

Moto revue

HEBDOMADAIRE

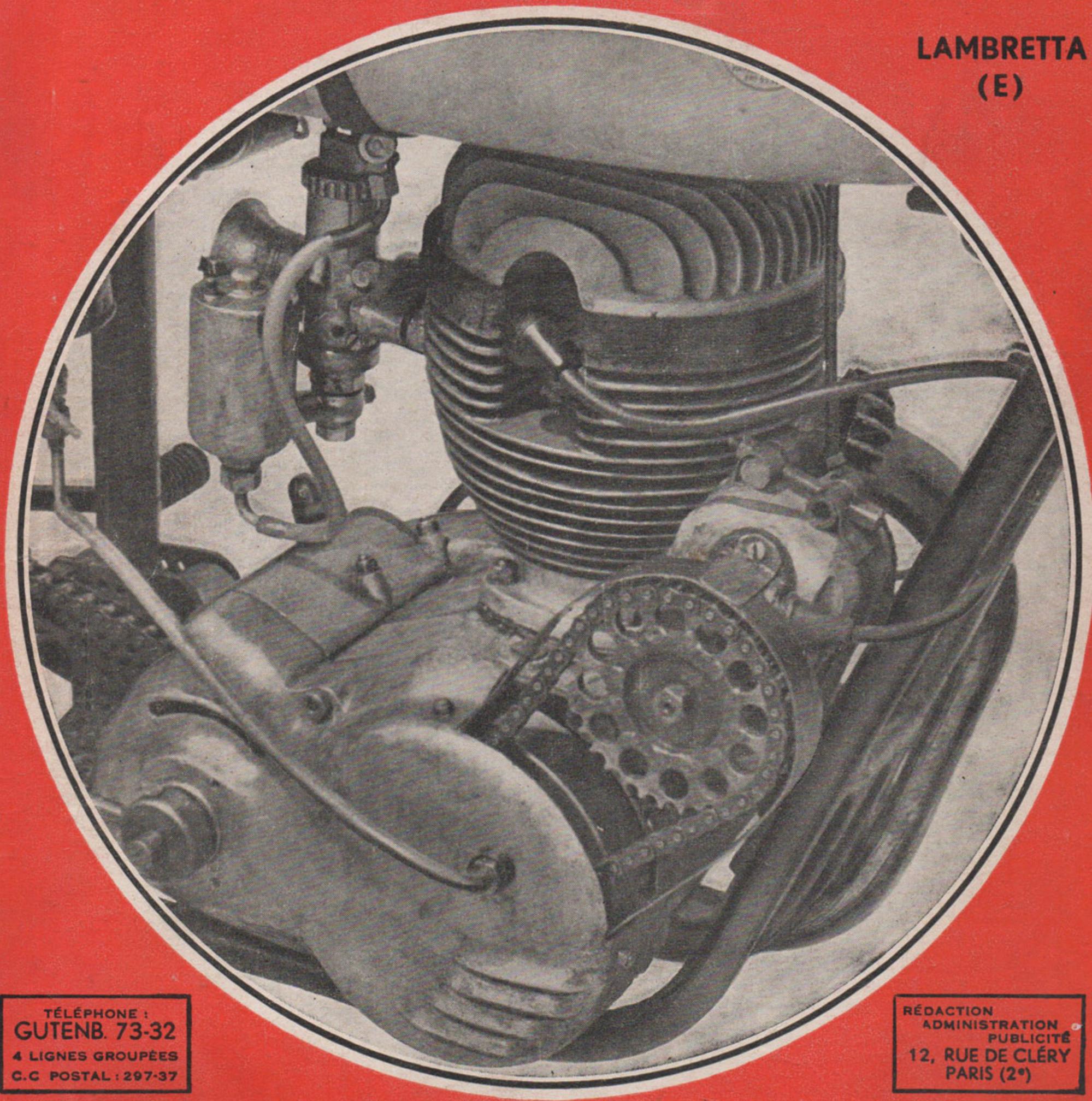
Tous les Samedis

LE NUMERO :

30 frs

LAMBRETTA

(E)

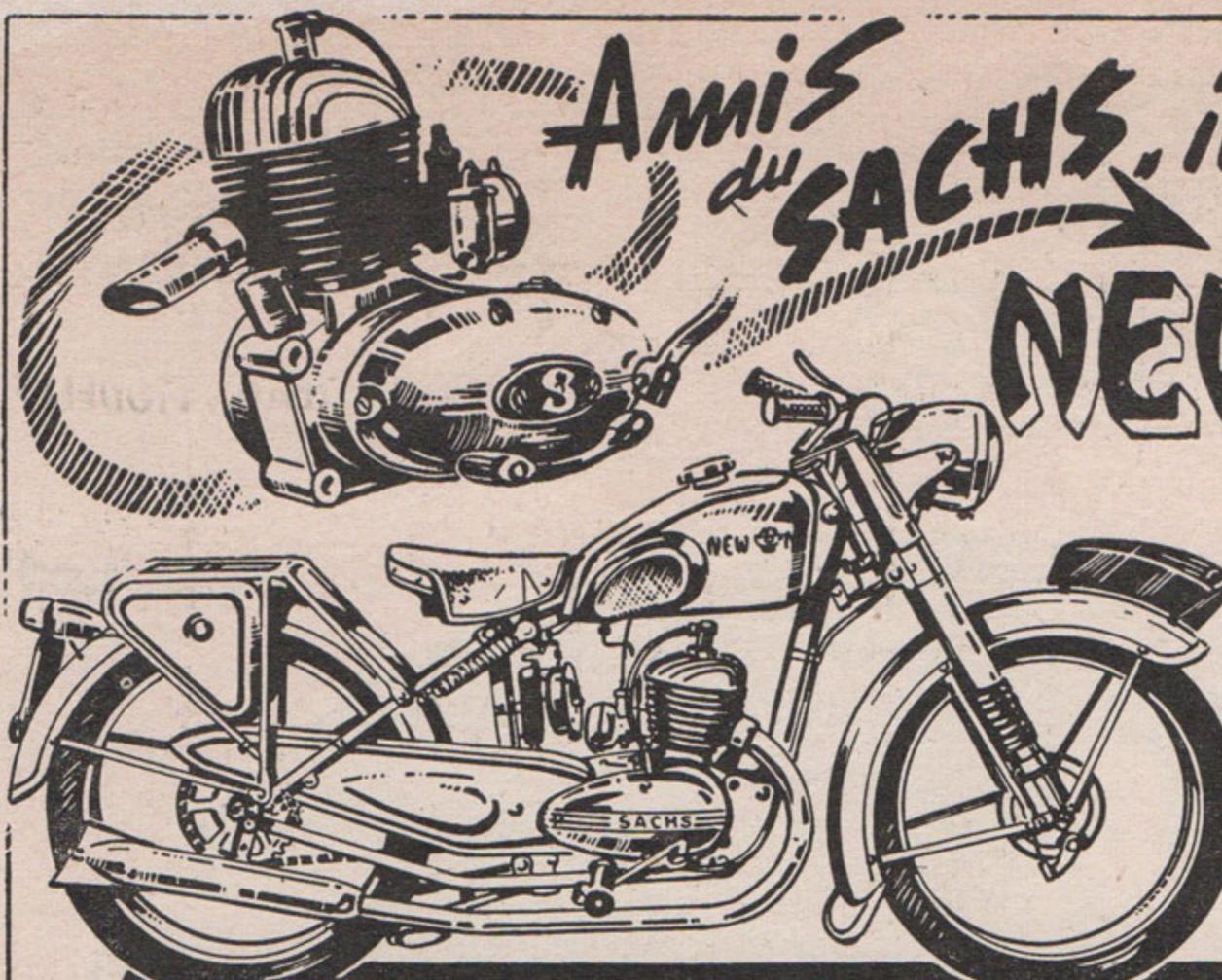


TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPEES
C.C. POSTAL : 297-37

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

L'A.M.C., telle cette réalisation, se prête assez facilement à un accroissement de puissance. (Voir article page 128).

Amis du SACHS, il revient!
CHEZ
NEW-MAP



Sur la FSK.151
 2 CV - 2 Temps
 Souple, silencieux,
INCROYABLE
 Il s'est fait seul sa
 publicité par ses
 qualités exceptionnelles
 un chronomètre!
149.500 frs

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
 DEVILLE-les-ROUEN : M. REPEL, 2 r. Petit-Aulnay

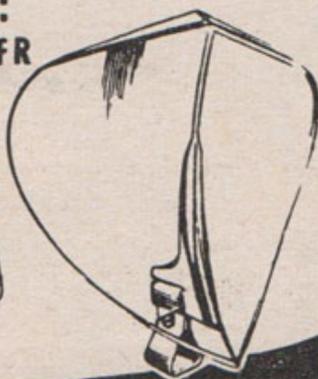
PROTÉGÉ PAR
everclean



Fixé sur le phare, ce petit écran cristal de courbure spécialement étudiée, crée en vitesse, des zones tourbillonnaires qui écartent l'air et rejettent loin de vous insectes, poussière, gouttes de pluie, flocons de neige.

Notice sur demande

PRIX:
690 FR



**PETITE SURFACE
 GRANDS EFFETS**

SCINTEX

Société Anonyme Capital 72.000.000 de Fr.
 RUE DE L'INDUSTRIE - COURDEVOIE (Seine) - Tél. DEF. 30-30

JEUNES ! voici votre chance...



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

Préparation C.A.P. - Cours selon temps disponible - Diplôme en fin d'études et facilités de paiement - Placement gratuit - Instruction requise : niveau C.E.P.
 Tous renseignements sur demande :

COURS TECHNIQUES AUTO
 (Service 11) — Rue du Dr Cordier, St-QUENTIN (Aisne),
 2, rue Jean-Bart, LILLE (Nord) et 14, rue Lincoln, PARIS-8^e

**POIGNÉES TOURNANTES
 GUIDONS
 ACCESSOIRES**

DUPLEX

SEMONSU-BÉRAUD
 46, 48, RUE SAINTE MARSEILLE

UN MOTEUR PUISSANT - UN CADRE INCOMPARABLE



GIMA



MOTEURS AMC
4 temps culbutés

125 cmc. — 3 vitesses
Frs : 158.000
125 cmc. — 4 vitesses
Frs : 175.000
175 cmc. — 4 vitesses
Frs : 198.000

LA MOTO DE

GRANDE CLASSE

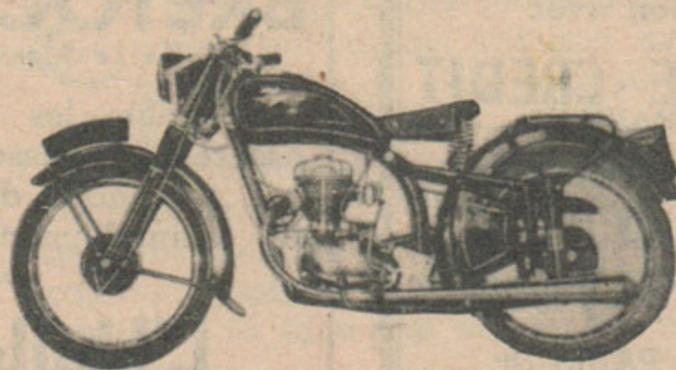
24, AVENUE PASTEUR — CHAMALIERES
(Puy-de-Dôme)

NOUVEAUX MODÈLES
MOTEURS AMC

175 cmc. — 4 vitesses
CADRE DOUBLE BERCEAU
FOURCHE TELESCOPIQUE
SUSPENSION ARRIERE OS-
CILLANTE SPECIALE AVEC
AMORTISSEURS HYDRAU-
LIQUES. - TAMBOURS DE
FREIN DE 170 mm. - ROUES
INTERCHANGEABLES.
Frs : 208.000

MOTEUR YDRAL
2 temps

125 cmc. — 4 vitesses
(sans compteur) Fr : 138.000
TOUS NOS MODELES SONT
MONTES AVEC FOURCHE
TELESCOPIQUE, SUSPEN-
SION ARRIERE, COMPTEUR
INCORPORE DANS LE
PHARE, ET AVERTISSEUR.



EN PRÉPARATION
pour livraison prochaine :

175 cmc. — 3 vitesses.
250 cmc. — 4 vitesses.
— CADRE SPECIAL —

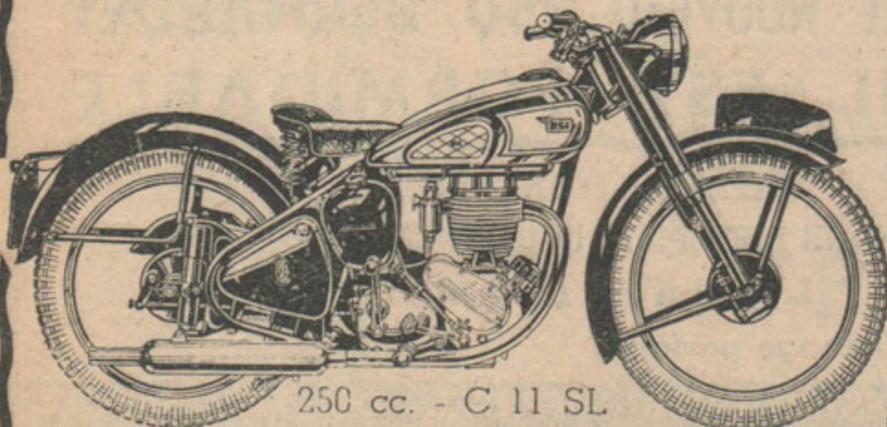
IL N'Y A PLUS UNE MINUTE
A PERDRE...

POUR COMMANDER VOTRE

BSA, chez ANGELI

Spécialiste diplômé

214, Fg St-Denis - PARIS-10^e - NORD 43-92



250 cc. - C 11 SL

NORD - EST - MOTOS - SCOOTERS

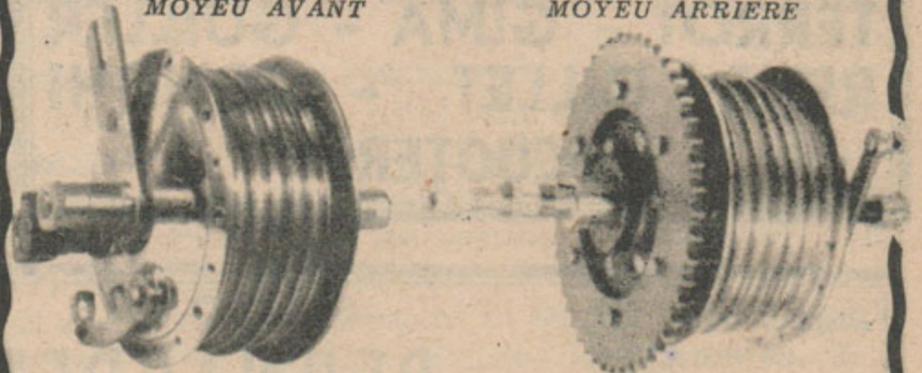
Agences : MOTO-GUZZI - GIMA - GUILLER
Stock Pièces B.S.A.

OCCASIONS — REPRISES
CREDIT 12 MOIS

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

MOYEU AVANT

MOYEU ARRIERE



MOTOCYCLISTES, MOTORISTES, CONSTRUCTEURS,
Equipez vos
VELOMOTEURS, MOTOCYCLETTES,
SCOOTERS

du
“ FREIN CENTRAL ”

sur moyeu à broche «SAPERLI» en alliage léger

PRINCIPAUX AVANTAGES

- Freinage progressif et efficace au centre du moyeu.
- Tenue de route parfaite au cours du freinage.
- Présentation sport, brillant inaltérable.
- Broche centrale démontable sur roulements à billes.
- Rapidité de démontage (un seul écrou à desserrer).
- Roue dentée restant attachée au cadre.
- Adaptation sur toute machine de série ou compétition.
- Construction en série, prix imbattables.

Demandez documentation MR 10 et prix à :

SOCIETE ANONYME PRATICA

(Constructions Mécaniques)

r. Ampère à VILLEFRANCHE-s-SAONE (Rhône)

TERROT

VENTE A CREDIT
4-6-9 MOIS.

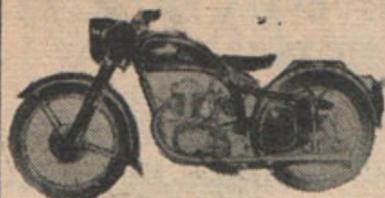
VOUS LIVRERA BIENTOT UNE BELLE 250 cmc...
N'ATTENDEZ PAS POUR LA COMMANDER CHEZ

A. DUBOIS

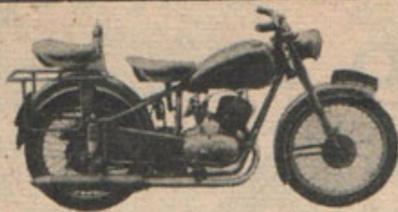
58, rue A.-Briand - LEVALLOIS — PER. 19-73

Livraison immédiate
125 — 350 — 500 cc.
— SCOOTERS —

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



175 GIMA Grand Luze



250 RENE GILLET



500 TERROT

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

6-9 ou 12 MOIS DE CREDIT
PAIEMENT 1/3 A LA LIVRAISON

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**



MOTOCYCLISTES !..

*Un conseil qui
vaut de l'or...*

« Brétocyclez » votre essence ou votre mélange
avec :

BRETOCYL GRAPHITÉ

« Le Superlubrifiant des Champions »

qui facilite les départs par temps froid et
assure le graissage immédiat des hauts de
cylindre dès les premiers tours.

Et naturellement, dans votre moteur ou
votre mélange :

L'Huile BRET-OIL

« L'huile de Compétition au service du Tourisme »

2 temps : BRET-OIL type «SPECIALE 2 TEMPS»
4 temps : BRET-OIL type «COMPETITION»

En vente dans tous les Garages, Stations-Service,
Motoristes.

BRET-OIL

ISSY-LES-MOULINEAUX (Seine) - MIC. 18-30
(Lignes groupées)

Disponibles



SCOOTER

BERNARDET

125 et 250 cmc.
4 vitesses

125 cmc.
10.000 à la com-
mande.
37.430 à la livraison
12 mois de 8.680 fr.

VENEZ ESSAYER...

LE NOUVEAU 250 BERNARDET IL EST FORMIDABLE

RAPIDITE D'UNE MOTO 250 cmc.
MAIS BIEN PLUS CONFORTABLE ET PROPRE !
LIVRABLE RAPIDEMENT

Usinage parfait

Démontage facile

MOTO-BASTILLE

DISTRIBUTEUR OFFICIEL DE LA MARQUE
8, Bd RICHARD-LENOIR, PARIS - Tél. : ROQ. 29-28

MOTOCYCLISTES !..

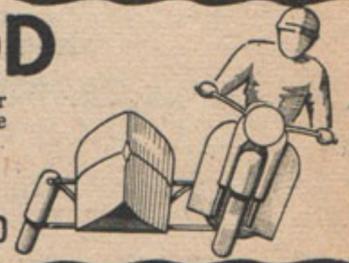
Le SIDECAR INCLINABLE

L. VANNOD

ultra léger (22 kgs complet avec capote et pare-brise) spécialement conçu pour transporter
confortablement vos enfants, assis ou couchés, en toute sécurité, équipera votre machine de
125 à 250 cmc. sans aucune modification mécanique. Inversable et instantanément démontable
il vous émerveillera par sa stabilité et sa maniabilité. Un essai vous convaincra !

SPORTS LOISIRS Distributeur

41, av. de Neuilly, NEUILLY-s-SEINE - Pte Maillot - MAI. 90-40



MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



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°s	540 fr.	780 fr.
50 N°s	1.050 fr.	1.500 fr.

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

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

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

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

● 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) —

Une fois de plus

LE service gouvernemental des Finances et les Transports motorisés n'ont jamais fait bon ménage en France, et les récents agissements du Parlement ne sont pas faits pour arranger les choses.

Pour continuer la série des divers arrangements du Fonds d'Investissements Routier (au cours desquels celui-ci fut « arrangé » de belle manière) le Parlement a, en effet, décidé de donner un caractère définitif à la loi réduisant à 10 % seulement le prélèvement sur la taxe qui afflige les carburants et destiné aux routes nationales.

Cette décision qui avait été prise en Janvier à titre exceptionnel, sera donc maintenue pour toute la durée de 1953.

Lors de la création du Fonds Routier, sur les 22 % de taxes lui revenant, 18 % était réservé à notre réseau de routes nationales. Ce chiffre fut ensuite provisoirement ramené à 10 %, il l'est maintenant définitivement.

En 1952 on augmente le prix de l'essence de 5 francs sous prétexte d'alimenter un fonds routier (1^{er} acte). On vote toutes les lois, décrets, etc... nécessaires au bon fonctionnement de ce dernier (2^e acte) pour amadouer le bon contribuable. Et finalement, on grignote méthodiquement les crédits afin de rendre le fonds d'un intérêt dérisoire (3^e acte). Un quatrième et dernier acte pourrait (peut-être) se dérouler qui supprimerait purement et simplement le Fonds Routier (sait-on jamais !). Pour l'instant, d'après les dernières décisions, on dispose de 15,9 milliards, c'est peu si l'on songe qu'avant-guerre, et sans ce fonds routier, le crédit pour l'équipement des routes nationales oscillait entre 17,4 et 20,2 milliards de notre franc 1953.

VRAI ou FAUX ?

Depuis le temps qu'il en est question, une marque d'outre-Rhin courrait officiellement le Tourist Trophy ?

Vrai. Il s'agit de NSU qui a annoncé officiellement sa présence en 250 et 125 avec Bill Lomas et Werner Haas. Les machines auront des cadres entièrement nouveaux, ainsi que des moteurs modifiés.

Des essais très poussés ont-ils permis de constater

que le chiffre de 9 l. 4 aux 100 kilomètres était tout à fait logique pour une très moderne 600 cmc. roulant en solo ?

Oui, il s'agit de la 600 BMW-R68, mais la consommation relevée est celle correspondant à une allure soutenue de 147 kmh. en position assise. A la vitesse de 100 kmh., cette consommation s'établit aux alentours de 5 l.

Peut-on réduire de 50 %

le prix de vente d'une machine, sans rien lui faire perdre de ses qualités, mais au contraire l'améliorer en même temps à l'aide de l'expérience acquise ?

Faux, du moins pour le moment, mais la démonstration de Lambretta qui a réussi à dépasser légèrement le chiffre de 30 % entre le prix modèle « ca-rène » et le dernier sorti « populaire » ne rend peut-être pas très lointaine cette éventualité.



◆ L'AGE DES MACHINES EN ALLEMAGNE

Une récente statistique officielle allemande donne les résultats suivants :

Motos de 1952 :	33,7 %
» 1951 :	12,6 %
» 1950 :	2,4 %
» 1949 :	0,2 %
» 1948 :	0,1 %
» 1942-1947 :	3,0 %
» 1937-1942 :	35,0 %
» 1932-1937 :	8,7 %
d'avant 1932 :	4,3 %

Ainsi, si les machines datant de l'après-guerre sont au nombre de 49 %, 38 % sont de l'immédiat « avant-guerre » et de la guerre, et 13 % ont 15 ans d'âge et plus.

◆ SALON DE FRANCFORT

Le deuxième Salon International de la Moto de Francfort, qui devait avoir lieu en principe au mois de mars, avec celui de l'Automobile, trouvera sa place au mois d'octobre, du 18 au 25, c'est-à-dire dans la semaine suivant le Salon de Paris.

Ne serait-il pas plus intéressant, afin de serrer de plus près les efforts des constructeurs, de ne pas mettre les salons internationaux les uns sur les autres, et de les espacer de quelques mois ?

◆ CONFORT

Dans le cadre de nos articles sur les équipements, nous avons reçu une documentation sur un article accessoire répandu depuis longtemps outre-Manche : des poignées chauffantes. Ces poignées sont formées d'un sachet sensiblement carré contenant une résistance électrique branchée soit sur un volant, soit sur la batterie. Il existe un modèle 12 volts pour volant magnétique et 6 volts 25 watts pour batterie tampon de grosses motos.

M. Prat, de Sainte-Terre, utilise ces poignées depuis quelques années, le premier modèle datant de 1943 fut amélioré depuis et longuement éprouvé durant ce temps par son propriétaire, ainsi que des amis de celui-ci.

Le montage en est très simple et rapide et sera certainement apprécié de nombreux motocyclistes roulant l'hiver.

◆ FOIRE DE LILLE

Du 18 Avril au 3 Mai se tiendra à Lille la Foire Internationale groupant 3.500 exposants de 17 nations divisés en différentes sections parmi lesquelles : Automobiles, Cycles et accessoires, Camping, Caoutchouc, etc... Moto-Revue y aura également son stand.

Par le nombre et la qualité de ses exposants, la Foire Internationale présentera une synthèse complète des activités scientifiques et industrielles de l'Europe et demande à être visitée.

35 milliards d'affaires y furent réalisés en 1952, c'est une référence suffisante !

◆ BANDE LUMINEUSE POUR CASQUE

La question sécurité est très importante pour les motocyclistes, roulant de nuit, et de ce fait ceux-ci cherchent à s'entourer de toutes les garanties contre l'accident qui peuvent exister actuellement. Parmi celles-ci, un nouvel agent vient collaborer à la visibilité, il s'agit de la phosphorescence.

Un nouveau procédé d'application vient d'être étudié par Magenta-Accessoires,

CASQUE D'HONNEUR

Une modification importante est à apporter au classement du casque d'honneur de « Moto-Revue » publié dans notre numéro 1.122. En effet, nous avons donné Drion comme vainqueur, avec 262 points, alors que Collet qui nous a adressé une lettre de contestation a 355 points ! Cette erreur est due aux omissions de l'intéressé dans la liste des épreuves courues par lui.

Le point est ainsi fait d'une façon définitive, mais n'oublions pas de nous excuser auprès du gagnant éphémère Drion qui nous absoudra, en grand champion qu'il sait être.

soires, qui est matérialisé sous la forme de deux larges bandes de toile jaune phosphorescentes réunies par deux bandeaux élastiques, ce qui en permet la fixation sur n'importe quel casque, rendant ainsi son propriétaire encore plus visible de nuit. En plus de cela, un autre avantage de cet accessoire est qu'il est lavable sans rien perdre de ses qualités, à l'inverse de tous les produits similaires vendus jusqu'à ce jour.

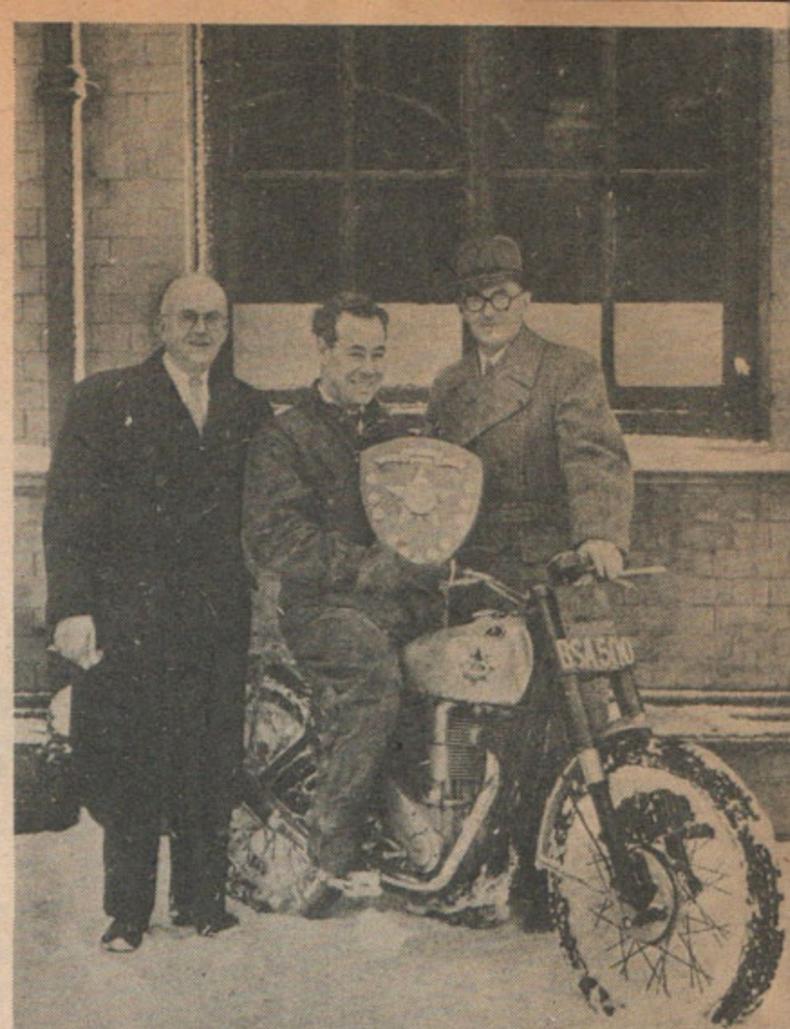
◆ NE PAS CONFONDRE

Nous relations dernièrement l'inauguration au 158 du Bd Magenta, d'une Agence Motobécane dirigée par M. Plodet.

NOUS CHERCHONS...

Un jeune homme (16 à 18 ans) aimant et connaissant la motocyclette, en vue d'un emploi de classement, de documentation (photos, dessins, catalogues, revues, etc...) et d'aide rédactionnel.

Ecrire ou se présenter à notre Directeur.



Bill Nicholson, sur B.S.A., reçoit, pour la 2^e année consécutive, l'« Etoile Trials ».

Une légère erreur s'est glissée dans cette information, puisqu'il s'agit non pas de Motobécane, mais de... Motoconfort.

◆ DEPOT GUILLER A.M.C.

Les agents et possesseurs de Guillier AMC sont nombreux dans la région parisienne.

Pour les uns, comme pour les autres, le problème des pièces détachées était réel. Les usines, en province, demandaient parfois un certain temps de livraison.

Aussi est-ce avec joie qu'ils apprendront qu'une Station-Service Guillier AMC vient d'être ouverte à Puteaux, 14, rue Anatole-France.

Au-dessus du vaste hall d'exposition, attenant à un atelier important, se trouve le magasin de pièces détachées où celles-ci sont soigneusement rangées dans de nombreux casiers.

M. Guimbretière, secondé par M. Fortin, assure la bonne marche de cette Station-Service qui sera d'un grand secours pour tous les possesseurs de Guillier AMC.

Vue, nocturne, de la nouvelle Station-Service Guillier-A.M.C.



NE DEBRAYEZ JAMAIS SI CE N'EST POUR VOUS ARRETER OU CHANGER DE VITESSE



CONTRE-ESSAI

du Scooter **TERROT**

A la suite de notre essai du scooter Terrot, publié dans le numéro 1119, nous avons reçu plusieurs lettres de lecteurs, qui, surpris des résultats que nous avons obtenus, nous communiquèrent leurs performances... et quelles performances !

Un lecteur, du Midi il est vrai, ne monte-t-il pas la côte de Choulans 8 %, avec un passager de 65 kgs, entre 45 et 50 kmh. !

Le même lecteur couvre son kilomètre en 53", soit une moyenne de 67 kmh. 9 !

Evidemment, devant de tels chiffres, notre conscience professionnelle s'est trouvée piquée au vif, et pour nous, l'objectivité ne consistant pas seulement en un slogan, mais devant plutôt être prouvée par nos agissements, nous avons pris rendez-vous avec M. Searle Gérard, habitant 62 rue de Clichy, Paris (9^e), qui, dans sa lettre, mettait très aimablement son scooter à notre disposition.

Un contre-essai allait donc avoir lieu.

M. Searle est un imposant scooteriste (poids 106 kgs, taille 1 m. 80) qui abandonne à regret sa 500 cmc. pour un scooter, sa profession de dessinateur publicitaire l'obligeant à être toujours impeccable.

Il faut souligner que dans sa lettre, M. Searle n'a pas mis nos performances en doute, pas plus qu'il n'a avancé des vitesses dignes de pur-sang.

Il a surtout insisté sur le caractère économique de sa monture, et précisé qu'il emmène son père en tan-sad.

MM. Searle père et fils font le poids respectable de 186 kgs à eux deux, et jusqu'à présent le scooter a tenu. Notre lecteur écrit d'ailleurs : « La machine tient, mais la suspension fait défaut, je manque d'équilibre... mais je monte la rue de Clichy ! ».

Pour nous rendre à notre côte d'essai, nous avons traversé Paris, sur une twin 500, M. Searle sur son scooter. Ce dernier se faufilant avec autorité, soutient son 50 kmh. dans Paris, et de ce fait, sauf aux démarrages, reste dans le flot de la circulation.

Arrivé à notre côte, d'une pente moyenne de 8,75 %, M. Searle fit une première tentative et notre chrono indiqua 1'3" 1/5.

A notre tour, nous nous sommes assis sur le Terrot, et grâce à nos 80 kgs, le temps enregistré fut de 46" 4/5, ce qui donne une vitesse moyenne de 26 kmh. 9.

Comparé à nos essais précédents, la moyenne augmente de 6 kmh.

Toutefois, les essais à deux devaient confirmer ce que nous avons écrit précédemment.

M. Searle nous ayant cédé sa place, nous avons pris un passager de 75 kgs. L'embrayage, cette fois d'une progressivité normale, nous permit d'effectuer le démarrage habituel sur du 8 %, mais, à mi-côte environ, à l'endroit où le pourcentage s'élève à 10 %, il fut impossible d'aller plus loin.

A la conduite, notre impression première sur la tenue de route n'est pas modifiée.

Nos essais de vitesse maximum sur chaque rapport ne purent être effectués à l'endroit habituel, le sol étant verglacé, mais il nous fut toutefois possible d'enregistrer les dites vitesses sur un autre parcours.

En première, M. Searle a atteint 46 kmh. 500, ce qui donne un régime moteur de 6.040 t.-m., tandis qu'en seconde, et en position assise, la vitesse moyenne, avec passage dans les deux sens, fut de 54 kmh., soit 4.280 t.-m. La vitesse de pointe a donc augmenté de 6 kmh. environ.

C'est autour de grogs bien chauds que nous avons demandé au propriétaire quelques précisions sur sa machine, et que nous nous sommes entretenus du temps nécessaire pour démonter la bougie !...

M. Searle, en motocycliste amoureux de sa machine, a dû, à la réception de son scooter, en faire la mise au point.

Le réglage de la carburation fut entre autre indispensable pour que le moteur marche normalement. En outre, le coffre à outils n'ayant pas reçu de clé à bougie, M. Searle s'en confectionna une lui-même, avec cardan, afin de rendre démontages et remontages plus aisés. L'efficacité de cette clé à cardan fut prouvée lors d'une démonstration où le chronomètre avait sa place. Démontage, inspection de la bougie et remontage, se firent en 3'45". Mais, pour être franc, M. Searle ne se pressa pas outre mesure, et tablons sur un temps moyen de 3' environ. Le temps dépend beaucoup du bonheur avec lequel on peut replacer le kick starter, puisqu'il faut enlever celui-ci pour accéder à la bougie.

Au point de vue mécanique, ce scooter était en parfait état. Il accuse plus de

3.000 kms, et son rodage fut très court. Seule modification, qui ne peut d'ailleurs qu'ajouter à la bonne marche du moteur, la suppression de la queue de poisson du silencieux, qui, une fois encrassée, est pratiquement impossible à décalaminer.

Si ce contre-essai a été utile, il nous prouve principalement que le scooter mis à notre disposition par l'usine n'était pas au point. A sa réception, la bride de carburateur était desserrée. Inutile d'insister sur les inconvénients de cette prise d'air additionnelle. Un agent de la marque nous resserra le carburateur. Puis entre temps, ayant vu des dirigeants de la marque, MM. Dion et Filjean, et leur ayant fait part des difficultés pour démonter la bougie, ceux-ci nous conseillèrent d'assister à un démontage fait par un mécano du dépôt de Suresnes. En nous expliquant comment il fallait procéder, et en étant, il est vrai, gêné par les saches, celui-ci effectua démontage et remontage, avec la clé à bougie livrée de série, en... 20 minutes.

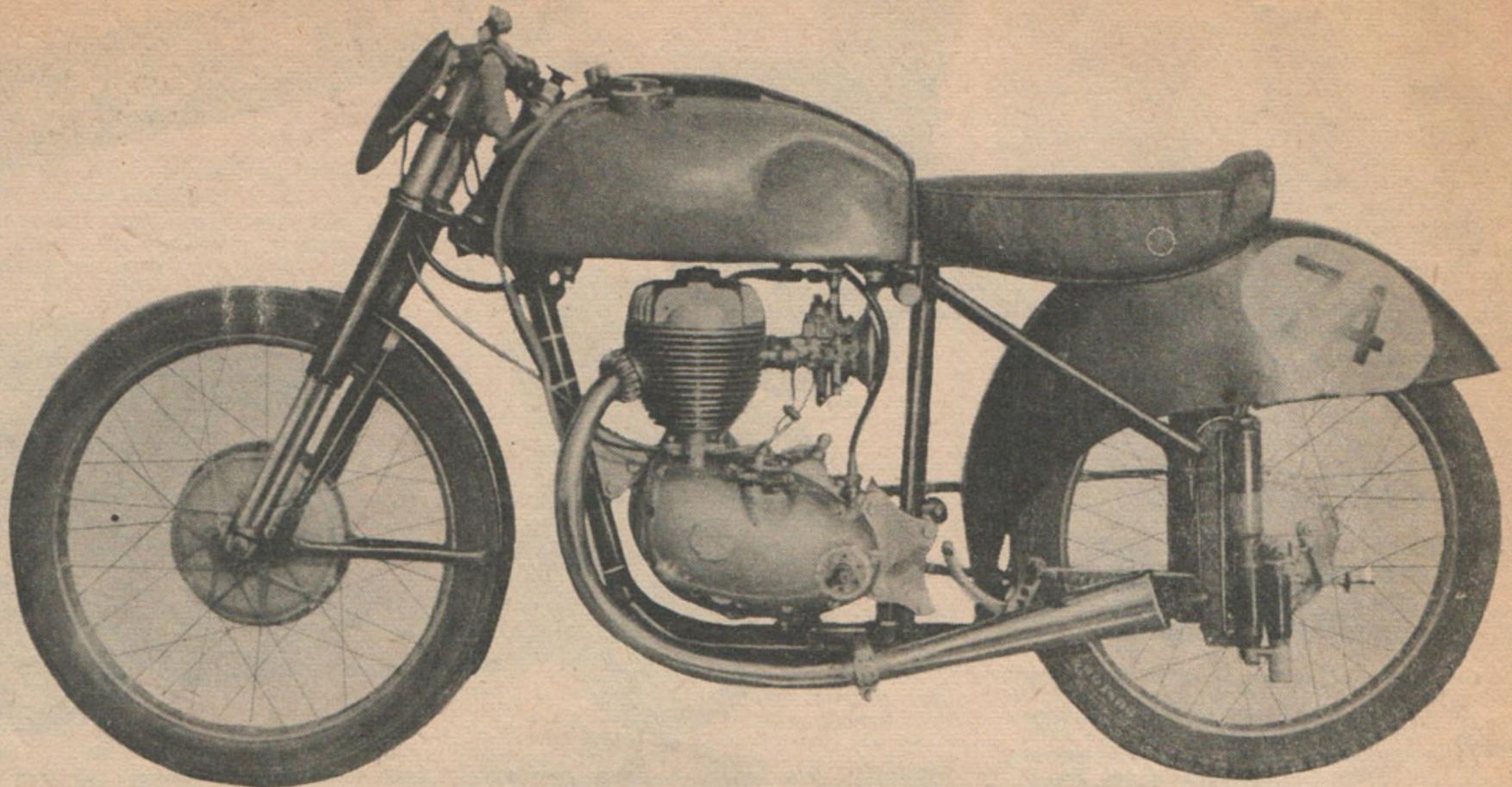
Mais n'épiloguons pas outre-mesure sur les temps qu'il y a pour sortir et replacer la bougie, et considérons plutôt l'essentiel de la question.

Terrot ayant mis à notre disposition un scooter en vue d'essai, nous étions en mesure d'attendre un scooter au point. La bride de carburateur non serrée nous prouve que l'usine n'essaya même pas ce scooter avant de nous l'envoyer.

Une fois ce vice décelé, et remède étant apporté, que faut-il en conclure ? Qu'il y a de telles différences entre modèles de grande série ! Le rodage n'est pratiquement pas à incriminer. Nous avons parcouru plus de 600 kms, nous n'avons jamais serré, et M. Searle nous indiqua qu'au bout de 500 kms son scooter marchait comme aujourd'hui.

Alors regrettons seulement qu'une grande maison française ne prenne pas nos essais plus au sérieux, au point de nous envoyer un scooter non au point. Les temps ont changé, où, avant-guerre, certains essais se bornaient à un « bruit » devant le magasin du concessionnaire. Le public a droit à la vérité. Des essais chronométrés et effectués toujours aux mêmes endroits, permettent seuls des conclusions... et des comparaisons, dont bénéficient avant tout nos lecteurs.

POUR AMELIORER LE RENDEMENT



DE VOS 125 ET 175 A.M.C.

L'envie d'avoir une machine plus rapide est toujours aussi vivace dans le cœur des possesseurs de petites et moyennes cylindrées, et leur nombre augmente sensiblement depuis que quelques marques nationales s'intéressent au sport (Côte Lapize, Trois Heures de Paris et Bol d'Or, etc...).

Ceux qui possèdent le modèle tourisme, dont une réplique assez proche sous le nom de sport s'est illustrée de manière plus ou moins convaincante, aimeraient bien, non pas obtenir le même résultat, mais tout au moins se voir octroyer une partie de la différence de puissance entre les deux modèles.

Si l'on sait limiter ses exigences à des proportions raisonnables, la chose est en général assez aisée, et ne porte préjudice ni à la solidité du moteur, ni à ses qualités de souplesse et de conduite facile en ville.

Le petit gain de puissance souhaité par chacun est en général obtenu par très peu de modifications au modèle de série, et bien souvent ces modifications pourront être effectuées par des motocyclistes un peu expérimentés, sans dépenses, ni pertes de temps, ni outillage considérables.

Le premier cas de ce genre, que nous avons traité dans notre numéro 1.094, était basé sur le gonflage d'un deux temps, en l'occurrence le moteur de la 200 Monet-Goyon. Devant l'intérêt suscité par cette réalisation, et surtout devant le nombre de machines équipées d'un bloc 175 AMC dont les propriétaires aiment conduire vite, il était logique que nous abordions le même problème pour ce moteur robuste.

Ne disposant pas de 175 AMC à portée de la main, ni du temps matériel pour entreprendre de nombreux essais, nous avons préféré nous fier pour cela à un spécialiste de la question qui « travaille » l'AMC depuis plusieurs années déjà.

Profitant d'une visite chez Camus, nous avons poussé l'indiscrétion jusqu'à lui

demander des calages personnels qu'il nous a d'ailleurs donnés bien volontiers, d'autant plus qu'ils sont destinés simplement à donner satisfaction aux usagers sur route d'un moteur qui l'a souvent mené à la victoire pour la marque D.S. Malterre.

Nos fidèles lecteurs se souviendront sans doute d'une série d'articles parus dans les n°s 1.077-78-79 et 80, et où l'on traitait du gonflage d'un 4 temps en général. Certaines solutions sont toujours d'actualité, comme par exemple le polissage des tubulures, mais la modification du diagramme est obtenue d'une manière beaucoup plus pratique qu'en rechargeant les cames, par exemple.

Ici la transformation est excessivement simple et peut servir de transformation de base, pouvant être agrémentée de finolages supplémentaires comme nous allons le voir.

Un des avantages de cette transformation est de conserver au moteur ses qualités de solidité et de sécurité, et de plus de permettre sa remise au réglage d'origine très facilement.

Les modifications essentielles portent sur 2 points : le taux de compression et le diagramme de distribution.

Il est évident que si l'on peut obtenir le piston et l'arbre à cames « Bol d'Or », il suffira de monter ces deux pièces en remplacement des autres pour obtenir un gain de puissance appréciable. Mais si au contraire on se contente de son moteur de série, tel qu'il est livré, on peut tout de même l'améliorer sensiblement.

Pour le taux de compression, de nombreuses expériences ont prouvé qu'il n'était pas avantageux de dépasser le rapport de 7,5 à 1, cette valeur étant d'ailleurs celle obtenue par le piston Bol d'Or.

Si l'on s'en rapporte à la notice d'entretien, le taux de compression est de 7,3 à 1, il n'y a donc pas beaucoup à raboter la culasse, 1 mm au maximum.

Le rabotage de la culasse doit s'effectuer sur une fraiseuse, à cause de la pro-

tubérance causée par la pipe d'échappement. Ceci est assez compliqué, aussi il est nettement préférable de dégoujonner le cylindre pour surfacer le dessus, et en respectant la différence de hauteur entre la chemise en fonte et le cylindre en alliage léger, donner quelques passes de tour pour obtenir le même résultat.

Pendant que la culasse est démontée, on peut en profiter pour extraire le guide d'admission, en chauffant la culasse, et rectifier la tubulure en essayant d'obtenir un polissage du conduit.

Remontage du guide par le même procédé (boulon ou presse). Une fois toutes ces opérations terminées, il est nécessaire de remonter le cylindre, et après avoir enlevé le carter de sélecteur, de tracer sur le volant un repère correspondant au point mort haut.

Remonter la culasse, la culbuterie complète et régler soigneusement le jeu aux soupapes (5/100 à froid).

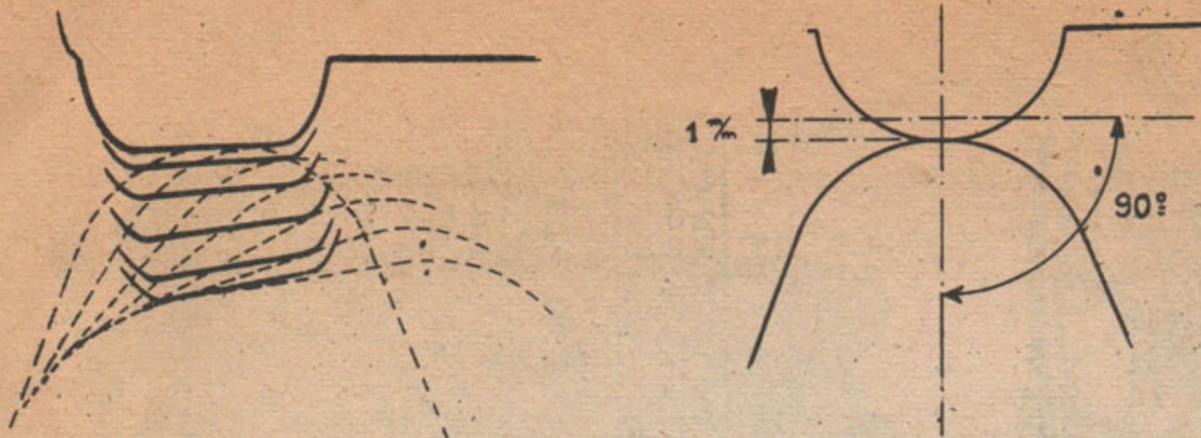
Repérer ensuite, toujours sur le volant, les points de fermeture et ouverture des deux soupapes du calage d'origine.

Il serait préférable de relever les angles exactement à l'aide d'un disque gradué, car le calage d'origine est effectué avec une approximation de 3°.

Si le relevé s'avère trop compliqué, il suffit de savoir qu'à l'origine le moteur doit être « en bascule », c'est-à-dire que les soupapes s'ouvrent et se ferment à une distance sensiblement égale du point mort haut au moment du croisement.

La partie la plus compliquée va commencer maintenant, avec le démontage du carter côté embrayage-distribution. Après vidange du bloc, démontage des 11 vis du pourtour, démontage du câble de débrayage.

Pour sortir le carter plus facilement, il faut actionner le levier de débrayage (avec une clef à molette par exemple) comme pour débrayer à fond, on peut également aider au décollement en frappant avec un maillet légèrement devant et au-dessus de l'axe du kick. Sortir le carter bien droit (le joint en papier doit



rester collé contre le couvercle du carter).

Le dispositif de kick comprenant la pédale, l'axe, le ressort et le cliquet restent solidaires du carter, et il n'y a pas lieu de s'en occuper au démontage.

Nous nous trouvons maintenant en présence de l'arbre à cames et des linguets qui actionnent les tiges. Il est utile de repérer la position du pignon, bien que le calage doive être refait.

Sortir les tiges de culbuteurs en faisant pression sur les soupapes.

Retirer l'arbre à cames et les deux linguets articulés.

Ces deux linguets identiques devront supporter la transformation projetée, c'est-à-dire un meulage du patin. Ce meulage ne devant pas être rigoureusement identique sur les deux, on pourra les repérer, avec un coup de meule par exemple.

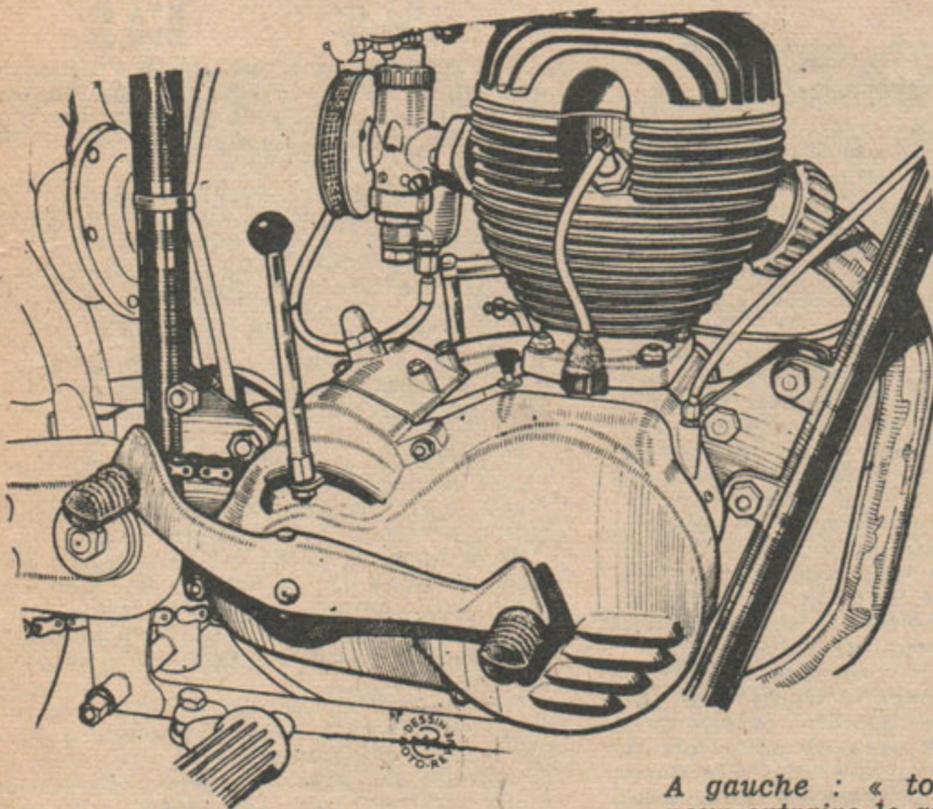
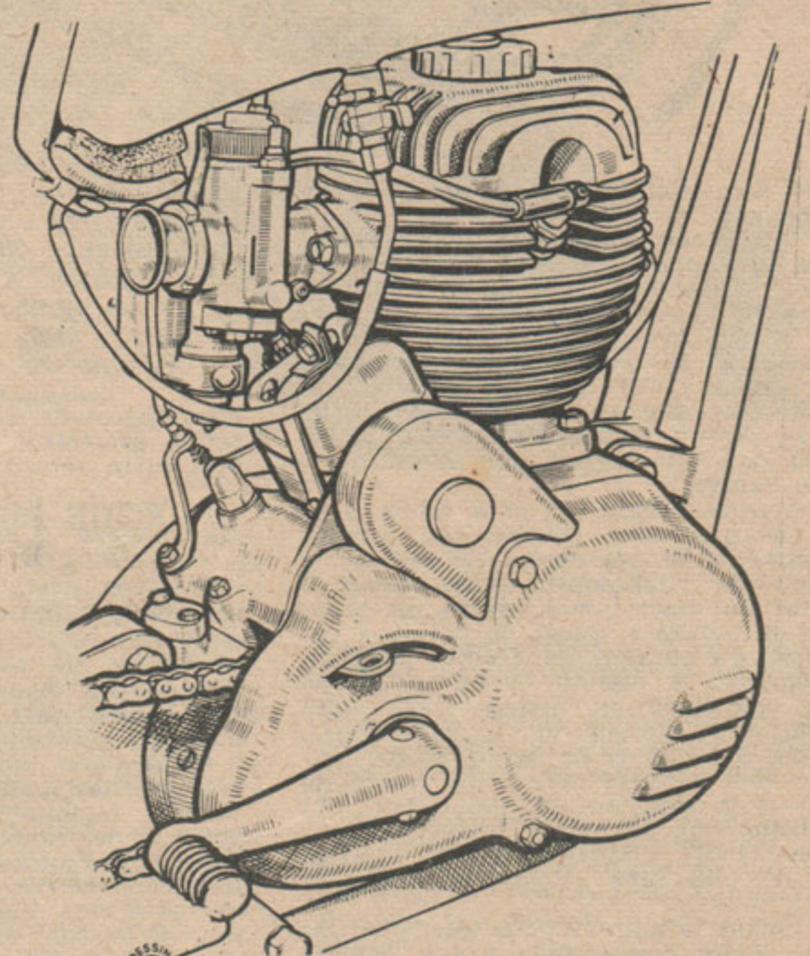
Ce coup de meule pourra, par la même occasion, enlever un peu de métal superflu vers l'extrémité du linguet, c'est-à-dire à l'endroit où le poids est le plus nuisible, vu le mouvement alternatif dont est affligé cette pièce.

Cet allègement est, intéressant, mais ne représente pas le travail le plus rentable que l'on puisse exécuter sur cette pièce.

L'objectif initial étant d'augmenter la durée totale d'ouverture, c'est vers le patin qu'il faudra porter les modifications qui s'imposent.

A l'origine le patin de friction du linguet se présente sous la forme d'un demi

Ci-dessus : à droite, le plat à effectuer sur le linguet. A gauche, mouvements de ce dernier pour une rotation de la came de 10 en 10°. Ci-dessous : le moteur A.M.C. de série s'est prêté à de nombreuses transformations, telle celle de Camus, à droite, à allumage par magnéto.



A gauche : « tour de main » pour extraire le guide de soupape à l'aide d'une tige filetée, d'une rondelle et d'un tube.

cylindre d'environ 4 mm 5 de rayon.

Cette forme arrondie permet d'apparenter le patin à un rouleau (qui glisserait au lieu de tourner).

Nous avons déjà vu dans un article précédent que le profil de deux cames donnant le même réglage devait être différent suivant que le poussoir était rond (rouleau) ou plat (plateau). En prenant cette théorie en sens inverse, nous aurons un calage différent pour deux cames identiques suivant que le poussoir est un rouleau ou un plateau.

Cette première constatation n'est pas la seule, car on s'aperçoit qu'en remplaçant le rouleau par un plateau, la durée d'ouverture augmente sensiblement, mais aussi et dans de plus grandes proportions

encore, la durée de la pleine ouverture de la soupape.

Dès lors, la conclusion est facile, il faut transformer le rouleau (petit arrondi) en plateau... dans la mesure du possible, et pour rester dans les limites que l'on s'est imposé au départ.

En réalité une augmentation de seulement 10° sur l'avance et 10° sur le retard nous suffit, en essayant d'augmenter de façon sensible la durée de pleine ouverture. Après bien des tâtonnements, la solution la plus intéressante semble être un plat exécuté à la meule, d'une valeur d'un millimètre en profondeur.

L'inclinaison de ce méplat a une importance aussi grande que sa profondeur, et il faut prendre soin qu'elle concorde d'une façon suffisamment précise avec la tangente perpendiculaire à l'axe de symétrie de la came, lorsque celle-ci est au milieu de sa course d'ouverture, c'est-à-dire à pleine ouverture (voir fig.). Ce

plat sera soigneusement poli avec une pierre, et les angles vifs des deux extrémités seront arrondis de la même manière.

Il est bon également de vérifier si le linguet porte bien à plat sur la came : pour cela on enduira la came de sanguine à l'huile, et l'on fera les retouches nécessaires pour obtenir une portée satisfaisante, aussi bien à l'attaque qu'au milieu du méplat.

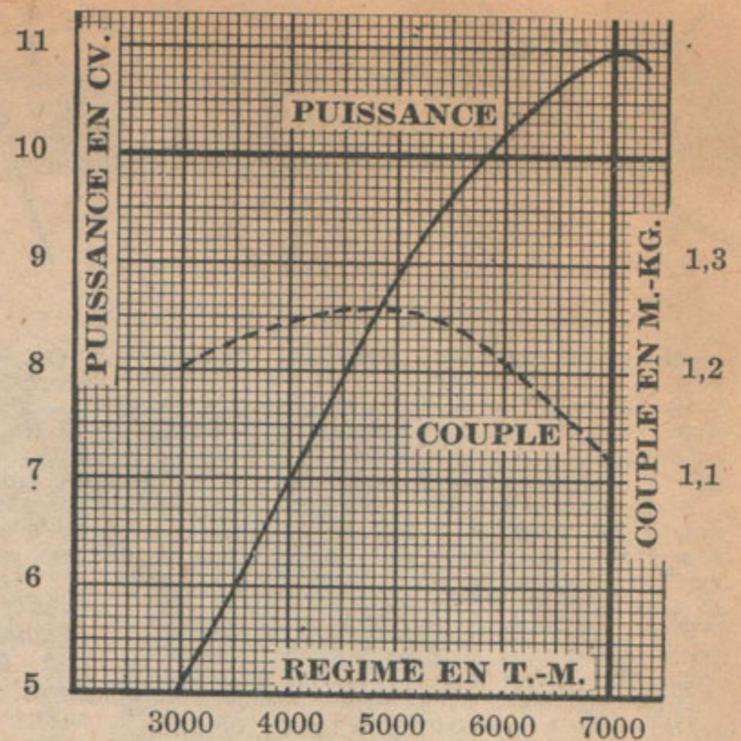
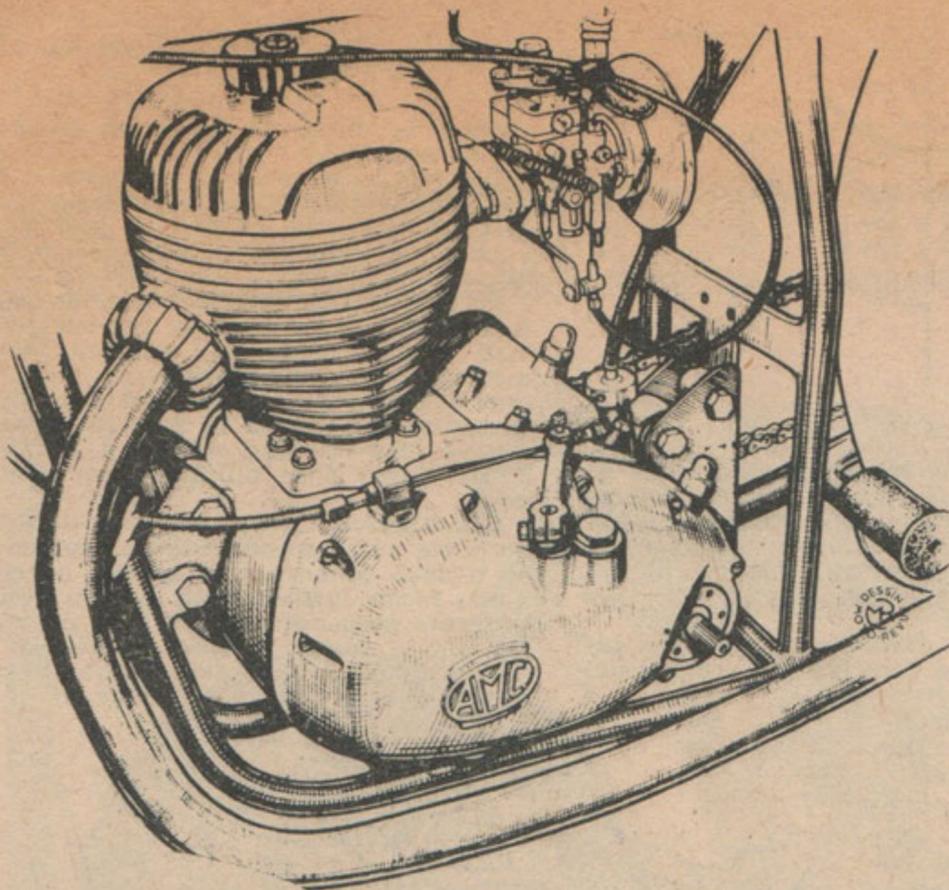
Le premier linguet allégé et modifié à l'aide d'un plat de 1 mm sera destiné à l'admission.

Le second sera évidemment celui d'échappement et à ce titre a moins besoin d'être allégé que l'autre. Comme d'autre part, l'augmentation de durée ne devant être que de 8° à l'avance et au retard, le plat sera moins important, ou les raccords entre l'arrondi primitif et le méplat seront augmentés.

Après les linguets préparés, on remonte l'arbre à cames dans sa position initiale. On règle une seconde fois les culbuteurs (après remontage des tiges évidemment) et l'on vérifie sur le volant les points d'ouverture et de fermeture des soupapes.

Première constatation : les soupapes s'ouvrent à peu près au même moment que précédemment, mais par contre les retards ont considérablement augmenté.

Si le but que nous cherchions est approché, le retard à l'admission sera aug-



menté d'environ 20°, et le retard à l'échappement de 16° environ.

On voit donc clairement que l'arbre à cames demande à être décalé vers l'avance pour rétablir à peu près la disposition « en bascule » d'origine, mais avec cette fois-ci 35° pour l'avance ouverture admission et 32° pour le retard fermeture échappement.

Ce décalage d'une valeur de 10-11° pourra être obtenu facilement en débloquent l'écrou fixant le pignon sur les cannelures de l'arbre.

On tourne l'arbre à cames d'une dent vers l'avance, sans toucher au moteur, évidemment, ce qui donne 13° 50' de la rotation du vilebrequin (donc valeur à reporter au diagramme). Après un repérage à la pointe à tracer de l'arbre à cames (pas du pignon) dans cette position, on démonte le pignon et on le tourne d'une cannelure en arrière, sans faire tourner ni le moteur, ni l'arbre à cames.

Le fait de changer le pignon d'une cannelure vers l'arrière donne un retard de 2° 47' de la rotation du vilebrequin qui se retranchent des 13° 50' d'avance pour donner 11° 03' d'avance, ce qui correspond de très près au calage que l'on voulait obtenir.

On tourne le moteur pour vérifier si les autres angles correspondent aux valeurs suivantes :

Retard Fermeture Admission : 50°
 Avance Ouverture Echappement : 65°.
 Les points précis d'ouverture et fermeture des soupapes étant obtenus lorsque la came ne porte que sur les raccords arrondis du méplat et de l'arrondi primitif, ces chiffres pourront être obtenus très exactement en faisant varier le rayon de l'arrondi. En augmentant l'arrondi, on diminuera la durée d'ouverture, au contraire, pour l'augmenter, il faudra accentuer le méplat.

Lorsqu'on est arrivé à un réglage très approché, on rebloque l'écrou du pignon d'arbre à cames, et l'on peut remonter le carter d'embrayage.

Au point de vue démultiplication finale, on peut conserver le rapport d'origine pour un service en ville et banlieue, où l'accélération est plus profitable que la vitesse maximum en pointe.

Pour une utilisation à deux sur route et pour réaliser des moyennes élevées on peut conseiller un rapport final de 18x43 (au lieu de 17x42 d'origine), ce qui donne environ 6,7 comme rapport final, et enfin pour le sportif qui veut obtenir le maximum en vitesse de pointe, on peut mettre un 18x42, ce qui fait 6,53 comme rapport final, et permet de dépasser facilement le 100 kmh. chrono.

Ceci évidemment avec tout l'équipement tourisme ordinaire, c'est-à-dire installation électrique, guidon relevé et pot

A gauche : certains A.M.C. « gonflés » sont équipés de carburateurs Solex, tel le moteur de Moser. A droite : la courbe de puissance de l'A.M.C. « Bol d'Or », tel qu'il est réalisé à l'usine de Clermont-Ferrand.

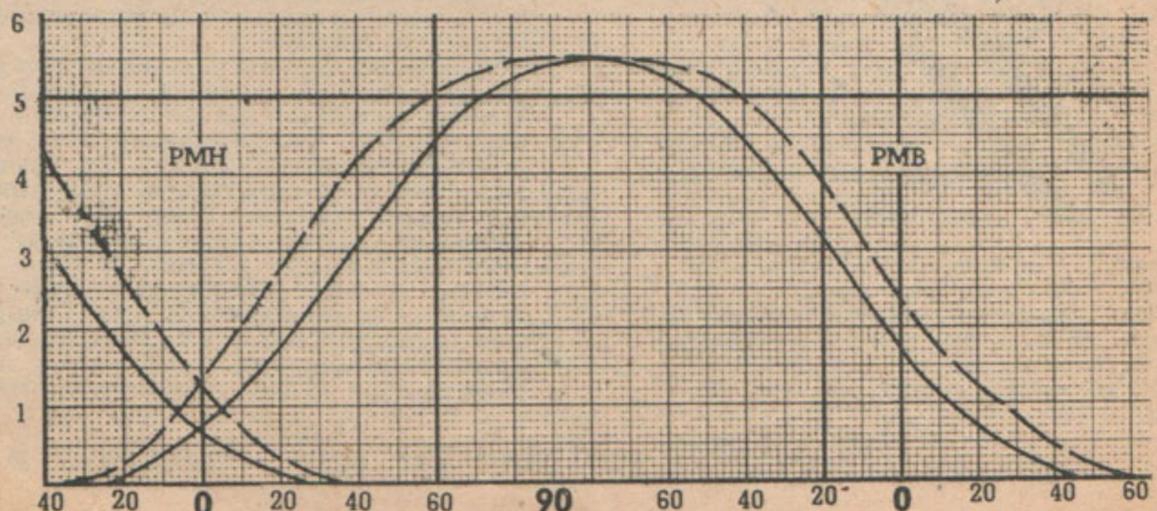
d'échappement non modifié. Il sera toutefois préférable de porter l'avance à 4 mm plein retard.

POUR PETITS CIRCUITS DE VITESSE

Si les résultats sont très encourageants, ou alors au contraire s'ils ne suffisent pas à apaiser la soif de vitesse ou de transformation des amateurs de vitesse pure, nous avons également une « recette » pour transformer un AMC « normal » en machine de compétition. Bien entendu, il ne sera pas question d'aborder les courses internationales, mais pour les petits circuits régionaux, une bonne mise au point et des rapports étudiés doivent procurer des résultats intéressants. La transformation de base suit le même processus que ci-dessus, mais au point de vue piston, le spécial Bol d'Or est nettement préférable à cause de son bombé plus rationnel que celui du piston de série, et des évidements pour les soupapes. La tubulure d'admission doit passer à un diamètre intérieur de 28 mm au siège de soupape et décroître progressivement jusqu'à 25,4 à la bride de carburateur.

Cette modification nécessite le remplacement de la soupape d'origine par une autre de 31 mm de diamètre extérieur en acier spécial X 20 T, ressort plus fort de préférence. La soupape d'échappement peut rester celle d'origine, mais aussi avec un ressort plus fort.

Diagrammes comparés d'ouverture de soupape. Trait plein, avec linguet d'origine ; trait en pointillé, avec linguet meulé. Le croisement se trouve également augmenté (partie gauche du diagramme).



Le carburateur donnant les meilleurs résultats est un Amac « Racing », de 25,4 de passage des gaz, malgré un trou de carburation peu gênant, car il est à bas régime.

Du côté calage de distribution, l'arbre à cames type « Bol d'Or » est obligatoire au départ, mais il faut en plus modifier également les linguets pour transformer le réglage Bol d'Or de la manière suivante (avec 3/10° de jeu aux soupapes) :

AOA 45° RFA 60°
 AOE 80° RFE 36°

Ces réglages sont destinés à l'utilisation d'un mégaphone de 200 mm de longueur et qui dépasse l'axe de roue arrière d'environ 50 mm. Le diamètre de sortie doit être de 70 mm seulement.

Tout réglage de carburation doit être fait avec le tromblon, tout autre système d'échappement étant absolument néfaste au bon fonctionnement. Le réglage de la carburation doit être opéré avec soin, une erreur d'un numéro pouvant faire perdre jusqu'à 10 kmh. ! Si l'on emploie le Amac « Racing », le calibre du gicleur variera avec la longueur de la buse, mais au départ on peut situer le gicleur à environ 300.

Ce réglage compétition favorisant les hauts régimes, le rapport final de série de 17x42 (6,91) pourra être conservé, et l'avance portée à 4 mm plein retard.

Si la mise au point est réussie, on peut espérer 120 kmh. à 6.940 t.-m. Cette vitesse, évidemment, ne pourra être atteinte qu'avec une position bien aplatie du pilote, facilitée par un petit guidon étroit et surbaissé.

Pour terminer, nous ne pouvons que rappeler que cette transformation « poussée » aura évidemment une influence sur la solidité du moteur, mais c'est absolument logique, plus l'on accroît la puissance, plus l'on diminue la marge de sécurité des organes.

**EN FAVEUR
du
VEHICULE
UTILITAIRE**

**L'INDUSTRIE
ITALIENNE
PRESENTE :**

Le Lambretta

E

En Italie autant qu'ailleurs, la nécessité de créer un véhicule populaire répondant aux besoins de la majorité est toujours un problème d'actualité.

Une des caractéristiques de base à envisager est évidemment le prix de vente, ce qui est plus décisif que n'importe quelle description technique ou progrès réel aux yeux de l'acheteur qui, généralement, reste peu averti en matière de mécanique.

La réalisation d'une machine populaire d'une certaine qualité, à un prix très bas, ne peut être obtenue que par une grosse usine ayant un outillage considérable. Si en plus de ses moyens d'exécution cette grosse firme dispose d'ingénieurs de valeur, d'une direction entreprenante, et par surcroît d'un concurrent, on peut concevoir qu'un match industriel se déclanche.

Dans cette course à la machine populaire meilleur marché, le départ fut donné au dernier salon de Milan à deux concurrents : Vespa et Lambretta.

Vespa prit l'offensive en présentant dès l'ouverture un modèle simplifié à 130.000 liras (au lieu de 150), mais on pouvait remarquer l'absence d'éléments importants comme amortisseur avant et porte-bagages.

Peu de temps après, Lambretta, pour ne pas être en reste, annonçait aussi un scooter populaire, mais à 108.000 liras seulement ! Sur le moment, on pouvait croire à une simple riposte de publicité, quitte à livrer quelques modèles également dépourvus d'accessoires indispensables.

La présentation à la fin du mois de janvier de ce phénomène à la presse italienne souleva beaucoup de curiosité, et surtout d'intérêt.

En effet, ce prix extrêmement bas (environ 65.000 francs français) n'est pas obtenu en livrant une machine incomplète, mais bien à cause d'une reconsidération générale de conception du véhicule, ce qui a amené à changer complètement les suspensions, le cadre, la disposition des organes moteur et même une simplification de la transmission.

Le modèle « E » (pour suivre l'ordre alphabétique au cours des évolutions) est la preuve la plus formelle fournie à ce jour, que le prix d'un véhicule, sa qualité, et même son poids, doivent absolument être calculés à l'avance par un bureau d'étude qui fait appel à des solutions modernes, plutôt que de lancer sur le marché un engin bâclé hâtivement, dont on corrigera les défauts après sa sortie en série, si l'on ne peut faire autrement.

Le modèle E bénéficie d'une très intéressante recherche sur la simplification des organes (ce qui se retrouve toujours à l'usage), mais aussi de l'expérience de la marque en matière de suspension, cadre, accessibilité d'organes et recherches sur le fonctionnement du moteur.

Il eut été bien plus simple et moins coûteux pour l'usine d'utiliser les mêmes cylindres que par le passé, ceci afin d'en amortir le prix sur une plus grosse série. On a préféré, au contraire, étudier de plus près le balayage, de façon à rendre le véhicule plus économique, puisque destiné à une clientèle peu fortunée.

Tout progrès dans l'étude d'un moteur se produit par un gain ou de puissance, ou de consommation. Sur le modèle E, on recherchait la réduction de consommation, mais grâce au progrès du balayage, la puissance reste la même pour une consommation moindre. C'est ainsi que ce véhicule peut atteindre 70 kmh., et aussi à allure économique parcourt 60 kilomètres avec 1 litre d'essence seulement.

La simplification de structure du modèle E par rapport au précédent modèle apparaît de manière très évidente sur la nouvelle apparence du cadre et du moteur.

L'adaptation d'un cadre en tube sur le modèle D avait déjà permis d'abaisser le prix de revient, et il semblait difficile de faire plus simple. Sur le modèle E le cadre n'est plus qu'un tube unique partant de la direction, qui passe sous le moteur et remonte pour supporter la selle.

La solidité de ce tube unique est hors de doute, à cause de son diamètre imposant et de son épaisseur, de même la

résistance à la torsion est très grande, et ceci est un atout important pour la tenue de route.

Dans la boucle inférieure est fixé le tube support de pivot moteur, et à l'intérieur duquel est logée la barre de torsion.

Un porte bagages composé d'un anneau en tube est soudé au-dessus de la roue arrière et supporte le garde-boue. Notamment également sur ce tube-cadre l'orifice sous la selle qui remplit l'office de boîte à outils.

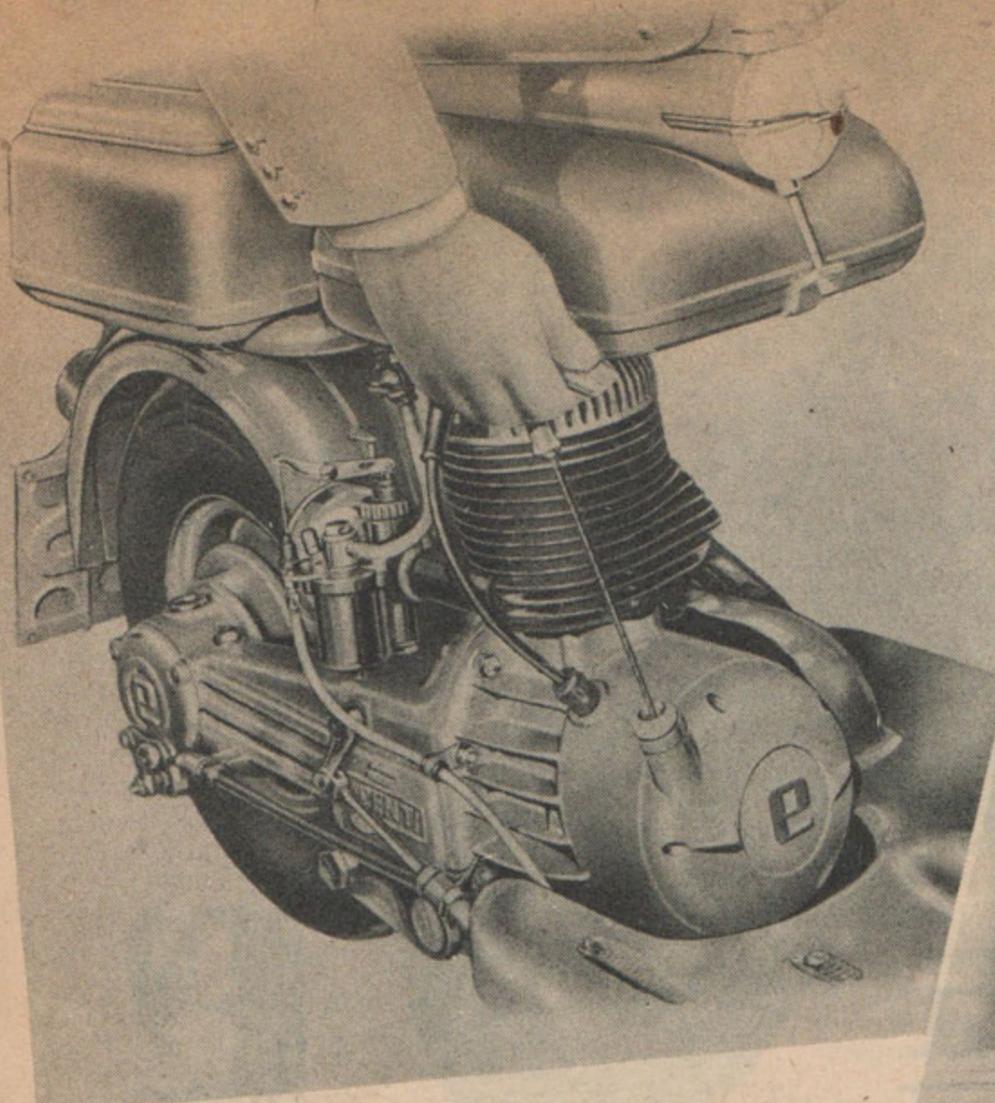
Une autre particularité de la partie cycle réside dans la fourche totalement différente de celles que nous avons connues sur les modèles A, B, C et D.

La grosse différence réside surtout dans le principe de fonctionnement. Délaissant enfin la roue tirée (toujours en activité sur les autres modèles) cette nouvelle fourche est à roue poussée, avec longues biellettes. Le système élastique est curieusement réalisé à l'aide de 3 lames de ressort enroulées concentriquement, et qui entrent en action successivement, réalisant ainsi une suspension très progressive. La tenue de route est grandement améliorée, ainsi que la réaction de la suspension au freinage.

La suspension arrière a été également modifiée (une troisième fois), cette dernière disposition ne possède plus le renvoi par biellettes en parallélogrammes du modèle D.

Ici le mouvement du moteur est directement lié à la torsion de la barre par une biellette qui les réunit.

Voyons maintenant les modifications apportées au groupe moteur-transmission. La plus évidente de ces modifications consiste dans le fait que le vilebrequin du moteur ne tourne plus en travers du cadre, mais dans le sens longitudinal, comme c'est le cas pour toutes les motos à cardan. Cette solution est tellement plus logique, que l'on se demande même pourquoi les modèles précédents comportaient autant de pignons d'angles.



Le démarrage s'effectue maintenant à l'aide d'une poignée. Ce système rappelle celui utilisé pour démarrer les moteurs de bateaux. Ci-dessous : la suspension AR par barre de torsion

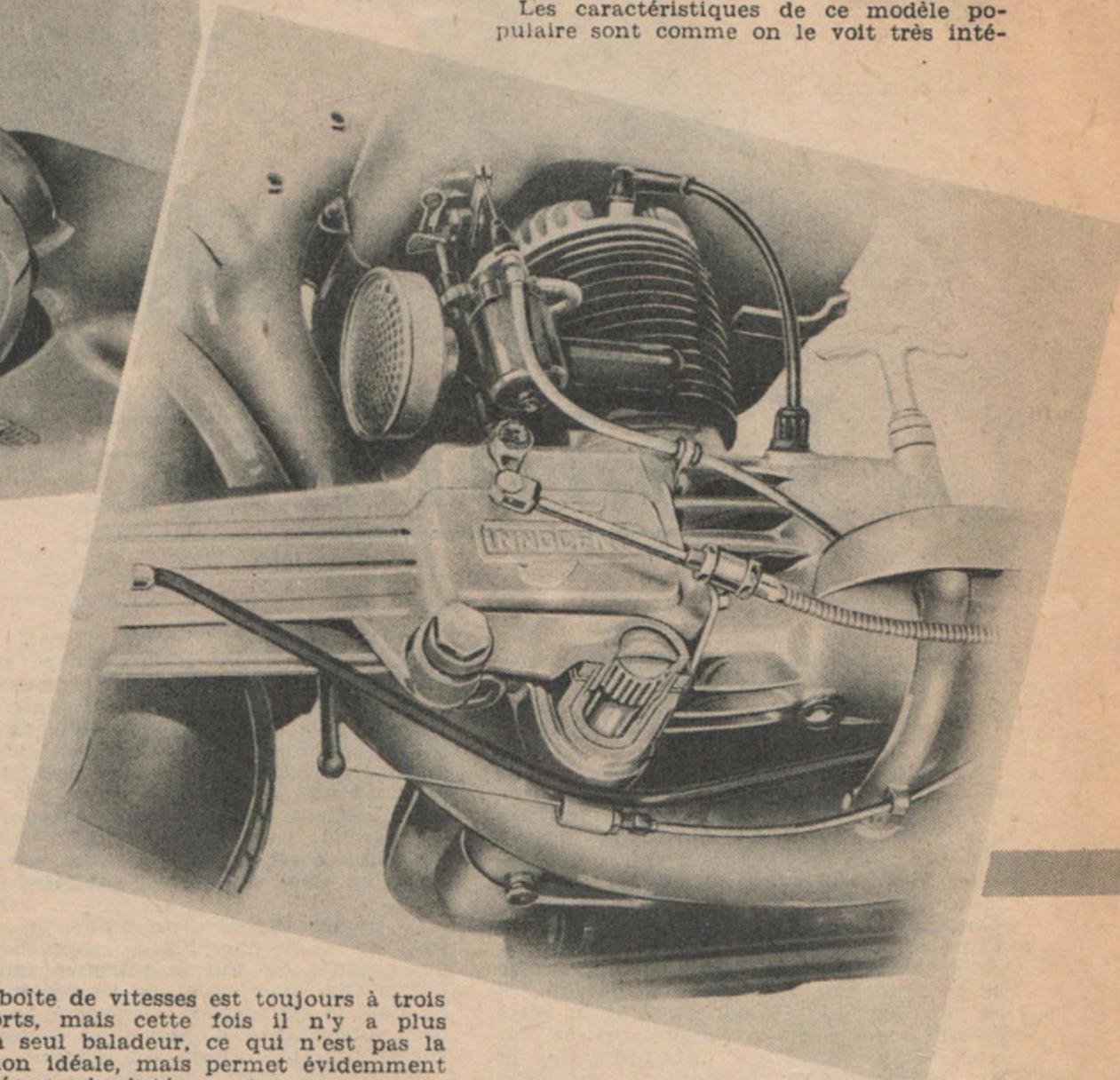
La commande est toujours effectuée par câble, mais désormais les poignées tournantes rectilignes sont remplacées par des poignées à enroulement.

Pour la transmission finale on utilise encore la barre de torsion et le couple conique. Toute la partie embrayage boîte-transmission finale est contenue dans le même carter qui à sa base s'articule sur un axe supporté par le cadre. La barre de torsion est maintenant liée directement aux mouvements du moteur.

Le silencieux est de plus vaste capacité, et absorbe les bruits d'échappement presque intégralement.

Les pneus sont des 400x8 avec jantes démontables.

Les caractéristiques de ce modèle populaire sont comme on le voit très inté-



Du fait de la rotation dans le sens longitudinal, le moteur semble avoir été tourné de 90° et l'échappement n'est plus sur l'avant, mais sur le côté gauche, de même le carburateur n'est plus sur l'arrière, mais sur le côté droit. Une tubulure coudée permet toutefois de la déplacer sur l'arrière sans aucune gêne. La fixation de ce carburateur est assurée d'une manière semi-flexible, par montage sur un manchon en caoutchouc synthétique. Le passage des gaz est de 14 mm, ce qui procure de meilleures accélérations, et plus de puissance à bas régime.

La consommation est très basse, puisqu'à vitesse économique elle se situe aux alentours de 1 l. 68 aux 100 kilomètres !

Le volant magnétique se trouve maintenant sur l'avant du véhicule, et est fermé dans le carter-moteur.

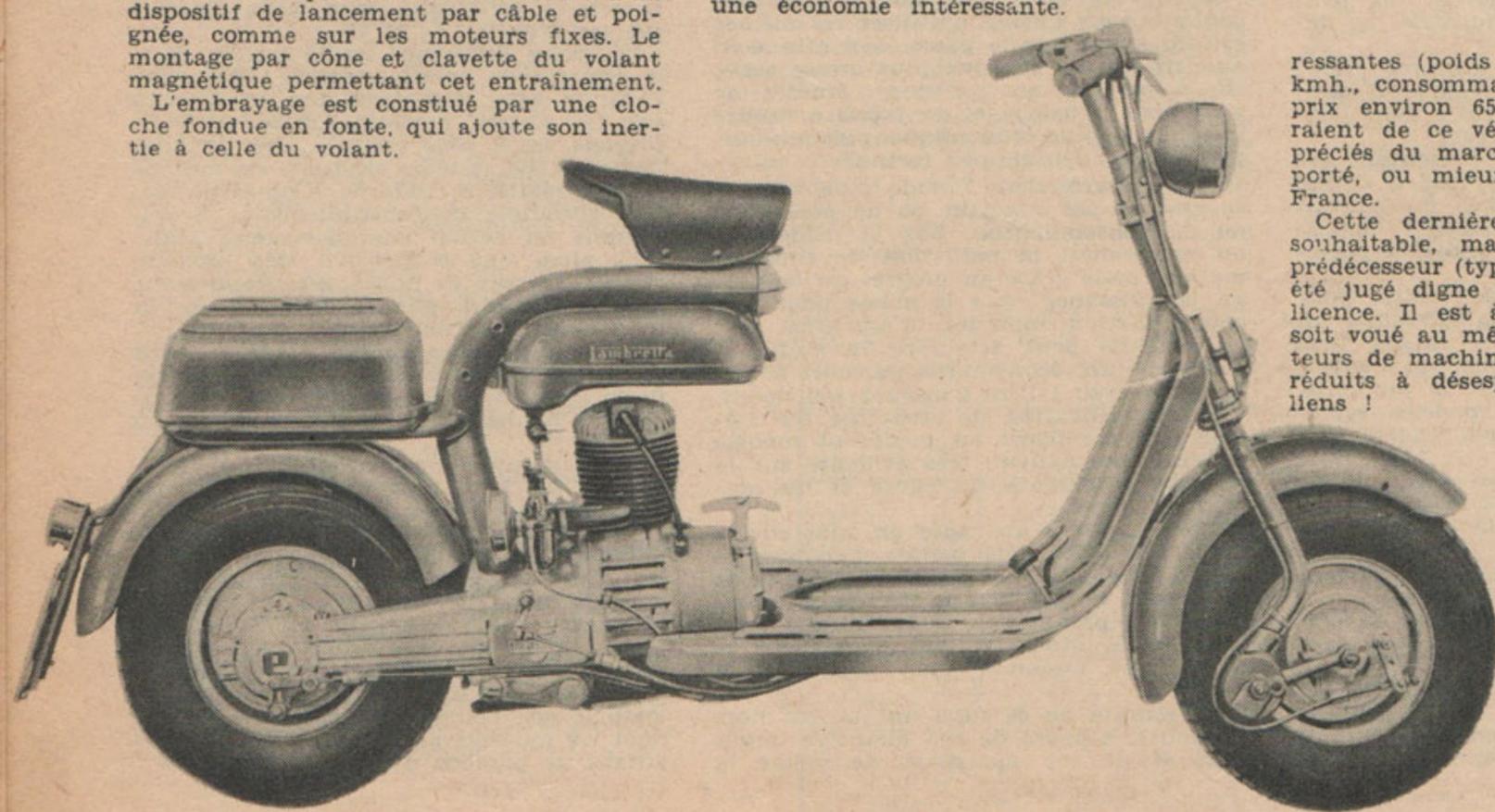
Le système de mise en marche est assez curieux et se présente sous la forme d'un dispositif de lancement par câble et poignée, comme sur les moteurs fixes. Le montage par cône et clavette du volant magnétique permettant cet entraînement.

L'embrayage est constitué par une cloche fondue en fonte, qui ajoute son inertie à celle du volant.

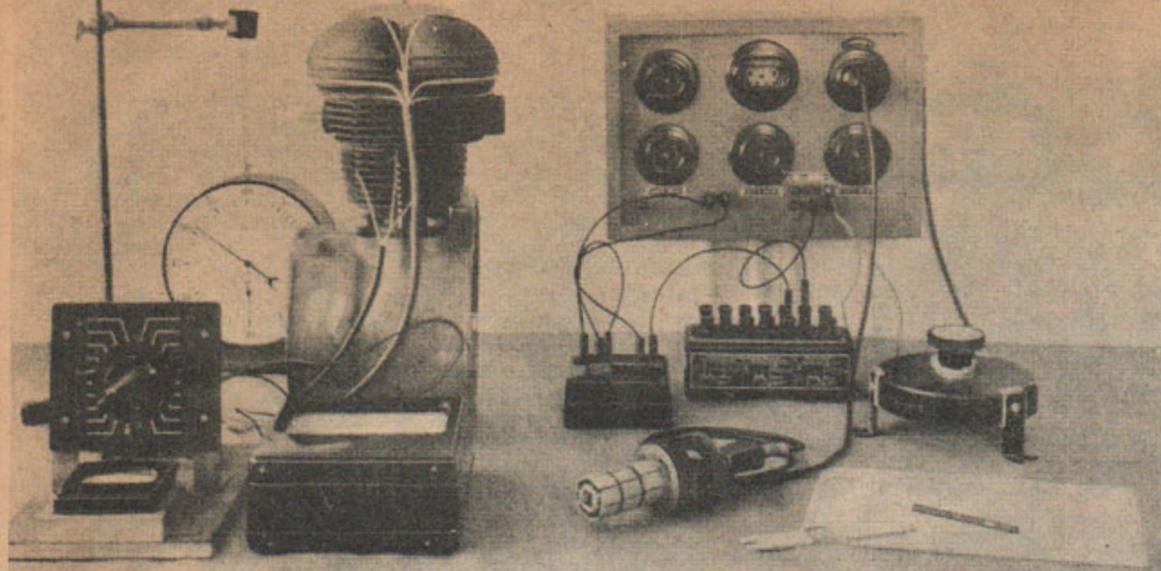
La boîte de vitesses est toujours à trois rapports, mais cette fois il n'y a plus qu'un seul baladeur, ce qui n'est pas la solution idéale, mais permet évidemment une économie intéressante.

ressantes (poids à vide 58 kgs, vitesse 70 kmh., consommation 1 l. 6 aux 100 kms, prix environ 65.000 fr. français), et feraient de ce véhicule l'un des plus appréciés du marché français s'il était importé, ou mieux s'il était construit en France.

Cette dernière hypothèse est la plus souhaitable, mais malheureusement son prédécesseur (type D), non caréné, n'a pas été jugé digne de cette fabrication sous licence. Il est à craindre que le « E » soit voué au même sort, et que les amateurs de machines bon marché en soient réduits à désespérer de n'être pas italiens !



Vue de profil du nouveau Lambretta E. Le coffre arrière est livré en supplément. Bien que les nouvelles solutions techniques soient nombreuses, ce dernier ne reste bien dans la ligne Lambretta.



CULASSES NOIRES

« TETE DE NEGRE »

L'appareillage électrique utilisé par B.M.W. pour chauffer électriquement la culasse (on voit l'élément calorique) et mesurer sa température à l'aide de sondes thermo-électriques.

Il arrivait assez fréquemment, sur certaines machines d'avant-guerre, d'obtenir d'excellents résultats sur autoroute : la moto pouvait rouler pleins gaz sur de longues distances, avec un excellent rendement, et sans que quoi que ce soit de particulier ne se manifestât. Mais dans de longues montées de cols, la puissance tombait bientôt, et dans un détestable bruit parasite, un arrêt sur le bord de la route était obligatoire : une surface de refroidissement insuffisante, des ailettes mal calculées et mal disposées, ainsi qu'un échauffement du carburateur quand le moteur marche à pleine charge dans des régimes assez bas ne sont guère sensibles sur un autoroute, mais montrent que les résultats obtenus sur une autoroute ne prouvent qu'une partie seulement de la « santé » thermique d'un moteur.

Lors d'essais rapides sur autoroute, malgré toute une série de facteurs défavorables, le vent dû à la vitesse vient quand même à bout des calories en excédent et assure ainsi un refroidissement satisfaisant. Et pourtant, confirmé par les essais à l'aide de fils de laine et de sondes aérodynamiques, la partie avant d'un cylindre vertical se trouve « dans l'ombre » du garde-boue avant : les filets

d'air passant sur les côtés, malgré leur agitation et les tourbillons, ne se rejoignent, pour la plupart, que derrière le cylindre. Seul l'air passant entre le bas de la colonne de direction, les deux bras de la fourche et le haut du garde-boue, vient frapper la culasse.

Mais la situation est encore bien moins favorable quand le moteur travaille « à fond » sur les intermédiaires, en montagne ou en « tous-terrains ». La vitesse étant faible, le vent n'atteint plus le cylindre et le refroidissement est absolument insuffisant.

C'est alors que la seconde forme de transmission de la chaleur, le rayonnement, gagne à être prise en considération.

LES CORPS NOIRS RAYONNENT MIEUX LA CHALEUR

Il est curieux de constater que fréquemment on rencontre dans la technique le paradoxe suivant : bien souvent, où, dans le domaine des Sciences Physiques l'on possède des lois précises, boîte l'initiative des constructeurs.

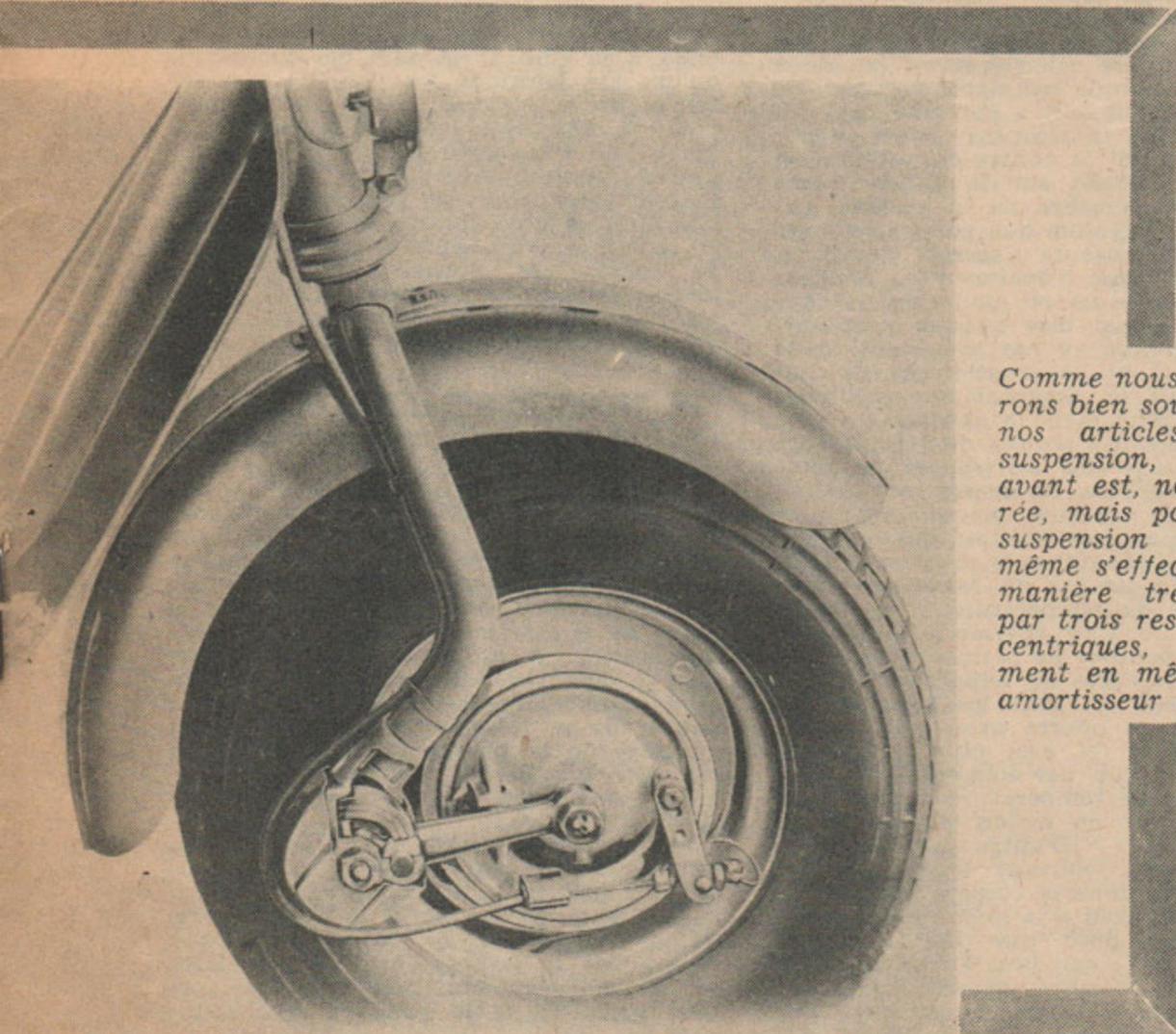
A la suite d'innombrables recherches et essais, l'on sait qu'un corps noir et mat rayonne beaucoup mieux la chaleur qu'un corps de même forme et même composition, mais plus clair ou brillant. Ceux de nos lecteurs, « cafés » en physique, savent même que, d'après la loi de Stefan-Boltzmann, le rayonnement d'un corps noir varie avec la puissance 4^e de sa température absolue (un nombre à la puissance 4^e est un nombre multiplié 4 fois par lui-même : $27^4 = 27 \times 27 \times 27 \times 27$). La température absolue d'un corps est sa température mesurée à partir du 0 absolu, plus basse température que l'on puisse atteindre et qui est de : -273° centigrades. La température absolue est donc égale à la température en degrés centigrades, plus 273° . Aussi, un corps à 15° centigrades a pour température absolue : $15^\circ + 273^\circ = 288^\circ$; une culasse à 300° centigrades est à la température absolue de : $300^\circ + 273^\circ = 573^\circ$.

Cette propriété des corps noirs mats de mieux rayonner la chaleur que des corps blancs par exemple se retrouve dans la vie courante : intérieur des fours, plaques de chauffage noirs. A l'opposé la couche de neige protège les cultures du gel non seulement parce qu'elle contient de l'air entre ses flocons, mais aussi parce que, blanche, elle rayonne mal la chaleur (ou le froid), freinant la perte de calories de la terre plus chaude et l'apport de calories froides (frigories) par l'air glacé.

Mais bien souvent, malheureusement, des considérations d'ordre esthétique (celles de la clientèle) viennent gêner le travail des ingénieurs, sauf dans des domaines plus spécialisés, où les problèmes esthétiques ne jouent aucun rôle : et ainsi, on trouve sur des moteurs poussés à refroidissement par air, pour la compétition ou l'aviation, des culasses noires qui assurent une baisse de température notable. Pour les moteurs d'utilisation courante, où les goûts du conducteur « moyen » sont un élément de poids, il faut vraiment des motifs aussi de poids pour aider à rompre avec les traditions ancrées chez l'acheteur.

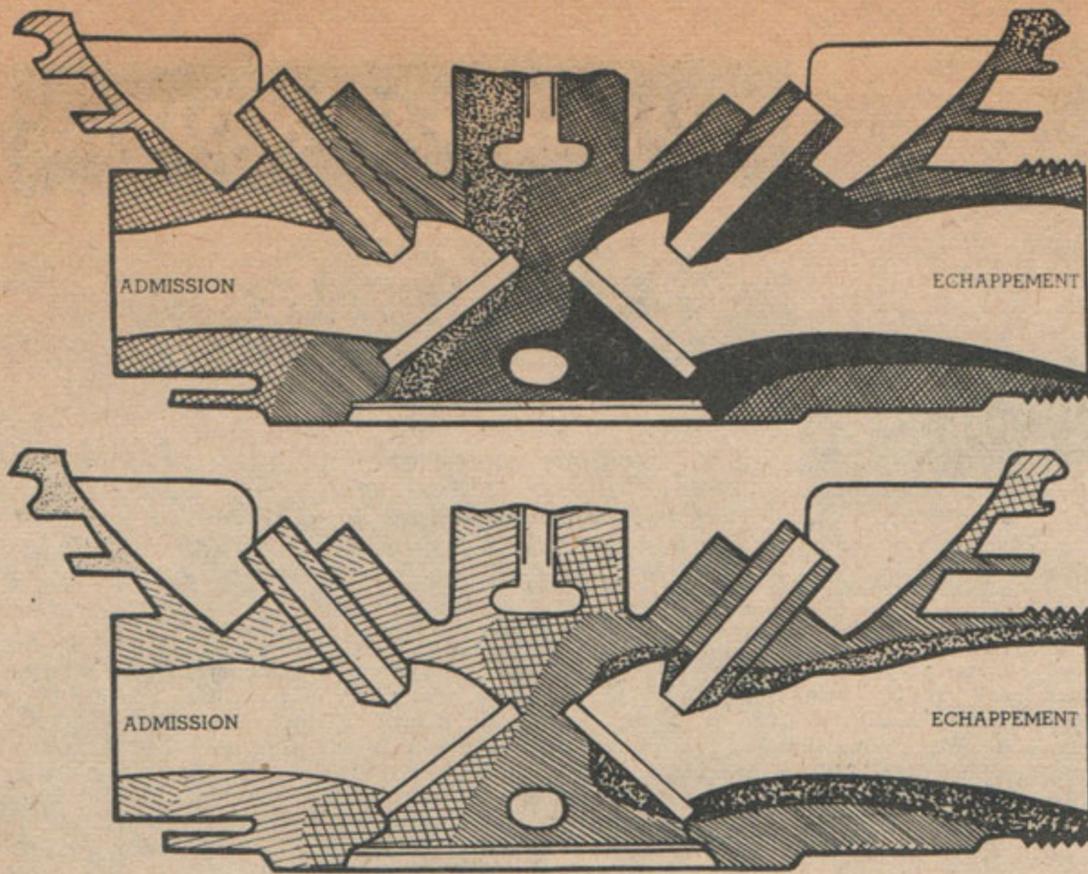
Quand les essayeurs munichoïses, par les chaudes journées d'été, poussaient à fond, dans les montagnes bavaroises, la 250 monocylindre R 25/2, ils se chagrinaient que leurs machines, connues comme des motos de tourisme de réalisation soignée, continuaient encore quelques instants à tourner lorsqu'on enlevait la clef de contact, la culasse surchauffée maintenant les électrodes de la bougie à une température surélevée et produisant ainsi de l'auto-allumage. Faute de goût, bien sûr, presque sans portée technique, mais qui, cependant, n'était pas admissible à leurs yeux sur une machine portant l'écusson BMW.

Aussi toute une série d'essais eut lieu ; 900 mesures diverses furent effectuées sur la culasse qui permirent de faire un immense pas en avant dans le domaine du rayonnement de la chaleur. Et finalement la R 25/2 reçut sa culasse noire, sa



Comme nous le suggérons bien souvent dans nos articles sur la suspension, la roue avant est, non pas tirée, mais poussée. La suspension en elle-même s'effectue d'une manière très simple par trois ressorts concentriques, qui forment en même temps amortisseur à friction.

USEZ DISCRETEMENT DE VOTRE AVERTISSEUR ET DE VOTRE ECHAPPEMENT



EN % DE LA TEMPERATURE DES POINTS LES PLUS CHAUDS DE LA CULASSE NORMALE



« tête de nègre » comme disent les munnichois. Lors du choix entre les considérations de mode et un réel pas en avant, les ingénieurs de BMW surent préférer la solution amenant une amélioration technique.

LES ESSAIS

Rien que les mesures de la température présentèrent des difficultés extraordinaires, surtout qu'il s'agissait bien souvent de mesurer des différences de températures de quelques degrés seulement. Or lors d'essais routiers, nombreuses sont les influences incontrôlables qui amènent des variations beaucoup plus importantes : vitesse et direction du vent, humidité de l'air, et même tout simplement la position du pilote. BMW fut donc amené à construire un modèle spécial pour ses essais, permettant de faire des mesures électriques précises, comportant carter-moteur, cylindre, piston, culasse, couvre-culbuteurs, etc., et chauffé électriquement avec un courant précisément mesuré et maintenu aux valeurs désirées en tension et débit. Le moteur restituait partiellement dans l'air calme ambiant, par conductibilité thermique et rayonnement, la chaleur à lui fournie ; et au bout d'un certain temps, il prenait une température stationnaire, équilibre entre la chaleur fournie et celle restituée à l'air ambiant.

Toute modification à la conductibilité thermique ou au rayonnement entraînait une perturbation de l'équilibre thermique et pouvait facilement et précisément être mesurée. En raison de la limitation de la puissance électrique utilisée pour l'échauffement, une correction était à apporter au siège de la bougie où la température d'équilibre était notablement inférieure que lors des essais routiers.

Mais les essais en laboratoire, pour si importants qu'ils soient, doivent être obligatoirement complétés par des essais sur route. Afin de soumettre le moteur à plus dure épreuve, les ingénieurs BMW attelèrent une R 25/2 à un sidecar lourd, monté par 2 passagers, tout en gardant la démultiplication solo. En raison des

gros efforts ainsi imposés, les phénomènes observés en laboratoire devaient se manifester avec encore beaucoup plus d'ampleur.

Les premières recherches consistèrent à mesurer, à l'aide de couples thermo-électriques fixés à la culasse, l'influence que pouvaient avoir les vastes couvre-culbuteurs sur l'évacuation de la chaleur. Les joints en liège placés jusqu'ici en série entre culasse et couvre-culbuteurs présentent évidemment un frein très notable au libre passage des calories entre ces deux pièces. Leur simple remplacement par des joints en « Reinzolit » entraîne déjà un abaissement de la température de la culasse de 1 %. Si le couvre-culbuteurs est monté directement sur la culasse, sans joint, la température de la culasse s'abaisse de 4,6 %, alors que, par contre, celle du couvre-culbuteurs s'accroît de 30 %. Un joint de 1 mm d'épaisseur en feuillets minces d'aluminium ou en alu recuit n'entraîne pour ainsi dire aucune modification par rapport au cas précédent, dans la répartition et l'évacuation de la chaleur, tout en assurant une meilleure étanchéité, plus facile à obtenir.

Les données des chutes de température en pourcentage des différences de température, mesurées, en degrés centigrades, toujours aux mêmes places, avant et après quelque modification que ce soit, peut sembler inhabituelle et bizarre. Mais il faut tenir compte du caractère même des mesures de température effectuées à l'aide d'un couple thermo-électrique. D'une part celui-ci ne permet de mesurer que des différences de température entre 2 points, ceux où sont les éléments du couple ; on ne pourra avoir une température chiffrée (et non plus une différence) que si l'un des éléments se trouve en un point de température connue (par exemple : glace en fusion 0°, eau bouillante 100°, etc...). D'autre part, les sondes du couple pouvant être enfoncées profondément dans le corps à étudier, en les branchant bien à la même place, assez profondément pour que les influences extérieures ne jouent plus aucun rôle, des comparaisons précises peuvent être faites entre diverses culasses, aussi bien lors

d'essais en laboratoire que lors d'essais sur route.

Des essais de noircissement des couvre-culbuteurs seulement ont permis déjà de déterminer le rôle que jouent ceux-ci dans l'évacuation de la chaleur (en plus déjà des chiffres que nous avons donnés précédemment lors des modifications de joints). Si l'on ne noircit, à l'aide de la laque noire spéciale pour cylindres, que la culasse seule, la température au milieu de la chambre d'explosion s'abaisse de 2,4 % seulement. Un noircissement, par le même procédé du couvre-culbuteurs, entraîne, au même endroit de la chambre d'explosion, un abaissement supplémentaire de la température de 4,1 %, ce qui donne donc, pour un noircissement complet de la partie haute, un abaissement de 6,5 %. Ces chiffres sont ceux obtenus en laboratoire. En réalité, les essais sur route ont été encore plus concluants, l'abaissement de température étant encore plus important. Pour expliquer ceci, il faut se souvenir de ce que nous disions au début de cet article, à savoir que le rayonnement d'un corps noir mat croît comme la puissance 4^e de la température absolue, et que lors des essais routiers effectués (avec side lourd et 2 passagers) le moteur travaille et chauffe plus qu'en laboratoire. Prenons un exemple : soient les températures de 250° centigrades dans la chambre d'explosion lors des essais en laboratoire, de 300° lors des essais routiers, donc respectivement les températures absolues de 250 + 273 = 523° et 300 + 273 = 573°. Dans le cas des essais routiers, le rayonnement sera donc de $(\frac{573}{523})^4 = (1,0956)^4 = 1,4415$ fois plus grand que dans le cas des essais en laboratoire.

Afin de servir de point de repère aux chiffres donnés : des essais effectués avec de bien diverses machines montrent que la température de la culasse croît avec la vitesse jusqu'à ce que cette dernière atteigne les 80 % de sa valeur maximum ; ensuite, en raison du vent de plus en plus important dû à la vitesse de la moto, la température de la culasse décroît. Dans le cas des essais routiers effectués par BMW pour le problème qui nous intéresse, les plus hautes températures étaient atteintes dans une grimpe, en 3^e vitesse, à 60 kmh. C'est dans ces conditions qu'ont été mesurées les températures internes de la culasse ; avec ces données ont été dessinées les plages isothermes (de même température) que nous reproduisons conjointement à cet article. Ont été comptées pour 100 les zones de température les plus élevées (siège de bougie et tubulure d'échappement) dans le cas de culasse et couvre-culbuteurs non teints en noir. En réalité, en ces points comptés 100, la température est de 280 à 300 degrés centigrades.

LE NOIRCISSEMENT ABASSE LE NIVEAU DE TEMPERATURE

Le noircissement de la culasse et du couvre-culbuteurs, ainsi que le remplacement du joint de liège entre ces deux pièces par un joint d'aluminium abaisse la température moyenne de la culasse de l'ordre de 25 %. Pour plus de détails, il suffit de se référer aux coupes de culasses reproduites. Il est intéressant de noter que si, avant modifications, la zone la plus chaude de la culasse se trouvait autour de la tubulure d'échappement et au siège de la bougie, dans le deuxième cas, elle n'intéresse plus que l'échappement, et encore à une température de 20 % inférieure.

Aucune chaîne n'est plus robuste que son maillon le plus faible. De même, aucune répartition de température n'est meilleure qu'en son point le plus néfaste, ici le plus chaud. La baisse du niveau général de la température d'une culasse par son noircissement doit donc être surtout examinée à la soupape d'échappe-



LE PROBLEME DES EQUIPEMENTS



MOTOCYCLISTES DE LONGUE DATE QUI ROULEZ PAR TOUS LES TEMPS, FAITES PROFITER DE VOTRE EXPERIENCE LES « JEUNES » ET ENVOYEZ-NOUS SANS TARDER VOTRE POINT DE VUE SUR LA QUESTION.

L'équipement pose pour le motocycliste un problème véritable et parfois double. Celui du choix, et parfois celui du prix. Il est l'objet de maintes hésitations et d'expériences plus ou moins malheureuses. Aussi cette rubrique ouverte dans « Moto-Revue » doit intéresser autant les nouveaux motocyclistes qui y trouveront des conseils avisés, que les anciens qui pourront faire d'intéressantes comparaisons entre les divers jugements... et peut-être en déduire qu'il n'y a rien de parfait !

L'équipement doit tenir compte de la protection contre les accidents, et contre les éléments : vent, pluie, froid. Il faut donc que cet équipement réponde à toutes ces éventualités, c'est-à-dire sécurité et garantie, et ne s'éloigne pas trop de ce qu'on appelle élégance, pratique, rationnel. Tel se pose le problème pour les fournisseurs qui n'en respectent malheureusement pas toujours les données.

J'ai fait, comme beaucoup d'autres, une série d'achats avant d'obtenir une sélection qui, maintenant, me donne satisfaction. Mais je déclare de suite que je suis prêt à abandonner tout, ou partie de cette sélection, à qui me proposerait une tenue simple, pratique, efficace, une tenue qu'on enfile-rait tout simplement par dessus ses vêtements de ville...

Protection de la tête : Eté comme hiver, dans toutes mes sorties, je porte un casque Geno. Je trouve en lui un élément de protection en cas d'accident. Après une bûche, je relève toutes les traces de chocs en me disant : « et si je ne l'avais pas eu ? ». Aussi je le conseille vivement ; il n'est pas indispensable, mais il est certainement très utile. Il protège la tête aussi contre la pluie, le froid, les insectes, et il facilite l'emploi des lunettes ou du pare-visage.

Je préfère celui-ci, car son champ de vision est de 100 % et sa protection plus complète. En effet, le visage tout entier est à l'abri de la bise, de la pluie ; les abeilles, les guêpes ne peuvent plus se glisser sous les rabats du casque, et se réfugier dans les oreilles au risque de provoquer des réflexes dangereux. J'évite la formation de buée et de givre en perçant quelques trous dans le mica ; j'obtiens ainsi une surface nette et transparente par tous les temps. Je choisis le pare-brise qui descend jusqu'à la pointe du menton, et j'empêche que la vitesse le plaque contre le nez, avec un élastique. Je n'ai trouvé encore aucun moyen pour éviter l'éblouissement des véhicules croisés la nuit par temps de pluie. C'est un inconvénient auquel s'ajoutent la fragilité et la durée du mica qui se raye et se ternit.

Protection du buste : En toutes saisons, je mets un survêtement sportif ; l'été, pour me protéger des poussières, l'hiver, pour me garantir du froid.

Par temps froid et sec, j'endosse une canadienne très bien fourrée dont je remonte le col ; mais par la pluie, ce revêtement ne convient pas, d'abord parce qu'il n'est pas imperméable, ensuite parce que le col de fourrure mouillé ressemble à une gouttière se déversant dans le cou ! Je revêts alors une veste huilée que l'on trouve dans les surplus américains. La protection est bonne, mais pas indéfinie, et ce vêtement est fragile. Si la rigueur de la température l'exige, j'enfile dessous une veste de fourrure.

Protection des jambes : j'ai fait l'achat, en Allemagne, d'un pantalon imperméable que je qualifierais de parfait : protection absolue, très bonne coupe, jambes terminées en forme de guêtres avec pattes passant sous la chaussure, prix modique ! Il est composé de deux couches de toile intérieure

et extérieure collées à une toile de caoutchouc. Il est regrettable que la veste, par souci d'élégance, ne soit pas assez ample pour permettre d'être chaudement habillé dessous.

La protection des jambes est complétée par un tablier caoutchouté fixé sur le réservoir, et après les bras latéraux du pare-chocs. Ce tablier ne gêne nullement le refroidissement du moteur, ni la manœuvre du frein ou du sélecteur, pas plus que l'enfourchement de la machine. Certains ne seront pas de mon avis... Qu'ils étudient les points de fixation.

Protection des pieds : Les pieds sont déjà protégés par le tablier, et les guêtres du pantalon. Par grands froids, ou pour me préserver de l'eau provenant des flaques, je chausse de snow-boots grande pointure, par dessus mes chaussures de ville. J'obtiens ainsi une protection parfaite par n'importe quel temps.

Protection des mains : On reproche aux manchons sur le guidon d'être inesthétiques. Je les ai pourtant adoptés. Les mains sont des organes très sensibles au froid. Il faut les protéger de tout engourdissement, car leur rôle est primordial dans la conduite et dans l'« utilisation » des réflexes. Manchons molletonnés et moufles fourrées ou gants de laine doivent donner satisfaction aux motocyclistes roulant en hiver. Les manchons gênent parfois pour la commande du klaxon et du commodo de phare ; l'habitude, une petite combine, et cet inconvénient disparaît.

Conclusion : Grâce à cet équipement, je peux rouler à moto par temps pluvieux sans être mouillé, par temps froids sans être transi. Me reprochera-t-on d'avoir déguisé ma moto et moi-même en scaphandriers ? L'esthétique ne compte guère. Il faut avant tout le confort pour son bien-être, pour la conservation de ses réflexes et le libre exercice de ceux-ci. Il faut aussi garder la possibilité de quitter en quelques minutes tout accoutrement, et devenir ainsi une personne de présentation impeccable.

Ces derniers conseils devront être présents à l'esprit de tous les motocyclistes effectuant leurs achats. Ils ne devront négliger aucun détail, rien n'est vraiment trop bien, et il vaut mieux acheter bon et cher, mais n'acheter qu'une seule fois.

M. G. AUGÉ
Sommesons (Marne)

Récemment, un intéressant problème a été soulevé : l'équipement. Vos correspondants sont d'avis assez différents, depuis celui qui aime se barder comme un chevalier médiéval, jusqu'au dernier qui manifeste sa préférence pour l'équipement anglais.

Pour mon compte personnel, je crois pouvoir parler de la chose en connaissance de cause, ayant fait plusieurs expériences cruelles, et notamment sur le trajet Paris-Clermont sous la pluie ou sous la neige incessante.

Le tablier est une pure fumisterie après 50 kms. Tout n'est que littérature, sauf la combinaison, et cela est une évidence : la violence de l'air fait pénétrer l'eau par le plus petit interstice. Aussi, à mon dernier voyage, j'avais le deux pièces « Orage » en matière plastique transparente, très légère, mais qui, s'il est rigoureusement étanche, a un désavantage : il est trop étanche, la vapeur d'eau provenant de la transpiration se dépose sur ce survêtement et finit par ruisseler à l'intérieur. Il y a un manque d'aération. Autre petite difficulté : assez difficile à passer. Mais enfin, il faut partir de là :

CULASSES NOIRES « TETE DE NEGRE »

ment ; et, en ce point, ainsi que nous l'avons vu, le gain est de 20 %.

La baisse de température de la culasse diminue très notablement la chute de puissance enregistrée à la suite d'une longue montée à pleins gaz. Et lors des essais effectués par BMW, il est à noter que la baisse moyenne de la température générale de la culasse, de l'ordre de 25 %, a permis d'enregistrer parallèlement une différence (favorable, bien sûr) de puissance de plus de 0,5 CV (pour la 250 cc.).

Et ce moindre échauffement et meilleur rendement seront particulièrement remarquables et appréciés par les chaudes journées d'été, dans la grimpe de cols difficiles.

Cette étude, que nous avons reprise chez notre confrère « Motor-Rundschaù », qui a nécessité de la part de BMW de nombreux essais obligeant à des mesures précises à l'aide d'un appareillage assez compliqué, permet, à n'importe quel motocycliste, par des moyens fort simples, d'améliorer le refroidissement et le ren-

dement de son moteur. Il suffit de changer le joint d'origine, généralement en liège, par un joint en aluminium (on en trouve facilement dans le commerce : le joint « Jacey » en feuilles minces collées par exemple) et de se munir de laque spéciale pour noircir les cylindres.

Et ceci sera particulièrement intéressant en été, pour la montagne et surtout pour les scooters non munis de turbine de refroidissement (Speed, Lambretta non caréné, AGF, etc.).



125 ULTIMA

Je me permets de donner quelques appréciations sur la machine que je possède. Il s'agit en l'occurrence de la 125 Ultima. Bloc moteur type V7. Achetée en décembre 51, elle a au compteur 11.500 kms. Tout d'abord, voici quelques qualités :

Aspect général séduisant, nombreux chromes. Excellente position en selle ; très souple. Guidon légèrement relevé. Commandes très douces et bien disposées. Pédale de frein arrière placée juste sous le bout du soulier, manœuvrable sans quitter le repose-pied. Freins puissants et progressifs (tambours de 150 mm). Moteur pas très nerveux si l'on a soin de monter en régime pour changer de rapport (vitesse maximum 4.800 tours, un peu lent pour un 2 temps). Débrayage automatique. Très utile en villé, en particulier à un changement de direction, pour rétrograder, avec le bras gauche tendu. Il permet de démarrer aisément avec un câble de débrayage cassé. Excellent refroidissement du moteur pourvu d'ailettes de respectables dimensions. Aucun ennui du côté allumage. Le moteur part facilement à froid si l'on a soin de fermer l'air et noyer le carburateur. Avertisseur très puissant, disposé face à la route.

Partie cycle, bonne tenue de route. Fourche télescopique bien conçue, d'une très grande souplesse, sans talonnage. Par contre, suspension arrière talonnant fréquemment avec passager, même en solo dans les « trous ». Réservoir de 12 litres avec réserve pour environ 15 kms. Repose-pieds arrière d'origine.

Comme aucune machine n'est parfaite, voici maintenant quelques critiques et « pépins » que j'ai constaté.

J'ai changé les segments à 4.000 et 9.500 kms. J'ai constaté la deuxième fois une ovalisation du cylindre de 5 à 10 centièmes, un léger jeu de l'axe du piston et l'axe de bielle. Le silencieux, démontable, perd l'huile par toutes les jointures. Mise difficile sur béquille, vu le poids élevé de la machine : 95 kilos réservoir plein. Une béquille latérale serait la bienvenue. Coffre à outils plutôt mal conçu, le couvercle amovible entre à force, et en l'absence de poignée pour l'ouvrir, il faut coincer un outil quelconque sous le rebord, au grand détriment de l'émail. Une pompe vraiment dérisoire : 30 cm de long sur 2 de diamètre, elle a d'ailleurs fonctionné 5 minutes avant d'être hors d'usage. Changé 1 robinet d'essence. A l'inverse de ses confrères, il laissait fuir le précieux liquide une fois fermé.

Question performances, elles ne sont pas formidables. Vitesse maximum 70 chrono en position touriste. Le compteur marque 90, il triche « un tout petit peu ». Consommation 2 l. 5 à 3 l. de mélange 6 % à 65 km.

J'ouvre maintenant une petite parenthèse. Point de vue éclairage, il était franchement mauvais. Le volant magnétique de 36 W alimentant directement la lampe code-phare 12 volts 25 W, une dérivation chargeait la batterie par l'intermédiaire d'un redresseur d'un rendement plutôt minime (en-

CE QU'ILS

RUBRIQUE OUVERTE DE

viron 25 %) qui pompait tout le courant de la lampe que j'ai remplacée par une 35 W sans résultat notable. En désespoir de cause, j'ai dû brancher ladite lampe sur la batterie et adjoindre un redresseur supplémentaire. Les résultats seraient excellents si ce n'était le manque de puissance de la batterie (7 Amp h.).

Il est regrettable de constater que la majorité des motos sont pourvues d'un éclairage insuffisant. Ceux qui, comme moi, roulent constamment de nuit, seront de mon avis.

Alors que la vitesse des motos égale et même dépasse celle des automobiles qui, elles, ont deux phares. Les motos où il est malaisé de placer 2 phares devraient, n'en possédant qu'un, avoir celui-ci suffisamment puissant. 60 ou même 75 watts ne seraient pas de trop. De plus, sur une moto bien construite, la place ne doit pas manquer pour mettre une batterie plus puissante. Exemple : Jawa 250, batt. 16 Amp h.).

Messieurs les constructeurs devraient se pencher sur la question, car elle ne me paraît pas insoluble.

Sur ce, revenons à nos moutons.

A 600 kms, came de débrayage cassée, provenant d'une trempe trop sèche. 1 câble de gaz à 9.000 kms. 1 câble débrayage même temps.

Premiers rapports mal étagés : 1^{er} 2,79. 2^e 1,584. 3^e 1,31. 4^e 1 à 1.

En démarrage en côte, obligation d'emballer le moteur si on veut passer la 2^e qui est trop haute, sous peine de voir le moteur s'asseoir.

Chromes trop nombreux (fourche, phare, jantes, silencieux, guidon, repose-pieds) difficiles à entretenir.

En résumé, une bonne machine qui ne demande qu'à tourner et qui convient bien à un usager qui ne veut pas conduire « sport ».

Mr G. BOUDON, Lyon



LA MOBYLETTE

J'ai été fort étonné par l'article de M. Mellier dans le N° 1.101 qui écrit rouler à 40-45 sur sa Mobylette. Je suis moi-même possesseur d'un cyclomoteur de cette marque depuis le mois de mars et l'ai déjà utilisé

LE PROBLEME DES EQUIPEMENTS (Suite)

1) l'ensemble anorak-pantalon « Orage », mais avec aération et un système pour l'enfiler aisément ;

ou 2) Macombyn, mais avec un capuchon et absolument imperméable (un de vos correspondants doute de son efficacité après plusieurs kms).

Voici une étude plus complète de la protection :

- I) Contre la pluie, la neige.
- II) Contre le froid.
- III) Contre l'aveuglement.
- IV) Contre la boue.

Et cela à partir : A) de la moto. B) du pilote.

A) La moto. Il faut en protéger le mécanisme. Rien de plus beau qu'une twin Norton ou BSA au Salon. Rien de plus détestable que ces machines là quand il faut les nettoyer. Je vais te peiner un peu chère «Moto-Revue», mais je n'aime que le beau-bloc-moteur-bien-net — non pas la moto carénée intégralement, c'est un hybride moto-scooter pénible à voir — mais la moto offrant le moins possible de recoins. Type : la 350 Jawa. Elle peut se nettoyer au jet d'eau. C'est le critère d'un vrai carénage : possibilité de lavage au jet. D'autant plus qu'ainsi, on est certain qu'elle résistera sous la pluie ou la neige : plus de freins qui refusent tout service, de rupteur plein d'eau...

Donc, le b-m-b-n, la belle moto bien nette. Type 350 Jawa. Des garde-boue très enveloppants : Type Sunbeam. Des pare-jambes type BSA police ou Bond Minibyke.

Un pare-brise, mais alors, pas cet inesthétique pare-brise qui dépare complètement la moto, un type Aéroblink muni d'un essuie-glace commandé depuis le guidon par une petite poignée Bowden (j'ai vu cela au concours Lépine). Sinon, installer un écran type auto, ou moto.

B) le pilote : le casque, c'est l'évidence. La combinaison (voir plus haut), pratique à enfiler, esthétique, étanche.

Les bottes en dessous des jambes de la combinaison quand il pleut.

Un pare-visage anti-buée, fixé aussi solidement à la base qu'au crâne, et, si la moto n'a pas de pare-brise, il faut un petit essuie-glace au pare-visage («Moto-Revue» en a trouvé un chez un amateur hollandais, je crois).

Des gants Monneret par exemple, et rien de ridicule à réclamer un petit système de couverture chauffante (cela existe je crois) branché sur la batterie.

Contre le froid enfin : une canadienne (cuir) à haut col. Des genouillères. Pour ceux qui auront froid partout ailleurs : du mouton, toujours du mouton, ou de la soie.

Telle est la moto idéale montée par un cavalier idéal. Quant à celui qui juge inesthétique le casque ou les bottes, il ne fait pas partie de la digne confrérie des messires motards. Avec son casque, ses bottes parfaitement cirées, son cuir, le motard est le prolongement de l'antique cavalier. Il a son esthétique à lui.

Mr DEMONCOURT.
L'Hay-les-Roses

N PENSENT

UN AN A NOS ABONNES

pendant 5.500 kms. Plusieurs de mes camarades également utilisateurs de « Mobylette » reconnaissent à leur machine exactement les mêmes qualités et défauts que la mienne. Je me permets donc de vous communiquer nos critiques détaillées, souhaitant être agréable aux lecteurs de « Ce qu'ils en pensent ».

Tout le monde connaît désormais le mécanisme de la Mobylette qui sort à la cadence de près de 1.000 par jour et qui possède des qualités d'esthétique indéniables. Dans l'ensemble bicyclette et moteur sont bien mariés et le cadre ne comporte ni vides ni endroits surchargés. L'émail gris-fer est discret et retrouve son éclat de neuf après avoir été frotté au chiffon de laine. Les chromes ne se piquent pas du tout. (Récemment, faute de trouver un abri pour elle pendant que j'allais à mes occupations en ville, la Mobylette est pratiquement restée 8 journées sous la pluie, sans que j'ai le courage de la nettoyer le soir. Je n'ai pas trouvé la moindre trace de rouille !).

Les pneus ballons sont suffisamment gros pour assurer un bon confort, même sur les pavés, à condition de ne pas les gonfler trop fort, mais la roue arrière est toujours noire de cambouis provenant de la fumée qui enveloppe la roue en sortant du pot d'échappement. Cette graisse non brûlée nuit d'ailleurs considérablement au freinage. Mon pneu arrière laisse voir la toile et doit donc être changé, il a 5.500 kms.

Le volant magnétique assure un éclairage puissant par le phare profilé, mais j'y ai ajouté deux petits phares alimentés par une dynamo, de façon à avoir un éclairage autonome. J'ai aussi, et ceci par pure fantaisie, adapté deux « stop » alimentés par le volant et commandés par la poignée de frein arrière.

Comme on l'a maintes fois répété de la Mobylette, les freins efficaces par temps sec, deviennent inutilisables quand il pleut. Toutefois, le frein moteur, alors insuffisant pour la ville qui nécessite des arrêts instantanés, est satisfaisant quand on roule sur grande route.

Parlons maintenant du moteur. Bien enveloppé dans des carters bien conçus, il est d'une propreté irréprochable qui me permet de rouler avec n'importe quel costume, sans craindre la moindre tache d'huile. En utilisant le starter, les départs, par tous les temps, se font sur un mètre. Le décompresseur actionné par la poignée des gaz rend le démarrage souple et ne nécessitant pas de grand effort physique. J'ai eu l'occasion de conduire plusieurs cyclomoteurs et jamais je n'ai pu démarrer si facilement qu'avec la Mobylette.

Le moteur est robuste et conserve sa puissance à des régimes très bas. Je roule quelquefois (ce qui évidemment n'est pas à conseiller) avec une personne sur le porte-bagages. La Mobylette nous tire très bien et franchit même de petites côtes sans l'aide des pédales. Les seuls soins nécessités par ce petit 50 cmc. consistent en des décalaminages de 1.500 en 1.500 kms, et très rarement à nettoyer le filtre d'essence à l'arrivée dans la cuve (j'ai dû le faire deux fois).

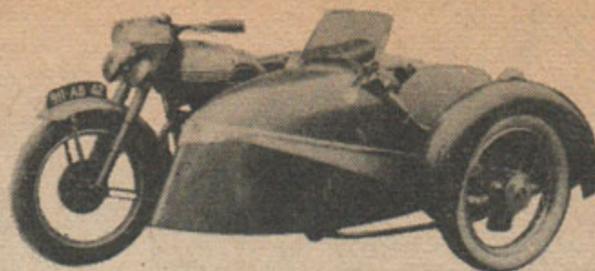
En 5.500 kms, le gicleur ne s'est jamais bouché, la bougie jamais encrassée. Le carburateur a un gicleur N° 19 et me permet de faire très exactement 115 kms avec les deux litres du réservoir. Je conduis toujours la poignée des gaz tirée à fond et ici justement je n'obtiens pas le même résultat que M. Mellier. Par un calcul maintes fois répété à l'aide de ma montre et du totalisateur kilométrique que j'ai monté sur la fourche avant, ou encore mieux, des bornes de la route, je constate qu'il m'est impossible de dépasser 28 de moyenne sur de longs parcours, 32 est la vitesse maximum sur route plate et sans vent, à pleins gaz dans les descentes, j'arrive à 35. Pourtant je ne me fais jamais dépasser par d'autres Mobylettes. Le seul défaut que je reproche à mon cyclomoteur est sa vitesse insuffisante. Pourtant le cadre très solide lui permettrait d'aller bien plus vite sans danger. Je serais donc très reconnaissant à M. Mellier s'il pouvait nous indiquer comment il fait pour atteindre le 45.

J'ai entendu dire qu'il était possible de remplacer le cylindre de Mobylette par celui d'un Poney, ou encore de le faire aléser en 60 cmc., ce qui accroît considérablement les performances.

Enfin, telle qu'elle est, la Mobylette est une merveilleuse machine silencieuse, propre, jolie, toujours prête, et qui, je le répète, en 5.500 kms, ne m'a coûté qu'un pneu et une courroie de rechange, et n'a jamais eu la moindre panne.

J'ai fait plusieurs fois des trajets de 200 kms dans une journée sans être fatigué le soir, et c'est pourquoi, mes projets pour les prochaines grandes vacances étant de partir faire un raid de 1.000 à 1.500 kms en campant, je partirai à « Mobylette », et je suis certain qu'elle ne faillira pas.

Mr J. Y. GUZEAU,
à Saint-Brieuc (C. d. N.).



TRIUMPH --- IMPERIAL

Depuis qu'existe votre agréable rubrique « Ce qu'ils en pensent », je lis attentivement les impressions que donnent les abonnés de votre intéressante Revue. Jusqu'ici aucun amateur de side n'a voulu nous donner son opinion sur ce genre de sport différent de la moto solo.

Beaucoup de motards (comme ce fut longtemps la même erreur de ma part) hésitent devant l'idée d'atteler un side à leur machine, quelle qu'en soit sa puissance, ils ont une appréhension, craignant d'être limités en ville et sur les routes où règne un trafic intense. Il est évident que l'on n'a pas la même liberté pour se faufiler entre les voitures dans les embouteillages, mais cette question mise à part, combien d'avantages nous apporte un side qui réellement joint l'utile à l'agréable.

Après avoir roulé en solo depuis quelques années et avec différentes machines, ma dernière étant la 500 Jawa ACT, j'envisageai l'achat d'un side, afin de l'atteler à cette machine pour partir en congé. Mais attiré par un ensemble « 650 Triumph » side « Impérial Grand Raid », je décidais un peu à regret de me séparer de la 500 Jawa pour me rendre acquéreur de cet attelage dont je rêvais. Le projet d'atteler un side à la Jawa se révélait compliqué et onéreux par le changement de rapport des vitesses et des ressorts de fourche télescopique. Ces modifications étant déjà apportées sur la Triumph, je n'hésitais plus à faire l'échange et mon désir de faire du side devenait réalisable.

Inutile de faire des éloges sur la machine, je ne ferai que confirmer et approuver les impressions de Messieurs Jacquier et Laffargue, ces derniers nous donnant avec impartialité leurs opinions sur la 650 Triumph Thunderbird dans les numéros 1.100 et 1.114 de « Moto-Revue ».

Cette machine se révèle bien actuellement parmi les plus rapides. Il est évident qu'on ne peut utiliser en solo la puissance des 34 CV moteur, même sur de belles routes; mais cet excédent de puissance se trouve parfaitement utilisé si l'on attèle un side tel que « l'Impérial Grand Raid ».

Que vous ayez n'importe quelle machine, même de cylindrée moyenne, vous apprécierez un side pour les nombreux avantages qu'il procure et la satisfaction qu'il donne à votre passagère comme à vous-même.

Le problème des bagages si longuement étudié se trouve résolu. Finie la moto qui se transforme en mulet et dont la passagère n'est pas libre du moindre mouvement.

Notre passagère (qu'il faut ménager nous le savons) est confortablement assise et n'a plus à s'occuper à chaque kilomètre si les bagages et les sacoches fixés à l'arrière ne nous abandonnent pas.

Le spacieux side Impérial permet de caser quelques petits bagages à l'avant. A l'arrière je loge un camping complet, ainsi que tous les autres bagages, en tenant compte que tout ce matériel est réparti entre le coffre arrière et le large porte-bagages fixé au-dessus. Rien à craindre pour la surcharge, au contraire, on obtient un réel confort et l'on roule agréablement, libre de tous les soucis que nous créait la moto transformée en bourricot.

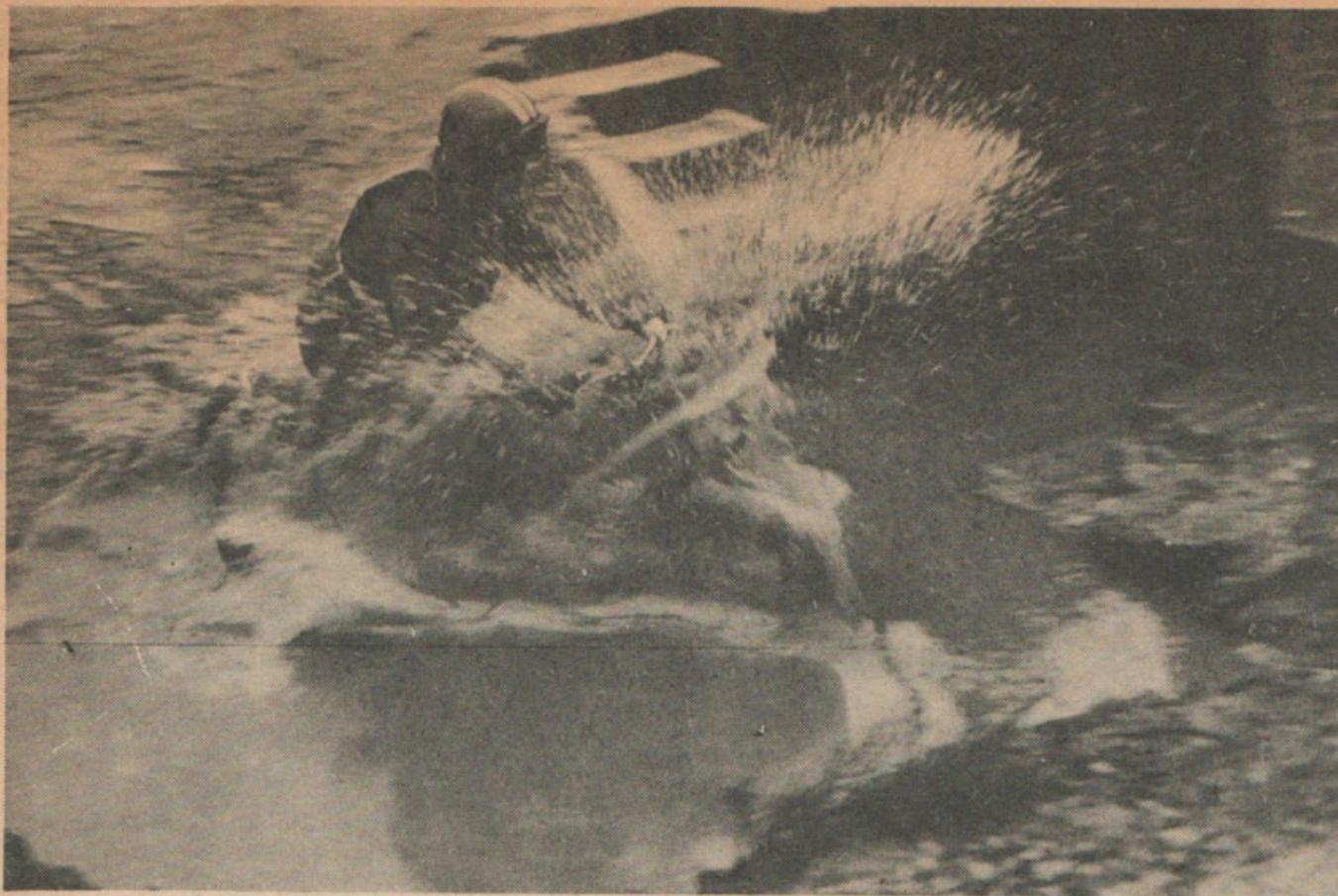
Lorsque j'ai abandonné la moto solo pour adopter le side, je pensais bien de temps en temps dételer l'ensemble. Eh bien croyez-moi, rouler en solo ne me passionne plus et je ne trouve maintenant qu'un réel plaisir en roulant avec le side. Je pense que tous les amateurs seront de mon avis et si je suis le premier à faire part de mes impressions sur ce sujet, je souhaite que de nombreux mordus du side veuillent, eux aussi, démontrer qu'il est vraiment utile et plaisant.

On dit que plus le diable en a, plus il en veut, c'est peut-être mon cas et si je revends mon ensemble au printemps, c'est avec l'intention d'acquérir la Zundapp KS 601 side Steib.

Bien que l'on dise : le sport sidecariste tend à disparaître, je n'aurai jamais pensé en rencontrer autant cet été sur les routes du Midi. Aussi c'est un salut fraternel qui s'échange entre pilotes et entre passagères lorsque nous nous croisons, et ce salut veut bien dire : « Nous représentons les mordus du side qui ne disparaîtront pas.

Vive les amateurs de side. Vive « Moto-Revue ».

Mr L. BOGATINOFF,
Saint-Just-sur-Loire (Loire)



LE TRIAL DE CLAMART

Pour la première fois que le Moto-Club Châtillonnais organise un trial, on peut dire que les choses furent bien faites, trop bien même parfois, si l'on en croit certains spectateurs qui furent apostrophés soit par des agents du service d'ordre (qualifiés) ou des commissaires « sportifs ».

Malgré ces petits ennuis, qui proviennent aussi (soyons justes) du manque de discipline d'un public profane, ce trial donna une nouvelle preuve du crédit dont bénéficie ce sport chez nous. Pour s'en convaincre, il suffisait de faire un tour au parc gardé et du côté du départ. Il y avait foule également au gué où chaque concurrent passant sans caler avait droit aux applaudissements du public.

Ceux-ci relativement peu nombreux pour les petites cylindrées (ils faisaient plus souvent place à des « ooooooh... » de déception) se donnaient libre cours lors du passage des crossmen. Beaucoup de monde également au dernier « non-stop », où une montée raide dans les cailloux, si elle effrayait les spectateurs, ne présentait pas de difficultés vraiment exceptionnelles. (Nous parlons en connaissance de cause, l'ayant fait avec un P.55 qui ne possède pas de qualités « tous terrains » vraiment exceptionnelles).

L'épreuve en elle-même n'apporta pas de grosses nouveautés du point de vue valeur des pilotes en présence, nous avons retrouvé à Clamart les principaux acteurs vus à Buc, plus un cer-

tain nombre de clubmen nouveaux venus, qui seront là encore dans les épreuves à venir, nous l'espérons.

Le trial doit d'abord être une épreuve pour machines de série, et on a pu voir de nombreux pilotes se présenter sur des machines de tourisme légèrement modifiées qui se tièrent fort bien des principaux obstacles du circuit. La formule est celle même du trial et doit être maintenue. Il y avait 39 engagés en catégorie tourisme et 32 en catégorie cross. Dans cette dernière nous retrouvons les Charrier, Godey, Scossa, Melioli, etc... sur leurs machines habituelles. De ce côté également nous eûmes du spectacle et plusieurs exhibitions eurent lieu avec des machines en échappement libre dans les rues de Clamart (exhibitions aussi stériles qu'enfantines).

Au point de vue parcours, celui-ci n'était pas excessivement dur et cela est de bonne politique, nos pilotes doivent d'abord se familiariser avec des circuits moyens avant de se lancer dans de plus difficiles.

Buc avait montré la supériorité écrasante des crossmen, le trial de Clamart prouve que des machines de série pouvait faire aussi bien, sinon mieux, principalement dans le cas des machines légères.

Regrettons toutefois les sections plates ou peu accidentées où les pilotes passent à « fond de train », c'est beau pour la galerie, mais aussi très dangereux pour elle.

En « épiluchant » le classement, nous trouvons, dans l'ordre : le premier des cyclomoteurs, Morphyre, sur un CNC Cucciolo, qui est le seul des touristes à terminer sans aucun point de pénalisation.

En 175 cmc., Delauné renouvelle sa victoire de Buc, toujours sur la même Motobécane.

Simonnet-Lafitte, de MC Touraine, gagne en 250 sur une Jawa de série devant Sutra et Chaumette pourtant des spécialistes de ce genre de rencontres.

En 350, victoire de Andraud sur une BSA de série très peu modifiée, ainsi que la Tiger 100 du vainqueur des 500 cmc., Jeanne.

Du côté cross nationaux, Olivetti, sur une 250 Puch transformée par ses soins (2 carbus, suspension arrière oscillante) et au miaulement caractéristique, remporte la première place avec 5 points de pénalisation, suivi par Scossa avec 5 points également, mais dont le temps fut moins bon. A ce sujet, il est à noter qu'à partir du 11^e classé, les pénalisations sont moins élevées, mais les temps impartis furent dépassés.

C'est Godey qui gagne en catégorie internationale, avec 5 points devant Deshaies, qui fit aussi second à Buc.

En résumé, belle manifestation qui aurait gagné (aux yeux de certains) à être un peu plus difficile, mais qui attira beaucoup de monde pour un début. C'est un signe, et un bon !

JUNIOR

CLASSEMENT CATEGORIE TOURISME

Cyclomoteurs : 1. Morphyre 0 pt ; 2. Blanchet 10 pts ; 3. Gueguen 10 pts ; 4. Pascaud 25 pts ; 5. Majot 40 pts ; 6. Thillien 60 pts ; 7. Philippe 70 pts ; 8. Lajon 90 pts ; 9. Mme Blanchet 110 pts ; 10. Lopes 150 pts ; 11. Chaline 175 pts ; (tous du MC Châtillonnais) ; 12. Simon (MC Noiséen) 275 pts ; 13. Millitello (MC Chât.).

175 cmc. : 1. Delaune (MC Chât.) 35 pts ; 2. Quinchon (CS Meaux) 95 pts ; 3. Raguenot (CS Meaux) 100 pts ; 4. Létang ((AM St-Cloud) 100 pts ; 5. Greneau (MC Chât.) 115 pts ; 6. De St-Germain (MC Chât.) 170 pts ; 7. Charney (MC Bellif) 220 pts ; 8. Meyer (MC Clodo.) 220 pts ; 9. Méry (MC Chât.) 270 pts ; 10. Faure (MC Chât.) 280 pts ; 11. Peyrichoux (MC Sèvres) 335 pts ; 12. Morice (MC Noiséen) 640 pts.

250 cmc. : 1. Simonnet-Lafitte (MC Touraine) 30 pts ; 2. Sutra (MC Clod.) 110 pts ; 3. Chaumette (MC Clodo.) 120 pts ; 4. Bonabaud (MC Clodo.) 150 pts ; 5. Lascaux (MC Chât.) 150 pts ; 6. Adnet (RMC) 295 pts ; 7. Lhospied (MC Clodo.) 350 pts ; 8. Masson (MC Chât.) 365 pts ; 9. Camelle (MC Sèvres) 700 pts.

350 cmc. : 1. Andraud (MC Chât.) 135 pts ; 2. Frilley (MC Chât.) 140 pts ; 3. Bordio (MC Maisonnais) 395 pts ; 4. Auzolle (MC Chât.) 475 pts ; 5. Dubois (AM Fontaine) 205 pts (hors délais).

500 cmc. : 1. Jeanne (MC Chât.) 145 pts ; 2. Billotte (MC Eure-et-Loir) 205 pts ; 3. Camus (MC Chât.) 265 pts ; 4. Gauthier (CS Meaux) 285 pts ; 5. Legros-Didier (AM St-Cloud) 295 p.

CATEGORIE CROSS

Nationaux : 1. Olivetti 5 pts ; 2. Scossa 5 pts ; 3. Batisse 15 pts ; 4. Macchi 15 pts ; 5. Heuqueville 20 pts ; 6. Bonabaud 70 pts.

Internationaux : 1. Godey 5 pts ; 2. Deshaies 15 pts ; 3. Théveney 15 pts ; 4. Bénard 25 pts ; 5. Charrier 100 pts ; 6. Melioli 105 pts.



Ci-dessus : Jeanne, vainqueur des 500 Tourismes ; à droite, Godey, 1^{er} 500 Cross et, à gauche, Olivetti, 1^{er} 250 Cross.



A gauche : le passage dans l'eau était une des principales difficultés. A droite : Savinel (4) 1^{er} des nationaux et Gervais (19) 4^e.



TRIAL DES ESSARTS

Disputé sur un parcours de 25 kms, le Trial des Essarts, près de Rouen, a vu la victoire d'un pilote normand, Savinel, qui montait une 500 Triumph Trophy. L'épreuve fut difficile pour tous, il est seulement à regretter que les organisateurs aient cru devoir interdire la catégorie sidecars, certains passages s'étant révélés trop étroits. Deux classements différents furent effectués, certains concurrents n'ayant jamais participé à une épreuve du genre

Voici le classement :
Nationaux : 1. Savinel, 500 cmc. (MC Normandie) ; 2. Gomman, 175 cmc. (MC Bondeville) ;

3. Scossa, 500 cmc. (MC Meaux) ; 4. Gervais, 350 cmc (MCB) ; 5. Jeanne, 500 cmc. (MC Châtillon) ; 6. Delaune, 175 cmc. (MC Châtillon) ; 7. Tillier, 175 cmc. (MC Châtillon) ; 8. Rousset, 350 cmc. (RMC) ; 9. Calandre, 350 cmc. (MCB) ; 10. Melioli, 350 cmc. (MC Clodoaldien) ; 11. Hébert, 175 cmc. (RMC) ; 12. Sutra, 250 cmc (MC Cl.) ; 13. Chaumette, 250 cmc (MC Clod.), etc...

Débutants : 1. Cladot, 250 cmc. (MC Normandie) ; 2. Savalle, 650 cmc. (MCN) ; 3. Bonabaud, 250 cmc. (MC Clodoaldien) ; 4. Dupuis, 500 cmc. (MCN) ; 5. Delafregeyre, 175 cmc. (MC Banl. Est) ; 6. Lehuledec, 250 cmc. (RFC) ; 7. Buchard, 175 cmc. (MCB) ; 8. Goudart, 175 cmc. (MCN) ; 9. Lanchon, 250 cmc. (MCB) ; 10. Alleix, 250 cmc. (RMC), etc...

NOS PETITES ANNONCES

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES 275 fr.
PETITES ANNONCES COMMERCIALES LA LIGNE 365 fr.

Pour l'envoyer par courrier, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par Chèque Postal (297-37 Paris), 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

175 NEW-MAP 51, tél. parf. ét. 110. Voir Sontag sam. dim. Aérodrome Chelles Le Pin (SM)

BSA 650 - 52 side Préc. état neuf 9000 k. 400000. Boucher 87 r des Suisses, Nanterre.

100 JONGHI sp. sél. t. b. ét. 40000. GENIEZ 127 r Vanves

350 TERROT 48 d. empl. 9000 k. Capiau 102 r Ecole, Créteil

PEUGEOT 56 4 vit. t. sad sac. avert. parf. état 75. Josquin Cinéma Viry Châtillon (S.-O.)

JAWA 350 15000 kms vis. sam. et dim. 112 rue des Dames, Paris 17^e, prix intér.

250 BSA 160000. DAVID 27 r Lecourbe, Paris ELY 21-24.

HARLEY 750 ét. nf side Simard dern. mod. Coiffeur 5 r. de l'Eglise, Courbevoie.

PEUGEOT P56 état parfait. Prix int. RENAUD 89 St-Denis

CONTRAT BSA A7 à céd. livr. fin févr. Renaud 89 St Denis

800 cc GNOME avec side Ber-sport à réviser bas prix. Jacob 25 rue Vill. Isle Adam 20^e.

TRIUMPH angl. 350 mot. pneu nf. ROGER 26 r Ménilmontant

SUNBEAM S7 juin 51 s. bipl. av. ou ss side 1 pl 1/2 impec. Thibaut 8 r Courat 20^e S.D.m.

BSA M20 civ. ét. nf side Précision Breack moteur + boîte M20. PUILLE 20 av Gl Leclerc, Maisons Alfort.

JAWA 250 ét. impec. fch. télé. susp AR sélec. 4 vit. DOLLI-DIER tél. OPE. 78-53 h. bur.

MOTOBEC. 175 culb. tt équ. FAVIN 206 av. J. Jaurès 19^e.

BSA 250 3 vit. état imp. avec équipement. HEURTEAU 27 r Ravon, Bourg la Reine (Seine) dimanche seulement.

TWN BDG 125 52 état neuf nbx acc. 150000. HANNARD 22 rue Fontaine au Roi, Paris.

RACOLAGE !

ACHETEURS

MEFIEZ-VOUS !!

Achetez votre moto d'occasion auprès d'un commerçant patenté, vous aurez toute garantie et surtout tout recours possible !

Si votre vendeur est un particulier, payez-le A SON domicile.

Attention aux motos qui vous sont proposées aux alentours du marché aux puces. C'est là que sont écoulées la plupart des motos... d'origine douteuse.



Scooter BERNARDET

125 et 250 cmc.
4 vitesses
payable en:
12 mensualités

G. S. M.

Distributeur Officiel : 8, rue des Ecoles - PARIS-5^e — Tél. : ODE. 62-98
Atelier de réparation : 12, rue Saint-Séverin - PARIS-5^e ODE. 50-91
Documentation gratuite — Essai tous les jours en nos magasins

VELOSOLEX



12.140 frs comptant

(y compris taxes et assurances)
et 10 traites mensuelles de 3.150 frs.

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)

POSSESSEURS DE 125 TERROT & MAGNAT-DEBON

Faites monter un stabilisateur de fourche qui donnera toute rigidité à celle-ci pour un prix modique.

DYNAMIC-SPORT

5, rue St-Augustin (2^e) - RIC. 75-28

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) 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>PARIS (14^e) MOTO - VANVES - SPORT Ouvret le Dimanche 1 et 3 Boulevard Bruwe</p>	<p>PARIS (16^e) MOTOCONFORT Agent exclusif R. Piel 29, av. Gde Armée - Pas. 86-45</p>	<p>PARIS (18^e) 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) SAINT-PAUL MOTOS Réparations par des spécialistes Tous les Accessoires 1, Rue de Rivoli Métro St-Paul - Arc. 71-46</p>	<p>PARIS (15^e) GARREAU Distributeur pour la France Norton - Excelsior - Vincent Indian Pièces détachées 22 r. Robert Lindet. VAU. 07-09</p>	<p>PARIS (17^e) LADEVEZE Toutes motos, sidecars, scooters neufs et occasion Crédit, avec l'assurance des réparations pour l'avenir 50, rue Brunel - Eto. 24-66</p>	<p>BOULOGNE - BILLANCOURT MARCEL PERRIN Motobécane, Gnome, Terrot, Jonghi, Monet, Automoto, Scooters Bernardet, etc... 50, Av. Edouard Vaillant</p>	<p>DOUBS PEUGEOT Motos - Vélocycles Nombreux agents dans toute la France Beaulieu - Valentigney (Doubs)</p>
<p>PARIS (10^e) MAGENTA MOTOBECANE Agence Motobécane 94, bd Magenta - Nord 65-25</p>	<p>PARIS - MOTO Réparations - Pièces détachées Accessoires Monet-Goyon - Magnat-Debon Gillet-Herstal, etc... 55, rue Brancion - Lec. 93-57</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, Mobyette, 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>

POURQUOI DESESPERER DE NE PAS TROUVER LA PIÈCE QUE VOUS CHERCHEZ ! Adressez-vous donc en confiance, sans tarder à PARIS-MOTO

car seul dispose en France du plus grand stock de pièces détachées des grandes marques Françaises. Pièces assurées pour tous les modèles actuels B.S.A. - GILLET-HERSTAL (depuis 1923) - F.N. M 70 (seulement). — Stock complet de pneus, dépositaire FULMEN, Dépôt MACOMBYNN, et du stabilisateur pour fourche 125 cc. MAGNAT-DEBON, TERROT. Pose immédiate.

55, RUE BRANCION - PARIS-15^e — Tél. : LEC. 93-57

125 PEUGEOT 55 GL. PRETAT
8 rue Egalité, Vincennes.

CONDOR 650 cardan 4 vit. ét. imp. prix int. vis. tous les jrs. Henry, Ch. de la Briquetterie, La Queue en Brie (SO)

CAUSE voit. Velocette Le 200 parfait état 215000. Ecrire pour essai à midi J. RIPERT, 77 av. Bosquet, 7^e.

LIQUID. Terrot 2 cv b. ét. mar. 35000, 4 cv Automoto à rem. 25. 100 New-Map bl. mot. 35000. 175 New-Map c. nf 160000
Jonghi 125 tr. rapide 80000
MOULENE Photo, Bagnac, Lot
DERNY solo tr. bon ét. BARRILLIER Frigidaire, 63 rue Boulaivilliers, Paris.

SIDE Simard réc. imp. pr. int. Georges 52 r des Archives.

DOMINATOR 5^e comme neuve chromée 310. POISSON 14 bis r Denis Papin Puteaux (S).

650 BSA Gold Fl. cme neuf 275000. V. sam dim. Bertrand 6 square Leibnitz 18^e.

JAWA 250 parf. G. BLIN 6 rue du Lycée, Rennes.

MONET-GOYON 125 - 51, 9000 k. 3 v. sél. susp. ar. p. ét. Huard 11 r. Lapeyrière Paris 18^e

NORTON 16H side Simard ét. impec 130000. J. ROBERT 5 r Emile Allez Paris 17^e.

TRES beau tandem Deryn bas px cse mal. BAILLET 25 rue du Télégraphe 20^e.

SIDE M. Deb. 500 cul. sél. 4 v. 150. Cherrier Gob. 98-20 9-18h.

MATCHLESS 350 f. t. vis. apr 14 h. PIERRON 23 r Arago Châtillon s/Bagneux (Seine).

GNOME 750X parf. ét. px int. urgent. Sauvage, Celles (D.S.)

URG. 500 Mag. Deb. 51 cme nve 5300 k. éq. Poulain 64 r de Châtillon, Rennes (I. et V.)

PUCH 125 tt éq. px 120. tél. Salvant INV. 98-35 9 à 18 h.

COURSE : DKW 250 SS pist. pompe très rap. m. 38-39 état except. neuf 170000. Rep. auto 22 r Manulaine, Mulhouse.

EPAV. mot. boît. cad. f. p.éc. dét. tt. mq. LOUBET 16 rue Potiers, Toulouse (H. G.).

JAWA 350, 7000 k. tte éq. Sebol 24 r Barrés Meudon SO

BMW R75, 7 cv t. Rus. 8 v. + m. ar. avec side px à déb. vis. ts ls jrs 17à20h. Pardonnnet 2 r de la Ferme, Neuilly s/Seine

SUNBEAM S8 12000 k imp. à part. Berthelag 23 r Simart 18^e

500 sup. cul. ét. gén. de neuf Café 66 r Dulong Paris 17^e.

650 BSA fin 51 12000 k. imp. ALAIN 116 r Danrémont 18^e.

SCOOTER 125 Bernardet exc. état éq. px 76000 le soir. Café 3 r Victor Hugo Levallois

R. GILLET 750 s. ar. tr. bon ét. av. gd side, 2 pns neufs roue de secours. DONDAINE 42 rue de Varenne 7^e.

SIDE 750 R. Gillet parf. ét. px int. r. sec. JARDRY 5 rue Guy Mocquet, Malakoff.

GNOME RHONE 750 culb. type X ét. nf sél. rem. Fulgur. LORQUET 325 r Belleville à part. 19 h. Mén. 78-99 7à18h.

BSA 250 SL 12000 k ét. neuf éq. PENNEY Anj 27-93 13à14h.

GUILLET 175 impec. urgent Concierge 61 r Myrrha (18^e).

JAWA 350 imp. 195. urg. fche 750 BMW comp. + ph. 22000. Sevin 59 r République Meudon

1000 R. GILLET réc. impec. av. side Bern. r. sec. t. sad affaire intér. AVI. 12-53.

MOTOB. 125 culb. ts access. 14000 k. Px 115. Gob. 26-14.

650 BSA Golden tél. NOR. 75-42 de 8 à 12 et 14 à 16 h.

M. GOYON ref. à neuf b. prix S'adr. LUILLIER 6 Cité Falguière 15^e de 18 à 22 heures.

FN 500 peint pns acc. nfs à roder 85000. BEAUMONT 10 r Château Landon Paris 10^e.

PEUGEOT 350 culb. de 1950 px int. side Bernardet. Leluyer 7 r Franciade St-Denis (Seine)

NORTON Byffour 6 cv crédit PICHON 43 Maronites Paris 20^e

MOTOBEC. 175 2000 k. éq. SEULIN 54 r d'Hautpoul 19^e.

TRI Juery 400 k. marche arrière, bas prix. Moteur Tatra 4 cyl. flat-four neuf avec boîte.

Moteur Ruby pour Sandford. Moteur allemand 3 cyl. flat-twin 4 temps 235 cmc. MARVIER 467 av. Libération, Clamart (Seine).

TERROT 125 4 vit. + 2 pns f. tél. t.-sad 19 h. à 20 h. CHOVEAU 49 r d'Orsel 18^e.

Terrot 125 6000 k. exc. ét. px 100 tél. p. r. v. Suf.45-96 rep.

250 NSU 4 vit. culb. Blondiau 27 r Chapelle, Nord 46-38.

MOTOBEC. 175 cul. 19000 kms 1950 ét. nf nx acc. sac. cuir Carron 3 Pont aux Choux 3^e

1200 HARLEY DAVIDSON side Buffler camping 38, parfait état. OPER rue du Cimetièrè Soisy sur Seine (SO).

PUCH 250 éq. état neuf, 16000 k. px 175000. FLESCHE 5 r Porte de Buc, Versailles.

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

NORTON 600 f. tél sél bipi. 150. Apr. 6 h. Dupuis 10 r de Nanterre, Suresnes.

DISP. voit. ttes marq. Repr. motos réc. R. Loyer, Per. 74-20 17 r des Bateliers, Clichy.

TERROT 350 4 v. sél. av. ou sans side Simard récent ent. éq. ét. neuf px 160000. NERON 12 r Forest Paris 18^e.

LAMBRETTA état imp. 6000 kms. Francioni 9 rue du Cep, Poissy (SO) samedi seulement

NOS OCCASIONS RECENTES : provenant de reprises : 500 Terrot C.4.T.D. toute équipée, état neuve : 230.000

350 Terrot B.4.T.L. latérale, équipée, fourche tél. : 125.000

350 FN dernier mod., fourche tél. susp. ar. éq. ét. nf 220.000

350 Monet-Goyon L.S.4.S 4 v. sél. bon état éq. : 110.000

250 Monet-Goyon R.4 état neuve, équipée : 95.000

125 Terrot bon ét. éq. 65.000

125 Motob. D.45 B. b. ét. 70.000

100 Monet-Goyon état neuf 3 V. sélecteur : 65.000

100 Monet-G. 3 v. sélec. 40.000

PARIS-MOTO 55 rue Brancion Paris 15^e M^o Convent. Lec 93-57

AVEC 10 MOIS CREDIT
BSA 650 cc Golden 52. BMW 750 cc R.73. Zundapp KS 600
DKW 350 cc. NZ. BSA 500 cul. Terrot 350 cc 52. Monet-Goyon 350 cmc. 51. Peug. 175 cmc. 51
Scooters Bernardet 125 et 250 cc. 52. Sidecar solo et 20 motos et vélomot. dep. 25000 compt. 10 r des Apennins Paris 17^e.

125 DKW, Peugeot, Terrot, 250 BSA 3 et 4 vit. 1952.

500 NSU Consul et Triumph. 650 BSA et Triumph 1951-52

1000 Ariel Square four 1950. HURNI 38 rue Saussure Paris.

20 à 25 % RABAIS SUR MOTOS NEUVES 1952

soldées avec garant. 6 mois, marques divers. Créd. 12 mois 43 av. Leclerc, Billancourt. 214 fg St Denis Paris NOR. 43-92

MOTOB. 175 fin 51 8000 kms px int. b. ét. Bogier 51 r Missionnaire, Versailles, T. 51-62

PUCH 150 TL. PEROTET 21 rue Collange, Levallois.

BMW R66, R61, R75, R12, R35 Triumph T100 56 T21. NSU 3 cv. Indian scout+ 20 motos étr. prix intér. p.éc. détach. div. tuy. pots mag. dyn. mot. boît.

MOTO-STOCK 11 bis Villa St-Michel Paris-18^e samedi, lundi Reprise Achat. Echange.

AVANT LA SAISON
Deryn 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.

BSA 350 culb. 4 vit. sélect. tél. esc. av. ar. 1951 imp. Uzan 2 rue de Châte, Meaux tél. 40

BSA km 23 500 culb. impec. Side Simard neuf. STOLLE 55 r Lambrechts, Courbevoie

BMW R73 750 impec. 270000 FN M86 500 cul. 100000. GIAT 4 pl. du Dr Roux Gennevilliers

VOITURES A VENDRE
DELAHAYE fam. 37 mot. abs. nf 4 v. 2 r. sec. conv. p. trans. motos. 70. Repr. épave p. voit. accid. ou chass. Hubert 9 av. Leclerc Viry Châtillon (SO).

ECHANGES
ECHAN. 350 Terrot 1952 5500 k. contre 100 ou 125 2 temps Rolan 7 r Bara Romainville S

TR. AV 9 cv 4 pl. déc. c. bicyl. Boury 55 r Montmartre ap 6h.

ON DESIRE ACHETER
ACHAT au compt. ou dépôt vente de tous vélomot. motos et scooters d'occasions. SELECTION MOTO, 100, bd Magenta 10^e, Métro Gare du Nord.

ACH. comptant motos accid. Garage, 54 rue Jenner 13^e.

SIDE châssis «Précision» bon occas. tourisme. Ecrire 3 rue Crétet 9^e. Saunier INV. 39-98

SEUL Faurie 8 av. de St-Ouen Paris 18^e achète et paie immédiatement toutes motos.

RECH. moteurs Sima Violet usagés tous types. Ecrire COMAG, St-Trojan (Ch. Mme).

DIVERS
MOTEURS AMC nfs 125 et 175 cc. 3 vit. pr cyclecars ou motos Prix avantageux très intérès. LEFRANC 54 r Etienne Dolet Cachan, ALE. 34-41.

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

EMPLOIS
DEM. Paris ts dépt étr. Repr. intr. 1^e Grossis. Autos. 2^e grossis. Agents Répar. Motos. Ec. Satal 9 av. d. Poilus Nice

À travers le Sport

MOTO-CROSS DE MARSEILLE

C'est par un temps pour le moins frais que s'est déroulé sur les buttes du Merlan le Moto-Cross de Marseille, épreuve internationale organisée par le MC Gombertois.

Les trois manches que comportaient les catégories 500 cmc. et 350 cmc. furent remportées respectivement par l'anglais Archer et Paul Godey. Voici les résultats :

500 cmc. (intern.) : 1. Archer (GB) 3 pts ; 2. Godey (F) 9 pts ; 3. Fruythof (B) 10 pts ; 4. Théveney (F) 15 pts ; 5. Abertazzi (I) ; 6. Charrier (F).

350 cmc. (intern.) : 1. Godey (F) 3 pts ; 2. Mellioli (F) 7 pts ; 3. Gros (F) 9 pts ; 4. Vignetti (F) 11 pts ; 5. Veusburg (Autr.).

250 cmc. (rég.) : 1. Romano (M) ; 2. Gros (Béz.).

175 cmc. (rég.) : 1. Rosati (M) ; 2. Romano (M).

CIRCUIT DE FLOREFFE

Le Royal Motor Union de Namur invite les meilleurs coureurs français à participer au circuit de Floreffe qui aura lieu le 26 avril 1953. Les catégories admises seront les suivantes :

Solo 250, 350 et 500 cmc., et sidecars 500 cmc. Pour tous renseignements, s'adresser à M. Li-mage R., 19 rue F. Wodon, Namur (Belgique).

MOTO-CROSS DE SURESNES

Le 1^{er} mars le MC Clodoaldien ouvre dans la région parisienne la saison de moto-cross avec son épreuve de Suresnes qu'il organise dans le Parc des Landes, sur les pentes du Fort du Mont Valérien.

Dans la liste des engagés, nous trouvons : L'équipe de Trial du Clodo ; les frères Chau-mette, Perrot, Levanchy, Bonabaud.

TRIAL DE CHARBONNIERES

Le MCL organise le 22 février prochain un Trial qui ne sera pas une épreuve, car non inscrit au calendrier de la FFM, il est donc ouvert à tout motocycliste, sans distinction de Club, qui en fera la demande au siège du MCL, sans engagement obligatoire. Les numéros minéralogiques serviront de distinction pour attribuer les pénalités sur le parcours.

Ce parcours est tracé dans les bois du Casino de Charbonnières. Le départ et l'arrivée auront lieu en bas de la côte, à l'entrée du Casino. Les premiers départs seront donnés le dimanche 22 février à partir de 13 h 30. Des notices seront distribuées le vendredi 20 février au siège du MCL à 21 heures et le dimanche à Charbonnières. Ces notices donneront des indications sur le règlement type d'une épreuve de « Trial » et la valeur des points de pénalisation qui pourront être encourus au cours de cette réunion du 22 février ainsi que sur l'heure de fermeture du contrôle d'arrivée.

Les scooters seront admis à concourir. Aucun droit d'entrée ne sera perçu pour le public qui voudrait assister à cette réunion.

Dynamic-Sport est à même, dès maintenant, de monter dans la journée le Stabilisateur de Fourche sur tous les vélomoteurs Terrot ou Magnat-Debon qui donne une réelle rigidité à cette fourche.

Paris-Moto également peut équiper votre vélomoteur Terrot de ce stabilisateur de fourche.

STABILISATEUR DE FOURCHE POUR TERROT

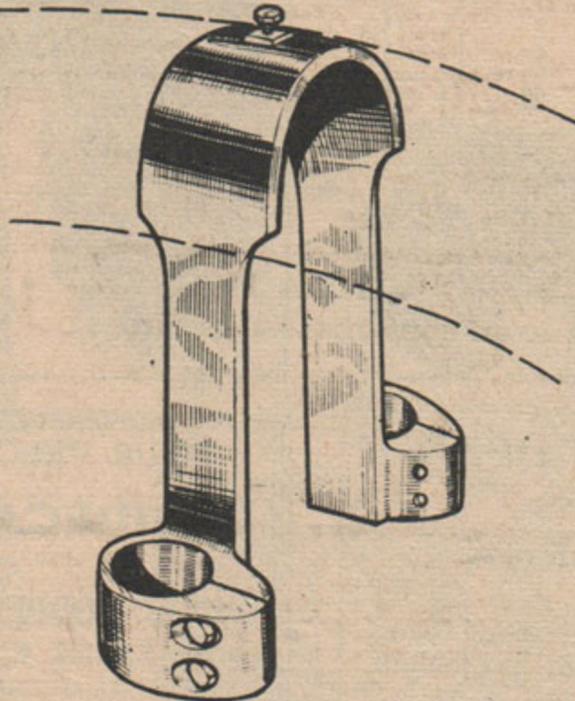
Lors de notre dernier essai de la 125 Terrot, nous déplorions le manque de rigidité de la fourche avant télescopique, sujette au vrillage. Il semble que nous ne soyons pas les seuls de cet avis, et afin de pallier à cet inconvénient, un motociste de Nice, M. Tomaselli, a créé un « stabilisateur de fourche ». Cet appareil est un fort étrier en alliage léger qui renforce la rigidité des deux bras supérieurs de la fourche et confère par là même une meilleure tenue de route à la machine.

Le flottement au freinage et aux grandes vitesses est également évité.

Ce stabilisateur est déjà en service sur de nombreuses 125 Terrot et Magnat-Debon du Midi et a donné entièrement satisfaction.

Il peut également s'adapter sur la 100 cmc. de la marque.

Compte rendu d'essai dans notre prochain numéro.



Etant donné l'immense succès remporté par notre Spéciale. MAGNAT-DEBON 125 cmc. Super-sport, le Client est invité à passer actuellement sa commande s'il désire être livré avant les FETES de PAQUES.

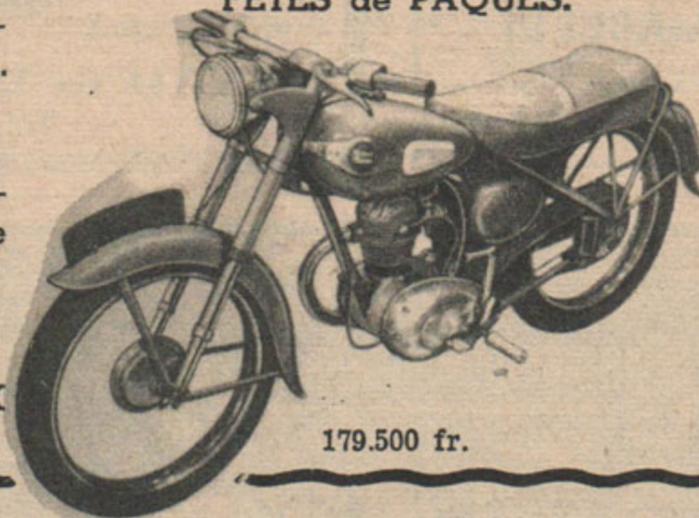
6 autres modèles en magasin à partir de 119.700 frs.



Pose immédiate du STABILISATEUR pour fourche télescopique.



Station-Serv. VELOSOLEX
Dépôt MACOMBYNN



179.500 fr.

Concessionnaire également de la grande marque MONET-GOYON 125 cmc. S.6.V. - 200 cmc. M.2.V. - 232 cmc. M.2.V.S.



PARIS-MOTO
55, rue Brancion, PARIS-15^e
LEC. 93-57
Envoi des catalogues contre 2 timbres.

M.G.

REDRESSAGE
Cadres et Fourches
SPECIALITE
fourches télescopiques

TRAVAIL SOIGNE
nombreuses
références

16, r. Louis-Rouquier
LEVALLOIS
PER. 60-64

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

À calotte métal léger
à haute résistance
IMPERFORABLE
AUX CHOCS



Vente en gros :

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

SURPLUS

Pantalons et Blousons
mouton U.S.A. Pilote.
Pantalons doublés drap.
Combinaisons diverses.

3 r. Drs Déjérine, PARIS-20^e
(place de la Porte Montreuil)
samedi, dimanche, lundi



Robert PIEL

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

VENTE A CREDIT

MOTOBÉCANE



Agent

Exclusif

VELOMOTEURS

MOTOCYCLETTES

et la **Mobylette**

LIVRAISON IMMEDIATE

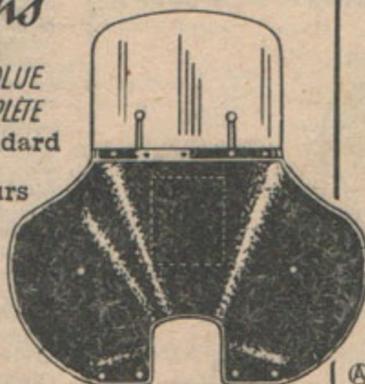


MOTOCYCLISTES

*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



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

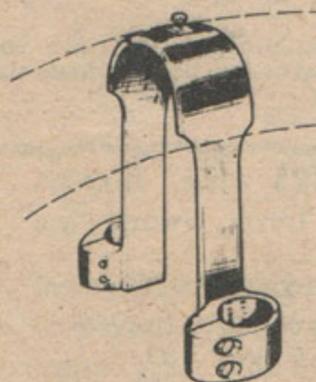
CHROME-CUIR

Catalogue gratuit sur demande

AGENTS TERROT et MAGNAT DEBON

Possesseurs de 100 et 125 cmc.

voici une nouveauté qui vous intéressera :



le stabilisateur de fourche fabriqué et conçu spécialement pour le 100 et 125 de la marque Il donne une tenue de route incomparable et se pose facilement. Cette fabrication brevetée et usinée en série est vendue par les

Ets TOMASELLI

8, rue Barla - NICE

Renseignements sur demande.

POUR VELOMOTEURS ET MOTOS...

LE SIDECAR LÉGER POINARD

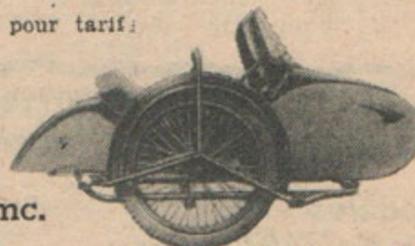
Sport — Tourisme

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

Joindre timbres pour tarif:

Pour 125
à 250 cmc.

en 500 cmc.



34 kgs
seulement

55 kgs

USINE : 54, rue Etienne-Dolet - CACHAN (S.)

Tél. : ALE. 34-41

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

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

etc.

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

CRUPDA

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

83 D K W 83

PIECES DETACHEES
POUR
MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPECIALISE
POUR
MOTOS ALLEMANDES

*Toutes pièces détachées
échange 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

61^e ANNEE

DEPREZ

CREDIT

187, rue A. Silvestre
COURBEVOIE

Tél. : DEF. 07-01 et 02

**MOTOBECANE
MOBYLETTES et
PUCH (disponibles)
GNOME-RHONE
MAGNAT-DEBON
RENE GILLET
MONET-GOYON
PEUGEOT**

Réparations
Pièces détachées

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

DRESCHMOTOR

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

MEILLEURS PRIX ET QUALITE
— RAPIDITE DE LIVRAISON —

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

Tél. : 392

Toutes
pièces



Clinique des
cadres. Réser-
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.

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)

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,

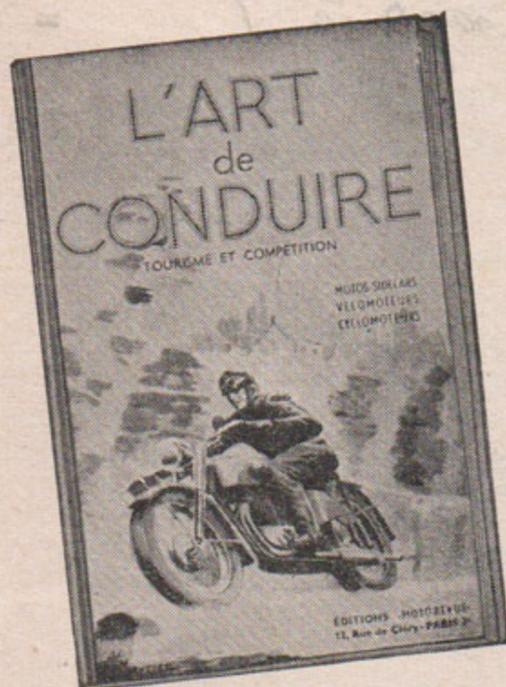
etc... etc...

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



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)



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)

Le Manuel d'Entretien du Scooter

Vespa

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 VERITABLE ENCYCLOPEDIE
INDISPENSABLE AUSSI BIEN A
L'USAGER QU'AU MECANICIEN

Edité par : MOTO-REVUE, 12, RUE DE CLERY - PARIS (2°)

C.C.P. Paris 297-37

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

