

Moto revue

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

30 frs

ESSAI ZUNDAPP
K S 601



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

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

Après 26 ans de course, Georges Monneret enlève encore une fois
le titre de Champion de France 350 cmc.

SEUL



GEORGES

MONNERET

NE PREND PAS DE VACANCES

POUR VOTRE

**C
R
E
D
I
T**

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

**C
R
E
D
I
T**

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

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

OUVERTS

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

**VOUS POUVEZ PASSER COMMANDE
IMMEDIATEMENT**

LICENCE
DUCATI

48 cm³

uccicolo

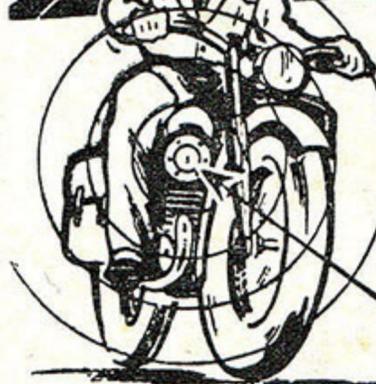


M.ROCHER

CONSTRUCTEUR
FRANCE

USINES a CENON (Vienne)
Bureaux commerciaux : 36^e, Av. de l'Opera, PARIS. Ope 08-96

SUR VOTRE VÉLOMOTEUR...



**L'AVERTISSEUR
ÉLECTRIQUE**

SANOR

A HAUTE FRÉQUENCE
Breveté S.G.D.G.

LE SEUL
fonctionnant directement
sur le volant magnétique
SANS BATTERIE
grâce à son filtre qui re-
dresse et double la tension.

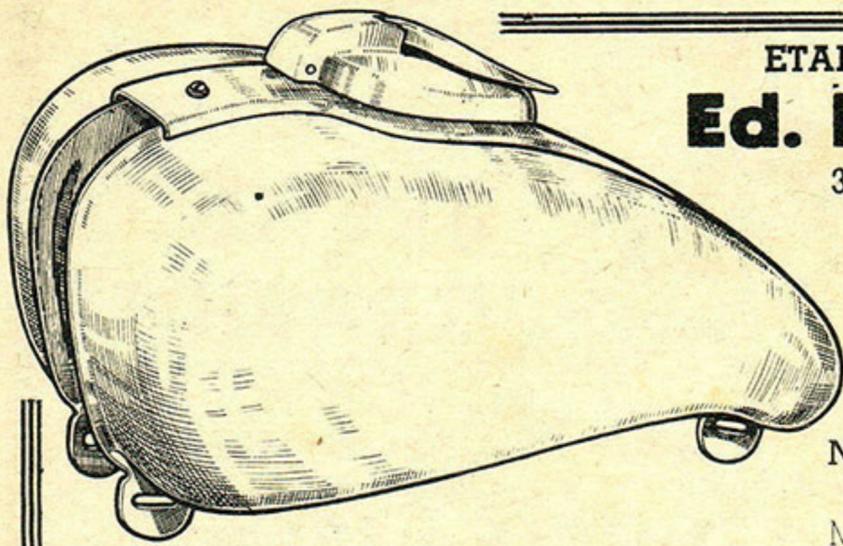
**APPEL SÛR, INSTANTANÉ
SANS LACHER LE GUIDON**

Notice sur demande

SANOR

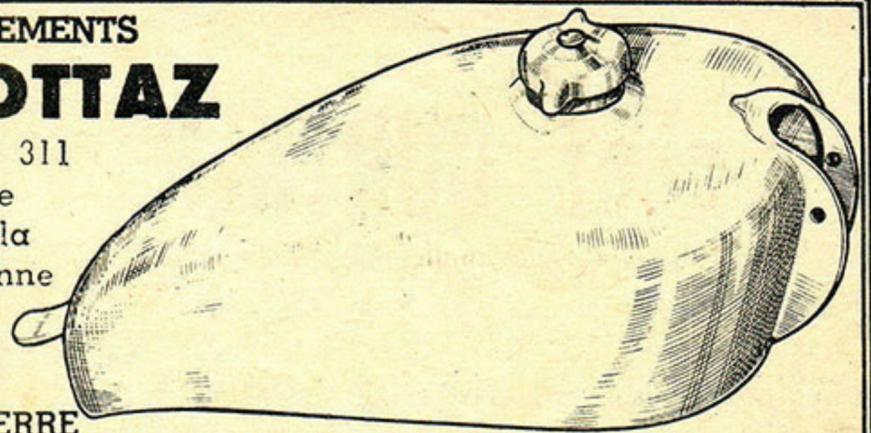
86, r. J.-P. Timbaud, COURBEVOIE (Seine)

SANOR



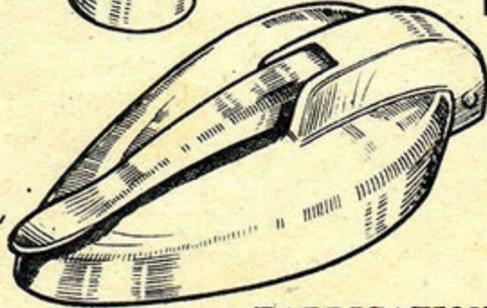
ETABLISSEMENTS
Ed. MOTTAZ

307 à 311
Rue
de la
Garenne

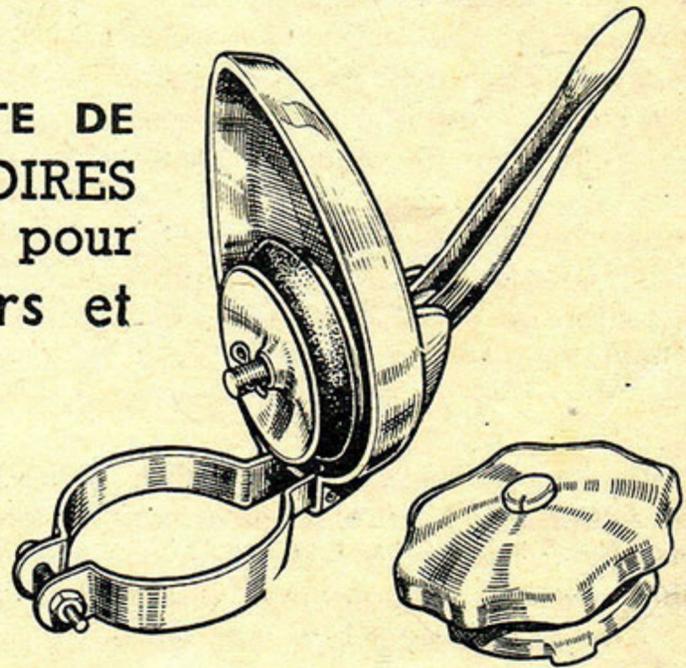


NANTERRE
(Seine)
MAL. 29-77

LA PLUS GRANDE SPECIALITE DE
RÉSERVOIRS et ACCESSOIRES
de TOLERIE EMBOUTIE pour
cyclomoteurs, vélomoteurs et
motocyclettes



BOUCHONS
DE RESERVOIR
EXPANSIBLES
(Système MOTTAZ)

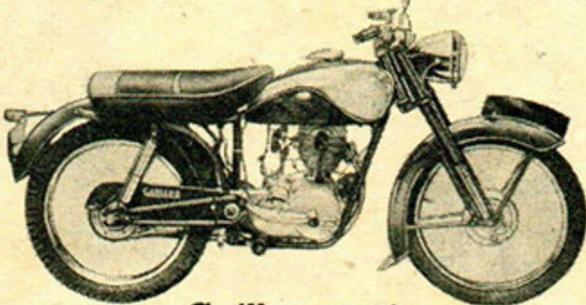


FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

St-PAUL-MOTOS

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

Le Salon permanent de la Motocyclette



Guiller sport

D.K.W. TRIUMPH JAWA

TERROT - MOTOCONFORT
GNOME-RHONE - ALCYON - RAVAT - GUILLER
RADIOR - R. GILLET - GILLET D'HERSTAL
VALLEE - JONGHI - M.R. - A.G.F. - DERNY
MOSQUITO - BERNARDET - SCOOTER ARDENT
DISPONIBLES

et la

Mobylette

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

REPARATIONS PAR SPECIALISTES

Vente à crédit Renseignements contre
50 francs de timbres

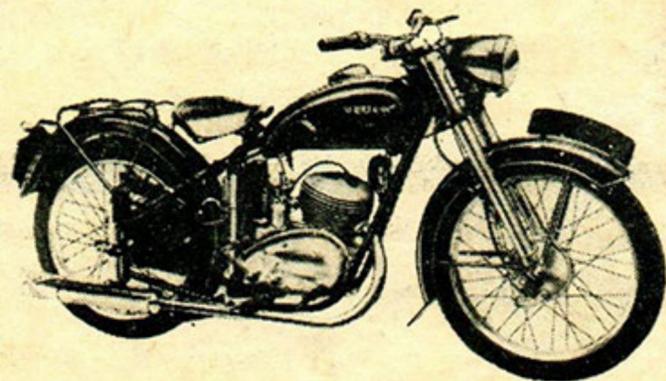
Magasin ouvert tout le mois d'Août
Fermeture en Septembre

ULTIMA

 26, rue Commandant
Faurax — LYON

VELOMOTEURS
125 cmc.

MOTOCYCLETTES
légères 175 cmc.



Bloc-moteur ULTIMA, 4 vitesses commandées
par sélecteur au pied, débrayage automatique,
suspension arrière, fourche télescopique, roue
arrière à broche, etc... La machine la plus per-
fectionnée. Seul le bloc-moteur ULTIMA est doté
d'un embrayage automatique.

Catalogue franco sur demande.

LIVRAISONS RAPIDES — VENTE A CREDIT
ULTIMA demande des Agents

chez GURTNER

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

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

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

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 compétitions 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, Motoristes, où vous trouverez nos huiles en bidons plombés et notre BRETOCYL 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)

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

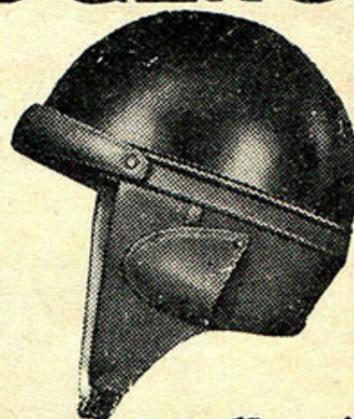
CATALOGUE CONTRE 50 Frs TIMBRES

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

Avant d'acheter votre Vespa !

Essayez-le, n'hésitez pas !

PANTIN-SCOOTER
Spécialiste et Concessionnaire



STATION-SERVICE — ACCESSOIRES
Pièces détachées

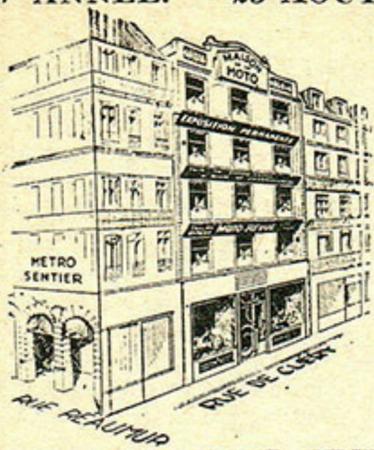
PANTIN-SCOOTER

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



Distributeur
OFFICIEL

FACILITES DE PAIEMENT



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

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

- L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, Noël, etc.). L'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des N°s de série.
 - Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :
MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2°.
 - Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.
 - Changem. adresse 30 f. timbr. av. la dern bande rectif.
- REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :
12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2°)
(IMMEUBLE METRO SENTIER)
Téléphone : GUT. 73-32 — (4 lignes groupées)

◆ LES CHAMPIONS DE FRANCE 1952

A la suite des dernières épreuves du Championnat de France pour Internationaux, disputées à Vesoul, les champions de France 1952 sont désormais connus, tous du moins pour les grosses cylindrées.

350 cmc. : G. Monneret.
500 cmc. : Collot.
Sidecars : Drion.

Toutes nos félicitations aux nouveaux lauréats.

◆ DU NOUVEAU CHEZ B.M.W. ?

Des bruits circulent que les techniciens de la célèbre marque de Munich mettraient actuellement au point un moteur flat-twin à injection.

Le moteur de 600 cmc. est, dans l'ensemble, semblable à ceux des machines de la marque actuellement en circulation, mais d'un aspect encore plus net dû à l'élimination des deux carburateurs et de leurs pipes d'admission.

Le résultat cherché (et obtenu) serait une très sérieuse diminution de la consommation, qui couvrirait très rapidement l'écart de prix avec le modèle classique.

◆ UNE PLAISANTERIE

Ces derniers temps la police anglaise avait entrepris d'exercer de fréquents contrôles au sujet des freins des divers véhicules et cela d'une manière plutôt singulière comme le témoigne le cas d'un motocycliste anglais possesseur d'une 125 Jawa de 1938. Cette machine à la vitesse de 50 kmh. pouvait s'arrêter sur 7 m. 50 en se servant des deux freins simultanément. Le frein avant seul nécessitait une course de 13 mètres, ce qui correspond à une puissance de freinage respectable. Lors du contrôle, le policier fit mettre la machine sur la béquille, le test consistant à essayer de faire tourner la roue à la main, tandis que le conducteur serrait le frein. Il n'y réussit pas naturellement et l'essai fut considéré comme concluant. Quant à la distance de freinage, elle ne fut même pas effleurée.

LE VEHICULE AUTOMOBILE PAR EXCELLENCE

LA circulation routière s'accroît constamment, ceci est un fait que nous constatons tous les jours et qui est corroboré par les chiffres.

Son développement est d'ailleurs un événement mondial, bienfaisant et profitable à tous, car grâce à la voiture, au car, au camion, à la moto, au scooter et au cyclomoteur, l'homme travaille davantage, gagne plus et surtout il vit mieux. Des horizons nouveaux se sont ouverts à lui, insoupçonnés de nos ancêtres. Son esprit s'est enrichi, ses connaissances se sont élargies.

Malheureusement, en France, les lourdes charges pesant sur l'usager l'obligent à se tourner vers des véhicules de plus en plus petits, d'un prix réduit à l'achat et économiques tant au point de vue de la consommation qu'en ce qui concerne l'entretien et le garage.

Mais l'homme moderne n'est pas insensible à l'appel de la route et, au moins une fois l'an, il est tenaillé par un désir d'évasion sur un engin qui marche réellement ...sans coûter les yeux de la tête.

Délaissant alors le véhicule de travail, il s'est tourné vers la moto.

D'abord méfiant, il a été rapidement conquis et aujourd'hui le nombre de motocyclistes est, au moins en France, réellement imposant.

En 1922, on comptait : 240.000 voitures. 120.000 véhicules utilitaires. 150.000 motos.

En 1930, il y avait : 1.000.000 de voitures. 400.000 véhicules utilitaires. 600.000 motocycles.

En 1938, ces chiffres étaient : 1.500.000 voitures particulières. 600.000 véhicules utilitaires. 800.000 motocycles.

Enfin en 1952, circulent en France : 1.700.000 voitures particulières. 900.000 véhicules utilitaires. 1.300.000 motocycles.

Donc, de 1938 à 1952, nous voyons que le nombre des voitures particulières a augmenté d'environ 13 %, les véhicules utilitaires de 50 % et les motocycles de plus de 60 %.

On objectera que ce développement est dû à des raisons purement économiques.

Peut-être... mais il n'en demeure pas moins vrai que le motocycle est entré dans les mœurs françaises, qu'il y a acquis droit de cité et que, pour beaucoup de gens, il est aujourd'hui le véhicule automobile par excellence.

◆ HOREX RENONCE AUX 6 JOURS

Pour des raisons d'insuffisance de mise au point, Horex renonce à participer aux Six Jours Internationaux.

On ne peut que regretter cette décision, car il eut été intéressant d'examiner le comportement des nouvelles « Impérator » et « Regina Sport ».

◆ VITESSE LIMITEE SUR LES BOULEVARDS EXTERIEURS

Rappelons que la vitesse maximum est limitée sur les boulevards de Ceinture de Paris, de plus en plus utilisés, afin d'éviter les encombrements du centre.

La vitesse limite est de 60 kmh. pour les véhicules, dont le poids total en charge est inférieur à 3.000 kgs.

◆ REMERCIEMENTS

Nous publions avec plaisir la lettre ci-dessous que nous envoie notre abonné M. Robert Lefort :

« Je me permets d'avoir recours à votre journal pour adresser à deux motards inconnus mes très sincères remerciements.

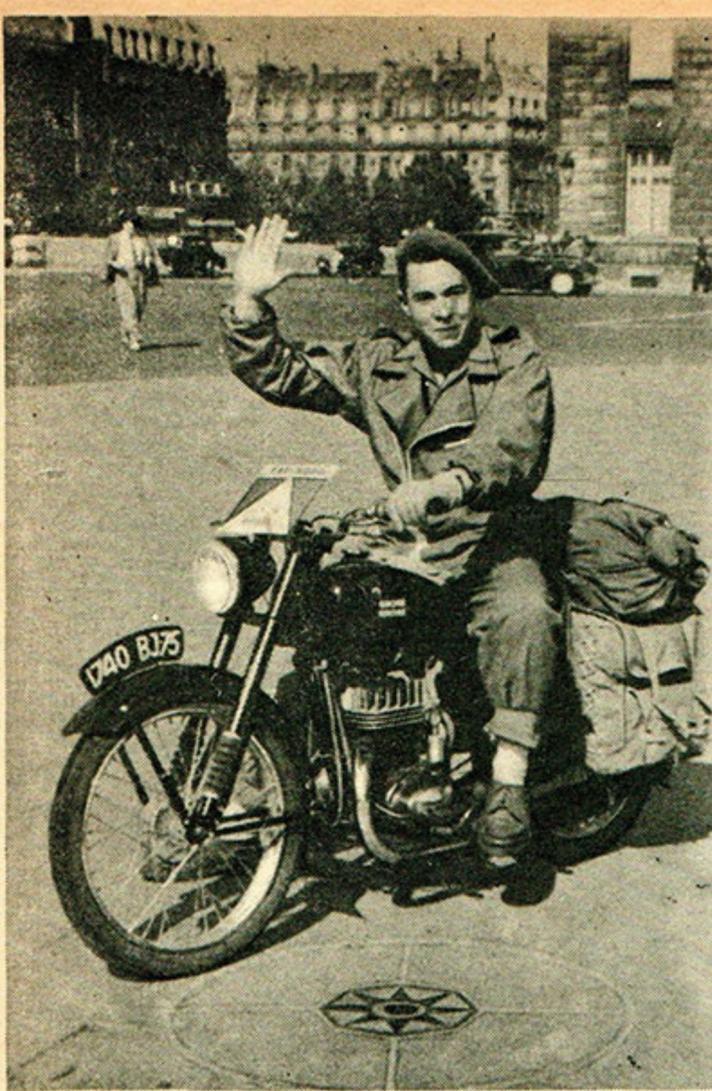
En effet, lors des 24 heures du Mans j'avais garé ma moto devant une des entrées principales. Or le dimanche midi, en venant reprendre ma machine, j'ai trouvé, coincé sous le frein de direction, un mot écrit sur une feuille de carnet et à peu près ainsi conçu :

Monsieur, en regardant votre moto, nous nous sommes aperçus que votre cadre était rompu (pour voir l'endroit, suivre la flèche), pensant que vous ne vous en êtes pas aperçu, nous nous permettons de vous le signaler afin de vous éviter un accident possible.

Signé : deux motocyclistes.

Je regrette beaucoup de ne pas connaître ces deux camarades car j'aurais été très heureux de les remercier vivement. Je ne m'étais pas en effet rendu compte que mon cadre était rompu à ras du tube de direction, ce qui, vu la puissance de ma machine, aurait pu m'occasionner un accident assez grave.

Qu'ils trouvent donc ici l'assurance de toute ma reconnaissance ainsi que mes très sincères remerciements ».



M. Lorrain (22 ans) sur une 125 Gnome-Rhône de série (outillage de bord) veut atteindre le Cap Nord. Voyage d'études et d'informations de plus de 9.000 kilomètres entrepris avec une belle assurance, malgré la défection de dernière heure de son compagnon. A sa demande, nous tenons à signaler l'intérêt que lui ont marqué les maisons Faramaz qui l'équipe d'une superbe combinaison et Lip, fournisseur d'une montre réputée. Le voici plein d'optimisme au moment du départ, devant le kilomètre 0 symbolisé par une rose des vents au centre du parvis Notre-Dame.

◆ LAISSEZ RESPIRER VOTRE RESERVOIR

Nous avons eu de nombreux échos de jeunes motocyclistes qui, partant en vacances, et mettant à juste titre d'ailleurs, une partie de leur charge sur le réservoir, se trouvent bientôt en panne. Un arrêt : vérification des bougies... tout semble normal. Un coup de kick : la machine repart comme si rien n'était, mais au bout de quelques kilomètres la même comédie recommence.

Et nous avons appris que de nombreux suiveurs du Tour de France ont été parfois victimes du même incident.

Et pourtant, explication et remède en sont fort simples. Le paquet mis sur le réservoir recouvre bien souvent le bouchon et obture le trou d'aération permettant à l'air d'entrer. Au bout d'un certain temps, il se crée dans le réservoir une dépression suffisamment forte pour empêcher l'essence de s'écouler librement vers le ou les carburateurs. Lors de l'arrêt, un peu d'air arrive quand même à pénétrer, permettant un nouveau départ, mais pour peu de temps.

La solution ? Ou bien faire attention afin de laisser ce petit trou d'aération bien dégagé, à l'air libre (les porte-bagages de réservoir laissent la place nécessaire) ; ou bien percer un trou plus gros dans lequel on fixera à l'aide d'un écrou un petit tube, de préférence en laiton, fileté à l'une de ses extrémités. L'autre extrémité sera coudée jusqu'à venir à près de 5 mm. du réservoir.

◆ REGULATEUR DE LA CIRCULATION

La plupart du temps, maintenant, la réglementation en ville de la circulation utilise des feux de signalisation à changement automatique. Mais ceux-ci présentent l'inconvénient qu'à certaines heures, sur certaines artères leur durée d'ouverture est trop courte, produisant ainsi des embouteillages, alors que sur les artères transversales elle est trop longue pour la circulation qui s'y fait.

Pour pallier à ceci, des essais ont été faits, aux U.S.A., utilisant un régulateur électronique qui tient compte du rythme du trafic et modifie automatiquement en conséquence la durée d'ouverture des feux.

◆ IMPORTATIONS FRANÇAISES

Durant les 6 premiers mois de l'année, la France a importé 5.120 motocyclettes, qui, par pays de provenance, se répartissent comme suit :

Autriche :	1.693	Italie :	366
G. Bretagne :	1.299	Suisse :	167
Allemagne :	760	Belgique :	60
Tchécoslov. :	654	Divers :	91

Pour la même période, les machines importées se dénombrèrent comme suit : 1938 : 191 - 1949 : 384 - 1950 : 2.003 - 1951 : 6.777.

La baisse assez importante de 1.657 motos enregistrées cette année tient uniquement au blocage des importations, la demande de bonnes machines étrangères ne faisant que s'accroître.



◆ LE COUT DE REVIENT D'UN GRAND PRIX

D'un communiqué de presse au sujet du Grand Prix d'Allemagne, nous tirons les renseignements suivants :

Indemnisation des coureurs : 16.000.000 frs. Taxes diverses revenant à l'Etat : 8.000.000 frs. Sonorisation : 6.500.000 frs. Aménagement des tribunes publiques et de presse, cabines de pointage, de téléphones, etc... : 5.500.000 frs. 17 kms de fil de fer : 1.600.000 frs. 3.000 bottes de paille : 1.300.000 frs. 13 lignes téléphoniques : 500.000 frs.

Droits postaux pour les communications par lettres, téléphone et télégrammes intérieurs et avec l'étranger : 1.600.000 frs. Impression des billets d'entrée : 1.000.000 frs. Assurance des tribunes du parc : 800.000 frs. Salaire du personnel dont 2.000 caissiers : 1.000.000 frs. Croix Rouge, etc. : 800.000 frs. Nettoyage après la course : 400.000 frs.

◆ EXPORTATIONS FRANÇAISES

Pour les 6 premiers mois de l'année, 5.776 motos ont été exportées de France, dont la majeure partie pour les colonies. Le décompte s'établit comme suit :

UNION FRANÇAISE :			
Indochine :	1.653	Tunisie :	244
Algérie :	1.583	Madagascar :	102
Maroc :	680	A.E.F. :	83
A.O.F. :	341	Guadeloupe :	49

ETRANGER :			
Brésil :	118	Gde Bretagne :	11
Suisse :	64	Uruguay :	4
Belgique :	44	Allemagne :	2
Espagne :	12	DIVERS :	786

◆ AVIS AUX COUREURS

Ladevèze communique qu'il a reçu des casques de course de Belgique, pour motocyclistes, casques agréés F.M.B.M.B. de toutes dimensions, marque Levior, ainsi que des sièges arrière marque « Denfeld » provenant d'Allemagne, pour garde-boue arrière de motocyclettes. Cyclomoteurs Victoria hommes et femmes.



UN NOUVEAU VADE-MECUM

Tous les motocyclistes connaissent notre Vade-mecum du Motocycliste, dont nous sommes heureux d'enregistrer la 20^e édition... et le 200^e mille !...

Cette nouvelle édition dépasse tout ce que nous avons fait jusqu'alors, et se présente comme suit : volume de 370 pages. Couverture cartonnée, dos toilé, 175 pages d'illustrations !...

Le Vade-mecum vous est indispensable. Grâce à lui vous connaîtrez tous les principes de fonctionnement de votre machine, mécaniques ou électriques.

En outre, ses 80 pages consacrées à l'entretien, dépannage, réparation, etc... vous tireront d'embarras. Sa réalisation soignée et robuste vous permettra de le glisser dans vos sacoches sans crainte de le voir se détériorer. Prix à nos bureaux : 750 frs. Franco par poste (paquet recommandé) 850 frs.

*plus de 380 pages
3cm. d'épaisseur*

Le Side

KS 601



ZÜNDAPP

"Elephant"

Rien ne peut mieux qualifier la Zundapp KS 601 que le surnom avec lequel l'ont baptisée nos confrères allemands : l'« éléphant », ou encore parfois « la locomotive ».

Cette machine, attelée d'un sidecar Steib, arrivait directement d'Allemagne, prêtée par l'usine de Nuremberg, à fin d'essais par la presse spécialisée française.

En fait, le moteur nous était déjà connu, puisqu'il s'agit de celui de la KS 600 dont la sortie en série date déjà des dernières années précédant la guerre. Evidemment, quelques améliorations ont été apportées, entre autres la modification de l'ancien embiellage renommé fragile et surtout le montage de série avec 2 carburateurs (dont, fait curieux, les gicleurs principaux ne sont pas les mêmes : 105 à gauche, 110 à droite). Mais, dans l'ensemble, le moteur est resté ce qu'il était, et l'on peut remarquer encore sur le carter moteur, un petit peu au-dessus du niveau des carburateurs actuels, 2 bossages de fonderie, non percés, d'où partaient les tubulures d'admission provenant du carburateur unique de l'ancienne KS 600.

Après la sortie, en 1950, de quelques machines de l'ancien type, la grande usine de Nuremberg a enfin compris qu'il était temps pour elle d'abandonner son vieux cadre en tôle emboutie (BMW depuis 1937 l'avait fait pour ses flat-twins), ainsi que sa fourche parallélogramme. Aussi, et c'est là la grande différence avec la KS 600, la KS 601 possède un cadre tubulaire double berceau, avec suspensions avant et arrière télescopiques.

La fourche télescopique, très progressive, est assez particulière. Dans chaque fourreau sont logés deux ressorts hélicoïdaux de caractéristiques différentes, l'un en bout de l'autre, et occupant toute la longueur des fourreaux depuis l'axe de la roue jusqu'au guidon. Quant à l'amortisseur à huile, unique, il se trouve dans un tube télescopique logé entre les deux bras de la fourche, prenant appui, d'une part sur un arceau rejoignant ces deux bras (et servant en même temps de fixation supplémentaire au vaste garde-boue), d'autre part à l'entretoise supérieure. L'intérêt de cette solution est de permettre une très grande étanchéité, et d'assurer un même amortissement à chaque bras de la fourche. Cette dernière, surtout pour une machine attelée, est relativement souple : 1 cm de débattement pour une charge de 12 kgs aux alentours du point neutre, puis, après 2 à 3 cm d'enfoncement, pour 30 kgs.

On ne peut exactement en dire de même pour la suspension arrière qui, elle, est assez dure (1 cm de débattement pour une charge de 140 à 160 kgs). Cette suspension coulissante est munie de 3 res-

sorts : un à gros brins et grosses spires au-dessus de l'axe de la roue, un contre-ressort à brins plus fins en dessous de l'axe et un long ressort complémentaire occupant toute la longueur de la suspension.

Un système fort simple permet de modifier sa tension initiale en cas de modification importante de la charge sur la moto : il suffit de changer la vis qui se trouve à son sommet par une vis d'une longueur différente.

Signalons les vastes garde-boue très enveloppants, d'une rigidité hors pair. Afin de faciliter le démontage de la roue, le garde-boue arrière n'a pas son extrémité montée sur charnières (comme c'est bien souvent le cas), mais celle-ci est très facilement démontable. Le réservoir, d'aspect volumineux, assez étroit mais assez haut, ne contient malheureusement que 14 litres, et est, comme sur toutes les machines allemandes, muni d'un robinet 3 positions assurant une réserve de 2 litres. La selle, articulée à son bec, est munie d'un gros ressort vertical unique sur lequel la selle prend appui en son milieu.

L'outillage du coffre à outils mérite une mention spéciale : nous sommes habitués à trouver sur les machines allemandes un outillage de choix, mais Zundapp gâte particulièrement ses clients : on trouve dans le coffre jusqu'à des clés à douilles démontables.

Mais ce qui mérite le plus d'être signalé, ce sont les énormes moyeux-freins :

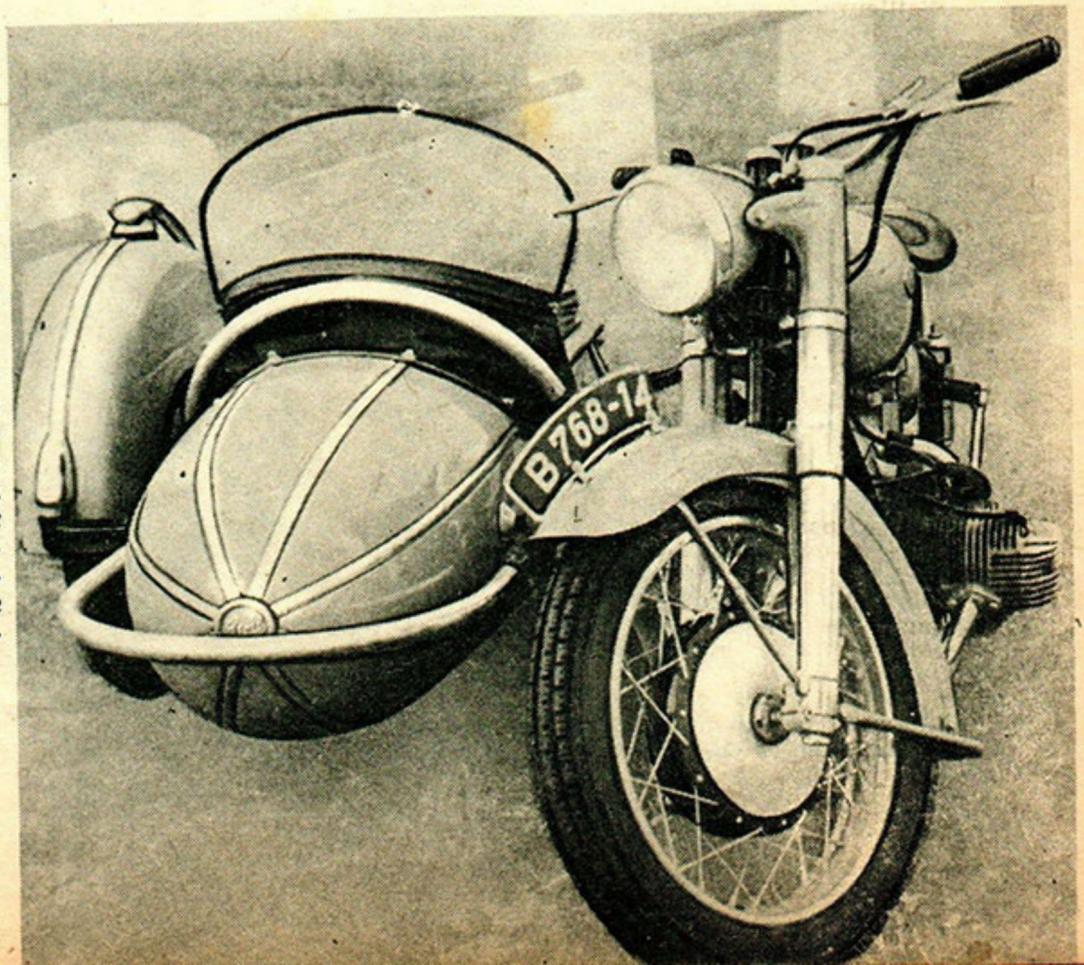
ceux-ci ont un diamètre intérieur de 230 mm, le plus grand à ce jour sur une machine de série. Pas besoin d'ajouter que ces freins, d'une réelle progressivité, sont d'une efficacité hors-pair, ce qui d'ailleurs est nécessaire pour une machine de ce poids (224 kgs), surtout quand elle est attelée à un side.

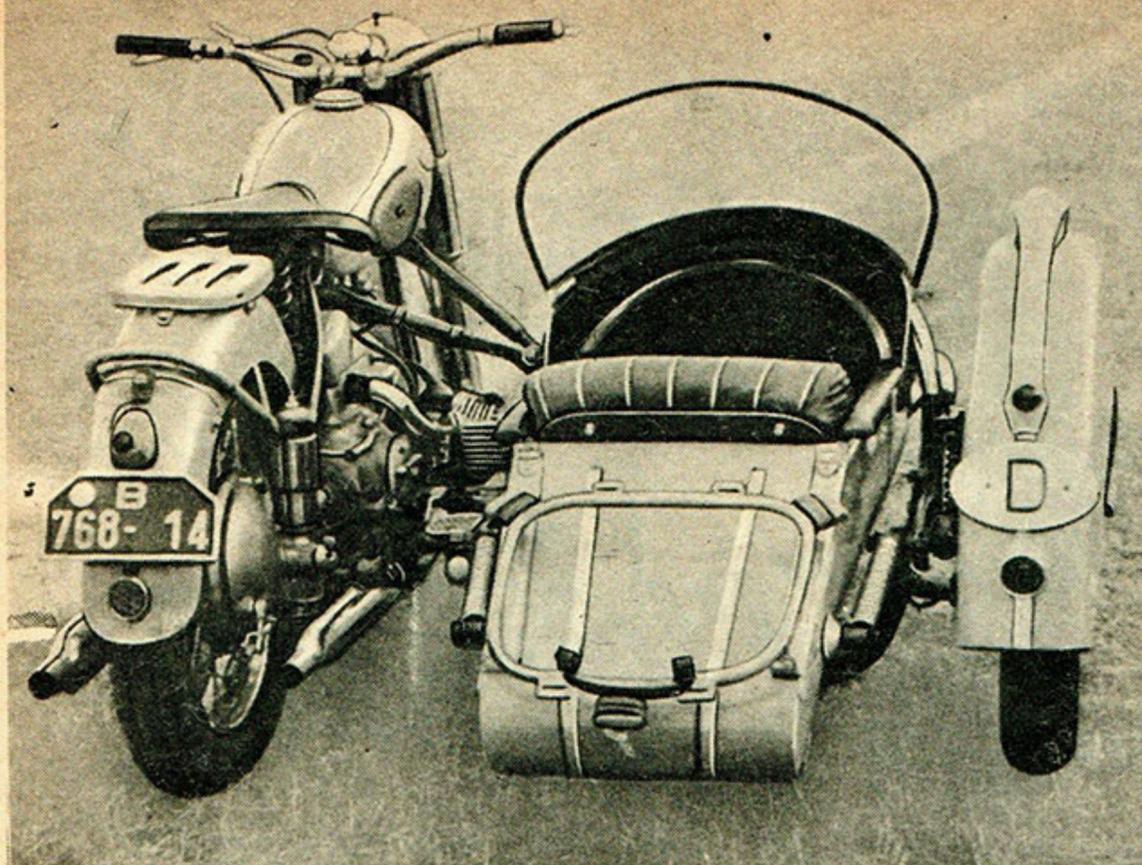
Roues avant et arrière à broche, nouveau système supprimant les 4 boulons utilisés auparavant, fixant le tambour au moyeu.

Présentation très sobre : cadre noir, réservoir, garde-boue et tôle verte amande, jantes chromées, ainsi que le bas des fourreaux de la fourche télescopique, flasques de freins en alliage léger poli. Le tout offre une impression de solidité et de robustesse à toutes épreuves.

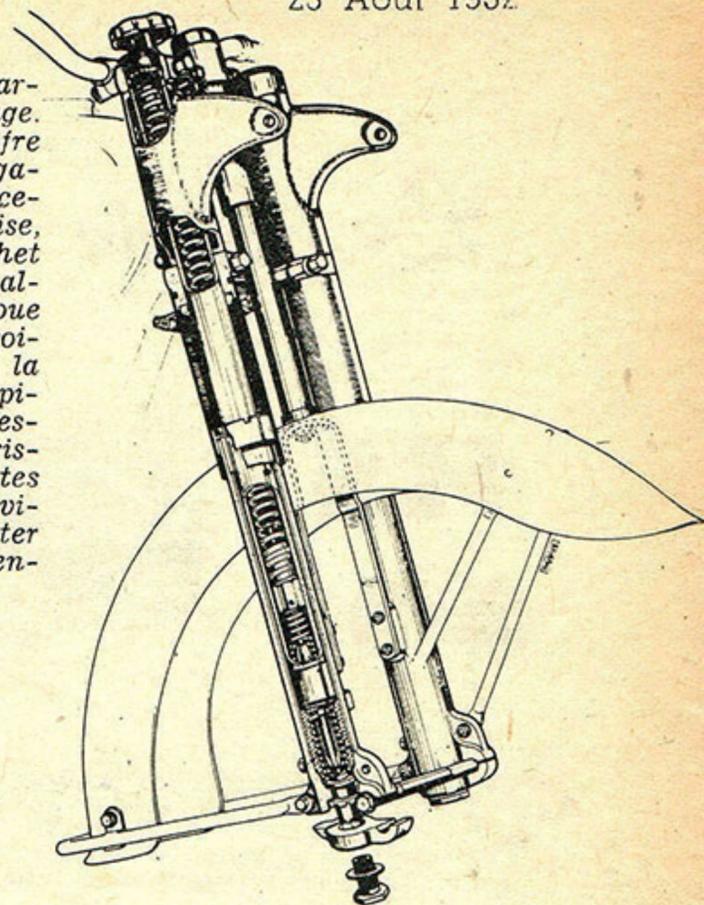
Passons maintenant au moteur. Un flat-twin de 600 cmc. à soupapes en tête entraînées par tiges et culbuteurs, supercarré (alésage 75, course 67,6, rapport course-alésage 0,9). Avec un taux de compression de 6,4 à 6,7, il développe, selon le catalogue, 28 CV (au vilebrequin) à 4.700 t.-m. Mais en fait, sa puissance est plus élevée puisqu'il donne 31 CV à 5.180 t.-m. Après 15 minutes d'utilisation pleins gaz, cette puissance ne diminue que de 1,4 CV (restent donc 29,6 CV). En tenant compte du rendement des diverses transmissions (environ 90 %), on aura donc sensiblement comme puissance utile à la roue arrière : 25 CV à 4.700 t.-m., 28 à 5.180.

Vue de face de l'attelage Zundapp-Steib. A noter : la fourche télescopique et le garde-boue de grandes dimensions. La caisse du sidecar est suspendue à l'intérieur du châssis. Le garde-boue enveloppant du side est réalisé à l'aide de deux coquilles, la soudure étant camouflée par une baguette enjoliveuse.





A gauche : vue arrière de l'attelage. Sur le petit coffre à bagages, une galerie pouvant recevoir une valise, ainsi qu'un crochet qui permet l'installation d'une roue de secours. A droite : un crevé de la fourche télescopique. Les deux ressorts de caractéristiques différentes sont nettement visibles. A noter l'amortisseur central à huile.



Mais ce qui est caractéristique, c'est le couple très élevé de cette 600 cmc. (maxima de 4,38 m.kg à 3.600 et 4.800 t.-m.), surtout si l'on tient compte que c'est une twin à moteur super-carré.

Cylindres en fonte, volumineuses culasses d'alliage léger avec passages des gaz de 25 mm, couvre-culbuteurs aussi en alliage et munis de vastes ailettes de refroidissement. Vilebrequin monté sur 3 roulements, dont 2 à rouleaux et un à billes. Le vilebrequin entraîne la pompe à huile, et, par un jeu de pignons à taille oblique, l'arbre à cames unique. L'embellage est monté sur des roulements à aiguilles engagées (bielles à chapeau démontables). L'allumage est assuré par batterie-bobine, la dynamo se trouvant en bout d'arbre, ainsi que le rupteur. Le régulateur est placé au-dessus de la dynamo ; quant à la bobine, elle se trouve dans le haut du carter-moteur, au-dessus de l'arbre à cames, et refroidie par une arrivée d'air percée dans le couvercle de carter. L'avance à l'allumage est manuelle, permettant de passer de 10 à 40°.

A l'autre extrémité du vilebrequin nous trouvons l'embrayage à 2 disques travaillant à sec. Puis, dans la partie arrière de ce semi-bloc se trouve la boîte de vitesses, ainsi que le mécanisme du sélecteur. Ce n'est pas après 20 années d'expérience et d'utilisation de la boîte à 4 chaînes Duplex que Zundapp allait abandonner ce système qui donne toute satisfaction, tant au point de vue rendement et silence que surtout au point de vue souplesse. La boîte est en cascade, une série de 4 pignons se trouvant sur l'arbre primaire, dans le prolongement du vilebrequin (avec, évidemment, interposition de l'embrayage), l'autre série se trouvant sur l'arbre secondaire qui fait office d'arbre de sortie de boîte. Les pignons des différents rapports sont toujours en prise (ici, par l'intermédiaire des chaînes Duplex), mais il n'y a pas de « prise directe » et les 4 rapports internes sont, sur la Zundapp, les suivants : 3 à 1, 1,8 à 1, 1,14 à 1 et 0,88 à 1, donc surmultipliée en 4°. Je reviendrai plus loin sur cet étagement des rapports. Le sélecteur, disposé, suivant les normes allemandes, à gauche, avec 1^{re} en bas, 2^e, 3^e et 4^e en remontant, est d'un fonctionnement parfait : les vitesses passent impeccablement, avec un claquement sec (assez fréquent sur les machines d'Outre-Rhin), mais toujours à coup sûr. L'explication en est simple : en effet, le sélecteur commande des fourchettes munies de ressorts de pression ; les vitesses passent ainsi sûrement, mais avec leur claquement caractéristique.

La transmission finale est assurée par un arbre muni de deux cardans, un à la

sortie de boîte, l'autre à l'entrée du couple conique (rappelons que chez BMW, seul ce dernier existe, le premier nommé étant remplacé par un entraînement élastique constitué par un bloc de caoutchouc). Inutile d'ajouter que les noix de cardans sont enfermées, ainsi d'ailleurs que l'arbre de transmission lui-même. Ce dernier possède une grande souplesse à la torsion, pouvant tourner de 30° sur lui-même. Choix entre 2 couples coniques, celui pour solo (avec pneu arrière de 19x3,50) donnant les rapports finaux de 16,1 ; 9,66 ; 6,07 et 4,73 à 1, celui prévu pour le side (avec pneu arrière de 19x4,00) donnant 18,4 ; 11,05 ; 6,94 et 5,4 à 1.

Avant de passer à l'essai proprement dit, quelques mots sont encore nécessaires sur le sidecar Steib qui était attelé à cette puissante machine.

Tout au moins pour ce qui est de la partie châssis, il ne nous est pas inconnu en France, puisqu'il s'agit toujours du brevet allemand Stoye, sur la base duquel est fabriqué le sidecar Précision. Même système de fixation par rotules des deux attaches du bas. Les deux attaches du haut, qui confèrent une excellente rigidité à l'attelage, sont aussi du même type que sur le Précision, permettant un

facile réglage du carrossage. Même type aussi de suspension : roue tirée, mais dont l'élément élastique est ici assuré par un ressort enfermé, caisse suspendue au châssis par des ressorts chromés à l'air libre.

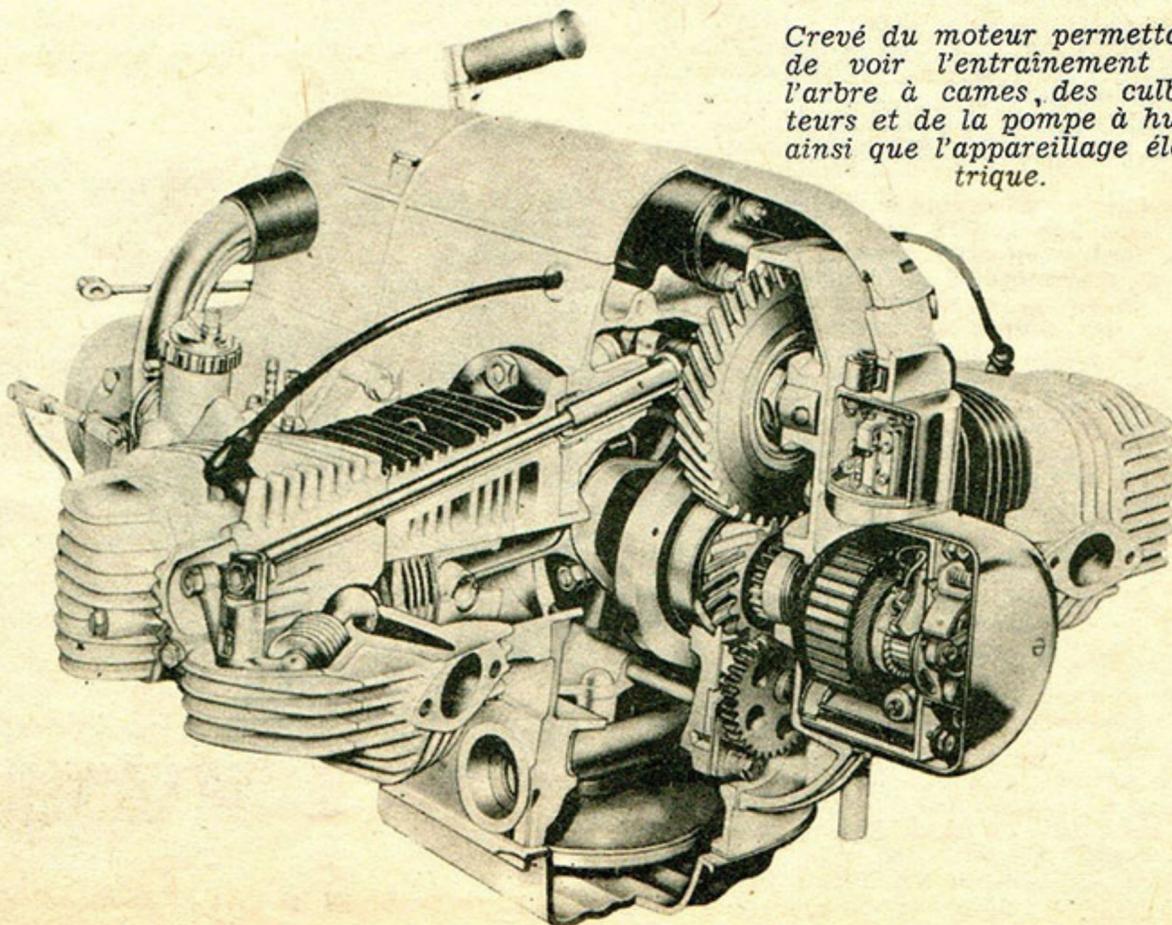
La caisse elle-même est d'un aspect auquel nous ne sommes plus habitués, avec son avant en forme d'obus. L'intérieur est garni en vert foncé, et une poche, un peu genre fonte de cavalerie, placée à l'intérieur, est d'un emploi commode.

Le confort assuré à la passagère est ainsi très réel, tout au moins selon les dires de ma femme qui, dans ce domaine, juge avec une compétence due à la pratique (car, au moins hors de la maison, c'est à moi de mener la « barque »).

Et maintenant, impressions et performances :

Mise en route facile si l'on prend bien soin de mettre l'avance à l'allumage plein retard ; sinon, gare au retour du kick. Immédiatement le moteur fait entendre un bruit d'échappement très sourd, qui s'étoffera sérieusement dès que l'on ouvre

Crevé du moteur permettant de voir l'entraînement de l'arbre à cames, des culbuteurs et de la pompe à huile ainsi que l'appareillage électrique.



les gaz : un bruit sympathique et qui correspond bien à l'aspect de la machine. Impression d'avoir entre les jambes une véritable locomotive, une puissance qui ne demande qu'à se manifester. En descendant convenablement l'avance à l'allumage, on a immédiatement la cavalerie qui descend : en effet, et ceci est assez paradoxal pour twin super-carré, il n'est pas nécessaire de monter haut en régime pour trouver les chevaux.

Cette sensation de force est d'ailleurs tout à fait réelle et se manifeste dans les accélérations très brillantes qui furent obtenues, et qui, malgré la présence du sidecar, valent bien celles d'une très bonne 350 cmc. En effet, sans passager (et aussi sans pare-brise) les vitesses maxima sur les différents rapports furent les suivantes :

46 kmh. en 1^{re} en 3" 3/5 ;
75 kmh. en 2^e en 6" 2/5.

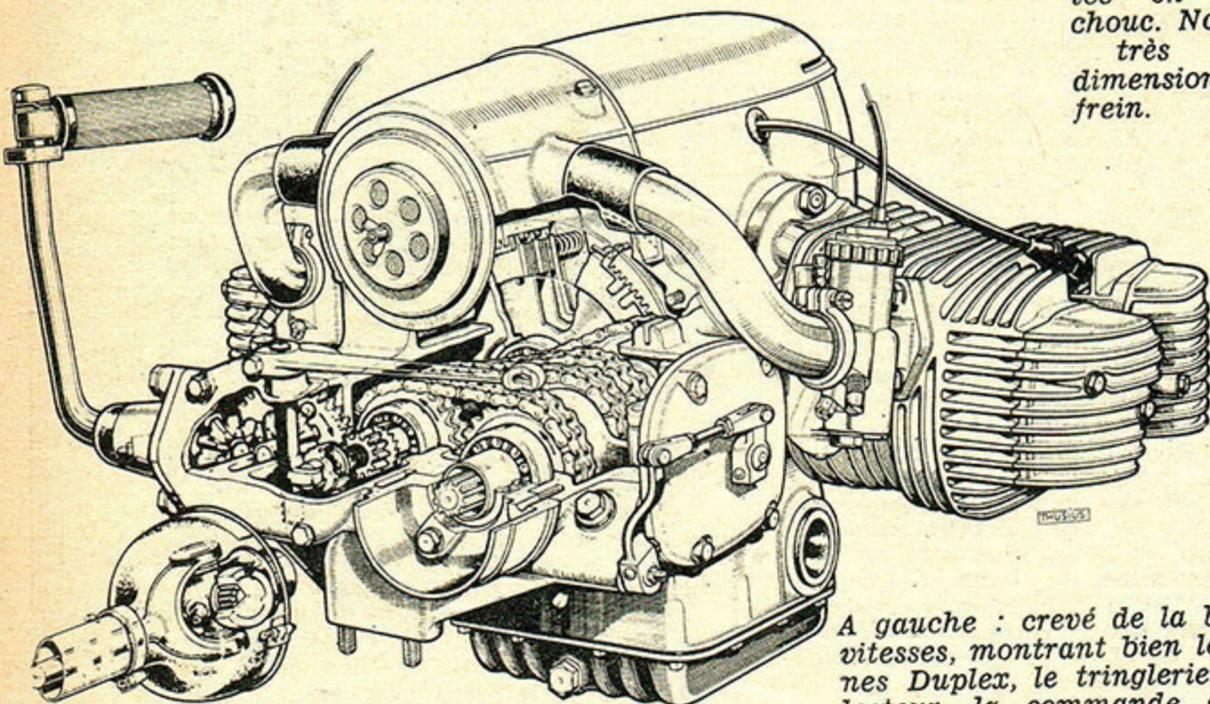
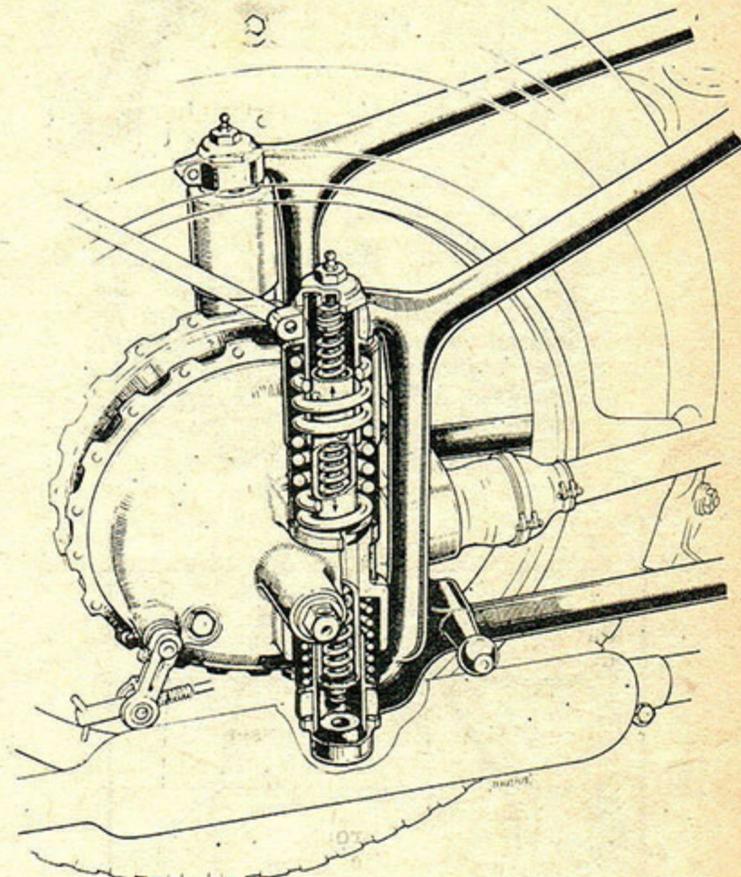
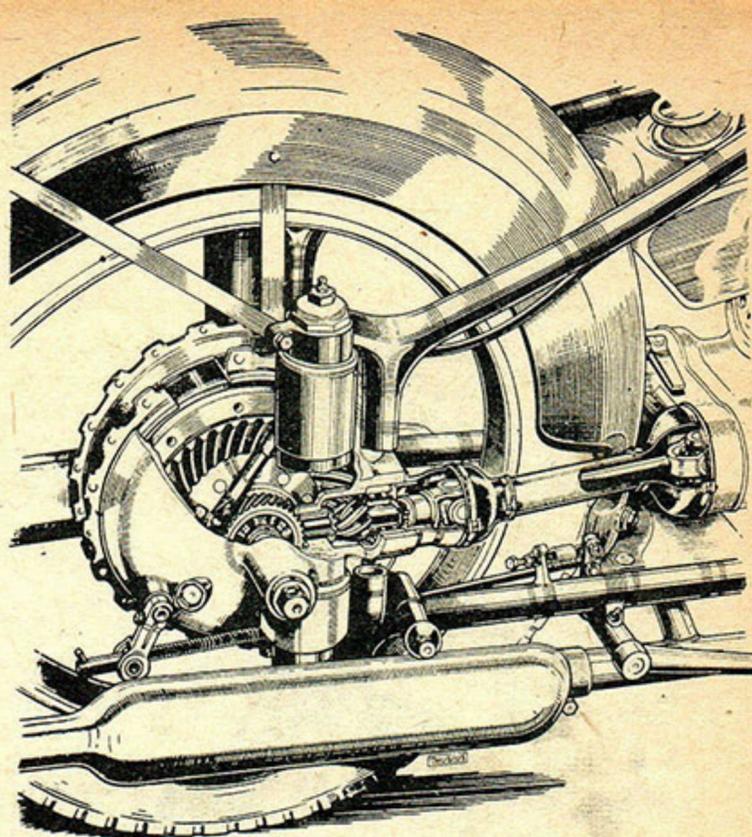
A ces 2 vitesses, on est à la limite, puisque les soupapes commencent à s'afoler.

En 3^e, 101 kmh. en 12" 4/5, l'affolement se produisant à 105.

vrai), ou bien à 95 kmh. quand je l'ôtai. Il est évident qu'à une plus grande vitesse, l'effet de frein du pare-brise est encore plus manifeste, et c'est ce qui explique l'écart entre ces performances et celles réalisées par un de nos confrères qui n'obtint qu'environ 111 kmh., mais avec pare-brise.

Avant de passer à la tenue de route de la Zundapp, il faut maintenant voir de près la question des rapports.

En haut, à droite : détails de la transmission de la KS 601. Le couple conique à taille hélicoïdale possède un engrenage supplémentaire entraînant le compteur. Les deux cardans sont enclos, ainsi que l'arbre de transmission lui-même. En-dessous : coupe de la suspension arrière montrant bien les 3 ressorts différents, ainsi que la butée en caoutchouc. Noter les très vastes dimensions du frein.



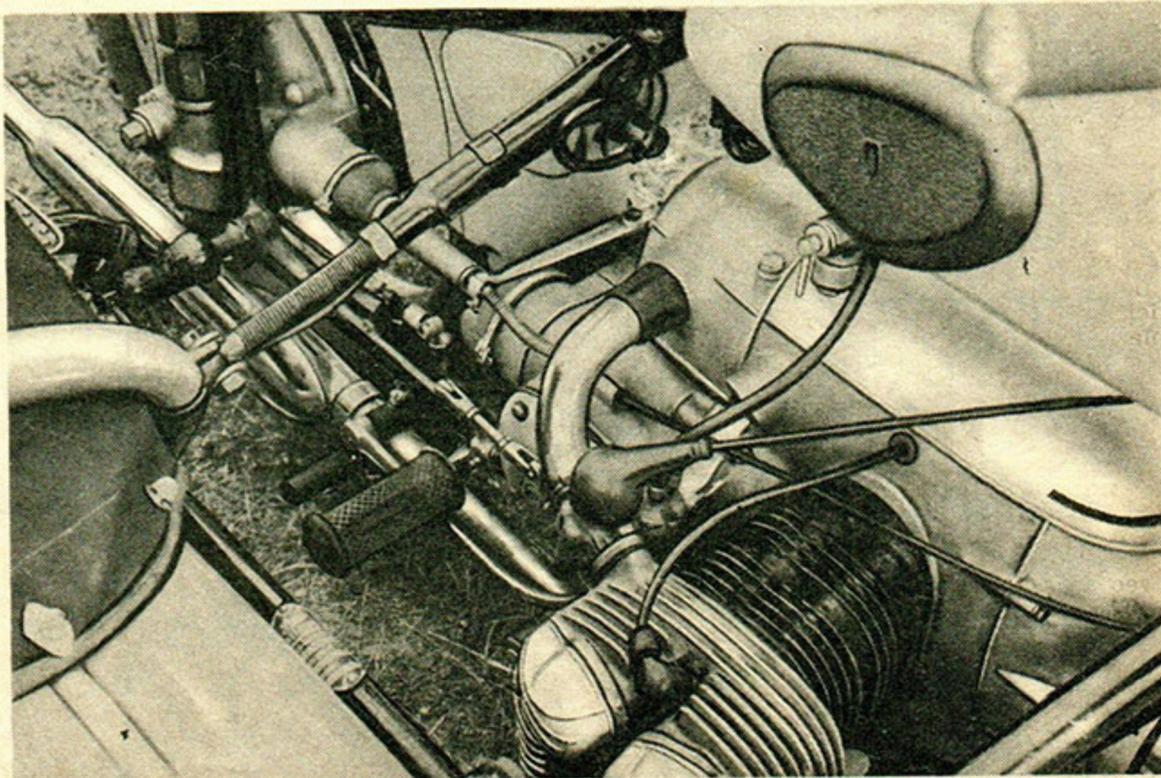
A gauche : crevée de la boîte de vitesses, montrant bien les chaînes Duplex, le tringlerie du sélecteur, la commande de kick ainsi que l'embrayage. Ci-dessous : vue sur les attaches arrières du side-car ; en bas, à rotule ; en haut, la tige filetée permet un facile réglage du carrossage.

Les mêmes essais furent ensuite faits avec un passager de 80 kgs dans le side :
En 1^{re}, résultats, inchangés : 46 kmh. en 3" 3/5 ; en 2^e : 71 kmh. en 6" 2/5. Ces résultats sensiblement les mêmes qu'avec le side vide, s'expliquent surtout par les grandes démultiplications sur ces rapports, ce qui confère une force de traction formidable devant laquelle 80 kgs de plus ou de moins ne jouent guère. En 3^e, toujours avec le passager, le 95 kmh. est assez vite atteint, mais il faudra encore attendre un petit moment pour atteindre le 98 kmh. : au total 15" (contre 101 kmh. en 12" 4/5 sans le passager).

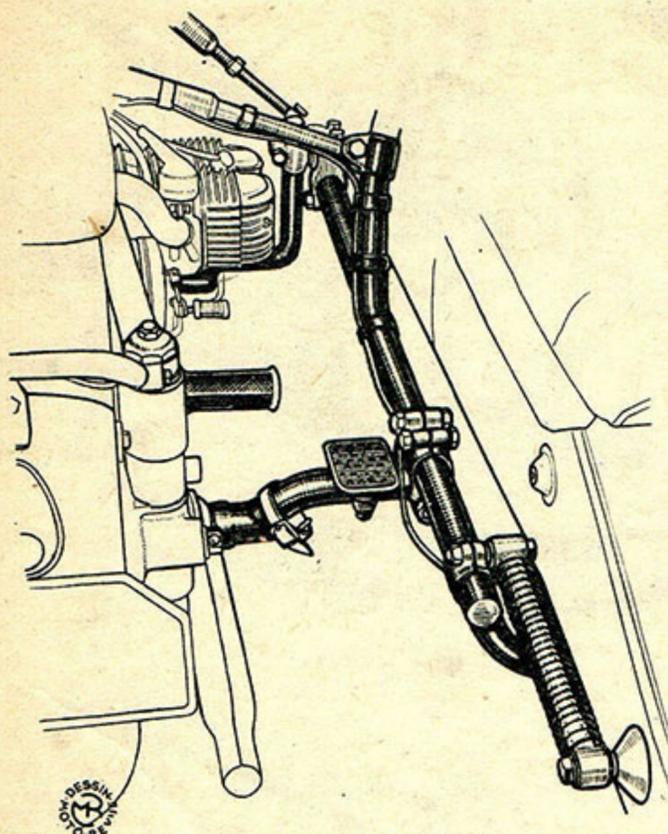
Passons maintenant aux vitesses maxima : sans passager, et sans pare-brise, le 121 kmh. fut tenu un long moment. La présence du passager ne diminuera que très légèrement la performance (il est vrai qu'il était effacé) : 118 kmh., mais après une assez longue station à 115. Même à ces vitesses le régime de puissance maximum (5.180 t.-m.) n'est pas encore atteint : 5.060 t.-m. à 121 kmh., 4.940 à 118.

Je tiens à préciser que ces résultats ont été obtenus sans le pare-brise, ce qui a une importance considérable.

D'autres essais, avec une autre machine, m'ont permis de déterminer qu'avec une même charge des gaz, ou bien je roulais à 38 kmh. avec un pare-brise (de plus grandes dimensions, il est



AVOIR UN AVERTISSEUR PUISSANT EST BIEN : RALENTIR DANS LES CARREFOURS EST MIEUX



Le système d'attache du side-car Steib. En bas : 2 rotules. En haut : 2 attaches avec tiges filetées. Montage et démontage très rapides, réglage facile. Deux ressorts à l'air libre assurent la suspension de la caisse par rapport au châssis.

Les boîtes Zundapp à chaînes se sont toujours caractérisées de toutes les autres boîtes de vitesses, même allemandes, par un regroupement tout à fait particulier des vitesses : 1^{ère} et 2^e rapprochées et surtout très démultipliées, puis un assez grand écart avant de retrouver la 3^e et la 4^e normalement espacées. Et la nouvelle KS 601 garde ces caractéristiques.

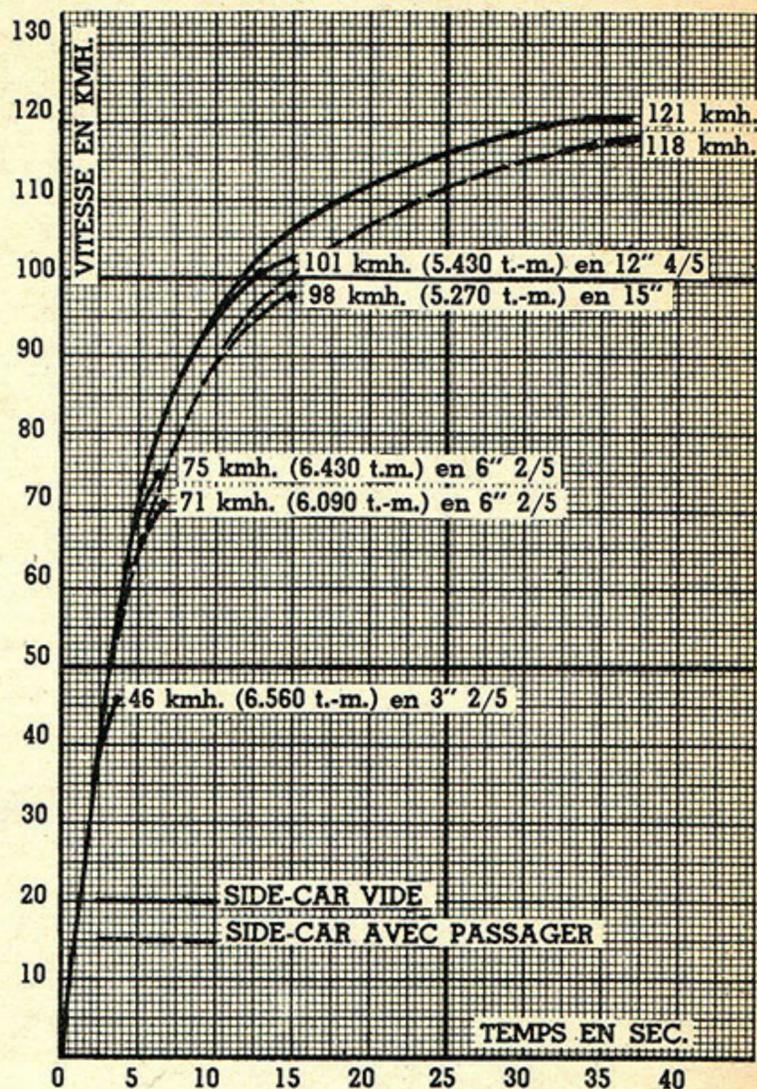
Nous avons ainsi les 2 premiers rapports très (trop) démultipliés. C'est l'explication de la « Colossale » force de traction sur ces rapports : on peut en 1^{ère}, avec une charge totale de 480 kgs (!), gravir théoriquement une rampe de 50 % (!!) à près de 35 kmh. En seconde : rampe de 20 % à près de 65 kmh. De même lorsque l'on veut freiner sur la boîte et que l'on passe de 3^e en seconde, l'impression est de passer en 1^{ère} d'une d'une bonne 500.

Cette force de traction énorme en 1^{ère} et 2^e qui explique les excellentes accélérations de cette locomotive, s'est manifestée brutalement lors des essais accomplis. Au moment où j'embrayais, assez sec il est vrai, malgré le poids de la machine, la roue avant se soulevait, ce qui, à cause du poids du side, déportait brusquement l'attelage à droite. Avec un passager dans le side, le saut était encore plus prononcé, 50 cm environ. Aussi est-il recommandé de se cramponner sérieusement au guidon et d'embrayer assez doucement, et ceci non seulement lors du démarrage, mais aussi lorsqu'on enclanche la seconde.

Par contre, pour la 4^e, la critique inverse peut être adressée (dans un bien moindre mesure, il est vrai) : le rapport me semble un peu long, puisque à 121 kmh., vitesse maximum sans passager, on n'a pas encore atteint le régime de puissance maximum.

Et la conduite ? Il est évident qu'un éléphant ne se mène pas comme une bicyclette. Les 224 kgs de la machine, sans parler du poids du side, se font vraiment sentir, malgré le guidon side de 82 cm, et le side parfaitement aligné. Il faut, je pense, une sérieuse habitude du sidecar et du pilotage sur de grandes distances, avant de se lancer sur la Zundapp, pour une étape de 450 kms.

Pour en conclure avec cet essai : la Zundapp KS 601 mérite bien ses surnoms d'« éléphant » et de « locomotive ». Une force de traction terrible, une machine que l'on peut conduire en utilitaire (en réduisant un peu l'avance), mais aussi en sport. Une robustesse à toute épreuve des freins extrêmement



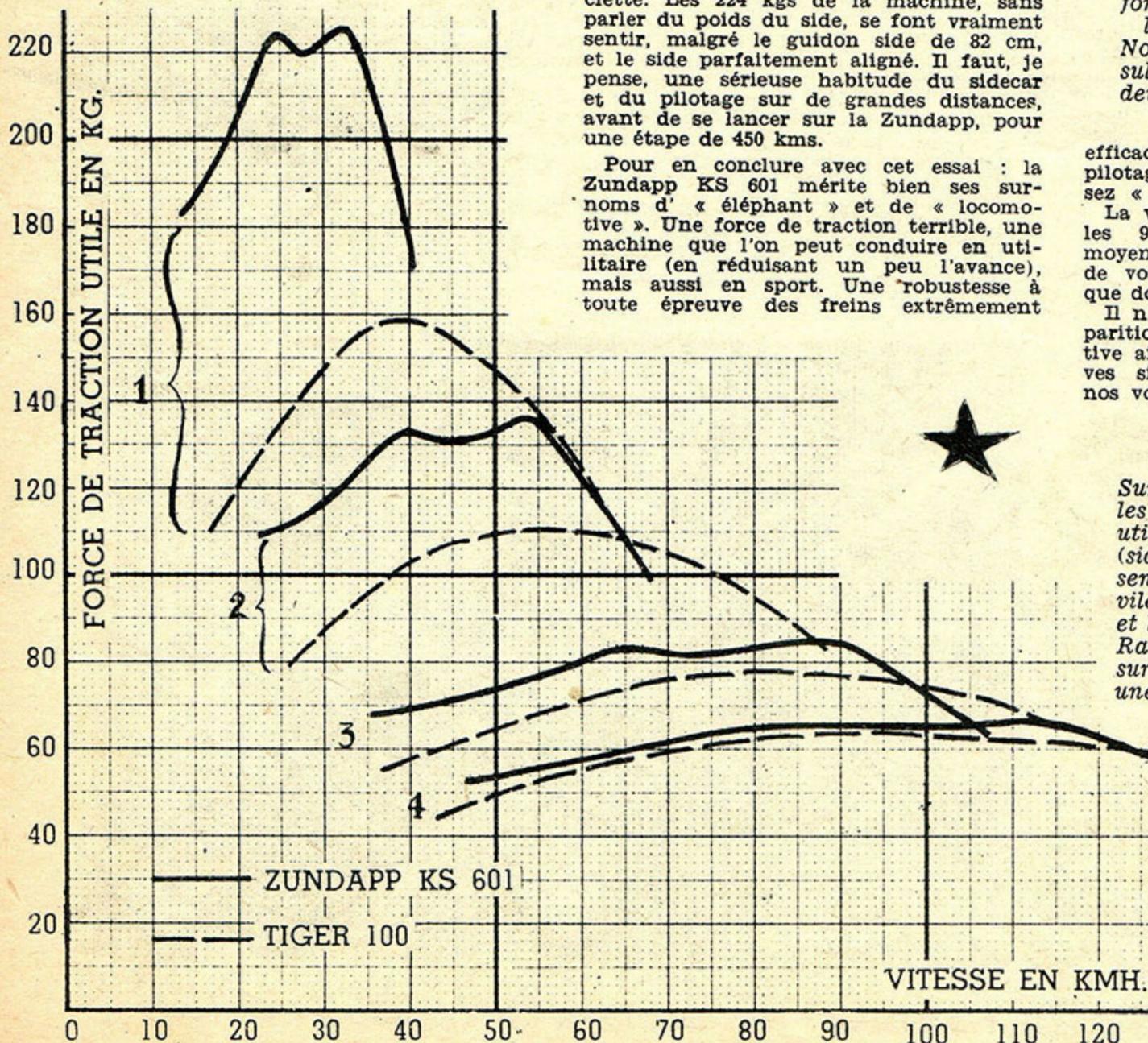
Notre courbe classique des accélérations, vitesse atteinte en fonction du temps. L'échelle utilisée est toujours la même. Notez le peu d'écart pour les résultats obtenus en première et deuxième avec et sans passager.

efficaces. Mais le poids nécessite, pour un pilotage sur longue distance, d'avoir d'assez « gros bras ».

La vitesse de croisière, se situant dans les 90-95 kmh., permet d'excellentes moyennes tout à fait comparables à celles de voitures modernes de cylindrée plus que double.

Il n'est pas étonnant que jusqu'à l'apparition de la R 68 BMW, cette locomotive ait remporté toutes les dures épreuves sidecars qu'affectionnent beaucoup nos voisins d'Outre-Rhin.

J. B.



Sur ce graphique sont figurées les courbes de forces de traction utiles sur les différents rapports (sides) pour deux machines de sensiblement même puissance au vilebrequin : la KS 601 (31 CV) et la Triumph Tiger 100 (32 CV). Rapports beaucoup plus serrés sur la machine anglaise et pour une force de traction un peu plus basse, des possibilités plus grandes en première et deuxième car on peut pousser beaucoup plus loin. Par contre la Zundapp offre une plus grande force de traction (pour des rapports guère différents) donc de plus grandes possibilités d'accélération, en 3^e jusqu'à 98 kmh., en 4^e jusqu'à la vitesse limite de 121 kmh.

POUR CEUX QUI AIMENT FAIRE DE LA MECANIQUE

Le calage de la distribution

Savoir à quoi servent les soupapes. J'ose espérer que tous les motocyclistes (même possesseurs de 2 temps), peuvent répondre correctement à la question. Mais savoir exactement à la suite de quelles successions de miracles elles s'ouvrent et se ferment alternativement avec la plus parfaite régularité... J'évite d'annoncer la proportion des réponses justes, car il est probable qu'elle n'est pas très élevée.

Enfin il existe une dernière catégorie, ceux qui savent comment « ça marche », mais se déclarent parfaitement incapables de faire un réglage et considèrent comme un désastre un décalage accidentel à la suite d'un démontage du carter. C'est pour cette catégorie que nous allons donner des renseignements (pour les autres aussi évidemment) et espérons que le contenu de cet article tirera d'embarras nombre de nos lecteurs.

Tout d'abord, nous ferons deux catégories : d'une part les latérales et culbutées et de l'autre les arbres à cames en tête.

Même si cela paraît un peu bizarre, latérales et culbutées, sous le rapport de la position des arbres à cames et de la transmission du mouvement à ces arbres à cames, sont rigoureusement identiques.

Divers systèmes sont employés pour transmettre le mouvement du pignon moteur aux poussoirs ou linguets : soit par un seul arbre, soit par deux arbres distincts, directement en contact avec le pignon, ou par l'intermédiaire d'un pignon ou d'une chaîne.

Arbre à cames unique

Dans le cas d'un arbre à cames unique avec les deux cames usinées dans la même barre d'acier, il est évident que l'on ne pourra faire varier leur emplacement l'une par rapport à l'autre, puisqu'elles sont solidaires. Tout déplacement dans un sens ou dans l'autre dérèglant à la fois les deux soupapes, il est de ce fait bien plus facile de s'apercevoir rapidement d'un mauvais calage et c'est pour cette raison que la plupart des machines populaires sont équipées ainsi. Cette simplicité de réglage supprime par contre les facilités de réglage parfait et les transformations du diagramme, nécessitées entre autres par une tubulure d'admission plus longue ou l'emploi d'un mégaphone.

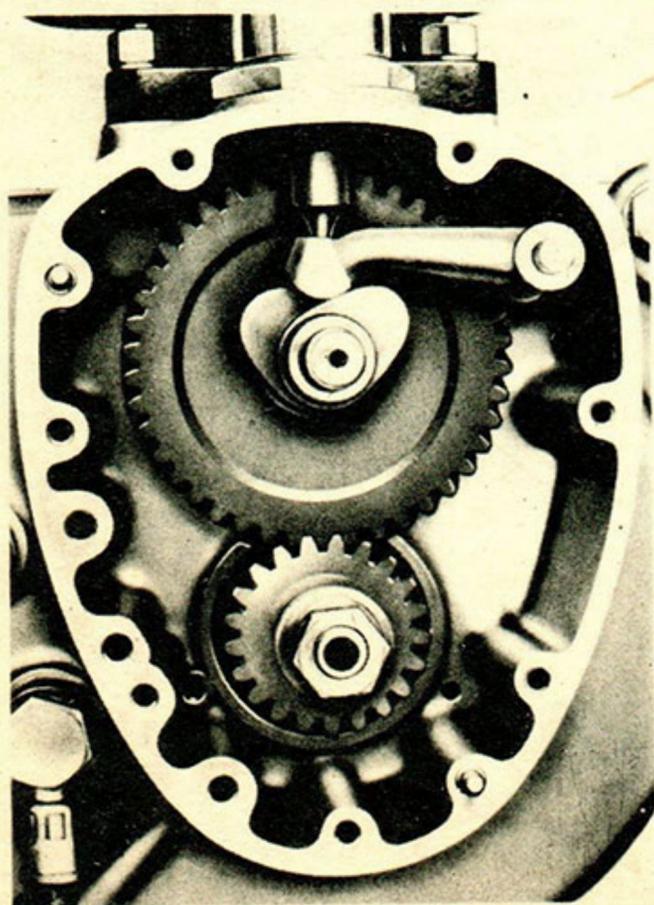
Voyons de près le problème d'une mise en place correcte de l'arbre à cames. Dans le cas où les réglages d'origine sont connus, ce n'est pas très difficile, encore moins quand les pignons sont repérés. Mais, lorsqu'aucune donnée précise ne peut être retenue, il faut procéder à des essais.

Pour faire un calage approximatif qui servira de calage de base, il faut mettre le piston au point mort haut (soit en mesurant avec une pige, soit en se fiant à un repère que l'on trouve généralement sur les moteurs à volant extérieur). Cette position du moteur deviendra celle du croisement des soupapes en fin d'échap-

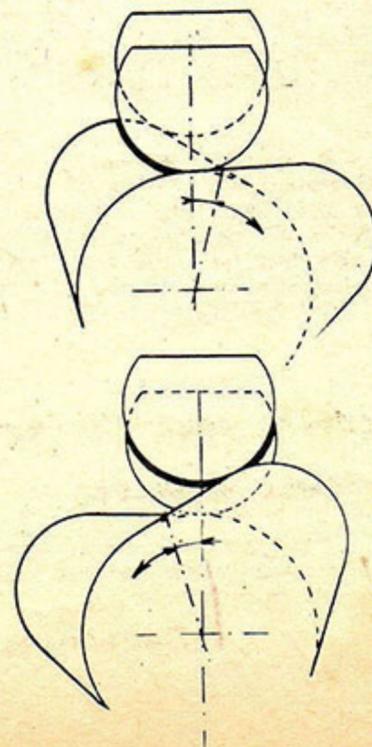
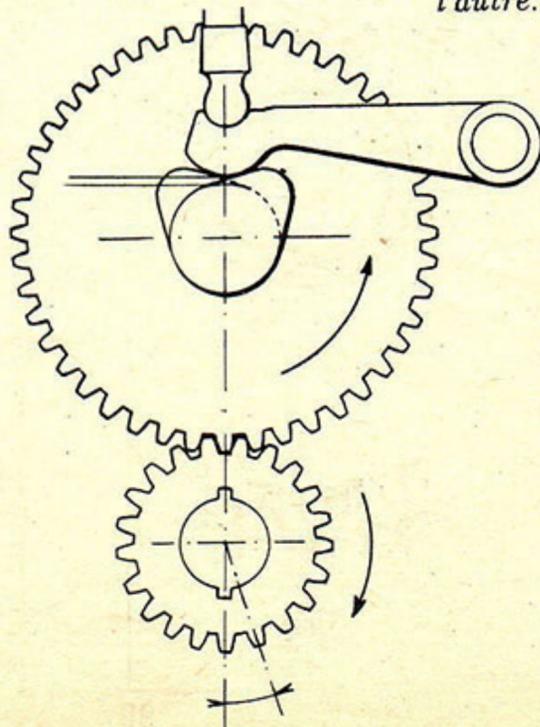
pement, début d'admission. Il faut s'assurer évidemment de la position de la magnéto pour ne pas avoir ensuite à tourner celle-ci d'un demi-tour. (Le problème ne se pose pas avec un volant magnétique).

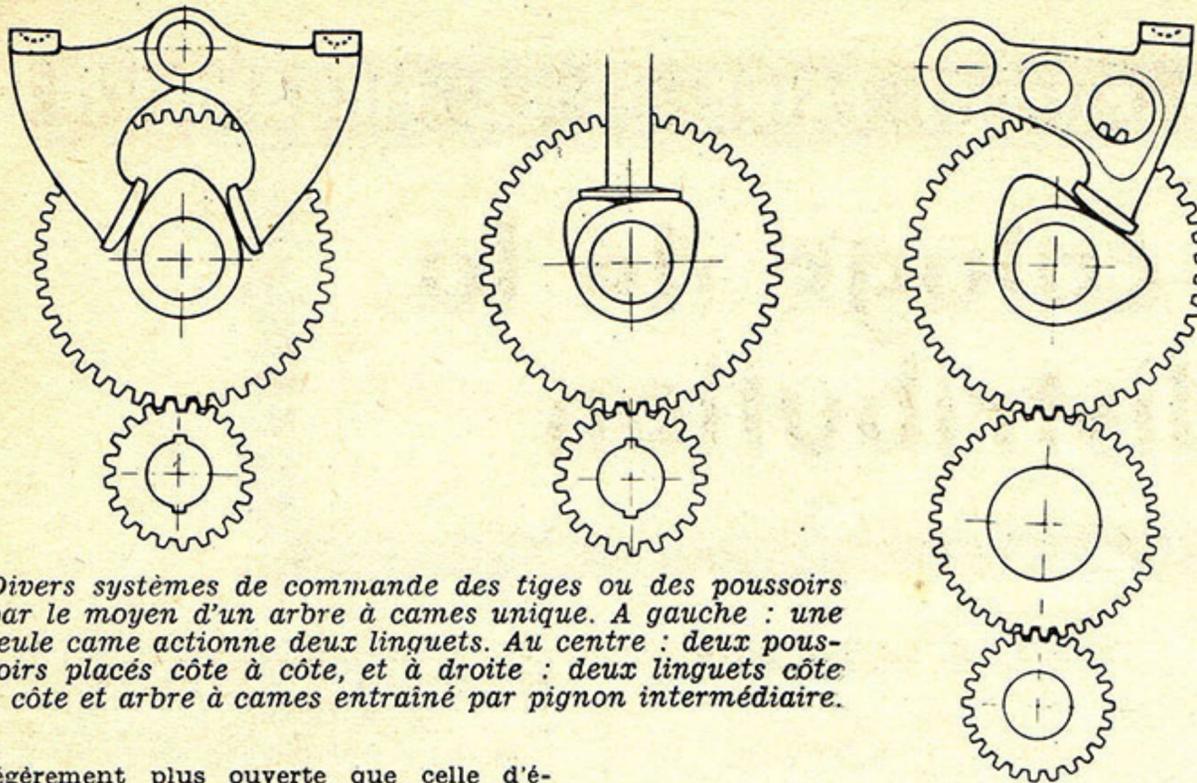
Le piston étant en place, il faut enfiler l'arbre à cames sur son axe, de manière à ce que les deux cames soulèvent les deux poussoirs d'une valeur à peu près identique. S'il s'agit d'une latérale, on aura d'ailleurs avantage à retirer la culasse pour surveiller le mouvement des soupapes. Sur une culbutée, il faut nécessairement la garder, mais on a intérêt à augmenter le jeu aux soupapes et de le porter à une valeur égale pour les deux soupapes. D'ailleurs, beaucoup de constructeurs donnent leurs réglages à effectuer avec un jeu plus important que celui d'utilisation de la machine.

Une fois l'arbre à cames mis en position, vérifier si en tournant le moteur d'avant en arrière et inversement les soupapes se ferment pour un même déplacement du piston. Dans l'affirmative, c'est la preuve que les soupapes sont parfaitement en « bascule » au point mort haut, ce qui est le but que nous recherchons pour obtenir notre calage de base. Dans ce cas si la denture du pignon donne immédiatement ce réglage juste, il y a de fortes chances pour que ce soit le bon, car, en général, les modèles à grande diffusion ont un réglage sensiblement symétrique avec, dans certains cas, en position P.M.H., la soupape d'admission très



A gauche : le nouveau système de commande de l'arbre à cames sur les 350 Horex est des plus classiques et caractéristique des machines populaires. Au centre, sur un modèle similaire, au moment où les deux linguets sont soulevés de la même valeur, le calage est dit « en bascule ». A droite : tout déplacement vers l'avance ou le retard aura pour conséquence de lever un linguet plus que l'autre.





Divers systèmes de commande des tiges ou des poussoirs par le moyen d'un arbre à cames unique. A gauche : une seule came actionne deux linguets. Au centre : deux poussoirs placés côte à côte, et à droite : deux linguets côte à côte et arbre à cames entraîné par pignon intermédiaire.

légèrement plus ouverte que celle d'échappement, alors qu'avec une dent de décalage, c'est le contraire.

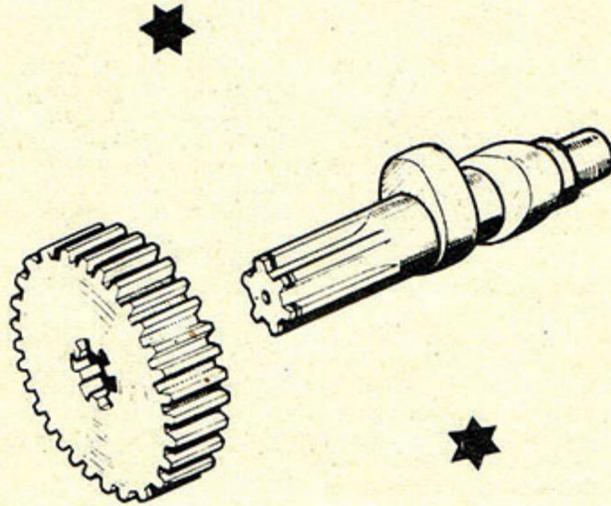
Dans un cas aussi embarrassant, il faut chercher si le constructeur n'a pas prévu un réglage plus facile, soit en déplaçant le pignon de l'arbre à cames, par rapport aux cames (comme c'est le cas chez AMC) ou en modifiant la position du pignon moteur sur son axe, grâce aux rainures prévues à cet effet. Examinons le cas le plus fréquent où le constructeur a ménagé deux rainures diamétralement opposées dans l'alésage du pignon de vilebrequin. (Comme bien l'on pense il ne faut pas que le nombre des dents soit divisible par 2, ou alors dans ce cas les rainures sont au nombre de 3). Si par exemple le petit pignon compte 17 dents, l'une des rainures sera en face d'une dent et l'autre en face d'un creux entre deux dents. Si l'on ne peut mettre les soupapes en bascule (à moins d'avis contraire du constructeur), au départ, il faut mettre le moteur au PMH, faire tourner le pignon-moteur d'un demi-tour et l'on doit obtenir la position désirée. Des artifices sont parfois employés lorsque la seconde rainure est absente. Une astuce bien connue consiste à utiliser une clavette demi-lune légèrement décalée sur un côté, mais sa solidité en est fortement compromise et de nos jours un meilleur usinage permet en général de se passer de ces « ruses de Sioux ».

Lorsque l'on possède le réglage d'origine (avec le jeu aux soupapes approprié) pour effectuer une vérification correcte, il faut absolument employer un disque gradué en degrés, de grand diamètre et découpé dans du carton. Ce disque sera monté sur le vilebrequin. Si je spécifie « absolument », c'est parce que le réglage en millimètres ne permet pas d'apprécier 15° d'écart aux environs du PMH. Or précisément c'est à cet endroit que les réglages ont lieu et pour certaines courses de moteurs, 10° représentent 0 mm 75 qui sont incontrôlables avec une pige !

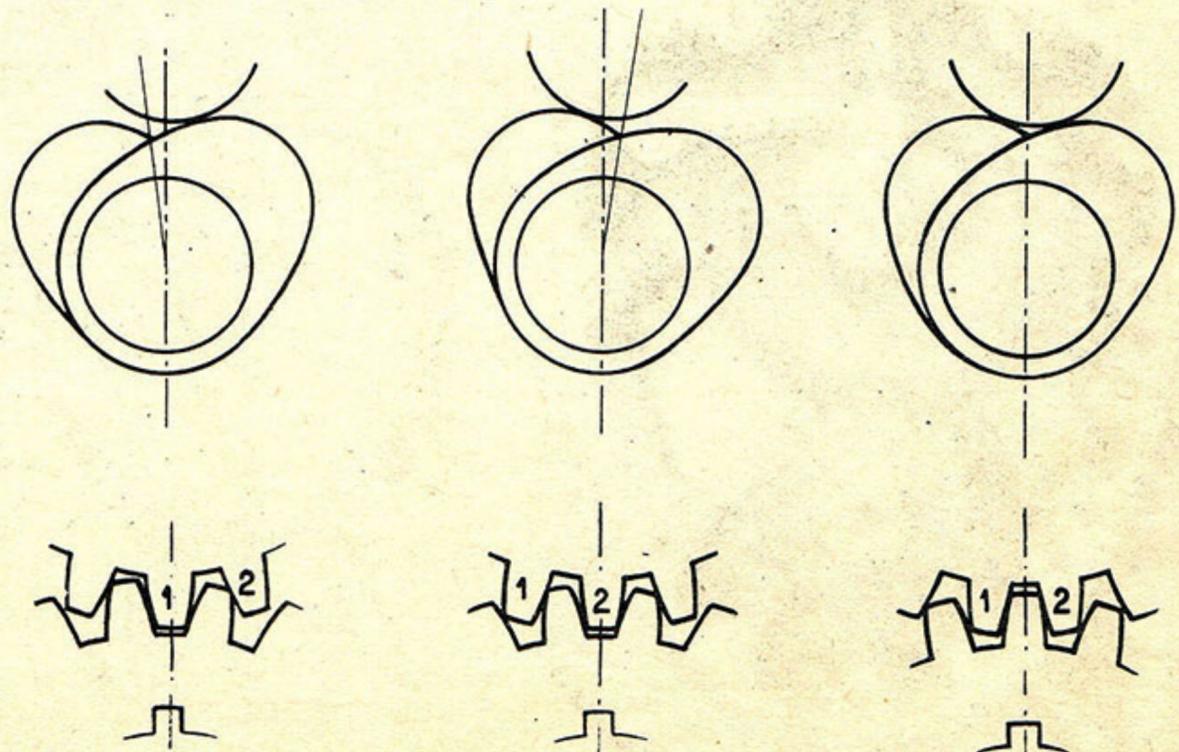
Pour ceux qui n'ont pas le réglage exact, mais en partant du calage de base indiqué précédemment, il sera facile de voir si la machine a trop d'avance ou de retard. Mais il est peu probable qu'il soit nécessaire d'y toucher, car tout décalage d'une dent représente environ 20°, ce qui constitue une modification très importante.

Les cames sont sur deux axes séparés

Dans le cas où les deux cames sont séparées et montées chacune sur un pi-



Ci-dessus : possibilité de réglage poussé, par déplacement du pignon sur l'arbre. Ci-dessous : lorsqu'il n'est pas possible de faire un calage exact en déplaçant le grand pignon d'une dent, il faut tourner le petit pignon d'un demi-tour, de manière à décaler la position des dents par rapport à la clavette.



gnon différent, le calage sera plus compliqué, car il faudra apprécier la durée du croisement en proportion de la durée d'ouverture totale de la came. Heureusement on sera guidé en cela par l'écart considérable produit par le décalage d'une dent et aussi en connaissant le genre de la machine, sport ou tourisme.

Pour débiter, toujours le même principe. Mettre le piston au point mort haut, régler les soupapes avec un jeu identique et placer la soupape d'admission.

Pour que les choses se passent facilement, placer la came de manière à avoir une avance à l'ouverture nulle, c'est-à-dire que la soupape d'admission s'ouvre juste au point mort haut et pendant la descente du piston (attention au sens de rotation du moteur). Ce point déterminé, il ne faut pas la laisser là, mais lui donner une dent d'avance (20° dans le cas d'un petit pignon moteur de 18 dents), ce qui correspond sensiblement au réglage d'une machine tourisme. Pour une machine sport, l'avance peut être de 30 à 40°, mais il vaut mieux ne pas mettre cette valeur sans contrôler celle-ci auparavant. Procéder de façon identique pour l'échappement, les valeurs étant approximativement les mêmes pour le retard à la fermeture échappement.

Les deux soupapes en place au point mort haut, il faut maintenant vérifier le moment de fermeture de l'admission et celui d'ouverture de l'échappement. Ces points varieront, s'il s'agit d'une longue course ou d'un moteur poussé et il sera bon de se référer à des calages de moteurs similaires si l'on ne peut avoir exactement celui qui nous intéresse. En général les mesures prises près du point mort bas sont identiques, que ce soit un moteur « sport » ou « tranquille », la différence portant essentiellement sur le croisement. C'est cette différence que l'on doit retrouver à l'ouverture échappement (entre 60 et 80°) et la fermeture admission (50 à 70°).

Voici à titre de comparaison les calages du 350 Matchless G3L qui représente un exemple moyen des valeurs données habituellement :

- AOA : 32° - RFA 63° - durée 275°
- AOE : 65° - RFE 30° - durée 275°

On voit par ce simple exemple, que l'échappement a une durée d'ouverture égale à celle de l'admission et qu'il faut tâtonner pour retrouver le réglage correct.

Toujours en comptant le nombre de dents d'avance ou de retard sur le point mort haut, nous donnons ici un petit tableau en degrés de ce que représente une dent de décalage suivant le nombre de dents du pignon de vilebrequin (sauf distribution entraînée par chaîne).

Nombre de dents du pignon :
 24 22 20 18 16 14 12
 Une dent décalée représente :
 15° 16,4° 18° 20° 22,5° 25,7° 30°

Les mêmes problèmes de décalage d'une demi-dent peuvent se présenter ; mais cette fois-ci au nombre de 3. Décalage d'un seul pignon. Décalage des 2 pignons dans le même sens, ou en sens inverse.

Le premier cas est insoluble, et il faut choisir laquelle des deux cames sera décalée d'une demi-dent.

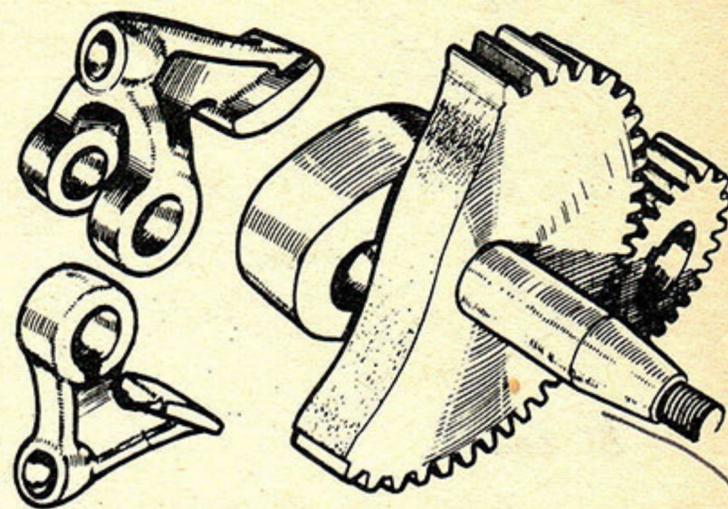
Deuxième cas, il suffit de faire faire un demi-tour au pignon moteur sur la queue du vilebrequin, à condition que ce pignon ait un nombre de dents impair, comme expliqué plus haut.

Troisième cas, agir comme précédemment, mais avancer d'une dent, en sens inverse, le pignon qui n'aura pas tourné dans le sens désirable lors du déplacement du pignon moteur.

livrées à la clientèle comme machines « grand tourisme », parce que le moins sujet aux erreurs de remontage ; c'est-à-dire par arbre et double couple conique. Ce système qui fut largement diffusé par Velocette et Norton, n'est vraiment pas beaucoup plus compliqué à entretenir et à régler qu'un culbuté ordinaire.

Le couple conique placé dans le carter est en général du rapport 1/1 et n'est démonté que pour rattrapage de jeu ou remplacement. Nous l'ignorons lors du calage.

Passons tout de suite à l'arbre vertical (horizontal sur les Guzzi). Cet arbre est nécessairement en deux morceaux, ceci afin de permettre de compenser la dilatation du cylindre et de la culasse et d'effectuer les réglages du jeu des pignons à ses deux extrémités. La jonction s'opère au moyen d'un joint Oldham



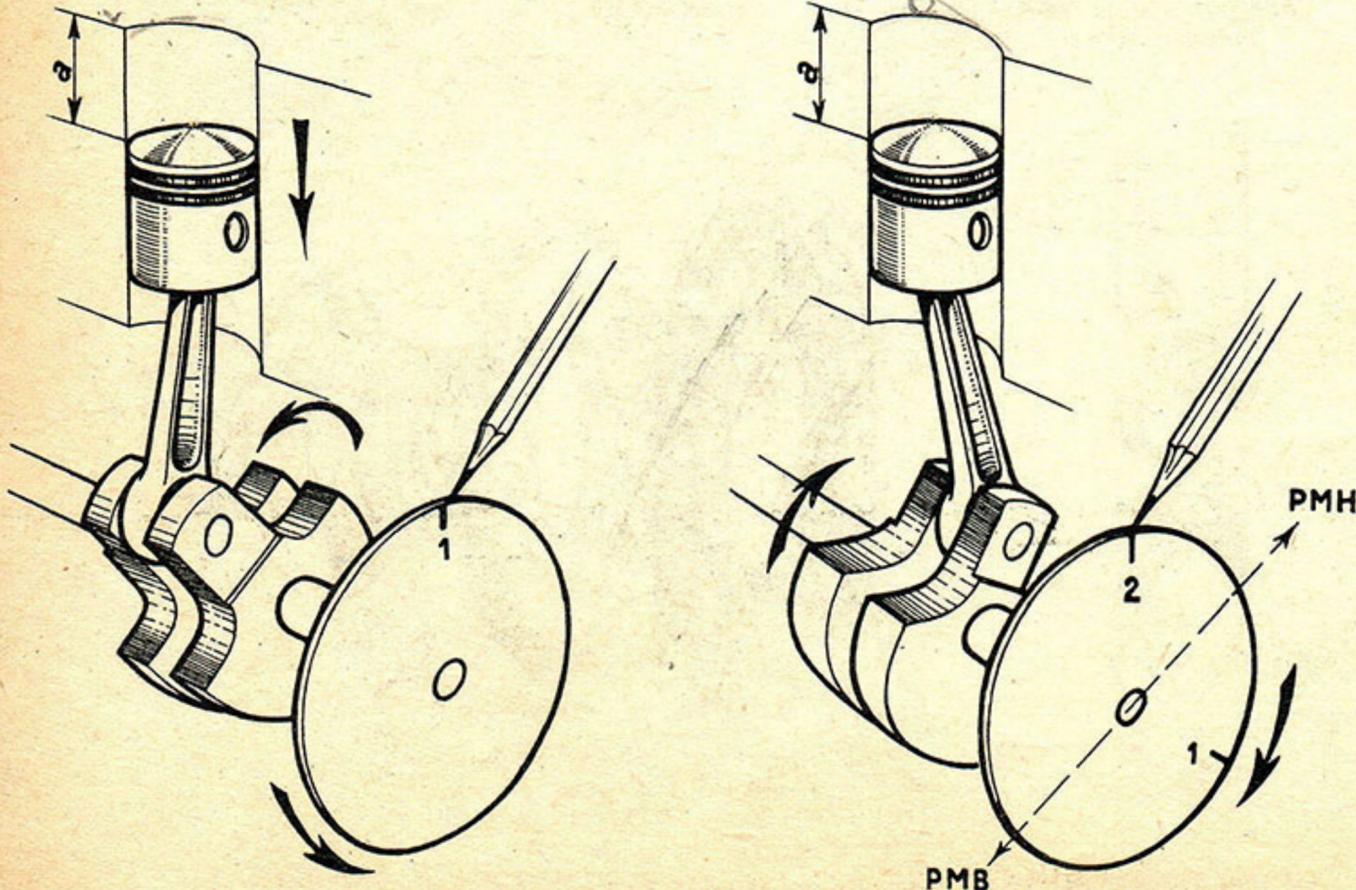
Les "arbres à cames"

Tout moteur dont l'arbre à cames est disposé sur la culasse obligera son propriétaire ou utilisateur à connaître très rapidement la signification exacte des mots « calage de distribution ». D'après la conception même de ces moteurs à caractère sportif (sauf Sunbeam) des réglages divers sont fréquents et pour conserver un rendement intéressant, des démontages de la culasse sont chose courante. Qui dit démontage de la culasse dit risque de décalage. Evidemment, des systèmes pratiques d'entraînement, ou des repères en bonne place évitent le plus souvent de commettre des erreurs. De plus, en général, les gens qui entreprennent de démonter un A.C.T. sont de la partie et prennent les précautions d'usage. Mais il peut arriver qu'une étourderie ou le besoin de remplacer l'arbre à cames oblige à refaire un calage complet.

Pour compliquer les choses, il y a trois systèmes particuliers de commande des A.C.T. qui toutes les trois (et bien souvent chaque cas est particulier) sont différentes et qu'il faut examiner en détail.

Prenez pour débuter le système le plus répandu parmi les machines «sport»

Pour faire un calage correct, il est nécessaire d'employer un disque gradué, les valeurs étant mesurées à partir des points morts, il faut déterminer ceux-ci avec précision. Pour cela, mesurer une certaine valeur de la course et tracer un repère, tourner le moteur en sens contraire et à la même hauteur du piston tracer un second repère sur le disque. Il suffira de tracer sur le disque à l'aide d'un compas, la ligne partageant le disque par le milieu (voir figure ci-dessus).



Les linguets particuliers et la came unique des nouvelles Ariel mono.

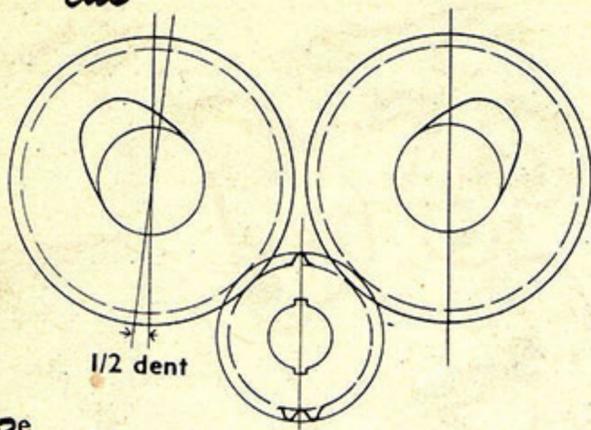
double. Le couple conique supérieur qui est dans le rapport 2/1 peut être à taille droite ou hélicoïdale, mais si les deux cames sont sur le même axe, très souvent elles sont réglables séparément, ce qui se rencontre très rarement sur un culbuté.

Lorsque l'on démonte une culasse d'A.C.T. on sépare le mécanisme de distribution par le joint de Oldham, c'est-à-dire au milieu de l'arbre vertical. Si l'opération est faite au P.M.H. de fin d'échappement, début d'admission, au moment du remontage il suffira de remettre le piston en position, les soupapes en bascule... et les deux rainures tomberont parfaitement en face.

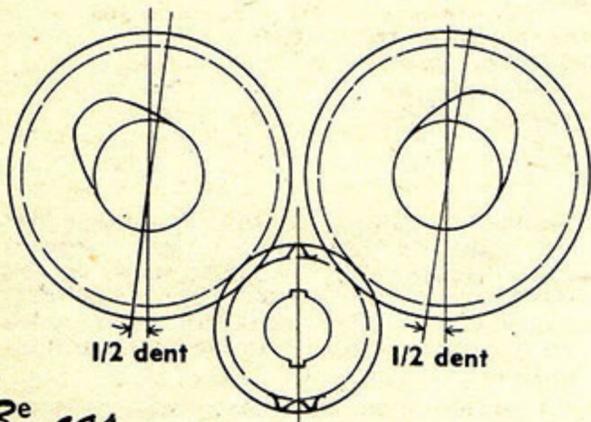
Lorsque le calage est à refaire, on peut procéder comme d'habitude en mettant le moteur au point mort haut, les soupapes en bascule. Ici pas question d'opérer autrement qu'avec l'aide d'un disque gradué monté en bout de vilebrequin. En tournant le moteur d'avant en arrière, on notera l'importance et la répartition du croisement. Si le décalage d'une dent représente un gros écart, il faut vérifier si la pièce de jonction des deux extrémités de l'arbre vertical est rigoureusement symétrique, car parfois un très léger décalage des rainures permet d'obtenir un déplacement d'une demi-dent dans la rotation de l'A.C.T. D'autres systèmes employés surtout sur les machines à entraînement par chaîne où l'on ne peut utiliser ce tournevis double, consistent à prévoir un système à « Vernier » réalisé le plus souvent par un grand pignon percé d'un nombre de trous non diviseur du nombre de dents du pignon et pour avoir un réglage plus précis encore au lieu de prévoir un seul endroit de position du pignon, en prévoir plusieurs.

Nous allons prendre un exemple : supposons un pignon d'A.C.T. (entraîné par chaîne) de 36 dents. Chaque fois que l'on déplacera la chaîne d'une dent, on tournera le pignon de 1/36^e de tour, soit 10°. Comme l'arbre à cames tourne à demi-vitesse du moteur, ces 10° représentent 20° de la rotation du moteur, ce qui est une quantité appréciable. On remédie à cet inconvénient en séparant le plateau denté de l'axe de l'arbre à cames et en perçant ce plateau de 10 trous (le nombre de dents étant un multiple de 9) ce qui fait que si l'on ne tourne pas les cames, ni le moteur, mais seulement le plateau d'un seul des 10 trous de fixation, on modifiera la position des dents de 4° par rapport à l'arbre à cames, c'est-à-dire 8° au vilebrequin. Les possibilités de réglage sont déjà plus intéressantes, car en déplaçant la fixation de trois trous (12°) et en donnant une dent de retard (10°), la différence sera de 2° seulement. Ceci

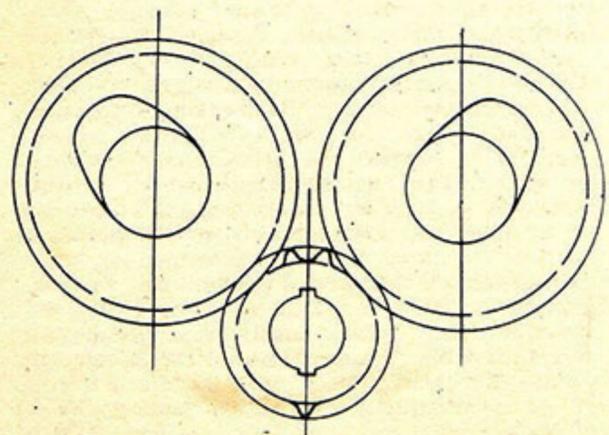
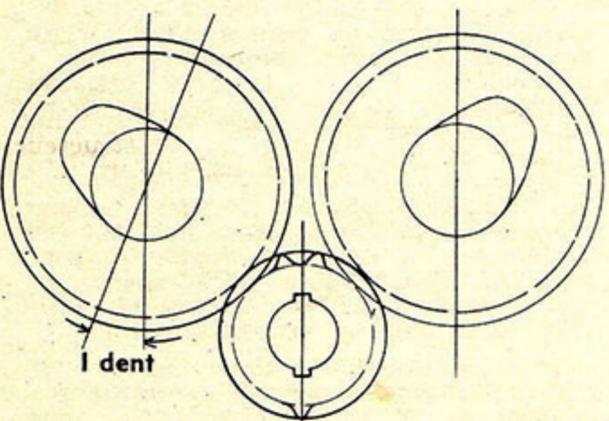
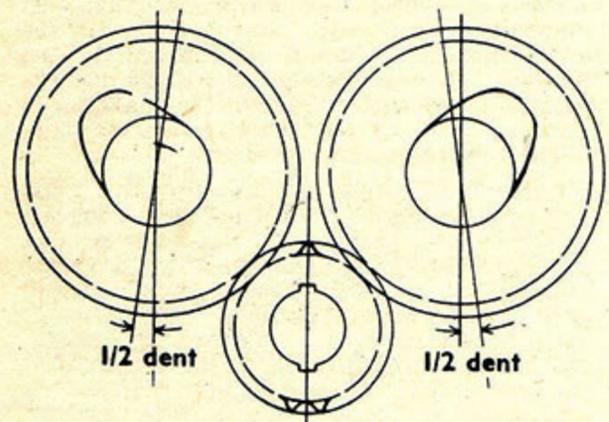
1^{er} cas



2^e cas



3^e cas

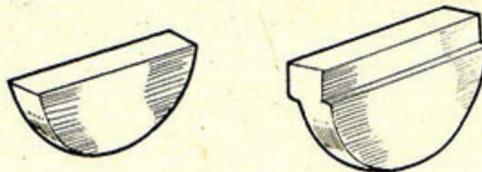


n'est pas encore ce qu'on peut faire de mieux. Jusqu'à présent nous avons considéré le plateau comme ne pouvant être fixé qu'à un seul endroit de l'A.C.T., mais si celui-ci peut permettre 8 positions du téton ou de la vis de fixation, le réglage peut être poussé à 1/2 degré près.

Quels sont les symptômes d'une distribution décalée ?

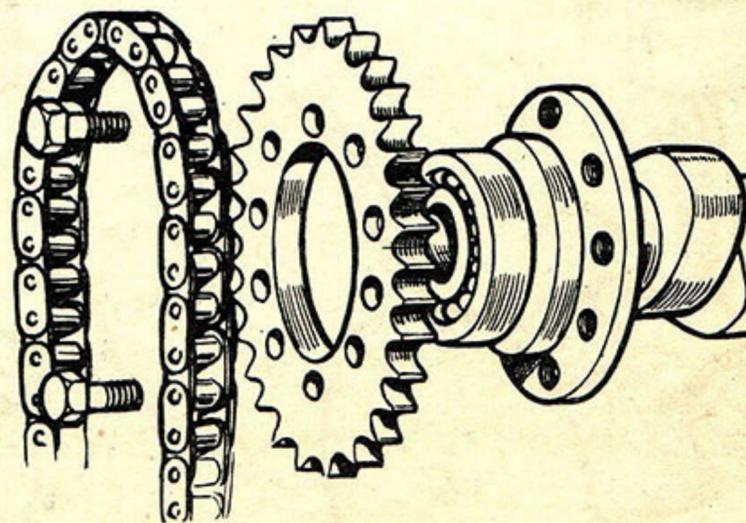
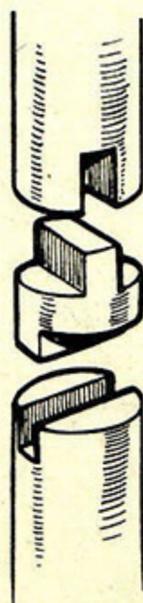
S'il n'y a pas démontage, une distribution ne peut se décaler. Seul le jeu aux soupapes pourra varier et sera à surveiller. Il se traduira, s'il est trop important, par un bruit excessif de la distribution. En général, ce jeu se règle à froid ou à chaud, suivant les données du constructeur et l'on rencontrera le plus souvent un réglage par vis et contre-écrou, qui ne présente guère de difficultés.

Parmi les autres réglages, signalons les pastilles formant cales d'épaisseur et s'interposant entre culbuteur et queue de soupape, les soupapes vissées directement sur les poussoirs (double A.C.T.), les axes de culbuteurs décentrés, etc. etc.



Dans la colonne de gauche, de haut en bas : le système à 2 cammes séparées peut parfois laisser subsister un décalage d'une demi-dent sur l'un des arbres (1). Lorsque le décalage existe sur les 2 arbres dans le même sens, (2) il suffit de tourner le petit pignon d'un demi-tour pour que tout rentre dans l'ordre. Si le décalage est en sens inverse, (3) on tournera le petit pignon d'un demi-tour, ce qui rattrapera l'écart de l'un et portera l'écart de l'autre à la valeur d'une dent. En tournant l'arbre décalé d'une dent, on retrouvera le réglage correct.

Si le petit pignon n'a pas deux rainures, on peut décaler d'une demi-dent en utilisant une clavette déportée (ci-dessus).



Deux systèmes d'entraînement d'un arbre à cammes en tête : par arbre vertical et à gauche, par chaîne et pignon démontable permettant un réglage très précis.

Si l'on ne connaît pas le calage exact, et après avoir adopté le calage de base, expliqué précédemment (soupapes en bascule, etc...) donnons le premier coup de kick.

Le moteur (si évidemment tout est bien remonté) doit partir et tenir plus ou moins le ralenti. Si le calage est par bonheur parfait, nous nous en apercevrons immédiatement en faisant un tour avec notre machine.

Mais s'il ne l'est pas. Qu'y-a-t-il à faire ?

Voici ce qu'il peut se produire.

En ouvrant les gaz, le moteur ne monte pas franchement en régime, et l'on constate des crachements au carburateur. C'est qu'il y a trop de retard à la fermeture de l'admission.

S'il y avait trop d'avance à l'admission on constaterait également des crachements au carburateur, mais cette fois les vapeurs contiendraient en partie des gaz d'échappement facilement identifiables.

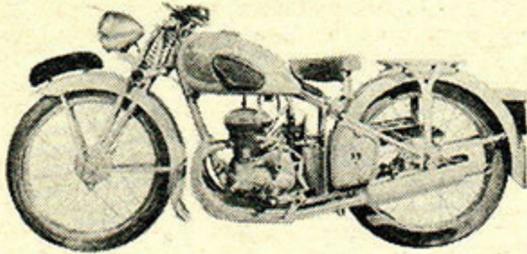
Pour vérifier le calage de l'échappement, à moins d'une grosse erreur, on ne peut en juger que par l'échauffement exagéré de la culasse dans le cas d'une trop grande avance. Dans le cas contraire les gaz ayant encore trop de pression au moment de l'ouverture de l'admission, il se produira des crachements au carburateur qui pourront être dangereux si les gaz sont encore enflammés.

Enfin, il y a le comportement du moteur au ralenti. Si le moteur est assez croisé, il est normal qu'il se produise des crachements au ralenti, mais de gaz frais seulement. Il est alors probable qu'il montera bien en régime et tournera bien rond à régime élevé. Si au contraire il ne crache pas du tout au ralenti mais à régime élevé, c'est que l'admission n'a pas assez d'avance. Le diagnostic sera suffisamment aisé, car comme nous l'avons déjà dit plus haut, un décalage d'une dent est très sensible et apporte immédiatement une modification importante à la marche de la machine.

Comme on le voit, le réglage de la distribution peut être une chose très simple ou très compliquée, suivant le genre de la machine et ce qu'on en espère. D'ailleurs en règle générale, il vaut mieux à tous points de vue se rapprocher le plus possible du calage donné par le constructeur (souvent à 5° près sur les machines peu poussées) ou alors si l'on se sent une vocation d'ingénieur, essayer un réglage personnel, concordant avec toute une autre série de modifications portant sur le taux de compression, remplacement du carburateur ou modification du système d'échappement. Arrivé à ce stade expérimental, il ne faut pas craindre de passer une année entière à démonter et remonter la machine... pour bien souvent, retourner en fin de compte, au réglage d'origine.

J. H.

Ce qu'ils en pensent



125 PEUGEOT GLS

Quelques observations sur cette machine excellente dont tant d'exemplaires sillonnent les routes.

Distance parcourue : 7.000 kms. Une seule panne véritable : usure du linguet de vis platinée. La bougie d'origine a tenu 3.500 kms. La seconde bougie n'a pas encore occasionné d'ennuis. Pas de perlage. Encrassement seulement en cas d'utilisation rapide avec un moteur froid. Peugeot a placé un « rupteur » qui supprime les ennuis qu'on impute souvent aux 2 temps (encrassement bougie).

Avantages : Finition de la machine (peinture et chromes) qui reste neuve avec un astiquage tous les mois. Souci du constructeur de soigner les détails : 1) coffre à outils (j'ai utilisé une Motoconfort 175 cmc., c'est une gageure que d'y glisser des outils) ; 2) livraison avec outils permettant l'entretien courant (clés, pince, pompe à graissage) ; 3) éclairage excellent ; 4) réservoir 12 litres, soit 400 kms de rayon d'action ; 5) pare-boue permettant la suppression des guêtres et de garder les pieds au sec ; 6) garde-boue arrière articulé, bien pratique en cas de crevaison et de nettoyage ; 7) clé anti-vol très pratique.

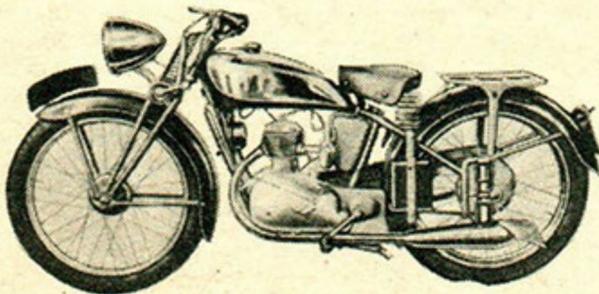
Inconvénients : 1) Le volant magnétique ne résiste pas à la pluie. Il faut parfois attendre qu'il sèche ! Le fil de bougie est mal isolé : j'ai constaté par temps humide des effluves électriques entre le cylindre et le fil.

- 2) Le bloc-moteur difficile à nettoyer (coins et recoins !).
- 3) L'embrayage colle à froid.
- 4) Le support de vis de calage de la broche AR s'arrache. Un ami m'a signalé le même fait sur sa Peugeot 175 cmc.
- 5) Nourrice peu accessible.
- 6) Manque de mesure pour l'huile.

A part ces petits ennuis, cette machine donne toute satisfaction : nerveuse, régularité de marche sur longs parcours (55-60 kmh.), départ facile à froid, entretien réduit et démontage facile du moteur pour décalaminage.

Tout cet article semble être publicitaire. Je m'en excuse ; ce défaut est inévitable pour un fervent de cette marque (après comparaison avec une autre 125 — 4 temps — qui a la cote sur le marché).

M. G. BERNARD, Lille (Nord)



125 MOTOBECANE

Je crois que depuis l'inauguration de cette rubrique, un seul lecteur a bien voulu nous donner ses impressions sur la D 45. Aussi je pense, en venant en public « éplucher » ma machine, faire œuvre utile pour les candidats à l'achat d'une 125 cmc. qui pensent que deux airs valent mieux qu'un, même s'il ne s'agit pas d'avis d'experts.

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.

Un premier point, important en 1952 : le prix 105.500 frs. Et pour ce prix une machine très satisfaisante.

Au bout de 8.500 kms. absolument aucun ennui, pas le moindre pépin. Je dois dire que je l'ai rodée avec amour. Six vidanges dans les 2.000 premiers kms. Graphite colloïdal, aucun effort exagéré au moteur. Par suite d'une carburation assez riche (j'y reviendrai) j'ai dû décalaminer dès 3.000 kms., et tout récemment, à 8.000. J'ai constaté avec plaisir un glaçage parfait des surfaces de frottement. Cylindre, piston, queues de soupapes parfaites, ce qui indique que le système de graissage quoiqu'un peu primitif, qui efficace. Portées de soupapes très nettes, ne nécessitant aucun rodage.

Aucun jeu ni à l'embiellage, ni au vilebrequin.

Sur route, ce moteur se comporte... comme un 125 à soupapes latérales, c'est-à-dire : pas de performances sensationnelles, tendance à « s'agenouiller » à la première côte un peu sérieuse. La boîte de vitesses est là pour tout arranger. Puisque nous en parlons, une boîte 4 vitesses à sélecteur serait bien agréable. Mais souvenons-nous du prix 105.500 !

Néanmoins ce moteur tel qu'il est, nous a permis, ma femme et moi, total 120 kgs., de relier la cathédrale de Sens (Yonne) à la fontaine St-Michel (Paris) soit 119 kms. en 2 h. 10, soit 55 de moyenne, ce qui n'est pas si mal que ça. A son crédit, encore, une extraordinaire souplesse, des chevaux à bas régime, nous permettant, madame et moi des reprises en troisième à 20-25 kmh. C'est évidemment à déconseiller pour la santé du moteur, mais je l'ai fait une fois à titre d'expérience.

Parlons un peu bougie. Les usages très variés que je fais de ma machine m'ont amené à employer un type de bougie un peu plus froid (175 ou 200) que celui qu'indiquait Moto-Revue (145) dans un numéro consacré à cette question. J'ai ainsi toute satisfaction. Puisque nous sommes au chapitre allumage, je me plais à faire l'éloge (désintéressé) du volant magnétique Novi qui, en plus d'un éclairage suffisant, donne à tous les régimes une avance correcte et de plus, ignore les défaillances. Monsieur « Motobécane » serait bien inspiré en montant de série sur cette machine un petit carter en tôle d'aluminium enfermant le volant et le protégeant ainsi de l'eau et de la poussière. Eternel compromis de la mécanique et de l'électricité.

J'ai dit plus haut que j'avais pâti d'une carburation trop riche, traduite par calaminage rapide et consommation nettement supérieure à celle annoncée par le constructeur. Monsieur « Amac » consulté m'a conseillé un gicleur de 60 (au lieu de 65) qui fait merveille.

Si la partie moteur est pratiquement sans défaut, j'adresserai à la partie cycle des critiques plus nombreuses.

Les chromes (rares) et l'émail demanderaient à être un peu plus résistants. (Cette observation, malgré un entretien minutieux et régulier).

La suspension arrière, très dure au début, a maintenant une fâcheuse propension à talonner. Pour l'avant, j'ai « bénéficié » d'une des premières séries à fourche télescopique. Celle-ci, assez bonne au point de vue confort, a, depuis longtemps pris du jeu. De plus, il faut la graisser très fréquemment. Jeu également à la roue arrière. Il s'agit d'un roulement annulaire, qui n'est donc pas réglable.

Les freins sont efficaces. Toutefois, malgré la vitesse relativement faible de la machine, des freins de 120 ou 130 mm. seraient souhaitables, parce que plus progressifs. Le très gros défaut du frein arrière est d'être commandé au talon, ce qui est peu pratique. En prenant appui de la pointe sur le repose-pieds, le pied fléchit exagérément (le mien, du moins) ce qui abîme la chaussure. Une longue pédale, manœuvrée de la pointe du pied, serait bien préférable. Un bouton moleté à l'autre bout de la tringle faciliterait le réglage.

La pédale de kick réclame d'urgence un manchon de caoutchouc, ce qui éviterait les dérapages de semelle et des coups superflus dans les tibias. Instruit moi-même de ce fait à mes dépens, j'ai vite habillé de caoutchouc ladite pédale.

L'ancien réservoir de 9 litres, un peu mesquin, a heureusement cédé la place à un 12 litres, par les soins du constructeur, ceci en série.

A propos du réservoir, serait-ce trop demander à MM. les constructeurs que de monter en série des robinets à réserve, comme la plupart des constructeurs étrangers ? Je n'apprendrai à personne qu'il est très désagréable de tomber en panne sèche à 7 h. du matin place de la Concorde, ou à n'importe quelle heure à 10 kms. de la plus proche pompe à essence ! Personnellement, j'ai résolu la question en installant à demeure un bidon de 2 litres de réserve sur le côté gauche du cadre, juste derrière le bloc moteur, au prix d'un savant bricolage et d'une entorse à l'esthétique.

Dernière critique : l'exigüité ridicule de la boîte à outils. Y loger un jeu de clés plates et à pipe, clé à bougie, nécessaire à pneus (ce qui constitue le strict minimum), relève du surnaturel. L'espace ne manque pourtant pas entre moteur et tube de selle, pour loger un coffre de dimensions décentes. Et puis, quel ingénieur trouvera dans son puissant cerveau assez d'imagination pour nous « pondre » un système de fermeture un peu plus rapide que cet écrou moleté qui ne libère le couvercle qu'après x plus 1 tours de fastidieux dévissage ?

Encore une critique que j'allais oublier. Pourquoi le filtre

à air (mailles d'1 mm. !!!) se serre-t-il si amoureuxment contre la susdite boîte à outils, au point de la rayer et de se déformer lui-même ? Je ne pense pas qu'une pipe d'admission légèrement cintrée ou déportée change grand chose à la puissance du moteur, et tout ça serait tellement plus à l'aise !

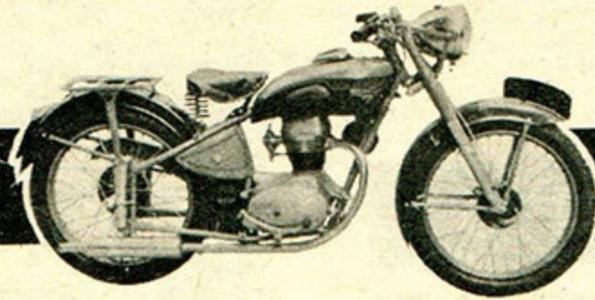
Aux dernières nouvelles, je crois qu'Amac a résolu (partiellement) la question, en montant un filtre à air d'un diamètre un peu plus petit. Je dis partiellement, car la maille est toujours d'1 mm. (à vue de nez).

Mais trêve d'ironie, on voit que mes reproches n'ont rien de sanglants, et portent sur des points relativement peu importants.

En fin de compte, une excellente machine, bon marché, extrêmement sûre et robuste, dont je tire beaucoup de satisfactions (des satisfactions de 125 évidemment !). Je la revends (presque à regret) pour acheter une plus grosse cylindrée. Et si les restrictions sur les importations ne me permettent pas d'avoir la 250 de mes rêves, je me contenterai d'une 175 et resterai fidèle à Motobécane.

M. P. Yagloglou, Paris-5^e

DEUX AVIS



125 MOTOBECANE

Deux avis ont déjà été donnés et c'est à la suite du second que je me décide à m'inscrire dans cette sorte de polémique.

Je possède cette petite machine depuis juin 1951 et avec j'ai parcouru une dizaine de milliers de kilomètres. C'est peu, mais je dois avouer qu'étant un maladif de la propreté, je préfère m'en passer l'hiver, et, depuis le 6 octobre, elle est pour ainsi dire « sur cales ». Je crois que je ne suis tombé ni sur la « perle », ni sur l'exception, mais sur la bonne petite machine sans histoires.

Considérant la partie cycle, je peux dire que, outre sa présentation impeccable et son aspect très sain, je n'ai jamais eu d'ennuis sérieux de ce côté. Evidemment, il y a bien les freins qui sont insuffisants et peu progressifs (surtout à l'avant). Mais la vitesse et le poids de la machine peuvent à la rigueur s'accommoder d'un tel état de choses, d'autant plus que le frein moteur est là. Pour la suspension, à l'arrière, elle est excellente en solo, mais devient trop molle avec un passager et talonne souvent. Quant à la fourche AV qui, au début, était dure, elle s'est maintenant assouplie, et le seul ennui qui persiste, c'est un éternel suintement d'huile le long des tubes.

D'un autre côté, j'ai constaté que le compteur, loin de marquer le 75-80 de vitesse maximum, se promène toujours allègrement entre 95 et 100, hautes sphères malheureusement inaccessibles. Quant au totalisateur, je dois toujours me livrer à de savants calculs pour savoir quand le moment de la vidange est arrivé.

Pour le réservoir d'essence (11 litres), j'ai dû me résoudre à confectionner une jauge après avoir eu la désagréable surprise de voir le « si précieux » Super se répandre sur la route pour avoir fait le plein, et avoir évalué la place libre « à l'œil ». L'installation électrique est bien conçue, mais d'un rendement médiocre : quand il ne s'agit que des feux de position, tout va bien, mais le bruit produit par l'avertisseur déjà faible en temps normal, se transforme en doux grognement, à peine audible par le conducteur, quand le phare (insuffisant) est allumé.

Pour en arriver au moteur, les performances sont honnêtes, c'est un bon petit « moulin » (peut-être pas très grimpeur), mais sur lequel on peut compter quand on ne cherche pas à lui imposer un trop dur service.

Inutile d'insister sur l'impeccable propreté et netteté du moteur, il est, je crois, unique à ce point de vue.

Pour l'embrayage, il a, en effet, le défaut que tout le monde lui prête : il ne décolle pas assez (j'ai cassé un câble de débrayage à 6.000 kms).

J'ai dû, à 9.000 kms, déculasser pour une fuite à la soupape d'admission. J'ai pu constater par la même occasion que le piston n'avait pas de jeu, de même que les bagues de culbuteurs. Le calaminage était normal, sans plus, et aurait très bien pu souffrir plusieurs autres milliers de kilomètres.

La consommation est de 2 l. aux 100 kms, mais peut monter à 2 l. 1/2, 2 l. 3/4 avec un passager. J'ai fait (en solo) 14 kms 500 avec 250 cl. d'essence, ce qui me donne facilement 110 kms avec 2 litres (vérifié sur long parcours).

Un ennui qui est peut-être propre à ma machine, c'est le fréquent dérèglement de vis platinées, sans doute produit par les vibrations (les départs s'en ressentent beaucoup !).

Quant aux rapports de vitesse (qui sont au nombre de quatre), il y a, à mon avis, un énorme trou entre la seconde et la troisième.

Je crois que le moteur supporterait une dent de plus au pignon de sortie de boîte.

Pour conclure, je dirais que les défauts de cette petite moto sont noyés dans les flots de son évidente bonne volonté et de sa sobriété.

Permettez-moi également, messieurs, de vous féliciter pour votre très sympathique revue.

R. BARBIER,
Madona, Ossesa, P.O.

Après la lecture de plusieurs numéros de « Moto-Revue », je note avec plaisir votre rubrique « Ce qu'ils en pensent ».

Voici un cas français type.

Ancien mécanicien voiture, passé représentant, je me suis vu obligé d'acheter un véhicule économique. Voiture pas question, vu le prix. Donc une moto, mais laquelle ? Après de longues enquêtes auprès d'amis et mécaniciens, je me rendais acquéreur de la Z46C Motobécane. Mes raisons (malgré déconseils) : lignes agréables et simples, bloc bien dessiné (et de loin), suspensions AV et AR télescopiques et 4 temps (mauvais souvenir du bruit et de la saleté relative d'une 2 temps).

Livraison : 11 mai 51. Trois jours après, impossible de rétrograder de 3^e en 2^e ; je pensais, défaut de montage, dureté ; j'avais un besoin urgent de cette machine, toute de suite, et pour un travail suivi.

Agacé, nous allons avec l'agent voir Motobécane qui (par précaution) nous demande 15 à 20 jours d'immobilisation ! seulement !

Je repars éccœuré travailler avec 2 ou 4 vitesses au hasard.

Aujourd'hui, j'ai au compteur 17.000 kms (Paris et banlieue proche) et j'ai moi-même changé, il y a quelques jours, mon embrayage qui a tenu jusque là avec quelques démarrages en 3^e ; et je me suis aperçu du défaut de la grille et du cliquet de changement de vitesses. Eh bien — vous relateriez ma lettre si vous le voulez — mais j'ai fait au magasin d'un agent un choix pour trouver ces deux pièces usinées convenablement, sur une vingtaine.

Mes amis mécaniciens m'avaient prévenu !

Voilà pourquoi un français ne peut trouver chez lui une machine de qualité internationale.

Et pourtant, j'aime ma petite machine qui, par tous les temps, part au 1/4 de tour 50 fois par jour et d'ensemble robuste. Changements : à 15-16.000 kms (pneus, chaîne et freins). Normal ?

Un mécanicien demande aux connaisseurs d'apprécier.

M. B. SOLANET, Paris-16^e

Nota. — Je vois qu'il y a quelques numéros un possesseur d'une 125 culbutée Z46C vous a donné un bon avis sur la robustesse de cette machine. Dommage, les surprises !

AVOIR UN AVERTISSEUR PUISSANT EST BIEN : RALENTIR DANS LES CARREFOURS EST MIEUX

Le Championnat de France

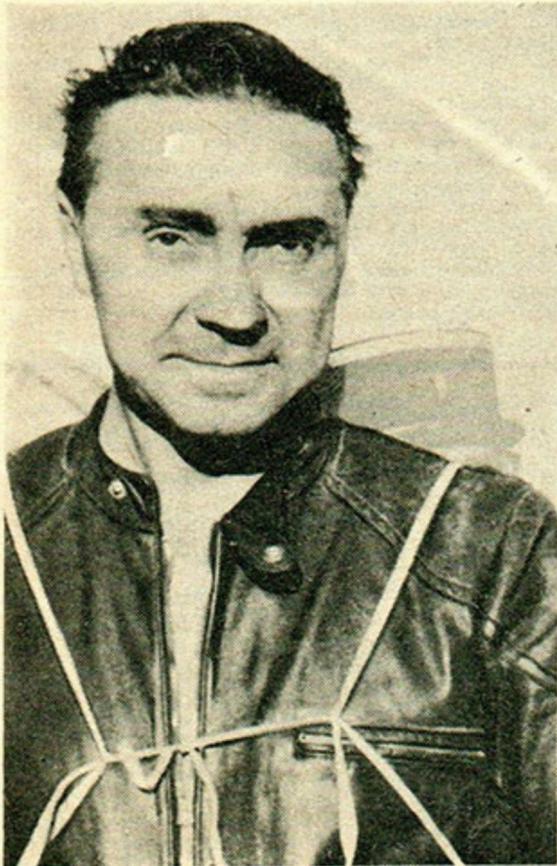


à VESOUL

Devant 30.000 spectateurs se sont déroulées, à Vesoul, par un temps magnifique, les dernières épreuves du Championnat de France pour 350, 500 cmc. et sides. Plateau de choix, qui regroupait, en plus de nos meilleurs pilotes français, le champion belge Goffin, les britanniques Tommy Wood et Bruguières, etc...

Le nouveau circuit, de 4 kms, s'est avéré plus rapide que celui de l'an dernier : de belles lignes droites, mais aussi d'assez méchants virages.

Grand succès spectaculaire et sportif ; mais la nuit précédant l'épreuve vit les organisateurs se démener afin de trouver de l'essence réglementaire à 80 d'octane et Collot remettre en état ses deux machines, ayant cassé la veille, à l'entraînement.



Goffin, le champion belge, fut le grand vainqueur de Vesoul, triomphant en 350 et 500 cmc.

L'ÉPREUVE DES 350

Quatorze coureurs au départ des 30 tours. Goffin prend immédiatement la tête, talonné par Collot et Georges Monneret ; mais dès le troisième tour, le belge, dont le moteur avait été mis au point par l'usine, se détache irrésistiblement alors que les deux autres pilotes se livrent une lutte farouche pour la seconde place. Collot, second, n'aura que 2 mètres d'avance sur G. Monneret, Pierre Monneret, qui, jusqu'à cette épreuve, était en tête du Championnat de France 350, se voit contraint d'abandonner pour réservoir d'huile crevé.

Classement : 1. Goffin (B) les 30 tours, soit 120 kms, en 1 h. 01'4''3, moyenne 119 kmh. environ ; 2. J. Collot (Fr.) 1 h. 01'36''3 ; 3. G. Monneret (Fr.), même temps ; 4. Wood (GB) à 1 tour ; 5. Dauwe (B) ; 6. Planque ; 7. Emo. J. Collot a battu le record du tour en 1'59'' (moyenne 121 kmh. 008).

A l'issue de cette course, Georges Monneret est sacré Champion de France 1952 en 350 cmc. Il est intéressant de noter que notre « Jojo » national, âgé aujourd'hui de 44 ans, enleva son premier titre de Champion de France il y a aujourd'hui exactement 20 ans (en 1932), compte maintenant 26 années de course et peut se glorifier d'être « le recordman des recordmen », totalisant le plus grand nombre de records à son actif.

LA COURSE DES 500

Encore 14 partants pour les 30 tours de l'épreuve. Mais dès le premier virage, quelques concurrents de grande classe sont éliminés : Pierre Monneret parti en tête à son habitude, voit son frein avant se bloquer et c'est la chute. Dans le groupe qui suivait immédiatement se trouvait Houel, qui après son terrible accident de Pau, reprenait de nouveau la compétition. Houel chute sans trop de gravité, mais sa machine (de fait la 500 Guzzi à Behra) prend complètement feu, enflammant la Gilera de Pierre. Le belge Dauwe chute aussi et Wood fut encore une des victimes de cet accident : freinant et rétrogradant énergiquement, il brisa son pignon de seconde et ce sera aussi l'abandon.

Après cette hécatombe, Goffin passe de nouveau en tête au 1^{er} tour, suivi encore de Collot, et, plus loin, de G. Monneret, qui avait fait le meilleur tour à l'entraînement, mais avait pris un mauvais départ (7^e position).

C'est alors une lutte en tête entre Collot et Goffin, Georges suivant à 45''. Mais deux tours avant la fin, le belge, avec sa machine plus rapide, lâche notre compatriote, finissant avec 16'' d'avance, alors que G. Monneret a comblé une partie de son retard sur Collot, lui reprenant 12 secondes.

Classement : 1. Goffin (Belgique), les 120 kms en 58'34''4 (122 kmh. 908) ; 2. J. Collot (Fr.) 59'00''1 ; 3. G. Monneret (Fr.) 59'33''3 ; 4. Bruguières (Angl.) à 1 un tour ; Bétemps (Fr.) à un tour.

J. Collot a accompli le meilleur tour en 1'54'' (moyenne 126 kmh. 315).

Grâce à cette place de second, Collot enlève pour la première fois le titre tant convoité de Champion de France 1952 en 500 cmc., titre bien mérité d'ailleurs par ses courses de l'année. Georges Monneret est second.

SIDECARS

Toujours très spectaculaire, cette course fut sans histoire, puisque pour les 3 premiers, les places prises dès le départ furent conservées jusqu'à la fin. Drion, finissant second derrière le Champion du Monde Oliver, et premier des Français, remporte le titre de Champion de France Sidecars, après une magnifique saison disputée sur tous les grands circuits internationaux de France, d'Allemagne, de Suisse et de Belgique, sachant toujours se placer juste derrière les pilotes d'usine.

Classement : 1. Eric Oliver (GB) 25 tours, 100 kms en 54'21''3 (110 kmh. 375) ; 2. Drion (Fr.) 54'55''1 ; 3. Deronne (Belg) 55'52''4 ; 4. Bétemps (Fr.) 56'26''3 ; 5. Murit (Fr.) à un tour ; 6. Vogel (Autriche) à un tour.



Jacques Collot, deux fois second et premier des Français à Vesoul. Grâce à sa fougue et malgré de nombreux déboires, il enlève le championnat de France 500 cmc.



2^e épreuve du Championnat d'Europe de Moto-Cross,

LE GRAND PRIX DE BELGIQUE

On a fait plusieurs fois un parallèle entre l'importance que revêt le Grand Prix de Belgique de Moto-Cross à Namur et le Grand Prix de vitesse pure de Spa-Francorchamps... Et en effet, ces deux épreuves ont des points communs.

D'abord, parce qu'elles réunissent l'une et l'autre les grandes vedettes internationales du sport motocycliste, et que la victoire remportée aussi bien à Namur qu'à Spa consacre universellement le pilote qui l'a acquise...

Ensuite, par leurs situations privilégiées au sein d'une région touristique admirable, dont l'agrément récompense le sportman qui a fait parfois un long voyage pour assister au « grand événement » dans un cadre grandiose si bien adapté à l'une et l'autre des spécialités.

Puisqu'il s'agit aujourd'hui du Circuit de Namur, rappelons qu'il est tracé sur 3 kms 500 environ tout au haut de la colline presque abrupte où est bâtie la Citadelle et au sommet de laquelle on embrasse le paysage magnifique d'une vallée boisée de sapins où luisent au fond les eaux argentées de la Meuse et de la Sambre.

Ce circuit de Cross très complet, comporte des rampes et des descentes réellement vertigineuses ; certaines de ces rampes qui comportent quatre paliers ou étages successifs, représentent du bas jusqu'en haut une dénivellation de plus de 100 mètres, que le coureur absorbe en quelques coups de poignée de gaz, et qu'il serait absolument impossible de gravir à pied sans aide !

Ce circuit comprend également des lignes droites relativement longues, des virages très courts, sur des sols qui vont successivement du gravillon à la terre meuble « agrémentée » de pierres et de racines d'arbres de grosseurs « très étudiées », en passant par du macadam et des pavés, la majeure partie du tracé empruntant les frondaisons des sous-bois qui habillent la colline.

De plus, ce qui est exceptionnel pour un cross, le circuit comporte des tribunes très vastes édifiées en dur, dans lesquelles des milliers de spectateurs ont vue sur plusieurs centaines de mètres du parcours.

L'organisation est au-dessus de tout éloge, comme dans toutes les grandes épreuves belges qu'il nous fut donné de voir jusqu'à présent.

C'est la Fédération Motocycliste de Belgique qui en assure la responsabilité, en collaboration avec le club local « Auto-Moto-Club Namur ». Tout est prévu pour satisfaire les visiteurs et (avis aux campeurs) un superbe terrain, tout près

du circuit, et bien signalé, est à leur disposition. Nous avons regretté de ne voir à Namur que bien peu de voitures et motos portant la lettre F, et pourtant nos compatriotes sont accueillis ici quasi fraternellement.

Venons-en maintenant aux quatre courses qui ont enchanté les milliers de spectateurs qui se pressaient tout au long des pistes :

La première course, Juniors sur cinq tours, est menée de bout en bout par Bodart, de Vleeschouwer étant le seul à lui résister.

1. Bodart en 25'27" ; 2. De Vleeschouwer en 25'30" ; 3. Pifi en 26'21" ; 4. Jurion, etc...

Deuxième course. Première série des internationaux sur 7 tours : Au démarrage, il apparaît que la course va être menée « tambour battant ». Ayant réussi à partir en tête, le belge Guilly se fait rapidement doubler par Leloup, et à l'issue du premier tour passent dans l'ordre et très près l'un de l'autre Leloup, Guilly, Cox, tous trois belges, ainsi que Avery (anglais), Clijnk (holl.), Degraux (belge), Colle (belge), Hall (angl.). Au deuxième tour Hall tient la cinquième place, ayant doublé deux adversaires, il réussira d'ailleurs à gagner encore une place au cours de l'avant dernier tour et cette première série, qui a été très vivement menée par le leader Leloup, se termine sur les résultats suivants :

1. Leloup (B) sur FN en 33'25" ; 2. Cox (B) sur Matchless en 34'37" ; 3. Guilly (B) sur Sa-

roléa en 34'41" ; 4. Hall (GB) sur BSA en 34'43" ; 5. Avery (GB) sur BSA ; 6. Archer (GB) sur Norton ; 7. Baudoin (holl.) ; 8. Nilsson (suédois) ; 9. Meert (B) ; 10. Degraux (B) ; 11. Ericsson (suédois) ; 12. Theuwissen (B). Le meilleur tour a été effectué par Leloup en 4'41".

Verrecchia, français, n'a pas pris le départ.

3^e course. Deuxième série des internationaux sur 7 tours : Comme Guilly l'avait fait précédemment, l'anglais Cheney réussit à démarrer en tête, mais il sera lui aussi doublé avant la fin du premier tour par le champion belge Mingels. Dans la bousculade du rush devant les tribunes, Jansen et Rietman s'étaient accrochés et avaient chuté, mais ils avaient pu rapidement reprendre la piste. Les machines tiennent toutes admirablement, à part celle de Meunier, qui casse des rayons, et qui s'efforce sous les encouragements de la foule de terminer la course malgré sa roue arrière abominablement voilée. Il y parviendra à force d'énergie, et les applaudissements ne lui sont pas ménagés.

Un autre exemple de courage nous est donné par le suédois Bergman, qui au dernier tour fait une chute à cent mètres de l'arrivée et malgré la douleur qu'il ressent au pied pousse sa machine en clopinant jusqu'à la ligne fatidique, pour pouvoir être classé.

La course s'est déroulée sans autres incidents notables, les positions prises dès le premier tour n'ayant guère varié. A noter cependant la très belle remontée de Nic Jansen qui réussit à prendre de haute lutte la seconde place, devant ses compatriotes Van Heuverswijn et Pickart qui la lui ont disputée chaudement. Classement :

1. Mingels (B) sur Matchless en 34'18" ; 2. Nic Jansen (B) sur Saroléa en 34'50" ; 3. Van Heuverswijn (B) sur Saroléa en 35" ; 4. Pickart (B) sur BSA ; 5. Danielsson (suéd.) sur BSA ; 6. Auguste Janssens (B) sur BSA ; 7. Frantz (F) sur BSA en 37'31" ; 8. Marquis (B) sur FN.

Le tour le plus rapide a été effectué par Mingels en 4'45". Cette série a été moins « enlevée » que la première, mais les pilotes étaient assurés d'être classés en finale.

3^e course. Seniors sur 7 tours : Le départ est donné à 15 h. 40 à un très bon lot de coureurs belges, ces seniors formant la réserve où l'on trouvera dans l'avenir les internationaux de grande classe qui font actuellement le renom du moto-cross belge.



Avant le départ : la rivalité en course n'exclue pas les conversations amicales : Nic Jansen (N° 56) et Auguste Mingels (N° 66), qui termineront troisième et second. Passage d'un concurrent dans les sous-bois.

CHAMPIONS DE FRANCE

A gauche : Drion, premier Français derrière Eric Oliver est notre nouveau champion de France en side-car après une magnifique saison internationale. A droite : Georges Monneret toujours aussi mordant après 26 années de course, enlève une fois de plus le championnat de France 350 cc.





Leloup, grand vainqueur du Grand Prix de Belgique de Moto-Cross, est un « client » sérieux avec Mingels, pour le titre européen.

Deux coureurs vont se détacher dès le départ et se poursuivront jusqu'au dernier tour : Somja et Cordonnier, tous deux sur FN. Il semble même que ces deux pilotes d'une même marque ont résolu de faire une course d'équipe, car si leur prépondérance est certaine sur les suivants, on peut douter qu'ils aient vraiment engagé la lutte entre eux deux. Collin, le coureur du Club de Namur, suit assez loin derrière, sa Triumph deux cylindres est pourtant magnifiquement au point, et quel plaisir d'entendre son vrombissement aux reprises. La course se déroule ainsi sans plus d'histoires et le classement s'établit comme suit :
1. Somja (FN) en 35'07" ; 2. Cordonnier (FN) ; 3. Collin (Triumph) ; 4. Cremer (Saroléa) ; 5. Donnay Lucien (FN) ; 6. Fruythof (AJS), etc...
Tour le plus vite par Cordonnier en 4'56".

GRAND PRIX DU LUXEMBOURG

Cette troisième épreuve comptant pour le Championnat d'Europe de Moto-Cross fut disputée sur le difficile circuit de 3 kms 500 d'Ettebruck, comportant une descente rapide « agrémentée » de deux virages, la traversée d'un gué et le passage d'un pont de bois.

Seize pilotes au départ de la finale. Jusqu'au dernier tour, 3 pilotes en tête : les belges Mingels, Leloup et Meunier. Derrière, de nombreuses chutes ou incidents mécaniques, dont furent victimes, les anglais B. Hall, Cheney et Archer.

Mais alors qu'il ne restait plus que 300 mètres à parcourir et qu'il avait 4" d'avance sur son suivant immédiat, Mingels chute sur le petit pont et laisse ainsi la victoire à Leloup.

Classement : 1. Leloup (FN) ; 2. Mingels (Matchless) ; 3. Meunier (FN) ; 4. Van Heuverswijn (Saroléa) ; 5. Baudouin (Matchless) ; 6. Danielsson (BSA) ; 7. Cox (Matchless), etc...

A la suite de cette troisième épreuve, le classement provisoire du Championnat d'Europe de Moto-Cross est le suivant :

1. Leloup et Mingels (20 pts) ; 3. Cox (8 pts) ; 4. B. Hall et Van Heuverswijn (6 pts), etc...

1^{er} CIRCUIT MOTOCYCLISTE RIPAGERIEN

1^{er} Circuit Motocycliste National de Régularité. Ce « Challenge Vieil Ami » fut mis sur pied par le Moto-Club Ripagérien le 10 août 1952.

Cette épreuve bien organisée ne connut malheureusement pas le succès que les organisateurs étaient en droit d'en attendre et les engagements de concurrents furent bien en dessous des prévisions, conséquence certaine de la période de vacances.

RESULTATS

1. Laurent, 175 (MC Givors) ; 2. Kurdjean, 175 (MC Furan) ; 3. Vernay, 175 (MC Ripagérien) ; 4. Faure, 650 (MC Ripagérien) ; 5. Maccaudière, 350 (MC Panissières), etc...

Le Challenge revient pour la première année et pour 1952 au Moto-Club St-Chamonnais.

POST-DATUM

A la suite d'un communiqué de la Commission Sportive de la FFM, nous avons publié dans notre numéro du 2 août que le circuit de Villefranche de Rouergue du 17 août était supprimé. Un rectificatif de la même Commission nous est, depuis lors, parvenu, précisant qu'il ne s'agissait pas d'une annulation de circuit, mais que les épreuves disputées ne compteront plus pour le Championnat de France. Malheureusement ce rectificatif ne nous est parvenu que le 5 août, trop tard pour que nous puissions le publier à temps.

Pour connaître votre numéro de fin d'abonnement, voyez celui porté au-dessus de votre adresse, sur la bande d'envoi. Vous verrez ainsi, en comparant ce numéro à celui du numéro de la semaine, combien il vous reste encore de numéros à recevoir.

Prenez vos précautions et renouvelez aussitôt que possible votre abonnement, même un mois avant sa fin. Comme cela, vous êtes sûr de ne pas avoir d'interruption dans la réception de « Moto-Revue ». N'omettez pas surtout de signaler s'il s'agit d'un RENOUELEMENT. Merci.

4^e course : A 16 h. 45 le départ est donné pour la finale des internationaux, qui se fera en 11 tours, et qui sera l'apothéose de cette belle journée. Sont qualifiés les anglais Archer, Avery et Hall, les suédois Bergman, Danielsson, Erickson et Nilsson ; le hollandais Baudouin ; le danois Hansen ; les français Frantz et Théveney ; les belges Degraux, Cox, Janssens Aug., Guilly, Jansen Nic, Marquis, Leloup, Meert, Meunier, Mingels, Pickaert, Theuwissen, Van Heuverswijn.

Dès le départ, c'est la grande bagarre, car l'enjeu est sérieux, cette course comptant pour les Championnats d'Europe, et quand la poussière s'est un peu dissipée on peut voir les visages anxieux des spectateurs qui attendent, haletant presque, le premier passage devant les tribunes. C'est Leloup, Mingels, Cox, Meunier, Nic Jansen, Pickart, Guilly, Hall qui se succèdent après le premier tour, et il est remarquable de constater que les 7 premières places sont tenues par des belges, devant un pilote comme l'anglais Hall qui était quasi imbattable il n'y a pas si longtemps. Nos compatriotes Frantz et Théveney sont déjà assez loin derrière, mais ils affirmeront quand même leur supériorité devant tous leurs concurrents « supra-nordistes », c'est-à-dire les Hollandais, Danois et Suédois, ce qui nous console quelque peu.

Leloup augmente son avance sur son suivant immédiat Mingels. Hall gagne quelques places à la fin du deuxième tour, son compatriote Avery le suivant comme son ombre. Mingels paraît vouloir donner tout ce qu'il peut, mais le Champion de Belgique relève à peine d'une angine et il est certainement handicapé. Au milieu de la course, Meunier, qui décidément est frappé du signe indien aujourd'hui, s'arrête au stand, sa roue avant étant à plat. Changement de roue et le voilà reparti avec évidemment un retard considérable. Rappelons que ce même coureur (champion de Belgique 1950) avait vu sa roue arrière le lâcher lors de la deuxième série inter.

A un moment donné : émotion ! On annonce que Leloup a chuté, mais on le voit passer quelques minutes après devant les tribunes, toujours en tête, mais seulement à quelques mètres en avant de son rival Mingels. Leur lutte s'affirme impitoyable, et Mingels essaie de profiter de la circonstance pour prendre le meilleur, mais Leloup ne se laisse pas faire et continue sa ronde victorieuse, établissant un record du tour en 4'31". Nic Jansen, assez loin derrière, confirme sa prestation de tout à l'heure et s'installe définitivement dans la troisième place. On enregistre l'abandon au 7^e tour de Avery, bon pilote anglais, et cette superbe finale se termine sur les résultats suivants :

1. Leloup (B) sur FN, en 51'46" ; 2. Mingels (B) sur Matchless en 52'21" ; 3. Nic Jansen (B) sur Saroléa en 52'36" ; 4. Basil Hall (Angl.) sur BSA en 53'15" ; 5. Cox (B) sur Matchless en 54'27" ; 6. Van Heuverswijn (B) sur Saroléa en 55'29" ; 7. Guilly (B) sur Saroléa en 55'48" ; 8. Meert (B) sur Saroléa en 56'10" ; 9. Pickart (B) sur BSA en 56'17" ; 10. Frantz (F) sur BSA en 56'37", etc...

Tour le plus vite par Leloup en 4'31". Comme on le voit, les spécialistes belges de moto-cross sont parvenus à une réelle suprématie et il ne paraît pas douteux que l'on trouvera parmi eux le Champion d'Europe 1952.

Ajoutons qu'à l'issue de la course, sur l'ordre du Commissaire général de la FMB, les machines des trois premiers classés furent déclassées pour vérification de la cylindrée, des bruits qui se révélèrent sans fondement, heureusement, ayant couru, que certains concurrents employaient des 600 cmc. au lieu de 500.

Et nous ne pouvons terminer ce compte rendu sans pasticher les envoyés de « Moto-Revue », après la relation qu'ils faisaient du Grand Prix de Spa Francorchamps :

« Si vous n'étiez pas à Namur cette année, n'hésitez pas, allez-y l'an prochain : vous ferez un voyage inoubliable et assisterez à du vrai sport... »

7^e RALLYE DES CENTAURES

Le Rallye International de la Madone des Centaures en était cette année à sa 7^e réalisation. Le soleil était — comme toujours en Italie — le grand maître des cérémonies. Il faisait étinceller les chromes de plus de 3.000 motos rassemblées sur le parvis de l'église de Castellazzo-Bormida.

Le Docteur Marco Ré remercia en termes chaleureux les motards venus de toute part.

L'absence de certains clubs, en cette date du 20 juillet, est peut-être la cause qui fit que le « Challenge des Nations » dévolu en 1951 à la France, est retourné pour la troisième fois chez nos amis suisses. Comme à tous les rallyes, le dynamique club de la Cité de Lyon est parmi le plus complet. Mais toutes les Ligues Régionales étaient représentées.

La cérémonie religieuse à l'intérieur du sanctuaire est toujours très impressionnante : lumières, grandes orgues, public enthousiaste et surtout les premiers « Centaures » de chaque nation qui rentrent dans l'église avec leur machine en marche et se placent dans le chœur pendant la messe.

Le retour à Alessandria prit l'allure d'une marche triomphale. Imaginez 3.000 motos, scooters et sidecars de marques et de cylindrées différentes, enjolivés de fanions multicolores, précédés par trois compagnies de policiers montés sur des 500 Guzzi — rouges évidemment !

La banderolle de « Moto-Revue » se trouvait au contrôle d'arrivée.

Le banquet officiel fut l'occasion de joyeuses rencontres et le menu parfait.

Une superbe tombola permit aux plus chanceux de gagner : moto, scooter, cyclomoteur et pièces diverses.

Le signataire de ces lignes avait composé un petit poème sans prétention littéraire, qui, selon le désir de Marco Ré, fut lu au micro.

Pierre AUZIAS

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE MOTO-CROSS ROUEN - 14 SEPTEMBRE

Le Moto-Club de Normandie, 41 rue A. Carrel, à Rouen, informe les coureurs susceptibles de prendre part à cette épreuve, qu'ils doivent se faire connaître dès maintenant, afin que le règlement leur soit communiqué et qu'ils puissent retourner à temps leur bulletin d'engagement. Date limite : 30 août à 24 heures.

ANNULATION D'EPREUVE

Le Moto-Club Phocéén fait connaître que pour des raisons indépendantes de sa bonne volonté le Moto-Cross du 31 août est annulé.

AMEDEO GRAVEMENT BLESSE

C'est lors de la finale de la course des 250, lors du Moto-Cross de Mézières-sous-Ballon, alors qu'à la suite des deux premières manches il était en tête, à égalité de points avec Moreau, que le populaire crossman Amédéo s'est grièvement blessé dans la grande descente. Alors qu'il doublait, pleins gaz, plusieurs rivaux, un léger accrochage le fit passer par-dessus sa machine qui, en lui retombant dessus, lui fractura le bassin et le poignet gauche.

Résultats finaux :
250 cc. : 1. Moreau ; 2. Humbert ; 3. Amédéo.
350 cc. : 1. Chaumette ; 2. Juigné ; 3. Vinetty.
500 cc. : 1. Prieur ; 2. Lefèvre ; 3. Vouillon.
Nos meilleurs vœux de rétablissement à Amédéo, actuellement à l'hôpital, au Mans.

Amédéo dévale la grande descente où il devra chuter et grièvement se blesser quelques tours après.



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

PUCH 250 TF 10 k. remorq. mon. roue 190. 52bd Hausmann
JONGHI 100 cc sélect b. ét. 40.
ANDANSON 12 r Medeah 14e
TRIUMPH speed twin 500 d. mod. 8000 k. RONDEL 29 r Blancs Manteaux 4e Arc.10-27
BSA M20 500 b. ét. avec side 14 rue du Progrès, Colombes
ARIEL 500 Red Hunt f. téles. s. bipl. moy. susp. imp. photo dem Pérignon, Lieurey (Eure)
NORTON 16H bon état moteur neuf 100000. ABOUT 7 av. de la Cigale, Asnières.
 C. voit. v. Peugeot 175 ét. nf. nbx acc. BAL. 66-61 bur. PAPOT 39 rue Douai 9e.
NORTON 7 cx b. ét. J. Heuze Tél. 190 Gisors (Eure).
SIDE R. Gillet 750 mai 1950 exc. état. Vernier OBE. 54-95
JONGHI 350 à came ét. parf. Concierge 56 r. J. d'Arc 13e
ARDIE 125 b. ét. Verrecchia 10 r. Lépine, La Courneuve S
BSA 250 C11 SL 4 v. non sortie magas. cse mal. px 232000 tte eq. sac. NINO 3 av. Fontainebleau, Ponthierry (S.-M.).
BSA 500 M20 avec side t. b. état 140000 4 r. Blin, Verrière le Buisson (S.-O).
ROYAL ENFIELD 350 cul. 4 v. sélect. mot. pns nfs. Plateaux, Etampes s. Marne, p. Château Thierry (Aisne).
BMW R12 750 av. side. BARBE, 2 pass. Clichy 18e.
BSA 250 culb. C11. DELGADO 12 rue R. Gosset, Aubervilliers 19 heures à 21 heures.
PUCH 250 nve 100 k. R. Seys 25 r. Floquet, Rosendaël, Nord
MOTOB. R 44 c. 350 culb. 4 v. impec. PRE 28 r. J. Guesde Villeneuve St Georges (SO).

GIMA 150 moteur AMC ét. nf soir 8 h. 11 r. Mermoz, Soisy sous Montmorency (SO).
BSA 250 51 p. ét. 180. 25 r P. Semart Zacharek, Garges les Goneses (SO) Aut. 142.
HARLEY 750 type MP c. nve 3500 kms sac. p. brise impec. prix intéressant. PAS. 50-50
650 Triumph 6500 k. 320. Desclez rue Chauny, Noyon (Oise)
Terrot 500 cul. 1400 k. 220000
GOURRIER 18 bd Henri IV.
125 TERROT ETD 51 8000 k. pr. int. Tél. GOB. 35-94.
DKW 198 3 vit. parf. état, tél. PRO. 29-62 heures de bureau
NORTON 16H bon état 130.
POUILLE 10 rue M. Levasseur St Ouen. GUT. 30-40 heures b.
VAP 4 sur vélo très bon ét.
BAUDOUIN 8 r. G. Pinot 19e
JAWA 350 2cy. 10000 k. imp. Martin Civrieux Daz (Rhône).
ZUND. 750 tpe Russ. 180. Jacquemard 15 r. Boulets 11e.
175 Terrot 3 v. 2 t. 40. Dalloyau 13 r. R. Bastid Aurillac
UNIQUE Koelher Escoffier 125 4000, nbx acc. BERENY 1 col. Bonnet JAS. 64-58 20 h. 110.
TERROT 350 culb. pf. ét. pns nfs t. sad p. bag. 90000. 18 h. 4 r J. Jaurès, Asnières.
FN 350 M70 b. ét. Guiraudou 5 av. B. Juliette, Champigny
Mobyl. vélo h. pous. 2 p. land. Lider 33 Rigourg Antony (S)
TRIP. Gillera 750 3 vit. 700 k Bouzard, Laignes (Côte d'Or).
DOLLAR mot. Chaise 350 culb. side Roy 350 parf. ét. px int. Colardelle 346 r Lecourbe 15e
SIDE Bernardet imp. 500 à 750
BABIN BP 78, Niort.
SIDE commercial châssis Bernardet bon état. FIGARD 135 r. V. Couturier, Malakoff (S)

BERNARDET 125 nf px int. Garage Renault, Nevers.
TERROT 500 culb. av. side mot. peint. nef. 43 r. Monument Champigny s/Marne (S.)
MOTOB. 175 p. ét. 41 av. Résistance, Raincy (SO) T. 14-82
URGENT Gima 175 3000 k. 41 av. Résistance, Raincy (S.-O)
D5C impec t-s. sac. px int. Lombard 8 r S. Merri 4e 19h.
BEL ensemb. Terrot 500 RGST Impérial impec. prix rais.
FAURE 88 Ledru Rollin Paris
TERROT 2 CV 2 t. ét. imp. 80000. Gaspoy 4 r Fécamp 4e ét.
JONGHI 125 b. ét. t. sad Sach comp. 80000, tél. Vol. 05-77.
Terrot 125 imp. 11000 k. Lorthioir 60 r Condorcet Tru.44-74
VESPA mai 1952 150 k. dble empl. 132000. Bartomeuf 50 av. Guillebaud, Antony (Seine).
PEUGEOT 150 imp. soir 19 h. Marliot 29 r. Rosselins 20e.
BSA Gold Flash sept. 51 Gar. LAFARGE 17 r. Fresnel 16e.
175 MOTOB. 52 3500 k. Cornet 34 r. Havre, Aulnay s. Bois SO
AUTOMOTO 175 cul. fourche télescopique tan-sad fin de rodage 160000. VARGUES 44 rue Duranton Paris 15e.
TERROT 350 b. ét. 65000. PIZOT 66 r. Letellier 15e.
MATCHLESS 350 f. tél. sélect. parech. 150.000. GODART 3 r. A. Mayet, Asnières.
NSU 198 cc 2 t. 4 v. b. ét. 85000. CHAPELOU 4 av. Bl. Castille, Antony (Seine).
BMW R23 250 cul. b. ét. SINGER 1 r. Toul, Lille (Nord).
G.R. 250 J. b. ét. Stordeur 1 A. Corentin Cariou 19e.
ARIEL 500 V H dern. mod. nve, 260. part. à part. HILAIRE. Chantonnay (Vendée).

SIMCA 5 décap. 39. Mon. 24-40
MOTOB. 250 lat. bloc 1940 t. b. ét. pns nfs t. sad 70. 26 r. Denis Gogue, Clamart (Seine)
PUCH 250 crème ét. nf eq. -j. eq. GAY Inv. 68-70 poste 33-80
DKW 350 NZ. CLAIRE 9 av. Ferron, Asnières.
BSA 250 Motob. 175. Tamponnet 100 r St Spire Corbell SO
VINCENT rapide 51 8000 kms 380. Reprend moins vite. Leclerc 56 r. M. Dormoy 18e.
175 MOTOBECANE imp. OPE. 60-85 14h. 18h. Gendronneau 20 r. Bonnet 18e, 18 h. 30 20 h.
DARMOND spécial Gaussin 31 bis rue Louis Blanc, Paris 10e
INDIAN 1200 D selle améric. sacc MOREL 176 r Lecourbe Bal. 17-80 heures bureau.
PUCH 250 ex. ét. t. sad av. ou s. belle remorque 200 k. pn. ballon. BONNIN 4 pl. Libération Ile St Denis, Paris 10e
MONET-GOYON 5 cv culb. mot. Mag 4 l. 1/2 aux 100 k. t. b. ét. pr. 70000. Vedy 25 r. Tanneurs, Lagny S. et Marne
TERROT 500 RGST 51 ét. nf 215. Delattre. Le Vivier Danger par Ons-en-Bray (Oise).
100 ALCYON 3 vit. 40000. VILAIN 22 r. Ph. de Girard 10e
V. Ariel 350 RH neuve F. T. gar. 6 mois sur fact. prov. caisse Angl. émail noir, res. rouge T. P. chromé sup. mach. à roder 200000 + 1 Triumph All. 250. bicyl. b. ét. gén. 125. GUIGNON méc. Gizeux (I.-L.)
SCOOTER Bernardet 125 nf. livr. imm. ODE. 62-98.
SUP. FN M86 500 cul. av. side ét. imp. MAHEU 11 r Victor Carmignac, Arcueil ap. 19 h.
JAWA 500 ACT vert twin 5000 kms. SCHEIBEL 30 Grenouillère, Colmar.
MOTOS, Vélocités, scooters d'occasion. Crédit. VOLTAIRE MOTO 132 bis bd Voltaire 11e
BSA 500 twin 51 C. N. Daunou, Les Mureaux, SO, tél. 685

4 CV 49 luxe repr. moto ou vélom. récent. MON. 24-40.
MOTOCONFORT 4 vc 50 culb. tél. sus. AR side lég. 170. Reprend 125 récente. LECLERC 56 rue Marx Dormoy 18e.
SIDE Triumph 500 cul. V. 100. ou éc. c. auto vélom. vers 18h. 31 r Clément, Franconville SO

VOITURES A VENDRE

65. Joli cab. déc. Lr4 3/4 P t. l. j. 19h. sam. dim. 3 bis r. Dalayrac, Fontenay sous Bois
 6. CV G. Irat 4 v. 2 carb. 81 aux 100. 130 k. heure. MAN-SION, Soyaux (Charente).
VENDS ou éch. T. A. décap. ctre bicylin. réc. Flament 3 r. Poids du Roi, Blois (L.-et-C.)

DIVERS

COMBINAISON cuir ent. doublée fourrure 35000. MULTI SPORTS 94 bd Sébastopol.
PCES Zundapp emb. 600. R. SIMON, Putanges (Orne).
PROPRIETE 3 Ha. en plein Giromagny, château, parc, rivière, etc... et usine avec 30 machines-outils diverses, un lot de matériaux tte sorte, matières premières, pièces détach. A vendre en bloc ou séparém. Demander liste à M. LAMBERT, Industriel à Giromagny.

ON DESIRE ACHETER

ACHETE DE SUITE
 tout matériel moto, pièces motos accidentées incomplètes récentes et anciennes. MOTO SPORTS 19 r. 2 Communes, Montreuil, samedi seulement.

Achète comptant de suite
 vélomoteur 100 à 175 récent. THIERY 19 r des 2 Communes Montreuil, samedi seulement.

Achète comptant Vespa
 THIERY 19 r des 2 Communes Montreuil, samedi seulement.

FONDS DE COMMERCE

V. Fonds Motos Cycles g. r. artère Banlieue Nord-Est. Montaldot, 41, 6e Avenue, Les Cottages, Tremblay les Goneses (Seine et Oise).

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.

PARIS (2e)
DYNAMIC - SPORT
 Motobécane, Guiller, Terrot et Monet-Goyon, à crédit
 6, Rue Saint-Augustin, 6
 Métro Bourse - Ric. 75-28

PARIS (4e)
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

SAINT-PAUL MOTOS
 Réparations par des spécialistes
 Tous les Accessoires
 1, Rue de Rivoli
 Métro St-Paul - Arc. 71-46

PARIS (10e)
Sté MOTOCYCLE
 Crédit pour toute la France
 166, Rue Lafayette - Nor. 07-59

CHROME - CUIR
 La manufacture de vêtements de cuir. Spécialité pour la moto.
 38, Rue du Château d'Eau
 Nor. 08-09

PARIS (14e)
REALESAGE MONT-PARNASSE
 Chemisages - Embiellages
 23, r. Ed. Jacques - Fon. 98-50

MOTO - VANVES - SPORT
 Ouvert le Dimanche
 1 et 3 Boulevard Brune

DUCENTIER (LA MOTO)
 Agence TERROT
 164, Rue d'Alésia

PARIS (16e)
Sté DU GARAGE JARDILLIER
 Fourches télescopiques adaptables aux 125 et 175
 Motobécane
 Toutes révisions garanties
 88 av. Paul Doumer. Aut. 18-42

MOTOCONFORT
 Agent exclusif
 R. Piel
 29, av. Gde Armée - Pas. 86-45

STATION SERVICE
 Pièces détachées DKW
 Echanges Standard
 83 av. Gde Armée - Pas. 46-25

PARIS (17e)
LADEVEZE
 Toutes motos, sidecars, scooters neufs et occasion
 Crédit, avec l'assurance des réparations pour l'avenir
 50, rue Brunel - Eto. 24-66

STATION SERVICE YDRAL
 Sté Ami
 20, rue du Débarcadère
 Eto. 77-46

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

Ets REVIL
 Tous les accessoires et équipements aux prix les plus bas (voir publicité)
 Revil, 82, Avenue des Ternes

PARIS (18e)
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

PARIS NORD MOTOS
 Spécialiste des révisions générales
 3, rue Ernestine - Orn. 34-08

BOULOGNE - BILLANCOURT
MARCEL PERRIN
 Motobécane, Gnome, Terrot, Jonghi, Monet, Automoto, Scooters Bernardet
 50, Av. Edouard Vaillant

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

ISSY-LES-MOULINEAUX
SCOOTER - MOTO
 28, rue Ernest Renan
 vous offre un grand choix de cyclomoteurs et toutes les grandes marques de motos.
 Station Service Scooters

LEVALLOIS
DUBOIS A.
 Toutes les pièces détachées pour Motobécane, Mobylette, Terrot, etc...
 58, Rue Aristide Briand

MONTRouGE
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

PUTEAUX
Ets MAURICE BARON
 Embiellages, réalésages
 Pièces adaptables « PALMER »
 12, rue Mirabeau. LON. 17-13

DIJON
TERROT
 Agence officielle
 Toutes pièces détachées d'orig.
 Avenue Foch - Dijon

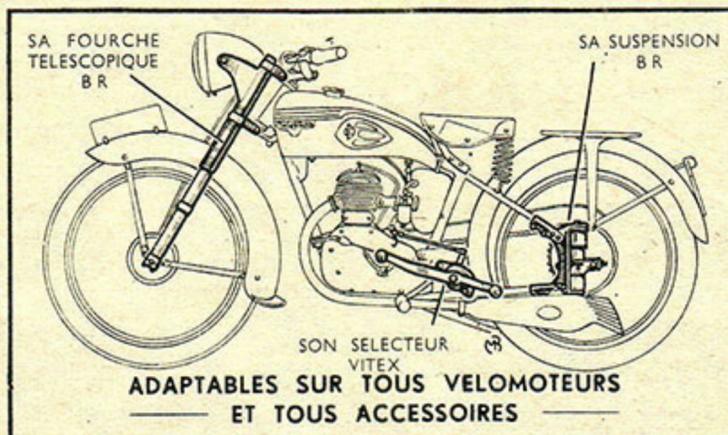
LYON
NEW - MAP
 une grande marque par ses motos de classe internationale.
 Nombreux agents en France
 122-124, Avenue Lacassagne

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER

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

AGENCES DIRECTES
MOTOBECANE
GNOME - RHONE
KELLER-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



JEUNES ! voici votre chance...

Vous qui êtes à la recherche d'une situation meilleure et répondant mieux à vos aspirations, quelques mois d'études faciles par correspondance feront de vous un Spécialiste qualifié en MECANIQUE et ELECTRICITE AUTO. Nombreux débouchés, France et Outre-Mer : Industrie et Commerce Auto, Agriculture, Auto-rails, P.T.T., Armée motorisée, etc...

Préparation C.A.P. - Cours selon temps disponible - Diplôme 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 (Alsne)
 ou : 14 rue Lincoln - PARIS-8^e (Service 11)

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



COMPTEURS CYCLOMOTEURS

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

POIGNÉES TOURNANTES
 GUIDONS
 ACCESSOIRES



SEMONSU-BÉRAUD

46, 48, RUE SAINTE MARSEILLE

DEPREZ
 60^e ANNEE

187, rue A. Silvestre
 COURBEVOIE

Reste ouvert pendant
 les vacances

Disponible
 toutes marques
 Moteurs auxiliaires
 Vélocycleurs et Motos
 PIÈCES DÉTACHÉES
 REPARATIONS

CREDIT RAPIDE

Tél. : DEF. 07-01 et 02



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

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

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

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

Robert PIEL

162, rue Edouard Vaillant, 162
 BEZONS S.-et-O. - ARG. 70-58

VENTE A CREDIT

MOTOBECANE



Agent

Exclusif

VELOMOTEURS

MOTOCYCLETTES

et la *Mobylette*

LIVRAISON IMMEDIATE

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

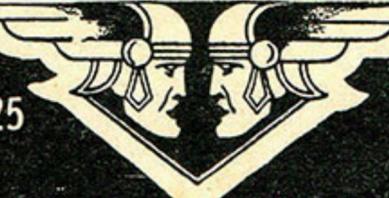
Directeur : Jacques CHARRIER
International de Moto-Cross

dispose en son Magasin :

100, 125 ETD et 350 TERROT - 100, 125, 200
Shooting-Star MONET-GOYON - 175 GUILLER
Sport et Scooter et nombreuses occasions révisées
B.M.W. - ARIEL ROYAL-ENFIELD - Le maga-
sin reste ouvert pendant les vacances.

LIVRAISON RAPIDE
DE TOUS MODELES
STATION "MOBYLETTE"
94, Bd MAGENTA - PARIS - NORD 65-25
R. CHABRIER

MOTOBÉCANE



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

La Société d'Exploitation des
CARBURATEURS

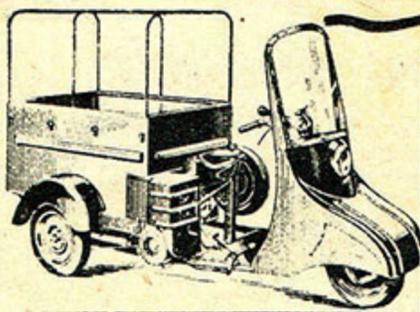
DELORE

26, rue Marius AUFAN à LEVALLOIS-PERRET
(Seine)

annonce à sa clientèle la distribution
prochaine des premiers prototypes
FABRIQUES EN FRANCE

On accepte des demandes de Station-Service
pour la province

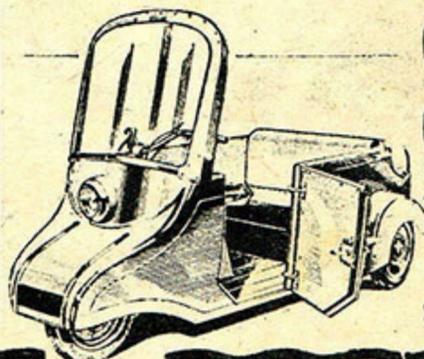
Adresser les demandes :
26, rue Marius AUFAN - LEVALLOIS-PERRET



UTILITAIRE & TOURISME

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

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



POUR DOCUMENTATION
ILLUSTREE
joindre timbres

P. POINARD

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

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

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR

38 r. du Château-d'Eau

PARIS-10^e

NOR. 08-09

TOUS

vêtements

de cuir :

MOTO

AUTOMOBILE

SPORT

VILLE

Exigez la

marque

CHROME-

CUIR

CATALOGUE

GRATUIT

SUR DEMANDE



M.G.

REDRESSAGE

Cadres et Fourches

SPECIALITE

fourches télescopiques

—

TRAVAIL SOIGNE

nombreuses

références

16, r. Louis-Rouquier

LEVALLOIS

PER. 60-64

ESSAYEZ SUR VOS MOTOS

Les fameux segments

GOETZE

qui augmentent de 50% la durée
de vos moteurs et assurent
UN MEILLEUR RENDEMENT



GOETZE

LES SEGMENTS GOETZE

sont montés d'origine par
les principaux constructeurs
de MOTOS d'Europe.

DISTRIBUTEURS EXCLUSIFS.
SEGMENTS CORDS

7, Rue des Acacias - PARIS-17^e - GAL. 92-19, 48-85

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2^e)

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



Brampton & RENOLD

107

LES CHAINES MOTOS DE QUALITÉ SUPÉRIEURE

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.O. — 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 emc. 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.

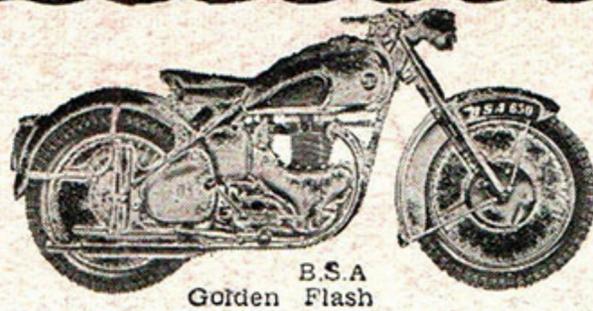
DIVERS

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.)

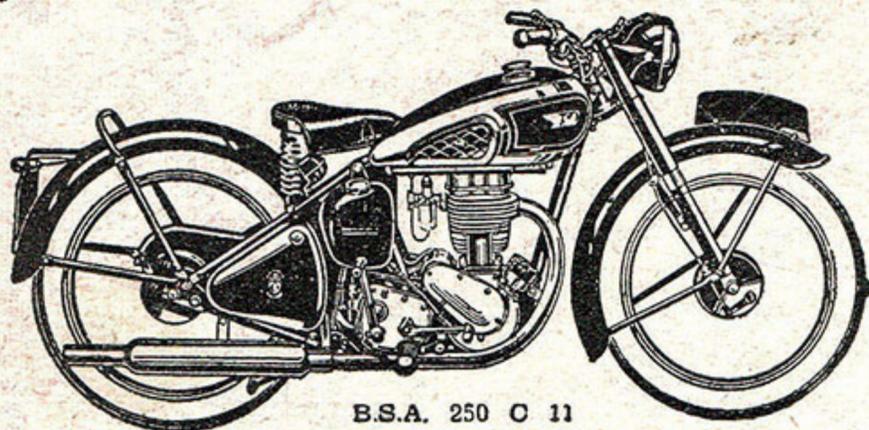
UNE BELLE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION — Fixation des revues par agrafes spéciales. Couverture élégante. Dos et coins pégamoïd. — Prix 350 fr. Par poste 425 fr.

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

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



dans quelques
mois ou l'an
prochain...



B.S.A. 250 C 11

MAIS COMMANDEZ-LA
MAINTENANT AUX
Ets. BONNET

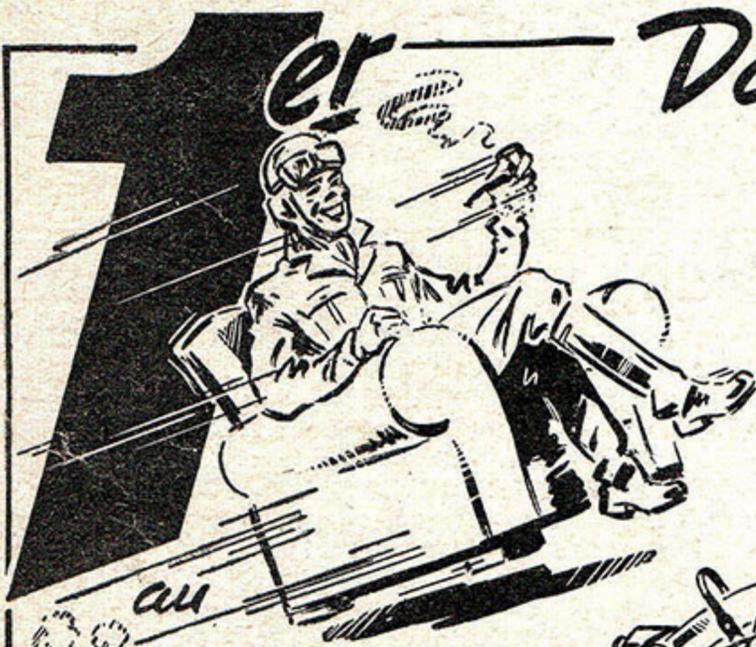
Directeur-Gérant : N. ANGELI
80, av. du Général Leclerc - BILLANCOURT
Tél : MOL. 15-46 Métro Billancourt

VOTRE PATIENCE SERA RECOMPENSEE...

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

CREDIT 12 MOIS — OCCASIONS

MAISON FERMEE DU 18 AU 25 AOUT SEULEMENT



BOL D'OR 1950
Catégorie 350 cmc

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

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

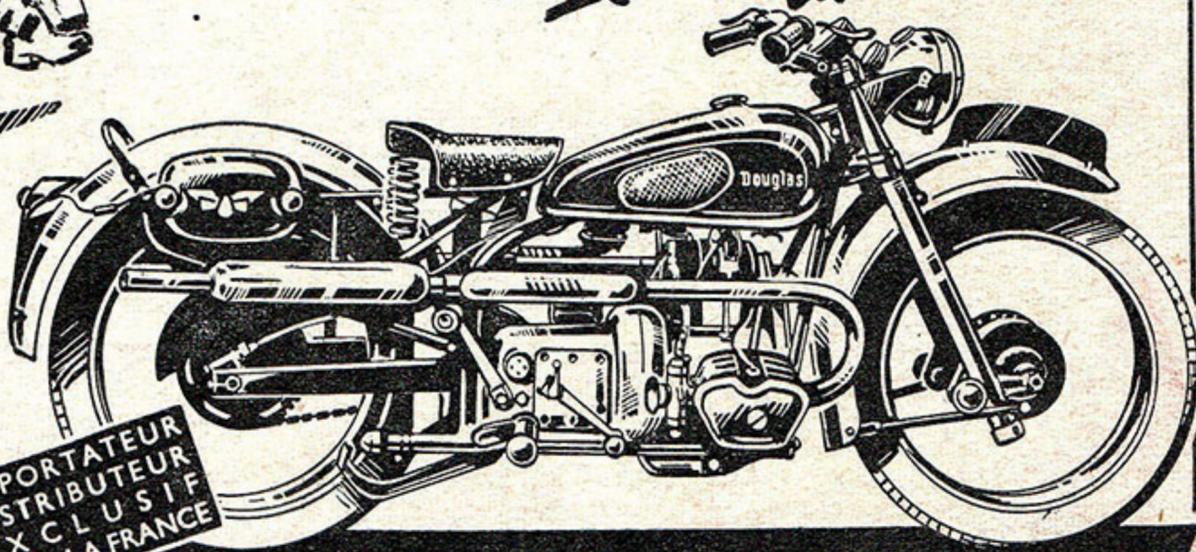
2061 km, 7 en 24 h.
moyenne 85 km, 9

Dans un fauteuil!

avec une

Douglas

*Le confort
de classe*



IMPORTATEUR
DISTRIBUTEUR
EXCLUSIF
POUR LA FRANCE

NEW-MAP

*et
Tous ses Agents*

122-124, Avenue Lacassagne, LYON - RHÔNE