

Moto revue

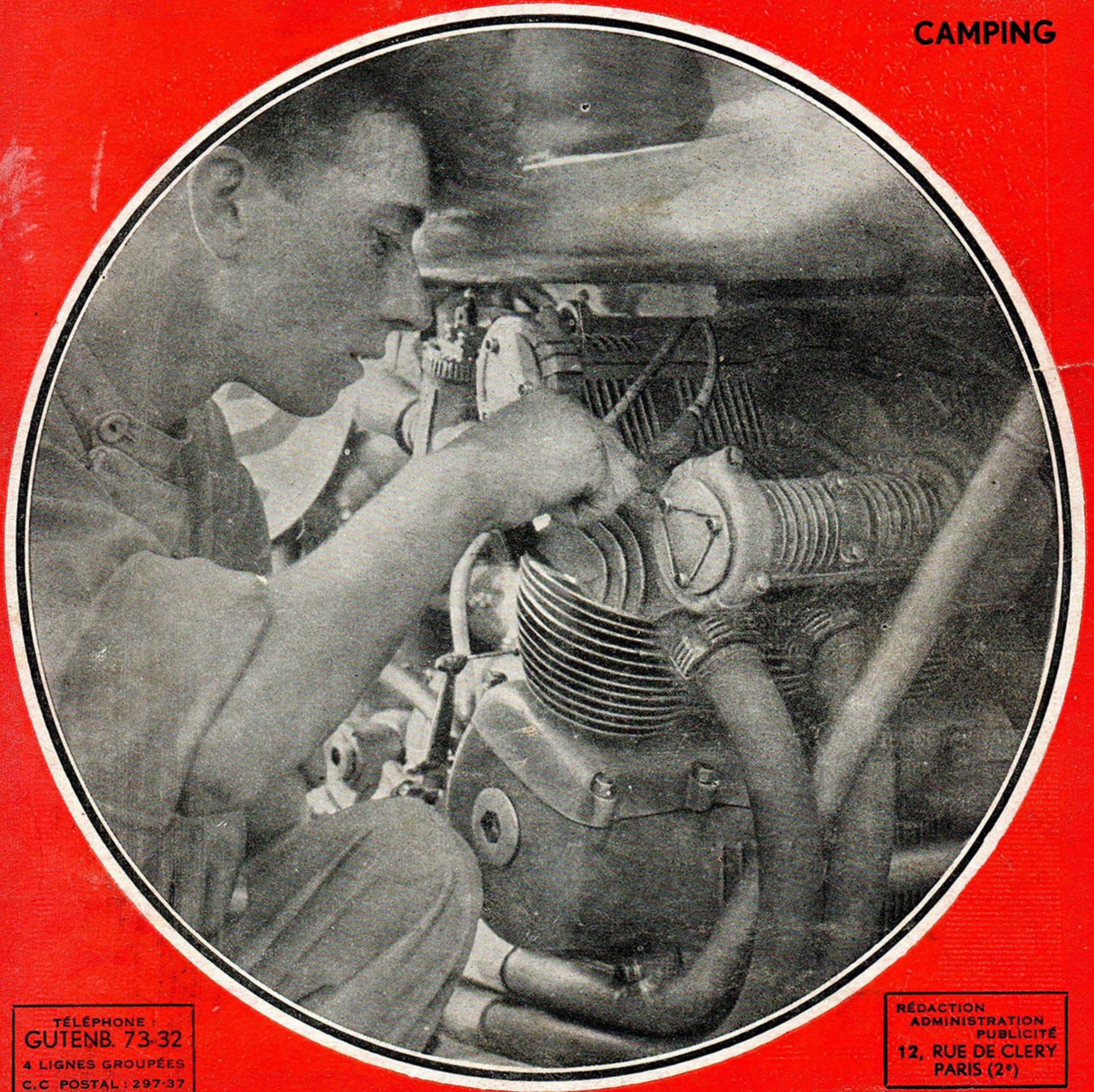
HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

30 frs

CAMPING



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

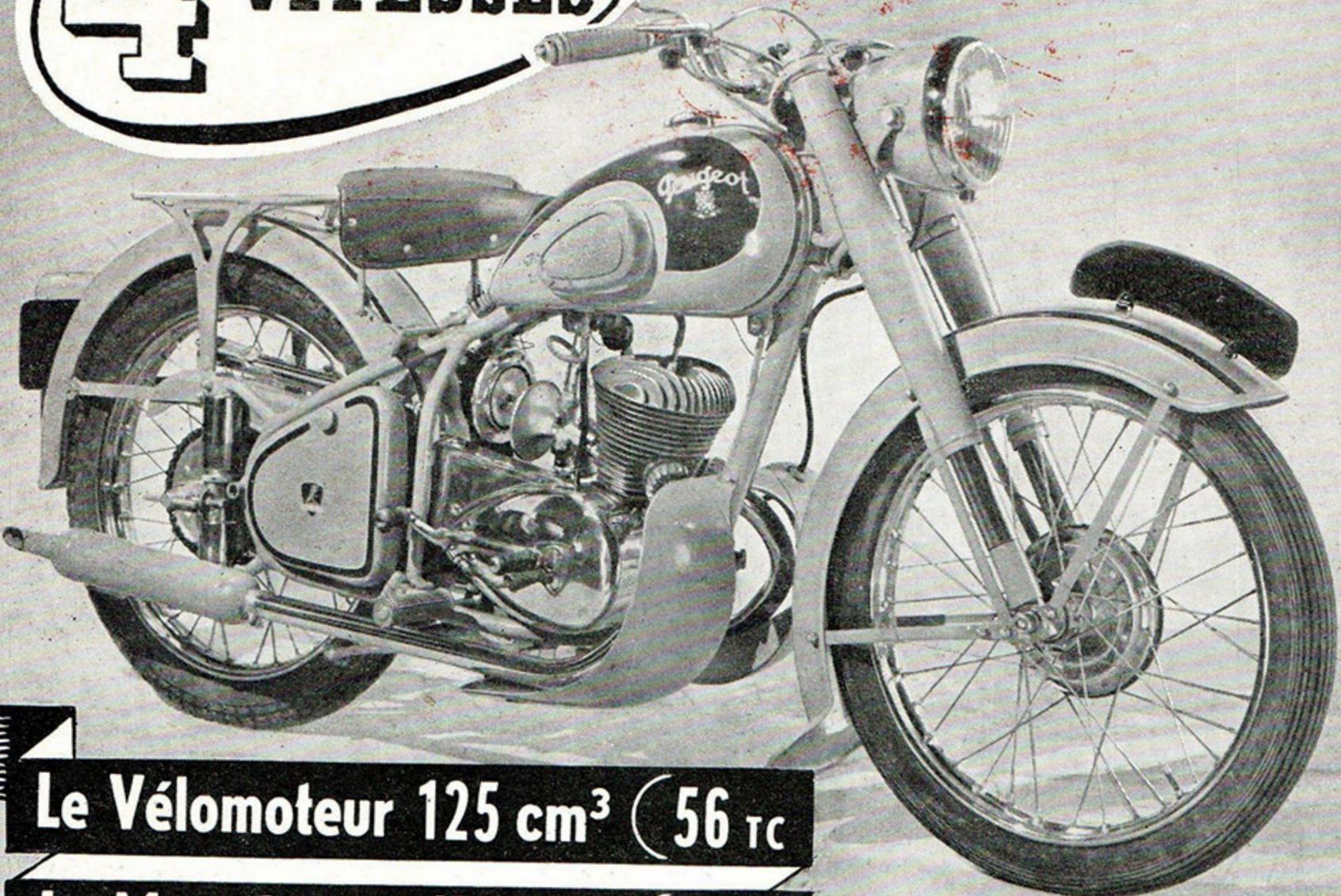
RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12, RUE DE CLERY
PARIS (2^e)

Quelques minutes avant le départ, le mécano remplace rapidement
bougies chaudes par bougies froides.

(B)

4 les **VITESSES**

Geugeot



Le Véломoteur 125 cm³ (56 TC)

La Moto légère 175 cm³ (176 TC4)

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

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

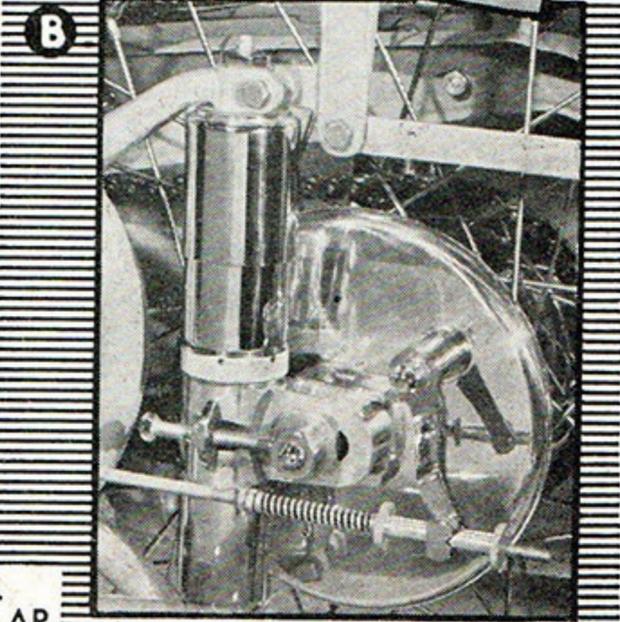
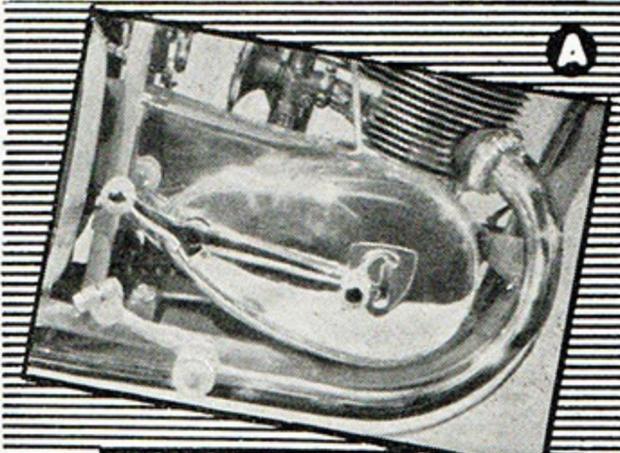
Email: MASTIC, décors rouges ou bleus.

SOCIÉTÉ DES CYCLES

Geugeot

Catologue sur demande

Beulieu-Valentigney (Doubs)



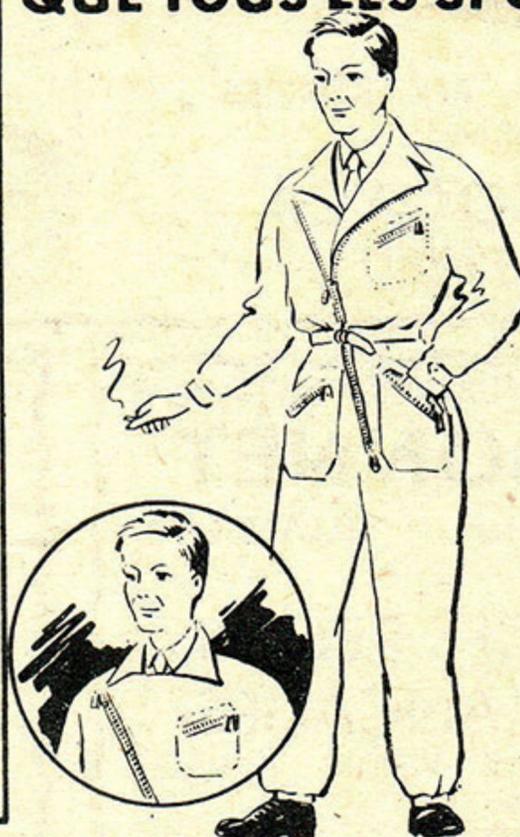
A. Vue du sélecteur.
B. Détail suspension AR.

LA FAMEUSE ET VÉRITABLE COMBINAISON ITALIENNE
"SAN REMO"

MODELE ET MARQUE DÉPOSÉS

QUE TOUS LES SPORTIFS DÉSIRENT

En vente
 exclusivement
 chez
 tous les bons
 motoristes



ÉLÉGANTE
 PRATIQUE
 INDISPENSABLE

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

Col aviateur transformable.
 Manches raglan.

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

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

Devant entièrement ouvrable fermeture à glissière.

EXCLUSIVITÉ OFFICE ÉCONOMIQUE 5, Av. de la Gare MONACO

PRIX IMPOSÉ : 4.850 fr.

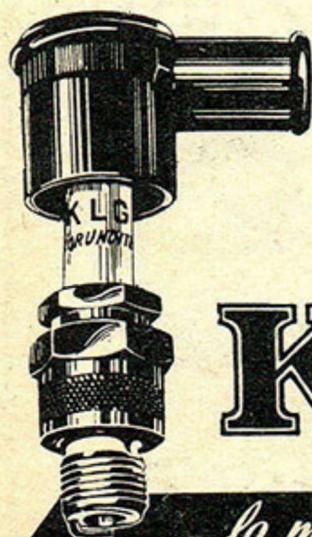
"jamais d'ennuis"
 avec mes bougies

Nous dit le Coureur
 YVES CAUCHY



PALMARES 1952

23 Février, VICTORY CUP TRIAL : A.J. Humphries sur 490 cc. Norton.
 25 Février, DAYTONA BEACH, FLORIDA : Dick Klamfoth, sur Norton.
 8 Mars, COTSWOLD CUPS TRIAL : B.H.M. Viney sur A.J.S. 498 cc.
 27 Avril, CIRCUIT DE METTET : R. Coleman sur A.J.S. 500 cc. - E. Olivier, sur Sidecar Norton.
 18 Mai : GRAND PRIX DE SUISSE : M. Brett sur A.J.S. 500 cc. - Doran sur A.J.S. 500 cc.



K.L.G.

CORUNDITE

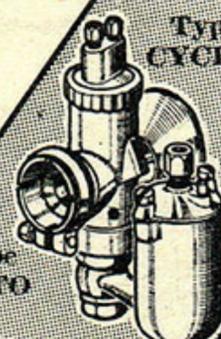
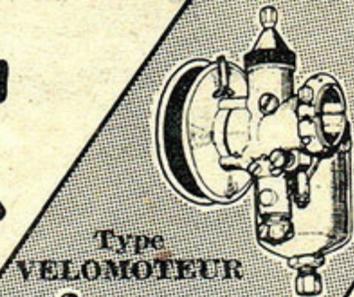
la meilleure bougie du monde

AMAC
 LA GRANDE MARQUE
 MONDIALE DE

CARBURATEURS

pour MOTOS
 VELOMOTEURS
 CYCLOMOTEURS
 SCOOTERS

et tous
 moteurs
 auxiliaires



GUIDON
 nouvelle
 poignée
 tournante

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

GUIDONS
 pour toutes
 machines

Manettes et leviers séparés
 Catalogue à MM. les Agents

STATION-SERVICE-AMAC

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

*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

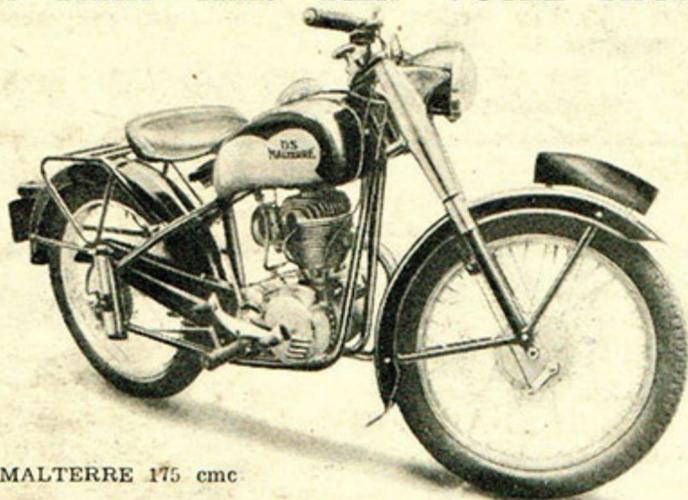
FACILITES DE PAIEMENT

NE TARDEZ PAS A PRENDRE LIVRAISON

aux Ets BONNET

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

D'UNE DE CES BELLES
MOTOS FRANÇAISES
QUI FERA TRES BIEN VOTRE AFFAIRE



DS MALTERRE 175 cmc.

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

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.

83 D K W 83

83 STATION SERVICE 83

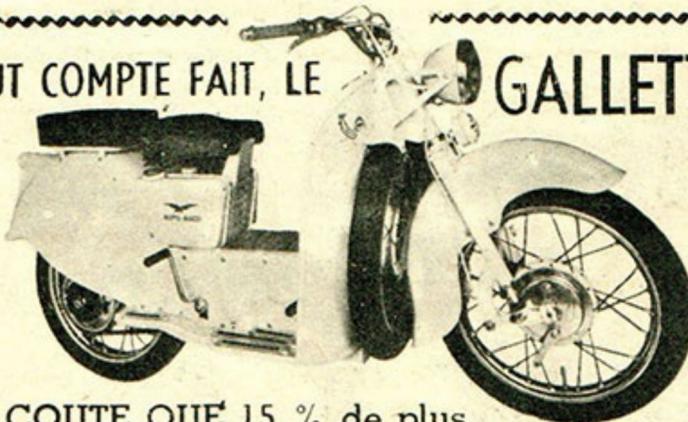
Atelier Spécialisé POUR MOTOS ALLEMANDES

Toutes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organs

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

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

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

MOTOBÉCANE

LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

TERROT

58, rue Aristide-Briand — LEVALLOIS



BSA

vous livrera immédiatement

MOBYLETTE — VELOMOTEUR — MOTOBECANE — TERROT

Scoter BERNARDET — Side-car PRECISION — Pièces détachées

VENTE A CREDIT

REGION PARISIENNE
Réponse contre timbre

PER. 19-73

Depuis le Bol d'Or 1952

épreuve d'endurance et de sélection,
où HUIT MACHINES étaient à l'arrivée,
ROZE et MEYER battant le record de l'épreuve

la **GUILLER Sport A.M.C.**

SE CLASSE 1^{er} EX-ÆQUO avec MEYER dans

PARIS - STRASBOURG - PARIS

(1.282 kms)

1^{er} ex-æquo avec MABILLAT (médaille d'or)

dans le

CIRCUIT INTERNATIONAL DE MONACO

(1.596 kms)

TOUS SUR

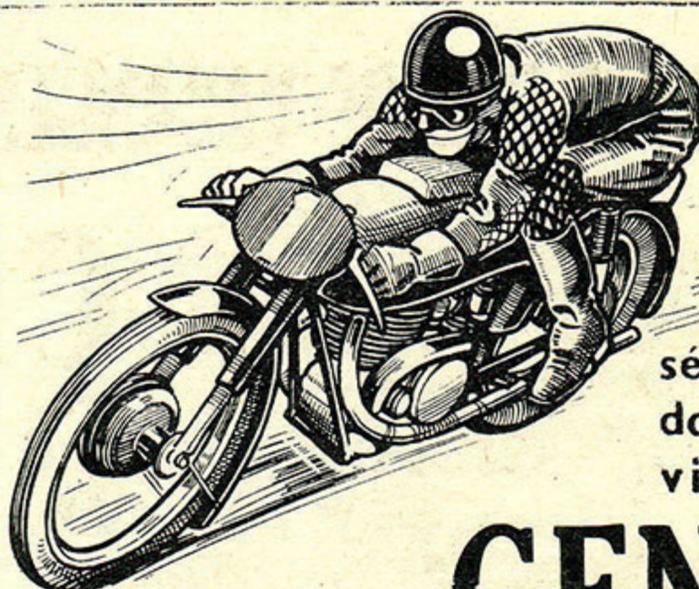
GUILLER MOTEUR **A.M.C.**

Volant magnétique SAFI - Pneus DUNLOP -
Chaîne SEDIS - Tube OTOM - Carburateur AMAC
Bougie MARCHAL - Huile VEEDOL

GUILLER Frères (Constructeurs)

FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)

Catalogue grat. sur demande (15 fr. en timb.-poste)

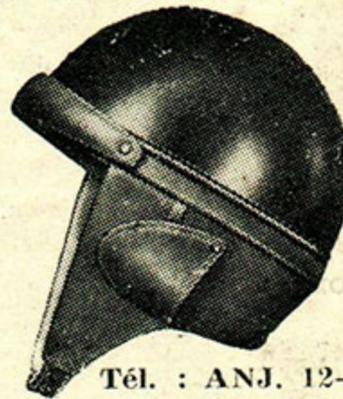


sécurité
dans la
vitesse

le casque **GENO**

depuis 20 ans, est fournisseur exclusif de :

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



6, Faubourg St-Honoré

Tél. : ANJ. 12-38

UN MODELE POUR CHAQUE SPORT

Partir en VACANCES?... Argent ?...

PEU IMPORTE !

CHOISISSEZ VOTRE :

CYCLOMOTEUR

VELOMOTEUR

MOTOCYCLETTE

SIDE-CAR

VOITURETTE

CONSULTEZ-NOUS, C'EST VOTRE INTERET...

PETIT VERSEMENT COMPTANT

LE SOLDE EN

12 MOIS

9 MOIS

6 MOIS

Demandez-nous la liste
des machines neuves et
d'occasion disponibles.
Contre 50 Frs

GAITE-MOTOS-MONTPARNASSE

4, Impasse de la Gaité — DAN. 55-43

Ouvert de 9 h. à 20 h. 30 sans interruption. Fermé le dimanche

SEUL



GEORGES

MONNERET

NE PREND PAS DE VACANCES

POUR VOTRE

C R E D I T

VESPA
A.J.S.
GILERA
PUCH
GUILLER
MOTOBECANE
MONET-GOYON
PEUGEOT
GRIFFON
SPECIALE MONNERET
etc.

C R E D I T

STOCK 2 de PIECES DANS SES MAGASINS

PARIS-SUD

106, Avenue
Aristide Briand
MONTROUGE

Tel. ALE. 21-71

OUVERTS

PARIS-CENTRE

7-9, Boulevard
Beaumarchais
PARIS-4^e

Tel. : TUR. 96-56

VOUS POUVEZ PASSER COMMANDE IMMEDIATEMENT

SPÉCIALEMENT ÉTUDIÉE
POUR LES CYCLOMOTEURS

la chaîne



YELLOW "cyclo"

est

légère
résistante
extra-souple
économique...

et permet l'emploi d'un dérailleur

YELLOW

la chaîne française de qualité

Volants magnétiques



SAFI

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

ALLUMAGE - ECLAIRAGE

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

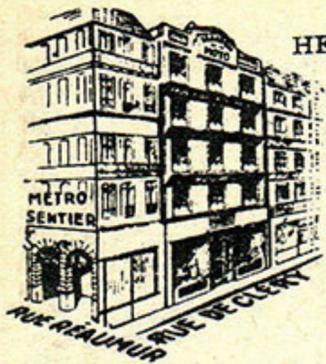
TOUTES PIÈCES DE RECHANGE
Pour les différents types SAFI
dans les délais les plus réduits

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



HEBDOMADAIRE TOUS LES SAMEDIS

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

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

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

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

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

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

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

◆ INITIATIVE

M. André Morice, Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, a fait éditer des tracts rappelant aux usagers de la route les principales modalités du Code de la Route.

Les représentants de l'ordre remettront au délinquant un de ces tracts à titre d'avertissement... ou une contravention.

◆ IMPRESSIONS

A Schotten, les BMW, dont c'était la première apparition en public, étaient au nombre de 4. Celle de Georg Meier avait un fourche arrière oscillante dont l'un des bras enfermait l'arbre de transmission. Toutes avaient des freins splendides qui ont fait grosse impression (en particulier sur les Anglais). Le moteur semblait être un double arbre, mais l'usine travaille encore en grand secret et malheureusement aucune BMW officielle n'était engagée au Grand Prix d'Allemagne.

◆ ECONOMIE

Un 650 Triumph Thunderbird sur laquelle était monté un carburateur S.U. muni d'une aiguille spéciale a réussi à couvrir 260 kms avec 4 l. 500 d'essence (1 gallon). L'épreuve a été menée à bien par les ingénieurs de l'usine qui roulèrent à une vitesse oscillant autour de 50 kmh.

◆ ACCIDENT

« C'est entièrement de ma faute, j'avais oublié que ce n'était pas une courbe à prendre à plein gaz ».

Telles ont été les paroles de Duke sur son lit d'hôpital à Schotten, vingt minutes après son accident. Précisons que le champion du monde souffre d'une fracture du fémur... et d'une piqûre de guêpe !...

Le pauvre Duke est maintenant sur la « paille », car les restes de sa machine détériorée furent religieusement « récupérés » par des amateurs de souvenirs.

Souhaitons à notre blessé une prompt guérison en espérant que sa chute n'altérera pas son style et sa forme formidables.

AMELIORATION

Depuis quelques temps, il semble que les Pouvoirs Publics aient décidé d'améliorer l'état de notre réseau routier et malgré les chantiers désagréables ouverts un peu partout en France, on ne peut que s'en féliciter, car il n'y a pas de rose sans épines.

En 1945, 7.550 ponts étaient détruits et 7.500 sont maintenant reconstruits, ce qui incite tout de même à pencher vers un sentiment optimiste quant à la prompt réalisation des œuvres projetées. Parmi celles-ci figurent plusieurs ponts-routes dont l'un sera le plus grand d'Europe.

En effet, cet édifice va être construit au-dessus de la baie de la Seine, près de Tancarville exactement. La maquette en fut présentée au Salon de l'Automobile en 1950 sur le stand de l'Union Routière de France, et depuis, la réalisation de ce projet a été poursuivie. Le 4 Février s'ouvrait le concours des entreprises postulantes et l'examen des projets présentés par celles-ci aura lieu le 6 Août. Ces projets seront ensuite présentés au Services Centraux du Ministère des Travaux Publics et l'on pense que les travaux commenceront dans le courant de l'année prochaine.

L'utilité de ce pont sera très grande quand on saura qu'il n'existe aucun pont entre Rouen et Le Havre, soit 124 kms. Seuls des bacs assurent le transbordement des véhicules, ce qui est très lent et surtout au prix d'une longue attente, opération qui arrive à faire un total de plusieurs heures.

Les gains de temps réalisés avec le futur pont seront donc des plus importants et celui-ci facilitera beaucoup les liaisons Nord-Ouest en les raccourcissant dans une certaine mesure allant jusqu'à 180 kms.

Parmi les caractéristiques de l'ouvrage figurent entre autres une longueur de 1.410 mètres, dont 608 entièrement suspendus. La hauteur au-dessus des plus hautes eaux sera de 47 mètres. Les câbles utilisés auront un diamètre de 67 cms. et un mètre pèsera 2 tonnes. Le pont pourra supporter un total de 100 camions du poids maximum autorisé par les conventions internationales qui est de 35 tonnes. Voilà de quoi nous rassurer si nous avons l'occasion de l'employer durant nos vacances en espérant que cet exemplaire ne sera pas unique.

◆ LONDRES-LE CAP SUR UNE 200 CMC.

Un nouveau record (en perspective) c'est celui qu'envisage un anglais (dont le nom ne nous a pas été précisé, malheureusement) avec un scooter de 197 cmc. Il espère pouvoir parcourir la distance Londres-Le Cap, soit 16.000 kms, en 21 jours. Jusqu'à présent le record est détenu par deux de ses compatriotes qui, en voiture et en changeant de conducteur naturellement, ont pu rallier le Cap en un peu moins de 22 jours.

◆ 125 ANGLAIS

Blackburne vient de sortir deux nouveaux types de moteurs et qui, choses rares en Angleterre, sont de 125 cmc. L'un est un deux temps, deux pistons, muni de deux carburateurs de 20 mm de passage de gaz. L'autre est un quatre temps de 54x54 sans soupapes, mais à l'alimentation assurée pour un distributeur rotatif en tête commandé par chaîne. Ce dernier moteur de 12/6 de taux de compression tournerait à 10.000 t.-m. et développerait 13 CV.

◆ STATION-SERVICE VESPA

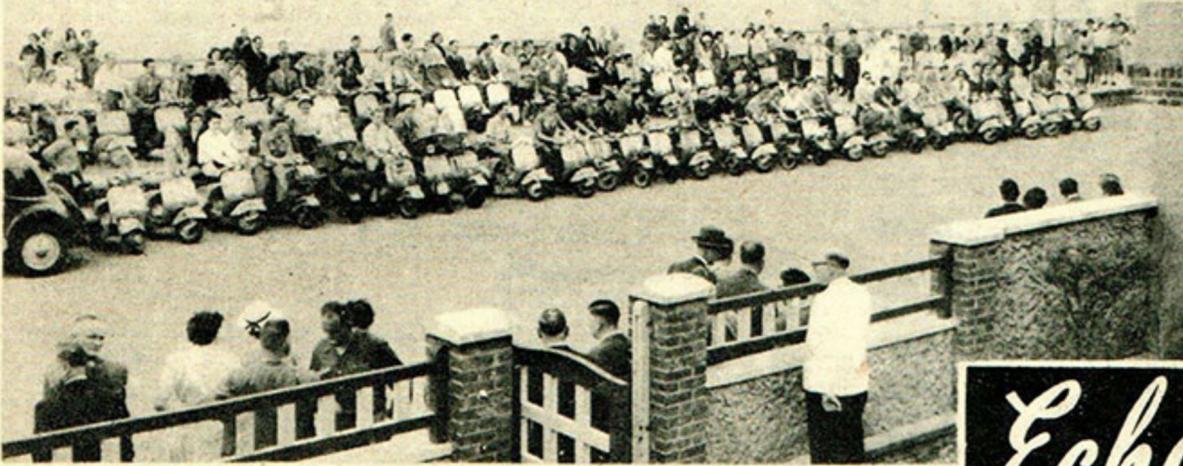
Samedi dernier, M. Bonnet, bien connu dans les milieux motocyclistes, a inauguré un nouveau magasin à Pantin. Il s'agit d'une Station-Service Vespa avec magasin de vente d'une conception moderne très attrayante. En effet, c'est l'ensemble même du local qui est visible de la rue à travers le cristal des vitrines et de la double porte. Les Vespas se trouvent alignés de chaque côté et se détachent nettement sur les murs peints d'un vert très clair.

A côté du magasin, se trouve l'entrée de la Station-Service Vespa située sur les arrières et pourvue de tous les éléments les plus modernes.

Toutes nos félicitations à M. Bonnet, dont les heureuses initiatives méritent le succès qu'elles obtiennent toujours.

◆ SUSPENSION

Les sides Gilera que l'on a pu voir au Grand Prix de Spa sans suspension du panier, vont s'en voir doté de nouveau pour les rencontres à venir.



◆ FONDS DE GARANTIE

Du décret concernant la gestion du fonds de garantie, publié au J. O. du 3 juillet 52, il ressort que :

LES BENEFICIAIRES EN SONT :

Toutes les victimes d'accidents corporels ou leurs ayants droit à condition que ces accidents soient survenus sur le territoire de la France métropolitaine et aient été causés par des véhicules automobiles ou leur remorque, ainsi que par cycles à moteur (à l'exclusion des chemins de fer et des tramways).

LES EXCLUS SONT :

Le propriétaire, hormis le cas où le véhicule a été volé, le conducteur, et d'une façon générale toute personne qui a la garde du véhicule au moment de l'accident.

Lorsqu'ils sont transportés dans le véhicule, les conjoints, les ascendants, les descendants, frères, sœurs, etc... Il en est de même des associés du propriétaire, du gardien et du conducteur lorsqu'ils sont transportés pour les besoins de leurs activités professionnelles communes. Lorsque le véhicule a été volé, sont également exclus les complices et, d'une manière générale, toutes les personnes transportées si elles ne peuvent justifier de leur bonne foi.

Le fonds sera alimenté par les Compagnies d'assurance, proportionnellement aux primes reçues, au titre du dernier exercice, à concurrence de 12 % de la totalité des charges de fonds.

Une contribution des assurés de 2 % sur toutes les primes ou cotisations qu'ils payent aux Compagnies d'assurances.

◆ COUREURS AUTOMOBILES ET COUREURS MOTOCYCLISTES

Personne ne conteste que la moto forme de très bons automobilistes. C'est également le cas en compétition, encore qu'on ne puisse parler d'une règle générale. Des as du volant comme Taruffi, Nuvolari, Varzi, Behra ont commencé par courir sur deux roues. Il convient donc de rappeler ici que Hermann Lang, vainqueur aux dernières 24 Heures du Mans sur Mercedes, illustre cette évolution fréquente, puisque ce coureur se fit autrefois un nom dans le monde motocycliste : il fut en effet en 1931 champion d'Allemagne.

Certains autres coureurs motocyclistes n'ont pu paryenir en voiture à une classe exceptionnelle et l'on peut dire que la moto reste leur fief : ainsi Georg Meier, après une seule course automobile, est revenu à la motocyclette, Nello Pagani s'est acquis un nom bien plus comme

La Foire - Exposition de Fécamp fut pour les Vespistes l'occasion de se rassembler.

coureur motocycliste que comme pilote de voiture de course, quoi que dans ce domaine, la voie lui reste toujours entièrement ouverte. Par contre on a vu le cas d'un coureur motocycliste moyen devenant sur 4 roues un conducteur hors ligne : citons Rosemeyer.

◆ FERMETURE ANNUELLE

Dynamic-Sport informe son aimable clientèle que la maison sera fermée du 14 août au 1^{er} septembre et la prie de prendre ses dispositions pour les réparations à effectuer.

◆ NOUVELLE AGENCE GUZZI

Nous apprenons que Barbès-Moto-Cycle est depuis peu agent Guzzi et assure de ce fait la diffusion du célèbre Galletto.

◆ DU NOUVEAU CHEZ HOREX

Sur la base des résultats forts satisfaisants obtenus avec la 350 Horex monocylindre, double arbre à cames, que Roland Schnell (de Karlsruhe) avait mise au point au cours de l'hiver 1951-52, en collaboration avec l'usine à Bad Homburg, et en raison des succès remportés par cette machine dans différentes épreuves au début de l'année, la firme s'est décidée à activer la fabrication d'une deuxième 350.

La direction du service des courses de l'usine veut maintenant engager aussi

Friedl Schon et prévoit que cette machine se montrera très « agressive » dans le championnat d'Allemagne. Au circuit de la Solitude, la Horex de Schon passe avec celle de Schnell pour être la concurrente directe des Norton, AJS, Velocette et DKW. Horex s'efforce d'attirer à elle nombre de jeunes pilotes d'avenir ; c'est ainsi qu'elle vient de signer un contrat en bonne et due forme à Werner Haas d'Augsbourg qui s'était particulièrement distingué aux épreuves de Feldberg. Haas, qui dans les milieux spécialisés passe pour être doué, pilotera d'abord la 350 mono ; un peu plus tard nous le verrons probablement en selle sur la 500 — pour autant qu'il remplisse les espoirs placés en lui — car outre ses capacités de conducteur, il est aussi un technicien averti. Werner Haas avait auparavant couru sur une 125 Puch transformée à son goût et a participé avec succès à de nombreuses épreuves tout terrain sur Ardie.

Echos de la SEMAINE

◆ LES TCHEQUES A LEIPZIG

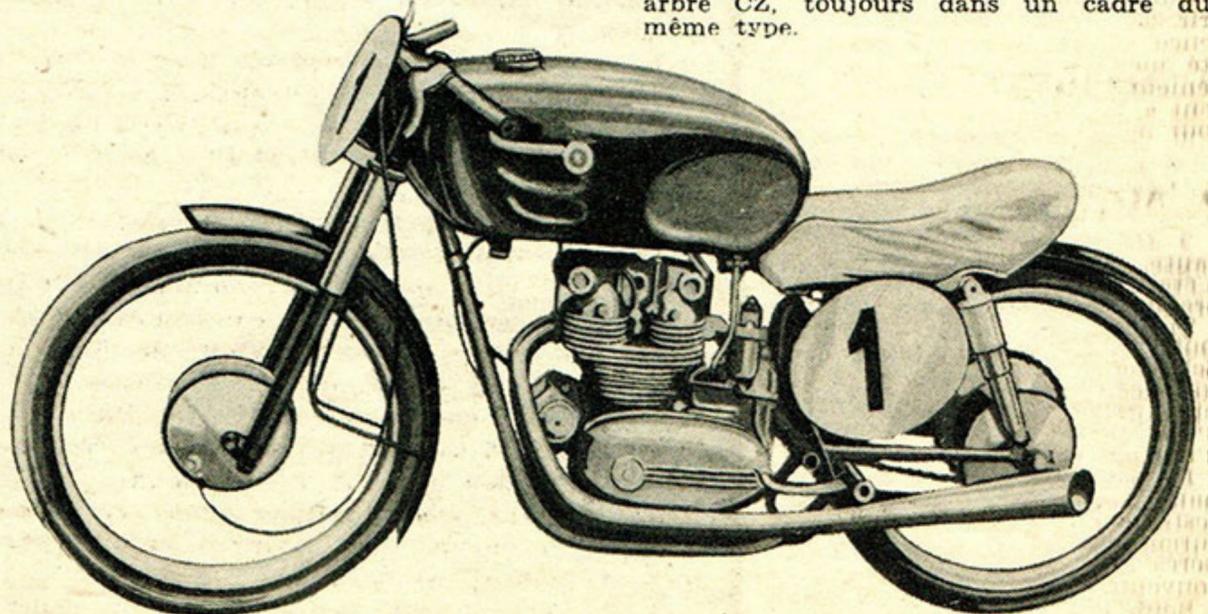
Le lundi de la Pentecôte s'est disputée, à Leipzig, sur un circuit long de 4 kms 311, une série d'épreuves mettant aux prises des allemands des deux zones, ainsi que des tchèques : c'est la première épreuve depuis la guerre mettant aux prises les machines tchèques avec d'autres machines européennes.

La course des 500 sera une victoire relativement facile de Knees sur une « Featherbed » Norton, à la moyenne de 111 kmh. 9, avec le tour le plus rapide à 115 kmh. 8.

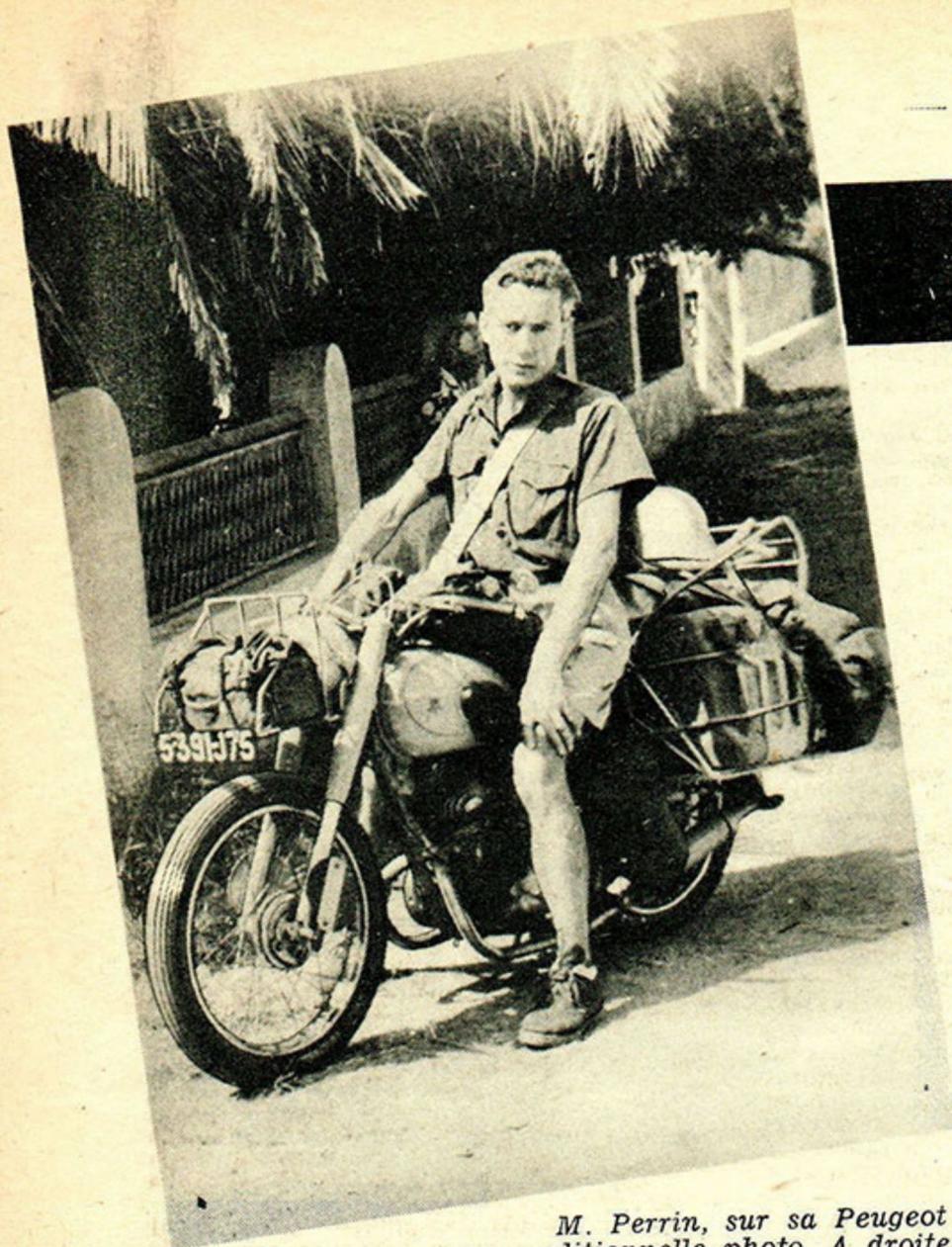
Mais cette même vitesse de 115 kmh. 8 fut aussi réalisée par le tchèque Bartocz sur une 350 CZ. Cette machine comporte, dans un cadre type « Featherbed », un monocylindre double ACT entraîné par un arbre vertical. Après avoir mené durant 6 tours, Bartocz dut (pour une petite panne) céder la place à l'allemand Klager sur AJS qui finit à la moyenne de 111 kmh. 6.

En 250, on retrouve de nouveau, en tête, Bartocz sur une 250 CZ (dans un cadre de même type que la 350, avec amortisseurs oléo-pneumatiques à l'arrière) luttant contre Thorn-Prikker (Guzzi). La machine de ce dernier, un peu plus puissante, lui permettra de gagner à la moyenne de 107,7 kmh.

En 125, victoire facile de deux DKW IFA à 107 kmh. 7. Aucune mention n'est faite de la course de la petite 125 double arbre CZ, toujours dans un cadre du même type.



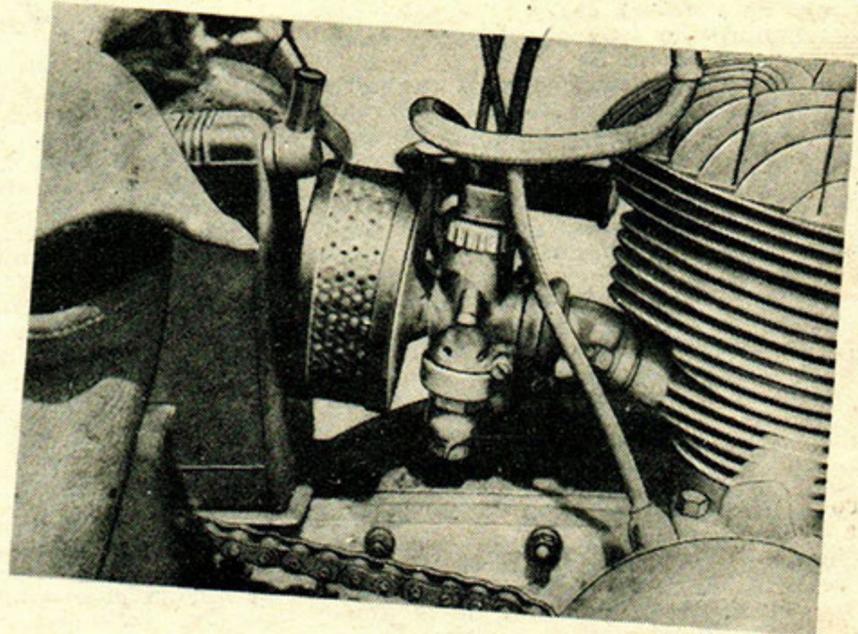
La 125 double A.C.T. C.Z. a fort belle allure.



PARIS - LE CAIRE

SEUL DANS LES DESERTS

par M. PERRIN



M. Perrin, sur sa Peugeot toute harnachée, pose pour la traditionnelle photo. A droite : remarquez les traits de scie dans la culasse et le filtre à air du carburateur.

Sous ce titre, l'hebdomadaire égyptien « Progrès-Dimanche » relate le 3 septembre dernier la première traversée par un motocycliste isolé des 3.500 kilomètres de désert qui séparent le Sud de la Tunisie de la vallée du Nil. Cette performance fut accomplie au mois d'août en treize jours sur une 150 cmc. de série, par Michel Perrin, professeur dans le civil, à l'école Bréguet, et membre du « Club des Explorateurs », qui se rendait en Ethiopie, en mission (mais se vit refuser l'autorisation de rouler sur les pistes de Haute-Egypte et du Soudan).

Je désirais disposer en Ethiopie d'un véhicule commode, adapté aux pistes et aux sentiers, apte à être transporté sur les « tanquas », ces légères embarcations abyssines faites de bottes de roseaux, dans les régions où il n'y a pas de pont. La moto passe là où la Jeep elle-même est arrêtée. Mais il la fallait légère, afin que je puisse la pousser dans les passages impraticables et la charger sur une pirogue ; sobre, pour ces pays où l'on n'a d'autre carburant que celui qu'on transporte ; simple et sûre, car il faut réparer soi-même. J'ai éliminé le scooter, dont les roues trop petites se bloquent dans les trous, et j'ai opté pour une bonne 150 cmc. française.

Mon projet initial était de faire le trajet Tunis-Addis-Abeba par la Lybie, la vallée du Nil, l'Atbara, Kassala et Asmara. Je me suis heurté au refus formel des autorités du Soudan Anglo-Egyptien qui n'admettent que le passage de véhicules équipés pour le désert, accompagnés d'un guide indigène, et circulant en convoi. La même interdiction m'ayant été opposée en Haute-Egypte, je n'ai pu accomplir que le parcours Paris-Tunis-Le Caire-Moyenne Egypte.

Equipement

J'allais traverser des territoires pratiquement inhabités. J'emportais donc un équipement de camping, un outillage très complet et de nombreuses pièces déta-

chées — qui, sauf le câble de débrayage et les bougies, ne m'ont pas servi — deux jerricans (cinq litres d'essence, dix litres d'eau), et bien entendu, du matériel photographique. Tout cela reposait sur des porte-bagages arrière latéraux en tubes soudés, faits sur mes indications et dont la base se trouvait au-dessus de l'axe de la roue à broche, pour n'en pas gêner le démontage. Les bagages légers : tente, moustiquaire, lit de camping, étaient sur le dessus ; les objets lourds, le plus bas possible, pour ne pas élever le centre de gravité.

Il y avait des charges partout : de part et d'autre de la selle, deux sacoches de cavalerie, contenant outillage et pièces de rechange ; sur le réservoir, dans un sac de toile isolé par du caoutchouc-mousse : la caméra ; à l'avant, les bobines de film 16 mm et 35 mm ; en bandoulière, musette et porte-cartes (règle, rapporteur, compas d'orientation). Quelques soixante-quinze kilos au total !

Cependant, malgré des bonds en l'air de 50 et 60 centimètres, suivis d'embarquées de plusieurs mètres, malgré les dérapages zig-zaguants dans les passages ensablés et sur les petits graviers des oueds asséchés, je n'ai pas pris de bûche, car les poids étaient convenablement répartis. Le vent d'ouragan du désert, dépassant 100 kmh., avait peu de prise sur cette charge abaissée et ramassée ; il m'a rarement poussé hors de la piste. Je me suis affalé une fois, dans le sable d'un virage, à Agedabia, mais c'était dû à l'épuisement. Près de Beni-Suef, en Moyenne-Egypte, j'ai dû charger, après arrestation, un soldat armé et cartouchier qui me conduisait en prison pour espionnage — accusation courante en Egypte — il se jucha sur ma tente, à trente-cinq centimètres au-dessus du porte-bagages, et 225 kilos pesaient à ce moment sur la roue arrière. Nous avons fait 3 kilomètres, puis 2 kilomètres, puis encore 8 kilomètres, d'un poste de police à l'autre, dans le sable et sur les monticules pierreux ; j'ai dû rouler en deuxième et en première constam-

ment ; il faisait 60° au soleil ; j'avais gonflé mon Dunlop Fort à 2 kgs le matin pour diminuer le ballant ; pourtant ni ma petite Peugeot, ni mon pneu n'ont lâché.

Dans l'ensemble, mon équipement s'est montré suffisant et satisfaisant. Dix litres d'eau dans un jerrican, ce n'est pas trop pour des pays où il ferait 45° à l'ombre, s'il y avait de l'ombre, et où l'on doit parcourir des étapes de trois cents kilomètres sans obtenir une goutte d'eau. Mes 5 litres d'essence de réserve, s'ajoutant aux 12 litres du réservoir, me donnaient 600 kms d'autonomie, ma 150 chargée consommant de 2 l. 6 à 2 l. 8 aux 100 kms dans ces climats.

Le ravitaillement du pilote était moins bien assuré : je n'avais emporté de vivres de réserve que 500 gr. de « Dextroport » ; pour aller loin, il faut sacrifier beaucoup de choses ; j'ai renoncé aux aliments de secours, comme au tapis de sol et au duvet, plutôt qu'à la chambre à air de rechange, à l'outillage, à l'eau (même échauffée). Souvent, j'ai pu m'alimenter en cours de route, soit dans les très rares agglomérations, soit dans de vagues cabanes indigènes ; parfois, j'avais du pain de bédouin et des œufs, et parfois je n'ai pas absorbé de nourriture de la journée, sinon 100 ou 150 gr. de Dextroport.

J'avais emporté deux casques, l'un en mœlle de sureau, l'autre en matière moulée, type M.P. (impeccable pour la moto). Je les ai perdus l'un et l'autre en Tunisie, et je me suis ensuite contenté d'un bonnet blanc d'indigène. Je n'ai rien perdu d'autre. Je rends grâce aux sandows : c'est le meilleur arrimage.

Préparation de la machine

Je craignais que le moteur chauffe. En fait, il a mieux tenu le coup que le pilote. Les tubes n'ont pas bleui ; je n'ai ni serré, ni gommé ; je n'ai pas grillé de bobine ni claqué de condensateur. Par précaution, pour mieux refroidir, j'avais enlevé les sabots, le carter du volant magnétique, et le garde-boue avant ; avec

le pneu « pilote », ça donnait à ma bourgeoise Peugeot une allure très « cross ». J'avais fait ces modifications pour améliorer le refroidissement du moteur et du volant magnétique. Je crois que c'était superflu. Par contre, privé de garde-boue avant, j'ai reçu moult saletés, et, à Médenine où, le 13 août, il a plu à verse six heures durant — ce qui de mémoire de patriarche ne s'était jamais vu — je suis arrivé ruisselant et moucheté des ordures de la route, après avoir absorbé par la bouche, le nez et les yeux, les petits graviers que me renvoyait le pneu avant. Ça m'a valu d'être chassé ignominieusement par le chaouch et le cuisinier de l'officier des A.I., lorsque j'ai tenté d'approcher leur patron pour m'offrir un repas et un lit.

Puisque j'avais commencé à travestir mon honnête machine en moto de raid, je me suis laissé aller, avant le départ, à faire de larges traits de scie dans les ailettes de la culasse en aluminium. Je crois maintenant que ça ne s'imposait pas pour le refroidissement qui fut toujours bon. Je n'ai cependant jamais manqué de rouler aux heures les plus chaudes de la journée ! D'abord parce que, même quand on se réveille aux premiers blâtements du chameau, la toilette, le repas matinal, la tenue du journal de route de la veille, le bricolage de tout ce que l'on n'a pas vu ou voulu voir la veille au soir, le démontage de la tente et le remontage de l'équipement, mettent en retard dès le matin. Ensuite, parce que rouler de midi à 4 heures, est le meilleur moyen de ne pas être incommodé par la chaleur dans un pays où, à l'arrêt, les clés commencent à brûler les doigts avant le milieu de la journée, et où l'on ne peut trouver aucun abri naturel ou artificiel. Evidemment, le moteur carbure spasmodiquement dans cette atmosphère de brasier ; ce n'est que de 7 heures du soir à 9 heures du matin qu'il ronronne vraiment. Quant aux pneus, ils se font plus durs, mais Dunlop conseille de ne pas dégonfler en cours de route, une pression modérée ayant été insufflée le matin ; je me suis bien trouvé de ce conseil.

J'avais retiré les chicanes de mes silencieux. Avantage certain : dans les villages, on voit la route se déblayer, et dans le bled, loin d'être assourdissant, le

bruit s'atténue dès que l'on roule ; par vent violent, j'étais obligé, malgré cela, de me pencher pour entendre mon moteur. Si l'on veut passer discrètement à Tripoli et Benghazi — seules villes sur près de 4.000 kms — on peut enfoncer dans les sorties des pots de petites éponges métalliques.

Enfin, chose essentielle, un filtre à air — un « Vokes » — était vissé au carburateur. Ni le sable fin du désert, ni la poudre impalpable des routes de terre de la vallée du Nil ne l'ont traversé. Au décalaminage, après 5.000 kms, le moteur était impeccable grâce à cette précaution.

Avatars

Le monsieur qui déclare : « A l'étape, j'enlève mes gants pour aller diner, et le lendemain matin, au saut du lit, je suis en selle » nous croit très crédules. Il faut une à deux heures d'entretien par jour, sur un tel itinéraire, et c'est peu. Des compagnons de route qui m'ont dépassé à Ben Gardane, le 14 août, dans une Chrysler équipée pour le désert, et que j'ai retrouvés au Caire, m'ont dit passer plus de temps que cela sur leur voiture. Ces soins attentifs évitent les pannes brutales, redoutables dans ces pays.

Ceux qui ont beaucoup roulé en Afrique, là où l'on doit parfois accepter des huiles de graissage douteuses, où l'essence est mal filtrée, le sable et la crasse fort insinuants, et la chaleur étuvienne, vous diront qu'on acquiert une certaine dextérité dans le démontage des bougies, le nettoyage des contacts, le débouchage du gicleur et le maniement du pinceau à essence. Tout cela est monnaie courante.

A ma très grande surprise, je n'ai pas eu à réparer de pneu, quoique je n'ai pu éviter, particulièrement entre Marble Arch (frontière tripolitaine-cyrénéenne) et Sollum (entrée en Egypte), les obstacles les plus... perforants : ferrures d'isolateurs terminées en vis à bois, fils barbelés abattus zigzaguant à travers la route, bouts de tôle contournés et coupants, ressorts à boudin cassés... et autres épaves des combats Rommel-Montgomery. Le Dunlop Fort était sensiblement dans le même état au Caire qu'à Tunis. J'ai cependant dû démonter ma crue arrière à Benghazi : une quelcon-

que pierre non identifiée parmi les milliers de celles qui me démantibulaient jour après jour avait heurté la jante de telle façon qu'on pouvait passer deux doigts entre son bord et la tringle du pneu. L'affaire s'est réglée à coups de marteau, et s'est soldée par un voile de 2 cm.. A l'avant, la fourche talonnait si fort, dans les bonds de deux pieds de haut que faisait la machine, que la jante s'est voilée aussi..., mais les toiles du pneu n'ont pas bougé.

Malgré les sandows triplés et tendus à l'extrême, les jerrycans martelaient le porte-bagages ; celui-ci, fait de tubes d'acier soudés, appuyé en six points et diagonalé, s'est affaissé de 4 cms sous ces chocs répétés.

Quant au pilote, il aurait échangé machine et équipement pour un parcours sur n'importe quel véhicule mieux suspendu s'il y en avait eu un dans ces déserts... Rompu, brisé, désossé, l'estomac heurtant le diaphragme comme un tambourin, la face interne des cuisses arrachée par le frottement contre le réservoir, les rotules enflées, les mollets durcis comme du bois, les reins en feu, et la tête meurtrie de migraines par ces chocs ébranlants, il se couche sur son réservoir, s'assoit sur la pointe de la selle, se déporte à gauche, puis à droite, traduisant les kilomètres de route en minutes de souffrances..

Au Caire, quelques jours plus tard, j'ai appris que la Chrysler « désert » rencontrée à Ben Gardane avait cassé deux ressorts — des ressorts de piste, à lames additives — et un de ses pneus avait rendu l'âme après 3.000 kilomètres...

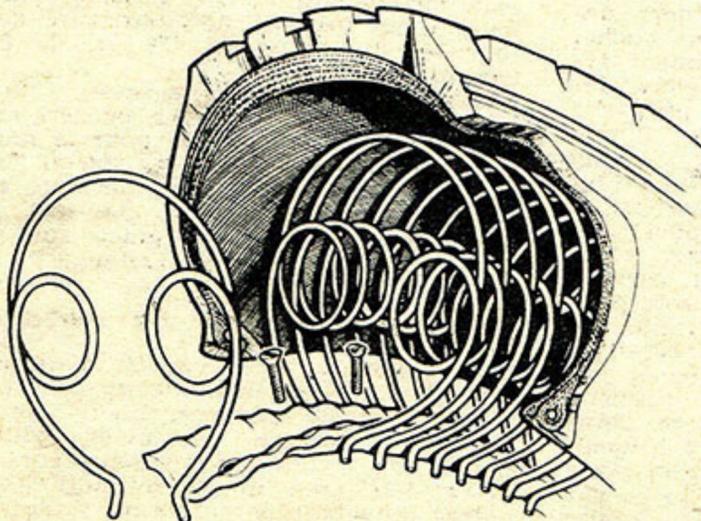
Nous recommencerons

Est-il nécessaire d'ajouter, en conclusion, que je me suis aperçu, lorsque ma randonnée a dû prendre fin, que je n'avais pas pensé un mot de toutes les imprécations que j'avais proféré contre les pistes, les obstacles, le pays, les indigènes, la machine, l'outillage et ma propre stupidité, pour courir les déserts au lieu de me prélasser à Golfe Juan en sirotant des Coca-Colas.

Je me suis seulement juré de ne plus rouler en de tels fichus endroits que sur une machine à suspension arrière.

REINVENTE PERIODIQUEMENT, VOICI ENCORE UN PNEU INCREVABLE

Depuis les jours lointains où les Michelin, Dunlop et autres ont découvert que le meilleur moyen d'avoir des bandes de roulement absorbant les chocs était de les gonfler, les usagers du cycle, de la moto et de l'automobile ont fait connaissance avec les crevaisons.



Il est évident que rouler sur un matelas d'air c'est s'appuyer sur quelque chose d'immatériel et d'une fluidité étonnante. Aussi nombreux furent les chercheurs d'une formule différente. Nous avons vu, pendant la première guerre mondiale, des camions allemands munis

Bien qu'incrévable, voici un « crevé » de « l'anneau élastique » inventé par Antonio Pieroni. Les diverses spires sont presque en contact les unes avec les autres afin d'éviter un fléchissement de l'enveloppe.

de roues élastiques à bandages pleins. Plus tard fut essayé un système empêchant le pneu et sa chambre à air d'être en contact direct avec le sol, la jante de roulement était rigide et l'appareil pneumatique se trouvait en sandwich entre cette jante et le moyeu. Bien d'autres « trucs » naquirent pour éviter l'effet démoralisant (et quelquefois beaucoup plus grave) des crevaisons et des éclatements : les liquides vulcanisants qu'on fait couler à l'intérieur des chambres à air, les soupapes automatiques qui fonctionnent à la première fuite d'air, le renforcement de la bande de roulement par une plaque d'acier, etc... Malgré tous ces progrès, malgré la haute qualité des gommes synthétiques actuelles, nous continuons à être à la merci des crevaisons.

Oui, mais... enfin Antonio Pieroni vint... Antonio Pieroni est un ingénieur napolitain qui a inventé une sorte de ressort (rappelant un peu celui utilisé dans les sommiers) qui se place tout bonnement à l'intérieur d'un pneu ordinaire, au lieu et place de la vulnérable chambre à air commune. Cet « anneau élastique », incrévable, parviendra-t-il à la supplanter ?



CAMPING Motocycliste

même, si nous sommes de vieux clients, nous reprendra-t-il au retour ces pièces que nous n'aurons pas eu à utiliser, bien entendu !

Le problème de la moto étant donc considéré comme résolu, nous allons voir celui du matériel de camping.

Il y a deux sortes de campeurs : ceux qui ont de plus en plus de matériel, d'année en année, et ceux qui en ont de moins en moins. Les deux tendances sont évidemment respectables, mais il se trouve que nous préférons la seconde. Le matériel que nous préconiserons sera donc réduit au strict minimum (femmes et enfants de nos lecteurs se chargeront bien d'y ajouter in-extremis !).

Je crois que les soins à apporter au choix du matériel concernent dans l'ordre :

1° Le couchage proprement dit (sac, tapis de sol).

2° La tente.

3° Le matelas pneumatique.

4° La « popote ».

Je m'explique.

1° Si vous n'avez pas un très bon sac de couchage, vous aurez froid. Même sur la Côte d'Azur (une heure avant le lever du soleil !).

D'autre part, un bon sac dure si longtemps qu'on oublie vite son prix.

Il n'y a pas lieu de rechercher la légèreté extrême, qui coûte cher si l'on veut en même temps la solidité. Notre moto ne renâclera pas devant un kilog de plus. Donc, un gros sac, de duvet vif autant que possible, et tissu robuste.

Nous y enfilons un drap, un « sac à viande », qui nous évitera de graisser l'intérieur de notre duvet et nous épargnera les notes de nettoyage fort élevées. Bien à l'abri dans notre duvet, nous dormirons à merveille, même sur la dure ; il suffit de creuser un petit trou pour la hanche, car à part les os du bassin, rien n'est sensible.

2° La tente.

Il y en a bien des modèles, bien des types, bien des dimensions.

Je crois qu'on peut surtout en retenir deux :

La tente normale, de 2 m. sur 2 au moins.

La tente « bivouac », de 2 m. sur 1 m. 20.

La première, si on la choisit de bonne hauteur, soit au moins 1 m. 60 à l'intérieur, permet de coucher deux adultes et 2 enfants, ou 3 adultes à l'aise. On peut y faire la cuisine s'il pleut (cela arrive !), et cependant, ses dimensions restent assez moyennes pour qu'il soit facile de trouver un emplacement, point très important et souvent négligé.

Ce modèle de tente ne doit pas comporter de tapis de sol cousu : en effet, il s'adresse généralement à des pratiquants du camp « fixe » (au moins quelques jours) et il est nécessaire de pouvoir relever les murs dans la journée pour aérer. D'autre part, un tapis de sol amovible peut se rouler ou se plier, ce qui permet de faire une « vraie toilette » à l'intérieur. Enfin, les tapis cousus sont en général d'une solidité insuffisante et résistent mal aux pierres, épines, etc., après quelques jours de camp fixe.

Voici qu'approchent, pour beaucoup d'entre nous, les vacances. Nous allons pouvoir réaliser, certains totalement, la plupart partiellement, les projets faits l'hiver, devant les cartes amoncelées sur la table. Hélas, les itinéraires mirabolants dont nous rêvons nous entraînent souvent à des frais considérables si nous descendons à l'hôtel, et beaucoup ne peuvent plus se les permettre dans ces conditions.

D'autre part, le tourisme motocycliste dénote généralement chez ses participants un esprit d'indépendance que ne peuvent pas souvent satisfaire les centres encombrés où convergent tant de touristes classiques, tant de gens « venus en vacances », parce que c'est le rite qui correspond à cette époque de l'année.

Mais nous, qui recherchons l'évasion, qui voulons pendant quelques jours ou quelques semaines nous soustraire aux routines de notre époque, et que nos moyens obligent à calculer pour tirer d'un budget déterminé le maximum de « rendement », nous savons qu'il y a un moyen merveilleux de se délasser, de se rajeunir le corps et l'esprit, de faire plus ample connaissance avec les beautés de la nature, en France ou dans toute l'Europe ; c'est le camping, et plus spécialement le camping motocycliste.

Car on peut atteler, derrière une puissante conduite intérieure, une somptueuse caravane, avec évidemment radio et glacière ; on peut aussi partir avec

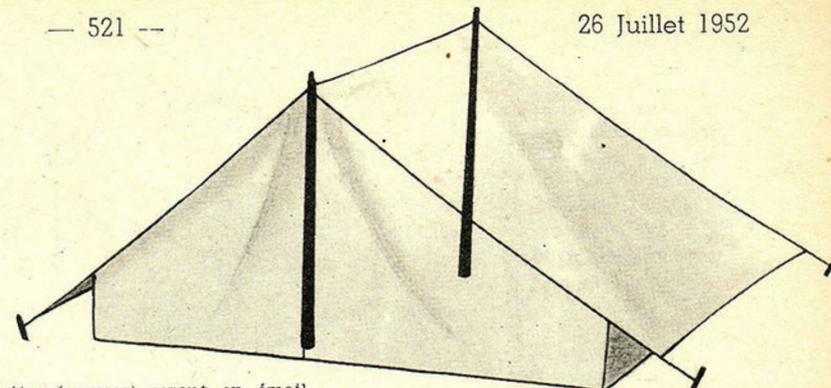
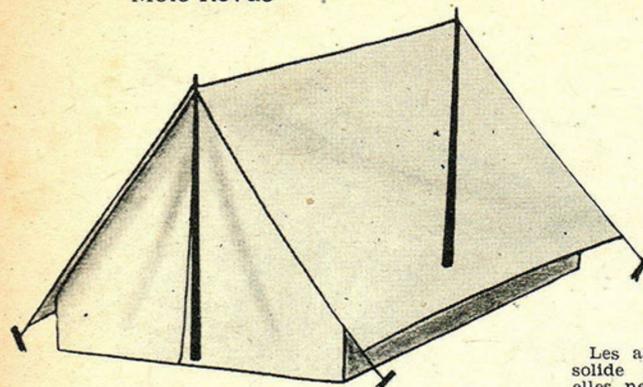
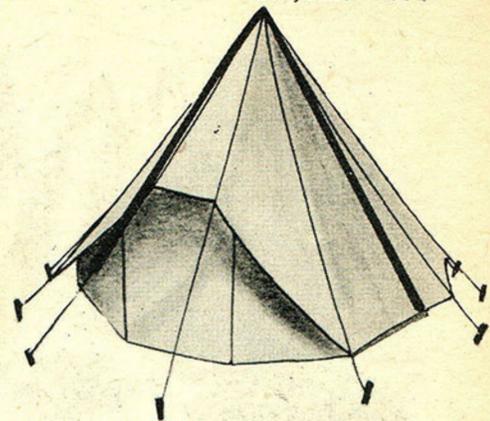
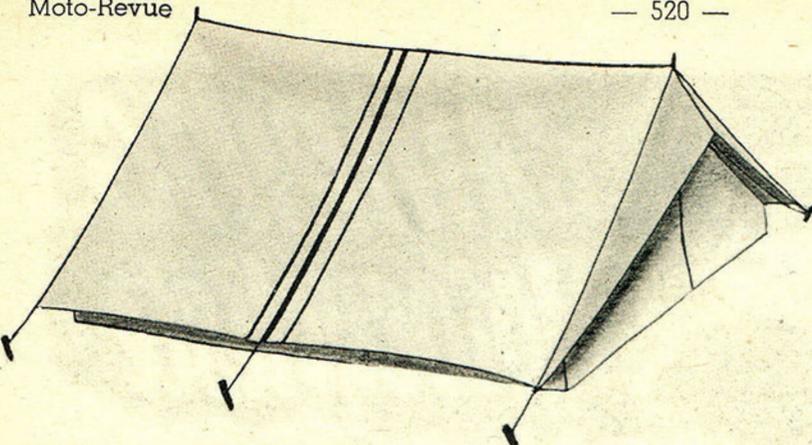
une couverture et une poêle à frire ficelées sur le porte-bagages d'un vélo, et, dans l'un comme dans l'autre cas on fait du « camping ».

Ici, nous nous proposons de voir quelles sont les meilleures conditions à réaliser si l'on veut tirer du camping motocycliste le maximum de plaisir, seul ou à deux, trois ou quatre (avec sidecar bien sûr) !

Nous supposons d'abord que notre moto est en parfait état mécanique ; qu'elle soit puissante ou non, qu'elle soit neuve ou ancienne, notre monture, si elle est de bonne marque et que nous l'ayons révisée de pied en cap suivant les principes périodiquement développés dans « Moto-Revue », nous emmènera n'importe où.

J'attire cependant l'attention sur quelques points : nous allons charger lourdement, nous n'irons sans doute pas très vite (ce qui serait incompatible avec notre esprit de touriste et les excroissances de notre chargement), alors, évitons une trop « longue » démultiplication ; dans certains cas même, on peut aller jusqu'à mettre un pignon de side avec des résultats très satisfaisants, la souplesse et l'aptitude à grimper nous intéressant plus que la vitesse pure.

Attention aussi aux pneus ; si notre monture a un point faible, pensons aux pièces de rechange, souvent difficiles à se procurer pendant les « congés payés ». Notre motoriste habituel nous conseillera fort utilement là-dessus, et peut-être



L'argument des insectes qui entrent dans la tente n'est pas à retenir ; un tapis de sol amovible, mais relevé « en cuvette » sur les bords est tout aussi efficace, et d'ailleurs, je n'ai jamais constaté que les araignées et autres bestioles aiment particulièrement s'aventurer près des humains.

Le double toit n'est pas indispensable si le tissu de la tente est, par exemple, métallisé ; ni si les dimensions sont telles qu'on ne se frotte pas contre la toile (ce qui crée des gouttières en cas de pluie).

Par contre, il est très efficace contre la chaleur excessive, et à ce point de vue, s'impose absolument si on a un tapis de sol cousu qui empêche l'aération de la tente dans la journée.

Le double toit doit être très vaste, descendre très bas (moins de prise au vent) et comporter une corde de ceinturation pour le même motif. Sinon, gare au mistral !

La tente que nous venons d'examiner convient pour la plupart des cas. C'est la tente classique, la « canadienne » à tout faire.

Mais l'itinérant peut avoir de très bons résultats avec une plus petite tente, encore que la différence de poids et d'encombrement soient moins sensibles qu'on ne l'imagine.

Il pourra choisir la forme classique (toit en long), ou la « canadienne inversée », ou la « pyramide ».

La « canadienne inversée » actuellement à la mode, a l'avantage d'une plus grande aération et — apparemment — d'un accès plus facile. Par contre, il faut se rappeler qu'il est impossible à l'occupant du fond de sortir sans déranger l'autre.

Je crois personnellement que l'idéal pour l'itinérant est la « Pyramide ». De forme asymétrique, facile à monter même seul, elle comporte un cube d'air satisfaisant, un espace très raisonnable si on a soin de choisir un mât en V inversé, et une tenue au vent impeccable.

Pour toutes ces petites tentes (2 m. x 1,20), ne pas oublier que l'absolue s'impose absolument ; on y rangera sacs, réchaud et popote.

La fermeture éclair ou similaire est généralement adoptée, encore que le système à cordons permette une aération plus dosée.

L'idée de dormir dans une tente à tapis cousu et fermeture hermétique enlève au camping 99 % de son attrait pour qui aime vraiment la vie au grand air !

Bref, il faut réfléchir à ce qu'on veut faire ; il y a des tentes pour tous les goûts... et même bien plus ; retenons que notre choix doit porter sur un article solide, aux coutures impeccables, muni de sangles et de goussets partout où ils sont nécessaires.

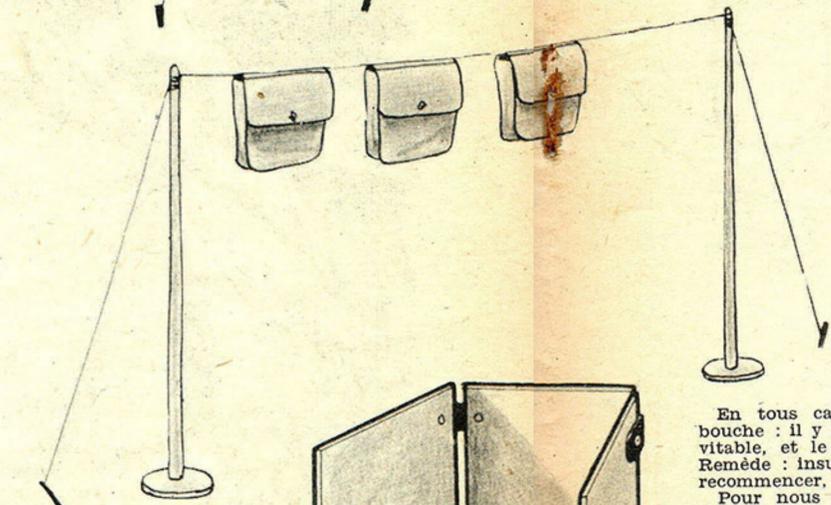
La couleur n'est pas uniquement question de goût ; l'orange attire plutôt les moustiques, le vert clair les mouches ; le blanc fait vite « livide » quand il n'est plus tout neuf.

Personnellement, un vert clair métallisé (de fabrication anglaise) nous a donné toute satisfaction, bien que certains puissent le trouver trop « lumineux » la nuit.

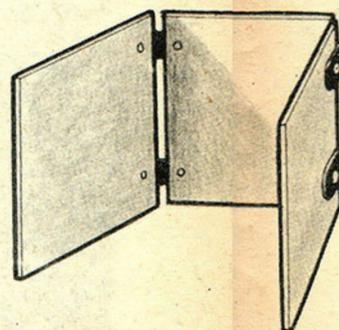
L'idéal, avant de choisir, est d'essayer. Nul doute que quelques nuits passées avec des amis campeurs ne puissent aider le lecteur à fixer son choix, après consultation des spécialistes.

Signalons enfin, pour ceux qui ont des enfants, qu'il vaut mieux deux tentes (une de 2 m. x 2, et une plus petite), affectées respectivement aux parents et à la progéniture, qu'une seule de ces immenses tentes dites « auto », presque impossibles à caser et où tout le monde se gêne en une promiscuité de caverne préhistorique.

3° Les matelas pneumatiques. S'il vous reste des crédits disponibles après vous être procuré un très bon duvet, et une bonne tente, examinez alors les matelas ; mais dites-vous bien qu'il ne s'agit que d'une touche finale, de luxe en somme.



Pour votre cordeau à pochettes (ci-dessus), placez des planchettes sous les mâts afin d'accroître la stabilité. A droite : un pare-vent pour réchaud.



Avec cette réserve que le matelas permet de s'installer dans un coin plus rocailleux, et qu'il est donc moins utile de choisir son site de camping (ce qui n'est pas toujours possible). Mais une personne normale se passe généralement assez bien de matelas pneumatiques, tandis que le duvet est, répétons-le, indispensable, même aux « durs-à-cuir ».

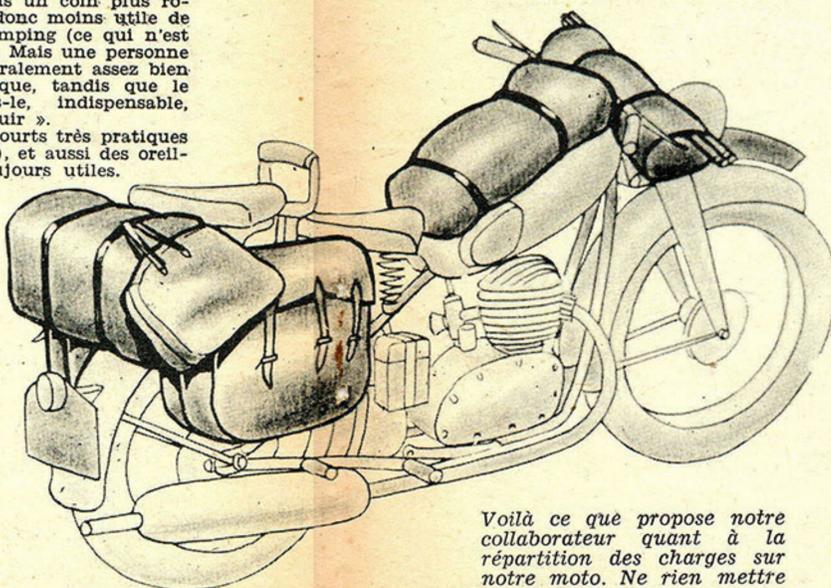
Il y a des matelas courts très pratiques (de la tête aux cuisses), et aussi des oreillers pneumatiques toujours utiles.

Ci-dessus sont représentés les types de tentes les plus classiques. De gauche à droite : nous trouvons la double toit ceinturée, avec la corde de ceinture au centre. Une pyramide avec mât en V. L'« inversée » (2 m. x 1 m. 20) et la classique (2 m. x 2 m. 20) chacune à deux mâts.

En tous cas, ne gonflez jamais à la bouche : il y a condensation presque inévitable, et le matelas devient très froid. Remède : insuffler du talc, secouer, vider, recommencer, etc... ! Pour nous motocyclistes, le mieux est d'acheter un embout à ballon de football qui se vissera sur notre pompe, rendant ainsi inutile le petit soufflet-accordéon cher aux campeurs pédestres.

4° La « popote ». Foin des « mallettes pique-nique » ! Notre popote sera simple.

Les couverts : de taille normale, empruntés aux tiroirs du buffet. Rien n'est plus irritant que ces cuillers et fourchettes trop petites, impropres à un usage sérieux.



Voilà ce que propose notre collaborateur quant à la répartition des charges sur notre moto. Ne rien mettre sur la roue avant (poids non suspendu).

Les assiettes (creuses) seront en émail solide ; le poids nous importe peu ; elles ne tiennent pas plus de place que d'autres, sont faciles à nettoyer, ne se cabossent pas. Les quarts de fer battu (type armée) permettront de boire chaud sans se brûler, à l'inverse de l'aluminium. L'ustensile de cuisine « type » sera la vaste poêle à frire, bien profonde, avec un plat-couvercle. Nous y pourrions faire à peu près tout. (Règle primordiale : pas de conserves en camping, sauf sardines, à la rigueur).

Ne pas oublier une musette réservée pour les provisions, un petit sac pour le pain, etc... Rien n'est plus malséant que de voir des campeurs-motards obligés de fourrer leurs provisions de route parmi matériel et outils. Une boîte métallique de bonne taille contiendra les réserves (œufs, bidons de condiment, fromage) à l'abri de tout contact intempéste.

Le réchaud : il est indispensable d'en avoir un, si rudimentaire soit-il.

Sans réchaud, vous ne pourrez camper dans les forêts domaniales où il est interdit de faire du feu. Par contre, vous trouverez partout bon accueil si vous mentionnez la présence du réchaud parmi votre équipement. Je ne sais pas exactement pourquoi, mais c'est un fait d'expérience ; cela rassure, cela vous classe parmi les « civilisés », et non les « errants » que redoutent toujours les propriétaires de bois et forêts.

D'ailleurs, le feu de bois est très difficile à « mener » ; il sait les ustensiles de cuisine et est de façon générale à proscrire, sauf en propriété privée. En ce cas, ne pas oublier qu'on ne cuit rien dans la flamme, mais sur des braises.

Nous avons dit : réchaud, même rudimentaire. En effet, une simple boîte en fer blanc, à demi pleine de sable ou de terre sèche, imprégnée d'essence constitue un excellent réchaud (ne jamais brûler d'essence « libre »).

On peut trouver de bons réchauds à alcool libre ou à mèche pour un prix modique ; l'essence de nos réservoirs ne convient pas toujours aux réchauds à pression (essayer d'abord, mais en général

l'essence dite « H » des droguistes est bien supérieure pour cet usage).

Ne pas oublier un bon briquet ou des allumettes dans une boîte étanche !

Eh bien voilà à peu près terminée la liste des articles à acheter. Quelques conseils aux futurs campeurs, d'après notre expérience personnelle : Toujours ranger la tente au-dessus du « barda », prête à être montée rapidement. Avoir des cordeaux et piquets de rechange (ces derniers, en cornière de fer, tenant bien dans tous les sols), et un marteau.

Le matériel de couchage se range dans un sac de matelot (des surplus) ; au fond du sac, une petite cuvette en fer pour la toilette (celles en toile se « crassent » à l'eau de savon). Au-dessus, serviettes de toilette, nécessaire, duvets. Le tout formant un boudin assez rigide, facile à amarrer en travers, derrière le tan-sac.

Les vêtements de rechange, etc., vont dans une sacoche, les ustensiles de cuisine dans l'autre.

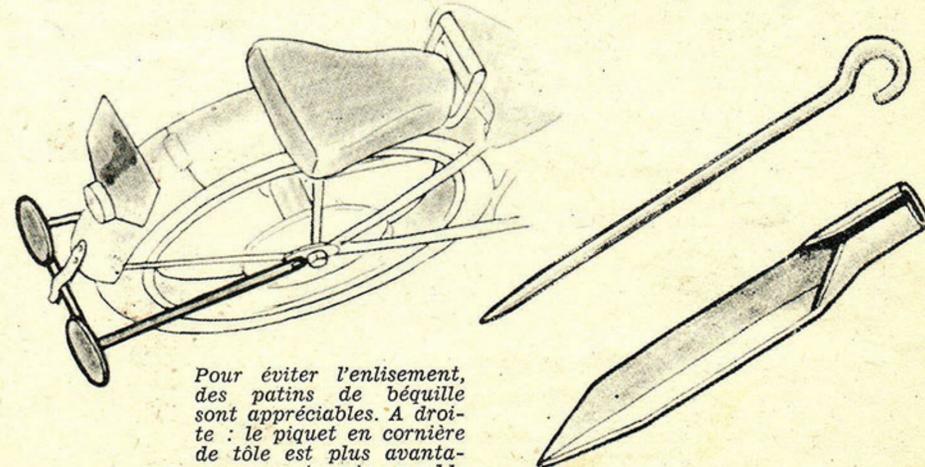
Les provisions, achetées fraîches, sont mises dans une musette ou un petit sac à dos porté par le pilote ou le passager.

Ne pas oublier rasoir, brosse, cirage, et une lavette. Avoir une petite pelle dite « à repiquer » qui nous permettra de faire disparaître nos ordures diverses, et qui, en cas de séjour prolongé, évitera des myriades de mouches bleues attirées par les immondices.

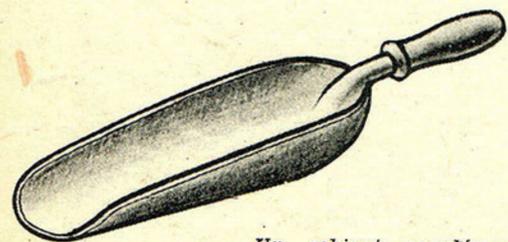
Le récipient à eau le plus pratique est le seau en toile avec couvercle et robinet-poussoir ; il a sur la classique « vache » l'avantage de se tenir seul. D'autre part, vide, il se plie en accordéon et tient vraiment une place négligeable.

Pour le vin, rien ne vaut une gourde souple. Ayez toujours de bouts de planche (10x10) pour placer sous les mâts ; en cas de pluie nocturne, il suffira de les enlever pour détendre les câbles sans avoir besoin de sortir.

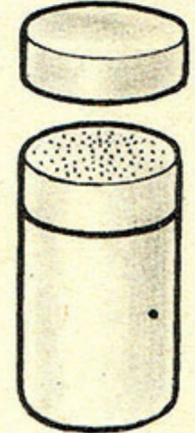
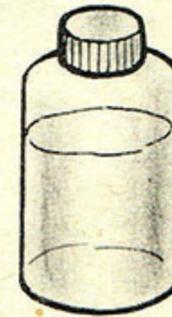
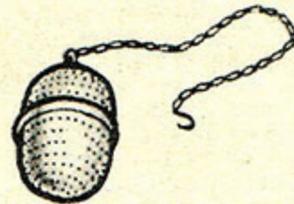
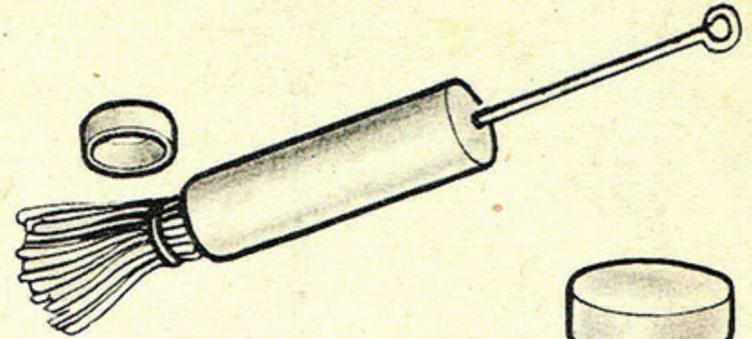
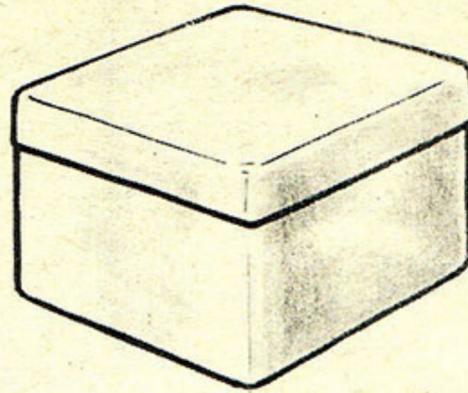
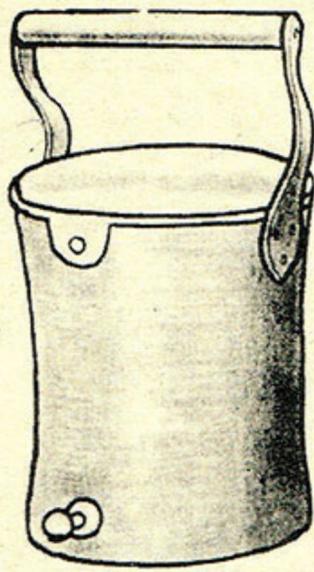
Demandez à votre femme — ou faites-les vous-même — de confectionner quel-



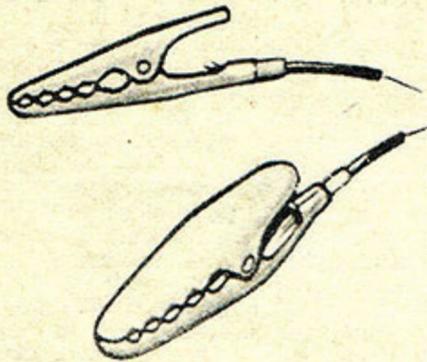
Pour éviter l'enlèvement, des patins de béquille sont appréciables. A droite : le piquet en cornière de tôle est plus avantageux en terrain meuble que le piquet fiche.



Un robinet supplémentaire pour le réchaud peut être taxé de luxe, si l'on considère le travail nécessaire demandé. N'oubliez pas une pelle pour enterrer les ordures.



Un seau à eau, une boîte à vivre, un œuf à thé, une lavette et son tube-étui, des bidons à huile et à condiments, autant d'accessoires qui rendent votre camp agréable.

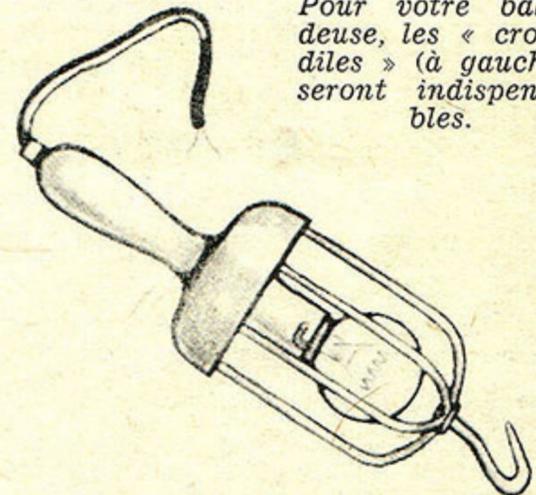


ques pochettes en toile ; passez-les sur une cordelette accrochée aux 2 mâts ; vous aurez toujours une tente nette des petites affaires qui l'encombrent sans ces utiles « vide-poches ».

Vous voilà prêt à partir... qu'allions-nous oublier ? La licence ! N'oubliez pas de vous inscrire à un club, il y en a tant d'excellents.

C'est fait ? Alors... en route... pour une toute petite étape qui permettra de tout vérifier, de rectifier les premiers faux-pas... et bonnes vacances !

GEOCA



Pour votre balladeuse, les « crocodiles » (à gauche), seront indispensables.

SI VOUS VOULEZ REGLER

VOS DKW SB ET JAP K.O.C., P.O.Y. ET K.O.I.

Répondant aux vœux de nombreux possesseurs de DKW désirant avoir des renseignements sur leurs machines, nous présentons aujourd'hui un bref aperçu sur les articles parus dans nos numéros 967 et 969 malheureusement épuisés maintenant.

LES DKW SB 200-250-350-500
 Cotes 200, 60x68, 190 cmc., puissance à 4.000 t.-m. : 7 CV.
 Cotes 250, 68x68, 245 cmc., puissance à 4.000 t.-m. : 9 CV.
 Cotes 350, 76x76, 342 cmc., puissance à 4.000 t.-m. : 11 CV.
 Cotes 500, 68x68 (2), 494 cmc., puissance à 4.000 t.-m. : 15 CV.

Allumage par batterie.
 Graissage du moteur par mélange : 1 pour 25.

Graissage de la boîte : 1 litre (1/3 de Shell 3X et 2/3 de Shell Ambroleum).

Démultiplications :
 6,1 - 8,8 - 16,0 à 1 (200).
 5,5 - 7,8 - 14,6 à 1 (250).
 5,0 - 7,2 - 13,2 à 1 (350).
 4,3 - 6,15 - 11,3 à 1 (500).

Carburateurs :

SB 200 :
 Amal M.74/406, gicleur principal 80, aiguille position 1 ;
 ou Amal 4/406, gicleur principal 70, aiguille position 2 ;
 ou Bing AJ2/20, gicleur principal 85, aiguille position 1 ;

SB 250 :
 Amal M.76/426, gicleur principal 125, aiguille position 3 ;

ou Amal 5/415, gicleur principal 100, aiguille position 3 ;
 ou Bing AJ2/24, gicleur principal 100, aiguille position 3.

SB 350 :
 Amal M.76/426, gicleur principal 110, aiguille position 1 ;
 ou Amal 5/415, gicleur principal 125, aiguille position 3 ;
 ou Bing AJ2/24, gicleur principal 110, aiguille position 2.

SB 500 :
 Amal 5/415, gicleur principal 130, aiguille position 3 ;
 ou Amal 76/427, gicleur principal 140, aiguille position 2 ;
 ou Bing AJ2/24, gicleur principal 110, aiguille position 2.

Avance pour tous modèles : 5 mm 5 avant PMH, masselotte à fond.
 Ecartement des vis platinees : 0,4 mm.
 Ecartement des électrodes : 0,6 mm.
 Bougie : Bosch W 175 T1.
 Poids : 125-135-143-180 kgs.
 Consommation aux 100 kms : 3,2 - 3,3 3,8 - 4,5 litres.
 Vitesses : 85-95-100-115 kmh.

A la suite de notre tableau des Moteurs « Jap » paru dans le numéro 1.088 du 7 juin 1952, un de nos abonnés, M. Rabary, a bien voulu nous communiquer quelques précisions obtenues directement de la maison Jap, de Londres.

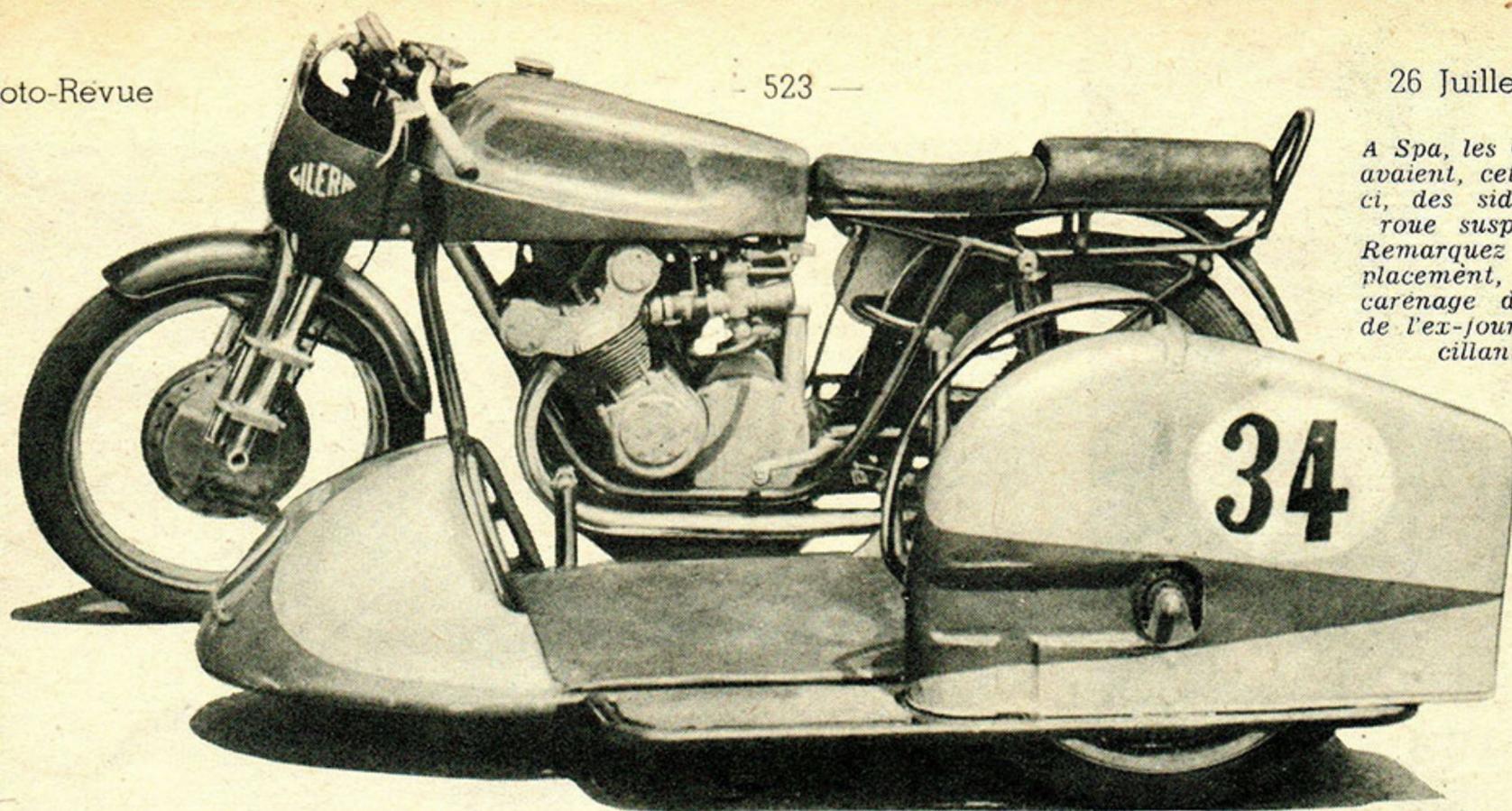
Réglage du moteur type K.O.C. 500 cc :
 A.O.A. : 22° R.F.A. : 62°
 A.O.E. : 65° R.F.E. : 25°
 Avance à l'allumage : 40°.

Les réglages parus antérieurement sur ce moteur sont à supprimer, sauf en ce qui concerne le carburateur.

D'autre part, voici deux réglages de deux autres moteurs portés à notre connaissance tout récemment aussi par M. Rabary.

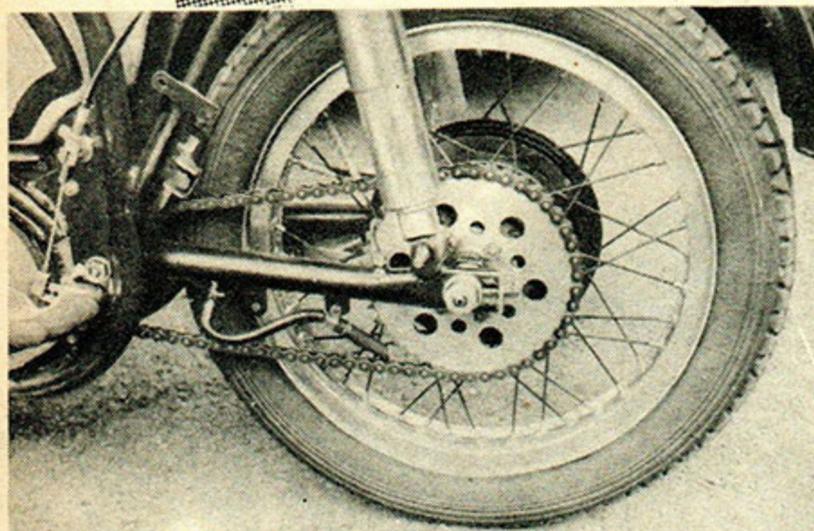
250 P.O.Y. :
 Puissance : 9,2 CV à 5.000 t.-m.
 Taux de compression : 5,6 à 1.
 A.O.A. : 20° R.F.A. : 60°
 A.O.E. : 60° R.F.E. : 25°
 Allumage : 39° pleine avance.
 Carburateur : Amal 25A.
 Aiguille : 3° position.
 Gicleur 90 ou 100.

500 K.O.I.
 Puissance : 17,5 CV à 4.000 t.-m.
 Taux de compression : 6 à 1.
 A.O.A. : 15° R.F.A. : 60°
 A.O.E. : 62° R.F.E. : 22°
 Avance allumage : 35°.
 Carburateur Amal T.15.P.J.
 Gicleur 140 ; aiguille 3° cran.

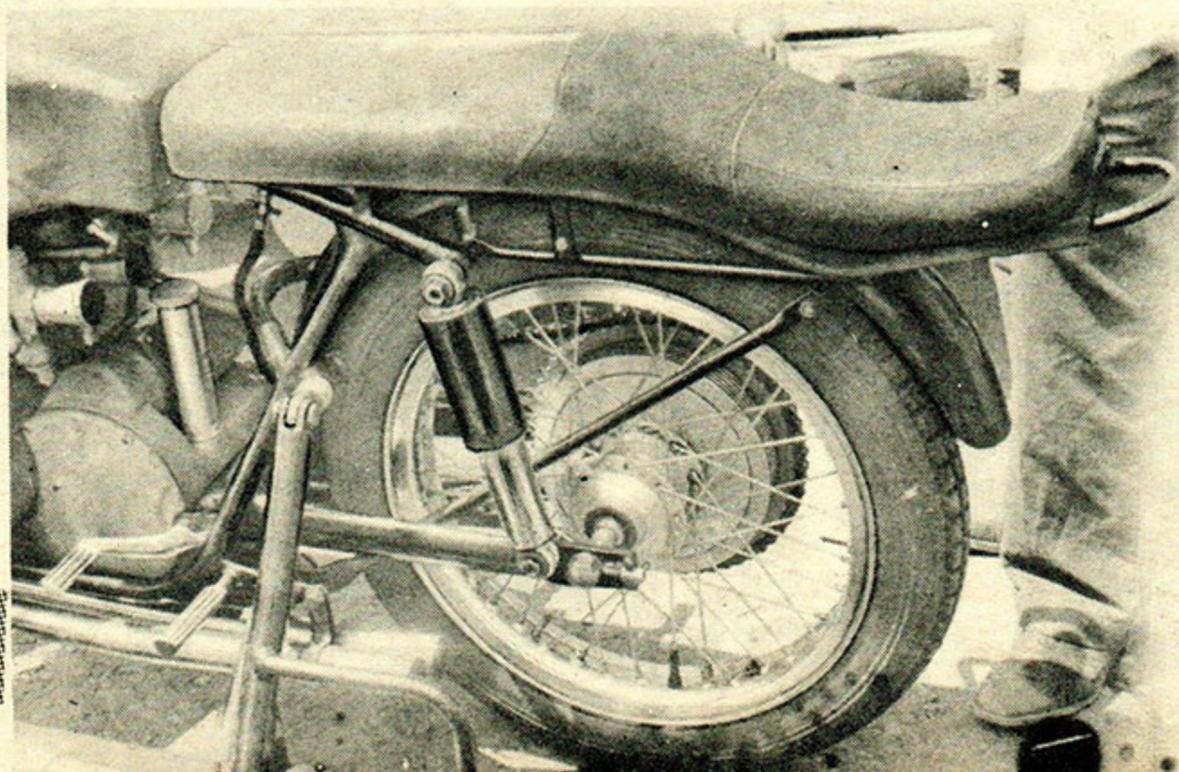
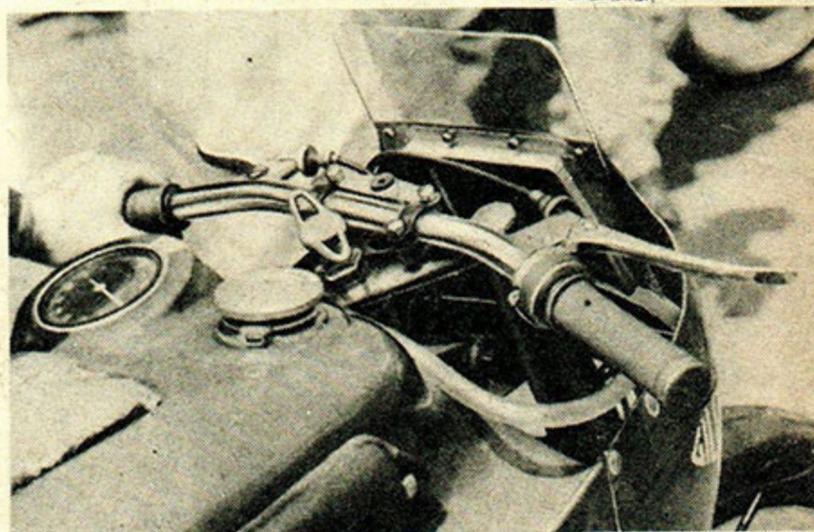


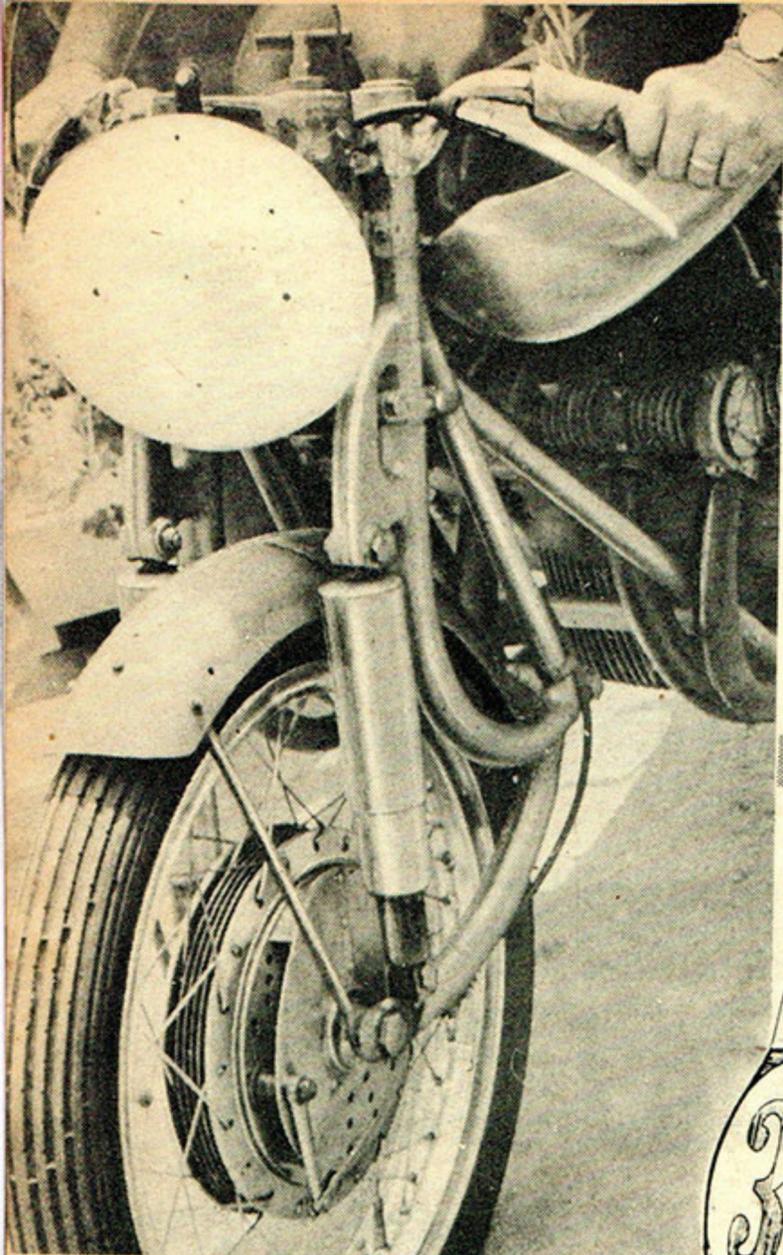
A Spa, les Gilera 4 avaient, cette fois-ci, des sides sans roue suspendue. Remarquez l'emplacement, dans le carénage de roue, de l'ex-jourche oscillante.

TECHNIQUE « USINE »

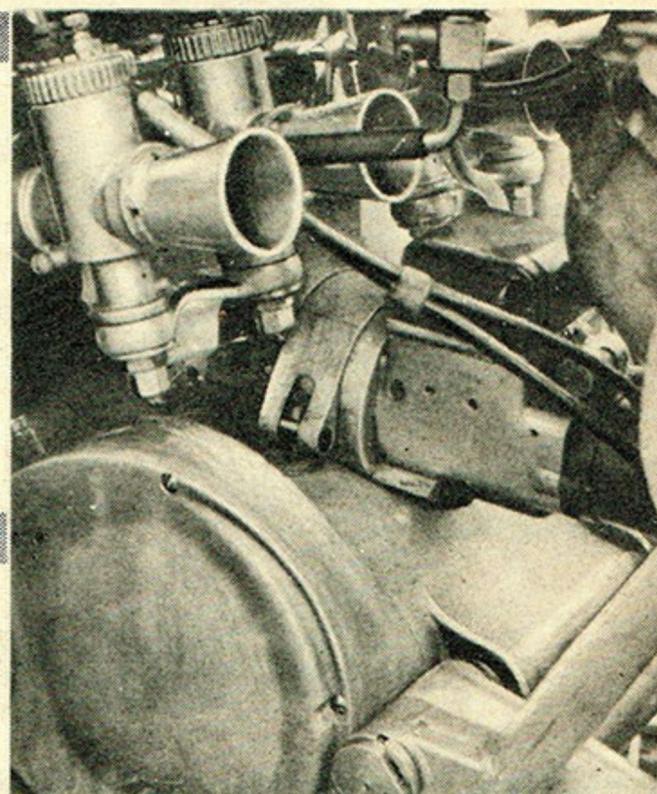


Un des bras de la suspension arrière des Norton forme réservoir d'huile. Remarquez la canalisation qui part de celui-ci pour le graissage de la chaîne secondaire. A droite : détail du carénage de fourche avant des Gilera 4. Ci-dessous : toujours sur la Gilera 4, nous avons remarqué ce long coussin-selle servant au passager pour les virages à droite.



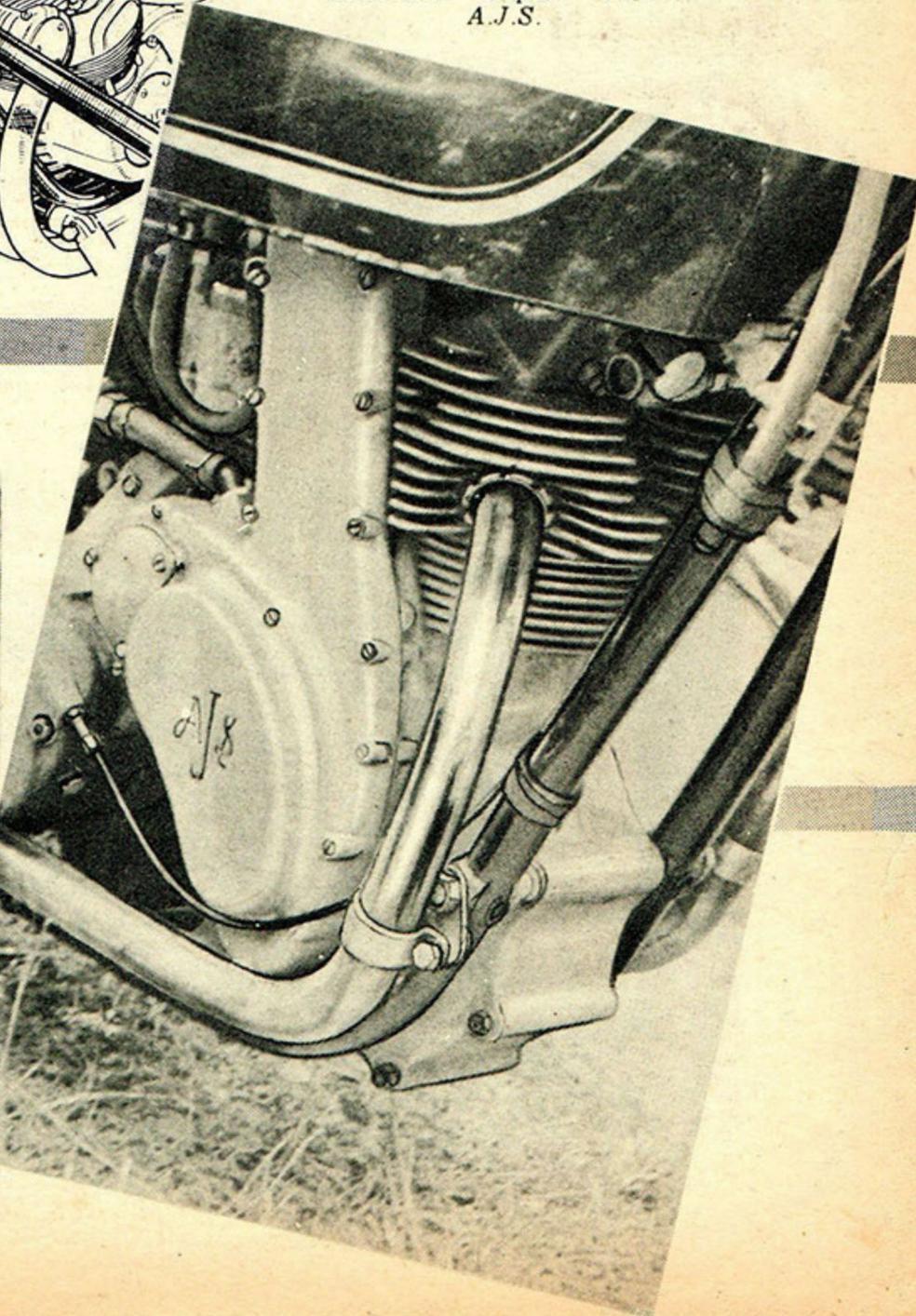
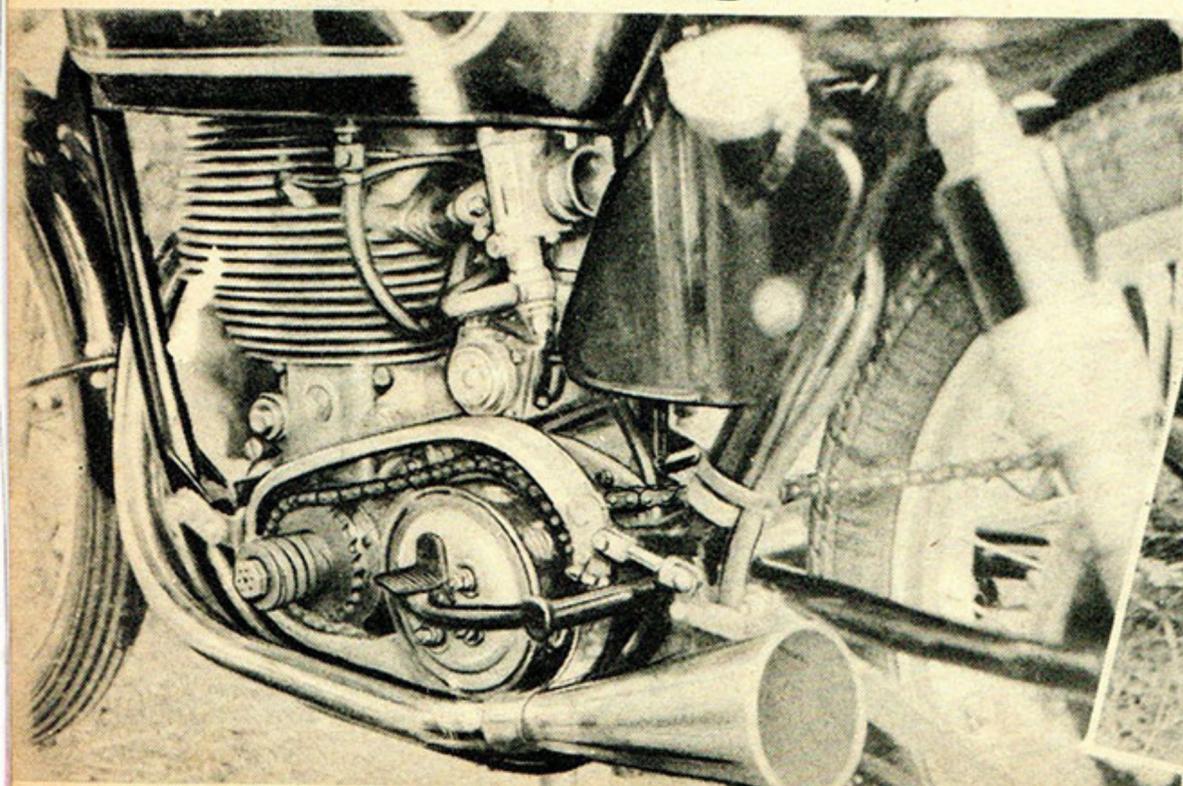
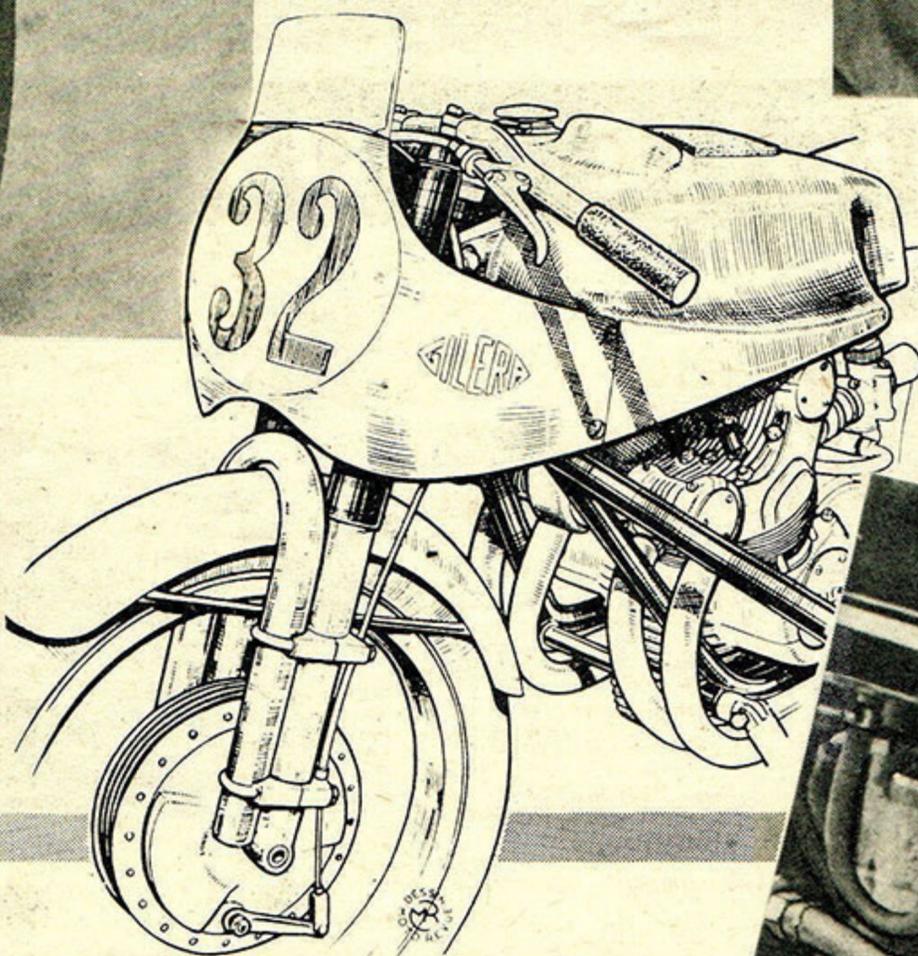


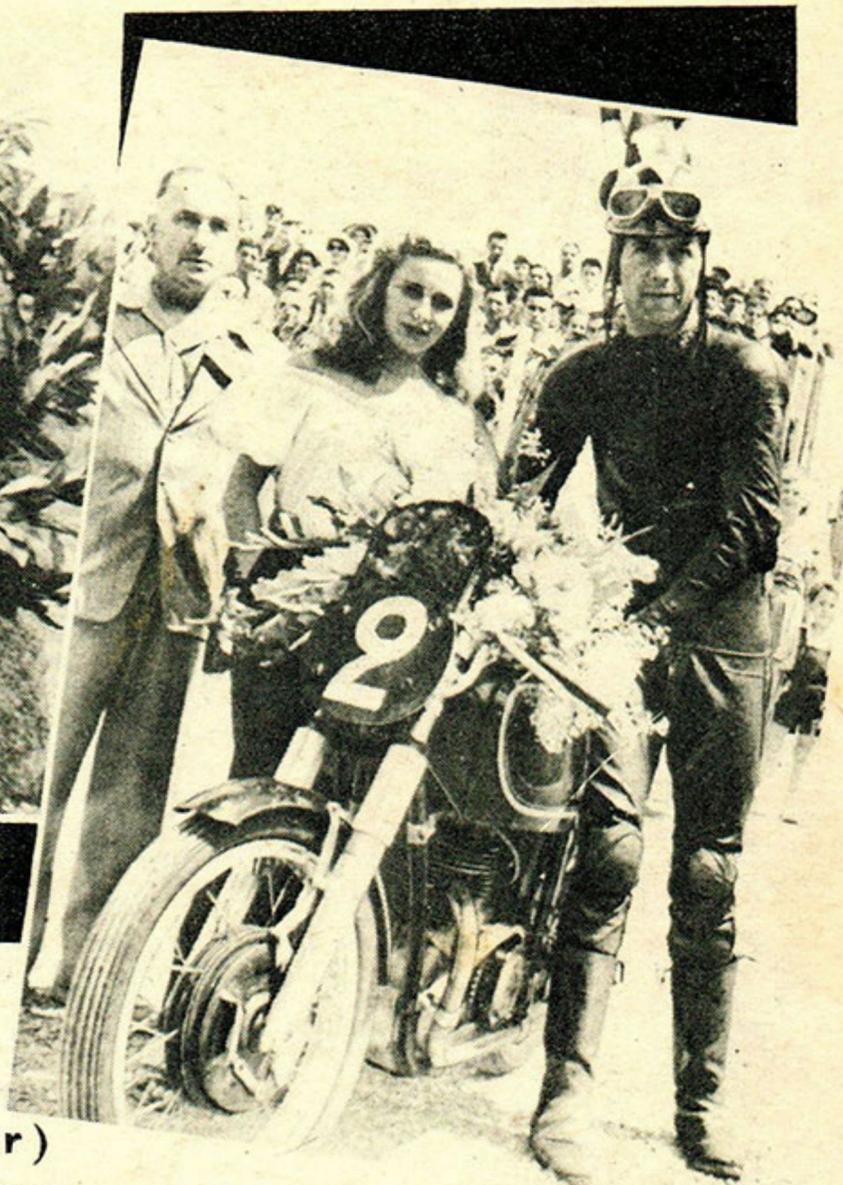
A gauche : outre la fourche Earles, remarquez sur la 500 M.V. le tambour de frein AV et la commande de la came qui traverse la prise d'air. A droite : toujours sur la même machine, détail des carburateurs et de la magnéto montée longitudinalement.



A gauche : les Gilera side-car possèdent un énorme arceau de renforcement. Un coureur privé, Vanderschrick, a d'ailleurs adopté un montage semblable sur sa Norton. Ci-dessous : le nouveau triple A.C.T. A.J.S.

L'A.M.C. (anglaise) participe aux compétitions, non seulement grâce à A.J.S., mais aussi grâce à Matchless. Ring pilotait un prototype de 500 twin, directement dérivé du modèle commercial. Une très belle machine.





GRANDS PRIX DE FRANCE

SOUS LE PATRONAGE DE « MOTO-REVUE »

BURGRAFF (175) - ANDERSON (250)

BRETT (350 et 500) - OLIVER (side-car)

BRILLANTS VAINQUEURS A ALBI

(De notre envoyé spécial)

Est devant une foule clairsemée qu'à 9 heures, Monsieur Mauve, vice-président de la FFM, lâchait les 175 cmc sur le circuit. 13 concurrents allaient se livrer une lutte âpre, alors que l'on notait deux absences imprévues: Pagani et Ferri, tous deux sur Mondial.

Dès le premier tour, Burgraff visant le titre national et prenant tous les risques, passe en tête, suivi à près de 14" de Gaury et Michel. Au deuxième tour Burgraff porte le record du tour à 122 kmh. 433. Derrière lui, P. Monneret sur Rumi est obligé d'abandonner au quatrième tour (mauvais allumage). C'est dommage, car cette machine faisait très bonne impression. La ronde continue sans changement, Burgraff prenant régulièrement 8 à 10" à chaque tour à son suivant immédiat Gaury, derrière eux de nombreux abandons.

Dans le dernier tour, Burgraff arrive au ralenti, un boulon tenant la prise du compte-tours ayant cédé, il perdait l'huile depuis 5 tours, et de ce fait finissait sans une goutte d'huile, ce qui faisait dire par la suite à Gaury : « Domage qu'il n'y ait pas eu 15 tours au lieu de 12 ». Cela s'expliquait, car Burgraff finissant 1^{er}, prend le titre de Champion de France devant Gaury.

« Moto-Revue » offrant une Coupe au 1^{er} Français classé en 175, c'est de ce fait Burgraff qui enlève cette récompense.

Failli les malchanceux, citons Schaad qui abandonna pour crevaison.

RESULTATS

1. Burgraff sur MV Agusta, les 106 kms 812 en 54'48", à la moyenne de 116 kmh. 947 ; 2. Gaury sur Morini, 55'53" 7/10 ; 3. Michel sur Jonghi, 58'01" 3/10 ; 4. Genevini sur MV, 59'50" 6/10 ; 5. Soulet sur MV à 1 tour ; 6. Dulouard sur Jonghi à 1 tour ; 7. Guit sur AMC à 2 tours ; 8. Bolland sur DKW à 7 tours.

Record du tour : Burgraff, 4'21" 7/10, soit 122 kmh. 433.

En 350 cmc., 16 concurrents prennent le départ. Dès le premier tour, Brett, sur l'AJS d'usine triple ACT, prend la tête, et malgré un arrêt de 12" au cinquième tour, la conservera jusqu'à la victoire, sans être une seule fois inquiété.

Derrière lui la lutte est vive entre les deux Monneret et Coleman (AJS d'usine 1951), celui-ci et Pierre Monneret prenant la tête à tour de rôle jusqu'au 7^e tour où Coleman s'envole défi-

nitivement, derrière lui la lutte est toujours chaude, car Bruguière est venu remplacer Coleman et la lutte entre ces trois hommes sera incertaine jusqu'à l'arrivée. Celle-ci fut chaudement disputée et si Bruguière se présentait en troisième position avant le virage des tribunes, P. Monneret, en très grande forme, le passera 1 mètre avant la ligne. Derrière eux nombreux déchets par suite d'incidents mécaniques, puisque sur 16 partants, 9 seulement seront à l'arrivée.

RESULTATS

1. Brett sur AJS, les 151 kms 317 en 1 h. 3'9" 7/10, soit à la moyenne de 143 kmh. 420 (record de moyenne battu) ; 2. Coleman (AJS), 1 h. 5' ; 3. P. Monneret (AJS) 1 h. 5'39" 2/10 ; 4. Bruguière (AJS) 1 h. 5'39" 6/10 ; 5. G. Monneret (AJS), 1 h. 5'40" 2/10 ; 6. Gauch (Velocette) à 1 tour ; 7. Whelan (AJS) à 1 tour ; 8. Salasc (Velocette) à 1 tour.

Record du tour : Brett, 3'22" 1/10, soit 151 kmh. 078. Record battu. Ancien record : Doran, 146 kmh. 388.

L'après-midi, à 14 heures, une gerbe est déposée devant la stèle élevée à la mémoire d'Ambrosini. Puis une minute de silence est observée en la mémoire du coureur italien. Signalons le geste sportif de Burgraff et de Brett, qui déposèrent leurs gerbes de vainqueur au pied du monument élevé sur les lieux mêmes de sa mort, au valeureux champion du monde.

En side, la supériorité d'Oliver se manifeste une fois de plus. Si dans les 4 premiers tours il permit à son élève Drion de prendre deux fois la tête, au cinquième tour il s'envola littéralement, et malgré les efforts désespérés de Drion, augmenta régulièrement son avance à chaque tour. Derrière eux une sévère explication mit aux prises Bétemps et Taylor pour la troisième place ; prenant alternativement la tête, ils firent frémir plusieurs fois le public par leurs acrobaties. Le passager de Beauvais fut accidenté au 9^e tour, et transporté immédiatement à l'hôpital, ses blessures paraissant malgré tout légères.

RESULTATS

1. Oliver (Norton) en 50'25" 2/10, soit à la moyenne de 127 kmh 106 ; 2. Drion (Norton) 50'55" 2/10 ; 3. Taylor (Norton) 51'53" ; 4. Bétemps (Norton) 51'54" ; 5. Galbiati (Guzzi) 54'39" ; 6. Vogel (Norton) à 1 tour ; 7. Pages (Norton) à 1 tour ; 8. Vervroegen (FN) à 1 tour ; 9. Soubie (Vincent) à 1 tour.

En 250 cmc., Houel faisait sa rentrée en course, depuis son terrible accident de Pau, et à

A gauche : inauguration de la stèle élevée à la mémoire d'Ambrosini. Au centre M. et Mme Benelli. Ci-dessus : Brett, l'homme de la journée.

la surprise générale, P. Monneret prenait le départ sur la Guzzi Albatros de Bianchi que celui-ci mettait à sa disposition.

Dès le départ, Bellotti prenait la tête jusqu'au 3^e tour, où il devait la céder à Ozino qui le tour suivant la passait à Anderson, qui la lui recédait aux 8^e et 9^e tours pour la reprendre ensuite définitivement. Derrière eux, P. Monneret, qui, au premier tour, paraît en 6^e position, remonta au prix d'une lutte splendide, pour venir finalement au 10^e tour en troisième position, place qu'il garda jusqu'à la fin, malgré les coups de boutoir que lui lançait Bellotti.

RESULTATS

1. Anderson (Guzzi) en 59'22" 2/10, moyenne 134 kmh 931 ; 2. Ozino (Guzzi) 59'58" 1/10 ; 3. P. Monneret (Guzzi) 1 h. 00'45" ; 4. Bellotti (Guzzi) 1 h. 02'10" ; 5. Baviera (Guzzi) 1 h. 03'38" ; 6. Post (Guzzi) à 1 tour ; 7. Houel (Guzzi) à 1 tour ; 8. Collignon (Guzzi) à 1 tour ; 9. Brethes (Excelsior) à 1 tour.

Record du tour : Anderson en 3'52" 2/10, soit 137 kmh. 999.

En 500 cmc., 25 pilotes attendent le signal du starter. Dès le drapeau abaissé, grosse émotion. Brett rate son départ et pousse désespérément sa machine, enfin celle-ci répond, mais il part avec près d'un cinquième de tour en retard. Au premier passage, il est en 8^e position, la tête est occupée par Coleman, suivi de P. Monneret, Galante, Collot et G. Monneret. Au deuxième tour, en tête Coleman, suivi de P. Monneret, Brett, G. Monneret, Galante, Burgraff (dont c'est la première course en 500) et Collot. Au troisième tour, Brett est en deuxième position, et au cinquième passage, alors qu'il était en tête, Coleman casse (soupapes) et cède sa place à Brett. Pierre Monneret prend donc la deuxième place qu'il garde jusqu'au 11^e tour, où il est obligé de s'arrêter, en panne d'essence, réservoir crevé. Son père prend alors la deuxième place. Derrière lui la lutte est très chaude entre Galante, Collot et Burgraff qui se passent et se repassent sans cesse. Au 18^e tour, Brett s'arrête et en un temps record, ravitaille et repart au moment où le 2^e groupe va le rejoindre. Mais au même tour, Burgraff casse lui aussi.



Départ des 500 : de gauche à droite, Coleman (3) - Brett (1) - Collot (17) - P. Monneret (15) - Burgraff (59) - G. Monneret (11).

1 tour ; 7. Biondetti (Gilera) à 1 tour ; 8. Fitton (Norton) à 1 tour ; 9. Giani (Gilera) à 2 tours.

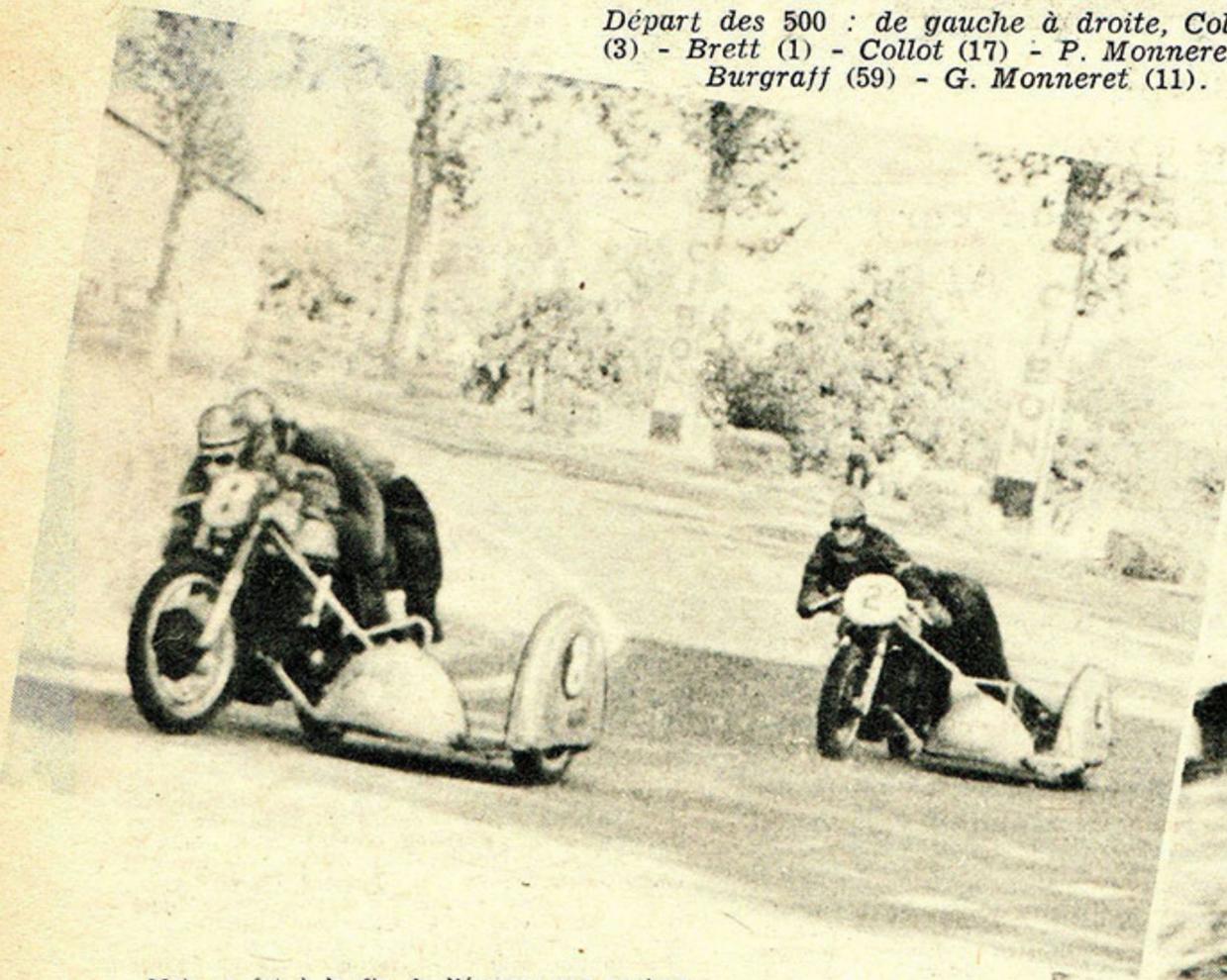
Meilleur tour : Brett, 3'23" 6/10, moyenne 157 kmh. 385.

Signalons la performance du coureur Guit qui, pour la première fois qu'il se mesure avec des champions internationaux, ne termine qu'à 1 tour de Brett, ce qui lui valu la remise d'une coupe offerte par la Ligue Motocycliste des Pyrénées.

Félicitons encore une fois les organisateurs de ce Grand Prix Motocycliste de France pour leur réussite sportive et la parfaite organisation de ce circuit et souhaitons que l'année prochaine ils puissent organiser à nouveau une épreuve comptant pour le Championnat du Monde.

R. CABAU

A la suite de ces Grands Prix de France, les positions aux Championnats de France sont les suivantes : Burgraff (175), G. Monneret (350), Collot (500) et Drion (sidecar).



Mais ce fut à la fin de l'épreuve que se joua le drame de G. Monneret. Celui-ci, sur une fausse interprétation des signaux de ses mécaniciens, s'arrête à son stand pour se ravitailler, croyant Collot à plus de 45" de lui, alors que celui-ci n'était qu'à 25". Au moment où il remet son moteur en route, après 2 poussettes désespérées, Galante et Collot étaient passés depuis 10". Georges effectue dans le dernier tour une remontée sensationnelle. Collot et lui se présentent à 1 mètre l'un de l'autre et tous les deux, risquant le tout pour le tout, foncent sur la ligne d'arrivée que Collot franchit avec une demi-roue d'avance.

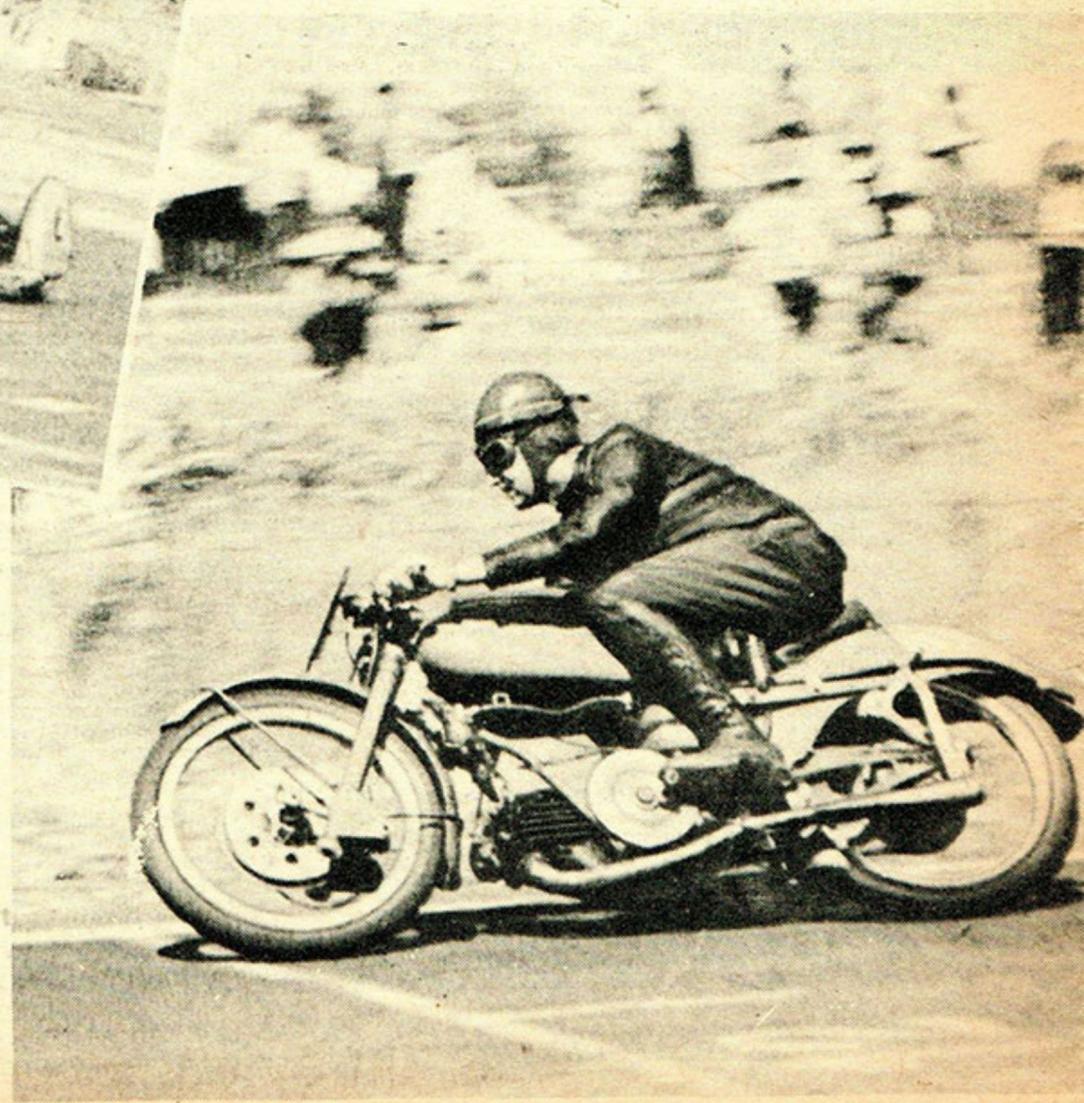
Surmontant sa déception, Georges Monneret eut un beau geste sportif, en félicitant publiquement au micro son rival.

RESULTATS

1. Brett (AJS), les 204 kms 723 en 1 h. 21'8", moyenne 151 kmh. 397 ; 2. Galante (Guzzi) 1 h. 23'48" 9/10 ; 3. Collot (Norton) 1 h. 24'41" 2/10 ; 4. G. Monneret (Gilera) 1 h. 24'41" 6/10 ; 5. Bellotti (Guzzi) à 1 tour ; 6. Guit (Gilera) à



Ci-dessus : une photo qui illustre bien la classe actuelle de Drion. Celui-ci mène devant Oliver !... A droite : Fergus Anderson.



Ne partez pas en vacances sans votre

SCOOTER - VELOMOTEUR ou MOTOCYCLETTE

TOUJOURS DU DISPONIBLE EN MAGASIN

Scouter Moto

Téléphone
MIC. 03-72

Méto :
Porte de Versailles

DIRECTION René BONNET - 28, rue Ernest-Renan - ISSY-les-MOULINEAUX (Seine)

LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION FRANÇAISE DE VENTE

MAGASIN ET ATELIER DE REPARATION OUVERT TOUTE L'ANNEE

TERROT - GUILLER - D.S. MALTERRE - AUTOMOTO - RENE GILLET - GNOME-RHONE - JONGHI -

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 3 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes).

MOTOS A VENDRE

350 GN. RH. sup. major t. b. ét. 90000. VIAL 7 r R. Le-gros, Boissy St Léger (S.-O.).

INDIAN 500 av. ou ss side lux. Caspari 7 r Tournon 6^e 19 h.

MOTOBECANE 175 cc 5000 k. Tél MAL. 10-89.

MB 125 lat. ref. nf équ. 65. 13 bd de Vanves Malakoff 2^e ét.

BMW R75 side 180. WEBER 28 bd de Belleville 20^e

SCOOTER Vallée 125 4000 k. éq. boîte vit. à ref. 69000, t. b. ét. JOLIE Lorient Morbihan

125 PEUGEOT 51 sél. pied 4000 k MICHEL chez Nol-leau 242 r G. Péri, Colombes

SUNBEAM S7 -jern. mod. c. nve 7 r Ganneron, Paris 18^e

DERNY tand équ t. b. é. 90. SALA 12 r Kleynof, Gentilly

ROYAL ENFIELD 500 twin 6000 k. ét. nf. BRETONNE 79 quai de l'Artois, Le Perreux

V. 350 Ariel R.H. f. t. ou éch. c. 500-600 flat-twin av. side Malingrey 1 r Guyot Provins

MATCHLESS 350 état neuf biplace moyeux coniques 230000 2 rue du Progrès, Bezons.

MOTOB. 125 lat peu roulé, 60000 12 r Cortot Paris 18^e

Av. voit. side 350 rev. prêt vac. camp. pn. nf. 90. Maury Tailleur 69 fg St Martin 10^e

ZUND. K500 sélect. origine + moteur complet, 3 klaxons. Voit. 5 CV Ruby ACT 4 vit. m AR. BERNDT 2 av. Gran-ger, Dravell (S.-O.).

VINCENT rapide 6000 k. 380. 10 av. Adam, St Maur (Seine)

PEUG. 125 GL 9000 k. imp. 16 av. J. Ferry Antony Ber.10-25

Motoconfort 500 cc 110. Jan 37 Simart 18^e. Poss. reprise créd.

RADIOR 125 tél. AMC bat. 78. Lopez 50 r. E. Zola St-Ouen

R. Gillet 125 ét. nf. 80. Lafer-rière 4 pl. Rennes LIT. 85-37

JAWA 350 c. nve acces. 6000 k. Roustan 10 r du Louvre-1^{er}

GN. RH. 5 CV px 85. Rep. + fai. Cordonnerie 27r Envierges

Guzzi 500 imp. sépar. cse mal. vis. t. l. j. à part. 5h. Mamias 2bis Val Brisemiche Chaville

AUTOMOTO 125 A D ex. ét. px int. Allmayer 14 r Nélaton 15^e

250 BSA 4 v. Lauglane 19 r Belleville, samedi 14 h.

125 PEUGEOT 4 v. sél. acc. b. ét. 60 m. 15 r J. Lacroix 20^e

PART. v. 350 DKW NZ imp. sus. ar. sel. bip. t. équ. n. p. rech. T. l. s. CHOLE 22 r. Ohresser, Champigny sur M.

DKW 350 NZ parf. ét. 54 rue Anat. France, Fontenay s/Bois

James 200 cc Villiers
type «Capitaine Luxe» sel. dble Feridax sus. av. ar. t. b. ét. BONHEUR 64 r Mathurins 8^e

MOTOBEC. 125 lat. b. ét. 4000 k. tte éq. 85000, 17 r. de la Rochelle, Mitry le Neuf (SM).

NORTON 500 ES2 abs. neuve
275 aff. unique. 54 bd de Belleville 20^e. OBE 11-17.

MOTOBECANE 500 mt nf pt nv. 90000. André 68 r Dulong

SUMBEAM 50 12000 k ét. imp. 310000. André 68 rue Dulong

GNOME RHONE 2 cyl. card. ét. nf. Korus 52 r Roger Salen-gro, Blanc Mesnil (S.O.)

GNOME-RHONE 125 cmc. R4 état neuf px 100000. LOMBER-GET 9 rue Biot, MAR. 13-24

SCOOTER Vespa état neuf, tout équipé. MONZON 67 r. des Coquelicots, Clamart (S)

175 MOTOBECANE culb. ét. nf PILLET 75 bd Péreire 17^e.

NORTON Dominator ét. nf 330. Bouladoux 22 r Alphonse Karr

TERROT 250 rev. magnéto r. pn n. 45000 GAURY 73 bd Kellermann, Paris 13^e.

BSA 250 culb. 12000 kms acc. Tél. VAU. 10-16.

TERROT 350 lat. bon ét. 50000 ROBERT 76 r du Mt Cenis 18^e

M. GOYON 350 éq. 95000. Wolf 161 rue de Belleville 19^e.

PEUGEOT 175 mod 51 sup. ar. ét. nf nbx acc. Gob. 47-71 dim. lundi exceptés, prix int.

TERROT 125 neuve 0 km. dern mod. 130000, Mar. 48-52

SIDE R12 Stoye 12x57 px int. Tostain 27 r. Clignancourt.

BMW R35 f. tél. 4 vit. pf. ét. px int. Bataille Mic.34-60 P.348

DKW 350 NZ impecc. ori. équ. CHOLE 6 pass Lathuille 18^e

SIDE Précis. luxe nf Magnat 500 dern. mod. peu rle ens. ou sép. prix int. TESSORE 1 pass. de Melun 19^e.

MOTOCNF. 175 1951 tt équ. ét. nf VASSE 56 av. Châtillon

PART. v Peugeot P108 3 cv b. état 60000. Michel 14 av. Myo-sotis, Soisy s/Montmorency.

TERROT 2 cv imp. pns nfs 70. Biat, Bussy St Georges (SM)

TERROT 250 lat. b. ét. px int. Jean 61 r de la Condamine 17^e

AUTOMOTO 175 culb. ét. nf 4800 kms 145. GUIOT 56 av de la Motte Picquet, 15^e.

TERROT 4 cv culb. JSS. Tis-sier 18 av. Liberté Charenton

GUILLER 175 f. tél. compt. t.-sad sac. impeccable, ur-gent. PERRIN 16 rue des Poissonniers, Paris 18^e.

500 INDIAN prés. luxe mot. nf plus. vélom. nfs et oc à enl HURNI 38 r. Saussure Paris.

TERROT 125 culb. sél. f. tél. ét. nf (1951). Tél. 8 à 18 h. BOVAR, AVR. 24-30.

DERNY tandem impecc. 66 av. MICHELET St-Ouen (Seine).

BMW 400 parf. ét. 140000, vis. dim. ou soir apr. 8 h. 128 bd J. Jaurès, Houilles (SO).

V. vélomot. Peugeot 125 cmc. P 55 C. tél. CENT. 15-46 ou heures rep. INV. 55-42.

JONGHI 125 éq 65000. DELA-RUE 24 r. Ph de Girard 10^e

ZUNDAPP KS600 px int. t. b. ét. Juncker 11 r Popincourt 11^e

BMW 350 cc 4 CV cardans, parfait état, sacrifiée cause départ colonies, 130000. Téléph. MAN 60-44

V. moto Zundapp 250 cc. tte équ neuve de part. à part. HUMBERT René 14 r. Kenzi-ger, Strasbourg (Bas-Rhin).

SIDECAR pour vélom. et motos nfs et d'occas. Tricoster POINARD 54 r. Et. Dolet, Ca-chan, ALE. 34-41.

CYCLOMOT. Cucciolo 4 vit. susp. AV AR ét.neuf, 50000. LECLERE BOT. 70-06.

INDIAN 1200 comme neuve. Courtaugis, Précigne (Sarthe)

500 SUPER culasse Motobéc. 49 sélect. 4 vit. état neuf, mot. 1200 k. WALTER 7 r J. Guesde, Bourget AVI. 00-34

VINCENT 51 rap. ét. nf 380000 rep. moins vite. LECLERC 83 bis r. Ph. de Girard 18^e.

500 cc ARIEL Twin dernier modèle luxe entièrement équ état de neuf 320000 - 125 cmc. Puch TT très bon état équip. 120000. - 125 cmc. Motobé-cane latérale dernier modèle état de neuf équipée 88000.

KIENE 73 quai du Point du Jour, Billancourt. MOL. 64-02

750 BMW R73 à remonter 145. 750 BMW R11 sidecar : 110. 750 BMW R73 : 225. 750 BMW R12 : 165.

750 René Gillet sidecar : 110. 600 Zundapp KS 600 : 155. 500 Terrot RGAS side : 140. 350 DKW NZ : 130.

350 Triumph anglaise : 125. 350 Matchless 130 140 145 155. 250 Triumph allemande : 130. 250 BMW R23 : 125.

175 Peugeot. 125 Terrot. 125 Gnome. 100 DKW. 100 Moto-bécane. Sidecars Epaves à re-monter, BMW, Indian, Royal, Standard, NSU, Triumph, etc.

Montage rap. sel. bip. Aurora Achat - Echange - Réparation

MOTO-RECORD 151 rue Mar-cadet Paris 18^e MON. 24-40.

JAWA 250 bon état. LECAIL-LON 24 Sente de l'Arbitrage Romainville (Seine).

250 BSA grosse neuve vis. Paris, vends ou éch. contre bicylindre récente envisage prop. PECHENART SIDAP, tél. 312 Etampes.

SCOOT. Bernard. 250 6000 k. LAMAZIERE Villedomer (I.L.)

TERROT 250 P107 bon état, 40000 A. MEGRET 99 rue Jouffroy, Paris 17^e.

PEUGEOT 125 P 56, Juil. 51 BOURDAIN 153 av. Versailles

TRI Juery 125 cmc. 150 kms parf. état. T. CHA. 22-23.

DOUGLAS 350 nve. MAZZUC-HELLI, Carnoules (Var).

PUCH 250 1952 b éq. DELO-BEL 32 av. Rapp, Paris 7^e.

M. GOYON 4 cv culb. 4 vit. sél. susp. ar. 95000. BOURQUI à Machault, par Féricy (SM) tél. 79-08 Fontainebleau.

NSU 350 cmc nve sus. ar. f. tél. BSA 250 f. tél. 16 h impecc. Zenkl 8 pas. Four-à-Chaux 19^e

125 PEUGEOT 1951 ét. nf 12, r. Cléry Paris Gut. 73-32.

GUILLER 125 ét. nf klaxon 85.000 crédit 1 an Ric. 75-28

175 MOTOBEC. av. ou s. side 130.000 RICHARD 10 cité Foy Bourget sus. av. ar.

P 112 lat. 350 b. ét. g. 70. SCHUT 16 rue Lecuyer 18^e.

750 H.-DAVIDS. px int. Pen-sec, Ligny-le-Ribault (Loiret).

SCOOT. Bernardet 19 k. ts ac. 22 r. Alibert 10^e Nor. 86-52.

V. 125 DKW impecc. tr. b. ét. 75000 4 cité Magenta 10^e.

URGENT départ Peugeot 125 56 f. téles 7000 k. état neuf 80000 Avr. 30-08.

PEUGEOT 125 mod. 51 t. b. ét. t.-sad sacs cuir 80. HOCHARD Tur. 95-48. 1 r. Payenne-3^e.

FN 350 culbutée. parfait état. 65000. 8 rue de Provence.

R.-ENFIELD 350 Bulett 1951 ét. nf 202 bd Voltaire 11^e.

M.-GOYON 100 51 3 v. sél. 55000 Hloste 30 r Gravilliers-3^e

Puch 250 TF ex. ét. 45 r Gam-betta Boulogne-s-S. Inv. 01-98

NORTON 16H t. b. ét. MEHAT Les Villages St-Brieuc C.-d-N.

SCOOTER Scootavia 175 cc b. ét. 4 r. d'Aboukir Courbevoie Tél. : Déf 10-89.

PART. vd Terrot 750 side 2 pl. bon état 100.000 GUILLER 145 rue Université Paris.

SIDE Simard 1 pl. 1/2 capote 38000 LAMBARDIERE 84 rte de Choisy Ivry Seine.

MOTO 500 side-car Bernardet px bas tous les jours. Vis. LOISEAU 34 rue Danielle Cazanova - Aubervilliers.

ZUND. 750 rus. b. ét. pn. f. px int. Mamelin 64 r Damré-mont 18^e.

GUZZI Alcc 500 sus. ar. 8 r. Duguesclin. Le Chesnay (S.O.)

JAWA 350 8000 km. vis sam. QUESQUE 24 r. Lebrun 13^e

INDIAN 500 tr. p. rié tte or. bat. sac. mousse. R. Gillet 100 méc. imp. pns ét. nf. Suignard 84 av. Gal de Gaulle Courbe-voie (18 h. et sam. matin).

LA PRIORITE EST UNE BELLE CHOSE, LA VIE UNE PLUS BELLE ENCORE

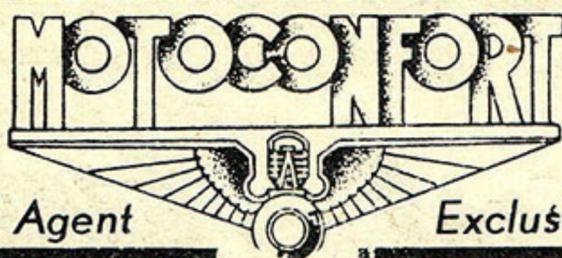
N.S.U. - TRIUMPH

BERNARDET - LAMBRETTA

Robert PIEL

29, av. de la Grande-Armée
PARIS-16° — 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° (Pte Maillot)

ETO. 77-46

BOTTES et CHAUSSURES
EQUITATION - CHASSE - MOTO

MARCY 1 et 3, pl. de la Bourse
Paris-2° CEN. 83-11 et 12

SERIES PUBLICITE

7656. BOTTES MOTO box coul. 4.950

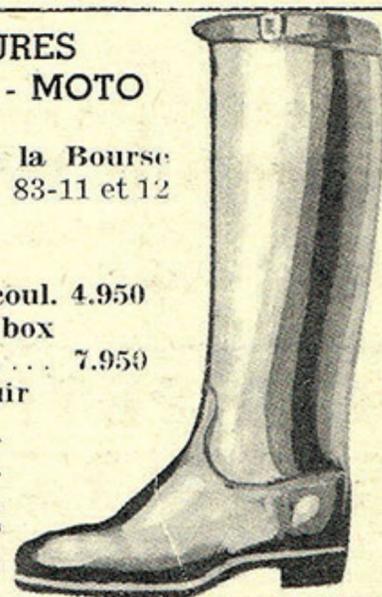
3597. BOTTES « cow-boy » box

couleur 7.950

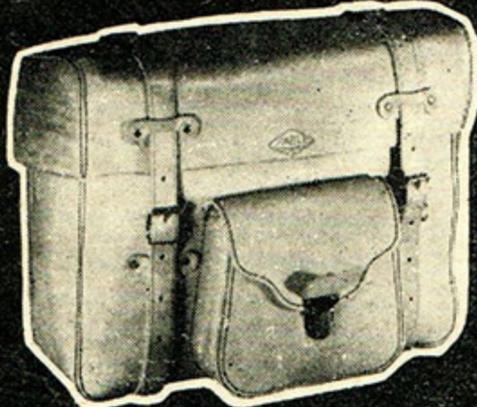
Semelle crêpe ou cuir

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

LA PLUS IMPORTANTE
SPECIALITE FRANÇAISE



Un modèle **SABLÉ**



est conçu
pour durer

★
EN VENTE
CHEZ
TOUS BONS
SPÉCIALISTES
★

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

MISTRAL MOTOS

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

Montée en série sur les grosses motos

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

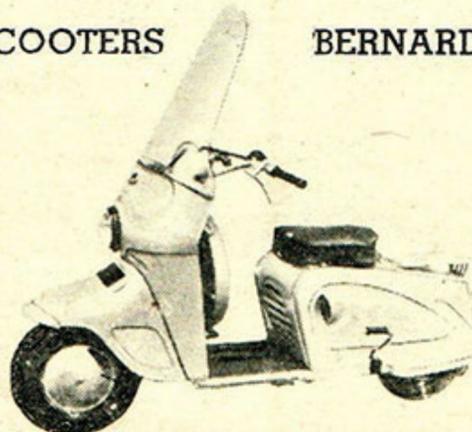
REPARATIONS

PIECES DETACHEES

SCOOTERS

BERNARDET

ESSAIS



CREDIT

IMPERIAL GARAGE

M^{re} Villiers - 23, Bd de Courcelles - LAB. 77-40

LES POIGNEES
"SOUPL"

POUR
MOTOS



ET
VELOMOTEURS

équipent les nouvelles
Poignées tournantes Duplex
à tirage rectiligne

ELEGANCE — QUALITE
CONFORT

49, rue Marius AUFAN, 49
LEVALLOIS — PER. 06-35

TOUS LES MODELES EN

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

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

marcel perrin

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

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

LIVRAISON EN PROVINCE

CREDIT

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

TERROT 500 cul. sid. pn. nf imp. équ. 215.000. Bot. 65-83
 PEUGEOT 176 juin 51 av acc. 8000 km. MASLE 27 Villa 4 Ruelles Fontenay-s-Bois.
 MOTOBECANE 125 b. ét. Vis. à la loge, 6 r. de Turin, Paris
 500 NORTON 16 H HERMENT av. Grésillons 104 Asnières. sam. ap.-midi. dim. et 19 h
 AJS twin 500 cme nve HENRI 52 rue de la Goutte d'Or 18^e.
 TERROT 175 2 tps 35.000. DUBS 43 r. de Maubeuge Paris
 DKW 350 NZ inst. élec. nve. équ. av. ou sans side LIBRAIRIE 25 r. des Boulangers 5^e.
 HARLEY bleue méc. imp. 80 r. Racine, Montrouge. Alé. 08-89
 A v. Cucciolo 48 cul. orig. Italie 4 vit. parf. ét. REEB 68 r. de France, Sarreguemines.
 ROYAL sport parf. ét. prix 40.000 BAB. 13-06.
 JONGHI 125 b. ét. équ. Lemaire 122 V Couturier Noisy-le-Sec
 ZUND. KS 600 état neuf. ISSERTE, Maurs (Cantal).
 GALLETTO imp. 190 M.C. 64 av. Belfontaine Savigny (S.O)
 SIDE com. caisse et roue sus. p. annx Neiman 30000. NICOLAS 75 r. Chevaleret 13^e.
 MOTOCONFORT 125 ét. neuf tansad équip. comp. CONCIERGE 2 av. Versailles 16^e

SIDE Gno.-Rhône AX2 100.000 fr. 8 rue Labie, Paris.
 DOMINATOR Norton neuve. S'adresser BASELIS 229 rue Solférino, Lille (Nord).
 GILLET-HERSTAL 350 cul. b. ét. 4 vit. sélecteur. 5 Villa Marceau 19^e.
 500 JAWA selle biplace 320.000 R. LEVEAU à Saint-Sébastien (L.-Inf.)

VOITURES A VENDRE

PART. vds cse dble empl. 6 cv G. Irat cab déc. tél. Pig.67-91
 VDS Simca 5 décap. et 8 CV Celta Renault torpéd. rep. moto MOTO-RECORD 151 rue Marcadet Paris 18^e MON. 24-40.
 VENDS BNC 4 roues type 24 heures Mans 125 chrono. 6 l. aux 100. Abs parfait 160.000. Paul BEGARD 5 rue Charles Robin, Paris 10^e.
 AMILCAR 5 CV décapotable. bon état 150. Après 19 h. WEISS 106 bd V.-Hugo Clichy
 ATLAS décap. 175 cc état nf KIRIOW 105 rue Nationale, Decize, Nièvre.
 DYNA c. i. 3 cv. X 85 fin 50 3 mois gar. 420. Repr. moto. LECLERC 56 r M. Dormoy 18^e

SIMCA 5 déc. lux prête à pr la rte. VIGNE 7 r. Atlas 19^e
 7 CV Salmson 2 pl. spt 75000 Bourqui, Machault p. Fericy (SM) tél. 79-08 Fontainebleau.
 100.000 Fiat 8 CV 4 pl. très propre excel. mot. CORNU 7 rue Sambre-et-Meuse-10^e.
 V. ou éch. c. moto 350 ou 500 angl. réc. 203 1950 ét. impec. Garage François-1^{er} 9 r. de la Chancellerie, Fontainebleau. Tél. 20-34.

402 Darl'Mat cabr. 11 cv. 160 kmh., 4 rue Buffault 9^e.
 FORD 12 cv 1930 c. i. commerc éch. c. moto. Crédit Ric. 75-28
 SIMCA 5 b. ét. pn. nfs. DEVAIRE 31 r. Constantinople 17^e
 ROVIN 3 CV décap. nf juste rod 280.000 repr. moto LECLERC 56 r. Marx Dormoy 18^e
 PART. v. auto camping 10 cv reprend moto GILLE 119 av. Libération, Clamart.
 AUTO DKW 4 cv ét. nf 250. MILARET 17 av. Ste-Marie, St-Mandé.

ON DESIRE ACHETER

DISP. 130 cherc. 350-500 f. t. s. ar. impec. réc. JONVELLE Chamblay (Jura).

SIDE Carpio LIGNON 2 Sent. des Bannières, Bagnolet.
 ACH. Norton 16 H b. ét. tél. MICHEL Pro. 83-88 j. h. trav.
 ACH. 100 Griffon acc préf. Goussinel 5 r. Ory, Montrouge
 ACHAT au compt. ou dépôt vente de tous vélo. moto et scoot. d'occas. VOLTAIRE-MOTO 132 bis bd Voltaire-11^e.

ECHANGES

175 PEUG. rep. 50, 100 ou 125 GUICHARD 10 av. E.-Zola-15^e
 E. cyclecar Sandford c. grosse moto REMY 15 r. Mont-Louis
 ECH. Peug P. 102 t. b. ét. cte Vélosolex oc. Elie, Galgon Gde
 ECH. Amilcar 5 cv. val. 150. ctre moto préfér. Gn-Rh. CV2 Harley etc. LESIMPLE, Foyer Municipal, Penhoet (L.-Inf.)

DIVERS

A V. Fulgur, CHANTON, 74 r. J.-P. Timbaut, Paris-11^e.
 MOT. 500 Roy-Enf. nf sortant usine. ELRA 27 r. Espérance.

SIDECARS pr vélo. et motos nfs et d'occas. POINARD 54 r. Et. Dolet, Cachan. Alé. 34-41
 LEÇONS Français, Anglais, Allem., Russe par dame expérimentée. Odé. 65-02 (matin)
 SIDE Précision caisse bois b. état. DAISY. Mon. 70-55.

V. 1 poste essence marque SATAM b. ét. 45.000 cuves compres. t. dimen. 200 fr. k. générat. acétylène. Volcan haut 0.90 ét. nf. 40.000. Mot 3 cv. ess. marq. International ét. nf 20.000. RECEVEUR OCCASIONS, Taillecourt (Doubs).

V. selle bipl. Ferridax nve sacoc. cuir nve. VIDAL 14 av. Pupil. Nation, Aurillac, Cantal

A vendre un lot pièces bon ét. (cadres, roues, moteurs, boîtes de vitesse, volants magnétiques) pour vélo. deux temps Alcyon, Motobécane, René Gillet, Terrot. Ecrire à Coopérative Agricole : 2 Gde Rue - Ezanville (S.-O.).

EMPLOIS

DEMANDE d'urgence ouvrier moto connaissant la soudure et brasure. - BARBANCHON MOTOS, St-Lô, Manche. T 284

N'ATTENDEZ PLUS :

Pour commander votre VéloMOTEUR ou Moto

LA

Sté MOTOCYCLE

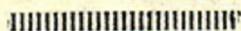
166, Rue Lafayette - PARIS-10^e
 Métro Gare du Nord Tél. : NORd 07-59

OUVERT LE LUNDI APRES-MIDI

Vous offre des conditions de

CREDIT

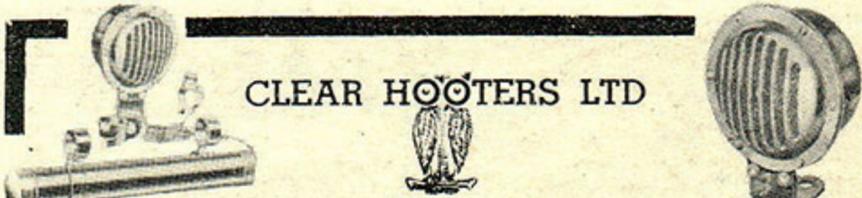
pour toute la France



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

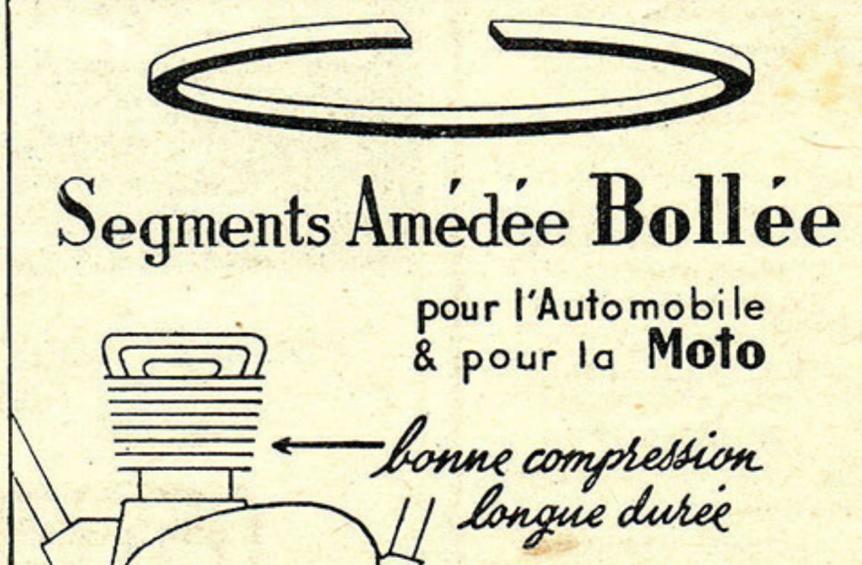


CLEAR HOOTERS LTD

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



Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile & pour la Moto

bonne compression
longue durée



AU CAMPING - PIQUE-NIQUE
 Fondé en 1928
CAMPEUR
 37, rue PASQUIER-8^e
 78, av. de la RÉPUBLIQUE-11^e
 PARIS
 LE PLUS BEAU MATÉRIEL DU MONDE



Sidecars Henri CARPIO

DU VELOMOTEUR AUX GROSSES CYLINDRES

Fondé en 1920

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

Disponible :
125 cmc. à 175 cmc.
PIECES DETACHEES

6, Bd RICHARD-LENOIR
Tél. : ROQ. 29-28 - (Bastille)

MOTOBÉCANE



MOBYLETTE

Accessoires spéciaux

46, RUE TURBIGO
Tél. : ARC. 58-86 - (Arts-et-Métiers)

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

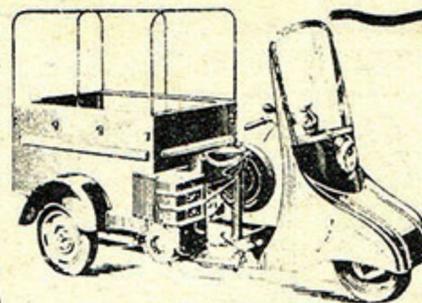
CATALOGUE

GRATUIT

SUR DEMANDE



Fermeture annuelle du 26 Juillet au 17 Août



POUR DOCUMENTATION
ILLUSTREE
joindre timbres

P. POINARD

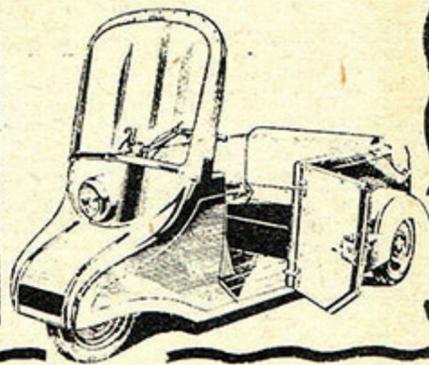
CONSTRUCTEUR

54, RUE ETIENNE-DOLET
CACHAN (Seine) ALE. 34-41

UTILITAIRE & TOURISME

125 CMC. SANS PERMIS
C.U. 200 KGS OU 3 PLACES

EN 175 CMC. AVEC PERMIS
MOTEUR A.M.C. 3 VIT.
Spécial pour 3 roues



DYNAMIC-SPORT

CREDIT

1/3 comptant et 10 mois
Livraison sous 48 heures

MOTOBECANE

GULLER

TERROT

MONET-GOYON

JONGHI

Reprise toute machine
Pièces détachées
d'origine

6, rue Saint-Augustin
RIC. 75-28 - Métro Bourse

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'embellissage - 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

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

MOTOBECANE
TERROT - PEUGEOT
MONET-GOYON
GNOME-RHONE
GULLER

Ag. exclusif ULTIMA
125 cc (2 modèles) et 175 cc
Sidécar 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

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

POIGNEES TOURNANTES
GUIDONS

ACCESSOIRES

DUPLIX

SEMONSU-BÉRAUD

46, 48, RUE SAINTE

MARSEILLE

Cycles - Cyclomoteurs
— VéloMOTEURS —

ONOTO

La Marque de Qualité
Usines à DOLE (Jura)

Fondées en 1906



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.

CYCLOMOTEURS

C. N. C.

R. M. FLETCHER,
Constructeurs

112 Bd de la Chapelle
PARIS-18^e

Mon. 83-09 - Métro Barbès

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

LICENCE
DUCATI

48 cm³



Barbès - Moto - Cycles

98, rue Doudeauville — Métro Château-Rouge
PARIS-18^e

VOUS RECOMMANDE

Si vous ne voulez une machine que pour le printemps prochain, laissez les arrhes que vous désirez. Ensuite vous versez toutes les quinzaines ou tous les mois suivant vos possibilités jusqu'à concurrence de la moitié. Après la livraison le solde en 6 - 9 ou 12 mois

AGENCES

**GIMA - GUILLER - TERROT
JONGHI - RENE GILLET
B.S.A. - SUNBEAM**

SCOOTERS

GUILLER 125 moteur A.M.C.
TERROT et AMI 100 cmc.

Nous prenons en dépôt-vente B.S.A. pour les clients qui désirent prendre une cylindrée plus forte.

Magasin ouvert de 8 h. 30 à 19 h. 30 même le Lundi
Fermeture le Dimanche.

Fermeture le 15 Août - Réouverture le 5 Septembre à 14 h.

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 couv. 2 coul. — 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 suppl. : C.C.P. MOTO-REVUE 297-37 PARIS

PEUGEOT P. 55 — 450 francs.

125 TERROT E.P. - E.T.P. - E.T.P.C. — Avec tous les réglages complets : 500 francs.

TERROT 500 RGST — 500 francs.

125 TERROT E.T.D. — 500 francs.

Bloc-Moteur YDRAL 125 — 450 francs.

Bloc-Moteur A.M.C. 125 et 150 — Ce bloc équipe : Automoto, New-Map, Alcyon, Guiller, Gima, D.S. Malterre, Huin, Radior, Favor, etc... — Prix : 500 francs.

Le Moteur VELOSOLEX — 350 francs.

LIGHT 125 — 1.000 francs.

4 CV RENAULT — 300 francs.

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 fr.

Notice d'Entretien MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 et 175 à soupapes en tête) — Toute la Technique, Pratique Entretien, Démontage, Dépannage — 460 fr. - Par poste 510 fr.

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 toutes les adresses. — 60 fr. (poste 80 fr.)

UNE BELLE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION — Fixation des revues par agrafes spéciales. Couverture élégante. Dos et coins pégamoid. — Prix 350 fr. Par poste 425 fr.

C.C.P. « MOTO-REVUE » PARIS 297-37
Nous ne faisons aucun envoi contre remboursement

Pour vos vacances ! Afin de bénéficier d'une livraison rapide, passez commande dès maintenant à

ST PAUL-MOTOS

AGENCE DES PLUS GRANDES MARQUES FRANÇAISES ET ETRANGERES

Téléphone :
ARCHIVES 71-46

1, rue de Rivoli, 1

— Métro : —
SAINT - PAUL

TERROT - JONGHI

MONET-GOYON

RADIOR - ALCYON

M.R. - RAVAT

RENE GILLET

GILLET D'HERSTAL

Combinaisons
motocyclistes

SAN REMO

(Tous modèles)



TRIUMPH

Guiller
« Sport »



MOTOCONFORT

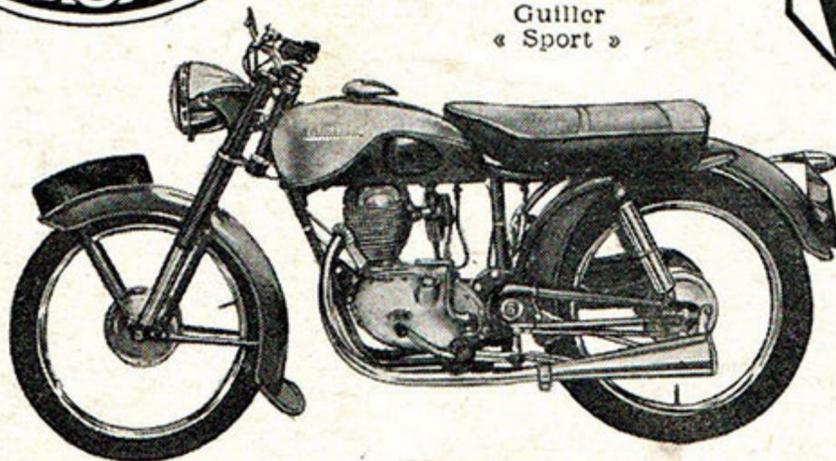
GNOME-RHONE

GULLER - VALLEE

Scooters

BERNARDET

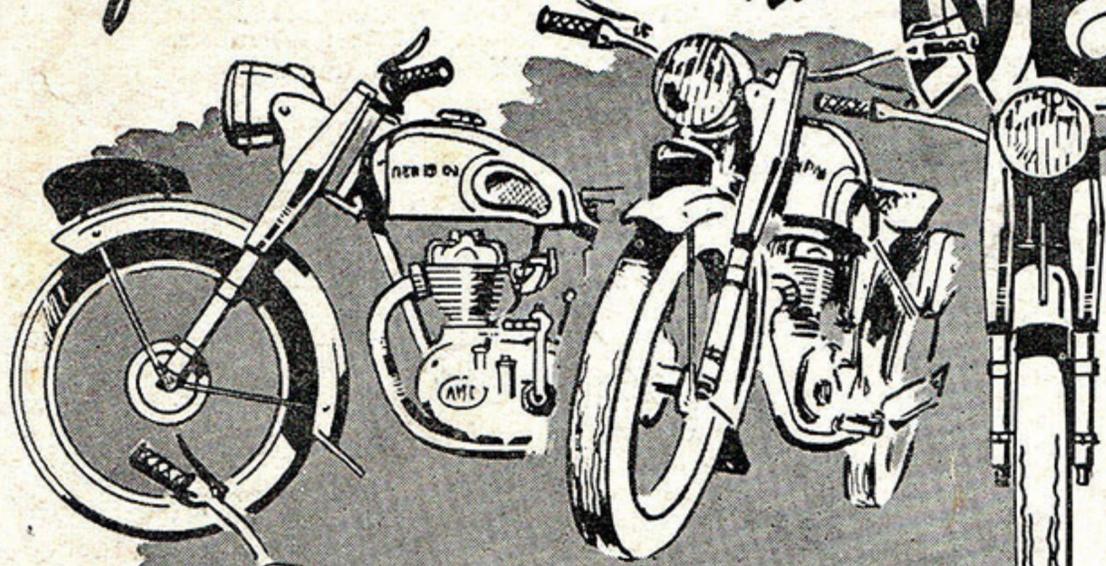
et SPEED



Renseignements
contre 50 francs
en timbres

CREDIT — Magasin ouvert en Août - Fermeture en Septembre — **CREDIT**

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



fait sensation
sous tous ses angles!

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

Elle n'est pas fabriquée
à la chaîne!

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

Délais de
livraison
très longs,
COMMANDEZ
D'AVANCE

MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

122-124, Avenue Lacassagne, LYON - RHÔNE

un joyau
de France

