

Moto revue

42^e ANNEE. — 16 JANVIER 1954. — N^o 1.170

HEBDOMADAIRE
Tous les Samedis
LE NUMERO :

40 frs

QUELQUES
NOUVELLES
MACHINES



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

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

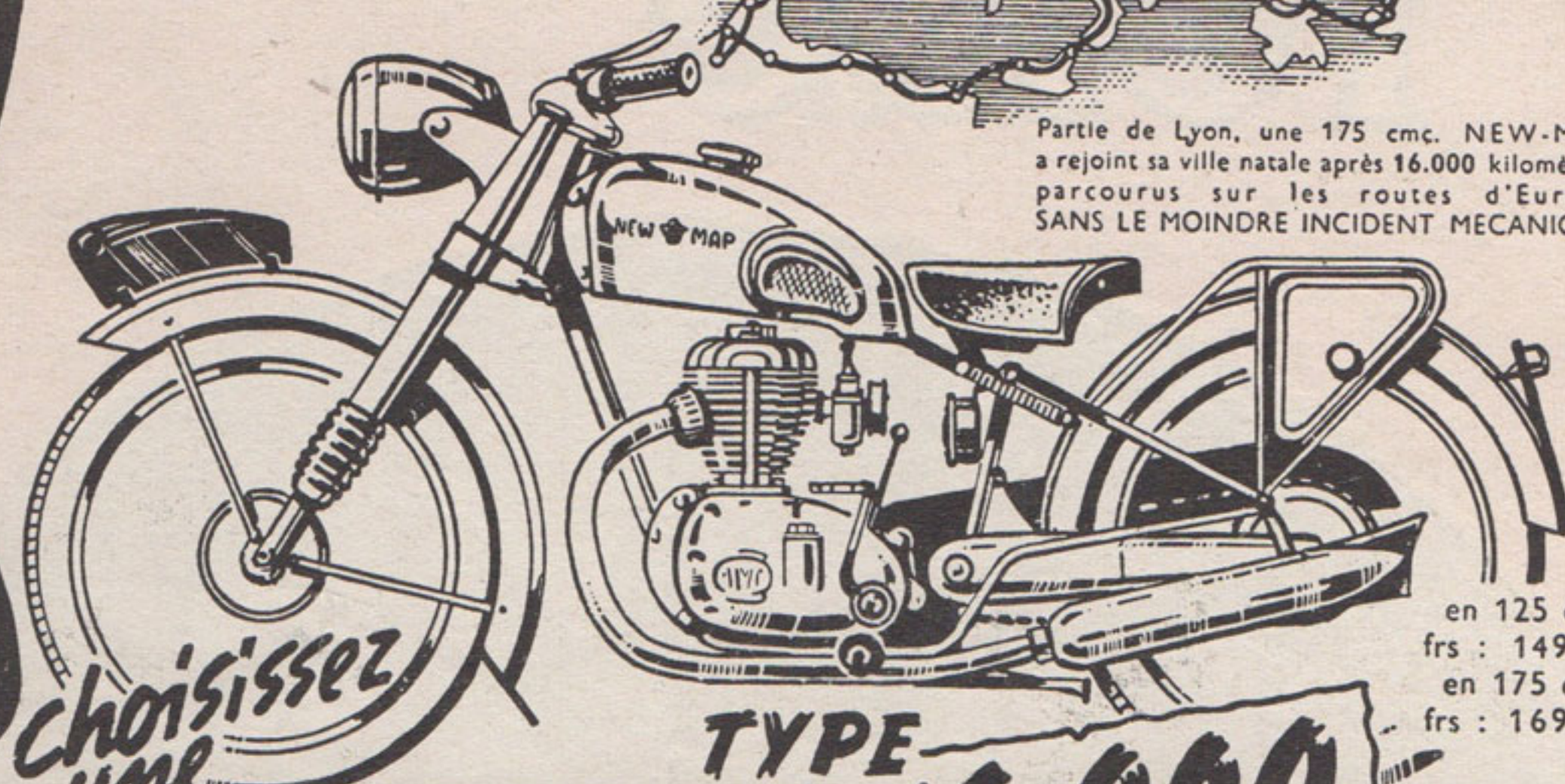
L'hiver n'arrête pas toute activité sportive et durant la mauvaise saison
le trial est roi.



Si vous voulez PARTIR loin
et REVENIR sans ennui,
faites comme lui.



Partie de Lyon, une 175 cmc. NEW-MAP
a rejoint sa ville natale après 16.000 kilomètres
parcourus sur les routes d'Europe
SANS LE MOINDRE INCIDENT MECANIQUE



choisissez
une

en 125 cmc.
frs : 149.500
en 175 cmc.
frs : 169.500

NEW-MAP TYPE 16.000

124, Av. Lacassagne - LYON (Rhône) - Magasin de PARIS : 30, rue de Charenton

UNIQUE EN FRANCE

CERTAINS DE LA QUALITE

**garantie
totale**

SILENCE SOUPLESE
CONFORT

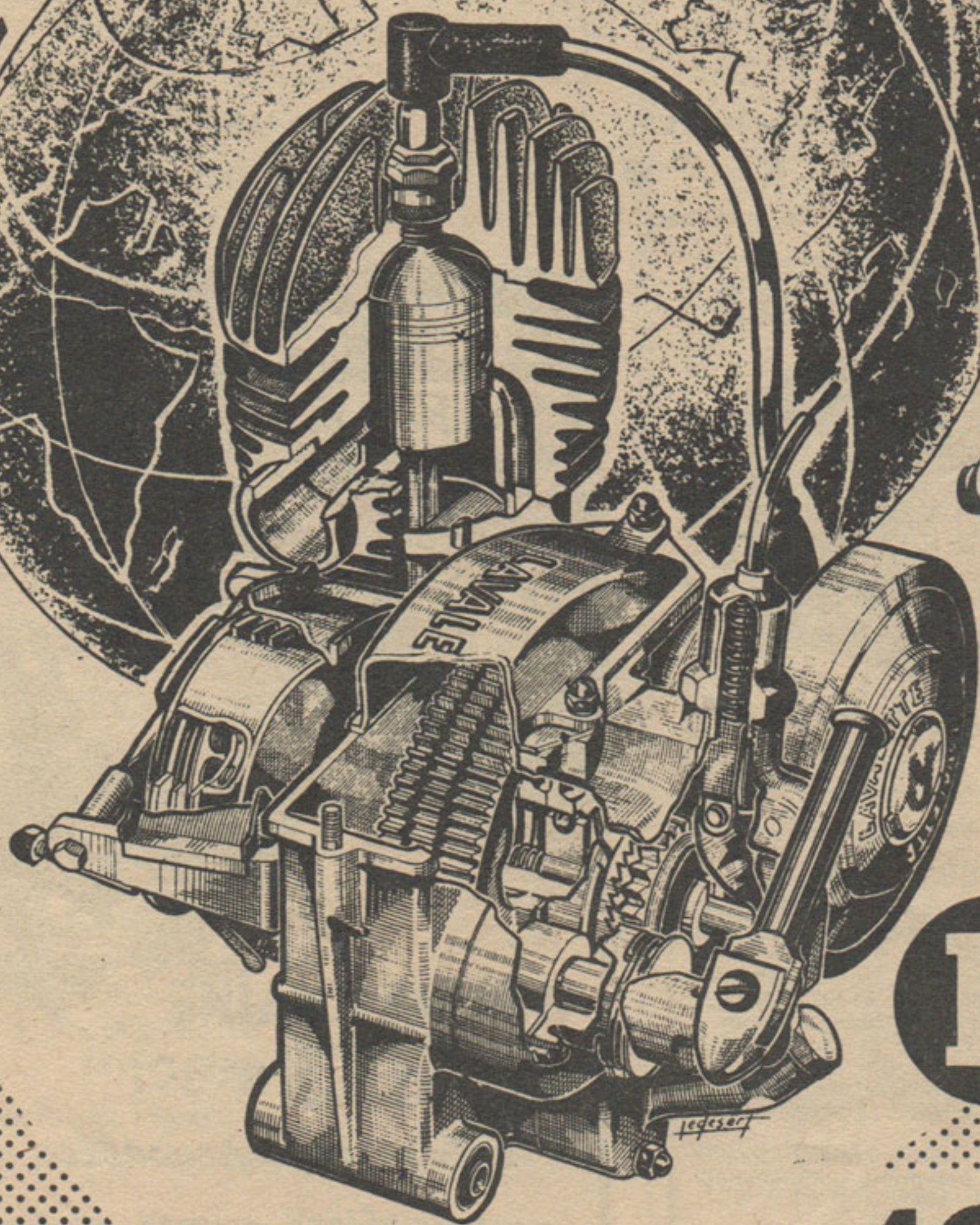
350 cmc. LA FAMEUSE
EMW R 35/3
CULBUTEURS. TRANSMISSION PAR CARDAN

MOTO UNION
ET SES AGENTS
VOUS VENDENT CETTE MOTO GARANTIE
SIX MOIS, MAIN-D'ŒUVRE COMPRISE

83, avenue de la Grande-Armée
Tél. : PASsy 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79 - Télégr. DEKAVE-PARIS

LE MOTEUR DES GRANDS RAIDS..

..et de
tous les
jours!



BMIL

49 et 70^{cc}

LAVALETTE

3 VITESSES PRÉSELECTIVES * AVEC OU SANS KICK



32, AVENUE MICHELET * S^T-OUIEN * (Seine) * MON. 99.60

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

AGENCE OFFICIELLE :



DISPONIBLES : B 33 — A 7 — A 10

A 10 Super Flash

Nos machines sont livrées immatriculées

Renseign. : réponse 45 francs en timbres

STOCK pièces détachées : B. S. A. - SUNBEAM

CRÉDIT : 6 - 9 ou 12 MOIS

Commandez dès maintenant vos machines pour être livré au printemps

A. DUBOIS

58, RUE A. BRIAND - LEVALLOIS-PERRET — Tél. : PEREIRE 19-73

L'ATELIER LE MIEUX ORGANISE

POUR L'ENTRETIEN

ET LA GARANTIE

— Expédition en Province —

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

A calotte métal léger
à haute résistance

IMPERFORABLE
AUX CHOCS



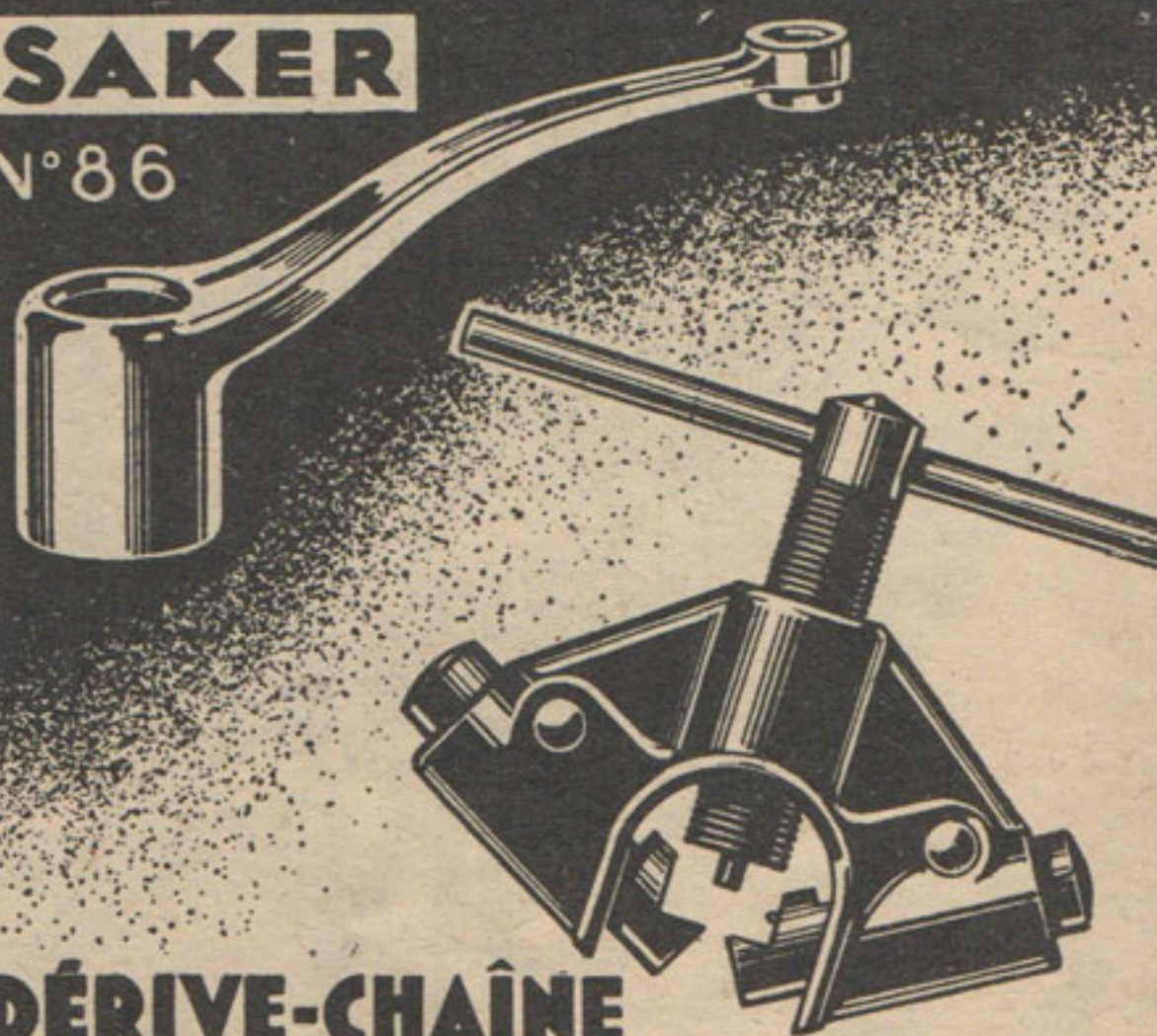
Vente en gros :

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

CLÉ A BOUGIE

SAKER

N°86



DÉRIVE-CHAÎNE

SAKER N°391

2 outils indispensables à tout
motocycliste averti et prudent

Dépositaire Officiel KERSA

43, rue Voltaire, LEVALLOIS - Métro A. France

JEUNES! voici votre chance...

Vous qui êtes à la recherche d'une situation meilleure et répondant mieux à vos aspirations, quelques mois d'études faciles par correspondance feront de vous un Spécialiste qualifié en MECANIQUE et ELECTRICITE

AUTO. Nombreux débouchés, France et Outre-Mer : Industrie et Commerce, Auto, Agriculture, Autorails, P.T.T., Armée motorisée, etc...

Préparation C.A.P. - Cours selon temps disponible. - Attestation de scolarité et facilités de paiement - Placement gratuit - Instruction requise : niveau C.E.P.

Tous renseignements sur demande :

COURS TECHNIQUES AUTO

(Service 11) — Rue du Dr Cordier, ST-QUENTIN (Aisne).

2, rue Jean-Bart, LILLE (Nord)

Av. V. Hugo, Square Thiers, n° 3, PARIS

205, rue Américaine — BRUXELLES

Ets MOTTAZ

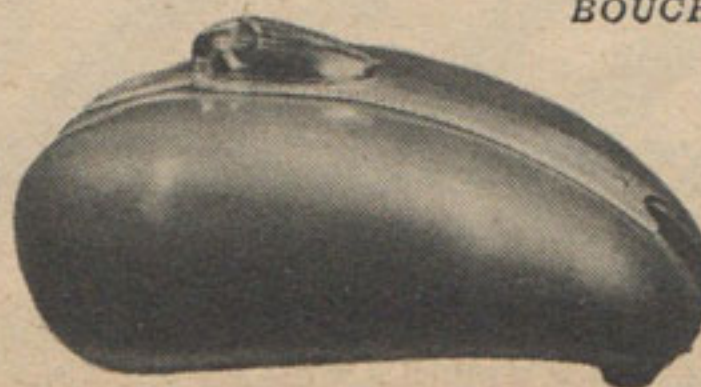
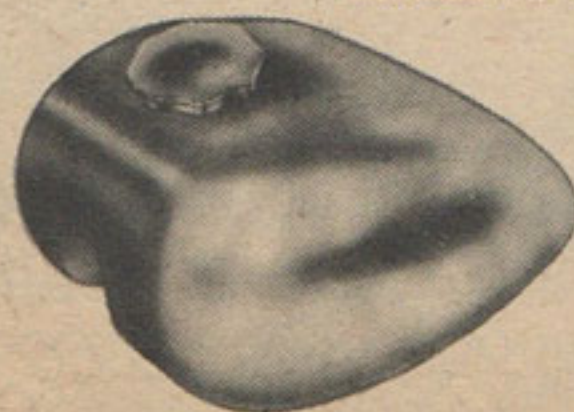
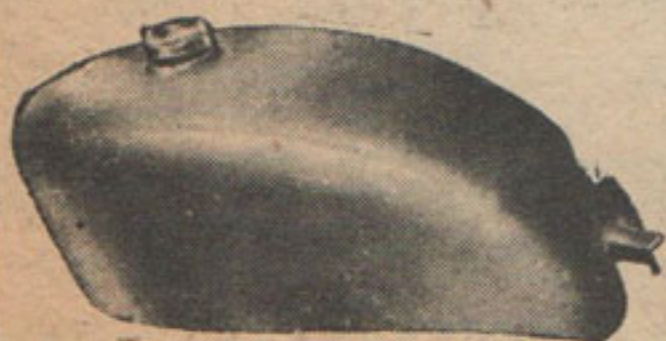
307 à 311 rue de la Garenne
NANTERRE (Seine) - MAL. 29-77

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

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

MODELES DEPOSES

BOUCHONS BREVETES

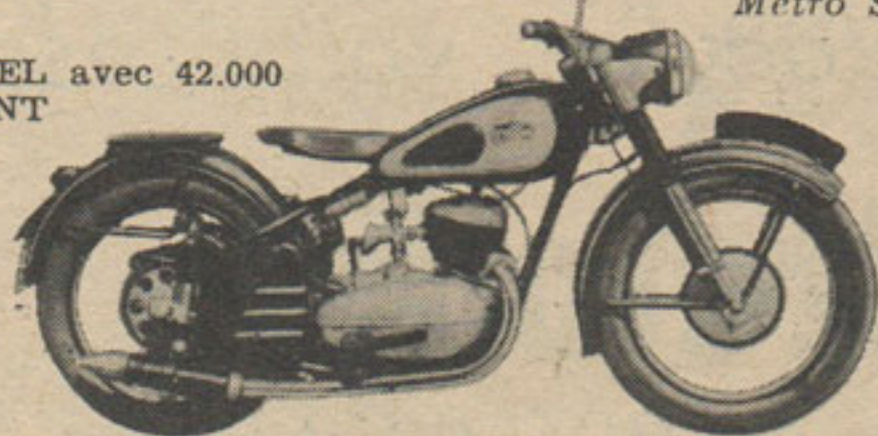


MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

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 PARMI 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 - VELOSOLEX - DERNY

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

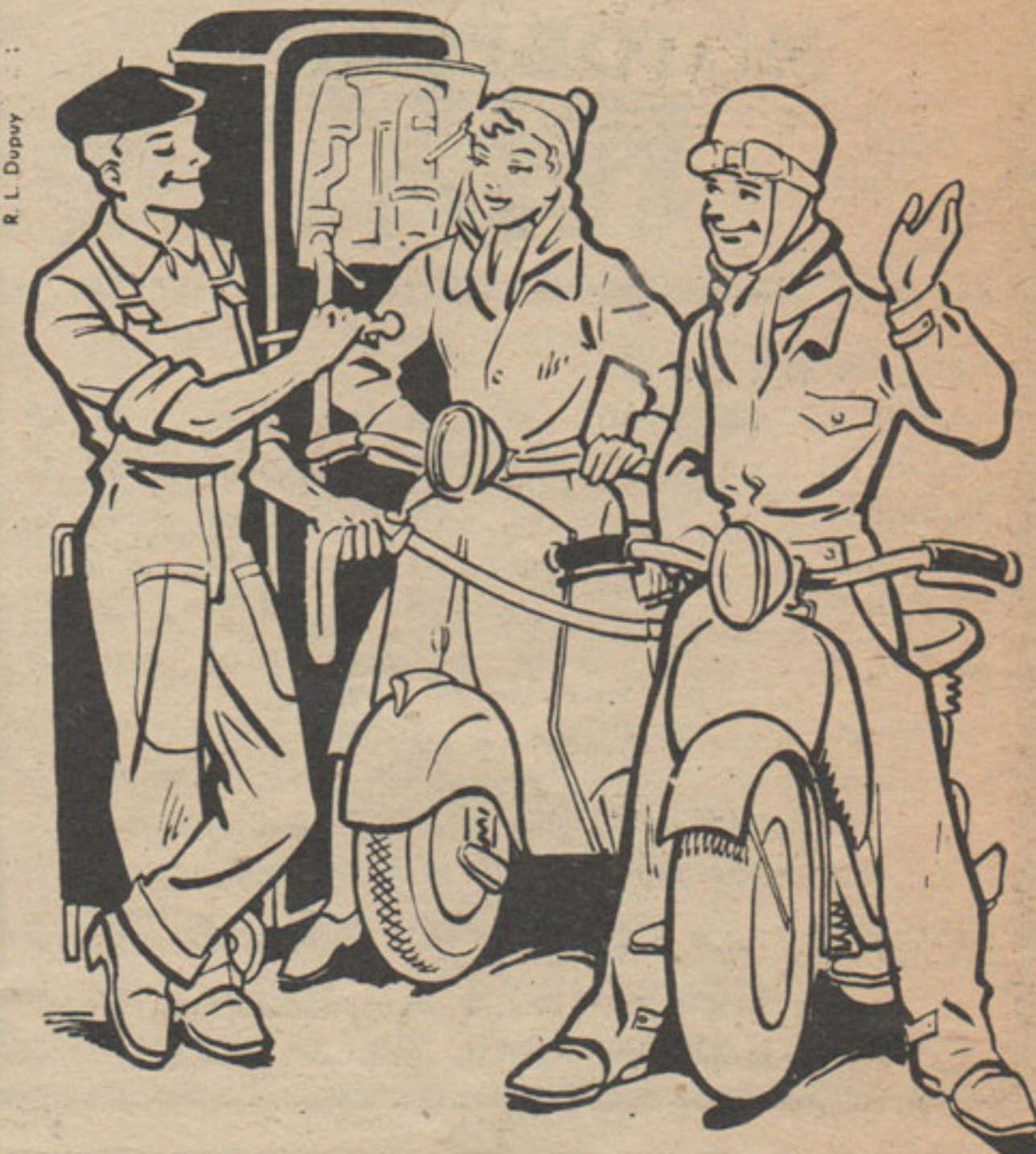
DISTRIBUTEUR AGREE MACOMBYNN 54

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.

à chacun son
MÉLANGE !



ULTIMA 26, r. Ct Faurax
— LYON-6^e —

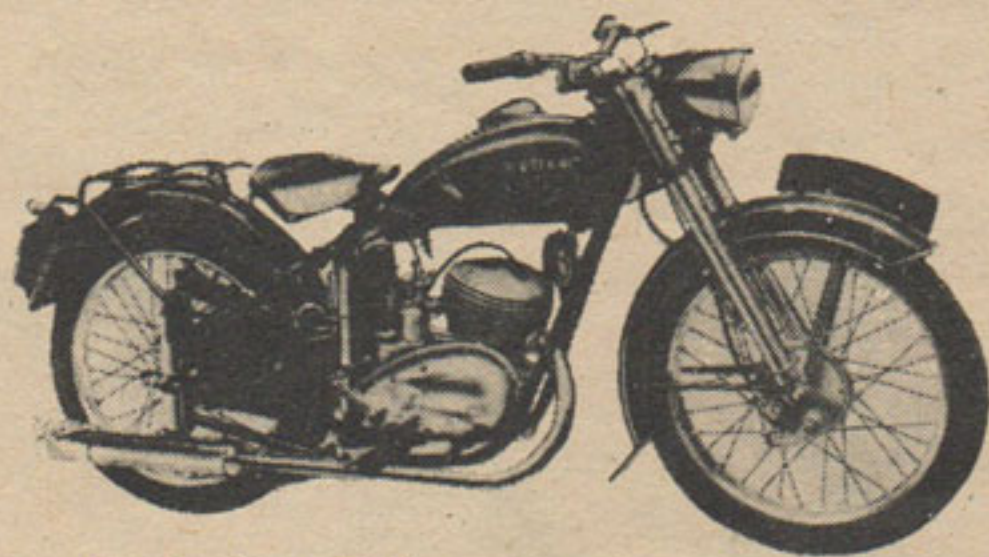
BAISSE SES PRIX

CONSERVE SA QUALITE

LIVRE 4 NOUVEAUX MODELES

dont une moto légère

de 3 CV à : **145.000 fr.**



Vente à crédit.

DEMANDEZ LE CATALOGUE

Pour l'Algérie, adressez-vous à :

« LA RENOVATION INTEGRALE »

107, Chemin Fontaine Bleue, 107 — ALGER

AGENTS REGIONAUX DEMANDES PARTOUT

CONSTRUCTEURS, pour vos réalisations adoptez

les blocs-moteurs 125 et 200 cc. et divers éléments,

tels que fourche télescopique, suspension AR. etc...

qu'ULTIMA fabrique spécialement pour vous.

Renseignements et plans sur demande.

pour moi : 8 %

pour moi : 6 %

Choisissez vous-mêmes, devant le MIXER, le pourcentage de mélange carburant qui convient à votre moteur 2 temps : moto, scooter ou vélomoteur. Arrêtez-vous devant les pompistes équipés du MIXER. Finie, la fastidieuse et salissante "ETAPE-BIDON". Devant vous, le MIXER débitera, en un clin d'œil, sans éclaboussures, le mélange d'huile et d'essence parfaitement homogène dosé à votre convenance, et à celle de votre moteur.

DISTRIBUTEUR-DOSEUR

Mixer

ASTER

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

IMBATTABLE ! grâce à son
CRÉDIT
D'HIVER

Agence Exclusive

MOTOBÉCANE

Métro
GARE
du NORD

Métro
GARE
de l'EST



94, Boul. Magenta - PARIS-10^e - 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)

DISTRIBUTEUR AGREE MACOMBYNN 54

Station-Service MOBYLETTE - Pièces détachées

ACCESSOIRES A CRÉDIT

REPARATIONS PAR SPECIALISTES

l'Hiver est
K. O.



faites comme moi !

Brétocylez votre essence
avec

Bretocyl

parce qu'il est

Graphité

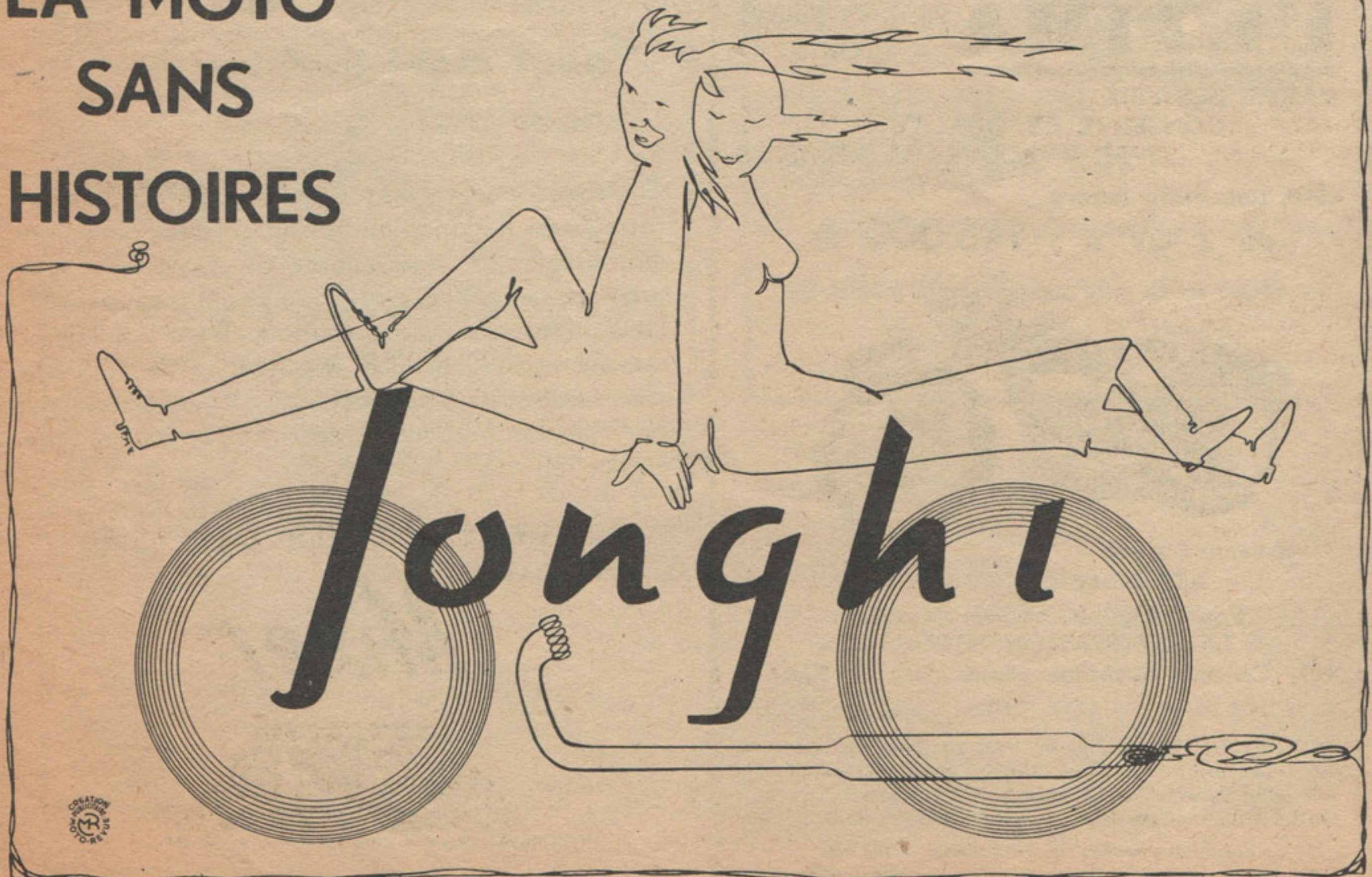


pour obtenir des DEPARTS FOUROYANTS et sup-
primer les inconvénients du starter en assurant le
GRAISSAGE IMMEDIAT des HAUTS DE CYLINDRES
DES LES PREMIERS TOURS

BRET-OIL

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

LA MOTO
SANS
HISTOIRES



MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



Moto revue

La Moto

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 40 francs

ABONNEMENTS :

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

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

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

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

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

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

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —



La Commission Technique Internationale (C.T.I.) de la F.I.M. s'est réunie récemment à Genève. Son but était de préparer un certain nombre de propositions à soumettre au prochain Congrès mondial de la F.I.M. (Hollande, Mai 1954), et plus particulièrement de réétudier la réglementation des courses pour les années à venir.

Ce problème ne pouvait manquer d'intéresser les dirigeants mondiaux étant donné le nombre toujours croissant d'accidents et les vitesses toujours plus grandes atteintes par les machines.

Malheureusement, nous pensons que la C.T.I. a esquivé le problème plutôt que de l'affronter franchement, et nous ne pouvons que déplorer qu'elle se soit servie du petit bout de la lorgnette pour essayer d'entrevoir les solutions.

Proposer la suppression des grosses cylindrées (500 en 1956, et 350 en 1957) c'est choisir une solution facile autant qu'inefficace. Et d'ailleurs quelles vitesses seront atteintes d'ici là par ces bolides ? Nous disons inefficace car, en réalité, dès aujourd'hui, les 250 en compétition ne sont vraiment pas éloignées des vitesses des cylindrées supérieures. Et, le progrès aidant, devons-nous dans quelques années envisager aussi la suppression des moyennes cylindrées ? Absurde, n'est-ce pas !..

La vague idée de créer une catégorie « sport » dérivée des modèles vendus à la clientèle nous semble tout à fait insuffisante.

La C.T.I., après discussion, n'apporte en outre aucun changement réel à la définition du carburant qui reste ce qu'il était (indice d'octane : 80). Et le problème des circuits n'est même pas abordé. Pas plus d'ailleurs que celui d'une consommation maximum ou du poids des machines.

Nous ne prétendons certes pas être les détenteurs de « vérités » indiscutables. Mais si nous admettons que le sport doit permettre à l'industrie de réaliser des progrès techniques destinés à améliorer la production courante, il n'est meilleur test pour une machine comme pour un pilote que de les placer dans des conditions aussi proches que possible des conditions normales d'emploi. Nous pensons que nos suggestions cernent de plus près le centre du problème :

a) Adoption de circuits routiers rappelant autant que possible les conditions normales de pilotage ;

b) Réduction de l'indice d'octane du carburant (60 ou 65) d'où vitesse de pointe réduite, recherches techniques plus intenses pour le piston et la chambre de combustion, et, conséquence d'importance, diminution du coût du carburant (moins raffiné) ;

c) Consommation limitée selon les cylindrées.

Nous reviendrons sur ce problème qui est d'importance vitale pour le sport motocycliste, mais nous pouvons dire déjà que la C.T.I. avec ses propositions hésitantes, n'a rien résolu.

"Moto-Revue" remercie tous les lecteurs : Sportifs, clubs, agents, importateurs et constructeurs, qui lui ont adressé leurs vœux pour 1954

Au Salon de Bruxelles (du 16 au 27 janvier), vous pourrez nous rendre visite à notre stand situé galerie du 1^{er} étage, Palais III.

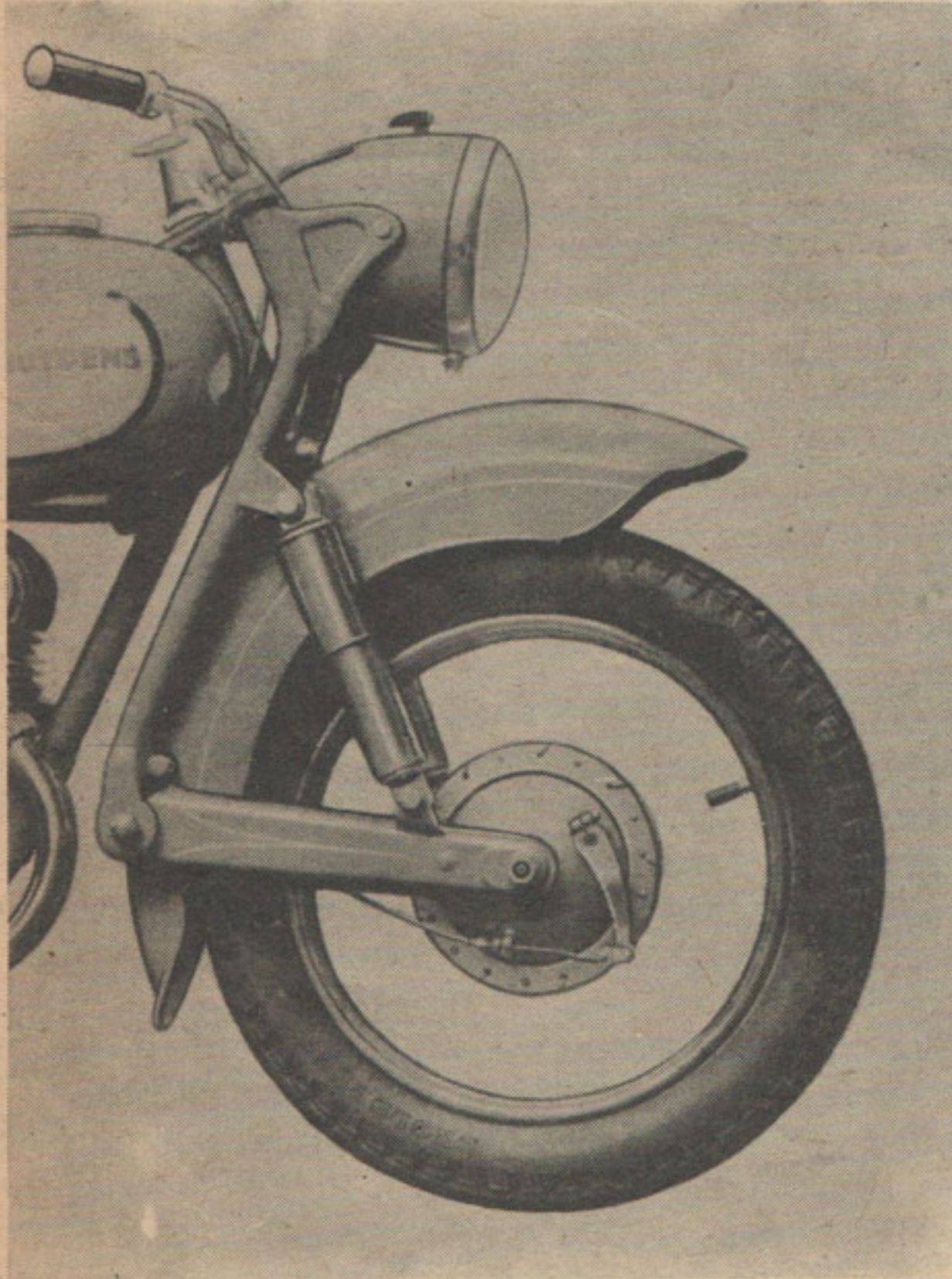
◆ ERREUR DE COMPTES

C'est par erreur que nous avons situé le magasin Vespa de Ladevèze au 170 rue Brunel dans notre information du 9 janvier. Cette Station-Service se trouve bien au 170, mais de... l'avenue de Clichy ! Ce qui est un peu différent.

◆ L'ENVOL DE LA PALOMBE

Nous avons assisté au départ de la « Paloma » pour Bangui, en Afrique Noire. Cette Paloma servira de véhicule de liaison aux équipiers de la caravane Lavalette de l'Expédition Gas-Oil, ainsi que d'engin de démonstration.

INFORMATIONS



La maison Buydens (de Bruxelles) qui équipe ses machines de moteurs Ydrul, proposera au Salon Belge sa nouvelle fourche ci-dessus.

◆ UN DE PLUS

C'est boulevard Magenta, dans le 10^e arrondissement, que vient de s'ouvrir un nouveau magasin Lisita. Ceci porte à 3 le nombre d'affaires dirigées par M. Lisita, déjà propriétaire d'un local dans cette même artère, et de St-Paul Motos, rue de Rivoli. M. Lisita réunit maintenant un très large choix dans la représentation et l'agence de nombreuses marques, tant françaises qu'étrangères.

◆ BANQUET PEUGEOT

C'est le 7 février prochain qu'aura lieu le banquet des agents Peugeot (Cycles et Motos) de la région parisienne. Le rendez-vous est prévu pour 19 heures, au Restaurant du Rocher de Cancale, 9, rue Colbert, à Versailles (face au château, téléphone 07-80).

Placé sous le signe de la camaraderie et de la bonne humeur, il sera présidé par MM. Hulot et Solari.

Pour tous renseignements, s'adresser à Madame Gardey, 42, avenue de la Grande Armée, Paris. Tél. : Galvani 50-91.

Pour toute correspondance avec « MOTO-REVUE », n'omettez pas de joindre un timbre pour la réponse.

UN COQ OU UN CANARD ?

On dit que dans les bureaux d'études d'une célèbre marque française de motos, scooters et cyclomoteurs, serait subitement apparu un modèle de scooter très différent de celui que l'on tenta de lancer sur le marché. Ce nouveau scooter dénoterait des ascendances très italiennes et ne serait pas sans rappeler un produit de Mandello del Lario. Ceci ne serait malheureusement pas dicté par le seul souci d'amélioration sur le plan technique, mais bien par la mévente dont l'ancien modèle était affligé.



Au cours de la nuit du Vespa-Club, Mademoiselle Josette Arno fut élue « Reine Vespa » de Paris-Ile de France.

◆ ELLES ARRIVENT...

On remarque chez les agents de Motobécane une agitation qui serait, selon certains, le signe de l'arrivée de la 350 twin dont on a vu le premier exemplaire lors du salon 1952.

◆ NOUVELLE AGENCE

Mr R. Danvignes, déjà propriétaire des Ets Moto-Bastille, ouvrira sous peu un nouveau magasin, place de la Bastille. Ces nouveaux locaux seront entièrement dédiés à la vente et réparations des Motobécane.

Nous préviendrons en temps utile nos lecteurs quant à la date d'ouverture de cette nouvelle maison.

◆ AMELIORATIONS ?

Il serait question chez le plus grand de nos producteurs de cyclomoteurs, de doter le cheval de bataille de la maison d'un système de vitesses au nombre de 3, dont l'engagement et le désaccouplage seraient assurés automatiquement par un système centrifuge.



MESSERSCHMITT MI-VAL

Nous apprenons que l'auto-scooter Messerschmitt, dont notre confrère « Scooter-Magazine » a longuement parlé, sera maintenant construit en Italie sous licence par la maison Mi-Val. Cette dernière adaptera sur le châssis d'origine le moteur de 171,7 cmc. qui équipe les motos bien connues, portant son nom, et dont la puissance est de 9 CV à un régime de 5.500 tours. Trois litres de carburants permettront de parcourir 100 kms à une vitesse moyenne de 75 kmh., avec des pointes à 80 et peut-être davantage.

Cette voiturette à trois roues, au carénage agréable et original, devrait connaître un aussi grand succès en Italie qu'en Allemagne.

VENI, VIDI... SERVI !

(CONSULTEZ LES PAGES ROSES DU DICTIONNAIRE)

Une jeune et accorte caissière, assise dans un petit mirador entre 8 pompes à essence électriques. Pas de pompiste.

Comme enseigne : « Rapide-Station-Service ».

Chaque pilote, chaque conducteur se sert lui-même. Quand il décroche le tuyau, un haut-parleur l'avertit : « Avant de mettre la pompe en marche, veuillez, s'il vous plaît, remettre le compteur à zéro ! ». Si le brave homme semble ne pas bien saisir, la jeune personne du mirador le lui ré-explique gentiment.

Afin de ne pas risquer le trop plein,

afin d'éviter que l'essence ne déborde, le pistolet du tuyau est muni d'un dispositif qui arrête le débit dès que l'essence atteint l'extrémité du pistolet.

Chaque pompe, en plus de son propre compteur comme sur toute pompe normale, a un second compteur situé dans la cabine mirador, ce qui permet à la jeune préposée de connaître immédiatement la somme à encaisser.

Ne cherchez pas cette « Rapide-Station-Service » dans la banlieue parisienne... il vous faudrait aller jusqu'à Stockholm... ou bien aux USA.

222 kms PAR AN !

ou un kilométrage sensationnel

L'ensemble de la production motocycliste de NSU pour 1953, mise bout à bout, représente une longueur de 222 kms.

Ces 110.855 unités (contre 94.600 en 1952) sont un record annuel atteint par une marque de l'industrie motocycliste allemande.

Si le Lambretta construit sous licence vient en tête (26,2 %), il est suivi de près par la 250 cmc. Max (22,1 %), la 200 cmc. Lux (15,4 %). La 100 cmc. Fox vient assez loin derrière (11,5 %). Quant aux

cyclomoteurs (les « Mopeds »), ils représentent au total 22,7 % de la production, dont 14,5 % Quick (98 cmc.) qui sont, depuis quelques mois, remplacés par le 50 cmc. Quickly (8,2 %).

Les exportations n'ont cessé de s'accroître, et portent surtout sur la 250 cmc. Max, la raison essentielle en étant, déclare la maison NSU elle-même, les succès remportés durant la saison sportive 1953 par la « Renn-Max », championne du Monde.

Serait-ce que la compétition paie ?

PRA-PRA BLUES

(solo de 2 temps)

Le « pra-pra » s'explique par le moteur qui est un 125 Ydral (« ancien » modèle à deux échappements) qui reçoit maintenant dès l'usine un cylindre fonte et culasse d'un nouveau modèle et carburateur Dell'Orto.

Ce moteur n'est donc absolument pas gonflé au sens où l'on entend habituellement ce terme ; il a tout simplement trouvé les caractéristiques techniques idéales pour sa conception.

Le « blues » vient du cadre qui est celui d'une machine de l'écurie Ydral dont la couleur en course est le bleu.

Cet ensemble qui garde l'allure « basset » de toute production Agache boucle régulièrement le tour de l'anneau de Montlhéry aux environs de 102 kmh., ce qui en ferait le 125 de série le plus rapide en France.

Mais le plus intéressant est sans aucun doute la possibilité de voir sortir ce moteur en petites séries, il est vrai, mais qui constituera sans doute un des rares (sinon le seul) exemples de 125 sport national.

Nos services d'essais en ont d'ailleurs reçu un exemplaire, à fins d'essais, qui seront prochainement publiés dans nos colonnes.



Ce nouveau scooter léger peut se situer exactement entre le cyclomoteur et le scooter, dont il a tiré les avantages réciproques après une étude approfondie avant sa mise en fabrication. Il peut ainsi se présenter, dès maintenant, sur le marché, comme la machine destinée au transport économique d'une clientèle qui s'accroît sans cesse, désireuse de réunir en un seul moyen de locomotion les qualités de maniabilité, rapidité, propreté et solidité afférentes, jusqu'à maintenant, à des machines de toute autre cylindrée.

La Paloma vous offre :

1° Les qualités d'un vélomoteur.

2° Les avantages d'un scooter.

3° Le prix d'un cyclomoteur de luxe.

ET MAINTENANT...

...vous connaissez

LA PALOMA

Et ceci pour les raisons suivantes :

1° Les qualités d'un vélomoteur.

a) La dimension de ses roues (600x65) qui équipent en série de nombreux vélomoteurs, lui assure, du fait de leur grand diamètre, une bonne tenue de route et un confort parfait.

b) Sa boîte de vitesses, du fait de ses rapports, lui permet de monter n'importe quelle côte sans aide extérieure et supprime ainsi les pédales, la mise en marche se faisant par kick.

c) Ses tambours de frein de 125 mm de diamètre lui assurent un freinage puissant et les moyeux pleins en alliage léger lui confèrent l'allure d'une machine très nettement supérieure en cylindrée.

d) Sa selle en caoutchouc double nape, équipée de deux ressorts tarés spécialement pour prévoir le transport d'une personne d'un poids élevé, donne le même confort que celui qu'offre une motocyclette.

« Bien que la Paloma soit destinée au transport d'une seule personne, il est à noter que les usines ont prévu un montage spécial de série permettant l'utilisation de la machine en duo pour de petits parcours, plus spécialement en ville ».

2° Les avantages du scooter.

a) Son carénage complet et efficace assure au conducteur une protection totale par n'importe quel temps, contre toute projection et sa carrosserie monocoque, sans châssis, lui donne l'élégance du scooter.

b) Sa commande présélective de changement de vitesses à la poignée facilite sa conduite.

c) Son réservoir à grande capacité (7 litres) lui donne une autonomie de route de plus de 300 kilomètres.

d) De nombreux accessoires (klaxon, support-sacoche, arrêt du moteur par

un bouton de masse, éclairage phare-code, lanterne arrière) en font un engin complet pouvant donner à l'usager le maximum de confort.

3° Le prix d'un cyclomoteur de luxe.

a) Le tarif de vente au détail de La Paloma est depuis le 1^{er} janvier 1954 de 85.000 francs, franco de port et d'emballage, taxes en sus.

b) Sa facilité de démontage permet de réaliser une économie importante sur les réparations. En effet, le berceau sur lequel est fixé le moteur par quatre silent blocs et qui comporte la béquille, le kick, le silencieux et le frein à pied, peut être retiré de la coque en dévissant simplement quatre écrous.

c) Par ailleurs, toutes les pièces détachées ont été étudiées pour réduire au maximum les frais d'achat et les temps de main-d'œuvre, l'outillage spécialisé

L'élégant scooter léger ci-dessous n'est autre que « La Paloma » qui réunit les avantages du vélomoteur et la protection du scooter.



Description technique

MOTEUR

Moteur BML type 705 à deux temps, un cylindre monopiston, double transfert, balayage à courant continu. Alésage 48 mm. Course 39 mm. Puissance fiscale 1 CV. Puissance réelle 3 CV. Rapport volumétrique 6,6. Avance à l'allumage 4 mm. Graissage, marche normale 5 %. Graissage, période de rodage 7 %.

CARBURATEUR

Gurtner avec gicleur à aiguille, commande par poignée tournante, starter à commande automatique.

Réglage : Gurtner C12G. Gicleur rodage 26. Gicleur après rodage 25. Emmanchement diamètre 20 mm. Passage des gaz 12. Position de la cuve, à gauche.

BOITE DE VITESSES

Boîte à trois vitesses, commande à la main d'un type entièrement nouveau qui permet une pré-sélection des rapports rendant la manœuvre de débrayage inutile pour changer de vitesse.

Rapports :

pour faciliter le démontage du moteur sera livré aux agents avec les premières attributions de machines.

La Paloma vous donne :

1° Une sécurité de marche absolue.

2° Une garantie totale de fabrication.

3° Un moyen de l'acquérir avec toute facilité.

Et ceci pour les raisons suivantes :

1° Une sécurité de marche absolue.

Des essais complets effectués par les spécialistes de l'usine sur les pistes appropriées de Montlhéry ont permis d'obtenir les résultats suivants :

Aucune vibration de la machine sur les terrains des plus mauvais (pistes d'essais pavées et ondulées, durant les délais fixés par les normes réglementant les temps d'expérience).

Des moyennes élevées sur le circuit routier avec un conducteur d'un poids supérieur à la moyenne et en position normale (56 kmh.) et sur la piste de vitesse (68 kmh.).

2° Une garantie totale de fabrication.

Des firmes spécialisées, comme les usines Lavalette Bosch, ont tout mis en

œuvre pour donner avec le moteur un produit de qualité, ce qui a amené les fabricants à présenter pour celui-ci une garantie d'un an contre tous vices de fabrication.

Les usines d'emboutissage et d'usinage de Saint-Denis sont arrivées par leurs moyens puissants et une étude très approfondie à donner des coques d'une solidité à toute épreuve.

Le reste de la fabrication et du montage assuré avec des moyens extrêmement modernes et le choix d'accessoires de qualité, font de La Paloma une machine étudiée pour la grande série et qui disposera vis-à-vis de ses agents, de qualités qui leur permettra de vendre celle-ci à l'usager avec toute la sécurité voulue pour pouvoir leur assurer une parfaite quiétude d'esprit dans leurs déplacements.

3° Un moyen de l'acquérir avec toute facilité.

Vues les conditions spéciales prévues pour la vente à crédit de La Paloma, la notice sera diffusée aux Agents au moment de leur nomination et de la détermination de leur zone de vente.

1^{re} vitesse : 19x201, soit 5,315 à 1

2^e vitesse : 18x92, soit 3,285 à 1

3^e vitesse : 33x87, soit 2,636 à 1

Transmission secondaire :

Nombre de dents du pignon de sortie de boîte : 13. Nombre de dents du pignon de la couronne AR : 54.

Embrayage à disques.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Volant magnétique, marque Lavalette Bosch. Puissance 25 watts (permettant l'emploi d'un avertisseur), prise de masse permettant l'arrêt du moteur par contact au guidon. Lanterne arrière avec éclairage des numéros et catadioptre. Inverseur phare-code au guidon.

CADRE

Carrosserie monocoque en tôle d'acier emboutie, profilée, faisant châssis, résistant à la torsion, semi-carter de chaîne, boîte à outils incorporée formant un tout organique avec la carrosserie.

SUPPORT-MOTEUR

Le berceau-moteur est en fonte malléable moulée comportant d'une seule pièce les attaches nécessaires aux organes annexes du moteur formant un tout fixé par quatre écrous à la carrosserie.

SUSPENSION

Fourche télescopique assurant la suspension de la roue avant avec une course de ressort de 125 mm.

RESERVOIR A ESSENCE

Contenance 7 litres. Pour un parcours de 350 kms environ, à une moyenne de 45 kmh.

SELLE

Selle en caoutchouc double nappe à deux ressorts à boudin coniques de forte dimension.

ROUES

Dimension des jantes 600x65. Dimension des pneus 2,50x19.

FREINS

Roue avant : tambour de frein à corps plein d'un diamètre de 125 mm. Roue arrière : tambour de frein à corps plein de 125 mm de diamètre supportant le pignon de chaîne secondaire au moyen de butées en caoutchouc, donnant un accouplement élastique à la transmission.

VITESSE ET CONSOMMATION

Vitesse en palier : 65 kmh. environ. Consommation : 1,9 litre à 50 kmh. de moyenne pour 100 kms.

EQUIPEMENT

Béquille support central. Outillage complet, pompe à air. Support fixé sur la coque permettant d'accrocher un sac ou une serviette. Tous les autres accessoires (compteur, siège annexe, porte-sacoques, pare-brise, enjoliveurs) seront livrés en supplément par nos agents.

Tous ces accessoires seront dans le commerce, spécialement étudiés pour La Paloma, dès la livraison des premières machines.

LES GARNITURES COLLEES

Le « Bonding » est le nom donné aux Etats-Unis à un procédé qui consiste à éliminer les rivets dans tout ce qui a trait aux garnitures à friction et à les fixer au moyen d'un collage pur et simple.

Ce procédé est couramment employé aux USA, car les sociétés groupées autour de Chrysler et General Motors équipent, depuis un certain temps déjà, toutes les voitures qu'elles produisent, de freins dont les garnitures ont été fixées au moyen du « Bonding ». Actuellement, le procédé est seulement appliqué aux freins mais le sera d'ici peu aux garnitures de disques d'embrayage, ainsi que le font Chrysler et General Motors.

Même des constructeurs français l'utilisent depuis quelques temps aussi bien dans le domaine automobile que motocycliste.

BONDING ET HOT SHOE

Il est à remarquer, en tout premier lieu, que les mâchoires ne doivent pas être d'un modèle spécial. Les mâchoires courantes avec leurs trous prévus pour le passage des rivets sont utilisées pour le Bonding et offrent les mêmes avantages que les mâchoires lisses d'une Dodge ou d'une De Soto.

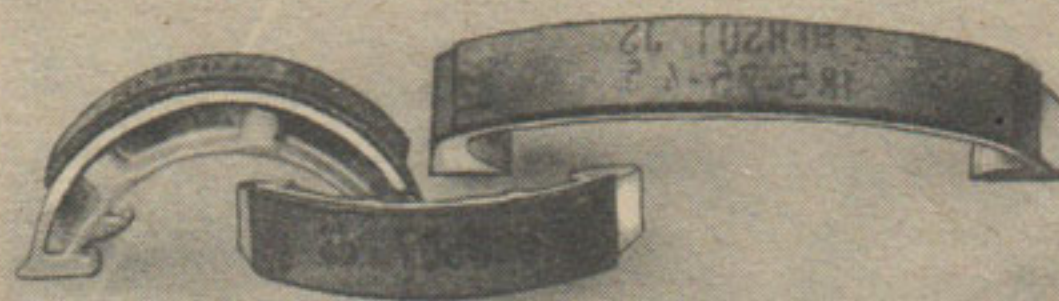
Le procédé est en lui-même des plus simples. Après un sablage de la mâchoire qui la débarrasse de toute trace de peinture ou de graisse, une couche de colle, dont la composition, bien entendue secrète, constitue la découverte sensationnelle en matière de freins, est appliquée à froid ; la garniture est enduite de la même colle. Puis après juxtaposition de l'une sur l'autre, une machine appelée « hot shoe » (soulier chaud) exerce une pression à chaud, de quelques 8 à 10 kilos au cm², à température élevée, pendant quelques minutes.

LES AVANTAGES

Sur tout véhicule neuf, il est un défaut du freinage bien connu des usagers : le broutage des garnitures, qui n'est autre qu'un soulèvement de la garniture entre les rivets. Ce broutage a l'inconvénient d'amorcer des usures inégales du tambour, ce qui entraîne inévitablement une mise hors service très rapide des

freins. Sur les freins collés, le broutage est impossible, puisque la garniture adhère entièrement à la mâchoire.

Un autre avantage (beaucoup plus appréciable, celui-là, puisqu'il touche directement les frais d'entretien) est que la suppression des rivets donne la possibilité d'user les garnitures jusqu'au bout, pratiquement jusqu'à la corde (en l'occurrence jusqu'à la mâchoire). A l'heure actuelle, seuls les 50 % de la garniture étaient utilisables, l'espace occupé par les rivets étant de 2 mm 5 sur 5 mm qui est l'épaisseur courante des garnitures. Avec le « Bonding » on double donc pratiquement le kilométrage possible, puisque ce sont les 5 mm d'épaisseur des garnitures qui peuvent être utilisés. De plus, à la fin de l'usure, on ne court pas le risque de rayer le tambour comme il se produit sur les freins ordinaires lorsque les rivets entrent en contact avec lui. Il en est de même pour les poussières, graviers ou grains de sable qui parviennent toujours à s'insérer dans les alvéoles des rivets lorsqu'il s'agit de garnitures fixées de la manière courante.



SOLIDITE

Tous nos lecteurs se poseront sans doute la même question : « Mais est-ce que ça tient ? » Nous avons eu le même réflexe.

Indépendamment du fait que l'industrie automobile des USA a définitivement adopté ce système comme offrant davantage de sécurité que le rivet, les essais de laboratoires en France, tant aux Arts et Métiers que chez deux des plus grands constructeurs, ont établi irréfutablement que, non seulement la garniture collée ne pouvait se détacher de la mâchoire, même si la chaleur du tambour atteignait 400°, mais encore que le décollage ne pouvait s'opérer que par la destruction morceau par morceau de la garniture elle-même.

Devant nous, une mâchoire munie d'une garniture collée a été chauffée au rouge avec un chalumeau ; sa température devait être de l'ordre de 500 à 600°, à ce moment la garniture s'enflamma sans que la colle cède. Nous primes ensuite nous-mêmes un marteau et un burin, mais nos coups répétés sur la mâchoire fixée dans un étau ne purent qu'entamer la garniture, mais cependant, sans non plus parvenir à faire craquer la colle.

ESSAI

Certains fabricants nous ont affirmé que les freins munis de garnitures collées assuraient un meilleur freinage et, pour nous le prouver, nous ont proposé un essai. Il n'y avait malheureusement aucune moto disponible à ce moment-là et c'est

A gauche, chauffage d'une garniture pour essais de résistance. A droite, les presses à coller les garnitures sur les mâchoires.

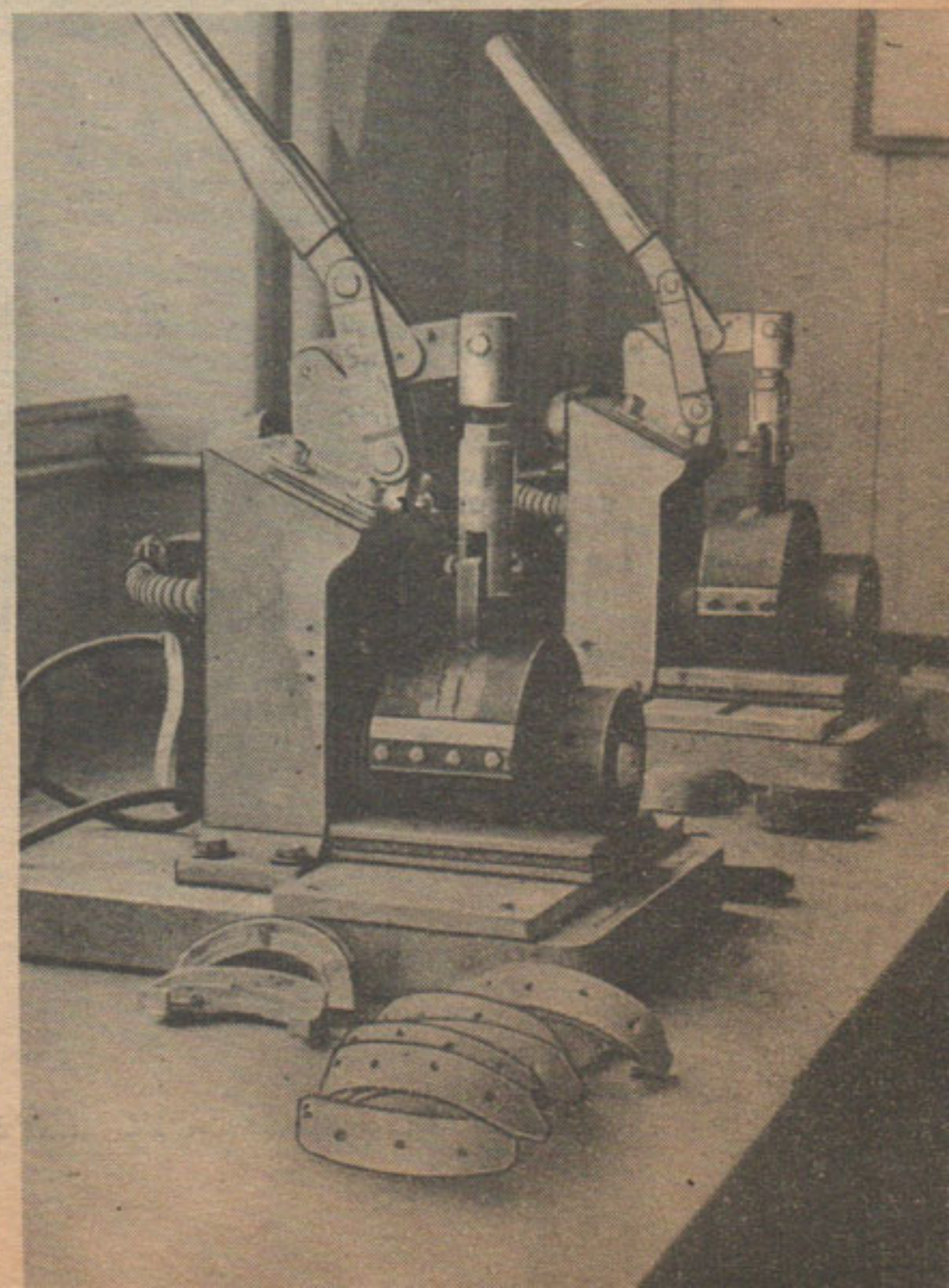
au volant d'une traction que nous avons procédé à l'essai. Le remplacement des garnitures venait juste d'être terminé et il s'agissait d'une voiture appartenant à un client, avec plus de 50.000 kms au totalisateur. Donc pas un véhicule préparé spécialement pour tenter de nous « épater ». A toutes les vitesses auxquelles nous avons effectué l'essai, le freinage s'est avéré puissant, impeccable. Aucun broutage, même en appuyant brutalement sur la pédale à 80 kms à l'heure. Nous avons fait un essai de freinage « à tout casser » à 60 kms à l'heure. L'arrêt complet de la voiture s'est réalisé en 14 mètres, c'est-à-dire que, pratiquement, il y eut blocage complet des 4 roues dès le début du freinage. Les traces laissées sur le pavé étaient d'ailleurs très nettes.

Notre pays a finalement adopté aussi ce procédé et depuis de nombreux mois, la technique du Bonding est appliquée par des fabricants de freins français. Vous-mêmes qui lisez ceci utilisez-vous peut-être de telles garnitures et les qualités que nous énonçons ci-dessus vous sont déjà apparues.

Les mâchoires différentes : fonte, acier ou alliage léger, même prévues pour l'emploi de rivets, s'accommodent parfaitement du collage.

CONCLUSION

Pour conclure, nous rappelons simplement aux motocyclistes la rapidité avec laquelle s'usent les garnitures de freins lorsqu'ils réalisent un voyage, en montagne par exemple. Les garnitures collées doublent pratiquement le temps d'utilisation et l'efficacité du freinage gagne 20 %.



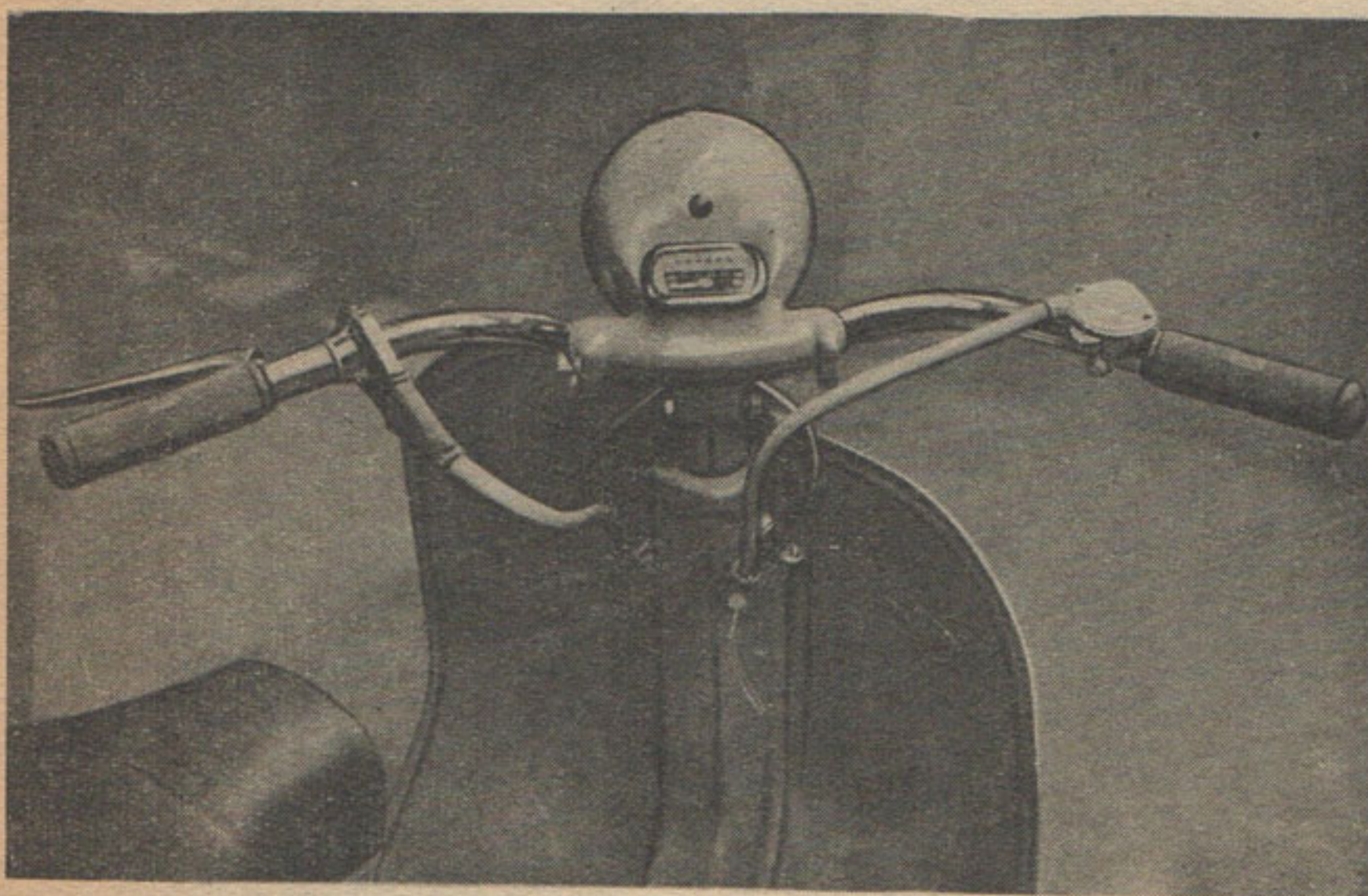
LES NOUVEAUTES

de la

Vespa "54"

et les caractéristiques du TRI-VESPA

CE SCOOTER TRES REPANDU N'EN DEMEURE PAS MOINS UN VEHICULE CONSTAMMENT AMELIORE ET MAINTENU AU PLUS HAUT NIVEAU PAR DES MODIFICATIONS DE DETAILS. LE MODELE 54, PERFECTIONNE, SERA ENCORE PLUS AGREABLE QUE LES MODELES PRECEDENTS.



mal, soit aussi agréable à conduire et économique. (Consommation 2 l. 1/2 pour 100 kms).

Par contre, en raison du meilleur brassage du mélange, en fonction de la présence du double transfert, on obtient un meilleur rendement volumétrique du moteur, et ceci, en fonction du vilebrequin à volants ronds.

La nouvelle culasse hémisphérique a permis une meilleure position de la bougie et un meilleur refroidissement de cette dernière par le courant gazeux du double transfert.

Par suite de la diminution de la température qui en résulte, on obtient conjointement un refroidissement plus largement calculé qui supprime la crainte d'un échauffement du moteur, et une bonne tenue de la bougie.

Enfin, il a été apporté des modifications à plusieurs organes du moteur, dans le but d'en augmenter la durée d'utilisation.

A gauche, le guidon très net avec sa commande des vitesses par double câble. Le phare est en alliage léger coulé et s'adapte au centre du guidon. Un compteur est logé dans un emplacement prévu.

Ce nouveau modèle comporte des modifications de présentation par rapport à l'ancien modèle 1953, et en outre des améliorations portant principalement sur le moteur.

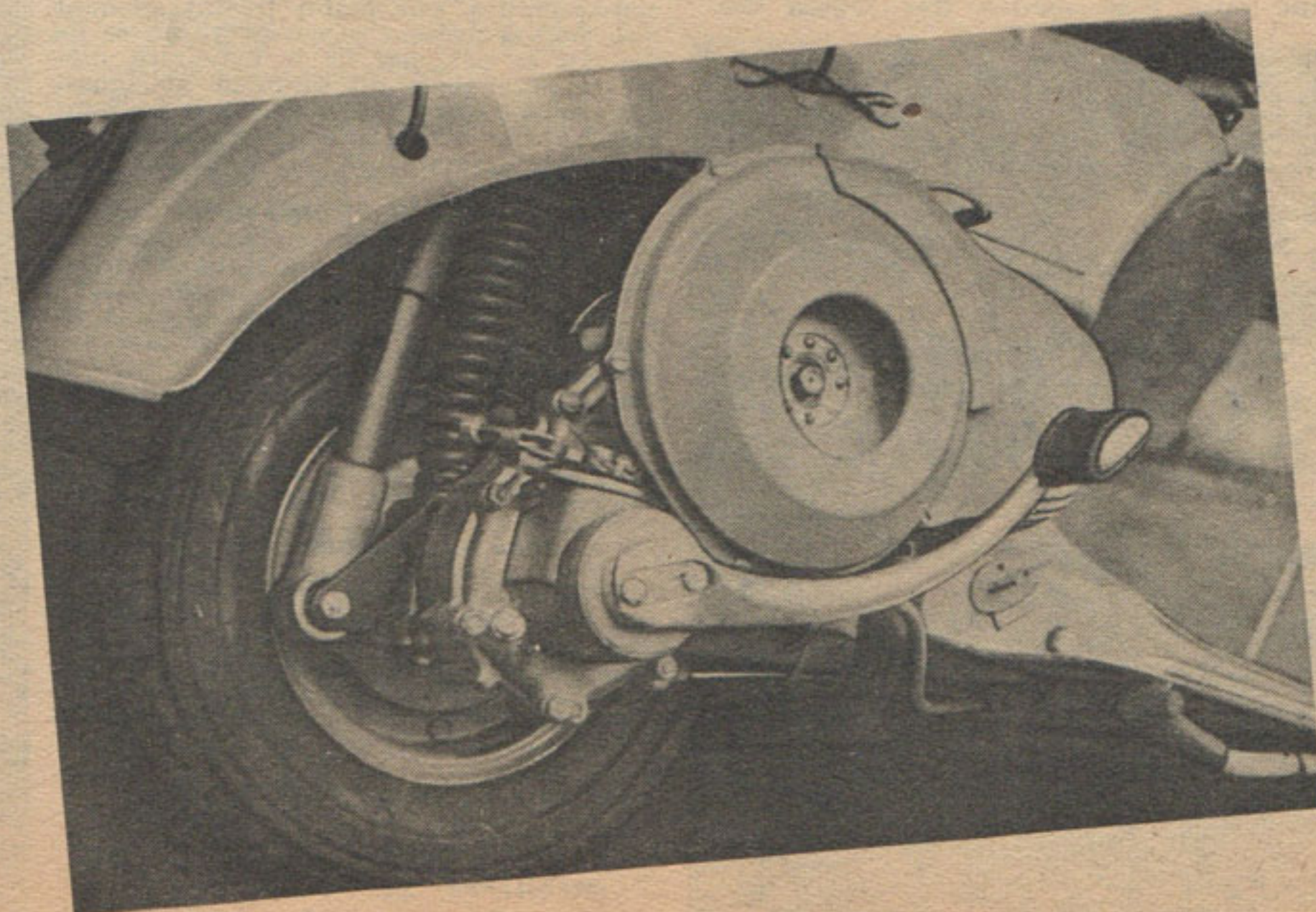
Ce nouveau moteur a les particularités suivantes :

- a) Piston avec déflecteur très réduit.
- b) Double conduit de transfert.
- c) Vilebrequin à volants ronds.
- d) Culasse hémisphérique.
- e) Refroidissement amélioré.
- f) Consommation réduite.

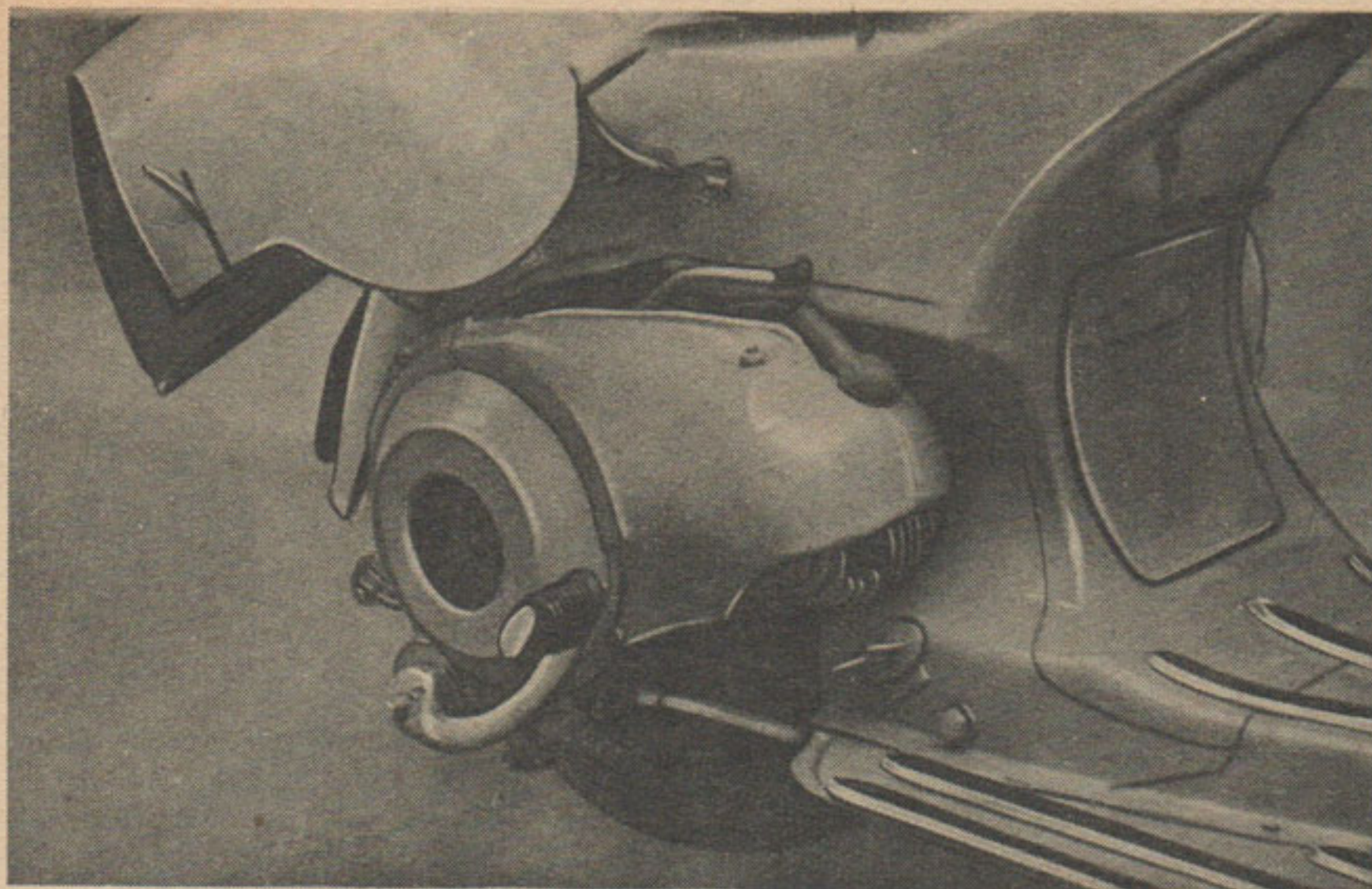
La puissance maximum de ce moteur a été augmentée d'environ 10 % par rapport à l'ancien.

On aurait pu obtenir une augmentation de puissance dans des proportions beaucoup plus importantes, mais il a été jugé préférable de retenir le principe de la solution la plus rentable pour l'utilisateur qui est celle qui consiste à conserver au moteur une puissance qui, tout en étant largement suffisante pour un emploi nor-

Le moteur, ci-contre, conserve ses qualités si appréciées des utilisateurs, mais reçoit un nouveau refroidissement. Notons le ressort de suspension conique et son amortisseur.



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



FICHE TECHNIQUE DU TRI VESPA

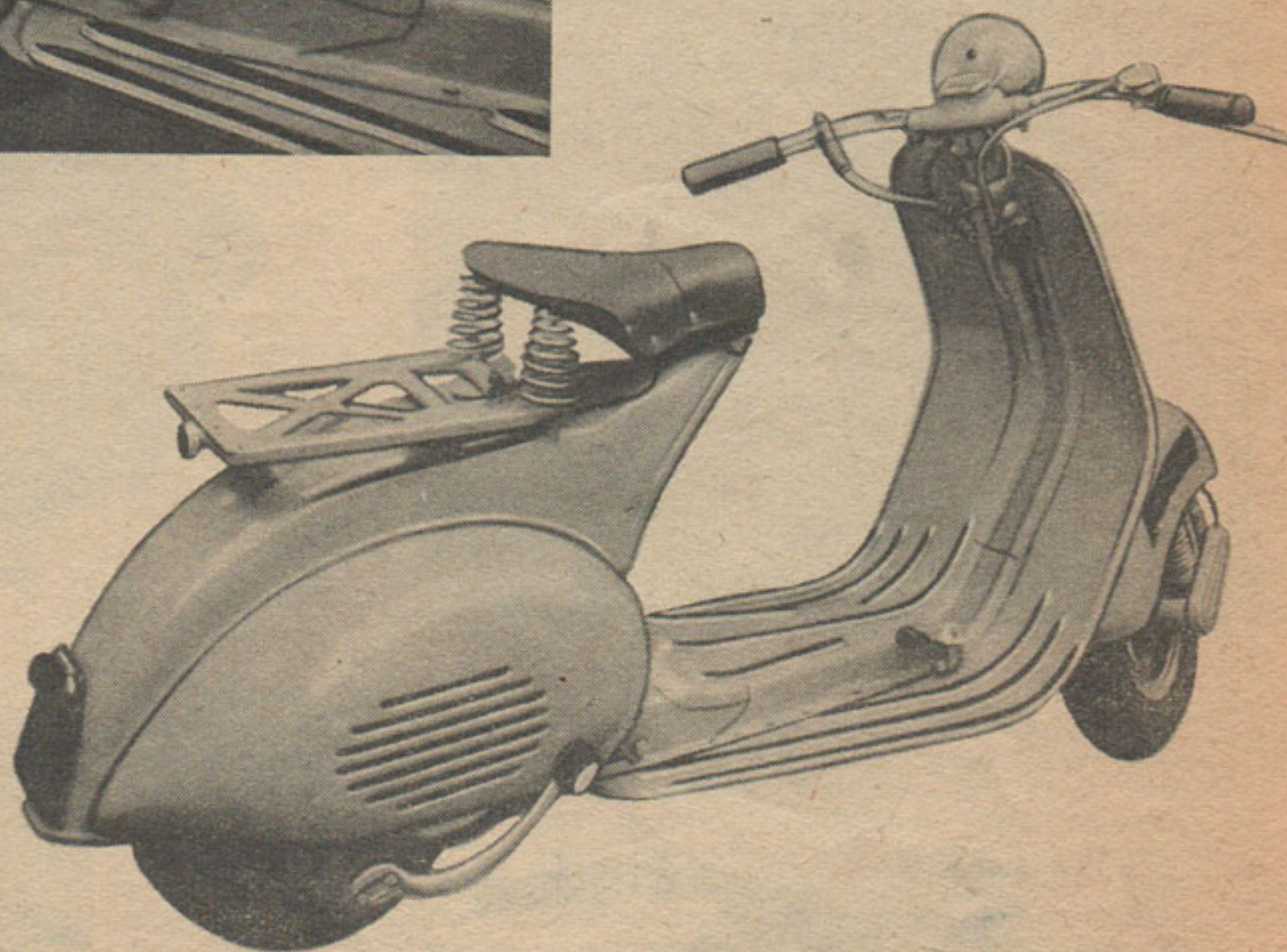
Cylindrée : 123,7 cmc. Course : 54 mm.
Alésage : 54 mm. Cycle : 2 temps. Ré-
gime : 5.000 t.-m. maximum. Châssis :
coque en tôle d'acier emboutie. Suspen-
sion AV avec ressort spécial et amortis-
seur hydraulique. Suspension AR, barres
de torsion et amortisseur à friction. Refroidissement assuré par une turbine
fixée sur le volant magnétique. Transmis-
sion sur les roues AR par deux chaînes
avec différentiel. Mise en marche : levier
à main côté gauche. Changement de vi-
tesses : 4 vitesses, sélecteur à main.

Rapports de vitesses :

1^{re} vitesse : 1/28 - vitesse max. 15 kmh.
2^e vitesse : 1/16,5 - vitesse max. 20 kmh.
3^e vitesse : 1/12,25 - vitesse max. 33 kmh.
4^e vitesse : 1/7,75 - vitesse max. 45 kmh.

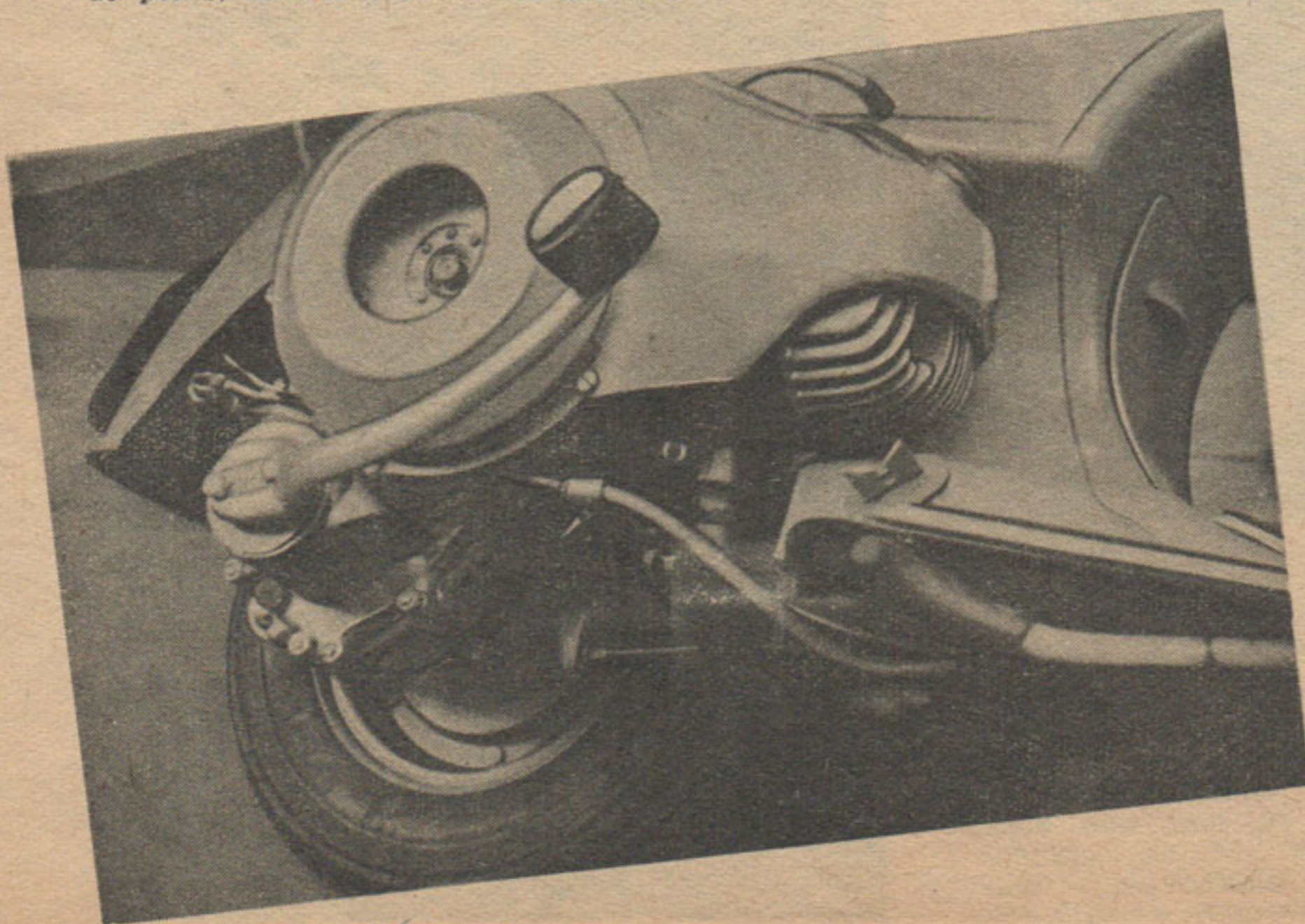
Carburant : Mélange essence et huile.
Réservoir : 10 litres (réserve 1 l. 1/2 com-
prise).

Eclairage : par projecteur d'un type
agréé par l'administration fixé sur le ta-
blier, à hauteur de 0,63 m. (bord infé-
rieur). Lanterne AR éclairant la plaque
de police, celle-ci à 33 cm du sol. Feu



La nouvelle culasse laisse une
grande accessibilité à la bougie
alors que le capotage de souffle-
rie enserre étroitement cylindre
et culasse. Un nouvel émaillage
d'un ton uni rajeunit l'ensemble.
On notera que le capot du mo-
teur n'est plus échancré à l'en-
droit de la prise d'air de la
soufflerie, mais simplement
ajouré.

Le moteur vu en dessous (à gau-
che) montre le tube d'échappe-
ment qui se dirige vers la gau-
che du véhicule.



rouge à 50 cm du sol et catadioptre agréé.
Feux de position.

Consommation : environ 3 l. aux 100
kms. Allumage : par volant magnétique.
Roues : en tôle emboutie. Diamètre de
jante 203 mm. Développement 1.342 mm.
Freins AR : hydraulique à commande par
pédale sur les deux roues. Diamètre des
tambours AR 123 mm. Frein AV : Com-
mande par câble et poignée droite du
guidon. Diamètre du tambour AV : 123
mm. Frein sur le différentiel : commande
par levier, par encliquetage. Pneus : 400x8
à basse pression. Longueur maximum :
2 m 430. Largeur maximum : 1 m 280.
Voies AR : 1 m 023. Empattement : 1 m
635. Hauteur maximum : 0,960 mm. Hau-
teur de la selle : 0,760 mm. Hauteur du
marchepied : 0,150 mm. Poids du véhi-
cule : 195 kgs. Silencieux cylindrique de
85 mm de diamètre.

Organes de manœuvre : 1^o Commandes
à main droite : frein AV, gaz, avertisseur,
éclairage, frein à main. 2^o Commandes
à main gauche : débrayage, changement de
vitesses. 3^o Commande au pied : frein AR.
Charge utile 300 kgs.

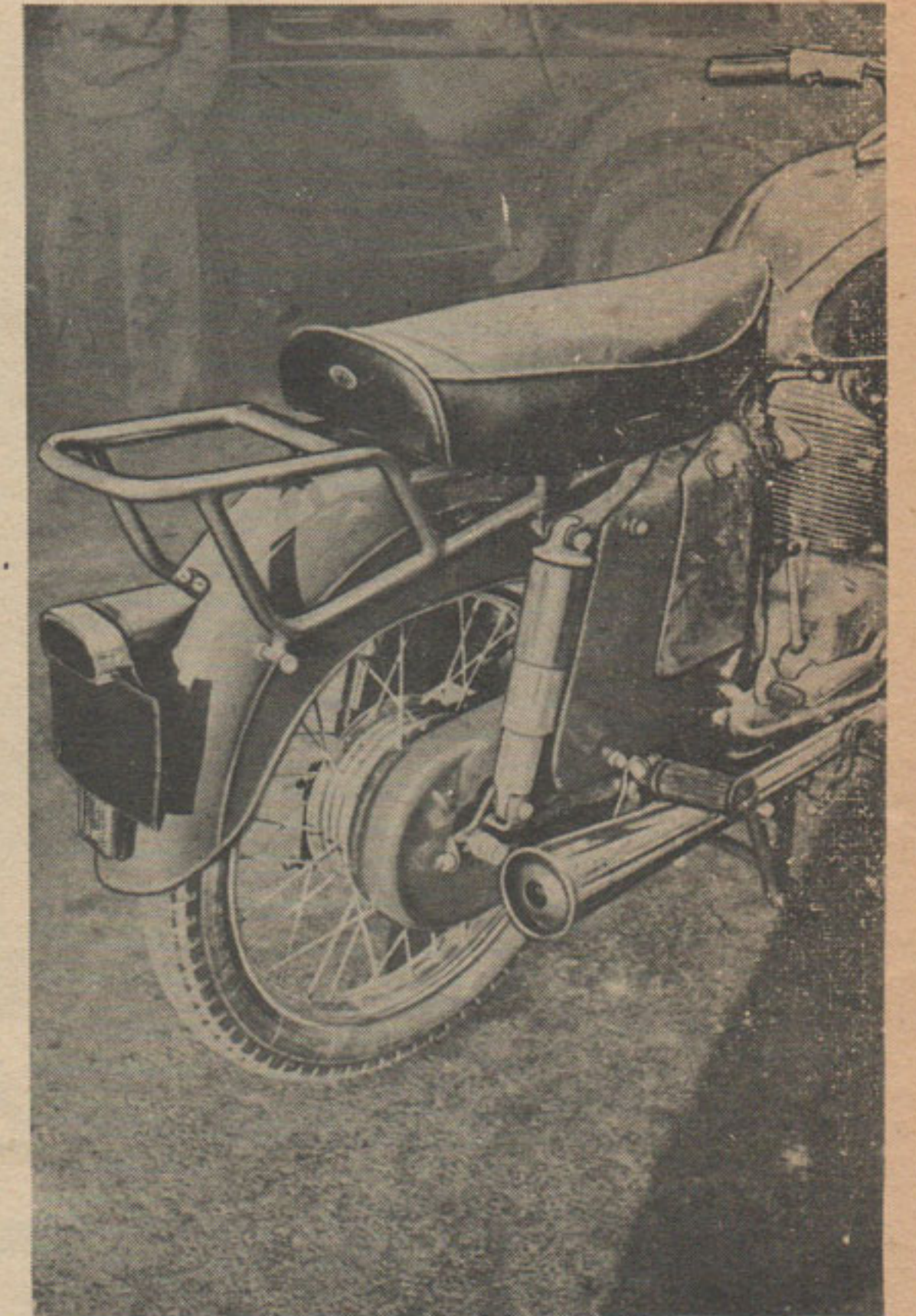
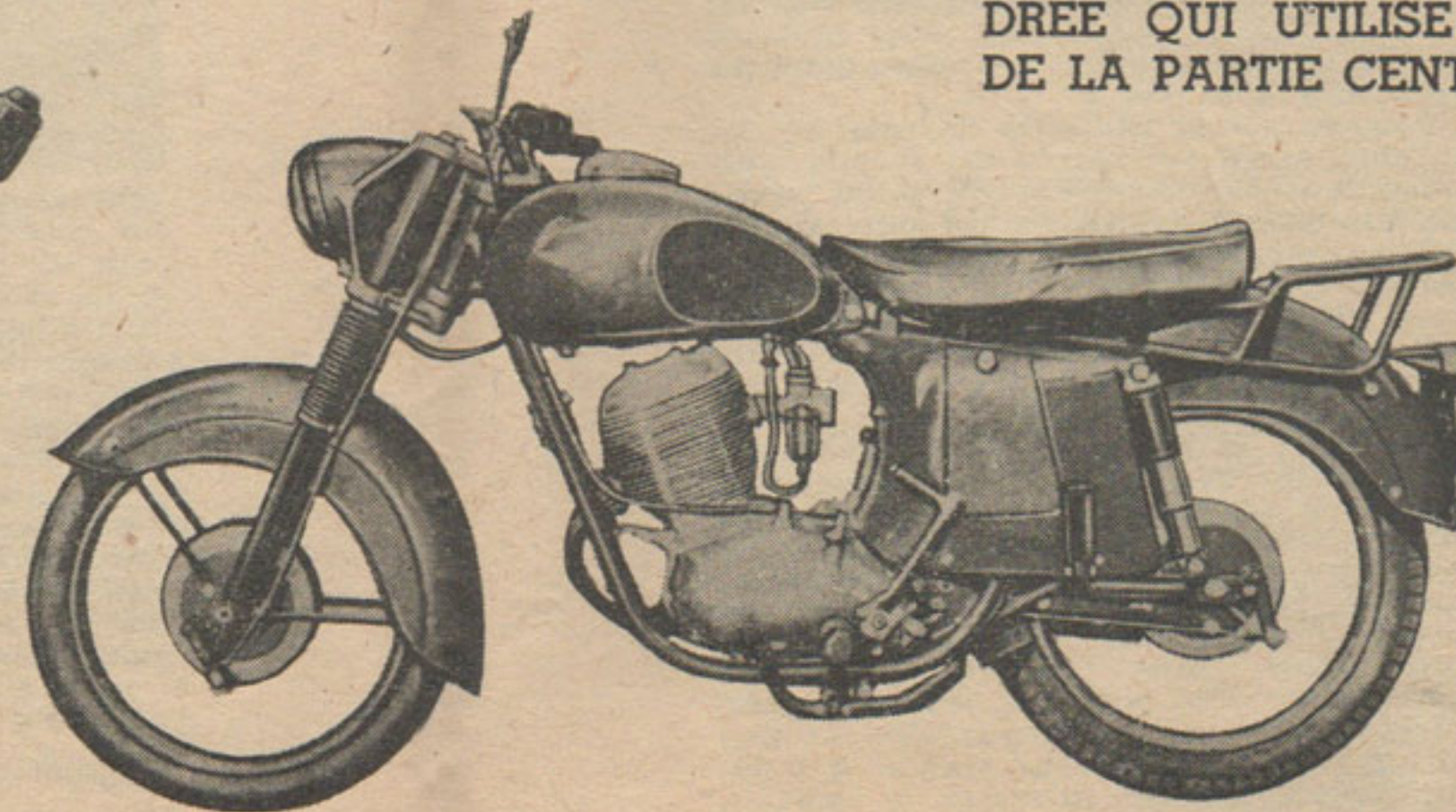
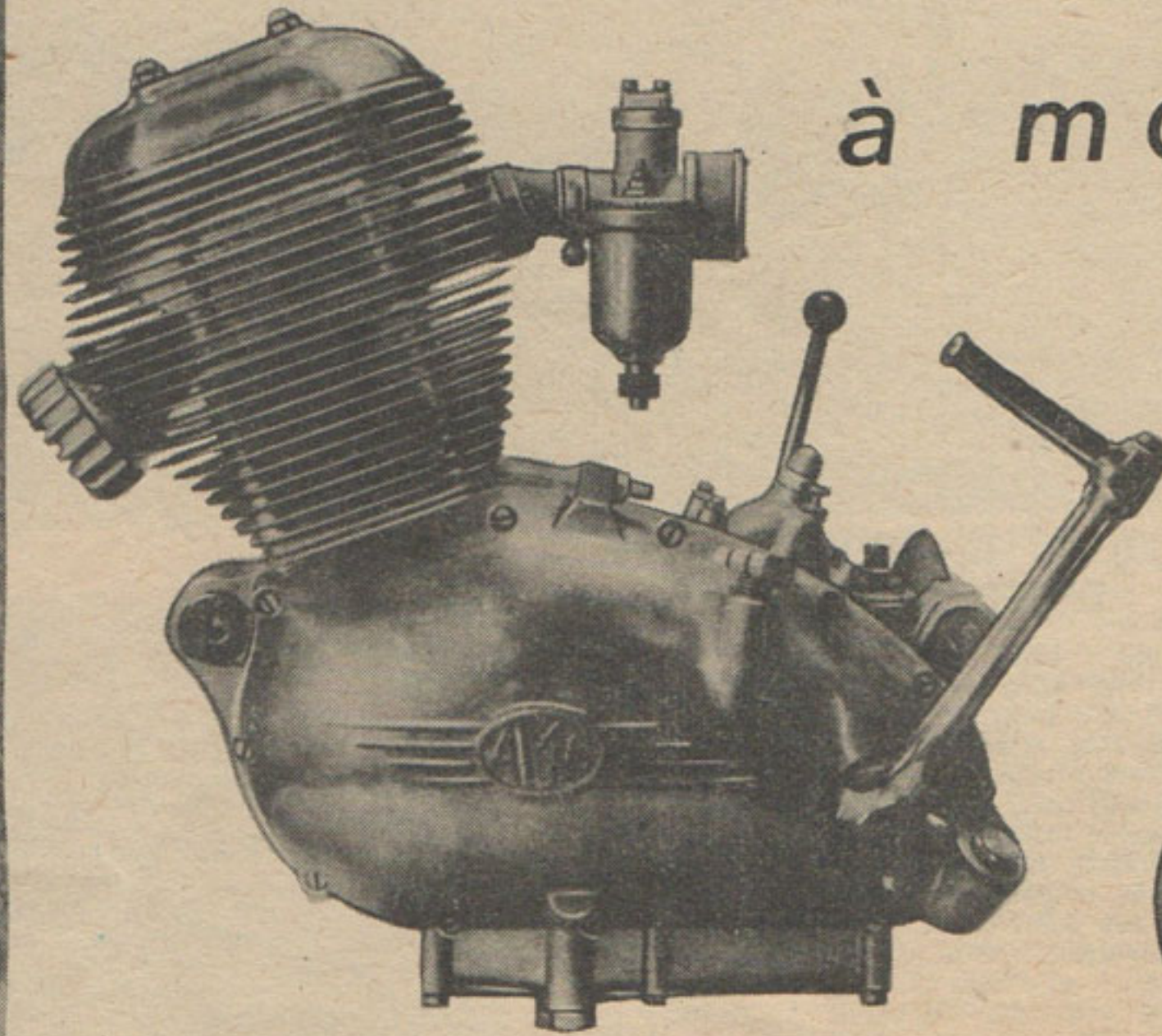
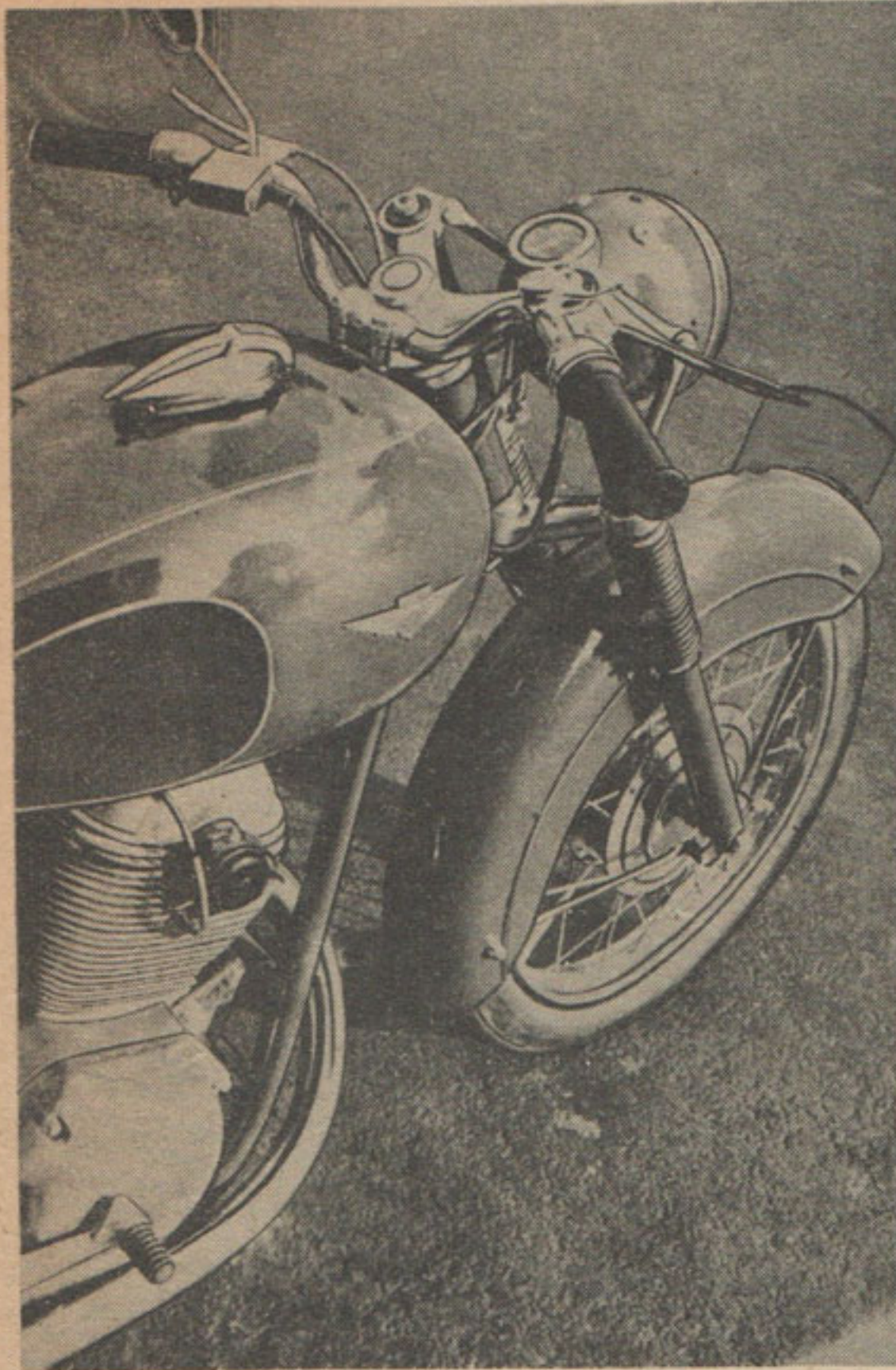
AVOIR UN AVERTISSEUR PUISSANT EST BIEN : RALENTIR DANS LES CARREFOURS EST MIEUX

La 250 cc.

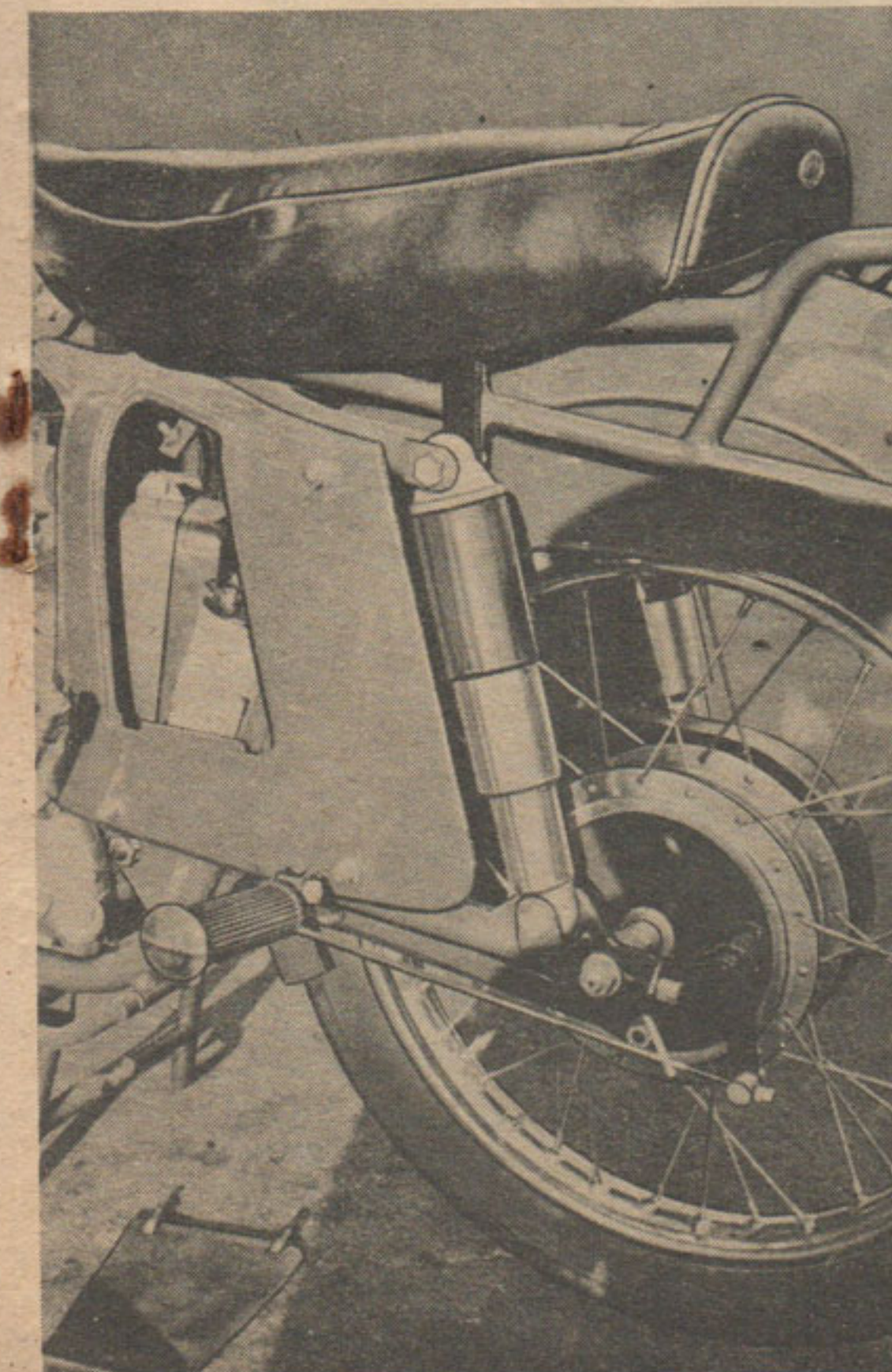
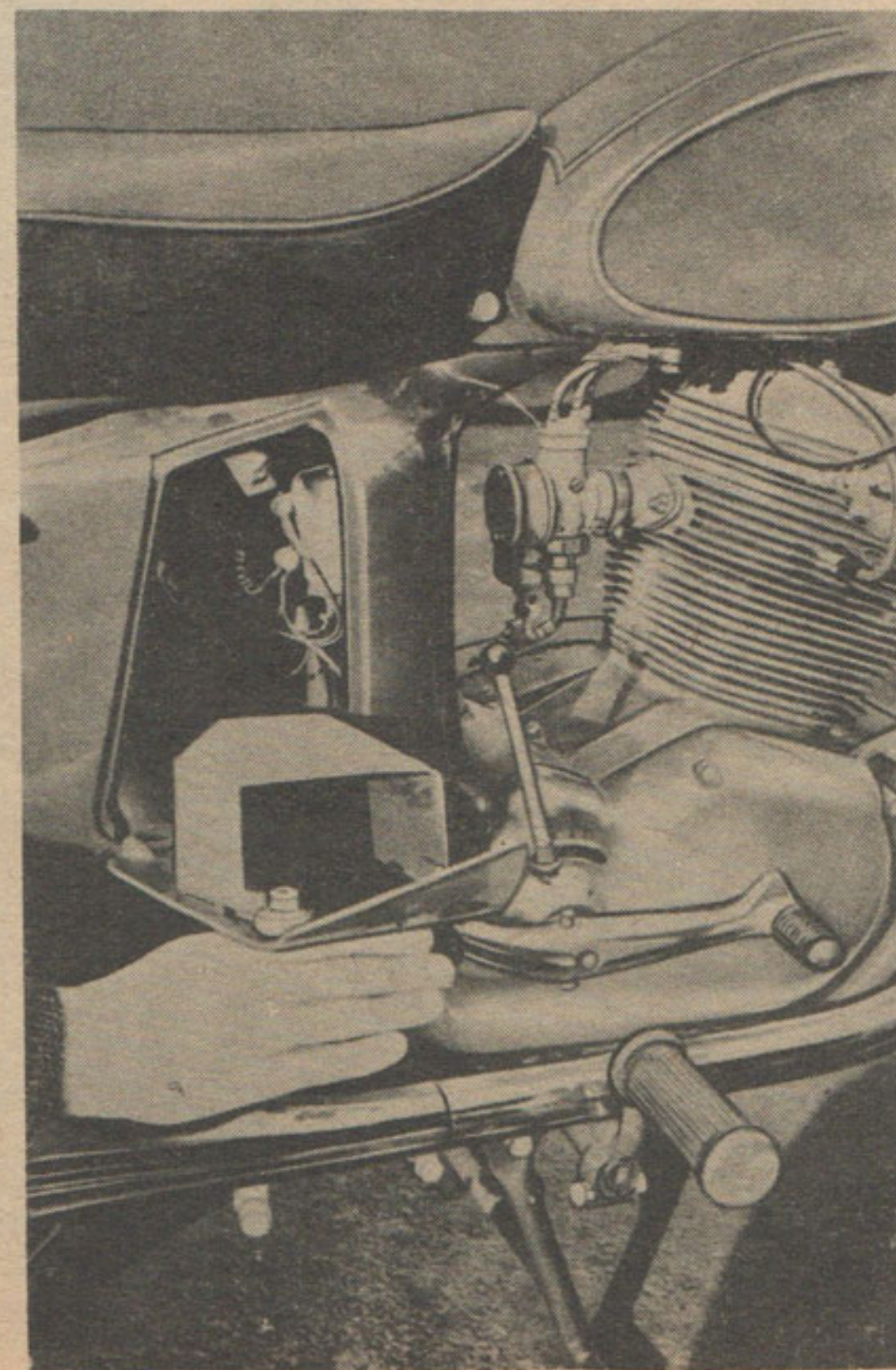


à moteur A.M.C.

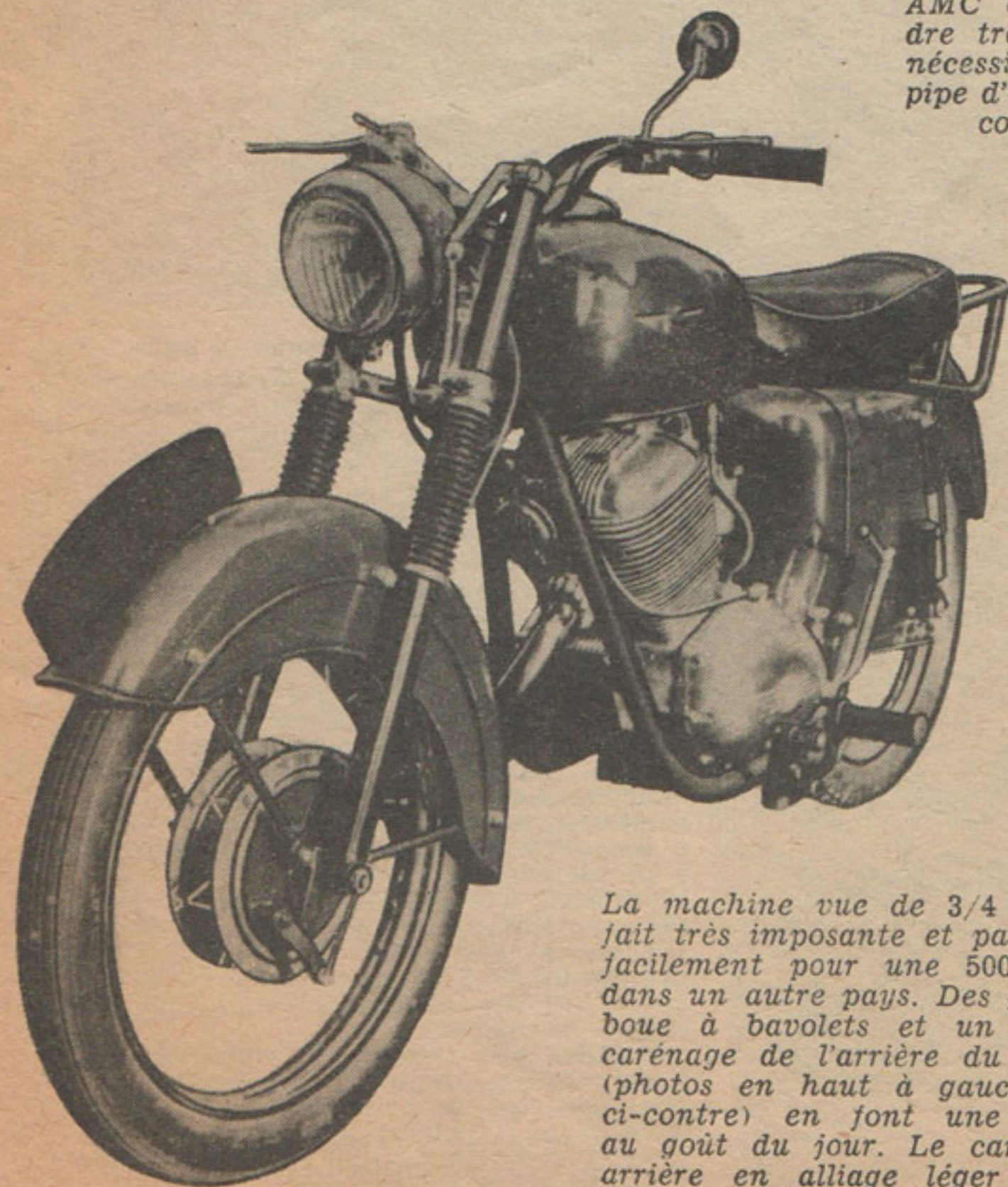
EXEMPLE DE LA NOUVELLE ECOLE FRANÇAISE EN MOYENNE CYLINDREE QUI UTILISE UN HABILLAGE DE LA PARTIE CENTRALE DU CADRE



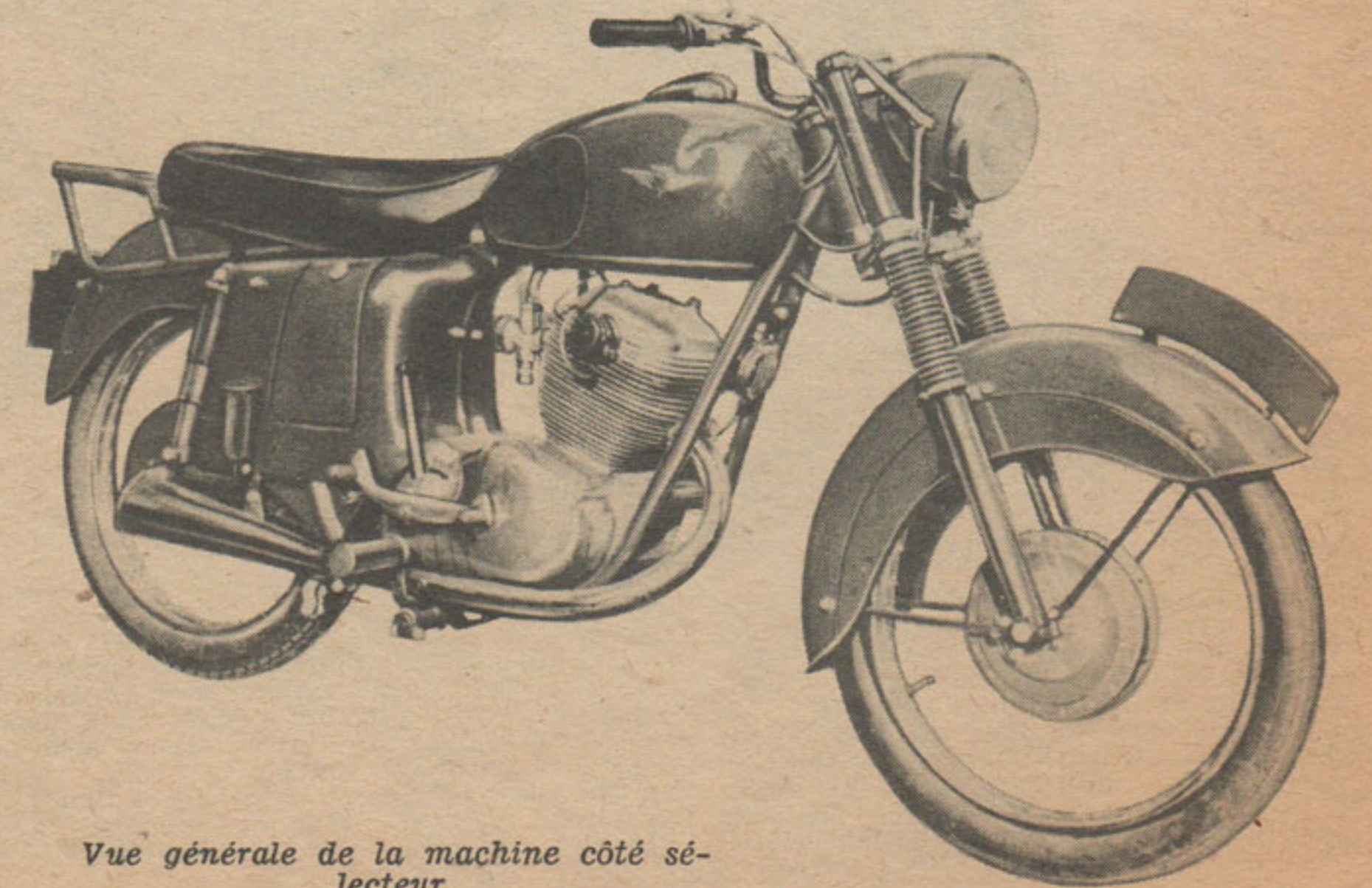
Le moteur 250 AMC au cylindre très incliné nécessite un pipe d'admission courbé.



L'arrière du cadre prend sur cette machine un intérêt très marqué, car les solutions personnelles de la marque y sont rassemblées. Sur la machine de profil, ci-dessus, on peut voir l'importance donnée au carénage et la solution Gima du problème des bagages. Le petit porte-bagages est livré d'origine avec la machine (voir ci-dessus) et permet l'adaptation de sacoches. L'ouverture de gauche dans le carénage permet l'accès à la batterie (à gauche). Les repose-pieds AR sont fixés sur un tube du cadre.



La machine vue de 3/4 avant fait très imposante et passerait facilement pour une 500 cmc. dans un autre pays. Des garde-boue à bavolets et un semi-carénage de l'arrière du cadre (photos en haut à gauche, et ci-contre) en font une moto au goût du jour. Le carénage arrière en alliage léger coulé sert de coffre à outils.



Vue générale de la machine côté sélecteur.

PELE MELE

CONSIDERATIONS SUR LE CARENAGE, VARIATION DES PRIX ET SUGGESTIONS



L'article dont nous publions des extraits ci-dessous est paru dans « Interauto » de Rome, sous la signature de Enrico Reborà, à la suite du Salon de Milan. Nous avons pensé qu'il était intéressant d'en reprendre quelques passages, les idées exprimées étant originales et bien que nous ne soyons pas toujours d'accord avec l'auteur ; en particulier nous ne pensons pas, avec lui, que tous les problèmes fondamentaux de la technique motocycliste aient reçu des solutions définitives et que seules des questions de détails restent en litige.

Ces réserves faites, l'article de Reborà vaut la peine d'être lu et nous espérons que nos lecteurs seront de notre avis.

A l'étape actuelle de l'évolution de la technique, on ne peut plus espérer découvrir à tout bout de champ des nouveautés sensationnelles nous apportant des éléments violemment révolutionnaires.

Dans le secteur de la motocyclette, comme du reste dans tous les autres sec-

teurs, plus l'on progresse et plus les nouvelles conquêtes deviennent difficiles et « analytiques » dans ce sens qu'elles s'orientent vers l'amélioration de problèmes de détails. Dans leurs grandes lignes, en effet, les solutions apportées aux problèmes fondamentaux se valent et seuls des facteurs contingents, d'origines diverses et quelquefois surprenantes, peuvent dicter un choix.

ques, avant et arrière, a eu une influence bien plus déterminante pour la diffusion de la motocyclette, même si, en apparence, elle pouvait sembler secondaire.

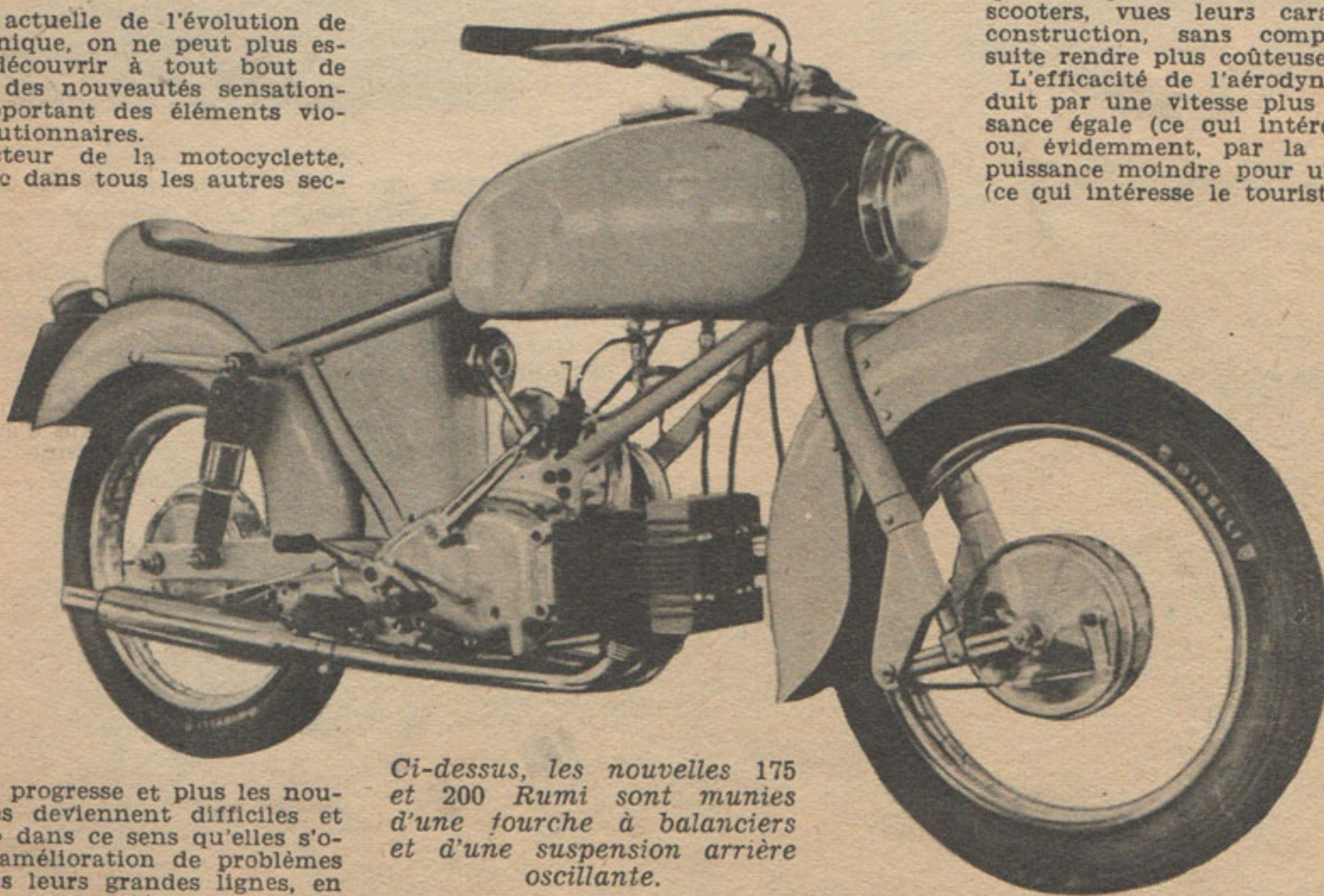
Dans ce sens, l'un des aspects les plus caractéristiques du développement de la moto dans ces dernières années (et c'est peut-être le moins apparent et le plus lent dans sa maturation, malgré son importance réelle) est l'évolution vers la moto carénée. Cette tendance, même si elle ne s'affirme que lentement, représente une véritable révolution dans la technique motocycliste, révolution qui a à sa base les initiatives « radicales » de l'ingénieur Balsamo avec ses « Miller ». C'est là d'ailleurs une évolution logique

firmée au cours de cette année, dans les différents « salons ».

Poussée par la nécessité de rétablir l'équilibre après les succès du scooter, qui revendique la protection du pilote comme un de ses avantages les plus appréciés — même si cette protection n'est parfois qu'apparente — la moto proprement dite tend à s'orienter rapidement sur une voie qui pourrait la conduire techniquement au-delà des résultats atteints par le scooter.

En effet, le carénage de la moto, s'il est étudié et réalisé rationnellement, peut, non seulement assurer une protection efficace du pilote, mais s'orienter vers des formes aérodynamiques efficaces, qui ne peuvent être réalisées sur les scooters, vues leurs caractéristiques de construction, sans compliquer, et par suite rendre plus coûteuse leur structure.

L'efficacité de l'aérodynamisme se traduit par une vitesse plus grande, à puissance égale (ce qui intéresse le sportif), ou, évidemment, par la nécessité d'une puissance moindre pour une vitesse égale (ce qui intéresse le touriste).



Ci-dessus, les nouvelles 175 et 200 Rumi sont munies d'une fourche à balanciers et d'une suspension arrière oscillante.

de la réforme d'un véhicule populaire par excellence et qui attend seulement la maturation de cette phase de son développement pour devenir d'un emploi généralisé, s'imposant dans les milieux populaires que l'on tente de conquérir aujourd'hui avec le scooter. Pour notre part, nous ne croyons pas à l'avenir de ce dernier, à moins qu'il ne s'agisse là d'un moyen de transport de travail, « grossier » et de prix limité.

Cette lente transformation de la motocyclette, ainsi que nous l'avons répété à maintes reprises, a été tout à fait con-

En outre, la simplicité des formes et des surfaces entraîne un nettoyage et un entretien plus aisés, si elles ont été étudiées rationnellement et réalisées sous une forme intégrale.

Le carénage doit donc naître en même temps que le projet de la moto. Il serait préférable qu'il soit partie intégrante de la machine comme les coques des fuselages d'avion, par exemple, et non par une adjonction de tôles.

Evidemment, des problèmes de localisations d'efforts vont se poser, mais d'autre part il n'y aura pas le désavantage de

Cylindre unique ou bicylindre, vertical ou horizontal : il existe pour toutes ces solutions des conditions d'emploi « optima » pour des applications particulières.

Aucune de ces solutions ne peut prévaloir sur les autres, dans un sens absolu. Tout au plus peut-il exister entre elles une sorte de « division des tâches ».

Mais on peut, par exemple, considérer que l'introduction des suspensions élasti-

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

discontinuités graves dans les surfaces, telles qu'on trouve sur les avions et les voitures pour les indispensables fenêtres et portières.

Certains ont déjà travaillé dans cette direction, et des exemples de carénage « intégral » sont désormais classiques. Rappelons pour mémoire le « Scoiattolo » Rumi et un scooter « Frera » exposé au Salon de Milan en 1952.

Les solutions de carénage partiel sont moins convaincantes comme, par exemple, celles du « Zigolo » Guzzi, ou du « Leoncino » de Benelli. Toutes ces solutions représentent l'école et le développement du cadre monopoutre et sont destinées inévitablement à évoluer pour se fondre en une seule.

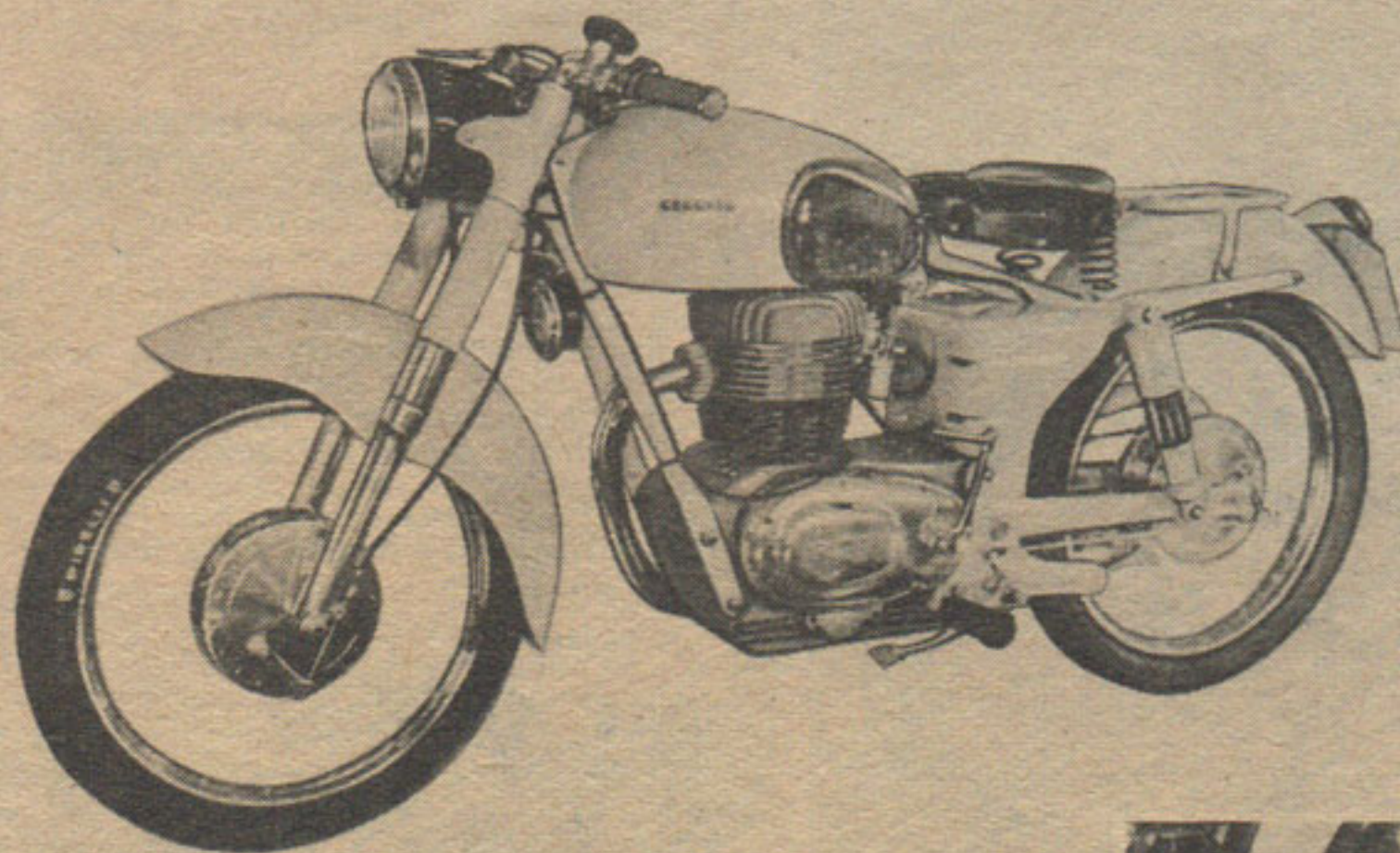
Parmi les solutions « intégrales », nous n'avons pas pu voir encore au Salon de Milan, pour des motifs contingents, une machine très intéressante, étudiée sous deux formes différentes par un ingénieur italien, constructeur aéronautique, et qu'une usine bien connue réalise en ce moment avec le concours d'une marque internationale de matières plastiques.

× × ×

L'auteur cite ensuite des chiffres relatifs à la production italienne, chiffres que nos lecteurs connaissent déjà, puisque publiés dans le n° 1160 (7 novembre 1953) de « Moto-Revue ».

× × ×

On peut tirer de ces chiffres de production, une sorte de classement général par marques qui mettra en évidence le poids du scooter et du cyclomoteur sur le marché et l'importance prise par les usines modernes équipées d'une manière moderne et travaillant en grandes séries :

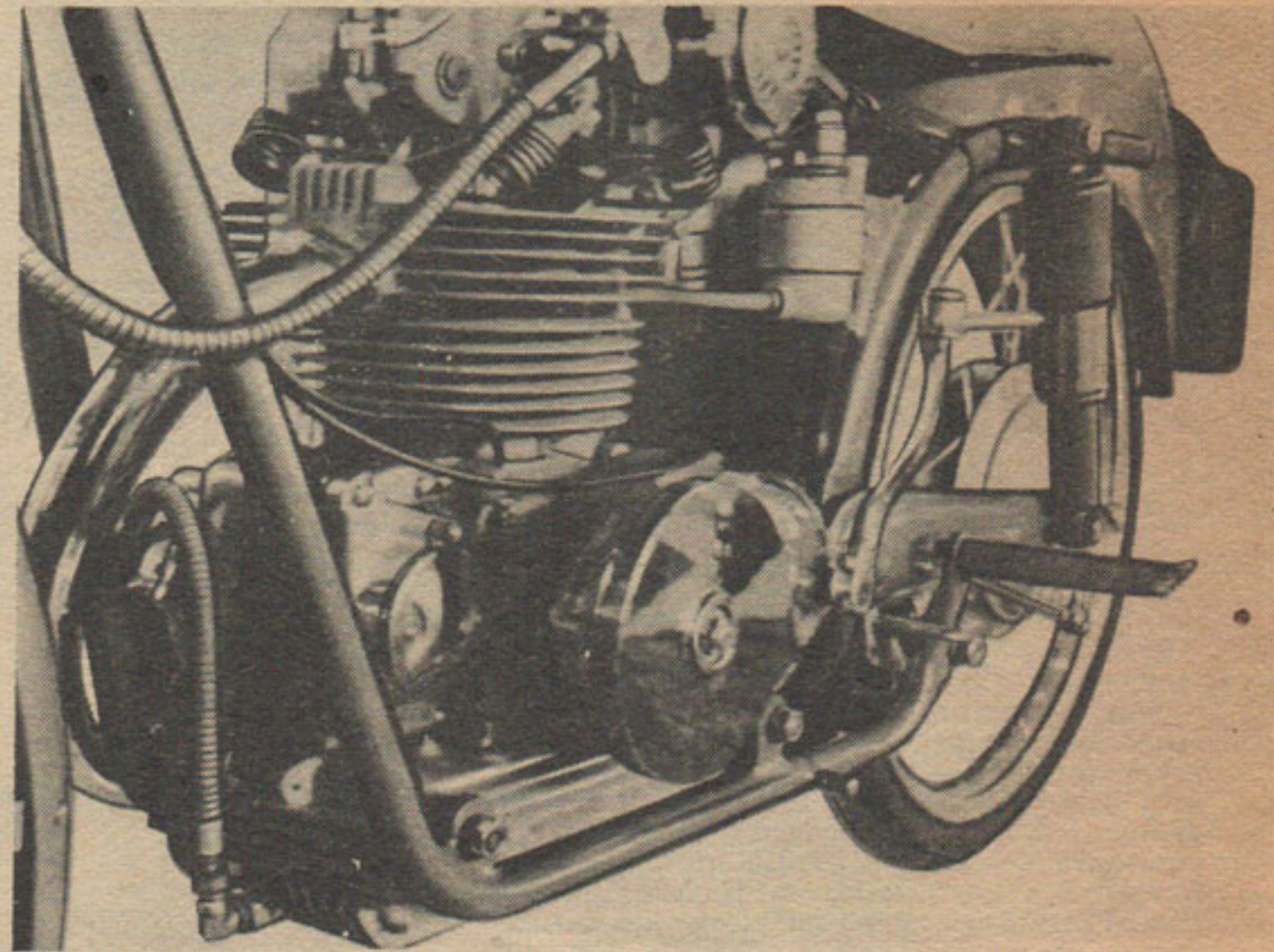


Vespa :	218.059
Mosquito :	209.406
Lambretta :	206.242
Guzzi :	155.983
Gilera :	40.643

En ce qui concerne la question des prix — et en excluant Lambretta et Vespa, même si nous pensons qu'il faudrait là aussi arriver à une diminution des prix. (il faudrait alors faire le petit discours habituel sur le rapport entre prix de revient et prix de vente, sur la nécessité d'abaisser le premier pour réduire le second, sur l'impossibilité où se trouve l'industrie artisanale d'arriver à ce but, sur la nécessité de normaliser les accessoires, les pièces de rechange, etc.) — nous prendrons quelques exemples au hasard :

On peut, avec 155.000 liras, s'inscrire d'avance pour avoir un Pullman 125 MV ; les prix du Motom 43 (qui est le cyclomoteur le plus répandu, puisque le Mosquito est aussi vendu sous forme de moteur dé-

Ci-contre, le 175 Ceccato arbre à cames en tête, nouvelle machine sport de classe proposée aux amateurs. Au centre, la version tourisme (175 A.C.T.) de la même marque.



taché applicable sur des cadres ordinaires de vélos) ont subi les variations suivantes :

1948 :	152.000 liras
1949 :	145.000 »
1950 :	140.000 »
1951 :	135.000 »
1952 :	122.000 »
1953 :	108.000 »

La marque Iso, d'autre part, a baissé ses prix de la façon suivante :

	Iso Scooter	Iso Moto	Iso Car
1949	230.000	220.000	360.000
1951-52	220.000	205.000	360.000
1953	188.000	178.000	340.000

De son côté le « Guzzino » de 65 cmc. vaut maintenant 100.000 liras au lieu de 165.000 à ses débuts.

× × ×

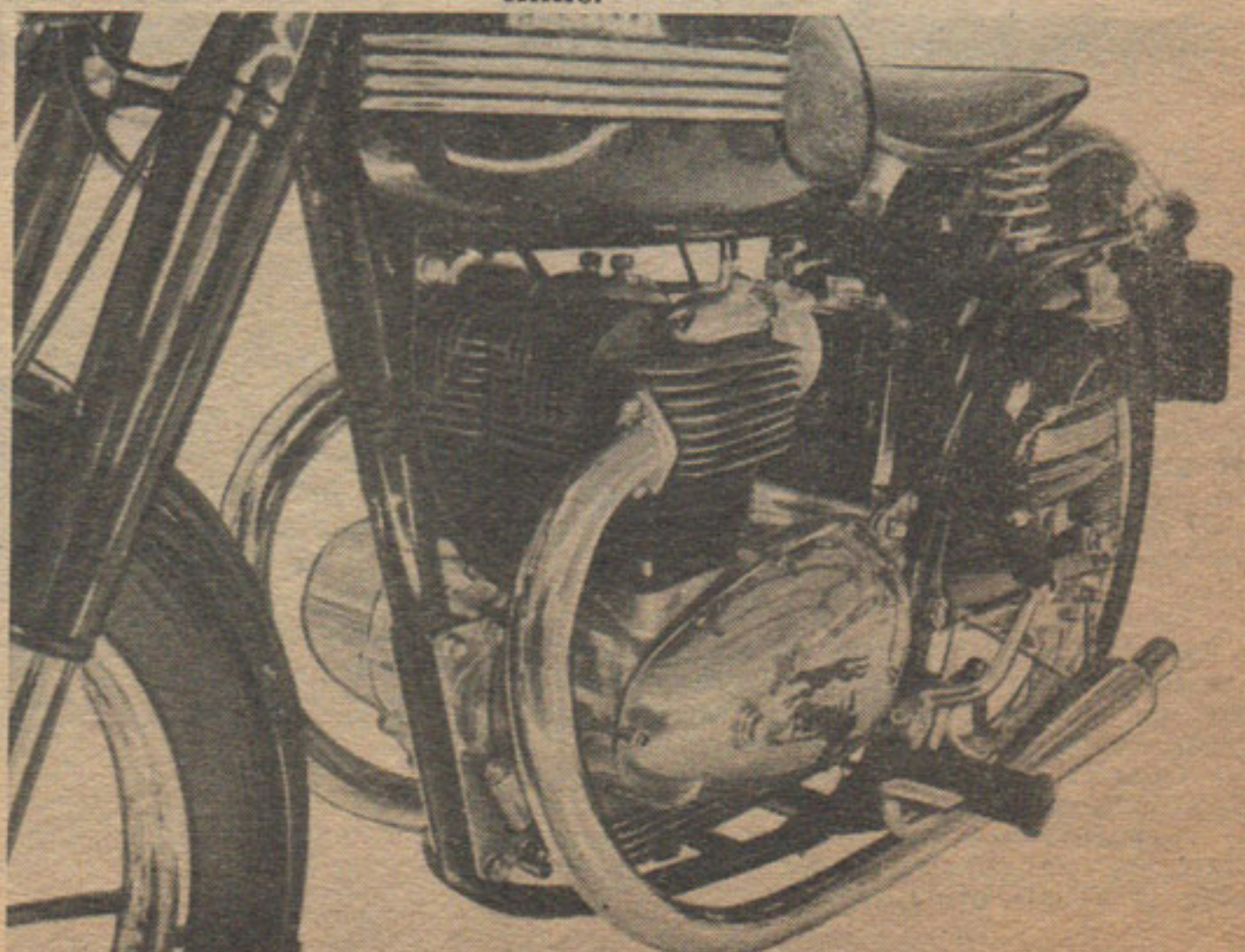
Mais ce développement, souhaité autant qu'inévitable, de la motorisation, fait surgir devant nous l'épouvantail de l'accident, trop souvent mortel.

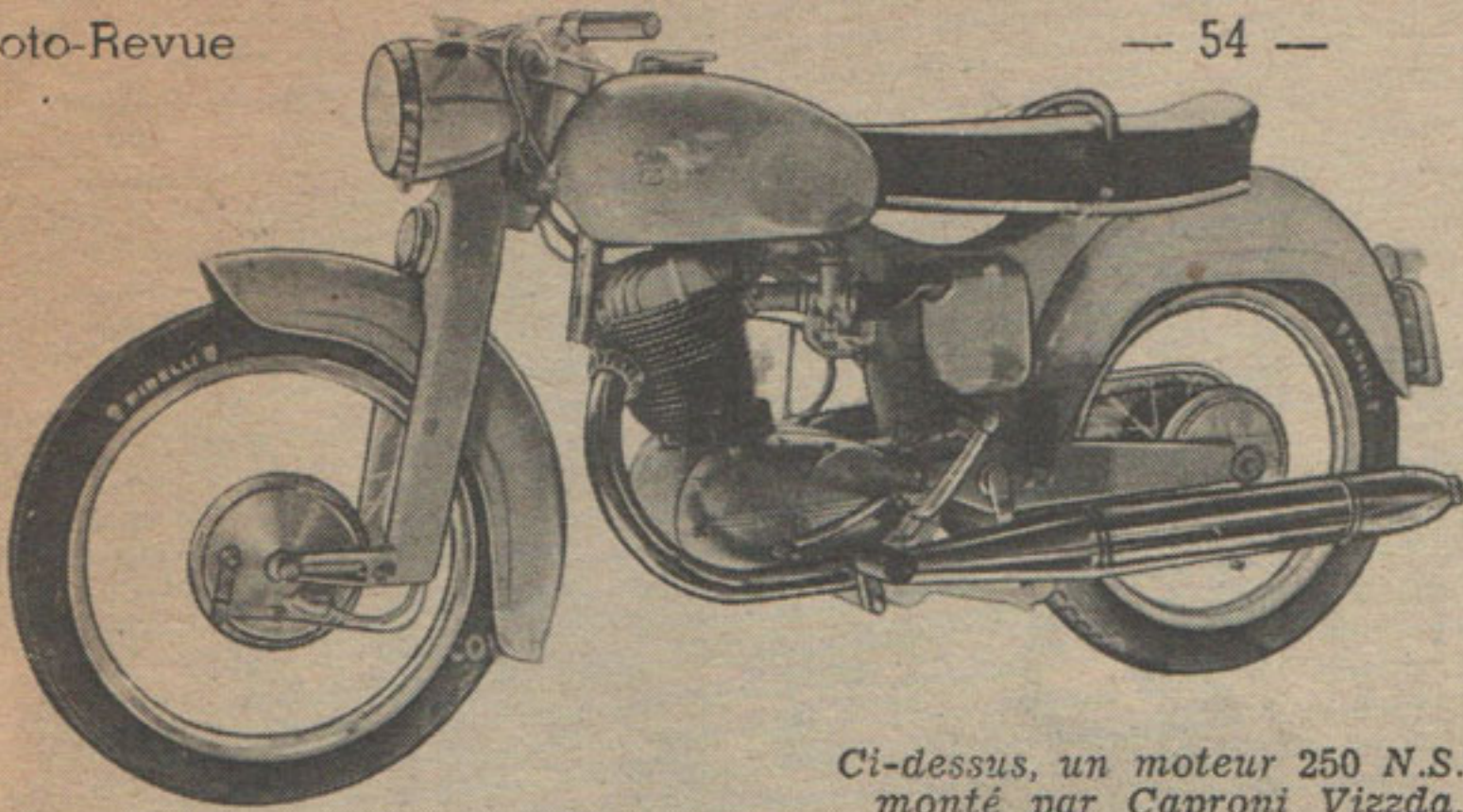
Pour dire la vérité, cet épouvantail préoccupe beaucoup plus les techniciens et les urbanistes que les usagers, si l'on doit en croire l'inconscience absolue avec laquelle certains de ces derniers se lancent dans le flot de la circulation.

Mais quelquefois cette inconscience est tout simplement le fait de l'ignorance : la plupart des pilotes d'automobiles et de motos légères (nous laisserons de côté les pilotes des grosses cylindrées qui représentent une catégorie d'usagers plus préparée et plus consciente) sont improvisés et n'ont pas eu le temps d'assimiler ni les manœuvres, ni les connaissances nécessaires ; ce sont des piétons trop rapidement motorisés.

Cette ignorance est sans doute plus profonde pour les pilotes de motos légères et de scooters dans la mesure où personne n'a jamais jugé nécessaire de les éduquer avant de leur faire enfourcher leur machine.

A droite, la 350 Parilla. Cette machine possède de une disposition originale des soupapes, celles-ci, tout en étant inclinées, sont placées à angle droit par rapport à la disposition habituelle.





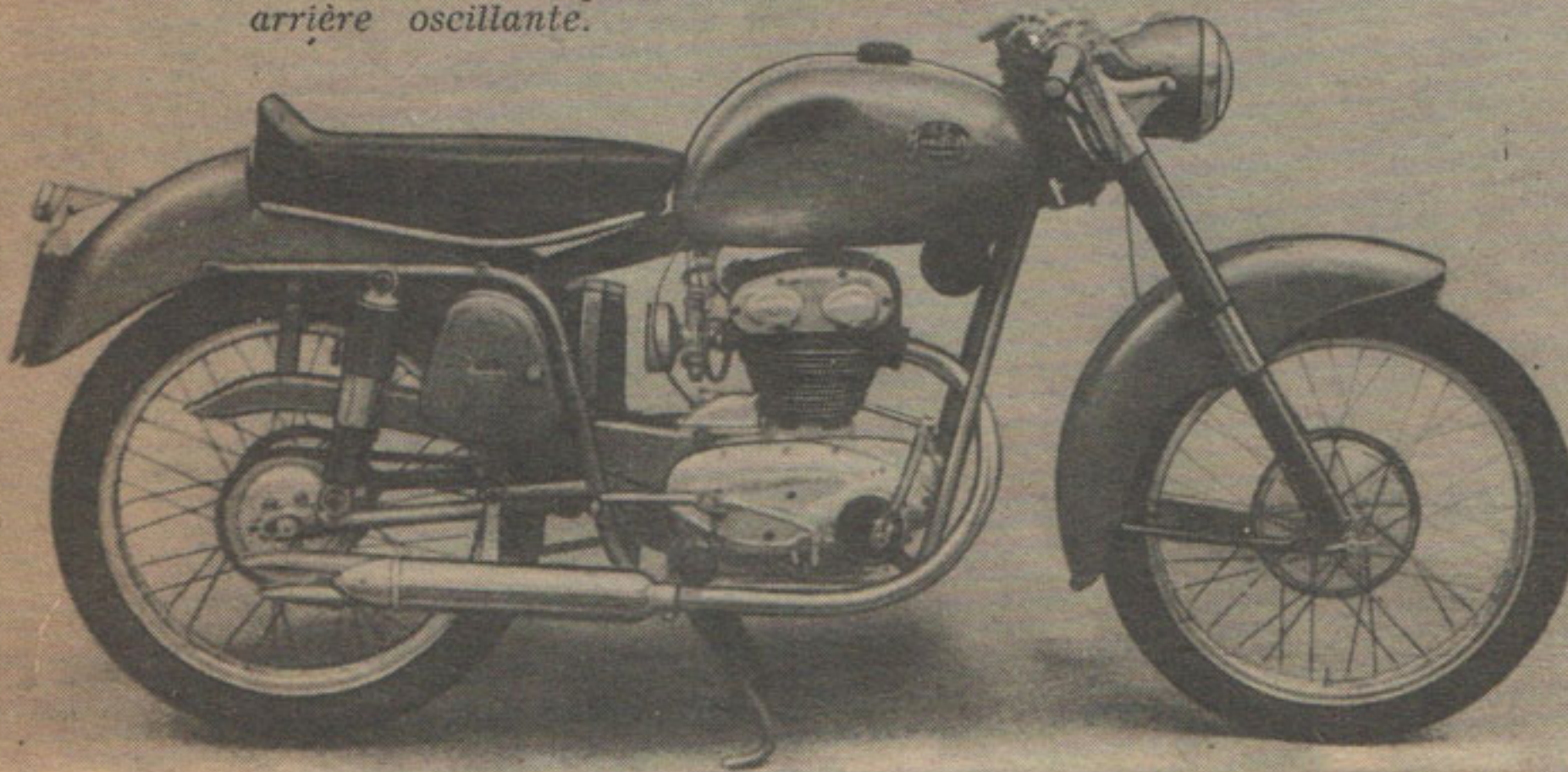
Ci-dessus, un moteur 250 N.S.U. monté par Caproni Vizzda.

Il me semble, à ce propos, qu'il serait intéressant de reprendre une vieille idée — en attendant d'autres décisions, mesures ou normes certainement relatives, mais plus complexes et par conséquent non immédiatement réalisables — il faudrait arriver à un accord par lequel les vendeurs de tout véhicule motorisé donneraient à l'acheteur, en plus de la notice d'instructions pour l'usage de la machine, un autre livret contenant des normes générales et des conseils de savoir-vivre... motorisé.

Ce livret pourrait être préparé, par exemple, par l'ACI ou le TCI (Automobile-Club d'Italie ou le Touring-Club d'Italie).

Je retiens en outre qu'il est toujours actuel et efficace pour obtenir une circulation disciplinée et silencieuse, d'entreprendre une campagne de persuasion

La 200 Mondial grand tourisme est munie d'une suspension arrière oscillante.

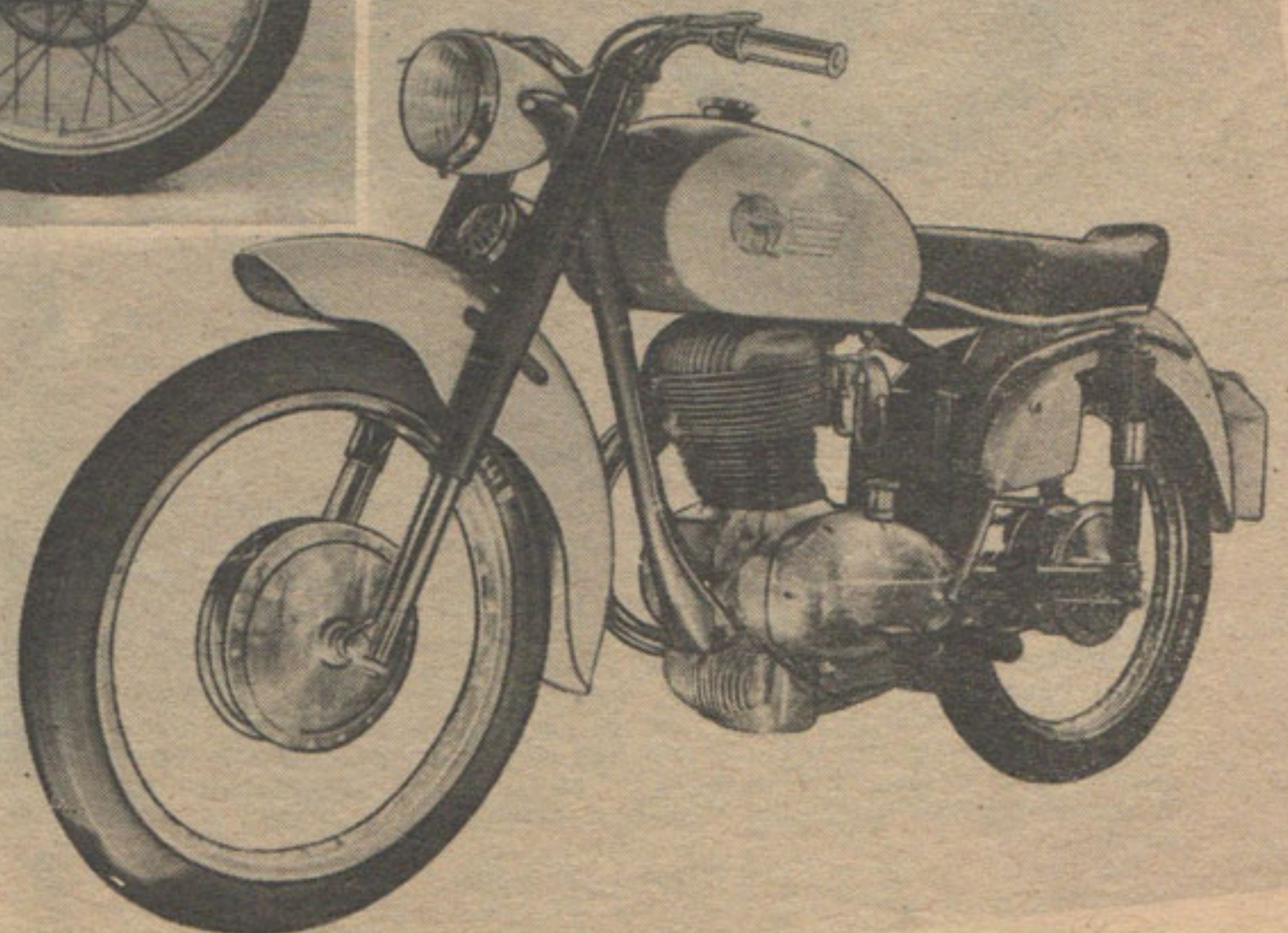


et de propagande auprès des femmes, à cause desquelles les hommes commettent une bonne partie de leur bêtises, parfois sanglantes. Cette campagne essaierait de les convaincre qu'il est beaucoup plus distingué, aristocratique et élégant de circuler en faisant le moins de bruit possible, à une vitesse raisonnable, en utilisant les freins et le changement de vitesses d'une façon adéquate ; et aussi de les persuader que le « nec plus ultra » du savoir-vivre mondain est d'avoir le plus grand respect pour les autres et pour soi-même.

× × ×

Parmi les nouveautés annoncées cette année, comme la Gilera 300 cmc. bicylindre, on trouva la Zundapp avec un nouveau cadre cul, bien que ne suivant pas le courant nouveau du carénage, représente pourtant un net pas en avant dans la maturation de la motocyclette comme véhicule en soi, refusant toute parenté avec la vieille bicyclette.

Ci-contre, une marque qui jusqu'à présent se cantonnait dans le deux temps (Sterzi) vient comme les autres au 175 quatre temps.

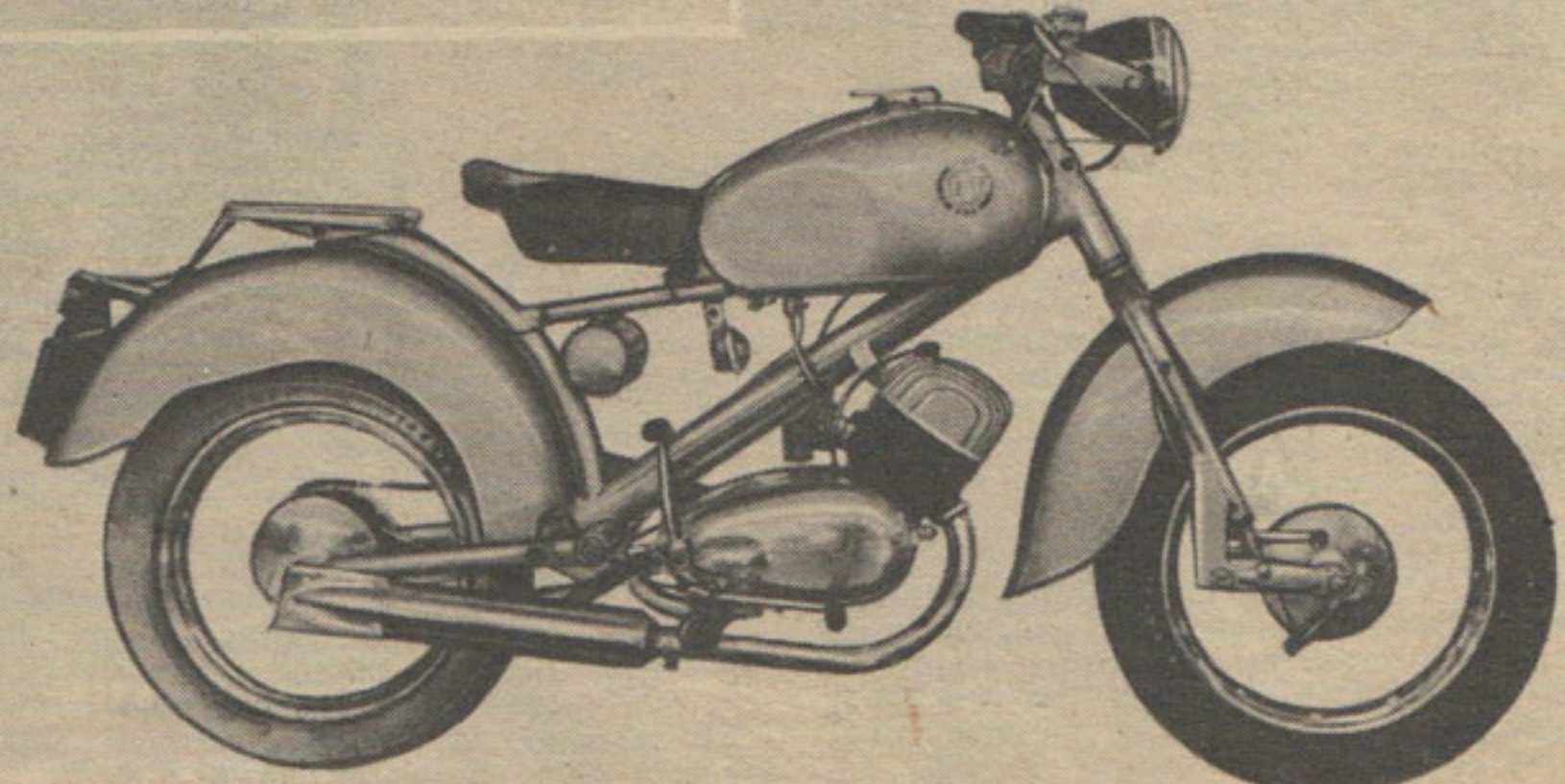


Sur le plan international, il faut noter la nette reprise de l'ensemble de l'industrie française.

Toujours pour chercher des nouveautés, on peut penser que, parmi les multiples emplois de la motocyclette, on pourrait aujourd'hui réaliser ce que la NSU avait présenté, dans une de ses publications, comme un poisson d'Avril.

Il s'agirait de réaliser la motocyclette « Campagnarde » avec la possibilité d'accoupler à son moteur une scie électrique, une pompe à eau ou d'autres accessoires de ce genre.

Pour un moteur moderne de Tricar, conçu dans ce sens, avec refroidissement



La Sessa 150 est une curieuse machine, à roues réduites et moteur en porte-à-faux.

forcé et des rapports convenables de couplage, cette possibilité pourrait ne pas être éloignée de sa réalisation.

Sur le plan du confort du pilote, en plus de la protection contre les intempéries, il faudrait aussi étudier une solution esthétique, mais « opaque », pour la finition de toutes les surfaces brillantes comme celles du phare, du guidon, du tube d'échappement, des pare-chocs sur les scooters, etc..., qui sont très élégants aux « Salons », mais peuvent provoquer des ennuis assez graves, par exemple en réfléchissant les rayons du soleil dans les yeux du pilote.

DICTIONNAIRE du DEBUTANT



CHASSE

DEFINITIONS

Avec l'empattement (distance d'axe à axe entre les deux roues, ou entre leurs points de contact avec le sol), la chasse et l'angle de chasse (ou encore angle de la direction) sont les éléments géométriques essentiels déterminant la tenue de route et en virage d'une moto.

ANGLE DE CHASSE

L'angle de chasse (que l'on devrait plutôt appeler angle de la colonne de direction) est l'angle que fait l'axe de celle-ci avec l'horizontale. Cet angle est communément de 63° , ses valeurs extrêmes étant 61° (125 Terrot par ex.) et 66° (125 Rumi). Dans les scooters, on trouvera des valeurs plus importantes : $71^\circ 30'$ pour le Lambretta par exemple.

LA CHASSE

La chasse, elle, est la distance horizontale entre le point d'impact de la roue avant avec le sol (donc à l'aplomb de l'axe de la roue) et l'intersection de la droite prolongeant l'axe du tube de direction avec le sol. Les valeurs données à la chasse sont beaucoup plus variables, passant de 26 mm pour la Sunbeam S7 à gros pneus à 92,5 mm (3,5 fois plus) sur la 650 BSA Golden Flash. Toutes les valeurs intermédiaires sont là : 40 mm chez Triumph, 47 chez Gnome et Rhone, 60 pour la 500 Terrot, 65 pour la 350 AJS, 68 chez Motobécane (175 cc.), 80 mm pour la 125 Peugeot, etc., etc...

Si pour les scooters l'angle de chasse était bien plus important que pour les motos, la chasse proprement dite est, au contraire, bien inférieure, de 20 à 30 mm seulement.

ANGLE DE FOURCHE

S'il est très difficile de juger à l'œil nu de la chasse ou de l'angle de chasse d'une machine, ce que l'on peut voir immédiatement, c'est l'angle de la fourche par rapport au sol. Si ce dernier joue un grand rôle dans l'aspect esthétique d'une machine, il est d'une assez faible importance au point de vue tenue de route.

Néanmoins, l'angle de fourche, dans une télescopique, permet de donner à cette dernière une inclinaison telle qu'elle permette d'absorber au mieux les chocs dus à l'éventuel obstacle. Dans une parallélogramme, ce même angle (obtenu par des biellettes de longueur différente en haut et en bas de la colonne de direction) permet d'éviter une trop grande modification de l'empattement lors du débattement de la fourche.

Enfin, dans les fourches à roue poussée et roue tirée, les angles de fourche seront très différents, dépendant de la longueur du bras oscillant.

LEURS ROLES

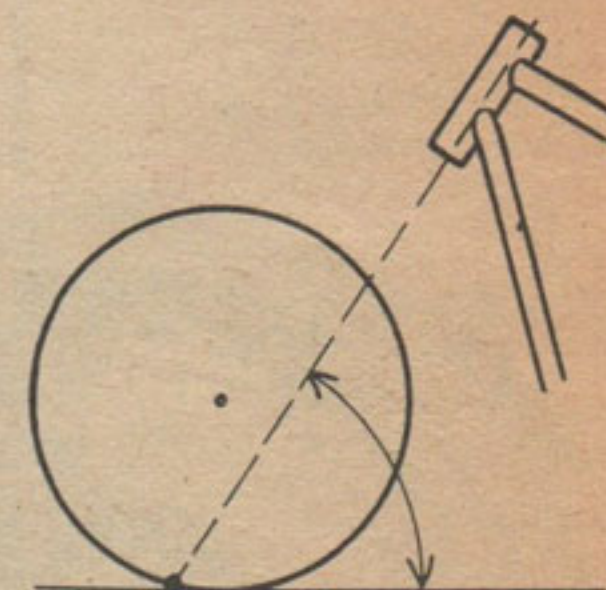
Si la machine est verticale, mais que la roue avant est braquée, la chasse redresse la roue quand la machine avance. Il y a là une similitude, soit avec le gouvernail d'un bateau qui se remet en ligne avec la coque lorsqu'on lâche la barre, soit avec les roulettes d'un meuble.

C'est également la chasse qui fait tourner la roue avant à gauche quand on penche la machine à gauche, à droite quand on penche la machine à droite.

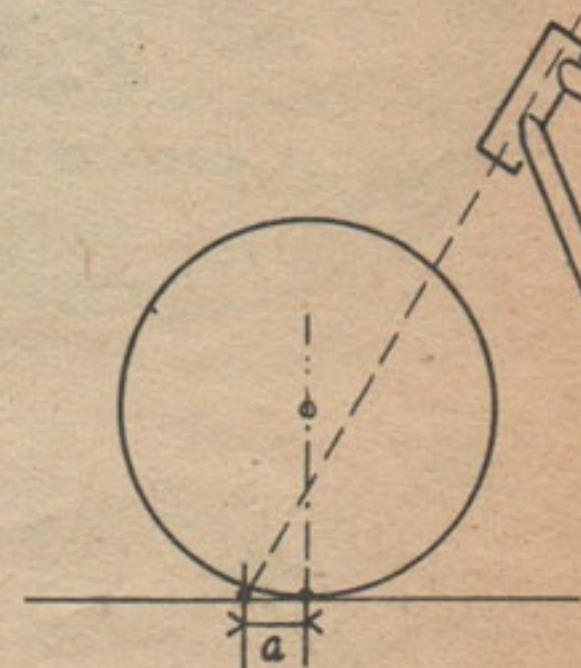
Ainsi la chasse aide à braquer la roue quand on penche la machine, aide à reprendre la ligne droite quand on redresse la machine.

L'angle de chasse (l'angle de la colonne de direction) intervient dans la direction, le guidage de la moto quand celle-ci est inclinée, aidant surtout à remettre la machine dans la ligne droite.

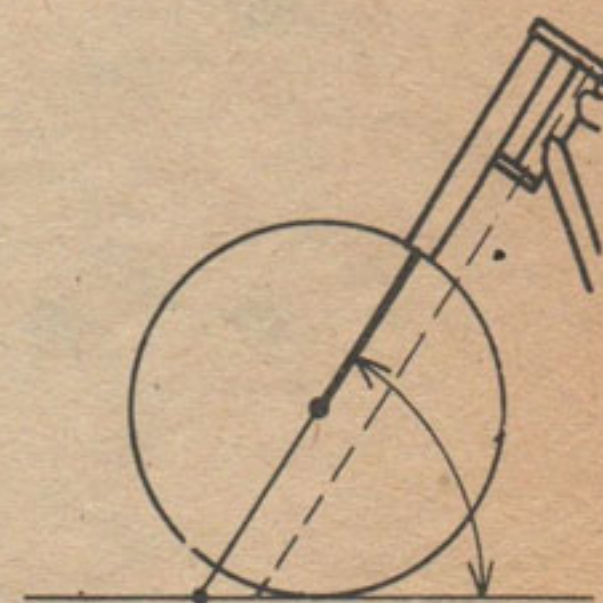
D'autres facteurs interviennent également, dont les effets viennent s'ajouter à la chasse et l'angle de chasse : le poids de l'ensemble de la fourche, de la roue, du phare, du garde-boue, etc. ; la place du centre de gravité de l'ensemble que nous venons de citer, l'adhérence latérale du pneu avant (en raison des forces latérales qui s'exercent lors d'un braquage), la hauteur du centre de gravité de toute la machine avec son pilote, la répartition des charges sur les roues, etc., etc... Mais ceci devient alors plus compliqué et trouvera sa place dans un article plus complet que ne peut l'être un « Dictionnaire du Débutant ».



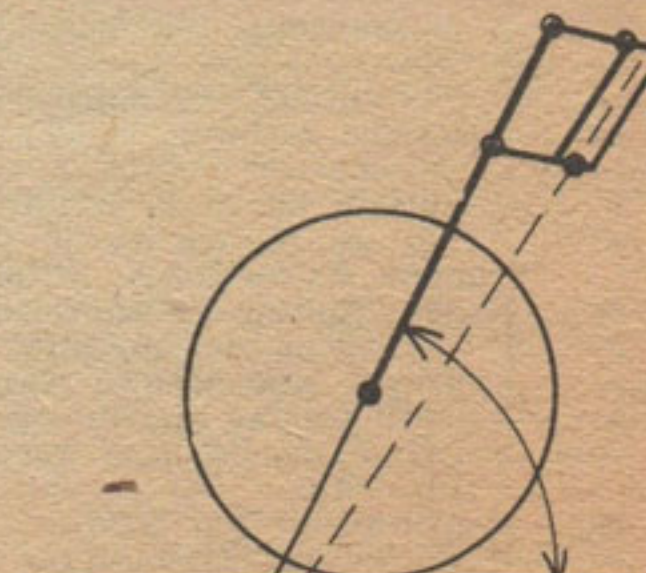
Angle de chasse.



Chasse.



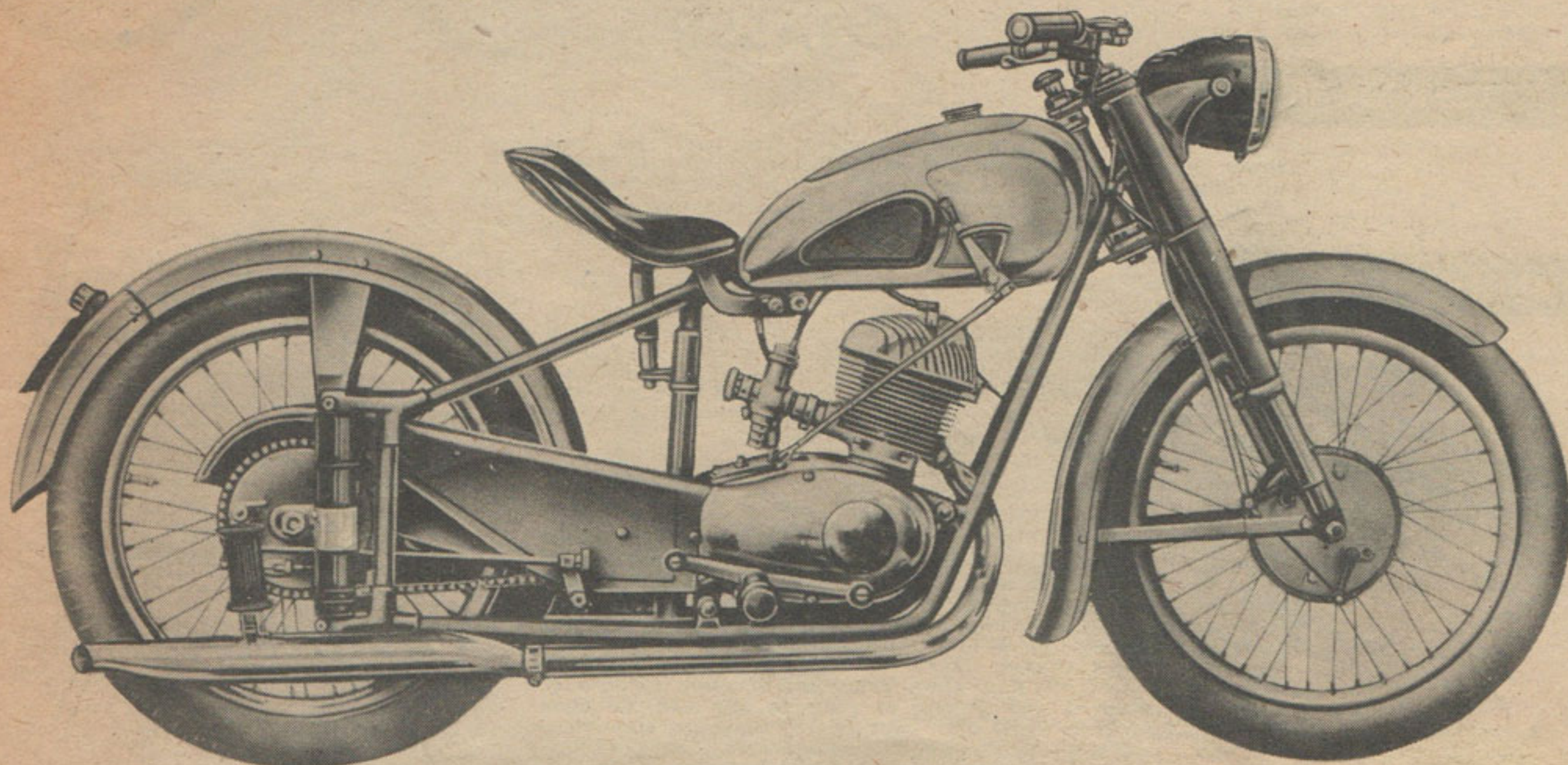
Angle de fourche.



ET VOICI...

La question subsidiaire

de notre grand concours



Comme nous l'annonçons dans notre numéro de Noël, voici la question subsidiaire destinée à départager les ex-æquo de notre Concours d'identification, dont le règlement est précisément paru dans notre numéro de Noël.

Rappelons que la clôture de ce concours est fixée au 31 janvier et qu'il est encore temps d'y participer.

× × ×

Cette question subsidiaire fait appel uniquement aux connaissances techniques de nos lecteurs.

Nous avons fabriqué (photographiquement) une moto, de toutes pièces, avec des éléments provenant de machines diverses, et de nationalités différentes.

Examinez bien cette moto et répondez aux deux questions suivantes :

1° Quelle est la pièce, l'ensemble mécanique, ou l'élément de partie cycle provenant de la 175 Peugeot TC4.

2° Quelle est la pièce, l'ensemble mécanique ou l'élément de partie cycle provenant de la plus grosse cylindrée.

Répondez à ces deux questions sur la carte-réponse ci-jointe.

Pour la deuxième question, il convient de spécifier : la pièce, le nom de son constructeur et la cylindrée de la machine à laquelle elle appartient.

A titre d'exemple, remplaçons cette deuxième question par : « Quelle est la pièce, l'ensemble mécanique, ou l'élément de partie cycle provenant de la plus petite cylindrée ».

La réponse sera : Commande des vitesses, Guzzi 65 cmc.

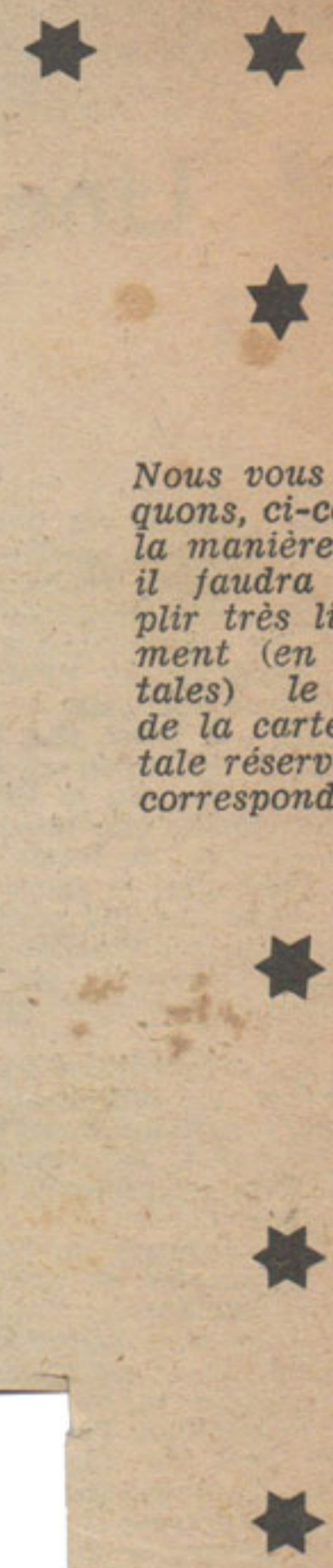
LISTE DEFINITIVE DES LOTS OFFERTS PAR

1 ^{er} Lot :	1 vélomoteur 125 cmc. Moto-Union-IFA.	13 ^e »	1 pare-brise Delannet (scooter)
2 ^e »	1 vélomoteur 100 cmc. Alcyon.	14 ^e »	1 projecteur Marchal.
3 ^e »	1 scooter Paloma.	15 ^e »	1 guidon Amac.
4 ^e »	1 cyclomoteur Terrot.	16 ^e »	1 paire de sacoches cuir (Barbès Moto).
5 ^e »	1 moteur 125 cmc. Jonghi.	17 ^e »	2 roues 350 x 55 remorque, Naville Frères.
6 ^e »	1 bon de remise de 30 % sur achat d'une René Gillet.	18 ^e »	1 sacoche réservoir Braun.
7 ^e »	1 vélo homme Magnat-Debon.	19 ^e »	1 carburateur Dell'Orto.
8 ^e »	1 vélo cyclo Sterling luxe pour enfant avec casque Géno.	20 ^e »	1 siège arrière (Garage Jardillier).
9 ^e »	1 combinaison Macombynn.	21 ^e »	1 ceinture de pilotage Braun.
10 ^e »	1 vélo baby Peugeot avec casque Géno.	22 ^e »	1 pare-chocs Triumph.
11 ^e »	1 remorque New-Map.	23 ^e »	2 moyeux à broche Ydral.
12 ^e »	1 projecteur Marchal 200 mm.	24 ^e »	1 paire de sacoches américaines (Garreau).

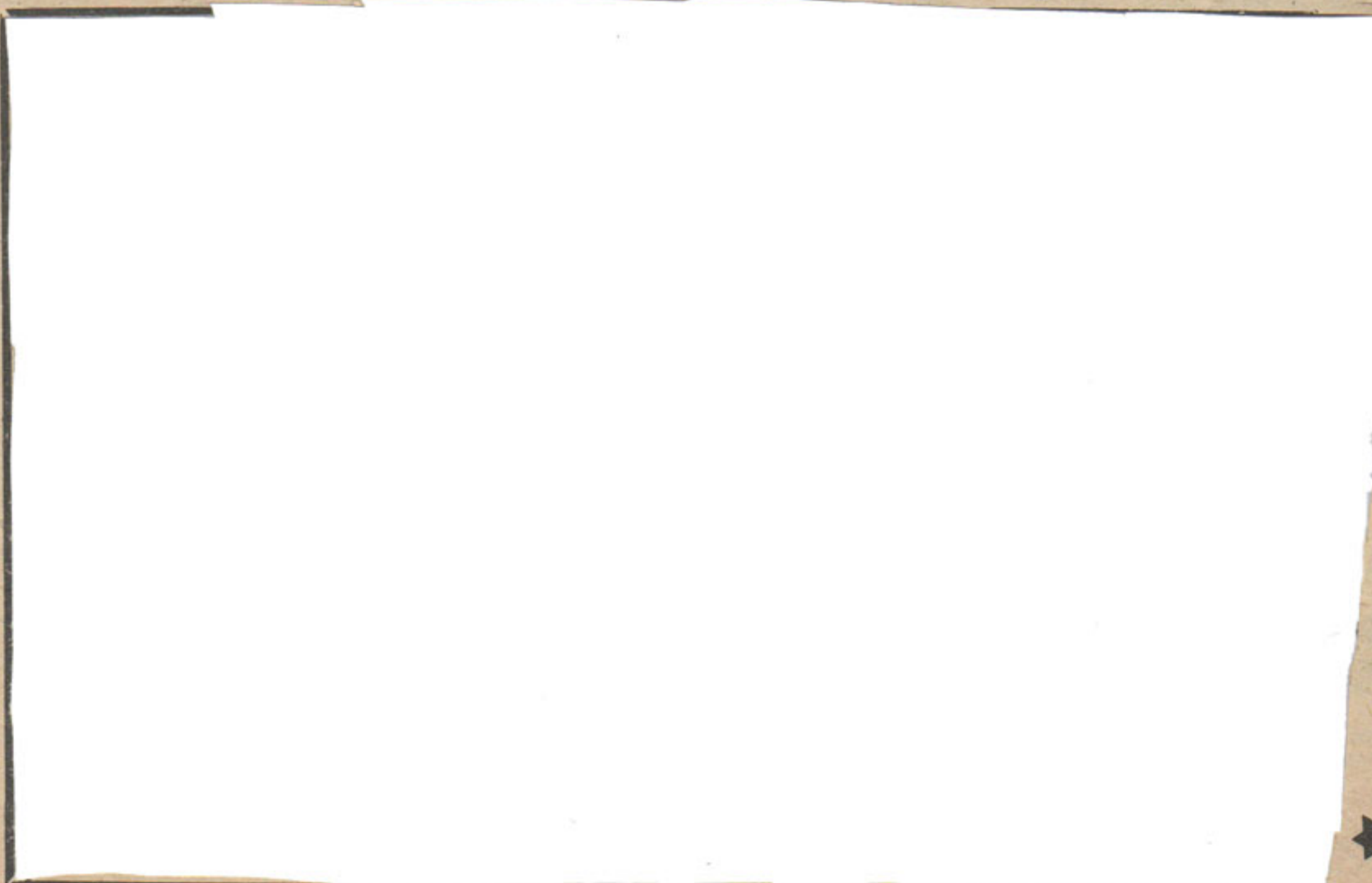
LES CONSTRUCTEURS FABRICANTS CONCESSIONNAIRES ET AGENTS

25 ^e »	1 pneu et 1 chambre à air moto (Malterre).
26 ^e au 30 ^e	1 paire sacoches cuir pour BSA (Movéa).
31 ^e au 35 ^e	1 pare-chocs chromé pour BSA (Movéa).
36 ^e au 40 ^e	1 porte-bagages et porte-sacoches pour BSA (Movéa).

EXPEDITEUR	DESTINATAIRE
Nom	<p>Concours MOTO-REVUE</p> <p>12, RUE DE CLERY</p> <p>PARIS</p> <p>2^e</p>
Prénom	
Profession	
Adresse complète	
.....	



Nous vous indiquons, ci-contre, la manière dont il faudra remplir très lisiblement (en capitales) le côté de la carte postale réservé à la correspondance.



Collez sur le recto (côté illustration) de la carte postale, le bulletin réponse ci-contre. Collez très soigneusement ce bulletin afin que la carte postale ne risque pas de nous parvenir sans celui-ci.



LISTE DES LOTS (Suite)

- | | | |
|---|--|--|
| 41° au 45° 1 porte-bagages pour BSA (Mova). | 57° et 58° 1 paire de poignées chauffantes « Kichof ». | 69° » 1 trousse Mobylette (Garage Jardillier). |
| 46° au 51° 1 casque Géno. | 59° au 61° 1 trousse Mafac. | 70° au 89° 1 Bon pour 2 bougies Floquet. |
| 52° » 1 commutateur d'éclairage Morel. | 62° au 64° 1 coffret de Brétocyl Graphité (Bret-Oil). | 90° au 95° 1 Bon pour 2 bougies Marchal. |
| 53° » 1 casque (Dynamic Sport). | 65° au 67° 1 bidon de 2 litres de Bret-Oil 2 temps. | 96° au 107° 1 condensateur à huile Marchal. |
| 54° et 55° 1 bobine Morel. | 68° » 1 rétroviseur (Garage Jardillier) | 108° » 1 feu rouge catadioptré Etalon. |
| 56° » 1 anti-brouillard Cibié. | | 109° au 121° 2 bougies-briquets KLG. |

LA FEDERATION ET LES CLUBS

Une Royauté de droit DIVIN...

...A coups de GOURDIN !

Nous avons établi dans notre dernier numéro sur quelles bases injustes et illégales reposait la FFM, son assemblée générale et son comité. Nous allons aujourd'hui examiner de plus près l'action de la FFM au service du motocyclisme français.

Pour cela il n'est pas besoin d'étudier longuement les textes et les actes. L'article 1 des statuts de la FFM, exposant les buts de ladite, est impératif et claqué comme un coup de fouet.

« La FFM régit le sport motocycliste en France, dans les colonies (sic)... conformément aux règlements généraux de la Fédération Internationale des Clubs Moto et conformément aux arrêtés et ordonnances ».

Nous ne reviendrons pas sur le respect des arrêtés et ordonnances, dont nous avons déjà suffisamment parlé !

Arrêtons-nous, seulement l'espace d'un moment, sur l'expression « régit le sport motocycliste ».

Sans s'illusionner sur les belles déclarations ronflantes et pompeuses et autre littérature électorale, sans attacher trop d'importance aux principes, d'autres auraient écrit avec moins de majesté, mais plus d'élégance et de

« La Fédération Française des Clubs Moto a pour objet de régir les sports mécaniques, par sidecar, le cyclecar... actions de nature à en loppement sur le plan national et de mettre ses membres toutes les permettront d'en exercer. Ce texte est d'ailleurs très près celui des statuts recommandés aux clubs. Il est triste de constater que la pratique l'adage bien

« Faites ce que je fais ».

Donc la FFM régit. Elle-t-elle régit ? L'acte que nous consacrerons dans ce numéro à l'organisation de la FFM à Rouen, montrant les qualités d'organisation

Nous nous contenterons de lire — pour nos lecteurs — la FFM, relatant les cordiales relations entretenues avec

Nous aurons ainsi un texte mis en œuvre au 8 janvier 1954 pour régir le sport motocycliste en France et dans les colonies. — N° d'août 1953 :

● « En cas de retard dans l'exécution des projets de règlements, les organisateurs paieront une amende de 2.000 fr. par projet de règlement en retard entre 1 mois et 15 jours avant la compétition, et une amende de 1.000 fr. par projet transmis dans le délai précédant la date de l'épreuve ».

● « Suspension des terrains habituellement utilisés pour le moto-cross, s'ils ont servi à des manifestations irrégulières ». — N° de Décembre 1953 :

● Moto-Club Clodoaldien. Malgré sa vieille activité sportive, les sanctions suivantes ont été prises :

« Suspension de toute organisation pendant un an, à dater du 29 septembre 1953. Suspension pendant 2 ans de tous

les membres du bureau. Suspension à vie d'un membre. Retrait à toutes ces personnes de toute carte de commissaire sportif ou de membre du Comité de la Ligue de l'Île de France ».

● « La Commission Sportive demande au Comité d'interdire pour 1954 toute organisation sportive au RMC Carpentras ».

● Considérant que le Club Crestois a « commis une faute essentiellement due à l'ignorance et n'a pu annuler une course irrégulière » « étant donné les frais engagés », la Commission décide de « prendre une mesure de clémence à l'égard de ce club et demande au Comité une suspension ferme de 6 mois ».

● « Courses de motos et racers 500. Les courses sur piste de motos et de racers 500 se multipliant actuellement sur toute l'étendue du territoire français, la Commission étudie les mesures à prendre pour supprimer ces organisations irrégulières... et interdire aux vélodromes l'organisation de ces épreuves sous peine du retrait de la licence de piste FFC ».

lard, jusqu'à la fin de l'année et amende de 5.000 fr. » pour participation à un moto-cross non autorisé.

Et bien d'autres cas qui ne sont pas parvenus à notre connaissance (1).

Il n'entre pas dans nos intentions de discuter chaque cas en détail, ni de nous faire systématiquement l'avocat des interdits, privés, avertis, amendés, et autres suspendus ou sanctionnés de quelque façon que ce soit.

Mais nous avons trop à « MOTO-REVUE », le souci de l'indépendance des clubs, nous avons trop lutté pour le respect des membres et la défense des usagers pour admettre que le compte rendu des rapports entre la FFM et ses sujets involontaires ne soit qu'une longue suite de décrets tyraniques et de sanctions abusives.

La Fédération n'a de raison d'être que si elle aide les clubs et leurs membres. Ce sont eux les motocyclistes. Et la Fédération, qui concrétise leur union pour bénéficier de leur force commune, est à leur service. Les motocyclistes ne sont pas des ordres de personnalités désignées

(secrétaire général du MC de Maubeuge) a sciemment organisé des Jeep Cross..., la Commission proposera au Comité (de la FFM) la suspension sine die de M. Lemmens ». (« M. Lemmens avait pris cependant, devant la Commission, la décision de ne plus s'occuper de jeep cross à l'avenir et la Ligue des Flandres avait en conséquence retiré l'avis défavorable concernant le moto-cross du 20 septembre à Maubeuge »).

● « Retrait de la licence du coureur Gail-

leg... et justes, mis au point par les motocyclistes. Alors on pourra parler d'une véritable Fédération Française Motocycliste, forte de son activité, dont les décisions seront respectées et les sanctions justifiées.

(1) Nous prions nos amis lecteurs de nous signaler toute sanction dont auraient été victimes eux-mêmes ou leur club.

QUI FAIT LA LOI A LA F.F.M. ?

Vous aimez la moto, vous aimez le sport, le tourisme et, avec quelques autres, vous avez décidé de former un club motocycliste. On vous a dit qu'il fallait *obligatoirement* vous inscrire à une Ligue Régionale et que celle-ci, à son tour, devait *obligatoirement* s'affilier à la Fédération Française de Motocyclisme, dont le but est de « régir le sport motocycliste » (art. 1 des statuts), c'est-à-dire « d'assurer l'exercice des Pouvoirs sportifs » (art. 5 des mêmes statuts). Mais la connaissez-vous ?

Savez-vous quels en sont les dirigeants ? Connaissez-vous les membres du Comité ? du bureau ? et des Commissions ? Savez-vous à qui vous adresser quand vous aimeriez obtenir des précisions sur un point quelconque des règlements, payer ou essayer de réclamer ?

Nous allons donc déjà vous présenter ceux qui ont la charge de diriger votre Fédération et vous indiquer comment ils ont obtenu cette charge.

La première chose à savoir est que ces personnes ont été élues par une *assemblée générale* composée de :

1 délégué par Ligue Régionale (= 18 personnes pour 80.000 membres des clubs) ;
18 personnes désignées par l'ACF et les constructeurs.

Ces 36 personnes élisent un *Comité* qui se compose exactement de 36 personnes. La conclusion est simple. Ils se sont élus eux-mêmes et d'Assemblée générale se sont désignés Comité. La transmission est donc parfaite. Si les 360 clubs et leurs 80.000 membres ne goûtent pas ce tour de prestidigitation, c'est qu'ils ne savent pas apprécier les bonnes plaisanteries.

Mais il y a plus. Nous trouvons quand même 18 délégués des motocyclistes dans ce Comité : soit 50 %. C'est encore

trop. Alors on élit (comment ?) un *Bureau* qui dirige *effectivement* la FFM. Dans ce bureau, qui comprend 17 membres, les délégués des motocyclistes se retrouvent à 4 seulement.

Nous donnons ci-après les noms de ce Comité et indiquons à quel titre ils s'y trouvent :

Pérouse (Président-ACF) ; Violet (Vice-Prés.-ACF) ; Peyerrimhoff (Trésorier-ACF) ; Le Grain (Membre-ACF) ; Fourreau (Secrét. gén.-ACF).

Constructeurs : Dion (Terrot) ; Feuillet (Alcyon).

Délégués des Ligues : Mauve (Vice-Prés.-Auvergne) ; Well (Vice-Prés.-Lorraine) ; Castel (Membres-Flandres) ; Rion (Membre-UFCMB).

4 des fonctions essentielles sont donc accaparées par l'ACF. Encore la Vice-Présidence accordée à l'Auvergne est-elle une nouvelle plaisanterie. M. Mauve, qui habite Colombes (Seine), n'a pas eu de chance comme président de la Ligue Motocycliste de l'Ile de France. Alors on l'a parachuté en Auvergne et bombardé vice-président de la FFM. On ne peut se moquer plus agréablement du monde.

Un autre organisme essentiel de la FFM est sa *Commission Sportive*. L'article 8 des statuts édicte que les membres de cette Commission seront choisis dans le Comité. Sur 18 membres, elle ne comprend que 5 délégués des Ligues, ce qui est peu.

Notons que c'est elle en particulier qui propose les sanctions au moyen desquelles s'exprime essentiellement l'autorité de la FFM.

Motocyclistes, vous êtes une force. Il est nécessaire que vous connaissiez personnellement ceux à qui vous remettez la direction de votre Fédération. Pour avoir pleine confiance en eux, choisissez les vous-mêmes et ne tolérez pas qu'on les désigne, ni qu'on limite leurs activités.

PETIT GUIDE POUR LE MOTOCYCLISTE QUI CHERCHE LA F.F.M. AU 8 PLACE DE LA CONCORDE (RELATION AUTHENTIQUE)

Comme nous voulions fonder un club avec quelques amis, je fus chargé d'aller voir au 8, place de la Concorde, les dirigeants auxquels il faudrait nous soumettre après avoir payé notre dû.

Au 6, place de la Concorde, une splendide entrée d'honneur accueille le visiteur qui se rend à l'ACF. Mais au 8, c'est un escalier de service et il n'y a aucune plaque ni inscriptions pour guider le client. Sans doute que la Fédération est pauvre et que l'ACF ne peut lui venir en aide dans la confection d'un panneau peint sur contreplaqué (coût approximatif pour un travail soigné : 3 à 5.000 fr.).

Grâce à l'amabilité de l'huissier de l'ACF, j'apprends qu'il fallait monter au cinquième étage. Arrivé en haut, nouvelle et cruelle indécision. En face de moi, sur une colonne factice, je vois une minuscule pancarte. M'approchant je lis « FFM »

et une petite flèche orientée vers la droite.

Comme cette colonne était encadrée par deux portes, j'ouvre d'abord celle de droite.

C'étaient les lavabos.

Vexé, j'ouvre alors celle de gauche.

C'étaient encore les lavabos !

Quelque peu de mauvaise humeur, je regarde autour de moi et je vois une large porte. Sur une grande pancarte je lis : « Commissions de l'ACF ».

J'entre pour demander si l'on sait où se trouvent les bureaux de la Fédération Française de Motocyclisme, car je pense que le brave huissier a dû se tromper d'étage et qu'un mauvais plaisant a posé la pancarte où j'ai dit.

Je me trouve dans une grande salle, avec un long comptoir de banque, ou plutôt de commissariat de police, et je demande où se trouvent les bureaux de la Fédération Française de Motocyclisme.

Très obligeamment, une aimable demoiselle m'explique que je m'y trouve. J'écoute d'une oreille distraite les précisions qu'elle me fournit pour faire reconnaître notre club : avantages, obligations, cotisations, pourcentages, sanctions...

Je suis littéralement effondré.

Ainsi la Fédération Française de Motocyclisme est reléguée au 5^e étage de l'escalier de service de l'ACF. Elle est assimilée à une des commissions de l'ACF.

40 années d'existence, des centaines de clubs, près de 100.000 membres, un sport et une industrie en pleine extension, notre club en formation... tout cela... pour aboutir à une pareille situation. Quelle désillusion.

Sur le papier vert que m'a remis la charmante secrétaire, je lis que « La Fédération Française de Motocyclisme est la seule Fédération motocycliste reconnue en France par le Ministère de l'Education Nationale... ». C'est possible.

Mais moi je n'y remettrai pas les pieds avant de savoir qu'elle se respecte plus et est à même de rendre à tous les motocyclistes les services qu'ils exigent d'elle.

LES CLUBS

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS. — Le MCC a clôturé brillamment la saison touristique et sportive 1953, en s'octroyant 18 Coupes et challenges dans la seule saison 1953, justifiant ainsi de son activité dans tous les domaines du motocyclisme.

Nous sommes très heureux de féliciter chaleureusement nos « Supers-Champions » qui ont noms Georges et Pierre Monneret, Champions de France 1953 en 250 et 350, Jacques Drion pour sa belle place de 4^e au Championnat du Monde, enfin à Gustave Lefèvre, pour sa belle performance dans le 25^e Bol d'Or.

Enfin au cours de sa dernière réunion, le Comité a proclamé les résultats des différents Championnats Sportifs 1953, dont les lauréats sont les suivants :

Vitesse : 1. Gilbert Guignabodet ; 2. Tano ; 3. Delaune ; 4. Tilliet ; 5. Robbes, etc...

Moto-Cross : 1. René Vaccani ; 2. Marfan ; 3. ex-æquo : Bellefontaine et Lechat ; 5. Guerlach ; 6. Raymond, etc...

Régularité : 1. Leconte Robert ; 2. Loyeau ; 3. Duhamel ; 4. Durand ; 5. Beauchez, etc...

Trial (classement provisoire) : 1. Claude Delauné ; 2. ex-æquo : Dubois, de St-Germain, Greneau ; 5. Laccaux.

Championnat touristique (35 sorties organisées en 1953, représentant un kilométrage de 6 300 k).

Dames : 1. Mme Yvette Giat ; 2. Mme Charlot ; 3. Mme Duhamel ; 4. Mme Porchet ; 5. Mme Rouillier, etc...

Messieurs : 1. Roger Giat ; 2. Charlot ; 3. Raby ; 4. Duhamel ; 5. Rouillier, etc...

Championnat de la Propagande (162 adhésions recueillies en 1953) : 1. Dagneux Gilbert (39 adhésions) ; 2. Cantalice (17) ; 3. R. Guignabodet (11) ; 4. Delauné Th (9) ; 5. Duhamel (5), etc...

Prochaine réunion mensuelle le jeudi 7 janvier 1954, à 21 heures, au siège social, Café Moderne, 47, rue Gabriel Péri, Châtillon sous Bagneux (Seine).

MOTO-CLUB SAINT-CHAMONNAIS. — Voici le bilan du MC St Chamonnais, établi au cours de son assemblée générale :

En sport, le 4^e Circuit de Vitesse de l'Horloge fut, cette année, un triomphe, ainsi que la remise sur pied de la « Coupe Pernel ».

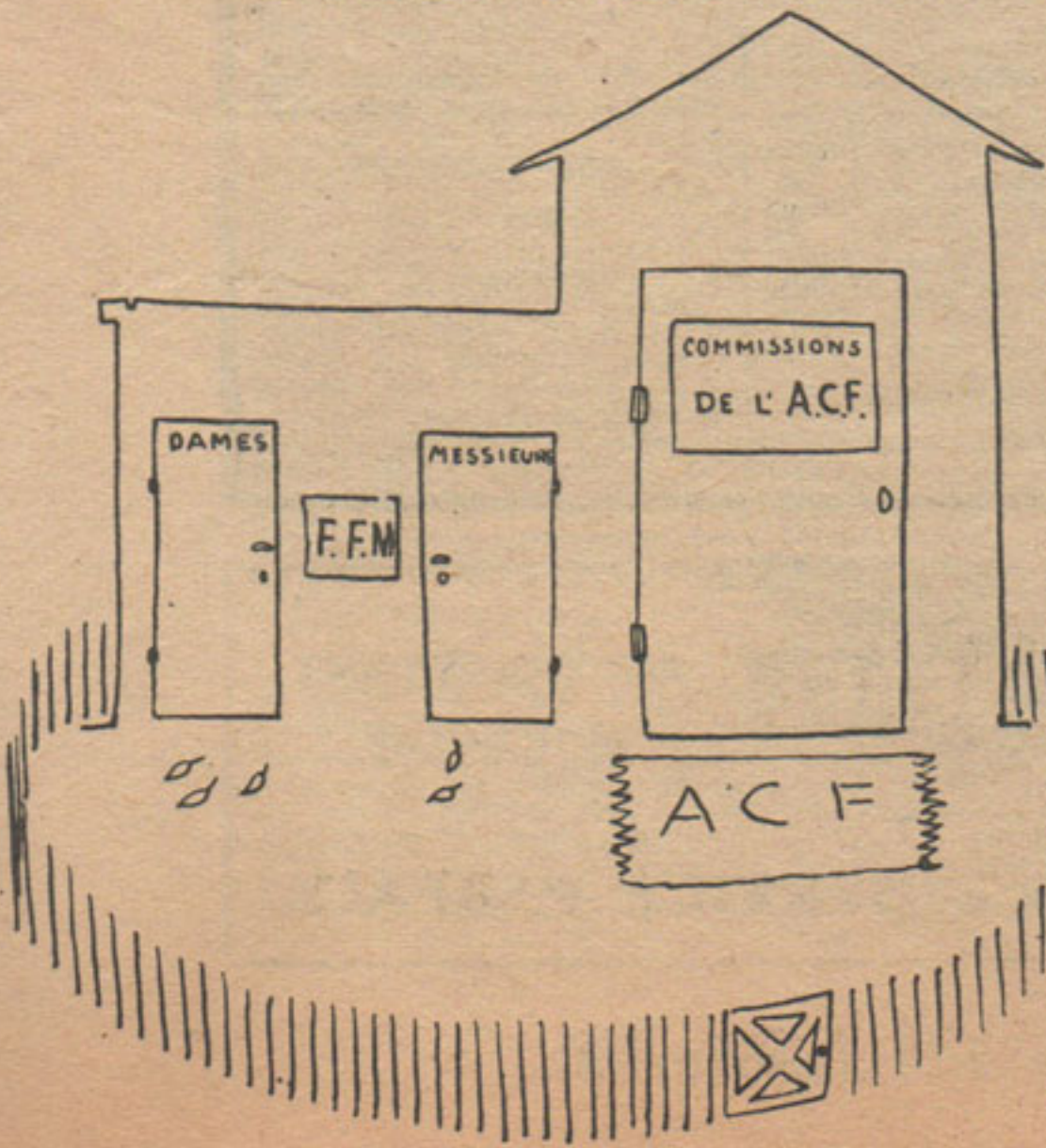
Tourisme : 15 sorties officielles. La Commission des Fêtes a organisé un banquet et des concours de belote.

Le Prix d'Activité est enlevé par Malaure (99 points).

Pour 1954, deux épreuves ont été inscrites au Calendrier : le 5^e Circuit de Vitesse de l'Horloge, le 9 mai, et un Moto-Cross le 5 septembre.

Prés d'honneur : Monteriol. Prés. actif : Vallet. Vice-Prés. : Malcre, Joannez. Secr. gén. : Myon. Secr. adj. : Reix, Muller. Trés. gén. : Dimier. Trés. adj. : Targe. Administr. : Crozier.

AMICALE MOTOCYCLISTE HYEROISE. — Voici la composition du Bureau pour 1954 : Prés. d'Hon. : Picoche. Prés. : Pouillot. Vice-Prés. : Aubet et Groux. Secr. : Coulomb. Secr. adj. : Ouazan. Trés. : Aristote. Trés. : Holvèque.



LE TRIAL DE L'EMPEREUR

Comme l'habitude s'en est instaurée depuis quelques années, le MC de Fontainebleau a fait disputer récemment son fameux Trial de l'Empereur, qui rassembla la plupart des spécialistes du genre. A noter que pour la première fois étaient au départ sept pilotes militaires du GCR 602 de Vincennes, ce qui constitue une heureuse initiative de la part des pouvoirs sportifs militaires, et qui serait parait-il poursuivie en 1954.

Voici les résultats de cette épreuve :

TOURISME

175 cmc. : 1. Delauné (MC Châtillon.) sur Motobécane, 0 pt ; 2. Létang (AM St-Cloud) 0 pt ; 3. Rollin (AM St-Cloud) 10

pts ; 4. Bohec (MC Bellifontain) 10 pts ; 5. De St-Germain (MC Châtillonnais) 20 pts ; 6. Vacher (RMC) 10 pts ; 7. Lombardy (MC Montargis) 10 pts ; 8. Larivière (AMCO) 40 pts ; etc.

250 cmc. : 1. Charrier (AM St-Cloud) sur Monet-Goyon 0 pt ; 2. Guyader (AMS) 0 pt et Bonabaud 0 pt ; 3. Pinard (MC Châtillonnais) 20 pts.

350 cmc. : 1. Dabat (MCBE) 0 pt ; 2. Golinick (MC Bellifontain) 0 pt ; 3. Charmy (MC Bellifontain) 0 pt ; 4. Dubois 20 pts ; 5. Frilley (MC Chât.) 20 pts ; 6. Andraud (MC Chât.) 100 pts.

500 cmc. : 1. Tardiff (AM St-Cloud) sur BSA, 10 pts ; 2. Barret (AM St-Cloud) 20

pts ; 3. Owens (AM St-Cloud) 120 pts ; 4. Tosh (AM St-Cloud) 120 pts.

CROSS

175 cmc. : 1. Charmy (MC Bellifontain) sur Peugeot, 0 pts.

250 cmc. : 1. Filliatre (AMCO) 0 pt ; 2. Delauné (MC Châtillonnais) 0 pt ; 3. Pollet (AMCO) 0 pt ; 4. Meznarie (MC Melun) 0 pt ; 5. Vaccani (MC Chât.) 0 pt ; 6. Akhelediani (MC Chât.) 0 pt ; 7. Lavanchy (MC Clodoaldien) 0 pt ; 8. Campagne (MC Bellifontain) 100 pts ; 9. Coppin (MC Melun) 420 pts.

350 cmc. : 1. Tardiff (AM Saint-Cloud) BSA, 0 pt.

500 cmc. : 1. Charrier (AM St-Cloud), BSA, 0 pt.

Militaires du 602^e GCR : 1. Mavré 0 pt ; 2. Lapeyre 50 pts ; 3. Bruniaux 50 pts ; 4. Dechlom 120 pts ; 5. Boulaire 120 pts ; 6. Bauniols 200 pts ; 7. Bouchely 420 pts.

DISPONIBLES :



CSEPEL

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

A. CHARRIER

Téléph. : NORd 44-26
Métro : Hoche et
Porte Vilette
Autobus 170 et 130

Champion de France vitesse 1936

BSA A 10 - A 7 - B 33 - B 31 — 250 cmc. CSEPEL

La maison se charge de l'immatriculation des machines

Atelier de réparation et ouvriers spécialisés pour entretien et garantie

CREDIT 6 et 9 MOIS

Essai et démonstrations de
toutes machines

TOUTES PIECES DETACHEES

Toutes nos machines

Stock B.S.A.

sont traitées avec REDEX

Renseignements : réponse contre 45 fr. en timbres.

DRESCHMOTOR

Toutes
pièces

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

MEILLEURS PRIX ET QUALITE

— RAPIDITE DE LIVRAISON —

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

Tél. : 392



BOUCHAUD

TOUTES REPARATIONS

POUR

D.K.W.

6, RUE DESAIX

PARIS (15^e)

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

5.000 frs

ECHANGES

LE SOLDE EN

6 - 9 - 12 MOIS

Terrot 3 v. 30000

125 CMC.
Gn. Rhône 2 t. f. tél. 75000
Motob. sus. ar. f. tél. 85000
Peugeot 4 v. télesc. 100000
Peugeot 2 t. 4 v. 53 115000

175 CMC.
Peug. 4 v. f. t. s. AR 110000
DS Malterre mot. AMC 4 v.
sélec. sus. AR f. tél. 130000
Alcyon AMC 4 v. sél. 120000

250 CMC.
Tornax sél. 75000
Monet Goy. cul. 4 v. 90000
Puch 4 vit. sélec. sus. AR
fourche télescop. 190000

350 CMC.
Peugeot P112 bloc mot. 85000
Terrot culasse alu 100000
NSU konsul 4 v. sélect. sus.
AR four. télescop. 260000
Douglas Mark 5 sus. AR et
f. téles. à balancier 290000

500 CMC.
Monet Goy. grd sport 120000
Motob. sup. cul. 4 v. 120000
Royal-Enfield twin f. télesc.
susp AR oscillante 290000
BSA AA7 twin culb. four.
téles. sus. AR 1952 300000

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.
BSA M20 side Steib 160000
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
Vespa 125 ital. r. sec. 95000
Vespa 1952 110000

Un lot de machines bon
marché et pour bricoleurs.

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

LIVRAISON
RAPIDE



COMMANDEZ VOTRE

à

NIEL-GARAGE



AU COMPTANT
A CREDIT

8, rue Fourcroy - PARIS-17^e -- WAG. 52-62

sa **STATION - SERVICE**, spécialement équipée, vous assurera un **SERVICE PARFAIT**

Disponible :
125 cmc. à 175 cmc.
PIECES DETACHEES

MOTOBÉCANE

MOBYLETTE
SCOOTER
Accessoires spéciaux

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

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



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

COLLEX

ENDUITS POUR L'ÉTANCHEITE DES JOINTS
COLLEX MOTO, enduit liquide blanc.
CARTEX, pâte épaisse blanche.
JOINTOLIN, à base d'huile de lin traitée.
PÂTE À RODER LES SOUPAPES
VALVEX, gros grain, grain fin.
FLUIDE POUR FOURCHES TÉLESCOPIQUES
TELOIL incongelable (-37°) neutre.

LOCATION DE

VELOSOLEX



ET VENTE À CREDIT
10.300 comptant
(y compris taxes et assurances)
et 10 traites mensuelles de 3.150 frs.

G. S. M.

DISTRIBUTEUR OFFICIEL :
8, rue des Ecoles - PARIS-5^e - Tél. : ODE. 62-98
Documentation gratuite
Essais tous les jours en nos magasins

MANUFACTURE DE VÊTEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR

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

TOUS vêtements de cuir :
MOTO - AUTOMOBILE
SPORT - VILLE

Exigez la marque

CHROME-CUIR

Catalogue gratuit sur demande



Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

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

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

CRUPDA

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



300 DIFFUSEURS

ALBALITES

avec rosace, griffe,
et douille métallique

Belle OCCASION

par suite de transformations

300 f. pièce (vente au détail)

MOTO-REVUE 12, Rue de Cléry - PARIS-2^e

Sté MOTREX
41, R. Pasquier, PARIS-8^e
EUROPE 34-49

SAN-SOU-PAP - ROVIN

Pièces détachées motos
ATELIERS : 51, Bd Foch, EPINAY



Clinique des
cadres. Réservoirs et Roues
tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien noter
n° 16, la maison n'a
pas de succursale.

STATION

REPARATIONS

STATION SERVICE DELL'ORTO

20, Rue du Débarcadère - PARIS-XVII^e



SERVICE

PIECES DETACHEES

STATION SERVICE GRAZZINI

Téléphone : ETOile 73-92 et 77-46

La bibliothèque du "motorisé"

La spécialité des Éditions de Moto-Revue

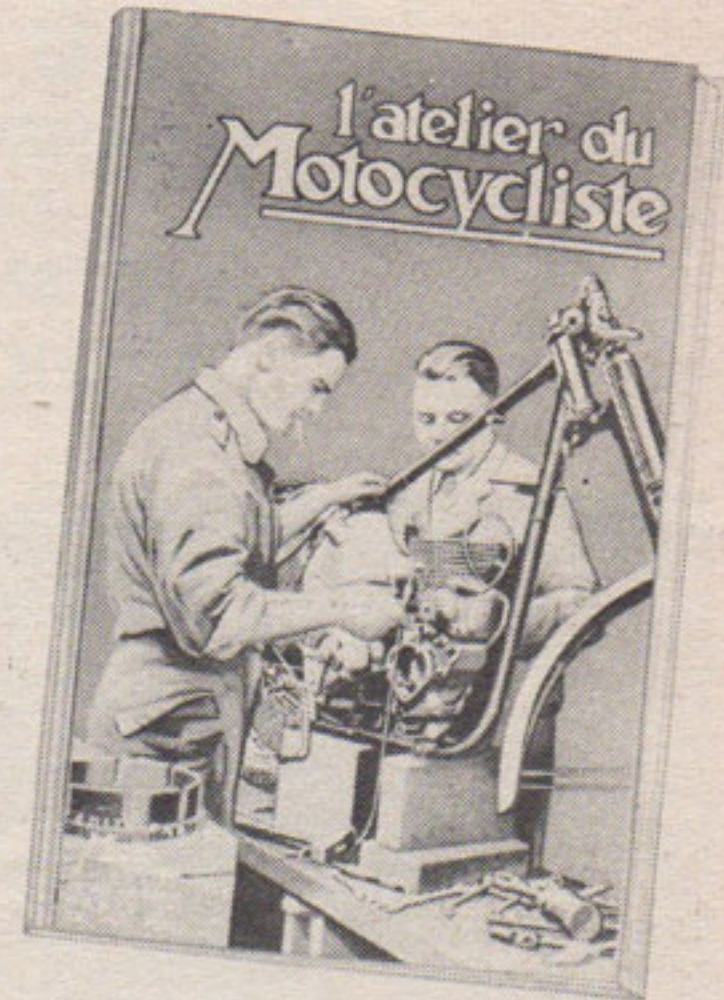
TOUT MOTOCYCLISTE, TOUT SCOOTERISTE, TOUT CYCLOMOTORISTE,
SERA PARFAITEMENT DOCUMENTÉ EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ÉTÉ ÉCRITS POUR LUI



Prix : 750 fr. (par poste 850)



Prix : 495 fr. (par poste 547)



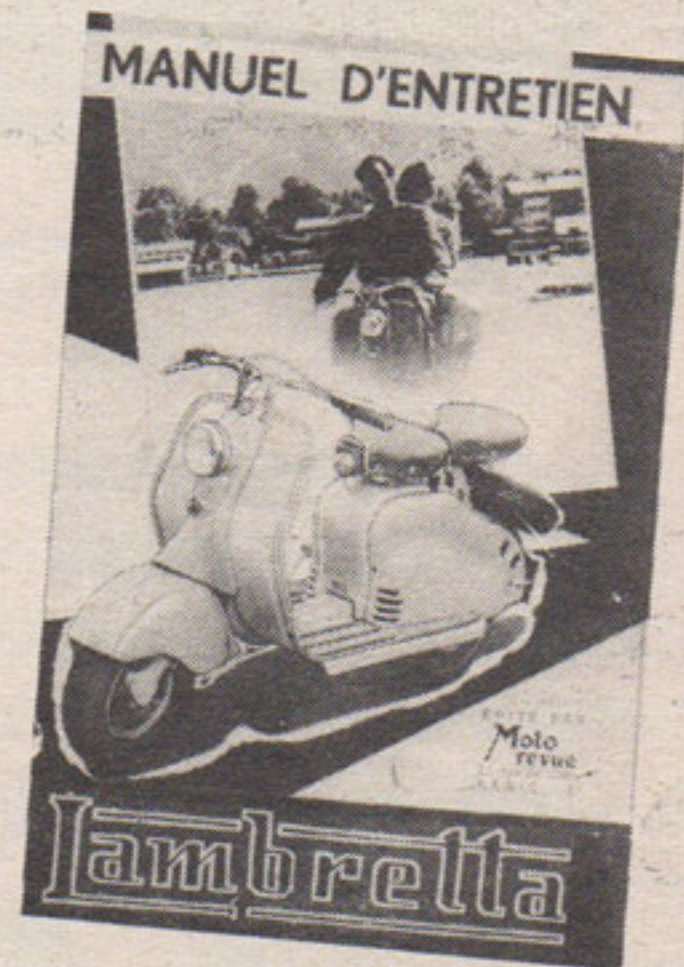
Prix : 500 fr. (par poste 545)



Prix : 525 fr. (par poste 580)



Prix : 485 fr. (par poste 535)



Prix : 490 fr. (par poste 537)

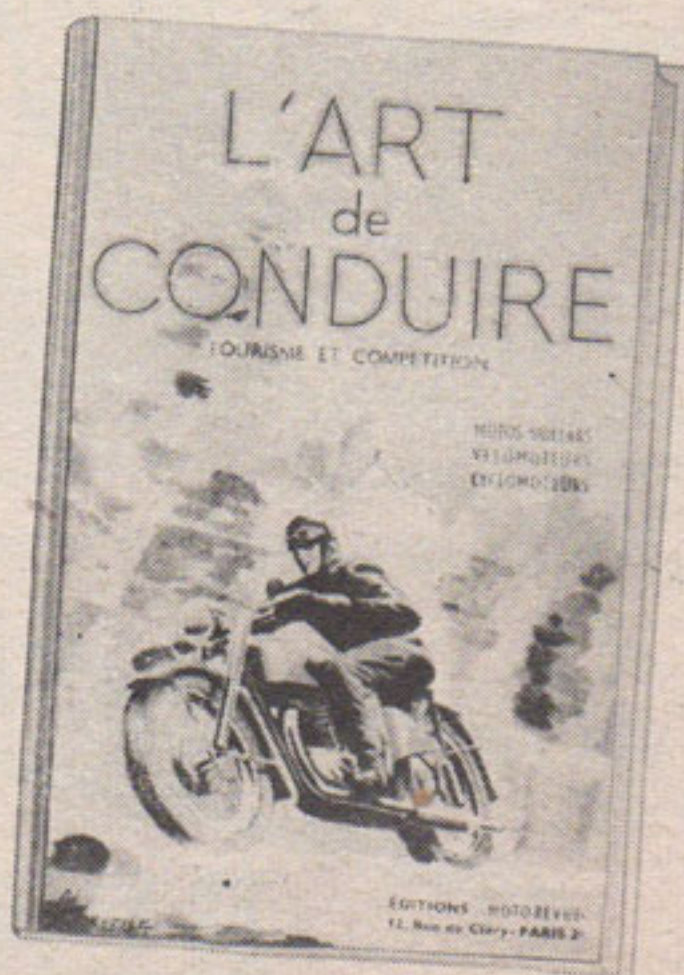


Prix : 410 fr. (par poste 455)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

- 4 CV RENAULT**
Prix : 590 fr. (par poste 650 fr.)
- TRACTION AVANT CITROEN**
Prix : 595 fr. (par poste 655 fr.)
- TERROT et MAGNAT 125 cmc.**
Prix : 400 fr. (par poste 445 fr.)
- MOTOBECANE 125 lat.**
Prix : 300 fr. (par poste 345 fr.)
- MOTOBECANE 125-175 culb.**
Prix : 460 fr. (par poste 510 fr.)
- PEUGEOT P 55-56-155-156- et 176**
Prix : 475 fr. (par poste 520 fr.)
- GNOME-RHONE**
Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C
Prix : 465 fr. (par poste 515 fr.)

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



Prix : 430 fr. (par poste 475)

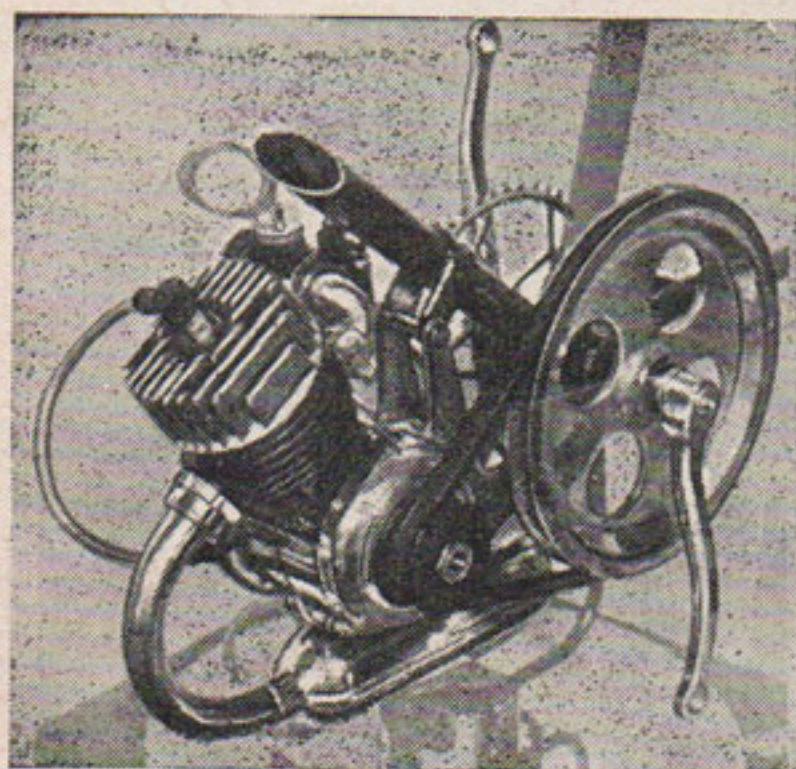
MOTEURS
POUR
CYCLOMOTEURS

le Mistral

27, Rue du Mont
SAINT-ÉTIENNE

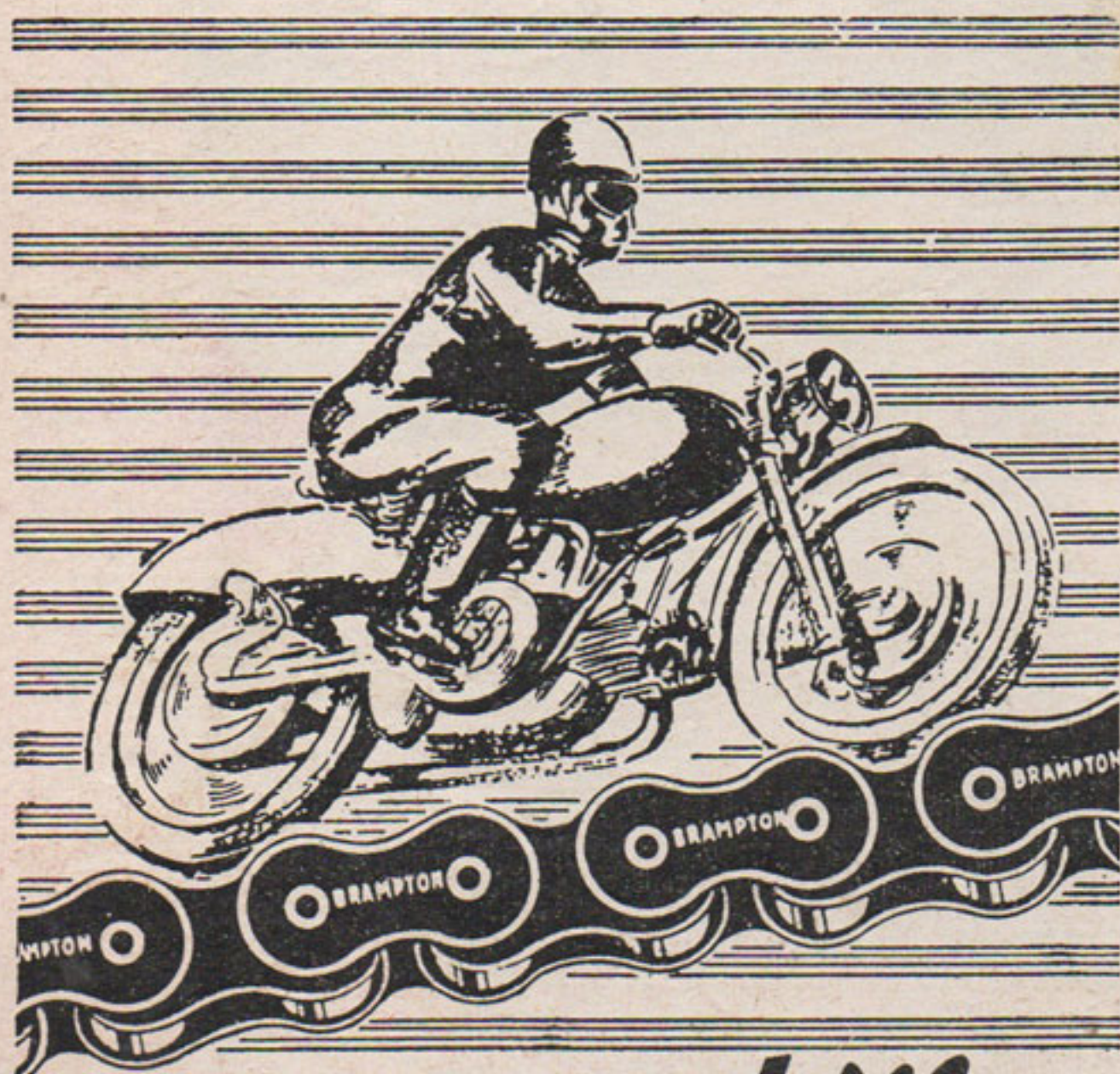
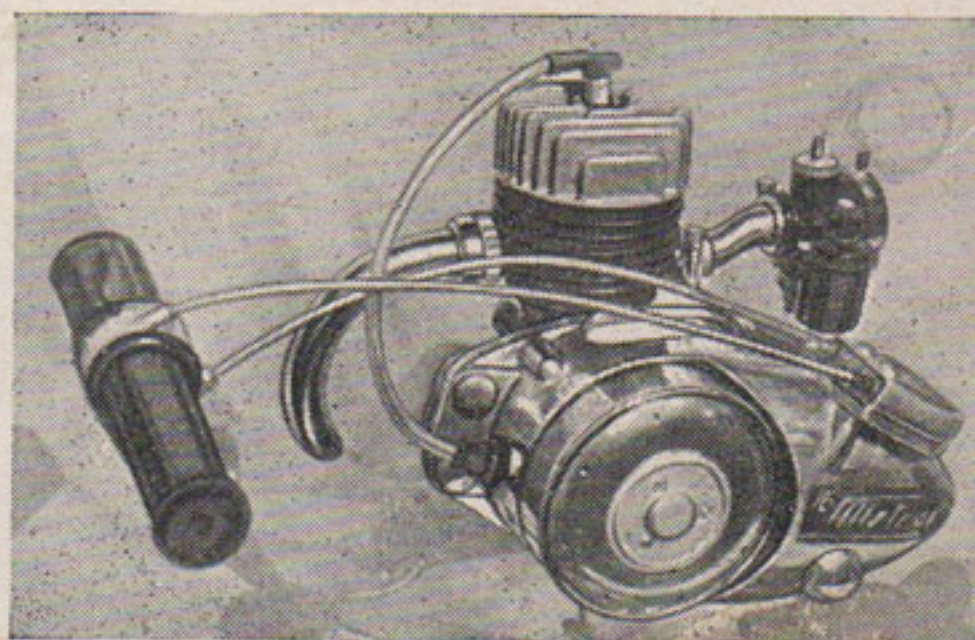
AU SERVICE DU PROGRÈS
CONFIRME SON RAID A MOYENNE ACCELEREE
DE PARIS-NICE SOUS CONTROLE F.F.M.
PAR SA VICTOIRE DANS PARIS-BRUXELLES-PARIS
1^{er} MORPHYRE 2^e FLETCHER 3^e LEMAIRE

2 MODÈLES



48 cmc.
2 vit. et emb.
en
bloc-moteur
(à droite)

48 cmc.
monovitesse
avec
débrayage
commandé
(à gauche)



Brampton
&
RENOLD

107

LES CHAINES MOTOS DE QUALITÉ SUPÉRIEURE

BARBES-MOTO-CYCLES

33, Boulevard Barbès - PARIS-18^e

Métro : Château-Rouge

Tél. : MON. 98-35

Spécialiste **GIMA** la plus grande marque française
avec les fameux moteurs A. M. C.
125 cmc. - 175 cmc. - 250 cmc. - A.C.T.

Scooters LAMBRETTA-TERROT

Avant la livraison : Faites de petits versements toutes les quinze semaines ou tous les mois.
SOLDE en 12 MOIS

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

Cyclomoteur « MOUSTIQUE »

DEMONSTRATION
ACCESSOIRES
REPARATIONS
STATION-SERVICE

OUVERT DE
8 H. 30 A 19 H. 30
MEME LE LUNDI
FERME LE DIMANCHE

Conditions aux lecteurs de « Moto-Révue »