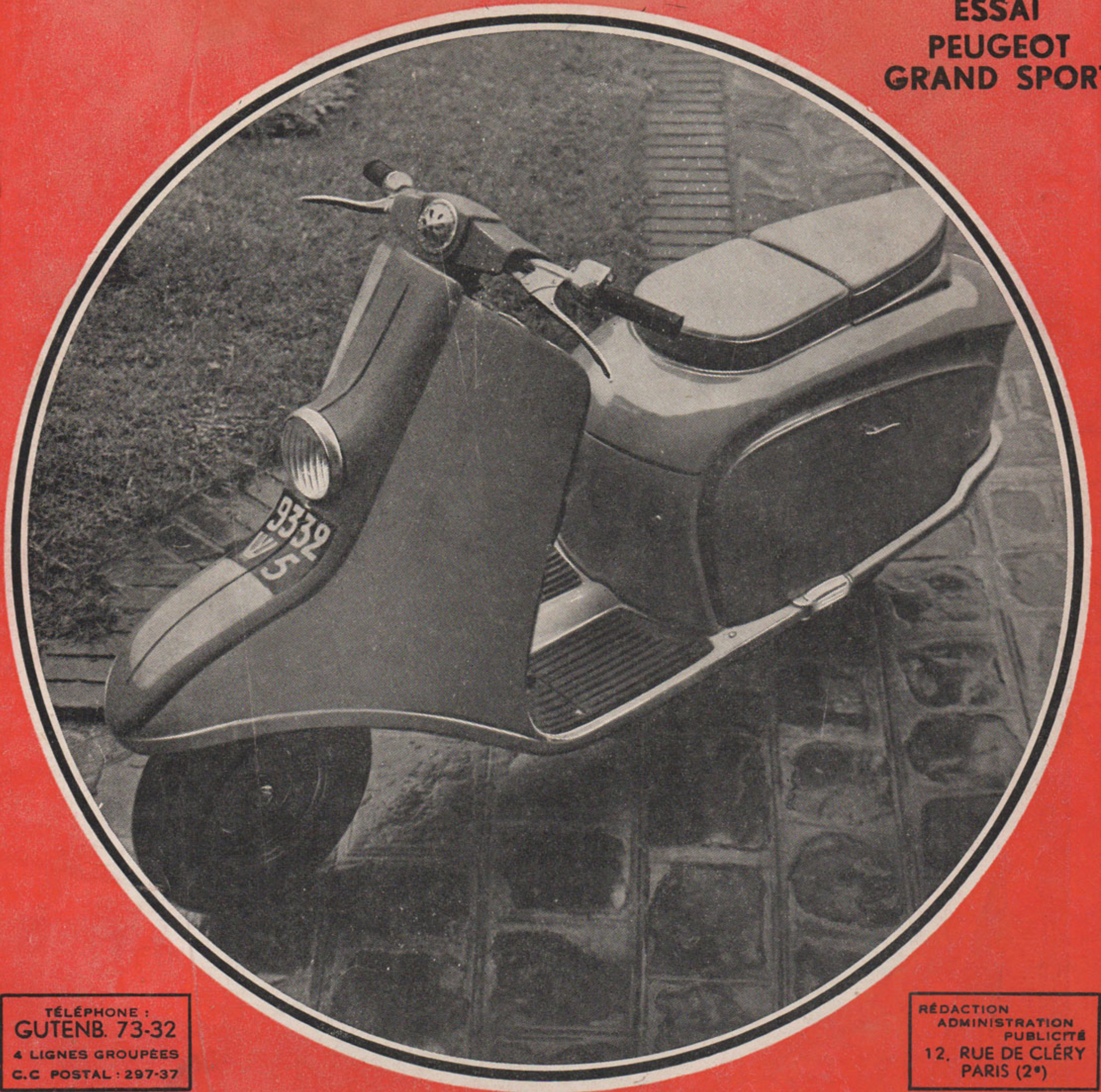


Moto revue

HEBDOMADAIRE
Tous les Samedis
LE NUMERO :

40 frs

ESSAI
PEUGEOT
GRAND SPORT



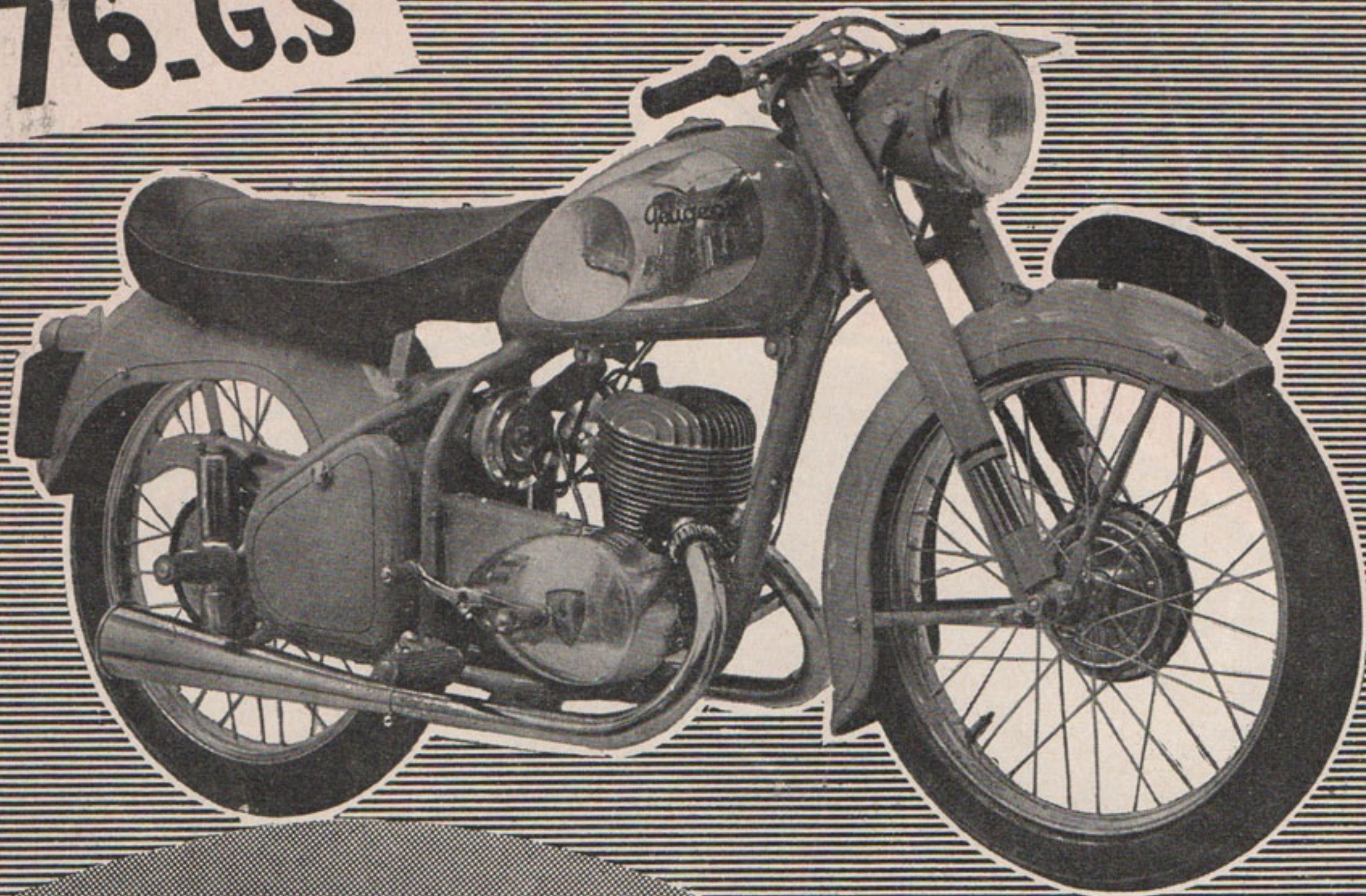
TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPÉES
C.C. POSTAL : 297-37

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

Si les motos carénées seront nombreuses au Salon, les constructeurs de scooters ne seront pas sans réagir. (Description de ce prototype p. 687)

La nouvelle 175cm³. Version "GRAND SPORT"

* 176.G.S



UNE MACHINE DE CLASSE
INTERNATIONALE
AUX PERFORMANCES
ETONNANTES

Ce nouveau modèle est une réplique un peu moins "poussée" de la fameuse 175^{cm³} Peugeot, qui, pilotée par BOUIN au BOL D'OR 1952 a pulvérisé les anciens records de l'épreuve non seulement de sa catégorie mais encore des catégories 250 et 350^{cm³}. Cette machine s'adresse aux motocyclistes avertis, amateurs de performances et d'accélération brillantes.

* Caractéristiques

4 vitesses par sélecteur au pied. Fourche télescopique. Suspension AR. Double échappement avec tromblons chromés. Moyeux à broche, instantanément démontables. Guidon sport 3 commandes et poignée tournante. Réservoir spécial sport demi-chromé. Selle spéciale biplace. Garde-boue AV et AR à emboutis profonds forme sport. Puissance 10 CV. Vitesse 110 km-heure environ. Présentation : rouge et chrome.

Peugeot

CYCLES PEUGEOT
Beaulieu-Valentigney (Doubs)



Un nom **BERNARDET**

Un prix : **135.000 frs**

UN PREMIER VERSEMENT

15.000 frs

La vedette
Ginette BAUDIN
préfère le scooter
BERNARDET



SOLDE
EN
12 MOIS

UNE QUALITÉ 1953

6 Mois de garantie totale

IMPERIAL GARAGE

23, Bd de Courcelles, PARIS
LAB. 77-40 — M^o Villiers

G. S. M.

8, r. des Ecoles (5^e) - ODE. 62-98

Atelier Réparations :

12 r. St-Séverin (5^e) - ODE. 50-91

MOTO - BASTILLE

6, Boulevard Richard-Lenoir
PARIS (11^e)

Volants Magnétiques

SAFI

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

ALLUMAGE ECLAIRAGE

Pour VéloMOTEURS et Motos
Moteurs auxiliaires
Moteurs agricoles et marins
Moteurs industriels

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

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

SERVICE REPARATION ECHANGE STANDARD

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

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

BOBINE SPECIALE MOTO

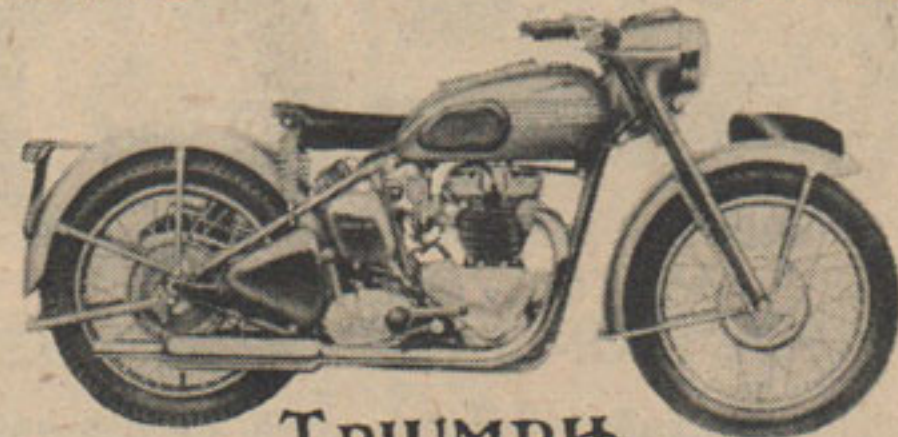
St-PAUL - MOTOS

P. LISITA

1, Rue de Rivoli - PARIS (4^e)

Métro Saint-Paul

Tél. : ARC. 71-46



TRIUMPH

D.K.W. 500 et 650 cmc. disponibles **JAWA**
CSEPEL - TERROT - MOTOCONFORT - N.S.U.
GNOME-RHONE - ALCYON - RAVAT - GUILLER
RENE GILLET - MONET-GOYON - GILLET
D'HERSTAL - JONGHI - M.R. - A.G.F. - DERNY
MOSQUITO - SCOOTER BERNARDET

et la

Mobylette

Pièces détach. Tous accessoires et l'équipement
Combinaisons **SAN-REMO** et **MACOMBYNN**

Innovation : Accessoires à crédit

REPARATIONS PAR SPECIALISTES

Vente à crédit Renseignements contre

Magasin ouvert tous les jours sauf Dimanche,

de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

Ouvert tout le mois d'Août

TERROT

VENTE A CREDIT
4-6-9 MOIS

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

A. DUBOIS

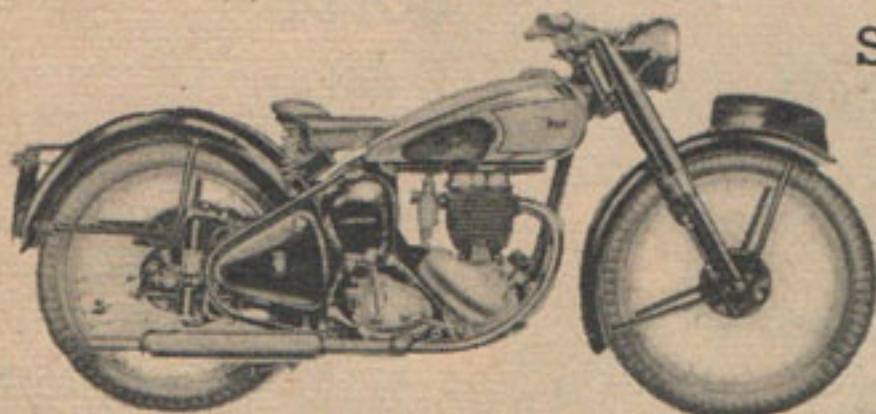
58, rue A.-Briand - LEVALLOIS - PER. 19-73

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

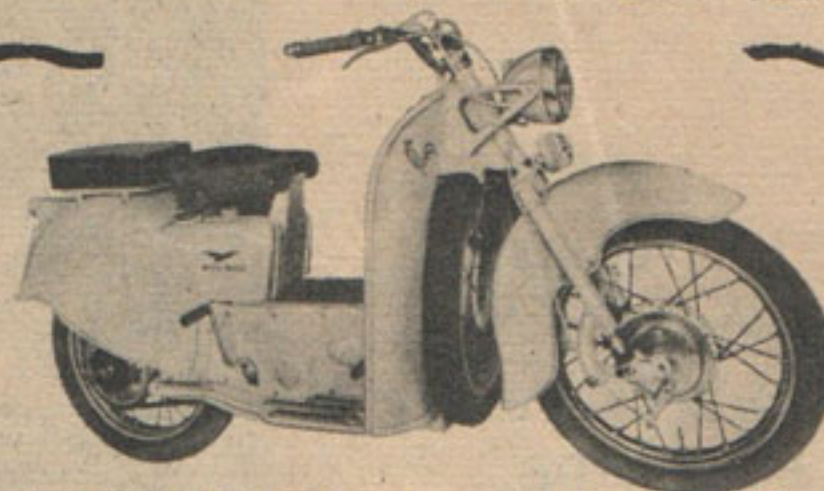
AVANT DE PASSER VOTRE COMMANDE, DEMANDEZ A VOIR L'ATELIER DE REPARATIONS DE VOTRE VENDEUR !!!

A PROXIMITE GARES NORD ET EST :
AGENCE OFFICIELLE DES MARQUES
GIMA - GUILLER - GALLETTO GUZZI,

BSA



Stock complet pièces
B.S.A.
STATION-SERVICE
et REPARATIONS



GALLETTO 175 cc. nouveau modèle
et toujours de superbes occasions en :

B.S.A. — GALLETTO — GUILLER et toutes marques
vendues à CREDIT 12 MOIS — 1/3 comptant

N. ANGELI - NORD - EST - MOTOS - SCOOTERS

SPECIALISTE DIPLOME
BSA et SUNBEAM

214, fg St-Denis - Tél. NORD. 43-92 — M^o Nord et La Chapelle

EXCLUSIVITE

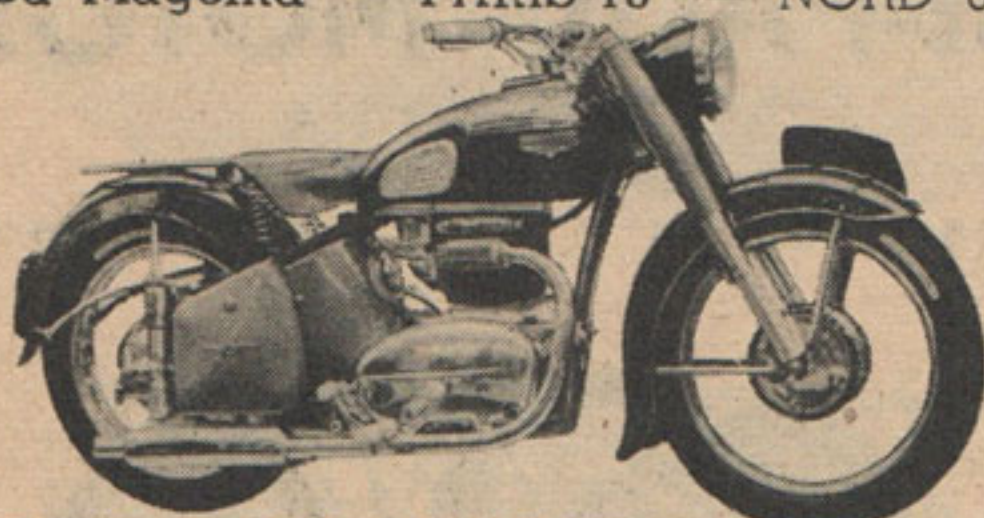
MOTOBÉCANE

entre la
GARE
du NORD

et la
GARE
de l'EST

P. LISITA

94, Bd Magenta — PARIS-10^e — NORD 65-25



SCOOTER — MOTOCYCLETTES
VELOMOTEURS — MOBYLETTES

Stock complet pièces détachées et accessoires

Combinaisons SAN-REMO et MACOMBYNN

Gants GAMET - STATION MOBYLETTE

Innovation : Accessoires à crédit

VENTE A CREDIT 6 - 9 - 12 MOIS

Ouvert tout le mois d'Août
Renseignements contre 50 francs de timbres
Magasin ouvert tous les jours sauf Dimanche
de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

83 D K W 83



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

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

LOCATION DE

VELOSOLEX



ET VENTE A CREDIT

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

G. S. M.

DISTRIBUTEUR OFFICIEL :

8, rue des Ecoles - PARIS-5^e — Tél. : ODE. 62-98

ATELIER DE REPARATION :

12, rue Saint-Séverin - PARIS-5^e — ODE. 50-91

Documentation gratuite. Essai tous les jours en nos magasins

HILLS

COMME POUR LES VOITURES...

... HILLS lance ses numéros pour Motos.
Plastique blanc souple. Fixation rapide.



HILLS - 36, Rue de l'Avenir - CLICHY (Seine) Tél. : PEReire 54-27

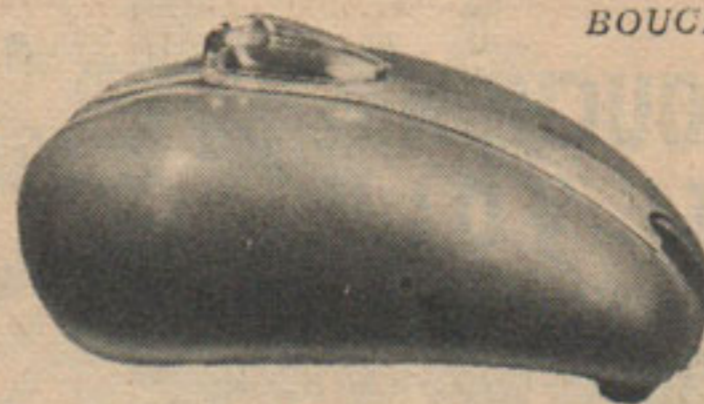
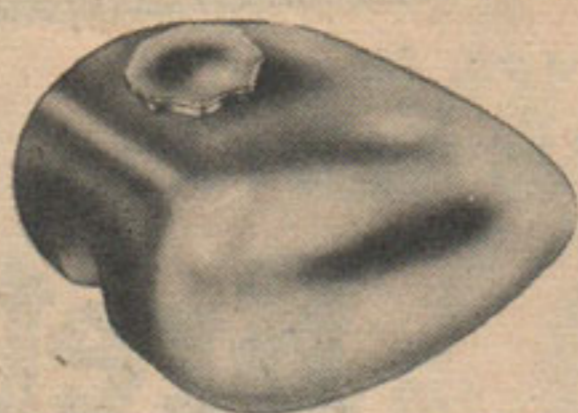
MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Ets MOTTAZ

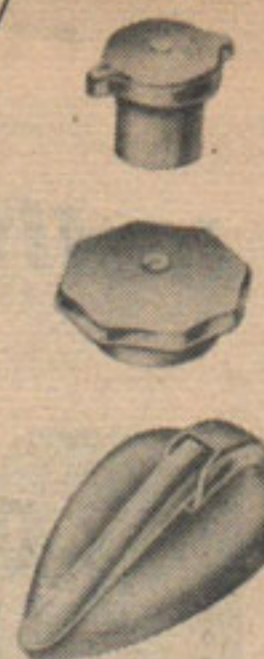
307 à 311 rue de la Garenne
NANTERRE (Seine) - MAL. 29-77

LE SPECIALISTE DES RESERVOIRS ET ACCESSOIRES
POUR CYCLOMOTEURS, VELOMOTEURS ET MOTOS

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES
MODELES DEPOSES



BOUCHONS BREVETES



*Pour
votre
moto*

LE PISTON MAHLE



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

LÉGERS
PRÉCIS
SÛRS
SILENCIEUX
ROBUSTES
SANS DILATATION

STOCK COMPLET EN MAGASIN
DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES

Scoters VESPA et LAMBRETTA - BSA, NORTON
MATCHLESS, TRIUMPH, HARLEY-DAVIDSON.

Production de la plus importante
usine de pistons d'Europe.

Distributeur exclusif pour la France

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

*Cent ans d'expérience et de recherches
au service de la lubrification*

1853 MOTUL 1953

Quelques belles victoires

MOTO-CROSS

GODEY : 6 fois Premier sur B.S.A. 350^{cc} et 500^{cc}
KLYM Robert : 3 fois Premier sur B.S.A. 350^{cc}
KLYM René : 3 fois Premier sur N.S.U. 250^{cc}
JUIGNE : 3 fois 1^{er} sur N.S.U. 250 et Royal-Enfield 350
VOUILLON : 2 fois Premier sur B.S.A. 500^{cc}, ETC...

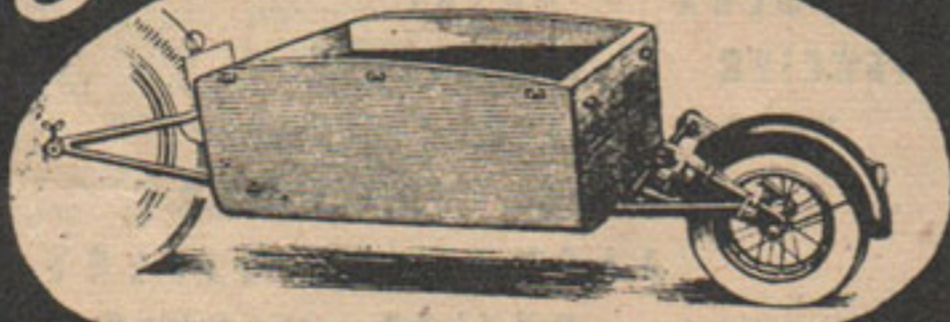
COURSES de VITESSE sur MOTO et RALLYES

HUG : 4 fois Premier sur NORTON 350^{cc} et 500^{cc}
GUÉRIN : 2 fois 1^{er} sur Vélocette 350^{cc} et B.M.W. 500^{cc}
SCHAAD : 2 fois 1^{er} sur MAGNAT-DEBON 175^{cc} et 250^{cc}
MARTIN : 2 fois 1^{er} sur TERROT 500^{cc}, ETC...

COURSES DE VITESSE SUR CYCLOMOTEUR

PARIS-NICE : Premier GRANGE sur Junior 2 temps
RALLYE DU NORD : Premier TOUSSAINT sur DERCHE.
ETC...

Remorques



"RUBY" Pour CYCLES et
MOTOCYCLES
avec Suspension Neiman
Remorques RUBY à ANGAÏS (Bas.Pyr.)

L'ULTIME AMORTISSEUR



ELEGANT
LEGER
ROBUSTE
ISOLANT
**casque
BAYARD**

Fournisseur de la Police Française
28, rue de Château-Landon, PARIS (10^e)

**Indispensable sur
votre moto !**



Breveté S. G. D. G.

vous donne :

1° - LA SÉCURITÉ par son INVOLABILITÉ ABSOLUE, empêchant toute manœuvre frauduleuse tel que SOUIL- LURE ET VOL de votre essence, PERTE ET VOL de votre bouchon.

2° - L'ÉLÉGANCE par sa présentation et sa fabrication soignée, qui en font un accessoire de LUXE, de qualité irréprochable.

TOUS LES BOUCHONS SIMPLES OU ANTI-VOL pour AUTOS et MOTOS
Ets JOURNEE et C^o s. a. - 69, rue Parmentier - BEZONS
Magasin de vente, 6, rue Voltaire - LEVALLOIS - PER. 60-51
VENTE EXCLUSIVE EN GROS

**MON "2 TEMPS"
ROULE
"LE TONNERRE"**



Avec la
" SPÉCIALE 2 TEMPS "

Bret-oil

l'huile spéciale qui se mélange ins- tantanément et reste parfaitement diluée dans l'essence.

Evite la calamite et la perle aux bougies, augmente la puissance

Faites un essai immédiat en demandant la "Spéciale 2 Temps" BRET-OIL à votre motoriste ou pompiste; à défaut, écrivez à :

BRET-OIL

1 R. Jeanne-d'Arc • MIC. 18-30 • Issy-les-Moulineaux (Seine)

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

A calotte métal léger
à haute résistance
**IMPERFORABLE
AUX CHOCS**



Vente en gros :

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

Segments noirs Amedée Bollée

Surface traitée au Parcolubrite
épaisseur 3 microns

Moins dure que la fonte plus vite rodée

Cristalline elle accroche l'huile

Glissante elle est douce au frottement

n° 141

JAEGER

Équipez votre machine avec
un compteur kilométrique
JAEGER
appareil robuste et précis
comportant un totalisateur
de kilomètres.

Fonctionnement garanti



COMPTEUR DE LAMBRETTA

MOTOBÉCANE - MOTOCONFORT
VÉLO-SOLEX - ERIAC
MERCIER - LAMBRETTA
VESPA - VALLÉE (SICRAF)
FOLLIS - PEUGEOT
ALCYON - GILLET
RADIOR - MANUFRENCE
N E W - M A P

Renseignez-vous auprès de votre garagiste

JAEGER

2 rue Baudin, Levallois



Moto

La
Moto **revue**

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 : 40 francs

ABONNEMENTS :

	France	Etranger
24 N°s	800 fr.	1.100 fr.
50 N°s	1.500 fr.	2.000 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 750 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) —

Savoit choisir l'exemple



UN de nos grands quotidiens du soir, jugeant la saison propice, lance une grande offensive contre les accidents de la circulation, avec pour titre :

« **Motocyclistes, attention : 32 morts parmi vous le 14 Juillet !...** ».

Puis, suivent des statistiques sur le nombre de véhicules à deux roues, l'accroissement des accidents, etc... et pour couronner le tout, ce quotidien relate par le menu un accident survenu entre un 1.000 kg. et une motocyclette.

Sur une route à grande circulation, les deux véhicules vont en sens inverse, puis la camionnette se rabat pour emprunter une route **sur sa gauche**. En manœuvrant de la sorte elle coupe brusquement la route au motocycliste **qui a priorité** (!) puisque venant sur la droite du véhicule !...

Le motocycliste en accélérant croit pouvoir éviter l'accident, dit le rédacteur, mais le choc terrible n'en a pas moins lieu.

Et notre confrère de poursuivre :

« Les responsabilités sont naturellement partagées (sic). Il n'en demeure pas moins - d'après les constats officiels - que sans l'inexpérience du motocycliste, l'accident aurait pu être évité (re-sic).

Et voilà !...

Et ce journal qui avait fait précéder la relation de l'accident d'une dissertation sur la nécessité du permis de conduire pour les petites cylindrées, donne, inconsciemment sans doute, un bien piètre exemple de la valeur de l'actuel permis de conduire.

Qui est dans son tort, si ce n'est l'automobiliste qui a enfreint la règle fondamentale de la priorité à droite ? Et pourtant l'automobiliste était censé connaître ce code, puisque possesseur du permis de conduire. Mais il y a un autre aspect du problème que l'on passe sous silence.

Sans vouloir faire de règle générale, il y a aussi cette sempiternelle lutte du pot de fer contre le pot de terre. Et « le fer » est d'autant plus robuste quand on conduit un camion, une camionnette, on se sent bien à l'abri, bien protégé, et une malheureuse 125 cmc. ne pèse pas lourd en cas d'accrochage.

Mentalité bien triste.

Il ne suffit pas de connaître parfaitement son code, il faut encore moins abuser de sa priorité, mais que dire alors du conducteur qui risque l'accident alors qu'il est dans son tort.

Et forger sur cet exemple une petite campagne bien empreinte de motophobie, c'est un comble.

Vraiment, vous avez bien mal choisi votre exemple cher confrère. Et vous ne vous attirerez pas les sympathies - et la clientèle - d'une grosse partie des motocyclistes, qui pratiquement pourraient jusqu'alors être vos lecteurs.

◆ NOUVEAUTES YDRAL

Au prochain Salon, la marque Ydral nous réservera quelques surprises.

D'abord la présentation d'un nouveau bloc-moteur 2 temps, à cylindre incliné, mais avec pipe d'admission dans l'axe du moteur et derrière le cylindre. L'échappement se fera par un seul tube. Le sélecteur sera à double branche.

La production du 125 actuel se poursuivra toujours, les deux modèles se complétant l'un l'autre.

A noter, pour les constructeurs, que les entraxes des pattes de fixation sont exactement les mêmes sur les deux moteurs.

Enfin, il serait question de présenter un 175 sport, qui serait directement dérivé du moteur vainqueur du dernier Bol d'Or. La vitesse de pointe serait un véritable 115 chrono.

De quoi nous faire venir l'eau à la bouche !

◆ NOUVELLE AGENCE

La belle saison apporte avec elle un renouveau d'activité dans la vente des motos, et l'ouverture de nouveaux magasins est annoncée d'un peu partout.

A 100 mètres de la porte de Clichy, boulevard Jean Jaurès, va s'ouvrir une nouvelle agence Motobécane dont l'organisation bat actuellement son plein.

EN RAISON DES VACANCES

Moto-Revue ne paraîtra pas le 15 août. Mais que nos lecteurs se rassurent, le mois d'août étant chargé en samedis, ils auront quand même droit à quatre exemplaires de Moto-Revue, et resteront au courant de l'activité motocycliste.

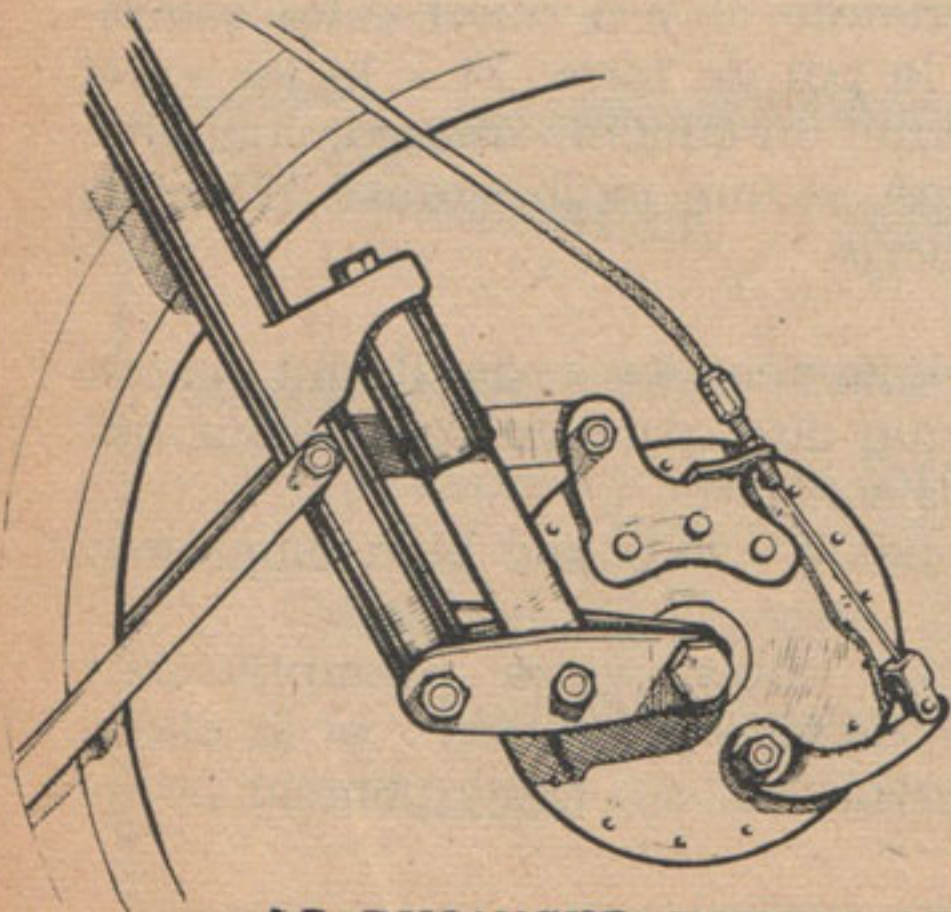
◆ UN RECORD ORIGINAL

Deux jeunes berlinois de 10 et 12 ans ont dernièrement battu « un record de longue durée » sur scooter. Ils avaient loué deux scooters à une maison de location de Berlin-Ouest et parcoururent de Berlin à Kottbus une distance de près de 120 kms. C'est là que la police populaire les arrêta.

◆ LA PROCHAINE FOIRE-EXPOSITION DE STOCKHOLM

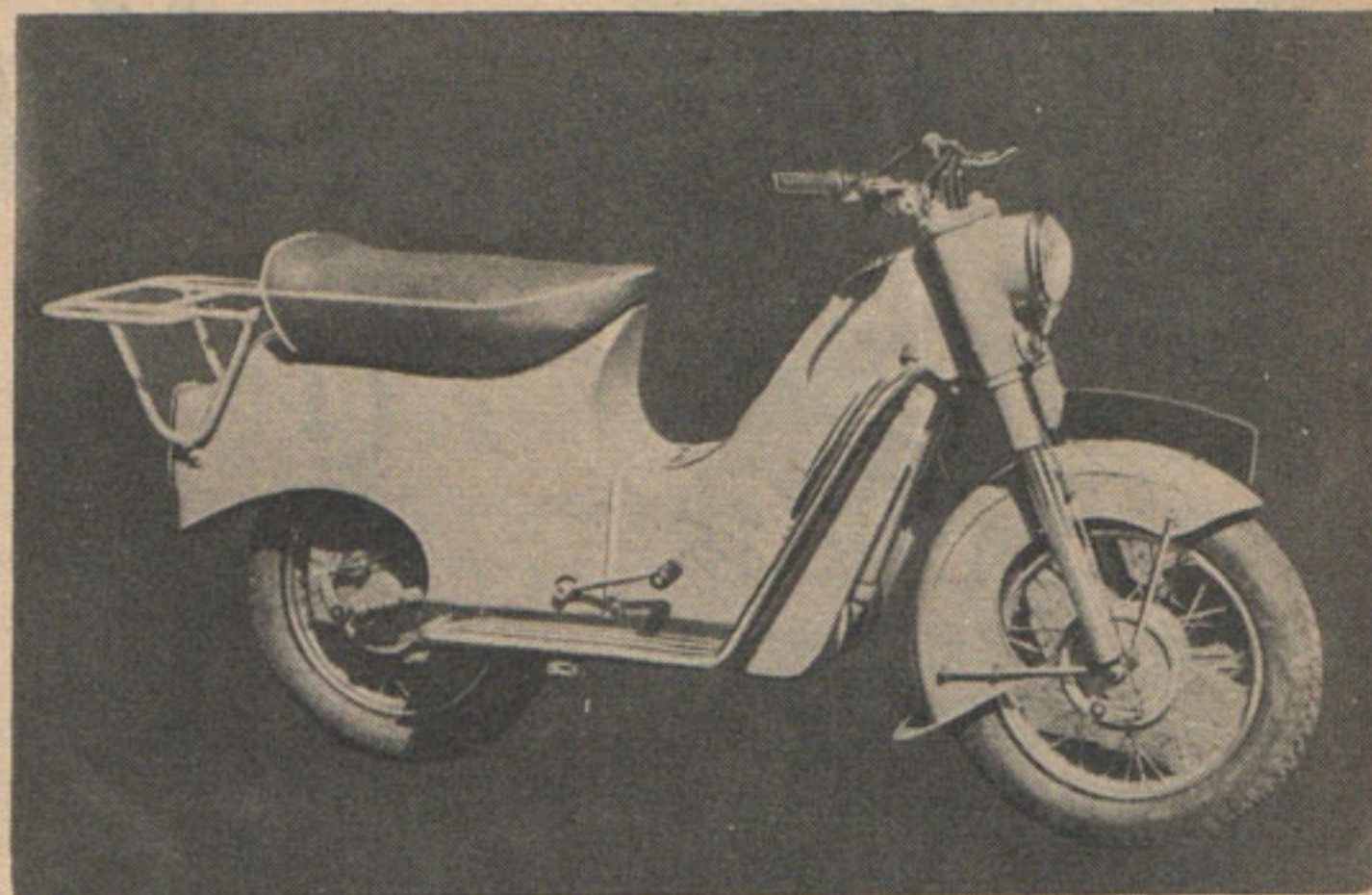
Au printemps 1954 doit avoir lieu à Stockholm une grande exposition internationale de la moto et du cycle. On escompte de la part de plusieurs fabricants suédois nombre de nouveautés, actuellement encore au stade des essais.

Le couronnement influence fortement les constructeurs anglais puisque le dernier modèle 125 D.M.W. qui est équipé de la curieuse fourche, ci-dessous, a été baptisé « Coronation ».



LE DIMANCHE, TOUTES LES VOITURES SONT SUR LA ROUTE, REDOUBLEZ DE PRUDENCE

Informations



Ci-contre, le nouveau scooter « Sterva » des Ets Sterling de St-Etienne. D'une ligne plaisante, sa tenue de route est une des meilleures à ce jour. Le moteur utilisé est désormais le 125 ou 175 Ydral.

◆ QU'ON NOUS EN PRESERVE !

Lors d'une récente assemblée officielle à Francfort, le chef de la police locale a demandé au Président que soit rétablie l'ancienne réglementation qui prescrivait une vitesse limite de 40 kmh. dans les localités et de 80 kmh. sur route. L'accroissement des accidents de motos étant dû d'après lui au manque de formation et à l'incapacité des conducteurs, il serait partisan d'exiger le permis de conduire de toute personne conduisant une moto ou un cyclomoteur.

◆ MAICO EN PLEIN ESSOR

Avec une production journalière de 80 machines, les usines Maico sont loin de pouvoir répondre à la demande toujours plus importante de machines. Aussi les dirigeants de la firme viennent-ils de créer un nouveau hall de montage de 3.600 m² qui augmente de 25 % la capacité de production.

◆ IL Y A CHEVAUX ET CHEVAUX

Nous avons été souvent frappés de voir qu'avec deux machines, bien démultipliées, et données pour la même puissance, les vitesses de pointe obtenues avec le même pilote, étaient très, vraiment très différentes.

L'explication est la suivante : selon le pays, la méthode pour évaluer la puissance est différente. D'après les normes LIN, normes allemandes, la puissance du moteur doit être mesurée tel que le moteur sera livré. D'après les normes SAE (USA, Angleterre, etc.), le moteur doit bien avoir son réglage définitif, mais pour les mesures sont enlevés tous les appareillages annexes (dynamo, etc.), ainsi que le filtre à air et les silencieux.

Et ainsi, par exemple, la même Opel-Olympia, qui, en normes DIN, donne 40 CV, en fait tout de suite 51 en normes SAE !

Et ceci sans parler des marques qui, au lieu de mesurer la puissance au vilebrequin, la mesurent soit en sortie de boîte de vitesses, soit, mieux encore, à la roue arrière.

◆ AMELIOREZ VOTRE PUCH !

Une station-service officielle Puch transforme votre 250 TF en une machine à 2 carburateurs, peut vous fournir des freins à double comes, des garnitures spéciales, etc., etc... De quoi contenter les possesseurs... autrichiens, car ce service fonctionne à Vienne.

◆ D'UN LECTEUR

En juin dernier, je remarquais particulièrement les nouvelles sacoches Braun avec dos dural. Possesseur de sacoches de cette maison et intéressé par cette particularité, je demandais s'il n'était pas possible d'effectuer cette transformation. Par retour j'obtins réponse positive. J'expédiais les sacoches le 15 au soir et le 20 au matin, je rentrais en possession de mes sacoches transformées, remises à neuf et cela pour un prix modique.

J'ai pensé que le geste de cet annonceur méritait d'être signalé à vos lecteurs, pour l'amabilité et la célérité dont il fait preuve à l'égard de ses clients.

Dans le même ordre d'idées, la Maison Géno, début 53, me fit une faveur identique avec la même amabilité et spon-tanéité

Mr VACHER,
Rennes

◆ CEUX QUI RENDENT SERVICE

Un de nos lecteurs, M. Tamplar, rue de Reully, nous écrit, pour nous signaler l'amabilité dont firent preuve à son égard les Ets Pommier Station-Service Speed du boulevard Auguste Blanqui. M. Tamplar se trouvait en panne avec son scooter le samedi matin à 8 heures, se rendant à Arcachon. Il s'adressa donc aux Ets Pommier, qui, bien que fermés théoriquement le samedi, réparèrent son scooter en 1 h. 30 (vis platinées) sans démonter le moteur ou quoi que ce soit s'en rapprochant.

Un grand merci aux Ets Pommier qui ont consenti à dépanner M. Tamplar dans de telles conditions.

NOUVELLES machines

Mors-Speed
"PARIS-NICE"

A la demande de la Société Sicvam, et afin de compléter sa gamme de scooters, la Société Mors a mis à l'étude dès 1952 un nouveau scooter Mors Speed, type « Paris-Nice ».

La dénomination de ce dernier né indique tout à la fois son caractère luxueux, et ses grandes possibilités routières.

Le « Paris-Nice » n'a rien de commun avec le petit « Speed » bien connu, et c'est d'ailleurs pourquoi la production de ce dernier modèle continue en grande série.

Le succès de ce scooter léger, et économique, va d'ailleurs croissant, et ce n'est finalement que pour répondre aux exigences d'une clientèle toujours plus nombreuse, que la société Mors commercialisera prochainement le « Paris-Nice ».

Il s'agit d'un scooter entièrement carrossé, dont la présentation au Salon se fera en plusieurs tons : vert, gris, noir et rouge, etc...

Ligne générale très personnelle, due au carrossier automobile Labourdette.

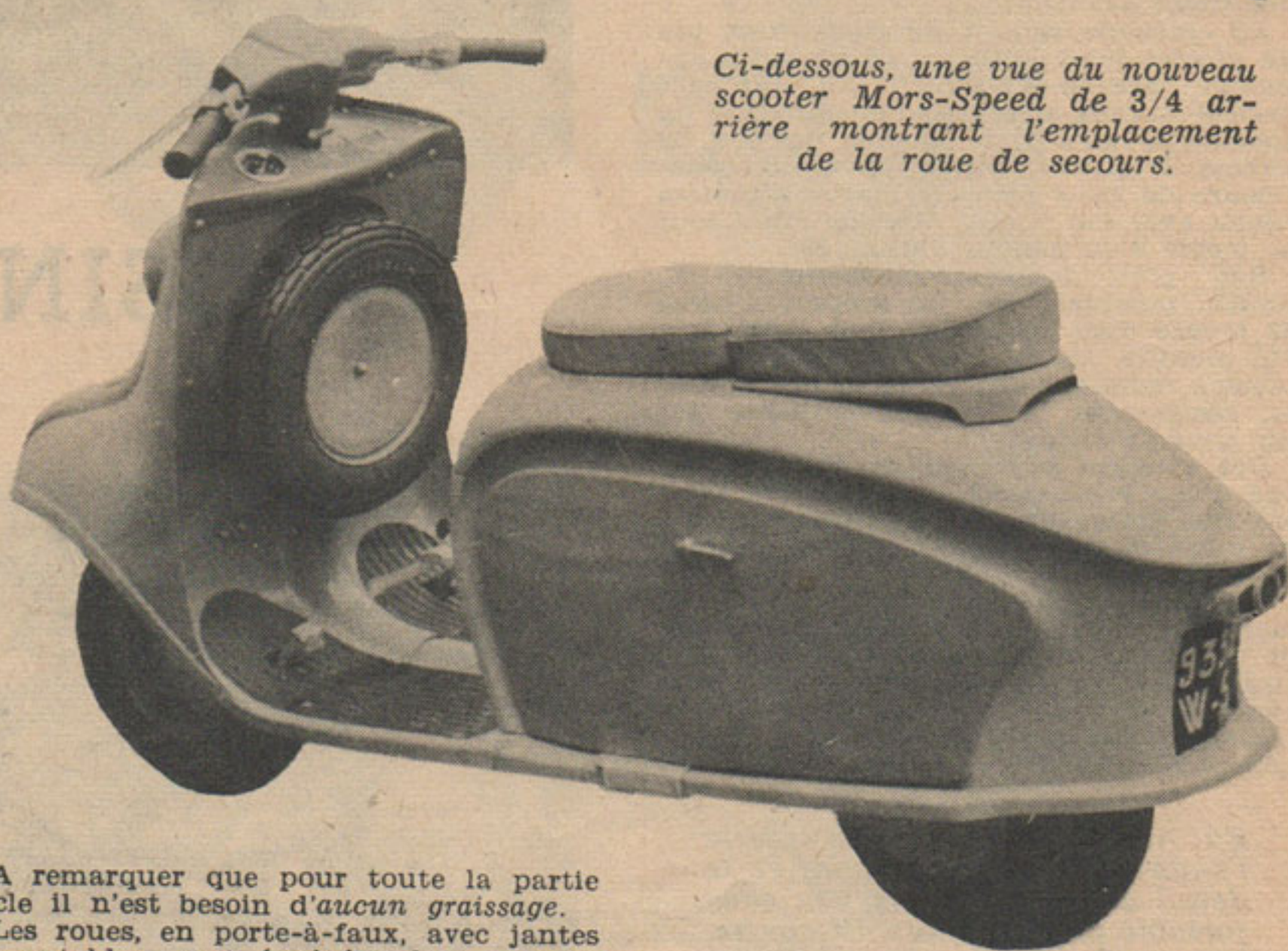
La carrosserie est entièrement en embouti, et ne constitue nullement l'élément résistant, comme dans le cas du Speed.

Le carénage arrière est d'ailleurs entièrement démontable. Deux larges panneaux amovibles donnent accès au groupe moteur, transmission, suspension, etc...

Le cadre est constitué par un tube principal de gros diamètre, d'où partent de nombreuses traverses.

A l'avant nous trouvons une fourche à parallélogramme faisant travailler des anneaux de caoutchouc Neiman. Les axes de fourche sont montés sur bagues auto-lubrifiantes.

Suspension arrière oscillante utilisant un ressort de compression noyé dans un bloc de caoutchouc à spires jointives, formant amortisseur.



Ci-dessous, une vue du nouveau scooter Mors-Speed de 3/4 arrière montrant l'emplacement de la roue de secours.

A remarquer que pour toute la partie cycle il n'est besoin d'aucun graissage.

Les roues, en porte-à-faux, avec jantes démontables, sont équipées de pneus de 4 par 8.

Les freins à tambours, réalisés par Mors, ont un diamètre de 137 mm. Largeur des garnitures 25 mm.

Le bloc-moteur est un 125 cmc. deux temps à piston bombé. Alésage 52 mm. Course 58 mm. Cylindre en fonte, culasse alliage léger. Puissance effective au vilebrequin, 6 CV à 5.000 t.-m. La bielle, en porte-à-faux, est montée sur aiguilles. Refroidissement par air forcé.

L'embrayage, à disques multiples, travaille dans l'huile. Boîte de vitesse à trois rapports avec sélecteur à deux pédales, celle de droite servant à monter les vitesses, celle de gauche à rétrograder.

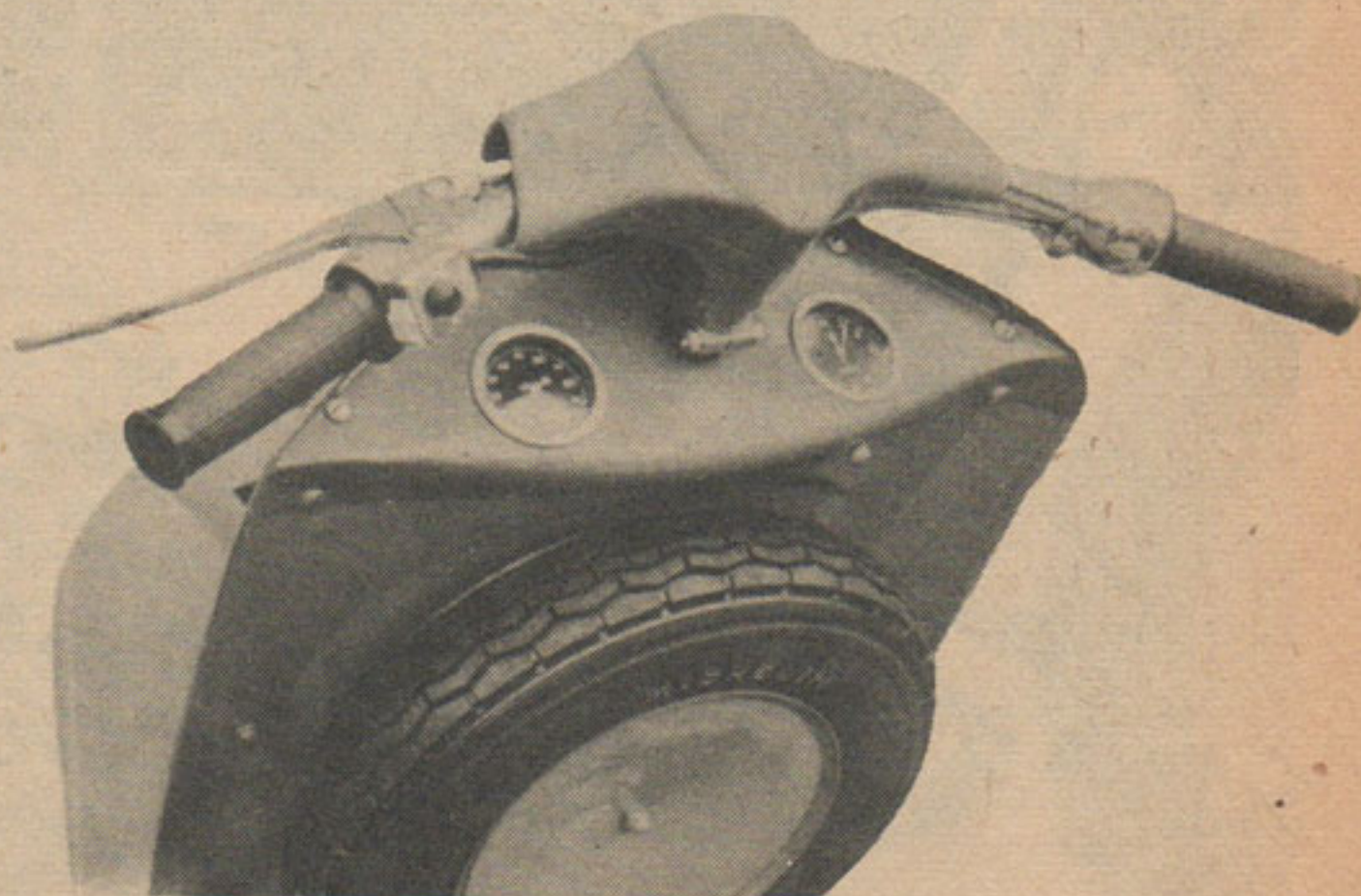
La transmission finale est particulièrement intéressante. Elle se fait par chaîne double, sous un carter hermétique, dont il faut renouveler l'huile tous les 15.000 kms. La tension de la chaîne est automatique.

L'accès à la bougie, au réservoir d'essence et au robinet d'essence à réserve se fait en basculant le siège en caoutchouc mousse.

Notons l'emplacement pour une roue de secours, pour un compteur de vitesse, une montre, un antivol Neiman, etc...

Vitesse maximum 75 kmh. Poids 85 kgs. Consommation indiquée 2 l. 5.

Ci-contre, la présentation du nouveau scooter permet d'admirer ses formes et sa maniabilité. A droite, le guidon particulièrement agréable parce qu'étroit, s'est vu recouvert d'un « enjoliveur » qui porte l'aver-tisseur.



TECHNIQUE

Après avoir passé en revue la semaine dernière les catégories 350 et 500 des machines de championnat du monde présentes à Spa (où l'on notait l'absence de MV et de BMW solo), nous terminerons ce premier aperçu sur les machines en activité cette saison par les 500 attelées à un side, qui ont elles aussi des caractéristiques particulières dues, évidemment, à leurs conditions d'utilisation.

C'est ainsi qu'il est de mise de renforcer les cadres, d'augmenter le diamètre des freins avant, etc...

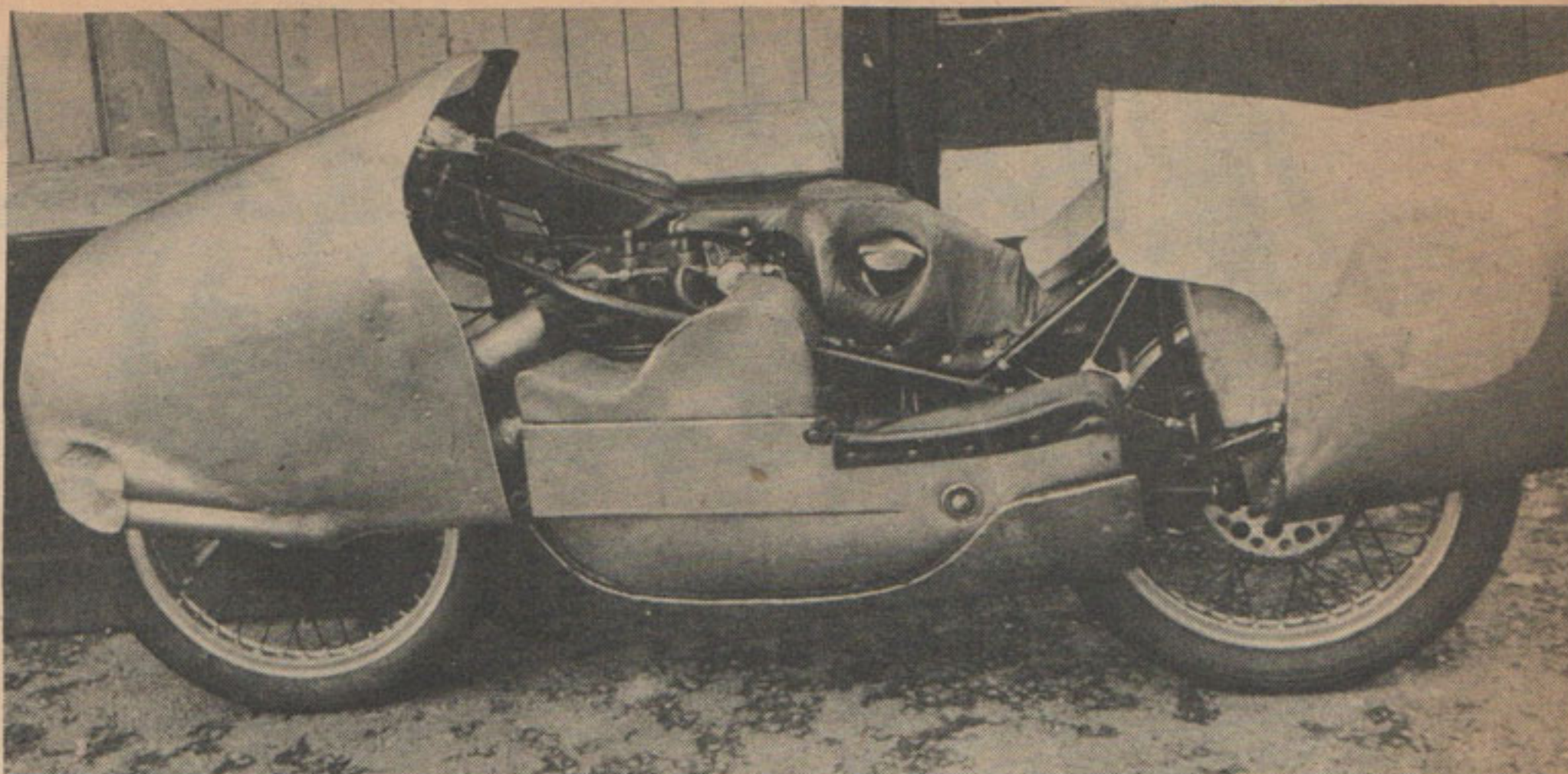
La catégorie sidecar ne comportait pas de grosses nouveautés, si ce n'est un ensemble Norton-Watsonian au carénage destiné autant à frapper l'imagination du spectateur qu'à faire gagner un peu de vitesse. D'ailleurs, Oliver, l'heureux bénéficiaire de ce « monstre marin » préféra courir avec son ancien attelage muni tout de même d'un moteur d'usine 53 !

Son plus dangereux concurrent, C. Smith, possédait, lui, un moteur d'usine 52 monté dans un cadre dont l'arrière a été modifié, tandis que Taylor a radicalement rigidifié l'arrière de sa Featherbed en remplaçant la fourche oscillante par un triangle rigide.

Cet attelage super-caréné était constitué d'une Featherbed dont le cadre avait été transformé dans sa partie supérieure, de manière à procurer la même position que celle de la 350 d'usine.

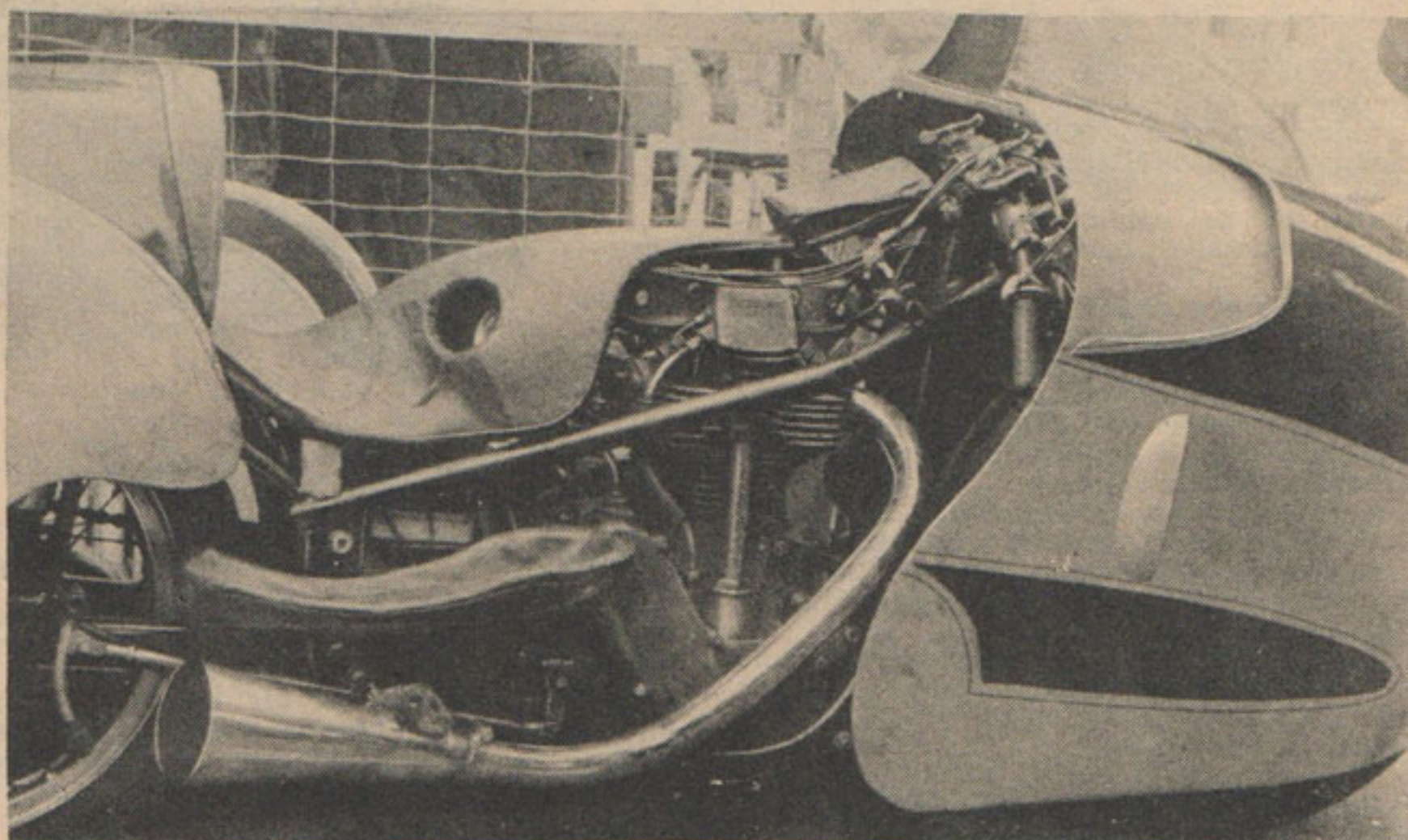
Le moteur est un « client », ce qui laisse des doutes sur l'intention d'Oliver de se servir de cette machine pour le Grand Prix, les essais ayant plutôt pour but de déterminer la différence de vitesse obtenue par ce carénage, par rapport à un ensemble ordinaire.

En haut, la 350 Norton révèle l'audace de sa conception, et le détail du rembourrage peu confortable pour le pilote. Ci-contre, l'ensemble Watsonian d'Oliver est beaucoup moins caréné du côté où le pilote pousse la machine. Remarquons les « gouttières » pour les genoux. Le réservoir est le long de la roue arrière, l'essence étant amenée au carburateur par une pompe. Au-dessous, la B.M.W. à injection possède un renfort de cadre en X soudé derrière la boîte.



D'USINE A SPA

(suite du N° 1.147)

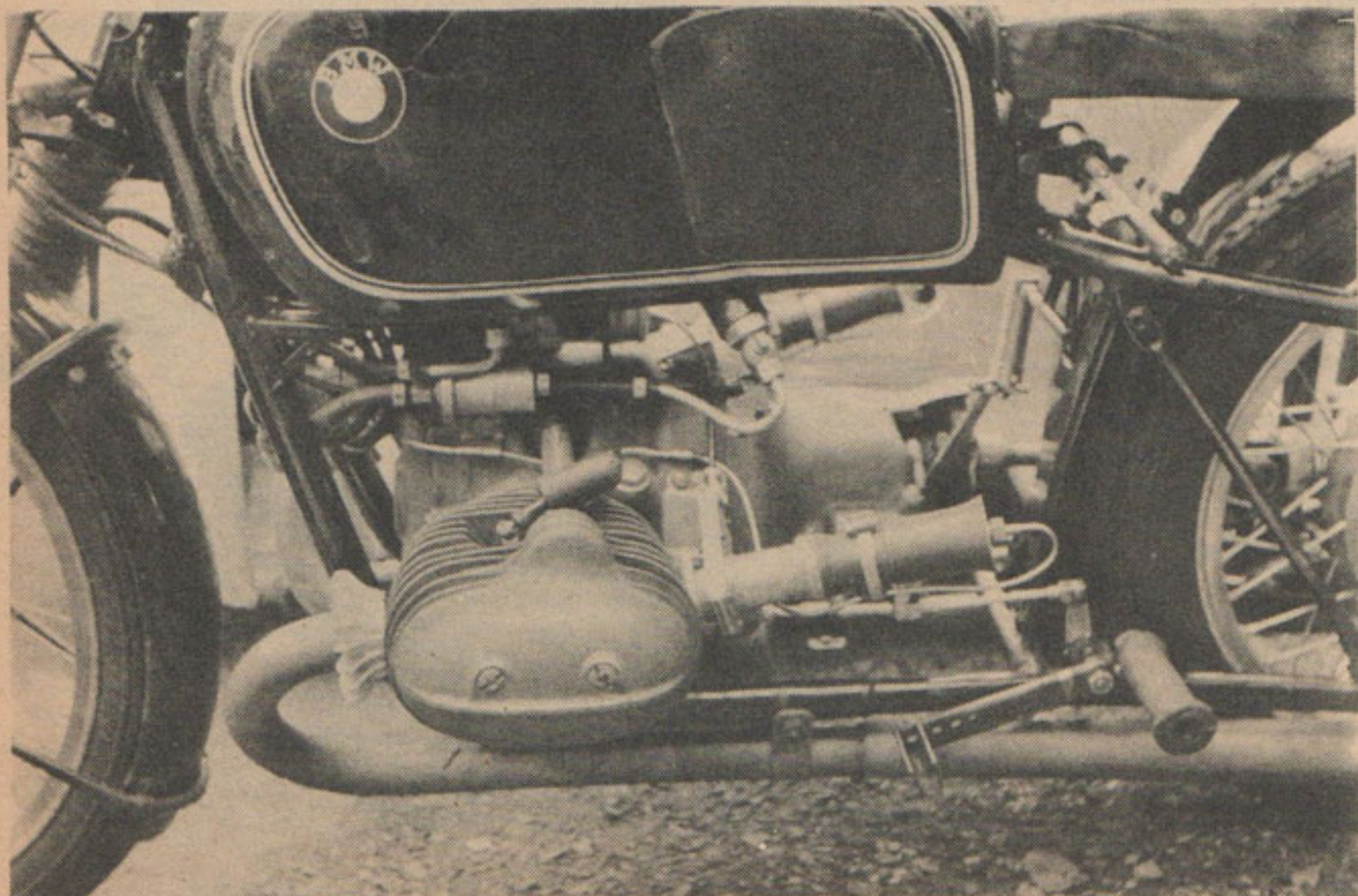


Ceux dont on se méfiait le plus, d'après les puissances annoncées et les victoires intramuros, c'est-à-dire l'écurie officielle BMW, ne firent en aucun moment figure d'épouvantail.

La machine est sensiblement identique à celle que l'on connaissait de longue date, seuls le système d'injection et le freinage hydraulique sur les 3 roues sont dignes d'être mentionnés. Pour ce qui est du freinage, l'installation est des plus ordinaires, tout le problème résidant dans le diamètre des cylindres récepteurs de chaque tambour. Signalons aussi que ce dispositif supprime en grande partie la possibilité de jouer sur l'inertie du sidecar pour négocier un virage.

L'alimentation par injection paraît fonctionner d'une manière satisfaisante, bien que le principe soit basé sur un système à pulsations qui nécessite des injecteurs d'un calibrage très précis, et un filtrage efficace du carburant.

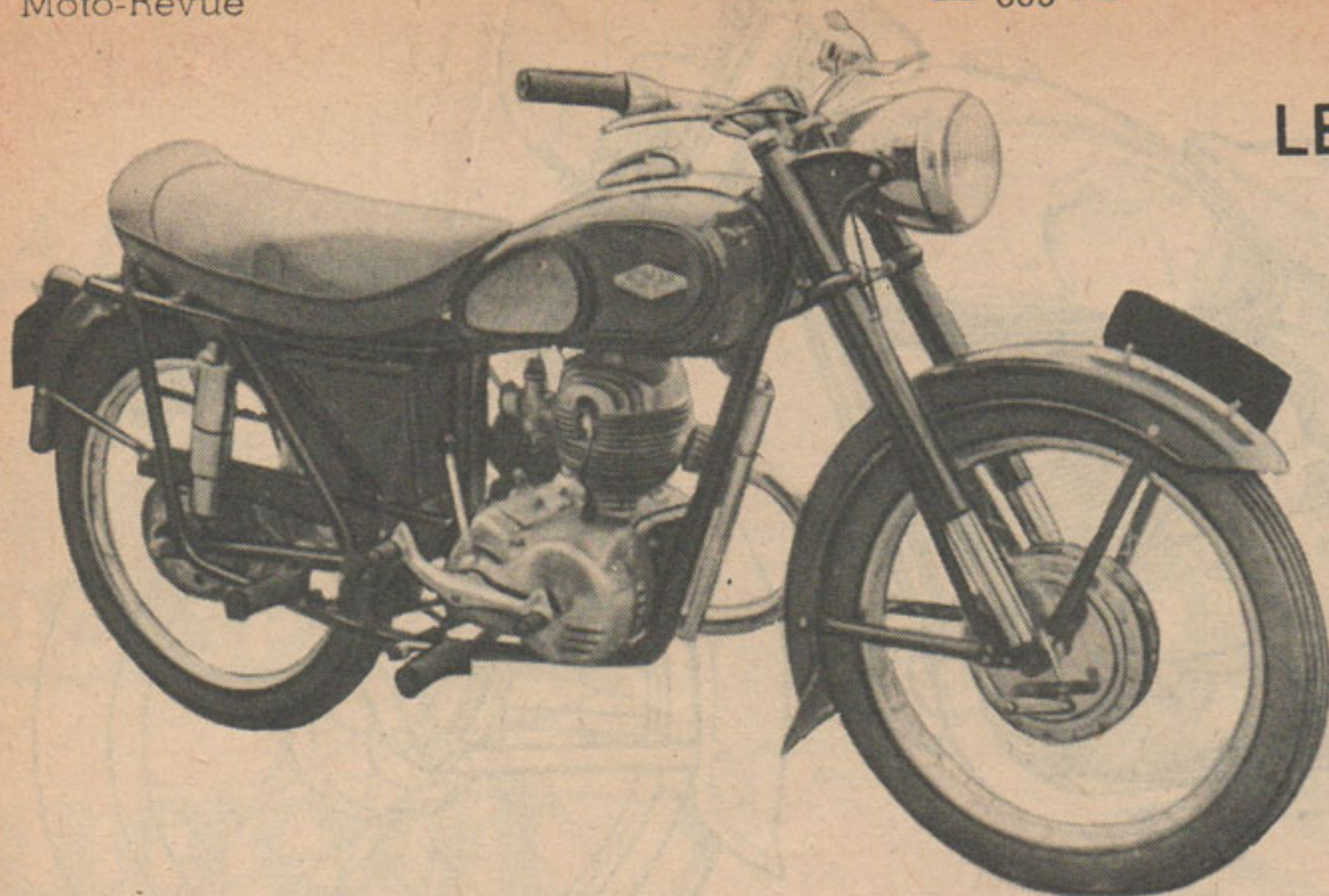
Le contrôle de l'admission des gaz est obtenu au moyen d'une plaquette fonctionnant dans une « guillotine », ce qui laisse le passage d'air absolument libre à pleine ouverture.



LES NOUVELLES 125 et 175

ROMAN

SPORT



Ci-dessus, la machine du côté sélecteur. On remarquera les moyeux-freins Chavannet, le réservoir resserré pour les genoux et l'arrière du cadre bien personnel.

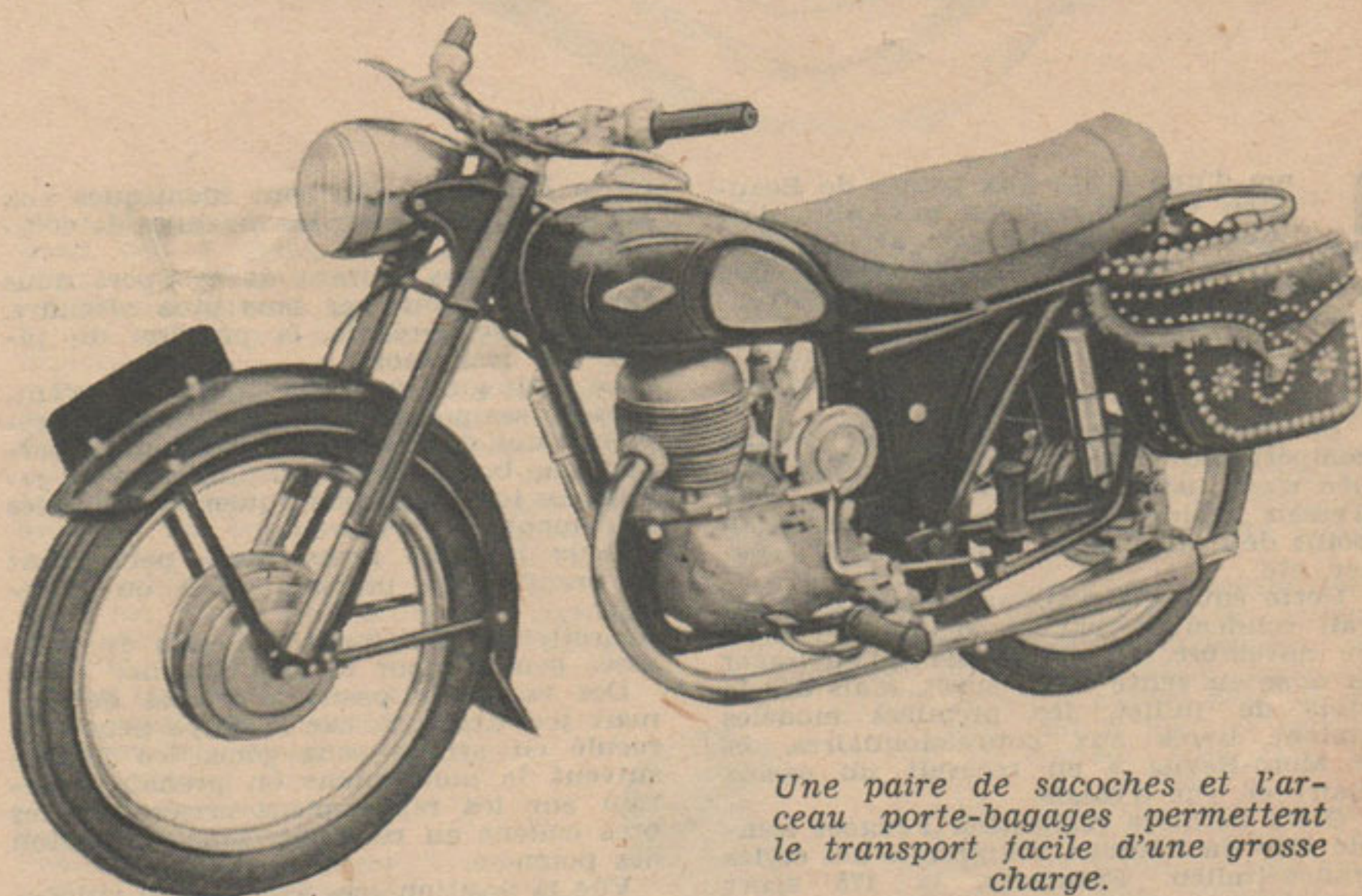
Lors de notre essai de la 175 Luxe Roman dans le numéro 1.142, nous annonçons la préparation par ce constructeur d'un nouveau modèle sport.

Le prototype étant maintenant terminé, nous avons le plaisir de le présenter aujourd'hui.

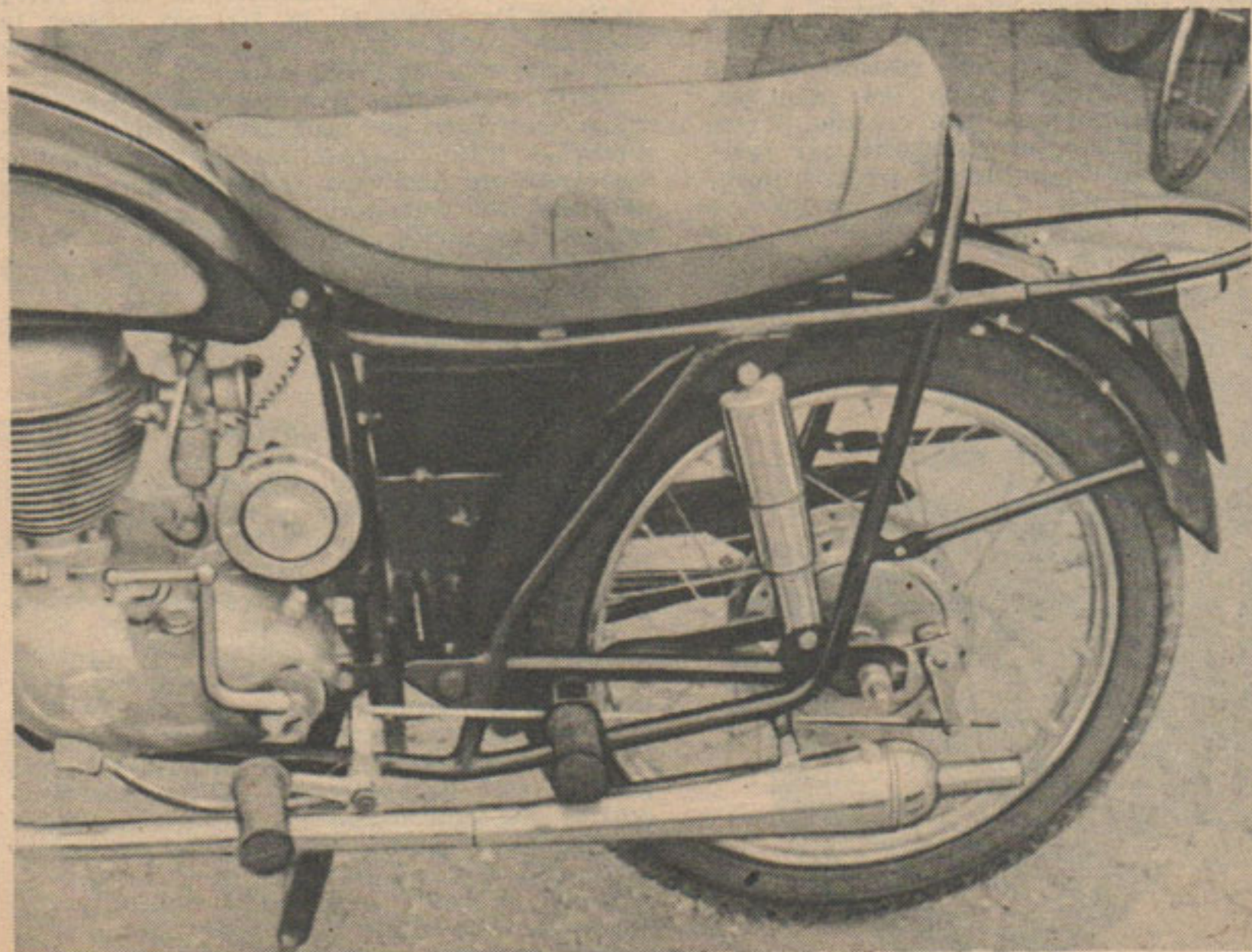
Diverses modifications justifient cette appellation, encore que le moteur qui est provisoirement l'AMC classique ne puisse être accepté comme moteur « sport ». La partie arrière du cadre est complètement nouvelle, de manière à monter une suspension par fourche oscillante, ce qui suffit de nos jours pour justifier la dénomination « Sport ».

La fourche oscillante est constituée de 3 tubes de fort diamètre soudés à l'autogène. Le pivotement est effectué sur deux bagues bronze de grandes dimensions. Les éléments de suspension sont des « Vista ».

Deux trouvailles personnelles mettent une note d'originalité et répondent aux besoins de la clientèle.



Une paire de sacoches et l'arceau porte-bagages permettent le transport facile d'une grosse charge.



Tout d'abord un tube coudé partant de sous le moteur supporte les deux repose-pieds (AV et AR) et va rejoindre le tube supérieur derrière la selle pour former une poignée.

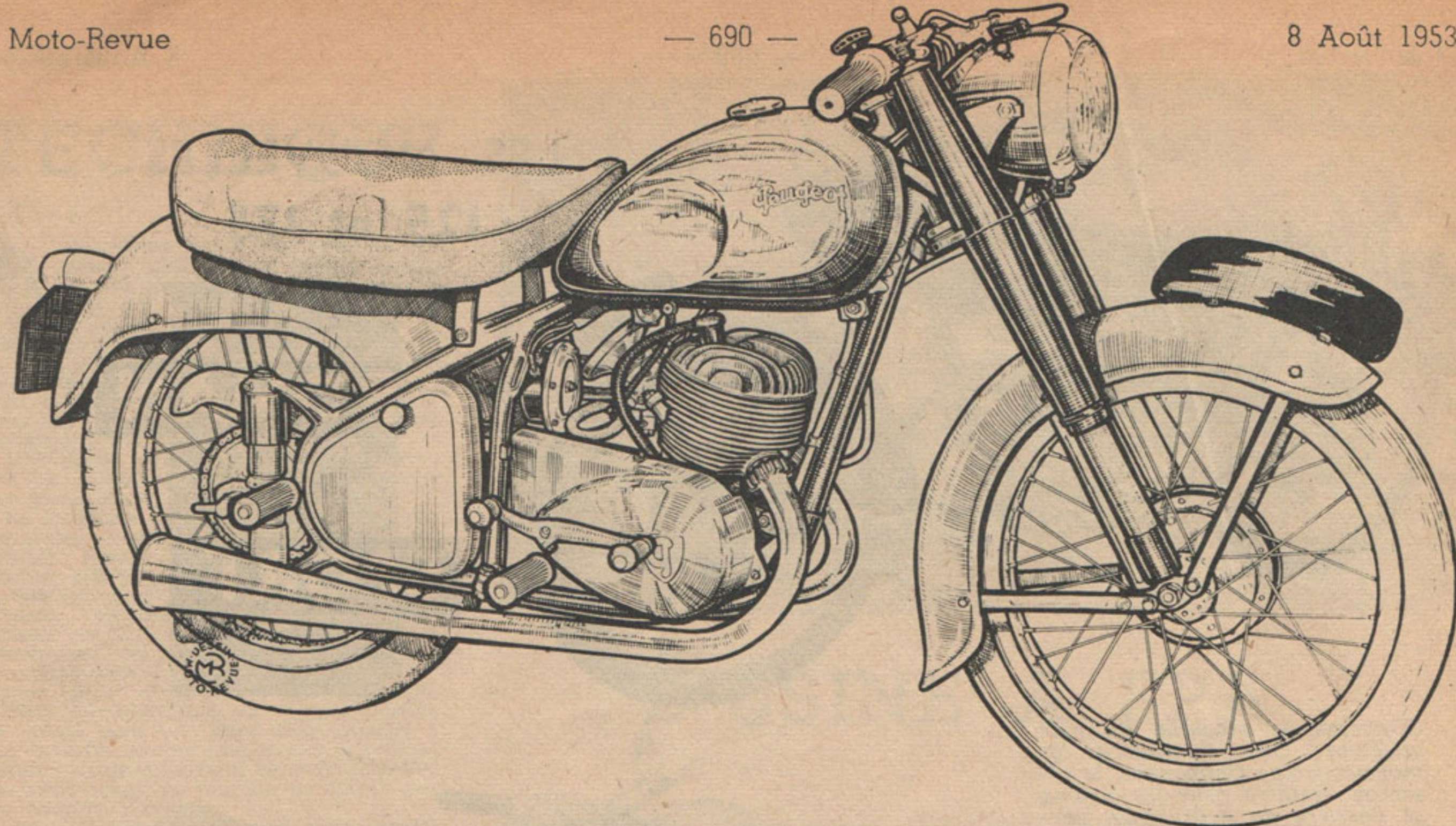
Les deux tubes supérieurs horizontaux qui supportent la selle sont coupés net derrière celle-ci et ne sont pas bouchés à leur extrémité. Cette particularité a été astucieusement mise à profit pour adjoindre un porte-bagages constitué tout simplement d'un arceau enfilé dans ces tubes. Deux vis bloquent cet arceau en position.

Ces deux dispositifs, qui, s'ils ne sont pas habituels sur une machine sport, ont au moins le mérite d'être bien conçus pour attacher des sacoches, donnent à la machine une allure personnelle.

La présentation en bordeaux est agréablement soulignée de chromes et de dural poli (éléments de suspensions, moyeux-freins de 170 de diamètre). Signalons la pédale de frein et les repose-pieds réglables également chromés. Le réservoir est renforcé à l'endroit des genoux et garni de caoutchouc mousse.

Ci-contre, une vue détaillée de l'arrière du cadre montrant l'articulation de la fourche arrière et la grande dimension du coffre à bagages.

UNE MOTOCYCLETTE NEUVE EXIGE DES SOINS MINUTIEUX, RODEZ-LA SAGEMENT



Lors d'une visite aux usines de Beau-leu Valentigney, en novembre dernier, nous apprîmes avec plaisir, mais sous le sceau du secret, que Peugeot, premier de nos grands constructeurs, allait lancer sur le marché une 175 qui n'aurait pas de « Sport » que le nom, puis que le moteur serait un véritable « Bol d'Or Replica ».

Si Peugeot s'est tenu en marge des compétitions, momentanément cette année, c'est justement parce que ses services d'essais avaient à parachever la mise au point définitive de la « Sport », du scooter, etc...

Cette équipe a d'ailleurs mené son travail rondement, car en réalité, au mois de novembre, on ne faisait qu'envisager la mise en vente de la sport, mais dès le mois de juillet, les premiers modèles étaient livrés aux concessionnaires, et « Moto-Revue » en recevait un exemplaire en vue d'essais.

Cette dernière réalisation Peugeot semble être un heureux compromis des styles franco-italien. Française, la 175 sport l'est bien, puisqu'elle est dérivée de la 176 TC4 bien connue, et que tous ses organes moteurs, y compris l'appareillage électrique et le carburateur, sont de conceptions nationales.

La note italienne affecte particulièrement l'aspect extérieur, car la machine est émaillée du plus beau rouge vif. Italiennes encore les jantes en dural, signées

Carlo Borani, et qui sont identiques aux jantes employées sur les machines de compétition.

Le caractère attirant de la Sport nous invite à l'enfourcher sans plus attendre, et, surprise agréable, la position du pilote est très sport.

Le petit guidon étroit, et très en avant, possède ses poignées presque en prolongement l'une de l'autre. La selle double permet une bonne assise du pilote, et les genoux se logent automatiquement dans les évidements du réservoir.

Deux jeux de repose-pieds permettent de prendre une position assise ou allongée.

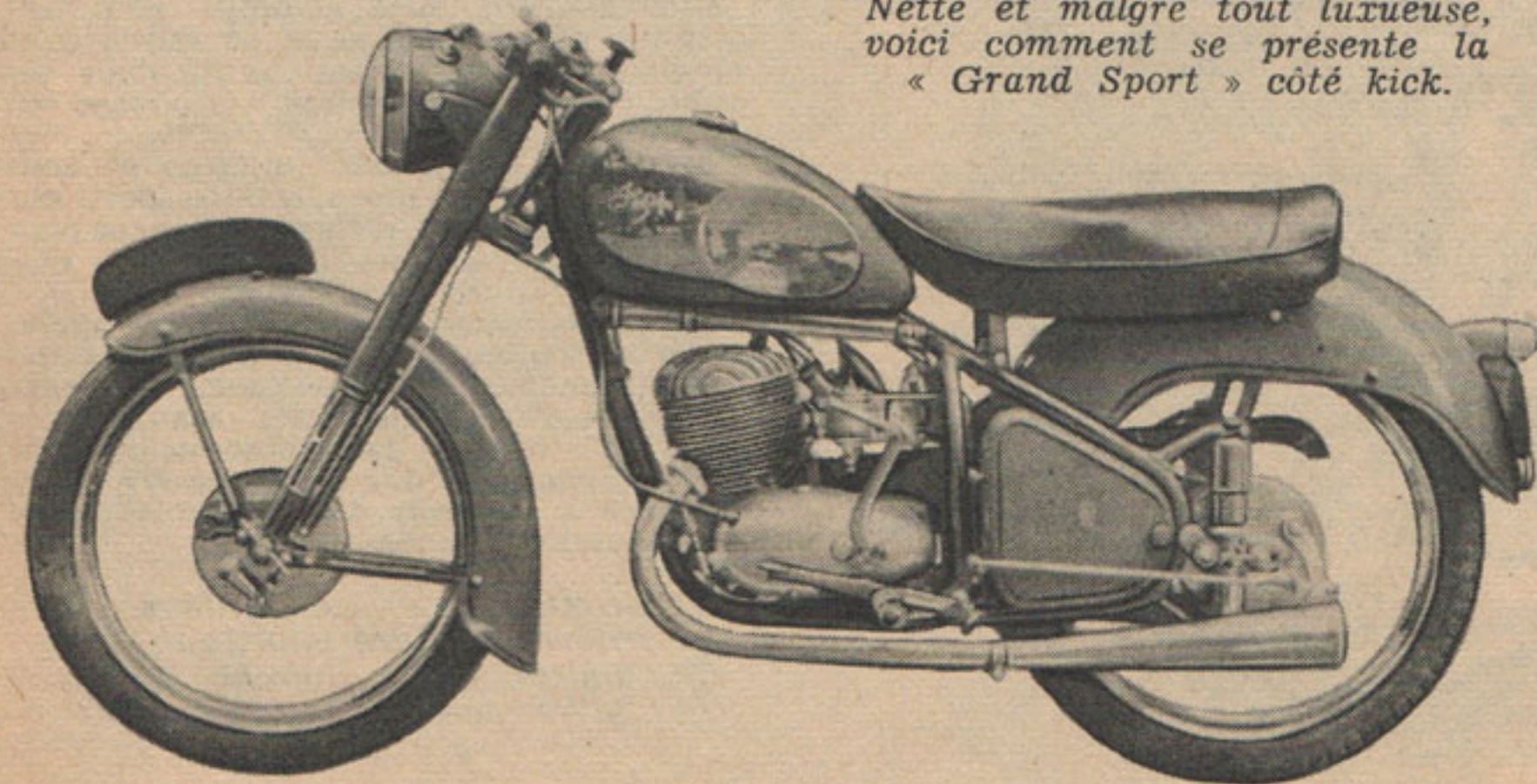
Regrettons simplement le dessin du kick, assez gênant pour le pied gauche.

Des essais de position effacée deviennent jeu d'enfant, car le corps peut être reculé en arrière sans gêne, les jambes suivent le mouvement en prenant position sur les repose-pieds arrière, et les bras collent au réservoir, sans contorsion des poignets.

Vue la position très avancée du guidon, la position touriste oblige le buste à être incliné assez en avant.

Sur longs parcours, on ressent même une certaine fatigue dans les poignets, car ceux-ci supportent une grande partie du poids du buste, et finissent par fatiguer. Une certaine habitude peut supprimer cette fatigue, que tout novice ne manquera pas de ressentir.

Nette et malgré tout luxueuse, voici comment se présente la « Grand Sport » côté kick.



Pour mettre en marche, la maison Peugeot donne des instructions très précises. Ouvrez le robinet, noyez légèrement le carburateur, refermez le robinet, contact, coup de kick, et dès que le moteur tourne, ouvrez à nouveau le robinet.

Ces précautions éviteront que l'essence en surplus ne parte directement dans le carter, vue la forte pente du corps de carburateur et de la pipe d'admission.

Air fermé, le moteur est très docile au démarrage, et la très haute compression de 9,5 à 1 ne se fait nullement sentir.

Le son émit par les tromblons d'échappement est « jeune », sans assourdir le moins du monde.

En moteur à haut rendement (75 CV au litre environ), la Peugeot sport possède ses chevaux très en bout. C'est ainsi qu'en comparant sa courbe de puissance, avec celle de la 176 TC4, nous nous apercevons que jusqu'à 4.000 t.-m., la sport est nettement moins puissante !

Evidemment, après elle se rattrape, mais ceci indique clairement que si l'on veut accélérer brillamment, il faut faire patiner l'embrayage, et ne pas passer le rapport supérieur, à moins de tourner aux environs de 5.000 t.-m.

Cette différence très marquée entre les deux courbes de puissance provient de l'emploi d'un diagramme de distribution entièrement nouveau et de passages de gaz (admission, transferts) de formes et de cotes différentes.

La comparaison entre les diagrammes de ces deux 175 cmc. donne ceci :

	176 TC4	176 GS
Angle d'ouvert. admiss.	128°	147°
» transfert	99°	122°
» échappement	124°	142°

En outre la pipe d'admission a un diamètre de 2 mm plus important, et le carburateur est à corps incliné, tout ceci ne pouvant que favoriser le remplissage.

Pour accroître encore le rendement, le taux de compression est porté de 7,8 à 9,5 et l'avance à l'allumage passe de 5 à 6 mm.

Exceptés cylindre et culasse, le moteur est en tout point identique au 176 TC4, mais la puissance atteint les 10 CV 5 à la roue arrière, soit un peu moins de 13 CV au vilebrequin. C'est là un résultat tout à fait exceptionnel et peu de machines du commerce au monde peuvent se prévaloir d'une telle puissance spécifique (73 CV au litre !...).

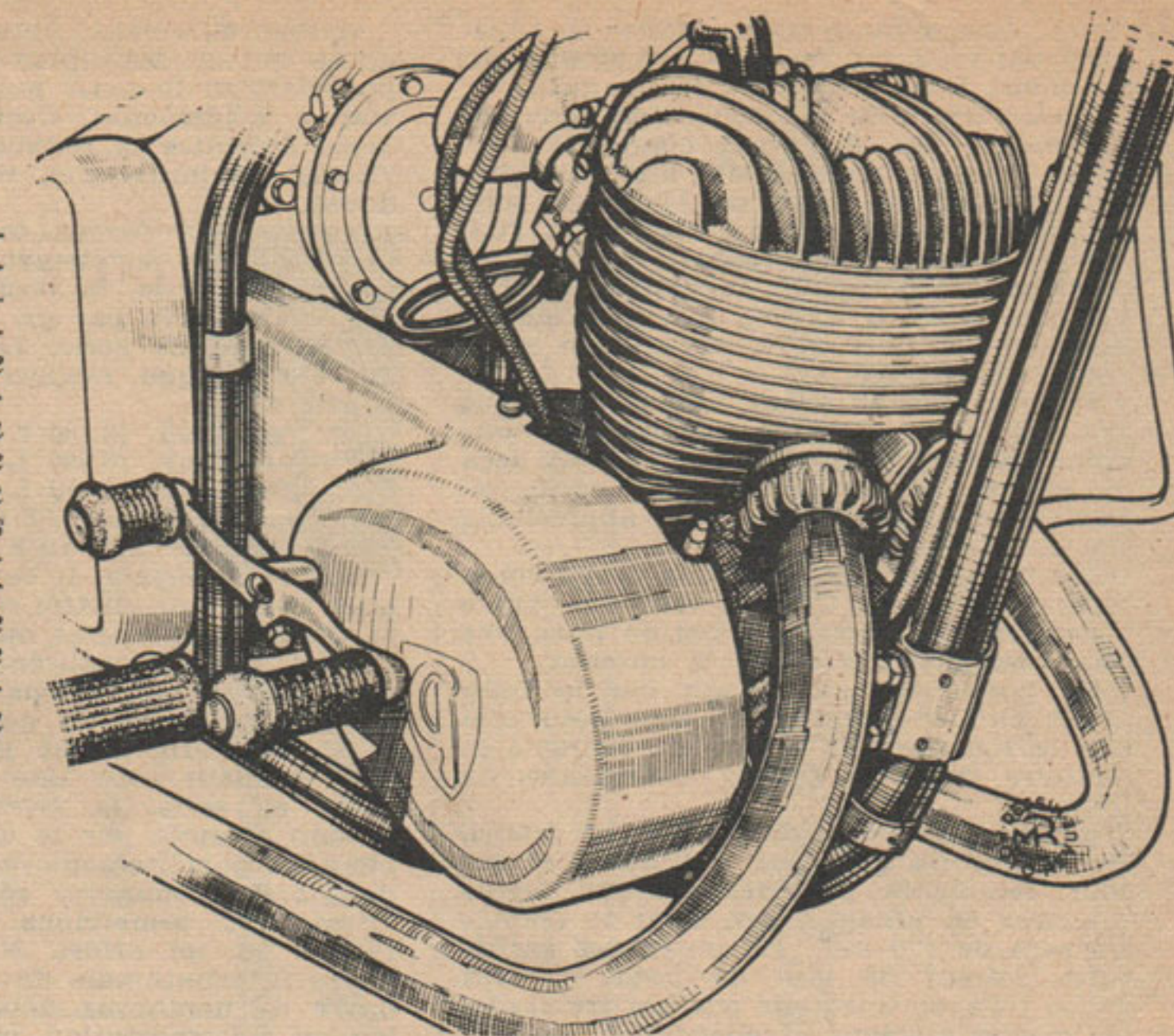
Si ce moteur, pour être brillant, demande à être mené rondement, il ne faut pas pour cela croire qu'il s'agisse d'un

ESSAI de la

176

« GRAND SPORT »

Peugeot



L'allure générale du bloc-moteur reste sensiblement la même que celle de la T.C. 4 de série. Seuls s'en différencient le cylindre et la culasse de plus grandes dimensions. A noter que la machine n'est pas munie des sabots protecteurs de la marque.

véritable modèle compétition ne pouvant être mis qu'entre des mains très expertes.

La « sport » a l'avantage d'avoir un très bon remplissage à bas régime (jusqu'à 2.000 .-m.). Le ralenti est donc excellent, mais surtout la souplesse du moteur permet des reprises en 4° à 35-40 kmh., sans cognement (à condition d'employer du super).

Ce n'est évidemment pas de cette manière qu'il faut conduire cette machine, mais nous indiquons cela à titre indicatif.

La prise en contact, dans Paris, fut des plus attrayantes.

En s'appliquant à faire cirer l'embrayage pour bien accrocher le régime, la Peugeot accélère allègrement et permet des déplacements rapides. Mais la maniabilité, et surtout l'extraordinaire aptitude à virer sont surprenantes dans Paris, et rendent chaque déplacement très agréable.

Cette aptitude à virer en toute confiance vient principalement de la position du guidon ! En effet, nous avons roulé avec une « Sport » munie du guidon de la TC4, et bien que la machine ne donne aucune réaction vicieuse, nous entrions moins confiant dans les courbes.

L'aptitude à virer ne peut guère se chiffrer, mais pour donner quand même à nos lecteurs une idée de la confiance avec laquelle on incline la machine, disons qu'un virage que nous connaissons bien, nous le prenons régulièrement à 55-60 kmh., alors qu'avec une autre machine on a davantage l'impression de forcer, en passant à 45-50 kmh. !

Pour en terminer avec la circulation urbaine, signalons que la bougie employée étant plutôt froide (225), elle a tendance à s'encrasser, dès que l'on coupe longuement les gaz, et poignée tournante ouverte, le moteur hésite une seconde avant de monter en régime.

Mais si la « Sport » est très agréable en ville, c'est évidemment sur route que l'on peut contrôler ses réelles possibilités.

Le moteur monte facilement en régime, et l'air bien dosé, il n'est pas question de marche sur 4 temps. Embrayage très progressif à chaque changement de rapport et la conduite générale ressort comme étant agréable.

Le sélecteur à double branche est d'un bon fonctionnement. Tout en étant souple, on sent quand on enclenche le rapport.

L'embrayage est au-dessus de tout éloge. Excessivement progressif, n'entraînant pas à froid, ne patinant pas à chaud, que demander de plus ?

L'échelonnement des rapports est par contre mal adapté aux caractéristiques du moteur.

Pour des raisons faciles à comprendre, Peugeot ne réalise qu'une unique pignonerie de boîte pour toutes ses 175 cmc.

Il s'ensuit une première nettement trop courte, et surtout trop éloignée de la seconde. Par contre, les trois autres rapports sont serrés pour une machine de série, grâce à la 2° très haute, qui d'ailleurs est d'une utilisation très agréable, et procure des accélérations décisives dans bien des cas.

Bien que le frein moteur soit pour ainsi dire inexistant sur un deux temps, cet échelonnement permet de rentrer les vitesses rapidement. Malheureusement l'emploi de la première reste délicat lorsque l'on roule, et finalement ce rapport ne

sert que dans les premiers mètres du démarrage.

Excepté ce trou entre 1^{ère} et 2^e, les trois autres rapports se chevauchent parfaitement et permettent de maintenir le moteur à son régime de puissance.

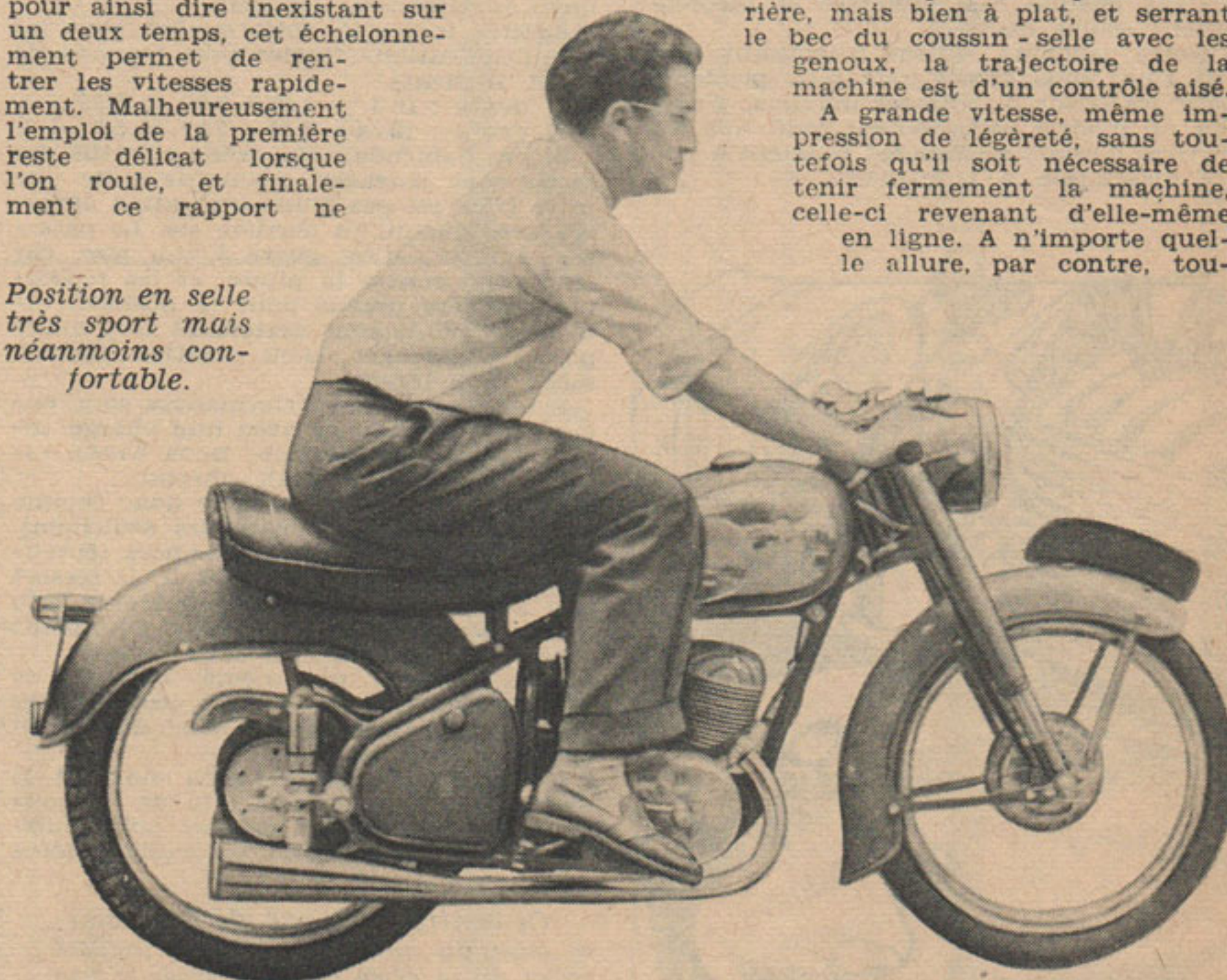
Sur route, la vitesse de croisière est très élevée pour une 175.

Normalement assis, on maintient la vitesse entre 80 et 85 kmh. chrono, avec encore une certaine réserve de puissance. Dès cette allure, la machine est toutefois légère à la main, et se ressent du moindre coup de vent latéral.

Il y a lieu de choisir son assiette. Personnellement, la position trop en arrière, mais en étant assis normalement, ne donnait pas de bons résultats, mais par contre le corps encore plus en arrière, mais bien à plat, et serrant le bec du coussin-selle avec les genoux, la trajectoire de la machine est d'un contrôle aisé.

A grande vitesse, même impression de légèreté, sans toutefois qu'il soit nécessaire de tenir fermement la machine, celle-ci revenant d'elle-même en ligne. A n'importe quelle allure, par contre, tou-

Position en selle très sport mais néanmoins confortable.



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

jours cette remarquable aisance à s'inscrire dans les courbes, ce qui donne un agrément incomparable à la conduite.

Tenue de route et suspension sont intimement liées. A l'avant comme à l'arrière, Peugeot reste fidèle aux éléments télescopiques, et ceux de la Sport sont actuellement semblables à ceux de la TC4.

Nous, disons actuellement, car sur les prochains modèles, un ingénieur de chez Peugeot nous a assuré que la fourche avant serait plus dure, ce qui est vivement souhaitable.

Si une fourche avant très souple peut avoir sa place sur une machine de tourisme, roulant bien souvent très en deça de ses possibilités, par contre, cette excessive souplesse n'est guère appréciable sur un modèle sport.

Les talonnements que nous avons constatés seront donc bientôt éliminés, grâce à des ressorts tarés à 10 kgs de plus, soit une augmentation de 10 % environ.

En outre, on pourra agir sur le frein avant plus énergiquement, sans pour cela que la fourche soit à fond de course à la moindre pression sur la commande de frein.

Identiques à ceux de la TC4, les freins, eux aussi, ne sont pas définitifs, et seront remplacés par des moyeux freins centraux en alliage léger, dont le diamètre sera de 170 mm. En outre, les garnitures auront 35 mm de large, et nul doute qu'avec une telle surface freinante, les résultats soient excellents.

Les freins de notre machine n'étant donc que d'un modèle provisoire, nous n'avons pas effectué nos classiques essais de freinage. Toutefois, pendant toute la durée de l'essai, le freinage nous a semblé suffisant.

Venons-en maintenant aux performances de la Peugeot Grand Sport, ce qui constitue d'ailleurs le principal attrait de ce modèle.

Notre côte d'essais fut encore une fois le point de départ des performances contrôlées, et après plusieurs escalades, nous réalisions l'excellent temps, pour une 175, de 22" 4/5, soit une moyenne de 55 kmh. 219.

Avec un passager, mais cette fois de 65 kgs, et non plus 50 kgs comme pour nos précédents essais, la moyenne ressort à 43 kmh. 750.

Dans chaque cas, première et seconde furent seules utilisées.

Notre machine d'essai n'accusant que 700 kms, nous avons jugé plus prudent, pour les essais de vitesses maxima, d'utiliser un modèle parfaitement rodé, que les services d'essais de Peugeot tenaient à notre disposition à Montlhéry.

Malheureusement, cette deuxième machine qui accusait plus de 3.500 kms, ne possédait ni le petit guidon, ni le réservoir à évidements. Ceci devait évidemment accroître la résistance à l'air, et la vitesse maximum s'en ressentit sans nul doute.

Voici quels furent les résultats, avec une machine strictement de série, mais où, rappelons-le, la position du pilote à plat était gênée par un guidon et un réservoir non de série. Les vitesses maxima sur chaque rapport furent les suivantes :

- 1^{re} : 56 kmh. (8.150 t.-m.) en 6" 4/5
- 2^e : 81 kmh. (6.890 t.-m.) en 14" 2/5
- 3^e : 98 kmh. (6.710 t.-m.) en 27"
- 4^e : assis, 94 kmh. 5 (5.240 t.-m.) couché, 106 kmh. 6 (5.900 t.-m.)

De ces résultats, il convient de remarquer l'excellent chiffre réalisé en seconde, et quant à la vitesse maximum, assis ou couché, qui fut réalisée à Montlhéry, disons que sur les 2 kms 500 de l'anneau, on perd toujours un peu en vitesse, qui plus est, l'effacement pouvant être encore meilleur avec une machine strictement de série, la vitesse de 110 kmh. chrono avancée par le constructeur semble donc parfaitement réalisable. Bien peu de 175 du commerce réalisent une telle vitesse, et remercions Peugeot d'avoir fourni un tel effort. Nul doute que la classe internationale de ce modèle ne lui ouvre de nombreux débouchés, principalement à l'exportation, et dans l'esprit du public, le brio de la « Grand Sport » rejaillira certainement sur la production Peugeot toute entière.

Au point de vue démultiplication, pour un usage courant, avec une machine plus ou moins chargée, il n'y a rien à reprocher.

Toutefois, on constate qu'en prise le régime de puissance maximum (10 CV 5 à 5.400 t.-m.) correspond à 97 kmh.

Comme la courbe redescend rapidement passé ce chiffre, à 5.900 t.-m (régime de vitesse maximum atteinte) on ne dispose plus que de 9 CV 8 environ.

Aussi, pour un usage sportif, Peugeot propose des pignons de sortie de boîte de 17 et même 18 dents.

Avec ce dernier pignon, on obtient une démultiplication en prise de 5,87, et au régime de 5.400 t.-m. correspond exactement la vitesse de 110 kmh.

A titre indicatif, voici quelles sont les démultiplications finales avec pignons de 17 et 18 dents :

- 17 dents : 16,3 - 9,56 - 7,72 et 6,23 à 1.
- 18 dents : 13,54 - 8,98 - 7,27 et 5,87 à 1.

Si par habitude nous avons effectué des essais avec passager, disons de suite que cette 175 n'est pas d'une utilisation agréable avec quelqu'un derrière soi. Le passager, surtout, n'est guère à son aise, car trop collé contre le pilote, et les repose-pieds arrière prévus pour la position effacée du pilote sont nettement trop hauts pour le passager, d'où position inconfortable à la longue.

Evidemment, les performances sont encore très bonnes, et avec une charge totale de 150 kgs environ, nous avons atteint, en 4^e, les 90 kmh. chrono.

L'utilisation à deux s'avère donc comme praticable sur petits parcours seulement.

De l'ensemble des performances (épreuves de côte, vitesse pure, etc.), il ressort que la 175 cmc. Peugeot possède le brio d'une bonne 250, surclassant nettement plusieurs quart de litre deux temps.

Dans certains cas même, épreuve de côte et accélérations sur les 500 premiers mètres, la « Grand Sport » est du niveau d'une 350 anglaise !

Ces quelques comparaisons aideront le lecteur à bien situer le brio de ce nouveau modèle, dont le rapport poids-puissance particulièrement favorable (moins

de 10 kgs par cheval) est à la base de bonnes accélérations et de l'aptitude en côte.

Au point de vue présentation, nous avons déjà insisté sur l'allure très sport du modèle. Ajoutons que pour tous les accessoires, Peugeot a bien fait les choses. C'est une machine luxueuse, d'une présentation de classe. C'est même, sans exagérer, une motocyclette de concours d'élégance.

L'émaillage rouge vif plaira ou ne plaira pas, mais de toute façon, vous serez très remarqué, aussi bien des piétons que des autres usagers de la route, peu habitués à voir circuler ce petit bolide rouge.

L'usage auquel est destiné ce modèle peut être ainsi défini.

Usage particulièrement agréable en ville.

Tourisme possible, et avec de belles moyennes, mais position du corps très inclinée, fatigante à la longue.

Utilisation avec passager également possible, mais machine mal adaptée à cette utilisation.

Enfin, vues les performances du moteur, la position du corps et... la dénomination du modèle, l'usage sportif est tout indiqué.

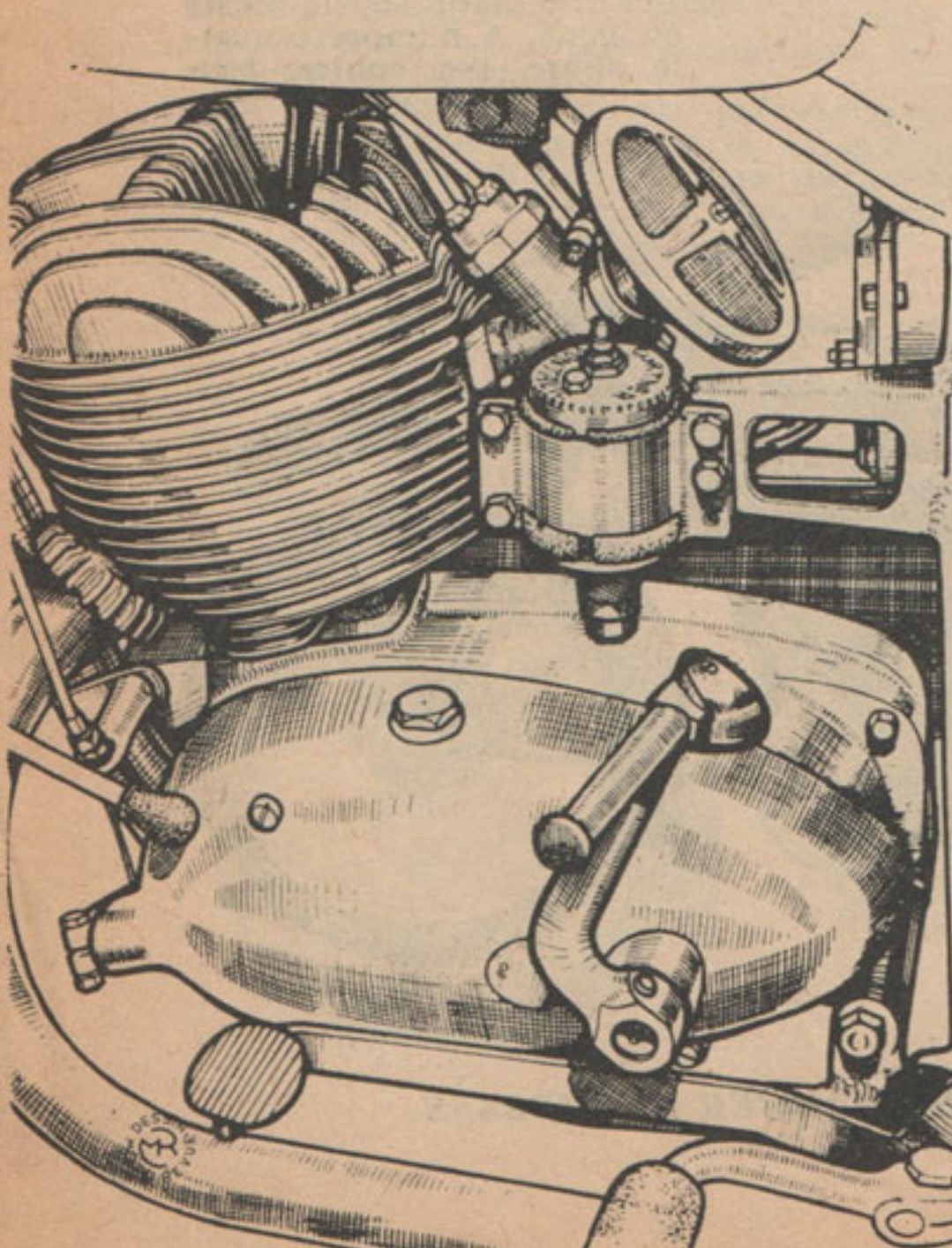
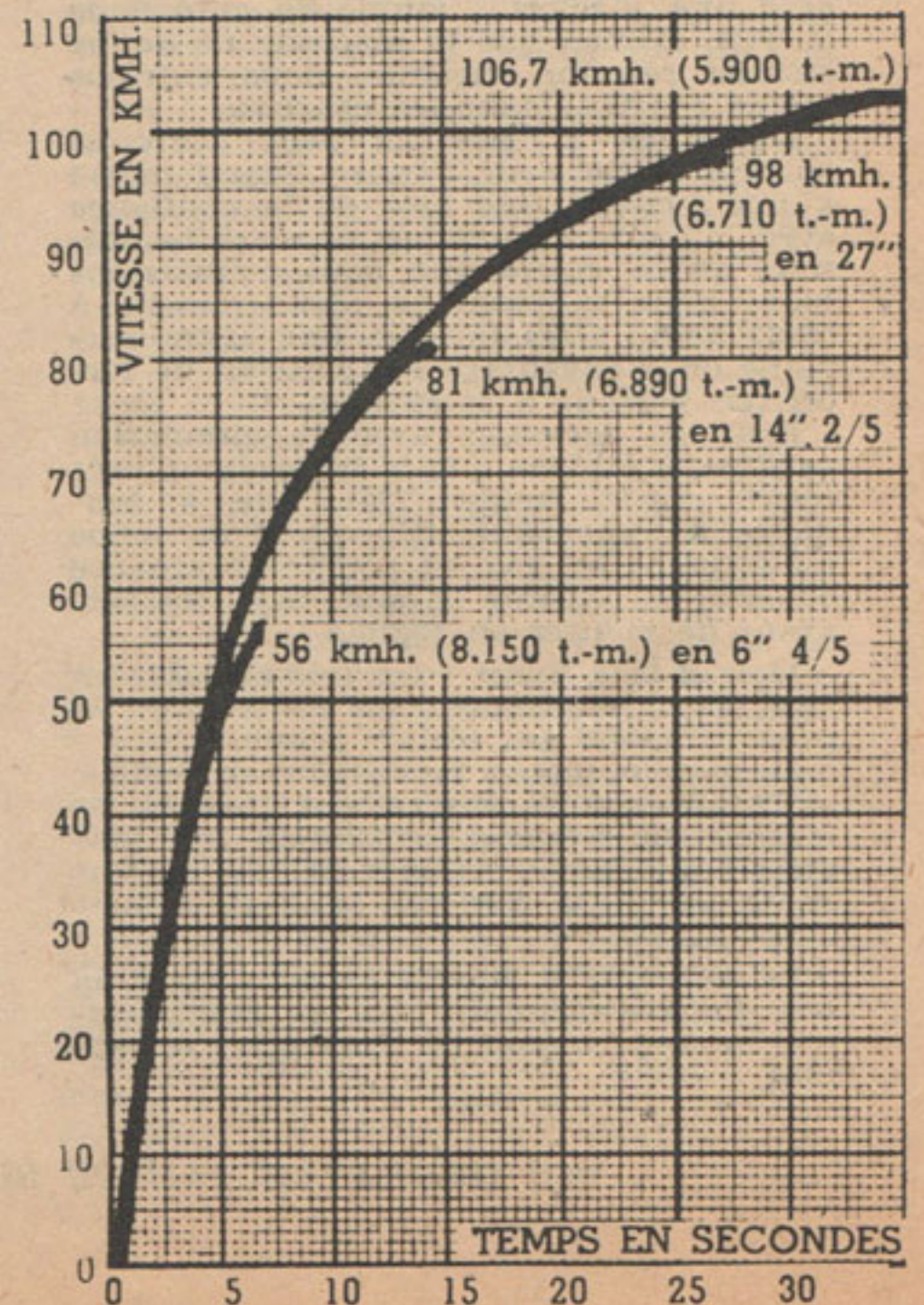
En créant sa Grand Sport, Peugeot n'a pas voulu réaliser une « super TC4 ». Chaque machine a un usage bien défini, bien qu'ayant de très nombreux points communs.

La Peugeot Grand Sport est une machine qui trouvera un accueil enthousiaste auprès de la jeunesse et de tous ceux qui considèrent encore la moto comme un véhicule sportif, et qui prennent plaisir à sa conduite.

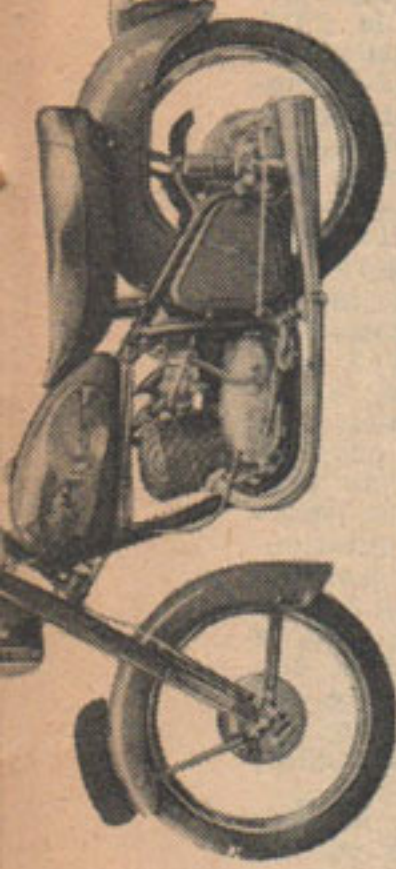
C. R.

4 ^e :	_____	100 %
3 ^e :	_____	80,7 %
2 ^e :	_____	65,1 %
1 ^{re} :	_____	38,2 %

Ci-dessus, étagement relatif de la boîte. La première paraît très courte tandis que 2^e, 3^e et 4^e sont assez serrées (notons qu'il s'agit de rapports identiques à la machine de série). Au-dessous, la courbe d'accélération.



Ci-contre, une vue de l'installation du carburateur très incliné et de la cuve séparée fixée d'une manière élastique après une patte soudée au cadre.



DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre deux temps simple piston.
 Alésage : 60 mm.
 Course : 60 mm.
 Cylindrée : 170 cmc.
 Puissance maximum : 10 CV 5.
 Régime correspondant : 5.400 t.-m.
 Taux de compression : 9,5 à 1.

BOITE DE VITESSES

Bloc-moteur 4 vitesses.
 Rapports : 17,4 - 10,1 - 8,2 - 6,6 à 1.
 Transmission primaire : chaîne de 9,5 - 44 mail-
 lons.
 Transmission secondaire : chaîne de 12,7 (16x43).

FOURVILLE : télescopique.
SUSPENSION ARRIERE : coulissante.
PNEUS : AV 25x2,75.
 AR 25x3.
FREINS : AV et AR 170 mm.
RESERVOIR : 13 l. 5.
POIDS : 100 kgs.

REGLAGES ENTRETIEN

AVANCE : 6 mm.

BOUGIES : Marchal CR 34 H pour compétition.
 Marchal 33 2 H ou 31 2 H.

CARBURATEUR : Gurtner Sport M.22.D.

Gicleur rodage : 41.

Gicleur après rodage : 40.

Volet : n° 8.

Aiguille : position haute.

Diffuseur : 27.

Niveau d'essence dans la cuve : 5 mm en des-
 sous du diffuseur.

MELANGE :

8 % pendant rodage.

7 % après rodage.

Huile recommandée : Energol 2 temps H.V.

GRAISSAGE :

Boîte de vitesses : contenance 0 l. 35.

Huile demi-fluide.

Vidange tous les 2.000 kms.

Fourche : capacité de chaque amortisseur 50 cc.

Huile demi-fluide.

RODAGE :

500 kms à 75 kmh.

500 à 1.000 kms à 95 kmh.

1.000 à 1.500 kms : pousser quelques pointes

pendant 30".

GONFLAGE :

AV : 1 kg 5.

AR : 1 kg 8.

RESULTATS OBTENUS

Vitesse maximum :

Solo Duo

1^{re} 56 kmh. (8.150 t.-m.) 56 kmh.
 2^e 81 kmh. (6.890 t.-m.) 81 kmh.
 3^e 98 kmh. (6.710 t.-m.) 87 kmh. (5.960 t.-m.)
 4^e 94 kmh. 5 (5.240 t.-m.) 90 kmh. (4.980 t.-m.)
 assis

106,6 kmh. (5.900 t.-m.)

couché

Accélération :

100 m. départ arrêté : 8" 3/5, moy. 51 kmh. 8
 200 m. départ arrêté : 13" moy. 55 kmh. 3
 300 m. départ arrêté : 17" 1/5, moy. 62 kmh. 7
 400 m. départ arrêté : 21" 1/5, moy. 67 kmh. 9
 500 m. départ arrêté : 25" moy. 72 kmh.

Epreuve de côte :

(350 m. pente moyenne 8,7 %)

SEUL :

Pilote 80 kgs : 22" 4/5, moy. 55 kmh. 2

AVEC PASSAGER :

(80 kgs + 65 kgs) : 28" 4/5, moy. 43 kmh. 7

RAPPORTS UTILISES :

Dans les deux cas, première et seconde.

VILLE ET SPORT

A QUEL USAGE EST DESTINEE LA MACHINE

La 175 cmc. Peugeot « Grand Sport » offre, comme toute machine de sport, un réel agrément de conduite, une bonne tenue en courbe, et des performances que peuvent lui envier bien des 250 cmc.

Outre l'usage sportif, c'est une machine remarquable en ville, à cause de ses accélérations, de sa maniabilité, etc...

La position sport pourra procurer une certaine fatigue pour effec-

tuer du grand tourisme, et de même avec passager, la machine semble mal indiquée pour de longues étapes. Dans ces deux derniers cas, la Peugeot 176 TC4 semble toute indiquée.

D'une remarquable présentation, cette machine, au caractère jeune, conviendra aux nombreux amateurs de petites cylindrées rapides, toujours à la recherche d'une motocyclette de classe internationale.

CONDITIONS GENERALES D'ESSAI

Au début de l'essai le compteur indiquait 30 kms
 A la fin de l'essai 700 kms
 Poids de l'essayer habillé 80 kgs
 Taille de l'essayer 1 m 75

Réglages spéciaux ou modifications : néant.

Machine avec pignon de sortie de boîte de 16 dents.

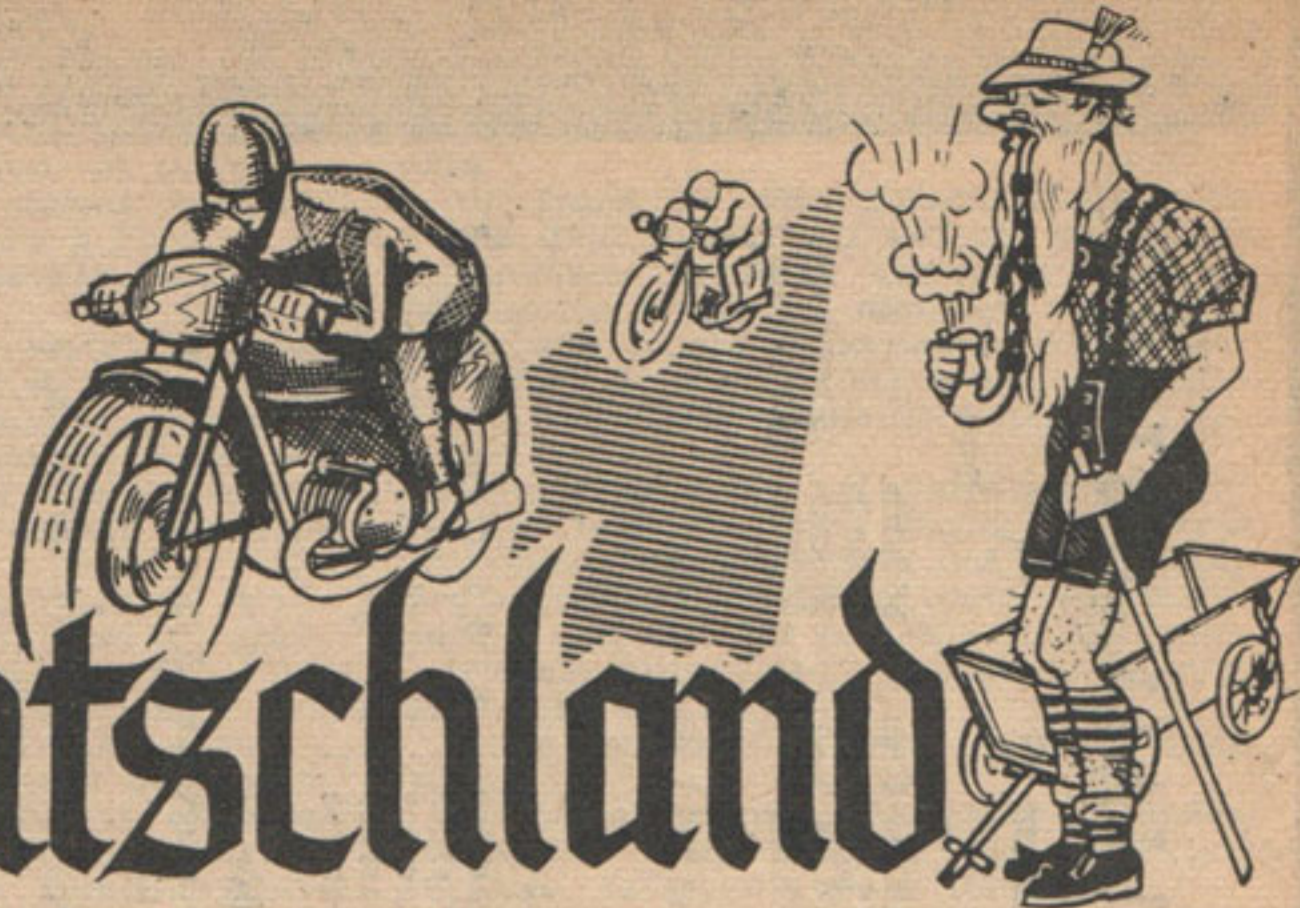
Date et lieu de l'essai : 17-6-53 au 10-7-53.

(Seine et Seine-et-Oise).

Conditions atmosphériques : beau temps fixe.

PRIX : 192.000 + taxes

Grosser Preis von Deutschland



Depuis un an ou deux, nous voyons l'industrie allemande motocycliste faire de réels efforts pour donner une place de premier ordre à sa production. Et ceci non seulement dans le domaine de la série, mais aussi de la compétition, où les noms de BMW, DKW et surtout de NSU se retrouvent de plus en plus souvent aux places d'honneur dans les épreuves internationales. C'est pourquoi « Moto-Revue » prit, dès l'ouverture de la saison sportive, la décision d'envoyer un de ses rédacteurs-reporters au Grand Prix d'Allemagne.

Avant que de parler des courses proprement dites, il serait intéressant de donner à nos lecteurs français un aperçu de la place qu'occupent en Allemagne la moto et le sport motocycliste, puis donner quelques compléments à notre éditorial du précédent numéro au sujet des décisions in-extremis prises à Schotten par le jury de la FIM.

La moto tient, dans la vie allemande, une place « Kolossal », dont, personnellement, je n'ai vu l'équivalent ni en Suisse, ni en Italie, ni en Belgique... à plus forte raison en France. A titre d'exemple, les paysans, les ouvriers agricoles ou forestiers se rendent aux champs ou à la forêt avec leur moto, en général d'un modèle assez récent. Dans les villes, sur la route, partout de nombreuses motos, depuis la 100 Fox NSU jusqu'aux 600 BMW ou Zundapp. La R68, machine « sport », est considérée comme telle par ses propriétaires qui remplacent son réservoir par un réservoir Renn-Sport et montent un petit pare-brise style compétition. Mais cela n'empêche pas les possesseurs de machines plus classiques de « tirer dessus », mais peut-être moins rageusement, moins bruyamment que les jeunes italiens. De nombreux sides attelés à des 200 et 250 cmc. Et quelques 100 cmc. rappelant nos vélomoteurs d'avant-guerre. Peu de scooters, pas de cyclomoteurs... et pas de pare-chocs !

Mais tous profondément intéressés par la compétition et le sport motocycliste. Un public se dénombrant par centaines de milliers de personnes est chose courante sur les circuits.

A Schotten, où un demi million de spectateurs était prévu, ce fut presque un fiasco pour les organisateurs : pensez donc, il n'y eut que 200 à 250 000 personnes sur tout le long du circuit. (Et chez nous, en France, 20 000 spectateurs est un succès sans précédent !). Mais les organisateurs de la DMV, club chargé de l'organisation de la course, ont des excuses : d'abord deux épreuves ne comptant plus pour les championnats du monde, avec la défection de Norton, AJS, Gilera, Guzzi. Ensuite le temps « à la pluie fixe » ; enfin l'éloignement : la grande ville la plus proche est Francfort et il faut faire pas loin de 80 kms par de petites routes secondaires pour rejoindre le petit village hessois de Schotten.

Mais pour moi, pas même à Spa, je ne pouvais avoir une idée de la foule de spectateurs qu'une compétition motocycliste internationale pouvait attirer dans un pays motophile. Même le vieil allemand de 60 et quelques années, à vaste barbe blanche où se perdait la longue pipe bavaroise, avec son short en peau, son petit gilet et son petit chapeau à plume était là. Déjà des dizaines de milliers de personnes étaient présentes à l'entraînement. Et le samedi soir, quand je fis, dans un brouillard à couper au couteau, le tour du circuit, ce n'était que tentes sur tentes tout le long des 16 kms du circuit, tentes de spectateurs, ou celles des marchands de bière ou de saucisses, et tout ce monde pataugeant dans la glaise.

Il faut maintenant revenir sur la décision prise in-extremis par le jury de la FIM, ne retenant pour les championnats du monde que les courses de 125 et 250 cmc., et la non participation en 350 et 500 des AJS, Norton, Guzzi et Gilera officielles.

Il existe en Allemagne deux clubs nationaux motocyclistes, l'ADAC et le DMV, tous deux reconnus par la FIM. Depuis la réintégration de l'Allemagne au sein de cette dernière, les deux « Grosser Preis Von Deutschland » de 1951 et 52 avaient été disputés au circuit de la Solitude,

propriété de l'ADAC. Cette année, afin de ménager le DMV, le Grand Prix lui fut confié, et ce club l'organisa sur son meilleur circuit : le Schotten-Ring. Or, de l'avis de tous (et à ce sujet j'ai particulièrement interrogé l'officiel BMW : Baltisberger), les deux meilleurs circuits allemands sont ceux du Nurburgring et de la Solitude (mais tous deux appartiennent à l'ADAC), alors que le circuit de Schotten est beaucoup plus dangereux. Mais la FIM doit-elle tenir compte des différends qui opposent les deux clubs allemands (sinon pour les aplanir et chercher à obtenir la fusion), ou bien, pour l'organisation des championnats du monde, doit-elle choisir les circuits se prêtant le mieux aux vitesses fantastiques de nos machines modernes ?

Comment se présente ce Schotten-Ring ? Dans le cadre magnifique des petites montagnes hessoises du Vogelsberg, à flanc de hautes collines, traversant une belle forêt de sapin, le circuit développe 16 kms de long, et, par ses nombreux virages souvent rapides, ses épingle à cheveux situés bien souvent dans des descentes, ses dénivellations de plus de 300 mètres, ses pentes atteignant parfois près de 10 %, est un des plus difficiles. Tout cela ne serait rien, si la chaussée n'était très étroite (en moyenne 5 mètres de large), bordée de gros arbres. Le béton qui sert de revêtement a plus de la moitié de la distance, a été bien abîmé avec le temps, et s'il a été remis tant bien que mal en état, il est loin de présenter une surface bien unie. Déjà impressionnant à grande vitesse par beau temps, cela devient pire par temps de pluie : il fait sombre dans la forêt de sapins, et surtout le revêtement glisse presque comme s'il était verglissé : j'en ai fait moi-même l'expérience quand j'ai parcouru le circuit le samedi soir.

Aussi n'est-il pas étonnant que les pilotes d'usines, déjà énervés par tous les accidents mortels de cette saison (4 tués au TT, dont Leslie Graham, et quelques jours avant, la mort de l'officiel AJS Ring à Spa), arrivant sous la pluie à Schotten, aient été très défavorablement impressionnés. Et de rappeler l'accident survenu à Duke,

l'an dernier, sur ce circuit, chute due pourtant, selon les propres paroles du principal intéressé, à une faute de conduite.

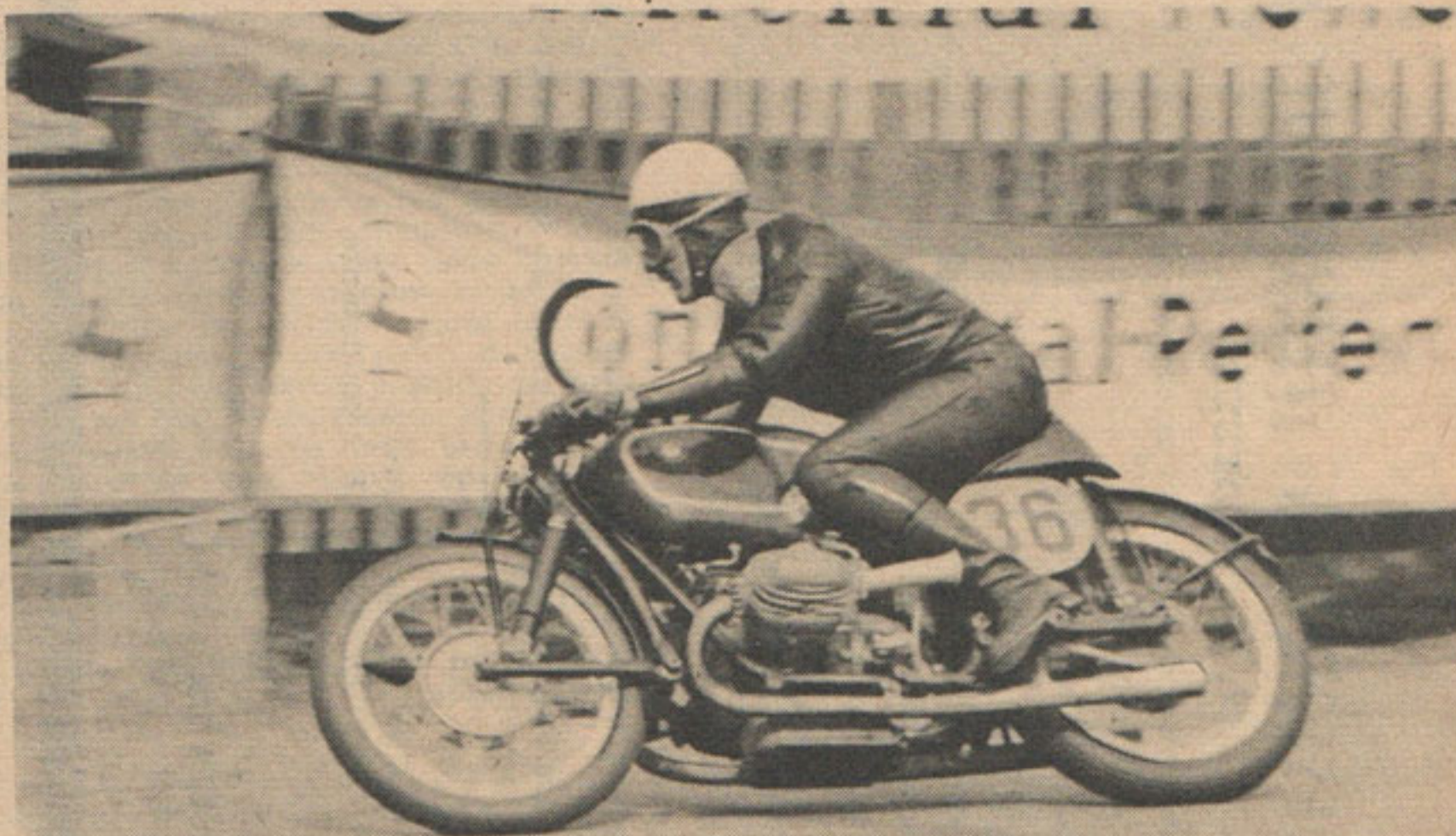
Et je crois réellement que tout ce qui est advenu est dû en grande partie à cet état d'énervement des coureurs. L'an dernier, des pilotes officiels, sur des machines d'usine, avaient disputé ce circuit : Duke, aujourd'hui chez Gilera, Amm, officiel Norton, Lorenzetti, de chez Guzzi, avaient remporté des palmes, sans parler des officiels NSU ou BMW. Et aucun, que je sache, n'avait élevé une protestation, quand l'automne dernier, Schotten avait été choisi pour le Grand Prix d'Allemagne.

En tout état de choses, W. Herz, recordman du monde et Georg Meier, le plus populaire champion allemand, furent chargés par la FIM, peu de temps avant la course, de vérifier le circuit : entre autres, ils firent abattre de nombreux arbres dans les virages les plus difficiles. Comme mesure complémentaire, Duke fut invité, une semaine avant la course, à inspecter le circuit à son tour : il fit encore abattre quelques arbres, et, tour de force, une section du circuit fut élargie en une seule nuit. Puis encore une inspection fut réalisée par 3 membres du jury de la FIM, dont le président de la Commission Sportive : Piet Nortier, accompagnés par 3 officiels Gilera : Duke, Armstrong et Milani.

Et le lendemain, on enregistre les forfaits. Malheureusement, il semble que la question « sécurité des pilotes » n'ait servi que de prétexte, et que d'autres questions (politique sportive !... ou autre) soient la clef de la question. Et je n'en veux pour preuve que la déclaration de MV Agusta, qui, par la parole de M. Agusta soi-même, déclara qu'il avait l'esprit sportif avant tout (et il le montra en faisant tout son possible pour que Anderson puisse prendre le départ au TT sur une Guzzi concurrente, pour lui, des plus dangereuses) et que ses machines, elles, participeraient aux épreuves.

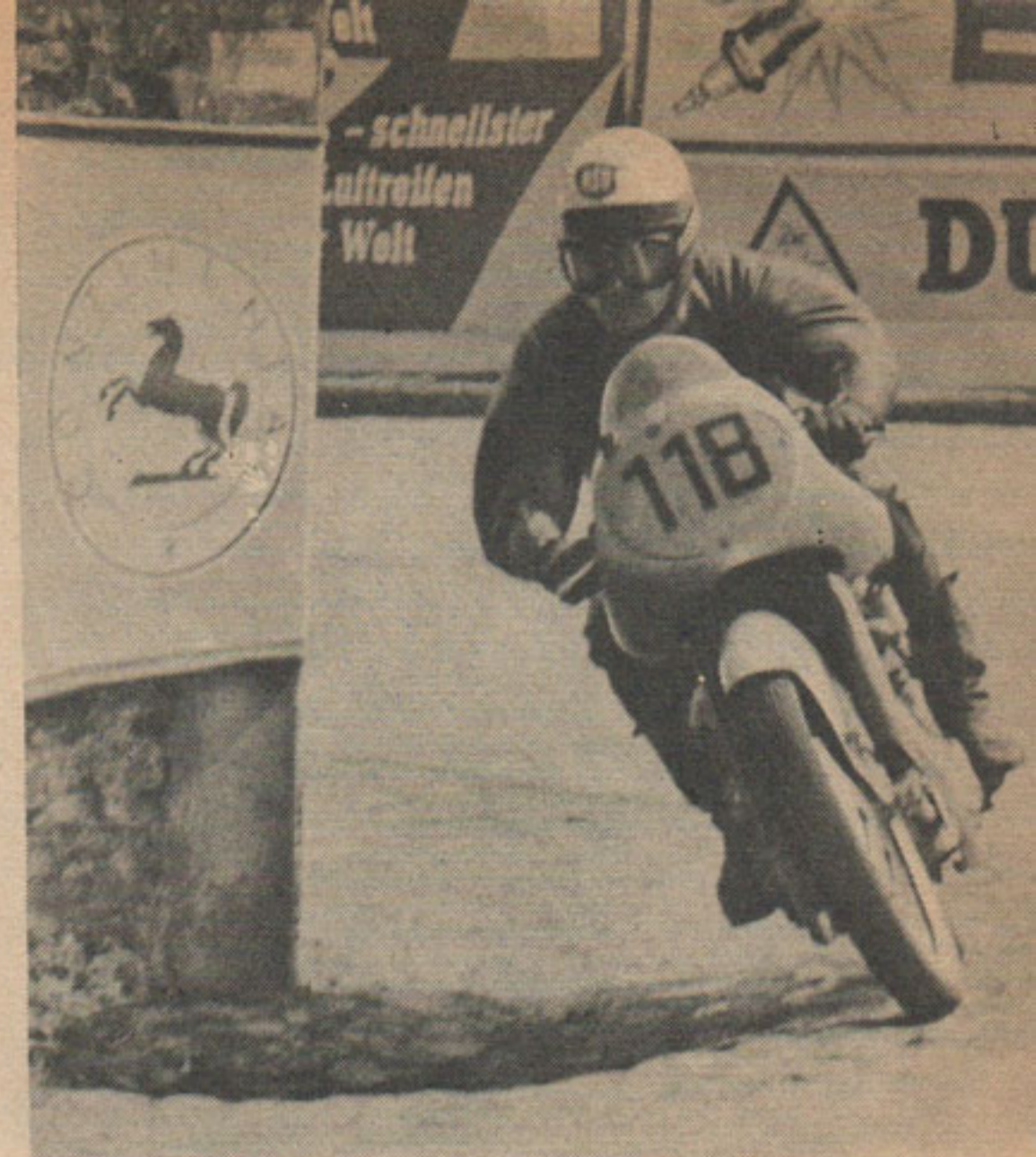
Enfin, après 24 heures de délibération, le jury de la FIM déclara que ni les 350, ni les 500 ne compteraient pour les championnats du monde.

Ci-dessous, W. Zeller, le champion allemand sur la dernière B.M.W. à injection directe.



LE GRIPPAGE EST TOUJOURS LE RESULTAT D'UNE ABSENCE D'HUILE

Ci-contre, à gauche, Bandirola en pleine vitesse donnera à M.V. sa première victoire en 350. A droite, W. Haas, difficile à battre en 250 cmc.



Et l'organisation ? Une organisation allemande, c'est tout dire, et servie par un public discipliné, ce qui est vraiment nécessaire quand on le dénombre par centaines de milliers. Service d'ordre impeccable, facilitant la tâche des reporters. Immédiatement après chaque course, dans un délai de 20 minutes environ, les journalistes reçoivent des feuilles ronéotypées, où non seulement tous les résultats officiels sont donnés, mais encore où tous les faits saillants de l'épreuve sont indiqués; ceci sans parler de tous les communiqués officiels, les temps d'entraînement, etc... Tout le long du circuit, tous les 150 à 200 mètres environ, des hauts-parleurs. Le micro est tenu par un des principaux spécialistes du sport et de la technique motocyclistes, qui commente sans arrêt, très intelligemment, l'épreuve, se passant le relais avec un micro annexe situé à l'autre extrémité du circuit; et pas la moindre annonce publicitaire, pas la moindre rengaine depuis le début jusqu'à la fin de l'épreuve. Nos organisateurs ont quand même là de nombreuses choses à apprendre.

Et je passe maintenant aux épreuves proprement dites, alors que le soleil s'est enfin levé.

LES 125 CMC.

La première épreuve de la journée, comptant pour les championnats du monde, est celle des 125 cmc. Départ prévu pour 9 h. 30, mais à l'heure dite, annonce est faite que le jury de la FIM décide de retarder le départ de trois quarts d'heure, le circuit étant encore mouillé et glissant par endroits.

Les Morini sont absentes. La lutte se circonscrit donc entre les MV d'usine (maintenant dotées elles aussi d'un allumage par batterie, comme les NSU, afin de réduire le poids et surtout d'utiliser pour la traction la puissance précédemment utilisée pour l'entraînement de la magnéto; gain : 1 CV, disent les italiens), pilotées par les italiens Ubbiali et Copeta et l'anglais Sandford et les 5 NSU-Renn-Fox, pilotées toutes par des allemands, dont Haas, Daiker, Reichert, l'anglais

Dale étant reparti avec la squadra Gilera. D'Allemagne Orientale : Krumpholz sur une DKW-Ifa, très légère, à distributeur rotatif. Pas de DKW de zone occidentale. Parmi les pilotes privés de classe : les allemands Lottes et Luttenberger, et l'anglais Webster sur des MV simple arbre et le champion autrichien Hollaus sur une Mondial simple ACT également.

Vingt hommes au départ pour les 7 tours, soit 112,58 kms. Sur la première ligne : Haas, qui réalisa le meilleur temps aux essais (113,3 kmh., battant déjà le record de la catégorie : Daiker à 111,6 en 1952), Reichert, Ubbiali.

A 1.500 mètres du départ, dans le virage où je me trouvais alors, Sandford (MV) passe en tête, talonné par Haas, et suivi d'un groupe de 3 pilotes, dans l'ordre : Ubbiali, Daiker et Copeta.

A la fin du premier tour, soit 16 kms de course, l'ordre est toujours le même, mais Sandford et Haas ont déjà pris une certaine avance sur leurs 3 suivants. En sixième septième, huitième et neuvième positions, mais distancés, nous trouvons 2 NSU : Brand et Reichert, et 2 MV clients pilotées par les allemands Lottes et Luttenberger. La Ifa est dixième, alors que la Mondial simple ACT de Hollaus est loin derrière.

A la fin du deuxième tour : positions inchangées en tête, sinon que Ubbiali et Daiker ont presque rejoint Haas. Hollaus a sérieusement remonté puisqu'il a déjà doublé Krumpholz (Ifa). La NSU de Brack (remplaçant Dale) est arrêtée au stand, ayant eu depuis le départ des ennuis de bougie.

Mais Ubbiali accélère, passe en tête, alors que Sandford fait une légère chute qui le contraint à l'abandon. Haas essaye de prendre la roue de l'italien et la moyenne s'élève toujours. Et à la fin du troisième tour, l'ordre est le suivant : Ubbiali, Haas, puis plus loin derrière Daiker, Copeta, Reichert. Ensuite, isolé, le premier privé : Lottes. Plus loin encore : Luttenberger et Hollaus; la DKW-Ifa est neuvième, l'anglais Webster est encore plus loin.

A partir de ce moment, les positions des neuf hommes de tête demeurent inchangées dans leur ordre, mais les écarts se creusent : Daiker, troisième, a semé Copeta qui roule isolé, mais s'est débarrassé de Reichert et de Lottes.

Quant à Haas, il s'accroche à Ubbiali et son écart avec le champion italien varie entre 3 et 5 secondes.

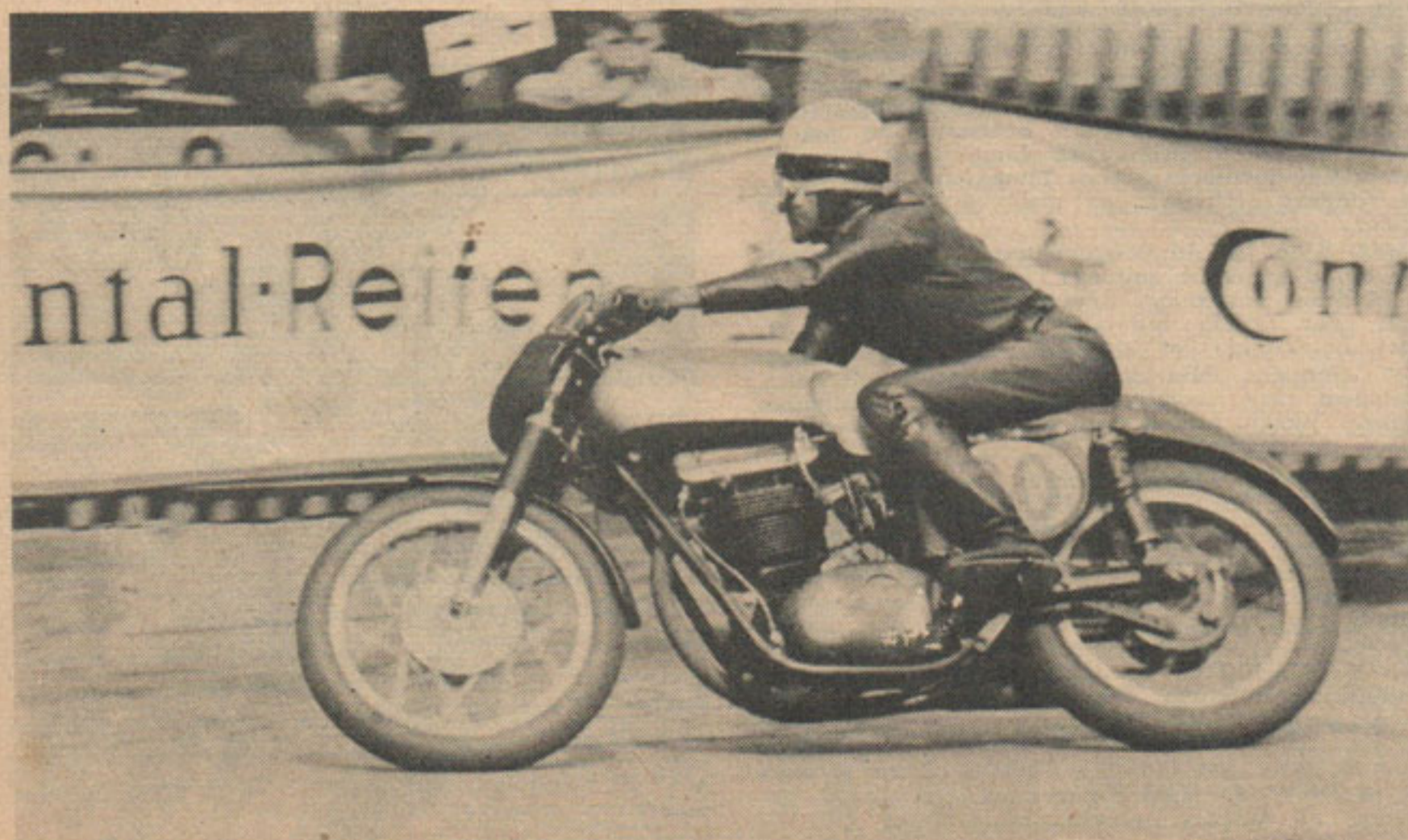
Le dernier tour du jeune champion allemand sera de toute beauté, à 114,4 de moyenne : il se rapprochera sérieusement d'Ubbiali, mais n'arrivera pas à l'inquiéter et terminera à 1" 7/10 (environ 50 à 60 m).

1. Ubbiali (It.) sur MV à 111,5 de moyenne ; 2. Haas (All.) sur NSU, 111,4 ; 3. Daiker (All.) sur NSU, 110,8 ; 4. Copeta (It.), MV, 108,7 ; 5. Reichert (All.), NSU, 106,8 ; 6. (et 1er privé) Lottes (All.), MV, 106,1 ; 7. Luttenberger (All.), MV, 103,1 ; 8. Hollaus (Aut.), Mondial, 101,8 ; 9. Krumpholz (All.), Ifa, 97,8. Les 3 autres classés à 1 tour et plus, 8 abandons.

Tour le plus rapide par Haas (NSU) à 114,4 kmh

Les records précédents de 1952 de Daiker (110,5 et 111,6) sont battus.

L'écart entre les machines d'usine et les machines clients est évidemment d'importance, mais



les meilleures de ces dernières surclassent la production « usine » DKW-Ifa d'Allemagne Orientale.

Belle victoire de MV, et jusqu'à la fin de la saison, la lutte sera chaude entre cette marque et la firme allemande.

LES 350 CMC.

Cette course n'étant plus retenue pour les championnats du monde, on note évidemment la défection des Norton, AJS et Guzzi d'usine. Mais en plus des DKW, MV décide de prendre le départ avec sa 4 cylindres, aux acclamations de la foule. Notons qu'à part l'essai malheureux au TT, c'est la première sortie de cette 500 rétrécie.

35 machines au départ. Comme officiels : Bandirola sur la MV ; trois DKW 3 cylindres avec Hofmann, le jeune Hobl (tout récemment encore, un privé, mais qu'il faudra suivre) et l'anglais Parry, remplaçant Wunsche qui s'était blessé lors des entraînements à Spa. Des pilotes privés de grande classe sur Norton : les anglais Storr et Tommy Wood, les australiens Mac Alpine et Bryen (à suivre), le champion belge Goffin, l'allemand Knees, le suisse Albisser, et l'unique représentant français, notre champion Jacques Collot ; sur AJS : les néo-zélandais Mudford et Simpson, l'anglais Bruguière, l'australien Scott, les allemands Stein, Mazanec, Knoff ; sur Velocette, les anglais Morgan et Wheeler, l'irlandais Bob Matthews, l'allemand Heiss ; sur Horex : H.P. Muller, Schon et Klager.

Signalons que G. Mhette, champion d'Allemagne Orientale, depuis quelques mois officiel BMW, a quitté cette marque et devait courir pour MV Augusta ; mais, pour une raison que nous ignorons, il ne prit pas le départ.

Les 3 DKW ayant fait les meilleurs temps aux essais, devant la MV 4, les allemands semblent sûrs de leur victoire.

Dès le départ pour les 10 tours (160,8 kms), les DKW filent en flèche, laissant tout le monde sur place ; mais dans un méchant virage, à 2 kms du départ, Hofmann, qui a déjà une avance d'une vingtaine de mètres, dérape, chute, mais repart immédiatement, ayant évidemment perdu quelques places (il est huitième maintenant). La tête est reprise par son compagnon d'écurie : Hobl.

A la fin du premier tour, celui-ci passe seul, précédé de 6 secondes l'AJS de l'australien Simpson, la MV de Bandirola, l'AJS de Mudford. Un peu plus loin, Klager sur son Horex, puis ensuite Scott (AJS). Déjà H.P. Muller (Horex), Parry (DKW), Heiss (Velocette) ont disparu sur chute ou ennuis mécaniques.

A la fin du deuxième tour, Hobl a encore accru son avance, alors que Bandirola a pris la deuxième place devant Simpson. La moyenne de Hobl est alors de 2 kms supérieure à celle de la MV. Simpson, troisième, est déjà assez loin derrière, talonné par Mudford qui, d'ailleurs, le saute assez facilement. Hofmann, qui fait une magnifique remontée, est maintenant cinquième, précédé Scott et Klager. Notre compatriote Collot n'est qu'en quatorzième position, derrière des Matthews, Albisser, Bryen.

Hobl augmente toujours son avance, le porte à 15", et boucle le quatrième tour à 124,4 de moyenne, frôlant le record de Duke de 1952, sur Norton (124,5) ; mais il est obligé de s'arrêter aux stands pour changer de bougies.

Ci-contre, H.P. Muller, ex-coureur de D.K.W. et aujourd'hui le meilleur privé sur une Schnell-Horex.



Ubbiali, qui remporte une victoire difficile sur Haas en 125 cc.

Bandirola est donc maintenant seul en tête, et, à la fin du cinquième tour, à mi-course, l'ordre est le suivant : Bandirola, puis, loin derrière, Mudford, suivi d'assez près par Hofmann (qui a encore remonté 2 places) auquel essaye de s'accrocher Simpson. Viennent ensuite Scott et Matthews. Hobl est, à la suite de son arrêt, septième. A partir de ce moment, Bandirola mènera une course solitaire et son avance de 1' 15" lui assure une première place facile. Le spectacle est donc maintenant derrière.

Hofmann continue sa magnifique remontée, et malgré un nouveau dérapage, mais sans chute cette fois, doublera Mudford à la fin du huitième tour. Notre compatriote Collot semble s'échauffer à son tour et sa deuxième moitié de course sera de toute beauté. Onzième à la fin du quatrième tour, il se retrouve septième au bout du cinquième tour, ayant doublé Klager, Albisser ayant abandonné et ayant doublé Bryen. Collot gagne encore une place au tour suivant après la disparition de Simpson. A la fin du huitième tour, il est cinquième, Matthews abandonnant à son tour.

A la suite d'un dérapage de Hobl, prenant des risques pour remonter, il n'y a plus qu'une seule DKW en lice, et le classement s'établira comme suit :

1. Bandirola (It.) sur MV, en 1 h. 20'1" 7/10, à la moyenne de 120,5 kmh. ; 2. Hofmann (All.) DKW, à 1 minute, 119,1 kmh. ; 3. (et 1er des privés) Mudford (N.Z.), AJS, 119,0 kmh. ; 4. Scott (Austr.) AJS, 116,6 ; 5. J. Collot (Fr.), Norton, 114,1 ; 6. Knopf (All.), AJS, 113,7.

Sur les 35 partants, 15 seulement franchissent la ligne d'arrivée, dont 5 avec 1 tour de retard ou plus, c'est dire la difficulté du circuit.

Tout le plus rapide par Hobl (DKW) à 124,4 kmh.

Quelques commentaires sont nécessaires. Tirons notre chapeau à la MV Agusta qui, pour la pre-

Daiker, qui fit un bon départ, mais se vit retardé par un changement de bougie.



mière fois qu'elle termine une course, finit première. Mais est-elle une concurrente vraiment dangereuse pour les Norton, AJS et Guzzi d'usine de la cylindrée ? Bandirola a bien fait une moyenne légèrement supérieure (120,5 contre 120,3) à celle de Amm sur Norton l'an dernier. Mais que serait-il advenu si Hofmann n'avait pas chuté dès le premier tour (sans parler des arrêts aux stands de Hobl pour raisons mécaniques) ?

Il est bon de donner les chiffres fantastiques réalisés lors des essais : 129,8 pour la DKW de Hobl, 129,0 pour la MV de Bandirola, mais en rappelant qu'un tel circuit sinuoux avantage la DKW aux brillantes accélérations. Finalement 5 compétiteurs sérieux dans la catégorie 350 cmc. : en tête Guzzi, suivi de Norton, puis le lot AJS, MV et DKW.

Quelques mots aussi sur l'impression... auditive. J'attendais beaucoup de la DKW, mais ses 36 à 39 000 étincelles à la minute donnent un bruit absolument fondu, bruit très nettement dominé par les 20 000 étincelles de la MV, où les explosions sont encore perceptibles. Ce bruit fondu de la DKW explique sa grande difficulté de conduite : aucun compte-tours, dont la prise est ici obligatoirement sur le vilebrequin (au lieu de l'être sur un arbre à cames tournant à mi-régime sur un 4 temps) ne résiste à tel régime : seule reste l'oreille, mais puisque le bruit est fondu, aucune possibilité de discerner la vitesse de rotation. Aussi est-il très facile de monter à des surrégimes terribles et les 18.000 tours-minute ont déjà été atteints sur cette 3 cylindres.

Une autre chose m'a frappée : dans le même virage, par deux fois, la DKW d'Hofmann a dérapé. Il est vrai que le sol était recouvert d'une sorte de mince pellicule de boue sèche collée au revêtement, que les balais n'avaient pu enlever, mais que les pneus arrachaient lors des accélérations. Mais seule la DKW dérapait en cet endroit. Peut-être cela tenait-il à la manière de conduire de Hofmann. Mais nos lecteurs savent que la 350 DKW est extrêmement légère, battant tous les records dans ce domaine, puisqu'elle pèse moins de 90 kgs ; de plus, d'après même nos confrères britanniques qui l'ont essayée, ses accélérations fulgurantes sont plus fortes encore que celles d'une 500 cmc. Par ailleurs, sa tenue de route est excellente. Alors ? C'est que toutes autres choses égales, son adhérence au sol est moindre que celle d'une machine faisant 130 kgs. Ceci pose donc la nécessité absolue pour nos fabricants de gomme, de réaliser des pneus à profils réétudiés, à adhérence accrue, afin de répondre aux exigences de la technique de course actuelle.

LES 250 CMC.

Juste le temps de dévorer un petit pain agrémenté d'une magnifique saucisse de Francfort, le tout arrosé de l'inévitable demi de bière, et c'est le départ de la troisième course de la journée, comptant pour les championnats du monde, celle des quarts de litre.

22 coureurs au départ, dont 8 machines d'usine, 4 NSU, avec Haas, Daiker, Reichert, l'italien Colombo, Dale et Armstrong étant répartis avec l'équipe Gilera. 3 DKW avec Hobl, Hofmann et l'anglais Parry remplaçant Wunsche et 1 Guzzi, celle que l'usine avait confié à Montanari, Lorenzetti s'étant légèrement blessé le pied en rentrant au parc des coureurs, lors de l'entraînement. Parmi les privés, sur Guzzi : le champion autrichien Hollaus, son compatriote Mayer, les anglais Wheeler et Tommy Wood, l'allemand Thorn-Prikker qui semble bien avoir perdu son mordant des années précédentes ; sur une DKW 1952, l'allemand Lottes ; sur une Horex : Braun ; sur des Velocette : l'australien Willis et les anglais Webster et Mason.

A l'entraînement, le meilleur temps a été réalisé par Haas (NSU) à 123,1 de moyenne, devant Lorenzetti (Guzzi) à 121,9.

Dès le départ, c'est Daiker qui passe en tête, suivi de Montanari, Haas et Reichert : 3 NSU, et la Guzzi. Hofmann (DKW) a oublié d'ouvrir son robinet d'essence, alors que Parry, également sur la bicylindre DKW, a beaucoup de mal à partir, et ne le fait qu'au bout de 2 minutes. Aux avant-dernières places Thorn-Prikker et Lottes (départ difficile) eux aussi avec un sérieux retard.

Mais à la fin du premier tour (sur les 9 prévus au programme, soit 144,720 kms), Haas passe le premier nettement détaché. Le deuxième est Hobl, sur DKW, qui s'est dégagé du paquet, suivi de Daiker et Reichert, roue dans roue. Puis viennent Montanari, l'autrichien Hollaus, Hofmann qui comble son retard, Colombo, Tommy Wood, lui, a fait connaissance avec les bottes de paille.

A la fin du premier tiers de la course, Haas a déjà 28 secondes d'avance sur Hobl (DKW) et sa moyenne est déjà de 121,6 kmh. A 10 et 11 secondes de la DKW, 2 NSU : Daiker et Reichert, puis ensuite Montanari qui avait dérapé dans un virage.

Mais la Guzzi remonte sérieusement, double Reichert au quatrième tour et talonne Daiker. En sixième et septième positions, mais loin derrière, Hollaus et Colombo. Mais Daiker s'arrête aux stands pour changer de bougie et ne repart que septième. A la fin du sixième tour, Haas, malgré une chute, est toujours premier et son avance sur la DKW de Hobl est maintenant de 38 secondes, ce dernier talonné maintenant par la



Au premier tour des 125, Sandford (M.V.) précède Haas (NSU).

Guzzi. Puis viennent Reichert, Hollaus, Daiker qui a remonté Colombo, puis ce dernier.

L'écart entre Hobl et Montanari diminue encore, et le jeune allemand, prenant des risques, dérape, repart, mais laisse la deuxième place à l'italien. Les positions ne se modifieront plus en tête, sinon que Daiker doublera encore le premier privé, Hollaus, et que Haas portera son avance à 45 secondes Colombo, sur la quatrième NSU, tentera bien de sauter Hollaus sur la ligne, mais sans y parvenir.

Si la moyenne générale sera plus basse qu'au bout des 4 premiers tours, c'est qu'il a commencé à pleuvoir.

1. Haas (NSU) à 119,8 de moyenne, plus vite que le tour le plus rapide de la catégorie détenu depuis 1952 par Lorenzetti à 119,3 ; 2. Montanari (It.) Guzzi, 118,6 ; 3. Hobl (All.) DKW, 118,4 ; 4. Reichert (All.) NSU, 116,3 ; 5. Daiker (All.) NSU, 114,6 ; 6. (et 1er privé) Hollaus (Aut.) Guzzi, 113,0 ; 7. Colombo (It.) NSU, 113,0.

Le tour le plus rapide est la propriété de Haas, à 123,2 kmh, mais rappelons qu'à l'entraînement, le même pilote fut crédité de 124,1 kmh., soit à 400 m près, le record de Duke en 350, l'an passé.

LA COURSE DES 500 CMC.

Après la défection de presque toutes les marques, on attendait pour bien les juger comparativement, la confrontation des BMW et des 2 MV pilotées par Bandirola et la nouvelle recrue G. Mhette. Mais vu le sol déjà bien mouillé par endroits en raison de l'orage qui vient de passer et qui semble devoir être suivi par une longue pluie, la marque italienne renonce à partir.

Nous sommes donc en présence d'une seule équipe officielle, celle de BMW : Zeller, avec un moteur à injection (maintenant directement dans la culasse), Baltisberger et le jeune frère de Georg, Hans Meier, tous deux avec des mo-

Ci-dessous, l'italien Montanari fit une excellente place de second.





teurs à carburateurs. Les machines sont celles à suspensions arrières oscillantes et fourches à roue poussée.

Dans le lot des privés : 2 Horex, celle de Klager et celle, passablement gonflée par son propriétaire, de H. P. Muller, pilote semblant jouer, avec Georg Meier, de la grosse popularité. De nombreuses Norton, dont celles des anglais T. Wood et Morgan, des australiens (des concurrents sérieux et un peu « casse-cou » ceux-là !) Mac Alpine, Bryen, Campbell, de l'irlandais Matthews, des néo-zélandais Mudford et Laurent, du suisse Albisser, du belge Goffin, des allemands Knees et Ruhrschneck, et de notre compatriote Collot ; et enfin un petit lot de bicylindres Matchless G.45 pilotées par les anglais Parry et Wheeler, le néo-zélandais Simpson et l'australien Scott.

Aux essais, le meilleur temps fut réalisé par Zeller (BMW) à 131,3 kmh., suivi de Bänderola (129,6), des deux autres BMW, puis de la Norton à Goffin (125).

Dès le départ des 30 pilotes pour les 13 tours (209 kms), Walter Zeller part comme une flèche. Mais H.P. Muller, sur sa Horex-Schnell monocylindre, qui était en cinquième ligne, passe tout le monde et s'accroche au jeune champion de BMW ; troisième Goffin ; quatrième Baltisberger.

Après 8 kms de course, Zeller et H.P. Muller ont 30 m d'avance sur Baltisberger qui a passé Goffin, le belge, et Ruhrschneck.

A la fin du premier tour bouclé, départ arrêté, à 121,5 kmh. (et ce sera, chose je crois qui ne n'est jamais vue encore, le plus rapide de l'épreuve), les positions sont les suivantes : Zeller, H.P. Muller, puis les deux autres BMW : Baltisberger et H. Meier, Goffin, Ruhrschneck. La première Matchless, celle de Simpson, est en septième position, alors que celle de Wheeler ratouille.

Mais le circuit est mouillé, et les abandons commencent, dont celui de Mac Alpine.

Dès le deuxième tour, après 32 kms de course, Zeller a déjà 35" d'avance sur Baltisberger, au-

A gauche, une vue de la bataille Simpson-Ruhrschneck. A droite, Jacques Collot qui fit d'excellentes démonstrations en 350 et 500 cmc.

quel s'accroche H.P. Muller. Mais la moyenne générale est déjà tombée à 116,3 kmh. Le quatrième, déjà distancé, est Ruhrschneck (Norton), puis viennent ensemble, dans l'ordre : Simpson, Goffin... et notre champion de France Jacques Collot (7°). Hans Meier ayant chuté, se retrouve en huitième position. Signalons aussi l'australien Bryen en onzième position (nous reparlerons de lui).

La pluie continue à tomber et la moyenne baisse toujours. De toute façon, il est clair que la victoire de Zeller est assurée : la meilleure machine et vraiment un pilote de classe internationale, virant impeccablement. C'est donc derrière qu'il faut regarder. Goffin abandonne et au quatrième tour les positions sont les suivantes : Zeller très loin ; Baltisberger (BMW), suivi par H.P. Muller comme par son ombre... puis, avec un grand écart, il est vrai, notre ami Collot, quatrième, qui a sauté la Matchless de Simpson et la Norton de Ruhrschneck ; septième H. Meier. Puis Bryen, Tommy Wood, Knees et Albisser, tous quatre sur Norton.

L'intérêt se réduit, pour l'instant, à suivre la lutte que se livrent H.P. Muller et Baltisberger et de surveiller la remontée de la troisième BMW de H. Meier.

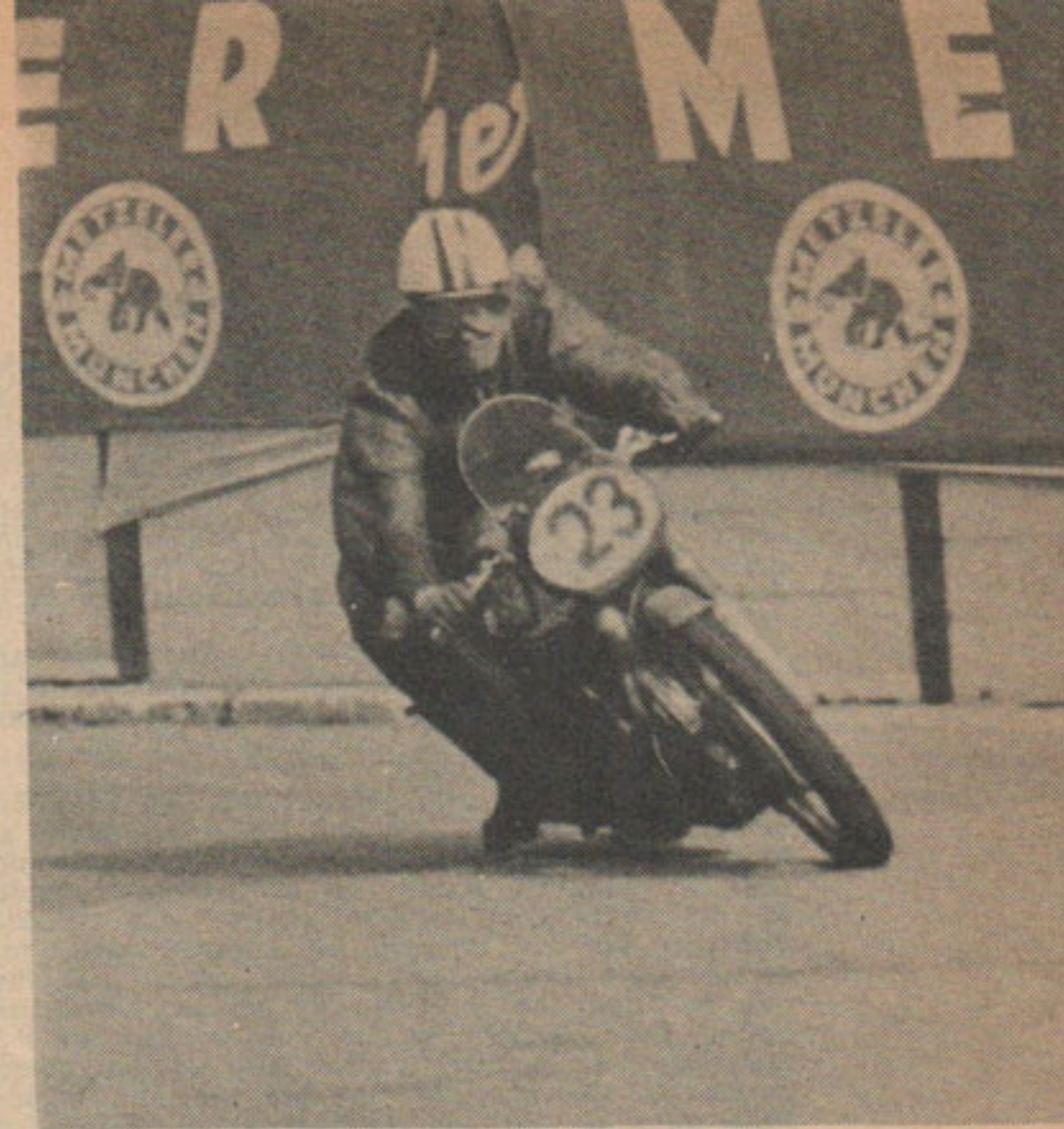
Peu après le cinquième tour, cette dernière se retrouve, en sortie de virage, au niveau de la twin Matchless de Simpson et de la Featherbed de Ruhrschneck ; tous trois ouvrent en grand... et l'ordre est le suivant : la BMW (on s'y attendait), la Norton... et la Matchless. Bryen est huitième, mais il semble vraiment à l'aise sous la pluie, virant « comme un sauvage », un pied à terra.

Et le résultat ne se fera pas attendre, puisqu'au tour suivant le voilà déjà sixième. Zeller a maintenant 56 secondes d'avance et roule prudemment. Baltisberger, second, s'est débarrassé de H.P. Muller dont le moteur semble ratouiller parfois lors des reprises 4 Collot, 5. H. Meier, 6. Bryen, 7. Ruhrschneck, 8. Simpson, 9. Tommy Wood, 10. Albisser.

Au tour suivant, Bryen sautera même H. Meier, mais la pluie cessant et le circuit séchant par endroit, le pilote de BMW se retrouve et saute non seulement l'australien, mais encore Collot qui a dû remonter ses lunettes.

Mais la moyenne baisse toujours, car il repleut et Zeller, qui a déjà près de 2 minutes d'avance, ne pousse pas. Mais avec la pluie, Bryen reprend du mordant, passe Collot et fera un chassé-croisé avec H. Meier, jusqu'à ce qu'il soit obligé, deux tours avant la fin, de changer de bougie, ce qui permet à notre champion de France de regagner une place. Les positions de tête ne changent plus, sauf au dernier tour, où Simpson profite d'un dérapage de Ruhrschneck pour le sauter.

1. W. Zeller (All.) BMW à 114,4 de moyenne ; 2. Baltisberger (All.) BMW, à 2'7", 112,2 ; 3. H.P. Muller (All.) Schnell-Horex, 111,1 ; 4. H. Meier (All.) BMW, 110,5 ; 5. Collot (Fr.) Norton, 109,5 ; 6. Simpson (N.Z.), Matchless, 108,5. 7. Ruhrschneck (All.) Norton, 108,3 ; 8. Camp-



bell (Austr.) 107,4 ; 9. Albisser (Suisse) 107,4 ; 10. Matthews (Irl.) 107,0.

Sur les 30 pilotes au départ, 18 terminèrent, dont 8 à plus d'un tour.

Tout le plus rapide : le premier, départ arrêté, par Zeller, à 121,5 kmh. Mais aux essais, ce même pilote établit le record général du circuit à 131,3.

H. P. Muller, fin renard de la course et excellent metteur au point, est le premier privé.

Cette victoire facile de BMW ne peut permettre de porter aucun jugement sur cette machine, puisque Zeller, qui me fit grande impression, et surclassa nettement ses camarades d'écurie, ne fit que courir seul (et contre la pluie !).

Mais si je connaissais bien Collot pour l'avoir vu souventes fois sur nos circuits, je ne savais pas encore la place que ce pilote, ainsi que nos autres grands coureurs français, tenait à côté des pilotes étrangers. Et cette course de Schotten me permet maintenant d'avoir mon opinion. Il est vrai que le circuit sinueux, difficile, n'était pas pour déplaire à Collot, mais n'oublions pas qu'il courait à l'étranger, avec les meilleurs privés du Commonwealth... et qu'il sut bel et bien les battre. A machines égales, nos pilotes valent, dans l'ensemble, les pilotes étrangers.

Il est 5 heures. Toutes les épreuves sont finies. Mais jusqu'à 9-10 heures du soir, la foule s'écoulera sur le circuit ouvert en sens unique, celui de la course.

D'abord, le gros des piétons et des cyclistes. Puis ceux-ci sont serrés sur la partie droite de la chaussée par une haie d'agents, alors que l'autre moitié est ouverte aux motards : « Roulez assez vite, demande le speaker, mais ne vous prenez quand même pas pour des Zeller ». Et durant 3-4 heures, ce sera un défilé continu de dizaines de milliers de motos, des 2 temps et des 4 temps, des monos et des twins. Et puis vient le tour des voitures, ensuite celui des cars et camions... et enfin, je me retire sous ma tente !

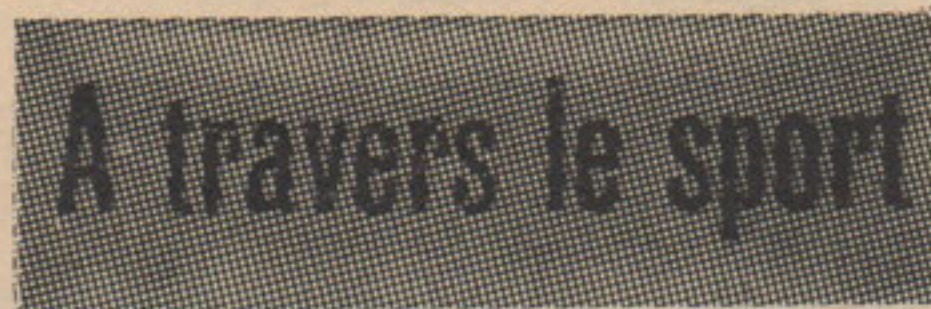
J. B.

REFLEXIONS SUR LE GRAND PRIX DE BELGIQUE

Depuis l'avènement du premier Grand Prix de Belgique, le circuit permanent de Francorchamps a été l'objet de soins constants : un travail énorme a été nécessaire pour édifier les superbes installations fixes : les tribunes couvertes, les gradins de plusieurs milliers de places, les stands de ravitaillement en dur, sans oublier les trois tunnels de passage sous la route — et tout cela gai et riant, enjolivé de parterres de fleurs, de centaines de drapeaux internationaux — dans le cadre grandiose des Ardennes. La Fédération Belge a droit à tous les éloges pour l'organisation hors de pair qu'elle assume intégralement. Et quelle publicité bien orchestrée ! Cette manifestation motocycliste est vraiment un événement qui compte dans la vie du pays : depuis des mois, les murs de toute la Belgique sont couverts d'affiches « grandes comme ça », les trains spéciaux sont annoncés... et comme chaque année on est sûr d'y voir se mesurer les meilleurs pilotes du moment sur les dernières nées des machines d'usine...

Aussi n'est-il pas étonnant, parmi les 60.000 spectateurs de 1953, de rencontrer des « mordus » qui n'ont pas voulu rater un Grand Prix de Belgique depuis sa fondation en 1921 : cette année là, la moyenne générale des 500 cmc fut de 90 kmh et de 72 kmh. en 350. Les routes ayant été constamment améliorées, surtout à partir de 1925, ces moyennes augmentèrent régulièrement, pour arriver aux 177 et 166 kmh. de 1953 !

Quand on relit les annales du Grand Prix, on évoque ces champions inoubliables que furent les Dodson, Handley, Stanley Woods, Guthrie, tant d'autres encore, vivants ou disparus, qui ont inscrit leurs noms de surhommes dans l'histoire du sport motocycliste...



Cette année les Gilera remportent pour la troisième fois la victoire en 500 cmc. et chaque fois avec un pilote italien. Norton a gagné 13 fois à Francorchamps depuis 1921, Duke étant toujours le seul coureur victorieux dans les deux catégories 350 et 500 dans la même journée (en 1951). Les allemands ont gagné deux fois avec G. Meier sur BMW à compresseur en 1938 et 1939 (moy. 152,800). En 350 cc jusqu'à 1952, ce furent toujours des machines anglaises qui gagnèrent, à deux exceptions près : Kieken (belge) sur Gillet en 1921 et Motosacoche (suisse) avec Handley en 1929.

Pour sa part, Guthrie gagna la catégorie 500 en 1935, 1936 et 1937, et la 350 en 1933. Il se tua en course en 1939. (Cette année là, on vit à Francorchamps la « sœur aînée » de l'actuelle Gilera : la 4 cylindres Rondine, pilotée par Serafini qui termina 2° en 500).

Et nous pourrions vous raconter encore beaucoup de choses au sujet de ce Grand Prix, mais la place nous est mesurée, et pour vous, amis motocyclistes qui n'avez jamais encore assisté à une grande course de ce genre, nous voudrions terminer en essayant de vous convaincre et en insistant auprès de vous pour que vous fassiez le déplacement au moins une fois.

Vous nous remercirez ensuite :

H. FACQ

MOTO-CROSS DE VILLEREAUX

Ayant lieu pour la première fois à Villereaux, ce moto-cross était appelé à connaître le succès. La piste avait été aménagée dans la garenne du château de Born, mise à la disposition du Moto-Club Villerealais. Ce circuit de 1 200 mètres présentait énormément de difficulté et promettait une chaude « explication » entre les concurrents. Malheureusement au temps sombre qui avait présidé aux essais, la pluie succéda à partir de midi, et jusqu'au soir sans arrêt. Malgré ce mauvais temps, organisateurs et coureurs firent de leurs mieux pour satisfaire la poignée de sportifs présents. Sur les trois courses prévues au programme, deux seulement purent avoir lieu.

RESULTATS

250 cmc. : Sauca et Hardy ne purent se départager, enlevant chacun une manche.

Classement général 250 cmc. : 1. ex-æquo : Sauca (NSU), Hardy (Dot) ; 3. Combes (Dot).

350 cmc. : Cette épreuve vit la supériorité de Darrouys qui enlève avec facilité les deux manches.

Classement 350 cmc. : 1. Darrouys (Royal Enfield) ; 2. ex-æquo : Aguirre (BSA), Combes (Dot).

MOTO-BALL

1ère Division : Nice MBC bat MC Villefranche par 3 buts à 1. - MBC Houlgate bat MBC Avignon par 2 buts à 1.

2° Division, zone Sud : MBC Marignanais bat MBC Montelais par 4 buts à 0. - MC Seynois bat MC Aixois par 5 buts à 4. - MBC Cavillon bat Racer de Nice par 2 buts à 1.

2° Division, zone Nord : MBC Paris bat MBC Franco Belge par 2 buts à 0. - MBC Chalonnais et MBC Paris font match nul 0 à 0.

Disponible :
125 cmc. à 175 cmc.
PIECES DETACHEES

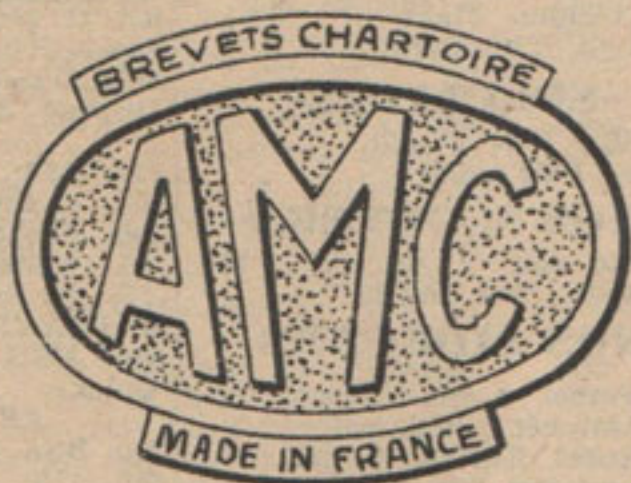
MOTOBÉCANE

MOBYLETTE
SCOOTER
Accessoires spéciaux

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

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

DEPOT



LON. 32-63

14, rue Anatole-France

PUTEAUX (Seine)

TOUT POUR LA MOTO

REALESAGE — EMBIELLAGE

OCCASIONS - ACHAT
— ECHANGE —

VENTE A CREDIT

Très prochainement
ouverture d'un nouveau
magasin

Motos Françaises
et Etrangères
livrables de suite

76, rue Marcadet, 76
PARIS-18^e

A. TANGUY

Pièces détachées en
tous genres fran-
çaises et étrangères

17, rue Jules Vallès
SAINT-OUEN

Tél. : CLI. 27-87
Samedi - Dimanche
Lundi - Jeudi

BOTTES EN CUIR

MOTO - EQUITATION - CHASSE

MARCY 1 et 3, pl. de la Bourse
PARIS-2^e

(entre les rues Réaumur et 4 Septembre)

DEMI-BOTTES box couleur
ou noir ou veau double tannage 4.950

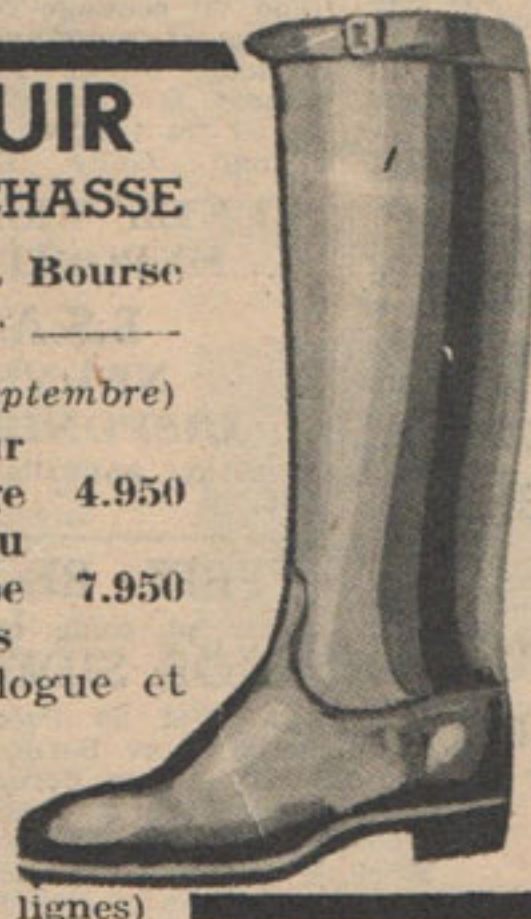
BOTTES box couleur ou veau
naturel semelle cuir ou crêpe 7.950

60 modèles différents

Sur demande envoi du catalogue et
feuille de mesures

LA PLUS IMPORTANTE
SPECIALITE FRANÇAISE

CEN. 83-11 (2 lignes)



PARIS-NORD-MOTOS

Agent Officiel

au service de
4 grandes marques

Geugeot
BSA **TERROT**
GNOME RHONE

Pièces détachées
Tous Accessoires

VENTE A CREDIT

Atelier de Réparations

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



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

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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



Principal dépositaire à PARIS :
ÉTIENNE REVIL - 82, Avenue des Ternes

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR

38 r. du Château-d'Eau

PARIS-10^e

NOR. 08-09

TOUS

vêtements

de cuir :

MOTO

AUTOMOBILE

SPORT

VILLE

Exigez la

marque

CHROME-

CUIR

CATALOGUE

GRATUIT

SUR DEMANDE



MOTOS VELO-

MOTEURS

Occasions toutes mar-
ques et pièces détachées
neuves et récupération

Ets BEAUSOLEIL
9, r. St-Sabin, PARIS

ROQ. 59-46

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

MOTOS

CHAMPY-SPORT

SCOOTERS

3 Magasins à Argenteuil — Tél. : 12-01
Agence : GUILLER — TERROT
MOTOCONFORT - MOTOBLOC - AUTOMOTO

et 105, rue Victor Hugo — LEVALLOIS
Tél. : PER. 50-16
Agence exclusive GUILLER

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
L U I



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)

PRIX : 500 fr. (par poste 545)

NOUS ÉDITONS 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.)

GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

Prix : 465 fr. (par poste 515 fr.)

La VESPA

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

Le LAMBRETTA

Prix : 490 fr. (par poste 537 fr.)

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)

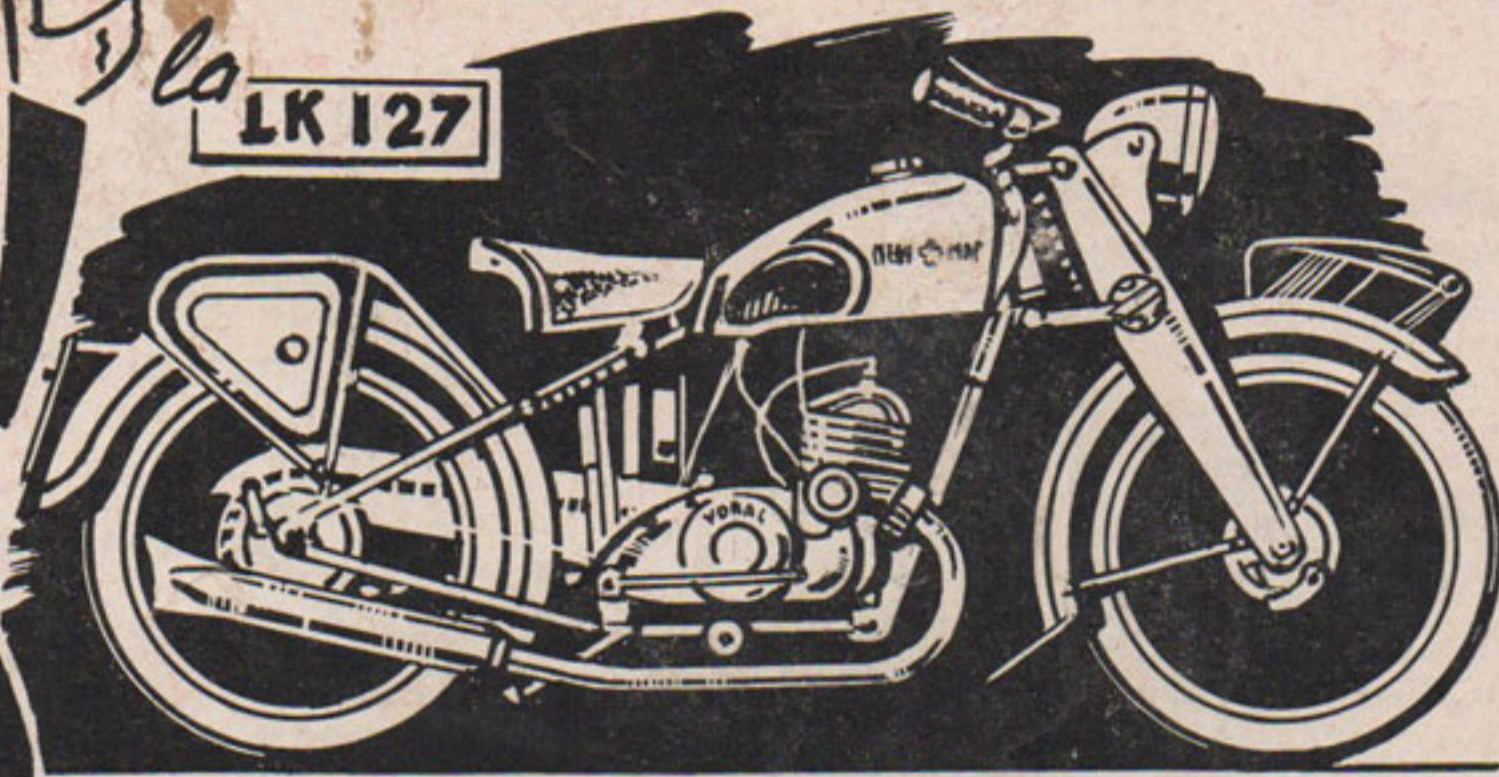


L'ouvrage indispensable à tout possesseur et à tout mécanicien. Ne traite que de la Mobylette. Illustré très abondamment.

PRIX : 410 fr. (par poste 455)

Sensationnel

RECORD NEW-MAP



MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

Sortir une machine dite "Populaire" en ignorant les derniers perfectionnements et en tirant sur la qualité est FACILE...

Mais:

Produire une machine de luxe, ultra-moderne, rapide, sportive, 125 cmc., 4 vitesses sélecteur au pied, émail Anglais et chromes, équipée du réputé bloc-moteur YDRAL, au prix de :

109.500 frs
est un véritable
tour de force

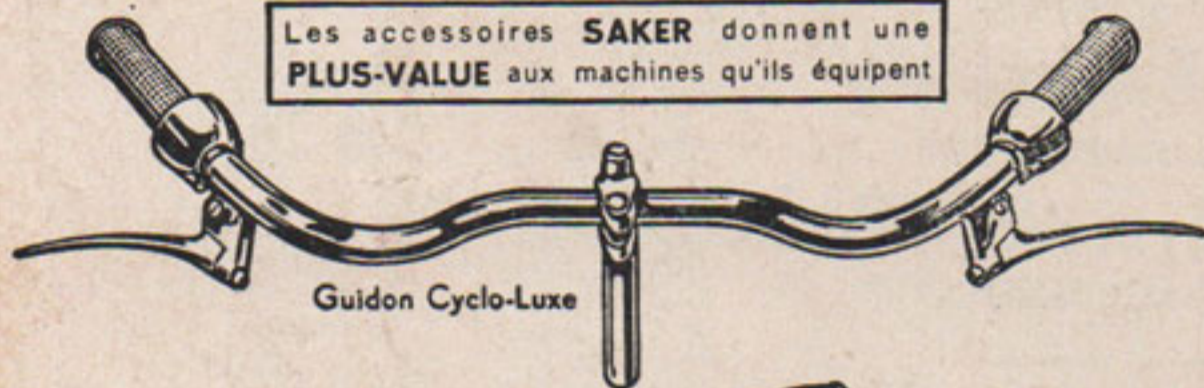
PARIS : 30, rue de Charenton (Bastille)
NANCY : M. LEFEVRE, 3, rue Léopold Lallement
TOURCOING : M. DEGRYSE 13 pl. de la République
ROUEN : M. ABRAHAM, 41, rue de Crosne

4.6

ACCESSOIRES SAKER POUR CYCLOMOTEURS

Équipent tous les constructeurs

Les accessoires SAKER donnent une PLUS-VALUE aux machines qu'ils équipent



Guidon Cyclo-Luxe



Poignée tournante simple 722 S
Droite ou Gauche. 723 S



Poignée tournante double
722 DD 723 DD



Clé à Bougie 86



Capuchon de Bougie



Lévier décompresseur 263



Lévier Air
Incorporé dans la poignée



Lévier de débrayage

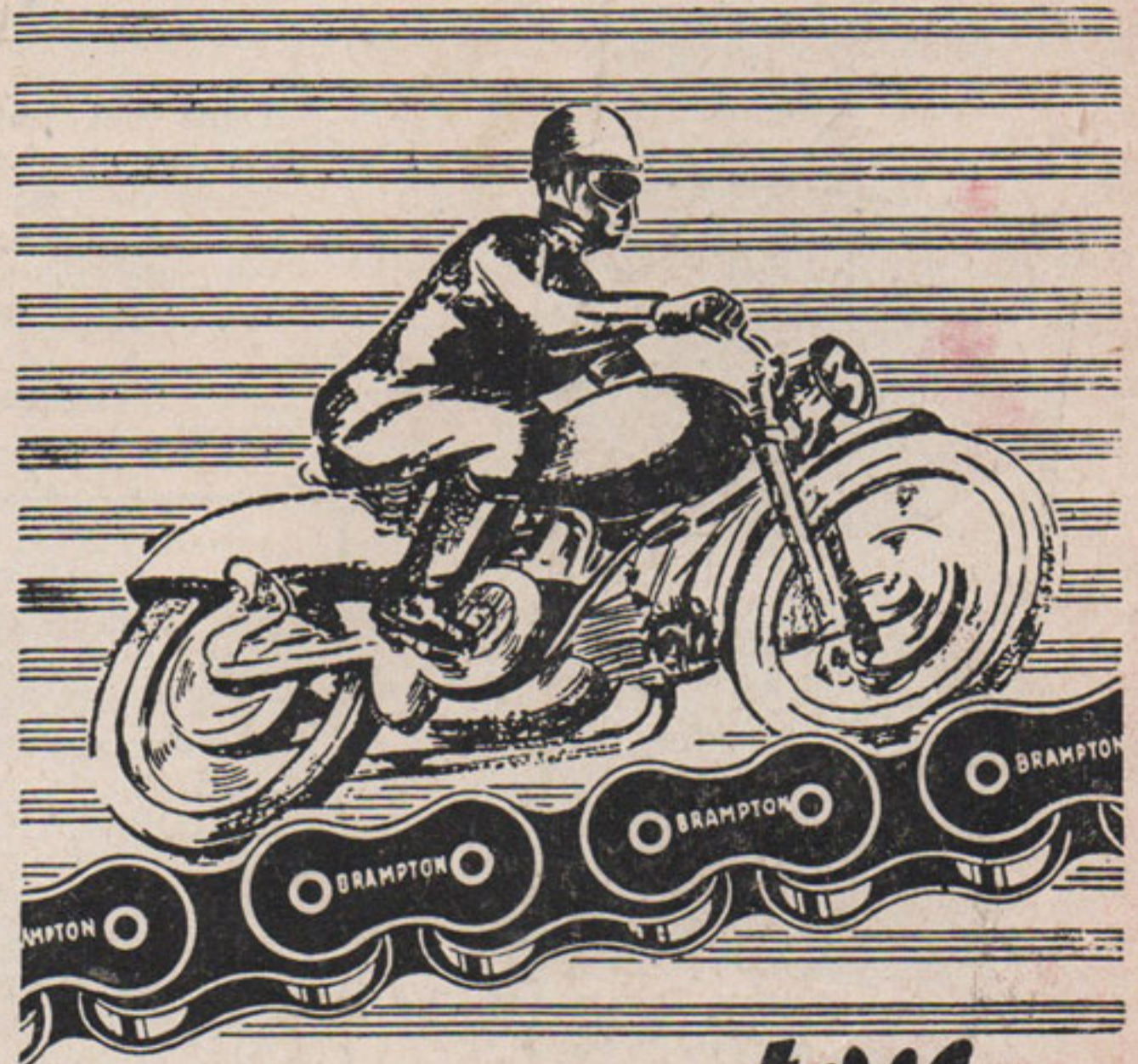


Manette 270



Dérive-Chaîne
Universel 391

SAKER équipe tous les constructeurs



Brampton & RENOLD

107

LES CHAINES MOTOS DE QUALITÉ SUPÉRIEURE