

# Moto revue

40<sup>e</sup> ANNEE. — 29 MARS 1952. — N<sup>o</sup> 1.078.

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

**30 frs**

**SALON DE  
GENEVE**



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

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

Aux éliminatoires du Bol, le futur vainqueur en 175, Moser (N<sup>o</sup> 6) sur Guiller,  
vire au Faye devant Tilliet qui finira 5<sup>e</sup>.

**AISNE**  
Soissons : *Thierry*, 1, rue St-Martin  
St-Quentin : *Denis*, 52, rue Emile Zola

**ALGERIE**  
Alger : *Seyfried*, 61, rue de Lyon

**ALLIER**  
Montluçon : *Ets Le Rallye* 1-3 fg St-Pierre  
Vichy : *Ets Bonnetot*, 91, av. Victoria

**ALPES MARITIMES**  
Nice : *Riviera Automobile*, 15, rue Verdi  
*Ets Baud*, 66, rue de France  
*Ets Urago*, 19, rue de la République

**ARDENNES**  
Charleville : *Courtois*, rue du Palais

**AUBE**  
Troyes : *Conrad*, 104, faubourg Courcels  
Romilly s/Seine : *Boulègue*, 11, rue Vve Baulant Giroux

**AVEYRON**  
Rodez : *Ets Anglade*, 13 rue A. Briand

**BOUCHES DU RHONE**  
Marseille : *Ets Gilly*, 68, rue de Rome  
*Tavan*, 4, bd Théodore Turner  
*Sohier*, 180, rue de Rome  
Aix-en-Provence : *Ets Derbez*, pl. J. d'Arc  
Arles : *Ets Gravier Sports* 49 r. République

**CALVADOS**  
Bayeux : *Mercader*, 1, rue St-Malo

**CANTAL**  
Aurillac : *Delort*, 1, avenue Gambetta

**SEINE (Paris)**  
4<sup>e</sup> arr. : *Monneret* 7-9 bd Beaumarchais  
5<sup>e</sup> arr. : *Souper*, 14 r. Cardinal Lemoine  
10<sup>e</sup> arr. : *Chabrier*, 94, bd Magenta  
12<sup>e</sup> arr. : *Fournet*, 135, bd Diderot  
14<sup>e</sup> arr. : *R. Lala et fils*, 194 av. Maine  
15<sup>e</sup> arr. : *Paris-Moto*, 55-57, r. Brancion  
15 arr. : *Lechevallier*, 57 bd de Grenelle  
17<sup>e</sup> arr. : *Ets Révil*, 82, av. des Ternes  
19<sup>e</sup> arr. : *Biehler*, 71, rue de Flandre.  
20<sup>e</sup> arr. : *François*, 17, rue Le Bua.

Billancourt : *Kiééné* 73 qu. du Pt du Jour  
Boulogne : *M. Perrin*, 50 av. Ed. Vaillant  
Courbevoie : *Granet*, 22 bis rue de Bezons  
Gentilly : *Migeon*, 60, rue Frileuse  
Gennevilliers : *Floret*, 40, r. Louis Castel  
Les Lilas : *Pinsard*, 187 rue de Paris  
Montrouge : *Monneret*, 106, av. Ar. Briand  
Puteaux : *Mais du Cycle* 24 bd R. Wallace  
St-Denis : *Roussez*, 26 rue Ernest Renan  
Villejuif : *Deschazeaux*, 10, av. de Paris

**SEINE-et-MARNE**  
Fontainebleau : *Jauvart*, 146, rue Grande

**SEINE-et-OISE**  
Le Vésinet : *Guyard*, 16, r. Gén. Claverie  
Mantes : *Neplatz*, 77, av. de la République  
St-Germain en Laye : *Rousseau* 21 r. Poissy  
Bezons : *Ets Piel*, 162, rue Ed. Vaillant  
Corbeil : *St AMV*, 43, rue St-Spire

Maubeuge : *Calleux G.*, 19 r. de France  
Cambrai : *Pruvost*, 22, rue d'Alger  
Denain : *Bruyez*, 8, rue de Doual  
Douai : *Bourlard*, 9, rue Morel

**PAS DE CALAIS**  
Arras : *Baudrillart*, 11, rue du Saumon  
Calais : *Guilbert*, 134, bd Gambetta  
Hénin Liétard : *Martinage* 42 r. Brossolette  
Lens : *Carpentier Sports*, 60, bd Basly  
Liévin : *Ets Leblanc*, 8, rue Jean-Jaurès

**PUY DE DOME**  
Clermont-F. : *Dessalle*, 70, pl. Lamartine

**PYRENEES (BASSES)**  
Pau : *Sud Ouest Sport*, 8, rue Gambetta  
*Ets Sarrailh*, 14, rue Bernadotte  
*Ets Romano*, 27, rue Mal Joffre

**PYRENEES (HAUTES)**  
Tarbes : *Ets Libaros*, 46 bis av. Mal Foch  
*Hall des Affaires*, place Brauhaubau

**RHIN (BAS)**  
Strasbourg : *Ets Werner* 3 r. du Marché  
Hagueneau : *Ennesser*, 21, r. Soufflenheim  
Saverne : *Ets Olh*, 8-10 rue St Nicolas

**RHIN (HAUT)**  
Mulhouse : *Levrechon*, Fg d'Altkirch  
Ribeauville : *Sterling*, Cycles et Motos  
Colmar : *Geiswiler*, 6 bd Champ de Mars  
St-Louis : *Misslin*, 22, rue de Belfort  
Altkich : *Ackiermann*, 27 r. d. Boulangers

## PARTOUT EN FRANCE

un de nos nombreux dépositaires est à votre disposition pour vous présenter **MACOMBYNN** le survêtement du motocycliste : le seul de conception parfaite et véritablement pratique.



## CONNAIT UN SUCCÈS MÉRITÉ

AISANCE - EFFICACITÉ PRATIQUE

font que vous aussi allez maintenant l'adopter. A la vue de notre affichette transparente, entrez chez le motoriste, et demandez un essai... vous conclurez.

**CHARENTE MARITIME**  
La Rochelle : *Behar*, 17, quai Valin  
*Ets Pinson*, 51, rue Tasdon

**CHER**  
Saint-Amand : *Desdions*, 18, av. J. Jaurès  
Bourges : *Rallye Sports* 9, bd République

**CORREZE**  
Brive : *Ets Lestrade*, pl. de la République  
Tulle : *Fernand Boue*, 32, rue du Trech

**COTE D'OR**  
Dijon : *Ets Rion*, place Grangier

**COTES DU NORD**  
St-Brieuc : *Chaufour*, 14, rue de Gouédic

**CREUSE**  
Guéret : *Ets Cavert*, place Bonnyaud

**DORDOGNE**  
Périgueux : *Ets Brizon*, 4, Cours Fénélon  
Bergerac : *Ets Ségala* 77 r. du Prof. Pozzi

**DOUBS**  
Pontarlier : *Dumont*, 8, r. du Dr Grenier  
Besançon : *Aebischer* 18 r. Gal Lecourbe  
Montbéliard : *Sol*, 63, rue Clémenceau  
Audincourt : *Prenot*, 38, Grande Rue

**DROME**  
Valence : *Ets Vignal*, 85, r. Victor Hugo  
Montélimar : *Ets Vernet* 35 r. Pier. Julien

**EURE**  
Evreux : *Bourdon*, place Clémenceau  
Bernay : *Lucas*, 29, rue du Gal de Gaulle  
Pont Audemer : *Leclercq «Au Printemps»*, 16-18, rue Thiers

**FINISTERE**  
Brest : *Le Boul'h*, 171, rue Jean-Jaurès  
Morlaix : *Despretz*, Au Pont Bellec  
Concarneau : *Bazic*, quai Carnot

**GARD**  
Nîmes : *Ets Louis Tenail*, 3 pl. des Arènes

**GARONNE HAUTE**  
Toulouse : *Ets Carrière*, 33, rue des Remparts. St-Etienne

**HERAULT**  
Auch : *Ets Desclaux*, 16, r. Victor-Hugo

**GIRONDE**  
Bordeaux : *Bourbon Risam* 19 r. V. Hugo  
*Ets David*, 42, Cours Pasteur  
La Teste : *S. Cure*, 11, rue Victor Hugo

Grigny : *Roman*, 8, rue du Port

**OISE**  
Crest : *Peborde*, 85, rue de la République

**HERAULT**  
Mons La Trivaille : *Tarbouriech*  
Montpellier : *Montp. Auto* 5 r. Maguelone

**ISERE**  
Grenoble : *Fontanet Motos* 15 bd Gambetta  
*Charrière*, place de la Bastille  
Beaurepaire : *Voisin*, 28, pl. des Terreaux.

**LANDES**  
Tartas : *Juzank*, Motoriste

**LOIR et CHER**  
Blois : *Cosson*, 60, rue Denis Papin

**LOIRE**  
Roanne : *Cote*, 15, rue Bayard  
St-Etienne : *Collard* 42 r. Ch. de Gaulle  
*Ets Forez Sport*, 2, r. de la République

**LOIRE INFÉRIEURE**  
St Nazaire : *Guibert Henri* r. de Pornichet

**LOT et GARONNE**  
Agen : *Ets Claverie*, 42, rue Cornières

**MAINE et LOIRE**  
Saumur : *Caillaud*, 59-61 rue d'Orléans  
Angers : *Guillemois*, 152, av. Pasteur

**MARNE**  
Reims : *Boulangier*, 5, rue Lundy  
*Légume*, 134, rue de Vesle  
Châlons sur Marne : *Valcke* 14 r. J.-Jaurès

**MARNE (HAUTE)**  
Chaumont : *Ets Lamy-Brion*, 14, r. Laloy

**MAROC**  
Casablanca : *Madras-Gillot* 89 bd R. Monod

**MEURTHE et MOSELLE**  
Longuyon : *Klepper*, 10 r. Louis Quinquet  
Pierrepont : *Chrétien*, Cycles et Motos  
Nancy : *Ets Noirtin*, 17 r. des Dominicains

**MEUSE**  
Bar-le-Duc : *Compt. Caout*, 31 r du Bourg

**MOSELLE**  
Sarralbe : *Radek*, 6, rue Poincaré  
Metz : *Moto Hall Messin*, 21 r. Pasteur

**NORD**  
Lille : *Desramaux*, 104, rue Nationale  
*François*, 8, rue Gantois  
Roubaix : *Pachy*, rue du Gal Chemin

**RHONE**  
Lyon : *Lyon-France-Récup.* 23 pl. Bellecour  
*Souchon*, 36, cours Franklin Roosevelt  
*Ets Pithioud*, 150, av. de Saxe

**SAONE (HAUTE)**  
Vesoul : *Collot*, 66, bd de Besançon

**SAONE-et-LOIRE**  
Le Creusot : *Galhuet* La Mouillongue Bât.C3

**SARRE**  
Sarrebruck : *Thirion*, 19, Max Braustrasse  
*Pfeifenberger*, 2, Beethovenplatz

**SARTHE**  
Le Mans : *R. Alline «Cyclo-Camping»*, 72 av. du Gal Leclerc  
*Les Quatre Froissard*, 43-45 r. Gambetta

**SAVOIE**  
Annecy : *Ets Michaud*, 4, rue du Lac  
*Ets Sport et Voyage*, 22 rue Sommeiller

**SAVOIE HAUTE**  
Le Fayet : *Guillot*

**SEINE INFÉRIEURE**  
Rouen : *Leberquier*, 1 et 3 r. St-Jacques  
Dieppe : *Dahan*, quai Duquesne  
Le Havre : *Pointel*, 65, rue Cas. Delavigne

**SOMME**  
Amiens : *Passet*, 162, Chaussée Jules Ferry  
*Darras*, rue Jules Barny  
Abbeville : *Hérisson*, 27 r. des Teinturiers  
Gamaches : *Bordeux*, Mécanicien

**TARN**  
Albi : *Ets Bories*, 6, rue Maries

**TARN et GARONNE**  
Montauban : *Ets Rey*, 104, rue Lacapelle

**TUNISIE**  
Tunis : *J. Borg*, 35, rue de Marseille

**VAUCLUSE**  
Avignon : *Ets Recordont*, 4, rue Carnot  
*Ets Cuer*, 1, rue de la République  
*Ets Vincensini*, 25, rue Joseph Vernet

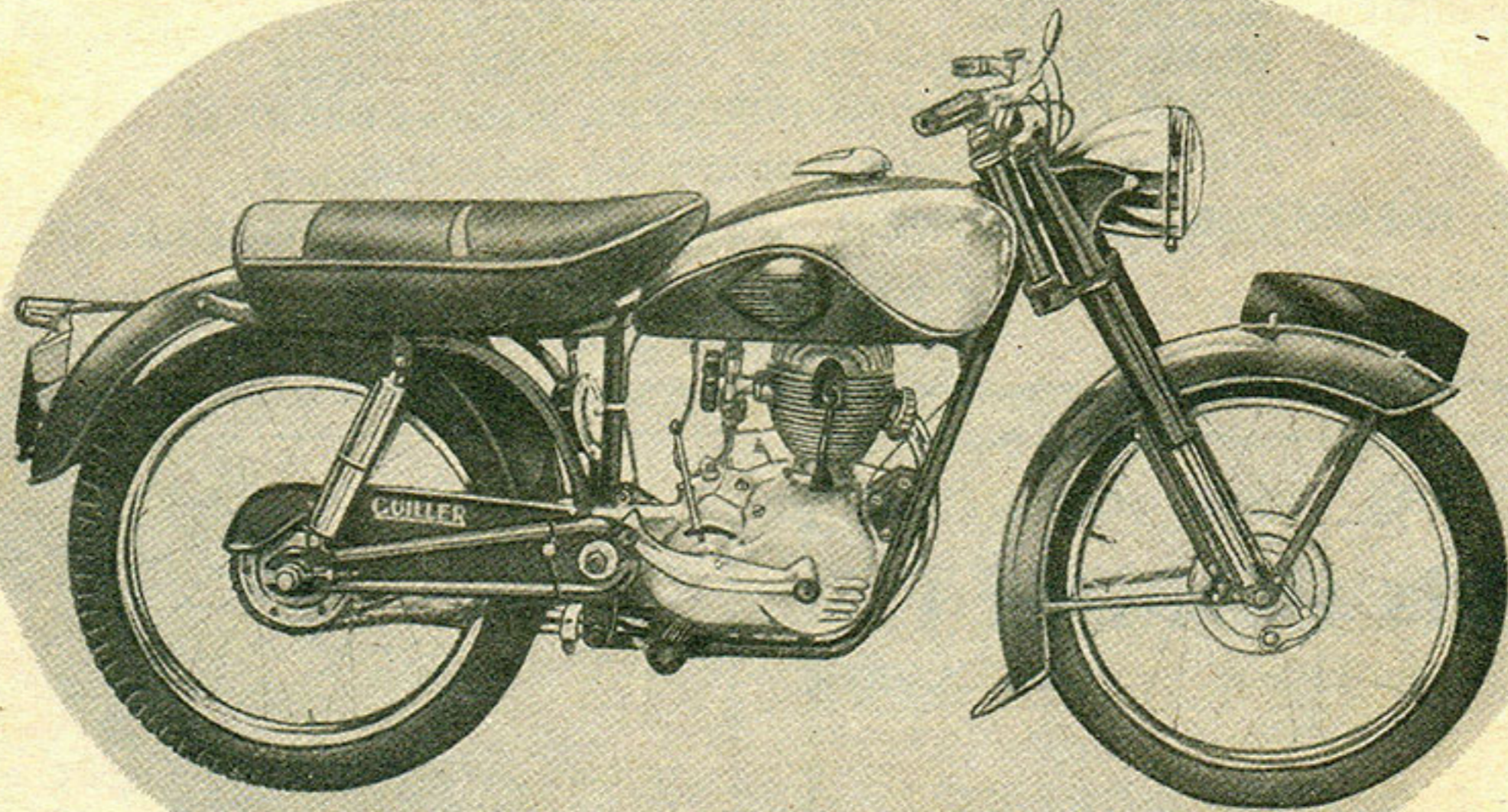
**VIENNE**  
Poitiers : *Chambragne* 8 r. Chaudron d'Or

**VOSGES**  
Epinal : *Epinal Moto*, Près du Musée  
Etival : *Hubert Antoine*, Cycles et Motos

**YONNE**  
Sens : *Bernard*, 74 rue de la République

# LA GUILLER SPORT 52

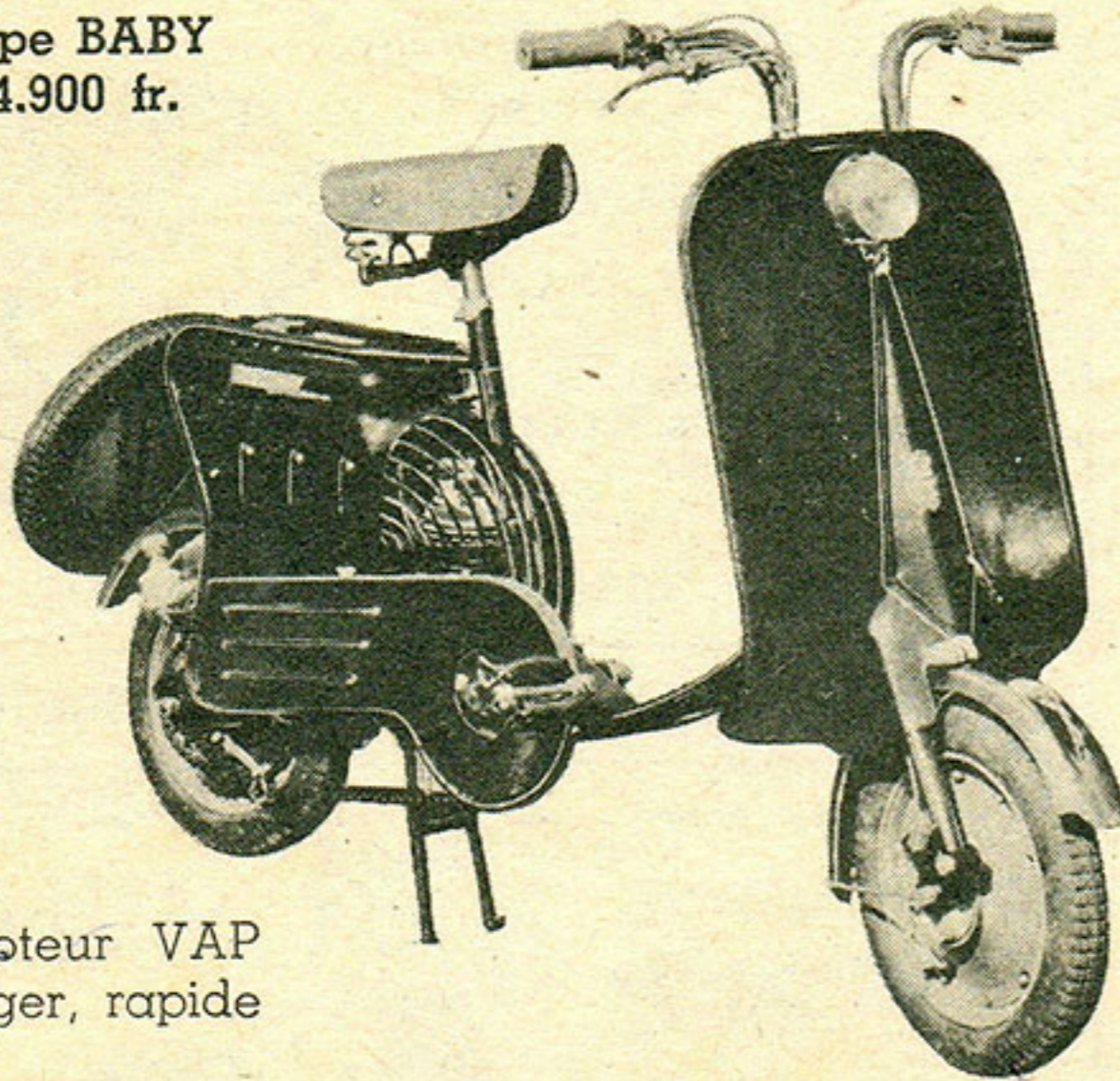
COMPLETE UNE NOUVELLE SERIE DE VELOMOTEURS ET MOTOS  
LEGERES REpondant *aux desirs* DES USAGERS



Demandez nos tarifs Cycles, Cyclomoteurs, VéloMOTEURS, Motos, Scooters,  
ils vous seront adressés gracieusement (joindre timbre pour réponse).

**GUILLER Frères à FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)**

Type BABY  
64.900 fr.



Moteur VAP  
léger, rapide

Constructeur :

MANUFACTURE FRANÇAISE DU SCOOTER

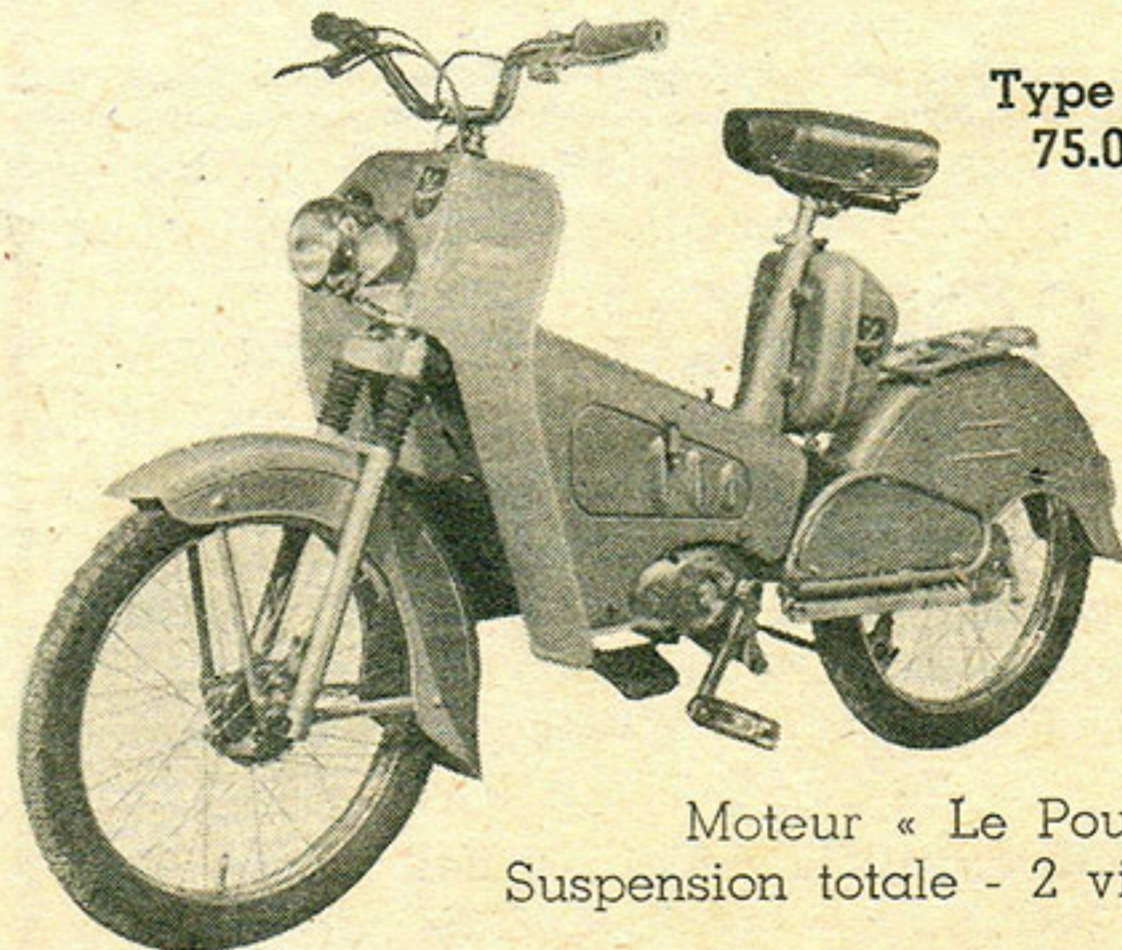
« ARDENT »

47, rue G. Clémenceau CANNES - (A.M.)

Concessionnaires :

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

Type AZUR  
75.000 fr.



Moteur « Le Poulain »  
Suspension totale - 2 vitesses

**Motocyclistes !...**

— passez rapidement commande de votre machine chez

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

**A. CHARRIER**

Tél. : NORd 44-26  
M<sup>o</sup> Hoche et Pte Vilette  
Autobus 170 et 130

Champion de France Vitesse 1936

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

Tous nos vélomoteurs sont livrables immédiatement

ATELIER DE REPARATIONS ET OUVRIERS SPECIALISES POUR ENTRETIEN ET GARANTIE

Renseignements  
Réponse contre 40 fr. timb.

**CREDIT**

Toutes les machines livrées  
sont traitées avec REDEX

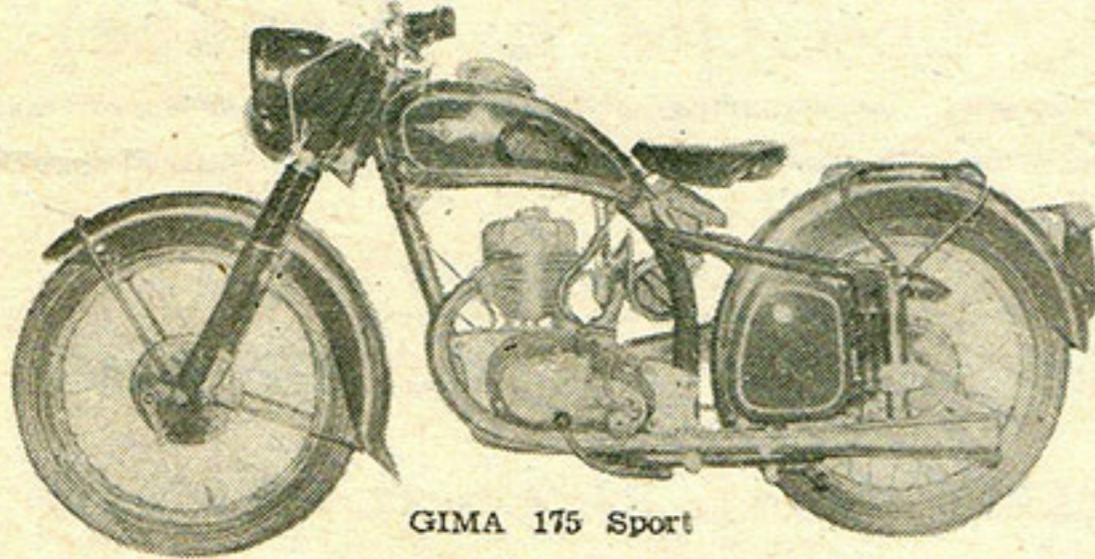
N'ATTENDEZ PAS POUR COMMANDER

**aux Ets BONNET**

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

UNE DE CES BELLES  
MOTOS FRANÇAISES

QUI FERA TRES BIEN VOTRE AFFAIRE



GIMA 175 Sport

rapides, économiques, robustes,  
les GIMA, GUILLER, ALCYON, MALTERRE  
sont équipées du fameux moteur A.M.C.  
...inusable et sûr !

LIVRAISONS RAPIDES — CREDIT 12 MOIS

Renseign. : 30 frs timbres - Documentation : 50 frs.  
Directeur-Gérant : N. ANGELI

Comme l'an passé, PRIMAUX rallie PARIS à  
NICE sans pénalisation sur Cyclomoteur

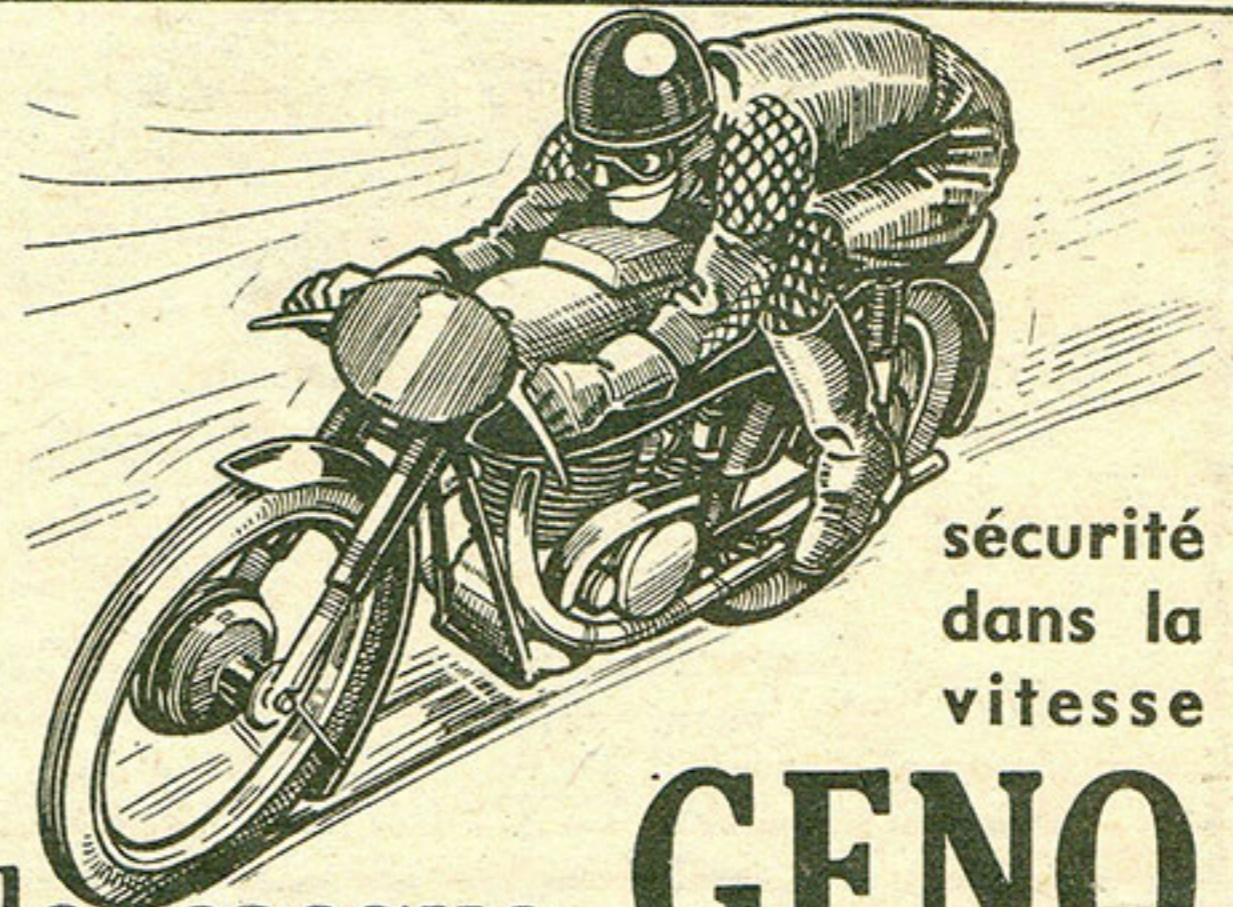
**COINTOT frères**

les plus anciens spécialistes du

**CUCCIOLO**

Réparations - Echange standard - Pièces  
détachées - Motorisation de tandems  
Cyclomoteurs - Motocycles CM 504  
AGENTS DEMANDES

STATION-SERVICE : 89, rue des Poissonniers  
PARIS-18<sup>e</sup> — Tél. : ORN. 26-75

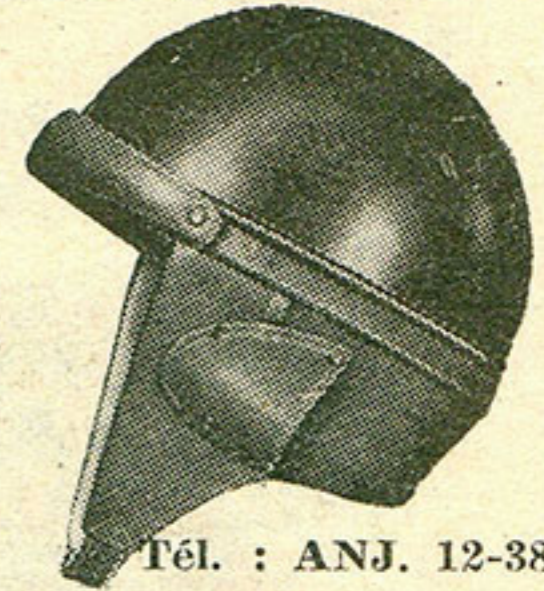


sécurité  
dans la  
vitesse

le casque **GENO**

depuis 20 ans, est fournisseur exclusif de :

FRANÇAISE  
MARITIME  
d'OUTREMER  
de l'AIR et de la GUERRE  
SUISSE, etc...



6, Faubourg St-Honoré

Tél. : ANJ. 12-38

UN MODELE POUR CHAQUE SPORT

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

## PARIS-NICE (cyclomoteurs)

SENSATIONNELS RESULTATS

3 machines au départ

3 premières places

1<sup>er</sup> DAUDON

2<sup>e</sup> CIPOLAT - 3<sup>e</sup> LESAIN

grâce à la supériorité technique de la construction

# DAUDON

« Le Grand Couturier du Cyclomoteur »

équipés avec MOTEURS CUCCIOLLO

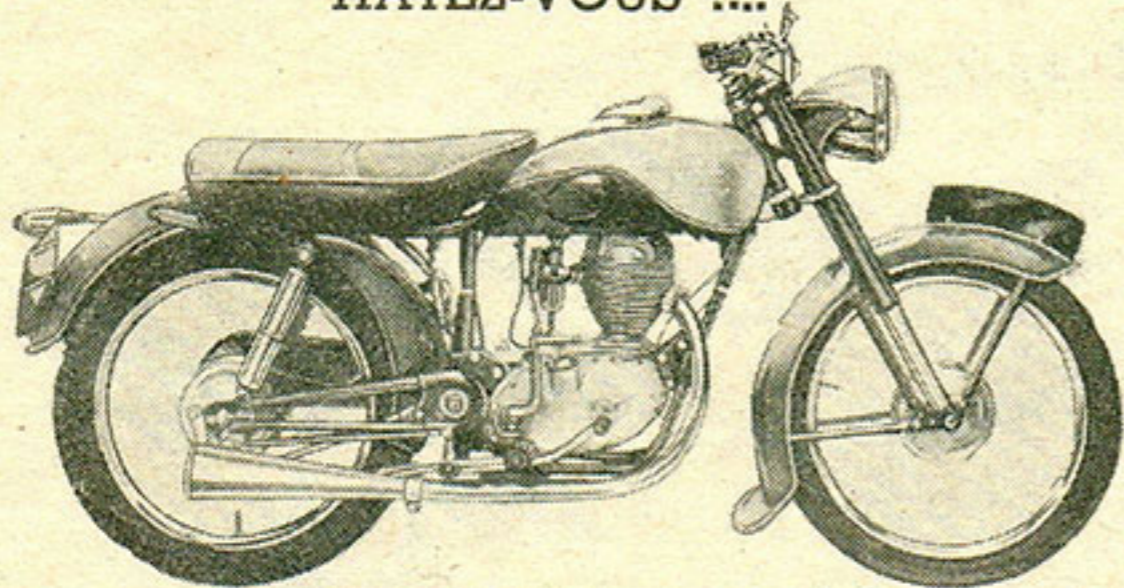
Freins Mafac - Poignées tournantes Le Simplex -  
Selle Terry - Compteur Jaeger - Pneus Hutchinson  
Manivelles Stronglight - Moyeux à frein tambour  
Maxi - Pédales Lyotard - Dynamo PYB - Jantes  
Rigida - Garde-boue Robineau - Fourche Soupless  
Bougies Floquet - Sacoche Sable - Email Rich.

## C. DAUDON

27, Bd Rochechouart - PARIS-9<sup>e</sup> — TRU. 99-75

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 Dôudeauville - 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.

## Rallye PARIS-Foire de NICE CYCLOMOTEURS 1952

AU REGLEMENT OFFICIEL, une seule catégorie,  
4 et 2 temps, dans laquelle  
SEUL, le CUCCIOLLO-ROCHER remporte  
TOUTES LES COUPES (6) ATTRIBUEES

CLASSEMENT GENERAL (2 et 4 temps)

- |            |  |
|------------|--|
| 1. DAUDON  | } sur Cyclomoteurs<br>DAUDON-CUCCIOLLO |
| 2. CIPOLAT |  |
| 3. LESAIN  |  |

CLASSEMENT FEMININ (2 et 4 temps)

- |                  |                                      |
|------------------|--------------------------------------|
| 1. Mme BLANCHET  | } sur Cyclomoteurs<br>ERAC-CUCCIOLLO |
| 2. Mme AUDENAERT |                                      |

COUPE du MEILLEUR MOTEUR (2 et 4 temps)

1. CUCCIOLLO-ROCHER

COUPE des CONSTRUCTEURS (2 et 4 temps)

1. Camille DAUDON - CUCCIOLLO

COUPE du 1<sup>er</sup> SCOOTER (2 et 4 temps)

1. PORCHER - BERNET - CUCCIOLLO

COUPE de L'AGENCE CONTINENTALE (ouverte aux  
2 et 4 temps).

1. J.P.S. 3 coureurs, dont deux équipant des ma-  
chines munies de CUCCIOLLO-ROCHER

SEUL LE CUCCIOLLO-ROCHER strictement de série,  
enregistre : 32 arrivants sur 34 partants (addition-  
nant un tour de la terre) ;

27 classés sur 32 arrivants ;

1 femme et 6 classés dans les 10 premiers catég. 2 et  
4 temps) ;

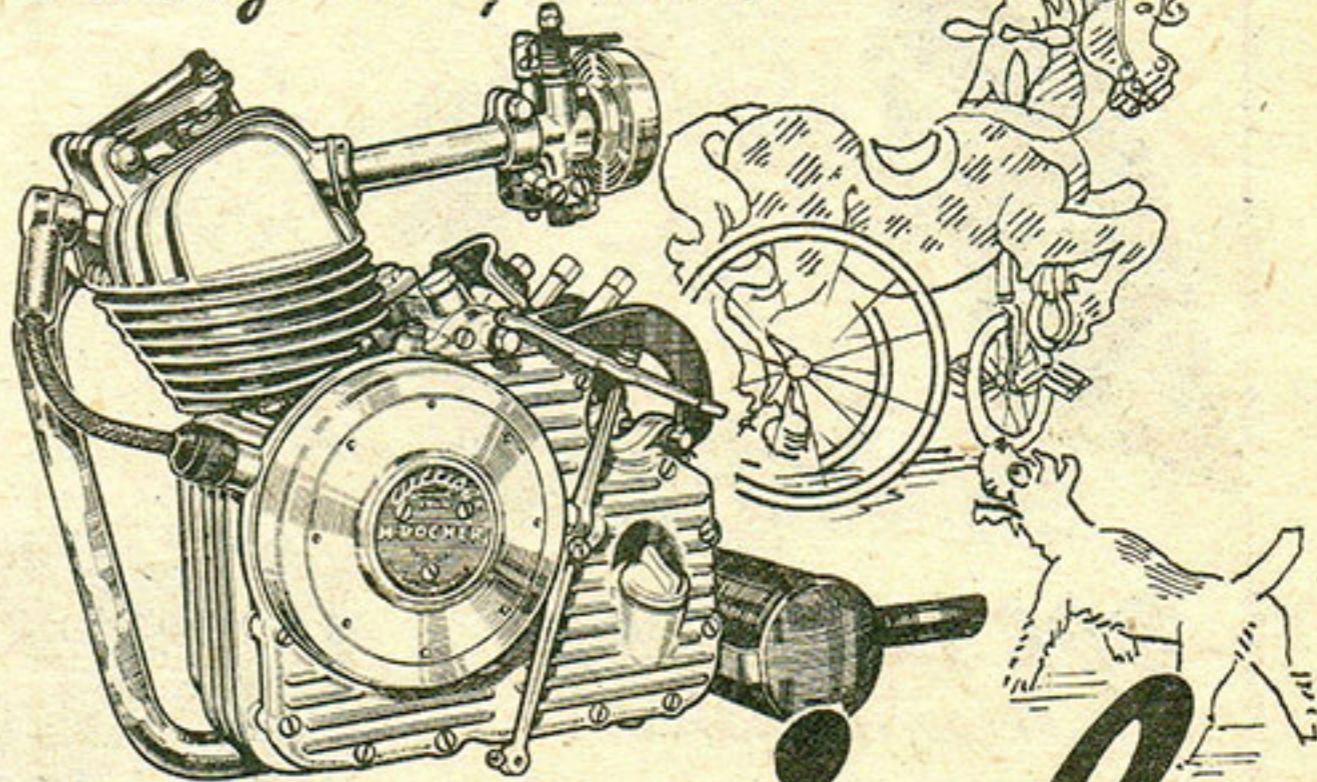
10 classés sur les 20 premiers ( catég. 2 et 4 temps).

SEUL LE CUCCIOLLO-ROCHER permet aux excellents  
équipages de DAUDON (avec DAUDON lui-même et  
CIPOLAT) et de ELAN (avec LIGAULT) la rigou-  
reuse moyenne de 30 kmh. dans la zone chronométrée  
sur 5 kms du pénible col de la République.

SEUL, enfin, LE CUCCIOLLO-ROCHER permettait à  
deux femmes, les seules équipées de ce moteur sur  
quatre parties de Paris, non seulement d'atteindre  
NICE, mais de s'y classer fort honorablement la pre-  
mière, devant 40 concurrents hommes.

LE SEUL A CHAINE UNIQUE, EMBRAYAGE, 3 VIT.  
Incorporées au moteur (1<sup>ère</sup>, 2<sup>e</sup>, pédalage),

*avec un bon moteur supprimez  
l'usage des pédales*



# cucciolo M. ROCHER



Services Commerciaux : Opé.  
36 bis, Avenue de l'Opéra, Paris, 0340

# Newstar Moto

## Rene BONNET

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

TOUTES LES GRANDES MARQUES

TERROT **TRIUMPH** JONGHI  
GUILLER ALCYON

Rene GILLET **NSU** AUTOMOTO  
GNOME-RHONE D.S. MALTERRE  
STATION SERVICE SCOOTERS

**Lambretta Bernardet**

GRAND CHOIX de CYCLOMOTEURS  
STOCK COMPLET de PIECES DETACHEES

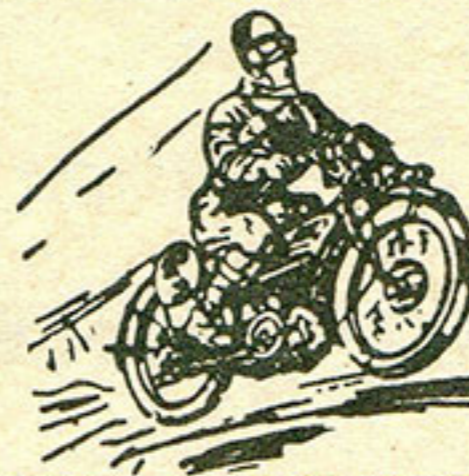
- Réparations par ouvriers spécialistes

**VENTE A CREDIT**

**SANS MAJORATION**

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

PETITE DOSE... GRANDS EFFETS !



## BRÉTOCYL GRAPHITÉ

« Le Superlubrifiant  
des Champions »

TRIOMPHE à nouveau  
dans le  
RALLYE PARIS-NICE CYCLOMOTEURS 1952

AVEC **1<sup>er</sup> DAUDON** TOUS TROIS SUR  
**2<sup>e</sup> CIPOLAT** CYCLOMOTEUR  
**3<sup>e</sup> LESAIN** DAUDON - CUCCILO

Faites comme eux ! Brétocylez votre essence ou votre mélange avec

**BRÉTOCYL GRAPHITÉ**  
PUISSANCE — SOUPLESSE — SECURITE  
Graissage parfait des hauts de cylindres  
Protection totale des soupapes

Et naturellement... dans votre moteur

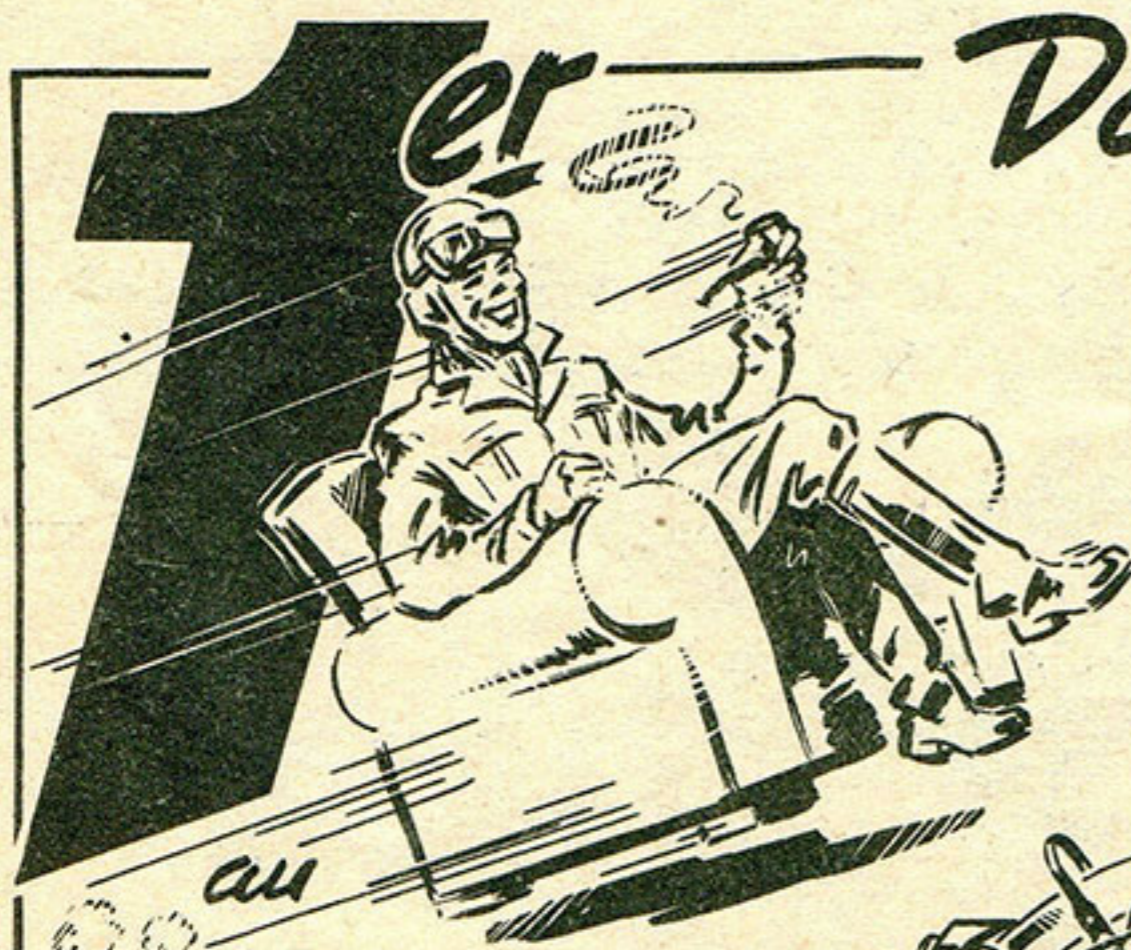
## BRET-OIL

«L'HUILE DE COMPETITION AU SERVICE DU TOURISME»  
...ET DANS VOTRE MELANGE

**BRET-OIL «Type SPECIAL 2 TEMPS»**

En vente dans tous les Garages, Stations-Services, Moto-  
ristes, 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)



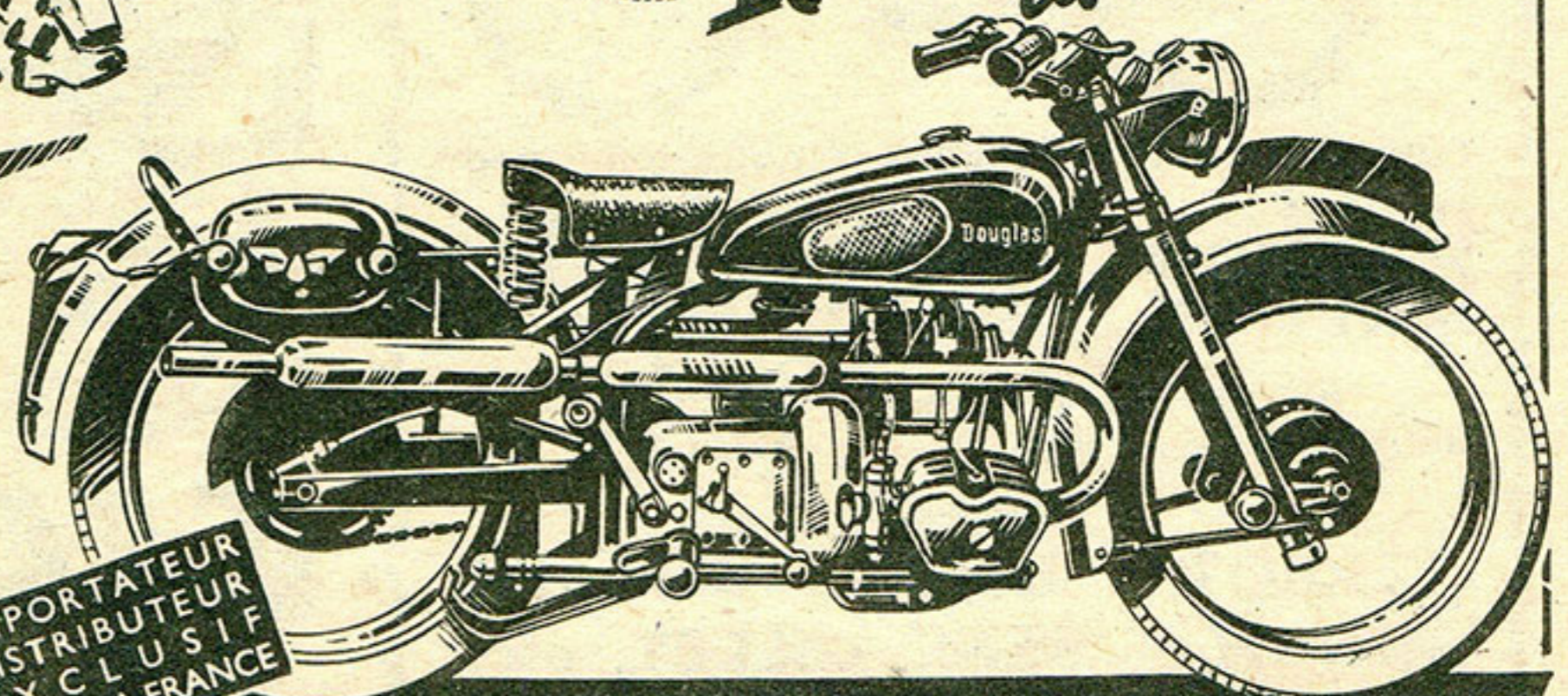
**BOL D'OR 1950**  
Catégorie 350 cmc

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

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

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

IMPORTATEUR  
DISTRIBUTEUR  
EXCLUSIF  
POUR LA FRANCE



*Dans un fauteuil!*

avec une

## Douglas

*Le confort  
de classe*

## NEW-MAP

et  
Tous ses Agents

122-124, Avenue Laocassagne, LYON - RHÔNE

MENTIONNEZ TOUJOURS «MOTO-REVUE» EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



# Moto revue

La Moto

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

**Le Numéro : 30 francs**

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

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

## ◆ LA CIRCULATION EN ALLEMAGNE

Au 1<sup>er</sup> janvier 1952, on dénombrait en Allemagne occidentale :

1.382.000 motos, 799.000 voitures ; 465.500 poids lourds, 220.000 tracteurs, 37.000 cars et divers.

De plus, on comptait 259.000 moteurs auxiliaires et cyclo-moteurs.

On voit la place de premier choix qu'occupe la moto Outre-Rhin, puisque pour 100 voitures particulières, on compte 173 motos. Par contre, les moins de 50 cmc. ne semblent vraiment pas jouir d'un immense succès.

## ◆ UN CAS D'ESPECE

En Angleterre vient d'avoir lieu un procès dont l'objet était de décider si un jeune garçon se servant d'une trottinette sur la voie publique devait être considéré comme un piéton ou au contraire comme conduisant un véhicule. En effet, l'enfant avait été renversé par un automobiliste. Le juge en fin de compte se rallia à la thèse suivant laquelle la victime devait être considérée comme conduisant un véhicule, basant son jugement sur le fait qu'un véhicule est un engin qui permet le transport de personnes ou de marchandises.

## ◆ ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

La ville de Nottingham (Angleterre) vient d'inaugurer un nouveau système pour mettre en garde les habitants contre les accidents de la circulation. Sur la place centrale de la ville ont été placées deux grosses lampes, une verte et une rouge, la lampe verte seule en permanence brûle pour autant qu'un accident de la circulation ne se soit pas produit sur le terrain de la « commune ». Dans le cas contraire, c'est la lampe rouge qui est allumée et qui le reste pour une journée entière. Les habitants semblent avoir pris ce dispositif très au sérieux et ne manquent pas d'en expliquer le fonctionnement aux étrangers de passage. Précisons que la lampe rouge n'est que rarement allumée.

## Production majuscule... mais sport minuscule

**N**OUS nous sommes permis, pour le titre de cet éditorial, de reprendre, en l'inversant, celui de notre confrère « Moto-Ciclismo ».

Celui-ci, commentant la production française motocycliste de 1951, dont le tableau fut publié dans « Moto-Revue » du 8 Mars, se lamente sur le faible développement de l'industrie motocycliste italienne, surtout comparativement aux efforts manifestes faits dans le domaine de la compétition et du sport.

En France, la situation est totalement inversée. Nous possédons bien parmi les plus grosses usines du monde : Peugeot, Terrot, Motobécane qui peut se targuer d'avoir la plus grande production mondiale d'engins à deux roues, etc... Mais aucun constructeur, ou presque (mentions spéciales pour Jonghi avec son A.C.T. et Guiller avec sa Sport) ne vend au public un moteur qui, d'origine, soit capable de performances sportives.

Sans tomber dans le travers italien, où l'on trouve de multiples réalisations de petites motos sport et super-sport, mais bien souvent chacune à un seul exemplaire, pourquoi ne pas s'inspirer des constructeurs allemands, même américains, et surtout anglais, qui, à côté de leurs modèles tourisme, savent offrir à leur clientèle des modèles plus poussés et aptes à satisfaire plus d'un amateur difficile.

Pourquoi nos constructeurs ne nous fourniraient-ils pas des petites cylindrées aux performances plus brillantes, faisant au minimum de 55 à 60 CV au litre (ce n'est pas tant demander quand on songe à certaines productions étrangères qui fournissent de 6 à 7,5 CV en 100 cc. et de 8 à 9 CV en 125).

Pourquoi ne pas pouvoir trouver des jeux de pignons permettant de changer les rapports de boîte de vitesses, des pistons plus ou moins bombés pour pouvoir varier le taux de compression, des profils de cames différents pour pouvoir modifier le calage de la distribution, tout comme on trouve aujourd'hui une culasse spéciale pour les Gnome R4.

Et que nos constructeurs français y prennent bien garde. Il ne s'agit pas seulement de satisfaire les goûts de quelques « mordus », il y va même de leur propre avenir. Qu'ils délaissent la clientèle sportive (il ne s'agit pas des pilotes de compétition) et celle-ci s'adressera à une marque étrangère. Et ceci avec toute la publicité que peut faire cette clientèle, porte-parole motocycliste de plus en plus difficile et à laquelle s'adressent les néophytes en vue de renseignements pour un éventuel achat.

## ◆ WINKLER ET LES RECORDS

Le coureur privé Wilfried Winkler prépare actuellement une machine spéciale avec un moteur D.K.W. 250 en vue de s'attaquer à plusieurs records mondiaux de la catégorie 250 cmc. Le terrain choisi pour ces tentatives serait l'autostrade de Munich qui vit déjà tant de manifestations de ce genre.

## ◆ SALONS 1952

Voici la liste des principaux Salons motocyclistes qui auront lieu au cours de l'année 1952 :

Turin : 23 avril - 4 mai.

Paris : 2 - 12 octobre.

Londres : 22 octobre - 1<sup>er</sup> novembre.

Le Salon de Francfort aura lieu du 19 au 29 mars 1953.

## ◆ POUR LES 6 JOURS

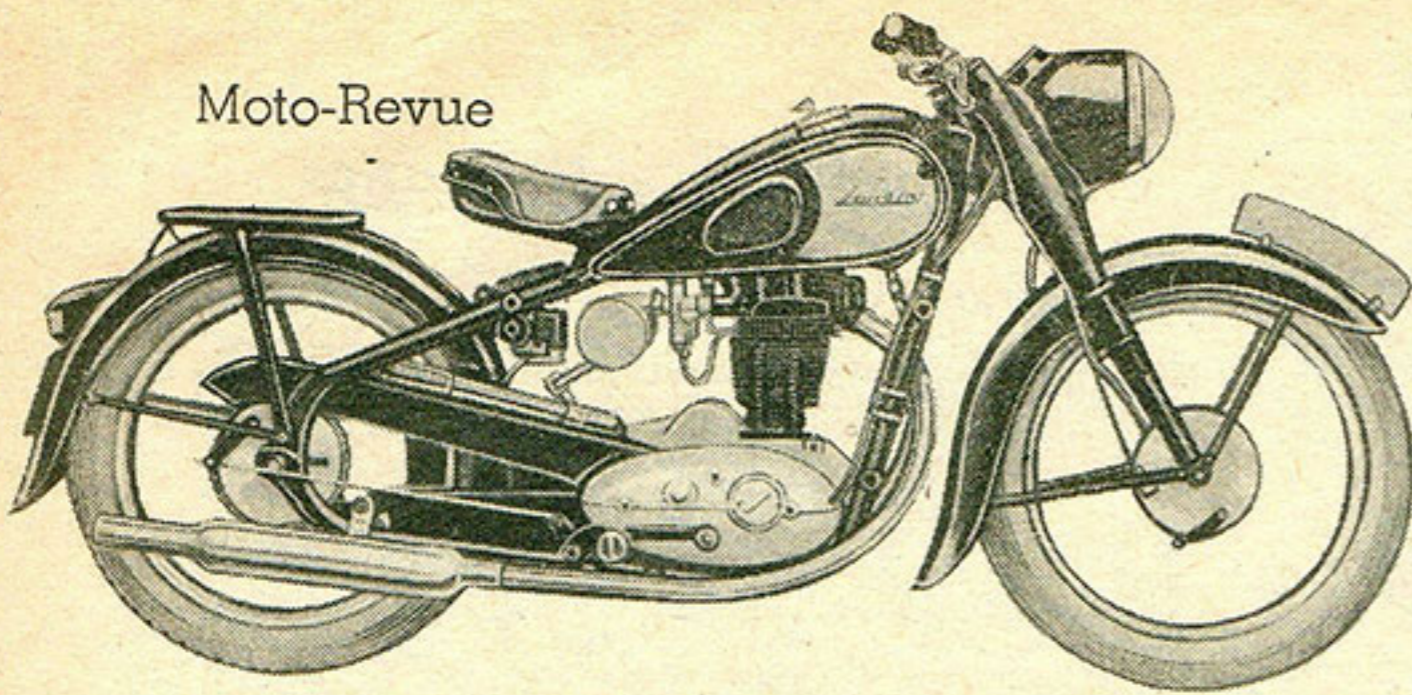
L'Afrique du Sud envisagerait sérieusement d'envoyer officiellement une équipe aux prochains 6 jours internationaux qui doivent se courir en Autriche.

## ◆ M.V. EN ESPAGNE

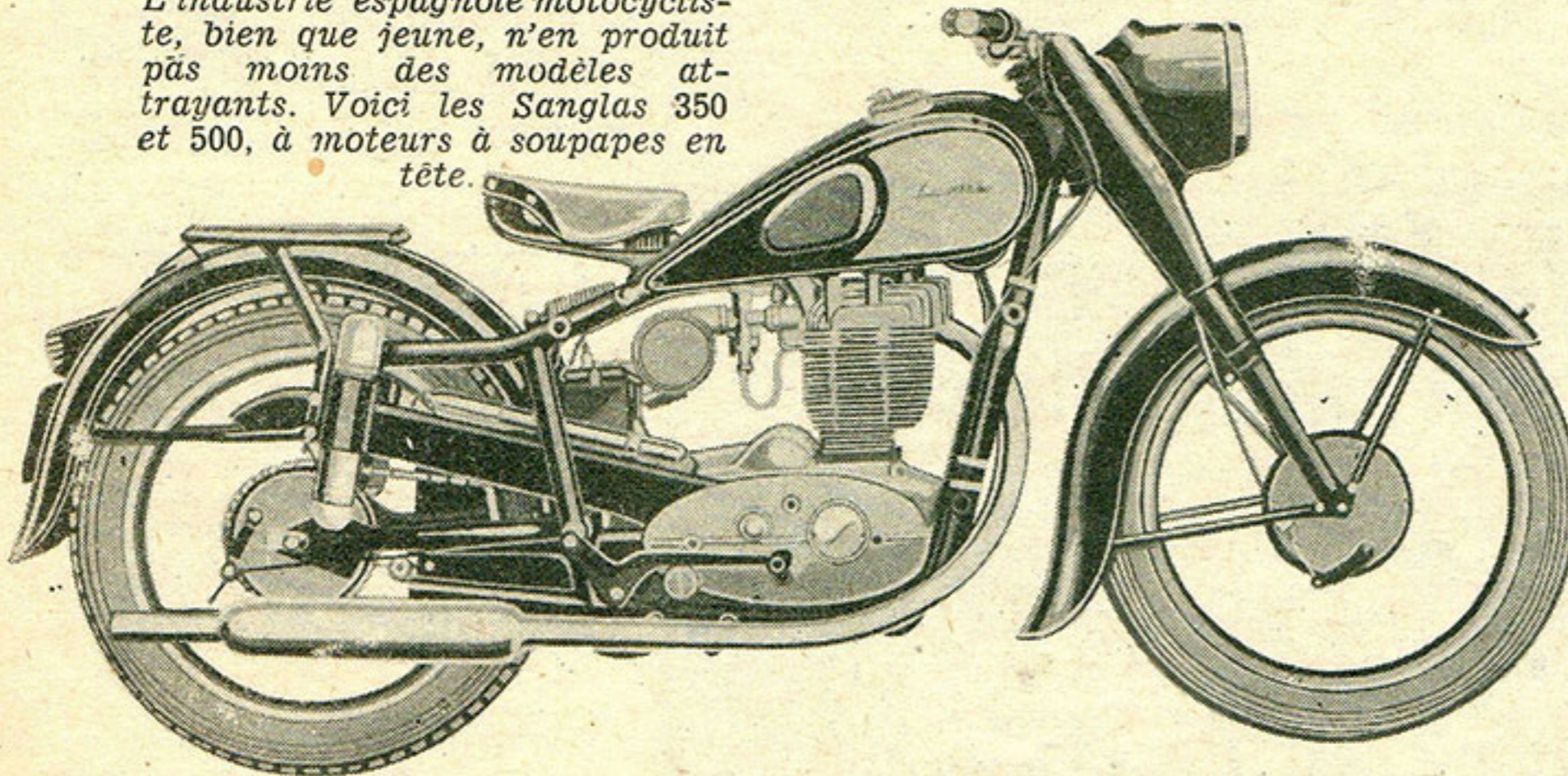
La S.A. Avello di Gijon en Espagne a commencé la construction de la M.V. 125 sous licence. C'est avec la Guzzini 75, la deuxième machine italienne à être construite en Espagne.

## ◆ QUAND SORTIRA LA NOUVELLE B.M.W. RENNSPORT ?

L'usine B.M.W. reçoit de la part de nombreux particuliers des demandes toujours plus pressantes portant sur la production d'une petite série de machines de la classe de la « Rennsport » d'avant guerre. L'usine est obligée de répondre en demandant encore un peu de patience, son département « courses » est en ce moment très occupé à la préparation des machines pour la saison à venir et ne peut pas travailler à la mise au point de machines compétition destinées au public. Mais dès que le personnel spécialisé deviendra disponible, on peut être assuré de la sortie d'une nouvelle « Rennsport ».



L'industrie espagnole motocycliste, bien que jeune, n'en produit pas moins des modèles attractifs. Voici les Sanglas 350 et 500, à moteurs à soupapes en tête.



#### ◆ UN ASPECT DE LA CIRCULATION MODERNE

Suivant le Bureau Central des Statistiques des Pays-Bas, 1.223.000 véhicules ont emprunté en 1951 le fameux pont de Hembrug, tandis que celui de Valsen atteignait le chiffre record de 1.280.000. Inutile d'ajouter que le besoin de tunnels doublant ces ouvrages se fait de plus en plus sentir.

#### ◆ ON NE LUTTE PAS INDEFINIMENT CONTRE

On sait qu'il n'y a pas très longtemps encore, l'usage de la motocyclette était interdit dans la colonie anglaise des Iles Bermudes. Or un revirement complet s'est produit en ce sens que la police locale vient de prendre livraison d'une douzaine de Triumph Speed Twin. Nous comptons bien que cet exemple va laisser rêver nombre de conducteurs d'« Auto-cycles » (cyclomoteurs avec moteurs de 100 cc., cadres renforcés et pédales, seuls véhicules autorisés jusqu'à présent) et les inciter à se procurer de plus grosses machines.

#### ◆ SUCCES DES SCOOTERS ITALIENS

Les fabricants italiens de scooters peuvent être fiers de l'extension prise par leurs petits engins. Des statistiques relevées dans les différents pays européens indiquent en effet que 95 % des scooters circulant à l'heure actuelle sont des Lambretta ou des Vespa et ceci en dépit des nombreuses autres marques présentes sur le marché (autres marques italiennes également). C'est là un beau succès pour ces deux fabricants.

En Belgique comme chez nous, le scooter est en train de « prendre ». Et le mouvement n'en est qu'à son début...

#### ◆ LE KM. LANCE DE WOLVERTEN

Cette classique épreuve d'outre-Quévrain a vu un nouveau record établi par A. Goffin sur une « Featherbed » transformée qui a atteint la vitesse de 246,575 kmh. ! La machine qui était alimentée à l'alcool, avait subi des transformations telles que le remplacement du réservoir d'origine, l'aménagement d'une plate-

forme pour le pilote, et bien entendu, des modifications dans l'intérieur du moteur.

De belles performances furent enregistrées dans les autres catégories, telles celles de Marianne Weber qui fit 151 kmh. 387 sur une Guzzi 250 et de Verroegen sur une Guzzi avec side qui fit 116 kmh. 580.

Il est à noter cependant qu'un fort vent soufflait dans le dos des pilotes, aide appréciable qui, dans certains cas, donnait une augmentation de 20 kmh. environ !

Néanmoins la performance de Goffin est très honorable quand on pense qu'il était complètement couché sur sa machine, position qu'il devait prendre une fois la quatrième passée soit à 170 kmh. Aucun carénage quel qu'il soit ne venait compléter cette position si « streamline ».



...Que Behra, comme beaucoup d'autres champions motocyclistes, songe aux quatre roues. Son engagement chez Gordini se confirme et dans ce cas, il est fort probable que nous perdions notre champion de France 500 cmc.

Mais si finalement Behra restait fidèle à ses premières amours, nous le verrions cette année alternativement sur 175 Terrot, 250 et 500 Guzzi.

...Que la puissance du nouveau 250 cmc. Lambretta serait de 30 CV. La disposition en V transversal du bicylindre accroissant le maître-couple, la puissance requise par la transmission acatène, réduisent cette puissance à celle des 250 Guzzi et Benelli pour qui cette machine de compétition devrait être un concurrent fort sérieux.

## LE VESPA-CLUB DE L'ILE DE FRANCE A ETE PRESENTE A LA PRESSE

Mardi soir dans un grand restaurant des Champs Elysées, la Presse était conviée par M. Chauvel, Président du Vespa-Club Paris-Ile de France.

Grosse affluence de vedettes, Madeleine Robinson, Yorick Royan, Maurice Reganney, Jerry Meno, et Janine Miller qui fut la passagère de Monneret, lors de son récent raid Paris-Alpe d'Huez ; Houel, Mme Georges Monneret, son fils Pierre, etc..., des agents concessionnaires et une excellente ambiance, parmi laquelle on remarquait tout souriant de ce succès, le grand Etat Major de la firme Vespa, de la rue de Tilsitt.

M. Chauvel rappela les origines et développements des « Vespa-Clubs » et dit notamment :

« Les Vespa-Clubs sont la démonstration péremptoire de la faveur dont jouit le populaire scooter Vespa parmi ses usagers quotidiens.

Il est logique, l'Italie étant le berceau de la Vespa, que les Vespa-Clubs y aient trouvé leurs premières impulsions.

A l'automne de 1946, un groupe de fervents utilisateurs de la Vespa se réunirent sous la direction du Comte Leopardi, neveu du poète italien, et jetèrent les premières bases d'un club qui réunirait tous les propriétaires de scooters Vespa en lui permettant d'organiser des excursions, tout en bénéficiant d'une assistance technique, parallèle à celle qui était déjà fournie par l'organisation du constructeur.

Cet exemple fut très vite suivi dans les principaux centres italiens, et chaque année dans la péninsule se créent de nouveaux Vespa-Clubs, qui se chiffrent à 106 actuellement.

Ce sympathique mouvement d'usagers d'une même marque, ne se contenta pas de parcourir les routes de son pays et profita également de sa création pour effectuer au-delà des frontières des randonnées qui susciterent l'émulation dans divers pays d'Europe.

C'est ainsi que l'on vit se grouper les vespistes de Suisse, d'Allemagne, de Belgique, d'Angleterre et par la suite de France.

Un mouvement aussi dynamique et aussi important devait naturellement porter ses fruits et permettre l'amélioration d'une organisation qui rendait plus aisés les rapports de club à club.

En 1948, se forme en Italie la première fédération des Vespa-Clubs qui prend le nom de « Vespa-Club d'Italie ».

Les autres pays, pour des raisons analogues, n'y échappent pas non plus, et cela permet sur le plan des réalisations pratiques, la mise sur pied de vastes rassemblements internationaux, comme ceux, désormais classiques, qui se déroulent chaque année à Genève, avec la participation des Suisses, des Italiens, des Belges, des Allemands et des Français.

Notre Côte d'Azur vit en 1951 la concentration de plus de 400 machines venues de différentes régions de France et d'Italie.

Le sport, comme le tourisme, n'est pas absent des préoccupations des Vespa-Clubs, et cette année encore se prépare en Italie « L'Audax » des 1.000 kms vespistes, calqués sur les célèbres Mille Miles automobiles au départ de Brescia.

Cette épreuve groupait l'année dernière plus de 350 participants parmi lesquels une équipe française.

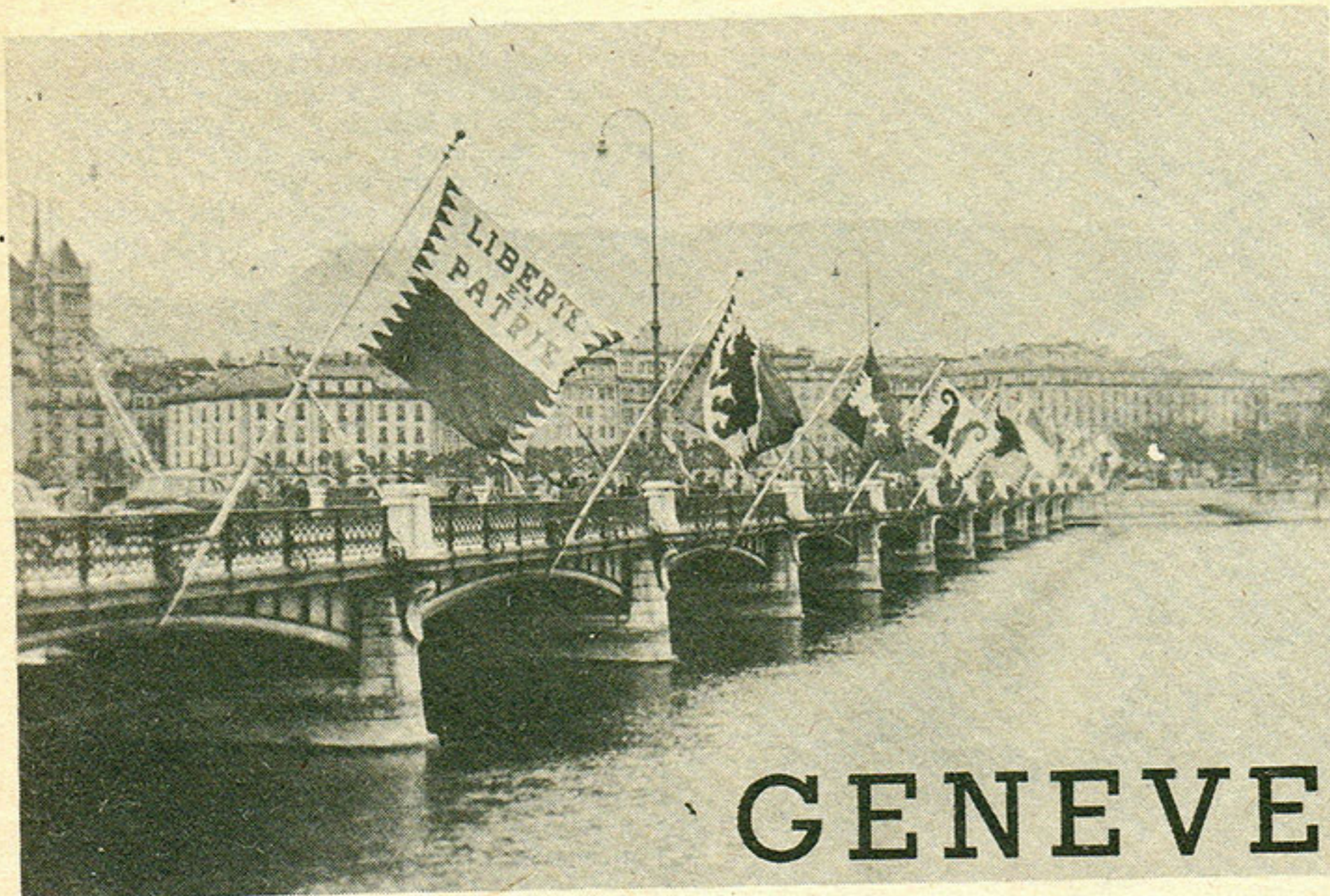
A l'occasion du dernier Salon de l'Automobile, Paris, qui, hélas, ne possédait pas encore son club, reçut la visite du Vespa-Club allemand de Dusseldorf.

Malgré la diffusion récente en France du scooter Vespa, depuis 18 mois, de nombreux clubs se sont constitués et se constituent chaque jour.

C'est ainsi qu'après les Vespa-Clubs de Nice Côte d'Azur, de Marseille Provence, du Dauphiné, nous espérons que notre Vespa-Club Paris Ile de France prendra rapidement par le nombre de ses sociétaires, la tête de ce mouvement. Ce qui devrait nous permettre, dans un bref avenir, avec nos camarades de l'Auvergne, du Béarn, du Lyonnais, des Cévennes, de Normandie, des Vosges, de la Nièvre, et nos aînés de la Côte d'Azur, de créer à notre tour en France une Fédération des Vespa-Clubs, sous le vocable de Vespa-Club de France.

Alors il sera possible de constituer le Vespa-Club d'Europe qui, selon toute vraisemblance, aura son siège à Genève.





## GENEVE

# ★ CLOTURE MAGNIFIQUEMENT LA SAISON DES SALONS ★

Ce qui frappe le plus lorsque l'on arrive à Genève pour la durée du Salon, c'est la diversité des véhicules à deux roues que nos yeux rencontrent.

Une jeune femme sur son scooter, un sportif sur sa twin, un soldat se rendant à l'exercice sur son 50 cmc., voilà un des côtés pittoresques de la circulation suisse.

Petit pays certes, mais grand débouché commercial il faut croire, si l'on considère le nombre d'exposants étrangers (cette année il y avait 132 marques de cycles et motocycles).

L'Italie, pratiquement absente des Salons européens autre que celui de Milan, prend sa revanche à Genève !...

*Ci-dessous : le nouveau scooter Bernardet 125 se signale par un nouveau capotage du moteur. A droite : la version commerciale de la 4 cylindres M.V. une des machines les plus rapides, mise à la disposition des sportifs.*

Ses scooters, ses 75 cmc. et plus, se lancent à l'offensive avec succès, car bien que la Suisse soit un pays montagneux, il y a une large clientèle pour la simple circulation urbaine à peu de frais.

Ce désir de vendre pousse les Italiens (ou les agents Suisses représentant leurs marques) à créer les stands les plus attractifs.

Sol en gravier noirs et blancs chez Gilera, jeune coq (Galletto) dans sa cage chez Guzzi, ou encore blancheur immaculée du stand Motom, autant de solutions qui retiennent l'œil et finis-

sent par attirer le badaud, qui là, comme dans les autres Salons, sévit en masse.

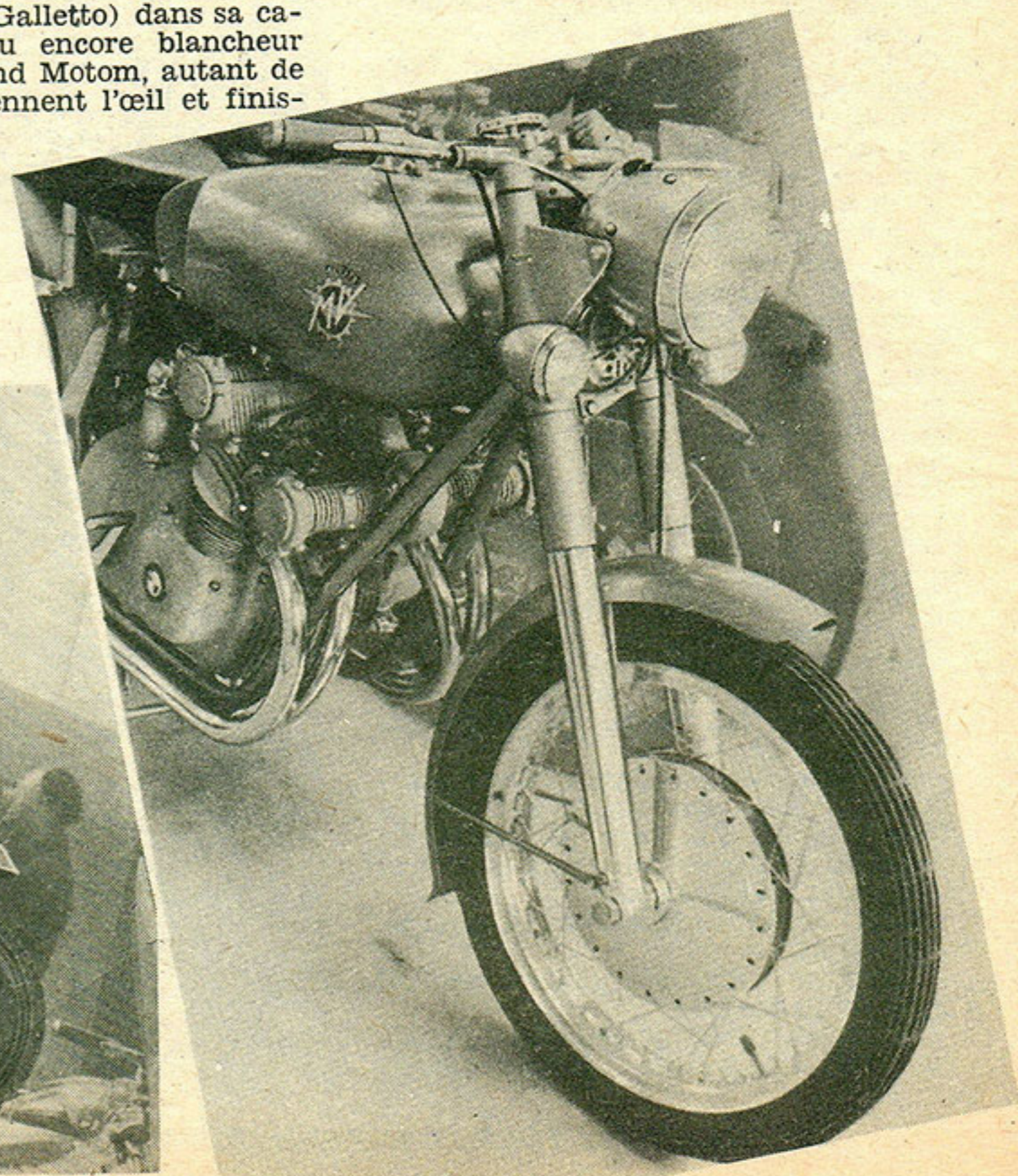
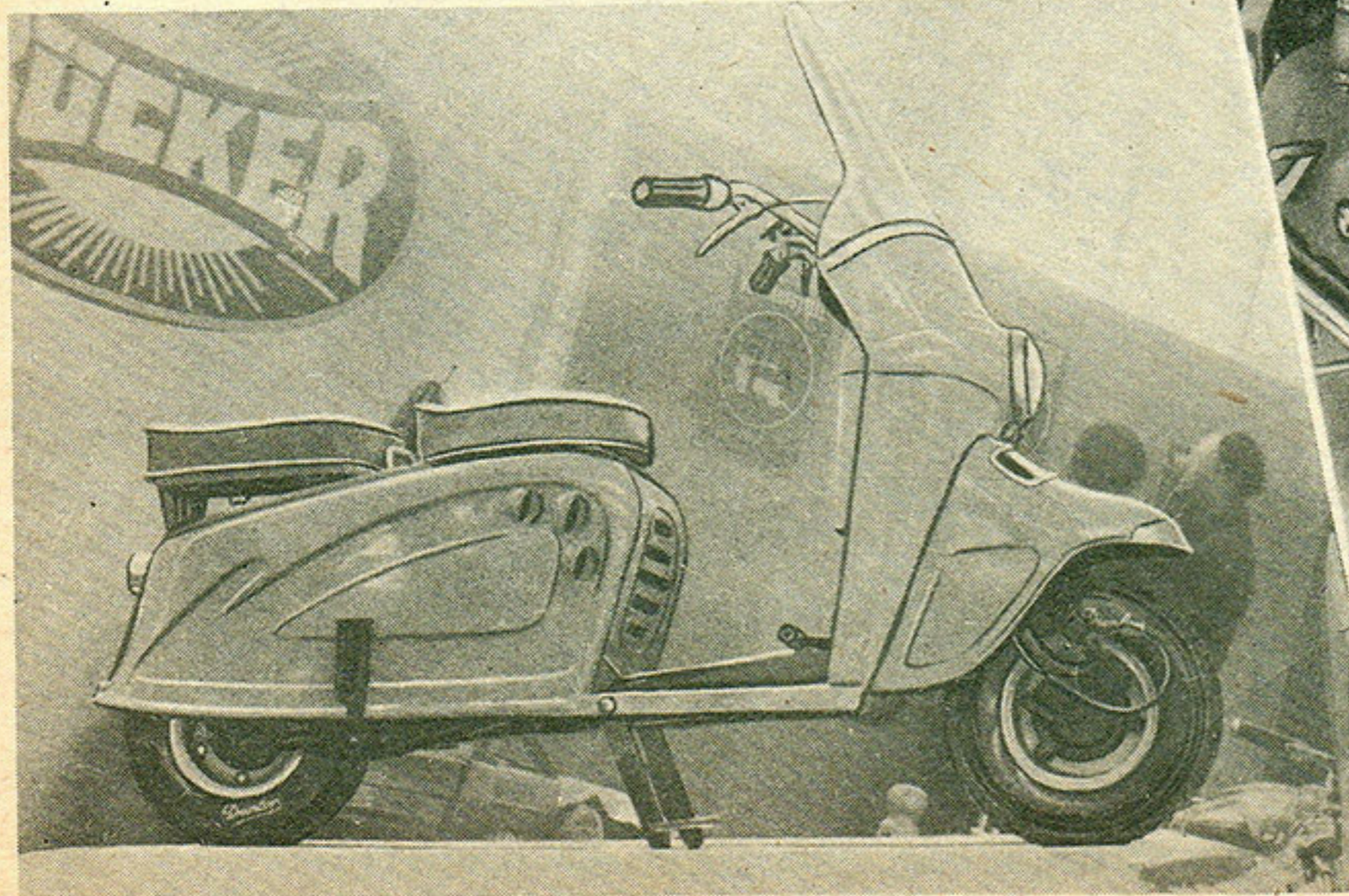
A côté des Italiens, ceux qui font le plus d'impression sont certainement les Allemands. Leur redressement, il faut l'avouer, est formidable, à tel point même, qu'ils commencent à poser leurs conditions !... Ne voit-on pas en automobile, un grand constructeur, dont nous tairons le nom, refuser de participer au Salon parce qu'il juge son stand trop petit !...

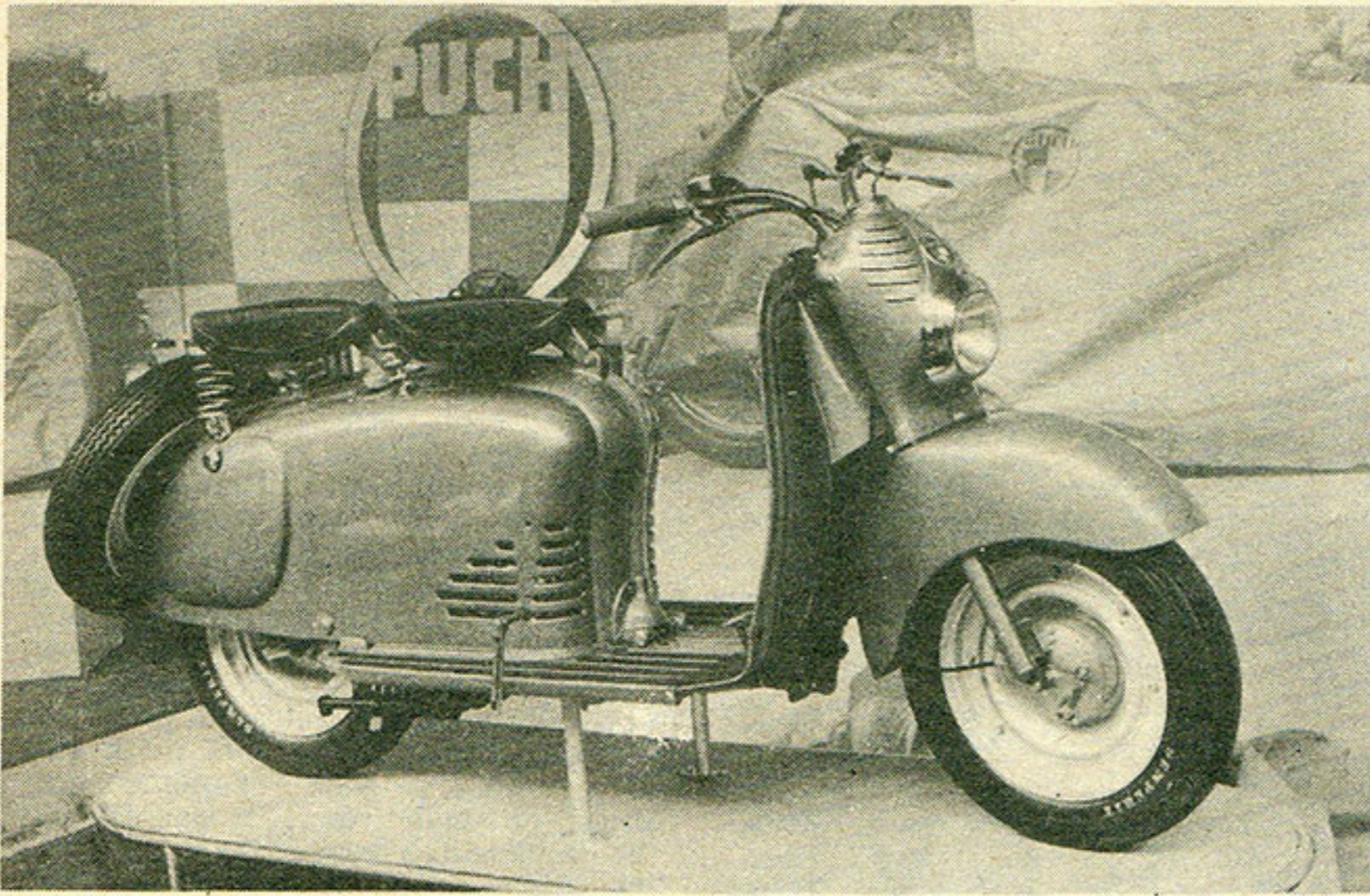
Néanmoins, petites et moyennes cylindrées germaniques affluent sur le marché et leurs 500 concurrencent dangereusement les Anglais, qui auraient peut-être intérêt à modifier, ne serait-ce qu'extérieurement, leurs modèles. Trop de gens sont passés, au cours du dernier Salon, devant les stands des grandes marques britanniques, en prononçant à tort ou à raison : « Ah ! ce sont les mêmes machines que celles de l'an passé ! »...

Et nous, direz-vous ?

Et bien notre participation était peut-être plus brillante que celle de

l'an passé. Motobécane et Solex avec leurs stands importants, Peugeot avec sa Bima, et Terrot avec son scooter, apportaient la preuve que notre production se renouvelle. Encore mieux, Radior avait profité de l'occasion pour présenter son nouveau cyclomoteur, à cadre simple berceau formé par un tube de grosse section et mu par un deux temps Vap.





*Ci-dessus : voici la photographie du scooter Puch, dont nous avons annoncé la naissance il y a quelques temps déjà. Remarquez le carénage assez spécial du haut de la fourche et du phare. Le moteur est le 125 deux temps bien connu, avec refroidissement par air forcé.*

Au stand A.B.G., nous retrouvons d'ailleurs quelques cyclomoteurs français de marques différentes, mais tous munis du Vap bien entendu.

Si, sur le plan commercial, Genève est un succès (ne voit-on pas le Salon s'agrandir d'année en année ?) par contre, sur le plan technique, nous avons été déçu. Rien de bien neuf à vrai dire. Il est vrai que la fréquence des Salons ne laisse pas aux bureaux d'études le temps matériel d'innover ou même de redessiner sérieusement un modèle existant.

Là, comme à Paris ou à Bruxelles, floraison des moins de 50 cmc., où certains constructeurs affichent un beau mépris du prix de revient puisqu'ils dotent leurs cyclomoteurs d'autant de perfectionnements qu'une grosse moto. Bianchi présentait une 125 sport deux temps sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir.

En catégorie scooter, la lutte est plus acharnée il semble, que dans n'importe quelle autre catégorie.

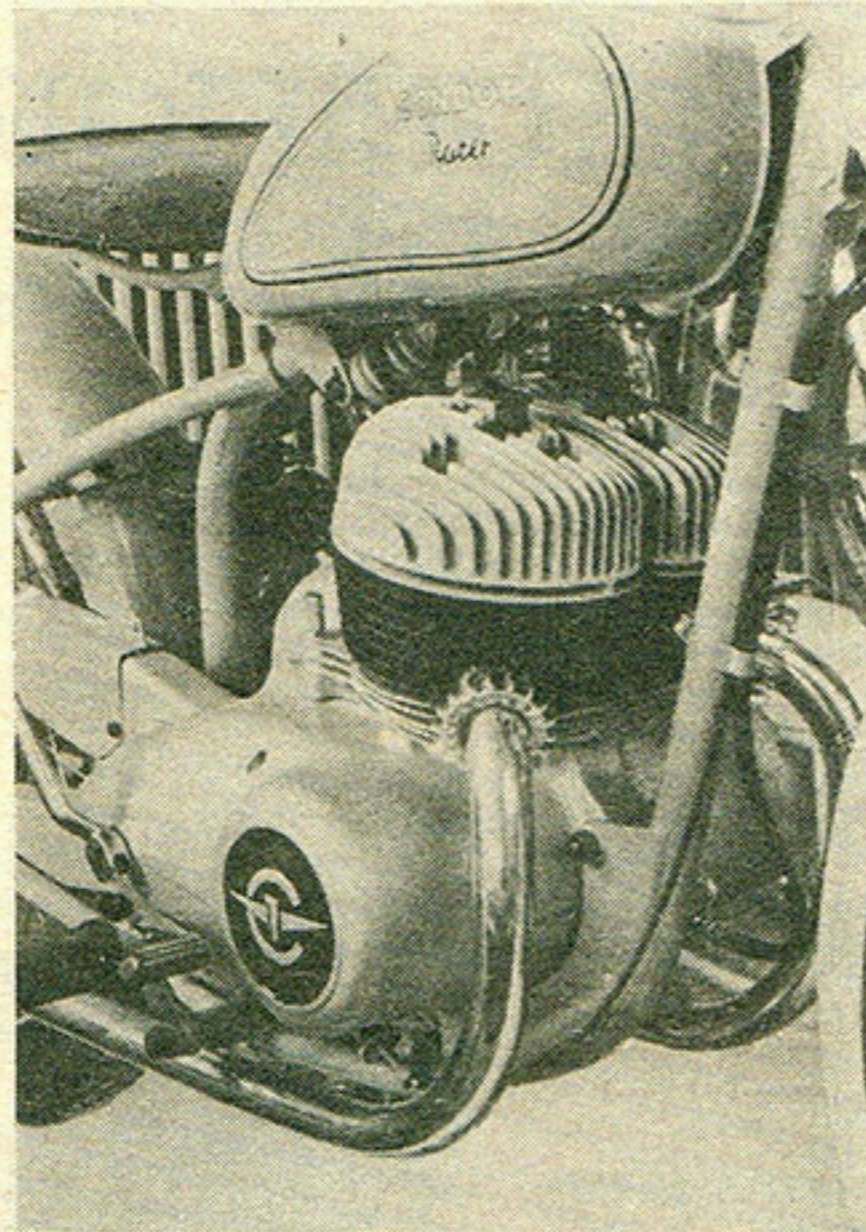
Du côté français, Terrot et Motobécane présentaient des modèles extérieurement identiques à ceux du Salon de Paris. Par contre, Bernardet habille son 125 léger d'un nouveau capot moteur.

Du côté Italien, nous avons remarqué le Vittoria, avec un 125 deux temps N.S.U., tandis que Vespa et Lambretta semblent conserver sur leurs confrères italiens la même avance.

M.V. fait cependant dans ce sens de gros efforts.

Dans les cylindrées supérieures, du déjà vu on presque.

Le représentant de Panther alignait une 250 à suspension arrière coulisse



sante - chez Horex nous avons remarqué une quart de litre identique extérieurement à la Régina - beaucoup de marques montent le bicylindre J.L.O. 250, dont Universal, etc. etc.

En 350 cmc. nouveaux cylindre et culasse sur la Condor Racer, tandis que dans les demi-litres, nous n'avons pu admirer que « d'anciennes » nouveautés : Horex Imperator ou M.V. quatre cylindres tourisme.

Le hasard nous ayant amené à rapprocher les noms de Horex et de M.V., signalons que cette dernière firme transforme, à la mode italienne, et ce pour le marché suisse, la 350 Regina, qui dans cette nouvelle présentation gris clair et rouge, est magnifique.

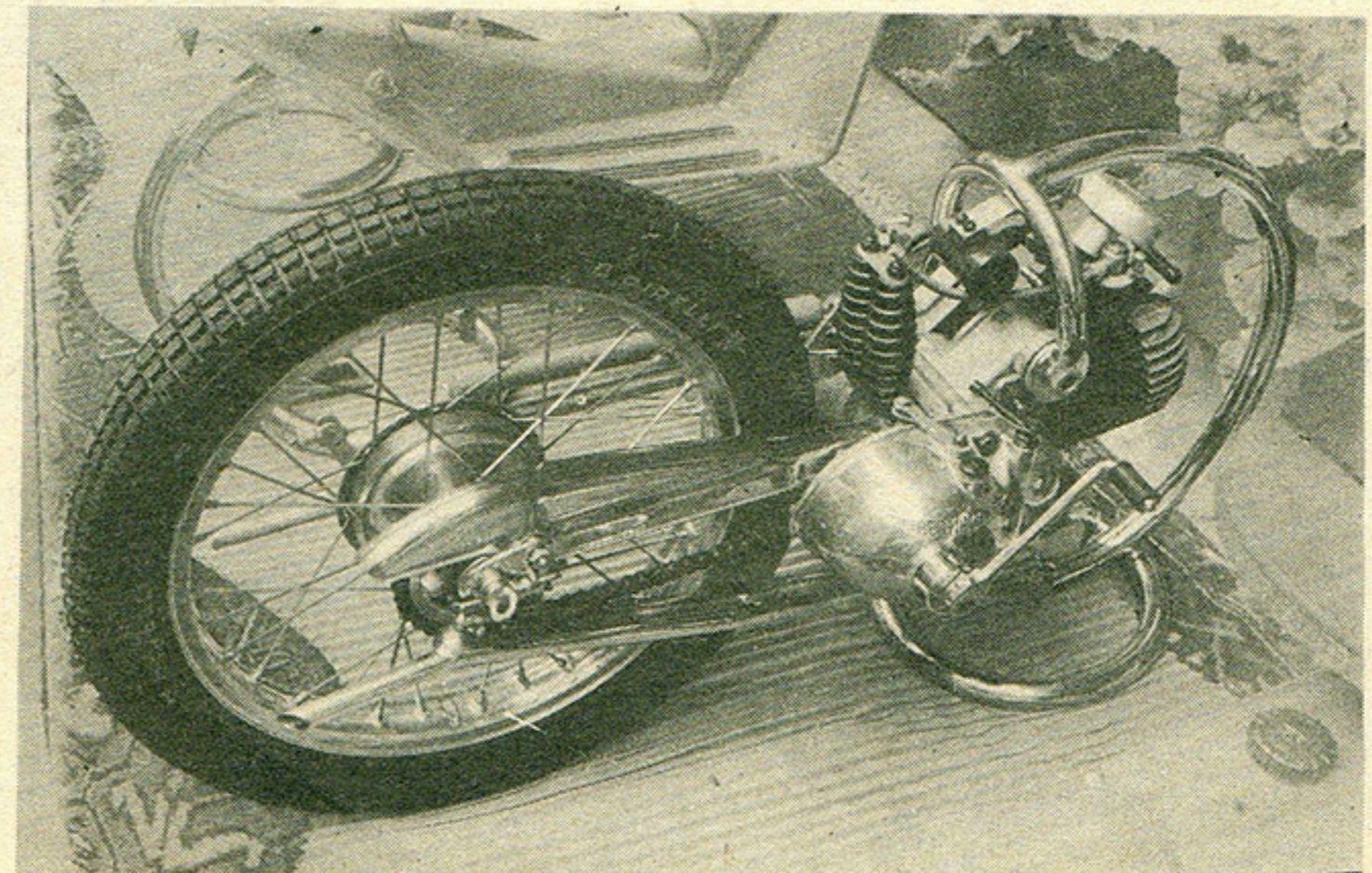
La note sport était donnée par la 500 N.S.U., du record de vitesse absolu, par le 38 cc. Victoria caréné, par les Manx et la 7R, et aussi par cette remarquable 125 Rumi, dont un exemplaire sera cette année aux mains de Pierre Monneret.

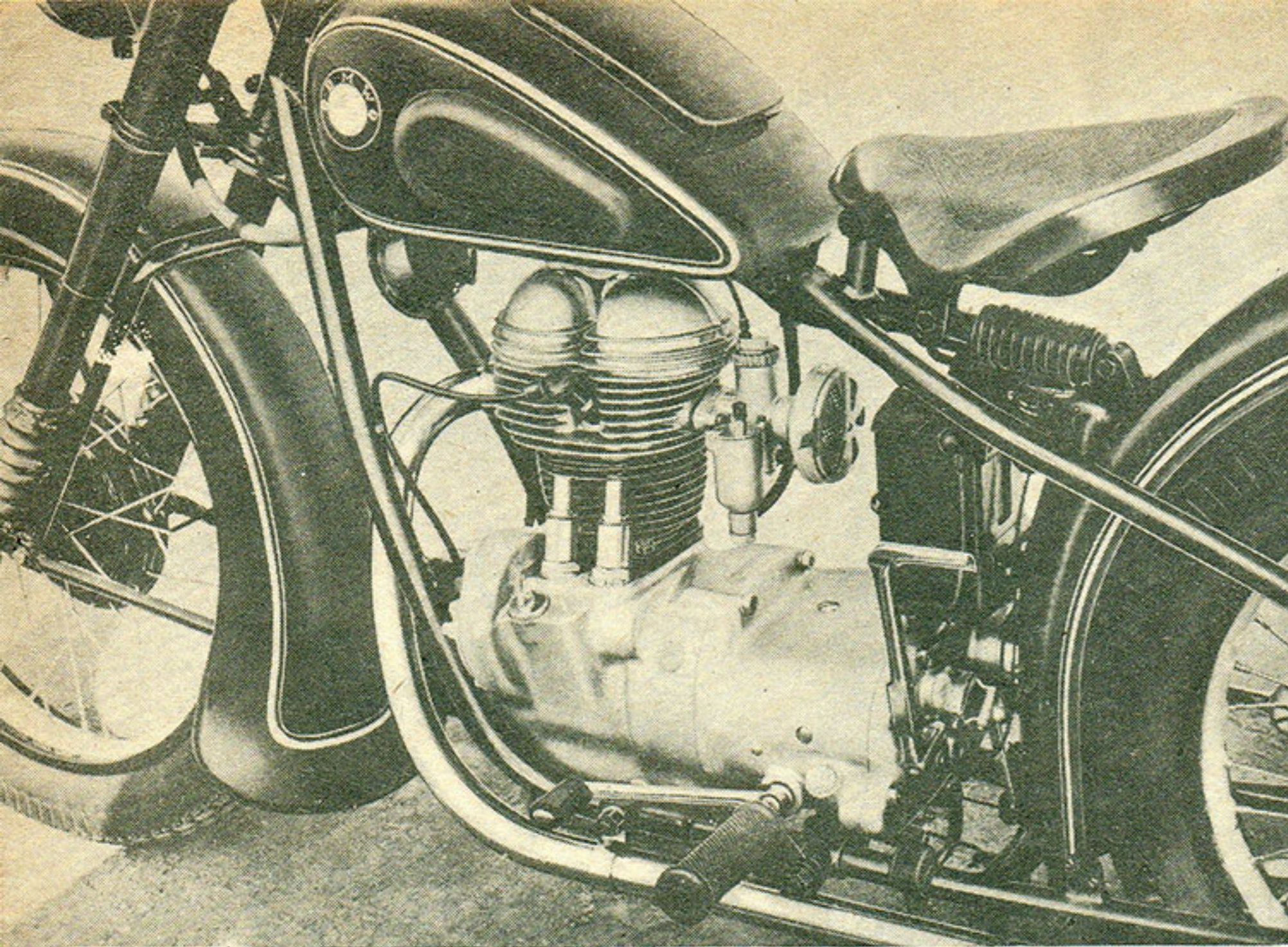
Pour résumer notre impression à l'issue de cette exposition, signalons la parfaite organisation de cette grande rencontre internationale due à M. Dechevrens, commissaire général et ses collaborateurs MM. Bischoff et Gudichet, ce qui permet à la Suisse d'être fière de son Salon.

Bien que le sensationnel n'ait pas abondé, nous n'en avons pas moins « tapé à tort et à travers » avec notre 24x36 et cette abondante moisson photographique que vous trouverez dans les prochains numéros, vous permettra de suivre le Salon de Genève, comme si vous y aviez été.

C. R.

*A gauche : chez Condor la 350 a reçu de nouvelles culasses ainsi que des cylindres plus volumineux. Ci-dessous : l'ensemble moteur de la moto-scooter Macchi. Bloc-moteur et roue arrière sont solidaires, si bien que le moteur oscille lors des débattements de la roue.*





*Vue côté distribution de la nouvelle 250 culbutée des célèbres usines bavaroises, la R 25/2. On notera la nouvelle selle oscillante, le coffre à outils dans le réservoir qui maintenant s'ouvre en se rabattant. Sur le carter, à droite des tiges encloses des culbuteurs, on peut apercevoir un petit bouchon en caoutchouc masquant un regard donnant sur le volant sur lequel sont repérés les calages.*

BMW, comme quelques autres marques étrangères, donne le calage de la distribution de ses moteurs avec un jeu de 2 mm aux soupapes, afin que l'ouverture de la soupape s'effectue non pas au début de la levée du poussoir, mais quand celle-ci est accélérée au maximum. Ceci permet un réglage notablement plus précis que juste après le passage du cercle initial de la came (de 25 mm) à la partie profilée. Une fois le jeu des soupapes remis à sa valeur d'utilisation (de 1/10

## LA 250 B.M.W. R. 25-2

Les essais faits, il y a quelques années, sur la R.24, avaient montré, surtout pour une 250, une tenue de route insuffisante et une conduite de la machine assez difficile.

Il y a environ deux ans, sortait le nouveau modèle, la R 25/1, à cadre en tubes et suspension arrière coulissante qui, sur les points signalés, marquait une très nette amélioration. Mais il s'est avéré qu'aux mêmes vitesses, la R.24 accélérât plus fort que la R.25. De plus, cette dernière, à cause de sa suspension arrière, de ses freins plus importants, ses pneus plus gros, était un peu plus lourde.

Une soupape d'admission de 2 mm de plus de diamètre et une légère modification des rapports finaux lui donnaient même puissance (12 CV utiles à 5.600-5.800 t.-m.) et même vitesse de pointe. Le couple maximum était aussi le même, mais était passé, à cause de la plus grande soupape d'admission, d'un régime de 3.500 t.-m. à un régime de 4.300. Il est à noter qu'avec la petite soupape d'admission (R.24), le moteur est plus souple, plus

élastique et en prise, dans ces conditions, la moto est meilleure grimpeuse.

Sur la R.25/2, la soupape d'admission a été ramenée au diamètre de celle d'échappement, mais constituée d'un matériau différent.

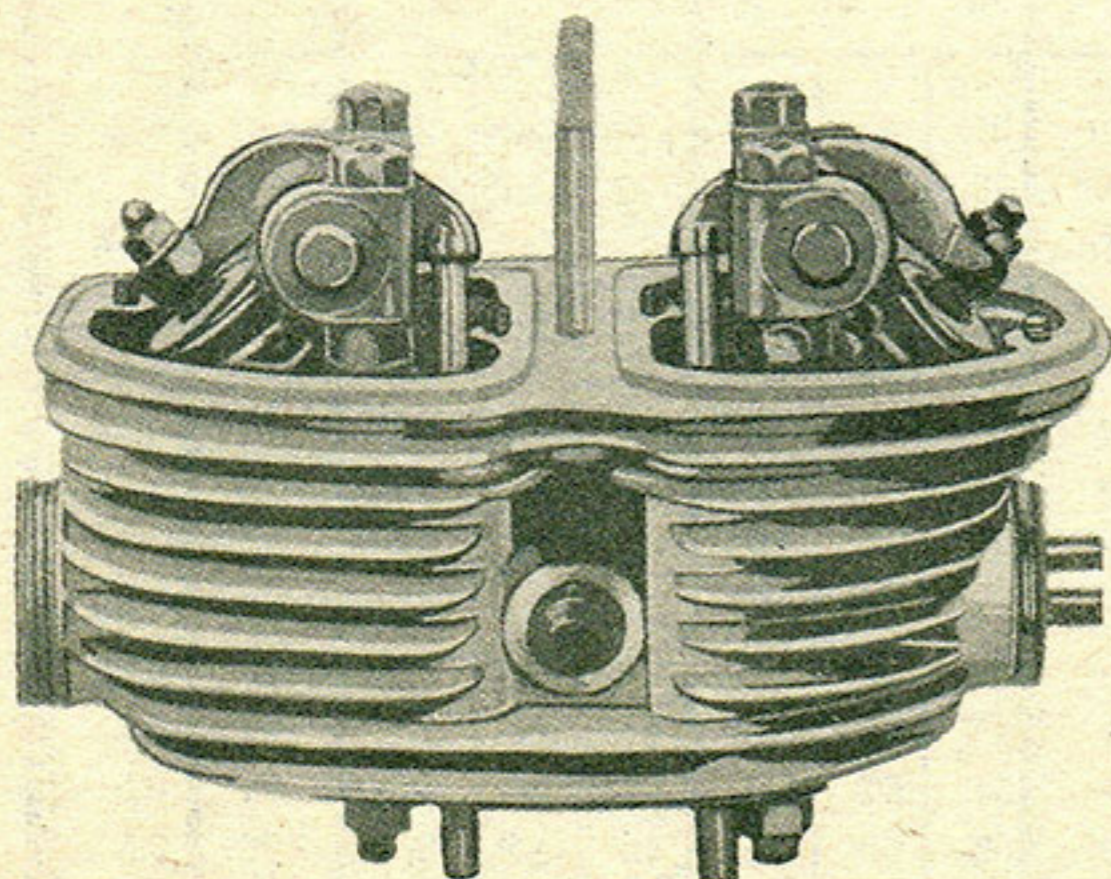
La répartition des masses a été changée sur les culbuteurs, les vis de réglage du jeu aux soupapes se trouvant maintenant aux extrémités des tiges, comme sur les flat-twins. Ceci ajouté au rapport des bras de leviers de ces culbuteurs de 1:1,32, entraîne une considérable diminution de l'amplitude des mouvements alternatifs, donc aussi des forces d'inertie en découlant. Les guides de poussoir possèdent des rainures de graissage.

Plusieurs personnes ont pu s'étonner de la puissance fournie par les moteurs BMW, en jugeant du calage de la distribution fourni par les notices d'entretien qui montre un très modeste croisement, ou parfois même pas de croisement du tout : ainsi pour la R 51/3, le R.F.E. devient une avance de 5 à 10° et par contre l'A.O.A. devient un retard de 4 à 9°. Mais

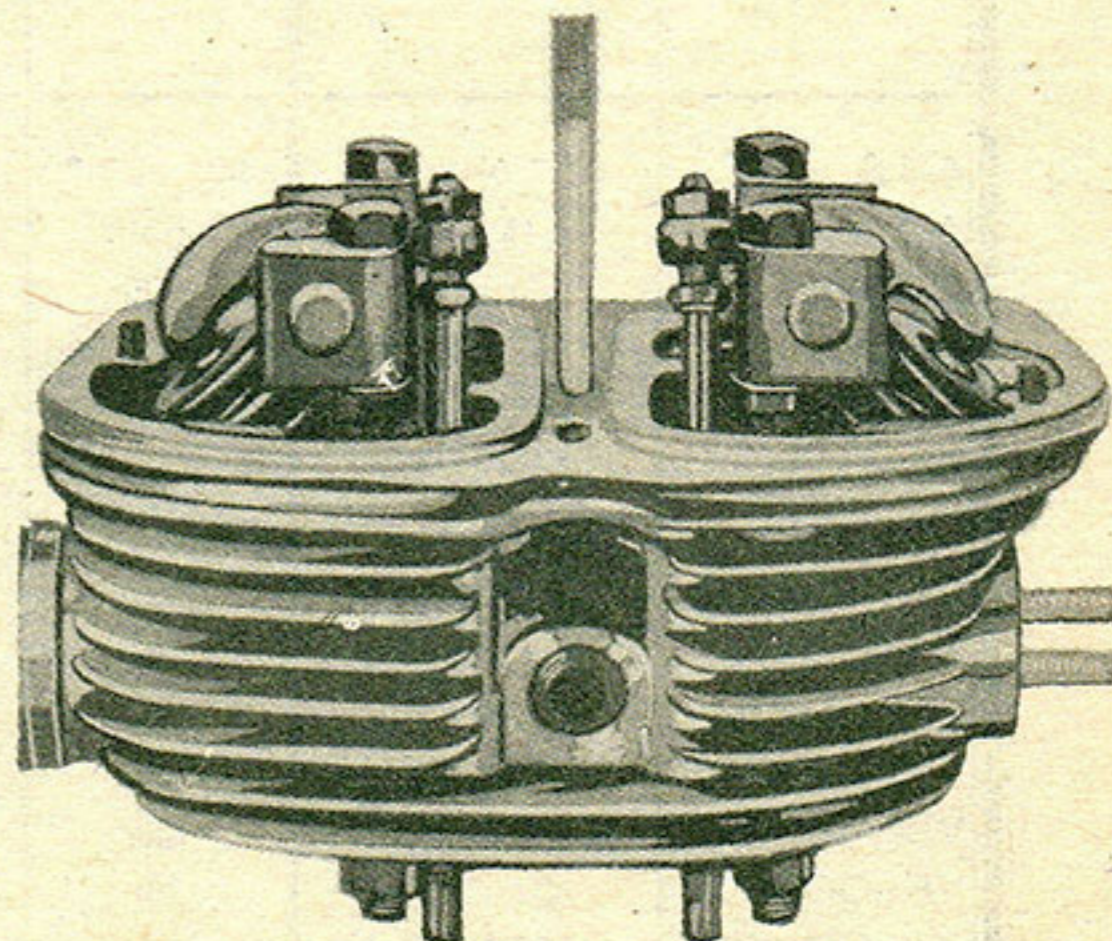
de mm), l'A.O.A. est de 40° et le R.F.E. de 80°, ce qui assure un croisement de 120°. De la même manière, nous avons pour l'A.O.E. 40° et 80° pour le R.F.A.

Ces longs temps d'admission et d'échappement, ainsi que le grand croisement, permettent une levée des soupapes sans trop grande accélération dans ce mouvement, donc aussi des ressorts de rappel des soupapes assez doux. Ces derniers sont d'ailleurs progressifs et sur la R 25/2 sont tarés à 20 kgs pour le début de la levée et passent progressivement à 43 kgs. Cette progressivité est un des facteurs qui rendent les moteurs BMW parmi les moins bruyants. A noter aussi, sur le nouveau modèle, un piston prolongé de 6 mm vers le bas, ce qui diminue les claquements de la jupe.

Quelques autres améliorations ont encore été amenées, tel un guidon plus étroit, de 71 cm (encore trop large de 5 cm pour le solo), un indicateur lumineux de point mort, une béquille centrale plus large, ainsi que d'autres petits détails de fabrication.

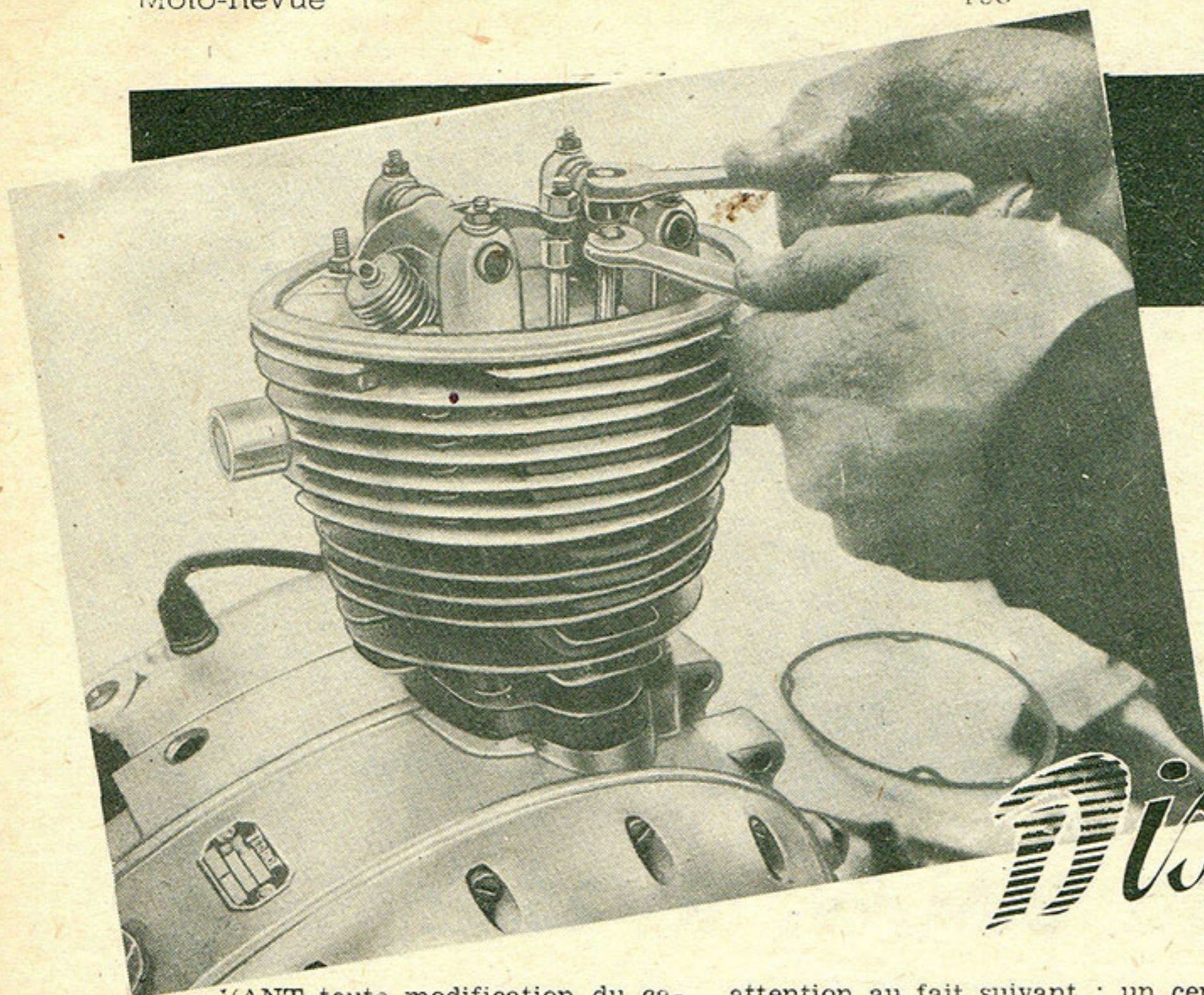


*A gauche : la culasse de la R 25/1, à droite celle de la R 25/2. On peut voir le changement des supports des axes de basculeurs. Mais la modification essentielle porte sur le fait que les vis de réglage du jeu aux soupapes se trouvent maintenant aux extrémités des tiges, ce qui diminue l'inertie du système de distribution.*



## GONFLAGE DU 4 TEMPS

(suite du précédent N°)



# Calage de la Distribution

**A**VANT toute modification du calage de la distribution d'une moto, il est recommandé de bien repérer sur les pignons le calage d'origine, ce sera toujours une bonne précaution de garantie en cas d'insuccès dans les essais effectués.

Une sérieuse mesure de calage doit se faire en degrés et non en mm. Aussi est-il nécessaire de posséder un disque gradué (le point O correspondant au PMH) qui permettra aussi de plus faciles comparaisons avec le calage d'origine. Notons ici qu'il faut faire

attention au fait suivant : un certain nombre de constructeurs, dans leurs notices de réglages et entretien, donnent un calage de la distribution, mais avec un jeu aux soupapes beaucoup plus important (2 mm.) que celui qui sera définitivement donné (10 à 15/100 de mm.). Les valeurs données pour le calage seront donc tout à fait différentes de celles que l'on aura en définitive, quand le jeu sera remis à 10 ou 15/100. Voici un exemple, qui, s'il ne porte que sur une bicylindre de grand tourisme, n'en est pas moins dé-

monstratif : il s'agit de la 500 BMW ; on lit sur la notice les valeurs suivantes pour le calage de la distribution avec 2 mm. de jeu aux soupapes :

ouverture admission : 4 à 9° après PMH ;

fermeture admission : 30 à 35° après PMB ;

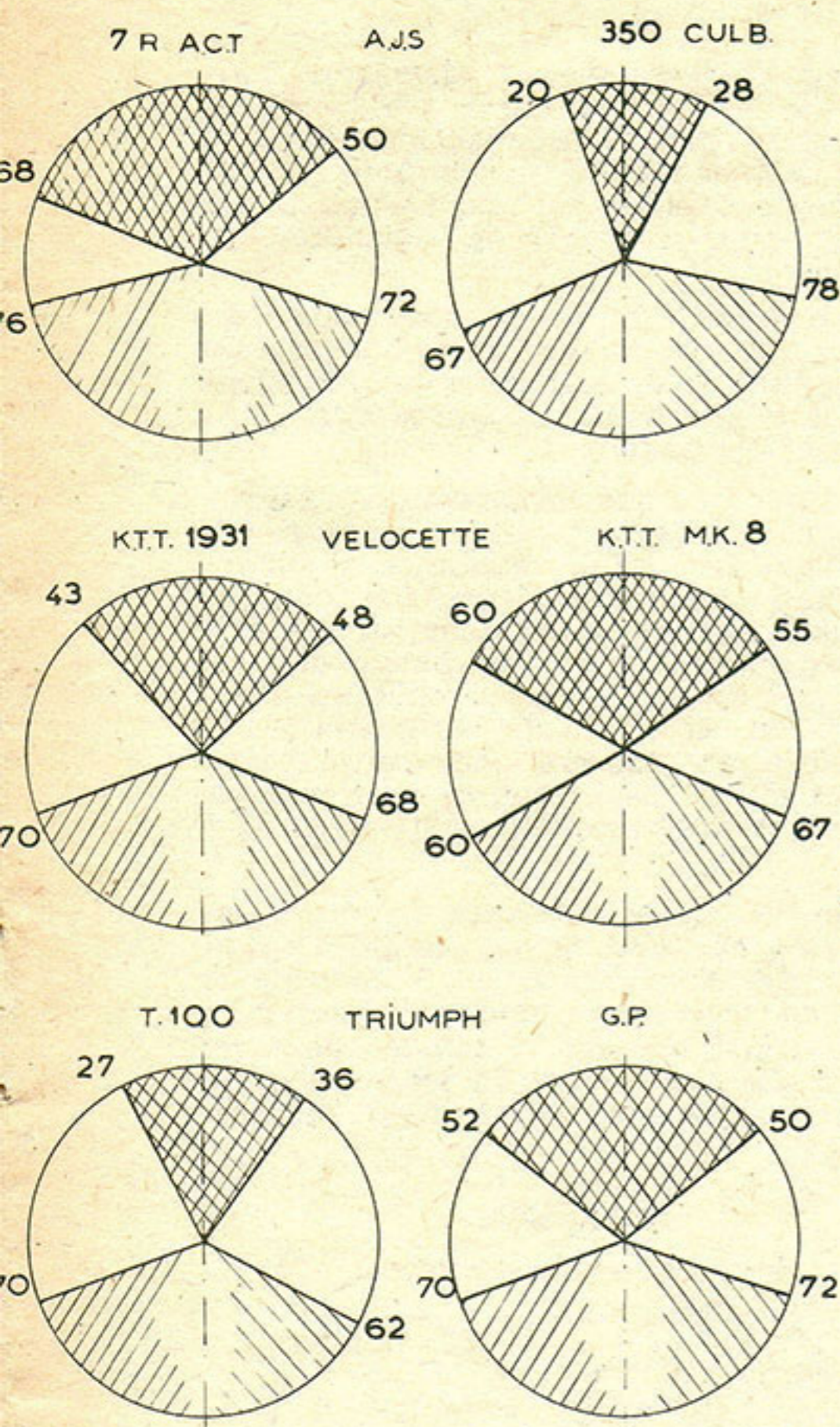
ouverture échappement : 31 à 35° avant PMB ;

fermeture échappement : 5 à 10° avant PMB.

A la lecture de ce tableau, il apparaîtrait donc un croisement absolu-

## QUELQUES CALAGES CARACTERISTIQUES

Marque	Type <small>* échapp. libre ** mégaphone</small>	Cylind.	Rapport course-alésage	Genre	Admission en degrés			Echappement en degrés			Croisement AOA° + RFE°	Jeu à froid en mm.
					AOA	RFA	durée	AOE	RFE	durée		
A.J.S.	ohv	350 et 500	mono 1,345 et 1,125	tourisme	20	67	267	78	28	286	48	0,3
A.J.S.	7 R - ohc	350	mono 1,09	course	68	76	324	72	50	302	118	
BMW	ohv	500	twin 1,00	tourisme	40	80	300	80	40	300	80	0,15
B.S.A.	ohv Gold Star	350 et 500	mono 1,24 et 1,035	sport	35	75	290	70	40	290	75	0,10
NORTON	Inter ohc	350 et 500	mono 1,24 et 1,26	sport	47	70	297	85	42	307	89	0,08
NORTON	Manx ohc °	350 et 500	mono 1,24 et 1,25	course	47	70	297	85	42	307	89	0,08
NORTON	Manx ohc **	350 et 500	mono 1,24 et 1,25	course	57	60	297	85	42	307	99	0,08
EXCELSIOR	Manx ohc	250	mono	course	41	62	283	63	32	276	73	
TRIUMPH	T. 100 ohv	500	twin 1,27	sport	27	70	277	62	36	278	63	0,08
TRIUMPH	T. 100 ohv	500	twin 1,27	course	52	70	302	72	50	302	102	0,08
VELOCETTE	KTT 1931 ohc	350	mono	course	43	70	293	68	48	296	91	0,3
VELOCETTE	KTT 4 et 5 ohc	350	mono	course	51	57	288	71	43	294	94	0,5
VELOCETTE	KTT 6 ohc	350	mono	course	55	65	300	75	45	300	100	0,5
VELOCETTE	KTT 8 ohc	350	mono 1,09	course	60	60	300	67	55	302	115	0,5



levées maxima. C'est d'ailleurs l'occasion de noter que levée de soupape et levée de la came ne sont pas obligatoirement identiques, le rapport des bras de leviers des culbuteurs et linguets n'étant pas toujours égal à 1.

b) Les angles pour lesquels chaque soupape atteint son maximum de levée ainsi que la durée de cette pleine ouverture, durée mesurée en degrés ; donnons un exemple : si la soupape d'admission ouvre complètement 40° avant le PMH et commence à se fermer 80° après le PMB, la durée totale de pleine ouverture sera de 40° + 180° + 80° = 300°, le décompte étant le suivant : 40° depuis l'ouverture jusqu'au PMH, 180° du PMH au PMB et 80° du PMB jusqu'à la fermeture.

Le meilleur moyen de mesurer la levée de la soupape consiste à utiliser un comparateur que l'on disposera face au poussoir. Il sera alors facile de tracer, sur du papier millimétré, le diagramme de distribution en mesurant la levée de 5° en 5°, en disposant les degrés en abscisse (sur l'horizontale) et les levées en ordonnée (sur la verticale).

Il existe des réglages bien différents selon les types de moteurs, les performances exigées. Nous donnons (page précédente) un tableau donnant le calage d'un certain nombre de machines de différents types.

De l'étude de ce tableau, on peut tirer quelques enseignements.

a) En comparant la Triumph Tiger 100 Standard et celle transformée, à l'aide des pièces d'origine, en modèle course « Grand Prix », on voit que non seulement le croisement est accru, mais aussi les durées d'ouverture des

soin il est vrai, ces valeurs sont comparables à des machines sport (B.S.A. Gold Star par exemple) longues-courSES et de plus grandes cylindrées unitaires. De même, les 350 A.J.S., B.S.A. et Norton ont même calage que les 500.

Sur des machines classiques l'A.O.A. est légèrement plus petite que le R.F.E. (respectivement 20 et 28° pour les culbutées A.J.S.) ; mais plus le moteur est poussé, plus la valeur de l'A.O.A. atteint et dépasse celle du R.F.E. (68 et 50° pour l'A.J.S. 7R). Ceci tient au fait que sur les machines classiques, on ne cherche pas tellement une puissance de pointe exceptionnelle, mais une bonne puissance dans les bas et moyens régimes et une certaine économie dans la consommation.

Le remplacement des comes d'origine par des comes de course ne permettra un réel gain de puissance que si le silencieux est supprimé ; mais alors, dans ces conditions, les performances dans les régimes inférieurs risquent de diminuer. D'ailleurs, si cela n'était pas, les fabricants de comes n'auraient plus rien à faire, un type de came donnant satisfaction à tous les régimes.

Le calage de la distribution est facilement modifiable, surtout en ce qui concerne le croisement sur les machines où comes d'admission et comes d'échappement sont séparées et autonomes. Ceci peut être réalisé soit par des arbres à comes séparés, chacun d'eux commandant soit l'admission, soit l'échappement (Triumph, Norton Matchless, etc...), soit, sur les machines à arbre à comes unique, par des comes autonomes (O.M.B., Norton simple arbre A.J.S. 7R, Velocette).

Il faut noter que les valeurs données dans le tableau (dates d'ouverture et de fermeture des soupapes,

Ci-dessus : la représentation de quelques-uns des calages de distribution donnés dans le tableau de la page précédente : A.J.S. compétition et tourisme ; Deux Velocette compétition et les 500 Triumph Sport et compétition. Les hachures de droite à gauche correspondent à l'admission ; celles de gauche à droite, à l'échappement ; celles doubles au croisement. A droite : une ancienne 250 Terrot de tourisme gonflée en vue de la compétition. Notez la double pompe à huile.

ment nul. En réalité, après remise du jeu normal aux soupapes, on aura sensiblement : AOA : 40° - RFA : 80° - AOE : 80° - RFE : 40°, donc un croisement de 40° + 40° = 80°.

Quelle est la raison pour laquelle les constructeurs prévoient leurs réglages avec un si grand jeu aux soupapes ? Parce que lors des premiers degrés qui suivent le moment où le profil de la came quitte le cercle de base, la levée est trop petite pour permettre d'avoir des mesures précises. Or, en mettant un jeu de 2 mm. aux soupapes, l'attaque de la came ne se produit que dans la partie la plus abrupte du profil, ce qui entraîne une très sensible levée pour une variation d'angle très minime, d'où finalement très grande précision pour la mise au point.

Une fois le disque gradué monté, il faudra commencer par tracer le diagramme de la distribution d'origine, ce qui permettra des comparaisons plus faciles pour les travaux ultérieurs.

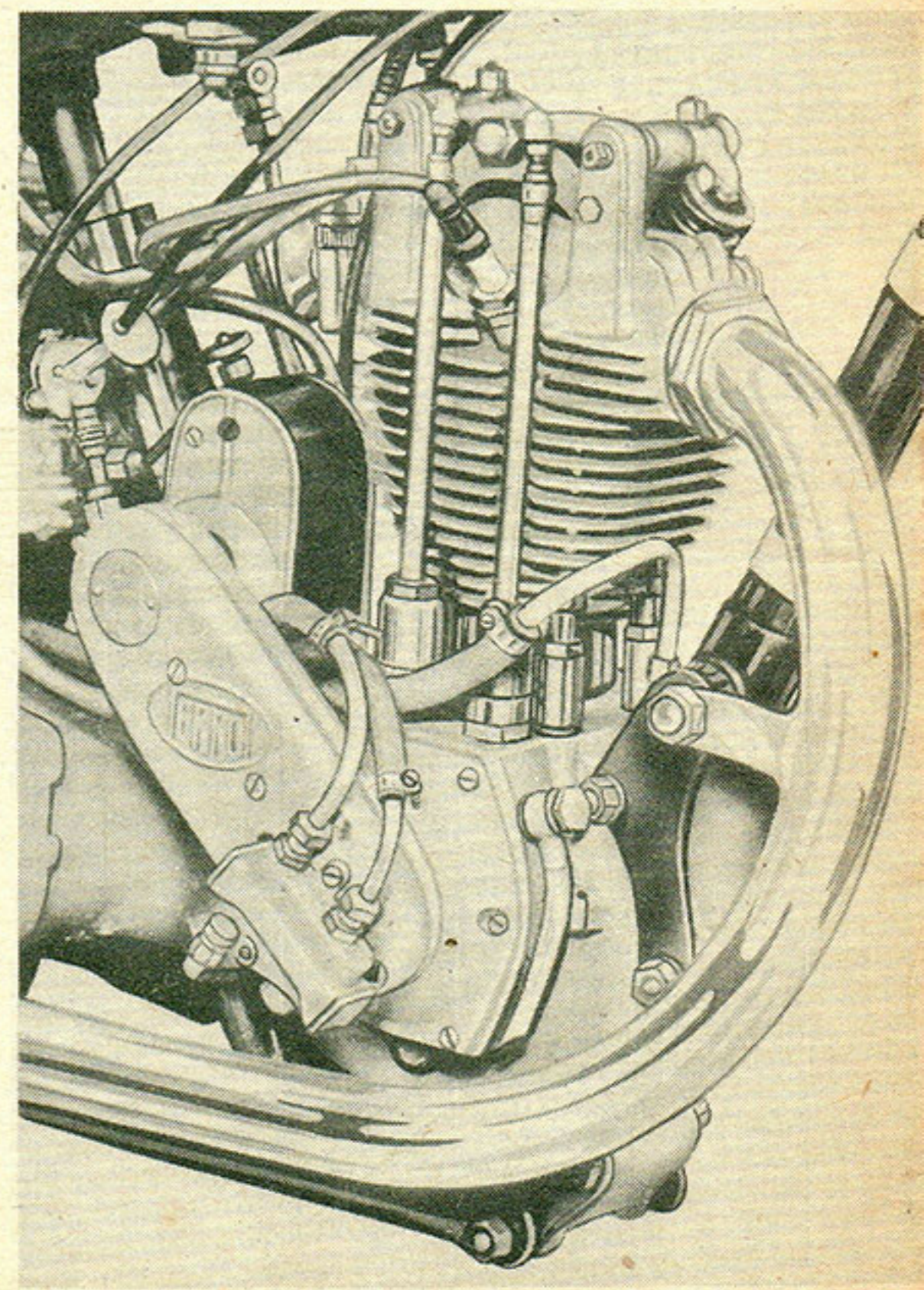
Les valeurs à noter sont les suivantes :

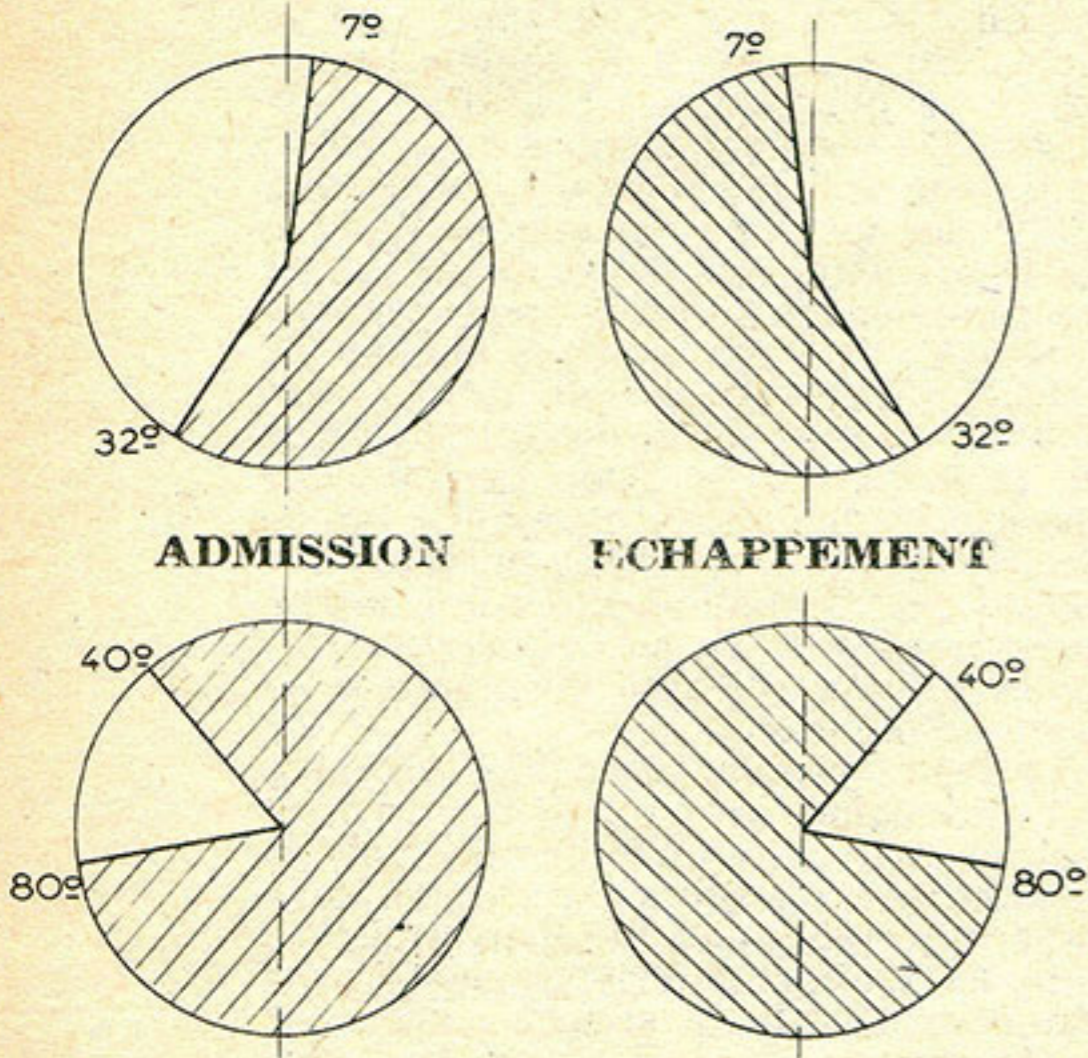
a) Les levées des soupapes, aux points morts haut et bas, ainsi que les

soupapes. Ceci permet meilleurs remplissage et échappement aux régimes plus élevés du type compétition.

b) L'utilisation d'un mégaphone, donc une modification de l'échappement, entraîne la nécessité de changer le calage de la distribution, et l'exemple donné avec les deux Norton Manx montre que c'est l'admission qui est modifiée. Les comes restent les mêmes, mais cette admission est avancée de 5°. Encore une fois, nous voyons ici apparaître l'interaction admission-échappement.

c) Pour des raisons de vitesse de piston, donc aussi de celles des gaz frais et brûlés, il apparaît que pour des mêmes types de moteurs, c'est celui qui aura la plus petite cylindrée unitaire qui aura des durées d'ouvertures plus grandes (donc aussi un plus grand croisement). Dans ce même ordre d'idées, plus le moteur sera carré, plus aussi les durées d'ouvertures seront grandes. Ainsi, la bicylindre BMW, au moteur carré, ouvre beaucoup plus longtemps que la 500 mono longue-course A.J.S., et, malgré qu'il ne s'agisse que d'une machine de tourisme, ra-





on peut accroître le régime maximum. Pour une même levée de soupape, sans modification des durées d'ouverture, il faut une tare de ressorts de 36 % plus grande si le régime maximum passe de 6 à 7.000 t.-m. Mais si en même temps on accroît la durée d'ouverture de 260 à 283 degrés, les ressorts d'origine auront la tare convenable. De même, l'allègement des organes de la distribution (jusqu'à un certain point à cause des limites de ruptures) diminue leur inertie, donc aussi les forces nécessaires pour leur entraînement, ceci permet donc encore une diminution de la tare des ressorts.

Malgré sa faible densité, l'air pèse et présente donc une certaine inertie, ce qui signifie qu'il oppose une certaine résistance aux accélérations et qu'il faut aussi une certaine force pour l'arrêter quand il est en mouvement. Ceci est similaire à l'inertie des soupapes, et dans les deux cas, cette inertie s'ac-

croît avec la vitesse. Mais, par bonheur, l'extension de la période d'ouverture qui diminue la résistance de la commande de distribution, permet encore d'utiliser au mieux l'inertie des gaz pour accroître la puissance du moteur.

A la fin du temps d'échappement, les gaz brûlés, grâce à leur inertie, continuent à s'échapper sensiblement à la même vitesse malgré le ralentissement du piston.

Pour peu que le système d'échappement (soupape, tubulure) ne présente qu'une très faible résistance, il suffira d'une très faible dépression dans le tube d'échappement pour aspirer vers l'extérieur une grande partie des gaz brûlés contenus dans la chambre d'explosion. Afin de vider au mieux le cylindre, on utilisera donc cette inertie des gaz et l'aspiration du tube pour ne fermer la soupape d'échappement que

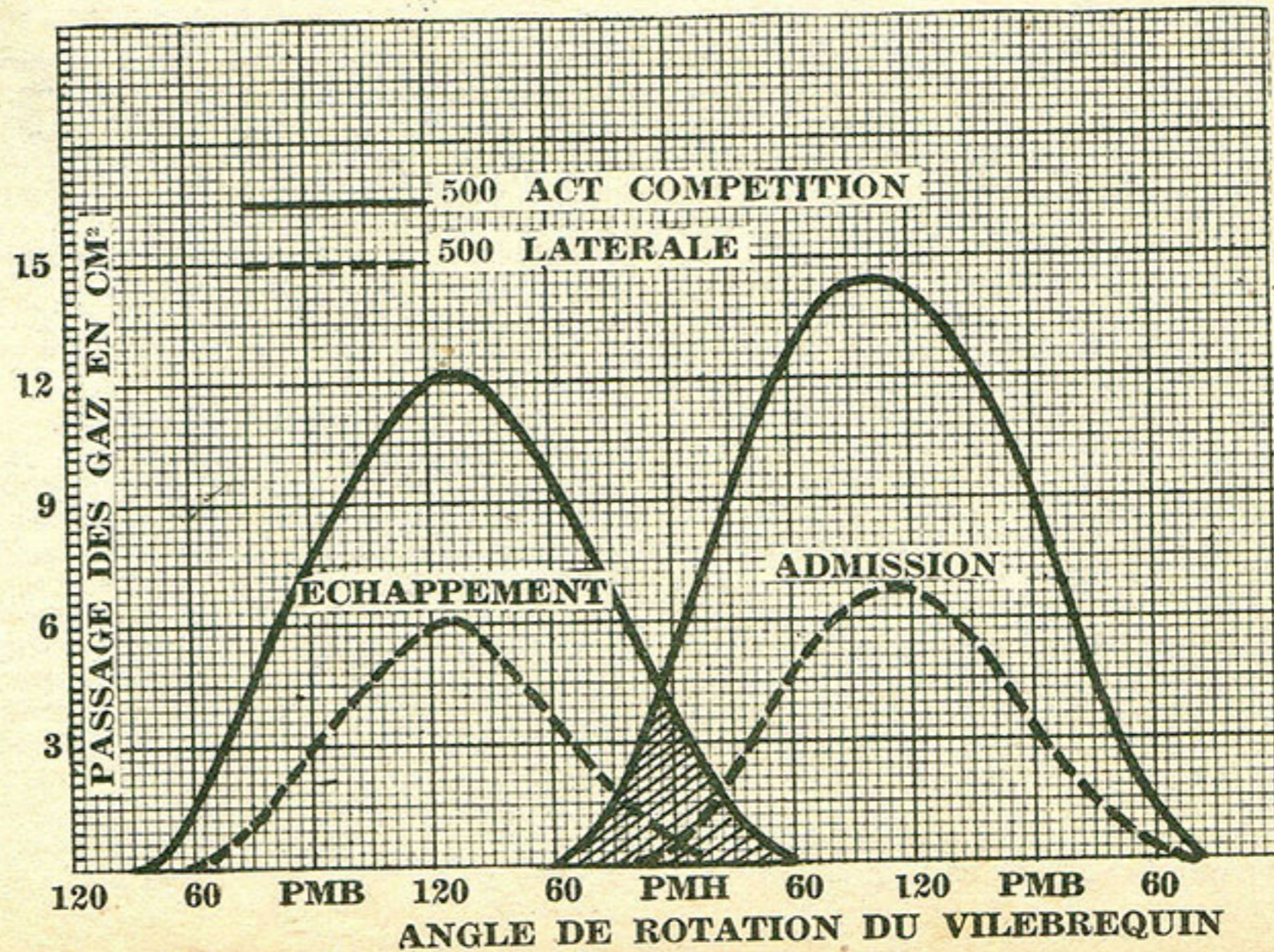
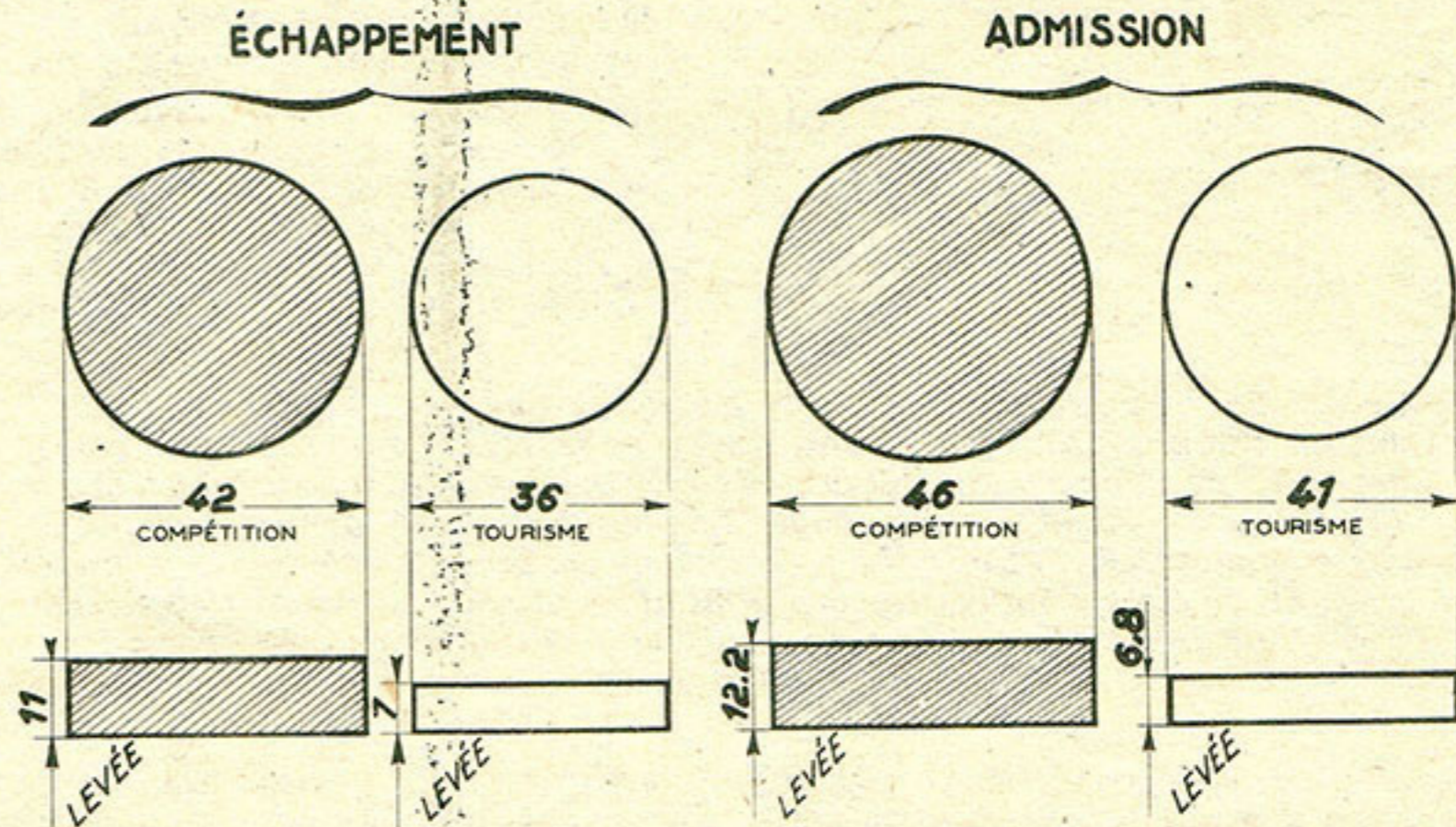
ainsi que la durée totale des ouvertures et le croisement) ne peuvent donner, et de loin, d'aussi bons renseignements qu'un diagramme, ce dernier, dans son tracé tenant, en plus, compte de la levée et du profil de la came. Et même ce diagramme doit, en fait, être étudié en tenant compte des cylindrées unitaires, du rapport course-alésage.

Il est souvent possible d'utiliser les cames d'un modèle de machine sur un autre modèle de même marque, et ainsi de modifier assez simplement le calage de la distribution. La plus grande puissance relative d'une latérale, aux bas régimes, tient en partie au croisement moindre que celui normalement utilisé sur les culbutées, mais rien n'empêche d'y monter des cames plus croisées et ainsi, durant de longues années, il y avait tout intérêt de remplacer les cames d'origine des S.V. A.J.S. par celles de la « Big-Port », culbutée de la même marque. Du fait que, pour des raisons de type de moteur, la compression est moindre sur les S.V., le remplissage des cylindres est, en général, très mauvais aux hauts régimes. Aussi, est-il intéressant, sur ce type de distribution, d'avoir une soupape d'admission ouvrant un peu plus longtemps que sur une OHV.

Une modification du calage de la distribution ne sert pas seulement à accroître la puissance maximum d'un moteur, elle peut aussi en changer ses caractéristiques, ses plages d'utilisation. Ainsi si un moteur manifestait sa puissance entre 4.000 et 7.000 t.-m., un simple décalage d'ensemble de toutes les cames (donc aucune modification sur les durées d'ouverture ou le croisement) peut permettre d'obtenir des chevaux à partir de 3.000 t.-m., mais un plus mauvais remplissage aux hauts régimes (par suite du décalage des ouvertures par rapport à la course du piston) limitera le régime maximum à 6.500 t.-m. Une telle modification peut, par exemple, être intéressante pour une machine de cross.

Un des aspects intéressants des grandes durées d'ouverture des soupapes sur un moteur de course est que l'accroissement de la durée d'ouverture permet l'utilisation de ressorts plus faibles, ou bien, si l'on préfère, en gardant le même ressort,

Ci-dessus : Le calage de la distribution des 500 BMW. En haut : lors du réglage, avec un jeu de 2 mm. aux soupapes ; en bas, avec le jeu normal. Ci-dessous : diagramme de distribution de deux 500 Norton : la 16 H latérale et l'A.C.T. d'usine d'avant-guerre. Au-dessus du diagramme sont dessinées à la même échelle, les diamètres des soupapes, ainsi que les rectangles dont les surfaces sont proportionnelles aux passages des gaz lors de la levée complète des soupapes, cette dernière étant, elle, proportionnelle à la hauteur des rectangles.



45 à 50° après le PMH ; c'est le RFE, retard à la fermeture de l'échappement.

Ces gaz brûlés étant aspirés dans le tube d'échappement, on peut, sans danger de les voir se tromper de chemin, ouvrir la soupape d'admission avant le PMH. C'est l'AOA. La dépression régnant dans le tube d'échappement empêche tout refoulement des gaz frais qui sont aspirés dans le cylindre malgré que le piston soit encore dans sa course ascendante. La soupape d'admission pourra déjà avoir une levée de 3 mm. au PMH, la levée maximum étant atteinte quand le piston aura sa vitesse maximum lors de sa course descendante, c'est-à-dire à environ 90° après le PMH ; dans ces conditions on aura aussi une moindre résistance dans le système de distribution que si la soupape levait plus tard.

Quand le piston est à sa vitesse maximum dans sa course descendante, l'émulsion air-essence a une vitesse d'environ 2,5 m./s., vitesse qu'elle tend à conserver grâce à son inertie, jusqu'à la remontée du piston. S'il y a un mauvais rapport entre la soupape et les tubulures d'admission, ou bien si ces dernières n'ont pas la forme optimum au point de vue aérodynamique, le cylindre ne sera pas complètement rempli quand le piston arrivera au PMB. Le prolongement du temps d'admission 60° au-delà du PMB (R.F.A. : 60°) donne la possibilité d'un meilleur remplissage. Mais même dans ce cas, le volume d'émulsion aspirée sera moindre que la cylindrée géométrique du moteur, le rendement volumétrique est inférieur à 1.

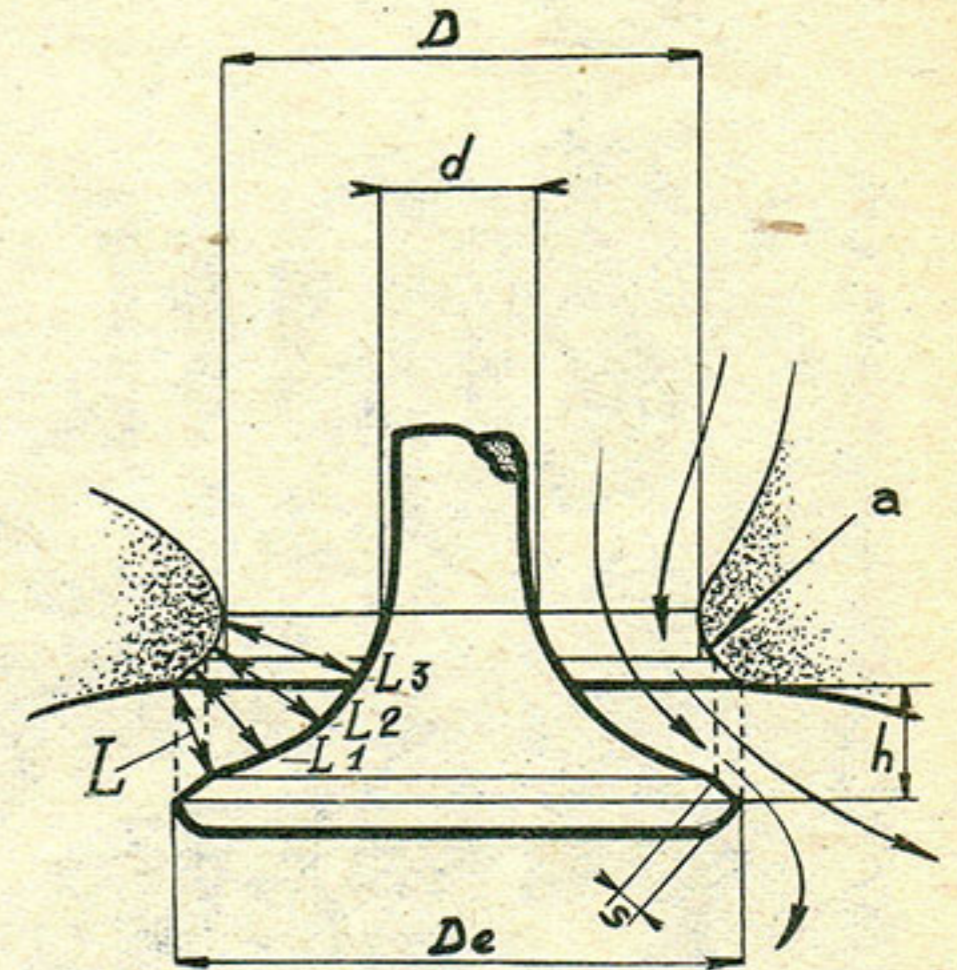
Si, par contre, soupape et système d'admission sont en bonne relation entre eux, si la tubulure est bien profilée,

si l'ensemble du système est d'assez grandes dimensions, on aura, déjà au P.M.B. un bien meilleur remplissage. Malgré cela, on utilisera l'inertie des gaz frais arrivant encore à grande vitesse dans le cylindre pour fermer plus tard la soupape d'admission ; on pourra obtenir ainsi, tout du moins à certains régimes, un « effet de surcharge », petit il est vrai, mais néanmoins très appréciable.

La longueur totale du système d'admission, depuis le siège de la soupape jusqu'à l'embouchure (arrivée d'air) du carburateur a une très grosse importance et, sur un moteur de course, fait de 20 à 25 cm., donc beaucoup plus que sur les culbutées ou les latérales, les S.V. surtout ayant un système d'admission particulièrement court.

**LE CROISEMENT**

Quand tous les facteurs assurant un bon remplissage sont en bons rapports entre eux, on peut envisager un grand croisement qui, d'une part, permet une plus grande levée des soupapes sans surcharger les ressorts de rappel, et d'autre part, assure un meilleur rendement volumétrique. Les documents publiés durant la guerre par Joe Craig, chef du service des courses chez Norton, montrent jusqu'à quel point on peut aller dans ce domaine. Les levées pour la Norton compétition d'usine sont de 11 mm. (échappement) et 12,2 mm. (admission) contre, pour un moteur tourisme, respectivement 7 et 6,8 mm. De même, pour le diamètre des soupapes, on trouvera dans le même ordre 42 et 46 mm. pour le moteur de course ; 36 et 41 mm. pour le moteur de tourisme. Dans ces conditions, le passage des gaz sera d'environ 83 % supérieur pour le moteur compétition à la soupape d'échappement et de 101 % à l'admission. Les durées d'ou-



Une soupape complètement ouverte. Sa levée maximum doit être telle que le passage des gaz, c'est-à-dire la surface latérale du tronc de cône de génératrice L soit égale à la section de l'orifice (surface du cercle de diamètre D moins celle du cercle de diamètre d).

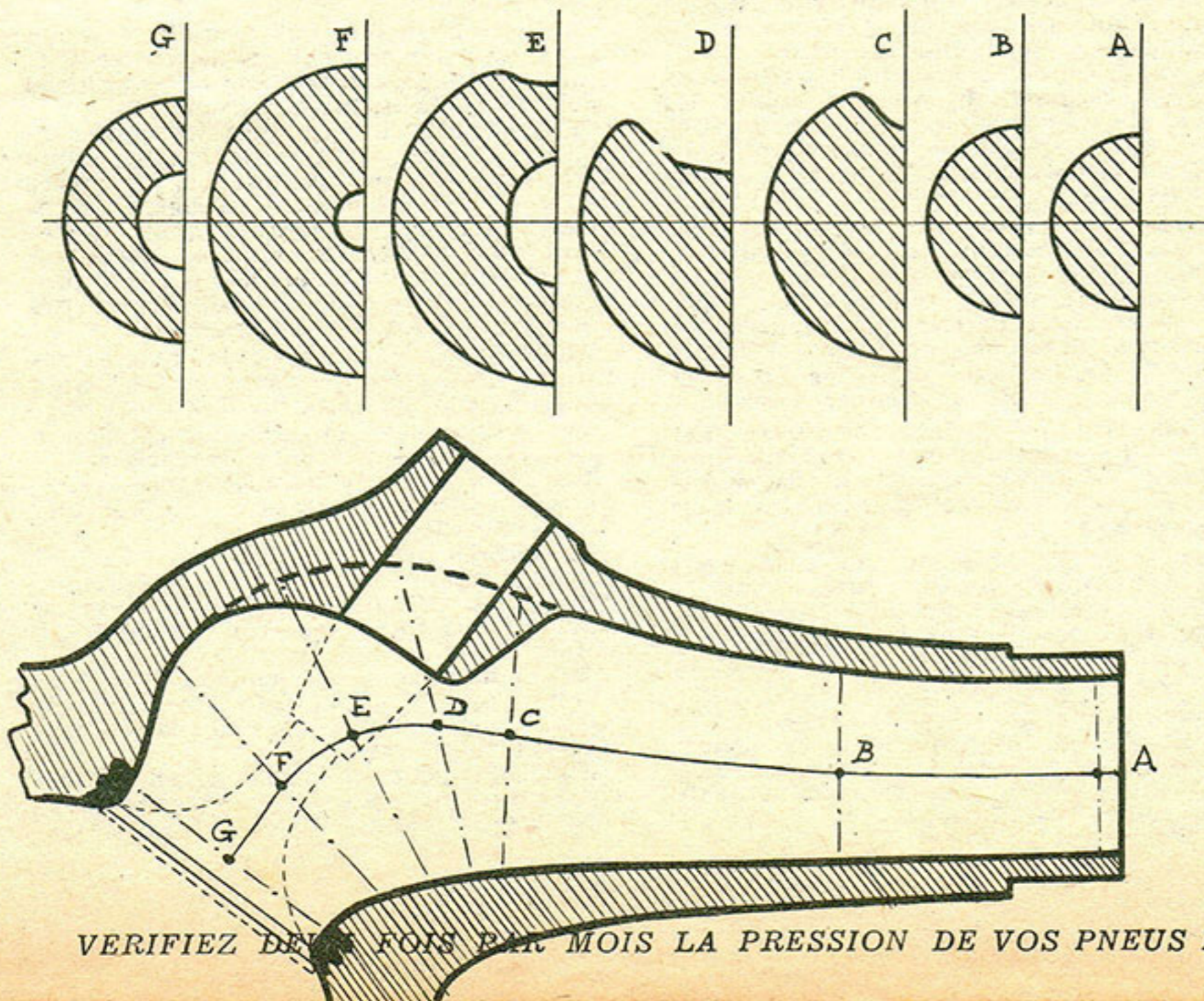
verture sont aussi plus grandes, mais ce qui est particulièrement caractéristique, c'est le grand croisement de plus de 115°, ainsi que la levée des deux soupapes au PMH.

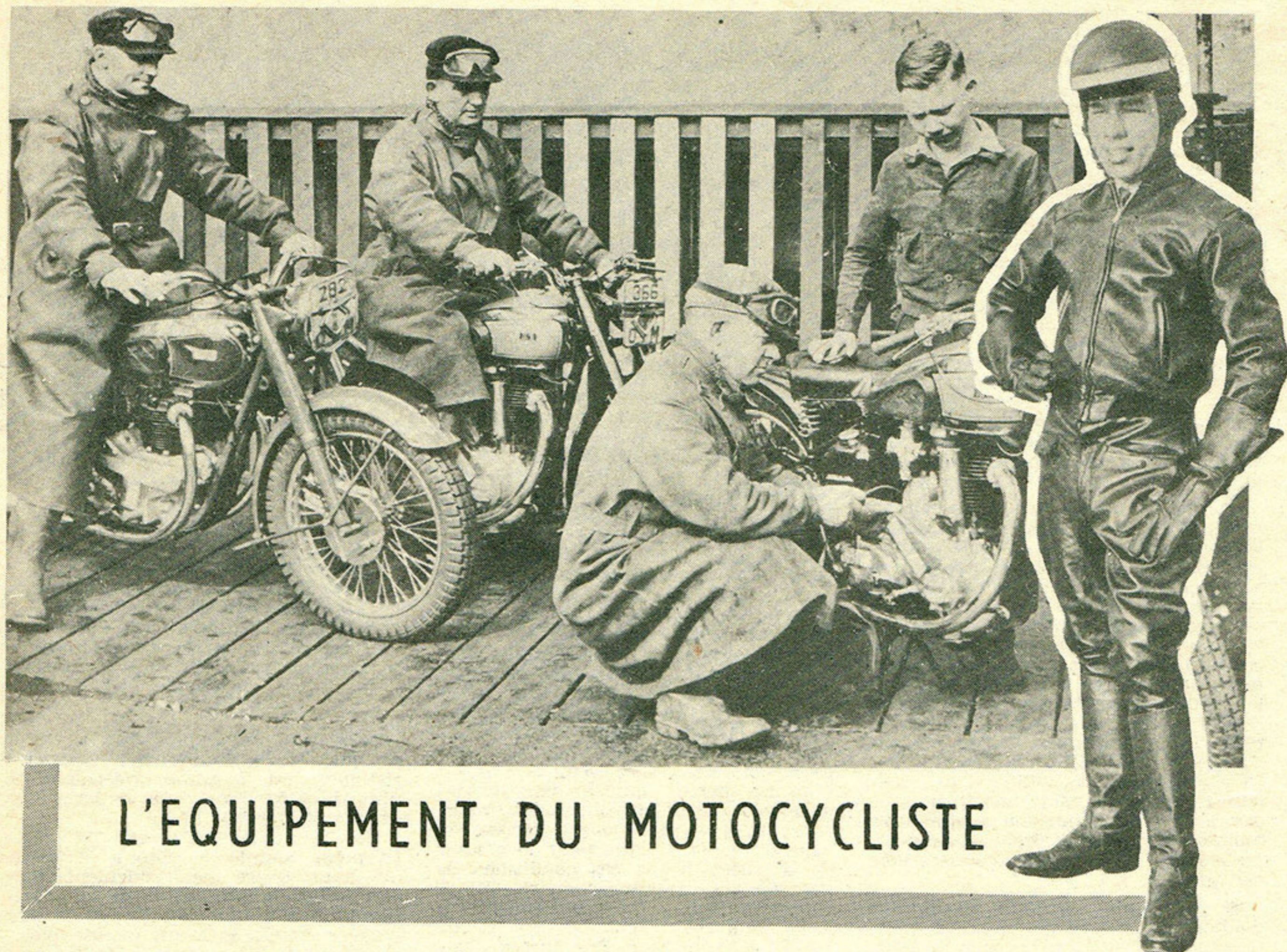
Un tel diagramme est ici relativement simple à obtenir à cause du haut degré de rendement mécanique de la commande de la distribution par double A.C.T. On pourra trouver presque la même facilité avec... des latérales à cause de la légèreté et de la rigidité de la commande des soupapes. C'est dans ces deux types de distribution que l'on trouvera le moins de pièces entre came et soupape, le mouvement de la soupape suit donc presque exactement le profil de la came, profil tracé suivant le dessin théorique optimum. Par contre, sur une culbutée, le mouvement des soupapes s'éloigne de plus en plus du mouvement théorique, au fur et à mesure de l'augmentation du régime.

Mais des résultats excellents peuvent être obtenus avec des culbutées quand on prend ce phénomène cité en considération par l'adoption de cames et d'un calage adéquats. Pour palier au retard pris par la soupape d'admission par rapport à la came, il suffit de donner à celle-ci 5° de plus d'avance que la valeur prévue. Cette solution a l'avantage de la simplicité et entraîne que tout décalage de l'ouverture se trouve reporté à la fermeture. Si l'on accroît l'AOA de 5°, on diminue d'autant le RFA. De toute façon, un moteur dont le calage de distribution est : AOA 40° - RFA 80° - AOE 80° - RFE 40° marchera mieux aux grands régimes si l'admission est avancée de 5° et l'on aurait ainsi : AOA 45° - RFA 75° - AOE 80° - RFE 40° (croisement de 85° au lieu de 80°) et l'amélioration est d'autant plus sensible que le système d'alimentation est amélioré et le taux de compression plus élevé.

(à suivre)

Tracé de la forme idéale de la tubulure d'admission. Les sections marquées A, B, C, D, E, F, G, ont été calculées et l'on peut voir au-dessus de la tubulure la représentation de ces différentes sections, ce qui permet de juger de leur modification depuis le carburateur jusqu'au siège de la soupape. On peut voir aussi la place occupée par la queue et le guide de la soupape.





## L'EQUIPEMENT DU MOTOCYCLISTE

**N**OUS habitons un pays 'au climat « tempéré », et ceci peut présenter des avantages et des inconvénients. Des avantages en ce sens que les froids sibériens ou canadiens nous sont inconnus, de même que les étés torrides et poussiéreux du Sud Africain ou de l'Australie, de même aussi que l'humidité chaude et la moisissure des tropiques. Par contre, il y a un inconvénient, c'est que le temps n'est jamais vraiment sûr et le motocycliste qui part pour la journée, et à plus forte raison pour un voyage de quelques jours, serait bien présomptueux en s'imaginant que les circonstances atmosphériques ne changeront pas pendant sa promenade ou sa randonnée.

Dans une certaine mesure, on peut donc dire qu'il est possible de faire de la moto n'importe quand, mais on doit toujours être paré pour les pires circonstances, puisqu'elles sont susceptibles de nous surprendre à l'improviste.

C'est l'imprévoyance et l'optimisme béat des beaux matins qui ont fait que bien des motocyclistes sont rentrés trempés chez eux après une journée gâchée, et qui ont fait que dans bien des ménages, la femme a fini par être dégoûtée des deux-roues.

Or, s'il est indéniable que la pluie et le froid n'ont jamais rien ajouté au charme de la moto, on peut quand même affirmer qu'un peu de bon sens et de prévoyance permettent de les vaincre.

D'ailleurs, bien des motocyclistes professionnels le font quotidiennement, et nos motards de la presse, pas plus que la police routière, ne restent enfermés quand le baromètre est défavorable.

Je me souviens d'une sortie de club — c'était avant cette guerre-ci — où nous devions participer à un rallye-gymkhana organisé par une station balnéaire. Un de nos jeunes clubmen s'était présenté au départ sur une étincelante Super-Club ; il avait arboré un magnifique complet sport et, horreur ! n'avait rien sur le crâne que ses cheveux soigneusement gominés, car telle était la mode.

A l'aller, le soleil brillait, la route goudronnée défilait joyeusement sous nos roues, et, il faut bien le dire, notre élégant avait meilleure allure que nous autres, munis de cuirs et de bottes sous le soleil d'août.

Après une après-midi joyeuse et très réussie, nous avions pris le chemin du retour quand le ciel noircit soudain et une véritable trombe s'abattit sur nous. Les uns continuèrent courageusement, d'autres attendirent... en vain, car la Picardie a de la suite dans les idées, et la pluie ne cessait de tomber à seaux !

Finalement, notre camarade rentra chez lui mouillé comme jamais, cheveux dans la figure, et vêtu, semblait-il, de serpilières (c'était l'aspect que présentait le complet sport !).

Inutile de dire que sa famille fit quelques remarques désobligeantes pour le sport motocycliste ! Et pourtant, la dépense d'un équipement imperméable eût été peu importante, surtout en cette heureuse époque !

Donc, quelle que soit la saison, quelque prometteur que s'annonce le temps, ayez toujours dans vos sacoches, ou roulé sur votre réservoir, de quoi vous garantir d'une ondée intempestive.

*Deux types bien différents d'équipements : celui des coureurs de « Trials » anglais et celui en cuir du pilote de compétition.*

(Je crois, incidemment, qu'il y a un saint spécialement chargé de veiller à la santé des imprévoyants, car notre gaillard s'en tira sans même un rhume !).

Aujourd'hui, il y a chez les constructeurs un souci de la protection du pilote très louable ; les scooters ou les motos munies de pare-jambes, Galletto, Velocette, Peugeot, permettent plus facilement qu'autrefois de s'équiper contre les intempéries, mais le problème de la protection totale est encore capable de dérouter beaucoup de débutants.

Nous allons voir, ensemble, quelles solutions sont présentées par les fabricants de vêtements spéciaux ou d'accessoires.

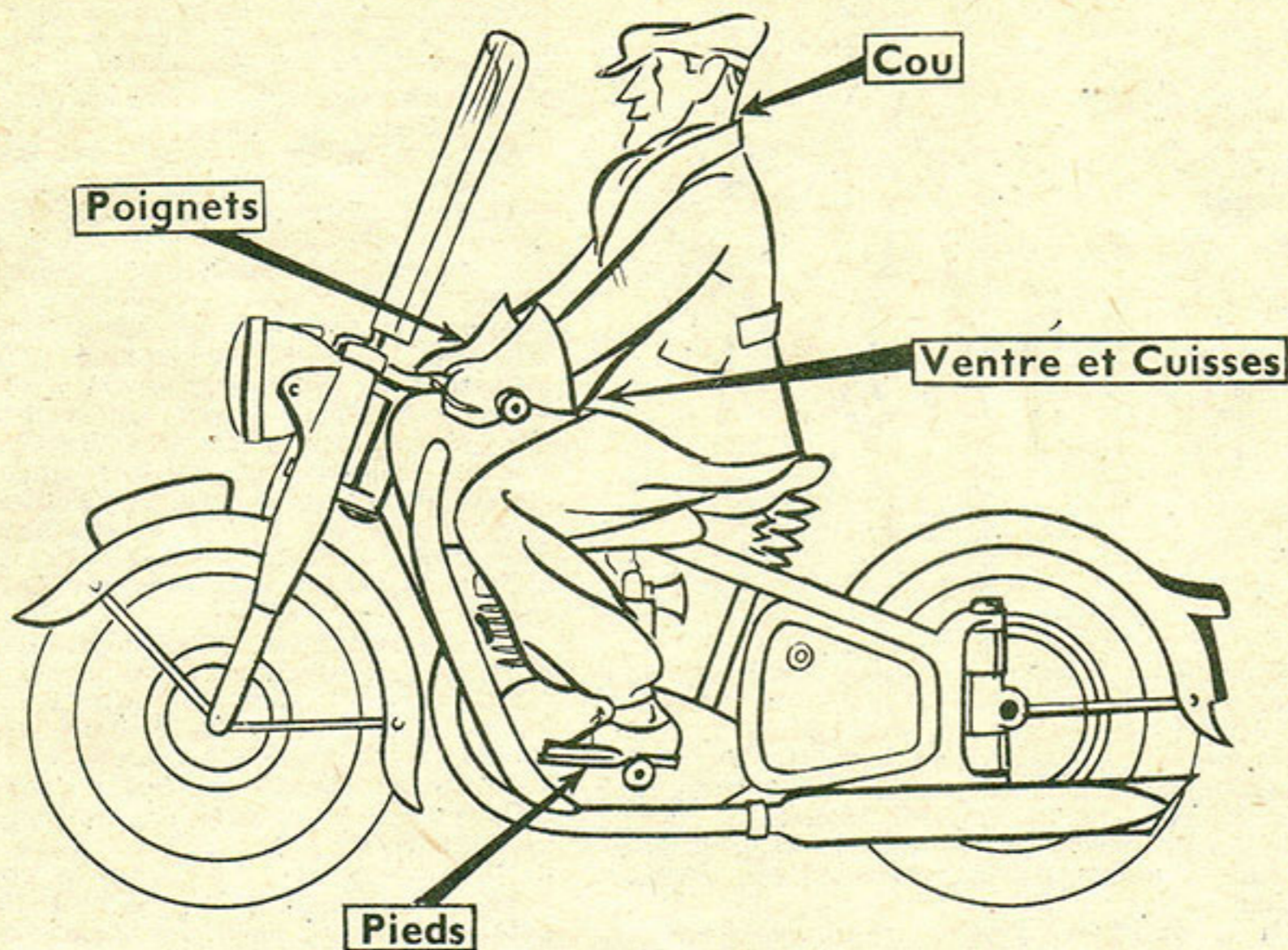
On peut diviser, en gros, les vêtements spéciaux en deux grandes catégories, selon qu'il s'agisse de tenues « ajustées » ou de survêtements, destinés à protéger une tenue de ville.

Le premier type, constitué par l'équipement « coureur » adapté au tourisme, comprendra : blouson ou petite veste de cuir, culotte de cheval (ou en cuir) et bottes.

Excellent pour les promenades, il donne à celui qui le porte une sensation de netteté bien agréable (pas de pans d'imperméable qui volent !).

Suffisant pour une pluie légère ou de courte durée, il présente un inconvénient : c'est que le motocycliste, s'il quitte sa





Les endroits vulnérables du motocycliste et les remèdes : pare-jambes, pare-brise, tablier et manchons.

machine, est un peu « voyant ». Ceci ne semble pas arrêter beaucoup de motocyclistes sportifs, qui ont adopté cette tenue en grand nombre.

Le contrôle de la machine, la protection en cas de chute, ne sont pas à négliger.

Il est utile de prévoir toutefois une paire de jambières imperméables, car les genoux et le ventre sont sensibles à l'humidité, et peu de culottes les protègent vraiment, même par pluie légère.

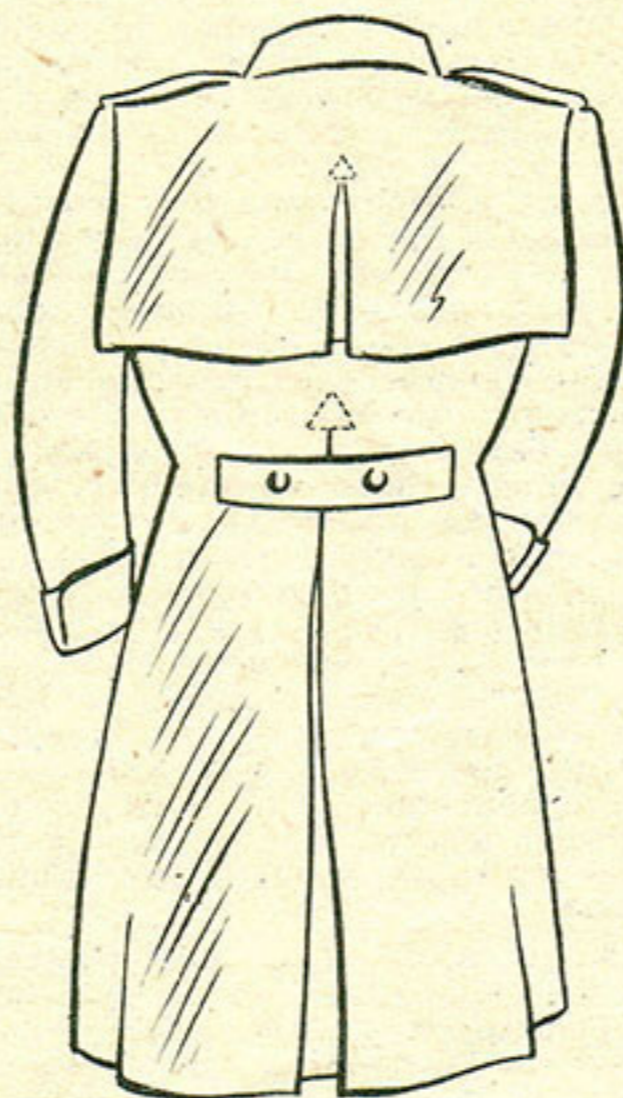
Il est à noter que ce genre d'équipement, type « sport » est à peu près inconnu en Angleterre, où pourtant les motos rapides sont légions.

Un reproche que l'on peut faire au blouson ou à la veste de cuir, c'est le temps nécessaire pour les sécher en cas de forte ondée. En effet, si l'on veut les faire sécher près du feu, le cuir se racornit vite. D'autre part, la boue entre dans les pores et est difficile à déloger entièrement. Par contre, le confort réel d'un bon blouson de cuir vaut bien pour certains les soins assez délicats d'un entretien méticuleux.

Mais, quand nous enfourchons nos motos, ce n'est pas toujours — hélas — pour la promenade ! Il est souvent nécessaire d'être en tenue de ville à l'arrivée, soit pour obligations professionnelles, soit parce qu'on rend visite à des amis, etc., etc...

Pendant longtemps, la question de la protection dans ce cas a été fort négligée, du moins en France ; en Angleterre, le « Stormgard », le « Belstaff », en Allemagne le « Klepper » permettaient de résoudre la question.

Les anglais, en règle générale, sont toujours en tenue de ville sous leurs imperméables, et c'est ce qui frappe quand on visite le Salon de la Moto à Londres. Leurs manteaux sont de deux types, soit en twill très robuste, avec doublure huilée, soit en tissu caoutchouté noir, également très épais. La coupe est extrêmement ample, il y a une poche oblique sur la poitrine (pour les cartes et les papiers), les pans sont munis de boutons pression ou de boucles permettant de les immobiliser autour des jambes. Celles-ci sont généralement protégées par les fameux « waders », les bottes caoutchouc qu'on passe par dessus pantalons et chaussures de ville et qui montent jusqu'à la taille. La semelle est robuste, le pied droit comporte un renfort supérieur (pour la pédale du sélecteur !)



Ci-dessus : le « Klepper » allemand possède un double dos pour l'aération. A droite : un pare-figure classique ; les « waders » anglais sont imbattables pour le confort ; le « Stormgard » anglais possède un rabat protégeant le ventre du pilote.

et les jambes sont assez légères et amples pour ne pas gêner.

La fabrication de ces manteaux anglais est extrêmement robuste et soignée, leur prix actuel est d'une douzaine de livres ; les waders, environ 3 livres. Le manteau allemand (type Klepper), a été soumis à l'appréciation du public français par les motocyclistes militaires de 40 à 44 ; sa coupe « jupon » et son double dos sont assez caractéristiques. Réalisé en tissu vulcanisé résistant à l'essence et à l'huile, il est pratiquement indestructible. Les pans, dans ce cas encore, s'enroulent autour des jambes et se fixent par boutons-pression.

Nous ignorons le prix actuel de ces manteaux (qui semblent fort en faveur chez les Suisses) ; il y a deux modèles, de coupe similaire, mais de poids différent.

Avant guerre, le « poncho » était fort populaire en Angleterre ; se passant par

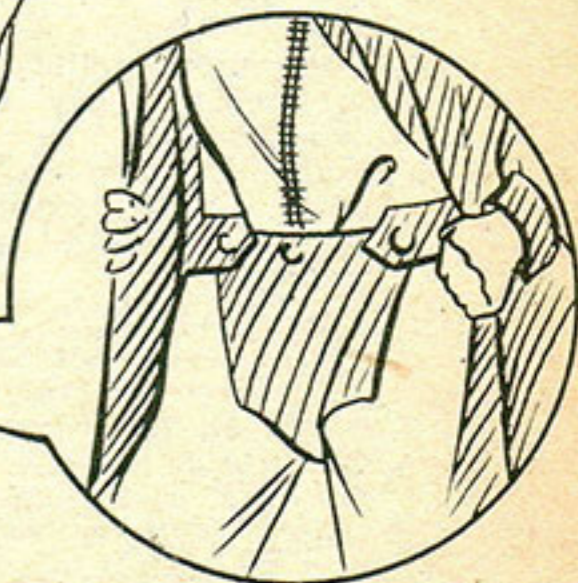
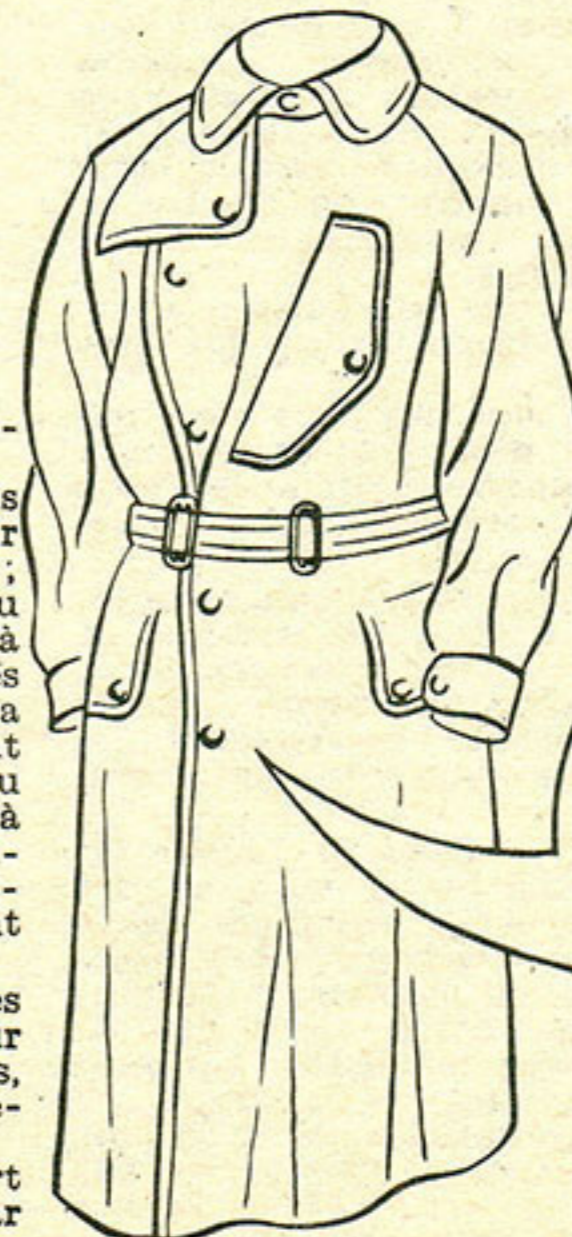
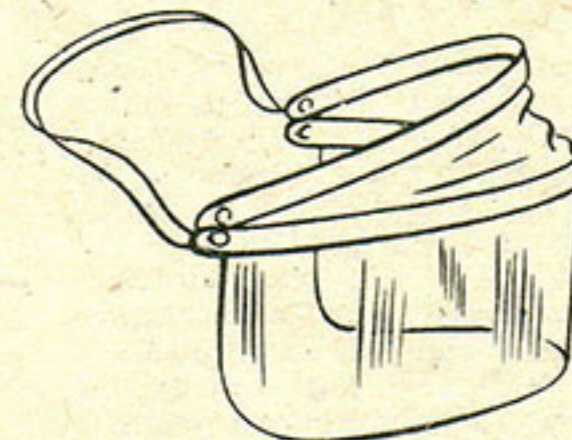
la tête, il évitait évidemment toute fuite intempesive par le devant ; certains modèles s'ouvraient un peu, d'autres comportaient une encolure en caoutchouc souple (feuille anglaise) qui emboîtait étroitement le cou ; même système aux poignets. C'était efficace, mais quelque peu frais ! D'autre part, l'aération était défectueuse.

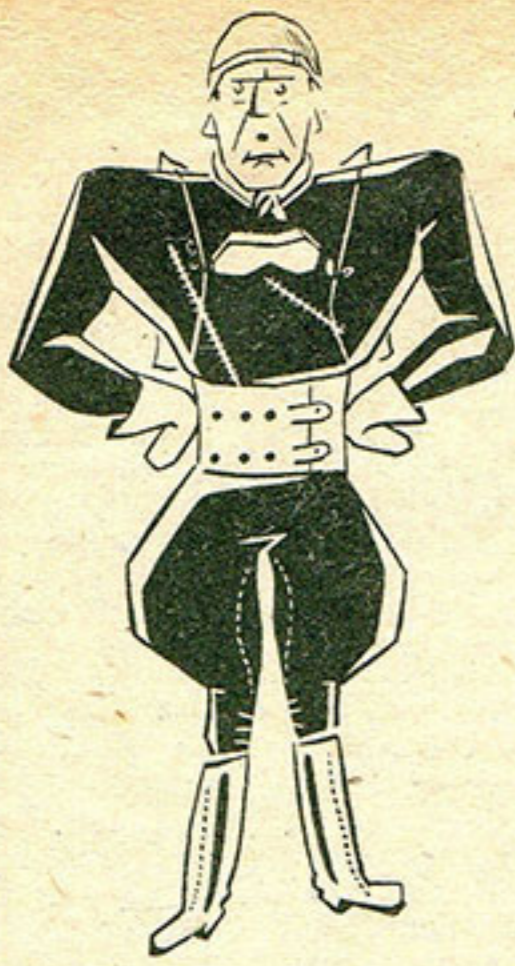
Chez nous, le « parapluie du chauffeur », sorte de poncho amélioré, s'adresse à ceux qui veulent rouler loin et par n'importe quel temps. Enfilé par dessus un trench-coat ordinaire, il procure un confort exceptionnel (Hutchinson, etc.).

Après la guerre de 1914-1918, les combinaisons d'aviateur eurent un certain succès. Leur toile imperméabilisée et leurs doublures les rendaient confortables par temps froid ; par contre, le motocycliste cuisait à l'étouffée si le soleil chauffait quelque peu. Ajoutons que ces combinaisons étaient difficiles à enfiler, et que l'allure « scaphandrier » qu'elles conféraient à leurs possesseurs n'était pas unanimement appréciée.

Or, aujourd'hui, on recommence à voir des combinaisons sur le marché, mais d'un type très amélioré : on les trouve en tissu « Métafol » (comme les tapis de sol des tentes de camping), en toile imperméabilisée, souvent de couleurs vives ; on trouve surtout la fameuse « Macombynn », qui semble très au point. Fabriquée par une vieille maison d'articles pour chasseurs, doublée de « Plastyon » aux parties vulnérables, elle est déjà adoptée par de nombreux motards professionnels. Elle s'enfile comme un pardessus, et ses fermetures Eclair semblent robustes à souhait. Son prix est évidemment plus élevé que celui des autres combinaisons plus légères, mais reste néanmoins très-abordable.

En Italie, beaucoup de motocyclistes portent la combinaison bleu-ciel aux multiples fermetures Eclair ; elle sert surtout de pare-poussière sur les routes non goudronnées qui abondent chez nos





Aux 6 Jours Internationaux, de gauche à droite : l'Allemand en cuir noir, serre-tête blanc et bottes souples ; l'Italien avec équipement cuir « Racing » et casque « dito » et l'Anglais en tenue « Barbour » en toile huilée ou caoutchoutée, casquette 1925, serviette éponge autour du cou et musette.

voisins ; elle est très élégante, mais évidemment salissante. Par temps froid, les italiens y ajoutent un gilet de cuir sans manches. Le tout, avec un foulard de soie et un serre-tête blanc, constitue un ensemble gracieux, mais un peu... fragile à notre goût. Néanmoins, il y a une idée à retenir pour l'été ou le Midi.

Ayant maintenant passé en revue les divers types d'équipement, il nous reste à en voir les points faibles. En gros, on peut dire que les tissus offerts par les fabricants comme « imperméables » le sont généralement, mais que le froid et l'humidité sont difficiles à vaincre aux poignets, aux pieds, au ventre et au cou.

Nous pensons qu'il est nécessaire d'avoir des coupe-vent aux poignets, et aussi qu'il faut pouvoir entrer les gants dans les manches, avec serrage par dessus. Sinon, en cas de pluie, l'eau ruisselle le long de nos bras et rentre dans les crispins comme dans des entonnoirs.

De même, les vastes cols d'imperméables doivent pouvoir se serrer étroitement autour du cou ; un petit col « dolman » est bien le plus efficace par temps de pluie. Sinon, au bout de quelque temps, on sent l'eau couler le long de la colonne vertébrale...

Pour empêcher l'eau et le froid de pénétrer sous le manteau, rien ne vaut évidemment cette magnifique invention française : le tablier de réservoir. Les premiers que nous vîmes (vers 1935 ?) étaient en peau de mouton, avec la laine à l'intérieur. Aujourd'hui, on en trouve d'excellents — et bon marché — chez tous les accessoiristes.

Toutefois, même un bon tablier n'empêche pas d'avoir un manteau qui protège efficacement.

En général, la coupe des pans n'est pas assez large ; rien n'est plus ennuyeux à la longue qu'un manteau dont les pans s'envolent, et par temps de pluie, c'est désastreux.

Un motocycliste de notre connaissance se servait d'un « fond de jante » en caoutchouc ; ce « truc » est excellent pour les grandes routes, tient bien les pans et ne serre pas exagérément les jambes. Le croquis joint explique le système.

Pour protéger les pieds, il faut avoir évidemment ou des bottes cuir, ou des « waders » avec leurs avantages différents. En hiver, les « waders » sont beaucoup plus chauds, et permettent de porter des pantalons épais, alors que la culotte qui va avec les bottes restreint la circulation du sang. Un « tuyau » : saupoudrer les chaussettes de farine de moutarde si vous êtes frileux et que

vous devez faire une grande route en hiver.

Sur la tête, pas de discussion : nous estimons le casque nécessaire. Un bon casque est léger et protège aussi bien du froid que de la chaleur excessive. Pour de longs parcours, un mouchoir plié pris sous la mentonnière, évite toute irritation.

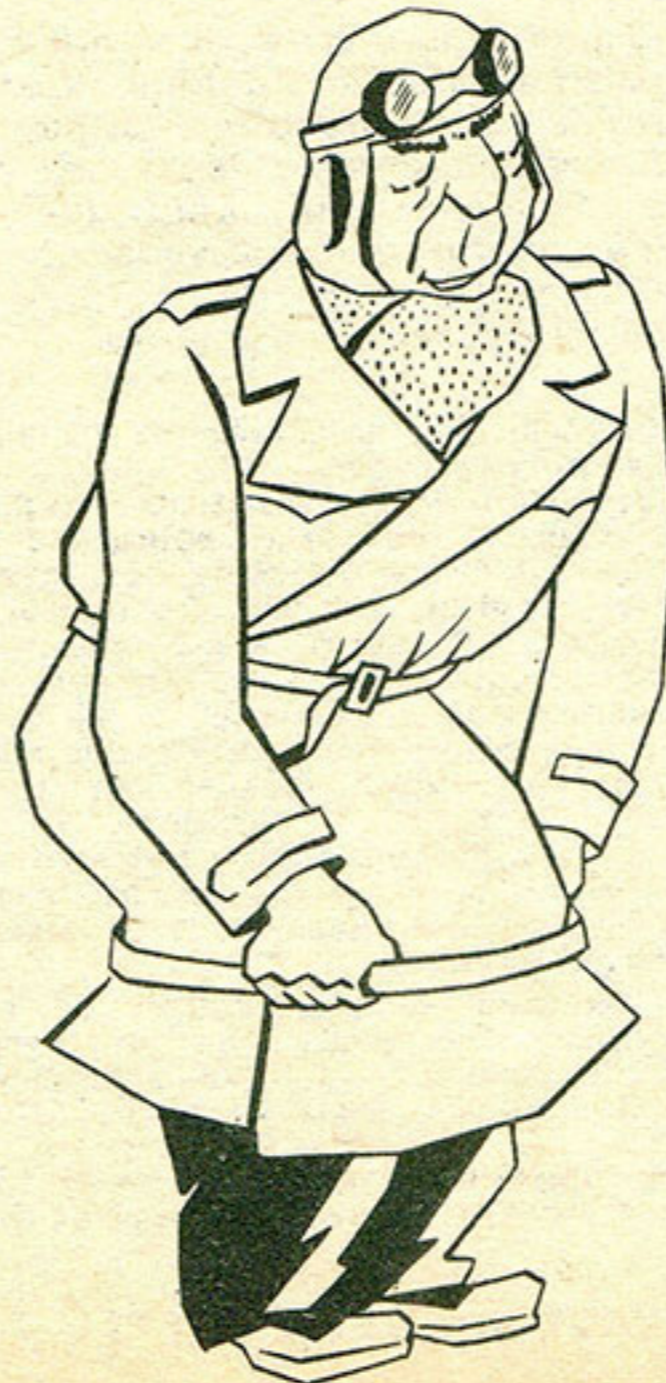
Les lunettes : nous préférons personnellement les lunettes d'une pièce, avec tour caoutchouc ; d'autres ne jurent que par le « masque » fourré. Ce qui compte surtout, c'est le champ de vision ; il faut éviter le genre « œillères », qui empêche de voir sur le côté.

Il existe actuellement des produits anti-buée bien pratiques ; il y a même de petits carnets de papier spécialement préparés à cet effet qu'on trouve chez tous les opticiens ; enfin, rappelons que la surface bombée des lunettes en cellulose ne retient pas la pluie, celle-ci étant chassée par le vent de la vitesse ; personnellement, je crois que par temps de pluie, rien ne vaut une de ces lunettes « anti-gaz » qu'on achète dans les surplus ; elles ne durent pas longtemps, mais leur prix est si bas !

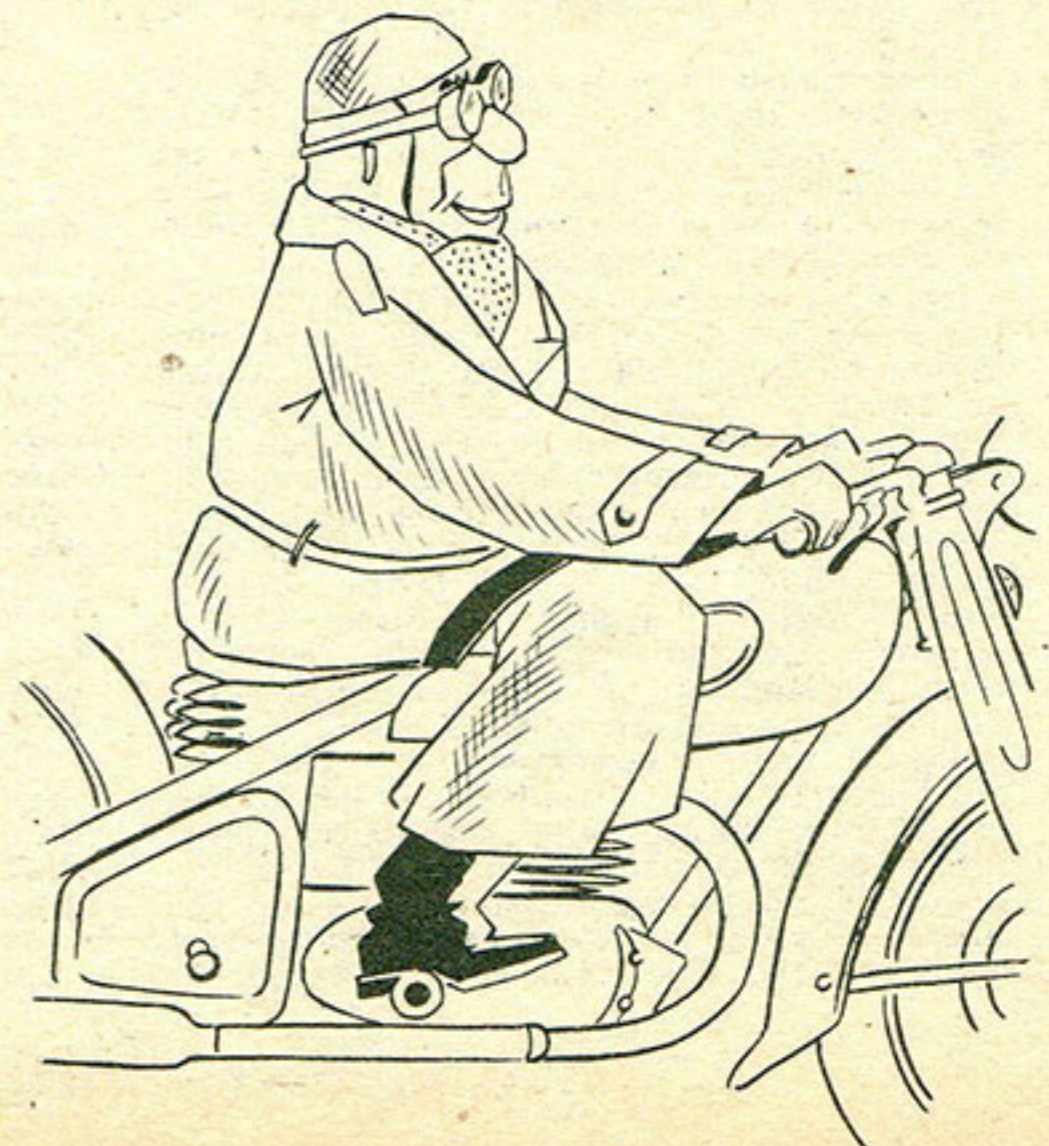
En résumé, on voit donc qu'il y a plus d'une solution au problème de l'équipement. Notons toutefois que, si l'on veut vraiment rouler par tous les temps, il est indispensable — et meilleur marché — de commencer par équiper la moto : protége-mains, pare-jambes, tablier de réservoir.

Il suffit alors d'un bon manteau ou d'un cuir élégant si on ne fait que des kilométrages restreints, et d'un imperméable sur le tout si l'on va loin.

Si on veut garder la ligne de la moto



Pour tenir les pans d'un manteau, on peut enfiler un « fond de jante » autour des cuisses avant de s'asseoir.



intacte, ou ne rouler que par plaisir, alors il faut choisir une tenue sport et des vêtements imperméables de secours. N'importe quel magasin spécialisé vous en proposera un choix.

Mais de grâce, si vous vous préparez à acheter une moto, réservez une somme suffisante pour l'équipement du pilote... et de la passagère ! Sinon, vous aurez des surprises désagréables tôt ou tard, et votre plaisir sera gâché. Quant à l'élégance, on pourrait discuter à perte de vue ; il n'y a pas de raison pour qu'un motard soit plus disgracieux qu'un chasseur, par exemple, ou qu'un alpiniste ! Ce qui est adapté à une fonction n'est jamais ridicule, et c'est pourquoi nous considérons qu'arrivés à l'étape, nous devons pouvoir rouler le sur-équipement motocycliste et le fourrer dans les sacs, nous trouvant alors en tenue ordinaire.

Je me souviens d'un Paris-Nice à l'arrivée duquel Bernard et Naas avaient aussitôt quitté le parapluie du chauffeur et les « waders » ; ils étaient en veston sport et knickers et évoluaient à pied parmi des spectateurs qui avaient revêtu une tenue « course » en cuir pour venir voir l'arrivée ! L'habit ne faisait pas le moine, ni la veste de cuir le coureur.

Voici finalement le tableau des équipements divers, avec avantages et inconvénients (selon l'auteur, mais tous les goûts sont permis...).

#### MATIERES :

..Cuir : élégant, relativement chaud et imperméable, « passe-partout ». Coûteux, long à sécher, difficile à entretenir.

Caoutchouc (ou « ciré ») : assez bon marché, absolument imperméable, peu encombrant, facile à nettoyer (éponge). Aération insuffisante. Assez fragile sauf qualité lourde.

Tissu (trench-coat) : coûteux, assez long à sécher. Salissant (taches de graisse, poussières). Confortable si doublé, très sain.

#### COUPES :

Blouson et culotte : pas de prise au vent. Ne tiennent pas trop chaud en cas d'« usinage » au bord de la route. Imperméabilité limitée. Tenue trop « sport » à l'arrivée.

Combinaison : difficile à enfiler (sauf quelques modèles). Aération limitée. Difficulté d'avoir un imperméable de ville en dessous. Par contre, netteté d'aspect inégalable.

Manteau : Ce qu'il y a de mieux s'il est fait par des spécialistes. Sinon... il s'envole, il s'ouvre, et on n'est protégé ni du froid, ni de l'eau.

N. B. — Les quelques marques citées l'ont été au hasard, sans souci de publicité. Il va de soi que tous les détaillants sont prêts à aider le motard qui a besoin d'un conseil précis.

GEOCA

# Nouvelles Sportives

## MOTO-CROSS

### A SURESNES LE 6 AVRIL

Le Moto-Club de St-Cloud organisera son 1er Moto-Cross le 6 avril prochain sur les pentes du Mont Valérien à Suresnes, avec le concours de la municipalité de Suresnes, au profit de la commune sinistrée de Colombelles en Normandie. Le tracé d'un développé de un kilomètre environ, sera parcouru dans le sens des aiguilles d'une montre. Visibilité parfaite sous tous les angles. Entrée principale boulevard Washington, à côté du cimetière américain. Premier départ à 14 heures.

Les engagements sont reçus par le secrétaire R. Létang, 21, rue d'Orléans, St-Cloud. Tél. Molitor 21-29; 9 courses au programme, pour les classes 250, 350 et 500 cmc.

### COURSES MOTOCYCLISTES DE WISSEMBOURG

Le 4 mai seront disputés, sur les pistes du Champ de Course de la Hardt, les épreuves patronnées par l'Automobile-Club d'Alsace et réservées aux licenciés nationaux.

La première épreuve est un moto-cross regroupant d'une part les 126-175 et les 250 cmc. d'autre part les 350 et 500.

Le deuxième groupe d'épreuves consiste en courses sur cendrée, avec les catégories suivantes : 126-175 et 250 cmc., 350 cmc., 500 cmc., sidecars de 500 à 750 cmc.

Pour tous renseignements, s'adresser au secrétaire du Moto-Cross de Wissembourg, à la mairie de Wissembourg.

### NOUVELLE EPREUVE COMPTANT POUR LE CHAMPIONNAT DE FRANCE

La Commission Sportive de la FFM porte à la connaissance des intéressés que la course de sidecars organisée le 4 mai prochain par l'Amical Motor Club Orléanais comptera pour le Championnat de France catégorie Nationale.

## CHAMPIONNATS DU MONDE

Après avoir publié les caractéristiques des circuits choisis pour les Championnats du Monde, voici maintenant les courses qui se dérouleront sur ces mêmes circuits :

Mai 17-18 : Suisse, 250, 350, 500, sides.  
 Juin 9-13 : T.T., 125, 250, 350, 500.  
 Juin 28 : Hollande, 125, 250, 350, 500.  
 Juillet 6 : Belgique, 350, 500, sides.  
 Juillet 20 : Allemagne, 125, 250, 350, 500, sides.  
 Août 14-16 : Ulster, 125, 250, 350, 500.  
 Septembre 14 : Monza, 125, 250, 350, 500, sides.  
 Octobre 4 : Espagne, 125, 500, sides.

## MOTO-CROSS DE CRETEIL

Le 20 avril, le Racing Motor-Club organise à Créteil sur son terrain déjà bien connu pour ses difficultés, le premier de ses moto-cross 1952.

Engagements et renseignements : Voyer, Président, 171, rue Michel Bizot, Paris-12<sup>e</sup>.

## MOTO-CROSS DE VALENTIGNEY

Le Vélo-Moto-Club de Valentigney organise le dimanche 6 avril une épreuve de moto-cross.

Cette épreuve inscrite au calendrier international mettra aux prises les belges Meert, Fruithof, les français Godey, Ladevèze, Verrechia et des régionaux chevronnés.

## LES 1<sup>er</sup> ET 2 JUI, CIRCUIT INTERNATIONAL DE BERGERAC

L'organisation du Ve Circuit International de Vitesse de Bergerac bat son plein avec l'aide de tous les pouvoirs publics de la Dordogne. Nous savons que tous les grands constructeurs italiens et anglais sont en relation directe avec le Président de la Commission sportive du Moto-Club de Bergerac. C'est le cas de Guzzi, Gilera, M.V. et Norton.

Il y aura du grand spectacle les 1<sup>er</sup> et 2 juin à Bergerac et non pas le 12 juin comme l'avait précédemment indiqué la FFM.



■ MOTO-CLUB DE NORMANDIE. — Le siège social est transféré à la Brasserie « Le Lido », 41 rue Armand Carrel, à Rouen. Tél. RI 51-09. Prochaine réunion le mercredi 13 avril.

■ MOTOCYCLE-CLUB DE LYON. — La Commission de Moto-Cross et son Président M. Lamborot ont visité et homologué dimanche dernier le circuit de moto-cross de Charbonnières.

Ce nouveau circuit (un des plus beaux d'Europe) avec ses 1500 mètres et sa visibilité parfaite, donnera au public Lyonnais de nombreuses occasions d'applaudir les as du moto-cross, en particulier le 6 avril prochain où sera couru le premier moto-cross de la saison.

Le MCL rappelle également que le 30-3-1952, il organise à l'issue du Rallye automobile de Charbonnières sa course de côte annuelle.

■ UNION SPORTIVE D'IVRY. — L'Union Sportive d'Ivry organise le 30 mars 1952 un grand moto-cross sur son terrain des forts d'Ivry.

Le premier départ aura lieu à 14 h. 30. Cette manifestation comprendra trois manches dont l'une se déroulera à l'envers. Verrecchia, Prieur, Adnet, Théveney, Blat, Lejeune seront au départ dans la catégorie 500 cmc. En 350, la palme sera disputée par Martin, Vinetty, Dupré, etc... Et en 250 nous trouvons les noms de Adnet, Bénard, Humbertjean, et le tout jeune Mérieval.

■ MOTO-CLUB DE MONTMORENCY. — Le MCM organise les promenades suivantes pour le mois de mars 1952 :

Le 23 mars : promenade sur Rochefort-en-Y (visite de la ville et de ses environs).

Le 30 mars : promenade sur Compiègne (visite du château, de la forêt et du wagon de l'Armistice à Rothonde).

Pour toutes ces promenades, rendez-vous au siège social du MC Montmorency, au Chalet des Fleurs, 1, place du Pt Roosevelt, à Montmorency, à 9 heures précises.

Les départs auront lieu à 9 h. 15, dernière limite.

■ UNION SPORTIVE METROPOLITAINE DES TRANSPORTS. — La section Auto-Moto de l'USMT, adhérente à l'AMF, organise le dimanche 27-4-52, un grand rallye, ouvert aux autos, motos, sur un parcours de 121 kms.

Le rassemblement aura lieu obligatoirement au Royal Orléans, 179, bd Brune, Paris-14<sup>e</sup>, de 6 h. à 7 h. 30.

Le départ sera donné au lieu dit « La Grenouillère », N 186, face Parc de Sceaux. L'itinéraire sera :

Verrières, Jouy-en-Josas, Châteaufort, St-Rémy, Limours, St-Cyr-sous-Dourdan, Etrechy, Orgemont, St-Vrain, Bondouffles, Ris-Orangis, Belle-Epine, Croix de Berny.

La moyenne sera imposée d'après le type de véhicule et la cylindrée.

Des contrôles secrets seront placés sur le parcours pour départager les ex-aequo. Une somme sera répartie entre tous les classés au prorata de la cylindrée.

Les règlements et engagements peuvent être retirés à l'USMT, 18, rue de Naples, Paris. AMF, 80, rue du Fg St-Denis et au Royal Orléans, 179, bd Brune, Paris-14<sup>e</sup>.

Le même jour, à 14 heures, une grande réunion motocycliste aura lieu au stade Vélodrome de la Croix de Berny.

Cette réunion comprendra les premières épreuves de la Coupe de Paris de Moto-Ball (Courbevoie-Sports et MBC Paris), de la Coupe de Paris de vitesse sur piste, catégorie 175 cmc., et de la Coupe de Paris de Patins à Roulettes.

Entrée gratuite pour les concurrents du Rallye.

■ MOTOCYCLE-CLUB DE FRANCE. — Composition du bureau pour 1952 : Président : Ernest Diosi. Vice-Présidents : Marcel Dhôme et Charles Girard. Secrétaire général : André Morel. Trésorier : René Sauvion. Commission Sportive : André Major. Directeur des Services : Jean Collin.

## CALENDRIER SPORTIF

MARS 1952

30 Moto-cross ..... M.C. Lyon  
 30 Moto-cross ..... M.C. Romainville  
 30 Moto-cross ..... U.S. Ivry  
 30 Moto-cross ..... M.C. Phocéan  
 30 Course de côte de Charbonnières  
 M.C. Lyon

AVRIL 1952

6 Moto-cross de Printemps V.M.C.  
 Valentigney  
 6 Moto-cross à Montreuil .. A.M.S.  
 6 Moto-cross ..... M.C. Clodoaldien  
 6 Moto-cross de printemps S. M.  
 Forézien  
 6 Moto-cross à Rabat M.C. Marocain  
 6 ou 27 Moto-cross de printemps  
 A.M. Nantes  
 6 Moto-cross .... M.C. Gombertois  
 13 Moto-cross ..... G.S.I.F.  
 13 Moto-cross ..... M.C. Oise  
 13 Moto-cross ..... M.C. Orléanais  
 13 Moto-cross .... M.C. Saintonguais  
 14 Moto-Cross ..... C.S. Meaux  
 14 Moto-Cross ..... C.M.S.N.  
 14 Moto-Cross ..... M.C. Rouergat  
 20 Moto-Cross ..... U.M. de l'Aube  
 20 Moto-cross ..... A.M. Choletaise  
 20 Moto-cross .... M.C. Montmorency  
 20 Moto-Cross à Créteil, Racing M.C.  
 20 Moto-cross, ..... M.C. Touraine  
 20 Moto-cross à Dreux .. M.C. Dreux  
 20 Moto-cross ..... M.C. Maubeuge  
 27 Moto-cross de printemps .. A.M.C.  
 Giémois  
 27 Moto-cross .... M.C. Banlieue Nord  
 27 Moto-cross ..... M.C. Biterrois  
 27 Moto-cross ..... M.C. Douaisis  
 27 Moto-cross .... A.M. Romainville  
 27 Moto-cross ..... M.C. Chantilly  
 27 Moto-cross à Soissons .. V.M. de  
 l'Aisne

### CIRCUITS DE VITESSE

6 Circuit Méditerranée-Corbières-Minervois ..... M.C. Narbonnais  
 6 Course de vitesse à Nimies .. M.C. Gard  
 6 ou 20 Réunion sur piste .... M.C. Auvergne  
 6 Course sur piste en ciment .. M.C. Charentais  
 13 Circuit de vitesse de Pau .. M.C. Béarn  
 14 Course de côte d'Ampas .... M.C. Dracénois  
 20 Course de côte du Val de Cuch M.C. Marseille  
 26-27 Circuit de vitesse de Marseille M.C. Marseille

### CONCOURS DE REGULARITE

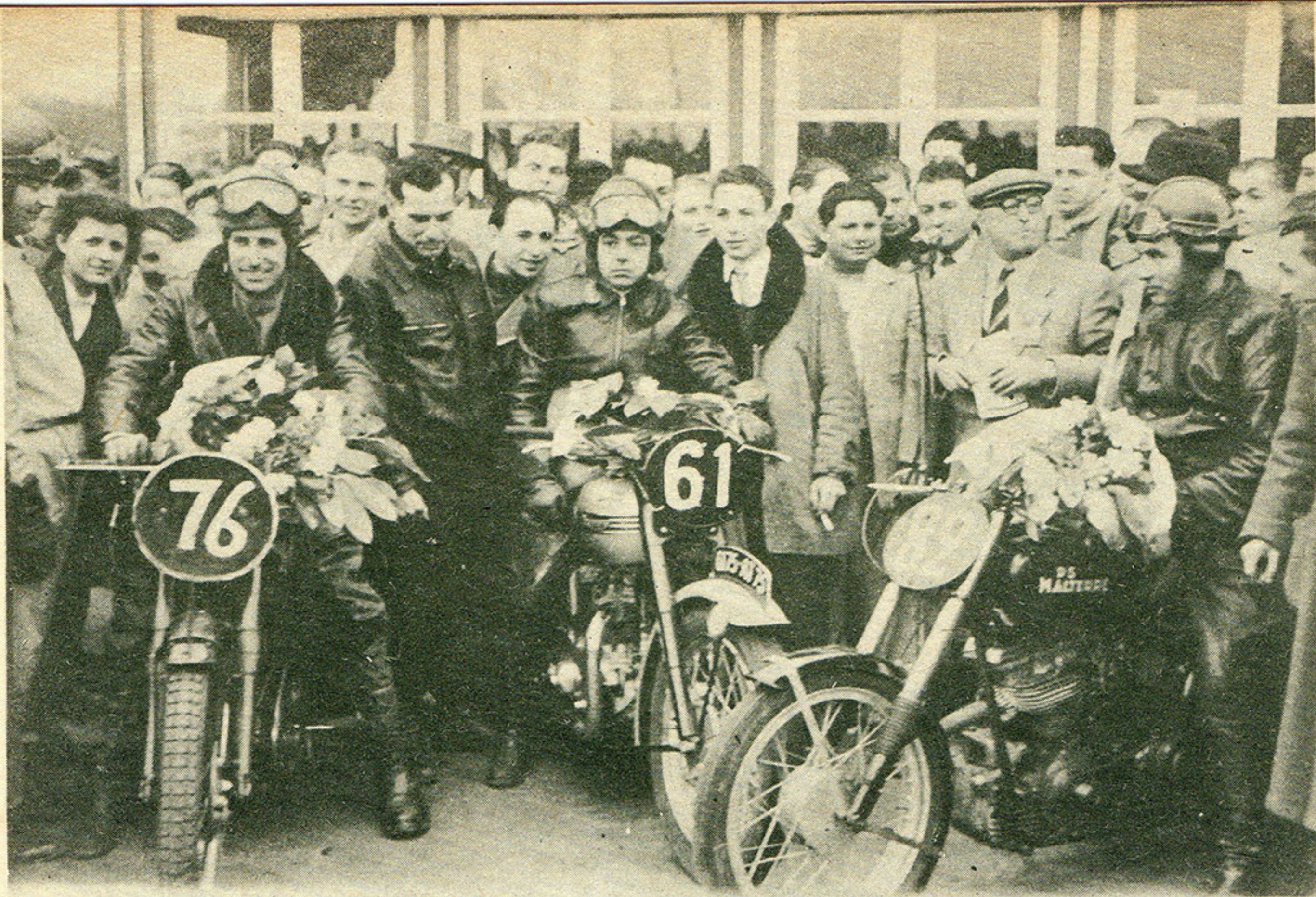
20 Concours de régularité .... M.C. Clodoaldien  
 20 Concours de régularité de Haute Normandie ..... M.C. Normandie

■ MOTO-CLUB MONTALBANAIS. — Le Comité d'Organisation du Circuit de Fonneuve-Montauban informe que son 1<sup>er</sup> Circuit International de Vitesse, Championnat de France Motocycliste 350-500 et sidecar et son 1<sup>er</sup> Circuit National Auto auront lieu le 22 juin.

■ VELOMOTEUR-CLUB PARISIEN. — Les Petits Cubes. — Comité d'honneur : M. Châtelain Jean. Comité actif : Président M. Cantalice Gabriel. Vice-Présidents MM. Maire Roger et Vacherot Roland. Secrétaire général M. Roberge Henri. Trésorier général M. Chevallier Maurice. Trésorier adjoint M. Degen Marcel. Délégué près de la LMIF M. Kirchner André.

Nous convions tous les pratiquants de la « Petite Cylindrée » à assister sans aucun engagement de leur part à nos réunions qui ont lieu le premier et le troisième mardi de chaque mois, au siège social, Tabac du Châtelet, 8, rue St-Denis, Paris-1<sup>er</sup>, où le meilleur accueil leur est d'avance assuré.

■ MOTO-CLUB VELLAVE. — Notre nouveau bureau pour 1952 est constitué comme suit : Président d'honneur : E. Hatron. Président actif : P. Breysse. Vice-Présidents : Muller et Caravillot. Secrétaire général : L. Raffin. Secrétaire adjoint : Mondière. Trésorier général : Braud. Trésorier adjoint : Guignabert. Archiviste : N. Andrieu. Déléguée aux sports : Mlle J. Breysse. Délégué à la presse : R. Marcon.



## LES COURSES QUALIFICATIVES DU BOL D'OR

# RECORDS BATTUS EN 175 ET 250 cmc. MOSER REMPORTE LA COUPE «MOTO-REVUE»

## Quelques jeunes se révèlent

**C'**EST par un temps beaucoup plus clément que l'année dernière que se sont disputées dimanche 23 mars les deux épreuves de 3 heures qualificatives au Bol d'Or.

Ce n'est qu'à 9 heures, en raison du brouillard assez dense régnant sur le plateau de Saint-Eutrope, qu'eut lieu le départ des nombreuses sidecars, un par catégorie. Aussi, pour Dufour sur sa 650 Thunderbird Triumph et pour Rouhet sur sa 500 Tiger 100 de la même marque, la course fut-elle sans histoire, Rouhet établissant le record de la catégorie.

### CLASSEMENT

500 sidecar : Rouet (Triumph), 251 kms 816, moyenne 83,938 kmh.

750 sidecar : Dufour (Triumph), 271 kms 546. Moyenne 90,515 kmh.

Dès le premier tour après le départ, 4 petits cubes s'arrêtent déjà aux stands pour divers ennuis mécaniques (couvre-culbuteurs desserré, etc...). Puis bientôt, les deux favoris : Camus et Pahin, sont contraints à l'abandon. Les positions en tête changent assez fréquemment, et ce n'est qu'après une bonne heure de course que l'on commence un peu à y voir clair. A mi-course, Tessier sur une 175 Terrôt d'avant-guerre est en tête, suivi de Moser sur une Guiller, et de Tano qui, dans un cadre de sa conception rappelant celui des Featherbed, avait un moteur Ydral. Derrière Tilliet (Motobécane), Bouin (Peugeot), Sutra (Puch), Rozé (Guiller).

Bientôt Tano devait abandonner (pipe d'admission crevée), Moser prenait le meilleur sur Tessier (qui 5 minutes avant la fin devait s'arrêter à cause de ses ressorts de soupapes), et finalement Moser l'emporte à la moyenne de 94 kmh. 913, améliorant le record précédent de Tessier de 6 kmh.

Quelques chronométrages sur le tour de circuit de plus de 6 kms, ont donné des moyennes de 101 kmh. pour Tessier, Moser, Gayral sur Jonghi ACT, qui fournit une très belle course, mais qu'une panne (bris de broche), malgré une très belle remontée, relégua à la 7<sup>e</sup> place.

Sur 100 m., entre la Ferme et le Fay, parmi les passages les plus rapides : Gayral, Tessier à

120, Agache, avec une très belle position en course à 112,5. La Puch de Sutra tire trop court (manque d'un rapport) et manque de vitesse de pointe, tout en ayant d'excellentes reprises. Les Guiller Sport, par contre, ont des rapports manifestement trop longs, le moteur arrivant avec beaucoup de peine à monter en régime.

### CLASSEMENT

1. Moser (Guiller), 284 kms 740, moyenne 94,913 kmh. ; 2. Tessier (Terrot), 269 kms 714 ; 3. Sutra (Puch), 265 kms 413 ; 4. Rozé (Guiller) ; 5. Tilliet (Motobécane) ; 6. Bouin (Peugeot) ; 7. Gayral (Jonghi), etc...

L'après-midi, par un temps couvert, et sous quelques averses, eut lieu la course très spectaculaire des 250, 350 et 500 cmc.

En 250, Camus se présente sur une DS Malterre avec un cadre de sa conception et dans lequel se trouve son moteur Benelli auquel vient d'être adjointe une culasse à double ACT Velox. La machine n'étant pas encore rodée, il faudra attendre une douzaine de tours avant de la voir partir vers une victoire relativement facile. Derrière, la lutte est chaude entre machines deux temps : une Monet-Goyon de la série verte pilotée par Carré, une DKW, moteur NZ monté dans un cadre moderne piloté par R. Bernard et deux Puch montées par Optyker et Martine : il faut voir ces pilotes se passer, repasser, changer de bougie ou débloquer le sélecteur en peu de temps. En plus de ces hommes, Robbes, sur une Excelsior Manx ACT et Rous sur une C11 BSA, mènent sagement leur bonhomme de chemin, ce qui leur permettra d'obtenir au classement général des places de choix.

### CLASSEMENT

1. Camus, 288 kms 550, moyenne 96 kmh. 183. Record de Duc battu de plus de 5 kms ; 2. R. Bernard (DKW), 279 kms 093 ; 3. Carré (Monet-Goyon), 273 kms 955 ; 4. Robbes (Excelsior) ; 5. Rous (BSA) ; 6. Optyker (Puch) ; 7. Martine (Puch).

En 350 cmc., Martin, sur Velocette, qui menait nettement au bout de la 2<sup>e</sup> heure de course, doit, à la suite d'ennuis, rétrograder et s'arrêter et la lutte se circonscrit entre Belkechout sur Terrot et l'amateur Brajeul sur une

Matchless préparée par le premier nommé. Brajeul terminera premier avec 200 m. d'avance.

En troisième position vient, aussi sur Matchless, Lizeroud, qui sut forcer l'admiration des spectateurs de la Ferme, par ses virages très penchés mais très sûrs, n'hésitant pas à doubler les autres concurrents soit à l'intérieur soit à l'extérieur, suivant la place qu'ils occupaient.

### CLASSEMENT

1. Brajeul (Matchless), 294 kms 852, moyenne 98,284 kmh. ; 2. Belkechout (Terrot), 294 kms 665 ; 3. Lizeroud (Matchless), 275 kms 463 ; 4. Charlemagne ; 5. Martin.

Dans les 500 cmc., Blayon, sur Norton, prend la tête qu'il gardera presque jusqu'à la fin, quand une panne de carburateur l'arrêtera. Derrière, un amateur, Dermien, sur une Triumph T100 dont il avait juste modifié la position des repose-pieds et changé les pots d'échappement contre des tromblons, menait une course très régulière, virant impeccablement, mais gardant presque une position touriste en ligne droite. Il était en deuxième position dès la première demi-heure et, après l'arrêt de Blayon, prenait la première place. Assez mal parti, Venin, sur sa vieille Saroléa, remontait dangereusement, mais, carter crevé, il était obligé de s'arrêter. A noter l'apparition de la nouvelle Cemecc, à culasses Zundapp, pilotée par Cavassino de la Sûreté Nationale ; cette machine était très « dans la course » au début, mais des ennuis dans les tringleries du sélecteur le contraignaient à s'arrêter.

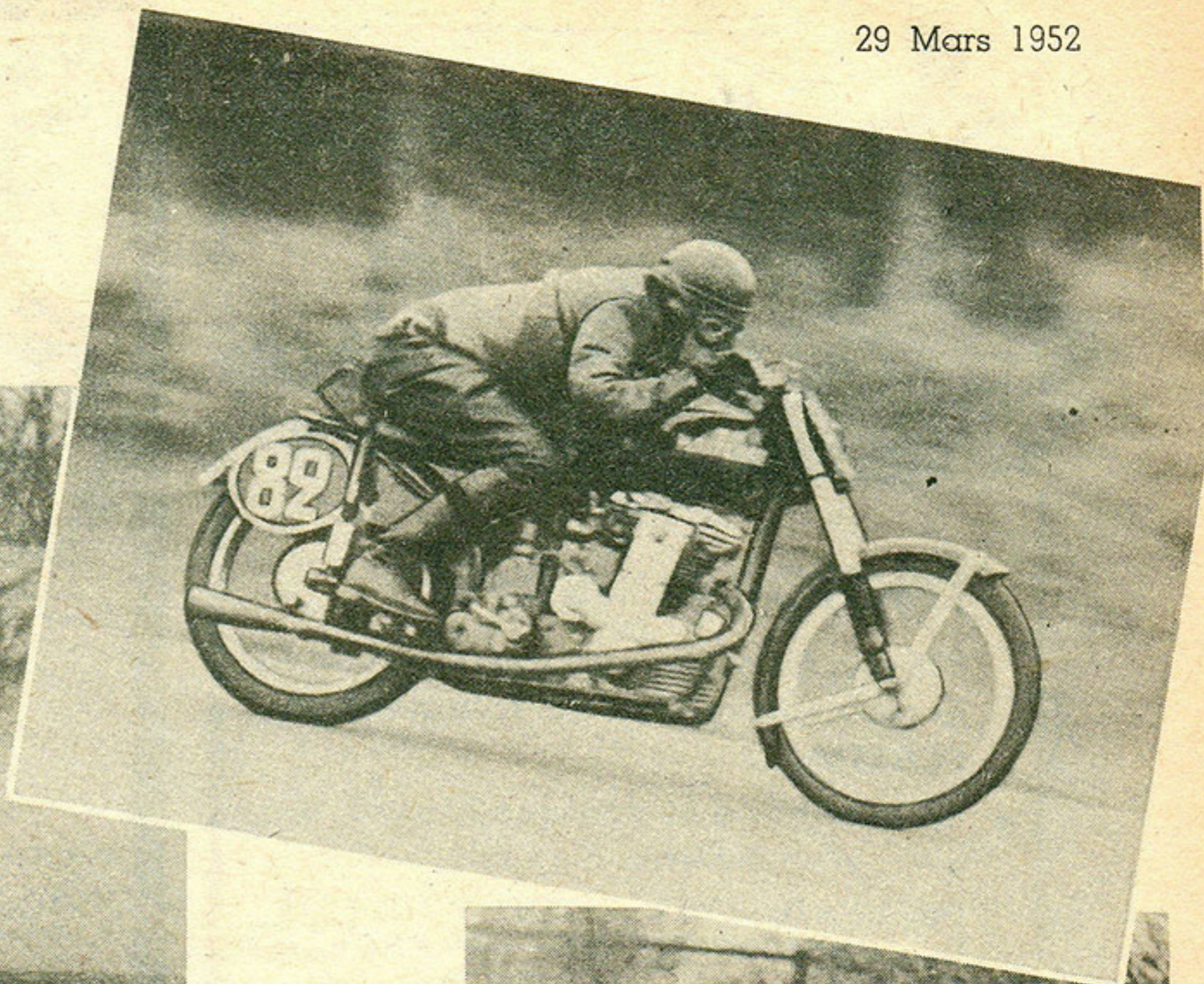
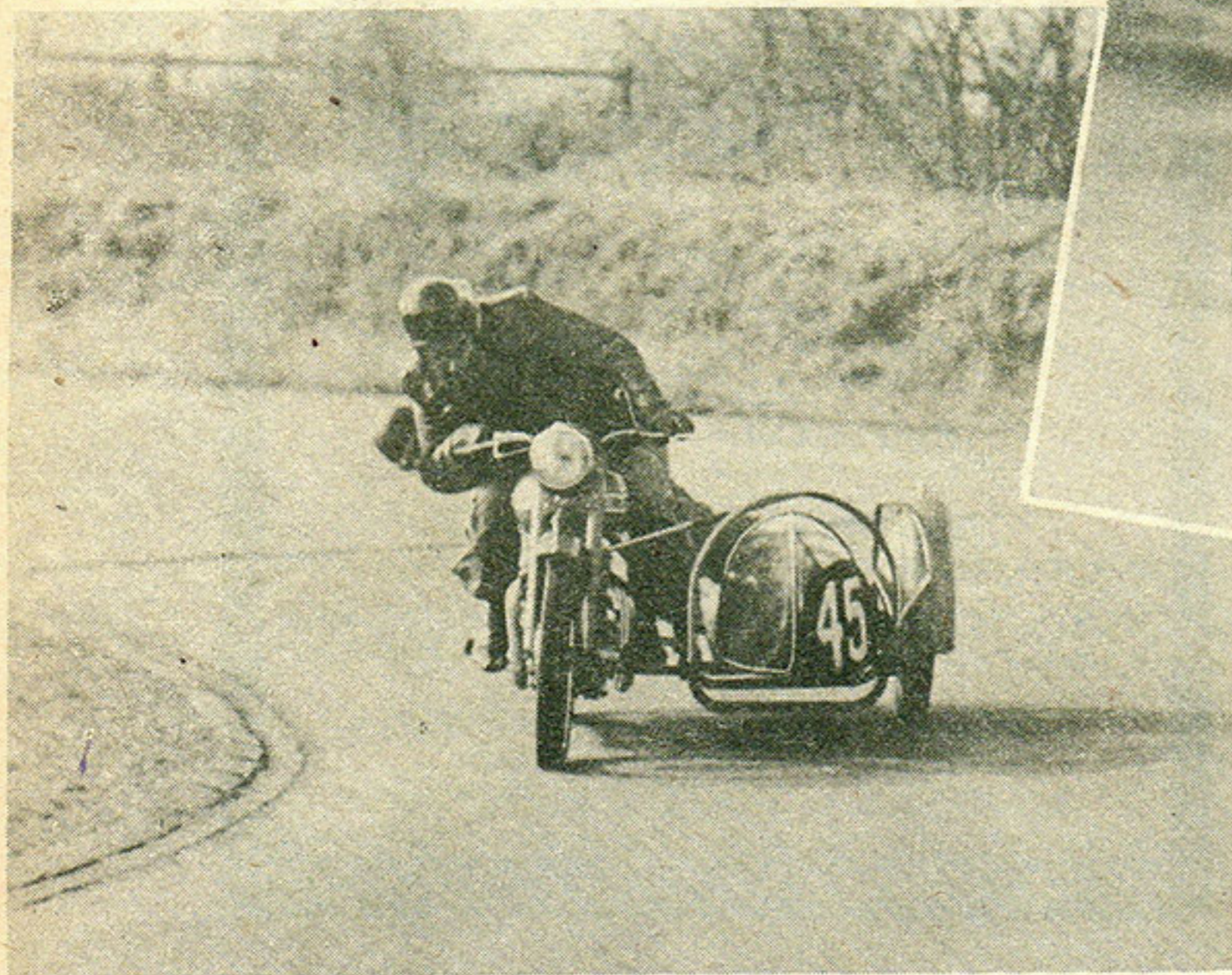
### CLASSEMENT

1. Dermien (Triumph), 302 kms 125, moyenne 100,708 kmh. ; 2. Bourlier (Motobécane), 291 kms 683 ; 3. Léger (Norton), 291 kms 634 ; 4. Lallement (BSA) ; 5. Levacher (Norton) ; 6. Blayon (Norton).

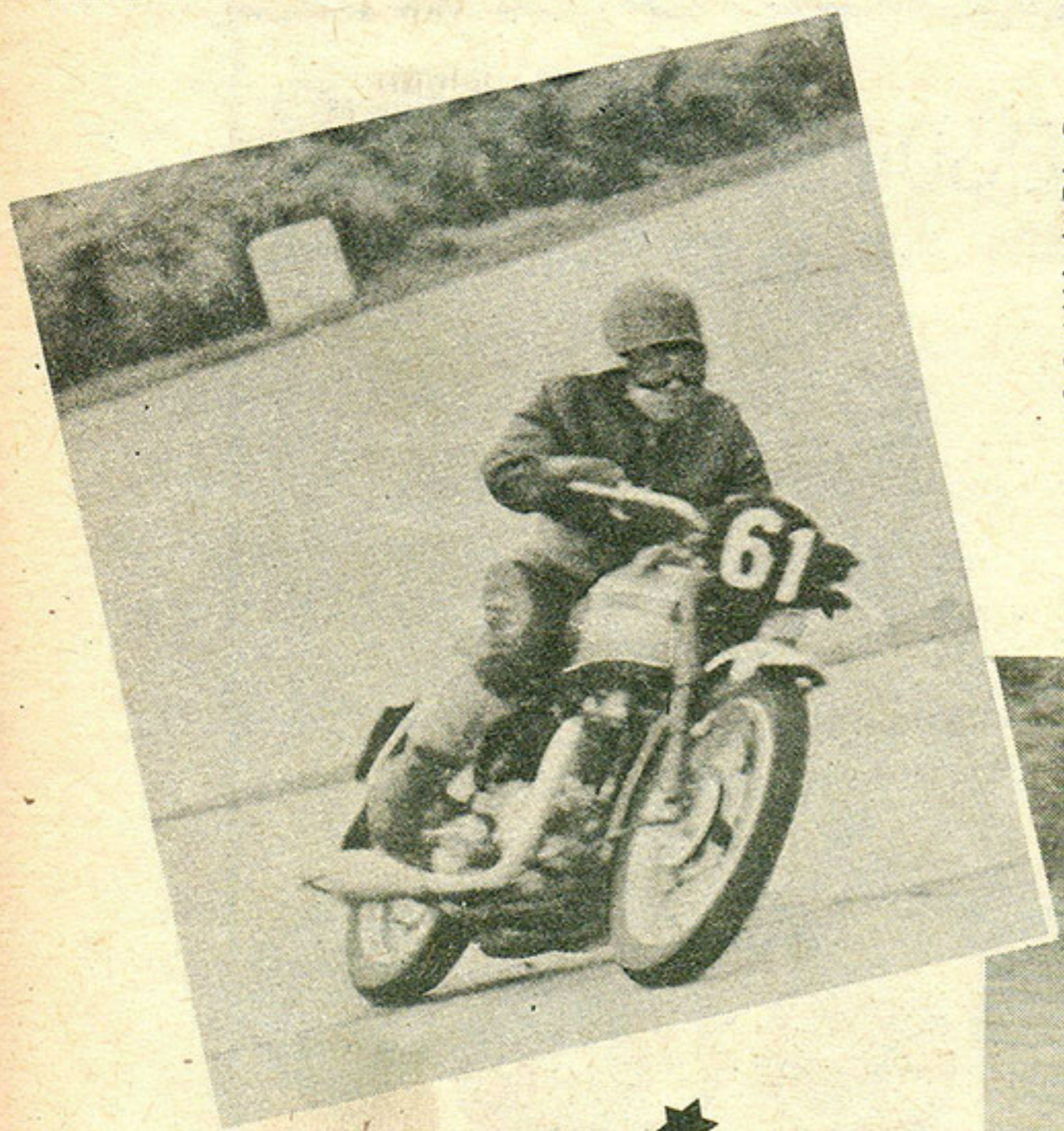
Encore quelques petites questions : pourquoi de nombreux pilotes ne modifient-ils même pas la position de leur guidon, pourquoi gardent-ils la fixation du fil de bougie par un écrou (perte d'un temps précieux), pourquoi gardent-ils des poignées tournantes nécessitant deux tours de poignet pour ouvrir complètement les gaz ?

J. B.

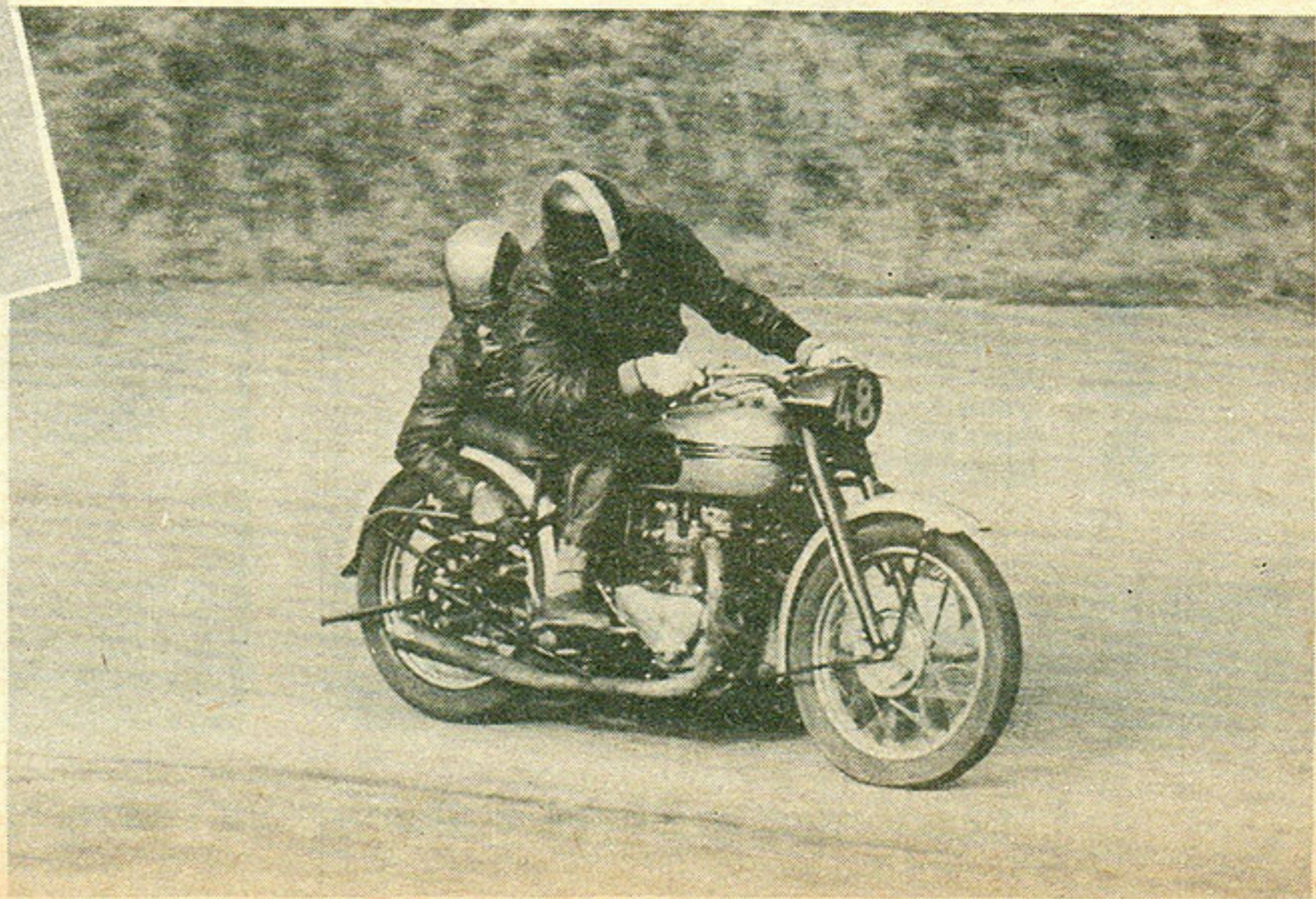
Page précédente : après l'arrivée, les vainqueurs de l'après-midi posent pour les photographes ; de gauche à droite : N° 76 Brajeul (350) - N° 61 Dermien (500) - N° 82 : Camus (250). A droite : un passage en vitesse de Camus, couché sur sa machine.



Ci-dessus, à gauche : Dufour, en side-car 650, dans le virage du Fay ; malgré les efforts du pilote et du passager, la moto se penche sur le side. A droite : Tessier, malchanceux second en 175, dans le même virage.



Ci-dessus : Dermien s'est avéré un excellent vireur : nous le voyons ici à la Ferme. A droite : Rouchet, en side-car 500 et son passager se préparent à aborder le virage du Fay





## Motocyclistes!

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

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

EN VENTE CHEZ VOTRE MOTORISTE  
DOCUMENTATION SUR DEMANDE A

# MOD'PLASTIA

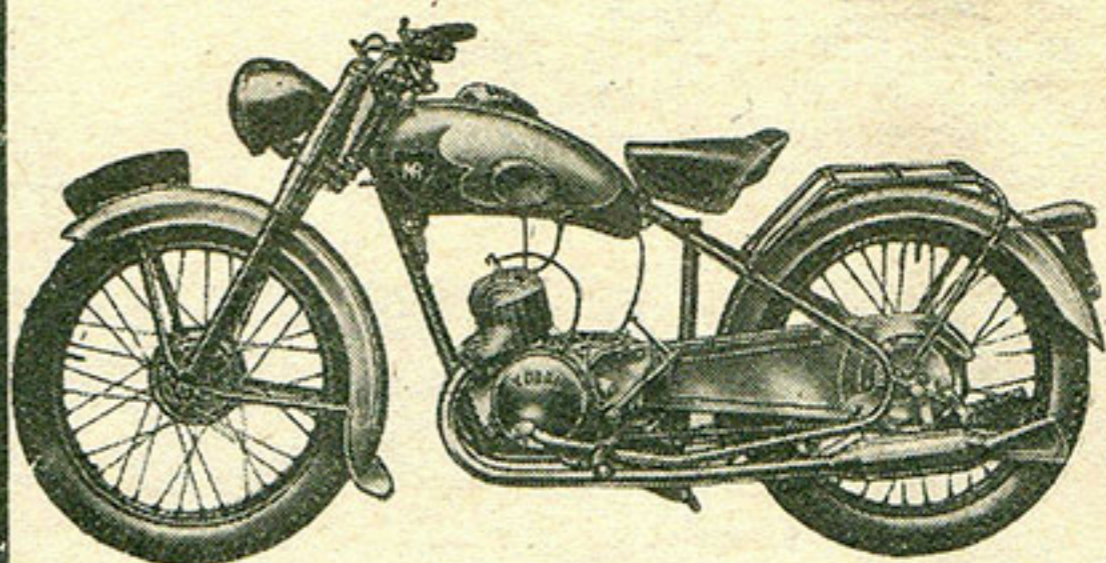
2, RUE DU BUISSON-SAINT-LOUIS, PARIS-X<sup>e</sup> - BOLIVAR 75-98

OLIVIER

## VELOMOTEURS

Vainqueurs 6 années consécutives

## DU BOL D'OR



VELOMOTEUR type Y 4 - 125 cmc.  
Bloc-moteur Ydral - 4 vitesses - Sélecteur au pied

VELOMOTEUR - Bloc-moteur SACHS  
98 cmc. - 2 vitesses - Kick

VELOMOTEUR (Type Cyclo)  
Bloc-moteur Sachs - 98 cmc. - 2 vit.

TANDEM type M 2 - 98 cmc.  
Bloc-moteur Sachs - 2 vitesses - Point mort - Débr.

MOTOCYCLETTE, Bloc-moteur Sachs 150 cmc.  
4 vitesses - Sélecteur au pied - Eclairage - Avertisseur électrique - Compteur

CYCLOMOTEUR - Bloc-moteur Vap 4  
48 cmc. - 2 temps - Débrayage

MANDILLE et ROUX, Constructeurs  
30 bis, RUE DES PRAIRIES - PARIS-20<sup>e</sup> - ROQ. 69-68

M.R. LA MARQUE DE QUALITÉ

C'est si

Facile...



FACILITÉS  
DE PAIEMENT  
POSSIBILITÉ  
DE LIVRAISON RAPIDE

Tapez vos

Lettres sur la



Achetez une JAPY personnelle et grâce à la méthode express JAPY (livrée avec la machine), vous apprendrez facilement à taper

Votre courrier, vos comptes, vos rapports faits plus rapidement seront parfaitement lisibles et toujours en double

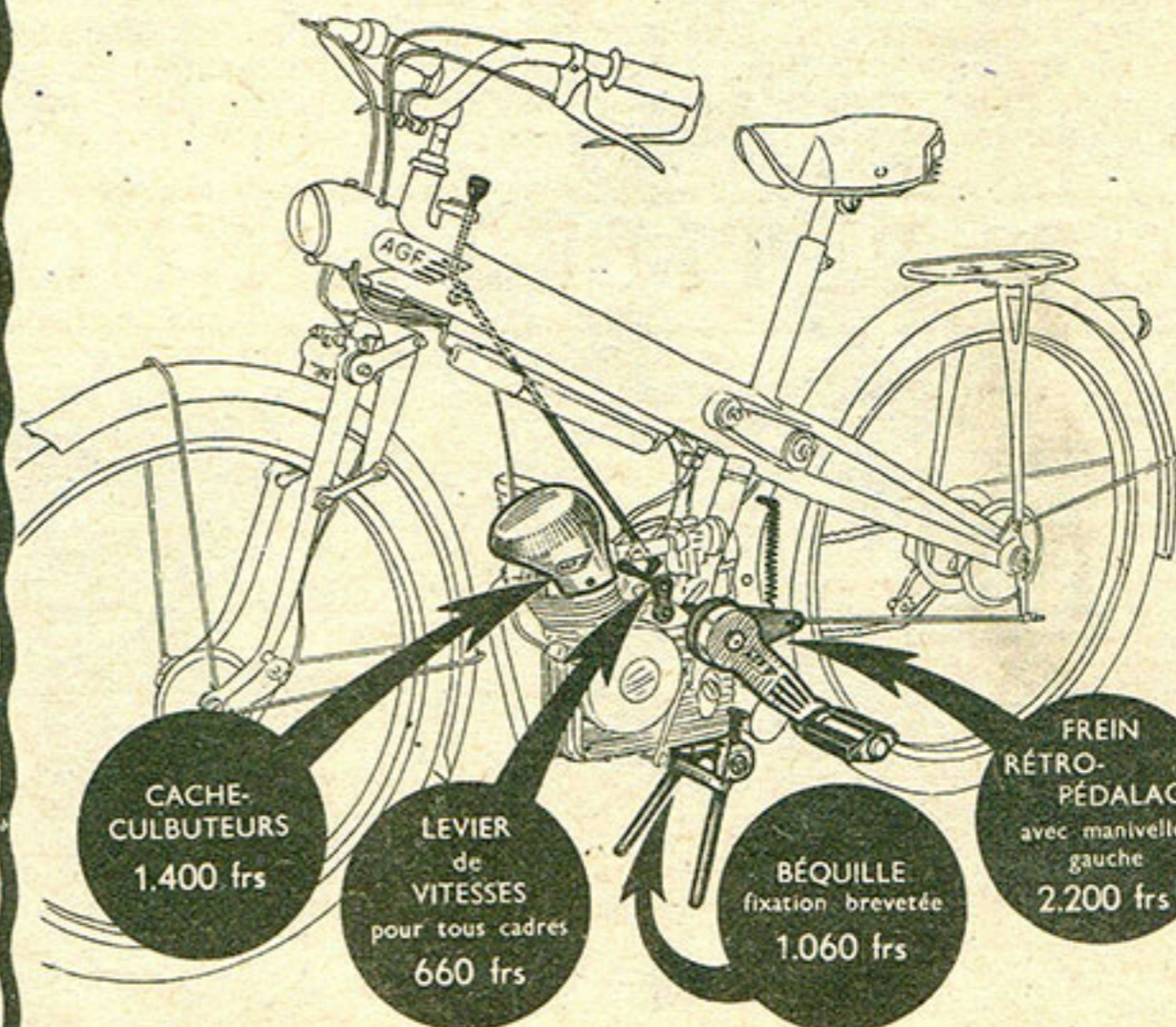
PARIS 7, Rue du Château d'Eau (X<sup>e</sup>)

Tél: Botzaris 96-00

## ACCESSOIRES



BREVETÉS SUR LE MOTEUR CUCCILO



CACHE-CULBUTEURS  
1.400 frs

LEVIER de VITESSES pour tous cadres  
660 frs

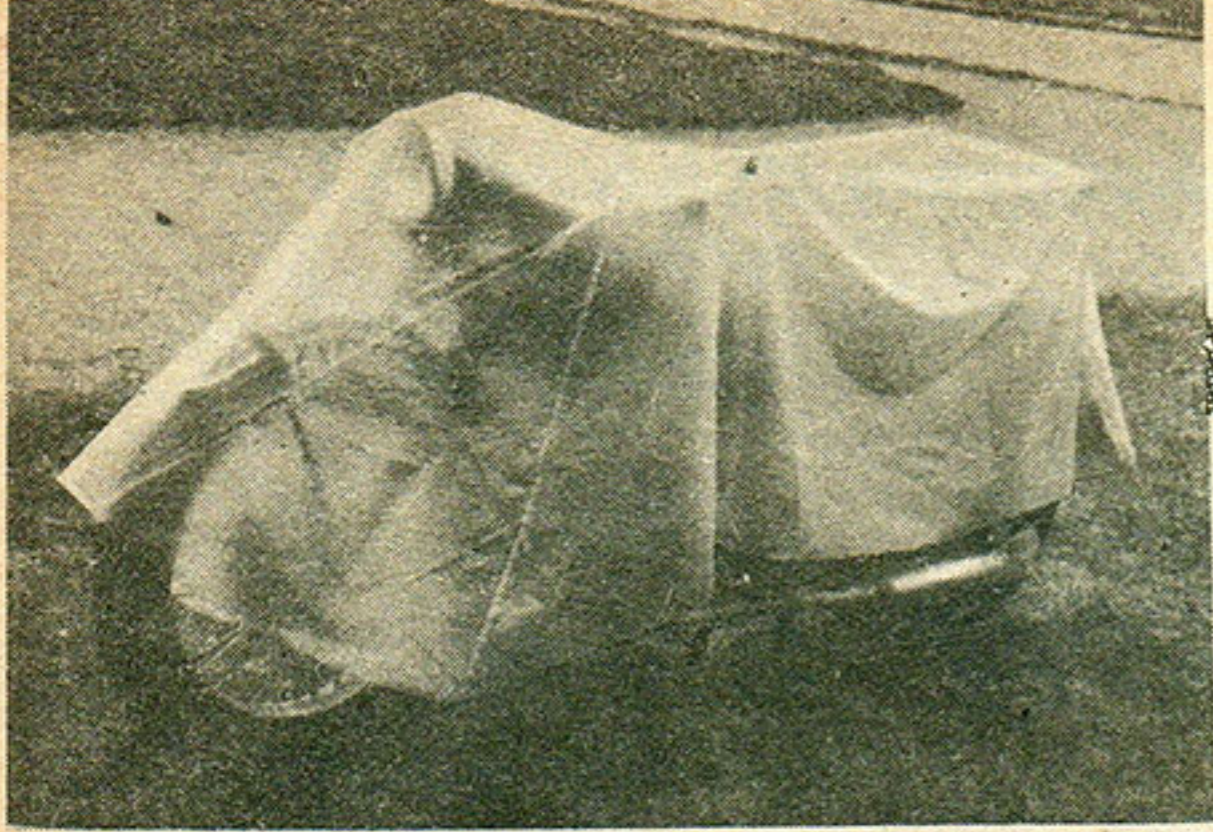
BÉQUILLE fixation brevetée  
1.060 frs

FREIN RÉTRO-PÉDALAGE avec manivelle gauche  
2.200 frs

Ets FAIZANT FILS et Cie

4, rue Hoche, COLOMBES (Seine) - CHA. 08-47

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



Un garage portatif

## L'IDEAL-PROTECT

**e**st une perspective bien peu agréable pour un motocycliste aimant sa machine de se voir obligé, par mauvais temps, de laisser sa moto dehors sous la pluie, surtout quand ceci doit se passer des heures durant.

Et dans ces cas, un garage portatif, un de ces garages en matière plastique comme on en trouve, doit être très appréciable. C'est pourquoi nous en avons essayé un, l'« Idéal-Protect » mis gracieusement à notre disposition par le fabricant G. Halm de Lyon.

Bien souvent ces garages en matière plastique, absolument imperméables, sont assez fragiles, un accroc se faisant assez facilement et la déchirure alors ne demandant qu'à se continuer. Bien que prévenus que l'Idéal-Protect est constitué par une nouvelle matière plastique d'importation américaine, particulièrement résistante, c'est essentiellement sur cette question de résistance qu'ont porté tous nos essais.

Nous avons commencé par prendre le « tissu » (si l'on peut dire) par un des bords, et, à deux mains, en travers, nous avons essayé de le déchirer. Rien à faire. Une fois l'amorce de déchirure faite, à l'aide de ciseaux, il faut encore un effort assez grand pour la continuer.

Un frottement continu pendant un bon moment, sur un clou un peu épointé, n'amena aucun accroc.

Essais au feu et à la chaleur : un bout d'Idéal Protect laissé une 1/2 heure sur un poêle d'appartement allumé n'a rien manifesté de particulier : absolument aucun racornissement, juste une souplesse un peu plus grande. Même dans ces conditions, les efforts de déchirure n'ont

pas abouti. Le matériau ne brûle que tant qu'il est dans la flamme : une fois retiré de celle-ci, il s'éteint immédiatement.

Sa sensibilité à l'huile et à l'essence est nulle. Nous en avons laissé un morceau dans de l'huile moteur durant 4 jours : aucune modification. A la suite d'un bain continu d'une quarantaine de jours, un léger durcissement semble se manifester et encore, peut-être faut-il l'attribuer au fait que l'essai fut fait en février dans un garage non chauffé, avec sa fenêtre toujours ouverte.

Dernier essai, portant sur les soudures, l'Idéal-Protect ne comportant aucune couture. Nous avons tiré sur les deux morceaux soudés l'un à l'autre, sans résultat d'ailleurs.

La matière plastique américaine utilisée est assez épaisse, sa transparence est donc assez limitée. Elle semble au premier abord, tissée, mais ceci tient aux empreintes quadrillées très serrées et régulières laissées par les rouleaux d'entraînement de la machine à plastique.

L'Idéal-Protect existe en deux modèles, un pour les petites cylindrées (jusqu'à 175 cmc.), l'autre pour les 250 à 650 cmc. Très enveloppant, il descend presque jusqu'au bas du moteur. Plus large à l'avant pour tenir compte des dimensions du guidon, il emboîte bien la machine, et il faut vraiment un vent bien sournois qui se glisse sous le « garage », puis remonte, pour pouvoir le soulever.

Plié, il se présente sous un très faible volume, et est assez léger. Son transport ne présente donc aucune difficulté, équivalent à celui d'un imperméable d'homme.

## SUR LE PLAN TECHNIQUE, LE GRAND TRIOMPHATEUR DU DEUXIEME RALLYE PARIS-NICE FUT LE CUCCILO

Au classement général, la victoire de Camille Daudon, Cipolat et Lesaint, respectivement 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup>, est due en majeure partie à l'excellente tenue du petit 4 temps Cucciolo. (où est la légende du petit culbu fragile ?).

Aussi la Coupe du meilleur moteur devait-elle revenir à juste titre à Cucciolo.

Mais au cours de cette épreuve, Cucciolo devait glaner encore d'autres lauriers dont les plus significatifs sont certainement les suivants : 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> places au classement féminin avec Madame Blanchet et Madame Audenaert. Coupe des constructeurs à Camille Daudin. Cucciolo. Coupe du 1<sup>er</sup> scooter à Porcher et Bernet, etc...

En outre, sur 34 partants, 32 arrivent, et sur ce nombre, 27 se classent, dont 10 dans les 20 premiers. Somme toute, ce deuxième rallye Paris-Nice fut une éclatante victoire pour le Cucciolo-Rocher, le seul à remporter toutes les coupes attribuées.

## UN DES ARTISANS DE LA VICTOIRE CUCCILO, LE CYCLOMOTEUR COINTOT

Comme l'an passé, Primaux, sur cyclomoteur Cointot-Cucciolo, rallie Paris à Nice sans pénalisation. Ainsi la qualité du cyclomoteur Cointot n'est plus à démontrer, et devant ce beau résultat nous avons demandé au constructeur de nous confier une machine.

La machine est actuellement à nos bureaux et sous peu nous en publierons l'essai.

## UNE NOUVELLE SUSPENSION ARRIERE

M. Lamborot, agent bien connu de DKW à Lyon et réalisateur des suspensions arrière pour les machines type N.Z., en a étudié une également pour les nouvelles R.T. 200. Le prototype est déjà construit depuis quelques mois, mais vu le nombre de demandes concernant la 200, il n'a pu être encore adapté sur l'une d'elle, ce qui ne saurait tarder maintenant. Un modèle expérimental sera prochainement monté sur une 250 NZ destinée au moto-cross.

## NOS PETITES ANNONCES

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

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

### MOTOS A VENDRE

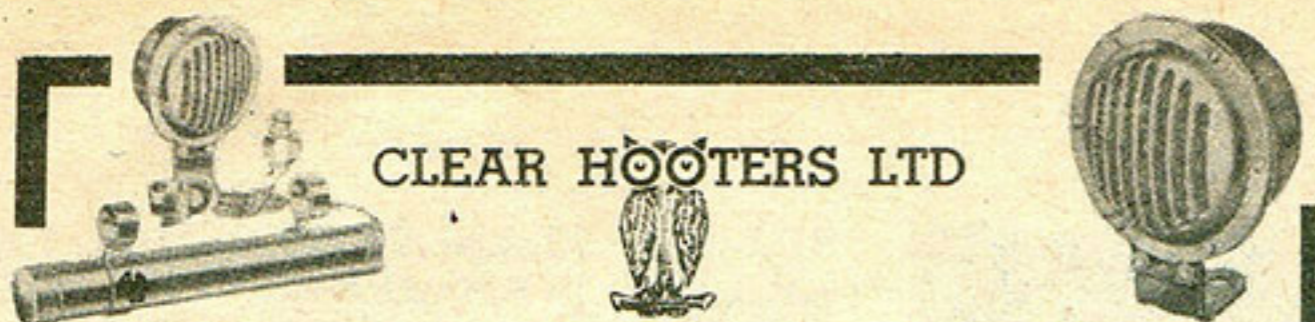
M. GOYON 175 b. ét. garant. 40000. Guérin 39 r. Temple-4/  
TERROT 350 lat. parf. ét. 75. bes. arg. 142 r. Roger Salengro, Cordonnier, Bondy.  
350 SAROLEA av. side f. tél. d. mod. c. nf 230. Tri. 54-91  
MOBYLETTE 35000 CODET 4 rue Chaptal 2e. TRI. 17-68.  
Peugeot 150 f. tél. sé. 4 vit. ent. équip. 19 r. Hermel 18e.  
TRIUMPH angl. 600 mec. gar. ent. équ. vis. t. l. j. à part. 18 h. Nard 4 rue de Jouy, 4e  
Sidecar R. Gillet 750 impec. 175000. ALE.44-59 sf dim, lun.  
125 PEUG. impec. 1951 vd ou éch. contre + fort tous les soirs 18 h. COULON 11 r. Gille-Cœur, Paris 6e.

M. GOYON 500 lat. av. side Delahodde 4 r. du Volga 20e  
FN 350 lat. 65000. BIGNAUD 197 r. de Belleville, 19e.  
750 BSA b. état 110000. GOUTERAULT 68 r. J. Jaurès, Levallois, Fond passage.  
VENDS ens. ou sep. moto side Terrot parfait état. Trésorier 4 av. Lamartine, Le Perreux après 6 h. ou samedi.  
TERROT 350 side éc. 110000 Coffard 47 r. du Théâtre 15e après 19h.30 et sam. ap. 13 h.  
PRECISION break état neuf px 60000. PAGE 148 bd de Strasbourg, Nogent sur Marne ou tél. Ric. 69-50 9 h. 18 h.  
750 GN. RH. X s. Bernardet p. nfs imp. chromée. Suay 157 rue Pelleport. MEN. 60-64.  
NSU 198 cc 2 tps b. ét. px tr. int. 3 r. Elzéville M° St Paul

MOTOCONF. 500 bloc b. av. side. Maurice 5 r. Ern. Roche  
SIDE Steib 500 exc. ét. 35. Georges 52 r. d. Archives-4e  
R. ENFIELD 500 2 cv ét. nf ent. équip. cau. san. Elissondo 130 rue de Belleville.  
SIDE seul 2 pl. nf compl. BIROT 25 r. J. Jaguin Créteil.  
500 sup. cul. Motob. 39 ét. nf BIROT 25 r. J. Jaguin, Créteil  
SIDE Précision AG px 50. Saulnier 15 r. Dautancourt 17e  
SIDEAR ens. 500 cul. Terrot 1949, sé. unique nf. BAILLY 206 av. J. Jaurès, Clamart. LIT. 81-74 ou LEC. 84-06.  
DERNY tand. ét. nf. Appietto 382 av. Wilson, St-Denis.  
BMW R 35 impec. équipée px 175. BAUSSANT 111 r. Houdan, Sceaux (M° Robinson)

GRIFFON 150 ét. neuf 7000 k. 115.000. COUDERT ELY. 46-00  
600 NSU side 140. Saquetoux 3 rue Retrou, Asnières.  
RUDGE 350 comp. t. b. ét. V. ou éch. contre + faible. CHAPRON à Breval (SO).  
DKW 350 NZ rlé 12000 kms Boizel 14 r. Bernon Epernay  
HARLEY D. 750 civile parf. ét. pns nfs 180000. Chevaux 15 r. République, Charenton.  
PUCH 125 TT pf. ét. Besset 1 r. de Chambéry DID. 75-42  
BSA B31 à roder. FAUSSIER 5 rue Talma. AUT. 58-72.  
GIMA AMC 175 neuve équip. Bocquery 79 rue Myrha 18e.  
G. HERSTAL 350 cul. 4 vit. sé. fche tél. CHABIRON 122 fg St Martin.  
SIDE Terrot sup. cul. bon ét. 9 rue Schoelcher, 14e.  
MOTO All. 250 4 T. exc. état toute équip. vis. JAPAUD 11 rue P. Lizart Arnouville les Gonesse (S.-O.).  
BSA M20 Précision exc. état OBS 04-26.  
MOTOBECANE 4 cv bloc très b. état 80000 ou échange 500 GENTY 16 r. Dugommier.  
Monet-Goyon 175 mot. rem. à nf car. n. boîte v. rév. pn. n. 35000. Gaury 73 bd Kellermann

BMW 750 R12 samedi seul. av. side 20 r. Caill px intér.  
DERNY tand. 1700 k av. rem. monor. ét. imp. Béry 33 r. Brézin 14e vis. 12h.30 et 19h.30  
P 108 55000. INGWILLER 17 r. Collette b. ét. soir 20 h.  
G. R. 800 av. side Préc. por. ét. impec. équip. luxe nombx acc. px 280. Vis. sam. ap. m. JACOB 21 r. Montaigne, Puteaux ou rdz-vs PRO. 46-12  
TAND. Dery état neuf 80000 52 r. de la Justice, Paris.  
350 MATCHLESS G3L. Ecr. Jardin 5 r. d. Lyonnais Paris  
350 TERROT 5000 k. av. side Carpio. LIGNON 2 sent. des Bannières, Bagnolet (Seine).  
BMW R73 impec. équ. grand tour. photo, détails sur dem. si timbre. SCHMIDT Usine Safi, Templeneuve (Nord).  
250 DKW ét. nf 12000 kms. L. HERVIEU, St Sever (Calv.)  
PEUGEOT 135. 350 culb. 1948 sé. tan-sad tél. 14-00 Chaville (S.O.). Sam. dim.  
INDIAN 500 entièrement à neuf, 180.000. NOVILLARD 23 rue St Roch, 1er.  
GNOME RHONE 125 tr. bon état. ALE. 29-88.  
500 SUPERC. Motob. susp. AR Hallier 6 r. Cronstadt. 15e.



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

## Scooters BERNARDET

125 et 250 cmc.  
payables en 9 mensualités  
PRESENTATION

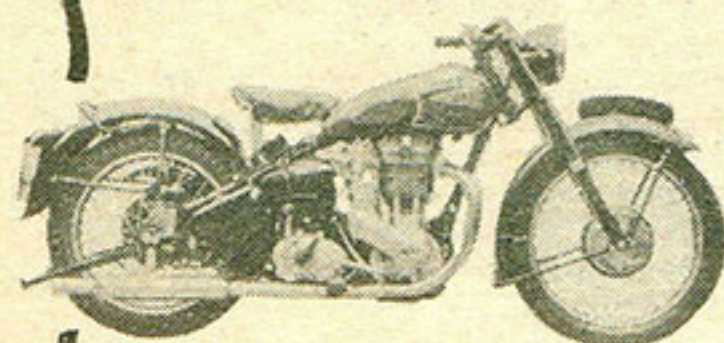
et  
ESSAI  
tous les jours

### G.S.M.

Distributeur officiel



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



ARIEL VH susp. AR.

281.500 fr.

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

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

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

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

Grand choix d'occasion.

EXPEDITION FRANCE ET COLONIES

Toutes motocyclettes neuves vendues : entretien  
gratuit 6 mois.

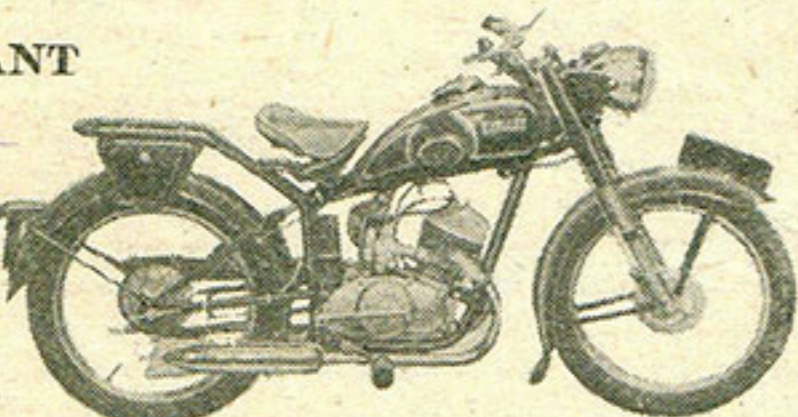
ACHAT COMPTANT

## LADEVEZE

(Importateur)

50, rue Brunel  
— PARIS-17<sup>e</sup> —

Tél. : ETOILE 24-66  
Métro : ARGENTINE



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

LE PLUS MODERNE DES CASQUES

## "BAYARD"

(modèle déposé)

EN LIEGE NATUREL  
CONTREPLAQUE  
EXTRA LEGER  
RESISTANT  
ELEGANT  
EFFICACE



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

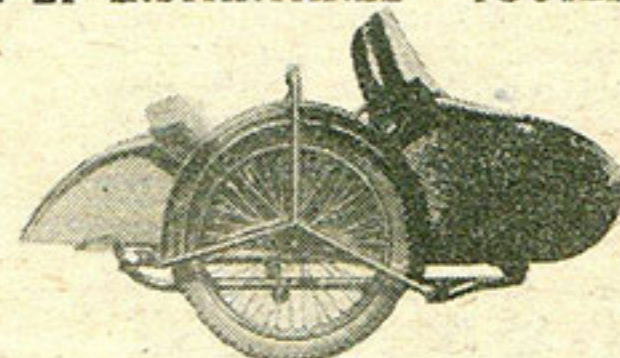
POUR VELOMOTEURS ET MOTOS...

## LE SIDECAR LÉGER POINARD

Sport — Tourisme

ROUE SUSPENDUE - ATTACHES A ROTULE  
POSE FACILE ET INSTANTANEE . TOUTES CYLINDREES

Pour 125  
à 250 cmc.



34 kgs  
seulement

USINE : 54, rue Etienne-Dolet - CACHAN (S.)  
Tél. : ALE. 34-41

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

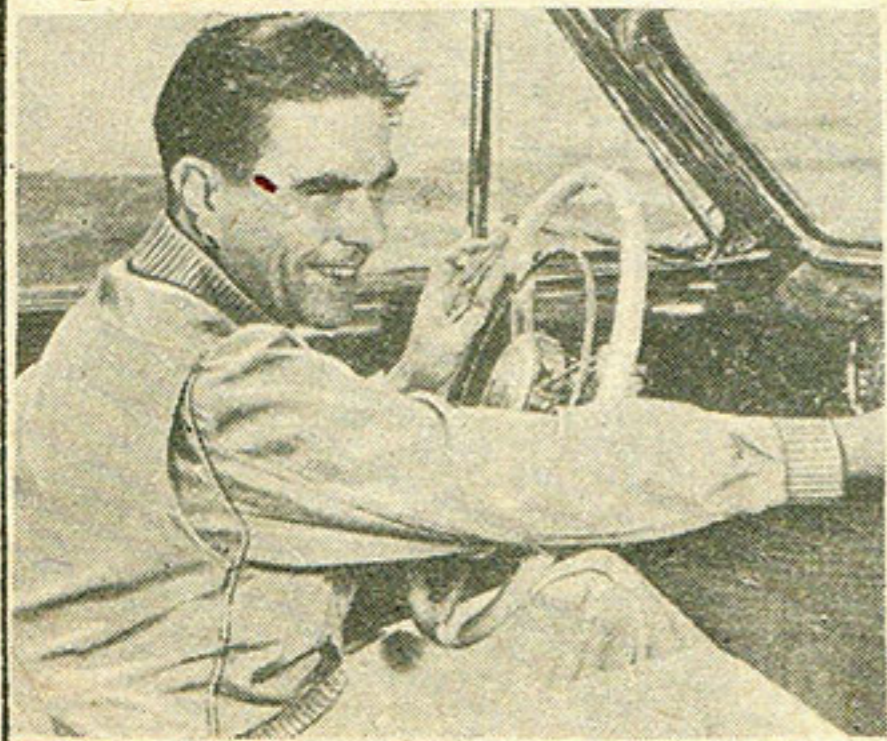
CHROME-

CUIR

CATALOGUE

GRATUIT

SUR DEMANDE



## 83 D K W 83

83 STATION SERVICE 83



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



MOTOB. 175 9000 k. compl. équip. 150. EGLINE 217 rue St-Honoré-1<sup>er</sup> après 19 h.

MOTOB. 100 cc t. b. ét. pns nfs. Concierge 16 r. Pétrarque Paris (visibile 18 heures).

100 PRESTER b. ét. sam. dim. RICO 52 r. S. et Meuse (45.)

SIDE 750 R. Gillet 150. b. ét. ap. 18h. Monin 32 r de la Clef

PEUGEOT 150 cc état neuf px intér. SVOBODA Dan. 48-95.

MOBYLETTE 40000 Concierge 73 rue Dulong, 17<sup>e</sup>.

MATCHLESS 350 G2L culb. sél. f. tél. 4 v. 135000. CAFE 29 r Ed. Vaillant Alfortville

Motoconfort 175 Z2C f. et sus. ar. tél. t. sad 5000 k. 135. Prévost 23 r. Bain Baignolet

VEND lot acc. Lambretta et Vespa px int. neuf Gré. 48-40

BSA 500 culb. 38 belle. Ecr. LECLER 88 r. Crimée.

SUNBEAM 350 85. Peugeot 250 65 Mme Philippe 19 r. de Bretagne, Levallois.

SCOOT. Bernardet 250 nf 500 k. Véron 25 r. Pasquier 8<sup>e</sup>

SIDE Bernardet état neuf. Jouannet 49 r. Boussingaut.

350 MATCH. tél. ét. imp 5000 k. CHIGOT 24 av. Faidherbe Lilas sf vend. et le matin

TERROT 500 1949. Vergne 18 r. de la Justice 20<sup>e</sup> (19h.30)

BMW R4 5 cv imp. 7 bis rue Henriette Clamart (dim mat.)

350 TERROT HCT 51 3500 kms. RENAULT 114 av. République, Vincennes.

350 K. ESCOFFIER culb. s. a. 4 v. b. é. Tél. 12 h. Mal. 16-58

125 GRIFFON état neuf 75. BETHLEEM, 60 r. P. V. Couturier, Levallois.

500M. Debon juin 51 4800 k rep. VM, Cramoix, Eymoutiers HV

BSA 350 culb. 1951 10000 k chrome. tan sad. sacoches. présentation unique 250000. ANDRE. VAU. 16-12.

MOTOCONFORT 350 lat. bon état toute équipée compt. t.-sad. Téléph. sem. 9 à 12 h. BORIE, Roq. 95-60.

NSU 600 t. b. ét. f. tél. vis. ts ls jrs urg. CLEMENT 50 av. Joffre, Argenteuil (SO).

Guiller 150 AMC équ. compl. t.-sad mod. 49, 90. JASSET 3 r. de la Capsulerie, Montreuil

V. ou éch. ctre 125' BMW 350 R4 à card. compl. + pièce. dét nves (peint. à ref.) 70000. MARTINEAU G. 43 r. de Marmagne, Bourges (Cher) T.20-97

FN course 350 ACT cul. Br. 130. AUBERT 9 imp. du Clos, Auxerre (Yonne).

125 TERROT culb. f. tél. sél. 90000. téléph. AUT. 03-65.

350 JAP cul. b. ét. av. side Poinard neuf LOUVET 59 av. Gl Leclerc St-Prix (S.O.)

MOTOBECANE 125 lat. D45 B impec. klax. ecc. 70. BARBIER 9 r. A. France, Persan (SO).

TRIUMPH 2 t. type S 350 4 v. sélec. HUNAERBLAES, 260 rue Lecourbe, sauf dim. et lundi

BMW R75 av. side 750 c. nve GAILLOT Lon. 04-99 t. l. j. hres trav. sauf dim. et lundi

TERROT 125 ETD 8500 k. eq PORET, Gal. 74-82 (h. trav)

TERROT 500 c. dern. mod. ét. nf. Pagnard 76 r Charenton12<sup>e</sup>

PEUGEOT 125, 56 4 vit. sélec. klaxon. BERDOU 18 r. Foch, Le Vésinet, tél. PRI. 31-99

URGENT 500 Terrot 1950, 3600 k. c. nve. A. FRANCOISE, prof. Lycée Garçon, Caen.

SOYER 350 mot. ref. bs px LECOMTE 123 r. Sèvres 6<sup>e</sup>.

TERROT 125 f. t. ac. ét. imp. CHARLET 22 r. Egalité, Lilas

MONET-GOYON 175 pn. nfs 2 pns rech. sac. 2 casq. BRUN 15 bd Villette, Paris.

ARIEL 350 culb. pf. état 135 Puygrener 89 r. St Antoine.

Automoto 150 cul. ét. nf vis jusqu. 18h. sf sam. 6 pas. Josses

500 DOLLAR impec. tr. bel. 125 r. C. Grout, Vitry.

MOTOB. 100 3 v. Saliba 18 r. Nollet (mat) Gob.45-57 14-19h.

NSU 350 cul. sél. mot. à rod. François 46 r. J. P. Timbaud.

SCOOTER Lambretta LC neuf impec. px 150 m. + acces.grd luxe 60 M Orn 43-98 t.l.j.13h.30

KEHLER ESCOFFIER- 500 CVL parfait état. BERNARD, 5 rue Nemours 11<sup>e</sup>.

SIDE Zundapp KS 750 pf. ét. 165000 André 68 r. Dulong.

MOTO side 500 parf. état 95. DUBUISSON 28 r. Piat 20<sup>e</sup>.

SCOOTER Bernardet 1000 kms s/garanti f. of. RIC. 79-78.

MOTOBECANE R44 1938 refaite à nf équip. garantie 80. Leclerc 56 r. Marx Dormoy 18<sup>e</sup>

350 culb. bon ét. av. pièces rech. px int. 38 rue Hoche, Pantin. Mme CHAPLAIN.

FN 350 av. side ou séparé t. b. ét. ROYANT 90 r. Archives.

2 CV nve cse d. empl. Keller-Dorian 6 r. Blancs Manteaux3<sup>e</sup>

DERNY tand. eq. side Vannod Brignonon 119 fbg St-Antoine

350 cc BSA B31 mod. 1951 eq. S'adres. 14 Allée du Parc, Orly

SIMARD, Poignand 126 rue Louis Rouquier, Levallois.

200 ZUND. Lauglaney 19 rue de Belleville, mardi.

SCOOT. Bernardet 125 pri. : 110. très bon état LAM. 86-07

NSU 500 sél. tan-sad impecable tél. DID. 24-28 (145000)

500 BIANCHI lat. 4 vit sus. AR avec side Précision très bon état 150. DEVENY 20 quai de l'Aisne Pantin (Seine)

INDIAN 500 av. side ét. nf PAULET 20 r. St Placide-6<sup>e</sup>.

MOTOCONFORT 500 cul. 110. 7 imp. Cope sf dim. Mar.13-23

AUTOMOTO 350 75 BENAR 79 bd Beaumarchais 18h. et sam.

SUNBEAM S8 THETIO 19 av. Divis. Leclerc Antony (Seine)

HARLEY 750 bleue impec VIAN 162 bd Berthier 17<sup>e</sup>.

TERROT 350 culb. bon ét. 90. CORNIQUEL 7 place Hôtel de Ville, Aulnay (S.-O.).

TERROT 500 side Carpio 1 pl 1/2 tr. b. état. ROLLIN 22 b. rue J. P. Timbaud, Issy.

175 MOTOCONF. 125 116 bd Ed. Vaillant, Aubervilliers.

500 Terrot RGAS side Simard p. rié. Catherine 54 av. Couturier, La Courneuve vis 18h.

SCOOTER Bernardet 250 ét. nf acc. 160., 9 rue Carpeaux Courbevoie (Pont Bineau).

MOTOC. 350 culb 4 v. et side avion tt ét. pf. 125. ROUSSEVILLE 161 r Giraudeau Tours

A VOTRE DISPOSITION : I LOT petites voitures ttes marques bs px et un gd choix de motos, vélomoteurs scooters et tandems à moteur accept. tte repr: motos et voit.

OUVERT tte JOUR NEE la

95 r. Julien Lacroix MEN.74-89

SIDE Impérial 1 pl. 1/2 ét. n. Binet 13 r L. Blanc Argenteuil

BMW 350 parf. ét. 130. Garage Messine rue Mollien 8<sup>e</sup>.

SCOOTER Scootavia 175 cmc. c. neuf, s'adresser 5 rue du Vieux Pont, Tours (I. L.)

MOTOCONF. 250 parf. état mécan. pneus nfs 50000, 11 r. des 3 Bornes, OBE. 58-12.

1000 R. GILLET sus. ar. acc. side bipl. 110. Perisse 6 imp. des Chalets St Maur Gra.32-12

350 ARIEL 45 4 vit. sél. bon ét. 33 r. Argenteuil St-Denis.

G. HERST. 500 tr. b. ét. méc. Decoudier 7 r. Lauzin 19<sup>e</sup> de 12 à 13 h. et de 19 h. à 20 h.

350 AUTOMOTO 65. Friant 93 Lamartine Sartrouville (SO).

DBLE empl. v. 350 Terrot H 60000 GENDROT 22 r. Chemin Vert, Saint Maur.

PEUGEOT 156 sél. klax. 4 vit px int. BOISNARD 7 rue Corderie, 3<sup>e</sup> (19 h. 30).

V. INDIAN 1200 susp. ar. side p. ét. méc. GUILLONNEAU 16 av. Metzinger, Nantes (L. I.).

VENDS ou échange contre cabriolet sport sup. 350 bic. Jawa, juillet 51, équipée. FROGER 7 rue de la Santé, Rennes.

VESPA mod. 1952, 900 k. acc. luxe, achèt. Peug. 176 TC4, état neuf. Cie DEVOIR 26 r. d'Ecosse, Dieppe (S. Inf.).

125 CZ JAWA rodée nve 5000 k f. tél. sél. p. klax. compt. kilomét. intacte, SUF. 18-66.

BSA 750 2 cyl. type Y.13 état mécanique, garantie : 160.000. Peugeot 350 ty.135 1948 110000 Monet-Goyon 250 culb. 120000 Terrot 350 type HSSP 4 vitesses, 110.000 francs. Motobécane 350 Super Club, très bon état : 85.000 francs. Harley 1200 marche AR 160000 Berceuse Clément, susp. AR, moteur Jap, neuve, 110.000 fr. CHARRIER, 28 rue Davout, Pantin (Seine).

SCOOTER Bern. 125 parf. ét. Matusalem 50 r. Max Dormoy

PRESTER 100 état de marche 20000. SINGER 5 av. de Stalingrad, Fontenay sous Bois.

ON DESIRE ACHETER

ACHAT compt. ttes motos et vélom. HURNI 38 r. Saussure

LADEVEZE ACHAT MOTOS COMPTANT

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

ACHAT COMPTANT tous vélomoteurs, motos, scooters,

DELAIRE

4 imp. de la Gaité Dan. 55-43

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

SUIS ach. sidecar occas. ttes marq. POINARD 54 rue E. Dolet, Cachan. ALE. 34-41.

ACH. bicyl. BMW Zundapp ét. indiv. BLIN 2 pl. Al. Thomas, Saint-Etienne (Loire).

ACH. 350-500 Angl. 50-51 peu roulé. LE CORTEC 12 r. Renan, St-Brieuc (C. d. N.).

MOTO NERACAR, acheteur bon prix même incomplète ou accidentée Paris, 146 r. Montmartre, Paris-2<sup>e</sup>.

ECHANGES

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

ECH. voit. Sandford 6 cv mot. Ruby ctre moto ou vélomot. 85 r. J. Lacroix MEN. 74-89

CANOT camping à moteur 9 cv neuf ctre moto, scooter ou voiture, FABRY 11 rue des Foulons, Strasbourg.

V. ou éch. réaléuseuse Deragne de diam. 52 à 115 ét. nf ctre voit. ou moto. Alverne Moto, Rodez (Avey.) Tél. 12-70

V. ou éch. Traction AV 11 AL moteur, boîte, pneus et peint. imp. contre moto BSA récente. ENT. 19-23.

VOITURES A VENDRE

BMW 1 l. 5 décap 4 pl. int. cuir. Repr. moto récent. HURNI 38 r. Saussure. Wag.87-36

VOLKSWAGEN amphibie 215 photo, Villalard 98 rue de la Banque, Flers (Orne).

DIVERS

V. Pont R12 solo (14/57). ROST 117 rue St-Honoré.

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

MONTAGE à façon de sidecar de toutes marques par spécial. POINARD 54 r. E. Dolet, Cachan. ALEsia 34-41.

Moteur H. Davids, compl. carb. dyn. papiers 30. ROQ. 51-44

FONDS DE COMMERCE

V. lots terrain proximité Etang Cergy (SO), s'adr. 15 r. Lafontaine à Eragny (S.O.).

CYCLES MOTOS Art. sports Agent direct. Gdes marques cent. gde ville b. logt atel. px excep. facilités. MONITEUR 106 r. Rivoli Gut.52-33

EMPLOIS

MECAN. 2 temps, 23 à 30 ans employé été vendeur auxil. Pas cond. s'abst. Salon Nautique 29 av. Gde Armée-16<sup>e</sup>.

VOUS AUREZ LA

**Certitude**

d'économiser temps et argent

en trouvant à tout moment

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

**REVIL ETS**

82, avenue des Ternes - 225, boul. Péreire PARIS-17<sup>e</sup> Dépôt MACOMBYNN ETO. 15-53

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

**Magenta-Motos**

9, Boulevard Magenta - PARIS-10<sup>e</sup> Tél. : NORd 11-60 M<sup>o</sup> République

Un motard a pensé à vous...

Abritez vos Motos, Scooters, Cyclomoteurs avec

**IDEAL PROTECT**

Le nouveau garage de poche breveté en matière plastique U.S. entièrement soudé.

Prix de 100 à 175 cmc. : 4.500 frs  
250 à 600 cmc. : 4.900 frs

expédition franco de port et d'emballage contre remboursement

Ets G.H. - 7, r. Cléberg, LYON - C.C.P. 2346-11

ACHAT — VENTE — REPRISE

Crédit immédiat 1 an sur neuf et occasion

MOTOBECANE - TERROT - MONET-GOYON - GUILLER  
GNOME-RHONE - JONGHI - A.G.F. - ARDENT -  
GRANDIERE — Pièces détachées A.M.C.

Accessoires - Equipements et la MOBYLETTE

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

**Robert PIEL**

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

VENTE A CREDIT

**MOTOBÉCANE**



Agent

Exclusif

VELOMOTEURS

MOTOCYCLETTES

et la **Mobylette**

LIVRAISON IMMEDIATE

## Dynamic-Sport

**MOTOBÉCANE :**  
Scooter 4 temps latér.  
125 lat., 125 et 175 culbut.

**GULLER :**  
Scooter 4 tps culb. AMC  
125 et 175 à moteur AMC  
125 et 175 SPORT 52

**JONGHI :**  
125 cc et 250 cc 2 temps

**MONET-GOYON :**  
125 et 200 cc Shooting Star

**B.S.A. - SUNBEAM**  
de la 125 à la 650  
GOLDEN FLASH

**N.S.U.**  
de la 100 FOX  
à la 500 CONSUL

PIECES DETACHEES  
REPARATIONS

REPRISES - CREDIT  
1/3 comptant - 12 mois

6, r. St-Augustin. RIC. 75-28  
Métro Bourse

## « VELMOTO »

6, rue de Lunéville - PARIS-19<sup>e</sup>  
Tout l'accessoire et la pièce détachée Moto  
Informe ses clients du Sud-Est et Sud-Ouest de  
l'ouverture, le 15 Mars 1952, d'une succursale  
« VELMOTO MARSEILLE »  
16, Boul. des Dames - MARSEILLE (B.-d.-R.)



AGENCE REGIONALE

**R. LAMBOROT**

12, r. G. David, Lyon - Moncey 12-18

Mécanicien spécialisé depuis 1944

Suspension AR «MONTLHERY» brevetée  
pour DKW - NZ et bientôt pour la  
nouvelle RT 200

## PARIS-NORD MOTOS

Agences :

**GNOME-RHONE — B.S.A.**

**MOTOBÉCANE — TERROT — PEUGEOT**

VELOMOTEURS 125 CMC. DISPONIBLES

Pneumatiques - Accessoires modernes - Appareil-  
lage électrique français et étranger - Pièces  
détachées : origine, adaptables, sur modèles.

Réfection d'embellage - Réalésage - Chemisage

Remise en état cadres et réservoirs

EMAILLAGE — CHROMAGE — POLISSAGE

SPECIALITE : REVISIONS GENERALES

EXPEDITIONS PROVINCE ET COLONIES

Atelier et Magasin :

**3, RUE ERNESTINE — PARIS-18<sup>e</sup>**

ORN. 34-08

DE LA PLUS PETITE  
A LA PLUS GRANDE  
CYLINDREE



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

EN VENTE : Garagistes,  
Motoristes, Stations-Services  
ou Coffret de propagande  
de 6 cônes doses pour  
30 litres d'essence, Franco  
630 frs.

**SOMAG - Colombes**

15, r. Thomas d'Orléans  
— COLOMBES —

Tél. : CHA. 19-88  
(lignes groupées)

60<sup>e</sup> ANNEE  
DEPREZ

CREDIT

187, rue A. Sylvestre  
COURBEVOIE

Tél. : DEF. 07-01 et 02

MOBYLETTES

disponibles

MOTOBÉCANE

PEUGEOT

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 REALÉSAGES ET PISTONS — EMBELLAGES

TOUTES MARQUES MOTOS — MEILLEURS PRIX

ET QUALITE RAPIDITE DE LIVRAISON

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

**INDIAN** 500 cmc. SCOUT - 1.200 cmc. CHIEF  
G.D.A. 741 B - C.A.V. 340

MACHINES DE GRAND LUXE DISPONIBLES

J. FAURIE - 8, Av. de St-Ouen - PARIS - MAR. 45-07

Accessoires : Selles biplace, pare-brise américain, pare-  
chute, etc... - Pièces détachées : Pignons, chaînes, tubes,  
échappements silencieux, etc...

Echange standard : Moteurs, embellages, cylindres, etc...



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

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

Pour toute correspon-  
dance avec « MOTO-  
REVUE », n'omettez  
pas de joindre un  
timbre pour la ré-  
ponse.

## MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

151, rue Marcadet - PARIS-18<sup>e</sup> - Tél. : MON. 24-40

LES MEILLEURES MARQUES

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

VENTE — RÉPARATION — ENTRETIEN

N'ATTENDEZ PAS L'ACCIDENT !

## ASSUREZ-VOUS

AUX MEILLEURES COMPAGNIES

AUX MEILLEURS PRIX

par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »

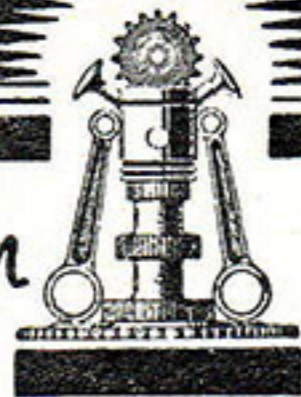
12, rue de Cléry, PARIS-2<sup>e</sup> - (GUT. : 73-32)

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Station **MOTO** Service  
**PIECE**

**VENTE**  
AUX RÉPARATEURS  
ET AGENTS DE LA MOTO  
EXCLUSIVEMENT

de  
**PIÈCES DÉTACHÉES**  
Adaptables **NON** d'origine  
pour  
**MOTOS**  
et  
**VÉLOMOTEURS**



51 Rue Danton

PER. 60-66

Levallois

(Seine)

**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'ÉCHAPPEMENT**

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



**SILENCIEUX "TROMBLON"**

MODÈLE A SPIRALE  
DÉMONTABLE POUR  
2 ET 4 TEMPS



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



**SILENCIEUX A SORTIE CINTRÉE**

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



**3, RUE D'EVREUX - COURBEVOIE (Seine)**

**Votre bibliothèque**

**OUVRAGES TECHNIQUES**

**L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE**

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

**MANUEL DU 2 TEMPS**

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

**L'ART DE CONDUIRE**

Tourisme et compétitions, pour motos-sidecars, véloMOTEURS, cyclomOTEURS. A nos bureaux : 430 fr (poste 475 fr.)

**L'ART D'ACHETER  
UNE VOITURE D'OCCASION**

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

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

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

**LA 4 CV RENAULT**

Technique - Pratique - Entretien  
Réglage - Réparation

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

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

**TABLEAUX MURAUX**

Planches murales 65 x 100

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

**LIGHT 125**

1.000 francs

**PEUGEOT P. 55**

450 francs

**125 TERROT E.P. - E.T.P. - E.T.P.C.**  
avec tous les réglages complets 600 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, Guller, Gima, D.S. Malterre Huin, Radior, Favor, etc... Prix 500 francs.

**Bloc-Moteur YDRAL 125**

450 francs

**4 CV RENAULT**

300 Francs

Nous ne faisons aucun envoi  
contre remboursement.

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

**NOTICES D'ENTRETIEN**

**NOTICE D'ENTRETIEN  
TERROT et MAGNAT-DEBON**  
125 cmc. TYPE ETD et M4 TD  
400 fr. - Franco 445 fr.

**NOTICE D'ENTRETIEN  
MOBYLETTE**

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

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

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

**NOTICE D'ENTRETIEN  
DES PEUGEOT**

P 55 - 56 - 155 - 156 et 176  
Un très beau volume de 104 pages très documenté et largement illustré, sous couverture cartonnée.  
Prix 475 fr. - Franco 520 fr.

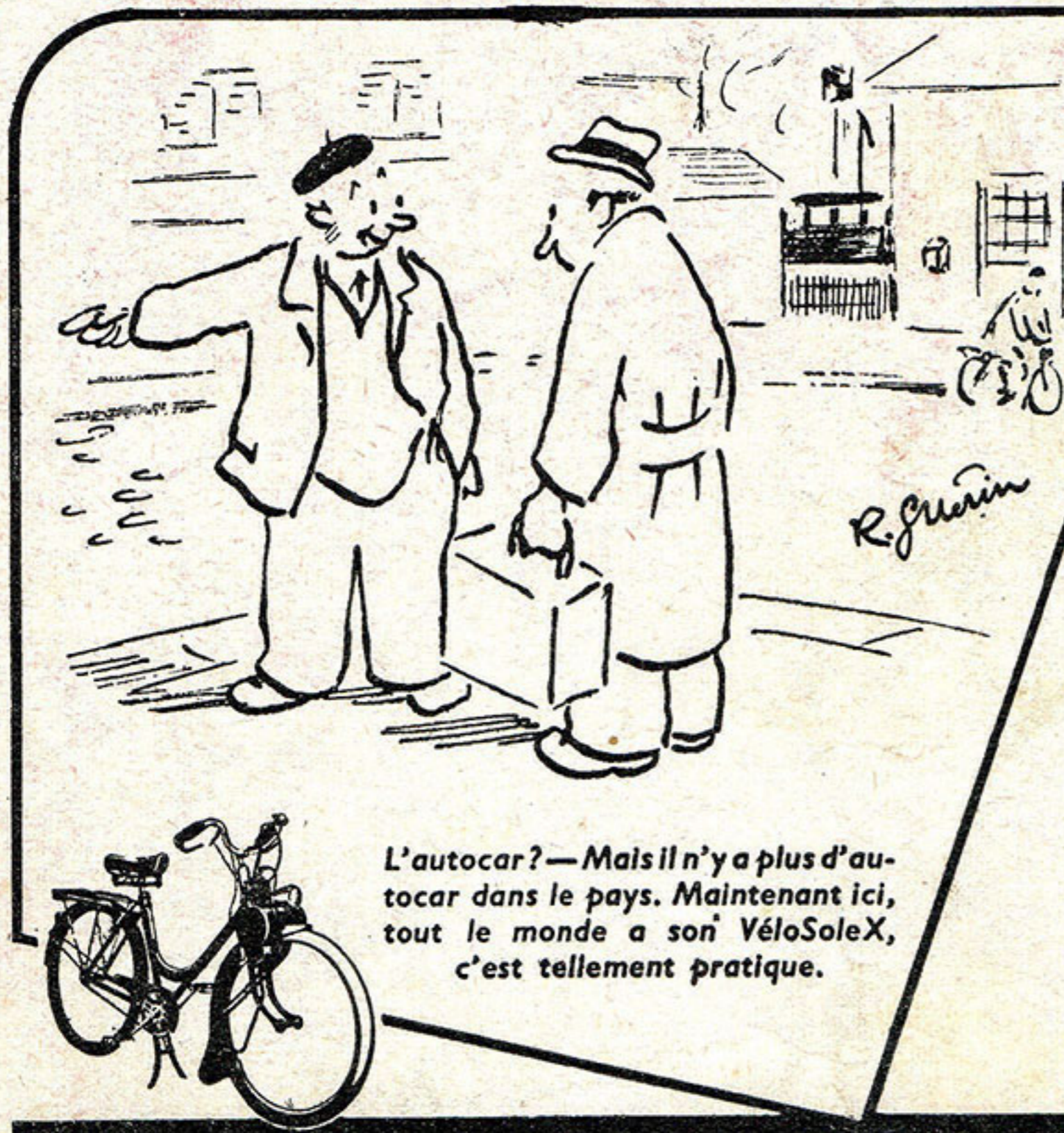
**DIVERS**

**LE CARNET DE BORD  
DU MOTOCYCLISTE**

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

**UNE BELLE RELIURE  
POUR VOTRE COLLECTION**

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



L'autocar? — Mais il n'y a plus d'autocar dans le pays. Maintenant ici, tout le monde a son VéloSoleX, c'est tellement pratique.

# VELOSOLEX

LA BICYCLETTE QUI ROULE TOUTE SEULE

**AVEC VELOSOLEX  
VENTES FACILES  
ET NOMBREUSES**

Il est le premier par la qualité.  
Il peut être mis entre toutes les mains.  
Il est le moins coûteux à l'achat et à l'entretien.

**AVEC VELOSOLEX  
TRAVAIL RÉMUNÉRATEUR  
ET SANS RISQUES**

Sa simplicité et sa robustesse garantissent la satisfaction de la clientèle. 300 Stations-Service équipées pour l'entretien rapide et économique. Ni frais, ni responsabilité pour la garantie et l'entretien - assurés par les Concessionnaires.

**RALLIEZ-VOUS A L'ÉQUIPE VELOSOLEX!**

**Documentez-vous auprès de VELOSOLEX (Service 39), COURBEVOIE (Seine)**

ACHETEZ VOTRE MOTO

**à crédit**

LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION DE CREDIT

**Sté MOTOCYCLE**

166, RUE LAFAYETTE - PARIS-10<sup>e</sup> - Tél. : NORd 07-59 - Métro : Gare du Nord

TOUTES LES GRANDES MARQUES FRANÇAISES ET ETRANGERES

VELOCETTE

AMBASSADOR

JAMES

N.S.U.

VESPA

D.S. MALTERRE

JONGHI

GNOME-RHONE

MONET-GOYON

ALCYON

TERROT

BERNARDET

ARIEL

**LIVRAISON IMMEDIATE**

Fermé le Dimanche et le Lundi matin

Catalogue contre 50 frs en timbres