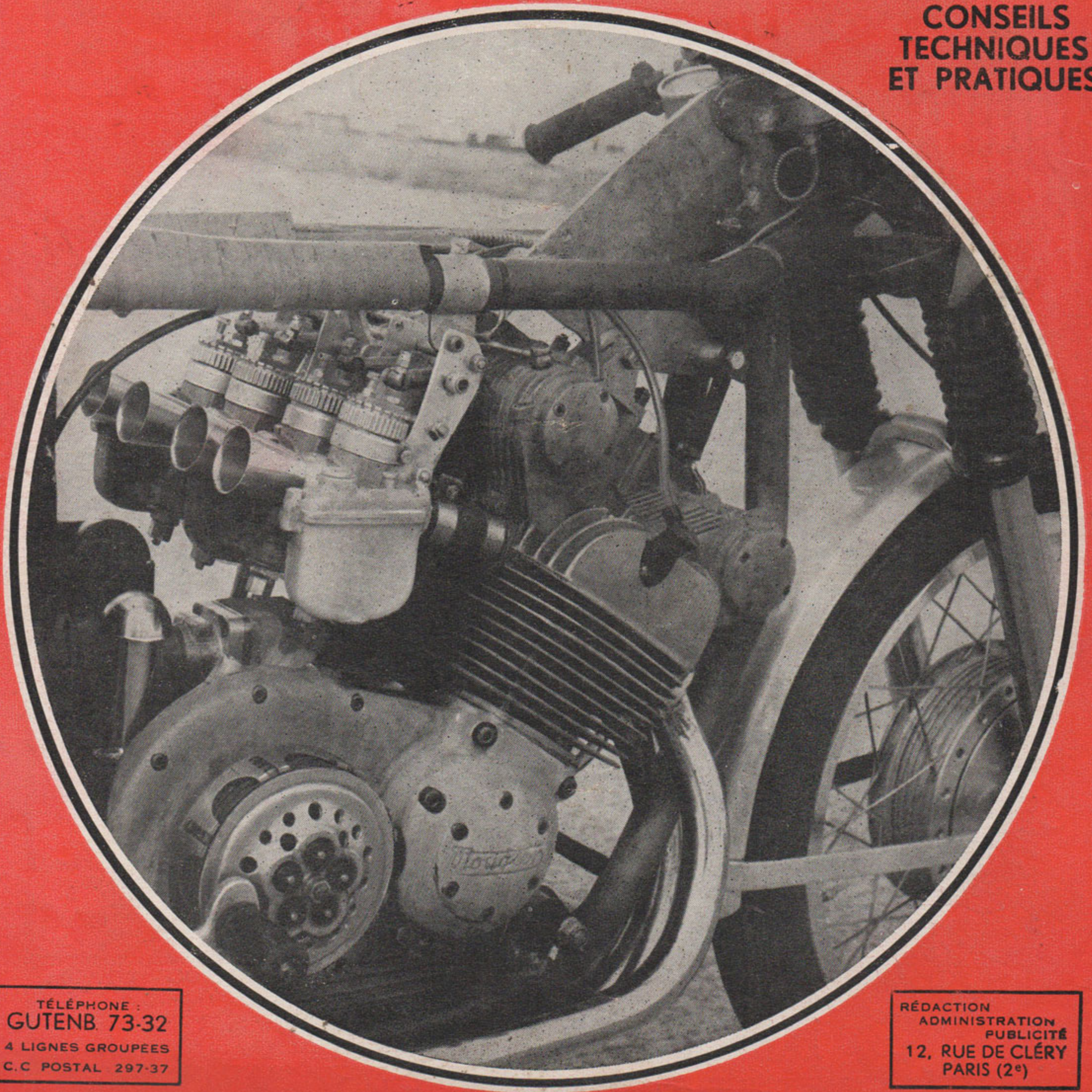


# Moto revue

HEBDOMADAIRE  
Tous les Samedis  
LE NUMERO :

40 frs

CONSEILS  
TECHNIQUES  
ET PRATIQUES



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

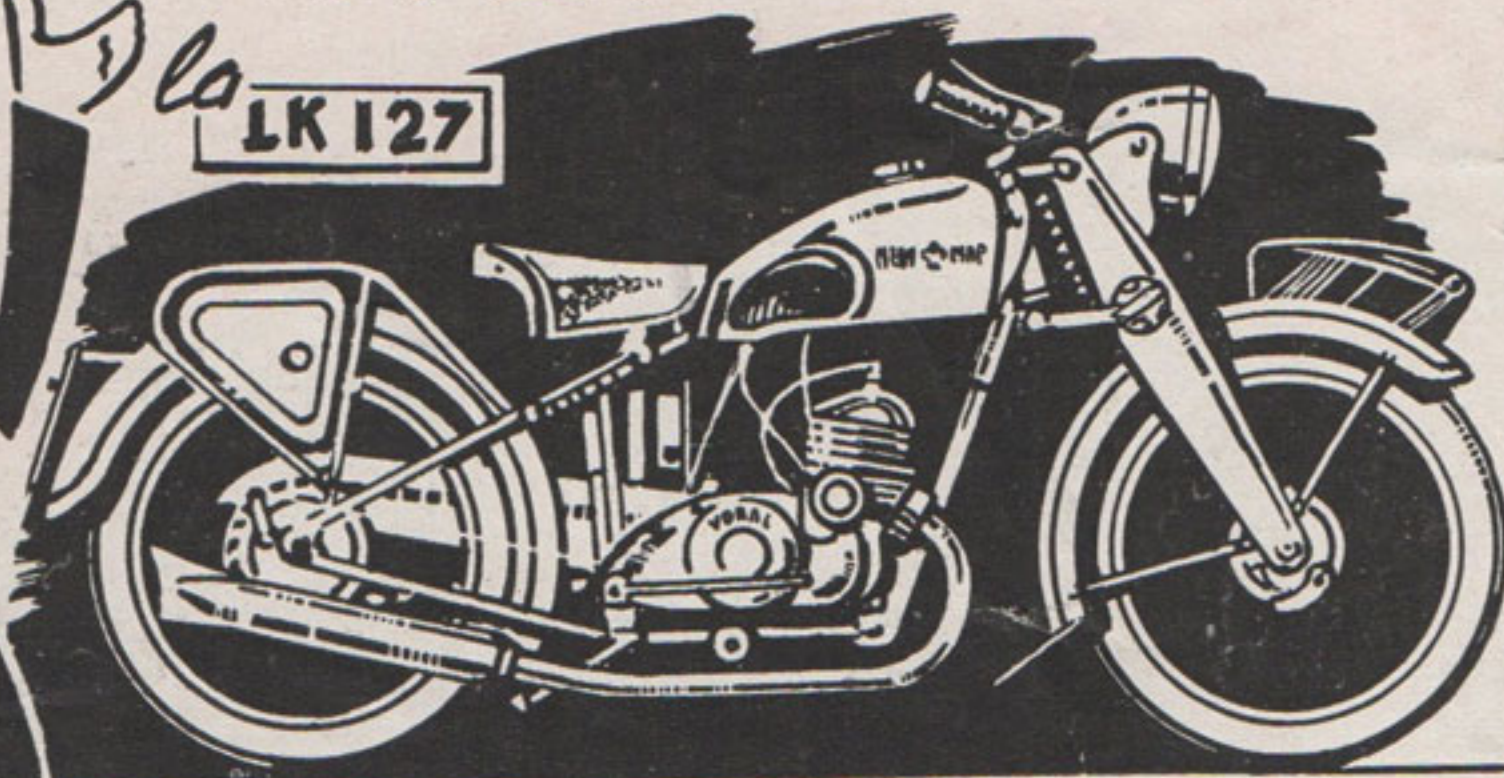
RÉDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITÉ  
12, RUE DE CLÉRY  
PARIS (2<sup>e</sup>)

Magistrale réalisation, le 4 cylindres compétition Nougier, dont nous  
donnerons une description dans un prochain numéro.



Sensationnel

# RECORD NEW-MAP



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*

MOTOCYCLETTES

## NEW-MAP

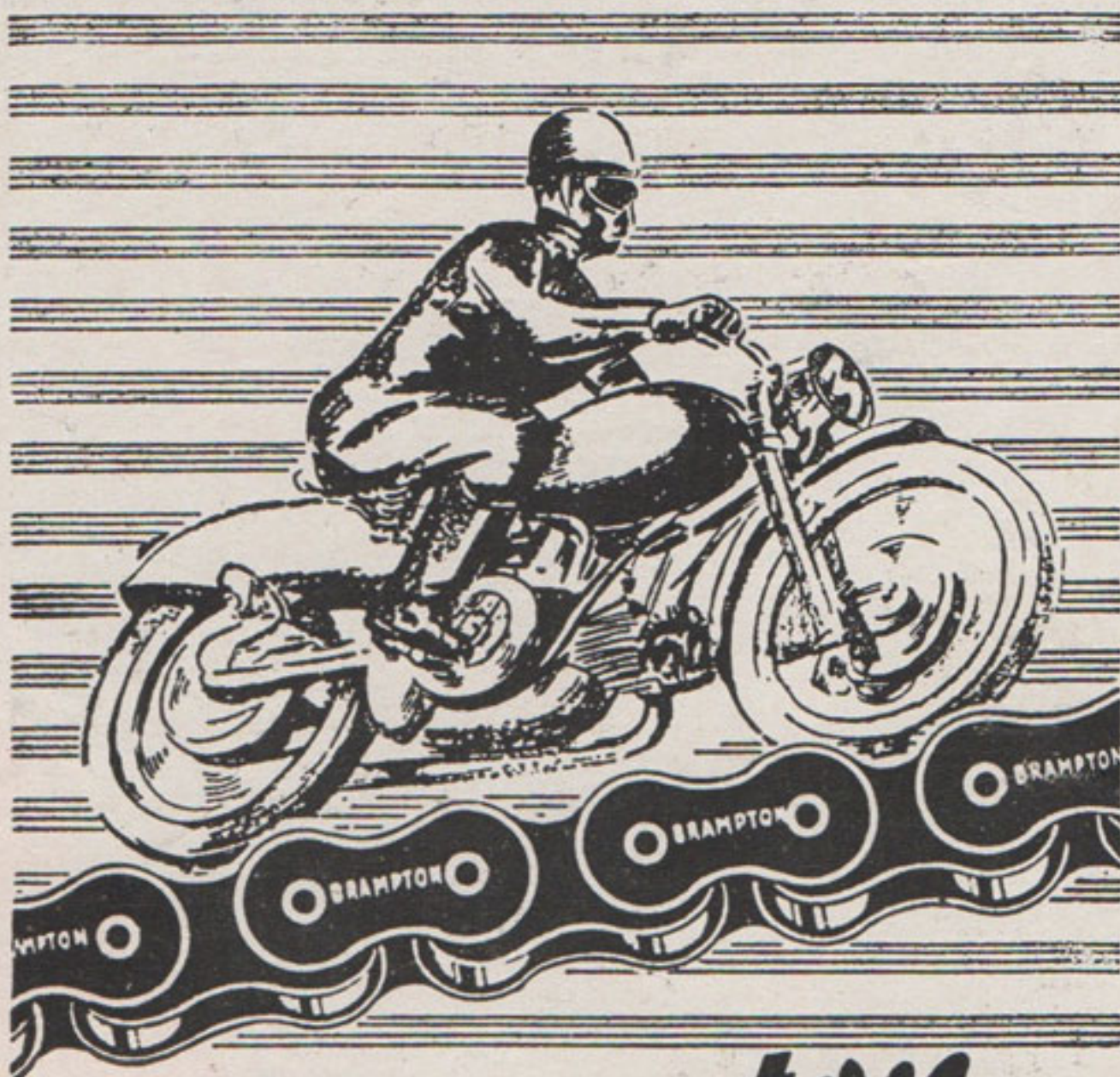
124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS : 30, rue de Charenton (Bastille)

NANCY : M. LEFEVRE, 3, rue Léopold Lallement

ROUEN : M. ABRAHAM, 41, rue de Crosne

45



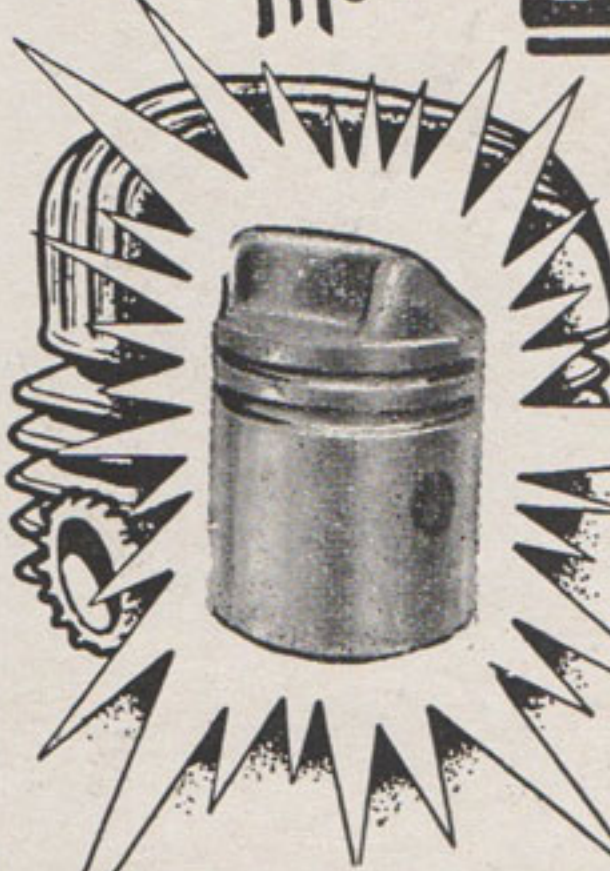
# Brampton & RENOLD

107

LES CHAINES MOTOS DE QUALITÉ SUPÉRIEURE

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 Étienne Marcel - M<sup>e</sup> Hoche  
PANTIN (Seine) - Tél. : NORd 99-40



**ACHETER UNE 250<sup>cc</sup>...**

*Oui Mais...*

AUX

**E<sup>TS</sup> RENÉ GILLET**

FOURNISSEURS DE LA POLICE ET DE LA GENDARMERIE NATIONALE

CREDIT 12 MOIS

*Et profitez de son  
prix imbattable:*

**196.000 f. + TAXES  
LOCALES**

VELOMOTEUR

125 cmc.

**115.200 f. + TAXES  
LOCALES**

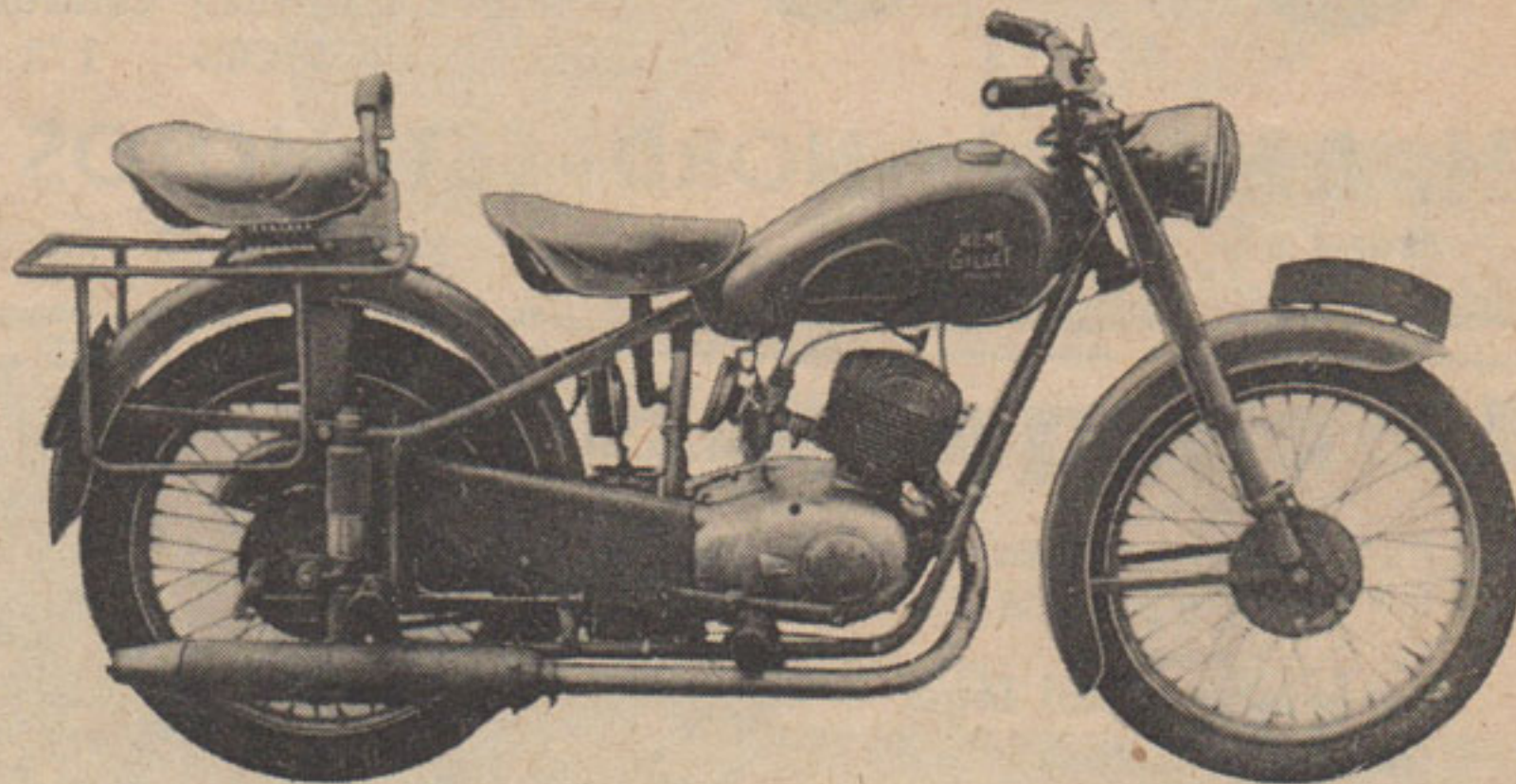
**RENE GILLET**

126 bis, Av. Aristide BRIAND

MONTROUGE (Seine)

Tél. : ALEsia 40.40

CATALOGUE GRATUIT  
SUR DEMANDE



CONFORTABLE — ROBUSTE  
TENUE DE ROUTE IMPECCABLE

250 cc.  
4 VITESSES  
105 KM/H

Création publicitaire MOTO-REVUE

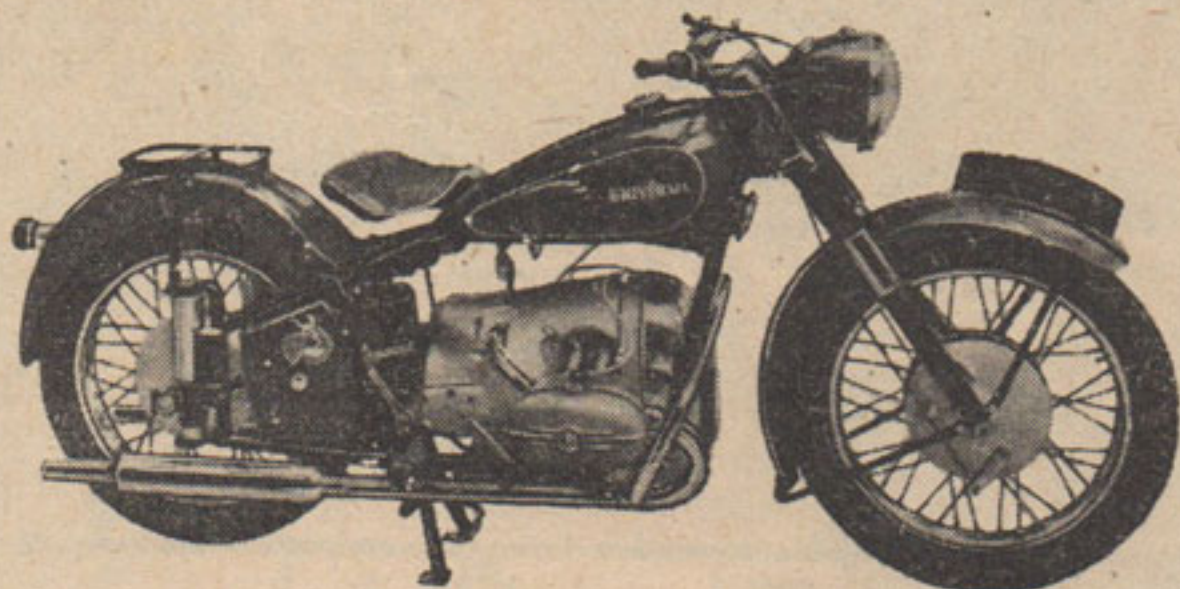
*La 250 René Gillet est en vente depuis 2 ans*

DISTRIBUTEURS FRANCE ET COLONIES

**ALEXIS - MOTO**

3 et 5, avenue Jean-Jaurès - LYON

— Tél. : PARmentier 39-39 —



**UNIVERSAL**

*La Moto de l'Elite Motocycliste*

type Boxer - 6 CV à cardan

garantie 100.000 kms.

Fabrication suisse

VENTE A CREDIT - REPRISE DE VOTRE MOTO

LE PLUS BEAU CHOIX

EN MOTOS — VELOMOTEURS — SCOOTERS

**NOMBREUSES OCCASIONS**

**Attention**

**Oui** - vous désirez acheter une  
Moto-Scooter

**mais** - comment faire pour  
payer ?

**FACILE CEPENDANT**  
DEMANDEZ NOTRE

**CREDIT EXCEPTIONNEL**

valable NOVEMBRE et DECEMBRE seulement

**VERSEMENT A VOLONTE**

sans grever votre budget

Vous aurez en temps voulu la marque désirée

B.S.A. — GUZZI — ARDIE

TERROT — MONET-GOYON

et toutes les grandes marques de SCOOTERS etc...

**MOTO-BASTILLE**

6, Boulevard Richard-Lenoir - PARIS-11<sup>e</sup>

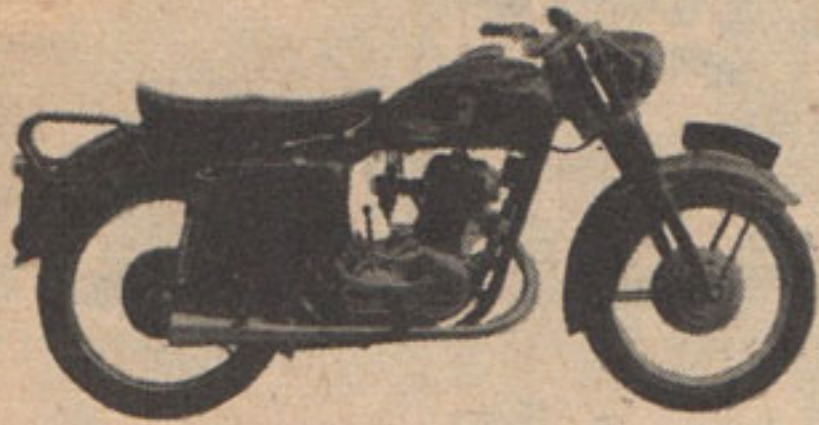
N'ATTENDEZ PAS AU PRINTEMPS...

...IL SERA TROP TARD !..

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



A PROXIMITE GARES NORD ET EST : AGENCE OFFICIELLE DES MARQUES  
GIMA - GUILLER - JONGHI - GNOME-RHONE - GALLETTO - MACCHI



Gima 250 cmc.

Stock complet pièces  
STATION-SERVICE

**BSA**

ET REPARATIONS

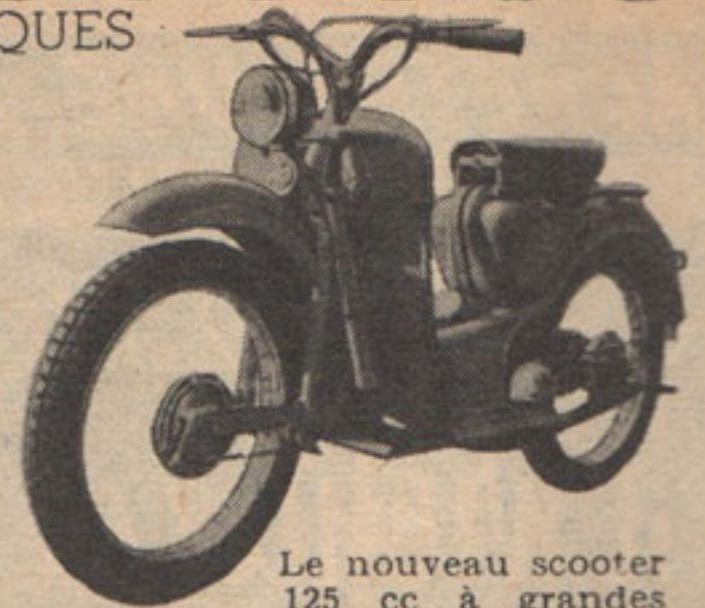
et toujours de superbes

occasions en :

B.S.A. - GALLETTO - GUILLER

et toutes marques vendues à

CREDIT 12 MOIS - 1/3 comptant



Le nouveau scooter  
125 cc à grandes  
roues. Fabrication  
italienne d'origine:  
149.500, de la cé-  
lèbre firme aviation  
AER-MACCHI  
Démonstration et essai à volonté

**N. ANGELI - NORD - EST - MOTOS - SCOOTERS**

SPECIALISTE DIPLOME  
B.S.A. et SUNBEAM

214, fg St-Denis - NORD 43-92 - M<sup>e</sup> Nord et La Chapelle

## Le casque GENO

Modèle Sport  
à bourrelet

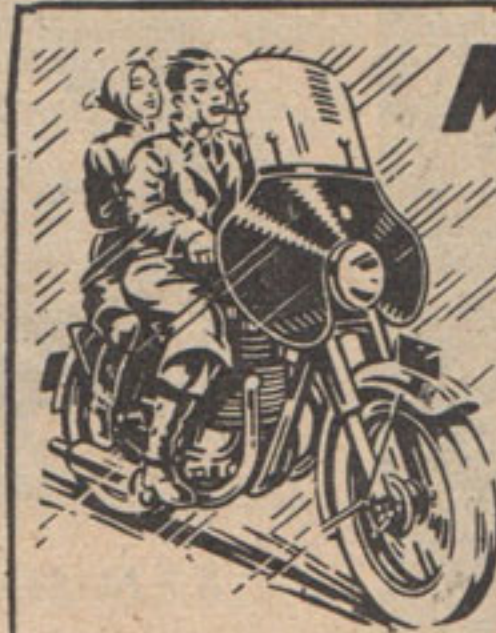
A calotte métal léger  
à haute résistance

**IMPERFORABLE  
AUX CHOCS**



Vente en gros :

**Ets GENO** 6, Faubourg Saint-Honoré  
PARIS-8<sup>e</sup> — ANJ. 12-38

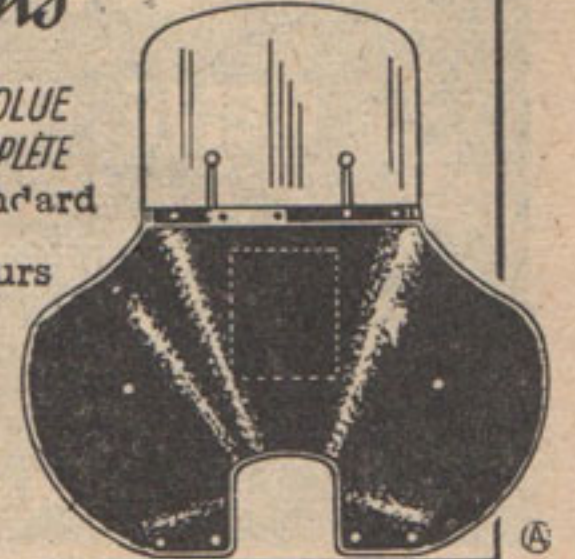


## MOTOCYCLISTES

*Roulez confortablement  
par tous  
les temps*

Flexiglas 3 m/m

RIGIDITE ABSOLUE  
PROTECTION COMPLETE  
Modèle Standard  
pour  
cyclomoteurs



**H. DELANNET**

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

## CHEVALIERS DE LA ROUTE

RIEN NE PROTEGE MIEUX DU MAUVAIS  
TEMPS QU'UN VETEMENT DE CUIR

EXIGEZ MEYERCUIR LE MEILLEUR

**MEYERCUIR**



**LE MEILLEUR**

**K. MEYER**

102, rue de Turenne, 102  
PARIS-3<sup>e</sup> — ARC. 45-86

Blousons — Manteaux  
Vestes — Trois-Quarts  
Culottes

**83 D K W 83**



83 Avenue de la grande Armée, 83

— PARIS — (16<sup>me</sup>)

Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

*un agent exclusif est forcément partial..... aussi.....*

votre intérêt vous conseille de vous adresser à un agent qualifié qui a sélectionné pour vous les  
meilleures marques, vous pourrez les essayer et les commander chez :

**Lambretta**

**marcel perrin**

RECORDMAN DU MONDE

GNOME-RHONE — JONGHI

TERROT - BERNARDET - TRIUMPH

ROYAL-ENFIELD — VELOCETTE

F.N. — HOREX — DERNY

Cyclomoteurs CAZENAVE — VAP

— EXPEDITION PROVINCE —



**CRÉDIT**

50, av. Edouard Vaillant - BOULOGNE (Seine)

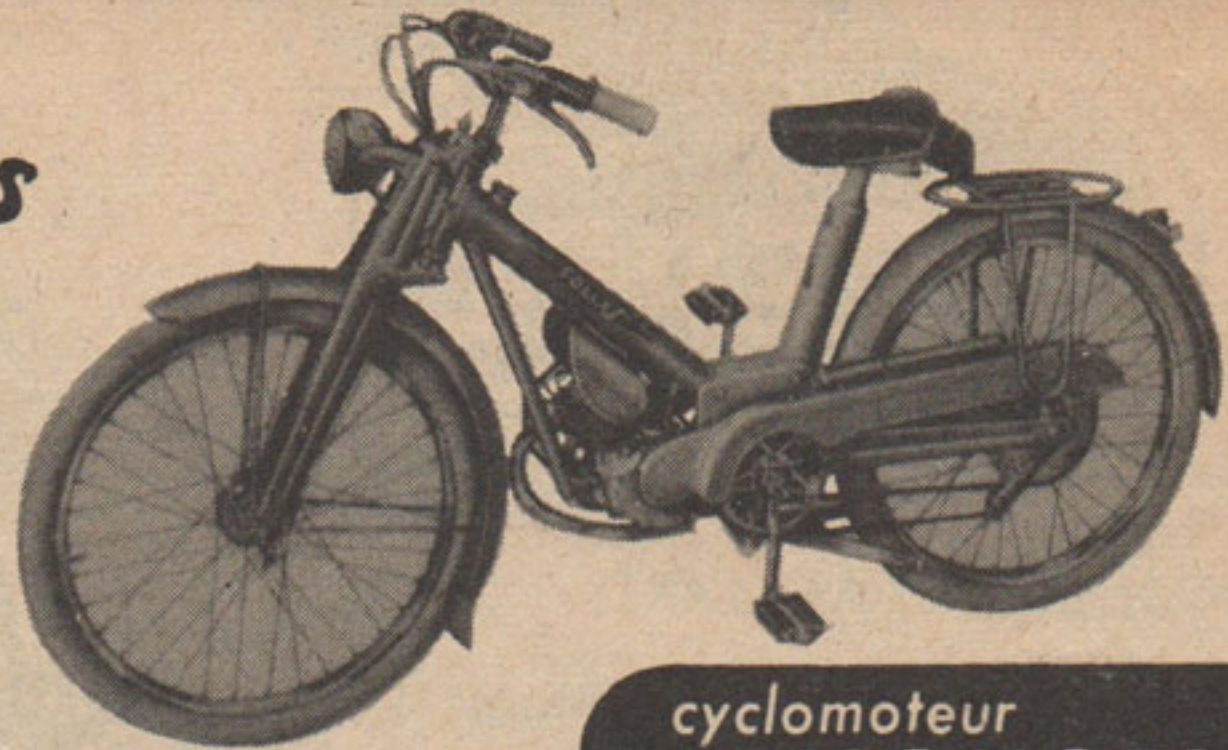


*Monet Goyon*

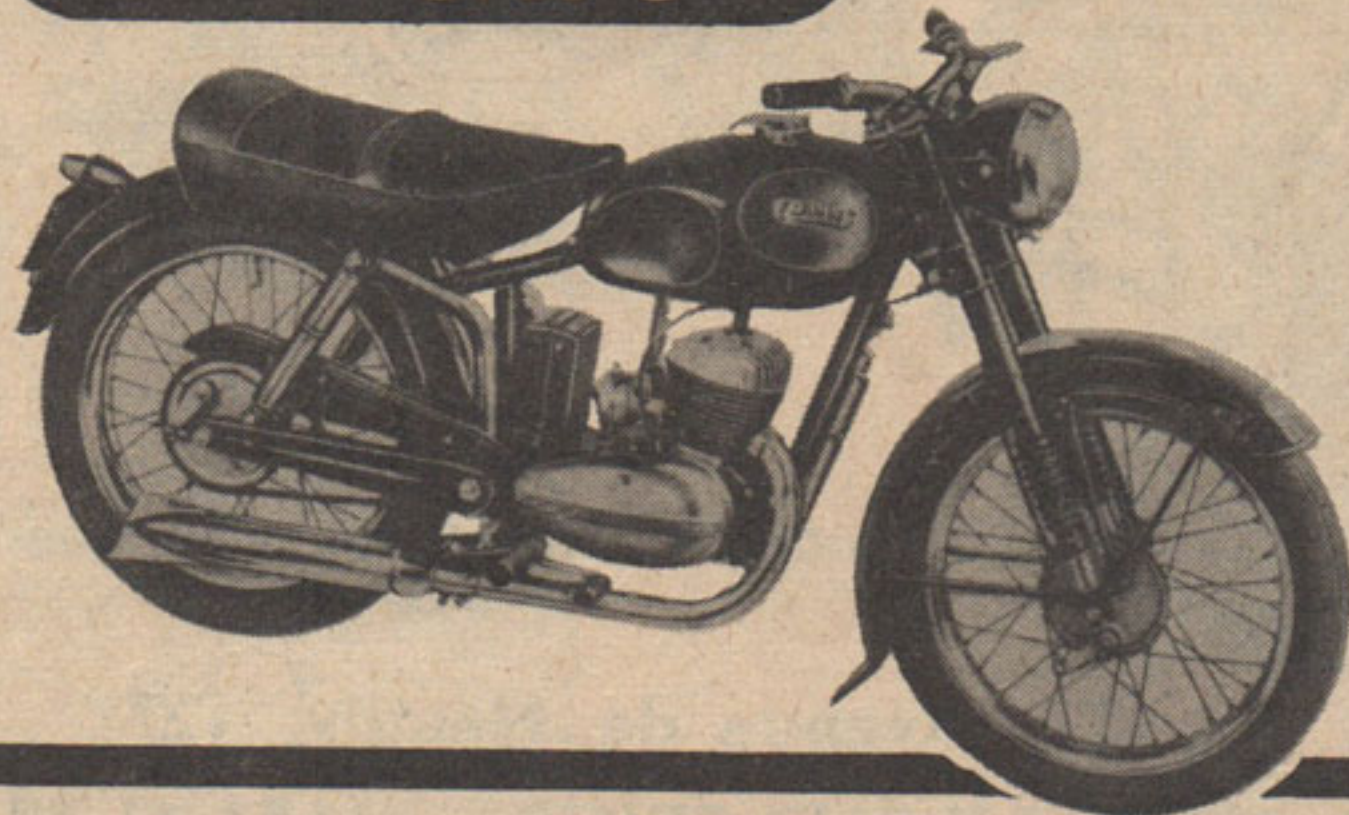




*Sur toutes les Routes  
en toute Sécurité*



motocyclette  
**SAFO**



cylomoteur  
**MONOFLEX**

**Consultez notre catalogue :**

**Cylomoteurs** avec ou sans suspension, monovitesse ou bivitesses (moteurs : VAP, MARQUET, MISTRAL).

**Motos** sport et carénées (puissance : 98, 125 et 175 cm<sup>3</sup> (moteurs : SACHS, YDRAL, A.M.C.).

**LE SOMMET DE LA QUALITÉ**

**FOLLIS**

CYCLES • CYCLOMOTEURS • MOTOS

1903 - 1953 10, 16, RUE DANTON **LYON**

*Volants  
Magnétiques*

**SAFI**

**BOL D'OR - 1951 -** vainqueurs en 175 cm<sup>3</sup>

**ALLUMAGE - ECLAIRAGE**

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

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

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

**SERVICE REPARATION**  
ECHANGE STANDARD

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

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

**BOBINE SPECIALE MOTO**

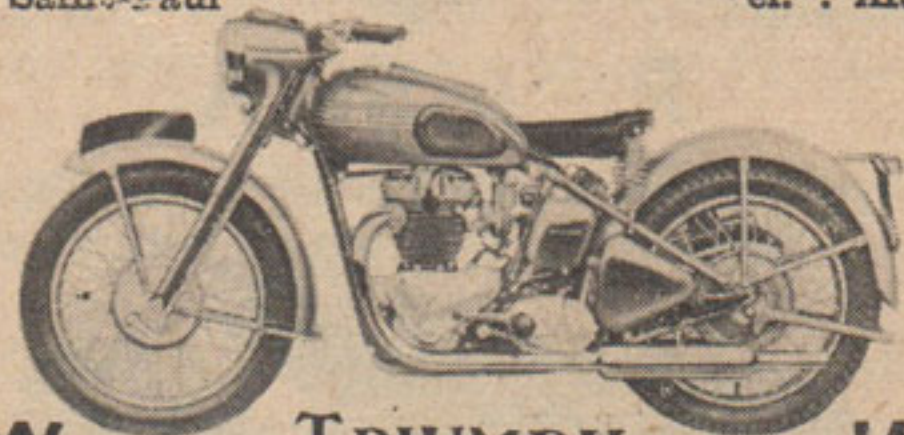
**St-PAUL-MOTOS**

P. LISITA

1, rue de Rivoli - PARIS (4<sup>e</sup>)

Métro Saint-Paul

Tél. : ARC. 71-46



**DKW TRIUMPH JAWA**

GILLET-HERSTAL - N.S.U. - CSEPEL  
AMBASSADOR - VINCENT - DOT  
TERROT - MONET-GOYON - GNOME-RHONE  
ALCYON - RENE GILLET - JONGHI - RADIOR  
MOSQUITO - A.G.F. - Scooters BERNARDET  
SPEED

Pièces détach. Tous accessoires et l'équipement  
Combinaisons SAN-REMO, MACOMBYNN et DALLE  
Gants GAMET

*Innovation : Accessoires à crédit*

**REPARATIONS PAR SPECIALISTES**

**Vente à crédit** 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



La



250 cmc

MODELE STANDARD

196.000 FR\$ (plus taxe locale)

MODELE LUXE

201.000 FR\$ (plus taxe locale)

PRIX DÉPART PARIS

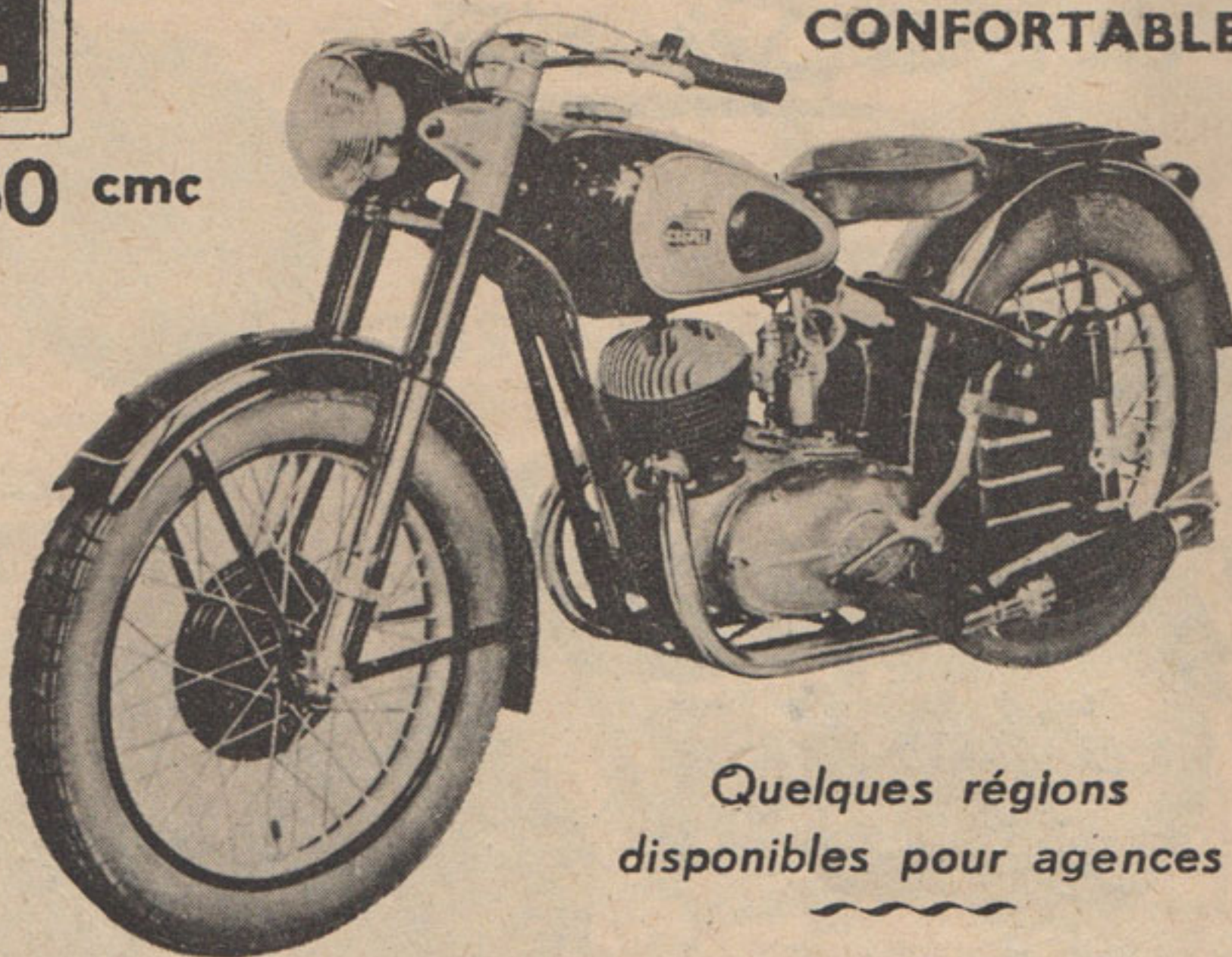
LIVRABLE IMMEDIATEMENT

Agent Général pour la France et l'Algérie :

Ets. Jacques POCH

127, Avenue de Neuilly, 127 NEUILLY-SUR-SEINE — MAI 61-70

ROBUSTE ECONOMIQUE CONFORTABLE



Quelques régions disponibles pour agences

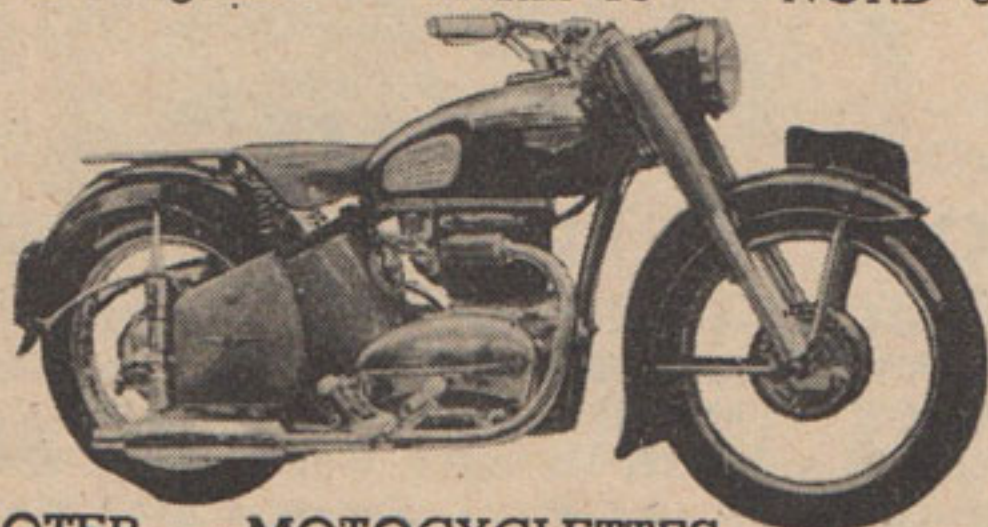
EXCLUSIVITE MOTOBÉCANE

entre la GARE du NORD

et la GARE de l'EST

P. LISITA

94, Bd Magenta — PARIS-10° — NORD 65-25



SCOOTER — MOTOCYCLETTES VELOMOTEURS — MOBYLETTES

Stock complet pièces détachées et accessoires Combinaisons SAN-REMO, MACOMBYNN et DAILE

Gants GAMET - STATION MOBYLETTE

Innovation : Accessoires à crédit VENTE A CREDIT 6 - 9 - 12 MOIS

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



ACCESSOIRES POUR



SAKER

ET'S ANDRE PORTERIE

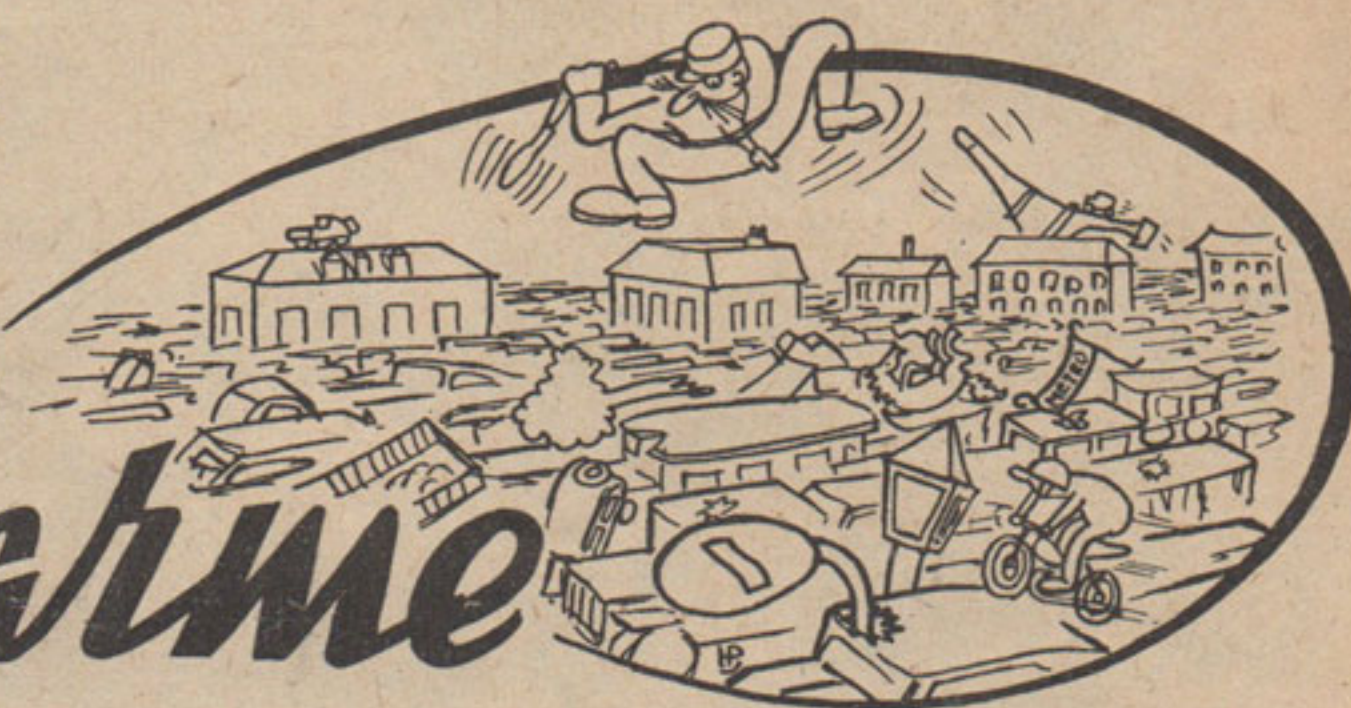
522-525, 300, 400, 610, 121, 391, 86, 263, 270, 251, 722-723, 600

Dépositaire Officiel KERSA 43, rue Voltaire, LEVALLOIS - Métro A. France





# Où d'alarme



- 180 nouveaux véhicules par jour !
- 15.000 scooters immatriculés dans les 6 premiers mois de l'année !
- 33 % d'augmentation dans le trafic de 1950 à 1953 !
- 1.311.000 véhicules de toutes espèces dénombrés à ce jour ! etc... etc...

Et tous ces chiffres astronomiques ne s'appliquent qu'à la circulation à Paris. On comprend dès lors pourquoi M. Jean Baylot, Préfet de Police a déclaré dans son dernier ouvrage - que l'on ne tardera guère à qualifier de Livre Jaune - « Nous sommes en bout de course ».

Si Paris reste encore la capitale où la circulation s'opère le plus rapidement, il n'en est pas moins vrai qu'une grave congestion guette les artères parisiennes.

On a multiplié les feux tricolores (252) mais il reste encore 220 carrefours à équiper.

L'imbroglio de la circulation Place St-Augustin a cessé d'exister grâce à de judicieux « courants de circulation », mais maintenant les solutions faciles sont épuisées et on en arrive au stade des grands travaux de voirie.

A l'un des points culminants de la circulation, Place de l'Alma, il est question de percer un immense tunnel dont le coût serait de un milliard.

Si la solution est théoriquement bonne, elle n'en est pas moins onéreuse !... Et cela pour un tunnel seulement !

Nous avons interrogé quelques automobilistes coincés au milieu d'un enchevêtrement de taxis, autobus, voitures, camionnettes.

Si beaucoup parlent de laisser désormais la voiture au garage, plus encore ont regardé notre moto d'un œil envieux : « Avec cela on circule au moins » nous déclarèrent-ils souvent. Et, ma foi, cela nous faisait tout drôle de voir ces automobilistes, naguère railleurs à notre égard, nous regarder maintenant avec une certaine admiration.

D'ici qu'ils se convertissent au scooter ou à la moto carénée, il n'y a qu'un pas !



# 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 <sup>os</sup>	800 fr.	1.100 fr.
50 N <sup>os</sup>	1.500 fr.	2.000 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N<sup>os</sup> du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 750 frs sur l'ensemble des N<sup>os</sup> de série.

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

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2<sup>e</sup>.

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n<sup>o</sup> 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

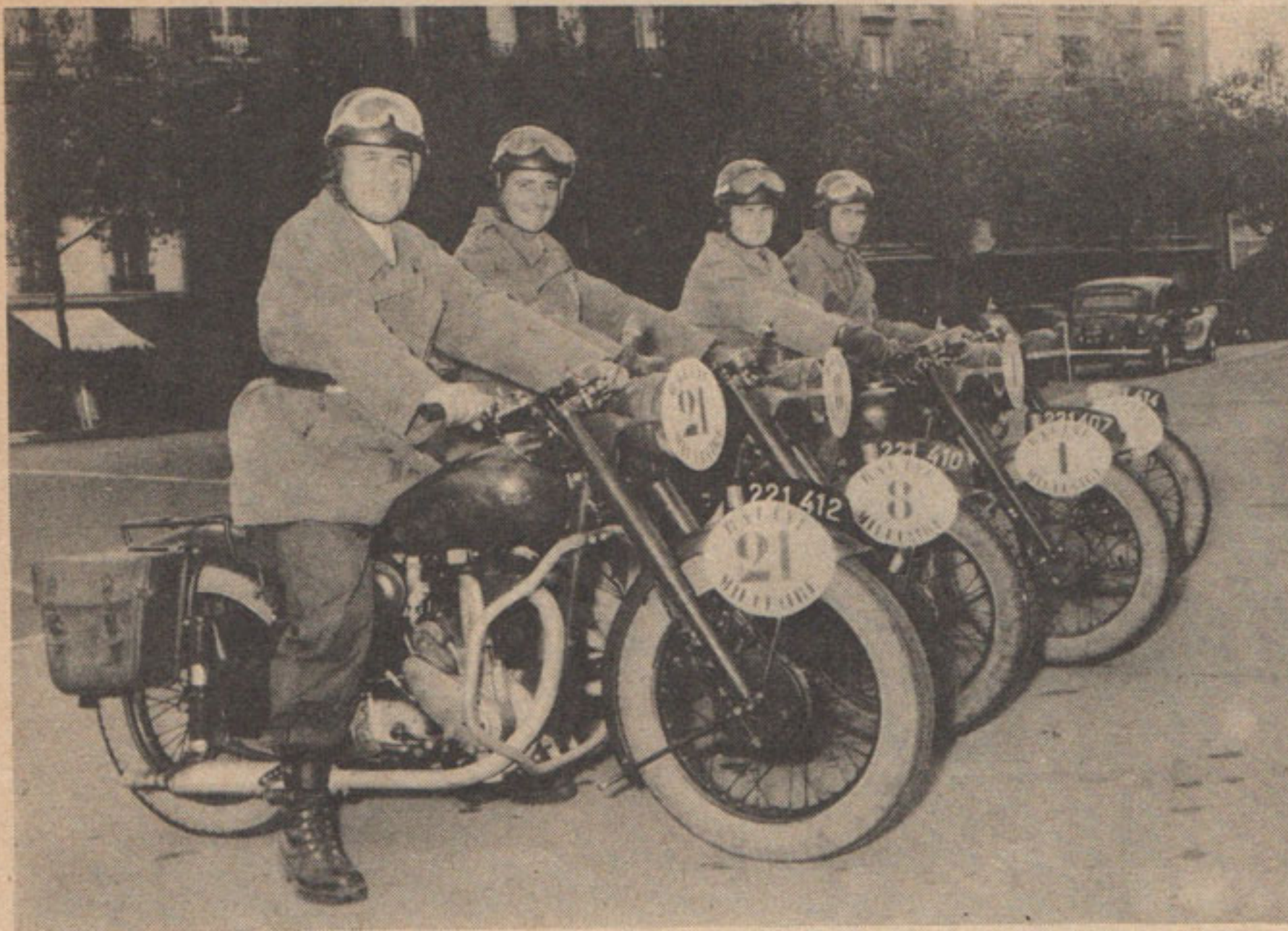
12, RUE DE CLERY,  
PARIS (2<sup>e</sup>)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —





Ci-dessus, l'équipe de l'Ecole d'Application du Train à Tours qui s'est classée première en 350 cc. au Rallye militaire des 18 et 19 Septembre.

# INFORMATIONS

## ◆ LES CONSTRUCTEURS N'USENT PAS ASSEZ DE PAPIER

Nous avons reçu du spécialiste DKW Georges Persin, la lettre suivante :  
« L'éditorial de votre n° 1.159 consacré au Service de Presse m'a beaucoup intéressé et je vous fais part de mon appréciation à ce sujet.

Voici d'ailleurs quelques lignes qui confirmeront votre opinion :  
Saviez-vous que, dans le seul mois d'octobre 1953, j'ai reçu de DKW Auto-Union :

- 1° la revue illustrée « DKW-Information » (mensuelle).
- 2° la revue technique « DKW-Pratique » (mensuelle).
- 3° le manuel vade-mecum de l'électricien DKW en français.
- 4° le manuel illustré pour démontage et remontage des moteurs et boîtes, en français.
- 5° la notice illustrée concernant l'équipement électrique, en français.
- 6° le manuel de réglage des carburateurs montés sur DKW, en français.
- 7° des splendides brochures en couleurs (en français).
- 8° la revue « Auto-Union-Illustrée ».

Soit huit documentations en dehors des diverses informations que je reçois périodiquement.

Tout cela, le constructeur l'adresse pour simple documentation, puisque les DKW ne peuvent être livrées actuellement.

Oui, vraiment, je suis de votre avis, nos constructeurs n'usent pas assez de papier !... Car ce que fait DKW pour ne rien vendre, nos constructeurs pourraient le faire pour présenter et vendre un matériel accessible et disponible ».

Sans commentaires.

## ◆ COMPTEUR-MELANGEUR

Le distributeur « Universel » Bergoni est le seul appareil de son genre qui ait été adopté et fabriqué, sous licence, en Allemagne, Suisse et Belgique.

En Italie où le scooter est roi, 30.000 appareils « Universel » Bergoni fonctionnent.

La France, dont la production de véhicules à moteur deux temps dépasse déjà celle de sa sœur latine, se devait d'avoir elle aussi son distributeur « Universel ».

La DOSA a présenté pour homologation à l'Administration des poids et mesures, son distributeur mélangeur qui, après des essais rigoureux, a été accepté par circulaire ministérielle du 26 juin 1953 (circulaire N° 1634 Bd 5).

Ce distributeur résout le problème de la distribution du carburant à tous les véhicules et notamment à ceux munis de moteurs nécessitant le mélange huile-essence. Il peut, en effet, distribuer indifféremment :

- de l'essence pure ;
- ou un mélange dosé à la demande du client.

Il supprime les débordements de réservoir, quelle que soit la fraction de litre distribuée.

Il garantit le dosage et l'homogénéité du mélange réalisé sous pression, dans le pistolet. La distribution de ce mélange se faisant ainsi facilement et rapidement, supprime l'encombrement des pistes de distribution par tous les véhicules à moteur deux temps dont on n'a plus à mélanger le carburant sur place par des moyens plus ou moins pratiques.

Ci-contre, le doseur-mélangeur D.O.S.A. qui permet le ravitaillement pratique et précis en mélange deux temps, au pourcentage désiré par le client.

## ◆ AGENCE MOTOBECANE

Au 45 de l'avenue de Paris, à Vincennes, vient de s'ouvrir une nouvelle agence de la marque Motobécane, tenue par Mr Baudart.

## ◆ DANS LE MEME TOUR !

Dans notre compte-rendu du Championnat de France à Montreuil en 500 cmc., nous avons donné Charrier et Vouillon respectivement 2° et 3° à 1 tour, alors qu'ils furent les seuls à se tenir, durant toute la course, dans le même tour que les leaders. Ces deux hommes se bagarèrent durant toute l'épreuve, et c'est Charrier qui l'emporta, ayant dosé sagement son effort pour passer finalement son adversaire.

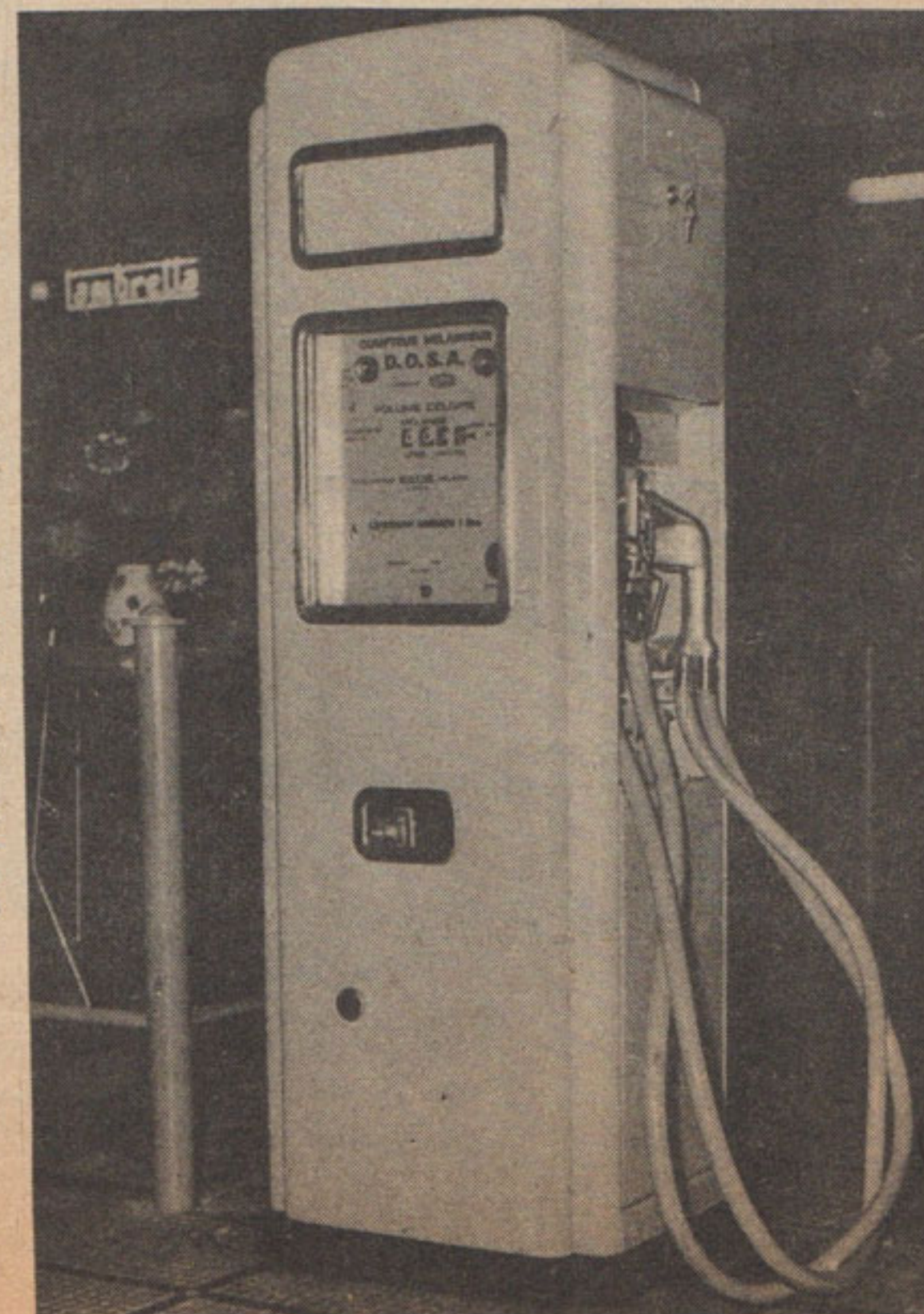
## ◆ BAISSÉ

Ainsi que de nombreux visiteurs du Salon ont pu le constater, le prix de la 350 Douglas a considérablement baissé, puisqu'il passe de 350.000 francs à 285.000 fr. !

Cette différence de 65.000 francs ne s'explique pas par une inférieure qualité des matériaux utilisés, mais bien par un effort de la part du constructeur et de l'importateur, afin de diffuser encore plus largement le flat-twin britannique bien connu.

## ◆ NE CONFONDONS PAS

Dans notre numéro du 31 octobre, à la page 1121, nous écrivions que la 250 Gima était munie d'« une tôle de carénage pour masquer la batterie et le coffre à outils ». Or il ne s'agit pas d'une simple tôle de protection, mais bien d'un véritable coffre en aluminium coulé qui renferme effectivement la batterie et les outils.

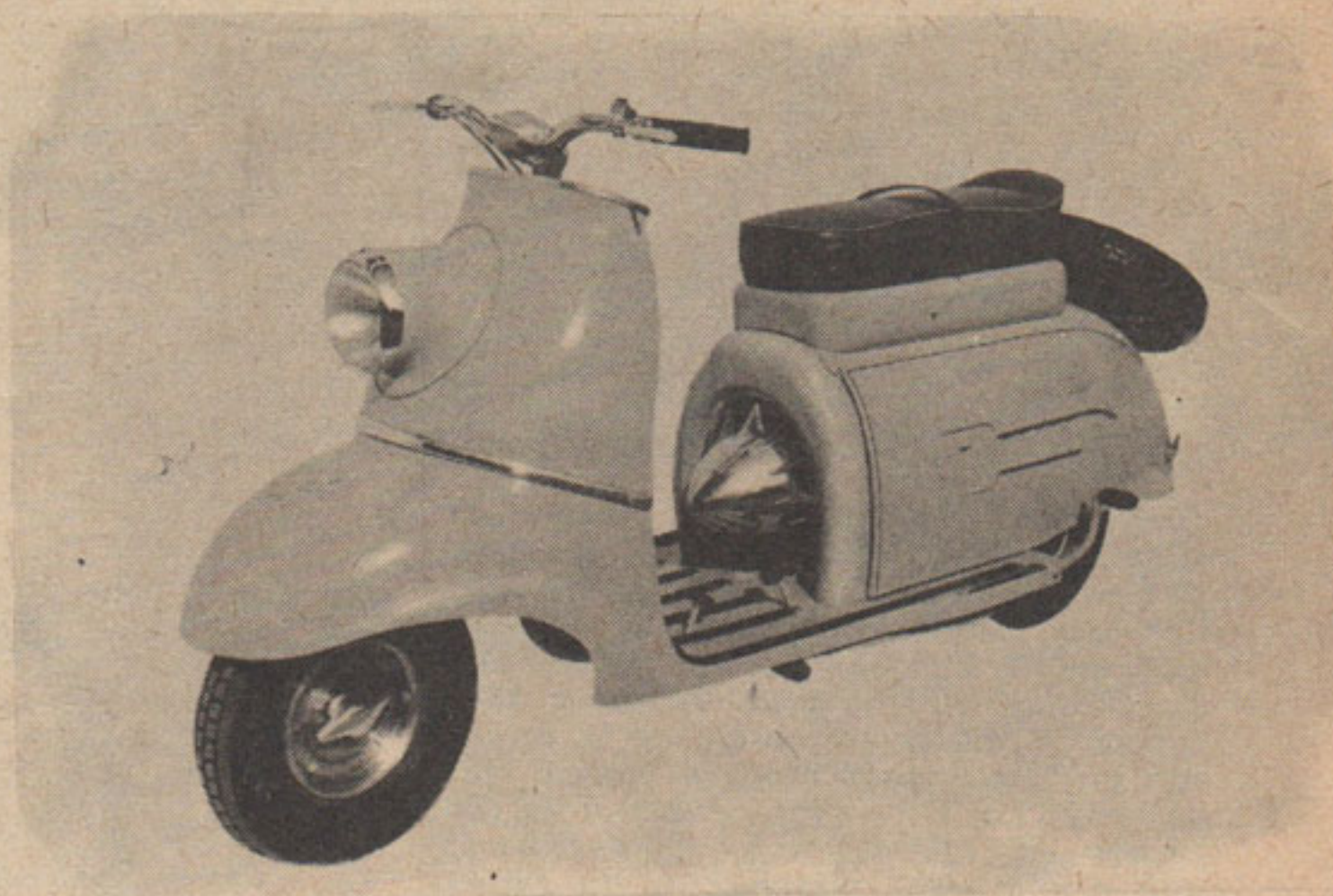
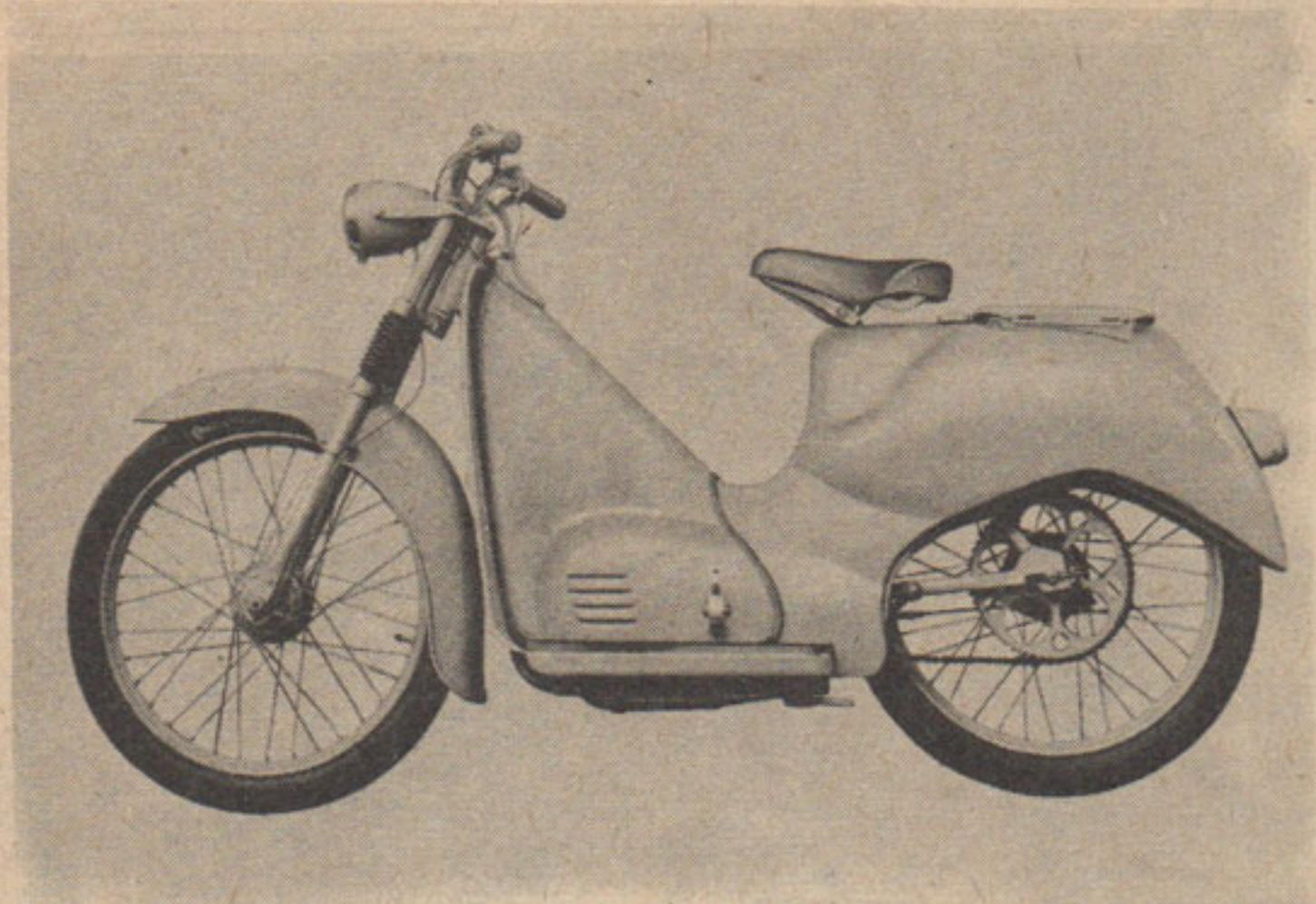




**ROLLER  
UND  
MOPEDS**

SCOOTERS  
ET  
CYCLOMOTEURS

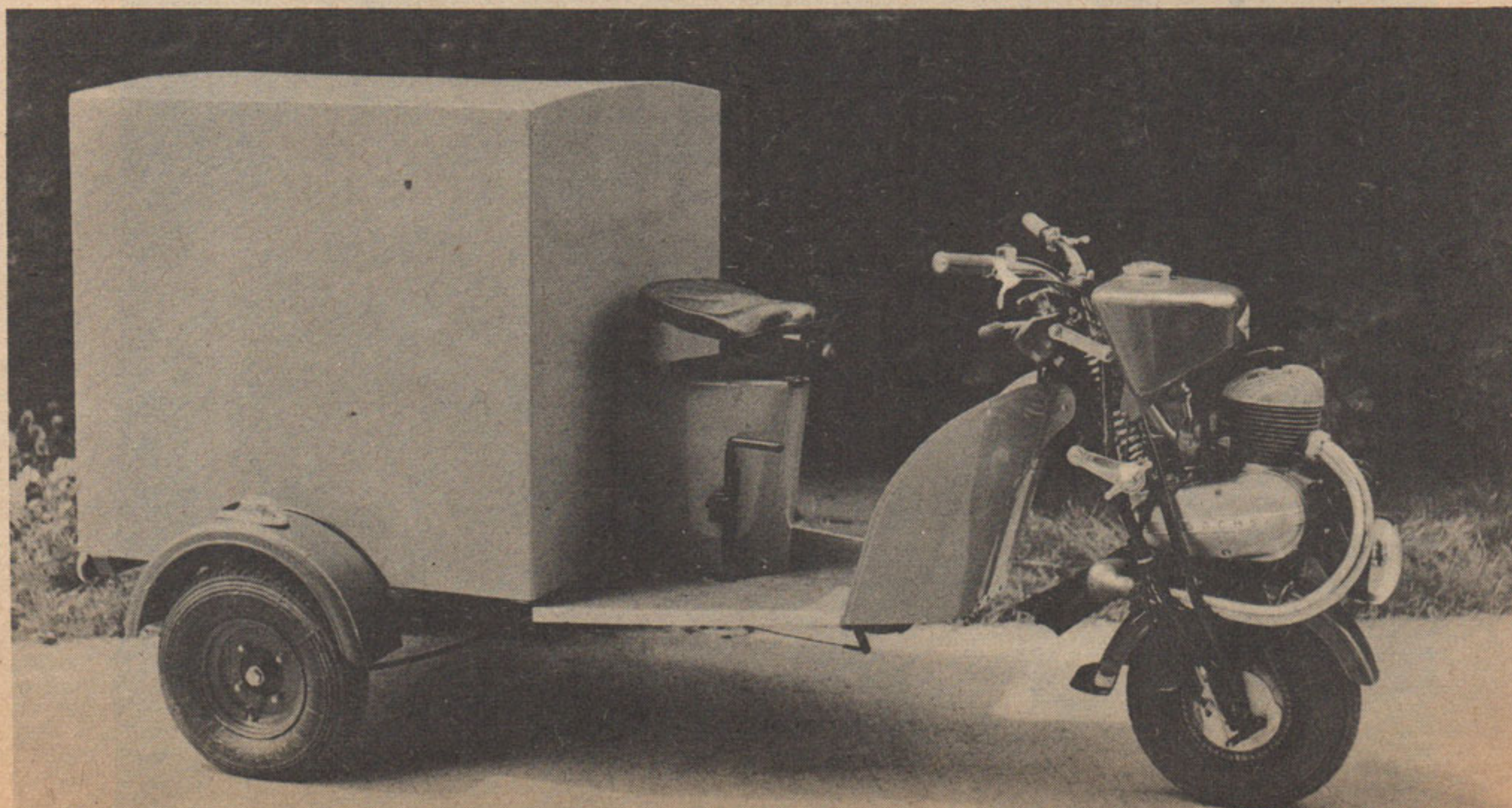
## AU SALON DE FRANCFORT



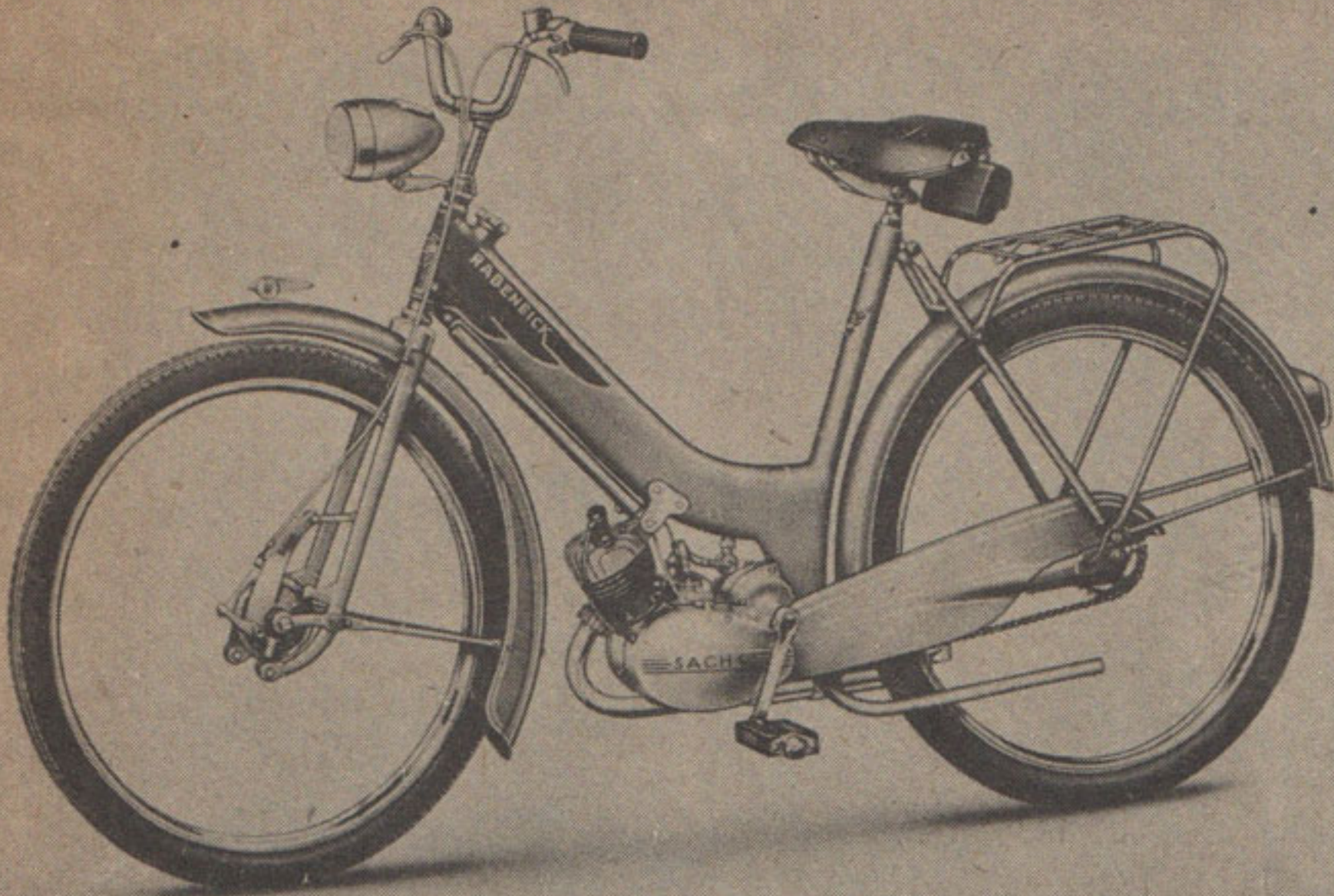
Nous avons déjà présenté plusieurs nouveaux scooters allemands dans nos compte-rendus du Salon de Francfort. En voici encore 3 autres. - En haut à gauche, Kreidler connu pour son petit moteur de 50 cmc. développant 2,2 CV, monte maintenant ce dernier dans un petit scooter léger (58 kg.), muni de grandes roues. - A droite, le Faka « Commodore », équipé d'un moteur JLO, soit de 175 cmc. soit de 200 cmc. à petites roues, fourche télescopique et suspension arrière oscillante. Vitesses de 85 et 90 kmh.

Signalons leurs freins hydrauliques ATE et leur démarreur électrique. - En bas, la même marque présente également un tri de livraison, style italien, pouvant transporter 150 kg de charge utile, équipé du 150 cmc. Sachs, et qui connaît déjà un certain succès en Extrême-Orient sous forme de taxi.

Vous trouverez chez notre confrère « Scooter-Magazine » une étude complète sur les nouveaux scooters allemands.

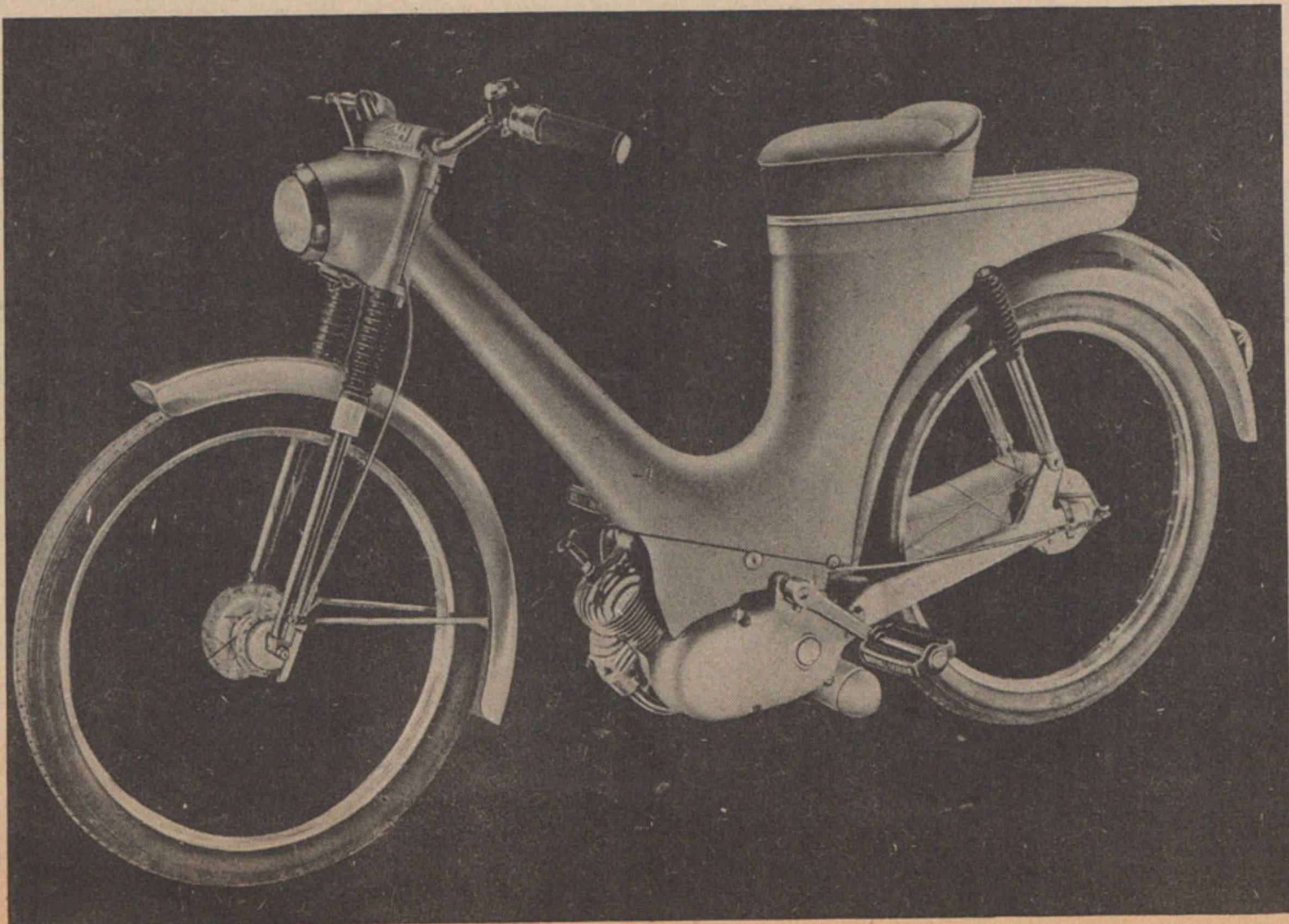
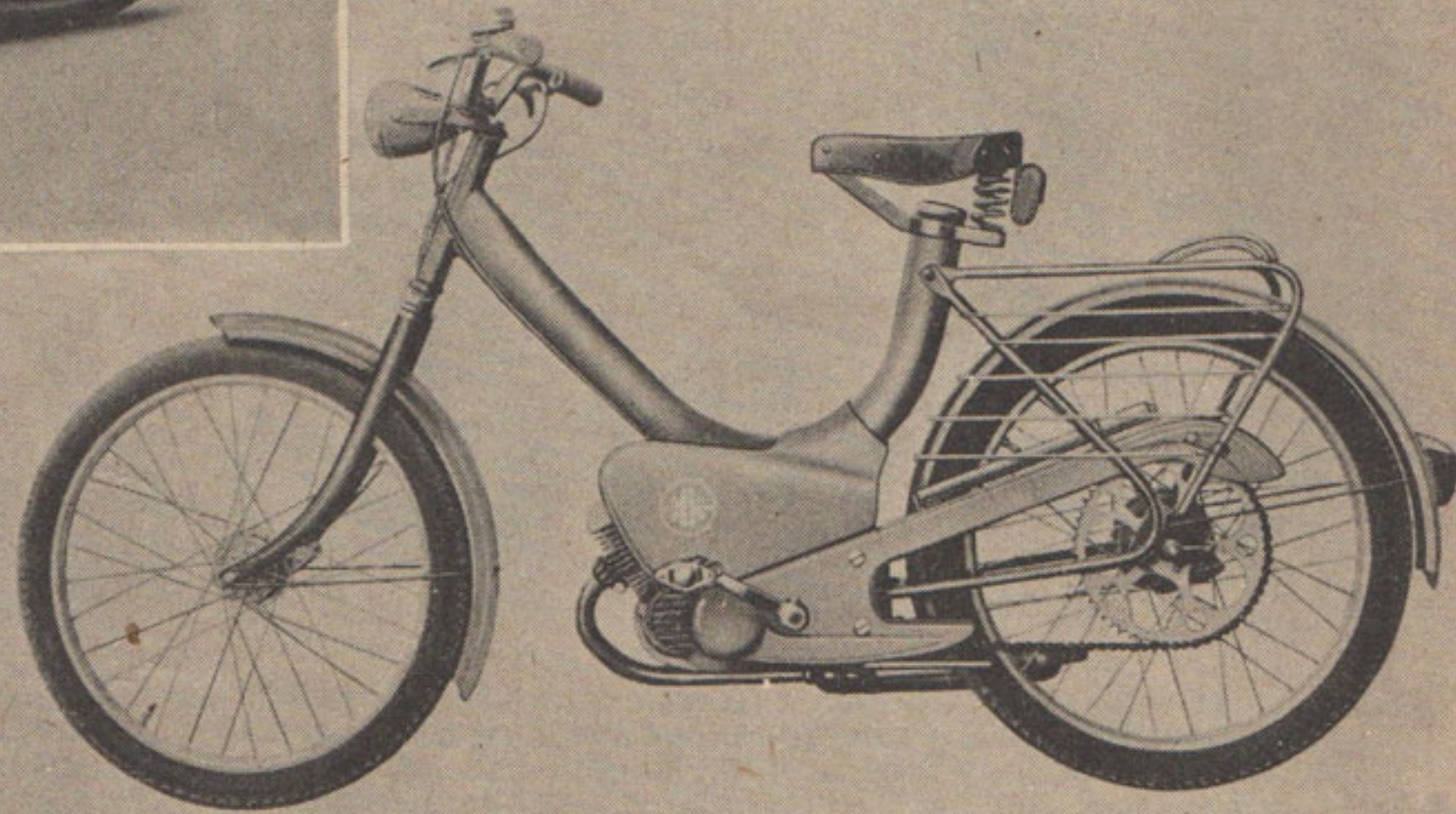






Si le cyclomoteur n'est pas encore très populaire outre-Rhin, par contre, au Salon de Francfort, les prototypes se comptaient par dizaines, et devant l'accueil favorable du public, il n'y a pas de doute que cette catégorie va prendre, dans les mois à venir, la même importance que chez nous. Des nombreux prototypes, il nous a fallu faire un choix sévère, la place nous manquant. Pour ceux, intéressés par cette catégorie de véhicules, signalons que notre confrère « Cyclomoto Magazine » du 15 Novembre, consacre de nombreuses pages au Salon de Francfort.

Ci-dessus : le Rabeneick, comme de nombreuses autres marques allemandes, utilise le moteur Sachs avec pédalier incorporé. Remarquez la suspension avant très particulière. A droite à côté de son modèle luxueux plus connu, Kreidler proposait cette année son modèle Junior dont le moteur développe 1,5 CV. Prix, environ 38.000 francs en Allemagne. - Ci-dessous : une des grosses nouveautés du Salon allemand, le Heinkel, produit par la société d'aviation du même nom. Cadre en alliage léger coulé. Freins à disques spéciaux fonctionnant suivant le même principe qu'un embrayage. Cette technique est d'ailleurs utilisée couramment en aviation.





# FRANCFORT

## GROS EFFORT

### DANS LA PARTIE CYCLE

Nous avons assez souvent répété que les allemands, s'ils étaient maintenant à l'avant-garde du rendement dans la construction de série, avaient encore un sérieux retard dans la partie cycle.

Si BMW fut le premier à utiliser les suspensions AV et AR télescopiques dans la série, depuis on a assisté à une certaine stagnation. Si la fourche télescopique s'est immédiatement implantée, ce n'est que peu à peu, durant ces dernières années, que nos voisins d'Outre Rhin passèrent à la suspension arrière... coulissante. U.T. et NSU (avec sa Fox), avec leurs suspensions arrière oscillantes, faisaient sensation, il y a encore deux ans, en Allemagne et seulement à partir de cette année (avec exception pour la 500 Horex «Imperator») ; ce mouvement fut suivi par Maïco, puis TWN.

× × ×

## DES SUSPENSIONS

### MODERNES

Mais ce dernier Salon de Francfort semble marquer un tournant décisif dans ce domaine. L'on voit maintenant Zundapp (avec sa 250 à transmission acatène, avec également sa nouvelle 200 «Elastic»), Hercules, Rabeneick (250 à transmission acatène), Tornax (sur ses 250 cmc twin), Maïco 175, 200, 350 et 400 cmc. (même Heinkel en cyclomoteur), etc., suivre le mouvement. Il est même à supposer que très bientôt BMW, à son tour, le fera, puisque non seulement les machines compétition «usine», mais également la compétition client «Rennsport» ont une suspension AR oscillante ; et l'on sait que chez BMW, la série profite très vite des enseignements de la course.

Mais là n'est pas encore le plus frappant dans le domaine des suspensions (il était évident que tôt ou tard, les allemands à leur tour se devaient de venir à la suspension arrière oscillante (surtout avec leurs épreuves style 6 Jours). Le plus remarquable est leur adoption de la fourche avant à roue

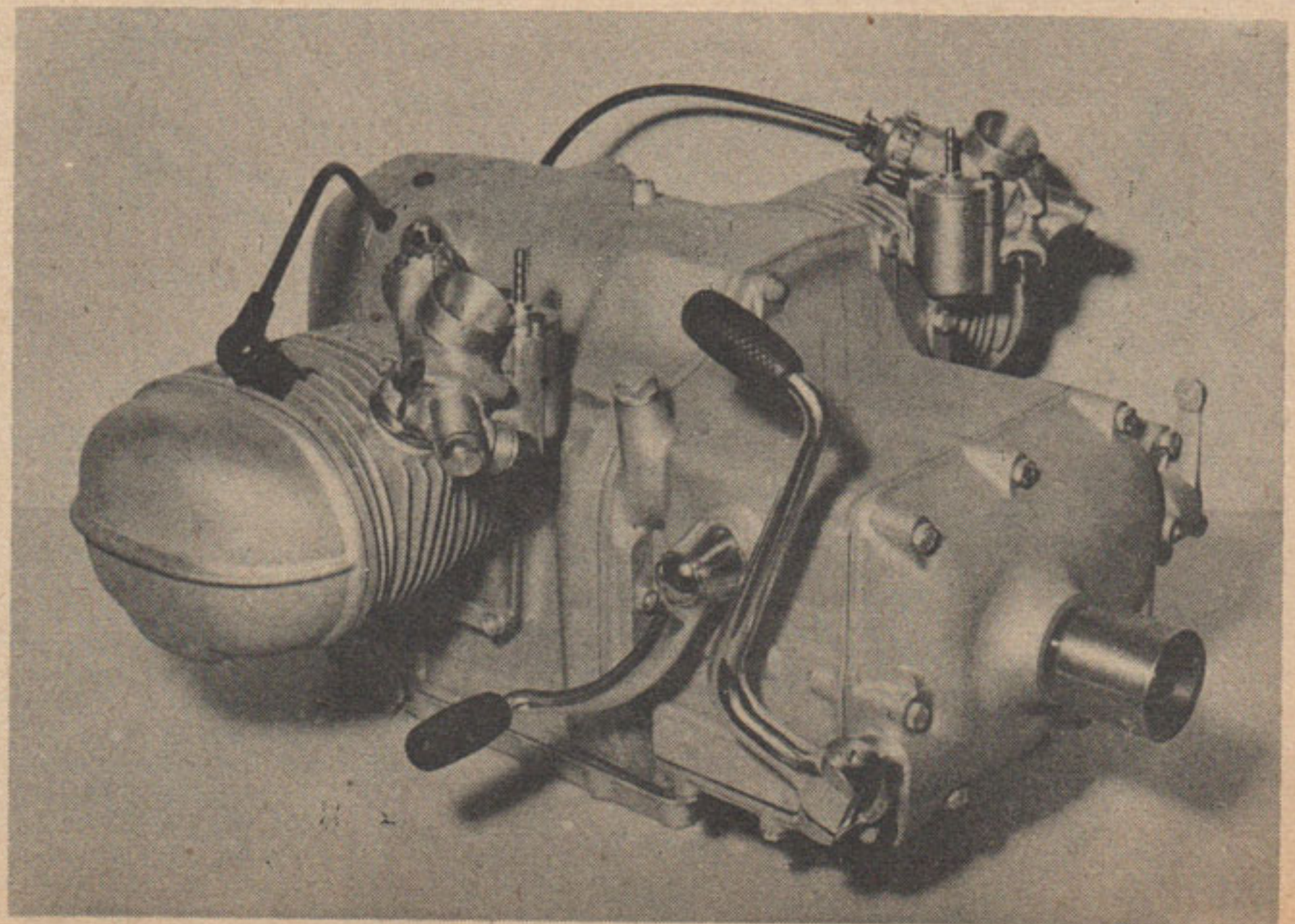
poussée type Earles. Bien que conçue par un ingénieur anglais, elle ne fit ses premières armes (mais de taille), que sur les 500 MV 4 cyl. de compétition. Ariel, pour peu de temps,

qui étaient dans le gros du paquet (si non à l'arrière-garde) passer brusquement à l'avant-garde. Je ne sais ce que nous réservent les Salons de Londres, de Milan, mais si les anglais et les italiens ne marquent pas les mêmes progrès, il est clair que c'est l'Allemagne qui sera l'unique « leader » de la moto de

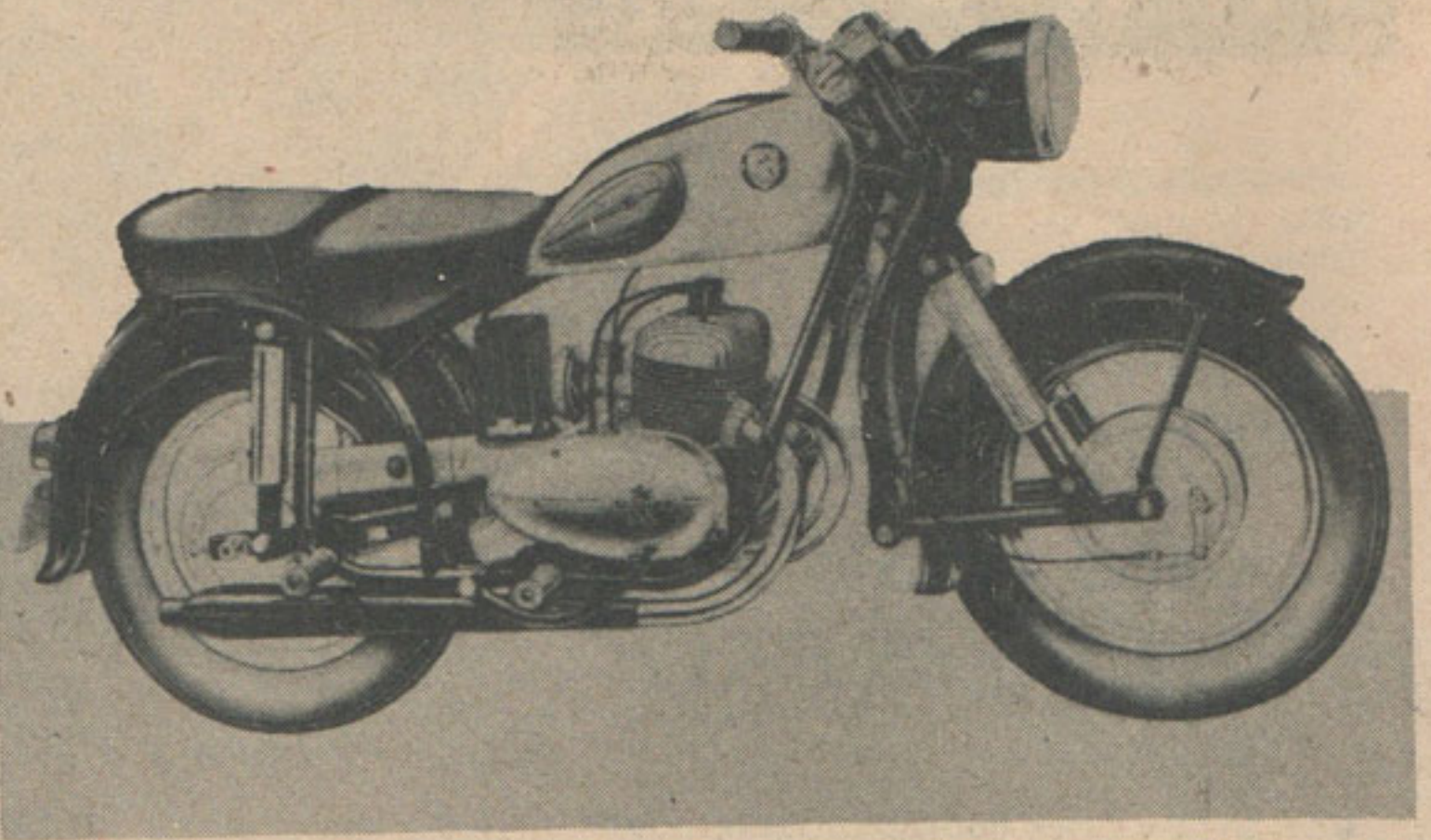
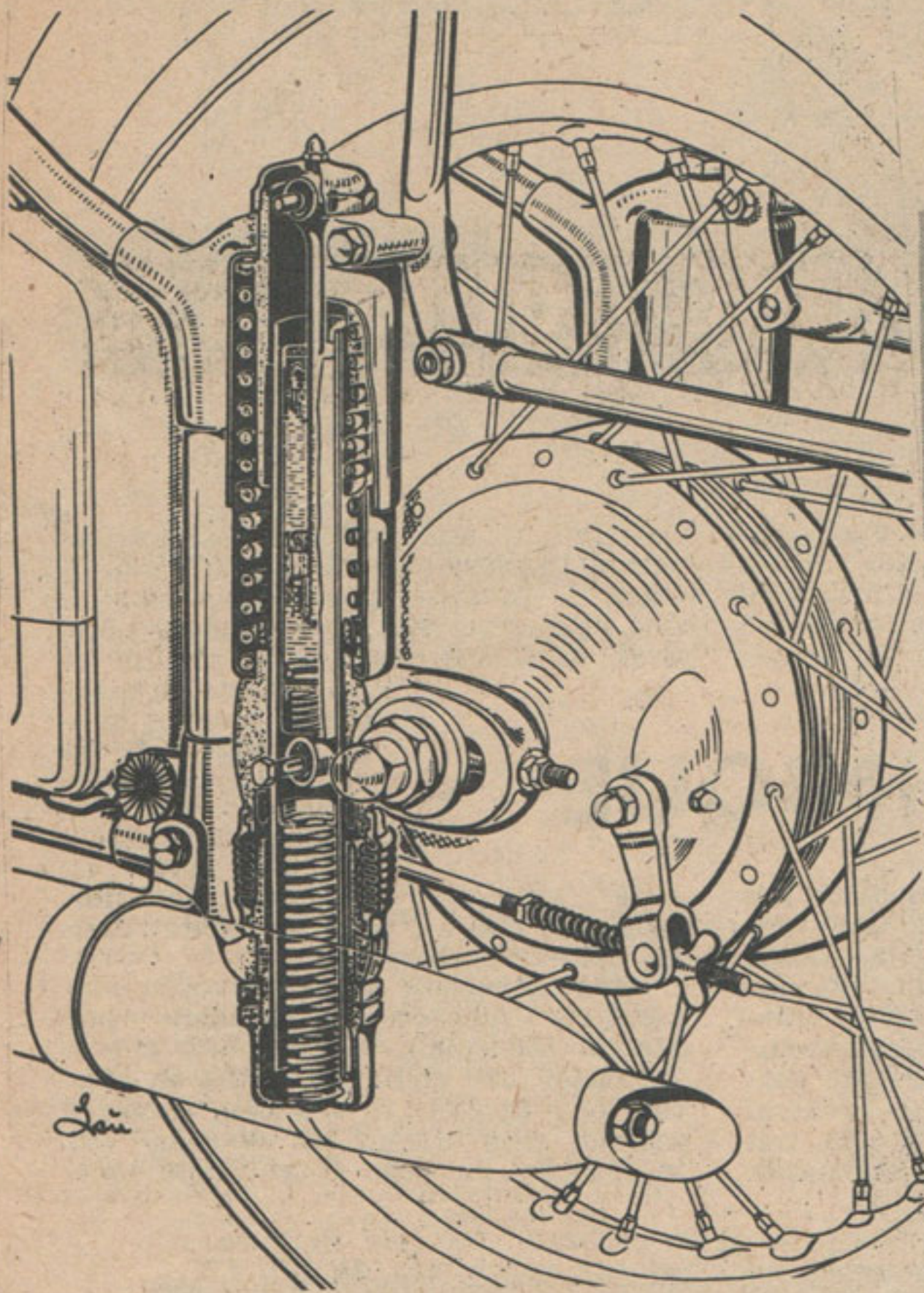
série (tant au point de vue moteur que cadre), tout au moins dans les cylindrées moyennes.

Pour en revenir à ces nouvelles suspensions montées maintenant par Maïco (350 cmc.), Tornax (250 cmc.), Zundapp (250 cmc. flat-twin) en motos, par Strolch et d'autres dans le scooter, elles offrent un avantage sur la fourche du type Guzzi, type suivi

*Le flat-twin 250 Zundapp, à deux carburateurs très inclinés, et toujours la boîte à chaînes, ne développe pas moins de 18,5 CV !*







Les photos du haut de ces deux pages nous montrent les nouvelles 250 Tornado à suspension arrière oscillante et fourche du type Earles-BMW. L'une est équipée du twin 2 temps ILO, l'autre du twin ACT « Opti ». A gauche, la suspension arrière coulissante de la « Bergmeister » Victoria est munie d'amortisseurs hydrauliques.

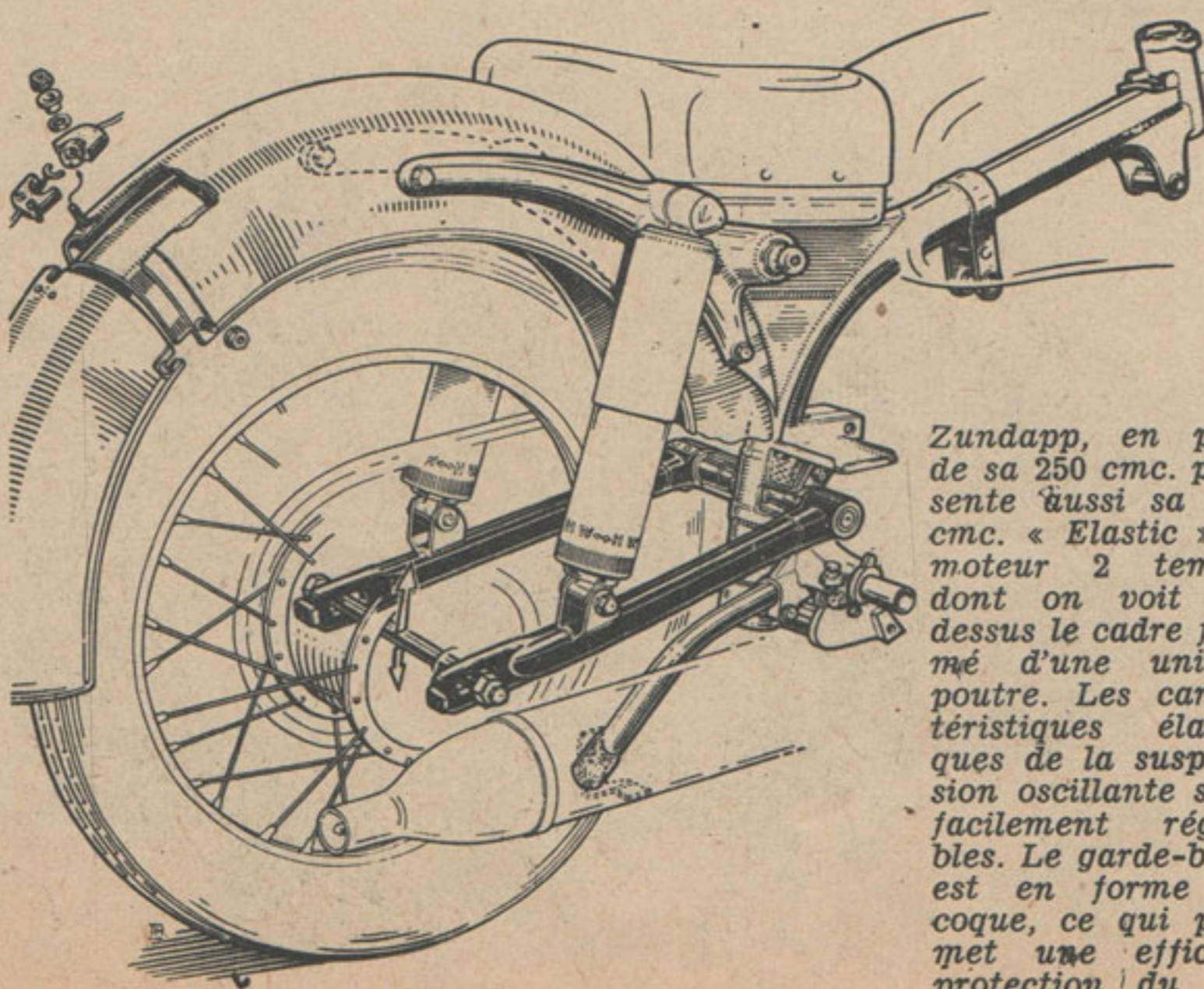
par NSU, Adler, Express : leur débattement est plus important, l'axe de la roue décrit une courbe de rayon beaucoup plus grand, donc plus rectiligne, la progressivité est plus marquée, etc., sans parler des avantages de réalisations (mais non d'étude).

### NOUVELLES CONCEPTIONS DE CADRES

Dans la conception du cadre, aussi des nouveautés, brisant non seulement avec le cadre classique simple ou double berceau, mais encore avec les cadres plus modernes à moteur en porte-à-faux (voir la nouvelle Zundapp « Elastic »). A noter le cadre des 350 et 400 Maico : un tube unique, allant de la colonne de direction et se terminant par une plaque boulonnée sur le carter moteur : jusqu'ici rien de bien neuf ; mais ce qui est plus caractéristique, c'est l'utilisation de ce volumineux carter-moteur qui sert de cadre (si l'on peut dire), pour toute la partie basse, recevant directement le garde-boue arrière, la suspension oscillante, les repose-pieds, etc., etc...

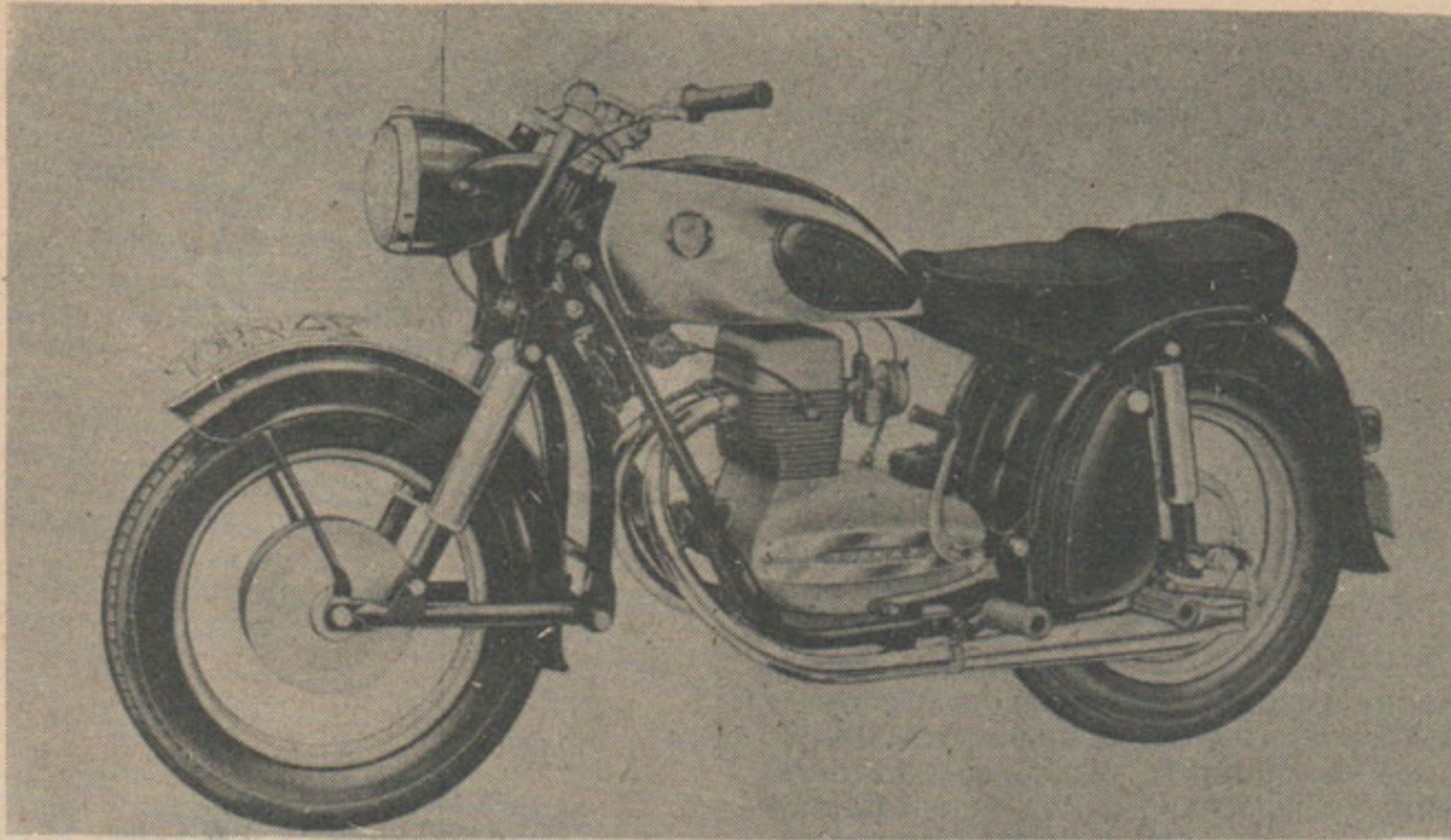
Bien que tubulaire, le cadre de la 250 cmc. flat-twin Zundapp est tout aussi révolutionnaire. Nous avons déjà parlé de sa suspension arrière oscillante (recevant l'arbre de transmission, comme sur les BMW compétition, dans un des bras oscillants) et sa fourche avant type Earles-BMW ; abordons maintenant son cadre proprement dit : un double berceau part de la colonne de direction, descend aux trois quarts de la hauteur des roues, et remonte brusquement à l'arrière pour maintenir les éléments de la suspension AR et la moitié de garde-boue ; le moteur est suspendu (au sens propre du terme) à ce cadre, et non supporté, comme il l'est couramment ; toute la partie arrière reçoit une carrosserie, servant de garde-boue, recevant la selle, et supportant la partie arrière du réservoir.

Si je me suis étendu sur ces deux types de cadre, ce n'est pas seulement pour montrer leur réalisation. En fait, ils soulèvent, ainsi que le cadre à moteur en porte-à-faux (et je pense sur-

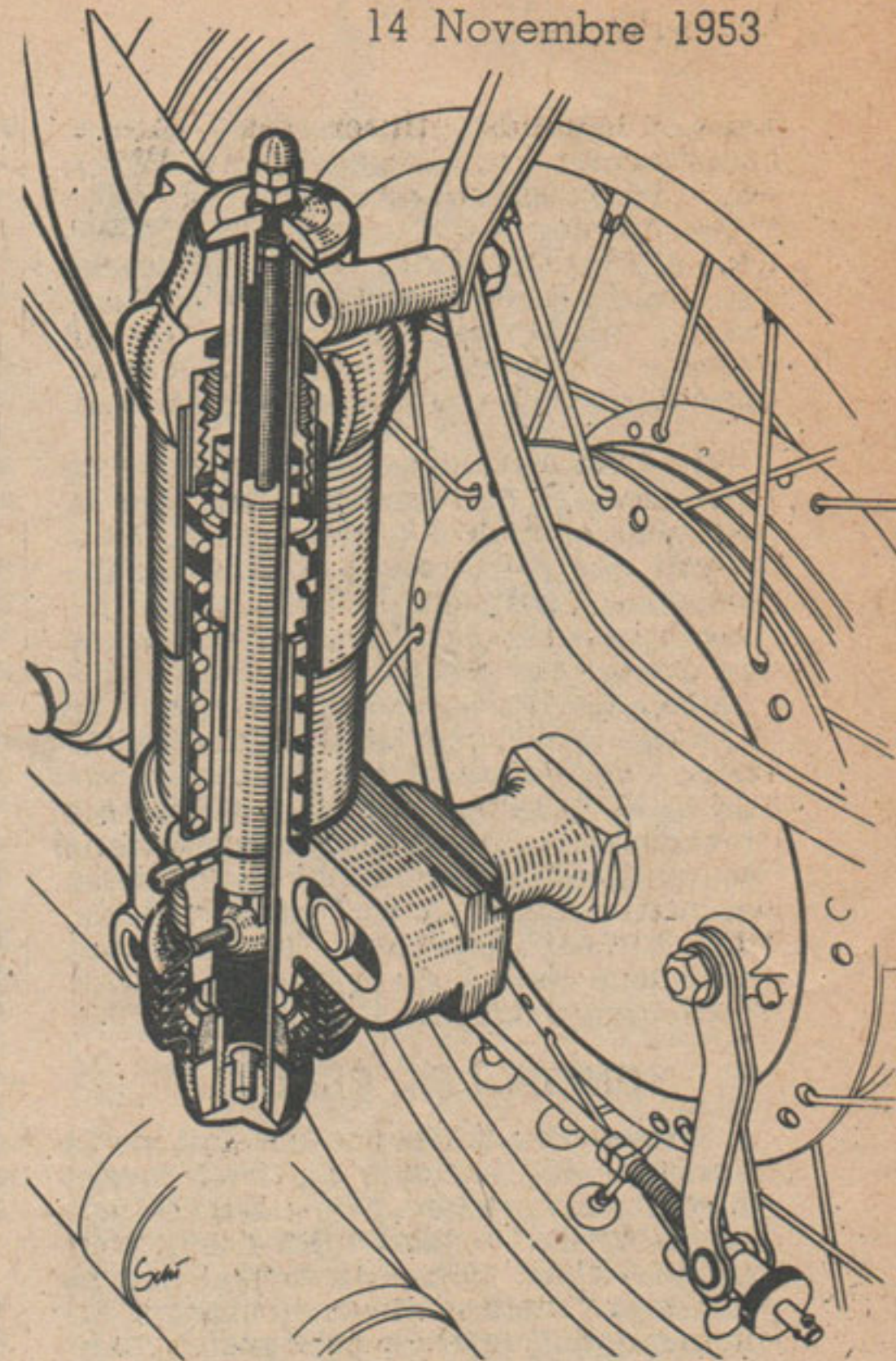
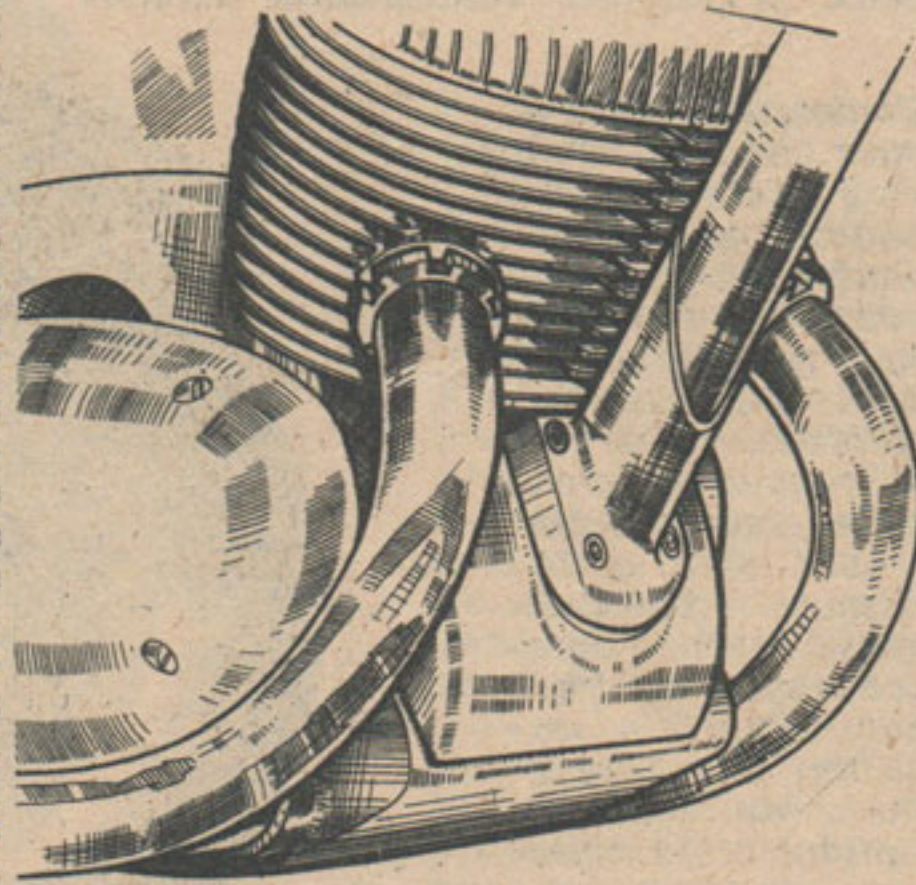


Zundapp, en plus de sa 250 cmc. présente aussi sa 200 cmc. « Elastic », à moteur 2 temps, dont on voit ci-dessus le cadre formé d'une unique poutre. Les caractéristiques élastiques de la suspension oscillante sont facilement réglables. Le garde-boue est en forme de coque, ce qui permet une efficace protection du câblage électrique.





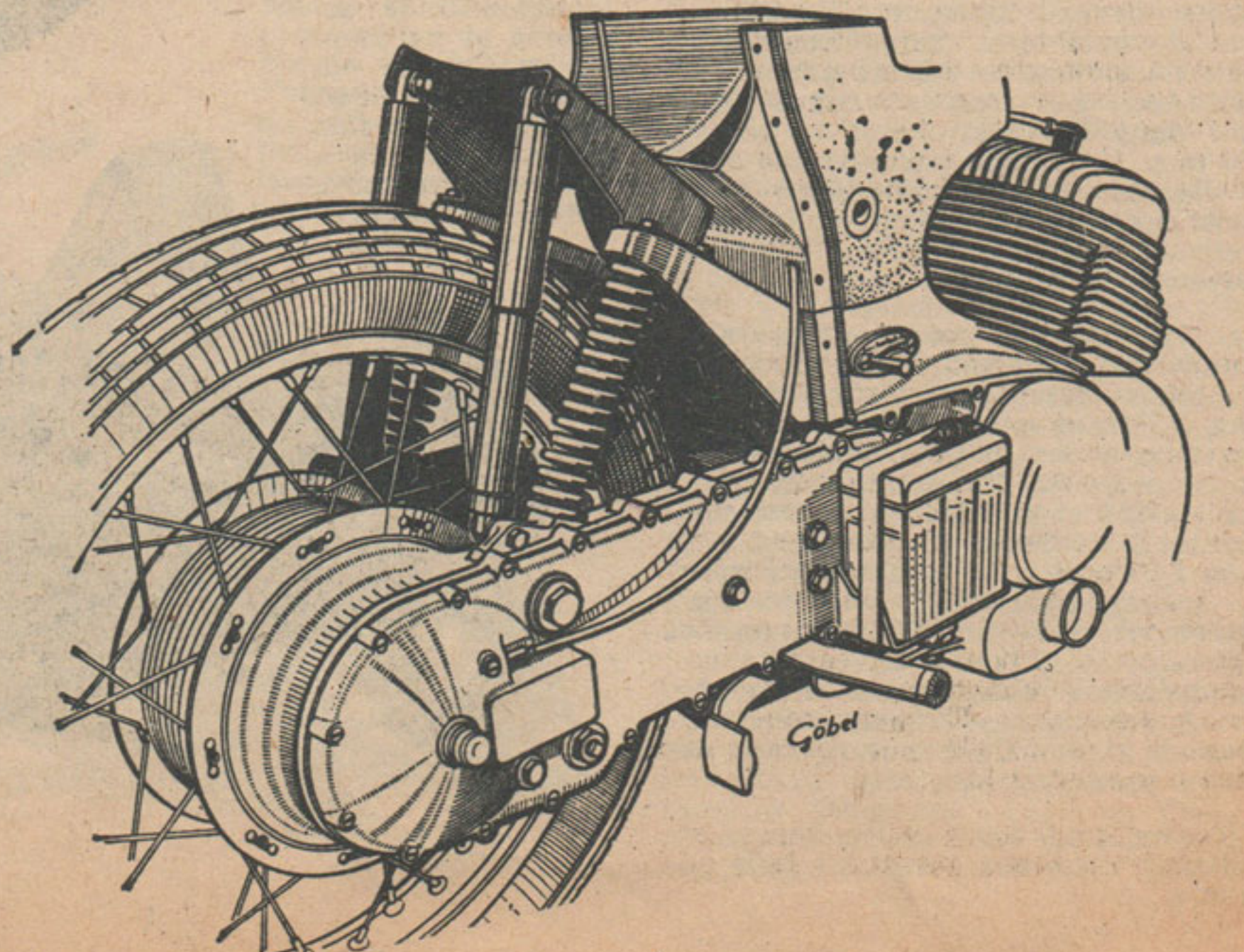
tout à Imme, réalisation la plus poussée dans ce domaine une nouvelle orientation qui mérite d'être signalée : jusqu'à ce jour, les cadres de motos, simple ou double berceau, interrompus ou non, s'inspiraient toujours de leur origine, le cadre de vélo. Ici, on a essayé de penser autrement : de penser « moto ». Le succès des premiers scooters (Vespa, Lambretta) tient au fait que leurs constructeurs n'étaient pas des fabricants de cycles ou de motos (avons ou machines-outils pour les 2 marques citées), n'avaient pas d'idées préconçues à l'avance, cyclistes ou motocyclistes, et surent créer quelque chose de neuf, faisant une unité. De même, il faudra un jour ou l'autre penser « moto », avec toutes ses exigences actuelles de puissance, suspensions, sûreté, protection et non plus rester dans la conception première du cycle muni d'un moteur. Et le grand atout de Maico, de Zundapp, pour les modèles cités, est d'avoir su, ou plutôt d'avoir osé faire ce premier pas.



Ci-dessus : on trouve également des amortisseurs hydrauliques dans la suspension arrière Adler. - A gauche, une vue du bloc des « Taifun » 350 et 400 cmc. Maico. A noter la volumineuse chambre d'expansion des gaz brûlés, encastrée et presque confondue dans la partie basse du carter. - Ci-dessous, l'arrière de la même machine. La chaîne « Duplex » de la transmission finale fonctionne dans l'huile. On voit les ressorts à l'air libre de la suspension arrière oscillante (dont l'articulation se fait exactement sur l'axe du pignon de sortie de boîte), ainsi que les amortisseurs séparés.

### DES JANTES DE 18 POUCES

Passons maintenant dans le domaine des roues. Durant ces dernières quatre années, on a assisté à une polémique et à toute une série de recherches sur les dimensions des roues. Petites et grandes roues avaient leurs détracteurs et leurs défenseurs : les petites roues offrent un moment d'inertie bien plus faible, les grandes roues assurent une meilleure tenue de route, surtout sur tout terrain, sur mauvaise route ou revêtement mouillé. Les allemands, avec Adler et Stella-Mars, furent les premiers à utiliser, en série, des jantes de 16 pouces sur les machines de série en même temps qu'Iso, en Italie, utilisaient des jantes encore plus petites, de 12 pouces. Tout ce mouvement fut également suivi par Puch, converti aux 16 pouces pour tous ses nouveaux modèles. Mais il est aussi à noter que sur ses machines ayant disputé les derniers 6 Jours Internationaux, Adler utilisait à l'avant des jantes normales de 19 pouces. A la suite de tous ces essais, de toutes ces recherches, nous voyons maintenant, à l'IFMA, de très nombreux construc-





teurs allemands utiliser des jantes, bien souvent en alliage léger (BMW), de... 18 pouces, surtout sur les cylindrées moyennes. Qui ? la 250 BMW, les 350 et 400 Maico, la 250 Victoria, etc., bien que nous trouvions de nouveaux utilisateurs des jantes de 16 pouces : Tornax sur des 250 cmc., Zundapp, toujours sur sa 250 flat-twin.

Quel est l'avantage de ces jantes de 18 pouces ? Le diamètre total de la roue, de sa bande de roulement, n'est réduit que d'un pouce, de 2,54 cm, insensible à l'œil non averti, et ne devant vraiment pas influer sur la tenue de route. Par contre, le moment d'inertie, lui, est sérieusement réduit de 11,5 %, alors que le diamètre de la bande de roulement n'est réduit que de 4 %. Voilà une solution qui semble intéressante ; mais là, comme dans toute la polémique autour des grandes et petites roues, à côté de la théorie, des chiffres, l'expérience, les essais ont seul leur mot à dire et seul l'avenir tranchera vraiment la question.

### ENFIN DES FREINS !

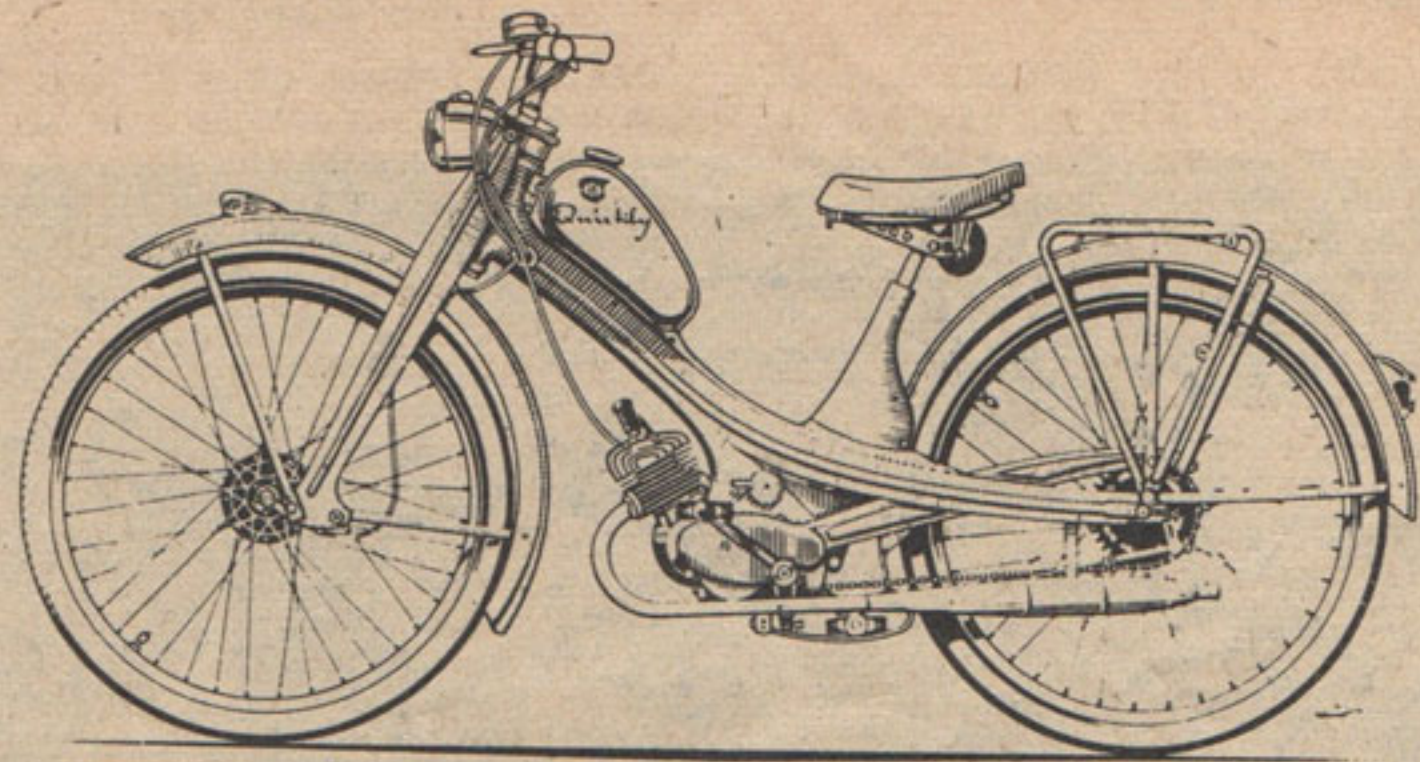
Nous avons suffisamment fait de la question du freinage, du frein avant surtout, notre cheval de bataille (voir Moto-Revue n° 1.088-1.092-1.096) pour ne pas fixer notre attention sur ce point et féliciter les constructeurs allemands qui, pour le plus grand nombre d'entre eux, ont su modifier leur politique à ce sujet et comprendre l'importance du problème.

Non seulement le moyeu-frein règne maintenant partout en maître, mais le diamètre de ces derniers atteint des valeurs qui, en général, n'ont rien d'exceptionnel et pour lesquels nous ne crierons pas au miracle, mais qui devraient équiper toutes les machines de série.

A tout seigneur, tout honneur... et les flat-twins BMW, qui avaient déjà profité des leçons de la compétition par l'adoption de freins avant à double came, reçoivent maintenant des moyeux-freins, toujours à double came (2 mâchoires super-freinantes), mais d'un diamètre encore accru, battant tous les records connus à ce jour dans la construction de série : 250 mm. (!) ; mais même la 250 cmc., si elle n'a pas un double came à l'avant, reçoit malgré tout un moyeu-frein de 220 mm., record pour les moyennes cylindrées.

Si les autres constructeurs allemands ont des freins plus modestes, à simple came, ils restent malgré tout à l'avant-garde dans ce domaine. On trouve des moyeux-freins de 230 mm. sur les 600 Zundapp, de 200 mm. sur les 350 et 400 Maico, de 180 mm. sur les 250 et 300 Hoffmann, de 180 mm. à l'avant (et 160 mm. à l'arrière) sur les 250 et 350 DKW, de 180 mm. également sur les 250 Zundapp et Adler, mais si l'on tient compte que ces dernières machines ont des jantes de 16 pouces, ces 180 mm. équivalaient à plus de 200 mm. avec des jantes normales, etc., etc.

Encore une fois, il est temps de s'aligner, nous aussi, sur une telle politique.

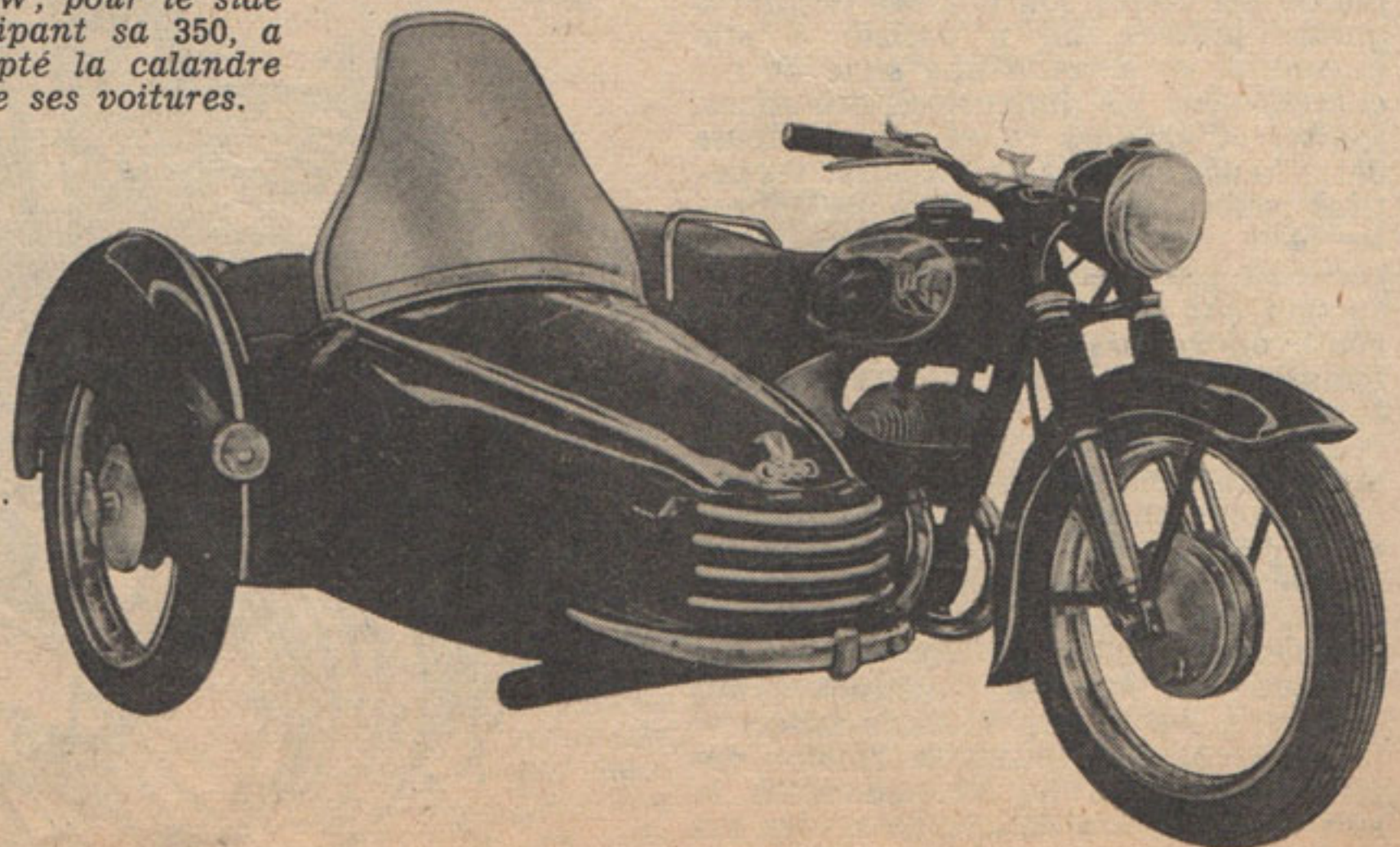
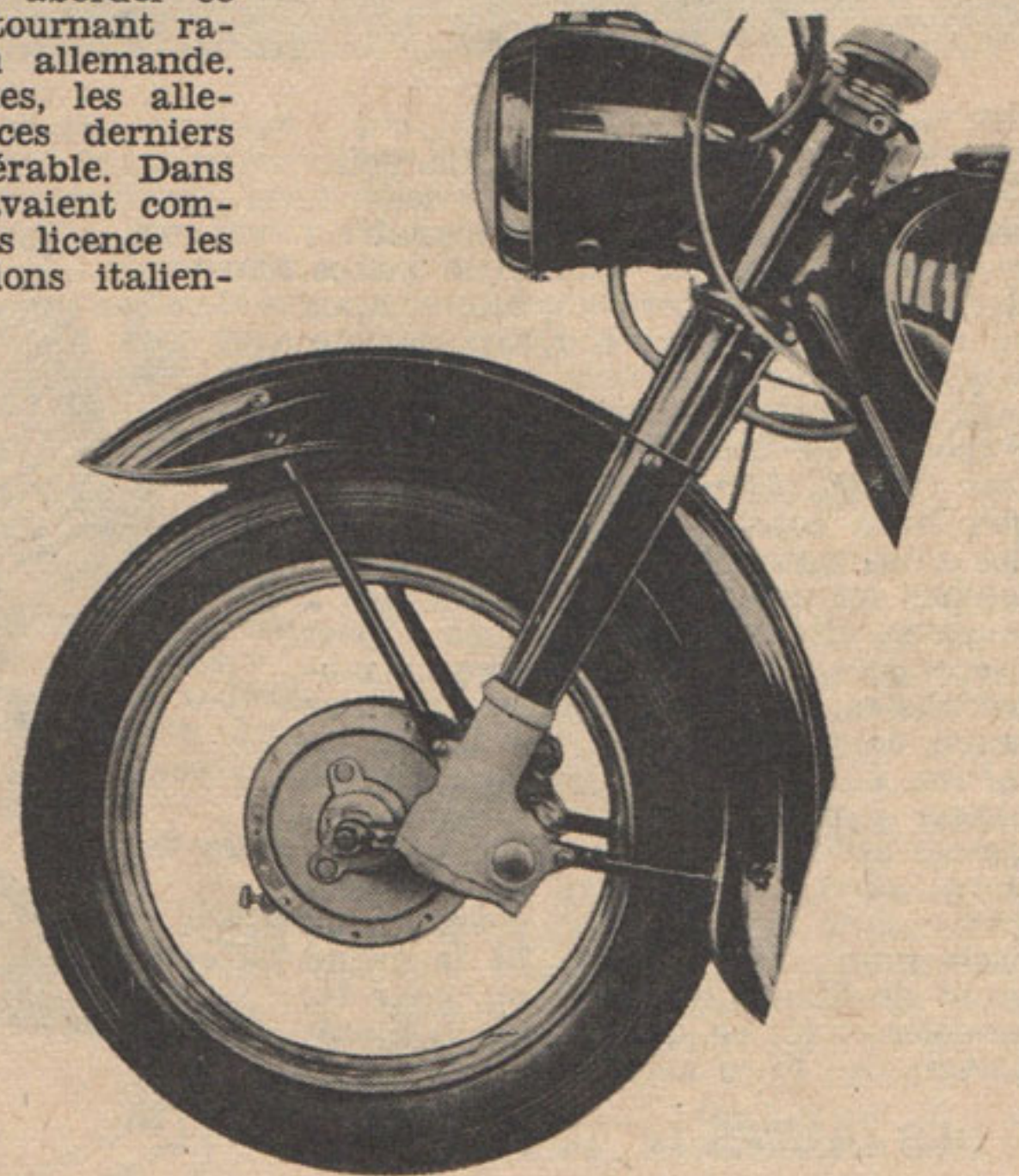


### DE NOMBREUX SCOOTERS, DE NOMBREUX CYCLOS

Bien que ce sujet soit plutôt chassé gardée de nos confrères « Scooter-Magazine » et « Cyclomoto-Revue », il me faut quand même aborder ce point, car il marque un tournant radical dans la production allemande.

Dans ces deux domaines, les allemands avaient, jusqu'à ces derniers temps, un retard considérable. Dans le domaine scooters, ils avaient commencé par construire sous licence les deux principales réalisations italien-

*Ci-dessus, N.S.U. pour sa 50 cmc. « Quickly » a adopté un cadre-poutre et une suspension avant à roue poussée du type de ses Fox, Lux et Max. - A droite, la nouvelle fourche Adler reçoit maintenant des amortisseurs hydrauliques et un nouveau système d'ancrage du frein, annulant les réactions au freinage. Le phare est maintenant monté sur la colonne de direction et ne tourne pas avec la roue. - En bas, DKW, pour le side équipant sa 350, a adopté la calandre de ses voitures.*



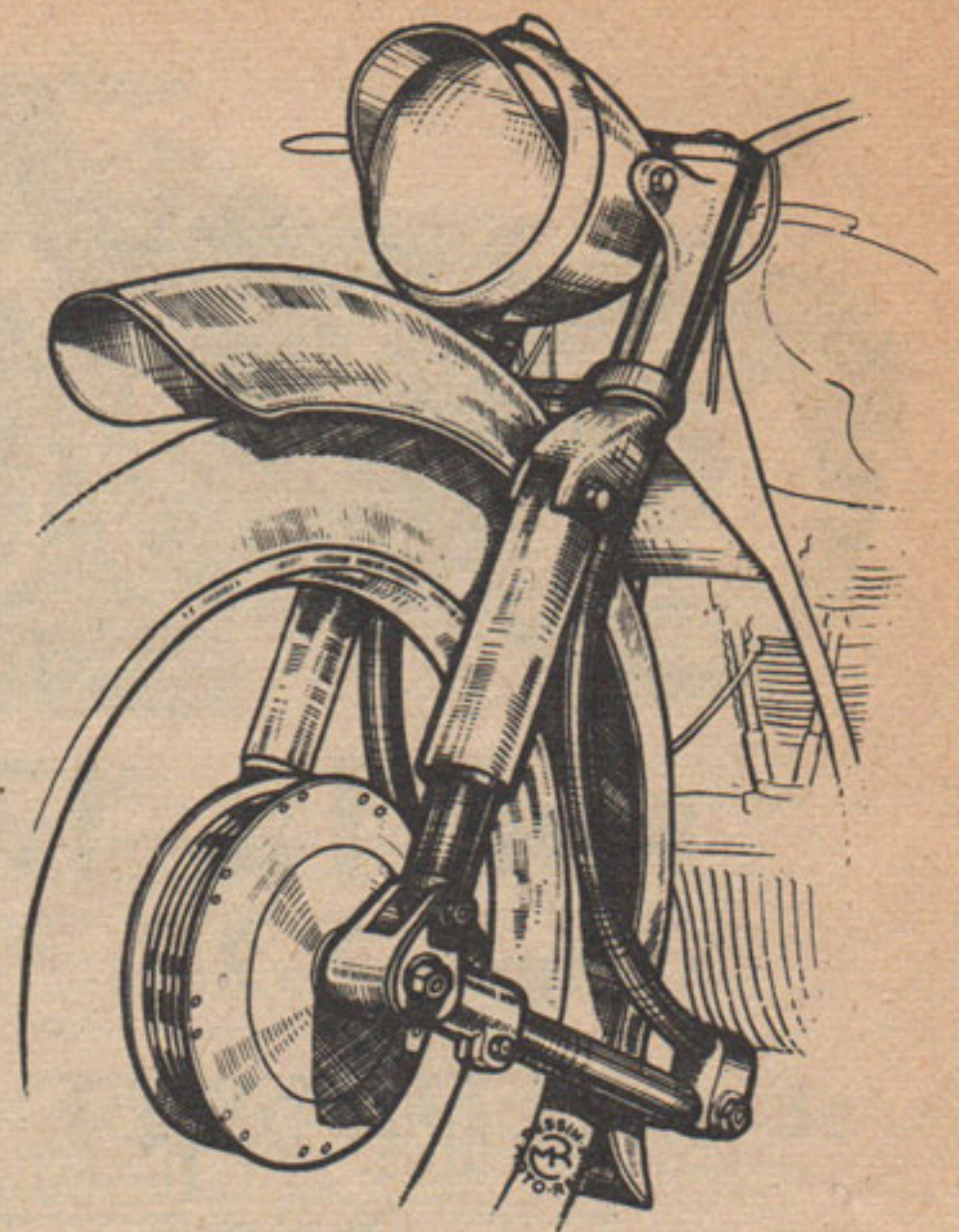


nes : Vespa (chez Hoffmann) et Lambretta (chez NSU), ce dernier de loin le plus répandu. Puis vinrent, il y a 2 ans et quelques, les réalisations style « kolossal » : Goggo, Maicomobil, peut-être puissants et d'une bonne tenue de route, mais vraiment peu esthétiques. Et ce n'est que dans le courant de cette année que l'on vit apparaître quelques nouveaux engins, présentés à l'IFMA et auxquels viennent s'ajouter quantité de prototypes. Nombre de grandes marques de motos ont, aujourd'hui, un scooter à leur programme : Maico, Victoria, Zundapp, Durkopp, sans parler de NSU et Hoffman déjà cités. Mais d'autres marques sont également là : Heinkel, Strolch, Faka, etc... Certains même voient le scooter sous forme de petite voiturette (Messerschmidt, Fulda, Pinquin).

Mais le retard, dans le temps, offre des aspects positifs dans la technique. Maintenant qu'ils viennent au scooter, les constructeurs allemands connaissent les avantages et inconvénients inhérents à chaque système, à chaque conception, à chaque montage ; ils savent maintenant quels sont les inconvénients de jantes de 8 pouces, de toute la charge à l'arrière, etc. etc. Et ceci permet à leurs réalisations de profiter des dernières expériences dans tous les domaines.

Ainsi, les moteurs se trouvent en général au milieu du scooter, ce qui leur confère parfois un aspect un peu lourd. Tendance vers des cylindrées plus importantes : 150 Heinkel à soupapes en tête, de très nombreux 175, bien souvent équipés du moteur Jlo, parfois Sachs, ou bien réalisés par le constructeur lui-même (Maico) et, maintenant plusieurs 200 cmc. : Victoria, Zundapp (à côté du 150), Isaria, Rohr, Faka, Pirol. Nombreuses jantes de 12, 14 et même 16 pouces, suspensions oscillantes à l'arrière, alors qu'à l'avant toutes les solutions trouvent leur place, depuis les fourches télescopiques (Bella, Rohr, Heinkel) jusqu'à la fourche Earles-BMW du Strolch, en passant par roues poussées et roues tirées.

*Sur sa 250 cmc. monocylindre culbutée avec échappement sur l'arrière (style aviation), Bauer a aussi adopté une fourche à roue poussée d'un style Earles assez pur. Par contre, la fourche Express est de conception Guzzi, malgré la présence d'un étrier de renforcement servant en même temps de support au garde-boue. Moyeu-frein Sachs. La 350 DKW bicylindre a son carburateur unique masqué par un petit capotage faisant également office de chambre de tranquillisation. Fourche télescopique du genre BMW, suspension arrière coulissante, et évidemment, des moyeux-freins.*



De même, un grand nombre de constructeurs s'attaquent maintenant au cyclomoteur. NSU abandonne sa 100 « Quick » pour un 50 cmc. « Quickly » ; TWN, Zundapp, Maico, Victoria, Rabeneick, Express, Goericke ont aujourd'hui leurs cyclos, sans parler des maisons plus spécialisées : Heinkel, Kreidler, Lutz, etc., etc. La cylindrée adoptée, comme en France, est de 50 cmc., mais on trouve également des 30 et 38 cmc. (le Vicky-Victoria). La puissance moyenne de ces cyclos est plus élevée qu'en France, en général de 1,5 CV., étagée entre 1,3 et 2,2 CV. (Kreidler), bien loin des 0,5 et 0,8 CV. qui sont monnaie courante en France. La plupart sont également munis de suspensions, parfois des plus modernes.

#### QUE CONCLURE ?

Un chat est un chat... et une mécanique n'est pas un drapeau ! Quelles que puissent être nos amitiés ou inimitiés nationales, un 250 cmc. de 18 CV. est plus puissant, plus intéressant qu'un 250 de 9 CV.

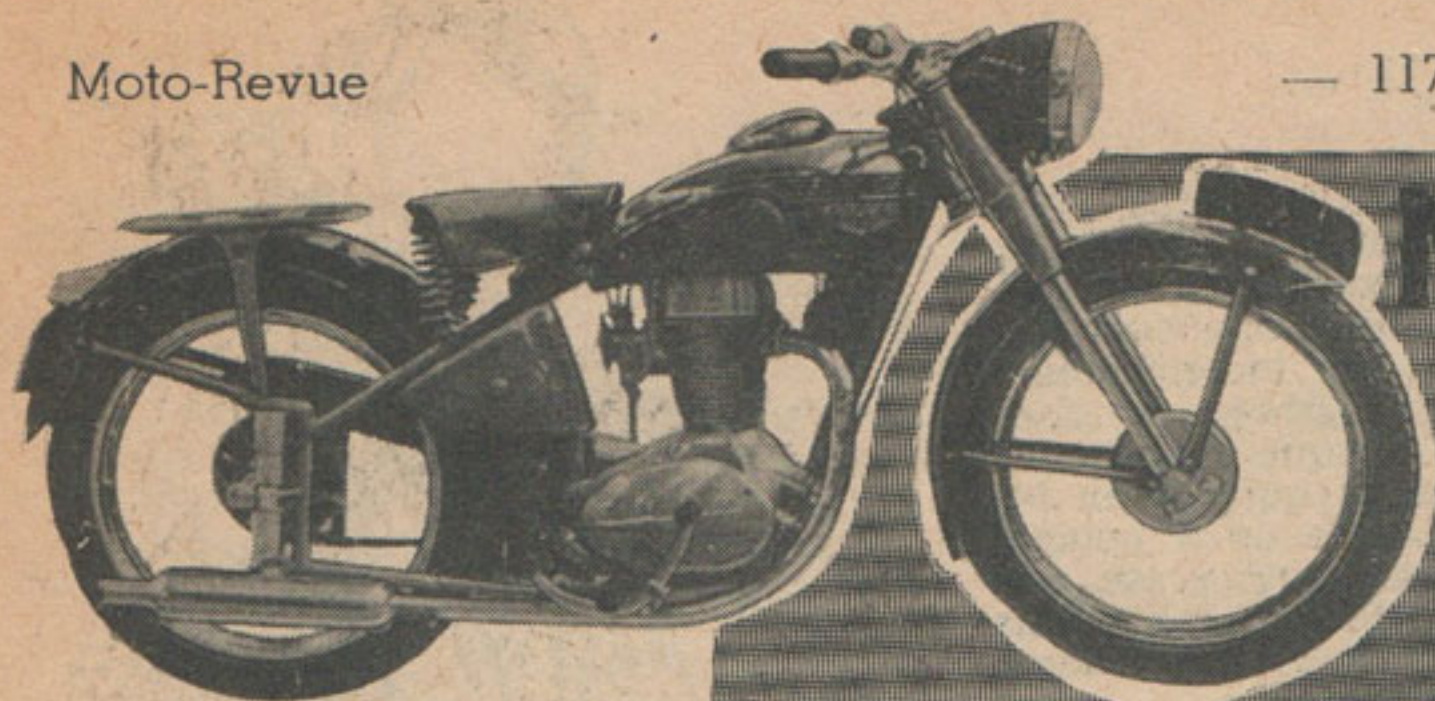
Et il est clair, pour celui qui a été à Francfort ou pour celui qui a pu en étudier de près la documentation, que les efforts des allemands dans le domaine de la construction motocycliste les placent aujourd'hui en tête de la technique de série.

Mais ce qui était vrai, il y a un an, pour les moteurs seulement et leur rendement, commence aujourd'hui à le devenir pour la partie cycle : cadres, suspensions, freins. Même pour les scooters et les cyclomoteurs, les allemands marchent à grands pas.

Si nous ne pouvons que nous réjouir de ces immenses pas en avant dans le domaine technique, il y a là un avertissement pour tous les autres constructeurs. Nous ne savons ce que nous réservent Londres et Milan (nous le saurons fort bientôt), mais si les allemands arrivent à distancer anglais et italiens, quelle place occuperons-nous alors ? Il y va de l'avenir de nos propres constructeurs ; même s'ils arrivent à assurer leur marché national par un nouveau blocage des importations, leur prestige, non seulement à l'étranger, mais en France même, risque de subir un nouvel effondrement.

J.B.





NOS CONSEILS  
TECHNIQUES  
ET PRATIQUES

sur la 175

MOTOBÉCANE

type Z 2 C

et



U 2 C



### ESSAI DE LA MACHINE

Un essai de la 175 Motobécane avec courbe d'accélération, vitesses maxima sur chaque rapport, épreuve de côte seul et à deux, etc..., a été publié dans *Moto-Revue* n° 1134.

Envoi contre 45 fr. en timbres.

### MANUEL D'ENTRETIEN

Nous éditons un manuel d'entretien pour les 125 et 175 culbutées Motobécane. 80 pages sous forte couverture cartonnée. Toute la technique, pratique, entretien, dépannage, démontage, etc... 460 fr. poste 510 fr. Versement au Compte Chèque Postal MOTO-REVUE PARIS 297-37

## ENTRETIEN COURANT

## GRAISSAGE

TOUS LES 1.000 KMS	TOUS LES 1.500 KMS	TOUS LES 2.000 KMS	TOUS LES 5.000 KMS
S.A.E. 50 Suspension arrière. Câbles de frein AV, de débrayage, de gaz. Articulation de la selle. Vérification et rétablissement du niveau dans le carter. SAE 50 été - SAE 40 hiver	S.A.E. 50 Flexible de commande du compteur. HUILE SOLIDIFIÉE OU GRAISSE LÉGÈRE Chaîne de transmission	S.A.E. 50 Très important : Carter-moteur. Contenance 2 l. 100. (vidange et plein). SAE 50 été - SAE 40 hiver. Fourche télescopique (à bain d'huile, niveau 100 mm) GRAISSE CONSISTANTE N° 2. Roulement des moyeux et axes de cames des freins (AV et AR). Commande du rupteur. Roulements de direction.	HUILE LÉGÈRE DE VASELINE Axe du levier de rupteur.

## PNEUS

Dimensions 25x3 (jantes de 19). Pression : Avant solo 1 k. 200 ; en duo 1 k. 500. - Arrière solo 1 k. 500 ; en duo 2 k.

Vérifier la pression chaque semaine (contrôleur de pression indispensable).

Vérifier fréquemment l'état extérieur des enveloppes. Retirer avec une épingle les silices qui s'incrusteront dans la gomme.

Deux fois par an, retirer les enveloppes. Vérifier les fonds de

jante. Le cas échéant, enlever la rouille et passer un vernis noir.

Par la même occasion, dévoiler les roues, si besoin. S'assurer que les rayons ne dépassent pas de leurs têtes. Remplacer les mèches de fonds de jantes si celles-ci sont détendues ou détériorées.

Avant remontage des enveloppes, talquer abondamment l'intérieur.

## BATTERIE

6 VOLTS - 7 AH.

Contrôler fréquemment le niveau de l'électrolyte. Le maintenir si besoin en ajoutant dans chaque élément de l'eau distillée. Ne pas utiliser l'eau du robinet (calcaire). Ne jamais mettre d'acide.

Vérifier chaque semaine la tension aux bornes, qui doit se

maintenir aux environs de 6 volts. Une batterie sous-voitée ou ne tenant pas la charge est en mauvais état.

En cas d'immobilisation prolongée de la machine, maintenir la batterie chargée au dixième de sa capacité par une charge hebdomadaire, ou la vider de son électrolyte après l'avoir chargée à bloc et rincée complètement à l'eau distillée. Pour la remise en service, refaire le plein avec de l'électrolyte à 30° Beaumé.

SOYEZ PRUDENT ! MIEUX VAUT ARRIVER UN PEU PLUS TARD QUE JAMAIS



# LES REGLAGES COURANTS

## LES COMMANDES

*Entretien* : graissage (page précédente). En cas de fonctionnement difficile, dégrillage par injection de pétrole dans les gaines. Pose de graisseurs, pour permettre emploi burette ou pompe à pression.

*Réglages freins* : conserver le minimum de course à la poignée et à la pédale. Frein avant : agir sur tendeur à vis situé à la butée de la gaine. Frein arrière : agir sur tendeur à vis situé à la commande de came. Carburateur : le tendeur de gaine est sur le chapeau du corps de carburateur. Sert au réglage du ralenti.

## EMBRAYAGE

Réglage par action sur un écrou six pans au centre du couvercle droit, sur le côté du bloc, et par tension du câble. Léger jeu à la poignée indispensable. En cas de patinage ou broutage, régler la tension des six ressorts, après enlèvement du couvercle droit.

Dans ce but, retirer la vis centrale de réglage, la pédale de sélecteur et le repose-pied droit. Dévisser les vis de fixation du couvercle. Attention : la tête de l'une d'elles est à gauche, au-dessus de l'emplacement du volant magnétique.

Le serrage des ressorts est régulier lorsque le déplacement latéral des disques, obtenu par action sur le levier de commande, est rigoureusement parallèle. Si les plateaux coulissent de travers, parfaire le réglage.

La vis centrale se serre et se desserre par demi-tour. Le réglage obtenu par cette vis ne doit jamais maintenir l'embrayage en tension.

## CHAINE

Eviter le flottement comme la tension excessive. Laisser 1 cm environ de débattement en haut et en bas. Nettoyage par immersion dans le pétrole tous les 5.000 kms, puis graissage complet dans un bain de suif. Attention au sens de l'agrafe de l'attache rapide.

## ROUES

*Démontage de la roue avant* : desserrer en premier lieu les petits boulons bloquant les extrémités de la broche de roue dans la fourche.

Dévisser ensuite la broche et la sortir. Dégager la roue.

Au remontage, veiller au serrage énergique des boulons de pinces qui assurent la rigidité de l'ensemble axe-montants de fourche.

*Démontage de la roue arrière* : dévisser les trois boulons six pans fixant le tambour au corps du moyeu. Dévisser ensuite la broche de roue. Dégager la roue après avoir fait tomber l'entretoise disposée à droite. Frein et transmission restent en place.

Au remontage graisser les filetages des vis et la broche sur toute sa longueur.

## FILTRES

1° à essence : pour décolmater le petit filtre en toile métallique, dévisser la tuyauterie d'arrivée d'essence, puis le robinet fixé au réservoir. Au besoin, rincer le réservoir à l'essence pure. Nettoyer aussi l'arrivée d'essence, à la base de la cuve.

2° à huile : on le découvre par enlèvement du demi-carter droit. A vérifier occasionnellement, lors du réglage de l'embrayage, par exemple (voir ci-dessus : Embrayage). Les derniers modèles, depuis janvier 1953 n'ont plus de filtre à huile.

3° à air : tous les 1.000 kms, dévisser le filtre de prise d'air du carburateur et l'immerger dans l'essence pure.

## DISTRIBUTION

AOA : 22° ou 3 mm 2 avant PMH

AOE : 60° ou 13 mm 8 avant PMB

RFA : 45° ou 7 mm 7 après PMB

RFE : 20° ou 2 mm 6 après PMH

Accès aux pignons de distribution par enlèvement du couvercle droit du bloc (V. réglages courants - embrayage).

Jeu aux soupapes : 1/10 de mm à froid, partout.

Accès aux culbuteurs par dépose de chapeau de culasse. Dévisser le boulon six pans placé sur le dessus du couvre-culasse. Attention au joint ! Ne pas mettre de pâte anti-fuite au remontage.

Réglage du jeu par la vis porte rotule et son carter écrou, placés à l'extrémité des culbuteurs où s'exerce la poussée de la tige.

## CALAGE

Utile après chaque décalaminage (légèrement). Indispensable après 10.000 kms.

Dépose de la culasse : (fixation commune avec le cylindre par 4 colonnettes). Dévisser les quatre écrous (progressivement et en diagonale). Clef tubulaire 12 pans indispensable, sauf démontage préalable de la culbuterie.

Avant ce démontage, repérer la position de chaque pièce. Mettre à part : 1° pièces côté admission ; 2° pièces côté échappement. Très important pour les soupapes et leurs ressorts.

Les axes de culbuteurs sont verrouillés par de petits jons en corde à piano.

Enlèvement des soupapes : assurer la fixité des soupapes en les calant avec un bloc de bois épousant la forme intérieure de la culasse. Presser sur la coupelle. Dégager les clavettes demi-coniques avec un petit tournevis. Ne pas relâcher brutalement la pression. Travail plus facile avec un outil spécial à vis (serre-joint).

Rodage proprement dit : mettre une légère couche de pâte spéciale fine sur la portée. Enfiler la soupape sur son guide. Engager un tournevis dans la fente de la tête, et tourner toujours dans le même sens et bien d'aplomb. S'arrêter dès que les portées sont bien mates, sans taches ni piqûres.

N'utiliser la pâte à gros grains ou la potée d'émeri que dans les cas extrêmes.

## RODAGE SOUPAPES

## DECALAMINAGE

Gratter le fond du piston et de la culasse avec un outil non tranchant (cuivre ou bronze de préférence), puis polir les surfaces au tampon de laine d'acier imbibé d'eau savonneuse. Pour le piston, ne polir le fond qu'en cas de dépose du cylindre. Pour la culasse, attention à ne pas rayer les sièges de soupapes.

Polir également après nettoyage les conduites d'admission et d'échappement.

Ramoner le tube d'échappement à la paille de fer. Nettoyer le silencieux, au besoin après passage au bain de soude caustique.

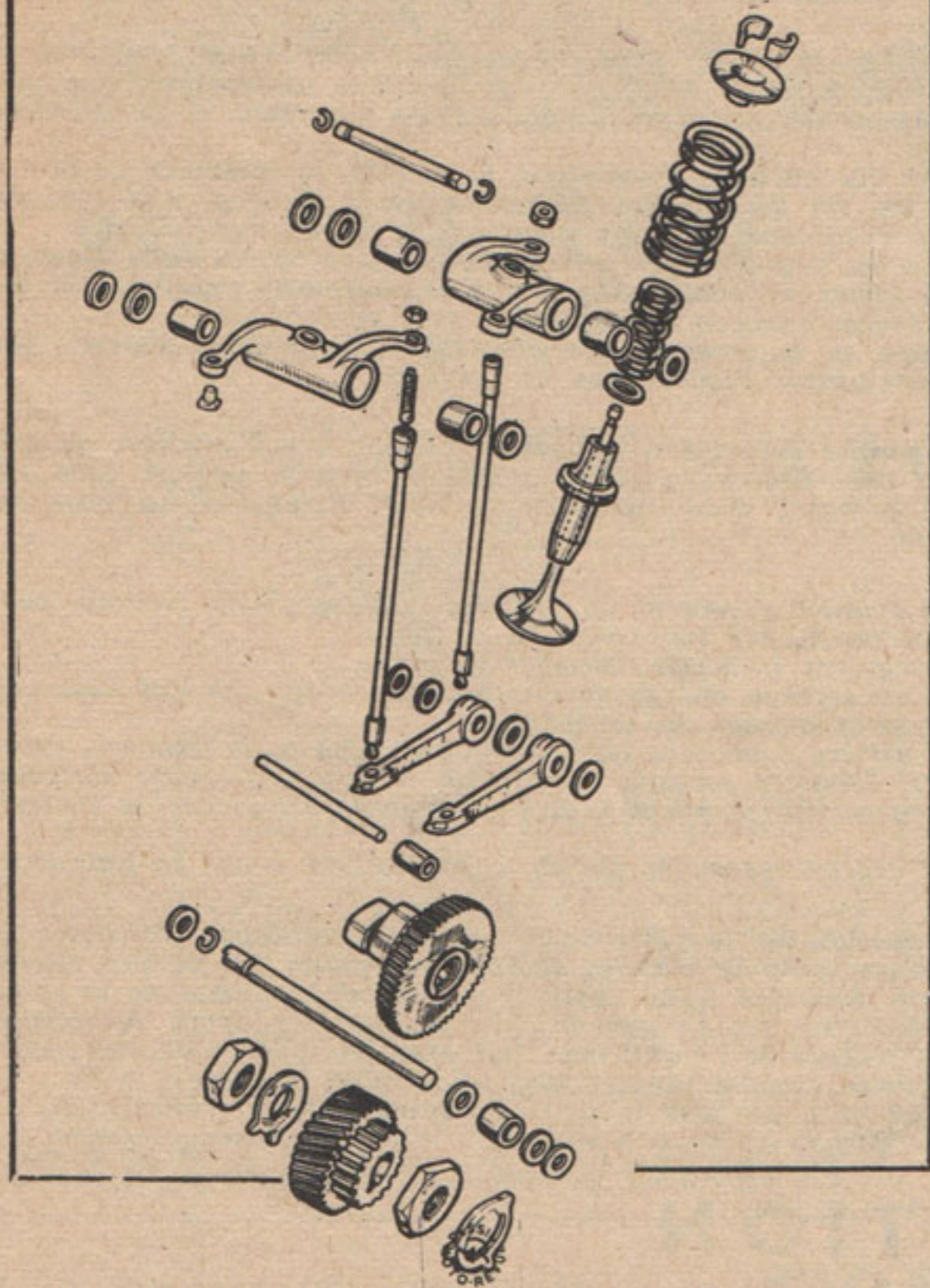
Joints : d'embase de cylindre, au papier. Remplacer après chaque démontage. Remonter à la pâte anti-fuite.

De culasse : peut resserrer, si son écrasement n'est pas trop accentué.

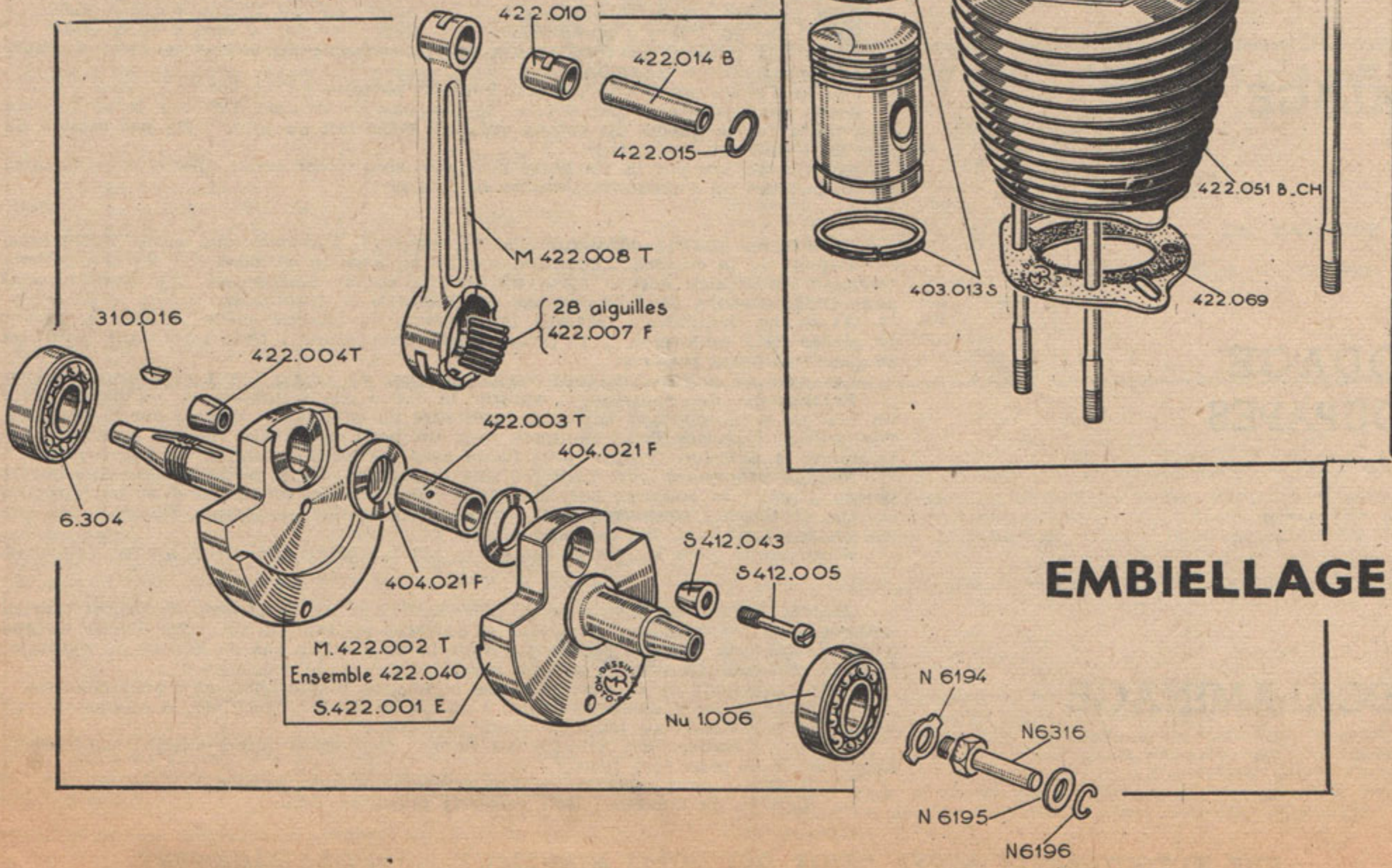
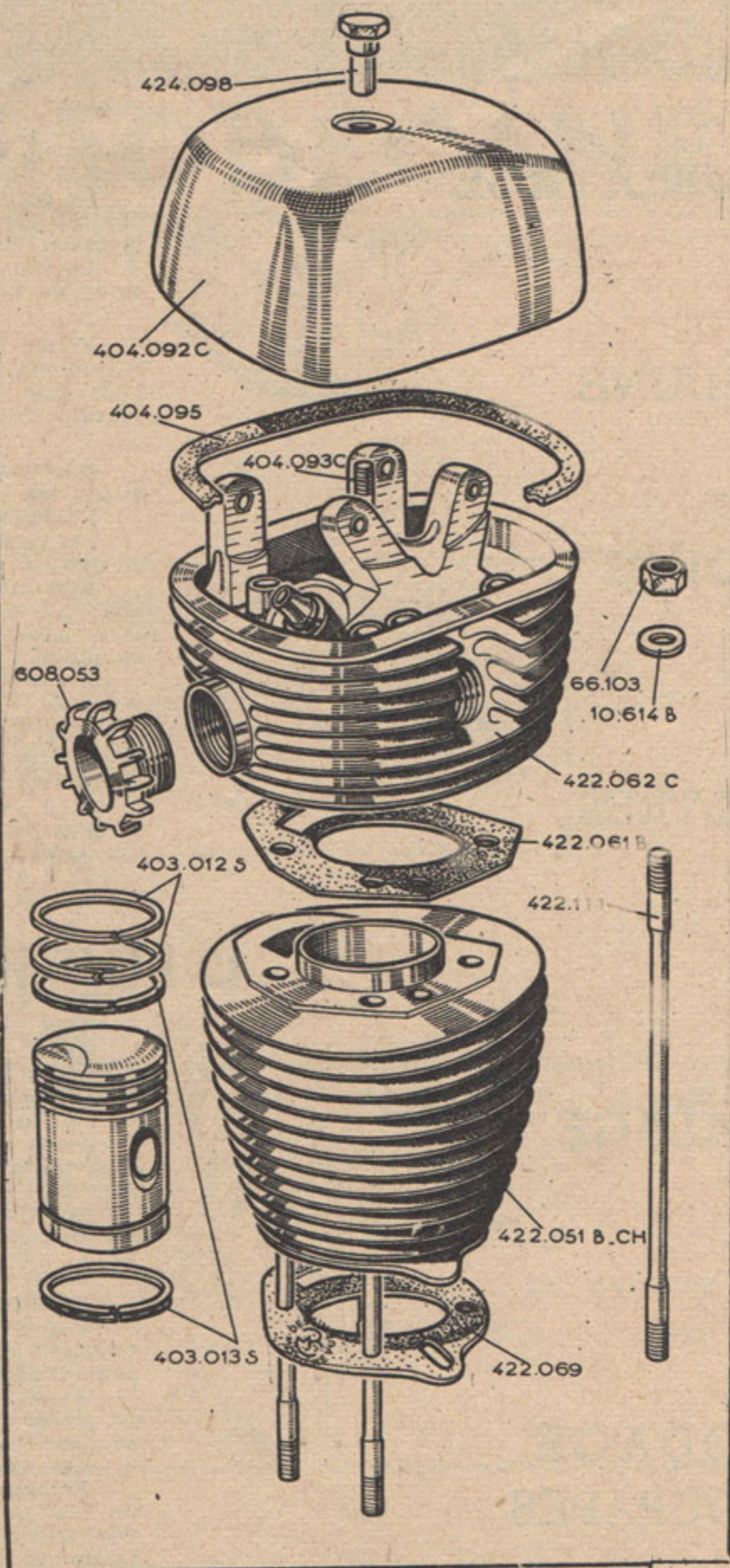
De chapeau de culasse : doit resserrer plusieurs fois.



# ORGANE DE DISTRIBUTION



# GROUPE CYLINDRE CULASSE



# EMBIELLAGE



# ALLUMAGE

Du type « inversé », à avance automatique centrifuge. Accès aux vis platinees par un petit regard au centre du couvercle latéral gauche du bloc. Défaire les deux vis et retirer le flasque de forme ovale portant la plaque avec n° de fabrication du moteur. Ecartement des vis : 4/10 de mm. Débloquer le contre-écrou, régler l'écartement, rebloquer le contre-écrou. Une petite trousse de clefs plates est indispensable.

Avance à l'allumage : 2 mm 1 tout au retard, 8 mm 1 à pleine avance. Un repère situé à la partie supérieure du volant indique le PMH.

Démontage du volant : retirer le carter de chaîne, le kick starter, et le couvercle fixé par trois vis. Le starter du volant est fixé à ce couvercle (bobinages, rupteur, condensateur, etc...).

Arrachement de la calotte portant les aimants : enlever le jonc, la came et la vis à filetage gauche. Utiliser l'arrache-volant spécial, dont les boulons latéraux doivent être vissés sur toute leur longueur dans les trous de 8x100 ménagés à cet effet.

Au remontage, veiller à l'état de la rondelle joint. Vérifier le calage avant blocage définitif.

Filetage de 14x125. Degré thermique 175. A.C. 45 ou 45 L, Marchal CR 36, KLG CL 5, Eyquem 112), Floquet 14 B4, etc...

Ecartement des électrodes : 3/10 et demi à 5/10 de mm. Gratter les électrodes et la base du culot, avec une carte métallique tous les 2.000 kms. En cas d'encrassement opiniâtre, démonter la bougie, si sa conception le permet, et nettoyer l'intérieur. Avec une bougie non démontable, gratter l'intérieur avec un fil d'acier pointu ou l'extrémité d'un vieux câble.

## VOLANT MAGNÉTIQUE

## BOUGIE

## CARBURATION CORRECTE

## CARBURATION

Réglage : AMAC type L.30/430. Gicleur 65 ou 70 (75 pour rodage), volet n° 4/3, aiguille au 2° cran. Vis de ralenti ouverte à demi.

GURTNER type M.20 D. Gicleur 35 (36 pour rodage), volet n° 8, aiguille au cran du milieu.

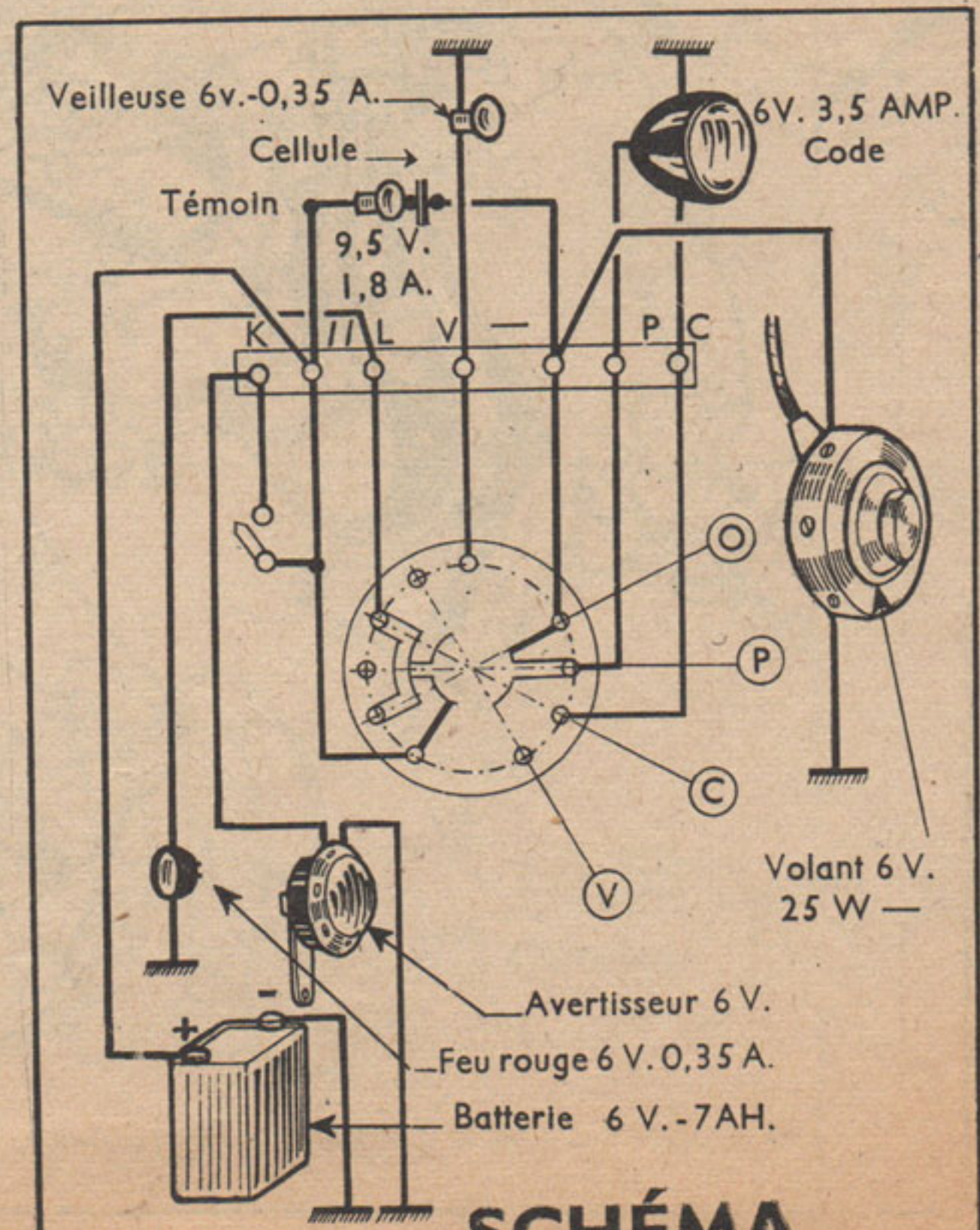
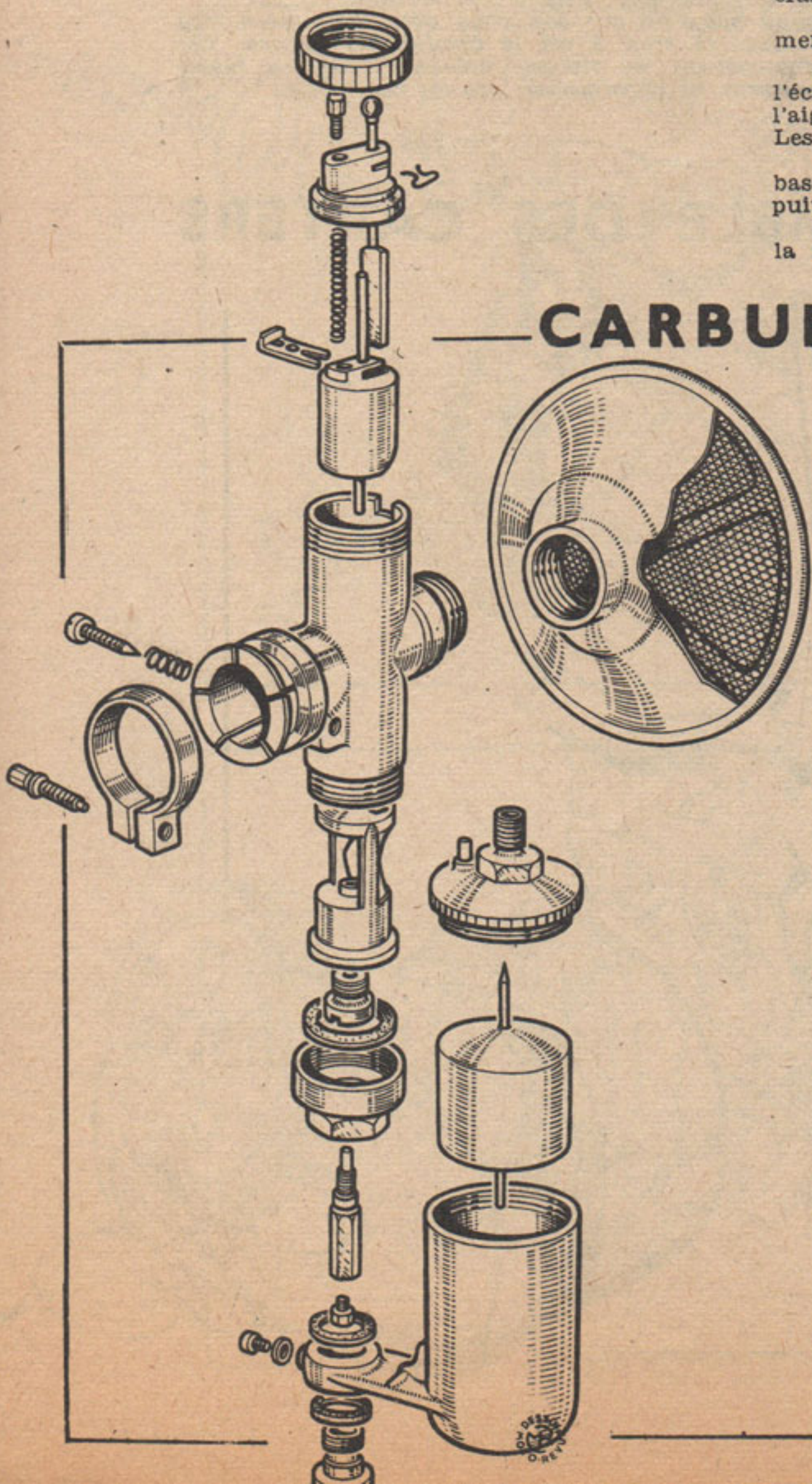
Caractéristiques communes : passage de gaz de 20 mm de diamètre, emmanchement de 28 mm 6. Une seule manette. Volet de départ à tirette.

Démontage du carburateur : accès au volet des gaz et au volet d'air. Dévisser l'écrou cannelé maintenant le couvercle du corps. Pour modifier la position de l'aiguille, tirer la petite agrafe, remettre l'aiguille au cran désiré, repousser l'agrafe. Les crans se comptent toujours à partir du haut.

Accès au gicleur principal : dévisser l'écrou six pans maintenant la cuve (à la base du corps). Attention aux rondelles joints. Le gicleur est vissé au-dessus du puits d'aiguille.

Réglage du ralenti : par une vis située sur le côté droit du corps (Amac) et par la tension du câble du boisseau (Amac et Gurtner).

## CARBURATEUR



## SCHÉMA ÉLECTRIQUE



# DEMONTAGE-REMONTAGE

## BLOC-MOTEUR

Dépose du bloc : désaccoupler les commandes (embrayage, carburateur), les canalisations (essence, fils électriques et prise de compteur), le carter de chaîne et la chaîne, le tube d'échappement. Retirer le repose-pied droit. Dévisser les écrous du collier massif situé à l'avant et les deux boulons de l'arrière. Sortir le bloc à droite.

Détail des carters moteurs, de droite à gauche : couvercle portant la commande et la vis de réglage d'embrayage. Demi-carter droit, contenant les pièces essentielles. Demi-carter gauche : couvercle gauche, portant le starter du volant magnétique et traversé par l'axe du kick.

## CULASSE

Voir à : *Distribution et Rodage des soupapes*. Au remontage, serrer quart de tour par quart de tour en diagonale. Parfaire le serrage à chaud.

## CYLINDRE

Après enlèvement de la culasse et des tiges de commande des culbuteurs, décoller le joint d'embase en prenant le cylindre à pleines mains, et exercer une légère pression en avant et en arrière (jamais de droite à gauche).

Amener le piston au point mort bas à l'aide du kick. Sortir le cylindre bien d'aplomb, en tirant vers le haut.

*Piston* : enlever les joncs en fil d'acier à l'aide d'une petite pince pointue. Retirer l'axe à l'aide d'un extracteur à vis et à collier. Ne jamais se servir du marteau.

*Très important* : Au remontage, veiller avec un soin tout spécial à l'immobilisation des joncs de verrouillage dans leur gorge.

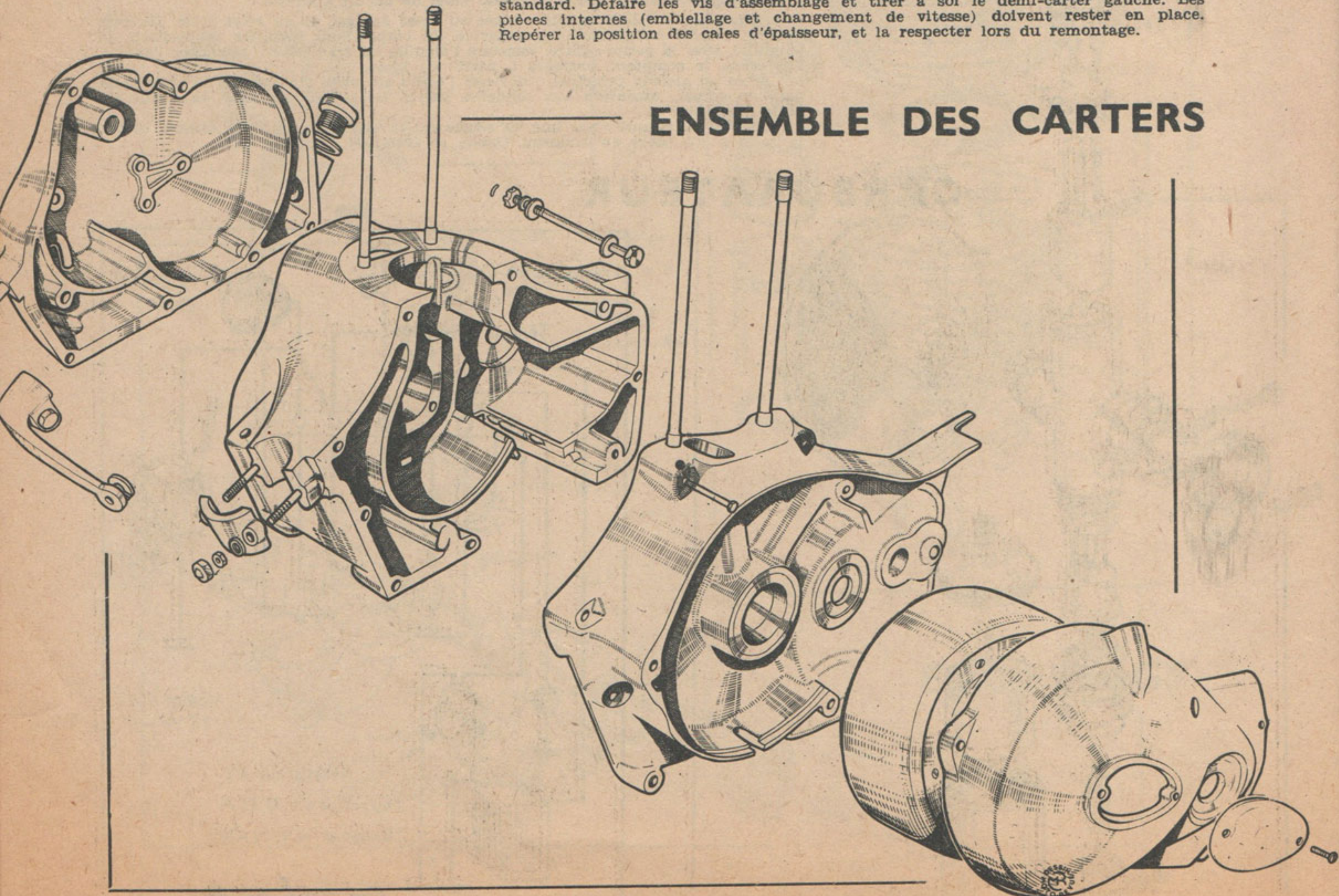
## OUVERTURE DU MOTEUR

Au préalable, récupérer l'huile en retirant le bouchon de vidange qui est vissé sur la plaquette-support du sélecteur, sous le demi-carter droit.

Retirer le mécanisme de commande des vitesses et de sélecteur. Dans ce but, enclencher la seconde vitesse et défaire les douze vis de fixation de la plaquette, qui se décolle sous une légère traction. Appuyer sur la pédale ou sur le passage de l'axe de sélecteur, venu de fonderie avec la plaquette.

Enlever : 1° le couvercle droit, portant la vis de réglage d'embrayage (voir à : *Réglages courants* : embrayage. 2° le couvercle gauche, portant le starter et le rotor du volant magnétique (voir à : *Allumage*. Volant magnétique).

Arracher le pignon de sortie de boîte de sur son cône avec l'arrache-moyeu standard. Défaire les vis d'assemblage et tirer à soi le demi-carter gauche. Les pièces internes (embiellage et changement de vitesse) doivent rester en place. Repérer la position des cales d'épaisseur, et la respecter lors du remontage.



## ENSEMBLE DES CARTERS



## EMBIELLAGE

Démonter préalablement les organes de distribution : taquets (attention aux rondelles), arbre à cames, petit pignon double commandant l'arbre à cames et utilisé également pour la transmission primaire. Ne pas omettre les freins d'écrous au remontage. Le pignon double est claveté à cône sur l'arbre moteur. Après arrachage du pignon, enlèvement de l'écrou situé derrière et de son frein, sortir l'embiellage.

L'embiellage est assemblé par cônes expandeurs. Retirer la vis de maintien des cônes. Introduire un chasoir dans le cône alésé et sortir le cône fileté au balancier. Chasser ensuite le second cône.

Au remontage, dilater les passages de l'axe en chauffant légèrement. S'assurer de l'orientation du trou de graissage du roulement. Introduire le cône alésé en premier lieu. Freiner la vis de l'expandeur d'un coup de pointeau.

## BOITE DE VITESSES

A 8 pignons et double baladeur. Les doigts des fourchettes s'engagent dans les rampes du sélecteur.

Démonter d'abord l'embrayage (voir à démontage de l'embrayage).

Sortir les pignons et les arbres en repérant leur position, et surtout celle des rondelles d'épaisseur.

Vérifier au remontage, par en dessous, le jeu entre les clabots. Chaque baladeur doit se déplacer latéralement de 6 mm en partant de sa position point mort.

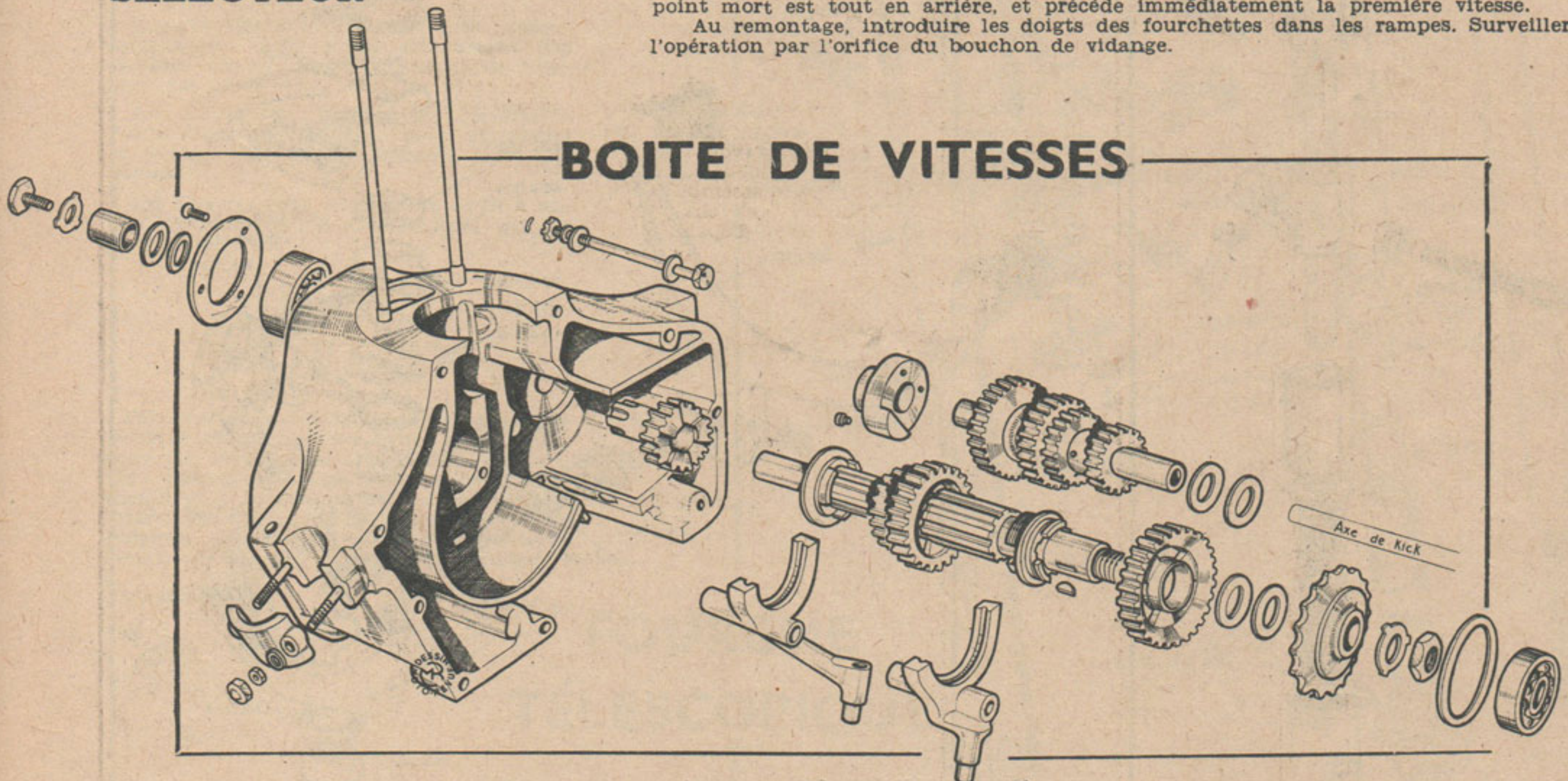
## SÉLECTEUR

Pour la dépose du sélecteur, voir *Démontage-Remontage* (ouverture du moteur).

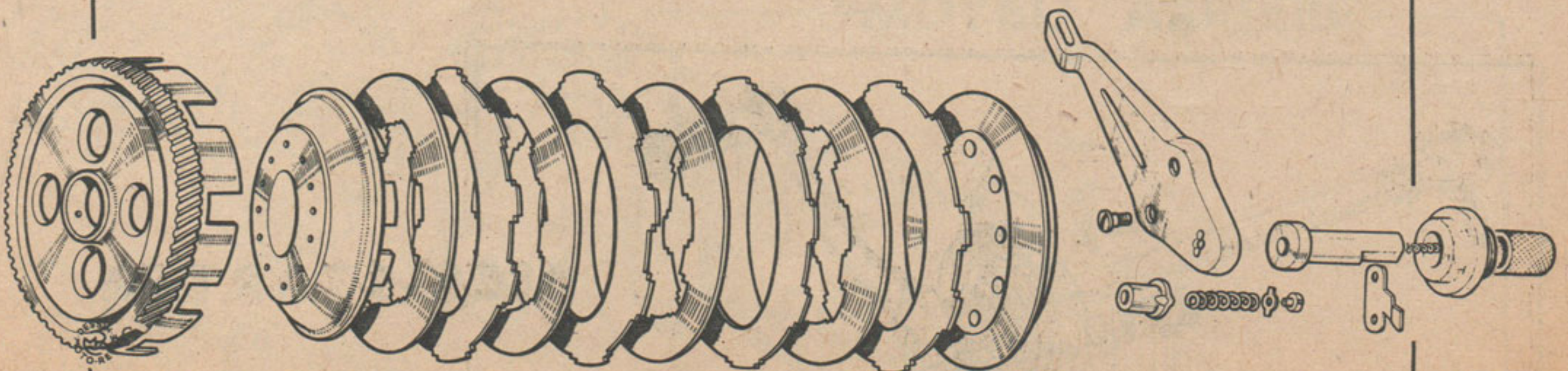
On monte les vitesses en appuyant sur la branche avant de la pédale. Le point mort est tout en arrière, et précède immédiatement la première vitesse.

Au remontage, introduire les doigts des fourchettes dans les rampes. Surveiller l'opération par l'orifice du bouchon de vidange.

## BOITE DE VITESSES



## EMBRAYAGE

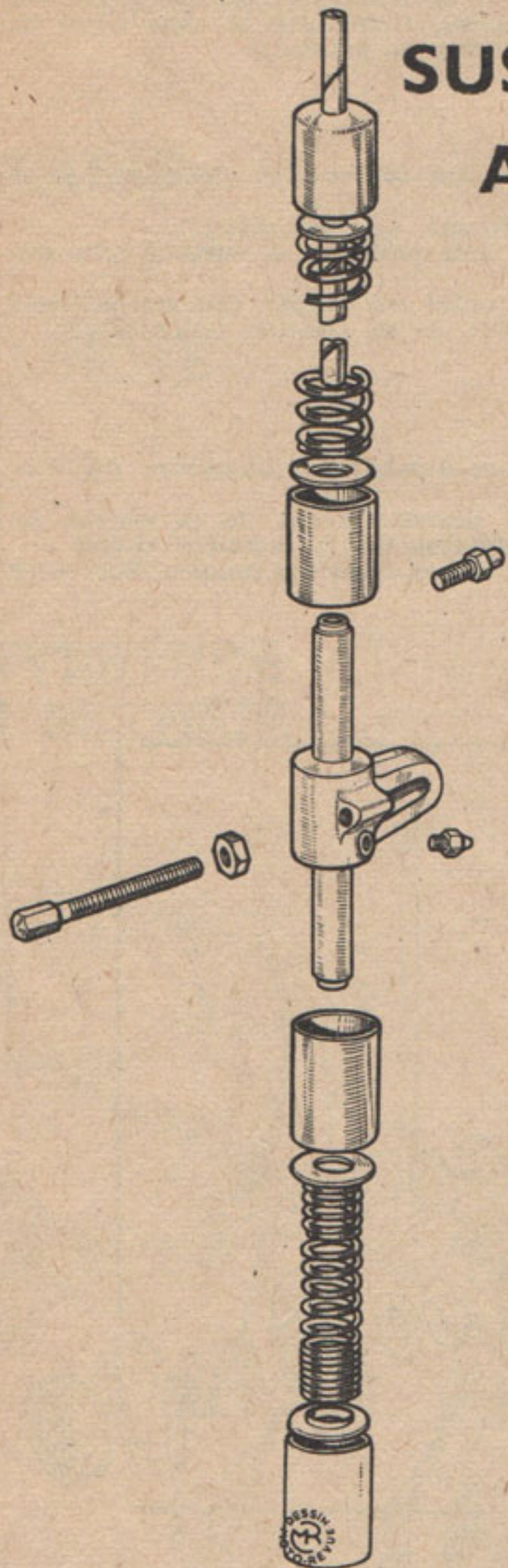




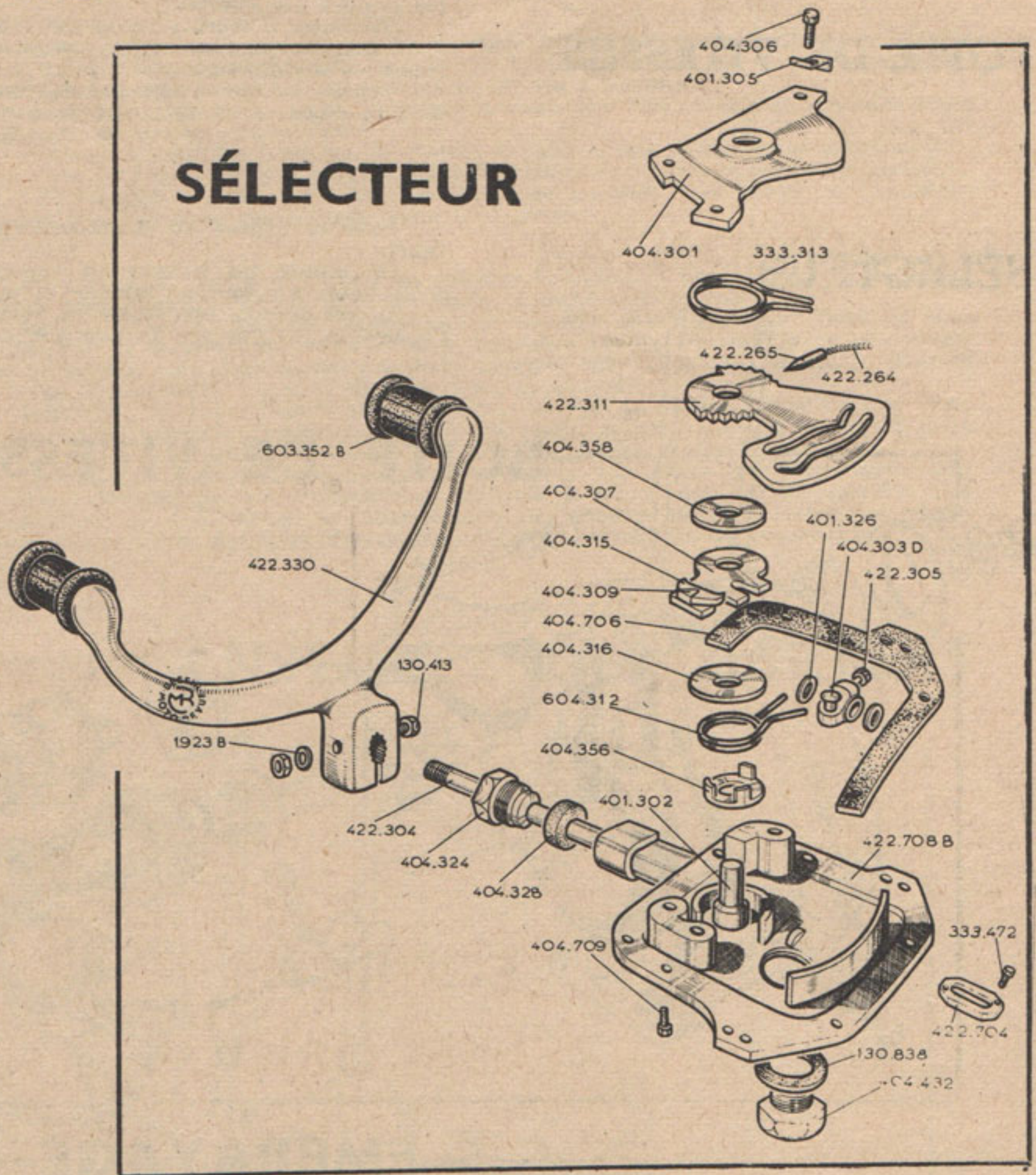
# EMBRAYAGE

Après avoir retiré le mécanisme de commande, dévisser progressivement les six vis d'embrayage, leurs ressorts, les coupelles, enlever le plateau de traction, les disques garnis et lisses (alternés), puis la noix centrale portant les canelures où s'enfilent les disques lisses. Enfin, retirer la cage, qui fait corps avec le grand pignon de transmission primaire à denture hélicoïdale.

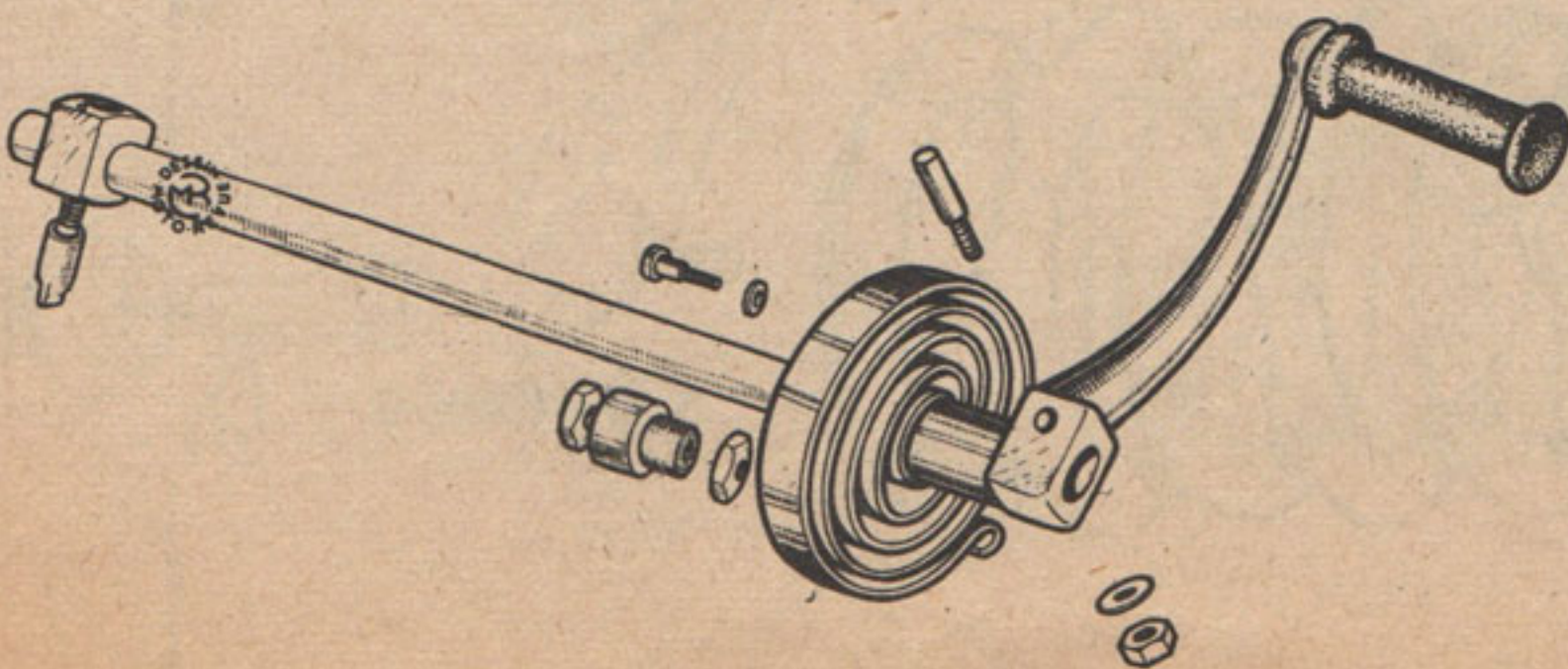
## SUSPENSION ARRIÈRE



## SÉLECTEUR



## KICK-STARTER





# FOURCHE TÉLESCOPIQUE

Dévisser les graisseurs et les bouchons en aluminium des fourreaux, ce qui découvre l'écrou supérieur de l'attache ressort. Défaire ce dernier, puis retirer par le bas le plongeur de la fourche, tenant au ressort et à son attache. Au remontage maintenir l'attache supérieure pendant le serrage de l'écrou, de façon à ce que la patte de fourche corresponde à la position vissée du ressort.

Dépose du montant : le dégager vers le bas après desserrage de la pince de tête de fourche et enlèvement du boulon, maintenant le cache.

Pour sortir les bagues en résine synthétique, retirer le jonc de maintien en introduisant un outil dans la fente à la base du montant.

# SUSPENSION AR

Chaque élément peut être sorti latéralement du cadre après enlèvement des boulons supérieurs et inférieurs de fixation des axes.

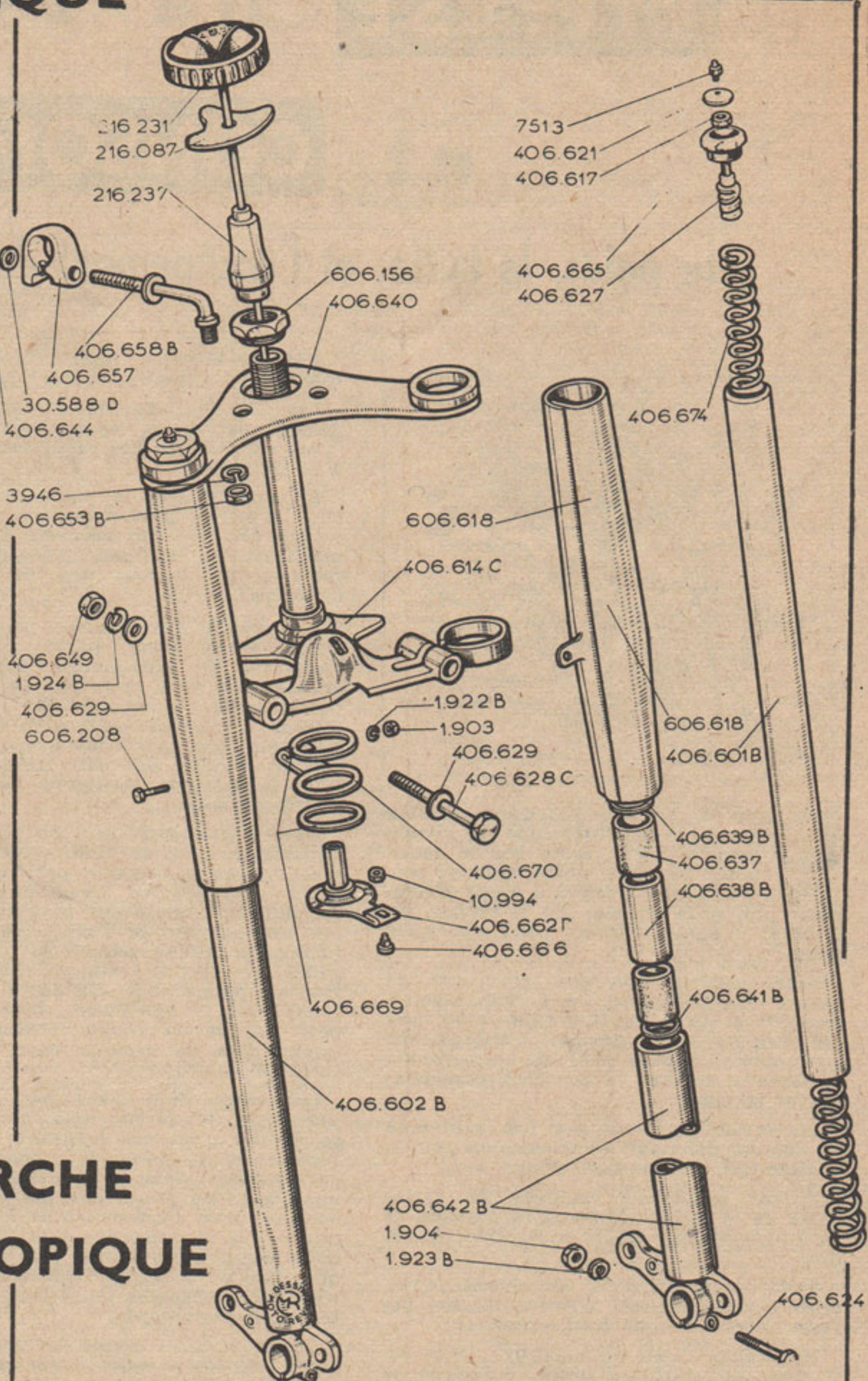
Au remontage, bander les ressorts à l'aide d'une tige filetée, pour permettre le passage de chaque élément entre les pattes.

Les ressorts sont au nombre de 3, à action progressive. Le débattement est de 50 mm environ.

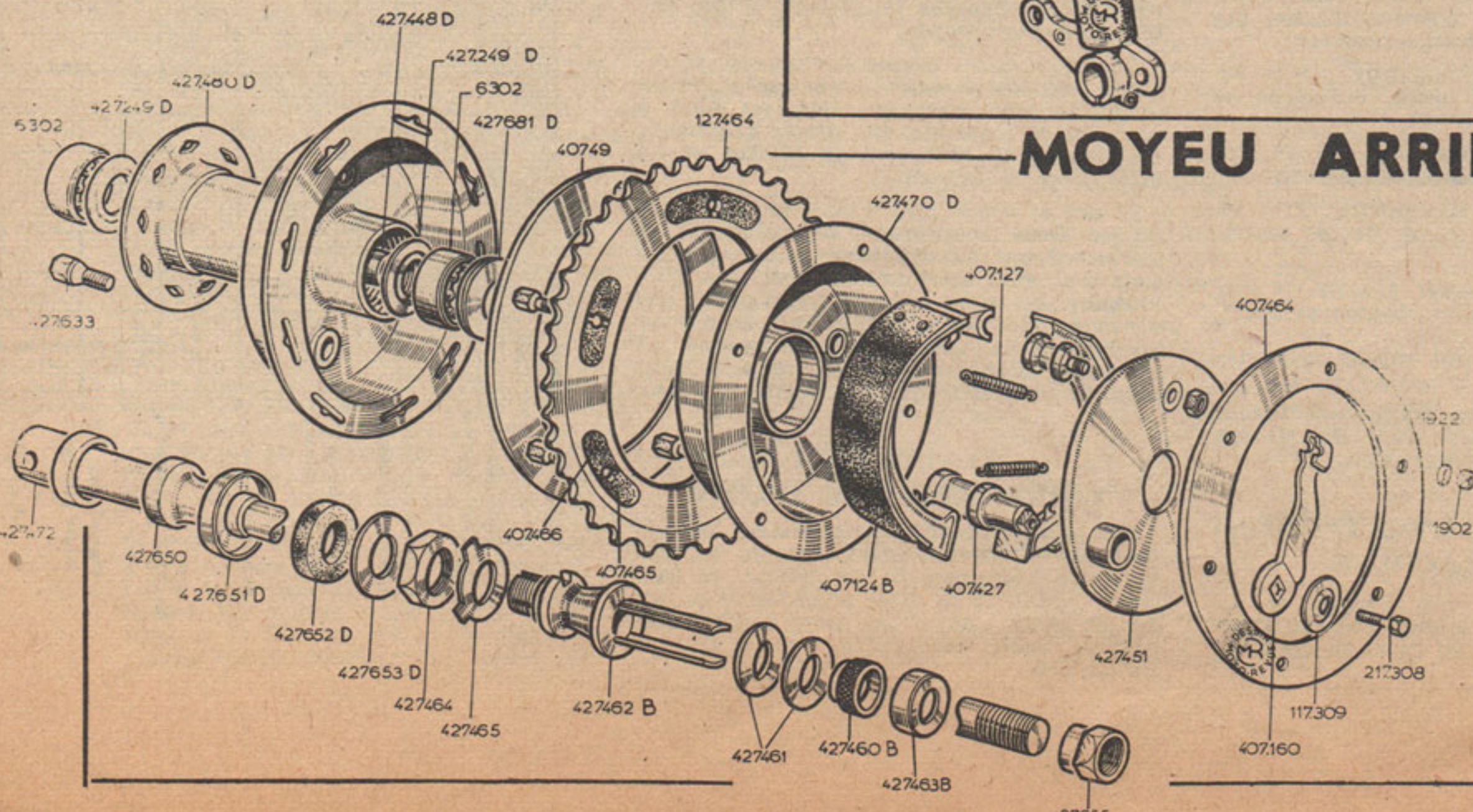
# MOYEUX

Observer les indications données page 1173 pour le démontage des roues et le graissage des roulements. Les freins sont du type classique à tambours, à deux segments et à expansion interne. Le pignon arrière est boulonné sur le corps du faux moyeux. Il comporte des amortisseurs constitués par des blocs de caoutchouc.

# FOURCHE TÉLESCOPIQUE



# MOYEU ARRIÈRE





# VITESSE de POINTE

## et CONSOMMATION, SUIVANT

### le poids, la taille, et l'équipement du pilote et de la machine



Dans le but de répondre à cette question de l'influence de l'équipement d'une moto sur la résistance au vent, notre confrère anglais « The Motor Cycle » a mené récemment une série d'essais sur le terrain du M.I.R.A. (l'équivalent de l'U.T.A.C. chez nous).

Notre confrère disposait pour cela de quatre Royal-Enfield, une 700 Météor, une 500 et une 350 Bullet et enfin une 150 Ensign deux temps. L'équipement comprenait : pare-brise de dimensions différentes suivant la machine, pare-jambes et sacoches.

Les essais portèrent sur les influences de l'équipement sur les vitesses de pointe, accélération et consommation.

Furent également étudiées les variations de la vitesse, suivant la position et l'habillement du pilote seul, ainsi qu'en duo.

Voici, pour éclaircir les choses, quelques renseignements concernant les pilotes choisis et leur équipement :

700 Météor : Vic Willoughby ; 1 m 69, 76 kgs. Imperméable lourd, cuissards et casquette.

500 Bullet : Roger Boss, 1 m. 75, 76 kgs. Imperméable lourd, bottes et béret.

350 Bullet : Roger Maughfling, 1 m 96, 89 kgs. Imperméable lourd, bottes caoutchouc et nu-tête.

150 Ensign : Alan Baker, 1 m 79, 76 kgs. Deux-pièces imperméable, bottes et béret.

(Les poids donnés sont entendus en habits civils).

Avant ces essais, les compteurs furent étalonnés en vue des tests de vitesse, d'accélération et consommation.

#### INFLUENCE DE L'EQUIPEMENT DE LA MACHINE

Dans la première série d'essais de vitesse maximum, les pilotes étaient complètement équipés et en position couchée, puis normale.

Puis les sacoches furent montées, ainsi que les pare-jambes et pare-brise.

Les sacoches furent ensuite retirées, puis le pare-brise, les pare-jambes, etc...

Les résultats de ces essais sont indiqués à la figure 1.

Il apparaît que la présence des sacoches n'influe pratiquement pas sur la vitesse atteinte. Sur les trois plus grosses machines, la différence n'apparaît pas, mais la 150 accuse une différence de 0,800 kmh.

Par rapport aux résultats acquis en position assise sans aucun équipement, l'addition de pare-jambes provoque un abaissement de 2 kmh. 500. La forme des pare-jambes utilisés n'avait — il faut le relever — aucune prétention à l'aérodynamisme, tout au contraire ; et il est certain qu'avec des pare-jambes un peu plus étudiés, de meilleurs résultats seraient obtenus.

Avec le pare-brise seul on gagne considérablement sur la vitesse maximum en position assise obtenue par chaque machine non équipée. Cette augmentation est plus prononcée sur la 350 Bullet, où elle atteint plus de 4 kmh. Ceci est probablement dû au pare-brise utilisé, bien galbé et incliné, malgré une surface frontale plus grande. Un autre pare-brise, monté sur la 500 Bullet, bien que plus petit, se révéla moins efficace, provoquant plus de remous entre lui et le corps du pilote.

Les essais faits avec pare-jambes et pare-brise révélèrent que l'addition de ce dernier n'est pas suffisante pour contrebalancer la perte de vitesse due aux pare-jambes. Cela peut paraître surprenant, mais s'explique par une théorie bien connue dans l'aérodynamisme, selon laquelle : la « résistance à la traînée » de deux composants réunis est plus grande que celle de la somme théorique de leurs résistances séparées (en raison d'une interaction réciproque).

Le graphique 1 donne également clairement les différences enregistrées entre le pilote normalement assis, ou bien à plat sur sa machine. La vitesse augmente de plus de 16 kmh. sur la Météor et 6,5 kmh. avec la Ensign.

Il est à noter que Vic Willoughby et Roger Boss réalisèrent sensiblement la même vitesse. La différence minime existant doit être attribuée au fait que Willoughby est plus corpulent et porte des lunettes médicales l'obligeant à relever légèrement la tête. Son équipement, et en particulier ses « cuissards », offrent plus de résistance que les bottes de Boss.

#### STATURE ET EQUIPEMENT DU PILOTE

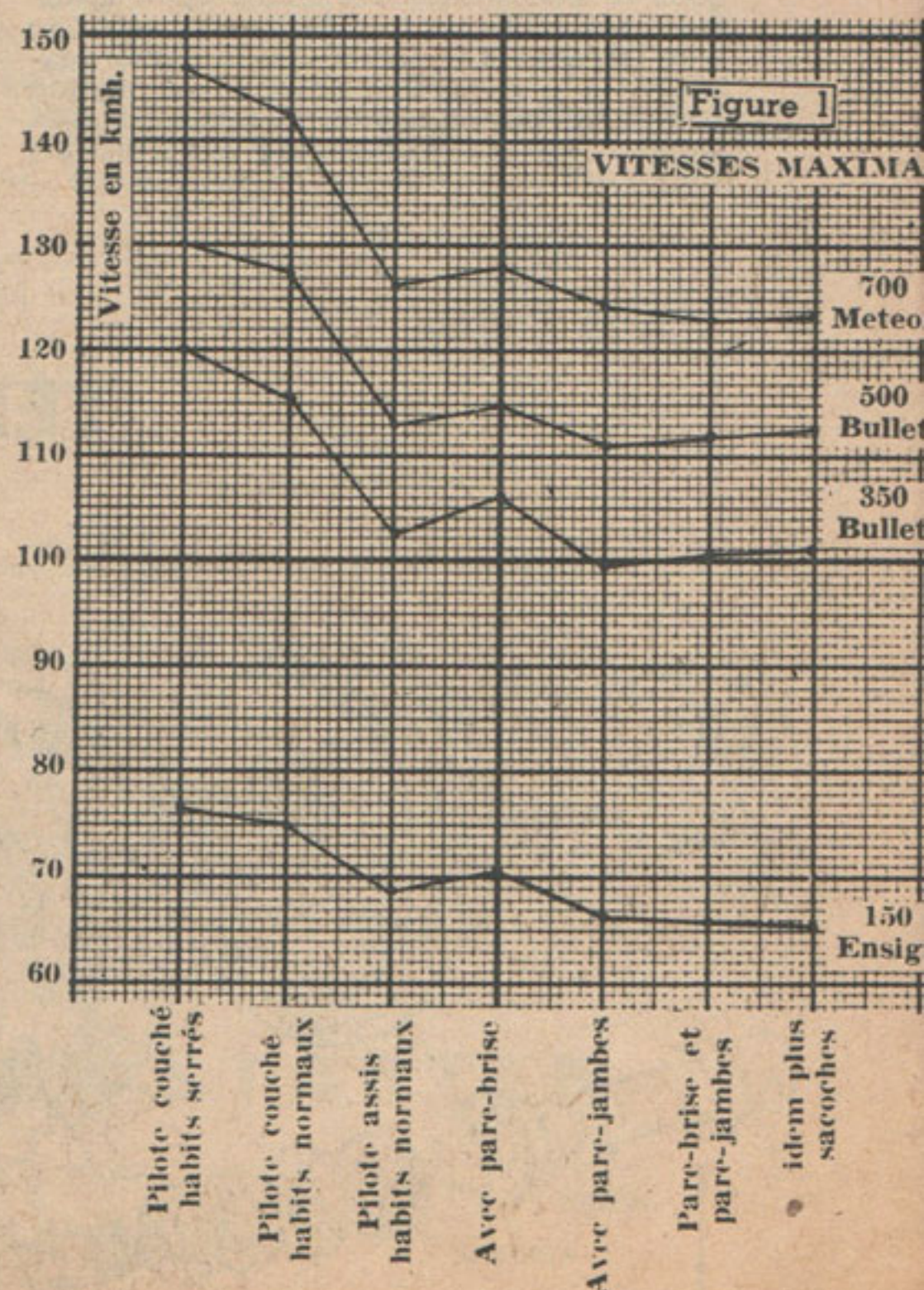
Les essais suivants concernaient les effets sur la vitesse maximum de la stature, de l'équipement du pilote, la machine restant nue. Boss abandonna sa 500 Bullet pour essayer les trois autres machines. Seuls Maughfling resta sur sa Bullet 350.

Comme il est facile de le prévoir, Boss plus petit, fut plus rapide que Maughfling sur les deux Bullet, de 4 kmh. environ ; il gagna également 2,5 kmh. environ sur Willoughby qui avait enlevé son imperméable et pilota en bras de chemise. Celle-ci fut violemment agitée durant le test, alors que Boss portait une veste bien fermée par dessus sa chemise.

Roger Boss fut aussi plus rapide que Baker, lequel, en tricot de laine, n'appliquait pas suffisamment ses coudes sur le réservoir. Les résultats obtenus figurent au tableau 2.

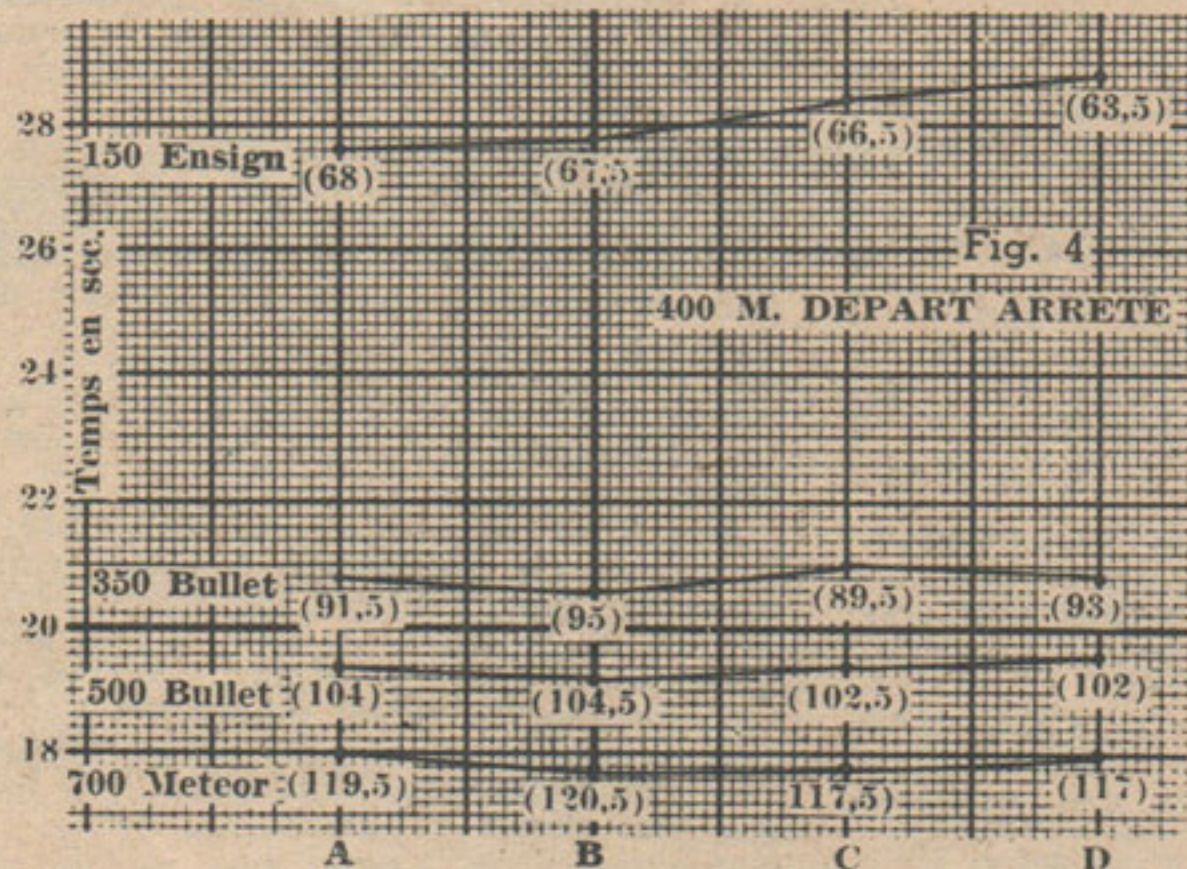
Les essais en duo donnèrent les résultats (comparatifs au solo position assise), figurant au tableau 3. On constate que la présence d'un passager réduit la vitesse jusqu'à 5 kmh. environ. Cette baisse est provoquée surtout par les remous en-

Ci-dessous, graphique des vitesses atteintes par chaque machine, avec différents équipements.





Machines	Pilotes	Vitesses maxima en kmh.
700 Météor	Boss, 1 m 75 - 76 kg	150,5
	Willoughby, 1 m 69 - 76 kg	147,2
500 Bullet	Boss, 1 m 75 - 76 kg	130,0
	Maughfling, 1 m 96 - 89 kg	125,9
350 Bullet	Boss, 1 m 75 - 76 kg	124,3
	Maughfling, 1 m 96 - 89 kg	119
150 Ensign	Boss, 1 m 75 - 76 kg	79
	Baker, 1 m 79 - 76 kg	76,5



tre les deux hommes montant la machine, ainsi qu'à l'augmentation de la surface frontale, augmentation due aux genoux du passager qui dépassent inévitablement.

Les effets sur la vitesse maximum de la Météor, suivant les dimensions du pilote, font apparaître une variation de 2 kmh. La différence atteignit 3,5 kmh. environ dans le cas de la 350 Bullet, mais lors de l'essai, Baker retira ses bottes en vue du test suivant, ce qui diminua certainement son coefficient de traînée.

Mais d'aussi faibles détails tels que baret contre casquette ou nu-tête, bottes contre souliers, etc..., ne peuvent être tranchés qu'avec une soufflerie qui donnera la réponse précise.

Afin de compléter les essais de vitesse maximum, Alan Baker, sur sa 350 Bullet, fit plusieurs tours en modifiant son équipement.

Revêtu d'un deux-pièces et d'un imperméable lourd (ceci simulant un temps très froid) sa vitesse tomba de 106,2 kmh. à 104,9 kmh., baisse due à l'accroissement de carrure opéré.

### ESSAIS D'ACCELERATION

Après les essais concernant la vitesse maximum suivant l'équipement utilisé, les accélérations départ arrêté furent chronométrées sur un quart de mille, soit 400 mètres. Les sacoches ne furent pas montées, car leur peu d'effet sur la vitesse maximum laissait entendre que celui-ci serait encore plus minime sur une si courte distance où la vitesse maximum n'est même pas atteinte. Différents essais furent faits sans équipement, avec pare-brise seulement, puis pare-jambes seuls, et ensuite avec les deux ensembles. Les pilotes étaient entièrement équipés et assis normalement sur la machine.

Pour prendre les temps, un chronomètre monté sur caoutchouc mousse fut attaché sur le réservoir ou la tête de fourche de chaque machine. Le contrôle s'en effectuait par un câble et une manette fixée sur la partie gauche du guidon.

Le processus suivi était de déclancher le chronomètre, puis de passer la première vitesse et d'embrayer quand l'aiguille indiquait 10 secondes, ceci afin de laisser les mains libres pour le démarrage. A la fin des 400 m, le chrono était stoppé et on obtenait le temps réel en

retranchant les 10 secondes perdues au départ.

Dans ces tests d'accélération, une différence de 2/5 de seconde entre deux essais identiques était anormale, et si la différence atteignait 1", l'essai était recommencé.

En consultant le tableau 4, on s'aperçoit que les différences suivant l'équipement entre la vitesse atteinte et le temps mis sont très minimes et ne concordent évidemment pas avec les chiffres de vitesse maximum obtenus dans les mêmes conditions, car 400 m ne sont pas suffisants pour atteindre cette vitesse de pointe.

Il semble néanmoins que les basses vitesses, durant la première partie de l'essai, empêchent les différences d'être vraiment significatives, et il est fort probable que des résultats plus décisifs auraient été obtenus en mesurant les accélérations à partir de plus grandes vitesses, par exemple de 60 à 90 kmh. ou 80 à 120 kmh.

Malgré tout, il apparaît que l'addition d'un pare-brise autorise une légère amélioration sur toutes les machines, sauf pour la 150 Ensign. Pour cette dernière, il faut attribuer ce fait à la plus grande influence du poids et aux basses vitesses lors des accélérations, vitesses auxquelles le pare-brise ne peut donner ses avantages.

L'addition d'un passager habillé (Baker) sur la Météor, s'avère d'un effet plus prononcé que dans le cas d'un soliste sur la machine entièrement équipée (pare-brise, pare-jambes). Ceci s'explique par l'augmentation de la traînée de poids. Le temps mis sur 400 mètres s'accroît de 1 seconde et la vitesse finale baisse de 3 kmh. 5 environ. Alan Baker (350 Bullet), vêtu d'un deux pièces imperméable, fit un temps de 20" 2/5, au bout desquelles la vitesse était de 71 kmh. 3. Revêtu d'un imperméable et de cuissards, le temps d'accélération augmenta de 2/5 de seconde, et la vitesse s'abaisse de 2 kmh. 410.

### CONSOMMATION

Après que ces différents tests eurent révélé le peu d'effet de l'équipement, à part pour les vitesses maxima, on passa aux essais de consommation. Le circuit choisi

TABLEAU N° 3

Machines	Pilotes	Vitesses maxima en kmh.
700 Météor	Willoughby, 1 m 69 - 76 kg	126,4
	Maughfling, 1 m 96 - 89 kg	124,2
	Willoughby + Baker = 76 kg + 76 kg	123,3
350 Bullet	Baker, 1 m 79 - 76 kg	106,3
	Maughfling, 1 m 96 - 89 kg	102,6
	Maughfling + Boss = 89 kg + 76 kg	98,0

Les deux tableaux donnent une comparaison des vitesses atteintes suivant la taille et le poids des pilotes. Dans la figure 4 à gauche, A signifie machine nue ; B avec pare-jambes ; C avec pare-brise et pare-jambes. Les chiffres indiquent la vitesse en kmh. au bout de 400 m.

était d'une longueur de 3 kms 815 et comprenait 4 virages dont le plus lent ne pouvait pas être pris à plus de 55 kmh. au risque de faire toucher les repose-pieds. De ce fait, une vitesse de croisière de 50-55 ne pouvait être maintenue sur ce circuit, cette vitesse ne permettant pas de constater les effets de la résistance au vent. Il fut alors décidé de maintenir une vitesse de croisière en rapport avec les possibilités de la machine et de suivre sensiblement à chaque tour la même courbe de virage. Cinq tours furent bouclés par les machines.

Les sacoches ne furent pas montées pour ces essais et l'habillage des pilotes fut le même que lors des essais d'accélération. Les vitesses de croisières choisies furent 110 pour la Météor, 95 pour la 500 Bullet, 80 pour la 350 et 65 pour la Ensign 150. Après deux tours, le compteur de la 700 commença à s'affoler autour de 110 et il fut décidé de continuer à la vitesse plus réduite de 95 kmh. Tout inconvenient ayant disparu de ce côté, Willoughby termina son essai à cette vitesse et par comparaison effectua en plus quelques tours à 80.

Quand cette série d'essais fut terminée, les quatre machines firent quelques tours à 50 kmh. avec et sans pare-jambes pour constater le peu de traînée occasionnée aux basses vitesses. Par contraste, Alan Baker couvrit 5 tours avec la 150 deux temps, ouvrant les gaz à fond partout où il le pouvait, afin de bien montrer la gourmandise d'un deux temps.

La figure 5 concerne les différentes distances parcourues lors de l'essai de consommation, avec un gallon (4,5 litres) de carburant.

Sur les grosses cylindrées, les variations dues à l'équipement sont très minimes, et les maxima constatés sur la Ensign sont sujets à caution, étant donné le système très élastique de l'alimentation par mélange. Il est néanmoins indéniable et non moins surprenant de constater que l'addition de pare-jambes donne une amélioration sur la distance, aussi bien à 65 kmh. qu'à 50 kmh. La seule explication possible peut provenir des tourbillons d'air au carburateur. En effet, la seule présence de pare-jambes modifie les caractéristiques de turbulence du courant d'air qui alimente le carburateur, et ce dans un sens favorable. Une modification de ce genre est peut-être aussi à la base de l'amélioration constatée sur les autres machines à 50 kmh.

Les résultats obtenus par Baker à fond sur la Ensign illustrent d'une façon parfaite les variations de consommation d'un deux temps, par rapport à sa vitesse d'utilisation.

Au maximum de celle-ci, la consommation est de 13 % supérieure à celle que l'on constate à 65 kmh. et 38 % de plus qu'à 50 kmh.

Une fois de plus l'on constate qu'un twin a une consommation moins élevée qu'un mono, même dans le cas présent où la twin est une 700 cmc. et la monocylindre une 500 seulement.

### CONCLUSIONS

Avant de vouloir tirer une conclusion de ces différents chiffres, il convient d'éliminer les impondérables et pour cela



TABLEAU N° 5

Machines	Conditions	Consommation en litres aux 100 kms				
		pleins gaz	avec un maximum de		à	
			96 kmh.	80 kmh.	64 kmh.	à 48 kmh. soutenus
Météor 700	Sans aucun équipement		5,25	4,60		3,30
	Avec pare-brise seul		5,15	4,85		—
	Avec pare-jambes seuls		5,15	4,85		3,15
	Avec pare-brise et pare-jambes		5,15	4,80		—
Bullet 500	Sans aucun équipement		6,00			3,30
	Avec pare-brise seul		5,75			—
	Avec pare-jambes seuls		5,75			3,45
	Avec pare-brise et pare-jambes		5,75			—
Bullet 350	Sans aucun équipement			4,35		2,90
	Avec pare-brise seul			4,20		—
	Avec pare-jambes seuls			4,30		2,65
	Avec pare-brise et pare-jambes			4,20		—
Ensign 150	Sans aucun équipement	—			3,15	2,35
	Avec pare-brise seul	—			2,95	—
	Avec pare-jambes seuls	3,40			3,00	2,15
	Avec pare-brise et pare-jambes	—			3,00	—

on peut se baser sur les essais effectués auparavant et concernant de semblables machines.

1° Les performances ne sont pas influencées d'une façon valable, par l'adjonction de sacoches. Mais il est bien évident que, pour les accélérations en particulier, des sacoches chargées auraient une plus forte influence.

2° Un pare-brise permet un accroissement de la vitesse maximum (position assise) ainsi que de meilleures accélérations dans les hautes vitesses (moindre résistance).

3° Des pare-jambes d'un type non-galbé réduisent légèrement la vitesse, mais beaucoup moins la valeur des accélérations.

4° Pare-brise et pare-jambes montés ensemble influent également d'une façon négative sur la vitesse de pointe et moins sensiblement sur les accélérations. Dans le cas d'une légère cylindrée, le poids est un facteur beaucoup plus important que la résistance de l'air lors des accélérations.

5° La différence entre les vitesses maxima atteintes par des pilotes de stature différente avoisine les 56 kmh., mais la présence d'un passager est beaucoup plus sensible, en particulier lors des accélérations.

6° Différents vêtements motocyclistes ne font pas beaucoup varier la vitesse maximum, non plus d'ailleurs que les accélérations.

7° La consommation d'essence à une vitesse d'utilisation normale ne varie pas suivant l'équipement de la machine, si des pare-jambes ne viennent pas modifier les caractéristiques du courant d'air d'admission. Il faut surtout noter dans ce domaine que la manière de conduire une même machine peut donner de très grosses différences au point de vue consommation.

8° L'effet de la position du pilote sur la vitesse est d'importance, mais évidemment de peu d'intérêt pour l'utilisateur moyen. Si le pilote se met à plat sur la machine, à la place d'une position normale assise, la vitesse maximum s'accroît très sensiblement et peut même atteindre une quinzaine de kilomètres par heure sur une grosse cylindrée.

## Automobilistes, Motocyclistes, La Préfecture de Police vous donne ces conseils pour circuler en ville

*Le conducteur d'élite*  
observe les règlements

- IL CIRCULE A DROITE sans changer de file inconsidérément.
- IL DONNE la priorité au véhicule qui vient de droite.
- IL FAIT SIGNE avant de prendre un virage, avant de s'arrêter ou de repartir, quand il veut être dépassé.
- IL NE DOUBLE PAS dans les carrefours ; sur les passages cloutés ni à hauteur des refuges axiaux.
- IL RALENTIT en abordant un croisement, en abordant un passage clouté, quand le signal lumineux, fixe ou clignotant, est jaune.
- IL S'ARRÊTE quand le signal lumineux est rouge ; pour laisser passer les piétons quand il vire à droite.
- IL NE REPART PAS quand tous les feux du carrefour sont rouges ; avant que le signal lumineux soit vert.
- IL N'OUBLIE PAS de prendre la file de gauche pour virer à gauche.
- IL N'UTILISE JAMAIS dans Paris des feux d'éclairage éblouissants.
- IL STATIONNE du côté réglementaire dans les voies étroites.

FAITES RÉGLER FRÉQUEMMENT VOS FREINS  
ET VOS FEUX "CODE"

*Le conducteur d'élite*  
respecte son prochain

- IL EST COURTOIS ne pas répondre aux injures est une preuve de sang-froid, de bonne éducation et de supériorité.
- IL ÉTUDIE ses itinéraires pour ne pas encombrer la voie publique, gagner du temps et économiser de l'essence.
- IL N'EST JAMAIS IMPATIENT

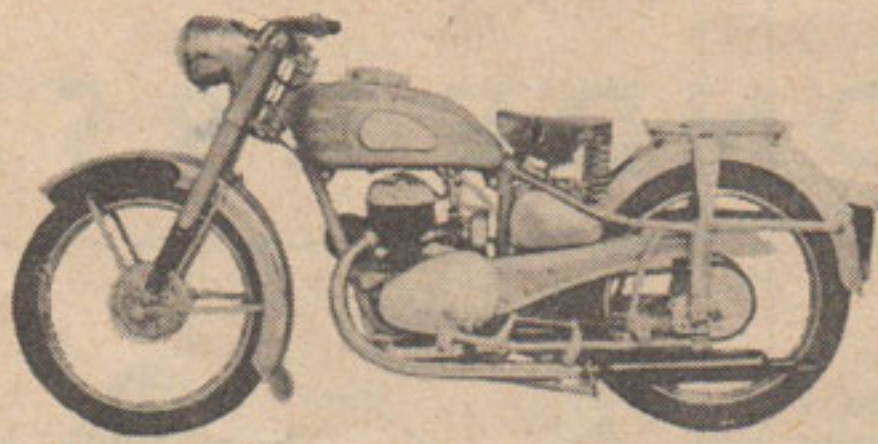
*Conduire, c'est aussi se bien conduire*

*Le conducteur d'élite*  
circule en silence

- IL UTILISE un échappement silencieux.
- IL EMPLOIE l'avertisseur de ville et donne des appels brefs.
- IL N'UTILISE JAMAIS L'AVERTISSEUR après 22 heures ; avant 7 heures, pour appeler une personne se trouvant dans un immeuble, pendant un arrêt du trafic

IL SAUVEGARDE AINSI SES NERFS ET CEUX D'AUTRUI  
LE BRUIT EST L'ENNEMI DE LA SANTÉ





## 200 MONET-GOYON

**J**e viens répondre, par votre intermédiaire, à Mr Chorowitz, qui donne son avis sur la 200 Monet-Goyon (n° 1.053). Je me permet d'abord de lui préciser que j'ai émis mon opinion sur cette machine dans votre revue n° 1.130, alors qu'elle avait 15.000 kms.

J'ai totalisé à ce jour 32.000 kms, avec le maximum de satisfaction, sans avoir encore touché au moteur.

J'ai fait beaucoup de longs parcours, à 60-65 de moyenne, en solo et en duo, avec bagages, le tout totalisant 170 kgs. Je n'ai pour ainsi dire jamais eu à toucher à l'outillage au cours d'un voyage, si ce n'est la canalisation d'essence à déboucher, les bougies (Bosch W 225 T 1) ne s'encrassent jamais et ne perlent pas. Elles font 10 à 12.000 kms sans bouger.

Sur les 15 derniers mille kms, j'ai effectué deux décalaminages, changé une bougie, les ressorts verticaux de suspension AR, qui, à 25.000 kms, étaient ramollis, et pour finir un jeu de segments.

Un point sur lequel j'insiste, c'est le peu de durée des chaînes primaires, j'en suis à ma sixième, car aux précédentes (à rouleaux ouverts), les rouleaux cassaient au bout de 3.000 kms. La dernière que j'ai mise est à rouleaux emboutis. Elle a déjà 6.000 kms et s'est très peu allongée.

Quant à la consommation d'essence, elle a été jusqu'aux environs de 25.000 kms de l'ordre de 2,8 litres, quelles que soient les conditions : en solo ou à deux, chargé ou non.

Après elle est montée assez rapidement jusqu'à atteindre à 32.000 kms, 3 l. 300 à deux et 3 l. 100 en solo.

Mélange : 5 à 6 % de Brétoil, Energol HV ou Esso 2 t.

Depuis 3 ou 4.000 kms, j'utilise du Super, le rendement étant nettement meilleur.

Vitesse de pointe : 100 kmh. chrono, que je ne puis atteindre maintenant que plus difficilement.

Néanmoins la vitesse de croisière idéale est 75-70, ce qui laisse une réserve de puissance encore suffisante. Cette vitesse-croisière, je peux encore la maintenir en solo, mais à deux, cela m'est plus difficile.

Compteur donnant des indications majorées de 10 %.

Je n'ai jamais eu à me plaindre de l'étanchéité du carburateur.

D'accord pour le volet d'air, dont j'ai reporté la commande au guidon.

Pas d'accord, par contre, au sujet de la boîte à 4 vitesses. Elle est absolument remaniée, de telle manière qu'il n'existe plus de trou entre la 1<sup>ère</sup> et 2<sup>e</sup>.

Pas d'accord non plus quant à la commande au guidon. Si M. Chorowitz avait la pratique du scooter, il s'apercevrait que cette commande au guidon finit par être fatigante, et qu'en cas de rupture de câble, il faut un temps assez long pour y remédier.

Je n'ai eu que deux rayons cassés jusqu'à ce jour, malgré le dur travail que j'impose quelquefois.

Les pneus me semblent suffisamment grands, mais si Mr Chorowitz préfère, il peut remplacer son pneu AR par un 3,25 x 19. Seulement, je ne sais si le garde-boue l'admettra !

Je viens de changer mes pneus, qui ont fait 31.200 kms. Ce sont des Dunlop, profil pavé.

Comme le dit aussi ce monsieur, la suspension est excellente et ne talonne jamais ou rarement, étant très chargé. Mais je ne vois pas l'utilité d'un réglage de tension des ressorts verticaux, étant donné que les correcteurs sont chargés de faire ce réglage automatiquement (principe de la flexibilité variable), et qu'ils s'en tirent très bien ! Le graissage peut être effectué en 5 minutes, avec la pompe à graisse moto.

L'inconvénient majeur de la disposition des correcteurs est l'usure anormale des bagues de coulisseaux, et la déformation du tube.

Quant aux freins, si je ne suis pas d'accord avec Mr Chorowitz, j'aurais pu l'être en partie à mes premiers kilomètres. Je n'ai jamais eu à me plaindre du frein AR, dont j'ai changé seulement une fois les garnitures (je vais bientôt les changer à nouveau).

Pour le frein AV, j'ai dû en effet changer les garnitures une première fois vers 5.000 kms. Elles s'étaient glacées. J'en ai

# Ce qu'ils en pensent

fait mettre d'autres plus tendres. Le freinage est nettement meilleur. Je n'ai dû les faire regarnir que 25.000 kms après, malgré un usage intensif (je freine plus de l'AV que de l'AR) Paris et route.

Ces freins sont, à mon avis, loin d'être dangereux, mais j'ajouterais qu'ils ne sont pas en rapport avec la puissance de la machine. Cette constatation est malheureusement applicable à d'autres machines françaises.

Prenez comme exemple le rapport diamètre-roue et diamètre-tambour des scooters, messieurs les constructeurs !

L'avertisseur est en effet insuffisant pour la route, d'autant plus qu'il est très mal placé. Si on le disposait face à la route, sous le phare, avec une bonne masse, vous verriez la différence !

Le chromage de ma machine est bon, c'est le moins que l'on puisse dire, sauf celui des jantes, qui se sont piquées dès le début. Ce chromage aurait-il changé de qualité ?

Pour terminer, je dirai que sur 32.000 kms, je n'ai pas eu d'ennuis graves. J'ai changé chaîne secondaire, pignon secondaire, couronne dentée, à 23.000 kms, plus ce que j'ai énuméré plus haut.

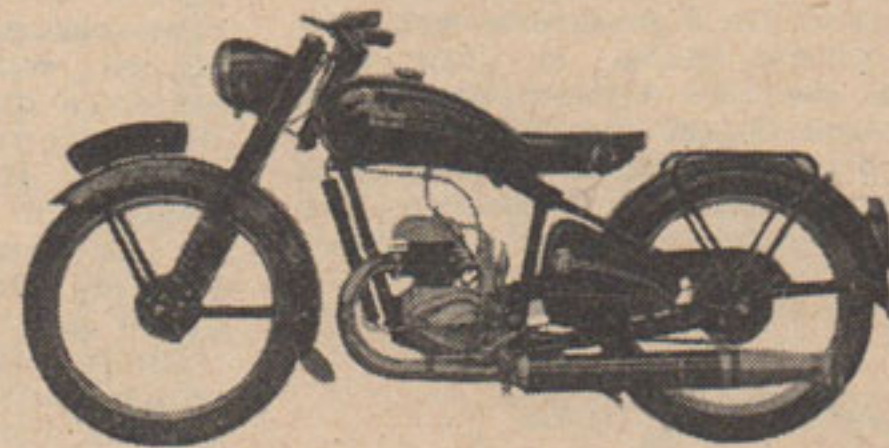
J'ajouterais que je tiens un compte serré pour tout ce qui concerne ma machine, ce qui me permet d'avancer ce que je viens d'écrire, sans crainte de faire d'erreurs.

Je suis donc pleinement satisfait de ma machine, qui roule encore très bien. J'attends le dernier moment pour réaliser le cylindre.

L. DUBOIS

rue de l'Orme, Flins-sur-Seine (S.-O.)

P.S. — Entre autres performances, je peux citer : Paris-Bordeaux en 9 h. 10', gros arrêts déduits, en comprenant arrêts pour plein d'essence. Je monte la fameuse côte de Rolleboise, sur la route Paris-Deauville, après Mantes (S.-O.) en 3<sup>e</sup>, avec un passager, en me lançant à 85 kmh.



## 125 GNOME-RHONE

**J**e possède depuis février 1953 le vélomoteur Gnome-Rhône R4B luxe, équipé de la super-klasse Maucourant, et j'ai parcouru depuis 14.000 kms.

Bougie : Gergovia - Pognon 914. Carburant : essence et 6 % huile Shell 2 temps. Consommation : ne dépasse pas 3 litres aux 100 kms, même à grande vitesse. Décalaminage : tous les 3.000 kms.

Performances : en palier, vitesse maximum 100 kmh. (compteur OS), en position couchée ; mais on roule très bien à 80-85 kmh. et la nervosité du moteur permet de gravir les côtes à bonne allure, d'où moyenne de 60 à 65 kmh. Cependant, cette machine, comme tous les 125 cmc., se révèle faible en duo.

Inconvénients : le carburateur toujours souillé devrait être capoté (comme sur les Jawa). De plus, manque d'une 4<sup>e</sup> vitesse, d'où trop grande différence entre la 3<sup>e</sup> et la 2<sup>e</sup>.

J'ai changé les disques d'embrayage à 5.000 kms, mais j'ai eu pas mal d'ennuis côté volant magnétique : 3 bobines de grillées, court-circuits, ce qui fait que j'adresse celui-ci à la maison ABG pour révision et mise au point.

Avantages : vélomoteur robuste, rapide et tenant bien la route. Je dois aussi signaler la bonne qualité des chromes et de l'émail qui sont toujours intacts.

En résumé, le R4B est une bonne petite machine que je ne laisserai que pour la 175 ou la 200 cmc. de même marque dès leur commercialisation.

Gilbert DUBOIS

2, rue G. Nadaud, Limoges (H.-V.)



# LES CHAMPIONNATS DU MONDE 1953



**N**ous publions ci-joint deux tableaux donnant les résultats définitifs officiels des Championnats du Monde de championnat des pilotes et championnat par marque.

× × ×

Rappelons d'abord comment se fait le décompte des points.

Pour les pilotes : le 1<sup>er</sup> d'une course marque 8 points, le 2<sup>e</sup> : 6 ; le 3<sup>e</sup> : 4 ; le 4<sup>e</sup> : 3 ; le 5<sup>e</sup> : 2 et le 6<sup>e</sup> : 1. Dans les catégories où sont disputées jusqu'à 7 épreuves (7 inclus), seuls les 4 meilleurs résultats obtenus par un pilote sont retenus (cas, en 1953, des 125, 250, 350 cmc. et sides 500). Au-dessus de 7 épreuves, les 5 meilleurs résultats sont retenus (cas des 500 cmc. en 1953).

Pour les marques : le décompte se fait de la même manière, à la différence près que seule la première machine de la marque classée parmi les 6 premières arrivées marque des points. Ainsi, si dans une course de 350 cmc. le classement est le suivant : 1<sup>er</sup> une Guzzi, 2<sup>e</sup> une Guzzi, 3<sup>e</sup> une Norton, 4<sup>e</sup> une AJS, 5<sup>e</sup> une Guzzi, 6<sup>e</sup> une Norton, pour le décompte des points seule comptera la 1<sup>ère</sup> machine



de chaque marque : la Guzzi, 1<sup>er</sup>, marquera 8 pts ; Norton, 3<sup>e</sup>, marquera 4 pts et AJS 4<sup>e</sup> : 3 pts. Pour le décompte, les Guzzi placées 2<sup>e</sup>, et 5<sup>e</sup>, ainsi que la Norton classée 6<sup>e</sup>, ne marqueront pas de points. Pour les marques également, ne compteront que les 4 ou 5 meilleures épreuves.

× × ×

## LES 125 CMC.

Rappelons le palmarès des pilotes champions : 1949 : l'italien Pagani. 1950 : son compatriote Bruno Ruffo. 1951 : encore un italien : Ubbiali. 1952 : un britannique, Sandford.

Pour les marques, toujours des petits racers italiens : FB Mondial en 1949, 50 et 51. MV Agusta en 1952.

Mais déjà en fin de saison 1952, un concurrent sérieux s'annonçait en Allemagne : il s'agit de la « Renn-Fox » NSU et de son jeune et prestigieux pilote Werner Haas.

Cette année, Haas triomphe aisément. Il est à douter que la présence de Graham (qui s'est tué, rappelons-le, en 500 cmc. au TT) ait pu modifier quoi que ce soit à cet état de choses. Ses trois principaux concurrents furent le britannique Sandford et les italiens Ubbiali et Copeta.

Par marques, la lutte fut beaucoup plus serrée. Notons d'abord qu'en fait 2 marques seulement furent en présence : MV (Italie) et NSU (Allemagne). Mondial, trois fois champion du monde, ne participa pas officiellement, et les deux seuls points marqués par cette marque le furent par des pilotes privés sur des machines « client ». Morini ne fit acte de présence que 3 fois, mais chaque fois officiellement, terminant une fois 4<sup>e</sup> (Zinzani en Hollande) et une fois seconde (Mendogni à Monza), après avoir, jusqu'aux derniers instants, failli l'emporter sur les NSU et MV. Brève apparition d'une Montesa, chez elle, à Barcelone.

Entre MV et NSU, la lutte fut très mouvementée. Par deux fois, à l'issue des Grands Prix de Hollande et d'Ulster (2<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> épreuves), les deux marques sont à égalité de points. A Monza, 5<sup>e</sup> et avant-dernière épreuve, NSU prend l'avantage, mais à Barcelone, MV égalise.

Que l'on tienne compte des 4 meilleures épreuves, ou de toutes les 6 épreuves, les deux marques sont à égalité de points. Chacune se classe trois fois 1<sup>ère</sup>, deux fois 2<sup>e</sup> et une fois 3<sup>e</sup>. Et voilà deux premiers ex-æquo ! Mais la préférence ira à MV, car les deux marques ayant participé aux mêmes épreuves, si l'on totalise les temps réalisés, on trouve 6 h. 11' 45" pour MV et 6 h. 12' 27" 5 pour NSU : un écart total de 52", moins d'une minute, sur plus de 6 heures de course : 0,45 % d'écart ! C'est dire combien la lutte fut âpre.

Mais si, au chronomètre, c'est MV qui l'emporte, il y a là un succès moral incontestable pour les allemands : NSU a su entrer en lice, et dès son premier coup, faire un coup de maître : un pavé dans la mare. Les 125 cmc. ne sont plus « chasse gardée » italienne.

× × ×

Sur les 22 pilotes se partageant les 144 points de la catégorie 125 cmc., 6 sont allemands, remportant 52 points (en moyenne 8,7 par pilote), 6 sont italiens, avec 47 points (7,8 par pilote) ; 5 sont anglais : 32 pts (6,4 par pilote) ; 2 sont



Les quatre champions mondiaux de la saison 1953. - En haut à gauche, G. Duke (500 cmc.) ; ci-dessus : W. Haas (125 et 250 cmc.) ; en bas à gauche, F. Anderson (350 cmc.) et ci-dessous E. Oliver (sidecars).





125 cmc

250 cmc

350 cmc

500 cmc

Place	Noms	Pays	Marques	T.T.	Hollande	Belgique	Allemagne	France	Ulster	Suisse	Italie	Espagne	Totaux	
													*	**
1 <sup>er</sup>	Haas	Allemagne	NSU	6	8	—	6	—	8	—	8	—	36	30
2 <sup>e</sup>	Sandford	G. B.	MV	4	4	—	—	—	6	—	—	6	20	20
3 <sup>e</sup>	Ubbiali	Italie	MV	—	6	—	8	—	—	—	4	—	18	18
4 <sup>e</sup>	Copeta	Italie	MV	3	—	—	3	—	—	—	3	8	17	17
5 <sup>e</sup>	Graham	G. B.	MV	8	—	—	—	—	—	—	—	—	8	8
6 <sup>e</sup>	Daiker	Allemagne	NSU	—	—	—	4	—	3	—	—	—	7	7
7 <sup>e</sup>	Mendogni	Italie	Morini	—	—	—	—	—	—	—	6	—	6	6
8 <sup>e</sup>	Brandt	Allemagne	NSU	—	—	—	—	—	—	—	2	3	5	5
9 <sup>e</sup>	Armstrong	Irlande	NSU	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4	4
—	Hollaus	Autriche	NSU	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	4
11 <sup>e</sup>	Zinzani	Italie	Morini	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3	3
12 <sup>e</sup>	Jones	G. B.	MV	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
—	Veer	Hollande	Morini	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	2
—	Reichert	Allemagne	NSU	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2	2
—	Forconi	Italie	MV	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	2
—	Cama	Espagne	Montesa	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2
18 <sup>e</sup>	Webster	G. B.	MV	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
—	Simons	Hollande	Mondial	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1
—	Lottes	Allemagne	MV	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	1
—	Purslow	G. B.	MV	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1
—	Campanelli	Italie	MV	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1
—	Braun	Allemagne	Mondial	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1
1 <sup>er</sup>	Haas	Allemagne	NSU	6	8	—	8	—	6	1	6	—	35	28
2 <sup>e</sup>	Armstrong	Irlande	NSU	—	4	—	—	—	8	8	3	—	23	23
3 <sup>e</sup>	Anderson	G. B.	Guzzi	8	6	—	—	—	4	4	—	4	26	22
—	Lorenzetti	Italie	Guzzi	—	3	—	—	—	3	3	8	8	25	22
5 <sup>e</sup>	Montanari	Italie	Guzzi	—	—	—	6	—	—	6	4	3	19	19
6 <sup>e</sup>	Wunsche	Allemagne	DKW	4	2	—	—	—	—	—	—	—	6	6
—	Hobl	Allemagne	DKW	—	1	—	4	—	—	—	—	1	6	6
—	Daiker	Allemagne	NSU	—	—	—	2	—	2	2	—	—	6	6
—	K. Kavanagh	Australie	Guzzi	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6	6
10 <sup>e</sup>	Wheeler	G. B.	Guzzi	3	—	—	—	—	1	—	—	—	4	4
11 <sup>e</sup>	Reichert	Allemagne	NSU	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3	3
—	Wood	G. B.	Guzzi	1	—	—	—	—	—	—	—	2	3	3
13 <sup>e</sup>	Willis	Australie	Velocette	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
—	Brandt	Allemagne	NSU	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	2
15 <sup>e</sup>	Hollaus	Australie	Guzzi	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	1
—	Masetti	Italie	NSU	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1
1 <sup>er</sup>	Anderson	G. B.	Guzzi	4	—	8	—	8	—	8	6	—	34	30
2 <sup>e</sup>	Lorenzetti	Italie	Guzzi	—	8	6	—	4	—	—	8	—	26	26
3 <sup>e</sup>	Amm	Rhodésie	Norton	8	6	4	—	—	—	—	—	—	18	18
—	K. Kavanagh	Australie	Norton	6	4	2	—	—	—	6	—	—	18	18
5 <sup>e</sup>	Brett	G. B.	Norton	3	3	3	—	—	—	3	—	—	12	12
6 <sup>e</sup>	Coleman	N. Zélande	AJS	—	—	1	—	—	4	4	—	—	9	9
7 <sup>e</sup>	Mudford	N. Zélande	Norton	—	—	—	—	—	8	—	—	—	8	8
8 <sup>e</sup>	Mac Intyre	G. B.	AJS	—	—	—	—	—	6	—	—	—	6	6
—	P. Monneret	France	AJS	—	—	—	—	—	6	—	—	—	6	6
10 <sup>e</sup>	Agostini	Italie	Guzzi	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	4
11 <sup>e</sup>	Hobl	Allemagne	DKW	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3	3
—	Doran	G. B.	AJS	2	1	—	—	—	—	—	—	—	3	3
—	Farrant	G. B.	AJS	1	—	—	—	—	—	2	—	—	3	3
—	Albisser	Suisse	Norton	—	—	—	—	3	—	—	—	—	3	3
—	Pearce	G. B.	Velocette	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3	3
16 <sup>e</sup>	Ring	Australie	AJS	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	2
—	Wood	G. B.	Norton	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2	2
—	Templeton	Irlande	AJS	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	2
—	Simpson	N. Zélande	AJS	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	2
20 <sup>e</sup>	Hoffmann	Allemagne	DKW	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1
—	Laurent	Australie	AJS	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	1
—	Mac Alpine	Australie	Norton	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1
—	Harwood	G. B.	AJS	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1
1 <sup>er</sup>	Duke	G. B.	Gilera	—	8	—	—	8	6	8	8	—	38	32
2 <sup>e</sup>	Armstrong	Irlande	Gilera	4	6	4	—	6	3	4	3	—	30	20
3 <sup>e</sup>	K. Kavanagh	Australie	Norton	—	4	3	—	3	8	—	—	—	18	18
—	Milani	Italie	Gilera	—	—	8	—	4	—	6	—	—	18	18
5 <sup>e</sup>	Amm	Rhodésie	Norton	8	—	6	—	—	—	—	—	—	14	14
6 <sup>e</sup>	Brett	G. B.	Norton	6	2	—	—	1	4	—	—	—	13	13
7 <sup>e</sup>	Dale	G. B.	Gilera	—	—	1	—	—	—	—	6	4	11	11
—	Colnago	Italie	Gilera	—	3	—	—	2	—	3	—	3	11	11
9 <sup>e</sup>	Anderson	G. B.	Guzzi	—	—	—	—	—	—	—	—	8	8	8
10 <sup>e</sup>	Coleman	N. Zélande	AJS	3	—	2	—	—	—	2	—	—	7	7
11 <sup>e</sup>	Bandirola	Italie	MV	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6	6
12 <sup>e</sup>	Liberati	Italie	Gilera	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	4
13 <sup>e</sup>	Doran	G. B.	AJS	2	1	—	—	—	—	—	—	—	3	3
—	Farrant	G. B.	AJS	—	—	—	—	—	2	1	—	—	3	3
15 <sup>e</sup>	Sandford	G. B.	MV	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	2
—	Pagani	Italie	Gilera	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2
17 <sup>e</sup>	Davy	G. B.	Norton	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
—	Mudford	N. Zélande	Norton	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1
—	H. P. Muller	Allemagne	MV	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1
—	Wood	G. B.	Norton	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1

hollandais, avec 3 pts (1,5 par pilote) ; 1 irlandais et 1 autrichien, avec chacun 4 pts et enfin un espagnol avec 2 pts.

LES 250 CMC.

Jusqu'ici fief absolument italien, on trouve au palmarès en 1949 et 1951 : Bruno Ruffo ; en 1950 Ambrosini (qui s'est tué à Albi en 1951) ; en 1952 Lorenzetti. Trois années sur quatre, c'est, pour les marques, Guzzi qui l'emporte, avec une interruption en 1950, où Benelli triomphe. Et en 1953 ? C'est de nouveau Haas et NSU qui remportent la palme. Haas triomphe aisément devant son camarade d'écurie l'irlandais Armstrong et les trois montes Guzzi, l'anglais Anderson et les italiens Lorenzetti et Montanari.

Ainsi Haas est le seul pilote, avec Duke en 1951, à remporter la même année le titre de Champion du Monde dans deux catégories différentes.

Seules 4 marques se retrouvent au palmarès : trois officielles : une italienne Guzzi, 2 allemandes NSU et DKW, une machine privée : la Velocette de Willis.

Les deux meilleures performances de DKW furent obtenues sur les plus durs circuits : TT anglais et Grand Prix d'Allemagne ; mais c'est surtout sa troisième place au premier nommé qui mérite d'être signalée.

Le duel Guzzi-NSU fut, dès la deuxième épreuve, mené par la marque allemande. Et, au bout des 5 premières épreuves (sur un total de 7), NSU, ayant remporté 4 places de 1<sup>er</sup> et une place de second, était déjà sûr du titre, ayant le maximum de 32 points (4 fois 8). Les efforts de Guzzi pour les deux dernières courses (leur 250 semble maintenant être plus rapide que la NSU), et surtout le forfait de la marque allemande à Barcelone, s'ils ont permis à la marque italienne de marquer un total de 46 points (contre 44 à NSU), ne lui donnent que 3 places de 1<sup>er</sup>, et la classe seconde.

Et voici, dans leur deuxième bastion, les italiens chassés (pour cette année) par les allemands.

X X X

16 pilotes se sont disputés les 168 points du total des 7 courses, 6 allemands avec 58 points en moyenne (9,7 par pilote). 3 italiens avec 45 points (15 par pilote). 3 anglais avec 33 points (11 par pilote). 2 australiens avec 4 pts (2 par pilote). 1 irlandais (Armstrong) avec 23 points et 1 autrichien avec 1 point.

LES 350 CMC.

Autant les 250 cc. étaient, jusqu'à cette année, le fief italien, autant les 350 cc. étaient chasse gardée anglaise. 1949-1950, propriété de Velocette, elle passe en 1951 et 52 dans les mains de Norton. Frith et Foster sont champions en 1949 et 50, le prestigieux Geoff Duke en 1951 et 52.

Personne n'avait osé pénétrer dans ce domaine britannique, si ce n'est en fin d'année 1952, la 3 cylindres DKW. Mais cette année, Guzzi, chassé des « 1/4 de litre », prend une revanche éclatante en enlevant le titre par marques.

Consolation britannique, c'est malgré tout un pilote anglais, mais très italianisé ; Anderson, qui enlève le Championnat des pilotes, devant son camarade d'écurie Lorenzetti. A la 3<sup>e</sup> place, mais assez loin derrière, on trouve le rhodésien Amm et l'australien Kavanagh, sur Norton. Amm était un prétendant sérieux, quand il chuta à Rouen, alors qu'il y avait encore 4 épreuves à courir.

5 marques ont disputé le titre, 4 officiellement : Norton et AJS pour l'Angleterre, Guzzi pour l'Italie et DKW pour l'Allemagne. Velocette n'était présente que par une machine « client ». Signifions de plus que la 4 cylindres MV, version réduite en 350 cmc., ne fit qu'une brève apparition (l'on sait qu'à la suite de la mort de Graham au TT, la sportive marque italienne s'est presque totalement retirée de la compétition durant cette saison).



# CLASSEMENT PAR MARQUES

AJS, malgré une place de 2° à Rouen (Pierre Monneret) et à l'Ulster, finit 3°, mais assez loin derrière. Quant à la DKW, si elle est très à l'aise sur des circuits sinueux, elle manque de vitesse de pointe sur un circuit très rapide, mais surtout est encore trop fragile. La lutte se cantonna donc entre Guzzi et Norton. Mais dès la troisième épreuve, la marque italienne prend la tête pour ne plus la quitter. Sur les 7 épreuves, Guzzi termine 5 fois premier, une fois troisième ; à l'Ulster, les machines ne finirent pas. Norton, maître incontesté de la catégorie ces dernières années, est nettement battu !

× × ×

9 pilotes se partagent les 168 points : 8 anglais (évidemment !) marquant 64 pts (moyenne par pilote : 8) ; 4 australiens avec 22 pts (5,5 par pilote) ; 3 néo-zélandais avec 19 pts (6,3 par pilote) ; 2 italiens avec 30 points (15 par pilote) et 2 allemands avec 4 points (2 par pilote). 1 rhodésien (Amm) avec 18 pts, 1 français (enfin... c'est Pierre Monneret) avec 6 ; 1 suisse avec 3 et un irlandais avec 2.

## LES 500 CMC.

Dès la réinstauration des Championnats du Monde, en 1949, ce fut la lutte entre britanniques et italiens, entre monos et multicylindres.

Les britanniques Leslie Graham (alors sur AJS) et Geoff Duke (alors sur Norton) l'emportent en 1949 et 1951 ; l'italien Masetti, sur Gilera, en 1950 et 52. Par marques, AJS gagne en 1949 ; Norton en 1950 et 51 et Gilera en 1952.

Cette année encore, Geoff Duke réitère son exploit, mais cette fois au guidon d'une Gilera. Sur les 8 épreuves, il n'en termine que 5, mais avec 4 places de 1° et une de 2°. Le second est Armstrong, son camarade d'écurie. En 3° position, 2 ex-æquo : Kavanagh sur Norton et Milani sur Gilera. Là aussi, regrettons l'élimination de Amm dès la 4° course, car lui seul pouvait défendre quelque peu les chances de Norton.

Par marques, 6 usines disputaient leurs chances. Deux n'ont jamais pu marquer un point, malgré leur participation à quelques épreuves : il s'agit du flat-twin à injection BMW et de la 4 cylindres en ligne Guzzi, également à injection. Malgré de nombreux avantages de ce système d'alimentation, il semble encore souffrir de maladies de jeunesse et n'être pas encore au point pour la compétition. Par contre, la 350 monocylindre Guzzi remporte 8 points, ayant disputé et remporté l'épreuve des 500 à Barcelone. Après la mort de Graham au TT, MV s'est retiré de la compétition un moment, et ne marque des points qu'à Monza et Barcelone. Donc finalement 3 marques seulement se sont disputées le titre : Gilera, Norton et l'outsider AJS qui ne put jamais mieux terminer que 4°. Gilera, sur les 8 épreuves, termine 5 fois première, une fois deuxième et deux fois troisième. Norton, pour sa part, déclara forfait pour les dernières épreuves, et ne termina que deux fois première.

Après avoir été chassés de leur catégorie réservée des 350 cmc., il semble aussi que les anglais doivent abandonner tout espoir en 500, à moins de modifier complètement leurs modèles. Et là encore, ce sont les marques italiennes qui mènent le jeu.

× × ×

20 pilotes se sont disputés les 192 points des 8 épreuves. Comme en 350 cmc., ce sont les anglais qui dominent : 9 pilotes se partagent 80 points (moyenne de 8,9), puis viennent 5 italiens avec 41 points (moyenne 8,2), 2 néo-zélandais avec 8 pts (4 par pilote), 1 irlandais (Armstrong) avec 30 pts, 1 australien (K. Kavanagh) avec 18 pts, 1 rhodésien (Amm) avec 14 pts (décidément, ces pilotes du Commonwealth !), et 1 allemand (sur machine italienne) avec 1 point.

Place	Marque	Pays	T.T.	Hollande	Belgique	Allemagne	France	Ulster	Suisse	Italie	Espagne	Totaux		
				*	**	*	**	*	**	*	**	*	**	
125 CMC.														
1°	MV	Italie	8	6	—	8	—	6	—	4	8	40	30	
—	NSU	Allemagne	6	8	—	6	—	8	—	8	4	40	30	
3°	Morini	Italie	—	3	—	—	—	—	—	6	—	9	9	
4°	Mondial	Italie	—	1	—	—	—	—	—	—	1	2	2	
—	Montesa	Espagne	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2	
250 CMC.														
1°	NSU	Allemagne	6	8	—	8	—	8	8	6	—	44	32	
2°	Guzzi	Italie	8	6	—	6	—	4	6	8	8	46	30	
3°	DKW	Allemagne	4	2	—	4	—	—	—	—	1	11	11	
4°	Velocette	G. B.	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	
350 CMC.														
1°	Guzzi	Italie	4	8	8	—	8	—	8	8	—	44	32	
2°	Norton	G. B.	8	6	4	—	3	8	6	1	—	36	28	
3°	AJS	G. B.	2	2	1	—	6	6	4	2	—	23	18	
4°	DKW	Allemagne	—	—	—	—	—	—	1	3	—	4	4	
5°	Velocette	G. B.	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3	3	
500 CMC.														
1°	Gilera	Italie	4	8	8	—	8	6	8	8	4	54	32	
2°	Norton	G. B.	8	4	6	—	3	8	—	—	1	30	26	
3°	AJS	G. B.	3	1	2	—	—	2	2	—	—	10	10	
4°	MV	Italie	—	—	—	—	—	—	—	2	6	8	8	
—	Guzzi (350)	Italie	—	—	—	—	—	—	—	—	8	8	8	
SIDES														
1°	Norton	G. B.	—	—	8	—	8	8	8	8	—	40	32	
2°	BMW	Allemagne	—	—	4	—	—	—	4	1	—	9	9	
3°	BSA	G. B.	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	2	

Dans tous les tableaux ci-contre, les colonnes marquées d'une étoile donnent le total obtenu dans toutes les épreuves et la colonne marquée de deux étoiles, les points servant au classement final.

## LES SIDES

Depuis 1949, le championnat par marques fut toujours la propriété de Norton, et pour les pilotes, celle d'Eric Oliver, avec exception en 1952 où un accident l'ayant éliminé durant quelques courses, ce fut Cyrill Smith, autre virtuose, qui l'emporta.

Cette année encore, Eric Oliver, bien que n'ayant fini que 4 épreuves sur 5, remporte de nouveau le titre, avec le maximum de points : 4 victoires. Cyrill Smith fut l'éternel second, sauf à l'Ulster où il finit premier. Bien loin der-

rière, on trouve le suisse Haldemann, dont le style très souple s'oppose au style haché d'un Smith, ou au style dérapant d'un Oliver, puis notre compatriote Drion.

Par marque, en l'absence des machines italiennes (qui faillirent l'emporter l'an dernier, malgré la virtuosité d'Oliver), Norton remporte une facile victoire. La seule marque concurrente fut BMW. Mais d'une part, elle ne participa qu'à 3 courses sur 5, et encore à l'une d'elle (Monza), elle abandonna, encore une fois sur ennuis d'injecteurs. Dans les deux autres courses, elle finit troisième, une fois aux mains de Krauss, l'autre fois aux mains de Noll. Bien que la BMW semble plus

# CLASSEMENT SIDECARS

Place	Noms	Pays	Marques	T.T.	Hollande	Belgique	Allemagne	France	Ulster	Suisse	Italie	Espagne	Totaux	
					*	**	*	**	*	**	*	**	*	**
1°	Oliver	G. B.	Norton	—	—	8	—	8	—	8	8	—	32	32
2°	Smith	G. B.	Norton	—	—	6	—	6	8	6	6	—	32	26
3°	Haldemann	Suisse	Norton	—	—	2	—	4	—	3	3	—	12	12
4°	Drion	France	Norton	—	—	—	—	—	4	2	4	—	10	10
5°	P. Harris	G. B.	Norton	—	—	—	—	—	6	—	—	—	6	6
6°	Noll	Allemagne	BMW	—	—	1	—	—	—	4	—	—	5	5
—	Masuy	Belgique	Norton	—	—	3	—	2	—	—	—	—	5	5
8°	Krauss	Allemagne	BMW	—	—	4	—	—	—	—	—	—	4	4
—	Deronne	Belgique	Norton	—	—	—	—	3	—	1	—	—	4	4
10°	Bounds	G. B.	Norton	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3	3
11°	Purslow	G. B.	BSA	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	2
—	Taylor	G. B.	Norton	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	2
13°	Murit	France	Norton	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	1
—	Hillebrandt	Allemagne	BMW	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1



puissante que la Norton, il faut aussi tenir compte du fait que Smith et Oliver sont des pilotes exceptionnels et qu'il faut des machines d'une supériorité écrasante pour pouvoir l'emporter sur eux. Rappelons-le encore une fois : même les 4 cylindres Gilera ne purent les battre l'an dernier.

Signalons parmi les marques la présence d'une BSA, 5<sup>e</sup> à l'Ulster, mais qui ne put remporter cette place que grâce au nombre infime de pilotes ayant disputé cette épreuve. Aussi à signaler est la BMW culbutée « bricolée » par Hillebrandt, et qui s'avère quasiment aussi rapide que les Norton double-arbre « client ».

× × ×

14 pilotes se sont disputés les 119 points attribués. 6 anglais se partagent 77 points (moyenne de 12,8 par pilote), 3 allemands avec 10 points (3,3 par pilote) ; 2 français (Drion et Murit) avec 11 points (5,5 par pilote) ; 2 belges avec 9 pts (4,5 par pilote) et 1 suisse (avec 12 pts).

### CONSIDERATIONS

La supériorité des machines « d'usine » sur les machines « clients » ou « gonflées » est de telle taille qu'il faut bien souvent aller assez loin dans le classement général pour trouver le premier pilote privé. Mais bien souvent, si l'on tient compte de l'écart existant entre les machines, la performance du pilote privé est supérieure à celle de nombreux pilotes officiels.

Aussi, pour notre part, tenons-nous à donner un classement des privés.

En 125 cmc. : le premier est l'anglais Jones, sur MV, 12<sup>e</sup> au classement général.

En 250 cmc. : le 1<sup>er</sup> est l'anglais Wheeler (Guzzi) avec 4 pts, 10<sup>e</sup> du classement général. Le 2<sup>e</sup> est son compatriote T. Wood, également sur Guzzi, avec 3 pts, 11<sup>e</sup> du classement général.

En 350 cmc. : 1<sup>er</sup> ex-æquo : le suisse Albisser sur Norton et l'anglais Pearce sur Velocette, 11<sup>e</sup> du classement général, avec 3 pts.

En 500 cmc., on trouvera deux premiers ex-æquo, avec 1 point, et 17<sup>e</sup> au classement général : les anglais Davy et Wood, sur Norton.

En sides, le nombre des privés est beaucoup plus important, car en fait, on ne

trouve que 4 officiels, ou que l'on peut considérer comme tels : les 2 anglais Smith et Oliver, les 2 allemands Krauss et Noll. Mais parmi les privés, certains ont eu, lors de certaines courses, des ensembles spéciaux (à Monza, Drion avec l'ensemble « Fish » caréné d'Oliver), ou des moteurs semi-usine (Masuy et Deronne). De toute façon, le premier privé est le suisse Haldemann, 3<sup>e</sup> du classement général, avec 12 pts, suivi du français Drion (10 pts) et de l'anglais Harris (6 pts), 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> du classement général.

× × ×

Si l'on fait le décompte total des points obtenus par chaque pilote, quel qu'ait été le nombre de catégories dans lesquelles il a couru, on obtient, pour les 9 premiers, le résultat suivant :

- 1<sup>er</sup> Haas (Allemagne), 71 pts. 125 et 250 cmc. NSU.
- 2<sup>e</sup> Anderson (G.B.), 68 pts. 250, 350 et 500 cmc. Guzzi.
- 3<sup>e</sup> Armstrong (Italie), 57 pts. 125, 250 NSU et 500 Gilera.
- 4<sup>e</sup> Lorenzetti (Italie), 51 pts. 250 et 350 Guzzi.
- 5<sup>e</sup> Kavanagh (Australie), 42 pts. 250 Guzzi, 350 et 500 Norton.
- 6<sup>e</sup> Duke (G.B.), 38 pts. 500 Gilera.
- 7<sup>e</sup> Amm (G.B.), 32 pts. 350 et 500 Norton.
- Oliver (G.B.) 32 pts. Side Norton.
- Smith (G.B.) 32 pts. Side Norton.

× × ×

Pour toutes les épreuves, un total de 73 pilotes se sont partagés 791 points.

23 anglais	se sont partagés	286 pts
15 italiens	»	163 »
13 allemands	»	125 »
5 australiens	»	48 »
3 néo-zélandais	»	27 »
3 français	»	17 »
2 irlandais	»	59 »
2 suisses	»	15 »
2 belges	»	9 »
2 hollandais	»	3 »
1 rhodésien	»	32 »
1 autrichien	»	5 »

× × ×

Terminant parmi les 6 premiers de chaque épreuve, on trouve :

19 MV	totalisant	71 pts (moy. 3,74)
12 NSU	»	58 pts (moy. 4,83)

3 Morini	»	11 pts (moy. 3,67)
2 Mondial	»	2 pts (moy. 1)
1 Montesa	»	2 pts (moy. 2)
en 250 cmc. :		
20 Guzzi	»	84 pts (moy. 4,2)
16 NSU	»	70 pts (moy. 4,37)
5 DKW	»	12 pts (moy. 2,4)
1 Velocette	»	2 pts (moy. 2)
en 350 cmc. :		
15 Norton	»	62 pts (moy. 4,14)
14 AJS	»	35 pts (moy. 2,5)
10 Guzzi	»	72 pts (moy. 7,2)
2 DKW	»	4 pts (moy. 2)
1 Velocette	»	3 pts (moy. 3)
en 500 cmc. :		
24 Gilera	»	114 pts (moy. 4,75)
13 Norton	»	48 pts (moy. 3,7)
7 AJS	»	13 pts (moy. 1,86)
3 MV	»	9 pts (moy. 3)
1 Guzzi	»	8 pts (moy. 8)
en sides :		
24 Norton	»	107 pts (moy. 4,46)
4 BMW	»	10 pts (moy. 2,5)
1 BSA	»	2 pts (moy. 2)
Sans tenir compte des catégories, l'on aurait :		
52 Norton	totalisant	217 pts (moy. 4,17)
31 Guzzi	»	156 pts (moy. 4,94)
28 NSU	»	128 pts (moy. 4,57)
24 Gilera	»	114 pts (moy. 4,75)
22 MV	»	80 pts (moy. 3,54)
21 AJS	»	48 pts (moy. 2,28)
7 DKW	»	16 pts (moy. 2,28)
4 BMW	»	10 pts (moy. 2,5)
3 Morini	»	11 pts (moy. 3,67)
2 Velocette	»	5 pts (moy. 2,5)
2 Mondial	»	2 pts (moy. 1)
1 Montesa	»	2 pts (moy. 2)
1 BSA	»	2 pts (moy. 2)

× × ×

En conclusion : cette année fut de loin, depuis 1949, la plus fertile en émotions et en coups de théâtre : les allemands venant prendre la place des italiens en 125 et 250 cmc., ces derniers chassant les anglais de leur fief des 350 cmc. De nombreux pilotes qui se sont créés un nom, les français pénétrant internationalement dans les courses solos, les 500 monos dont il semble bien (mais combien de fois l'a-t-on dit ?) que ce fut le chant du cygne, etc., etc...

Et surtout, promesse pour l'an prochain d'une saison non moins mouvementée, et que nous attendons déjà avec impatience.

J. B.

## DE LA BONNE CARBURATION

(Communiqué par les Ets Amac)

Le plus petit moteur construit en très grandes séries est aussi celui qui donne le plus de joie à la condition d'être bien compris, bien choyé et paré. Ses organes vitaux : allumage et carburation — malgré leurs dimensions minuscules — assurent conjointement le plus dur service qui soit. Apprenez donc à les ménager.

Avant tout, en cas de ratés, de difficultés de mise en route, de panne ou de fuites apparentes, n'accusez ni le volant magnétique, ni le carburateur avant de les avoir fait minutieusement vérifier.

Les incendies de machines, heureusement fort rares et sans danger grave, peuvent se produire notamment quand le carburateur est malheureusement placé juste au-dessus du volant magnétique. Cette « boîte à étincelles » n'est pas, en général, enfermée dans un carter étanche. Les étincelles, inévitables, sont d'autant plus fortes que le rupteur, le condensateur ou la bobine sont en plus mauvais

état. Que le carburateur, lui-même colmaté par le mélange essence-huile, laisse fuir quelques gouttes à l'arrêt, les vapeurs envahissent l'intérieur du volant et la première étincelle y met le feu. Ne perdez pas la tête : fermez le robinet.

Mais, après l'alerte, dites-vous bien qu'un filtre à essence à mailles ultra-fines et non endommagé est indispensable pour protéger la délicate chambre à flotteur et le pointeau. Il existe à présent sur le marché deux modèles de filtres transparents, visibles et efficaces. L'un se monte comme un chapeau sur la cuve du carburateur Amac, l'autre s'intercale en quelques instants sur le trajet de la tubulure souple d'arrivée d'essence. La dépense est insignifiante (180 fr.) et l'utilité incontestable à tous points de vue.

La même marque Amac, par un scrupule commercial désintéressé, offre gracieusement à tous ceux qui risquent des incendies par suite de la disposition du carburateur au-dessus du volant, l'échange de leur cuve à flotteur Amac normale (type 912) par une cuve spéciale pourvue

d'un tube de sécurité qui emmène les vapeurs ou débordements accidentels loin de la « boîte à étincelles ». Hâtez-vous de profiter de l'occasion chez votre mécanicien préféré et profitez-en pour lui demander conseil sur la meilleure manière d'obtenir des départs faciles :

1<sup>o</sup> Couper l'essence chaque fois quelques instants avant d'arrêter le moteur ;

2<sup>o</sup> secouer la machine avant chaque départ pour refaire le mélange avant d'ouvrir le robinet ;

3<sup>o</sup> ouvrir et refermer vivement les gaz plusieurs fois pour libérer le gicleur à aiguille ;

4<sup>o</sup> fermer l'obturateur d'air et ne donner que peu de gaz jusqu'à ce que le moteur soit chaud.

Sur les modèles de carburateurs à retour automatique de l'obturateur d'air, il convient en effet de ne pas ouvrir les gaz au-delà de la position qui détermine le déclic.

Le meilleur carburateur ne peut donner satisfaction que s'il est manœuvré en toute connaissance de cause.

## MOTOCYCLISTES !

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

# A. DUBOIS

vous livrera rapidement votre

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

STOCK PIECES DETACHEES D'ORIGINE

EXPEDITION PROVINCE CONTRE REMBOURSEMENT

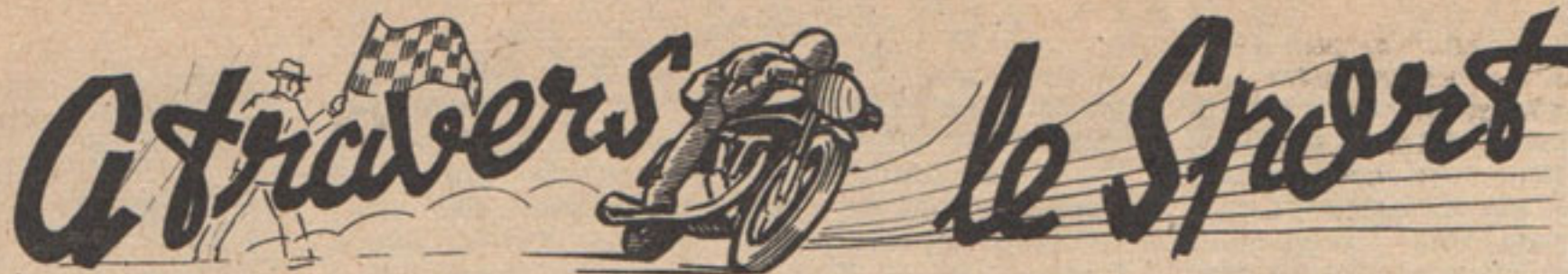
VENTE A CREDIT aux meilleures conditions 6 ou 9 MOIS



ATELIER REPARATIONS SPECIALISE

UN BON MOTOCYCLISTE EST OPTIMISTE : UN ACCROCHAGE N'APPELLE PAS UNE DISPUTE





**MOTO-CROSS DE NANTERRE**  
RESULTATS

Challenge Bédard (Interpolices) : 1<sup>ère</sup> manche : 1. Blat ; 2. Chartier ; 3. Parpailon. — 2<sup>e</sup> manche : 1. Chartier ; 2. Parpailon ; 3. Batisse. — 3<sup>e</sup> manche : 1. Blat ; 2. Chartier ; 3. Parpailon.

Classement final : 1. Chartier (CMSN) sur Ariel ; 2. Parpailon (CMSN) ; 3. Batisse (ASPP).

350-500 cmc. nationaux. : 1<sup>ère</sup> manche : 1. Raulin ; 2. Lusseyrand ; 3. Scossa. — 2<sup>e</sup> manche : 1. Lusseyrand ; 2. Raulin ; 3. Scossa. — 3<sup>e</sup> manche : 1. Lusseyrand ; 2. Amédéo ; 3. Lefèvre.

Classement final : 1. Lusseyrand (AMS) ; 2. Raulin (Rouen) ; 3. Lefèvre (AMS) ; 4. Amédéo (AMS).

500 cmc. internationaux : 1<sup>ère</sup> manche : 1. Leloup ; 2. Frantz ; 3. Charrier. — 2<sup>e</sup> manche : 1. Frantz ; 2. Brassine ; 3. Théveney. — 3<sup>e</sup> manche : 1. Brassine ; 2. Frantz ; 3. Leloup.

Classement final : 1. H. Frantz (France).

**MOTO-CROSS D'ALGER**  
RESULTATS

350 cmc. : 1. Hazianis (BSA) 4 pts ; 2. Godey 5 pts ; 3. R. Klym 9 pts ; 4. Mateos 12 pts ; 5. Cros 17 pts ; 6. Boisserie 18 pts.

500 cmc. : 1. Vouillon (BSA) 7 pts ; 2. Charrier 8 pts ; 3. Klym René 12 pts ; 4. Hazianis 12 pts ; 5. Lusseyran 13 pts ; 6. Godey 14 pts.

**VITESSE, TRIAL**  
**et MOTO-CROSS**

**TRIAL DE VILLE D'AVRAY**

L'A.M. de St Cloud organise le 22 novembre le 1<sup>er</sup> Trial Motocycliste de Fausse-Reposes, situé près de la nationale St Cloud-Versailles par la côte de Picardie, à la hauteur de Ville d'Avray (S.-O.).

Le premier départ aura lieu à 13 heures aux Etangs de Ville d'Avray et empruntera un circuit de 10 kms, composé de difficultés telles que sablière, chemins rocailleux et allées forestières.

3 passages non stop sont prévus et fonctionneront à chaque tour. La catégorie tourisme fera 3 tours et les crossmen auront 4 tours à parcourir.

Les cylindrées acceptées sont de 126 cc. à 500 cc., et éventuellement les 650 cmc.

Les engagements doivent parvenir au président sportif, R. Létang, 6, rue Dailly, St-Cloud (S.-O.), tél. Mol. 21-29.

Nous avons l'assurance de la participation des coureurs réputés tels que : Godey (Champion de France de Moto-Cross 350), Brassine (Champion de France Moto-Cross 500), Charrier, Théveney, Olivotti, Tardif, etc...

100.000 fr. de prix et 3 coupes récompenseront les concurrents.

Réunions de l'AMSC tous les vendredis à 21 h. 30 au siège (Tabac « Le Royal », pont de St-Cloud).

**ANNULLATION DU TRIAL DE BUC**

A la suite d'une sanction de la FFM (1 an de suspension), le Moto-Club Cloaldien est dans l'impossibilité d'organiser son Trial de Noël 1953 dans les bois de Buc.

D'autre part, voici la composition du Bureau de ce club pour 1954 :

Prés. : De Reviers. Vice-Prés. : M. Gourdon. Prés. sportif : Clavière. Prés. tour. : Lehmann. Secrét. : Mme Chaumette. Trés. : Mme Leroy.

**CIRCUIT D'ALGERIE**  
RESULTATS

125 cmc. : 1. Goetz (Alger) ; 2. Assante. 250 cmc. : 1. Piconço (Maroc) ; 2. Sala ; 3. Dettweiler ; 4. Maury (Maroc).

350 cmc. : 1. Martinez (Norton) ; 2. Régnier.

500 cmc. : 1. Fernandez (Alger) ; 2. Maury (Maroc) ; 3. Martinez (Maroc).

Sidecars : 1. Drion (France) ; 2. Cassari (Alger).

**A QUAND CHEZ NOUS ?**

Werner Haas, le sympathique champion allemand, après sa victoire à Monza, fit figure de héros national, de retour dans son pays natal, Augusta. En compagnie du bourgmestre de la ville, il fut promené dans la voiture de celui-ci à travers les rues de la ville, tandis qu'une foule d'enthousiastes l'acclamaient et pavosaient en son honneur.

**REPRISES**

MÊME AVEC UN

**1<sup>er</sup> VERSEMENT DE**

**GAITE-MOTOS MONT-PARNASSE**

4, IMPASSE DE LA GAITE, PARIS 14<sup>e</sup> — DAN 55-43

Demandez-nous la liste complète contre 50 frs en timbres

**5.000 frs**

**ECHANGES**

LE SOLDE EN

**6 - 9 - 12 MOIS**

125 CMC.  
Peugeot bloc mot. 2 temps 3 vitesses 70000  
Gn. Rhône 2 t. f. tél. 75000  
Peugeot bloc moteur 3 vit. compteur 80000  
René Gillet bl. mot. 2 t. 4 v. sél. four. télesc. 85000  
Terrot culb. 4 v. sél. f. télesc. batterie 100000  
Peugeot 2 tps 4 v. sél. f. télesc. sus. AR 53 115000  
New-Map AMC culb. sél. au pied four. tél. 1953 115000  
175 CMC.  
Peugeot 4 vit. fourche télesc. suspens. AR 110000

Motobécane susp AR four. téles. 4 vit. sél. 120000  
DS Malterre mot. AMC 4 v. sél. sus. AR f. tél 130000  
Guiller sport AMC sus. AR oscillante f. téles. 150000  
250 CMC.  
Terrot culb. tte éq 60000  
BSA C11 L culbut. sél. au pied 170000  
Puch 4 vit. sél. sus. AR fourche télesc. 190000  
350 CMC.  
Peugeot P112 bloc moteur, soupapes latérales 85000  
Ariel culb 4 v. sél. 130000  
NSU konsul 4 v. sél. sus.

AR four. télesc. 260000  
Douglas Mark 5 sus. AR et f. téles. à balancier 290000  
500 CMC.  
Monet-Goyon grd sport culb. 4 vit. sél. 120000  
Motob. sup. cul. 4 v. 120000  
Ariel culbut 4 vit. sél. suspension arrière 180000  
Royal-Enfield twin f. télesc. susp AR oscillante 290000  
BSA AA7 twin culb. four. téles. sus. AR 1952 300000  
BSA B34 toute alu spéciale machine très rapide 300000  
AJS culb. fourche tél susp. AR comme neuve 310000

750 CMC.  
BMW R66 flat-twin culb. 4 vit f. tél. sus. AR 280000  
SIDE CARS  
Motobéc. supercul. 4 v. sél. side Bernard. Avion 190000  
Terrot 500 RGST susp. AR f. tél. side Précision 220000  
Zundapp 600 cc KS fiat-twin culb 4 v. sél. 260000  
SCOOTERS  
Lambretta 125 cmc. non caréné, italien 90000  
Vespa 125 ital. r. sec. 95000  
Bernardet 125 4 vit. équipé compt. roue secours 120000  
Guzzi Galletto équipé roue

secours, compteur 140000  
NOS VOITURES D'OCCASION  
4 cv Resengart C. I bon état 110000  
3 cv Rovin cabriolet décap. dernier modèle 200000  
6 cv Fiat cabr. déc. 200000  
4 cv Renault C.I. et toit ouvrant 280000 350000 400000  
3 cv Dyna Panhard fourgonnette tr. bon état 375000  
10 cv Citroën coach 140000  
11 cv BMW roadster 4 pl décapot. intér cuir 30000  
203 Peugeot C.I. toit ouvr. 4 places impeccable 550000

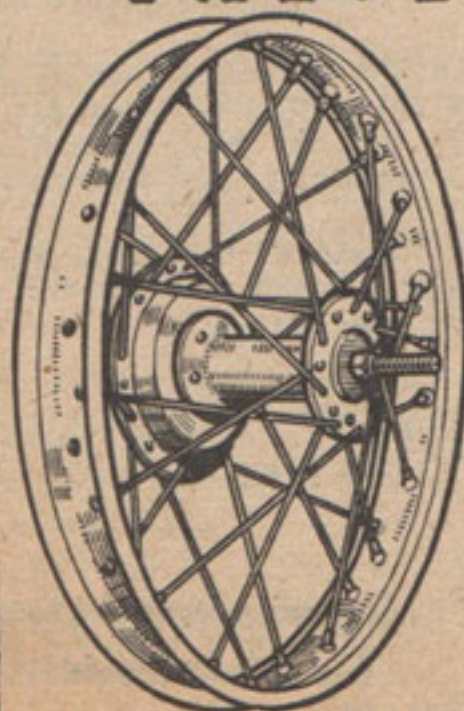
**NAVILLE Frères**

CONSTRUCTION  
TRANSFORMATION  
REPARATION  
DE ROUES  
pour

Motos - Autos - Canoes  
Bandages ou Pneumatiques  
Roues pour cyclomoteurs et pour tous chariots  
35 ans d'expérience

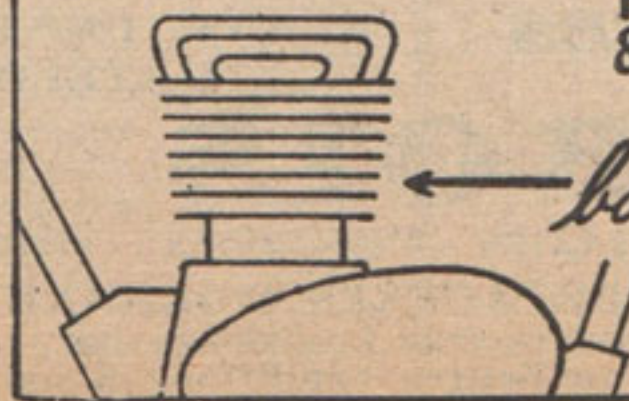
25, rue Bezout - PARIS-14<sup>e</sup>  
GOB. 72-98 Métro Alésic

EXPEDITION EN PROVINCE



**Segments Amédée Bollée**

pour l'Automobile  
& pour la Moto



bonne compression  
longue durée



# CIRCUIT INTERNATIONAL D'ANFA

Revanche attendue de Barcelone, Anfa, cette année, n'a rien donné de sensationnel comme l'on pouvait s'y attendre après les défections du G. P. d'Espagne.

## COURSE DES 175 CMC.

Une quinzaine de concurrents s'alignent au départ sous la pluie qui commence à tomber.

Dès le signal de départ, le tangerois Milanési s'enfuit devant Flahaut et Vasquez. Milanési qui monte une MV d'usine, termine bon premier malgré une chute, devant Vasquez qui a passé Flahaut, victime lui aussi d'une chute.

### CLASSEMENT

1. Milanési (MV) en 36'32", moy. 90,650 kmh. ; 2. Vasquez (Maico) à 1'10" ; 3. Flahaut (Puch) à 1'36" ; 4. Soyer (Maico) à 2'34" ; 5. Da Silva (Parilla) à 2'51".

## COURSE DES 250 CMC.

Flahaut qui monte une rapide DKW d'usine décroche tout le monde au démarrage et file en tête. Sanchez, sur NSU, le seul en mesure d'inquiéter le leader, est second, se bagarrant avec Lapique sur une Jawa ACT qui ne semble pas tourner très rond. Cependant, la lutte de ces deux hommes les rapproche insensiblement de Flahaut qui sent venir le danger et force l'allure. Les temps au tour s'abaissent rapidement de 2'40" à 2'35", puis finalement 2'31" (106 kmh.) par Flahaut à 2 tours de la fin.

La trop nette supériorité de Flahaut limite beaucoup les possibilités des autres coureurs, sur lesquels de plus la casse sévit. C'est ainsi que Million casse au 2<sup>e</sup> tour, alors qu'il était troisième. Cassent également Ferrara (Benelli), Cana et Piconço. Il est à noter que la NSU se révéla beaucoup plus rapide que la DKW, mais était menée par un pilote manquant encore par trop d'expérience. Quoiqu'il en soit, sa seconde place en a encore plus de valeur.

### CLASSEMENT

1. Flahaut (DKW) en 39'51", moyenne 103,510 kmh. ; 2. Sanchez (NSU) à 1'44" ; 3. Lapique (Jawa) à 1'55" ; 4. à 1 tour, Courapied ; 5. Gaurre.

## COURSE DES 350 CMC.

18 concurrents dans cette épreuve, dont Wunsche et Hoffmann officiels DKW, Coleman officiel AJS, et Albisser, Wood, etc.

Au premier tour, Wunsche et Hoffmann passent roue dans roue, précédant Coleman d'une centaine de mètres. Mais au deuxième tour, Wunsche chute et Hoffmann qui reste donc seul, a bien du mal à se défendre contre le pilote d'AJS qui revient très fort. Ce dernier doublera l'allemand à deux reprises, mais chaque fois il sera repassé. Voulant à tout prix s'assurer la victoire, Coleman essaie de passer la DKW avant un virage, mais chute à la sortie de celui-ci, il repartira néanmoins et finira second à 31" de Hoffmann.

### CLASSEMENT

1. Hoffmann (DKW) en 1 h. 10'47", moy. 116,970 kmh. ; 2. Coleman (AJS) à 31" ; 3. Albisser (Norton) ; 4. Wood (Norton) ; 5. à 1 tour, Goffin ; 6. Baltisberger ; 7. à 2 tours, Murit ; 8. Martinez ; 9. Carreira ; 10. Poncetti.

Meilleur tour par Hoffmann (DKW) en 2'16", moyenne 121,500 kmh.

## COURSE DES 500 CMC.

Coleman, qui avait réalisé sur son AJS Porcupine 2'12" 3/5 aux essais, soit 125,540 kmh. (battant officieusement le record d'Armstrong l'an dernier), Coleman donc partait favori, devant Paganì sur une Gilera.

Au départ, c'est Wood qui part en tête, suivi de Goffin, Albisser, Coleman, Dibben, Paganì. Au troisième tour, Coleman est en tête, poursuivi par le trio Norton, Albisser, Goffin et Wood. Coleman semble perdre du terrain, mais se reprend à temps. Albisser et Goffin luttent pour la seconde place, tandis que Wood est relégué loin derrière. Paganì se réveillera

trop tard, et malgré sa puissante Gilera, devra se contenter de la quatrième place.

### CLASSEMENT

1. Coleman (AJS) en 1 h. 10'47", moy. 117,876 kmh. ; 2. Goffin (Norton) à 36" ; 3. Albisser (Norton) ; 4. Paganì (Gilera) à 1'36" ; 5. Wood à 1 tour ; 6. Flahaut ; 7. Martinez ; 8. Fernandez ; 9. Maury. Meilleur tour par Coleman en 2'14", soit 124,511.

## LES SIDECARS

Vu sa présence, c'est Oliver qui remportera cette épreuve. Haldemann essaiera bien de lui tenir tête durant les quatre premiers tours, mais sera bientôt lâché. La bagarre se circonscrit ensuite entre Haldemann, Drion et Murit, avec avantage final au suisse, devant Drion. Seul incident, le carburateur desserré sur la machine de Masuy qui terminera sixième.

### CLASSEMENT

1. Oliver (Norton), moy. 106,330 kmh. ; 2. Haldemann (Norton) ; 3. Drion (Norton) ; 4. Murit (Norton) ; 5. à 1 tour, Hoffstetter (Norton) ; 6. Masuy (Norton) ; 7. Cassou (Norton).

Meilleur tour par Oliver en 2'30", moy. 110,400 kmh.

D'une façon générale, l'organisation, pendant les courses, fut impeccable et les commissaires s'acquittèrent très justement de leur tâche.

On ne peut en dire autant durant les essais, plus précisément ceux des sides, où un commissaire laissa circuler un spectateur en moto sur la piste, alors que les sides passaient à 160 ! Puis ensuite, ce fut une voiture qui traversa la piste. Aux réflexions que lui firent Oliver et Drion à ce sujet, ce même commissaire leur répondit vertement « qu'il n'avait de conseils à recevoir de personne ! ». Après cela, on est en droit de se demander qui peut bien le conseiller, car un commissaire, entre autres, a aussi pour mission de protéger les coureurs.

A part ce petit point noir, aucun autre incident ne vint ternir cette belle journée qui comptera pour une des dates du sport marocain.

J. C.

## LES PETITES ANNONCES DE Moto revue

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

Pour l'envoi par courrier, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par Chèque Postal (297-37 Paris), accompagnant votre texte. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé au mieux, sans responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptant pour une lettre). Ecrivez lisiblement (caractères imprimés au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes).

### MOTOS A VENDRE

TR. b. scooter sidecar Bernardet. Humblot 3 cv 150000. ALTOT 16 r Curial 19<sup>e</sup>.  
URG. Puch 150 parf. ét. px tr. intér. 95 Gde Rue Garches SO Triumph Tig. 100 parf. ét. 14 rue Vermiglio, Sens (Yonne).  
VESPA 52 ét. nf ire m. vis. de 7 à 13 h. Bosc 8 r Jean Varenne Pte Montmartre 18<sup>e</sup>.  
650 TRIUMPH impec. 285. Corbin 1 pl. Jules Renard 17<sup>e</sup>.  
500 BSA A7 ét. imp. 280. Bauduel 1 place Jules Renard 17<sup>e</sup>.  
125 MOTOBECANE 45000. Tél. après 19 h. GRE. 08-93.  
GUZZI Galletto. PERRIN 27 Durantin 18<sup>e</sup>. MAC. 25-11.  
BSA B31 51 eq. imp. Cuyeu 6 allée Marthe Le Perreux (Sne)  
MOTOB. 175 cc 4 tps 900 k ts acces. parf. ét. Ecr. Baligand 4 pl. Pte de Bagnolet Paris.  
Magnif. Jawa 350 rem. Fulgur nx acc. repr. scoot. Déf. 19-89  
DKW 350 NZ b. état. 95000 DION Promenades, Lorrès (Loiret).

500 BSA BA7 53 état neuf eq. grand tourisme. à enl. cause départ. 9 rue Delaizement 17<sup>e</sup> ETO. 24-88.

Motob. 125 culb. 5000 k px int. Delépine 19 A. Duparchy Savigny s/Orge.

250 BSA culb. tr. b. état. Ecr. GREMILLON, r Croix Comtesse, Nogent le Rotrou.

JONGHI 125 bon état. POIREL 4 av. de Baujeu, Saint Maur (Seine). Samedi.

250 René Gillet sept 52 impec. 9000 k 145. ROBO 4 av. Division Leclerc, Antony.

JONGHI 125 4 temps 4600 k ét. neuf px int. MATHEY, La Cluse et Mijoux (Doubs).

Triumph 650 Tunderbird, partic. à partic. 15000 k état neuf Tél. AUDRA BAL 19-68.

250 NSU cross tr. b. ét. GIL-RARD, Carmaux (Tarn).

SUNBEAM S8 parf. ét. Dupin 27 r Paul Doumer, Mandres.

BSA SUPER-FLASH neuve, dessous tarif. Mr BRETHERS, Baigts (Landes) Tél. 3.

NORTON 500 16H parfait état Ecrire DESTAILLEUR, Hôtel Régina, Montrouge.

125 CULB. Magnat Debon gd luxe équip. état neuf vis. de 12 à 14 h. 23 rue E. Voisin, Joinville le Pont.

EXPOSITION unique de 150 motos sidecars et vélom. d'occasion. Achat, vente, échange motos et voit. Crédit 6 mois. Roger SCEAUX 4 rue Beaurepaire, Pantin, NORD 15-18.

NORTON Domin. fin 52 ét. impec. double selle 300. CLIQUET 1 ter av. J. d'Arc, Colombes Seine Tél. LON. 32-32

450 FN 53 luxe Delanoue 16 bd Kellermann 13<sup>e</sup> P. 225.

### UN LOT DE MOTOS

scooters, vélomot. sidecars ts cylindr. à crédit ss formalit. av. 20000 cpt. GIL 105 rue des Poissonniers, Paris.

PUCH 125 sport 2 carb. état parf. dble selle px 115. De Mortemart 73 bis r Charles Laffitte MAI. 30-02.

MATCHLESS 500 de cross. Denis, 1 cité C. Ranson, Limoges

VESPA 52 ét. nf 85. facilit. Leclerc 56 r Marx Dormoy 18<sup>e</sup>

175 Peugeot parf. ét. px int. Ecrire SANSON 18 rue Paul Straus, La Courneuve.

BSA 650 mai 53 px int. équ. achat voit. Vaudenay 131 r Véron, Alfortville Dau. 45-55

PUCH 250 tr. b. ét. av. acces. vis. le dim. matin. Baruzle D. 2 r Briais, Pierrefitte (S).

REPRISE ECHANGE CREDIT BMW R73 sus. AR bien 220000 BSA 250 sus. AR 4 v imp. 175. Terrot RGST c. nve 1953 175. Indian 1200 sus AR g. lux. 125. Peugeot 156 télescope. imp. 75. et 50 motos tt. marq. dep 20000 Alazard 47 bis av. Clichy 19<sup>e</sup>

BMW R51/3 25000 k parf. ét. Ecr. Boutray 2 r St Nicolas, Le Tréport (S.-I.).

MOTOS impeccables, c. neuves BSA 650 cc Golden Flash BMW 750 culbut. R73 Gnome 750 Spécial Police R. Gillet 1000 Spécial Police Indian 500 scout grd luxe Terrot 500 cul. superculasse Motobécane 500 superculasse Jonghi 250 dernier modèle René Gillet 250 cme neuve Motobécane 175 cme neuve Crédit, reprise toutes motos FAURIE 8 av. St Ouen Paris M<sup>o</sup> La Fourche (dans la cour)

CREDIT sans frais sur Motos, Vélomoteurs, Scooters d'occas. SELECTION MOTO 100 bd Magenta. Métro Gare du Nord. BOT. 23-80.

### VOITURES A VENDRE

ARONDE 52, Vedette 50, Renault 4 cv. Reprise motos, crédit 9 mois. FAURIE, 8 av. de Saint Ouen, Paris.

### ON DESIRE ACHETER

#### Achète comptant

toutes motos et vélomoteurs. Scoot. Vespa, Bernardet, etc. Thierry 19 r des 2 Communes Montreuil (samedi seulement).

ACHAT compt. Echange. Repr. contre voit. de toutes motos HURNI 38 r Saussure, Paris

ACHETE ttes motos et scoot. Alazard 47 bis av. Clichy 19<sup>e</sup>

ACHETE comptant vélomoteurs scooters, motos récentes. Faurie 8 av. de St Ouen Paris

PART. achète 350 à 500 angl. pf. ét. modern. px int. éc. Kirche 11r Concorde Perreux S/M

### ECHANGES

ECH. toutes motos contre la voit. de votre choix. Roger SCEAUX 4 r Beaurepaire, Pantin. NOR. 15-18.

ECH. ou vds ctre moto cabr. Amilcar 4 pl. décap. 5 av. Desgenettes St Maur tél. Gra.02-98

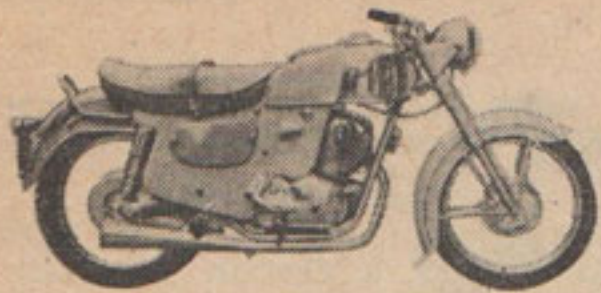
### DIVERS

MOTEUR M20 BSA 13. Dyn. Lucas Nigond 114 r Flandre 19<sup>e</sup>

### EMPLOIS

Marcel LAURENT concessionnaire Vespa, Velosolex, Peugeot AMC, Terrot, etc... recherche urgence bon mécanicien spécial. Sérieuses référ. exig. situat. import. à ouvr. qual. Se présenter 153 r V. Couturier, Alfortville (S.) ts l. j. sf lundi





# MOTO VANVES SPORTS

Concessionnaire SPEED  
 Station-Service VAP et DELL'ORTO  
 ALCYON - GNOME-RHONE - BABYMOTO - DREYON - VALLEE  
 1 et 3, Boulevard Brune - PARIS-14<sup>e</sup>

AVANT LA LIVRAISON, FAITES DES PETITS  
 VERSEMENTS JUSQU'AU TIERS. APRES  
 LE SOLDE EN 6 - 9 - 12 MOIS  
 Même pour nos scooters  
**LAMBRETTA - TERROT**  
 SERVICE APRES VENTE  
 REPARATIONS  
 ACCESSOIRES  
 COMBINAISONS  
 TABLIERS  
 Etc...

**BARBES-MOTO-CYCLES**  
 33, Boulevard Barbes - PARIS-18<sup>e</sup>  
 Métro Château-Rouge  
 Tél. : MON. 98-35

GIMA  
 TERROT  
 JONGHI  
 RENE-GILLET  
 GNOME-RHONE  
**B. S. A. - SUNBEAM**  
 GUZZI  
**SPECIALISTE G I M A**  
 Magasin ouvert de 8 h. 30 à 19 h. 30  
 sauf le Dimanche et Lundi matin

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR  
**CHROME-CUIR** 38 r. du Château-d'Eau  
 PARIS-10<sup>e</sup>  
 NOR. 08-09  
**TOUS**  
 vêtements  
 de cuir :  
**MOTO**  
**AUTOMOBILE**  
**SPORT**  
**VILLE**  
 Exigez la  
 marque  
**CHROME-**  
**CUIR**  
 CATALOGUE  
 GRATUIT  
 SUR DEMANDE

**BONS  
 DU  
 TRÉSOR  
 A 1 ET 2 ANS**

**TAUX D'INTÉRÊT  
 AVANTAGEUX**

BONS A 1 AN :	3,5 %
BONS A 2 ANS renouvelables une année :	
2 ans	4 %
troisième année	4,5 %

**JEANNERET, de Nice**  
 vous offre pour votre  
**VELOSOLEX**  
 4 articles de sa fabrication :  
 Le **PARE-CHOC** amovible  
 (breveté S.G.D.G.), d'une  
 efficacité extraordinaire, qui  
 donne un cachet très élé-  
 gant à votre Vélosolex.  
 La **POIGNEE** pour porter  
 très facilement votre Vélo-  
 solex d'une main  
 La **BAVETTE de CARBURA-  
 TEUR**, évitant les projec-  
 tions d'huile.  
 Le **FIXE-PAQUET**

Renseignements :  
**Etabl<sup>ts</sup> H. JEANNERET & C<sup>ie</sup>**  
 14 bis, r. Reine-Jeanne - NICE (A.-M.) Tél. 821-97

**VAP**  
 Toute la pièce détachée  
 en stock.  
 Livraison à lettre lue.  
 Remises aux Agents et  
 Stations-Service.  
 Echange standard  
 moteurs et transforma-  
 tion en D.T.  
 Conseils techniques par  
 mécaniciens spécialistes.  
**MANCEAU**  
 5, rue de Vouillé, 5  
 PARIS-15<sup>e</sup> - VAU. 57-57

**BOTTES EN CUIR**  
 MOTO - EQUITATION - CHASSE  
**MARCY** 1 et 3, pl. de la Bourse  
 PARIS-2<sup>e</sup>  
 (entre les rucs Réaumur et 4 Septembre)  
 DEMI-BOTTES box noir ou couleur  
 de veau double tannage 4.950  
 BOTTES box noir ou couleur  
 de veau naturel semel-  
 le cuir ou crêpe 7.950  
 60 modèles différents  
 Sur demande envoi du cata-  
 logue et feuille de mesures  
**LA PLUS IMPORTANTE  
 SPECIALITE FRANÇAISE**  
 CEN. 83-11 (2 lignes)

Clinique des  
 cadres. Résér-  
 voirs et Roues  
 tél. PER. 20-68  
**MARCHANT Frères**  
 16, rue Danton LEVALLOIS  
 Ne pas confondre, bien no-  
 ter n° 16, la maison n'a  
 pas de succursale.

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

**MOTO - CEINTURES**  
 INDISPENSABLE  
 POUR VOTRE SANTÉ  
**FRANCE-ELEGANCE**  
 Fabricant, 20 bis, rue des Jumeaux - TOULOUSE  
 Sur demande indication de nos dépositaires

**N'ATTENDEZ PAS L'ACCIDENT !**  
**ASSUREZ-VOUS**  
 AUX MEILLEURES COMPAGNIES  
 AUX MEILLEURS PRIX  
 par le Service des Assurances de « **MOTO-REVUE** »  
 12, rue de Cléry, PARIS-2<sup>e</sup> - (GUT. : 73-32)

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



# La bibliothèque du "motorisé"

La spécialité des Éditions de Moto-Revue

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



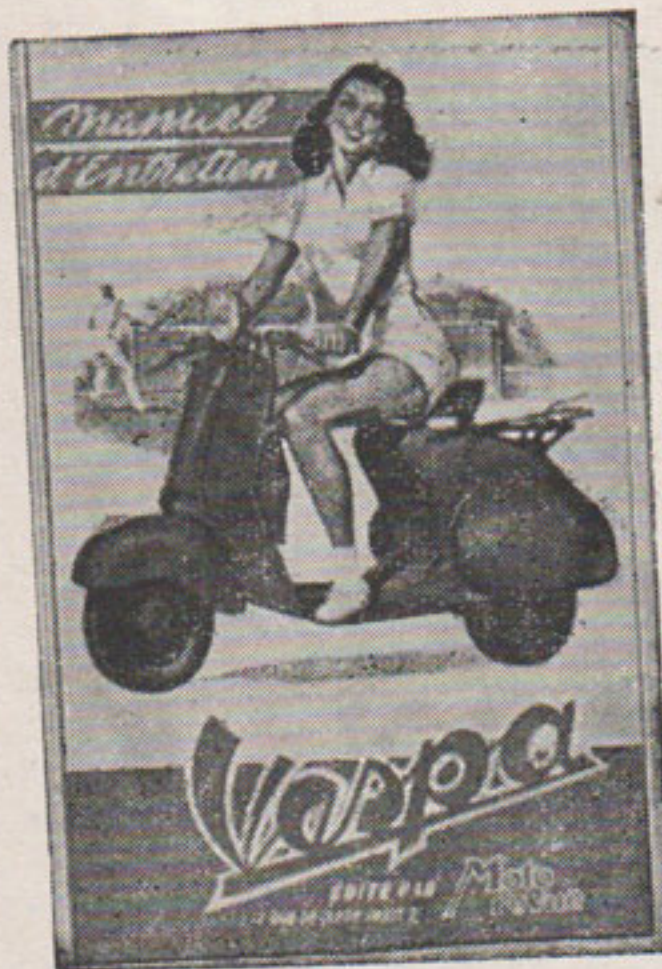
Prix : 750 fr. (par poste 850)



Prix : 495 fr. (par poste 542)



Prix : 500 fr. (par poste 545)



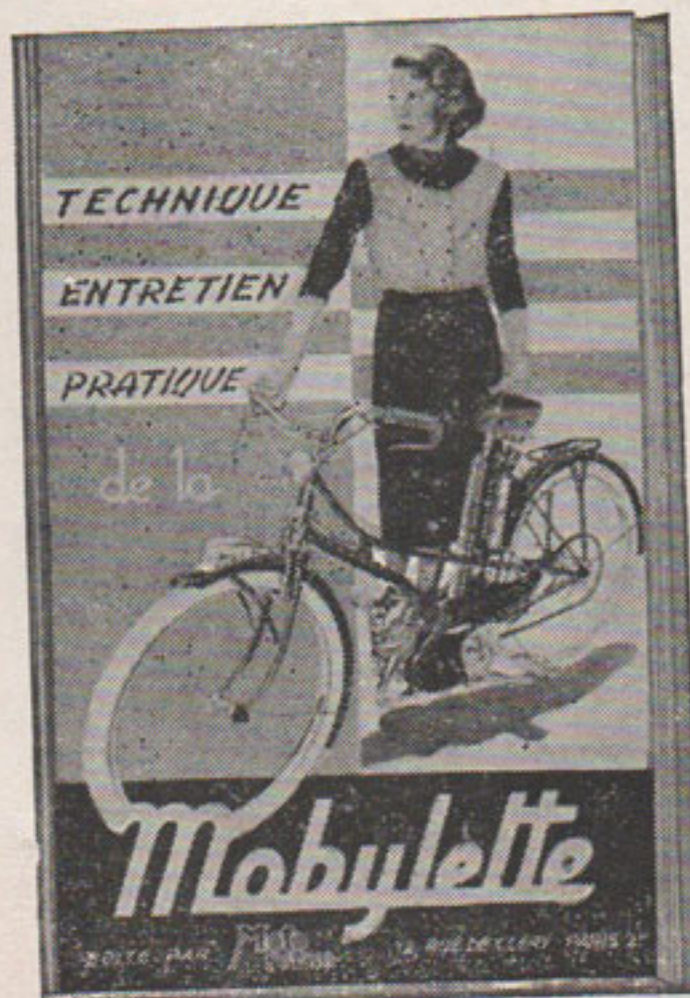
Prix : 525 fr. (par poste 580)



Prix : 485 fr. (par poste 535)



Prix : 490 fr. (par poste 537)



Prix : 410 fr. (par poste 455)

## NOUS ÉDITONS AUSSI :

### 4 CV RENAULT

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

TRACTION AVANT CITROEN

Prix : 595 fr. (par poste 655 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.)

Catalogue détaillé sur demande

Pas d'envoi contre remboursement

Envoi contre mandat ou mieux :

versement (ou virement) compte

postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris

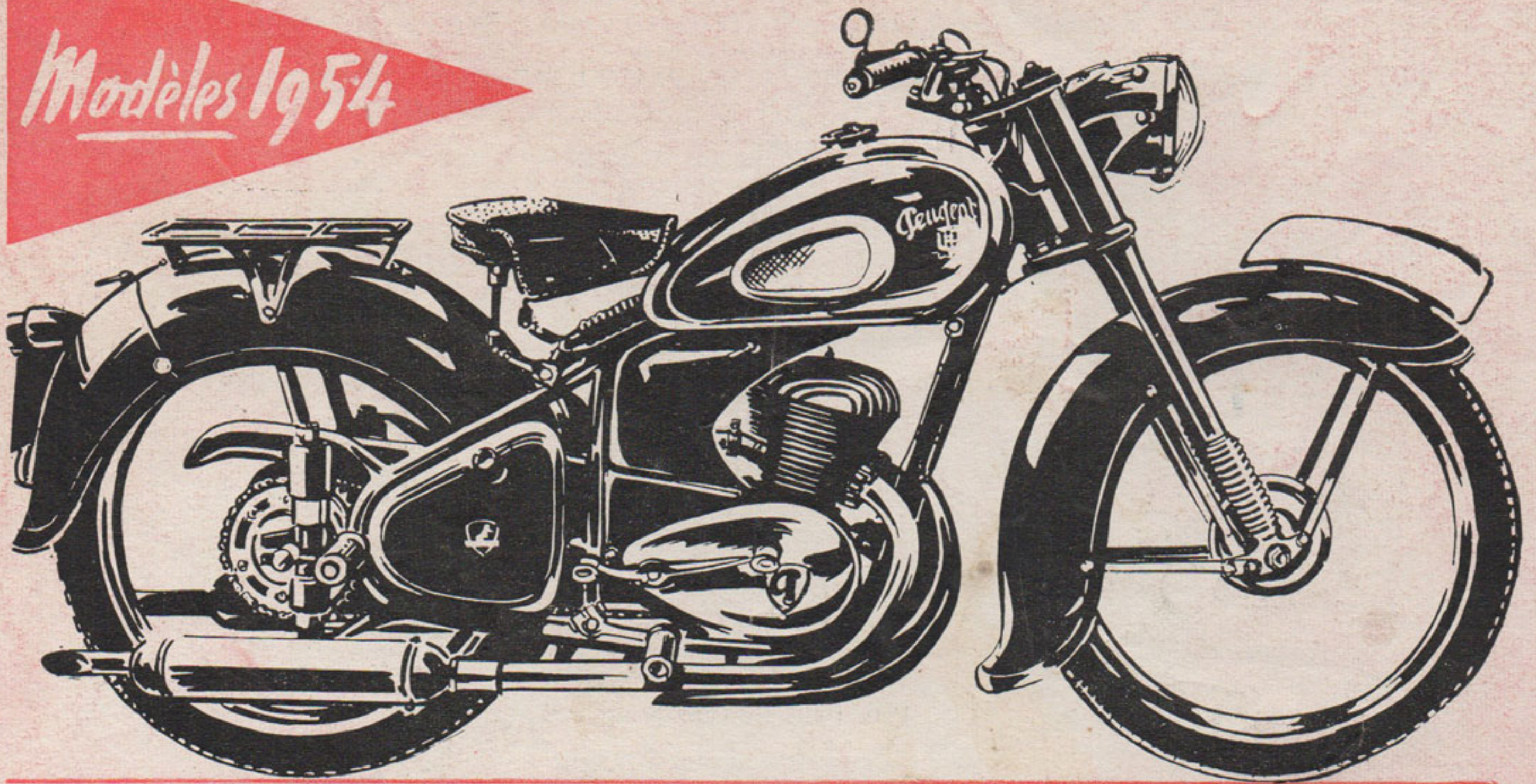


Prix : 430 fr. (par poste 475)



# LES VÉLOMOTEURS, MOTOCYCLETTES, SCOOTER

Modèles 1954



## LES 3 VITESSES

**55 TA** : 125 cm<sup>3</sup>. Bloc moteur. Modèle à **suspension intégrale** : Fourche télescopique et suspension AR. **100.000 fr.**

**55 TC** : 125 cm<sup>3</sup>. Bloc moteur. **Sélecteur au pied**. Fourche télescopique. Suspension AR. **114.000 fr.**

**55 TCL** : 125 cm<sup>3</sup>. Modèle grand luxe à **protection totale**. Sélecteur au pied. Fourche télescopique. Suspension AR. **126.500 fr.**

## LES 4 VITESSES

**56 TL4** : 125 cm<sup>3</sup>. Bloc moteur. Sélecteur au pied. Fourche télescopique. Suspension AR. **Protection totale**: **138.000 fr.**

**176 AS** : 175 cm<sup>3</sup>. Bloc moteur. Sélecteur au pied. Fourche télescopique. Suspension AR. **Protection totale**: **148.500 fr.**

**176 TC4** : 175 cm<sup>3</sup>. Modèle grand luxe..... **164.000 fr.**

**176 GS** : 175 cm<sup>3</sup>. Modèle grand sport..... **190.000 fr.**

### LE SCOOTER S.55

Véritable petite automobile à 2 roues, il est conçu pour supporter deux personnes et bagages. Il sera livré complet avec 2 sièges, 2 coffres verrouillables, antivol, compteur de vit., tabl. de bord réunissant toutes les commandes, roue de sec., porte-bagages.



### ET LA 250 cm<sup>3</sup>

**256 TC4** : 250 cm<sup>3</sup>. 2 cylindres de 125 cm<sup>3</sup> côte à côte. Présentation grand luxe.



# Peugeot