

Moto revue

40^e ANNEE. — 14 JUIN 1952. — N° 1.089

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

30 frs

INJECTION

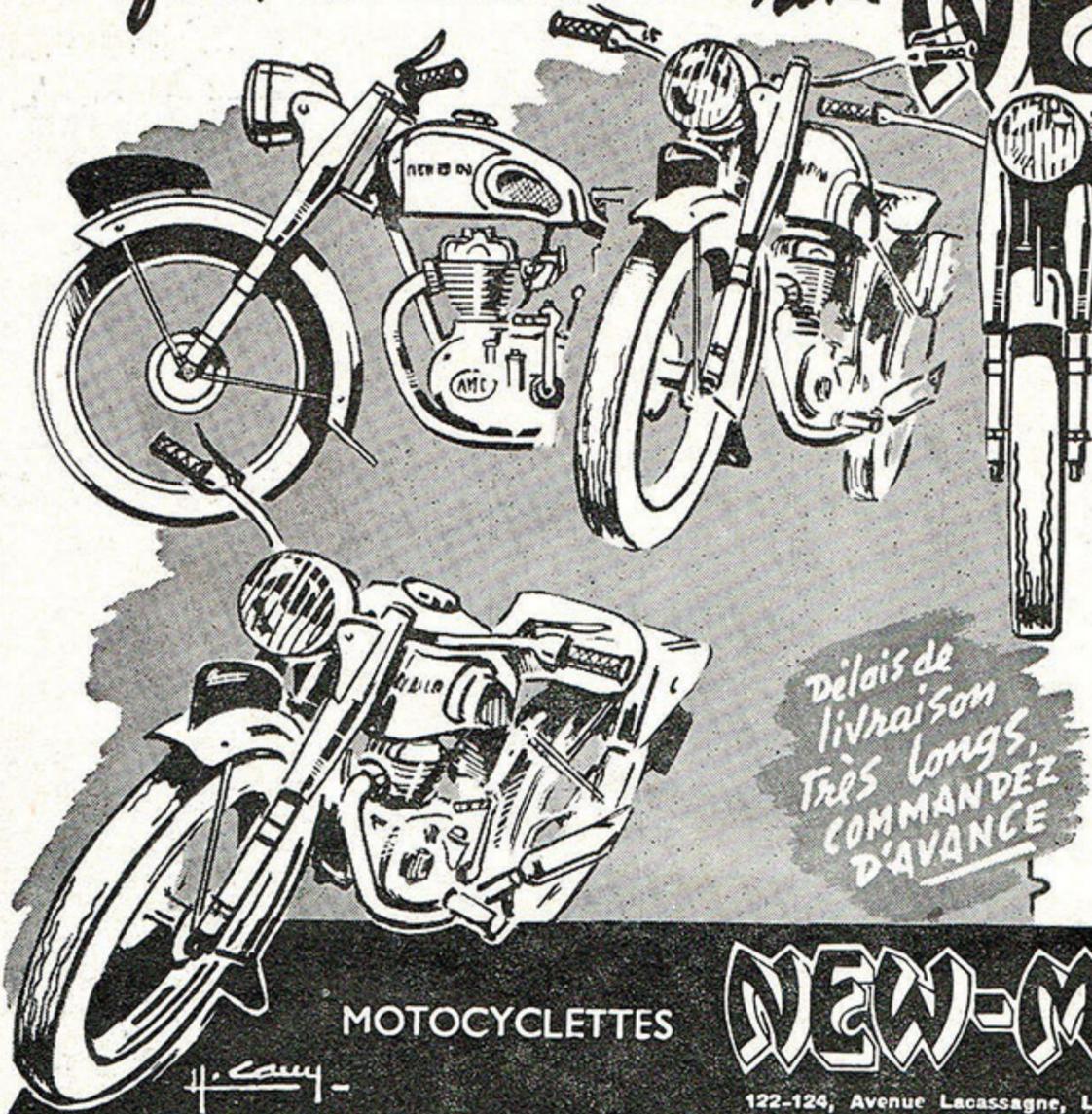


TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPÉES
C.C. POSTAL : 297-37

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

Burgraff, confirme nos espoirs, en enlevant la catégorie 175 cmc. à Bergerac.

Préférée des connaisseurs, une **NEW-MAR**



*fait sensation
sous tous ses angles!*

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

Elle n'est pas fabriquée à la chaîne!

*délais de livraison
très longs,
commandez
d'avance*

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

MOTOCYCLETTES

NEW-MAR

122-124, Avenue Lacassagne, LYON - RHÔNE

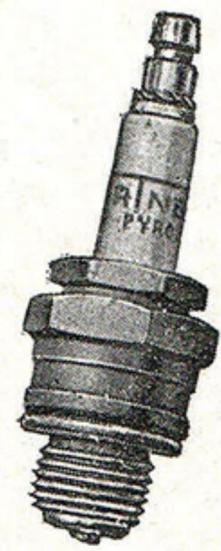
*un joyau
de France*

POUR CYCLOMOTEURS

la bougie

GURTNER "S"

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



Essayez-la...

UCENCE
D-J CATI

48 cm³

uccicolo



M. ROCHER

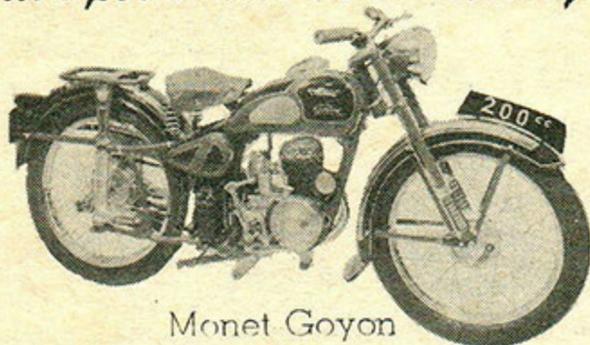
CONSTRUCTEUR
FRANCE

USINES à CENON (Vienne)
Bureaux commerciaux 36^{ter}, Av. de l'Opera, PARIS, Opo. 08-98

St-PAUL-MOTOS

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

Le Salon permanent de la Motocyclette



Monet Goyon

D.K.W. TRIUMPH JAWA
TERROT - MOTOCONFORT
GNOME-RHONE - ALCYON - RAVAT - GUILLER
RADIOR - R. GILLET - GILLET D'HERSTAL
VALLEE - JONGHI - M.R. - A.G.F. - DERNY
MOSQUITO

et la **Mobylette**

Tous les accessoires et l'Équipement
Tous modèles de combinaisons SAN-REMO

REPARATIONS PAR SPECIALISTES

Vente à crédit Renseignements contre
50 francs de timbres
Magasin ouvert tous les jours sauf Dimanche,
de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

N'ATTENDEZ PLUS :

Pour commander votre Vélomoteur ou Moto

LA

Sté MOTOCYCLE

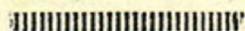
166, Rue Lafayette - PARIS-10^e
Métro Gare du Nord Tél. : NORd 07-59

OUVERT LE LUNDI APRES-MIDI

Vous offre des conditions de

CREDIT

pour toute la France

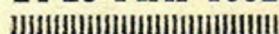


LIVRAISON IMMEDIATE

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

24-25 MAI 1952



3^e Rallye-Aiglons

(727 kilomètres)

UNE RUDE EPREUVE RESERVEE A UNE ELITE
77 concurrents toutes catégories au départ
9 concurrents NON PENALISES A L'ARRIVEE

TRIOMPHE du SCOOTER

1 au départ — 1 à l'arrivée

La Grande Vedette du Théâtre et de l'Ecran

PHILIPPE LEMAIRE

félicite le vainqueur à l'arrivée



ex-æquo

(sans pénalisation)

Pierre Bernard

qui remporte dans l'épreuve de départage-
ment du Groupe Rouge (250 et 350 cmc.)
la 1^{re} place du Classement et enlève

La Coupe d'EVREUX et La Coupe BONNET

sur scooter

BERNARDET

Équipé par : Pneus DUNLOP - Volant SAFI
Carburateur GURTNER - Bougies FLOQUET
Phare CIBIE - Suspension NEIMAN - Batterie
FULMEN — Huile spéciale BERNARDET
Combinaison MACOMBYNN

MOTOBÉCANE



LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

TERROT

58, rue Aristide-Briand — LEVALLOIS

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

AMAC

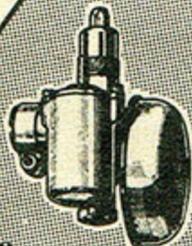
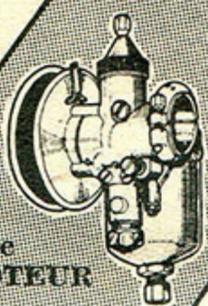
LA GRANDE MARQUE
MONDIALE DE

CARBURATEURS

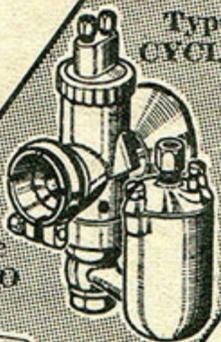
pour MOTOS
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS
SCOOTERS

et tous
moteurs
auxiliaires

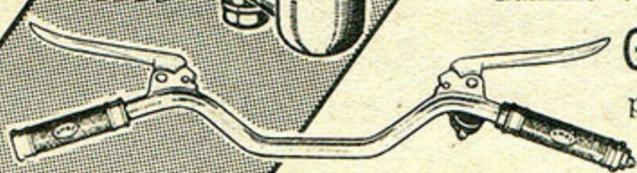
Type
VELOMOTEUR



Type
CYCLOMOTEUR



Type
MOTO



GUIDON
nouvelle
poignée
tournante

Manettes et leviers séparés

Catalogue à MM. les Agents

STATION-SERVICE-AMAC

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

Autres
spécialités
AMAC :

POIGNEES
TOURNANTES

Robinet
d'essence

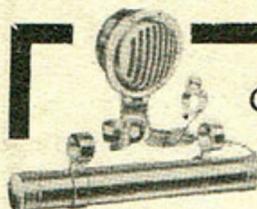
Transmissions

Coffret pièces de re-
change pour Motoristes

Gamme complète de

GUIDONS

pour toutes
machines



CLEAR HOOTERS LTD



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

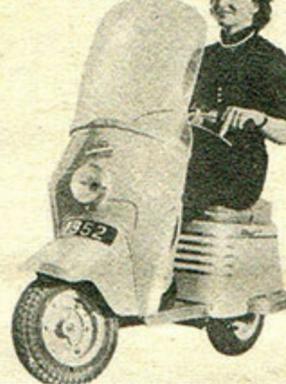
Agent Général : **Pierre BONNET**

78, av. du Général Leclerc - BILLANCOURT

Tél. : MOL. 60-99

VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT

SCOOTERS BERNARDET



E S S A I S

C R E D I T

IMPERIAL GARAGE

M^e Villiers - 23, Bd de Courcelles - LAB. 77-40

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 équipée : 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

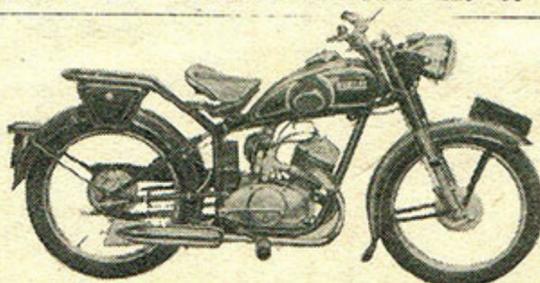
les conditions ! : la reprise comptant de votre ancienne motocyclette comprise dans le 1^{er} versement comptant, ou à la commande 5 à 10.000 fr., à la livraison le restant des 30 % de votre achat, et le reste en 7 mensualités. Intérêt 9 % environ sur le découvert. Pas d'assurance, juste Frais de dossier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

205.000 et 212.200 fr. — ALMA : 125 cc Ydral susp. AR 136.890 fr. - 175 cc Ydral susp. AR 168.200 fr. — MR 125 Ydral à 135.000 fr. — GNOME-RHONE 125 cc à

130.000 fr. - SCOOTERS : GUILLER AMC 172.000 fr. - LOHNER Sachs 140.000 fr. - SPEED 115.000 fr.

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.



Paul Vallée 175 tte equip. 176.000

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

chez GURTNER

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

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

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

Scouter Moto

La Plus Puissante Organisation de Vente

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

Lambretta Bernardet

GRAND CHOIX de CYCLOMOTEURS
 STOCK COMPLET de PIECES DETACHEES

Réparations par ouvriers spécialistes

VENTE A CREDIT

SANS MAJORATION

PARIS - SEINE - SEINE-et-OISE

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

Volants Magnétiques



SAFI

BOL D'OR - 1951 - vainqueurs en 175 cmc.

ALLUMAGE - ECLAIRAGE

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

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

SERVICE REPARATION
 ECHANGE STANDARD

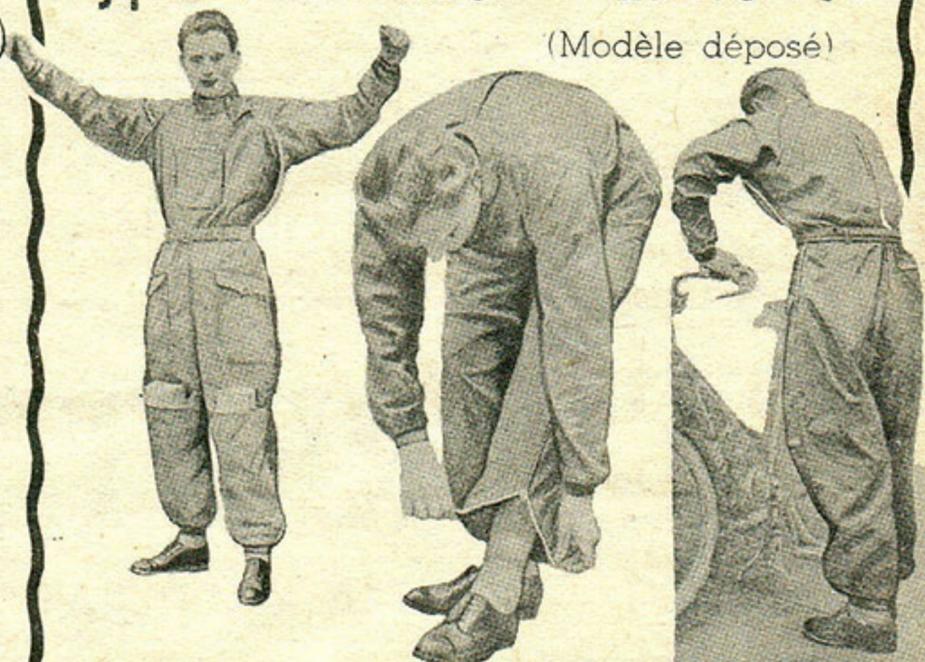
Société d'Applications
 et de Fabrications Industrielles
 21-23, RUE PARMENTIER — PUTEAUX
 Telephone : LON. 09-10 — 09-11

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

BOBINE SPECIALE MOTO

COMBINAISON MOTOCYCLISTE Type AVIATEUR PEDRO 51

(Modèle déposé)



Manches Raglan sur pivots. Dos à soufflet. Col montant avec patte en forme protégeant la partie haute d'une longue fermeture glissière en cintre et latérale. Poche poitrine avec ouverture glissière. Deux grandes poches plaquées sur cuisses avec ouvertures glissières. Poche revolver avec ouverture glissière. Cuissards poches ouvrant par glissières. Ceinture renforcée avec anneaux. Poignets lastex. Bas de jambes lastex avec glissières d'accès. Se fait en BLEU CIEL INDENDHREN, MARRON et KAKI RESEDA imperméabilisés. Élégance jamais atteinte. Commodité absolue. Disponible :

Sté LE SARREAU, 10-12 r. du Bas Jardin, LILLE
 Envoi échantillon et grav. sur demande

Robert PIEL

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

VENTE A CREDIT



Agent

Exclusif

VELOMOTEURS
MOTOCYCLETTES

et la

Mobylette

PIECES DETACHEES

ATTENTION!

Depuis
le 1^{er} Avril 1952

la nouvelle

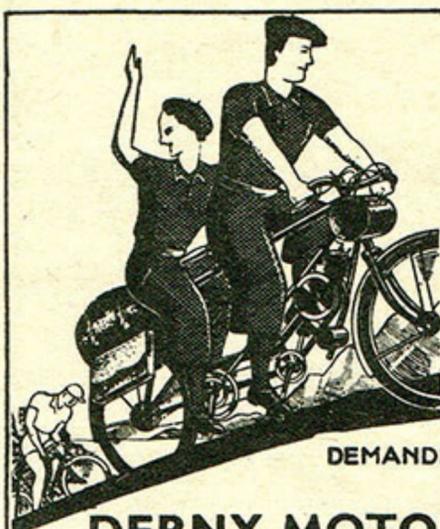
STATION-SERVICE YDRAL

est ouverte

Société AMI

20, rue du Débarcadère
PARIS-17^e (Pte Maillot)

ETO. 77-46



*Pédalez
sans effort
vite et loin*

AVEC LE MERVEILLEUX

DERNY

*la nouvelle formule de la bicyclette
et du tandem*

DEMANDEZ LE CATALOGUE

DERNY-MOTOR, 49, av. de St-Mandé
Tél. DIDerot 76-01 PARIS (XII^e)

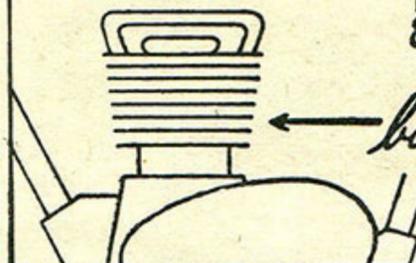
SPORT VÊTEMENT-MOTO BASTILLE

6, Boulevard Richard-Lenoir, 6
PARIS - XI^e

VETEMENTS SPECIAUX ACCESSOIRES et
Equipements Mécanique
ROQ. 85-69 ROQ. 29-28

Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto



*bonne compression
longue durée*

JONGHI
MONET-GOYON
GNOME-RHONE

neuf et occasion

REPARATIONS
PIECES DETACHEES
Pose immédiate
embrayage spécial pour
Jonghi.

R. MANSUY
43, rue Jacob, PARIS-6^e
LIT. 82-31

CREDIT

Expédition en province

Pourquoi ne pas vendre votre or ?
L'or est stérile. - L'emprunt rapporte.

RENTE 3,5%

A CAPITAL GARANTI

DYNAMIC-SPORT

Spécialiste du moteur AMC
Pièces détachées d'origine
Réfection de moteurs en
48 heures.

BOL D'OR :

9 GUILLER SPORT au dép.
9 GUILLER SPORT à l'arr.
Le moteur AMC le plus ré-
sistant des moteurs
Livraison immédiate de
tous modèles GUILLER et
du SCOOTER

CREDIT

1/3 comptant et 10 mois
Livraison sous 48 heures
6, rue Saint-Augustin
RIC. 75-28 (Métro Bourse)

DRESCHMOTOR

Toutes pièces
détachées d'origine DRESCH, D.F.R. et GRIMPEUR

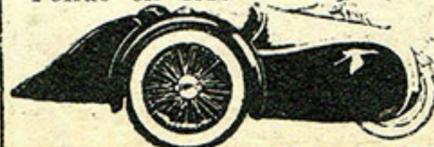
MEILLEURS PRIX ET QUALITE
— RAPIDITE DE LIVRAISON —

16, rue des Belles-Croix - ETAMPES (S.-et-O.)
Tél. : 392

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

*Avant d'acheter votre Vespa !
Essayez-le, n'hésitez pas !*

PANTIN-SCOOTER
Spécialiste et Concessionnaire

Vespa

STATION-SERVICE — ACCESSOIRES
Pièces détachées

PANTIN-SCOOTER

173, rue de Paris - PANTIN (Seine)
METRO : EGLISE DE PANTIN



Distributeur
OFFICIEL

FACILITES DE PAIEMENT

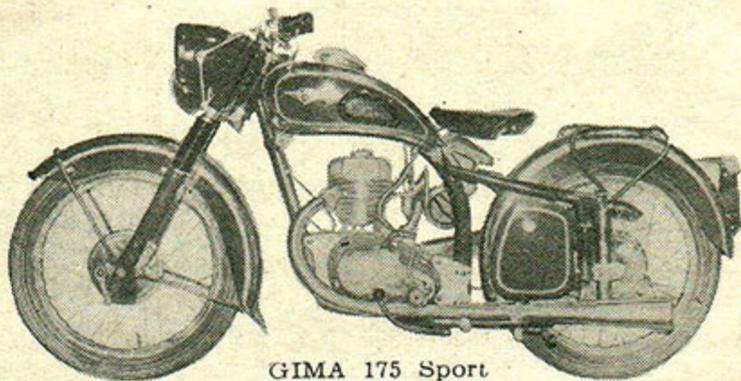
NE TARDEZ PAS A PRENDRE LIVRAISON

aux Ets BONNET

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

**D'UNE DE CES BELLES
MOTOS FRANÇAISES**

QUI FERA TRES BIEN VOTRE AFFAIRE



GIMA 175 Sport

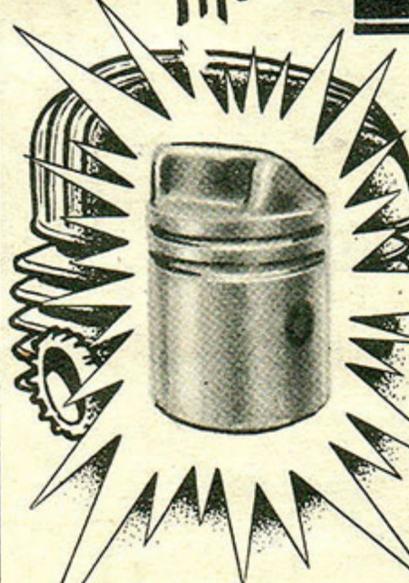
rapides, économiques, robustes,
les GIMA, GUILLER, ALCYON, MALTERRE
sont équipées du fameux moteur A.M.C.
...inusable et sûr !

LIVRAISONS RAPIDES — CREDIT 12 MOIS

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

*Pour
votre
moto*

**LE PISTON
MAHLE**



MONTÉ EN SÉRIE
par les constructeurs
6 Alliages différents
adaptés à chaque
conception de moteur

LÉGERS
PRÉCIS
SÛRS
SILENCIEUX
ROBUSTES
SANS DILATATION

STOCK COMPLET EN MAGASIN
DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES

PRODUCTION
DE LA PLUS IMPORTANTE
USINE DE PISTONS D'EUROPE

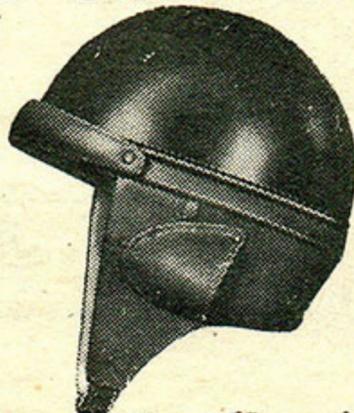
Distributeur exclusif pour la France

A. CHARDONNET 16 ter, rue Etienne Marcel - M^o Hoche
PANTIN (Seine) - Tél. : NORd 99-40

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

A calotte métal léger
à haute résistance
**IMPERFORABLE
AUX CHOCS**

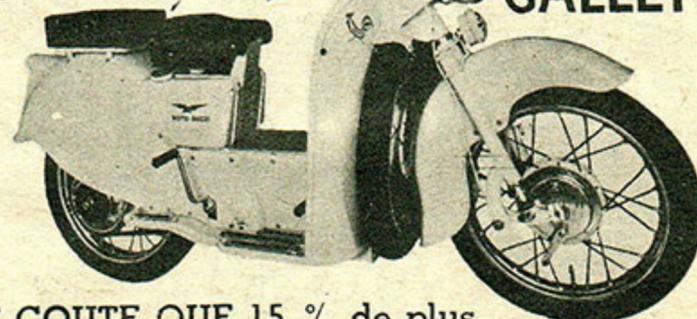


Vente en gros :

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

TOUT COMPTE FAIT, LE

GALLETTO



NE COUTE QUE 15 % de plus
à L'ACHAT qu'une moto courante
de cylindrée égale.

Ets BONNET 80, av. Général Leclerc
BILLANCOURT
Tél. : MOL. 15-46

3

Spécialistes du Scooter **Vespa**

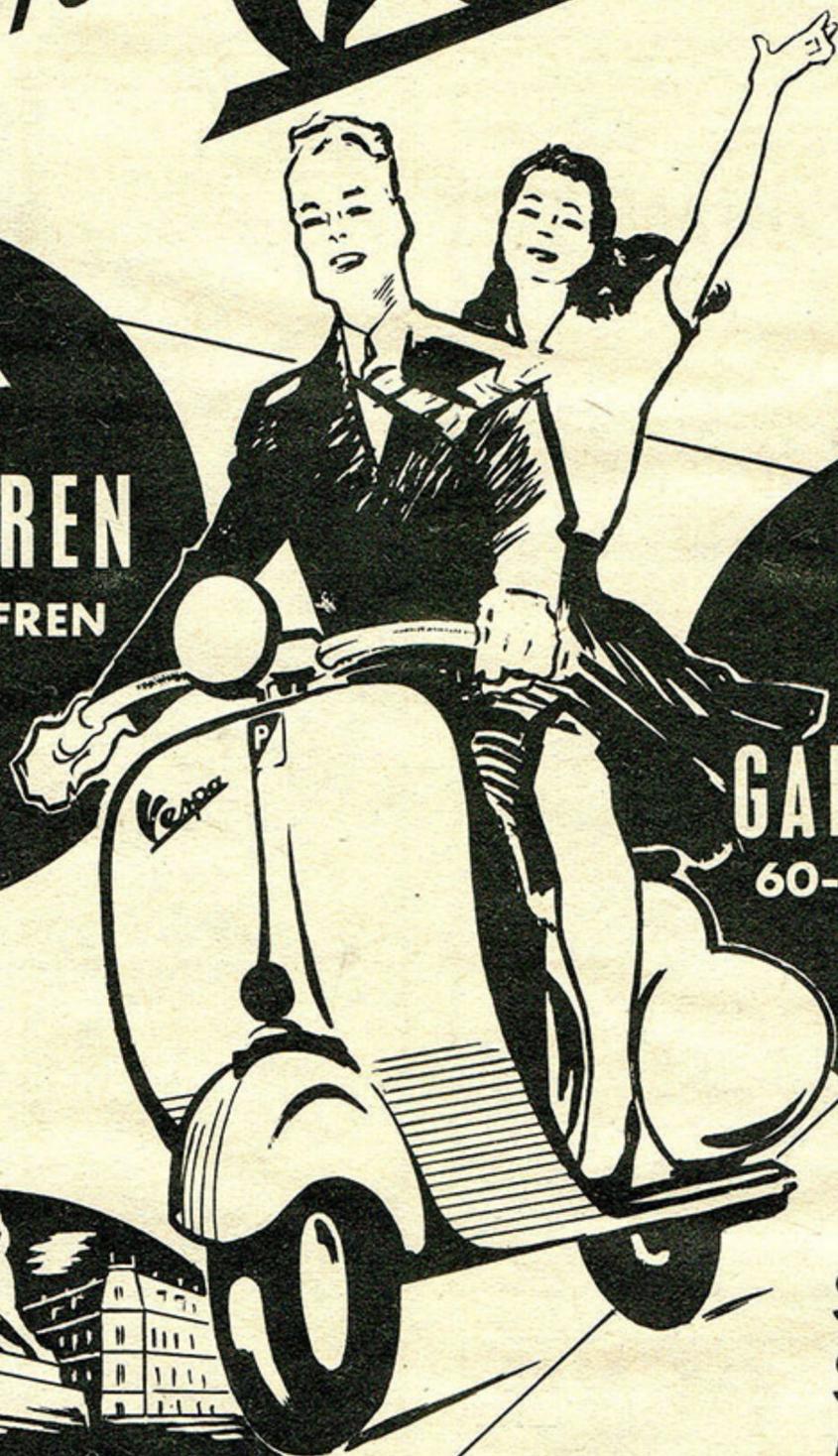
125^{cm3}



SOCIÉTÉ DES
Etabl^{ts} SUFFREN

40^{TER} AV. DE SUFFREN
PARIS-15°

Téléphone :
SÉgur 09-35



**GRAND
GARAGE DIDEROT**

60-62, BOUL. DIDEROT
PARIS-12°

Téléphone :
DIDerot 54-73



DENFERT-SPORTS

30, PLACE DENFERT-ROCHEREAU
PARIS-14°

Téléphone :
ODEon 31-91

STATIONS
SERVICE
MODÈLES

VENTE A CRÉDIT



Moto revue

La Moto

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

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 30 francs

ABONNEMENTS	24 N°s	France 540 fr.	Etranger 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°.

● 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 f. tim br. av. la dern bande rectif.

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

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

◆ LES COMPRESSEURS SONT READMIS

Une décision intéressante, sur laquelle nous reviendrons, a été prise par la F.I.M. à son Congrès de Printemps, tenu du 19 au 22 mai à Genève :

Un moteur, qu'il soit à 2 ou à 4 temps, ne sera pas considéré comme suralimenté si la cylindrée du cylindre-moteur, ajoutée à la cylindrée de tout appareil compresseur distinct, ne dépasse pas la cylindrée maximum permise pour la classe envisagée.

Cela signifie, en bon français, qu'un moteur de 250 cc. muni d'un compresseur de 100 cc. courra en 350. Si ce même moteur est muni d'un compresseur de 250 cc., il courra en 500.

Voilà qui est intéressant et peut nous promettre de belles réalisations des spécialistes allemands et italiens du compresseur.

La 250 Guzzi d'usine déjà très proche des 350 anglaises, pourra ainsi devenir un concurrent hors-classe dans cette dernière catégorie.

◆ COMBIEN DE SOUPAPES ?

Les trois machines engagées par Guzzi au TT seront du type à deux soupapes, plus rapides que les 4 soupapes, et de plus, elles seront équipées de boîtes à 5 vitesses comme la machine d'Anderson à Berne, le circuit de l'île de Man étant celui où les cinq vitesses offrent le plus d'intérêt.

◆ LA MOTO EN BELGIQUE

Le nombre de machines en circulation Outre - Quiévrain augmente d'année en année : alors qu'on en dénombrait, fin 1949, 124.972, ce nombre est passé à 139.932 fin 1950 et, au 31 décembre 1951, à 171.832. Ainsi, l'augmentation a été de 15,7 % pour l'an passé.

La répartition par cylindrées s'établit comme suit :
Jusqu'à 250 cmc. inclus : 97.239 machines, soit 56,6 %.
de 300 à 450 cmc. : 50.105 machines, soit 29,2 %.
plus de 450 cmc. : 23.091 machines, soit 13,45 %.

Enfin 1.397 (0,75 %) machines sont mues par un moteur électrique.

Une constatation s'impose : le nombre imposant, surtout par rapport à la France, de motos de moyenne et grosse cylindrées.

Championnats du monde

GRANDE fut notre déception, lorsque nous avons constaté que cette année le Grand Prix de France ne comptait pas pour les Championnats du Monde.

La date proposée par la Commission Sportive de la F.I.M. était inacceptable pour les organisateurs Albigeois. Pour l'année prochaine le même empêchement semble être en voie de se reproduire, puisqu'au Congrès tenu à Genève dernièrement, la date du 2 Août a été retenue provisoirement, alors que le Moto Camping Club Albigeois réclame à cor et à cri la date du 14 Juillet, la seule où il soit assuré du succès.

Mais le 5 Juillet 1953 il y aura Spa et le 19 le Grand Prix d'Allemagne. Il est évidemment impossible aux usines de disputer trois épreuves en quinze jours.

D'ailleurs pourquoi, dans l'ensemble, rapprocher à ce point les épreuves ?

Une seule prévue en Mai, de même pour le mois de Septembre. Ces deux mois sont suffisamment ensoleillés dans les pays méditerranéens pour que deux circuits y soient retenus.

Autre anomalie, pourquoi l'Angleterre organise-t-elle deux épreuves, T.T. et Grand Prix de l'Uster ?

Le T.T., à notre avis, n'a pas sa place dans les Championnats du Monde. C'est une épreuve au caractère trop spécial : départs échelonnés, circuit faisant 60 kms au tour, qu'il faut connaître dans ses moindres détails, ce qui avantage nos voisins Britanniques, qui peuvent parcourir celui-ci à longueur d'année, alors que les étrangers sont toujours pris de court et ne le connaissent jamais à fond.

De même le profil de la piste du Grand Prix de l'Ulster est assez spécial.

Dans la droite de Clady, la Gilera 4 de Milani fit un bond de 25 mètres de long !

La piste « saute » tellement qu'un de nos confrères italiens annonçait la construction d'un tremplin à Monza afin que les écuries italiennes puissent s'entraîner !...

A Albi, les chances seraient rétablies. Anglais, Italiens et bientôt Allemands, qui forment les équipes officielles, auraient une connaissance égale du circuit.

C'est un fait supplémentaire qui prêche en faveur de notre splendide circuit Albigeois.

◆ LA MOTO AUX U.S.A.

Une statistique publiée par une revue américaine montre le déclin de la moto aux U.S.A. et ceci peut être facilement compréhensible lorsque l'on sait la conception technique des constructeurs américains avec leurs énormes bicylindres en V. En tout état de cause, il apparaît qu'à côté des 469.872 motos en circulation en 1949, on n'en comptait plus que 443.954 en 1950 et 425.241 en 1951, soit, en deux ans, une diminution de plus de 9,5 %.

Le nombre de machines importées semble marquer une certaine stabilisation ces deux dernières années : 11.809 en 1948 ; 5.178 en 1949 ; 9.426 en 1950 et 9.096 en 1951.

Durant ces quatre années, l'Angleterre se taille la part du lion dans ces importations : 27.855 machines, soit près de 79 %. La Tchécoslovaquie suit avec 5.096 machines (dont plus de 3.500 avant l'intégration définitive de ce pays dans le bloc de l'Est), puis l'Allemagne (925), la France (630), l'Italie (431), l'Autriche (429) et la Belgique (23, dont une seule en 1951).

◆ QUELQUES REGIMES MOTEUR

Il s'agit là de machines ayant participé aux Grands Prix de Berne :

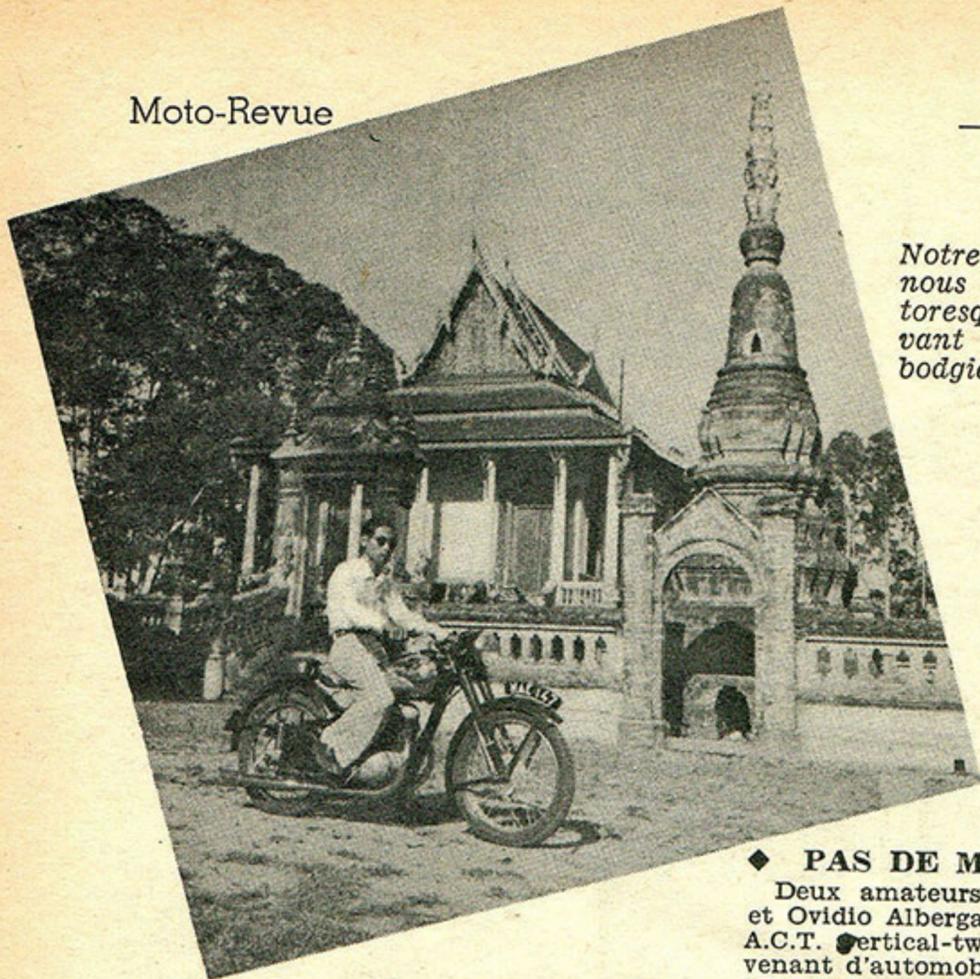
Horex twin 500 :	8.000 t.-m.
Gilera 500 :	10.500 t.-m.
M.V. :	10.500 t.-m.
Guzzi 250, 2 soup. :	8.400 t.-m.
Guzzi 250, 4 soup. :	9.000 t.-m.
DKW 250 :	12.000 t.-m.
DKW 350 :	12.000 t.-m.

◆ VERS LE PNEU « CAMION »

On remarquait à Berne les pneus arrière des Norton officielles de Duke et Armstrong, des 400x16 qui se révélèrent à la hauteur de la situation, tellement qu'il est probable que toute l'équipe Norton du «TT» en sera équipée.

◆ UN RECIDIVISITE

En dépit de la préparation de six machines pour le TT, Reg Dearden a eu le temps de préparer en plus une Vincent à compresseur en vue de s'attaquer au record du monde.



Notre abonné M. Son-Thi nous a envoyé cette pittoresque photo prise devant la pagode Cambodgienne de Soctrang.

◆ 125 COMPETITION A DISTRIBUTEUR ROTATIF

John Anelay constructeur des « Blackburn » et qui a déjà engagé trois machines dans le T.T. de l'année passée, manifeste la même intention cette année, mais vient de réaliser deux moteurs entièrement nouveaux. L'un est un 125 deux temps, double piston, alimenté par deux carburateurs de 20 mm de passage des gaz.

Echos de la SEMAINE

◆ QUAND C'EST AUX VOITURES DE PASSER...

Chacun connaît la suite de la chanson. Mais ici, il ne s'agit pas de piétons, mais, tenez-vous bien, d'escargots. En effet, en Oranie, à la suite d'une averse, la gent gastéropode a envahi les chaussées, arrêtant ainsi la circulation.

◆ GRANDS PRIX DE BELGIQUE

On sait que le 6 juillet se courra à Spa la 4^e épreuve qualificative pour le Championnat du Monde.

Trois courses au programme, sur le circuit de 14,120 kms.

350 cmc. : 11 tours, soit 159,500 kms

500 cmc. : 15 tours, soit 211,800 kms

500 sides : 8 tours, soit 112,960 kms

Les moyennes générales réalisées l'an dernier, et qui seront certainement battues cette année, sont les suivantes :

350 cmc. : 161,169 kmh. ; 500 cmc. : 171,770 kmh. ; sides : 139,068 kmh.



...Qu'afin de faciliter une intervention chirurgicale éventuelle, occasionnée par une chute grave, Pierre et Georges Monneret ne déjeunent jamais avant une épreuve, comme les toréadors avant de prendre part à une « corrida ».

Mais le soir, ils se rattrapent !...

...Que le Champion du Monde side-cars, Oliver, actuellement dans le plâtre, ainsi que Dobelli, espèrent être à la Solitude pour le Grand Prix d'Allemagne le 20 Juillet !

...Que l'Allemagne présenterait aux prochains I.S.D.T. une équipe concourant pour le « Vase », pilotant des 500 et 600 BMW et des sidecars 600 Zundapp.

...Que la nouvelle 350 cmc. BSA « Goldstar » vendue dans le commerce en vue de la participation au Junior Clubman's TT, serait capable d'une vitesse « normale » de 150 kmh. avec un maximum de 157 kmh. La « cavalerie » nécessaire pour atteindre de telles vitesses oscille aux environs de 31 CV.

...Qu'Oliver s'engagerait au Grand Prix de Belgique qui aura lieu le 6 juillet. De mieux en mieux ! Et regrettons qu'il n'y ait pas eu de catégorie sidecars au T.T.

◆ PAS DE MIRACLE

Deux amateurs Argentins, Ariel Albani et Ovidio Alberga, ont réalisé un 1.000 cc. A.C.T. vertical-twin avec des pièces provenant d'automobiles américaines. Ce moteur qui est le seul de fabrication purement « nationale », a son arbre à cames entraîné par chaîne et présente un aspect robuste et puissant, mais ne développe que 40 CV, ce qui n'a rien de sensationnel pour un 1.000 qui de plus est à A.C.T.

◆ ÇA AURAIT PU ETRE PLUS GRAVE

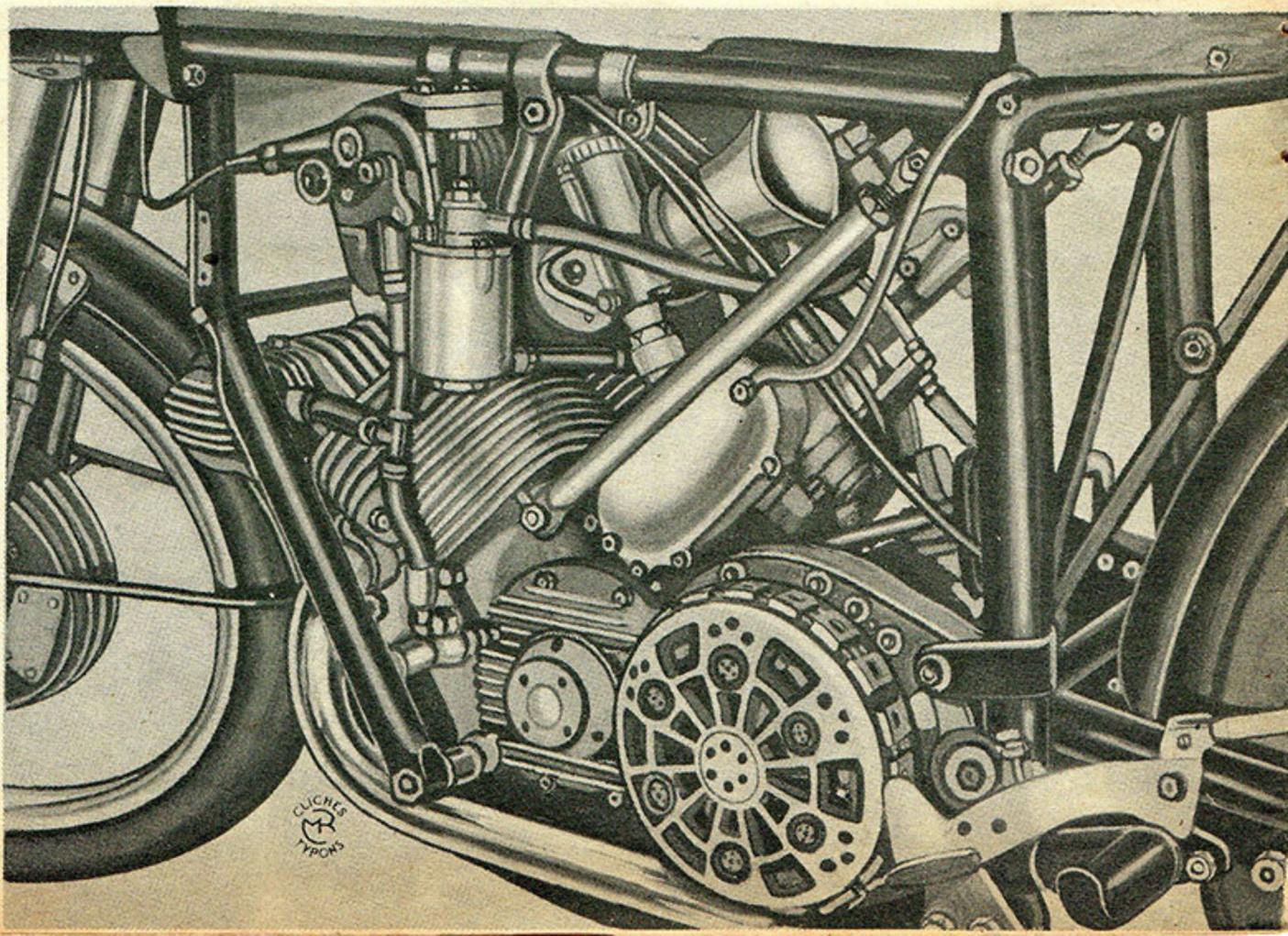
Notre plus ancien pilote de side participant toujours à la compétition, Marcel Beauvais, a été victime tout dernièrement d'un accident ridicule, mais qui aurait pu être dangereux. Alors qu'il se rendait à Perpignan pour participer au Grand Prix de cette ville, il s'était endormi dans un coin de la camionnette conduite par son passager habituel. Tout d'un coup, sans que l'on sache comment, la porte s'ouvrit et Beauvais tomba sur la chaussée à plus de 80 kmh. Conduit à l'hôpital, on lui fit quelques points de suture au cuir chevelu et c'est le chef coiffé d'un turban digne d'un maharadja, que notre convalescent vint narrer sa mésaventure à la rédaction de « Moto-Revue ».

◆ ESSENCE DE COURSE

Les règlements de la FIM précisent que le carburant de course doit être de l'essence pure de 75 à 80 d'indice d'octane.

Au Grand Prix de France en juillet dernier, un carburant de plus de 80 d'octane, mais contenant du plomb tétraéthyle, fut distribué pour la première séance d'entraînement. En conséquence, plusieurs machines furent sérieusement endommagées et ne purent être réparées correctement à temps pour la course. On pouvait croire après cela que les organisateurs prendraient bonne note de cet incident et se tiendraient soigneusement sur leurs gardes. Apparemment, il n'en est rien, puisque tout dernièrement, au Grand Prix de Berne, le même fait vient de se reproduire.

La dernière version du 500 A.J.S. d'usine, qui désormais ne mérite plus l'appellation de « Porc-Epic ».



Plusieurs fois déjà nous avons reçu des lettres de nos lecteurs, nous accusant de parti-pris : « Vous ne parlez jamais des machines soviétiques... et les rares fois où vous le faites, c'est pour affirmer qu'elles sont la copie de telle ou telle moto d'Europe Centrale ou Occidentale, ou bien même américaine ».

Nous sommes les tous premiers à regretter cet état de fait, mais vu qu'aucune revue motocycliste n'arrive d'URSS, il faut un hasard pour que nous ayons des renseignements précis, que nous nous empressons d'ailleurs immédiatement de publier. C'est ainsi que l'an dernier nous avons eu quelques informations détaillées, venant de Tchécoslovaquie, sur des motos de compétition soviétiques (largement publiées dans notre N° 1.039). Aujourd'hui, à la suite du récent salon finlandais, tenu à Helsinki, nous sommes à même de publier quelques renseignements et photos sur deux machines soviétiques 2 temps et une simple comparaison avec des photos de DKW montrera mieux que tout discours, et sans contestation possible, la ressemblance pour le moins frappante entre ces moteurs soviétiques et ceux des machines allemandes citées.

Encore une fois, il ne s'agit pas d'un parti-pris. Dans le domaine de la mécanique ou de la moto, il n'est pas de politique ou de nationalisme possible. Quels que soient nos sentiments, nous sommes obligés de nous incliner devant telle réalisation de racer italien, de telle autre twin britannique, ou bien de dire que les grosses Harley ou Indian ne sont pas, en général, de notre goût de motocycliste européen. En moto, un chat est un chat... et un flat-twin est d'école allemande.

La I.C. est une 2 temps monocylindre de 350 cmc. à double échappement, développant 11,5 CV à 4.000 t.-m. Cylindre en alliage léger, un peu incliné sur l'avant, mais brut de fonderie, alors que le restant de la machine semble d'une bonne finition. Boîte 4 vitesses, à double commande : par sélecteur disposé à gauche, suivant les normes allemandes et par grille au réservoir, solution adoptée durant un moment par DKW. Réservoir de 12 litres, avec coffre à outils incorporé.

Cadre simple berceau en éléments carrés emboutis, de section généreuse (de 9 à 10 cm² pour le tube avant et le tube de selle) : tubes fabriqués à la presse et dont la jonction longitudinale soudée est presque invisible.

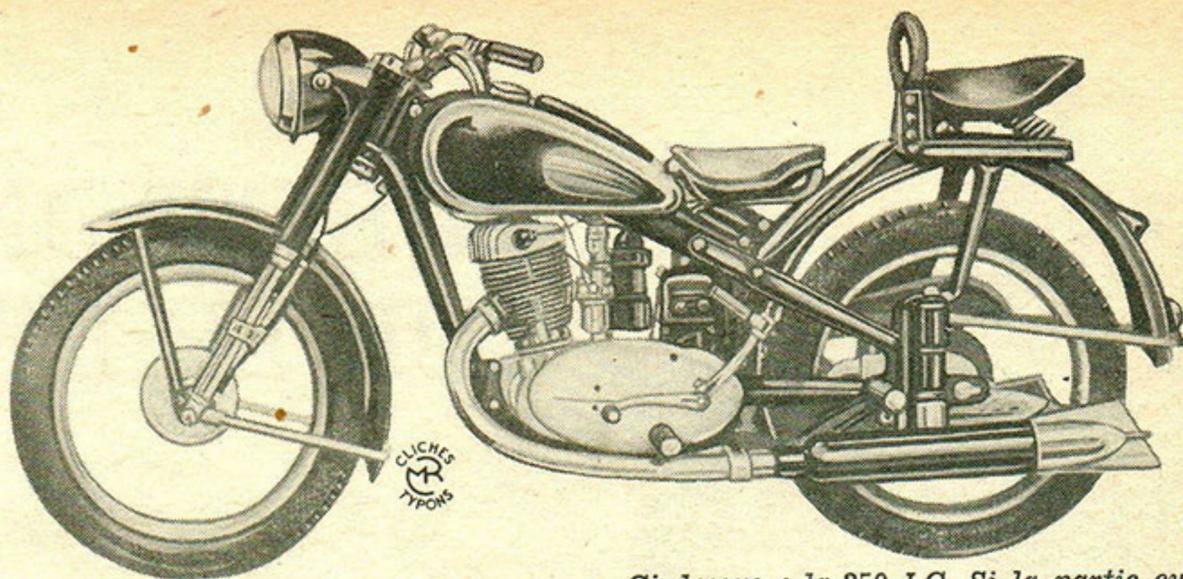
Suspension arrière oscillante avec ressorts sous tubes télescopiques qui à première vue, ressemblerait à une suspension coulissante. Nous retrouvons ainsi de nouveau les principes de construction de l'usine allemande spécialiste du 2 temps (suspension NZ 500, cadre des gammes SB et NZ). Fourche télescopique dont les tubes inférieurs sont chromés. Selle oscillante à fixation en un point unique.

Deux pots d'échappement de généreuses dimensions, émaillés bleu pour être assortis à l'ensemble de la machine. Tubes d'échappements chromés. Poids de la machine : 132 kgs.

Le filtre à air est d'un type tout-à-fait particulier, ressemblant à une jumelle télescopique placée verticalement ; sa jonction au carburateur se faisant sensiblement au milieu du corps. Les deux filtres intérieurs s'enlèvent pour le nettoyage, après avoir détaché le couvercle du bas.

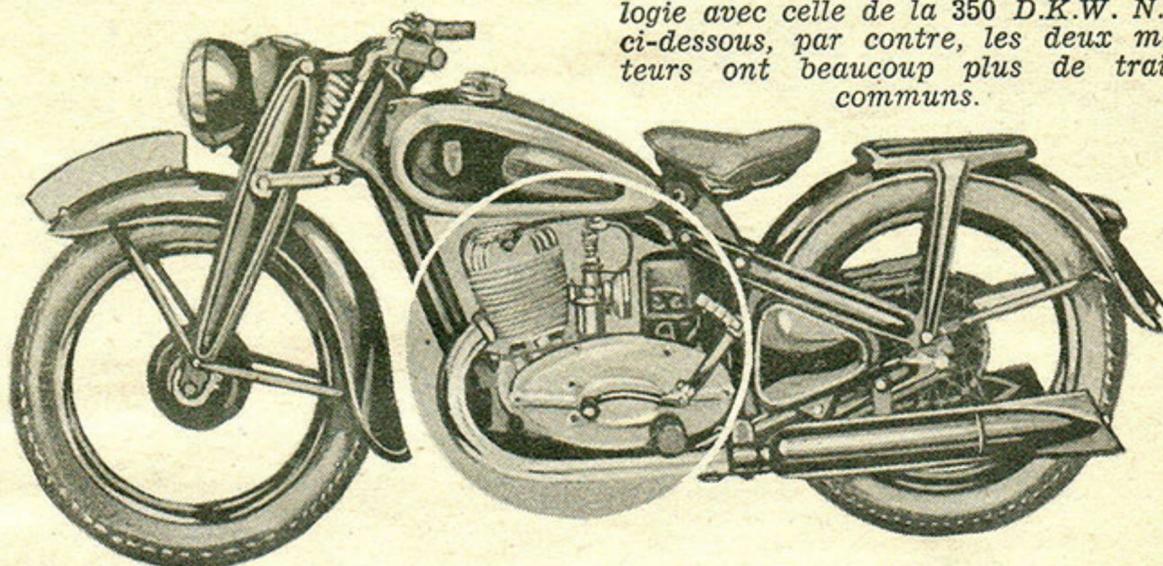
Allumage par bobine, mais l'immense dynamo-volant des DKW d'avant-guerre a disparu.

A côté de la 350 I.C., une petite 125 cc., la Tahti MM3 est une 2 temps très orthodoxe, développant 4,2 CV à 4.200 t.-m., beaucoup moins que la 125 RT DKW à laquelle elle ressemble beaucoup. Allumage par batterie-bobine, cadre simple berceau tubulaire, fourche télescopique, frein de direction, roues à broches. Coffre à outils incorporé au réservoir. Filtre à air du même type que sur la 350 I.C. Poids 76 kgs.

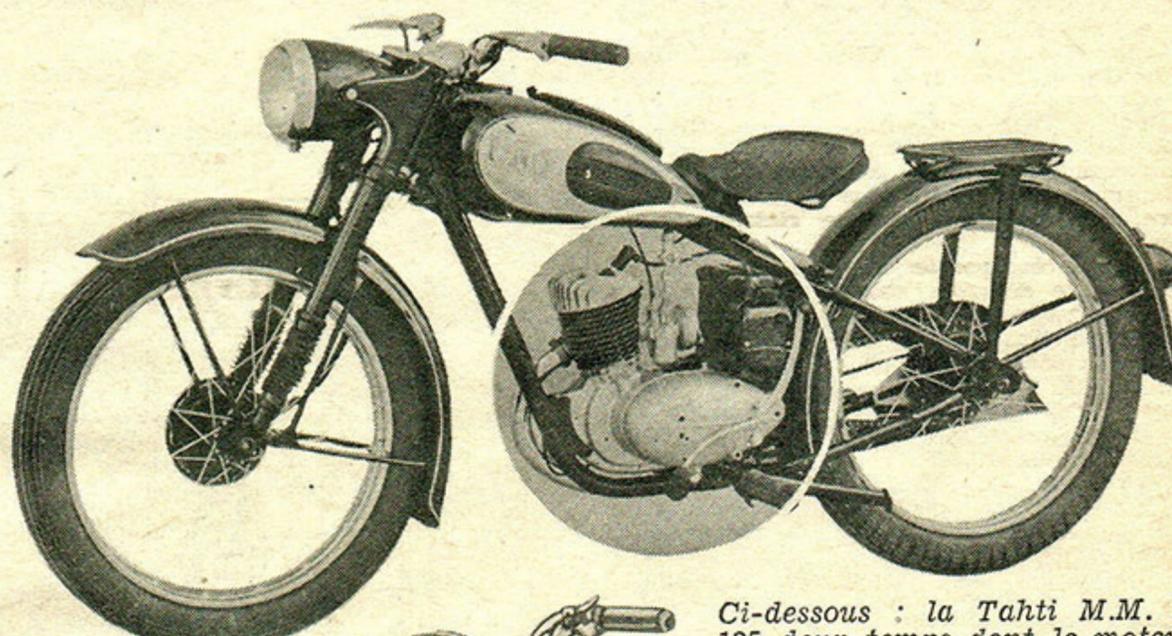


CLICHÉS
TYPONS

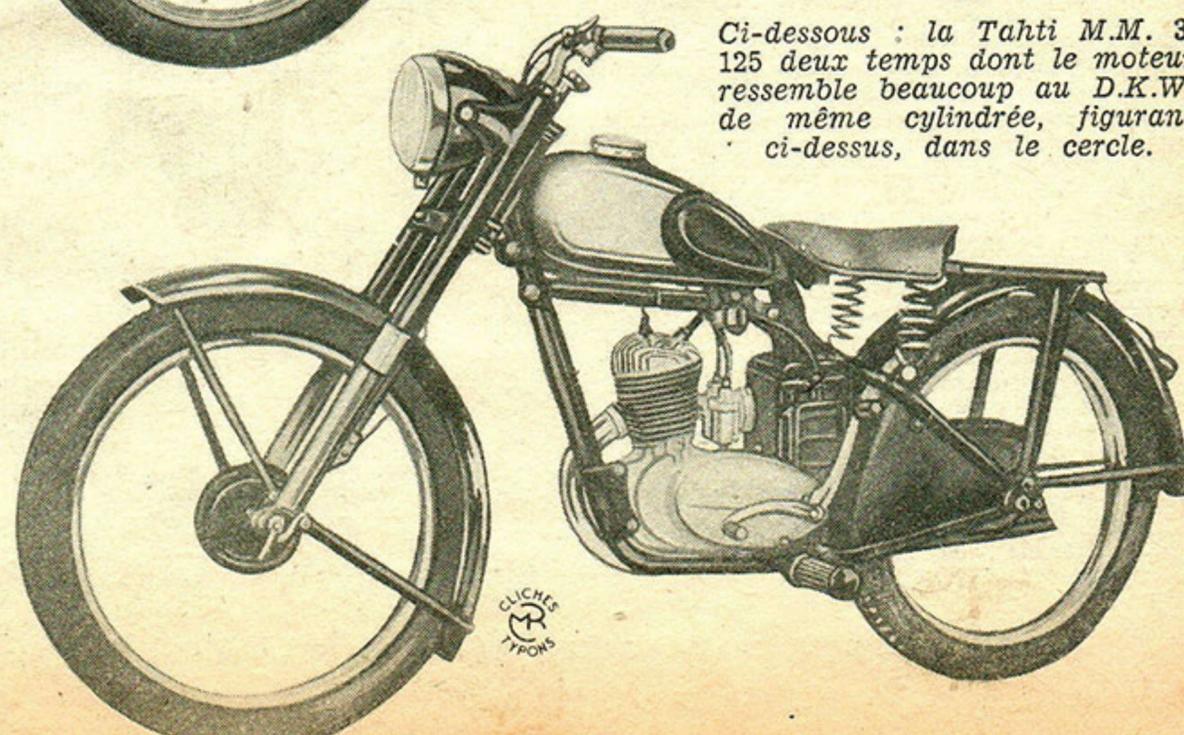
Ci-dessus : la 350 I.C. Si la partie cycle ne présente qu'une certaine analogie avec celle de la 350 D.K.W. N.Z. ci-dessous, par contre, les deux moteurs ont beaucoup plus de traits communs.



DEUX MOTOS RUSSES

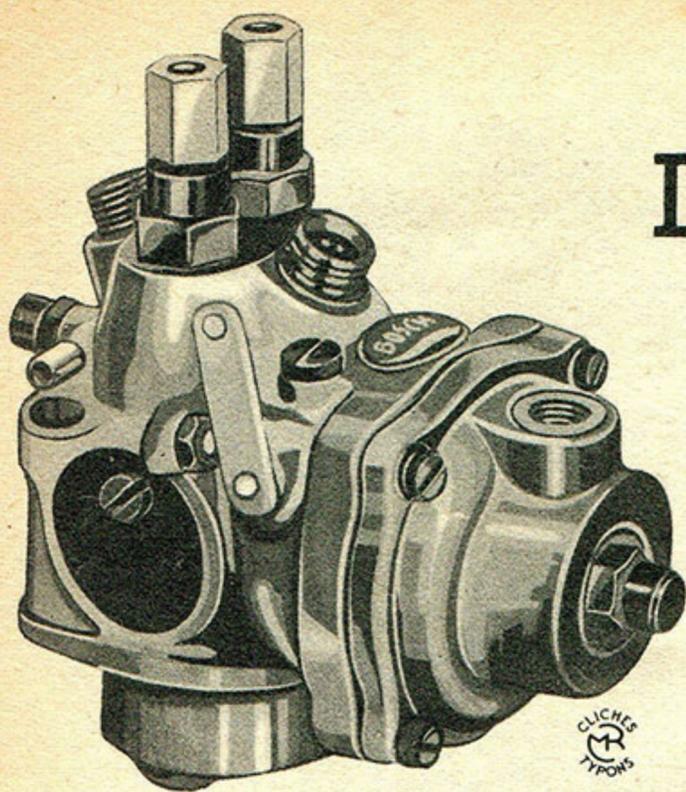


Ci-dessous : la Tahti M.M. 3, 125 deux temps dont le moteur ressemble beaucoup au D.K.W. de même cylindrée, figurant ci-dessus, dans le cercle.



CLICHÉS
TYPONS

L'INJECTION DIRECTE SUR LE DEUX TEMPS



Ainsi, les avantages de l'injection directe semblent assez évidents. Une autre question vient se greffer, c'est celle du prix de revient d'une telle pompe, dont la réalisation est malgré tout délicate.

UNE REALISATION DE POMPE A INJECTION DIRECTE

Comme exemple, nous présenterons à nos lecteurs la pompe d'injection directe réalisée par Bosch.

Un moteur 2 temps tourne en général à un régime assez élevé, mais sa cylindrée est presque toujours faible : la pompe à injection devra donc aussi fonctionner suivant ces normes. Basé sur les réalisations à piston-pompe de Diesels pour lesquels se pose aussi une question de dosage, mais pour faibles régimes, la pompe pour 2 temps Bosch fournit une injection à haute pression qui pulvérise le carburant à l'intérieur du cylindre. Le corps du régulateur pneumatique à membrane est en communication avec la tubulure d'admission d'air du cylindre, au niveau du papillon de commande. La dépression qui règne en cet endroit détermine le débit de la pompe.

Entourant le cylindre de la pompe, un espace annulaire rempli d'huile, dont la pression est maintenue par la pompe à huile, fait un barrage diminuant les possibilités pour l'essence de passer dans le carter de pompe contenant les cames. La pompe à huile a aussi évidemment pour

tâche de lubrifier les parois du cylindre du moteur. Dans le schéma que nous publions, la canalisation d'huile débouche dans la pipe d'admission du moteur, solution provenant de la conception d'origine du moteur prévu avec un carburateur ; lors d'une conception spéciale d'un moteur à injection directe, un système plus direct de lubrification du cylindre peut être prévu.

L'expérience de Bosch dans le domaine des pompes à injection pour Diesel et moteurs d'avion a permis à cette marque de résoudre sans difficulté la question du gicleur d'injection. Mais au contraire d'un Diesel où l'injection commence sensiblement au PMH, elle commencera ici au point mort bas.

Afin d'assurer un bon front de flammes lors de l'allumage, il faut une émulsion bien homogène. Cette homogénéité est ici assurée par la turbulence de l'air comburant introduit dans le cylindre par les voies normales.

Dans le cas d'une injection directe, plus encore que dans le cas d'un carburateur, l'essence doit être débarrassée de tout corps étranger. Aussi un filtre supplémentaire spécial est-il prévu, placé entre la pompe d'alimentation et la pompe à injection proprement dite.

La pompe à huile est du type piston-pompe et est entraînée en bout de l'arbre à cames de l'ensemble de la pompe à injection. Son débit sera donc fonction du régime du moteur et est, en plus, réglable.

Il est clair qu'une alimentation forcée d'un cylindre produira un bien meilleur rendement de chaque temps moteur, une meilleure utilisation de la charge gazeuse que la simple alimentation par un carburateur, avec ses inévitables inertie et manque de précision. Sur un deux temps s'ajoutent encore d'autres facteurs dont nous allons examiner l'influence.

En premier lieu, il faut noter les pertes lors des transferts. L'absence de soupapes sur un 2 temps s'associe inévitablement à une certaine perte de carburant non brûlé lors du balayage. Cette perte peut être plus ou moins réduite, jusqu'à l'ordre de 15 à 20 %, mais n'en subsiste pas moins, alors que dans le cas d'une injection directe dans la culasse, les seules pertes possibles sont celles de l'air frais. On pourrait craindre dans ce cas un trop grand enrichissement du mélange, puisque l'on aurait une diminution de la quantité d'air sans perte correspondante de la quantité de carburant. Mais en fait, il n'en est rien, car, dans le cas d'une alimentation classique, la vaporisation de l'essence prend une certaine quantité de chaleur à l'air comburant, ce qui diminue le volume de ce dernier, d'où là aussi un enrichissement du mélange. Donc finalement, dans un cas comme dans l'autre, sensiblement même richesse d'émulsion.

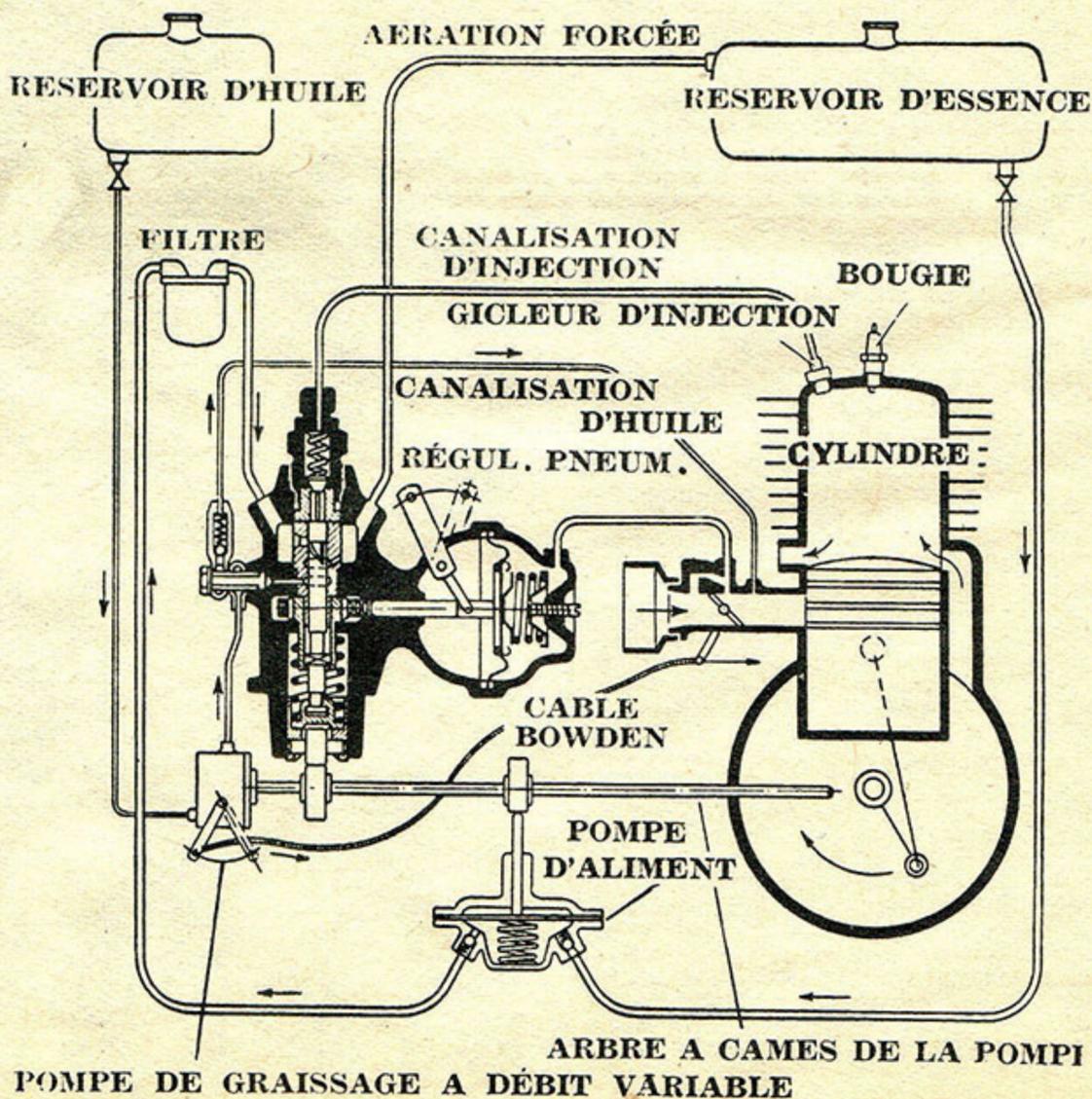
A une économie d'essence s'ajoute une économie d'huile, car il est clair qu'avec une pompe à huile séparée, mais dont le fonctionnement est lié à celui de la pompe à injection, la consommation sera moindre et l'économie peut être de l'ordre de 30 à 50 %. Le graissage sera tout aussi bon, mais sans perte, et il est remarquable de noter la propreté interne des tubes et pots d'échappement.

Il est particulièrement intéressant, pour la circulation en ville, ou sur route sinueuse, d'avoir de rapides accélérations, qui, dans ces cas, jouent un rôle plus important que la vitesse de pointe. Or, pour l'obtention de ce résultat, une pompe à injection directe avec un régulateur pneumatique est beaucoup plus efficace que les réactions relativement lentes d'un carburateur : l'intervalle de temps entre la commande des gaz et son effet ne sera que de 1/50 de seconde dans le cas de l'injection, contre 1/3 de seconde dans le cas d'un carburateur. Il en sera évidemment de même dans le cas du frein-moteur, l'alimentation étant immédiatement interrompue dans le cas de la pompe.

Le ralenti aussi est meilleur, la vaporisation du carburant étant toujours assurée, alors qu'avec un carburateur, la marche avec une faible charge gazeuse est beaucoup plus mauvaise, en particulier à cause de la plus mauvaise émulsion.

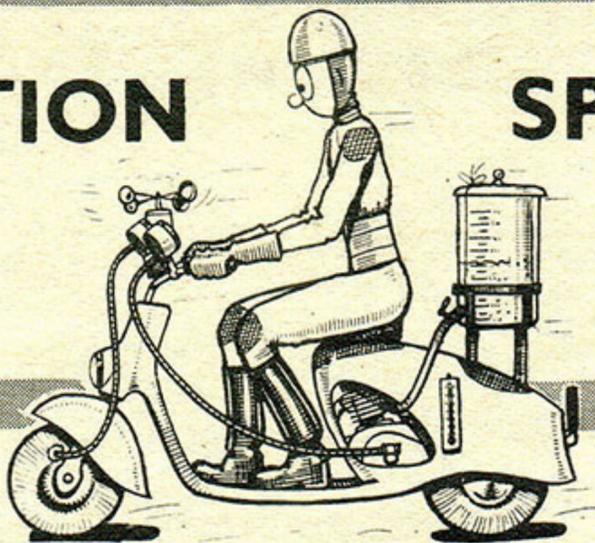
Départs plus faciles, car moteur chaud ou froid, il ne peut y avoir de dépôt d'huile, comme c'est souvent le cas avec un carburateur.

Schéma d'installation.



CONSOMMATION RENDEMENT

SPECIFIQUE ET THERMIQUE



PAPMI les trois courbes caractéristiques d'un moteur, fournies par les constructeurs, on trouve, à côté des courbes de puissance, de couple ou pression moyenne, celle de consommation spécifique, donnant la consommation par gramme-cheval-heure (gr./CV/h.) en fonction du régime.

Si les deux premières sont bien connues de nos lecteurs, nous n'avons eut guère l'occasion d'aborder la dernière dans nos colonnes.

De même que pour la puissance ou le couple, la consommation d'un moteur ne dépend pas seulement de son régime, mais aussi de la charge, suivant que les gaz sont ouverts complètement, aux 3/4, à la moitié ou au 1/4.

On peut définir la consommation spécifique de la manière suivante : soit un moteur, qui, à 140 kmh., et pleine charge, consomme 7 litres d'essence aux 100 kms. Au bout d'une heure, 140 kms ayant été parcourus, la consommation aura été de :

$$\frac{7 \times 140}{100} = 9,8 \text{ litres.}$$

Le poids spécifique de l'essence étant sensiblement de 0,76 (ce qui signifie qu'un litre d'essence pèse 0,760 kg. ou 760 gr.), les 9,8 litres ont un poids de $760 \times 9,8 = 7.448$ gr. Ainsi, en 1 heure de temps, à 140 kmh., notre moteur a consommé 7.448 gr. d'essence. Si ces 140 kmh. correspondent en prise à un régime de 6.000 t.-m., et qu'à ce régime de rotation nous ayons, en pleine charge, une puissance utile de 26 CV,

(SUITE DE LA PAGE PRECEDENTE)

A partir d'une température de 40°, l'essence se vaporise facilement. Ces vapeurs, passant par la canalisation d'alimentation de la pompe à injection, risquent d'interrompre son débit qui sera saccadé, d'où mauvaise alimentation du cylindre. Aussi une tubulure d'aération forcée débouche-t-elle dans le réservoir, alimenté en anexe par la pompe à injection.

L'OPINION DE BOSCH POUR L'INJECTION DIRECTE SUR NOS MOTOS

L'injection directe pour un monocylindre est intéressante, et au point de vue rendement et puissance, et au point de vue consommation, dépassant nettement les résultats que l'on peut obtenir avec un carburateur. En pratique, le problème de l'injection peut offrir de l'intérêt dans la mesure où cette injection peut être produite par une méthode simple et bon marché. Mais on ne peut encore aujourd'hui rien affirmer sur le succès commercial d'une telle réalisation.

la consommation spécifique sera de :

$$\frac{7.448}{26} = 286 \text{ gr./CV/h.}$$

Si nous voulons traduire cela dans une formule générale, en appelant C la consommation spécifique en gr./CV/h. ; « l » la consommation en litres, aux 100 kms, à la vitesse V en kmh. et W la puissance utile au régime correspondant à la vitesse V, nous aurons :

$$C = \frac{7,6 \text{ V l}}{W}$$

La consommation spécifique nous permet de connaître le rendement thermique de notre moteur.

Nous savons que le pouvoir calorifique d'un gramme d'essence est de 10,4 calories environ. La consommation calorifique spécifique sera donc de 10,4 C - calories/CV/h., soit, dans notre exemple précédent, de $10,4 \times 286 = 2975$ cal./CV/h.

Dans ces conditions, le rendement thermique du moteur est :

$$R_{th} = \frac{632}{60,77} = \frac{10,4 \text{ C}}{C}$$

632 étant un coefficient de rapport entre énergie calorifique et énergie mécanique.

On peut évidemment exprimer ce rendement en fonction de la vitesse V, de la consommation l et de la puissance W, dans les conditions indiquées plus haut. On aurait alors :

$$R_{th} = \frac{60,77}{C} = \frac{60,77 \times W}{7,6 \text{ V l}} \text{ soit très}$$

sensiblement :

$$R_{th} = 8 \frac{W}{V l}$$

Ceci confirme ce que le simple bon sens pourrait indiquer. Pour un régime donné (donc en conséquence la vitesse V), le rendement thermique sera meilleur si la puissance W est plus grande, ou si la consommation l est plus faible.

Dans notre exemple précédent, le rendement R_{th} est égal à :

$$R_{th} = 8 \frac{W}{V l} = \frac{8 \times 26}{140 \times 7} = 0,212 = 21,2 \%$$

Notre premier exemple était valable pour une 500. Prenons maintenant une bonne 150 cmc., développant 8 CV à une vitesse en prise de 100 kmh. A cette vitesse, elle consomme environ 6 litres.

D'après nos formules précédentes, nous aurons :

consommation spécifique :

$$C = \frac{7,6 \text{ V l}}{W} = \frac{7,6 \times 100 \times 6}{8} = 570 \text{ gr/cv/h}$$

rendement thermique :

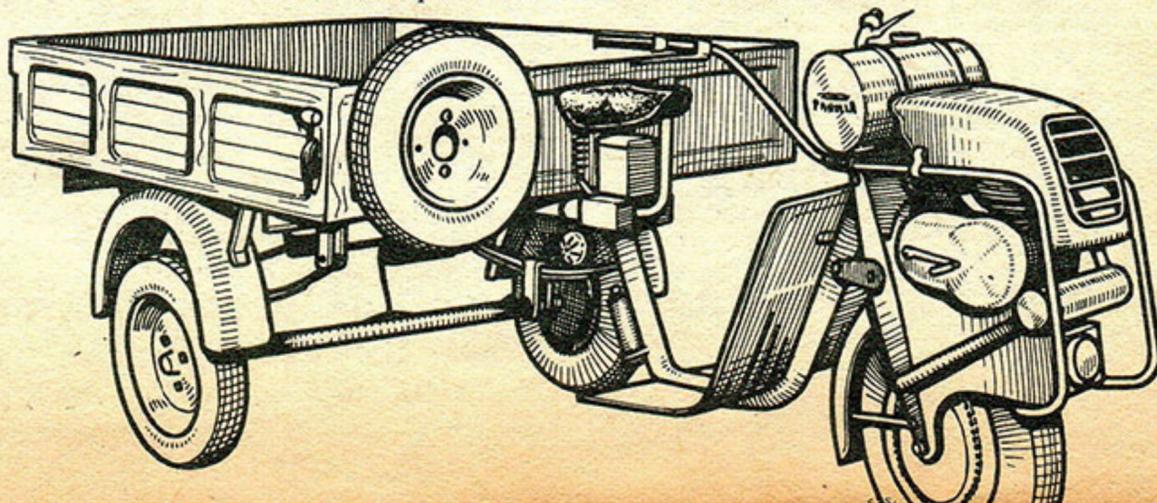
$$R_{th} = \frac{8 W}{V l} = \frac{8 \times 8}{100 \times 6} = 10,6 \%$$

Deux constatations s'imposent : 1) en restant dans le cadre de technique moderne, les machines de grosses cylindrées ont un rendement thermique meilleur.

2) Il est à remarquer le très faible rendement thermique de nos moteurs à explosions, sensiblement 20 % seulement de l'énergie fournie par l'essence sont utilisés, le reste se perdant par l'échappement, par l'échauffement du moteur, etc...

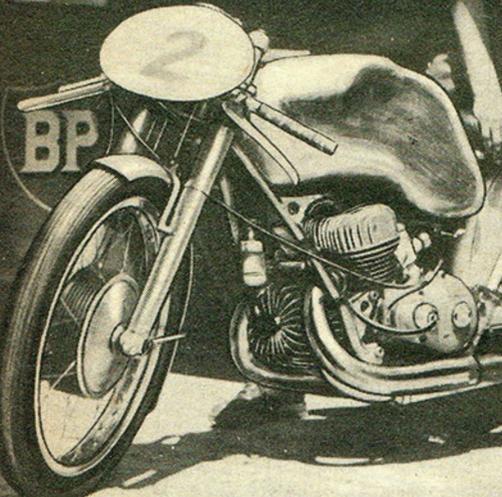
POUR LES TRANSPORTS LEGERS

L'utilitaire Parilla (non importé en France) est un reflet exact de la conception italienne dans ce domaine. Le moteur entraîne la roue avant par l'intermédiaire d'une chaîne.



HOCKENHEIM

TEST ENCOURAGEANT POUR LES FIRMES ALLEMANDES



Lorenzetti part en tête, serré de près par la NSU, puis par la DKW, la Guzzi du champion d'Autriche A. Mayer et par Gabienz. Fergus Anderson, resté sur place lors du départ, fait une remontée spectaculaire et se trouve déjà en quatrième position à la fin du deuxième tour. Daiker est très bientôt obligé de s'arrêter, son piston avant serré et Anderson est en seconde position. Derrière les 2 officiels Guzzi, duel entre la DKW de Wunsch et la Guzzi de Thorn-Prikker, Anderson, à la suite de sa chasse effrénée, et après avoir réalisé le meilleur tour à 154,9 kmh., est obligé de s'arrêter aux trois-quarts de la course.

Résultats des 20 tours, soit 154.500 kms : 1er Lorenzetti (Guzzi) 1 h 01'55" 3/10 (148.800 kmh.). 2. Thorn-Prikker (Guzzi) 1 h. 03'19" 5/10. 3. Wunsch (DKW) à 2". 4. A. Mayer (Guzzi).

La course de sidécars, disputée sur 13 tours, se devait de revenir à un étranger pilotant une Featherbed Norton. On se demande pourquoi BMW n'a pas confié la machine de Krauss de l'an dernier à une équipe privée de valeur, telle Noll-Cron (même question, d'ailleurs pour les 500 soli). Aussi, à côté des Norton de notre com-

Mais la remontée de la Horex sera très régulière, reprenant à chaque tour trois secondes à Goffin. Schon est cinquième à la fin du troisième tour (l'épreuve en comporte 20), second déjà au tour suivant, à 9 secondes de Goffin. Au dixième tour, le belge et l'allemand sont au même niveau, mais la Horex poursuit son avance et terminera à près de 27 secondes devant la Featherbed de Goffin.

1. Schon (Horex) en 57'48" 5/10 (160,5 kmh.) ; 2. Goffin ; 3. Amm ; 4. Lawton ; 5. Knees ; 6. Fuss, tous sur Norton. Albisser est en huitième position. Tour le plus rapide : Schon à 167,9 de moyenne.

Pour aborder sous l'angle technique les enseignements du circuit d'Hockenheim, nous nous permettrons de reprendre quelques commentaires de notre confrère « Motorradwelt ».

Il est évident que l'industrie allemande a fait, cet hiver, de très gros efforts pour la compéti-

Velocette : 177 kmh.
Schnell-Horex : 173 kmh.
DKW : 173 kmh.

Nous avons regroupé exprès les 250 et les 350 cmc., afin de mieux montrer les performances des nouvelles 250 Guzzi, dont la vitesse de pointe n'est que de 3 à 5 kmh. inférieure à celle des 350 AJS et Norton.

Il est à noter que la 250 NSU a, presque dès ses premières sorties, atteint la puissance des meilleures 250 italiennes, mais son plus grand maître-couple et son poids plus important réduisent sa vitesse de pointe et sa tenue de route en virage laisse encore bien à désirer. Les 250 et 350, montées par Schnell avec l'appui de l'usine Horex, réalisations intéressantes, nécessitent encore de la mise au point. Extrêmement rapides pour des 2 temps, au surplus non suralimentées, sont les 2 et 3 cylindres DKW.

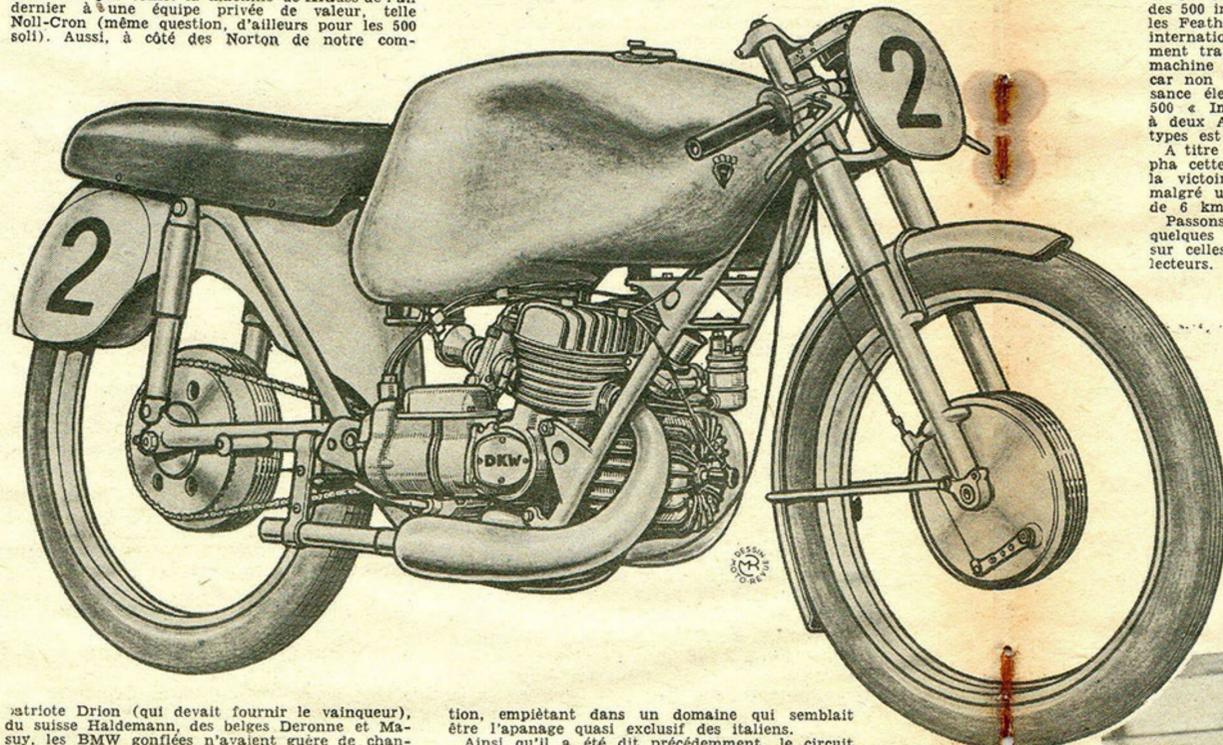
Norton Featherbed client : 183 kmh.

La nouvelle Horex doit développer dans les 45 CV et, si elle n'atteint pas encore le niveau des 500 internationales, elle dépasse d'ores et déjà les Featherbed clients. Si, à la fin de compétitions internationales, elle doit encore être sérieusement travaillée, par contre, elle pourra être une machine compétition client des plus intéressantes, car non seulement elle a l'avantage de sa puissance élevée, mais aussi celui de dériver de la 500 « Impérator », car en dehors des classes à deux ACT en tête, la parenté entre les deux types est très grande.

A titre de comparaison : alors que Schon triompha cette année à 160,5 de moyenne, l'an passé la victoire revint à W. Zeller sur BMW, qui, malgré une pluie battante, réalisa une moyenne de 6 kmh. supérieure.

Passons maintenant à une étude détaillée de quelques machines, en passant plus rapidement sur celles que nous avons déjà présentées à nos lecteurs.

A gauche : deux vues de la 3 cylindres deux temps D.K.W. Cette machine, construite en six mois, se signale par la disposition originale de ses cylindres. Notez également l'entraînement par pignons d'angles de la magnéto qui, à plein régime, débiterait 36.000 étincelles à la minute !...



Les épreuves de Hockenheim ont toujours marqué une date importante dans le calendrier sportif allemand, étant la 1^{re} grande confrontation internationale de la saison. Outre-Rhin.

La présence des 200.000 spectateurs, qui, en France, peut nous sembler à juste titre, colossale, n'a rien d'extraordinaire en Allemagne, où l'on a vu des Grands Prix Motocyclistes se dérouler devant un public de plus de 400.000 personnes (oui, près d'un demi-million de spectateurs !).

Le circuit d'Hockenheim se caractérise par le fait qu'il n'exige pas tellement une grande virtuosité de la part des pilotes, mais bien davantage une très haute puissance et vitesse des machines, une démultiplication bien étudiée, et surtout une mise au point plus que méticuleuse de la carburation. Que l'on songe que la meilleure moyenne, sur un tour, en 125 cmc., fut lors des essais, de près de 140 kmh. Nous sommes donc en présence d'un circuit, qui, au même titre que celui de Monza, en Italie, est un banc d'essais des plus sévères pour les machines. A titre de renseignement, signalons qu'il comporte deux virages essentiels, dont l'un peut être pris à 60-70 et l'autre à 130 kmh.

Nous reviendrons plus loin sur les nouvelles réalisations qui apparemment à Hockenheim le 11 mai dernier, pour donner avant les résultats de la course.

En 125 cmc., Mondial est représentée par l'italien Ubbiali, Champion du Monde, et par l'ex-officiel DKW et Champion d'Allemagne H.P. Muller. Les nouvelles 125 NSU sont pilotées par Otto Daiker, par le recordman du monde de Lambretta : Romolo Ferri et son compatriote italien R. Colombo, pressentis tous deux à cause de leurs faibles poids : 52 et 49 kgs, détail d'importance pour ces petits cubes. Deux DKW d'usine, avec Felgenheier et une MV Agusta, 30 coureurs en lice.

Dès le départ, Ubbiali part en tête vers la victoire. Mais derrière lui commence une lutte acharnée pour la deuxième place, disputée entre Ferri et Hofmann sur NSU et H.P. Muller sur sa Mondial. Ce dernier vieux renard n'arrive pas à se débarrasser de ses deux jeunes rivaux, ce n'est qu'au cours du troisième et dernier tour, alors qu'Hofmann a été un peu distancé, que Muller, après un perpétuel chassé-croisé avec Ferri, arrivera à lui prendre une seconde. Les DKW, manquant vraiment de vitesse, arrivent 7^e et 8^e, derrière deux NSU de 1951, et juste devant la MV Agusta.

Résultats : 13 tours, soit 100.425 kms. 1. Ubbiali (Mondial), en 44'38" 1/10, à la moyenne de 135,100 kmh. ; 2. H.P. Muller (Mondial) en 45'43" 3/10. 3. Ferri (NSU) en 45'44" 1/10 ; 4. Hofmann (NSU). Tour le plus rapide : Ubbiali à la moyenne de 137,100 kmh.

En 250 cmc. sont en présence plusieurs machines d'usine : les Guzzi avec Lorenzetti et Anderson, la DKW avec Wunsch, Otto Daiker sur la nouvelle twin NSU, Gabienz sur la Horex spé-

cialiste Drion (qui devait fournir le vainqueur), du suisse Haldemann, des belges Deronne et Masuy, les BMW gonflées n'avaient guère de chances. Course très disputée par les premiers, ainsi que le montrent les résultats : 1. Drion (Norton) en 43'26" 4/10 (138,9 kmh.) ; 2. Haldemann (Norton), à 7/10 de seconde ; 3. Masuy (Norton) à 3/10 de seconde ; 4. Eberlein (BMW).

Tour le plus rapide : Masuy, 141,4 kmh. Toutes nos félicitations à Jacques Drion, pour cette première place, devant un lot de pilotes de classe.

Beaucoup d'AJS, la nouvelle 3 cylindres DKW, Lorenzetti et Anderson sur leurs 250, de grands pilotes tels Lawton, B. Petch, officiel AJS l'an dernier, le sud-africain Amm, l'irlandais B. Matthews, Heath, les allemands Knees, Baltisberger, Heiss, prennent le départ des 350.

Lawton, parti en tête, doit, dès le troisième tour, céder la place à Petch, alors que Lorenzetti réalisa le tour de force d'arriver troisième avec sa 250 Guzzi, à 19 secondes du premier. Wunsch, sur sa DKW, prit un très mauvais départ, mais au bout de 3 kms se retrouvait déjà en deuxième position, quand son embrayage refusa tout service, n'étant pas à la hauteur de la puissance du moteur.

1. Bill Petch (AJS) en 59'45" 7/10 (155,2 kmh.) ; 2. Lawton (AJS) à 8/10 ; 3. Lorenzetti (Guzzi) ; 4. Heiss (Velocette). Tour le plus rapide par Petch, à 159 de moyenne.

La course des 500 retrouve un gros lot de Norton, avec le belge Goffin, l'anglais Lawton, le sud-africain Amm, le suisse Albisser, les allemands Kness, Fuss, intéressante est la sortie de la 500 twin Horex pilotée par Schon.

Mauvais départ de Schon, en deuxième position au meilleur tour, alors que Goffin est en tête.

tion, empiétant dans un domaine qui semblait être l'apanage quasi exclusif des italiens.

Ainsi qu'il a été dit précédemment, le circuit d'Hockenheim, mettant la virtuosité du pilote au deuxième plan, permet, par les moyennes réalisées, de juger au mieux de la puissance développée par les machines.

Une étude de P. Peregrin a permis à celui-ci, après contrôle et vérification, d'établir que les vitesses de pointe des motos correspondent aux tours les plus rapides réalisés sur ce circuit, en les majorant de 10 % pour les 125, de 12 % pour les cylindrées moyennes et de 15 % pour les 500 cmc., en supposant ces machines munies des démultiplications les mieux appropriées. Avec quelques renseignements d'usine, il a pu établir les tableaux suivants des vitesses maxima :

125 cmc :	Mondial d'usine :	158 kmh.
	NSU Rennfox 1952 :	154 kmh.
	NSU Rennfox 1951 :	142 kmh.
	DKW 1951 :	138-140 kmh.
	DKW 1952 :	133 kmh.

Net progrès de la NSU, qui l'année dernière, ne développait que 11 CV contre 14 cette saison. La vitesse de la Mondial doit être certainement légèrement supérieure (160 kmh.) à celle indiquée, car ses 158 kmh. correspondraient à 15 CV, alors que l'usine en donne 15,5. Par contre, la nouvelle DKW est beaucoup moins rapide que l'an dernier.

250 cmc :	Guzzi d'usine :	175 kmh.
	NSU Twin :	168 kmh.
	Guzzi Thorn-Prikker :	165 kmh.
	Schnell-Horex :	165 kmh.
	DKW :	164 kmh.

350 cmc :	AJS :	178-180 kmh.
	Norton :	178-180 kmh.

N.S.U.

La 125 : Elle a subi depuis l'an dernier de sérieuses améliorations : modification de la forme des ailettes de l'énorme cylindre en alliage léger, afin d'améliorer l'écoulement de l'air qui ne forme plus de tourbillons. Sa puissance est passée à 14 CV et son régime serait de 10.000 t.-m., peut-être même 11.000. Il faut dire d'ailleurs que ces derniers chiffres ne sont que d'un intérêt relatif si l'on ne connaît pas l'allure de la courbe de puissance. Les arbres à cames sont toujours entraînés par un seul arbre de commande. La partie cycle a été également modifiée, l'empattement a été légèrement accru ; les amortisseurs à huile de la fourche avant ont trouvé leur place à l'intérieur des ressorts de la suspension, et sont sûrement plus gros, car la fourche semble plus douce que sur le modèle de l'an dernier. Le carburateur comporte une sorte d'égalisateur de niveau, tel que l'on en trouve sur les machines compétition de side et qui, dans ce dernier cas, sert à maintenir le niveau d'essence dans le corps du carburateur lors des virages pris à grande vitesse : on ne voit donc pas bien son intérêt dans le cas d'une machine solo.

Signalons que lors des essais, à Hockenheim, R. Ferri réalisa, au guidon de cette machine, un tour à 139,8 de moyenne, donc supérieur de 2,7 kmh. au meilleur tour d'Ubbiali, lors de la course.

La 250 a étonné, à Hockenheim, par sa grande puissance inattendue; vertical-twin à deux arbres à cames en tête entraînés comme sur les anciennes machines à compresseur par deux arbres de commande formant un V. Chaque arbre à cames est enfermé dans un carter séparé bien refroidi. Les ressorts de soupapes, en épingles à cheveu, sont à l'air libre. Les admissions, à la fixation des carburateurs, forment presque un angle droit avec l'axe des cylindres. Particulièrement étonnant pour une machine compétition est l'allumage par batterie-bobines.

Le cadre tubulaire est d'une conception différente de celui de la 125, n'étant pas interrompu et formant une boucle remontant à l'arrière du moteur. Fourche avant télescopique, fourche oscillante à l'arrière, toutes deux munies d'amortisseurs hydrauliques. Les petites roues de 18 pouces permettent d'abaisser le centre de gravité.

Si la puissance de cette 250 NSU semble être très proche de celle des Gambalungino d'usine, par contre sa vitesse est nettement inférieure : le meilleur tour réalisé par Daiker présente un écart de 5,5 kmh. par rapport à celui de Anderson, ceci étant dû à son grand maître-couple. (Or l'on sait que la 250 bicylindre Guzzi, plus puissante que la mono, est, pour les mêmes raisons, moins rapide que cette dernière). De même, réservoir trop large, mauvaise position du pilote,

et un curieux carénage de la roue arrière, dont l'efficacité peut être mise en doute.

D.K.W.

La 125 : La machine de cette année possède un boiseau rotatif, qui, contrairement aux théories habituellement admises, transverse transversalement. Il est évidemment difficile de juger les réalisations techniques d'une usine spécialisée dans un type de moteur (la spécialisation de DKW dans le 2 temps est incontestable), mais il semble que la nouvelle disposition adoptée par la marque d'Ingolstadt donne une plus grande résistance à l'écoulement des gaz qu'un distributeur à transversement axial. De toute façon, la puissance du modèle 1952 est plus faible que celle du type 1951, et est tombée à 10 CV. D'ailleurs, les chiffres des vitesses maxima donnés précédemment en font foi (133 kmh. contre 138-140).

La 250 cmc. : On trouve sur cette twin la même disposition du distributeur rotatif que sur la 125, mais l'inconvénient en semble beaucoup plus limité, la puissance et les performances de cette quart-de-litre étant, toute proportion gardée, bien supérieures à celle du « petit cube ». Cette machine peut, dès maintenant, briguer à la classe internationale dans un circuit sinueux, grâce à sa maniabilité et son faible poids (80 kgs).

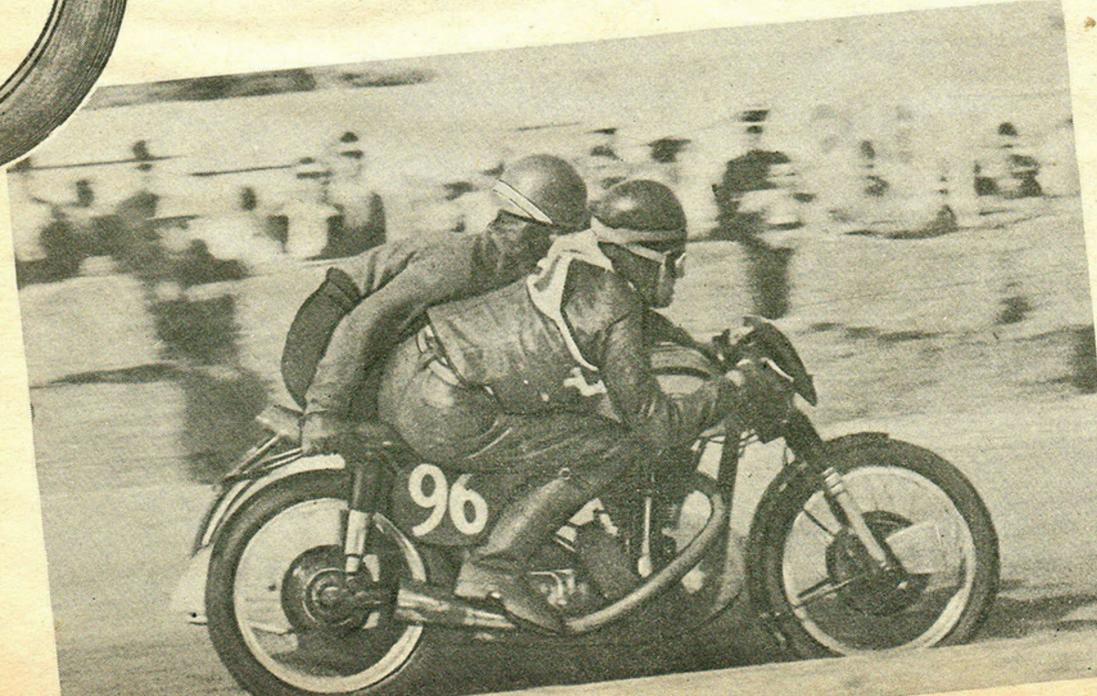
La 350 cmc. : La grosse surprise réservée par DKW est la sortie de sa 3 cylindres : trois vrais cylindres, et non une twin et piston-pompe, ainsi que nous l'avions cru. Deux des cylindres sont presque verticaux (15° d'inclinaison), le troisième étant horizontal. Les bielles sont calées à 120°. Vilebrequin très court et très ramassé, excellent refroidissement.

Chaque cylindre est muni de son carburateur : pas de distributeur rotatif, ni de piston-pompe. Carter en 3 compartiments. L'allumage est assuré par une magnéto Bosch pour 6 cylindres. Le régime semble très élevé (12.000 t.-m., disent certains) et ce doit être une bien curieuse symphonie que celle des 36.000 explosions d'un deux temps par minute.

Le cadre tubulaire est d'une conception différente de celui de la 125, n'étant pas interrompu et formant une boucle remontant à l'arrière du moteur. Fourche avant télescopique, fourche oscillante à l'arrière, toutes deux munies d'amortisseurs hydrauliques. Les petites roues de 18 pouces permettent d'abaisser le centre de gravité.

Un des faits des plus remarquables est que cette machine, dont le moteur s'avère d'une très grande puissance n'était, il y a 6 mois, qu'à l'état de... planches à dessin.

En conclusion, nous sommes obligés de constater que l'industrie motocycliste allemande qui, à l'issue de cette guerre, était retombée à un niveau nettement plus bas que la nôtre, opère actuellement un sérieux redressement, aussi bien dans le domaine de la machine de compétition que de la machine courante ! Combien serions-nous heureux de voir nos constructeurs plier au vif et reprendre à leur tour la voie vers la machine compétition, seule méthode pour essayer de sortir de la médiocrité.



Ci-contre : un passage de notre compatriote Jacques Drion, très en progrès, qui s'adjugea une belle première place devant le suisse Haldemann.

AU COURRIER DE LA SEMAINE

RAID EN AFRIQUE DU NORD

Tout est en ordre. Le moteur tourne rond. Je pars. Arrivée rapide à Tamalous (je connais bien le chemin maintenant) et je file sur Constantine, distante de 87 kms. Dans ce pays montagneux, le froid est très vif à l'approche du jour.

Le jour arrive. Je vais voir ce que ça donne en montagne, car j'approche maintenant de Constantine et ça grimpe.

Je tiens presque toujours la 3^e (et dernière), sauf quand un virage en épingle à cheveux coupe mon élan. Une 4^e serait alors utile, car ma 2^e est bien courte.

Constantine. Un café au lait et quelques croissants (ce sera tout jusqu'à Touggourt et je repars).

Constantine-Batna, 118 kms souvent en côte, car Batna est élevée (col de Talmat, 1.750 m.). J'ai très froid, malgré ma combinaison en nylon et un survêtement en toile huilée. Batna est atteinte sans incident.

Batna-Biskra, en passant par « El Kantara », fameuse porte du désert.

La route est toujours bonne et ma moto marche à la perfection. Je me sers souvent de mon coussin selle et, couché, pousse une pointe de quelques kms. Le 100 est atteint facilement dans cette position et, quand la route et le vent sont propices, le 105.

Mac Mahon est dépassée ; puis El Kantara, vraiment grandiose avec ses gorges profondes et verticales. Le froid commence à se faire moins sentir et, quelques kms plus loin, je quitte mon survêtement en toile huilée. J'avais été prévenu que la transition était rapide après El Kantara, mais j'ai quand même été surpris par la chaleur soudaine.

Je vois une palmeraie pour la première fois, mais ce spectacle va devenir banal par la suite.

Biskra est atteinte sans encombre. Il est 11 heures. En 7 heures environ, j'ai parcouru 335 kms de route variées, soit une moyenne de 48 kmh. (arrêts compris).

Je traverse Biskra et, presque à la sortie, fait le plein d'essence. Je suis trop pressé d'arriver pour déjeuner.

Je me renseigne au pompiste indigène sur l'état de la piste (finie la route maintenant, sur 225 kms).

Il me déconseille vivement d'entreprendre ce trajet, surtout sur un tel véhicule (un cercle d'indigènes curieux m'entoure).

D'autre part, la piste était impraticable 5 jours avant, à cause des pluies tombées.

Je ne tiens évidemment pas compte de ses paroles, pensant qu'il sera toujours temps de retourner. En route donc.

Pendant quelques kilomètres, tout va bien, la piste est bitumée puis, tout à coup, elle se crevasse et des ornières de 20 centimètres apparaissent ; le sol est caillouteux, plus de bitume, de la terre dure et ravivée.

La moto ferraille terriblement et je ne rigole plus. Je fais environ 40 kms sans aucune amélioration. Je pense retourner, m'arrête un bon moment, puis repars enfin..

Jusqu'à Chegga, à 60 kms de Biskra, aucun changement, à part certains rubans moins accidentés.

Par moment, quand c'est meilleur, je tire légèrement en me tenant debout sur les repose-pieds pour faire absorber les secousses par mes genoux, ce qui soulage considérablement la machine.

Après Chegga, le sable apparaît, quoique caillouteux et grossier. A un endroit, la piste est coupée par un oued peu profond que je traverse à petite vitesse et au grand étonnement de chameliers faisant boire leurs bêtes à cet endroit.

J'atteins M'Raïer. Je suis à 125 kms de Biskra et tout va pour le mieux.

Je fais connaissance avec la « tôle ondulée » et c'est très pénible pour la machine qui me donne, par le bruit, l'impression de se disloquer. Je dégonfle légèrement mes pneus et, tout en ayant une meilleure adhérence sur le sable, suis moins secoué.

Je remarque que si je vais plus vite (65 kmh.), les secousses sont moins sensibles. Par contre, à 40, c'est effrayant.

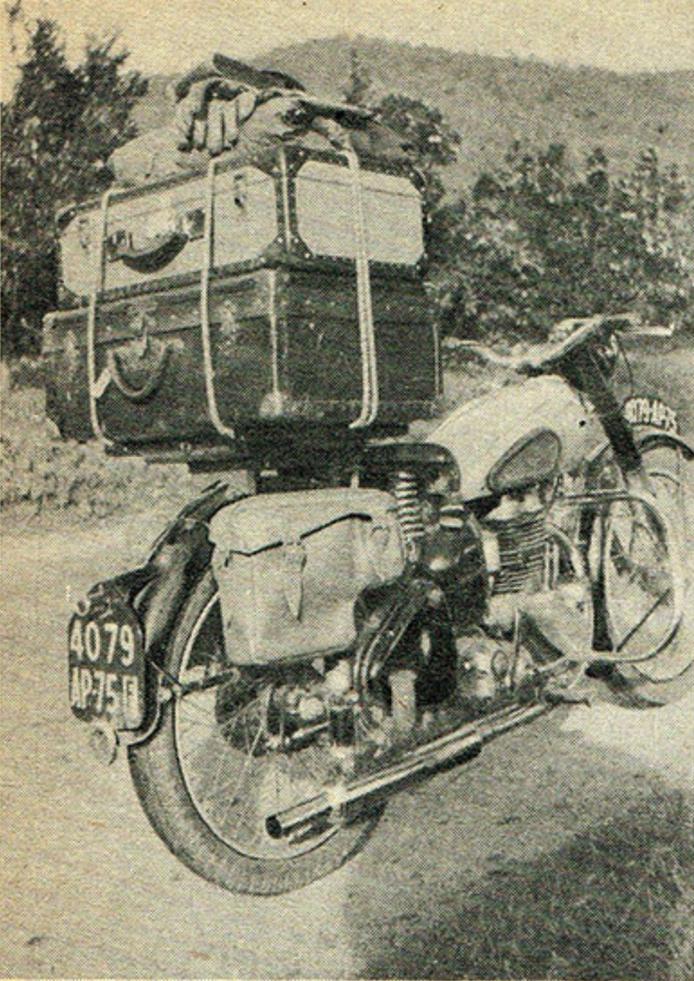
D'autre part, rouler vite pour éviter les secousses, c'est très bien, mais comme je me suis trouvé quelques fois nez à nez avec un trou ou une bosse particulièrement méchants et vus trop tard, et que dans ces occasions ma fourche a talonné d'une façon inquiétante, je suis maintenant assez prudent de la poignée tournante.

J'atteins Djamaâ. Ne croyez pas que tous ces noms soient synonymes de garage, bar, etc... Erreur. Cela veut dire quelques gourbis de terre et quelques indigènes, le tout entouré de palmiers.

Il me reste maintenant 54 kms pour arriver à Touggourt, but du voyage. Le sable est très mou et la piste fantaisiste. Je suis dans les dunes. Je retourne, reprend d'autres traces et retrouve la voie ferrée que je coupe.

Je jouerai encore deux fois à cache-cache avec la piste, me renseignerai pour la retrouver, auprès d'un indigène qui conduit quelques bourricots et arriverai sans trop de dommage à Touggourt.

Il est 6 heures. J'ai mis 7 heures pour



Je suis parti le 14-11-51 de Paris pour l'Algérie sur une BSA 250 c.m.c. C.11 GL marquant 6.500 kms. Deux sacs et deux grosses valises derrière mon dos, sur un porte-bagages boulonné au garde-boue. 70 kgs de bagages plus mes 85 kgs.

A 8 heures porte d'Italie, arrivée le soir à 18 heures à Valence. Aucun arrêt sauf essence.

Départ de Valence le lendemain vers 7 heures, arrive sans me presser à Marseille vers 11 heures.

Quoi qu'on ait toujours tendance à flatter sa monture, je dois constater qu'entière satisfaction m'a été donnée pendant ce trajet de 800 kms, très chargé.

Il est vrai que l'embrayage avait eu ses disques changés, car j'avais souvent eu des ennuis de ce côté, le patinage étant chose courante, d'où une usure rapide des lièges. C'est, je crois, la partie faible de ces motos, sans parler pour la mienne de la 3^e qui décroche parfois.

Embarqué sur le « Marigot » le 16 au soir. Arrivée le 18 à Bône à 6 heures du matin. En route vers 9 heures, après avoir fait le plein avec de l'essence à 80 d'octanes à 38 fr. le litre, ce qui me changeait de la Métropole.

La distance Bône-Philippeville, 101 kms, est couverte sans incident en 1 heure 25. Il faut dire qu'il n'y a pas à ralentir. Après quelques visites chez des amis, je repars vers Oued-Oudina via Tamalous, distant de 60 kms de Philippeville, lieu de mes vacances.

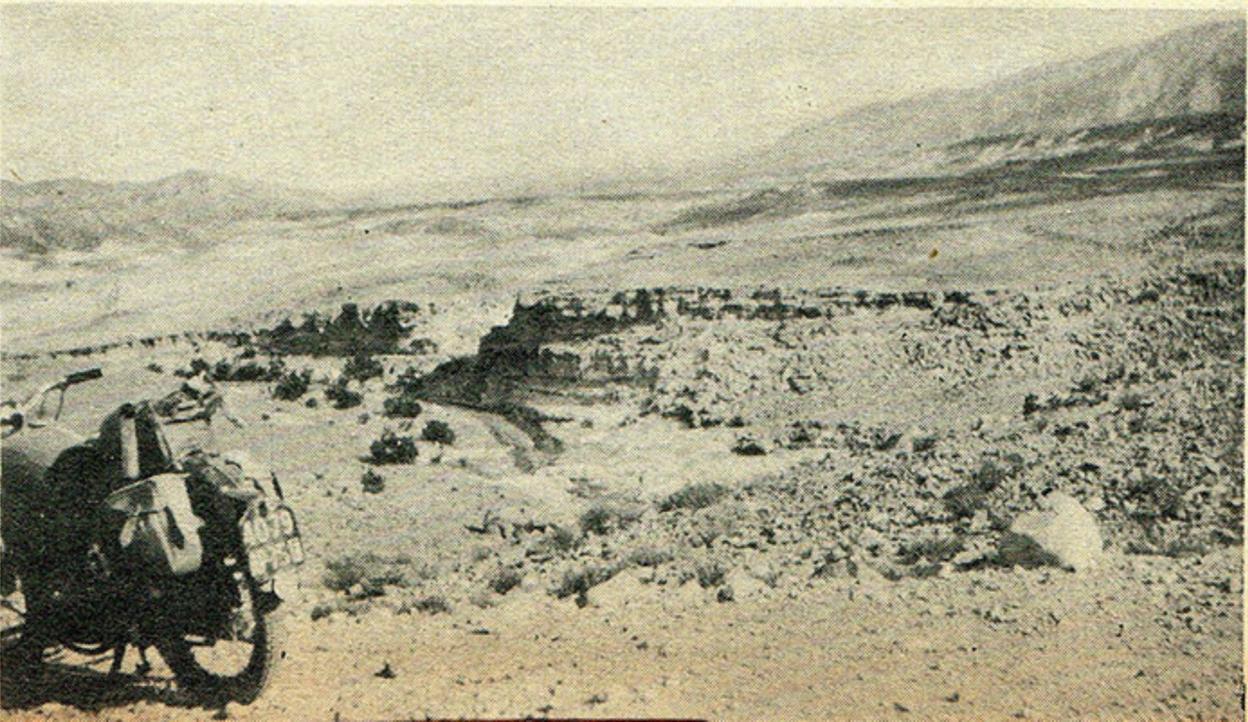
Le col de l'Estaya, malgré ses côtes en lacets assez raides, est franchi aisément, et j'arrive à Tamalous.

Après Tamalous, j'ai un peu d'appréhension, car je connais la piste, longue de 13 kms, qui mène à la plantation de l'Oued Oudina, où bien des voitures ont laissé leurs ressorts. En 35 minutes, cette distance est franchie sans encombre, ce qui prouve l'excellence de la suspension.

Après tout ce voyage, me voici maintenant à pied d'œuvre pour essayer autre chose.

Lundi 26 novembre 1951, 4 h. du matin : Je sors ma machine du hangar et vérifie une dernière fois. La veille, le plein d'essence a été fait, ainsi que la vidange d'huile. C'est une moto strictement de série qui n'a subi aucune transformation, aucun réglage spécial. J'ai un bidon de 2 litres d'essence de réserve, des rustines, 3 démonte-pneus, une attache-rapide et l'outillage vendu avec la machine. C'est tout, avec en plus un appareil photo.

Je compte rallier Touggourt, en passant par Biskra, dans la journée, et revenir le lendemain en passant par les monts des Aurès. Une bonne ballade.



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

L'EQUIPEMENT

Passons en revue les différentes parties du corps exposées au vent et à la pluie et les moyens de les protéger.

Tête : casque métallique et lunettes panoramiques (ceci étant d'ailleurs indispensable quel que soit le temps ou la saison).

Mains : mouffles de cuir avec petites manchettes.

Pieds : bottes en caoutchouc et non le simple petit bottillon.

Corps : c'est surtout sur ce point que je veux insister, car je viens de faire une expérience personnelle particulièrement concluante.

Je me suis rendu acquéreur récemment d'une combinaison en toile imperméable « Maccombyn » du type Tour de France, dont l'efficacité est parfaite.

En effet, le dimanche 30 mars j'avais décidé d'aller en moto à Genève à l'occasion du Salon et malgré le temps peu engageant, je partais de Grenoble avec mon équipement complet. J'ajoute que sous ma combinaison, j'étais en costume de ville et j'avais mis mes souliers de ville dans les sacoches. Après les cinq premiers kilomètres, la pluie commença à tomber et cela jusqu'à Genève. Pendant 155 kilomètres, soit 3 heures 1/2 sous une pluie continue, j'ai roulé sur des routes transformées, par endroits, en véritables petits lacs. Arrivé à Genève, je me suis arrêté dans un garage où j'ai quitté mon équipement ruisselant d'eau, mais j'étais absolument sec sous ma combinaison. Aucune goutte d'eau n'avait traversé et mon costume de ville était impeccable, pli de pantalon correct, et après avoir enfilé mes souliers de ville, j'étais parfaitement présentable, comme si je descendais d'une voiture.

J'ajouterai qu'au retour j'ai encore reçu la pluie avec fortes rafales pendant 90 kilomètres et arrivé chez moi, même constatation, je n'étais absolument pas mouillé sous ma combinaison. Pour ma part, je me trouve donc pleinement satisfait de cette combinaison « Maccombyn », dont l'efficacité de protection n'est pas un vain mot.

Il est certain que cet équipement avait été longuement éprouvé et vanté par des motards professionnels ou semi-professionnels, mais je pense qu'il sera agréable à vos lecteurs de connaître les impressions d'un simple usager, passionné de moto, dont le compte-rendu ci-dessus est totalement dépourvu de but publicitaire.

M. R. LATREILLE, Grenoble (Isère)

NE MONOPOLISEZ PAS LA ROUTE

A bonné de « Moto-Revue » depuis 7 ans, je viens vous signaler un cas d'entraves à la liberté de circulation qui me paraît aussi inadmissible qu'illégal. Voici les faits :

Ayant emprunté la route nationale 338 de Péronne à Albert, conduisant ma moto TWN 250 cmc. immatriculée 743 AK 62, je fus, peu après Péronne et comme par hasard (c'est le cas dans ces régions presque tous les dimanches) englobé bien malgré moi dans une course cycliste locale. Me trouvant à un moment donné derrière une voiture suiveuse, elle-même précédée d'un seul coureur qui marchait à 35-40 kmh., je me vis interdire le passage à grand renfort de gestes et de coups de volant, alors qu'étant en rase campagne, rien ne s'opposait au dépassement de la voiture et du cycliste ; je dus rester ainsi un certain temps, jusqu'à ce que coureur et voiture prennent une autre direction.

Les occupants de la voiture, dont aucun ne portait uniforme, me paraissent bien peu qualifiés pour de tels agissements qui sont intolérables.

Mr. J. CAILLIAUX,
Bapaume (Pas-de-Calais)

effectuer un trajet de 225 kms (+ détours), 33 kms de moyenne environ, arrêts (nombreux) compris.

A l'hôtel du Hoggar (somptueux) je suis le seul client de passage.

Je repars le lendemain à 6 h. Un arrêt jusqu'à Biskra. Il fait frais. J'arrive à 10 h. 30. Bonne moyenne.

Je passerai ensuite par les Aurès, piste caillouteuse pire que le désert, n'olerai mon moteur dans un oued trop profond,

serai obligé, pour grimper, de pousser ma moto, moteur en marche et en première vitesse, dans un raldillon de cailloux, mettrai, dans un parcours très dangereux du fait des ravins, 3 h. 30 pour effectuer 43 kms (rendez-vous compte de l'allure) dans de véritables sentiers de chèvres, visiterai M'Chounèche, Arris, les ruines romaines de Timgad, reprendrai la route de Batna et arriverai à l'Oued-Oudina vers les 11 h. 30 du soir, fourbu mais très content.

Gros effort demandé presque en per-

manence au moteur. Ma BSA 250 cc a bien tenu le coup.

A mon retour en France, j'effectuerai l'étape Marseille-Paris d'une traite, dont 400 kms de nuit et par brouillard. Très pénible.

A l'heure où j'écris ces lignes, ma BSA est vendue et j'attends une « Sunbeam S8 » qui, j'espère, me permettra d'entreprendre ce dont je rêve et dont nous reparierons sous peu. Mais, comme dirait Kipling, ceci est une autre histoire.

R. DOUGLAS TARDREW

REVENONS SUR L'ESTHETIQUE

A la lueur de tous les articles et lettres parus dans *Moto-Revue* sur ce sujet... épineux, il apparaît :

1° Que la conception de la moto carénée, bien que dans l'air, est encore dans l'enfance au point de vue réalisation,

2° Que cette conception, une fois généralisée (et cela peut demander un certain nombre d'années), il restera quand même une clientèle pour la moto dite « squelette ».

C'est pourquoi je pense que nos constructeurs nationaux, loin de considérer le sujet épuisé sur ce genre de machine, devraient s'efforcer d'en tirer esthétiquement le maximum, et dans ce domaine, les allemands et les pays d'Europe Centrale montrent qu'il y a encore des choses à faire.

Qui dit « squelette » ne dit pas nécessairement fouillis et disproportion, des machines comme les 250 et 350 Jawa sont des « squelettes » qui ont tout de même une allure nette et racée et il me semble quelque peu abusif de les déclarer pas plus satisfaisantes au point de vue esthétique que telles autres machines à la ligne rébarbative et aux nombreux organes étalés à l'air libre ; et je rejoins l'opinion exprimée par M. Becker, donnant ses impressions sur sa Jawa dans *Moto-Revue* du 5 avril : « J'insiste sur la ligne et la présentation de la Jawa. Je pense que les constructeurs ne devraient pas négliger cette question. Bien des gens sont profanes en matière motocycliste et ne regardent que la ligne ». Une telle remarque peut aussi bien s'appliquer à la moto actuelle qu'à la future machine carénée et ce n'est pas parce que les bons augures se plaisent à prédire l'avènement d'un tel engin, qu'il faut que nos constructeurs se croient autorisés à abandonner tout effort et jugent superflu et désormais inutile d'apporter des améliorations à la présentation de leurs modèles actuels. Il est déjà suffisamment inadmissible que de nombreux motards donnent leur préférence à des productions tchèques, pour la seule et unique raison que ces machines possèdent des qualités esthétiques dont nos constructeurs ne semblent vouloir s'inspirer à aucun prix.

Une Jawa n'a pourtant rien de bien « sorcier » et peut se résumer ainsi : bloc caréné, lignes compactes ; il n'y a pourtant rien là de très révolutionnaire ni d'irréalisable.

En ce qui concerne le bloc, il est scandaleux que le deux temps garde la réputation d'être un moteur malpropre pour le seul bon plaisir de « messieurs les constructeurs », qui se croiraient déshonorés de s'inspirer de la marque tchèque, et à telle enseigne, se refusent obstinément à englober une bonne fois pour toutes, dans le bloc-moteur, cette source de suintements qu'est le carburateur, à croire qu'en supprimant ainsi radicalement un des derniers inconvénients du 2 temps, on craigne d'enlever des adeptes au 4 temps.

Je ne parle pas des marques qui en sont encore au volant magnétique extérieur, le seul fait que l'on construise encore chez nous des motos exhibant un tel vestige antidiluvien se passe de commentaires.

Pour la ligne générale, le carénage de la tête de fourche (réalisé aussi en Angleterre par Triumph), l'adoption d'un réservoir ovoïde et trapu, ainsi que de grands coffres à outils à contours arrondis est loin de sous-entendre des difficultés d'ordre insurmontable.

Je crois que nos constructeurs nationaux ont trop tendance à se figurer que leur clientèle est exclusivement constituée de « M. Cherpitel », toujours prêts à juger leurs productions par un indulgent « tous les goûts sont dans la nature et il n'y en a pas deux pareils ». Qu'ils ne s'y fient pas trop ; il reste heureusement un grand nombre de « mauvais esprits » qui jugent que l'abus d'une telle maxime conduit à excuser délibérément la laideur, voire à la justifier, et pensent qu'un objet qui se veut esthétique doit, tout de même, obéir à certaines lois générales concernant en particulier la netteté et la répartition des masses.

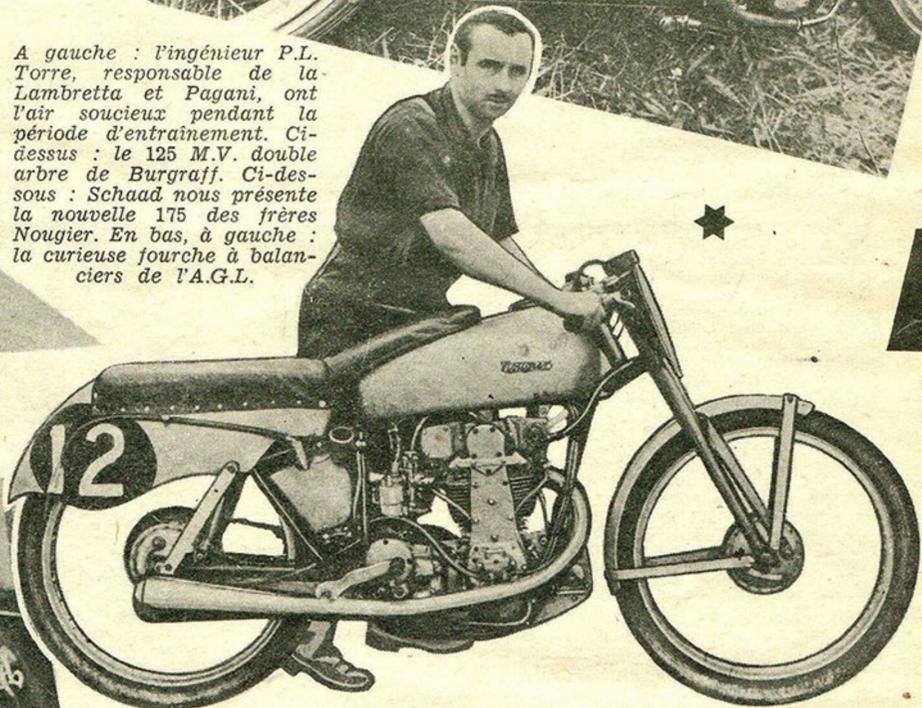
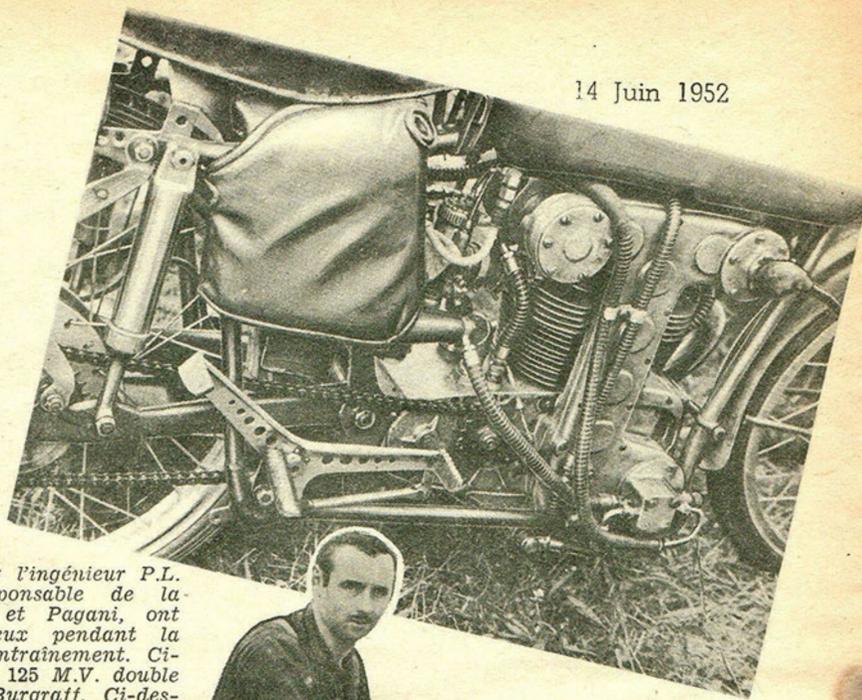
Voilà ma façon d'envisager la question esthétique : Je pense que si nos constructeurs se décidaient, sur le plan de la présentation, à doter leurs modèles de deux ou trois qualités que l'on est encore contraint d'aller chercher à l'étranger, ce qui est absurde, ils combleraient les uns et feraient patienter les autres, les futurs adeptes de cette hypothétique merveille carénée, parfaite, et... bon marché (?). Mais après tout, le souci de satisfaire au maximum le client a-t-il encore sa place aujourd'hui dans les préoccupations du producteur ?

P.S. — En dépit de mes fréquentes allusions à la Jawa, je tiens à préciser que je n'ai pas l'honneur de posséder une telle machine, pas plus que celui d'avoir des actions dans les usines de Kowo ! Mon opinion n'en est que plus impartiale.

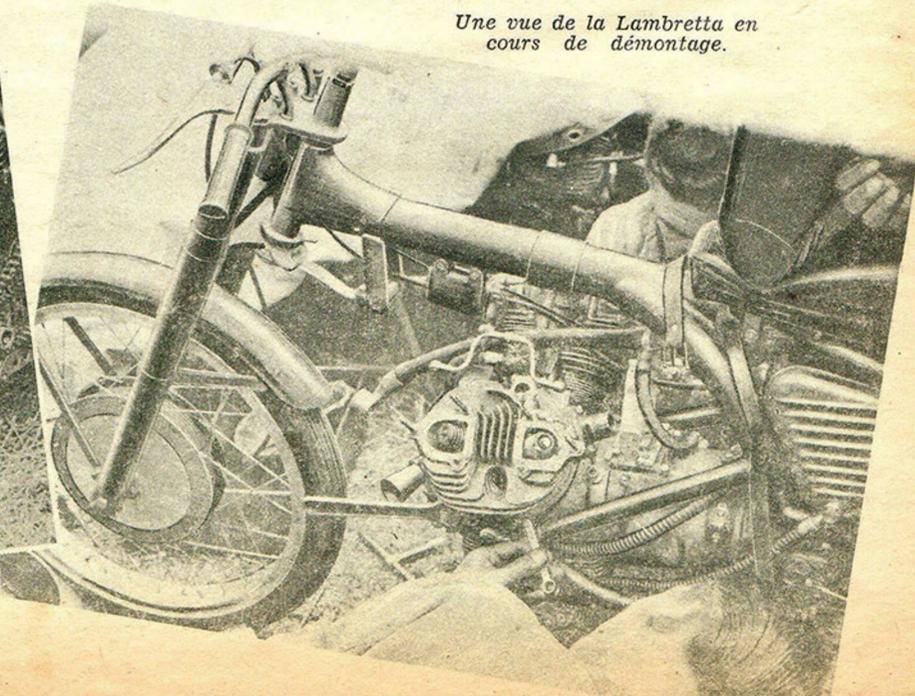
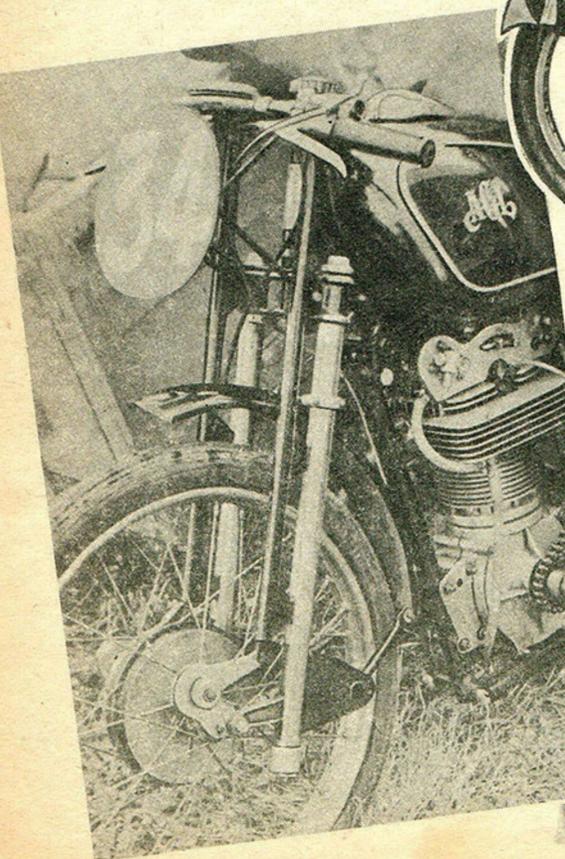
Mr M. GRANCHER, Rouen



A gauche : l'ingénieur P.L. Torre, responsable de la Lambretta et Pagani, ont l'air soucieux pendant la période d'entraînement. Ci-dessus : le 125 M.V. double arbre de Burgraff. Ci-dessous : Schaad nous présente la nouvelle 175 des frères Nougier. En bas, à gauche : la curieuse fourche à balanciers de l'A.G.L.



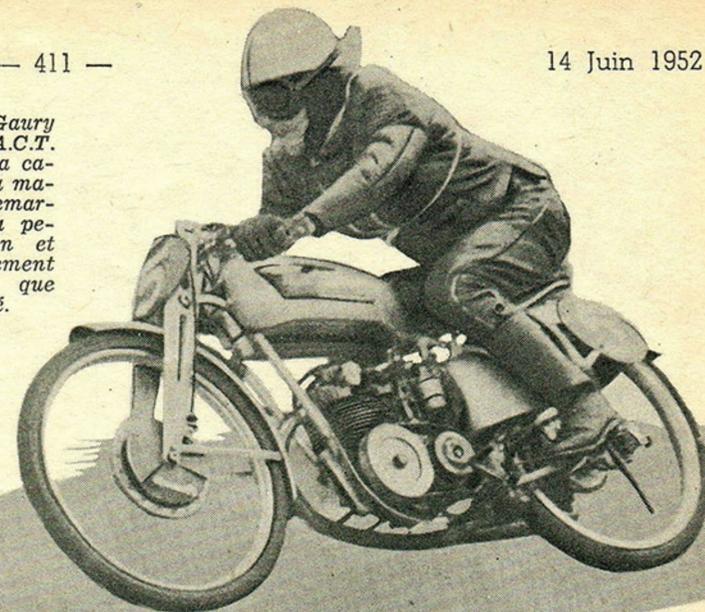
Une vue de la Lambretta en cours de démontage.



(DE NOS ENVOYES SPECIAUX)
 Pour son 5^e Circuit de Vitesse International, le MC Bergeracois avait bien fait les choses, et sans plus tarder, félicitons M. Javarrat, président du MCB, et tous ses collaborateurs, pour l'effort méritoire accompli. D'ailleurs, il est à remarquer que cet avis fut unanime, et chacun félicita les responsables (les coureurs les premiers) pour la parfaite organisation matérielle : protection du public, sonorisation, communication, horaires respectés, etc...

× × ×
 Afin que toutes les épreuves soient qualificatives pour les Championnats de France, les distances à parcourir avaient été augmentées par rapport à l'an passé, et les 5 épreuves se disputant les dimanche et lundi de Pentecôte, ce fut donc à deux jours de course que nous assistâmes. Au programme du dimanche, nous avions le matin les séances d'entraînement pour 175, 250, 350. L'après-midi galop d'essai pour les 500, puis les épreuves 175 et 250. Enfin la journée se terminant par les essais en sidecars, les temps dans ces différentes cylindres déterminant les places de chacun sur la ligne de départ. Le lundi était consacré aux épreuves 350-500 et sidecars. Avant d'entamer la relation des différentes épreuves, quelques mots sur le circuit. Celui-ci est ce qu'il est convenu d'appeler un circuit de machines, plus que de pilotes. D'un développement de 2 kms environ, il affecte, en gros, la forme d'un rectangle avec quatre virages à angle droit nécessitant des passages en première (voyez freinage et accélération). Peu de courbes, si ce n'est un S, que les 500 prenaient à fond en troisième (145 kmh. environ) mais des lignes droites où les mêmes machines faisaient un bon 160 kmh.

Ci-contre : Gaury sur Morini A.C.T. second dans la catégorie 175. La machine est remarquable par sa petite dimension et semble nettement plus rapide que l'an passé.



5^e Circuit International de Bergerac

Si cette dernière vitesse ne semble pas très élevée à certains, il ne faut pas oublier que les nombreux virages demandaient une démultiplication assez importante et par exemple sur les Gilera des Monneret, il y avait trois dents de moins que la démultiplication maximum permise.

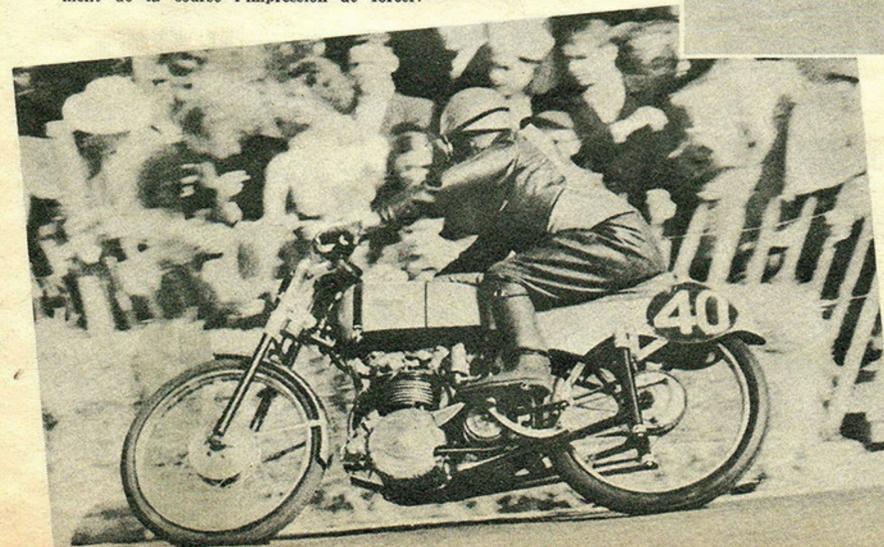
BURGRAFF A L'AISE EN 175

Sous un ciel menaçant, le départ fut donné vers 15 h. 30, à treize concurrents. Gaury, sur une Morini ACT de cette année, part en tête suivi de Burgraff qui étrennait une MV double arbre d'usine. Schaad pilotant une nouvelle 175 Nougier, précède Michel sur son Jonghi. Dès les premiers tours, Gaury perd le bouchon de son réservoir d'huile et de ce fait asperge ses suivants immédiats, à tel point que ceux-ci devront mener leur course avec leurs lunettes autour du cou. Au sixième tour, son frein avant faiblissant, Gaury laisse le commandement à Burgraff et celui-ci gardera la place de leader jusqu'à la fin avec une grande facilité, aidé en cela par la merveilleuse mécanique qu'il pilote. A mi-course, Burgraff établit le record du tour à 97 kmh. 778, et ne donna à aucun moment de la course l'impression de forcer.

A droite : Ferri sur la 250 Lambretta. Homme et machine étaient jusqu'alors inconnus en France.



Ci-dessous : le vainqueur en quart de litre. Schaad, sur la 250 cc. Nougier, machine dont la première sortie remonte à 1946.

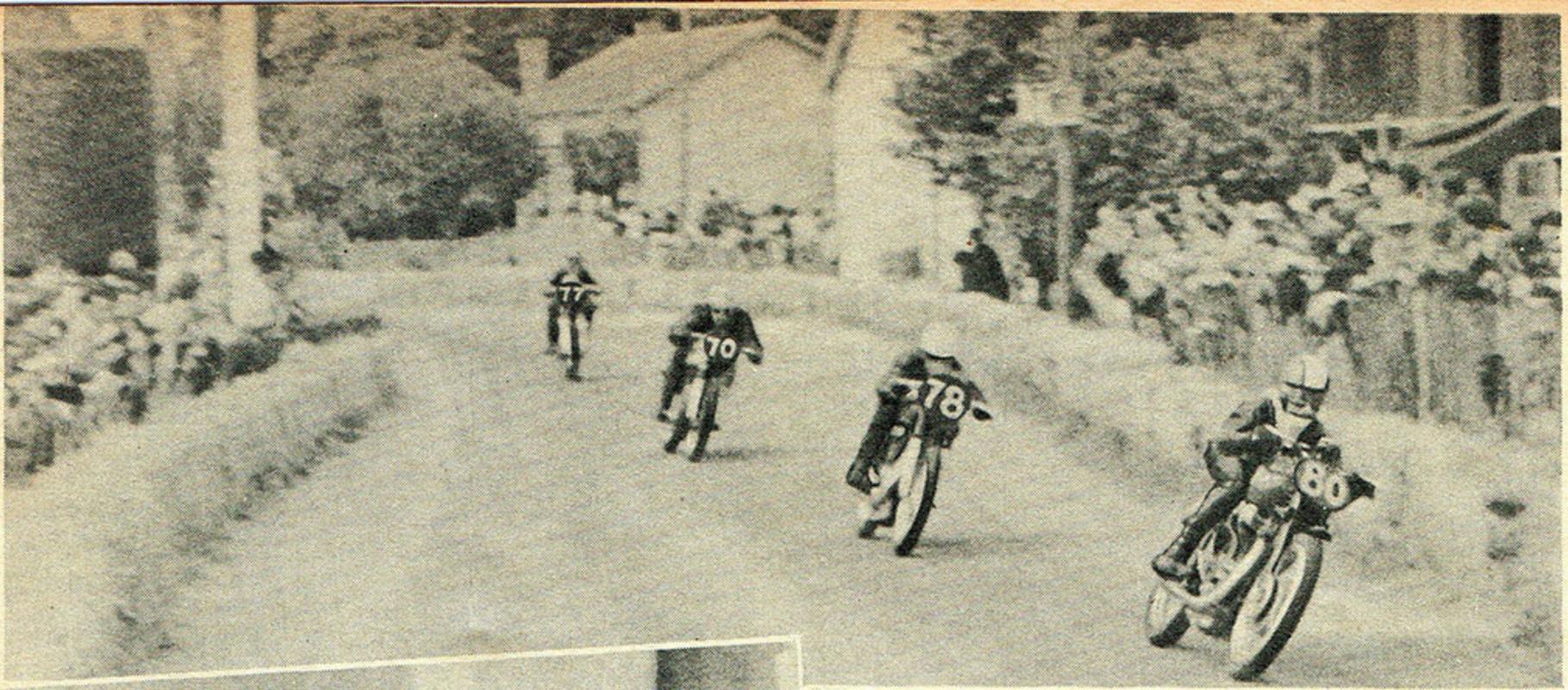


Quant à Gaury, il termina second, sans une goutte d'huile dans le réservoir. « Encore un tour et mon moteur était grillé », nous avouait-il à l'arrivée. Schaad, longtemps troisième, devait connaître des ennuis de circulation d'huile (canalisation d'arrivée aux A.C.T. rompue), mais bien qu'il ne figure pas au classement, ayant abandonné au 15^e tour, il fit une belle impression, ainsi que sa machine.

La Nougier étant rentrée au parc, Michel se trouve de ce fait en 3^e position, sans pouvoir inquiéter les hommes de tête, sa machine manquant de vitesse de pointe. Mais un bris de l'arbre de sortie de boîte, au ras du pignon de chaîne, devait l'éliminer. Le « nouveau 3^e » est alors Vaqué, sur MV deux temps, machine qu'il compte caréner prochainement, et dont il se sert avec beaucoup de maîtrise. Malheureusement, son deux temps trois vitesses manque un peu de chevaux. Derrière, les abandons se multiplient, et moins de 50 % des coureurs termineront l'épreuve.

CLASSEMENT

1. Burgraff (MV) 1 h. 5'55" 4/5, moy. 92 kmh. 912 ;
2. Gaury (Morini) 1 h. 6'25" 2/5 ;
3. Vaqué (MV) à 2 tours ;
4. Dulouard (Jonghi) à 4 tours ;
5. Fauvel (Terrot) à 5 tours ;
6. Christian Sigala (Monet-Goyon) à 5 tours.



UNE VICTOIRE 100 % FRANÇAISE EN 250

Bergerac nous réservait une grosse surprise en quart de litre.

Pagani et Ferri devaient monter les Lambretta d'usine !...

Inutile de vous dire que P.L. Torre, l'ingénieur, fut assailli de questions, les machines mitrillées (à coups de 24x36), mais bien vite un piquet et des cordes écartèrent les importuns, et le parc abandonna son aspect de ruche.

Aux essais, grosse déception, Pagani casse un pignon d'angle de distribution, après avoir établi un record du tour officieux à 97 kmh. 596 de moyenne.

A vrai dire, les Lambretta ne nous ont pas fait grosse impression.

Ce sont de belles réalisations mécaniques, mais manquant encore beaucoup de compétition.

Toutefois, elles étaient les favorites de l'épreuve, toutes les autres machines accusant un certain âge.

Aussi, dès le départ, Ferri fait cavalier seul, réalisant un tour à plus de 100 de moyenne.

Mais bientôt les ennuis arrivèrent. Le carénage avant ferraille dangereusement, et finalement une avarie de sélecteur contraignit le recordman du monde à l'abandon.

De ce fait, la première place revient à Schaad sur 250 Nougier, qui très régulier ne sera jamais inquiété.

*Ci-dessus :
Fauchereaux, sur
l'ancienne Guzzi
de Houel,
s'adjuge la 2^e
place en 250 cc.
A droite : une
belle attitude de
G. Monneret en
courbe rapide.
Ci-dessous, de
gauche à droite,
Haldemann, fu-
tur vainqueur
en side et Roger
Sceaux, peu de
temps avant son
terrible acci-
dent.*

Collignon, longtemps second, rétrograde sur la fin, tandis que Brethes, sur une Excelsior Manxman, entame une belle remontée, terminant derrière Fauchereaux que nous avons trouvé très en progrès.

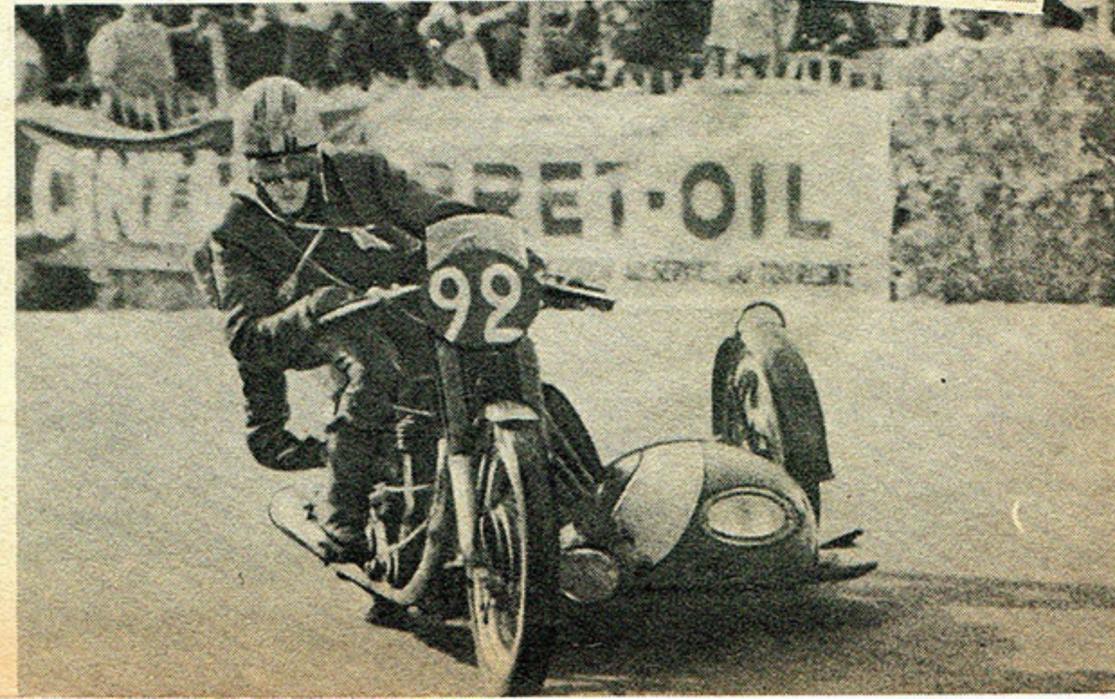
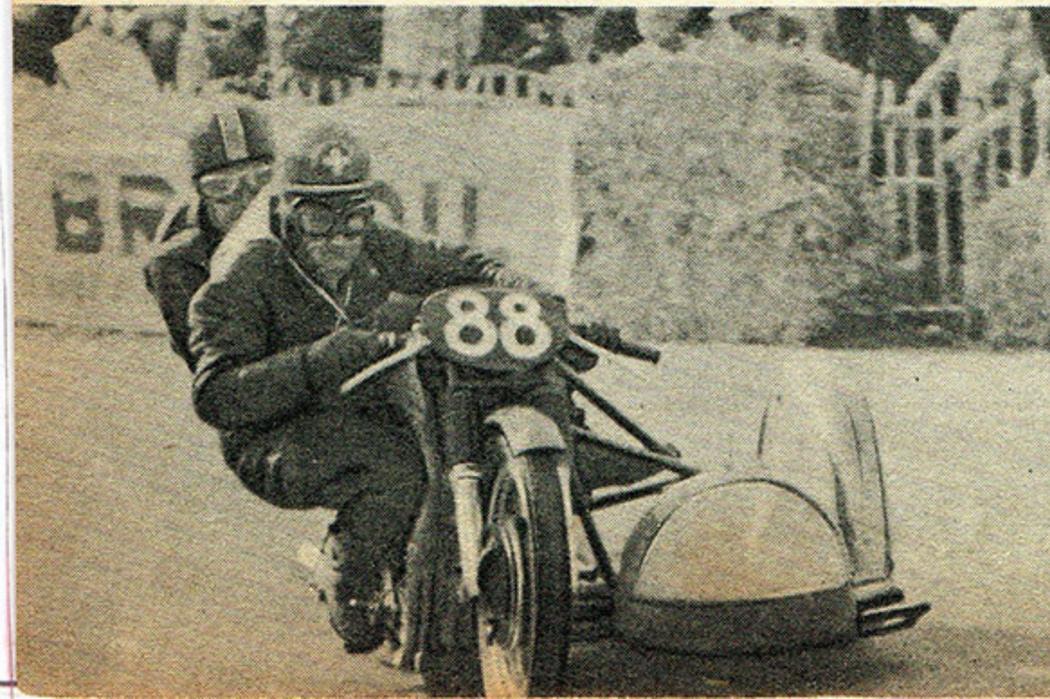
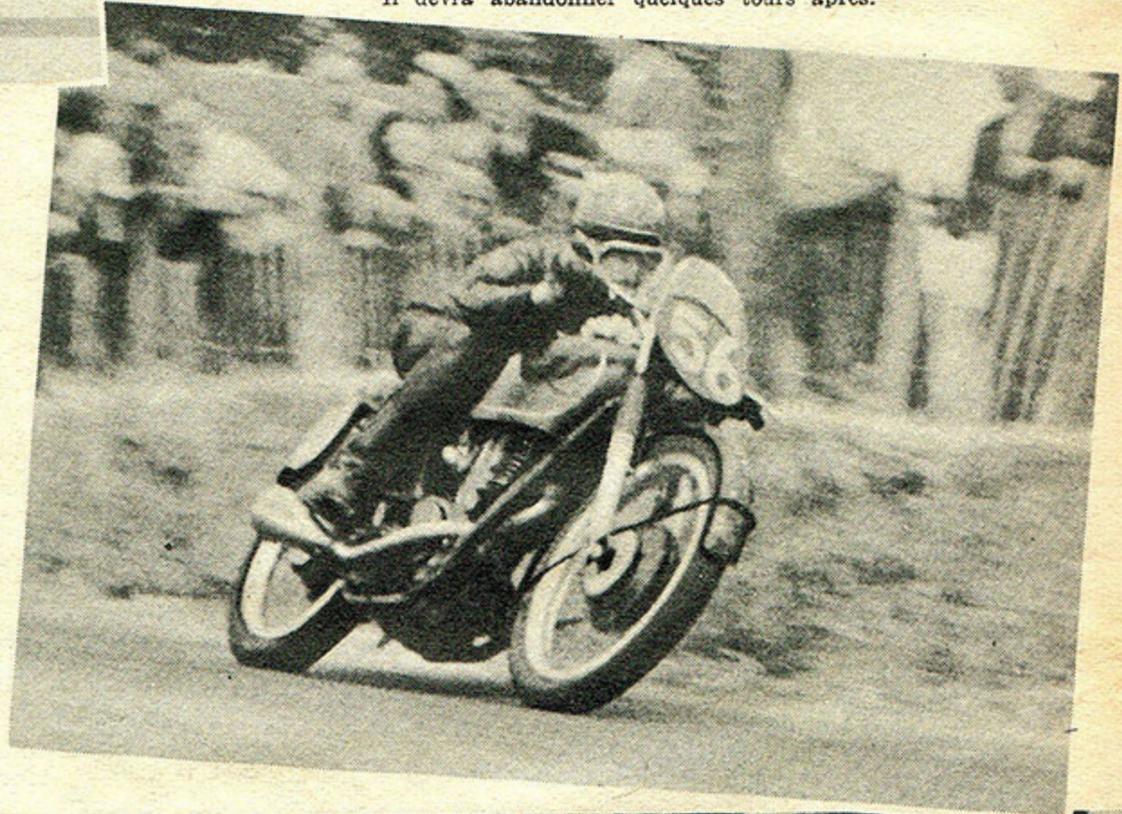
CLASSEMENT

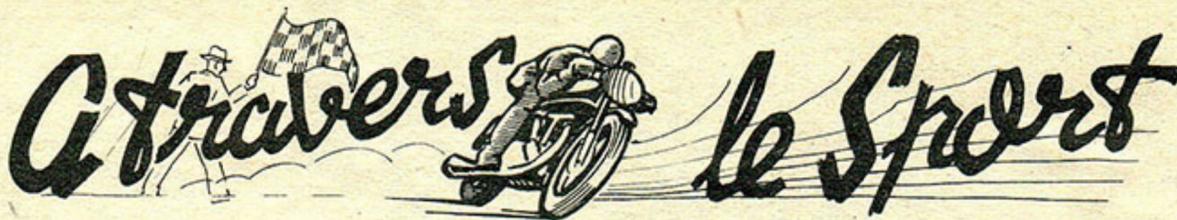
1. Schaad (Nougier) 1 h. 4'51" 1/5, moy. 94 kmh. 452 ; 2. Fauchereaux (Guzzi) ; 3. Brethes (Excelsior) à un tour ; 4. Collignon (Guzzi) à un tour ; 5. Albisser (Velocette) à 4 t. ; 6. Bernard (NSU) à 8 tours.

BRUGUIERE GAGNE SA PREMIERE COURSE INTERNATIONALE

Lundi après-midi, à 14 h. 5 exactement, le drapeau libère 15 concurrents.

Collot, qui réalisa le meilleur temps à l'entraînement, part en tête, mais vire trop fort au premier virage et chute, détériorant son sélecteur, il devra abandonner quelques tours après.





LE RALLYE DES AIGLONS

Sur un parcours de 727 kms, vient de se courir le Rallye des Aiglons, qui a groupé un nombre important de participants : 77 motocyclettes pour une épreuve de ce genre.

Il y eut des difficultés de toutes sortes provoquées par la diversité des terrains, la température, les intempéries et la longueur des étapes.

Le résultat fut un gros déchet et bien peu arrivèrent sans pénalisation : seulement 9 concurrents. Il est cependant à noter que parmi eux se trouve un scooter Bernardet, le seul engagé, qui, piloté par Bernard, s'adjuge les plus gros prix : Coupe d'Evreux, Coupe Bonnet et, ce qui mérite d'être relevé, c'est sa victoire en groupe Rouge comprenant des machines jusqu'à 350 cmc.

Nous sommes heureux de souligner ce succès, après celui de Liège-Monaco-Liège et de féliciter notre constructeur pour un palmarès qui s'allonge à chaque fois qu'il veut bien participer à une épreuve. Ce qui nous enchante, ce n'est pas un résultat obtenu par des engagements massifs en vue de limiter les risques, mais le fait qu'il suffit qu'un seul engin soit présent pour qu'il réussisse sans discussion à enlever les meilleures récompenses.

Voici les résultats techniques de cette intéressante épreuve dont l'organisation fut parfaite et que nous reverrons avec plaisir.

Nous ne parlerons pas des automobiles en grand nombre au départ, mais nous retiendrons seulement les arrivants suivants qui nous intéressent en particulier :

175 cmc. : Dr Prévost, Filloche, Gondard (tous trois sur Peugeot).

350 cmc. : Bernard (scooter Bernardet), Regrémillon (X...), Gilbert Done (Guzzi).

Et nous signalerons que la côte de Bressolette, sévèrement contrôlée, fut le point le plus difficile du parcours.

4° CIRCUIT DE MOULINS

Il faut évaluer à 10.000 le nombre des spectateurs qui se sont pressés sur les 2 kms 200 du circuit en ville.

En 500, Ramade, de Clermont-Ferrand, triompha grâce aux annuis mécaniques de Hug et au mauvais départ de Cherrier (facile vainqueur en 350).

RESULTATS

175 cmc. : 1. Gioux (AMC), les 42 kms en 34' 23" 2/5, moy. 73 kmh. ; 2. Decoray (Gnome-Rhône) 34'26" ; 3. Mattens ; 4. Lombardie ; 5. Labattu.

350 cmc. : 1. Cherrier (Velocette) les 100 kms 800 en 1 h. 10'8", moy. 86 kmh. ; 2. Crouzet, à 2 t. ; 3. Martin ; 4. Deschamps ; 5. Bonhomme.

Sidecars : 1. Méry (Norton), les 63 kms en 49'49" 1/5, moy. 66 kmh. ; 2. Cornet ; 3. Rouhet à 1 t. ; 4. Callède.

500 cmc. : 1. Ramade (Vincent) les 100 kms 800 en 1 h. 9'11" 1/5, moy. 87 kmh. ; 2. Cherrier, 1 h. 9'30" ; 3. Blayon, 1 h. 10'44" ; 4. Hug ; 5. Berrie.

(Suite de la page 412)

Burgraff mène la danse peu de temps, car Georges Monneret le relaie à ce poste, le tour suivant.

L'allure est très rapide. Georges et Pierre Monneret nous le confirment à l'arrivée, en déclarant « avoir un peu tiré la langue ! ». Ortueta est dans le paquet de tête et continue à imposer une allure très rapide. Au cinquième passage, Georges établit le record du tour à 108 kmh. 935 de moyenne.

Deux tours après, Burgraff voit sa roue avant se bloquer à un freinage et doit abandonner après une chute sans gravité.

Les deux Monneret et Ortueta continuent à se détacher, mais du peloton émerge Bruguière, qui prend des risques, mais surtout 3" au tour régulièrement !

A ce petit jeu, il rejoint rapidement le trio, et saute l'AJS de Pierre Monneret, dont un boulon de fixation de boîte, cassé, occasionne des vibrations dangereuses pour le cadre.

Georges, de son côté, souffre d'un embrayage qui patine — dans les droites le compte-tours indique 7.900 t.-m. — mais n'en reste pas moins dans le coup.

La grosse bagarre se déclanche. Ortueta passe en tête, Georges est pris « en sandwich » entre l'espagnol et Bruguière très près, tellement près, qu'à un virage il percute la machine de Georges, qui à son tour emboutit celle d'Ortueta.

Ces deux derniers chutent, tandis que Bruguière — enfin seul — s'envole vers une victoire désormais facile.

Ortueta peut repartir, mais ne finira que 4°, tandis que Georges reste sur la touche, sa machine inutilisable.

Profitant de cet accrochage, Gauch et Guérin, qui ont fait une belle course, finissent 2° et 3°.

RALLYE DE L'A.M. DOUBS

La foire-exposition de Lyon fut l'occasion pour l'AM Doubs d'un grand rallye ouvert aux clubs régionaux et étrangers, puisqu'un grand nombre de motards italiens et suisses y participèrent. 700 motos et 50 voitures furent dénombrés dans le parc adjoint à la foire comtoise.

Cette concentration donna lieu au classement suivant :

1. AMCC Lyon ; 2. Amicale Terrot de Dijon ; 3. MC Lemania de Lausanne ; 4. MC Biel ; 5. MC Les Bayards.

GRANDE COURSE DE COTE DU BALLON D'ALSACE

Cette grande manifestation s'est déroulée comme cela avait été prévu, devant une foule de spectateurs.

La « resquille » a joué à qui mieux mieux, car les services de contrôle se sont trouvés débordés par l'afflux, toutefois on peut estimer que 15 à 20.000 personnes se trouvaient répartis sur le parcours.

C'est tout de même un beau succès pour le Moto-Club de Giromagny, pour cette première année de reprise, et on peut dire qu'à part quelques petites lacunes dans les détails d'organisation, ce fut une belle journée de sport mécanique.



Epreuves à venir



CIRCUIT DE L'AIN

L'Union Motocycliste de l'Ain organise le 15 juin prochain son 20° Circuit de l'Ain, épreuve de tourisme et de régularité de plus de 500 kms.

Ce circuit a toujours connu un beau succès sportif.

Les engagements parviennent au siège et le Circuit de l'Ain 1952 sera digne de ses devanciers.

Le 17 août, l'UMA organise une course de côte, mais nous y reviendrons en temps utile.

Pour tous renseignements et engagements : Union Motocycliste de l'Ain, Brasserie du Théâtre, 1, rue Paul Pioda, Bourg-en-Bresse (Ain).

RALLYE PARIS-NICE

La Commission Sportive de la FFM porte à la connaissance des intéressés que de nouvelles élections étant prévues pour le Comité et le Bureau du Moto-Club de Nice (référé du Tribunal Civil de Nice en date du 28 février 1952), la Commission Sportive a décidé de surseoir à l'approbation des règlements du Rallye Paris-Nice.

CLASSEMENT

1. Bruguière (AJS) 1 h. 9'43" 1/5, moy. 105 kmh. 433 ; 2. Gauch (Velocette) à un tour ; 3. Guérin (AJS) à 1 tour ; 4. Ortueta (Velocette) à 1 tour ; 5. Webb à 3 tours ; 6. Emo à 3 t.

VICTOIRE GILERA EN 500

Dès les premiers tours, cinq hommes émergent du lot : Pagani, Georges et Pierre Monneret, Collot et le suisse Albisser.

Les pilotes sont réellement dans un mouchoir et le chassé-croisé enthousiasme le public.

Fidèle à sa tactique, Bruguière, mal parti, prend 3" au tour et au dixième passage est second. Entre temps, Collot a disparu pour ennuis mécaniques.

Puis Bruguière passe en tête, prenant l'avantage sur l'italien au freinage. L'allure générale s'accroît et la petite note d'émotion est donnée par Hofstetter qui chute en pleine droite, alors qu'il se fait passer par le trio Gilera (les Monneret et Pagani).

Pagani, dont la Saturno ne manque pas de chevaux, s'élançait à la poursuite de Bruguière, qu'il réussit à passer presque à chaque fois dans les droites. Pierre Monneret rentre au stand, moteur serré, et avec le record du tour du moment à 113 kmh. 897.

Georges, un peu distancé, tourne régulièrement, ménageant la mécanique, ce qui n'est pas le cas de Bruguière qui, ayant trop demandé aux freins, voit ceux-ci perdre toute efficacité, le pilote allant faire connaissance avec les boîtes de paille.

Pagani, après avoir porté le record du tour à 114 kmh. 393 de moyenne, termine avec 21" sur Georges Monneret.

CLASSEMENT

1. Nello Pagani (Gilera) 1 h. 6'35" 2/5, moy. 110 kmh. 382 ; 2. Georges Monneret (Gilera) ;

CLASSEMENT

Cat. 175 cmc. : 1. Lacour (Peugeot), 9'11" ; 2. Burgraff (MV) 9'25" ; 3. Schmitt (DS Malterre) 10'23" ; 4. Coulon (Peugeot) 10'45" ; 5. Vacenkinger (Terrot) 10'53" ; 6. Tschumperlin (Terrot) 10'54" ; 7. Planson (Peugeot) 10'55" ; 8. Burger (Puch) 11'07" ; 9. Vonin (Peugeot) 11'09" ; 10. Conrad (Peugeot) 11'16".

Cat. 250 cmc. : 1. Thierry, Monet-Goyon, 9'42" ; 2. Fleurette (Rudge) 10'16" ; 3. Kleindienst (Terrot) 10'22" ; 4. Zinsmeyer (Monet-Goyon) 10'46" ; 5. Vannson (DKW) 11'28" ; 6. Lailly (Peugeot) 11'41".

Cat. 350 cmc. : 1. Collot (Norton) 8'02" ; 2. Hug (Velocette) 8'04" ; 3. Burgraff (AJS) 8'49" ; 4. Combs, 9'18" ; 5. Bringard (Royal-Enfield) 9'20" ; 6. Deschamps (Velocette) 9'29" ; 7. Burkhalter (Jawa) 10'09" ; 8. Fourain (Panther) 10'13".

Cat. 500 cmc. : 1. Collot (Norton) 7'41" Meilleur temps de la journée, moyenne 89 kmh 765 ; 2. Kibler (Triumph) 7'42" ; 3. Mouveaux (Gilera) 8'11" ; 4. Schreiber (Triumph) 8'33" ; 5. Touzalin (Touzalin) 8'47" ; 6. Grier (Triumph) 9'56".

Cat. 1.000 cmc. : 1. Haffner (Vincent) 8'48" ; 2. Pauset (BSA) 9'36".

Sidecars : 1. Bétemps (Triumph), 9'48" ; 2. Rion (Gilera) 12'10".

St-ETIENNE-PARIS-ST-ETIENNE

Le 4° Saint-Etienne-Paris-Saint-Etienne qui doit avoir lieu les 21 et 22 juin prochain, promet d'être une réussite sportive complète.

Plus de 30 champions ont régularisé leur inscription, mais pour faciliter l'inscription des régionaux et des hésitants de dernière heure, la date limite des engagements est repoussée jusqu'au lundi soir 16 juin.

Adresser les engagements au SM Forézien, Les Colannes, 17 place Jean Jaurès, St-Etienne.

CHANGEMENTS DE DATES

CIRCUIT DE CARPENTRAS

En raison des difficultés administratives soulevées par la Préfecture du Vaucluse, le circuit de vitesse qui devait avoir lieu le 15 juin se courra le 31 août prochain.

(suite page 416)

3. Ortueta (Norton) à 1 tour ; 4. Bruguière (Norton) à 2 tours ; 5. Fauchereaux, à 2 tours. 6. Lamarque, à 5 tours ; 7. Webb, à 6 tours.

TRAGIQUE ACCIDENT EN SIDECAR

Dernière épreuve de la journée, la course sidecariste devait être une nouvelle occasion de triompher pour le suisse Haldemann.

L'épreuve ne fut pas marquée par des luttes spectaculaires, seule la remontée de Drion — très en progrès — de la 5° à la 2° place, est à signaler. Murit ayant encrassé une bougie au départ, et ayant été blessé au pied par le side de Theys, ne put mieux faire que 6°.

Mais un pénible accident devait endeuiller l'épreuve.

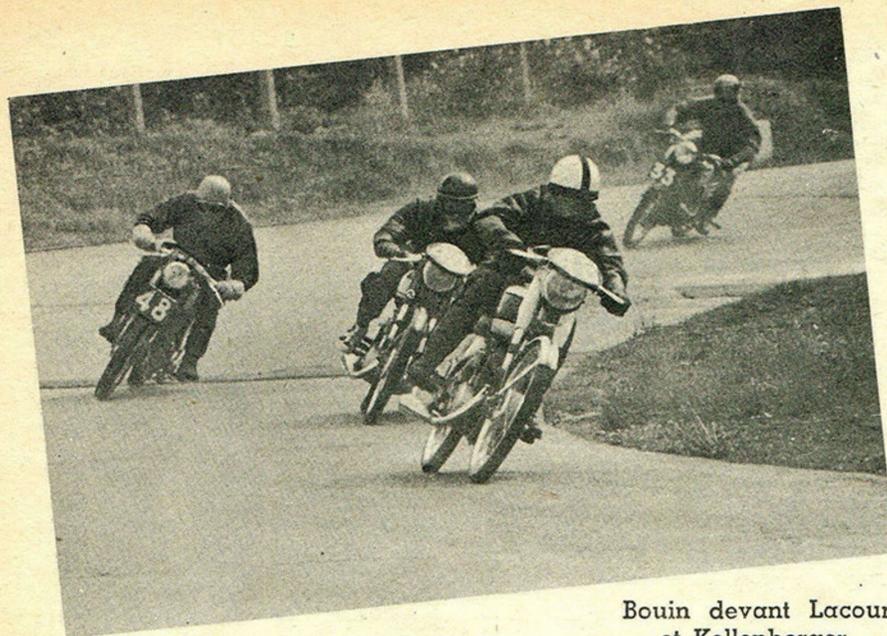
Une attache de son sidecar s'étant rompue, Sceaux et son passager Toupet furent projetés vers l'extérieur à la sortie d'une courbe et allèrent s'écraser contre un poteau en ciment. Le malheureux passager devait trouver la mort immédiatement, tandis que Sceaux, emmené d'urgence à l'hôpital, devait être amputé d'une jambe.

Tous nos vœux de rétablissement au sympathique sidecariste qui, quelques tours avant de quitter la route, nous adressait des signes de sympathie, alors que nous le photographions dans un virage.

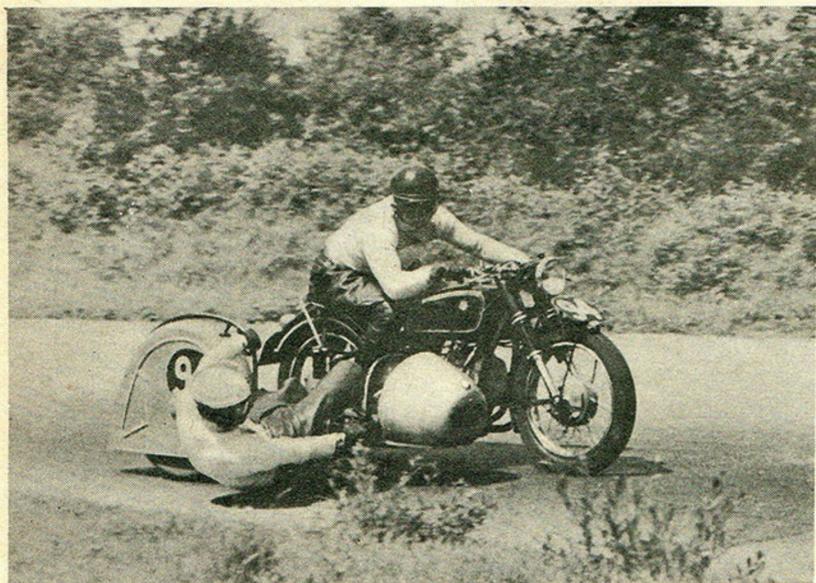
C. R.

CLASSEMENT

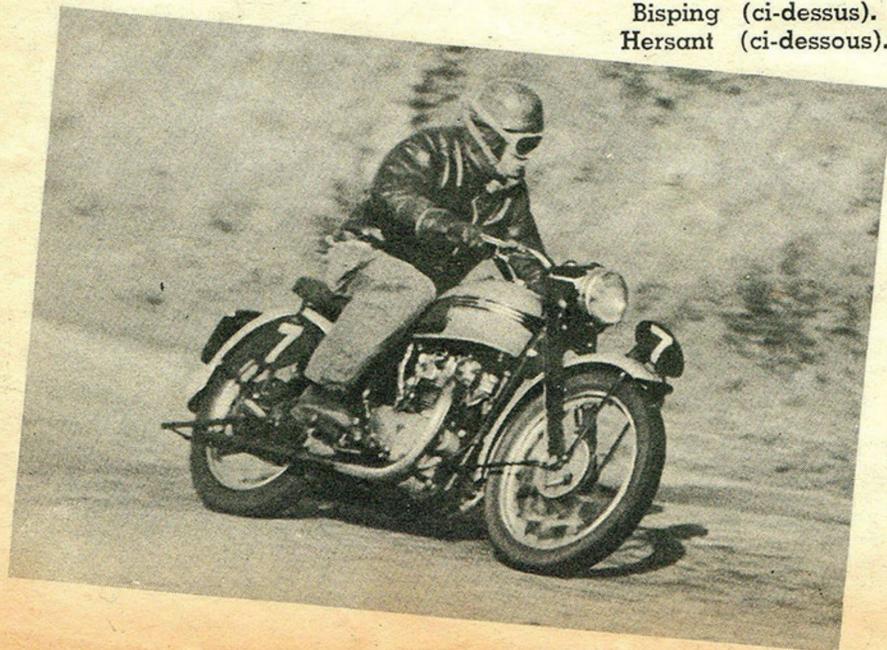
1. Haldemann (Norton) 1 h. 2'27" 4/5, moy. 98 kmh. 068 ; 2. Drion (Norton) ; 3. Deronne ; 4. Bétemps ; 5. Steeman, à 1 tour ; 6. Murit, à 2 tours ; 7. Soubie, à 3 tours ; 8. Theys, à 6 tours.



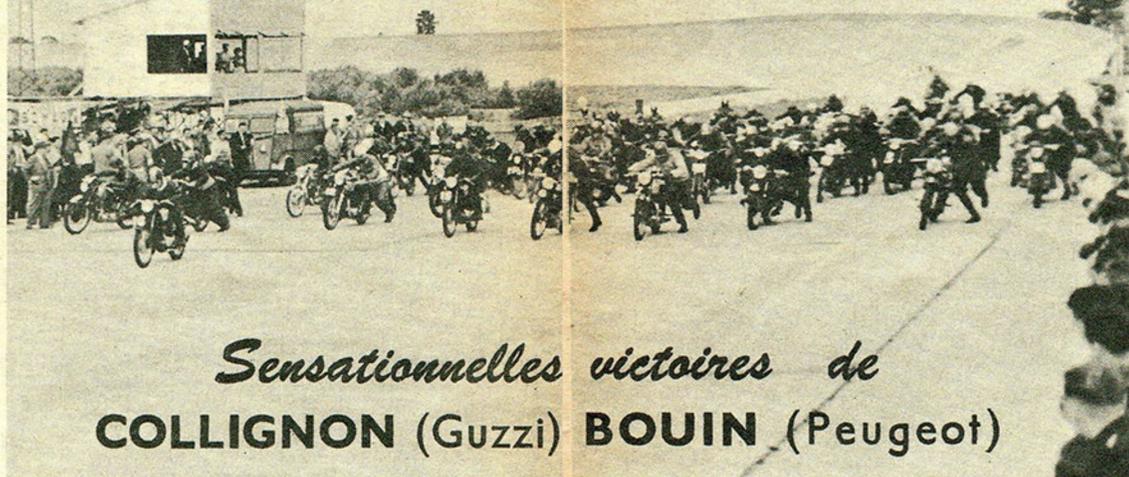
Bouin devant Lacour et Kellenberger.



Bisping (ci-dessus).
Hersant (ci-dessous).



24^{eme} BOL D'OR



Sensationnelles victoires de COLLIGNON (Guzzi) BOUIN (Peugeot)

Rarement un Bol d'Or enregistra autant de belles performances, de coups de théâtre et... d'abandons que cette 24^e édition de la populaire course de Mauve.

Celui-ci avait prévu chacun que le circuit de Monthléry était excessivement rapide, et le train mené pendant les premières heures laissait présager une « casse » abondante, qui ne manqua pas d'apparaître aux premières heures de la nuit.

Quelques chiffres enregistrés après 2 heures : le leader « Tatave » tourne à 115 kmh. environ, Hersant, sur Triumph, le suit à 113,014 kmh. de moyenne.

Dans les petits cubes on ne s'endort pas non plus.

Chez Peugeot, les pilotes vous bouclent des tours à plus de 100 kmh. comme s'ils partaient pour 100 kms !

A ce régime, les écarts se creusent rapidement, et après 4 heures de courses, nous avons en tête : Lefèvre (500 cmc), avec 71 tours ; Rossignol (350 cc) 62 tours ; Collignon (250 cc) 65 tours ; Mathieu et Kellenberger (175 cc) 59 tours.

Le temps continue à se maintenir (il ne tombera d'ailleurs pas une goutte d'eau pendant ces 24 heures) et tandis que les spectateurs (peu nombreux) désertent le circuit routier, chacun s'installe pour passer une nuit tranquille.

Bien peu cependant purent fermer l'œil, surtout les mécanos !

Bien que Mauve ait décidé à juste raison que carters moteurs et cylindres seraient plombés, et par conséquent irremplaçables, on fit beaucoup de mécanique à Monthléry.

L'équipement électrique fut cette année encore la bête noire.

Volants magnétiques, phares, commutateurs firent preuve en général de beaucoup de fantaisie.

Mais la mécanique propre ne fut pas en reste. Le lot habituel des pistons crevés, des soupapes grillées, des embrayages fumants tint tout le monde sur les nerfs pendant les heures nocturnes.

Aussi ces « incidents techniques » indépendants de la volonté des techniciens et des pilotes, amenèrent quelques perturbations dans le classement. Premières surprises : Rossignol abandonne après 8 heures de course, et Lefèvre peu après minuit. Ce dernier pour bris de bielle, ce qui entraîna la perforation des carters, etc... Fait inexplicable, dont il faut sans doute chercher la cause dans la mauvaise qualité de l'acier. Quant à Rossignol, il « descendit » une soupape, et son stand de ravitaillement ne brillait pas par le nombre de pièces de rechange, ce fut l'abandon forcé.

Chez DS Malterre, les ménages « fumaient ». Impossible de faire repartir la 175 de Mathieu, tandis que chez CEMEC on désaccouplait pour la « enième » fois, afin de faire fonctionner boîtes de vitesses et sélecteurs réticents. Hersant alternait les bris de cuve, avec les fuites de réservoirs d'huile.

A part cela, on tournait toujours très dur !... Puch devenait bientôt un concurrent redoutable. Il installait ses pilotes aux premières places dans les catégories 250 et 175. Mieux encore, à la neuvième heure, Weingartmann, sur sa 250, était en tête du classement général, et devait conserver cette place jusqu'à la 22^e heure.

Le jour se leva très tôt, et avec lui une certaine fraîcheur dont les deux temps ne se plaignirent pas.

Les pilotes de Peugeot, qui figurèrent parmi les meilleurs vireurs, forcent l'allure et Bouin prend le commandement en 175 à la 14^e heure.

Aux premiers rayons de soleil, le seul accident que l'on ait eu à déplorer devait se produire : Perret, sans doute fatigué, zigzagua devant les tribunes, semblant hésiter entre l'entrée du goulet

et l'anneau de vitesse. Il devait finalement percuter le petit mur qui sépare ces deux voies et fut relevé avec de très sérieuses fractures, qui nécessiterent entre autres l'amputation d'une jambe.

Tous nos vœux de guérison au pilote de Guiller. La ronde continuait, et il fallut attendre les environs de midi pour que l'on commençât à douter de la victoire de Weingartmann.

Depuis un certain temps, Collignon, qui, avec sa 250 Guzzi Albatros (sauf le réservoir), avait eu jusqu'à 12 tours de retard à mi-course, reprenait régulièrement un tour par heure.

Weingartmann, de son côté, faiblissait (joint de culasse cliqué) et facilitait ainsi la remontée de Collignon. Toutefois, celui-ci imprimait un rythme très rapide, et bouclait plusieurs tours à 111 kmh. de moyenne.

Pour qui connaît le circuit, et ce, après 20 heures de course, il faut avouer que la performance est de taille !...

Aussi est-ce avec 6 tours d'avance que Collignon triompha.

En 350, marche régulière de Hervé, qui, sur une Jawa excessivement silencieuse, fit peu d'impression, mais enleva cependant sa catégorie à plus de 90 de moyenne.

Dans les autres cylindrées, notons la remontée de Camus, qui termine à un tour de Bouin. Peut-être son effort aurait-il été couronné de succès, s'il avait attaqué un peu avant. Mais quoiqu'il en soit, la victoire de Bouin est des plus nettes.

La Peugeot marcha avec une régularité d'horloge, et cette rentrée victorieuse de notre vieille firme fera plaisir à chacun.

Bouin, ainsi que Collignon, battirent très largement les précédents records.

Terminons en déplorant le petit nombre de spectateurs.

Monthléry est loin. La circulation du public d'un point à un autre du circuit n'est pas toujours aisée.

Le virage de la Ferme, le plus beau du parcours, continue à être pratiquement interdit au public. Ce sont là des points que les organisateurs devront améliorer, s'ils veulent que Monthléry ne tombe pas dans l'oubli.

Enfin, signalons à ceux qui trouveraient ce compte-rendu un peu bref, que dans notre numéro de la semaine prochaine, nous reviendrons sur ce classique Bol d'Or.

C. REY

CLASSEMENT OFFICIEUX

500 cmc. — 1. Hersant (Triumph), 2.104 kms 276, moy. 87 kmh. 679 ; 2. Bourlier (Motobécane), 1.967 kms 563.

350 cmc. : 1. Hervé (Jawa), 2.163 kms 685, moy. 90 kmh. 155 ; 2. Bachoreck (Horex), 1.968 kms 741 ; 3. Fradin (DKW) 1.919 kms 236.

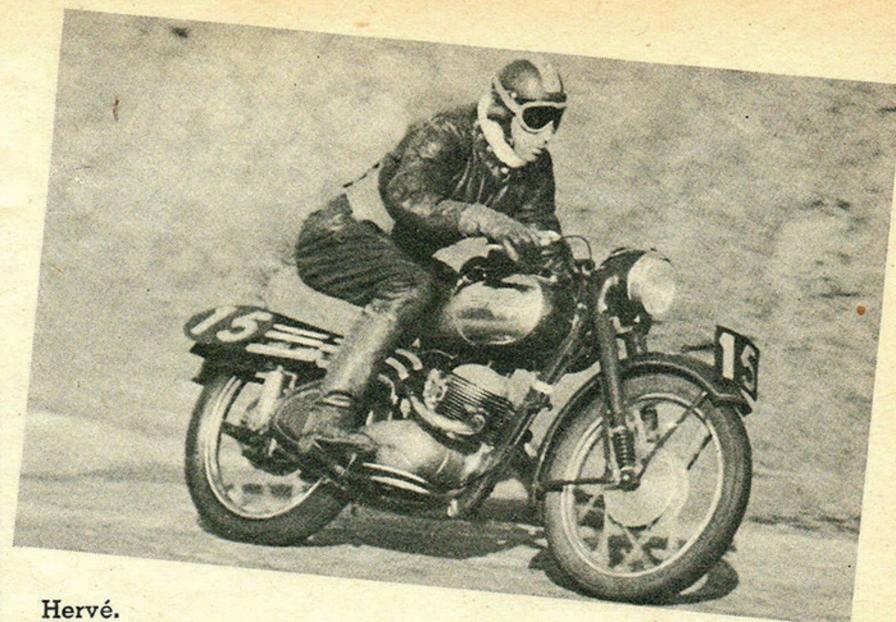
250 cmc. : 1. Collignon (Guzzi), 2.332 kms 080, moy. 97 kmh. 166 (ancien record 1.900 kms 555) ; 2. Weingartmann (Puch), 2.295 kms 661 ; 3. Moury (Puch), 2.240 kms 597 ; 4. Matéos (Puch) 2.041 kms 190 ; 5. Bernard (DKW), 1.980 kms 562 ; 6. Carré (Monet-Goyon), 1.905 kms 539.

175 cmc. : 1. Bouin (Peugeot), 2.149 kms 420, moy. 89 kmh. 559 (ancien record 1.797 kms 092) ; 2. Camus (DS Malterre), 2.147 kms 806 ; 3. Kellenberger (Puch), 2.113 kms 728 ; 4. Sutra (Puch), 2.015 kms 033 ; 5. Tano (Puch), 1.992 kms 061 ; 6. Boucher (DS Malterre), 1.996 kms 393 ; 7. Fahin (Automoto), 1.929 kms 202 ; 8. Goll (Peugeot), 1.929 kms 084 ; 9. Roze (Guiller), 1.901 kms 623 ; 10. Degryse (DS Malterre) 1.886 kms 259.

Sides 350 : 1. Grillon (Ariel), 1.355 kms 733, moy. 56 kmh. 492.

Sides 500 : 1. Bisping (BMW), 1.811 kms 810, moy. 75 kmh. 496.

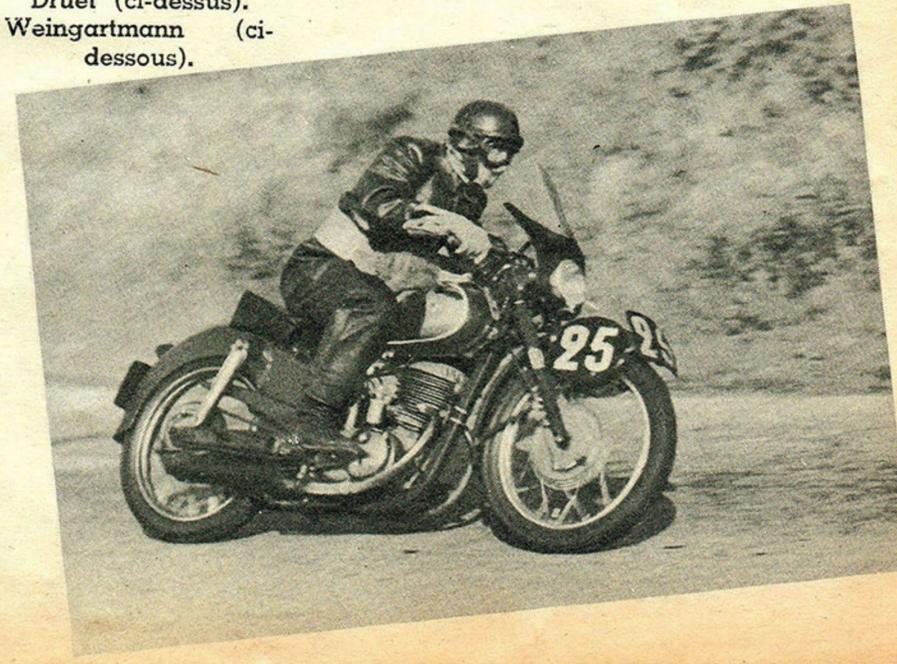
Sides 750 : 1. Druet (Cemec), 1.939 kms 938, moy. 80 kmh. 860, record établi ; 2. Doré (Cemec), 1.397 kms 064.



Hervé.



Druet (ci-dessus).
Weingartmann (ci-dessous).



(Suite de la page 413)

MOTO-CROSS DE TORCE-en-VALLEE

La date du Moto-Cross de Torcé-en-Vallée est inscrite pour le 15 juin au calendrier, mais du fait des 24 heures du Mans, cette date, après accord avec les autres clubs et le visa de la FFM, a été reportée pour le 22 juin.

MOTO-CROSS INTERNATIONAL DE BONSECOURS

Dimanche 29 juin, à 14 h. 30 précises, se tiendra au terrain de la corniche, à Bonsecours, le premier Moto-Cross de l'année.

Organisée par le Moto-Club de Normandie, cette rencontre est exclusivement réservée aux champions des six nations en présence. Elle sera préparatoire aux championnats du Monde. C'est une assurance pour le public qui ne manquera pas d'assister à cette réunion formidable, afin de voir ce qu'est le moto-cross quand il est pratiqué par des vedettes.

MOTO-CROSS DE TORCE-EN-VALLEE

Le Moto-Club du Maine mobilisera le 22 juin tous les « as » des clubs de la région pour entrer en lutte sévère avec ceux de Paris, tels que Lefèvre, gagnant du moto-cross International de Montfort 1951, Boissier, Bernot, Grandia, Pineau, Roux, Mouchet, Moreau, Leroux, Juigné, Clémot, Aubespain, etc...

CONCENTRATION A CHALON-S-SAONE

L'Union Motocycliste du Chalonais organise, à l'occasion de la Foire Exposition de Chalon-sur-Saône, le 22 juin, une Grande Concentration Motocycliste Internationale, qui groupera au moins 500 motos des clubs régionaux, suisses, belges, etc...

GRAND PRIX DE HOLLANDE

Cette manifestation, comptant pour le Championnat du Monde et appelée aussi « Dutch TT », aura lieu le samedi 28 juin sur le circuit d'Assen long de 16,536 kms.

Quatre épreuves seront disputées, à savoir : 125 cc., 7 tours, soit 115,75 kms, départ 10 h. 30 ; 250 cc., 10 tours, soit 165,36 kms, départ 12 h. 15 ; 350 cc., 12 tours, soit 198,43 kms, départ 14 h. 05 ; 500 cc., 16 tours, soit 264,58 kms, départ 15 h. 45

Le nombre maximum de coureurs admis à disputer chaque épreuve étant fixé à 40, la qualification se fera sur la base des meilleurs temps réalisés pendant les séances d'entraînement officielles, au cours desquelles, sur deux tours, devront être réalisées les moyennes minima suivantes : en 125 : 97 kmh. ; en 250 : 114 kmh. 5 ; en 350 : 123 kmh. et en 500 : 132 kmh.

Essence à 80 d'octane ; le Comité d'organisation, afin d'éviter toute fraude, assurera lui-même le remplissage des réservoirs qui seront ensuite plombés jusqu'au moment du départ. A la fin de la course, vérification des machines.

Clôture des inscriptions le 13 juin 1952, au TT Bureau, à Assen (Hollande).

LE CIRCUIT DE LA CAMBRE

Cette épreuve internationale de vitesse pure pour motos 350 et 500 cc solo, aura lieu au Bois de la Cambre, à Bruxelles, le dimanche 15 juin (entraînements le samedi 14 juin après-midi).

La date du 13 juillet premièrement arrêlée, a dû être avancée en raison d'une manifestation concurrente.

LA COTE DE LAFFREY

Le Moto-Club Dauphinois organise le dimanche 22 juin 1952, la course de côté de Laffrey (Isère).

Cette épreuve abandonnée depuis 1938 et qui nous rappelle le fameux record du regretté Edouard resté inviolé à ce jour dans le temps record de 3'26" 1/5.

Il est prévu une catégorie Course et une catégorie Sport.

Pour tous renseignements et engagements, s'adresser : Moto-Club Dauphinois, 12, rue Montorge, Grenoble.

SORTIE FONTAINE DU 15 JUIN

Le dimanche 15 juin aura lieu sur Neufchatel en Bray la sortie des scooters et motos Jean Fontaine. Dotée de plus de 100.000 fr. de prix, cette sortie est réservée aux clients et amis de la maison et notamment aux marques Speed, Gima, Triumph et AGF.

Le départ aura lieu à 8 h. 30 du 96 de la rue d'Elbeuf, à Rouen. Les participants pourront assister au moto-cross de Neufchatel à des prix réduits. S'inscrire dès maintenant chez Fontaine 96, rue d'Elbeuf.

Repas assurés à prix raisonnable à Neufchatel.

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

ARIEL 350 cul. 4 vit. sé. side Précision. QUERE, 18 rue Raspail, Courbevoie.

VENDS Sunbeam S7 luxe 1951. Prix intéressant. CO-NARD, 24, quai d'Amont, Creil (Oise).

PUCH 250 M43 parfait état 110000. BETOUX, 6 rue Berthollet, Arcueil (Seine).

45000 PEUG. 125 4 vit. sé. nbx acces. Por. 20-47 av. 9 h.

MATCHLESS 350 tél. susp. ar. 4 vit. impec. VIALARD 32 r. Jean Le Galleu, Ivry s/S.

JONGHI 125 51 b. ét. 80000 Priou, 31 Simon Bolivar 19^e

SCOTTER Bernardet état nf. 16 r. Laugier 17^e. 19 h. S. D.

ZUNDAPP K350 impec. 110. Visible 62 rue Branly, Colombes, après 19 h. 15.

PUCH S4 250 ét. nf 22 r. Léon Jost Paris-17^e, tél. Car.17-42 145.000. de 17 h. à 10 h. soir

JONGHI 100 bon état 50000. Guez 14 r. Montyon, le soir

PEUGEOT 150 sé. 4 v. b. ét. 80000. Kosta 4 r. Aumale 9^e

TERROT 350 1950 t. b. ét. f.t. pare-chocs. Lefauve, 15 Villa Chambon, Courbevoie. 135.

VELOCAR 125 cmc. MAGAUD 135 r. de Montreuil Paris.

AUTOMOTO 125 Villiers juillet 51, 3000 k. susp. arr. acces. Tél. PRI. 15-03 20 h.

TERROT 350 lat. pf. ét. 15000 k. 120. J. CAPDEVIELLE 118 r. des Grands Champs 20^e.

PONEY très bon état px int. Verdier 23 r. Duhesme, Paris.

CSE dble empl. 125 Motobéc. culb. 75000, juin 184 rue de Paris, Pantin. VIL. 86-64 de 14 à 15 heures.

BSA M20 px 105. R.+fai. Cor-donnerie 27 r. Enverges-20^e.

PEUGEOT 125 sé. pied pf. ét. 56 a. J. Jaurès, Arcueil.

CSE mal. v. cyclomot. luxe mot. Cuccolo nf gar. usine Visible Garage CHOTET, 3 Cours Marigny, Vincennes.

MATCHLESS 350 G3L f. tél. 110. Guédy 10 sq. A. Cachot13^e

JAWA Ogar 350 impec. état mec. parf. p. bag. sac. t. sad TRAVERSAT 85 r. E. Duployé Yssy Mx, près gare Clamart

350 TERROT HTC 1950 5000 k. LIGNON 2 Sentier des Bannières, Bagnolet (Seine).

500 TERROT RGST 8000 k. side Précis. imp. ens. ou sép. Liévin 12 r de la Liberté 19^e

TERROT 125 cul. 5000 k. cse achat voiture. M. de Lorenzo 10 sq. Ch. Delaunay, Cité Gré-sillons, Asnières 19-21 h.

C. départ Galetto Guzzi mars 52 5000 k. BENOIT 36 av. E. Renan, Fontenay sous Bois.

SIDE Zundapp 750 cc parf. ét. r. sec. PAGES 62 r Pouchet

500 culb. BSA ét. nf f. tél. sé. 4 vit. pied t. sad ou fer. éch. av. reprise 125-175-250.

BOBIO 235 bd Aristide Briand Montreuil (Seine).

BMW R73 impec. Lamoureux 6 place Cl Fabien Paris 19^e

MAGN.-DE. ty. spé. 500 c. 100. sus. ar. 4 v Robert Roq.74-79

MOTOBECANE 175 cul. 5000 k. 4 vit. sélect. t. b. état. Pierre Albespy 26 bd de l'Hopital, Paris.

125 lat. c. nve sus. ar. comp. tan-sad sac. 80000. Arnaud 3 rue de St Mandé Charenton

BSA 500 A7 ét.nf 51. Déf.44-60 Pagès 3 r Hébert Courbevoie

JAWA 350 ét. neuf px int. 44 r. des Poissonniers, 18^e.

R. GILLET 750 4 v. susp. ar. side ét. impec. (maladie). En-jourbault 6 r. Guilhem 11^e.

TERROT 350 f. tél. sé. 9000 k. parf. état. Tourneau 8 vil-la des Fleurs, Charenton.

NORTON 16H avec side Steib excel. ét. dimanche matin. Dreaun 27 rue Linois, 20^e.

250 GN. RH. bon état. Gau-trand 4 r. St Gothard 14^e.

SIDE 500 Gn.Rh. V2 130. Ber-goin 93 av. G. Péri Asnières.

TERROT 500 culb. 1950 pns nfs 74 av. Michel Bizot, DID. 41-33.

MONET-GOYON 100 3 v. rem. à nf, 52000. écr. Jusforgue, 32 r. Cler, Paris. Aut. 01-57.

ULTIMA 125 mod. 51 4 v. sé. lte équ. px int. CAFE 3 r. Abel Hovelacque, 13^e.

SCOOTER Speed état nf acc. 7 r Bleue TAI. 41-13 (H. B.)

125 MOTOB. lat. sus. ar. 51 b. ét. équ. Gré. 65-19. Gauchet 38 JJ. Rousseau, Asnières.

CSE mal. splend. scoot. état nf mot. 175 cc 4 tps 4 vit. Garcia 86 bd V. Hugo Clichy

MONET GOY. 3 cv 250 culb. 4 v. sélect. mod. 51 ENT.19-23

500 INDIAN équipée très bon état 120000. ROQ. 84-09.

SCOOTER Bernardet 52 f. of. 32 r. René Boulanger 10^e.

BMW 750 R12 avec side ts lrs jrs 18 h. sam. dim. t. l. jour-née. Girard 3 r. Neuve Mon-tholon, Malakoff (Seine).

ZUNDAPP K800 Précision 1 pl. 1/2 tôle. Garage 159 b. rue G. Péri Colombes CHA. 03-37

TERROT 350 b. ét. 70. Stener 25 r. Pernoud Antony (Seine).

NSU 350 cul. sup. cul. av. sid. Carp. sp. 150. Ecrire SEBERT 42 Henry Fournier, Drancy.

MALTERRE 175 juil. 51 acces. assur. 140000. LAB. 66-80.

1000 R. GILLET side Bernar-det cme neuf nbx acc. Sabati-no 21 Sextius Michel 15^e.

JAWA 350 état neuf, access. Colonna, 75 rue Taitbout 9^e.

AUTO MOUCHE M. Goyon 2 cv b. ét. de 16 à 20 h. Goux 66 r René Boulanger Paris 10^e

SIDE Précision état impec. prix 65000. BER. 11-15.

PART. side Préc. luxe Magnat 500 der. mod. 51 nf maladie urg. Tessore 62 av J.Jaurès-19^e

750 Harley 11000 k. bon état SAULI 236 Tolbiac 13^e.

7 CV TERROT 2 cyl. b. ét. 70000. ROBIN 39 r. Villeneuve Clichy (Seine).

MOTOBECANE 350 R46C impec. SUGERE 11 rue du Château Villebon/Yvette (S.-O.)

FN 350 lat. état impec. pns nfs 80000. LEROU 76 r. Bras-sat, Colombes (apr. 19 h.).

FN 500 culb. c. nve pn. et acc. nfs px 100. NOR. 44-56.

125 GNOME R. b. état. FRISA 22 r. Am Mouchez 14^e.

SCOOTERS Lohner neufs, moteur Sachs 98 cmc. à en-lever de suite, prix 105 000. Vis. BOUSQUET 11 rue Saul-nier, Paris 9^e.

BMW R12 side Précision, vis. tous les jours, parfait état. BESANCON 58 r. Elisée Re-clus, Nanterre (Seine).

MOTOB. 125 culb. 1949. 95000 Hutart 162 r. du Fg Poisson-nière-10^e (à part. de 20 h.)

JAWA 250 ou éch. c. P56 mod. 52. Dupar 253 r. Lecourbe 15^e

SCOOT. 250 Bernard. 800 k. t. éq 125000, 101 r Vaugirard 6^e

ZUNDAPP 3 cv side Humblot excellent état, 160000. DUMI-NIL, MEN. 93-95.

GNOME 800 side 140. JEZE-QUEL 34 V. Hugo, Levallois.

MONET-GOYON 350 lat. 1950 16000 kms 89 av. St Germain Maisons-Laffitte (S.O.).

BERNARDET 250 cc particul. peu roulé. ROB. 12-10.

PUCH sport 125 cc 2 carb. éq. état neuf. VEYNACKER 99 fg du Temple, le soir 20 h. 30

200 DKW état neuf garanti. 125 Terrot 1952 neuve. Re-prise, échange toutes motos. HURNI 38 rue Saussure 17^e.

VESPA état neuf accessoires, tél. SAB.88-27 9-10 h. 13-14 h.

ARDIE 100 b. ét. Mén. 44-93 ts jrs PAP. 111 bd Ménilmont.

500 DRESCH mot. nf élc. pns nfs, écr. BESNARD 2 r. Pro-phète, Bessancourt (S.O.).

NSU 250 culb. t. b. état av. éq. GUILLEMARD 149 q. du Dr Dervaux, Asnières (Seine).

FN 350 lat. bon état px int. LEPREUX 87 bis r. Alexis Pesnon, Montreuil (Seine).

AUTOMOTO 500 av. side Ber-nardet bon état. GILLES 192 r. de Crimée, Paris 19^e.

JONGHI 125 juil. 51 impec. révisée équipée, tan-sad. Mau-ricé, 6 rue Desaix, 15^e.

NSU 250 parf. ét. ap. 19 h. et sam. sf dim. LEMOINE 171 r. de Grenelle, Paris 7^e.

R. GILLET 500 cc remise à nf susp. ar. prix int. Vau.11-11

HARLEY DAVIDS. lux. vend. 140 ou éch. ctre petite voit. vis. dim. luf. 3 rue de l'Yser Argenteuil (S.O.).

SIDE Terrot Simard 1948 500 sup. cul. 1300 k. imp. 175. Judec 71 r d'Arcueil, Bagneux

HURTU cyclom. f. tél. débray. 1951 ét.nf 1500 k Thomasson 11 r. Garancière-6^e. Odé.68-35 hbd

NORTON Dominator side Ber-nardet. BRUMAGNE 128 av. Rouget de l'Isle Vitry s/S.

DKW 350 NZ b. ét. av. ou ss side. Forest 27 av. Hoche P 8^e

500 TRIUMPH ang. 4 v. b. pns v. ou éch. c. scoot. Kernys 17 r. Aboukir (12 h. 30-13 h. 30).

AJS 500 twin fév. 52 3500 k. selle bipl. TUR. 52-72

MATCHLESS 350 f. tél. 120. Café 98 av. V. Hugo Aubervil-liers tous les soirs 19 h.

350 TERROT culb. side 120. solo à déb. vis. 190 av. H. Barbusse, Drancy (bon état)

BICYL. côte à côte 4 vit. av. side Précis. porteur, l'ens. tr. propre px 170000. R. Gillet 125 4 vit. pied splend. occas. px 75.000 BEAUVAIS 11 rue E. Level 17^e. MAR. 57-81.

750 R. G. side G. T. imp. Mi-chaud 2 r. Eug. Fournière-18^e

PEUGEOT 125 56 4 v. juin 51 acc. tr. b. état, 115. Jor-rand 46 av. Bizot (jeudi).

VELOCAR mot. 4 v. Ydral 125 sé. b. px. JOLY 89 r. Con-nétable, Chantilly (Oise).

DKW NZ 350 4 vit. sé. pns nfs mot révisé. ROQ. 35-75

PUCH 125 7000 kms exc. ét. Ecr. DAVIN 24 r. Titon 11^e

MOTOBECANE 175 ét. nf 1^{er} main. THIBAUD. Déf. 30-30.

SUNBEAM S8 imp. FIGURO, 8 r. d'Hébecourt, Malakoff.

Tand. mot. Serwa ét nf Morvan 73 r. Gl Giraud Blanc Mesnil

Scooter Bernardet 2 cv tous acces. 6500 kms, 125000 fr. Liaud 1 r Lavoit Rambouillet

DKW 350 cc 4 vit. sé. équip. c. nve 170. Fer. repr. voit. 50 rue Planchat Roq. 12-80.

100 JONGHI t. b. ét. 45. vis. 26 b. r Fontenay ChâtillonSB

Scot. Bernardet 125 cc. ét. nf BURKA Inv. 87-55 sf samedi

Pr gd tour. side Bernardet av. Gnome 500 2 cyl. culbut. essai à vol. 150000 DODU 11, r. St-Lazare TRU 80-46.

Side R. GILLET 750 FANTOU 101, av. M. Renaudin Clamart

MALTERRE 125 culb. 5500 km 4 v. 2 selles Méral sé. bloc AMC fourche télesc. sus. AR compt. avert. électr. 140000 PRINCE 29, r P. Nicole (5^e)

BMW 250 cmc. R 23 fourche tél. tr.ès bon état. MERCIER Mail des Tilleuls - ROMO-RANTIN Téléph. 242.

9 CV INDIAN b. ét. embl. n. av. sidec. 140000 V. LEBEUR-RIER 21 r. Val de Grâce (5^e)

BERNARDET 250 ét. nf. acc. 150 M. TRE. 22-99.

NOS OCCASIONS 9 cv side René Gillet 750, side Gnome-Rhône KS 600 Zundapp 500 Terrot 51 impec. 500 BSA M20 500 Norton 16H et culbut. 350 Matchless, 350 Triumph, 350 DKW NZ et 250, 150 DS Mal-terre 125. 47 av. Pte St-Ouen Paris-17^e. Tél. ORN. 33-25.

SIDE Précis. canad. av. attac. nf px 55. Selle Féridax nve 9000 et démont. pr BSA A7. Ecll 3 r Normandie Courbevoile

MATCHLESS 350 fche télesc. ét. nf OBS. 24-29. PAYANT 18 r P. Arnoux Meudon (SO)

650 **Tunderbird** Berthelage c. nve 23 r. Simart Paris 18^e.

TIGER 100 Mandot 7 r. des Blanchisseurs, Courbevoile.

350 **cul. mod.** 49 peu roulée **GRILLOT** René 1 sq. du Cdt Doué, Argenteuil.

BSA 500 cc 51 état neuf, tout équip. 265. 18 h. **RAINVILLE** 5 rue Réaumur, Paris-3^e.

125 **MOTOCNF.** 1950 parf. ét. susp. équip. GAL. 79-37 matin

URGENT cause ach. voit. v. mot. 350 cul. impec. px int. **GIRE** 31 rue Perceval-14^e.

PUCH 250 TF état neuf. S'adresser **BUISINE** 31 Bd de la République, Boulogne.

SIDE Impér. bel. ét. **DAVID** 18 pass. Deschamps-20^e (19 h.).

NEUF - OCCASION

Un aperçu de nos occasions :

100 **Monet**, débrayage : 20.000

125 **Peugeot**, Jonghi, Radior, Motobécane, Terrot, René Gillet, à partir de : 75.000

175 **Terrot**, Peugeot sélecteur, DS Malterre télesc. suspension AR, à partir de : 100.000

250 **Victoria**, Terrot culbut., à partir de : 80.000

350 **Motobécane** 4 vit. 120.000

Monet Grand Sport : 130.000

Matchless sus. AR téles. 140.000

Motobécane sus. AR super cul. 500 Norton 16 H : 140.000

Motobécane culb. sport 130.000

Motobécane super. cul. 160.000

BSA Etoile Empire : 140.000

Tiger 100 avec side : 250.000

750 **BMW R73** culb. télescop. Gnome X 4 vit. side 150.000

LOT de machines pour bricoleur de 20 à 40.000.

Demandez-nous liste neuf et occasions contre 50 fr. timbres.

Echange - CREDIT - Reprise Delaire 4 imp. Gaité Dan 55-43

500 **MAGN. DEB.** av. side état neuf très belle. CAR. 72-07.

ALCYON 100 3 vit. en état px 35000. **ARION** NOR. 90-41

PART. v. BSA M20 av. side parf. ét. 140, tél. Cha. 42-84

INDIAN 750 ref. neuf. **VALET** 6 r. Fr. Coppée, 15^e.

SUMBEAM luxe 3000 k. 350. Adami Kle. 52-00. Poste 2005

ROYAL ENF. 350 90000. Rouchet 59 r. d. Morillons-15^e.

TERROT 500 lat. 4 vit. sélec. side Bern. 1 pl. 1/2. **CHRIS-TOPHE** 33 rue Victor Basch, Thiais (Seine).

K500 ZUNDAPP état neuf. **BOUDIER** 7 rue des Bleuets, Alfortville (Seine).

125 **PEUG.** 51 1200 k. acces. 100000, Pasbau DID. 86-00 P.7

BMW R12 side Simard exc. ét. 35 r. des Molières, Nanterre, ap. 19h. ven. sam. dim. t. jrn.

SIDE Terrot 500 lat. 4 vit. sélect. prix 135. **ROGER**, 78 rue J. Auffret, Bobigny.

URG. cse dép. 350 L. Soyer mot. Jap. b. état bas prix. Nedjar 193 r de Paris, Ivry

VDS Motobécane lat. 125 cc acc. 3500 kms. ARG. 14-81.

125 **MONET-GOYON** tél. susp. ar. sél. compt. peu roulé, 115000. Bernard SUF. 07-58.

PUCH. 250 TF noire 7000 kms état neuf. ENT. 25-79.

3 **roues** Morgan tr. bon état 9 av. Madeleine, Colombes.

MOTOBECANE 125 lat. t. b. ét. mai 51, access. 75000. Charpentier, MON. 22-56.

VELOCETTE LE 150 cc 7000 kms parf état access. 195000. Cheynier 24 r. Panoyaux 20^e.

175 **MOTOC.** acc. px 120 126 bd Ed. Vaillant Aubervilliers

ARDIE 250 der. mod. fin rod. équip. luxe anti-brouil. parf. Tarot 13 r Font. au Roi 11^e

GNOME «SM» 350 cul. ref. à nf avec ou sans side. **CLAMENS** 1 rue Lunéville 19^e.

MOTOB. 125 cul. 115. 5000 k. **CATOIS** MIC. 01-84, repas.

KOEHLER - ESCOFFIER 350 cul. parfait état 70000. **LE-FLOHIC** 33 bis r. Bezout 14^e

SCOOTER Bernard. 250 cmc bic. 1951 ét. impec. eq. + 1 jeu pns nfs 110. 10 r Picpus 12^e

DKW NZ état neuf px 220. 92 bd Richard Lenoir 11^e.

BMW 200 bon état 110000

PITOU 139 r. l'Université.

SIDE léger HB neuf. **MIN-GUET** 3 av. Pelouse St-Mandé

NORTON 16H av. side b. état pns nfs 150000, vis. après 19 h. samedi apr. 12 h. **ROTH** 7 imp. Photographie, 5^e.

175 **MOTOBECANE** neuve 3900 k. équipée. **BONNEIL** 61 bd Jean Jaurès, Houilles (SO).

SIDE Bernardet 1 place 1/2 b. ét. **CHARRERE** 7 r. St-Jacques-5^e s. apr. midi d. matin

500 **cul. side** Bernard. tr. bon état px 130. **CHAUSSOD** 10 r. Viénot, Vincennes (Seine).

175 **MOTOB.** 1950 t. bon état 125000. Ecr. **PAQUET** 37 Cité Senlis, Montgeron (SO).

MATCHLESS 350 f. tél. p. ét. 145000. André 68 r. Dulong.

MATCHLESS 350 f. tél. 160. Leroy 5 r. R. de Gourmon-19^e

MOTOB. 125 lat. très bon ét. susp. AR tan-sad compt. p. bag. etc. **TUR.** 57-21 h repas

SIDE Carpio bon état 30. Schaeffer 5 r. d'Annam 20^e.

DKW 350 SB 1951 f. tél. sél. sus. ar. 135000. 6 av. Ménélotte, Colombes.

JONGHI 125 cc 2 temps mod. 1950 bon état 70000 fr. tél. après 19 h. **LAM.** 86-69.

BSA 500 AA7 51 Pasco **PIG.** 67-02 sf sam. apr. m. et dim.

ARIEL 350 mod. 52. 8000 k. 250000 f. **JOUHAUD** Nor.99-15 h. bur. 4 r. Risler, Thiais

MAGNIFIQUE **DKW** 250 NZ tél. **TRU.** 98-71 except. samedi

BMW R12 état neuf. **CMP.** 13 rue Paul Lelong.

MOTO Gnome Rhône 5 cv type D5 avec side Bernardet, prix 160000. 175 Monet Goyon type TT en bon état. M. Roger

GOURDET Val d'Albian, 439 rue Montesquieu, Jouy-en-Josas (Seine-et-Oise).

VDS ou éch. 350 René Gillet rem. nf ctre 500 angl. allem. Pages 170 r d. Temple Paris

SARO. 500 cul. Morbello 33 av. E. Vaillant, Aubervilliers.

BSA 350 culb. b. ét. sél. 160. **SAINTE-LOT**, Le Parc, par St-André (Eure).

GNOME-RHONE 750 AX2 side 110000. **CARO** 69 r. Dulong

MONET GOY. 175 bon état px int. acces. tél. **NOR.** 61-72.

CYCLOMOTEUR T. Dery solo moteur Motoconfort 100 cmc Papillon 3 r Paris, Meudon

SIDE Terrot 350 culbut., caisse Précision. **NORD** 94-86.

SIDE Impérial 1 pl. 1/2 1951 **VIGNE** LON. 28-73 p.38 h. b. 22 r E Zola Villeneuve St.-G.

NORTON 500 culb. avec sidecar Précision, bon état. **FOS-SORIER** 11 r Castagnary-15^e

TERROT 350 lat. pns nfs 80. Gravier 47 r. Fleury, Clamart

GNOME-RH. X40 side Bernardet. **CRAV** 53 rue Château des Rentiers, 13^e.

350 **DKW** NZ bn ét. eq. vis. ts ls jrs Laurent 154 av. de Stalingrad, Villejuif (Seine)

MOTOCNF. 51 350 cul. sup. cul. susp. av. ar. sél. 4 v. t. sad. p. jambes f. clignotants 210. **TEXIER OPERA** 74-15.

SUNBEAM ét. imp. 12000 k. px int. 68 r Dulong Paris-17^e

350 **BSA** culb. 4 v. sél. 100 repr. vélomot. soir **PER.** 27-89

125 **DKW** orig. pf. ét. 80000 40 av. Pt d'Asnières 17^e.

PUCH 125 5000 k. acc. **SPORT-JUNESSE** 8 r Soph. Germain 14^e, l. à v. 9a12h. s. 10a16h.

MONET-GOYON 500 lat. 4 cv side tr. b. état. **SCIQUOT** 21 r. Croulebarbe, 13^e.

125 **PEUG.** f. tél. 4 vit. sélec. nve Henri 52 r Goutte d'Or 18^e

RENE-GILLET 750 bon état **DESPRES** 56 rue Montmartre.

R. GILLET 125 exc. ét. équipé Henri 9 Greneta-3^e 20h. t.l.j.

350 **TERROT** type H. b. état de marc. 70000. **BENOIST**, Gde Rue, Le Mesle s/Sarthe, Orne

BSA 1951, 250 C11 SL, HAAS 12 r du Marché, Nanterre.

GN. RH. 125 R2 mot. à roder 20000 + 6x5000, **TUR.** 59-70

A VENDRE 500 super culasse Motobécane 49 sélect. 4 vit. ét. nf mot. 800 kms 7 r. J. Guesde, Le Bourget AVI.00-34

DKW 8000 k. **JEAN** 88 rue Désiré Preaux, Montreuil (urg.)

HARLEY av. ou ss side 750 b. ét. **CONCIERGE** 19 r. des Moines 17^e, apr. 19 h. et sam.

250 **PUCH** ivoire équ. pf. ét. Mahuzier 23 r d. Boulangers-5^e

MOTOB. 125 lat. déc. 51 f. tél. état neuf. **MAI.** 94-81.

SIDE G. Herstal 500 b. état px 140000. **NEYT** 168 av. Jules Verne à Vigneux (SO).

GUILLET spt 52 neuve susp. AV et AR. **SABOURET**, Commeny (Allier).

MOTOC. 125 lat. 1951, 2500 k. **CHEVALIER** 7 r. du 14-Juillet Corbeil, de 17 à 21 heures.

TERROT 125 6000 kms équipée **GRATIAS** 19 rue des Trois Noyers, Gagny (SO).

MOTOBECANE 250 lat. 1938, 1 pn. 2 ch. nfs rés. 15 lit. L. **TOURNIEROUX** 3 rue Picardie Saint-Maur (Seine).

MOTO 2 tps 175 3 vit. + mot. 250 b. ét. px 70. **FOSSARD** 50 Gl Leclerc, Corbeil (SO).

JONGHI 125, 2000 kms, 85000 19 rue Violet. Ség. 69-13.

G.R. 800 AX2 side 115. ou éch. 125 réc. **CLIN ODE.** 45-27.

MATCHLESS G3L 350 f. téles. t. b. ét. méc. imp. OBS. 10-30

MOTOB. lat. 51, 70. Ec. Chaballier 17 r. Cayron, Asnières

TERROT 125 ETD impeccable **FLOORCHLINGER** 42 bd Bati-gnolles, sam. ou dim. mat.

MOTOB. 125 lat. ref. neuf. Matchless 350 culb. f. télesc. Teinturerie 86 av. République, Aubervilliers.

A.J.S. 500 Springtwin 51-20 cme nve 7000 k. selle bipl. Ecr. **BELLEGUIC**, Kera-vel, Quimperlé (Finistère).

MONET-GOYON 500 lat. armée 85000. **MYRIAM** Lam.82-72

Dominator 51 300 à part. 17/6 Leclerc 56 r Marx Dormoy-18^e

350 **MATCHLESS** 4 vit. sél. sup. cul. impec. **PARQUET**, Cluis (Indre) tél. 33.

SCOOTER Bernardet 125 cmc. t. b. ét. Tél. **COURGENOUIL** Car. 08-74 (hres bureau).

250 **TERROT** b. ét. 50000, 47 a. Stalingrad, Stains t. eq.

MOTO R. Gillet 9 cv, 1000 cmc. av. sidecar, état neuf. **C.T.F.T.** Trem. 32-95.

HARLEY 750 cc 1946 civile Ség 81-02 (h.bu.)

TRI PEUGEOT incompl. 15000 Tri. Peugeot en b. marc. 45000 Tri Vallée nf à déb. **RS** 30 bd H. Sellier Suresnes. Lon.30-55

JONGHI 125 cc 2 tps Lambert 39 r Caumartin sam. d. 11à13h.

ON DESIRE ACHETER

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

LADVEZE ACHAT

MOTOS COMPTANT

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

ACH. épave Zundapp 750 Rus. sans papiers. Ecr. **J. SIMON** 24 r Tintorét, Asnières (S).

PART. ach. **BMW** R73-75 compl. orig. état ind. **FEY**, 210 bd Voltaire, 11^e.

ACHAT au compt. ou dépôt vente de tous vélom. moto et scoot. d'occas. **VOLTAIRE-MOTO** 132 bis bd Voltaire-11^e

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

VOITURES A VENDRE

SIMCA-8 1200 c. i. 1951 550. Singer 6 cv gd sp. 2 pl. 450. Amilcar roadst. Mathis cab. V. ou éch. c. moto. Crédit. De-laire 4 imp. Gaité Dan. 55-43

5 **CV CITROEN** cabr. mot. ref. 5 pns c. nfs. **FRANJU** 48 bis rue Raynouard-16^e Aut. 32-25

PART. v. splen. cab. trac. 7C impec. mot. nf rep. moto angl. Lardenois 10 ter r. Bisson.

PART. 2 cv Julien bon état 220. Mon. 14-65 17 à 19 h.

ROSENGART 4 cv p. neuf rep. moto prix int. **WAG.** 08-79.

CABR. 6 cv 2 ACT t. b. état pns nfs 150. **BOUGAIN SNEC-MA**, Decize (Nièvre).

SIMCA-5 coupé 39 accep. repr. moto réc. 14 r Meslay Arc 59-93

6000 + 6 mois à 10.000 fr. Amilcar Sport.

Darmont G.S. 3 roues. Cabriolet Ford spider.

Velocar 125 cmc. **R.S.** 30 bd H. Sellier Suresnes LON.30-55

4 **CV** noire fin 49 état neuf gar. 3 mois 300. Repr. moto Leclerc 56 r. Marx Dormoy 18^e

ECHANGES

V. ou éc. c. **BMW** Amilcar 4 v. 4 pl. 7 cv t.M3. Ec. Filastre 26 r. J.J. Rousseau Gommonvillier (S.O.).

BICYCL. mie 49 9500 k. repr. fort. **BO** 5 Pôle Nord-18^e. Ség. 88-80.

ECH. voit. sport Ariès 9 CV culb. décap. c. side 350-500, 96 rue Poincaré, Nanterre.

VENDS, éch. 6 cv Fiat déc. Robineau 37 bd Poniatowski.

DIVERS

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

LFCONS Français, Anglais, Alle., Russe par dame expérimentée, Odé. 65-02 (matin).

VENDS sacoches cuir tan-sad coussin pneum. klaxon route genre Cicca. **LEMONNIER**, 2 rue Bossuet, Montrouge.

POUR R. Gillet moteur 750 hte vitesse, magnéto dynamo. **FRI-SA**, 22 rue Amiral Mouchez.

CHRONOM. hte précis. compt. kilom. 1/5 sec. comme neuf val. 20000, cédé 13500, R. Lacroze P. N., Angoulême.

EMPLOIS

MAISON imp. cher, mécanicien spéc. moto pour Maroc, cond. avant. **MOULAY**, Ali. 60, bd Poeymirau, Fès (Maroc).

RECHERCHONS pour Station Service Velosolex, Mécanicien spécial. situation d'avenir, bon salaire. Très urgent. **PARIS-MOTO** 55 r Brancion, Paris, 15^e. Métro Convention.

MOTOBECANE
TERROT - PEUGEOT
MONET-GOYON
GNOME-RHONE
GUILLET
Ag. exclusif **ULTIMA**
125 cc (2 modèles) et 175 cc
Sidecar **IMPERIAL**
LIVRABLES DE SUITE
Toutes pièces détachées
Expédition dans
toute la France
Remise aux patentés
Joindre timbre pr réponse
R. VOIVENEL
34, rue de Charonne
PARIS-11^e - ROQ. 17-13
VENTE A CREDIT

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR

38 r. du Château-d'Eau
PARIS-10^e
NOR. 08-09
TOUS
vêtements
de cuir :
MOTO
AUTOMOBILE
SPORT
VILLE
Exigez la
marque
CHROME-
CUIR
CATALOGUE
GRATUIT
SUR DEMANDE

MOTO-CYCLOCATALOGUE
CONTIENT LES
CARACTÉRISTIQUES
de 3.500 modèles
180 marques
Françaises et Étrangères de
MOTOS-CYCLOMOTEURS
SCOOTERS-VELOMOTEURS
MOTEURS DE MOTOS ET
AUXILIAIRES

S. O. S. P., 61, Avenue Grande-Armée, PARIS

Plus de mains crispées!
GANTS de SPORT
GMEI
ARTICULATION ELASTIQUE
Breveté S.O.B.
Principal dépositaire à PARIS :
Ets REVIL - 82, Avenue des Ternes

TOUS LES MODELES EN

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

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

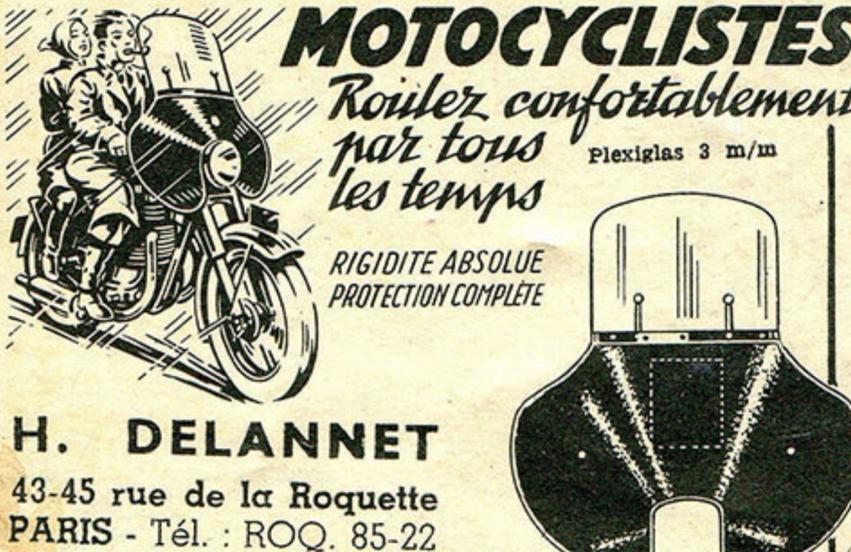
marcel perrin

Recordman du Monde
BOULOGNE (Seine)
MOL. 29-67

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

LIVRAISON EN PROVINCE

CREDIT



MOTOCYCLISTES
*Roulez confortablement
par tous
les temps*

Plexiglas 3 m/m

RIGIDITE ABSOLUE
PROTECTION COMPLETE

H. DELANNET
43-45 rue de la Roquette
PARIS - Tél. : ROQ. 85-22

PARIS-NORD MOTOS

Agences :

GNOME-RHONE - B.S.A. - TERROT - PEUGEOT

VELOMOTEURS 125 CMC. DISPONIBLES

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

Réfection d'embellage - Réalésage - Chemisage

Remise en état cadres et réservoirs

EMAILLAGE — CHROMAGE — POLISSAGE

SPECIALITE : REVISIONS GENERALES

Atelier et Magasin :

3, RUE ERNESTINE — PARIS-18^e

ORNano 34-08

Départ. Motocycles Adaptables toutes Marques

S.I.G.A.M.

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTO MOTOCYCLE
S.A.R.L. AU CAPITAL DE 250.000 FRANCS

5, rue Rivay - LEVALLOIS-PERRET (Seine)
Tél. : PER. 33-13

SES EMBIELLAGES
Spécialité de D.K.W.
et ZUNDAPP

GALETS
MANNETONS

REALÉSAGES

SES PISTONS
SUPER-SILI

Toutes marq. Françaises
et Etrangères

SEGMENTS - AXES

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^e 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

83 D K W 83



83 Avenue de la grande Armée, 83
— PARIS — (16^{me})

Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

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



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

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien no-
ter n° 16, la maison n'a
pas de succursale.

COMPAGNIE PARISIENNE DE CREDIT

IMMOBILIER ET COMMERCIAL

OUVERTURES DE CREDIT POUR MAISON,
APPARTEMENT, FERME, TERRAIN, REPARATIONS

Ecrivez : C.P.C.I.C. 11, rue de Provence - PARIS-9^e
(Service P. N° 1)

Joindre une enveloppe à votre adresse et 2 timbres

N'ATTENDEZ PAS L'ACCIDENT !

ASSUREZ-VOUS

AUX MEILLEURES COMPAGNIES

AUX MEILLEURS PRIX

par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »

12, rue de Cléry, PARIS-2^e - (GUT. : 73-32)

G I M A
JONGHI
SUNBEAM

Agence :

BSA

TERROT
GUILLER
René GILLET

Si vous désirez une B.S.A. pour le printemps prochain, prenez vos dispositions pour la commander rapidement... Toujours le meilleur crédit pour Paris et la Banlieue...

ADRESSEZ-VOUS A

Barbès - Moto - Cycles

98, RUE DOUDEAUVILLE - PARIS-18^e

— Métro : CHATEAU-ROUGE —

DEPOT VENTE

ACCESSOIRES

REPARATIONS

Ouvert tous les jours de 8 h. 30 à 19 h. 30
FERME LE DIMANCHE SEULEMENT

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

**SILENCIEUX
WILMAN**

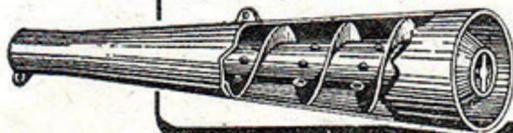
SILENCIEUX A PASSAGE LIBRE
DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT

AUGMENTATION
DE PUISSANCE
MEILLEURES REPRISES
ÉCONOMIE D'ESSENCE
SILENCE PARFAIT
POUR 4 TEMPS 250 A 1000 cm³

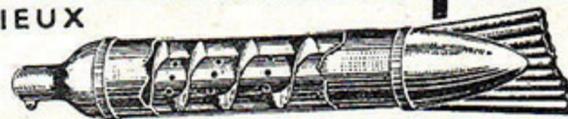


SILENCIEUX "TROMBLON"

MODÈLE A SPIRALE
DÉMONTABLE POUR
2 ET 4 TEMPS



SUPER SILENCIEUX
TORPILLE
POUR MOTOS
2 ET 4 TEMPS



SILENCIEUX A SORTIE CINTRÉE

POUR 100 & 125 cm³
2 ET 4 TEMPS



3, RUE D'EVREUX - COURBEVOIE (Seine)

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, Girma, D.S. Malterre, Huin, Radior, Favor, etc... Prix 500 francs.

Bloc-Moteur YDRAL 125

450 francs

4 CV RENAULT

300 francs

Nous ne faisons aucun envoi
contre remboursement.

C.C.P. : MOTO-REVUE

297-37 PARIS

NOTICES D'ENTRETIEN

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

NOTICE D'ENTRETIEN MOBYLETTE

(64 pages) très documentée et largement illustrée. Couverture cartonnée.

Prix : 410 fr. - Franco poste : 455 fr.

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

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

NOTICE D'ENTRETIEN DES PEUGEOT

P 55 - 56 - 155 - 156 et 176

Un très beau volume de 104 pages très documenté et largement illustré, sous couverture cartonnée.

Prix 475 fr. - Franco 520 fr.

DIVERS

LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE

Aide-mémoire permettant de tenir une comptabilité scrupuleuse de votre consommation, vérifier le kilométrage, 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.



522-525



300



400



610



121

"F"

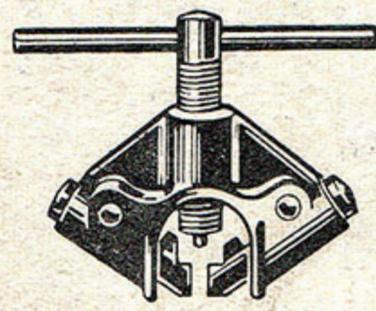
ACCESSOIRES

POUR

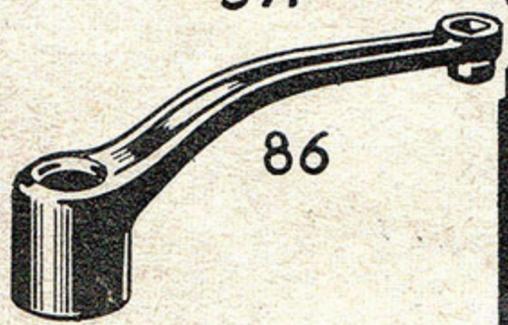


SAKER

ETS ANDRÉ PORTERIE



391



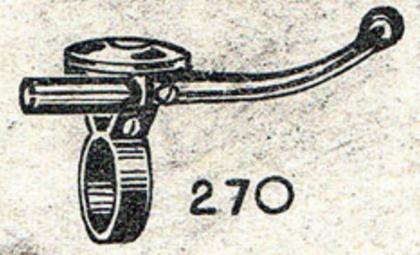
86



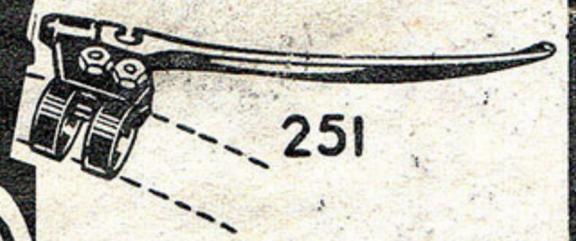
"P"



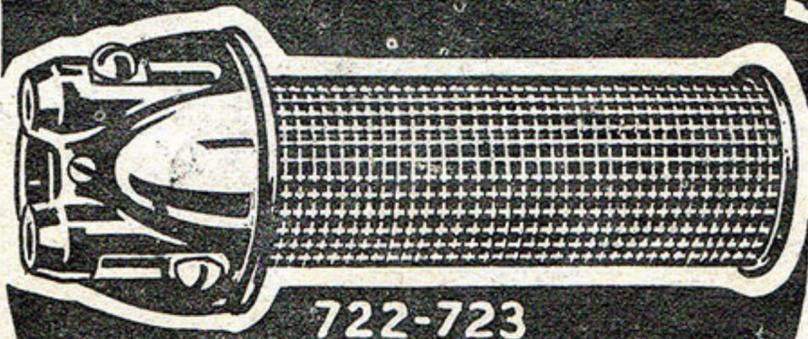
263



270



251



722-723



600

SAKER LEVALLOIS

SAKER LEVALLOIS