

40<sup>e</sup> ANNEE. — 26 AVRIL 1952. — N° 1.082

# Moto revue

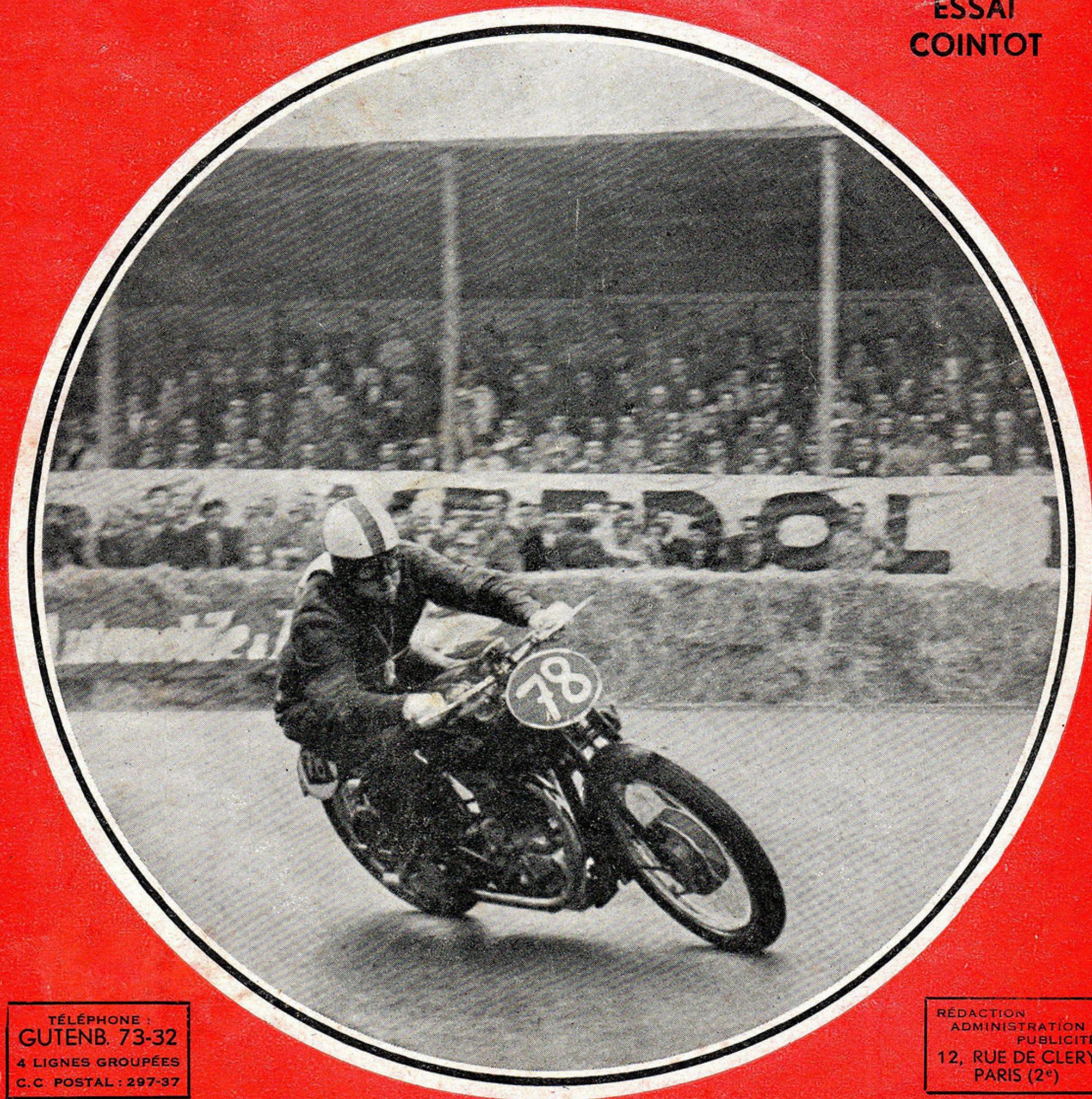
HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

30 frs

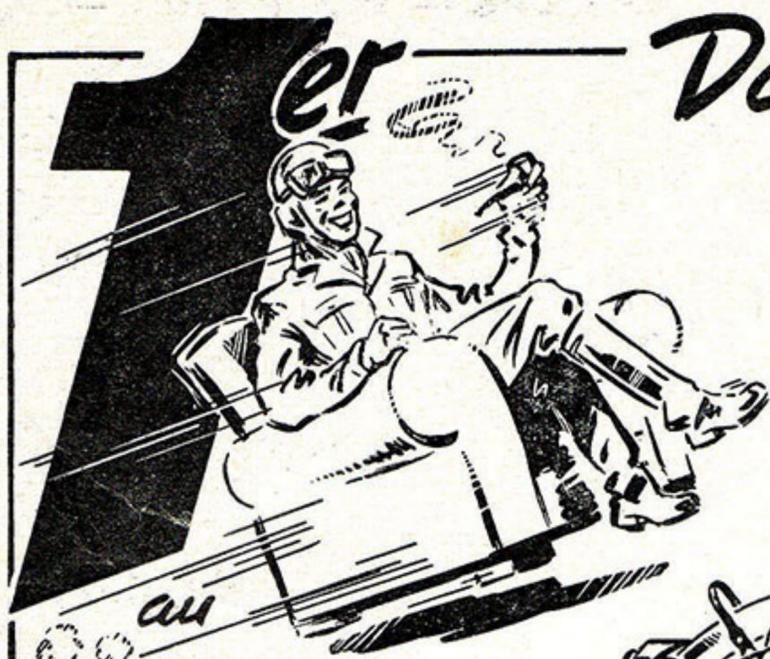
ESSAI  
COINTOT



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

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

Pau, première épreuve comptant pour le Championnat de France,  
vit la victoire de Houel en 500 cmc.



**er Dans un fauteuil!**

avec une

**Douglas**  
Le confort de classe

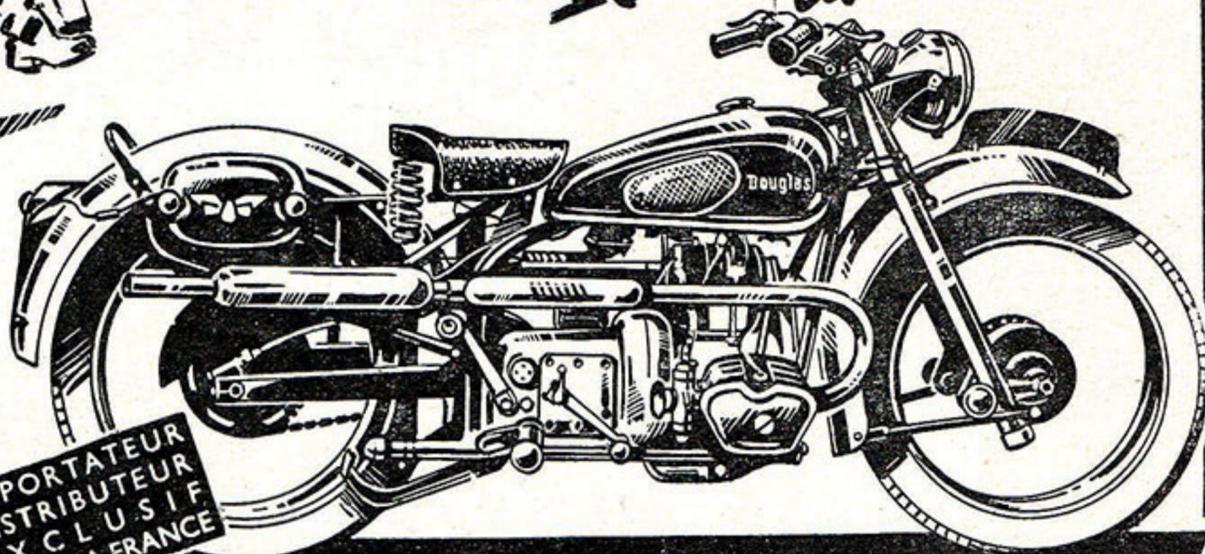
**BOL D'OR 1950**  
Catégorie 350 *cmc*

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

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

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

IMPORTATEUR  
DISTRIBUTEUR  
EXCLUSIF  
POUR LA FRANCE



**NEW-MAP** et tous ses Agents

122-124, Avenue Lacassagne, LYON - RHÔNE



Ces 3 qualités indispensables

**PRATIQUE**  
ne s'enfile pas

**IMPERMÉABLE**  
Doublage INDUXYL

**CONFORTABLE**  
Grande aisance

Dans la pluie  
dans le vent  
par tous les temps

**MACOMBYNN**

Biè S. G. D. G. FRANCE et ETRANGER

*Survêtement du motocycliste*

Se met et se défait instantanément sans s'enfiler.

Seul Fabricant ETS CHANTRIEUX-LEFEVRE  
2, rue de la Plumette - Amiens

Vente en prix imposé chez les principaux motoristes

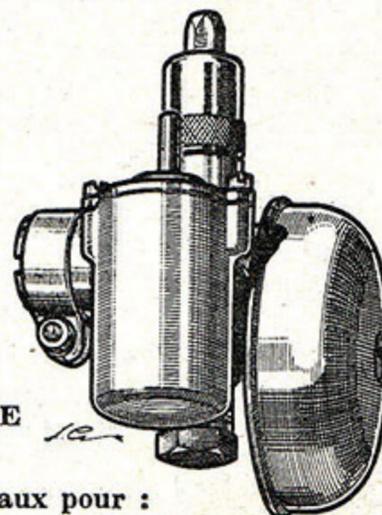
LE NOUVEAU CARBURATEUR

**AMAC**  
POUR  
CYCLOMOTEURS

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

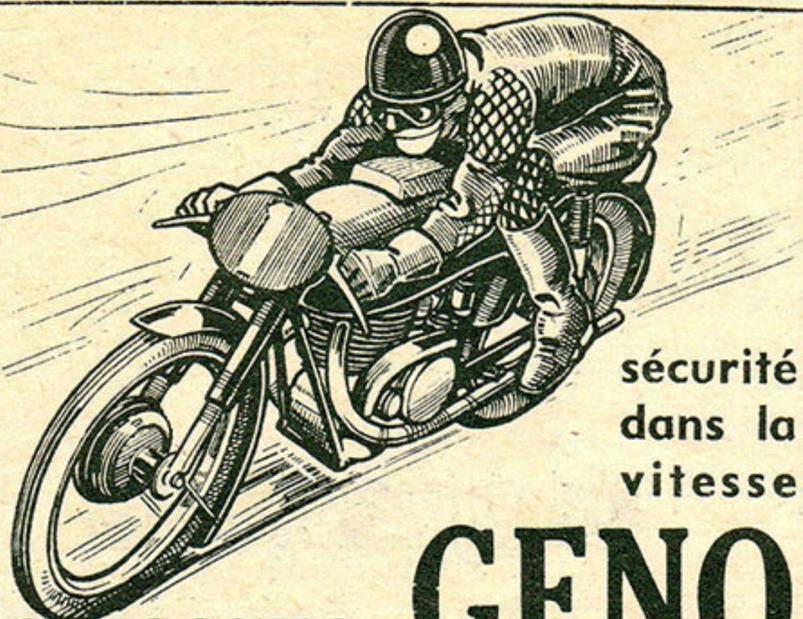
Ne déborde plus par les vibrations grâce au STABILISATEUR DE NIVEAU breveté

CONSOMMATION RÉDUITE  
PROPRETÉ, SILENCE



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

**Demandez un essai à votre Motociste!**

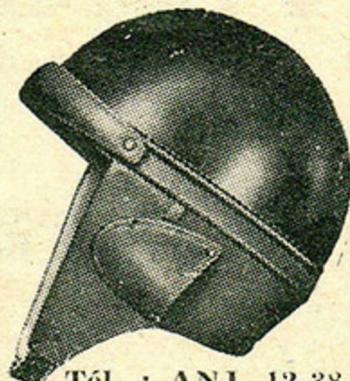


sécurité  
dans la  
vitesse

# le casque **GENO**

depuis 20 ans, est fournisseur exclusif de :

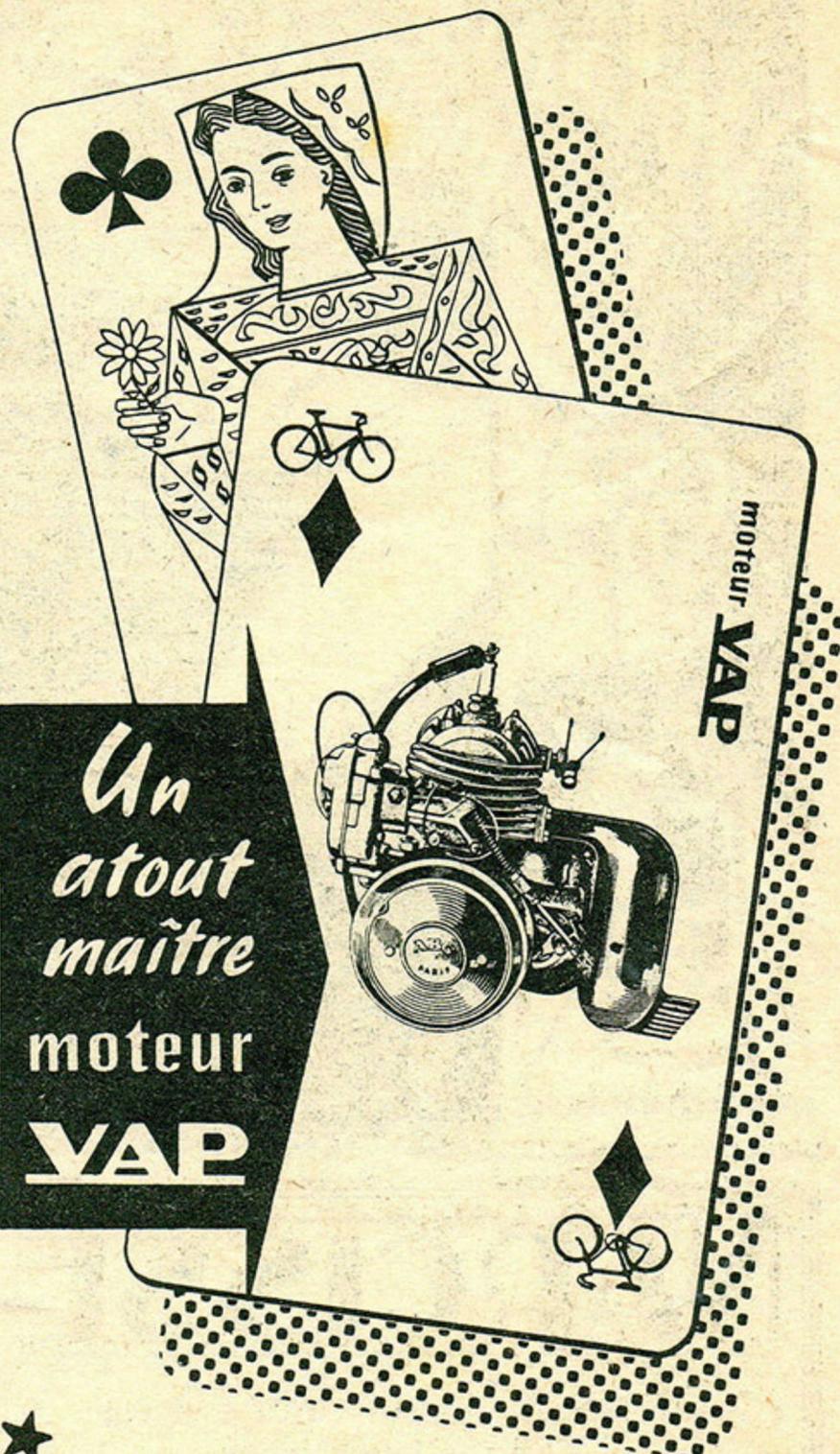
GENDARMERIE  
FRANÇAISE  
GENDARMERIE  
MARITIME  
GENDARMERIE FRANCE  
d'OUTREMER  
MOTOCYCLISTES  
de l'AIR et de la GUERRE  
GENDARMERIE  
SUISSE, etc...



6, Faubourg St-Honoré

Tél. : ANJ. 12-38

UN MODELE POUR CHAQUE SPORT



Un  
atout  
maître  
moteur  
**VAP**



**Le moteur pour cycles qui  
s'est imposé par ses  
multiples qualités**

CONSTRUCTEURS, AGENTS, USAGERS  
SEUL LE MOTEUR **VAP** VOUS DONNERA  
ENTIÈRE SATISFACTION.

EXIGEZ

**ABG**

**VAP**

OCERP

22, R. de NORMANDIE - COURBEVOIE (Seine) Tél. DÉF. 29-55

POUR  
VOTRE MOTO



# YELLOW

LA  
CHAÎNE FRANÇAISE  
DE QUALITÉ



**Volants Magnétiques**



**SAFI** vainqueurs en 175 cmc.

**BOL D'OR - 1951 -**

**ALLUMAGE - ECLAIRAGE**

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

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

**SERVICE REPARATION**  
ECHANGE STANDARD

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

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

**BOBINE SPECIALE MOTO**

SCOOTERS BERNARDET

ESSAIS



CREDIT

**IMPERIAL GARAGE**

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

## P. LADEVEZE

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

Tél. : ETO. 24-66

Métro : Maillot

ACHAT COMPTANT — VENTE — ECHANGE  
REPRISE DE MOTOS — CREDIT

### NOS OCCASIONS :

100 cc. PEUGEOT — 125 cc. GUILLER AMC fourche téles. 4 vit. — 2 125 cc. B.S.A. fourche tél. — 4 125 cc. PEUGEOT fourche tél. — 4 125 cc. MOTOBECANE lat. et culb. - fourche tél. - susp. AR. — 3 125 cc. TERROT fourche tél. - culb. 4 temps — 2 150 cc. MALTERRE D.S. AMC 4 temps sél. — 150 cc. PEUGEOT 4 vit. sél. — 175 cc. PEUGEOT fourche tél. susp. AR. — 175 cc. AUTOMOTO neuve 73 kms. susp. AR. fourche tél. Equipée — 2 175 cc. MOTOBECANE fourche tél. susp. AR. — 175 cc. TERROT Delco équipée. — 250 cc. N.S.U. super-culasse sél. — 250 cc. DOLLAR 4 temps équipée — 250 cc. MONET-GOYON Sport neuve 1.500 kms sél. Equipée — 350 cc. MATCHLESS fourche tél. super-culasse. Sél. — 2 350 cc. TERROT fourche tél. sél. — 350 cc. SAROLEA révisée sél. — 350 cc. GNOME-RHONE Major équipée — 350 cc. PEUGEOT culb. 1946 — 2 500 cc. B.S.A. culb. et sél. — 500 cc. MOTOBECANE Blackburne 1934 — 500 cc. MONET-GOYON culb. et sél. — 8 500 cc. TERROT R.S.E. sup.-culasse sél. — 500 cc. TERROT RDA 4 vit. couleur armée. Etat de marche — 500 cmc. SUNBEAM cardan 1950 — 500 cc. NORTON 16 H avec ou sans side — 633 cc. NORTON couleur armée — 750 cmc. B.M.W. R.12 avec ou sans side. — 1.000 cc. H.R.D. 1950. — 500 MOTOBECANE culb. sél. — 2 Scooters Paul VALLEE tout équipés.

Voiture SIMCA spéciale moteur compétition Dhéo T.S.F. décapotable, reprise moto ou 4 CV.

GRAND CHOIX DE SIDECARS OCCASIONS - EPAVES DE L'ARMEE EN MAUVAIS ETAT IMMATICULEES - PIÈCES DETACHEES - EPAVES DE MOTOS ANGLAISES

## NARCISSE

TANDEM A MOTEUR SACHS 98 cmc.

Fourche télescopique

VELOMOTEUR SACHS 98 cmc.

Fourche télescopique

**NARCISSE**

24, rue A. Helbronner - St-OUEN — CL1. 06-77

**ATTENTION!**

Depuis le 1<sup>er</sup> Avril 1952

la nouvelle

**STATION-SERVICE YDRAL**

est ouverte

**Société AMI**

20, rue du Débarcadère  
PARIS-17<sup>e</sup> (Pte Maillot)

ETO. 77-46

LA 175 cmc. **GUILLER** « GRAND SPORT »  
VOUS REMPLACERA UNE 250 cmc.

ADRESSEZ-VOUS CHEZ UN SPECIALISTE

**Barbès - Moto - Cycles**

98, rue Doudeauville - PARIS-18<sup>e</sup>

— Métro : Château-Rouge —

AGENCES

**GUILLER - TERROT - GIMA**

**JONGHI - RENE GILLET, etc.**

CREDIT - CREDIT - CREDIT

# La vraie Maison du Motocycliste !

## ACHETEZ VOTRE MOTO A CREDIT :

Actuellement, prix à la livraison à partir de :

100 cmc. MAGNAT-DEBON à  
90.000 fr. comptant - 45.000 fr. le  
solde en 12 mensualités de 4.350 fr.  
100 cmc. Scooter AMI moteur  
Sachs 117.800 fr. comptant -  
60.000 fr. le solde en 12 mensuali-  
tés de 5.820 fr.  
125 cmc. MONET-GOYON à

124.500 fr. comptant - 64.500 fr. le  
solde en 12 mensualités de 5.800 fr.  
125 cmc. GNOME-RHONE à  
130.000 fr. comptant - 65.000 fr.  
le solde en 12 mensualités de  
6.325 fr.  
125 cmc. M.R. à 130.000 fr. comp-  
tant - 65.000 fr. le solde en 12

mensualités de 6.325 fr.  
125 cmc. MAGNAT-DEBON à  
149.000 fr. comptant - 74.000 fr. le  
solde en 12 mensualités de 7.275 fr.  
200 cmc. MONET-GOYON à  
170.000 fr. comptant - 85.000 fr.  
le solde en 12 mensualités de  
8.245 fr.

DISPONIBLES EN MAGASIN - A CREDIT LIVRAISON SOUS DIX JOURS

CREDIT REGION PARISIENNE SEULEMENT

Equipement complet - Stock important pièces détachées

Dépôt MACOMBYNN et remorque FULGUR - Station-Serv. VELOSOLEX

# PARIS - MOTO

M. BRIOU - 55-57 rue Brancion - PARIS-15<sup>e</sup>

Métro Convention --- LEC. 93-57

Distributeurs gros. pour les départements :  
DOUBS — Ht-RHIN — Hte-SAONE — VOSGES  
Territoire de BELFORT

Etablissements Georges CATTE  
(Constructeurs)  
43, rue Danjoutin - BELFORT

Dépositaires (suite) :

PARIS :

SAINT-PAUL-MOTOS-LISITA . 1, rue de Rivoli,  
PARIS-IV<sup>e</sup>.  
DELAUNAY : 62, rue Rochechouart, PARIS-IX<sup>e</sup>.  
A.R.D.O.R. (S.A.R.L.) : 62, rue du Faubourg  
Poissonnière, PARIS-X<sup>e</sup>.  
L. POURRIER : 8-10, rue Cdant Lamy, PARIS-XI<sup>e</sup>.  
MOTO-VANVES-SPORT : 1-3, Boulevard Brune,  
PARIS-XIV<sup>e</sup>.  
Ets REVIL (S.A.R.L.) : 82, avenue des Ternes,  
PARIS-XVII<sup>e</sup>.  
KERSA (S.A.R.L.) : 43, rue Voltaire, LEVALLOIS-  
PERRET.  
M.A. LADOUS : 36, rue Anatole France, LEVAL-  
LOIS-PERRET.  
C.G.C.I.M. (S.A.) : 40, rue Louis Blanc, COUR-  
BEVOIE.  
G. CONSTEN : 89, av. Marceau, COURBEVOIE  
Soc. LEININGER et Cie : 33, rue Sadi Carnot  
NANTERRE.  
B. WIBER : 3, r. des Menus, BOULOGNE-s-Seine.

(à suivre)



EXCLUSIVITÉ OFFICE ÉCONOMIQUE 5, AV. DE LA GARE. MONACO

**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

LA PLUS IMPORTANTE  
SPECIALITE FRANÇAISE

**BOTTES**

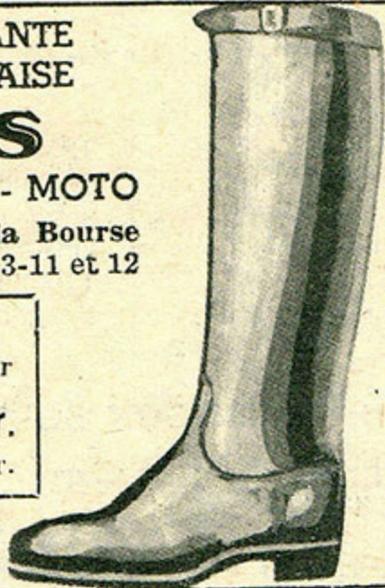
EQUITATION - CHASSE - MOTO

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

SERIE PUBLICITE

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

sur demande envoi de cata-  
logue et feuilles de mesures



LA MEILLEURE ADAPTATION  
DU MEILLEUR MOTEUR

**COINTOT frères**

les plus anciens spécialistes du

**CUCCIULO**

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

N'ATTENDEZ PLUS :

Pour commander votre Vélomoteur ou Moto

LA

**Sté MOTOCYCLE**

166, Rue Lafayette - PARIS-10<sup>e</sup>

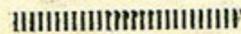
Métro Gare du Nord Tél. : NORd 07-59

(OUVERT LE LUNDI APRES-MIDI)

Vous offre des conditions de

**CREDIT**

pour toute la France



LIVRAISON IMMEDIATE

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

Catalogue contre 50 francs en timbres poste

**GAITE  
MOTOS**

**MONTPARNASSE**

4, Impasse de la Gaité - Tél. : DAN. 55-43

NEUF DISPONIBLE :	OCCASIONS :
D.S. Malterre - Terrot	100 cmc. — 125 cmc.
Monet-Goyon - Gima	250 cmc. — 350 cmc.
Motobécane - Jonghi	500 cmc. — 750 cmc.
Gnome-Rhône - Alcyon	avec ou sans side

**GULLER  
CREDIT**  
12 Mois

DEMANDEZ - NOUS LA  
LISTE DES MACHINES  
NEUVES ET D'OCCA-  
SION DISPONIBLES.  
CONTRE 50 FRS EN  
TIMBRES

**MOBYLETTE  
CREDIT**  
6 Mois

**83 D K W 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

**MONOPOLE-POISSY**

PISTONS-SEGMENTS-SOUPAPES-CHEMISES

Massenet

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

**C'est toujours aux Ets BONNET** 80, av. Gal-Leclerc  
BILLANCOURT

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

Le PLUS BEAU CHOIX des modèles de Motos et Scooters

des PLUS GRANDES MARQUES FRANÇAISES et ETRANGERES :

ALCYON — B.S.A. — GIMA — GNOME-RHONE — GUILLER — JONGHI — MOTOBECANE —  
MOTO GUZZI — TERROT

et le CREDIT le PLUS AVANTAGEUX.

6 à 12 mois

sur toutes

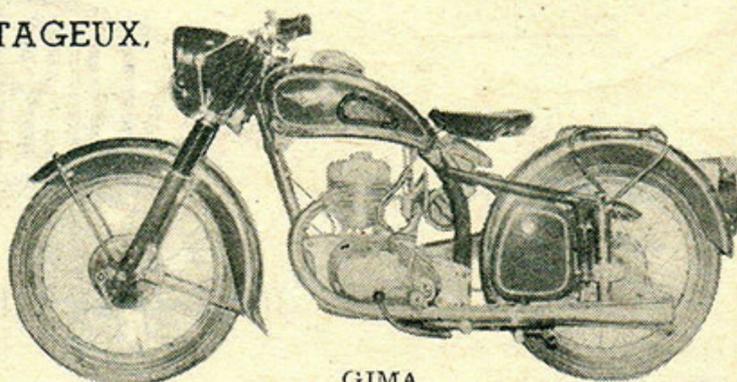
machines

sans exception

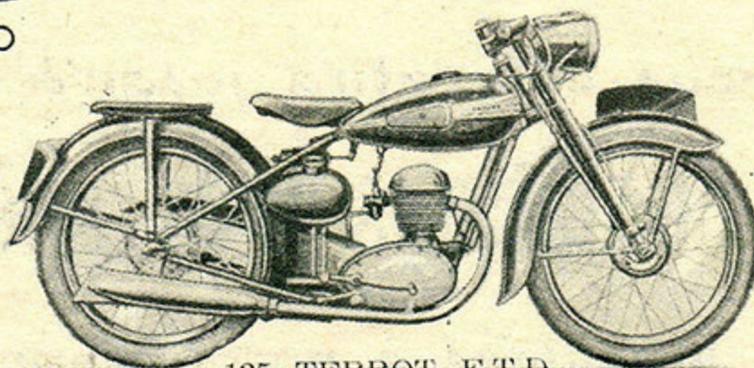


le rapide et brillant GALLETO  
« un essai sans engagement  
et vous serez enthousiasmé »

**VENEZ VOIR  
NOS OCCASIONS**



GIMA  
175 Sport



425 TERROT E.T.D.

**LIVRAISONS LES  
PLUS RAPIDES**

Directeur-Gérant :  
N. ANGELI

Tél. : MOL. 15-46

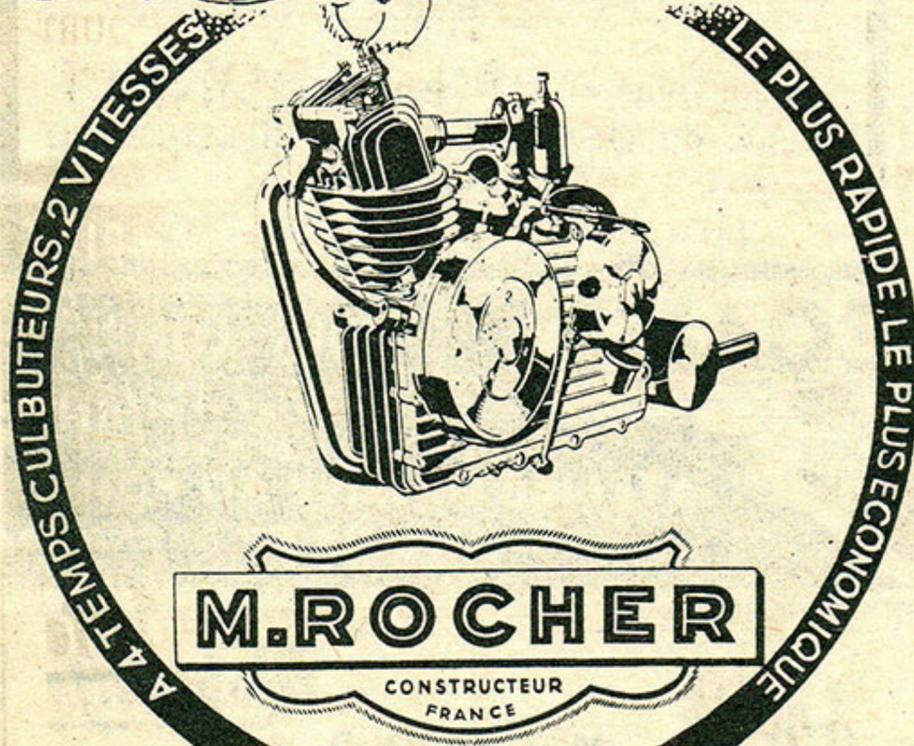
Métro : Billancourt

Documentation 50 fr.  
Renseignements 30 fr. timb.

LICENCE  
CATEGORI

48 cm<sup>3</sup>

**Miciclo**



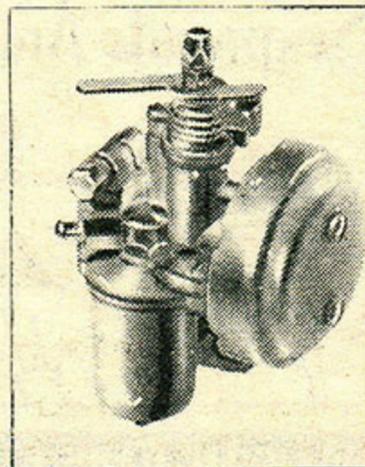
USINES à CENON (Vienne)  
Bureaux commerciaux : 36, Av. de l'Opéra, PARIS, Opé. 08-96

**Cyclomotoristes !**

Si votre machine est  
équipée d'un

**moteur VAP**

demandez à votre  
motociste de vous  
faire essayer le  
nouveau Carburateur



**GURTNER  
C. 12 SPÉCIAL**

VOUS EN SEREZ ENCHANTE  
DEPART INSTANTANE  
REPRISES EXCELLENTES ET  
CONSOMMATION REDUITE :  
1 litre 5 aux 100 kms.

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

*Vous auriez peut-être intérêt  
à consulter avant tout achat*

AGENCES :

PEUGEOT  
MONET-GOYON  
M.R.



AGENCES :

AUTOMOTO  
GNOME-RHONE  
GULLER

162, Boulevard Henri Sellier — SURESNES  
— Autobus 144 au Pont de Neuilly —

**CREDIT**

**CREDIT**

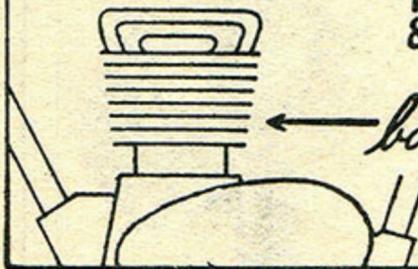
*qui vous consentira jusqu'à fin mai  
des conditions très spéciales*

*50 machines à votre disposition*

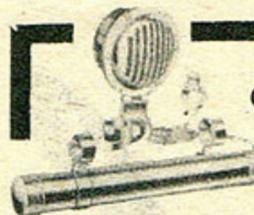


**Segments Amédée Bollée**

pour l'Automobile  
& pour la Moto



*bonne compression  
longue durée*



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

LIVRAISON RAPIDE  
DE TOUS MODELES  
STATION "MOBYLETTE"

94, Bd MAGENTA - PARIS - NORD 65-25  
**R. CHABRIER**

**MOTOBÉCANE**



STOCK COMPLET  
PIECES DETACHEES  
ET ACCESSOIRES  
ATELIER DE MISE AU POINT  
**CREDIT**

**MOTOBÉCANE**

Accessoires  
Equipements  
Mise au point

Agent exclusif MOTOBÉCANE  
Stocks complets pièces au service exclusif  
MOTOBÉCANE depuis 20 ans

*Monmon-sports*

MOUCHIROUD

117, av. de Saxe - LYON (Rhône)  
Tél. M. 83-34 - C.C.P. Lyon 1756-52

*Mobylette*



# Moto La revue

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

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

**Le Numéro : 30 francs**

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

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des N°s de série.

● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :  
MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2<sup>e</sup>.

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

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

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :

12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2<sup>e</sup>)  
(IMMEUBLE METRO SENTIER)

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

## ◆ PRECISIONS

D'Allemagne nous parvient une information suivant laquelle Duke courrait dans plusieurs épreuves à venir, en 250, pour le compte de Benelli. Pour notre part nous pouvons difficilement ajouter foi à cette nouvelle, car Norton tient trop à son principal coureur pour le laisser tirer les marrons du feu pour une firme étrangère.

## ◆ CONTRE UN ABUS

Nous recevons fréquemment de nos lecteurs des lettres dans lesquelles ils se plaignent amèrement de la manière abusive dont leur fut retiré temporairement leur permis de conduire.

Entretenant une petite enquête à ce sujet, nous sommes déjà heureux de constater que M. Robert Bruyneel, député du Loir-et-Cher, a demandé au ministre de l'Intérieur les mesures qu'il compte prendre pour :

1° Assurer une harmonisation nécessaire des décisions préfectorales relatives à la suspension et au retrait du permis de conduire.

2° Mettre fin aux abus intolérables de certains services préfectoraux et aux brimades injustifiées dont sont victimes de nombreux automobilistes qui ne sauraient être assimilés à des malfaiteurs, et auxquels la suspension temporaire de leur instrument de travail porte un préjudice grave, sans commune mesure avec l'infraction légère qui leur est reprochée.

## ◆ MOYEU SUSPENDU

Importé par Monginet, le moyeu suspendu « Universal », fabriqué par les Ets Manili de Milan, est maintenant vendu en France. Ce moyeu, en alliage léger, prévu pour les motos de 125 à 500 cmc., à transmission secondaire par chaîne, permet, sans aucune modification de cadre, de doter d'une suspension arrière les machines à cadre rigide. La glissière curviligne assure une tension constante de la chaîne. Frein central d'un assez grand diamètre, assurant un freinage progressif et efficace. Amortisseurs à friction réglables.

Il est à regretter que les droits de douane élèvent le prix, en France, de ce moyeu, à plus de 30.000 fr.

# REFLECHISSEZ AVANT D'ACHETER

**L**ES petits oiseaux, les fleurs, les randonnées à moto également, car les beaux jours sont revenus.

C'est la saison où chaque année nous ressortons nos anciennes montures, mais pour beaucoup d'entre nous, le printemps c'est aussi le moment où nous râclons les fonds de porte-monnaie, pour acheter la moto de nos rêves.

Des rêves bien nébuleux, il faut l'avouer, car actuellement nous sommes inondés de lettres de nos lecteurs nous demandant de fixer leur choix entre un Velosolex et une 1.000 Ariel.

Nous exagérons à dessin, mais parfois nous sommes témoins d'hésitations entre des modèles n'ayant qu'un rapport bien lointain.

C'est toujours avec plaisir et dans la mesure du possible, que nous fixons le choix de nos lecteurs, mais trop souvent cela ne nous est guère facile.

Aussi à l'usage des indécis, nous leur conseillons de réfléchir à ces quelques données.

Premièrement, de quelle somme pouvez-vous disposer ? Si vous avez 200.000 frs environ, il est plus sage d'envisager l'achat d'une machine coûtant 170.000 frs par exemple, car il y aura quelques frais supplémentaires auxquels il faut penser : assurances, garages, équipements, tansad, etc..

Cela fait, voyez à quoi vous destinez votre monture. Travail journalier par n'importe quel temps, plus sorties dominicales. Il est évident que le propriétaire n'aura guère le temps de soigner sa monture, d'où intérêt pour celui-ci à acquérir une machine souple, robuste, sans prétentions sportives, ni chromes trop abondants qui risquent de se piquer par manque de soins.

Si au contraire vous voulez utiliser votre machine uniquement pendant les beaux jours pour vos simples loisirs et surtout pour les agréments que procurent la conduite d'une moto, fixer votre choix sur une machine d'un entretien peut-être plus délicat, mais à la présentation plus figolée et au rendement élevé.

Beaucoup de lecteurs nous demandent encore s'il est possible de faire de longues randonnées à deux sur un 125 cmc. ou un scooter de même cylindrée. Certainement ! Des centaines de témoignages de nos lecteurs et notre propre expérience nous permettent de leur répondre affirmativement.

## ◆ PUCH EN ALLEMAGNE

Nous apprenons que les motos Puch vont maintenant être fabriquées en Allemagne, dans la Haute-Bavière. Cette nouvelle usine de Freilassing construira les 125 SL, 150 TL et 250 TF.

## ◆ SUCCES UNIVERSEL DU CYCLOMOTEUR

Notre confrère hollandais « Motor » nous fait connaître que la Norvège souffre actuellement d'une pénurie assez grave de devises étrangères, chose qui arrive parfois dans les meilleures familles, ajoute-t-il. Or ce pays qui ne possède aucune industrie dans le domaine du cyclomoteur, connaît cependant une très grande demande pour ce genre de machines. En conséquence des industriels norvégiens sont en train de passer des accords avec le fabricant du petit moteur Ellenriede pour une construction sous licence.

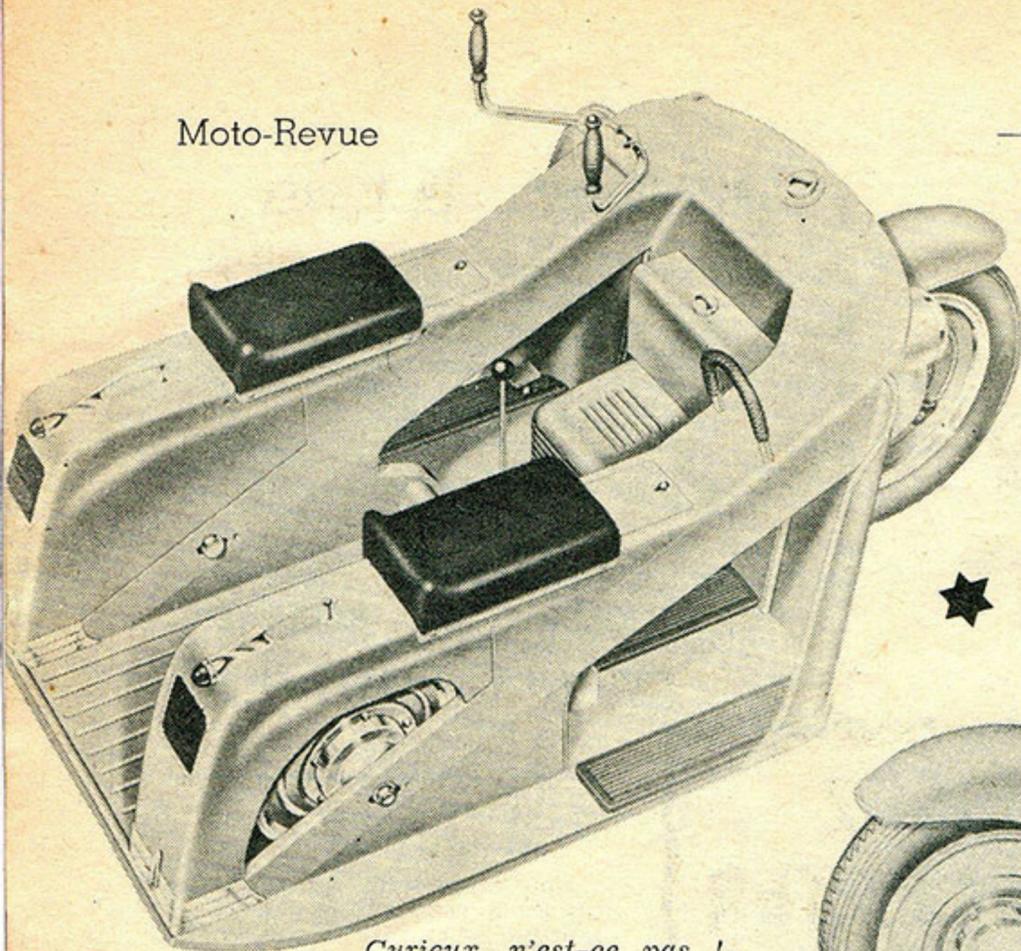
## ◆ LADEVEZE SUR SAROLEA

Paul Ladevéze, importateur de Ariel, n'ayant pu faire débloquer ses motocyclettes de cross qui sont en douane depuis trois mois à Paris, vient de recevoir une 500 cmc. Sarolea de cross pour cette saison. Ladevéze a demandé sa licence de coureur au M.C. de Meaux.

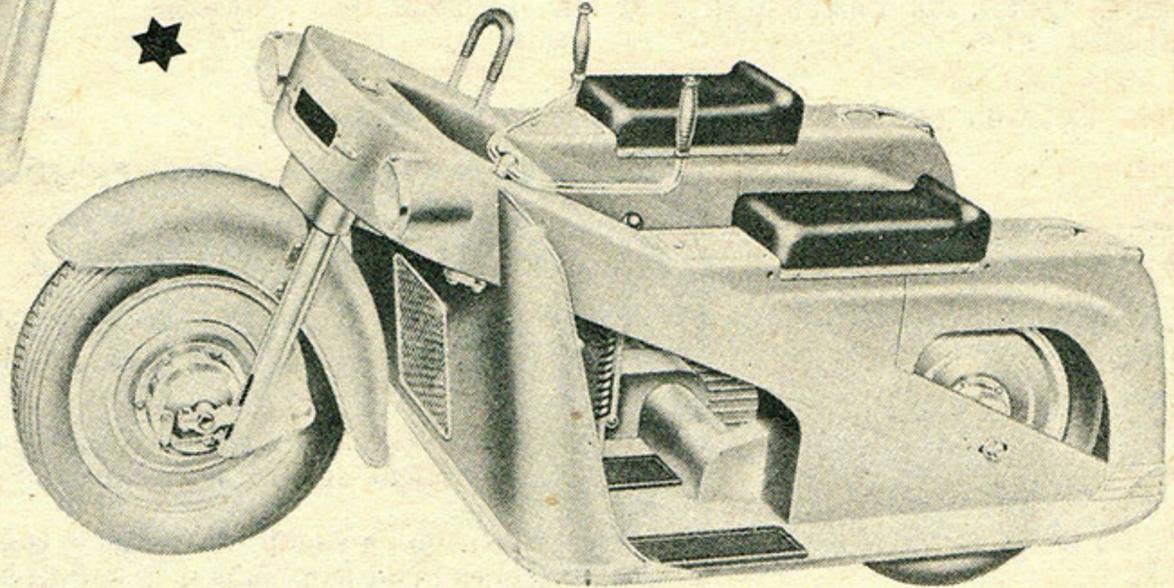
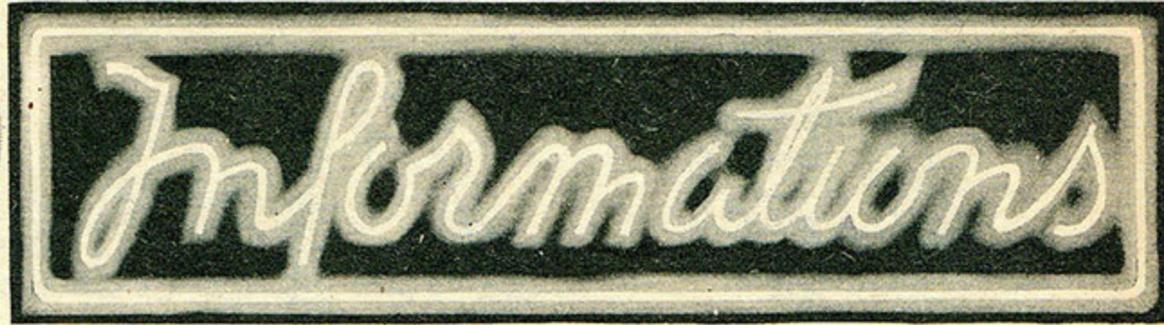
## ◆ PERMIS DE CONDUIRE

Nous rappelons que les certificats de capacité ou permis de conduire délivrés dans les territoires de la France d'Outre-Mer ci-après : Algérie, Tunisie, Maroc, Indochine, Etablissements Français de l'Inde, Afrique Occidentale Française, Afrique Equatoriale Française, Cameroun, Togo, Côte des Somalis, Madagascar, La Réunion, Martinique, Guadeloupe, Guyane, Nouvelle Calédonie, Tahiti, Saint-Pierre et Miquelon, sont valables sur tout le territoire français comme permis modèle A et permis modèle C, suivant qu'ils se rapportent à la conduite des automobiles et à la conduite des motocycles à deux roues, et sous les mêmes conditions d'âge que celles prévues à l'article 29 du Code de la Route.

(Arrêté du 5 août 1936. Ministère des Travaux Publics).



Curieux, n'est-ce pas !...  
Cet étrange véhicule a  
paraît-il vu le jour aux  
U.S.A. Souhaitons qu'il y  
reste.



#### ◆ TRANSPORTS ECONOMIQUES

L'Amérique a toujours été par excellence le berceau des réalisations originales dans le domaine mécanique et l'on ne compte plus les véhicules divers et d'une forme plus ou moins bizarre, qui ont vu le jour dans ce pays.

L'un de ceux-ci vient d'être créé récemment par Mr H. Ritzel, de Long Island. Il s'agit d'un tricycle avec deux places situées sur les roues AR et un espace libre entre celles-ci est laissé en vue du transport des bagages. L'illustration visible sur cette page est l'œuvre d'un artiste et espérons que la réalisation sera plus modeste, car pour un véhicule essentiellement utilitaire, celui-ci nous semble bien luxueux ! Mais comme le dit son inventeur, cet engin est une réduction de voiture et l'on connaît la présentation de celles-ci aux USA.

#### ◆ PRODUCTION MOTOCYCLISTE AUTRICHIENNE

En 1951, 27.100 motos (toutes des Puch) ont été construites, dont 54 % en 125 et 150 cmc., le reste (46 %) en 250 cmc. Sur ce total 14.260 machines, soit 52,5 %, ont été exportées, dont 55,25 % en « petits cubes » et 44,7 % en « quarts de litre ».

Ainsi, en 1951, la production autrichienne a été de près de quatre fois supérieure à celle de 1937 (7.600 unités) et d'environ 38 % supérieure à celle de 1950.

#### ◆ LA MOTOCYCLETTE, VICTIME DE LA DOUANE...

Notre confrère « Motor », parlant des tarifs douaniers qui paralysent le commerce extérieur de certains pays, cite le cas de l'Allemagne de l'Ouest qui en 1950-51 a importé en tout et pour tout 1.000 machines anglaises, cependant que seules 328 motocyclettes de fabrication germanique étaient autorisées à pénétrer en Angleterre. Il est permis de se demander, ajoute-t-il, quels auraient été ces chiffres sans barrières douanières...

#### ◆ AU PROCHAIN GRAND PRIX DE SUISSE

Deux automobiles, un cyclomoteur et un scooter, tels sont les principaux prix que sont susceptibles de gagner les spectateurs au Grand Prix de Suisse pour automobiles et motocyclettes. Les billets étant numérotés, il sera facile après l'épreuve de procéder au tirage de cette loterie entièrement gratuite.

#### ◆ SORTIE EN SERIE DE LA 175 ARDIE

La nouvelle « BD 175 » Ardie qui fut présentée l'automne dernier au Salon de Francfort, sort dès maintenant des chaînes de montage.

Rappelons que ce moteur 2 temps développe 9 CV et sa vitesse au catalogue est donnée pour 104 kmh.

Ce moteur, identique en conception à celui de la MD 150 Durkopp que nous avons essayée, permettra à ses utilisateurs de bien brillantes performances.

Espérons sa prochaine venue en France.

#### ◆ DU NOUVEAU CHEZ MONET-GOYON

Nous relations dernièrement que l'usine de Mâcon allait sortir un nouvel utilitaire de 250 cmc. Nous tenons à préciser qu'il s'agit d'un triporteur.

En outre, un 125 populaire verra bientôt le jour.

#### ◆ L'ACCIDENT DE HOUEL

Nos lecteurs connaissent la fin de course tragique de la catégorie 500 à Pau. Houel et Albisser en furent les victimes.

Si l'état de santé du coureur suisse n'est pas alarmant, il n'en n'est pas de même pour notre compatriote, qui souffrirait d'une fracture de la colonne vertébrale. Rentré à Paris, notre coureur devra malheureusement rester dans le plâtre pour trois mois.

Tous nos vœux de prompt rétablissement à Houel.

#### ◆ ENCORE UN NOUVEAU SCOOTER AUTRICHIEN

Si les autrichiens sont venus assez tard au scooter, ils comptent, semble-t-il, vouloir se rattraper, et, en plus des Puch et Lohner, apparaît maintenant le « Kosty 100 », équipé d'un moteur Sachs 98 cmc. La caisse est en tubes d'acier avec un revêtement d'alliage léger, ce qui met son poids à 55 kgs. Vitesse maximum : 62 kmh. Consommation : 2,5 l. aux 100 kms. La marque compte sur le marché intérieur pour se lancer, Puch escomptant sur l'exportation.

#### ◆ DEFUNTE 251 OSL NSU

Après une production de plus 86.000 machines durant 17 ans, sans grandes modifications, sinon la fourche télescopique, NSU a interrompu la fabrication de la 251 OSL pour la remplacer par une machine d'un type plus moderne.



...Que la dernière création d'Alfonso Morini, un 125 double ACT à commande mixte par chaîne et pignons, se présente comme un concurrent sérieux à la succession des Mondial.

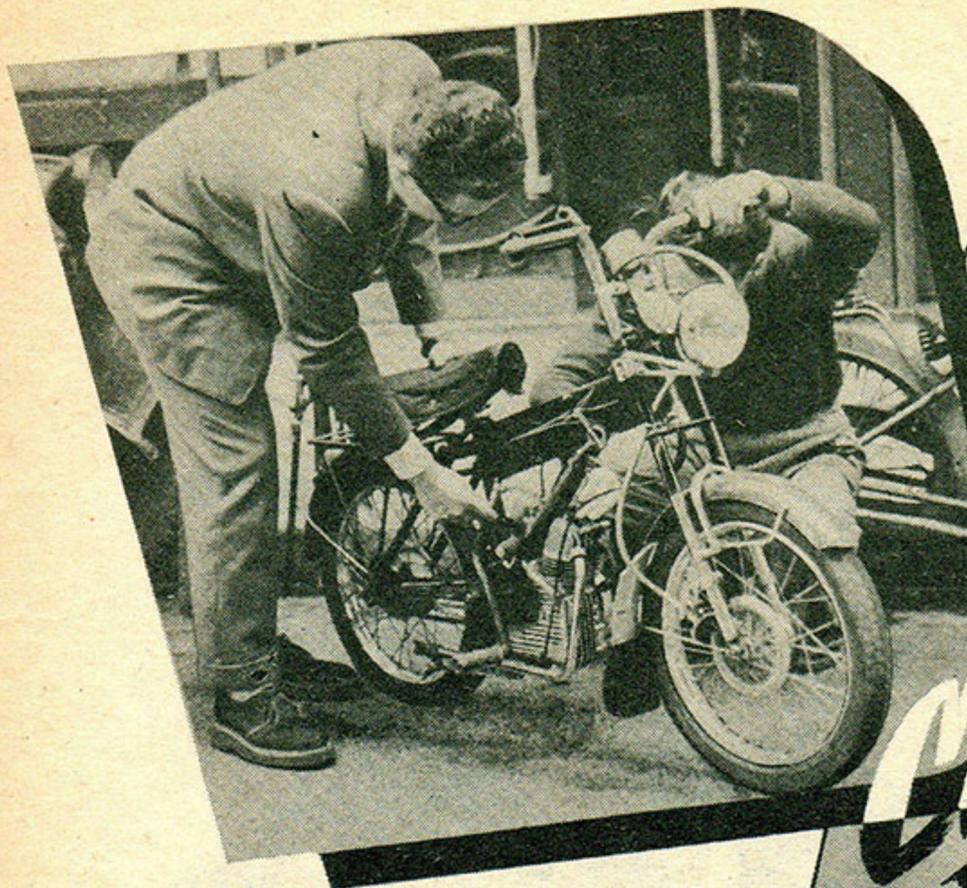
...Que notre champion du Monde Duke (toujours lui) devant courir le samedi 19 avril à Silverstone, et le 20 avril à San Remo, de nombreux intermédiaires aéronautiques lui ont permis d'être à l'entraînement de San Remo (18 avril) au départ à Silverstone (19 avril) et de nouveau au départ à San Remo (20 avril). Voilà un week-end sportif !

...Que si l'on parle beaucoup des ennuis mécaniques des « Gilera 4 » à Faenza, on parle également de 60 CV qui se répartiraient équitablement le travail pour tirer les 140 kgs du véhicule.

...Que DKW vient de désigner les pilotes qui défendront le deux temps germanique en 125 et 250 cmc., ce sont les « anciens » Ewald Kluge et Siegfried Wunsche, et les nouveaux Karl Hoffmann et Rudi Felgenheier... Bonne chance !

...Que pendant le seul mois de janvier 1952, l'industrie anglaise a exporté 2.757.878 bougies, ce qui représente un nombre impressionnant d'étincelles en perspective !

...Qu'une 500 culbutée française de marque encore inconnue, se promènerait sur les routes de France en vue d'essais pour une construction en petite série. Il s'agirait d'une monocylindre avec fourche télescopique et suspension arrière oscillante...



**Q**u'il est mignon ! Voilà la manière dont une charmante personne salua à sa sortie du bureau, non pas l'essayeur déjà très flatté, mais le petit Cointot, qui, bien astiqué, brillait de tous ses chromes. Aussitôt une foule de curieux nous entoure.

Décidément, ce cyclomoteur a du succès, et ce n'est pas le moment de peiner une demi-heure pour le mettre en route.

Le robinet-pointeau dévissé, il faut attendre que l'essence remplisse la cuve, car il n'y a pas de titilleur.

Vitesses au point mort, air fermé, deux trois coups de kick, et le bruit désormais familier du Cucciolo se fait entendre.

J'enfourche facilement ce lilliputien, et bien que l'empattement n'atteigne pas le mètre, la position est rationnelle pour ma taille de français moyen (1 m. 75).

La foule semble attendre avec anxiété le départ, car déjà quelques titis font partager leur doute, en ce qui concerne un démarrage sans pouvoir pédaler.

Mes 80 kgs ne me font pas passer pour fluet, d'autant plus que je suis engoncé dans un lourd trench-coat doublé.

Mais les railleurs en seront pour leurs frais, car avec ses 4 vitesses, le Cointot démarre aussi facilement qu'une moto, et non pas comme un cyclomoteur ordinaire.

Première, et j'embraye progressivement, sans pour cela faire tourner le moteur à plein gaz.

Tout de suite, je me rends compte que la démultiplication en première est excellente, car je suis à 20 kmh. quand j'enclanche la seconde (n'oublions pas que nous sommes en présence d'un 50 cmc.).

La deuxième, par contre, qui est un peu courte, ne trouve son utilisation que dans les côtes d'un bon pourcentage.

Aussi, je la quitte rapidement vers 25 kmh. pour prendre la 3<sup>e</sup>, vitesse idéale pour se jouer des encombrements; sur ce rapport, à 20 kmh., les reprises sont encore acceptables, et l'on grimpe facilement jusqu'à 40 kmh.

Cette troisième est d'ailleurs très endurante et permet de gravir la majorité des côtes aux environs de 35 kmh., vitesse qui permet de « semer » nombre d'autres cyclomoteurs, dépourvus d'une boîte de vitesses.

Quant à la quatrième, on la passera après s'être bien lancé, et si la route est bonne, et le vent absent, vous filerez votre petit 50 kmh. comme un rien.

Ces quatre rapports, avec un moteur Cucciolo, ont fait l'objet de discussions passionnées à la rédaction.

C'est tout juste si un vote à mains levées, pour ou contre, n'a pas sanctionné les débats !...

Personnellement, je suis pour, et en voici les raisons :

Le Cointot, point important, ne comporte plus de pédalier, car le Cucciolo est assez puissant et possède un couple suffisant à bas régime, pour que nos mollets n'entrent pas en jeu.

Il faut donc une première assez démultipliée, d'autant plus qu'un démarrage en côte est toujours possible, et que le porte-bagages peut recevoir quelques kilos supplémentaires. Si nous n'utilisons que les deux vitesses du moteur, notre deuxième rapport sera trop loin du premier; si nous voulons rouler à 55-60 kmh., comme l'autorise ce quatre temps.

Alors que faire ?

Sacrifier la vitesse pure ?

Je ne vois pas bien le propriétaire d'un moteur aussi nerveux accepter de rouler, de bonne grâce, à 35 continuuellement.

Ce qu'il faudrait au Cucciolo, c'est semble-t-il 3 vitesses. Malheureusement il ne les a pas.

Aussi, si l'on ne veut pas utiliser la force musculaire, qu'autoriserait le mon-

tage d'un pédalier, la seule solution réside dans l'emploi d'un relais démultiplicateur qui aura fatalement deux rapports.

Sur le Cointot, ce relai est constitué par un moyeu arrière Rollex à train d'engrenages épicycloïdal.

4 vitesses sembleront peut-être excessives au néophyte, mais bien vite il changera d'avis, car lors des grandes randonnées, il aura la satisfaction en côte de pouvoir choisir un rapport bien approprié, où le moteur ne peinera pas.

Le cyclomoteur n'est pas seulement un engin urbain.

Il doit servir, et sert déjà, aux longs déplacements. Plusieurs personnes, à notre connaissance, se sont lancées à l'assaut de cols sévères avec des moins de 50 cc.

Alors, pour ceux qui n'ont pas de pédales, 4 vitesses s'imposent.

Pour en finir avec le chapitre des vitesses, signalons que les différents passages d'un rapport à l'autre se font très bien, mais demandent une certaine habitude que l'on acquiert bien vite. En outre, le temps mis à changer de vitesse est assez long, ce qui est gênant en côte, où l'on perd rapidement de la vitesse.

Le fonctionnement est très silencieux, à condition de bien débrayer, ce que ne font pas toujours les cyclomotoristes !...

Du moteur nous n'en dirons rien, l'ayant déjà plusieurs fois essayé.

Son brio ne nous étonne plus et indiquons sans plus tarder les différentes vitesses maxima, avant de passer à la partie cycle :

En 1<sup>re</sup>, démultiplication 21,6 à 1, 24 kmh. 7 à 5.500 t.-m.

En 2<sup>e</sup>, démultiplication 16,2 à 1, 32 kmh. 6 à 5.500 t.-m.

En 3<sup>e</sup>, démultiplication 12,5 à 1, 42 kmh. 2 à 5.500 t.-m.

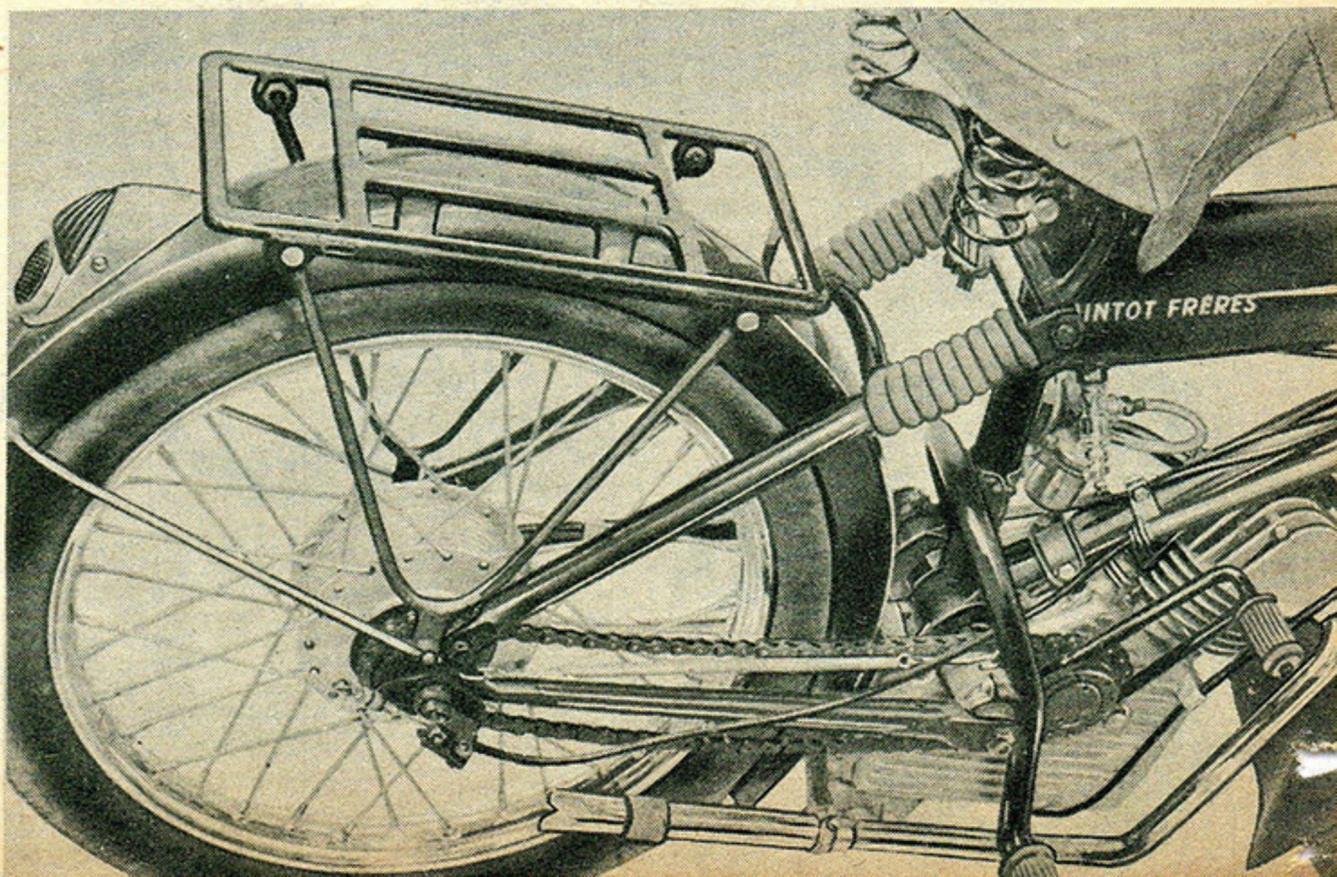
En 4<sup>e</sup>, démultiplication 9,44 à 1, 56 kmh. 1 à 5.500 t.-m.

Ces chiffres indiquent clairement que les rapports sont très près les uns des autres. D'ailleurs, sur terrain plat, bien que ce ne soit pas à conseiller, il est facile de démarrer en seconde, de monter celle-ci à son maximum et de passer en quatrième. Cela sera tout à fait possible pour un pilote léger (jeunes hommes, femmes, etc.).

Voyons maintenant ce qui fait tout l'attrait du Cointot : sa partie cycle. Nous laisserons au technicien le soin de vous décrire plus loin la conception et la réalisation du cadre et des suspensions, pour nous placer exclusivement sous l'angle de l'utilisateur.

Si l'ensemble peut paraître court, la position n'en souffre nullement, et la qualité des deux suspensions permet cer-

Remarquez sur le moyeu arrière la commande des vitesses.



Voici la position d'un pilote de taille moyenne sur le Cointot.



assez prononcé (70°), ce qui n'empêche pas toutefois de lâcher les mains en ligne droite.

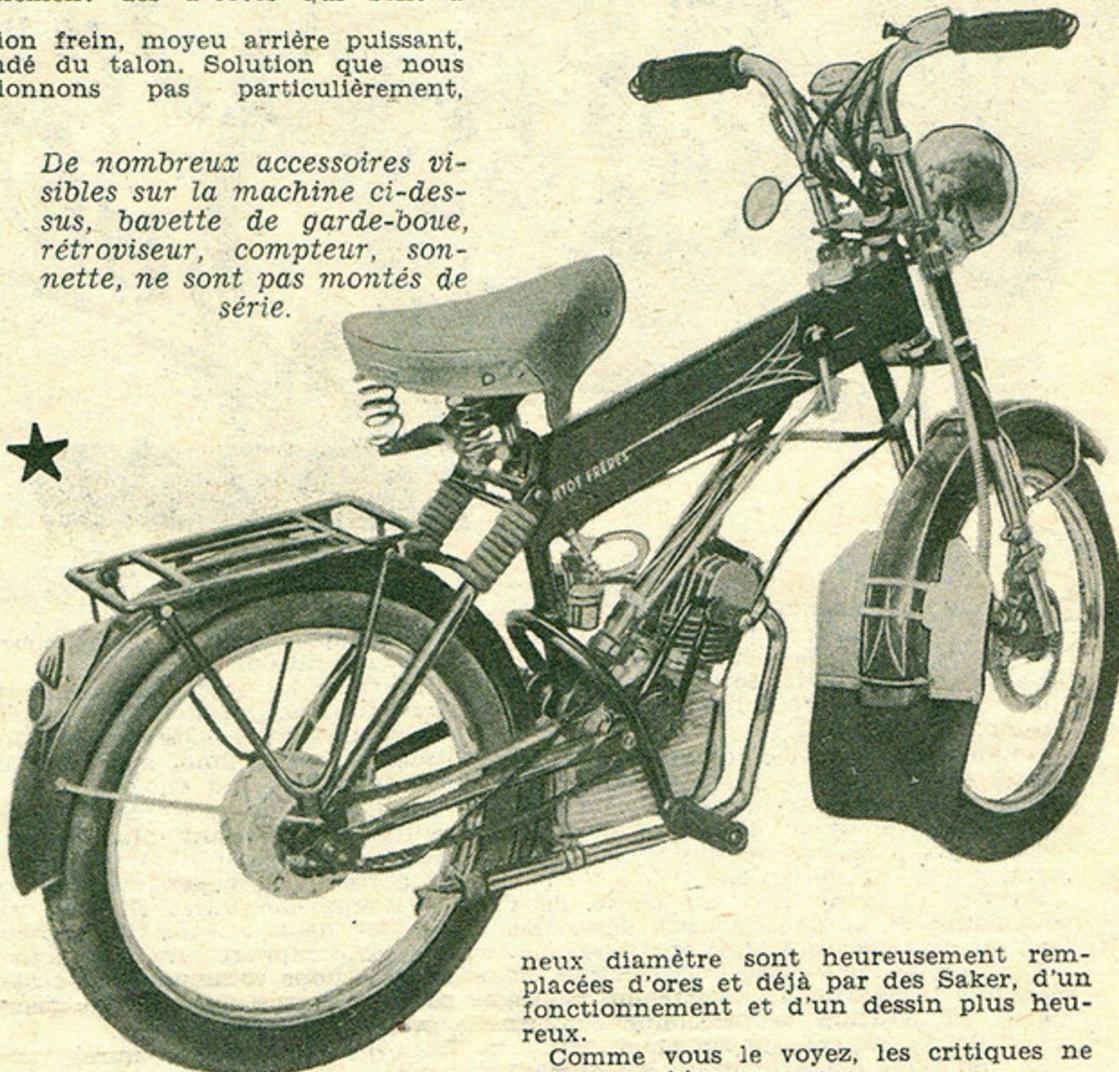
Tenue de route donnant confiance, et confort réel. Des passages sur mauvais pavés furent probants.

Somme toute, c'est la machine idéale, allez-vous penser ?

Peu s'en faut, car il y a quelques petites remarques à faire, bien petites il est vrai. Espérons que ce ne sont là que maux de jeunesse. D'ailleurs ce sont principalement des à-côtés qui sont à revoir.

Question frein, moyeu arrière puissant, commandé du talon. Solution que nous n'affectionnons pas particulièrement,

De nombreux accessoires visibles sur la machine ci-dessus, bavette de garde-boue, rétroviseur, compteur, sonnette, ne sont pas montés de série.



tainement de longues étapes. Nous insistons bien sur la qualité des suspensions.

A l'avant une télescopique qui se caractérise par une excellente rigidité latérale, un enfoncement doux et progressif et une absence de talonnement.

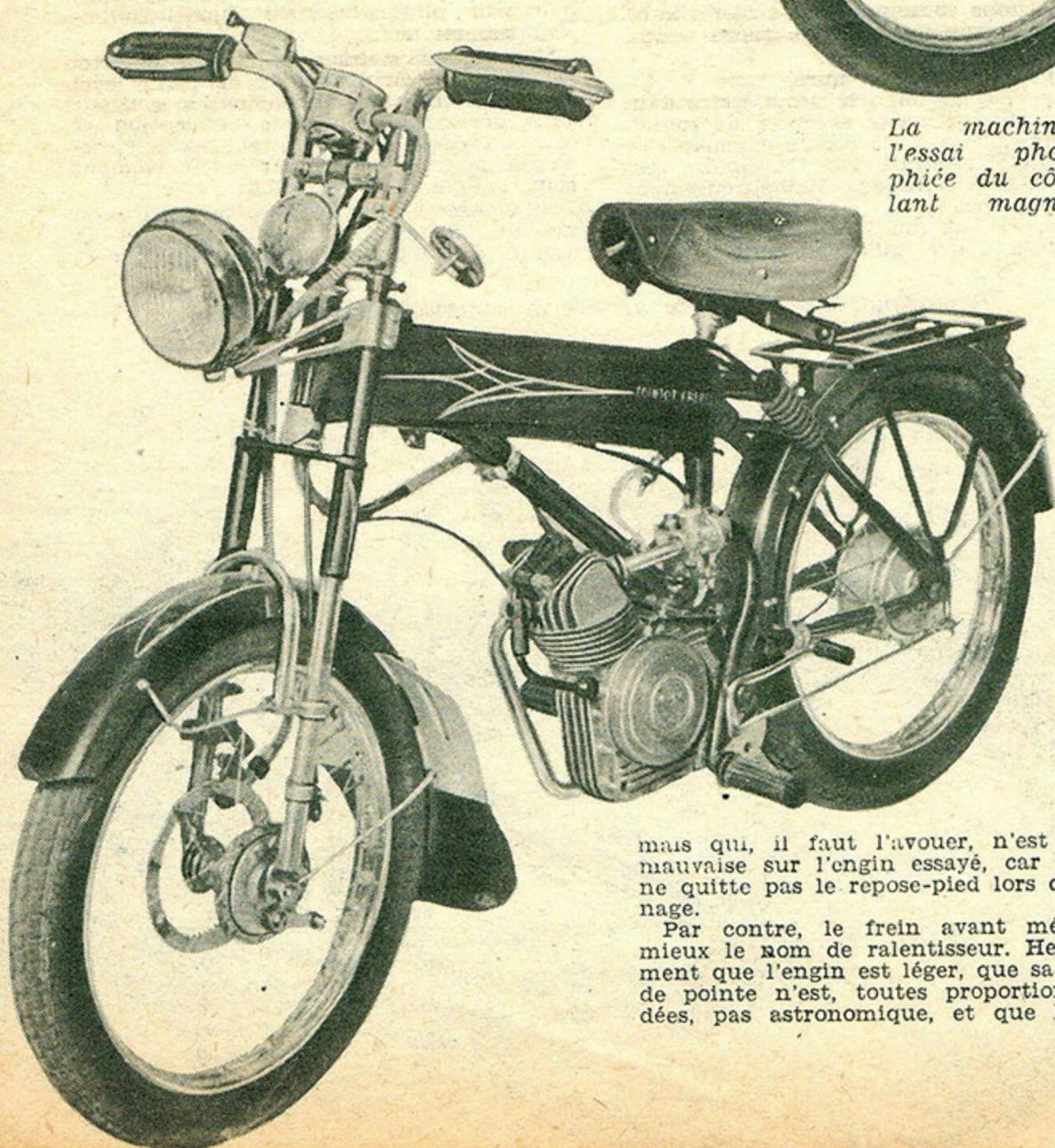
Cet ensemble de qualités a peut-être l'air excessif, mais ceux qui en doutent n'ont qu'à essayer un Cointot.

A l'arrière une suspension oscillante, avec longs ressorts enfoncés dans les tubes supérieurs de la fourche arrière, et là encore nous pouvons décerner les mêmes éloges.

La partie cycle est à la hauteur du moteur.

Maniabilité parfaite, grâce à un empattement court et un angle de fourche

La machine de l'essai photographiée du côté volant magnétique.



neux diamètre sont heureusement remplacées d'ores et déjà par des Saker, d'un fonctionnement et d'un dessin plus heureux.

Comme vous le voyez, les critiques ne sont pas bien graves.

Ainsi le Cointot se présente comme une très intéressante réalisation. Son prix de 85.000 fr. n'a rien d'excessif lorsque l'on songe que l'on est en présence d'une petite moto pouvant rouler en pointe à 60 kmh., et dont la suspension intégrale est bien supérieure à celle de nombre de 125 déjà essayées.

C. R.

LE POINT DE VUE DU TECHNICIEN CYCLOMOTEUR COINTOT « CM 504 »

Ce type de cyclomoteur se fait remarquer immédiatement par ses dimensions et son allure de motocyclette réduite. De fortes sections de pneus, une suspension intégrale et une selle vélomoteur font bien augurer de son confort qui est réel, d'autant plus que la suppression des pédales permet une position plus motocycliste et moins fatigante avec les pieds au même niveau.

Quoique n'étant pas préposé aux essais de la machine, j'ai tout de même tenu, avant d'écrire quoi que ce soit, à effectuer un parcours en ville pour me faire une opinion des qualités de la machine et du choix des accessoires.

Ce qui donne son caractère particulier à la machine est évidemment son cadre. La partie centrale qui peut être appelée partie rigide est composée d'un triangle formé à la partie supérieure d'un caisson-réservoir d'une contenance de 2 litres, reliant le tube de direction à la base de la selle. Un tube de selle très court rejoint un tube transversal remplaçant l'axe du pédalier et servant à la fois de fixation du moteur et d'articulation de la suspension arrière. Le troisième tube du triangle est le tube oblique par-

mais qui, il faut l'avouer, n'est pas si mauvaise sur l'engin essayé, car le pied ne quitte pas le repose-pied lors du freinage.

Par contre, le frein avant mériterait mieux le nom de ralentisseur. Heureusement que l'engin est léger, que sa vitesse de pointe n'est, toutes proportions gardées, pas astronomique, et que la roue



tant de sous le réservoir et rejoignant le boîtier de pédalier. Ce triangle-cadre de petites dimensions est très rigide et d'une résistance bien supérieure aux efforts demandés.

Sur cette partie fixe est articulée la suspension arrière réalisée par le système dit « cadre articulé ». Là aussi le souci de longévité des pivots de la suspension a fait doter l'articulation d'un axe de 18,5 centimètre de longueur, alors que la largeur du moyeu (dont j'aurai l'occasion de parler) est moindre. Cette forme en trapèze de la fourche arrière a également un autre intérêt, c'est de centrer au maximum l'effort de traction de la chaîne. La partie « travaillante » de la suspension est logée dans les tubes coulissants allant du moyeu à la fixation de selle. A l'intérieur des tubes coulissants, deux ressorts fixés à leurs extrémités assurent de façon satisfaisante l'amortissement des chocs.

Des éléments identiques ont été retenus pour la construction de la fourche télescopique. La particularité de cette fourche est d'être placée directement dans l'axe du tube de direction, afin de conserver une chasse suffisante.

La partie fixe de la fourche est constituée par deux tubes reliés à la direction par une plaquette d'acier de 5 mm d'épaisseur (!) soudés entre eux. La plaquette supérieure est amovible et serrée au centre par le contre-écrou des cuvettes de direction (pièces normalisées vélo), tandis que chaque extrémité comporte des serrages par collier. Le collier est d'ailleurs bien porté dans la maison, car il y en a un nombre impressionnant sur la machine. Pour en revenir à la fourche, les deux bras coulissants sont extérieurs aux tubes fixes et réunis à eux par les ressorts de suspension qui sont vissés à chaque bout. Un étrier chromé sert de renfort de rigidité pour la fourche et évite tout travail anormal de l'axe avant.

Cette rigidité latérale est d'ailleurs surprenante sur une fourche dont les tubes sont si petits et nettement supérieure à

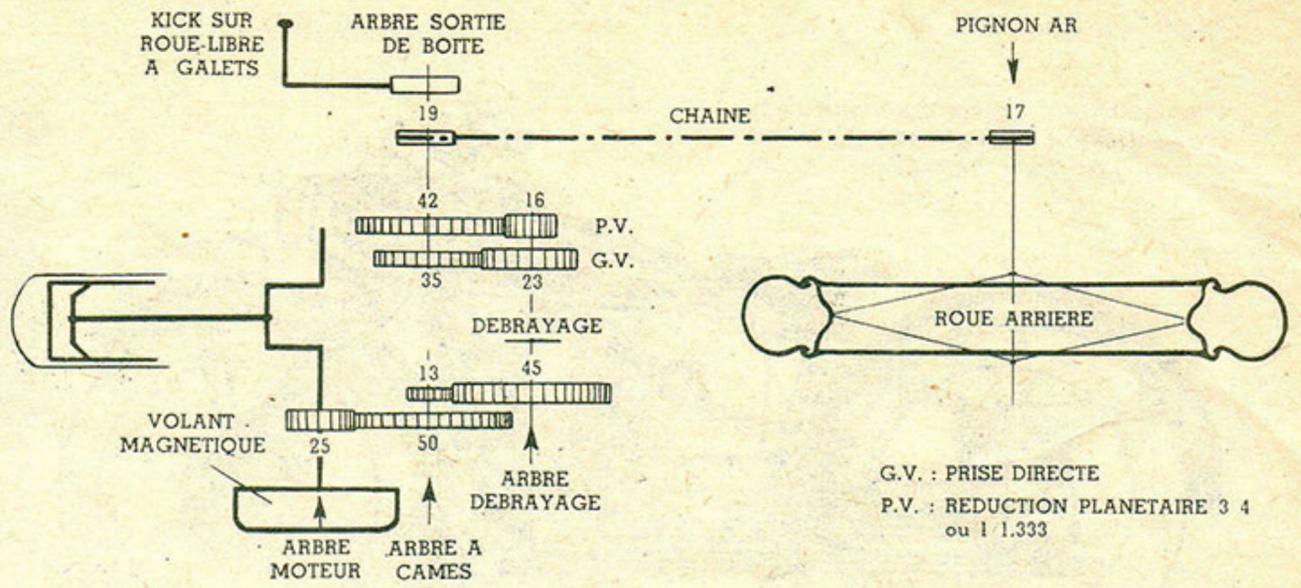


Schéma de la transmission

celle de nombre de 125 actuellement sur le marché. Jusqu'à présent nous ne pouvons qu'approuver les solutions choisies et leur réalisation, même dans le choix de la dimension des roues. Celles utilisées semblent idéales sur un petit véhicule, d'ailleurs elles concordent avec le cadre pour faire une machine de ville dont la longueur maximum est inférieure à 1 m. 50.

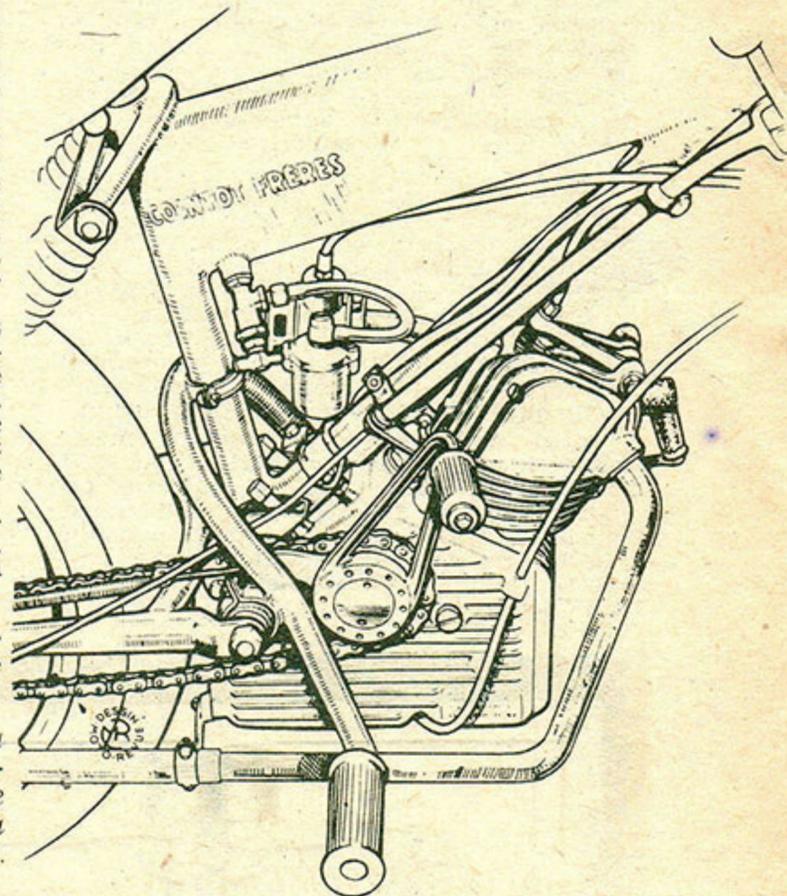
Les jantes de 450x55 à 36 trous sont chromées et équipées de moyeux à frein tambour. Le moyeu avant est du type bicyclette (rayons de jauge 16), mais le frein est nettement insuffisant, car serré il ne peut empêcher le déplacement de la machine, le moyeu arrière, par contre, est un « Rollex » dont le corps en alliage léger enferme un frein tambour très puissant et un réducteur de vitesse épicycloïdal (0,75 à 1) qui permet par ce moyen d'obtenir des rapports finaux s'intercalant entre ceux du moteur. De ce fait on obtient réellement 4 vitesses. La roue AR rayonnée en 17 et munie d'un pneu 450x65 superbailon renforcé est à l'abri de toute défaillance (le pneu arrière tient plus de 20.000 kms).

Passons maintenant au moteur : c'est le célèbre « Cucciolo » T.50 à deux vitesses, déjà très répandu. La puissance est de 1,6 CV, consommation 1 l. 5. La suppression des pédales a été compensée par une gamme de vitesses très serrées et un système de lancement par roue libre et kick sur l'axe du pignon moteur.

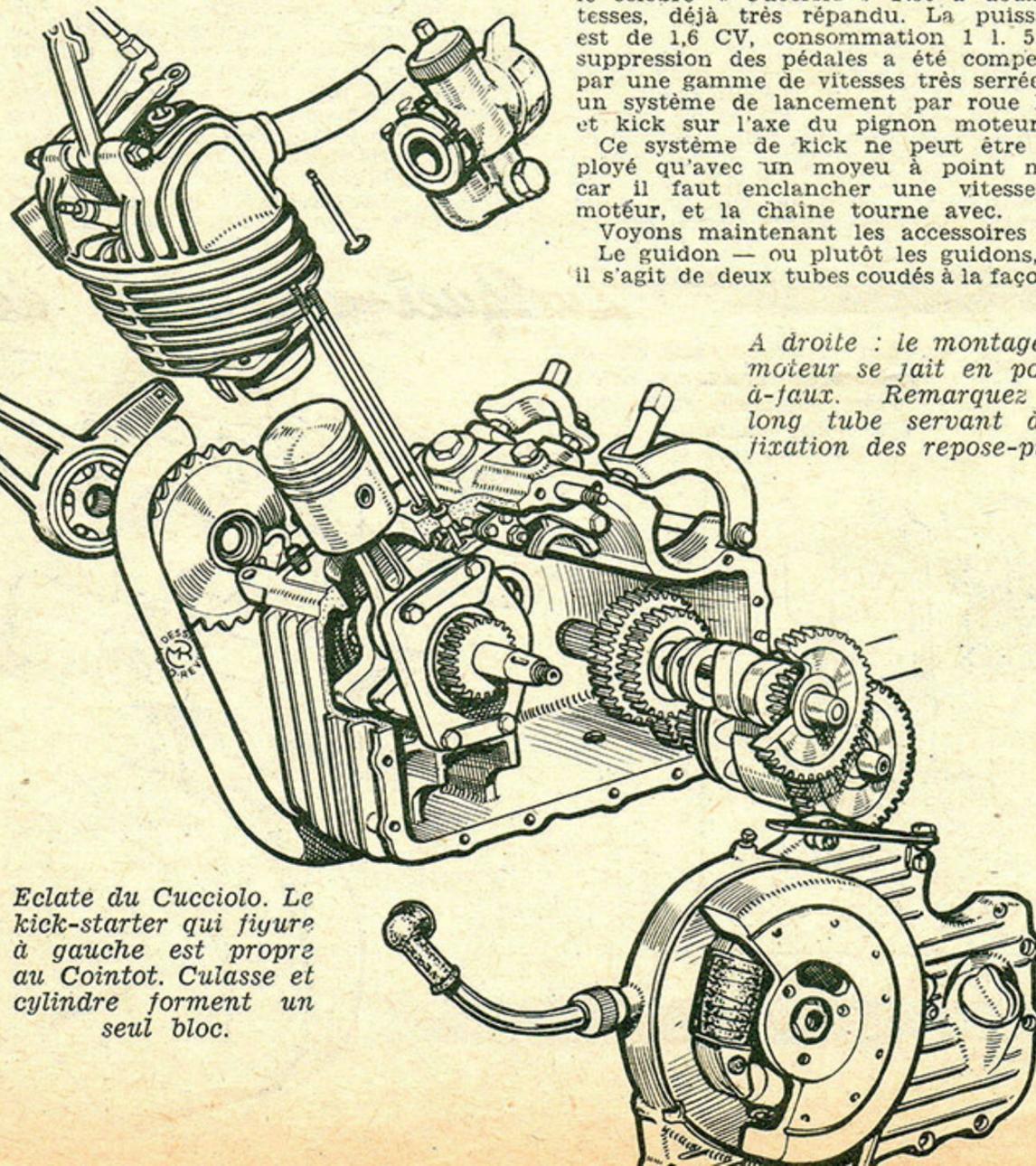
Ce système de kick ne peut être employé qu'avec un moyeu à point mort, car il faut enclencher une vitesse du moteur, et la chaîne tourne avec.

Voyons maintenant les accessoires : Le guidon — ou plutôt les guidons, car il s'agit de deux tubes coudés à la façon de

certains scooters — sont serrés par des colliers dans le prolongement des tubes de fourche. Dans leurs parties verticales nous trouvons le support de phare (monté par colliers et huit boulons). A l'avenir ce support sera remplacé par un autre soudé. Le phare lui-même est très joli et fort bien présenté. De plus son fonctionnement est irréprochable et l'on a plaisir de temps en temps à rencontrer des accessoires de qualité fabriqués en France.



A droite : le montage du moteur se fait en porte-à-faux. Remarquez le long tube servant à la fixation des repose-pieds.

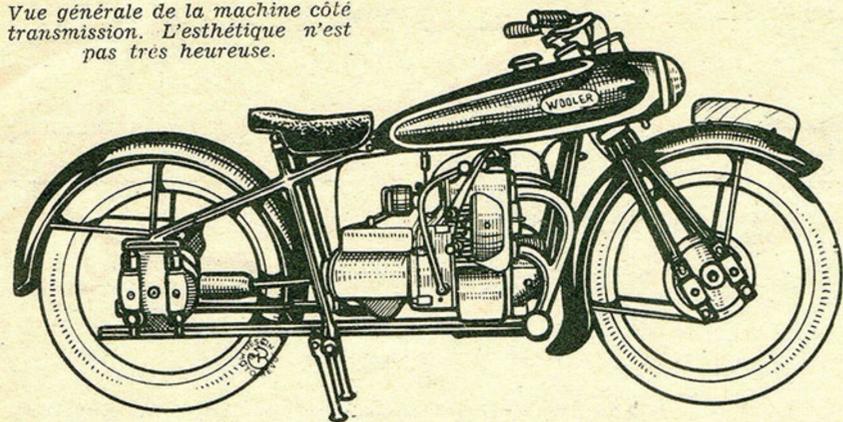


Eclaté du Cucciolo. Le kick-starter qui figure à gauche est propre au Cointot. Culasse et cylindre forment un seul bloc.

Il s'agit d'un Auteroche spécial vélomoteur. Il y a aussi une paire de poignées tournantes, à tirage rectiligne, pour plus de netteté et une paire de leviers inversés. L'inconvénient, c'est que le rapport des bras de leviers de ces poignées en dural est de 2/3, ce qui demande des efforts inutiles pour le frein et pour l'embrayage. De plus les poignées tournantes ont une course beaucoup trop grande pour permettre un contrôle immédiat des gaz, ou du lève-soupapes du côté gauche. Ajoutez à cela des enveloppes caoutchouc dont le diamètre excessif et l'inconsistance n'ont rien d'agréable. Mais, comme vous avez pu le lire précédemment, ces poignées ne seront plus montées par le constructeur.

En résumé cette machine si complète serait encore plus confortable et plus agréable à conduire si le constructeur renvoyait le problème des diverses commandes.

Vue générale de la machine côté transmission. L'esthétique n'est pas très heureuse.



## TROP REVOLUTIONNAIRE

# ★ La Wooler Light Four ★

N'EN EST RESTÉE QU'A L'ETAT DE PROTOTYPE

disparus, les autres toujours vivants), tels Bock et Hollender, Laurin-Klément, F.N., Henderson, A.C.E., Indian, Nimbus.

Ces quatre cylindres en ligne, mais disposés transversalement dans le cadre, ont fait à nouveau leur apparition en course, tandis que Ariel a adopté depuis longtemps la disposition en carré. Quant au flat-four (quatre cylindres à plat opposés deux à deux), il était l'apanage de Puch et de Zundapp. Brough et Wooler enfin sont des adeptes du type dénommé « Boxer », mais avec deux cylindres opposés et placés l'un au-dessus de l'autre. Or tandis que Brough avec sa « Golden Dream » (rêve d'or) a tout simplement associé deux bicyclindres flat-twin, les Wooler sont sortis résolument des sentiers battus et se sont engagés dans une voie dont les conceptions n'ont pas d'équivalents. En utilisant un système à balancier, ils ont en effet réussi à ne faire appel qu'à un vilebrequin de monocylindre ; c'est là un tour de force qu'on n'avait pu réussir qu'avec un moteur en étoile. Les pistons transmettent deux par deux leur mouvement au moyen de bielles courtes à un balancier, qui par un troisième bras et une bielle normale agit sur un vilebrequin ordinaire de monocylindre. Le balancier est animé d'un mouvement de va-et-vient dont la course est très limitée. Il s'ensuit que les bielles accouplées deux à deux s'écartent très peu pendant leur déplacement d'une ligne imaginaire représentée par l'axe de symétrie des deux cylindres, si bien que les forces développées par les pistons s'exercent principalement suivant cet axe, extrêmement peu sur les parois du cylindre ; le frottement s'en trouve réduit de beaucoup. Cette cause d'usure importante et habituelle devient donc négligeable sur la Wooler. De plus, le bloc-cylindre peut être construit nettement plus étroit qu'avec un flat-twin ou flat-four

classique : c'est là un gros avantage. En effet, sur un moteur normal, la bielle doit être au moins assez longue pour qu'au point mort bas, le piston ne vienne pas toucher les volants. Pratiquement, on adopte généralement une longueur de bielle qui équivaut à 2 fois, 2 fois 1/2 la course. Avec le système à balancier, on gagne donc nettement en « volume » par rapport au système courant. Le constructeur annonce que l'équilibrage est parfait, mais c'est là une affirmation dont nous allons vérifier d'un peu plus près l'exactitude.

En ce qui concerne le mouvement des pistons, la chose est vraie : Deux pistons accouplés vont tantôt vers la gauche, tantôt vers la droite, tandis que la deuxième paire se meut en sens contraire.

Quant à l'éclairage, il est assuré grâce à un bobinage de la magnéto qui, par l'intermédiaire d'un redresseur, charge la batterie (marque Varley). L'électrolyte de cette dernière est retenu par des matières poreuses. La puissance de la génératrice est de 46 watts.

La carburation se fait par un seul carburateur Solex ou deux carburateurs Amal suivant que nous avons affaire au modèle standard WLF1 ou au type sport WLF2.

La mise en marche du moteur se fait au moyen d'un grand levier courbe disposé sur le côté droit de la machine ; il est actionné à la main. La transmission au vilebrequin se fait d'une manière assez originale. Le levier est monté sur une « vis rapide ». Ce système trouve peut-être son origine dans le souci qu'on a eu d'éviter de passer par l'embrayage.

Ce dernier comporte un seul disque Férodo et il est lui aussi entraîné par une « vis rapide ».

La boîte de vitesses est à quatre rapports qui sont respectivement 11,5 à 1 — 7,3 à 1 — 6,16 à 1 — 5 à 1. En réalité, il n'y a pas de prise directe ; par contre, le but recherché est de se rendre au moyen du cardan indépendant de tout entretien de chaîne. Les vitesses sont commandées par un sélecteur au pied à « pédale basculante ». L'arbre à cardan comporte du côté du moteur un amortisseur caoutchouc et dans le voisinage de la roue arrière une articulation à la Cardan. La transmission à la roue arrière s'effectue enfin au moyen d'un couple conique avec pignons hélicoïdaux.

Cet ensemble est logé dans un cadre tubulaire en double berceau, composé d'éléments rectilignes, ce qui évidemment en simplifie considérablement la construction. Tous ces tubes ont des parois relativement minces. Détail intéressant : les tubes inférieurs du cadre servent en même temps de tube d'échappement, tandis qu'un gros tube transversal joue le rôle de silencieux. Quant à la corrosion et à l'oxydation des parois intérieures qui seraient évidemment fatales pour le cadre, elles ne sont, d'après le constructeur, nullement à craindre, car les gaz d'échappement ont été au préalable énergiquement refroidis dans les tubes d'échappement proprement dit, avant de pénétrer dans ceux du cadre.

Une telle machine se devait d'être équipée d'une suspension avant et arrière qui sorte de l'ordinaire. Les suspensions des deux roues, de même que celles du sidecar qui éventuellement peut être attelé à cette moto, sont du type télescopique, avec cette différence par rapport aux machines classiques, qu'elles comportent chacune quatre glissières. Cependant il ne faudrait pas croire que la capacité de charge se trouve doublée pour autant.

En somme, le moins qu'on puisse dire, c'est que l'ensemble a un aspect assez

particulier, surtout en ce qui concerne la fourche avant. Cette dernière aura, nous semble-t-il, bien du mal à recueillir la faveur de nos lecteurs ayant le sens technique un peu développé. Pourtant mentionnons son emploi sur les châssis Vannod d'avant-guerre.

Les roues sont interchangeables ; elles sont équipées de moyeux à broche, en métal léger. Elles comportent un frein central avec des ailettes de refroidissement sur toute la largeur de ce dernier. Chose surprenante sur une 500 culbutée, les roues sont équipées de pneus 19x3,25, ce qui est une dimension relativement faible. Citons entre autre particularité du cadre les deux béquilles, l'une immédiatement en avant de la roue arrière et l'autre sous le tube transversal à l'avant, la selle avec ses deux glissières coulissantes, le réservoir en alliage léger en forme de « Zeppelin », avec en avant du tube de direction un « nez » démontable.

Ce compartiment avant comprend à la fois le phare, l'indicateur de vitesse, l'avertisseur, le commutateur d'éclairage. Ce « nez » porte en guise d'insigne (ou mascotte), une petite clé anglaise qui, nous l'espérons, ne doit pas être considérée comme un avertissement...

Mais puisque nous parlons de clé, profitons en pour dire que l'ensemble du bloc moteur, transmission comprise, peut être démonté facilement en 6 minutes et que ce démontage peut se faire en entier au moyen de 2 clés seulement.

Citons encore quelques chiffres : vitesse maximum 135 kmh. à 4.500 t.-m. Consommation d'essence : 2,8 litres aux 100 kms. Consommation d'huile : 1 litre pour 3.500 kms. Poids total : 105 kgs. Poids du moteur seul : 28,5 kgs.

On voit donc qu'on se trouve en présence d'une machine parfaitement réussie qui outre une vitesse maximum très honorable, brille par une consommation en essence et en huile extrêmement faible, et par un poids justifiant parfaitement son appellation de « Light Four ». Tout cela prouve abondamment que les frères Wooler, bien que sacrifiant à leur fantaisie, avaient une connaissance approfondie de la thermodynamique et de ses applications.

S'ils voulaient bien tenir compte des goûts manifestés par les motocyclistes du continent, en matière d'esthétique surtout, il ne fait pas de doute que leurs machines feraient des adeptes chez nous.

Il existe des usines de motocyclettes dont l'existence constitue vraiment une énigme. Elles lancent sur le marché des modèles tout à fait spéciaux dont le prix, par ailleurs, semble devoir prédisposer une vente pour le moins difficile. Elles réussissent à vendre quelques temps le produit de leur fabrication, mais finissent par disparaître après une certaine période d'activité. Au bout de quelque temps, à notre grande surprise, nous les voyons réapparaître. Evidemment, il faut en rechercher l'explication dans le fait que la construction de machines ne reflète qu'une petite partie de l'activité de ces maisons qui peuvent subsister grâce à un programme de production bien plus étendu.

L'une de ces firmes est la Wooler et Sequerra Ltd. Il y a 40 ans, Wooler sortait une machine équipée d'un monocylindre deux temps qu'il construisit vingt ans durant, et qui, en raison de son réservoir assez bizarre et proéminent, reçut le surnom de « banane volante ». De tels fabricants conservent résolument les caractéristiques spéciales de construction, qu'ils affichèrent dans leurs débuts.

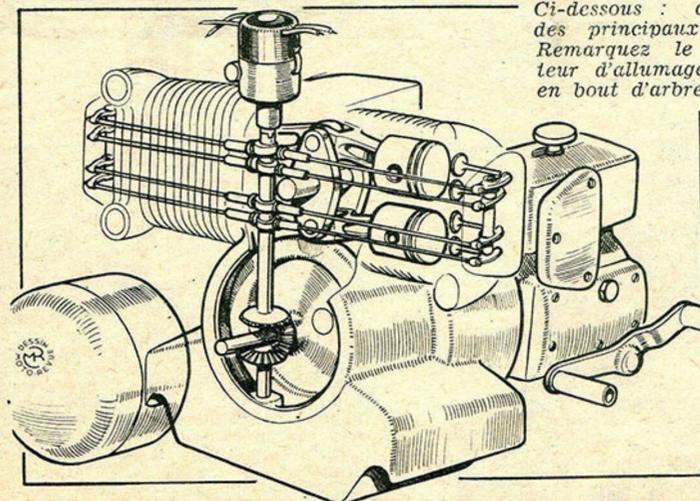
Aussi voyons-nous toujours le même réservoir sur le modèle fabriqué en 1950. Dans une grande usine au contraire, organisée en vue d'une production massive, le constructeur se trouve étroitement lié par le prix de revient et ne peut se permettre aucune « fantaisie » technique qui vienne grever ce prix.

Il n'est pas du tout de même du « corsaire », amateur ou industriel, qui œuvre pour son seul plaisir et uniquement pour satisfaire sa passion favorite semble-t-il. Le constructeur, dans ce cas, se trouve libéré des servitudes qui accablent ses semblables, et peut s'adonner à son travail avec l'esprit désintéressé de ceux qui cultivent « l'Art pour l'Art ». Il peut même sans inconvénient, façonner son rêve, le moteur idéal rêvé qui reste d'ailleurs le plus souvent à l'état de chimères ou de songe, mais qui pourtant arrive quelquefois à se matérialiser. Or, même dans ce dernier cas, son auteur se montre peu préoccupé d'en retirer un gain quelconque. Les frères Wooler, Sr. et Jr., se sont lancés dans la construction motocycliste pour satisfaire à une « marotte », pourrait-on dire, et ont sorti pour leurs débuts une quatre cylindres révolutionnaire. Le moteur avait été monté par Wooler lui-même. Quelques maisons anglaises s'étaient chargées de couler les différentes pièces, qui on peut le deviner étaient usinées avec des tolérances très serrées.

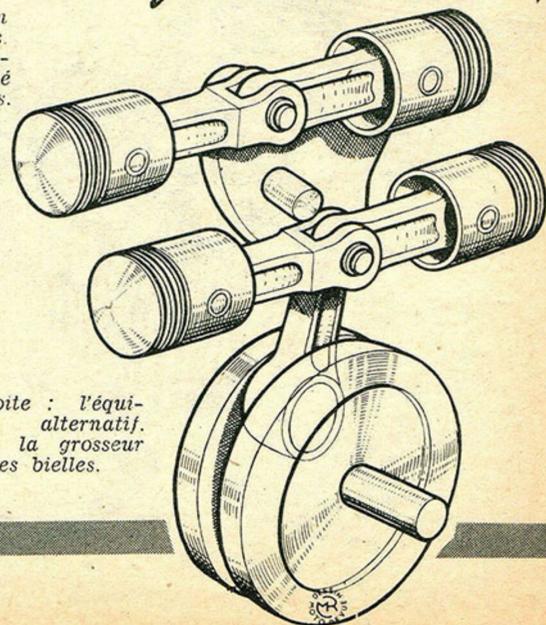
Le quatre cylindres a été de tous temps un objet de tentation pour le constructeur désireux de faire quelque chose d'original. Il est certain que la disposition de quatre cylindres offre des possibilités bien plus variées que celle du mono. Presque toujours on a eu affaire à des quatre cylindres en ligne. Bien des noms illustres nous viennent à l'esprit (certains

## Quelques-unes des particularités techniques

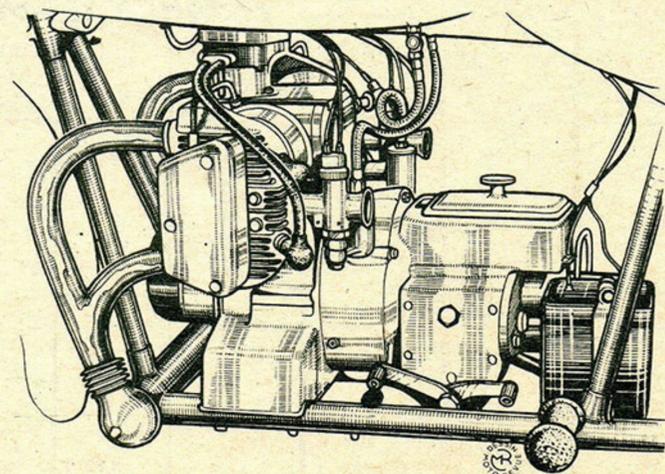
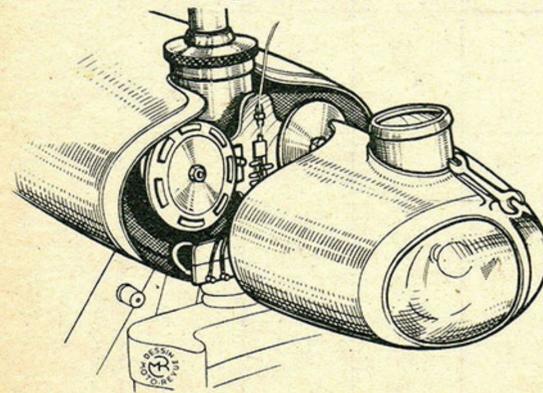
Ci-dessous : disposition des principaux organes. Remarquez le distributeur d'allumage entraîné en bout d'arbre à cames.



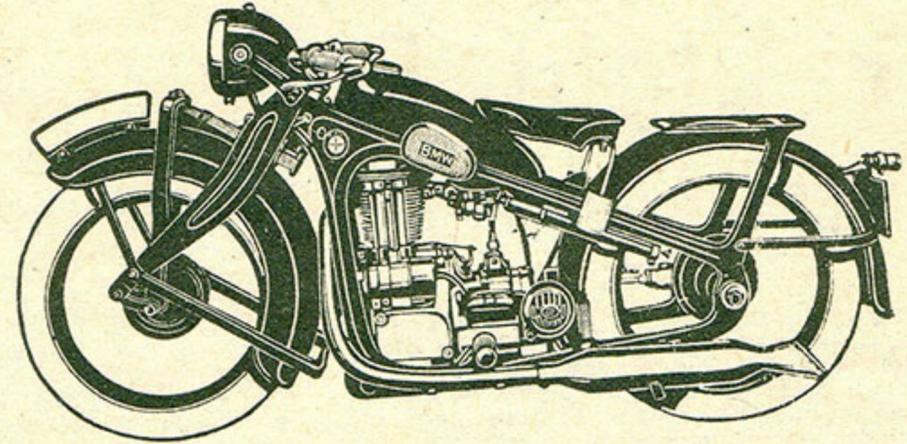
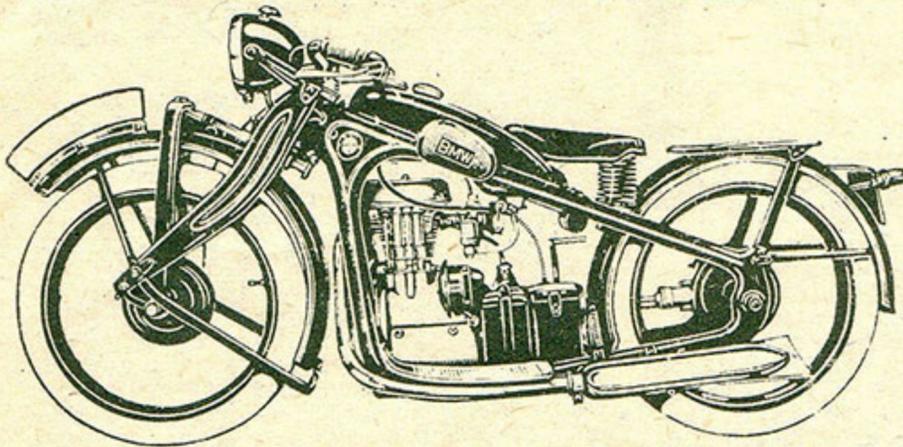
A droite : l'équipage alternatif. Notez la grosseur des bielles.



Ci-dessous : le capotage de phare amovible démasque l'avertisseur électrique. A droite : vue du bloc-moteur. Notez les échappements se raccordant avec les tubes du cadre.



# COURRIER TECHNIQUE



## LES MONOCYLINDRES B.M.W.

Pour répondre à de nombreuses demandes de renseignements techniques concernant les 200, 250 et 350 BMW d'avant-guerre, voici diverses indications concernant les R 2, R 20, R 23, R 3, R 4 et R 35. (Dans un autre article, nous donnerons les réglages et caractéristiques des grosses cylindrées d'avant-guerre et de la R 75 militaire).

La R 2 dont la sortie se fit en 1931 est une 200 cmc. culbutée au cadre en tôle emboutie. La fourche avant est à ressort à lames et les vitesses se passent par un levier à rotules.

Le moteur a 63 mm d'alésage pour 64 de course.

Puissance : 8 CV.

Vitesse maximum : 80 kmh.

Consommation : 2 l. 6 à 3 l. 2 aux 100 kilomètres.

Les différences entre la R 2 et la R 20 résident dans le fait que cette dernière possède un cadre en tubes et une fourche télescopique sans amortisseurs. Sortie en 1937, cette machine a un changement de vitesses par sélecteur au pied, permet une vitesse de pointe de 90 kmh. pour une consommation de 3 litres à 3 litres 6 aux 100 kms.

La R 23 qui devint la R 24 après la guerre est une 250 développant 12 CV à 5.600 tours-minute.

Vitesse : 95 kmh.

La fourche télescopique n'a pas d'amortisseurs. Sa première sortie date de 1938.

La R 4 est une 398 cmc. culbutée de 73 d'alésage pour 84 de course, développant 14 CV à 4.600 t.-m., datant sensiblement

de la même période que la R 2.

Taux de compression : 5,7 à 1. Consommation : 3 l. 5 à 4 l. 5 aux 100 kms. Le cadre est en tôle emboutie avec suspension avant par ressort à lames.

En diminuant l'alésage de cette machine, BMW fit la R 3, 300 cmc., de 68 seulement d'alésage.

Elle fournissait 11 CV à 4.600 t.-m., mais, vu le peu de succès rencontré par ce modèle, sa construction ne fut pas continuée.

### ANCIENNES MACHINES

Nous tenons à rappeler à nos lecteurs possesseurs de machines d'avant-guerre, que nous ne les oublions nullement et que « Moto-Revue » a déjà publié tous les renseignements et réglages en sa possession sur les machines suivantes dans les numéros ci-après :

- Terrot et Motobécane de 1934 à 1939 : n° 1031 ;
- Harley et Indian des surplus : n° 1033 ;
- Moteurs JAP : n° 967 ;
- Moteurs Blackburne : n° 1067 ;
- Moterus MAG : n° 1064.

La R 35, dont la sortie date de 1937 environ, est à cadre de tôle emboutie, dont la rigidité a été encore accrue, et fourche télescopique. Cette 350 fait 14 CV à 5.200 t.-m.

La commande des vitesses se fait toujours par levier à rotule. La vitesse maximum oscille autour de 100-105 kmh.

Toutes ces machines, sans aucune prétention sportive, ont été conçues dans un but utilitaire. Ne nécessitant que très peu de soins, elles « font » de la route facilement et sans troubles.

### DISTRIBUTION

Jeu aux soupapes d'admission et d'échappement à froid pour tous modèles : 0,05 mm.

### ALLUMAGE

Avance maximum de 9,5 mm pour les R 2, R 20 et R 23 ; de 10 à 12 mm pour les R 4 et R 35.

Ecartement des vis platinées de 0,4 mm. Bougies recommandées : degré thermique 175 pour l'utilisation courante, plus froides pour l'utilisation intensive, avec écartement de 0,6 mm aux électrodes.

### PRESSION DES PNEUS

Tous types : 1 kg. 4 à l'avant ; 1 kg. 4 à l'arrière (ou 1 kg. 9 en duo).

### DEMULTIPLICATION PONT ARRIERE

- R 2 : 1/6,72.
- R 20 et R 23 : 1/4,18.
- R 4 : solo 1/5,1 ; side 1/5,63.
- R 35 : solo 1/5,63.

### GRAISSAGE

Moteur : 1 l. 5 (1,75 pour R 4 et R 35) : SAE 40 en été et SAE 20 en hiver.

Boîte de vitesses : mêmes huiles que pour le moteur.

Pont arrière : Mobiloil EPWI ou similaire.

Fourche : vidange tous les 15.000 kms. Remplissage par 150 cmc. de Mobiloil AF ou similaire.

## Carburateurs

Type de la machine	Type du carburateur		gicleur principal	gicleur d'aiguille	position de l'aiguille	buse ou boisseau	gicleur ralenti	réglage ralenti	gicleur auxiliaire
	ancien	nouveau							
R 2	AJ 1/20	BING 1/20/5	85	2,68	2	3	40	1 1/2	60
		SUM	75						
		AMAL 74/412 S	65		2	6/4	40		
R 20		AMAL M 74/428 S	65		2	4/4			
		BING (voir R 2)							
R 23	AJ 1/22	BING 1/22/4	90	2,68	1	3	40	1 1/2	
		AMAL M 74/435 S	80		2	4/4			
R 4	AJH 1	BING 1/24/13	105	2,70	2	5	40	1	
		SUM	70				35		60
R 35		SUM	65				30		55
		BING (voir R 4)							

**Q** Je me permets de vous écrire pour vous demander de bien vouloir me faire savoir quelle est la chasse qu'il faut donner à une moto accouplée à un sidecar. Est-elle celle de sa construction d'origine solo ou est-elle nulle. Veuillez par la même occasion me donner les cotes pour le montage d'un side (pincement et carrossage).

Mr RESCUE, à Sedan

**R** Lorsqu'on accouple un side à une machine, il peut être bon de diminuer de deux centimètres la chasse (qui est en général de l'ordre de 6 à 8 cm). Le pincement doit être de 30 à 40 mm et le carrossage de 10 à 12 mm. Autrefois on accordait une grande importance au pincement. De nos jours on tend à revenir sur cette opinion et à insister beaucoup plus sur une valeur correcte du carrossage.

**Q** Etant possesseur d'un Velocar équipé d'un moteur 2 temps 125 cc. 3 vitesses, et désireux d'en connaître à fond le mécanisme (détails des pièces, montage, fonctionnement, entretien, pannes, etc.), je viens vous demander où je pourrais me procurer un livre concernant ce moteur ?

Mr ALBAN, à Digne

**R** Nous vous recommandons le « Manuel du 2 Temps », ouvrage très complet et très documenté, qui répond exactement à ce que vous cherchez et qui est appelé à vous rendre d'appréciables services.

**Q** Je viens vous demander de vouloir bien me procurer tous renseignements sur ma motocyclette Peugeot « P 107 » 350 cmc. sur laquelle je ne possède aucune donnée technique. Avant d'être sinistré par fait de guerre, j'avais un petit opuscule bien pratique au point de vue réglages en général.

M. DORDON, à Gérardmer

**R** Distribution : AOA : 0 mm 5 - RFA : 13 mm - AOE : 17 mm 2 - RFE : 3 mm 3. Rapports de vitesses : 15,5 - 9,35 - 6,54.

Carburateur Gurtner type B 19 C. Gicleur 35. Volet 4. Avance allumage : 0 mm plein retard. 11 mm maximum.

(Avec carburateur Amac type 5/012, utiliser un gicleur n° 100).

**Q** Je profite de ma lettre pour vous demander quelques renseignements d'ordre technique. Je suis sur le point d'acheter une 500 Terrot RGST et je voudrais savoir :

1) Quel sera le kilométrage optimum à parcourir entre 2 vidanges.

2) L'utilisation d'un superlubrifiant est-il à conseiller si l'on se sert de cette machine pour des déplacements de 20 à 30 kms et pour le tourisme à deux.

3) Quelles sont pour cette 500 la puissance en CV et la vitesse maximum ?

Mr BEZIMONT, à Dôle

**R** Vidanges : machine rodée : au moins tous les 2.000 kms. - Machine neuve : la 1<sup>re</sup> après 500 kms ; la 2<sup>e</sup> après 1.500 kms, et par la suite vidanges normales.

4 CV type P.S. 47 pour laquelle je n'ai pu trouver la moindre indication.

Mr PETIT, à Béziers

**R** Voici les seules données dont nous disposons pour la P.S. 47.

Distribution :

AOA : 20° ou 2 mm 9

RFA : 50° ou 11 mm 7

AOE : 50° en 11 mm 7

RFE : 20° en 2 mm 9

Jeu aux soupapes (à froid) : échappement : 7/100 ; admission : 4/100.

Course : 78. Alésage : 76.

Pneus 26x3,50. Carburateur Gurtner M.20 B. Avance à l'allumage 2 mm 2.

**Q** Je désirerais savoir s'il est dans vos possibilités de m'envoyer les caractéristiques et calage du moteur de la Motobécane 500 culb. type Armée, ainsi que les détails la concernant.

Mr HILDOIN, à La Rochelle

**R** Distribution :

AOA : 45° ou 18,2 mm ; RFA : 70° ou 26,5 mm ; AOE : 80° ou 32,8 mm ; RFE : 27° ou 12,4 mm.

Carburateur Amac type 29/011. Gicleur 170/180.

Avance allumage : PMH plein retard. Autre réglage du carburateur : Amac type 6/014. Gicleur 130-140.

**Q** Permettez-moi de venir à mon tour vous demander quelques renseignements. Je viens d'acheter une 500 Norton type ES2 et la connaissance de ses divers réglages et caractéristiques me se-



**Q** J'ai l'honneur de demander à votre Service des Renseignements Techniques de vouloir bien me communiquer tous renseignements relatifs à une moto 350 Ariel culb. que je viens d'acheter aux Domaines.

Mr ORNAN, à Sète

**R** Ariel type 350 WNG. Moteur 72x85, 349 cmc. Taux de compression 1:6,5. Puissance : 15 CV à 4.800 t.-m. Allumage par magnéto. Poids 158 kgs. Vitesse maximum 110 kmh. Consommation 3 l. 5 aux 100 kms.

Distribution : AOA : 26° - RFA : 77° AOE : 70° - RFE : 33°

Rapports de vitesses : 15,3 - 10,1 - 7,3 5,7. Carburateur Amal type 76/014 (ou 15 TT 38). Gicleur 150 (ou 260). Aiguille 3 (ou 4). Volet 6/4 (ou 4).

Avance maximum : 12 mm.

**Q** Très vieux lecteur, je serais heureux de connaître les différences qui existent entre les Peugeot 175 cmc. P 109 - P 209 et les 250 P 108 - P 210. Quelles sont les puissances effectives de ces différents modèles ?

Mr JORDAN, à St-Nazaire

**R** La Maison Peugeot a sorti avant la guerre une foule de types de machines qui peuvent en réalité se ramener à quelques modèles ; les différences portent sur des petites modifications :

Puissance : 5 à 6 CV pour les 175 cmc. 8 à 9 CV pour les 250 lat.

Cette machine peut convenir à n'importe quel service. Cependant, nous vous signalons que ces grosses cylindrées n'acquiescent un bon rendement que sur des étapes de quelque importance, une fois que le moteur est bien chaud. A froid ces moteurs demandent à ne pas être surmenés et c'est précisément là que l'emploi d'un superlubrifiant s'impose.

Pour le tourisme à deux, la 500 cmc. est la cylindrée à recommander. La RGST est au point et vous donnera satisfaction.

Puissance au frein : 21 CV à 5.500 t.-m. Vitesse maximum : 130 kmh.

Régime normal de rotation : 4.800 t.-m.

**Q** Pourriez-vous me faire connaître les réglages de ma moto Alcyon type AL13. Ceux-ci me seraient bien utiles pour la mise au point du moteur.

Mr PLOUGET, à Arcachon

**R** N'ayant que fort peu de documentation sur ce modèle, nous vous communiquons les réglages en notre possession :

Alcyon AL 13 350 culb. :

AOA : 2 mm - RFA : 13 mm - AOE : 23 mm - RFE : 13 mm. Carburateur Amac. Gicleur 110-120.

Pleine avance allumage : 12 mm.

**Q** Je vous écris pour connaître les caractéristiques, réglages, consommation et vitesse de la Monet-Goyon

rait bien utile pour entreprendre sa révision générale.

Mr DORET, à Calais

**R** Norton ES2 - 500 cul. AOA : 25 à 30° - RFA : 43 à 48° AOE : 60 à 65° - RFE : 25 à 30° (voir repères).

Jeu aux soupapes (à froid) : Ech. : 5/100 ; Adm. : 1/100.

Taux de compression : 6,5.

Rapports : 13,76 - 8,3 - 5,61 - 4,64.

Carburateur Amal 76/022.

Gicleur 160. Aiguille 3° cran. Volet 6/4.

**Q** Etant possesseur d'une 175 cmc. Monet-Goyon moteur Villiers supersport boîte séparée. Pouvez-vous me fournir toutes les caractéristiques nécessaires à sa remise en état.

Mr MAURY, à Rueil

**R** Monet-Goyon, Moteur Villiers 172 cmc. : Taux de compression 6,93 à 1. Rapports de vitesses : 14,85 - 9,90 6,60. Carburateur Amac type 14/3. Gicleur 60 sans aiguille. Volet 5.

Avance allumage maximum 5 mm. Bougie n° 7 Champion ou correspondante. Moteur 15 dents. Roue AR 42 dents.

Si carburateur Gurtner : type R 17. Gicleur n° 27 sans aiguille. Volet II.

**Q** Pourriez-vous m'envoyer tous les renseignements et caractéristiques en votre possession concernant la 175 Motobécane.

M. Tanneur à Iss-sur-Tille

**R** Distribution : 22° ou 2 mm 7 ; RFA : 45° ou 6 mm 5 ; AOE : 60° ou 11 mm 7 ; RFE : 20° ou 2 mm 2.

Avance automatique 1 mm 8 tout retard ; 7 mm toute avance. Jeu des soupapes 0 mm 1 environ.

Carburateur Amac type 903/065 Y.

Calibreur 80. Gicleur marche 75, de ralenti : 32. Volet n° 6T. Cheminée n° 4.

### Calage distribution

	A.O.A.	R.F.A.	A.O.E.	R.F.E.
R 2	20° ou 2,5 mm	60° ou 13,5 mm	60° ou 13,5 mm	20° ou 2,5 mm
R 20	»	»	»	»
R 23	»	»	»	»
R 4	15° ou 2 mm	55° ou 14 mm	55° ou 14 mm	20° ou 2,5 mm
R 35	»	»	»	»

## Parlons lubrifiant

# CLASSIFICATION DES HUILES MOTEUR

## D'APRES LEUR NUMERO S.A.E.

LES constructeurs ont l'habitude de recommander pour leurs moteurs des huiles ayant des propriétés bien déterminées. Or, dans la plupart des cas, ils ne se soucient que d'une viscosité correcte pour le lubrifiant envisagé. Souvent aussi, ils se contentent de prescrire une certaine marque d'huile ; de cette façon on est assuré d'avoir toujours une huile de qualité constante, les constructeurs s'occupant peu des autres caractéristiques.

Mais la qualité d'une huile ne se limite pas à sa viscosité, bien que nombre d'usagers choisissent leur huile en se laissant guider par leurs préjugés ou la publicité de telle ou telle marque. Des huiles de qualité et de prix différents peuvent donner des résultats dissemblables. Aussi, ne faut-il pas s'étonner que ce que l'un trouve excellent, l'autre le considère comme inutilisable.

Le graissage d'un moteur à combustion interne, particulièrement en ce qui concerne les nouveaux modèles poussés qu'on fabrique actuellement, est une matière très complexe liée à de nombreux facteurs.

La qualité d'une huile minérale exerce une influence capitale sur son mode d'action en tant que lubrifiant. Or, le démarrage, l'accélération, la vitesse en pointe et en fin de compte la bonne conservation du moteur en dépendent en grande partie.

La puissance du moteur est essentiellement fonction de l'étanchéité du piston et des segments. Seule une étanchéité presque absolue de la chambre d'explosion permet un bon rendement. Plus grande est la viscosité de l'huile à la température de fonctionnement du moteur, meilleure sera l'étanchéité. Mais il importe pourtant de ne pas dépasser une certaine limite, car une grande viscosité engendre des frottements internes qui neutraliseraient le gain de puissance obtenu par ailleurs.

Les coefficients de viscosité que la pratique a révélés les plus intéressants sont ceux compris entre 4° et 20° Engler à 50° C.

Outre la viscosité les propriétés chimiques d'une huile sont elles aussi extrêmement importantes. Il ne faut pas que celle-ci encrasse les gorges dans lesquelles sont montés les segments ou colle ces derniers, le segment râcleur en particulier. Une huile de moteur doit être réfractaire à la résinification

et c'est à ce point de vue que les huiles présentent de grandes différences entre elles. Une mauvaise huile perd sa viscosité lorsqu'elle est portée à une température un peu élevée, elle se transforme en gomme ; la conséquence en est que le rendement du moteur se trouve sensiblement diminué. Une huile convenable par contre offre une meilleure résistance à la chaleur, assure un graissage général satisfaisant, empêche le frottement métal contre métal et rend l'usure insignifiante. De plus, étant donné sa stabilité chimique et thermique, elle s'abîme très peu. Tous ces points ont leur répercussion directe : économie de carburant, augmentation de la vitesse maximum, frais de réparation insignifiants, kilométrage accru.

Nous avons dit que les usines recommandent des huiles de viscosité bien déterminée. Une consommation d'huile minimum, associée au meilleur rendement, correspondent à un indice de viscosité donné ; c'est cet indice qui sera considéré comme la valeur idéale. La viscosité recommandée en général par les firmes pour le graissage de leurs moteurs, rappelons-le, varie de 4 à 20° Engler à 50° C.

Par contre, certains modèles réclament des huiles très fluides, d'autres très épaisses. Dans les débuts de l'automobile, on différenciait les diverses huiles par leur fluidité : légères, moyennes, demi-épaisses, épaisses, très épaisses. Mais la viscosité réelle de ces huiles n'était pas standardisée. Ainsi une huile de marque A, dite moyenne, n'avait pas du tout la même viscosité que l'huile correspondante de la marque B.

C'est à la Society of Engineers (en abrégé SAE) que revient le mérite d'avoir établi des normes bien définies et d'avoir apporté un peu d'ordre dans ce domaine. Pour cela on a affecté les nombres S.A.E. à des viscosités comprises entre certaines limites, de telle sorte qu'aux huiles de plusieurs marques, présentant la même viscosité, correspondent les mêmes nombres SAE. La base de mesure utilisée en Amérique à cet effet, était ce qu'on appelle les « secondes de Saybolt ». La valeur des nombres SAE est donc l'expression d'un chiffre compris entre un nombre minimum et un nombre maximum de secondes de Saybolt aux températures de 130° et 210° Fahrenheit. Si nous comparons ces valeurs en degrés En-

gler et en degrés centigrades, nous obtenons le tableau suivant :

N° SAE	Viscosité en ° Engler			
	54,4 C (130° F)		98,9° C (210° F)	
	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.
10	2,6° E	3,5° E	—	—
20	3,5° E	5,5° E	—	—
30	5,5° E	7,5° E	—	—
40	7,5° E	—	—	2,25° E
50	—	—	2,25° E	3,00° E
60	—	—	3,00° E	3,70° E
70	—	—	3,70° E	4,40° E

Pour simplifier encore la chose, nous avons calculé pour une sensibilité moyenne de l'huile à quelle viscosité Engler à 50° C correspondent en moyenne les nombres SAE. Du fait que la viscosité des huiles à 50° C est généralement connue, il est immédiatement possible de s'en faire une idée. Voici comment se présente ce tableau :

Nr. SAE-	Huile moteur d'une viscosité de	
10	3,5° E	à 50° C
20	6,5° E	à 50° C
30	7,5° E	à 50° C
40	10° E	à 50° C
50	12° E	à 50° C
60	16° E	à 50° C
70	20° E	à 50° C

Il ne faut pourtant pas oublier que les nombres SAE ne donnent en eux-mêmes aucune indication sur la provenance des huiles brutes ni les méthodes de raffinage. Le nombre SAE ne détermine que la fluidité d'une huile, fluidité qui est d'ailleurs tout à fait indépendante du comportement de cette huile sous l'effet de la chaleur, c'est-à-dire de son « épaissement » au froid ou de sa dilution à la chaleur. Deux huiles ayant le même nombre SAE peuvent donc, dans certaines conditions, accuser des indices de viscosité très différents.

Les huiles d'hiver doivent avoir une bonne « résistance » au froid, elles doivent donc présenter plusieurs qualités. Du fait que les nombres SAE courants ne donnent que la viscosité de base et ne fournissent aucun renseignements sur les qualités et propriétés d'une huile en elle-même, on a ajouté la lettre W pour la dénomination des huiles d'hiver particulièrement recommandées.

On se base pour cela sur l'expérience faite maintes fois et suivant laquelle la viscosité d'une huile d'hiver à basse température (par exemple à 18° C) ne doit pas être trop élevée si l'on veut pouvoir mettre en route le moteur.

## Sous le signe de la compétition

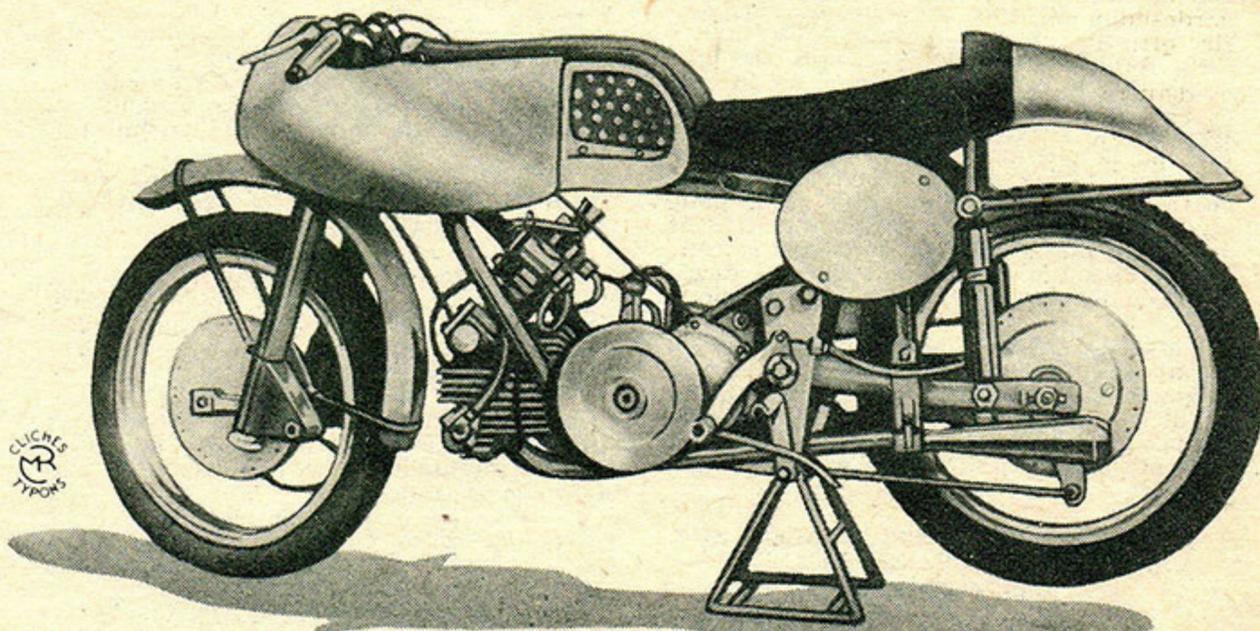
# LA 250 GUZZI 4 SOUPAPES

Récemment, la « Moto Guzzi » vient de procéder à des essais et mise au point des 250 officielles engagées dans le championnat du monde. Après les essais sur le circuit d'Ospedaletti à San Remo les deux nouvelles machines vinrent tourner à Monza. L'une conserve le moteur Gambalunghino bien connu, tandis que l'autre est équipée du nouveau moteur à 4 soupapes. Enfin une machine de l'an passé sert à comparer les performances et la maniabilité de la machine par rapport à l'ancien modèle. A titre de comparaison, en maintenant la machine à un régime de sécurité, et pendant les essais, les deux records de la piste furent battus. Notamment celui de Ruffo, établi lors du G.P. des Nations, fut abaissé, régulièrement, de plus de 3 secondes.

Les résultats sont assez satisfaisants. Les vibrations sont totalement éliminées. De longues séances ont porté sur diverses charges des amortisseurs hydrauliques et l'adjonction de ressorts supplémentaires à la suspension, ainsi que sur l'usure des pneus d'un dessin nouveau. Le diamètre de la jante est de 18 pouces au lieu des 21 de l'année passée.

Nous ne savons pas encore quel moteur sera choisi pour la première course du championnat d'Italie, mais comme le seul point où les deux machines diffèrent, réside dans le choix du moteur, nous allons décrire la partie cycle, commune.

Ce nouveau cadre est la réplique de celui de la bicylindre et présente une résistance considérable à la torsion par l'emploi d'un tube de gros diamètre allant de la direction à la selle. Ce tube est soudé à un autre, de même dimen-



La nouvelle 250 Guzzi a beaucoup emprunté, extérieurement, à la 500 de la saison passée. L'amortisseur à friction cher à la marque, est remplacé par un hydraulique.

sion, reliant la selle au moteur. Ces deux gros tubes forment réservoir d'huile, tandis que le réservoir d'essence est similaire à celui de la 500, mais moins large et un peu plus court : il se prolonge également devant la direction pour former la plaque porte-numéros.

La suspension arrière est également différente, et n'a plus le double triangle en tubes, mais une seule fourche, en gros

tubes, terminée par deux plaques pour fixer la roue. Les freins sont également nouveaux et de construction « moyeu-frein ». Leur diamètre a été augmenté.

Enfin les ingénieurs de la Moto Guzzi préparent un carénage partiel pour les circuits très rapides.

Cette dernière information ne surprendra personne, lorsque l'on se rappelle que Guzzi possède sa propre soufflerie.

# Communiqués OFFICIELS

## Comment la F.I.M. définit les motocycles

AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL  
ANNEXE B  
EDITION 1952 — MOTOCYCLES  
1. — Définition. — On entend par motocycle un véhicule propulsé par un moteur et ayant moins de quatre roues, dont chacune est normalement en contact avec le sol.

2. — Catégorie. — Les motocycles sont divisés en deux catégories comme suit :  
Catégorie A. Motocyclette : Véhicule à deux roues en ligne.  
Catégorie B. Motocycle : Véhicule à trois roues, sidecar ou cyclecar.

3. Chaque catégorie est divisée en classes, comme suit d'après la cylindrée du moteur :

Classe	CATEGORIE A	
	Cylindrée minimum au-dessus de cmc.	Cylindrée maximum cmc.
50		50
75	50	75
100	75	100

125	100	125
175	125	175
250	175	250
350	250	350
500	350	500
750	500	750
1000	750	1000
CATEGORIE B		
350	350	350
500	500	500
750	750	750
1200	1200	1200

4. — Spécifications. — Les spécifications suivantes s'appliquent à tous les véhicules des catégories indiquées plus haut et à tous les types de compétitions, à moins d'indications contraires.

Dans le cas particulier de certaines compétitions, il y aura lieu de se conformer en outre à d'autres spécifications que l'on trouvera soit dans une annexe appropriée du Code Sportif, soit dans le règlement particulier de telle compétition déterminée.

A. — SPECIFICATIONS APPLICABLES A TOUS LES MOTOCYCLES CATEGORIES A et B

1. — Tuyaux d'échappement. — La totalité des gaz d'échappement sera évacuée vers l'arrière par un (ou plusieurs) tuyaux d'échappement qui sera (ou seront) dépourvu de tout orifice latéral.

Ce tuyau (ou ces tuyaux) sera dirigé de façon à aboutir à l'arrière et parallèlement au plan vertical déterminé par le déplacement du véhicule sans qu'il puisse former avec le plan horizontal et au-dessus de celui-ci un angle de plus de 10°. L'extrémité de ce (s) tuyau (x) ne devra pas faire saillie au-delà d'une partie quelconque du véhicule ou du carénage, c'est-à-dire le garde-boue dans la plupart des cas.

Les gaz ne devront jamais être expulsés de telle sorte qu'ils soulèvent la poussière ou qu'ils constituent une gêne quelconque pour un conducteur venant derrière.

Toute disposition relative à l'expulsion d'huile inutilisée ou excédentaire devra tenir compte du fait que cette huile ne doit jamais être mélangée aux gaz d'échappement et que cette expulsion ne doit pas constituer une gêne quelconque pour un conducteur venant derrière.

Ces dispositions ne s'appliqueront pas aux motocyclettes destinées aux compétitions sur piste (speedway racing).

2. — *Garde-boue.* — Chaque roue en contact avec le sol devra être munie d'un garde-boue ou d'un élément de carrosserie offrant une protection identique à celle d'un garde-boue, excédant de part et d'autre la largeur du pneu de 10 mm et couvrant la roue avant sur au moins 100° et la roue arrière sur au moins 120° de la circonférence.

L'angle formé par une ligne tracée de l'extrémité arrière de chaque garde-boue au centre de la roue correspondante et une ligne horizontale passant par le centre de chacune des deux roues ne devra pas excéder 20° au-dessus de l'horizontale.

Tous les angles mentionnés ci-dessus seront mesurés quand le conducteur et le passager, s'il y a lieu, pesant chacun au moins 60 kgs, à leurs places respectives sur la moto ou à défaut quand le véhicule aura été chargé d'un poids de même importance.

#### B. SPECIFICATION APPLICABLES AUX MOTOCYCLETTES SEULEMENT

##### CATEGORIE A

1. — *Carénage.* — La liberté totale est laissée pour le carénage des motocyclettes tentant de battre ou d'établir un record.

En ce qui concerne les motocyclettes à deux roues avec ou sans sidecar participant aux compétitions autres que les tentatives de records, on admettra un

carénage de la partie avant dont la largeur n'excédera pas celle du guidon de plus de 10 centimètres (4 pouces).

La partie avant extrême ne pourra dépasser le plan vertical tangent au pneumatique de plus de 10 centimètres. Il devra être établi et s'arrêter assez tôt pour laisser les mouvements du pilote entièrement libres, tant en marche que pour la montée ou la descente du motocycle, qui devra pouvoir s'opérer facilement sans déplacer tout ou partie du carénage.

Les mêmes exigences s'appliquent à l'élément arrière de carénage, dont la pointe arrière extrême ne devra pas dépasser le plan perpendiculaire tangent au pneumatique de plus de 30 centimètres.

#### C. SPECIFICATIONS APPLICABLES AUX VEHICULES A 3 ROUES SEULEMENT

##### CATEGORIE B :

##### I. — SIDECARS

1. — *Définition.* — On appelle sidecar un ensemble s'adjoignant à une moto, composé d'un châssis latéral muni d'une roue et d'une carrosserie destinée à recevoir un passager.

2. — *Roue latérale.* — La roue latérale (de contact avec le sol) ne pourra pas être inférieure, ni en diamètre ni en section de pneumatique, à la plus petite des roues de la moto.

3. — *Voie.* — La voie du véhicule à l'arrêt, la moto étant verticale dans le cas d'un sidecar articulé, sera de 0,80 m. (31 1/2 pouces) au minimum.

4. — *Emplacement du passager.* — L'emplacement réservé au passager sera entièrement compris entre la roue du sidecar et la moto, celle-ci devant être munie de dispositifs de protection suffisants pour garantir le passager du sidecar de tout accident.

L'emplacement du passager consistera en une surface horizontale d'au moins 0,80 m. de long par 0,40 m. de large (31 1/2 pouces x 14 3/4 pouces) ainsi que de faces avant et arrière, d'une surface équivalente à celle d'un rectangle de 0,40 x 0,30 m. (15 3/4 x 12 pouces).

5. — Pour les tentatives de record et pour certaines courses (à condition que le règlement particulier le précise) le passager pourra être remplacé par un lest amovible de 60 kgs, ledit lest ne devant bien entendu jouer aucun rôle dans la construction de l'ensemble et être fixé à l'emplacement du passager.

Lorsque le véhicule sera ainsi chargé de lest, la place du passager devra répondre aux spécifications indiquées au paragraphe précédent, mais l'ouverture permettant au passager d'accéder à sa place pourra être obstruée au moyen d'un couvercle amovible.

##### II. — CYCLECARS

1. — *Définition.* — On appelle cyclecar tout véhicule à 3 roues autre qu'une moto avec sidecar.

2. — *Place (ou remplacement) du passager.* — Il devra y avoir au moins deux places, soit côte à côte, soit en tandem, soit décalées.

La largeur de chacune de ces places ne sera pas inférieure à 0,40 m. (15 3/4 pouces).

3. — *Voie.* — La largeur de la voie devra être d'au moins 0,80 m. (31 1/2 pouces).

4. — *Lest au lieu de passager.* — Les mêmes prescriptions mentionnées ci-dessus pour les sidecars relativement au remplacement du passager par du lest, sont applicables aux cyclecars.

5. — *Carénage.* — Toute liberté est laissée quant au carénage des cyclecars 3 roues.

## LE COUREUR DE LA SEMAINE

Cette semaine, c'est Léon Hug qui nous a confié ses souvenirs et projets de coureur motocycliste. Voici ce qu'il nous a déclaré.

La première machine que j'ai utilisée fut une BMW Renn-Sport qui était très robuste et très maniable, mais dont la vitesse n'est plus suffisante à l'heure actuelle.

J'ai monté également la Gilera de Paganini, mais la différence de conduite entre ces machines était telle que j'ai préféré ne pas insister. Maintenant j'ai une Grey-Flash dont je ne peux juger pour l'instant les qualités ou les défauts, car il n'y a pas assez longtemps que je l'ai et je ne m'en suis servi que trois fois.

J'ai débuté en 350 avec une Norton et maintenant je cours sur une Velocette KTT qui m'a permis de remporter de nombreuses victoires et le titre de Champion de France national dans la cylindrée.

Mes circuits préférés sont ceux avec de grands virages et assez rapides comme Moulins et Mulhouse.

Pour cette saison je ferais deux catégories : 350 et 500 cmc., en espérant plus de chance dans cette dernière.

En 350, je garde ma Velocette et en 500 j'hésite entre deux maisons dont j'attends les réponses.

Léon  
HUG



## DERNIERS ECHOS



## DU CIRCUIT DE PAU

Pau fut l'occasion pour les pilotes allemands de faire leurs rentrées sur scène. Le meilleur fut Thorn-Prikker, qui sur sa 250 Guzzi, se classa 3<sup>e</sup> dans sa catégorie.

× × ×

Klaeger courrait sur une 250 NSU de sa conception, avec double ACT commandé par chaîne. Des ennuis mécaniques devaient éliminer ce pilote.

× × ×

Un sol gras rendit la période d'entraînement délicate.

Murit et son passager Emo en furent les principales victimes. Ce dernier eut une sérieuse blessure à la main, ce qui l'empêcha de prendre le départ le lendemain.

× × ×

Murit, sans passager, fit appel à Pierre Michel. Celui-ci arriva le dimanche matin et ne put faire que deux tours d'entraînement. Mais cela ne le gêna pas outre mesure, car il se montra « à la hauteur » pendant toute la course.

× × ×

Bétemps pilotait une ancienne machine à Oliver. Une tige de frein arrière cassée au quatrième tour devait éliminer cet excellent sidecariste.

× × ×

Le passager d'Insermini n'était autre que Jenkinson, le célèbre « barbu » anglais.

× × ×

Contrairement à ce que nous avons écrit, le premier tour en 500 solo fut bouclé par Collot.

Parti en troisième position, il terminait le premier tour avec 200 m. d'avance.

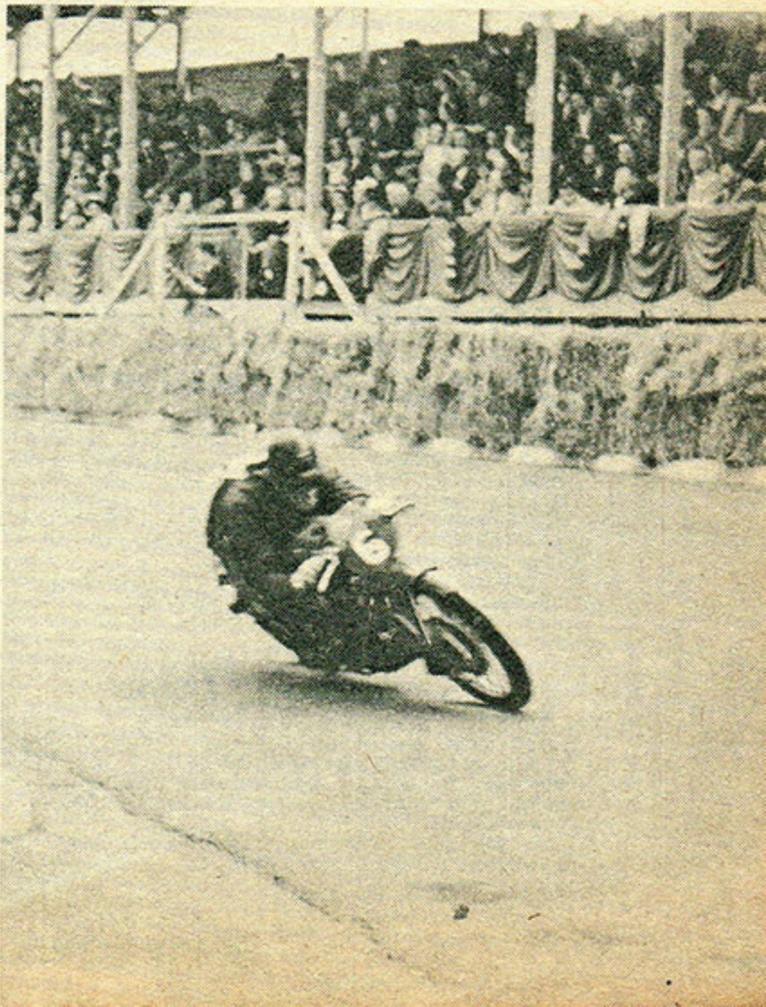
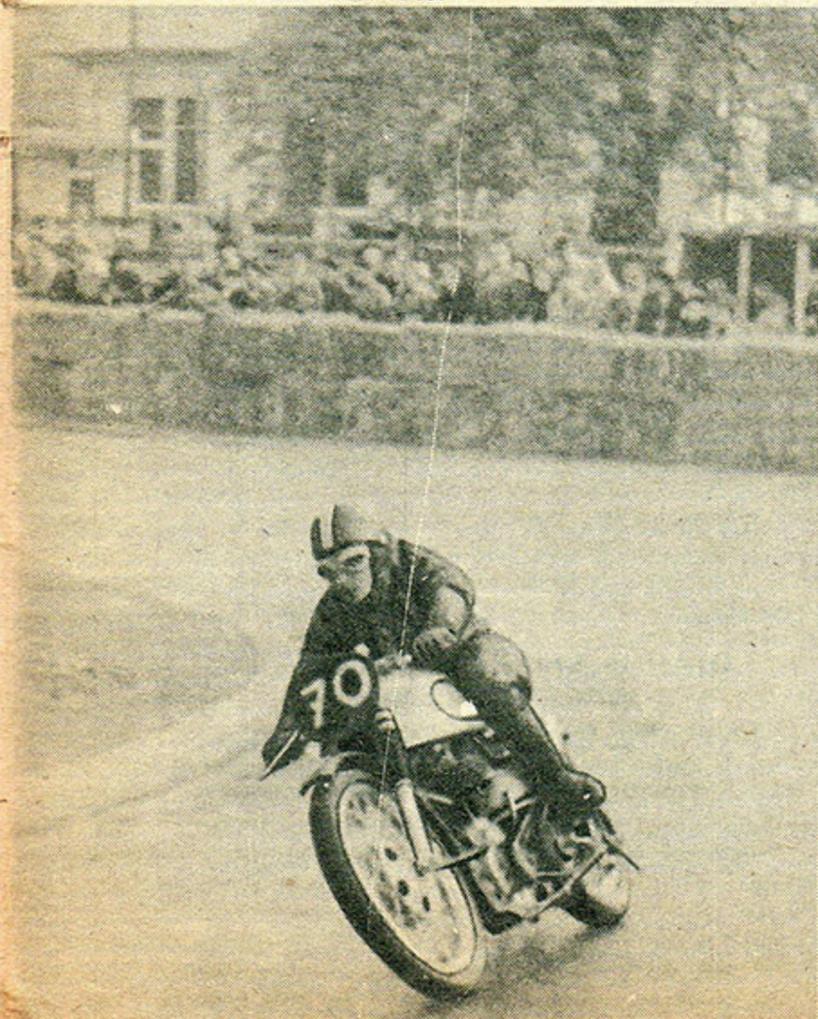
*En haut : Oliver et son passager Dobelli. Remarquez le pneu avant à pavés et le nouveau side Watsonian, plus haut et caréné différemment. A gauche : un passage du Suisse Albisser, second en 500 et à droite, une position caractéristique d'Anderson vainqueur en quart de litre.*

Mais au tour suivant, prenant un virage trop à la corde, il accrocha de son repose-pied la bordure du trottoir et ce fut la chute.

C'est dommage, car il semblait parti pour finir vainqueur.

× × ×

De nombreux pilotes français se virent refuser le départ. Ceci est regrettable, car Pau compte pour les Championnats de France, et logiquement tous nos coureurs (ils ne sont pas si nombreux) devraient pouvoir disputer leur chance.



## ANGLAIS, ITALIENS, BELGES ET FRANÇAIS LE 1<sup>er</sup> MAI A MONTLHERY

Montlhéry : nous avec les grandes traditions, et pour la première fois depuis la fin de la guerre, nous verrons une épreuve motocycliste, digne de la capitale.

Ce Prix du Président de la République, patronné par *l'Equipe* et avec le concours de *Moto-Revue* commencera dès 10 h. du matin.

175 et 250 nationaux tiendront le public en haleine pendant la matinée.

Puis à 14 heures, départ des 350 Internationaux. Ensuite ce sera au tour des sidecars et des 500 solos.

Le circuit retenu est celui de 3 kms 300 (virage aux deux ponts). Pour augmenter la difficulté, une chicane sera installée devant les tribunes.

En fin d'après-midi, une course sur 20 tours sera disputée sur le seul anneau de vitesse.

La moyenne promet d'être fantastique !

Parmi les engagés, retenons les noms d'Oliver, champion du monde sidecars 500, Pagani, champion d'Italie 500, Goffin, champion de Belgique 500, Pierre Monneret, champion de France 350, Jean Murit, champion de France sidecars 500, Behra, champion de France 500.

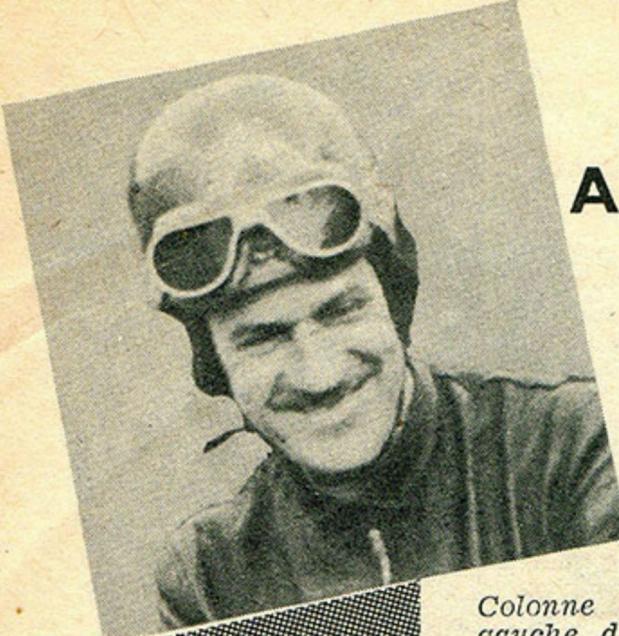
A ces pilotes s'ajouteront : Collot, Georges Monneret, Drion, Insermini, Planque, Faucheraux, etc..., et la participation de Graham, Anderson, Lorenzetti et Masuy est probable.

Enfin, plusieurs coureurs allemands ont été contactés en dernière minute.

De toutes façons, il y aura du grand sport le 1<sup>er</sup> mai à Montlhéry.

Des services spéciaux de cars sont prévus depuis Clichy, Barbès, République.

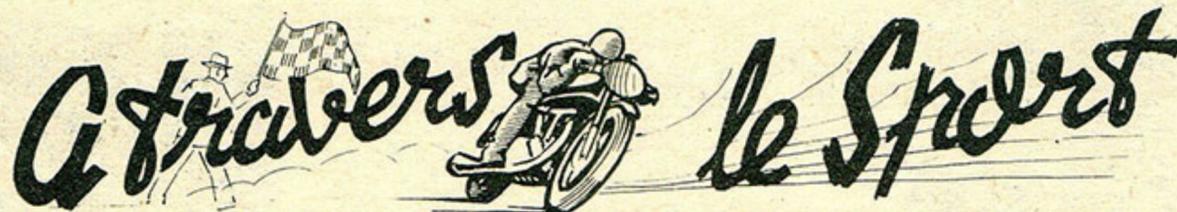
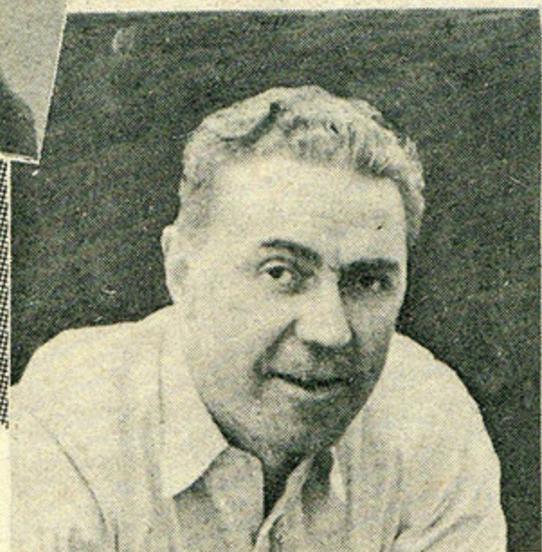
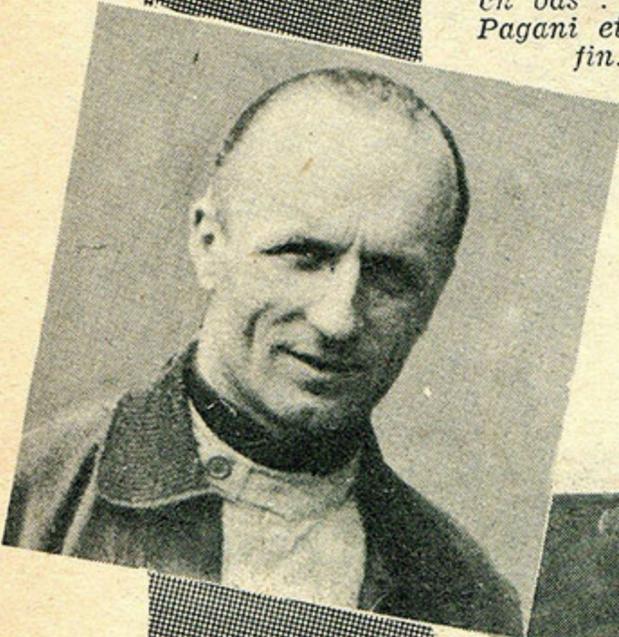
Les prix d'entrées sont les suivants :  
300, 500, 600, 1 000 et 1 200 fr. Militaires 150 fr.



Colonne de gauche, de haut en bas : Oliver Pagani et Goffin.



Colonne de droite, de haut en bas : G. Monneret, Murit et Collot.



### RESULTATS DU MOTO-CROSS D'ANGERS

Cette épreuve, organisée par le Club Motocycliste de la Sécurité Nationale, a vu les résultats suivants :

Catégorie 175 cmc. : 1. Chevallier (MC de Suce) ; 2. Rineau (AM Nantes) ; 3. Pavie (MC Angers) ; 4. Bossard (MC Cholet) ; 5. Marot (MC La Baule).

Catégorie 250 cmc. : 1. Molinari (Metz) ; 2. Adnet (RMC) ; 3. Charrier (Nantes) ; 4. Charberlot (Nantes) ; 5. Humbertjean (USI).

Catégorie 500 cmc. : 1. Prieur (AMS) ; 2. Charrier (MCC) ; 3. Hazianis (Nantes) ; 4. Molinari (Metz) ; 5. Blat (CMSN).

### MOTO-CROSS DE CHENOVE DIJON

Ce grand moto-cross qui réunissait les meilleurs spécialistes comme Brassine, Frantz et Verrecchia présentait un réel intérêt qui fut malheureusement affaibli par les trop nombreux accidents mécaniques infligés à Melioli, Brassine et Verrecchia.

En 500 cmc., Amédéo et Frantz se partagent la victoire, tandis que Bourgeois remporte la palme en 350 cmc.

### MOTO-CROSS DES MUREAUX

Les 600 mètres du circuit des Mureaux ont vu une foule évaluée à 8.000 spectateurs se presser pour voir évoluer les Scossa, Deghenet, Batisse et autres. Le premier cité remporta la victoire en 350 cmc., et en 500 cmc., le premier est Deghenet devant Desmoulin.

Voici les résultats :  
350 cmc. : 1. Scossa ; 2. Vinetty ; 3. Guerlach.  
500 cmc. : 1. Deghenet ; 2. Desmoulin ; 3. Batisse.

### MOTO-CROSS DE SAINTES

Le Moto-Club Saintongeais, qui organisait son premier moto-cross, obtint un réel succès. L'on a évalué à plus de 6.000 le nombre de spectateurs venus assister à cette belle réunion. 3 catégories étaient prévues au programme : d'abord les 250 qui virent la victoire de Moreau (Niort), puis les 350 et 500 où Godey triompha de peu de son grand rival de la journée, Verrecchia.

RESULTATS  
250 cmc. — 1<sup>re</sup> manche : 1. Moreau (Niort) ; 2. Géant (Niort) ; 3. Childenek (Niort).  
2<sup>e</sup> manche : 1. Moreau (Niort) ; 2. Millet (Niort) ; 3. Ribière (Niort).

3<sup>e</sup> manche : 1. Moreau (Niort) ; 2. Millet (Niort) ; 3. Géant (Niort).  
Classement général : 1. Moreau ; 2. Millet ; 3. Géant.

350 cmc. : 1<sup>re</sup> manche : 1. Matéo ; 2. Barat ; 3. Fossier.

2<sup>e</sup> manche : 1. Godey ; 2. Barat ; 3. Matéo.  
3<sup>e</sup> manche : 1. Godey ; 2. Matéo ; 3. Barat.  
Classement général : 1. Godey ; 2. Matéo ; 3. Barat.

500 cmc. : 1<sup>re</sup> manche : 1. Godey ; 2. Verrecchia ; 3. Pellan.

2<sup>e</sup> manche : 1. Verrecchia ; 2. Godey ; 3. Pellan.  
3<sup>e</sup> manche : 1. Godey ; 2. Verrecchia ; 3. Pellan.  
Classement général : 1. Godey ; 2. Verrecchia ; 3. Pellan.

### DIAGONALES DE FRANCE CYCLOMOTEUR

La première participation aux Diagonales de France Cyclomoteur a eu lieu les 13-14 avril 1952 sur le trajet Hendaye-Menton (N° 9, 910 kms). Le Diagonaliste a choisi la catégorie : Coupe de France de Régularité.

L'arrivée à Menton eut lieu le 14 vers 8 h. La Commission rappelle que les Diagonales sont mises en application du 13 avril au 14 septembre 1952.

LE 24<sup>e</sup> BOL D'OR ENTRE DANS SA PHASE ACTIVE D'ORGANISATION

La traditionnelle et populaire course de 24 heures qui se disputera, rappelons-le, les 7 et 8 juin prochain sur le classique circuit de la Forêt de Saint-Germain en Laye, en Seine-et-Oise, vient de recevoir de la Fédération l'homologation de son règlement. Les engagements sont donc ouverts et le nombre des concurrents étant limité à 55 coureurs, les intéressés sont admis à faire connaître le plus rapidement possible leur désir de participer à cette épreuve.

Précisons que le Bol d'Or 1952 compte aussi pour l'attribution des points pour le classement « National » et le classement « International » des Championnats de France de la FFM (motos toutes cylindrées et sidecars).

Règlements, inscriptions et renseignements à la direction de la course, M. E. Mauve, 29, bd Charles de Gaulle, à Colombes (Seine).

MOTO-CROSS DE SOISSONS

C'est le 27 avril qu'aura lieu sur le terrain de Beauregard le moto-cross organisé par l'UM de l'Aisne, 12, rue de la Herse, Laon (Aisne), qui réunira plusieurs grands coureurs internationaux et les coureurs de l'UM de l'Aisne, Lallier, Desbois, Crozat, etc...

Notons une initiative très heureuse à porter à l'actif de ce club, à savoir qu'en acquittant son droit d'entrée, chaque spectateur recevra le programme des courses.

LES COURSES DE LAUSANNE EN SUISSE, OUVERTES AUX COUREURS NATIONAUX FRANÇAIS

Le comité d'organisation des courses internationales de Lausanne (Suisse), épreuves qui auront lieu sur le Circuit de la Blécherette (2 kms) les 3 et 4 mai prochains, serait désireux de donner un caractère de courses franco-suisse aux épreuves des catégories 125 cmc., 250 cmc., 350 cmc. et sidecars. Tous les coureurs de ces catégories, licenciés nationaux de la Fédération Française, qui s'intéressent à ces courses suisses sont priés de s'inscrire de suite à l'Organisation Courses extra-nationales de Lausanne, Case Ville 2401, Lausanne I. Tous renseignements utiles et règlement de courses seront envoyés.

L'EPREUVE DE VITESSE DE CARCASSONNE EST ANNULEE

Pour des raisons indépendantes de sa volonté, le Moto-Club Carcassonnais fait connaître que son épreuve de vitesse (Circuit de Salvaza) inscrite au Calendrier National en date du 6 juillet est annulée.

Cette annulation est uniquement due au manque de coordination des Services Municipaux.

CIRCUIT DU JURA

Le MCJ organise le 25 mai une épreuve de régularité et tourisme dénommée « Circuit du Jura ». Le circuit empruntera le parcours suivant : départ de Lons-le-Saunier, Clairavaux, Morez, Saint-Claude, St-Julien, Lons-le-Saunier, Arbois, Dôle, St-Aubin, Chaumergy, Blettrains, Lons le Saunier. Soit un total de 400 kms.

Pour tous renseignements supplémentaires, s'adresser au MCJ, Café de la Perle, 26, rue Lafayette, Lons le Saunier.

ANNULATION DU CIRCUIT DE VITESSE DE MONTLUÇON

Le MC Montluçon avait retenu la date du 29 juin pour son circuit de vitesse. Mais la Foire Exposition locale devant avoir lieu sur une partie des quais inclus dans notre circuit, nous sommes trouvés dans l'obligation d'abandonner le 29 et demander à la FFM la possibilité de remplacer la première date par celle du 15 juin.

Accord nous fut donné à la condition que le MC Picard, le MC Mulhouse, le MC Berry, le MC Châtillonnais, l'AMC Grasse et l'UM de l'Ain nous donnent leur autorisation.

Seul le MC Châtillonnais nous donne son autorisation, nous offrant même de ses coureurs.

Les autres clubs n'ayant pas donné leur autorisation ou même n'ayant pas répondu, le MCM se voit donc dans l'obligation d'annuler à son grand regret son circuit cette année.

NOS PETITES ANNONCES

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

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

MOTOS A VENDRE

DKW 350 NZ ét. nf side Imp. DUPIN 34 al. Châlets, Pavillons sous Bois. 125 TERROT culb. 4 vit. ETPC état neuf 90000 partieu. ROLATO TRI. 67-62 (h. bur.). MOTOB. 100 3 v. 2 t. px 40 préf. dim. mat. 95 J. Jaurès Puteaux. 350 NSU culb. selec. parf. ét. vis. hres rep. dim. mat. Barbry 14 r. N. Charlet 15e. SIDE Terrot RGAS 9000 k. SOYER 12 r. St Dominique 7e. SIDE 750 R. Gillet état neuf 4 roues prix intér. 2 roues Harley compl. 400x18. MASIAS, St Marcel (Indre). JONGHI lux. ent. équip. ét. nf SEEOL (9-12h.) Mic.26-10 R. GILLET 1000 cc side g. t. imp. sus. ar. mot. nf 6 pns PILLET 76 r. Marcelle, Lilas. NEW-MAP 350 cul. eq. compl. bon état. FOURRIER 20 bis av. Lowendal, Paris, 15e. JAWA 350 ét. impecc. 5000 k. av. acces. LAURENT 134 av. de St-Ouen-18e. heures repas et sam. après-midi. Terrot 500 RGST side Simard gr. luxe parf. ét. Levoy 20 r. Eug. Variin-10e Klé. 86-35. GUILLET AMC 175 1950 5000 k. px 90. MELLIER 28 r. St Nicolas, Maison-Laffite. R. GILLET side 750 parf. ét. 130000. Lafaux 32 A. Verdier Montrouge soir après 19 h. DKW 500 SB. LOTTON 4 rue Cleyel, Paris 12e. BSA M20 side Précision p. ét. Tél. LEC. 51-16 (13-14 hres) SERVICE location vélomot. liquid. vélos MobyL. Solex, 402 lég. 38 b. ét. GOB. 92-86. SCOOTER Bernardet 250 nf 1300 kms s/s garan. SURBLET 1 quai St Michel TRE. 32-00 TRIUMPH 350 4 t. culb. selec. 4 vit. f. télé. Mécant. impecc. 150000. VICTOR 49 rue Espérance 13e. GOB. 75-61. DOLLAR 350. Wagnier Hôtel Gare Le Bourget vis. ap. m. DS MALTERRE 175 AMC mod. 51 parf. état tte eq. ts p. boue p.-bag. tabl. 125. MAURICE 34 av. P. Belwo Bobigny ap 18 h. ou r. v. Wag. 85-01

MOTOCONFORT 175 fourche tél. susp. ar. 1000 k. Mercier 135 r. Oberkampf Paris 11e. IND. 500 imp. 110 samedi 41 cours Marigny, Vincennes. DKW 350 télesco. équip. sac. mat. Peterof 9 r. Lauzin 19e. GUILLET 125 culb. bon état S'adresser M. Chevrier 65 bd de Belleville-20e. GN. RH. 500 culb. D4 side pns imp. Allonsius 4 sq. J. Cheret 20e sam. ap.m. dim. mat. (10) R. GILLET moto side 4 v. 1950 impecc. 4 pns nfs. Rous-selle 4 av. Richerand 10e. M. GOYON 500 c. bon état 65. Petitalot 11 r. Ernestine 18e. SUP. side Bufflier moto 500 culb. 4 v. sél. px int. à déb. 22 av. A. Briand Br y/Seine. SIDE R. Gillet tr. b. état. 6 rue Mangin Le Bourget. CAUSE maladie R. Gillet 500 cc rem à nf BERG. Vau.11-11 SCOOTER revisé 2 cv con-cierge 30 r. de la Mare 20e GUILLET 175 AMC bon état Audaire 22 r. G. aux Belles-10e. TERROT 125 culb. type E.P. f. tél. 2 sac. 85000. Kardon 2 sq. Léon Guillot, 15e. SCOOTER Bernardet 125 ét. neuf. SIMON 25 r. Brèche aux Loups 12e (samedi). V. 500 Zundapp av. side b. ét. Langlois 2 r. Lapeyrère 18e. ALCYON 175 AMC. AZEMA 22 av. Ropespierre, Vitry s/S. VELOSOLEX bon ét. Langlois 2 rue Lapeyrère Paris 18e. GN. RH. Junior 250 HT parf. ét. méc. prix int. CLERGET 12 r. Jean Bleuzen, Vanves. V'ESPA 1951 accessoires. Tél. AVRON 01-29. ARIEL 350 cul. b. ét. 120. JOUGLET 41 rue J. Soubiran Drancy (Seine). ARIEL 500 culb. VH 7000 k. Bazin 21 r. Gutenberg, 15e. ARIEL 350 culb. type armée. Marchais 21 r. Gutenberg, 15e. HARLEY 750 roues de 5-16 selle housse. MOM. 17-53. GNOME-RHONE 125 R4 gd luxe. LUDMANN 6 bd de la République Noisy-le-Sec. URG. Triumph 350 ét. nf susp. ar. Chauvignon 35 bd Valmy Colombes (sf dim. et lund)

BSA M20 500. Renais 57 rue Rochechouard Paris. PART. à part. Guillier 1950 état nf équipé 4 t. culb. 6500 k. DALLEE 26 r. Avron. MALTERRE 175 AMC nbx acc. 6000 k. 140. tél. Enghien 669. 500 TERROT avec side en rodage 300 kms excellent état. CANTE 7 r. Mademoiselle 15e. V. ou éch. Peugeot P114 rem. à nf bte 4 vit. Picard 175 cc pns nfs. Cabaret 21 rue Mala-koff, Asnières (apr. 18 h.). JAWA 350 11000 k. px 200000. Le Branchu 90 r. St Martin 4e. NSU 500 sél. cul. t. sad b. px imp. tél. j. et nuit Did. 28-77. ZUNDAPP 350 2 t. card. tous lj jrs 111 r. Faidherbe Drancy. TERROT 500 cul. side 1 pl.1/2 Précision repr. 175 Motobéc. Seulin 54 r. d'Hautpoul 19e. SIDE 750 René Gillet 1948 tél. RIC. 70-68 après 20 h. TANDEM Deryn ét. nf tout eq. Chasserot BEL. 11-53. 500 DKW suspension AR 2 cyl. état général neuf. RAIL-LET Roger 181 avenue Michel Bizot, Paris. 750 HARLEY DAVIS. bd luxe 500 Indian Scout très belle 500 BSA twin 1951. HURNI 38 r. Saussure 17e. MOTOB. 125 lat SOUS, 126 rue Amelot 11e t. l. soirs. 175 MALTERRE 1951 impecc. 3500 kms. DECOLLY Anj. 16-50 JAP 350 t. b. ét. bs pns 25000 Germain 64 r. Championnet18e. 750 R. GILLET avec tan-sad side Bernardet r. secars tr. propre, 140. PECAULT 25 pl. Vosges, Paris-3e ts jrs. MAGNAT-DEB. 500 culb. bon état sortie 48. BOUCHERIE 21 rue Montreuil, Paris. MOTOCONFORT 125 bon état px int. LEFEVRE 23 r. des Bruyères Les Lilas (Seine). MATCHLESS 350 culb. imp. selec. pied type civil. S'adr. Bobiot spéc. Matchless 233 bd A. Briand, Montreuil (S.). TERROT 125 ETD bon état px int. TRANCHANT 14 Jouye Rouve, Paris 20e. BSA 500 lat. tr. b. ét. m. eq. 15 r. Odéon 6e. DAN. 86-60. PEUGEOT 175 ét. neuf 4000 kms. MERIEL 3 r. Belidor 17e

175 PEUG. nve repr. + faib. Guichard 10 av. E. Zola 15e. JONGHI 100 eq. sél. 50., 19h. et sam. 59 r. Auber Vitry/S. PEUGEOT 135 350 culb. 1946 t. sad. b. ét. 90000. Inv.18-27 M. DEBON M4 125 culb. t. b. ét. Trillard 30 r. P. Leroux. FN 500 culb. av. sidecar bon état. Tél. TRE. 01-45. AUTOMOTO 500 5 cv étatde marche bas px ou échange cité machine à écrire à calculer. CADENET 37 r. Rigoles Paris-20e. Tél. MEN.82-39. BSA 350 B31 8500 k. chr. 51 vis H. T. 16 r. Bourg Tibourg Paris RIVA 4 r. Gambetta Garges Gonesse (SO). OSA 350 lat. 55. à déb. 18h 30 sam. dim. Witz 3 r. Corrèze. BMW 500 R5 b. ét. SARDET 2 r. Leneveux 14e, vis ap.18h. SIDE M. Goyon ét. nf 1ere main 4 cv culb. LS4 superlux pns ét. nf vis. t. l. j. s'adr. Legendre 120 r. des Bourguignons, Asnières. GRE. 52-14. JONGHI 350 cul. 4 vit. selec. fourche téles. prix intér. DI-MACAO 31 r. Alph. Karr Paris. TERROT 35 Olat. side Bernardet ex ét. 80. Ecr. pr r. vous Bonneau 75 r. Caulaincourt 18e. TERROT 350 nve side Carpio ens. ou sep. LIGNON 28 rue de Montreuil Bagnolet. ULTIMA 125 4 v. 75. DKW 350 NZ 150. Epave Gillet d'H. av. pap. 10 Ardie - JLO 2 v. 100 c. 32. Motob. 100 4 t. à roder 50 100 2 v. 25. Dollar 350 culb. 55. R. Gillet 100 4 v. tél. acc. 110. 83 av. A. France, Choisy (Seine). BMW R12 side Stoye impecc n acc. pns nfs. Chantier Bois CHABOT 15 r. de Tolbiac, Paris. Vis. 9 à 18 heures. GN.RH. 125 R4 9000 kms nbx acc. (batt.) 95000. Dan. 77-92. 350 MATCHLESS f. tél. sus. ar. 170000. 69 r. Dulong 17e. CAFE 3 r. V. Hugo Levallois. DOLLAR 250 culb. 45000. Martin 1 bis r. Cécile Mais. Alfort G. R. 125 R3 état de mar. équ. tan-sad compt. ROTH 7 imp. de la Photographie 5e. PEUG. P415 4 cv cul. sél. 4 v. imp. av. ou ss side Ség. 91-56 ap.18h. Gérard 68 r. Dutot15e. TRIUMPH 350 culb. 4 vit. sél. pied toute équip. px 125000. M. Beauvais 11 rue Emile Level Paris 17e. TERROT 350 nve 5000 kms sac. cuir tan-sad. COMPAIN 25 rue de l'Aude Paris-14e. SPLEND. FN M86A 600 cc f. tél. exc. ét. cause départ. Fourmond 3 pass. Dareau 14e. BSA 500 M20 imp. noir chrom. état neuf eq. 130. Russet 52 bd Sérurier Paris 19e.

SIDE Motosacoche 350 culb. bon état. Ecrire LAVILLE 52 rue de Saintonge Paris. Automoto cul. é. nf v. à 19h. et sam. Guimon 10 Coquillière. 650 TRIUMPH sortie juin 51 Legoff 97 r. Danton, Levallois samedi apr 12 h. (330.). MOTOB. 350 bon état 75000. Rapedgo 7 r. Oberkampf 11e. Zundapp KS600 12000 k. 220000 de 10 h. à 13 h. 22 r. Félicien David, Paris 16e. TERROT 500 sup. cul. impecc. samedi après midi, dimanche matin 74 rue Amelot. 125 PEUGEOT 55 D équipée bon état 70000. PILON 6 rue Goethe. Passy 52-08. M. GOYON 500 cul. sél. 4 vit. av ou ss side 2 pl. parf. état méc. dim. matin. LENEUTRE 16 rue Gaston Darboux 18e. V. motos et vélomot. scooter d'occasion crédit. VOLTAIRE MOTOS 132 bis bd Voltaire11e. SANOLEA 500 lat. av. sid. mot. gar. s/fac à rod. 130. urg. Le-clerc 92 r. Paris Boulogne s/S. TANDEM Deryn peu roulé. ALE. 50-80 poste 28-44. CYCLOM. Chaplaît imp. 48000 vis. sam. ou ap. 19h. Chauvier 53 Chardon Lagache 16e. SCOOTER Bernardet 250 3 vit. mod. luxe gar. état neuf 2000 kms acces. 160000. Abbé LE-BLANC, Achères (SO). Motobéc. 3 cv 3 v. ét. m. p. nf Mot. aux. 2 v. nf. Betton 65 fg du Temple, Paris. NORTON 16H t. sad eq. comp. impecc. 120000. Le Baron 22 r. Noailles, Versailles (S.O.). TERROT 350 culb. bon état 70000, sam dim. mat. Mazier 51 rue des Cascades 20e. 175 PEUG. tél. susp. ar. nve Davy 135 r. St Lue. Enghien NORTON 500 Inter. 30 entièrement origine état exceptionnel 200000. JANLIN B. P. 33, La Flèche (Sarthe). 650 TRIUMPH mod. 51 7500 k. imp. av. side. PIGEON 14 r. Alsace Lorraine Rouen (S.I.). 350 M. DEBON lat. ent. ref. nf 75000. FRANCES 33 r Rob. Lindet 15e ap. 19 h ou sam. 350 culb. Alcyon side Impérial COLLET, Dau. 27-01. TERROT 500 lat. sél. 4 vit. parf. ét. cause dép. 95000. Gallet, Tracy Le Mont (Oise). LAMBRETTA scooter 2500 k. état neuf. GEOFFROY, 19 Gde Rue, Sèvres (S.O.). 500 TERROT 48 sup. cul. 4 v. Vergne 1 rue Haxo Paris 20e. 500 TERROT cul. exc. ét. ent. eq. 95000. ROBERYE 10 r. du Plessis Champigny (Seine). MOTOB. 350 culb. f. tél. mot. nf s'adr. 106 Gde Rue à Sèvres (SO) tél. OBS. 08-43.

# Pierre Monginet

Agent exclusif France et Union Française  
moyeu suspendu Italien MANILI à frein central



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

SPECIALISTE MOTEURS A-M-C

MOTOCONFORT

Avec la PUBLICITE on gagne toujours des RECORDS  
Avec la QUALITE nous gagnons tous les jours la confiance de nombreux CONSOMMATEURS

Que vous ayez une GRANDE et à plus forte raison une PETITE CYLINDREE, nous sommes certains de mériter votre CONFIANCE par un essai en demandant à votre garagiste - pompiste et motociste



- 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.

Coffret de propagande de 6 cônes doses pour 30 litres d'essence. Franco 630 francs

**SOMAG - Colombes**

15, rue Thomas d'Orléans  
Colombes. CHA. 19-88 (li. gr.)

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°

Fournisseur exclusif des motards de la police

Importante et ancienne firme allemande  
spécialiste de

### LA POIGNEE D'EMBRAYAGE TOURNANTE DE SURETE

confierait sa représentation pour la France à  
une importante société connue et bien intro-  
duite dans l'industrie et le commerce de la moto  
et accessoires.

Intermédiaires s'abstenir.

Offres sous T.G. 21 678 Ann. Exp.

CARL GABLER GMBH, Munich I (Allemagne)

60 ANNEE

DEPREZ

CREDIT

187, rue A. Sylvestre  
COURBEVOIE

Tél. : DEF. 07-01 et 02

MOBYLETTES  
disponibles

MOTOBECANE

PEUGEOT

GNOME-RHONE

PUCH - SIDES

MAGNAT-DEBON

RENE GILLET

MONET-GOYON

ZUNDAPP

Réparations

Pièces détachées

MOTOBECANE  
TERROT - PEUGEOT

MONET-GOYON

GNOME-RHONE

GULLER

Ag. exclusif ULTIMA

125 cc (2 modèles) et 175 cc

Sidecar IMPERIAL

LIVRABLES DE SUITE

Toutes pièces détachées

Expédition dans

toute la France

Remise aux patentés

Joindre timbre pr réponse

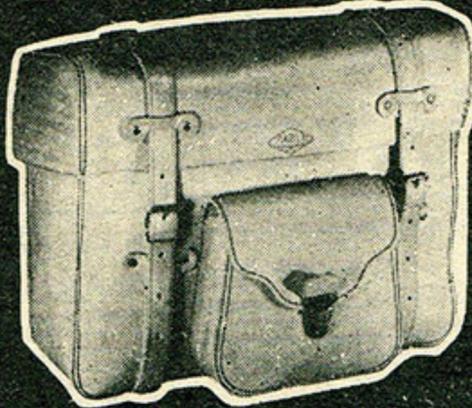
R. VOIVENEL

34, rue de Charonne

PARIS-11° - ROQ. 17-13

VENTE A CREDIT

## Un modèle SABLÉ



est conçu  
pour durer

★  
EN VENTE  
CHEZ  
TOUS BONS  
SPÉCIALISTES

VENTE EN GROS : 20 & 22, RUE DU PRÉ SAINT-GERVAIS - PANTIN - NORD 84-93

POUR VELOMOTEURS ET MOTOS...

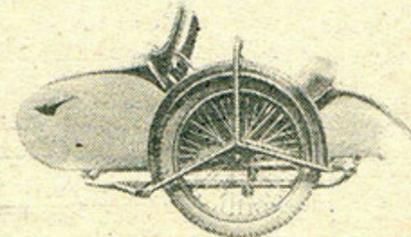
### LE SIDECAR LÉGER POINARD

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

AGENCE OFFICIELLE

## Peugeot

CYCLES - VELOMOTEURS  
MOTOCYCLETTES  
TRIMOTEURS  
PIECES DETACHEES  
ACCESSOIRES  
REPARATIONS

M. L. PÉLIER

10, Bd de la République, LA GARENNE-COLOMBES (Seine)  
10, Avenue de Saint-Ouen — PARIS — Tél. : MAR. 79-90

FUTURS MOTARDS, confiez votre apprentissage  
A DE VRAIS MOTOCYCLISTES !...

Seul RAPID'PERMIS, l'Ecole des Sportifs

66 bis, RUE DES PYRENEES - PARIS-20°

Métro Maraichers — Tél. : MEN. 20-20 — Autobus 26

Vous apprendra à bien conduire votre moto

Les leçons sont données par M. ROBIN, coureur de

moto-cross.

COURS DE MECANIQUE

FN 350 lat. b. ét. 60000. RE-NE 42 r. Championnet 18°.

**MATCHLESS** 350 culb. sélect. 4 v. état neuf. CHANTIER Ecoles, St Florentin (Yonne)

G. R. 350 lat. 75000 vis. dim. 47 r. Maurice Bernard Drancy

**MOBYLETTE** 51 état neuf visible 136 r. Glacière 14°.

**TERROT** 500 cul. RGST f. tél. sé. sus. ar. 10000 k. Simar Mai 46-46 ap 19h. sf s. etd.

**VENDS** Guiller 125 AMC nve 140. Ech. ctre voit. ALFRED 5 av. Printemps, Bezons.

**TANDEM** Dery t. b. ét. C.V. 75000 DESTIBATS 17 rue Michelet, Savigny sur Orge.

**TERROT 350**, 70000. BEAUSIRE, POM. 05-63.

R. ENF. 350 cul. f. paral. mot. et pns impec. px in. MILLOT 66 r. Briançon, Paris 15°.

**PEUG.** 125, 51 parf. ét. f. tl. 115. Catteau Anj. 18-40 P. 313

**DERNY** tandem état neuf fourche télescopique 2800 kms DELIGNE 96 rue de l'Isle, Saint-Quentin (Aisne).

**TRIUMPH** 350 f. tél. pns nfs équip. 100000. Vis. samedi, CAFE 32 rue Chapelle 18°.

500 M. GOYON lat. exc. état 90000, CLERC 15 rue Gallieni, Palaiseau (S.O.).

**TERROT 500** RGST 51 1700 k tan-sad 200. ALLEGRIER chez BONNO 33 bd Pasteur 15°.

**TERROT** 125 impec. équipée GRATIAS 19 rue des Trois Noyers, Gagny (SO).

**TERROT** 350 lat. b. ét. vds ou éch. c. 125, Lon. 28-03.

**DEPOT VENTE OCCASIONS** 100 Terrot bon état bas prix 800 Gnome AX2 bien équipée 100 MR bon état bas prix 500 BSA Sylver Star culb. 350 Terrot f. tél. cmc neuve sidecar 500 bas prix, remorque, convient pr camping.

**UNIVERS - MOTO**  
14 rue de Nancy, Paris, 10°  
Tél. NORD. 42-48.

**MOTOCONFORT** 175 bon état avec acc. GUIMINEL 78 bd J Jaurès, Clichy, Ség. 13-62.

**COURSE** 175 ital. mécan. imp. urgent. MOTO-RECORD 151 rue Marcadet. MON. 24-40.

250 cc **PUCH** 1952 neuve 3000 kms, 14 r. Meslay Arc 59-93

**PRECISION** tour. spt ét. neuf rem. Fulgur pièces Zundapp KS 500. SCHMIDER 24 rue Cressonnières, Sannois (SO).

**AKIEL** 500 RH 1945, 175000 Roland 79 av. des Ternes-17°

**NORTON** 500 Int. cyl. cul. alu Rudge spécial 500. PATURAL 23 bis passage du Poteau 18°

**BMW R73** 750 culb 4° surmult. susp. AR ét. neuf fr. 260. av. équip. DEVUYST WAG. 81-97

**DKW** 350 NZ roulé 8000 kms Ricard 84 av. Secrétan 19°.

FN 350 lat. M70 ent. révisée 60000 HERBELIN 6 r. Bertie Albrecht Bagnaux (sam. dim.)

**HARLEY** 750 bleue et chrom. cse opération 180. Ecriture PECQUERIAUX 40 bd République Billancourt (Seine).

**BERNARDET** neuf 34 bis quai de Boulogne, Boulogne (Seine)

**INDIAN** 540 culb. et side état neuf. CODRON, 233, bd A. Briand Montreuil sous Bois.

500 **AJS** modèle 51 sus. AR f. tél. type 18 S, 7000 k. Delaunay 62 r. Rochechouart 9°.

**DOLLAR** 500 culb. ét. méc. parf. eq. av. ou ss side Bernard. px int. Delin 102 av. Villeneuve St Georges Choisy-Roi

**BENELLI** 500 lat. parf. état 140000. Della Puppa 14 rue St-Lazare (mag. aliment.).

Peugeot 125 4 v sél. état parfait BAULL 14 rue Saint-Severin, Paris. ODE. 73-60.

**PEUGEOT** 150 f. tél. sé. 4 vit. ent. équip. 19 r. Hermel

350 **JAWA** 190 100 Terrot 40 CARDON, AVR. 05-15.

**ZUNDAPP** KS 600 av. s. Bern. 195. sup. VIEL PER. 28-58.

750 **R. GIL.** side Ber. imp. 145. rep. 125 à 175. Chartier 27 av. P. Déroulée, Vincennes ap. 18 h. dim.

**ARIEL** 600 cul. 4 vit. sé. b. état t. l. j. 13 à 19 h. 26 ch. l'Etang St-Mandé. Johnston.

**M. GOYON** 350 b. ét side Simard c. nf vis. sam. dim.

**WAIRY** 74 rue de Verdun, Bagnaux (groupe B).

**DOLLAR** 500 culb. side mot. Chaise, pneus neufs 135. RICORDO 1 pge Jeu Boules 15°

**SIDECAR** Simard spécial 250 le dimanche et lundi. Corrado 54 av. A. Briand, Antony.

**MONET-GOY.** 100 51 3 v. sl. 55000. ANDRE 68 r. Dulong

**SIDE** Zundapp KS750 pf état 155000. ANDRE 68 r. Dulong

250 **JAWA** ét. gén. pf. pns nfs 40 av. Pte d'Asnières-17°

**BSA** 1951 250 lat. av. side ét. nf 6000 k. px 210. Schlaflé, 29 r. Marsoulan 12°.

**SIDE** Humblot impec. 30000 GIRE 31 r. Perceval, 14°

**PART.** vend Terrot 750 side 2 pl. bon état. Guiller 145, rue de l'Université, Paris 7°

**Motosacoche** 500 culb. 4 v. sé. r. à bro 1er m. pn. nfs 61 r. P.V. Cout. Malakoff ap. 19h.

**VESPA** 0 km. px taxe ou Bernardet 250 4000 k. Men. 06-83

**SOYER** 350 culb. mot. Jap Renard 5 r. Dampierre Paris

**BSA** 500 culb. parfait état compt. tand. sac. tr. nombr. acc. Remorque équip. 150000. Allouche 5 pas. St Paul 4°

**NSU** 250 culb. tr. bon ét. av. eq. Guillemard 149 quai du Dr Dervaux, Asnières (Seine).

**TAND.** mot. Hemy 800 k. px int. Sigal 37 r. des Archives

**JAWA** 250 cc urg. px 155. Berjot 36 av. Pierre Grenier escalier 45, Boulogne (Seine).

**TERROT** 500 dern. mod. ex. ét. tél. Poulnar Wag 89-90 hr. bur.

175 **Motoconf.** side articulé Vannod grde pers. ou 2 enf état neuf 51. Lartigue 17 rue Barbet de Jouy, Paris-7°.

**TERROT** 3, 4, 5 cv lat. et cul. Peugeot 3 et 4 cv culbuteurs. Motobécane 4 rt. 5 cv culbut Condor 600, Triumph 500 lat. Gnome-Rhône 250, 750, 800. Indian 5 cv 2 cyl. AJS 350 épaves, cadres avec papiers, Terrot, Gnome, R Gillet, Monnet, moteurs divers, roues sides, châssis, carrosseries, etc.

**FAURIE** 8 av. de St-Ouen-18°

**TAND. DERNY** P. 75000 parf. ét. tout équipé. ITA. 02-58.

**CUSHAM** scooter 3 cv ex. ét. mot. neuf. Ecriture RICHARD, 18 rue Duvernet, 14°.

**Tandem** mot. Vap ét. nf. Jacques 31 r. Gambetta Pontoise

**HARLEY** 750 selle biplace, pare-brise pns nfs 155. Fortin 35 av. du Midi St-Maur

**SCOOTER** speed dern mod. acc. état neuf vis. dim. 100. LAFLEUR 65 r. Dormoy, Fontenay aux Roses (Seine).

**MR** 125 4 v. sé. fourche tél. klax. compt. impec. 5000 kms. px 100. samedi. SEIMBILLE, 91 avenue P. Grenier, Boulogne Billancourt.

**BMW R75** av. side 750 c. nve 109 J. Jaurès, Puteaux. Lon. 04-99 'sauf dim et lundi.

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

**ACH.** 250 BSA C11 SL écr. Sibinski 14 pas. Deschamps-20°.

**SCOUTS** achètent vélo. 100 125 état marche bas prix. BONNAURE 37 r. Gal Foy 3°

**ACH.** moteur 350 FN. ANDRE 4 r. du Marché, Antony (S.)

**ACH.** side 1 pl. 1/2 belle susp. Bardary, Launois (Ardennes).

**ACH.** BSA C11 SL ou B31 Boidin, 17 r. Soldatier Alfortville

**VOITURES A VENDRE**

**CAUSE** dép. partic. vd Singer décap. 9 cv type Le Mans 250000. ALE. 11-11.

4 cv **ROSENGART** 4 pl. 1939 pet. voit. et reprise motos. HURNI 38 r. Saussure 17°.

**ROSENGART** 4 cv 38 décap. 4 pl. tte beauté, accepte repr. vélo. récent. ARC. 59-93.

**ROVIN** 500 Jap av. side bon état. POCHETAT 8 rue Enguehard, Bagnaux (Seine)

**DIVERS**

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

V. moteur **DKW** 350 NZ. Lucas 24 bis r. de Paris, Meudon.

**ACCES.** Motob. selle Mèrat t.-sad rep. pds, p bag. rallge p. brise, tablier, et nf. Maignan 4 bis r. St Sauveur 2°

**EMPLOIS**

**DEMANDE** ouvrier spécialisé réparation moto, 14 rue Danton, Levallois-Perret.

**DEM.** bon mécan. moto. Bonnet 28 r. E. Renan Issy les Mx

**FONDS DE COMMERCE**

Bail à céd. local empl. uniq. répa. vente vélo moto. NOREL 29 Porte de Choisy 13°

## TUYAUX D'ÉCHAPPEMENT SILENCIEUX MOTOS CHROMÉS

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

**Marc MARTIN**

8, Rue des Plâtrières - PARIS-20°

Pour renseignements prière joindre timbres.

## DRESCHMOTOR Motos DRESCH D.F.R.

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

VOUS AUREZ LA

# Certitude

d'économiser  
temps et argent

en trouvant à tout moment  
tous ACCESSOIRES et EQUIPEMENTS  
aux **PRIX LES PLUS BAS** chez les  
SEULS SPECIALISTES DEPUIS 20 ANS

## REVIL ETS

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

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

**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, embiellages, cylindres, etc...

## Magenta-Motos

9, Boulevard Magenta - PARIS-10°  
Tél. : NORD 11-60 M° République

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

LIVRAISON IMMEDIATE  
DE TOUS MODELES

Rémi DANVIGNES

46, RUE TURBIGO, 46 — PARIS

Métro : Arts-et-Métiers

# MOTOBÉCANE



Station « MOBYLETTE »  
REPARATIONS

STOCK COMPLET

PIECES DETACHEES et ACCESSOIRES

CREDIT — ECHANGE

## MISTRAL MOTOS

LA MEILLEURE POMPE POUR MOTOS  
TOUT EN LAITON CHROME POLI  
AVEC POIGNEE AMOVIBLE ET ETRIER PLIANT

Montée en série sur les grosses motos

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

### CHROME-CUIR.

38 r. du Château-d'Eau

PARIS-10<sup>e</sup>

NOR. 08-09

T O U S

vêtements

de cuir :

MOTO

AUTOMOBILE

SPORT

VILLE

Exigez la

marque

CHROME-

CUIR

CATALOGUE

GRATUIT

SUR DEMANDE



## Scooters BERNARDET

125 et 250 cmc.

payables en 9 mensualités

PRESENTATION

et

ESSAI

tous les jours

### G.S.M.

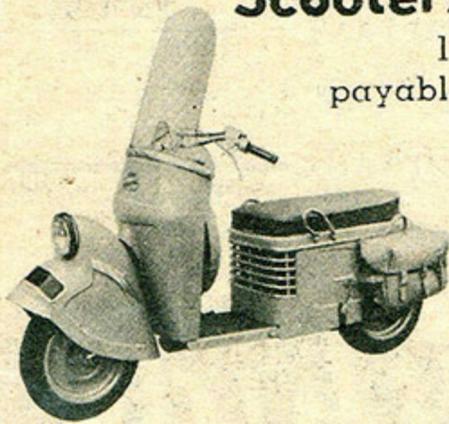
Distributeur officiel

8, rue des Ecoles - PARIS-5<sup>e</sup> — ODE. 62-98

ATELIERS-REPARATIONS et pièces détachées

12, rue St-Séverin

ODE. 50-91



## PARIS-NORD MOTOS

Agences :

GNOME-RHONE - B.S.A. - 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

Atelier et Magasin :

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

ORNano 34-08

## MOTO-RECORD

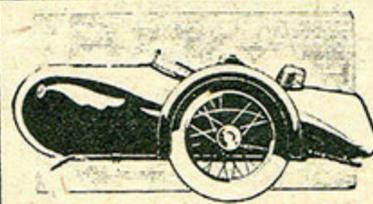
G. BONNARDEL - J. MURIT

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



## SIDE-CAR PRÉCISION

39 bis, Rue Martre  
CLICHY (Seine)

## DYNAMIC-SPORT

MOTOBÉCANE :

125 lat. - 125 et 175 culb.

la Mobylette et le Scooter

TERROT

125 culb. et le Scooter

MONET-GOYON :

125 et 200 cc. Shooting-Star

JONGHI :

125 cmc. à 113.000 fr.

GUILLER : (moteur AMC)

125 et 175 cmc. Tourisme

125 et 175 cmc. SPORT 52

Scooter 125 cmc. 4 tps culb.

REPRISES — CREDIT

1/3 cptant et 6 ou 9 mois

6, rue Saint-Augustin

RIC. 75-28 — Métro Bourse

## COMPAGNIE PARISIENNE DE CREDIT IMMOBILIER ET COMMERCIAL

Ouverture de Crédit pour Maison, Apparte-  
ment, Ferme, Fonds de Commerce, Matériel,  
Auto, MOTO...

Quels que soient vos projets, votre intérêt est  
de nous consulter sans attendre davantage

RENSEIGNEMENTS GRATUITS  
ET CONFIDENTIELS

Ecrivez : C.P.C.I.C.

11, rue de Provence, PARIS-9<sup>e</sup> (Serv. P. N° 1)

(METRO RICHELIEU-DROUOT - LE PELETIER)

Joindre 1 enveloppe à votre adresse et 2 timbres

## Assurez-vous

AU SERVICE

DES ASSURANCES

12, rue de Cléry. PARIS-2<sup>e</sup>



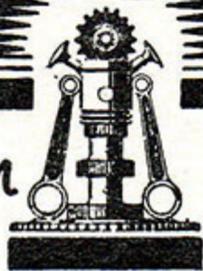
Clinique des  
cadres. Réservoirs et Roues  
tél. PER. 20-68

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

# 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 fr. - Franco 535 fr.

#### L'ART DE CONDUIRE

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

#### L'ART D'ACHETER

#### UNE VOITURE D'OCCASION

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

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

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

#### LA 4 CV RENAULT

Technique - Pratique - Entretien  
Réglage - Réparation

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

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

### TABLEAUX MURAUX

Planches murales 65 x 100

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

#### LIGHT 125

1.000 francs

#### PEUGEOT P. 55

450 francs

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

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

500 francs

#### TERROT 500 RGST

500 francs

#### Le Moteur VELOSOLEX

350 francs

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

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

#### Bloc-Moteur YDRAL 125

450 francs

#### 4 CV RENAULT

300 francs

Nous ne faisons aucun envoi  
contre remboursement.

C.C.P. : MOTO-REVUE

297-37 PARIS

### NOTICES D'ENTRETIEN

#### NOTICE D'ENTRETIEN TERROT et MAGNAT-DEBON

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

#### NOTICE D'ENTRETIEN MOBYLETTE

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

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

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

#### NOTICE D'ENTRETIEN DES PEUGEOT

P 55 - 56 - 155 - 156 et 176

Un très beau volume de 104 pages très documenté et largement illustré, sous couverture cartonnée.  
Prix 475 fr. - Franco 520 fr.

### DIVERS

#### LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE

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

#### UNE BELLE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION

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

Graissage parfait

Clients satisfaits...



avec la  
**SOLEXINE**  
le Carburant  
des Moteurs  
2 Temps  
créé par  
**Solex**

- ★ Qualité constante
- ★ Pas d'encrassements
- ★ Pas de calamine
- ★ Utilisée par 200.000 VeloSoleX et la plupart des 2 temps

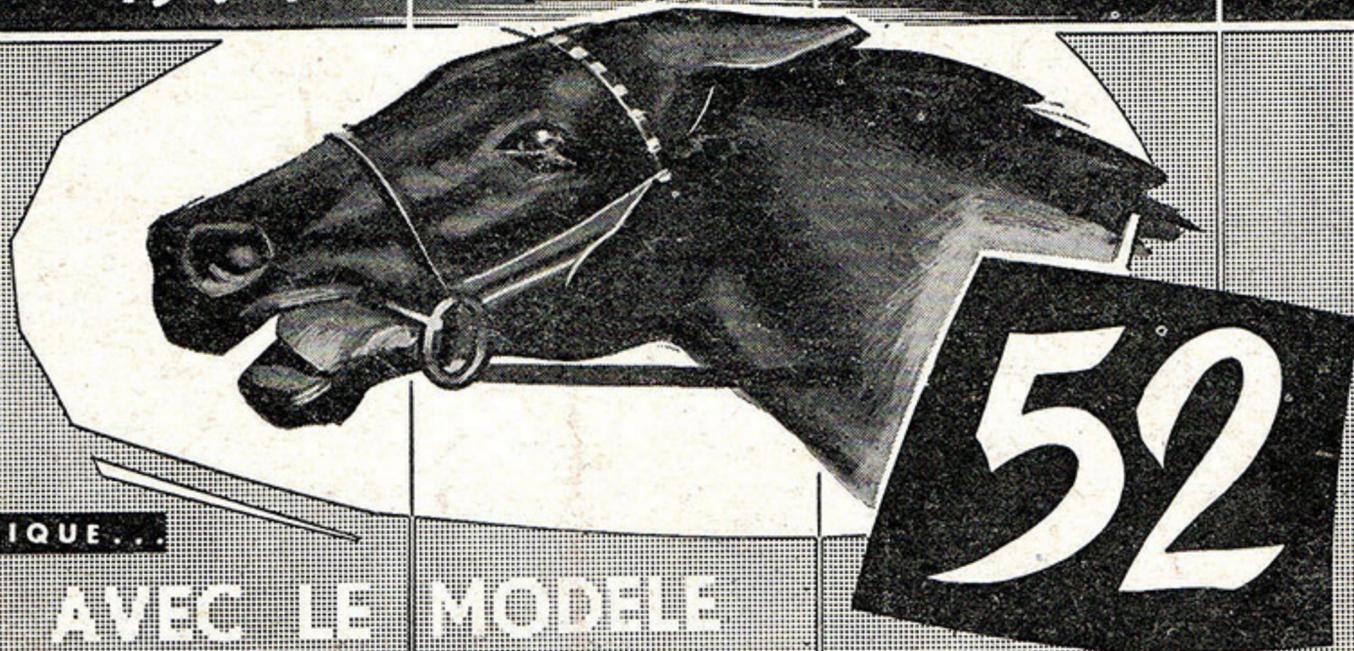
Et la Solexine se trouve partout.

Dans les Postes Energic-Energol et les 300 Stations-Service VéloSoleX.  
Demandez-en la liste à VeloSoleX, Courbevoie (Seine).

Toujours <sup>1<sup>ER</sup></sup> Le Poulain

PUR-SANG DES MOTEURS AUXILIAIRES

1955      1954      1953      1952      1951



AUGMENTE  
SON  
AVANCE

SUR LA TECHNIQUE...

AVEC LE MODELE

Le Seul

A CHAÎNE UNIQUE  
AVEC 3 VITESSES  
ET UN EMBRAYAGE