Sutra, Guignabodet, etc... autant d'habitues du circuit routier.

Il faut reconnaître qu'à la grande surprise générale, nous trouvons en tête Bouin, d'Orléans, qui sur une 175 deux temps, qui faisait à peu près autant de bruit que la machine du commerce, escalada la côte à plus de 78 kmh. de moyenne établissant un nouveau record...

Derrière, un gros paquet d'ex-æquo avec Pahin, toujours aussi rapide en courbe, Michel, sur son A.C.T. Jonghi et Agache sur une... Ydral.

Cette dernière machine constitua l'un des centres d'attractions du parc. Grâce à ses dimensions réduites (à l'échelle de son pilote) et à son fini et émaillage rouge impeccables.

Cette 175 représente pour la maison Ydral un excellent et indispensable banc d'essai pour ses moteurs et il ne faut pas voir dans cette réalisation de cadre, une nouvelle branche d'activité de la maison de Suresnes.

Camus, sur sa D.S. Malterre à allumage magnéto, connu quelques déboires mécaniques, mais la machine semble néanmoins puissante.

En 250, nous retrouvons Feuiltaine, que, entre parenthèses, nous aimerions voir plus souvent, car en excellent mécanicien,

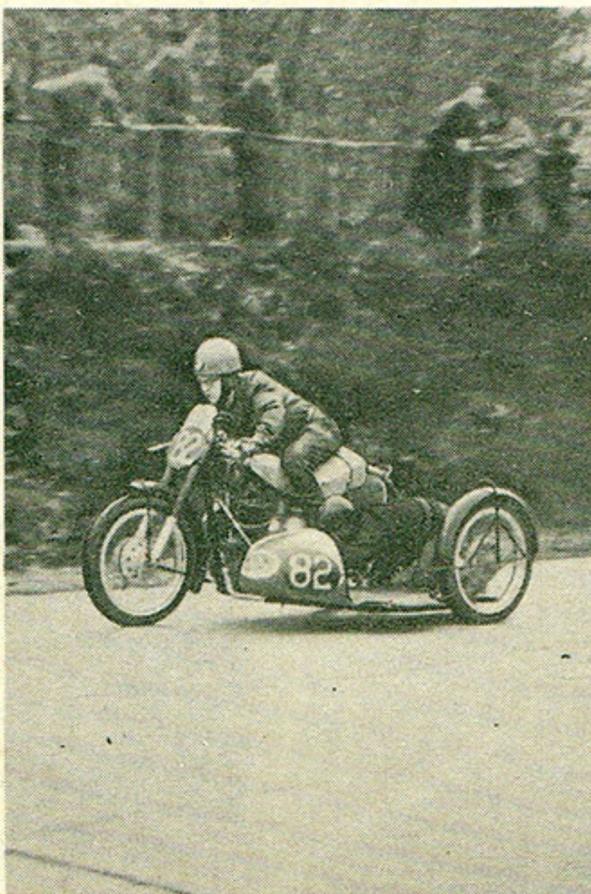
il prépare toujours de la mécanique qu'il est agréable de voir.

Feuiltaine se spécialise dans les courses de côte et connaît de ce fait l'importance des rapports de boîte bien appropriés.

Il fallait voir ses démarrages avec sa vieille 250 Rudge !...

Le second est Faucheraux à 4/5 de seconde sur la 250 Guzzi que Houel possédait la saison dernière.

En haut : Pierre Monneret s'élanche vers la victoire. Ci-dessous : Sceaux, qui en side-car 500 devait faire jeu égal avec Murit. Remarquez sur la machine le tout petit réservoir.



Lapize en 29" 3/5, ce qui correspond à la moyenne horaire de 97 kmh. 297.

Les sidecars devaient donner la note spectaculaire qu'une bonne réunion motocycliste ne saurait négliger et ce fut pour chacun l'agréable surprise de voir à quel point ce sport se développe chez nous, et surtout de constater que nos machines rapides font moins défaut que l'an passé.

Jean Murit enleva la première place dans les deux catégories où il participait (350 et 500), mais dans cette dernière classe, il trouvait du « fil à retordre » en la présence de Sceaux, que nous sommes heureux de revoir cette année sur une machine digne de lui, celui-ci devant d'ailleurs terminer en 500 ex-æquo avec Murit.

En 750 side, Sceaux fait encore premier, mais chose curieuse, grimpe moins vite qu'en 500.

Au cours de cette réunion organisée par l'A.M.C.F. et l'A.C.I.F. quatre records furent battus (175-250-750 et side-car 350) et un record établi (side-car 500).

C.R.

RESULTATS

175 cc. : 1. Bouin (AMC Orléans), 36" 3/5, m. 78 km. 688, record battu (anc. rec. Dorion 38" 2/5) ; 2. ex-æquo Pahin (Automoto), Agache (X..., Ydral), Michel (Racing MC), 37" 3 ; 5. ex-æquo : Lelu, Demuth (MC Chât.) ; 7. Camus (DS Malterre) ; 8. Tilliet ; 9. Tykozinski ; 10. Demuth ; 11. Sutra (Puch) ; 12. Tessier ; 13. Delauné (Puch) ; 14. G. Guignabodet ; 15. Caultier.

250 cmc. : 1. Feuiltaine (FS) 33" 4/5, m. 85 km. 207, record battu (anc. rec. Feuiltaine 34" 1/5) ; 2. Faucheraux (Guzzi) 34" 3/5 ; 3. Robbes (Excelsior), 40" 2/5 ; 4. Rous (BSA) ; 5. Guérin R. ; 6. Guignabodet ; 7. Anquetil ; 8. ex-æquo Martine et Bernard (Rudge) ; 10. Hery ; 11. Quantin ; 12. Blandin ; 13. Luault.

350 cmc. : 1. Cherrier (Velocette), 33" 3/5, m. 85 km. 714 ; 2. Murit (Velocette), 34" 3/5 ; 3. Charlemagne ; 4. Villotte ; 5. Lizeroud.

Moto-Revue

500 cmc. : 1. Insermini (Norton), 31' 2/5, m. 91 km. 720 ; 2. Feuilletaine (FS), 31' 4/5 ; 3. ex-æquo : Planque (Norton), Cherrier (Norton), Walter, 32' 2/5 ; 6. Guérin ; 7. Faucheraux (Norton) ; 8. ex-æquo : Jeanne et Verrin ; 10. Gressent ; 11. Piffaut ; 12. Weber.

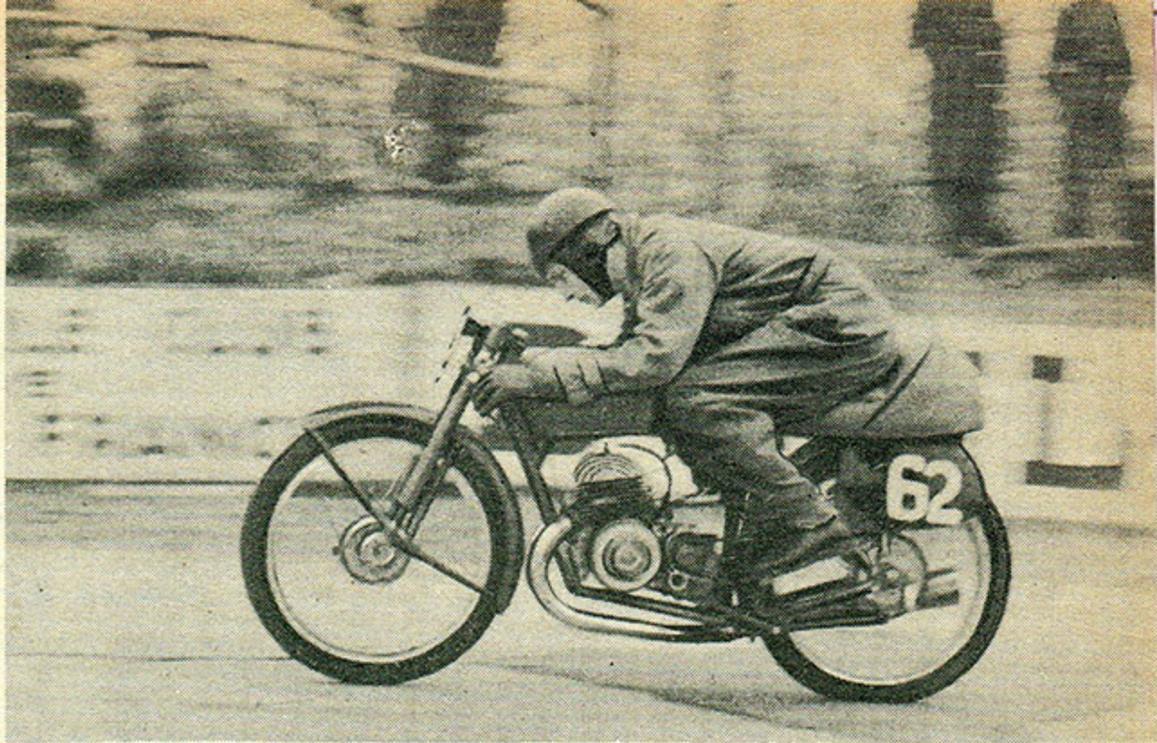
750 cmc. : 1. Lemaire (SMC Sens), 35' 2/5, m. 81 km. 356, record battu (anc. record Piel 39' 2/5) ; 2. Piel (CEMEC), 36' 1/5 ; 3. Loyeau, 37' 2/5.

1.000 cmc. : 1. P. Monneret (Monet-Goyon), 29' 3/5, m. 97 km. 297 ; 2. Domela (Vincent HRD), 35' 3/5.

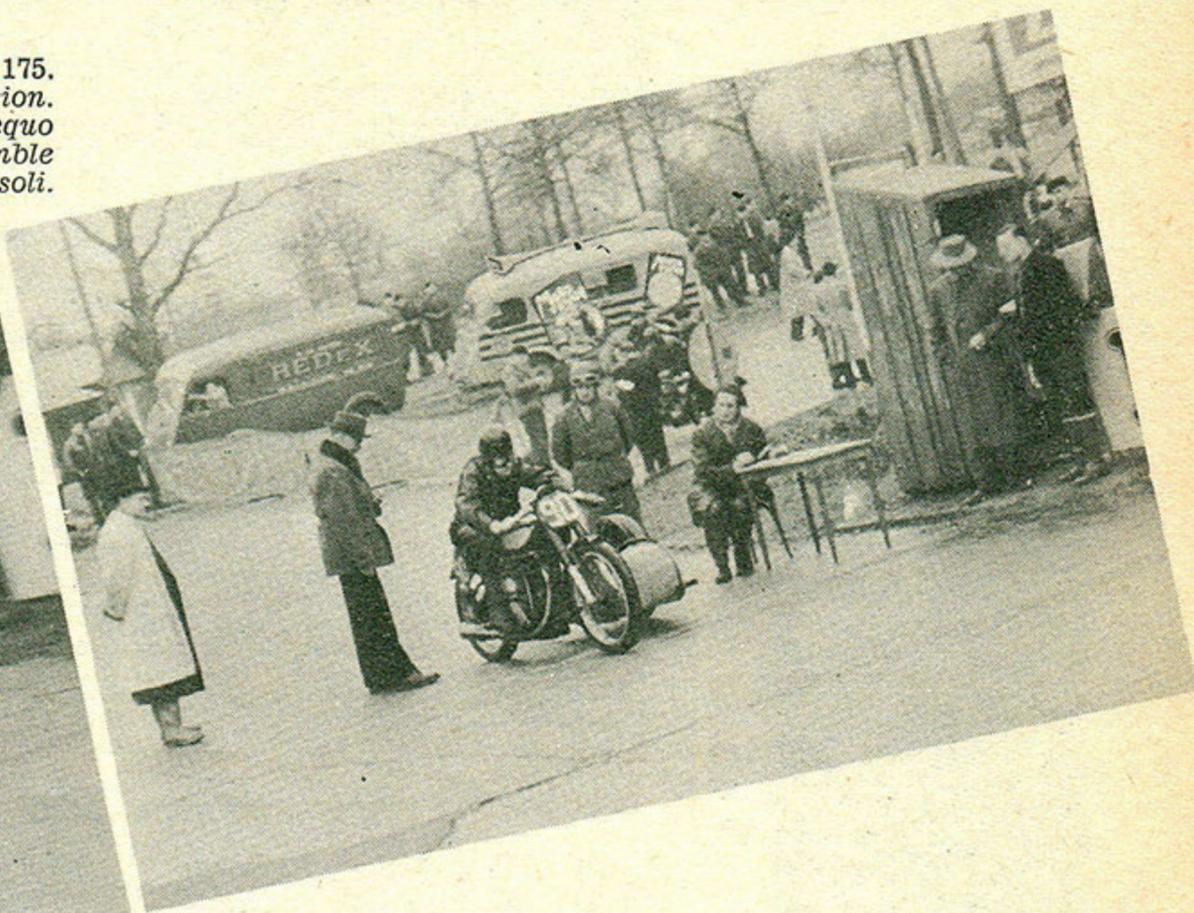
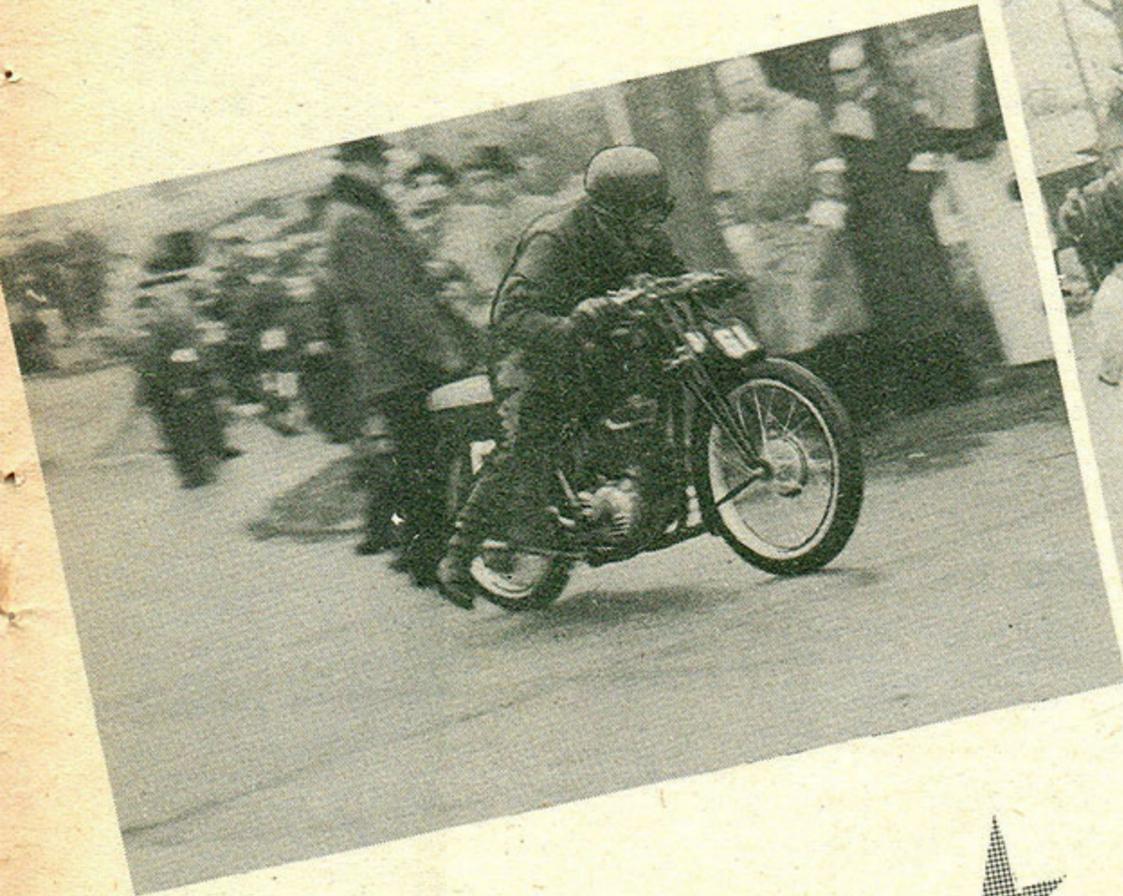
Sidecars 350 cmc. : 1. Murit (Norton), 36' 1/5, m. 79 km. 558, record battu (anc. rec. Feuilletaine, 34' 4/5).

500 cmc. : 1. ex-æquo : Sceaux (Norton) et Murit (Norton), 35' 3/5, m. 80 km. 899 ; 3. Insermini (Norton), 38' 1/5.

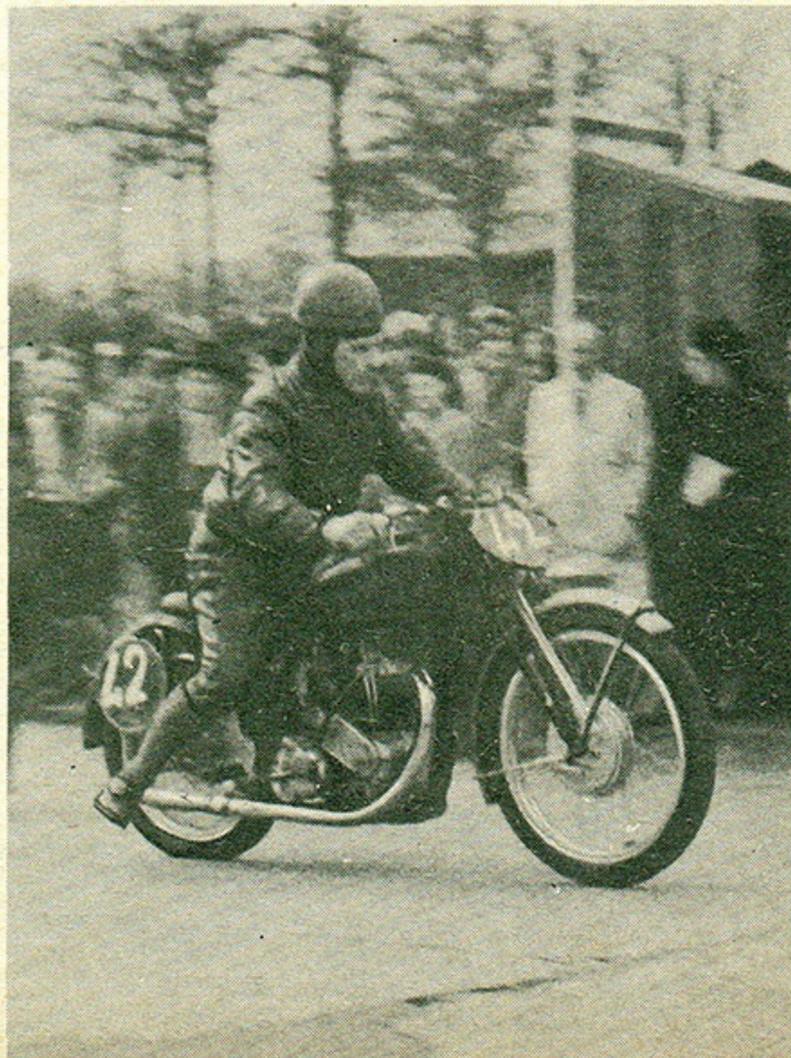
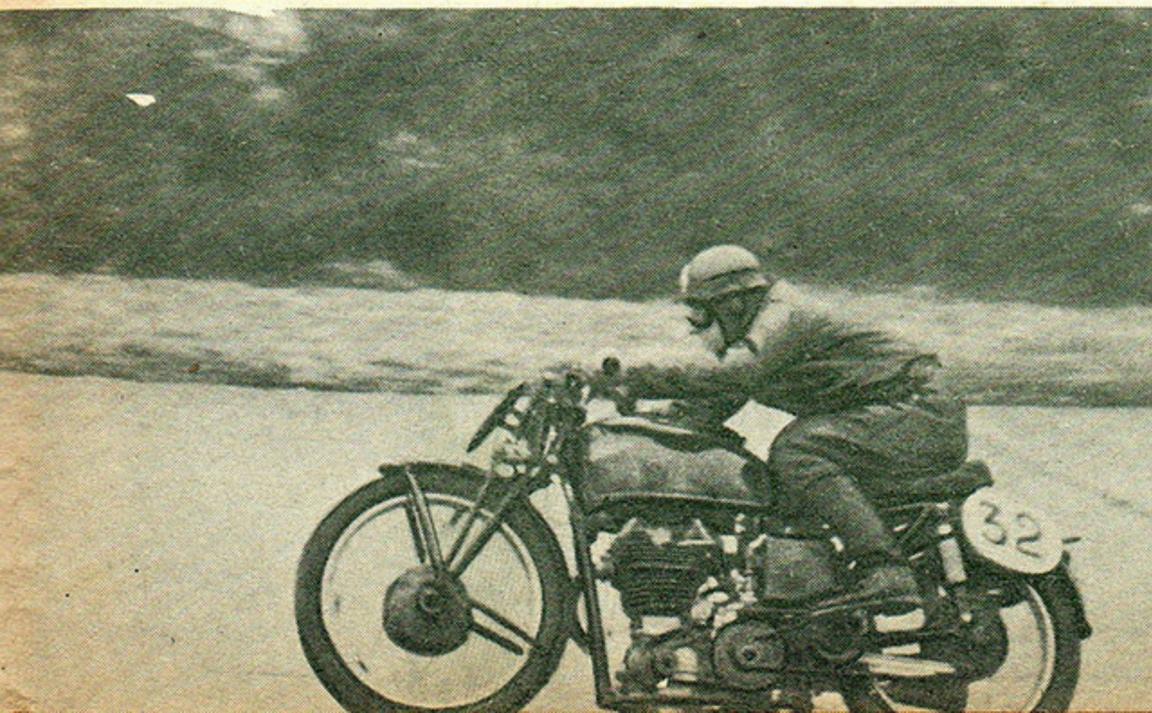
750 cmc. : 1. Sceaux (Norton), 36' 1/5, m. 79 km. 558 ; 2. Lecomte, 42' 2/5.



A droite, en haut : Agache, deuxième de la catégorie 175. Remarquez le guidon réduit à sa plus simple expression. Ci-dessous : Pahin, sur Automoto 175, deuxième ex-æquo et à droite, Insermini, photographié ici sur son ensemble side-car 500, mais qui fit le meilleur temps des 500 soli.



Ci-dessous : Cherrier 1^{er} en 350 et à droite Feuilletaine, 1^{er} en 250 et 2^e en 500.



TABIE des RECORDS du MONDE

Arrêtée en date du 31 Décembre 1951

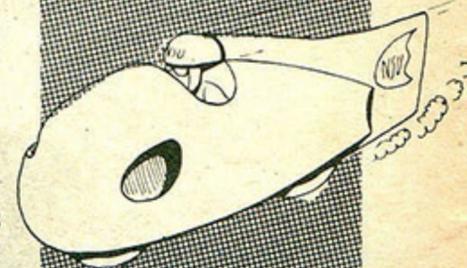
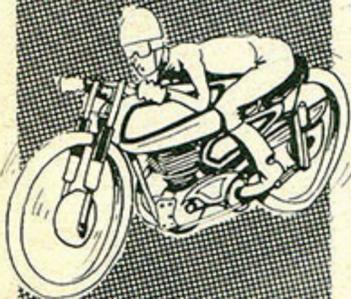
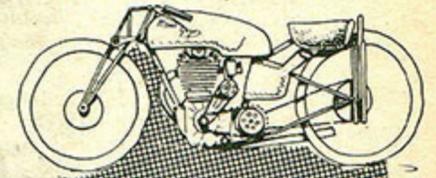
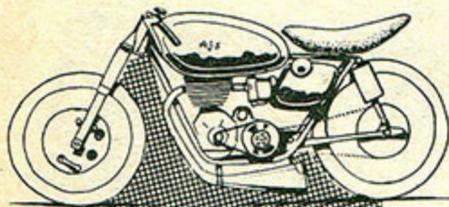
Catégorie A (Véhicules à deux roues)

Classe 350 cmc.

1 km.	: D. L. 12/4/51, Ingolstadt, Herz (NSU), 13", 278 kmh.
1 km.	: D. A. 25/10/51, Ingolstadt, Herz (NSU), 24"7, 146 kmh.
5 kms	: Record détenu par la classe 250 cmc.
1 mile	: D. L. 12/4/51, Ingolstadt, Herz (NSU), 20"8, 279 kmh.
1 mile	: D. A. 25/10/51, Ingolstadt, Herz (NSU), 35"3, 164 kmh.
5 miles	: Record détenu par la classe 250 cmc.
10 kms	: » » » » » »
50 kms	: » » » » » »
100 kms	: » » » » » »
500 kms	: 27/10/49, Montlhéry, Bell, Duke, Oliver (Norton), 3 h. 24'29", 163 kmh.
1.000 kms	: 26/10/31, Montlhéry, Milhous, Tacheny (F.N.), 7 h. 8' 5, 140 kmh.
2.000 kms	: 23/3/33, Montlhéry, Jeannin, Perrin, Andreino (Jonghi) 16 h. 41', 119 kmh. 9
3.000 kms	: non établi
4.000 kms	: non établi
5.000 kms	: non établi
10 miles	: Record détenu par la classe 250 cmc.
50 miles	: » » » » » »
100 miles	: » » » » » »
500 miles	: 27/10/49, Montlhéry, Bell, Duke, Oliver (Norton), 4 h. 59'41", 161 kmh.
1.000 miles	: Record détenu par la classe 250 cmc.
2.000 miles	: non établi
3.000 miles	: non établi
1 heure	: Record détenu par la classe 250 cmc.
2 heures	: 21/10/51, Montlhéry, Doran et Coleman (AJS), 176 kmh.
3 heures	: 27/10/49, Montlhéry, Bell, Duke, Oliver (Norton), 163 kmh.
4 heures	: 27/10/49, Montlhéry, Bell, Duke, Oliver (Norton), 161 kmh.
5 heures	: 27/10/49, Montlhéry, Bell, Duke, Oliver (Norton), 161 kmh.
6 heures	: 26/10/31, Montlhéry, Milhous, Tacheny (FN), 141 kmh. 1
7 heures	: 26/10/31, Montlhéry, Milhous, Tacheny (FN), 140 kmh. 0
8 heures	: 26/10/31, Montlhéry, Milhous, Tacheny (FN), 140 kmh. 3
9 heures	: 26/10/31, Montlhéry, Milhous, Tacheny (FN), 140 kmh. 0
10 heures	: 26/10/31, Montlhéry, Milhous, Tacheny (FN), 139 kmh. 8
11 heures	: Record détenu par la classe 250 cmc.
12 heures	: » » » » » »
24 heures	: » » » » » »
48 heures	: non établi

Classe 500 cmc.

1 km.	: D. L. 12/4/51, Ingolstadt, Herz (NSU), 12"4, 290 kmh.
1 km.	: D. A. 26/10/51, Ingolstadt, Herz (NSU), 22", 164 kmh.
5 kms	: 28/11/37, Francfort/M.-Darmstadt, Henne (BMW), 1'6"1, 272 kmh.
1 mile	: D. L. 12/4/51, Ingolstadt, Herz (NSU), 20"8, 279 kmh.
1 mile	: D. A. 26/10/55, Ingolstadt, Herz (NSU), 31"4, 184 kmh.
5 miles	: 28/11/37, Francfort/M.-Darmstadt, Henne (BMW), 1'52"2, 258 kmh.
10 kms	: 2/10/37, Autostrade Brescia-Bergame, Taruffi (Gilera), 2'42"1, 222 kmh.
50 kms	: 13/4/39, Autostrade Brescia-Bergame, Taruffi (Gilera), 15"2", 200 kmh.
100 kms	: 1/4/39, Autostrade Brescia-Bergame, Taruffi (Gilera), 29'48", 201 kmh.
500 kms	: 20/11/50, Montlhéry, Doran, Fearthstone (AJS), 2 h. 42'1, 185 kmh. 1
1.000 kms	: 11/10/35, Autostrade de Lucques, Milhous, Charlier (FN), 6 h. 26'9, 155 k. 1
2.000 kms	: 26/6/37, Montlhéry, Monneret, etc... (Monet-Goyon), 14 h. 33', 137 kmh. 4
3.000 kms	: 26/6/37, Montlhéry, Monneret, etc... (Monet-Goyon), 22 h. 21', 134 kmh. 2
4.000 kms	: non établi
5.000 kms	: non établi
10 miles	: 2/10/37, Autostrade Brescia-Bergame, Taruffi (Gilera), 4'30"9, 214 kmh.
50 miles	: 13/4/39, Autostrade Brescia-Bergame, Taruffi (Gilera), 23'28", 206 kmh.
100 miles	: 13/4/39, Autostrade Brescia-Bergame, Taruffi (Gilera), 47'22", 204 kmh.
500 miles	: 12/11/48, Montlhéry, West, Graham, Monneret (AJS), 4 h. 40'3, 172 kmh. 2
1.000 miles	: 26/6/37, Montlhéry, Monneret, etc... (Monet-Goyon), 11 h. 24', 141 kmh. 2
2.000 miles	: 26/6/37, Montlhéry, Monneret, etc... (Monet-Goyon), 23 h. 58', 134 kmh. 3
3.000 miles	: non établi
1 heure	: 13/4/39, Autostrade Brescia-Bergame, Taruffi (Gilera), 205 kmh.
2 heures	: 20/11/50, Montlhéry, Doran, Fearthstone (AJS), 185 kmh.
3 heures	: 12/11/48, Montlhéry, West, Graham, Monneret (AJS), 174 kmh. 7
4 heures	: 12/11/48, Montlhéry, West, Graham, Monneret (AJS), 172 kmh. 9
5 heures	: 12/11/48, Montlhéry, West, Graham, Monneret (AJS), 172 kmh. 4
6 heures	: 11/10/35, Autostrade de Lucques, Milhous, Charlier (FN), 155 kmh. 7
7 heures	: 11/10/35, Autostrade de Lucques, Milhous, Charlier (FN), 147 kmh. 8
8 heures	: 26/6/37, Montlhéry, Monneret, etc... (Monet-Goyon), 140 kmh. 8
9 heures	: 26/6/37, Montlhéry, Monneret, etc... (Monet-Goyon), 141 kmh. 3
10 heures	: 26/6/37, Montlhéry, Monneret, etc... (Monet-Goyon), 141 kmh. 4
11 heures	: 26/6/37, Montlhéry, Monneret, etc... (Monet-Goyon), 141 kmh. 2
12 heures	: 26/6/37, Montlhéry, Monneret, etc... (Monet-Goyon), 141 kmh. 3
24 heures	: 26/6/37, Montlhéry, Monneret, etc... (Monet-Goyon), 134 kmh. 3
48 heures	: non établi



CHAMPIONNAT DE FRANCE 1952

REGLEMENT

ART. 1^{er}. — La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 1952, les Championnats des Conducteurs Français de Motocyclettes.

1^{ère} Catégorie (Internationaux) — 2^e Catégorie (Nationaux).
Il y aura un Champion dans chacune des classes suivantes :

- Motocyclettes 175 cmc.
- Motocyclettes 250 cmc.
- Motocyclettes 350 cmc.
- Motocyclettes 500 cmc.
- Sidecars 500 cmc.

ART. 2. — Le Championnat des Conducteurs Français de Motocyclettes 1^{ère} Catégorie est ouvert aux conducteurs de nationalité française détenteurs d'une licence internationale de la Fédération Française de Motocyclisme pour 1952.

Le Championnat des Conducteurs Français de Motocyclettes 2^e Catégorie est ouvert aux conducteurs de nationalité française, détenteurs d'une licence nationale de la Fédération Française de Motocyclisme pour 1952.

ART. 3. — Le classement des Championnats des Conducteurs Français sera établi en fin d'année, par addition de points correspondant aux places obtenues par chaque conducteur dans quatre courses parmi celles désignées à l'article 7.

Il est précisé que les points seront attribués aux seuls coureurs classés.

ART. 4. — Sauf cas prévus à l'article 5, seules les quatre meilleures performances réalisées dans une même classe, seront prises en considération pour chaque conducteur. Le titre ne sera pas décerné dans une classe où il ne serait pas disputé au moins quatre épreuves.

ART. 5. — Les points comptant pour le classement seront attribués dans chaque classe d'après le classement réel de la façon indiquée au tableau ci-après :

	Grand Prix de France	Plus de 12 partants	12 partants	11 partants	10 partants	9 partants	8 partants	7 partants	6 partants	5 partants
au 1 ^{er}	40	30	30	28	26	24	22	20	16	10
au 2 ^e	36	26	26	24	22	20	18	16	12	6
au 3 ^e	32	22	22	20	18	16	14	12	8	4
au 4 ^e	28	18	18	16	14	12	10	8	6	
au 5 ^e	24	16	16	14	12	10	8			
au 6 ^e	20	14	14	12	10	8				
au 7 ^e	18	12	12	10	8					
au 8 ^e	16	10	10	8						
au 9 ^e	14	8	8							
au 10 ^e	12	6								
aux autres classés	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2

De plus, dans le Championnat réservé aux licenciés Internationaux, il sera attribué à chaque coureur 1 point de bonification par coureur de nationalité étrangère classé derrière lui.

Il sera en outre ajouté au total des points obtenus par chaque conducteur (Internationaux ou Nationaux) pour ses quatre meilleures performances une bonification calculée à raison de 1 point pour chaque course de Championnat à laquelle le coureur aura participé.

Au-dessous de cinq partants dans une classe, les résultats ne compteront pas pour les Championnats.

En cas d'ex-æquo les conducteurs seront départagés suivant les résultats des cinq meilleures performances et, en cas de nouvel ex-æquo, l'avantage sera donné au conducteur ayant obtenu le plus de places de premier dans les courses retenues pour son classement ; en cas d'égalité de places de premier, il sera tenu compte du nombre de places de second et ainsi de suite.

ART. 6. — La Commission Sportive de la F.F.M. après examen du circuit, fixera pour chaque course les distances minimum exigées.

ART. 7. — Sous réserve du minimum de parcours prévu à l'article 6, les courses retenues pour le classement des Championnats des Conducteurs Français 1952 sont :

CHAMPIONNAT RESERVE

AUX LICENCIES INTERNATIONAUX

- 13 avril : Circuit de Vitesse de Pau (MC Béarn), 250 et 500 cc.
- 26-27 avril : Circ. Vit. Marseille (MC Marseille) 350 et 500 cc.
- 25 mai : Circ. Vit. Perpignan (MC Roussillon) 175-250-350-500 cc. sidecars.
- 12 juin : Circ. Vit. Bergerac (MC Bergerac) 175-250-350-500 cc. sidecars.
- 7-8 juin : 24^e Bol d'Or (AMCF) 175-250-350-500 cc. sidecars.
- 22 juin : Circ. Vit. Montauban (MC Montalb.) 350-500 sidecars.
- 29 juin : Circ. Vit. Tarare (Baldago's MC) 350-500 sidecars.
- 29 juin : Circ. Vit. Rochefort (MC Rochefortais) 250 cc.
- 13 juillet : Circ. Vit. Albi - Grand Prix de France (MCC Albigeois) 175-250-350-500 cc. sidecars.
- 3 août : Circ. Vit. Vesoul (MC Haut-Saonais) 350-500 sidecars.

CHAMPIONNAT RESERVE

AUX LICENCIES NATIONAUX

- 23 mars : Courses qualificat. Bol d'Or (AMCF) à Montlhéry 175-250-350-500 cc. et sidecars.
- 4 mai : Circ. Vit. Orléans (AMC Orléanais) 175-250-350-500 cc.
- 18 mai : Circ. Vit. de St Chamond (MC Furan) 175-250 cc.
- 25 mai : Circ. Vit. de Tours (MC Touraine) 175-250 cc.
- 1^{er} juin : Circ. Vit. de Moulins (MC Moulins) 350-500 sidecars.
- 7-8 juin : 24^e Bol d'Or (AMCF) 175-250-350-500 cc. sidecars.
- 15 juin : Circ. Vit. du Rhin (MC Mulhouse) 175-250-350-500.
- 6 juillet : Circ. Vit. de Dijon (MC Bourgogne) 250-500 sides.
- 20 juillet : Circ. Vit. Narbonne (MC Narbonnais) 250-350-500 cc. sidecars.
- 10 août : Circ. Vit. du Médoc (MC Médoc) 175-350-500 cc.
- 17 août : Circ. Vit. Villefranche de Rouergue (MC Rouergat) 175-350-500 cc.
- 31 août : Circ. Vit. de St Wendel (MSC St Wendel) 175-250-350-500 cc sidecars.

ART. 8. — Les clubs ayant retenu une date pour l'organisation d'une épreuve de Championnat devront verser à la FFM une caution de 10.000 francs qui sera remboursée après homologation des résultats de l'épreuve.

Indépendamment de l'amende de 1.000 francs prévue pour non transmission du rapport de clôture dans les 15 jours suivant la course, une nouvelle amende de 100 francs par jour de retard sera appliquée au club organisant un Championnat qui n'aurait pas fait parvenir à la FFM le dit rapport dans les 15 jours suivant la course.

M.G.

REDRESSAGE
Cadres et Fourches
SPECIALITE
fourches télescopiques

TRAVAIL SOIGNE
nombreuses
références

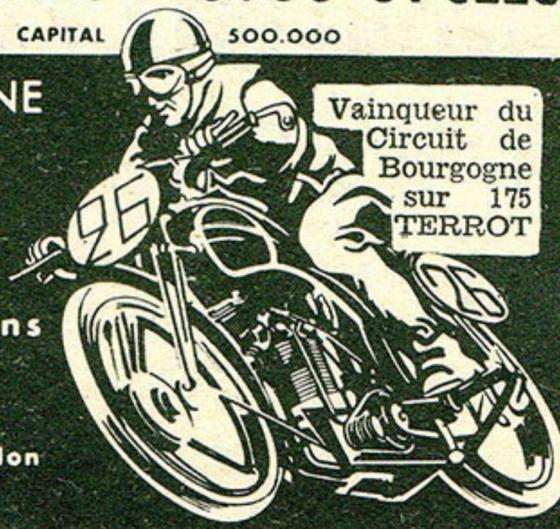
16, r. Louis-Rouquier
LEVALLOIS
PER. 60-64

AUBERVILLIERS-MOTOS-CYCLES

S. A. R. L. CAPITAL 500.000

R. LAMONTAGNE
Agent exclusif
TERROT
Mise au point
Réparations

R. C. 337.972 B
NORD 80.85
50, Rue Château-Landon
PARIS - X^e



60^e 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

NOS PETITES ANNONCES

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

Pour l'envoi par courrier de nos Annonces, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat poste, accompagnant votre texte. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé au mieux, sans responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptant pour une lettre). Ecrivez lisiblement (caractères imprimés au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes).

MOTOS A VENDRE

BMW R51-2 flat-twin neuve 500 cmc. 900 kms. Roger EHRARD 46 rue Schweighauser, Strasbourg (Bas-Rhin).

BSA 500 M20 noire chrom. imp. 42 rue de Meaux, Bondy

BMW R6 6 cv + side téléph. 418 à Beaumont/Oise.

NSU 250 sup. cul. impec. ent. orig. 120. Thourard Fla. 10-45

R. ENFIELD 350 ét. nf vis. samedi. BAZZARA 71 rue de Bezons, Courbevoie.

G. R. 100 R2 b. ét. 45. Vélo. Pontiac US 75 4 t. 39. MO-NACO 77 A. Laplace, Arcueil

DARMONT spé. px int. 11 r. de Pologne, Conflans (SO).

350 TERROT 60000 (ap. 19h.). Miramond 71 r. du Temple-3e

URG. Saroléa 600 culb. side Bern. 51 f. télesc. Brassine boîte 4 vit. séle. b. ét. 13 rde de Choisy, Ivry, sam. (ts ls jrs) LOU. 77-12, 13 h 14 h.

100 MONET GOYON 3 vit. prix à débat. 3 rue Coq Héron, Paris 13 h. 14 h.

PART. vds BMW R71 imp. 215 ROVERE 139 bd Delambre, Argenteuil. Tél. ARG. 02-40.

125 D45B parf. état. COUDY 44 rue Vieille du Temple-4e.

V. 200 cc Zundapp. Guillien 23 rue de Cléry, Paris.

350 TERROT état neuf. MERIAUX 169 bd Haussman Paris

BMW R71 état neuf. NAVET 148 r. J. Jaurès, Maisons-Alfort. Tél. ENT. 11-97.

125 PEUGEOT 55 AL bon ét. px int. Roger 6 r. Augustin Thierry Paris-19e. BOT. 38-71

BSA M20 av. ou ss side Précision canad. spéc. camp 2 pl. Oury 22 r. des Roses-18e

MOTOBECANE 100 bon ét. px int MATONNIER 11 rue Cyrano de Bergerac, 18e.

MONET GOY. 51 100 3 v. séle. b. ét. nbx acces. PETIT 21 r. Annonciation Jas. 37-43 18 h.

150 PEUGEOT bon état f. tél. équip. GIRAULT 38 r. Ségo-fin, Courbevoie.

NSU 600 side Bernardet G. R. Borel 6 r. Tenine, Gentilly.

SIDECAR Bernardet Dollar 500 Chaise Soyer. 92 Rochechouart

DKW 350 cc. 2 t. 3 v. mec. imp. px 120000. LIONNET 195 r. Losserand, Paris-14e.

JONGHI 125 cc 4000 k. px 80 Bosch 38 bis rue Vivienne.

350 MATCHLESS cul. ex. état LEGUIRRIEC 2 v. des Couronnes, Courbevoie.

SIDE Monet 4 cv culb. tr. b. état. 120000. POINTE 3 sq. Anciens Combattants, Asnières (S.), le soir s. et d.

BMW R75 side tracté t. b. ét. urg. cse dép. COUCHET 66 av. Stalingrad, Argenteuil.

MOTOCONFORT 500 culb. p. ét. acc. LAMOUCHE 54 r. de Bitche, Courbevoie, matin.

SCOOTER Bernardet 250 cmc. état neuf. Ets AUTOPAC 23 rue des Envierges, 20e.

BEL ens. 500 Ter. cul. 4 v. séle. side Bern. tour. 160. Fla. 14-67

M. GOYON 500 lat. 4 v. bien eq. pns nfs compt. t. sad tr. b. ét. 85000. Hubert 35 r. de l'Union, Aubervilliers (Seine).

VELOMOT. Vap 600 kms clign. dr. gau. stop s/ freins. écl. outil. 2 ch. 2 g. boue. Strubun 20 r. Lebrun. POR. 17-34.

ZUNDAPP 750 av. side or. imp. mar. ar. nb. piéc. Indian 1200 av. side tt orig. LEPETIT 41 r. M. Boudet, Chaville (SO)

MOTOB. 500 cul. parf. ét. 80. Fourret 112 r. Bercy Paris-12e

350 MOTOB. der. mod. 8000 k. CAFE 3 r. Berryer, Paris-8e

ZUNDAPP KS 750 side ét. nf 83 rte Choisy, Ivry (Seine).

TERROT 500 1950 ent. équip. photo 180. P. Cottreau 6 r. Léon Marie, Sartrouville.

125 MOTOB. lat. 51 impec. 4000 kms eq. ODE. 57-50.

TERROT 125 culb. exc. ét. ts les jours 19 h. BALOCHE 7 r. Cherche Midi, 6e.

MAJ. Gn. Rhône lat. 350 4 v. pl. ét. px int. Guerreau 7 av. du Square Blanc Mesnil samedi

AUTOMOTO 38 350 lat. 75000 Bénard 79 b. Beaumarchais.

MOTOBECANE 125 culb. 33 r. Wattignies, vis. sam. 16-18h.

125 lat. Motoc C45 vis. dim. mat. LEGRAND 63 r. Voltaire, Puteaux, px int.

OEC anglaise 198 cc ét. nf. Ferrando 120 r. Martre Clichy

SIDE 350 moto Thomann tr. b. ét. px int. RETTIG 11 r. du Viaduc, Joinville 18 h.

MATCHLESS 350 G340 supercul. Legrand 34 r. 3-Frères.

V. cse dép. 16H Norton et side Précision 1 pl. 1/2 capote. Tél. TAI. 73-00.

TERROT 500 sup. cul. type RGAS 4 v. séle. b. ét. BRUN 162 av. Wilson Pl. St-Denis.

ZUNDAPP K800 séle 4 vit. av. ou ss side Précision 1 pl. 1/2 bon état. TRIBODET 6 rue Noël Pons, Nanterre (Seine). LAB. 88-00. Poste 86-32.

BMW 350 culb. f. tél. impec 150000 COUSIN 4 rue République, Suresnes.

SUP. Gn. Rhône type X très bon état pns nfs 2 rechange belle occ. cse double empl. ts ls s. LEGAL 11 r. Perrel 14e

BMA Vap 4 b. ét. acces. 35000 TASTER 6 r. Eugène Gibez-15e

SIDE Précision état neuf prix int. ALASCIO 2 rue Mont Ste Geneviève, Paris-5e.

RENE GILLET 750 side luxe 2 places px 180000. MEUNIER 14 rue des Lilas Paris-19e.

MOTOB. 125 culb. ét. nf eq. s'adr. RISCHARD 100 r. J. Jaurès M. Alfort apr. 17 h.

MAGNAT DEBON 350 4000 k. ét. nf GR. Laurant C. Cité de la Muette, Drancy (Seine).

350 K. Escoffier culb. s. a. 4 tps tél. 12 h. MAL. 16-58.

TERROT 350 luxe 100 excel. état. CADET 6 rue Parmentier, Domont (SO).

GUILLET 150 équip. gd tour. b. ét. 100000. DUPUY 12 r. Madancourt, Beaumont (SO)

GUILLET 175 culb. AMC 4600 nbx eq. f. télé. px int. urg. 5 chaussée Pont Grenelle-16e.

TERROT 125 ETD tte équip. parf. état. SIBINSKI 14 pas. Deschamps P. 20e, 3e étage.

INDIAN 500 GDA bs px. Bachou 2 r. Pierre Curie, Ivry

TERROT 3 cv b. ét. pn. nf px 45000. Guyot 43 Maronite 20e

PEUGEOT 100 t. b. ét. px 40000. Rousselle 40 r. Pergolèse

MOTOB. Z2C équip. 140. Roques 18 r. de la Chine-20e.

R. GILLET 750 cc b. aff. av. ou ss side Sabotier 94 r. H. Barbusse, Meudon. OBS. 18-81

G.-R. 125 f. tél. imp. Jacqy 135 r. de Clignancourt-18e.

TERROT 350 lat. 4 cv état neuf b. px. CIRCAL 4 rue Jean Mermoz, Rueil (SO)

GN.-RH. av. side 800 AX2 mec. et pns nfs 160. GROUZET 3 r. de Tlemcen, Paris-20e.

OGAR 5000 k. imp. Renaud 59 bis r. Romainville 19e, soir.

TERROT 1 cv 1951 5000 kms f. tél. bat. kla. MIC. 26-51.

TWN BD 250 imp. toute équ. ROUSSEAU 13 r. L. Berger, Franconville (SO).

URGENT BMW R12, 750 imp. Pitou 139 r de l'Université-7e

350 cul. b. état. BURTIN, Caserne 2 place Fontenoy-7e.

FN 350 M70 état parfait toute équip. HOROUX 12 r. du Gd Marché, Poissy (SO).

PEUGEOT 125 55 GL 9000 k. ét. nbx acc. 100. Ecr. Brison r. de l'Avenir, Noisy le Sec.

STANDARD All. 500 ACT f. tél. sus ar. FORCADET 26 r. Val d'Or Suresnes, vis. sam. 9 à 17 heures, dim. matin.

MOTO 150 AMC ét. nf eq. acc. 130000. BERNARD 90 r. Painlevé Villeneuve le Roi (SO)

FUCH 125 TT 7000 kms état neuf. Equipement complet, 125.000 fr. Cause double emploi. IDA, 28 rue Sévigné, Paris. ARC. 70-94 (8 h. 30, 12-14-18 h. 30).

350 TRIUMPH 3 HW neuve. BROHAN 56 rue Corvisart, Paris, 13e. OBS. 14-24.

GNOME AX2 cme neuve pet. prix. GUILLEMOT, Les Rabannières, Saintes (Ch. Mme).

SIDE R. Gillet 750, 1947 bel équipement. tél. TUR. 50-74.

GROS side Bern. ex. ét. ou éch. c. side lég 350 cc. Denis 8 Catulle Mendès 17e (ap 18h.)

FN 350 cc culb. parf. ét. séle. FILLON 18 b. r. Cécile, Maisons-Alfort (vis. samedi).

FN M86 500 cc side Bern. mot. ét. neuf, 3 pns nfs. LEMERLE 62 rue Kléber, Levallois.

BMW R12 parf. état LAUER JAB, Beauvais. Tél. 163.

NORTON 500 16H parf. état side Bern. Terrot 125 ETD ét. nf. GARBARI, Duras (L. G.)

BMW R35 cme nve chrome équip. 135000. Bessone, 4 pl. Napoléon La Roche s/Yon Vdée

TRIUMPH allem. 350 B parf. ét. pns nfs vis. sam. dim. Boucher 2 rue Marronniers, Champigny s/Seine (Seine).

PEUGEOT P108 250 cmc. bon état, 35000 MALEYRAN 45, rue Union, Bobigny.

MOTOB. 175 6000 kms impec. BODA 5 r. Palikao-20e, 135.

V. ou éc. 500 M-Goyon 4 v. av. side ctre p. voit. 155 r. du Perreux, Argenteuil (S.O)

PEUGEOT 150 f. tél. séle. 4 v. exc. état ent. équip. 105. T.S. Thouron 72 av. Grande Armée

NSU 350 cul. ét. neuf vis dim. mat. et heures rep. BARBRY 14 r. N. Charlet-15e.

BEL. 350 Motob. av. ou ss side sp. routier. BERTRAND 18 Cité Poudrière, Livry (S.-O.)

TERROT 500 lat. bon état pneus neufs bas px. VIAL 48 rue des Arts, Colombes.

NSU B. E. 200 cc 3 C 120000 Bezy 5 av Hironnelle Pierrefitte

BMW R4 f. tél. parf. ét. mec. Bourassin 15 G. Clémenceau Viroflay (SO) sam. dim. mat.

MOTOBECANE 125 cc 4 tps bon état. FINCK Opé. 80-93

BSA 500 A7 ét. abs. imp. cse dép. vis. BONIN PER. 32-17

PEUGEOT 100 1943 bas prix RICOU, h. b. POR. 00-27.

GNOME-RHONE 125 R3 bon état sac. cuir comt. t.-sad, ROTH 7 imp. de la Photographie, Paris, 5e.

M. GOYON 100 cc 51, 2500 k. 60. André 68 rue Dulong-17e.

SCOOT. Bern. 250. Gabriel 80 av. Gambetta, Mén.06-83 (150.)

BSA 250 C11 GL f. tél. 3 v. b. ét. 150000. 13 av. Reille-14e

SCOOTER Bernardet 3 cv état nf tél. h. repas INV. 83-35

SPLEND. 200 DKW email chr. mot. pn. neuf à roder fact. v. t. l. j. PER. 40-13 h. bur.

BMW R12 av. ou ss side. Rondeau 50 r V.Hugo Mais. Alfort

TERROT 350 lat. imp. 80. BOLOT 86 r. Aqueduc-10e ap. 19 h. ou sam. dim.

BMW 350 nombr. acc. équip. t. b. ét. Nor.46-04 13 et 18h.

TERROT 125 culb. 1951 état neuf, prix intéressant. MOU-NIER, MAI. 13-37.

URG. R. Enfield 350 cul. f. tél. b. ét. 130. V. 18 1/4 Gamba 15 rue Traverse St-Denis.

BMW R35 impec. équipée px 175. BAUSSANT 111 r. Houdan, Sceaux (M^e Robinson).

ROY. ENFIELD 350. ROYER 2 pl. de la Mairie Arpajon SO

175 PEUGEOT T4 6500 k. ét. nf t.-sad. Allain OBS. 11-14

INDIAN 500 ét. nf Koberle 10 r. Trouseau-11e (15 à 17h.)

VDS 250 Jawa 51. LEBON-NOIS rue J. Jaurès, Villiers sur Marne (S.-O.).

A VENDRE 750 R. Gillet side Bernardet tan-sad, propre. PECAULT, 25 pl. Vosges Paris, tous les jours.

DERNY tandem neuf. Mahieu 29ter r W. Rousseau Vitry s/S

TERROT 500 culb. der. mod 4600 t. eq. DAVID 2 av. Foch Poissy (SO) à part. de 18 h.

VEND ou échange ctre petite voit. Peugeot 125 GL à rod. acc. impec. paie diff. 9 à 11 hres, MON. 25-65

109 M. GOYON b. ét. 30000. 20 r. D. Casanova-2e. Opé. 87-14

PEUG. 125 P55 ét. nf t.-s. sac 70. Jolly 3 r. Thierry V. d'Avray

ZUNDAPP 200 état neuf, tout équ. DESVIGNES 5 rue Parmentier, Montreuil.

CAUSE achat 350 Peugeot 175 juin 51, 4000 kms télesc. cop. 4 vit. t. sad sacoches, tablier 152000. BAUDIN 1 r. Guynemer, Neuilly sur Marne

BENELLI 500 cc av side 120. Vessier 5 r. Julien, Vanves.

LUXMOTOCYCLES 29 r. Lantiez, Paris (17e). Réparations toutes motos par spéc. Occas. Indian, DKW, Dresch.

750 R. GILLET 1948, 10000 kms, d'orig. Hamel Cha. 17-44

125 PEUGEOT av side lég. état neuf 110. MON. 56-45.

M. DEBON 350 cul. t. b. état CAVAROC 87 r. Fondary-15e 18 h. ou sam. sur r.-vous.

BSA 500 M20 120000. SEBOT 103 rue Javel, Paris-15e.

BMW R75 750 cmc. état neuf side. GAILLOT 18 rue Yser, Le Perreux. LON. 04-99.

350 TERROT 1948 1re main rem. à nf 80000. Vil.88-18 h.b.

SCOOTER Bernardet ét. nf à rod. exc. occas. urg. MERLET Bg de Lomener (Morbihan)

TERROT 125 impec. 80000. Confort Garage TRE. 14-17, 13, République Fontenay s/S.

CYCLO Poulain 1000 k. comp. vit. sac. 50000. Ec. TOPENOT 5 r. J. Hachette Paris-15e.

BMW R61 imp. av. ou ss rem. Fulgur px int. vis. NICOLAS 23 r. de Merlan Noisy-le-Sec

POUR cse dble empl. moto New-Map moteur Saroléa 600 latér. boîte Burman sélect. parf. état 100000. BECART 39 r. Véron, Alfortville (Seine).

BSA 500 TWN 51. Lebeau 12 r. Estienne d'Orves, Clichy.

NSU 500 ACT sélect. parf. état 90000 BODIN 17 rue Soladier, Alfortville.

SCOOTER Bernardet 125, accessoires, bon état. ROUGET rue de la Cloche, Crépy-en-Valois (Oise).

MOTO 500 mot. MAG parf. ét. ROUCH, La Norville, Arpajon

GN.-RH. 750 culb. side 130000 facilités vis. dim. 140 Route de Brie, Brunoy (S.-O.).

250 GN. RHONE parf. ét. acc. 85000. Tél. ETO. 41-41.

ECHANGES

CABRIOLET décapot. 3 pl. Bugatti bte Cotal pns nfs ctre belle moto, belle prés. MOTO 83 av. Grande Armée. 16e.

DARMONT 1100 car. genre cabr. 3 vitesses, marche AR, essais toutes distances, 120000. LIBRAIRIE 2 r. du 4 Septembre, Issy les Mx. Mic. 26-73

VOITURETTE sans permis, 3 vit. 100. FOURNIER 26 rue Rivay, Levallois 1er D.

DARMONT 1100 2 cyl. en V 6 cv 3 vit. m. ar. mot. nf à rod. pns nfs cap. 130. Disquin Tri 00-25 pr rendez-vous.

ARONDE, Austin, Rovin, Chénard, 202 cond. int. et déc. Repr. toutes motos, LECLERC 56 r. Marx Dormoy, Paris-18e

ON DESIRE ACHETER

Ach. BMW R25 ou Puch 250 TF b. ét. Besson 188 r Tolbiac-13e

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

SIDE Précision tour. écrire Louton 1 r. Berule St-Mandé

ACH. side lég. Blain Bernard Poilly les Gien (Loiret).

ACHETE COMPTANT motos, vélo. même à rév. Baldet 30 r Armagnac Toulouse

LADEVEZE ACHAT MOTOS COMPTANT

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

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

ACHAT COMPTANT tous vélomoteurs, motos, scooters.

DELAIRE

4 imp. de la Gaité Dan. 55-43

MOTO NERACAR, acheteur bon prix même incomplète ou accidentée Paris, 146 r. Montmarte, Paris-2e.

ACH. 125 ou 250 Allem. en ét. ou épav. compl. FOURES 35 r. de Solférino, Bordeaux.

5 CV culb. Motob. accid. ou m. ét. éc. Lopez L. Navarrenx B.P.

DIVERS

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

DERNY tandem neuf 4000 kms MAINFROI 44 r. Céline Robert Vincennes, s'adr. ap. 19 h.

EMPLOIS

A. FROMENT

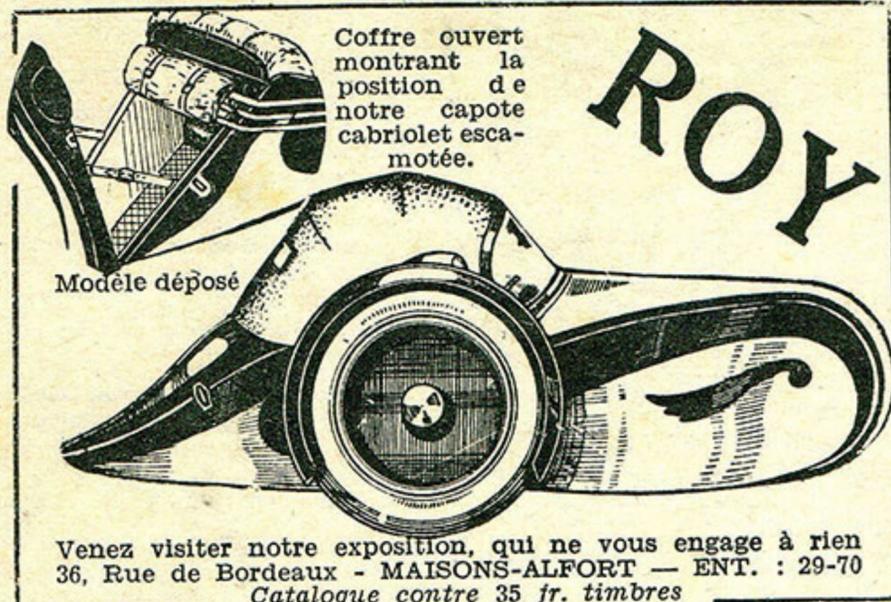
1 bis, rue Gabriel-Péri (anc. rue de Paris)
SAINT-DENIS (Seine) - Tél. : PLAine 01-09

Agences : **MOTOBÉCANE**

BSA

CREDIT
Machines disponibles

SUNBEAM



Coffre ouvert montrant la position de notre capote cabriolet escamotée.

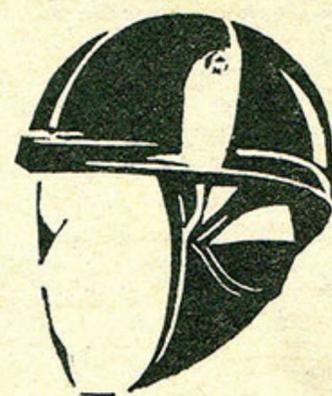
Modèle déposé

Venez visiter notre exposition, qui ne vous engage à rien
36, Rue de Bordeaux - MAISONS-ALFORT — ENT. : 29-70
Catalogue contre 35 fr. timbres

LE PLUS MODERNE DES CASQUES

“BAYARD”
(modèle déposé)

EN LIEGE NATUREL
CONTREPLAQUE
EXTRA LÉGER
RESISTANT
ELEGANT
EFFICACE



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

avec **BRENNUS-“E”** PERLES en MOINS
CHEVAUX en PLUS

Demandez Echantillon TR contre 165 francs timbres à
Brennus Sce E, 31, r. Chèvre, ANGERS (Cond. aux Revend.)

SI VOUS N'ETES PAS SATISFAIT...

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

B. M. W. Agence Générale
pour la France
LATSCHA

16, rue Aug.-Bailly, ASNIERES - GRE. 17-93

DRESCHMOTOR Motos DRESCH
— D.F.R. —

PIECES DETACHEES D'ORIGINE

TOUS REALÉSAGES ET PISTONS — EMBIELLAGES

TOUTES MARQUES MOTOS — MEILLEURS PRIX

ET QUALITE — RAPIDITE DE LIVRAISON

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

SPORTS-CHAMPERRET

8, rue Claude-Debussy - PARIS-17^e - GAL. 47-73

Agent : Cyclomoteur CAZENAVE - Moteur

VAP 4 - Scooter AMI - Moteur SACHS 98

M.R. 125 - 4 vitesses - Fourche télescopique

ACCESSOIRES — REPARATIONS

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

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

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

LES MEILLEURES MARQUES

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

VENTE — RÉPARATION — ENTRETIEN



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.

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

DYNAMIC-SPORT

MONET-GOYON :

125 et 200 cc Shooting Star

GULLIER :

Scooter moteur AMC 4 tps

culb., 125 et 175 Sport 52

MOTOBÉCANE :

125 lat., 125 et 175 culb.

JONGHI :

125 cc. 3 vit.

N.S.U.

tous modèles

B.S.A.

125 Bantam

REPRISES — CREDIT

1/3 comptant - 12 mois

6, rue Saint-Augustin

RIC. 75-28

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

P.C.

ATTACHE-FIL A PINCE ATTACHE-FIL A GRIFFES

SPÉCIALEMENT ÉTUDIÉS POUR
Moteurs auxiliaires et Motos
INARRACHABLES AUX TRÉPIDATIONS

MONTAGE DEMONTAGE
FACILE ET PRATIQUE

DEMANDEZ-LES A VOTRE
FOURNISSEUR HABITUEL

E^{ts} CAILLAU. Fab^l 6 Rue Béranger BOULOGNE-BILLANCOURT

83 D K W 83

83 STATION SERVICE 83

Toutes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organes

83 Avenue de la grande Armée, 83
— PARIS — (16^{me})
Tél: PASSY 46-25-46-45-46-70-46-79
Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

MANUFACTURE DE VÊTEMENTS DE CUIR

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

TOUS vêtements de cuir :
MOTO
AUTOMOBILE
SPORT
VILLE

Exigez la marque
CHROME-CUIR

CATALOGUE GRATUIT
SUR DEMANDE

DUPLIX

MARQUE & MODÈLE DÉPOSÉS

MARQUE FpM DÉPOSÉE

Fonderie sous Pression Méridionale

ET
SEMONSU BERAUD
46-48, Rue Sainte MARSEILLE

Votre bibliothèque

OUVRAGES TECHNIQUES

L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE

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

MANUEL DU 2 TEMPS

Motos - Scooters - VéloMOTEURS
485 fr. - Franco 535 fr.

L'ART DE CONDUIRE

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

L'ART D'ACHETER

UNE VOITURE D'OCCASION

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

LA TRACTION AVANT (9-11-15)

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

LA 4 CV RENAULT

Technique - Pratique - Entretien
Réglage - Réparation

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

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

TABLEAUX MURAUX

Planches murales 65 x 100

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

LIGHT 125

1.000 francs

PEUGEOT P. 55

450 francs

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

125 TERROT E.T.D.

500 francs

TERROT 500 RGST

500 francs

Le Moteur VELOSOLEX

350 francs

Bloc-Moteur A.M.C. 125 et 150

Ce bloc équipe : Automoto, New-Map, Alcyon, Guiller, Gima, D.S. Malterre, Huin, Radior, Favor, etc... Prix 500 francs.

Bloc-Moteur YDRAL 125

450 francs

4 CV RENAULT

300 francs

Nous ne faisons aucun envoi contre remboursement.

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

NOTICES D'ENTRETIEN

NOTICE D'ENTRETIEN TERROT et MAGNAT-DEBON

125 cmc. TYPE ETD et M4 TD
400 fr. - Franco 445 fr.

NOTICE D'ENTRETIEN MOBYLETTE

(64 pages) très documentée et largement illustrée. Couverture cartonnée.
Prix : 410 fr. - Franco poste : 455 fr.

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

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

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 475 fr. - Franco 520 fr.

DIVERS

LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE

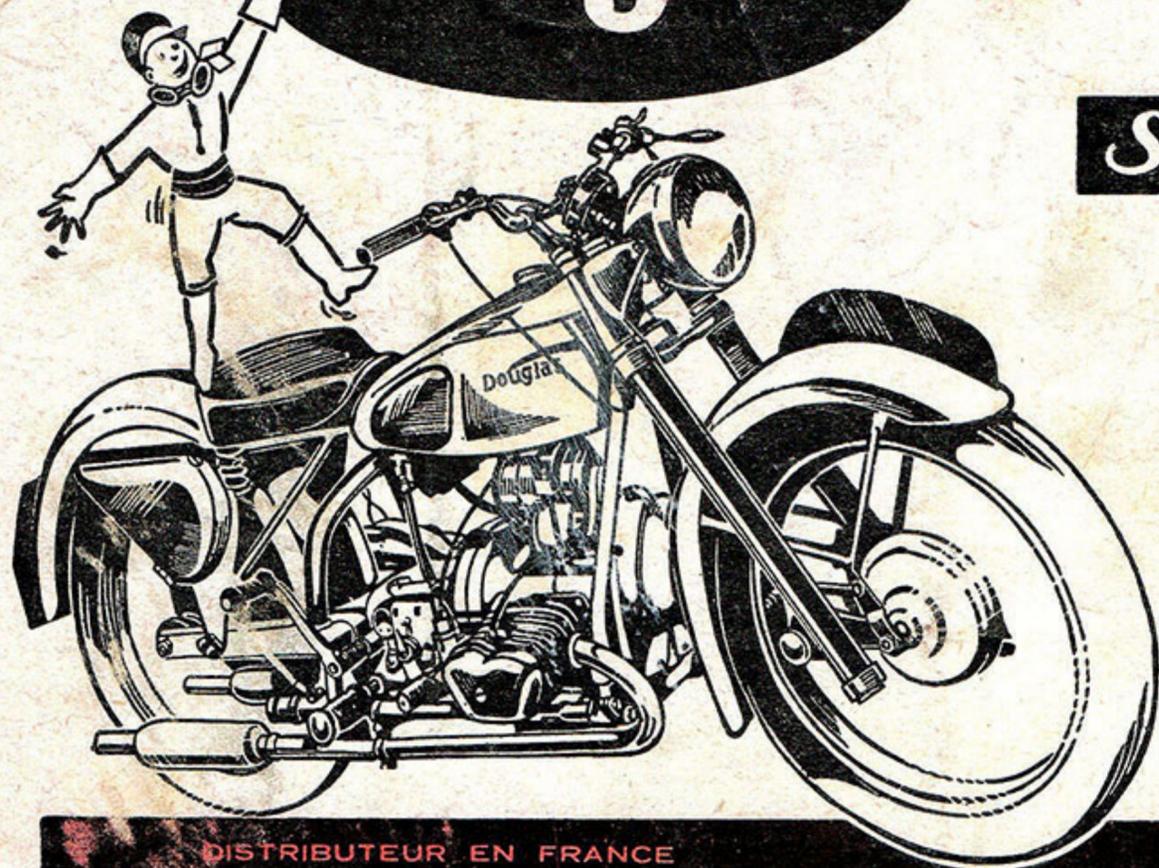
Aide-mémoire permettant de tenir une comptabilité scrupuleuse de votre consommation, vérifier le kilomét. des pneus, noter ttes les adresses. 60 fr. (poste 80 fr.)

UNE BELLE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION

Fixation des revues par agrafes spéciales. Couverture élégante. Dos et coins pégamoïd
Prix : 350 fr. Par poste 425 fr.

Avec

Douglas



Confort stupéfiant!

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

Sécurité totale!

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

Durée illimitée!

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

Catalogue sur demande

DISTRIBUTEUR EN FRANCE

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

C'est si facile...



FACILITÉS DE PAIEMENT
POSSIBILITÉ DE LIVRAISON RAPIDE

Tapez vos lettres sur la



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^e)
Tél: Botzaris 96-00

LE NOUVEAU CARBURATEUR

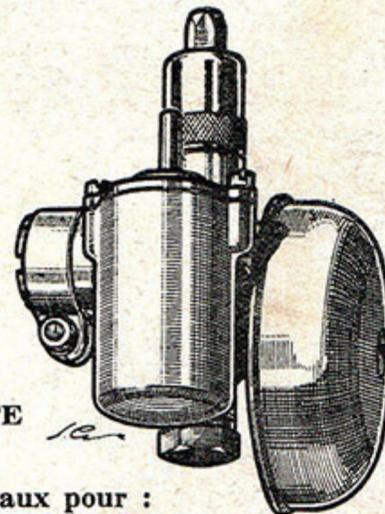
AMAC

POUR
CYCLOMOTEURS

à SELF-STARTER interne, breveté, qui enrichit au départ sans aucune commande ni manœuvre supplémentaire.

Ne déborde plus par les vibrations grâce au STABILISATEUR DE NIVEAU breveté

CONSOMMATION RÉDUITE
PROPRETÉ, SILENCE



Modèles spéciaux pour :
MOBYLETTE (Sport et Tourisme)
Moteurs VAP, Le POULAIN, etc...

Demandez un essai à votre Motociste!