

40^e ANNEE. — 2 AOUT 1952. — N° 1.096

Moto revue

HEBDOMADAIRE
Tous les Samedis
LE NUMERO :
30 frs

**EQUIPEMENT
ELECTRIQUE**



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

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

Les endroits agréables ne manquent pas aux portes de Paris,
tel l'étang de l'Ursines, à Chaville.

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
DANS SES** **2** **de PIECES
MAGASINS**

PARIS-SUD
106, Avenue
Aristide Briand
MONTROUGE
Tél. : ALE. 21-71

OUVERTS

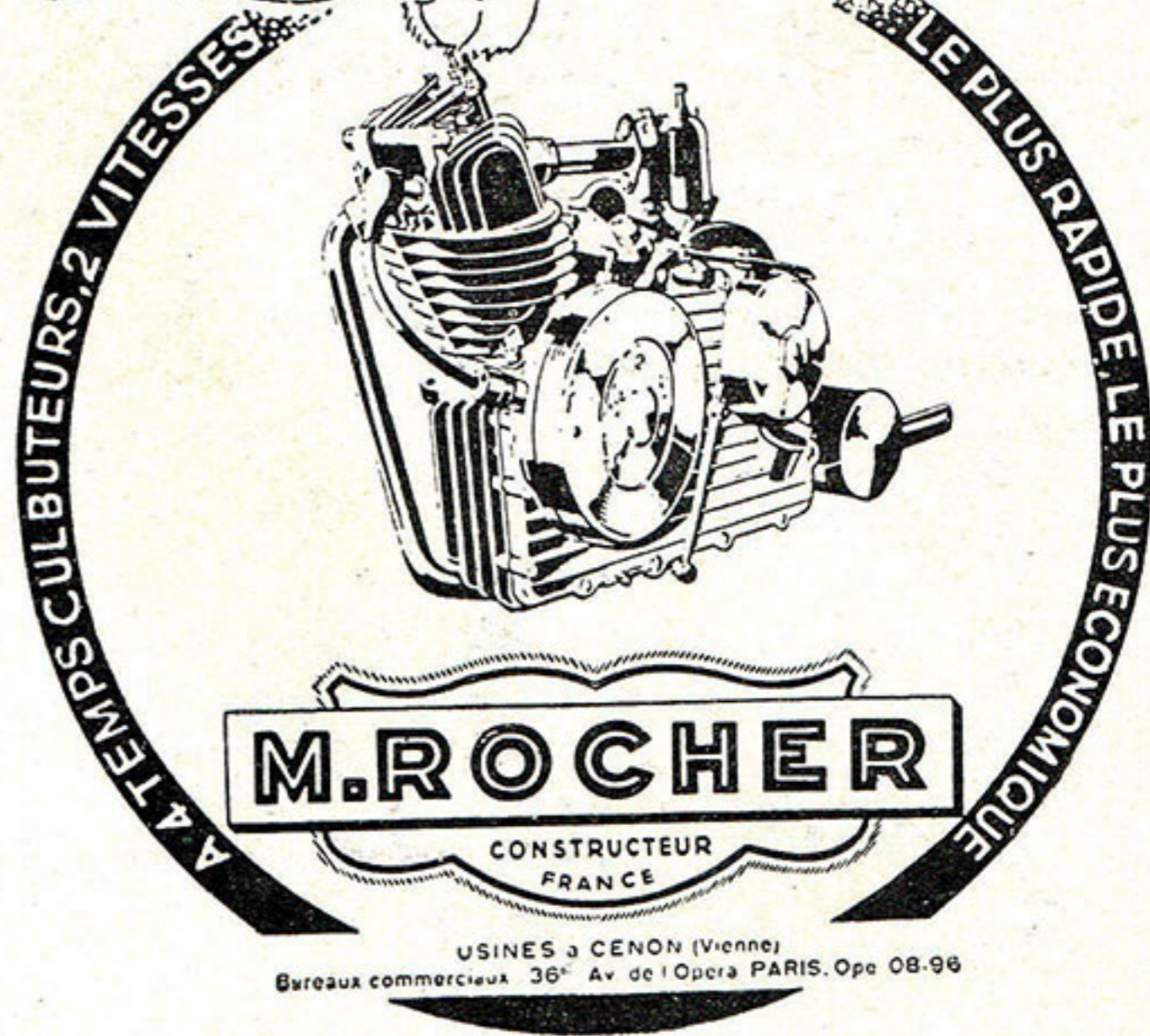
PARIS-CENTRE
7-9, Boulevard
Beaumarchais
PARIS-4^e
Tél. : TUR. 96-56

**VOUS POUVEZ PASSER COMMANDE
IMMEDIATEMENT**

LICENCE
D.U.C.A.T.I.

48 cm³

Muciciclo



**UNE SIMPLE PRESSION
DU POUCE**
ET VOUS AUREZ
A VOLONTÉ...

DIRECTION GÉNÉRALE :
LA SONE (Isère) - T. 18 et 19

AGENCE A PARIS
93, Rue Ampère (17^e)
Tél. WAGram 78-45

Usines :
LA SONE (Isère)
DOMÈNE (Isère)

**AVERTISSEUR
LANTERNE
PHARE CODE** avec
le **COMMUTEUR
CM.45**

MOREL

HAVAS



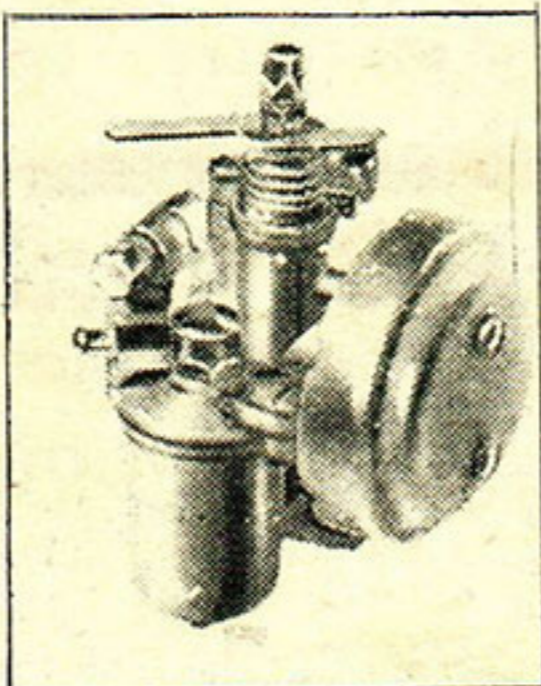
est fabriqué suivant les mêmes procédés que les casques des Motocyclistes de la Police Française.

Cyclomotoristes !

Si votre machine est équipée d'un

moteur VAP

demandez à votre motociste de vous faire essayer le nouveau Carburateur



GURTNER C. 12 SPÉCIAL

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

Scooters BERNARDET

125 et 250 cmc.
payables en 9 mensualités

PRESENTATION

et

ESSAI

tous les jours

G.S.M.

Distributeur officiel

8, rue des Ecoles - PARIS-5° — ODE. 62-98
ATELIERS-REPARATIONS et pièces détachées
12, rue St-Séverin ODE. 50-91

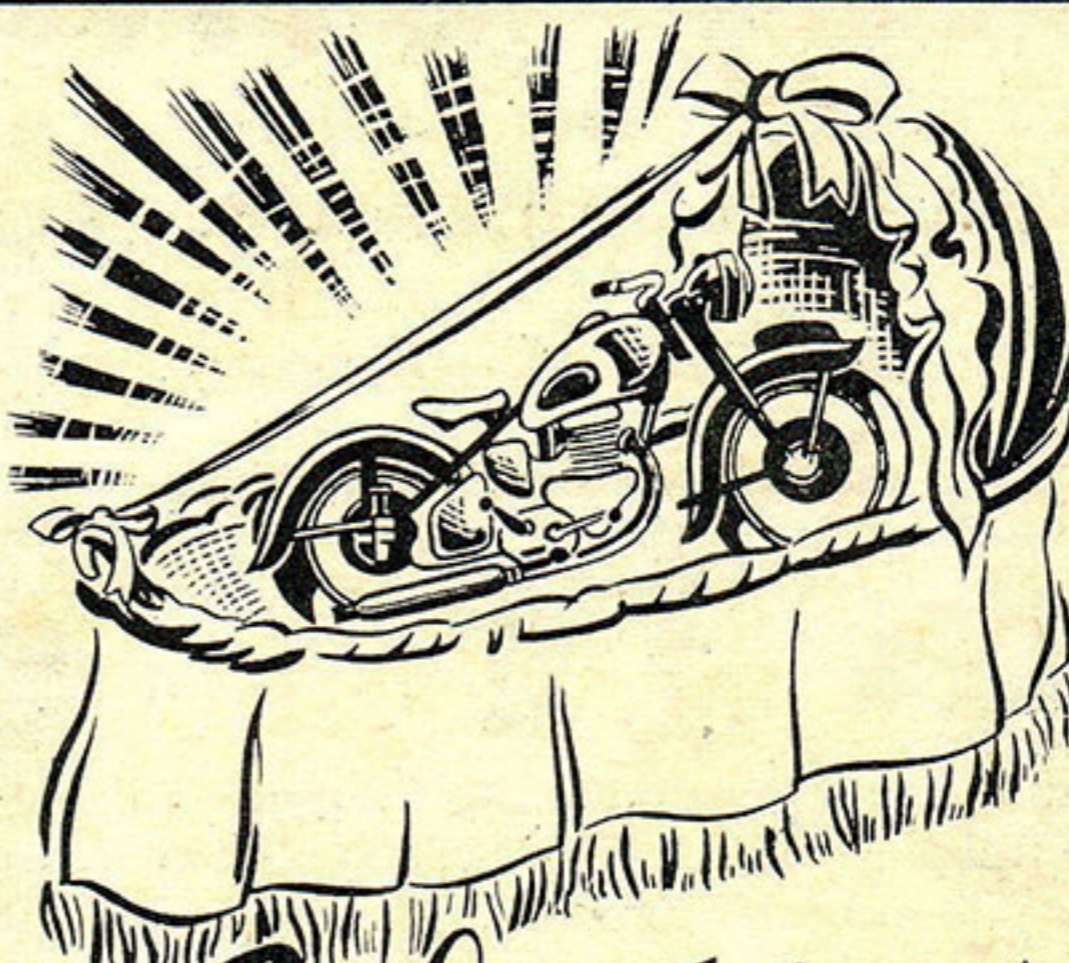


ENFIN, EN PROVINCE,

ETABLISSEMENTS

G. RION

PLACE GRANGIER
DIJON



*Berceau
des meilleures
marques*

MOTOS, VELOMOTEURS
FRANÇAIS ET ETRANGERS

Supraison



*Conditions de
paiement*

— VESPA — PUCH — N.S.U. — SUNBEAM — BSA — AUTOMOTO —

— UNE MAISON SPECIALISEE... AGENT OFFICIEL : MOTOCONFORT —

— GNOME & RHONE —

Cliché publicitaire « Moto-Revue »

RAPID'MOTO

21, rue d'Orléans - SAINT-CLOUD (S.-et-O.)
MOL. 21-29 — N'A QU'UNE SEULE ADRESSE

Agent B.S.A. - SUNBEAM
J. Charrier utilise exclusivement les huiles

LABO
inox

Directeur : Jacques CHARRIER
International de Moto-Cross

dispose en son Magasin :
100, 125 ETD et Scooter TERROT - 100, 125, 200
Shooting Star MONET-GOYON - 175 GUILLER
Sport et Scooter et nombreuses occasions révisées
en B.M.W. - ARIEL - MONET-GOYON -
NORTON - B.S.A.

Ne partez pas en vacances sans votre

SCOOTER — VELOMOTEUR ou MOTOCYCLETTE

TOUJOURS DU DISPONIBLE EN MAGASIN

Scooter Moto

Téléphone
MIC. 03-72

Métro :
Porte de Versailles

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

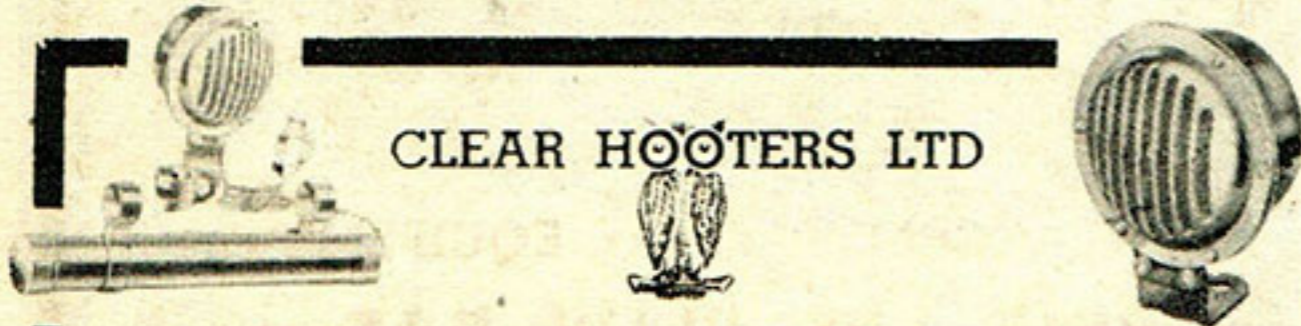
LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION FRANÇAISE DE VENTE

MAGASIN ET ATELIER DE REPARATION OUVERT TOUTE L'ANNEE

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

N.S.U. — TRIUMPH

LAMBRETTA — BERNARDET



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

VOLTAIRE-MOTOS

132 bis, Boulevard Voltaire - PARIS (11^e)
Tél. : ROQ. 20-30 Méro: Voltaire

VENTE A CREDIT

Agent de toutes les
GRANDES MARQUES FRANÇAISES
LIVRE IMMEDIATEMENT :

GUILLER - D.S. MALTERRE - JONGHI
GNOME-RHONE - MONET-GOYON
TERROT

VELOCETTE - N.S.U. - AMBASSADOR, etc...

Scooter BERNARDET

CATALOGUE CONTRE 50 Frs TIMBRES

60 ANNEE
DEPREZ
CREDIT
187, rue A. Sylvestre
COURBEVOIE
Tél. : DEF. 07-01 et 02
MOBYLETTES
disponibles
MOTOBECANE
PEUGEOT
GNOME-RHONE
PUCH - SIDES
MAGNAT-DEBON
RENE GILLET
MONET-GOYON
ZUNDAPP
Réparations
Pièces détachées

Sensationnel
LE SCOOTER
PIROL²⁰⁰

(200 cm³)

ESSAIS

ROBERT SENECHAL - 83, Avenue Grande Armée
ETOILE AUTOMOBILE - 41, Avenue Kléber
GARAGE DES SPORTS - 100, rue du Château, Boulogne



COMPTEURS
CYCLOMOTEURS

Montage guidon-commande
par engrenages. Vitesse 50 ou
80 kmh. Totalise 10.000 kms
Ets DATAY à Figearc (Loz)

LIVRAISON RAPIDE
DE TOUS MODELES
STATION "MOBYLETTE"

94, Bd MAGENTA - PARIS - NORD 65-25

R. CHABRIER

MOTOBECANE



STOCK COMPLET

PIECES DETACHEES
ET ACCESSOIRES

ATELIER DE MISE AU POINT
CREDIT

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

ATTENTION!

Depuis
le 1^{er} Avril 1952

la nouvelle

STATION-SERVICE YDRAL

est ouverte

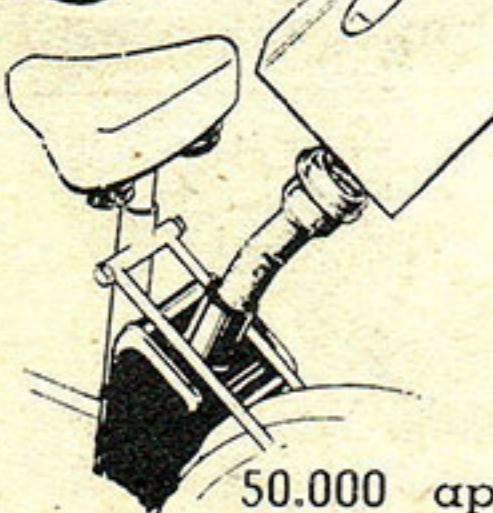
Société AMI

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

ETO. 77-46

VOUS TROUVEREZ
CHEZ TOUS LES MOTOCISTES A LA PAGE,
au BHV à MANUFrance, à la SAMAR

Le Tubverseur



Verseur idéal pour le cyclomoteur et la moto, adaptable à toutes embouchures, incassable et souple, filtrant l'essence et retenant l'eau, logeable dans la sacoche.

50.000 appareils en service

LE CASQUE FN

- ★ Résiste aux chocs les plus violents.
- ★ Indéformable et incassable.
- ★ Ne se bossèle en aucun cas.
- ★ Le plus léger : 400 grammes.
- ★ Entièrement recouvert de cuir de premier choix.
- ★ Isole des rayons solaires les plus chauds et des courants d'air glacés.
- ★ Suspension par lanières indéchirables.



MODELES A PARTIR DE 2.995 F

BREVETE S.G.D.G.

Gros : FN : 8, Faubourg Poissonnière, 8
PARIS-10^e — PRO. 02-92

VOUS AUREZ LA

Certitude

d'économiser
temps et argent

en trouvant à tout moment

tous ACCESSOIRES et EQUIPEMENTS

aux **PRIX LES PLUS BAS** chez les
SEULS SPECIALISTES DEPUIS 20 ANS

REVIL ETS

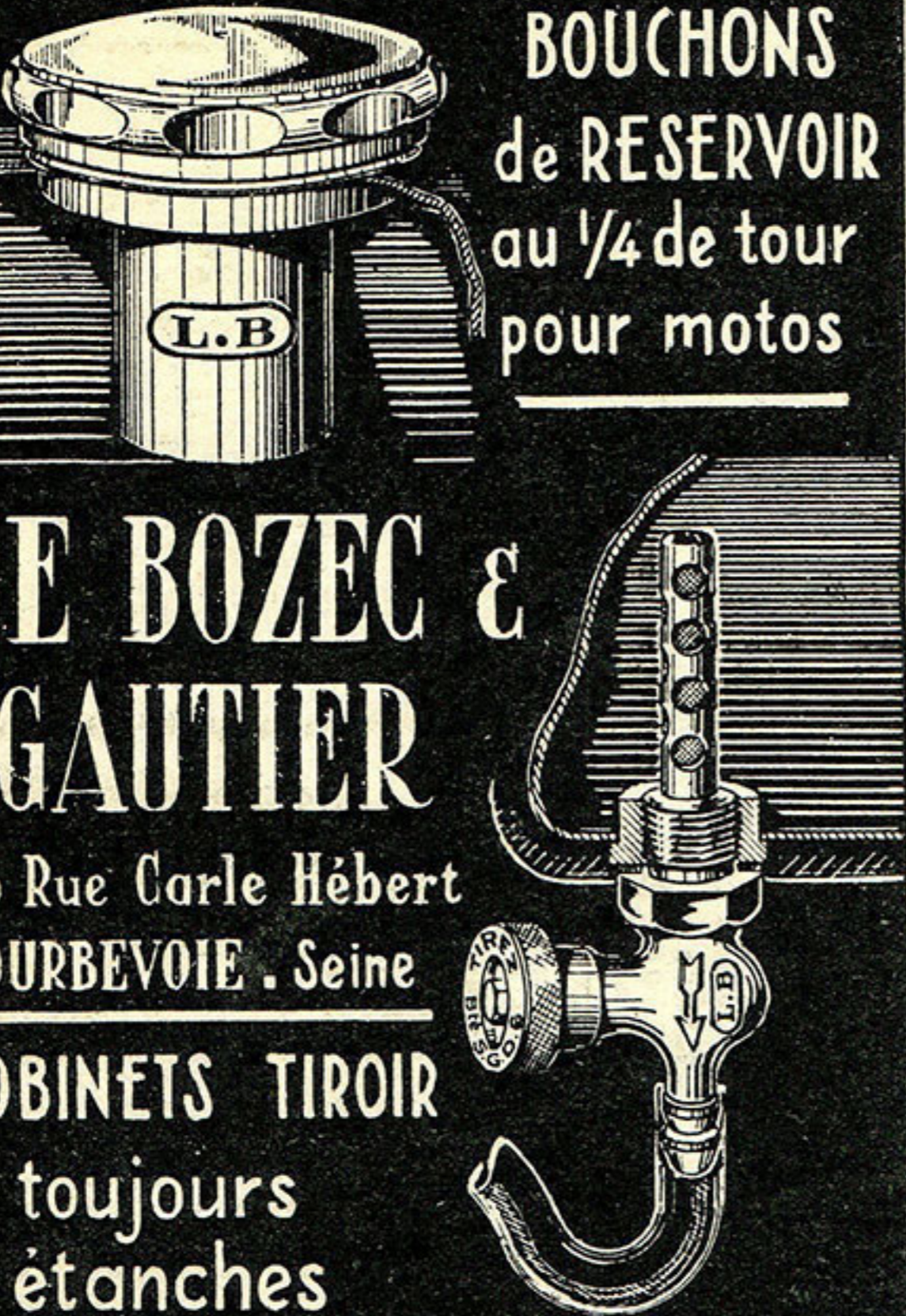
PARMI 4.000 FABRICATIONS DIFFERENTES

Flèches oscillantes **ATTILA-LILLO**
Accumulateurs **BAROCLEM**
Accessoires **BIPLEX-AURORA**
Huile **BRET'OIL** et **BRETOCYL GRAPHITE**
Silencieux **V. CARPIO**
Vêtements et tabliers **CHROME-CUIR**
Housses Moto **CUEVAS**
Batteries sèches et chargeurs **DARY**
Casques protecteurs **FN**
Casques - Serre-têtes **GENO**
Carburateurs - robinets d'essence **GURTNER**
Anoraks - Combinaisons **HERMETIC-HELIOS**
Combinaisons **MACOMBYNN**
Interrupteurs **MOREL**
Lunettes 88 **ROD**
Sacoche cuir et camping **SABLE**
Avertisseurs sur volant magnétique **SANOR**
Sélecteurs pour VéloMOTEURS et Motos **VITEX**

REVIL ETS

82, avenue des Ternes - 225, Boul. Péreire
PARIS-17^e **Dépôt MACOMBYNN** ETO. 15-53

MEMBRES DE CLULS, FAITES-VOUS CONNAITRE



BOUCHONS
de RESERVOIR
au 1/4 de tour
pour motos

**LE BOZEC &
GAUTIER**

28 Rue Carle Hébert
COURBEVOIE . Seine

ROBINETS TIROIR
toujours
étanches

MOTOCYCLISTES SPORTIFS!

Enfin les vacances !
A vous les joyeuses
randonnées, puisque

**BRÉTOCYL
GRAPHITÉ**

Le Superlubrifiant des Champions »
BAISSE SON PRIX DE 10 %
80 fr. = 54 fr. le flacon-dose

Déjà vainqueur en 1946, 47, 48, 49, 50 et 51

BRÉTOCYL GRAPHITÉ
trionphe encore en 1952 dans la plupart des compé-
titions Nationales ou Internationales

Vous aussi, faites comme tous les « AS » du volant
et de la Moto, « brétocylez » votre essence pour
obtenir :

PUISSANCE — SOUPLESSE — SECURITE
ECONOMIE D'ESSENCE
PROTECTION TOTALE DES SOUPAPES
Et naturellement dans votre moteur 2 ou 4 temps

BRET-OIL

“ L'huile de Compétition au service du Tourisme ”

*En vente dans tous les Garages, Stations-Services, Moto-
ristes, où vous trouverez nos huiles en bidons plombés et
notre BRÉTOCYL GRAPHITE, présentés en coffrets de
15 flacons-doses, correspondant à 150 litres d'essence à
notre nouveau tarif de 795 fr.*

BRET-OIL - 4, rue J.-d'Arc. Issy-les-Moul. (Seine)
MIC. 18-30 (Lignes groupées)



JEUNES ! voici votre chance...

Vous qui êtes à la recherche d'une situation
meilleure et répondant mieux à vos aspira-
tions, quelques mois d'études faciles par cor-
respondance feront de vous un Spécialiste
qualifié en MECANIQUE et ELECTRICITE

AUTO. Nombreux débou-
chés, France et Outre-Mer :
Industrie et Commerce
Auto, Agriculture, Auto-
ralls, P.T.T., Armée moto-
risée, etc...

Préparation C.A.P. - Cours selon temps disponible - Di-
plôme en fin d'études et facilités de paiement - Placement
gratuit - Instruction requise : niveau C.E.P.

Tous renseignements sur demande :

COURS TECHNIQUES AUTO
rue du Docteur Cordier - SAINT-QUENTIN (Aisne)
ou : 14, rue Lincoln - PARIS-8^e (Service 11)

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

A calotte métal léger
à haute résistance

**IMPERFORABLE
AUX CHOCS**



Vente en gros :

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

UN SIDECAR DE GRANDE CLASSE

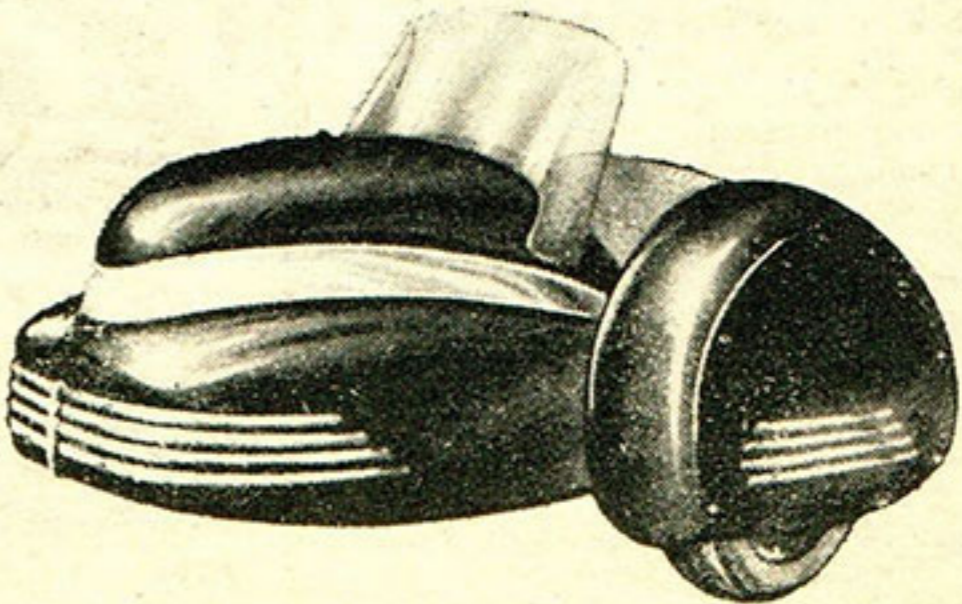
Le "Hurricane 67" de BUFFLIER

Modèle déposé

Une ligne merveilleuse — Une sécurité absolue
Châssis renforcé à double essieu
Un confort vraiment remarquable
Carrosserie Super-Luxe prévue en 1 pl. 1/2 côte-à-côte

Documentation gratuite

Anc. Ets **BUFFLIER (STARC)** 31 Cours E. Zola à VILLEURBANNE





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

Le Numéro : 30 francs

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

- L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, Noël, etc.). L'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des N°s de série.
 - Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :
MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2^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 30 f. 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)

◆ UN CHAMPION DISPARAIT

C'est au cours d'un grass-track à Poperinghe que Frans Vanderschrick a trouvé la mort, sa fusée de side-car étant brisée. Vanderschrick était un coureur international que l'on voyait souvent sur les circuits de Grands Prix. Il battit également plusieurs records du monde sur side-car Norton et participa très honorablement aux I.S.D.T.

Son amour du sport motocycliste était tel qu'il continuait à courir à un âge où il aurait pu se retirer avec ses lauriers mais il ne le voulut pas et cela lui fut malheureusement fatal.

◆ GRAND PRIX D'ALLEMAGNE

Les nombreuses chutes qui marquèrent cette épreuve des championnats du monde éclaircissent sérieusement les rangs des coureurs et en particulier ceux des Anglais. La raison en est le mauvais état du revêtement de la route dont une portion fut refaite une dizaine de jours avant l'épreuve, et un soleil intense ramolli à l'extrême le goudron ce qui provoqua toutes sortes d'accidents. La question qui se pose maintenant serait de savoir si la F.I.M. ne devrait pas revoir chaque circuit avant les épreuves afin d'accorder son assentiment ou non.

◆ EN ATTENDANT...

Voici les noms des pilotes blessés au Circuit de la Solitude :

Ray Amm, jambe droite brisée et vertèbres écrasées ; Rod Coleman, souffre de contusions diverses. Ces accidents se sont produits aux essais, mais le lendemain, durant les courses, la série noire s'allongea des noms de Milani et Masetti. Le premier cité devant être transporté à l'hôpital pour vertèbres cervicales écrasées. R. Colombo, nouveau venu chez NSU et K. Mansfeld, sur Horex, sont également en traitement. Si l'on ajoute à cela les forfaits de Duke, Pagani, Liberati, Forconi et de BMW, on se rend compte que ces courses n'avaient qu'une lointaine ressemblance avec un championnat du monde.

Sachez conduire

On se plaît à écrire que la moto forme de bons conducteurs, qu'un motocycliste étant mécanicien dans l'âme, connaît sa machine et sait s'en servir. Autant d'éloges que nous motocyclistes, nous adressons... entre nous.

Toutefois, lorsque l'on circule dans Paris, la semaine, ou sur la grande route, samedi et dimanche, on est éffaré de voir le nombre important de « cafouilleux » ou de « tout fous ».

Aussi, nous nous permettons de donner, en toute modestie, quelques conseils de conduite, conseils, que nous espérons d'autant plus profitables, qu'ils sont peut-être donnés à la veille de votre départ en vacances.

Première règle dont il faut bien vous pénétrer : vous n'êtes pas seul sur la route. Cette règle de prudence n'implique pas seulement le ralentissement à un carrefour, ou un usage effrené de l'avertisseur, mais aussi une observation quasi-constante de la route.

Pas de conducteur tournant le nez pour regarder passer une jolie fille, ou pour se lancer dans une longue discussion avec le passager assis sur le tan-sad.

En outre, avant d'effectuer un ralentissement, un dépassement, regarder s'il n'y a rien derrière vous. C'est un point que l'on oublie souvent... et le rétroviseur est fait pour cela.

Mais à côté des inobservations du code de la route, il y a aussi les fautes de conduite.

Si vous vous sentez sûr de vous et que vous aimez la vitesse, n'attaquez pas un virage un peu serré à la corde. Vous risquez de partir à l'extérieur en fin de courbe sans pouvoir redresser. Attaquez plutôt large, si la visibilité le permet et remettez progressivement « la sauce » à partir du centre de la courbe qui lui sera pris à la corde.

Si vous freinez, utilisez le frein avant. C'est le plus efficace et aussi, et surtout, le plus sûr, car il vous évitera des dérapages occasionnés trop souvent par une roue arrière bloquée. En outre, pour accroître votre freinage, utilisez le frein moteur en rétrogradant et surtout ne débrayez jamais en freinant, si ce n'est tout à la fin pour éviter de caler votre moteur.

Pour les conducteurs circulant en ville : pensez à votre embrayage. Aussi pas d'attente à un feu rouge avec la première engagée et la main sur l'embrayage. Pas non plus de coups de gaz rageurs, vous consommez inutilement et votre moteur chauffe.

Bien conduire n'est pas si facile que cela, aussi à votre prochaine sortie observez-vous et corrigez-vous, car bien conduire est un art.

◆ B.M.W. « FOUR » ?

Après la grosse déception causée par l'absence des BMW au Grand Prix d'Allemagne, l'usine a déclaré « ferme » qu'elle présenterait ses machines au G.P. d'Italie à Monza, fin Septembre. Celles-ci seront munies à l'arrière de fourches oscillantes, transmission évidemment par arbre à cardans et peut-être moteur flat-four.

◆ IDEE A SUIVRE

Plusieurs grandes maisons d'accessoires anglaises dépêchent des cameramen pour les courses motocyclistes afin de filmer celles-ci tout en faisant une publicité à la marque elle-même. C'est le cas pour K.L.G., Avon et Renold.

◆ MEDECINE ET CIRCULATION

On devrait inscrire sur chaque permis de conduire le groupe sanguin de son titulaire, affirmait à un récent congrès médical le Professeur Maurer de Munich ; cette pratique permettrait, lors d'accidents graves de procéder immédiatement à la transfusion sanguine lorsqu'elle s'avère nécessaire et d'épargner le temps précieux que demande toujours la détermination du groupe sanguin auquel appartient le sujet. Une intervention plus rapide pourrait en effet sauver bien souvent des vies humaines.

◆ RENDONS A GURTNER...

Dans notre numéro 1.094, un article consacré à la description du carburateur Dell'Orto, nous faisait écrire que l'ACMA allait monter à nouveau sur ses scooters, le carburateur italien.

La direction commerciale de l'ACMA, dans une lettre qu'elle vient de nous adresser rétablit la vérité, en voulant bien préciser que si elle a monté autrefois des Dell'Orto fabriqués en Italie, par contre, depuis un certain temps déjà, elle a recours à la maison Gurtner, qui lui livre des carburateurs donnant toute satisfaction.

Voici deux photographies prises par notre abonné de Suippes, M. Lallemant, qui avec sa 175 est parvenu en 9 jours au cercle polaire.

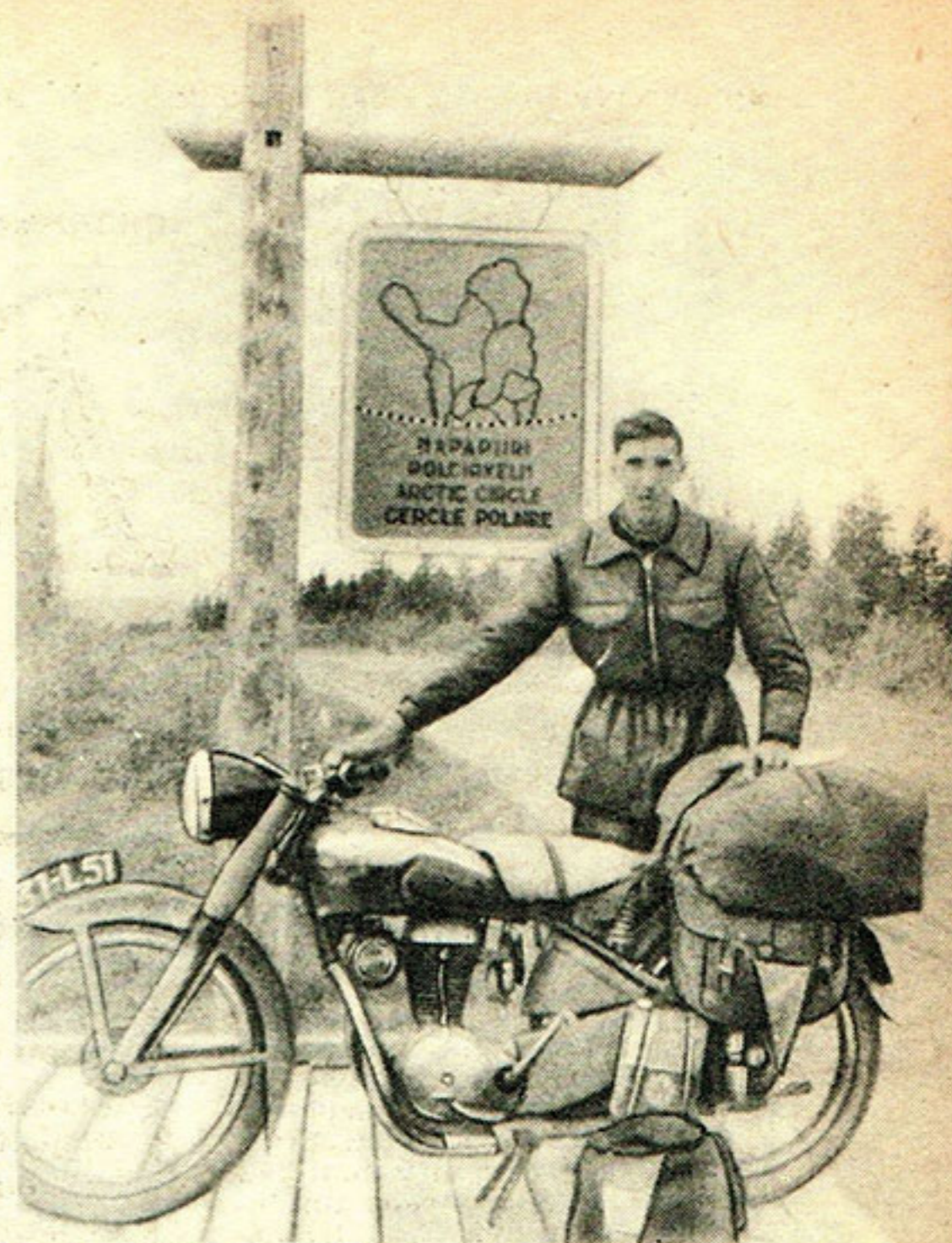
◆ LA RENAISSANCE DE D.K.W.

On se souvient qu'en 1949 la majeure partie de l'outillage DKW avait été transféré en zone orientale et peu de gens auraient pu prédire que la nouvelle usine construite en Allemagne de l'Ouest rendrait à la grande marque la place prépondérante qu'elle occupait depuis 1928. Or, en 2 ans et demi, cette firme vient d'opérer un redressement extraordinaire : la 100.000^e DKW d'après-guerre vient en effet de sortir de chaîne.

C'est là un beau succès qui n'a été possible que grâce à la popularité de cette marque, non seulement sur son propre marché intérieur, mais encore dans de nombreux pays étrangers.

◆ TOMMY WOOD MALCHANCEUX

Tommy Wood est un des rares anglais qui pratiquent le sport motocycliste en tant que professionnel. Or ce coureur exceptionnel (qui a remporté plusieurs fois le T.T.) semble être actuellement



Informations

◆ VERITABLE INVASION DE LA VESPA AUX U.S.A.

Qu'il ne soit pas donné à tout le monde d'étonner les américains, personne ne saurait le contester et pourtant c'est ce qu'ont réussi à faire les italiens.

« Depuis les chars de course et de combat de la Rome antique, déclare The American Automobile, aucun véhicule n'a été si typiquement italien que le scooter ». Partout en Italie foisonne ce petit véhicule à deux roues, caréné et économique qui a remporté là-bas un succès comparable à celui du modèle T d'Henry Ford. Aux U.S.A. nous connaissons le scooter depuis assez longtemps, mais il n'avait pas jusqu'à présent remporté un grand succès. En Italie par contre, il est devenu un véhicule familial : tandis que le père conduit, il n'est pas rare de voir un et quelquefois deux enfants debout sur la petite plateforme avant de la machine, cependant que la mère assise à l'arrière, porte encore un « baby » sur ses genoux. La production de scooters est devenue l'une des pièces maîtresses de l'industrie italienne. Avec un effectif de 517.456 unités, elle dépasse à présent en importance celle de l'automobile et en 1952 on escompte la sortie de 300.000 machines d'une valeur de 75 millions de dollars. Tout récemment la firme Piaggio et Cie qui a sorti le premier scooter, le Vespa, a entrepris de prospector méthodiquement (et il faut le dire, avec un net succès) le marché américain. A titre d'essai, une grande firme spécialisée dans l'importation avait commandé un premier lot de 1.000 scooters, mais devant la demande accrue, elle a du passer une nouvelle commande de 5.000 machines à livrer jusqu'en septembre. Piaggio envisage dès maintenant de fournir à l'Amérique 2.000 Vespa par mois à partir de septembre. La Vespa est vendue 279,95 dollars.

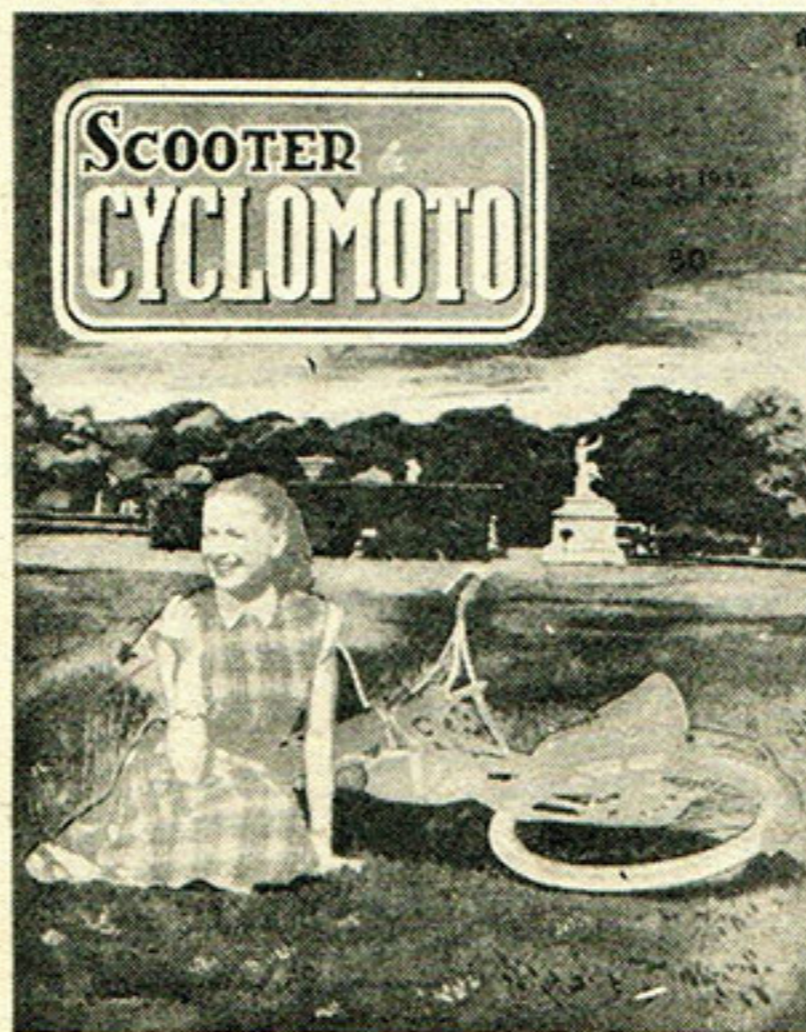
poursuivi par la malchance : à sa première course suivant son interdiction de courir pendant 6 mois, au Grand Prix de Belgique, il faisait une chute et se blessait sérieusement, tant et si bien qu'il ne put prendre le départ à l'épreuve suivante. C'est là vraiment un coup dur pour ce grand sportif que de devoir à nouveau s'abstenir de courir, à peine sorti de « convalescence ».

◆ PARE-CHOC OU NON ?

Me conseillez-vous le pare-choc et si oui, lequel adopter ? C'est la dixième lettre dans ce sens que nous recevons depuis quelques jours.

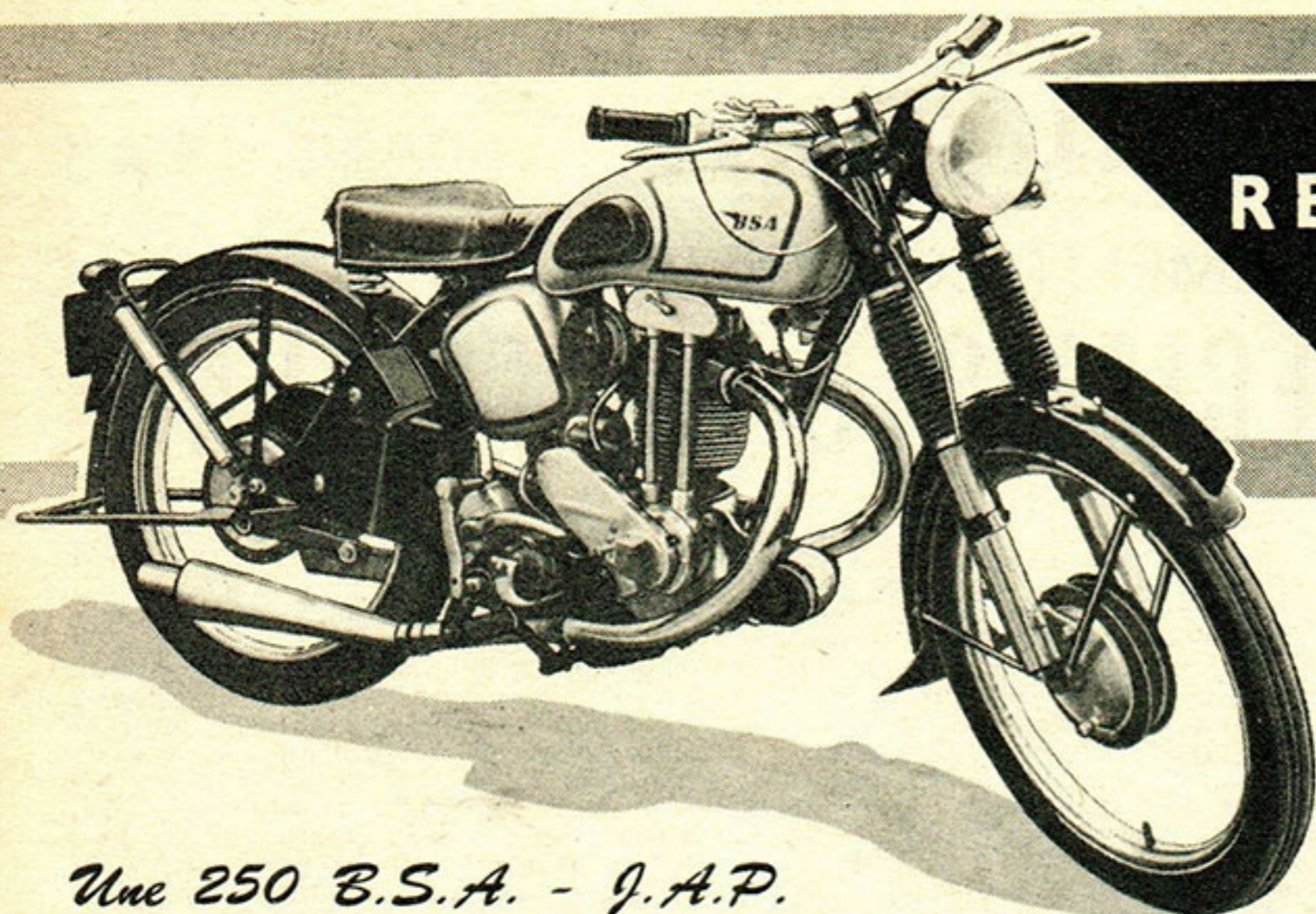
Les nombreuses chutes rendues inoffensives par le pare-choc, font que notre réponse est aisée. Oui, il vous faut un pare-choc pour protéger vos jambes d'abord, votre machine ensuite.

Indiquer une marque serait facile, mais si nous nous sommes fait un devoir de dire avec indépendance ce que nous pensons de telle ou telle machine ou accessoire, nous nous interdisons de faire de la publicité dans cette rubrique. Nous ne nommerons donc personne. Toutefois à tous ceux qui sont soucieux de leur sécurité nous dirons : examinez ce que l'on vous propose et n'achetez que le pare-choc qui résiste aux chocs et qui ne tourne pas. Dites-vous qu'un pare-choc fixé sur un seul tube a beaucoup de chance de pivoter autour de celui-ci en cas de chute. Il faut que votre pare-choc se fixe en plus de deux points pour être certain qu'il ne tourne pas et vous apporte la protection à laquelle vous avez droit.



SCOOTERISTES ET CYCLOMOTORISTES

Voici la reproduction de la couverture du numéro 2 de Scooter et Cyclomoto (complément mensuel à Moto-Revue). En vente dans tous les kiosques au prix de 50 frs. (ou 55 frs par poste). Au sommaire de ce numéro : Que peut-on attendre du scooter ? - Défense du cyclomoteur. - Une visite chez Deryn. Décalaminage du deux temps. Nomenclature des cyclomoteurs et moteurs. - Entretien de la Mobylette. etc. etc.



REALISATIONS PERSONNELLES

A gauche : la réalisation personnelle de M. Duprat ne manque pas d'allure.

Une 250 B.S.A. - J.A.P.

Un de nos abonnés, M. Rabary, de Blagnac, nous a communiqué quelques renseignements sur une machine remaniée par M. E. Duprat. Il s'agit d'une ancienne 250 BSA culbutée à transmission par courroie, dont le moteur a été remplacé par un Jap 250 auquel fut adjoind une boîte Monet-Goyon 4 vitesses.

La fourche avant, d'un débattement de 130 mm. a été entièrement réalisée par M. Duprat, elle est en chrome molybdène, avec amortisseurs hydrauliques incorporés. La suspension arrière est assurée par un moyeu suspendu, système dé-

rivé de celui des Triumph, possédant un débattement de 40 mm. Toutes les commandes, guidon, poignées de frein et débrayage, pédales de frein et de sélecteur sont de fabrication maison, ainsi que le réservoir d'huile et les carters de chaînes en Dural. Les tubes d'échappement et les pots, ces derniers en dural, sont entièrement l'œuvre de M. Duprat, ainsi que les béquilles AR et latérales.

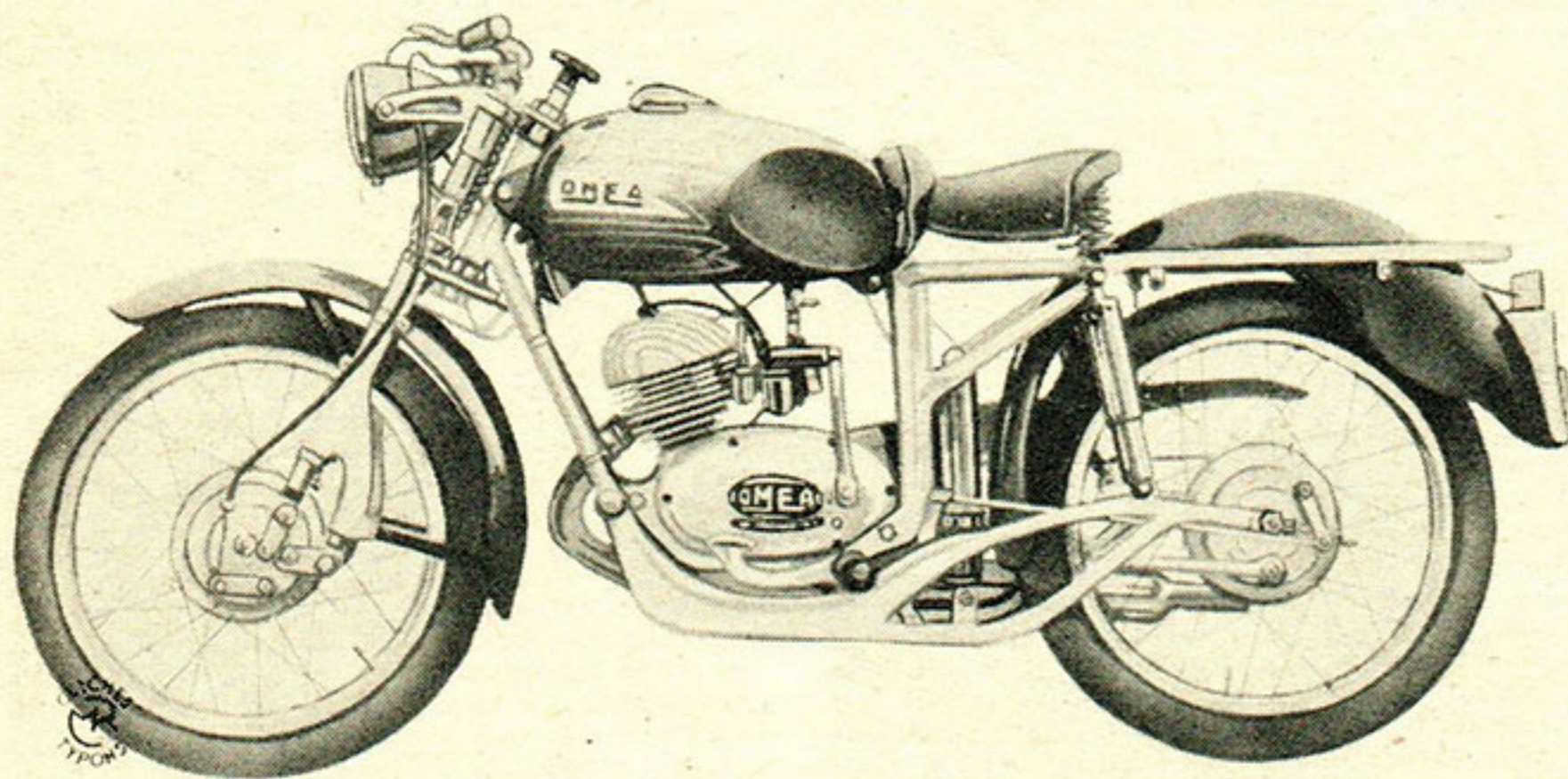
Cette belle réalisation d'amateur a sa présentation complétée par un émail et un polissage dus, eux aussi, aux connaissances du possesseur de la machine.

Un porte-cartes "maison"

En prévision des vacances prochaines, et pour les amateurs de randonnées à vive allure, un de nos lecteurs, Monsieur Fatigue, de Paris, a étudié la question des cartes, et ceci l'a amené à réaliser la « boîte à parcours » dont suit la description :

Elle se compose d'une boîte en fer de 6/100" d'épaisseur aux cotes que l'on veut, fermée par un couvercle muni d'une large fenêtre en plexiglass. A l'intérieur se trouvent deux bobines de films (4,5x6) qui fonctionnent comme dans un appareil photo. Sur ces bobines s'enroule une feuille de papier calque portant le tracé simplifié du parcours. Un éclairage intérieur pour voyager de nuit peut compléter cette réalisation qui, pour ne s'attacher qu'à une question de détail, n'en est pas moins très utile.

Ci-dessous : plan d'exécution côté du porte-carte.



De l'autre côté des Alpes

En Italie, les nouveaux types de machines abondent, et il n'est pas le plus petit artisan un peu mécanicien qui ne se sente l'envie de faire « sa » machine.

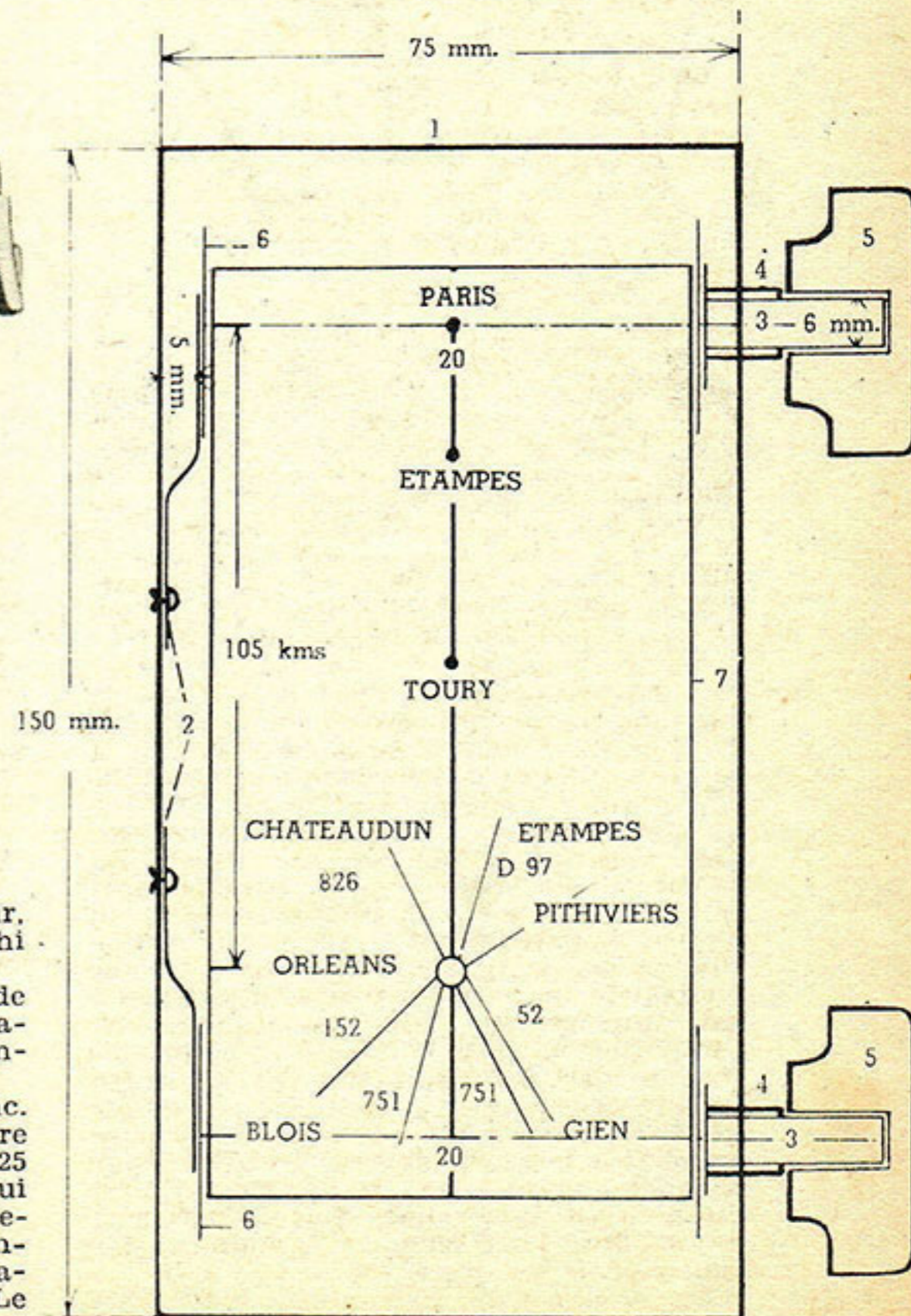
La première machine que nous vous présentons, une 125, a été construite en très petite série et forcément (nous sommes en Italie !) en deux modèles : sport et tourisme. Elle se signale à l'attention non pas par son moteur qui est classique, mais surtout par son cadre. En effet, la fourche arrière qui est du type oscillant à ses bras axés devant le bloc moteur. Le ressort de suspension se trouve à l'arrière du bloc, entre celui-ci et le garde-boue arrière. Les amortisseurs du type télescopique ont leur appui sous la selle. Un haubannage des bras oscillants assure la rigidité latérale indispensable. La fourche avant pour la partie basse est du genre « Galletto », mais la tête de fourche est conçue comme pour une pa-

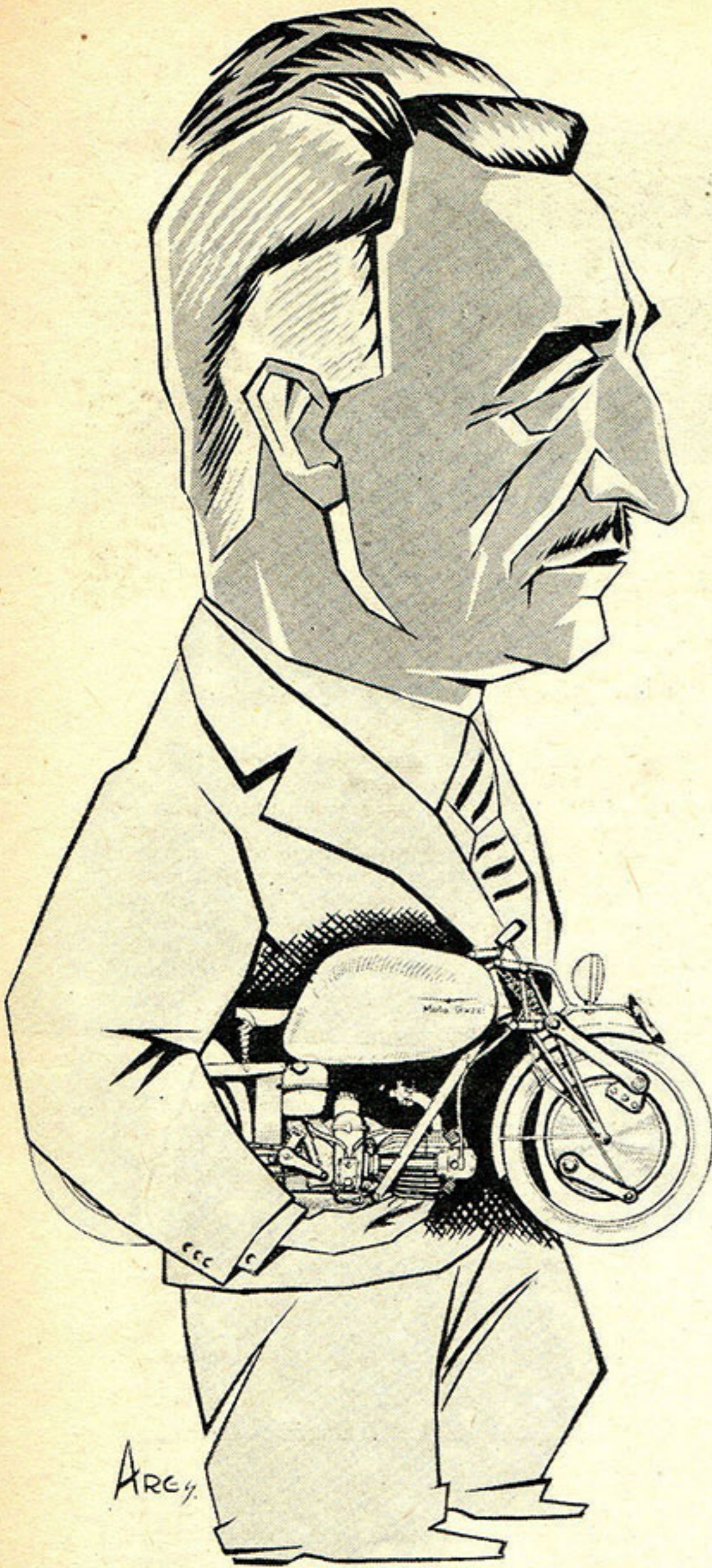
Ci-dessus : l'Omea, dont la partie cycle est excessivement compliquée, n'est plus le travail d'un simple amateur.

rallélogramme, avec ressort amortisseur, au centre, comme sur la première Jonghi 125 ACT.

Le bel émail rouge du réservoir est de rigueur et vient compléter cette réalisation artisanale dont le dessin nous semble pour le moins bizarre.

La deuxième machine est une 125 cmc. aussi, mais réalisée à un seul exemplaire par un amateur. Le moteur est un 125 Batua à deux temps. Le cadre est celui de la Norton « Featherbed » en plus petit, évidemment, ainsi que le coussinelle profilé. La fourche avant est à balanciers et amortie hydrauliquement. Le poids total est de 48 kgs seulement.





Collignon N'EST PAS SEULEMENT COUREUR C'EST AUSSI UN SPECIALISTE DU FREINAGE

faits le refroidissement, les garnitures et la flasque. Pour cette dernière, il est évident que si elle est en une matière déformable, quoique vous fassiez au point de vue surface et refroidissement, vous n'aurez pas de frein. Sa réalisation demande donc un usinage très précis.

Contrairement à ce que l'on croit, la largeur de la garniture ne joue pas tellement si ce n'est au point de vue refroidissement. J'ai fait moi-même des freins larges, surtout parce que cela plaît aux utilisateurs, mais, Ferodo a étudié la question, et a trouvé que la garniture ne doit pas dépasser une certaine largeur en fonction du diamètre du tambour. Cette largeur n'est d'ailleurs pas atteinte actuellement dans le commerce, mais d'une façon générale, il ne faut pas croire qu'une grande largeur augmente le freinage, alors qu'il en est autrement pour le diamètre. Ce qui compte aussi beaucoup, c'est la question de la came, car selon que la came sera trop petite ou trop grande, votre freinage sera brutal ou trop lent. J'ai fait aussi une chose pour laquelle je croyais innover, mais que les constructeurs de scooters italiens ont déjà fait, c'est de mettre une petite plaquette de fonte douce à la place de la ridicule tôle pliée qui appuie la mâchoire sur la came. Le frottement est ainsi plus doux et le mouvement beaucoup plus précis.

— Que pensez-vous du frein à double came ?

— Je ne l'ai pas expérimenté, mais il est à remarquer que de nombreuses machines compétition d'usine le montent, surtout à l'avant ; entre autres AJS et Norton. Mais un autre facteur, indépendant de la conception même du frein, joue un rôle très important lors du freinage : c'est la suspension. Prenez l'exemple des Norton de course : leur frein avant était assez peu efficace. Mais le même frein monté dans le cadre « Featherbed » donne d'excellents résultats.

— Dans un frein bien étudié, les mâchoires sont-elles rigoureusement circulaires ou bien forment-elles une courbe légèrement différente d'un cercle, afin de mieux épouser le contour du tambour ?

— Pratiquement, on fait des mâchoires circulaires pour des questions d'usinage, et même si l'on voulait faire quelque chose pour obtenir une plus grande surface de contact, il suffirait tout simplement de décaler l'axe et un léger rodage achèverait la mise en place. Théoriquement, il devrait y avoir une différence de contours. Mais de toutes façons, avec des mâchoires circulaires, la garniture se met en place d'elle-même, c'est pourquoi un rodage des freins est nécessaire.

— Que pensez-vous des garnitures collées ?

— C'est évidemment la solution idéale, mais aux grandes vitesses, donc lors de grands échauffements, il doit y avoir un mieux à apporter pour éviter un décollement. Mais il n'est pas dit qu'on ne trouvera pas un autre procédé de collage à l'abri de cet inconvénient.

— Pourriez-vous nous parler du procédé Al-Fin ?

— Je ne vois pas la nécessité absolue de ce nouveau procédé, car il n'est pas indispensable et moi-même j'ai étudié la question, et j'ai pu réaliser un collage extrêmement résistant en collant de l'aluminium sur de la fonte, en intercalant du cuivre. J'ai d'ailleurs essayé le procédé Al-Fin

sans résultat, car il y a une « astuce » de fabrication inconnue qui fait tout le prix de la licence.

Une question semblable s'est posée vers 1930 à un degré moindre, alors que les constructeurs de motos françaises se plaignaient de ce que les cylindres « fuyaient » gaillardement au moindre échauffement, j'ai coulé alors une fonte qui fut utilisée par presque toutes les usines de l'époque, qui a donné toute satisfaction et résistait environ 3 fois plus à l'échauffement que la fonte ordinaire.

— Avez-vous l'intention de commercialiser votre frein de 240 mm ?

— Non, le prix de revient étant très élevé, car il est monté entièrement à la main. Quand un coureur m'en demande un, je le fais, mais en le prévenant auparavant du prix. Je veux bien en faire pour étudier la question, mais je laisse aux autres le soin de les lancer sur une grande échelle. Je vends seulement un 130 de diamètre intérieur et peut-être bientôt un 200.

— Pourquoi certains constructeurs montent-ils des garnitures à coefficient de frottement peu élevé ?

— La question que vous touchez là est un des points essentiels de la construction en série. Si vous avez un frein à coefficient de frottement élevé, il s'usera plus vite, ce qui n'est pas intéressant pour l'utilisation courante.

— Beaucoup de motocyclistes ont peur de freiner de l'avant et ils sont malheureusement aidés en cela par énormément de constructeurs qui mettent des freins de plus grand diamètre à l'arrière qu'à l'avant. Quelle est votre avis de technicien sur la question ?

— Il faut remarquer tout d'abord une chose, c'est que la plupart des coureurs comptent sur leur frein avant. Malgré le paradoxe que cela peut présenter, le frein avant, c'est la sécurité. D'ailleurs, les pneus AV des motos de course ne sont plus des « ribbed » ordinaires, mais présentent des sculptures transversales afin d'améliorer l'adhérence au freinage. Si vous freinez de l'arrière, vous vous mettez automatiquement en travers. Jacquier-Bret a freiné avec mon moyeu jusqu'à des 160 kmh. avec sa « Dondolino » et ceci avec le frein avant uniquement sans que sa machine ne devie de sa ligne.

Je finirai par cette vérité que trop de pilotes ignorent, c'est que : frein avant = sécurité, même sur sol mouillé. La seule précaution à prendre est dans les virages dans lesquels il ne faut pas freiner sec, évidemment.

— Je pense que vous êtes d'accord avec nous pour dire qu'un frein qui bloque n'est pas un frein qui freine.

— Bien sûr, et je crois l'avoir fait déjà comprendre. Ce n'est pas le pneu qui doit freiner en dérapant sur le sol, mais bien la garniture qui doit agir sur la mâchoire. Lors d'un essai comparatif, j'avais monté un de mes moyeux-freins sur une 175. L'autre machine était munie de soi-disant bons freins-tambours du commerce. Les 2 motocyclistes lancés à 70 kmh. se mirent à freiner en même temps. Avec mon moyeu-frein : freinage progressif. Avec l'autre machine, freinage spectaculaire, grincements, dérapages, roue bloquée... mais le double de distance pour s'arrêter.

Un bon freinage, pour être efficace, doit être progressif, mais ne pas bloquer la roue.

A l'issue de la victoire de Collignon, au 24^e Bol d'Or, et profitant de sa visite à « Moto-Revue », nous avons voulu profiter de sa compétence dans le problème de la conception et de la construction des freins, afin de lui poser quelques questions.

— Etant donné que vous avez mené votre Bol comme une course de vitesse, il est probable que vos freins ont été mis à rude épreuve. En particulier quel a été le comportement de votre moyeu-frein avant dont vous aviez muni votre 250 cc. ?

— J'avais monté un 240 mm qui est un des plus puissants existant sur le marché. Jacquier-Bret qui a le même et qui a essayé celui de la Gambalunga, dit qu'il n'y a pas de comparaison possible entre les deux. C'est un frein en magnésium avec ventilation par turbine intérieure. Je ne l'ai pas commercialisé, évidemment, je le réalise sur commande seulement. Je ne l'ai jamais utilisé à fond. Sa grande surface freinante, ainsi que son excellent refroidissement, en font un « accessoire » (si l'on peut dire) pratiquement inusable. Je ne l'ai d'ailleurs jamais retendu depuis le début de la saison, et la course de la poignée n'a pratiquement pas changé. Ceci n'est d'ailleurs pas spécial aux freins très larges et de grande surface, car Nougier arrive au même résultat avec le frein de 130 mm monté sur sa 175. Et il a fait toutes les courses de l'an dernier sans jamais les régler !

Le problème du frein réside dans trois

L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Dynamos

Les dynamos donnent un courant continu. Au lieu d'aimants permanents, elles utilisent des électro-aimants excités par du courant prélevé sur le courant fourni par la dynamo elle-même. On remarquera dans la carcasse cylindrique les électro-aimants ou inducteurs. L'induit est toujours du type Gramme et annulaire, les enroulements étant disposés en couronnes sur l'armature. Une extrémité de chaque enroulement est soudée à une touche cylindrique d'un collecteur disposé en bout d'arbre. Les touches sont isolées. Sur le commutateur frottent un balai positif et un balai négatif. Le câble allant au joncteur-disjoncteur est branché sur la borne du balai positif. Le balai négatif est à la masse.

Mais un problème se pose, c'est d'obtenir un débit aussi constant que possible. Sinon aux régimes élevés le débit serait excessif. Pendant longtemps on utilisait pour régler le débit un troisième balai qui alimentait en dérivation les électro-aimants et qui permet de mettre à profit la réaction d'induit. Plus l'induit tourne vite, et plus les lignes de force magnétiques s'incurvent, ce qui produit, suivant le sens de rotation, une diminution de tension aux balais principaux, le troisième balai calé de 100 à 140° en avant du balai alimentant les inducteurs, amplifie cette réaction d'induit. La dynamo à trois balais présente des inconvénients. Elle charge d'autant plus que la batterie est chargée. C'est exactement le contraire de ce qu'il faudrait. Si le câble allant à la batterie se rompt ou se détache, tout le courant passe dans le circuit d'excitation qui est grillé. C'est pourquoi un fusible est indispensable : ne jamais le remplacer par du fil plus gros. Cherchez la panne, si le fusible remplacé saute à nouveau.

On emploie de plus en plus des dynamos à excitation shunt où les enroulements des inducteurs et des induits sont branchés en parallèle. Et on utilise un

SUITE DES NUMEROS 1.083 et 1.086

régulateur de tension. Il comporte un électro-aimant et une résistance qui est mise en série avec l'inducteur quand l'électro-aimant exerce sur une lame mobile une action suffisante pour la séparer d'une lame fixe. On diminue donc la tension du courant allant aux inducteurs à l'aide d'une résistance. Quand par suite de la baisse de tension l'électro-aimant ne peut lutter contre le ressort qui rappelle la lame mobile, celle-ci entre à nouveau en contact avec la lame fixe et ainsi de suite. En réalité un régulateur de tension est plus compliqué et comporte en particulier un électro-aimant à deux enroulements,

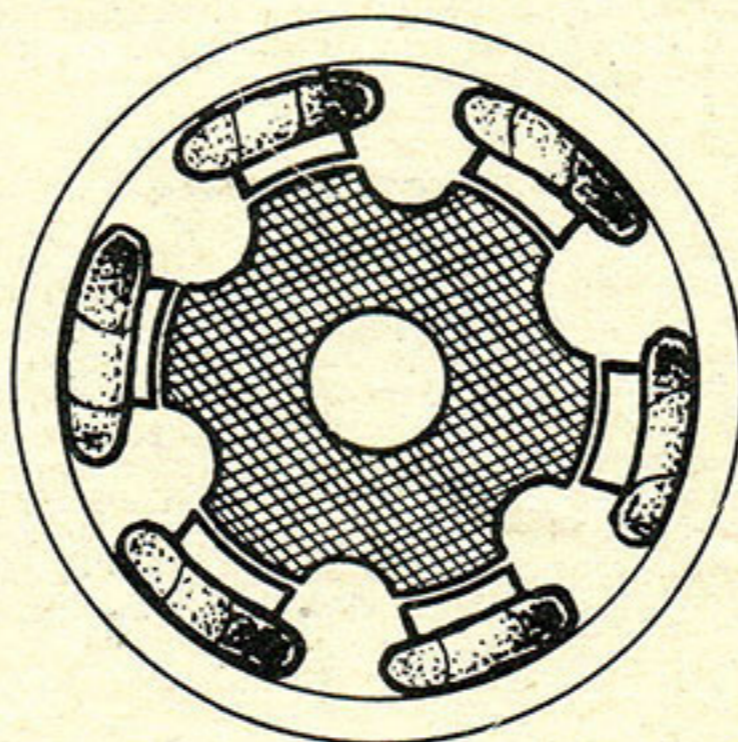
40.000 kms que l'usure atteindra un tel degré. Il se peut aussi que les charbons soient brisés, usés, ou coincés : chaque année démontez votre dynamo. Rien n'est plus facile. Nettoyez l'intérieur avec un chiffon propre et vérifiez les connexions.

Le joncteur-disjoncteur joue, en matière de courant électrique, un peu le même rôle qu'une valve de pneu pour l'air. C'est le sens unique dans toute sa beauté. Sans le joncteur-disjoncteur, le courant refluerait vers la dynamo quand celle-ci ne débite pas de courant. Comme son nom l'indique, le rôle de cet appareil est double. La jonction s'opère quand la tension du courant débite par la dynamo est plus élevée que celle du courant emmagasiné dans la batterie. La disjonction s'opère dans le cas contraire.

C'est toujours un électro-aimant qui entre en action et attire une palette pour établir le contact dès que le courant atteint la tension voulue ; tout comme le régulateur de tension, c'est un appareil tabou. Vous constaterez que si votre moteur marche à l'extrême ralenti, votre ampèremètre n'indique aucune charge (et même une légère décharge de 1 ou 2 ampères si vous avez un allumage par batterie qui prélève un peu de courant). Puis accélérez un peu et aussitôt le joncteur entre en action.

Il faut surtout éviter des vibrations : jonction et disjonction doivent être franches, et la palette mobile doit s'immobiliser dans la position voulue. Comme tout le reste de l'équipement électrique, le joncteur-disjoncteur ne donne guère d'ennuis. Mais au cas où cela arrive, il doit être obligatoirement remplacé.

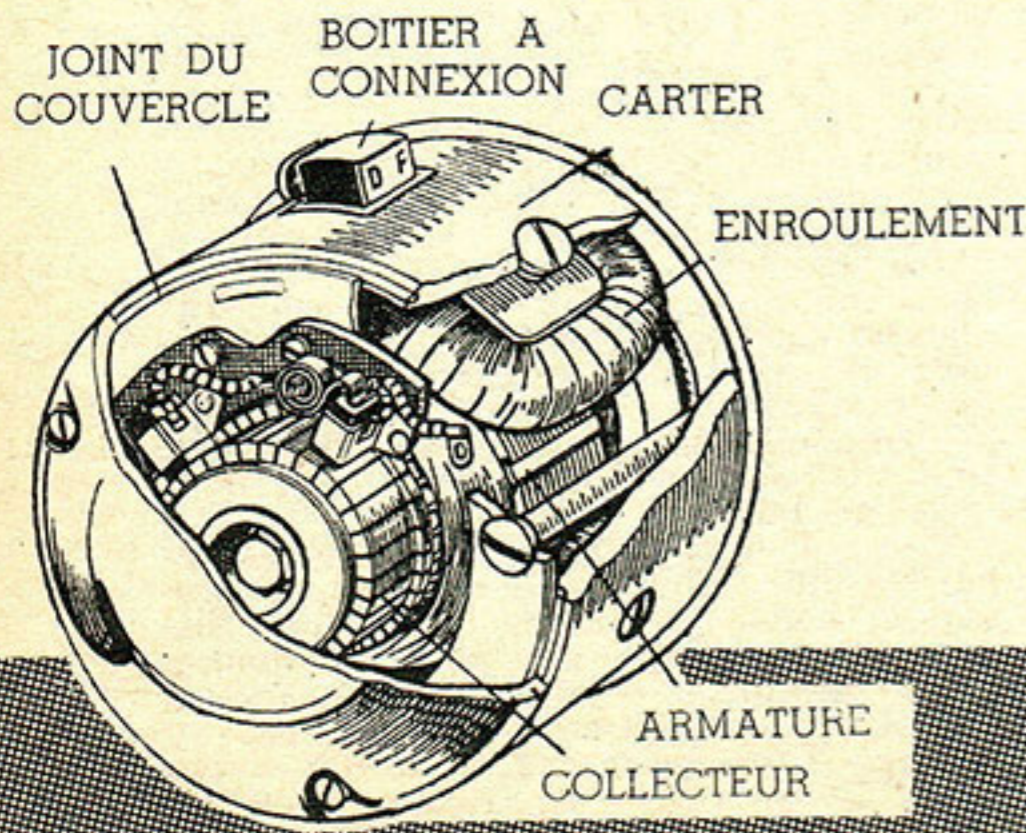
Le volant magnétique peut être aisément employé pour l'éclairage. Une multitude de dispositions sont possibles. Le



Ci-dessus : schéma de principe d'un alternateur à 6 pôles.

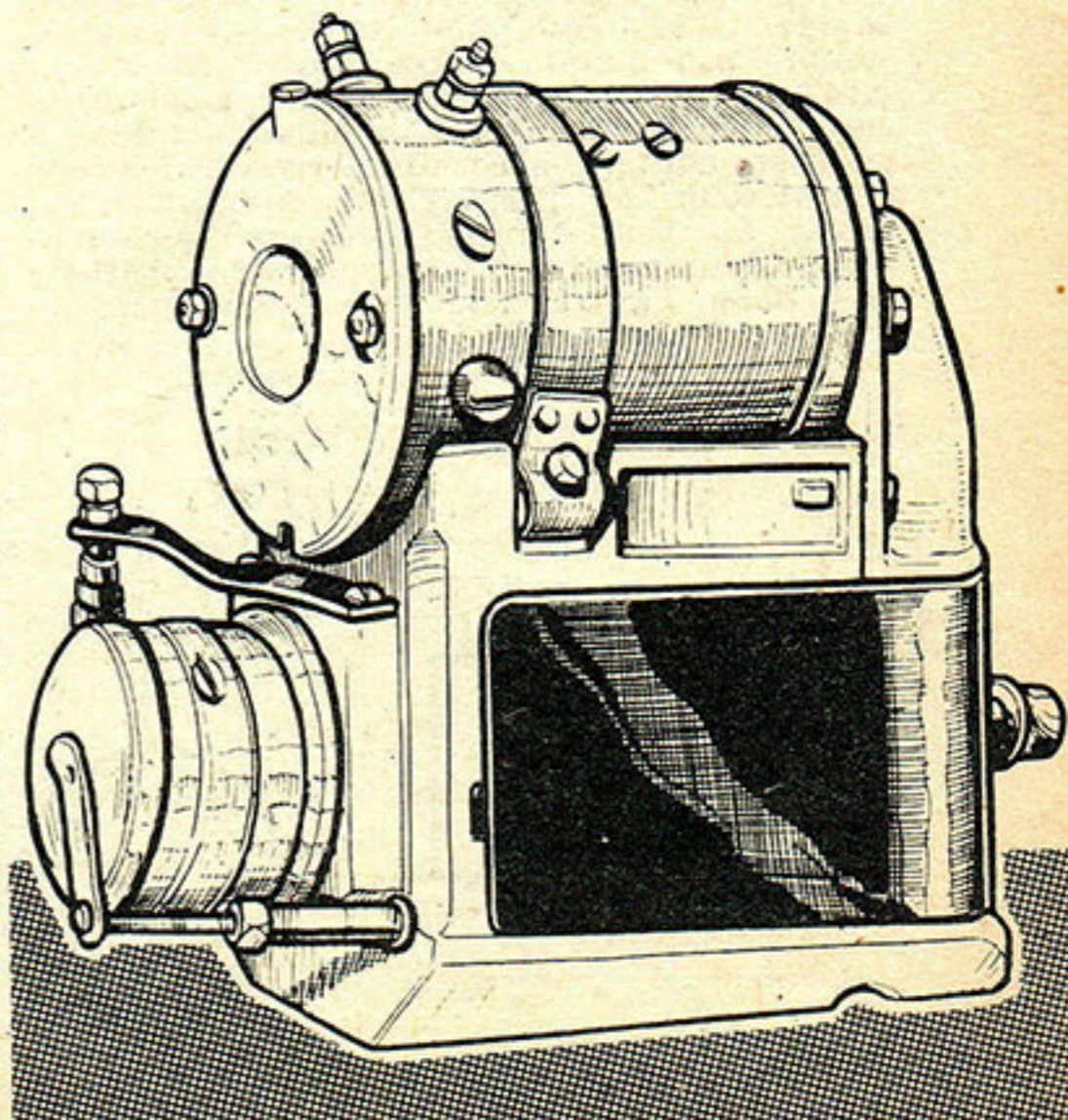
A gauche : crevé d'une dynamo montrant les principaux organes.

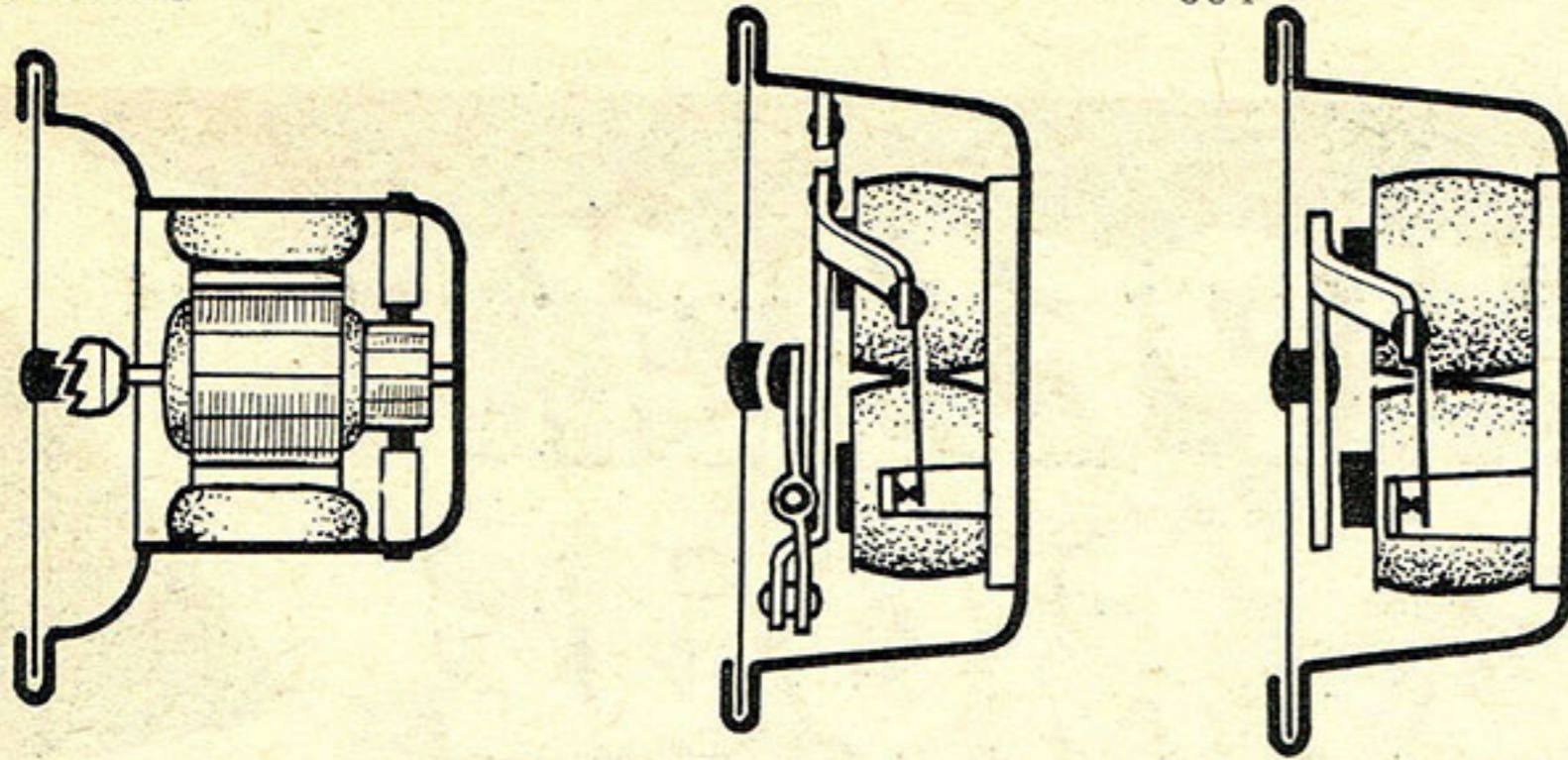
A droite : la magdyno, couplage d'une magnéto et d'une dynamo, est une des caractéristiques de l'équipement électrique des 350 et 500 anglaises.



l'un en gros fil alimenté par la batterie, l'autre en fil fin parcouru par un courant proportionnel à la tension de la dynamo. On agit tout à la fois sur la tension et l'intensité. Aussi la dynamo charge d'autant plus énergiquement que la batterie est épuisée. Mais n'oublions pas qu'un régulateur est un appareil extrêmement délicat, réglé d'une manière définitive à l'usine. Le but poursuivi est atteint.

Les ennuis de dynamo sont rares, même avec celles à régulation par le 3^e balai, car le fusible saute, inmanquablement, au cas où le joncteur-disjoncteur n'établit pas le contact quand le courant a une tension suffisante pour charger la batterie, ou quand un câble s'est débranché. Une autre cause de pannes, c'est l'usure du collecteur. Les charbons ne portent plus sur les touches de cuivre, mais sur les feuilles de mica, mais ce n'est qu'après 30 ou





Ci-dessus : les 3 types principaux d'avertisseurs à membrane vibrante, à rochet, à marteau et à armature et membrane solidaires.

courant est alternatif, et dans le cas des volants magnétiques bipolaires, le courant n'atteint son maximum de puissance que pendant un temps très court. Aussi l'éclairage est-il faible et clignotant quand le régime du moteur est peu élevé. On pouvait utiliser soit deux bobines séparées, une pour l'allumage, l'autre pour l'éclairage, chacune des bobines ayant ses masses polaires, mais l'éclairage était insuffisant. On a donc préféré employer une armature en forme de U ; la bobine d'allumage étant encadrée par les bobines d'éclairage montées en série. Mais on tend de plus en plus à multiplier le nombre des aimants, ce que rendent possible les alliages magnétiques actuels. Certes, c'est toujours du courant alternatif, mais dont les phases sont beaucoup plus rapprochées. On a donc un éclairage plus vigoureux et plus constant.

Il y a des types innombrables de volants magnétiques et leurs dimensions seules sont normalisées. Leur construction et leur fonctionnement sont de plus en plus complexes, mais cela regarde les ingénieurs électriciens. Ce qui nous importe, c'est que les volants magnétiques ne comportent que des organes extrêmement robustes, et qu'à part le réglage du rupteur et une goutte d'huile de loin en loin sur le feutre de graissage, ils ne réclament aucun soin ; si le condensateur vient à claquer, ce qui est rare, le remplacement est effectué en quelques instants.

Bien que le courant reste alternatif, la multiplication du nombre des phases assure un débit plus régulier et on a rapidement envisagé la possibilité d'utiliser le courant pour charger une batterie. Mais il faut le redresser, ou bien utiliser une valve qui permette au courant positif d'aller à la batterie, mais drisse une barrière au courant négatif. Les redresseurs utilisés sont métalliques et il ne semble pas qu'on ait pu encore en établir une théorie satisfaisante. Ils sont constitués par un corps excellent conducteur en contact avec un corps médiocre conducteur. Le passage du courant est facile du semi-conducteur vers le bon conducteur et il est, au contraire, difficile dans l'autre sens. Ces redresseurs,

pour la plupart, accomplissent d'autant moins leur rôle que leur température s'élève. Par exemple, les redresseurs de cuivre rouge ont un élément semi-conducteur qui est constitué par de l'oxyde de cuivre. Mais au-delà de 60 degrés, ils s'opposent mal au retour du courant. Les redresseurs au sélénium s'accommodent de températures plus élevées, 75°. Les éléments sont des disques de fer nickelé sur lesquels on dépose du sélénium semi-conducteur et un alliage de cadmium bon conducteur. Chaque disque est raccordé au circuit par une rondelle élastique en laiton. Ce sont les plus employés. Ils sont très robustes et inusables. Généralement on conserve l'allumage direct, la batterie sert à l'éclairage. L'avantage est qu'on ne dépend pas de la batterie pour la mise en marche.

Les avertisseurs

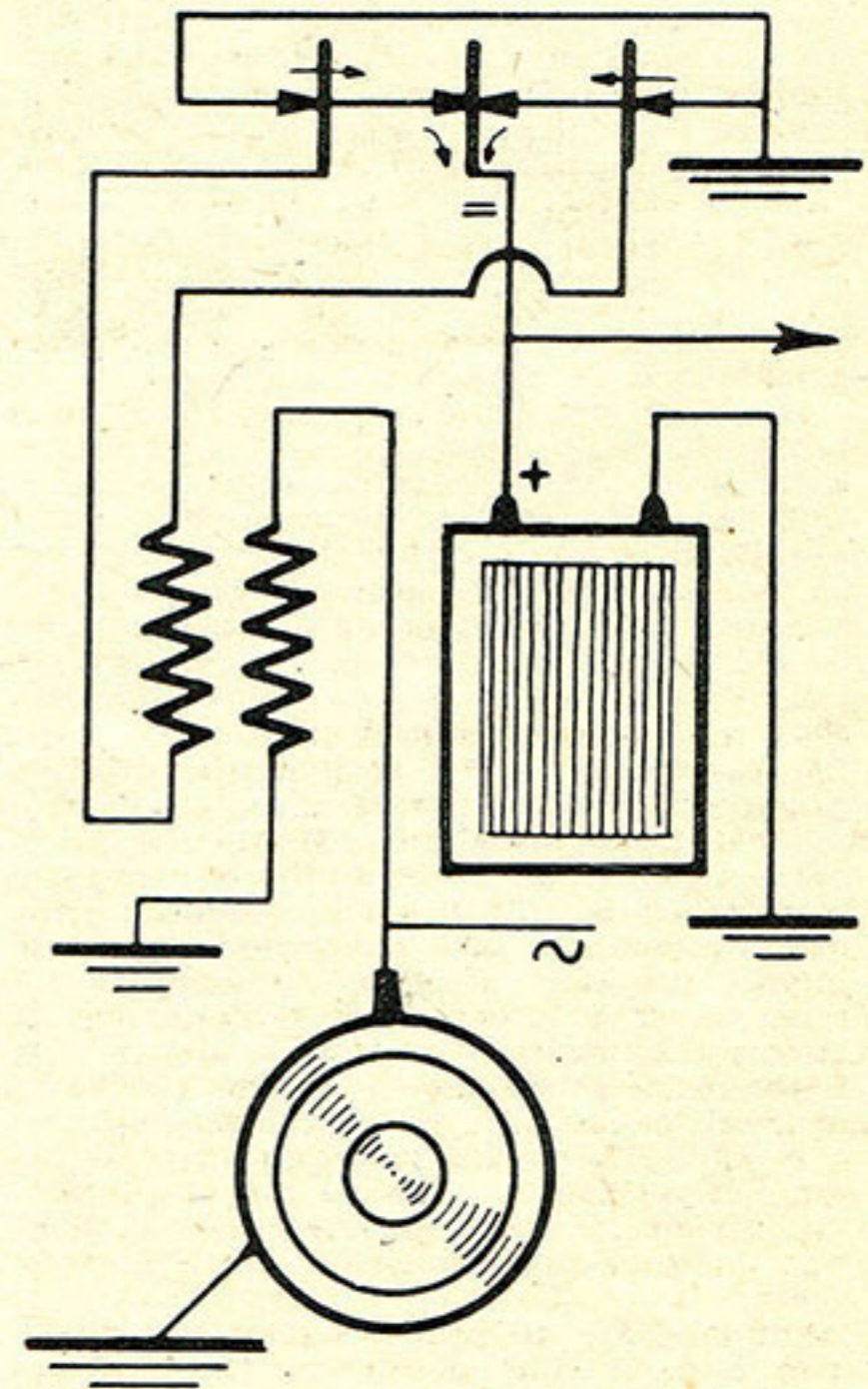
Tous les avertisseurs sont à membrane vibrante (nous ne parlons pas des avertisseurs à soufflerie électrique trop encombrants et trop chers). Sur le Klaxon (qui est une marque déposée) la membrane était mise en branle par un rochet et une manivelle, puis le rochet fut entraîné par un moteur électrique. Le son est puissant, mais la consommation assez élevée. Les autres avertisseurs sont actionnés par des électro-aimants selon le même prin-

cipe que les sonneries. Tantôt c'est un petit marteau qui vient heurter la membrane (avertisseurs à vibreur), tantôt l'armature et la membrane sont solidaires. La consommation est de l'ordre de 6 ampères, sous 6 volts. Souvent un condensateur évite des étincelles nuisibles.

Installations électriques

Le principe en est simple, puisque tous les appareils sont branchés sur une ligne principale et que le retour se fait par la masse. Mais ce principe peut être appliqué de bien des manières. Aussi les constructeurs ou les fabricants d'appareillages électriques vous donnent-ils un schéma d'installation et pour éviter toute erreur de branchement prennent-ils la peine de livrer des câbles de diverses couleurs. Vous remarquerez que dans le cas d'une dynamo à trois balais, le commutateur d'éclairage comporte à l'intérieur une résistance qui agit sur le courant d'excitation et qui réduit ainsi le débit.

Rien de spécial à dire des câbles : on emploie généralement des fils de cuivre de 16 à 18 dixièmes pour l'éclairage, mais un câble plus gros pour la batterie. L'iso-

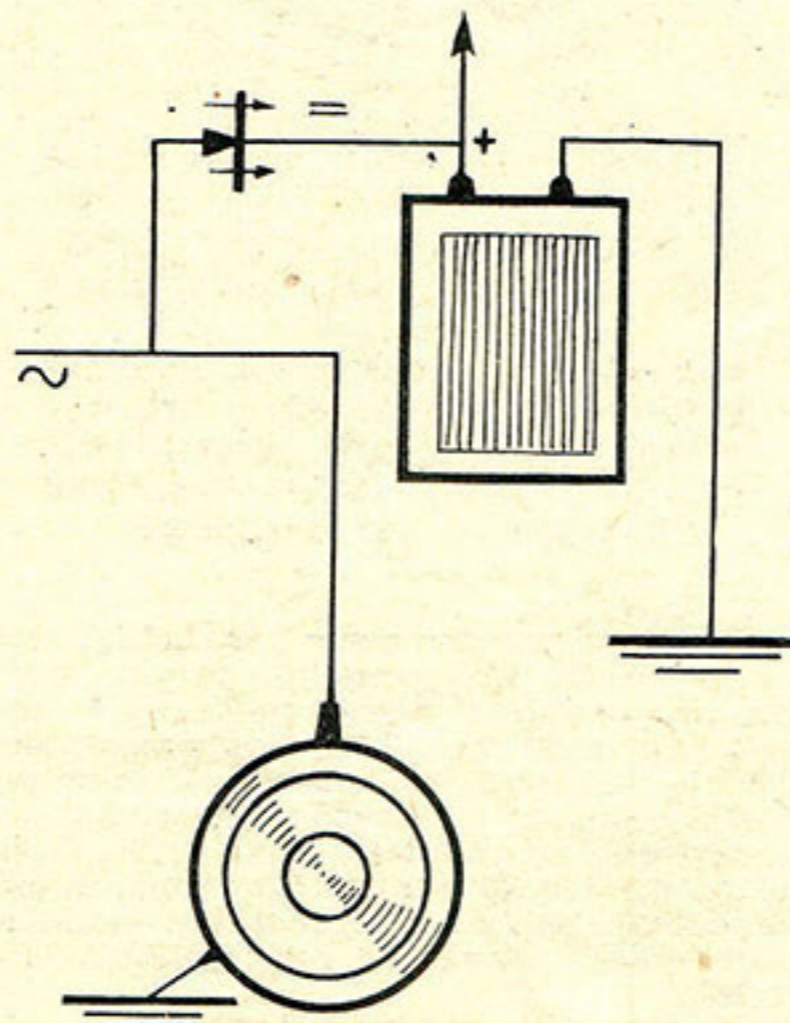
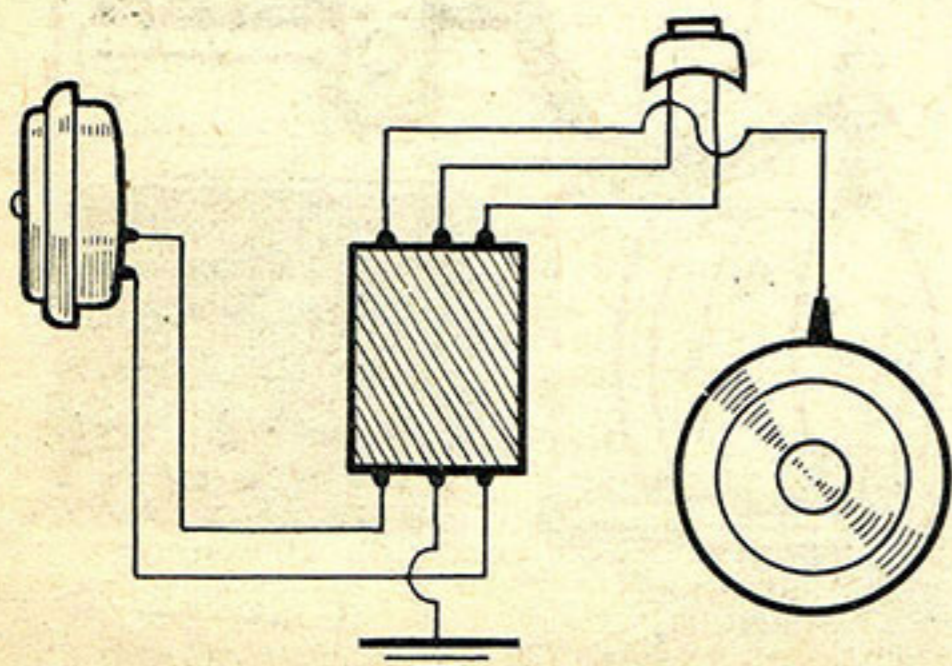


lant de ces câbles est prévu pour 2.000 volts, c'est-à-dire qu'aucun ennui n'est possible à moins que l'isolant ne soit éraillé par une attache métallique mal fixée. Le câble de bougie, lui, a un isolant capable de résister à 30.000 volts.

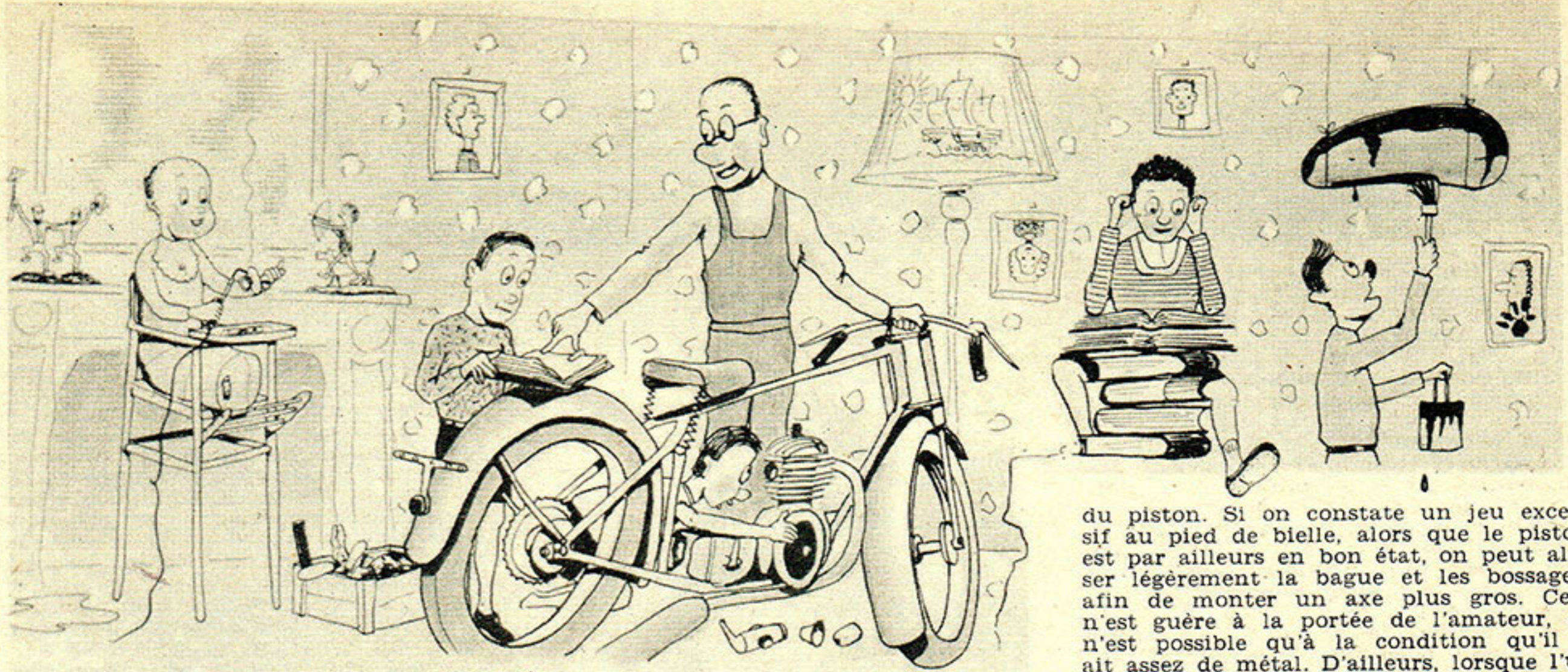
En somme, si les câbles sont solidement fixés, ils ne donneront pas d'ennuis et notre attention se borne à assurer de bons contacts, soit aux bornes, soit aux masses. Ce dernier point est trop souvent négligé. A la longue il se produit une oxydation, particulièrement aux plots des ampoules et aux languettes de masse. Une très mince couche d'oxyde suffit à créer un mauvais contact.

Au fond, nous avons d'une part des appareils qui, malgré une certaine complication, sont absolument sûrs, une installation électrique qui ne peut donner aucun ennui. L'entretien n'offre aucune difficulté et évite presque à coup sûr les pannes. Si exceptionnellement une avarie grave se produit, l'électricien spécialiste est seul qualifié pour y remédier.

Nous examinerons une autre fois le moyen de diagnostiquer les pannes.



A gauche : schéma de câblage d'un redresseur permettant d'utiliser l'avertisseur sur le volant magnétique. Ci-dessus et à droite : schéma de principe d'un redresseur à une alternance et d'un redresseur à deux alternances pour la recharge de la batterie avec le volant magnétique.



du piston. Si on constate un jeu excessif au pied de bielle, alors que le piston est par ailleurs en bon état, on peut aléser légèrement la bague et les bossages, afin de monter un axe plus gros. Ceci n'est guère à la portée de l'amateur, et n'est possible qu'à la condition qu'il y ait assez de métal. D'ailleurs, lorsque l'usure se manifeste à cet endroit, il est fréquent que l'embiellage tout entier nécessite sa remise en état. Là encore, il faut absolument éviter de recourir aux demi-réparations.

Le feuilleton du débutant CYCLOMOTORISTE

VERIFICATION DE L'ETAT MECANIQUE

(SUITE DU NUMERO 1.077)

Prenez le pied de bielle entre le pouce et l'index (le pied de bielle, c'est l'extrémité où s'enfile l'axe du piston, de sorte que la bielle a... la tête en bas). Vous constaterez que le roulement à galets ou à aiguilles de la tête de bielle a un certain jeu latéral. Il n'y a pas lieu de s'en inquiéter. Ce jeu est normal et même nécessaire. Par contre, après huilage du roulement, aucun jeu vertical ne doit être perceptible. Pour vérifier son absence, prenez cette fois la bielle à pleine main en la maintenant dans le plan vertical, et, tout en immobilisant le vilebrequin au moyen du volant magnétique, essayez de la déplacer de bas en haut. Si vous constatez le moindre jeu, une rectification est indispensable. Il faut confier le moteur à un motoriste qui se chargera du démontage et de la remise en état. Certains fabricants pratiquent l'échange standard des vilebrequins complets, solution commode, puisqu'elle permet de n'immobiliser le moteur qu'un minimum de temps. En principe, la réfection d'un embiellage n'est nécessaire qu'après 30.000 kms, au minimum.

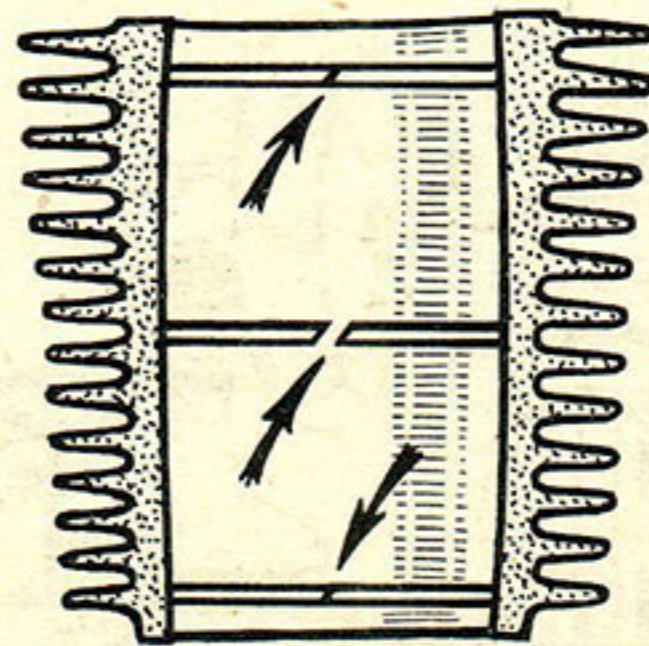
Voici un « truc » bien connu pour apprécier l'usure d'un cylindre : On place dans le cylindre, à diverses hauteurs, un segment de l'alésage correspondant. Si l'écartement des becs est important lorsque le segment est au milieu du cylindre, alors qu'il est insignifiant quand on le dispose en haut ou en bas, il n'y a pas à hésiter. Le degré d'ovalisation est si accentué que le montage de segments neufs ne vous donnera aucune amélioration. Il faut réalésage le cylindre et monter un piston à la nouvelle cote. Quant au montage d'un piston neuf de la cote d'origine dans le cylindre ovalisé, c'est une pratique à condamner sévèrement et on comprend difficilement que certains mécaniciens puissent la conseiller à leurs clients. La « demi-réparation » se traduit en fin de compte par une perte

de temps et d'argent et ne peut restituer au moteur la moindre fraction de cheval.

Le réalésage est également nécessaire si on constate des rayures profondes dans la paroi interne du cylindre, ce qui est très rare, sauf en cas d'accident. Par contre, les rayures légères sont sans importance, et disparaissent souvent d'elles-mêmes à la suite du frottement.

Il n'y a lieu de changer les segments que si le jeu à la coupe excède 5/10 de millimètre. Certains usagers ont la fâcheuse habitude de les remplacer trop souvent. Normalement, un jeu de segments fait au moins 5.000 kms. Achetez de préférence des segments d'origine ou, à défaut, de marque réputée.

Un axe flottant immobilisé latéralement par des jones ou circlips doit être assez libre dans le pied de bielle et rentrer à frottement gras dans les bossages



« On place dans le cylindre, à diverses hauteurs, un segment de l'alésage correspondant.

Remontage du moteur

Mais prenons l'hypothèse la plus courante : votre propulseur est en bon état et vous avez la possibilité de le remonter sur le champ. Une première précaution à prendre : s'assurer que tout est propre, exempt de poussière ou de corps étrangers. Après avoir démonté le cylindre, vous avez bouché l'entrée du carter avec un chiffon de coton sans peluches. Assurez-vous néanmoins que quelques grains de calamine ne sont pas tombés à l'intérieur, et dans l'affirmative, retirez-les avec un petit pinceau trempé dans l'essence. Débarrassez les portées de joints de toute trace de pâte ou de papier. Le solvant de la pâte à joint est généralement l'alcool à brûler. Aidez-vous donc d'un chiffon trempé dans ce liquide. Bien entendu, si vous devez recourir au grattage des surfaces jointives carter-cylindre et cylindre-culasse, prenez les mêmes précautions que pour l'enlèvement de la calamine. Utilisez de préférence des grattoirs en cuivre ou en bronze, et évitez de rayer le métal. Le joint d'embase de cylindre est souvent constitué par une feuille de papier. Il est préférable d'utiliser un joint préparé à l'avance par le fabricant du moteur, mais à la rigueur on pourra essayer d'en découper un soi-même dans une feuille de papier à dessin ou, mieux encore, de papier Japon. A la rigueur, du papier d'emballage robuste et non spongieux peut donner satisfaction. Le joint de culasse doit être remplacé après chaque démontage, ainsi que les joints des pipes d'admission et d'échappement, lorsque celles-ci sont démontables. Achetez donc ces petites pièces à l'avance, de façon à ne pas être pris au dépourvu au moment du remontage. Cylindre, piston et culasse seront lavés à l'essence, extérieurement et intérieurement, puis soigneusement essuyés. On travaille plus commodément si on prend

soin de ranger les pièces sur une grande feuille de papier propre, de préférence du papier blanc, ce qui permet de retrouver instantanément les petits écrous et les rondelles. Ensuite, on se nettoiera les mains, car il faudra manipuler le piston au moment de son introduction dans le cylindre. A quoi servirait de le nettoyer consciencieusement, si c'est pour le salir à la dernière seconde avec des doigts gras ou souillés par la calamine ?

Avant de remonter le piston, s'il y a lieu, introduisez un peu d'huile dans ses bossages et dans le pied de bielle. L'axe doit pouvoir être introduit sans trop de difficultés. On ne doit jamais utiliser un marteau pour cette opération. Une pression énergique de la main doit suffire. Si ce n'est pas le cas, utilisez un petit appareil à vis de même principe que celui utilisé pour le démontage et facile à confectionner soi-même. Toute brutalité intempestive risquerait de fausser la bielle. L'opération la plus délicate est l'introduction des joncs neufs. Ceux-ci doivent être parfaitement assujettis dans leurs gorges, et immobilisés par leur pression circonférentielle. Gardez-vous donc de les resserrer en vue de faciliter leur



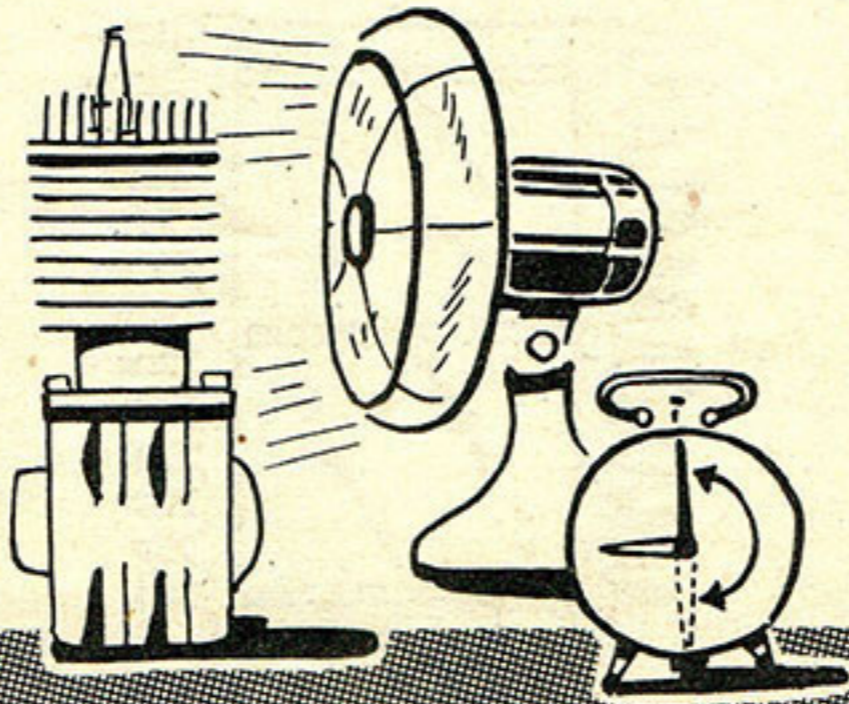
« S'assurer que tout est propre, exempt de poussière ou de corps étrangers ».

du petit diamètre du piston, il n'y a généralement pas lieu, avec un moteur de BMA, de recourir au « truc » classique de la ficelle. Néanmoins, le travail sera beaucoup plus facile si on peut se faire aider d'une tierce personne qui guidera le cylindre, tandis qu'on comprimera à tour de rôle les deux segments.

Avant de bloquer les écrous d'embase, on laisse sécher l'Hermétic quelques minutes, puis on introduit les rondelles Grower, si le constructeur en a prévu, puis on visse complètement à la main chacun des écrous. Ensuite, on prendra la clef à fourche et on les bloquera progressivement, comme il a été indiqué pour le démontage, quart de tour par quart de tour et en diagonale, c'est-à-dire en commençant par un écrou, et en continuant par l'écrou opposé. Il faut bien se garder d'exagérer le serrage. Les filets de 6x100 (la dimension la plus employée) sont assez fragiles et ne supportent pas la brutalité.

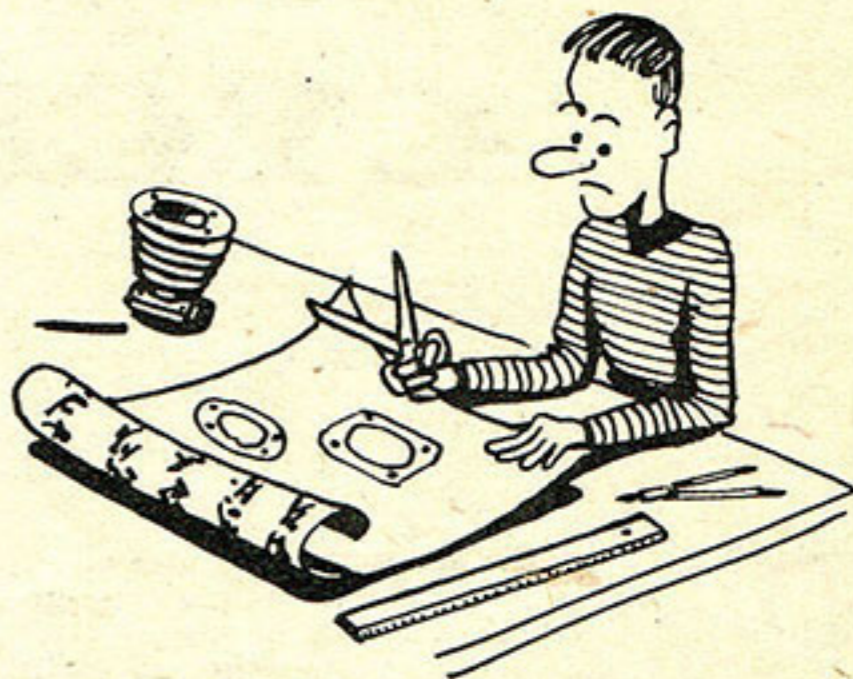
On répètera l'opération pour la culasse, en observant les mêmes précautions et en utilisant cette fois une clef à tube. Si le joint est du type métal-plastique, on serrera modérément, sans chercher à trop l'écraser. On complètera le serrage quand le moteur sera chaud, après la première mise en marche. Là encore, on peut mettre sur les surfaces à joindre une légère couche d'Hermétic, mais celle-

« Avant de mettre le moteur en route on attendra une demi-heure afin que tous les joints soient secs ».



ci n'est indispensable que si le dessin du moteur ne comporte pas de joint. Certains moteurs ont en effet le cylindre et la culasse usinés avec une telle précision que le serrage des écrous suffit à assurer l'étanchéité. Le procédé a l'avantage de ne créer aucune barrière thermique entre la culasse et le cylindre, ce qui réduit au minimum les risques de distorsion.

Le remontage des accessoires : (commande du décompresseur, pipes d'admission et d'échappement (avec leurs joints), carburateur, tube d'échappement, bougie, etc...), n'offre pas de difficultés particulières. Avant de mettre le moteur en route, on attendra une demi-heure, afin que tous les joints soient suffisamment secs. Au début, il est préférable de ménager le moteur. Après un changement de segments, un nouvel ajustage de ceux-ci dans le cylindre est nécessaire. On graisera donc un peu plus que de coutume, et on ne dépassera pas pendant les premiers 500 kilomètres la moitié de la vitesse maximum. Si le cylindre a été réalésé, il faut prendre les mêmes précau-



« On pourra découper des joints dans du papier d'emballage robuste ».

tions que pour le rodage d'un moteur neuf : graissage abondant, graphitage, allure modérée pendant 1.000 kms environ et aide maximum au moteur au moyen des pédales.

Lorsque votre moteur aura atteint un kilométrage important (un chiffre est impossible à citer, car il variera d'un modèle à l'autre, sera fonction de la manière de conduire, etc.), il manifestera peut-être un manque de compression, que le seul remplacement des segments ne saurait éviter.

L'opération à effectuer sera plus importante et nécessitera l'outillage d'un spécialiste, car il faudra réalésage, c'est-à-dire redonner une forme parfaitement cylindrique au cylindre en alésant celui-ci à une cote évidemment supérieure à celle d'origine.

Vous gagnerez ainsi en cylindrée, mais ce réalésage — opération qui peut d'ailleurs se reproduire plusieurs fois sur un même cylindre — nécessitera le changement du piston, afin que celui-ci corresponde à la nouvelle dimension de l'alésage.

(à suivre)



« On travaille plus commodément si l'on prend soin de ranger les pièces sur une grande feuille de papier propre ».

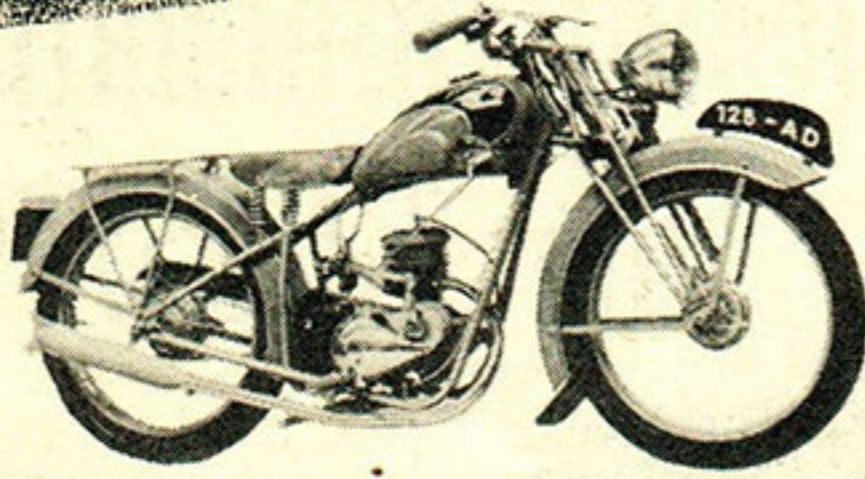
pose. Si vous ne parvenez pas à les mettre en place, il est préférable de recourir aux bons offices d'un ami ayant des connaissances mécaniques plutôt que de risquer la mise hors d'usage du cylindre.

Le piston, une fois mis en place, il est maintenant possible de remonter le cylindre. Procédez comme suit :

Huilez légèrement l'intérieur du cylindre, le haut du piston et les segments, pour faciliter l'introduction.

Enduisez l'embase du cylindre et la partie correspondante du carter d'une faible quantité de pâte à joints. Enfilez le joint sur les goujons et appliquez-le sur le carter avec les doigts, en prenant soin de ne pas le déchirer. Saisissez le cylindre d'une main. De l'autre, prenez le piston, et serrez le premier segment avec le pouce et l'index, pour faciliter son passage. Coiffez le piston avec le cylindre, introduisez le premier segment, puis le second et laissez le cylindre descendre sur ses goujons de fixation. En raison

Ce qu'ils en pensent



125 AUTOMOTO

Voici brièvement résumés mon opinion, les satisfactions, et les déboires que j'ai eu avec mon vélomoteur Automoto, moteur Aubier-Dunne 125 cmc.

1° Partie cycle : Machine bien construite, le réservoir de 12 litres est d'une ligne agréable, la suspension à parallélogramme est excellente, sûrement une des meilleures de ce type qu'on ait réalisée. Les freins sont bons. Quelques petits défauts : ressorts de selle un peu durs, protège-chaîne insuffisant, l'huile rejaillit sur le bloc moteur et sur la jante de la roue arrière. Enfin, pourquoi le constructeur a-t-il mis une roue moins forte devant, ce qui diminue la tenue de route et le confort ? Raison d'économie ? Il me semble qu'elle est bien mal placée (je crois que cet inconvénient n'existe plus sur les modèles actuels).

2° Partie moteur : Bonnes qualités : je considère le 125 cmc. Aubier-Dunne comme très nerveux, possédant une courbe de puissance très agréable, des vitesses bien étagées, tirant bien en côte, j'ai effectué l'été dernier un circuit dans les Pyrénées, j'ai monté certains cols à deux, sans que le moteur peine le moins du monde. Je suis grimpé au lac des Bouillouses, où les derniers kilomètres doivent être effectués en première, par n'importe quel véhicule, par une chaleur très forte, et mon moteur n'a pas chauffé. Enfin, ce moteur consomme peu : 2 litres aux 100 kms sur les plus durs parcours.

Voici maintenant les « pépins » que j'ai eu. Je précise tout de suite que je tire dur sur mon moteur, mais que je le soigne autant, que je l'ai parfaitement rodé, que je suis à la lettre les prescriptions du constructeur : décalaminage tous les 1.500 kms, graissage à 6 % d'huile Vélo-mix, etc...

Goujons de culasse arrachés : au bout de 2.000 kms, un goujon monte avec le filetage du cylindre. Quelques temps après, un autre. Conclusion : je les ai changés tous les quatre, en doublant la longueur du filetage qui était anormalement court.

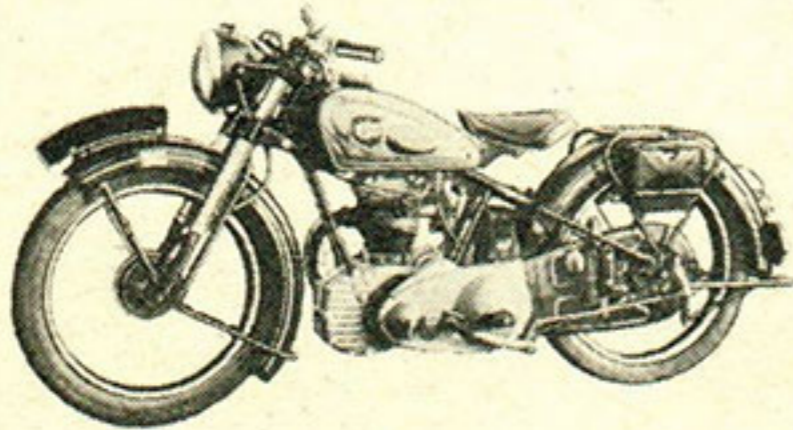
A 4.000 kms, ma boîte de vitesses fait un bruit de ferraille très inquiétant. Je me décide à « ouvrir » le bloc : un axe faussé, un roulement à billes « sonné » par l'axe. Remplacement. Coût 5.000 francs.

Perles à la bougie : très fréquentes au début, j'ai essayé diverses bougies très froides sans succès, j'ai seulement réussi à diminuer la fréquence en employant un éclateur (une perle tous les 2 ou 300 kms).

Conclusion : Petite machine très agréable. Je déplore simplement les « pépins » moteur que j'ai eu.

Actuellement, j'ai effectué environ 8.000 kms sans autre ennui. J'emploie depuis peu de temps une bougie Floquet type 14E3R qui n'a pas encore « perlé », je crois que j'ai enfin trouvé la bonne.

M. J. DERDE,
Béziers (Hérault).



N.S.U. 251 O.S.L.

Je n'ai fait que 5.000 kms avec ma NSU 251 O.S.L. Evidemment c'est peu. Mais quels 5.000 kms ! J'habite Casablanca et me proposais d'aller à Marrakech. Mais devant la régularité de ma monture, je suis monté à l'Oukaimeden pour

Cette nouvelle rubrique complètera d'une manière utile nos essais. En effet, nous demandons à tous nos abonnés de bien vouloir nous faire part des plaisirs et des désagréments, des performances, des impressions, etc... etc... qu'ils ont eu sur leur propre machine. Bien entendu, les opinions émises ici par nos lecteurs ne sauraient engager la responsabilité de « Moto-Revue ». Toute lettre non signée, ou n'étant pas d'une correction absolue, ne sera pas publiée. En outre, précisons que seront prises en considération, les seules lettres ayant trait à des machines assez récentes et fabriquées en série. Nous invitons nos abonnés à nous écrire rapidement afin de poursuivre cette rubrique régulièrement.

les championnats de skis. De là je suis descendu sur Tairoudan, Agadir, en passant par le Tizi N'Test. Puis je suis redescendu dans le sud visiter les mines de manganèse à 380 kms d'Agadir et à 105 kms de Tazenacht, dernier point civilisé. Ces derniers 105 kms n'étaient qu'une piste (?) tracée par les camions assurant le transport du minéral.

Enfin retour à Casa d'une seule traite, 530 kms, en 8 h. 35, y compris les arrêts (essence-casse-croûte).

Les 5.000 kms ont donc été presque exclusivement de la montagne, de la piste (et quelles pistes, je conseille celle de Asni à Iferrane pour les essais de suspension et de pneumatiques). Ajoutons encore les passages à gué.

Comme vous le voyez, j'ai pu juger de la marche de la moto dans toutes les occasions.

C'est pour cette raison que je m'autorise à vous donner mon avis d'amateur.

Commençons par les défauts.

Présentation noir et chrome d'un heureux effet, mais vue droite du moteur un peu embrouillée.

Fourche avant télescopique beaucoup trop souple.

Talonnages fréquents.

Garde-boue avant et bloc moteur un peu bas, d'où raclage de l'un ou des deux dans la descente des trottoirs (on peut avoir des trottoirs à descendre ou à monter pour garer la moto).

Malgré un bon serrage, léger suintement aux joints, et couvercle de la culbuterie.

Autre handicap assez sérieux : absence de béquilles centrale ou latérale.

(J'ai fait placer des barres de protection munies d'une béquille télescopique).

Une suspension arrière se révèle indispensable pour la conduite en tan-sad. Pour le solo, selle extrêmement confortable.

Le compteur aurait tendance à exagérer : 65 compteur pour 60 chrono.

Voyons maintenant les avantages :

Démarrage impeccable par tous les temps.

Silencieux très efficace.

Embrayage très doux.

Bonne position du sélecteur, les vitesses passent bien, sauf pour la 4^e pour laquelle je dois lâcher la poignée de débrayage en maintenant le sélecteur en position 4^e, sinon je me retrouve au point mort entre la 3^e et la 4^e.

Pourrais-je savoir si ceci est spécial à ma moto ?

Tenue en solo sur route goudronnée, impeccable. Aucun flottement ni vibrations, même au maximum que marque le compteur (120).

Le frein de direction est superflu vu la tenue de route.

Le bloc-moteur ne chauffe pas, on peut laisser la main dessus après 347 kms à 70-80.

Bonne accessibilité des organes moteurs nécessitant un entretien périodique : culbuterie, magnéto, vis platinées auxquelles je n'ai pas encore dû toucher, de même qu'à la bougie, une Bosch 175 T1 d'origine.

Freins très efficaces et progressifs : freinage sur 9 ou 10 mètres à 60 à l'heure. Ceux-ci ont bien résisté dans la descente de l'Oukaimeden du Tizi N'Test et du Tizi N'Bachkoun.

Un gros avantage : la chaîne entièrement sous carter à graissage constant.

Garde-boue arrière articulé, roue à broche, d'un démontage très facile.

Eclairage très bon, largement suffisant pour faire passer en code les voitures et camions qui éblouissent sans pitié les pauvres motards dépourvus d'un éclairage puissant.

Consommation de route : Après 305 kms de route, mon réservoir de 11 litres n'était pas encore à sec. Consommation en ville : 4 litres.

Peinture et chrome (surtout celui de la fourche AV) un peu fragiles à mon avis.

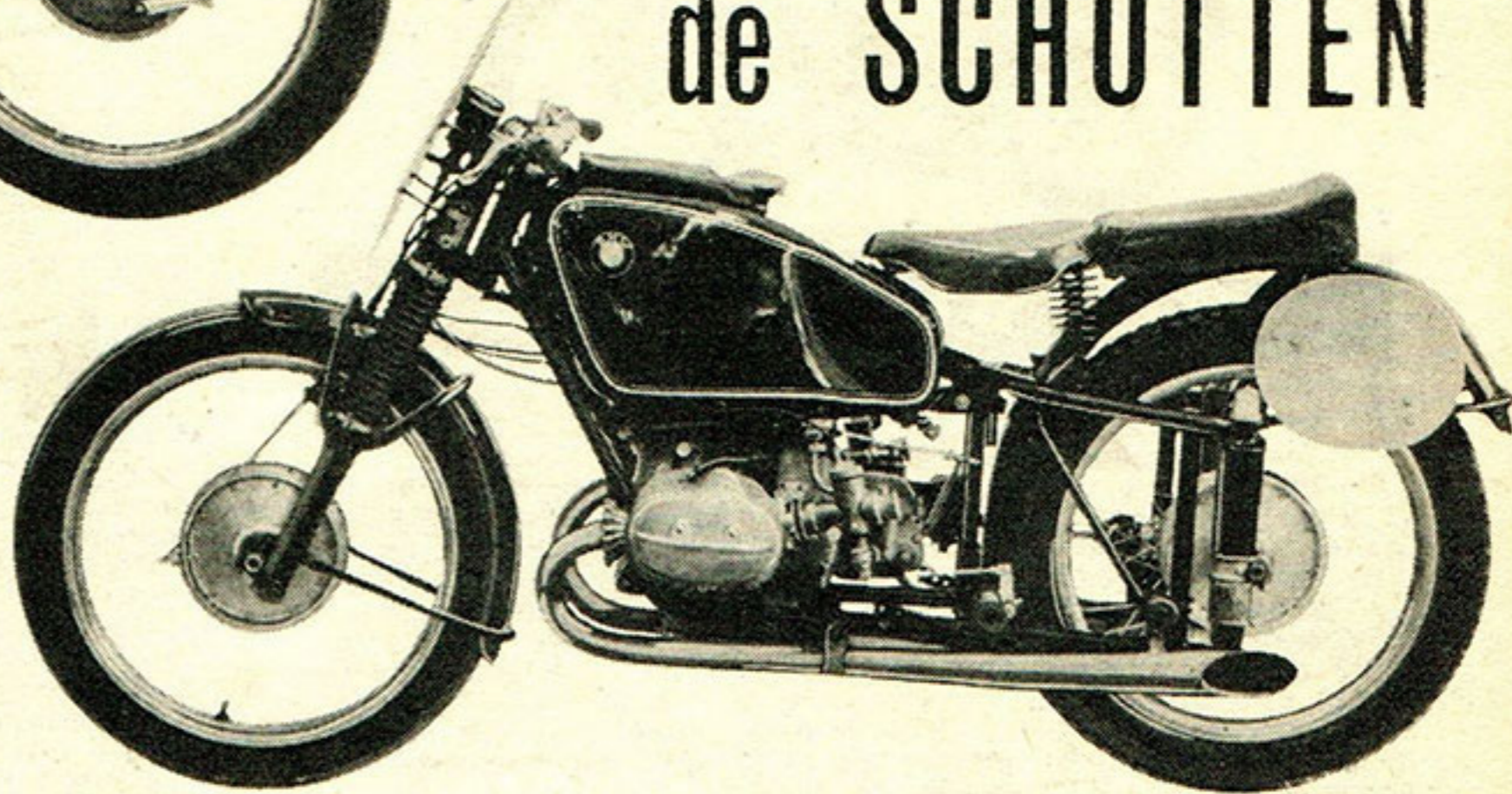
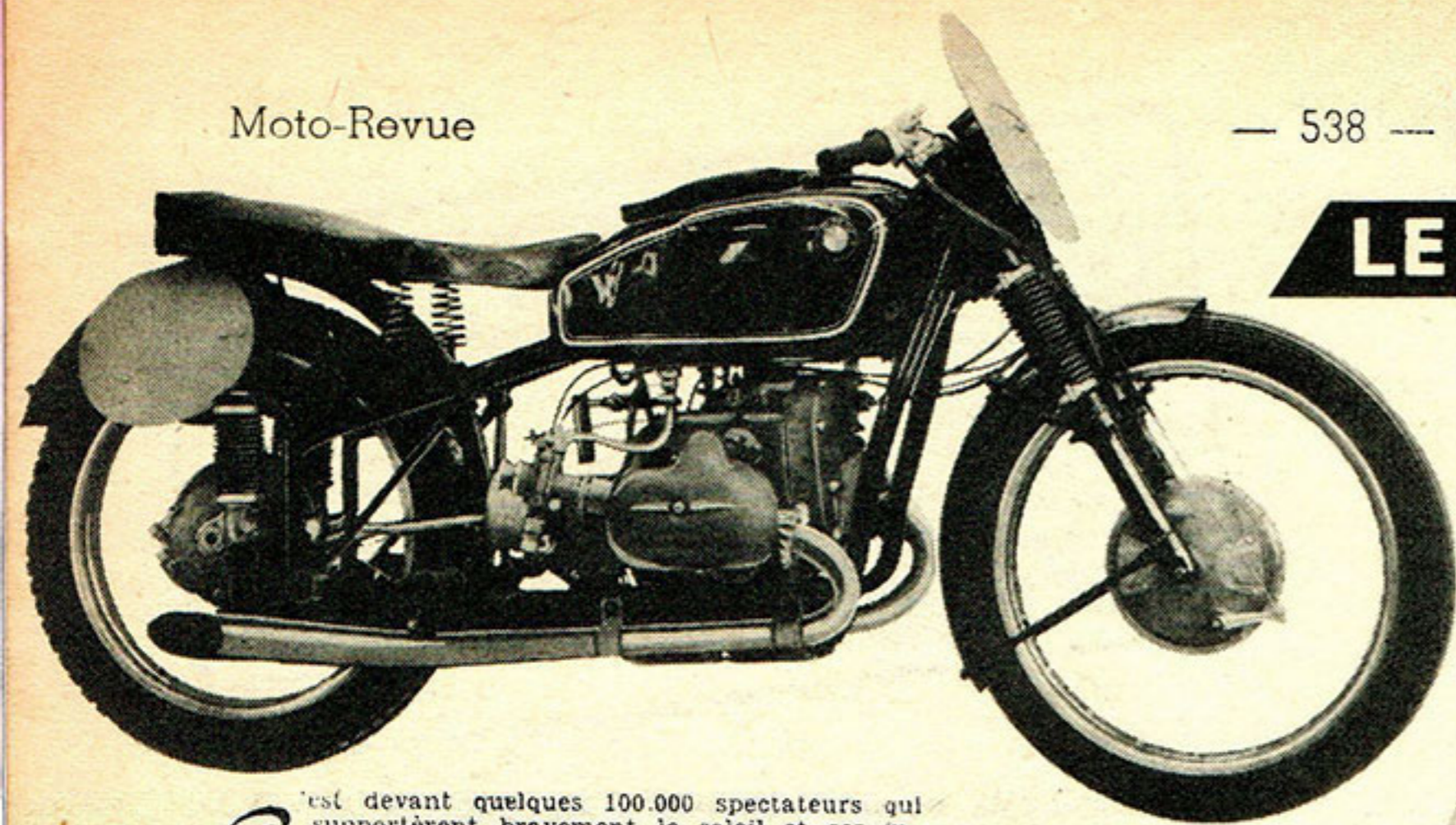
Pour conclure, je dois dire que c'est une moto sur laquelle on peut compter en tout temps et partout, extrêmement robuste, capable d'avaler des kilomètres et des kilomètres à bonne allure. Le 90 ne la fatigue pas.

Comme vous pouvez le voir, les critiques ne s'adressent presque exclusivement qu'à la partie cycle.

Ceci dit et sans aucun esprit de publicité, j'ai entière confiance en cette moto et je la conseille à ceux qui, comme moi, ont l'habitude de conduire très durement.

Mr G. PIVOIN, Casablanca

LE SPORT EN ALLEMAGNE

Circuit International
de SCHOTTEN

Plusieurs types différents de B.M.W. prirent part au circuit de Schotten. Si la marque enlève trois catégories, il faut avouer, en toute impartialité, que la « casse » adverse facilita sa tâche.

est devant quelques 100.000 spectateurs qui supportèrent bravement le soleil et ses inconvénients, que s'est disputé le circuit de Schotten en Allemagne.

Auparavant, les essais avaient donné lieu à plusieurs accidents très graves. La fracture de Duke a été annoncée par ailleurs, mais une chute plus dangereuse nous a ravi un des meilleurs pilotes hollandais, Leonardus Van Rijswijk. Il fut tué instantanément en se fracassant sur les grilles bordant une section en descente. Un autre pilote anglais : Leslie Harris, chuta et se fractura le crâne et enfin W. Noll, un jeune pilote allemand, se retourna dès le départ avec sa 500 BMW side.

Le programme débuta à 9 h. 30 par la course des 125 où se tint une explication NSU-Mondial, avec avantage finale à Otto Daiker, alors que Muller, sur la Mondial fait second suivi de près par Luttenberger aussi sur NSU « works ».

Dans les 250, Bill Lomas avait fait les meilleurs temps aux essais avec la twin NSU et voulait rééditer son exploit mais Lorenzetti se réveilla et prit une telle avance que l'anglais ne put jamais le rejoindre et dut se contenter de la seconde place.

Vint la course des 350. Au départ deux DKW 3 cylindres pilotées - ou qui devaient l'être - par Wunsche et Kluge. Ray Amm s'adjuga la victoire après la chute de Duke qui avait mené jusque là.

Les DKW, quoique les plus rapides des 350 d'après les Anglais, ne tiennent pas le « coup » (toujours d'après la même opinion) et effectivement, durent s'arrêter à leur stand.

Derrière Amm, la bataille s'est engagée entre Fetch, Heath, Mathews et Mason avec avantage au premier cité, mais Schnell sur une nouvelle Horex, suivi de Zeller sur une A.J.S. sont plus rapides qu'eux et Zeller fera deuxième talonné par Schnell.

Les sidecaristes réunissaient deux catégories 750 et 500, les premiers partant avec deux minutes d'avance.

Hans Haldemann prend la tête des 750 avec sa 600 Norton et prendra rapidement 1/2 minute d'avance sur le second, Hillebrand (BMW). Un bris de moteur l'obligera à rétrograder dans le dernier tour avant l'arrivée, mais son avance est telle qu'il finira troisième derrière Hillebrand et Ebersberger (BMW).

Dans la course des 500 side, le même fait se reproduit avec Cyril Smith. Il menait devant Wiggerl Krauss, quand sa vieille Manx cassa lui permettant de terminer second. Le premier étant évidemment Krauss.

En 500, avec le forfait de Duke, le palme devait revenir à Georg Meier, sur une des nouvelles BMW (il en existe 4 toutes d'un type différent). D'autant plus que Amm qui n'est pas un petit garçon, avait une vieille Norton (personne au stand, n'étant qualifié pour lui donner la monture de Duke en l'absence de Joe Craig). Il tint la tête durant deux tours, mais se fit passer par Meier puis Zeller pour arriver finalement troisième. A. Goffin, Lawton et Karl Ruhsneck menèrent leurs Norton aux quatrième, cinquième et sixième places.

RESULTATS

Tous les records du tour et moyennes générales sont battus dans chaque course.

125 cmc. : 1. O. Daiker (NSU) moy. 109,70 ; 2. H.P. Muller (Mondial) ; 3. H. Luttenberg. Record du tour : O. Daiker 112 kmh.

250 cmc. : 1. Lorenzetti (Guzzi) moy. 116 kmh. ; 2. Lomas (NSU) ; 3. Montanari (Guzzi). Record du tour : Lorenzetti 120 kmh.

350 cmc. : 1. Amm, moy. 121 kmh. ; 2. Zeller ; 3. Schnell. Record du tour : 124 kmh.

500 sides : 1. Krauss, moy. 106, 500 kmh ; 2. Smith ; 3. Bohm. Record du tour : Smith 108,200 kmh.

750 sides : 1. Hillebrand, moy. 108 kmh. ; 2. Ebersberger ; 3. Haldemann. Record du tour : Hillebrand 111,400 kmh.

500 cmc. : 1. Meier, moy. 126 kmh. ; 2. Zeller ; 3. Amm. Record du tour : 127,200 kmh.

MOTO-CROSS - MOTO-CROSS - MOTO-CROSS - MOT

MONTFORT-LE-ROTROU

C'est devant une foule considérable que s'est déroulé le moto-cross organisé par le Comité des Fêtes de Montfort-le-Rotrou. Cette réunion qui prend de plus en plus d'ampleur chaque année, se déroule dans un cadre très agréable, ce qui ne manque pas d'attirer les néophytes qui font plus tard des « mordus ».

Vouillon domina facilement les courses en 250 de même que Boisserie en 350. Juigné, qui concourait dans les deux catégories, finit en seconde place à chaque fois.

L'une des manches en 500 revient encore à Boisserie, mais Lefèvre gagne la seconde.

Dans la première des manches internationales Putman, Prieur et Vouillon remportent les trois premières places. Dans la seconde, Putman et Van Pée se repassent la première place, Vouillon les attaque continuellement et finira par les doubler.

Dans la finale, le Belge Putman avait à cœur de gagner et dès le départ, il prend une avance très nette avec Vouillon dans sa roue. Deux tours avant la fin, Putman chute et Vouillon en l'évitant, heurte un arbre. Le choc a bloqué sa pédale de frein et malgré l'avance prise dans la portion plate, il ne peut prendre son virage en bas de la descente et se couche, perdant ainsi la première place.

RESULTATS

(Catégorie 350 cmc. deux manches de 8 et 10 tours, réservée aux coureurs nationaux et internationaux français).

1. Boisserie AMS Paris (1, 1 : 2 points) ; 2. Juigné, Tours (2, 2 : 4 points) ; 3. Urien, RMC

Paris (4, 3 : 7 points) ; 4. Dubois, CO Pontlieue, Le Mans (3, 4 : 7 points) ; 5. Seminelli, Neuilly (5, 5 : 10 points).

(Catégorie 250 cmc. en deux manches de 8 et 10 tours, réservée aux coureurs nationaux et internationaux français).

1. Vouillon, Neuilly-s-Seine (1, 1 : 2 points) ; 2. Juigné, Tours (2, 2 : 4 points) ; 3. Urien RMC Paris (3, 3 : 6 points) ; 4. Giacconello RMC Paris (4, 4 : 8 points) ; 5. Adnet RMC Paris (6, 5 : 11 points).

Catégorie 500 cmc. deux manches de 10 tours réservée aux coureurs nationaux et internationaux français).

1. Boisserie, RMC Paris (1, 2 : 3 points) ; 2. Lefèvre, AMS Paris (2, 1 : 3 points) ; 3. Deshaies, AJP Paris (3, 4 : 7 points) ; 4. Blat, police Etat, Paris (4, 3 : 7 points) ; 5. Legrand, RMC Paris (5, 5 : 10 points).

Grand match France-Belgique (catégorie 500 cmc., en trois manches de 10, 10 et 15 tours, réservée aux coureurs internationaux français et belges).

1. Putman, Belge, M. Wavrien (1, 2, 1 : 4 points) ; 2. Vouillon, Neuilly (3, 1, 4 : 8 points) ; 3. Lefèvre, AMS Paris (4, 5, 6 : 15 points) ; 4. Van Pée, Belge, M. Wavrien (5, 3, 7 : 15 points) ; 5. Prieur, AMS Paris (2, 4, 9 : 15 points).

BEAUVAIS

Malgré un temps incertain, un nombreux public est venu applaudir les champions de la spécialité inscrits au programme, parmi lesquels : Leloup, champion d'Europe, Brassine, champion de France 500 cmc., Melioli, champion de France

350 cmc., Klym René, champion de France 250 cc. et Godey, détenteur de la Coupe « Moto-Revue ».

Brassine, accidenté la veille à Longwy, ne prend pas le départ mais très sportivement est présent sur le terrain. Leloup, privé de son adversaire le plus direct, gagne aisément les deux premières manches, mais par suite d'un accident mécanique doit se contenter de la deuxième place au classement général, derrière Godey grand vainqueur de la journée s'adjugeant les deux premières places en catégorie 500 et 350 cmc.

CLASSEMENT GENERAL

Catégorie 500 cmc. : 1. Godey ; 2. Leloup ; 3. Desmoulin ; 4. ex-æquo Lusseyrand et Raulin, etc.

Catégorie 350 cmc. : 1. Godey ; 2. Robert Klym ; 3. Melioli ; 4. Chaumette ; 5. Tardif ; 6. Drobecq du MCO.

Catégorie 250 cmc. : 1. René Klym ; 2. Dupré ; 3. Mirivel ; 4. Rademacher ; 5. Lauvergnat.

Le Motor-Club de l'Oise signale aux intéressés que son moto-cross prévu au calendrier National, le 10 Août, n'aura pas lieu.

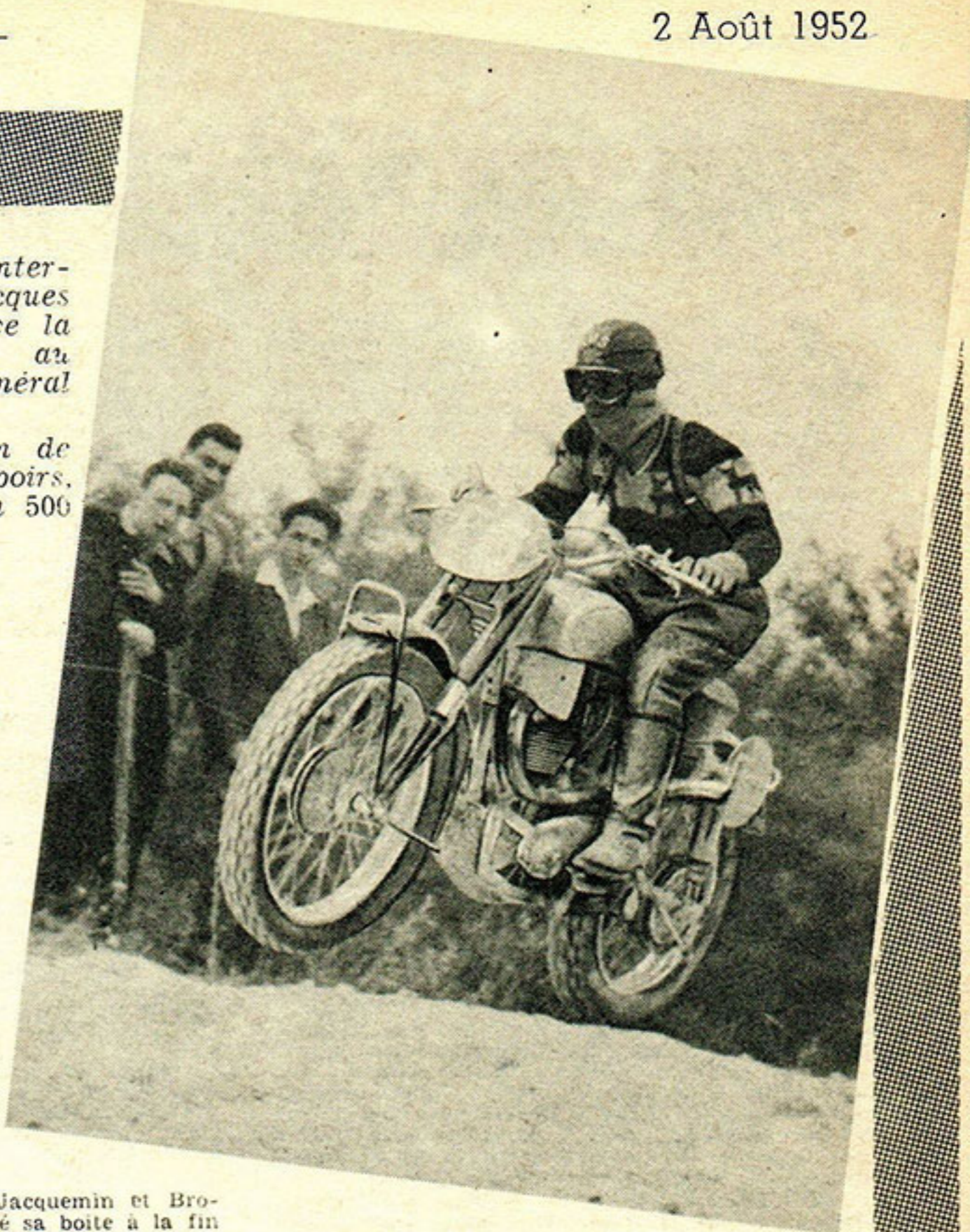
LES MUREAUX

Organisé par le Groupement Sportif de l'île de France, cette épreuve s'est déroulée sous un ciel menaçant, en présence d'un public nombreux, bien que les Mureaux soient assez éloignés de Paris. Il y avait un beau plateau de coureurs français nationaux et internationaux. Le circuit est des plus courts (800 m.) et permet des vi-



A gauche : l'international Jacques Charrier enlève la seconde place au classement général 500 cmc.

A droite : un de nos sérieux espoirs, Vouillon, 3^e en 500 Inter.



tesse relativement élevées. Au programme deux courses, l'une réservée aux 350-500 cmc. nationaux et l'autre aux 500 cmc internationaux. Les deux courses furent disputées en 3 manches. Dans la catégorie nationaux, Scossa emporta aisément les deux premières manches et seul une chute sans gravité le reléguait à la troisième

place dans la finale, derrière Jacquemin et Brocherieux. Ce dernier ayant cassé sa boîte à la fin de la deuxième manche, termina virtuellement l'épreuve en... deuxième vitesse !

Classement général en 350 - 500 cmc. nationaux : 1. Scossa (AMS) ; 2. Jacquemin (CS Meaux) ; 3. Batisse (Racing MC) ; 4. Brocherieux (AMS).

Dans la catégorie 500 cmc internationaux, Frantz enleva les trois manches avec son brio habituel, mais sa tâche se trouva facilitée, quand dans la deuxième manche, Verrecchia fut contraint à l'abandon par crevaisson de la roue arrière. Derrière le leader, se déroulait un duel

pour la seconde place entre Vouillon et Charrier. Quelques tours avant la fin, ce dernier prenait définitivement l'avantage, malgré une course très régulière de Vouillon.

Classement général en 500 cmc. internationaux : 1. Frantz (AMS) ; 2. Charrier (MC Clodoaldien) ; 3. Vouillon (AMS) ; 4. Théveney (AMS)



Frantz, à gauche enleva les 3 manches au Moto-Cross des Mureaux. A droite : Scossa vainqueur des 350 et 500 nationaux



MILAN-TARENTE 1952

La course de vitesse la plus longue du monde, comme la nomment avec orgueil les organisateurs de cette épreuve sur route, parcourt l'Italie du Nord au Sud. ce qui représente 1.410 kilomètres de routes dont le moins que l'on puisse dire est qu'elles ne sont pas toujours très bonnes.

Cette épreuve est une des plus attendues en Italie, parce qu'elle groupe un grand nombre d'engagés et traverse nombre de villes importantes où sont échelonnés les divers contrôles.

Jusqu'à présent, on lâchait sur les routes de véritables monstres, comme la bicylindre Guzzi en V à 120°, qui fit une moyenne sensationnelle pour l'époque. L'on y vit M. Gilera lui-même au guidon d'une 4 cylindres de sa création, à refroidissement liquide et compresseur se tailler une belle victoire dans la catégorie sidecar. Enfin l'année dernière, Artesiani, sur une 4 cylindres MV, fit les premiers 200 kilomètres à une moyenne absolument fantastique (plus de 160 kmh.). Toutefois le classement général fut remporté par Francischi, sur Guzzi « Sport », la MV étant la seule machine « Compétition ». elle s'arrêta d'ailleurs en cours de route.

D'importantes modifications au parcours et au règlement ont fait de l'épreuve 1952 qui vient de se terminer une véritable course de vitesse pour machines de série (ou presque).

Le parcours a été allongé de près de 50 kms pour atteindre les 1.400 kms, mais une partie du trajet montagneux a été supprimée, ce qui explique l'accroissement sensible de la moyenne.

Par contre, le règlement, dans sa simplicité, laissait place à beaucoup d'interprétation, car si les machines de « Grand Prix » n'étaient pas autorisées à prendre le départ, celles inscrites sous le nom de sport étaient toutefois d'un caractère assez particulier (Norton « featherbed » de Colnago, Parilla double arbre de Cavaciuti, Guzzi « Dondolino » de Francischi, etc.).

Seuls les scooters avaient le droit d'utiliser un moteur compétition et MV aligna deux double arbres ultra-spéciaux dans cette classe. C'est sûrement ce qui limita la participation des autres marques dans cette catégorie, ce qui est d'ailleurs assez compréhensible, car les scooters ne sont pas spécialement conçus pour la compétition.

Cette épreuve unique réclame d'ailleurs des qualités intermédiaires entre la machine de course et celle de série, c'est-à-dire une tenue de route, des reprises, un freinage et une vitesse de pointe de la machine Compétition « client », mais la robustesse du cadre et des suspensions d'une machine de série, l'éclairage sûr et puissant pour maintenir la moyenne très élevée et un rendement constant du début à la fin, du moteur et des freins.

De la course par elle-même, on ne peut rien dire, puisqu'elle est impossible à suivre autrement que par les temps de pointage aux divers contrôles : Bologne à 211 kms de Milan, Rome à 720 kms, Naples à 935, Foggia à 1.100 et Tarente, l'arrivée, à 1.410 kms. Les départs sont donnés échelonnés aux 267 partants, dont 115 seulement devaient arriver, représentant une moyenne de 43 % sur le nombre des départs.

Voici d'ailleurs un petit tableau du pourcentage des arrivants dans chacune des 8 classes engagées.

cylindrée	partants	arrivées	pourcentage
75 cmc	46	27	58,3
Scooters 125	12	7	58
Vélocycleurs 125	86	29	33,8
150 - 175 cmc.	35	13	37
250 cmc.	24	14	58
350 cmc.	5	2	40
500 cmc.	48	16	33,4
Sides 500 - 600	11	7	63

De cette sévère élimination, il ne faut tirer de conclusion qu'en connaissance du parcours, des conditions dans lesquelles l'épreuve est effectuée (routes non gardées, trajet de 15 à 20 heures, dont un tiers de nuit, et c'est une course de vitesse avec contrôles intermédiaires !). De nombreuses chutes, sans gravité d'ailleurs, et la préparation spéciale des machines donnent toute sa valeur à cette « promenade organisée ».

Il suffit de prendre connaissance des moyennes réalisées par les vainqueurs dans chaque cylindrée pour se rendre compte que la question touristique intéresse très peu les concurrents.

Le premier des 125 cmc. fait une moyenne supérieure à celle des 175 cmc. et sidecars (ces derniers de 500 à 600 de cylindrée).

Les 211 premiers kilomètres sont couverts à 105 kmh., ce qui prouve, une fois de plus le développement pris en Italie par cette cylindrée. La machine était la MV 2 temps, évidemment préparée spécialement, mais qui fit plus vite que le scooter de la même marque équipé, lui, du 125 cmc. double arbre, vainqueur dans de nombreux circuits internationaux ! Nous retrouvons par ailleurs ce succès des petites cylindrées dans la classe 75 cmc. où le 1er de l'étape Milan-

Bologne fait le parcours en 2 h. 28'35", soit à 85 kmh. La machine était une Laverda « prise dans la série » (!). Cette performance est tout de même remarquable quand on s'aperçoit que cette même machine suivie de 4 autres (de marques identiques), termine à Tarente à plus de 76 de moyenne. Cette course est impatientement attendue, disions-nous plus haut, car elle permet à toute la fougue et l'esprit inventif latins de s'exprimer dans les aménagements et la « truccatura » des machines présentées. Le règlement, heureusement très élastique, autorise de telles fantaisies, et il n'y a pas lieu de le regretter, car, mise à part la catégorie « course » (uniquement admise pour les scooters, cette année), la moto employée est de série, chaque conducteur la modifiant comme il l'entend. Partant de là, on peut dire que la course en elle-même offre peu d'enseignements pour l'usager courant, puisque la machine n'est pas livrable telle quelle, mais cela montre tout de même les possibilités du bricolage, et si les motos sont capables de tenir durant 1.400 kms, le succès n'en sera que plus éclatant. Ceci à un gros crédit auprès des motocyclistes italiens qui se contentent rarement d'utiliser une machine courante. Chacun a à cœur d'apporter la petite modification qui lui permettra de « griller » son voisin de route et on ne saurait l'en blâmer, étant donné son tempérament. Les grandes marques ne se détournent pas de cet aspect de la question et présentent elles-mêmes des équipes dont le nombre de pilotes est rarement moins de 4 ou 5. (Alpino, Laverda, Ardito, MV, Mondial, etc.).

Pour en revenir à la course elle-même, jetons un coup d'œil sur les différents classements. D'abord, à tout seigneur tout honneur, le vainqueur : Bruno Francischi qui gagne à 112 kms 317 de moyenne. Sa machine était une 500 Guzzi du type « Dondolino » qui commence déjà à dater ! Elle n'a subi que très peu de modifications, car c'était à l'origine une « compétition client ». La moyenne de Francischi aurait certainement été

plus élevée, mais une chute à Rome lui fit perdre 20 minutes et surtout endommagea les commandes de sa monture. Son suivant immédiat est Antonio Ronchéi sur Gilera Saturno (109 kmh. 960).

Les 250, catégorie reine avec les 125 cmc., voient au départ une grosse proportion de Moto-Guzzi et de Parilla, le reste étant formé de Gilera, Benelli et C.M. Le vainqueur sera Céleste Cavaciuti sur Parilla, immédiatement suivi de 2 Guzzi, 1 Gilera et encore des Guzzi. La machine du vainqueur était une 250 à double ACT dont c'était la première apparition.

Le vainqueur du groupe 175, composé de 150 Gilera, Galletto, MV, réalisera une moyenne générale inférieure de 4 kms environ à celle des 125. La machine était une MV pilotée par Luigi Falconi.

Chez les scooters, nouvelle victoire de MV avec Guido Sala qui montait un « Scooter » propulsé par le moteur double-arbre de la maison. Cet engin n'avait d'ailleurs de scooter que les petites roues, le moteur, le réservoir et la généreuse selle occupant toute la place disponible. En deuxième position, nous trouvons un MV du même type que le précédent, et à la troisième place un Lambretta type C gonflé par son propriétaire Bruno Santiani. La seule moto de course était la Norton « Featherbed » de Giuseppe Colnago qui abandonna après l'étape Milan-Bologne, sans avoir fait une démonstration très probante de ses possibilités.

La catégorie sidecars voit la victoire d'une BSA conduite par un jeune pilote de 19 ans, Leopoldo Tartarini, à la moyenne générale de 80 kmh. 33.

Milan-Tarente est terminée. Mais de fortes polémiques sont commencées autour de cette épreuve, car certains sont partisans de reprendre l'ancienne formule d'avant-guerre, qui imposait une certaine sélection parmi les engagés, alors que cette année, le déchet (267 partants, 115 arrivés), trop important, était dû au grand nombre des concurrents, lesquels, il faut l'avouer, n'étaient pas tous de taille à affronter 1.400 kms de routes.

Telle qu'elle s'est déroulée, même avec ses imperfections, Milan-Tarente serait plutôt le genre d'épreuve que nous aimerions voir en France, au lieu de certains « circuits de régularité » d'une formule inepte (dictée par les pouvoirs publics) où 15 concurrents arrivent premiers ex-aequo !

ALPENFAHRT

Disputée dans les Alpes Autrichiennes, empruntant une partie du circuit des prochains 6 Jours Internationaux, l'Alpenfahrt avait cette année ses règlements calqués sur ceux de l'épreuve organisée en septembre par la FIM : 2 étapes, la première de 616 kms, la seconde de 330 kms à moyennes imposées, sur un circuit extrêmement dur. Tout dépassement du temps est évidemment sanctionné par des points de pénalisation. Des épreuves d'accélération, de côtes et de vitesse devaient départager les ex-aequo en leur octroyant des points de bonification.

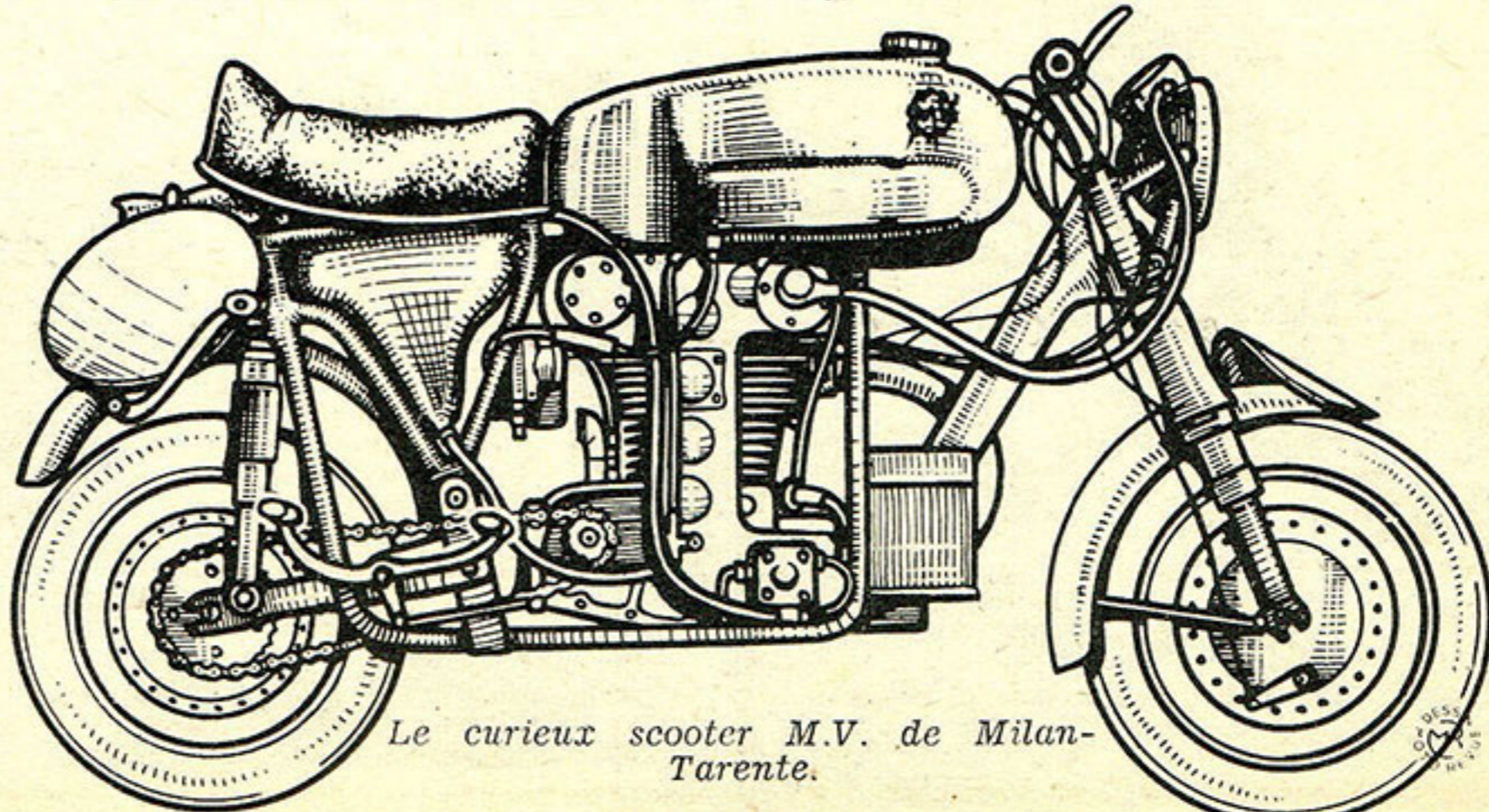
Il est à noter la forte participation de pilotes et machines allemands, ainsi que la présence de pilotes et journalistes britanniques, ceci afin d'avoir un aperçu des prochains 6 Jours.

La portion de route utilisée pour l'épreuve de vitesse maximum était assez mal choisie, comportant deux franchissements de passages à niveau avec une rampe à gravir. Ceci explique les résultats pas tellement sensationnels et favorables

aux petites cylindrées obtenus lors de cette épreuve.

Parmi les machines engagées, notons : Dans les petits cubes, la nouvelle 125 TWN à moteur en porte-à-faux, la Maico 175 déjà présentée lors du Deutschlandfahrt, mono échappement, avec un assez volumineux prolongement des ailettes à l'échappement, les 175 Hecker et U.T., à moteur Ilo, qui, si elles manquent de vitesse de pointe, se sont caractérisées par une excellente tenue dans le tout terrain (tenue de route et courbe de puissance plate), et surtout la 175 Puch type SL, dont la conception de cadre est la même que celle des 125 SL, et dont le moteur à 2 carburateurs développerait de 11 à 12 CV (63 à 68 CV au litre).

Tornax présentait une 200 cc munie d'un nouveau moteur Ilo. Moteur 2 temps à simple piston, aux ailettes très largement dimensionnées, double échappement Culasse en forme de quadrilatère. La forme de la chambre d'explosion a été particulièrement étudiée et le moteur développe 12,5 CV à 5.600 t-m.



Le curieux scooter M.V. de Milan-Tarente.

6^e EPREUVE du Championnat de France

En 250, la nouvelle Puch 250 TFSL (ou encore SGS) est aussi de même conception générale, mais comporte un double allumage. (Ces deux dernières nées Puch, en 175 et 250, sont similaires à celles que nous avons vues au Bol d'Or). La nouvelle TWN BD 250 S à cylindre en alliage léger, fait, elle, près de 14 CV, donc un gain de 2,5 CV obtenu sans modification de la charge thermique.

Autre fait intéressant à noter : la suprématie que Zundapp semblait s'être appropriée, en sides au-dessus de 500 cmc n'est plus et c'est BMW qui, avec ses R 68, prend nettement la tête.

Ainsi, les deux grands triomphateurs de cet Alpenfahrt furent deux marques allemandes qui récoltent le fameux « Alpenpokal » (la Coupe des Alpes) : Malco pour ses 175 cmc. et BMW pour ses 600 sides.

Dans les autres cylindrées, les vainqueurs sont : Puch en 125 et 250 (avec dans cette dernière catégorie Weingartmann que nous avons vu déjà 2 fois au Bol d'Or), Horex en 350 (qui n'avait contre elle, dans cette catégorie, que des Matchless militaires ou des Jawa (dont une à 2 carburateurs), BMW en 500. Pour les sides moins de 350 cmc., de nouveau Horex devant une 250 Victoria. Sides 500 : BMW R.51/3 devant BSA Star Twin.

LE CIRCUIT DE TARARE VOIT LES TRES BELLES COURSES DE GERBER, P. MONNERET ET DRION

Gerber, Monneret (Cie), Collot, Heath, Bruguère, Drion, Betemps, etc... tels étaient les noms fameux que l'on pouvait relever sur le programme de la réunion mise sur pied par le Ealdagos-Moto-Club. Malgré un soleil très chaud un public nombreux se pressait sur les bords du parcours de 2 kms, comprenant 2 courbes assez grandes qui peuvent être prises à 140 environ et une ligne droite de 700 mètres.

En 175 cmc. Valeyre mène devant Chollet et Spaleck, mais le premier chute dans le virage et doit abandonner. Chollet et Spaleck sont aux premières places avec De Polo derrière eux. Chollet et De Polo s'arrêteront.

Vers la fin, Decoray, après avoir eu des ennuis de moteur repart à fond et bat le record du tour (71 kms 737) mais il est trop tard pour qu'il rattrape Spaleck.

RESULTATS

175 cmc. ... 1. Spaleck (Cours) les 57 kms 400 en 42' 17" moy. 67 km. 860 ; 2. Boucher (Lyon), 42' 51" ; 3. Vernay (Rive-de-Gier), 42' 57" ; 4. Bert (Romans), 43' 04" ; 5. Decoray (Riorges), 43' 53" ; 6. Fleury (Lyon), à un tour ; 7. Guillot (Villefranche-s-Saône), à un tour.

La course des 350 vit une victoire de Gerber qui, avec P. Monneret, mènent au premier tour avec 200 m. Viennent ensuite dans l'ordre Georges Monneret, Collot, Heath et Bruguère. Mais Pierre est forcé de s'arrêter pour un encrassement de bougie et c'est son père qui terminera deuxième suivi de Bruguère.

RESULTATS

350 cmc. ... 1. Gerber (Suisse), sur AJS, les 76 kms 300 en 54' 59" ; 2. G. Monneret (France) sur AJS à un tour ; 3. Bruguère (Angleterre), sur AJS à deux tours ; 4. De Polo (France), sur AJS à deux tours ; 5. Furher (Suisse) à trois tours ; 6. Collot (France) à quatre tours ; 7. Dauwe (Belgique) à 18 tours ; 8. Florès (Espagne) à 20 tours.

La course des 500 cmc. fut beaucoup moins facile du fait du sol qui était détérioré par le soleil. Elle se déroula en 3 manches. La première revint à G. Monneret battant de très peu le suisse Gerber (1/5 de seconde). Ce dernier menait au début de la course, mais était doublé par Dauwe suivi de Georges qui lâche peu à peu son adversaire alors que Gerber le remonte lui aussi.

RESULTATS DE LA PREMIERE MANCHE

1. G. Monneret (France), sur Gilera, les 47 km 800 en 34' 38" 2/5 (moy. 82 km. 856) ; 2. Gerber (Suisse) sur Gilera, 34' 38" 3/5 ; 3.

Dauwe (Belgique) sur Norton, 34' 40" ; 4. Drion (France), sur Norton, 34' 41" ; 5. Vidonne (Suisse), 34' 49" ; 6. Guglielminetti (Italie), 35' 08" ; 7. Bayle (France) à un tour.

Dans la seconde manche, la bagarre pour la première place se circonscrit entre Heath, Collot et Pierre Monneret et durant les 25 tours de la course ce sera un chassé-croisé continu. Dans ce paquet de coureurs émergera finalement Collot suivi de Heath et Pierre Monneret.

RESULTATS DE LA DEUXIEME MANCHE

1. Collot (France) sur Norton, les 47 km. 800 en 33' 13" 2/5 ; 2. Heath (Angleterre) sur Vincent, 33' 13" 4/5 ; 3. Pierre Monneret (France) sur Gilera, 33' 16" 3/5 ; 4. Bruguère (Angleterre) ; 5. Zellweger (Suisse)

Dès le départ de la finale, Pierre Monneret, Heath, Gerber et Collot se détachent très nettement de leurs autres adversaires. Pierre mènera durant les 13 premiers tours, mais après Gerber s'accroche de plus en plus fort derrière lui. Durant cette remontée, les records de Kavanagh chutent à l'exemple de Heath qui s'est senti attiré par les bottes de paille. La bataille, Pierre Monneret - Gerber, se poursuit toujours et les deux hommes finiront complètement épuisés par leur effort. Pierre à quelques mètres derrière Gerber, Collot suit à 13".

Le record du tour de Kavanagh est battu de 1" par Gerber et Pierre Monneret qui le détiennent au chiffre de 1' 15", c'est dire la chaleur de la lutte de ces hommes ! Les organisateurs le comprennent d'ailleurs bien et partageront le bouquet du « vainqueur » en deux afin de réunir ces deux farouches ennemis en course.

FINALE

1. Gerber (Suisse), les 57 kms 400 en 38' 32" moy. 89 km 361 ; 2. Monneret Pierre (France) 38' 37" ; 3. Collot (France) 38' 50" ; 4. Monneret Georges (France) 39' 13" ; 5. Heath (Angleterre) 39' 37" ; 6. Bruguère (Angleterre) à un tour ; 8. Drion (France) à deux tours ; 9. Vidonne (Suisse) à 13 tours.

En sidecar, victoire relativement aisée de Drion dont la principal adversaire Bétemps dut s'arrêter plusieurs fois pour ennuis de magnéto.

SIDE-CARS

1. Drion (France) sur Norton, les 47 km 800 en 36' 41" moy. 74 km. 823 ; 2. Aubert (Suisse) sur Norton, 37' 50" ; 3. Reichlin (Suisse) sur Norton, 37' 52" ; 4. Beauvais (France) sur Norton ; 5. Claisse (France) à deux tours ; 6. Bentz (Suisse) à trois tours ; 7. Rouhet (France) à six tours.

Meilleures performances réalisées

Marque et Type	points de pénalisation	épreuve de côte moyen.	épreuve de vitesse moyen.	points de bonification
125 CMC.				
PUCH 125 SL	0	41,7	92,4	133
TWN BDG 125	3	37,9	82,5	61
150 CMC.				
PUCH 150 SL	2	42,8	88,2	100
STELLA MARS (Sachs)	10	38,1	76,9	12
175 CMC.				
MAICO	0	47,0	93,7	151
PUCH 175 SL	0	46,5	101,1	146
HECKER (Ilo)	0	43,2	88,6	120
UT (Ilo)	46	35,6	74,6	41
200 CMC.				
TORNAX	42	43,8		41
ADLER	48	40,2	96,2	
250 CMC.				
PUCH 250 SGS	0	54,8	110,4	134
TWN BD 250 S	0	49,6	102,8	96
VICTORIA KR 25 HM	3	50,2	101,1	82
350 CMC.				
HOREX	0	54	115,3	78
MATCHLESS WE	5	49,4	109,7	57
JAWA	8	52,3	110,4	67
600 CMC.				
B.M.W. R 68	0	64,2	145,0	138
SIDES 250				
VICTORIA	6	34,6	78,9	72
PUCH TFS	8	31,0	80,3	
SIDES 350				
HOREX	7	34,6	83,7	83
SIDES 500				
B.M.W. R 51/3	9	50,2	104,0	153
B.S.A. Star Twir	33	47,9	97,8	134
SIDES 600				
B.M.W. R 68	0	51,3	114,6	99
ZUNDAPP KS 601	2	47,2	102,2	51

CALENDRIER SPORTIF D'AOUT

VITESSE

- 3 : Courses à Vesoul (Inter.) MC Ht-Saônois.
- 3 : Courses à Trinquetaille (MC Arles).
- 10 : Courses au Comminges (Inter.) - (MC Comminges).
- 10 : Circuit du Médoc (MC Médoc).
- 10 : Circuit de Vitesse (AMC Giennoise).
- 15 : Circuit de Mazagan (MC Marocain).
- 15 : Circuit de Mulhouse (MC Mulhouse).
- 24 : Circuit Georges Schulz (MC Cannes).
- 24 : Circuit Ile d'Oléron (MC Rochefortais).
- 31 : Circuit de vitesse (MC Deux-Sèvres).

MOTO-CROSS

- 3 : Moto-Cross (AC Alsace).
- 3 : Moto-Cross à Mézières (MC Maine)
- 3 : Moto-Cross à Cassel (MC Nord).
- 10 : Moto-Cross (Lille MC).
- 10 : Moto-Cross (CS Meaux).
- 10 : Moto-Cross (RMC).
- 10 : Moto-Cross (UM Aisne).
- 15 : Moto-Cross (Inter.) - (MC Montalbanais).
- 15 : Moto-Cross (MC Douais).
- 15 : Moto-Cross (MC Toulousain).
- 17 : Moto-Cross (MC Chaurien).
- 17 : Moto-Cross (Lille MC).

COURSES DE COTE

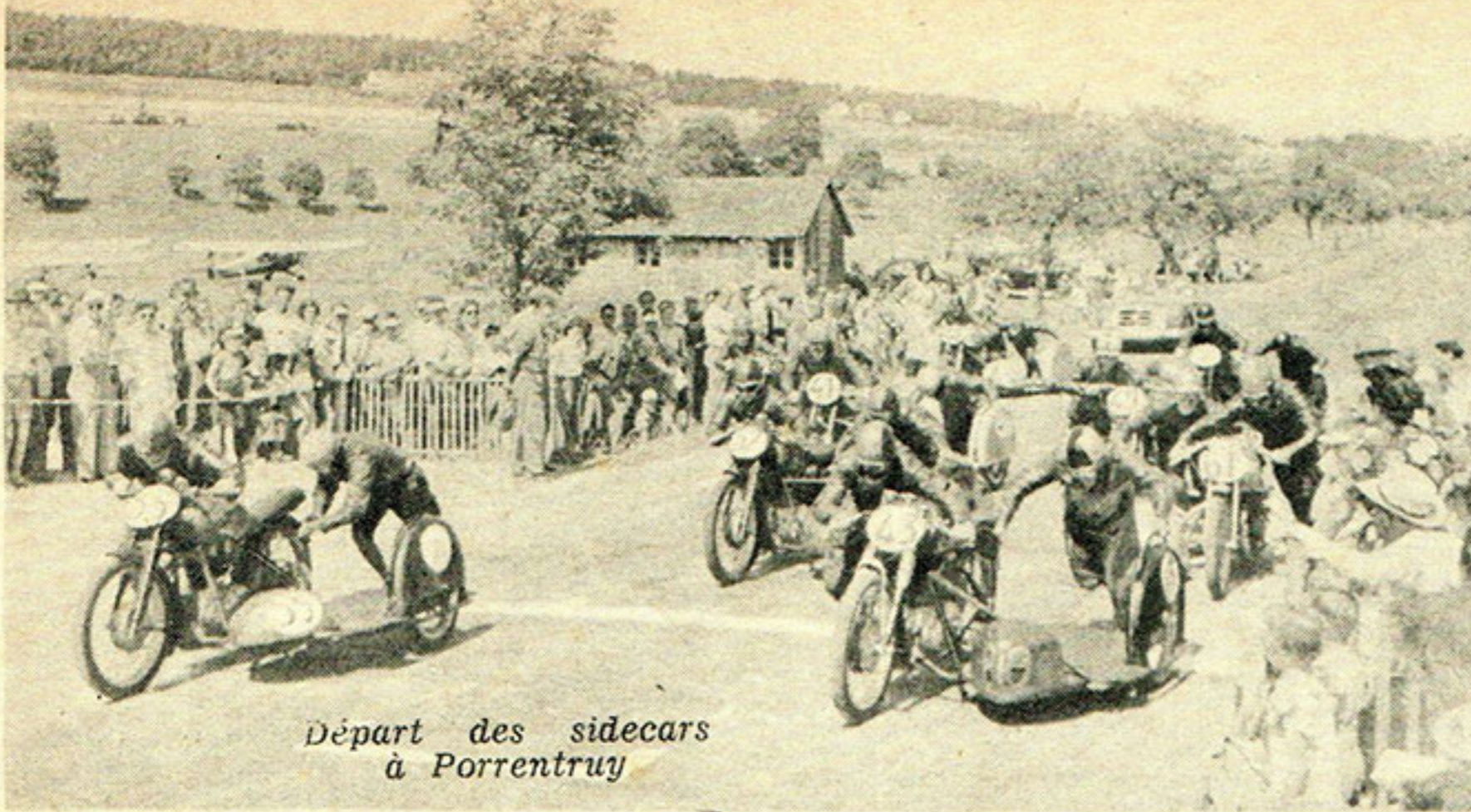
- 3 : Course de côte (MC Mulhouse).
- 3 : Course de côte (MC Auvergne).
- 10 : Course de côte (MC Ripagérien).
- 17 : Course de côte (UM Ain).

REGULARITE

- 3 : Marseille-Azur (MC Marseille).
- 10 : Concours de régularité (MC Ripagérien).
- 14-17 : Paris-Biarritz (Inter.) - (MC Châtillon).

GRASS-TRACK etc...

- 17 : Concentration (AMC Grasse).
- 31 : Régularité (MC Roannais).
- 31 : Nice-Lyon-Nice (CC Nice).
- 3 : Grass-Track (MC Langonnais).
- 10 : Epreuve sur herbe (AM Castelovienne).
- 15 : Grass-Track (MC Charentais).
- 17 : Grass-Track Pons (MC Saintongeais).
- 17 : Grass-Track à Mansle (MC Charentais).
- 17 : Grass-Track (MC Villeréalais).
- 24 : Grass-Track (CS Meaux).



Départ des sidecars à Porrentruy

CIRCUIT DE VITESSE DE PORRENTROY

Les 12 et 13 juillet, le Moto-Club d'Ajoie a organisé à Porrentruy (Suisse) ses annuelles courses internationales pour motos, sidecars et racers qui ont obtenu un magnifique succès populaire puisque plus de 10.000 spectateurs venus de Suisse, mais aussi de la région frontalière française (Montbéliard, Belfort, Besançon, Mulhouse, Colmar, etc...), ont assisté aux luttes que se sont livrées quelques-uns des meilleurs champions internationaux.

La lutte fut vive dans toute les catégories, sauf chez les racers où l'anglais Les Leston, sur Cooper, fit preuve d'une incontestable supériorité, malgré la dangereuse coalition allemande.

D'une manière générale, les moyennes furent excellentes, malgré le temps chaud qui gêna la carburation et les records établis en 1948 dans des conditions beaucoup plus idéales furent tous approchés de très près.

Les résultats suivants furent enregistrés :

MOTOS

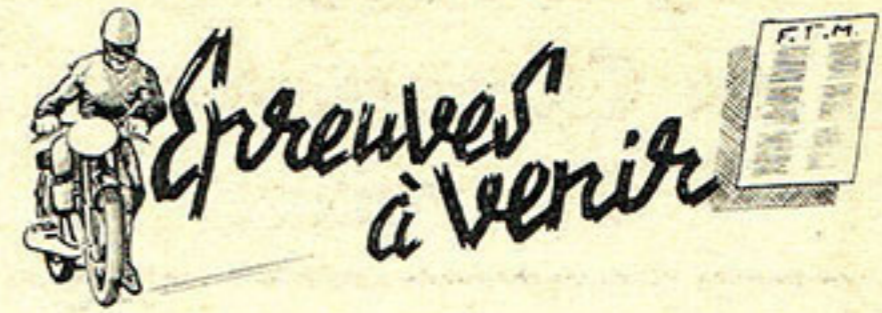
250 cmc., classe nationale, 20 tours, 72 kms 730 : 1. Silvio Mazzola (Morbio) sur Guzzi, 20 tours, 45'4" 6/10 (moy. 93 kms 536) ; 2. Sauter (Fribourg), Jawa, 20 tours, 47'55" 2/10 (91 kms. 064) ; 3. Bracher (Hindelbanck) Jawa, 20 tours, 47'57" 6/10 (90 kms 988) ; 4. Baruscotti (Locarno), MV, 19 tours, 46'45" ; 5. Galetti (Porza), Parrilla, 19 tours, 46'45" 2/10 ; 6. Schneider (Genève) Guzzi ; 7. Fuerst (Wil) Jawa ; 8. Bonnard (Chatel Saint Denis) Jawa ; 9. Brenneis

(Boniswil), Puch ; 10. Blachère (Genève), Guzzi. 350 cmc., classe extra-nationale, 25 tours, 90 kms 910 : 1. Léon Hug (France) sur Velocette, 25 tours, 56'25" 2/10 (moyenne 96 kmh. 678) ; 2. Taveri (Horgen) Velocette, 25 tours, 57'47" 2/10 (moyenne 94 kmh. 391) ; 3. Brughelli (Contra) AJS, 25 tours, 57'49" 6/10 (94 kmh. 326) ; 4. Péclard (Lausanne), Velocette, 24 tours, 58'16" ; 5. Strub (Olten) Horex, 24 tours, 58'33" 8/10 ; 6. Kellenberger (Unterregen) AJS

500 cmc., classe extra nationale, 30 tours, 10 kms 090 : 1. Bracher (Hindelbanck) sur Jawa, 30 tours, 1 h 8'39" 4/10 (moyenne 95 kmh. 325) ; 2. Zehnder (Le Locle), Triumph, 30 tours, 1 h. 8'49" 4/10 (95 kmh. 095) ; 3. Mauveaux (Belfort) Gilera, 30 tours, 1 h. 10'55" 5/10 (92 kmh. 279) ; 4. Bleuer (Bienne) Triumph, 30 tours, 1 h. 12'12" ; 5. Luescher (Muheu) Norton, 29 tours, 1 h. 9'44" ; 6. Doerfliger (Balsthal) Norton ; 7. Botta (Bienne) Norton ; 8. Corboz (Lausanne) Norton ; 9. Liardon (Lausanne) Gilera ; 10. Boner (Laupersdorff) Norton.

SIDECARS

500 cmc., classe internationale, 25 tours, 90 kms. 910 : 1. Aubert (Genève) sur Norton, 25 tours, 1 h. 0'52" 4/10 (moyenne 89 kmh. 595) ; 2. Reichlin (Genève) Norton, 25 tours, 1 h. 1'17" (89 kmh. 006) ; 3. Suter (Zurich), FN, 25 tours, 1 h 2'5" 4/10 (87 kmh. 859) ; 4. Wirth (Zurich) Gilera, 24 tours, 1 h 25' 6" 8/10 ; 5. Mulhemann (Burne) Triumph, 22 tours, 54'12".



FINALE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE INTERNATIONAL

Le 3 août prochain auront lieu à Vesoul les dernières courses comptant pour le Championnat de France International.

Pour cette finale, le Moto-Club Haut-Saônois a fait construire un nouveau circuit long de 4 000 mètres très rapide sur lequel les moyennes doivent avoisiner 120 à 130 kms. à l'heure.

Le Moto-Club Haut-Saônois n'a reculé devant aucun sacrifice financier pour faire de cette journée un grande finale et a engagé un lot relevé de coureurs étrangers, notamment les anglais Oliver, Tommy Wood et Bruguière, les belges Goffin Auguste, Deronne et Dauwe outre les suisses et les meilleurs internationaux français : Monneret Pierre et Georges, Collot, Burggraff, Murit, Drion, Betemps, Insermini, etc.

CIRCUIT DU COMMINGES

Le Moto-Club du Comminges organise le dimanche 10 août 1952 son 15^e Circuit International de Vitesse Motocycliste.

Le Comminges 52 va revivre sur un nouveau circuit plus court, prélevé en partie sur l'ancien de 11 kms. Le nouveau parcours de 4.407 kms a été effectué par une liaison à grand rayon de Sèdes (après Valentine) à la N 117.

Divers avantages en résulteront : Intérêt spectaculaire accru du fait que les concurrents passeront toutes les deux minutes environ.

Visibilité presque intégrale pour l'ensemble du circuit.

Pour cette année deux catégories sont prévues : 350 et 500 cc pour lesquelles la Commission Sportive du Club a retenu les meilleurs pilotes disponibles de manière à former un plateau homogène et équilibré.

ANNULLATION DE CIRCUIT

La Commission Sportive de la FFM porte à la connaissance des intéressés que par suite de difficultés indépendantes de leur volonté, les organisateurs des circuits de : Villefranche de Rouergue (MC Rouergat), 17 août ; Saint-Wendel (MSC Saint-Wendel), 31 août, ont renoncé à l'organisation de leur épreuve.

LES BONNES ADRESSES RECOMMANDÉES

Dans cette Rubrique, MOTO-REVUE signale les Maisons de Réparations, Mise au Point, Vente de Motos d'Occasion ou Neuves, qui s'engagent à donner toute satisfaction à nos Lecteurs et Abonnés et auxquelles on peut donner toute confiance, et qui se trouvent tout près de chez vous.

<p>PARIS (2^e)</p> <p>DYNAMIC - SPORT Motobécane, Guiller, Terrot et Monet-Goyon, à crédit 6, Rue Saint-Augustin, 6 Métro Bourse - Ric. 75-28</p>	<p>PARIS (14^e)</p> <p>REALESAGE MONT-PARNASSE Chemisages - Embellages 23, r. Ed. Jacques - Fon. 98-50</p> <p>MOTO - VANVES - SPORT Ouvert le Dimanche 1 et 3 Boulevard Brune</p>	<p>PARIS (17^e)</p> <p>LADEVEZE Toutes motos, sidecars, scooters neufs et occasion Crédit, avec l'assurance des réparations pour l'avenir 50, rue Brunel - Eto., 24-66</p> <p>STATION SERVICE YDRAL Sté Ami 20, rue du Débarcadère Eto. 77-46</p>	<p>PARIS NORD MOTOS Spécialiste des révisions générales 3, rue Ernestine - Orn. 34-08</p> <p>ALFORTVILLE</p> <p>MARCEL LAURENT Agent Velosolex, Vespa, Motos, Cyclomoteurs 153, Rue Vaillant Couturier Ent. 12-88</p>	<p>LEVALLOIS</p> <p>DUBOIS A. Toutes les pièces détachées pour Motobécane, Mobylette, Terrot, etc... 58, Rue Aristide Briand</p>
<p>PARIS (4^e)</p> <p>GEORGES MONNERET Le plus indiqué pour guider votre choix, tient à votre disposition dans ses 3 magasins, tous les modèles des grandes marques 7 - 9, Boulevard Beaumarchais</p>	<p>DUCENTIER (LA MOTO) Agence TERROT 164, Rue d'Alésia</p>	<p>GEORGES MONNERET Le plus indiqué pour guider votre choix, tient à votre disposition dans ses 3 magasins, tous les modèles des grandes marques 138, Rue de Tocqueville</p>	<p>BOULOGNE - BILLANCOURT</p> <p>MARCEL PERRIN Motobécane, Gnome, Terrot, Jonghi, Monet, Automoto, Scooters Bernardet 50, Av. Edouard Vaillant</p>	<p>MONTRouGE</p> <p>GEORGES MONNERET Le plus indiqué pour guider votre choix, tient à votre disposition dans ses 3 magasins, tous les modèles des grandes marques 106, Avenue Aristide Briand</p>
<p>SAINT-PAUL MOTOS Réparations par des spécialistes Tous les Accessoires 1, Rue de Rivoli Métro St-Paul - Arc. 71-46</p>	<p>PARIS (16^e)</p> <p>Sté DU GARAGE JARDILLIER Fourches télescopiques adaptables aux 125 et 175 Motobécane Toutes révisions garanties 88 av. Paul Doumer, Aut. 18-42</p>	<p>Ets REVIL Tous les accessoires et équipements aux prix les plus bas (voir publicité) Révil, 82, Avenue des Ternes</p>	<p>Toujours Ets BONNET Venez voir nos occasions et la Mobylette, et le plus beau choix de scooters. Le crédit le plus avantageux. Livraisons rapides Toujours Ets BONNET Directeur gérant : N. Angeli 80, Av. du Général Leclerc</p>	<p>DIJON</p> <p>TERROT Agence officielle Toutes pièces détachées d'orig. Avenue Foch - Dijon</p>
<p>PARIS (10^e)</p> <p>Sté MOTOCYCLE Crédit pour toute la France 166, Rue Lafayette - Nor. 07-59</p> <p>CHROME - CUIR La manufacture de vêtements de cuir. Spécialité pour la moto. 38, Rue du Château d'Eau Nor. 08-09</p>	<p>MOTOCONFORT Agent exclusif R. Piel 29, av. Gde Armée - Pas. 86-45</p> <p>STATION SERVICE Pièces détachées DKW Echanges Standard 83, av. Gde Armée - Pas. 46-25</p>	<p>PARIS (18^e)</p> <p>BARBES- MOTOS - CYCLES Atelier dirigé par technicien pour la mise au point des machines Le plus long crédit et grandes facilités pour Paris - Banlieue 98, Rue Doudeauville</p>	<p>ISSY-LES-MOULINEAUX</p> <p>SCOOTER - MOTO 28, rue Ernest Renan vous offre un grand choix de cyclomoteurs et toutes les grandes marques de motos. Station Service Scooters</p>	<p>LYON</p> <p>NEW - MAP une grande marque par ses motos de classe internationale. Nombreux agents en France 122-124, Avenue Lacassagne</p>

MOTOBÉCANE



MAIRIE D'AUBERVILLIERS

37, rue du Moutier - FLAndre 12-72

Tous modèles disponibles

NOS PETITES ANNONCES

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

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

MOTOS A VENDRE

TERROT 125 parf. état 90.000
TOUSSAINT 6 rue République Charenton. - Ent. 30-96.

MAGNIF. FN 600 four. téles. parf. état mécanique. **FOURMOND** 3 pass. Dureau-14°.

HARLEY 750 ent. rem. nf v. **HOSKELIN** 117 r d Dames-17°

GN.-RH. 350 culb. ét. neuf. Prix à débat. **ROB.** 02-60.

ZUNDAPP KS 500 ét. nf av. ou ss side. **PERESSE** Airaines (Somme).

INDIAN 750 b. ét. px int. **PIQUENOT** 6 r. Marsoulan-12°.

SOYER 500 cul. 011 80000 B.E. **DANEY** Lab. 31-41. Le matin.

MOTO à vdre ou éch. ctre pétrole 5 CV **GN.-RH.** ét. nf 60 000 Korus 52 r. Roger Salengro Blanc-Mesnil (S.O.).

250 Rovin Moteur Jap 35.000 **FILLIAT** 45 r. de Flandre Maisons-Alfort (Seine).

V. ou éch. s-car 500 culb Motoconfort b. ét. ctre 125 ou Scoot. nfs. **BERTHELOT** 24 r. Simplon Paris Vis apr 16 h.

PUCH 250 TF 9 km. remorq. mono r siège ar. sac cuir 190. 17 r. E.-Robert Paris-12°.

EXCEPTIONNEL : cse départ Set Bernardet 125 cc. état nf. **G. BECUE** Inv 05-55. n rep.

TERROT 5 cv sup. cul av. side et. nf. **COUSTURIAN** Beaumont-de-Lomagne T.-et-G.

BSA 500 M20 entier révisée **BAUMARD** 20 Bd National, Nanterre (Seine).

4 cyl. Ariel 1951 avec side Simard sup. luxe 1952 1 pl 1/2 le tout ét. abs nf 435. **Facil CLUZET** rue Cajard, Agen.

DERNY tand. ét. nf 85. **Ecr SECHER** 74 b Péri Malakoff.

PEUGEOT 55 GTS 125 cc fche télesc. sélect. au pied ét. nf 4000 km. Tél. Tre. 09-82

MOTOBÉCANE 350 sup.-cul. side Simard ét. nf **LEMAITRE** rue Gambetta, Caudry (Nord)

600 **Sunbeam** av side Impér. 1 pl. 1/2 b. ét. px 160. ens ou sép. c. dble empl. **THOMAS.** 19 r. H. d'Amécourt, Le Mans

PEUGEOT P111 55000 Picherit 8 av. du Parc. Vanves (Seine)

DERNY tandem prix int. ét. nf **BOGUD**, Moret (S.M.).

BMW R75 gr luxe side capoté **LEPEYTRE**, Mol. 37-50.

Vend moto **NSU** 100 cc. sport 4 vit. ét. parf. **Ecr. RENAUD** 38, Gde Rue Athis-Mons S.O.

Ens. Harley 1200 4 vit. side Bern Gr. R. mécan. et pneus neufs 200. **FELIX**, 44 rue Gaillard, Vichy (Allier).

TERROT 500 culb. **RGST** 9000 k. fourche télescopique susp. arrière. **Garage Fontaine à Etroeuungt (Nord).**

PEUGEOT 125 cc. **GL** Jantes chromées neuve 700 km 280. **Bd Voltaire**, Did. 83-49.

SIDE Ber. à m. bel. occas. 59 rue du Mans, Courbevoie.

FN 350 lat. susp. intég. 5200 kms pare-brise acces. 180 **Tél. hes bur.** Arc. 00-03.

VENDS crédit moto **Peugeot** 150 cc. 4 vit. sélect Paris **DECROIX**, 11 Bd St-Germain.

500 Norton 16H av ou sans side. **Reprend vélomoteur.** **GIL**, 105 r. des Poissonniers.

TRES belle **Jawa** 160 **GIL**, 105, rue des Poissonniers.

GN-RHONE 500 D5 parf état équip. 19 h. + Sam 13 à 18 h **MEILLON** 145 b. Voltaire-11°.

SIDE capot ouvr. **Gilera** 500 ensemble ou séparément **AMIOT** 18 rue Lecuyer-18°.

MOTOB. 500 culb. sup cul. sid **Ben spt px int.** 314 av Jean-Jaurès. Argenteuil (S.-O.).

ZUNDAPP K500 2 cyl. pns nfs 130. **Dor.** 46-23. H. repas

R. GILLET 1 cv tansad pns nfs compt. écl. px 55. **PARMENTIER** 23 r Compans Paris

A vend **FN** 350 type Sahara moteur refait par usine px. : 70.000. Tél. jours ouvr. sauf samedi **Roq.** 38-52.

BMW R71 imp. vis. 10 à 12 h. **Giltay** 78 r des Amandiers-20°

ZUNDAPP 800 4 cyl. t. b. état av. side px int. 417 **Gonesse.**

T 100 40 c. nve fact. 215. 2 r. de l'Espérance - Villejuif

TERROT 125 culb tr. b. ét. px int. peut crédit. **Tél. h. bur.** **LEJARD** Lou. 15-87.

JAWA 250 1952 45 r Rouget de l'Isle Colombes. Cha 03-90.

PEUGEOT P54 fin 48 b. ét. 45 000 **MARIUS**, 184 r. de Paris - Pantin.

TERROT 500 av. side et. nf **BIRHANS** 1 av. de Lafaisanderie, Chatou. Pri. 14-91

TERROT RGST 500 ét. nf équ 6000 km. 215. **COLIN** 26 r. République, St-Denis Seine

PEUGEOT 100 bon état 30.000 **DUPUY** 81 r Chevaleret P. 13

B.S.A. 250, 350, 500 depuis 150

B.M.W. R51, R73, av. ou ss side Précision.

side 500 cc, 750 depuis 120. échange - crédit - reprise. **DELAIRE**, 4 Imp. de la Gaité. Dan. 55-43.

OUVERT JUSQU'AU 14 AOUT

VD **NSU** 200 3 cv t-sad b. ét **BEZY** 5 Hirondelle Pierrefitte

175 Motob. Juin 52 ss gar. cse dle empl. **MUESER** 241 r. Paris - Montreuil.

BSA 350 fin rod **LE BRIS**, 36 r. du Cotentin-15°. Apr. 19 h.

SIDE Précision impec. **BERNARD** 210 r Championnet-18°

VESPA d'orig ital. **Juill.** 50 bon état acces. px. 90.000 **TIJOU**, Odé. 03-80.

VESPA ital orig. **GUESDON** 44 av. G. Péri St-Ouen ap. 19 h.

BMW R6 bon état prix 200 **SCHMITT** 97 r des Moines-17°

BSA 500 culb. 2 cyl. équip. **Prix** 280.000. **NAGEL** 15 rue Trébois, Levallois.

FN 500 culb. **M76** sid. px avant **RICHARD** 2 rue Fédération, Champigny (Seine).

PUCH 125 TT 51 5000 k 120000 acces. **BALLE** 40 r Boinod-18°

BSA 350 culb px avant. pr. à roul. 32 r. Fer-à-Moulin-5°.

125 **PUCH** 5000 kms imp. **LEDON** 1 rue Veron, Paris.

MOTOC 125 bat. ex ét. pn. nf px 55. **Tél. Avr.** 32-08.

BSA 500 B33 51 **FOURES** **SERV-AUTO** 18 Bd Henri-IV.

Side **R. GILLET** 750 sort. us. mai 1950. 9000 kms ts nx acc. état imp **Vernier** **OBE.** 54.95

Sunbeam S8 6500 k. imp. **Mil-lot**, 8 r de Lyon Avallon (Y)

BSA 500 lat. en rod. px à déb. **Hubus** 59 r d'Eaubonne St-Gratien vis sam. dim. tte la j. sem. ap. 19 h.

350 culb. **Peugeot** exc. état bons pneus 80000 **ALE.** 05-77

FN M 90 500 av side parf. état px à débat. **DAMBLY** 94 rue Amelot 11°

Side **Bernardet** seul 30000 **DUBOIS** 8 r. Oberkampf Paris

Peugeot 176 TC4 acc. urgent **HUT** 18 rue Cujas - 5°.

Motobécane 125 lat 52 fin rodage. **maladie** 95000 **MEN.** 74-92.

SCOOTERS

Vespa. **Bernardet**, Tamoto **CREDIT**

DELAIRE 4 imp. de la Gaité **DANTON** 55-43

Compétit. 500 **NORTON** Manx parf. ét. av side course 275. repr pos. moto tour. **écr Klein** 123 av République Vincennes

Motos, vélomot. scooters d'occasion **Credit VOLTAIRE** **MOTO** 132 bis Bd Voltaire 11°

Sidecar pour vélom. et motos neufs et d'occas. **Triscooter** **FOINARD** 54 r. Et Dolet **CACHAN** - **ALE.** 34-41.

Side **R. GILLET** 750 tr. b. ét. pn. neuf acces. 190 **Lecene** 4 r Toussaint Feron 13°.

175 **AMC** imp f. tél. susp **AR** sel. bip. nomb acc 8000 k. 110 urgent **Cardis** 23 r. Bourgelat Alfort.

Incroyable - Stock

motos allem. angl. et vélom. 9 cv **R. Gillet** av side 80000 7 cv **Gnôme** et **Rhône** side 500 **Terrot** 4 vit. av. side 500 **Triumph** 4 vit. av. side 750 **BSA** ks 600 **Zundapp** cul. 500 **Triumph**. 500 **Norton** 16 H 500 **BSA** M20 350 **DKW** NZ 4 v 250 **Triumph** 250 **DKW** NZ 4 v 250 scooter 125 **Peugeot** 125 **MR** 4 vit 125 **Motobécane** **Dépôt**, vente sous 8 jours **ANDRE** 47 av Pte St-Ouen 17°

Side pour 350 ou 500 s'adr le matin 40 cité Pilleux 18°

Peugeot 125 fin 1950 2.500 k état neuf. **Tansad.** **Compteur** **Meunier** 86 r. St-Martin 4°

125 lat. **Motobécane** 1949 bon état général peu roulé 60 000 fr. **CEN** 71-60

Motoconf. 125 lat. impec. t.l.j. ap 18 h **Lhote** 31 r Milton-9°

Ven. caus. dép. col. side **René** **Gillet** prix très mod. écrire **Caralta** 37 Bd Jourdan Paris

BMW R5 b ét px int ap-midi **Colar** 10 Bd Diderot Did 12-64

Norton 16 H 500 ét parf. t sad gd sac cuir 125 **DEMAY** 7 Pge **Fours** **Chaux** 19° soir 18 h.

Motoconf. 175 août 51 ét. neuf 135. **tél.** **Lartigue** **CEN.** 11-13

Motobec. 350 superc. impec. 120 37 rue du Moutier Aubervilliers **FLA.** 12-72.

175 **Peugeot** parf. ét. 130000 **Develle**, **Cercy** la Tour (Nvre)

ECHANGES

Ec. side lég. **Humblot** canad sur 125 **Peugeot** c. moto pl. forte b. ét. **VIGIER** 15 r T. **Derel.** **Asnières** (Seine)

A v. sidecar américain de tte beauté c. crème mécan. impec. tr. b. aif cse santé unique comme modèle envoi photo **HERMEL** 25 r. Leon 18°.

VOITURES A VENDRE

6 CV **FIAT** Comète parf. ét. 80 r. Traversière. **DID.** 42-52

4 CV susp. **Helbig** acces. 3 m. garantie 300000. repr. moto **Leclerc** 56 r. Marx Dormoy 18°

G. Irat 6 cv **Le Comte** 12 rue **Crillon** - **Le Havre**

Rovin 2 cv état neuf 2 bis r. **Armenonville** **ETO.** 38-05

DIVERS

Fourg. 14 CV T. **Derny** 2 vélo 2 app. ph 1 ciné av film 3 m à cadre 280 ou éch p 1 traction. **Pierre** **Aiguebelle** (Sav.).

Carburat. **MAGN.** pr **BMW** R73 Casque, combinaison Imper. **Imprimerie** 3° cité **Dupetit-Trouart** Paris-3°.

V. moteur **AMC** culb 125 cc. 3 vit parf ét. moitié px **POINARD** 54 r. Et. **Dolet** **Cachan**

750 moteur **MAG** état nf 125. 350 **Terrot** latér b. ét. 60. 250 **Terrot** tr bs pneus 50. 7 r. **Dr** **Laurent** **GOB** 26-58

Lecons Français Anglais Alle. Russe par **Dame** expérimentée **ODE.** 65-02 (matin).

Sidecars pr vélomot. et motos nfs et d'occas. **POINARD** 54 r. Et. **Dolet** **Cachan.** **Alé.** 34-41

Robert PIEL
 162, rue Edouard Vaillant, 162
 BEZONS S.-et-O. - ARG. 70-58
 VENTE A CREDIT

MOTOBÉCANE

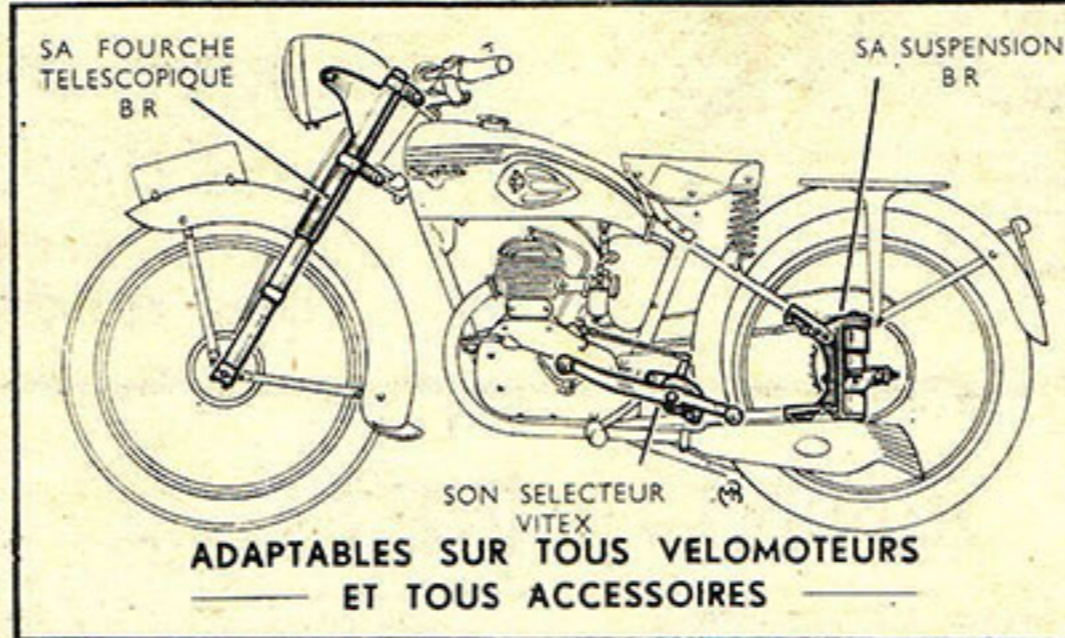
 Agent Exclusif

VELOMOTEURS
 MOTOCYCLETTES
 et la **Mobylette**
 LIVRAISON IMMEDIATE

SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER

Directeur Charles BELLISSENT, Ex-Champion d'Europe de Dirt-Track

AGENCES DIRECTES
MOTOBECANE
 GNOME - RHONE
 KCELLER-ESCOFFIER - F.N.
 JONGHI - GUILLER - M.R.
 EXCELSIOR — NORTON
 et la fameuse **MOBYLETTE**
 Pièces détachées, anciens
 et nouveaux modèles
 ADAPTABLES
 SUR TOUTES MARQUES



SPECIALITES :
FOURCHE TELESCOPIQUE
 adaptable sur 125 et 175 cc.
REALESAGES
EMBIELLAGES
CHEMISAGES
MAGNETOS - DYNAMOS
 Révision de
VOLANTS MAGNETIQUES
REVISION DE MOTEURS
 SUR DEVIS

88, AVENUE PAUL-DOUMER - PARIS-16^e - AUT. 18-42

83 D K W 83

83 STATION SERVICE 83

Atelier Spécialisé pour Motos Allemandes

Toutes pièces détachées auto et moto
 Echange Standard d'Organes

83 Avenue de la grande Armée, 83
 — PARIS — (16^{me})
 Tél: PASSY 46-25-46-45-46-70-46-79
 Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

POUR VELOMOTEURS ET MOTOS...

LE SIDECAR LÉGER POINARD

Sport — Tourisme
 ROUE SUSPENDUE - ATTACHES A ROTULE
 POSE FACILE ET INSTANTANEE - TOUTES CYLINDREES

Joindre timbres pour tarif

Pour 125 à 250 cmc. 34 kgs seulement

en 500 cmc. 55 kgs

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

Fermeture annuelle du 9 au 24 Août

Centre de récupération et d'usinage de pièces détachées

D.K.W. — B.M.W.
 N.S.U. — ZUNDAPP
 PUCH — VICTORIA
 etc.

PIECES ADAPTABLES de notre fabrication
 Vente — ACHAT
 Motos — Epaves
 Réalésage — Embiellage
 Pièces à la demande

CRUPDA
 21, r. Monge, Puteaux
 Tél. : LON. 02-63

HARLEY - DAVIDSON

Agence Officielle : 14, bd Soult - PARIS-12^e
 Stock pièces détachées — DOR. 49-42
 Echange Standard Complet
 REALESAGES EMBIELLAGES

REPARATIONS REVISIONS

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

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

MARCHANT Frères
 DANTON LEVALLOIS
 16, rue Danton

Ne pas confondre, bien noter n° 16, la maison n'a pas de succursale.

Pour toute correspondance avec « MOTO-REVUE », n'omettez pas de joindre un timbre pour la réponse.

L. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932
 VENTE — ECHANGE — REPARATIONS
 Représentant de toutes marques Françaises et des motos JAWA, OGAR (Station-Service)
 11, Avenue de la Porte de la Plaine — PARIS (15^e)
 Métro : Porte de Versailles Tél. : LEC. 80-62

N'ATTENDEZ PAS L'ACCIDENT !

ASSUREZ-VOUS

AUX MEILLEURES COMPAGNIES
 AUX MEILLEURS PRIX
 par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »
 12, rue de Cléry, PARIS-2^e - (GUT. : 73-32)

Disponible : 125 cmc. à 175 cmc.
 PIECES DETACHEES

MOTOBECANE

MOBYLETTE
 Accessoires spéciaux

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

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

Professionnels du cycle et moto...

Vous figurez gratuitement au

BOTTIN DU CYCLE

vérifiez votre inscription... Si vous ne figurez pas encore, demandez votre inscription...

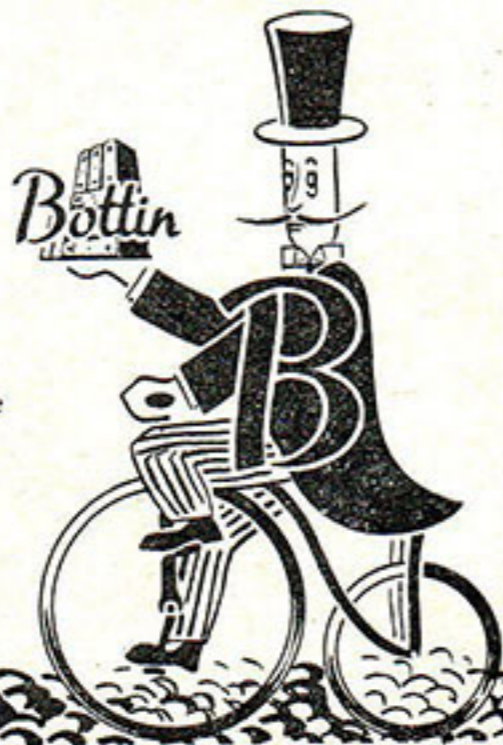
LE BOTTIN DU CYCLE

est le guide indispensable de votre profession, il contient:

- La liste des fournisseurs d'accessoires, les commerces annexes, les marques de fabriques, etc...
- Tous les constructeurs, carrossiers, agents, marchands, réparateurs (Paris, départements, F.O. M.)

Un volume de 1.500 pages environ, format 14 x 22...

BOTTIN
1, Rue Sébastien Bottin, PARIS (7^e)
Babylone : 00-80



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 - GUZZI**

SCOOTERS

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

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

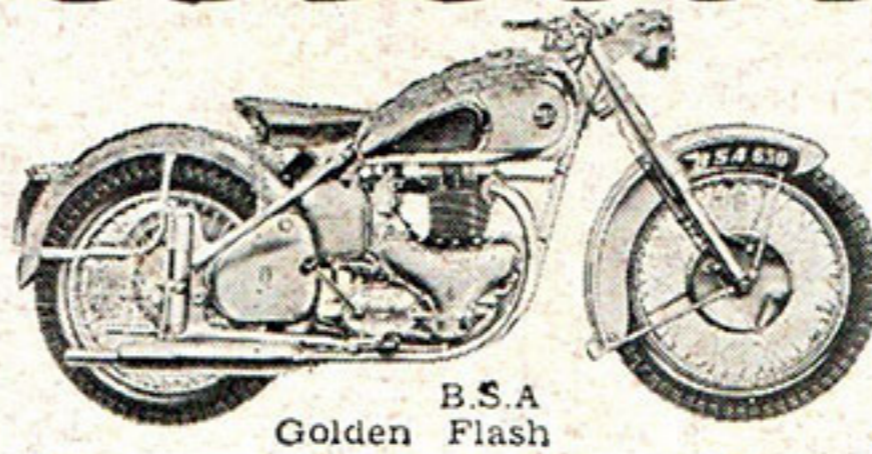
LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE — Aide-mémoire permettant de tenir une comptabilité scrupuleuse de votre consommation, vérifier le kilométrage des pneus, noter toutes les adresses. — 60 fr. (poste 80 fr.)

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

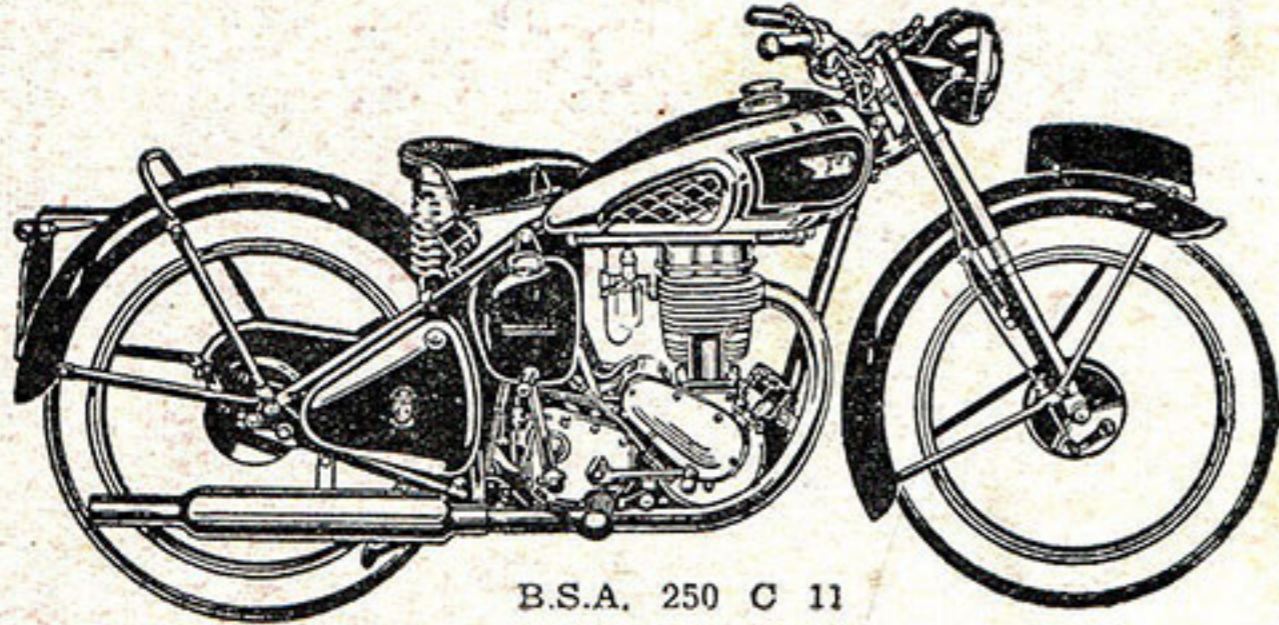
Nous ne faisons aucun envoi contre remboursement

*Vous l'aurez...
la moto de vos rêves*



B.S.A.
Golden Flash

dans quelques
mois ou l'an
prochain...



B.S.A. 250 C 11

MAIS COMMANDEZ-LA
MAINTENANT AUX

Ets. BONNET

Directeur-Gérant : N. ANGELI

80, av. du Général Leclerc - BILLANCOURT

Tél : MOL. 15-46

Métro Billancourt

VOTRE PATIENCE SERA RECOMPENSEE...

Actuellement disponibles tous modèles : GIMA — ALCYON — MOTOBECANE — GUILLER
MALTERRE — Vélocycleurs : JONGHI — GNOME-RHONE — TERROT
et notre extraordinaire Moto-Scooter GALLETTO

CREDIT 12 MOIS — OCCASIONS

MAISON FERMEE DU 18 AU 25 AOUT SEULEMENT

Avec

Douglas

Confort stupéfiant!

Grâce à sa suspension par barres
de torsion de longues portées.

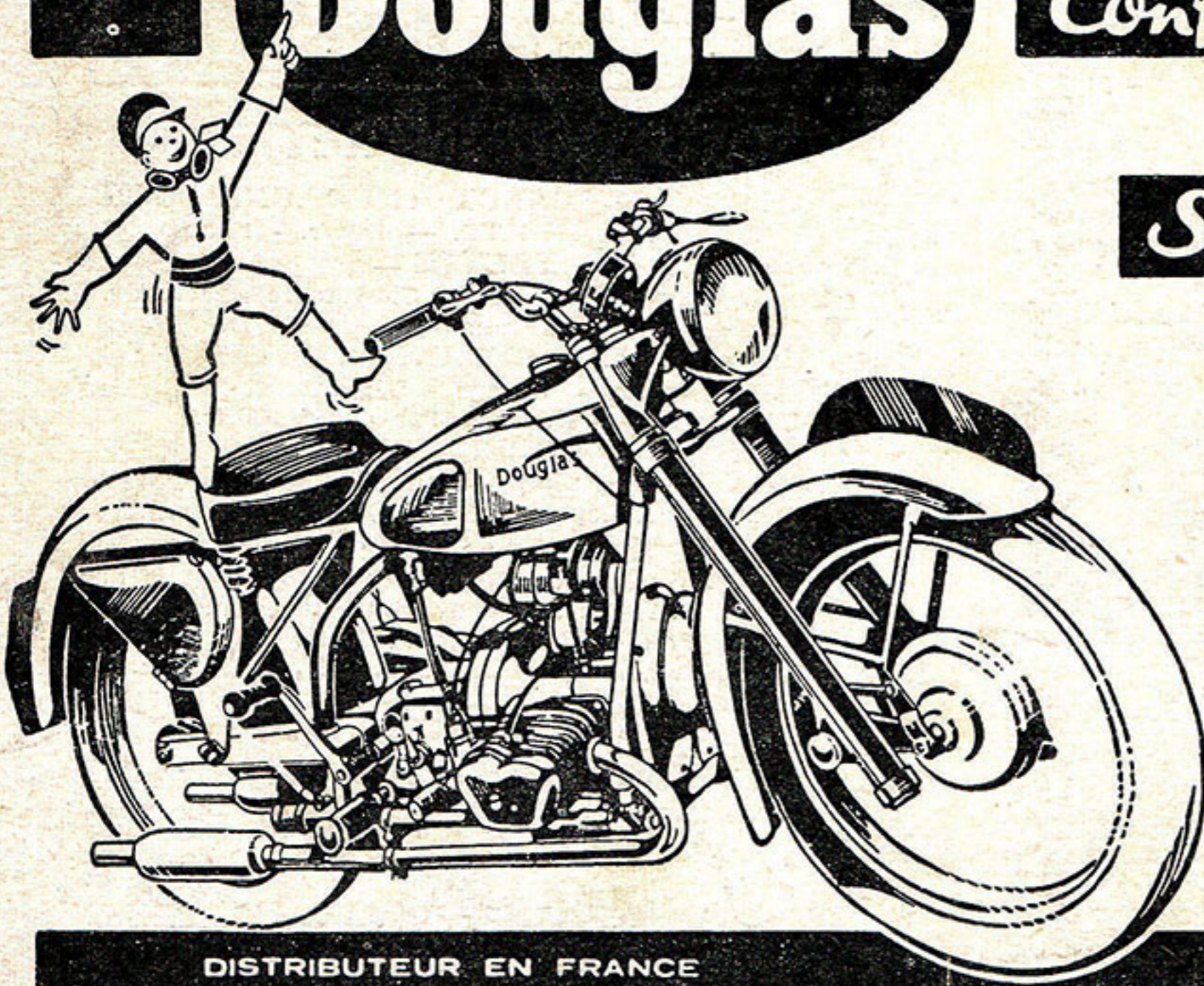
Sécurité totale!

Jamais de pannes, rien qui casse,
rien qui rouille, rien qui se des-
serre! C'est la moto sur laquelle
on peut toujours compter!

Durée illimitée!

Kilométrages impressionnants,
parcourus sans réparation. C'est
la moto qu'on n'utilise pas!

Catalogue sur demande



DISTRIBUTEUR EN FRANCE

NEW-MAP (et tous ses agents) 124, AVENUE LACASSAGNE - LYON