

Moto revue

41^e ANNEE. — 12 DECEMBRE 1953. — N° 1.165

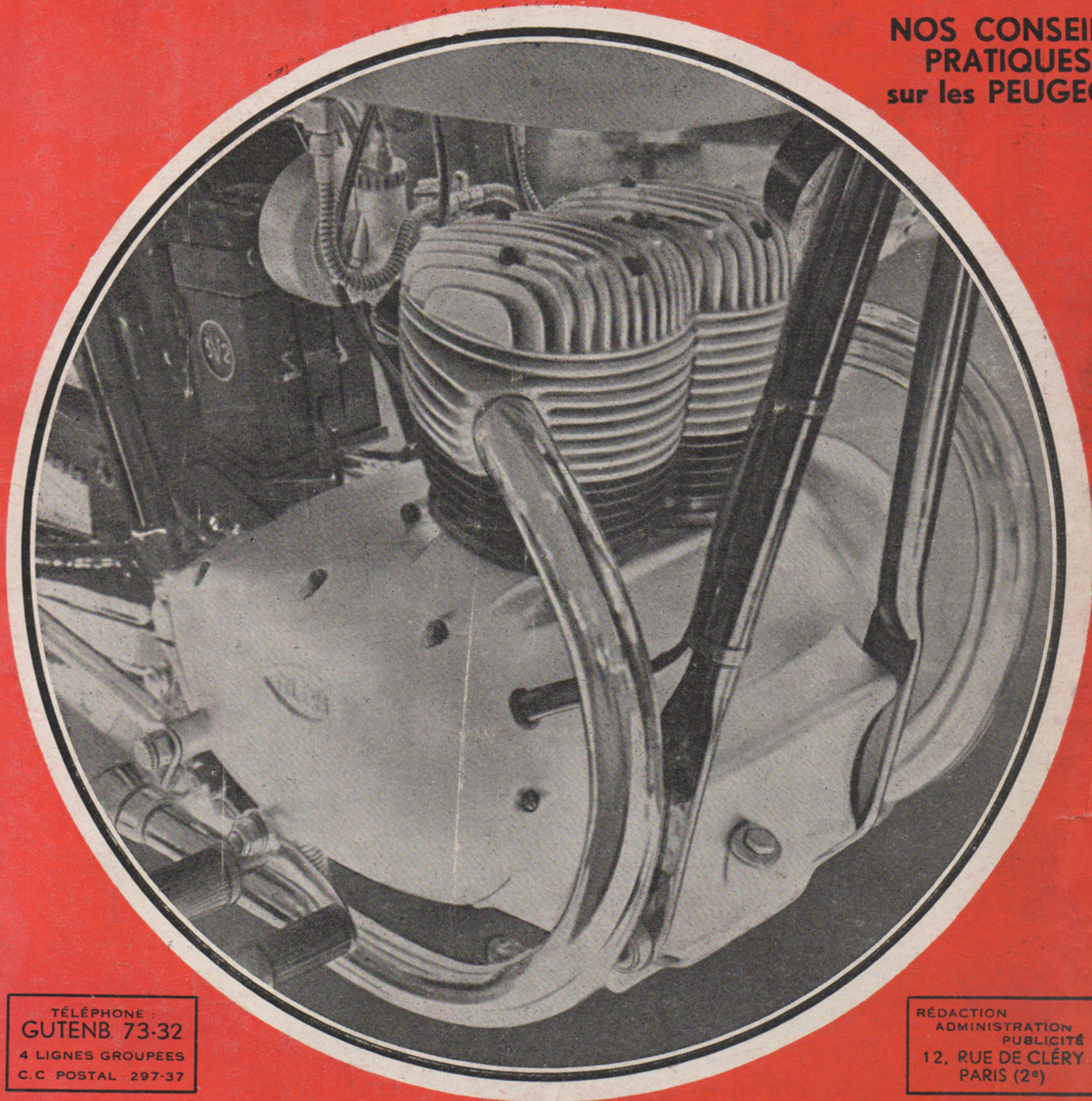
HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

40 frs

**NOS CONSEILS
PRATIQUES
sur les PEUGEOT**

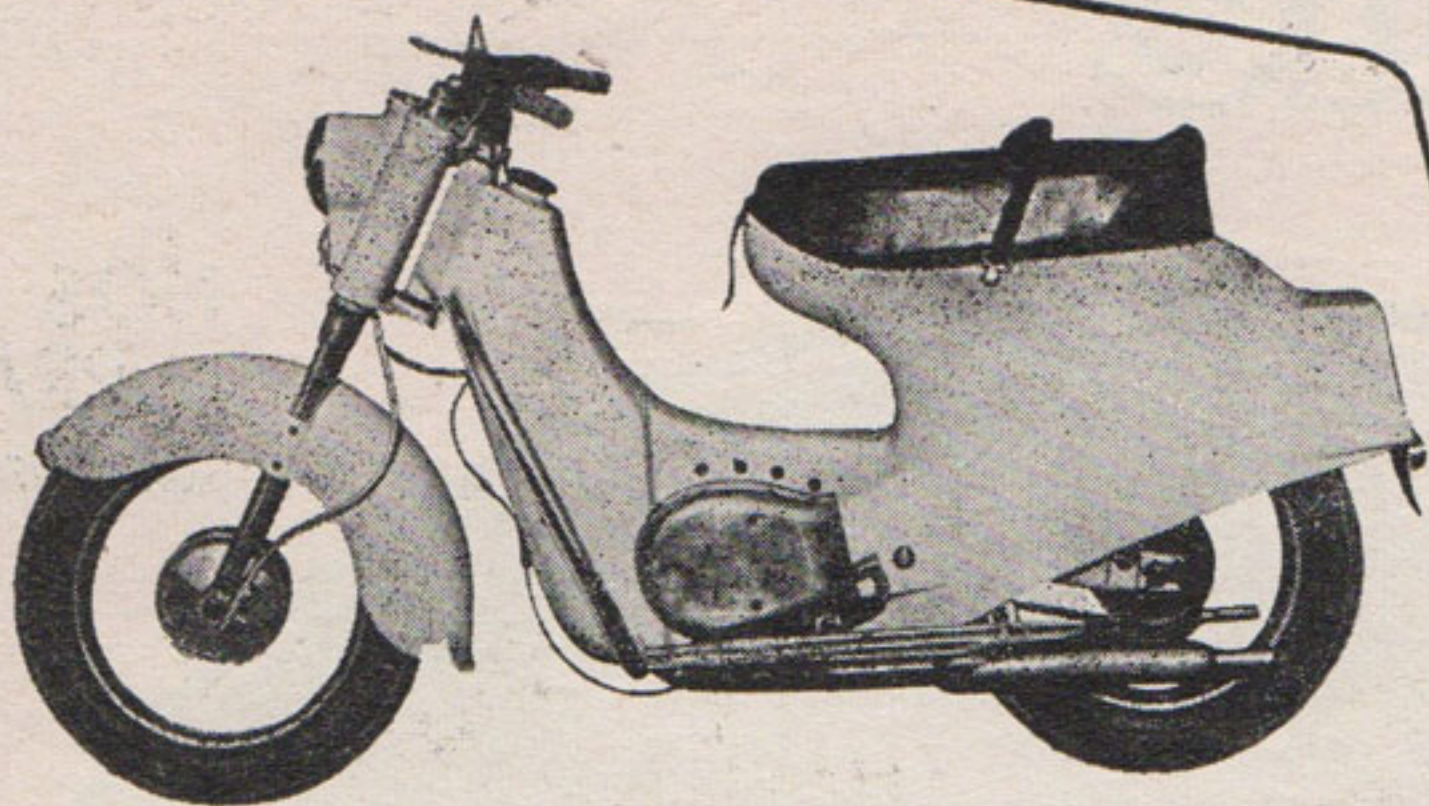


TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPEES
C.C. POSTAL 297-37

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

Cylindrée hybride, inattendue en Italie : la 304 cmc. twin Gilera.

de 125 Rumi



**LE MEILLEUR
125 cmc.
DU MONDE**

LE 125 AUX ACCELERATIONS FOUDROYANTES

- ★ BLOC-MOTEUR 2 CYLINDRES - 2 TEMPS - 4 VITESSES
- ★ FOURCHE TELESCOPIQUE
- ★ SUSPENSION ARRIERE
- ★ SELLE BIPLACE
- ★ GARANTI PLUS DE 100 KMH.

LES RUMI SONT LIVRABLES DE SUITE CHEZ

G. MONNERET

AGENT DES PLUS GRANDES MARQUES
FRANÇAISES ET ETRANGERES :
LE CELEBRE SCOOTER VESPA, A.J.S.,
GILERA, PUCH, ETC...

15 MOIS DE CREDIT

UN MOTOCYCLISTE PORTE LA COMBINAISON IMPERMEABLE MONNERET...

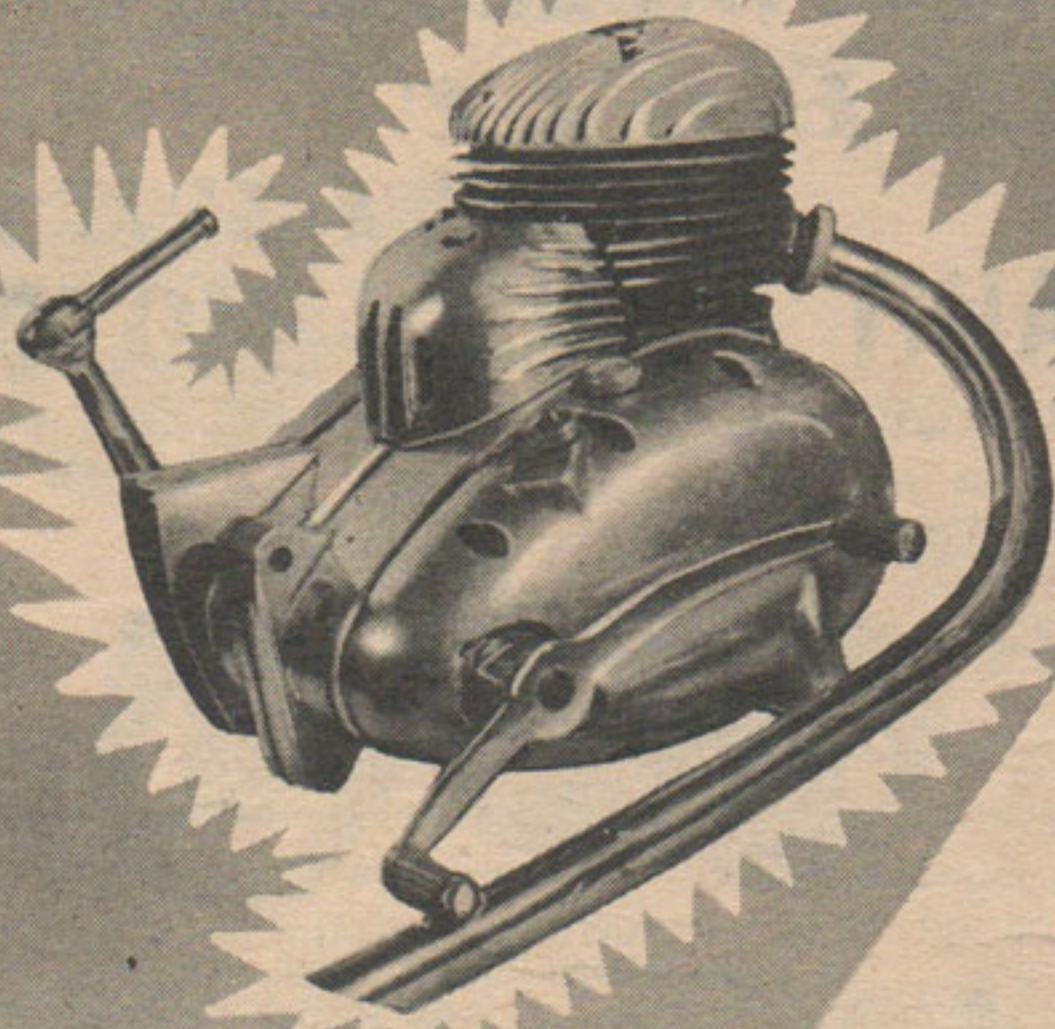
**EN TISSU GARANTI
BOUSSAC**

AGENTS DEMANDES
ATELIER ULTRA-MODERNE : 3, rue A. Briand - VANVES .
Tél. : MIC. 11-76

3 magasins
MONTROUGE : 106, avenue A. Briand — ALE. 21-71
PARIS (4^e) : 7-9, Boul. Beaumarchais — TUR. 96-56
PARIS (17^e) : 53, Boul. Gouvion St-Cyr — ETO. 25-24

W. PERA

Rendement incomparable



ROBUSTE
SOUPLE
SIMPLE - SUR

Type 125 cm³ - Course 58 - Alésage 52 - Puissance 5,7 cv.
Type 175 cm³ - Course 58 - Alésage 62 - Puissance 8,1 cv.
qui offrent les avantages suivants :

D'une construction extrêmement soignée ces blocs-moteurs ont la culasse hémisphérique en alpac, le cylindre en fonte perlitique, le piston bombé en alliage hyper-silicié, muni de 3 segments d'étanchéité, la bielle est en acier nickel-chrome traité et montée sur 2 roulements à billes à gorge profonde.

Le volant magnétique et le carburateur sont protégés par des carters et facilement démontables.

La puissance d'éclairage du volant magnétique est de 40 watts.

Le carter Alpax sans aspérités est d'un démontage facile.

Embrayage : très doux et pratiquement inusable.

Transmission primaire par engrenages. La boîte à 4 vitesses silencieuses et point mort est à pignons toujours en prise. Rapport 1 - 1,4 - 2 - 2,7. Pignon de sortie 14 dents pour chaîne 12,7 x 8,51 x 7,75.

Sélecteur extrêmement robuste et indé réglable incorporé dans la boîte.

Un indicateur de vitesse très visible permet le contrôle des manœuvres du sélecteur.

Prise de compteur de vitesse incorporée.

Consommation aux 100 Kms : 125 cm³ : 2,6 litres de mélange à 4 % d'huile.
175 cm³ : 3,3 litres même mélange.

Graissage de l'ensemble embrayage, boîte kick de lancement et sélecteur assuré par 0,7 litre d'huile demi-fluide.

S.O.T.E.C.M.A

SERVICE COMMERCIAL : 31, RUE DE STALINGRAD - LE PRÉ SAINT-GERVAIS - VILLETTE 19-99
USINE : 67, RUE LAMARTINE - DRANCY (SEINE) - TÉL. : AVIATION 12-20



Un moteur puissant Un cadre incomparable

GIMA

250 cmc. A.C.T. 4 vitesses
Cadre double berceau, fourche hydraulique
Suspension arrière oscillante spéciale avec amortisseurs hydrauliques.
Moyeux-freins centraux, grande dimension.
Carénage et carter chaîne alu coulé.
Roues à broches interchangeables.

MOTEURS A.M.C.
4 temps culbutés

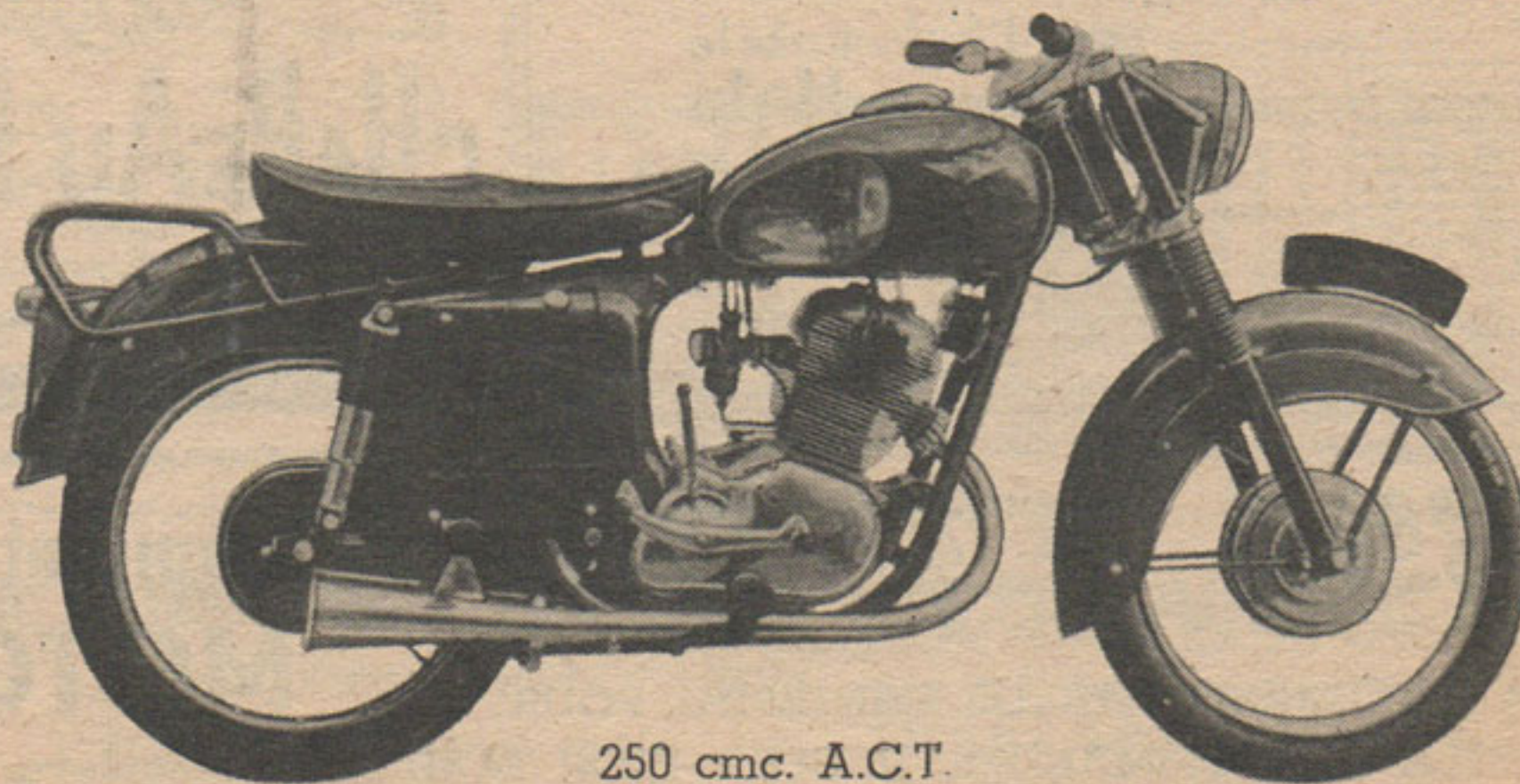
125 cmc. 3 vitesses
125 cmc. 4 vitesses
175 cmc. 4 vitesses
250 cmc. A.C.T. 4 vit.

MOTEUR YDRAL
— 2 temps —

125 cmc. 4 vitesses
Equipement
le plus complet
Finition
la plus soignée

LA MOTO DE GRANDE CLASSE

24, avenue Pasteur - CHAMALIERES (Puy-de-Dôme)



250 cmc. A.C.T.

Les meilleures marques sont sélectionnées pour vous chez

AGENT OFFICIEL

Lambretta

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

EXPEDITION

PROVINCE

MONET-GOYON - GNOME-RHONE - JONGHI - TERROT - BERNARDET - Cyclomot. CAZENAVE-

VAP - DERNY - TRIUMPH - VELOCETTE - ROYAL-ENFIELD - HOREX - F.N.

CREDIT

CREDIT

50, av. Edouard-Vaillant - BOULOGNE (Seine) - MOL. 29-62

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCOMOTEURS

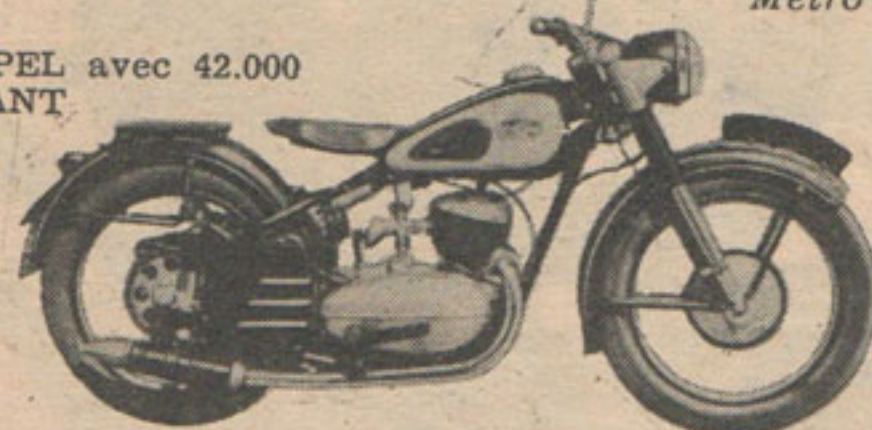
SAKER
ET'S ANDRE PORTERIE

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

IMBATTABLE! grâce à son
CRÉDIT
D'HIVER
SAINT - PAUL - MOTOS

P. LISITA - 1, r. Rivoli - PARIS-4^e — ARC. 71-46
Métro St Paul

250 CSEPEL avec 42.000
COMPTANT



SOLDE EN 12 MENSUALITES (FORMALITES REDUITES)
LIVRAISON IMMEDIATE

UNE VISITE S'IMPOSE PARMIS LES MODELES RECENTS :

JAWA - GILLET-HERSTAL - VINCENT H.R.D.

ALCYON - TRIUMPH - TERROT

AMBASSADOR - N.S.U. - MONET-GOYON

DOT - GNOME-RHONE - RENE GILLET

JONGHI - RADIOR - MOSQUITO

Scoters : BERNARDET, A.G.F., SPEED, TERROT

PIECES DETACHEES

REPARATIONS PAR SPECIALISTES

ET CREDIT SUR

TOUS ACCESSOIRES
TOUT L'EQUIPEMENT

Magasin ouvert tous les jours de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30 (sauf dimanche) Rens. et catal. ctre 50 fr. timbr.

Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto

bonne compression
longue durée

L'ULTIME AMORTISSEUR

Le casque **BAYARD**

vous présente
SON FRÈRE CADET

le **CHAPEAU FORT**

calotte de protection intérieure en liège naturel contreplaqué

Conçu pour le Cyclomoteur et le Scooter

CONTRE LA PLUIE
CONTRE LE SOLEIL
CONTRE LES CHUTES

CASQUES BAYARD, 28, R. de CHATEAU-LONDON - PARIS (10^e)

BSA **SUNBEAM**

DISPONIBLES TOUS MODELES
N'ATTENDEZ PAS LE PRINTEMPS POUR
ACHETER OU COMMANDER, IL SERA TROP TARD !

Stock complet pièces détachées
MOTO-BASTILLE
6, Boulevard Richard Lenoir (Bastille)

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

RAPID'MOTO et son Directeur Jacques CHARRIER

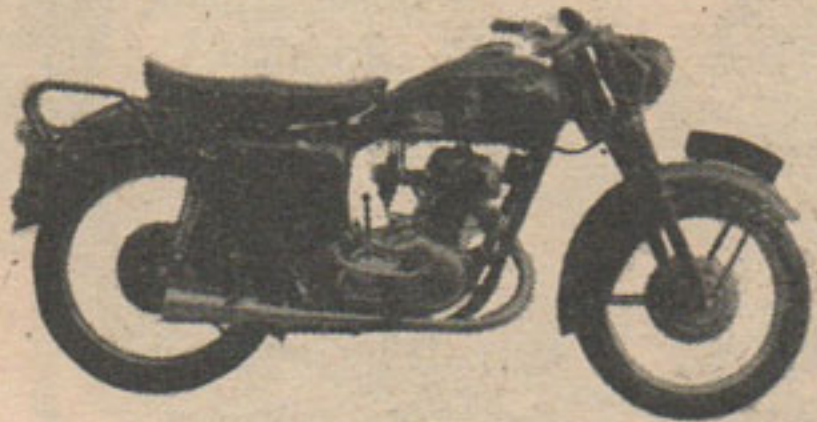
International de Moto-Cross, serait heureux de vous recevoir dans son magasin :

6, rue Dailly à SAINT-CLOUD - Tél. : MOL. 21-29 — (A 50 m. de l'autoroute)

POUR LES FETES DE FIN D'ANNEE, UNE REDUCTION DE 10 % SERA ACCORDEE SUR TOUS LES ACCESSOIRES ET UN CADEAU SERA OFFERT A TOUT ACHETEUR D'UNE MOTO OU SCOOTER
Agent de grandes marques : B.S.A. - ARIEL - SUNBEAM - TERROT - GUILLER - MONET-GOYON - GNOME-RHONE - N.S.U. - Spécialiste B.M.W.

Grand choix d'accessoires : casques, combinaisons, sacoches, lunettes Noveltor à 600 frs. Gants Gamet à partir de 2.550 frs.

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



Gima 250 cmc.

Stock complet pièces **BSA**
STATION-SERVICE
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 célèbre firme aviation AER-MACCHI

N. ANGELI - NORD-EST-MOTOS-SCOOTERS

SPECIALISTE DIPLOME
B.S.A. et SUNBEAM

214, fg St-Denis - NORD 43-92 - M° Nord et La Chapelle

BONNE ANNÉE

avec un pare-choc à béquille

EKA-DUO (Brev. s.g.d.g.)

avec béquille

latérale

télescopique

escamotable

adaptable à tous

plus besion

de soulever

la moto

à l'arrêt

VELOMOTEURS et MOTOS

Notice franco sur demande à :
L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE

9, rue Béliador - PARIS-17°

Autres articles intéressants :

EKA béquille latérale télescopique séparée

AMO béquille latérale spéciale pour Motobécane et Motoconfort.

AMO pare-choc simple (ne tournant pas)

DENFERT-SPORTS

30, PLACE DENFERT-ROCHEREAU - PARIS - DAN. 33-52

Magasin ouvert le lundi du 30 Novembre au 21 Décembre inclus

**VEND A CRÉDIT,
LIVRE RAPIDEMENT,
ENTRETIENT & ÉQUIPE**

Vespa &
Peugeot

CRÉDIT : jusqu'à 18 MOIS

Réparations et mises au point
par techniciens spécialisés

DENFERT-SPORTS

LA "STATION-SERVICE"
AU SERVICE DE SES CLIENTS

GUZZI 65 cmc - 160 cmc - 175 cmc - 250 cmc AIRONE Sport
disponibles NEUF ET OCCASIONS IMPECCABLES **MOTO-BASTILLE**
CREDIT 12 MOIS

N'ATTENDEZ PAS LE PRINTEMPS, IL SERA TROP TARD! — 6, Boulevard Richard Lenoir - PARIS

La



250 cmc

MODELE STANDARD

196.000 FR\$ (plus taxe locale)

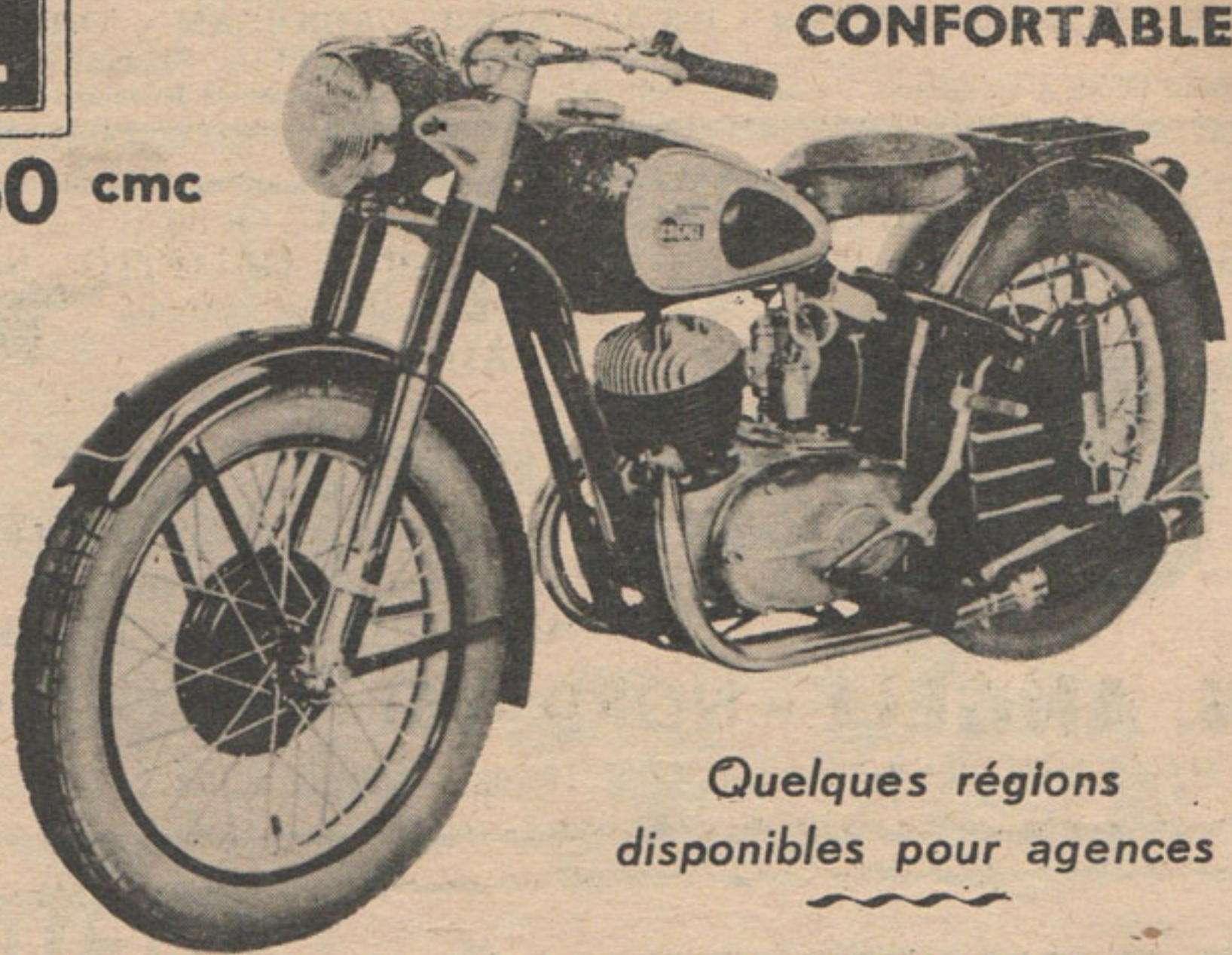
MODELE LUXE

201.000 FR\$ (plus taxe locale)

PRIX DÉPART PARIS

LIVRABLE IMMEDIATEMENT

Agent Général pour la France et l'Algérie :



ROBUSTE ÉCONOMIQUE CONFORTABLE

Quelques régions disponibles pour agences

Ets. Jacques POCH 127, Avenue de Neuilly, 127 NEUILLY-SUR-SEINE - MAI 61-70



Indispensable sur votre moto!



Breveté S.G.D.G.

vous donne :

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

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

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

IMBATTABLE ! grâce à son CRÉDIT D'HIVER

Agence Exclusive

MOTOBÉCANE

Métro GARE du NORD

Métro GARE de l'EST

94, Boul. Magenta - PARIS-10° - NORD. 65-25

vous livrera avec :

23.000 fr.	comptant	la 125 latérales	D 45
27.000 fr.	»	la 125 culbutée	Z 54 C
32.000 fr.	»	la 125 culbutée	Z 46 C
36.500 fr.	»	la 175 culbutée	Z 2 C
39.000 fr.	»	la 175 Sport	Z 22 C
38.000 fr.	»	le scooter tout équipé	

(TOUTES TAXES COMPRISES)

SOLDE 12 MOIS

FORMALITES REDUITES LIVRAISON IMMEDIATE (24 heures)

Station-Service MOBYLETTE - Pièces détachées

ACCESSOIRES A CRÉDIT REPARATIONS PAR SPECIALISTES



Moto

La
Moto revue

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLIS-
TES POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 40 francs

ABONNEMENTS :

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

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

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

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2°.

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12, RUE DE CLERY,
PARIS (2°)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —



UN bien joli titre n'est-ce pas, et plein de mystère. Et pour peu que l'on n'entre pas dans le vif du sujet immédiatement, votre lanterne n'est toujours pas éclairée.

Mais ne nous amusons plus, car la chose est assez sérieuse, et donnons la clé de ces sigles.

Bureau Permanent International des Constructeurs de Motocycles et Fédération Internationale Motocycliste.

Si cette dernière est bien connue, car nous y faisons souvent allusion, par contre l'autre organisme, vu sa jeunesse, reste encore assez dans l'ombre.

Dû principalement aux efforts de notre Chambre Syndicale nationale, le B.P.I.C.M. fait œuvre utile dans bien des domaines et à l'avantage de réunir la quasi-totalité des constructeurs européens.

Outre les échanges de vue sur des problèmes techniques, les efforts vers la normalisation, etc... qui font l'objet des séances, le sport est aussi à l'ordre du jour. Et comme nous sommes en présence d'un bureau international, on attache un intérêt tout particulier aux épreuves du Championnat du Monde.

C'est ainsi qu'au cours de la dernière réunion qui eut lieu à Milan, le 30 Novembre, une note à l'adresse de la F.I.M. fut approuvée par la majorité de l'assemblée. En peu de mots, ce communiqué demande très nettement à la F.I.M. de ramener à 6 les épreuves qualificatives pour le Championnat du Monde, avec classement basé sur 4 courses seulement. En cas de refus, aucun des constructeurs membres du B.P.I.C.M. ne prendra le départ. Autrement dit, ce serait la faillite des Championnats du Monde.

Depuis plus d'un an, les marques qui font le succès des championnats, avaient demandé à la F.I.M. de réduire le nombre des épreuves, car les frais étaient excessifs.

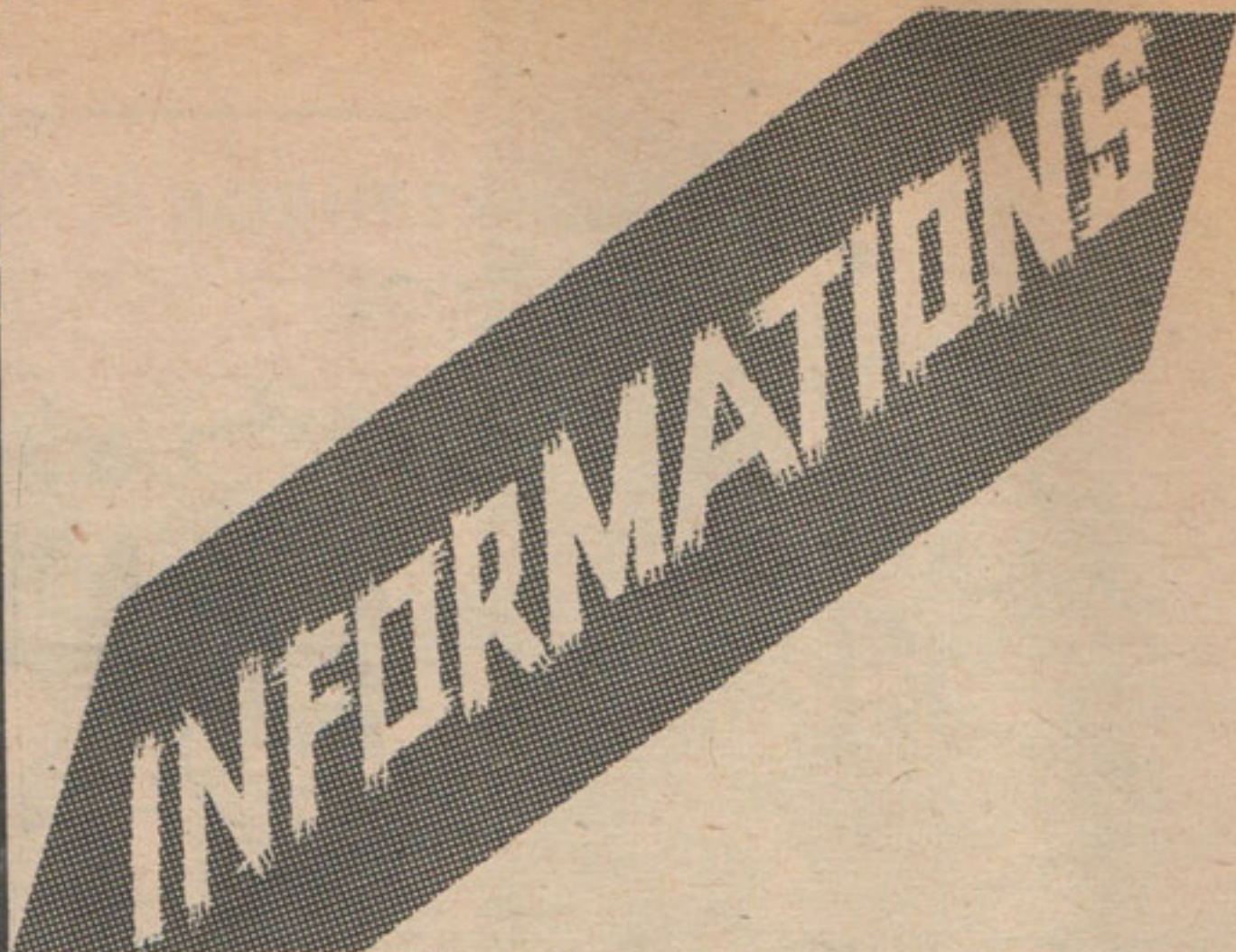
Un dimanche, en Irlande, après Berne, puis Barcelone, etc... rendez-vous compte des sommes englouties en déplacements, frais de séjour, etc... Du point de vue sportif, un aussi grand nombre d'épreuves n'est pas indispensable. Avec six courses, une marque prouvera suffisamment la valeur de ses machines et de ses pilotes.

La F.I.M. sera évidemment très surprise par la décision prise à Milan, décision justifiée qui n'a été possible que par l'établissement du B.P.I.C.M.

Les ponts, heureusement, ne sont pas encore rompus, et de toute évidence la F.I.M. agira sagement en écoutant la voix des constructeurs.

Mais alors, quels seront les Grands Prix qui feront les frais de la décision ?

Il y a de l'orage dans l'air !...



Ci-contre, deux vues des vitrines de « Moto-Revue » décorées avec les lots de notre grand concours. Nous rappelons que ce concours est ouvert à tous, mais que les trois premiers lots sont réservés à nos seuls abonnés. Ne perdez plus de temps, abonnez-vous aujourd'hui même !

◆ POSTES D'AMBULANCE SUR ROUTE

La Fédération Nationale des Ambulances a soumis à l'appréciation des Ministères de l'Intérieur, de la Santé Publique et des P.T.T., ainsi qu'à la Direction de la S.N.C.F., un projet de panonceau de « Poste d'Ambulance ».

Ce panonceau pourrait être utilisé par les Mairies, les bureaux de Postes, les hôpitaux et les gares.

Cette proposition de l'organisation syndicale des Ambulanciers permettrait, en cas de besoin, de pouvoir faire appel immédiatement au Service d'Ambulances le plus proche du lieu de l'accident.

Le projet de panonceau, d'un modèle extrêmement simple, comporte une croix-bleue sur triangle blanc, le tout entouré de deux cercles. Un emplacement, en outre, a été prévu pour l'inscription du numéro de téléphone sans autre indication.

◆ ALLUMAGE PAR ULTRASONS

La U.S. Toronto-Uni, l'institut américain d'Aéro-physique et le service de recherches des usines Ford travaillent en collaboration, actuellement, à l'étude d'un nouveau système d'allumage : à savoir : remplacer l'étincelle de bougie par des ultra-sons. Une telle réalisation ne sera pas seulement intéressante pour les moteurs à réaction et les turbo-moteurs, mais bien aussi pour nos classiques moteurs à piston.

Qu'est-ce qu'un ultra-son ? C'est un son dont la fréquence, très élevée, sort du domaine audible. L'oreille ne perçoit que certaines vibrations : de 20 à 30 vibrations par seconde (son très bas donnant l'impression d'un roulement) à 15-20.000 vibrations par seconde (son extrêmement aigu et déchirant). Pour les vibrations de fréquences plus élevées (jusqu'à plusieurs millions de vibrations par seconde), on entre dans le domaine des ultra-sons, que l'oreille ne perçoit plus. Les ultra-sons, à cause de leurs hautes fréquences, jouissent de différentes propriétés et sont déjà utilisés dans de nombreux domaines (détection d'obstacles, usage médical, etc.).

Dans le domaine de l'allumage, l'usage des ultra-sons peut présenter un très grand intérêt : utilisation de carburants lourds, peu volatiles, difficilement inflammables (gas-oll, gaz de coke, etc.). Mais surtout ils donnent la possibilité d'enflammer d'un seul coup toute l'émulsion compressée dans la chambre de combustion.

En y regardant de plus près, on verra également que l'apparition du cliquetis est déjà, par lui-même, une sorte d'allu-

mage par ultra-sons, puisqu'une partie des gaz frais s'enflamme par procédé acoustique.

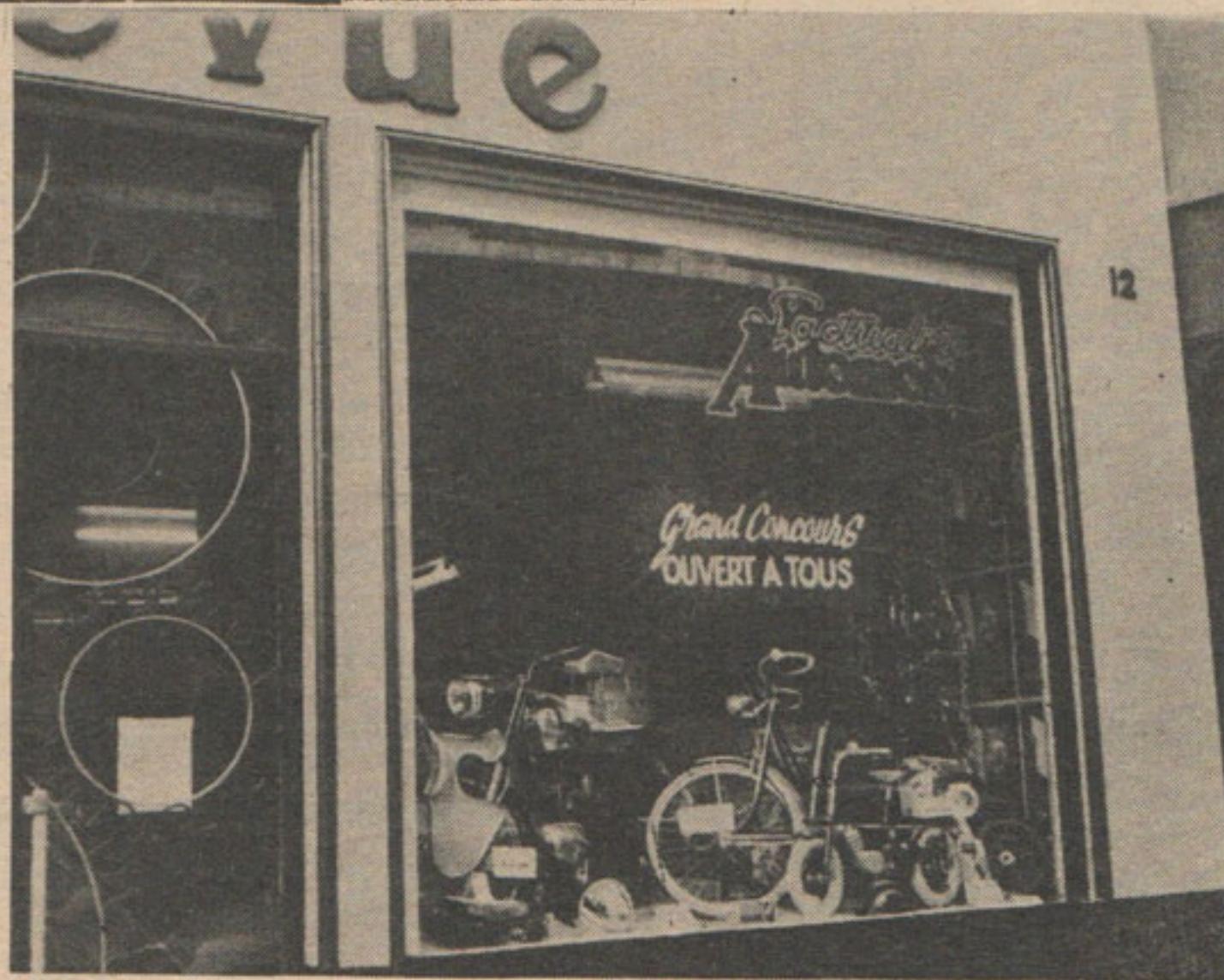
Ici l'allumage est produit par des ultra-sons de basse fréquence (20.000 oscillations à la seconde) : de tels ultra-sons, par suite des vibrations engendrées, mettent en mouvement l'émulsion inflammable, créant des augmentations de pression très élevées et très brutales qui permettent leur auto-allumage, phénomène utilisé ici dans un tube de Schmidt, pouvant admettre tous les carburants, même les gaz pauvres.

Un avantage de ces ultra-sons à basses fréquences, c'est qu'ils ne nécessitent pas, pour leur production, un délicat système de quartz-piezo-électrique, et peuvent être engendrés très simplement par des procédés acoustiques et de dynamique des gaz.

◆ CORPS REFLECHISSANTS

Sur de nombreux panneaux qui jalonnent nos routes, également sur des panneaux publicitaires, on trouve l'utilisation de nombreux corps réfléchissants, afin qu'ils soient facilement visibles la nuit.

Alors que la peinture claire a un pouvoir réfléchissant indépendant de la puissance d'éclairage, mais bien faible, le verre, teinté ou non, et muni d'excroissances en demi-sphères (comme pour nos catadioptrés) a un très fort pouvoir réfléchissant pour de faibles puissances d'éclairage, mais diminuant rapidement avec ce dernier. Maintenant on utilise de plus en plus le « Scotchlite », matière plastique dans laquelle sont agglomérées de minuscules sphères de verre ; son pouvoir réfléchissant est extrêmement élevé et indépendant de la direction des rayons incidents.



◆ MIEUX QUE LE NYLON

Le nylon jouit, comme matériau, de nombreuses qualités mécaniques et trouve ainsi sa place dans l'entourage des pneus de haute qualité.

Mais le grand trust américain de la chimie : « Du Pont de Nemours » a dévoilé les résultats obtenus dans la fabrication de pneus avec un nouveau textile artificiel « Super-Cordura », résultats supérieurs de 20 % à ceux obtenus jusqu'ici avec le nylon.

◆ L'INJECTION

L'injection n'est pas le seul but des techniciens européens, et les américains également s'intéressent à la question.

Bus Schaller, en particulier, a monté un système à injection sur une 650 Triumph de laquelle, selon ses dires, il obtient 84 CV !

Il aurait également conservé les carburateurs Amal d'origine, mais on ignore quel est le carburant utilisé.

ERREUR NE FAIT PAS COMPTE...

Dans notre numéro 153, à l'avant-dernière page de couverture, intitulée « la Bibliothèque du Motorisé », une interversion s'est produite entre les ouvrages Vade-Mecum, Manuels Vespa et Mobylette, et respectivement l'Atelier du Motocycliste, le Manuel d'entretien Lambretta et l'Art de conduire. Le prix indiqué pour le Vade-Mecum s'applique donc à l'Atelier du Motocycliste et inversement, celui du Manuel Vespa, à celui du Manuel Lambretta, etc., etc...

Voir en page III couverture de ce présent numéro, les chiffres exacts (qui se retrouvent dans les précédents numéros).

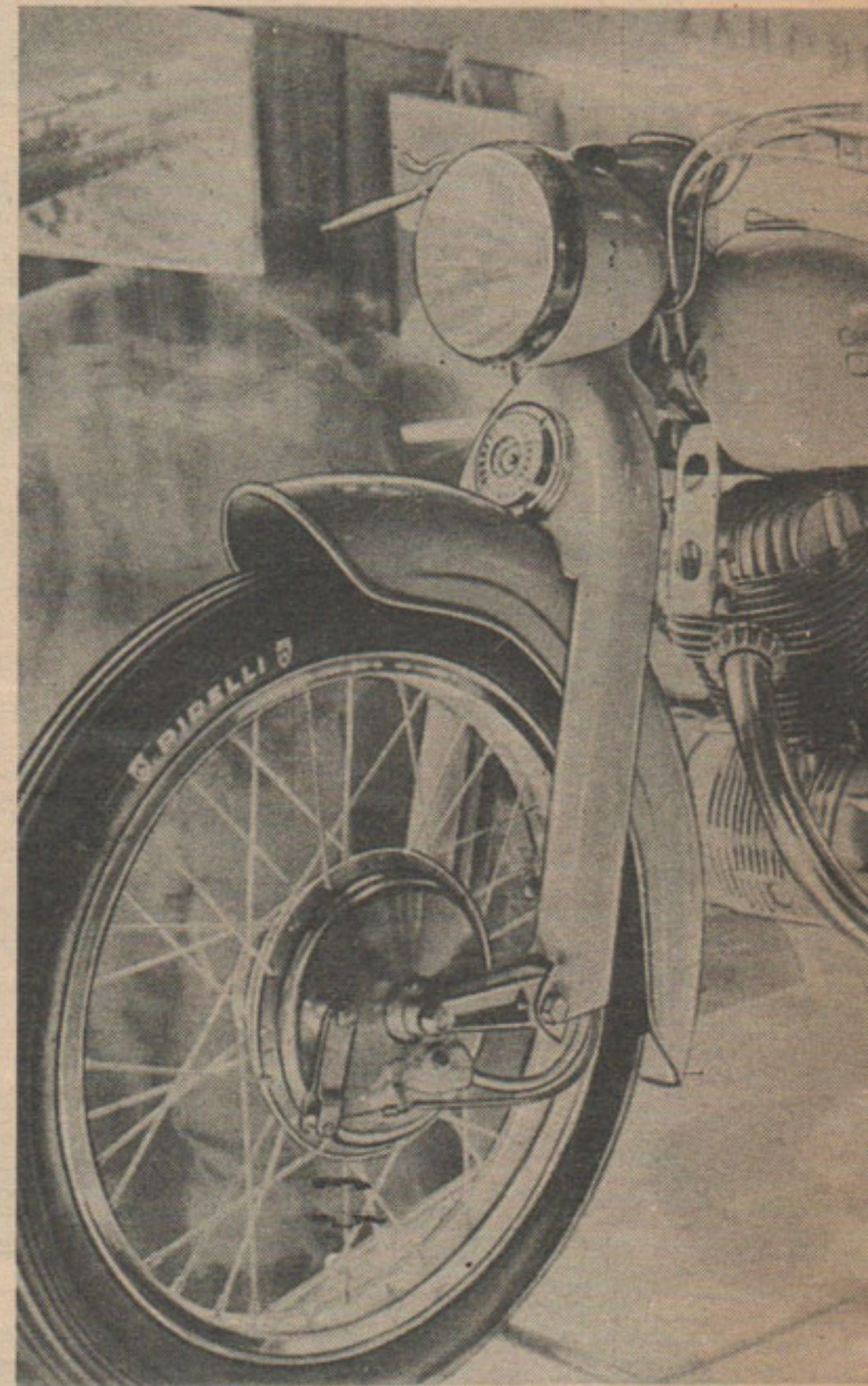
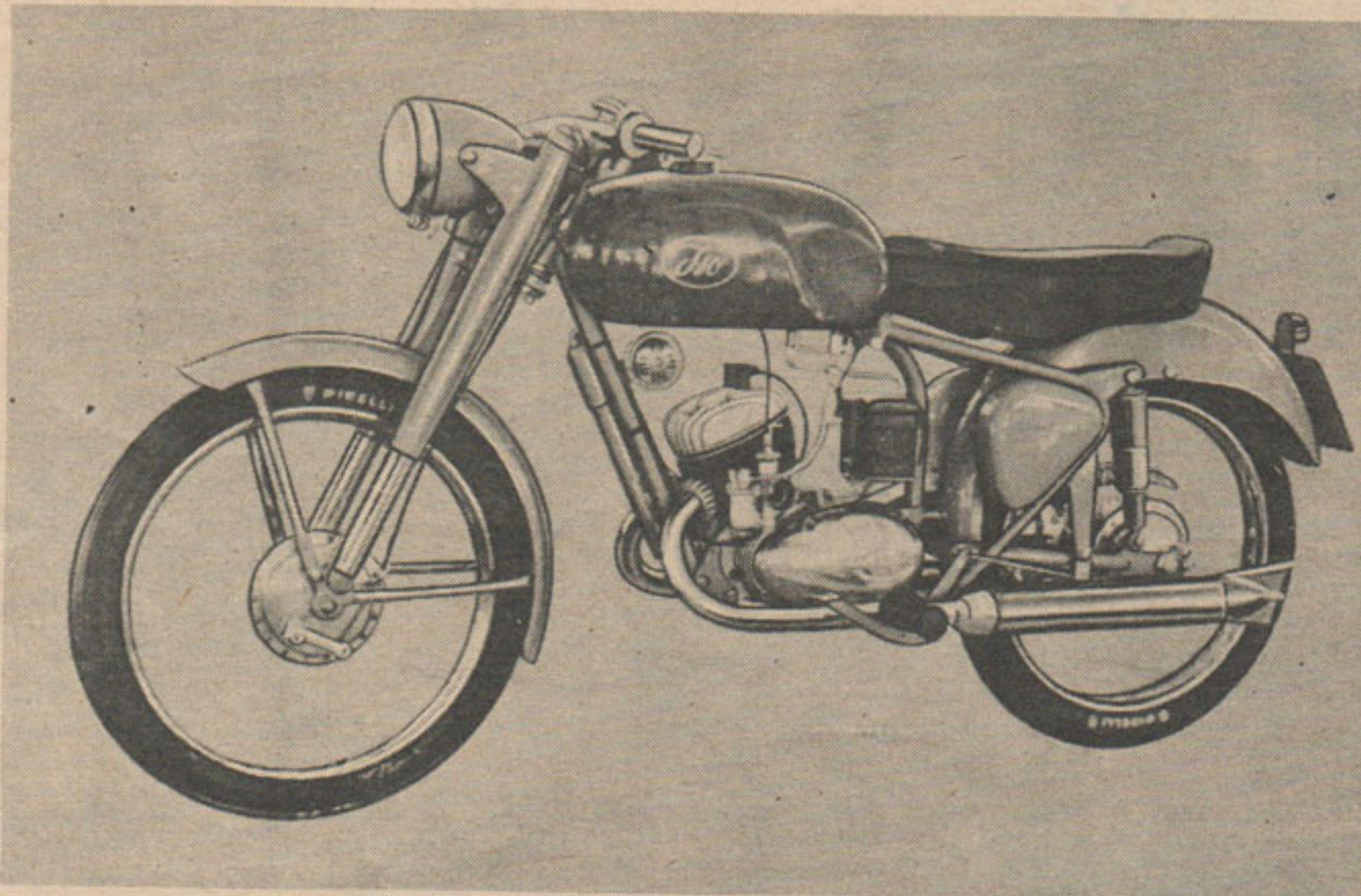
AU SALON DE MILAN

TRIOMPHE DE LA PETITE CYLINDREE « SPORT » DE L'INGENIOSITE ET DE LA PRESENTATION

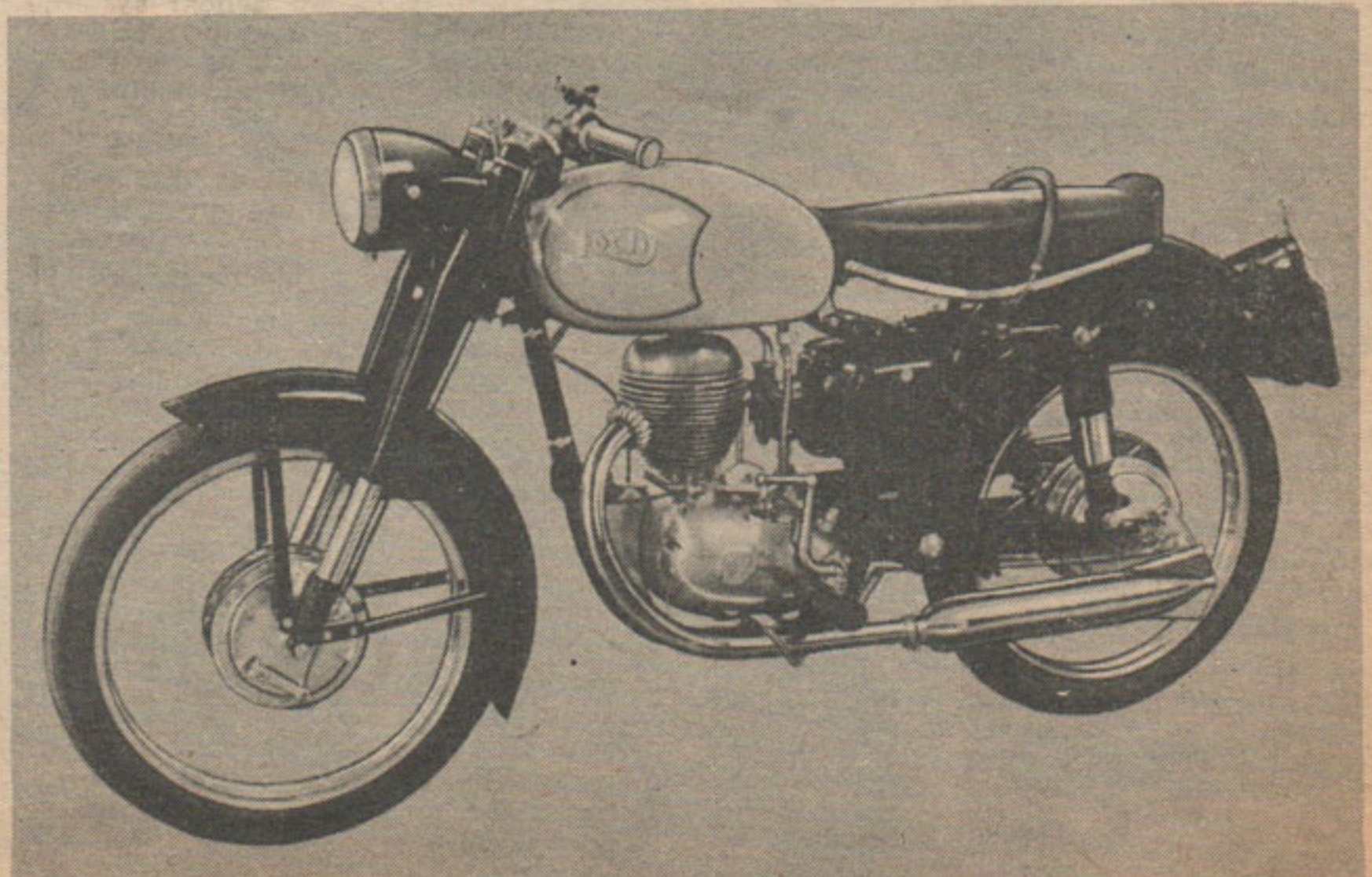
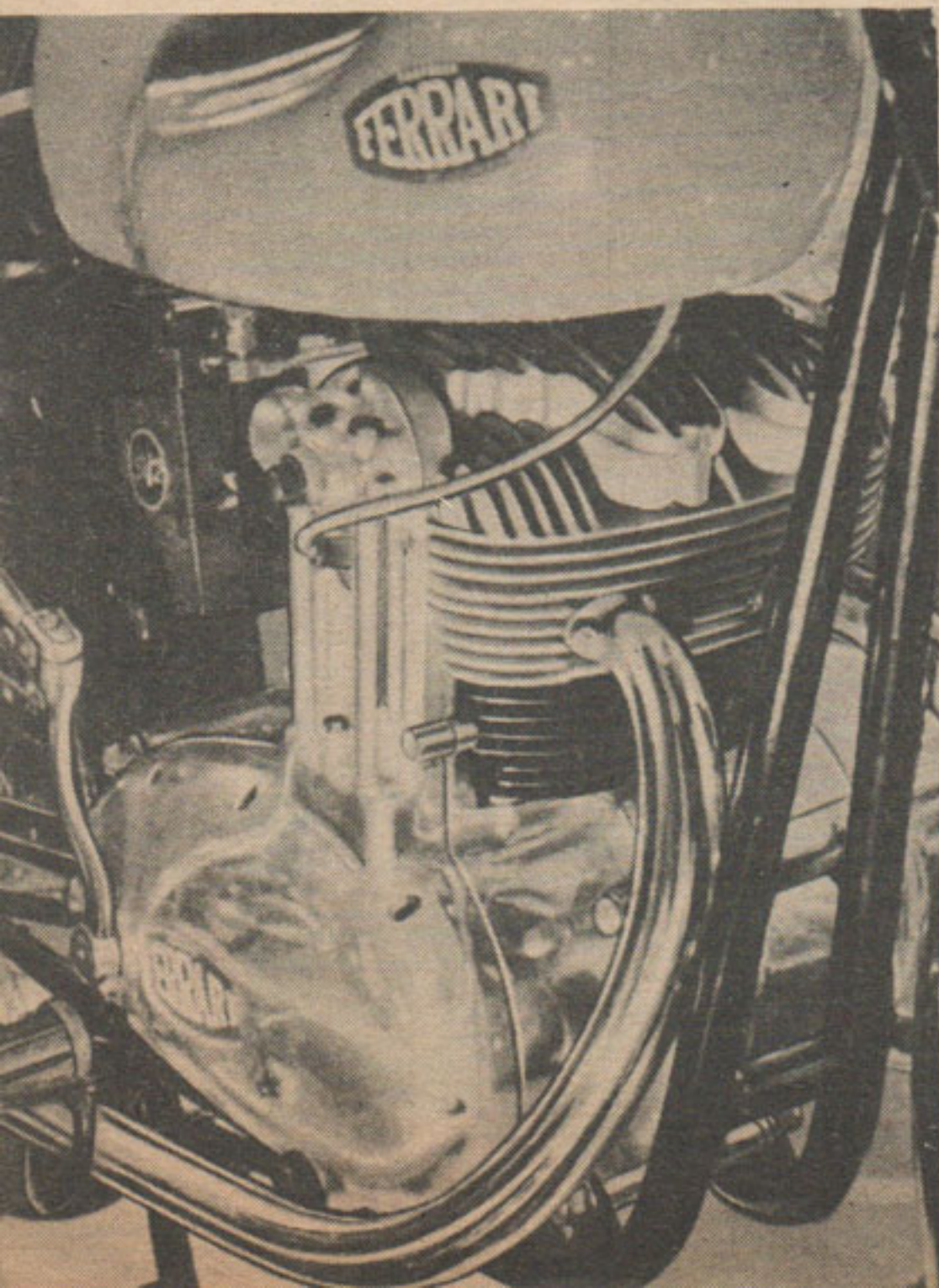
(DE NOS ENVOYES SPECIAUX)

D'une usine de réfrigérateurs, la société Isothermos fit sortir un scooter à grandes roues, puis une moto à petites roues et enfin ce modèle de 125 légère à roues normales et caractéristiques sportives. Le moteur est toujours le double piston bien connu développant 7,8 CV.

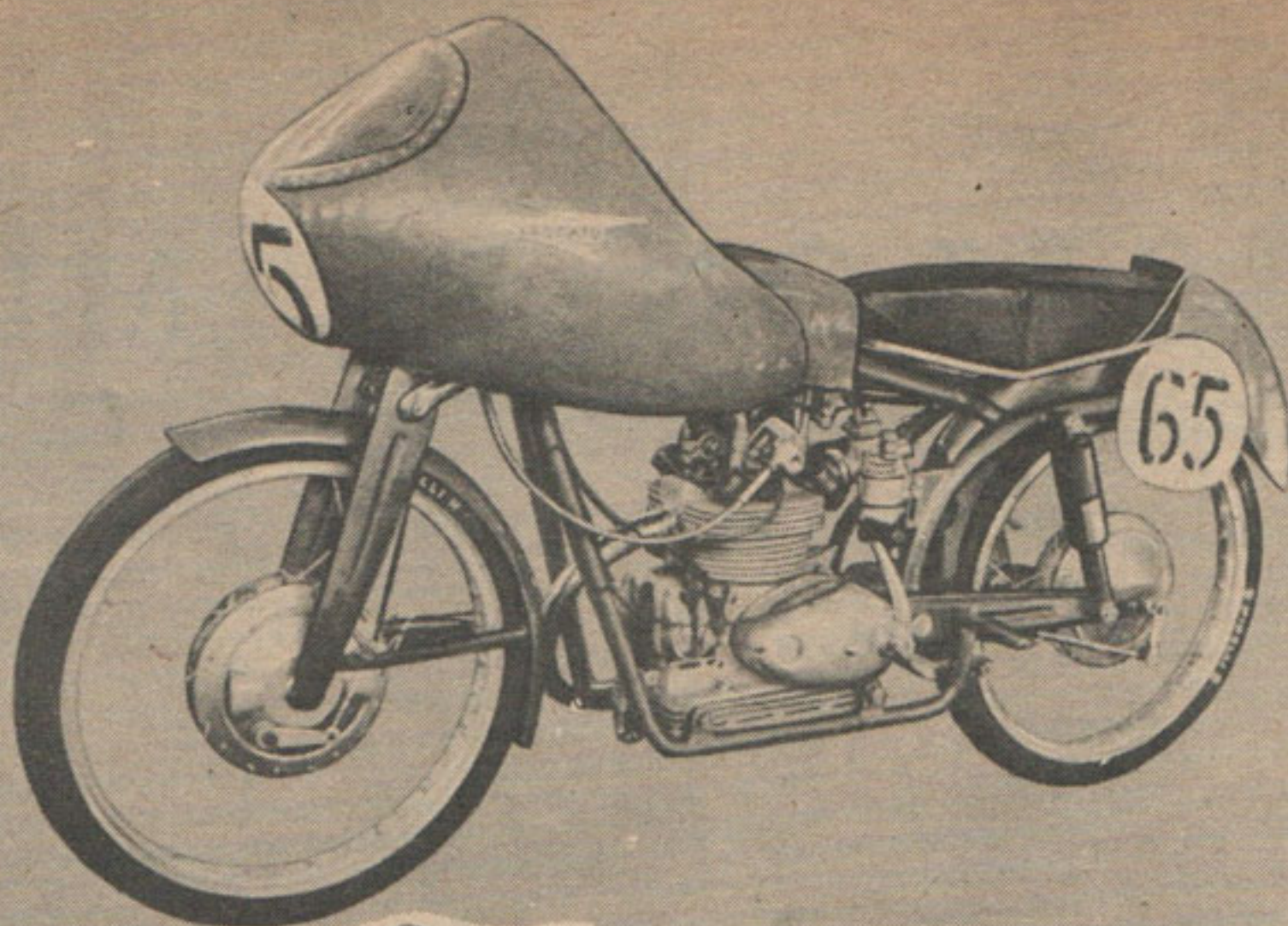
D'une usine d'aviation (Caproni) sort de nombreux produits motocyclistes en diverses cylindrées. En dehors de leurs machines entièrement personnelles, des moteurs N.S.U. de 200 et 250 sont logés dans des cadres en tôle emboutie. La fourche ci-contre à roue poussée est destinée à accompagner le 250 Max.



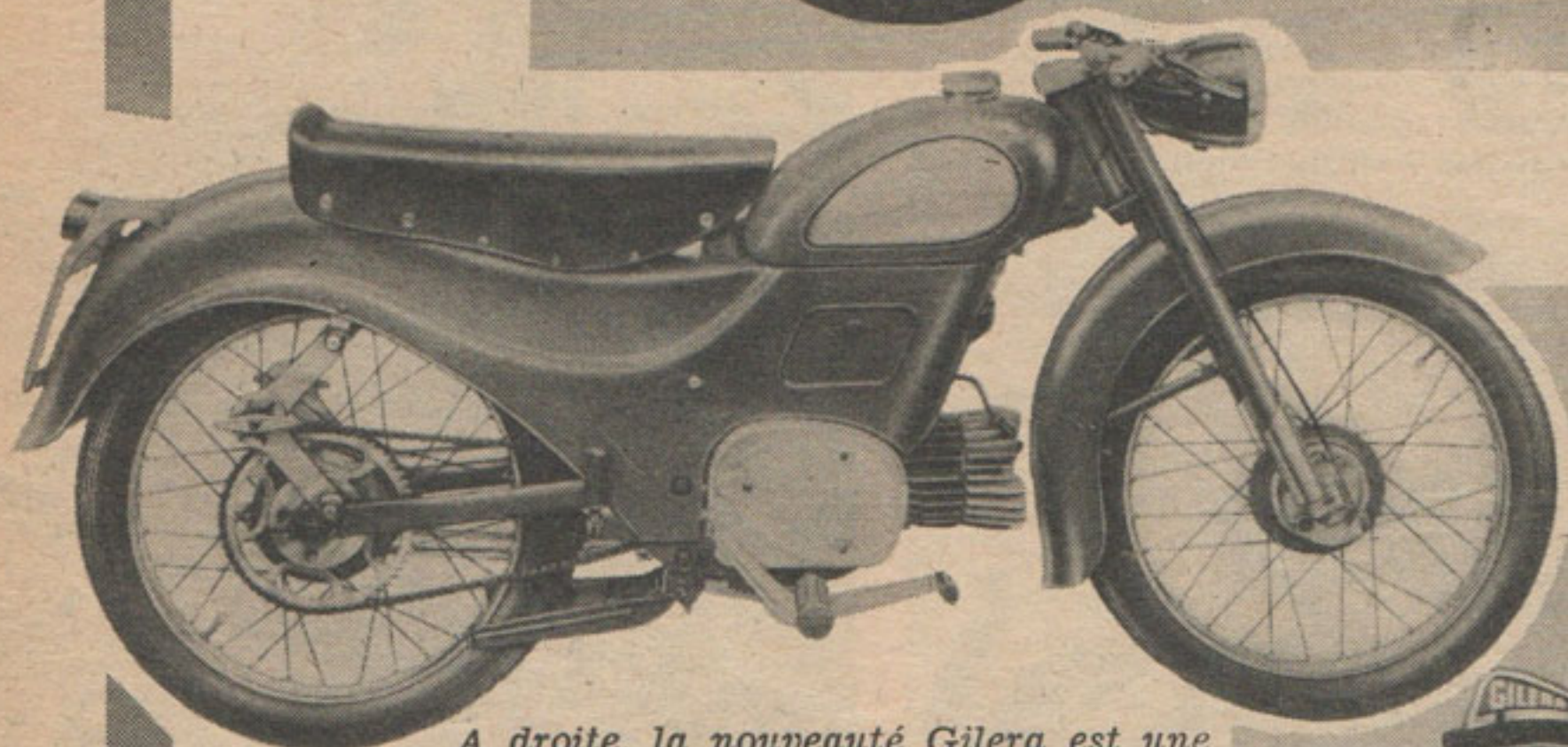
A gauche, le 175 vertical twin A.C.T. d'une nouvelle marque : Ferrari. - A droite, un A.M.C. (mais oui !) monté par Fochj. La présentation de la machine et la courbe du tube d'échappement transforment presque l'allure de ce bloc bien connu.



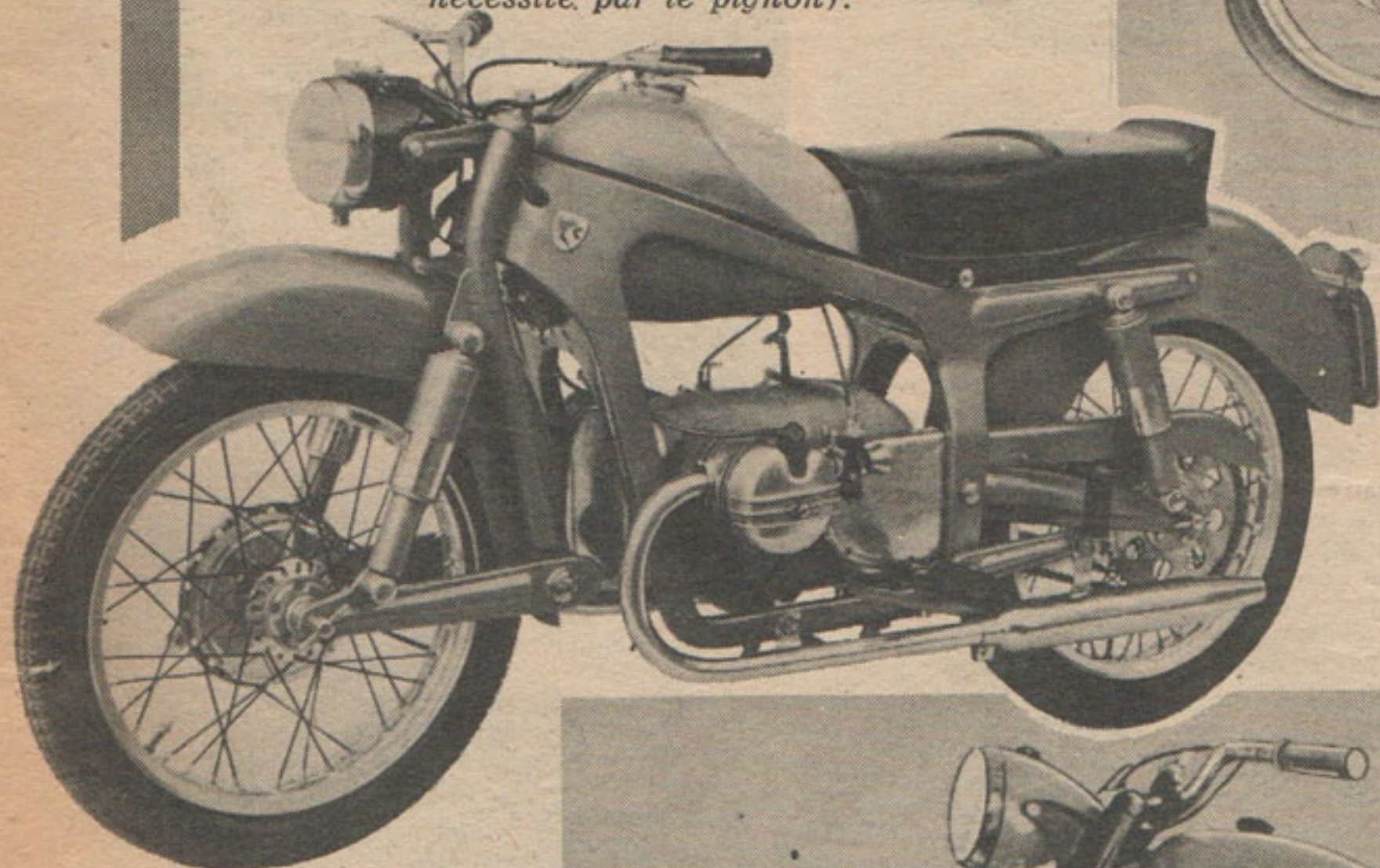
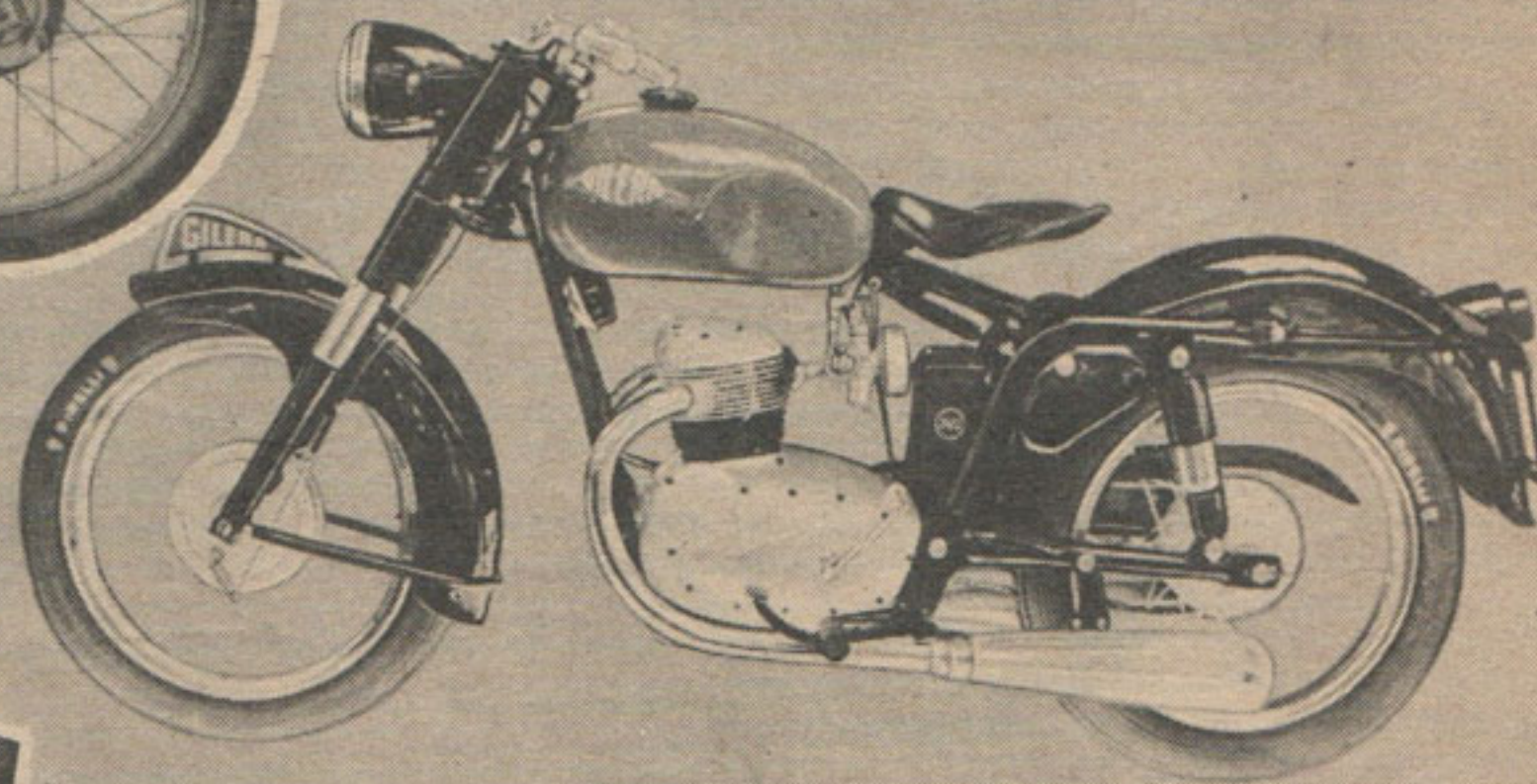
A droite, le 75 cmc. Ceccato « compétition » qui vient de faire une démonstration convaincante au kilomètre lancé de Monza (114 kmh.). Le moteur est un simple arbre, le carter forme réservoir d'huile. Le carénage de l'avant est celui établi pour le kilomètre lancé.



A gauche, le Zigolo Sport, selle double, culasse débordante, distributeur rotatif et... 6,8 CV pour 100 cmc. !

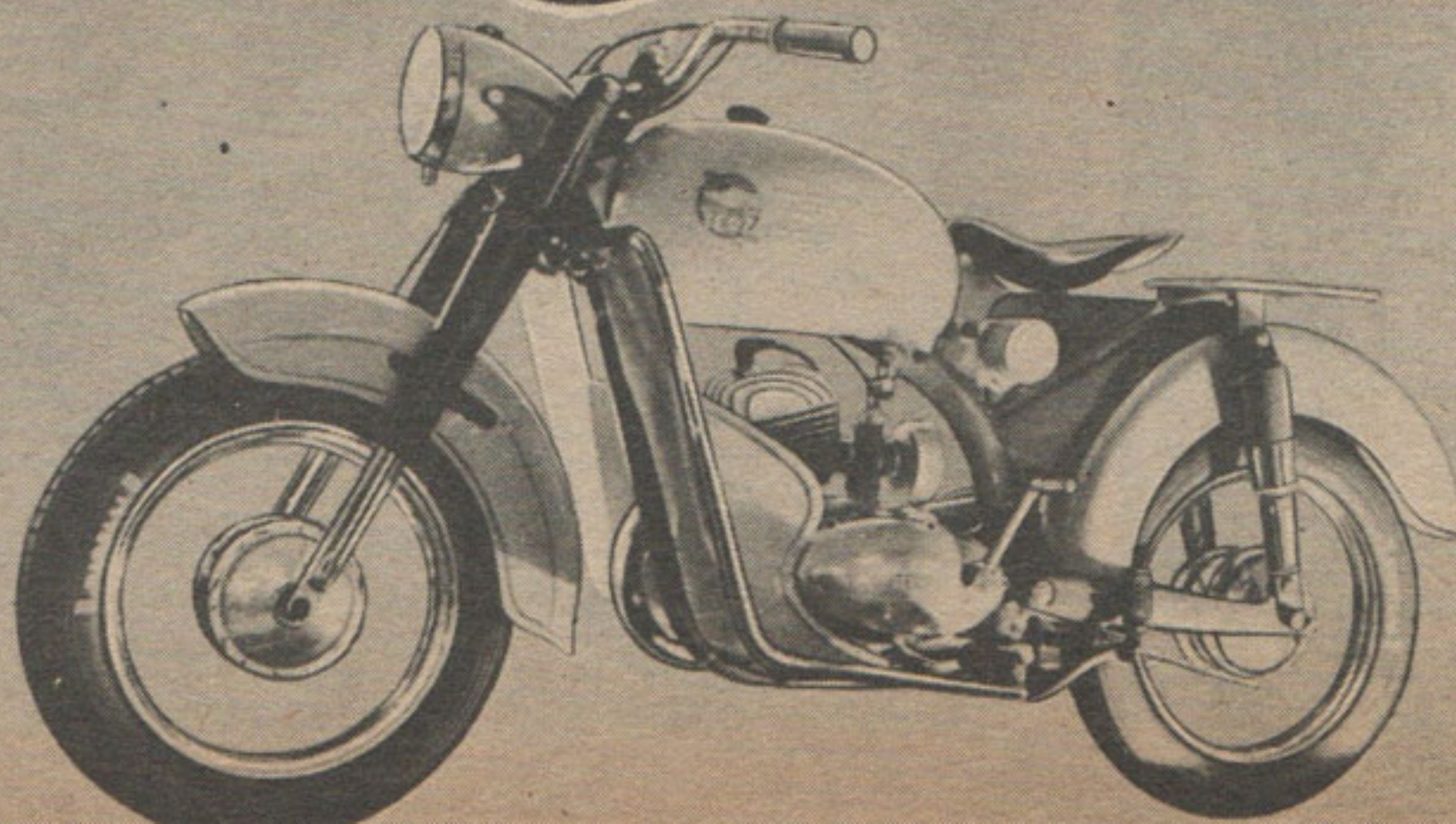


A droite, la nouveauté Gilera est une 304 cmc. bicylindre vertical twin. Le trait dominant de ce moteur est évidemment l'adoption de soupapes parallèles commandées par un arbre à cammes unique placé à l'avant du bloc (on peut d'ailleurs voir le renflement nécessité par le pignon).



A gauche, le nouveau Caproni « Cento 50 » qui malgré ce nom bizarre est quand même un 150 cc. flat-twin. La distribution est obtenue au moyen d'un plateau-came actionnant les basculeurs. Le cadre est en tôle emboutie comme le 75 cc. La transmission finale s'effectue par chaîne. Notons également la fourche Earles réalisée moitié tube, moitié tôle emboutie.

A droite, le 125 Sterzi tourisme-confort à petites roues vient s'ajouter aux autres productions de ce genre, déjà très répandues en Italie.



NOUVELLES machines Zundapp

“ 200 ELASTIC ”
250 FLAT-TWIN
600 KS 601 Sport

Zundapp était bien connu, jusqu'ici, pour ses modèles robustes, lourds dans l'ensemble, mais toujours d'un classicisme à toute épreuve. Depuis la guerre, le programme se limitait en fait à deux modèles, de deux cylindres différentes : en 600 cmc., la KS 601, l'« Eléphant vert », surtout prévue pour le side (voir essai MR n° 1.098), et la « Norma » en 200 cmc. (voir essai MR n° 1.104). Mais dans l'un et l'autre cas, il ne s'agissait en fait que de modèles d'avant-guerre qui avaient reçu un nouveau cadre, moderne, mais dont la partie moteur n'avait guère subi de modifications.

Mais le vent nouveau qui balaie l'Allemagne depuis 1 ou 2 ans devait toucher la grande marque de Nuremberg, et l'on voit maintenant celle-ci se lancer à l'avant-garde de la technique motocycliste. Non seulement on trouve, particulièrement dans la 250 cmc., des puissances jamais égalées, mais la partie cycle fait également appel aux techniques les plus modernes.

Quels sont les modèles du programme 1954 ?

En scooters, le « Bella » de 150 cmc. (voir description dans notre numéro 1.139) et dont nous allons prochainement faire l'essai se voit doublé d'un modèle de 200 cmc. développant 9 CV à 4.700 t.-m. (au lieu de 7 CV pour le 150 cmc.) et permettant une vitesse de 90 kmh. en position assise.

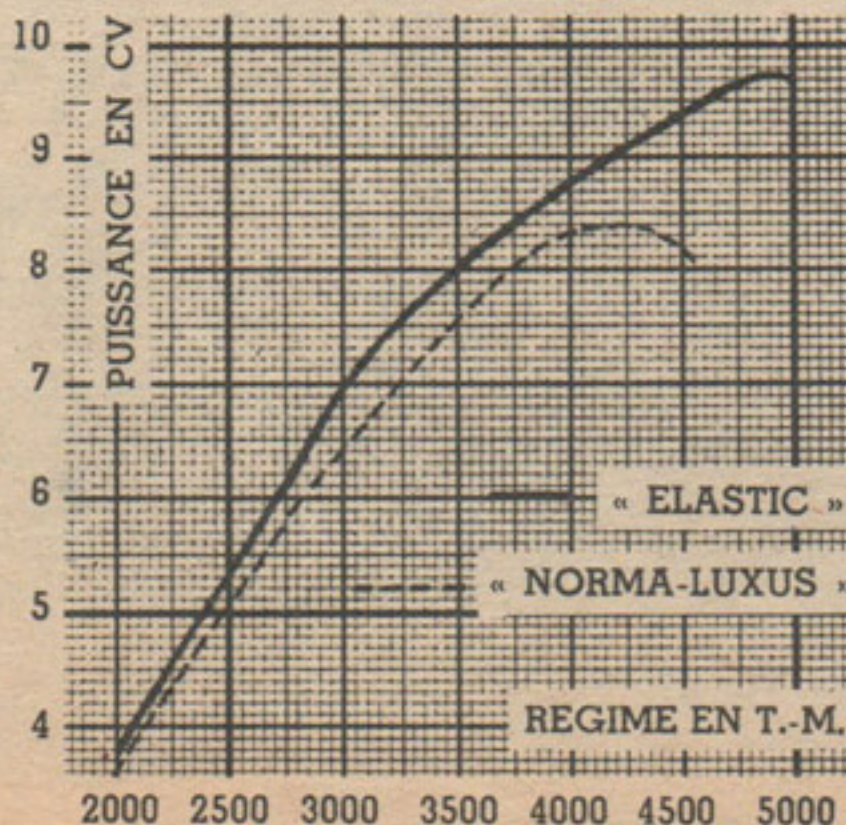
En 200 cmc., le type « Elastic » — appelé à remplacer la 200 « Norma-Luxus » — mono 2 temps à suspension arrière oscillante.

En 250 cmc., un flat-twin culbuté extrêmement puissant, à transmission acatène, fourche avant du type Earles-BMW et suspension arrière oscillante.

En 600 cmc., toujours la même KS 601, doublée d'un modèle sport, plus puissant : « l'Eléphant volant ».

Ce sont ces nouveaux modèles de motos que nous allons examiner maintenant de plus près, laissant le Bella 200 cmc. qui ne diffère du 150 que par la cylindrée.

Ci-dessous, les courbes de puissances comparées des 200 « Elastic » et « Norma-Luxus ».



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

LA 200 cmc ELASTIC

La lignée des 200 cmc. Zundapp remonte à 1933, avec la « Derby », et a subi, au cours des ans, améliorations sur améliorations, mais restait toujours la même dans ses lignes fondamentales. Le dernier modèle en était la « Norma-Luxus », de 8,3 CV, à fourche télescopique et suspension arrière coulissante Jurisch, qui est d'ailleurs encore inscrite au programme jusqu'à la sortie en grande série de l'« Elastic ».

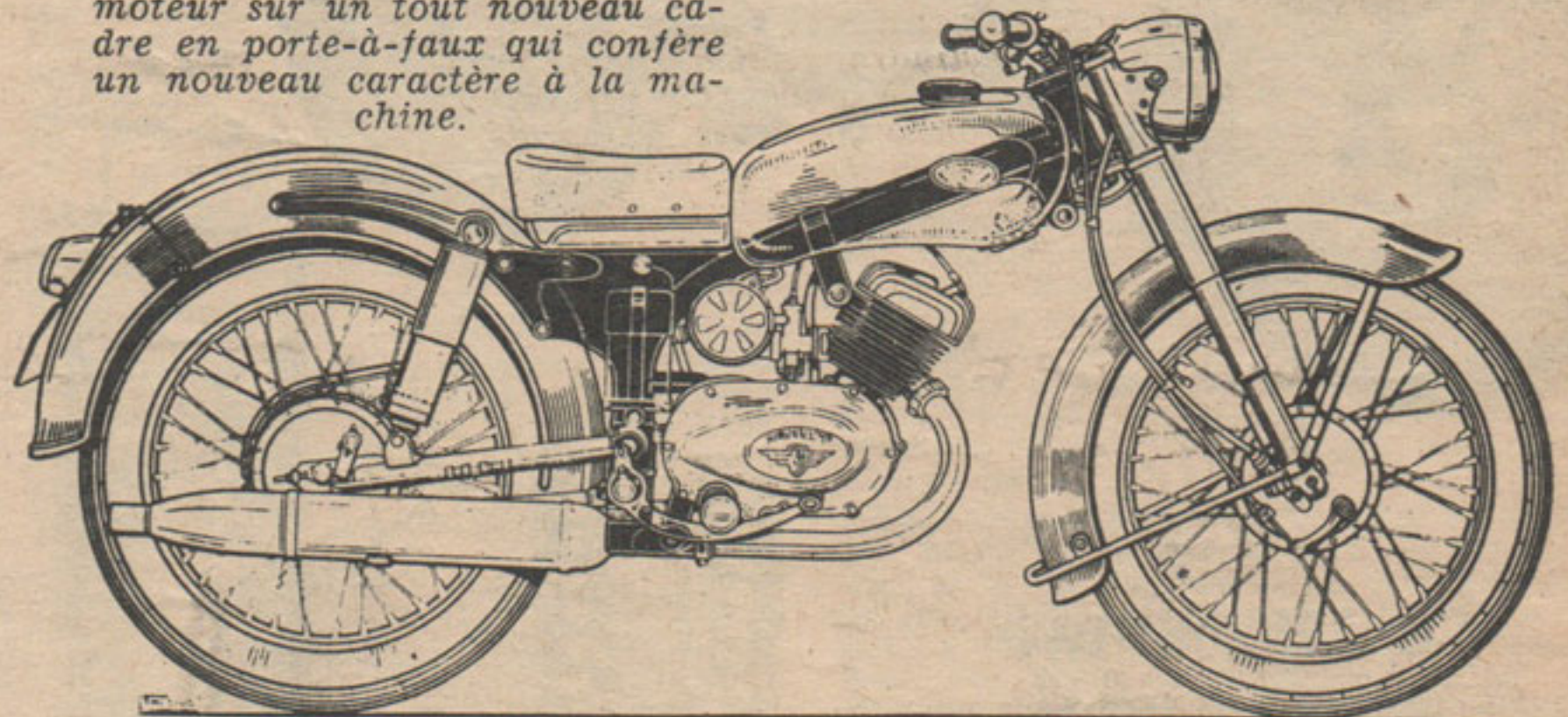
Ce dernier modèle conserve le même moteur, encore amélioré, mais reçoit un tout nouveau cadre, qui retiendra surtout notre attention. Toujours le même

tionnant dans l'huile. Bloc-moteur 4 vitesses à prise directe. Sélecteur d'un type spécial à verrouillage à billes, que nous avons décrit dans notre essai de la Zundapp Norma (MR n° 1.104). Rapports finaux : 6,26 (100 %) - 8,8 (71,1 %) - 12,3 (51 %) et 19,68 (31,8 %), donc les 3 premiers rapports très démultipliés. Transmission finale par chaîne sous carter étanche.

Les vitesses : 92 kmh. en position assise. 101 kmh. en position couchée.

Passons maintenant à la partie cycle, très intéressante. Le cadre est formé d'un unique tube de fort diamètre, allant de

La 200 « Elastic » est en vérité une réadaptation de l'ancien moteur sur un tout nouveau cadre en porte-à-faux qui confère un nouveau caractère à la machine.



longue-course, de 60 mm d'alésage et 70 de course (rapport course-alésage : 1,17). Toujours la même alimentation par le carburateur Bing à double corps, faisant l'office de deux carburateurs séparés. Le taux de compression est également demeuré inchangé, de 6,1 à 1. Mais par contre le système de balayage amélioré (le balayage Schauer aurait été remplacé par un balayage Schnurle, mais nous n'en avons pas eu confirmation) donne maintenant une puissance plus élevée : 9,5 CV à 4.700 t.-m. (48 CV.-l.), au lieu de 8,3 CV à 4.600 t.-m. sur la norma-Luxus. Mais dans ce modèle, ce n'est pas tant la puissance de pointe qui a été recherchée, qu'une grande élasticité du moteur (d'où, en partie, le nom « Elastic »), des chevaux à tous les régimes. Déjà le régime de puissance maximum (4.700 t.-m.) est relativement bas, mais en examinant la courbe de puissance, l'on voit qu'à 2.000 t.-m. (29 kmh. en prise), on dispose déjà de 4 CV. De même, entre 2.500 et 4.700 t.-m., le couple est toujours au-dessus de 1,5 m.kg (1,7 m.kg à 3.100 t.-m.).

Allumage batterie-bobine. Dynamo de 45-46 watts.

Embrayage à disques multiples fonc-

la colonne de direction, se couplant sous la selle et descendant pour recevoir le moteur (en porte-à-faux), les repose-pieds et l'axe d'articulation des bras de la suspension arrière oscillante. A l'endroit où ce tube se coude, sont soudés deux plaques de tôle aidant au raidissement et supportant les éléments élastiques de la suspension arrière, ainsi que le garde-boue : voilà donc un cadre réduit à sa plus simple expression. Sur ces deux plaques de tôle est disposé le siège du pilote : un coussin en caoutchouc mousse, moulé, sur charnières à l'arrière, et découvrant ainsi un vaste coffre à bagages. Voyons maintenant les suspensions.

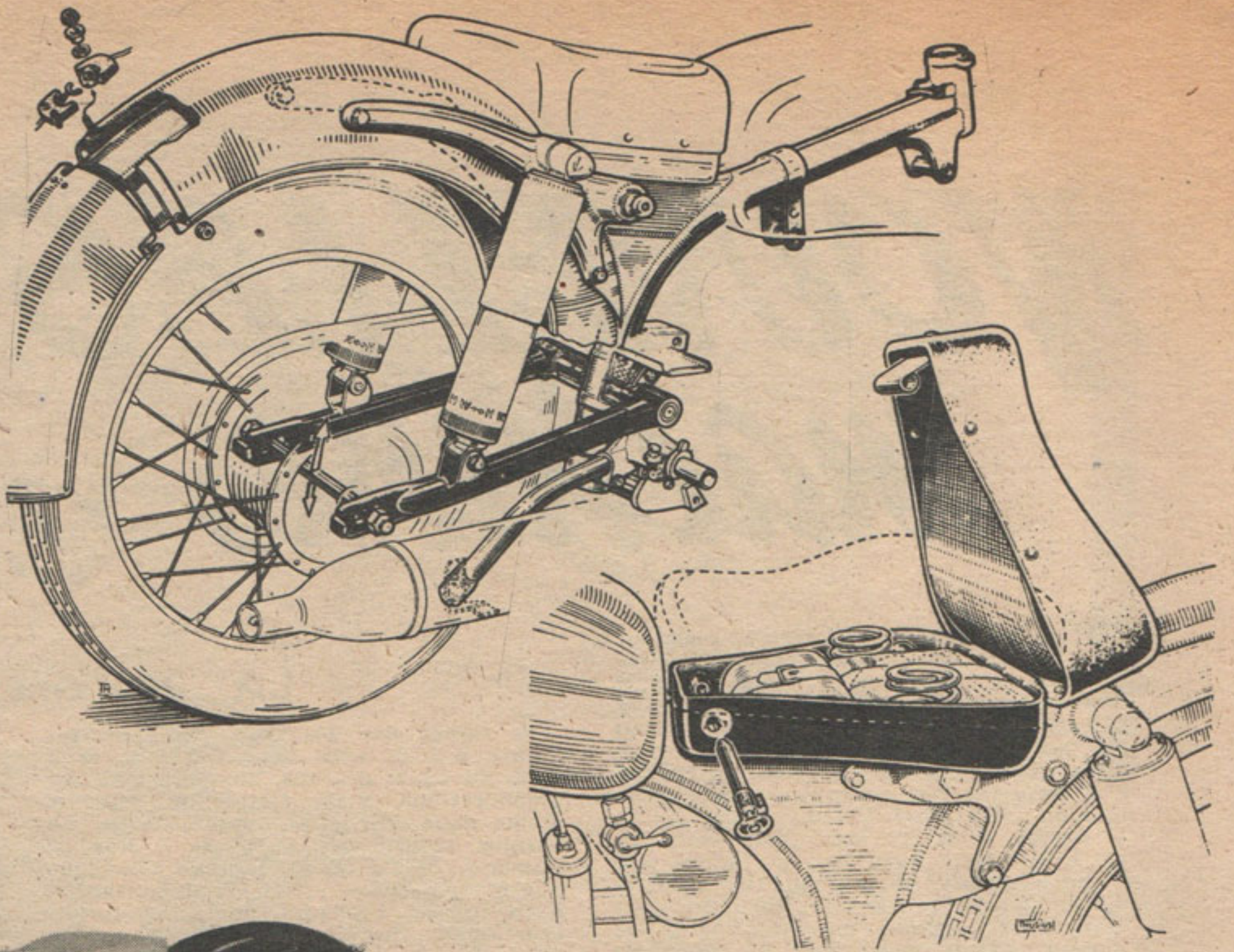
A l'avant, une télescopique des plus classiques. Mais à l'arrière, une suspension arrière oscillante à éléments séparés, comportant des amortisseurs hydrauliques.

Cette suspension arrière permet deux duretés différentes. Ceci n'est pas nouveau, mais, jusqu'ici, ce résultat était obtenu par une pré-compression des ressorts : la suspension devenait plus dure, mais son débattement devenait plus faible. En fait, on se déplaçait sur une même courbe, ce qui est d'un intérêt tout à fait limité. Ici la solution est différente. Sur la partie extérieure de l'amortisseur

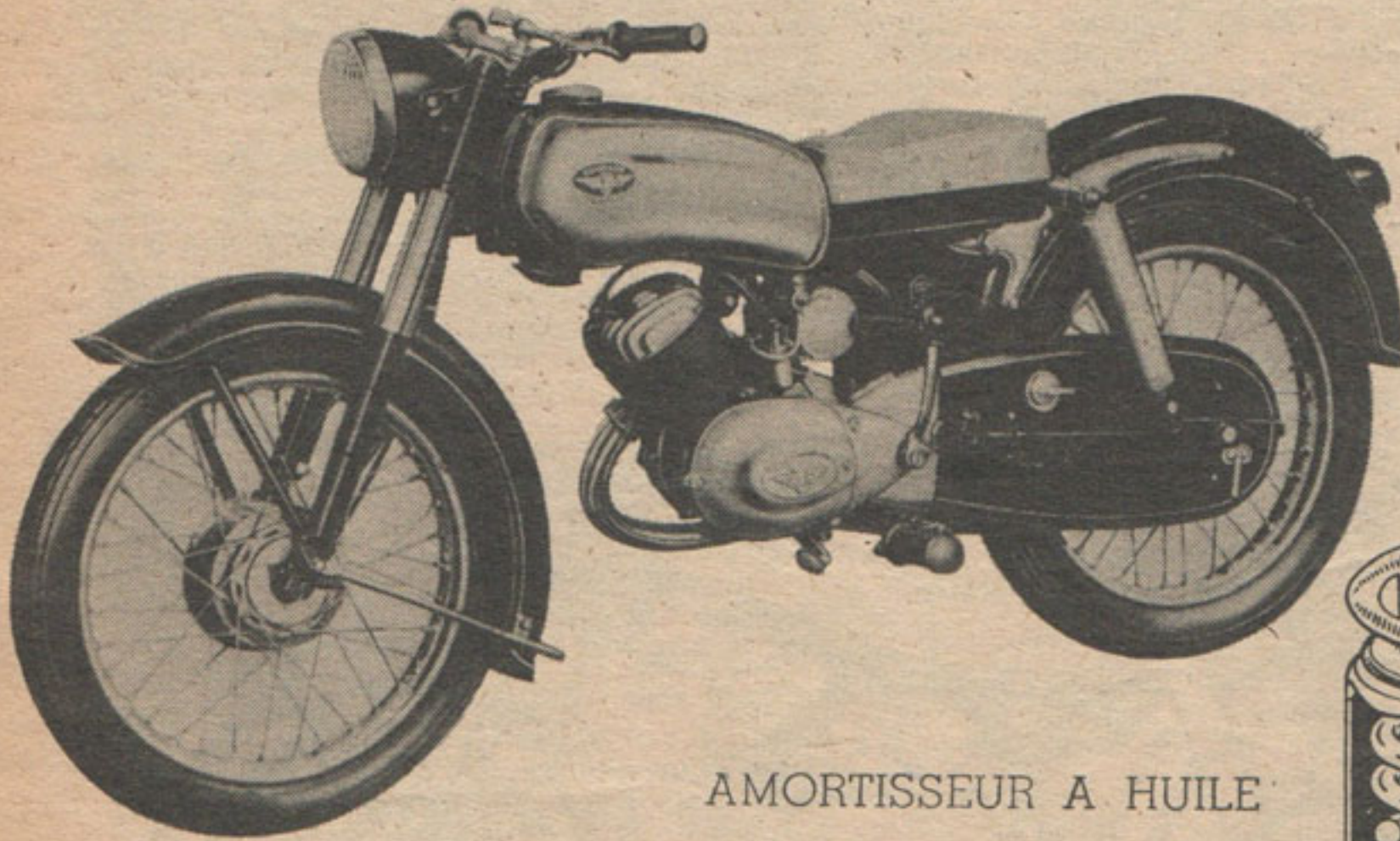
hydraulique, on trouve un manchon pouvant prendre 2 positions, l'une plus haute que l'autre (voir le « crevé » de la suspension) ; sur le manchon, on trouve un épaulement en forme d'anneau, sur lequel vient prendre appui, en haut, un ressort à gros brins, en bas un ressort à brins fins. Suivant la position initiale que l'on donnera à ce manchon, ou bien (manchon en bas), ce sera le ressort à brins fins qui sera pré-compressé et le ressort à gros brins détendu (suspension plus molle), ou bien, pour le manchon en haut, le petit ressort est détendu et le fort ressort pré-compressé (suspension dure). Théoriquement, le débattement est le même dans les deux cas, mais de fait, dans le cas de suspension dure, dès que l'on charge tant soit peu la machine, le ressort est immédiatement compressé, et le débattement est diminué d'autant.

Les roues (3x19 à l'avant, 3,25x19 à l'arrière) sont montées à broche ; la couronne arrière est fixée par l'intermédiaire de bagues en caoutchouc, afin d'assurer une transmission évitant les à-coups. Moyeux-freins de 160 mm.

Le poids, réservoir plein, est assez élevé : 141 kgs. Réservoir de 15 litres.



En haut, vue du cadre et de la suspension arrière de la 200 « Elastic ». - Ci-dessus, la selle en caoutchouc-mousse de cette machine se relève, découvrant un vaste coffre à outils. - A gauche, une vue générale de la 200 « Elastic ».



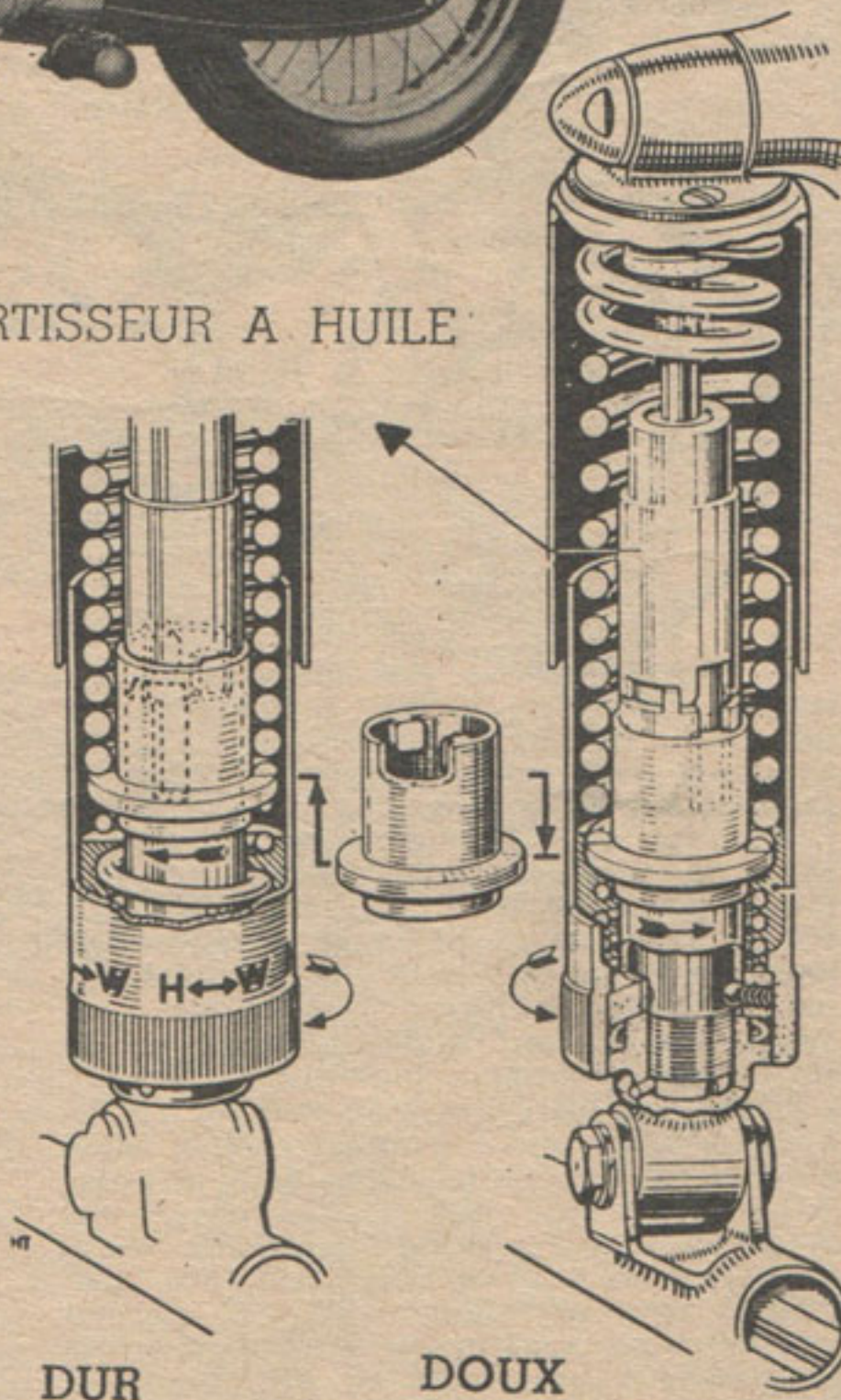
AMORTISSEUR A HUILE

La 250 flat-twin

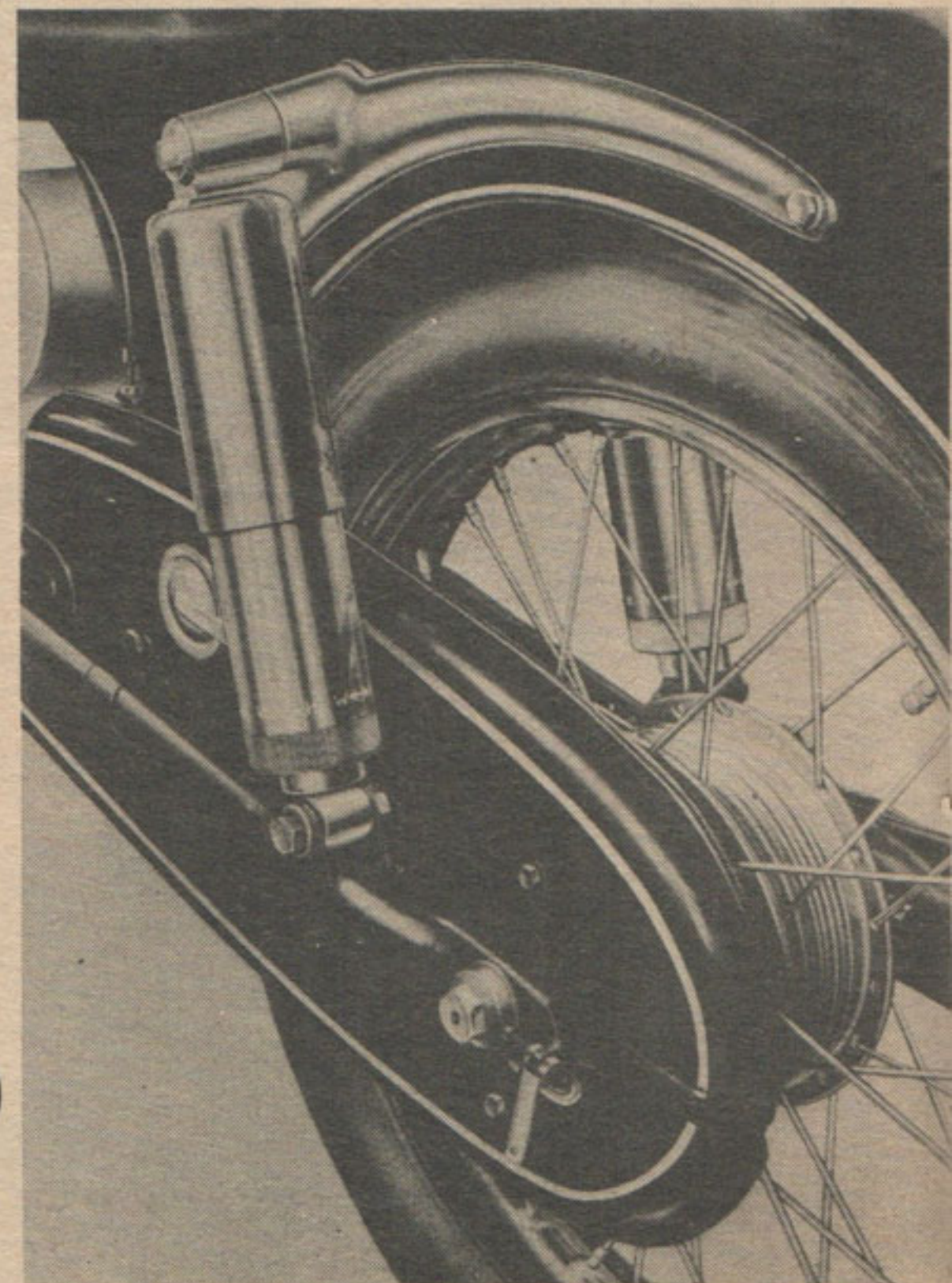
Cette machine est vraisemblablement celle qui fit le plus sensation à Francfort, tant par la puissance développée par son moteur que par la conception du cadre et des suspensions.

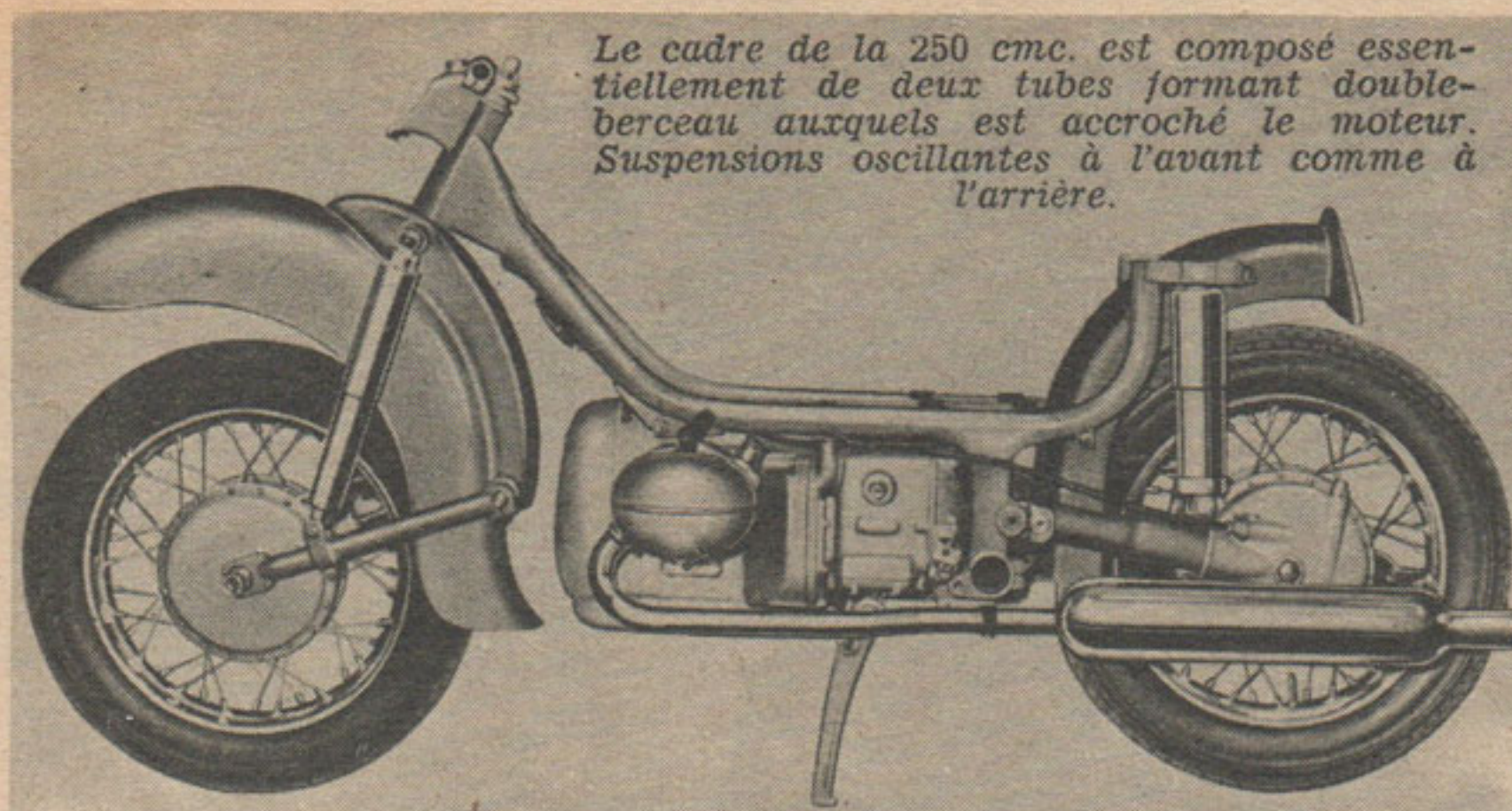
Comme à notre habitude, voyons d'abord le moteur. Il s'agit d'un flat-twin à soupapes en tête, tiges et culbuteurs. Chaque cylindre est carré, faisant 54 mm d'alésage et 54 mm de course. La cylindrée exacte totale est de 247 cmc. Chaque cylindre en alliage léger (donc de 125 cc.) est alimenté par un carburateur... de 24 mm de passage des gaz, ce qui est énorme, quand on songe que les 650 twins britanniques sont alimentées par un carburateur de 25 mm de passage des gaz : voilà qui explique en grande partie la haute puissance de pointe du moteur. Les 2 carburateurs sont très inclinés, débouchant presque verticalement dans les culasses en alliage léger. L'alimentation en air est assurée par un volumineux filtre à air, faisant en même temps office de chambre de tranquillisation, et situé dans la coque du cadre, sous la selle double. Signalons le volet d'air qui s'ouvre automatiquement dès que le moteur est lancé.

L'arbre à cames, unique, se trouve placé en-dessous du vilebrequin, ce qui donne



Les éléments de la suspension arrière dans leurs positions « douce » et « dure ». - A droite, le carter de chaîne et le moyeu arrière de l' « Elastic ».





Le cadre de la 250 cmc. est composé essentiellement de deux tubes formant double-berceau auxquels est accroché le moteur. Suspensions oscillantes à l'avant comme à l'arrière.

des cylindres haut placés sur le carter. La raison en est certainement due à l'emploi de petites roues (jantes de 16 pouces) : le moteur situé ainsi assez bas, les cylindres en position normale auraient risqué de toucher dans un virage par trop penché.

Vilebrequin monté sur 3 roulements ; têtes de bielles, suivant une technique chère à Zundapp, avec des aiguilles encastrées.

Le réglage des culbuteurs se fait à l'aide d'excentriques montés sur les axes (on trouvait cela dans la gamme OSL, chez NSU).

Révolution chez Zundapp, l'allumage n'est plus assuré par batterie-bobine, mais par une magnéto à avance automatique, montée en bout de l'arbre à cames, alors que la batterie utilisée pour l'éclairage et l'avertisseur électrique est alimentée par une dynamo de 45-60 watts montée en bout de vilebrequin. On obtient ainsi un agrégat magnéto-dynamo rappelant celui des flat-twins BMW actuels.

Avec un taux de compression relativement bas : 6,8 à 1, la puissance développée (18,5 CV à 7.000 t.-m.) est la plus élevée obtenue jusqu'à ce jour en machine de série, non seulement pour la cylindrée, mais également comme puissance spécifique : 75 CV au litre de cylindrée.

L'embrayage à disques multiples fonctionne ici dans l'huile. Mais la boîte de

vitesses, en cascade, à 4 rapports, fonctionnant avec 4 chaînes Duplex, reste dans la tradition des grosses cylindrées de la marque. La 4^e, dans la boîte, est légèrement surmultipliée, puisque les rapports internes sont les suivants : 0,962 (100 %) - 1,238 (77,8 %) - 1,625 (59,2 %) et 3 (32,1 %). Incorporé à la boîte de vitesses, on trouve un amortisseur de transmission. Cette boîte a donc les mêmes rapports internes que les 600 cmc.

Un moteur flat-twin, au vilebrequin longitudinal — une boîte de vitesses en cascade avec l'arbre primaire dans le prolongement du vilebrequin, donc l'arbre secondaire déporté d'un côté — tout cela appelait, pour la transmission finale, une transmission acatène. L'arbre de torsion tourne dans un bras coulé de la suspension arrière oscillante (solution adoptée entre autres par BMW pour ses machines compétition « usine » et « client ») ; ici, dans le tube gauche. Dans ces conditions, une seule articulation de l'arbre de transmission est nécessaire, en sortie de boîte, assurée ici par une sorte de flector métal-caoutchouc. Signalons en passant que lors du démontage de la roue arrière, on peut très aisément déboîter tout le « pont arrière » et le déposer. Le couple conique arrière existe en 2 démultiplications : une pour le solo, de rapport 6,333 à 1, donnant les rapports finaux suivants : 6,09 - 7,84 - 10,3 et 19 ; une pour le side, de rapport 7,857 à 1, et donnant les rap-

ports finaux de 7,56 - 9,73 - 12,79 et 23,6.

Quelques mots sur ces rapports de démultiplication : en solo, le rapport de 6,09 à 1 en 4^e donne, avec les pneus de 3,50x16, une vitesse de 126 kmh. au régime de puissance maximum (7.000 t.-m.), vitesse qui doit être facilement atteinte en position couchée (120 kmh. sont donnés comme vitesse de pointe en position assise) ; donc un rapport bien étudié. D'autre part, le couple side est de 24 % plus démultiplié que le couple solo : ceci semble une tendance nouvelle chez les allemands, que nous avons déjà trouvée chez Victoria pour la 350 « Bergmeister » et qui correspond aux réelles exigences d'entraînement d'un sidecar. De même d'ailleurs pour les grosses 600 « KS 601 », le couple side est de 26 % plus démultiplié que le couple solo (nous y reviendrons).

Passons maintenant à la partie cycle, non moins intéressante.

Le cadre est un double berceau d'une conception toute particulière. Deux uniques tubes partent de la colonne de direction, descendant jusqu'à mi-hauteur entre les axes de roues et le sommet des pneus, restent horizontaux jusqu'au niveau de la roue arrière, puis remontent brusquement. Cette extrémité terminale supporte la moitié antérieure du garde-boue arrière et reçoit la fixation des éléments élastiques et amortisseurs de la suspension arrière. Peu avant le garde-boue arrière, deux pattes verticales sont soudées, avec un fort tube transversal qui les joint, le tout formant une sorte de joug. Sur ces deux pattes verticales, on trouve l'articulation de la suspension arrière oscillante.

Quant au moteur, il est suspendu à ce cadre en deux points, par l'intermédiaire de blocs en caoutchouc : à l'avant, à l'aide d'un long boulon traversant le haut du carter — à l'arrière, sur un « coussin » de caoutchouc situé sur la boîte de vitesses : donc un triangle indéformable dans le plan horizontal.

Quel intérêt présente ce nouveau type de cadre ? Tout en assurant une rigidité latérale quasi-absolue, il peut permettre une certaine élasticité dans le plan vertical, qui ne peut nuire en rien à la tenue de route, mais aide à amortir certaines fréquences vibratoires. De plus, une telle conception encore plus étudiée devrait permettre de loger une partie des bagages entre les deux roues, donc assurer, à la machine chargée, toujours une bonne tenue de route.

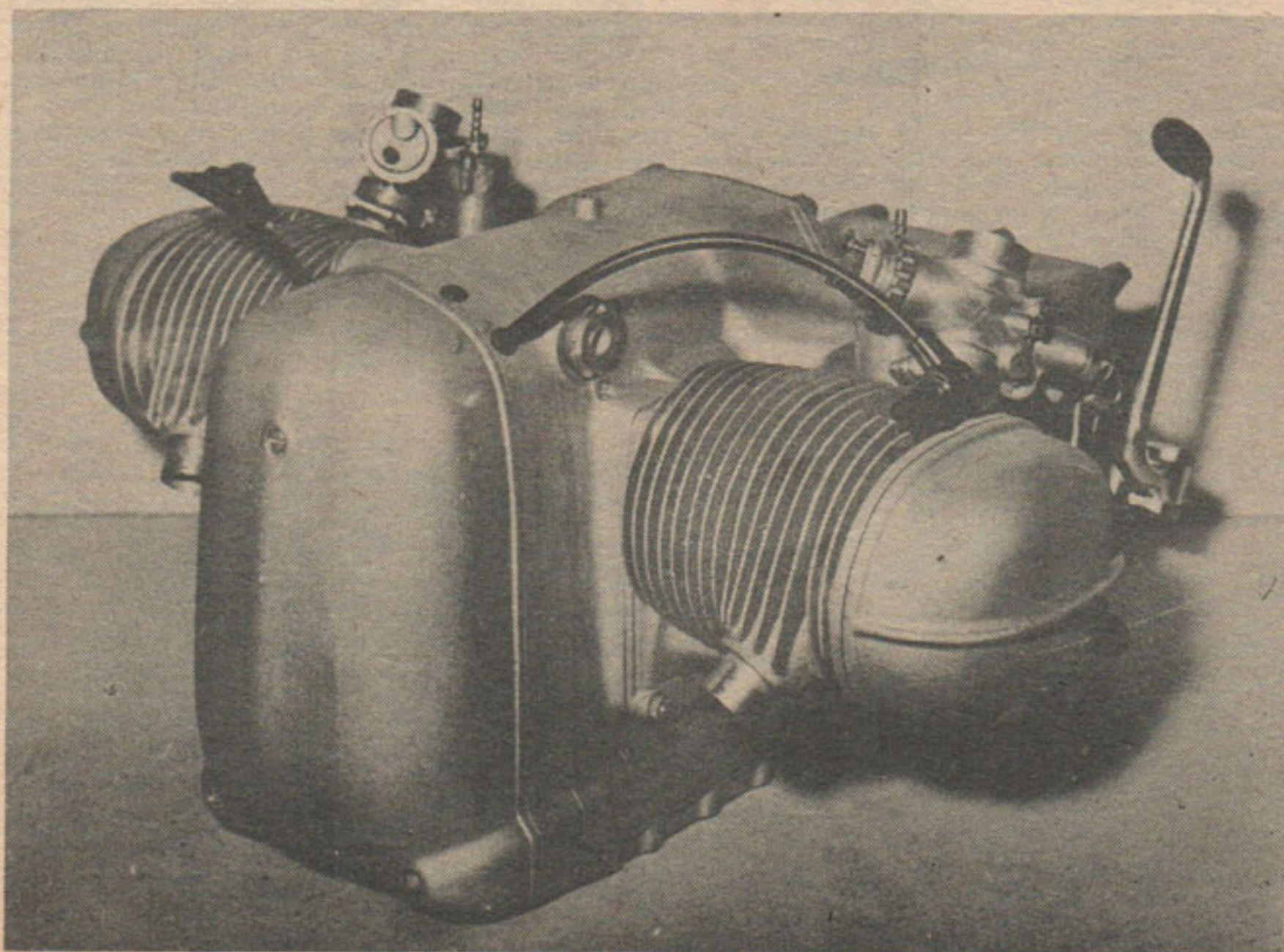
Mais revenons à la partie cycle de notre 250 cmc. Toute la partie arrière reçoit une sorte de carrosserie en tôle, servant de garde-boue, supportant le coussin selle double, comportant le volumineux filtre-à-air, le coffre à outils, enfermant la batterie, et servant de fixation à la partie arrière de la batterie.

Passons maintenant aux suspensions.

À l'arrière, nous trouvons une suspension oscillante, dont les éléments comportent des amortisseurs hydrauliques et dont la dureté peut être réglable (similaire à la suspension arrière de l'« Elastic »). Comme nous l'avons déjà dit, un des bras oscillants (le gauche) reçoit l'arbre de transmission.

À l'avant, nous trouvons une fourche du type Earles-BMW, dont les éléments élastiques comportent également des amortisseurs à huile. Ce type de suspension est le fruit (une fois de plus) de la technique compétition, où une tenue de route parfaite est obligatoire, les machines roulant avec une force de traction à la limite de l'adhérence au sol.

Le moteur très compact du flat-twin 250 cmc. Les cylindres sont haut placés dans le carter et il faut surtout remarquer la position presque verticale des prises d'air des carburateurs.



L'on sait qu'une telle fourche, convenablement étudiée, permet d'éviter toute réaction de la machine lors des freinages et accélérations. Mais malheureusement son débattement limité oblige à utiliser des bras les plus longs possibles (dans le cas Zundapp, l'axe d'articulation est logé dans une coque située à l'extérieur du garde-boue avant).

Mais de longs bras posent des exigences de réalisation. Il faut, pour une bonne tenue de route, pour que la machine ne dévie pas de sa trace, une rigidité latérale parfaite, quel que soit le moment (le couple) dû à un fort freinage, quel que soit le durcissement de la suspension ou le choc que subit la roue. Il ne faut aucun gauchissement des bras, aucun jeu dans les articulations. Et c'est pourquoi, chez Zundapp, aussi bien à l'articulation des bras oscillants de la suspension avant, qu'à celle de la suspension arrière, on trouve un axe en acier spécial très dur, avec des bagues coniques en bronze, des roulements coniques à rattrapage de jeu, le tout fonctionnant avec de la graisse spéciale à haute pression.

Le débattement des suspensions ? Chose peu courante, il est plus grand à l'arrière qu'à l'avant. Si cela étonne au premier abord, c'est que nous sommes maintenant habitués aux grands débattements des fourches télescopiques (jusqu'à 15 cm). Nous trouvons ici, à l'arrière, un débattement de très grande valeur (110 mm), de 94 mm à l'avant ; mais finalement, ceci est peut-être mieux que 15 cm à l'avant, et 4-5 cm seulement à l'arrière.

Les freins sont à l'image de la machine. Moyeux-freins centraux en alliage léger, avec frette de freinage en fonte. La largeur des garnitures est de 40 mm, et le diamètre de freinage est de 180 mm. Cette valeur est assez peu courante pour une 250 cc., de plus il ne faut pas oublier que nous avons ici des jantes de 16 pouces et non de 19, et ces 180 mm correspondraient à des freins de 215 mm (!) avec des roues normales.

Ces petites jantes sont réalisées en alliage léger. Voilà encore qui réduit le moment d'inertie de ces roues, et doit favoriser les accélérations.

Quelques autres données : réservoir de 15 litres. Coffre à bagages sous le siège double, pouvant aussi servir de réservoir annexe de 13 litres. Poids total de 165 kgs avec réservoir plein, outils, etc... (46,6 % de la charge sur l'avant). Phare de 160 mm de diamètre, etc., etc...

Signalons pour terminer que ce modèle était à l'étude depuis 1950 aux usines de Nuremberg.

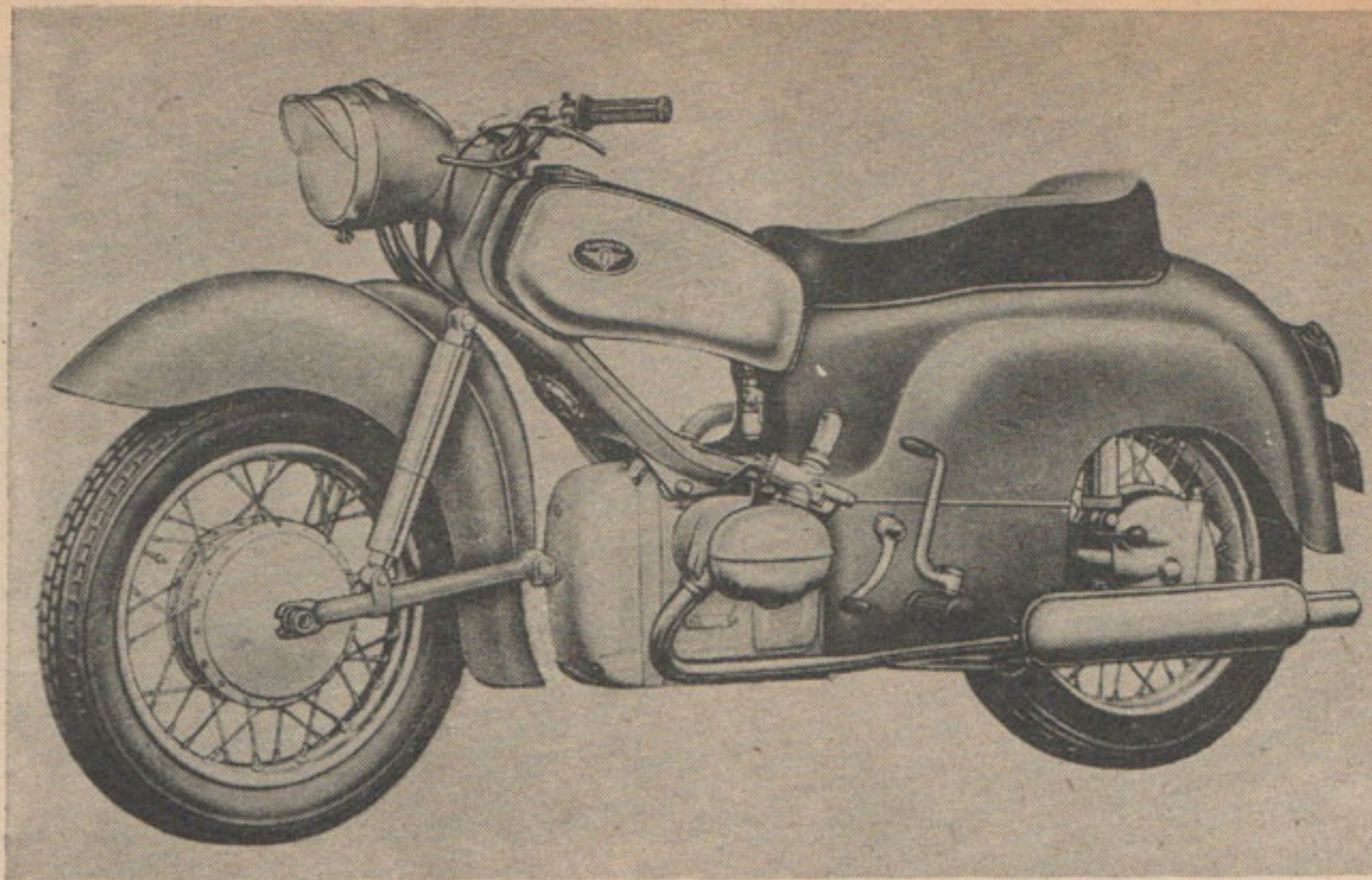
L'Eléphant volant

Nous savions déjà qu'existait une version sport du fameux « Eléphant Vert ». Aujourd'hui, ce modèle est livré sur simple demande, moyennant, en Allemagne, majoration de 100 marks, soit 8.300 fr.

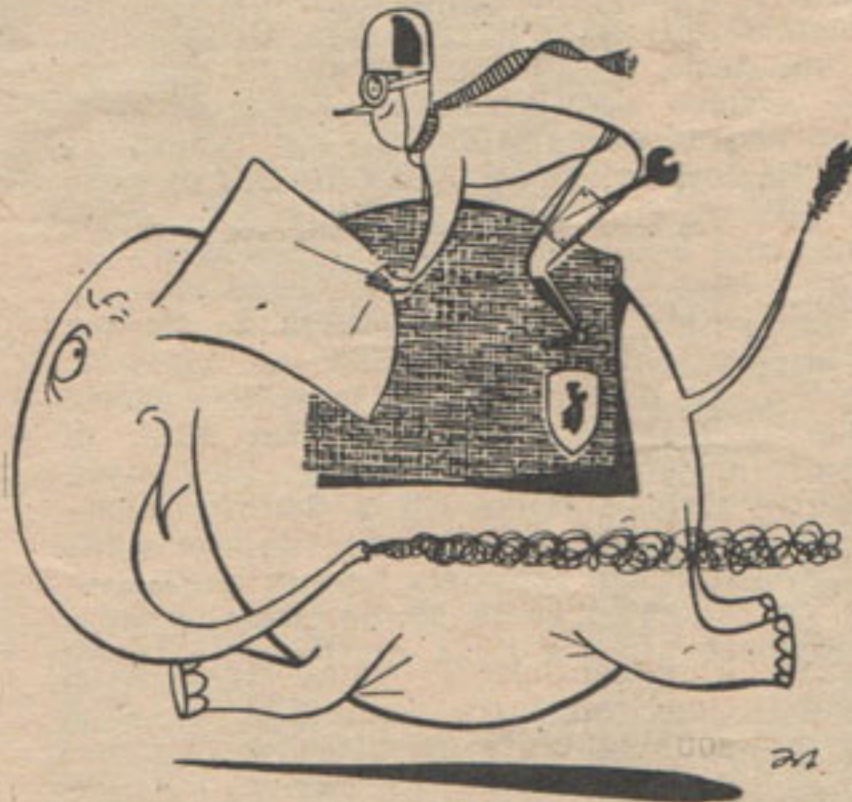
En quoi diffère l'Eléphant Volant de l'Eléphant Vert ?

Du point de vue moteur, essentiellement par un nouvel arbre à cames prolongeant la durée d'ouverture des soupapes, et par de nouveaux pistons, plus légers, et donnant un taux de compression

Au milieu et à droite, deux vues, prises sous le même angle, de l'« Eléphant Volant ». L'aspect général demeure le même que celui de la KS 601, si ce n'est les moyeux-freins en alliage léger, de même que les jantes.



légèrement plus élevé : 7,3 à 1 contre 6,4 à 6,7 pour le modèle « tourisme ». Par contre les carburateurs restent les mêmes (de 25 mm de passage des gaz). Toujours le même allumage par batterie-bobine, avec une dynamo de 90 watts. Le moteur ainsi modifié donne une puissance évidemment plus grande, de 32 CV à 5.500 t.-m., contre 28 CV à 4.700 t.-m ; si cette puissance de pointe n'a pas une valeur exceptionnelle, par contre le couple demeure toujours extrêmement élevé, puisque cette puissance est obtenue, surtout pour un moteur sport, à un bas régime. Vitesse de pointe : 155 kmh. en position couchée.



La boîte de vitesses est la même, avec les mêmes rapports que celle du modèle normal, plus resserrée et surtout mieux étagée que celle de la machine que nous avons essayée il y a 1 an et demi (MR

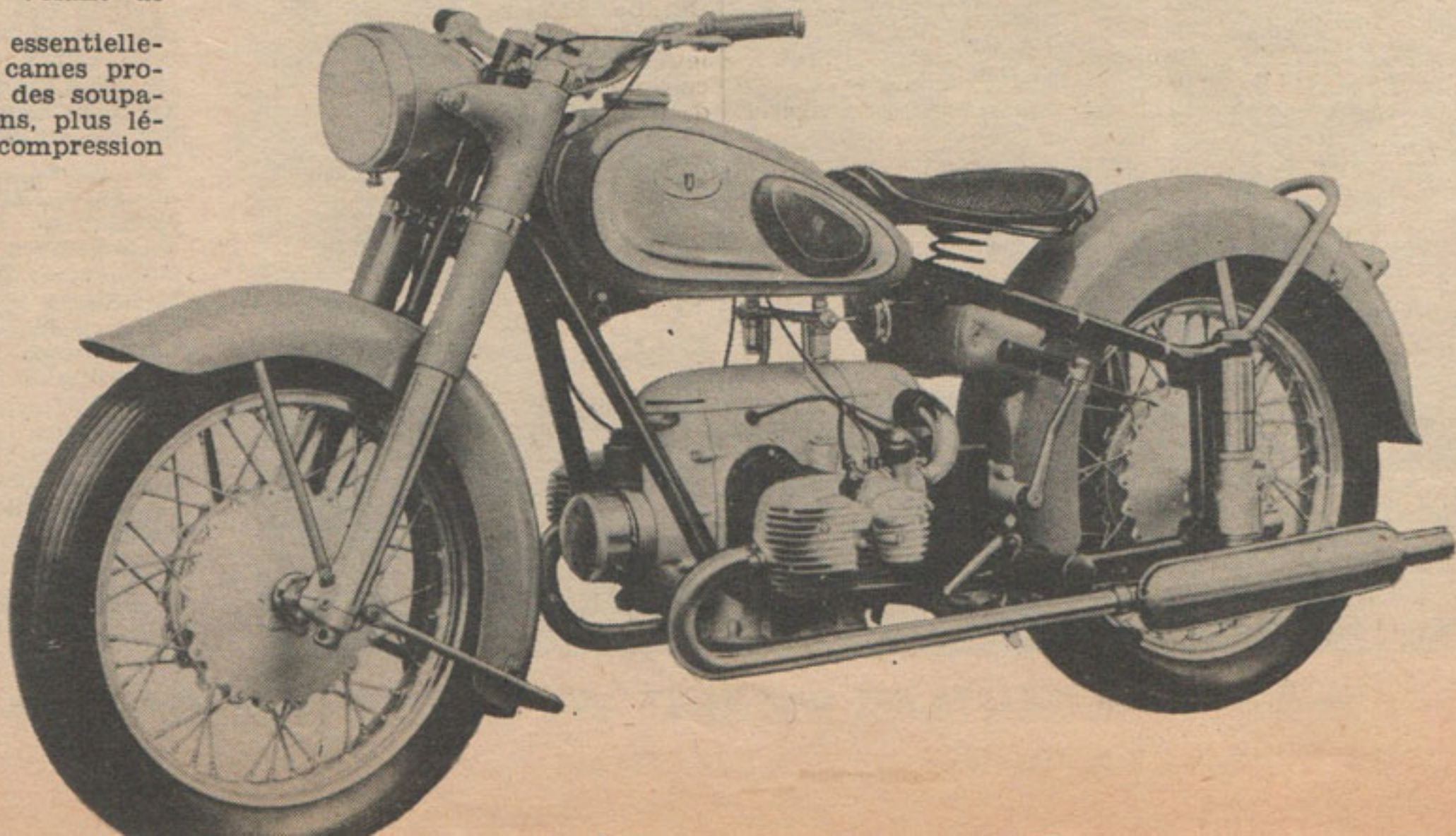
La 250 cmc. vue du côté transmission. L'arbre de transmission est enfermé dans le bras oscillant de la suspension arrière.

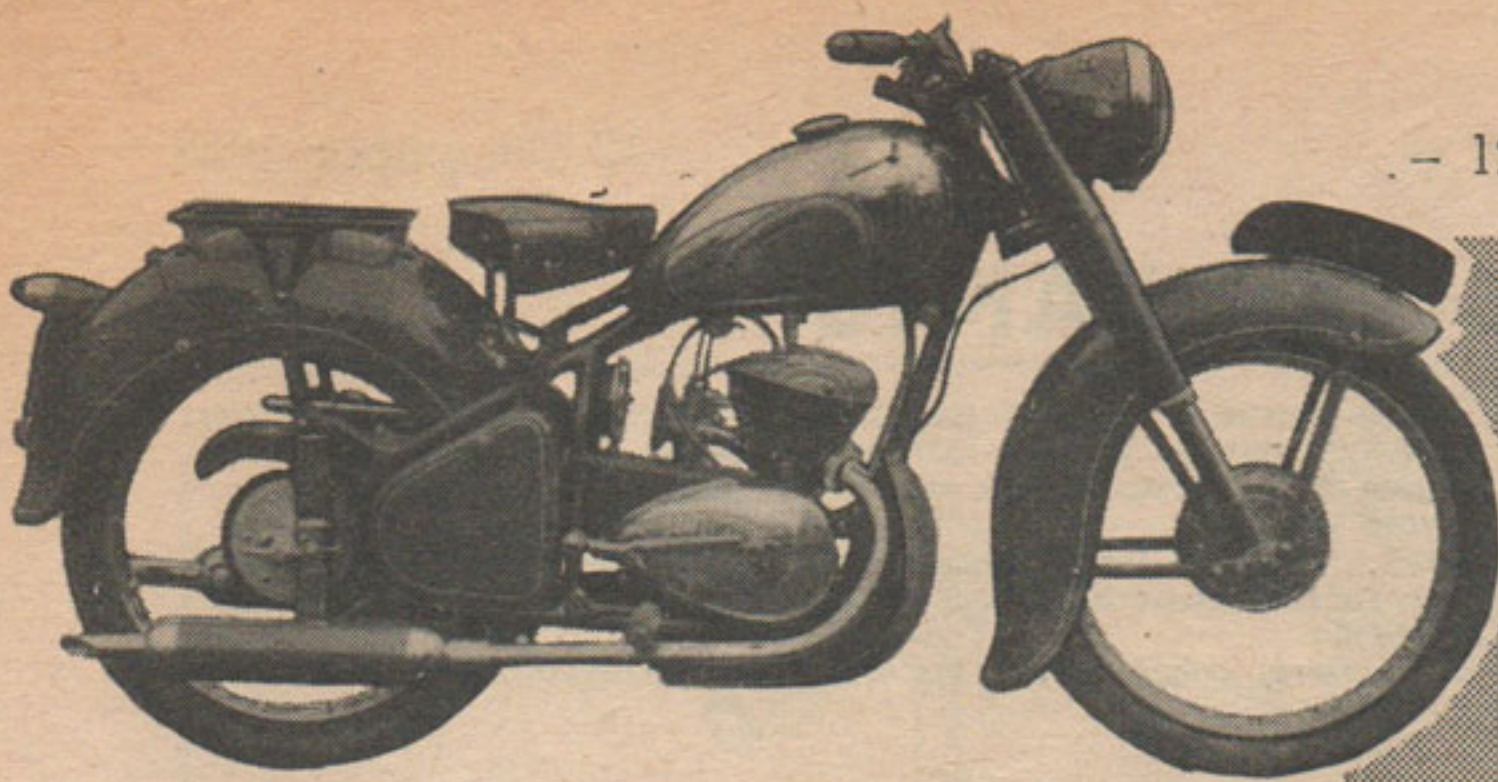
n° 1.098). De même, les rapports des couples coniques solo et side sont identiques. Mais quelques mots complémentaires sont à ajouter sur ce dernier point : nous avons déjà signalé, dans la description de la 250 cmc. — et davantage dans la description de la 350 cmc. Victoria « Bergmeister » (MR n° 1.162) — la tendance des allemands à donner à la démultiplication side une valeur correspondant exactement aux besoins nécessités par un attelage. Alors que jusqu'à ces derniers temps, on trouvait un rapport side de 6 à exceptionnellement 18 % plus démultipliée que le rapport solo, on trouve aujourd'hui des pourcentages de 24 % (Zundapp 250), de 27 % (Victoria 350). Et pour ses grosses machines, Zundapp a également réajusté son tir, puisque l'écart de 14 %, utilisé jusqu'en 1952, est passé maintenant à 26 %, valeur correspondant bien aux exigences d'un attelage.

Du point de vue cycle, nous trouvons pour les deux modèles sport et tourisme, le même cadre double berceau, à fourche télescopique et suspension arrière coulissante. Mais un léger gain de poids (216 kgs au lieu de 224, réservoirs pleins) est obtenu pour la Sport par l'emploi de jantes en alliage léger au lieu d'acier, de moyeux-freins (de 230 mm) également en alliage léger au lieu de tôle.

Bref, une machine qui, par son poids, sa robustesse, son aspect, sa terrible force de traction, mérite bien son surnom d'« Eléphant ».

J. B.





NOS CONSEILS PRATIQUES ET TECHNIQUES

sur les 125 150 et 175
P 56 - P 156 - P 176 et 176 G. S.

Peugeot

ESSAI DE LA MACHINE

Notre essai sur la 175 TC4 étant épuisé, nous reprocédons à un essai de la dernière 175 Peugeot. Cet essai doit paraître sous peu. Suivant notre dernière formule d'essai, nous avons essayé la 175 Grand Sport, dans « Moto-Revue » n° 1.148.
Envoi contre 45 fr. en timbres.

MANUEL D'ENTRETIEN

Nous éditons un manuel d'entretien pour les Peugeot à 3 ou 4 vitesses types P 55, 155, 56, 156, 176.

100 pages sous forte couverture cartonnée. Toute la technique, pratique, entretien, dépannage, démontage, etc...

475 fr. Par poste 520 fr.

Versement au Compte Chèque Postal MOTO-REVUE PARIS 297-37.

ENTRETIEN COURANT

GRAISSAGE

Important. - A chaque plein d'essence, mélanger de 5 à 7 o/o d'huile Energol HV à l'essence (de 8 à 10 o/o au cours du rodage)

TOUS LES 500 kms	TOUS LES 1.000 kms	TOUS LES 2.000 kms	TOUS LES 3.000 kms	TOUS LES 5.000 kms
<p>Huile S.A.E. 30/40</p> <p>Articulations de selle. Sur les P 56 ou 156 à fourche à parallélogramme : axes de fourche. Sur les modèles à fourche télescopique : graissage des coulisseaux et de leurs portées. Même opération pour la suspension arrière pour les machines qui en sont munies. (Pompe à pression indispensable pour ces opérations).</p> <p>Graisse consistante</p> <p>Chaîne (après nettoyage sommaire, sans démontage)</p>	<p>Huile S.A.E. 30/40 (si possible graphitée)</p> <p>Câbles de commande, principalement embrayage et gaz. Pose de graisseurs recommandée.</p> <p>Graisse spéciale dite « à roulements de magnétos » (S.K.F.28 Bosch ou Scintilla)</p> <p>Roulements à billes du vilebrequin (graisseur derrière le stator du volant magnétique).</p> <p>Pompe à pression indispensable.</p> <p>Graisse consistante</p> <p>Graissage rapide complémentaire des roulements de moyeux (AV et AR). Ne pas exagérer.</p>	<p>Huile S.A.E. 50 (la S.A.E. 60 peut convenir pendant les chaleurs).</p> <p>Important : vidange et plein du carter de transmission primaire et de changement de vitesses (après les 600 premiers kms pendant le rodage). Bouchon de vidange sous la boîte de vitesses et à la base du carter de transmission primaire, à gauche.</p> <p>Contenance : 0 l. 350 (ne pas exagérer pour la propreté du bloc).</p> <p>Graisse consistante graphitée ou suif pur : Chaîne. Plonger dans la graisse fondue à la chaleur après nettoyage complet par immersion dans le pétrole et broyage.</p>	<p>Huile très légère (vaseline ou pied de bœuf)</p> <p>Axe du rupteur du volant magnétique (deux gouttes suffisent). Feutre graisseur de came, si le volant en compte un. Même observation.</p> <p>Graisse consistante</p> <p>Roulements de direction</p>	<p>Huile spéciale pour amortisseurs</p> <p>Sur la fourche télescopique munie d'amortisseurs (certains modèles «56» et «176»), vérifier le niveau du liquide dans ces derniers. Le parfaire si besoin. Contenance de chaque amortisseur : 88 cmc.</p> <p>Graisse consistante</p> <p>Nettoyage des roulements de moyeux à l'essence et remplissage, à la graisse rose. Attention aux fuites dans les tambours.</p>
<p>Roulements à billes du moteur et du changements de vitesses : remplir consciencieusement chaque roulement de graisse spéciale à très haut point de fusion (voir : Roulement à billes du vilebrequin, après 1.000 kilomètres).</p>				

PNEUS

Roues avant (24x2,75 ou 25x3 suivant modèle) : 1 kg 500.

Roue arrière (25x3) : 1 kg 700 en solo, 1 kg 900 en tan-sad.

BATTERIE

Les premiers modèles P.56 n'en comportaient pas.

Pour les autres, batterie au plomb. 6 V, 7 AH, Fulmen ou Huitric, chargée par le volant au moyen d'un redresseur spécial.

Maintenir le niveau de chaque élément en ajoutant de loin en loin de l'eau distillée, à l'exclusion de toute autre (eau du robinet, calcaire, eau de pluie souvent chargée d'impuretés).

Vaseliner légèrement les bornes pour éviter les sels grimpants,

En cas d'immobilisation prolongée de la machine, maintenir la batterie chargée par une recharge bi-mensuelle, ou vider l'électrolyte après avoir chargé l'accu à bloc. Après rinçage à l'eau distillée, la batterie peut de la sorte se conserver pendant quelques mois. Au moment de la remise en service, la confier à un spécialiste qui l'emplira avec l'électrolyte approprié.

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

LES RÉGLAGES COURANTS

LES COMMANDES

Par câbles : a) *frein avant* : réglage par tendeur de gaine à contre-écrou. Doit pouvoir être actionné par la course minimum de la poignée.

b) *Carburateur* : gaz et air. Tendeurs à vis sur le couvercle du corps.

c) *Embrayage* : voir ci-après.

Remarques générales : graisser les commandes comme sus-indiqué. Si l'humidité les a fait rouiller intérieurement, injecter dans les gaines un mélange pétrole-huile-moteur à 50 %.

Par tringle : *frein arrière*. Réglage par vis molletée permettant de raccourcir la tringle.

EMBRAYAGE

La commande doit toujours présenter un léger jeu. Un tendeur de gaine à vis et contre-écrou permet un réglage aisé.

En raison de sa conception, l'embrayage proprement dit est inusable et indé-réglable. Après un très long kilométrage, changer le ressort central unique s'il semble avachi.

CHAINES

Chaîne primaire (dans le carter du bloc). Inusable et indéréglable, graissée par l'huile de la boîte et de la transmission. Chaîne sans attache rapide.

Chaîne secondaire : la retendre aussi souvent qu'il est nécessaire. Laisser 1 cm environ de débattement en haut et en bas. Attention à la position de l'agrafe de l'attache rapide, dont l'ouverture doit être à l'opposition du sens de rotation.

ROUES

Les roulements (2 à l'avant, 3 à l'arrière) sont du type annulaire à double rangée de billes, donc indéréglables. Les graisser comme il est dit plus haut.

FILTRES

Filtre à air du carburateur : immerger dans l'essence pure sans mélange tous les 3.000 kms pour dégraisser la toile métallique.

Filtre à essence : De loin en loin, après avoir dévissé la tubulure d'essence, nettoyer le petit filtre en toile métallique placé à l'entrée de la cuve. Retirer le robinet de sur le réservoir et dégraisser, le cas échéant, la crépine soudée sur son corps.

DÉCALAMINAGE

CULASSE

Culasse et fond du piston : Ne devrait être entrepris qu'après 7 ou 8.000 kms, en principe. Le kilométrage peut néanmoins varier suivant qualité et proportion d'huile du mélange.

Enlèvement de la culasse : desserrer progressivement quart de tour par quart de tour et en diagonale, les quatre écrous de fixation.

Avant desserrage complet, et après avoir retiré le fil de bougie, donner 2 ou 3 coups de kick pour décoller le joint métallo-plastique. Sortir ensuite la culasse de sur ses goujons.

Gratter le coke avec un grattoir en bronze ou en alliage léger ; jamais avec un outil d'acier coupant.

Avant de gratter le piston, il est préférable de retirer le cylindre.

CYLINDRE

Cylindre : l'opération de dégrassage porte presque exclusivement sur les lumières d'évacuation des gaz brûlés, où la calamine se forme parfois massivement. L'admission et les transferts sont, par contre, peu affectés par la calamine.

Dévisser (toujours en diagonale et par 1/4 de tour) chacun des 4 écrous d'embase. Décoller le joint d'embase (papier, collé à l'hermétique) en basculant le cylindre d'avant en arrière et vice versa (*jamais* de droite à gauche ou de gauche à droite, ce qui fausserait la bielle).

En maintenant le piston au point mort bas, sortir le cylindre vers le haut.

Avant remontage, on peut polir le fond de la culasse et le dessus du piston à la toile émeri très fine, puis au tampon de laine d'acier. Ne *jamais* passer d'émeri sur la jupe du piston.

Le polissage des lumières d'échappement est une opération utile, mais difficile à mener à bien.

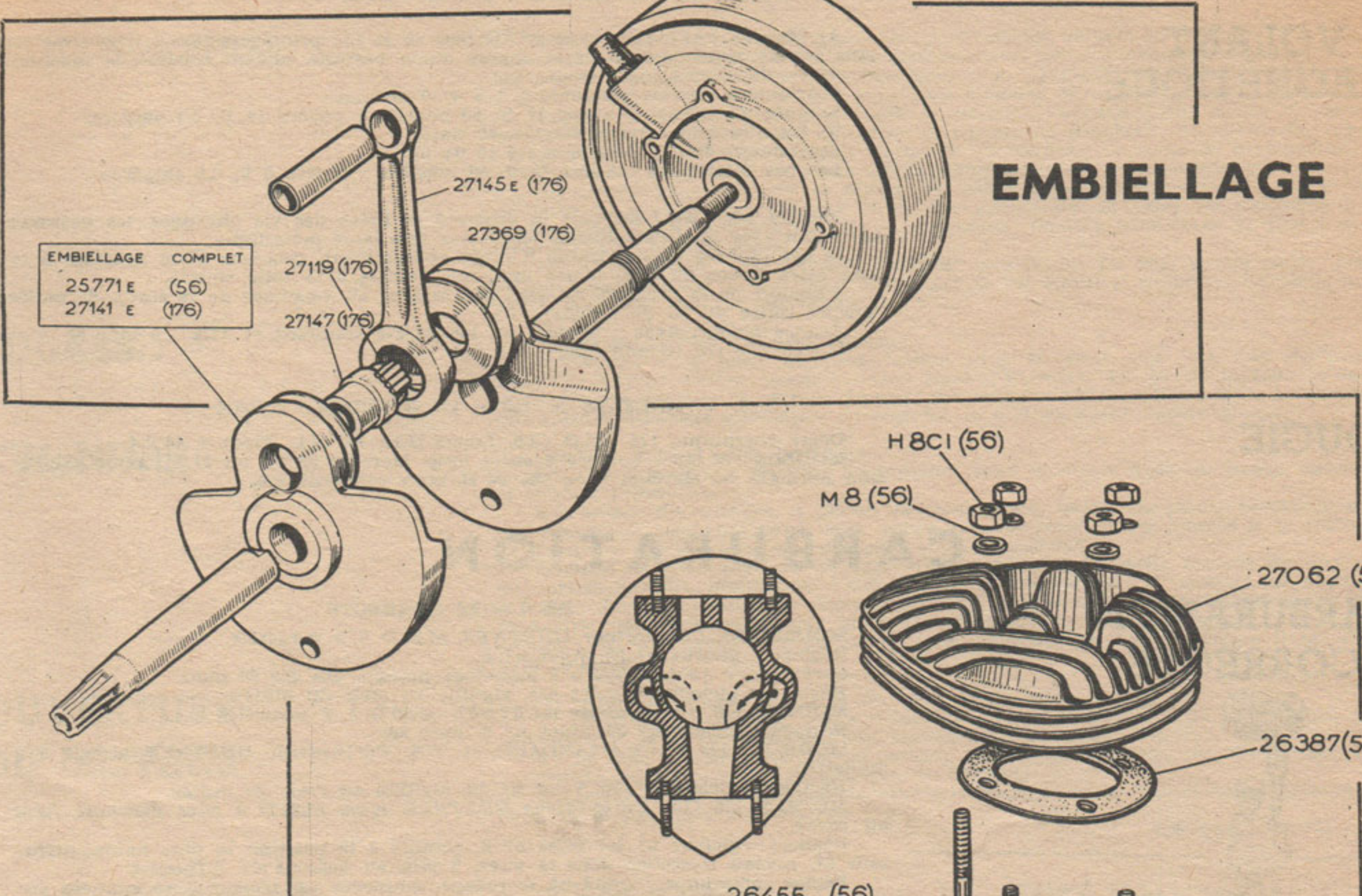
TUBES ET POTS D'ÉCHAPPEMENTS

Ce dégrassage doit être assez fréquent, tous les 3.000 kms environ.

Dévisser les boulons de fixation des pots (sur les bras de la fourche arrière), puis les boulons des colliers serrant l'extrémité avant des silencieux sur les tubes. Dégager les silencieux vers l'arrière. Sur les premiers modèles, dévisser les écrous appliquant la bride commune aux deux tubes d'échappement sur la partie dressée du cylindre. Décoller le joint métallo-plastique et dégager les tubes. Sur les types les plus récents, les tubes sont distincts et fixés au cylindre par des écrous à ailettes. Dévisser ceux-ci au moyen d'une clef à crochet. Les joints sont de forme circulaire. Ramenez les tubes avec un tampon de paille de fer serré au milieu d'un fil métallique ou d'un fil fouet.

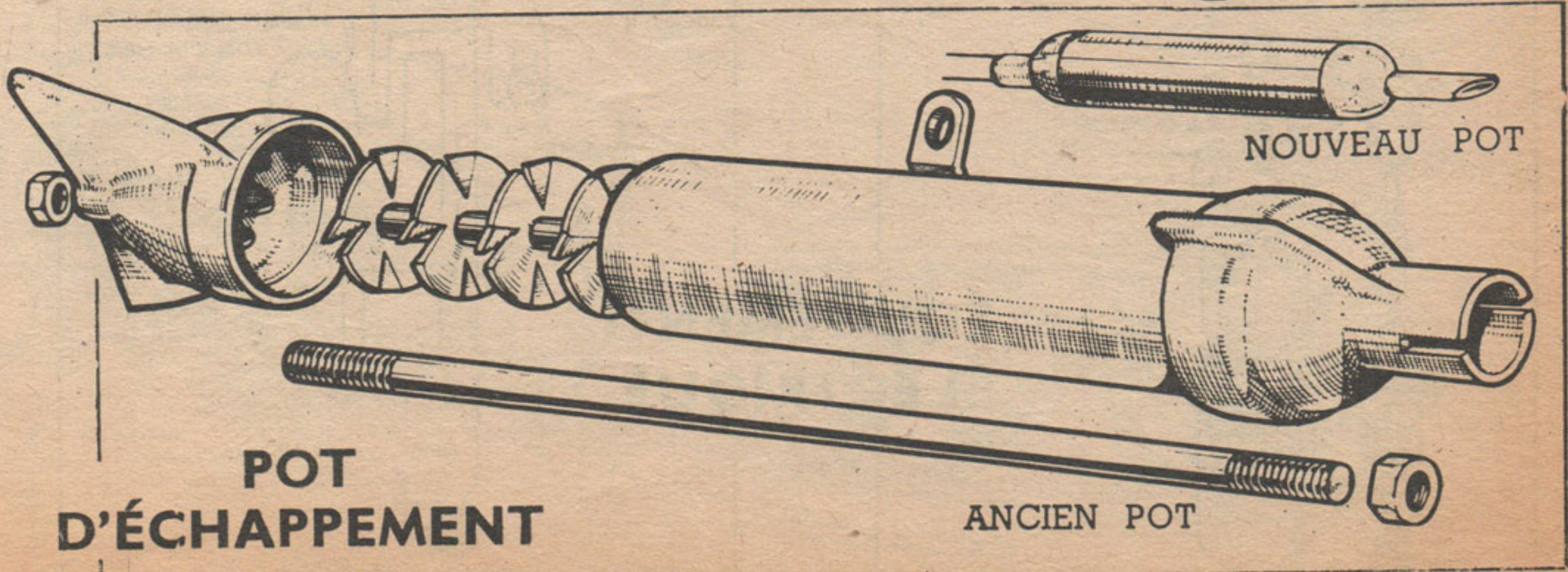
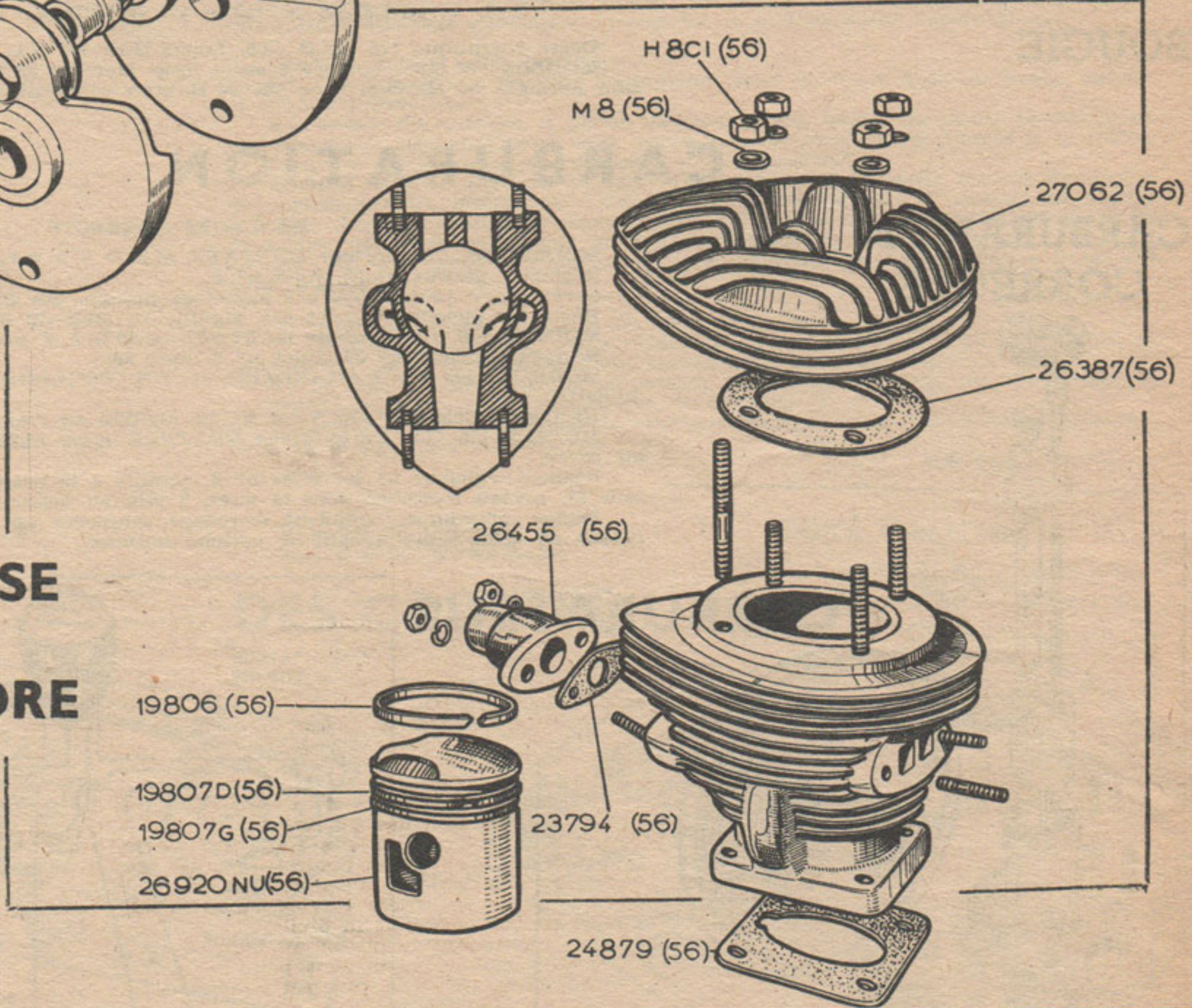
Sur les premiers modèles « 56 » et « 156 », figuraient des silencieux à chicanes démontables. Deux écrous, vissés aux extrémités d'un axe, permettaient de sortir rapidement tout l'intérieur des pots.

Pour des motifs de propreté, on a renoncé à ces silencieux pour revenir aux pots démontables, beaucoup moins commodes à dégrasser. Le bain de soude caustique chaude est lui-même peu efficace. On se contente donc d'un rinçage à l'essence et, dans les cas d'engorgement opiniâtre, d'un flambage à la lampe à souder ou au chalumeau, au grand dommage de la peinture.



EMBIELLAGE

CULASSE et CYLINDRE



POT D'ÉCHAPPEMENT

NOUVEAU POT

ANCIEN POT

ALLUMAGE

VOLANT MAGNÉTIQUE

a) Marque SAFI, type type SSXR (sur 56 et 156 principalement), livré avec ou sans cellule redresseuse pour la charge d'une batterie suivant modèle de machine et année de fabrication.

Ecartement des vis platinées : 3 à 4/10 de mm.

Lampes d'éclairage : avant 12 V, 60 bougies ; arrière 16 V, 0,2 ampère.

b) Marque ABG, type 4 VG 175, 40 watts.

Ecartement des vis platinées : 4/10 de mm.

Lampes d'éclairage : avant 12 V, 60 bougies ; arrière 6 V, 0,5 ampères.

Vérifier tous les 2.000 kms la propreté et l'état des vis platinées, les nettoyer au besoin avec un petit chiffon tendu sur une lame métallique.

Si des piqûres ou des traces d'oxyde apparaissent, procéder à un ajustage à la lime extra douce ou à la pierre indienne (jamais à la toile émeri).

S'assurer de la propreté interne, notamment au voisinage de la sortie de haute tension (prise du fil de bougie).

Avance à l'allumage : modèle 56, 156 et 176 standard et TC4 : 4 mm 5.

Modèle 176 GS (Grand Sport) : 6 mm.

MODELES 56, 156 et 176 STANDARD et TC4

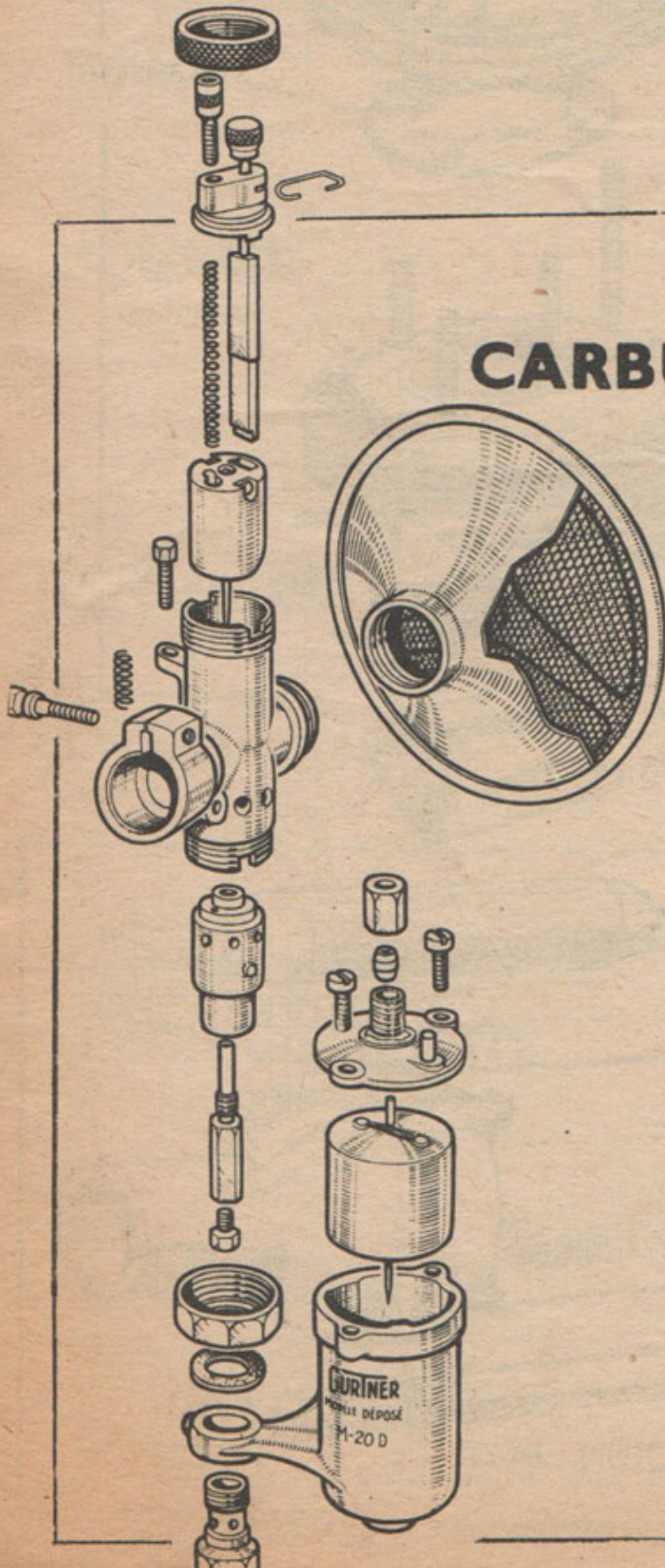
Degré thermique 175 (KLG CL5, Lodge H.14, AC 45 L, Floquet 14 B 4.

MODELE 176 GS : bougies à *culot long*. Marchal 33 2 H ou 31 2 H pour utilisation normale. — Marchal type CR 34 H pour compétitions.

BOUGIE

CARBURATION

CARBURATION CORRECTE



CARBURATEUR

REGLAGES CORRECTS

MODELE 56. Carburateur GURTNER M 20 D à 2 manettes.

Réglage : gicleur n° 29, volet n° 8.

Carburateur AMAC 4/022 à 2 manettes, passage des gaz 20 mm.

Réglage : gicleur 75, volet 4/5, aiguille au cran du milieu.

MODELE 156. Carburateur GURTNER M.20 D à 2 manettes.

Réglage : gicleur n° 35, volet n° 8, buse 20.

MODELES 176 TYPE STANDARD et TC4. Carburateur GURTNER M.20 D à 2 manettes.

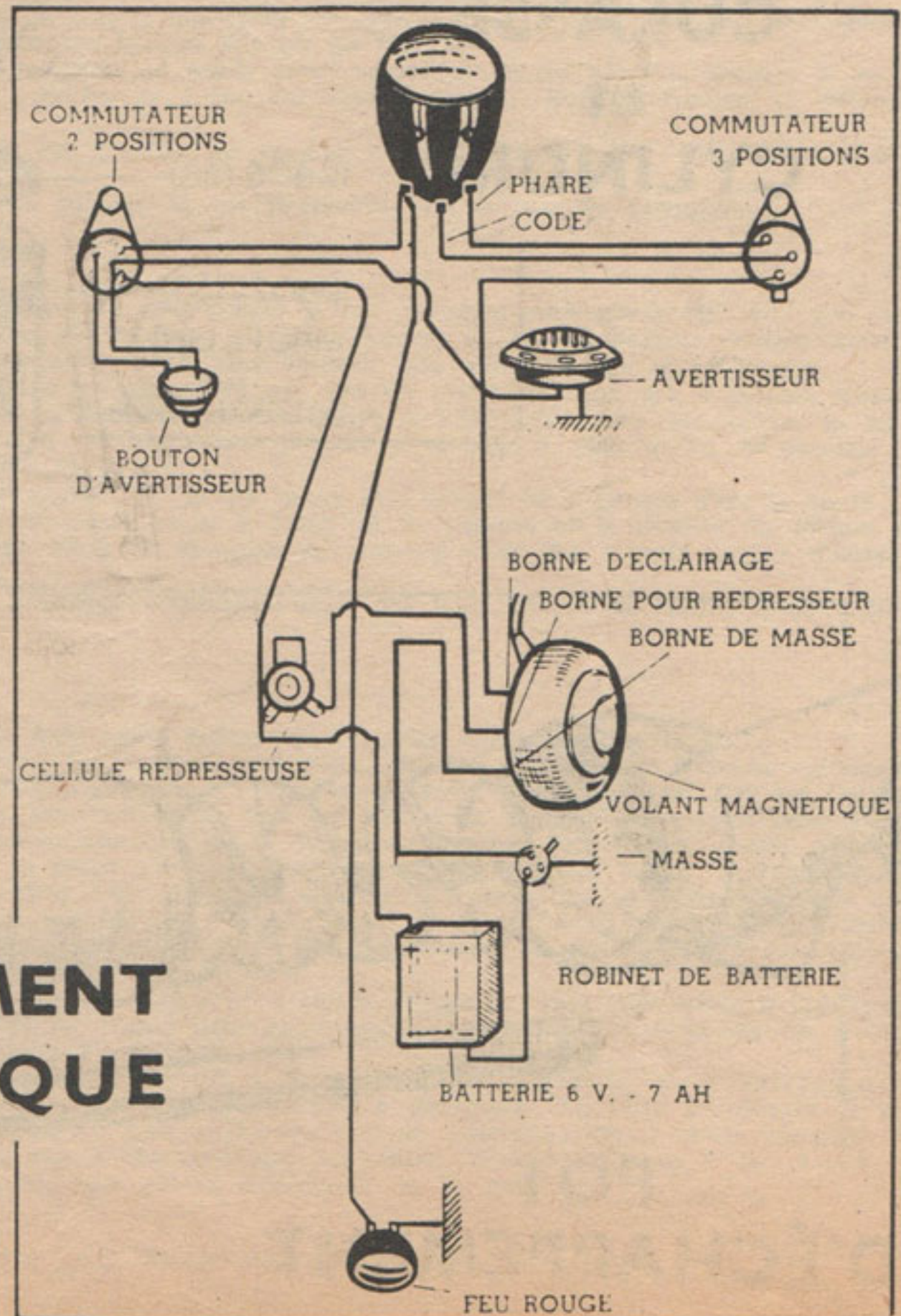
Réglage : gicleur n° 35, volet n° 10, aiguille au cran du milieu.

MODELE 176 G.S. Carburateur GURTNER sport M.22 D à cuve distincte fixée au cadre.

Réglage : gicleur n° 40, volet n° 8, aiguille à la position la plus haute, diffuseur 27, niveau d'essence dans la cuve, 5 mm en dessous du diffuseur.

Règles communes : pendant le rodage, employer un gicleur d'un numéro au-dessus de celui indiqué pour la marche normale.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE



DÉMONTAGE - REMONTAGE

BLOC-MOTEUR

Dépose : enlever préalablement les canalisations reliant le moteur à la machine, et tous les accessoires dont la présence peut gêner l'opération, c'est-à-dire : Les sabots protège-jambes, le carter de chaîne, la pédale de sélecteur, le carter de protection du volant magnétique (quelques modèles 56 et 156 en sont démunis), les repose-pieds, le fil électrique reliant le volant à l'accumulateur ou au commutateur (pour les modèles sans batterie), la tuyauterie d'essence, les câbles du carburateur (sortir les boisseaux après dévissage du chapeau de corps de carburation), le carburateur lui-même, les tubes d'échappement (voir à : décalaminage), la commande d'embrayage (dégager le plomb du câble de son logement ou enlever la biellette de sur son axe cranté), la chaîne secondaire, la prise du compteur de vitesse (dévisser le bouchon et tirer la commande flexible pour sortir la tige d'entraînement de section carrée).

Deux boulons de gros diamètre assurent la fixation du bloc sur le cadre. Les retirer, puis soulever le bloc pour le dégager de ses flasques supports. Le sortir du cadre, du côté droit de préférence.

CULASSE

Démontage : voir à : *Décalaminage*.

Remontage : le joint métalloplastique peut resservir une fois. Les surfaces jointives doivent être impeccables, sans trace d'Hermétic sec ou de matière graisseuse. Ne pas exagérer le serrage. Donner un coup de clef supplémentaire à chaque écrou après quelques kilomètres de marche, le moteur étant encore chaud.

CYLINDRE

Dépose : voir à : *Décalaminage*.

Les joints d'embase de pipe d'admission sont découpés dans du papier spécial et collés à l'Hermétic

Remontage du cylindre, le piston étant en place, toutes les pièces parfaitement propres, et les segments dans leurs ergots (ou convenablement tiercés si le piston ne comporte pas d'ergots, cas des plus anciens modèles).

Enduire de pâte antifuite l'embase du cylindre et la partie dressée du dessus du carter. Enduire légèrement l'alésage du cylindre d'huile à moteur, et coiffer le piston avec le cylindre, en comprimant tour à tour au passage chacun des trois segments, pour permettre son introduction. Dans ce but, les serrer l'un après l'autre avec une ficelle fine ou un fil fouet. Bloquer les écrous comme il est dit pour la culasse.

OUVERTURE DU MOTEUR

De droite à gauche, le carter du bloc comprend :

1° Le demi carter droit, comportant un logement circulaire du vilebrequin et le couvercle de la boîte de vitesses, traversé par l'axe du sélecteur.

2° Le demi carter central, comportant le second logement du vilebrequin et enfermant les organes de changement de vitesses.

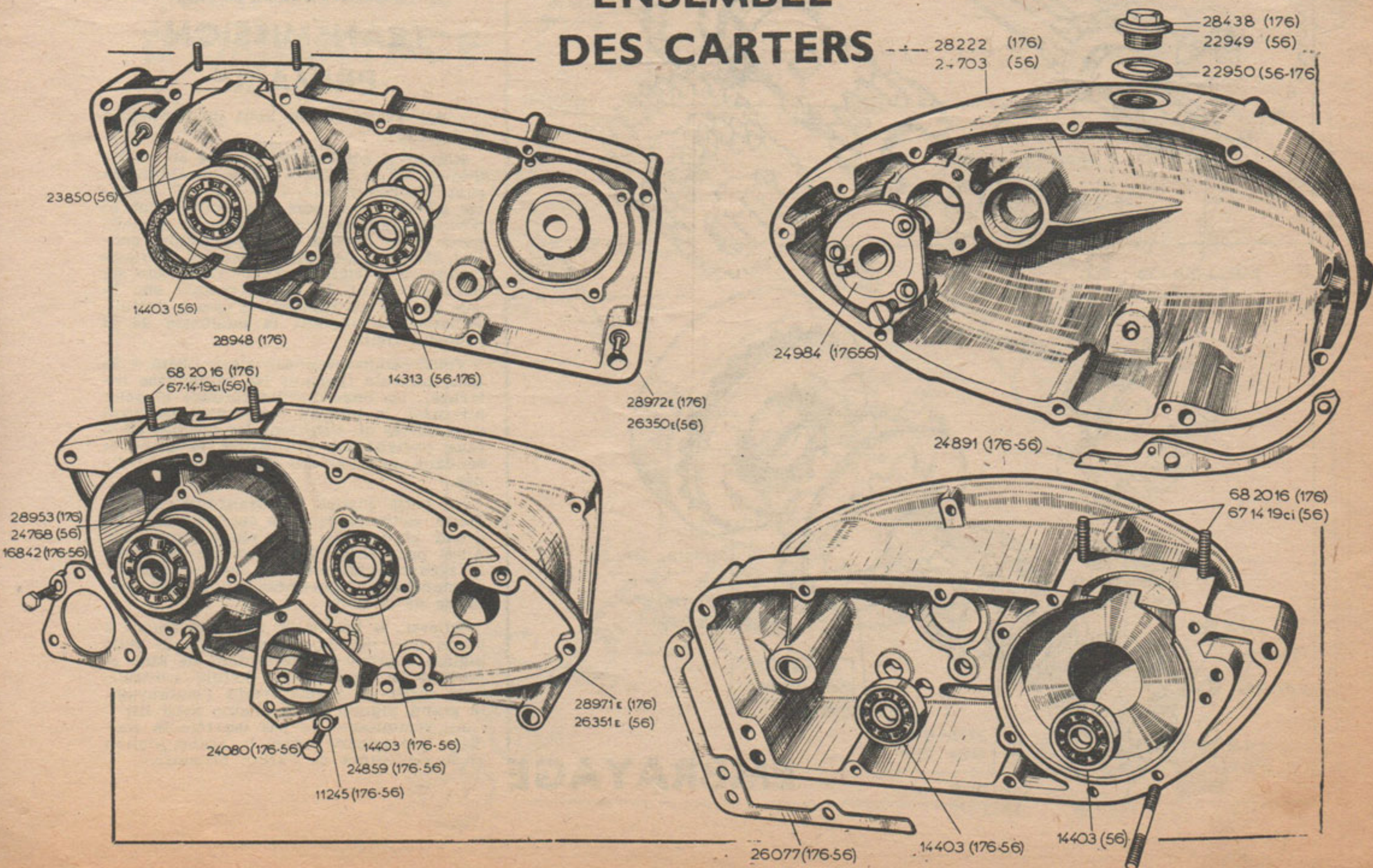
3° Le couvercle gauche, protégeant l'embrayage et la transmission primaire, et traversé par l'axe du kick.

(Suite page 1272)

COTÉ DROIT

ENSEMBLE DES CARTERS

COTÉ GAUCHE



OUVERTURE DU MOTEUR

(Suite)

Préalablement, enlever le piston. Les circlips (freins d'axe) se retirent en rapprochant leurs becs avec une petite pince à becs extra-fins. Il faut absolument les remplacer à chaque démontage, et s'assurer de leur immobilité dans leurs gorges avant de remonter le cylindre. Leur rôle est primordial.

Dépose du couvercle gauche, protégeant l'embrayage et la transmission primaire: Retirer les vis à tête cylindrique apparentes et les écrous six pans vissés sur les goujons solidaires du couvercle, sans oublier les deux situés à droite du bloc, approximativement au-dessus et au-dessous de l'axe du sélecteur.

Tirer le couvercle à soi, parallèlement au plan de joint, afin de ne pas détériorer le petit roulement à billes soutenant l'extrémité de l'arbre primaire de la boîte.

Dépose du demi carter droit : le démontage de l'embrayage et de la transmission primaire, analysé ci-après, doit néanmoins être entrepris avant cette opération.

Arracher le rotor volant magnétique de sur son cône au moyen de l'outil spécialement prévu, puis dévisser le stator de sur le carter (voir la notice du fabricant de l'appareil). Dévisser l'écrou du pignon-moteur et sortir celui-ci de son arbre. Dévisser les écrous six pans (dix au total) maintenant le demi carter en place (celui situé sous l'axe du sélecteur est freiné par une rondelle en tôle). Retirer la rondelle joint de l'axe du sélecteur. Tirer à soi le demi carter, parallèlement au plan de joint. Attention : les pièces de la boîte, à l'exception du pignon de prise directe solidaire de la transmission primaire viennent avec ce carter.

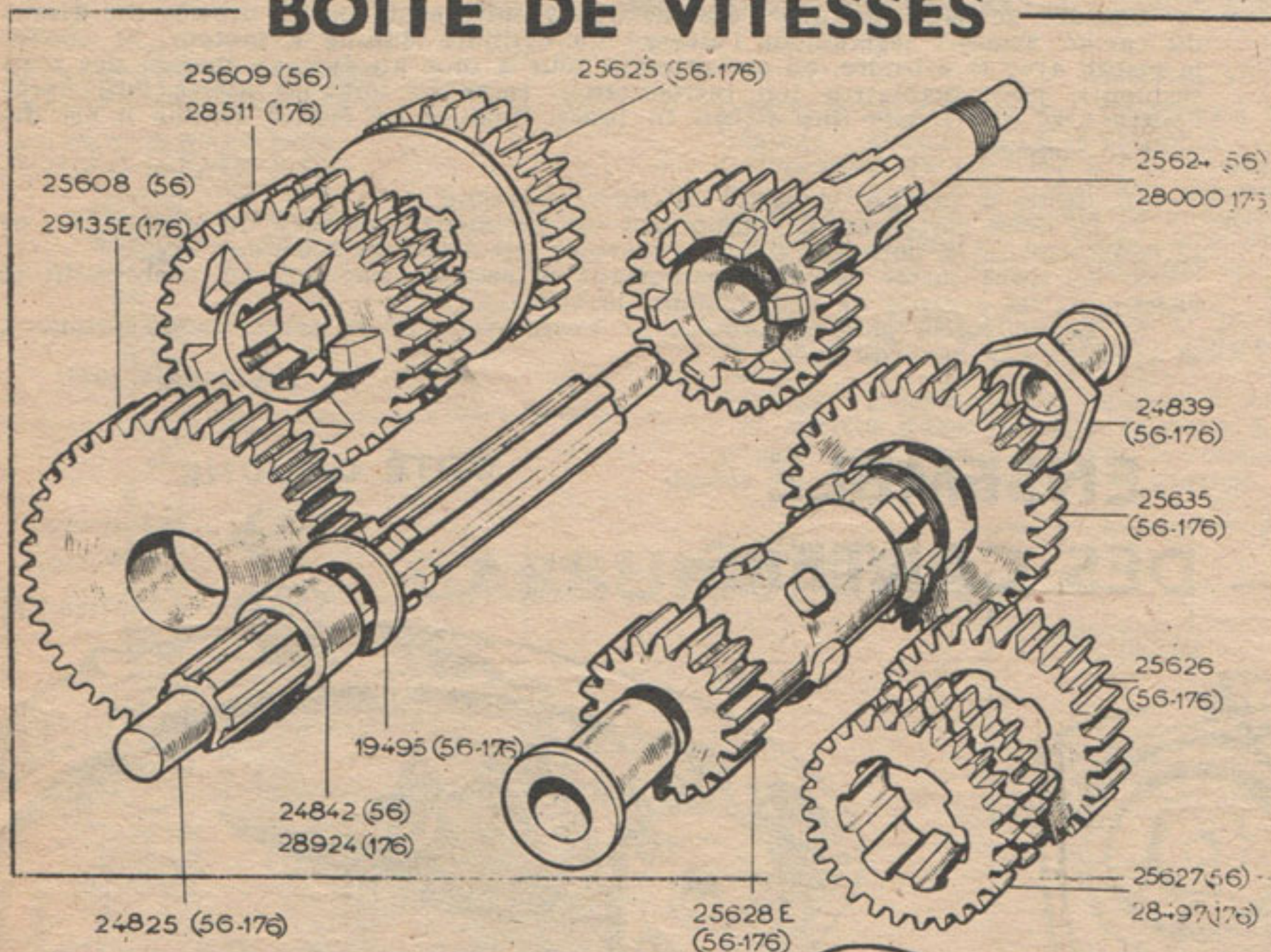
Au remontage, ne pas omettre les joints de papier garnis de pâte antifuite.

EMBIELLAGE

Le maneton est emmanché à force dans les trous cylindriques des demi-vilebrequins. La tête de bielle comporte 38 aiguilles. Démontage et remontage ne peuvent être effectués qu'à la presse. Le centrage nécessite un marbre, des V et un trusquin, ou mieux, un comparateur.

L'arbre moteur tourne sur 4 roulements à billes. Si ceux-ci ont été sortis du carter, veiller au remontage à l'ordre des rondelles d'étanchéité, dont dépend le rendement du moteur.

BOITE DE VITESSES



BOITE DE VITESSES

Extraire le secteur denté et l'axe de sélecteur, ainsi que les fourchettes, le barillet commandant leur déplacement latéral, et la pignonerie de l'arbre intermédiaire. L'axe où s'enfile cet arbre est bloqué dans le demi carter droit par une vis pointeau accessible de l'extérieur.

Les pignons des autres arbres viennent sans effort. Au remontage, respecter l'ordre des rondelles et des cales d'épaisseur.

EMBRAYAGE TRANSMISSION PRIMAIRE

L'embrayage est en bout de vilebrequin à gauche.

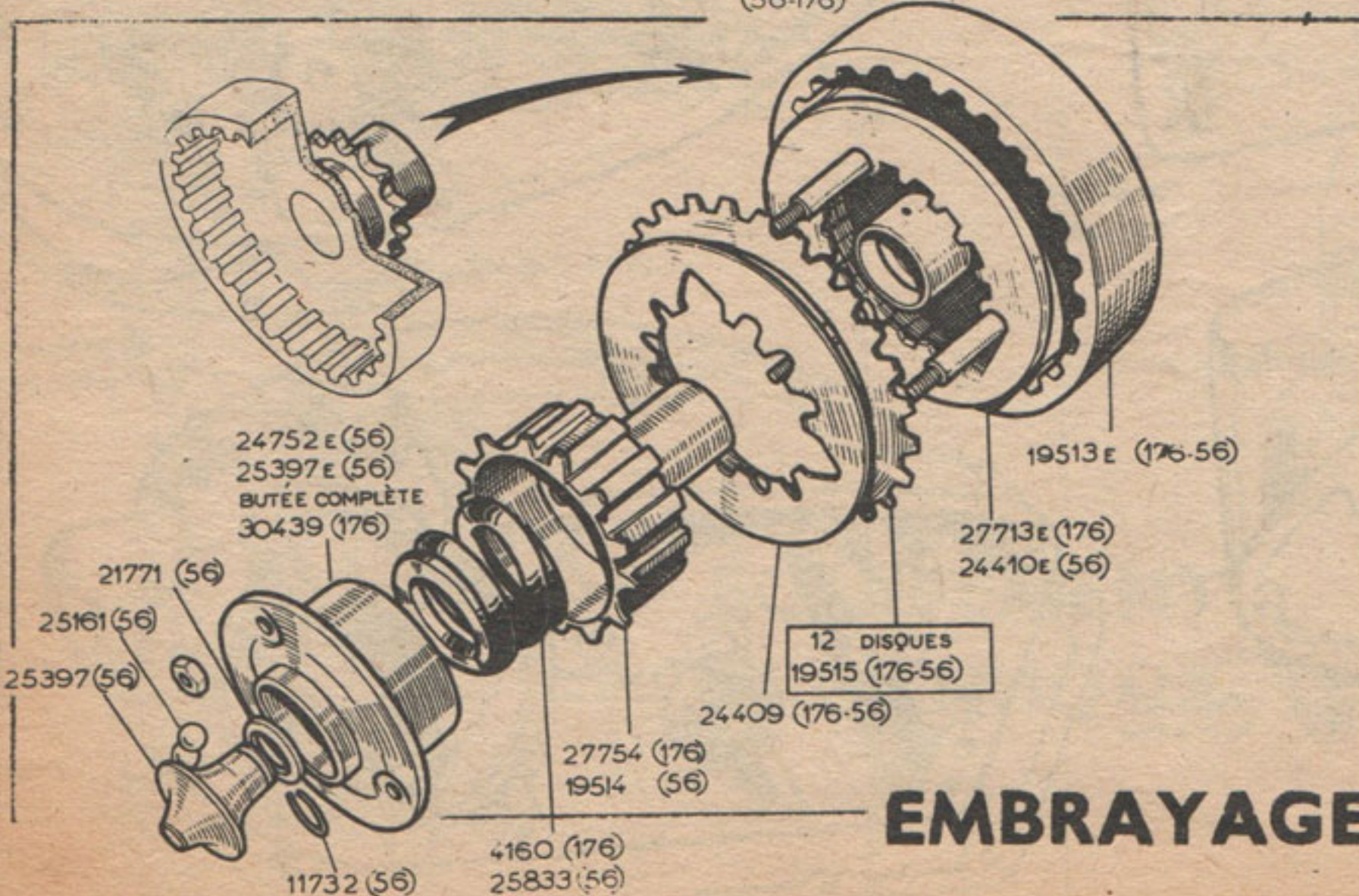
Retirer le plateau de poussée au centre duquel est la butée à billes où appuie la came de commande. Dans ce but, rabattre les freins en tôle des trois écrous et dévisser graduellement ceux-ci en prenant garde à la détente du gros ressort central. Sortir également ce dernier. Dévisser ensuite à la clef à tube la vis à tête six pans bloquant la noix centrale sur la soie gauche du vilebrequin (pas à droite). Rabattre auparavant la languette de la rondelle frein.

Tout l'embrayage est ainsi libéré : la noix centrale (portant les cannelures internes), les onze disques (bronze et acier alternés), le plateau supportant les trois colonnettes où s'enfilent les disques et la cage portant les cannelures externes la rendant solidaire des six disques entraînés.

Le petit pignon de transmission primaire, solidaire de cette cage, est relié au grand pignon par une chaîne sans fin. Aussi pour sortir tout l'embrayage, faut-il retirer également ce second pignon, emmanché à cannelures sur l'arbre primaire de la boîte.

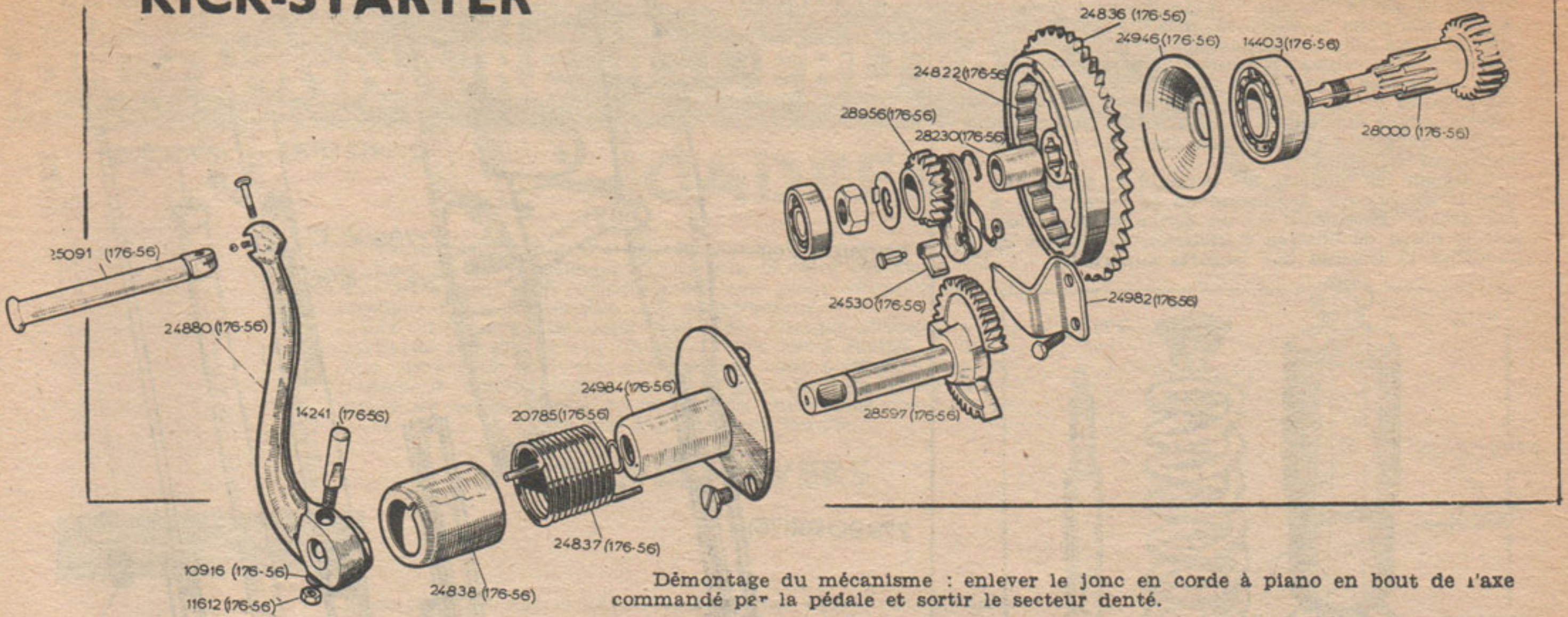
Enlever, si besoin, le petit roulement à billes, puis l'écrou central freiné, le petit pignon engréné par le secteur de kick et portant le cliquet, la douille centrale, puis sortir en même temps l'embrayage, le grand pignon et la chaîne sans fin.

Au remontage, ne pas omettre la rondelle d'étanchéité entre le grand pignon et le roulement de l'arbre primaire.



EMBRAYAGE

KICK-STARTER



Démontage du mécanisme : enlever le jonc en corde à piano en bout de l'axe commandé par la pédale et sortir le secteur denté.

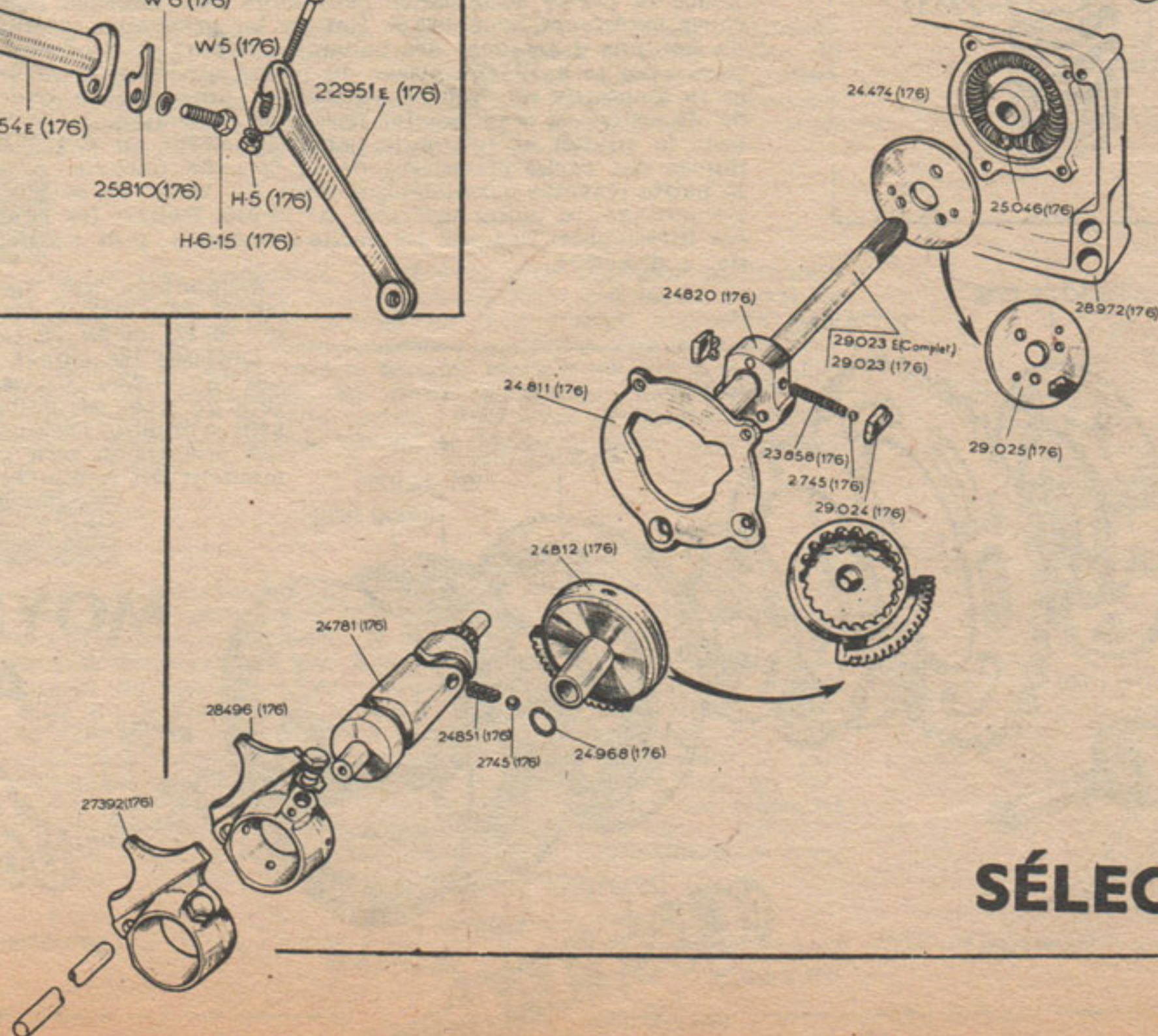
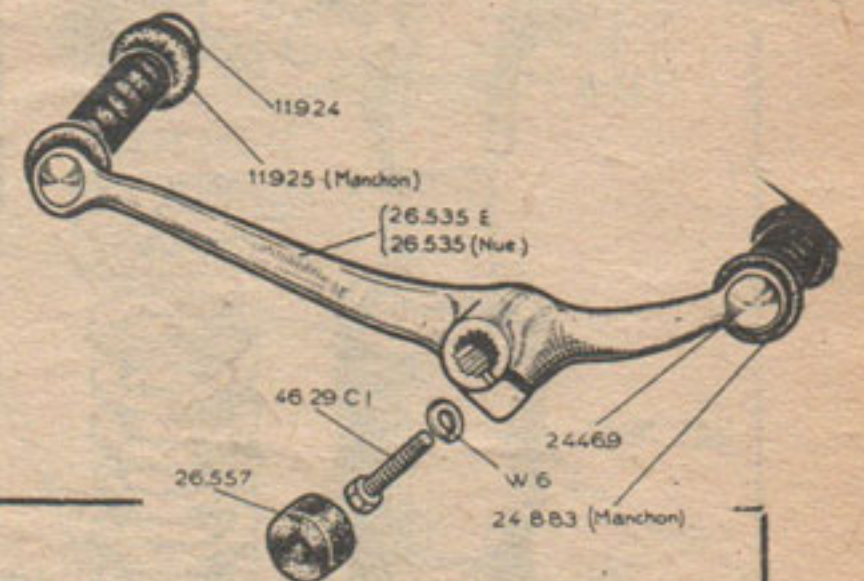
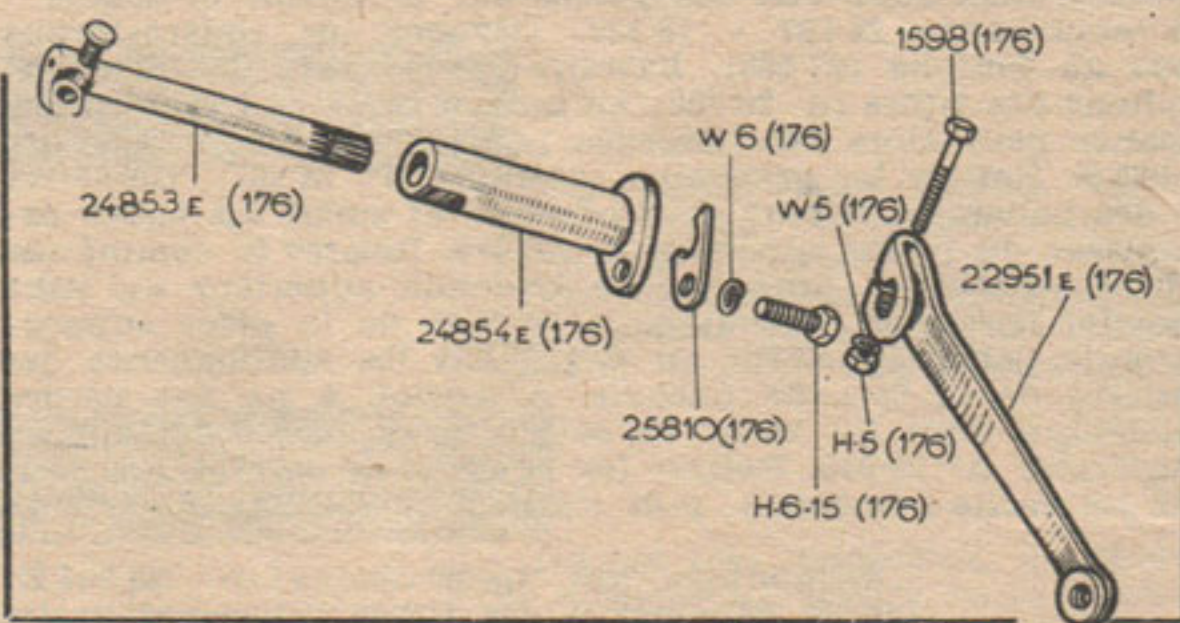
En démontant les cliquets, éviter la chute des deux billes et de leur ressort central.

Retirer les deux vis à tête six pans (freinées) dont l'extrémité assure le guidage des fourchettes actionnant les pignons baladeurs.

Attention : la fourchette droite comporte un verrouillage obtenu par une bille maintenue dans sa gorge par un ressort, lui-même immobilisé par une vis pointeau sans tête. En remontant le sélecteur, s'assurer de l'efficacité de ce verrouillage et si besoin, rafraîchir le logement ménagé dans le barillet pour recevoir cette bille.

SÉLECTEUR

COMMANDE D'EMBRAYAGE

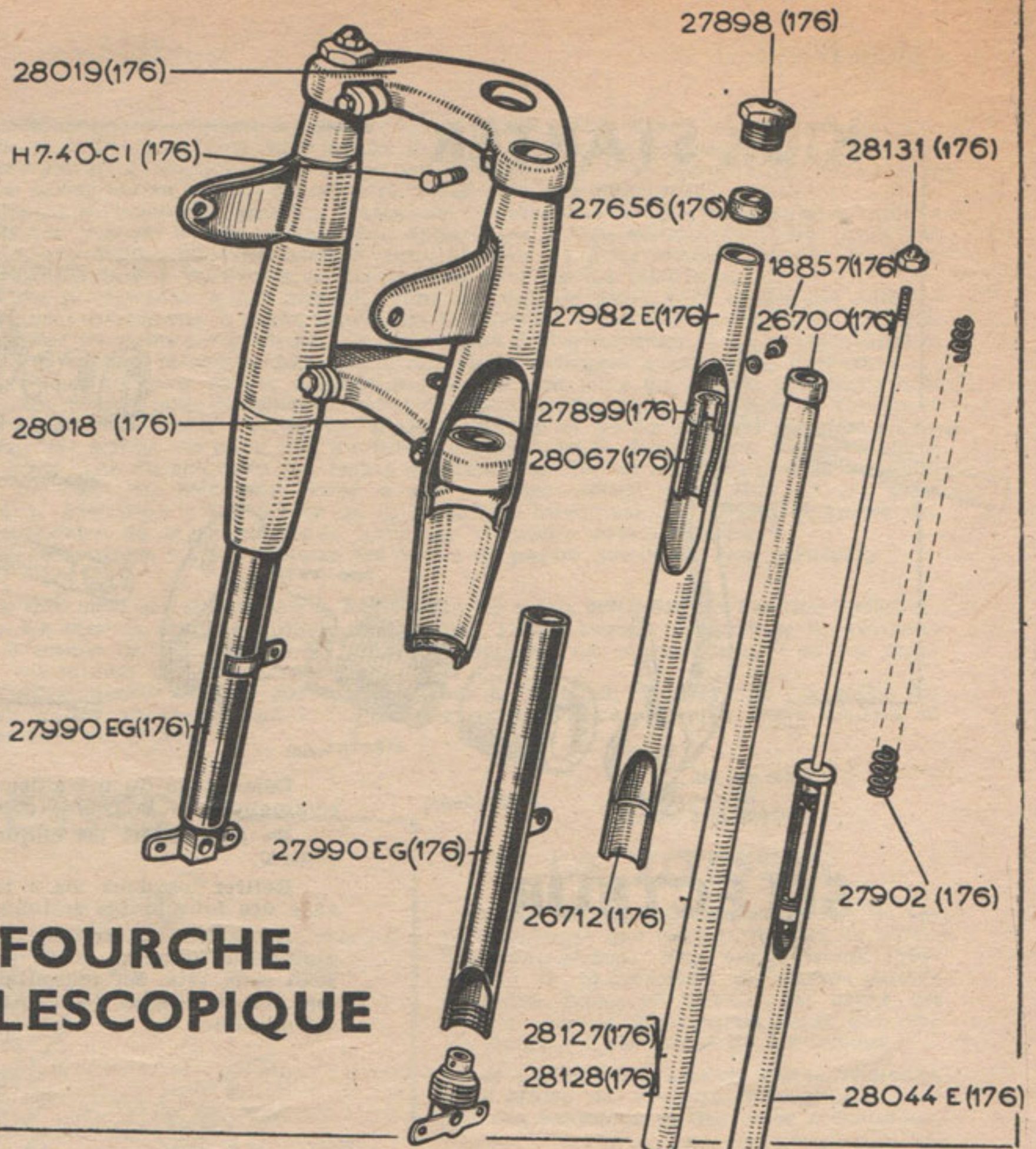
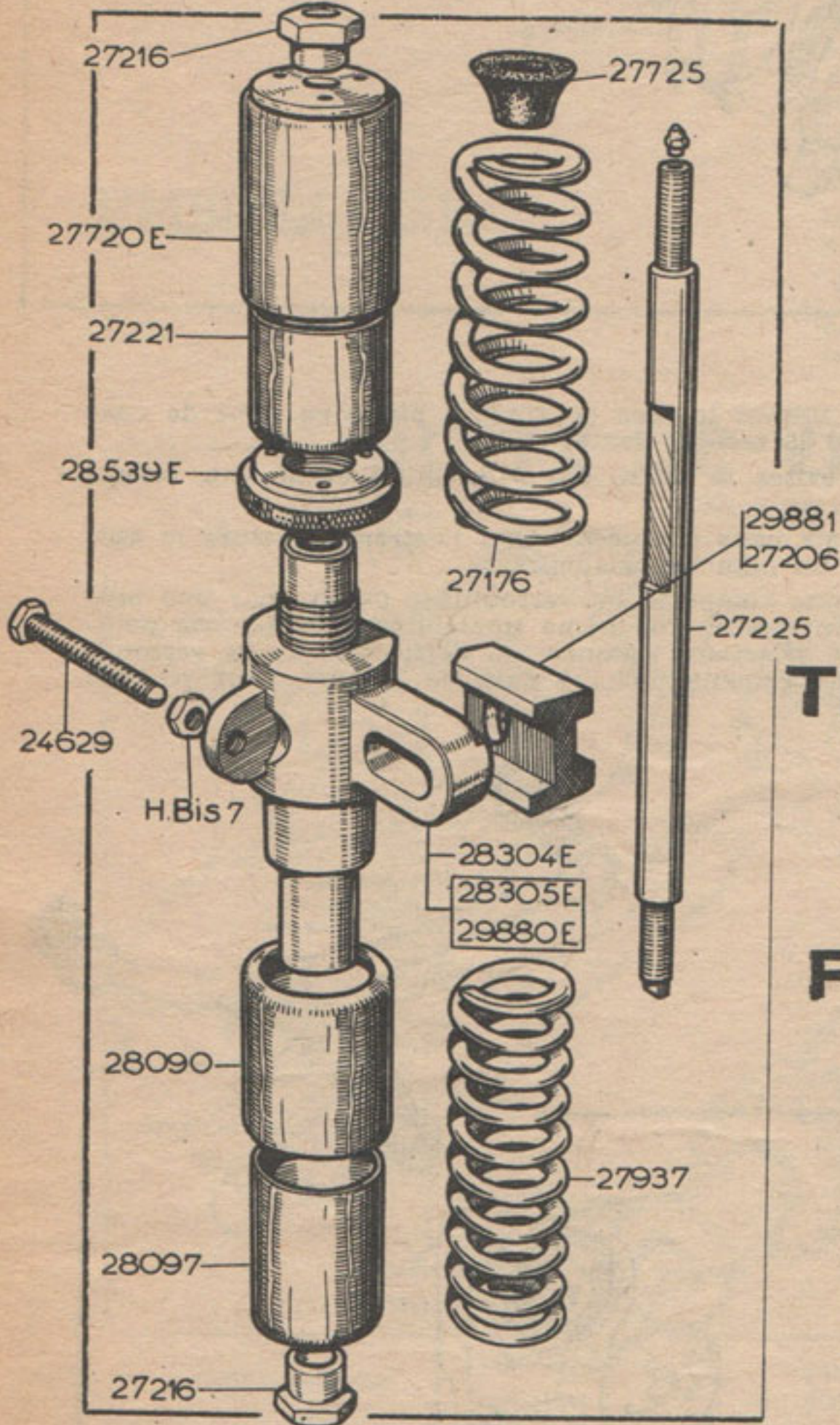


SÉLECTEUR

SUSPENSION AR

Retirer la roue arrière, puis le faux moyeu, sur les machines munies d'un moyeu à broche. Desserrer les boulons des colliers supérieurs et inférieurs de la fourche arrière. Dévisser 2 des 4 écrous six pans immobilisés par les colliers ci-dessus (ceux placés à la base de chaque élément). Dégager l'axe central portant le graisseur à pression en le tirant par le haut. Sortir vers l'arrière les organes de la suspension (coulisseaux, gaines télescopiques contenant les ressorts). Une butée en caoutchouc est placée au fond de la gaine supérieure).

Sauf sur les modèles 176 « standard », un dispositif de réglage de dureté de la suspension a été prévu. Il consiste en un écrou molleté vissé sur le corps de chaque coulisseau, et permet de modifier la tension des ressorts supérieurs.



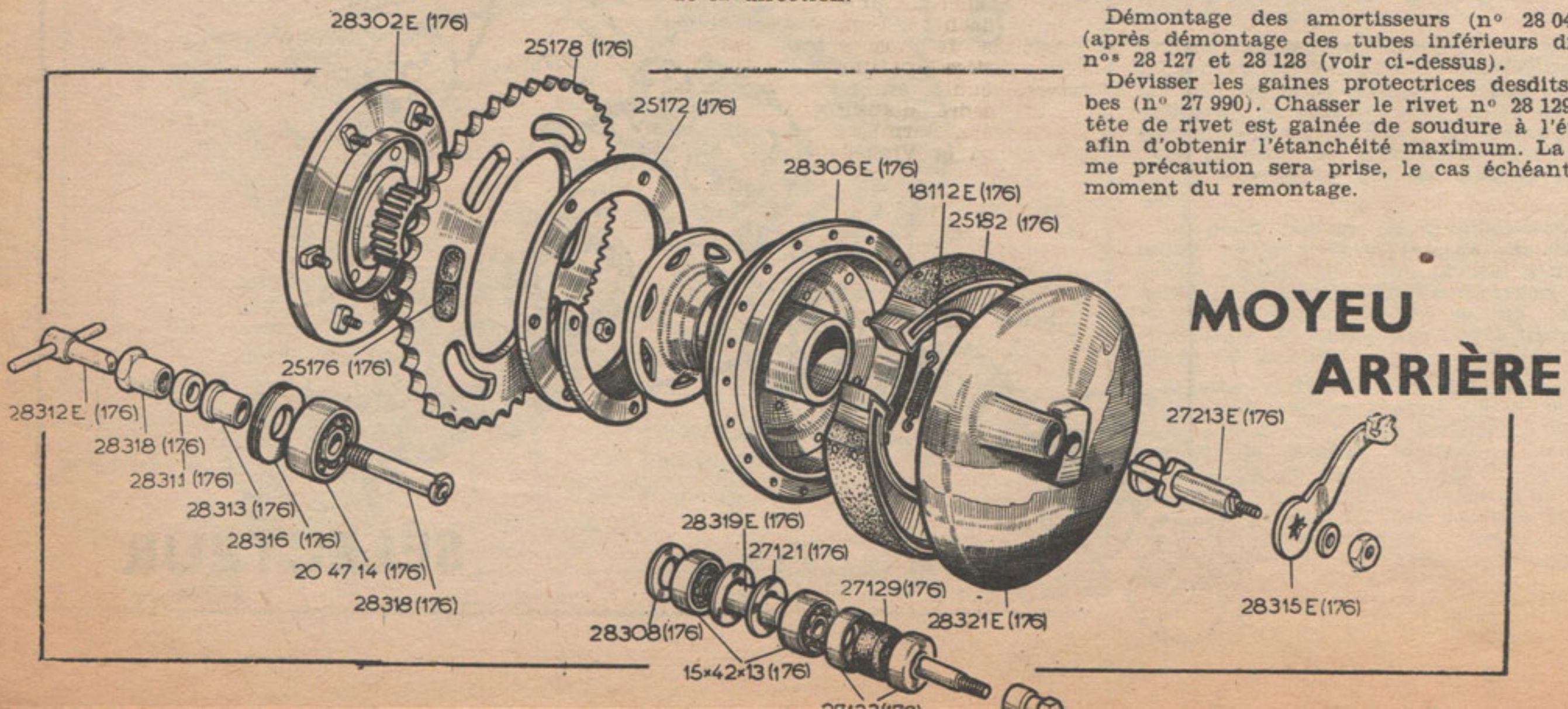
FOURCHE TÉLESCOPIQUE

FOURCHE TÉLESCOPIQUE

Retirer la roue avant, la commande de frein, le garde-boue et le phare. Pour l'explication se référer aux numéros des pièces sur le dessin ci-dessus : Enlèvement des tubes coulissants 28 127 - 18 128. Dévisser les contre-écrous (28 131) et les bouchons de fourche (27 898). Extraire les ressorts, la butée n° 27 656. Dévisser les bouchons des tubes (n° 26 700) au moyen de la clef appropriée. Toute la partie coulissante peut alors être dégagée par le bas. Démontage des tubes extérieurs n° 27 982 E. Retirer les graisseurs latéraux (n° 18 857). Desserrer les boulons des pinces des paliers inférieurs et supérieurs et sortir les tubes externes par le bas. Démontage du palier supérieur n° 28 019. Retirer la commande et le dispositif du frein de direction, ainsi que le bouchon supérieur du tube de direction et sa rondelle. Desserrer le boulon de serrage de la pièce supportant le guidon et retirer le palier supérieur en dégageant les épaulements des pinces des cache-poussières de la tête de fourche. Attention à ne pas perdre la petite clavette parallélépipédique (n° 28 647 du catalogue de pièces détachées). Démontage du palier inférieur n° 28 018. Retirer les boulons de serrage des pinces inférieures. Déposer les cache-poussières, puis dévisser la cuvette supérieure de la direction.

Démontage des amortisseurs (n° 28 044 E) (après démontage des tubes inférieurs droits n° 28 127 et 28 128 (voir ci-dessus).

Dévisser les gaines protectrices desdits tubes (n° 27 990). Chasser le rivet n° 28 129. La tête de rivet est gainée de soudure à l'étain, afin d'obtenir l'étanchéité maximum. La même précaution sera prise, le cas échéant, au moment du remontage.



MOYEU ARRIÈRE

DICTIONNAIRE du DEBUTANT

CADRES



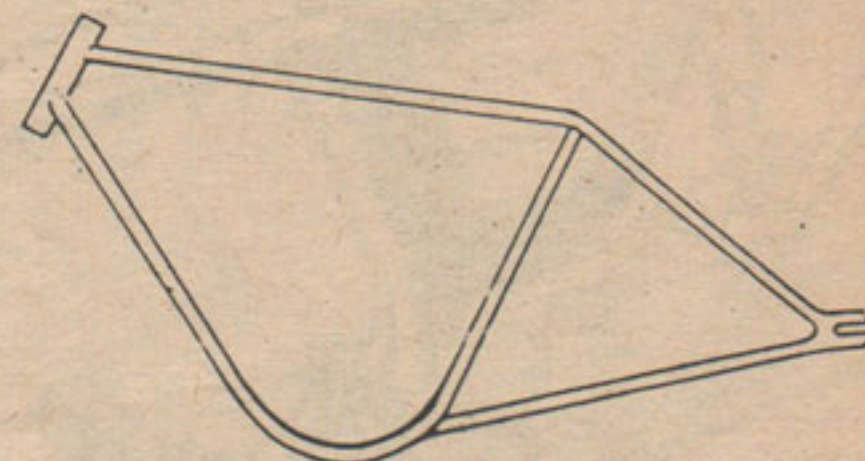
Le cadre étant l'ossature de la machine sur laquelle vient se fixer les autres éléments tels que moteur, réservoir, fourches et roues, c'est évidemment une pièce primordiale qui requiert toute l'attention du constructeur.

Des diverses réalisations possibles, chaque système a ses partisans qui prétendent tous d'ailleurs avoir réalisé le meilleur cadre à ce jour. Ces affirmations sont d'ailleurs malheureusement incontrôlables, attendu qu'il n'existe guère d'éléments de comparaisons ou de valeurs chiffrables comme c'est le cas pour la puissance d'un moteur simple.

PRINCIPES DIVERS

SIMPLE BERCEAU

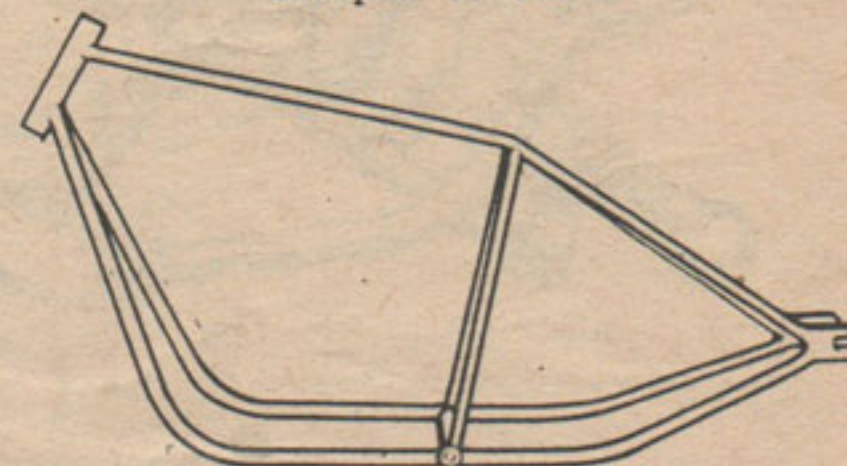
Les premiers cadres de motos étant des cadres de bicyclette renforcés, il est naturel que l'on trouve un principe de construction similaire, mais avec un tube entre direction et pédalier aménagé de manière à loger un moteur. Ce cadre « spécial » fut appelé à cause de sa forme « cadre berceau ».



Simple berceau.

DOUBLE BERCEAU

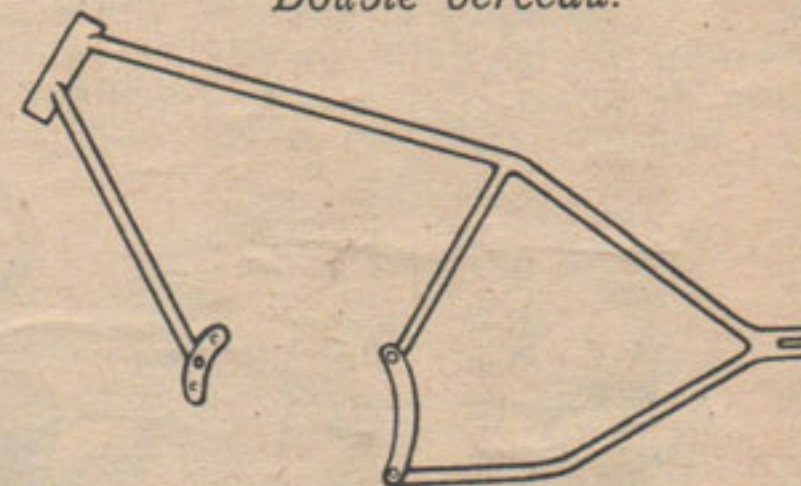
Pour renforcer les cadres destinés aux grosses machines, un autre système de disposition des tubes peut être employé. Le tube inférieur du cadre est remplacé par deux tubes, soit parallèles et très serrés (ancien système allemand d'avant-guerre) où assez écartés et reliés par des tubes entretoisés (grande rigidité).



Double berceau.

CADRE INTERROMPU

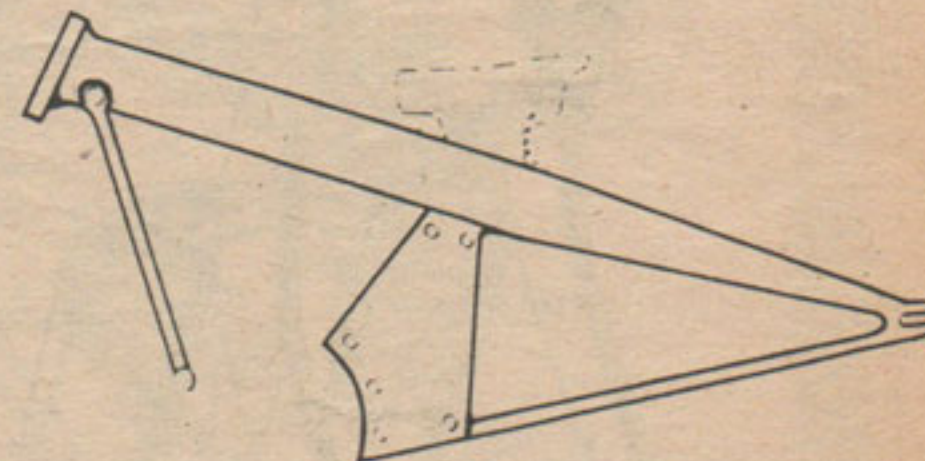
Certaines marques (qui réalisent elles-mêmes moteur et cadre) prévoient l'utilisation du carter-moteur comme partie intégrante du cadre. Dans ce cas, le quadrilatère en tube formant la partie centrale du cadre n'est plus fermé, mais « interrompu », le moteur venant combler l'espace vide.



Cadre interrompu.

CADRE POUTRE

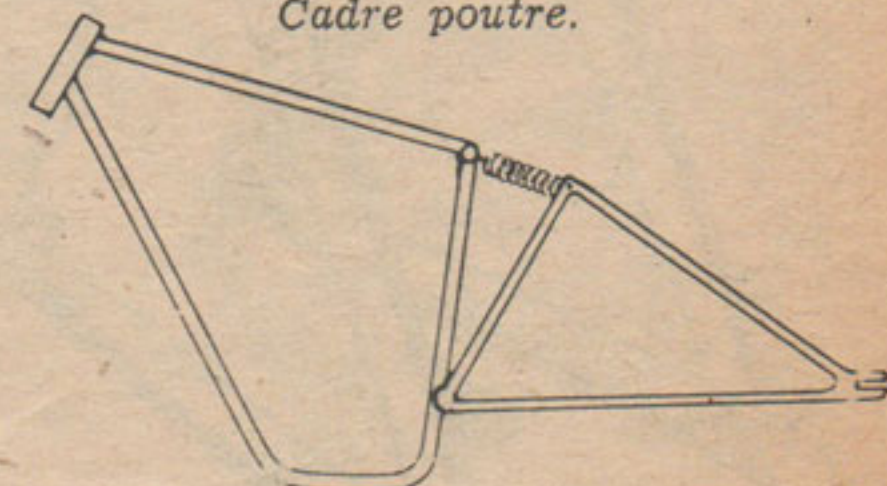
On appelle cadre poutre, un cadre où un élément important (comme par exemple le tube supérieur reliant tête de direction au triangle supportant la roue arrière) est transformé en élément principal, parce que réalisé d'une manière très robuste qui permet de réduire, d'alléger et même de supprimer certains autres éléments du cadre.



Cadre poutre.

CADRE ARTICULE

Depuis très longtemps, on cherche une méthode rationnelle de suspendre l'arrière de la machine. Dans ces essais, certaines solutions (conservées parfois de nos jours) utilisaient un cadre réalisé en deux parties distinctes, parallélogramme central et triangle arrière, réunies entre elles par une articulation qui permettait au cadre d'absorber une partie des chocs reçus par la roue arrière. Parmi ces réalisations, signalons Clément-Gladiator, Guzzi et Vincent HRD, sans oublier le 125 Jonghi.



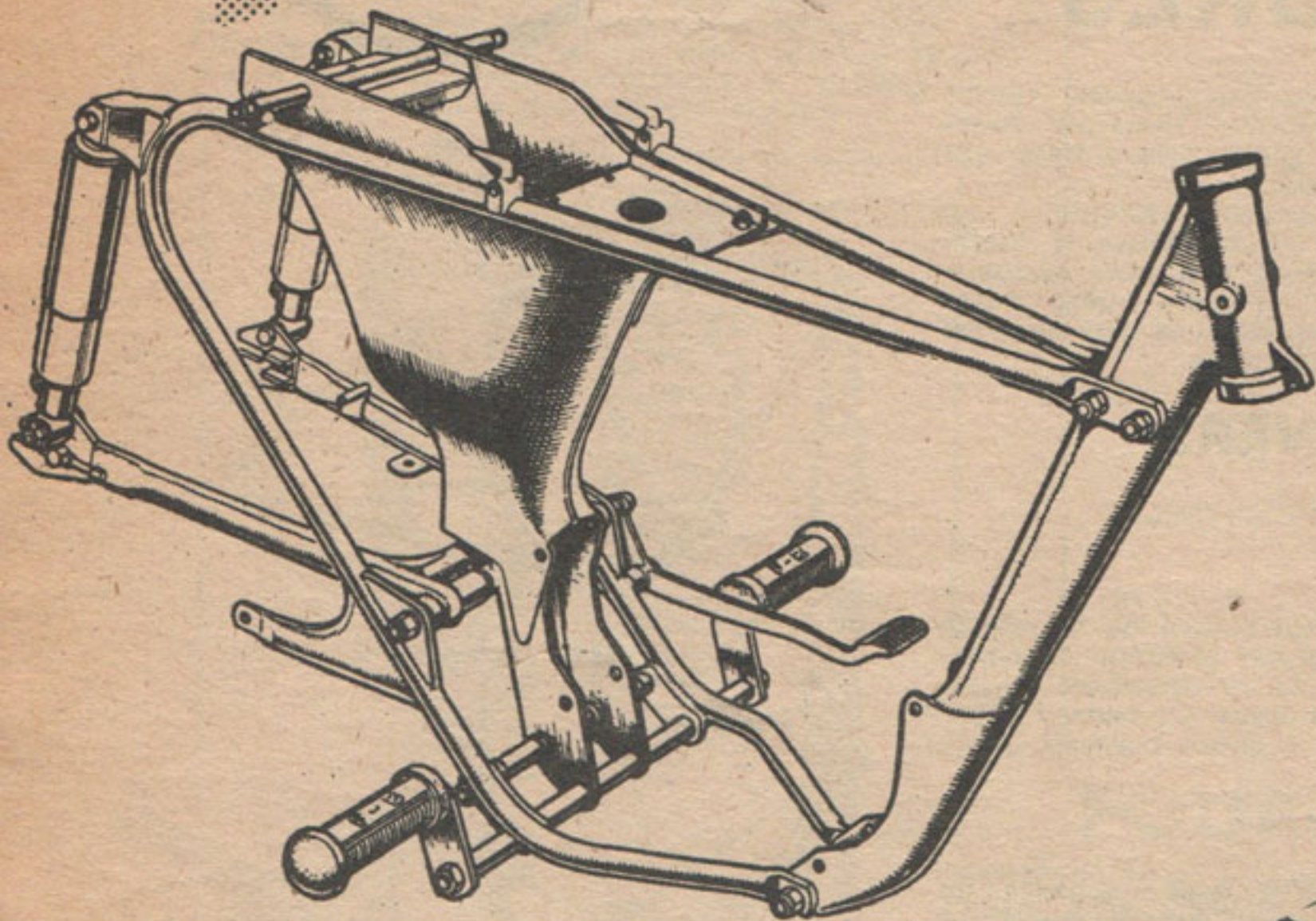
Cadre articulé.

REALISATIONS DIVERSES

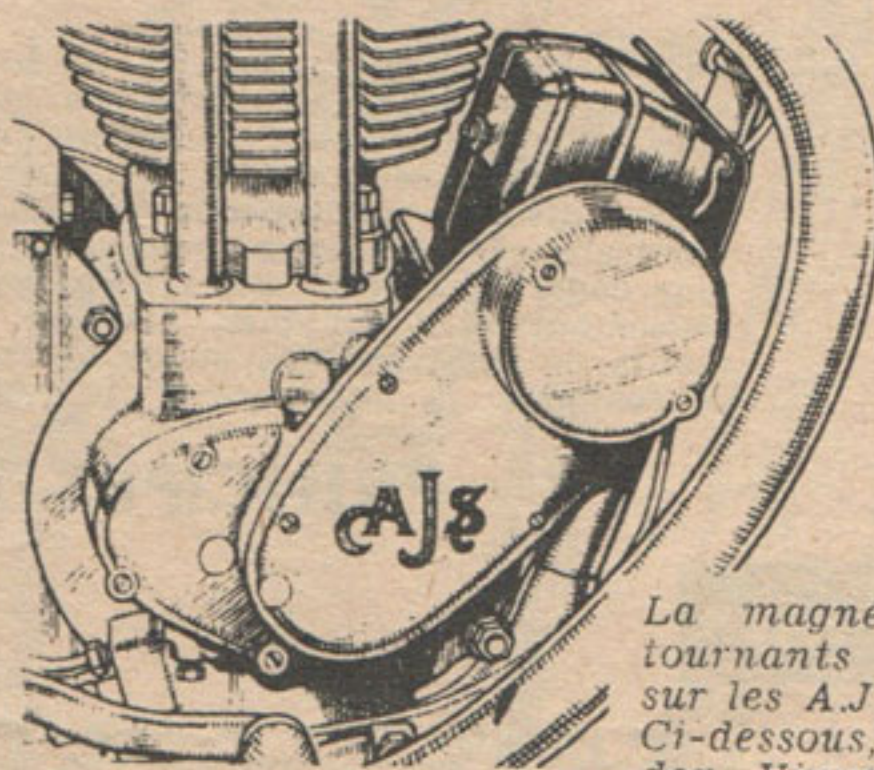
Une grande variété de réalisations peut être exécutée autour de ces principaux systèmes énumérés ci-dessus, notamment la forme, longueur et diamètre des tubes. De même le moyen d'assemblage des divers éléments peut être réalisé au moyen de boulons, rivets, goussets en tôle soudés à l'autogène ou à l'électricité, ou bien les tubes sont soudés directement entre eux, ou bien brasés sur des raccords en fonte malléable matricés spécialement. D'autres ont utilisé la tôle emboutie (ex. : BMW, Zundapp, Gnome-Rhône), soit en formant tout le cadre d'un coup, soit en formant des éléments soudés en coquilles et assemblés par boulons (ex. : DKW).

Dans d'autres cas moins répandus, on utilise l'alliage léger coulé (ex. : MGC et récemment Greeves).

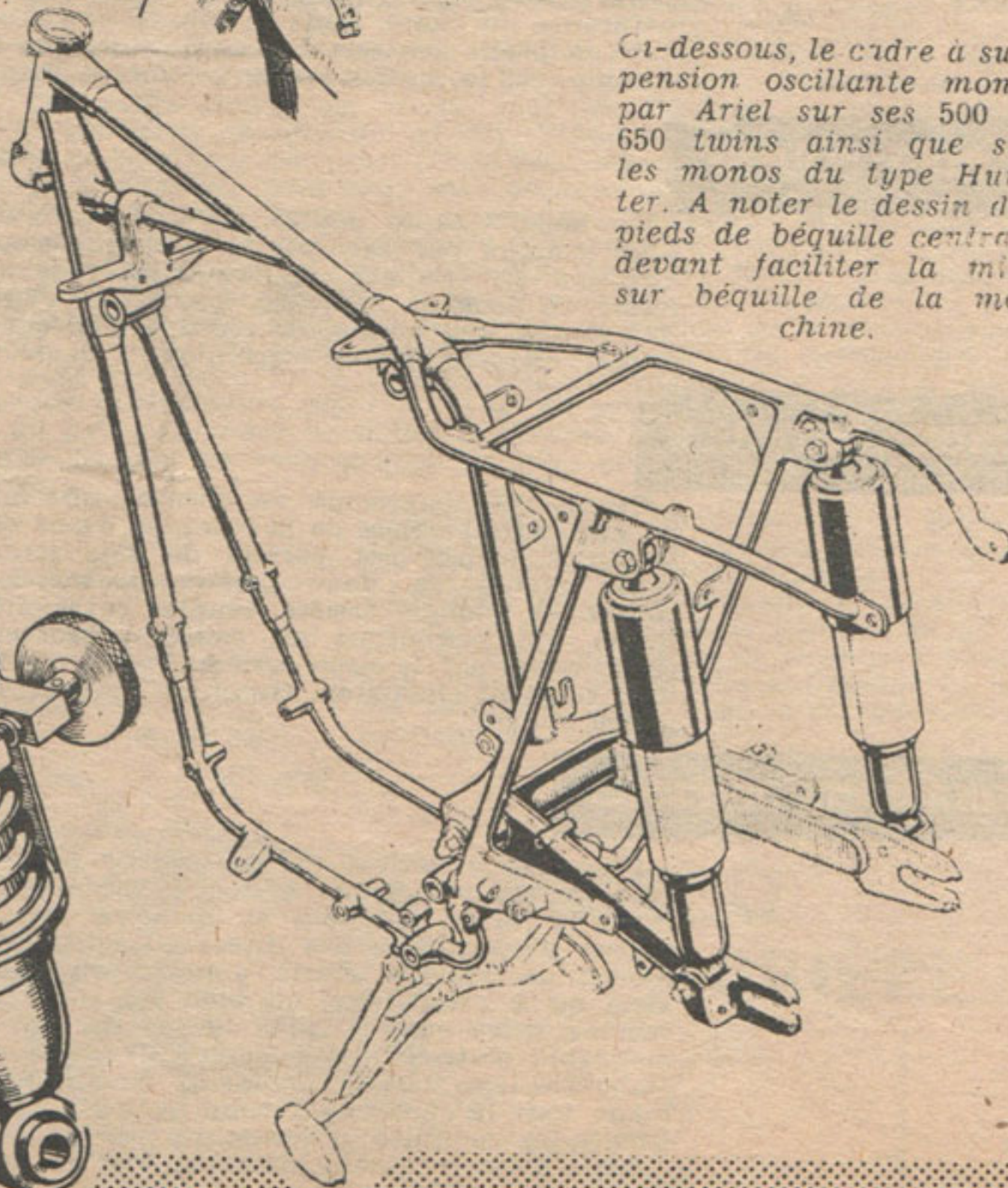
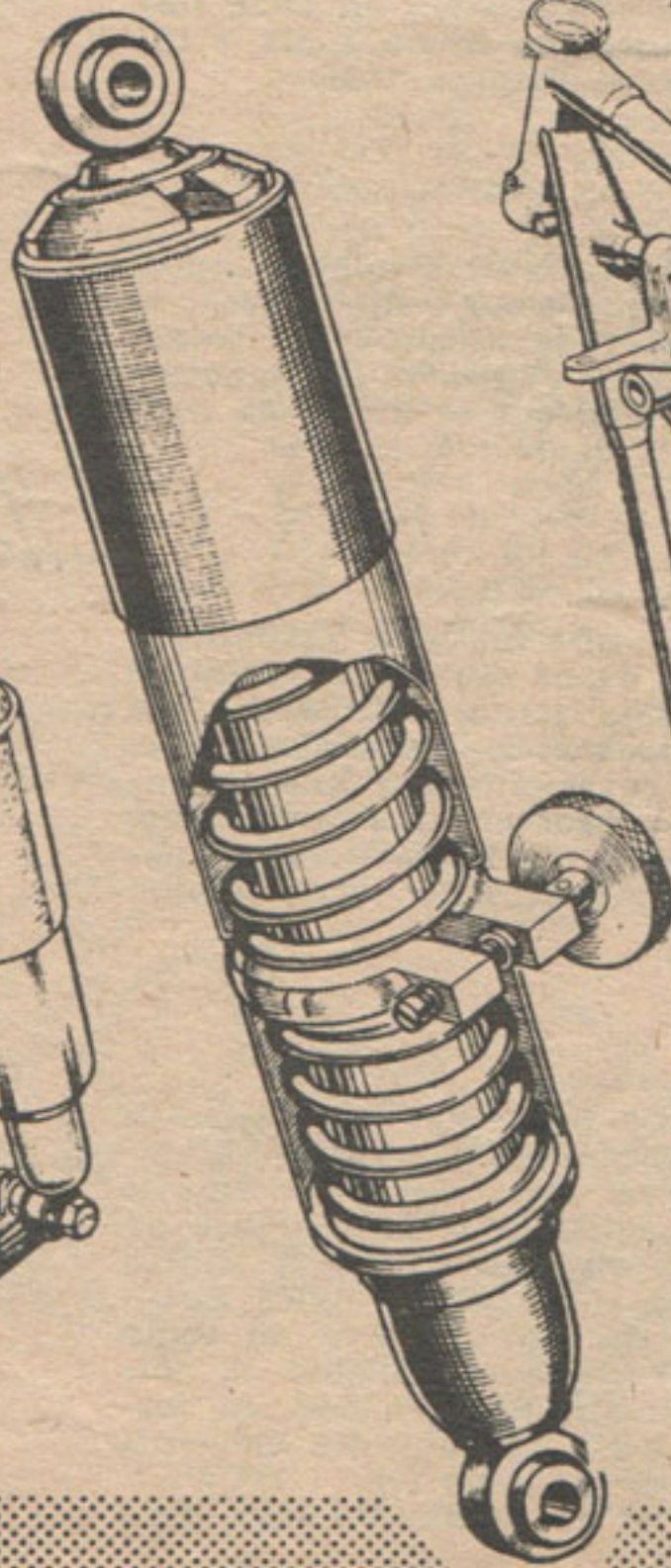
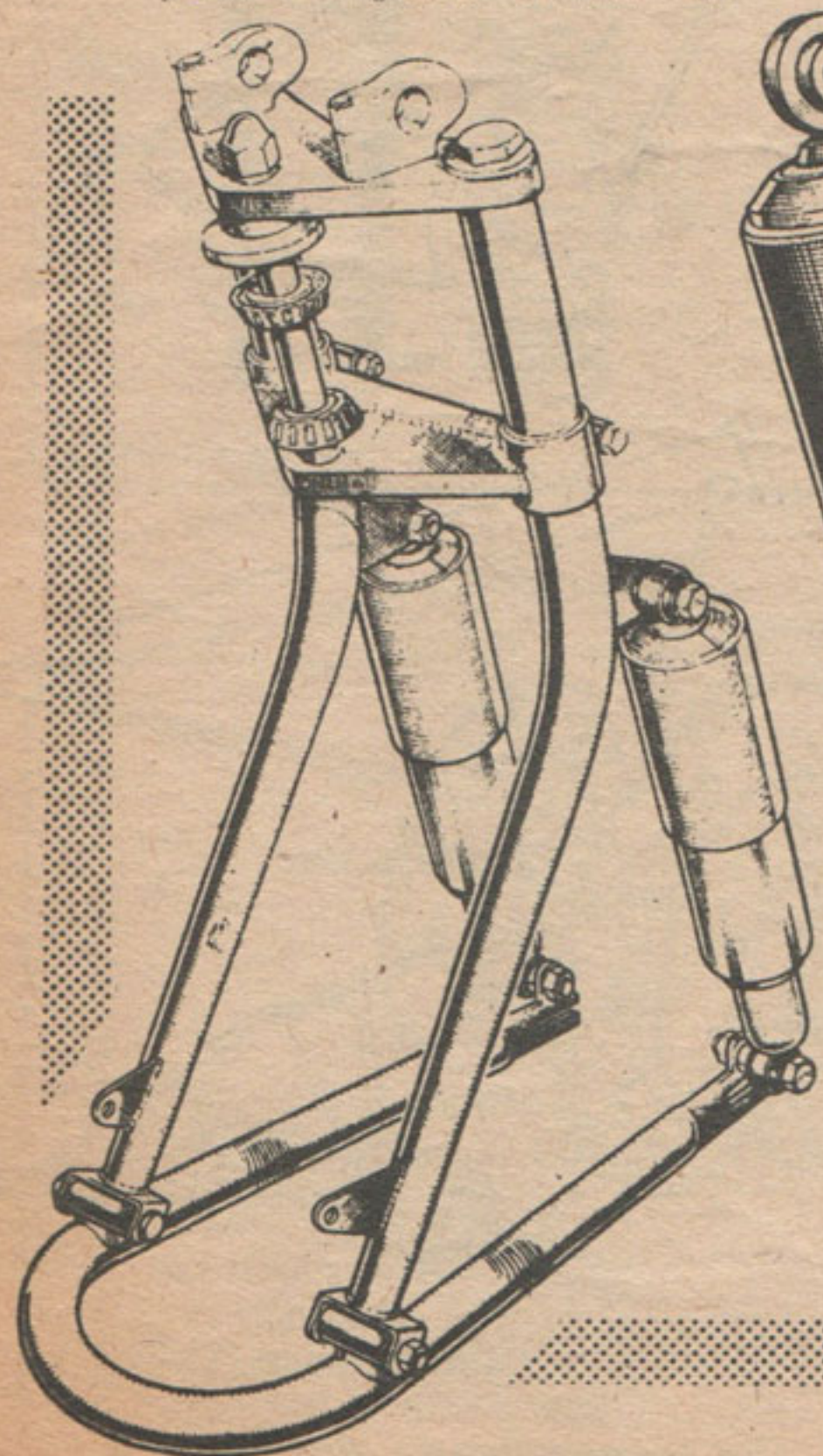
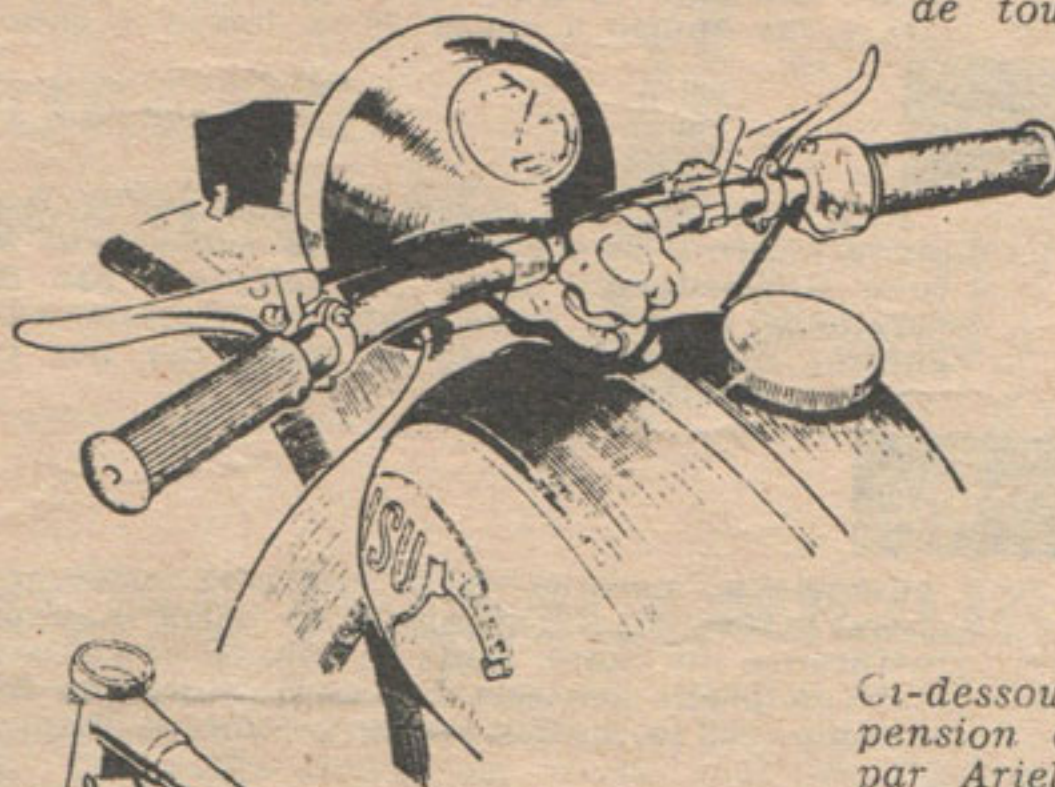
Les Anglais dessinent



Ci-dessus, le curieux cadre de la Francis-Barnett type « Cruiser » a subi une légère influence du carénage. - Ci-dessous à gauche, l'interprétation de la fourche Earles telle qu'elle est montée sur les Tandon de cross. - A droite, l'élément de suspension réglable Armstrong.

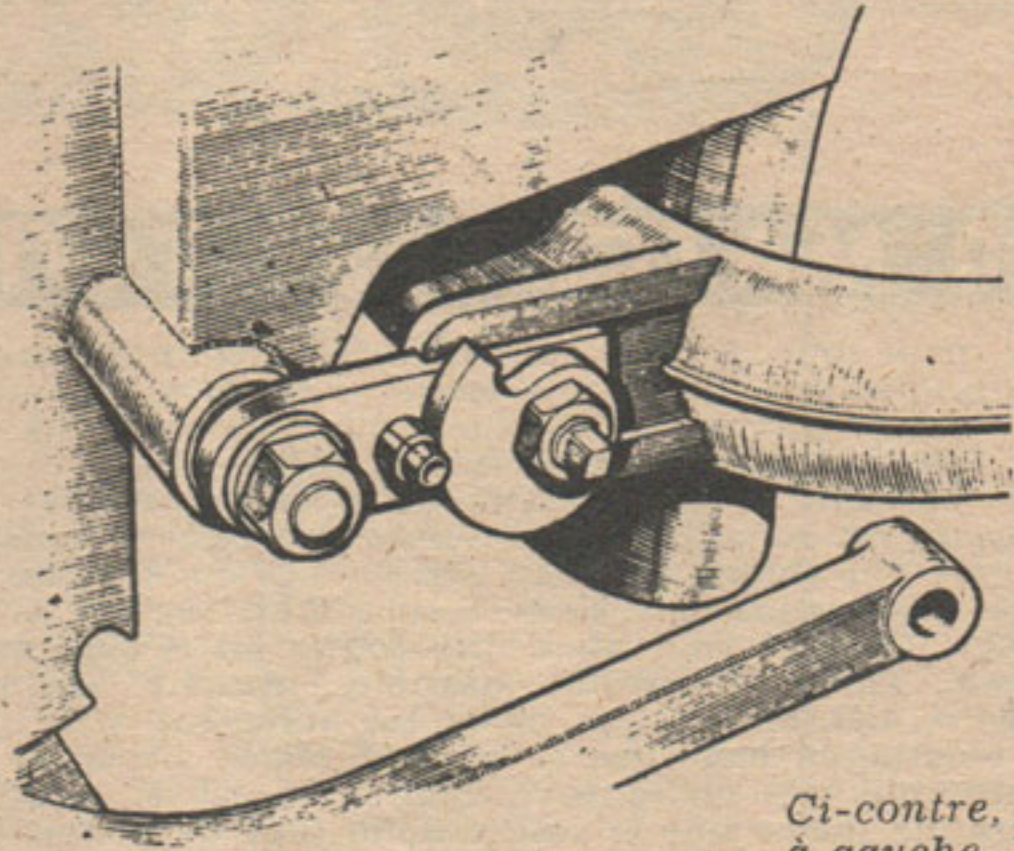


La magnéto à aimants tournants Lucas montée sur les A.J.S. de tourisme. Ci-dessous, le petit guidon Vincent, caractéristique des N.S.U.-Vincent de toutes cylindrées.

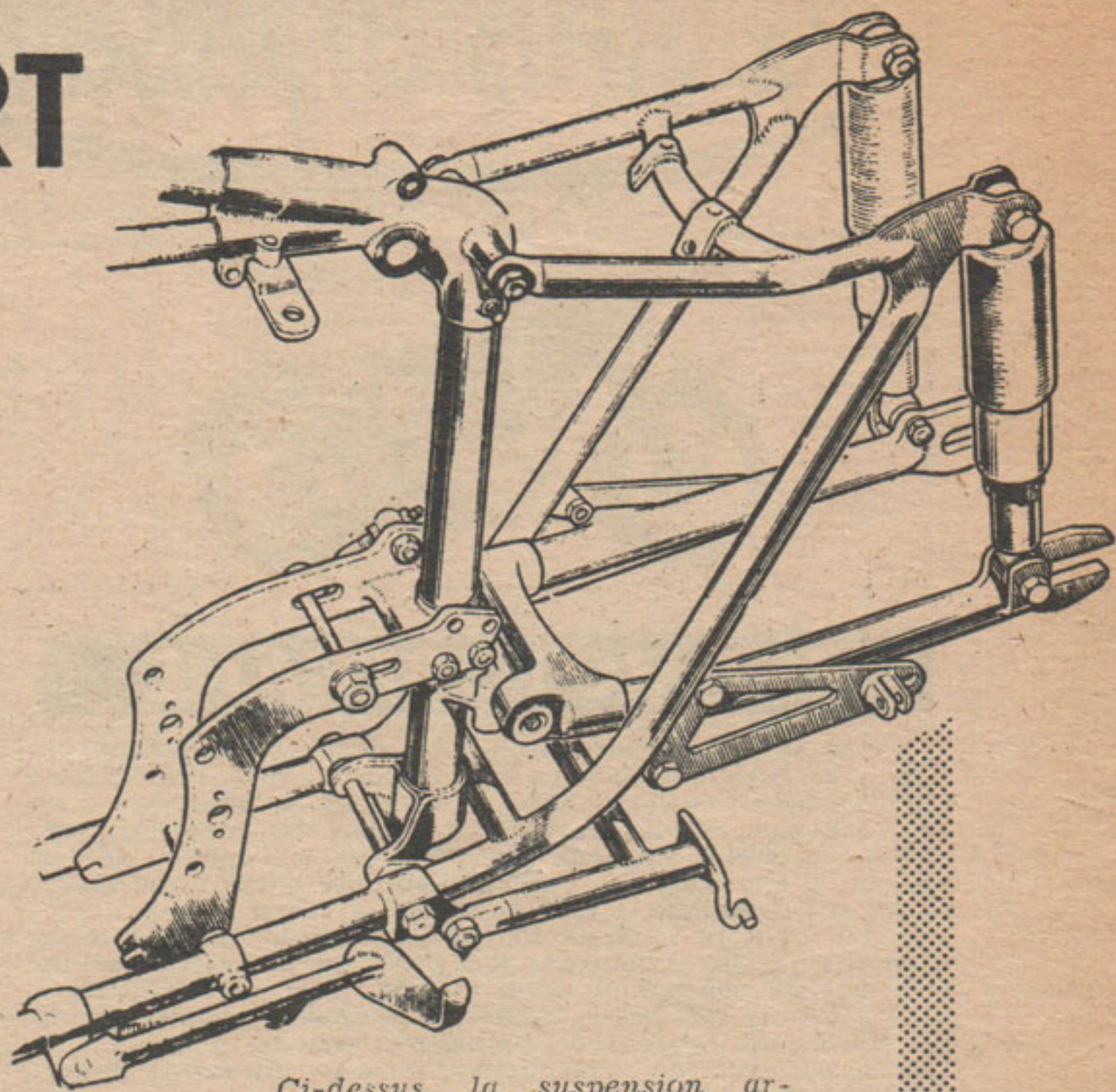


Ci-dessous, le cadre à suspension oscillante monté par Ariel sur ses 500 et 650 twins ainsi que sur les monos du type Hunter. A noter le dessin des pieds de béquille centrale devant faciliter la mise sur béquille de la machine.

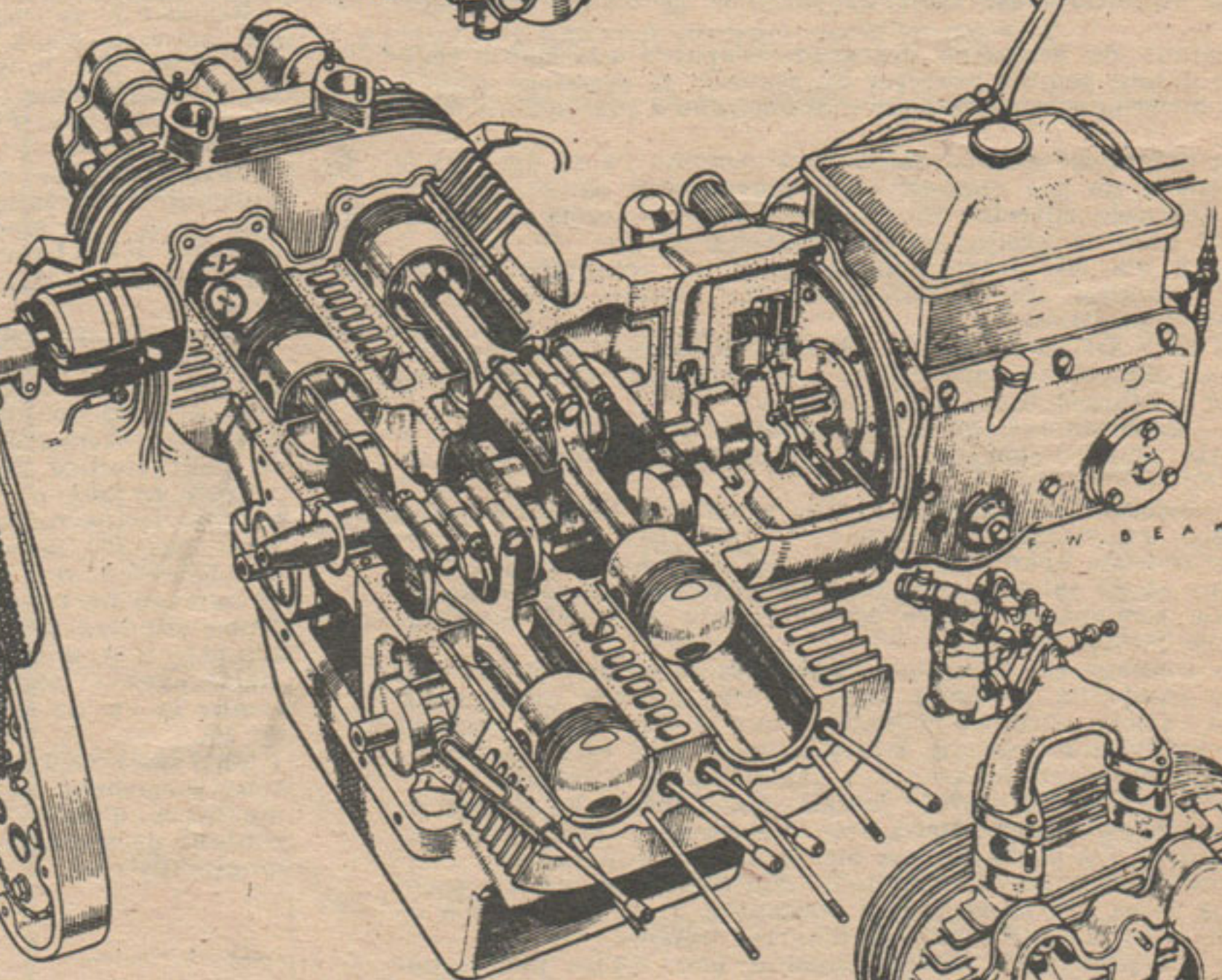
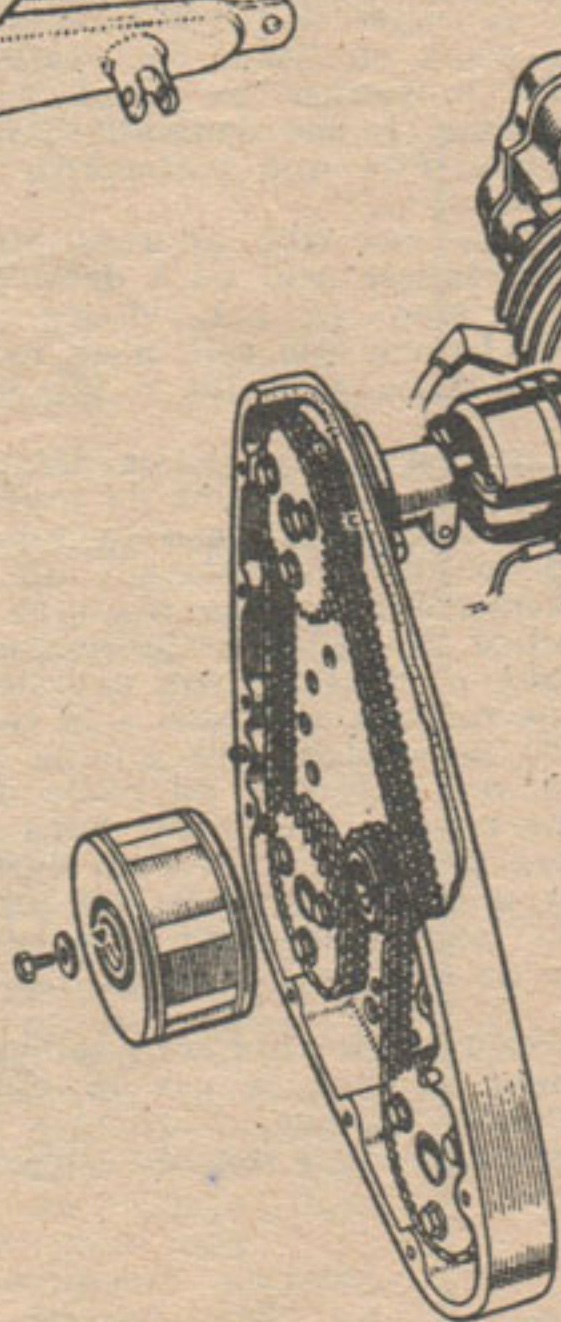
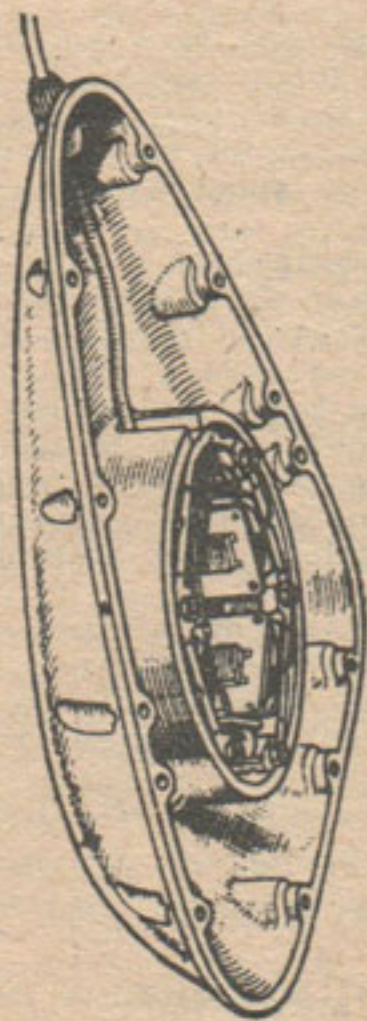
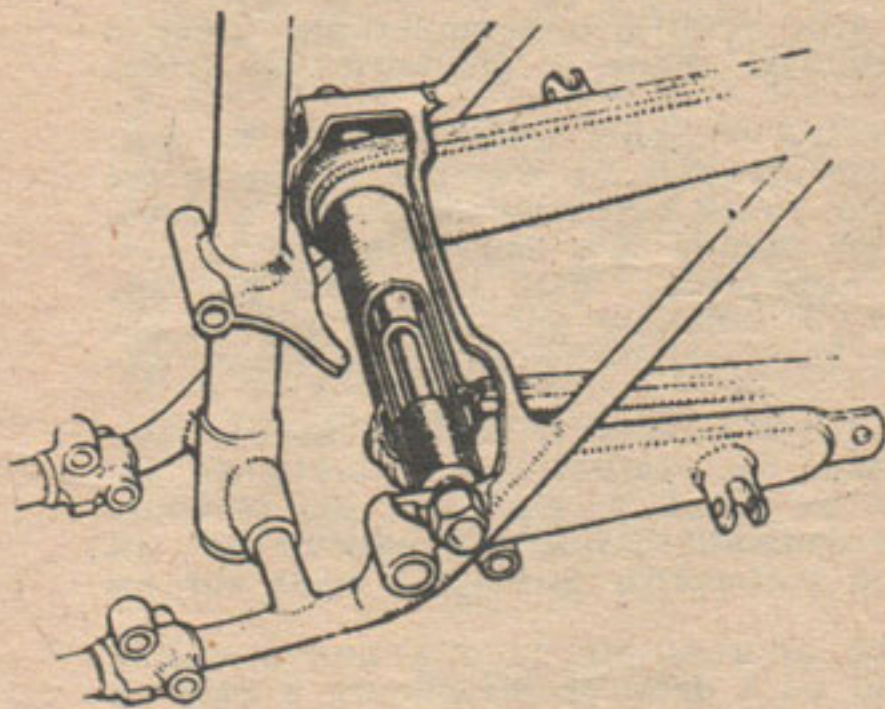
à EARL'S COURT



Ci-contre, en haut à gauche, l'escargot de réglage de la tension de chaîne sur les D.M.W. où toute la fourche elle-même se déplace vers l'avant ou l'arrière. - En bas, l'axe d'articulation de la suspension arrière oscillante des Ariel est monté sur caoutchouc.



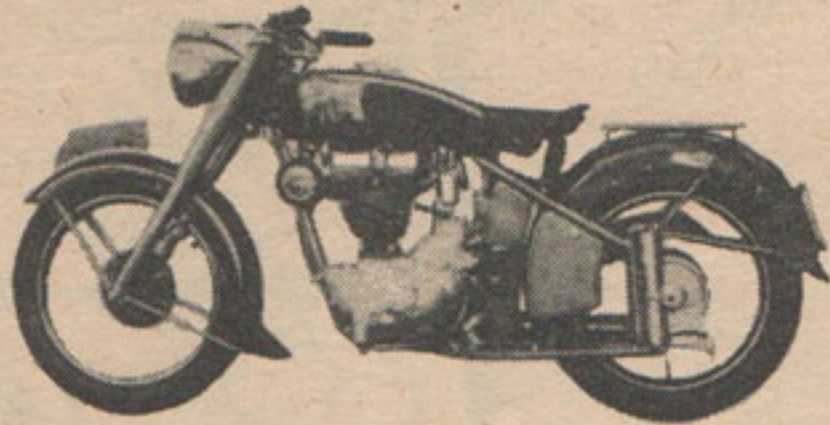
Ci-dessus, la suspension arrière Triumph montée maintenant de série sur la T 100 (500 cmc.) et T 110 (650 cmc.).



Un éclaté du moteur Woolei flat-four laisse apparaître le système d'embiellages où les deux bielles sont montées dans un même plan transversal (théorie similaire de celle employée sur le prototype 333 de Mathis).

Dessins « THE MOTOR-CYCLE »
et « MOTOR-CYCLING »

Ce qu'ils en pensent



350 MOTOBECANE

Je lis depuis fort longtemps votre revue et suis abonné depuis deux ans. Je tiens tout d'abord à vous dire combien j'apprécie votre rubrique « Ce qu'ils en pensent » ; ces échanges de vues permettent d'avoir une idée assez précise sur les motos qui nous sont proposées, et l'opinion de l'utilisateur, si elle n'est pas toujours exprimée d'une façon rigoureusement technique, a tout de même sa valeur.

A mon tour, je voudrais donner mon opinion sur ma moto. Il s'agit de la 350 Motobécane R 46 C. Je sais que cette machine bien que de conception assez récente, n'est plus construite, mais peut-être que beaucoup de ses possesseurs seraient, comme moi-même, heureux de connaître l'avis des autres.

Je ne parlerais pas en technicien, mais en utilisateur moyen, plutôt amateur de grand tourisme.

Je passe tout d'abord aux défauts :

1° Les rapports de boîte paraissent bien étagés, bien que la 3^e soit, à mon avis, un peu longue ; mais le passage des vitesses, notamment de la 2^e, est très délicat ; cela tient, je crois, à la conception de la boîte, et surtout au système de sélecteur assez peu précis.

2° La culbuterie est assez bruyante et se dérègle fréquemment.

3° Défaut de graissage des guide-soupapes aux hauts régimes, ce défaut semble provenir du système de graissage adopté, nettement trop sommaire pour une machine à prétentions sportives.

4° Le débrayage excessivement dur réclame l'aide du pied si l'on tient à ne pas changer trop souvent ses câbles. La 1^{re} même débrayée entraîne toujours un peu ; je crois ce défaut fréquent dans la production Motobécane.

5° Rien n'a été prévu pour adapter un compteur, ce qui oblige à monter un entraînement par pignon et couronne, bruyant et inesthétique.

6° La roue arrière se serait fort bien accommodée d'une broche, mais son démontage est tout de même moins fastidieux que sur certaines machines anglaises.

Fort heureusement, la R.46.C possède quelques qualités, à mon avis primordiales, qui font oublier une grande partie de ses défauts.

1° La machine se signale par une excellente tenue de route, aussi bien en virages qu'à grande vitesse.

2° La fourche avant un peu bruyante est assez souple tout de même et ne talonne que dans les parcours de genre motocross. La suspension arrière est excellente et n'a à ma connaissance jamais talonné.

3° Le freinage est énergique, mais très progressif, il est vrai que les tambours de frein sont de très bonnes dimensions, même à l'avant ; à noter cependant que la commande du frein arrière serait plus pratique à la pointe du pied qu'au talon.

4° L'éclairage excellent ne m'a jamais causé d'ennuis.

5° Je dois avouer n'avoir jamais chronométré la vitesse de pointe, mais par comparaison avec des motos modernes de même cylindrée, ses performances me paraissent honorables.

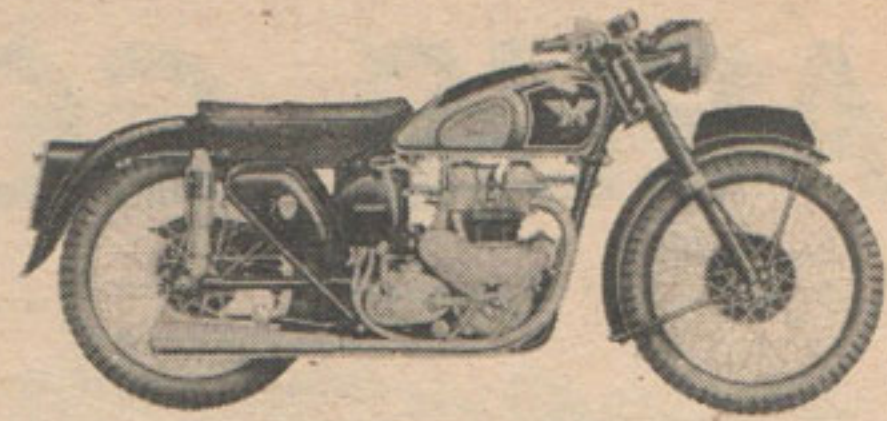
La consommation sérieusement contrôlée me paraît assez élevée, 5 litres à 5 litres 1/2 en roulant à 80-90. Je serais à ce sujet heureux d'avoir l'opinion d'autres usagers.

6° La machine est d'aspect agréable, bien qu'un peu imposant pour une 350, la « superculasse » impressionne beaucoup les non-initiés.

Pour résumer, machine d'une grande sûreté de conduite, aux performances intéressantes, très agréable pour le tourisme, mais les vitesses et la culbuterie sont d'une mise au point délicate. Je regrette, pour ma part, que le constructeur n'ait pas cru devoir perfectionner ce modèle.

J. LATASTE,

31, rue Francis Planté, Pessac (Gironde)



500 MATCHLESS TWIN

A mon tour je viens contribuer à votre intéressante rubrique « Ce qu'ils en pensent », en vous donnant mon opinion sur ma « Matchless Superclubman G 9 » mod. 1951, qui totalise actuellement 18.500 kms.

Cette machine de sport (Matchless = incomparable) mérite son nom et est formidable ; j'en suis entièrement satisfait. A 12.000 kms j'ai changé le pneu arrière, l'avant à 15.000 ; une soupape d'admission eut aussi besoin d'un réglage à ce kilométrage. Ce sont pour ainsi dire toutes les « réparations » effectuées. Partie électrique magnéto, dynamo, disjoncteur « Lucas » doit être bonne, mais est sûrement très sensible et ne fonctionne bien que si elle est réglée à point.

Présentation très plaisante : émail noir, jantes chomées et bordeaux, de même que le réservoir, le tout de bonne qualité ne craint pas le nettoyage au jet.

La tenue de route est excellente, grâce à une suspension arrière oscillante et la fourche télescopique, qui travaillent admirablement ; de ce fait, même les virages peuvent être pris en sécurité à des vitesses élevées. Le confort du pilote et du passager peut aussi être qualifié d'incomparable, grâce à la vaste selle biplace Matchless, douce et mœlleuse. Les freins sont efficaces et sûrs.

Comme performance je me contente d'une vitesse de croisière de 100-120 sur grande distance. Je n'ai pas encore « osé ouvrir » entièrement ; sur route bétonnée en Suisse, à deux, avec bagages, un petit 135 chrono m'a démontré que le moteur ne demande qu'à faire plus..., mais je n'étais pas sur un circuit fermé ! Donc j'ai constaté que les 145 prévus par le constructeur peuvent être facilement atteints, sinon dépassés.

Restant à ce sujet « performances », je dois avouer que j'ai souvent souri en lisant les réalisations de certaines 350 qui font des moyennes de 74 à 89 kmh. sur des parcours de 350 à 700 kms. Je me demande à quelle vitesse ils ont dû rouler... ou peut-être que justement ils étaient seuls sur les routes ?

Enfin pour ne pas trop approfondir, je cite une moyenne plusieurs fois réalisée seul ou à deux de Strasbourg à Bâle ou vice-versa (140 kms) en 1 h. 45, ce qui fait la moyenne de 80 kmh. et je trouve que cela n'est déjà pas mal, car pour ce faire, on roule entre 90 et 120 et il y a les localités qu'on traverse.

Avant de citer quelques petits défauts que le constructeur pourrait supprimer et qui sont de toute façon largement compensés par les avantages, je vous cite la consommation qui, avec 4 l. 333 aux 100 (calculés sur un parcours de 3.000 kms) n'est pas excessive pour une machine de sport avec laquelle on peut réaliser de belles performances.

Voilà ce que le constructeur devrait améliorer : moyeux à broche, freins moyeux centraux ; le carter de chaîne primaire n'est pas 100 % étanche dès que le joint de caoutchouc se durcit et enfin l'extrémité du câble d'embrayage avec la vis de serrage ne devrait pas entrer dans la boîte même, car lors d'une rupture à ce point (et c'est surtout là que le câble se rompt), il y a danger que la vis aille se balader dans les engrenages ; personnellement, j'ai remédié à ce risque en fixant la vis de serrage à la tige... un solide petit bout de fil de fer.

Mais ces quelques défauts sont tellement insignifiants qu'ils sont largement compensés par la qualité traditionnelle des machines d'outre-Manche et je clos en disant que je suis content de posséder cette machine impeccable à laquelle j'avais longtemps rêvé.

Jean-Jacques JUNG,

11, rue de Zellenberg,
Strasbourg-Neudorf (Bas-Rhin)

N.D.L.R. — Sans contester aucunement la possibilité de 145 kmh. avec la 500 Clubman, signalons à notre lecteur que ce n'est pas parce qu'il fait un 135 facile, que le 145 est sûr. La puissance de résistance croît avec le cube de la vitesse, et si, en position assise, 27,4 CV à la roue arrière (31,2 au vilebrequin) suffisent, il en faut déjà 33,5 (38,2 au vilebrequin) à 145. En position couchée, il faut respectivement, à 135 et 145 kmh., 20,3 et 25 CV à la roue arrière, soit 23,1 et 28,5 au vilebrequin.

COURRIER TECHNIQUE

MOTOBECANE

TYPES B R et S

De très nombreux lecteurs nous ayant demandé de continuer la série de nos renseignements techniques sur les machines d'avant-guerre, nous accédons à leurs désirs et nous étudierons aujourd'hui les Motobécane du type R, B, S à 3 ou 4 vitesses et à soupapes latérales ou en tête.

La série B entra en fabrication dès 1931 et fut interrompue pour les 4 temps, en 1933, alors que le célèbre B1 V2 (100 2 temps) continua sa carrière jusqu'en 1940.

La R débuta en 1934 et se termina deux ans plus tard, ainsi d'ailleurs que la série S. Les renseignements que nous donnerons ici sur la S de Motobécane seront aussi valables pour la M de Motoconfort. Il faut noter avant tout que ces lettres sont la désignation d'un certain bloc et non pas d'une machine. Par exemple, B se voit complété de 2 S (B2S) ou 3 (B3), etc... Le moteur n'est pas changé, fondamentalement, seuls des réglages différents lui sont apportés. Chacune de ces séries comprend d'ailleurs plusieurs moteurs de caractéristiques très diverses, allant du 175 latérales au 500 culbu Grand Sport.

BLOCS MOTEURS TYPE B

Graissage

Celui-ci s'effectue par projections d'huile provenant d'un carter d'huile à niveau constant, procédé plus connu sous le nom de barbotage.

La contenance du carter d'huile est de 1 litre et demi.

Le remplissage s'effectue par le bouchon situé à l'avant du moteur, à gauche.

En aucun cas, le niveau qui se trouve à 5 mm environ au-dessous du bouchon de remplissage ne doit être dépassé.

Si le moteur est muni d'un index moleté, arrêter celui-ci sur la position « sport ».

Réglages

I. — Allumage : celui-ci doit être réglé plein retard : 0 mm, soit le piston au PMH. Ceci est valable pour tous modèles.

II. — Bougies : la distance entre les électrodes de la bougie doit varier de 0,4 mm à 0,6. Il y a lieu de noter que les machines à culasse fonte doivent recevoir des bougies à culot court, alors que celles à culasse en alliage léger reçoivent des bougies à culot long.

Pour les moteurs à soupapes latérales, les bougies à utiliser doivent avoir un degré thermique de 145 contre 175 pour les moteurs culbutés.

(Pour l'équivalence des marques, voir nos tableaux parus dans notre numéro de Salon 1953).

II. — Distribution : les calages que nous donnons ci-joint sont à effectuer avec un jeu à froid de 0,15 mm à 0,20 mm pour les moteurs à soupapes latérales et 0,10 mm pour les culbutés.

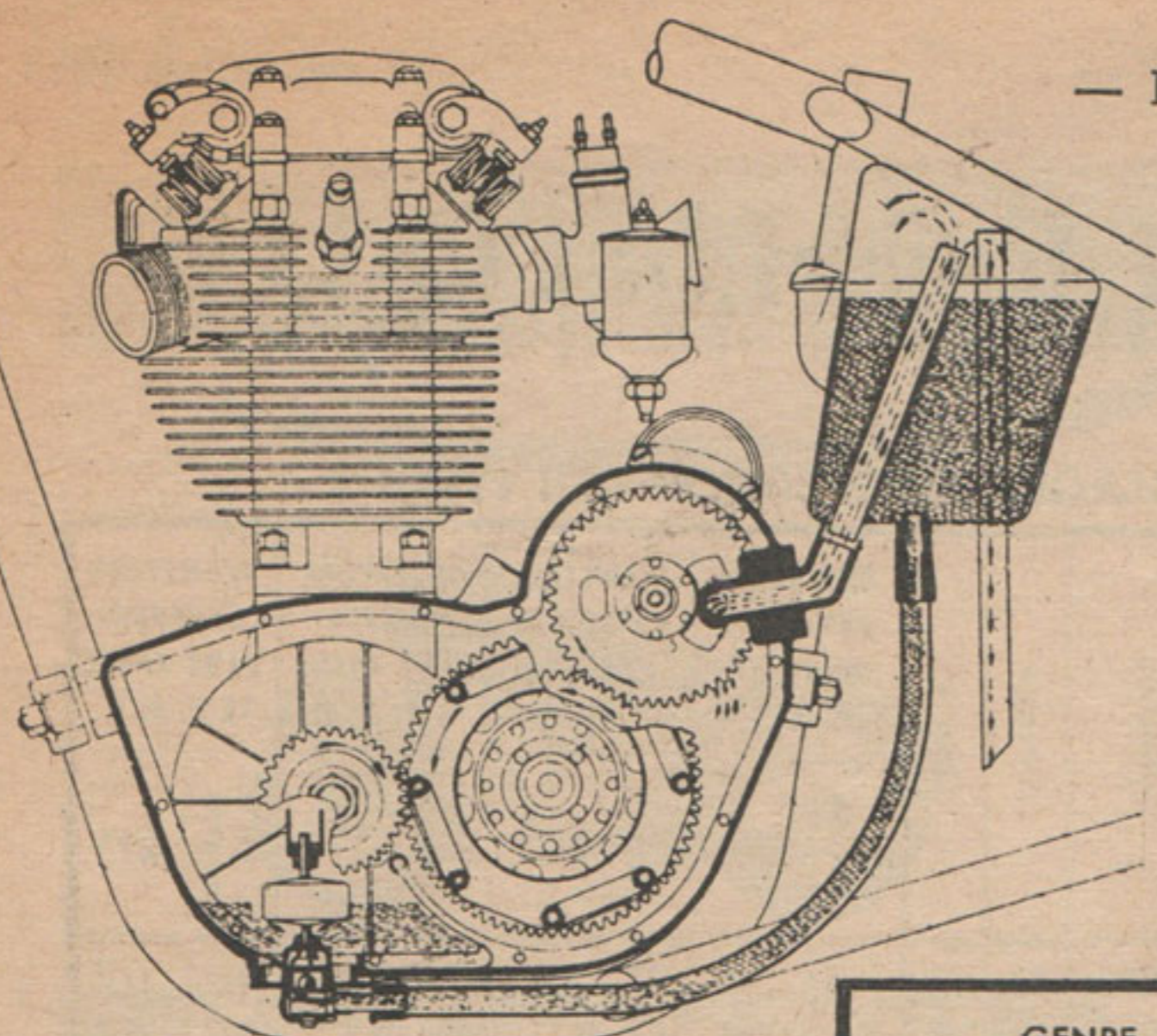
REGLAGES DISTRIBUTION DES TYPES B

GENRE DE MOTEUR	Cylindrée	Alésage	Course	OUVERTURE ADMISSION AVANT LE P. M. H.		FERMETURE ADMISSION APRÈS LE P. M. B.		OUVERTURE ÉCHAPPEMENT AVANT LE P. M. B.		FERMETURE ÉCHAPPEMENT APRÈS LE P. M. H.	
				En degrés	En mm	En degrés	En mm	En degrés	En mm	En degrés	En mm
SOUPAPES LATÉRALES SÉRIE	172,6	56	70	7	0,4	57	13	59	13,9	10	0,7
	249,1	65	75	7	0,5	57	14	59	14,7	10	0,8
	346,7	70	90	7	0,6	57	15,5	59	16,5	10	1
	493,1	80	98	7	0,7	57	17	59	18	10	1,1
CULBUTEURS SÉRIE	249,1	65	75	7	0,5	57	14	59	14,7	10	0,8
	346,7	70	90	7	0,6	57	15,5	59	16,5	10	1
	493,1	80	98	7	0,7	57	17	59	18	10	1,1
CULBUTEURS SPORT	249,1	65	75	15	1,4	70	20,6	74	24,1	24	4
	346,7	70	90	15	2	70	23,4	74	26,1	24	5
	493,1	80	98	15	2,2	70	25,5	74	28,4	24	5,5
CULBUTEURS GRAND SPORT	346,7	70	90	34	9,6	70	23,4	72	24,8	34	9,6
	493,1	80	98	34	10,6	70	25,5	72	26,9	34	10,6

REGLAGES CARBURATEURS DES TYPES B

Genre de Moteur	Cylindrée	Alésage	Course	Marque de Carburateur		Type de Carburateur	Gicleur
				de Carburateur	de Carburateur		
SOUPAPES LATÉRALES Série	172,6	56	70	Amac	Gurtner	40 MSX	A5-A6
	249,1	65	75	Gurtner	Gurtner	M. 18	31 - 32
	346,7	70	90	Amac	Gurtner	M20 ou M20D	33-34-35
	493,1	80	98	Amac	Gurtner	5/0 12	100-110
CULBUTEURS Série	249,1	65	75	Gurtner	Gurtner	M 22 D	38-39-40
	346,7	70	90	Amac	Gurtner	5/0 12	100-110
	493,1	80	98	Amac	Gurtner	M 22 D	39-40-41
	493,1	80	98	Amac	Gurtner	6/012	150-160
CULBUTEURS SPORT	249,1	65	75	Amac	Amac	5/0 12	41-42-43
	346,7	70	90	Amac	Amac	6/001	95-100
	493,1	80	98	Amac	Amac	6/0 12	39-40-41
CULBUTEURS GRAND-SPORT	346,7	70	90	Amac	Amac	6/001	150-160
	493,1	80	98	Amac	Amac	6/022	130-140-150

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



Ci-contre, schéma du circuit parcouru par l'huile dans les blocs-moteurs R et S. Un flotteur maintient un niveau constant dans le bloc et freine l'arrivée de l'huile du réservoir. Le retour s'effectue sous formes de vapeurs chassées par le reniflard.

L'huile chaude se vaporisant est évacuée vers le réservoir par un reniflard, dont la commande est assurée par deux lumières percées dans le pignon d'entraînement de la dynamo.

En principe, pour obtenir un bon fonctionnement, le carter (qui est muni d'un bouchon de remplissage), doit contenir un litre de Castrol XXL.

La même huile est à employer pour remplir le réservoir. Par grand froid, utiliser Castrol XL et la Castrol R pour un usage sportif.

Vidanger tous les 1.200 à 1.500 kms.

**BLOCS MOTEURS
TYPES R ET S
(M pour Motoconfort)**

La principale modification qui différencie ces deux moteurs de ceux du type B réside dans le graissage. Celui-ci a été amélioré, afin d'éviter les fuites d'huile par le reniflard qui provoquaient une consommation excessive.

Un réservoir placé sous la selle alimente en huile le carter moteur, un niveau constant étant maintenu dans celui-ci au moyen d'un flotteur.

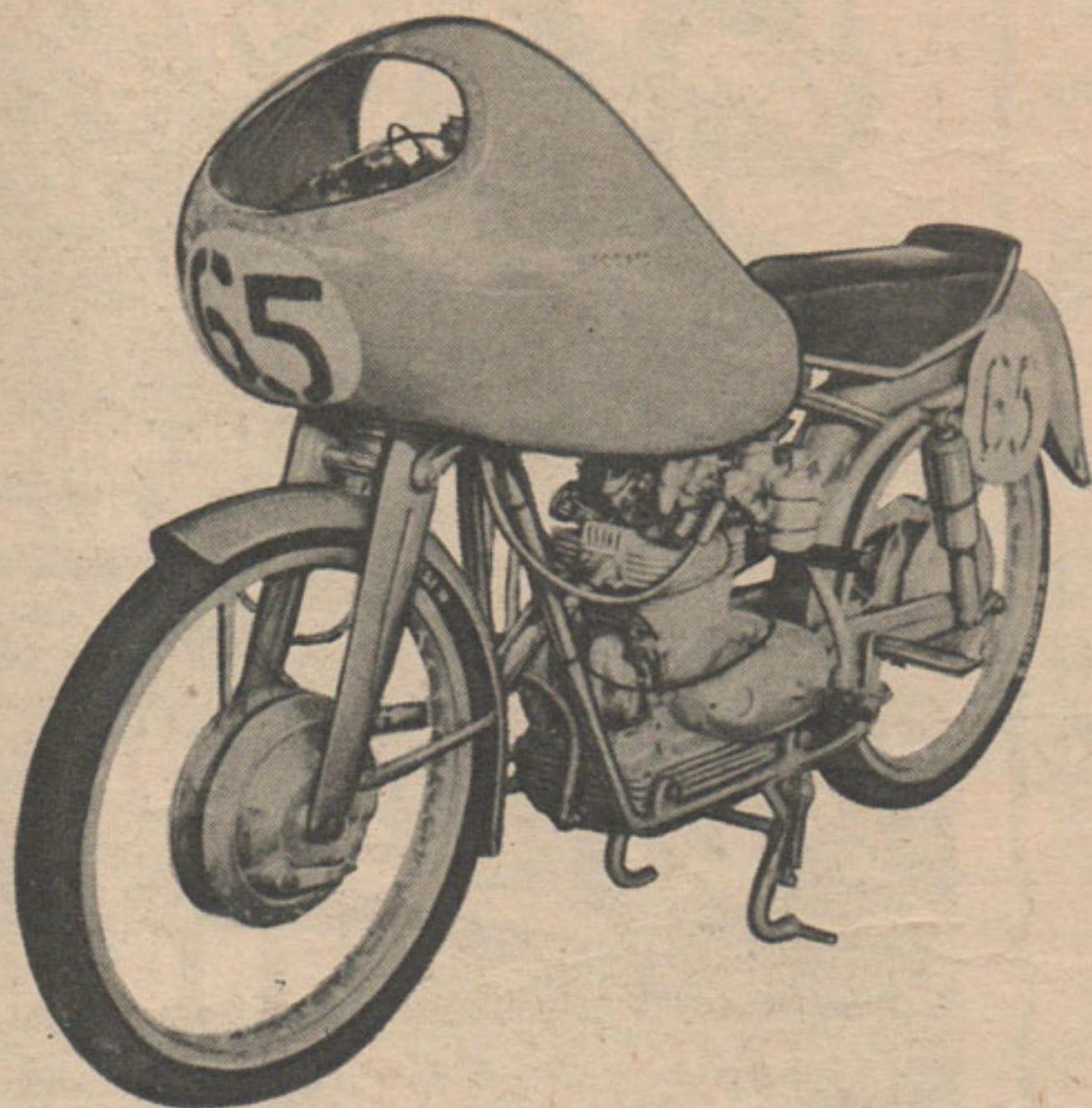
**REGLAGES DE DISTRIBUTION
DES TYPES R ET S**

**REGLAGES CARBURATEURS
DES TYPES R ET S**

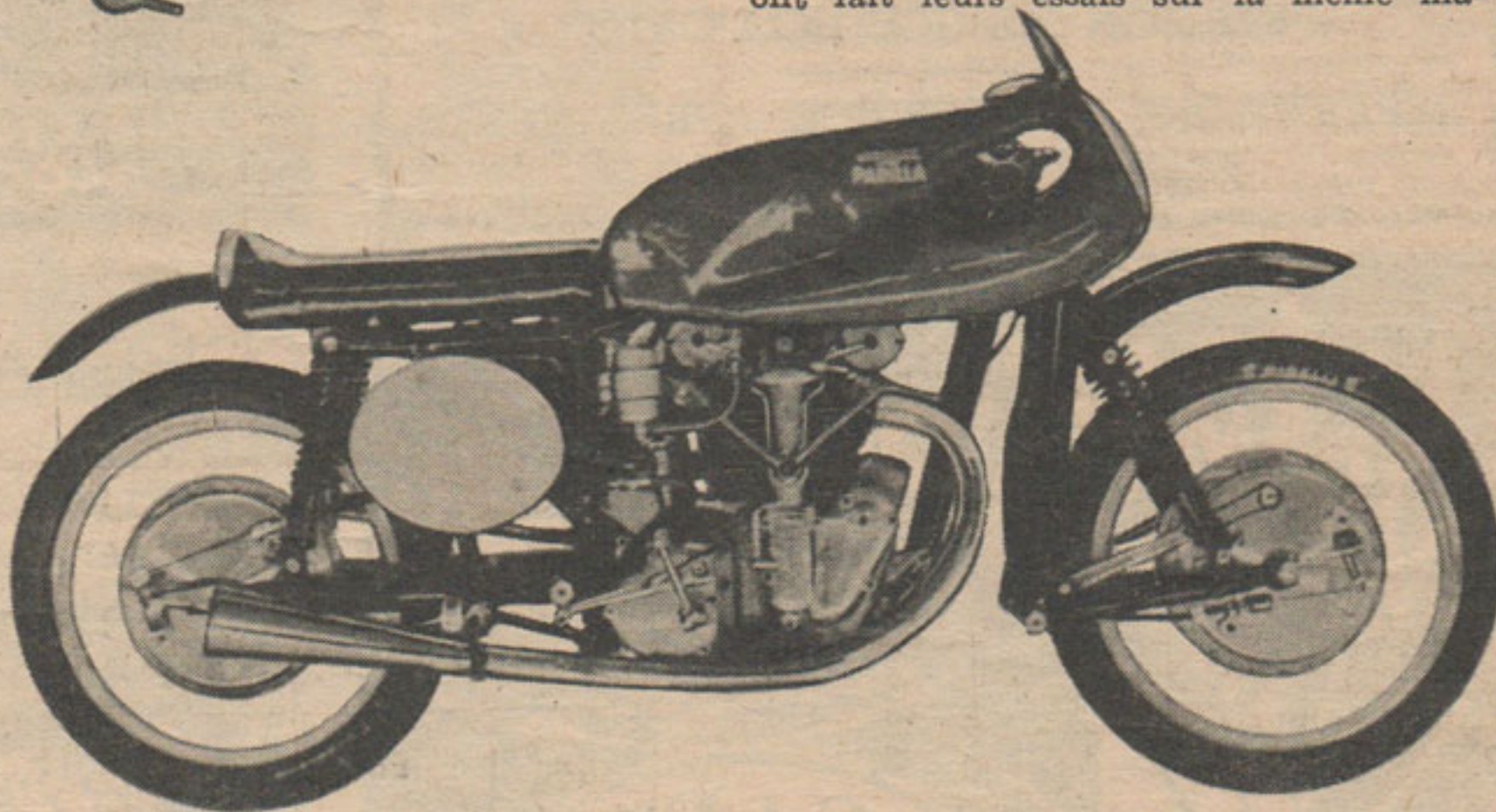
GENRE DE MOTEUR	Marque de carburateur	Type de carburateur	Gicleur
SOUPAPES LATÉRALES SÉRIE	Gurtner	M 18 D	34-35
	Amac	F 6/0 01	130-140
	Amac	F 6/0 01	130-140
CULBUTEURS SÉRIE	Amac	F 5/0 14	110-120
	Amac	F 6/0 04	140-150
	Amac	F 6/0 014	140-150
CULBUTEURS SPORT	Amac	F 5/0 14	110-120
	Amac	F 6/004	140-150
	Amac	F 6/014	140-150
CULBUTEURS SUPER-CULASSE TYPE ARMÉE	Amac	F 6/014	130-140
	Amac	29/011	170-180
	Amac	F 6/014	130-140

Genre de Moteur	Cylindrée	Alésage	Course	OUVERTURE ADMISSION AVANT LE P.M.H.		FERMETURE ADMISSION APRÈS LE P.M.B.		OUVERTURE ÉCHAPPEMENT AVANT LE P.M.B.		FERMETURE ÉCHAPPEMENT APRÈS LE P.M.H.	
				En degrés	En $\frac{m}{m}$	En degrés	En $\frac{m}{m}$	En degrés	En $\frac{m}{m}$	En degrés	En $\frac{m}{m}$
SOUPAPES LATÉRALES SÉRIE	249,1	65	75	14	1,5	49	10,7	54	12,6	11	1,0
	346,7	70	90	24	4,3	53	13,6	58	16,3	21	3,5
	493,1	80	98	24	5,4	53	15,3	58	17,9	21	4,1
CULBUTEURS SÉRIE	249,1	65	75	24	3,8	58	14,7	58	14,6	21	3,0
	346,7	70	90	24	4,3	53	13,6	58	16,3	21	3,5
	493,1	80	98	35	11,3	62	21,0	70	25,9	29	7,7
CULBUTEURS SPORT	249,1	65	75	24	3,8	58	14,7	58	14,6	21	3,0
	346,7	70	90	35	10,4	62	19,7	70	24,0	29	7,2
	493,1	80	98	35	11,3	62	21,0	70	25,9	29	7,7
CULBUTEURS SUPER-CULASSE TYPE ARMÉE	346,7	70	90	45	16,2	70	24,8	80	30,6	37	10,9
	493,1	80	98	45	18,2	70	26,5	80	32,8	37	12,4
	493,1	80	98	45	18,2	70	26,5	80	32,8	37	12,4

LE KILOMETRE LANCE A MONZA



Ci-dessus, une vue de trois quarts avant du 75 Ceccato qui fit un passage à plus de 114 kmh. Le pilote, pour la circonstance, avait la tête et les épaules placées dans le carénage et les pieds tendus à l'horizontale. - A droite, la 250 Parilla « Grand Prix » de Grieco, avec son nouveau cadre. - Au-dessous, une vue du 250 bicylindre C.M. Cette marque fit une excellente démonstration d'ensemble en plaçant 5 machines en tête de la catégorie 250 sport.



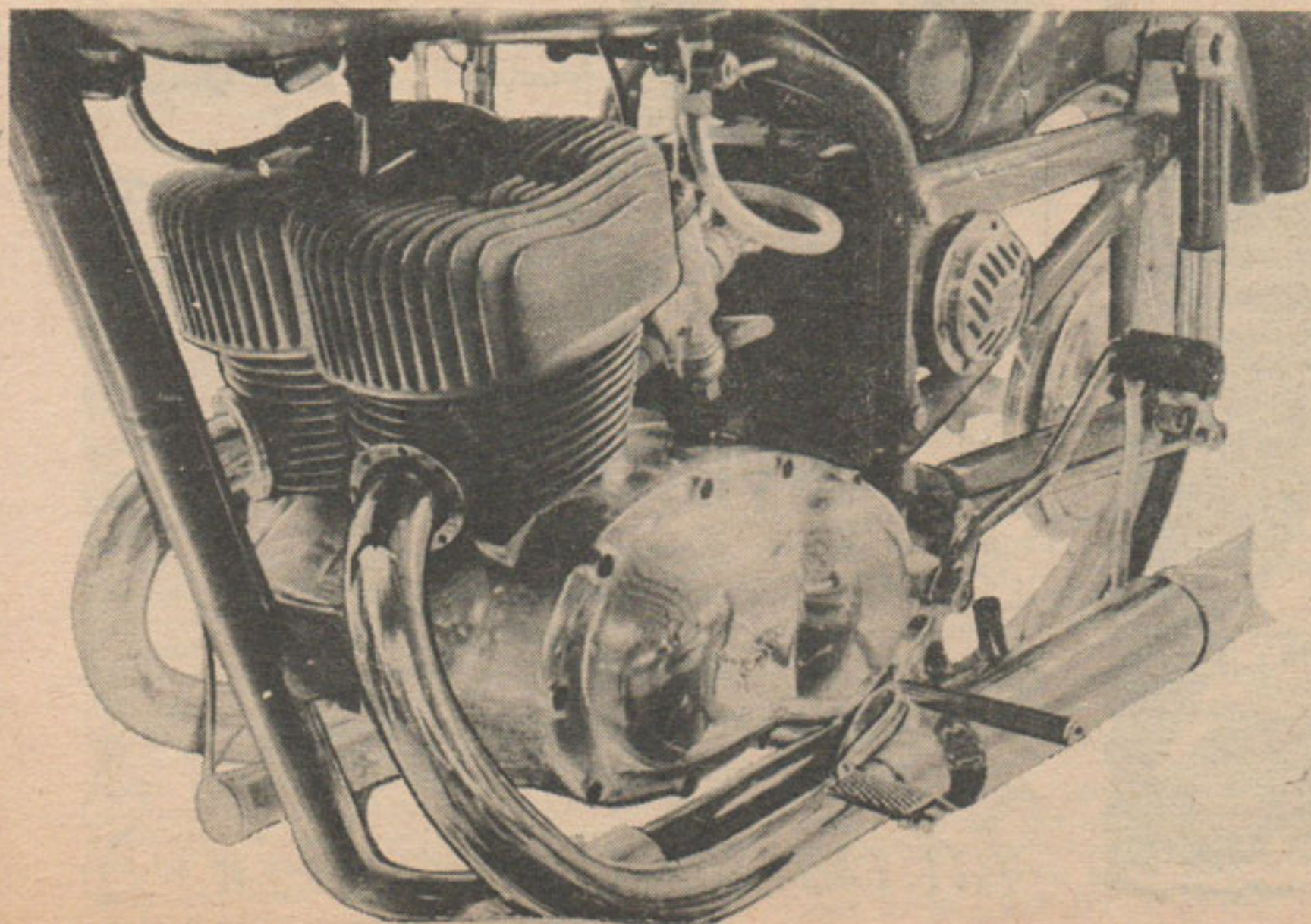
Par un temps splendide, une température idéale et sur une piste parfaitement sèche, se sont déroulées à Monza, en Italie, le 8 novembre, les épreuves sur le kilomètre lancé, organisées pour la seconde fois par le Gentleman's Club. Les épreuves étaient ouvertes aux pilotes de 1^{ère}, 2^e et 3^e catégories des provinces environnantes et avaient réuni 76 partants, parmi lesquels des pilotes de réputation mondiale.

Les essais étaient répétés deux fois sur la ligne droite, devant les tribunes, et seul le meilleur résultat était retenu pour le classement définitif.

D'une manière générale, les résultats ont été très bons et quelques-uns même sensationnels. Parmi ces derniers, il faut noter ceux obtenus par Lorenzetti sur la Guzzi 350 carénée qui a dépassé les 200 kms, de Pagani, sur Gilera 500 Saturno, qui a frôlé les 190 kmh., mais surtout de Marelli sur Ceccato 75 cmc. compétition, qui passe les... 114 kmh., etc...

A noter aussi le succès des Mondial dans les petites cylindrées.

Détail amusant : le classement des sides donne 3 Gilera en tête, et il était difficile qu'il en soit autrement, étant donné que les trois seuls équipages en course ont fait leurs essais sur la même ma-



chine ! Le vainqueur fut Dobelli, l'habituel passager du champion du Monde Oliver.

CLASSEMENT

Classe 75 cc. - Compétition : 1. Marelli Angelo (Ceccato) 31" 5/10 (114,285) ; 2. Perotti P. (Ardito) (111,455).

Cl. 75 cc. - Sport : 1. Pasini F. (Laverda) 33" 3/10 (108,108) ; 2. Rizzitelli (Laverda) (105,882).

Cl. 125 cc. - Grand Prix : Pagani Nello (Mondial) 23" 4/10 (153,846) ; 2. Colombo R. (Mondial) (142,857) ; 3. Albonico A. (Mondial) (142,292).

Cl. 125 cc. - Compétition : 1. Tretteno Paolo (Mondial) 26" 1/10 (137,931) ; 2. Magri E. (Mondial) (133,333) ; 3. Carini M. (Mondial) (133,333).

Cl. 125 cc. - Sport : 1. L'Abbruzzi B. (Mondial) 25" 9/10 (138,996) ; 2. Ferrario A. (Mondial) (138,461).

Classe 175 cc. - Compétition : 1. Longoni Ernesto (Guazzoni) 26" 1/10 (137,931) ; 2. Grieco N. (Guazzoni Grifo) (110,769).

Cl. 175 cc. - Sport : 1. Corti U. (Mas) 26" 5/10 (135,849) ; 2. Serafini D. (Mas) (130,090).

Cl. 250 cc. - Grand Prix : 1. Grieco Nino (Parilla) 23" 6/10 (152,542).

Cl. 250 cc. - Compétition : 1. Baviera Lanfranco (Guzzi) 22" 7/10 (158,590).

LA PRIORITE EST UNE BELLE CHOSE, LA VIE UNE PLUS BELLE ENCORE

N'ATTENDEZ PAS LE PRINTEMPS
SI VOUS DESIREZ UNE **B. S. A.**
UN **LAMBRETTA**
OU UNE MAGNIFIQUE 250 **GIMA**

CONDITIONS EXCEPTIONNELLES
POUR DECEMBRE ET JANVIER

Dans une maison dont la publicité a été faite
par sa clientèle

Barbès - Moto - Cycles

33, Boulevard Barbès - PARIS-18^e
M^o Château-Rouge et Barbès — MON. 98-35

SPECIALISTE

**GIMA - B. S. A. - SUNBEAM
GUZZI - MACCHI - JONGHI
TERROT - LAMBRETTA
GNOME-RHONE - RENÉ GILLET**

SCOOTERS

STATION-SERVICE DELL'ORTO

REPARATIONS — SERVICE APRES VENTE
ACCESSOIRES — ESSAIS



LES MEILLEURES
chaînes
AU MONDE

Brampton

&
RENOLD

101

**POUR CYCLOMOTEURS, VELOMOTEURS
SCOOTERS, MOTOCYCLETTES**

*Volants
Magnétiques*



SAFI

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

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

CHEVALIERS DE LA ROUTE

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

EXIGEZ MEYERCUIR LE MEILLEUR



K. MEYER

102, rue de Turenne, 102
PARIS-3^e — ARC. 45-86

Blousons — Manteaux
Vestes — Trois-Quarts
Culottes

CERTIFICATS d' INVESTISSEMENTS

Amortissables en 10 ans
Prix d'émission : 10.000 frs
Valeur de remboursement : 10.500 frs
Intérêt annuel : 500 frs

EXEMPTS DE TOUS IMPÔTS y compris
LA SURTAXE PROGRESSIVE SUR LE REVENU

Certificats d'investissements

Cl. 250 cc. - Sport : 1. Maspes Sergio (C.M.) 25" 5/10 (141,176) ; 2. Milani G. (C.M.) (140,077) ; 3. Fontana D. (C.M.) (139,534).

Cl. 500 cc. - Grand Prix : 1. Lorenzetti Enrico (Guzzi 350) 17" 9/10 (201,117).

Cl. 500 cc. - Compétition : 1. Pagani (Giler) 19" (189,473) ; 2. Santiani B. (Giler) (181,818).

Cl. 500 cc. - Sport : 1. Mattioli D. (Triumph) 22" 9/10 (157,205) ; 2. Riolfi Beniamino (Triumph) (155,844).

Cl. 500 sidecars. - Compétition : 1. Dobbelli L. - Mauri (Giler) 26" (138,461).

Voici quelques détails qui nous sont parvenus au sujet des machines qui ont participé à cette compétition.

La Guzzi 350 de Lorenzetti est la même monocylindre ACT qui a gagné le Championnat du monde de sa catégorie. Il faut pourtant noter qu'elle était cette fois lé-

gèrement surcompressée, car alimentée à l'alcool. On aurait pu, dans ce cas, s'attendre à une moyenne supérieure, mais les conditions de lancement ne permettaient pas à Lorenzetti d'entrer sur le kilomètre au maximum de sa vitesse (190-195 à l'entrée du km et 208-210 à la sortie).

La Giler de Pagani (189,4 km) était une machine « d'usine » et qui disposait d'une puissance de 40 chevaux environ pour un régime de 6.500 tours-minute. Il semble que dans ce cas encore la Giler ait été alimentée à l'alcool.

Dans les 250 cmc., Baviera a gagné sur une Guzzi Albatros normale et, dans la catégorie sport, il faut relever les quatre premières places des C.M., toutes autour des 140 kmh. Ces C.M. ont une puissance de 18 chevaux pour un régime de 7.500 tours et peut-être davantage. Dans la mé-

me catégorie les Mondial (en réalité des 200 cmc.), nettement battues, développent 15-16 chevaux pour 6.500 tours dans les meilleurs des cas. Mais toujours se pose la question du carburant utilisé.

Mais c'est dans les petites cylindrées que les résultats semblent meilleurs.

La Mondial 125 Grand Prix de Pagani, double ACT, était munie d'un moteur expérimental avec un nouveau type de distribution et un cadre à double berceau avec suspension arrière oscillante à amortisseurs hydrauliques.

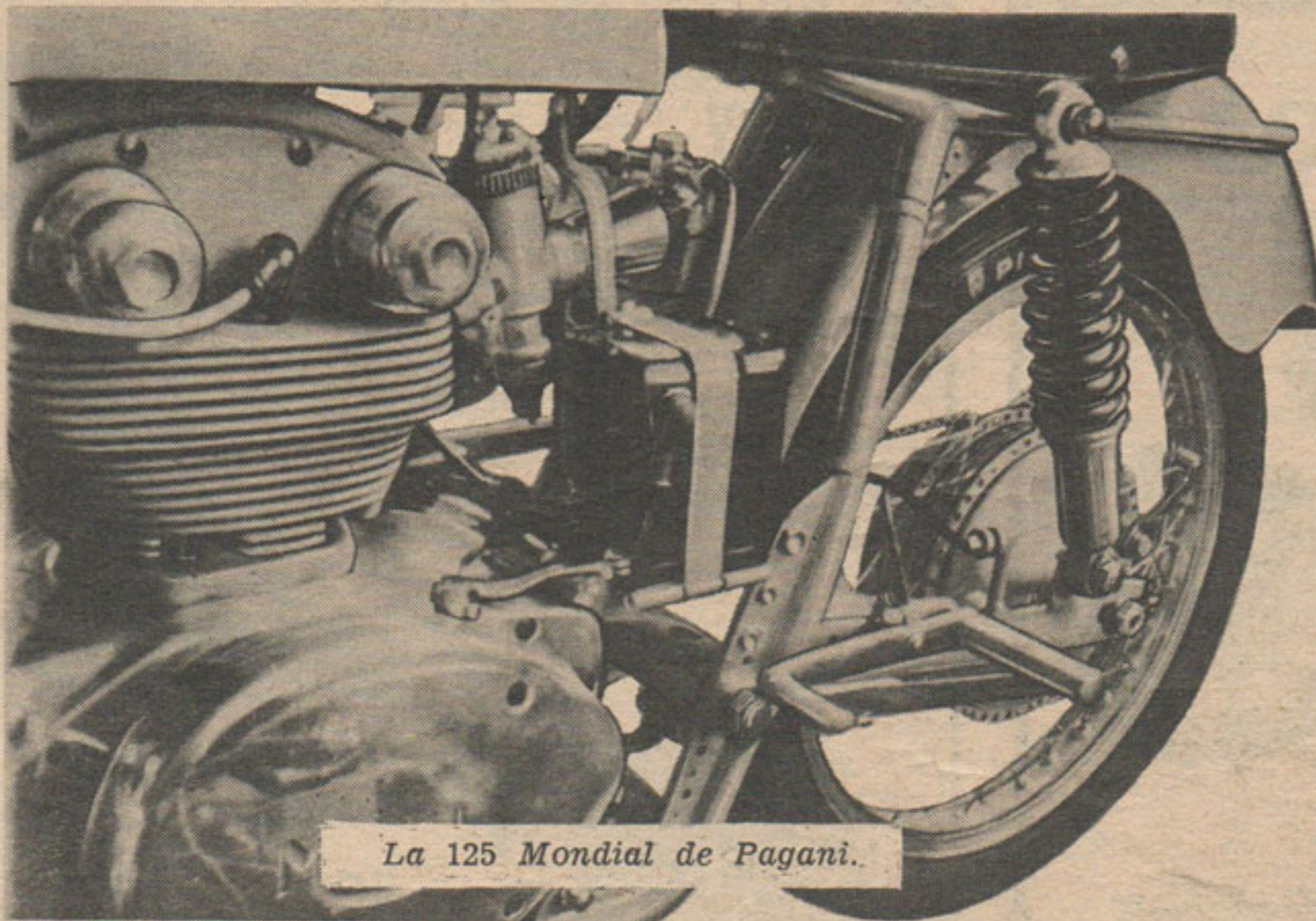
La 75 Ceccato de Marelli était à simple arbre à cames en tête. La 75 Ardito pilotée par Perotti (le second de Morelli) a un moteur deux temps, assez compressé, et avec deux carburateurs.

Dans la catégorie Sport 75 cmc., les Laverda, qui monopolisent les premières places, sont par contre des machines normales à moteur 4 temps culbuté, et leur moyenne (108 kmh.) est tout simplement étonnante.

CIRCUIT DE REGULARITE DE MAINTENON

Le dimanche 22 novembre dernier s'est disputé le VI^e Circuit de Régularité du Moto-Club de Maintenon, couru sur 127 kms entre Maintenon, Senonches, Brezolles, Dreux, Nogent-le-Roi et Maintenon. Cette épreuve voyait au départ 33 concurrents, tant en cyclomoteurs qu'en motos ou sidecars. Epreuve très dure du fait du temps, mais surtout à cause de la sévérité des contrôles, tous secrets.

Cependant le premier toutes catégories, Seguin Maurice, du Moto-Club de Maintenon, sur 175, totalisait seulement 27 points devant Magnet du Moto-Club Châtillonnais, sur cyclomoteur, 29 points, se voyant attribuer chacun la coupe de leur catégorie. Lecomte, du MCC, s'adjugeait la coupe des 500 cmc. Enfin le Moto-Club de Maintenon gardait deux coupes : celle du premier toutes catégories, et celle attribuée au club totalisant le moins de points de pénalisation dans les trois premiers : MCM : 113 contre MCC 184.



La 125 Mondial de Pagani.

LA FEDERATION ET LES CLUBS

COMMENT SE SONT DEROULES LES ELECTIONS A LA L.M.I.F.

Comme nous l'avons annoncé dans notre numéro 1163, c'est le dimanche 6 décembre qu'ont eu lieu, au café « Aux Armes de la Ville », les élections du bureau 1954 de la Ligue Motocycliste de l'Île de France.

La séance, qui commença avec près de trois quarts d'heure de retard, fut ouverte par le Président Bouvet, qui, au cours de son allocution, déclara entre autres : « Nous aurions pu éviter ces élections ! » (Pourquoi ? Déjà l'an passé il n'y en avait pas eu).

Puis le secrétaire général Tinancourt nous donna quelques chiffres sur cette Ligue qui groupe 63 clubs, et 1.252 licenciés, soit à peu près le tiers des effectifs nationaux.

Vint ensuite le tour du Trésorier, Freisse, qui, minutieusement, fit le bilan des années 1952 et 1953.

Avant les élections, quelques interventions eurent lieu. L'AMS dévoila un abandon de poste assez grave de Mr Bouvet pendant les derniers Championnats de France de Moto-Cross, et s'étonna que, dans le rapport sur l'activité 53, on ait uniquement mentionné les champions de cross et l'activité touristique. Les titres de Pierre et Georges Monneret, de Camus, tous pourtant de la LMIF, furent passés sous silence. C'est un comble.

Et comme le faisait remarquer le porte-paroles de l'AMS, vraiment la vitesse devient bien le parent pauvre.

Puis le délégué du Métro s'étonna que Mauve se soit livré par lettre à une campagne de propagande personnelle en vue de rentrer au sein de la Ligue. Mauve rétorqua dans son style onctueux, affirmant qu'il restait parfaitement dans la légalité, etc., etc...

Puis on passa au vote.

Si les votes eurent lieu par bulletins secrets, et si le dépouillement se fit bien aux yeux de tous, par contre, certains clubs jouirent d'un nombre de voix surprenant, et sur lequel il y aura lieu de revenir bientôt !

Que le MC Châtillonnais ait déposé 8 listes de candidats, l'AMS 4, cela semble normal, mais notre étonnement fut grand, quand, bien discrètement, on annonça d'une faible voix MCF : 8 et AMCF : 7 !...

Alors là, nous nous inscrivons déjà en faux, et aurons l'occasion de demander des précisions aux dirigeants de ces deux clubs, car il ne faudrait tout de même pas exagérer.

Mauve, de ce fait, peut se frotter les mains. Si au premier tour il échouait à 2 voix près, le second tour lui était favorable, et nous le retrouvons administrateur de la LMIF (l'ACF pourra pavoiser).

Par contre, le vieux MCF (malgré ses 8 voix personnelles) fut moins heureux, et aucun de ses représentants ne figure au nouveau bureau de la Ligue, dont, d'ailleurs, voici la composition :

Président : Roger Bouvet (MC Sèvres) ; Vice-Président : Voyer (RMC), Houel (AMS) et Druet (MC Oise) ; secrét. gén. : Tinancourt (BMC) ; secr. adj. : Buffavant (MC Ivry) et Blat (CMSN) ; trés. : Freysse (AMP) ; trés. adj. : Grisot (SC I.-de-F.) ; délégués à la FFM : Cantalice (MC Châtillon) et Bouvet (MC Sèvres) ; administrateurs : Adnet (RMC), Mauve (AMCF) et M. Brassine (MC Pantin).

Bien entendu, nombre d'amis, de vrais sportifs, furent heureux de constater que « Moto-Revue », seule de la presse spécialisée, était présente à ces élections, il est vrai que M. Tinancourt, secrétaire général de la Ligue, avait envoyé une très aimable « invitation » à *Moto-Revue*.

× × ×

Comme on a pu le constater au cours de ce bref compte-rendu, nous avons soulevé plusieurs lièvres, et pour cette fois-ci nous avons un peu laissé le lecteur sur sa soif. Mais qu'il se rassure, nous reprendrons tous ces points en détail, nous bornant aujourd'hui à de simples allusions.

VACHE LISSE
1^{er} choix.



ARTISAN

BRAUN

FABRICANT

SACOCHE GRAND LUXE

pour MOTOS — SCOOTERS
ENTIEREMENT RENFORCEES BORDEES
fixation par colliers renfort dos dural
s'adaptent sur toutes motos.

exiger notre fabrication c'est éviter des déceptions

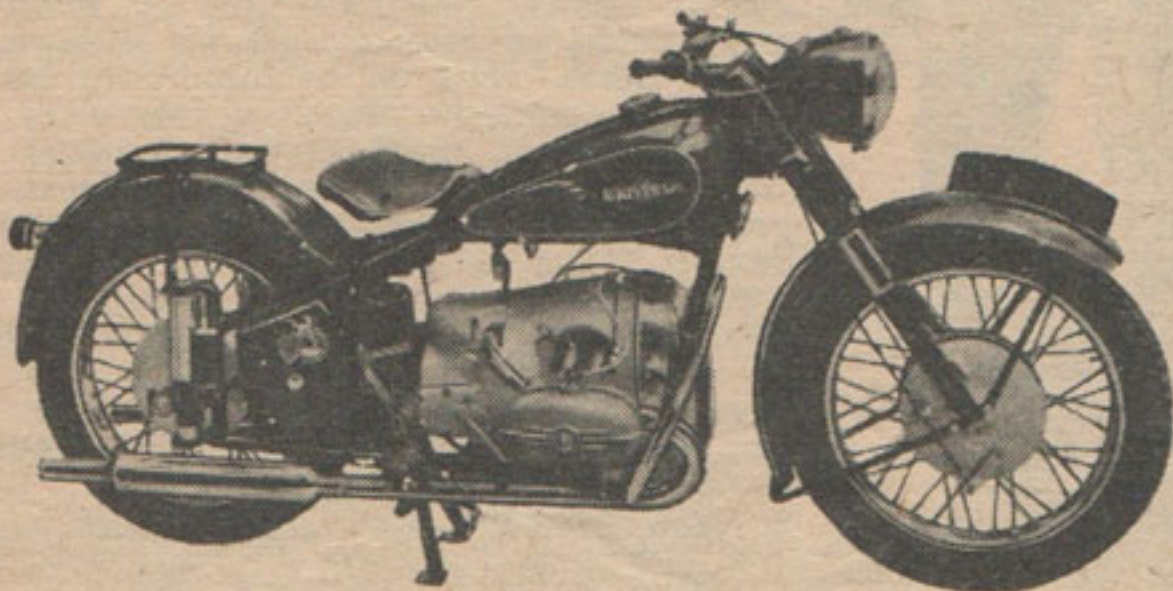
BRAUN, 89, R. de la Glacière, PARIS-13^e POR
52-20

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

BOTTES EN CUIR

MOTO - EQUITATION - CHASSE

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

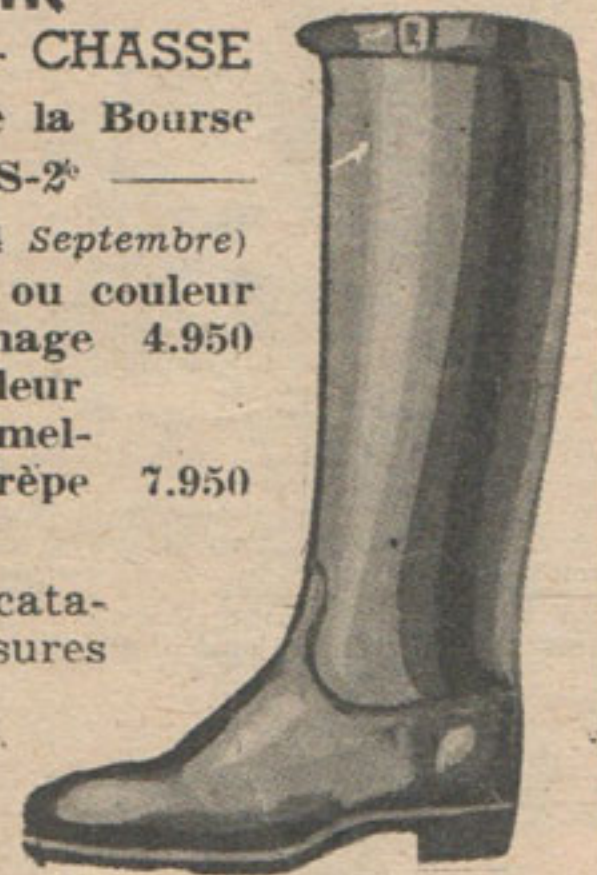
(entre les rucs Réaumur et 4 Septembre)

DEMI-BOTTES box noir ou couleur
d^o veau double tannage 4.950

BOTTES box noir ou couleur
d^o veau naturel semelle
le cuir ou crêpe 7.950

60 modèles différents

Sur demande envoi du catalogue et feuille de mesures



POUR LES
GRANDS FROIDS

BOTTES « PILOTE »

Modèle et Marque déposés

Box noir ou marron

Entièrement fourrée mouton
Première amovible.
Se fait avec semelle
cuir ou **9.950 f.**
Belledonne

La Plus Importante
Spécialité Française
CEN. 83-11 (2 lignes)



REPRISES

MÊME AVEC UN

1^{er} VERSEMENT DE

GAITE-MOTOS MONTPARNASSE

4, IMPASSE DE LA GAITE, PARIS 14^e — DAN 55-43

Demandez-nous la liste complète contre 50 frs en timbres

ECHANGES

LE SOLDE EN

5.000 frs

6 - 9 - 12 MOIS

125 CMC.
Peugeot 3 vit. 70000
Gn. Rhône 2 t. f. tél. 75000
Monet sus. ar. vit. sél. 75000
Peugeot 3 vit. compt. 80000
R. Gillet 4 v. sél. f. t. 85000
Motob. sus. ar. f. tél. 85000
Terrot culb. 4 v. sélect. f.
télesc. batterie 110000
Peugeot 2 t. 4 v. 53 115000

175 CMC.
Peug. 4 v. f. t. s. AR 110000
DS Malterre mgt. AMC 4 v.
sélec. sus. AR f. tél. 130000

Guiller sport AMC sus. AR
oscillante f. téles. 150000

250 CMC.
Terrot culb. tte éq. 60000
Monet Goy. cul. 4 v. 90000
BSA C11 L culb. sél. 170000
Puch 4 vit. sélec. sus. AR
fourche télesc. 190000

350 CMC.
Peugeot P112 bloc mot. 85000
Ariel culb. 4 v. sélect. 130000
NSU konstal 4 v. sélect. sus.
AR four. télesc. 260000
Douglas Mark 5 sus. AR et
f. téles. à balancier 290000

500 CMC.
Indian Scout 2 cyl. 100000
Monet Goy. grd sport 120000
Motob. sup. cul. 4 v. 120000
Ariel culbut. 4 vit. sélecteur
suspension arrière 180000
BSA B33 impec. 260000
Royal-Enfield twin f. télesc.
susp. AR oscillante 290000
BSA AA7 twin culb. four.
téles. sus. AR 1952 300000
BSA B34 toute alu 300000
AJS culb. fourche tél. susp.
AR comme neuve 310000
600 et 750 CMC.
Triumph tw. 4 v. f. t. 160000
BMW 750 fourche tél. 180000

BMW R66 culb. 4 v. 280000

SIDECARS

Terrot 500 4v. s. sid. Buf. 130.
R. Enfield 500 4 v. sél. 170.
Motobéc. supercul. 4 v. sél.
side Bernard. Avion 190000
Terrot 500 RGST susp. AR
f. tél. side Précision 220000
Zundapp 600 cc KS flat-twin
culb. 4 v. sélecteur 260000
Plus. sides solo à part. 25000

SCOOTERS

Bernardet 125 4 v. équip.
compt. roue secours 120000

Vespa 125 ital. r. sec. 95000

NOS VOITURES D'OCCASION

4 cv Rosengart C. I. bon
état 110000
3 cv Rovin cabriolet décap.
dernier modèle 200000
6 cv Fiat cabr. déc. 200000
3 cv Dyna Panhard fourgon-
nette tr. bon état 375000
10 cv Citroën coach 140000
11 cv BMW roadster 4 pl.
décapot. intér. cuir 300000
203 Peugeot C.I. toit ouvr.
4 places impeccable 550000

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

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

MOTOS GARANTIES 3 MOIS

Motobécane D45S b. ét. 65000
 Motobécane D45S f. tél. 80000
 Motobécane 175 bon état 85000
 Terrot HCTL b. état 110000
 Terrot RGST très b. ét. 130000
 BSA 250 en tr. bon ét. 150000
 Scooter Bernardet ét. nf 90000
 LEVALLOIS-MOTOS 58 rue A. Briand, Levallois PER. 19-73.

BMW R71 parf. ét. 12000 k. px 250. vis. sam. ap. m. Besse 84 r Amandiers 20e.

TWN 250 ét. nf 1952 nombx acces. INCLAIR 62 bd Libération, Vincennes (Seine).

PART. vend. BMW R12 side Précis. parf. ét. px intér. Rigoulot 45 r Damrémont 18e.

SIDE R. Gillet pf. ét. 1000 cc Vitoux 23 r du Rameau P. 15e

BSA 250 C11 parf. ét. Pharmacie 99 r Dames. Car. 24-41

TWN 250 BDGS 1953 cylindre chromé dur. 6500 kms garant. 17 r Le Bua 20e. MEN. 56-15

ZUNDAPP KS 600 état neuf px int. GOUTAREL 12 pl. Jean Jaurès, Grigny (Rhône).

350 BSA cul. imp. px int. acc. ANDRY 13 r A. France, Eaubonne (S.-O.).

MOTOBEC. 350 lat. tr. b. état seule ou avec side à terminer moto 75. side 10. DUFFAU 1 pl. A. Briand, Eaubonne (SO)

BMW R67/2 état neuf 410. CHIAPPA 77 bd R. Wallace, Puteaux (Seine).

BSA A10 révisée à neuf en Angleterre, visible tous les jours 66 r J. de Maistre 18e

ATTELAGE 1952 7000 kms, 500 Terrot, side Simard, état neuf accessoir. 220. valeur 400. séparé à débattre. Ts les soirs 36 q. Célestins Paris 4e.

VELOCETTE LE 200 cc 1952 7000 kms, très soignée, comme neuve, 200000. BALARESQUE, Trudaine 39-46.

TOUTES pièces détachées Terrot mod. 28 à 45 et Triumph 500 lat. roues, boîtes, moteurs tous mod. français avant 40. Maison LACLAU 21 villa Marguerite, Issy (Seine).

175 PEUGEOT TC4 impecc. 110000. Motoconfort 350 culb. 25000. MARC, BAL. 25-23.

175 MOTOB. éq. compl. c. nve Despretz r. Guernisac, Morlaix

VESPA 7000 kms éq. 110000 M. Renard 7 r de l'Egalité, Joinville le Pont.

BMW av. sid. t. b. ét. ap. 19h. Ruth 44 r Hoche, Pantin.

HOREX ét. nf. BAL. 26-52 Poste 4. px 190. PIETRINI.

DAX état marche px 40000, à débattre. CONSTANTIN 109 r d. Carrières, Epinay (Seine).

175 PEUGEOT 52. IGEL 50, rue de la Paix, Vincennes.

NSU 250 OSL 4 vit. sél. bon état 100000 fr. BASSI 88 r Désiré Préaux, Montreuil (Seine)

1000 J. René Gillet side 100. 800 AX2 Gn. Rhône side 85. 750 GI René Gillet side 85.

750 R75 BMW side 160. 750 R73 BMW 250. 750 R73 BMW 230.

750 R12 BMW side 160. 750 R12 BMW 140. 145.

600 KS600 Zund. sid. Imp. 225. 500 RGST 1952 11000 kms 155. 500 luxe Sunbeam noire side capote cme neuve 310.

500 16H Norton très belles : 95. - 100. - 110. - 120. 500 WM20 BSA 100.

500 ARM. 4 vit. sélect. Motobécane 48 105.

500 RGAS 1947 side b. ét. 105. 500 L5A1 Monet Goyon 55.

500 RGST side 185. 350 BSA culbutée sélect. 115. 350 AJS impec. 140.

350 DKW NZ 90. 350 BSA B31 205.

350 Motobéc. side Humblot 65. 350 Dollard bon état 35.

250 Puch 1953 c. nve acc. 185. 350 BMW R35 télescopique 75.

250 TWN susp. AR c. nve 180. 250 NSU sup. cul. 45. 75. 175 Gima 53 120.

150 Gima pf. état équip. 90. 175 Motob. s. AR f. t. éq. 105.

125 Terrot cul. télesc. 80. 125 Motobéc. culb. t. sus. 75.

125 JLO 2 tps allem. sélect. 70. 125 Peugeot parf. état 55.

125 Scooter Vespa italien 75. 40 motos à rénover allem. angl. Voiture 203 Berline 400. Reprise moto. Opel Kapitän tr. belle 300. Reprise moto. Crédit. Repr. Echange. Achat MOTO-RECORD 151 rue Marcadet Paris 18e. M° Lamarck MON. 24-40.

DKW 198 cmc. impec. entier. origine. CHANDON 10 rue de Roumanie, Vichy (Allier).

Exceptionnel Terrot 500 cul. type RGST 3000 k éq. sac. tan. 135000. Tél. MEN. 59-09.

BSA 650 luxe éq. sad. bag. 2 k. side 2 p. tandem 300. Noiro 7 J. Jaurès, Joinville (Seine).

MOTOB. 175 cul. exc. ét. px à déb. Tél. 412 à Savigny.

BSA 500 M33 mod. 54 nve à immatr. Allély tél. 697 Raincy

500 Triumph T100 ét. nf 260. M. Solotky, Orleix (Htes Pyr.)

4 : 650 Triumph
 3 : T100 aluminium
 2 : Speed twin 52
 1 : Speed twin 40 135000

1 : 500 latérales 90000
 BSA A7 230000
 2 : BSA 350 B31 150000

Ariel twin 52
 Norton 16H 110000
 Motobécane 175, 1953
 Motobécane 125 60000
 Reprends voitures

PEROTTI 16 r de la Prévoyance, Vincennes. DAU 29-28. Ouvert également dim. matin lundi matin

REPRISE - CREDIT
 125 Motobécane D45 bas prix
 250 Puch noire 51 tr. belle.
 350 Horex absolument neuve
 350 BSA B31 1952
 500 Triumph 1951 état neuf
 HURNI 38 r Sausurre 17e.

VENDS moto course 350 cmc Kehler Escoffier, bas prix. PERROTIN, rue A. Dubois, Arnay-le-Duc (C.-O.).

125 TERROT août 53 px int. Café 3 r V. Hugo, Levallois.

250 VICTORIA 39 sél. pf. ét. 65000. Urg. ELY. 36-45 h. bur

500 TWIN Ariel impec. 235. Repr. 250 ou 350 PER. 60-98

PEUGEOT 150 cc accessoires sortie 1950 parfait état. LUCAS 43 r du Théâtre 15e.

MOTOBECANE s.-culasse 5 CV BMW R67 P.V. lu. mardi 19 h. 30. Wattez 131bd V.Hugo Clichy

BSA 650 juil. 53 selle b. pl. c. nve Mon. 97-73 soir, crédit

125 GIMA f. tél. sus. AR 78. 47 r Deguingand, Levallois.

GN. RHONE 125 R3 exc. méc. Lemarchand 8 1/2-18 1/2 Cép. 48-00.

Guiller 125 AMC 4 vit. sél. tél. 90000, 3 mois garant. Leclerc 56 r Marx Dormoy 18e

50 % comptant
 125, 175 Motob. Peug. Terr. 75.
 250 350 BSA DKW Puc. Jaw 150.
 500 750 BMW BSA Zun. Triu. 175. Crédit Reprises Echange.
 André 47 av. Pte St Ouen 17e

BSA 500 twin A7 12000 k ét. neuf 260000, acces. Zilberberg 25 r Lancry, Paris 10e.

BMW 500 t. R/52 1950 parf. ét. pns nfs assurée 350000. comp. l. d. suite. Lambert 6 r Verte, Argenteuil Arg. 18-36,

175 Motobécane 1953 ét. neuf nombx acc. px 130000. Ecr. C. Brunot 5 r Stan. Meunier Paris

URG. v. R. Gillet 250 t. A. 51 6000 k 120000 Boudet «Balto» 149 r Montmartre, Paris.

350 DKW 4 vit. sélec. 50000 DUCAZAU 4 rue Cartault, Puteaux, le dimanche.

TERROT 500 cmc 10000 kms av. side et access. 125000. 103 bd Sénart, Saint Cloud.

BMW R67-2 Buffet 29 bis r Pouchet 17e sam. et dim.

M. GOYON S6V 125 accid. b. méc. 32000. Lec. 75-00 p. 156

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

ECHANGES

VS ou éch. c. moto 6 cv Fiat 1 pas. Fonderie 11e OBE. 16-49

ECH. logem. 2 p. cuis. 2e ét. très ensoleillé ctre plus grand Paris ou Pavillon banlieue 15 k. max. Ecr. 1165 Moto-Revue

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

ON DESIRE ACHETER

Achète comptant

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

ACHETE vélom. motos récentes Dépôt vente assuré. André 47 av. Pte St Ouen 17e Orn 33-25

ACHETE ttes motos et scoot. Alazard 47 bis av. Clichy 17e

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

Part. ach. Motob. 125 lat. four. télesc. Lucien TUR. 85-85.

DKW 125 ou 200 bas prix. BERTUOL, Bellegarde (Ain).

DIVERS

MACHINE écrire Underwood 5. parf. ét. 38000. G. Déchamp 3 r Breteuil, St Maur (Seine)

INDIAN, Gnome et Rhône. Stock pièce. et épav. ts modèles Alazard 47 bis av. Clichy 17e

V. b. de vit. R75 pha + compt. R71. Choleau, Sablé (Sarthe)

VOITURES A VENDRE

4 CV 50 luxe toit ouvrant. 4 CV fin 49 luxe tr. belle. Aronde 52 20000 kms.

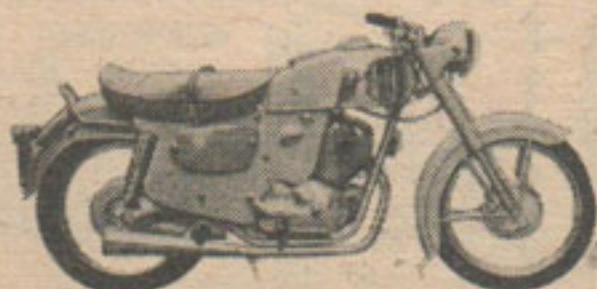
Fiat 6 CV 4 portes mot. neuf Peug. 201 M.38 moteur neuf Simca-5 1948 fourgonnette Roseng. 39 L.R.4 N2 C. I. V8, 48 C. I. 5 places

Citr. 11BL Berl. et roadster Delahaye 135M carros. Chapron Créd. Repr. de toutes motos. AUDEGEAN 10 r Apennins 17e Métro Brochant. MAR. 74-22

VOIT. dispon. en reprise moto Simca 5 berline noire ét. nf 4 CV Renault 1950 garantie Aronde 1952 comme neuve Garage 38 r Saurure 17e.

Rosengart LR 4 N2 1938 parf. ét. mécan. 100000 ou éch. ctre moto ou scooter RIC 75-28.

PORTEZ UN CASQUE, VOTRE VIE PEUT EN DEPENDRE !



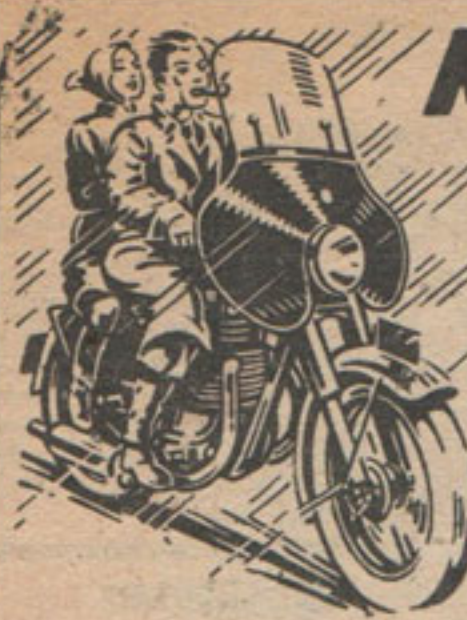
MOTO VANVES SPORTS

Concessionnaire SPEED

Station-Service VAP et DELL'ORTO

ALCYON - GNOME-RHONE - BABYMOTO - DREVON - VALLEE

1 et 3, Boulevard Brune - PARIS-14e

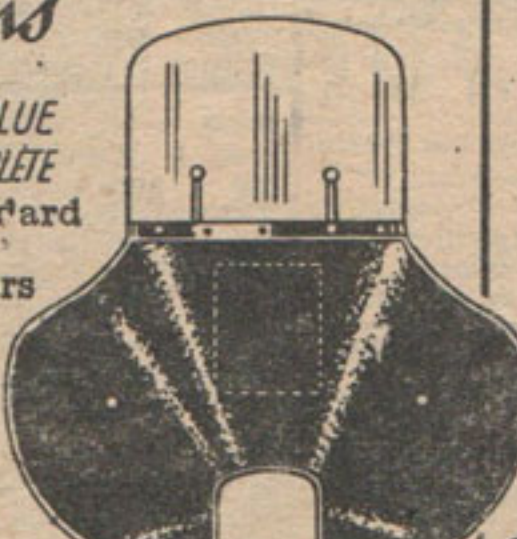


MOTOCYCLISTES

*Roulez confortablement
par tous
les temps*

Plexiglas 3 m/m

RIGIDITE ABSOLUE
PROTECTION COMPLETE
Modèle Standard
pour
cyclomoteurs



H. DELANNET

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

83 D K W 83

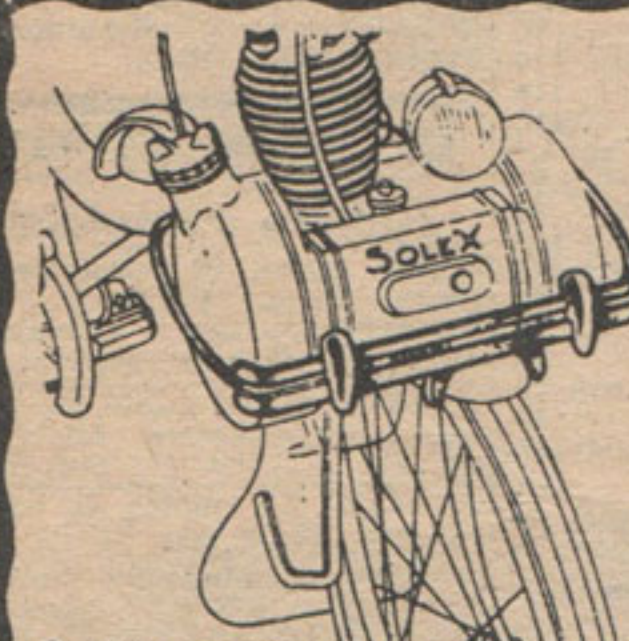
PIÈCES DÉTACHÉES
POUR
MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPÉCIALISÉ
POUR
MOTOS ALLEMANDES

Toutes pièces détachées
auto et moto
Echange Standard d'Organes

83 Avenue de la grande Armée, 83
— PARIS — (16^{me})
Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79
Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS



JEANNERET, de Nice

vous offre pour votre
VELOSOLEX

4 articles de sa fabrication :

Le **PARE-CHOCS** 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^{ts} H. JEANNERET & C^{ie}

14 bis, r. Reine-Jeanne - NICE (A.-M.) Tél: 821-97

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

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



Vente en gros :

Ets GENO

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

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR

38 r. du Château-d'Eau
PARIS-10^e
NOR. 08-09

TOUS
vêtements
de cuir :

MOTO
AUTOMOBILE
SPORT
VILLE

Exigez la
marque
**CHROME-
CUIR**

CATALOGUE
GRATUIT
SUR DEMANDE



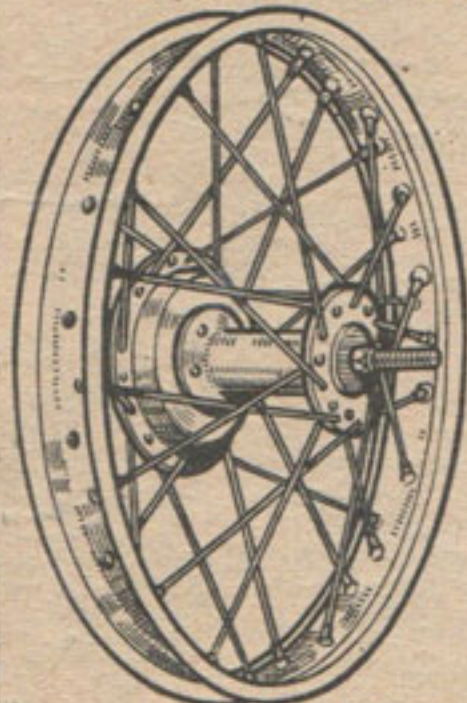
NAVILLE Frères

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^e
GOB. 72-98 Métro Alésia

EXPEDITION EN PROVINCE



TOUTE LA PIECE DE RECUPERATION

MOTOS ET VELOMOTEURS TOUS TYPES

Peugeot - Terrot - Gnome-Rhône - Motosacoche
Train-Zurcher - Mag - Chaise - Jap - Motobécane
René Gillet - F.N. - B.S.A. - Triumph - Norton
Ariel - A.J.S. - Royal-Enfield - B.M.W. - D.K.W.
Ardie - Standard - Zundapp - Stainless - etc., etc...

CYLINDRES, FOURCHES, PIGNONS, CADRES,
BOITES, MOTEURS, RESERVOIRS, etc...

Important lot pièces neuves origine Harley, Indian
200 Motos, épaves (liste sur demande)

MOTO-SPORTS

66, rue du 11-Novembre - St-ETIENNE (Loire)
Tél. : 03-01 - (Fermé lundi et samedi)
à PARIS : 19, r. des Deux-Communes, Montreuil (S.)
Ouvert Samedi seulement

N'ATTENDEZ PAS L'ACCIDENT !

ASSUREZ-VOUS

AUX MEILLEURES COMPAGNIES
AUX MEILLEURS PRIX

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

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



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

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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

VOTRE BIBLIOTHÈQUE

● OUVRAGES TECHNIQUES

- L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE** Mise au point, réparation, entretien de toutes motos, éd. 1953 : 500 fr (poste 545).
- MANUEL DU 2 TEMPS** Motos - Scooters - Velomoteurs : 485 fr. (poste 535 fr.).
- L'ART DE CONDUIRE** Tourisme et compétitions pour motos, sidecars, velomoteurs, cyclomoteurs : 430 fr. (poste 475 fr.).
- LE VADE MECUM DU MOTOCYCLISTE.** L'ouvrage technique et pratique le plus complet et le plus luxueux sur les cyclomoteurs, velomoteurs, motos, scooters, sidecars 380 p. : 750 fr (poste recom. 850)
- LA TRACTION AVANT (9-11-15) :** 595 fr. (poste 655 fr.).
- LA 4 CV RENAULT.** Technique - Pratique - Entretien - Réglage - Réparation. Impression et couv. 2 coul. - Edition Luxe 590 fr. (poste 650 fr.)
- TECHNIQUE ET PRATIQUE DES CYCLOMOTEURS - Prix :** 495 fr (par poste 542).

● MANUELS D'ENTRETIEN

Toute la technique, pratique, entretien, dépannage, démontage des machines ci-après.
Couverture cartonnée

- TERROT et MAGNAT-DEBON 125 cmc.** Type ETD et M4 TD : 400 fr. - Franco 445 fr.
- MOBYLETTE :** 410 fr. (poste 455 fr.).
- MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 lat.) :** 300 fr. (poste 345 fr.).
- MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 et 175 à soupapes en tête) :** 460 fr. (poste 510 fr.).
- PEUGEOT P 55 - 56 - 155 - 156 et 176 :** 475 fr. - Franco 520 fr.
- LA VESPA :** 525 fr. (par poste 580 fr.).
- LE LAMBRETTA :** 490 fr. (poste 537 fr.).
- LA GNOME-RHONE Types R1, R2, R3, R4 et R4c :** 465 fr. (poste 515 fr.).

● TABLEAUX MURAUX

- PLANCHES MURALES 65x100** Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 80 fr. - Pour 2 tableaux 100 fr et 20 fr. par tableau supplémentaire.
- PEUGEOT P 55 :** 450 francs.
- TERROT 500 RGST :** 500 francs
- 125 TERROT E.T.D. :** 500 francs.
- LIGHT 125 :** 1 000 francs.
- Le Moteur VELOSOLEX :** 350 francs.
- 4 CV RENAULT :** 300 francs.
- Bloc-Moteur A.M.C. 125 et 150 :** 500 francs
- Bloc-Moteur YDRAL 125 :** 450 francs.

● DIVERS

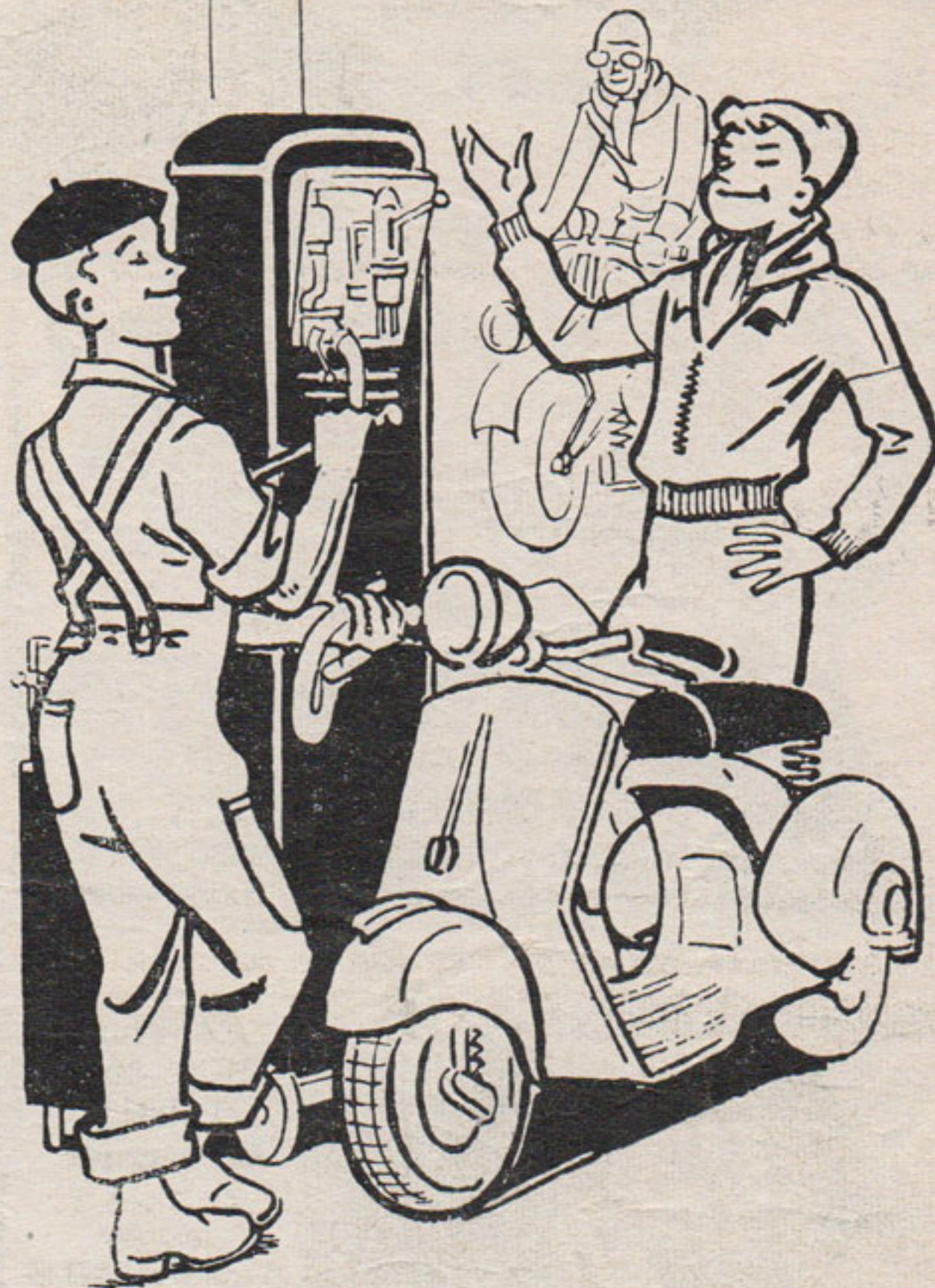
- LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE.** Aide-mémoire permettant de tenir une comptabilité scrupuleuse de votre consommation, vérifier le kilométrage des pneus, noter toutes adresses : 60 fr. (poste 80)
- UNE BELLE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION.** Fixation des revues par agrafes spéciales. Couverture élégante Dos et coins pégamold. - Prix 350 fr. Par poste 425 fr.
- Les timbres poste ne sont pas acceptés en paiement.*



Enfin

LA PRÉPARATION
DU MÉLANGE

2 temps
N'EST PLUS UN PROBLÈME



Grâce au MIXER, le dosage s'effectue automatiquement, sous vos yeux,

- ★ rapide,
- ★ précis,
- ★ contrôlable.

Arrêtez-vous aux postes

Mixer

Doseur-Distributeur
du mélange essence-huile

C'EST UNE FABRICATION

COMPTEURS & MOTEURS

ASTER
6, rue Baudin, Ivry (Seine) ITA 37-04

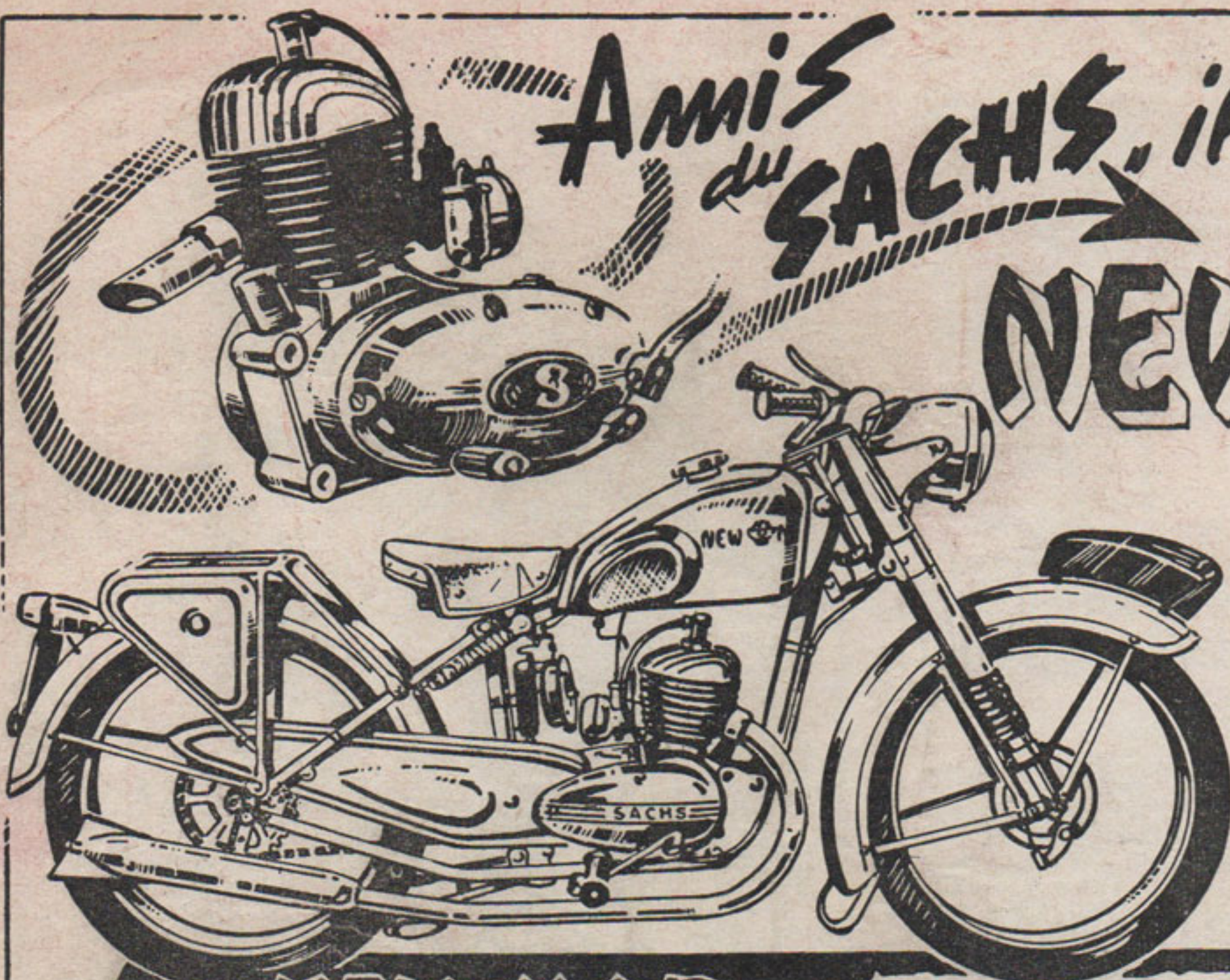
R. L. Dupuy

Edité par « MOTO-REVUE »
12, rue de Cléry - PARIS-2^e
C.C.P. « MOTO-REVUE » PARIS-297-37
Nous ne faisons aucun envoi contre remboursement

Amis du SACHS, il revient!
CHEZ

NEW-MAP

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



NEW-MAP
124, Avenue Lacassagne
LYON (Rhône)

PARIS : 30, rue de Charenton (Bastille)
NANCY : M. LEFEVRE, 3, rue Léopold Lallement
TOURCOING : M. DEGRYSE 13 pl. de la République
ROUEN : M. ABRAHAM, 41, rue de Crosne
DEVILLE-les-ROUEN : M. REPEL, 2 r. Petit-Aulnay

Pour votre moto

LE PISTON MAHLE

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



LÉGERS
PRÉCIS
SÛRS
SILENCIEUX
ROBUSTES
SANS DILATATION

**STOCK COMPLET EN MAGASIN
DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES**

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

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

Distributeur exclusif pour la France

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

La Nouvelle Poignée Tournante

AMAC

1953

se monte sur tous guidons
sans aucun usinage ou modification



Tirage rectiligne du câble
Grande course utile (32 mm.)
Faible rotation du poignet (1/4 de tour)

Le câble étant extérieur, son remplacement peut
être effectué en quelques secondes sans nécessiter
aucune soudure.

CHEZ TOUS MOTOCISTES

STATION-SERVICE AMAC

21, rue Collange - LEVALLOIS — PER. 06-02