

40<sup>e</sup> ANNEE. — 22 MARS 1952. — N° 1.077

# Moto revue

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

**30 frs**

**GONFLAGE DU  
4 TEMPS**



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

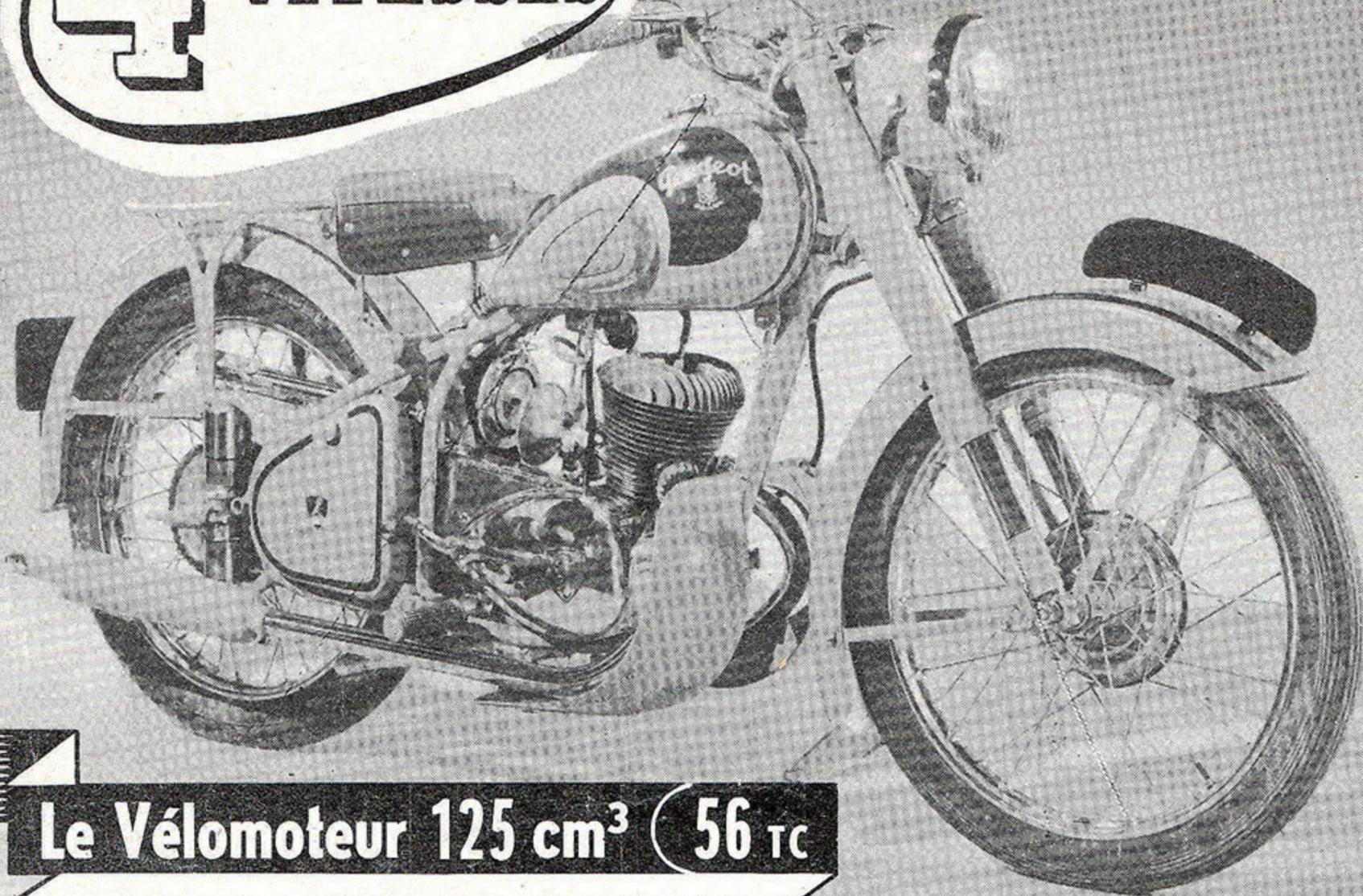
RÉDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITÉ  
12, RUE DE CLERY  
PARIS (2<sup>e</sup>)

Camille Daudon et Lesaint (de gauche à droite) prennent le départ du deuxième rallye Paris-Nice, éclairés par les torches des cinéastes.

8

# 4<sup>les</sup> VITESSES

# Geugeot



**Le Vélomoteur 125 cm<sup>3</sup> 56 TC**

**La Moto légère 175 cm<sup>3</sup> 176 TC4**

Moteur 2 temps haut rendement. Culasse aluminium à grand refroidissement. Cylindre chemisé aluminium, larges ailettes. Embrayage à disques métalliques. 4 vitesses commandées par sélecteur au pied. Allumage et éclairage par volant magnétique 40 watts. Batterie sous coffre. Double échappement, silencieux Wilman. Guidon chromé avec poignée tournante. Fourche télescopique amortisseur hydraulique, suspension AR télescopique à tension réglable et ressorts amortisseurs. Compteur incorporé dans le phare.

Réservoir 12 litres avec gripp-genoux. Selle à ressort central et biellettes réglables 3 positions. Moyeux AV. et AR. à broche instantanément démontables, freins à tambour 130 mm. Chaîne Yellow 12,7x7,9. Pneus AV. 25x2,75 et AR. 25x3. Garde-boue enveloppants, AR. articulé. Pare-chaîne. Sabots protège-jambes. Coffre à outils. Porte bagages. Repose-pieds pour tan-sad. Verrou antivol Neiman. Béquille centrale. Pompe. Avertisseur électrique. Rétroviseur (sur la "175" seulement).

Email: MASTIC, décors rouges ou bleus.

SOCIÉTÉ DES CYCLES

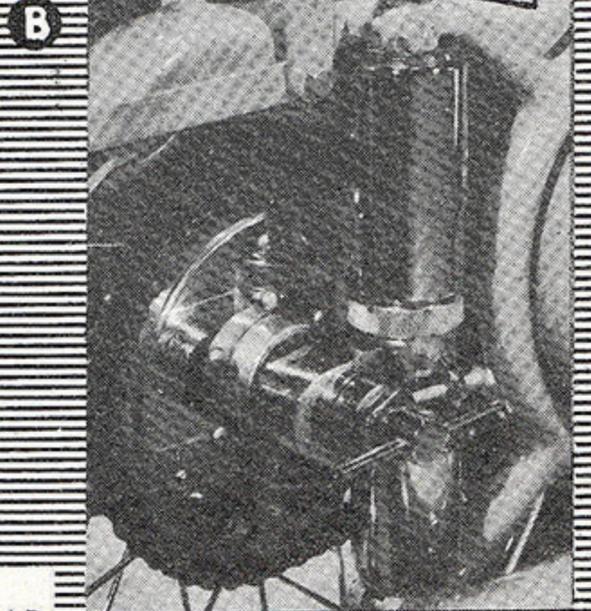
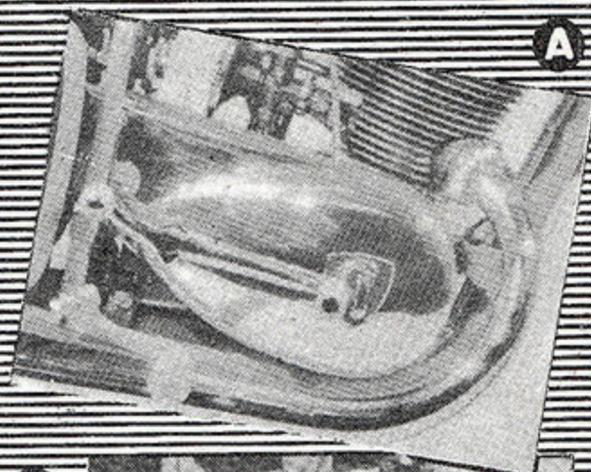
# Geugeot

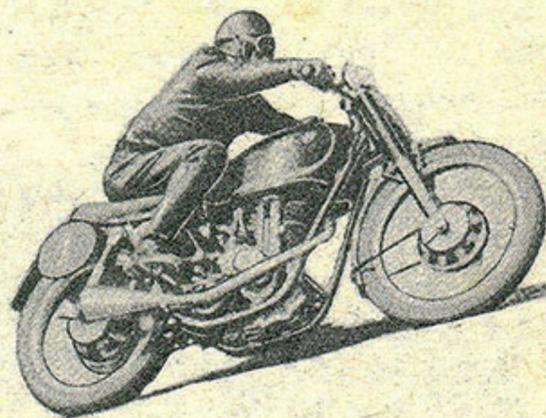
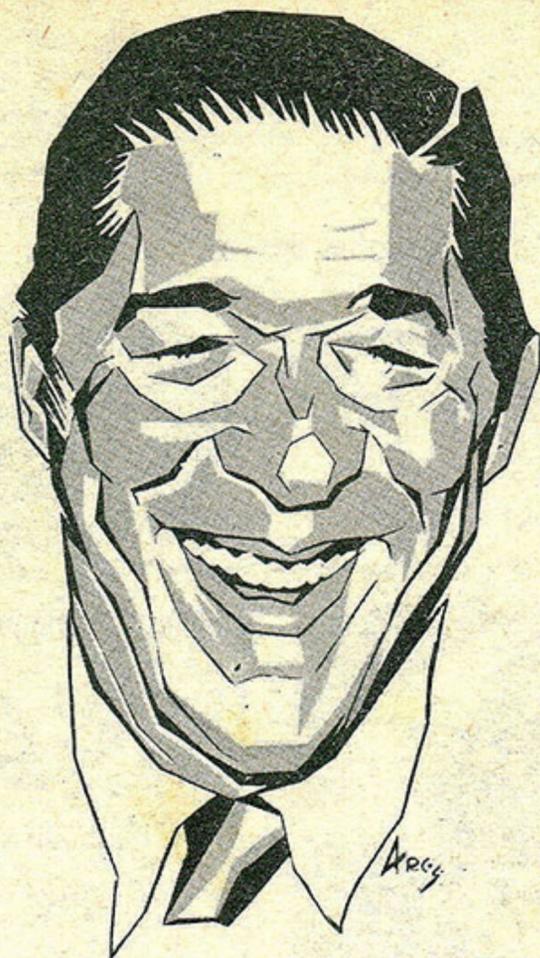
CATALOGUE  
FRANCO  
S/DEMANDE

Beaulieu-Valentigney (Doubs)

A. Vue du sélecteur.

B. Détail suspension AR.





Pourquoi vous devez acheter chez  
**Georges MONNERET**

Votre scooter : *Vespa*

**Vos motos :** A.J.S. - GILERA - PUCH - GRIFFON  
PEUGEOT - MOTOBECANE - MONET-GOYON - GUILLER  
SPECIALE MONNERET - N.S.U. etc.

- Parce qu'il est le seul à avoir constamment 350 Motos TOUTES MARQUES en EXPOSITION.
- Parce qu'il est le seul en FRANCE à avoir le PLUS IMPORTANT STOCK de PIECES de RECHANGE.
- Parce qu'il est le seul à posséder une « STATION SERVICE MOTOS » unique en EUROPE pour Entretien et Réparations sous la Direction des Mécaniciens du Service COURSES.
- Parce qu'il est le seul dont LA COMPETENCE NE SE DISCUTE PAS :

142 fois Recordman du Monde - 9 fois Champion de France - 317 Victoires.  
Médaille d'or de l'Education Physique - Médaille d'Or de l'Académie des Sports.

CREDIT — CREDIT —

**TROIS MAGASINS DE VENTE**

PARIS - NORD  
138, rue de Tocqueville  
PARIS-17<sup>e</sup>

PARIS - CENTRE  
7-9, Boul. Beaugrenois  
PARIS-4<sup>e</sup>

PARIS - SUD  
106, Av. Aristide-Briand  
MONTROUGE

MOTOCYCLISTES...

...DANS VOTRE INTERET  
demandez à voir

L'ATELIER DE REPARATIONS  
de votre vendeur avant de passer commande

Livraison dans les meilleures conditions de préparation de votre

**BSA**

ou  
votre

**HUNBEAM**

VENTE A CREDIT

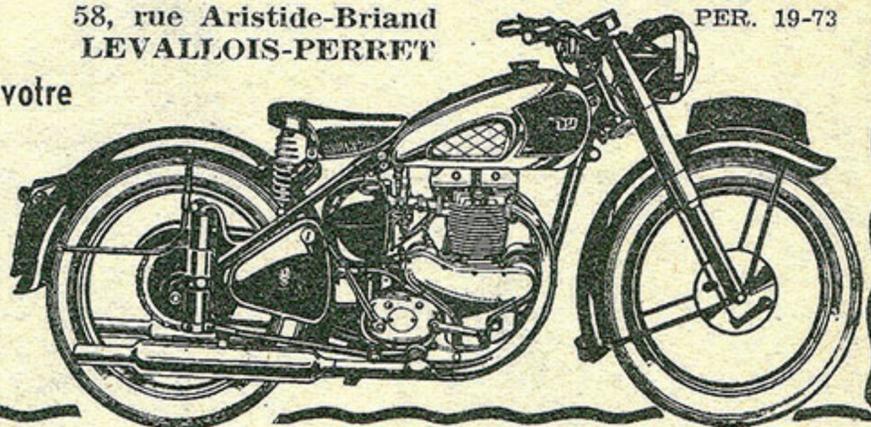
Seine - Seine-et-Oise - Seine-et-Marne

**A. DUBOIS**

Ex-Recordman du Bol d'Or - Catégorie 175 cmc.  
Ex-Chef du Service Réparation Monet-Goyon

58, rue Aristide-Briand  
LEVALLOIS-PERRET

PER. 19-73



*Volants magnétiques*



**SAFI** vainqueurs en 175 cmc.

BOL D'OR - 1951 -

**ALLUMAGE - ECLAIRAGE**

Pour Vélomoteurs et Motos  
Moteurs auxiliaires  
Moteurs agricoles et marins  
Moteurs Industriels

TOUTES PIÈCES DE RECHANGE  
Pour les différents types SAFI  
dans les délais les plus réduits

SERVICE REPARATION  
ECHANGE STANDARD

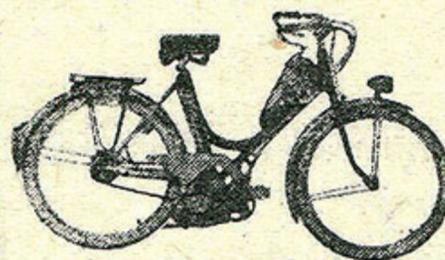
Société d'Applications  
et de Fabrications Industrielles  
21-23, RUE PARMENTIER - PUTEAUX  
Téléphone : LON 09-10 - 09-11

Agent en Belgique : Monsieur Charles ADAMS  
154, rue de Livourne - BRUXELLES (Belgique)  
Agent en Algérie : Monsieur Fernand SEYFRIED  
61, rue de Lyon et rue de Metz - ALGER (Algérie)

**BOBINE SPECIALE MOTO**

**RADIOR**

J. CHAPOLARD et GOUBET Père et Fils Const.  
9, Avenue Pierre-Sémard - BOURG (Ain)



Cycles  
Cyclomoteurs  
Vélocycleurs

**DE PRECISION**

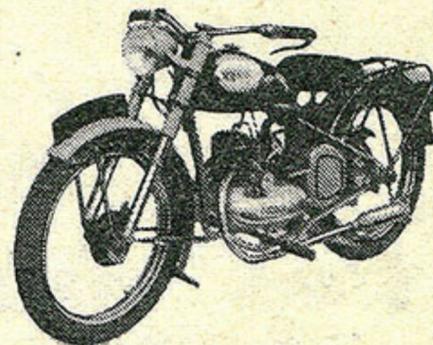
VELOMOTEUR

125 cmc. - 2 temps

Moteur «NERVOR»

BLOC 4 VITESSES

Sélecteur - Double échappement



Catalogues illustrés franco sur demande

**VOLTAIRE-MOTOS**

132 bis, Boulevard Voltaire - PARIS (11<sup>e</sup>)  
Tél. : ROQ. 20-30 Métro : Voltaire

VENTE A CREDIT

Agent de toutes les

GRANDES MARQUES FRANÇAISES

livre immédiatement :

GULLER - D.S. MALTERRE - JONGHI

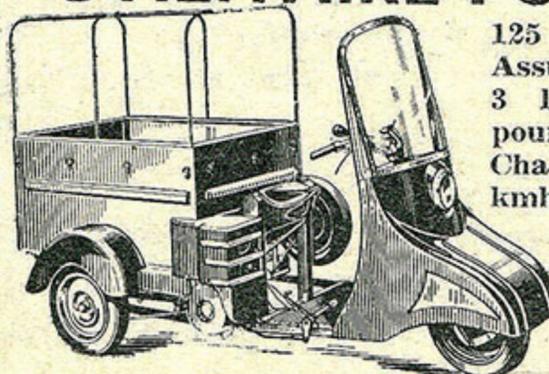
GNOME-RHONE - MONET-GOYON

VELOCETTE - N.S.U. - AMBASSADOR, etc...

Scoter VESPA

CATALOGUE CONTRE 50 FRS TIMBRES

**UTILITAIRE POINARD**



125 cmc. sans permis.  
Assurance 1 CV.  
3 l. aux 100 kms  
pour 200 kgs de  
Charge Utile à 45  
kmh. ou 150 kgs à  
55 kmh. Pui-  
sance effective  
5,8 CV. Sur de-  
mande en 175  
cmc. 3 vitesses.

Modèle TOURISME 3 vit., 3 places

Pour Documentation illustrée, joindre timbres.

POINARD Pierre (Constructeur)

54, rue E. Dolet - CACHAN (Seine) - ALEsia 34-41

AU 2<sup>e</sup> RALLYE CYCLOMOTEURS PARIS-FOIRE DE NICE

Nouveau triomphe de

# VELOLUB

Le lubrifiant des cyclomoteurs

(catégorie deux temps)

- 1<sup>er</sup> R. OUBRON sur cyclomoteur R. Oubron, moteur « Le Poulain »  
2<sup>e</sup> R. CHAPELET, sur cyclomoteur Chaplait, moteur « Le Poulain »

EPREUVE DE DEMARRAGE-FREINAGE :

- 1<sup>er</sup> BRUNET, sur cyclomoteur R. Oubron, moteur « Le Poulain »

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES PÉTROLES SERCO, 20 rue Washington, PARIS-8<sup>e</sup>

LA FAMEUSE ET VÉRITABLE COMBINAISON ITALIENNE

## "SAN REMO"

MODÈLE ET MARQUE DÉPOSÉS

QUE TOUS LES SPORTIFS DÉSIRENT

ÉLÉGANTE  
PRATIQUE  
INDISPENSABLE

Combinaison grand sport. Fort tissu spécial croisé. Teinte, bleu azur Bugatti. Grand teint garanti.

Col aviateur transformable.  
Manches raglan.

Deux poches cuissardes fermeture glissière en biais. Poche poitrine fermeture glissière. Poche revolver à rabattant boutonnant.

Serre poignets et serre chevilles boutonnant, couvrant et protégeant complètement manches et bas de pantalon.

Devant entièrement ouvrable  
fermeture à glissière.



CONCESSIONNAIRES (Gros et détail) et AGENTS

Bouches-du-Rhône : J. TAVAN - 4, Boulevard Th. Thurmer, MARSEILLE.

Pyr. Orientales : A. RIERE - 14, route de Bompas, PERPIGNAN.

Lot - Gers - Lot-et-Gar. - Tarn-et-Gar. : Ets DUCOS - 185 Boulevard République, AGEN.

Charente : Pierre MICHELET - 47-49, Place du Champ-de-Mars, ANGOULEME.

Tarn : ROLLAND - 81, av. Colonel Teyssier, ALBI.  
Hte-Gar. - Ariège : M. BLAZY - 36, route d'Espagne, TOULOUSE.

Drôme : Ets E. VERNET - 35 bis, rue Pierre Julien, MONTELMAR.

Ariège : F. RIBES (Au magasin vert) - 52, rue République, St-GIRONS.

Pas-de-Calais : CASTEL à SAVY BERLETTE, J. Coton FREVENT.

Nord : Ets Ch. VOREUX - 384, Boulevard Industriel, TOURCOING.

Hte-Marne : A. POULOT - 6, rue de Verdun, CHAUMONT.

Gard : Ph. MATONTI - 49, rue de la Biche, NIMES.

A.-M. : J. GARBERO - Av. Soleau, ANTIBES.

Var : Ch. COSTE - 1, Place A. Vallé, TOULON - G. ENRICO - 76, Bd Strasbourg, TOULON.

Eure : A. PERIGNON - LIEURAY.

Tarn : VAREIL Père et Fils - 20, Cours Reille, MAZAMET.

Corrèze : Fernand BORIE - 32, rue du Trech, TULLE.

EXCLUSIVITÉ OFFICE ÉCONOMIQUE 5, Av. de la Gare MONACO

PRIX IMPOSÉ : 4.850 fr.

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

**Robert PIEL**

29, av. de la Grande-Armée  
PARIS-16<sup>e</sup> — Tél. : PAS. 86-45

VENTE A CREDIT



Agent

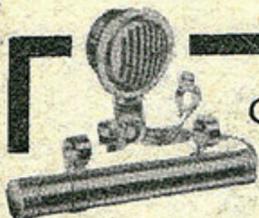
Exclusif

VELOMOTEURS  
MOTOCYCLETTES

et la

**Mobylette**

PIECES DETACHEES



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

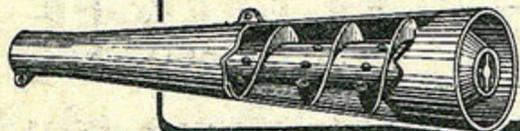
**1<sup>er</sup> 2<sup>ème</sup> 3<sup>ème</sup> prix!**  
AU DERNIER CONCOURS  
DE SILENCIEUX DU T.C.F.  
SUR UNE TRENTAINE DE CONCURRENTS  
**SILENCIEUX  
WILMAN**

**SILENCIEUX A PASSAGE LIBRE  
DES GAZ D'ECHAPPEMENT**

AUGMENTATION  
DE PUISSANCE  
MEILLEURES REPRISES  
ECONOMIE D'ESSENCE  
SILENCE PARFAIT  
POUR 4 TEMPS 250 A 1000 cm<sup>3</sup>



**SILENCIEUX "TROMBLON"**



MODELE A SPIRALE  
DEMONTABLE POUR  
2 ET 4 TEMPS

**SUPER SILENCIEUX  
TORPILLE  
POUR MOTOS  
2 ET 4 TEMPS**



**SILENCIEUX A SORTIE CINTRÉE**



POUR 100 & 125 cm<sup>3</sup>  
2 ET 4 TEMPS

3, RUE D'EVREUX - COURBEVOIE (Seine)

TOUS LES MODELES EN

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

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

**marcel perrin**

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

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

LIVRAISON EN PROVINCE

CREDIT

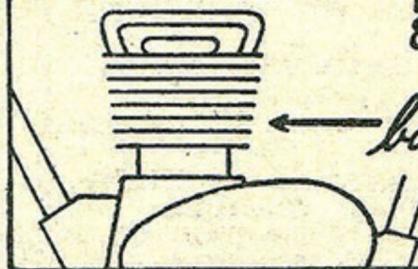
AGENCE  
DUCATI

48 cm<sup>3</sup>



**Segments Amédée Bollée**

pour l'Automobile  
& pour la Moto



bonne compression  
longue durée

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

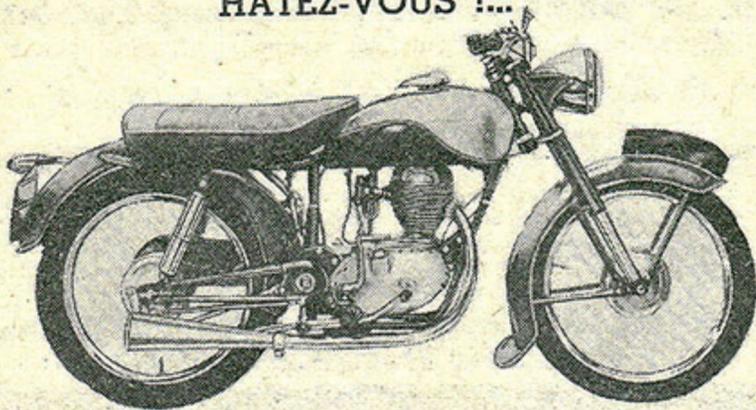
# NARCISSE

TANDEM A MOTEUR SACHS 98 cmc.  
Fourche télescopique  
VELOMOTEUR SACHS 98 cmc.  
Fourche télescopique

## NARCISSE

24, rue A. Helbronner - St-OUEN — CLI. 06-77

La 175 cmc. GUILLER « GRAND SPORT »  
QUE VOUS ALLEZ COMMANDER  
POUR PASSER VOS VACANCES  
HATEZ-VOUS !...



Avec nos grandes facilités et notre long crédit

## Barbès - Moto - Cycles

98, rue Doudeauville - PARIS-18<sup>e</sup>  
Métro : Château-Rouge Tél. : MON. 96-37

AGENCES

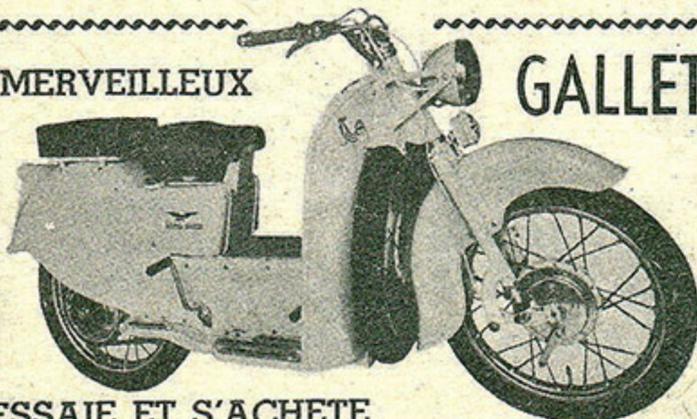
TERROT - GIMA - GUILLER  
JONGHI - RENE GILLET, etc.

Profitez des disponibles. Vous serez certain de  
ne pas subir de nouvelles hausses.

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

LE MERVEILLEUX

GALLETTO



S'ESSAIE ET S'ACHETE

aux Ets. BONNET

80, avenue Général Leclerc — BILLANCOURT  
Tél. : MOL. 15-46 Métro Billancourt

Directeur-Gérant : N. ANGELI

Réponse 30 fr. timbres - Documentation 50<sup>f</sup>

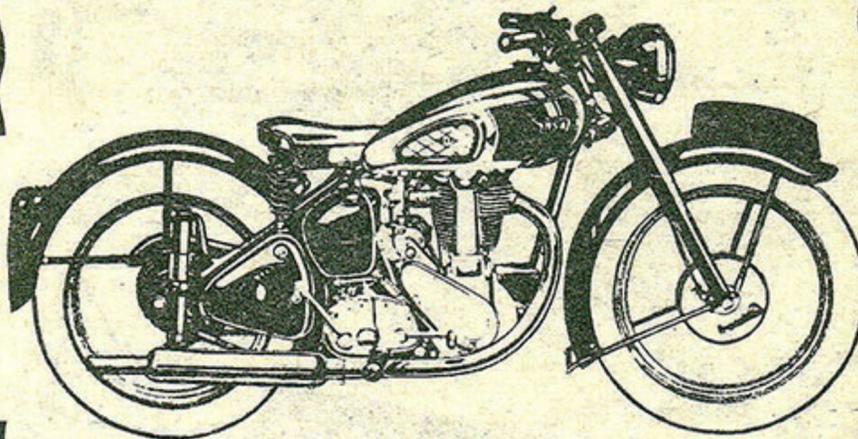
IL EST URGENT DE COMMANDER

## aux Ets BONNET

Directeur-Gérant : N. ANGELI

80, avenue du Général Leclerc - BILLANCOURT  
Tél : MOL. 15-46

VOTRE **BSA** POUR LA SAISON



ou l'un des modèles de nos grandes marques :  
ALCYON — GIMA — GNOME-RHONE  
GUILLER — JONGHI — MALTERRE  
MOTOBECANE — TERROT

CREDIT 12 MOIS

Renseign. : 30 fr. timbres - Documentation : 50 fr.

## Course de côte LAPIZE

(MONTLHERY)

Motocyclettes catégorie 175 cmc.

# 1<sup>er</sup> BOUIN

(A.M.C. Orléans)

à plus de 87 kms de moyenne

Record battu pour la catégorie

★

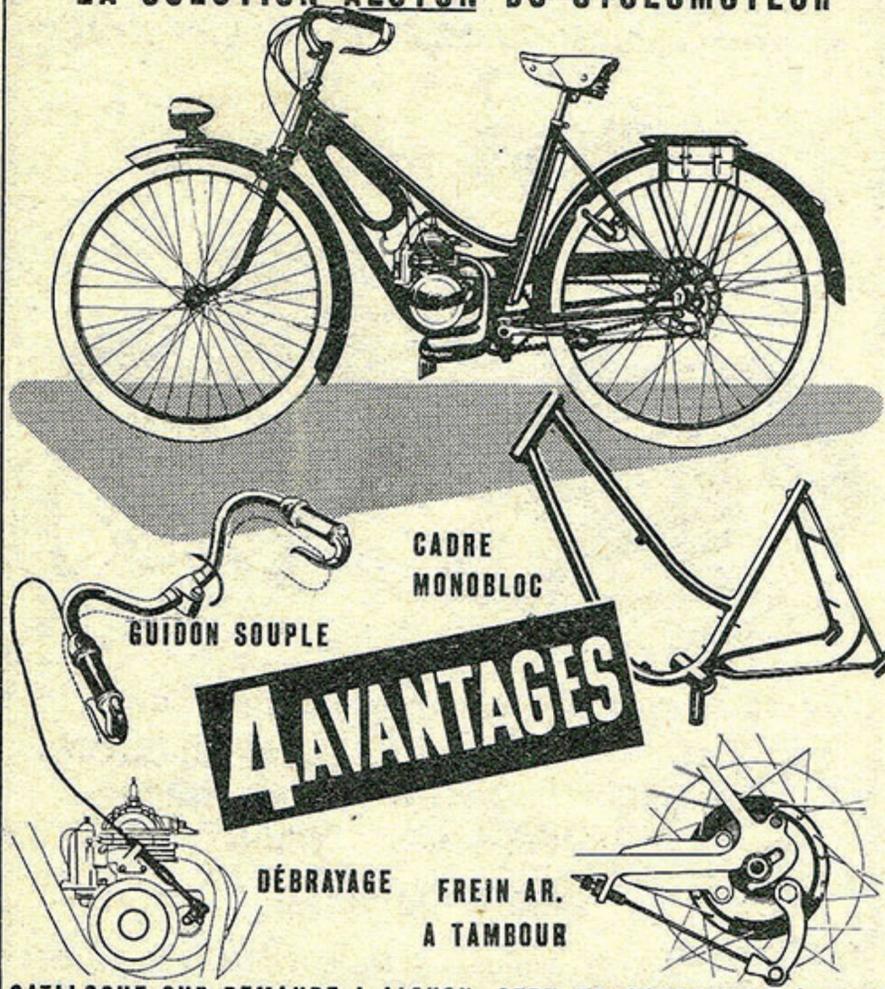
BOUIN pilotait une motocyclette légère

176 TC4

# Geugeot

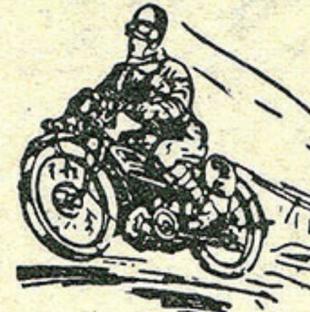
# ALCYONNETTE

LA SOLUTION ALCYON DU CYCLOMOTEUR



CATALOGUE SUR DEMANDE A ALCYON. SERV. MR COURBEVOIE (SEINE)

## PETITE DOSE... GRANDS EFFETS !



Motocyclistes,  
prolongez la vie de vos  
moteurs avec

### BRÉTOCYL GRAPHITÉ

« Le Superlubrifiant des Champions »

qui assure le graissage immédiat des hauts de cylindres dès les premiers tours, vous permettant ainsi des démarrages foudroyants.

BRÉTOCYLEZ votre essence avec

**BRÉTOCYL GRAPHITÉ** pour obtenir  
PUISSANCE — SOUPLESSE — SECURITE  
PROTECTION TOTALE DES SOUPAPES

Et naturellement dans votre moteur 4 temps

L'huile **BRET-OIL** type "Compétition"

« L'huile de compétition au service du Tourisme »

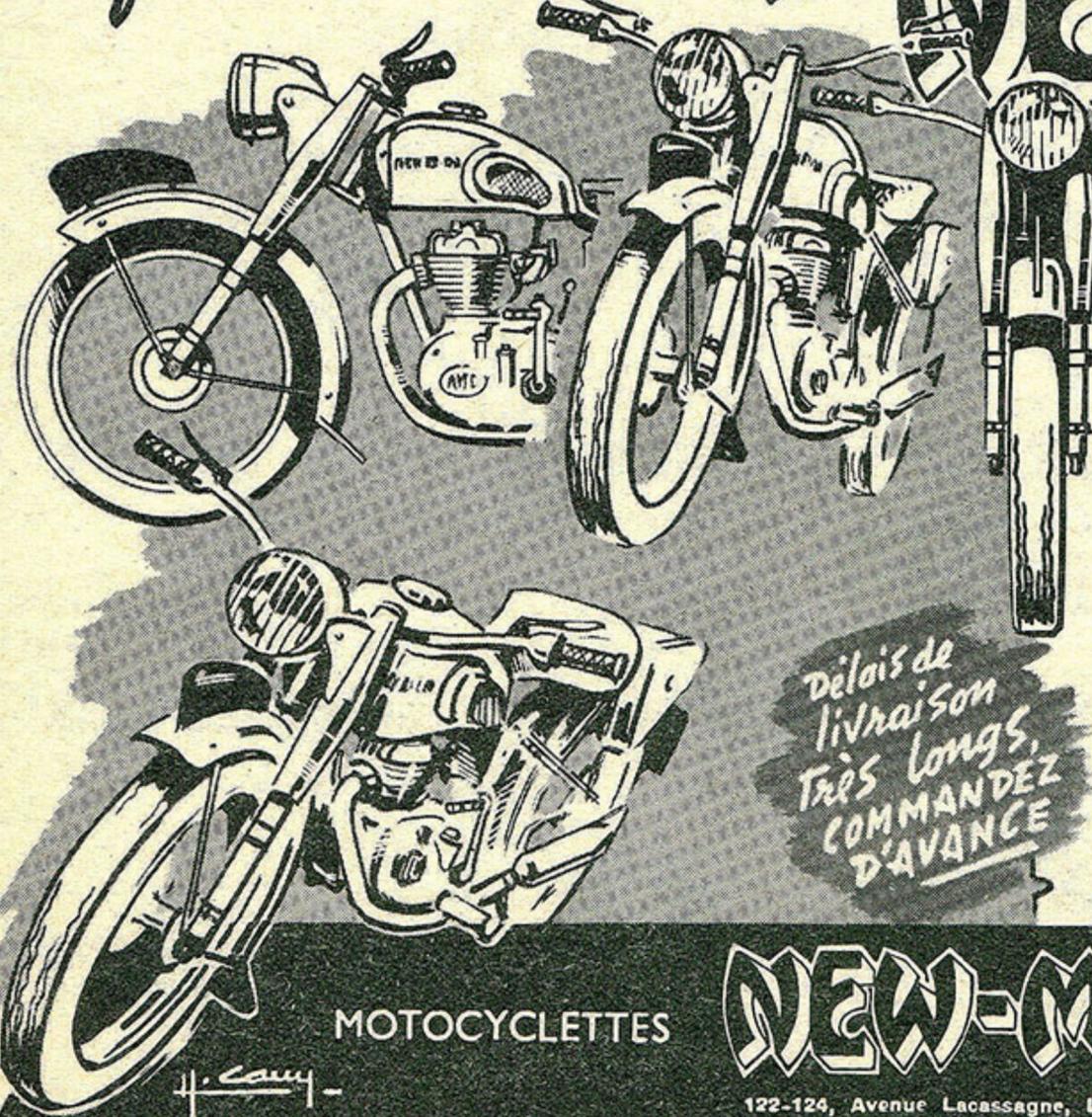
et dans votre moteur deux temps

L'huile **BRET-OIL "Spéciale 2 Temps"**

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

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

## Préférée des connaisseurs, une **NEW-MAP**



*fait sensation  
sous tous ses angles!*

- par sa ligne racée
- son fini impeccable dans le moindre détail
- sa robustesse légendaire
- sa qualité artisanale

*Elle n'est pas fabriquée à la chaîne!*

*Délais de livraison très longs, COMMANDEZ D'AVANCE*

MODELES 2 et 4 TEMPS  
3 et 4 VIT. - SELECTEUR  
FOURCHE TELESCOPIQUE  
SUSPENSION ARRIERE  
BREVETEE  
DEPUIS 109.000 Frs.

MOTOCYCLETTES

# NEW-MAP

122-124, Avenue Lacassagne, LYON - RHÔNE



MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



# Moto

La revue

REVUE TECHNIQUE INDEPENDANTE ET DE DEFENSE DES USAGERS  
REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 30 francs

	France	Etranger
ABONNEMENTS · 24 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<sup>e</sup>.

● 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<sup>e</sup>)  
(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73.32 — (4 lignes groupées)

## ◆ GUILLER ET LE SPORT

Samedi dernier, M. Guimbretière, remettait au Club Motocycliste de la Sûreté Nationale, trois 175 Guillier Sport.

Au cours de la réunion qui eut lieu chez M. Fortin, agent de la marque à Puteaux, M. Guimbretière nous confirma la participation de la marque de Fontenay-le-Comte, aux trois heures qualificatives au Bol d'Or et au Bol d'Or lui-même.

Un minimum de 6 machines sera au départ avec Poitte, Maillat, Midoux, Collot, Meyer, Guignabodet. Ainsi Guillier, qui fut l'an passé, l'un des grands animateurs de la catégorie 175 au Bol, entend bien cette année, mettre toutes les chances de son côté.

## ◆ UN VESPA CLUB ILE-DE-FRANCE

Un nouveau club Vespa vient de se former, mais cette fois dans la Région Parisienne. Ce club qui réunira le plus grand nombre possible de « Vespistes », s'engage à fournir toute documentation touristique, sportive et mécanique concernant le scooter Vespa. D'autre part, il se tiendra en contact le plus possible avec les Vespa-Clubs de France et de l'étranger.

Vespa-Club de Paris et de l'Ile-de-France, 8, rue de Cha-teaubriand, Paris-8<sup>e</sup>.

## ◆ PREAMBULE AU TT

La grande course classique aura lieu du 9 au 13 Juin et les demandes d'engagements à raison de 14.000 frs environ, commencent déjà à affluer.

Les temps qualificatifs sont les mêmes qu'en Juin dernier, sauf pour les 125 dont le temps de 40 minutes, jugé trop court, a été porté à 45 minutes.

Le carburant livrable sur les lieux ne fera que 70 à 75 d'octane.

Les prix, englobant les « replicas » et « bronze » s'élèvent au chiffre de 750.000 francs.

## ◆ EXPORTATIONS LAMBRETTA

Actuellement les usines Innocenti de Milan, en plus de la fabrication sous licence par NSU, exportent dans 53 pays différents. Le principal client est la Suisse (plus de 7.000 unités en 1951), suivie de la France et de la Belgique.

## COURSES DE COTES

**L**A compétition ne paie plus, les jeunes n'ont plus l'enthousiasme de leurs aînés, le sport moto se meurt en France... autant de phrases qu'il est coutume d'entendre à droite et à gauche.

Et cependant, il ne faudrait malgré tout qu'une bien faible impulsion pour que les beaux jours de la compétition reviennent chez nous.

Pour cela il faut intéresser le plus grand nombre de jeunes à la course, faire des épreuves où ils puissent lutter entre eux à armes égales.

Seulement la compétition revient chère. Lorsque l'on s'est déjà saigné aux quatre veines pour se réaliser sa « spéciale » on a un peu mal au cœur à tirer dessus pendant une course trop longue en sachant pertinemment que le classement vous verra dans les derniers plutôt qu'en tête.

La confrontation avec de vraies machines de courses écarte de nos circuits de vitesse, même réservés aux nationaux, un grand nombre d'amateurs, qui dès lors, ne voient plus bien où s'aligner avec leurs montures.

Récemment, nous préchions la compétition réservée aux machines de série et à ce désir, qui nous est cher depuis longtemps, nous en ajouterons un autre : voir le développement des courses de côte.

Bien que moins spectaculaire que la course de vitesse avec départs de plusieurs concurrents en ligne, elle n'en intéresse pas moins le public à condition qu'une bonne sonorisation fasse suivre exactement la progression des temps de chacun.

Il existe bien en cyclisme des courses contre la montre.

En outre, pour les organisateurs, les frais et les risques semblent minimes par rapport à ceux entraînés par un circuit de vitesse, les facilités de détourner la circulation sont plus grandes et les pilotes s'amuseront tout autant.

D'ailleurs la course de côte a ses classiques, un Mont Ventoux par exemple, a attiré et attire encore, les plus grands noms.

Pourquoi ne pas développer dans chaque région, où le relief s'y prête, de telles confrontations ?

C'est une suggestion que nous faisons aux organisateurs et aux présidents de clubs. C'est en grande partie sur eux que repose l'avenir de notre sport. Qu'ils se penchent sur la question.

Nous ne faisons peut-être qu'effleurer le problème, mais c'est justement à eux de l'approfondir et de découvrir la formule heureuse.

## ◆ LES PROJETS DE GUZZI

L'équipe Guzzi comprendra pour cette saison, 3 pilotes qui sont : Enrico Lorenzetti, Fergus Anderson et Bruno Ruffo. Il est probable qu'ils piloteront la nouvelle 250 cmc. transformée, avec le même principe de cadre que pour la « Gambalunga ». La 250 à double A.C.T. fera peut-être sa première apparition à San-Remo, mais le doute subsiste encore.

Bien qu'officieusement, la nouvelle 250 a effectué un tour de piste à Monza à la moyenne de 155,342 kmh.

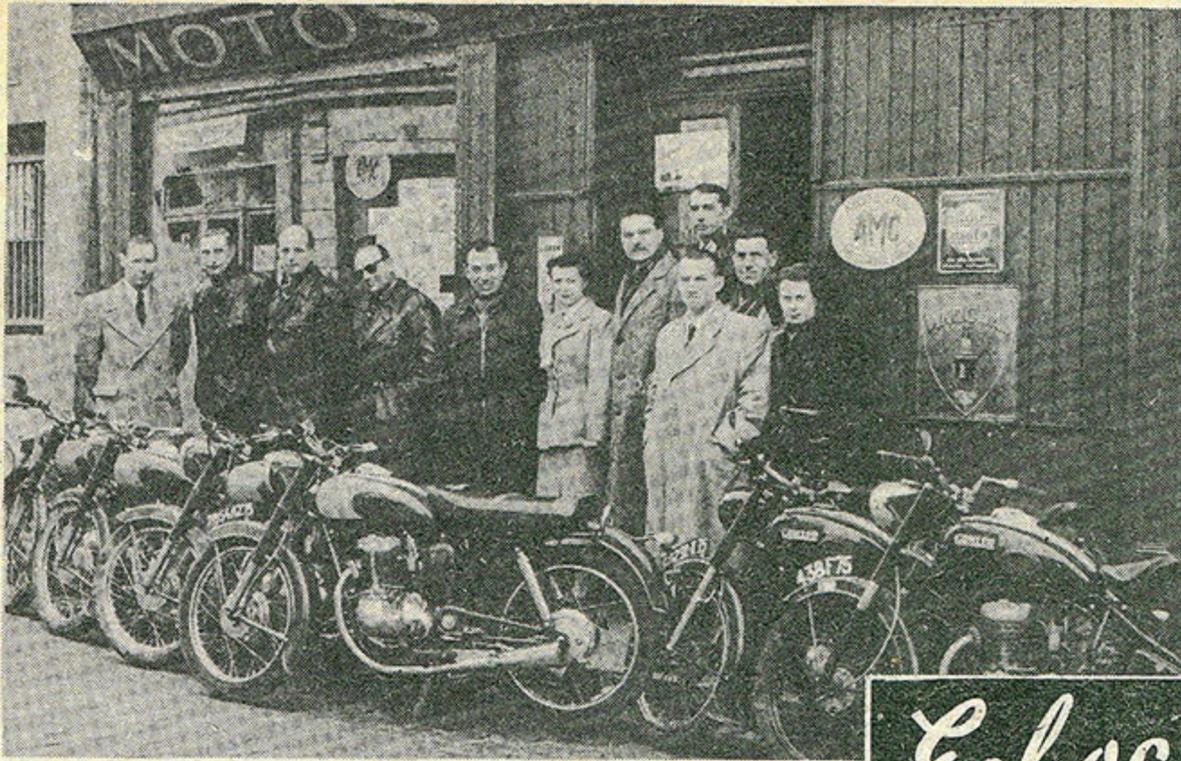
## ◆ PANNES DE MOTO

D'après une statistique anglaise portant sur plus de 3.000 pannes, celles-ci sont dues, en pourcentage, à :

Allumage : 18,46 % ; crevaisons : 13,58 % ; segments : 7,17 % ; cylindres et pistons : 6,5 % ; chaîne : 6,44 % ; boîte de vitesses : 6,44 % ; soupapes : 4,03 % ; distribution : 2,79 % ; carburation : 2,6 % ; roue arrière : 2,54 % ; lubrification : 2,41 % ; rupture d'attache de réservoir : 1,68 % ; câbles\* : 1,36 % ; roue avant : 1,33 % ; fourche arrière : 0,98 % ; pignons : 0,89 % ; selle : 0,95 % ; fourche : 0,73 % ; freins : 0,66 %. Les ennuis provenant du sidecar s'élèvent à 1,27 % au total.

## ◆ MATIERE A REFLEXION

Un confrère italien publie des statistiques sur les consommations d'essence en Italie de 1931 à 1951. On s'aperçoit à la lecture que malgré une augmentation annuelle très nette du nombre de machines en circulation et en conséquence de la consommation totale, la consommation par unité varie progressivement en raison inverse du prix de l'essence, lequel était en 1931 de 1 lire 72 le litre, puis de 5 lire 42 en 1939, pour arriver finalement à 128 lire en 1951. Les chiffres de consommation à l'unité sont respectivement de : 1.468 litres, 731 litres et 630 litres, ce qui représente une diminution de 67 % environ ! De quoi faire réfléchir nos dirigeants avant qu'ils n'augmentent une nouvelle fois le prix de l'essence.



Le Club Motocycliste de la Sûreté Nationale prend livraison de ses premières 175 Guiller Sport (voir information page précédente). De gauche à droite : MM. Guimbretière, Mabillat, Brunet, Poitte et à droite, au premier plan : MM. Verly et Fortin.

## Echos de la SEMAINE

### ◆ SUCCES DU 20<sup>e</sup> ANNIVERSAIRE DU M.C. CHATILLONNAIS

Plus de 180 convives assistaient samedi dernier à la 13<sup>e</sup> soirée annuelle du M.C.C., qui profitait de la circonstance pour célébrer son vingtième anniversaire.

A la table d'honneur prirent place M. Depreux, député de la Seine et Président d'honneur du M.C.C., M. Chrisostome, maire de Châtillon et vice-président d'honneur, M. Huguet, Inspecteur régional de l'Education Physique, M. Bouvet président de L.M.I.F. et M. Badin, commissaire principal.

A l'issue du banquet, M. Huguet remit à M. Jeannin, vice-président fondateur du M.C.C. la médaille d'argent de l'Education physique et à M. Yvetot, la médaille de bronze du dévouement national.

Puis M. Cantalice, l'actif président du M.C.C., remit à Georges et Pierre Monneret 2 plaquettes, ainsi qu'à Hersant, champion sportif du M.C.C. Drion et Toto Marnay absents ne purent recevoir leurs récompenses.

Bellefontaine, Raguenot, M. et Madame Yvetot et Guignabodet reçurent également de leur président Coupes et plaquettes à des titres divers.

La soirée devait se finir fort tard dans la nuit, car un bal clôturait cette réunion au caractère si sympathique.

### ◆ A PROPOS DE LA 150 GILLET D'HERSTAL

Une erreur typographique, dans notre rubrique « Ce qu'ils en pensent », numéro 1.074, nous a fait attribuer l'article sur la 150 Gillet d'Herstal, à M. Vanderkindere d'Anvers (Belgique) alors qu'il était dû à la plume de M. Stievenart de Lessines (Belgique).

### ◆ LE SCOOTER GUILLER A PARIS

Dynamic-Sport vient de recevoir les Scooters Guiller qui étaient attendus depuis janvier. Ces scooters sont montés avec le fameux moteur AMC 3 vitesses, 4 temps culbuté. Refroidissement par air forcé et turbine. Sa vitesse maximum oscille entre 85 et 90 kms à l'heure, pour une consommation de 2 litres aux 100 kms. Nous souhaitons un avenir bien mérité à ce scooter français.

### ◆ CULASSES SPECIALES POUR LAMBRETTA

Les Etablissement A.L.M.A. de Florence ont créé une culasse spéciale à haute turbulence pour les scooters Lambretta, la culasse Vortex, qui augmenterait la puissance du moteur de 10 %.

A l'inverse de nos culasses spéciales Maucourant, les ailettes de refroidissement sont assez resserrées et la bougie est montée en biais, vers l'arrière de la culasse.

Signalons que la culasse Vortex n'est pas encore importée en France.

### ◆ PRIX DES GUZZI ET PARILLA EN ITALIE

En comptant le cours de la lire à 0,63 frs, les prix de ces machines en Italie sont les suivants :

**GUZZI :**  
Guzzina 65 cc. : 91.500.  
Galletto 160 cc. : 172.000.  
Airone 250 cc. : 254.000 - Airone Sport 260.000.  
Astore 500 cc. tourisme : 291.000.  
Falcone 500 cc. Sport : 304.000.  
Super Alce (spéciale) : 333.000.

**PARILLA :**  
125 cc. Tourisme : 112.000.  
125 Luxe : 138.500 - 125 Sport : 157.000  
Moto-Scooter 125 cc. : 135.500.  
250 cc. Tourisme : 186.000 - 250 Sport : 296.000.

Il faut encore compter un supplément pour les accessoires.

Ces prix, en Italie même, expliquent peut-être le petit nombre de ces machines rencontrées en France ou dans les autres pays étrangers.

### ◆ NOUVEAUX AVERTISSEURS

Les Ets Clear Hooters, dont les productions sont déjà bien connues Outre-Manche, sont maintenant introduits en France par les Ets P. Bonnet, de Billancourt. Ces productions sont de deux sortes : un avertisseur pour motocyclettes légères ou voiturettes, d'une belle facture et donnant un son très efficace ; et un avertisseur fonctionnant sur piles sèches avec étui chromé pour celles-ci. L'un ou l'autre de ces accessoires complètera heureusement nos petits cubes, sur lesquels l'avertisseur électrique est encore taxé de « luxe ».

### ◆ PEUGEOT ET LA COURSE

C'est avec plaisir que nous avons constaté la belle victoire de Peugeot à la Côte Lapize.

Bouin, sur une 175 TC4, qui était aussi silencieuse que les modèles de série, escadala les 800 m. à la moyenne de 78 kmh. 688, améliorant de près de 2" l'ancien record.

Félicitons Bouin, jeune pilote Orléanais, qui était handicapé par rapport à d'autres concurrents, qui connaissaient bien mieux le parcours que lui, et félicitons aussi Peugeot pour la qualité de son matériel actuel.



...Que Gilbert Brassiné reste fidèle à la marque FN, et que sa nouvelle 500 comporte la suspension arrière oscillante apparue depuis peu chez cette marque.

...Qu'une firme française aurait actuellement plusieurs prototypes de 250 et 350 twins en circulation.

Il est évident que nos constructeurs ayant désormais une grosse expérience des cylindres unitaires 125 et 175, la création de bicylindres 250 ou 350 ne saurait tarder.

...Qu'un vent de réforme souffle sur notre F.F.M. et qu'avant peu il se pourrait bien que l'organisation du sport motocycliste en France va être remaniée.

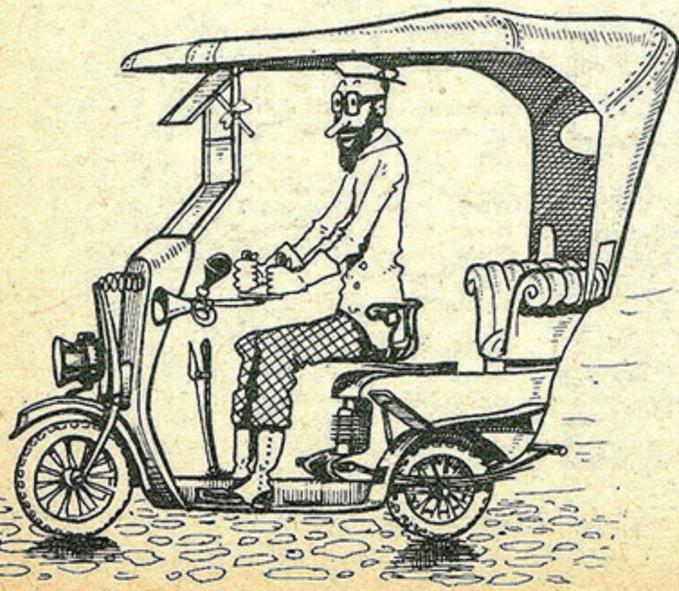
...Qu'une importante firme de l'Est de la France s'intéresse de nouveau à la compétition, et qu'on la verra au départ du prochain Bol d'Or dans la catégorie 175.

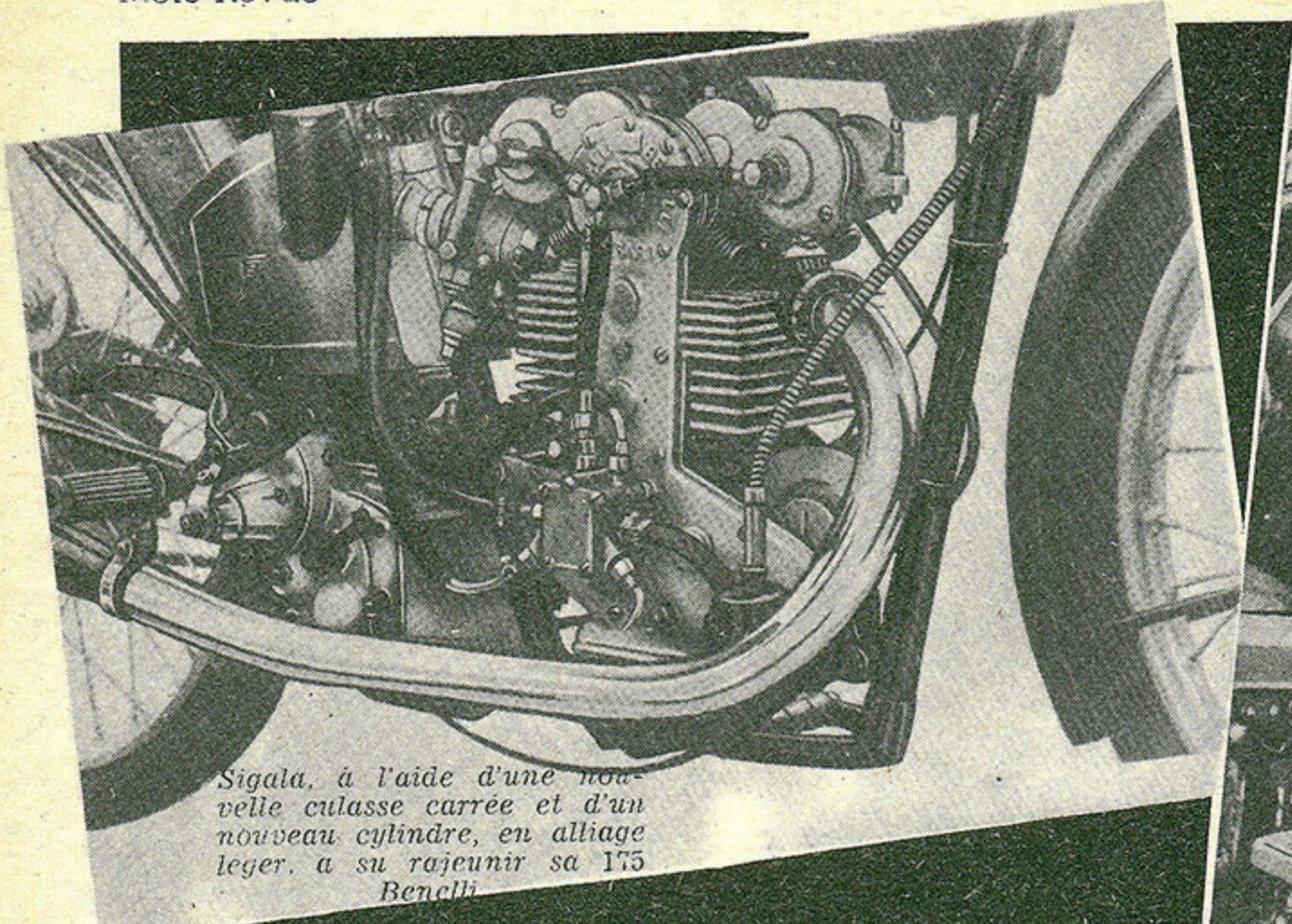
D'ailleurs ses anciens succès dans la populaire ronde des 24 heures en feront une concurrente redoutable.

...Qu'il se pourrait bien qu'au prochain Salon de Paris on voit enfin une 250 à bloc moteur quatre temps de conception nationale.

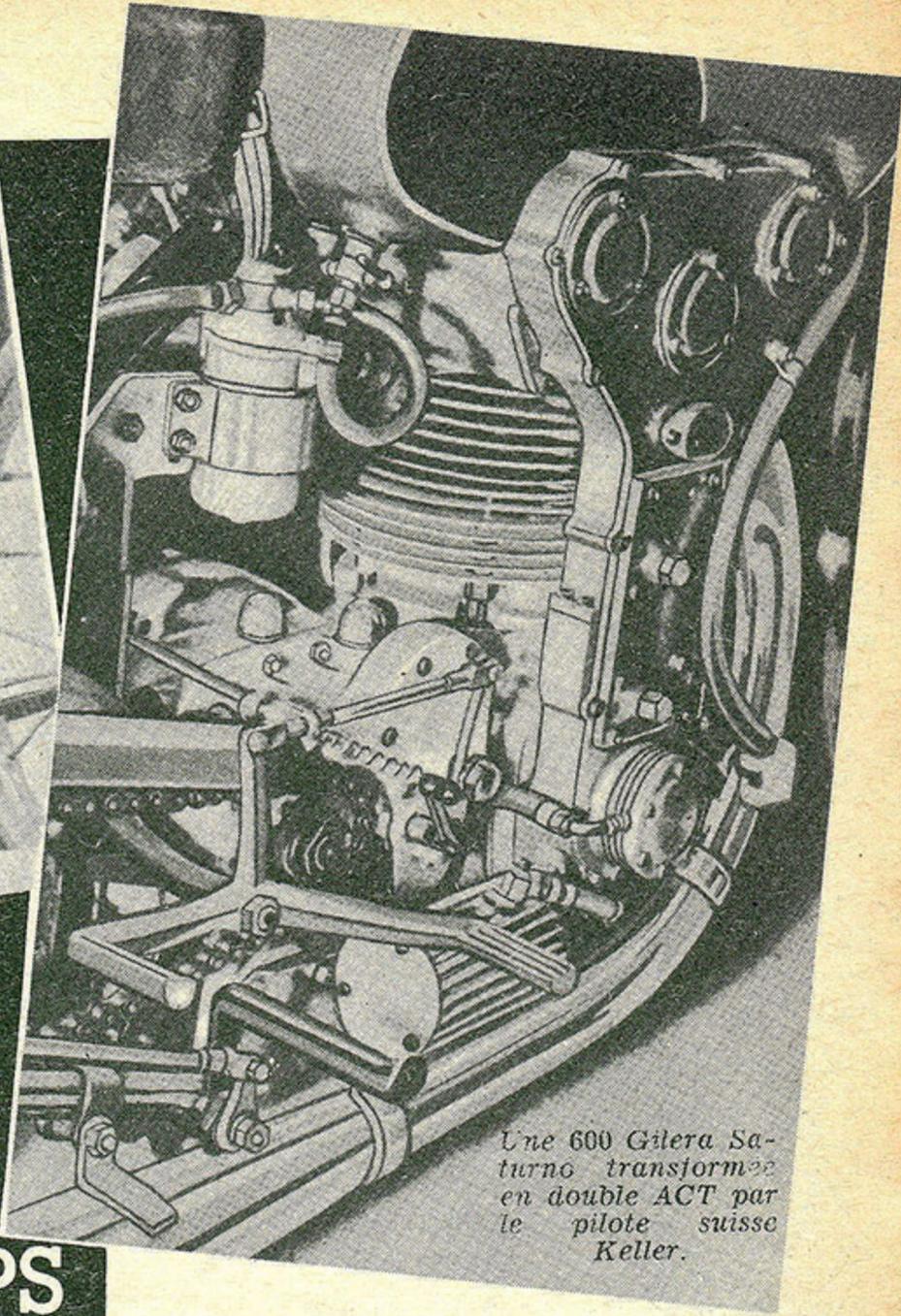
...Que la même maison se préparerait à produire prochainement un utilitaire, si bien qu'elle serait la seule firme en France à construire des cycles, cyclomoteurs, vélomoteurs, motocyclettes, scooters et utilitaires.

## Si le scooter était né EN 1900





Sigala, à l'aide d'une nouvelle culasse carrée et d'un nouveau cylindre, en alliage léger, a su rajeunir sa 175 Benelli



Une 600 Gilera Saturno transformée en double ACT par le pilote suisse Keller.

*Pour les amateurs de mécanique...*

## GONFLAGE DU 4 TEMPS

**A**PRES avoir, à deux reprises, étudié le problème du gonflage du 2 temps, nous aborderons cette fois, partant d'une étude allemande de H. Hahmeyer et d'une étude anglaise de P. Irving, celui du 4 temps.

Pour qui le désire, la moto peut ne pas être seulement un moyen de transport rapide et économique, la manière la plus agréable de faire du tourisme, mais encore un engin sportif.

Ce sont pour des amateurs que ces conseils sont donnés, car il ne peut être question, à la suite de ces bricolages, d'obtenir une machine de circuit capable de rivaliser avec des machines de compétition, même déjà assez âgées.

### De quelles machines peut-on partir ?

Dans les moteurs 4 temps, deux grosses catégories : ceux à soupapes latérales (SV) et ceux à soupapes en tête ; ces dernières pouvant être commandées par tiges et culbuteurs (OHV) (la plupart des machines modernes) ou par un ou deux arbres à cames en tête (OHC ou ACT) (à part cas exceptionnels, les machines de compétition). Or, même des latérales peuvent être gonflées et l'on a pu voir à Daytona, en Amérique, des SV Harley et Indian donner bien du fil à retordre aux Manxman Norton ; il faut dire aussi que les règlements américains permettent d'aligner des 750 latérales contre des 500 à ACT, ce qui explique un peu mieux les choses. Mais comme en Europe, seule la cylindrée compte, quel que soit le type de distribution, les latérales sont obligatoirement évincées.

La puissance W en CV d'un moteur 4 temps est donnée par la formule :

$$W = \frac{P_m \times V \times n}{900}$$

où V est la cylindrée en litre, n le régime en t.m., et P<sub>m</sub> la pression moyenne en kg/cm<sup>2</sup>. Ainsi que nous l'avons dit au sujet du 2 temps pour un moteur de cylindrée donnée, les possibilités (et qui sont liées, ainsi que nous le verrons) pour augmenter la puissance sont : pou-

voir augmenter le régime sans baisse de pression moyenne, pouvoir élever la pression moyenne, ou bien augmenter les deux.

En abordant pour commencer les facteurs influençant la pression moyenne, nous verrons d'abord :

### Le taux de compression

Tous nos lecteurs connaissent déjà bien sa définition : c'est le rapport entre le volume total (somme de la cylindrée effective V et du volume de la chambre d'explosion v) et le volume de la chambre d'explosion :

$$T = \frac{V + v}{v} = 1 + \frac{V}{v}$$

Ainsi, pour une cylindrée de 245 cmc., avec une chambre d'explosion de 46 cmc.,

$$\text{on aura } T = 1 + \frac{245}{46} = 6,3.$$

Une augmentation du taux de compression entraîne une amélioration du rendement thermique, donc, pour une même quantité de carburant, une augmentation de la puissance. Plus on pourra introduire de mélange air-essence dans le cylindre, et meilleur sera le remplissage. Mais le volume de la chambre de combustion, volume subsistant au-dessus du piston quand celui-ci est au point mort haut, est à la fin du temps d'échappement, encore rempli de gaz brûlés. Et

plus il y aura de gaz brûlés dans le cylindre, moins il y aura de place pour les gaz frais. De plus, ces gaz brûlés sont à une très haute température, et échauffent donc les gaz frais, les dilatent, ce qui réduit encore la charge en poids des gaz frais admis. Or un taux de compression plus élevé diminue le volume de la chambre de combustion, donc le volume de gaz brûlés subsistant, et permet ainsi un meilleur remplissage.

Il apparaît donc une solution, la plus simple, augmenter au maximum le taux de compression. Mais ceci nécessite l'emploi de carburants spéciaux, sinon on commencera par entendre le moteur cogner, puis le phénomène d'auto-allumage apparaîtra. Or le carburant actuellement autorisé en course ne fait que 80 d'indice d'octane, d'où une limitation dans l'accroissement du taux de compression. Sur les machines de compétition à la culasse en alliage léger très bien refroidie, on trouve des taux de compression de 10, 10,5 pour les grosses cylindrées ; un peu plus : 11, pour les petites cylindrées et les polycylindres. Sur une machine que l'on gonfle, on ne pourra guère dépasser 9 ou 9,5, toujours à la condition d'une culasse en alliage léger ou en bronze, qui diminue les points chauds favorisant le cliquetis ou la détonation prématurée.

Une élévation du taux de compression entraîne aussi, comme conséquence, un accroissement très grand de la pression de pointe au moment de l'explosion, ce qui signifie un choc brutal sur le piston,

la bielle, l'ensemble du système alternatif et sur les roulements de la tête de bielle et des portées des vilebrequins. Ce sont ces roulements qui, dans un moteur, subissent le maximum d'efforts : il sera donc intéressant de changer, là où ce sera faisable, les roulements à billes par des roulements à rouleaux.

### Comment accroître le taux de compression

Deux méthodes : ou bien l'on montera un piston plus haut, ou bien on limerà, soit la base de la culasse, soit le cylindre. De toute façon, si le taux de compression exige une forte élévation, il faudra recourir à la première méthode, à savoir : changer de piston.

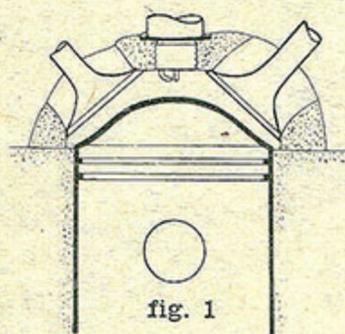


fig. 1

Reprenons l'exemple de notre 250 cmc., de 68 de course et 68 d'alésage et dont le taux primitif était de 6,3, donc le volume « v » de la chambre d'explosion de 46 cc.

Pour atteindre un taux de compression de 9,5, ce volume de la chambre d'explosion, calculé d'après la formule donnée précédemment, devra être de 28,8 cmc., soit une diminution de 17,2 cmc., correspondant, avec l'alésage de 68 mm, à une surélévation du piston de sensiblement 4,75 mm. Le nouveau piston aura évidemment une forme hémisphérique qui se rapprochera autant que possible de celle de la culasse et comportera 2 encoches pour laisser un libre mouvement aux soupapes. Juste sous la bougie, il faudra ménager une petite cuvette.

Si l'accroissement du taux de compression nécessite une moindre surélévation du piston, de 2 mm seulement par exemple (soit que le taux de compression d'origine soit déjà assez élevé, soit que celui cherché soit moins élevé), au lieu de changer de piston, on pourra dans ce cas, au tour, enlever 2 mm soit sur la culasse, soit sur le cylindre, en vérifiant bien, évidemment, qu'au PMH le piston ne touche pas aux soupapes (mesuré à prendre à la fin du temps d'échappement, alors que les deux soupapes sont encore ouvertes). Afin de connaître la place disponible, le mieux est d'utiliser un morceau de plastiline que l'on met sur l'ancien piston, en faisant accomplir un cycle complet au moteur : on pourra ainsi exactement mesurer le jeu entre piston et soupapes.

La soupape d'admission, qui commence à s'ouvrir durant cette période de croisement, n'exige que peu de place. Et même aux régimes élevés, malgré l'accélération qu'elle subit, son inertie la colle à la came. Par contre, un danger existe du côté de la soupape d'échappement : aux hauts régimes son ressort peut ne plus être en état de ramener suffisamment la soupape vers son siège et le poussoir peut décoller de la came. La soupape d'échappement pouvant donc être encore à son maximum de levée, alors que le piston arrive au PMH, risque soit de se tordre, soit de casser à la suite d'un choc avec le piston. Pour palier à ce danger, il suffit de ménager dans le piston un passage de 2 à 3 mm pour la soupape d'échappement. Or notre essai avec l'ancien piston et notre morceau de plastiline nous montre que ce jeu de 2 à 3 mm était déjà le jeu initial : aussi notre piston, lors de l'augmentation du taux de compression (soit par changement du piston, soit par « raboutage » du cylindre ou de la culasse) doit recevoir deux sortes d'encoches qui laisseront un jeu de 1 mm pour la soupape d'admission et 2 à 3 mm

pour celle d'échappement. Dans le cas d'accroissement du taux de compression par travail sur la culasse ou le cylindre, si le piston d'origine a des parois suffisamment épaisses, il pourra être utilisé après fraisage des encoches. Sinon, il faudra faire l'acquisition d'un nouveau piston : dans ce cas, on en profitera pour augmenter le taux de compression par cette méthode sans toucher, ni au cylindre, ni à la culasse.

### Amélioration du remplissage

Pour accroître la pression moyenne d'un moteur donné, nous devons encore améliorer le remplissage des cylindres, c'est-à-dire leur permettre, à chaque cycle moteur, de recevoir une plus forte charge gazeuse. Ceci pose 2 problèmes.

D'abord gaver au maximum le cylindre, sans avoir bien sûr recours à un compresseur ; mais le gaver avec une émulsion ayant la richesse optimum : ceci est le rôle surtout du carburateur.

Ensuite assurer à ce mélange le plus facile passage entre le carburateur et le cylindre, la différence de pression entre l'air ambiant et la dépression régnant à l'intérieur du cylindre lors de la course descendante du piston n'étant pas très grande. Ici interviennent tubulure d'admission et soupapes.

Ce sont ces trois différents organes que nous allons examiner successivement. Mais il est bien clair que tous ces facteurs sont intimement liés, que la plupart du temps la modification de l'un risque d'entraîner la modification des autres ; ce serait par exemple un non sens de monter un carburateur de gros diamètre sur une tubulure de diamètre inférieur : le résultat se manifesterait par une baisse de puissance.

### Le carburateur

Le diamètre de la pipe du carburateur est donc un des trois facteurs principaux influençant l'admission.

Pour les machines de différentes cylindrées on trouve les diamètres classiques suivants :

500 mono .....	27 à 28,6 mm
500 twin à 1 carbu. ....	23,8 à 25,4 mm
350 culbu. et 500 lat. ....	25,4 à 27 mm
250 culbu., 500 twin culbu. à 2 carbu. et 350 lat...	20,6 à 22,2 mm

Ainsi donc, si votre 350 cmc. est équipée d'un carburateur de 25 mm de diamètre, il faut le changer contre un autre faisant 27 mm. Mais un carburateur plus gros doit être monté avec doigté, car il risque de créer une émulsion mal proportionnée dans ses rapports air-essence.

Fig. 1 : un piston bombé laissant une chambre d'explosion en forme de coupole favorisant le cliquetis. - Fig. 2 et 2 bis : piston épousant au maximum une culasse 350 Matchless en forme de champignon. A noter la place un peu plus grande laissée à la soupape d'échappement, ainsi que la petite cuvette sous la bougie. - Fig. 3 le piston Triumph Grand Prix, ne pesant que 196 gr., une grande encoche est prévue du côté échappement. - Fig. 4 : Pour accroître le taux de compression dans ce cas, il est nécessaire de changer le piston, car la levée des soupapes, avec la garde nécessaire (en pointillés) nécessiterait de ménager des échancrures dans la calotte que la faible épaisseur du piston plat ne permet pas. - Fig. 4 bis : la même difficulté ne

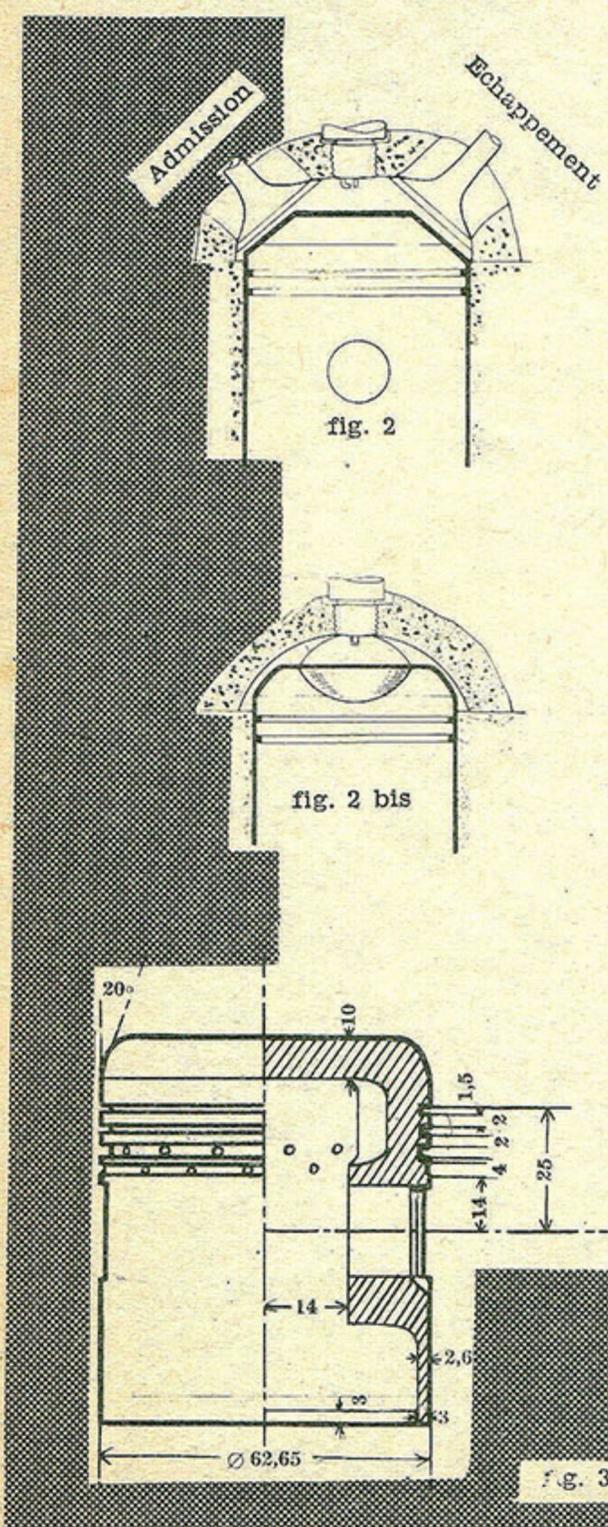


fig. 2

fig. 2 bis

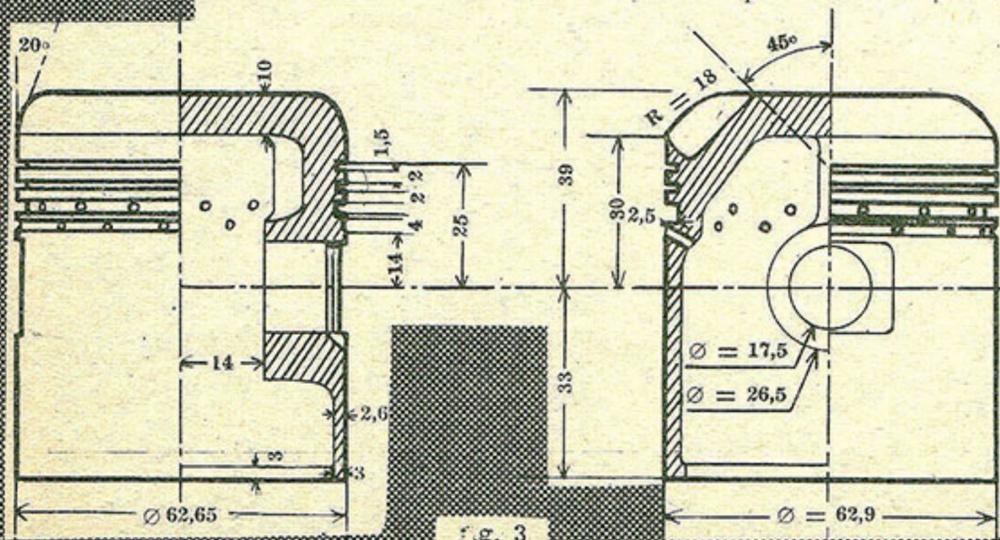


fig. 3

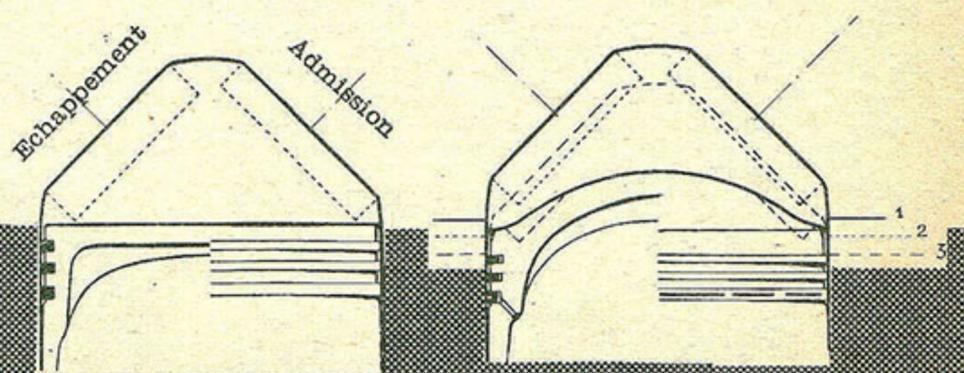


fig. 4

fig. 4 bis



### Les tubulures d'admission

Joignant le carburateur à la chambre d'explosion (la soupape venant pour ouvrir ou fermer le passage des gaz), la tubulure d'admission joue un très grand rôle et sa forme, ses dimensions peuvent grandement modifier le remplissage du cylindre. Par exemple, un moteur dont le diamètre des soupapes sera petit, mais dont la forme de la tubulure ne modifiera presque pas le parfait écoulement des gaz, aura un remplissage nettement supérieur à celui d'un moteur pourvu de grandes soupapes, mais d'une tubulure moins étudiée.

Il est clair que le diamètre, la forme de la tubulure, sont liés au diamètre de la soupape et à la forme de la chambre d'explosion d'un côté, au diamètre du carburateur de l'autre côté.

La forme des tubulures d'admission peut être examinée sur les machines de course d'usine. Une tubulure horizontale, telle qu'on a pu la voir sur certaines Norton d'avant-guerre, aboutissant dans une chambre de combustion hémisphérique, avec des soupapes à 45°, présente un brusque coude à son arrivée dans la chambre de combustion, ce qui offre une résistance au flux des gaz frais, mais qu'une légère courbure, telle qu'on la trouvait par exemple sur les Norton d'usine à partir de 1931, diminuait considérablement.

D'ailleurs, la culasse hémisphérique, fruit des travaux théoriques de Ricardo, n'est pas celle qui donne le maximum de puissance, car l'expérience a montré que la forme optimum pour une chambre d'explosion est lenticulaire. Cette forme fut d'abord utilisée par Guzzi et devant les résultats obtenus, Velocette, déjà avant la guerre, puis les nouvelles Norton, l'adoptèrent à leur tour. Cette forme exige des soupapes plus abruptes, d'un angle de 60°, exigeant donc aussi une autre forme des tubulures si l'on ne veut pas risquer une perte dans le remplissage à cause de la plus grande courbure à la tulipe de la soupape. Ainsi, Guzzi, sur ses 250, simplement en remplaçant sa tubulure en col de cygne à fortes courbures par une tubulure verticale, légèrement penchée vers l'avant, a réussi à gagner quelques CV.

La longueur de la canalisation d'admission joue aussi un rôle important ; en diminuant sa longueur, il y aura une solution aux pertes de puissance aux bas et moyens régimes en cas d'utilisation d'un mégaphone. Par contre, en augmentant sa longueur (interposition d'une plus longue bride), on améliore le remplissage aux hauts régimes. Ainsi, suivant le genre de circuit sur lequel on a à courir, il suffira de changer de bride pour avoir déjà des caractéristiques de performances différentes.

A ce titre, parmi les différences essentielles que l'on peut noter dans les moteurs entre les Norton, Velocette et AJS

Ci-contre : sur la 125 Jonghi à arbre à cames en tête de Michel, le carburateur incliné est à cuve séparée, cette dernière se trouvant fixée au cadre. Notez aussi l'allumage par magnéto. Fig. 7 : on peut avantageusement remplacer une soupape ordinaire, au milieu, par des soupapes spécialement prévues pour leur utilisation. A gauche pour l'admission, à droite pour l'échappement.

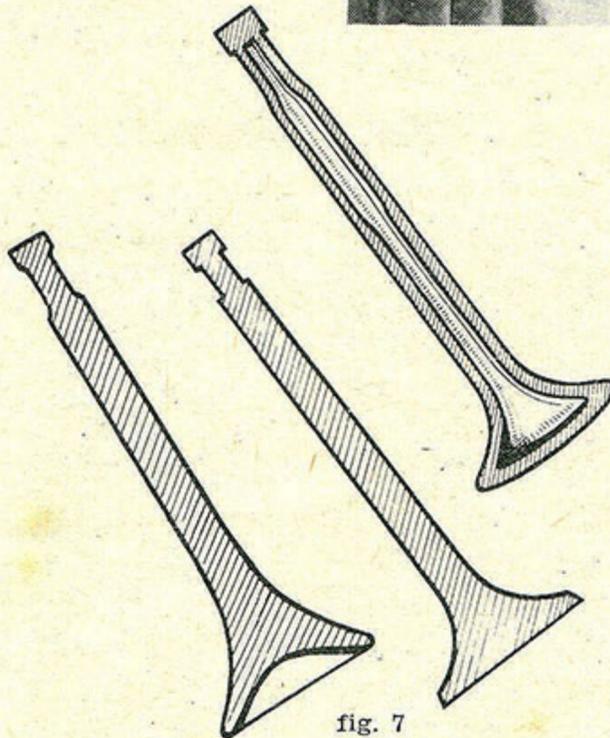
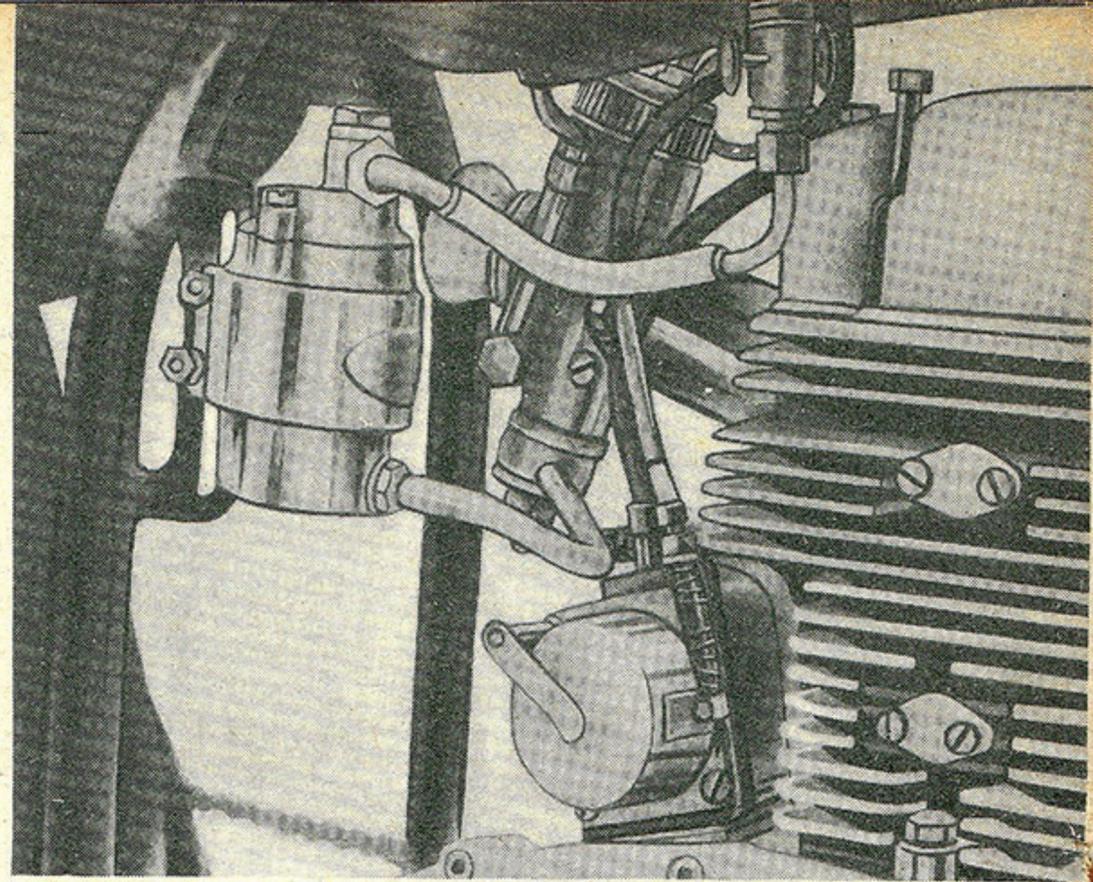


fig. 7

compétition clients et celles d'usine, en plus d'arbres à cames différents, on trouve un système d'échappement plus court et une tubulure d'admission plus longue sur ces dernières, permettant un régime plus élevé. Ceci entraînant, comme nous l'avons vu, l'utilisation que d'une plage étroite du régime, explique l'emploi de boîtes de vitesses avec rapports particulièrement étudiés pour chaque circuit.

Mais quand on prend une bonne machine, afin de la gonfler, la forme de la tubulure a été, d'origine, suffisamment

étudiée. De toute façon, il serait bien difficile, à moins de changer complètement de culasse, de la modifier sérieusement. Mais les tubulures, venant de fonderie dans la culasse, doivent être polies avec soin. Des parois rugueuses ralentissent considérablement le courant gazeux et c'est une règle vieille comme Hérodote de commencer par polir les tubulures quand on veut gonfler un moteur. Mais ce polissage n'est pas un vain mot, car de fait, ce qu'il faut, c'est glacer les parois. Pour obtenir ces résultats, on utilisera une petite polisseuse à main, ou bien une petite lime et du gros émeri. Finition à l'aide d'émeri fin. Le passage des doigts dans les tubulures est suffisant pour sentir les saillies et rugosités pouvant exister. En fin de compte, donc, une tubulure bien polie et dont les courbures soient progressives.

La plupart du temps, le carburateur n'est pas fixé directement à la culasse, mais par l'intermédiaire d'une bride plus ou moins longue. Le diamètre intérieur de cette bride doit aussi être poli, avoir la même dimension que l'extrémité de la tubulure d'admission et la pipe du carburateur. Il faut veiller à ce qu'il n'y ait aucun ressaut aux raccordements.

Une dernière amélioration portera sur les guides de soupapes qui présentent, dans les tubulures, un étranglement très sérieux au passage des gaz. Si ces guides sont suffisamment longs, on peut fraiser ou limer l'extrémité qui dépasse dans la culasse ; s'ils sont déjà trop courts pour permettre cette opération, il faut travailler leurs parois afin de leur donner un profil aérodynamique : il suffit d'un millimètre d'épaisseur de parois sur les côtés latéraux.

(à suivre)

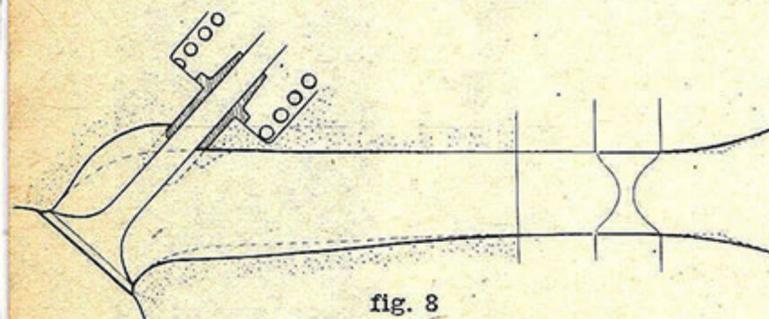


fig. 8

Fig. 8 : amélioration de la forme d'une tubulure d'admission (en pointillé, l'ancienne forme). Fig. 9 : il faut profiler l'embouchure d'arrivée d'air au carburateur, sinon prennent naissance des tourbillons néfastes qui, en fait, diminuent le passage de l'air. Fig. 10 : comment profiler le guide de soupape afin de diminuer les résistances ; un mm. de paroi sur les côtés suffit amplement. Fig. 11 : comment prolonger une bride d'admission.

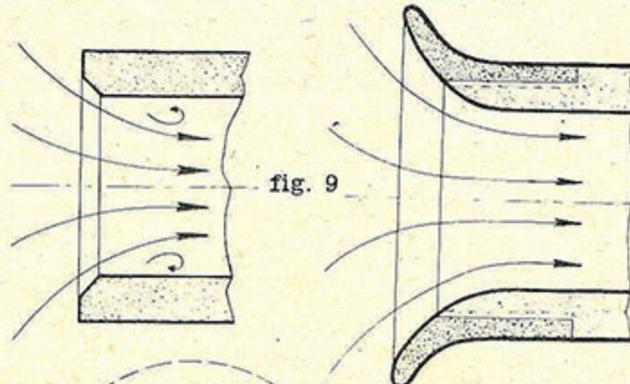


fig. 9

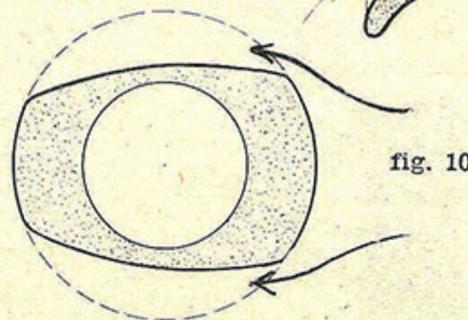


fig. 10

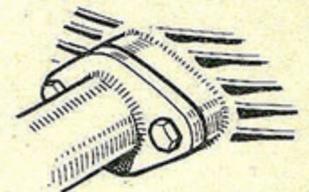
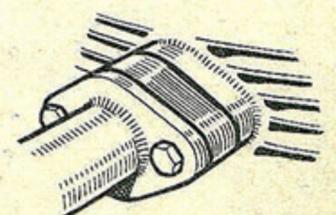


fig. 11





# le feuilletor du débitant

## CYCLOMOTORISTE

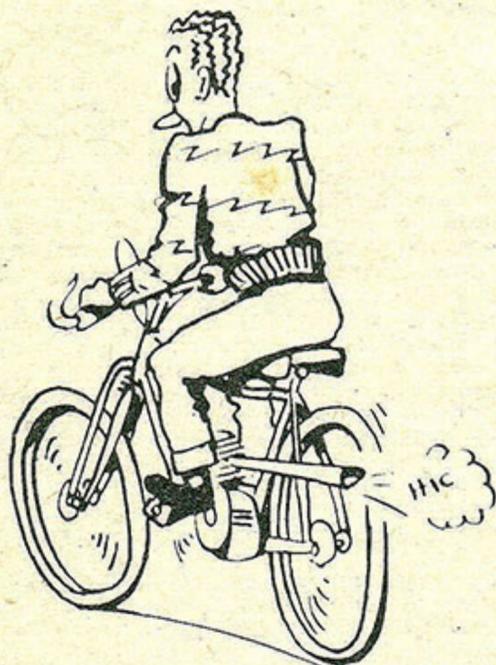
### LE DECALAMINAGE DU MOTEUR

**L**E dépôt carbonique appelé si improprement calamine, avons-nous dit, provoque, lorsqu'il atteint une certaine importance, des troubles de fonctionnement. Le cyclomotoriste devra donc : 1° prémunir son moteur contre une formation trop rapide de ce dépôt ; 2° et lorsque celui-ci se manifeste par certains symptômes, démonter partiellement son moteur et le nettoyer intérieurement. Il y a donc, peut-on dire, un décalaminage préventif et un décalaminage curatif. Examinons l'un et l'autre.

Dans un deux temps, le calaminage est causé à la fois par la combustion imparfaite du mélange détonant et par la présence dans ce mélange détonant de l'huile nécessaire pour graisser l'embiellage, les roulements, le cylindre et le piston. Il faut considérer séparément les deux facteurs.

#### COMMENT EMPECHER LE COKE DE SE FORMER

La formation de la calamine due à l'essence peut être retardée par l'emploi d'un carburant amélioré, particulièrement riche en oxygène. C'est le cas de



« Malheureusement tous les moteurs ne s'accoutument pas de l'essence alcoolisée ».

l'alcool. Malheureusement, tous les moteurs ne s'accoutument pas de l'essence alcoolisée, et comme le pouvoir calorifique de l'alcool est moindre de celui de l'essence, il faut compenser cette infériorité en augmentant le rapport volumétrique. L'instabilité actuelle des carburants ne permet d'ailleurs pas de modifier les moteurs en vue de l'utilisation d'un carburant genre « poids lourd », comme on en débitait avant-guerre. Contentons-nous donc de choisir une essence convenable, au besoin après avoir expérimenté quelques marques différentes. Les petits moteurs sont souvent assez poussés, et peuvent s'accoutumer du super-carburant. Ce qu'on doit déconseiller, c'est de s'approvisionner à certaines pompes anonymes qui débitent des essences plus que douteuses. Nous en avons fait la dure expérience avant-guerre avec un soi-disant supercarburant sans marque, fabriqué dans une petite raffinerie de la banlieue nord. L'idéal est sans doute d'utiliser le mélange tout fait, vendu en bidons plombés ou à la pompe, et spécialement étudié en qualité et en proportion pour le deux temps. La Solexine est aujourd'hui débitée en de nombreux endroits. Primitivement vendue pour les seuls Velosolex, elle est utilisée aujourd'hui par beaucoup d'usagers du deux temps.

Son second avantage est de contenir une huile exactement appropriée et dosée. Mais il n'est pas toujours possible d'obtenir ce carburant, et il faut envisager le cas du cyclomotoriste qui est contraint de procéder lui-même au mélange essence-huile. Certains garagistes ne refusent pas d'en céder deux ou trois litres, mais on est jamais sûr qu'ils observent les proportions indiquées par le constructeur de la BMA. Il faut donc en premier lieu se procurer un petit récipient qui corresponde à la dose pour un litre (de 4 à 8 % suivant les moteurs). Ensuite, on doit se résoudre à n'utiliser qu'une huile spéciale pour deux temps qui ne risque ni de boucher les lumières, ni de gommer les segments, c'est-à-dire de les bloquer dans leurs gorges. Presque toutes les grandes marques en vendent sous des dénominations diverses, soit en bidons normaux de 2 litres, soit en petits bidons pour 5 ou 10 litres d'essence. Mais nous mettons en garde nos lecteurs contre une erreur fréquente. Il ne faut pas confondre l'huile 2 temps avec la super-huile pour hauts de cylindres destinée aux moteurs 4 temps. Cette dernière, trop fluide, risquerait d'entraîner le grippage. Exigez la mention expresse « huile pour 2 temps », et n'en utilisez jamais d'autre.

On vend certains produits, souvent à base de camphre, qui ont sur la calamine un effet à la fois préventif et curatif. Leur utilisation régulière empêche la formation du coke, et peut même nettoyer sans démontage un moteur déjà calaminé. Toutefois, leur efficacité sous

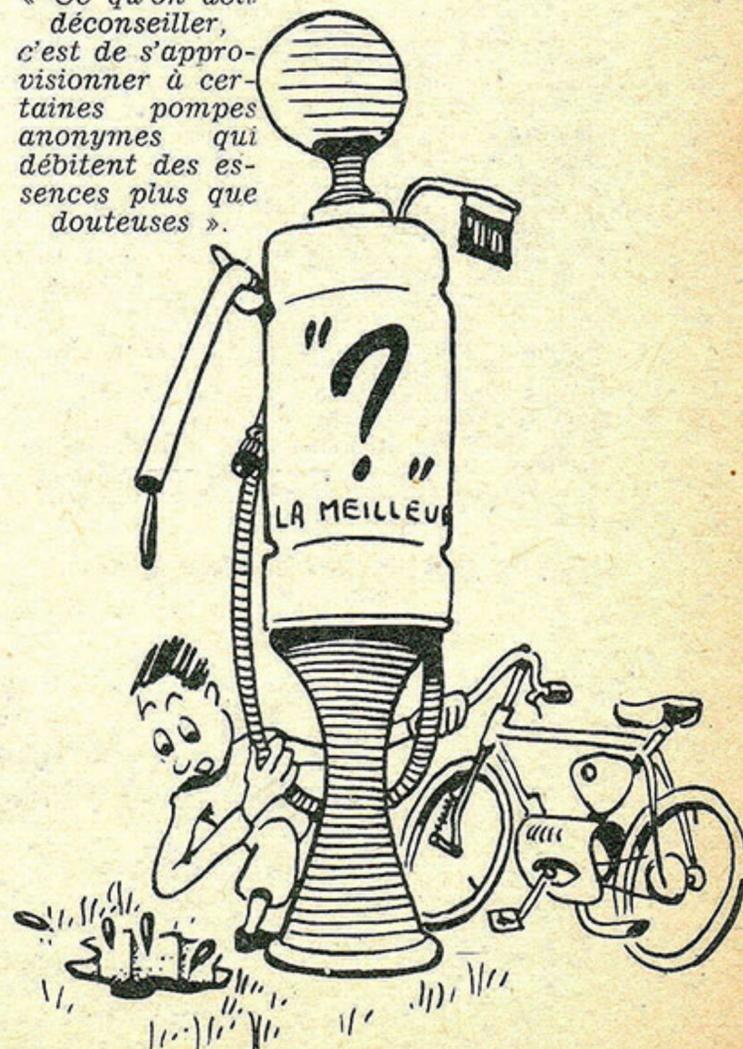


ce rapport est moins réelle dans un deux temps que dans un quatre temps. On ne peut cependant qu'en recommander l'emploi, car ils ont d'autres qualités antidétonantes et superlubrifiantes qui ne sont pas négligeables. Par contre l'emploi du camphre pur en poudre n'est pas à conseiller.

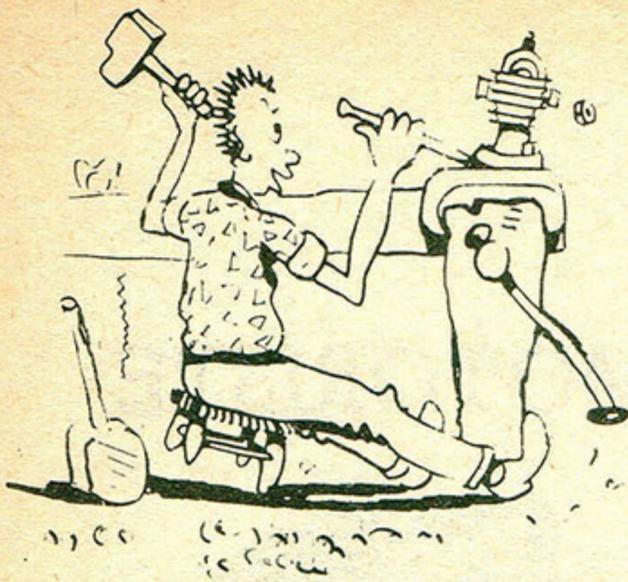
#### LE DECALAMINAGE PROPREMENT DIT

Presque fatalement, le cyclomotoriste sera donc amené périodiquement à décalaminer son moteur. L'opération, pour n'être pas particulièrement difficile, demande cependant quelques soins. Au ris-

« Ce qu'on doit déconseiller, c'est de s'approvisionner à certaines pompes anonymes qui débitent des essences plus que douteuses ».



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



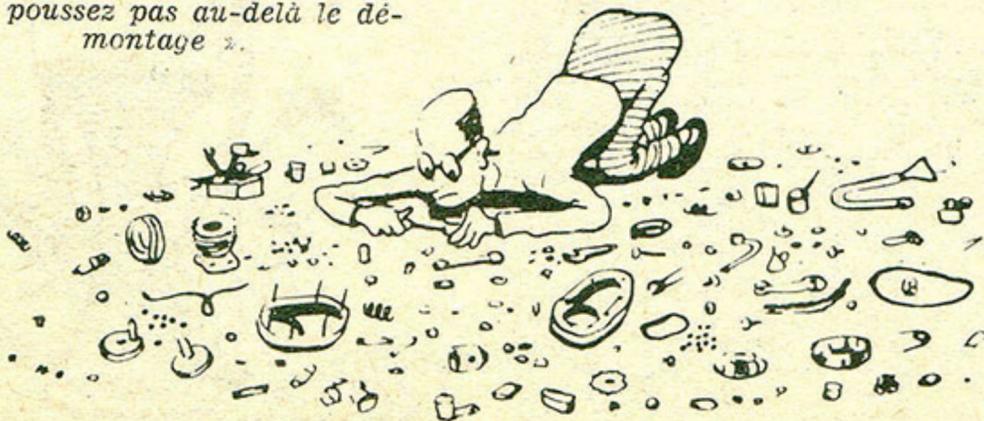
« Nous déconseillons le démontage à celui qui n'a aucune aptitude mécanique ».

que de nous répéter, déconseillons de l'entreprendre à celui qui n'a aucune aptitude mécanique. Dans ses grandes lignes, le décalaminage d'un deux temps de cyclomoteur doit s'opérer suivant les mêmes principes que celui d'un moteur identique de moto, mais les petites dimensions des pièces doivent inciter à prendre encore plus de précaution et à s'abstenir de toute brutalité. Il est plus facile de briser, à la suite d'un serrage excessif, un goujon de 6 mm qu'un goujon de 10 mm.

N'entrez rien sans un outillage approprié et de qualité parfaite. Il est à peu près impossible d'atteindre certains écrous sans une clef à tube. De plus, munissez-vous des pièces détachées et menus accessoires que vous aurez presque fatalement à remplacer, tels les joints (de culasse, d'embase de cylindre, de pipe d'admission et d'échappement, si ceux-ci ont été prévus) et les segments, si une perte de compression trahit leur usure (on s'en aperçoit en imprimant au volant un mouvement de rotation, sans toucher au décompresseur. Si le volant tourne très librement, sans résistance appréciable, les segments sont usés ou coincés dans leurs gorges). Si votre moteur n'a jamais été réalésé, achetez des segments à la cote d'origine. Sinon, attendez d'avoir démonté le cylindre, que vous porterez avec les segments-modèles chez le fabricant ou le revendeur de pièces détachées. Vous serez sûr d'avoir les segments « cote réparation » qui conviennent. Il est également préférable de prendre des joncs d'axe de piston, si ce dernier en comporte et si l'on désire enlever le piston.

Faut-il démonter le bloc-moteur de sur le cadre ? Cela dépend de sa fixation, de son emplacement, du dispositif de protection, etc... Dans bien des cas, il est à peu près impossible de faire autrement, soit qu'un tube du cadre empêche de sortir la culasse, soit qu'on risquerait, en serrant certains écrous, de fausser le support-moteur (nous pensons surtout à certaines fixations élastiques). Sous le rapport de l'accessibilité, quelques constructeurs de BMA auraient bien des leçons à prendre de leurs confrères spécialistes « es-motos » ! La dépose du propulseur,

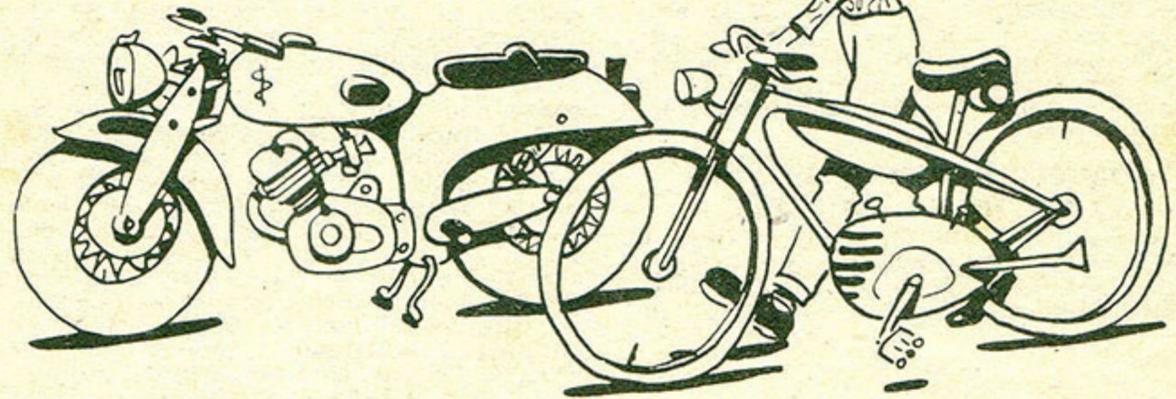
« Ne poussez pas au-delà le démontage ».



si elle est indispensable, complique singulièrement l'opération, et nous invitons le néophyte à consulter en premier lieu la notice d'entretien, ensuite à examiner attentivement le moteur, et à se faire expliquer ce qui lui paraît obscur. On commence par désaccoupler toutes les commandes (carburateur, embrayage, décompresseur, etc...), et la transmission (chaîne ou courroie). La fixation la plus courante se fait par pattes soudées au cadre et boulons traversant les bossages du carter-moteur. Il faut noter l'emplacement de chaque boulon et s'il y en a, des rondelles d'épaisseur. Après enlèvement des boulons, le moteur vient sans difficulté. Le dispositif d'échappement fait souvent partie du groupe, mais si par exception il y a un tube genre moto ou un silencieux fixé au cadre, il faut bien entendu le retirer avant de sortir le moteur. Ces indications valent pour les moteurs fixés à l'avant du cadre ou dans le berceau central. Il y a tant de procédés qu'il est difficile de tracer une règle générale, si ce n'est celle d'observer le maximum de circonspection et de ne rien tenter à la légère.

Si vous pensez pouvoir démonter le moteur sans le sortir du cadre, suspendez votre cyclomoteur ou hissez-le sur un établi. Vous travaillerez avec beaucoup plus d'aisance, ce qui est une garantie contre les fausses manœuvres. Le moteur doit être parfaitement propre. Un bon nettoyage à l'essence s'impose donc en premier lieu. Vous pourrez ensuite envisager le démontage proprement dit.

Retirez la culasse en procédant comme suit : Desserrez progressivement, quart de tour par quart de tour, chaque écrou,



en commençant par l'un d'eux, et en continuant par l'écrou opposé, en diagonale. Une clef à tube est évidemment nécessaire. Lorsque les quatre écrous sont sortis, tapotez avec un maillet de bois sur les bords de la culasse, sans brutalité, afin de décoller le joint. La culasse doit venir sans difficulté. Vous remarquerez la nature du joint existant entre la culasse et le cylindre. Tantôt il s'agit d'un anneau de cuivre-amianté, ou de métal plastique (aluminium pur et cuivre recuit), tantôt, il n'existe d'autre obturant qu'une légère couche de pâte genre Hermétic. L'usinage extrêmement précis permet, dans ce cas, de se dispenser de joint. Au remontage, il faudra toujours respecter la solution retenue par le constructeur.

Ne dévissez pas le décompresseur de sur son siège. Cet accessoire consiste en une petite soupape qui met en communication, lorsqu'on actionne son levier, l'intérieur du cylindre avec l'air libre. Elle ne nécessite qu'un rodage de loin en loin. Si elle ne fuyait pas avant le démontage, n'y touchez donc pas.

Le cylindre doit également être retiré. Desserrez les quatre écrous d'embase, en observant les mêmes précautions que pour la culasse. Seulement, c'est généralement une clef à fourche qui convient ici. Les seules clefs dignes de ce nom sont en acier au chrome molybdène ou vanadium à becs assez fins pour permettre une rotation suffisante, à chaque serrage. Elles ne cassent ni ne s'écartent, et sont finalement plus économiques que les articles de bazar qui assassinent en un temps très bref les pans des écrous. Retirez les écrous et les rondelles Grower, s'il y en a, et procédez à la dépose du cylindre.

Il s'agit tout d'abord de décoller le joint d'embase. Pour cela, il faut ap-

« Sous le rapport de l'accessibilité, quelques constructeurs de B.M.A. auraient bien des leçons à prendre de leurs confrères spécialisés « es-motos ».

puyer légèrement sur le cylindre, en le poussant en avant, puis en arrière, mais jamais sur le côté, ce qui provoquerait inévitablement la torsion de la bielle. Nous envisageons ici le cas d'un moteur placé longitudinalement dans le cadre, comme il est de règle. Si par extraordinaire, vous aviez un moteur transversal, comme le prototype Poulain 1950, ou le Scott Cyc-Auto, la règle inverse s'imposerait, et il faudrait décoller le cylindre en exerçant une pression de droite à gauche, et de gauche à droite, en considérant l'axe du cycle. Cela se comprend. La bielle oscille librement sur ses roulements de tête et de pied de bielle, dans le sens de rotation du moteur. Latéralement, au contraire, elle reste (au moins en théorie) toujours dans le même plan, et tout effort de torsion la fausserait.

Le cylindre étant décollé, amenez le piston au point mort bas, en tournant le volant magnétique, puis sortez le cylindre en le tirant bien d'aplomb, de bas en haut. Il viendra sans difficulté. Reste le piston lui-même. Faut-il le retirer de sur la bielle ? En toute sincérité, nous ne le croyons pas, à moins qu'il ne soit nécessaire de le changer, si un réalésage est indispensable, ou si la calamine a envahi l'intérieur de la calotte, ce qui arrive parfois. Hors ces hypothèses, laissez-le donc en place. Dans le cas contraire, procédez comme suit :

Retirez d'abord les freins d'axe, qui consistent soit en des joncs en fil d'acier, soit en des « circlips », ou ressorts en tôle d'acier trempée. L'opération se fait



« Pour le grattage de la calamine, il faut éviter l'emploi d'outils tranchants ».

avec des petites pinces pointues très effilées. On fait pression sur les extrémités des joncs, et ceux-ci viennent sans trop de résistance. L'importance de ces petites pièces est considérable. Ce sont elles qui empêchent l'axe du piston de dépasser et de raboter le cylindre. Il faut donc absolument les changer après chaque démontage. Un frein d'axe, une fois retiré, ne doit jamais servir une seconde fois. Certains axes sont immobilisés latéralement par une vis à collier serrant le pied de bielle. Cette vis est bloquée une fois pour toutes ou soigneusement freinée suivant les moteurs. Si le vôtre est monté de cette façon, nous vous conseillons de façon catégorique de laisser le piston en place. Imaginez la catastrophe si une vis mal serrée ou au contraire bloquée jusqu'à rupture venait, au cours de la marche, à tomber dans le carter ! Seul un mécanicien qualifié pourra alors démonter et remonter le piston avec toutes les garanties possibles.

Mais revenons à l'éventualité la plus courante, c'est-à-dire la présence d'un axe dit flottant avec joncs ou circlips. Après avoir retiré ces derniers, vous aurez à sortir l'axe. Pour cela, n'utilisez jamais le marteau. Même en maintenant le piston de l'autre côté, ce serait un moyen à peu près infailible pour fausser la bielle. Confectionnez un petit appareil composé d'une feuille de tôle enserrant la jupe du piston et d'un bloc de bois traversé par un boulon qui pressera sur l'extrémité de l'axe au fur et à mesure que vous visserez. Un trou de dégagement sera ménagé dans la tôle, en face de la sortie de l'axe. En principe, l'axe est monté très gras, sans jeu apparent, et souvent sort sans aucune difficulté.

Ne poussez pas au-delà le démontage. L'amateur ne doit jamais ouvrir son carter-moteur, ni même le demi carter de transmission ou de boîte de vitesses, si le moteur en comporte une. Le décalaminage est à l'extrême limite de sa compétence. Si une réfection d'embellissage ou un changement de roulements s'impose, apportez l'ensemble au réparateur sans y toucher. Il vous en saura un gré infini. Votre moteur aussi, du reste.

Vous pouvez maintenant constater « de visu » la présence de la calamine. On dit parfois que la calamine sèche est produite par un excès d'essence (mélange trop riche) et que la calamine grasse est le résultat d'un excès d'huile. Ce critère n'est pas absolu, mais vous pouvez cependant faire votre profit de l'observation. Il s'agit donc de retirer ce dépôt intempêtif, opération simple, mais qui réclame néanmoins quelques précautions, surtout avec des organes en alliage léger assez fragile, comme le piston, la culasse et souvent le cylindre.

Vous remarquerez que le dépôt le plus intense se produit à l'intérieur de la lumière d'échappement. C'est aussi là qu'il est le plus nuisible. Avec un piston à déflecteur, la calamine a également tendance à « bourrer » du côté le plus abrupt, au voisinage des lumières de transfert. A ce sujet, notons une précaution à prendre avec un moteur à piston plat, comme il en existe tant aujourd'hui. Si on est contraint d'enlever le piston pour le remonter ensuite, il faut absolument repérer sa position dans le cylindre, afin de le remettre exactement de la même façon. Les organes s'adaptent les uns aux autres. Il y a des différences de dilatation entre l'avant et l'arrière, le haut et le bas de la jupe. Une intervention serait certainement néfaste à la bonne marche du moteur. Donc, repérez l'avant du piston en faisant une croix sur le dessus ou en gravant très légèrement un signe sur la jupe, afin de le remonter dans sa position d'origine.

Pour le grattage de la calamine, il faut éviter l'emploi d'outils tranchants susceptibles de rayer profondément l'aluminium. Un vieux couteau de cuisine qui ne coupe plus, ou mieux, un grattoir en bronze, conviennent parfaitement. Ne laissez pas une parcelle de carbone, si rebutante que la tâche puisse vous sembler. Si vous finissez à la toile émeri, lavez très soigneusement les pièces à l'essence avant le remontage, afin qu'il n'en subsiste pas le plus petit grain, car celui-ci produirait des rayures irréparables. Faut-il polir les surfaces au tampon de laine d'acier, puis au rouge à polir ? On a quelque tendance, aujourd'hui, à minimiser l'effort de cette pratique, jadis réputée essentielle pour le rendement. Ce qui est toutefois indiscutable, c'est que la calamine adhère beaucoup moins à des surfaces polies et s'en détache plus facilement.

Tout ceci est valable pour le fond de la culasse et du piston. Il serait trop fastidieux, dans la plupart des cas, de polir l'intérieur des lumières d'échappement. Pour elles, un nettoyage très minutieux peut suffire.

Quelques précautions supplémentaires s'imposent en ce qui concerne la jupe du piston et les segments. Tout d'abord, il ne faut jamais passer de toile émeri sur un piston, comme nous l'avons vu faire par un prétendu mécanicien pour un moteur qui serrait. S'il y a des dépôts de calamine à cet endroit, on peut les gratter très légèrement, sans trop insister, mais c'est tout. On a vite fait, avec des abrasifs ou à la lime, de provoquer des méplats peu visibles, mais désastreux, sans parler des grains d'émeri qui, inévitablement, s'incrustent dans le métal et ravagent le cylindre après coup.

Si les segments sont libres, et parfaitement blancs, n'y touchez pas. S'ils sont coincés dans leurs gorges par la calamine, on peut essayer de les retirer, mais la tentative se termine généralement par une rupture. Ces anneaux de fonte élastique sont assez fragiles, et, bien qu'il s'agisse de petits alésages, s'accommodent mal des mauvais traitements. Leur élasticité circonférentielle n'excède pas 2 à 3 mm. S'ils sont bloqués, vous serez amené à les remplacer par d'autres, après un grattage des gorges. Pour ce grattage, un morceau de segment cassé convient très bien, mais attention à ne pas entamer les angles vifs des logements !

Parfois, les segments sont ergotés, c'est-à-dire immobilisés latéralement dans les gorges par un petit téton correspondant à une encoche ménagée dans les bords des segments. Il faut évidemment dans ce cas replacer les segments dans leur position exacte. D'autre part, s'ils sont de la même longueur, et qu'on les utilise une seconde fois, il faut, pour la raison déjà invoquée au sujet du piston, les replacer comme ils l'étaient à l'origine, sans les intervertir ou les retourner. Pour remonter les segments, on écarte les bords avec les ongles des pouces et on les enfle par le dessus du piston, jusqu'à ce qu'ils prennent leur place.

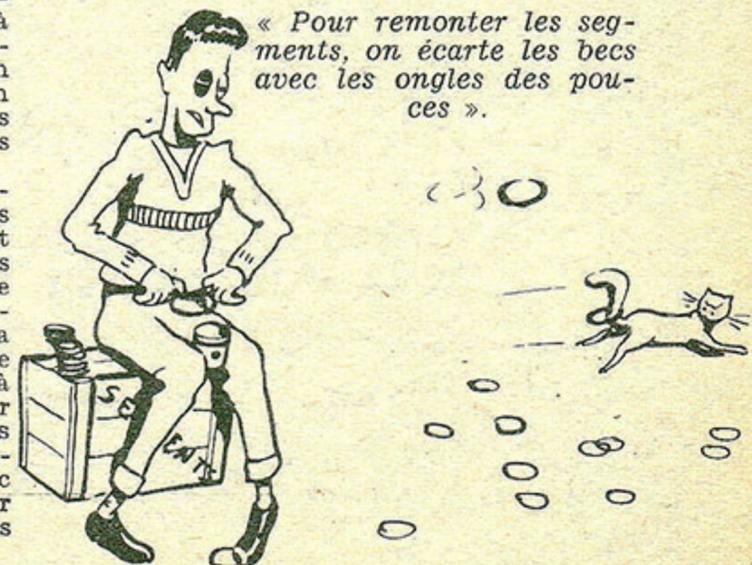
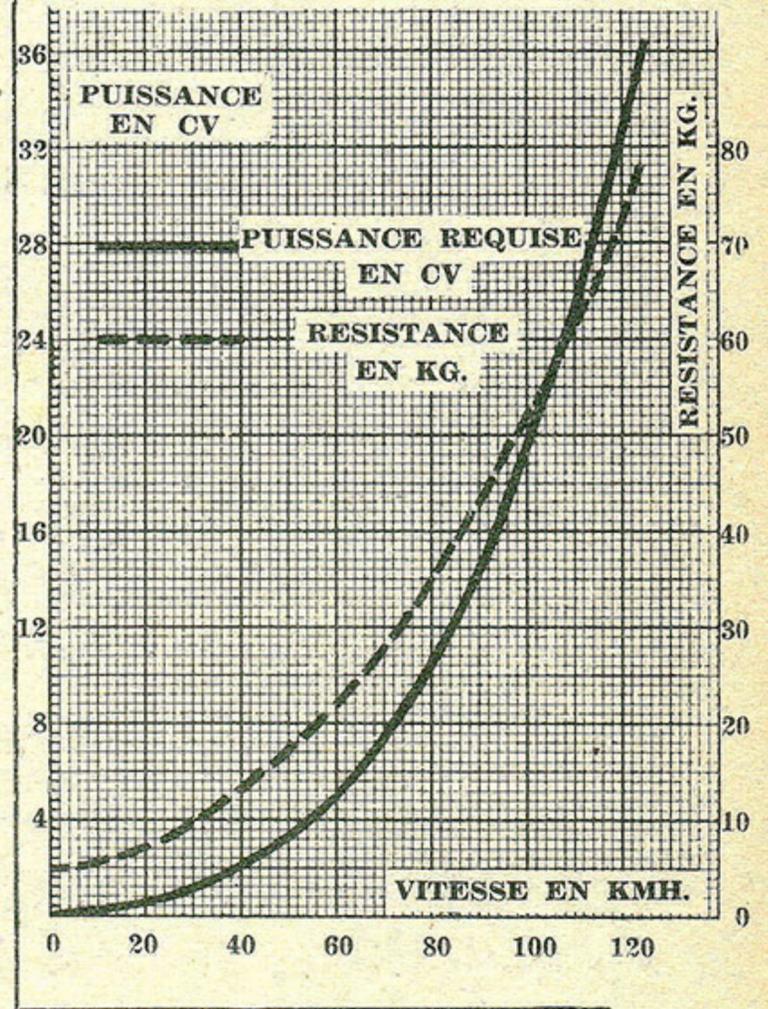
(à suivre)

DANS LE DOMAINE DE LA RÉSISTANCE A L'AVANCEMENT :

# Le side-car

Nous publions ci-dessous deux courbes, l'une indiquant la somme des résistances, en kg, que rencontre un sidecar, l'autre la puissance que requièrent ces résistances. Les valeurs données proviennent d'essais faits avec un attelage Zundapp KS 601, dont le poids total avec deux passagers est de 480 kgs.

On notera, pour une même puissance, la chute de vitesse de pointe. Par exemple, avec 24 CV utiles, une moto solo permet de 120 à 140 kmh. suivant la position du pilote ; en side, cette vitesse tombe à 107 kmh., et encore avec une démultiplication appropriée.



« Pour remonter les segments, on écarte les bords avec les ongles des pouces ».

# Tribune libre

CETTE RUBRIQUE EST OUVERTE A TOUS NOS ABONNES ET NOUS Y PUBLIONS TOUTE COMMUNICATION D'INTERET GENERAL. BIEN ENTENDU, NOUS DEMANDONS A NOS CORRESPONDANTS DE RESTER DANS LES LIMITES DE LA CORRECTION LA PLUS ABSOLUE. TOUTE LETTRE NE REPONDANT PAS A CETTE REGLE, OU NON SIGNEE, NE SERA PAS PUBLIEE. NOUS PRECISONS QUE LES OPINIONS EMISES ICI PAR NOS LECTEURS NE SAURAIENT ENGAGER LA RESPONSABILITE DE MOTO-REVUE

## REPONSE A M. BARBIER

Nous publions in-extenso la lettre que nous avons reçue de la Société ARIS, à la suite de la Tribune Libre de Monsieur Barbier :

« Ayant pris connaissance dans votre numéro du 22 février, en rubrique « Tribune Libre », de la communication intitulée « Un fait intolérable », nous croyons qu'il nous revient d'y répondre :

1° En tant qu'Agent pour Paris de Royal-Enfield.

2° En tant que Fournisseur et Mécanicien de votre lecteur.

Il est exact que sur la motocyclette vendue par nous à M. Barbier, une bielle cassa alors que, durant 9.000 kms, la machine avait donné toute satisfaction.

Nous avons été désarmés devant cet accident qui est le premier qui nous soit arrivé depuis la Libération, malgré les dizaines de motos de cette marque, de tous modèles, livrées ; ceci ne nous met que plus à l'aise pour ne pas essayer de cacher ce bris de bielle, qui n'engage ni la solidité de la machine d'une façon générale, ni sa réputation.

Le moteur entier a, par nos soins, été remis à l'Importateur qui a immédiatement fait le nécessaire pour l'envoyer à l'usine et celle-ci, après réception, a effectivement mis très longtemps avant de nous le retourner.

Cependant, entre temps, nous avons communiqué plusieurs fois avec notre client qui, malgré ce qu'il a écrit, a quand même eu des nouvelles ; la seule chose qui nous ait laissé dans l'incertitude, fut la date exacte de retour du moteur.

Et la réception de ce moteur s'est faite dans les conditions suivantes :

Royal-Enfield a renvoyé un moteur absolument neuf, du modèle 1952, tout à fait gratuitement.

En ce qui concerne le retard, nous pensons qu'il faut se mettre à la place du fabricant qui, noyé de commandes du monde entier, travaillant dans des conditions actuellement assez particulières, doit examiner ce moteur et malgré les difficultés inouïes à livrer des motos, soustraire de la chaîne un moteur et nous l'envoyer.

Est-ce qu'une autre usine, quelle qu'elle soit, aurait pu se montrer plus ou aussi généreuse que Royal-Enfield ?

Maintenant, pour donner une explication supplémentaire à un tel retard, voici les formalités à remplir pour retourner un moteur en Angleterre :

1° Il faut en aviser l'usine.

2° Il faut faire une demande à la Chambre de Commerce et après lui avoir prouvé l'impossibilité de procéder à la réparation en France, attendre son avis favorable à l'envoi en Angleterre.

3° Il faut remettre le moteur à un transitaire en Douane qui doit faire auprès de cette Administration les démarches pour l'établissement d'un Passavant, grâce auquel le moteur, au retour, n'aura pas à acquitter de nouveaux droits de douane.

4° Quand le moteur est arrivé à l'usine, l'usine doit, lorsqu'elle est en mesure de le renvoyer, obtenir l'autorisation pour son exportation.

Vos lecteurs et M. Barbier peuvent juger que si les motos anglaises sont « de notoriété publique » de bonnes machines, les usines et leurs représentants font ce qui est en leur pouvoir pour donner satisfaction... d'ailleurs M. Barbier a toujours reconnu nos bons services et reste, pour nous, non seulement un client fidèle, mais un ami.

Pour la Sté Aris,  
L'Agent pour Paris de Royal-Enfield

## A PROPOS DE L'HABILLAGE DE LA MOTOCYCLETTE

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt le très intéressant article intitulé : Question d'esthétique, paru dans le n° 1066 du 5 janvier 1952.

Je suis entièrement d'accord avec son auteur quand il écrit qu'il faut essayer d'innover, de rechercher une perfection des lignes et des formes. Mais il me semble que dans ce substantiel article se glissent des affirmations et des comparaisons discutables. Je n'en citerai qu'une, avant de donner mon point de vue sur le scooter et surtout sur la motocyclette actuelle.

Nous lisons : « ...nous n'avons trouvé personne qui accepterait de rouler avec une Citroën, une Renault... à l'état ana-

tomique : ce n'est pourtant pas plus ridicule qu'une motocyclette moderne ».

La différence saute aux yeux du moins initié aux questions mécaniques, de l'indifférent même qui constatera que la machine en question n'est pas comme les autres, qu'il lui manque « quelque chose » que le constructeur y avait mis.

Disons maintenant quelques mots du scooter. Si ce nouveau venu a atteint assez rapidement une certaine maturité, il la doit sans conteste aux enseignements que les constructeurs ont tiré de la technique très ancienne de la motocyclette. Et je crois que l'on peut affirmer qu'il lui doit son existence même.

Sa vogue est assez justifiée. Muni d'un moteur maintenant bien au point et d'un carénage aux lignes parfois heureuses, il ne pouvait que réussir. Mais il est et demeurera le favori d'une clientèle particulière, au nombre de laquelle se trouvent de nombreuses femmes et jeunes filles que ce moyen de transport individuel attire.

Ici, j'avancerais une opinion peut être discutable. Les constructeurs comptaient sur la clientèle féminine au moment où ils étudiaient les formes de leurs futures machines (en effet, il n'est plus nécessaire d'enfourcher, il suffit de s'asseoir ; d'autre part, le tablier de tôle réalise une protection suffisante pour pouvoir, sans risque, être assez propre, même en roulant sur une route mouillée).

Je ne veux pas dire que le fait pour un homme de faire l'acquisition ou de se servir d'un scooter soit une marque de... féminisme. Non, pas le moins du monde. Simple question de goût et de commodité. Mais en revanche, on avouera qu'une femme enfourchant une bonne 500 cmc., fût-elle carénée, donnerait une preuve indéniable de virilité.

Et c'est précisément à la motocyclette que nous voulons en venir.

La motocyclette est le véhicule surtout utilisé par des hommes, encore jeunes en général, désireux d'avoir une machine sûre, rapide pour certains, dans tous les cas économique. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de l'habiller comme une grande dame. Car en somme, qu'aurait-elle à gagner en s'alourdissant d'une carcasse en tôle qui a bien de la peine à se mouler sur elle ? Une meilleure protection du pilote ! Peut-être, mais la moto ne remplacera jamais « la quatre roues » que tout motocycliste envie un peu, sans se l'avouer.

A moins d'un carénage intégral dans le genre de la NSU de record de Wilhelm Herz, je ne vois pas comment on peut concilier la mobilité indispensable de la fourche, du guidon et de la roue avant, avec une forme ramassée et homogène de l'ensemble ; je manque certainement d'imagination.

Oui, j'avoue que la moto est une écorchée, comparée à l'automobile ; mais il faut bien avouer que cette dernière se prête très bien à une forme ramassée. Il a fallu d'ailleurs bien du temps pour en venir à la forme « ponton » actuelle, qui peu ou prou restera la même pendant bien des années sans doute.

J'estime qu'une moto actuelle, qui a un fini de bon goût, n'est pas plus « moche » que l'une des machines dont la gravure illustre l'article de M. Cherpitel. La BMW, notamment, paraît lourde, massive et a quelque prétention à vouloir dissimuler le pilote, alors qu'elle cache à peine la pointe de ses pieds et... ses mains.

Je ne pense pas que l'on fasse encore une moto « conduite intérieure » et l'on n'est pas prêt de voir dans un grand défilé officiel, la motocyclette présidentielle. Tout ceci, pour dire que vouloir à tout prix transposer sur la moto l'habillage de l'auto est un fruit de l'imagination, mais ne répond nullement à une nécessité.

D'autre part, les défauts de la moto formule actuelle, signalés au cours de cet article, sont plus illusoire que réels et les avantages du carénage sont très surfaits.

Plusieurs heures ne sont pas nécessaires pour nettoyer une motocyclette. La netteté de certains blocs permet un nettoyage convenable en assez peu de temps — après tout, on peut y mettre le temps que l'on veut — Par contre, il n'est pas du tout prouvé que quelques minutes suffisent à nettoyer parfaitement une machine carénée, qui a roulé par temps de pluie, par des chemins non goudronnés (il y en a encore, je peux vous l'affirmer).

Dans tous les cas, nettoyage de façade qui doit réserver de désagréables surprises quand, d'aventure, on s'avise de régler la tension d'une chaîne, de réparer une crevaison, de resserrer un écrou. Les occasions ne manquent pas pour quelqu'un qui roule réellement.

Et puis, est-ce vraiment une corvée pour le motard qui aime « sa » machine, de lui prodiguer quelques coups de chiffon supplémentaires. Ce n'est pas une perte de temps considérable.

Une autre considération doit être envisagée. C'est le prix d'achat. Il est à présumer que la moto carénée sera plus coûteuse que sa parente pauvre, la moto classique... j'allais écrire impudique. Si elle suit la tradition de la plupart des scooters, il est à prévoir qu'elle sera la machine des bourses aisées. Je sais que l'on peut objecter que la dépense supplémentaire due au carénage sera compensée par une économie sur la finition du bloc. En partie seulement.

Il est fort possible que les constructeurs étudient sérieusement la question de l'habillage de la motocyclette et soient sur le point de passer à des réalisations intéressantes. Mais ce n'est pas du jour au lendemain que l'on obtiendra des résultats satisfaisants et durables. Pour s'en persuader, il n'y a qu'à voir la perpétuelle évolution de la carrosserie automobile depuis 50 ans et la diversité de l'habillage des scoo-



## NOS JEUNES ESPOIRS

### PIERRE MONNERET

ET

### RENE BURGRAFF



Voici pour cette semaine une interview de Pierre Monneret, notre Champion de France en catégorie 350 cmc.

Né le 12 janvier 1931, il fit sa première course à l'âge de 4 ans 1/2 sur un vélomoteur à moteur Sachs. A 5 ans 1/2, il fait un tour à Buffalo à 81 de moyenne. Jean, de son côté, ne veut pas être en reste au point de vue course; et au cours de la fête des Caf' Conc' au Parc des Princes il tourne sur une Velocette KTT à 97 kmh. de moyenne ! Il avait alors 10 ans.

Puis vint la guerre qui interrompit toutes manifestations sportives.

Pierre Monneret reprend son activité sportive en 1948. On le trouve à la place de 5<sup>e</sup> au Circuit du Comminges (derrière Graham, West, Behra, Haldemann), sur 17 arrivants. A 18 ans et demi, il gagne à Scarborough un replica de première classe. Il est le deuxième français à obtenir cette récompense, ce qui situe bien l'importance de celle-ci.

A 20 ans, il est champion de France en 350 cmc., et le premier champion de cet âge.

Ses machines furent successivement une 500 Norton simple ACT et en 350, Velocette et AJS. En 125 il choisit MV et Mondial, et Benelli en 250. Pierre a également couru un Bol d'Or sur une 200 Monet-Goyon de la fameuse « série verte ».

La vitesse pure l'intéresse fatalement et en février 1951, il réalise sur l'anneau de Montlhéry, au guidon d'une 500 « Porcupine », 197 kmh. 891, ce qui fait 5 kmh. de plus que Graham ou Monneret père. Ce gain de vitesse s'explique par le fait que Pierre est très mince et ne pèse que 59 kgs, ce qui évidemment joue un grand rôle dans les résistances diverses présentées à l'air. En outre, sa jeunesse lui donne les reflexes rapides indispensables.

Comme tous les champions, il préfère les circuits avec grandes courbes comme Albi, Rouen, Comminges, où seules la classe et la technique du pilote jouent indépendamment de la maniabilité, du poids, etc... de la machine.

Pour 1952, Pierre espère courir le championnat de France sur AJS en 350 et Gilera en 500, et peut-être Mondial en 125, et en 250 : Guzzi.

Pour continuer la série de reportages sur nos coureurs nationaux, nous avons demandé à René Burgraff de nous confier le récit des grandes périodes de sa vie en tant que coureur motocycliste :

J'ai fait ma première course à Grenoble le 27 juillet 1946, j'avais alors 17 ans et courais sur un 100 cmc.. La même an-

née, je fis le Bol d'Or, puis les deux années suivantes, je me présentais aussi dans cette même épreuve.

Depuis, je cours sur une 125 MV Agusta avec laquelle j'ai gagné 22 courses (circuits, courses de côtes, pistes, etc...).

En 1948 j'arrive 2<sup>e</sup> au Grand Prix International de Barcelone, derrière Bulto et devant Masetti. J'établis par la même occasion un nouveau record du tour. Je fais également 2<sup>e</sup> à Madrid, malgré mon T de direction qui se cassa.

En 1951, j'ai acheté une 350 AJS à G. Monneret et j'ai couru pour la première fois dans cette catégorie à Montlhéry. A la Coupe du Salon, j'ai fait 3<sup>e</sup> derrière G. Monneret et Collot.

Mes circuits préférés sont des circuits sinueux tels que Barcelone, Zurich, Berne, Aix-les-Bains, Tarrare, Angoulême, etc...

Je n'ai presque pas pu courir en 125 vu les règlements de la Fédération, mais à Monza j'ai fait 8<sup>e</sup> au G.P. des Nations sur une MV double ACT.

J'ai aussi gagné trois Paris-Nice et je suis passager du sidecariste Bétemps depuis quatre ans. Je suis aussi un peu casse-cou et j'ai fait le mur de la mort pour la première fois au monde sur un scooter Lambretta.

Mes projets sont de courir en 350 pour pouvoir me classer parmi de grands champions comme Monneret, Behra, Collot, etc... qui m'ont conseillé de persévérer dans cette catégorie.

## POUR MIEUX SUIVRE LE CHAMPIONNAT DU MONDE

Dates	Pays	Circuit	Longueur	Record du tour (500)	Moy. génér. (500)
17-18-5	Suisse	Berne	7 kms 280	147,2 kmh.	141,8 kmh.
9-13-6	Angleterre	Ile de Man	60 kms	153,2 kmh.	151,0 kmh.
28-6	Hollande	Assen	16 kms 536	156,7 kmh.	153,9 kmh.
6-7	Belgique	Francorchamps	14 kms 120	173,6 kmh.	171,8 kmh.
20-7	Allemagne	Solitude	11 kms 500	139 kmh.	136 kmh.
14-16-8	Irlande	Clady	16 kms 500	163,7 kmh.	160,6 kmh.
14-9	Italie	Monza	6 kms 300	172,6 kmh.	169,4 kmh.
5-10	Espagne	Barcelone	3 kms 790	107,5 kmh.	104,3 kmh.

ters qui ne sont pas tous esthétiques. Si quelques-uns ont une ligne assez harmonieuse, d'autres sont franchement grotesques avec leurs volumes mal répartis et leurs roues de patinettes.

Si la moto carénée sort en série, elle connaîtra sans doute un certain succès, ne serait-ce que par l'engouement de certains pour les nouveautés.

Je ne voudrais pas passer pour rétrograde. A 28 ans, on peut encore avoir la possibilité d'enfourcher une moto carénée. Que nous apportera-t-elle de nouveau ? Une grande facilité d'entretien. Peut-être ? Une meilleure protection du pilote ? Ce sera déjà quelque chose. Il est vrai que Peugeot a réalisé à moindre frais une assez bonne protection des pieds sur ses machines légères. Quant à la protection du corps, un plexiglas adaptable sur tous les modèles la réalise assez convenablement.

En attendant, je crois qu'il nous faudra encore perdre bien du temps à enlever cette poussière indésirable qui vient malicieusement s'insinuer entre le filtre à air et le carburateur, mais qui heureusement n'empêche pas de rouler et ne nuit même pas à la netteté de l'ensemble. Il y aura encore de beaux jours pour la motocyclette tout court. Pour l'instant, nous ne connaissons que celle-là ou presque.

M. F. ROSSI,  
à St-André, par Gimont (Gers)

## PROBITE COMMERCIALE

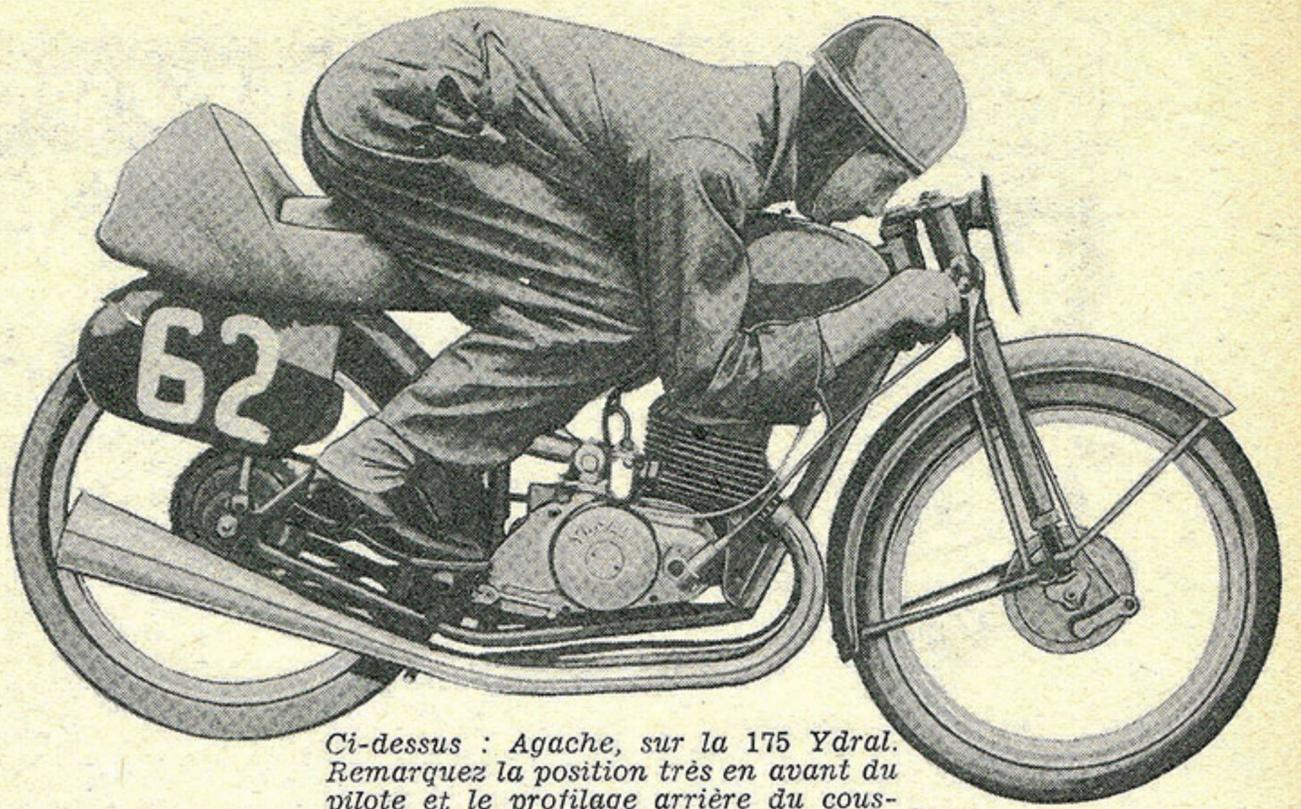
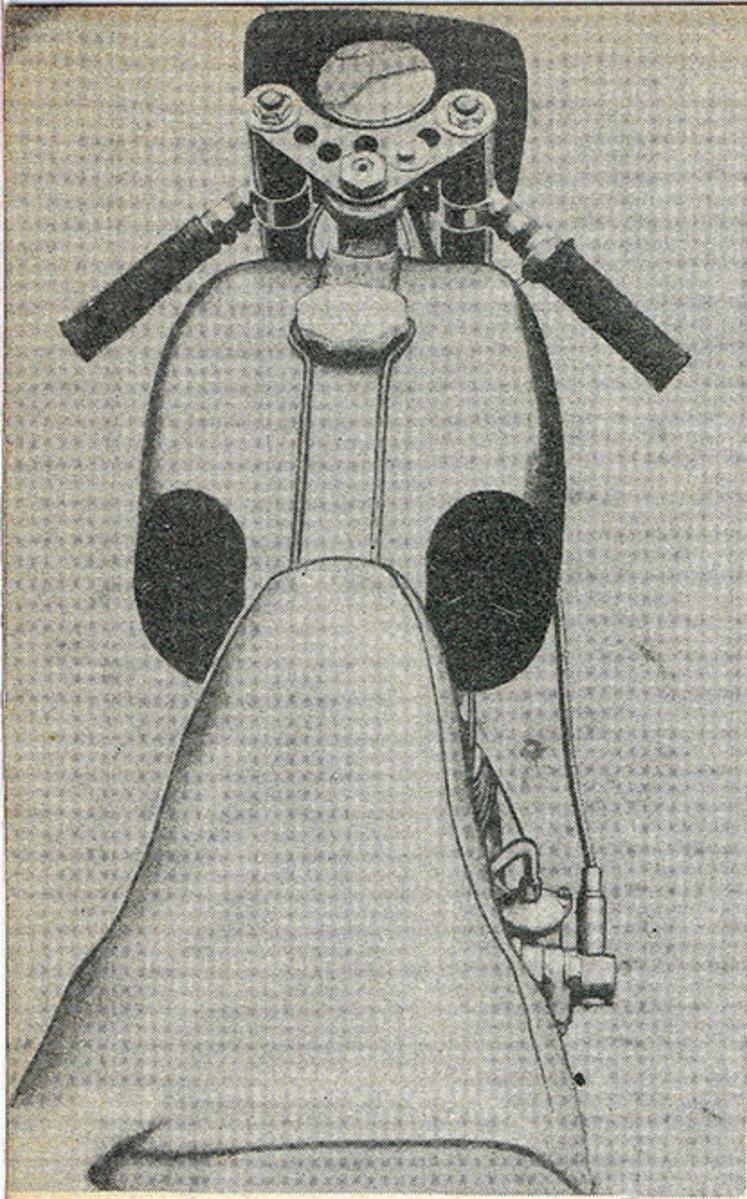
Je suis possesseur de la 175 T4 Peugeot N° 8000-23 (donc une des premières sorties dans la série) qui avait parcouru, au 8 novembre dernier, 7.519 kms, et je n'ai eu qu'à me louer de cette machine qui possède un moteur puissant, nerveux et pourtant souple. Mais... un petit défaut, la fourche télescopique avant qui ferrailait de plus en plus. Après plusieurs vérifications de l'agent à Amiens, résultats passables.

J'ai donc signalé le cas à la Société Peugeot, qui, très courtoisement m'a répondu, et s'est mise en rapport avec ce garagiste : échanges de correspondance, visites, etc..., et ce 11 février, échange gratuit de la fourche par Peugeot.

De plus, en très bon revendeur et commerçant, cet agent a effectué cet échange en prenant à son compte le temps passé par son mécanicien.

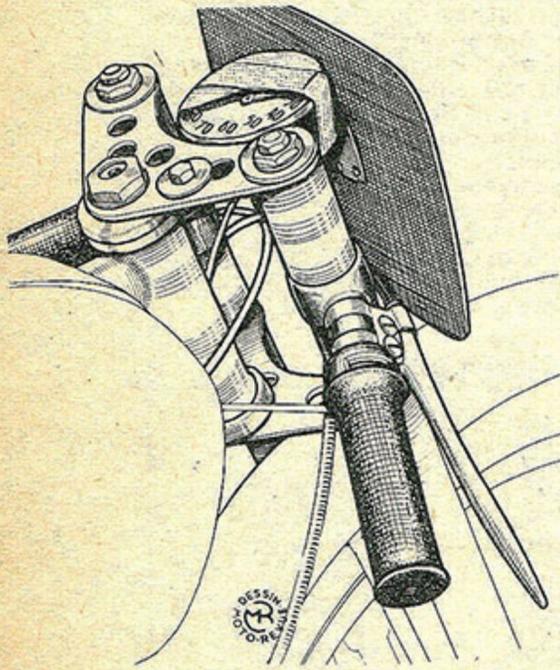
Je tiens donc à féliciter la Sté Peugeot et son agent pour ce geste de probité commerciale, qui mérite vraiment d'être signalé à tous mes amis lecteurs.

M. P. ROUSSEL, Amiens

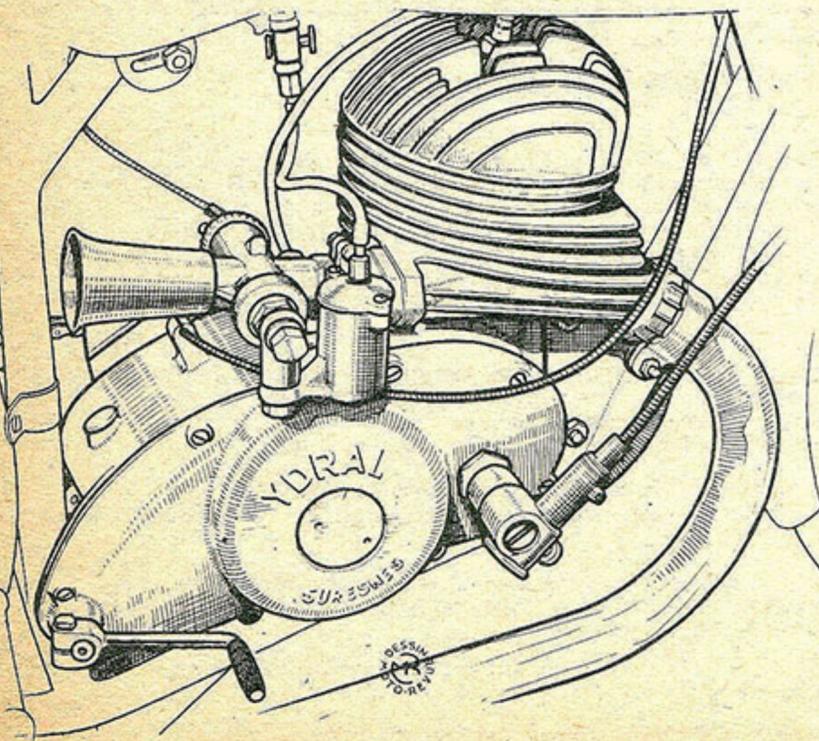
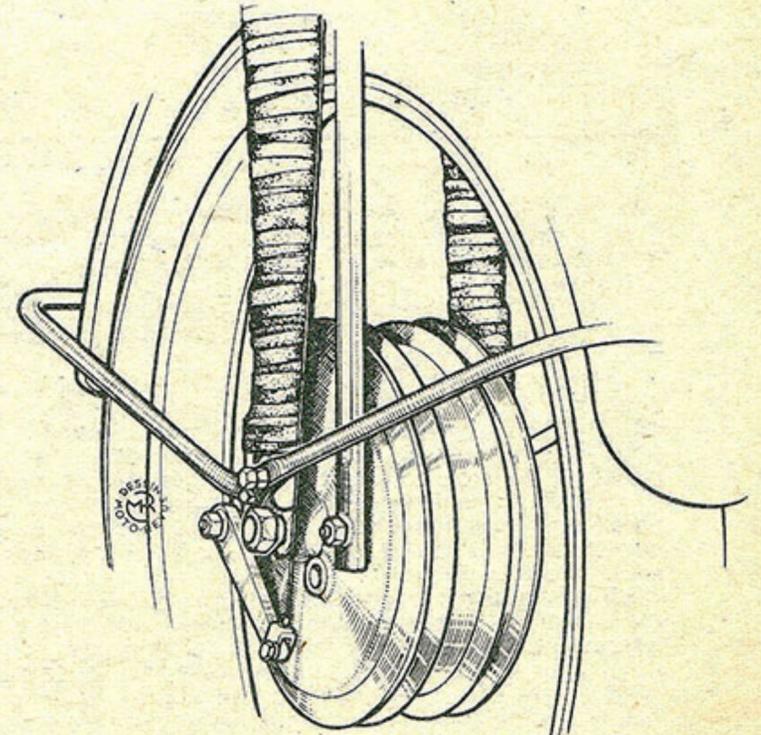


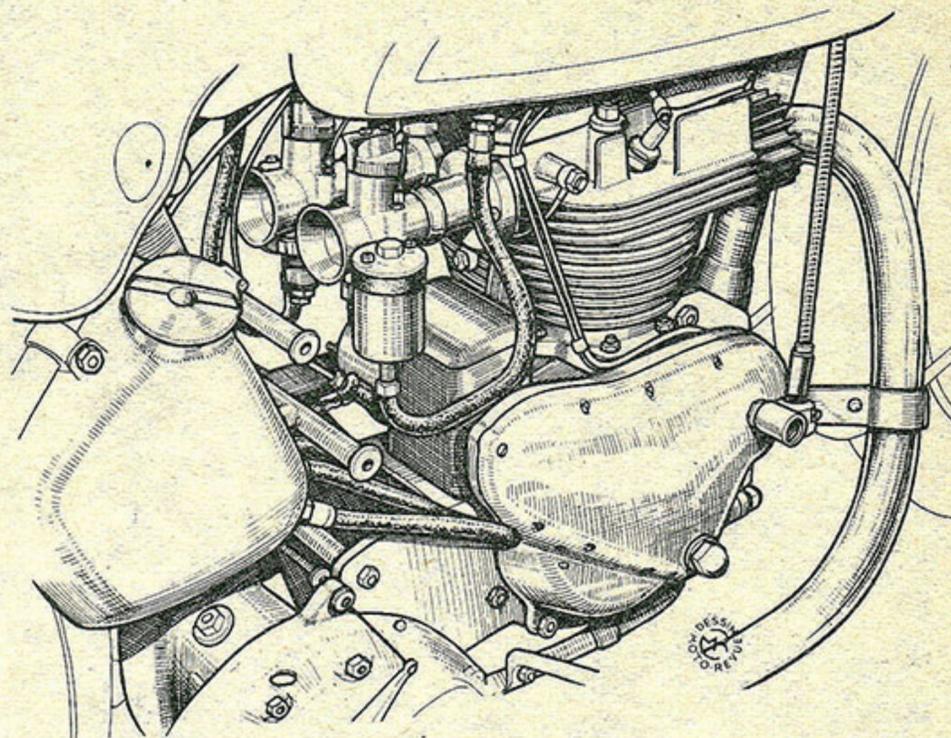
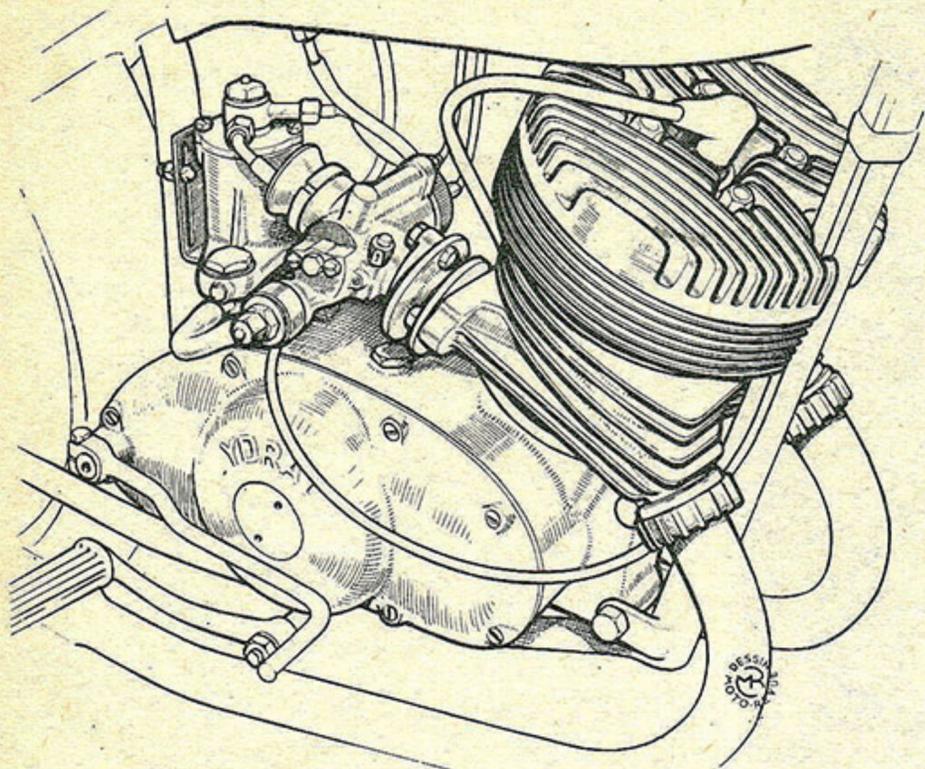
*Ci-dessus : Agache, sur la 175 Ydral. Remarquez la position très en avant du pilote et le profilage arrière du coussin-selle. A gauche : une curieuse vue en enfilade de la même machine.*

# Les « Spéciales » de la Cote Lapize

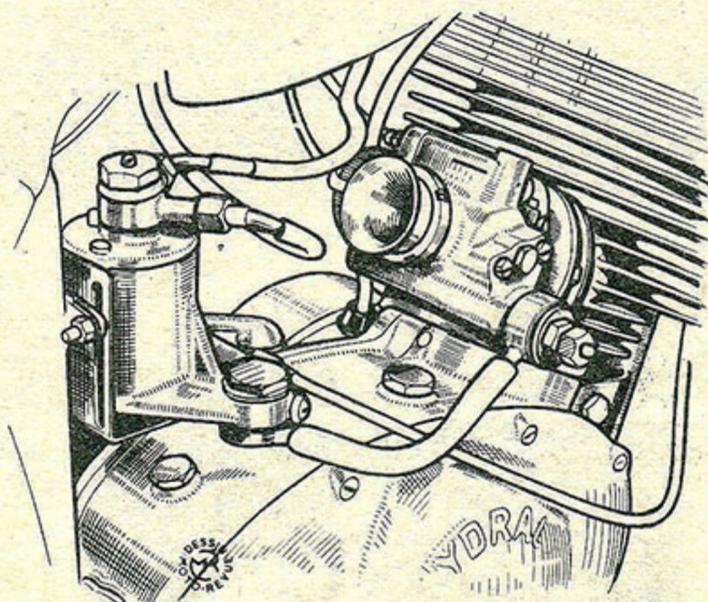


Nous avons pu obtenir quelques précisions au sujet de la 175 Ydral ci-contre, moteur réalisé et mis au point par la maison elle-même. Le taux de compression est de 7 à 1 et aux environs de 6.500 t.-m. la puissance développée est de 10 CV. Le diamètre de passage des gaz est de 25 mm. 4 et le gicleur utilisé est un 170. Remarquez le long pavillon d'entrée d'air du carbu à corps horizontal. A droite : le moyeu-frein avant réalisé par Feuillat pour sa 500 bicylindre. Ce moyeu se compose de deux coquilles vissées et tournées dans la masse.

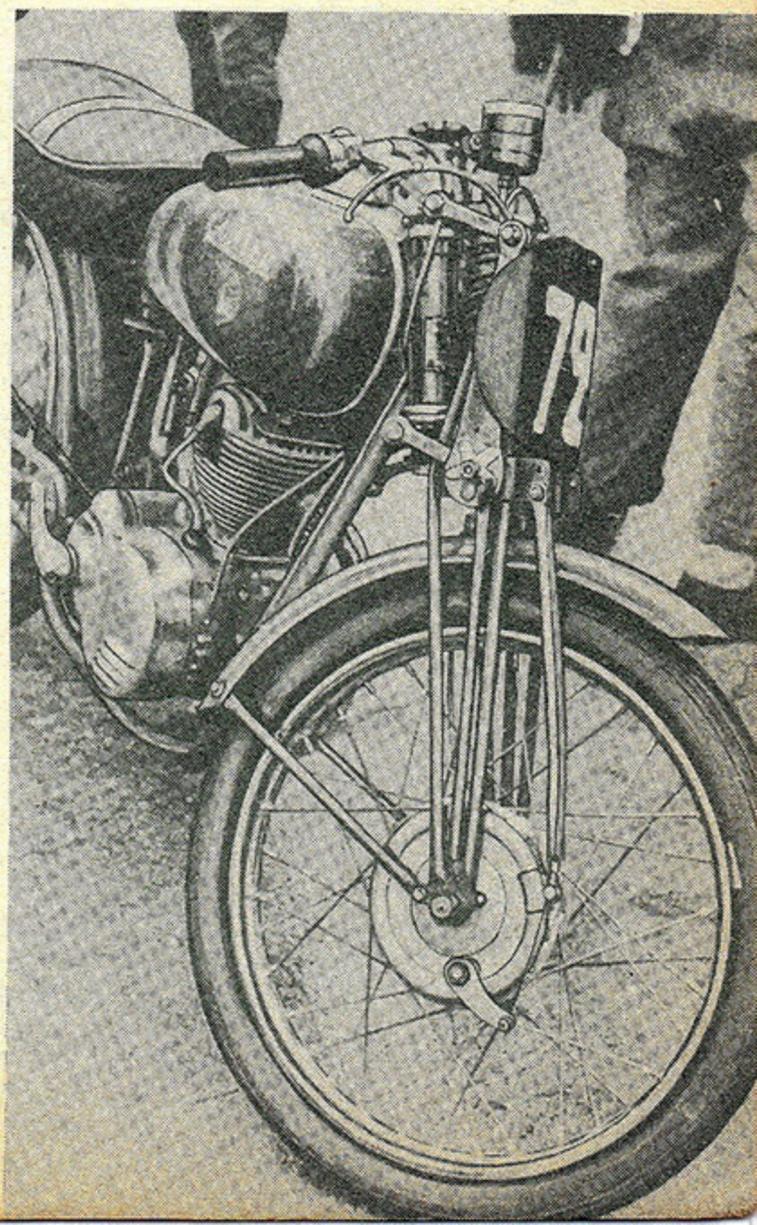
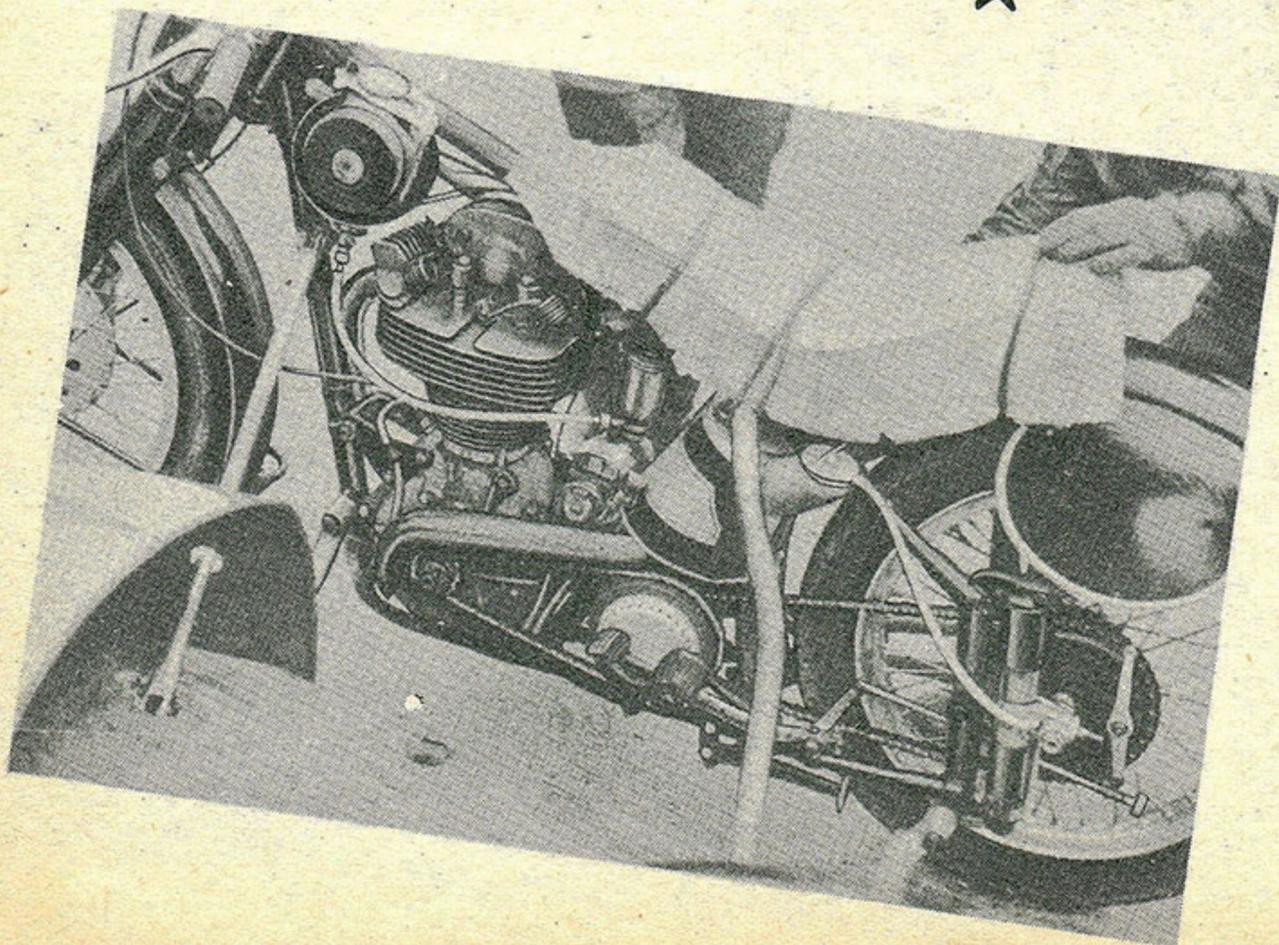




Sur la 175 de Caulier (ci-dessus), nous avons particulièrement apprécié la généreuse culasse en alliage léger, entièrement fraisée. Vues ses dimensions importantes, une encoche a dû être pratiquée sur la partie avant, afin de pouvoir passer le tube du cadre. A droite : sur la même machine, la carburation était assurée par un Amal T 15 RN avec une cuve séparée. Ci-dessous : la nouvelle Norton de Sceaux. Afin de gagner du poids, ce pilote avait remplacé le réservoir d'origine par un plus petit de forme circulaire. Remarquez le coussin-selle formé par un énorme bloc de caoutchouc-mousse.



En 1948, Feuiltaine s'était signalé à l'attention des sportifs en réalisant une 350 à compresseur, qui à l'époque fit pas mal de bruit. Vue l'interdiction du compresseur, nous avons revu la même machine, mais cette fois le cadre abritait un twin de 500 à alimentation atmosphérique par deux carburateurs (ci-dessus). D'une présentation impeccable, la 175 du jeune Guignabodet était munie à l'avant d'une fourche à parallélogramme haubanée. Remarquez également la très longue patte d'ancrage du frein avant.



## Le sport cyclomotoriste



## Victoire de l'équipe GAMILLE DAUDON

blent former l'élément luxueux de la corporation.

N'appelle-t-on pas Daudon le « grand couturier du cycle !... ».

### CLASSEMENT

1. Camille Daudon + 1.780 ; 2. Cipolat + 1.768 ; 3. Lefaint + 1.632, sur moteur Camille (Daudon Cucciolo) ; 4. Oubron + 1.554 (Oubron Le Poulain) ; 5. Verdier + 1.170 (CNC Cucciolo) ; 6. Chapelet + 1.106 (Chaplat Le Poulain) ; 7. Blanchet + 1.000 (Judenne VLT) ; 8. Ligault + 754 (Elan Cucciolo) ; 9. Philippe R. + 728 (Judenne VLT) ; 10. Mme Blanchet + 632 (Eric Cucciolo) ; 11. Galle + 630 (CNC Le Poulain) ; 12. Sartori + 542 (Sartorette Le Poulain) ; 13. Segal + 514 (Terche Cucciolo) ; 14. Thillien + 440 (Judenne VLT) ; 15. Fauvel + 416 (La Goelette VLT) ; 16. Lebesvue + 262 (Le Dauphin Le Poulain) ; 17. Pericaud + 186 Maurice Bonney Cucciolo) ; 18. Primaux + 130 (Cointot Cucciolo) ; 19. Choqueuse + 100 (Orgemont Sport Cucciolo) ; 20. Pillot + 40 (Pillot VLT) ; 21. Fleouter + 36 (Fleouter Le Poulain) ; 22. Morphyre — 40 ; 23. Pascaud — 156 ; 24. Grange — 204 ; 25. Mantovani — 218 ; 26. Delaunay — 268. 27. Merlo — 278 ; 28. Lacoste — 288 ; 29. Serat — 290 ; 30. Vermorel — 482 ; 31. Faure — 486 ; 32. Barale — 490 ; 33. Fau-

**P**ARTIS jeudi 13 entre onze heures et minuit du carrefour du Petit-Caporal à Alfortville, les 85 participants du Paris-Nice cyclomotoriste devaient rejoindre Nice le samedi après-midi (à partir de 15 h.) après avoir parcouru 1.062 kilomètres.

Cette épreuve d'endurance se courrait à la moyenne imposée de 30 kmh.

Trois zones secrètes de chronométrage, deux sur 5 kms, une sur 10 kms et des contrôles également secrets, infligeaient des pénalisations aux concurrents trop rapides ou trop lents.

Enfin, une épreuve de démarrage à froid, et une autre épreuve portant sur la maniabilité et le freinage devaient départager les ex-æquo.

De cette dure épreuve, Camille Daudon et ses co-équipiers Cipolat en sont sortis vainqueurs.

Les Cucciolo qui équipaient des cyclomoteurs d'une très belle technique (cadre poutre, fourche télescopique) firent merveille.

A la quatrième place, nous trouvons un autre spécialiste : Oubron, qui lui, avait fixé son choix sur le deux temps « Le Poulain ».

« Le Poulain » équipait également la monture de Chapelet, sixième derrière Verdier sur CNC-Cucciolo.

De cette confrontation, deux temps et quatre temps firent sensiblement jeu égal et les noms de Cucciolo et « Le Poulain » attirèrent l'attention des connaisseurs.

La participation étrangère était nulle, seul Roger Lapébie formant l'exception que confirme la règle.

Ayant trop demandé à son Kreidler dans la descente du Col de la République, Lapébie devait abandonner laissant ainsi le champ libre à nos constructeurs.

L'élément féminin était représenté par Mmes Blanchet, Fleouter, Audenaert et Michel et c'est la première citée qui devait enlever la palme, terminant dixième du classement général.

Sur le plan technique, l'ensemble des machines nous a paru nettement mieux préparé que l'an passé. L'ingéniosité et le sérieux des réalisations ne nous ont pas échappé, et les constructeurs de cycles qui s'intéressent aux cyclomoteurs sem-

## Au 2<sup>e</sup> rallye PARIS-NICE



*En haut : Mme Blanchet, pleine d'optimisme, quelques instants avant le départ. Ci-dessus : un concurrent qui aurait pu être dangereux, Roger Lapébie, mais abandonna au Col de la République. A l'extrémité droite, Robert Oubron, 4<sup>e</sup> au classement général.*

cheux — 516 ; 34. Porcher — 584 ; 35. Audenaert — 590 ; 36. Fletcher — 602 ; 37. Brunet — 640 ; 38. L. Philippe — 686 ; 39. Szopinsky — 780 ; 40. Lubin — 792 ; 41. Mme Audenaert — 858 ; 42. Ducher — 973 ; 43. Pericouche — 996 ; 44. Rospide — 1.004 ; 45. Lantillon — 1.078 ; 46. Lejeune — 1.112 ; 47. Alexandre — 1.164 ; 48. Cherigny — 1.172 ; 49. Guittion — 2.138 ; 50. Van den Abele — 2.604.

### SERCO AU DEUXIEME RALLYE PARIS-NICE

Devant la Maison de Nice, au départ du deuxième Rallye Paris-Nice, une foule nombreuse se pressait autour de la fameuse camionnette « VELOLUB » au bidon géant. Tous les concurrents étaient heureux de retrouver la sympathique équipe SERCO toujours au service des coureurs et de leurs cyclomoteurs.



# Nouvelles Sportives

## DU BEAU SPORT DIMANCHE A MONTLHERY

Courses qualificatives au Bol d'Or et au Championnat de France de la Fédération

C'est dimanche prochain 23 mars que se dérouleront à l'Autodrome de Montlhéry (S.-et-O.), sur le rapide circuit de 6 kms 283,40, les deux courses motocyclistes de vitesse de 3 heures chacune, qui compteront pour la Qualification au 24<sup>e</sup> Bol d'Or Motocycliste des 7 et 8 juin prochains, en forêt de St-Germain-en-Laye, et également pour l'attribution de points permettant le classement aux Championnats de France de la FFM. Un lot relevé de concurrents de valeur et les meilleurs champions de la spécialité se sont inscrits pour disputer ces classiques épreuves, dont les départs seront donnés de la façon suivante :

Dès 8 h. 30, les motos 175 et les sidecars s'élanceront pour leur ronde de 3 heures. Le record à battre en 175 est de 266 kms 736 établi l'an dernier par Tessier, de l'AMC Orléanais, qui, avec sa moto Terrot, fit 88 kms 912 de moyenne horaire. Dans cette cylindrée on retrouve près de 35 partants dont Tessier tenant du titre, Pahin, Tano, Mabilat, Poitte, Moser, Brunet, Meyer, Boucher, Michel, Betbèze, Bonin, Camus, Bappel, Canlier, Fromont, Rozé, Sutra, Guignabodet, etc...

En sidecars, Dufour, de l'AM Parisienne, doit fournir le vainqueur, le record à battre étant de 273 kms 776 (moyenne 91,259).

Après cette première course de 3 heures, on assistera à 12 h. 30 au second départ qui groupera les motos 500, 350 et 250 cmc.

Quelle émulation va fournir cette lutte où chacun aura à cœur de prouver sa valeur.

En motos 500, record à battre 342 kms 093 (moyenne horaire 114 kms 031) ; il sera certainement mis à mal, étant donné la présence des Gâté, Briand, Venin, Lallement, Bourlier, Piffaut, etc...

En motos 350 cmc., le champion de Jawa, Francoise, vainqueur du Bol d'Or, va reprendre un galop d'entraînement en tentant de tomber le record de 262 kms 380 établi par Copinet, à la moyenne de 87 kms 460. Dans la même cylindrée, on retrouve Guérin Bernard, de Bourges, Charlemagne, Hersant, Robbes, Belkéchout, etc..., tous hommes de valeur capables de battre les 500 cmc.

Enfin en 250 cmc., le record de 264 kms 871 (moyenne horaire 88 kms 290) déteu par Camus, doit être battu par lui, pourchassé par Bernard René, Martine, Guignabodet Robert, Rouchy, Rons, Dedieu, etc...

Enfin pour compléter la journée, précisons aussi que deux courses de chacune 75 kms se disputent pour les racers 500 et 750 sur le petit circuit si spectaculaire de 3 kms 500 et grouperont les meilleurs spécialistes des bolides de cylindrée réduite.

Pour les motos et sidecars, il y aura en compétition les coupes et la bicyclette offertes par Terrot, la coupe «Moto-Revue» au vainqueur du classement général et le challenge Interclubs qui sera disputé par l'AMCF, le Moto-Club Orléanais, le Moto-Club Châtillonnais, le Moto-Club de Moulins, le Sidecar-Club de France, etc...

L'organisation de la journée : Entrée à l'Autodrome au prix de 150 francs par personne. De grands garages sont organisés. Autocars de la Porte d'Orléans, Service navette, des restaurants et buvettes fonctionneront et une sonorisation par haut-parleurs renseignera les spectateurs sur le détail du déroulement des courses. Il y aura du beau sport dimanche à Montlhéry.

## MOTO-CROSS INTERNATIONAL DE ROMAINVILLE

C'est le 30 mars, sur le nouveau circuit dénommé le « Val d'Enfer », que l'Amicale Motocycliste de Romainville organisera un grand moto-cross international avec la participation de pilotes belges et anglais.

7 courses sont inscrites au programme. La première épreuve sera réservée aux débutants 350 cmc., tandis que les épreuves en 350 et 500 se disputeront sur deux manches et une finale.

Parmi les premiers engagés relevons les noms des belges Pickart et Degraux, de notre champion de France 500 Brassine, qui semble partir favori, et de nos internationaux Frantz, Lusseyrand, L. Brûlé, Perlin, Bourgeois.

Nous donnerons la semaine prochaine des précisions complémentaires sur ce moto-cross.

## GODEY, PELLAN, DARROUY, VEDETTES DU MOTO-CROSS A MARSEILLE

Le Moto-Club Phocéan, qui lança à Marseille le Moto-Cross, a prouvé une fois encore toute sa vitalité, en mettant sur pied une belle manifestation sur le terrain inédit de la Grotte Rolland.

A cette occasion, de nombreux champions s'étaient donné rendez-vous à Marseille, notamment les parisiens Godey et Bernot, les toulousains Darrouy et Matéos, le biterrois Abeyroux et le stéphanois Wolff.

L'élément sudiste avait comme chef de file l'expatrié, l'international Pellan et les meilleurs régionaux : Martin Jaubert (MCG), Darrouy (Toulouse), sortirent vainqueur. Mais ce sont les grosses cylindrées qui constituaient l'attraction du jour. Là, Godey n'eut aucune peine à afficher sa supériorité, mais il trouva en Darrouy en 350 cmc., et en Pellan en 500 cmc., de rudes adversaires et le duel de ces trois hommes fut de toute beauté.

Le Moto-Club Phocéan annonce un nouveau moto-cross pour le 30 mars au même endroit. Nul doute qu'il ne connaisse un succès supérieur au premier.

J. TAVAN

### RESULTATS

Catégorie au-dessus de 125 cmc. à 250 cmc. — 1<sup>ère</sup> série : 1 Romano Marius (AM Marseillaise) ; 2. Rosati Emile (AM Marseillaise) ; 3. Ville Albert (MC Phocéan) ; 4. Annesi Roger (MC Phocéan). — 2<sup>e</sup> série : 1. Martin Jaubert (MC Gombertois) ; 2. Audemard Henri (MC Toulon) ; 3. Tremellat Albert (MC Gombertois) ; 4. Jouve (MC Gombertois). — 3<sup>e</sup> série : 1. Darrouy Auguste (MC Toulousain) ; 2. Abeyroux Jean (MC Biterrois) ; 3. Reynaud Paul (MC Gombertois) ; 4. Wolff André (St-Etienne) ; 5. Optyker Norbert (MC Phocéan).

Catégorie au-dessus de 250 cmc. et jusqu'à 350 cmc. — 1<sup>ère</sup> manche : 1. Godey Paul (Paris). — 2<sup>e</sup> manche : 1. Godey Paul (Paris). — 3<sup>e</sup> manche : 1. Godey Paul (Paris).

Classement général. — 1. Godey Paul (Paris) ; 2. Darrouy A. (MC Toulousain) ; 3. Matéos Pierre (MC Toulousain) ; 4. Bernot Claude (Paris) ; 5. Abeyroux Jean (MC Biterrois).

Catégorie au-dessus de 350 cmc. et jusqu'à 500 cmc. — 1<sup>ère</sup> manche : 1. Godey Paul (Paris). — 2<sup>e</sup> manche : 1. Godey Paul (Paris). — 3<sup>e</sup> manche : 1. Godey Paul (Paris).

Classement général. — 1. Godey Paul (Paris) ; 2. Pellan Pierre (MC Phocéan) ; 3. Marrou Gabriel (MC Gombertois) ; 4. Vial Roger (MC Toulon) ; 5. Rouleau (MC Toulon).

Classement des Coupes : Coupe Berger : Le MC Gombertois — Coupe Georges Lieutaud : Challenge : le MC Gombertois.

## MOTO-CROSS INTERNATIONAL D'OUVERTURE A TOURS

Le 9 mars dernier, plus de 10.000 spectateurs massés le long des palissades et sur les pentes du parc de Grammont, assistèrent au 1<sup>er</sup> moto-cross de la saison. Cette épreuve internationale groupait les trois champions de France : Klym René (250 cc), Melioli (350 cc), Brassine (500 cc), Godey, les belges Meert et Baeten, les anglais Ogden et Bentham et de nombreux autres coureurs de valeur.

Voici les résultats enregistrés dans les différentes catégories :

250 cmc. — 1. Klym René ; 2. Humbert Jean ; 3. Perry ; 4. Legrand ; 5. Leroux ; 6. Moreau ; 7. Bonnet ; 8. Boyer ; 9. Rademacher ; 10. Delpeyrat ; 11. Ribière ; 12. Millet ; 13. Chaumette.

350 cmc. — 1. Barat ; 2. Melioli ; 3. Bernot ; 4. Juigné ; 5. Perry ; 6. Martin ; 7. Perrot ; 8. Godey ; 9. Vinetty ; 10. Douis ; 11. Klym Robert ; 12. Tardif.

500 cmc. — 1. Baeten (belge) ; 2. Meert (belge) ; 3. Godey ; 4. Frantz ; 5. Ogden (anglais) ; 6. Brassine ; 7. Bentham (anglais) ; 8. Lusseyrand ; 9. Lejeune ; 10. Vouillon ; 11. Juigné ; 12. Mouchet ; 13. Desmoullins ; 14. Coulon.

350 cmc. Militaires. Ecole d'Application du Train. — 1. Tiarcelin ; 2. Plou ; 3. Jousseau ; 4. Druet ; 5. Pierron ; 6. Carrège.

## RALLYE REGIONAL SMF

Plus de 60 participants motocyclistes à cette sortie ont parcouru l'itinéraire des routes du Grand-Bois, pour disputer la Coupe offerte par les Ets Outillage Févi.

Le SM Forézien, le Baldago's MC de Tarare, le MC du Furan de St-Etienne et le MC Ripagérien avaient mis leurs meilleurs pilotes en compétition.

### CLASSEMENT INDIVIDUEL

1. Carrier (SMF) ; 2. Vial (SMF) ; 3. Tartary (SMF) ; 4. Triomphe (Baldago's) ; 5. Richaud (SMF) ; 6. Guichard (SMF) ; 7. Seux (SMF) ; 8. Bernard (SMF) ; 9. Meyer (Ripagérien) ; 10. Grange (SMF) ; 11. Barth (MC Furan) ; 12.

Chalon (Baldago's) ; 13. Terrasse (SMF) ; 14. Petit G. (Vive. de Gier) ; 15. Murat (SM), etc...

### CLASSEMENT PAR CLUBS COUPE FEVI-CHANCE

1<sup>er</sup> SMF : Carrier 1 pt, Vial 2 pts, Tartary 3 pts ; 2<sup>e</sup> Baldago's Tarare : Triomphe 4 pts, Chalon 12 pts, Combrichon 22 pts ; 3<sup>e</sup> MC Furan : Barth 11 pts, Gagnaire 18 pts, Kerchner 20 pts ; 4<sup>e</sup> MC Ripagérien : Meyer 9 pts, Petit 14 pts, Robert 35 pts.

## dans les Clubs

■ MOTO-BALL SPORT FOREZIEN. — Voici la composition du bureau pour 1952 : Présidents d'honneur : MM. Richaud et Haon. Président actif : M. Fillion. Vice-Président : M. Chimoul. Secrétaire : MM. Vidal Antoine et Davier Henri. Trésorier : MM. Bénére Jean et enabe Jean. Directeur sportif : M. Terrasse Marcel. Directeur entraînement : M. Chometon Gilbert. Directeur équipement : M. Carrier Gabriel.

D'autre part, nous organisons le 23 mars un match amical contre le Moto-Ball de Paris. Le bénéfice intégral sera versé au profit des Vieux de la Ville.

■ SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN. — Sortie 23 mars : La Ferté Alais (Sablière). Sortie 30 mars : Ermenonville (La Petite Sablière). Sur N. 330, Direction Senlis, chemin à droite à 1 km du pays, fléchage.

Isolé cordialement invités aux réunions et sorties. Renseignements au siège social, 1, place de la Bastille, les 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> vendredi à 21 h., ou écrire au Président G. Richard, 13, rue du Clos, Paris, 20<sup>e</sup>.

■ AMICALE MARSEILLAISE MOTOCYCLISTE. — L'AMM a le regret d'informer tous les concurrents qui auraient désiré participer à la Course de Vitesse pour Motos de Série qu'elle devait organiser le 23 mars à Marseille, que pour des raisons techniques et indépendantes de sa volonté, le Comité Directeur de l'AMM a été dans l'obligation d'annuler cette épreuve.

## A LA F.I.M.

La dernière réunion de la FIM s'est soldée par une série de nouvelles réglementations sur les machines de course pour la prochaine saison, comportant des mises au point au sujet des systèmes d'échappement, garde-boue et carénage, ainsi que de nouvelles définitions du sidecar et du cyclecar, deux véhicules appelés à se mesurer au cours des épreuves à venir.

Ces réglementations intéressent constructeurs et coureurs privés qui devront s'y conformer dès maintenant.

### Garde-boue

Les deux roues de la machine doivent être pourvues de garde-boue, ou d'éléments de carrosserie pouvant fournir une protection identique à celle d'un garde-boue.

L'espace libre entre le pneu et le garde-boue ne peut être inférieur à 1 centimètre. L'enveloppement minimum des garde-boue sera de 100° pour la roue avant et de 120° pour la roue arrière.

Ces angles sont mesurés à partir d'une ligne horizontale passant par les deux axes de roue (le pilote sur la machine et éventuellement le passager pour un side). Les garde-boue ne doivent pas être prolongés de plus de 20° en dessous de cette ligne.

### Echappement

La totalité des gaz d'échappement doit être évacuée vers l'arrière au moyen de tubes (1 ou plusieurs) dépourvus d'orifices latéraux quelconques et disposés suivant une ligne parallèle au déplacement de la machine.

L'inclinaison du tube vers le haut ne doit pas excéder 10° par rapport à l'horizontale.

L'extrémité du tube (ou des tubes) ne doit pas dépasser l'extrémité postérieure

de la machine, représentée par le garde-boue ou l'éventuel carénage, il n'est pas prescrit de longueur minimum, et le tube pourra être très court, à condition de respecter l'orientation vers l'arrière et que les gaz d'échappement ne soulèvent pas de poussière ni ne causent de gêne aux autres concurrents.

Tout dispositif pour évacuer les vapeurs d'huile (ou l'excédent d'huile) doit être disposé de manière à ne pas déboucher dans l'échappement, ce qui risquerait de produire une fumée grasse, susceptible de gêner les autres concurrents.

## Carénage

Liberté totale est laissée pour les machines de records. En ce qui concerne les motos à deux roues et les sidecars pour les circuits ou autres compétitions en dehors des records, il est admis un carénage qui n'excède pas la largeur du guidon de 10 cms. La partie avant du carénage ne doit pas dépasser de 10 cms l'aplomb du pneu avant. La carrosserie doit laisser la plus grande liberté de mouvements au pilote, soit pour la conduite, soit pour monter ou descendre de machine, opérations qui doivent pouvoir être effectuées facilement sans démonter tout ou partie de la carrosserie.

La partie postérieure du carénage ne doit pas dépasser de 30 cms l'aplomb du pneu arrière de la machine.

## Sidecar

Par sidecar s'entend un ensemble composé d'un châssis, d'une roue et d'une carrosserie (destinée à recevoir un passager) fixé sur le côté d'une motocyclette.

Le diamètre et la section de la roue du side ne doivent pas être inférieurs à la plus petite roue de la machine. La voie du véhicule (la moto en position verticale dans le cas d'un sidecar inclinable) ne peut être inférieure à 80 cms.

La carrosserie pour le passager doit être placée entre la roue du side et la moto. La roue du side doit obligatoirement être munie d'un garde-boue et d'une plaque de protection pour le passager. L'emplacement réservé à ce dernier doit présenter une superficie horizontale de 80 cms de long sur 40 cms de large. La surface frontale de la carrosserie doit être au minimum égale à celle d'un rectangle de 30x40 cms. Pour les tentatives de record et certaines courses (à condition que le règlement particulier le spécifie) un lest de 60 kgs pourra remplacer le passager, mais dans les mêmes conditions de logement que pour un passager, le lest ne

pouvant faire partie intégrante du véhicule. L'emploi du lest, tout en restant soumis aux mêmes réglementations que le cas du passager, autorise un couvercle fermant l'ouverture d'accès du passager.

## Cyclecar

Ce mot désigne tout véhicule à 3 roues autre qu'une moto avec sidecar. Il doit comporter obligatoirement au moins 2 places, pour le pilote et un passager. Les sièges peuvent être disposés côte à côte, en tandem, ou décalés. Largeur minimum des sièges : 40 cms. La voie du véhicule doit être supérieure à 80 cms. Le remplacement du passager par du lest est autorisé dans les mêmes conditions que pour le sidecar. Liberté absolue est laissée pour la carrosserie du véhicule.

La décision de la FIM de faire courir ensemble les sides et les cyclecars dans une formule unique (catégorie B véhicules à 3 roues) nécessitait une mise au point de la formule « cyclecar » qui jusqu'à présent était d'une incertitude déplorable.

Rappelons que dans une course mixte de sides et cyclecars le départ est donné moteur en marche, tandis que les épreuves ne comportant au départ que des sides continueraient à être données moteur arrêté.

# 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 comptent 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

**MOTOBECA** 350 R46C culb. susp. av. ar. tél. 1500 kms. CLAIRE r. St Roch Cambrai

**MOTOB.** 500 sup cul. REY 50 r. P. Brossolette, Asnières.

**MOTOB.** 350 cul. parf. état 100000 samedi. LEGRAND 70 r. du Dr Bauer Saint-Ouen.

**SCOOTER** Bernardet 250 cmc. 300 kms 101 r. de Vaugirard Paris-6<sup>e</sup>. Tél. LIT 48-00.

125 JONGHI E50 impec. 1951 75000. PAS. 69-84 13 h.

G. HERSTAL 500 culb. side Bern. 1 pl 1/2 140. GAHINET 50 r. Racine Montrouge

Ariel 350 cul. sus. AR d. mod. gar. px 250. ETO. 37-99 repas

TERROT 350 HLC 350 bon ét. 31 rue Cavendish Paris-19<sup>e</sup>.

MOTOBECA 250 lat. bon état 55000. CADOUX 7 r. Mal Joffre, Versailles (SO).

MOTOCONF. 350 culb. parf. état 85000 MINETTE 14 bis r. Denis Papin Puteaux (Seine)

SIDE 500 Magnat Debon. Clauzet 36 av. Alphand St Mandé

M. GOYON 500 cul. LS5L sus ar. eq. px int. t. l. j. 18h. et sam. Masson 50<sup>nd</sup> Vanne Cachan

Scouter AGF 2 cv pf. ét. 110. Concierge 30 r. d. l. Mare-20<sup>e</sup>

GNOME 750 spéc. police t. b. ét. Terrot 500 s. ar. Bouchard 68 A. Charles Tellier, Houilles (S.-O.) ts les jours.

150 PEUGEOT lux 4 vit. 75. Lajudi 6 r. E. Renan Issy-Mx

PEUGEOT 125 4 v. parfait état sélecteur pied. BAULL 14 r. St-Séverin, Paris.

TERROT 125 culb. b. ét. px int. Escartin 89 av. Gambetta

175 MOTOBECA Z2C 3000 k. comp. équip. impec. 130000. Tridon 8 av. Carnot GAL.62-23

MOTOB. 175 exc. ét. équip. 125000. CHAPARD tél. samedi seul. LAB. 25-32.

FN 1000 cc av. sidecar. tr. bs px Chaudeau A. 1 r. Lina Fresnes

PEUGEOT 125 51 f. tl. 3500 k. 1150000. André 68 rue Lulong

BSA 250 chr. av. tan-sad parf. ét. Vacherot 5 r. Couche 14<sup>e</sup>

M. DEBON 125 MATD 7500 k. sel. pied cde par culb. c. nve Spornier 24 av. Jules Janin-16<sup>e</sup>

600 JAP ét. m. b. pns 35000. Epicerie 22 r. Pradier, 19<sup>e</sup>.

BSA 500 culb. A7 star twin av. side f. tél. av. ar. px 270. Breux 24 r. Pali-Kao Paris-20<sup>e</sup>

GN. RH. AX2 pf. ét. av. side px à déb. LENGRAND 175 r. de Paris, Les Lilas.

500 DOLLAR mot. Chaise culb. imp. 60 Laurent 48 b. r. Pajol

BERNARDET 250 moteur nf Duhamel 6 r. Solidarité 19 vis. 12-14 nomb. acces. px int.

PEUG. 156 équ. 150 cc 13000 k. px 85000. FASANINO 8 r. J. Bart, Deuil (S.-O.)

SIDE Peug. 500 bloc culb. 4 v. sel. or. 100. Mén. 79-94.

350 MOTOBECA sport culb. 4 v. sel. 110 vis. sam. dim. 18 bd Sellier, Montgeron T. 177.

JAWA 250 ref. neuf 175000. MEN. 64-18.

TERROT RGAS 5 cv cul. sel. ét. nf à v. ou éch. c. p. auto 34 r. Mirabeau Aulnoye (N.)

V. ou éch. Gil. H. 350 cul. p. état c. 150 ou 175. Tarroni 12 av. du Bois, Chatenay S.

MOTOB. 125 culb. 1951 5000 k. Rallye 98 rue Lamarck-18<sup>e</sup>.

JAWA 250 cc. équipée luxe cme neuve. BALL PRO. 38-97

7 CV TERROT av. side t. b. ét. 160. Cordier 48 r. Glacière

SIDE Gn. Rh. CV2 flat twin 2 carb. méc. pn. b. ét. Roques 7 r. J. Perret, Colombes.

NSU Fox 100 culb. 1951 impec. Brochet 1 r. du Mont Vitry sam. et t. l. j. ap. 18h

125 culb. Motob. bien équip. 115. Vis. NIEL GARAGE, 8, rue Fourcroy, 17<sup>e</sup>.

ZUNDAP. KS 600 side Bern. LUCE 48 r. du Génie Vitry (Seine) vis. soir 19 h. dim.

JAWA 350 bic pf. ét. vis. 19 h. Santi 200 bd Charonne-20<sup>e</sup>

Motob. 500 culb. 85000. Moulin 12 r. Sadi Carnot Montrouge

SIDE léger 125 à 350 bon état. COUSIN 204 bd A. France, Saint Denis.

600 SARO s. cul. tél. neuve px 240000. 500 Ang. 80000. b. état. COHENDET 38 r. Tour d'Auvergne, Paris-9<sup>e</sup>.

MOTOC. 500 cul. 4 vit. sélec. av. side Bern. GATELET 14 r. des Meuniers-12<sup>e</sup>. 8 à 18 h

SUNBEAM S7 6000 kms impec. 305. Cornet 12 r. de Civry.

ARIEL 350 cul. impec. pns nf. Caubas 1 r. Agathe, Puteaux

TERROT 4 cv ét. méc. ref. nf eq. compl. vis. sam. et dim. 24 bis av. Rigaud Achères SO

IMME R100 ss gar. 6000 k. tte eq. tr. urg. T.54 Anet (E.-L.)

250 Allem. 4 v. sel. pf. 85000 Lacoste 37 av. Pte d'Asnières

TWN 3 v. sel. pr. int. BORIS 26 D. Roux Colombes Mal.15-96

Norton 500 16H bon état pns peufs. Bouglet 8 r. Maurice Berteaux, Velizy (S.-O.)

SIDE Simard DKW 500 SB 4 vit. 170. ou sépar. DECHOUX 13 rue du Centenaire Puteaux

SIDE Bernardet g. rout. Herment 104 av. Grésillons, Asnières sam. dim. et soir 18h.30

350 DKW NZ b. é. 130. Franchi 25 r. de la Défense Issy Mx

GN. RH. 750X culb. sélect. 4 4 vit. side Bernardet canad. neuve 145. Lallan 33 Grande Rue, Savigny sur Orge (S.-O.)

TRI Peugeot t. b. ét. 65000. Bruillard 110 r. de Bercy-12<sup>e</sup>

INDIAN 1200 f. tél. ét. nf MENIGOT, Lorris (Loiret)

500 M. DEB. 51, 9000 k. av. ou ss side Simard ou Steib. Bourdi 53 Infroit Champigny

JONGHI 100 3 v. sel. urgent 79 r. des Rieux Fontenay s/B.

350 PEU. lat. px int. Dorison 54 r. N.D. d. Victoires v. sam.

BSA 500 M20 av. side bon état. PHILIPS Arg. 70-30.

BMW R12 side Simard 1 1/2 nf 210 tr. intér. urg. KINSCH Docks, Tharon (L. Inf.).

MOT. NSU 4 cv av. side imp. 150000 à saisir cse dép. 25 bis r. Em. Duclaux Suresnes

MOTOB. 2 cv exc. aff. 48000 Peug. 125 équ. b. état 65000 350 Motob. 1950, 4000 kms, f. tél. sus ar. cme nve 190. 93 r. E. Savart, Montreuil.

PUCH 250. Ecire 71 r. des Gravilliers, M. DILTOER.

FART. v. vélomot. Jonghi 100 cc b. ét. Delanoy 174 r. de Courcelles Paris Wag. 57-02

TANDEM Deryn 4500 k. t. équip. LEMOINE r. Cimetière, Montlignon (S.-O.).

100 cmc. 3 vitess. 42.000 fr. 125 cmc 4 vitess 85.000 fr. 125 cmc. culb. 120.000 fr. 175 bloc 4 vitess 130.000 fr. 250 cmc. culb. 4 vit. 130.000. 350 cmc. culb. 4 vit 130.000. 500 cmc. 4 vit. sel. 130.000. Echange - Crédit - Reprise DELAIRE 4 imp. de la Gaîté Paris DAN. 55-43.

175 DS MALTERRE AMC 1951 tte équipée f. tél. susp AR M. LAINE, TRI. 37-44 (heures travail.).

NEW-MAP 125 AMC f. tél. sus. ar. RIO, Lab. 98-10 Poste 404

350 BSA juin 51, 7000 kms. Vert et chrome impec c. nve BEVEREN 18 r. Mesnil, 16<sup>e</sup>.

JAWA 350 impec. ts les jrs 8-18 h. PEYRABOUT 7 quai de la Marine, Ile St Denis

PARTICULIER vend Norton 500 cc. ES2 impec. 230000. SCHOECH, rue de Clairvaux Dijon (Côte d'Or).

BSA 500 A7 nve chr. 260. LABADIE, Grenade (Hte Gne).

350 lat. Motoconf. bon état eq. 100000 LAUBY Ent. 07-64 23 r. Ferme, Vitry s/Seine.

A MOTO STOCK 11 Villa St-Michel, Paris-18<sup>e</sup>, vous trouverez un grand choix motos de 40 à 250000, ttes marq. révis. et à rem. etc. Dynamos pr ttes motos ang. all. sides pns occ piéc. dét. BMW Renault 4 cv etc... Ouvert samedi-lundi.

TERROT 500 culb. 51 ét. nf LEFEVRE 32 r. Polonceau-18<sup>e</sup>

ROYAL 350 culb. 4 vit. sélec. 5800 k. visib. sam. ap. midi Bourin 44 b. R. Raulin Lyon

DKW 500 SB sélec side sport origine impec. à 19 h. Weiss 106 bd V. Hugo, Clichy.

100 P53 40000. GILLON 12 r. P. Curie, Nanterre (Seine).

ROYAL 5 cv 49 télesc. gar. Leclerc 56 r. Marx Dormoy-18<sup>e</sup>

MOTOBECA 125 latéral b. ét. 75000. MOUTON 36 rue Victor-Hugo, Levallois.

G. R. AX2 side cap. b. ét. px int. vis. sam. dim. 40 r. Guy Moquet, Malakoff.

PUCH 125 TT impec. Floret 29 r. Victor Hugo Asnières.

BSA M20 side Bern. avion parf. ét. 170 GEDEL 94 r. Amelot-11<sup>e</sup> 8à18h. sf sam. dim.

MOTOBECA 125 4 t. L. 1948 50000. PERIN tél. ODE. 68-38

SAROLEA 600 culb. side grd tour. impec 170. après 6 h. 6 bis Villa Dupont, 16<sup>e</sup>.

PUCH S4 250 ét. nf. 218 Gl Leclerc, Viroflay (SO). Tél. Chaville 12-62. 115.000.

BMW 600 lat. av. ou ss Précision. Porteur CLI 10-92.

BSA 750 cul. side 180000. Ramon 276 rue Belleville-20<sup>e</sup>.

175 MOTOBECA un an 9.500 kms, tan-sad. Ecr. BOUCQ, 9 rue Constantinople, 8<sup>e</sup>.

INDIAN 1200 t. b. ét. sid. AL pn. n. 150.+mot.+pn. n. Caillon 7 r. Beauséjour, Suresnes

GCCAS. exc. Motob. D 45 b. 6000 k. eq. ALLERY 5 b. r. Champagne Vert Galant (SO)

MOTOB. 2 cv side Carpio chas. sport pour 250-350 ens. ou sép. b. ét. méc. acces. Ecr. PUISSANT 80 bd Serurier.

MOTOB. 175. Z2C nve équip. prix int. BOURDIN 89 rue Baudin, Levallois.

R. ENFIELD 350. ROYER 2 pl. de la Mairie, Arpajon (SO).

NEW-MAP 108 culb. 55. Gayraud 192 r. de Paris, Lias.

PEUGEOT 350 t. b. ét. 60000 NOTTON 137 bd Brune-14<sup>e</sup>.

CONDOR 6 CV 2 cy. imp. Leblan 59 r. Verdun Champigny

SIDE Bernardet bas px 11 r. Mireille, Le Bourget (Seine)

125 MOTOB. lat. exc. état t. équip. s. susp. à 19 h. BRINON 18 r. Letort, 18<sup>e</sup>.

MATCH. 350 tél. nve + sac. Mueser 241 r. Paris, Montreuil

M. DEBON M4 125 culb. t. b. ét. Trillard 30 r. P. Leroux-7<sup>e</sup>

TANDEM Deryn ét. nf 75000 Rouget, 213 bd Voltaire, 11<sup>e</sup>

TERROT nve 5000 kms. COMPAIN 25 rue de l'Aude, 14<sup>e</sup>.

TERROT 125 culb. 51 exc. ét. 95000. TRO. 30-46, repas.

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

OCC. except. Scooter speed nov. 51, 2000 kms, encore sous gar. ODE. 65-56 (h. tr.)  
 R. GIL. 750 imp. av. side 145. Rep 125 lat. 20 r. F. Faure Vincennes ap. 18h. et sam. dim.  
 H. DAVIDSON bleue sel. dble parf. état. ARNOLD 35 bd de l'Ouest, Le Raincy, T. 318.  
 TERROT 125 ETD neuve. ODE. 35-80.  
 ALCYON 125 51 4000 k. t. éq. ét. nf px intér. LEC. 57-53  
 PEUGEOT 125 P56 1951 9500 k. éch. side Simard ét. nf 1 pl. 1/2 ct. side 1 pl. ou caisse Fernand 40 r. de Provence 9°  
 TERROT 500 der. mod. b. ét. tél WAG. 89-90 M. Poulenard  
 350 MATCHLESS f. tél. ét. nf CARO 69 r. Dulong, 17°.  
 SIDE Précision 1951 gauche gd canad. nf 48. WAG. 08-79.  
 PEUG. 56 125 4 vit. sé. t. b. ét. t. s. comp. Dugué Prothèse Dent, 21 rue St Jacques, 5°  
 BSA 500 culb. 4 v. a. ou ss side. Sard 6 r J Verne Puteaux  
 TERROT 4 cv culb. bon ét. 105 19 r. Château d'Eau-10°  
 SCOOTER Lambretta luxe 51. Gautier KLE. 23-72 h. repas  
 750 R. Gillet caisse t. b. ét. 10 r. F. Reclus, Choisy le Roi  
 125 PEUGEOT f. tél. 4 v. 3000 k. Henri 52 r. Goutte d'Or 18°  
 R. GILLET 9 cv side g. t. imp. 6 pn. lat. 24 amp. mot. nf. Pillet 76 r. Marcelle, Lilas.

JONGHI 125 parfait état 65. Tél. ETO. 41-41.  
 515 PEUGEOT cul. side Bern. pn. neuf parf. état. MELER 12 r. Gab. d'Estrées, Vanves  
 SIDE léger Simard ét. neuf vis. dim. t. l. jrs. FAVIET 20 r. Senlis, Stains (Seine).  
 FN 350 culb. sé. t. sad bn chaus. 75. Ringuède Ely. 93-12  
 Guiller 175 AMC 3000 k. imp. Cse ach. voit. 140. GRE. 43-06  
 SIDE bon état droite 15000. S'adres. le dimanche 24 bd Cascade, Juvisy (S.O.).  
 PEUGEOT 150 4 vit. sé. klax. fourche télesc. jant. chrom. 2000 k. t. sad 100000. Taillade 12 pas. des Soupis, 20°.  
 125 ETD neuve à éch. c. + forte même val. ou soulte GOUBERT Café, Baule, Loiret  
 R. ENFIELD 350 cul. sélec. mot. et pneus impec. 165000. MILLOT 66 r. Brancion-15°.  
 BMW 750 culb. impec. 1 pneu neuf rechange. CREUZE, Marigny-Brizay (Vienne).  
 ARIEL 500 V. G. imp. vis. jeudi et soirs 19h. 220. Lewandowski 8 sq. Léon Guillot, 15°  
 250 ALCYON culb. sélect t. sad Méral sacoch. jant. chrom. cme nye 5000 kms, 90000. Tél. 95 à Brunoy, sauf mardi.  
 2 B. scoot. Ardent 48 cmc. ét. nf 50 et 55000, CHA. 45-25.  
 BMW R73 750 culb. d'orig. side Simard 1pl.1/2. Kummer 10 r. Montevideo TRO. 69-69.

500 AJS sus. ar. f. tél. 3000 k. Zenkl 6 pas. Four à Chaux-19°  
 BSA 500 M20 120000. SEBOT 103 r. Javel (après 19 h.).  
**ON DESIRE ACHETER**  
 RECH. carrosserie Bernardet 1 pl. 1/2 INV. 86-82 (sauf dim.)  
 CHERCHE Harley ou Indian Bidou 131 rue Bercy, Paris.  
 ACH. magnéto-dyn. 1 ou 2 cyl. Lajudi 6 r. E. Renan Issy-Mx  
 ACH. ttes motos au comptant FAURIE 8 av. St-Ouen Paris  
**ACHAT COMPTANT**  
 tous vélocycleurs, motos, scooters,  
**DELAIRE**  
 4 imp. de la Gaité Dan. 55-43  
**LADEVEZE ACHAT MOTOS COMPTANT**  
 Dépôt - Vente - Crédits et repr. de votre ancienne motocyclette, ETO 24-66, Paris-17°  
 50, rue Brunel.  
 PART. ach. compt. M20 ou 16H b. ét. Vanhée 74 bd Batignolles  
 MOTO NERACAR, acheteur bon prix même incomplète ou accidentée Paris, 146 r. Montmartre, Paris-2°.  
**VOITURES A VENDRE**  
 PEUGEOT 5 cv 172 R. bas px et poste radio portatif neuf. ANDRE, CHA. 45-25.

MATHIS 9 cv 33 tr. b. état 6 pns 140000. MARGEZ 53 av. Colombes, Gennevilliers.  
**SINGER** Le Mans 6 CV grd sport vendus ou repr. belle moto. Crédit DELAIRE, 4 impasse Gaité. DANton 55-43.  
 SALMSON 8 cv 4 pl. 2 pt. déc. 4 v. tr. bien, 155. BERGOIN 93 av. Gab. Péri, Asnières  
 AMILCAR cab. ét. nf 160. ou éch. c. Simca 5 accid. Langoire, 22 Hazard, Versailles.  
 CAB. gd sp. 7 cv Hanomag mot. spéc. imp. Léger Pla. 10-46  
 DECAP. 4 pl. 301 CR fait repr. 8 r. Stanislas Meunier-20°.  
 V. Morgan 3r. pl. ét. Guyenon 74 r. du Calvaire, Nanterre.  
 FIAT 509 A torpédo 4 pl 7 cv v. ou éch. c. moto amér. préf. Hérault, St Maurice (Nièvre).  
 MORGAN 6 cv 3 r. ét. nf très joli P 114-175 2 t. rem. à nf AMIOT 64 bis r. Jean Raynal Morsang/Orge (SO) Tél. 66.  
**ECHANGES**  
 CABRIOLET décapot. 3 pl. Bugatti bte Cotal pns nfs ctre belle moto, belle prés. MOTO 83 av. Grande Armée, 16°.  
 ECH. 6 cv Renault parf. état ctre moto 250 à 500, BARBIER Avr 16-73 (heures repas).  
**EMPLOIS**  
 ON dem. de suite très b. ouvr. mécan. moto. Blot, Laval T 068

CHER. représ. différ. régions possédant voit. pr vente en gros cycles, cyclomoteurs. Ecr. MOTO-REVUE N° 1077.  
**FONDS DE COMMERCE**  
 CYCLES MOTOS Art. sports Agent direct. gdes marques cent. gde ville b. logt atelier px excep. facilités. MONITEUR 106 rue Rivoli, GUT. 52-33.  
 SUD BOULD près BASTILLE 200 M2 gd local commerc. très belles vitrines Exposition toutes activités un des derniers gds Pas de Porte à céder centre de :  
**MOTOS - VELOS**  
 LARGE TROTTOIR peut égal. Quincaillerie outill. mécan. 3.800 000. Voir GERGAUX 35 bis r. St Sabin-11° Roq. 96-73  
 V. toute propriété affaire MOTOS CYCLES lgt cent. Paris beaux loc pr atel. belle surface d'expos. mach. KLE. 60-98  
**DIVERS**  
 LEÇONS Français, Anglais, Allemand, Russe par dame expérimentée. ODE. 65-02 (matin)  
 V. chas. cyclec. pour 350 à 750 mot. 500 2 t. en flat. péc. moteur BMW, R75. DI-VOUX 86 Val de Beauté, Nogent sur Marne (Seine).  
 PART. vend mot. et b. v. GR XA2 750 et R. Gillet ét. neuf. GILLE 119 av. Libération, Clamart (Seine).

**SCOOTERS BERNARDET**

ESSAIS



CREDIT

**IMPERIAL GARAGE**

M<sup>re</sup> Villiers - 23, Bd de Courcelles - LAB. 77-40

**MOTOCYCLISTES !...**  
 Faites comme FRANTZ vainqueur du M.C. de Meaux  
 Adoptez les Bottes




**FOUGOR**  
 à partir de 3.800 fr.

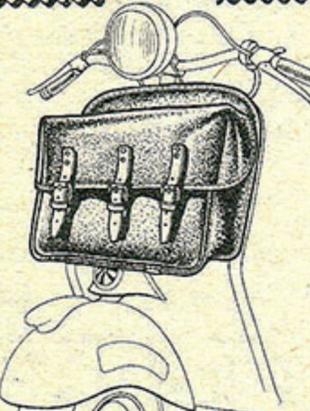
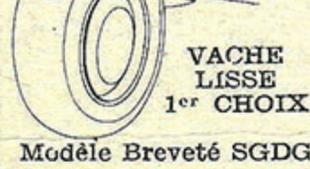
93, rue Molière, Montreuil (Seine)      AVR. 28-12

*Les spécialistes de la botte*

ENFIN UNE

**SACOCHÉ**

Entièrement bordée, renforcée  
**GRAND LUXE**  
 de grande contenance étudiée spécialement  
**POUR SCOOTERS**  
**Vespa et Lambretta**  
 Pose instantanée. Se fait en vert pour Vespa et en beige pour Lambretta, se fixant sur celui-ci à l'intérieur.

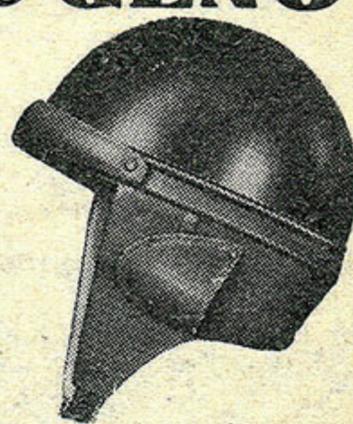
**BRAUN**  
 ARTISAN - FABRICANT  
 89, r. de la Glacière PARIS-13°

VACHE LISSE 1<sup>er</sup> CHOIX  
 Modèle Breveté SGDG

**Le casque GENO**

Modèle Sport à bourrelet

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



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

**MOTOBÉCANE**

Entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est  
 94, Bd Magenta - 3 au 11, rue de St-Quentin - PARIS  
 STOCK PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES

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

LIVRAISON IMMEDIATE  
DE TOUS MODELES

Rémi DANVIGNES  
46, RUE TURBIGO, 46 — PARIS  
Métro Arts-et-Métiers

# MOTOBÉCANE



Station « MOBYLETTE »  
REPARATIONS

STOCK COMPLET  
PIECES DETACHEES et ACCESSOIRES  
CREDIT — ECHANGE

Le Comptoir Motocycliste Lilasien

Dépositaire  
des Grandes Marques

AUTOMOTO

GILLET HERSTAL

GNOME-RHONE

GULLER

RENE GILLET

MONET-GOYON

SCOOTERS

BERNARDET

GULLER

CYCLOMOTEURS

HURTU - A.G.F.

SERVICE REPARATIONS

Facilités de paiement

Ets J. PINSARD

187 r. de Paris, Les Lilas (S.)

## LES BONS DU TRÉSOR

A INTÉRÊT PROGRESSIF  
SOUSCRITS A PARTIR DU 17 MARS 1952  
SONT ADMIS APRÈS SIX MOIS  
EN PAYEMENT DES IMPÔTS DIRECTS  
AVEC LE BÉNÉFICE D'UNE MAJORATION DE 10 %  
DES INTÉRÊTS COURUS

PRIX D'ÉMISSION : 4.975 Frs  
PRIX DE REMBOURSEMENT  
CROISSANT DE 3 MOIS A 3 ANS JUSQU'A 5.625 Frs

## DYNAMIC-SPORT

Le Scooter GULLER 4 tps  
à moteur AMC est arrivé.

Venez l'essayer

GULLER :

125 et 175 à moteur AMC  
MOTOBÉCANE :

125 lat. - 125 et 175 culb.

MONET-GOYON :

200 cc. Shooting-Star 170.000

JONGHI :

125 cmc. à 113.000 fr.

B.S.A. :

125 cmc. Bantam

N.S.U. :

100 cmc. Fox 4 tps culb.

de la 200 à la 500 CONSUL

REPRISES — CREDIT

6, rue Saint-Augustin

RIC. 75-28 — Métro Bourse

Motocyclistes !...

UNE SEULE COMBINAISON  
IMPERMEABLE EN TAPSOL

« Hermétic Helios »

Vente en gros :

HELIOSPORTS

7, pas. Moncey, PARIS-17<sup>e</sup>

LA PLUS IMPORTANTE  
SPECIALITE FRANÇAISE

## BOTTES

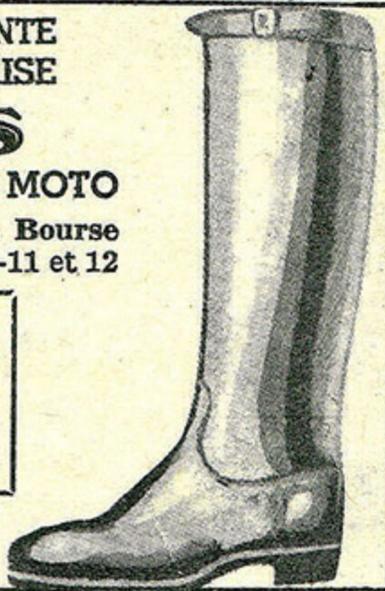
EQUITATION - CHASSE - MOTO

MARCY 1 et 3, pl. de la Bourse  
Paris-2<sup>e</sup> CEN. 83-11 et 12

SERIE PUBLICITE

7656 - Bottes moto pour  
DAMES. Box 4.950 fr.  
coul., tige daim  
pr MESSIEURS : 8.950 fr.

sur demande envoi de cata-  
logue et feuilles de mesures



Clinique des  
cadres. Réser-  
voirs et Roues  
tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères

16 rue Danton, LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien no-

ter n° 16, la maison n'a

pas de succursale.

CYCLOMOTO

93, avenue de la Marne

ASNIERES

Tél. : GRE. 26-15

VELOSOLEX

disponibles

MOTOBÉCANE

GNOME-RHONE

PUCH - SIDES

MAGNAT-DEBON

RENE GILLET

MONET-GOYON

ZUNDAPP

Réparations

Pièces détachées

## DRESCHMOTOR

Motos DRESCH  
D.F.R.

PIECES DETACHEES D'ORIGINE

TOUS REALESAGES ET PISTONS — EMBIELLAGES

TOUTES MARQUES MOTOS — MEILLEURS PRIX

ET QUALITE — RAPIDITE DE LIVRAISON

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

## MAGNETIC-SERVICE

vous assure L'ECHANGE STANDARD IMMEDIAT

de VOLANTS MAGNETIQUES

pour CYCLOMOTEURS DE TOUTES MARQUES

Garantie de 3 mois

59, r. J.-Jaurès - LEVALLOIS (Seine) - PER. 35-25

# ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2<sup>e</sup>)

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR  
**CHROME-CUIR** 38 r. du Château-d'Eau  
**PARIS-10<sup>e</sup>**  
**NOR. 08-09**  
**TOUS**  
**vêtements**  
**de cuir :**  
**MOTO**  
**AUTOMOBILE**  
**SPORT**  
**VILLE**  
**Exigez la**  
**marque**  
**CHROME-**  
**CUIR**  
**CATALOGUE**  
**GRATUIT**  
**SUR DEMANDE**



**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<sup>me</sup>)**  
Tél: PASSY 46-25-46-45-46-70-46-79  
Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

**AMAC**  
LA GRANDE MARQUE  
MONDIALE DE

**CARBURATEURS**

pour MOTOS  
VELOMOTEURS  
CYCLOMOTEURS  
SCOOTERS

et tous  
moteurs  
auxiliaires

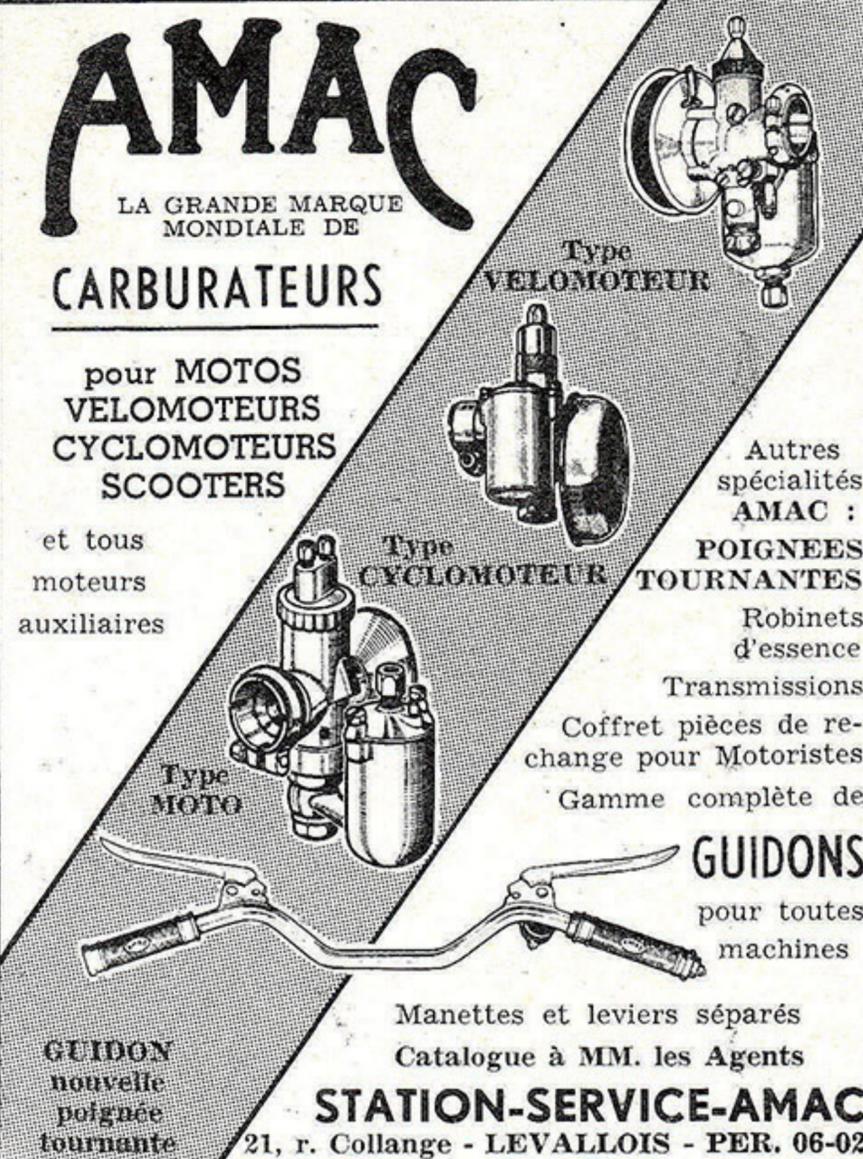
Type VELOMOTEUR  
Type CYCLOMOTEUR  
Type MOTO

Autres spécialités  
**AMAC :**  
**POIGNEES**  
**TOURNANTES**  
Robinets  
d'essence  
Transmissions  
Coffret pièces de re-  
change pour Motoristes  
Gamme complète de

**GUIDONS**  
pour toutes  
machines

Manettes et leviers séparés  
Catalogue à MM. les Agents

**STATION-SERVICE-AMAC**  
21, r. Collange - LEVALLOIS - PER. 06-02



## 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 motos-sidecars, véloMOTEURS, cyclomOTEURS. A nos bureaux : 430 fr. (poste 475 fr.).

#### L'ART D'ACHETER

#### UNE VOITURE D'OCCASION

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

#### LA TRACTION AVANT (9-11-15)

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

#### LA 4 CV RENAULT

Technique - Pratique - Entretien  
Réglage - Réparation

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

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

### TABLEAUX MURAUX

Planches murales 65 x 100

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

#### LIGHT 125

1.000 francs

#### PEUGEOT P. 55

450 francs

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

#### 125 TERROT E.T.D.

500 francs

#### TERROT 500 RGST

500 francs

#### Le Moteur VELOSOLEX

350 francs

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

Ce bloc équipe : Automoto, New-Map, Alcyon, Güller, 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 kilométr. 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.

Bientôt les beaux jours ! Si vous voulez encore bénéficier d'une livraison rapide ne tardez pas à passer votre commande à

# S<sup>T</sup> PAUL-MOTOS

AGENCE DES PLUS GRANDES MARQUES FRANÇAISES ET ETRANGERES

Téléphone :  
ARCHIVES 71-46

1, rue de Rivoli, 1

Métro : —  
SAINT - PAUL

TERROT

JONGHI

RENE GILLET

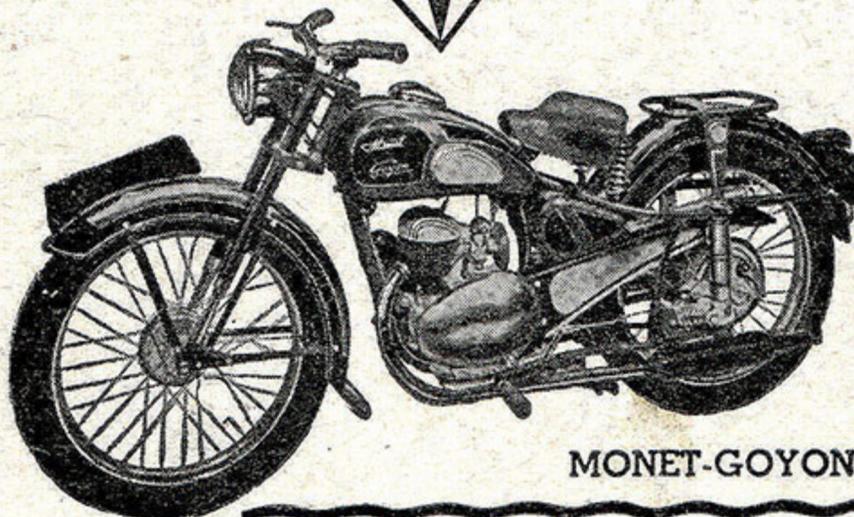
GILLET D'HERSTAL

RADIOR

ALCYON

M.R. - RAVAT

**TRIUMPH**



MOTOCONFORT

GNOME-RHONE

GULLER

SCOOTER



CREDIT

MONET-GOYON

CREDIT

*Toujours 1<sup>ER</sup>*

*Le Poulain*

PUR-SANG DES MOTEURS AUXILIAIRES

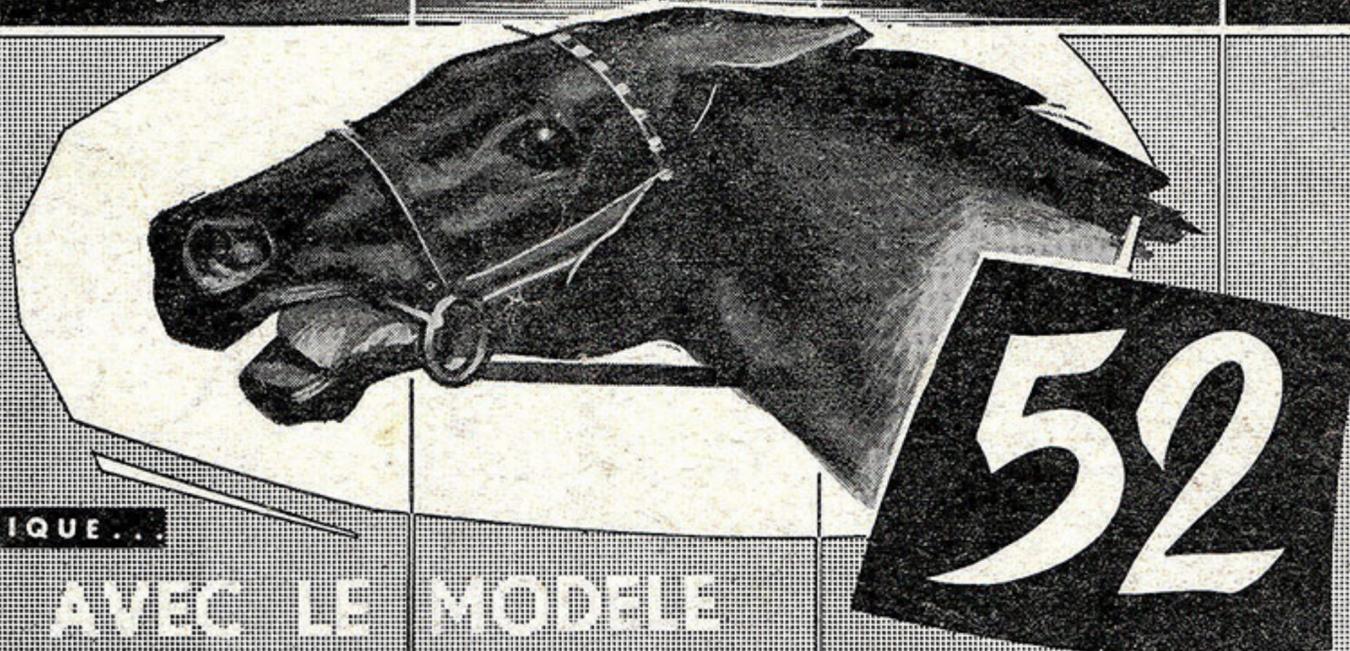
1955

1954

1953

1952

1951



AUGMENTE  
SON  
AVANCE

SUR LA TECHNIQUE...

AVEC LE MODELE

*Le Seul*

A CHAÎNE UNIQUE  
AVEC 3 VITESSES  
ET UN EMBRAYAGE