

41^e ANNEE. — 14 FEVRIER 1953. — N° 1.123

Moto revue

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

30 frs

LE SIDE
CAR



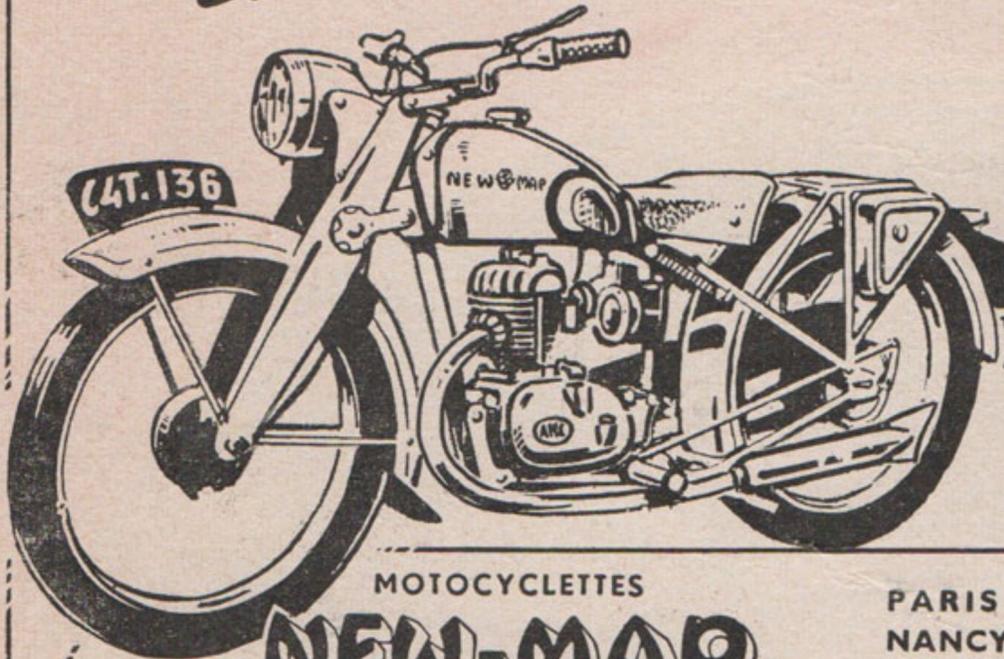
TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPEES
C.C. POSTAL : 297-37

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

Seule la moto, même dans sa forme la moins chère, permet de circuler en n'importe quel terrain.

NEW-MAP

donne l'exemple...



... et poursuit sa politique en conciliant deux opposés:

PRIX IMBATTABLES
et **QUALITÉ TOTALE**

avec la **C4T.136**

Bloc-moteur A. M. C.
3 vitesses - 4 Temps
A CULBUTEURS

le plus éprouvé "culbuté"
du marché Français

en 125 cmc **119.500 frs**

*et bien-entendu, le fini
NEW-MAP: email Anglais
et chromes qui tiennent!*

MOTOCYCLETES

NEW-MAP

124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS : 30, rue de Charenton (Bastille)
NANCY : M. LEFEVRE, 3, rue Léopold Lallement
TOURCOING : M. DEGRYSE 13 pl. de la République
ROUEN : M. ABRAHAM, 41, rue de Crosne

Pour votre moto

LE PISTON MAHLE



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

LÉGERS
PRÉCIS
SÛRS
SILENCIEUX
ROBUSTES
SANS DILATATION

STOCK COMPLET EN MAGASIN
DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES

PRODUCTION
DE LA PLUS IMPORTANTE
USINE DE PISTONS D'EUROPE

Distributeur exclusif pour la France

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

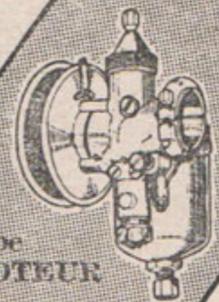
AMAC

LA GRANDE MARQUE
MONDIALE DE

CARBURATEURS

pour MOTOS
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS
SCOOTERS

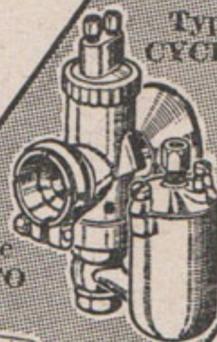
et tous
moteurs
auxiliaires



Type
VELOMOTEUR



Type
CYCLOMOTEUR



Type
MOTO



GUIDON
nouvelle
poignée
tournante

Autres
spécialités
AMAC :

POIGNEES
TOURNANTES

Robinets
d'essence

Transmissions

Coffret pièces de re-
change pour Motoristes

Gamme complète de

GUIDONS

pour toutes
machines

Manettes et leviers séparés

Catalogue à MM. les Agents

STATION-SERVICE-AMAC

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

MOTOCYCLISTES !... elles sont là les fameuses **BSA**

Passez rapidement votre commande chez :

2 Magasins :
28, rue Davoust
43, Av. Ed. Vaillant
PANTIN (Seine)

A. CHARRIER

Tél. : NORD 44-26
Métro : Hoche et
Porte Villette
Autobus 170 et 130

Champion de France vitesse 1936

qui vous livrera de suite les plus grandes marques françaises en scooters et vélomoteurs
MOTOBECANE - TERROT - PEUGEOT - GNOME et RHONE - MONET et GOYON - GUILLER
BERNARDET - B.S.A. - SUNBEAM - JAWA - Station-Service MOBYLETTE et Scooters

Atelier de réparation et ouvriers spécialisés pour entretien et garantie

Essai et démonstrations de
toutes machines

TOUTES PIECES
DETACHEES

Toutes nos machines
sont traitées avec REDEX

Rgts Rép. ctre 45 fr. timb.

CREDIT 6 ET 9 MOIS

*Volants
Magnétiques*




SAFI

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

ALLUMAGE - ECLAIRAGE
Pour Vélomoteurs et Motos
Moteurs auxiliaires
Moteurs agricoles et marins
Moteurs industriels

La SAFI ne maintient sa garantie que sur
les volants magnétiques n'employant que
les pièces de sa fabrication.

La SAFI livre des pièces de rechange
pour tous ses modèles de volants,
immédiatement.

SERVICE REPARATION
ECHANGE STANDARD

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

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

BOBINE SPECIALE MOTO

IL N'Y A PLUS UNE MINUTE A PERDRE...

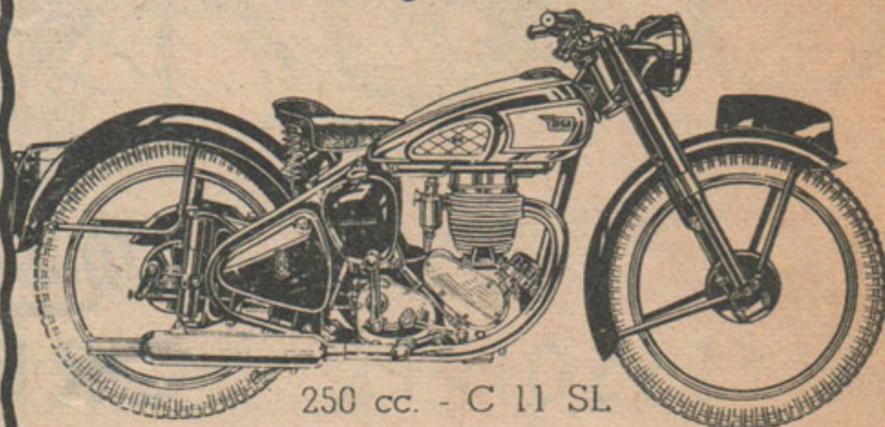
POUR COMMANDER VOTRE

BSA

chez ANGELI

Spécialiste diplômé

214, Faubourg St-Denis - PARIS



250 cc. - C 11 SL

NORD - EST - MOTOS - SCOOTERS

Agences : MOTO-GUZZI - GIMA - GUILLER

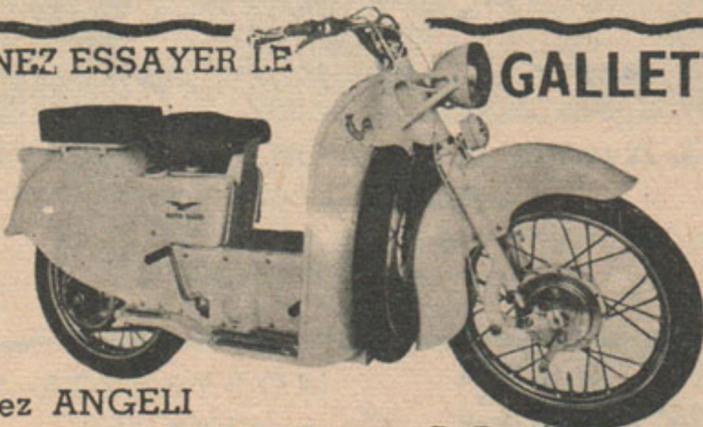
Stock Pièces B.S.A.

OCCASIONS — REPRISES

CREDIT 12 MOIS

A 2 minutes Gares Nord et Est - Métro : La
Chapelle et Nord — Documentation 30 fr. timb.

VENEZ ESSAYER LE



GALLETTO

Chez ANGELI

214, Faubourg St-Denis

qui vous en fera une démonstration sans
engagement. VOUS COMPAREREZ !

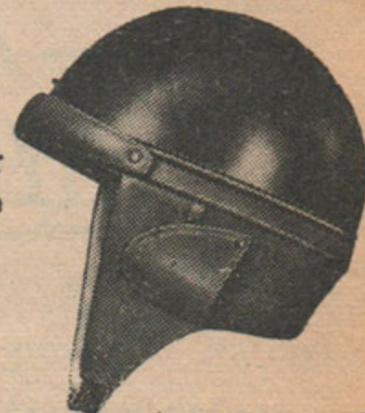
NORS-EST-MOTOS-SOOTERS à 2 minutes
de la Gare du Nord

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

MOTOCYCLISTES ... vous pouvez avoir
MAIS PASSEZ VOTRE COMMANDE IMMEDIATEMENT CHEZ

VENTE A CREDIT
 4-6-9 MOIS

A. DUBOIS

58, rue A.-Briand - LEVALLOIS — PER. 19-73

BSA

ATELIER SPECIALISE
 PIECES DETACHEES

AVANT DE PASSER VOTRE COMMANDE, DEMANDEZ A VOIR L'ATELIER DE REPARATIONS DE VOTRE VENDEUR !!!

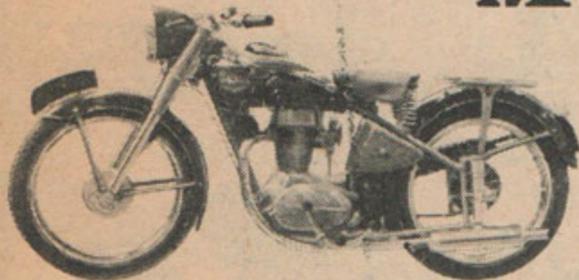
MOTOCONFORT - BARBES

Ets Plodet

158, BOULEVARD MAGENTA - PARIS (10^e) — Tél. . LAM. 91-08

STOCK IMPORTANT DE PIÈCES DÉTACHÉES

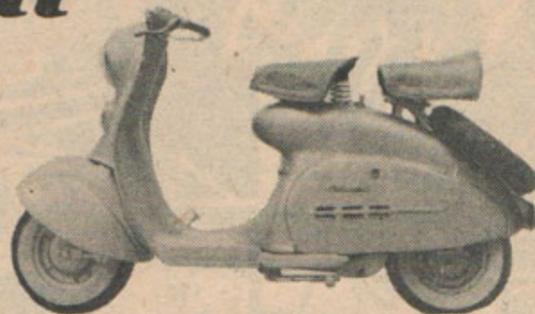
Mise au point



175 cc. Motobécane



Mobylette



Scooter Motobécane

ACCESSOIRES

CREDIT

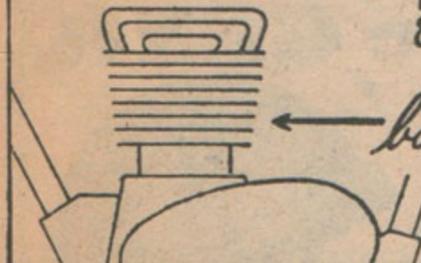
ARTICLES DE SPORT

TOUTES MACHINES DISPONIBLES



Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
 & pour la Moto



← bonne compression
 longue durée

83 D K W 83

PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS ALLEMANDES	83 STATION SERVICE 83	ATELIER SPÉCIALISÉ POUR MOTOS ALLEMANDES
<i>Toutes pièces détachées auto et moto</i> 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

Disponible :
 125 cmc. à 175 cmc.
 PIECES DETACHEES

MOTOBÉCANE

MOBYLETTE
 SCOOTER

Accessoires spéciaux

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



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



Moto revue

La Moto

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 30 francs

ABONNEMENTS :

	France	Etranger
24 N ^{os}	540 fr.	780 fr.
50 N ^{os}	1.050 fr.	1.500 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N^{os} du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des N^{os} de série.

● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2^e.

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n^o 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.

● Changement adresse 30 fr timbr. avec la dernière bande rectif.

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12, RUE DE CLERY,
PARIS (2^e)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

Le Side Car

Un ensemble moto side-car, si hétéroclite soit-il, n'en est pas moins un moyen de transport des plus intéressants.

Il permet facilement, avec une bonne moto, le transport de charges de près de 500 kgs à des vitesses sensiblement équivalentes à celles de voitures automobiles de tourisme de cylindrée double ; incomparable pour le grand tourisme familial, il permet de mieux admirer la nature qu'enfermé dans une conduite intérieure, surtout il autorise, avec un système d'attaches simple et rapide, d'avoir en sa possession 2 moyens de transport : une moto solo pour se rendre à son travail, ou pour des courses solitaires et rapides, et un side-car pour les promenades familiales du dimanche ou les vacances.

Et si, effectivement, cela est au point de vue consommation et entretien, il n'en est malheureusement pas de même au point de vue prix d'achat.

Et nous arrivons finalement où nous voulions en venir.

Le side-car est assez peu développé en France. Pourtant, nous avons en France des constructeurs de sides qui sont « à la hauteur », qui présentent des modèles bien étudiés au point de vue châssis, suspension, qui sont certainement les plus élégants et les moins lourds de la production mondiale.

Mais nos constructeurs de sides ne peuvent rien sans les constructeurs de motos. Et nous retombons toujours sur la même rengaine : pas de grosses cylindrées françaises, les grosses cylindrées étrangères au compte-goutte, avec des droits de douane exorbitants. Et finalement, pour avoir un attelage correct, il faut compter près de 500.000 francs.

Le side-car, moyen de locomotion des « économiquement faibles » par excellence, deviendrait-il un objet de luxe ?

VRAI ou FAUX ?

La tentative de traversée du Sahara en scooter par Spike Rhiando peut-elle être compromise aux confins du désert par une tempête de neige ?

Vrai, car l'altitude des plateaux rend la température inclemente, surtout la nuit, et des chutes de neige furent enregistrées.

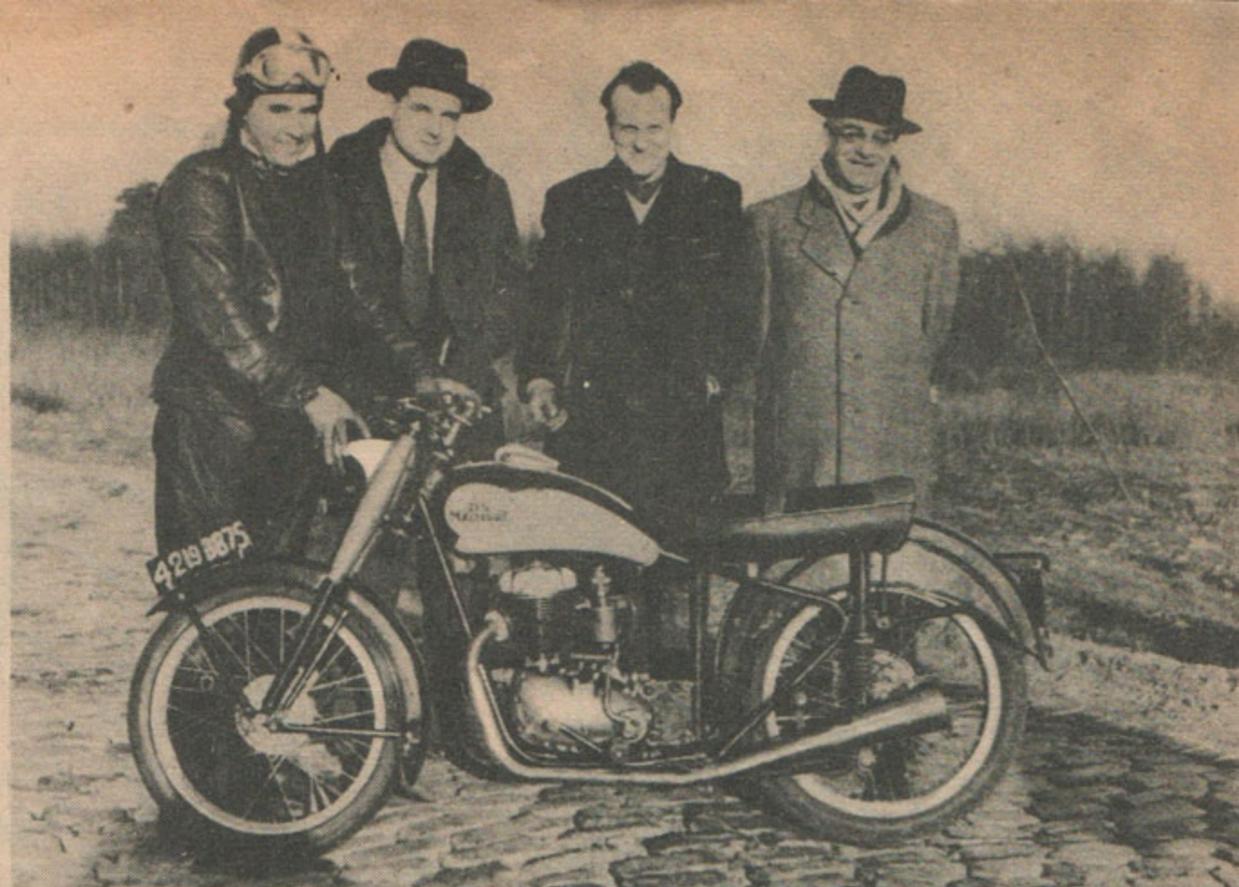
La plus grande course anglaise, à savoir le Tourist Trophy qui se dispute en juin, déplace nombre de spectateurs. Certains sont-ils tellement impatients qu'ils n'hésitent pas à traverser deux océans pour arriver six mois avant la date de l'épreuve ?

Viennent d'arriver en Angleterre.

Oui, et c'est le cas de deux Néo-Zélandais qui

Peut-on dès à présent se procurer une remorque de camping prévue spécialement pour être attelée à une motocyclette.

Oui, à condition d'être anglais et aussi d'avoir un sidecar attelé à une machine puissante.



Echos de la SEMAINE

◆ INFLUENCE AUTOMOBILE

Comme nous l'avions annoncé les premiers, dans notre numéro du 3 janvier, Terrot, imitant en cela certains constructeurs automobiles, présente une version plus austère de sa 125 cmc.

Le constructeur Dijonnais est arrivé à commercialiser ce modèle au prix intéressant de 120.000 fr.

Mais si les chromes ont disparu, il faut noter, au point de vue technique, le remplacement de la dynamo par un volant magnétique sous carter, et le montage de la fourche télescopique du 100 cmc. (encore plus mince que celle du 125).

Le frein avant, déjà juste, a diminué de diamètre (100 mm). Pneu avant et garde-boue sont également ceux du 100 cmc. Enfin, le compteur kilométrique a disparu du carénage de phare.

◆ BANQUET PEUGEOT

Une cinquantaine d'Agents Peugeot (Cycles et Motos) se sont réunis le 1^{er} février en un banquet amical. Après un repas des plus soignés, la soirée s'est terminée dans une ambiance de bonne humeur et de sympathie où la musique et... les bonnes histoires eurent leur large part. Cette petite fête était présidée par M. Reinhardt, Directeur Commercial des Cycles Peugeot. Étaient également présents : MM. Blaise, Bourdin, Dujon, Dampfhofer, Beyron, Lye, Fournet, Gardéy, Faure, Gennari, Idée, Marinelli, Jeanin, Parent, Passet, Meresse, Rolland, Pélier, Taraire, Vion, Libourel, etc...

◆ PRESENTATION DE LA D.S. MALTERRE SPORT

Malterre est un des rares constructeurs français qui restent fidèles à la compétition, et qui, chaque année, tient à aligner plusieurs de ses productions au Bol d'Or.

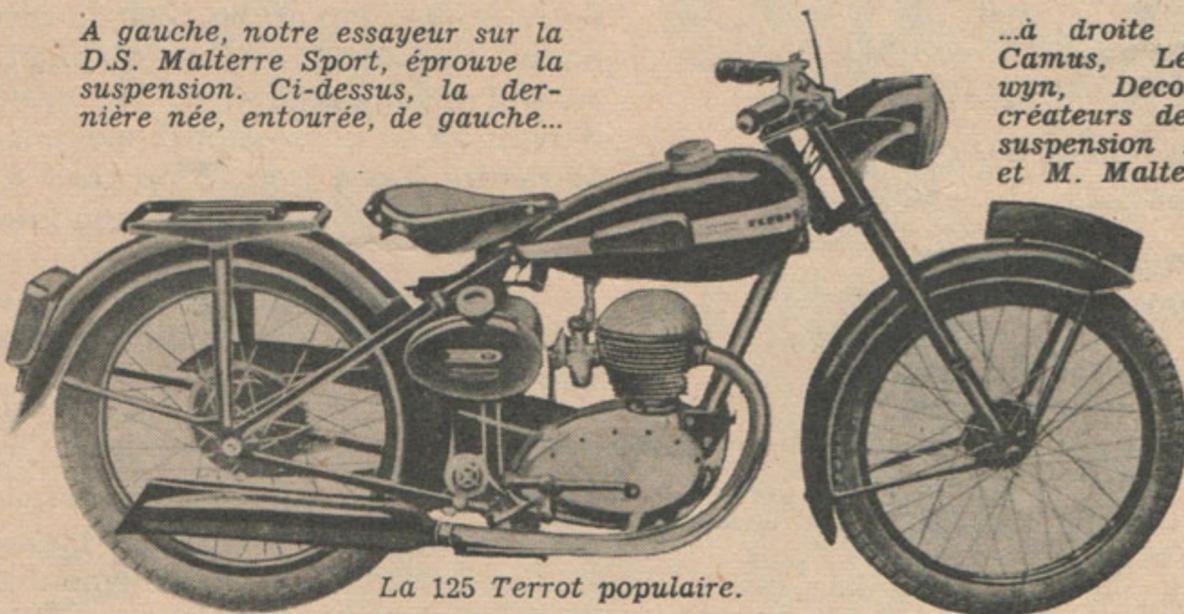
Aussi n'avons-nous pas été surpris de constater la naissance, au dernier Salon, d'un modèle sport, à la conception duquel la compétition n'était pas étrangère.

Notamment nous retrouvons, la suspension arrière oscillante si particulière, qui fut éprouvée sur deux tours de cadran, par Camus, au dernier Bol, et qui donna entière satisfaction.

Enfin, au point de vue moteur, les AMC 175 cmc. recevront un réglage spé-

A gauche, notre essayeur sur la D.S. Malterre Sport, éprouve la suspension. Ci-dessus, la dernière née, entourée, de gauche...

...à droite par Camus, Ledewyn, Decolon, créateurs de la suspension AR. et M. Malterre.



La 125 Terrot populaire.

cial qui fera que la machine tiendra un vrai 105 chrono.

Ayant été convié par le constructeur à essayer cette nouveauté à Monthéry, nous avons été agréablement surpris par la qualité de la suspension arrière.

Du moteur, nous n'en parlerons pas, car il s'agissait d'un 175 Bol d'Or à cammes spéciales, et carburateur Amal Racing, moteur qui ne sera pas sur les modèles de série.

Aussi le test se résume-t-il principalement à un essai de suspension arrière.

Des passages sur les mauvais pavés de la piste centrale devaient nous prouver l'efficacité de la conception, et surtout révéler l'amplitude de débattement peu commune. Renseignements pris, la course est de 14 cm. En série, ce chiffre sera ramené à 12, et pour le cross on envisage 18 cm. Enfin, signalons que de série, la machine sera équipée de jantes dural Collignon.

Voilà un modèle qui, certainement, sera apprécié des amateurs de petites cylindres rapides.

◆ NOUVELLE LICENCE

La Maison suisse Condor, qui fabrique surtout des flat-twins et une 350 2 temps, a décidé, en accord avec la Maison Puch, de construire le scooter de cette dernière marque.

◆ TOUT LE MONDE Y PASSE ?

C'est avec une certaine stupéfaction que nous venons d'apprendre que Zundapp, à son tour, va s'attaquer aux scooters (150 cmc.) et cyclomoteurs.

C'est au mois de juillet que les premières machines de ces nouvelles séries doivent voir le jour.

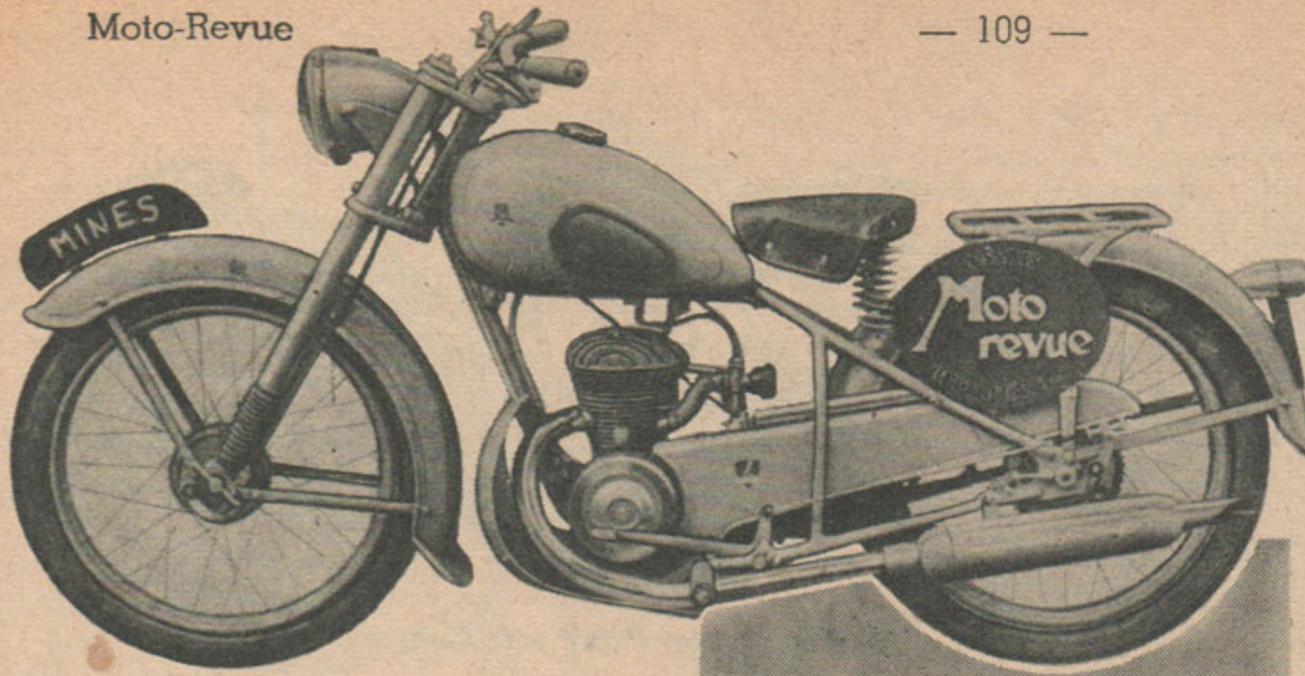
Scooters et cyclomoteurs ne seront pas construits à Nuremberg, mais dans une usine annexe à Munich.

◆ VACANCES ECONOMIQUES

Réalisez plus de 20 francs d'économies en faisant Paris-Nice avec votre 500 cmc. C'est en effet ce que vous permettra la récente baisse sur les super-carburants, dont le prix est passé de 63 fr. 50 à 63 fr. 10. Voilà qui donnerait envie de passer quelques jours sur la Côte, tout en économisant de l'argent !

◆ CARNET ROSE

On annonce la naissance de Mlle Martine Benabou, fille du commerçant motoriste de Rabat. Ce dernier jure déjà que sa fille fera de la moto ou du scooter de très bonne heure.



l'entretien, on a préféré la robustesse et la longévité du bloc-moteur aux performances. D'ailleurs, toute idée de conduite rapide doit être écartée, vu les modes de commandes de gaz et de vitesses. Sur route, la vitesse de croisière oscille entre 55-60 kmh. chrono. A cette allure le moteur tourne rond et a un nombre de tours-minute compris entre 3.500-3.850 t.-m.

Nos essais de vitesses maxima sur les différents rapports donnèrent les résultats suivants :

1^{re} 34 kmh. en 4" 3/5 (5.650 t.-m.)

2^e 57 kmh. en 17" 2/5 (5.140 t.-m.)

3^e 66 kmh. en 25" (4.260 t.-m.)

Avec un passager nous sommes montés à 51 kmh. en seconde et 66 kmh. en 3^e.

Couché, le 71 kmh. fut atteint, ce qui

ESSAI MOTO-REVUE DE LA 125 PEUGEOT 55 T

Avant de porter un jugement définitif sur le Peugeot 125 cmc., type 55 T, que vient de mettre à notre disposition l'usine elle-même, il faut avant tout considérer que pour 100.000 francs seulement, Peugeot commercialise une petite moto, à bloc-moteur, trois vitesses, fourche télescopique, d'une conception classique, et dont la robustesse nous a souvent été louée par nos lecteurs.

Cette robustesse de l'ensemble tient dans la parfaite connaissance du moteur, que peuvent avoir les techniciens de chez Peugeot, car l'ancêtre du P 55, le P 53, vit le jour bien avant-guerre.

Peu de différence entre les deux bas-moteur, seules les parties hautes évoluèrent très sensiblement, puisque la cylindrée passa de 100 à 125, mais surtout le balayage fut totalement modifié, et du piston à déflecteur, on passa au piston plat.

Quelques ennuis apparurent pourtant dans les modèles construits avant 1950. Ces ennuis se résument d'ailleurs, dans la formation de la perle, phénomène qui a fait couler beaucoup d'encre, mais surtout a fait pester bien des propriétaires.

Cet inconvénient a retenu heureusement l'attention des techniciens, et sur le modèle que nous avons eu à l'essai, bien que roulant pendant longtemps à plein gaz, la trop fameuse perle n'est jamais apparue. Il y a de grandes chances que cela soit compatible avec le montage de la nouvelle culasse, beaucoup plus grande, et où la bougie se trouve située plus en arrière.

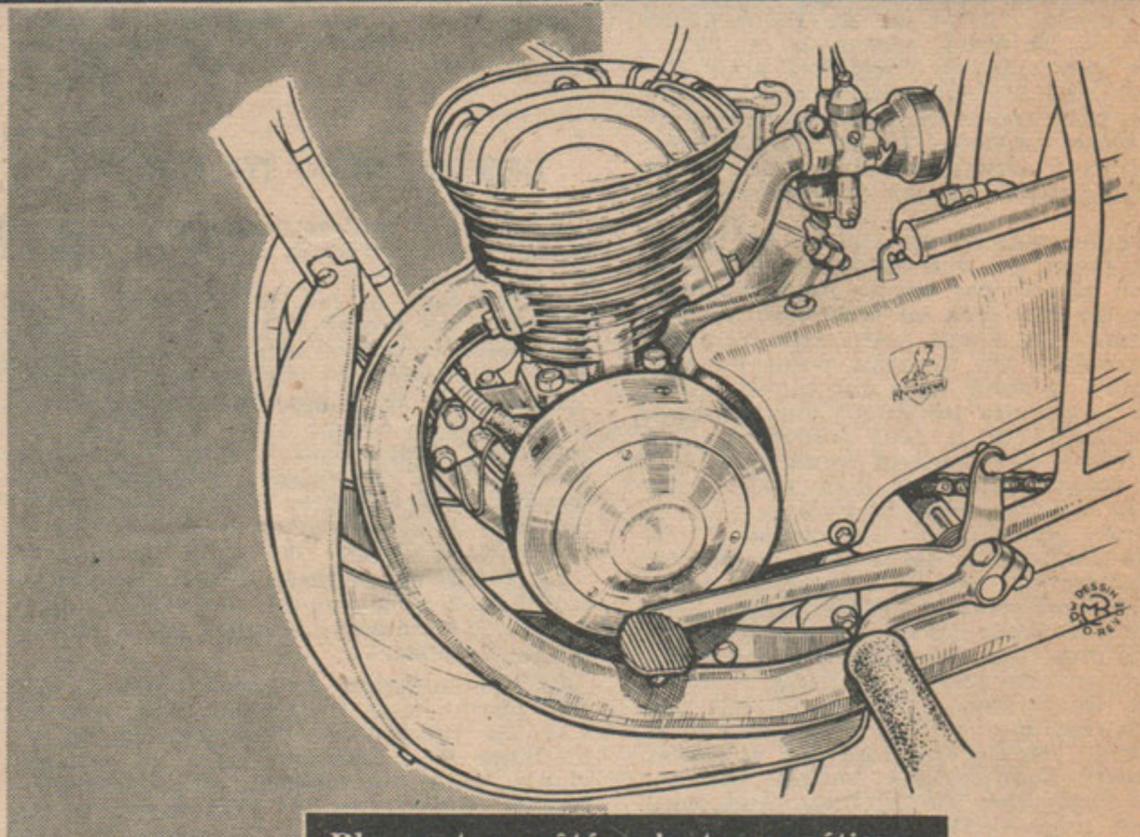
Par rapport au type 55 AL de ces dernières années, le 55 T s'est étoffé, et extérieurement, fait beaucoup plus petite moto. La différence tient essentiellement dans l'adoption d'une grande fourche télescopique, et d'un réservoir de plus grande capacité (10 l. au lieu de 8 l.).

Un examen plus détaillé permet de constater le fini nettement supérieur. Carter moteur droit poli, au lieu d'être brut de fonderie, grippe-genoux sur le réservoir, grands leviers de guidon en dural, etc...

Par cette période froide, le moteur partit toujours facilement, à condition de fermer l'air et de noyer un peu le carburateur. Dès que le moteur tourne, on constate que des progrès ont été fait au point de vue silence par rapport au type AL. Tube d'échappement nettement plus gros, et silencieux plus volumineux, en sont évidemment la cause.

Le prix de vente auquel il faudra toujours songer nous fait admettre le changement de vitesses à main, mais la solution n'en garde pas moins son caractère vieillot.

A son avantage, un passage facile d'un rapport à l'autre, et surtout pas de caquillage possible pour le débutant, qui



Bloc-moteur côté volant magnétique.

en général considère le sélecteur avec une certaine angoisse.

Une autre solution, de la même époque : la manette des gaz. Là, nous préférons nettement une poignée tournante, à des grippe-genoux par exemple, si l'on tient à ne pas grever le prix de vente.

La manette des gaz, combinée au changement de vitesses à main, rend la conduite en ville assez fastidieuse.

Aussi, pour faciliter l'opération, peut-on, à la rigueur, changer de vitesse sans couper les gaz, mais cela fatigue les pignons de la boîte, et nous n'avons eu recours à cette solution, un peu barbare, que lors de nos essais chronométrés.

Quant aux différents rapports de démultiplication, il n'y a rien à leur reprocher, l'étagement étant satisfaisant.

Si la première semble un peu trop démultipliée, il ne faut pas oublier les démarrages en côte avec passager et bagages. Trois vitesses sont suffisantes vu la souplesse du moteur, et son régime de puissance maximum peu élevé (4.000 à 4.200 t.-m.).

Le moteur ayant assez de couple et de puissance à bas régime, permet en 3^e des reprises à faible allure. De même en côte, si le régime tombe très nettement, il est possible de garder très longtemps la 3^e.

Le 55 T étant un engin de grande diffusion économique à l'achat comme à

correspond à 4.590 t.-m. Ces essais furent effectués, malheureusement, avec un modèle dont le rodage n'était pas terminé. Toutefois, nous n'avons jamais serré, et grâce à la fraîcheur de la température, le moteur ne chauffa jamais. Après les essais, la température du bas moteur était celle d'un moteur rodé. D'ailleurs, à l'usage, on pratique un rodage d'une demi-heure au banc, avant montage, ce qui évite par la suite bien des déboires.

Quoiqu'il en soit, la puissance à la roue arrière de 4 CV 5, indiquée par le constructeur, doit permettre des vitesses bien supérieures. Théoriquement, on peut tabler sur plus de 80 kmh. en position couchée, mais avec la démultiplication finale de série et à cette vitesse, le moteur tourne nettement en surrégime, et est loin de son maximum de puissance situé à 4.200 t.-m. Car n'oublions pas que passé ce régime, la puissance décroît.

Nous signalons que les 4 CV 5 à la roue arrière ne sont développés que par les machines du dernier modèle, les types AL ne développant que 4 CV.

Notre côte d'essai, où, nous le rappelons, nous démarrons sur du 8 %, fut avalée en 1^{re} et seconde. Le temps mis fut de 36" 2/5, ce qui correspond à une vitesse moyenne de 34 mh. 615. A deux, nous avons enregistré 52" 2/5, soit 24 kmh. 04 de moyenne, avec obligation de repasser la 1^{re} dans les parties à 11 %.

Passons maintenant à la partie cycle. Essayant parallèlement un 55 T et un 55 AL à fourche parallélogramme, nous avons pu juger du progrès accompli en ce qui concerne le confort. Les réactions de la roue avant sont beaucoup mieux amorties, et la fatigue des poignets moins grande, sur le dernier modèle, à fourche télé.

Cette fourche télescopique est plutôt ferme, ce qui n'est pas un reproche, car rien de plus désagréable qu'une fourche trop souple, qui, souvent, talonne, et en outre engendre bien souvent un mouvement de balançoire.

Au freinage, comme aux passages de nids de poule, celle-ci n'a jamais talonnée. La tenue de route est bonne, et si ce n'étaient les sabots de protection, on viderait très penché.

Cette bonne tenue de route est complétée par un freinage très efficace, deux atouts qui donnent confiance au pilote.

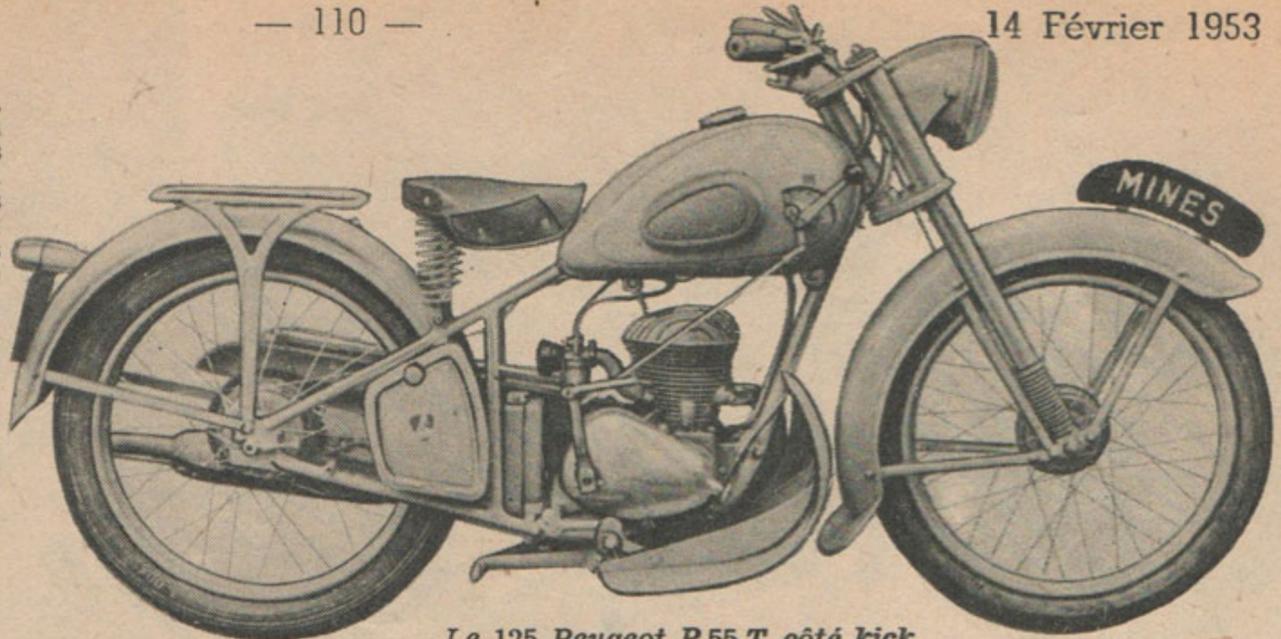
A l'avant comme à l'arrière les freins sont progressifs et énergiques, et mieux que des discours, citons des chiffres. A 60 kmh. chrono, sur notre base de freinage, toujours la même, sur sol cimenté, nous obtenons avec les deux freins un arrêt complet en 14 m. 50. Frein avant seul 19 m. 80. Frein arrière 23 m. 05.

Nous profitons de l'occasion pour démontrer une fois de plus à nos lecteurs que le frein avant, à condition évidemment d'être en bon état, est plus efficace que le frein arrière, et doit donc, de ce fait, être utilisé en cas de nécessité absolue.

Quelques mots sur la position du pilote. Si, au point de vue esthétique, la selle est bien placée, par contre nous la préférons un peu plus en arrière et un peu plus haute, le corps étant trop ramassé sur lui-même. Un mauvais point pour la selle dont le fond trop dur meurtri même les anatomies les mieux rembourrées.

En conclusion, il faut considérer que pour 100.000 fr., Peugeot vend une machine économique, qui sera aussi utile pour le service journalier que pour le tourisme, même avec un passager. Si, pour la conduite urbaine principalement, un sélecteur au pied et une poignée tournante des gaz seraient les bienvenus, Peugeot propose pour 125.000 fr. son type TC, qui, de plus, possède une suspension arrière et un réservoir de 12 litres.

Dans sa version actuelle, le 55 T ne souffre absolument d'aucun inconvénient majeur, et semble être l'un des véhicules les mieux adaptés aux petites bourses. Si, en passionnés de la moto que nous sommes, nous verrions d'un bon œil un



Le 125 Peugeot P.55.T côté kick.

moteur aux reprises plus sèches, n'oublions pas, que même à notre siècle de vitesse, il y a plus de conducteurs « père-tranquille » que l'on ne le pense. Par contre, la position en selle pourrait peut-être être améliorée, sans entraîner les moindres frais.

C. R.

DESCRIPTION TECHNIQUE

Le moteur est un monocylindre deux temps d'une cylindrée de 124 cc., alésage 51, course 60.

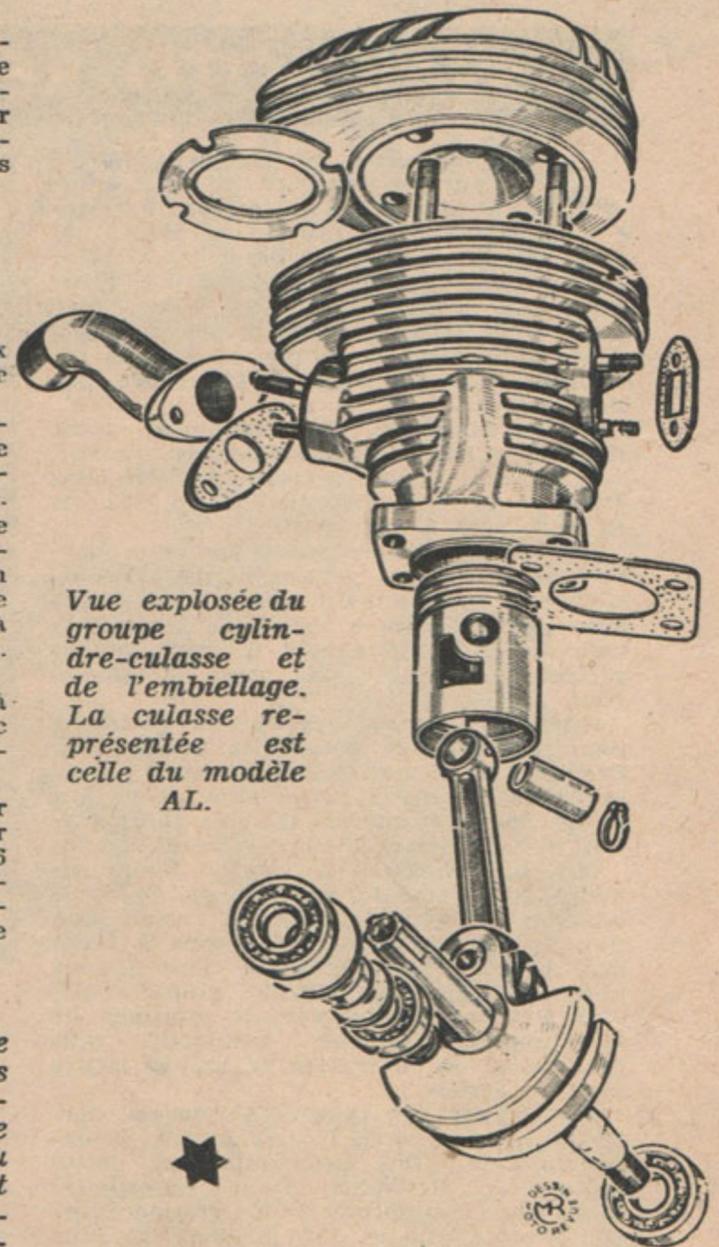
Le balayage se fait suivant une interprétation du brevet Schnurle, c'est-à-dire par deux transferts diamétralement opposés et légèrement dirigés vers l'arrière.

La culasse en alliage léger poli possède le filetage de bougie très en arrière. Cylindre en alliage léger, chemisé. Le piston plat possède, en regard des lumières de transfert, deux légères cavités destinées à redresser le flux gazeux vers la culasse. Le joint de culasse est en klingérite.

La bielle est montée sur roulement à aiguilles, tandis que le vilebrequin, avec maneton emmanché, tourne sur 4 roulements à billes.

La transmission primaire se fait par une chaîne sans fin au pas 9.52, largeur 5.72. La tension de cette chaîne de 46 maillons n'est malheureusement pas réglable. Pour enlever celle-ci, il faut démonter simultanément l'embrayage et le grand pignon.

La position de la bougie, plus en arrière, ainsi que la culasse débordant du cylindre sont nettement visibles sur le document ci-contre. Notez, derrière le bloc-moteur, le petit bidon d'origine permettant d'emporter de l'huile, afin de pouvoir toujours faire du mélange à n'importe quelle pompe.



Vue explosée du groupe cylindre-culasse et de l'embellage. La culasse représentée est celle du modèle AL.

L'embrayage, en bout de vilebrequin, travaille dans l'huile. Il s'agit d'un embrayage bi-métal (acier-bronze) avec un seul ressort central hélicoïdal.

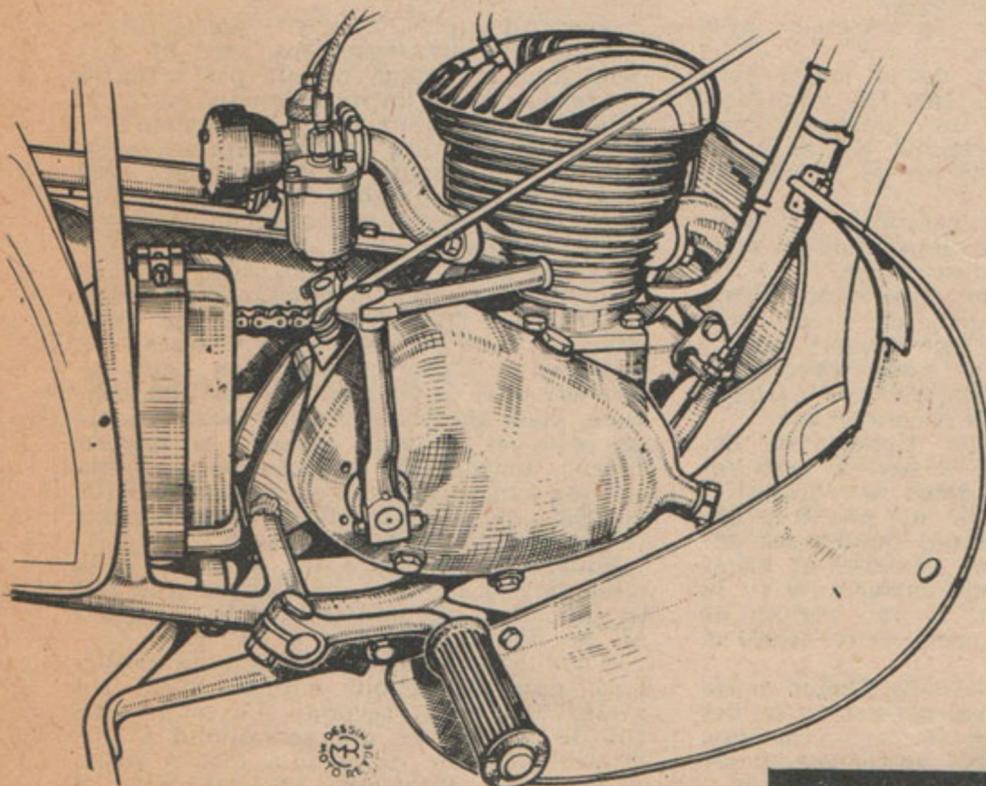
Boîte de vitesses à trois rapports, à double baladeur central.

La démultiplication moteur-boîte est de 2,69 à 1. Pignon de sortie de boîte 15 dents, couronne arrière 43 dents.

Démultiplication totale : 19,85 - 10,79 et 7,72 à 1.

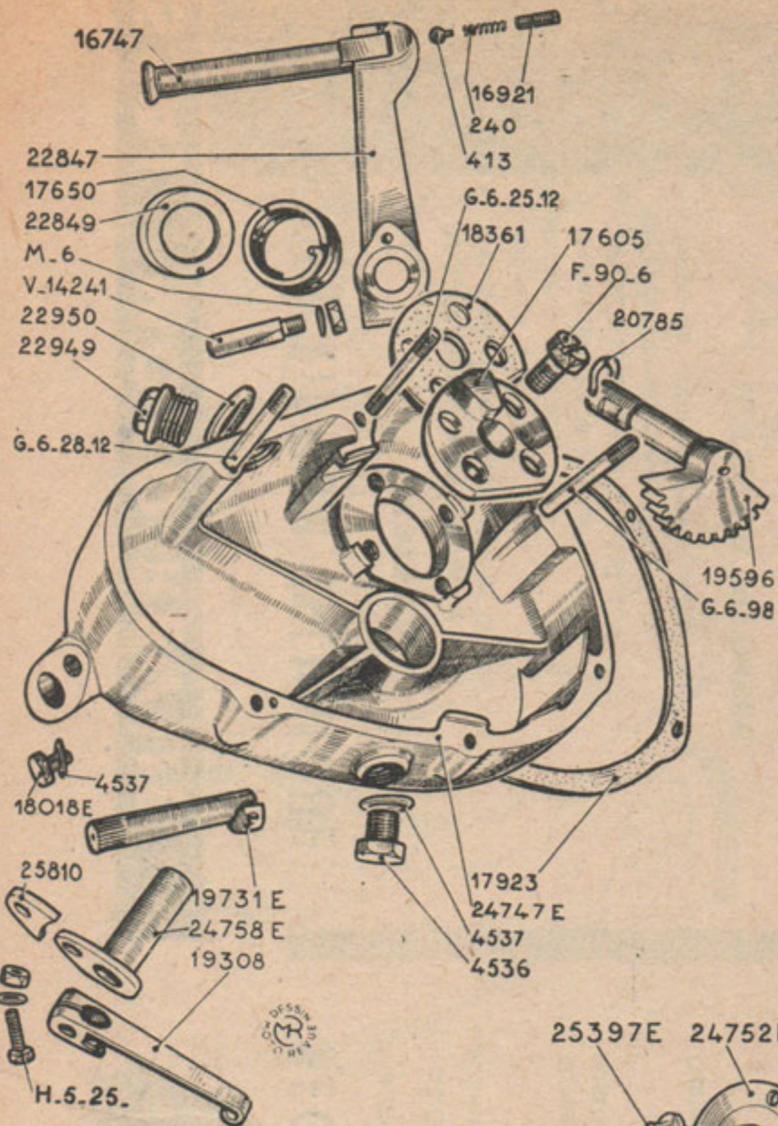
La boîte de vitesses se trouve graissée par barbotage.

Le carburateur, situé derrière le cylindre, est soit un Gurtner, soit un Amac. La tubulure d'admission, en col de cygne, à un diamètre de 17 mm.



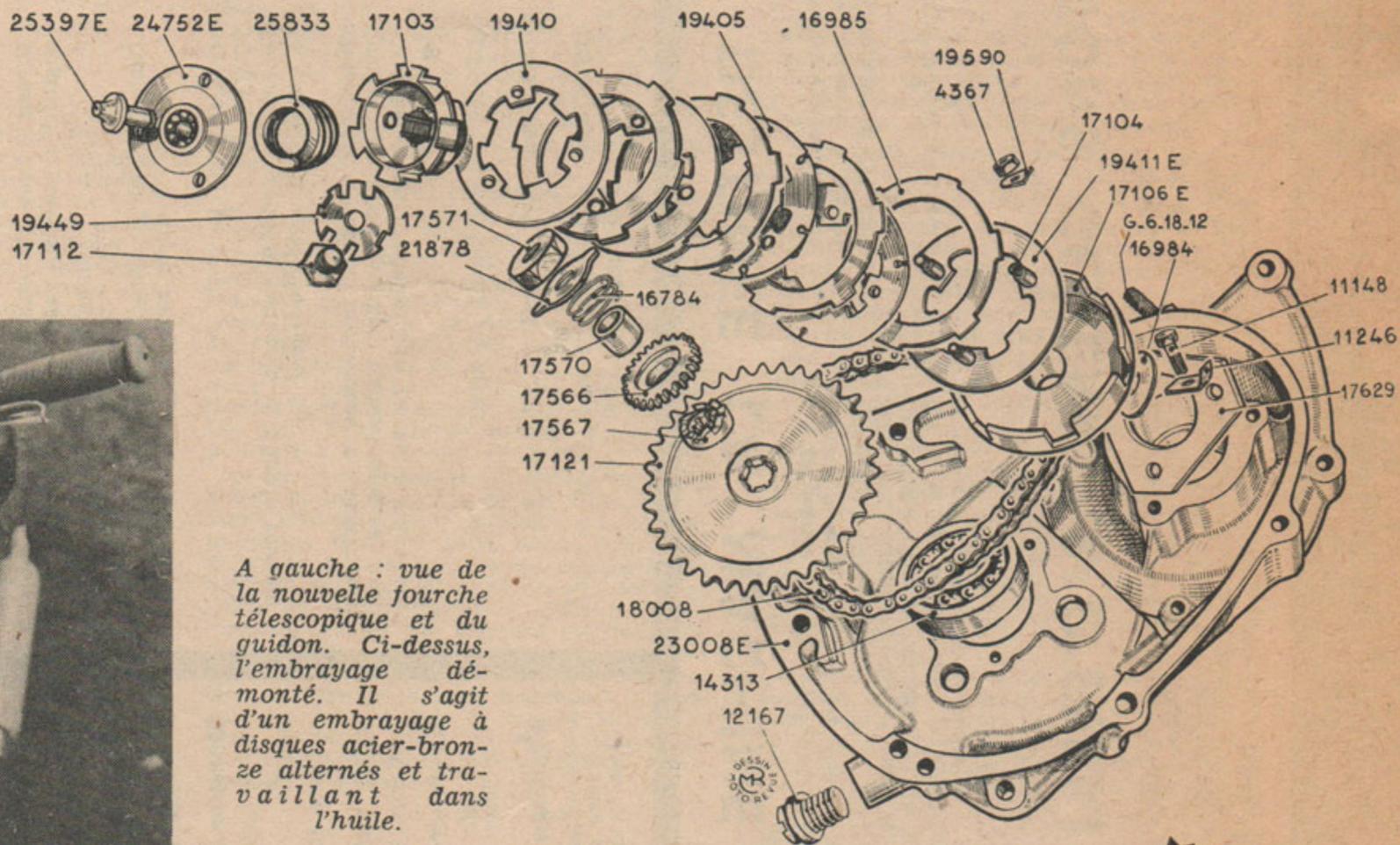
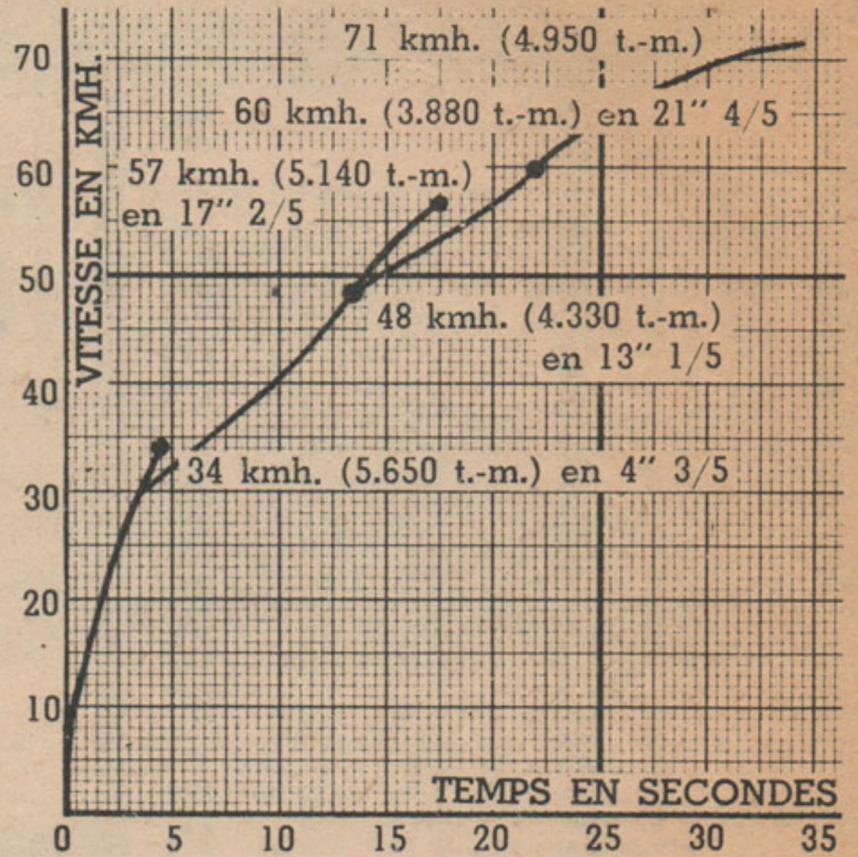
ESSAI DE LA PEUGEOT 55 T

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



A droite : notre courbe des accélérations prend, dans le cas des machines à changement de vitesses à main, une allure en « escalier ». Cela est dû au temps plus long pour passer d'un rapport à l'autre, ce qui fait perdre de sa valeur à l'accélération.

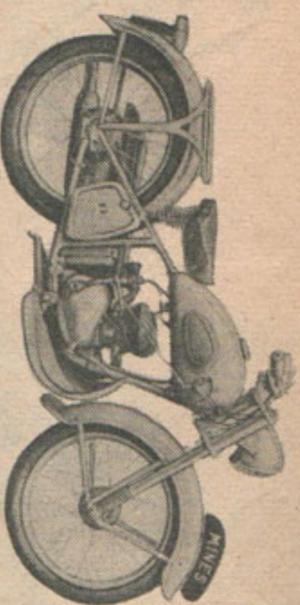
Ci-contre, vue intérieure du carter droit. On distingue, en haut, tout le mécanisme du kick-starter et, en bas, la commande d'embrayage.



A gauche : vue de la nouvelle fourche télescopique et du guidon. Ci-dessus, l'embrayage démonté. Il s'agit d'un embrayage à disques acier-bronze alternés et travaillant dans l'huile.

Le volant magnétique Safi, non protégé, assure l'allumage et l'éclairage.
 L'ouverture maxima des vis platinées doit être de 4/10 de mm. Toutefois cette ouverture peut varier sans inconvénient entre 2 et 6/10 de mm.
 Le cadre simple berceau, en tubes soudés à l'autogène, ne présente aucune caractéristique spéciale. La fourche avant télescopique ne possède pas d'amortisseur

hydraulique, ce qui, soit dit en passant, est nettement préférable à un amortisseur mal réalisé.
 Notons le montage en série d'un anti-voil de direction Neiman.
 La selle n'est plus suspendue par le système à biellettes, chère à Peugeot, mais par deux ressorts hélicoïdaux.
 La machine est émaillée beige, avec filets havane et argent.



DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre deux temps.
Cylindre et culasse alliage léger.
Alésage : 51 mm.
Course : 60 mm.
Cylindrée : 124 cmc.
Régime maximum : 4.200 t.-m.
Puissance roue AR : 4 CV 5.
Taux de compression : 6,4.

BOTTE DE VITESSES

Bloc-moteur 3 vitesses.
Rapport final en :
1^{re} 19,85 à 1 - 2^e 10,79 à 1 - 3^e 7,72 à 1.
Transmission primaire : chaîne 9,52.
Transmission secondaire : chaîne 12,7.

FOURCHE : télescopique.
PNEUS : AV 25X2,75 AR 25X3.
FREINS : AV et AR : 120 mm.
RESERVOIR : essence 10 litres.
POIDS : 76 kgs.
CONSOMMATION : 2 l. 5 à 3 l.

REGLAGES ENTRETIEN

AVANCE ALLUMAGE : 4 mm 5.
CARBURATEUR : Gurtner RN 17.
Gicleurs : 33 pendant rodage.
32 après rodage.
Niveau : cran du milieu.
Aiguille : position basse.
Amac 913/068 :
Gicleurs : 80 pendant rodage.
75 après rodage.
ralenti : 40.
MELANGE : pendant rodage 8 % d'huile Energol
2 temps H.V. après rodage 7 %.
GRAISSAGE : boîte de vitesses : contenance
carter 0 l. 350. Pendant rodage vidange tous
les 500 kms. Vérifiez par la suite tous les
2.000 kms.
RODAGE : 1.000 kms à 50 kmh.
GONFLAGE : AV 1 kg 5. AR 1 kg 8.
AMPOULES : phare code 12 volts 36 W.
feu rouge 12 volts 4 W.

RESULTATS OBTENUS

Vitesse maximum :

Solo		à deux	
1 ^{re} : 34 kmh. (5.650 t.-m.)		34 kmh.	
2 ^e : 57 kmh. (5.140 t.-m.)		51 kmh. (4.600 t.-m.)	
3 ^e : 71 kmh. (4.590 t.-m.)		66 kmh. (4.260 t.-m.)	

Accélération :

100 m. départ arrêté 12"	(moy. 30 kmh.)
200 m. départ arrêté 19"	(moy. 37 kmh. 89)
300 m. départ arrêté 25"	(moy. 43 kmh. 2)
400 m. départ arrêté 30"	(moy. 47 kmh. 36)
500 m. départ arrêté 35"	(moy. 50 kmh. 84)

Vitesse maximum atteinte au bout de 490 m.

Epreuve de côte :

(350 m., pente moyenne 8,7 %)

SEUL :

Pilote 80 kgs 36" 2/5 : 34 kmh. 615.

AVEC PASSAGER :

80 kgs + 60 kgs : 52" 2/5 : 24 kmh. 046.

RAPPORTS UTILISES :

En solo : 1^{re} - 2^e.
A deux : 1^{re} - 2^e - 1^{re}.

Freinage (60 kmh. chrono) :

Avant seul : 19 m. 80.
Arrière seul : 23 m. 05.
Les deux : 14 m. 50.

**SERVICE
RURAL
TOURISME**

A QUEL USAGE EST DESTINEE LA MACHINE

Bien que l'on puisse se servir dans une grande agglomération du P 55, sa manette des gaz et son levier de vitesses à main ne sont pas d'un emploi pratique dans les embouteillages d'une circulation intense.

Aussi le voyons-nous plus agréable pour un service journalier, rural, entre villes de province ou en grande banlieue.

La puissance du moteur, et surtout les 3 vitesses, permettent le tourisme à deux, mais à des vitesses moyennes raisonnables. Freinage satisfaisant. Nous souhaiterions, surtout pour les longues randonnées, une position en selle moins ramassée et un fond de selle plus souple. Le principal attrait de cette 125 cmc. réside dans ses possibilités par rapport à son prix de vente.

CONDITIONS GENERALES D'ESSAI

Au début de l'essai, le compteur indiquait 10 kms
A la fin de l'essai 350 kms
Poids de l'essayeur habillé 80 kgs
Taille de l'essayeur 1 m. 75

Réglages spéciaux ou modifications : gicleur 32 « après rodage »
livré dans le coffre à outils.
Date et lieu de l'essai : 26-1-53 au 11-2-53
(Seine et Seine-et-Oise).
Conditions atmosphériques : Temps froid.

PRIX : 100.000 + taxes

NOS CONSTRUCTEURS ONT LA PAROLE

POURQUOI LE SIDECARISME VEGETE-T-IL EN FRANCE ?

PASSONS EN REVUE SES AVANTAGES
ET DONNONS
QUELQUES CONSEILS PRATIQUES



Pour beaucoup, l'hiver, c'est la saison des regrets, mais aussi des préparatifs. Soit les révisions d'organes, soit les aménagements de confort sont à l'esprit de chacun pour les prochaines vacances. Les grands voyageurs doivent emporter beaucoup de bagages et pensent bien souvent au side. De même le nombre des passagers peut excéder 2, et toute autre disposition (en solo) est en désaccord avec la loi... ou le sens pratique, et enfin le side a tout de même ses charmes. C'est pourquoi pendant qu'il en est temps, nous avons demandé à M. Bastide, constructeur des sides Précision, de bien vouloir échanger avec nous ses vues sur ce sujet.

— Pour commencer, que pensez-vous du problème du sidecar en France, et de son utilisation ?

— Je considère toujours que le sidecar est l'engin de transport familial le plus économique et à la portée de bourses tout à fait moyennes.

La voiture est encore actuellement hors de question pour un travailleur. Alors que la plupart des candidats éventuels à une voiturette ont débuté par la moto avec un tan-sad, la machine servira aux promenades et aux vacances du couple.

L'ensemble si caractéristique du Suisse Haldemann et dont il est fait allusion au cours de cet article.

Mais dès que la famille augmente, il faut plus de place et de confort. Il suffit alors d'atteler un sidecar à la même moto, si celle-ci est suffisamment puissante ; l'on aura ainsi un moyen de transport familial des plus économiques. Et il sera tellement simple, surtout si le désaccouplage est d'un système facile et rapide, d'avoir sa moto solo pour la semaine.

Quant au peu de faveur dont jouit le sidecar en France, il provient surtout du fait que les constructeurs de notre pays ne présentent pas au public des machines répondant aux conditions de travail d'un sidecar.

— Vous songez certainement à l'absence, dans notre pays, de motos d'assez fortes cylindrées. Mais on commence déjà à trouver sur le marché des 200 et même des 250 cmc. Or, particulièrement en Allemagne et en Autriche, un mouvement assez fort semble se dessiner en faveur de l'utilisation de sides légers attelés à ces cylindrées ; on en a même vu aux derniers 6 Jours Internationaux qui terminèrent fort brillamment, avec des médailles d'or. Peut-être le même mouvement pourrait-il se dessiner en France ?

— On peut évidemment atteler un side à une moto de moins de 500 cmc., seulement l'inconvénient ne réside pas principalement dans la plus faible puissance du moteur (il suffira de se contenter de performances moindres et d'avoir des rapports de démultiplication bien étudiés), mais du travail très dur qui est demandé à la partie cycle, laquelle en générale n'est pas suffisamment robuste. La question des freins se pose également, car si, dans le cas du side la vitesse est diminuée, le poids total, lui, est notablement accru et des freins puissants sont absolument nécessaires.

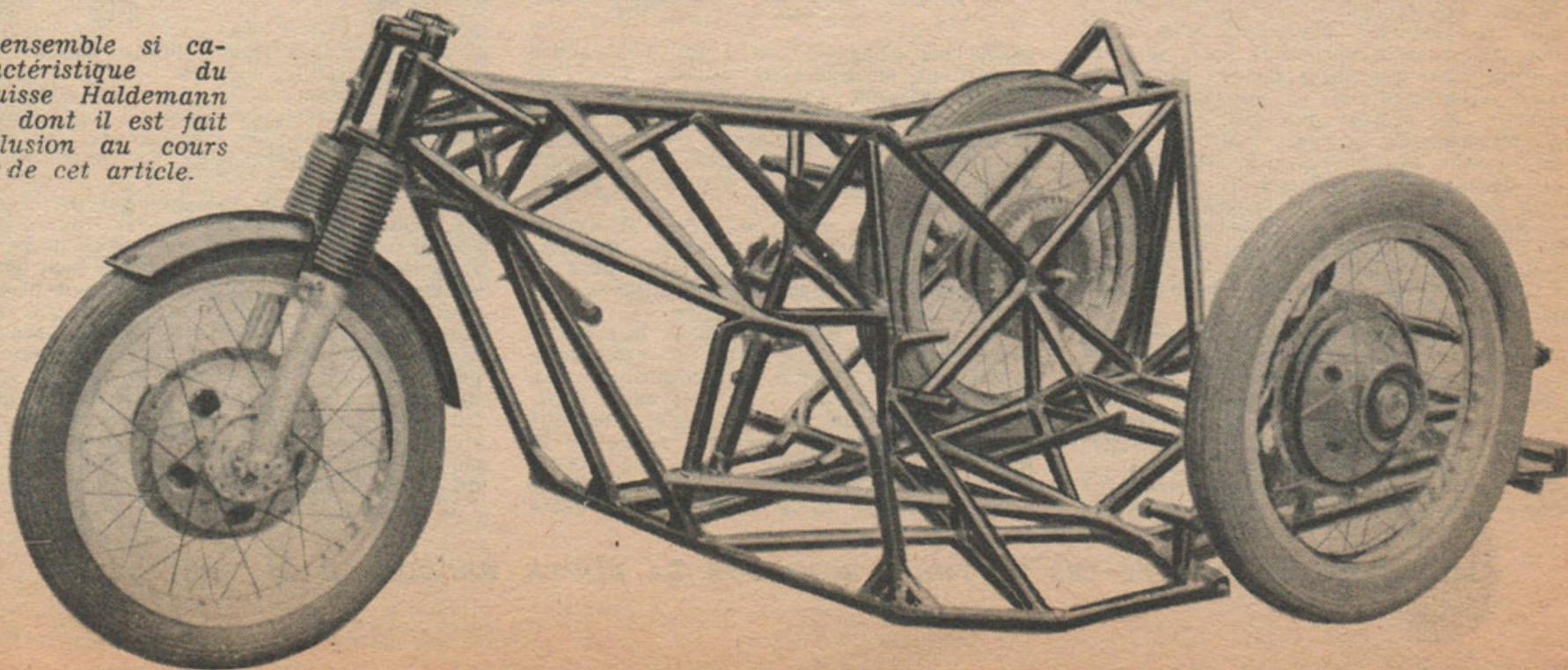
Je dois ajouter que je ne crois pas à l'avenir du side léger, non seulement pour les raisons que je viens d'indiquer, mais aussi à cause du confort approximatif et des dimensions réduites qu'il nécessite, afin d'offrir le moins de résistance et d'être en harmonie avec la machine. De plus, un danger risquerait de naître du fait qu'un possesseur de grosse machine pourrait être tenté d'atteler à celle-ci un side prévu pour une 250 cmc., et qui, évidemment, ne pourrait résister à la vitesse et aux efforts imposés.

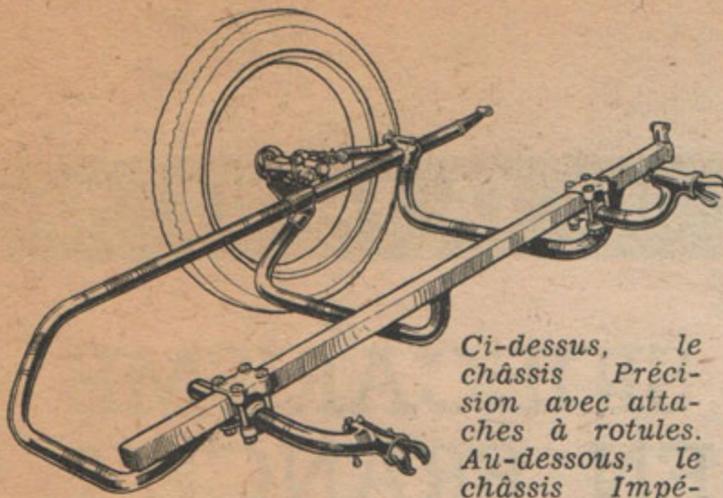
— Devant l'éternel problème : side à droite ou side à gauche, vous devez avoir certainement quelque chose à nous dire.

— Les premiers sidecars étaient de provenance anglaise, et, de ce fait, à cause du sens de circulation en Grande-Bretagne, se trouvaient montés à gauche. Et aujourd'hui encore, environ 25 % de la clientèle préfère ce sens de montage.

Chaque sens a ses avantages et ses inconvénients. Un side à gauche équivaut, sur une voiture, à une direction à droite : on serre de plus près les bas-côtés de la route, on n'a pas tendance à tenir le milieu de la chaussée (comme avec une direction à gauche) ; mais son principal inconvénient est de limiter la visibilité dans les carrefours et surtout pour doubler. Le side à droite ne présente pas ce dernier inconvénient et est plus maniable, surtout pour l'utilisation urbaine : voyez, pour l'exemple, le cas des porteurs de journaux.

— Pour illustrer ce que vous venez de dire, on pourrait citer, pour les pays à circulation à droite, l'exemple suivant : en France, en Allemagne, où les chaussées sont larges, les sides sont généralement attelés à droite (les BMW, Zundapp,





Ci-dessus, le châssis Précision avec attaches à rotules. Au-dessous, le châssis Impérial à roue suspendue.

risques de rupture sont grands. Entendons-nous : à moins d'un ensemble comportant un grand nombre de tubes d'attache (je pense au side compétition de Haldemann), le nombre de fixations est toujours de 3 ou 4. Même si la roue du side est suspendue (à plus forte raison quand elle ne l'est pas), et quand la

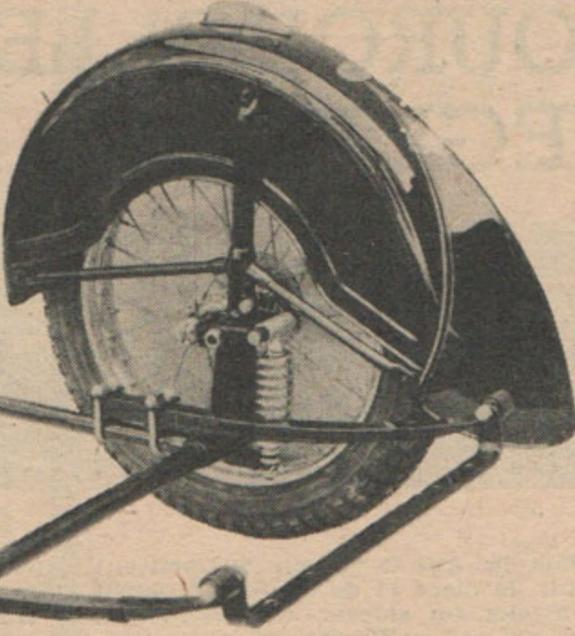
conception, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière, le tout revient à une longue charnière dont l'axe passerait par les deux rotules.

Petit côté de la chose, mais néanmoins intéressant : montage et démontage extrêmement rapide.

La troisième attache comporte un ressort interposé, ressort à grosses spires, très dur, mais qui possède néanmoins une certaine élasticité lui permettant d'absorber les efforts qui lui sont imposés. Cette troisième attache possède en outre une vis à filet rapide qui permet de modifier très rapidement et très facilement l'inclinaison de la moto par rapport au sidecar. Ce réglage peut même se faire tout en roulant suivant la charge transportée dans le sidecar et suivant la chaussée, le réglage devant être plus « ouvert » en cas de chaussée bombée qu'en cas de chaussée plate.

Quant au châssis lui-même, il est aussi conçu pour avoir une certaine élasticité dans sa rigidité. Les trois entretoises reliant les deux longerons sont en forme d'arceau, ce qui leur confère l'élasticité voulue. Le tout est réalisé en gros tubes, carrés ou cylindriques, à parois minces.

Ainsi, on obtient finalement un ensemble léger et suffisamment élastique, tout en étant rigide : le châssis peut travailler



etc., ont leurs fixations d'attaches de side prévues d'origine à droite) ; en Italie et surtout en Suisse, où les routes sont étroites, les sides sont fixés à gauche, afin de pouvoir mieux tenir la droite de la route.

Mais venons-en au fond de la question. Deux conceptions s'affrontent pour les ensembles moto-sidecar : rigidité absolue (le sidecar compétition du suisse Haldemann peut en être le meilleur exemple), ou bien, au contraire, élasticité, tant dans le châssis que dans le système de fixation.

Adoptant le brevet Stoye, vous avez opté pour cette dernière solution. Ce n'est pas sans raison que vous avez fait votre choix.

C'est au cours d'un voyage en Allemagne, chez Zundapp, que je fis bien avant la guerre, que j'eus l'occasion de voir pour la première fois un sidecar Stoye.

L'histoire en est d'ailleurs curieuse : M. Stoye était, à l'origine, un pompiste dont un ami, M. Mittenzweig, participait à des épreuves assez difficiles sur routes et « tous-terrains », comme il y en avait beaucoup à cette époque en Allemagne. Il remportait certains succès, mais le plus souvent la fixation de son attelage, bien rigide, comme il était d'usage à l'époque, lui occasionnait des ennuis, allant jusqu'au bris.

Son ami Stoye étudia donc à son intention un nouveau châssis qui, par son allure « fil-de-fer », souleva l'hilarité et la moquerie des concurrents des courses auxquelles M. Mittenzweig se présentait avec son ensemble.

Son propriétaire lui-même n'en était d'ailleurs pas très sûr, mais alors que les coureurs avec des sides rigides abandonnaient fréquemment et continuaient à connaître les ennuis que, lui, avait connus, Mittenzweig arrivait toujours.

Et bientôt ses concurrents les plus directs demandèrent à Stoye de leur construire des sidecars de ce système.

En quoi consiste exactement ce principe de sidecar Stoye qui fit sensation en son temps outre-Rhin, et qui maintenant est utilisé par de nombreux constructeurs dans différents pays ?

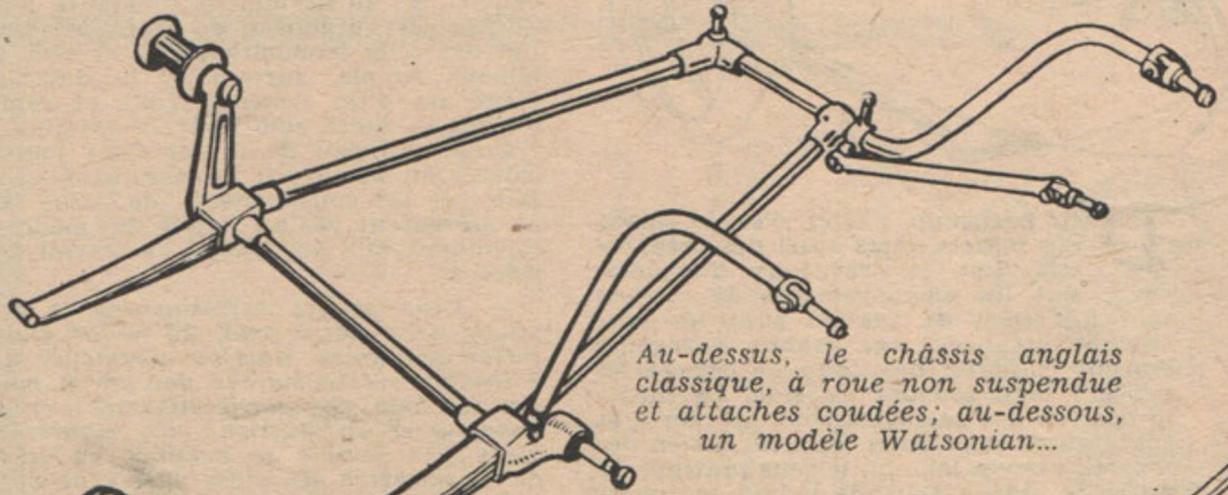
Stoye a réuni, dans sa réalisation, les avantages que tout sidecariste désire, c'est-à-dire légèreté, confort et rapidité extrême de montage et de démontage. Mais ce n'est pas là que réside la grande originalité de ce brevet et qui le différencie nettement des autres.

On a constaté que plus un ensemble moto-side a un montage rigide, plus les

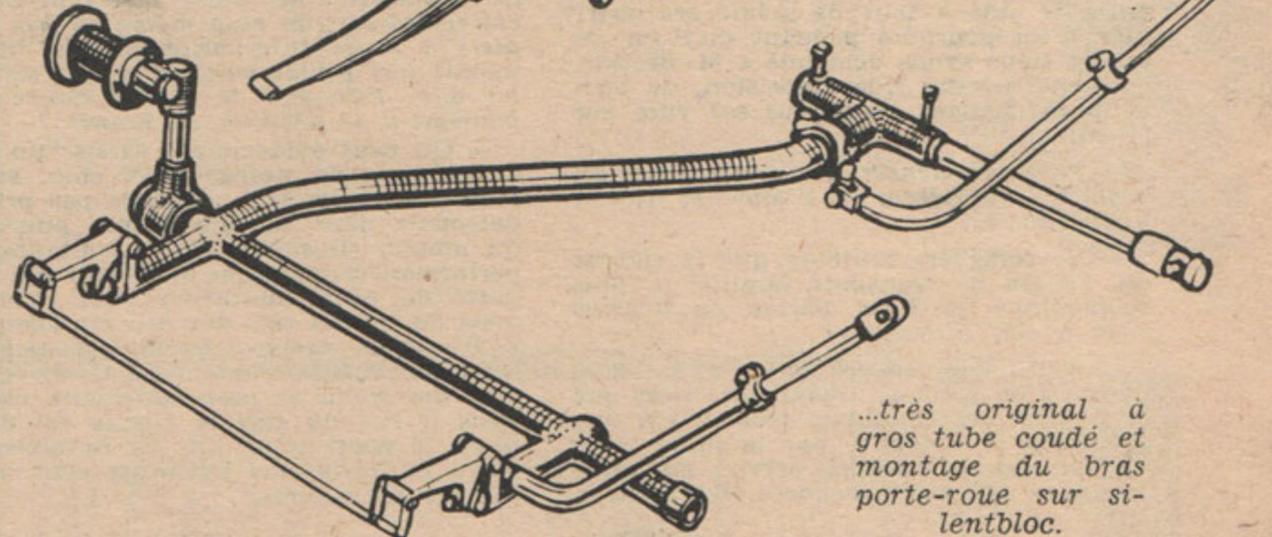
caisse est chargée, ces 3 ou 4 attaches travaillent énormément, surtout que l'on est en présence d'un système dissymétrique, la roue motrice étant sur la moto. Si ces attaches sont rigides, c'est le métal lui-même qui va travailler, et toujours au même endroit : il s'écrouit et risque de briser.

C'est aussi ce que veut éviter le brevet Stoye et par différents moyens : suspension de la caisse et de la roue, plus la conception du châssis et finalement et surtout le système d'attaches.

Commençons par ce dernier, qui est le plus typique. En bas, nous trouvons deux mâchoires en forme de coquilles, qui, sous l'action d'une vis à filet carré commandée par une petite broche, viennent enserrer une boule fixée au cadre de la moto. Le tout forme alors une rotule orientable dans tous les sens. Comme nous trouvons deux systèmes de cette



Au-dessus, le châssis anglais classique, à roue non suspendue et attaches coudées; au-dessous, un modèle Watsonian...



...très original à gros tube coudé et montage du bras porte-roue sur silentbloc.

tout à son aise, puis reprend ensuite sa position normale.

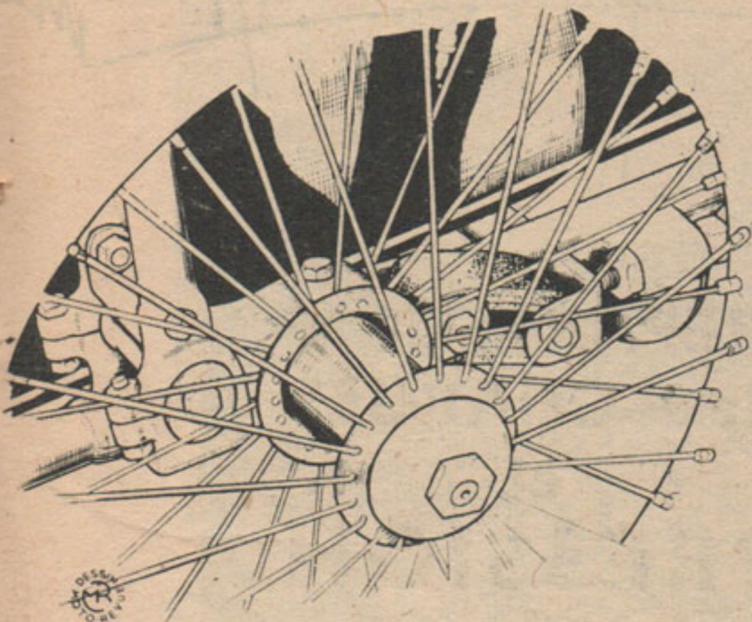
Ne trouve-t-on pas actuellement d'autres réalisations de sides répondant aux conditions que vous venez d'expliquer, mis à part ceux en provenance d'Allemagne ?

Les anglais ont en général un châssis rigide (parallélogramme), mais recherchent une certaine élasticité dans le système d'attache. Celles d'en bas sont souvent assurées à l'aide de silent-blocs, tandis que les bras supérieurs, qui ne comportent pas de ressorts, sont en forme d'arceau. Mais, à mon avis, si l'arceau peut suffire pour le châssis lui-même, qui ne travaille pas tellement, le travail qui lui est imposé dans les attaches supérieures est trop important et il risque de se déformer, surtout si l'on tient compte du poids important des attelages anglais.

Chez les autrichiens, en particulier chez

Felber, c'est le châssis qui est élastique, composé essentiellement d'un anneau en tube de fort diamètre (il sert de réservoir d'essence annexe) qui, devant, passe par-dessus le nez du side, et constitue par sa forme un anneau élastique.

— Suspension de roue et suspension de la caisse sont maintenant monnaie courante et ne diffèrent que par leur réalisation. Pour la suspension de roue, c'est le principe de la roue tirée qui est généralement adopté, avec sur le Précision, l'élément élastique assuré par des anneaux caoutchouc Neiman (suspension réglable d'ailleurs). Pour la caisse, l'on trouve depuis le ressort à lames, jusqu'aux ressorts enfermés sous tube et travaillant dans la graisse, comme c'est le cas de votre réalisation.



Mais une autre question vient tout naturellement à l'esprit : c'est celle de 3 ou 4 attaches. Malgré que le brevet Stoye ne soit prévu qu'avec 3 attaches seulement, nombreux sont les motocyclistes qui en font monter 4 ; on voit même des sides allemands, toujours sur le même brevet, qui, d'origine, sont prévus avec 4 attaches. Pourtant, s'il est réel qu'avec 3 attaches seulement, la tête de direction, dans un virage en épingle à cheveux pris à grande vitesse, ou avec un side lourdement chargé, ne reste pas à sa place normale, cette pression latérale reste malgré tout dans les limites d'élasticité, donc sans danger.

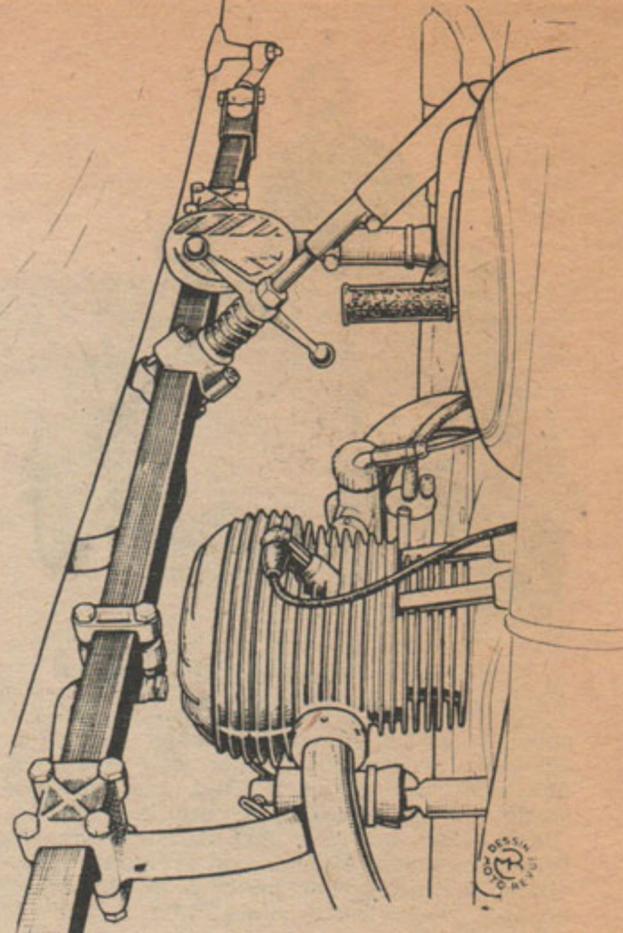
— C'est exact, et si l'on me demande souvent une quatrième attache, c'est qu'elle donne une impression de sécurité. Et, en fait, il s'agit presque uniquement que d'une impression, car cette quatrième attache n'absorbe que vraiment peu de l'effort latéral.

Pour ma part, j'utilise, aussi bien pour mes vacances que pour les transports de mon atelier, un très vaste sidecar, toujours très lourdement chargé, et attelé à une KS 600 Zundapp dont on connaît la grande force de traction. Mon side ne possède que trois attaches et je n'ai jamais eu le moindre ennui de ce côté.

— Il me semble, malgré tout, qu'une quatrième attache est quand même nécessaire pour les machines à cadre à simple berceau (comme l'est la presque totalité des machines anglaises). Sur un double berceau, la partie avant forme un triangle qui assure de lui-même un ensemble indéformable. Or ceci n'est évidemment pas le cas d'un simple berceau.

Une autre question qui peut intéresser nos lecteurs : le mode de fixation de la roue.

— Trois types de fixation existent : la roue en porte-à-faux qui présente de multiples avantages : plus belle esthétique,



La fixation à la moto s'opère par trois attaches; celles du bas sont à rotules et mâchoires-pinces, la troisième, en biais, est à ressort et longueur variable.

soit « d'origine » avec un système Lockheed comme sur les BMW et Zundapp Russie par exemple, soit par le système « Ate » que vous avez présenté dans ce numéro que je citais tout à l'heure.

— Si vous pouviez nous donner quelques précisions sur le réglage d'un sidecar, je crois que cela pourrait intéresser de nombreux lecteurs.

— Quatre facteurs interviennent : la voie, le décalage de la roue du side par rapport à la roue arrière de la moto, le pincement et le carrossage.

La roue du side doit être à environ 30 cm (entre axes) en avant de celle AR de la moto, mais on peut, à la rigueur, les mettre sur une même ligne, ceci ne provoque qu'une difficulté en virage. On explique très bien cela en raisonnant par l'absurde. Si l'on met par exemple la roue du side au niveau de la roue AV de la moto, on ne pourra virer que très difficilement, l'angle de la roue de la moto contrariant celui de la roue du side. Avec, au contraire, une roue de side en retrait de la roue arrière de la moto, manque manifeste de stabilité dans les virages.

Le pincement, c'est-à-dire l'angle formé, dans un plan parallèle à chaussée, par la roue du side et celles de la moto, est en général de 1 à 2 cm au maximum. Il doit être pris à hauteur de la roue avant. Cette question de pincement a une influence sur la conduite de l'attelage, selon que le side tire à droite ou à gauche.

Le carrossage a également une influence, car aucune route n'est rigoureusement plane et nos sides sont prévus d'origine pour avoir un certain carrossage. Enfin, la voie est d'une valeur moyenne de 1 m. 20 à 1 m. 30.

— Voulez-vous également nous parler des procédés de constructions de vos sides.

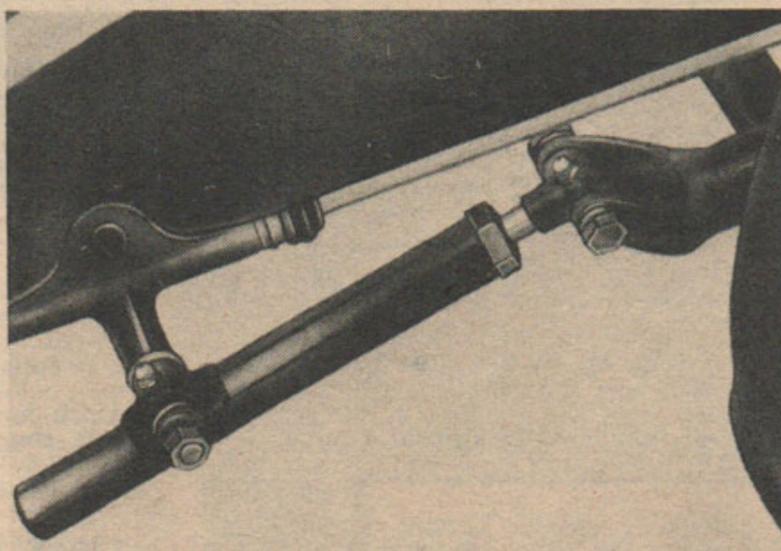
— Le châssis est en tubes d'acier étiré sans soudure, de gros diamètre, afin d'offrir une grande rigidité. La fixation en est mixte, c'est-à-dire qu'une partie des raccords est brasée, alors que l'autre est soudée à l'autogène.

— Pourquoi avez-vous choisi la carrosserie dural plutôt que tôle ?

— Tout d'abord à cause de sa légèreté qui est une chose primordiale. Ceci est le principal avantage, le redressement du dural est aussi facile que celui d'une tôle.

La peinture a évidemment moins d'adhérence, comme sur tout métal non ferreux. Mais on a réussi à faire des enduits qui tiennent. D'un autre côté, les panneaux ont l'avantage de ne pas rouiller. Le panneau en alu permet des effets dé-

Au-dessus, le moyeu du sidecar Précision est du type en porte-à-faux et suspendu à l'aide d'anneaux de caoutchouc. Ci-contre, la suspension de caisse du même sidecar est assurée efficacement par ressorts sous tubes. Au-dessous, un des derniers types de sidecar anglais, le Canterbury, possède une roue tirée avec élément Girling.

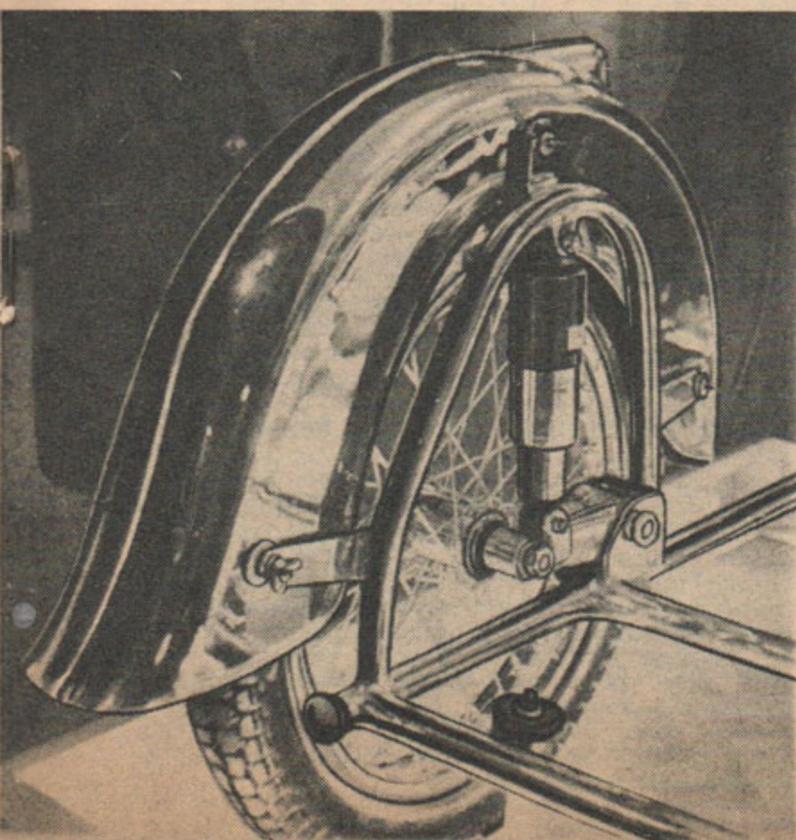


que, châssis d'un poids moins élevé et simplicité de montage et de démontage de la roue ; la roue maintenue dans une fourche oscillante, assurant ainsi la suspension ; enfin la fourche fixe avec un tube enfermant la roue. Ces deux derniers types offrent l'avantage de permettre d'avoir facilement une roue interchangeable avec celles de la moto, alors que dans le cas d'une roue en porte-à-faux, cette dernière ne sera interchangeable que si les roues de la moto sont montées à l'aide de broches de fort diamètre (Zundapp, BMW).

— Que pensez-vous du frein sur la roue du sidecar ?

— Vous avez abordé la question dans un de vos récents numéros (N° 1117), aussi n'en dirai-je que deux mots.

Un frein séparé, tel qu'on le trouve sur de nombreux sides autrichiens, a surtout un intérêt en montagne, dans les virages aigus, aidant à mieux virer. Sur nos routes, si l'on monte un frein sur la roue de side afin de réduire la distance de freinage, je pense que le mieux est de le combiner avec le frein arrière de la moto,





Le scooter sera à la base d'une nouvelle orientation de l'industrie sidecariste.

coratifs mieux que la tôle, et si vous voulez harmoniser votre side avec les tons de la moto (en particulier les marques anglaises) l'alu est bien meilleur.

Au point de vue performances, la vitesse avec un sidecar est réduite d'environ 20 kmh. par rapport à la vitesse de pointe de la moto seule. Mis à part le

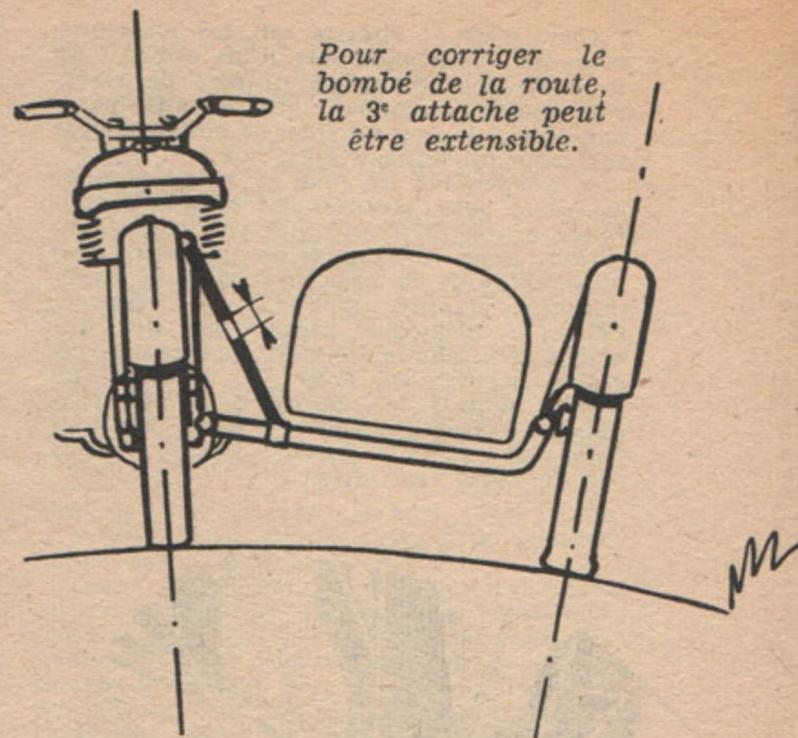
cas de certaines machines comme la BMW R 12 dont la vitesse maximum est de 120 environ et qui arrive facilement à 110 avec un sidecar.

Pour la charge, 150 kgs semble être un chiffre acceptable ; nous avons un modèle utilitaire qui va jusqu'à 300 kgs et certains porteurs de journaux prétendent avoir emmené jusqu'à 500 kgs de papier.

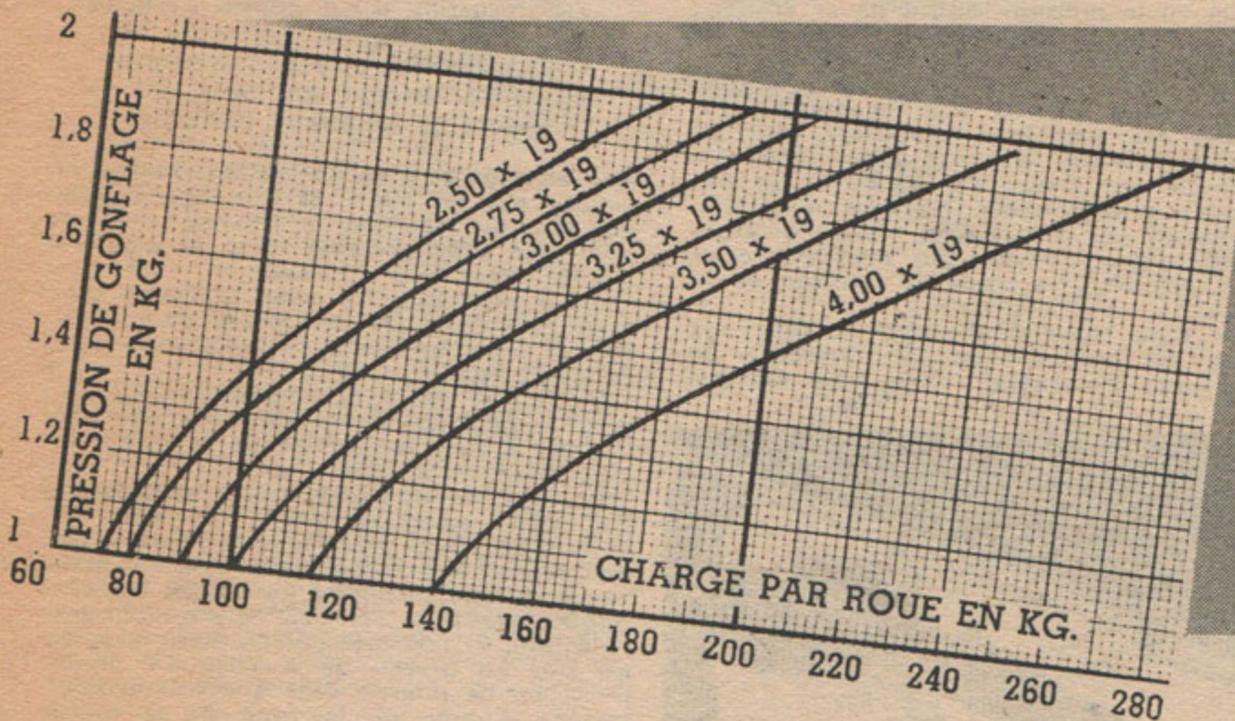
Pour nous résumer, on peut dire que le sidecar n'a pas actuellement la faveur qu'il mérite par ses réelles qualités de stabilité, de confort, de capacité de charge qui en font le meilleur véhicule au point de vue dépense-charge transportée.

La fabrication en est bien au point et son utilisation judicieuse permet de pouvoir toujours compter sur l'attelage sans défaillance de la partie annexe.

Remercions M. Bastide pour ses déclarations si intéressantes sur l'utilisation et la construction des sidecars et souhaitons l'apparition de machines capables de revaloriser comme il se doit la pratique du sidecar.



Pour corriger le bombé de la route, la 3^e attache peut être extensible.



REPARTITION des CHARGES et PRESSION de GONFLAGE

On sait que suivant la dimension du pneu et la charge qu'il doit supporter, la pression de gonflage doit être différente. Voyons d'abord comment s'établit la répartition des charges :

	roue AV	roue AR	roue du-side
Poids de la machine	46 %	54 %	
Poids du pilote	36 %	64 %	
Poids du 2 ^e passager, en cas de :			
selle double	15 %	85 %	
tan-sad fixé au garde-boue	5 %	95 %	
tan-sad fixé au porte-bagages	0 %	100 %	
Poids du side avec son passager	5 %	45 %	50 %
Poids des bagages dans et sur coffre du side	0 %	50 %	50 %
Bagages sur le porte-bagages de la moto	0 %	100 %	
Bagages derrière le passager de tan-sad	-20 %	120 %	

Quelques remarques sur ce premier tableau :

La selle double offre, par rapport aux différents types de tan-sad, l'intérêt de reporter une partie du poids du 2^e passager sur la roue avant. Des bagages fixés en porte-à-faux derrière le second passager de la moto ont l'inconvénient majeur de surcharger énormément la roue arrière (120 %) et surtout de décharger la roue avant de 20 % de leur poids.

Prenons maintenant un exemple :

a) Une 500 moderne pesant 190 kgs en état de marche, d'où :

$$\text{sur la roue AV : } \frac{46}{100} \times 190 \text{ kg} = 87,5 \text{ kg}$$

$$\text{sur la roue AR : } \frac{54}{100} \times 190 \text{ kg} = 102,5 \text{ kg}$$

b) un pilote de 75 kg tout équipé :

$$\text{sur la roue AV : } \frac{36}{100} \times 75 \text{ kg} = 27 \text{ kg}$$

$$\text{sur la roue AR : } \frac{64}{100} \times 75 \text{ kg} = 48 \text{ kg}$$

c) 1 passager de 70 k. sur la selle double :

$$\text{sur la roue AV : } \frac{15}{100} \times 70 \text{ kg} = 10,5 \text{ kg}$$

$$\text{sur la roue AR : } \frac{85}{100} \times 70 \text{ kg} = 59,5 \text{ kg}$$

d) 10 kg de bagages derrière le passager :

$$\text{sur la roue AV : } \frac{-20}{100} \times 20 \text{ kg} = -4 \text{ kg}$$

$$\text{sur la roue AR : } \frac{120}{100} \times 20 \text{ kg} = 24 \text{ kg}$$

Ainsi, nous aurons un total :

$$\text{sur la roue AV : } 87,5 + 27 + 10,5 - 2 = 123 \text{ kg}$$

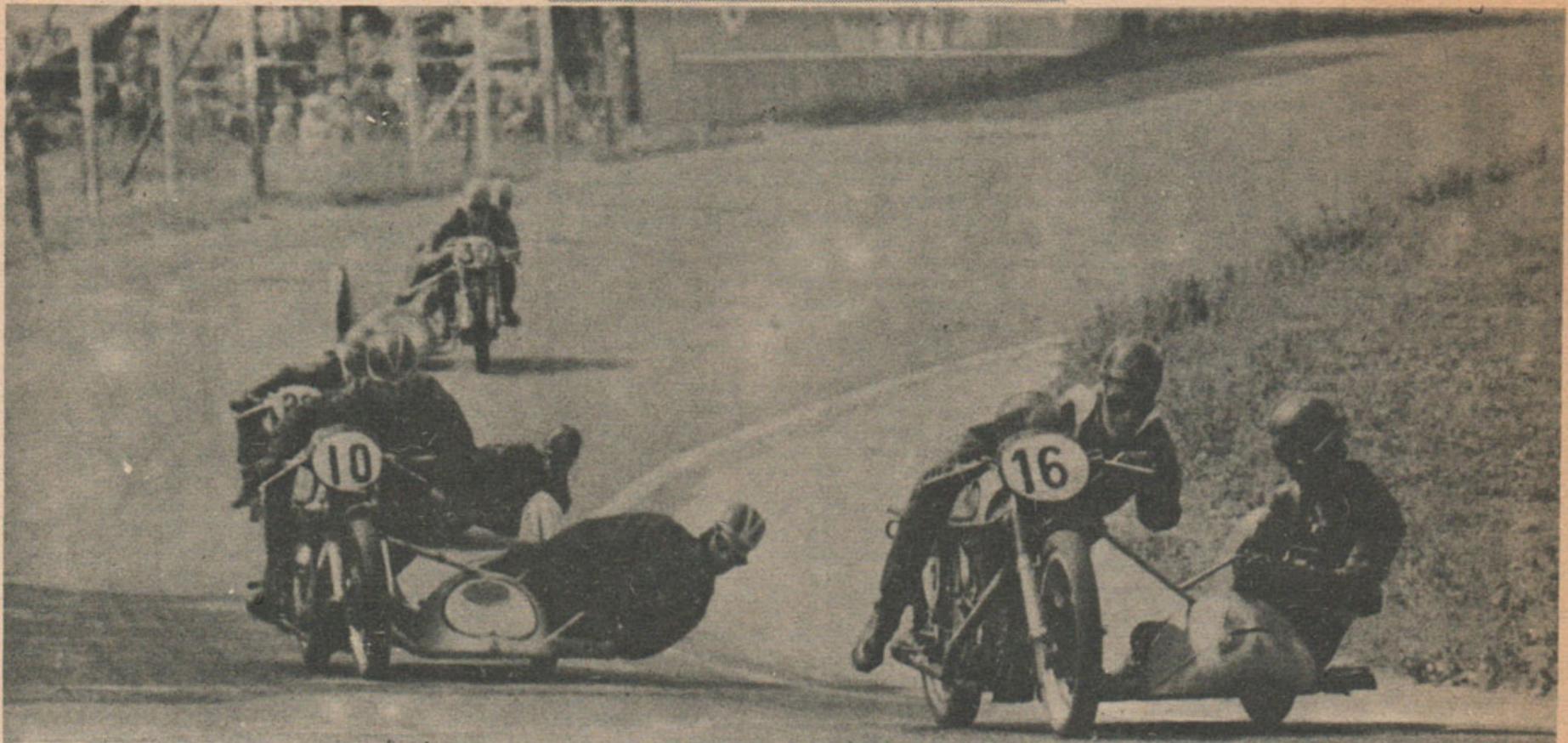
$$\text{sur la roue AR : } 102,5 + 48 + 59,5 + 12 = 222 \text{ kg.}$$

Voyons maintenant la question des pneus et de leur pression. Sur la courbe jointe, il est à noter que plus la charge sur une roue est élevée, plus la dimension du pneu doit être importante et, surtout, plus la pression de gonflage doit être élevée.

Supposons la 500 qui nous sert d'exemple équipée de pneus de 3,50x19 à l'arrière et 3,25x19 à l'avant : Sur le même graphique, il apparaît que la pression de gonflage à l'arrière, avec la charge de 222 kg, doit être de 1,9 kg ; à l'avant, pour les 123 kg, il faut gonfler à 1,3 kg.

Si, sur la même machine, le pilote est seul, nous aurons 87,5 + 27 = 114,5 kg sur la roue avant, nécessitant une pression de 1,2 kg avec le pneu de 3,25 x 19 ; sur l'arrière, avec le pneu de 3,50x19, les 150,5 kg (102,5 + 48) nécessitent de gonfler à 1,4 kg.

Notons que ces chiffres n'ont rien d'absolu, car il faut aussi tenir compte de la tenue de route : un pneu pas très gonflé (même s'il l'est assez pour la charge qu'il a à supporter) donne une tenue de route un peu flottante, surtout dans les virages ; trop gonflé, la tenue sera bonne en virage, mais la machine aura plus, pour une même suspension, tendance à rebondir sur les obstacles. Influence aussi sur la résistance au roulement : plus le pneu sera gonflé, plus cette résistance sera faible.



UNE INTERVIEW DE JACQUES DRION

Jacques Drion, de passage à Paris, en a profité pour rendre visite à notre Rédaction. Celle-ci, trop heureuse de tenir enfin cet éternel voyageur, en a profité pour lui faire passer un interrogatoire digne des meilleures traditions du quai des Orfèvres.

— Pour la prochaine saison, allez-vous continuer votre association avec Oliver ?

— Non. Il est presque certain que je courrai seul l'année prochaine, à mon compte, et avec une machine personnelle.

J'ai choisi une 500 Norton Featherbed pour ses performances et sa solidité, mais si j'ai des propositions plus intéressantes de la part de maisons étrangères, je leur donnerai immédiatement la préférence, car je cours professionnellement, la course est mon seul moyen d'existence.

En attendant, j'ai des promesses d'encouragement de la part de Joe Craig, en ce qui concerne un moteur d'usine, tout au moins pour les Championnats du Monde.

— Alors, comptez-vous vous aligner à nouveau dans les épreuves du Championnat du Monde ?

— Si je n'ai que ma 500 personnelle sans moteur d'usine, je crois que j'abandonnerai un peu les Championnats Mondiaux, car je n'aime pas être ridicule, et dans ces épreuves, si l'on n'a pas un moteur avec des chevaux, on n'obtient rien.

— Pourtant, le terrain va être un peu déblayé, puisque Gilera a annoncé ne pas constituer d'équipe officielle en side.

— Oui, il en est question. Mais la maison peut revenir ultérieurement sur sa décision. On a dit que Oliver serait officiel Gilera. Je puis le démentir catégoriquement, car je suis bien placé pour le savoir.

Il y aura effectivement des pilotes anglais chez Gilera, Dale et Armstrong, tous deux ex-officiels Norton, mais ce sera pour les courses en solo.

— De même il fut question à un moment que Duke passe chez Gilera ?

— Cela est faux également. D'ailleurs, Duke a l'intention d'abandonner le sport motocycliste. Il estime qu'il est trop dangereux de courir sur les 500 cmc. actuelles, vue leur vitesse élevée. C'est d'au-

SES PROJETS CLASSEMENT des SIDECARISTES OPINIONS SUR LES 500 cc. ACTUELLES QUESTIONS TECHNIQUES

Une belle attitude de Drion (16) lors du dernier Grand Prix de Belgique à Spa.

tant plus dangereux pour les pilotes de machines anglaises, estime-t-il, que les 4 cylindres italiennes étant plus rapides, les pilotes anglais doivent prendre plus de risques s'ils veulent être dans le coup !

D'après moi, la différence de vitesse entre les 500 cmc. de ces deux pays, doit être de l'ordre de 15 kmh. Vous vous rendez compte des risques qu'un pilote doit prendre !

— Puisque nous parlons de pilotes solo, avez-vous l'intention de recourir dans cette catégorie ?

— Non. Je me consacrerai uniquement au sidecar. Oliver, dont je suis toujours les conseils, estime à juste raison que l'on fait du sidecar ou du solo.

Cela ne vient pas de la question pilotage, mais du problème posé par l'entretien d'un trop important matériel de course.

Si l'on veut faire la préparation de deux machines, ou plus, d'une manière sérieuse, cela demande quelques nuits blanches. L'an passé, je me suis occupé de la préparation de 3 machines. Je ne recommencerais pas cette année.

— Puisque vous avez participé à un nombre respectable d'épreuves, pourriez-vous classer dans l'ordre les meilleurs sidecaristes ?

— Je ne vous apprendrai rien, en vous signalant au tout premier plan Oliver. Celui-ci est le maître incontesté. Mais il y a un autre sidecariste qui le talonne d'assez près, et qui forme avec Oliver un duo d'une classe bien supérieure aux autres pilotes européens, je veux parler d'Haldemann.

Haldemann a peut-être même plus de facilité qu'Oliver. Oliver est un monsieur qui travaille ses circuits. Il ne manque pas un entraînement. D'autre part, il prend plus volontiers de risques que son collègue suisse.

De toute façon, ces deux pilotes sont nettement détachés, et si Haldemann ne figure pas en meilleure place dans les classements, cela vient de la préparation un peu négligée de son matériel.

Derrière, nous sommes beaucoup à nous valoir. Du côté anglais, Smith et Harris, le belge Masuy, les italiens, Merlo en tête, meilleur sidecariste que le regretté Frigerio, et puis Murit, qui cette année sera un client plus sérieux que jamais, puisqu'il vient d'acquiescer l'ensemble surbaissé d'Haldemann.

— Je crois que l'on peut citer Drion également, votre classement au dernier Championnat du Monde le prouve surabondamment.

Et les allemands ?

— Il faut avouer qu'ils ont perdu leur suprématie. Il ne faut pas croire qu'ils manquent de bonnes machines. Ils manquent surtout de nouveaux pilotes. Beaucoup d'anciens se sont retirés. Il ne reste guère que Krauss qui doit bien avoir 50 ans.

— Que pensez-vous de sa BMW d'usine ?

— C'est une machine très rapide qui a sa place dans les Championnats. Elle est nettement plus vite qu'une Norton client. Ainsi, au Grenzlandring, course disputée sur un anneau de vitesse, où il n'y a jamais à changer de rapport, mais où l'on a la poignée toujours ouverte en grand, je me suis accroché derrière Krauss, alors qu'il me doublait et que j'étais au maximum de vitesse (6.200 t.-m.). Etant happé

dans son sillage, j'ai vu mon compteur bondir à 7.200 t.-m. !

La preuve que la BMW est nettement plus rapide qu'une Norton client.

— *Puisque nous parlons machines, quelles sont les chances de Norton par rapport à Gilera ?*

— Norton est bien placée pour le titre, grâce à Oliver, dont la maîtrise est formidable. Mais néanmoins, les 4 cylindres italiennes sont nettement plus rapides. Rappelez-vous que lorsqu'Oliver a pris pour la première fois une Gilera 4 à Monza, il a battu officiellement le record du tour !

La Gilera 4 est d'autant plus dangereuse qu'elle est souple, possède beaucoup de chevaux, même à bas régimes, si bien que là où l'on rétrograde jusqu'en seconde avec une Norton, la Gilera « avale » la courbe en 3^e avec autant de reprise en sortie de virage. C'est ce qu'Oliver fit à Monza, passant en 3^e avec la Gilera là où il passait en 2^e avec sa Norton.

La supériorité des 4 cylindres italiennes a été flagrante en solo, à Barcelone, circuit sinueux, où les monos, jusqu'à présent, menaient la danse.

En 1952, Graham, sur MV 4, a mené l'épreuve 500 solo, d'un bout à l'autre, sans être inquiété, bien que marchant souvent sur 3 cylindres, un fil de bougie s'étant cassé.

A Barcelone, d'ailleurs, pendant les séances d'entraînement, j'ai été pressenti par l'ingénieur Colombo, de chez Gilera, pour piloter une 4 cylindres, mais comme Joe Craig m'avait déjà donné un moteur d'usine, je n'ai pu accepter cette offre.

— *Nous voudrions avoir des renseignements sur le comportement des fourches arrière oscillantes en sidecar. Pendant longtemps, on a considéré que les efforts de torsion imposés par le side étaient peu facilement encaissés par la fourche arrière, est-ce que vos expériences person-*

nelles permettent de nous fixer sur ce point ?

— Si pendant longtemps la suspension arrière était considérée comme peu intéressante en sidecar, ceci était dû à l'absence de bonnes suspensions, et l'on considérait que l'abaissement du centre de gravité qui est souhaitable sur un sidecar (car il s'agit d'un véhicule auto-stable), compensait l'absence de la suspension et l'on pouvait ainsi mettre les moteurs à 4 ou 5 centimètres du sol. Les puissances ont augmenté, les vitesses aussi, et les suspensions s'améliorent chaque année. A partir du moment où les suspensions sont solides, leur utilisation donne plus d'adhérence à l'accélération et au freinage.

En ce qui concerne l'utilisation d'une fourche oscillante, la meilleure répartition des poids permet de diminuer les efforts latéraux, et si en fin de saison l'on peut constater des traces de fatigue sur les bagues en bronze de l'articulation, la fourche par elle-même n'est absolument pas vrillée. Si l'on racontait avant que mettre une machine en sidecar la rendait inapte au solo, ce n'est plus vrai maintenant où les cadres sont suffisamment étudiés pour résister à la torsion.

— *Il est beaucoup question également chez les sidecaristes de monter des roues plus petites. Quels en sont les avantages, particulièrement au point de vue sidecar ?*

— La recherche de petites roues en sidecar est due à deux raisons. La première, c'est toujours l'abaissement du centre de gravité, ce qui a une importance énorme en virage, mais la plus impérieuse découle d'une évolution de la technique du virage.

Le dérapage en virage est maintenant pratique courante, et l'on vire comme en dirt track avec le guidon coincé sur le réservoir pour des virages qui ne le nécessitent pas, et en faisant déraiper la roue arrière. On recherche donc des pneus à large bande de roulement, qui facilite

le dérapage, tout en ayant une usure moindre.

Oliver fit des essais la saison dernière avec des roues de 16 pouces, mais elles ont tendance à patiner à l'accélération. Si à Albi il a pu les conserver, après un essai en Allemagne, il a immédiatement remonté les roues de 18. Pour ma part j'ai l'habitude des roues de 18 et je les conserverai la saison prochaine.

— *Est-ce qu'à votre avis le carénage a des chances de s'imposer cette année ?*

— A mon avis, le carénage est un erreur, en ce qui concerne le sport par lui-même, parce que l'on arrivera dans ce sens à avoir un jour un ensemble parfaitement caréné, où pilote et passager seront enfermés comme dans une voiture, et à ce moment là, le « spectacle » du sidecar est supprimé.

— *Ceci semble se rapprocher du sidecar de record, mais en circuit le passager devra toujours sortir.*

— Pas forcément, le règlement actuel ne s'oppose pas à ce que la roue du sidecar se trouve à hauteur de la roue avant et soit dirigée comme celle-ci. Par conséquent le véhicule peut devenir un 3 roues qui virera aussi bien à droite qu'à gauche.

De même, sans changer l'emplacement de la roue de side, le Goliath qui a battu des records en sidecar avait un pont arrière à différentiel et un châssis avec roue avant au centre. La compétition ayant pour but d'améliorer les machines de série, il faudrait réviser les règlements de manière que le sidecar ne puisse être autre chose qu'un véhicule composé d'une moto, qui se voit adjoindre un élément DETACHABLE pour le transport d'une autre personne.

Les sidecars spéciaux à roue inclinable qui ne sont utilisables, à mon avis, qu'en compétition, sont également intéressants au point de vue progrès pour l'usager.

AVANT LA SAISON SPORTIVE 1953

DUKE FAIT LE POINT

SUPREMATIE DES 500 cc. 4 CYLINDRES

VITESSES ATTEINTES EN 500 cc. TROP ELEVEES

Le Championnat du Monde, dont la première épreuve sera le T.T., les 8-10 et 12 juin, est le pôle d'attraction de nombreuses marques anglaises et italiennes, et il est intéressant de relever à ce sujet quelques réflexions d'un des plus grands champions motocyclistes, Geoffrey Duke, qui, on se le rappelle, dut interrompre sa saison sportive à Schotten, ayant chuté assez gravement.

Considérant la saison écoulée, Duke estime que maintenant les multicylindres ont atteint une suprématie écrasante sur les monocylindres, Barcelone en est la meilleure preuve. Il y a 1 ou 2 ans, les monos étaient imbattables sur ce circuit, et en 1952 les 4 cylindres ont nettement prouvé leur supériorité. Bien que le vainqueur Graham, sur MV, ait tourné par moment sur 3 cylindres !

Duke s'accorde avec la suggestion de Giorgio Parodi (Directeur de Guzzi) selon laquelle la cylindrée actuelle de 500 cc. est beaucoup trop élevée, les puissances qu'on obtient rendant la conduite dangereuse si l'on veut tirer le maximum de la machine.

Duke soutient son point de vue pour plusieurs raisons : tout d'abord, les compétitions bénéficieraient d'un regain d'in-

térêt, tant technique que sportif. Ensuite, les 500 cmc. actuelles ont une telle puissance qu'il n'existe pratiquement pas plus d'une demi douzaine de pilotes capables de les utiliser efficacement. Au Tourist Trophy, à certains passages, les 350 vont plus vite que les 500 cmc. ; ceci est vrai en particulier pour la 350 Norton qui est beaucoup mieux adaptée au circuit, ayant une excellente répartition de puissance et aussi une plus grande facilité de conduite.

Les temps au tour des 350 et 500 au TT accusent une différence qui ne justifie pas l'écart de cylindrée et surtout l'écart de puissance.

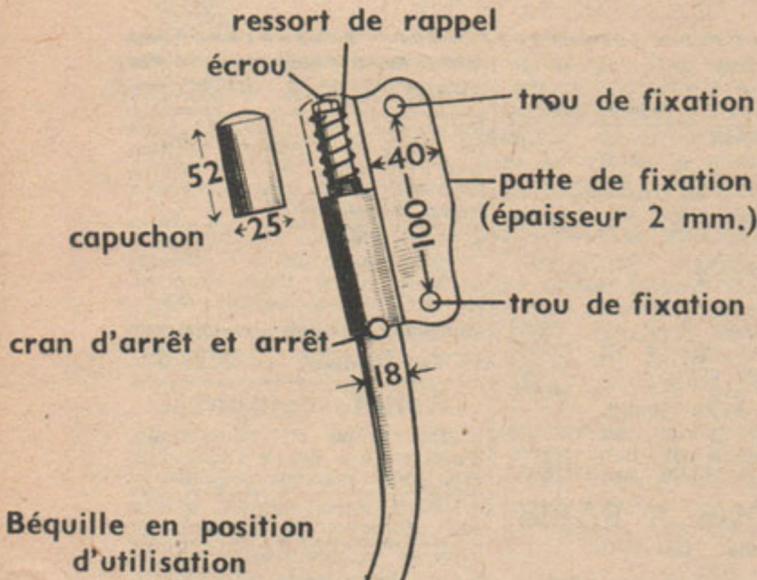
Au sujet des circuits, un parcours comme Monza (toujours suivant l'opinion de Duke) surtout avec ses longues lignes droites et son peu de courbes, n'offre pas un grand intérêt au point de vue sportif, la victoire dépendant essentiellement de la machine, le pilote restant au second plan.

La question des carburants n'est pas à revoir actuellement, le 80 d'octane utilisé couramment en aviation étant similaire dans tous les pays du monde. De toutes façons, le mélange idéal que l'on pourrait éventuellement proposer n'est pas à envisager pour l'instant, le dosage précis qu'il demande étant beaucoup trop difficile à effectuer.

Réalisations personnelles



Nous publions dans cette rubrique les modifications, transformations ou perfectionnements souhaités ou réalisés, aussi bien par les professionnels de la moto que par des amateurs. N'hésitez pas à nous adresser croquis, plans, ou photos avec quelques lignes d'explications.



BÉQUILLE LATÉRALE POUR JAWA

En métal chromé, ne déparant pas la ligne générale. Mécanisme invisible, à l'abri de la poussière et de la boue. Fixation instantanée aux deux boulons de jonction avant du moteur et du cadre. Bout en spatule, ne s'enfonçant pas dans les sols mous. Cran d'arrêt empêchant tout glissement intempestif. Ressort de rappel l'appuyant légèrement contre le tuyau d'échappement, à un centimètre à l'avant de l'axe des repose-pieds.

Pour mettre en position d'utilisation : Appuyer sur le bout et l'amener à angle droit avec le plan des roues jusqu'au cran d'arrêt. La béquille y est maintenue par le ressort, et par le poids de la machine.

Pour replier : redresser la moto, dégager la béquille du cran d'arrêt en appuyant et la laisser revenir librement contre le tuyau d'échappement sous l'action du ressort.

Pham Ngoc An 15, rue Ton-nhon, Hué (Viet-nam).

UNE "BITZA" 350 c.

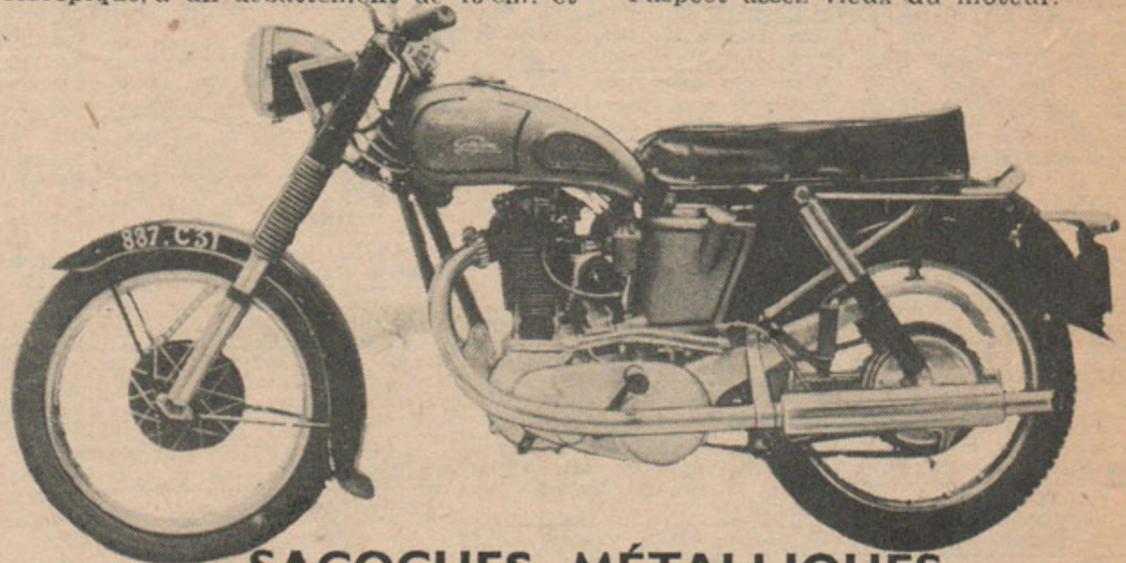
Malgré tous les perfectionnements actuels de nos motocyclettes (qui se révèlent aussi sur la facture) celles-ci ne répondent pas entièrement aux désirs de tous les acheteurs. Ceci a amené plusieurs motocyclistes, qui ont certains dons pour le bricolage mécanique, à construire entièrement de leurs mains la machine de leurs rêves.

La réalisation qui nous intéresse aujourd'hui est celle de Mr. Reynis de Toulouse qui partit d'une Monet-Goyon de 1929 pour arriver à la machine que l'on peut voir sur cette page.

Du cadre d'origine, seule la partie avant subsiste. La fourche avant, du type télescopique, a un débattement de 15 cm. et

a été entièrement fabriquée par M. Reynis avec des tubes molybdène d'aviation. Elle est munie d'amortisseurs hydrauliques à double effet. La suspension arrière est du type oscillant, les éléments télescopiques provenant d'amortisseurs d'une traction avant. Débattement : 7 cm.

Le moteur est un M.A.G. 350 cmc. (13 CV.) accouplé avec une boîte 3 vitesses Monet-Goyon. Le tube d'admission a dû être coudé légèrement, afin de permettre le montage d'un combiné Lucas. Selle double, guidon, poignée de commande, pédale de frein, etc... sont également des productions maison. L'ensemble est des plus réussis et moderne malgré l'aspect assez vieux du moteur.



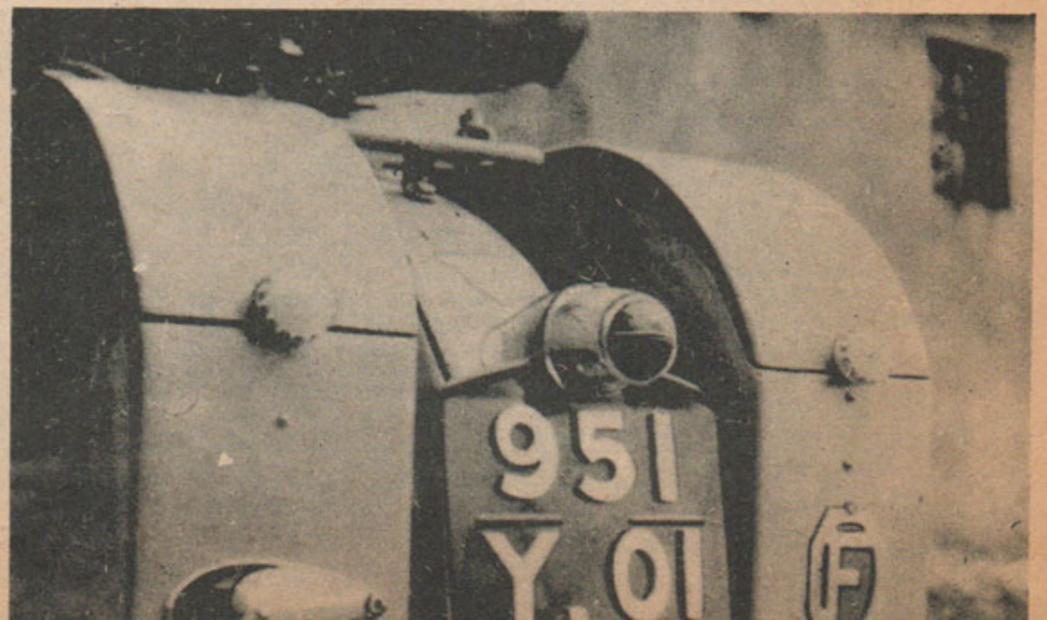
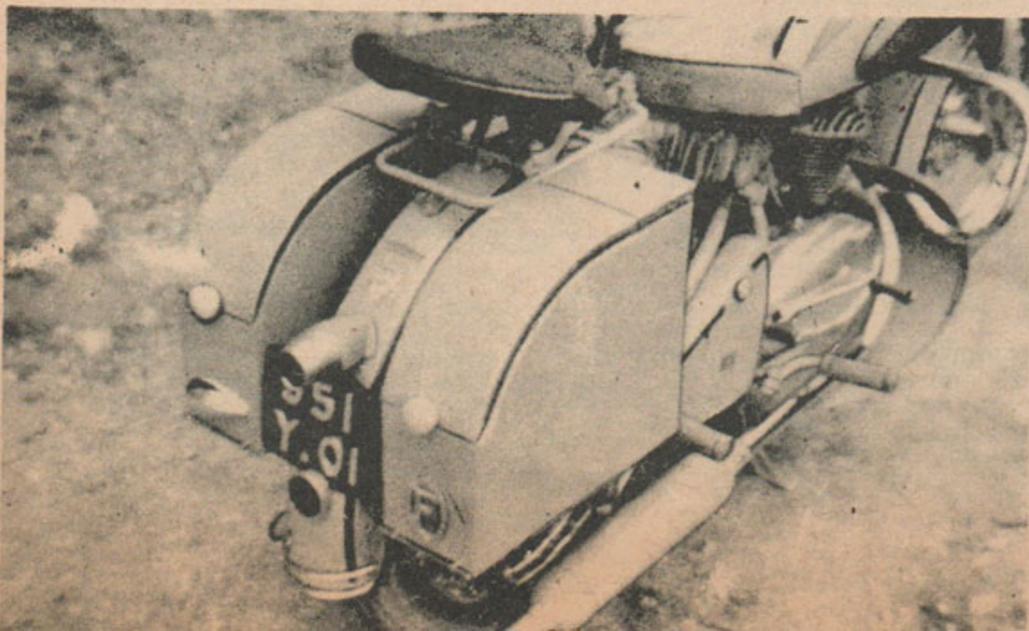
SACOCES MÉTALLIQUES

La polémique des sacoches souples ou sacoches rigides est de tous temps, et à ce sujet voici ce que nous ont écrit MM. Deschamps et Ringuet, d'Ambérieu-en-Bugey (Ain).

« Nous sommes jeunes motards, mais nous avons fait plusieurs parcours sous la pluie et nos sacoches de cuir (bonne qualité) ne tenaient pas le coup bien longtemps, absorbant l'humidité et se déformant vite, demandant ainsi beaucoup d'entretien. Alors cet automne, le dimanche, nous avons réalisé une paire de

sacoches en feuilles d'aluminium, adaptables en quelques minutes et, le plus appréciable, « imperméables, indéformables, inusables ». Peintes et dotées de filets assortis à la machine, elles ne réclament aucun entretien.

Nous avons aussi, par la même occasion, et grâce aux sacoches métalliques, installé une flèche de direction, très pratique de nuit et aussi de jour par mauvais temps (ceci n'est pas en contravention avec la loi comme le laissait supposer la question de nos correspondants N.D.L.R.).



CARTE GRISE et SIDE - CARS

Certains porteurs de journaux ont été arrêtés en province, et verbalisés parce que leur carte-grise portait la mention « solo », alors que leur machine était attelée à un sidecar. Motif : « non conforme à la déclaration ».

Ces porteurs nous font justement remarquer que s'ils faisaient porter la mention « sidecar » sur leur carte-grise, le jour où ils détérioraient, ils se trou-

veraient de nouveau en contravention pour non-conformité à la déclaration.

Afin d'en avoir le cœur net, nous nous sommes adressés à une des personnalités des plus marquantes de la Police de la Route, qui, très obligeamment, s'est renseignée à différents services.

Finalement, il en ressort que la question n'a jamais été définitivement réglée, que vue l'impossibilité (pourquoi ?)

de marquer sur la carte grise « solo ou sidecar », l'on risque toujours d'être en défaut.

Mais, partant du principe : « qui peut le plus, peut le moins », de l'avis même de cette haute personnalité, si l'on peut, à la rigueur, admettre une verbalisation pour un sidecar, alors que la carte grise porte la mention « solo », par contre ce serait un non-sens de verbaliser une mo-

(Suite page 123)

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

1000 HARLEY civile b. état
CHOPIN, EUR. 47-20 h. bur
PART. vd Sunbeam 500 cmc
luxu peu roulé état et acc. im-
pec. jam. accid. sans acc. 320.
avec acc. 340. COUTEAU 3 bd
Sébastopol, tél. GUT. 31-63.

NSU Lux 12000 kms px 180000
NOR 89-23.

SIDE Poinard bon état Rous-
set 8 pas. Bourgoin 13e.

SARGLEA 600 cul. sup. cul. av.
side Simard ens. impec. prix
int. Mousseau 137 av. Choisy
Paris 13e ap 19 h. ou samedi

TRIUMPH 650 janv. 53 v. tax.
KAHN 32 r. de Laborde 8e.

VELOCET. 350 K/T imp. 150
Glineur 4 av. de Villiers 17e

350 PEUGEOT 70. cred. vis. 35
r. Montcalm-Guisson dim. mat.

350 DKW NZ parfait état
COMBELLAS 63 bis rue de la
Victoire, Paris 9e (19 h.).

V. ou éch. 100 mot. Sachs
2900 kms c. 175 même état.
DELZON 27 bd Barbès 18e.

PEUG. 176 TC4, 5.800 k. état
neuf t. sad sac. 110.000. GA-
REL 14 r. Fagon Paris 13e.

PONEY BE 50 cc. 35000 Tour-
ne, 90 quai Loire, Paris.

BMW R6 Précis. lux tt eq. imp.
Banier 26 r. Jacq. Kellner 17e

250 BSA C11 GL équ. 200.
mars 52. LOISELET, Collège
J. Ferry, Versailles.

MOTOBECANE 175 51 8500 k
tt eq. ét. nf. GAL. 96-60 pte
392 t. l. j. sauf samedi, di-
manche, h. bur. pr. r.d.v.

SIDE châssis «Précision» bon
occas. tourisme Ecrire 3 r.
Créret 9e. Saunier Inv. 39-98

175 AUTOMOTO 120 Avril 51
BEL. 00-26.

GUILLER 175 imp. ac. 115.000
Concierge 61 r. Myrrha 18e.

125 JONGHI 51 t. b. ét. tan-s
70000. 89 av. Gambetta 20e.

BMW R25 18500 k t. eq. px
int. Pilleron 12 r. Clavel Paris

GILLET HERSTAL 500 culbuté
dernier modèle impeccable
9000 k. équipé tan-sad, pare-
choc 235000 fr. Boulin 45 rue
de la Hte Charme, Troyes.

500 BSA A7 twin splend. ent.
équi. sél. bipl. prix int. VAU-
DENAY 131 r. Véron, Alfortville
urgt h. bur. DAU. 45-55

VDS Royal Enfield 350 juin 52
V. ou éch. 500 all. moteurs
Colombus nf pf ét. Chaumette
3 r. du Levant, Garches (SO)

INDIAN side ét. nf CAV gd
luxu 175. rep. voit. réc. Jo-
seph PECATTE, Rânes (Orne)

175 AMC c. nve équ. 125. RE-
NARD M. Viels-Maisons Aisne

PUCH 175 cc 1952 selle bi-
place, accessoires très bon état
180000. Eric I.D.A. 28 r de
Sévigné Paris 4e.

125 PEUG. AL pf ét. pn. nf 70.
RABAROT J. Domfront (Orne)

Cylomot. Pygny ét. nf 12000.
J. Pivoin 20 r. Verdun, Nantes

Gnome 125 équip. 110. Godard
13 r. Barbusse Clichy ap. 19h

1000 ARIEL 49. 300. Lucien 34
r. J. Hornet Bagnolet (Seine)

BMW 600 sport imp. 285. side
Précision neuf 80. Gaspard 31
bd Gl. Leclerc, Les Lilas.

SUP. Terrot 500 av. side sac.
comp. px 110. Vergnio 13 r.
Morand 11e 18 h. sam t. l. jn.

250 PUCH pf. ét. général 160.
Café 66 r. Dulong Paris 17e.

125 PEUGEOT f. tél. sél. 75.
47 r. Deguingand, Levallois.

100 cc. MG ét. gén. de nf 35
André 68 r. Dulong Paris 17e

NORTON 16H av. side b. état
pneus batt. neuve accessoires
Clément 74 a. Bac Lavarenne

ZUNDAPP KS 600 side 240000.
Fabre 12 rue St Martin Vil-
leneuve le Roi (SO).

GOLDEN Flash modèle luxe
juin 52, 4500 k. rodage à ter-
miner, absolument dans neuf.
Korenblit 56 rue des Tour-
nelles, Paris ARC. 65-33.

1200 Indian équip. Bertrand,
14 r. du Chef de la Ville 13e

INDIAN 5 cv side Bernar. der.
mod. px int. BOUCHER 70
r. de Vouille, Paris 15e.

GN.-RH. 750 cul. X40 spéc. sel.
side Impé. 1 pl 1/2 exc. ét. 180.
Vaudolon 2 r. Nung.-Coli, Ver-
sailles ou tél. à BAB. 01-41

BMW R71 side Préc. 75000.
LAUME 25 rue Jules Ferry,
Suresnes, LON. 16-29.

VELOCETTE 350 culb. 8500 k.
de 52. 200. av. side 230000.
MARCIGNY 13 rue Cristino
Garcia, Plaine St Denis.

MATCHLESS 350 f. tél. sam.
dim. t.l.j. Pierron 23 r. Arago
Châtillon s/Bagneux (Seine).

HARLEY 750 remis ent. neuf
pare-brise, 2 selles, CHAM-
BOUR 15 r. Moulin, Vannes.

175 MOTOB. 7000 km. 135. eq.
COMBES 5 r. du Puit, Croissy
s/Seine (SO) (apr. 18 h.).

VESPA 52 équipé b. ét. 110.
Duchemin 43 rue de Bezons,
Courbevoie Déf.08-93 le soir.

HOREX Régina Sport 350 cc.
juil. 52, 9000 k. 290. Bourraqui
15 av. Rapp 7e. CAR. 62-30.

FN 350 culb. M13 peu roulé
BAUDIER r. de Verdun Pons.

BSA 250 4 v. susp. ar. équip.
compl. état neuf. BE. 55-59

ZUNDAPP 500 parf. ét. vend.
cause départ. 11 rue Georges
Bouzerait, Montrouge.

250 ARDIE 4 vit. ent. eq.
ét. parf. 80000. ROTA 178 r
du Dr Bauer, St Oueq.

BMW R25/2 équip. ét. nf. Le
Spécialiste BMW Bonneau, 80
rue Fleury, Clamart.

ZUNDAPP KS 600 av. side
Stell ensble impec 7000 kms
Lardenois 10 ter r Bisson 20e

175 MOTOBECANE 1951 ex. ét.
Laurent Roq. 04-28, 90000 fr.

BMW 750 lat. side px int. Bar-
thélemy 209 fg St Martin 10e

NEW-MAP 125 culb. 3 v. exc.
état. PERROTIN Mol. 43-84

650 TRIUMPH 12000 k. c. nve
260000 f Cardon 11 r Rodier 9e

ZUNDAPP K500 parf. ét. Ser-
vais 3 r. Armand Gauthier 18e

350 MOTOB. 1950 f. tél. ét. nf
sam. dim. Fortin 73 av. Dela-
tre de Tassigny, Choisy (S).

SIDE 750 R. Gil. 130. Rep 125
à 200. Chartier 27 av. P. Dérou-
lède Vincennes ap.18h. et s. di.

DERNY tandem 51 état neuf
f. tél. 80000. REYDET 3 rue
G. Mangin, Montgeron (S.-O)

TERROT 500 culb. avec side
BONNOT 27 rue Mertens,
Bois-Colombes.

CUCCILO 2000 k. état neuf
ou éch. ctre 125 ou scooter
plus solide. GALDIER 24 bis
avenue Albert 1er, La Varenne
(Seine). Tél. GRA. 35-31.

JAWA 350 5000 k. août 52 sel.
Ferridax, acc 225. VIVIER 3
rue Retrou, Asnières.

PUCH 125 TT 7000 kms équ.
RUIN 10 r. Solférino, Reims.

SCOOT. Bernard. Y 52 308 k.
(vis. 14à17h. sam. 14) r. Fran-
cisc Pressensé 16, Puteaux.

GRD choix motos françaises
et étrangères, vélomoteurs et
scooters ttes marques depuis
25000 cpt Solde en 10 mois.
10 r. des Apennins Paris 17e

PIERRE MICHEL v. ou met
en ger. libre son magasin, à Al-
fortville, 42 rue Jules Guesde
Ainsi que : 100 cc. Terrot,
100 Jonghi, 100 M. Goyon, 125
Peugeot, 250 NSU, 1 rem. lé-
gère pr voit. ch. 600 kgs.

GUILLER 175 sp. compte tour
ét. nf 5000 kms, px 165000
MARTIN 32 rue des Blagis,
Bourg la Reine (le soir et
dimanche).

GUILLER 175 sp. bon état p.
roulé px 165000. BROCHARD
69 rue de Grenelle, Paris
(soir et dimanche).

MOTOS, vélomoteurs, scooters,
d'occasions. Crédit VOLTAIRE
MOTO 132 bis bd Voltaire 11e

MATCHLESS 350 f. t. b. ét.
125 moteur NSU 350 cul. sup.
cul. Jean 5r M. Hélène Bobigny

125 PEUGEOT 3 vit équipé
parf. état px 55. MOLARD 18
r Abbé St Pierre, Suresnes.

AVANT LA SAISON

Derny tandem f. tél. 65000.
Vélomoteur Peugeot 45 000

125 Motobécane 60000.

125 Peugeot 56 4 vit. 90000

125 Terrot culb. 4 vit. 100000.

175 Terrot culb. f. t. 125.000

175 AMC sus. ar. f. t. 140000

250 BSA culb. 190000.

350 Monet 4 vit. sél. 100000

350 Terrot 4 vit. imp. 130000.

ET 70 AUTRES MACHINES.

UNIQUE A PARIS

350 Douglas flat-twin.

500 BSA B33.

500 BSA A7 Star Twin.

500 Triumph twin.

500 Royal-Enfield twin.

650 Golden Flash twin.

600 Zundapp side impec.

VOITURES

Renault 4 cv c. int. 4 places.

2 CV Citroën fourgonnette.

Citroën 11 BL, à roder

202 cond. intér. 4 places.

SIMCA 6 cabriolet décapotable

DYNA 3 cv. c. int. 4 places

Vend ou échange ctre moto.

Versement comptant à volonté

le solde 6-9-12 mois. - De-
mandez la liste complète con-
tre 50 frs timbre - DELAIRE
4 imp Gaité. Dan. 55-43

STOCK 500 cadres tous mo-
dèles, tous types, moteurs,
boîtes, roues, de 1928 à 1940.

Terrot, Motobécane, Peugeot,
BSA, Triumph, Monet-Goyon

LACLAU, 1 r. Ernest-Renan,
Issy-les-Moulineaux.

125 DKW origine garantie.

250 BSA 4 vit. sus. ar. 1952

500 NSU Consul neuve 1952

650 BSA Golden Flash 51-52

HURNI 38 r Sausure, Paris.

CAUSE achat matériel course

G. Guignabodet vend sa 175
Guiller spt complète (crédit)
et lot de moteurs div. 40 rue
Eterlet, Chelles (SM).

PUCH 250 TF noire ét. nf 190.
Leclerc 56 r Marx Dormoy 18e

MOTOB. D45S, 3000 k. 75. Le-
clerc 83b r Ph d. Girard Paris

SCOOTER P. Vallée, 125 cmc.
exc. état équip. px 95000 f.
GMP 148 bd St Germain 6e
DAN. 97-33.

DES prix imbattables. FN 350
sup. cul. side Précision 130
Motobéc. 250 bloc mot. 70.
Terrot 4 vit. 500 télesc. 100.
Norton 16H et BSA M20 85000
Condor 600 bicycl. 1950 : 175.
125 Gnome R4 B nf : 90000
250 Puch état neuf : 180000
175 Motob. 52 : 100. Crédit 6
mois 104 r Haxo Mén. 99-86

V. cause mal. Puch 3 cv 1950
175. Canoe 3 pl. 40000 fr. le
tout ét. neuf. Fouilloux 37 r
de la Capsulerie Bagnolet.

CSE mal. BMW R12 impec
acc. FERRET 17 r Clauzel 9e

MONET GOYON 250 av. ou ss
remorque Fulgur Vis. le sam
Campagne 28 r. P. Leroux 7e

MOTOBEC 175 équip. compl.
un an Tél. GRE. 48-76.

VOITURES A VENDRE

BMW 326, MG, Darlmat type
Le Mans et quelques petites.
voit. de série à vdre ou à
éch. ctre moto récente. 104 r
Haxo. MEN. 99-86.

SOLDE AVANT SAISON :
1 lot d'autos, motos, vélom.
de ttes marq. Créd. Reprise.
85 rue Julien Lacroix 20e

ON DESIRE ACHETER

Achète comptant

toutes motos et vélomoteurs.
Thierry 19 r des 2 Communes
Montreuil (samedi sculement).

MOTOB. super culasse 500 ou
350. Bousquet 12 Lesueur 16e

ACH. 5 ou 600 NSU épave ou
mauv. état même incomplète.

FISTER 6 pl. X. Rousse Lyon

ACHAT au compt. ou dépôt
vente de tous vélomot. motos
et scooters d'occasions. SELEC-
TION MOTO, 100, bd Magenta
10e, Métro Gare du Nord.

ECHANGES

ECH. camion 3T5 Renault
contre vélomoteur ou moto, 142
bd Chanzy, Montreuil

Ech. Mathis 7cv c. moto Jam-
bert 25 r Mauriceau Asnières

V. Simca 5 parfaite ou éch.
c. Puch 250, B31, BOEUF 286
av. A Briand, Bagneux (N 20)

ECH. Ren. 8 cv 34, Ford V8-82
13 cv ctre moto, 10 rue des
Apennins, Paris 17e.

DIVERS

MOTEUR AJS 500 ACT av.
bte pr racer et 3 motos com-
pét. 250, 350 et 500. TRANSACT'
MOTO 104 r Haxo Paris.

Leçons de conversation Franç.
Angl. All. Russe par dame ex-
périmentée Odé. 65-02 (matin)

V. moteur Zundapp KS750 t.b.
ét. Raymond B P 78 Niort D.S.

GEORGES CARDON attend ses
amis et clients à son atelier
11 rue Rodier 9e. Réparation
et mise au point, twin mono
tourisme et compétition.

Triporteur 200 kgs P. Vallée
1 cv 1951, 5000 k. 110000 fr.
Duplex 6 r Duplex Suf. 37-70

POUR passer votre permis de
conduire adressez-vous à une
maison spécialisée et que nous
vous recommandons : Ets
LACLAU, 1 r. Ernest Renan,
Issy-les-Moulineaux (à 10 mè-
tres de la Porte de Versailles)
Un extrait des tarifs : Motos
(sur nos propres machines) :
1.500 fr. - 4 CV Renault,
2 CV, 203 : 4.500 fr. Poids
lourds : 2.500 fr.

EMPLOIS

RECH. très bons contrem. et
chef atel. très au cour. mon-
tage moteur 2 temps. Bon sa-
laire, sit. assur. LE POULAIN
74 rue Danton, Levallois.

CAUSE maladie cherche bon
mécanicien spécial. Moto pour
secondier dans affaire pleine
activité. Levallois, petite cau-
tion. Ecr. Moto-Revue N° 1123

Tribune libre

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

POURQUOI CES DIFFÉRENCES DE PRIX ?

Pourquoi, chez BSA, affichent-ils des prix nettement inférieurs aux autres marques. Je me suis longtemps posé cette question et me suis dit « peut-être s'agit-il de machines fabriquées en grande série n'ayant pas le luxe ou les capacités des autres concurrentes, ou alors la qualité des matériaux inférieure à celles-ci ». Eh bien, non, car après plusieurs sondages, je m'aperçois que je suis dans l'erreur et je me suis basé pour affirmer ceci sur plusieurs machines de la marque appartenant à des amis, ou grâce à vos rubriques décrivant les caractéristiques de telle machine de la marque. Tout compte fait, je réalise qu'à l'heure actuelle toutes ces machines, surtout anglaises, sont à peu de chose près identiques. Pour appuyer ces faits je vais faire un exposé en 4 points qui, j'espère, convaincra mes contradicteurs.

1° Partie cycle : les cadres, suspensions, sont de même forme ; les accessoires sont identiques pour toutes ces machines. Pour cette partie j'aurai même une préférence pour la marque, vu le petit effort qu'elle a fait pour améliorer leur présentation ces derniers temps (chrome sur les jantes et réservoir, capotage du phare, garde-boue enveloppant, frein de 203 mm, stop, etc...).

2° Partie moteur : bloc séparé ou semi-bloc comme la plupart des machines anglaises qui se respectent.

3° Qualité des matériaux : nous arrivons au point crucial de la question ; eh bien mon avis est que les matériaux employés par BSA valent les autres, j'appuie cette thèse par quelques expériences effectuées sur diverses machines qui consistaient à démonter les innombrables pièces de chaque moteur et vérifier l'usure de celles-ci au terme d'un kilométrage équivalent et de même usage. L'usure s'est avérée la même à peu de chose près sur chacune d'elles.

4° Performances : voyons un peu le tableau des caractéristiques de ces motocyclettes :

250 cmc. C17	: 11 CV à 5.400 t.-m., 100 kmh.
350 cmc. B31	: 17 CV à 5.500 t.-m., 115 kmh.
500 cmc. B33	: 23 CV à 5.500 t.-m., 130 kmh.
500 cmc. A7 bicylindre	: 29 CV à 6.000 t.-m., 150 kmh.
650 cmc. A10 bicylindre	: 35 CV à 5.750 t.-m., 160 kmh.

Ce tableau prouve que ces machines, sans être rationnelles, sont quand même excellentes.

On dira aussi la compétition ou les exploits sportifs payent, ce qui fait le prix élevé de certaines concurrentes, telles (Norton, AJS, Vincent, Gilera).

Là aussi je puis répondre : BSA n'est jamais restée inac-

tive. Exemple : les récents 6 Jours Internationaux où 3 Star-Twin gagnèrent 3 médailles d'or et ces performances accomplies, effectuèrent un périple de 8.000 kms à travers 9 pays d'Europe, pour terminer par des essais sur piste de vitesse à 136 kmh. sur le kilomètre lancé. D'ailleurs cette performance leur a valu le « Maudes Trophy », récompense attribuée pour la plus remarquable performance de l'année.

Je soulignerais également les premières places obtenues par les Gold-Star (350-500) dans les différents trials (épreuves très dures et prisées par les anglais), ou encore les victoires en moto-cross : Molinari (champion de France) en 350 cmc., Avery et Hall champion également de moto-cross en 500.

Je crois, d'après cet exposé, que mes comparaisons sont justes et que personne ne pourra nier ces faits et puisque nous sommes d'accord, qu'est-ce qu'il faut en conclure ? Que les autres constructeurs sont malhonnêtes et profiteurs ? Ou que BSA fait un petit sacrifice sur ces bénéfices pour entretenir sa clientèle !. Si ceci est, je crierais « Vive BSA ! », car l'évidence est qu'il n'y a pas une marque étrangère qui sorte une 350 cmc. pour 255.000 fr., une 500 pour 280.000 fr. (ces machines équipées de suspensions). En énumérant ces prix, je songe à telle 250 exposée dans la vitrine d'un grand importateur parisien pour la modeste somme de 295.000 fr., ou cette 125 à 230.000 fr., et encore une 500 anglaise monocylindre 325.000, c'est-à-dire 45.000 fr. plus cher que BSA.

J'arrêterai cet article ici, car j'ai horreur de la publicité tapageuse, mais je crois que cette remarque est intéressante et que j'espère vous serez en mesure de dénouer ce petit mystère de prix extensibles.

Mr R. SOUSBIE,
Le Perreux (Seine)

N.D.L.R. — Si les constatations de M. Soussbie sont exactes, par contre, il faut remarquer que dans son pays d'origine la BSA n'est pas toujours la moins chère. Ainsi, si les monocylindres sont, en général, catalogués à des prix très bas, par contre les Twins et les Stars sont parfois plus chères que des machines similaires anglaises.

Si BSA arrive souvent à vendre bon marché, cela tient d'une part à ses moyens industriels énormes, qui permettent la grande série, et aussi à certaines conceptions techniques d'un prix de revient moindre.

Croyez-bien que la concurrence entre constructeurs anglais est trop serrée, pour que l'on puisse taxer certains d'entre eux de « malhonnêtes ou profiteurs ».

★ AH ! CES MOYENNES MIRIFIQUES ! ★

La lettre de M. Martine appelant une réponse, la voici :

1° Question vitesse maximum, j'ai dit textuellement :

« ...ce qui doit correspondre au 120 chrono ».

Je n'ai pas dit que je passais les Aronde, comme l'ont écrit les essayeurs de « Moto-Revue », mais que je les tenais.

Donc, de deux choses l'une, ou bien les conducteurs d'Aronde, n'utilisent pas « à fond » les possibilités de leur machine, ou bien toutes les Aronde ne font pas 128 kmh., car n'oublions pas que cette voiture est donnée par son constructeur pour 120 kmh.

2° Pour ce qui est des 89 de moyenne sur Paris-La Baule, voici les faits :

Je suis parti de Paris à 3 h. 5 du matin, pour arriver à Pornichet (qui touche La Baule) à 8 h. 20.

Je me suis ravitaillé une fois (10 l.), soit trois minutes environ d'arrêt en tout et pour tout. J'use du Super + Brétocyl graphité.

J'ai toujours roulé entre 115 et 125 au compteur, soit 105-115 réels, ce qui m'a fait dire que le moteur était vraiment robuste pour avoir tenu 5 heures un tel régime.

Je tiens, en outre, à signaler que la machine était en parfait état mécanique : mise au point impeccable, freins et suspensions bien entretenus, seul les chromes et la peinture, comme je l'avais dit, étaient mal en point.

Le voyage ayant eu lieu pratiquement de nuit, les temps

pris pour le passage des villes ont été considérablement réduits.

Je demande à mon tour aux essayeurs de « Moto-Revue » si : 120 kmh. chrono, et 89 kmh. de moyenne sur Paris-La Baule, dans les conditions exposées ci-dessus, sont deux choses impossibles pour un 350 Horex.

Je n'ai pas cru devoir relever les petites « mises en boîte » que Monsieur Martine a jugé spirituel de faire, seuls les chiffres étant importants.

Je ne vous ferais pas de compliments sur votre revue : je viens de m'y réabonner, c'est la meilleure preuve.

Mr PRADET, Paris

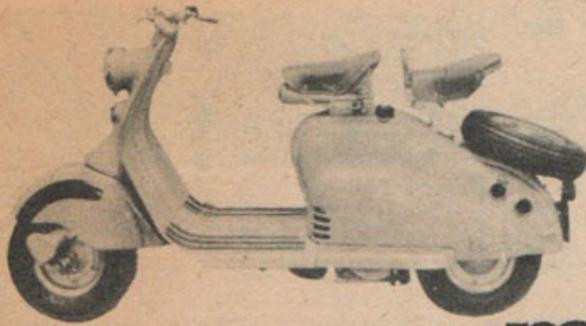
N.D.L.R. — Nous tenons à remercier M. Pradet d'avoir immédiatement donné des précisions sur sa performance.

1° Ainsi que nous l'avons dit, la 350 Sport Regina, de 20 CV, est capable de 129,5 kmh. La Regina normale, de 18 CV, doit être capable de faire près de 125 en pointe en position couchée et pas loin de 115 en position assise.

2° Dans notre commentaire à la lettre de M. Martine, nous disions « à moins de conditions vraiment exceptionnelles, ce chiffre (de 89 kmh. de moyenne sur Paris-La Baule) nous semble vraiment difficile à atteindre ». Ces conditions « exceptionnelles », M. Pradet les précise : voyage de nuit, dont toute une partie durant les heures les plus creuses du point de vue circulation, quand même les traversées de villes peuvent se faire à grande vitesse.

AGENT OFFICIEL VENTE A CREDIT — EXPEDITION PROVINCE

Lambretta



Métro : Porte de St-Cloud
MOL. 29-62

Agent : TRIUMPH — VELOCETTE
ROYAL-ENFIELD — HOREX

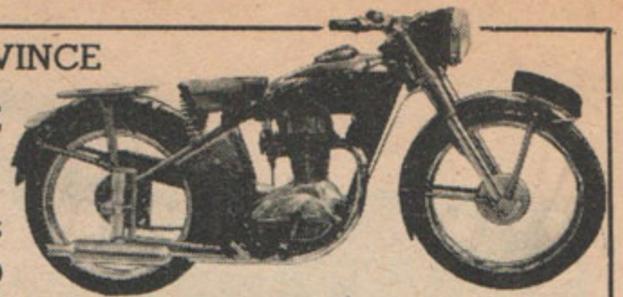
Les Vélocycleurs et Motocyclettes
TERROT — JONGHI — AUTOMOTO
MONET-GOYON — GNOME-RHONE

et les Scooters
BERNARDET — TERROT

sont disponibles chez

marcel perrin

Recordman du Monde



MOTOBÉCANE



AGENT OFFICIEL

50, av. Edouard-Vaillant
BOULOGNE (Seine)

Certitude

REVIL



LE PLUS GRAND
CHOIX DE FRANCF
5 000 ARTICLES
DIFFÉRENTS POUR MOTOS
SCOOTERS CYCLOMOTEURS

ACCESSOIRES SÉLECTIONNÉS
ÉQUIPEMENTS - VÊTEMENTS
SPÉCIAUX POUR MOTOCYCLISTES

PRIX LES PLUS ÉTUDIÉS

un des
exemples
de la
semaine :

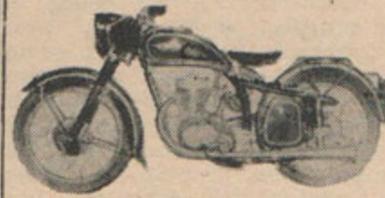
tablier moto simili-cuir noir
ou marron.
Qualité
impeccable. **1530 f**

le seul spécialiste depuis 20 ans.

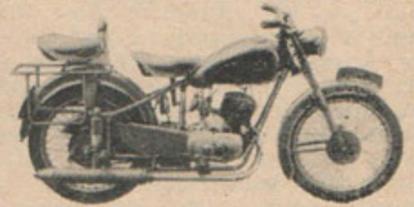
E^e REVIL

82, Av. des Ternes - 225, Bd. PÉREIRE
PARIS - ETO. 15-53

membres de club
faites-vous connaître !



175 GIMA Grand Luxe



250 RENE GILLET



500 TERROT

Des grandes marques
Françaises ou Etran-
gères à votre disposi-
tion avec

6-9 ou 12 MOIS DE CREDIT

HATEZ-VOUS DE PASSER COMMANDE A

Barbès - Moto - Cycles

98, rue Doudeauville — PARIS-18^e
Métro Château-Rouge MON. 96-37

AGENT DES GRANDES MARQUES

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

LIVRABLE DE SUITE :
MOTOBECANE
TERROT - PEUGEOT
MONET - GOYON
GNOME et RHONE
MOBYLETTES - SCOOTERS
GILLET HERSTAL
ULTIMA - NORTON
SIDECAR IMPERIAL
Toutes pièces détachées
Expédition dans
toute la France
Remise aux patentés
Joindre timbre pour réponse

VENTE A CREDIT
M. DUNOIS

Ets VOIVENEL

34, rue de Charonne, 34
PARIS-11^e - ROQ. 17-13

LA
SELLE
SOUPLE

REYDEL

Suspension SANDOW

N'ATTENDEZ PAS L'ACCIDENT !

ASSUREZ-VOUS

AUX MEILLEURES COMPAGNIES

AUX MEILLEURS PRIX

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



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

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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



GANTS de SPORT

G.M.P.

LA CIGOTATI

ARTICULATION ELASTIQUE

Breveté S. G. D. G.

Principal dépositaire à PARIS :
Ets REVIL — 82, Avenue des Ternes

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

■ **MOTO-CLUB BANLIEUE NORD.** — Le MCBN a procédé au cours de son Assemblée Générale à la réélection de son bureau, ont été élus :
Prés. : Pouget. Vice Prés. : Deveau-Hazenacker.
Secrét. gén. : Basadella. Secrét. adj. : Honoré.
Trés. gén. : Derel. Trés. adj. : Leridan. Asses-
seurs : Vandenberg, Ricquebourg, Galopin. Direct.
sportif : Robe. Adj. : Renouf.

■ **MOTO-CLUB SAINT-CHAMONNAIS.** — Le 4^e Circuit de Vitesse de L'Horme a été inscrit au Calendrier National de la FFM à la date du 17 mai 1953. Des modifications importantes sont envisagées. Le nouveau parcours utiliserait le Cours Marin et la rue Langard dans toute leur longueur. Ce nouveau tracé doit permettre de pulvériser les moyennes réalisées jusqu'à présent.

Suite aux élections, voici le Comité Directeur 1953 :

Prés. d'honneur : Montcriol. Prés. : Pernel.
Vices-Prés. : Malaure, Courtet, Joannez. Secrét. gén. : Myon. Secrét. adj. : Grand et Reix. Trés. gén. : Dimier. Trés. adj. : Targe.

dans les Clubs

■ **CLUB SPORTIF DE MEAUX.** — Après notre assemblée générale, le vote du bureau a donné les résultats suivants :

Prés. d'honneur : Paul Barrennes, Maire de Meaux. Prés. : M. Jamin. Prés. sportif : Pourquoi Trés. : Maurice. Trés. adj. : Crétel. Secrét. : Vignies, Jardin. Direct. de course : Dofémont. Délégué tourist. : Pelletier. Délégué cyclom. : Sartori. Délégué des coureurs : Ancel, Letriché.

Nous donnons rendez-vous à tous les amateurs de sport motocycliste le 1^{er} mars, à Meaux, où aura lieu un grand moto-cross avec les meilleurs champions français contre le champion d'Europe : Victor, Leloup.

Coureurs de Meaux : Verrecchia, Scossa, Jacquemin, Ancel, Melin, Gautier, Raguénot, Zacharie, Sémilo, Surga, Mouchet.

Les clubs qui désirent organiser des rencontres inter-clubs sont priés d'écrire à notre président sportif.

■ **MOTO-CLUB DU BEARN.** — Constitution du bureau pour l'année 1953 : Prés. d'honneur : G. Charaudau. Prés. actif : Faure. Vice-Prés. : Rouquet et Goret. Trés. gén. : Chéringou Trés. adj. : Cieutat. Secrét. gén. : Then-Guiraut. Secrét. adj. : Abadie. Membres du Comité : Laborde, Fariscot, Brethes, Pintadou, Cazayous, Domecq-Larrieu, Lanusse, Blanchet.

Commission touristique : Pintadou, Cazayous. Règlements et statuts : Rouquet. Commissaires sportifs : Rouquet, Domecq-Larrieu, Pintadou, Cazayous, Lanusse, Blanchet. Presse : Then-Guiraut.

■ **AMICALE MOTOCYCLISTE PARISIENNE.** — L'AMP a tenu son assemblée générale annuelle, où il fut procédé au renouvellement du Bureau pour 1953, dont voici la composition : Président d'honneur : M. Baulez. Prés. actif : Freisse. Vice-Prés. : Truchot. Secrét. : Viau. Trésor. : Prochasson. Dir. sportif : Plattner. Dir. tourist. : Defaix. Délégué à la LMIF : Freisse.

QUE PILOTERONS NOS CHAMPIONS ?

A l'entrée de la saison sportive, nous avons contacté plusieurs pilotes de courses français, et il nous est possible de donner un aperçu de ce que nous verrons sur les circuits en 1953.

En petite cylindrée, nous avons déjà présenté la réalisation de Camus, qui court, cette année encore, pour D.-S. Malterre. Les frères Nougier, de leur côté, ne s'endorment pas, mais un troisième larron vient de nous présenter son 175 double arbre, dont les premiers essais furent concluants.

A Monthéry, la vitesse de 147 kmh. fut atteinte, mais ce n'est qu'un début, nous confiait-on, et le constructeur-pilote pense fermement que sa machine est capable d'un bon 160 kmh !...

Et Burgraff ? Beaucoup de bruits circulent à son sujet. Sera-t-il officiel M.V. pour le Championnat du Monde ? Aura-t-il une simple arbre pour le Championnat de France ?

Ce qui est sûr, c'est que, possédant une 350 A.J.S. et une 500 Norton Featherbed, nous le verrons se défendre (brillamment) dans ces deux cylindrées.

Pour en terminer avec les petits cubes, mentionnons que Daoust vient de se rendre acquéreur d'un 125 Mondial simple arbre et que Onda fils pilotera vraisemblablement la même machine.

En 250, nous avons annoncé que Monneret aura une Guzzi Gambalunghino, mais Houel vient de partir en Italie pour acquérir la même machine. Il profitera d'ailleurs de son passage à Mandello pour ramener une 500 Gambalunga.

En 350, un nouveau venu, Tarot, sur l'ex-A.J.S. de Emo. Ce dernier aura cette année une Featherbed, de même que Murit. Des A.J.S. encore pour Pierre et Georges Monneret et des Norton pour Collot, Planque, etc...

En 500, nous rappelons que Pierre Monneret pilotera alternativement la mono double arbre et la 4 cylindres Gilera, tandis que son père confiera ses chances à la nouvelle G.45 Matchless. Une même machine sera la propriété d'Insermini.

Notons en passant que cette nouvelle 500 serait « méchante » puisque, de ses premiers modèles, l'usine est parvenue à tirer entre 45 et 52 CV aux environs de 7.500 t.-m.

En side-car, tous nos pilotes seront sur Norton. Drion et Insermini auront des ensembles Featherbed-Watsonian, tandis que Murit, qui s'est rendu acquéreur de l'ensemble « spécial » d'Halde-mann, travaille activement sur ce dernier et nous réservera des surprises.

Terminons en signalant que Hofstetter ne courra pas cette année.

CARTE - GRISE et SIDES

(Suite)

to solo ayant une carte grise « sidecar ».

Donc, conseil à tous ceux à qui il arrive d'atteler un side à leur moto : faire porter « side-car » sur leur carte grise (modification sans frais).

Finalement, la solution serait la suivante, et nous la soumettons aux amateurs : Si un possesseur de carte grise portant la mention sidecar se fait verbaliser parce qu'il roule en solo, qu'il refuse de payer la contravention ! La question sera alors portée devant un tribunal de simple police, dont la décision tiendra lieu de jurisprudence.

LES BONNES ADRESSES RECOMMANDÉES

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

<p>PARIS (2^e)</p> <p>DYNAMIC - SPORT Motobécane, Guiller, Galletto, Terrot, Jonghi, Monet-Goyon. Crédit 1/3 cpt, solde 12 mois 6, r. St-Augustin - RIC. 75-28</p>	<p>NORD - EST MOTOS - SCOOTERS 214, Faubourg, Saint-Denis Stock très complet de pièces B.S.A. Agences : Gima - Guiller, etc...</p>	<p>PARIS (16^e)</p> <p>MOTOCONFORT Agent exclusif R. Piel 29, av. Gde Armée - Pas. 86-45</p>	<p>PARIS (18^e)</p> <p>BARBES - MOTOS - CYCLES Atelier dirigé par technicien pour la mise au point des machines Le plus long crédit et grandes facilités pour Paris - Banlieue 98, Rue Doudeauville</p>	<p>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</p>
<p>PARIS (4^e)</p> <p>SAINTE-PAUL MOTOS Réparations par des spécialistes Tous les Accessoires 1, Rue de Rivoli Métro St-Paul - Arc. 71-46</p>	<p>PARIS (14^e)</p> <p>MOTO - VANVES - SPORT Ouvert le Dimanche 1 et 3 Boulevard Brune</p>	<p>PARIS (17^e)</p> <p>LADÉVEZE Toutes motos, sidecars, scooters neufs et occasion Crédit, avec l'assurance des réparations pour l'avenir 50, rue Brunel - Eto. 24-66</p>	<p>BOULOGNE - BILLANCOURT MARCEL PERRIN Motobécane, Gnome, Terrot, Jonghi, Monet, Automoto, Scooters Bernardet, etc... 50, Av. Edouard Vaillant</p>	<p>DOUBS PEUGEOT Motos - Vélocoteurs Nombreux agents dans toute la France Beaulieu - Valentigney (Doubs)</p>
<p>PARIS (10^e)</p> <p>MAGENTA MOTOBÉCANE Agence Motobécane 94, bd Magenta - Nord 65-25</p>	<p>PARIS (15^e)</p> <p>GARREAU Distributeur pour la France Norton - Excelsior - Vincent Indian Pièces détachées 22, r. Robert Lindet. V.A.U. 07-09</p>	<p>Ets REVIL Tous les accessoires et équipements aux prix les plus bas (voir publicité) Revil, 82, Avenue des Ternes</p>	<p>LEVALLOIS DUBOIS A. Toutes les pièces détachées pour Motobécane, Mobylette, Terrot, etc... 58, Rue Aristide Briand</p>	<p>LYON NEW - MAP une grande marque par ses motos de classe internationale. Nombreux agents en France 122-124, Avenue Lacassagne</p>

Pierre Monginet

SPECIALISTE A.M.C.

9, Boulevard Murat - PARIS-16^e
Métro Porte Auteuil



Motoconfort - Monet-Goyon
B.S.A. — Sunbeam —
Agent excl. side-car Bufflier
« New-impéria ».

Robert PIEL

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

VENTE A CREDIT



Agent

Exclusif

VELOMOTEURS
MOTOCYCLETTES

et la **Mobylette**
PIECES DETACHEES

MAGENTA-ACCESSOIRES

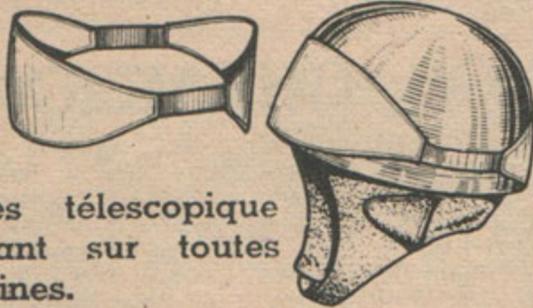
9, Boulevard Magenta - PARIS (10^e)
Tél. : NORd 11-60 Métro République

LANCE LE
BANDEAU PHOSPHORESCENT

St-CHRISTOPHE

Marque déposée
Agent Exclusif

Seine
et
le Porte-Bagages télescopique
breveté s'adaptant sur toutes
machines.



DU 9 AU 22 FEVRIER

SOLDES ANNUELS

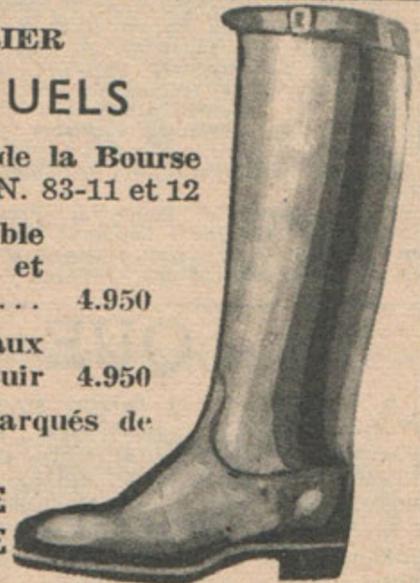
MARCY 1 et 3, pl. de la Bourse
Paris-2^e CEN. 83-11 et 12

DEMI-BOTTE veau double
tannage, montage cuir et
W. Milne 4.950

BOTTE MOTO avec anneaux
veau naturel. Montage cuir 4.950

30 modèles de bottes démarqués de
40 à 50 %.

LA PLUS IMPORTANTE
SPECIALITE FRANÇAISE



MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR

38, rue du Château-d'Eau
PARIS-10^e Tél. : NORD 08-09

TOUS vêtements de cuir :
MOTO - AUTOMOBILE
SPORT - VILLE

Exigez la marque

CHROME-CUIR

Catalogue gratuit sur demande

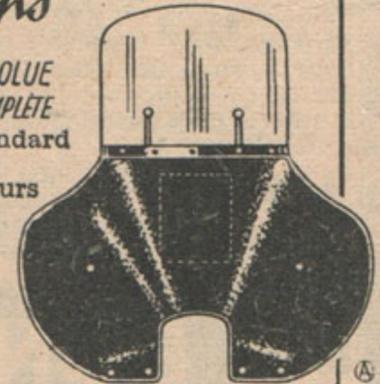


MOTOCYCLISTES

*Roulez confortablement
par tous
les temps*

Plexiglas 3 m/m

RIGIDITE ABSOLUE
PROTECTION COMPLETE
Modèle Standard
pour
cyclomoteurs



H. DELANNET

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

LES BEAUX JOURS
ARRIVENT...

COMMANDEZ
DES MAINTENANT
votre CYCLOMOTEUR
SCOOTER ou
MOTO à

MOTO-VANVES-SPORT

1-3, Bd Brune, Paris-14^e

qui vous accordera les
meilleures facilités de
paiement et vous as-
surerà l'ENTRETIEN
APRES VENTE aux
meilleures conditions.

PARIS-NORD-MOTOS

Agent Officiel

au service de
4 grandes marques

Geugeot
BSA **TERROT**
GNOME RHONE

Pièces détachées
Tous Accessoires **VENTE à CRÉDIT**

Atelier de Réparations

3r. Ernestine · PARIS · 18^e · **ORNANO.34-08**

VAP

Toute la pièce détachée
en stock.

Livraison à lettre lue.
Remises aux Agents et
Stations-Service.

Echange standard
moteurs et transforma-
tion en D.T.

Conseils techniques par
mécaniciens spécialistes.

MANCEAU

5, rue de Vouillé, 5
PARIS-15^e - VAU. 57-57

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

Le Manuel d'Entretien du Scooter

Vespa

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE I.

- a) Comment est né le scooter Vespa.
- b) Le scooter Vespa-A.C.M.A. 1952.

CHAPITRE II - DESCRIPTION.

- a) Le moteur.
- b) Transmission primaire et boîte de vitesses.
- c) Allumage et carburation.
- d) Châssis et suspension.

CHAPITRE III - CONDUITE.

CHAPITRE IV - GRAISSAGE - ENTRETIEN.

- a) Lubrification.
- b) Nettoyage.
- c) Opérations diverses.

CHAPITRE V - DEMONTAGE ET REMONTAGE DU MOTEUR.

Avertissement.

- a) Dépose du moteur.
- b) Démontage du moteur.
- c) Remontage.

29 outils spéciaux pour le démontage et le remontage utilisés par les Agents Officiels du Scooter Vespa.

CHAPITRE VI - LES ACCESSOIRES.

CONCLUSION.

Résumé des caractéristiques de la Vespa.
Liste des Vespa-Clubs.
Tableau synoptique des pannes.



UNE VÉRITABLE ENCYCLOPÉDIE
INDISPENSABLE AUSSI BIEN À
L'USAGER QU'AU MÉCANICIEN

Édité par : MOTO-REVUE, 12, RUE DE CLÉRY - PARIS (2°)

C.C.P. Paris 297-37

Prix : à nos bureaux · 525 fr. (par poste 580 fr.) - Etranger : 600 fr.

La bibliothèque du "motorisé"

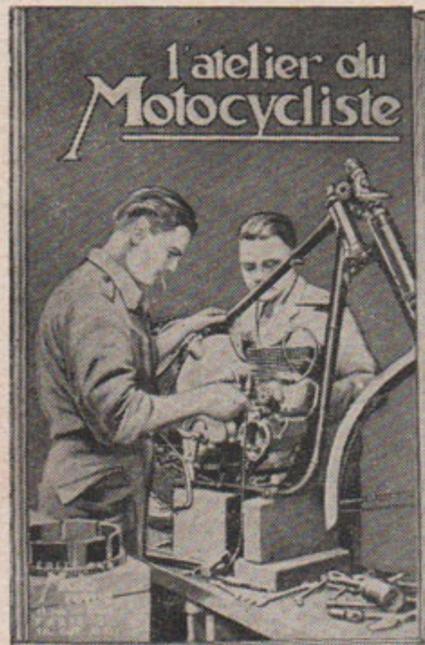
La spécialité des Éditions de Moto-Revue

TOUT CYCLOMOTORISTE
TOUT MOTORISTE
SERA PARFAITEMENT
DOCUMENTÉ
EN LISANT
LES OUVRAGES
QUI ONT ÉTÉ ÉCRITS
POUR
LUI



L'ouvrage le plus important qui ait jamais été publié. Véritable encyclopédie de 380 pages, 200 illustrations consacrées à l'entretien, au dépannage, à la réparation. Rien de comparable.

PRIX : 750 fr. (par poste 850)



Dans cet ouvrage sont rassemblés toutes les astuces et tours de mains pour la réparation, la mise au point de tout véhicule motorisé : cyclomoteur, vélomoteur, scooter et moto.

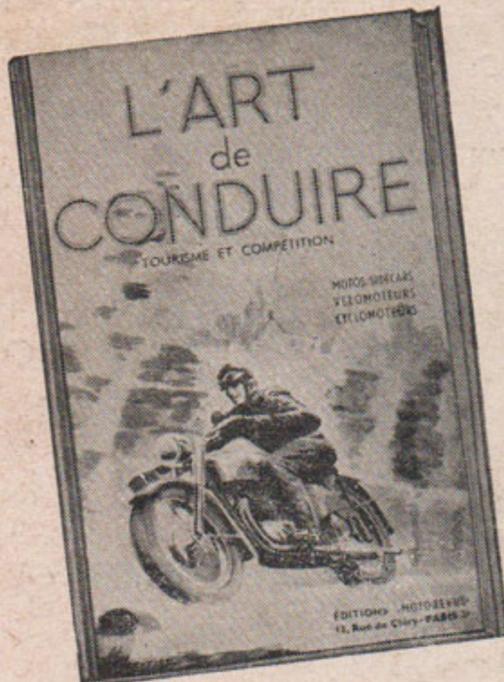
Edition 1953 vient de paraître.

PRIX : 500 fr. (par poste 545)



C'est un ouvrage traitant spécialement le moteur à 2 temps que l'on trouve généralement sur tous les cyclomoteurs, vélomoteurs, motos, 175 et 250 cmc.

PRIX : 485 fr. (par poste 535)



Pour faire comprendre tout le mécanisme de la meilleure conduite de tous véhicules motorisés à 2 roues, du plus réduit au plus gros.

PRIX : 430 fr. (par poste 475)

NOUS EDITONS AUSSI :

4 CV. RENAULT

Prix : 590 fr. (par poste 650 fr.)

TERROT et MAGNAT 125 cmc.

Prix : 400 fr. (par poste 445 fr.)

MOTOBECANE 125 lat.

Prix : 300 fr. (par poste 345 fr.)

MOTOBECANE 125-175 culb.

Prix : 460 fr. (par poste 510 fr.)

PEUGEOT P. 55-56-155-156 et 176

Prix : 475 fr. (par poste 520 fr.)

La VESPA

Prix : 525 fr. (par poste 580 fr.)

En préparation :

GNOME-RHONE, LAMBRETTA, etc... etc...



L'ouvrage indispensable à tout possesseur et à tout mécanicien. Ne traite que de la Mobylette. Illustré très abondamment.

PRIX : 410 fr. (par poste 455)

Pas d'envoi contre remboursement.
Envoi contre mandat ou mieux :
versement (ou virement) compte
postal. MOTO-REVUE : 297-37 Paris