

# Moto revue

40<sup>e</sup> ANNEE. — 31 MAI 1952. — N° 1.087

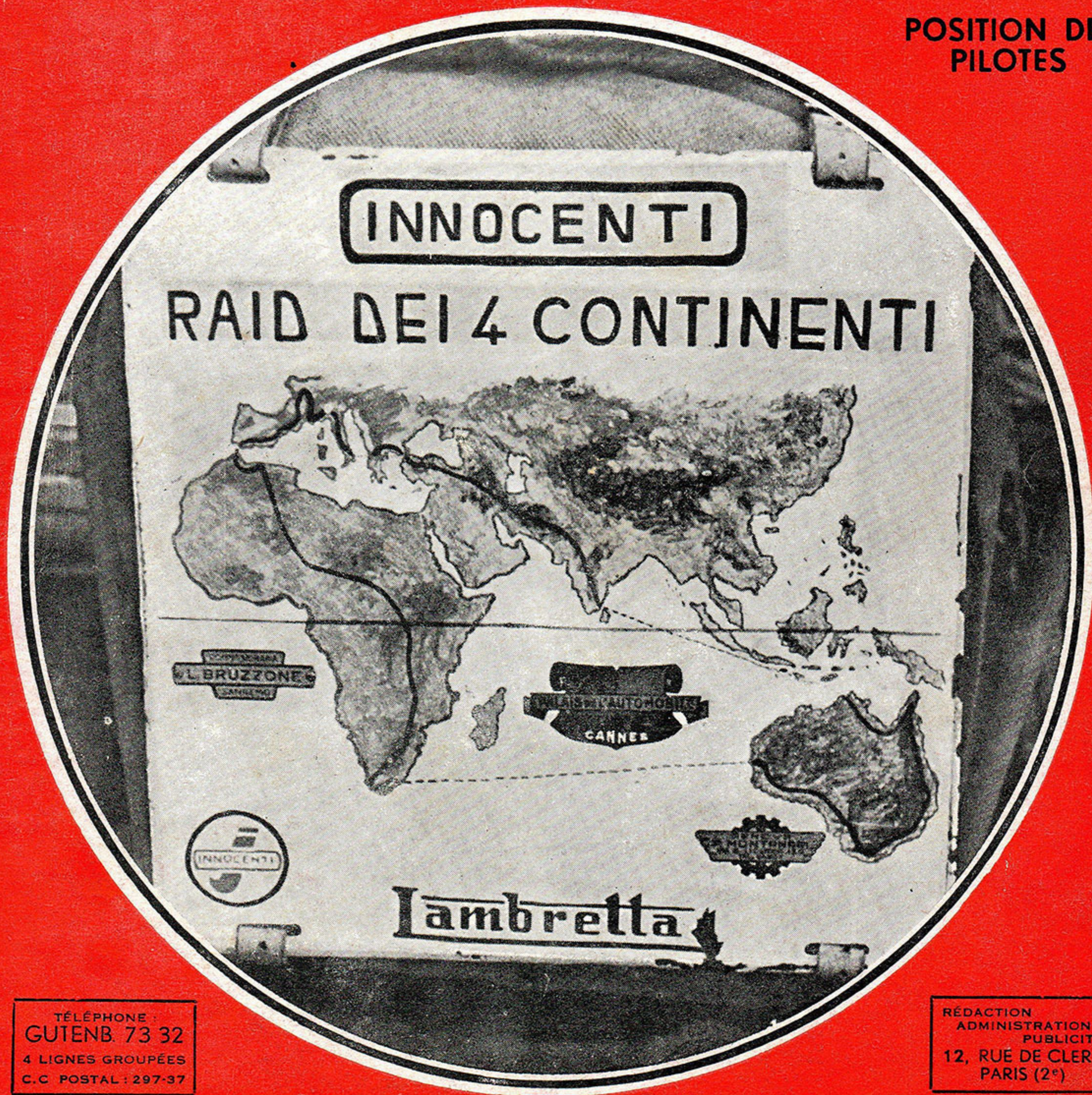
HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

30 frs

POSITION DES  
PILOTES



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

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

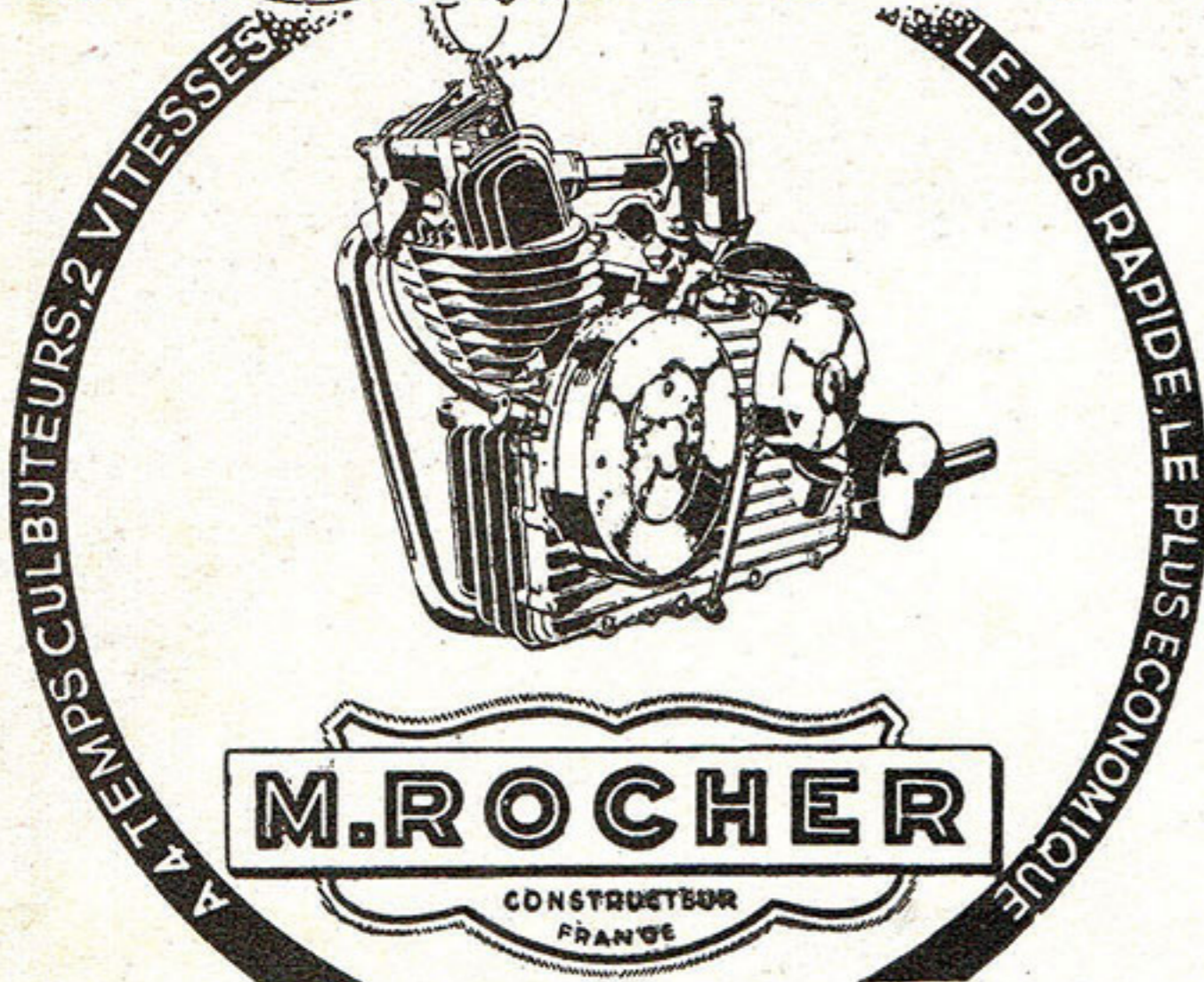
90.000 kms en scooter à travers le monde entier. Tel est le but  
de MM. Mari et Vacchi.



LICENCE  
DUCATI

48 cm<sup>3</sup>

# Micciolo



## M. ROCHER

CONSTRUCTEUR  
FRANCE

USINES à CENON (Vienne)  
Bureaux commerciaux : 36<sup>e</sup>, Av. de l'Opéra, PARIS, Ope 08 98

# Station MOTO Service PIECE

## VENTE

AUX RÉPARATEURS  
ET AGENTS DE LA MOTO  
EXCLUSIVEMENT

de

## PIÈCES DÉTACHÉES

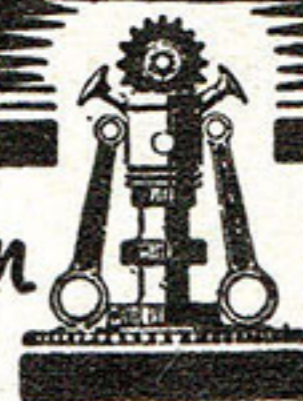
Adaptables NON d'origine

pour

## MOTOS

et

## VÉLOMOTEURS



51 Rue Danton

Levallois

PER. 60-66

(Seine)

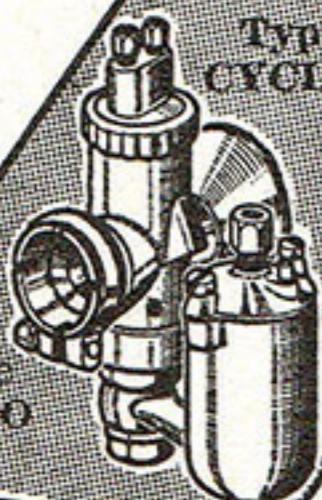
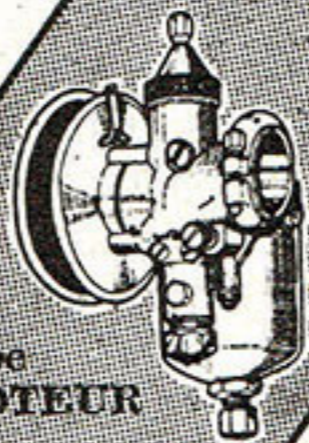
# AMAC

LA GRANDE MARQUE  
MONDIALE DE

## CARBURATEURS

pour MOTOS  
VELOMOTEURS  
CYCLOMOTEURS  
SCOOTERS

et tous  
moteurs  
auxiliaires



Autres  
spécialités  
AMAC :  
POIGNEES  
TOURNANTES  
Robinet  
d'essence

Transmissions  
Coffret pièces de re-  
change pour Motoristes  
Gamme complète de

## GUIDONS

pour toutes  
machines

Manettes et leviers séparés  
Catalogue à MM. les Agents

### STATION-SERVICE-AMAC

21, r. Collange - LEVALLOIS - PER. 06-02

GUIDON  
nouvelle  
poignée  
tournante

# 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

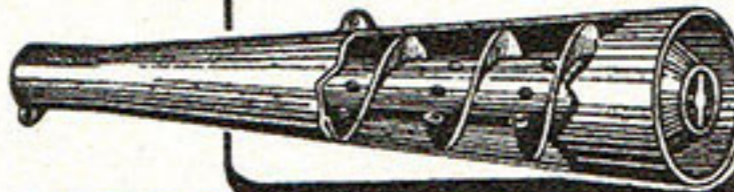
## SILENCIEUX A PASSAGE LIBRE DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT

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)



# Dijon. Etoffes

22, RUE BERBISEY DIJON (Côte-d'Or)



*Cliché publicitaire « Moto-Revue »*

**TOUT L'HABILLEMENT POUR MOTOCYCLISTE  
VETEMENTS CUIRS ET TISSUS  
DEPOSITAIRE DE MACOMBYNN**

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



**MOTOBÉCANE**



**LEVALLOIS-MOTOS**

**A. DUBOIS**

58, rue Aristide-Briand — LEVALLOIS

**TERROT**



**BSA**

*vous livrera immédiatement*

MOBYLETTE — VELOMOTEUR — MOTOBECANE — TERROT

Scooter BERNARDET — Side-car PRECISION — Pièces détachées

**VENTE A CREDIT**

REGION PARISIENNE  
Réponse contre timbre

**PER. 19-73**

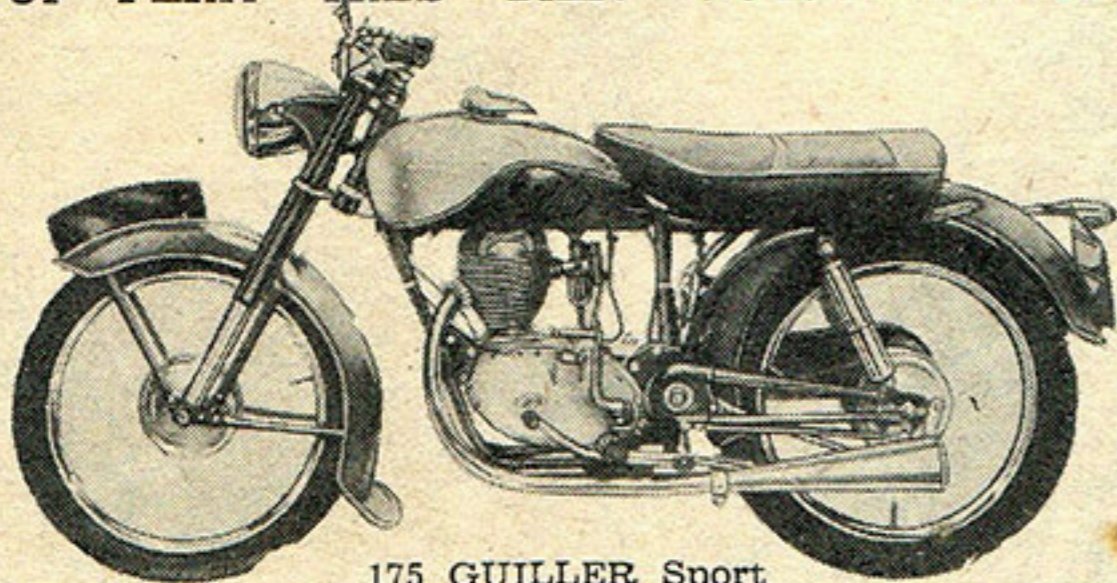
N'ATTENDEZ PAS POUR COMMANDER

**aux Ets BONNET**

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

**UNE DE CES BELLES  
MOTOS FRANÇAISES**

**QUI FERA TRES BIEN VOTRE AFFAIRE**



175 GUILLER Sport

rapides, économiques, robustes,

les GIMA, GUILLER, ALCYON, MALTERRE  
sont équipées du fameux moteur A.M.C.

...inusable et sûr !

**LIVRAISONS RAPIDES — CREDIT 12 MOIS**

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

**ATTENTION!**

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

la nouvelle

**STATION-SERVICE YDRAL**

est ouverte

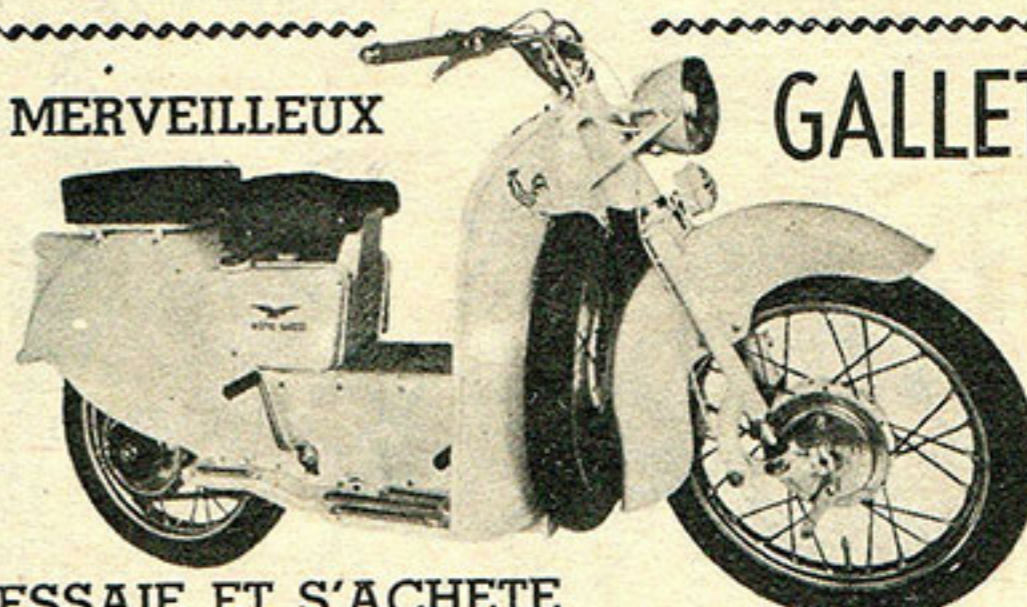
**Société AMI**

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

ETO. 77-46

**LE MERVEILLEUX**

**GALLETTO**



**S'ESSAIE ET S'ACHETE**

**aux Ets. BONNET**

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

Métro Billancourt  
Directeur-Gérant : N. ANGELI

Réponse 30 fr. timbres - Documentation 50

**Seul, LADEVEZE**

**FORMIDABLE !...**

DECOUVERT maximum : 150.000 fr.

GARANTIE : entretien de toutes machines  
neuves, gratuitement pendant 6 mois.

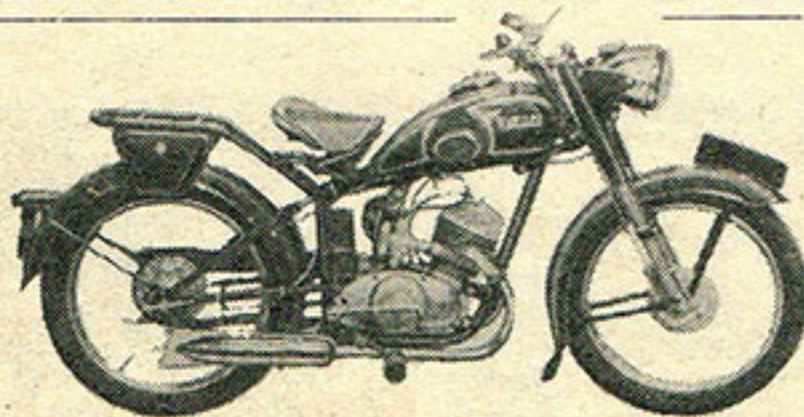
Livrable de suite en neuf :

JONGHI : 125 cc 113.300 fr. - 125 cc 4  
temps, susp. AR 185.000 et 250 cc sur  
commande. — MONET-GOYON : 100 cc  
sélect. 84.500 fr. - 125 cc Villiers, susp. AR  
124.500 fr. - 200 cc Villiers, susp. AR  
170.000 fr. — PAUL VALLEE toute équi-  
pée : 125 cc Ydral susp. AR 157.000 fr.  
175 cc Ydral susp. AR 176.000 fr. (Agent  
Exclusif PARIS). — RENE GILLET : 125 cc  
à 120.000 fr. sur commande 250 cc ; 750  
cc ; 1000 cc. — GUILLER : 125 cc AMC,  
fourche télesc. 3 et 4 vit., sélect. 139.050 et  
164.000 fr. - SPECIALE 125 et 175 cc sport

vous offre la vente à crédit dans la France entière, pour l'achat de  
TOUTES MOTOS, SCOOTERS, SIDECARS, neufs et occasions.

les conditions ! : la reprise comptant de votre ancienne motocyclette comprise dans le  
1<sup>er</sup> versement comptant, ou à la commande 5 à 10.000 fr., à la livraison le restant des  
30 % de votre achat, et le reste en 7 mensualités. Intérêt 9 % environ sur le découvert.  
Pas d'assurance, juste Frais de dossier : 1.500 fr. et une fiche de paie.

205.000 et 212.200 fr. — ALMA : 125 cc 130.000 fr. - SCOOTERS : GUILLER AMC  
Ydral susp. AR 136.890 fr. - 175 cc Ydral 172.000 fr. - LOHNER Sachs 140.000 fr. -  
susp. AR 168.200 fr. — MR 125 Ydral à SPEED 121.500 fr.  
135.000 fr. — GNOME-RHONE 125 cc à



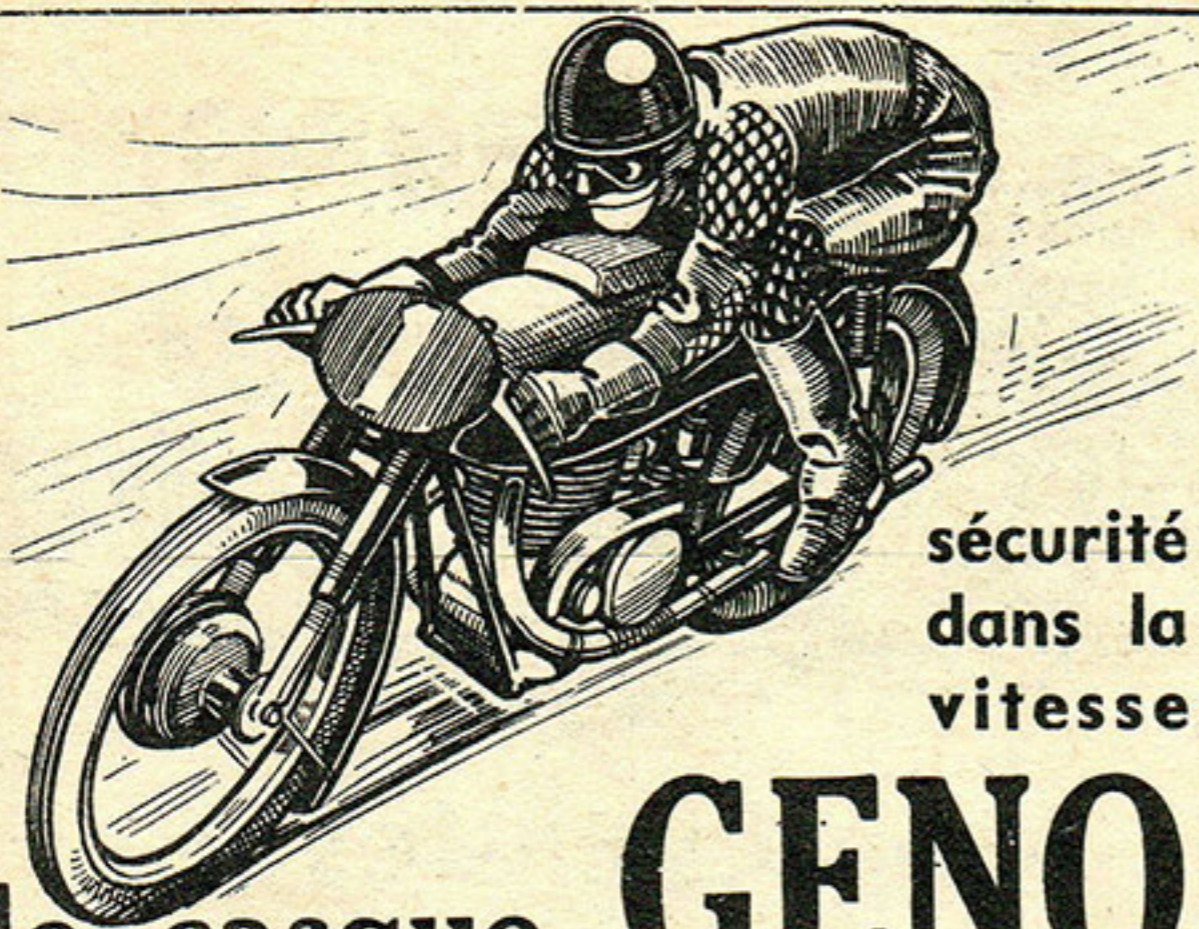
Paul Vallée 175 tte equip. 176.000

LE PLUS GRAND CHOIX DE MOTOS  
D'OCCASION, D'ACCESSOIRES, PIECES  
DETACHEES

EXPEDITION FRANCE ET COLONIES  
ACHETER CHEZ LADEVEZE... C'est  
ACHETER de CONFIANCE, et avec l'assu-  
rance des réparations pour l'avenir.

L A D E V E Z E PAUL  
50, r. Brunel et 235, bd Péreire, Paris (17<sup>e</sup>)  
M<sup>e</sup> Argentine et Pte Maillot - ETO. 24-66  
Conservez cette adresse pour vous et vos  
amis



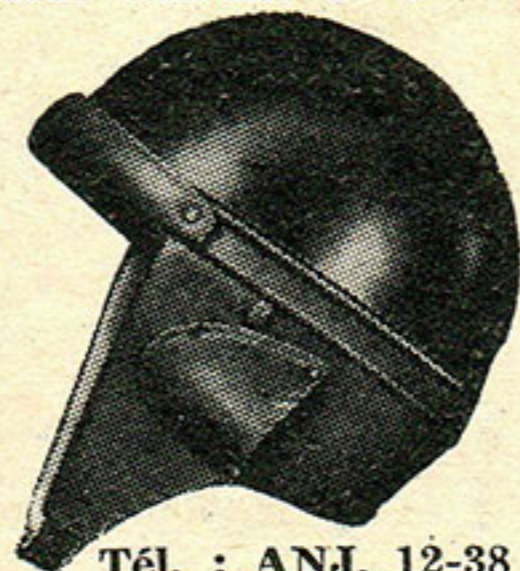


sécurité  
dans la  
vitesse

# 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

## 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

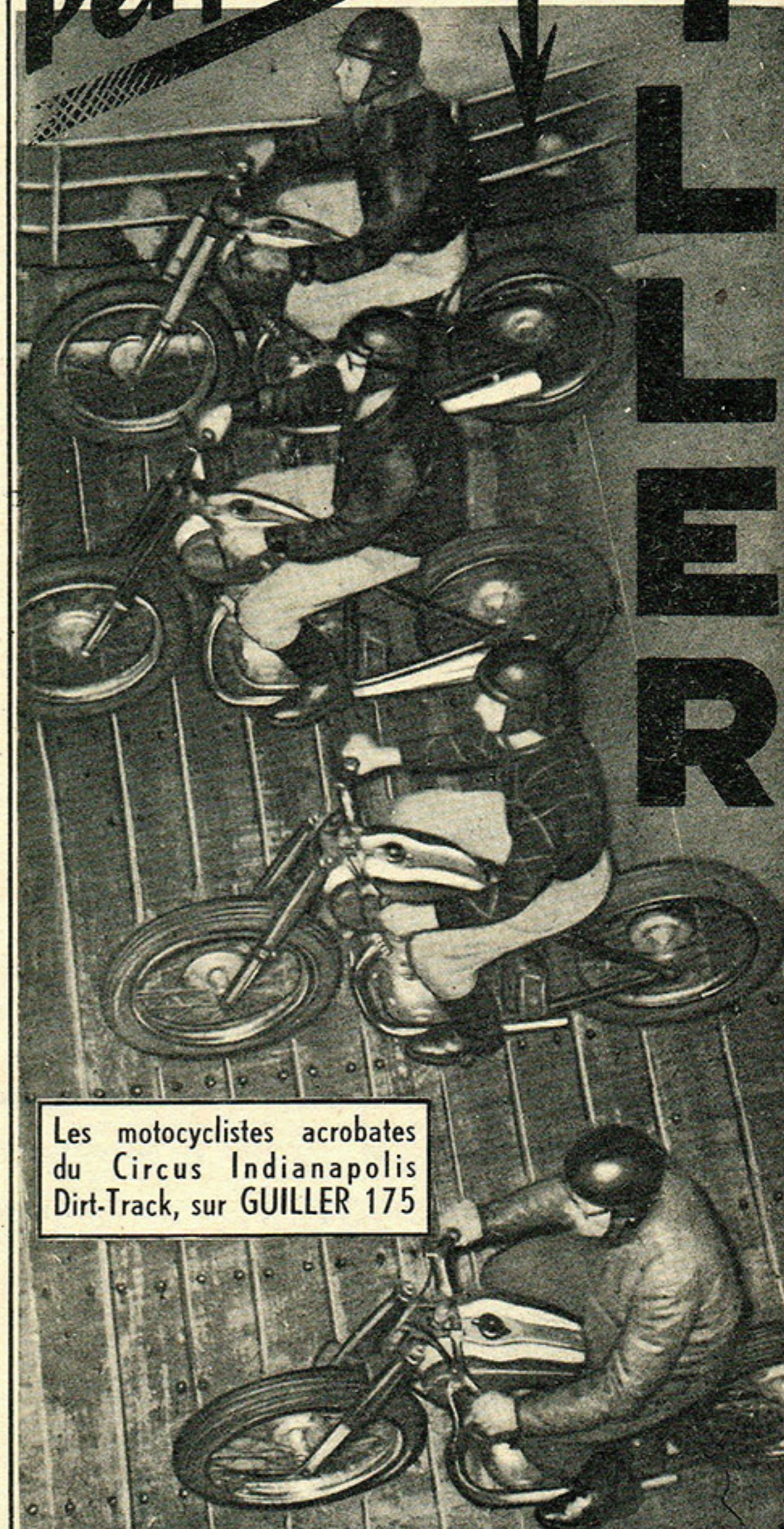
CYCLES --- MOTOS  
VELOMOTEURS - SCOOTERS



Station Service JAWA  
REPARATIONS --- PIECES DETACHEES  
AGENT EXCLUSIF  
**H. TOURNIER**  
Mécanicien Spécialiste  
81, Boulevard de la Libération - MARSEILLE  
Tél. : NATIONAL 04-12

Stabilité  
Sécurité  
Performance

**G  
U  
I  
L  
L  
E  
R**



Les motocyclistes acrobates  
du Circus Indianapolis  
Dirt-Track, sur GUILLER 175

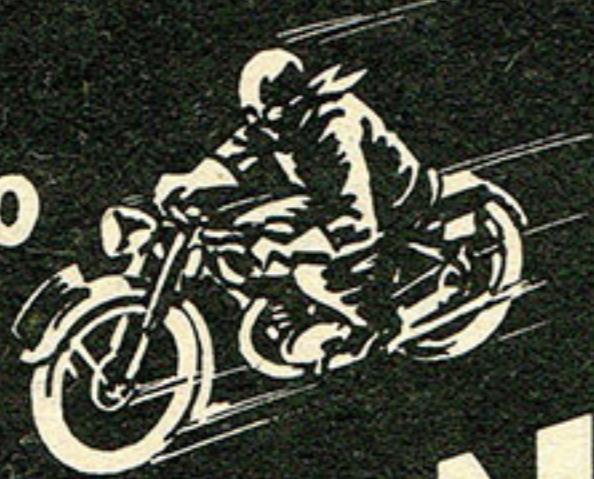
**GUILLER FRERES**  
FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)

CREATION PUBLICITAIRE « MOTO-REVUE »

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

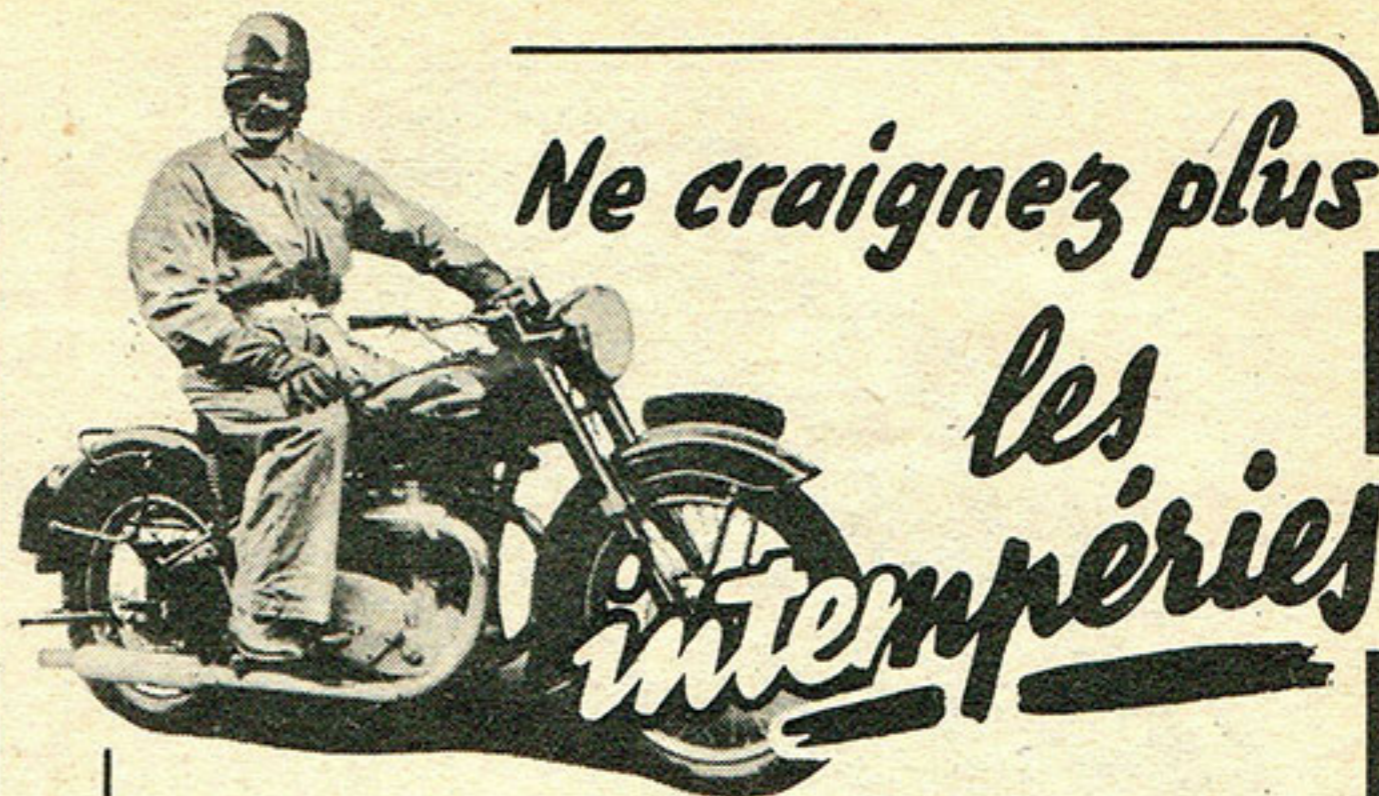


POUR  
VOTRE MOTO



**YELLOW**

LA  
CHAÎNE FRANÇAISE  
DE QUALITÉ



Motocyclistes!

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

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

EN VENTE CHEZ VOTRE MOTORISTE  
DOCUMENTATION SUR DEMANDE. A

**MOD'PLASTIA**

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

83 D K W 83

PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPÉCIALISÉ POUR MOTOS ALLEMANDES

Toutes pièces détachées auto et moto  
Echange Standard d'Organes

83 Avenue de la grande Armée, 83  
— PARIS — (16<sup>me</sup>)

Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79  
Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

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

Avant d'acheter votre Vespa ! essayez-le.

**PANTIN-SCOOTER**  
Spécialiste et Concessionnaire

**Vespa**

STATION-SERVICE — ACCESSOIRES

Pièces détachées - Facilités de paiement

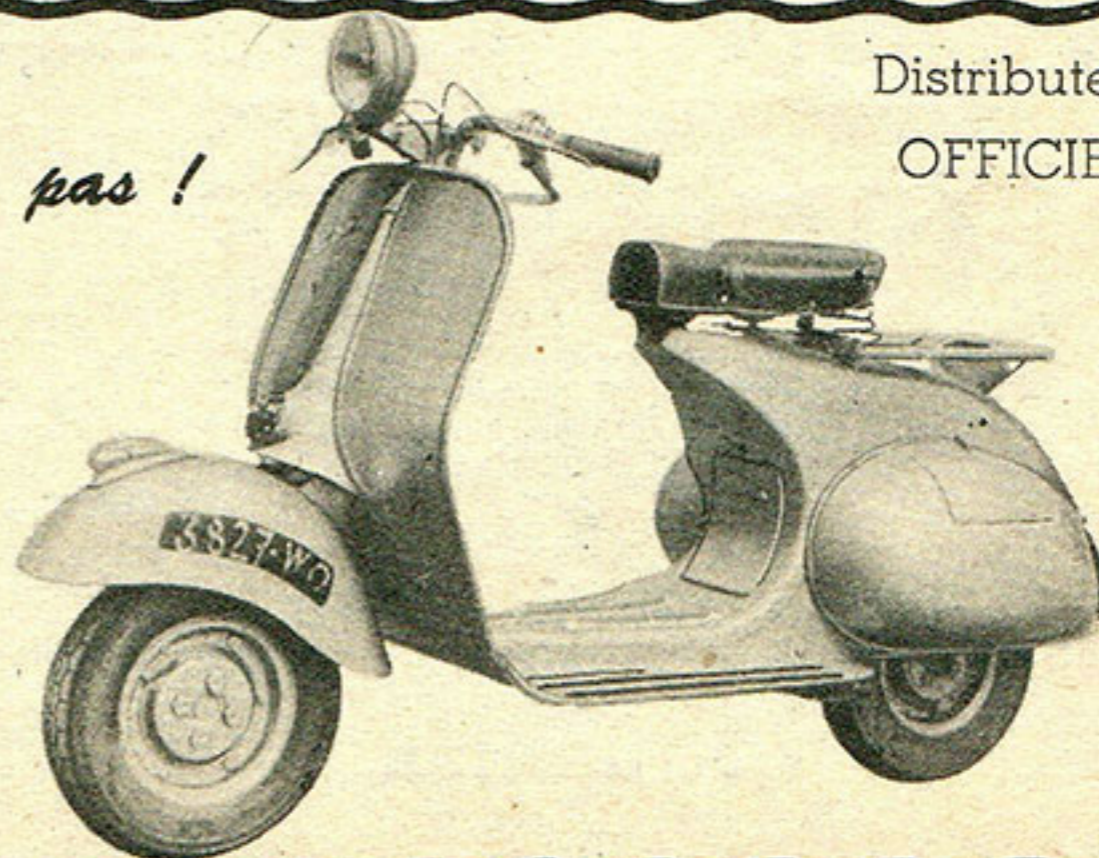
**PANTIN - SCOOTER**

173, rue de Paris - PANTIN (Seine)

Métro : Eglise de Pantin

n'hésitez pas !

Distributeur  
OFFICIEL





# Scoter Moto

La Plus Puissante Organisation de Vente

TERROT

GUILLER

Rene GILLET

GNOME-RHONE

STATION SERVICE

**TRIUMPH**



JONGHI

ALCYON

AUTOMOTO

D.S. MALTERRE

SCOOTERS

**Lambretta Bernardet**

GRAND CHOIX de CYCLOMOTEURS  
STOCK COMPLET de PIECES DETACHEES

Réparations par ouvriers spécialistes

**VENTE A CREDIT**

**SANS MAJORATION**

PARIS - SEINE - SEINE-et-OISE

DIRECTION - ADMINISTRATION

**René BONNET**

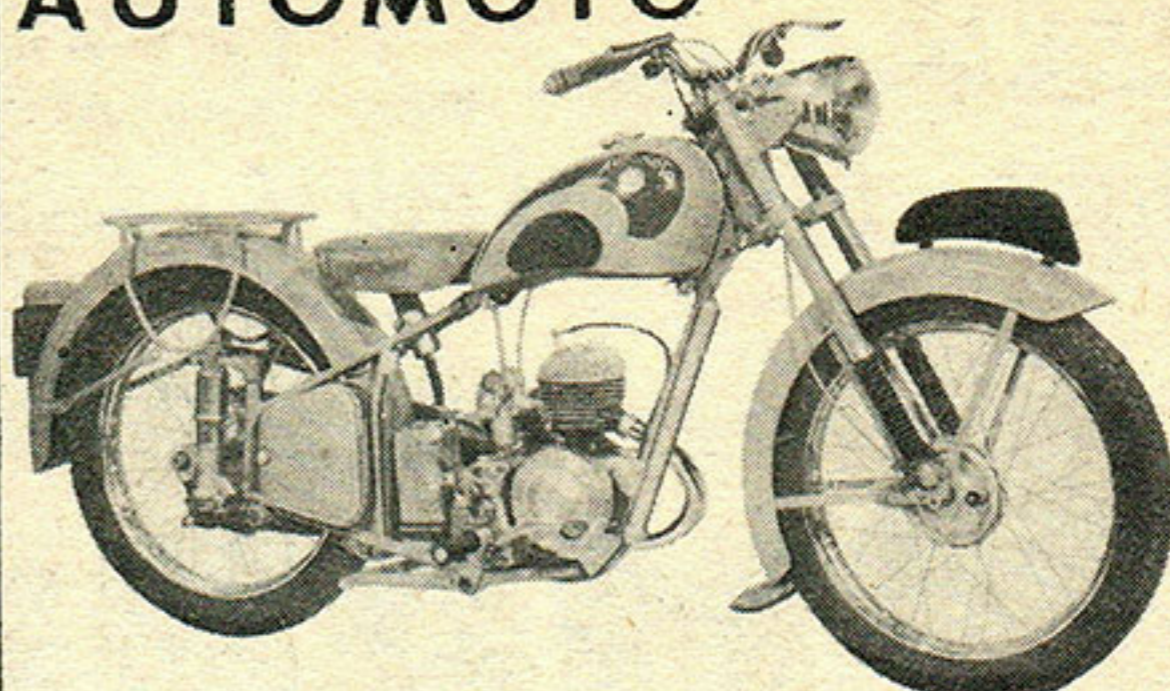
28, rue Ernest-Renan

ISSY-les-MOULINEAUX

Tél. : MIC. 03-72 - Métro Pte de Versailles (Seine)

Catalogue contre 50 francs timbres

## AUTOMOTO



VELOMOTEUR 125 cc. type AV  
Moteur licence VILLIERS 2 temps, 3 vit. sélect.  
FOURCHE TELESCOPIQUE - SUSPENS. AR.  
avec correcteur GREGOIRE - Eclairage et  
avertisseur électrique par BATTERIE : 137.000 f.

avec MOTEUR A.M.C.

type 125 cc MC : 135.000 — type 125 cc MCL : 145.000  
175 cc type A : 186.000 — 175 cc type BC : 199.750

VENTE A CREDIT

SANS MAJORATION

PARIS - SEINE - SEINE-et-OISE

DISTRIBUTEUR OFFICIEL

**Scotermoto**

Direction - Administration :

**RENE BONNET**

28, rue Ernest-Renan

ISSY-les-MOULINEAUX

Tél. : MIC. 03-72 - Métro Pte de Versailles (Seine)

Catalogue contre 50 francs en timbres

**"jamais  
d'ennuis"**  
avec mes bougies

Nous dit le Coureur  
YVES CAUCHY



### PALMARES 1952

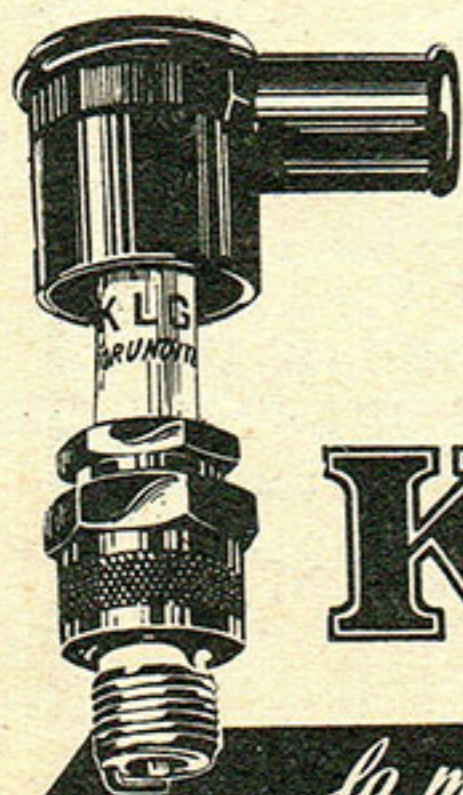
23 Février, VICTORY CUP TRIAL : A.J. Humphries sur 490 cc. Norton.

25 Février, DAYTONA BEACH, FLORIDA : Dick Klamfoth, sur Norton.

8 Mars, COTSWOLD CUPS TRIAL : B.H.M. Viney sur A.J.S. 498 cc.

27 Avril, CIRCUIT DE METTET : R. Coleman sur A.J.S. 500 cc. - E. Olivier, sur Sidecar Norton.

18 Mai : GRAND PRIX DE SUISSE : M. Brett sur A.J.S. 500 cc. - Doran sur A.J.S. 500 cc.



**K.L.G.**

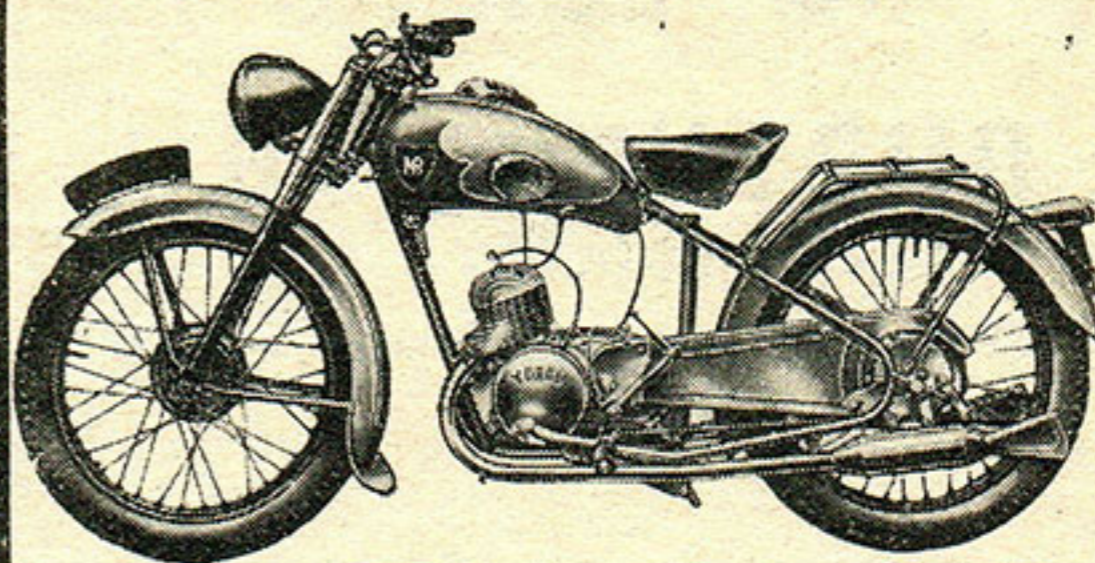
CORUNDITE

la meilleure bougie du monde

## VELOMOTEURS

Vainqueurs 6 années consécutives

**DU BOL D'OR**



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

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

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

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

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

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

MANDILLE et ROUX, Constructeurs

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

**M.R. LA MARQUE DE QUALITÉ**



CREDIT

Motocyclistes...

CREDIT

POUR DES VACANCES AGREABLES, LIBRES, ECONOMIQUES,

# Georges MONNERET

147 FOIS RECORDMAN DU MONDE — 8 FOIS CHAMPION DE FRANCE

Le plus indiqué pour guider votre choix, tient à votre disposition, dans ses trois magasins, TOUS LES MODELES  
Motobécane, Peugeot Griffon, Monet-Goyon, Puch, Spéciale Monneret etc.

LIVRABLES DE SUITE

AGENT GENERAL POUR LA FRANCE  
A.J.S. — GILERA

DEPOSITAIRE DU FAMEUX  
SCOOTER

*Vespa*

TOUTES LES PIECES DETACHEES — TOUT L'EQUIPEMENT SPORTIF

## 3 MAGASINS DE VENTE :

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

PARIS - CENTRE  
7-9, Boulevard Beaumarchais  
PARIS-4<sup>e</sup>

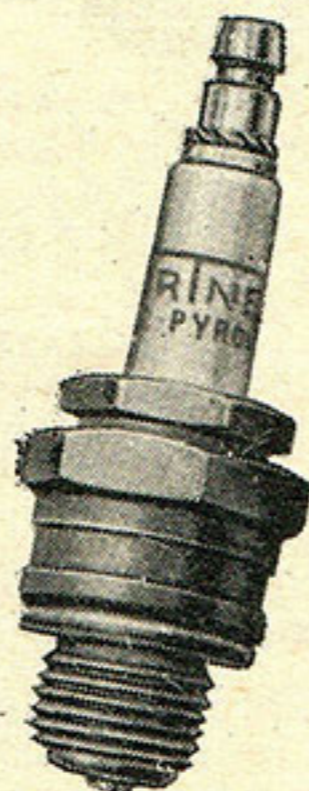
PARIS - SUD  
106, Avenue Aristide-Briand  
MONTROUGE

EXPEDITIONS EN PROVINCE

POUR CYCLOMOTEURS

la bougie  
**GURTNER "S"**

ETUDIEE ET MISE AU  
POINT  
PAR DES SPECIALISTES  
DE L'ALLUMAGE ET  
DE LA CARBURATION



*Essayez-la..*

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

Catalogue contre 50 francs en timbres poste





# 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. tim br. av. la dern bande rectif.  
REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :  
12, RUE DE CLÉRY, 12 — PARIS (2<sup>e</sup>)  
(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73.32 — (4 lignes groupées)

## ◆ SUPERCARBURANTS

Nous apprenons que pour la fin de cette année, la société Shell aurait l'intention de commercialiser les deux supercarburants entre lesquels les pilotes des 24 heures du Mans peuvent fixer leur choix.

Il s'agirait d'une part, d'un super essence pure de 90 degrés d'octane dans laquelle serait ajouté du plomb tétraéthyl dans la proportion de 0,5 pour 1.000.

D'autre part, d'un ternaire composé comme suit : essence pure 75 % ; alcool 15 % ; Benzol 10 %.

Ce dernier est conforme aux spécifications de l'arrêté ministériel du 31 Janvier 1951.

## ◆ LA FOIRE DE PARIS

Quoique n'étant pas dédiée à la motocyclette, la Foire de Paris n'en réserve pas moins quelques échantillons de deux roues à qui sait chercher. La Hongrie expose des « Csepel », « prises dans la série ». L'Italie un Vespa géant et le constructeur de cyclomoteurs Judenne un tandem équipé d'un tout nouveau moteur « Le Poulain »... de 85 cmc.

De nombreux fondeurs font admirer comme réalisations très réussies des culasses, cylindres et carters de nos constructeurs. Imités en cela par une fabrique de presses à injection Milanaise qui n'a sélectionné que des carters de Gilera et culasses de Rumi. Enfin un constructeur très connu de moteurs industriels est fermement résolu à équiper les 125 nationales de son moteur « SABB » destiné à être rapidement très populaire et que l'on pouvait admirer à côté de deux moteurs auxiliaires « Brihan 50 » de la même maison.

Voilà tout de même des nouveautés pour une exposition très peu motocycliste.

## ◆ N.S.U. - MAX

Nous avons annoncé le prochain remplacement de la 251 OSL N.S.U. par un modèle plus moderne. Celui-ci, baptisé « Max » serait un monocylindre culbuté de 250 cmc., dont la puissance serait de 15 CV. Le cadre serait celui de la 200 Lux.

## SUPPRIMONS LES PASSAGES A NIVEAU

**E**N 1920, les routes françaises étaient coupées par 40.000 passages à niveau, soit le chiffre colossal d'un passage par 16 kms de route. Depuis, la situation ne s'est guère améliorée puisque aujourd'hui on en compte encore 36.000 dont 6.000 sur les routes nationales. Actuellement, la cadence de suppression est inférieure à 6 par an.

L'Union Routière de France, qui vient d'étudier sérieusement ce problème, a choisi, à titre d'exemple, le passage à niveau de Vermenton-Lucy-s-Cure, sur la N. 6. Le tracé de la route adopte la forme d'un S assez prononcé, le revêtement entre les rails est fait de traverses en bois parallèles aux rails, très glissantes par temps de pluie, d'où grand danger de dérapages.

La circulation moyenne des trains est de 20 convois par jour, entraînant, lors de chaque passage, la fermeture des barrières durant 6 minutes. Au cours de l'été dernier, il a été dénombré jusqu'à 172 véhicules en stationnement devant le passage à niveau ; la perte de temps moyenne, pour une voiture (moins pour une moto qui peut se faufiler jusqu'au premier rang), sans compter celle, très importante, due au ralentissement du trafic, est évaluée à près de 5 minutes. Les pertes d'essence, pour une petite voiture particulière, se chiffrent à 0 l. 025 dans le cas d'un franchissement sans arrêt, à 0 l. 080 avec arrêt. L'usure des pneus due aux freinage, accélération et virage, correspond sensiblement à celle occasionnée par deux kilomètres supplémentaires.

Si l'on fait un bilan pour une année, en tenant compte du nombre total de véhicules franchissant ce passage à niveau, on aboutit au résultat suivant :

Perte de temps : 8.820 heures, chiffrée à près de 4.000.000 de fr.

Perte de carburant : 30.000 litres d'essence, 8.500 de gas-oil, soit un total, avec l'huile, de 2.500.000 fr.

Usure des pneus : 2.600.000 fr. Usures mécaniques : 900.000 fr.

En ajoutant à tout ceci les frais d'Assurances et divers, ainsi que le gardiennage du passage à niveau, celui de Vermenton-Lucy-s-Cure revient à près de 11 millions par an à l'Economie Nationale.

(suite page 362)

## ◆ VIRAGES RAPIDES

Dans certains états des U.S.A. il est indiqué, un peu avant chaque virage, la vitesse maximum à laquelle ce dernier peut être pris, tout en restant dans les limites de la sécurité. Cette vitesse limite, établie par les meilleurs pilotes locaux, est d'un grand secours non seulement pour les conducteurs qui ne sont pas de la région, mais aussi pour assurer une circulation plus régulière, donnant du courage aux conducteurs lents et craintifs qui se chargent d'obstruer la voie.

## ◆ 90.000 kms SUR SCOOTER

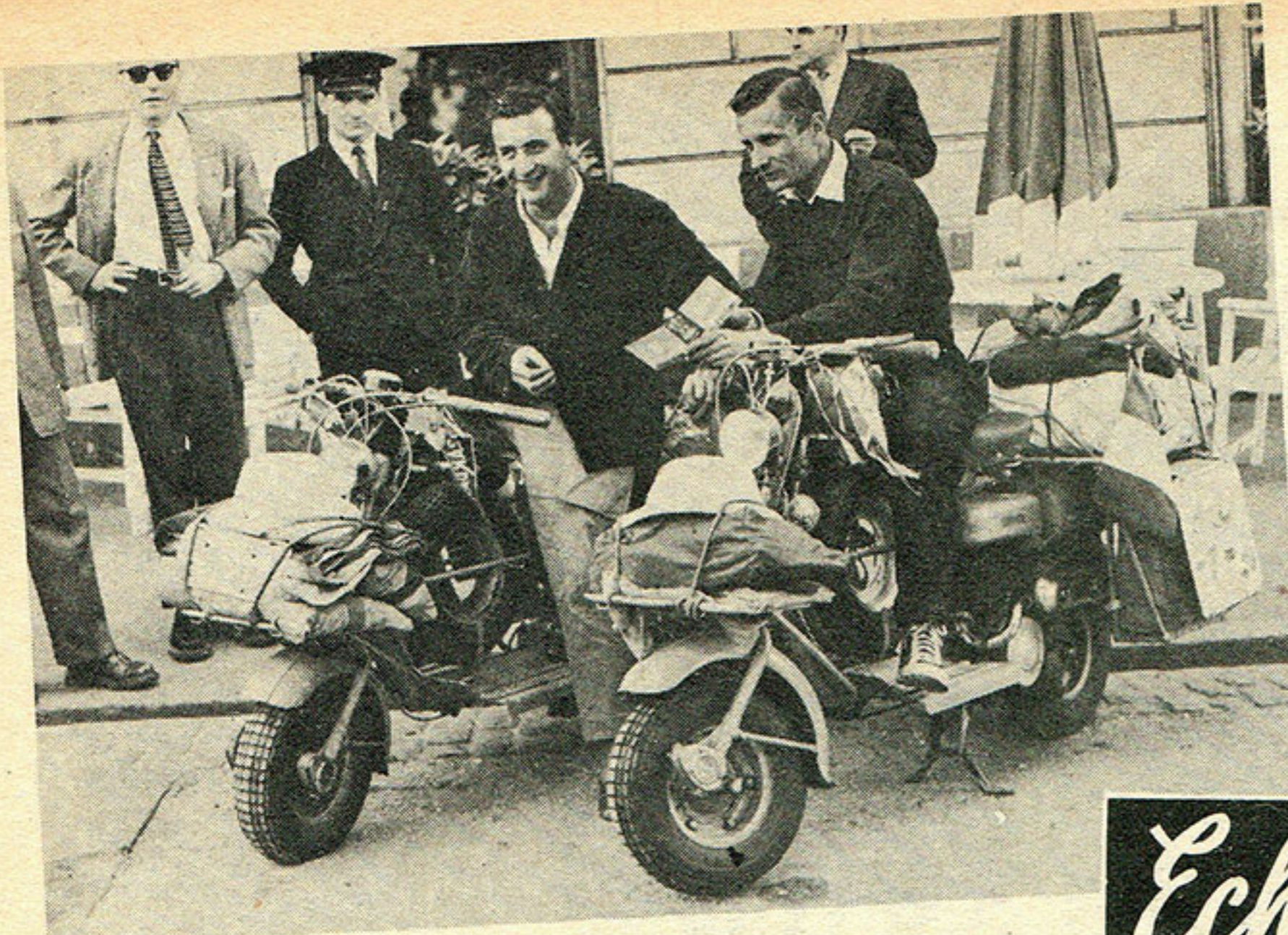
C'est le voyage qui a été entrepris par deux jeunes gens sur des scooters Lambretta. L'itinéraire est copieux puisqu'il passe par : Milan - Paris - Lisbonne - Madrid - Gibraltar - Tanger - Alger - Casablanca et rejoint le Cap par la Côte Occidentale d'Afrique. Ce n'est pas fini car nos amis continuent sur l'Australie - Sumatra - Java - Bornéo - Colombo - Bombay et après quelques crochets en Asie, se retrouveront à Milan.

Ce raid étant prévu pour 1 an, on voit que la moyenne journalière est de près de 270 kms et... il y a des arrêts : le désert, la brousse et autres passages en mer (tout de même). Pour que ce délai soit observé, il faudra éviter de musarder en route et surtout pouvoir compter sur la mécanique. De ce côté, rien à craindre, nos pilotes ont bien choisi leurs montures qui sont strictement de série. Quelques détails seulement à retenir : filtrage d'air amélioré, camouflage de certaines articulations, montage spécial de grippe-genoux.

Les bagages et équipements sont d'un poids relativement peu important (80 kgs chacun) et bien peu de pièces de rechange.

Les dirigeants de la firme nous avaient aimablement invités à assister au passage de leurs poulains et ce fut pour nous un plaisir de les féliciter et de les encourager. Ils n'en ont d'ailleurs pas besoin, car pour des gars « gonflés » et sûrs d'eux, on ne peut faire mieux.





Confiants, voici les deux Lambrettistes saluant une dernière fois notre photographe avant de prendre le départ. (Voir écho page 361)

au régime actuel des importations. Une visite s'impose chez ces vrais spécialistes de la moto.

#### ◆ MOD'PLASTIA A LA FOIRE D'OCCASION DE BUFFALO

La grande marque qui fabrique la « Housse Garage Camping » et toutes sortes de vêtements étudiés par les motocyclistes patronne la foire de l'occasion qui a lieu à Buffalo aux mêmes dates que la Foire de Paris.

#### ◆ N'AYEZ PAS PEUR !

Dans notre article « L'importation des machines étrangères » publié le 17 mai, notre rédacteur, faisant parler un importateur, écrivait : « Bien sûr, j'ai eu soin de mettre de côté, sans y toucher, les arrhes versés. Espérons que tous ont été aussi prudents »...

## Echos de la SEMAINE

#### ◆ ON REPARLE DE LA BERGMEISTER

Nous apprenons que la 350 Victoria bicylindre présentée à l'occasion du Salon de Francfort sera mise en fabrication en octobre cette année.

Ladevèze, importateur de la marque, prend, d'ores et déjà des arrhes (5.000 frs.) ainsi que tous les agents en France.

Ces machines seront livrables à la fin de cette année ou au début de 1953, suivant les possibilités d'importations.

#### ◆ A PROPOS DE LA TIGER 100

Le prix de la Triumph « Tiger 100 » est de 335.000 frs. au lieu de 344.000 comme annoncé précédemment.

#### SUITE DE L'EDITORIAL

Or d'après les techniciens les plus qualifiés des Ponts et Chaussées, la création d'un passage à niveaux séparés est évaluée en moyenne à 80 millions. L'amortissement peut donc être réalisé en 7 à 8 ans.

En élargissant la question, et en comptant que les 2.600.000 véhicules automobiles seront 4.600.000 en 1961, les 80 milliards que coûterait la suppression des 1.000 principaux passages à niveau français, rapporterait, en 10 ans, plus de 18 milliards 1/2 d'économies. Le capital investi rapporterait, durant cette période, 23 % au pays.

Quant au problème de la fourniture des fonds, il existe déjà un Fonds Spécial d'Investissement Routier, alimenté entièrement, comme on le sait, par les usagers. Mais il serait paradoxal, puisque c'est le rail qui, la plupart du temps, dévie la route et provoque les inconvénients actuels, que la S.N.C.F. ne participe pas à faire disparaître la gêne dont elle est cause.

#### ◆ PRIX DES GILLET D'HERSTAL (communiqués par l'agence)

Vélocycleurs :	
100 cmc. 2 vitesses .....	101.500
125 cmc. 3 vitesses, volant Safi ..	134.550
125 cmc. 3 vit., volant Bosch ..	144.100
125 cmc. susp. AR. Supplément	9.000
Motocyclettes :	
150 cmc. volant Safi .....	134.550
150 cmc. volant Bosch .....	144.100
150 cmc. susp. AR. Supplément ..	9.000
250 cmc. 2 temps « Touriste » ..	243.600
250 cmc. 4 temps « Sport » .....	245.000
400 cmc. à culbuteurs .....	319.000
500 cmc. soupapes latérales ....	315.000
500 cmc. à culbuteurs .....	328.000

#### ◆ BARBES MOTOCYCLES

Barbès - Motocycles représentant de Gima, Guiller, Terrot, Jonghi, etc., a ouvert depuis janvier une station service BSA qui a déjà rendu de grands services aux possesseurs de machines de cette marque. La direction avertit ses éventuels clients qu'ils peuvent passer commande de leur machine avec l'assurance d'être satisfaits début 1953. Ceci est dû

*Vue extérieure du magasin. On reconnaît, à gauche, un scooter Ami et, à droite, une Gima.*

Cette dernière phrase a peut-être fait frémir certains de nos lecteurs.

Qu'ils se rassurent, les importateurs sont généralement gens assez honnêtes pour que leur probité ne soit pas mise en doute.

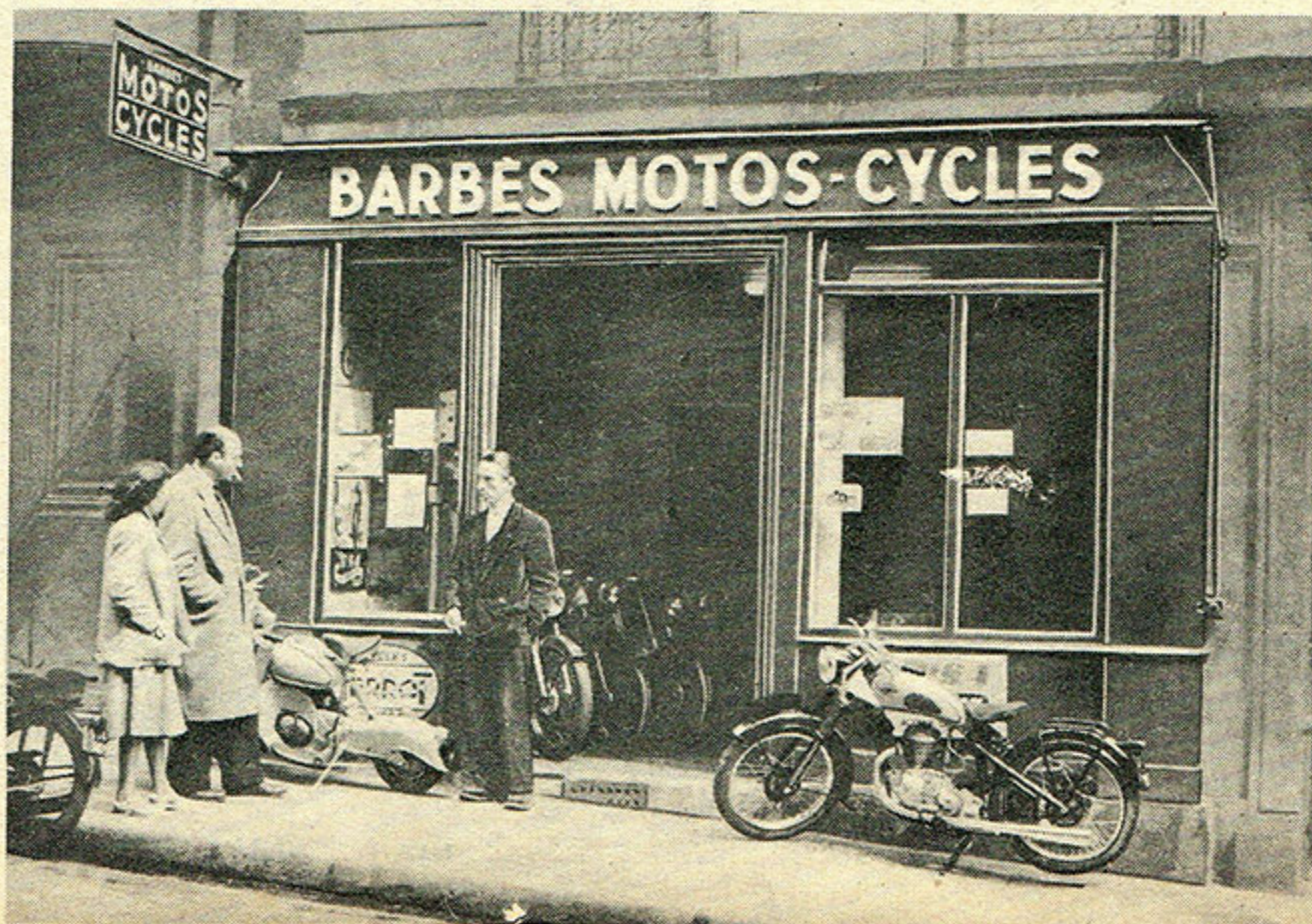
Et ce que notre rédacteur « espérait » n'est que la réalité.

#### ◆ MOTEUR CARRE NORTON !

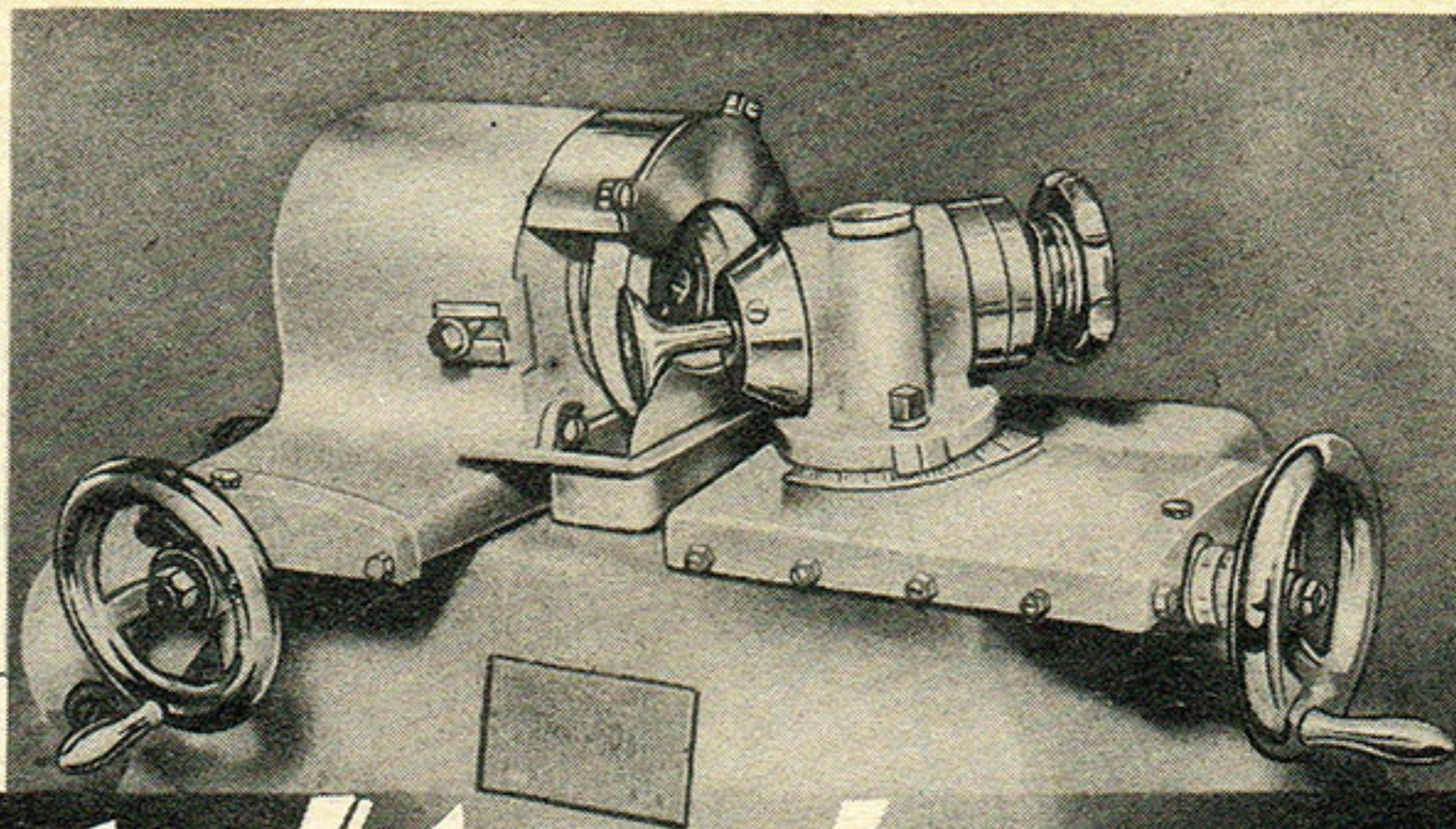
Si Joë Craig ne semble guère disposé encore à abandonner le monocylindre sur ses machines compétition, malgré tout une véritable révolution peut être constatée. En effet, afin de permettre un régime plus élevé, la nouvelle 500 double arbre d'usine s'est vue dotée d'un moteur carré, puisque pour une course de 86 mm. l'alésage est maintenant de 85,93 mm.

Depuis 4 ans d'ailleurs, cette tendance était assez manifeste, puisque le rapport course-alésage est passé de 1,26 en 1949 à 1,125 en 1950, 1,07 en 1951 et finalement 1 cette année.

UN DE NOS COLLABORATEURS recherche un logement meublé 2 à 4 pièces à Paris ou banlieue. Ecrire au journal.







# Le rodage des soupapes

Dans le cadre de l'entretien de la machine par l'usager, on peut inclure le rodage des soupapes. Notamment à l'occasion d'une inspection partielle, accompagnée de décalaminage, comme il est souhaitable de le faire avant un voyage important, vérifiez par la même occasion si vos soupapes ferment bien.

Démonter une culasse ou un cylindre n'a jamais été une affaire d'Etat à moins d'être en présence d'un antique « arbre à cames » où à la suite des solutions tellement « ingénieuses » mises en application, on peut être assuré de ne plus pouvoir s'en servir.

la selle. Le cas se complique si votre réservoir possède un tableau de bord. Prenons d'abord le cas des culbutées. Sur les anciens modèles, machines de sport, où les ressorts de soupape sont à l'air libre, le fait de dévisser les quatre boulons ou vis de fixation, libèrent la culasse du moteur. Pour la retirer, débrancher le ou les tubes d'échappement, desserrer la bride du carburateur et le laisser pendre au bout de son câble ; de même pour la canalisation de graissage et le fil de bougie. Alors vous pouvez tranquillement mettre la culasse sur l'établi. Tout ceci peu compliqué sera très rapide à condition de posséder un outillage approprié, notamment pour les vis ou écrous de fixation de la culasse qui sont notablement plus serrés que des écrous ordinaires. Dans le cas de machines plus récentes, munies de

couvre-culbuteurs, il faut d'abord retirer celui-ci et l'on se trouve dans le même cas que celui cité plus haut.

Une fois la culasse sur l'établi, le reste nécessite soit un peu d'outillage, soit beaucoup de patience, car il s'agit de démonter les ressorts de soupapes. La chose sera facilitée suivant le type de ressort et le système de fixation des axes de culbuteurs. Si l'on dispose d'une presse à ressorts, il n'y a aucune difficulté quel que soit le type, mais si ce travail doit être fait sans outillage prévu spécialement à cet effet, il risque de demander pas mal d'ingéniosité. Ce sont les divers trucs

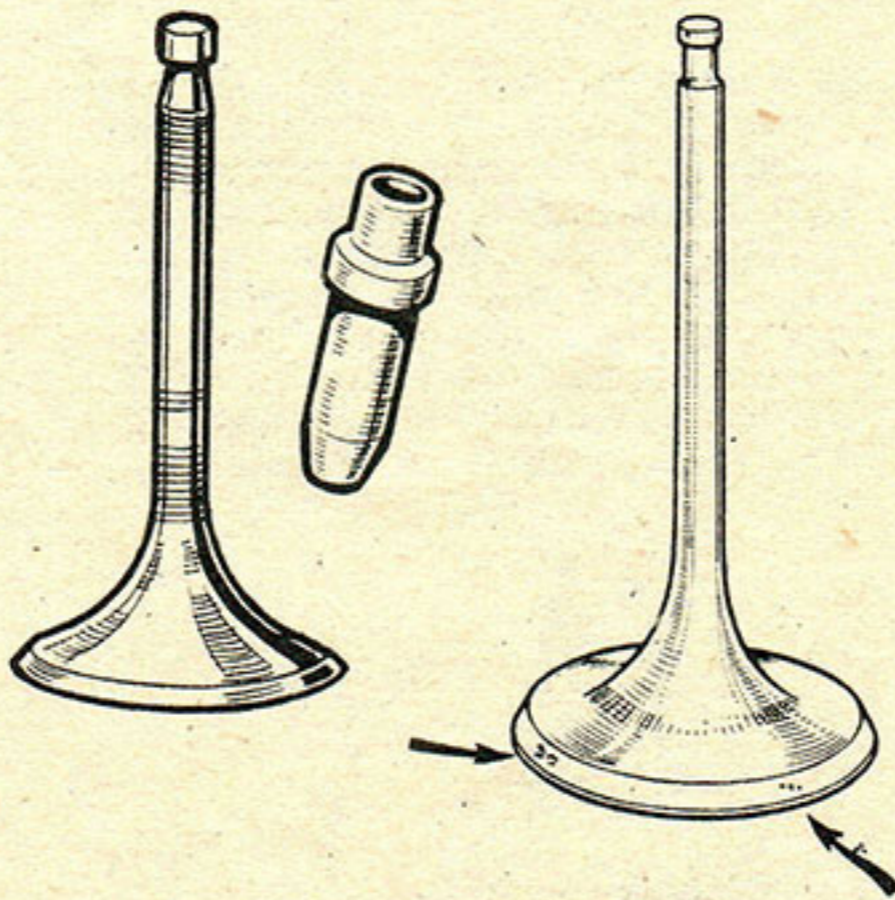


Réglage du jeu aux culbuteurs.

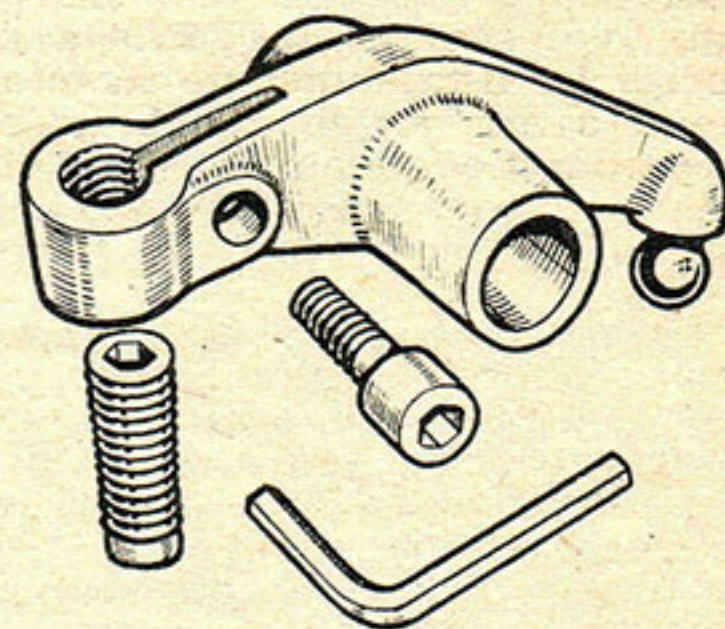
D'une manière générale, lors du remontage, tout moteur à arbre à cames en tête se verra à la merci d'un décalage de la distribution avec tous les ennuis que cela comporte. Aussi, sans remords, ne tentez rien sur votre machine, portez-la au mécanicien qui s'y retrouvera beaucoup plus vite que vous.

Mais si au contraire il s'agit d'une culbutée ou d'une latérale, n'hésitez pas à la « mettre par terre », à la condition, bien entendu, que vous ayez des connaissances mécaniques.

Dans 90 % des cas, il s'avère plus rapide et plus pratique, et bien souvent obligatoire de déposer le réservoir. Quoique volumineux, le réservoir ne présente aucune difficulté à se séparer du cadre, à condition de débrancher le raccord d'essence et parfois, dans les cas extrêmes, de déboulonner



Avant le remontage, une soupape doit être parfaitement polie. Sur celle de droite les points noirs sur la portée, sont de petits creux. En bas, à gauche : 3 mauvaises portées. A droite : 3 systèmes de réglage du jeu.



Un système particulier de réglage des basculeurs.

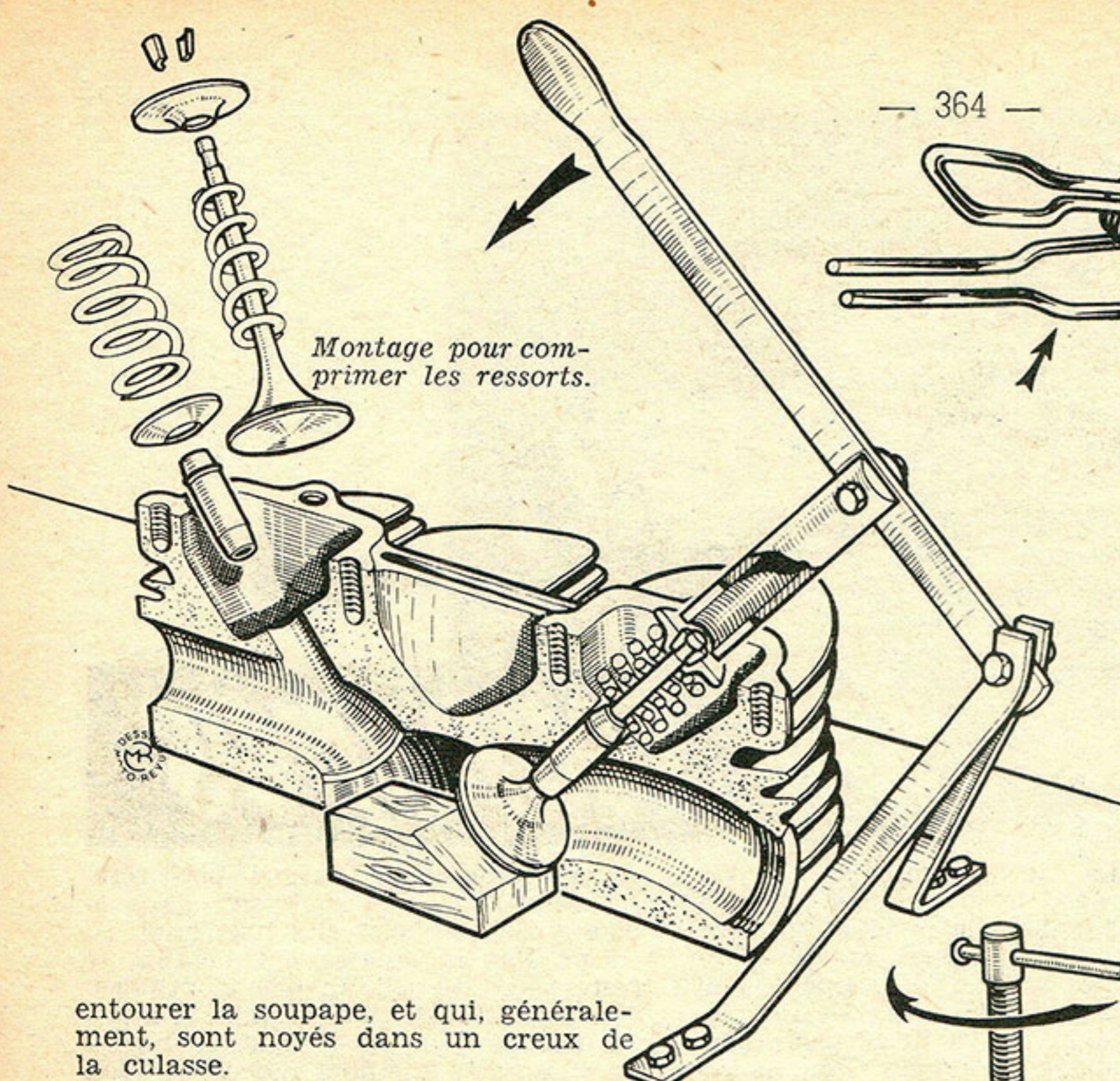
de l'amateur, placé dans ce cas, que nous allons essayer de résumer.

Le ressort en épingle très long et bien dégagé, comme c'est le cas lorsqu'il est à l'air libre, peut être très aisément maîtrisé à l'aide de pinces ou d'un levier.

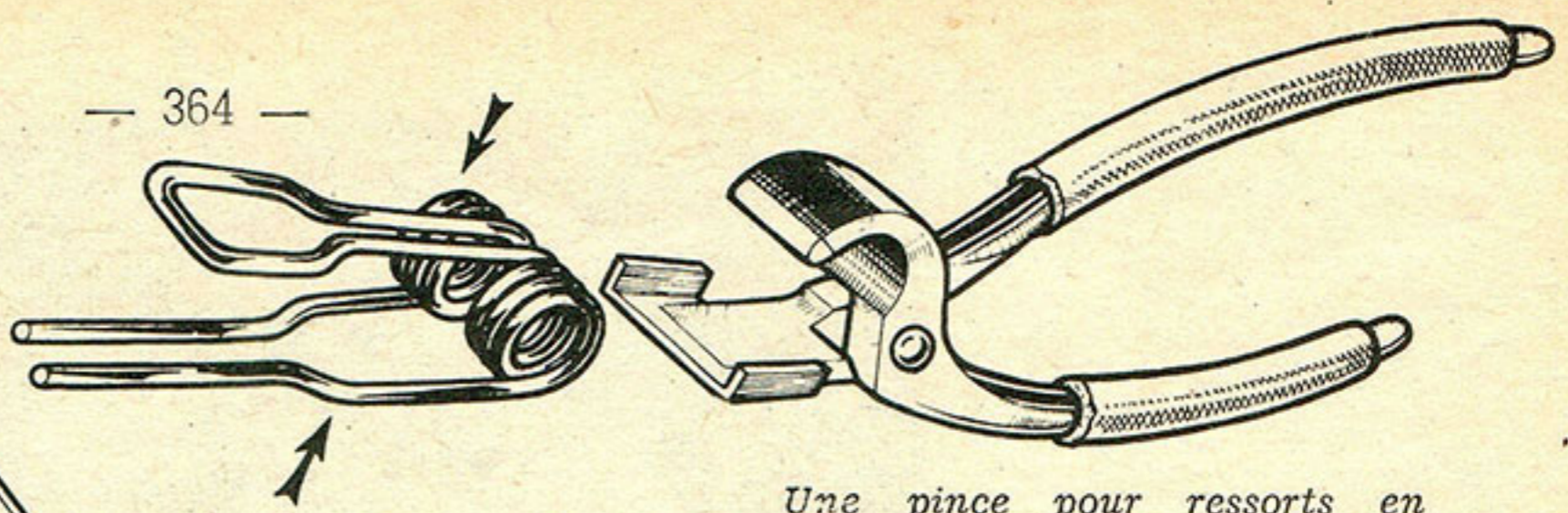
Le ressort hélicoïdal, lorsque les supports du basculeur sont solidaires de la culasse, sera aisément vaincu par un levier quelconque, mais les plus coriaces seront les ressorts en épingles, dont les branches se croisent pour







Montage pour comprimer les ressorts.



Une pince pour ressorts en épingle.

entourer la soupape, et qui, généralement, sont noyés dans un creux de la culasse.

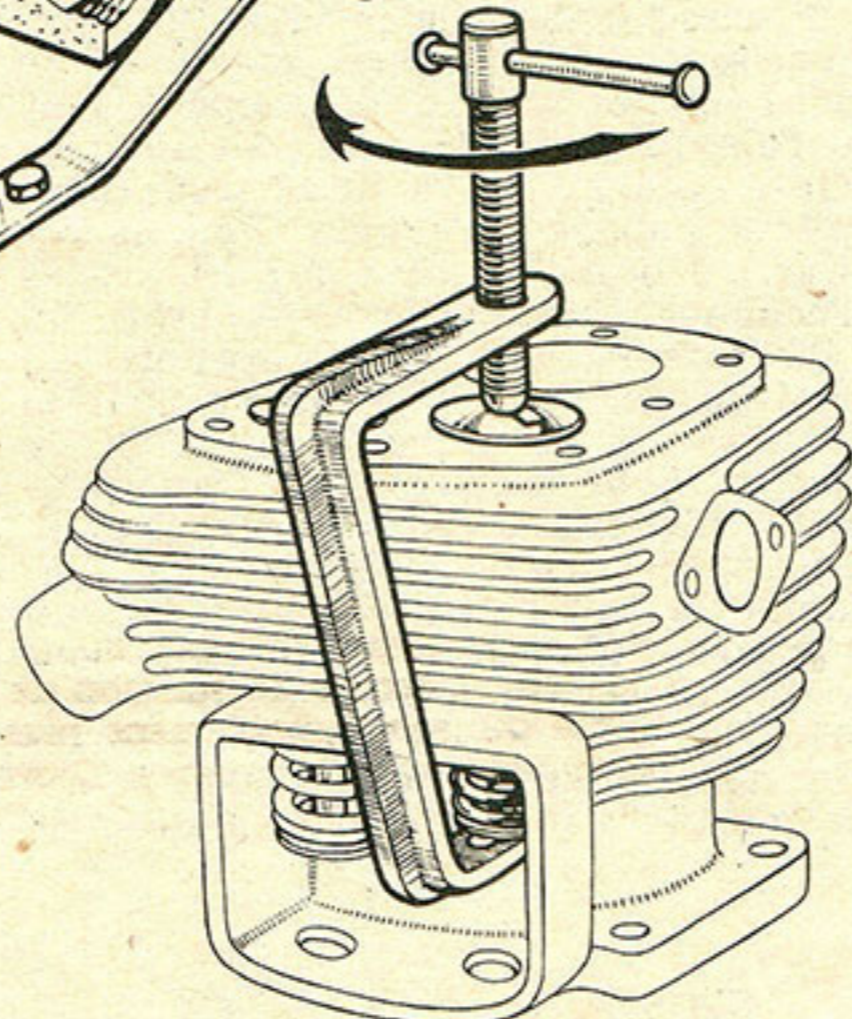
Pour ceux-là, il faudra soit se procurer une presse, soit en faire une, ou un montage remplissant le même office. Depuis très longtemps on n'emploie comme système de fixation des soupapes en tête que les coupelles coinçant deux demi-lunes de formes diverses, mais de principe identique.

La difficulté réside dans le fait qu'il faut comprimer le ressort sans que la soupape s'enfonce, de façon à pouvoir libérer les demi-lunes de clavetage. La presse à ressorts remplit ce rôle de la meilleure façon en prenant appui, d'un côté sur la tête de soupape et de l'autre, par une extrémité en fourche, sur le ressort.

Un second système, moins pratique toutefois, consiste à caler la tête de soupape et à l'aide d'un levier prenant appui d'une part sur le ressort et d'autre part sur un point fixe, d'effectuer une pesée pour écraser le ressort.

Une fois les deux soupapes sorties, il convient de ne pas mélanger les ressorts d'admission et d'échappement. Quelquefois, ceux-ci n'ont pas les mêmes caractéristiques et il est impossible de les reconnaître à première vue.

Très rarement, ou sur d'anciens modèles, les soupapes ayant les mêmes di-



3 systèmes pour comprimer les ressorts d'une « latérale ». En haut, à l'aide d'une presse ordinaire. En bas à gauche, avec le classique lève-soupape de voiture et à droite, par un moyen de fortune constitué par un démonte-pneu. Au centre, on voit le petit ressort placé sous la tête pendant le rodage.

mensions risquent également d'être confondues. Mais il n'en est pas de même maintenant où les formes et les dimensions de ces soupapes sont très différentes.

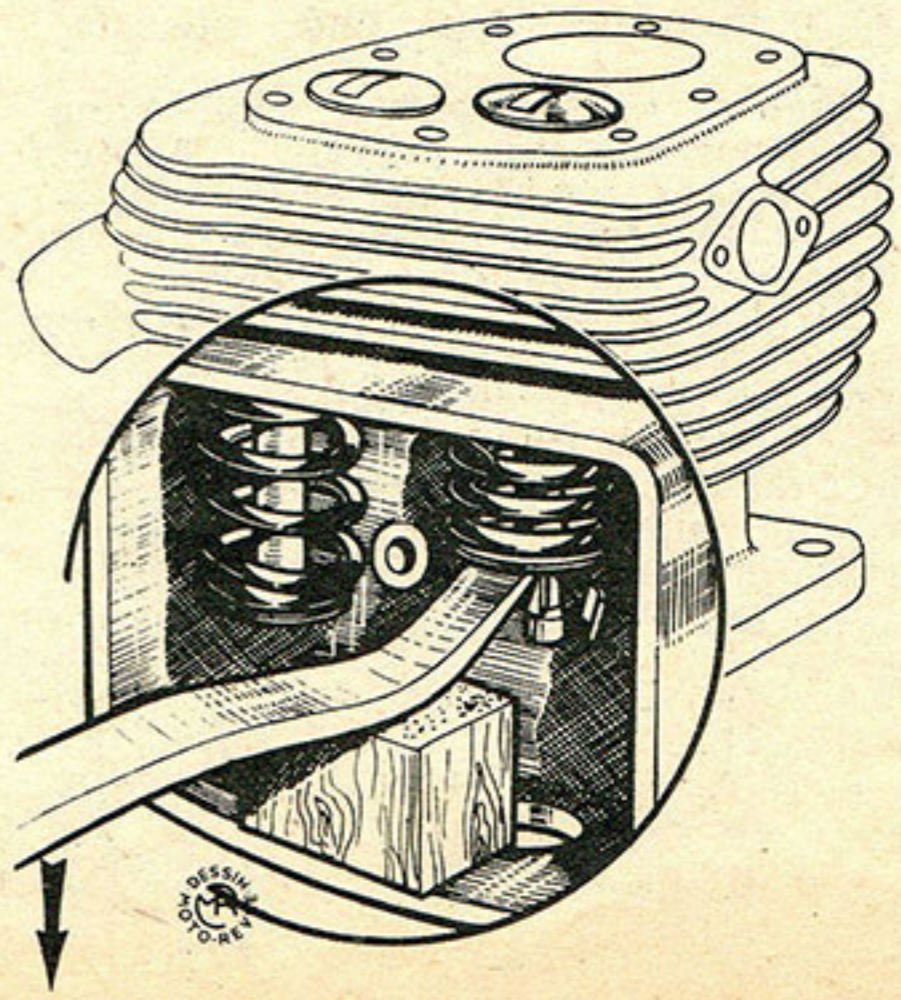
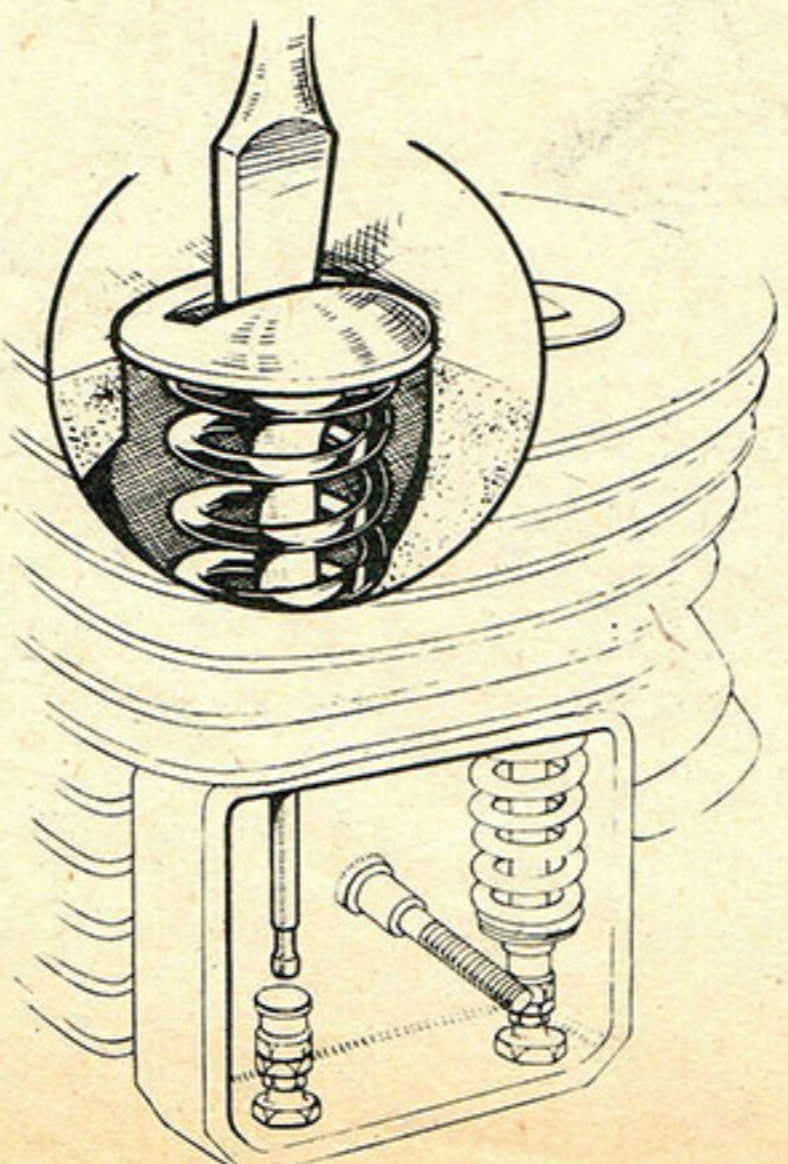
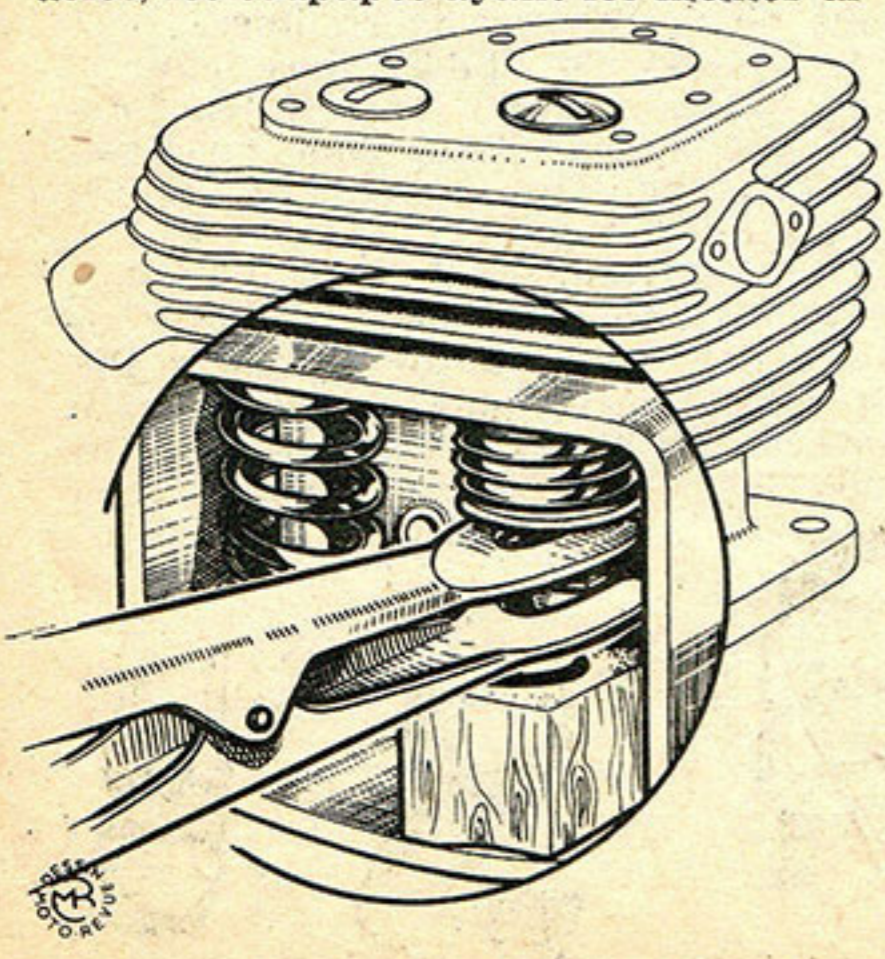
Le premier travail à faire est un nettoyage impeccable de la culasse et des soupapes.

Si le côté admission est assez propre, par contre la tubulure et la soupape d'échappement le sont beaucoup moins. Le nettoyage parfaitement exécuté, on peut entreprendre le rodage proprement dit, qui consiste en une rectification de la soupape, opérée simultanément avec celle de la partie de culasse appelée « siège » de soupape, au moyen d'un abrasif interposé.

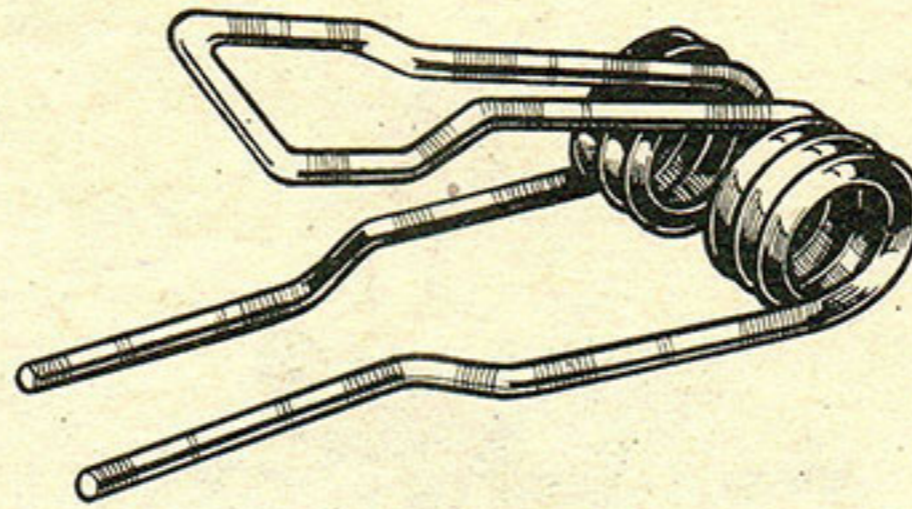
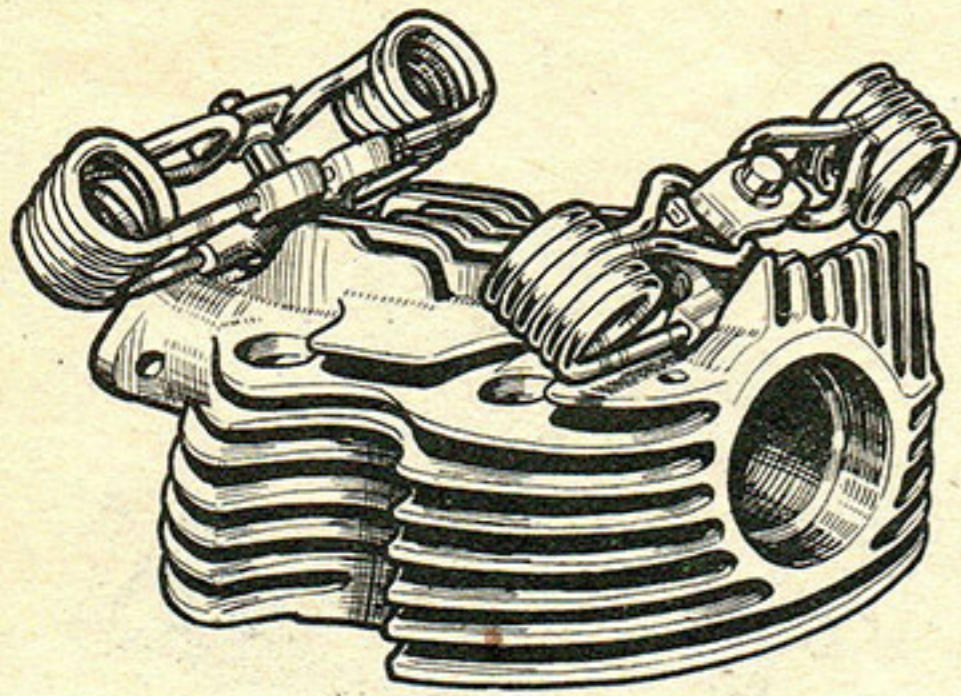
Sur les moteurs « tranquilles » on trouve très souvent une fente au centre de la tête de soupape permettant de faire pivoter la soupape très facilement à l'aide d'un gros tournevis. La plupart des culbutées étant des machines à tendances sportives, cette fente est indésirable au point de vue performances et la tête de soupape est absolument lisse, ce qui ne simplifie pas l'opération. Il y a alors deux systèmes pour remplacer le tournevis : soit par une ventouse qui adhère à la tête de soupape, soit un petit étau à main qui serre l'extrémité dépassant du guide. Ce dernier système étant moins pratique que la ventouse, il vaut mieux s'arrêter à cette première solution.

Les pâtes abrasives, soit à l'huile, soit à l'eau, ont exactement le même mode d'emploi avec différentes grosseurs de grain suivant la quantité de métal à user avant d'arriver à la profondeur des trous de la soupape et du siège lorsque ceux-ci sont piqués.

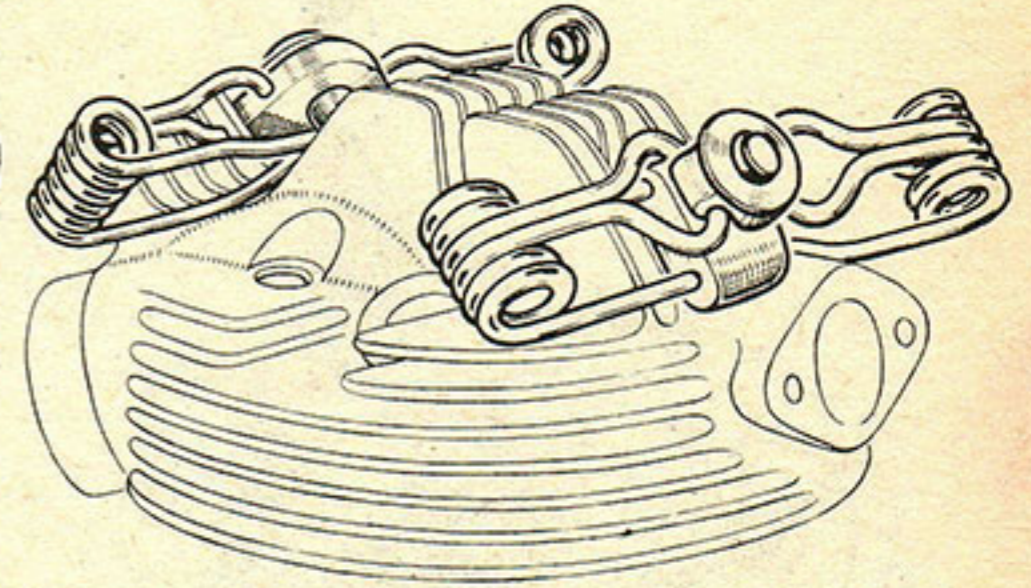
Evidemment, comme le « gros grain » laisse des rayures, il faut toujours terminer par le « grain fin » qui donne des surfaces de contact très lisses. La technique de l'opération est toujours la même : on place sous la tête de la soupape un faible ressort destiné à la décoller. Lorsque l'on cesse l'effort de pression, on garnit la por-







Des ressorts très accessibles, qui de plus, sont très faciles à monter.



tée de la soupape de pâte et l'on appuie en tournant de droite à gauche et de gauche à droite. Il n'est pas recommandé de tourner toujours dans le même sens, comme on pourrait le faire avec une chignole par exemple, car il se produirait une série de rayures circulaires, mais d'opérer par une série de mouvements alternatifs portant sur un huitième de tour environ à chaque fois. Il faut arrêter l'opération dès qu'il n'y a plus aucune trace noire de pigûre sur les deux faces.

Avant de remonter les ressorts, vérifier s'ils ont encore une longueur suffisante. S'ils sont affaîsés, surtout celui d'échappement, ne pas hésiter à les changer, car cela influence notablement le rendement.

Les opérations sont sensiblement les mêmes sur une « latérale », sauf en ce qui concerne la forme de la presse

à ressorts, qui en ce cas, ressemble à une paire de pinces à becs fourchus.

De plus, il est presque toujours nécessaire de laisser le cylindre monté sur le carter pour se servir de celui-ci, ou des pousoirs comme point d'appui.

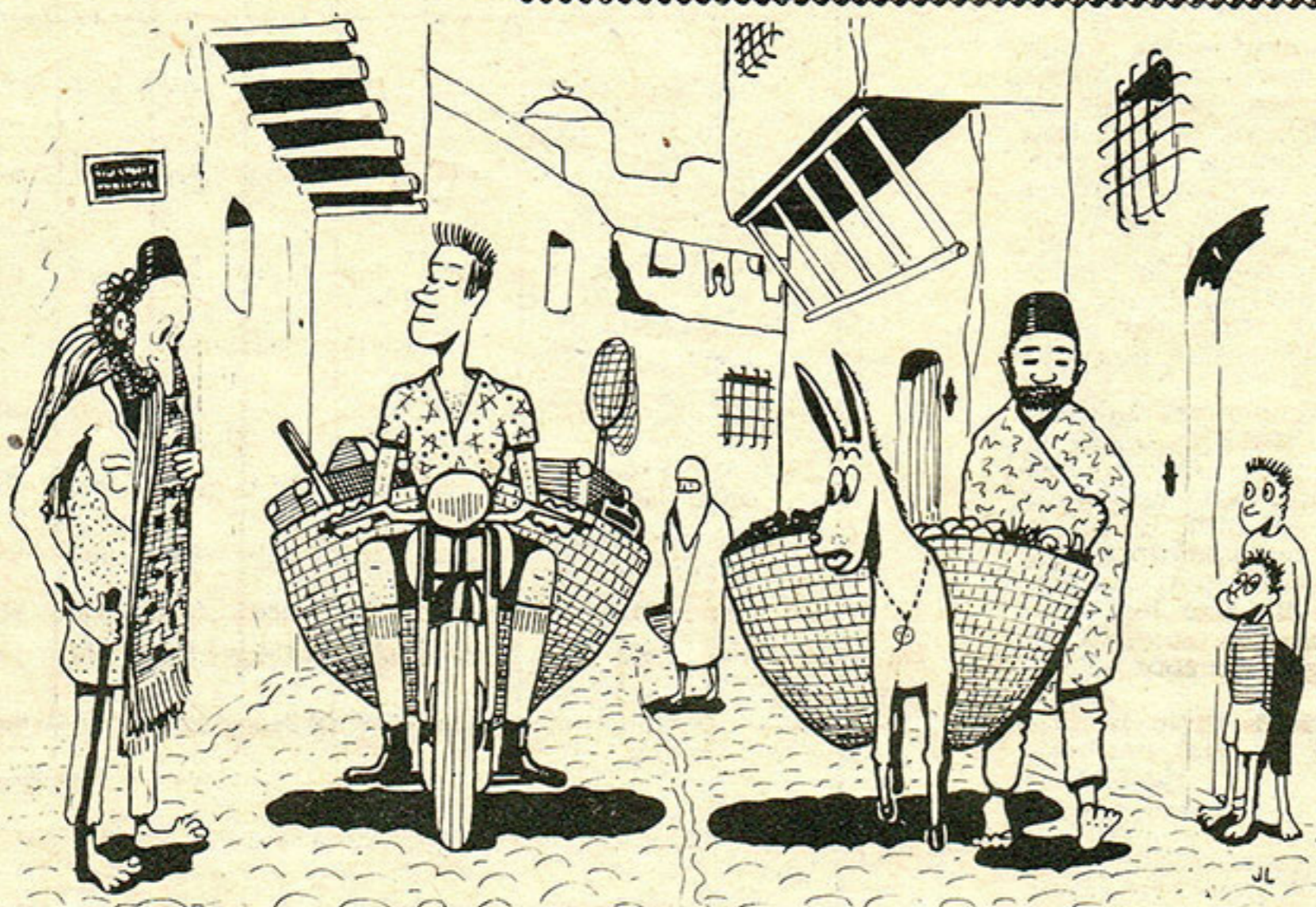
Le système de clavetage de la soupape peut être différent, c'est-à-dire réalisé à l'aide d'une goupille enfilée dans un trou de la tige de soupape, au lieu des demi-coquilles coniques habituelles. Cette méthode peu sûre, tend d'ailleurs à disparaître de plus en plus.

La pince spéciale pour extraire les clavettes sur une latérale, se présente avec les poignées très ouvertes lorsque les becs sont fermés et son fonctionnement inverse de celui d'une pince ordinaire, tend à écarter les becs sous la pression de la main. Pour les maintenir à la hauteur favorable et laisser

les mains libres, une petite crémaillère réunit les deux poignées et les immobilise.

Le reste du remontage est rigoureusement identique, mais si l'on ne retire pas le cylindre au moment de la dépose des ressorts, il vaut mieux le faire par la suite car le travail s'en trouve facilité de même que le nettoyage final des tubulures, sièges et guides à l'essence pour éliminer tout grain d'émeri qui risquerait de rayer ou coincer la soupape.

Dans tous les cas, si l'une ou l'autre des portées est trop entamée, il faudra avant le rodage procéder à une rectification, soit de la soupape, soit du siège. Ce travail ne pouvant être exécuté que par un personnel entraîné et possédant un matériel approprié, n'est donc pas à la portée de l'amateur.



## L'ETERNEL PROBLEME DES BAGAGES

Il n'est pas spécial à la moto. Les automobilistes eux-mêmes ne savent pas où loger tous leurs bagages quand ils partent en villégiature. Et nous ne parlons pas des cyclistes ou des piétons. Du moins avons-nous la chance d'avoir un brave moteur qui nous épargne tout effort musculaire.

Quand on voyage en solo la question est relativement simple. D'ailleurs à la lumière de l'expérience on réduit le nombre des bagages à la plus simple expression, en éliminant tout ce qui n'est pas vraiment indispensable. Un

ensemble constitué par deux coffres latéraux disposés de part et d'autre de la roue arrière et une malette sur le porte-bagages constituent la meilleure solution, mais à la condition que tout cela soit instantanément amovible et rigoureusement étanche. Néanmoins, la fixation doit être extrêmement solide. Il nous semble que la tôle d'aluminium est très avantageuse à cause du poids. Le contreplaqué peut lui aussi, donner de bons résultats mais à condition d'être renforcé aux coins et aux angles car les vibrations

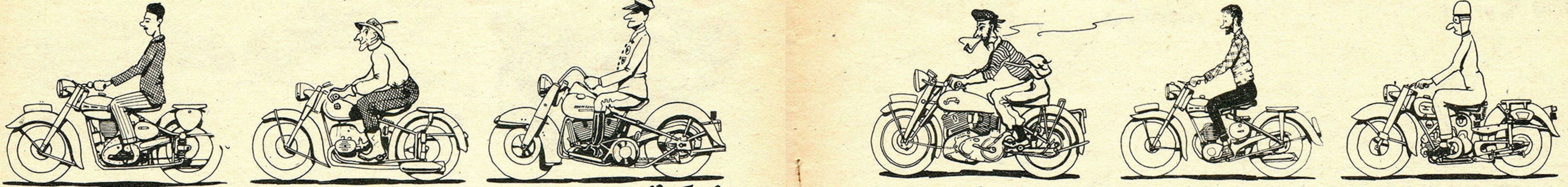
auront tôt fait de démolir un assemblage trop fragile. Certains motocyclistes préfèrent de vastes sacoches en cuir évidemment moins vulnérables en cas de chute. Et pour les objets fragiles rien ne vaut le sac tyrolien. A lui seul, ce dernier suffit pour des excursions de quelques jours. Il est assez difficile aux accessoiristes d'établir des coffres arrière adaptables indifféremment à toutes les machines surtout à celles équipées de fourches arrière oscillantes. Il y a une question du prix qui joue.

Quand on emmène un passager (ou surtout une passagère), le problème est plus délicat. Si on veut que le passager ait une position confortable et ne soit pas gêné par les coffres, on est amené à les monter plus en arrière, ce qui déséquilibre la machine. Et si le pneu arrière n'est pas de section suffisante, il ne résistera pas longtemps. Quant à monter une valise à l'arrière du garde-boue, nous ne pouvons le recommander d'autant plus

qu'en général cette valise est mal fixée. Sans doute serait-il possible de réaliser un ensemble qui jouerait en même temps le rôle de garde-boue, mais une telle solution ne peut être à la portée que du constructeur. Et comment conserver l'accessibilité de la roue, des freins ou de la chaîne ?

Après tout quand on voyage à deux le sidecar offre plus de confort à la passagère et il se prête admirablement au logement des bagages dans la pointe avant, dans le coffre arrière et aussi sur ce dernier.





# la position des pilotes

Il n'existe pas aujourd'hui de côtes standard pour une machine et la position du pilote sur sa moto variera d'une marque à l'autre, bien souvent même d'une moto à l'autre, car, sur bon nombre de machines, la position du guidon, ainsi que celle des repose-pieds, peuvent être modifiées. Nous avons pris ici les positions moyennes, telles qu'elles sont adoptées à l'usine lors du montage.

On peut, dans l'ensemble, classer les machines en trois groupes, qui d'ailleurs chevauchent assez souvent les uns sur les autres ; ces groupes sont les suivants :

- a) cylindrée de la machine ;
- b) son type, sport, tourisme rapide ou utilitaire ;
- c) son pays d'origine.

La disposition du moteur est un facteur qui, lui aussi, peut intervenir : un flat-twin peut être plus bas qu'un vertical-twin ; les Guzzi, aux moteurs horizontaux et longitudinaux exigent un empattement plus grand.

Pour le tableau et les silhouettes illustrant cet article, nous avons choisi des machines modernes, actuellement fabriquées. De plus, nous avons pris les machines les plus caractéristiques des écoles de chaque pays : ainsi la plupart des 500 anglaises offre une position assez similaire à celle que donne la BSA A7. Les 125 et 250 allemandes ou tchèques peuvent facilement se rattacher à la 125 DKW et à la 250 Puch, les 125 italiennes à la Gilera, les flat-twins à la R 51/3, etc., etc...

L'empattement d'une moto varie normalement entre 1 m 26 pour les 125 cmc. et 1 m 42 pour les 1000 cmc., avec comme valeurs moyennes, 126 à 127 cms pour les 125, 132 pour les 250 ; 139-140 pour les 500 et 142 pour les 1000. Mais on notera le plus grand empattement des machines italiennes : 130 cmc. pour la 125 Gilera, 137 cms pour la 250 Guzzi, 147,5 cms pour les 500 (plus que les 1000 anglaises !). De même, les machines américaines se caractérisent aussi par leur très grande longueur (près de 154 cm. pour les 1000). La seule 500 française, la Terrot, est aussi d'un empattement important. Par contre, les petites machines, telles les Fox NSU 100 cmc., ou la Rumi Sport de 125 cmc. ont un empattement moindre (122 et 123 cms).

La deuxième valeur que nous indiquons dans notre tableau est le rapport Rs de la longueur comprise entre l'axe de la roue arrière - bec de selle et l'empattement. Ce rapport montre si la position du pilote est plus ou moins en avant de la machine. Plus ce rapport est petit, et plus le pilote se trouve déporté vers l'arrière. Ici encore, les machines italiennes et américaines se signalent par une position en avant du pilote (de même pour la Fox), alors que les positions les plus en arrière se trouvent sur les 500 anglaises et allemandes, la 1000 anglaise de grand sport Vincent et la petite Rumi sport italienne.

En fin de tableau, nous publions le rapport T de la différence de hauteur entre guidon et selle (Hg - Hs) par rapport à la distance bec de selle-guidon (Lg) :  $T = \frac{Hg - Hs}{Lg}$

Ce rapport donne une idée précise de l'inclinaison du pilote sur sa machine : plus ce rapport est élevé, plus le pilote est assis droit ; plus ce rapport est faible, plus le pilote

est penché. Ainsi, il est clair que sur une machine sport, ce rapport T sera plus faible que sur une machine utilitaire ou de tourisme : on trouve par exemple 0,345 pour la 1000 Vincent, contre 0,616 pour la 1000 Ariel, 0,39 pour la 125 Gilera sport, contre 0,58 pour les autres 125. On pourra aussi noter que cette position est affectonnée par les allemands, même pour leurs machines de tourisme : 0,44 pour la 500 BMW, contre 0,58 aux machines identiques anglaises ; 0,342 pour la Fox, à comparer avec les petites 125 sport italiennes. La position sur la Terrot est des plus droites : 0,66, mais le record dans ce domaine est largement battu par les américains avec leurs grands guidons relevés (0,95 sur la Harley-Davidson !).

Les hauteurs de guidon : Hg, et de selle : Hs, semblent indépendantes de la cylindrée. Les machines américaines, anglaises (sauf les 1000) et françaises, sont les plus hautes, les cylindres horizontaux des flat-twins germaniques et des Guzzi permettent des cadres plus bas.

Autre valeur intéressante, celle donnant la position des repose-pieds par rapport au bec de selle. Cette dimension a une valeur positive lorsque les repose-pieds sont en avant du bec de selle, négative dans le cas contraire. Ce dernier cas se trouvera sur les machines rapides et de sport : les 1000 anglaises, la Rumi-Sport ; mais est aussi très caractéristique des motos d'Outre-Rhin : depuis la 100 Fox-NSU, jusqu'à la 500 BMW, en passant par les 125 DKW et 250 Puch.

Quelques mots sur les motos de course pour lesquelles nous n'avons de valeurs précises que pour la Gambalunga-Guzzi. Même lorsque le pilote est en avant de la selle, sa position reste très penchée sur sa machine et nous avons pour le rapport T les valeurs de 0,275-0,280, exceptionnellement de 0,145 pour la 500 AJS, donc toujours notablement inférieures à celle même de la 1000 sport extrêmement rapide Vincent. Egalement, pour le pilote assis à l'avant de la selle, sa position reste très en arrière, sûrement pour assurer une meilleure adhérence de la roue arrière, le rapport Rs étant dans ce cas compris entre 0,288 (Norton) et 0,330 (AJS), nettement inférieur aux 0,37 des 500 anglaises et allemandes.

La disposition des cylindres sur la Gilera 4, l'AJS et la Gambalunga (et surtout sur cette dernière) oblige à un empattement assez grand. Mais par contre, le fait d'un seul cylindre longue course explique en partie la hauteur de la Norton.

Pour conclure, on trouvera un grand empattement avec une position du pilote assez en avant, sur les machines italiennes et surtout américaines. Machines basses en Italie et en Allemagne, de même que sur les motos sport ; machines hautes en France, en Angleterre, aux USA. Sur les machines allemandes, comme sur les 1000 anglaises et les 125 sport italiennes, position allongée du pilote, les pieds rejetés un peu sur l'arrière. En Angleterre et en Italie, position beaucoup plus droite, les pieds plus en avant.

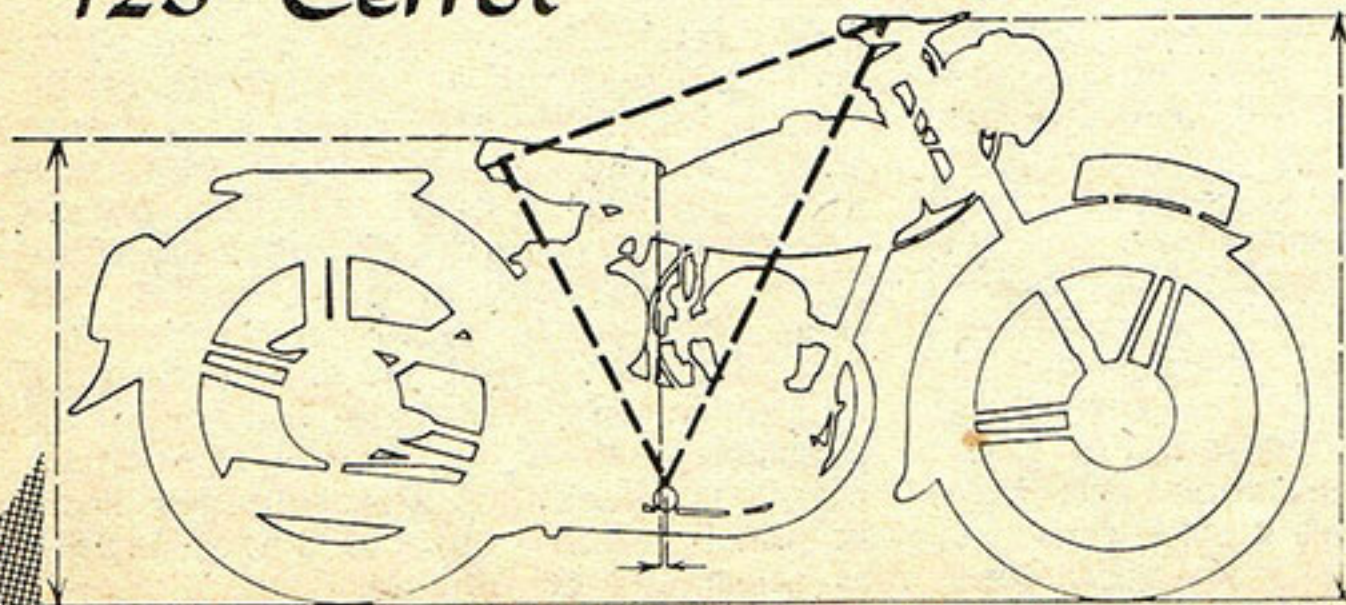
La 500 française présente un compromis entre ces deux derniers groupes : position encore plus droite du pilote, mais les pieds plus en arrière qu'en Angleterre et Italie. Quant à la position américaine, elle est droite comme un I, les pieds bien en avant, sur les marche-pieds « wagon ».

	1000 cmc.			500 cmc.			250 cmc.			125 cmc.			100 et 125 Spéciales		500 Compétition				
	ARIEL Square Four	HARLEY	VINCENT	BMW R 51-3	BSA A-7	GUZZI G.T.V.	TERRROT R.G.S.T.	GUZZI Airone	PUCH TF 250	DKW RT 125	GILERA Sport	TERRROT E.T.D.	NSU Fox 100	RUMI 125 Sport	AJS Parc-Epic	GILERA 4 cylindres	GUZZI Gambalunga	NORTON Featherbed	
Empattement E	1422	1537	1422	1400	1390	1475	1460	1370	1320	1260	1300	1265	1220	1230	1410	1400	1420	1384	E
Axe arrière-bec de selle : par rapport à empatt. : Rs	0,417	0,443	0,380	0,375	0,371	0,472	0,402	0,458	0,405	0,389	0,430	0,407	0,430	0,382	0,330	0,318	0,325	0,288	Rs
bec de selle-guidon : Lg	365	280	380	465	405	325	350	355	335	360	395	340	440	475	550	595	605	615	Lg
bec de selle-repose-pieds: Lr	-57	+245	-40	-55	+65	+50	+20	+45	-55	-35	+15	+10	0	-100	-15	-30	-55	-30	Lr
Hauteur du guidon Hg	945	1050	870	920	1030	880	1000	870	920	880	885	915	870	960	875	935	900	1115	Hg
Hauteur de selle Hs	720	785	740	715	760	685	770	720	750	770	730	720	720	760	795	770	730	945	Hs
Hauteur des repose-pieds: Hr	215	200	260	205	200	205	220	210	235	180	220	170	200	250	215	310	230	310	Hr
Hs - Hr	505	585	480	510	560	480	550	510	515	490	510	550	520	510	580	460	500	635	Hs - Hr
Hg - Hs	225	265	130	205	270	195	230	150	170	210	155	195	150	200	80	165	170	170	Hg - Hs
$T = \frac{Hg - Hs}{Lg}$	0,616	0,948	0,343	0,441	0,580	0,600	0,658	0,423	0,508	0,584	0,393	0,575	0,342	0,420	0,145	0,277	0,281	0,276	$T = \frac{Hg - Hs}{Lg}$

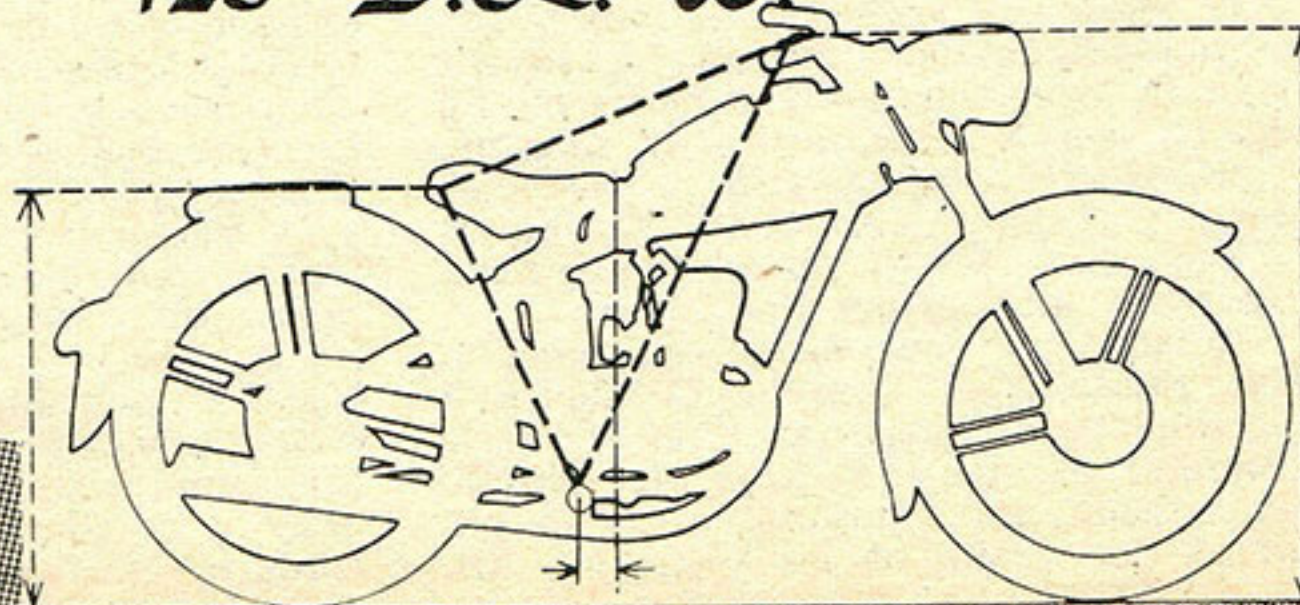
(sauf pour les rapports Rs et T, toutes les dimensions sont données en mm.)

Toutes les silhouettes de motos sont exécutées à la même échelle.

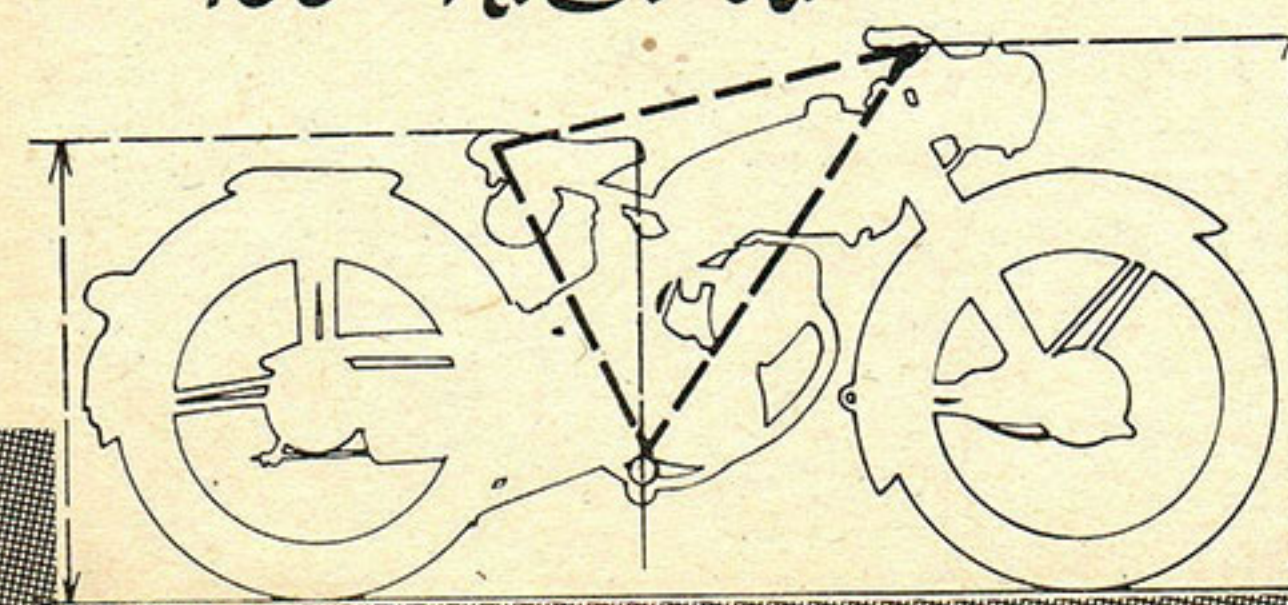
125 Terrot



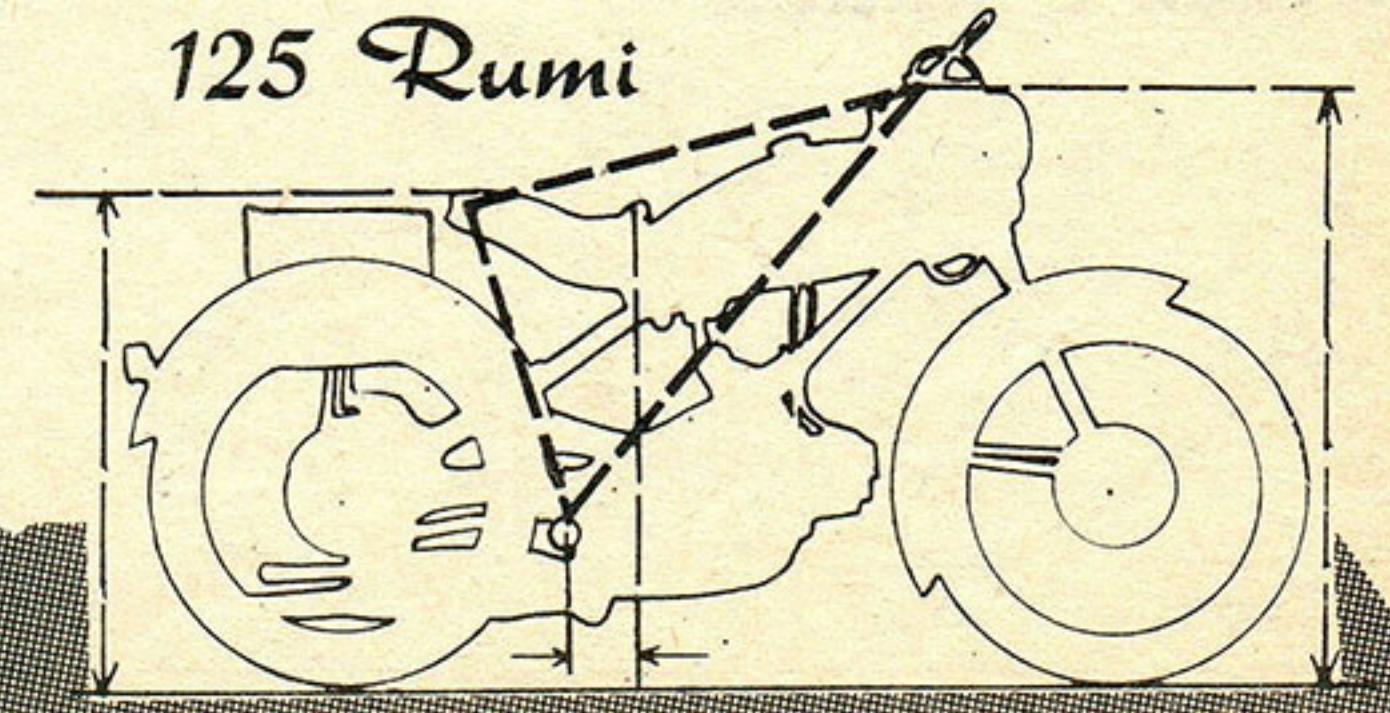
125 D.K.W.



100 N.S.U.

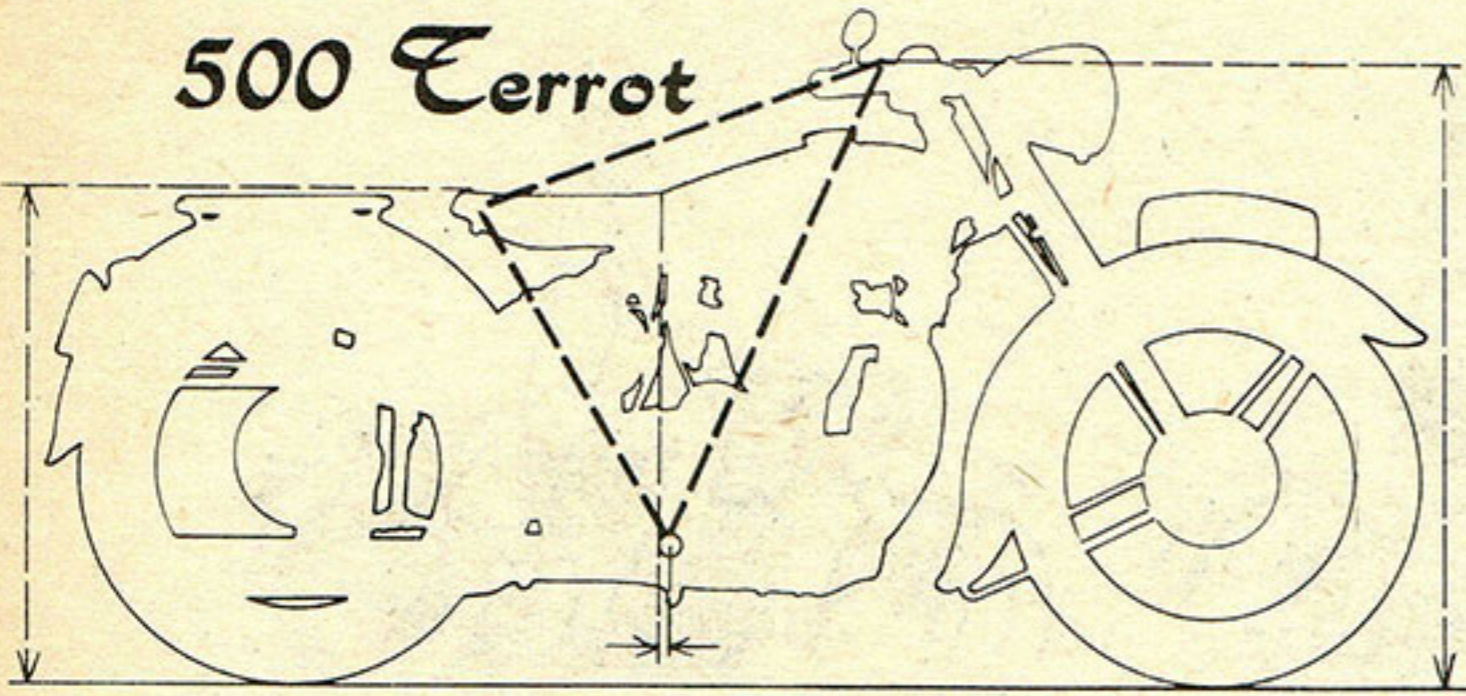


125 Rumi

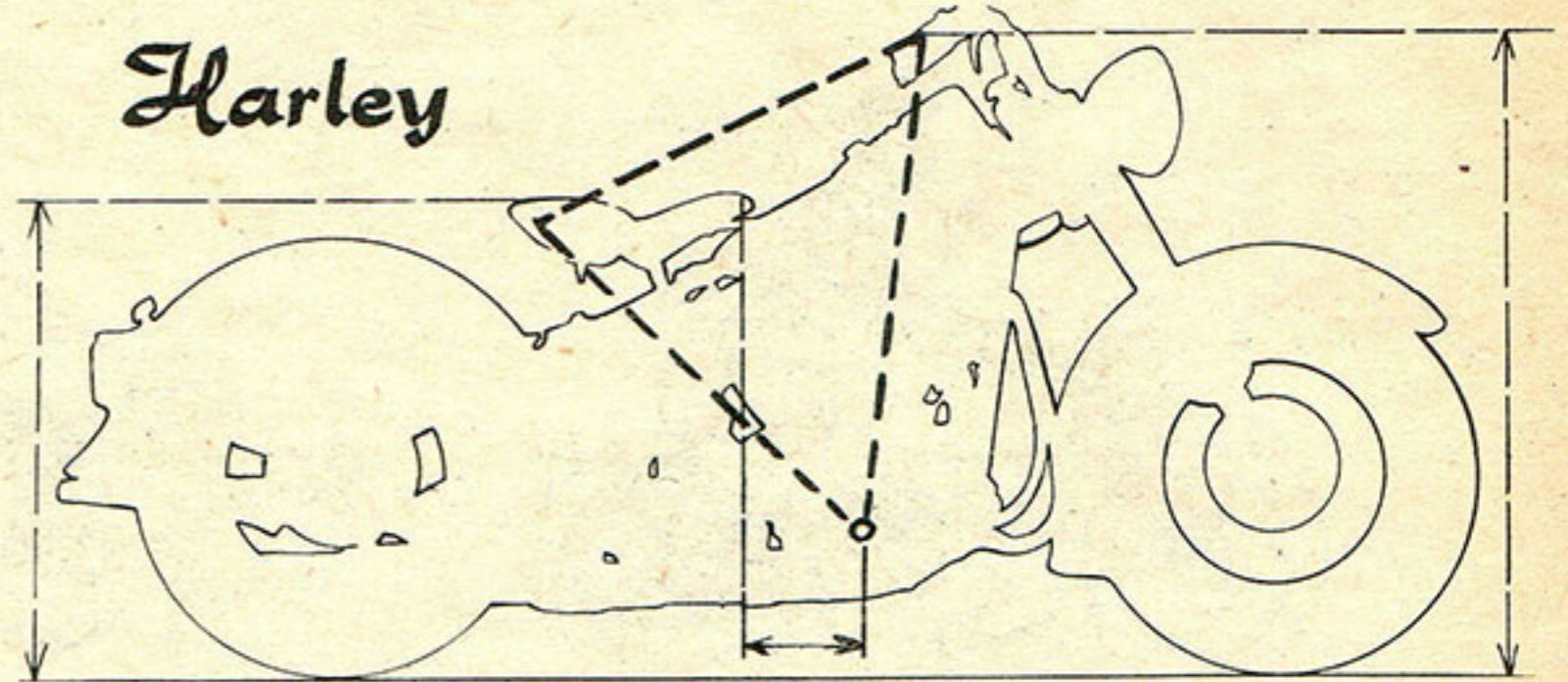




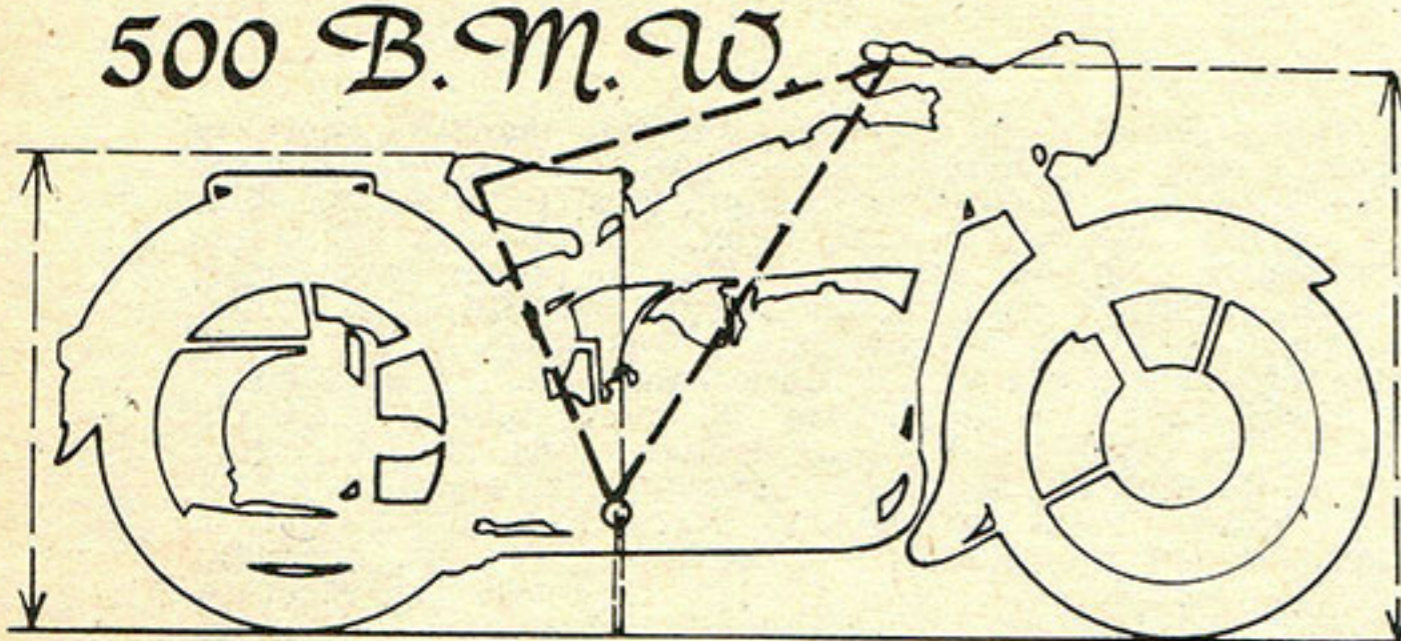
500 Terrot



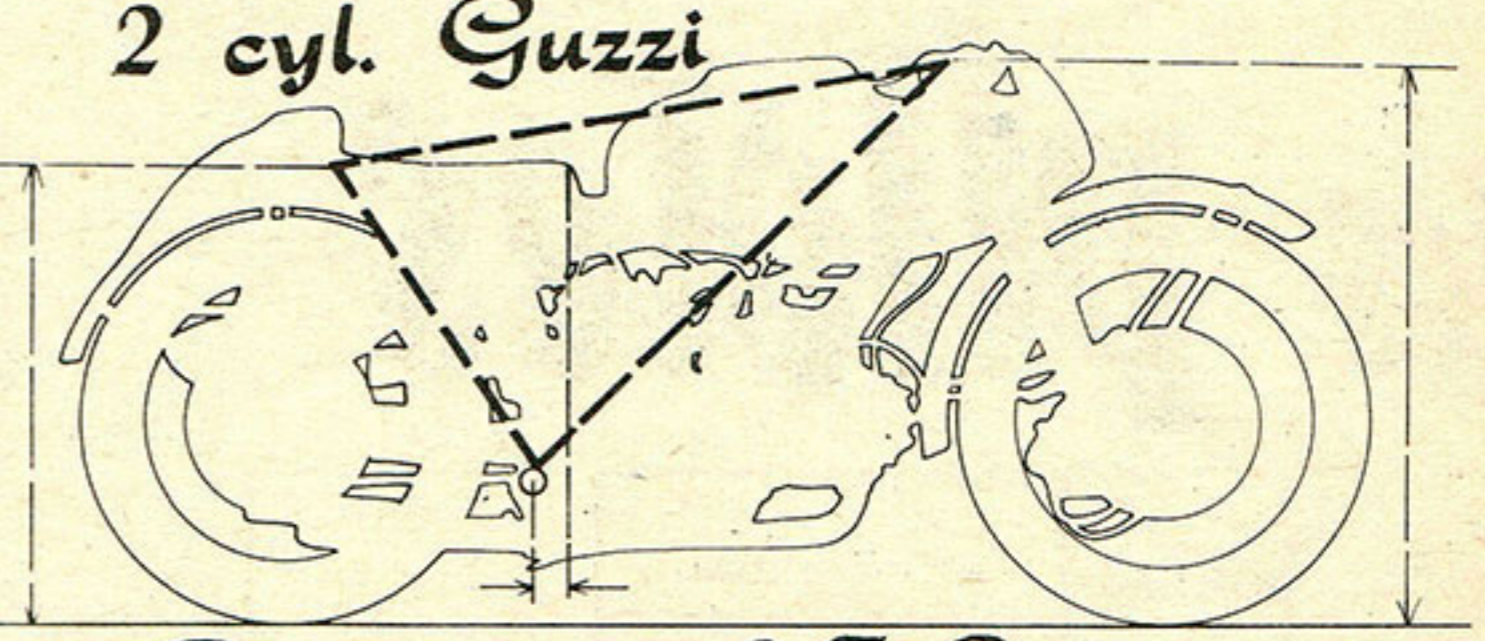
Harley



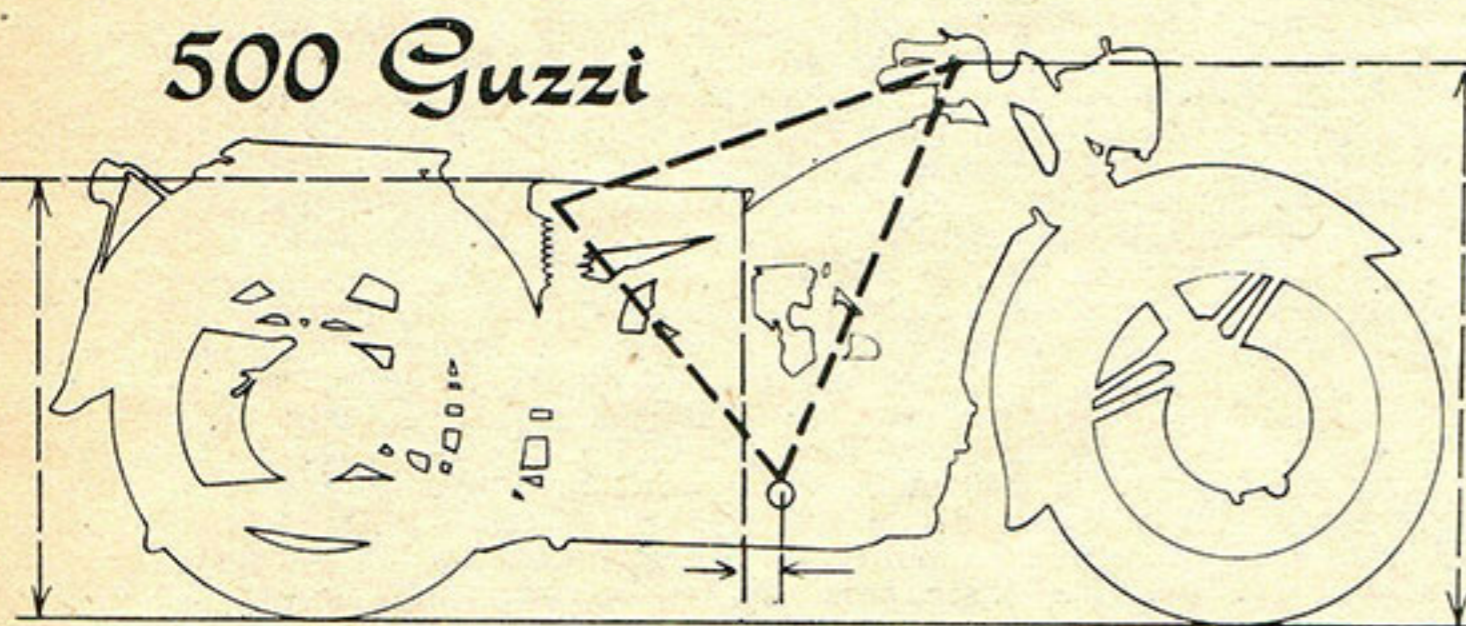
500 B.M.W.



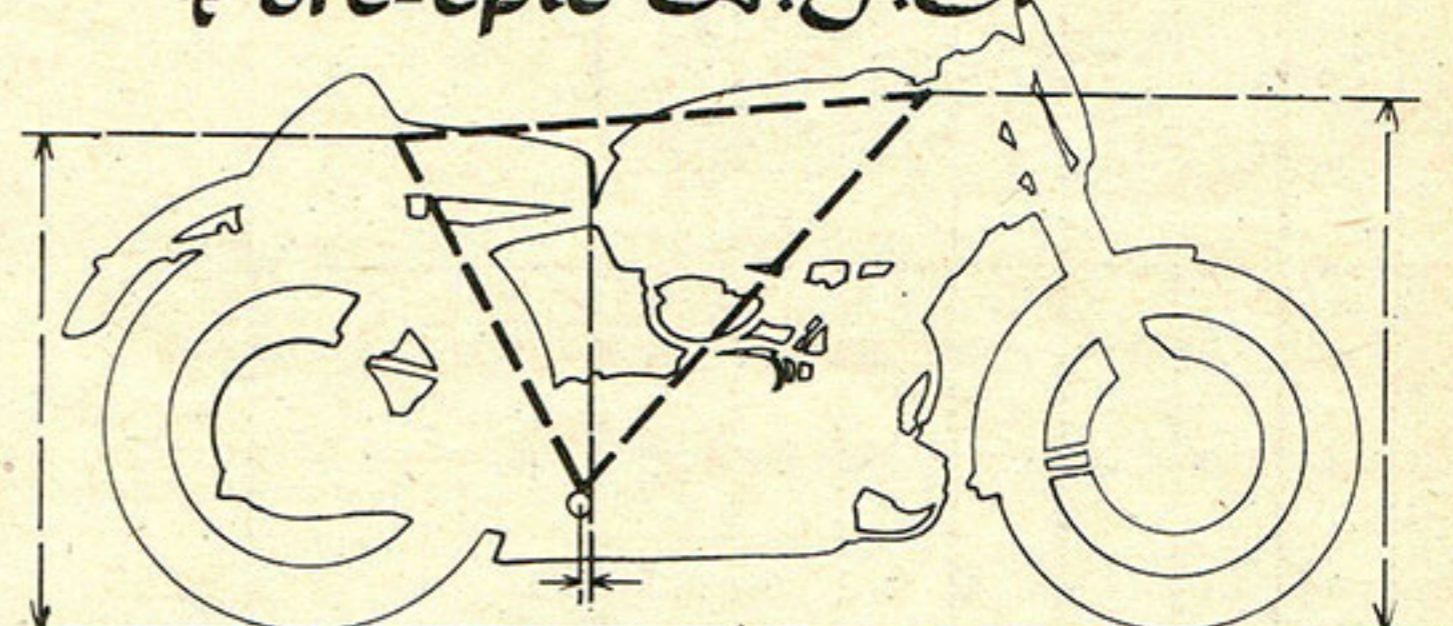
2 cyl. Guzzi



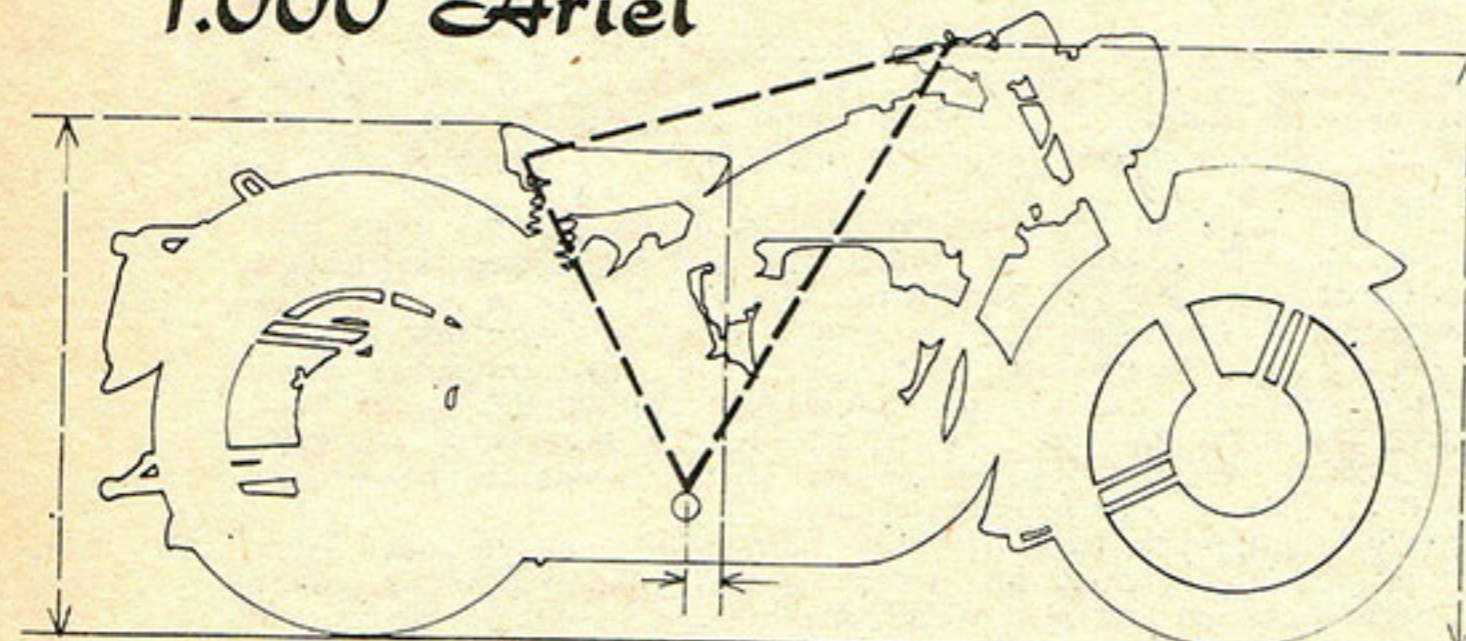
500 Guzzi



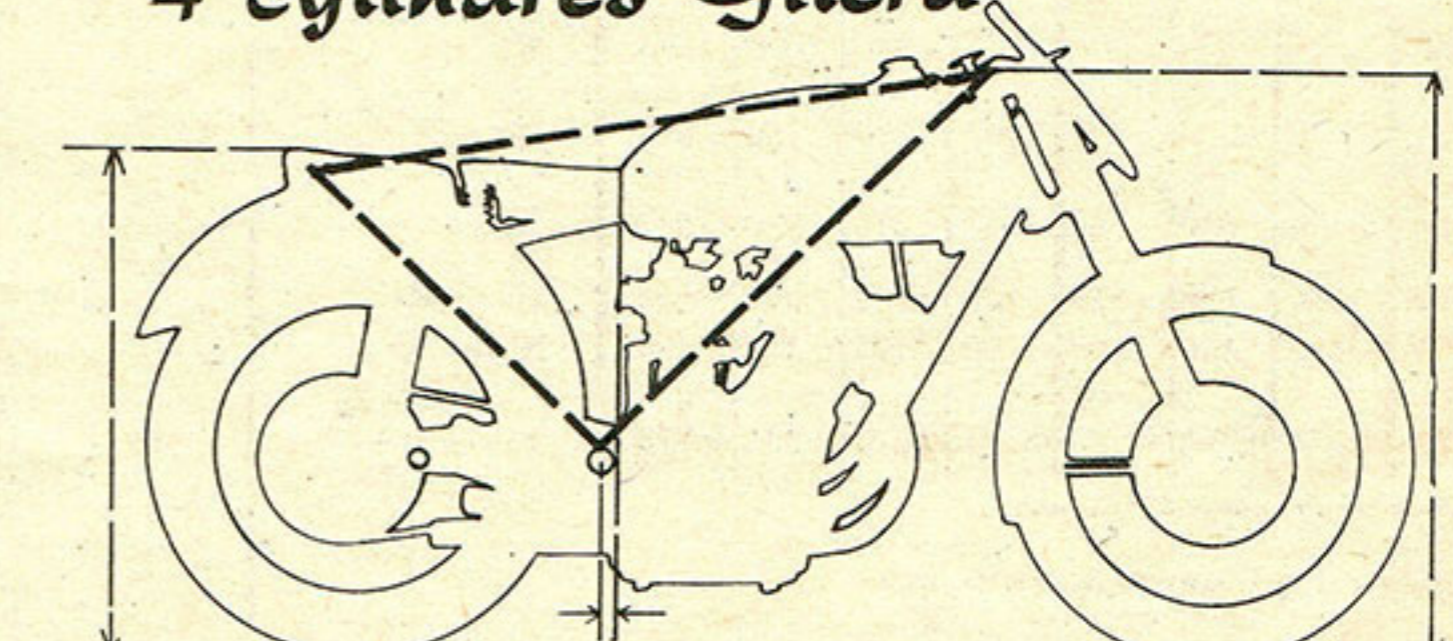
Porc-épic A.F.S.



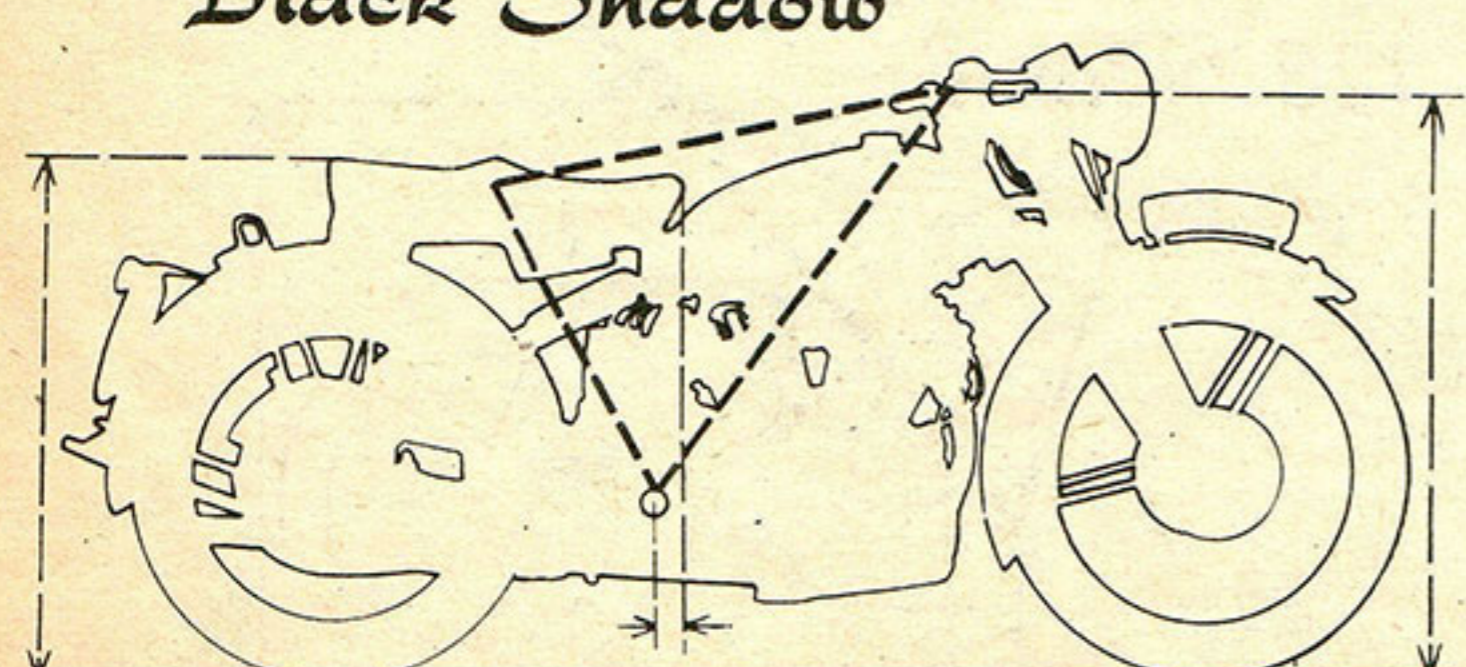
1.000 Ariel



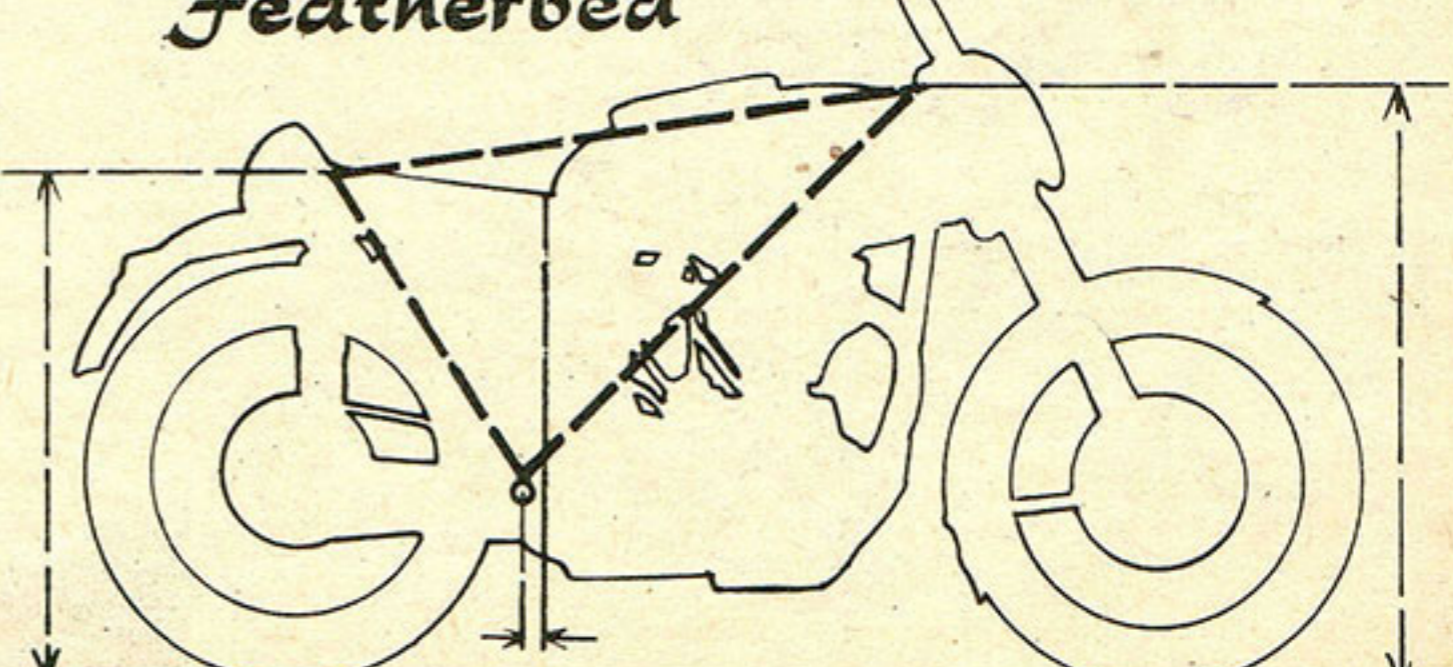
4 cylindres Gilera



Black Shadow



Featherbed

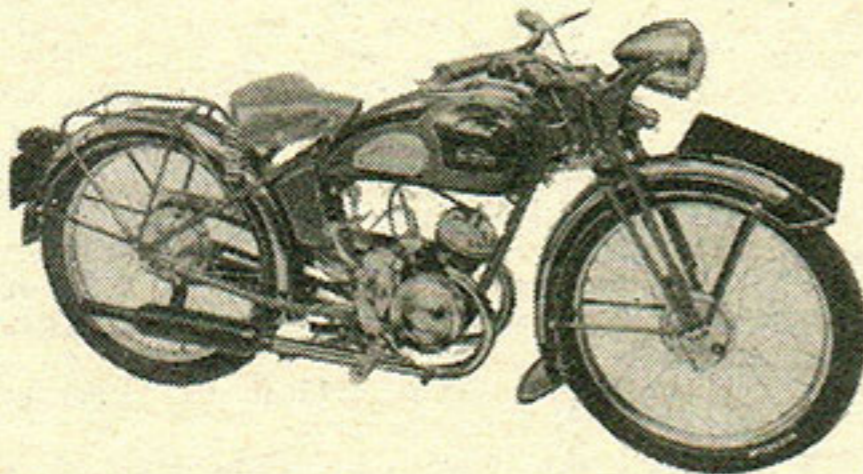




# Ce qu'ils en pensent

Cette nouvelle rubrique complètera d'une manière utile nos essais. En effet, nous demandons à tous nos abonnés de bien vouloir nous faire part des plaisirs et des désagréments, des performances, des impressions, etc... etc... qu'ils ont eu sur leur propre machine.

Bien entendu, les opinions émises ici par nos lecteurs ne sauraient engager la responsabilité de « Moto-Revue ». Toute lettre non signée, ou n'étant pas d'une correction absolue, ne sera pas publiée. En outre, précisons que seront prises en considération, les seules lettres ayant trait à des machines assez récentes et fabriquées en série. Nous invitons nos abonnés à nous écrire rapidement afin de poursuivre cette rubrique régulièrement.



## 100 KÆHLER-ESCOFFIER

**J**e vous adresse mes impressions sur mon vélomoteur 100 cc Kehler-Escoffier. J'ai acheté cette machine il y a 11 mois et j'ai maintenant près de 5.000 kms au compteur. Cela commence à être suffisant, il me semble, pour donner un premier jugement.

5.000 kms, une seule réparation : une coupe profonde au pneu avant.

Le moteur tourne tout comme au premier jour, il est sûr et il tire bien, et les reprises sont excellentes. Dans les débuts j'ai eu bien des ennuis avec la bougie, mais tout a disparu à jamais le jour où j'ai mis une KLG 3 électrodes et 8 % d'huile dans l'essence au lieu des 5 % prescrits par le vendeur.

Tout ce que j'ai fait à la machine consiste en la tension des chaînes à plusieurs reprises, un décalaminage très sommaire de la culasse, lumières et tubes d'échappements prescrit par le vendeur au bout de 1.500 kms, et deux graissages des moyeux que je n'ai jamais trouvés secs.

Au point de vue performances, je ne puis rien dire, car j'utilise ce vélomoteur pour mon travail, et en bref, pour tous mes déplacements, non pour le sport, d'ailleurs je n'ai pas le temps de faire de compétition. Toutefois, je puis dire que sur ces 5.000 kms effectués, j'en ai au moins 2.500 en duo, plus quelques bagages (140 à 150 kgs), ce qui est peut-être beaucoup demander à une machine de cette puissance, mais elle s'en sort très bien, puisqu'elle ne m'a encore coûté aucune réparation depuis bientôt un an (j'insiste sur ce point, car c'est le plus intéressant pour moi), et puis je n'ai pas les moyens de me payer une 125. Je me tiens toujours à la vitesse de croisière normale de la machine (que je ne peux chiffrer, n'ayant pas de compteur) un peu accélérée parfois, si je suis pressé. En tous cas, je ne suis jamais à fond, ce qui fait que j'ignore le bruit de ferraille dont parle Monsieur Fougeallez. Une chose que je puis affirmer quand même, c'est qu'il lui faut ses 3 litres aux 100 kms, les 2 l. 1/4 prévus ne m'ont jamais suffi.

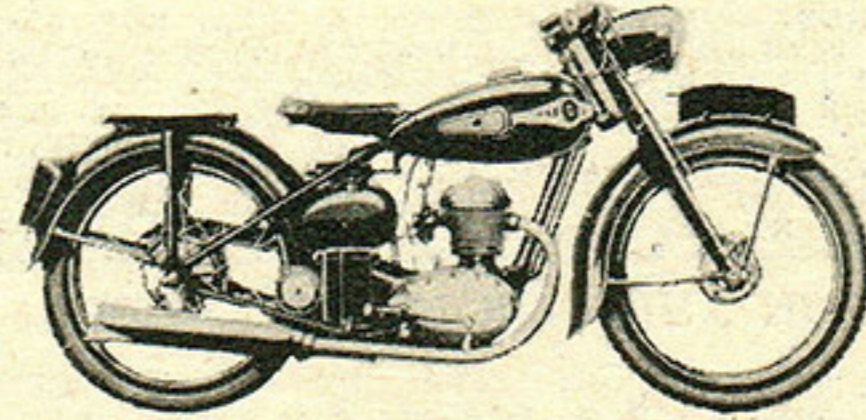
Le cadre est très solide, l'aspect général séduisant, d'une belle couleur, l'émail tient bien, quant aux chromes des tuyaux d'échappement et des jantes, ils sont un peu piqués (j'ai peut-être laissé la boue trop longtemps dessus). Il est exact que la bavette du garde-boue est très insuffisante, aussi ai-je adapté, à l'exemple de Peugeot, des sabots protège-pieds (je ne sais si le nom est exact, mais je l'appelle ainsi). Ce qui est très bien sur ce 2 temps, c'est le réservoir qui tient certainement près de 12 litres, permettant ainsi une bonne autonomie de route sans crainte de tomber en panne d'essence.

La tenue de route est excellente. Un point que j'ai oublié : on m'avait prédit des ennuis avec l'embrayage à 1.500 kms. J'en ai 5.000, dont 2.500 bien chargés, j'ai roulé avec grand

vent arrière, devant et sur les côtés, je n'ai jamais rien remarqué d'anormal. Tout va très bien.

En résumé, une excellente machine qui a le mérite de tenir bon, pas assez rapide pour les gens pressés, mais c'est un 1/10 de litre ; on va plus vite avec le 1/8, mais c'est plus cher. Entièrement d'accord avec vous, Mr Fougeallez.

Mr J. MORISSET, Deyrançon



## 125 TERROT E.T.D.

**A**yant trouvé très intéressante la rubrique : « Ce qu'ils en pensent », je me permets de vous communiquer mes impressions en ce qui concerne la Terrot 125 cmc. culbutée, type ETD.

Je possède cette machine depuis le 10 avril dernier, étant un « mordu » de la moto, mon compteur enregistre déjà 3.000 kms.

Rodage : le moteur un peu dur au début avait beaucoup de difficultés à entraîner la 4<sup>e</sup> vitesse. Par contre, il montait bien en régime et claquait sec aux reprises. Aucun échauffement anormal ni serrage ne s'est produit durant la période de rodage : j'avais pris la précaution de mettre dans l'essence une double dose de super-lubrifiant. Petit à petit le moteur s'est dégagé, la compression est croissante avec l'augmentation du kilométrage.

Actuellement à 3.000 kms, ma machine est très nerveuse, et sur route plate atteint le 70 kmh. avec l'admission moitié ouverte.

Evidemment, comme toutes les motos, la Terrot ETD a quelques inconvénients sans grosse importance, dont je vais parler maintenant.

Tout d'abord, le défaut de suspension arrière se manifeste en solo d'une façon assez intense, je pèse pourtant 80 kgs, ce qui n'empêche pas les sursauts assez désagréables sur les routes légèrement bosselées. Si ces sautilllements ne portent que faiblement préjudice à la tenue de route, le freinage à l'arrière est diminué par le manque d'adhérence de la roue arrière à la route. Il me semble que moyennant une majoration du prix d'une quinzaine de mille francs, les utilisateurs seraient reconnaissants au constructeur de prévoir une suspension arrière pour la Terrot ETD.

Autre petit désagrément : la protection du garde-boue avant contre les projections d'eau sur route mouillée est très insuffisante.

La position du pilote est un peu trop campée, ce qui est fatiguant sur une longue distance.

L'avertisseur électrique s'enroue facilement avec l'humidité.

Enfin, pour en finir avec les inconvénients, je dois signaler le sifflement très désagréable du couple primaire, ce bruit lancinant serait supprimé si la denture des engrenages était hélicoïdale.

Ces inconvénients sont minimes à côté des satisfactions que me procure ma machine :

Moteur : nerveux, brillant, reprises foudroyantes à condition de changer de vitesse avant que le régime ne tombe, et passer à la vitesse supérieure après être bien monté en régime.

Echauffement insignifiant, même après longue route sans arrêt, grâce à une circulation d'huile de premier ordre.

Allumage très puissant grâce à un ensemble batterie-bobine très au point.

Avance automatique très efficace (je n'ai jamais entendu mon moteur cliqueter).

Bloc-moteur de ligne harmonieuse, parfaitement étanche.

Partie cycle :

Roulements très doux et sérieux.

Fourche télescopique absorbant tous les chocs sans talonner, la souplesse de la fourche rend le freinage avant très efficace.

Tenue de route remarquable.

Freins puissants et progressifs.

Eclairage suffisant à vitesse élevée.

Suppression de tout bruit de ferraille intempestif, grâce à un montage soigné avec une tôle résistante.

Les commandes sont extrêmement douces, à noter la précision remarquable du sélecteur.

Présentation agréable à l'œil. Entretien facile.

Performances : vitesse de croisière entre 65 et 70. Vitesse de pointe 80 chrono.

En résumé, la Terrot ETD est une machine qui, sans être sport, permet des performances brillantes. Au point de vue nervosité, elle n'a rien à envier aux 2 temps très populaires d'une autre grande marque française.

La Terrot ETD donne satisfaction aux amateurs de mécaniques précises. La popularité dont cette machine jouit en France et à l'étranger démontre qu'en matière moto petite cylindrée, la France a tout de même son mot à dire.

M. J. PIOT, Charost (Cher)



# Tribune libre

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

## UN AVIS SUR LE MOTO-CROSS

**F**idèle lecteur de votre revue, je lis avec beaucoup d'intérêt tout ce qui se rapporte à la compétition sportive.

J'ai longuement réfléchi sur votre éditorial du 22 mars dernier, n° 1077 (courses de côtes) et je voudrais apporter quelques suggestions, qui si elles n'ont pas trait au sujet cité, concernent un sport motocycliste qui a pris un développement extraordinaire depuis quelques années et qui attire de plus en plus les foules : je veux parler du moto-cross.

Ayant suivi attentivement de nombreux cross dans le midi, étant un des principaux responsables de la tenue des deux premiers moto-cross de Ribouisse (Aude) 1950 et 1951 (club organisateur : Moto-Club de Castelnaudary), la troisième édition étant prévue pour le 17 août prochain ; voici les enseignements que j'ai pu tirer de ces manifestations après audition de nombreux témoignages : public, coureurs, organisateurs.

Car si une manifestation sportive peut réussir à satisfaire ces trois catégories de gens, son succès et sa continuité sont assurés.

Si je ne craignais pas d'allonger démesurément mes explications, c'est point par point que je traiterais chacune des questions, mais elles seront résumées en disant que le public veut du spectacle sans trop payer. Le coureur, qui doit être en premier lieu remboursé de ses avances, tâche de retirer un certain profit de sa démonstration et ne tient pas à laisser une partie de sa machine à chaque course. Les organisateurs doivent rentrer dans leurs frais pour pouvoir recommencer.

Que faut-il pour cela ? Un circuit agréable qui plaise au public où il revient en emmenant de nouveaux amis. Un spectacle assez varié, d'où la monotonie doit être exclue. Un terrain où le coureur puisse se donner à fond, difficultés sagement dosées pour satisfaire le spectateur, mais insuffisantes pour abîmer la machine. Des frais d'organisation et d'aménagements limités au minimum (sans rien laisser au hasard), afin de pouvoir être couvert avec un prix d'entrée populaire, accessible à tous.

La compétition ne paie plus, disent certains ? Est-ce les coureurs ou les organisateurs qui parlent ? Il faudrait s'entendre, que diable ! La grande compétition dans des villes importantes, avec à l'affiche les noms des vedettes nationales ou internationales, qui coûtent fort cher, attire bien sûr suffisamment de monde pour couvrir assez souvent les frais.

Public qui dans de nombreux cas, revient chez lui crotté jusqu'au menton, ou transformé en peau rouge ou jaune selon la nature du terrain.

Je crois que de nombreux dirigeants de clubs pourraient dans les environs de leur petite ville trouver un coin champêtre qui leur permettrait à leur tour d'organiser une manifestation motocycliste. Ce ne sont sans doute pas les coureurs amateurs régionaux et le public qui les entoure qui s'en plaindraient.

Bobet, Coppi, Schotte, etc., ne sont pas au départ de toutes les courses cyclistes qui se disputent en France et les petites épreuves n'en ont pas moins un intérêt certain. Et d'ailleurs sans la quantité de celles-ci, aurions-nous la qualité renouvelée de celles-là.

Comment est le terrain de Ribouisse ? La moitié du circuit sur prairie, l'autre moitié sur terre battue, comportant buttes et trempins. Parfaite visibilité pour tous les spectateurs. Le moto-cross est doublé d'une fête champêtre.

Les moyens ? Ribouisse est un village de 210 habitants (deux cent dix). En 1951, près de 3.000 entrées. Qui dit mieux ?

Mr H. NOUVEL, Carcassonne

## LE CYCLE A MOTEUR DEVANT :

LE PERMIS DE CONDUIRE  
LE CODE DE LA ROUTE  
L E S A C C I D E N T S

**Q**uoi que l'on désire entreprendre dans le domaine des manifestations, épreuves touristiques ou sportives, à cycles à moteur, on voit aussitôt apparaître le fantôme, que l'on veut menaçant, de « l'obligatoire permis de conduire ».

Nous commençons à comprendre que certains organismes et aussi certaines personnalités que l'on dit « bien placées », aient intérêt à laisser planer cette menace.

Veulent-ils freiner une vente qui est de beaucoup la meilleure ? Donc une production qui, d'après les statistiques connues, est toujours en progression ?

Mais en revenant à ce qui nous intéresse plus particulièrement, comptent-ils nous effrayer par un passage devant M. l'Ingénieur des Mines ? A tout prendre, cela ne ferait pas de mal à certains pratiquants qui tâcheraient de s'assurer d'un peu plus de sang-froid et d'étude du code de la route.

Pourtant, le permis de conduire par lui-même et tel qu'il se passe de nos jours, est une bien petite affaire. Et quand on voit le nombre d'accidents causés bien souvent par une fausse manœuvre ou par une non observation du code, on se demande si vraiment il vaut quelque chose. Alors ?

Et bien l'AFCM vient donner son avis, elle ne croit pas à la valeur du permis actuel. Mais en revanche, elle précise plus que jamais que le Code de la Route doit s'imposer. Que tout citoyen doit en connaître les principaux éléments dès sa jeunesse. Car, à notre avis, ce qui compte le plus, ce n'est point de savoir faire la marche arrière avec un véhicule, de stopper de certaine manière, mais pour le conducteur comme pour le piéton, c'est de respecter le code.

Donc pour cela il faut le connaître, comme dirait M. de la Palisse.

Alors pense-t-on dans l'« hémicycle des spécialistes du permis » à faire passer tous les français devant ces Messieurs des Mines ? Et pourtant ce serait utile. Tout autant que pour les pilotes de cycles à moteur ou vélomoteurs, le piéton devrait se sentir menacé du permis de circuler. Heureusement que nous jouissons en France de la liberté. Mais chacun sait qu'elle finit lorsqu'elle gêne le voisin.

En ce qui me concerne particulièrement, j'ai été victime de deux accidents, le 28 janvier et le 15 mars. Marchant prudemment et habitué à la circulation parisienne, je puis assurer qu'ils sont dûs tous deux à la non observation du code : excès de vitesse, doublage en 2<sup>e</sup> position d'un autobus à l'arrêt, passage forcé devant un véhicule de droite déjà engagé.

Ce qui m'est arrivé se voit tous les jours et pourtant ces conducteurs n'ont-ils point passé leur permis de conduire ?

Les accidents se multiplient. Il est préférable, bien entendu, de laisser le passage — même en priorité pour soi — à un fou qui se croit obligé de ne point respecter ce qui doit être un droit pour tous.

Donc point de menaces d'application du permis de conduire pour nous.

Mais plutôt le code de la route pour tous et de sévères réprimandes pour ceux qui ne l'observent pas.

H. LACOSTE,  
Secrétaire Général AFCM

## ET LE SIDE ?

**O**ui, Monsieur Pellegrini, vous avez bien raison de demander l'avis des spécialistes du side, car les fabricants ont besoin de connaître notre avis pour pouvoir faire mieux que ce qui se fait encore en 1952 ?

Personnellement, j'ai eu un gros accident avec un Vannod, dû à une rupture de châssis ; après réparations, le châssis a lâché ailleurs. Puis sur la même moto une Norton 600 culbutée, j'ai monté un Bufflier, le châssis a tenu, mais les attaches ont dû être renforcées dès les premières sorties. J'ai acheté un Précision à 3 attaches, ce dernier a parfaitement tenu et je n'ai jamais eu d'ennuis avec ce châssis qui pourtant fut souvent maltraité, j'ai fait des courses avec lui, des pistes tôle ondulée de 200 kms, rien n'a lâché ; j'ai aussi eu un side Stoye 4 attaches, pour ce dernier aussi je n'ai eu qu'à me louer de ses services : 150.000 kms accroché à une BMW, sans ennuis.

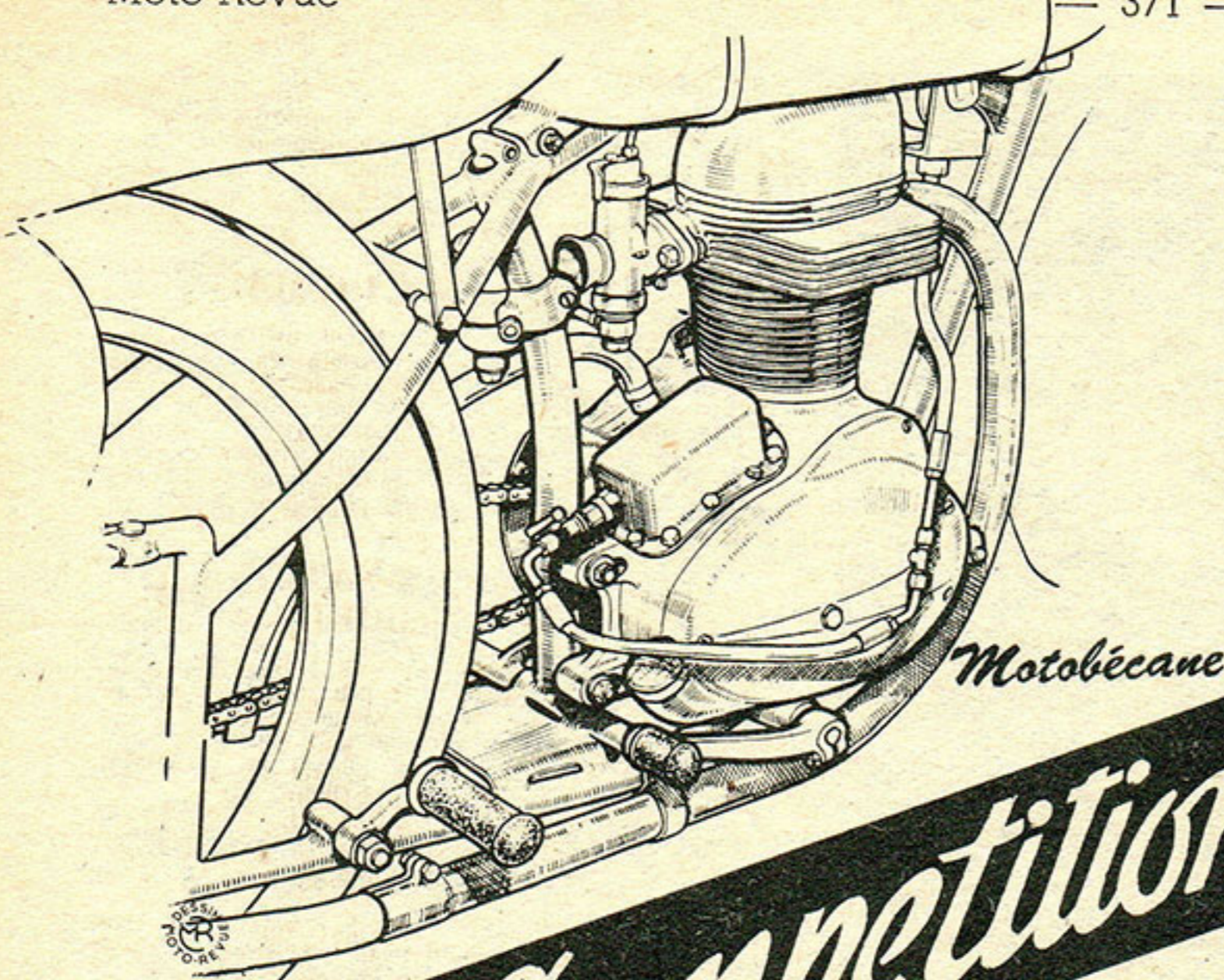
En définitif, je suis persuadé qu'il faut obtenir le plus de rigidité possible entre la moto et le châssis, ce qui permet une conduite bien plus précise : il faut pour cela espacer le plus possible les deux attaches basses, autant que possible prises sur noix par des pinces, ce qui permet un réglage au « poil » de l'ensemble, tant horizontal que vertical, puis une attache sous la selle et pour un pilote sport ou un side lourd, une quatrième attache de sécurité prise près de la fourche avant.

Malheureusement, les jeunes amateurs de side sont attirés par de belles caisses, de belles couleurs ou de beaux coussins, mais ils ne se penchent pas assez sur la technique ; au début, tout va bien, car ils vont doucement, étant encore un peu dépaysés par cette conduite, puis l'habitude se prenant, les gaz sont ouverts, les virages ne font plus peur, même le panier levé, etc..., et les tuiles plus ou moins importantes arrivent sur ces braves jeunes sidecaristes ; hélas, ces tuiles auraient pu être évitées si ces jeunes avaient pris l'avis des anciens et s'ils s'étaient un peu penchés sur la technique avant de voir la couleur des coussins ou le décor de la caisse ?

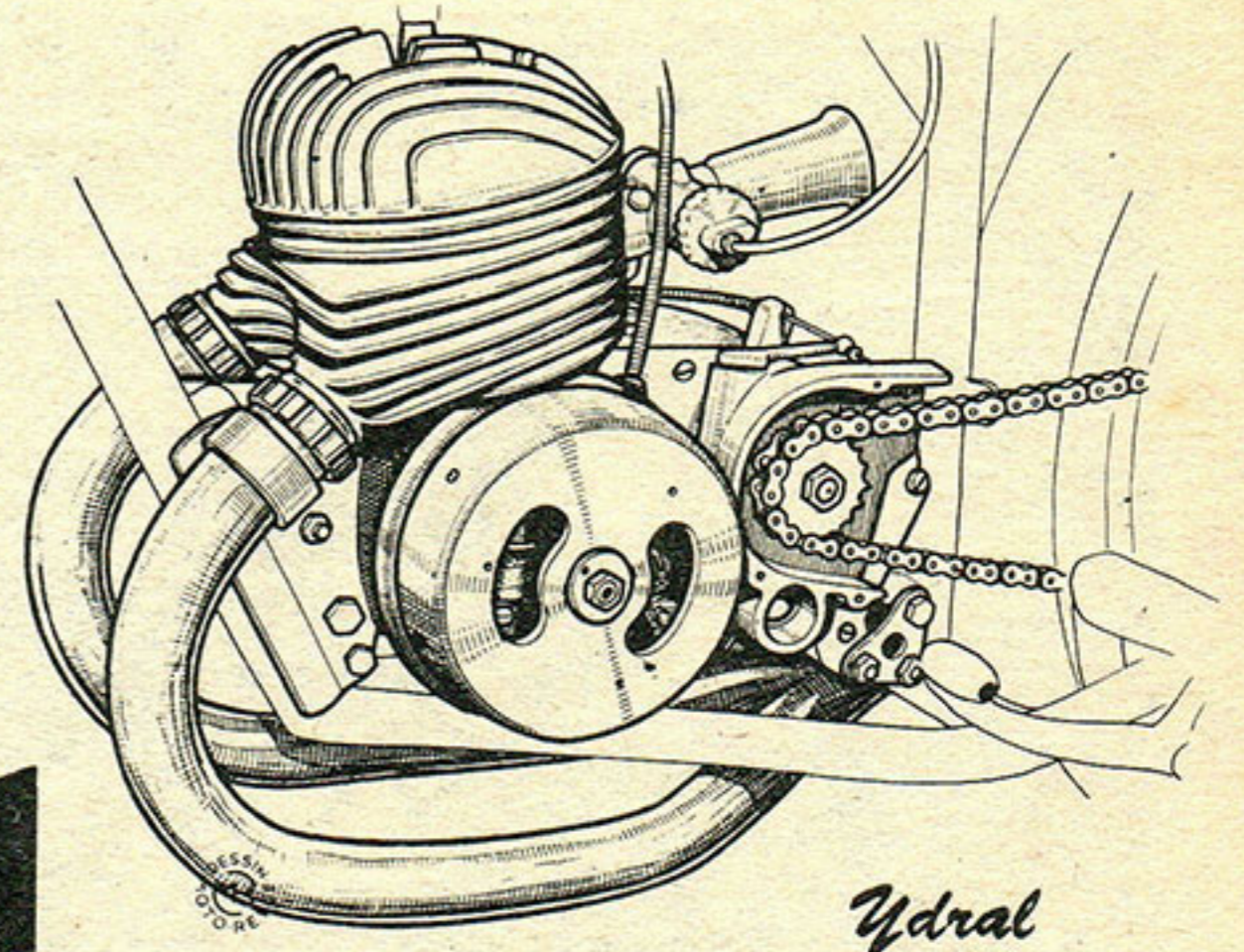
Je serais heureux de connaître l'avis de quelques collègues sur la tenue de leur engin et les ennuis qu'ils ont pu avoir. Car contrairement à la conclusion de ce cher Monsieur Cherpitel, j'espère que les constructeurs cherchent à améliorer leurs constructions en écoutant un peu la voix du client qui devrait être Roi.

Mr J. CHALUT,  
Boufarik, Algérie.





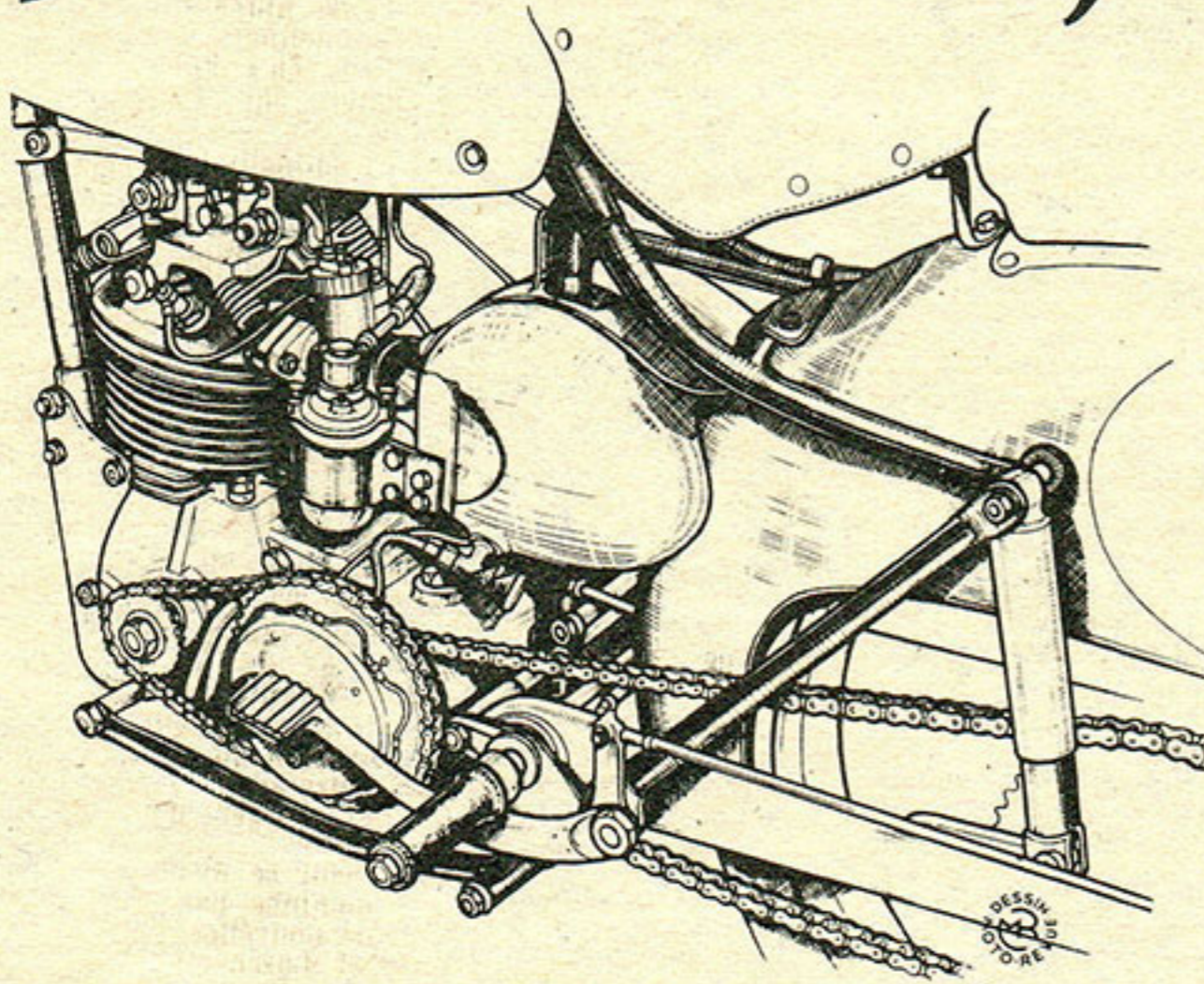
Motobécane



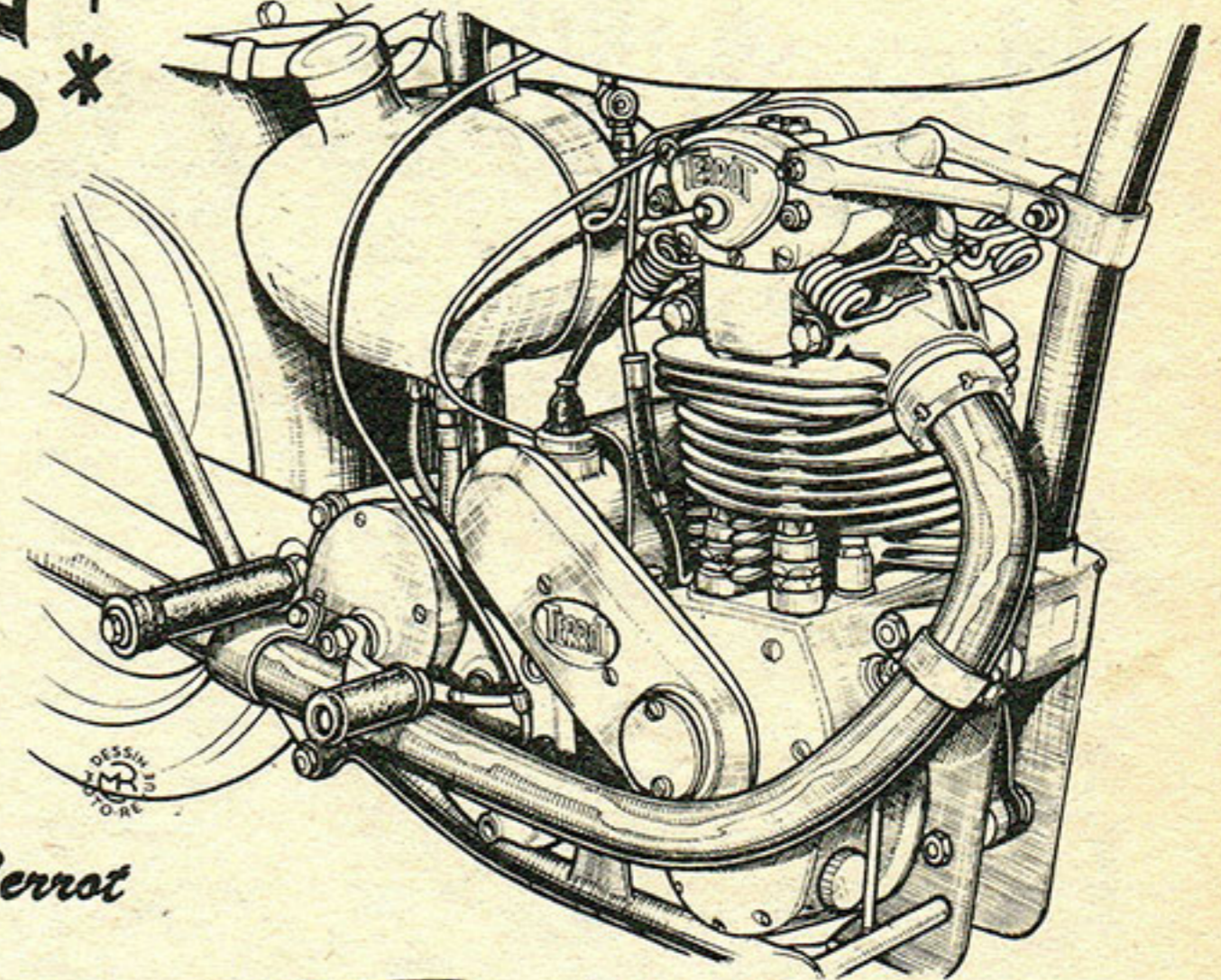
Ydral

**175<sup>cc</sup> Competition**  
**\* FRANÇAIS \***

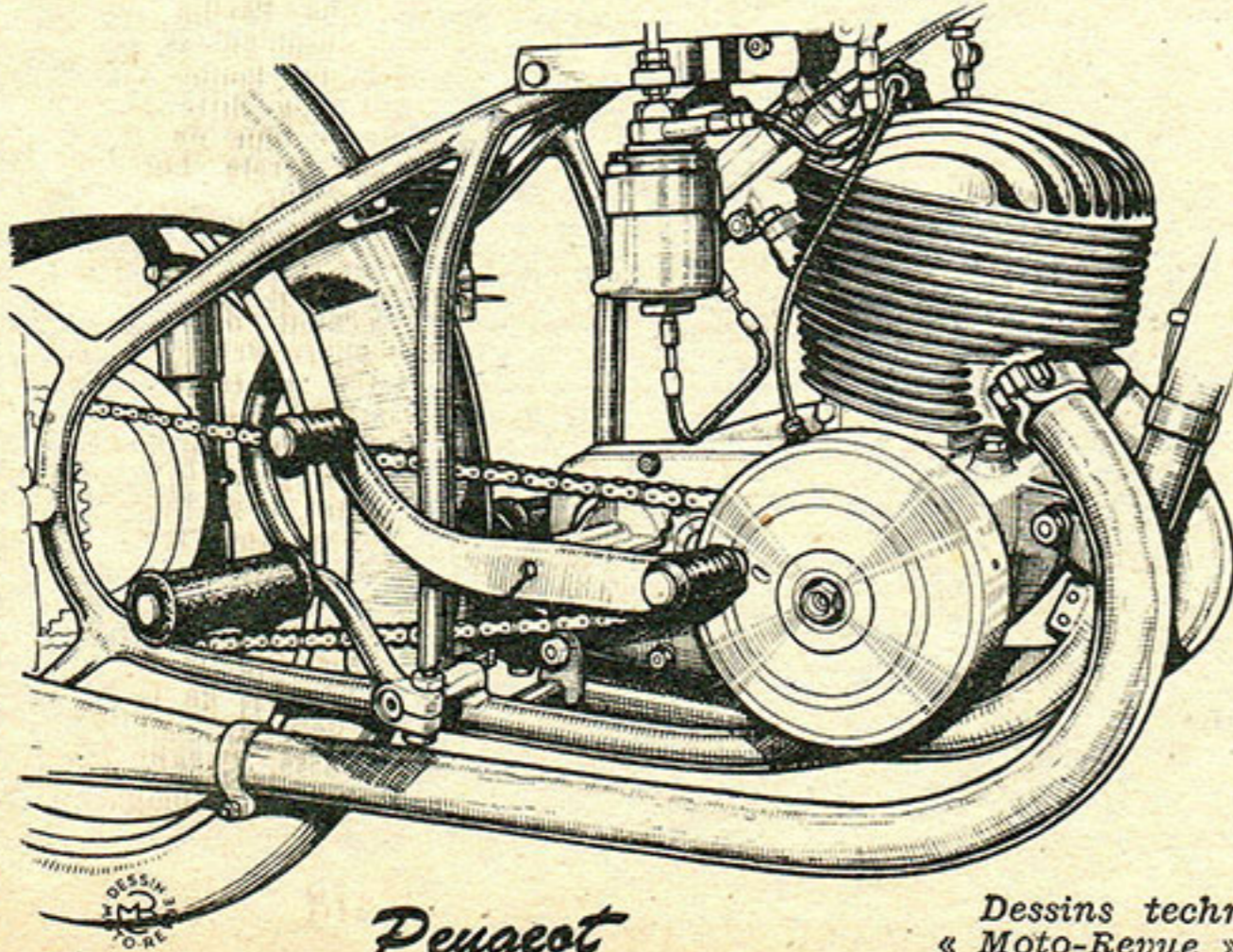
VOICI QUELQUES BELLES REALISATIONS AUXQUELLES LES USINES SE SONT INTERESSEES PLUS OU MOINS DIRECTEMENT



Terrot



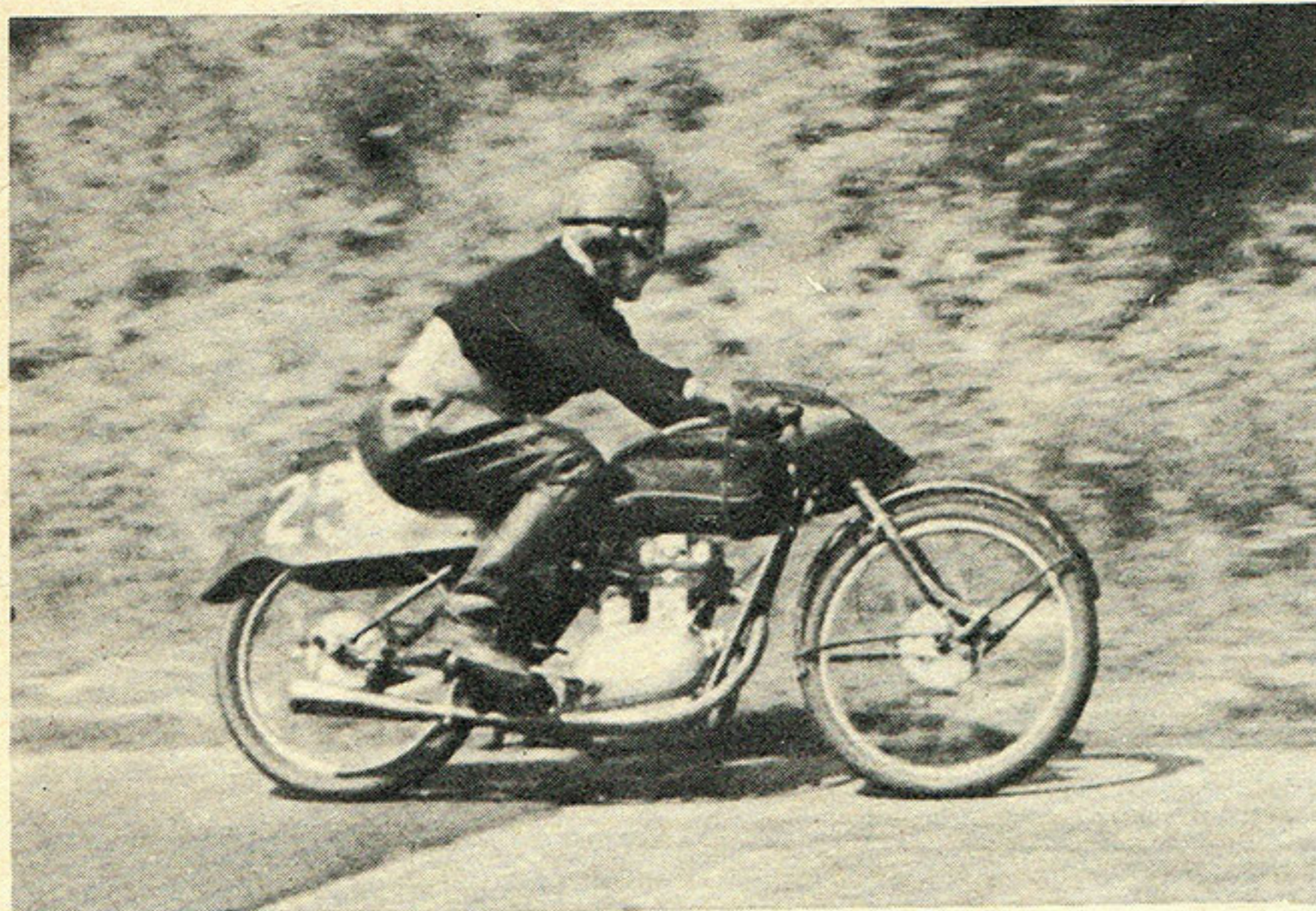
Peugeot



Guiller

Dessins techniques « Moto-Revue ». Reproduction interdite.





*Ci-contre : un passage à la Ferme de Gayral sur une 125 Jonghi légèrement carénée.*

Lefèvre (UMA) 83 kmh. 450 ; 3. Borghotti 82 kmh. 760 Pérard abandonna sur incident mécanique.

Les motards ardennais se retrouveront aux prises le 2 juin, à Reims, avec leurs camarades de la Marne.

Le 29 juin sera organisée à Charleville une Coupe de Vitesse de Petites Cylindrées (circuit de 1.700 m). Pour tous renseignements, s'adresser au siège social de l'Union Motocycliste des Ardennes, Café du Commerce, Place Ducale, à Charleville.

### LE GRAND PRIX DE MADRID

Le 8<sup>e</sup> Grand Prix de Madrid disputé récemment a vu la victoire d'Ortueta en 500 cmc., qui boucla les 50 tours du « Pasco de Cocos », soit 90 kms, en 52'16" 2/5. Son suivant immédiat est Gerber sur Gilera ; 3<sup>e</sup> Pinto.

En 350 cmc., nouvelle victoire d'Ortueta sur Velocette, à 99 kmh. 6 de moyenne, suivi de Gerber (AJS) et de Aranda (Velocette).

### COURSES INTERNATIONALES DE SALZBOURG

Ces épreuves, courues sur de très faibles distances le 1<sup>er</sup> mai, virent 25.000 spectateurs.

En 125, l'autrichien A. Mayer, parti avec 1 km. de retard (sur les 29,4 kms de la course) après une chute brisant la pédale de son frein arrière, remonta très régulièrement ses concurrents, faisant, sur sa Mondial, des passages à 140 kmh., et terminera 1<sup>er</sup> avec une sérieuse avance, devant deux Puch, pilotées par Schneeweiss et Franz.

La course des 250 (50,4 kms) voit au départ Lorenzetti et Thorn-Prikker. L'officiel Guzzi part en tête, suivi du champion d'Allemagne. Un arrêt pour refixer son câble de bougie, au quart de la course, le relègue en sixième place, à 40 secondes, mais sa très rapide monture lui permettra de remonter tout le lot de ses concurrents et de terminer 1<sup>er</sup> devant Thorn-Prikker sur Guzzi également.

Lorenzetti prend de nouveau, avec sa Gambalunghino, le départ des 350 (63 kms), où, parmi les partants, nous trouvons l'irlandais Bob Matthews et l'anglais L. Harris, tous deux sur Velocette. Dès le départ, la Guzzi prend la tête et accroît constamment son avance, terminant à 30" devant Harris. Matthews, après un mauvais départ, est contraint d'abandonner.

La course de sidecars, sur 50,4 kms, vit une facile victoire des allemands sur BMW : 1<sup>er</sup> Ebersberger, 2<sup>e</sup> Koch, etc...

En 500 cmc., l'italien Facchinelli, sur la nouvelle mono Gilera double arbre, remporte une facile victoire et ainsi trouve sa qualification, avec Colnago et Lerati, dans l'équipe n° 2 Gilera, qui montera les nouvelles Saturno. Derrière viennent le suisse Wirtz, sur Triumph Grand Prix, l'anglais Harris sur Featherbed Norton, l'allemand Klager sur 350 AJS.

### CIRCUIT INTERNATIONAL DE CODOGNE

En général de deuxième plan, le Circuit de Codogne, réservé aux 250 et 500 cmc., aurait pu revêtir, cette année, un plus grand intérêt, par la présence, en plus des italiens : Ruffo, Lorenzetti, Montanari, A. Milani, Pagani, Bandirola, etc., d'excellents pilotes étrangers, anglais et allemands : le champion du monde Duke et Harris pour la Grande Bretagne, Thorn-Prikker, Gablenz, Schnell, Baltisberger pour l'Allemagne.

La course des 250 cmc., qui se disputa sur 32 tours, soit 123 kms, fut dominée par les Guzzi, en particulier par les deux nouvelles Gambalunghino officielles de Ruffo et Lorenzetti ; sur les 17 partants, 15 Guzzi, une Parilla et la 250 « Horex » de Gablenz. Jusqu'au 28<sup>e</sup> tour, les deux officiels Guzzi, avec une bonne avance sur leurs adversaires, mènent une lutte sérieuse et indécise, prenant la tête à tour de rôle. Mais une rupture de réservoir arrête Lorenzetti et Ruffo sera un facile vainqueur.

Derrière, la lutte est magnifique entre trois hommes qui arriveront dans le même temps : seules les photos permettront de nommer le second : Colombo, précédant d'un souffle le champion d'Allemagne Thorn-Prikker et d'une roue Montanari. La Horex de Gablenz manque encore un peu de préparation avant d'être une concurrente redoutable pour les Guzzi.

Classement : 1. Ruffo en 1 h. 01'26" 1/5, à la moyenne de 120,319 kmh. ; 2. Colombo ; 3. Thorn-Prikker ; 4. Montanari, tous trois en 1 h. 02'08" 1/5. Tous ces 4 hommes sur Guzzi. Les autres pilotes à au moins un tour.

Dans la course des 500 (40 tours : 154 kms), la malchance de Milani facilita la victoire de Duke. 18 partants, dont, en plus de Duke (Norton) et de Milani sur Gilera 4, Bandirola sur une MV4, mais de l'an passé, Pagani et Gianl sur Gilera, Borsari sur Guzzi, l'anglais Harris

# Nouvelles Sportives

## LES PRIX DE PARIS TRISTE LEVER DE RIDEAU MOTOCYCLISTE AU GRAND PRIX DE FRANCE AUTOMOBILE

**A** l'occasion du 3<sup>e</sup> Grand Prix de France Automobile, les organisateurs avaient décidé de faire disputer le matin quelques épreuves motocyclistes, qui dénommées « Prix de Paris », se devaient d'être dignes de la capitale et du public qui s'était dérangé. Malheureusement il n'en fut rien et rarement Montlhéry connut aussi piteuses courses motocyclistes.

Mauve, président de l'AMCF, eut beau invoquer la coïncidence de date avec le circuit International de Perpignan (comptant pour le Championnat de France), les circuits organisés par les MC d'Auvergne et de Touraine, il aurait nettement mieux valu ne rien organiser, plutôt que de voir une première course, disputée entre 6 partants pilotant aussi bien des 250 que des 500 ! Mauve nous avait habitude à mieux.

A tort, beaucoup d'automobilistes considèrent les « motards » avec quelque dédain, aussi n'est-ce pas en assistant à de pareilles épreuves qu'ils prendront plus en considération le sport sur deux roues. De telles courses desservent le sport motocycliste.

Quant à l'épreuve des 175, si le nombre des partants était plus élevé, le manque d'homogénéité des pilotes et des machines rendit la course sans intérêt.

Notre correspondant Gayral s'adjugea facilement la victoire sur sa Jonghi bien préparée, tandis qu'Agache, le meilleur vireur du lot, étrennait le nouveau cadre à suspension intégrale que nous verrons au Bol d'Or.

### RESULTATS

175 cmc. — 1. Gayral (Jonghi), 47'12" 5 (moy. 95 kmh. 831) ; 2. Agache (Ydral) 47'38" 6 ; 3. Rivard à 1 tour ; 4. Mabilat ; 5. Fouilloux ; 6. Jarcher ; 7. Midoux ; 8. à 2 tours : Thiers ; 9. Caulier ; 10. Ferouge ; 11. Serres ; 12. Munch à 3 tours.

250 cmc. — 1. Hébert (Guzzi) 42'58" 8 (moy. 105 kmh. 259) ; 2. Rouchy 46'11" 6 ; 3. Martine à 2 tours.

500 cmc. — 1. Doullier (Norton), 44'37" 2 ; 2. Godard à 2 tours.

## CIRCUIT DE DRAGUIGNAN

Malgré le temps qui compromit un peu ses débuts (pendant la première série des 175), le II<sup>e</sup> Circuit International de Draguignan a tout de même attiré 10.000 personnes qui se pressaient sur le parcours de 1 km. 813 situé en pleine ville.

Deux accidents se produisirent au cours des éliminatoires 175, à Bruneau qui repartit et à Bertrand qui fit de même avec son guidon cassé, mais fut arrêté par les organisateurs. C'est Schaad qui remporta cette catégorie, devant Terraut à 43". L'italien Guglielminetti remporta la palme en 500 cmc.

175 cmc. : Schaad (Magnat-Debon), 30'4", moy. 72 kmh. 357 ; 2. Terraut (Motoconfort), 30'47" ; 3. Gace (MV Augusta), 30'49" ; 4. Bruneau ; 5. Fancarli à 1 t. ; 6. Mino à 2 t. Meilleur tour : Gace, 1'22".

500 cmc. : 1. Guglielminetti (Gilera), 36'18", moy. 74 kmh. 915 ; 2. Planque (Norton) ; 3. Fitton (Velocette) à 1 t. ; 4. Leinenderzer à 2 t. ; 5. Bayle à 2 t. ; 6. Soubie à 2 t. ; 7. Ramade ; 8. Fombelle ; 9. Hofstetter ; 10. Perraud.

## LE RALLYE DU HAUT-JURA

C'est Convert, d'Annecy, qui enleva la première place du classement général au Rallye organisé par l'ACHJ. Disputé par un temps vraiment magnifique, cette manifestation a remporté un très vif succès, dont la responsabilité est partagée entre les coureurs, les organisateurs et aussi... le public.

La course de côte de Chamont a vu la victoire de Cadoux en 3'47", battant Million, de Lyon (3'45") grâce à l'indice de cylindrée.

Rallye. — Classement général : 1. Convert (Annecy) ; 2. Sauvet (Genève) ; 3. Dalloz (Lons-le-Saunier) ; 4. Thorax (AC du HJ) ; 5. Martin (Lyon) ; 6. Lorge (AC du HJ) ; 7. Charignon. Course de côte (3 kms 500) : 1. Cadoux, 3'45" 8 ; 2. Garry ; 3. Jaillot. Meilleur temps : Million, 3'45" 8.

## REUNION SUR PISTE A CHARLEVILLE

Plus de 3 000 personnes ont vibré aux prouesses des motards parisiens, rémois et ardennais qui se sont mesurés sur le circuit du stade municipal de Charleville. La piste a été jugée assez « dure » par Borgotti, Belkechout et Martaise, qui ont été barrés par les régionaux. Si les records ne furent pas battus, de très belles luttes eurent le don de plaire au public. Les courses en petites cylindrées furent très spectaculaires. En voici les résultats :

Juniors 150 cc : 1. Soibinet (UMA), moy. 71 kmh. 670 ; 2. Normon (UMA), 70 kmh. 94.

Seniors 150 cmc. : 1. Tourte (UMA) 76 kmh. 600 ; 2. Pihet (UMA) 74 kmh. 620 ; 3. Metzner (UMA) ; 4. Mors (UM Marne).

175 cc : 1. Tourte (UMA) 85 kmh. 720 ; 2. Pihet (UMA) 85 kmh. 210 ; 3. Boillet (UMA).

250 cc : Tourte, 85 kmh. 975 ; 2. Boillet, 85 kmh. 470 ; 3. Pihet, 85 kmh. 460.

500 cc : 1. Fossier (UMM) 86 kmh. 750 ; 2.



sur Norton ; les deux allemands, Schnell (« Horex » spéciale) et Baltisberger (AJS) prennent le départ sur des 350 cmc., ce qui ôte en grande partie l'intérêt de leur participation.

Dès le départ, tout espoir est perdu pour Bandidoia, qu'une chute due au circuit étroit, relègue à un tour. Parti en troisième position, Milani est en tête dès le deuxième tour, alors qu'il aura fallu quatre tours pour Duke, parti cinquième, pour passer Pagani, Giani et Borsari. Dès le cinquième tour, les positions de tête semblent établies : 1<sup>er</sup> Milani, qui, à chaque tour, prend jusqu'à deux ou trois secondes sur le Champion du Monde qui est en seconde position ; mais la troisième place, plus loin derrière, est âprement disputée par Pagani, Borsari et Giani.

Au cinquième tour, Milani a 13" d'avance sur Duke ; au dixième tour : 18" ; au quinzième : 28". Au lieu de mener maintenant une course plus sage, Milani, afin d'établir une comparaison plus complète entre sa machine et la Norton, et peut-être aussi un peu par gloriole, continue à prendre des risques... et c'est la chute au 17<sup>e</sup> tour, la victoire facile de Duke (sa 4<sup>e</sup> en une semaine, avec San-Remo et Silverstone). Milani aura eu la consolation de battre le record du tour à 136,504 kmh. Derrière, Pagani et Borsari auront su prendre le meilleur sur Giani.

Classement : 1. Duke (Norton), en 1h. 10'06" 4/5, à la moyenne de 131,786 kmh ; 2. Pagani (Gilera) en 1 h. 11'29" ; 3. Borsari (Guzzi), à 3/5 de seconde ; 4. Giani (Gilera), à un tour.

### CHAMPIONNATS DE FRANCE A PERPIGNAN

Les courses qui se déroulèrent à Perpignan et qui comptaient pour les divers championnats de France ont attiré la grande foule qui se passionna également pour toutes les épreuves inscrites au programme.

En 175 cmc., Burgraff et Monneret se disputent la première place, mais ce dernier rétrogradera et Gaury, sur la fin, remontera Burgraff qui ne pourra faire que second.

#### CLASSEMENT

175 cmc. : 1. Gaury (Morini), 20 tours (50 kms 860) en 36'39", moy. 83 kmh. 376 ; 2. Burgraff (MV), 37'15" ; 3. Soulet (MV), en 38'20" ; 4. Vagué (MV), 19 tours en 36'36" ; 5. Soley-Pons (MV), 19 tours en 37'58".

La victoire en 350 cmc revient finalement in-extremis à Georges Monneret, qui bat Gerber d'une demi-longueur dans la ligne droite avant l'arrivée. Collot qui mena la course assez longtemps, devra finalement s'incliner et se contenter de la troisième place.

#### CLASSEMENT

350 cmc. : 1. G. Monneret (AJS), 35 tours (88 kms 800), en 56'52", moy. 93 kmh. 736 ; 2. Gerber (AJS), 56'52" 1/5 ; 3. Collot (Norton), 56'55" ; 4. Ortueta (Velocette), 57'45" ; 5. Zellweger (AJS), 34 tours en 57'31".

Sceaux et Bétemps, après s'être « bagarrés » durant les 13 premiers tours pour la première place, voient celle-ci revenir à Murit qui les double vers la fin et l'emportera d'une manière irrésistible à plus de 93 de moyenne.

Sidecars : 1. Murit (Norton), 20 tours (50 kms 860) en 36'41" ; 2. Sceaux (Norton), 36'46" ; 3. Bétemps (Norton), 37'17" ; 4. Despland (Ultima Impérial), 18 tours en 37'38" ; 5. Theys (Norton), 18 tours en 38'19".

Collot battu en 350 cmc., devait prendre sa revanche en 500 cmc et passer la ligne d'arrivée en vainqueur, devant Georges Monneret et de Ortueta, Monneret junior ayant dû s'arrêter au 6<sup>e</sup> tour.

500 cmc. : 1. Collot (Norton), 25 tours (63 kms 450), en 39'53", moyenne 95 kmh. 466 ; 2. G. Monneret (Gilera), 40'22" ; 3. Insermini (Norton), 23 tours en 40'30" ; 4. Lamarque (Norton), 23 tours en 40'41" ; 5. Gerber (Grey-flash), 22 tours en 41'27".

### LE GRAND PRIX DU LUXEMBOURG

Disputé en présence du prince Félix de Luxembourg et de 20.000 spectateurs, le G. P. de Luxembourg a été un triomphe pour l'Afrique du Sud en 350 et 500 cmc.

La course de 350 fut très âprement disputée jusqu'au dernier instant, et c'est seulement de 1/10 que Ray Amm, sur Norton, vaincra Goffin en couvrant les 64 kms 028 du circuit en 36'2" 3/10.

En 500 cmc., l'écart entre ces deux hommes de tête sera plus important et atteindra 31 secondes.

#### CLASSEMENT FINAL

350 cmc. : 1. Ray Amm (Rhodésie) sur Norton, les 64 kms 028 en 36'2" 3/10 ; 2. Goffin (Belge), sur Norton, en 36'2" 4/10 ; 3. Heath (GB) sur AJS, 37'28".

500 cmc. : 1. Ray Amm (Rhodésie) sur Norton, couvrant les 112 kms 098 en 51'39" ; 2. Auguste Goffin (Belge) sur Norton, en 52'18" ; 3. Van Rijswijk (Hollande) sur Norton à 1 tour.

La course des sidecars 500 cmc. permit à l'anglais C. Smith (Norton) de s'affirmer devant le champion belge Vanderschrick sur Norton également. Derronne (Belgique) est troisième et notre champion national Murit fait quatrième à 1 tour.

#### CLASSEMENT

Sidecars : 1. Smith (GB) sur Norton, 75 kms 028 en 39'34" ; 2. Vanderschrick (Belge) sur



En Indochine, départ nocturne d'une course cycliste derrière moto.

Norton, en 40'34" ; 3. Derronne (Belge) sur Norton, en 40'59" ; 4. Murit (France) sur Norton.

### LE CIRCUIT DE ZANDVOORT

Quoique disputé le même jour que Berne, le circuit de Zandvoort vit la présence de quelques champions de première classe.

La course des 125 vit la première sortie de la nouvelle Eysink, pilotée par le champion hollandais D. Renooy qui accomplit le tour le plus rapide de sa catégorie à la moyenne de 107,05 kmh., battant ainsi, fait remarquable, le record du tour établi l'an dernier, en side, par Oliver (106,01 kmh.). Mais son mauvais départ l'empêcha de remporter la première place : 1. Heinenman (H.) sur Eysink, 104,5 de moyenne ; 2. D. Renooy (103,9).

En 250 cmc., malgré son très rapide départ, le champion hollandais Knijnenburg, sur DKW, se verra tour à tour doublé par le champion d'Allemagne Thorn-Prikker, l'italien Baviera et le champion d'Autriche A. Mayer, tous trois sur Guzzi : 1. Thorn Prikker à la moyenne de 116,02 kmh. ; 2. Baviera à 8 sec. 5/10 ; 3. A. Mayer ; 4. Knijnenburg. Tour le plus rapide par Baviera à 118,38 kmh. de moyenne.

Le champion belge Goffin prend avec sa Norton, dès le départ, la tête des 350, pour ne plus la quitter (moyenne 120,870) ; 2. Dear (GB) sur AJS, à plus d'une minute ; 3. Klager (All.) AJS ; 4. Van Rijswijk (Holl.), sur Velocette ; 5. Bruguière (GB) sur AJS. Goffin accomplit le meilleur tour à 123,93 kmh.

Le belge triomphera encore en 500, sur sa Norton, à 123,93 de moyenne, suivi de l'allemand Knees, du hollandais Van Rijswijk, de l'anglais Bruguière, tous sur Norton Goffin bat encore le record du tour à 126,53 kmh.

### COURSES A CLERMONT-FERRAND

En 175, Mathieu mène très régulièrement son AMC à la victoire, à 78 kms 285 de moyenne.

En 350 et 500 cmc., doublé de Cherrier, respectivement sur Velocette et Norton, avec plus de 6 minutes d'avance sur le second dans la première catégorie citée.

#### RESULTATS

175 cmc. : 1. Mathieu, les 30 kms 640 en 23'29" 3/5 ; 2. Gioux (Clermont-Ferrand).

350 cmc. : 1. Cherrier (Velocette), 61 kms 280 en 40'23", moy. 91 kmh. 047 ; 2. Guérin (Velocette), à 6' 2/5.

500 cmc. : 1. Cherrier (Norton), les 61 kms 280, en 39'34" ; 2. Pache (Guzzi).

Sidecars : 1. Lechelon (Saroléa), les 47 kms 875 en 36'56", moy. 77 kmh. 747 ; 2. Méru (Norton), en 37'29".

### EN ALLEMAGNE ORIENTALE

Le circuit de Rostock, en Allemagne Orientale, fut l'occasion d'une confrontation entre les deux Allemagnes.

Parmi les machines fabriquées en zone russe, il faut en particulier citer la 125 RT DKW-IFA, qui, pilotée par E. Krumpholz de Zschopau, fit les 92 kms du circuit à la moyenne de 93 kmh., alors que le tour le plus rapide en 500, réalisé par Eberlein sur BMW et Knees sur « Featherbed » Norton, fut de 115,6 kmh.

Cette machine, partiellement carénée, fit assez grosse impression sur nos confrères d'Allemagne Occidentale.

En 250 cmc., il faut noter l'AWO 425, modèle rappelant les R25 BMW, mais qui, dans son état actuel, ne semble être guère plus puissante qu'une 250 NSU ou Benelli gonflées.

### BOUIN ET CAMUS ENLEVENT LE 3<sup>e</sup> CIRCUIT DE St-CHAMOND-L'HORME

Malgré le mauvais temps, plus de 5.000 personnes se pressaient dimanche 11 mai à l'Horme pour assister au 3<sup>e</sup> Circuit National de Vitesse organisé par le Moto-Club du Furan (Section de St-Chamond).

A 14 h. 30 très précises débute la catégorie des 175 cmc., sur 25 engagés, 18 se présentent au départ.

1<sup>ère</sup> Eliminatoire : 1. Bouin en 15'2" ; 2. Bruno en 15'27".

2<sup>e</sup> Eliminatoire : 1. Spaleck en 15'59" ; 2. Daniel en 16'23".

3<sup>e</sup> Eliminatoire : 1. Camus en 15'41" ; 2. Escoffier en 15'56".

Puis c'est la finale des 175 cmc. disputée par les 9 concurrents ayant réalisé les meilleurs temps aux éliminatoires.

Dès le troisième tour, Bouin a pris la tête et ne sera jamais inquiété.

#### RESULTATS

175 cmc. : 1. Bouin (Peugeot), les 40 tours en 41'02", moyenne horaire 63 kms 864, meilleur tour 65 kmh. 520 ; 2. Camus (DS Malterre) en 41'27" ; 3. Spaleck en 41'50" ; 4. Decoray à un tour ; 5. Daniel à un tour ; 6. Lombardy à trois tours.

A 17 h. 30, départ des 250 cmc. Dans cette catégorie, disputée sur 50 tours de circuit, il y eut de nombreuses chutes dues à la route rendue glissante par la pluie.

Lacoste de Toulouse prend le commandement dès le départ ; les positions étaient les suivantes au 10<sup>e</sup> tour :

1. Lacoste, 10'24" ; 2. Camus 10'28" ; 3. Guichard 10'32".

Peu à peu Camus remonte son handicap et prend la tête au 14<sup>e</sup> tour, il ne sera jamais inquiété ; au 40<sup>e</sup> tour, Bouhey rentre dans la paille et Camus, pour l'éviter, chute à son tour. Le Champion de France repart aussitôt, quant à Bouhey, qui depuis 10 tours remontait régulièrement de 3 à 4 secondes et qui avait la 2<sup>e</sup> place assurée, il fut assez sérieusement contusionné.

#### RESULTATS

1. Camus (DS Malterre), les 50 tours en 52'28", moyenne 62 kmh. 423, meilleur tour 67 kmh. 546 ; 2. Dedieu ; 3. Lacoste ; 4. Bouhey ; 5. Guichard.



### MOTO-CROSS DES ANDELYS

#### RESULTATS

350 cmc., première manche : Guy Savinel (MC Normandie), 12'19" ; 2<sup>e</sup> manche : Bernot (AM Seine), 11'33" 1/5 ; belle : Gervais (MCN).

Classement général : 1. Gervais (MCN).

500 cmc., première manche : Mouchet (AM Seine), 11'39" 4/5 ; 2<sup>e</sup> manche : Brocherieux (AM Seine), 12'9" ; belle : Brocherieux (AM Seine).

Classement général : Brocherieux (AMS).





Godey, 1<sup>er</sup> en 350 au cross de Nîmes

### MOTO-CROSS DE LYON-CHARBONNIERES

Le Moto-Cross International du 11 mai 1952, organisé par le Motorcycle-Club de Lyon dans les sous-bois du Casino de Charbonnières et avec le concours de ce dernier, a obtenu un succès sans précédent.

En effet, un orage accompagné d'une pluie diluvienne éclata pendant la première manche des 350 et permit de constater :

1<sup>o</sup> Que la piste de Charbonnières était parfaitement utilisable même par temps très humide et naturellement beaucoup plus spectaculaire.

2<sup>o</sup> Que le public lyonnais a parfaitement compris l'intérêt du spectacle sur ce terrain humide en rejoignant ses places dès la reprise de la course.

A noter le courage de Melioli qui effectua les 10 tours de la finale des 350 dans la roue de Molinari sans pouvoir le doubler, ce qui l'avait transformé en un paquet de boue.

Belle performance du jeune Molinari qui gagna en 350 à égalité de points avec Melioli et battit nettement Frantz en 500.

Le jeune débutant lyonnais Vighetto, sur 500 BSA, en voulant doubler un peu audacieusement Adnet en le sautant en haut d'une butte, fut obligé de se désaxer pour ne pas retomber sur la roue arrière de ce dernier, déséquilibré, il se cassa une jambe en rentrant dans les palissades.

#### RESULTATS

- Catégorie 250 : 1. René Klym ; 2. Scossa ; 3. Adnet ; 4. Dard ; 5. Germain ; 6. Wolf.  
 Catégorie 350 cmc. : 1. ex-æquo, Molinari et Melioli ; 3. Robert Klym ; 4. Quilico ; 5. Jimbert, ex-æquo Sequino.  
 Catégorie 500 cmc. : 1. Molinari ; 2. Frantz ; 3. Devleeschouwer ; 4. Batisse ; 5. Van Elsen ; 6. Adnet ; 7. Bonnin.

### MOTO-CROSS DE COGNERES

#### RESULTATS

- 500 cmc. : 1. Lefèvre (AMS) ; 2. Boisserie ; 3. Mouchet ; 4. Roux ; 5. Pineau.  
 350 cmc. : 1. Boisserie (MC Angers) ; 2. Dubois ; 3. Cathelin ; 4. Marias.  
 250 cmc. : 1. Moreau ; 2. Chaumette ; 3. Davy ; 4. Rademacher.

### MOTO-CROSS NIMOIS

Le dimanche 4 mai, le Moto-Sport Nimois présentait un plateau magnifique, aux 6.000 spectateurs venus assister à son deuxième Moto-Cross National.

La lutte fut dure entre les internationaux et le public vibra, au cours de la première manche des 350, où Godey, ayant presque un tour de retard, grignota les places une à une, pour terminer second derrière Charrier.

Le matin avait eu lieu une concentration, qui, malgré le temps pluvieux, groupa près de 200 machines au pied des majestueuses arènes.

#### CLASSEMENT CONCENTRATION

- Catégorie A : 1. MC Castrais ; 2. MC Ruthenois.

- Catégorie B : 1. MS Biterrois ; 2. MC Sétols.  
 Catégorie C : 1. MC Carcassonnais ; 2. MS Biterrois.  
 Catégorie D : 1. MC Montpellierain ; 2. MC Arles.

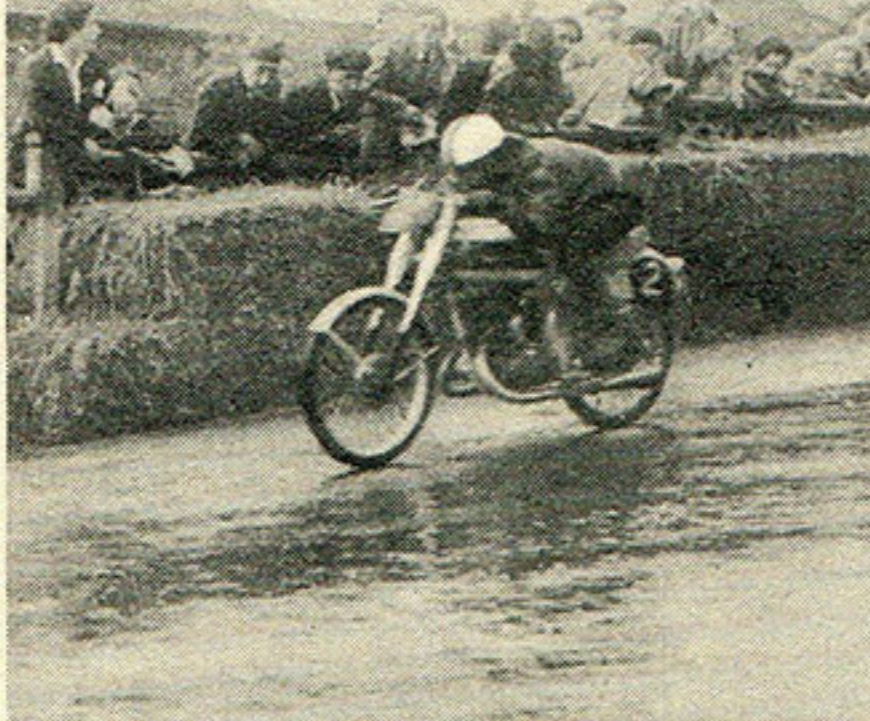
#### RESULTATS

- 175 cmc., 1<sup>ere</sup> éliminatoire : 1. Colle ; 2. Benac ; 3. Alvaro ; 4. Bonnet ; 5. Font. — 2<sup>e</sup> éliminatoire : 1. Mary ; 2. Delmas ; 3. Suribas ; 4. Chesnaud ; 5. Bertrand. — 3<sup>e</sup> éliminatoire : 1. Soleyrol ; 2. Betrin ; 3. Jacquemard ; 4. Rosati.  
 250 cmc., 1<sup>ere</sup> manche : 1. Darouy ; 2. Aberoux ; 3. Taruis ; 4. Lacabane. — 2<sup>e</sup> manche : 1. Darrouy ; 2. Belmonte ; 3. Abérous ; 4. Taruis.  
 350 cmc., 1<sup>ere</sup> manche : 1. Charrier ; 2. Godey ; 3. Matéos ; 4. Darrouy ; 5. Cros. — 2<sup>e</sup> manche : 1. Godey ; 2. Charrier ; 3. Matéos ; 4. Cros ; 5. Tomatis ; 6. Delmas.  
 500 cmc., 1<sup>ere</sup> manche : 1. Prieur ; 2. Charrier ; 3. Godey ; 4. Pellan ; 5. Ladevèze. — 2<sup>e</sup> manche : 1. Prieur ; 2. Charrier ; 3. Godey ; 4. Pellan.

#### LES FINALES

- Cat. 250 cmc. : 1. Davroni ; 2. Aberoux ; 3. Belmonte.

Ci-dessous : un passage de Bouin, 1<sup>er</sup> en 175 et à droite : Camus, vainqueur en 250 à St-Chamond.



- Cat. 350 cmc. : 1. Godey ; 2. Charrier ; 3. Cros ; 4. Matéos ; 5. Tomatis.  
 Cat. 500 cmc. : 1. Charrier ; 2. Godey ; 3. Prieur ; 4. Pellan ; 5. Trumela ; 6. Vial.

### MOTO-CROSS SURGERIEN

Nouvelle et totale réussite de l'Amicale Surgérienne, qui, pour avoir été la première de la Ligue Motocycliste du Poitou à s'intéresser au moto-cross voici quatre ans, méritait bien le succès.

Un temps magnifique, un plateau équilibré, un horaire rigoureux, un public enthousiaste et surtout des concurrents accrocheurs furent à la base de cette totale réussite.

Les grands vainqueurs de la journée furent en 250 cmc. Humbertjean et Leroux, en 350 cmc. Scosso et en 500 Gamba. Ce dernier était favorisé du fait que le second classé, le Tourangeau Barat, sortait pour la première fois en compétition sa toute nouvelle Saroléa de cross dont il ne connaissait pas encore à fond les réactions.

#### RESULTATS

- Catégorie 250 cmc., 1<sup>ere</sup> manche : Juigne, Leroux, Bonnet, Delpeyrat, Humbertjean, Ribière. — 2<sup>e</sup> manche : Humbertjean, Leroux, Bonnet, Delpeyrat, Millet, Schildneck. — Finale : Humbertjean, Delpeyrat, Leroux, Rabus, Bonnet, Ribière.  
 Classement aux points : 1<sup>ers</sup> ex-æquos : Humbertjean et Leroux ; 3. Delpeyrat ; 4. Bonnet ; 5. Schildneck ; 6. Ribière.

- Catégorie 350 cmc., 1<sup>ere</sup> manche : Barrat, Scossa, Vinetty, Guimier, Juigne. — 2<sup>e</sup> manche : Scossa, Vinetty, Guimier, Juigne, Barrat. — Finale : Barat, Scossa, Juigne, Vinetty, Guimier.  
 Classement : 1. Scossa ; 2. Barat ; 3. Vinetty ; 4. ex-æquo : Juigne et Guimier ; 6. Leroux.

- Catégorie 500 cmc., 1<sup>ere</sup> manche : Gamba, Lamine, Molz, Coulon, Barat. — 2<sup>e</sup> manche : Gamba, Molz, Lamine, Coulon, Barat. — Finale : Barat, Lamine, Molz, Gamba, Coulon.  
 Classement : 1. Gamba ; 2. Lamine ; 3. Molz ; 4. Barat ; 5. Coulon.

- Coupe Martini : Scossa. - Challenge Léon : Scossa. - Challenge Mondial Oil : Gamba.

### MOTO-CROSS CALTELNOVIEN

- Course militaire : 1. Blois ; 2. Goulet ; 3. Druet ; 4. Carège ; 5. Gauthier ; 6. Montel.  
 Catégorie 350 cmc. : 1. Godey ; 2. Barat ; 3. Leroux ; 4. Bernot ; 5. Grimier ; 6. Brogniart.  
 Catégorie 500 cmc. : 1. Godey ; 2. Lusseyrand ; 3. Barat ; 4. Amédéo ; 5. Brassine ; 6. Molz.

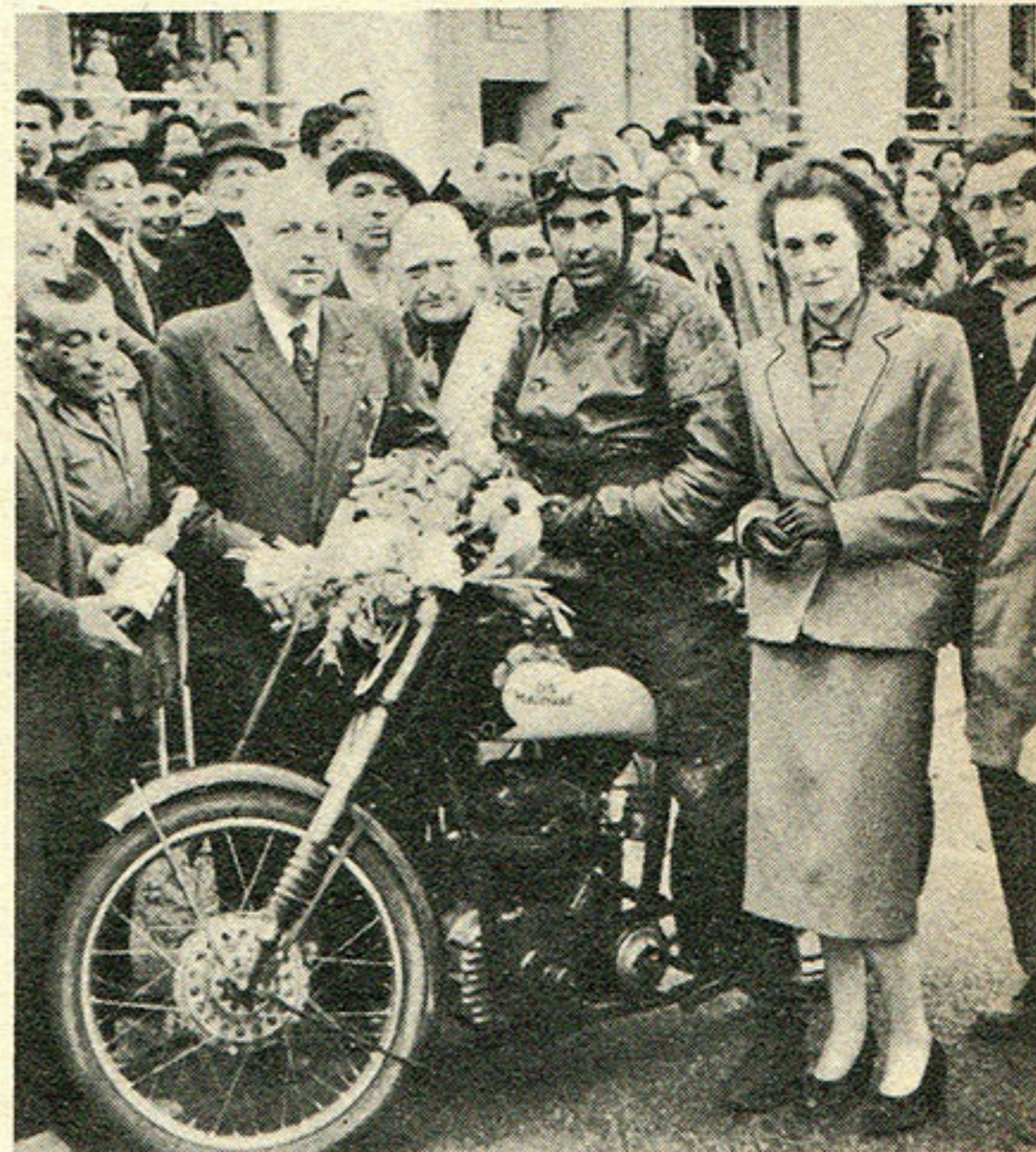
### LE CONCOURS DU BIDON D'UN LITRE

Sur le classique circuit de l'Etrat, pour la deuxième fois, Claude Sallet a enlevé de haute lutte l'original concours de consommation motocycliste, organisé par le SM Forézien.

La participation nombreuse du Moto-Club Ripagérien, du Moto-Club de Givors et du Moto-Club du Furan, rehaussait la valeur de la compétition. Les vainqueurs qui avaient minutieusement réglé leurs « carburateurs » tournèrent pendant plus de trois heures.

Classement individuel : 1. Sallet Claude (SM Forézien) sur Terrot 250 cc, avec 76 kms 250 ; 2. Arcis (MC Ripagérien) 75 kms 850 ; 3. Enjolras (SM Forézien), 74 kms 750 ; 4. Terrasse (SM Forézien), 72 kms 350 ; 5. Liogier (MC Ripagérien), 70 kms 150 ; 6. Robert (MC Ripagérien) ; 7. Defour (MC Furan) ; 8. Matrat (MCR) ; 9. Aleriso (MCR) ; 10. Dupuy (SM Forézien), etc..., sur 29 classés.

Classement du challenge : 1. SM Forézien (Sallet, Enjolras, Terrasse), 8 pts ; 2. MC Ripagérien (Arcis, Liogier, Robert), 13 pts ; 3. MC Furan (Defour, Gagnaire, Bogatinoff), 51 points.



### LE RALLYE-PARACHUTES

Par un temps splendide, les aviateurs des Ailes Foréziennes ont largué des parachutes multicolores dans la plaine du Forez, à Maringes, Uniàs et St-Marcellin.

Malheureusement, l'annonce tardive de l'épreuve n'avait pas permis de rassembler un contingent important de motards régionaux.

C'est le jeune champion du MC Furan, Bogatinoff, qui totalisa 180 points et se classa premier devant le toujours jeune doyen Claudius Petit du SM Forézien.

Classement : 1. Bogatinoff (MC Furan), 180 pts, 2 parachutes ; 2. Petit Claudius (SM Forézien), 80 pts, 2 parachutes ; 3. Morin (MC Givors), 80 pts, 1 parachute ; 4. Gagnaire (MC Furan), 60 pts, 1 parachute.

Non classés : Thomas et Vidal.  
 Les classés bénéficièrent d'un baptême de l'air et de lots d'utilité motocycliste offerts par le SMF.

### CINQUIEME CONCENTRATION DE L'A.M. HYEROISE

28 clubs, 542 machines et 817 participants sont des chiffres éloquentes pour une concentration motocycliste. Ce sont ceux auxquels est arrivée l'Amicale Motocycliste de Hyères le 11 mai. Un temps magnifique comme seule la côte d'Azur en a le secret présida à cette manifestation. Un défilé de plus de 2 kms 500 dans la cité des palmiers ouvrit la réunion et de nombreuses gerbes furent déposées au Monument aux Morts. Le gymkhana, d'une formule totalement inédite, fut remporté par Asancio de Marseille, devant Martin et Morelli. Un grand bal de nuit au Grand Casino vint terminer cette belle réussite sportive dont les organisateurs peuvent être fiers.



## PLUS DE 80 CONCURRENTS AU DEPART DU 24<sup>e</sup> BOL D'OR MOTOCYCLISTE

C'est sur un chiffre imposant de concurrents, dont de grands champions motocyclistes, que s'est terminée la clôture des inscriptions pour le 24<sup>e</sup> Bol d'Or prochain, qui, rappelons-le, se disputera le samedi 7 et le dimanche 8 juin, à l'Autodrome de Linas-Monthéry (S.-et-O.), à quelques kilomètres de la capitale. On peut être assuré que de nombreux records seront mis à mal, du fait que le circuit qui vient d'être partiellement remis à neuf est parfaitement roulant. Egalement la qualité de certains derniers engagés en dit long sur la valeur des performances qui vont s'enregistrer au cours de ces populaires 24 heures de course. Deux champions autrichiens sont inscrits chez Puch, Weingartmann en 250 cmc., déjà vainqueur l'an dernier et Kellenberger en 175. Une cinquième Peugeot, pilotée par Verchère, est inscrite.

Le spécialiste Sceaux sur sidécar 750 Cémec est engagé ; déjà vainqueur en 1951, Sceaux espère triompher à nouveau.

Tous renseignements chez M. E. Mauve, Directeur des Courses, 29, bd Charles de Gaulle, à Colombes (Seine).

## MOTO-CROSS DES CENTAURES

Le 1<sup>er</sup> juin sur le terrain de Rosemont, à Besançon, le Moto-Club du Doubs organise un moto-cross régional d'une ampleur considérable, en raison d'une piste remarquable par sa visibilité sur un circuit inédit. La fameuse « butte des chars » sera franchie en moto pour la première fois et la « tranchée des marqueurs » sautée au tremplin. Tous les as régionaux y seront. Tous les sportifs franc-comtois y assisteront.

### CONCENTRATION INTERNATIONALE

Lorsque Pierre Auzias, correspondant de *Moto-Revue* et premier Centaure français de la Madone 1951, eut l'idée d'organiser à Besançon, à l'instar du pionnier Marco Ré, une concentration motocycliste 1951, son projet fut accueilli avec réserve par le Comité de l'Amicale Motocycliste du Doubs Magistralement préparée, cette Concentration Franco-Suisse, dont on a beaucoup parlé, obtint, malgré la neige et le froid, un succès considérable, puisque 43 clubs, soit près de 1.500 motards, se rassemblèrent dans la capitale horlogère.

Malgré le départ (dans un autre club) de cet organisateur, l'idée fut retenue. Par un beau soleil de printemps, près de 1.000 motocyclistes se réunirent cette année à la Foire Exposition Comtoise, sous la présidence du Docteur Marco Ré, assisté des grands sportifs Robert Bellorini et Edouard Moebus du Moto-Club Vaudois, de Lausanne.

Belle réussite, ambiance joyeuse, superbes machines. Venus de France et de Suisse resserrer les liens d'amitié qui s'épanouissent au fur et à mesure des rencontres au-delà des frontières entre motards de toutes nations, tous ces tou-

*Klym, vainqueur au cross de  
Lyon-Charbonnières en catégo-  
rie 250 cmc.*



ristes ont fait preuve des possibilités routières de nos modernes motos et d'un bel esprit de solidarité sportive.

## MOTO-CROSS DE MONTREUIL

Après le gros succès obtenu le 1<sup>er</sup> mai à Monthéry pour le Prix du Président de la République, l'AMS organise à Montreuil le 1<sup>er</sup> juin la Coupe de Paris (Inter.), qui verra la participation de nombreux étrangers et notamment l'écurie de course Saroléa. Meert, Collin, Hox, Kremer pour les belges ; les anglais Rickman, Ogden, Bantham et les meilleurs champions français. Parmi eux citons Brassine G., champion de France, Henri Frantz, Charrier, Lusseyrand, Brûlé, Vouillon, Desmoulin.

Cette Coupe de Paris se disputera en trois manches par addition des points, 2 à l'endroit, 1 à l'envers.

Pour les nationaux, l'AMS s'est assurée la participation des meilleurs coureurs qui sont en passe de devenir Internationaux.

Cette course se courra comme la Coupe de Paris en trois manches, dont deux à l'endroit et une à l'envers.

Parmi les favoris, citons : Amédéo, vainqueur du cross du 6 avril, Bourgeois, vainqueur du cross du 4 mai, Scossa qui pilotera une nouvelle 500 Saroléa et Perlin dont ce sera la rentrée. Parmi les autres coureurs, nous relevons les noms de Brocherieux Legrand, Perry, Boisserie, Lefèvre, Lejeune, Mouchet, Robin, etc...



■ M.C. PERCHE. — Le MC du Perche organise sur l'hippodrome de Nogent-le-Rotrou une course sur prairie avec la participation du champion Hollandais Van Aartsen.

Pour tous renseignements sur cette manifestation qui aura lieu le 8 juin, s'adresser 9 rue Croix-le-Comtesse, Nogent-le-Rotrou (E.-et-L.).

■ NOUVEAU CLUB A EPERNAY. — Il vient de se créer à Epernay un club motocycliste dont la première réunion s'est tenue le 16 mai. Les statuts ont été fixés et un bureau a été formé. En voici la composition :

Président : Marcel Anisson ; vice-président : André Corbière et Albert Blary ; secrétaire général : André Kircher ; secrétaire : Paul Bernard ; trésorier : André Krémer ; trésorier adjoint : Marcel Guiborat ; administrateurs : Pierre Cothenet, Daniel Petit, Jean Lina, Fernand Colas.

Une réunion générale se tiendra prochainement pour terminer l'élaboration du club. Espérons que les couleurs noir et or de ce nouveau venu brilleront bientôt victorieusement dans les épreuves sportives.

Pour tous renseignements, s'adresser à M. M. Janisson, 14, rue du Général Leclerc, Epernay.

■ MOTO-CLUB DE PARIS. — Chaque dimanche une sortie — Sorties de juin : Les 31-5, 1-6, 2-6 : Merville-Franceville (Calvados). Départs : le 31-5 porte de St-Cloud 5 h. 30 et 13 h. 30 ; le 1-6 porte de St-Cloud 5 h. 30.

Le 8 : sortie sur le Bol d'Or à Monthéry. Départ porte Maillot 8 h.

Le 15 : Les Rochers de Larchant par Melun, Fontainebleau, Ury, La Chapelle La Reine. Départ porte de Charenton 8 h.

Le 22 : sortie pour Concentration de la Ligue Motocycliste à Savignie, près de Beauvais, à 9 kms 500, direction de Gournay. Départ porte de la Chapelle 8 h.

Le 29 : Fontaine-le-Port par Corbeil, Ponthierry, La Justice. Départ : porte d'Italie 8 h.

Isolés cordialement invités. Pour tous renseignements, s'adresser chez : Lenglet GOB. 56-85 ; Favier : TUR. 84-53 ; Bovière : DAN. 62-36.

■ ASSOCIATION MOTOCYCLISTE DE LA SEINE. — Nouveau Siège : 69, boulevard Bessières, Paris-17<sup>e</sup>, « Au Coq d'Or », tél. MAR. 38-37. Composition du bureau :

Ray Bonin, président, 91 rue Victor-Hugo, Levallois-Perret, tél. PER. 32-17. Poirier Roland, secrétaire, 4 rue Jules Bourdais, 17<sup>e</sup>. Noël Marcel, trésorier, Poitevin Victor, président sportif, 60 route de Flandre, La Courneuve.

L'AMS organise le 1<sup>er</sup> juin prochain, sur les Buttes de Montreuil, un grand Moto-Cross International, intitulé « La Coupe de Paris », qui groupera, outre les meilleurs champions français Gilbert Brassine, Frantz, Lusseyrand, Brûlé, etc..., les anglais Rickman, Ogden, Bantham, les belges Meert, Hox et Kremer. Course en 3 manches avec finale à l'envers du circuit. Plus une course en 3 manches, dont une à l'envers avec les meilleurs nationaux.

E! cette fois-ci le soleil...

## CIRCUIT MOTOCYCLISTE DU LAC A AIX-LES-BAINS

Le MC de Savoie a su composer un plateau de classe pour son circuit international, qui se déroulera le 1<sup>er</sup> juin à Aix-les-Bains.

Le niveau des circuits de vitesse français est en nette progression, cette année, mais il est regrettable que deux grandes épreuves motocyclistes internationales aient été inscrites au calendrier à la date du 1<sup>er</sup> juin.

### LES ENGAGES

350 cc. : Gerber (Suisse), De Planque (France), De Polo (France), Fitton (Angleterre), Del Torchio (Suisse), Combes (France), Besses (France), Luenberger (Suisse), Jacquier-Brét (France), Chappuy Seba (Suisse), Burquière (Belgique).

500 cc. : Biondelli (Italie), Burquière (Belgique), Drion (France), Insermini (France), De Planque (France), Vogel (Autriche), Bauer (Allemagne), De Polo (France), Vidonne (Suisse), Del Torchio (Suisse), Barde (France), Ruminati (Italie), Gerber (Suisse), Jacquier-Brét (France).

Sidécars : Drion (France), Vogel (Autriche), Insermini (France), Kock (Allemagne), Sthemann (Hollande), Eggenschwiler (Suisse), Rion (France), Reichling (Suisse), Claisse (France), Bollo (Italie), Carru (Italie), Prati (Italie), Aubert (Suisse).

Soit 12 hommes en 350 cc, 15 en 500 cc, 14 en sidécars et 7 nations : Suisse, France, Belgique, Italie, Autriche, Allemagne, Hollande.

■ MOTO-CLUB CLODOALDIEN. — Le MC Clodoaldien s'est particulièrement distingué dans toutes les compétitions sportives motocyclistes depuis le début de l'année et son palmarès très éloquent témoigne de son activité.

En moto-cross : Charrier, 3 victoires, à Marseille et Maubeuge, Godey, 15 victoires, à Alger, Marseille, Châteauneuf, Valentigney, Saintes, Nîmes, etc... Martin, 1 victoire à Gien. Chauvette, 1 victoire à Thomer. De très belles places sont obtenues par nos autres crossmen : Rabut, Perrot, Tardif, Costa.

En vitesse : Agache, Sutra, Walter se sont distingués à la côte Lapize, à Monthéry le 1<sup>er</sup> mai et à Valence.

En tourisme : Mouzay, 1 victoire au circuit de Haute-Normandie (250 cmc.). Meyer, 1 victoire au Circuit de Haute-Normandie (175 cmc.). Belles places de Lhospied, Servières et Luorois.

Pour tous renseignements et adhésions, s'adresser au Secrétaire R. Létang, 21, rue d'Orléans, St-Cloud MOL. 21-29.

Réunions tous les vendredis, au siège à 21 h., Café Le Clémenceau, au bas de l'Autoroute de l'Ouest.

■ MOTO-CLUB CHATILLONNAIS (Tourisme-Sport-Camping). — Nous informons nos membres que les prochaines réunions bi-mensuelles auront lieu respectivement le jeudi 5 et jeudi 19 juin 1952, à 21 heures, au siège social, 47, rue Gabriel Péri, Châtillon sous Bagneux.

Calendrier touristique établi pour le mois de juin 1952 :

Fêtes de Pentecôte : sortie sur la mer à Fécamp. Touristes et campeurs, 2 départs. Samedi à 8 h. et dimanche matin 7 h. du siège. Visite de la Benedictine et d'un chalutier. Retour lundi soir 17 h.

Samedi 7 et dimanche 8 : sortie sur Monthéry pour assister au 24<sup>e</sup> Bol d'Or et encourager nos coureurs participants.

Dimanche 15 : organisation par le MCC de son 2<sup>e</sup> Concours National d'Audax. Tous les effectifs du club sont convoqués pour assurer la bonne organisation de cette manifestation sportive populaire.

Samedi 21 : organisation du contrôle parisien de l'épreuve d'endurance St-Etienne-Paris-St-Etienne. Rassemblement porte d'Italie, Café le Masséna, à partir de 22 h.

Dimanche 22 : participation à la Concentration autos-motos sur Gien (Loiret), organisée par l'AMC Giennois. Départ du siège à 7 h. Regroupement et casse-croûte à Nemours (à côté de l'église). Pique-nique et restaurant. Retour vers 17 heures.

Dimanche 29 : sortie-promenade sur Chantilly (Etang Reine-Blanche). Départ Pte Chapelle 8 h. Pique-nique en forêt. Retour vers 18 h.

Dimanche 6 juillet : sortie de 2 jours en Belgique pour assister au Grand Prix de Belgique, à Spa. Départ samedi matin 6 h. Inscriptions à la réunion du 19 juin. Pièces douanères, etc...

■ VESPA-CLUB BASQUE. — Les possesseurs de scooters Vespa de la région de Bayonne, Biarritz, St-Jean de Luz, Hendaye, sont heureux de vous faire part de la naissance du Vespa-Club Côte Basque. Tous renseignements : Félix Arostéguy, Maison du Tourisme, Biarritz.



# CALENDRIER SPORTIF DE JUIN

## Vitesse

- 1<sup>er</sup> : Circuit de vitesse d'Aix-les-Bains (inter.) MC Savoie.
- 1<sup>er</sup> : Circuit de vitesse de Valbras-Plage (TMC Biterrois).
- 1<sup>er</sup> : Circuit de vitesse (MC Moulins).
- 1<sup>er</sup>-2 : Circuit de vitesse de Bergerac Inter. (MC Bergerac).
- 7-8 : 24<sup>e</sup> Bol d'Or Inter. (AMCF).
- 8 : 20<sup>e</sup> Grand Circuit des Vosges (Inter.) - (AC Alsace).
- 8 : Circuit de Vitesse (Inter.) - (AMC Lyon).
- 8 : Circuit de Vitesse - (MC Islois).
- 8 : Circuit de Vitesse sur piste - (MC Carcassonnais).
- 15 : Circuit de Vitesse de Picardie - (MC Picard).
- 15 : Circuit de Vitesse de Casablanca (MC Marocain).
- 15 : Circuit de Vitesse du Haut-Rhin (MC Mulhouse).
- 15 : Circuit de Vitesse (MC Berry).
- 22 : Circuit de Vitesse des Remparts à Angoulême (Inter.) - (MC Charentais).
- 22 : Circuit de Vitesse de Montauban (Inter.) - (MC Montalbanais).
- 22 : Circuit de Vitesse (MC Arles).
- 22 : Circuit de Vitesse de St-Jean-de-Toulouse (MC Toulousain).
- 29 : Circuit de Vitesse de Tarare (Inter.) - (MC Baldagos).
- 29 : Circuit de Vitesse de Rochefort (Inter.) - (MC Rochfortais).
- 29 : Circuit de Vitesse (MC Istréen).

## Moto-cross

- 1<sup>er</sup> : Moto-Cross à Montreuil (Inter.) (AMS).
- 1<sup>er</sup> : Moto-Cross (MC Deux-Sèvres).
- 1<sup>er</sup> : Moto-Cross (MC Ricard).
- 1<sup>er</sup> : Moto-Cross (MC Bruaysien).
- 2 : Moto-Cross (OMC Avesnois).
- 2 : Moto-Cross (CS Meaux).
- 2 : Moto-cross d'Unverre (AEP d'Unverre).
- 8 : Moto-cross (Inter.) - (GMAC Verdun).
- 8 : Moto-Cross (MC Belfort).
- 8 : Moto-Cross (MC Clodoaldien).
- 8 : Moto-Cross (SM Forézien).
- 8 : Moto-Cross (Lille MC).
- 8 : Moto-Cross (MC Rambouillet).
- 8 : Moto-Cross (MC Touraine).
- 8 : Moto-Cross (MC Maubeuge).
- 8 : Moto-Cross (MC Sevrien).
- 15 : Moto-Cross de Marseille (MC Phocéens).
- 15 : Moto-Cross (MC Artois).
- 15 : Moto-Cross (MC Banlieue Nord).
- 15 : Moto-Cross (GSIF).
- 15 : Moto-Cross de Torcé (MC Maine).
- 15 : Moto-Cross (MC Narbonnais).
- 15 : Moto-Cross (MC Ivry).
- 22 : Moto-Cross (Buffalo MC).
- 22 : Moto-Cross (MC Limouxin).
- 22 : Moto-Cross (Lille MC).
- 22 : Moto-Cross (MC Paris).
- 22 : Moto-Cross de Lagoubran (MC Toulon).
- 29 : Moto-Cross (AM Romainville).
- 29 : Moto-Cross (Inter.) - (MC Normandie).
- 29 : Moto-Cross (MC Douaisis).

## Circuits de régularité

### Concentrations

- 1<sup>er</sup>-2 : Concentration N.-D. de la Garde (MC Phocéens).
- 1<sup>er</sup>-2 : Concentration (MC Moulin).
- 1<sup>er</sup>-2 : Circuit de régularité (MC Bordeaux).
- 8 : Circuit de régularité (UM Agenaise, MC Villencuvois, MC Villeréalais).
- 8 : Circuit de régularité (AM Nice).
- 8 : Concentration (MC Castres).
- 8 : Concours de régularité (CO Billancourt).
- 15 : Concours de régularité (UM Ain).
- 15 : Concours Audax (MC Châtillonais).
- 15 : Concours de régularité (AMC Grasse).
- 21-22 : Paris-St-Etienne-Paris (Inter.) (SM Forézien).
- 22 : Concours de régularité (CMSN).
- 29 : Concours de régularité (MC Furan).
- 29 : Concours de régularité (MC Marseille).
- 29 : Concours de régularité (MC Chantilly).

### Divers

- 8 : Course sur prairie (MC Perche).
- 22 : Course de Côte (MC Nord).
- 22 : Course de Côte (MC Marseille).
- 22 : Course de Côte de Laffrey (MC Dauphinois).
- 29 : Grass-Track Miremont-de-Guyenne (MC Marmandais).

## NOS PETITES ANNONCES

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

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

### MOTOS A VENDRE

- BSA 350 B31 mod. 51 Pri 33-18 Martinet Croissy r. Mairie.
- TERROT 350, 1951 ét. impeccable. t. sad px 155. GAL. 87-89.
- ZUNDAPP 350 culb. sél. 4 v. Oulie 36 r Louvois, Chaville.
- MONET GOY. 500 lat. impeccable. px int. Lapiere, Inv. 47-64
- 100 MOTOB. 2 t. 3 v. Boelens 45 A, r. des Pommiers Pantin
- 500 ARIEL culb. 4 v. sél. 130. Geille, Gob. 43-80 (9 à 18 h.)
- PEUGEOT 125 51 exc. état. Cateau, Anj. 18-40 Poste 313
- MOTOB. Poney 50 parf. état PEREZ, Mol. 22-02.
- 175 MOTOB. 1951, 4800 kms nbx access. 128. Lecadre 39 av. F. Faure, Nanterre
- VDS BSA Golden 650 cc 9000 kms ét. nf. Lemonnier 2 r. Bossuet, Montrouge (Seine).
- HARLEY 750 ét. nf vis. 117 r. des Dames 17<sup>e</sup>. HOSKELIN, Side bon état 20000 fr.
- GUZZI «Galetto» 4000 k. état neuf, rendez-vous NOR. 60-28
- BSA M20 500 cc b. ét. vis. le soir à partir de 18 h. 30 et dim. matin. NICAULT 9 bis r. Lucien Sampaix, Paris.
- FN 200 2 t. bon état px int. Constant 8 r. de Nancy 10<sup>e</sup>
- SIDE Terrot 4 vit. 500 cul. sélec. px int. 26 r. Domrémy.
- INDIAN Chief équip. luxe, 174 r. Pierre Joigneux, La Garenne (jusqu'à 20 h.).

- PEUGEOT 125 3 vit. excellent état, tél. soir Mol. 07-75.
- TERROT 500 RGST 8000 kms Motobécane 125 D 45S 1400. Alcyon 100 av. comp. b. état Porte 45 rue Département, Paris-18<sup>e</sup>. Tél. NOR. 01-90.
- M.G. C 500 culb. mot. Jap 70000. BONTEMPS, 49 rue Montmartre, 2<sup>e</sup>.
- SAROLEA 500 + side Roy bon état, 3 pneus neufs 100000. YAIGRE 8 Cité Dupont, 11<sup>e</sup>.
- 175 DS Malterre impeccable. 1951 Mosnier 123 bd Bessières-17<sup>e</sup>.
- NSU lux 198 4500 kms sous garantie RITTER GOB. 07-17
- GN.RH. R4 mod. sup. luxe 90. soir apr. 19 h. 16 r. du Maine
- 750 HARLEY très bas prix. Urgent. 93 av. Gabriel Péri, Le Perreux.
- 500 TERROT RGST ét. nf pns nfs 1000 k. Mic.07-21, Lepoux
- 500 INDIAN grand luxe av. ou ss side 135 + 35 ou éch. contre petite voiture, 29 rue Lantiez, Paris 17<sup>e</sup>.
- NSU 250 cul. 95 R. + fai. Cordonnerie 27 r. Envierges 20<sup>e</sup>.
- MOTOBECANE side Bernardet 5 cv sup. cul. arm. parf. état 160000. Ecrire pr rz-vous CO-TET 3 r. Jean Robert Paris.
- DRESCH 250 bon état t. s. 2 sac. cuir 40000, après 19 h. Gaudet 28 r. Feytaud Paris.
- 750 TERROT side Bern. 1948, imp. pns nfs px 150. Ladhuie 12 rue Dauphin, Villejuif, après 17 h. GOB. 09-96.

- 125 PEUGEOT P55 6000 kms parf. ét. mec. siège AR, klax. comp. vit. 75000. Couvennes, 22 rue Rouvet, Paris-19<sup>e</sup>.
- 175 Motob. 5000 k acc 130000 Durand 14 r Boucry 18h.
- NORTON 633 cc side Impérial 10 rue Pérar, Vanves.
- SCOOTER speed dern. modèle état impeccable. acc. 100. LAFLEUR, Dan. 98-08 (h. b.).
- VESPA équipée 115000, rend-vous, OTT 602 Melun (S.-M.)
- 500 GILLET HERST. side Roy mot. t. bn ét. 100000. BALAY 13 r. J. Jaurès, Bobigny (S.)
- VESPA 900 kms, accessoires. Tél. CHA. 39-73.
- URGENT à vendre moto FN 5 CV exc. état génér. 70000. LALO 22 rue Louise Michel, Levallois. PER. 09-83.
- MAG.DEB. 125 culb. Reine 10 r. Plaisance, Neuilly Plaisance
- JAWA 250 état neuf 7000 k Tandem Vap 4 état neuf 45000
- PIERRE 63 rue des Grands Champs, DID. 97-19.
- DKW 500 av. ou ss side, Bernardet. RICHARD 31 av. Leclerc, Antony, BER. 02-13.
- URG. Peugeot 55 GL 5-51, avert. compt. sacoch. 60000. 16 r. George Sand Champigny
- TERROT 500 cul. RSSE 15000 k. side Bernardet 50. BARBERET 48 rue Bobillot, 13<sup>e</sup>.
- MALTERRE 175 tte équ. 150. 39 r. P. Curie, Cachan (Seine) ARC. 94-00, Poste 15.

- VDS side Bernardet état neuf capote pn. nf. LOYER Ecole Air, Villebon s/Yvette (S.O.).
- MOTOB. 125 lat. juil. 51, 80. 12 r. Grég. De Tours, 6<sup>e</sup>.
- SKANDIA 125 allemande équ. f. tél. culb. rodée 140000.
- IZAIS 62 r. Tiquetonne 2<sup>e</sup>.
- PEUGEOT 125 exc. ét. t. sad pns neufs 65000. AUT. 73-89.
- 250 ALLEM. 4 v. sél. 75000 68 rue Dulong, Paris 17<sup>e</sup>.
- NORT., DKW et tout. motos et épav. à reconst. pièces, visible samedi. RENAUDEL, 40 r. Guy Mocquet, Malakoff, ou éc av. 2 timbr. préc. désir.
- PEUGEOT 175, tél. tout. beauté 5000 k. 130000, ou échan. + fort. vis. le soir. LAUGIER, 7 r. F. Faure, Vincennes.
- 500 NORTON 16H rem. à nf + pièces dét. 170000, à déb. 37 Pte Pontoise, Argenteuil.
- 175 MOTOBECANE bon état SEGUIN 18 r Martignac, 7<sup>e</sup>
- PEUGEOT 150 3 vit. sélect. 90000. OMBREDANNE Car.0311
- M. G. 125 6000 k susp. AR Gasion 95 r. Maraichers 20<sup>e</sup>.
- MOTO Dollar 350 cmc. culb. mot. Chaise 60. ENT. 20-57.
- GN. RH. - 500 V2 side Carpio b. état pn. nf 130. BERGOIN 93 av. Gabriel Péri, Asnières
- NEW-MAP mot. Mag 350 culb. side Précision, 2 pns bat. nf ens. ou sépar. t. b. état, soir 19 h. 30, lundi tte jr. OLIVIER 10 r. Victor Duruy 15<sup>e</sup>
- INDIAN 1200 av. caisse comm. et side tr. b. ét. px 180. 215 r. A. France, Drancy.
- R 71 BMW 6000 k. cme nve garant. 300. équ. de 7 à 13 h. Fr-Soir 100 r. Réaumur 2<sup>e</sup>.
- TERROT 500 RSSE impeccable. av. side Bernardet p. n. TASSET 9 r. Omer Talon P-11<sup>e</sup> à 19h.
- 350 BSA 1951 état neuf, SERRES. MON. 46-47.
- 150 Peugeot f. tél. 4 vit. sé. klax. tan-sad PRO.52-42 105 F.

- MOTOB. 100 2 tps bs px 28 bis r. Lacordaire, VAU. 33-23.
- TERROT 125 1949 d. mod. Jacqueme 20 r. Oudry à midi.
- CZ 196 b. ét. marc. équipée 90000. WAG. 01-25 pr rd. vs.
- FN M86 500 cul. sél. 4 v. mot. 3000, 3 pn. n. sid. Ber. 160. LeMerle 1 r. J. Bassot Levallois
- PART. à part. moto Radior 150 cc moteur AMC, 4 vités. sélect. au pied, état neuf, 110000. Gobelins 99-78.
- TRIUMPH twin 5 cv anglaise équipée b. ét. 170000. Leclerc 83 bis r. Ph. de Girard.
- EPAVE CV2 30000. Side Bern. comm. 20000. REMOND, Andeville (Oise).
- 175 MOTOBEC. 120000. Garnier, Ita. 29-37 (h. bureau).
- 500 NORTON 16H, 500 Terrot HDA, 500 Dresch 2 cyl. 350 Dollar, 150 Peugeot 3 vités. 150 Guiller, 125 R4 Gnome, 125 Motobécane, ces machines état neuf. G. BLOT, rue du Lieutenant, Laval, Tél. 0-68.
- G. HERSTAL 350 culb. 63 av. Jean Jaurès, Epinay s/Seine.
- V. ou éch. NSU 350 culb. sél. 4 v. impeccable. c. 150-175, Rousselet 8 r. St Julien, Auxerre.
- JAWA 1000 k. à la taxe. Cagnet 16 r. Lakanal, Rueil (SO)
- 650 TRIUMPH Thunderbird 4000, parf. état. Thibaudin 6 r. Santenay, Le Creusot (SL)
- GN. RH. 800 s. Bern. 175000 à débat. MEHUS 17 rue du Katrait, Suresnes.
- PEUG. 56 mai 50 peu roulé nbx acc. Odé. 91-55 et lundi
- BMW R12 impeccable. première main. FERNANDEZ 1 rue Loutrel, Conches (Eure).
- MOTOB. 125 lat. parf. état, 80000. Vis. ts ls jrs. M. PILLET 81 r. Faugière, 15<sup>e</sup>.
- Sup. BMW R75 tte nve av. acc. side 2 pl. unique vis. 5 all. Ed. Vaillant, Pavillon s/S.



VELOCETTE 350, 55. Verdalle St-Romain de Vignague (Gde)

NORTON 16H soir apr. 7 h. Coulon 16 r. Soubise, St-Ouen 250 GN. RH. cme neuve 120 4 r. St Gothard-14e. Sam.

GN. RH. 500 bicyl. culb. CV2 av. s. Bern. gd tour. parf. ét. Plousey 183 bd Gare ap. 19h.

GILLET-HERSTAL 250 2 tps 5000 k. état neuf px int. Héquet 102 av. Ray. Poincaré-16e

SPLEND. 750 Zundapp tract. caisse tour. r. sec. mot. rech. Plousey 183 bd Gare, ap. 19h.

BERNARDET 125 cmc. 10000 k. 105. GERARD 1 pl. Allemane, Chatenay Malabry (Seine).

SIDE Gn. Rh. 550 culb 4000 k. nbx acc. ét. imp. vis. sam. 16 r R. Lindet-15e ou éc. De-laitre 93r Olivier de Serres-15e

250 PUCH c. neuf équip. 80 av. J.B. Clément Boulogne (S)

R. GILLET 750 susp. arrière. Desprès 56 r. Montmartre 2e

MG 500 et side Précision. Boizard 167 rue de Flandre.

DKW 500 SB side Bernardet tr bon état 160. WATEL 27 rue Oudinot, Paris.

DAX. 350 cul. car. Amac nf pns t. b. ét. bat. nf. px 65 Venot 39 r Rivay, Levallois.

PUCH 250 de 40-42 c. neuve 4 pn. nfs remorque + cadre susp ar. à monter. BLANDIN 25 r Bordeaux. Charentonnau

DERNY tandem état nf. Poil-foulot Mai. 78-27 ap. 19 h.

K. ESCOFFIER 2 cv KS 17, 2 échap. écl. élect. peu roulé, ét. nf 80000. SIM 3 r. des Fossés, Bagneux. ALE. 12-42.

DKW 500 SB moteur nf 130. PLESSIER, Breteuil (Oise).

DS 500 cc av. side Bernardet MORINEAU 19 rue A. Croquette, Charenton Ecoles.

TERROT 500 RSSE av. side Motob. 500 sup. cul. av. side Bernardet. CHOLLET 55 rue de Tocqueville 17e.

MATCHLESS 350 f. tél. 180000 parf. état 68 rue des Pyrénées

ARDIE VF 125 2 tps 1943 3 v. sélect. parf. état 80000. Vis. ts jrs sem. ap. m. sf merc. Tirvert 13 r. Evangile, Paris

SIDE 5 cv R. Gillet ét. neuf matin. Waret 8 r du Lunain14e

MAGN. DEBON 250 cc b. état bas px. VAUGUET Sagy (SO)

R. GILLET 750 p. ét. 80. CORBEAU, Villepinte (SO).

350 culb. 4 v. sél. 6000 kms 130. LEOST 32 r du Caire 2e

BMW R73 STROBEK 56 rue Fernand Forest, Suresnes.

MOTOB. 250 tr. b. ét. 80000 Delhay 9 r Epinettes 17e.

TRI mot. Peugeot t. b. état. Arnal 18 r du Mail. Cen. 54-09

BSA 350 HB24 ét. imp. 4 v. s. pr. int. André 68 rue Dulong

TRIUMPH T100 51 82 r. Péri Châtillon s/Bagneux Alé. 53-09

VELOMOT. Vimer fourc. élast. rem. monoroue susp. Ecr. DRUBAY 55 qu. du Point du jour, Billancourt (Seine).

350 TERROT parf. ét. 90. JACOB 173 r. de Paris, Montreuil (ap. 19 h. sam. matin)

ZUND. 8 cv av. side b. ét. 165. Mamelin 64 r Damrémont 18e

BSA 500 culb. Etoile Bl. 110. OMC 69 r. Dulong, Paris-17e

MONET GOY. 100 pf. ét. gén. 35000. ANDRE 68 r. Dulong.

SARO 600 lat. 120000. Noiro 17 rue Chanzy, La Varenne

500 NORTON imp. 135. ou éch. ctre 175 Motob. Kariofills 14 r. Dieu-10e. Tél. NOR. 69-15.

V. 500 Supercul. Motobécane 1946 bon état 140. sam. dim. 17 r S. Christophe, Clamart

DERNY solo b. état px 50000 BIGUARD 54 r. Victor Hugo, Sucy en Brie (S.-O).

ARIEL 1000, 51 chrom. selle bipl. 325000. MEN. 48-38.

750 TERROT bon état av. side px int. CORDIER 48 Glacière

125 MAG. DEB. 51 4 v. tt éq. impec. IEHLE 15 r. Cottage, Ville d'Avray 19 h. ou sam.

MOTOBECANE 350 imp. 80. GENTY 16 r Dugommier 12e

TRIUMPH 500 twin 200 side Terrot incompl. 12. DENISE 65 bis rue Vergniaud, 13e.

MATCHLESS f. tél. impec. 160. CAFE 69 rue Dulong 17e.

PEUG. 156 m nf f. t. sél. 4 v. comp. k. px 100000 Lefèbre 83 r. E. Thiebault Le Vésinet SO

Tandem moteur Deryn peu rle Deverchère, Aiguebelle (Sav.)

TRI PEUGEOT parfait état, 75000. Tél. RIC. 75-28.

250 cc PUCH 1951 comme nve 14 rue Meslay. ARC. 59-93

MOTO COURSE 250 New-impérial TT 200000. R. LEBERQUIER 3, rue Saint-Jacques, Rouen (S.-I.).

UN APERÇU de mes occasions 100 Alcyon 3 vitesses : 40000. 125 Jonghi sélecteur : 60000. 125 Motobécane latérales 70000

125 Terrot culb. 4 vit. 51 : 100. 175 Peugeot tél susp. ar. 140. 175 Motobécane impec. : 125. 250 Victoria carter étan. 120. 250 Terrot culb. équipée 80. 350 Peugeot 112 bon état 90. 350 Terrot super. culasse 150. 350 Matchless spéciale imp. 500 Motobécane superculasse. 500 Indian 2 cyl bon état 120. 500 Triumph T.100 side.

SPECIAL POUR SAISON 175 Terrot compétition. 500 Saroléa compétition. Toujours 100 machines dispon. Demandez-nous liste, neuf et occasion contre 50 fr. timbres. Echange - CREDIT - Reprise Delaire 4 imp. Gaité Dan 55-43

BMW R12 parf. ét. 160. ts ls jrs 18h.30. Groschamp 60 av. Val de Beauté Nogent s/Seine

PEUGEOT P112 4 cv av. side mot. et pns nfs acc. Lefèvre Le Bouloir, Gisors (Eure).

MOTOB. 175 Z2C nve 1200 k. sac. t. sad p. choc 160. Ecr. Guilbert 242 bd Voltaire 11e

Mobylette tr. b. ét. Lamande 156 av. V. Hugo. KLE. 65-25

DERNY tand. 1951 2900 kms tte équ. 90000. PICARD, 184 av. Jean Jaurès, Drancy.

DS MALT. 175 AMC état neuf nbx acc. 155. DURAN 32 Ch. de l'Echange, Aubervilliers.

TRIUMPH T100, 51 impeccable, 300000. VIELMON, La-GOUTELLE (P. de D.).

350 JONGHI parf. état, fourche tél. susp. AR. Tél. repas SEG. 49-72.

JAWA 350 ét. nf. Cannel, EDF 12 r. St Léon, Nancy, tél 93-01

MOTOB. 125 lat. état impec. pns nfs nbx acces. GROSSET 114 av. Leclerc, Viroflay (SO)

VOITURES A VENDRE V8 - 82 13 cv éch. ou reprise ctre + faible ou moto. RUO 71 r Châteaueau d'Eau Bordeaux

PEUGEOT 402 fin 36 parfait état bas prix. WODNICKI 103 rue Réaumur.

SINGER 6 cv ACT 2 carb. c. i. toit ouvr. intér. cuir 4 pns et accus nfs 320. repr. moto LECLERC 56 rue Marx Dormoy

V. VOLKSWAGEN amphi. + 4 jantes larges, VILLALARD, 98 rue de la Banque, Flers (Orne).

FORD 12 cv 1930 ci. commerc. 90. ou éch. c. moto Ric. 75-28

VOIT. sport Rally Ruby culb. BERTO 35 bd de la Reine, Versailles 18 à 21 h. (130000)

ON DESIRE ACHETER ACHETE AU PLUS HAUT COURS

MOTO ANGLAISE Thiéry 19 r. des 2 Communes Montreuil, samedi seulement.

ACHAT COMPTANT tous vélomoteurs, motos, scooters.

DELAIRE 4 imp. de la Gaité Dan. 55-43

CHASS. gauche Indian Lefèbre 380 bd J. Jaurès, Rouen

LADEVEZE ACHAT MOTOS COMPTANT

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

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

ACHAT et Vente de sidecars légers d'occas. toutes marques POINARD 54 r. E. Dolet, Cachan (Seine). Alésia 34-41.

ACHAT au compt. ou dépôt vente de tous vélo. moto et scooter. d'occas. VOLTAIRE-MOTO 132 bis bd Voltaire-11e

ECHANGES ECH. 2 Moby n. rod. ct. scooter. ou moto. Accept. dif. Bretel 66 Peupliers, Boulogne s/S.

E. JAWA 350 bic. 51 ét. imp. val. 200. c. Zundapp Russie tract. orig. même ét. même val. J. Raymond, Mazières en Gne (DS).

ECH. 5 cv Peugeot cabr. ctre scooter ou moto 125 cc état nf. donnerai soule si nécessaire. R. SALIOT 26 bd de l'Yser-17e, Etoile 57-97.

Bicyl. Mle 49 9500 k. rep. fort BO 5 Pôle Nord 18e Ség. 88-80

DIVERS PEUGEOT 150 1re main sél. 4 vitesses 85. TRE. 37-07.

PALETOT 3/4 H. cuir nf 10000 fr. ALE. 44-59, par. 19 heures.

CANOE 2,58 pontage contre moto. Guimard 59 qu. la Pie St Maur des Fossés (Seine).

LEÇONS Français, Anglais, Allem., Russe par dame expérimentée, Odé. 65-02 (matin).

MONTAGE à façon de sidecars de toutes marques px spécial. POINARD 54 r. E. Dolet, Cachan, Alésia 34-41.

SIDE léger Humblot métal. ét. neuf. SERRES Mon. 46-47

### DYNAMIC-SPORT

#### MOTOBECANE :

125 lat. - 125 et 175 culb. la Mobylette luxe et le Scooter

GUILLER : (moteur AMC)

125 et 175 cmc. Tourisme 125 et 175 cmc. SPORT 52 Scooter 125 cmc. 4 tps culb.

#### TERROT

125 culb. et 350 cc. lat. Le fameux scooter à 95000 f.

#### MONET-GOYON :

125 et 200 cc. Shooting-Star

#### CREDIT

1/3 comptant et 10 mois (livraison sous 48 heures)

6, rue Saint-Augustin

RIC. 75-28 - Métro Bourse

### CYCLOMOTEURS

#### C. N. C.

R. M. FLETCHER, Constructeurs

112 Bd de la Chapelle

PARIS-18e

Mon. 83-09 - Métro Barbès

# RENTE 3 1/2 %

## A CAPITAL GARANTI

### DE L'OR QUI RAPORTE...

## DRESCHMOTOR

Motos DRESCH - D.F.R.

PIECES DETACHEES D'ORIGINE

TOUS REALESAGES ET PISTONS - EMBELLAGES

TOUTES MARQUES MOTOS - MEILLEURS PRIX

ET QUALITE - RAPIDITE DE LIVRAISON

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

## Robert PIEL

29, av. de la Grande-Armée  
PARIS-16e - Tél. : PAS. 86-45

VENTE A CREDIT



Agent

Exclusif

VELOMOTEURS  
MOTOCYCLETTES

et la

# Mobylette

PIECES DETACHEES



TOUS LES MODELES EN

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

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

# marcel perrin

Recordman du Monde  
BOULOGNE (Seine)  
MOL. 29-60

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

LIVRAISON EN PROVINCE

CREDIT

**LES POIGNEES**  
**"SOUPL"**  
POUR  
MOTOS  
ET  
VÉLOMOTEURS



équipent les nouvelles  
Poignées tournantes Duplex  
à tirage rectiligne  
ELEGANCE — QUALITE  
CONFORT  
49, rue Marius AUFAN, 49  
LEVALLOIS — PER. 06-35

**EXCEPTIONNELLEMENT**

Ref. : 3477  
**BOTTE MOTO BOXCALF**

Noir ou couleur, cousu  
goodyear, doublée peau  
quantité limitée. **5.950 fr.**

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

**LA PLUS IMPORTANTE  
SPECIALITE FRANÇAISE**

Sur demande envoi du cata-  
logue et feuille de mesures.



**CYCLOMOTO**  
93, avenue de la Marne  
— ASNIERES —  
Tél. : GRE. 26-15

**VELOSOLEX**  
**AUTOMOTO**  
**MOTOBECANE**  
**GNOME-RHONE**  
**PUCH - SIDES**  
**MAGNAT-DEBON**  
**RENE GILLET**  
**MONET-GOYON**  
**ZUNDAPP - GUILLER**  
**CREDIT**  
**REPARATIONS**  
**PIECES DETACHEES**

**JONGHI**  
**MONET-GOYON**  
**GNOME-RHONE**

**CREDIT**  
neuf et occasion

**REPARATIONS**  
**PIECES DETACHEES**  
Pose immédiate  
embrayage spécial pour  
Jonghi.

**R. MANSUY**  
43, rue Jacob, PARIS-6<sup>e</sup>  
LIT. 82-31

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

*C'est autre chose!!!*

avec le WELCOS type CA  
L'avertisseur R A F  
fonctionne SANS accu  
directement sur le volant  
magnétique



Notice 15 sur demande  
**WELCOS**  
193, rue de Paris - PANTIN  
Tél. : VIL. 91-39 - (Seine)

**INDIAN** 500 cmc. SCOUT - 1.200 cmc. CHIEF  
G.D.A. 741 B - C.A.V. 340  
**MACHINES DE GRAND LUXE DISPONIBLES**  
J. FAURIE - 8, Av. de St-Ouen - PARIS - MAR. 45-07

Accessoires : Selles biplace, pare-brise américain, pare-  
chute, etc... - Pièces détachées : Pignons, chaînes, tubes,  
échappements silencieux, etc...  
Echange standard : Moteurs, embellages, cylindres, etc...

**Sidecars Henri CARPIO**  
DU VELOMOTEUR AUX GROSSES CYLINDREES

Fondé en 1920



52, rue de la Fraternité  
Romainville - BOT. 11-26  
Sidecars livrés avec  
pneu et chambre  
Force. Souplesse. élégance

**MONOPOLE-POISSY** Massenet

**PISTONS-SEGMENTS-SOUPAPES-CHEMISES**

**ASSURANCES IMMEDIATES**

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie  
Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2<sup>e</sup>)

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



*Une vérité...  
Un bon conseil...*

SI VOUS DESIREZ UNE **BSA** POUR  
LE PRINTEMPS PROCHAIN, COMMANDEZ  
MAINTENANT A...

# Barbès - Moto - Cycles

98, RUE DOUDEAUVILLE - PARIS-18<sup>e</sup> — METRO CHATEAU-ROUGE

AVEC LE PLUS LONG CREDIT ET DES GRANDES FACILITES POUR PARIS-BANLIEUE

DES GRANDES MARQUES

**TERROT - GIMA - Scooter GUILLER  
JONGHI - RENE GILLET  
et les BSA - SUNBEAM**

DEPOT VENTE

ACCESSOIRES : SIEGES - SELLE « AURORA - FERIDAX » - COMPTEURS - SACOCHES  
ATELIER DIRIGE PAR TECHNICIEN POUR LA MISE AU POINT DES MACHINES

OUVERT TOUS LES JOURS DE 8 h. 30 A 19 h. 30 FERME DIMANCHE SEULEMENT

TOUJOURS DES MACHINES DISPONIBLES EN MAGASIN

## 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, Guillier, 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 M 4 TD  
400 fr. — Franco 445 fr.

#### NOTICE D'ENTRETIEN MOBYLETTE

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

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

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

#### NOTICE D'ENTRETIEN DES PEUGEOT

P 55 - 56 - 155 - 156 et 176

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

### DIVERS

#### LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE

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

#### UNE BELLE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION

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



Voici les beaux jours ! Pour bénéficier d'une livraison rapide, passez commande dès maintenant à

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

AGENCE DES PLUS GRANDES MARQUES FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES

Téléphone :  
ARCHIVES 71-46

1, rue de Rivoli, 1

— Métro : —  
SAINT - PAUL

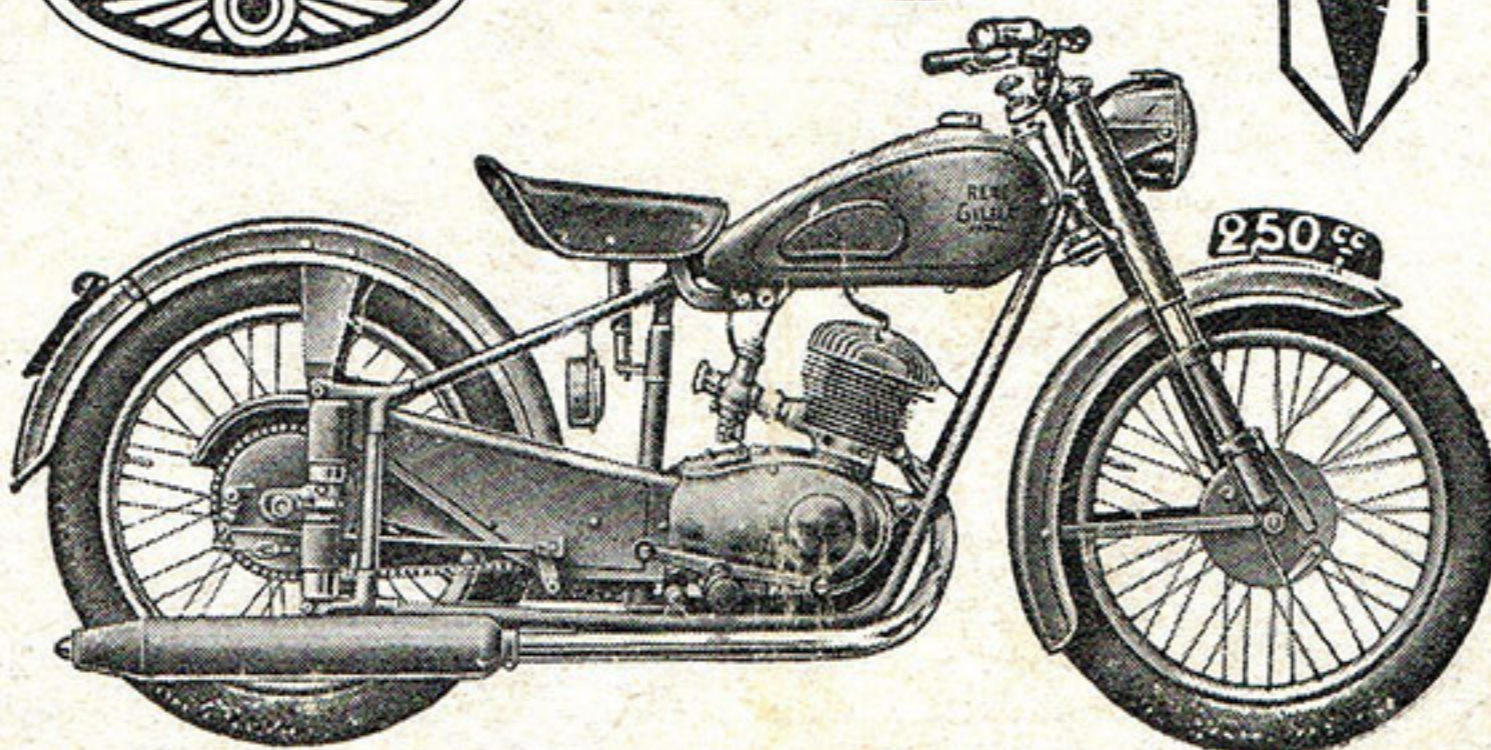
TERROT - JONGHI  
MONET-GOYON  
RADIOR - ALCYON  
M.R. - RAVAT  
GILLET D'HERSTAL



**TRIUMPH**



MOTOCONFORT  
GNOME-RHONE  
GILLER  
Scooters  
BERNARDET  
et SPEED



250 cmc.  
René Gillet.

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

CREDIT

CREDIT

*une petite usine*

*Lyonnaise*

## NEW-MAP

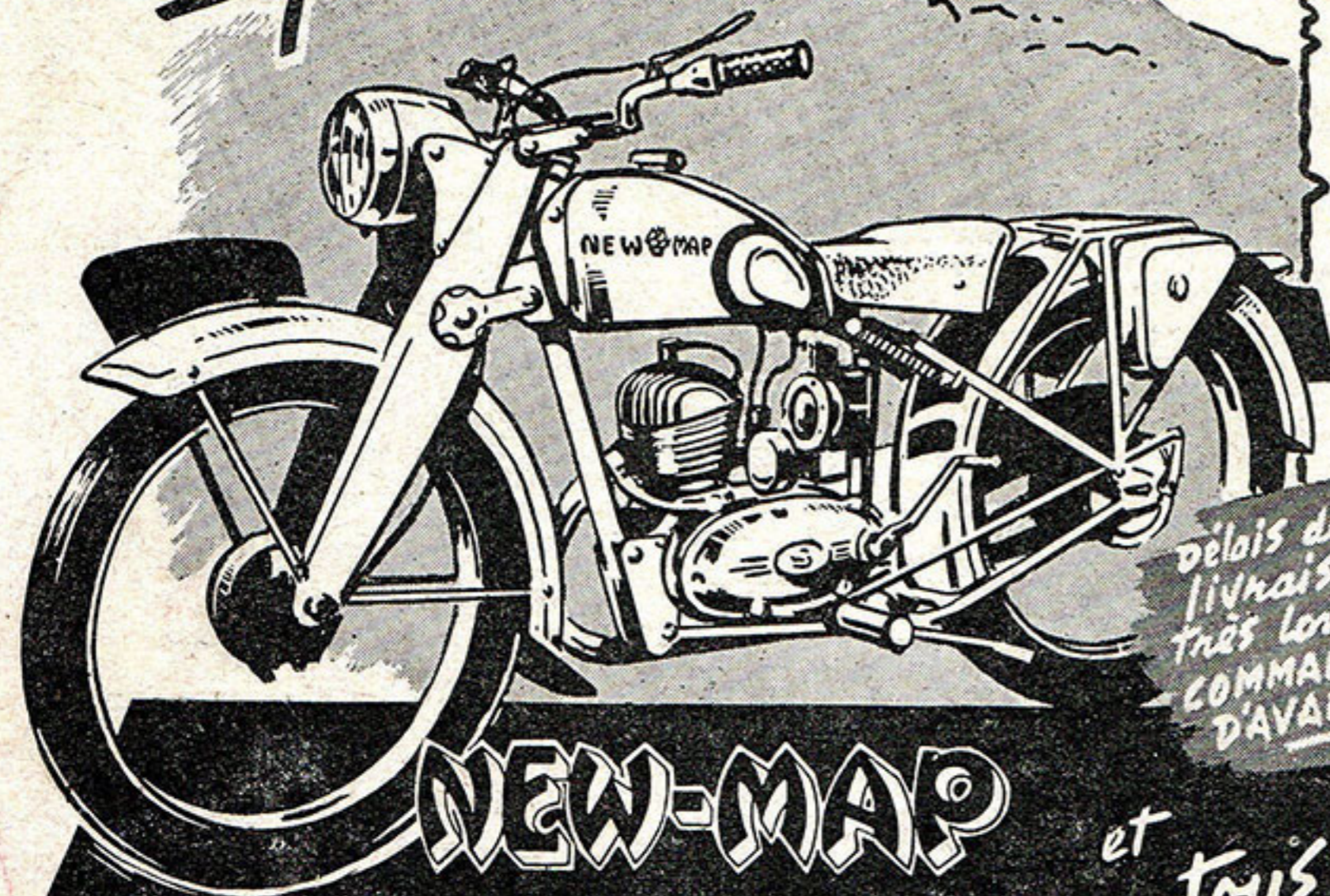
*une GRANDE MARQUE!*

*par ses motos de  
classe internationale*

D'une ligne pure et racée,  
D'un fini impeccable  
dans le moindre détail,  
D'une robustesse légendaire,  
De sa qualité artisanale,  
*elle n'est pas fabriquée  
à la chaîne!*

une « NEW-MAP » est la  
préférée du connaisseur.  
*Toujours la plus chère  
à la revente.*

*délais de  
livraison  
très longs  
COMMANDEZ  
D'AVANCE*



**NEW-MAP**

et tous ses Agents

*un joyau  
de France*



H. Causy

122-124, Avenue Lacazeagne, LYON - RHÔNE