

Moto revue

42^e ANNEE. — 23 JANVIER 1954. — N° 1.171

HEBDOMADAIRE
Tous les Samedis
LE NUMERO :

40 frs

**ESSAI
PEUGEOT
175 TC4**

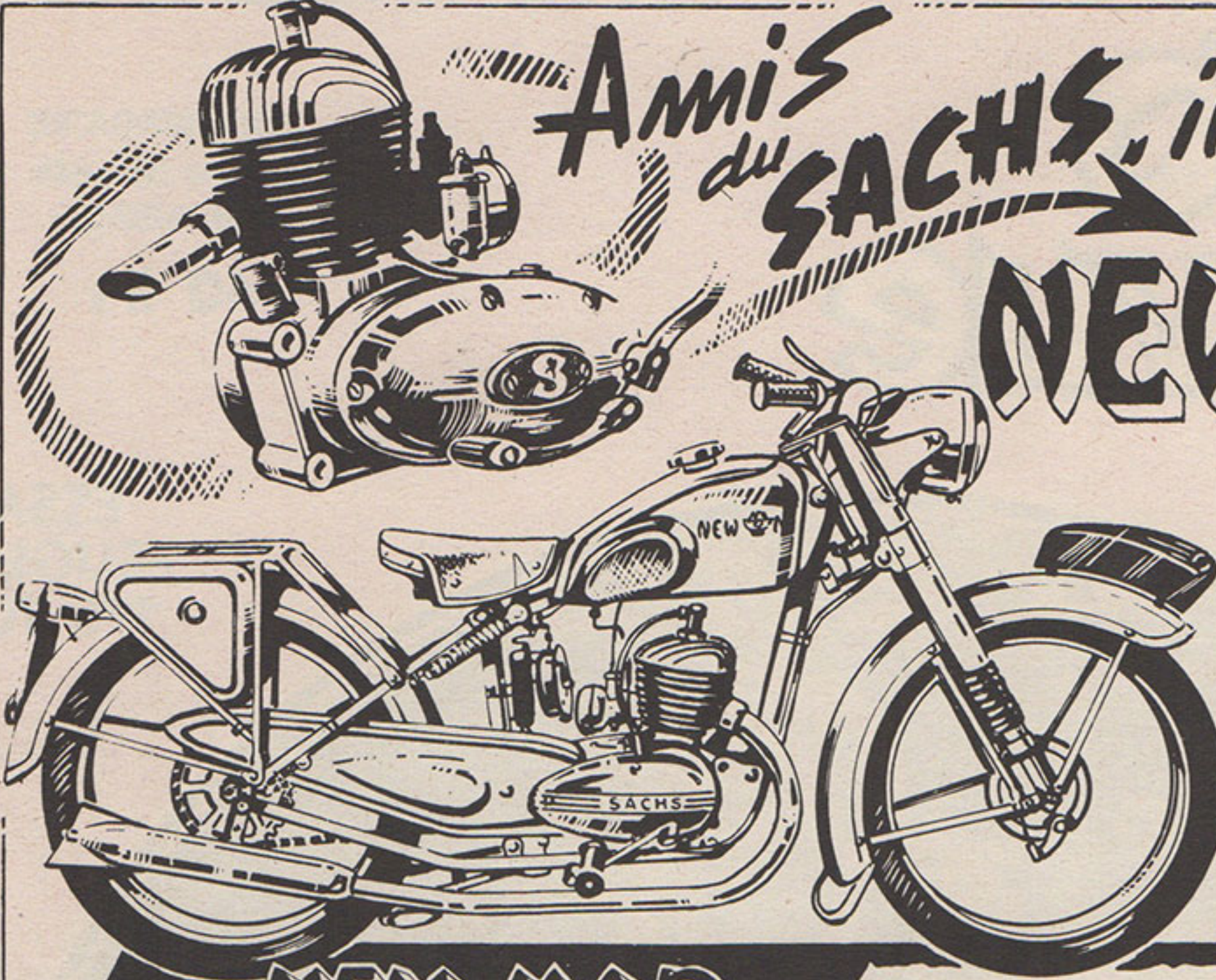


TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPÉES
C.C. POSTAL : 297-37

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

Actrice, mais bonne ménagère, Nathalie Nattier fait son marché
avec sa Paloma.

Amis du SACHS, il revient!
CHEZ
NEW-MAP

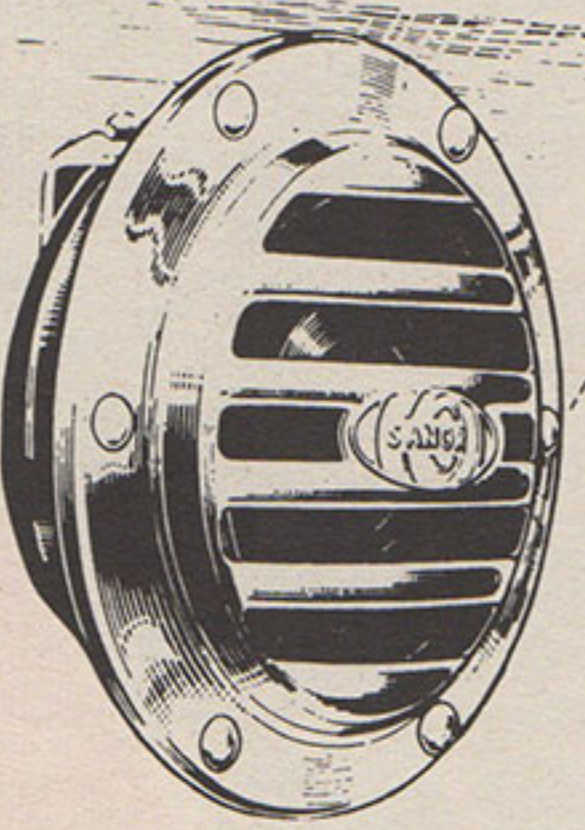


Sur la FSK.151
 2 CV - 2 Temps
 souple, silencieux,
INCROYABLE
 Il s'est fait seul sa
 publicité par ses
 qualités exceptionnelles
 un chronomètre!
149.500 frs

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

QUELLE QUE SOIT VOTRE VITESSE...
 POUR ÊTRE ASSURÉ DE VOUS FAIRE ENTENDRE
 ADOPTEZ L'AVERTISSEUR D'AUTO A REDRESSEUR INCORPORÉ



VM 110
 SANS ACCUS DIRECTEMENT
 SUR LE VOLANT MAGNÉTIQUE



F8B

OU L'AVERTISSEUR
 HAUTE FRÉQUENCE
 A SON DIRIGÉ

SANOR
 LE PROJECTEUR DE SON

Méfiez-vous
 DES
 CONTREFAÇONS!



EXIGEZ le
CASQUE GENO
 HAUTE RESISTANCE IMPERFORABLE AUX CHOCS

VENTE EN GROS : Ets GENO, 6, Fg St Honoré - PARIS-8^e - ANJ. 12-38

100

90

80

70

60

50

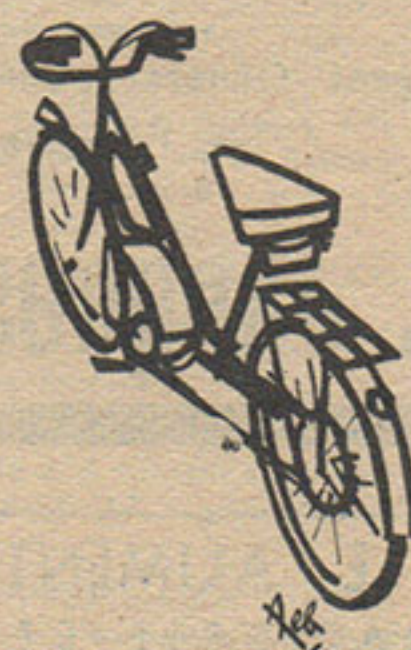
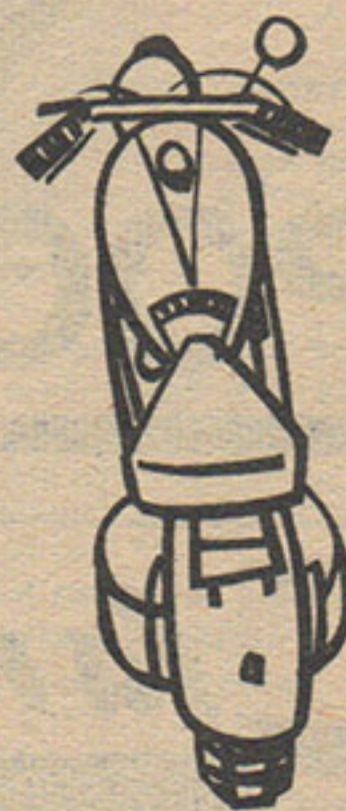
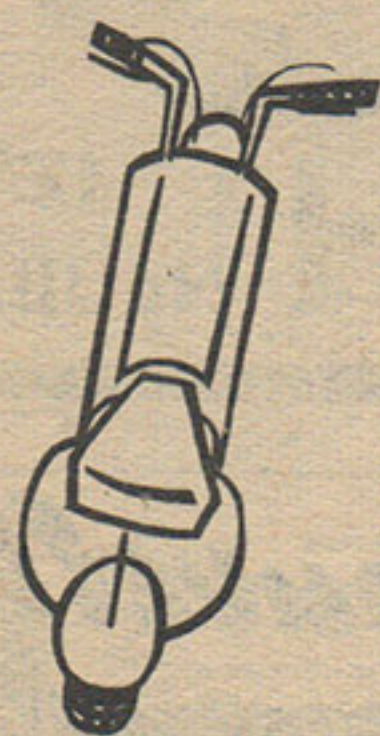
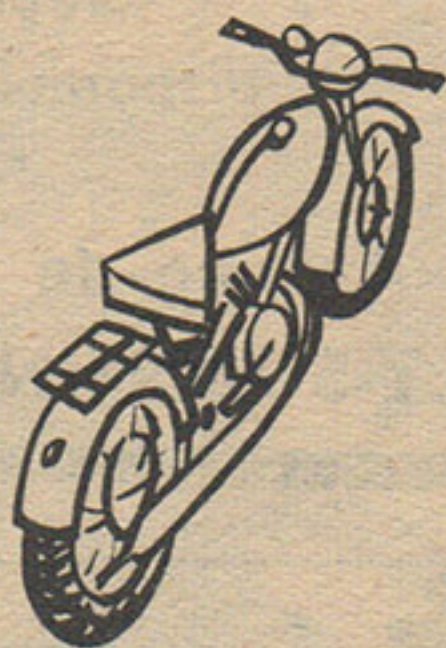
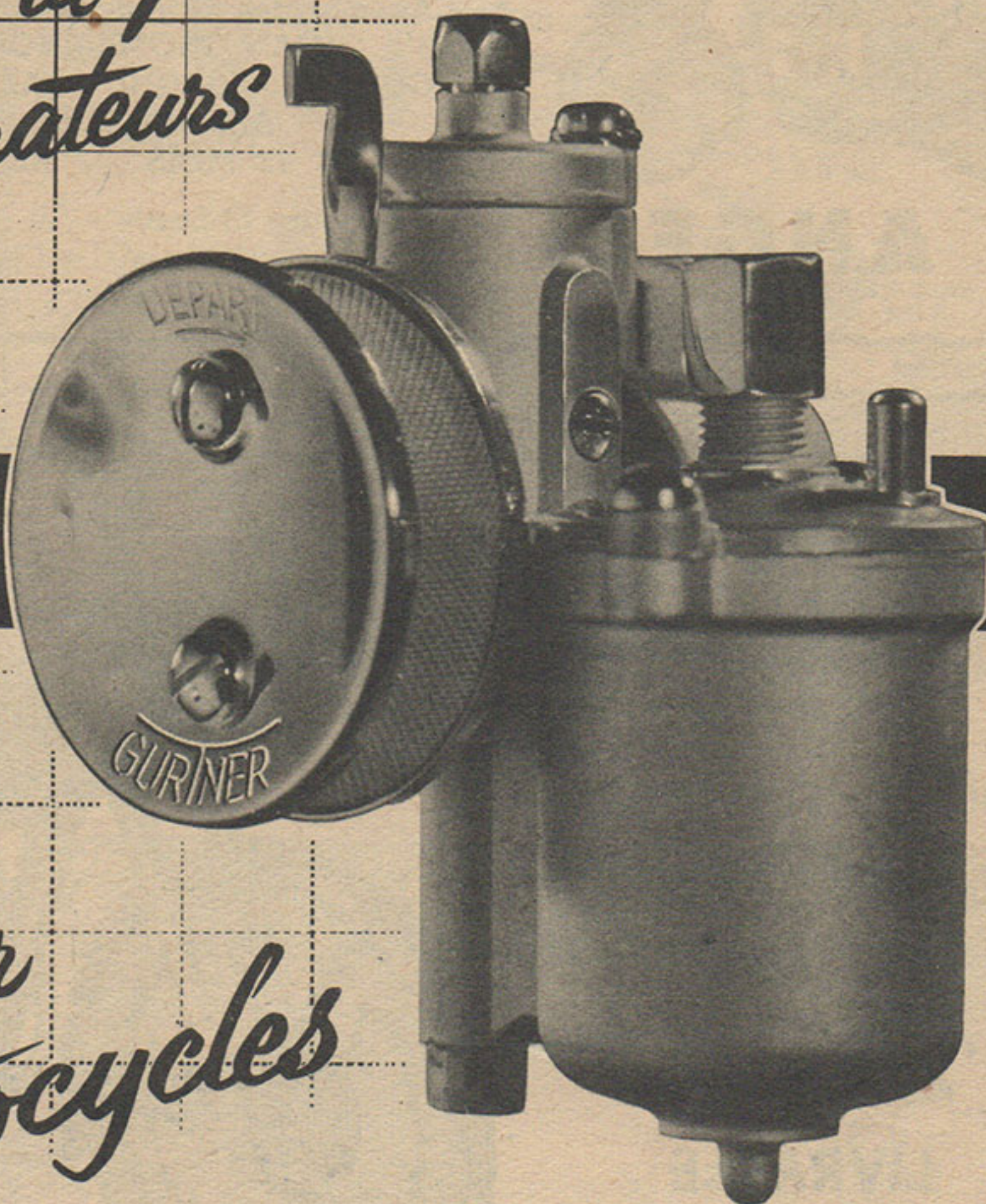
40

30

20

*80% de la production
des carburateurs*

*pour
motocycles*



GURNIER

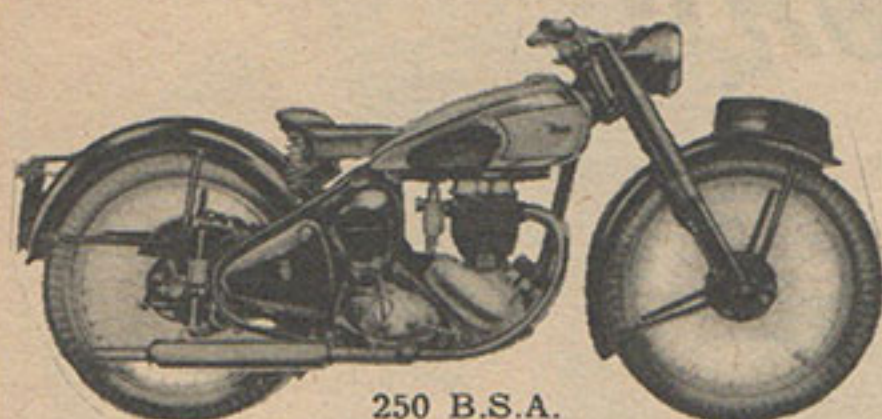
36 BIS RUE GUERSANT - PARIS (17^E)

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

STUDIO "G"

IL EST TEMPS DE PASSER COMMANDE DE VOTRE 250 CMC.

BSA



250 B.S.A.

LIVRABLE AU PRINTEMPS A

NORD-EST-MOTOS

Agence des Grandes Marques :

GIMA - GNOME-RHONE

GUILLER - JONGHI - GALLETTO

AER-MACCHI

CREDIT 12 MOIS — REPRISES



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

N. ANGELI

SPECIALISTE DIPLOME
B.S.A. et SUNBEAM

214, Faubourg St-Denis - Tél. : NORD 43-92

— Métro : Nord et La Chapelle —

A PROXIMITE DES GARES NORD ET EST

La



250 cmc

MODELE STANDARD

196.000 FRS (plus taxe locale)

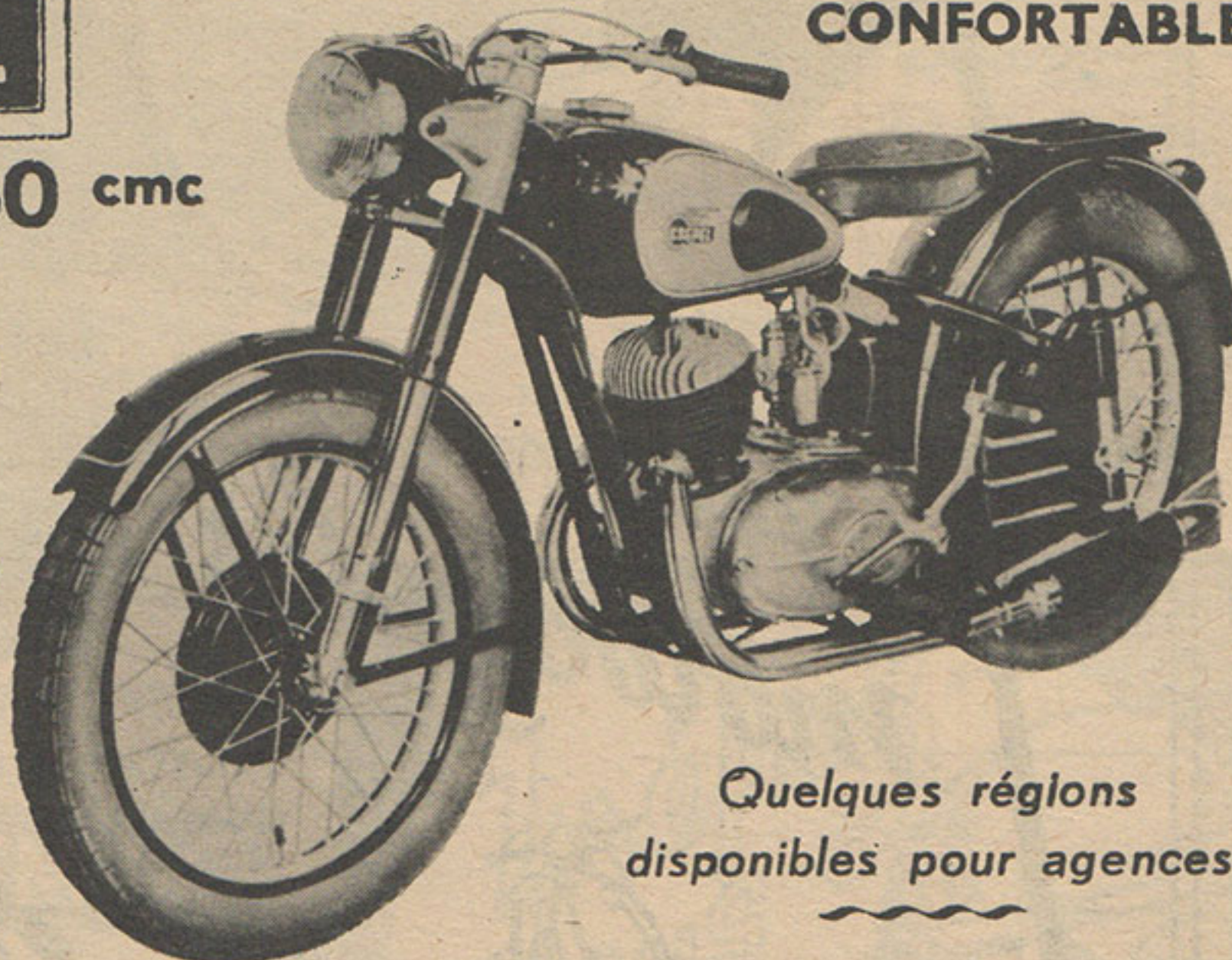
MODELE LUXE

201.000 FRS (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

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE

ROBUSTE ET ELEGANTE

SIMPLE ET SURE

DÉMONTAGE FACILE

PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE

AVEC FILS ET COSSES



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

SAKER Universelle

COURBEVOIE

QUALITE SAKER

TOUTES LES COMMANDES
ELECTRIQUES

REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE

COMPLETE ET DETAILLEE

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

DEPOSITAIRE OFFICIEL : Sté KERSA, 43, RUE VOLTAIRE - LEVALLOIS - Métro: Anatole-France

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

ACHETER UNE 250^{cc}...

Oui Mais...
AUX

E^{TS} RENÉ GILLET

FOURNISSEURS DE LA POLICE ET DE LA GENDARMERIE NATIONALE

CREDIT 12 MOIS
Et profitez de son
prix imbattable:

196.000 f. + TAXES
LOCALES

VELOMOTEUR

125 cmc.

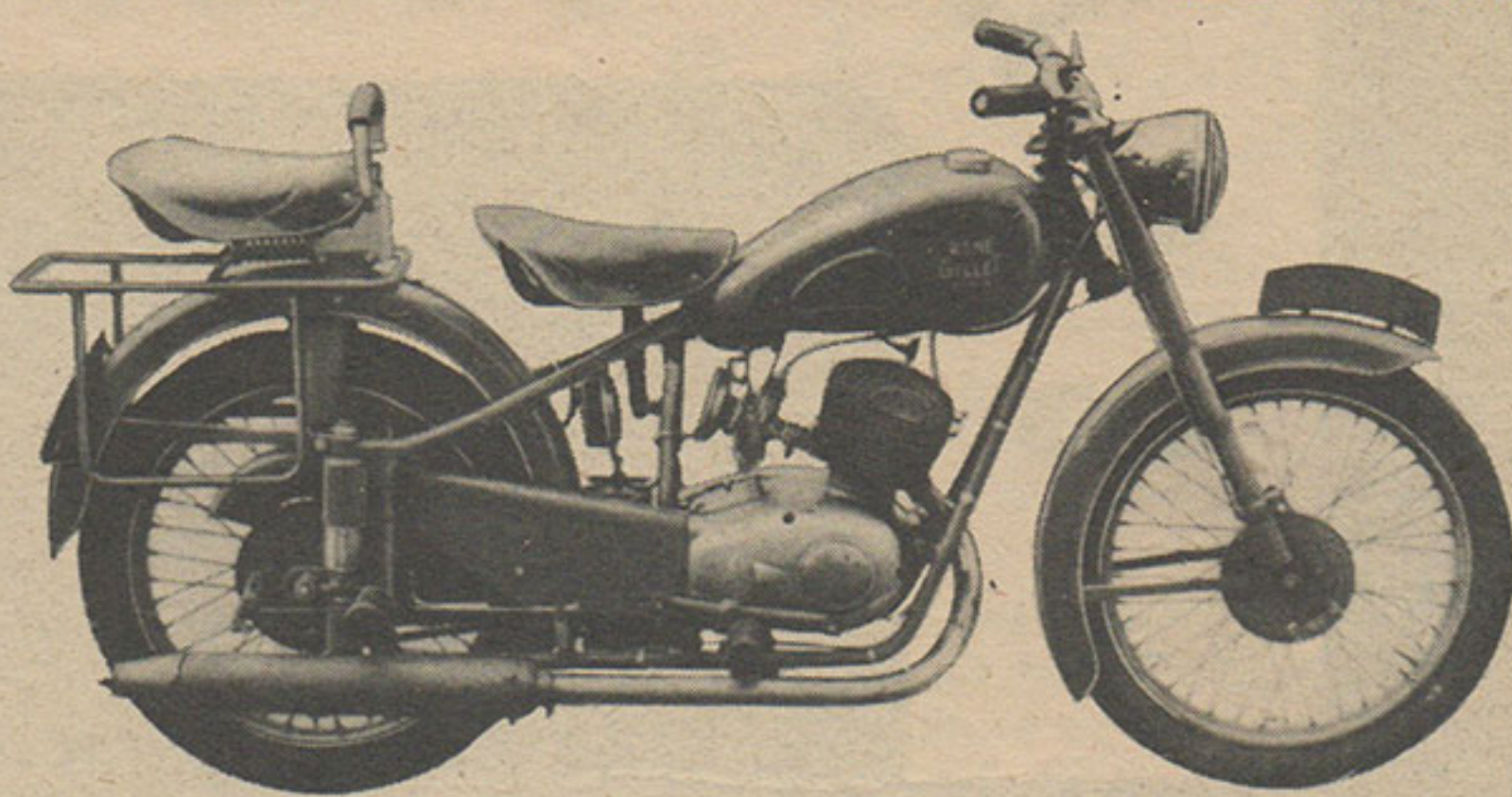
115.200 f. + TAXES
LOCALES

RENE GILLET

126 bis, Av. Aristide BRIAND
MONTROUGE (Seine)

Tél. : ALEsia 40-40

CATALOGUE GRATUIT
SUR DEMANDE



CONFORTABLE — ROBUSTE
TENUE DE ROUTE IMPECCABLE

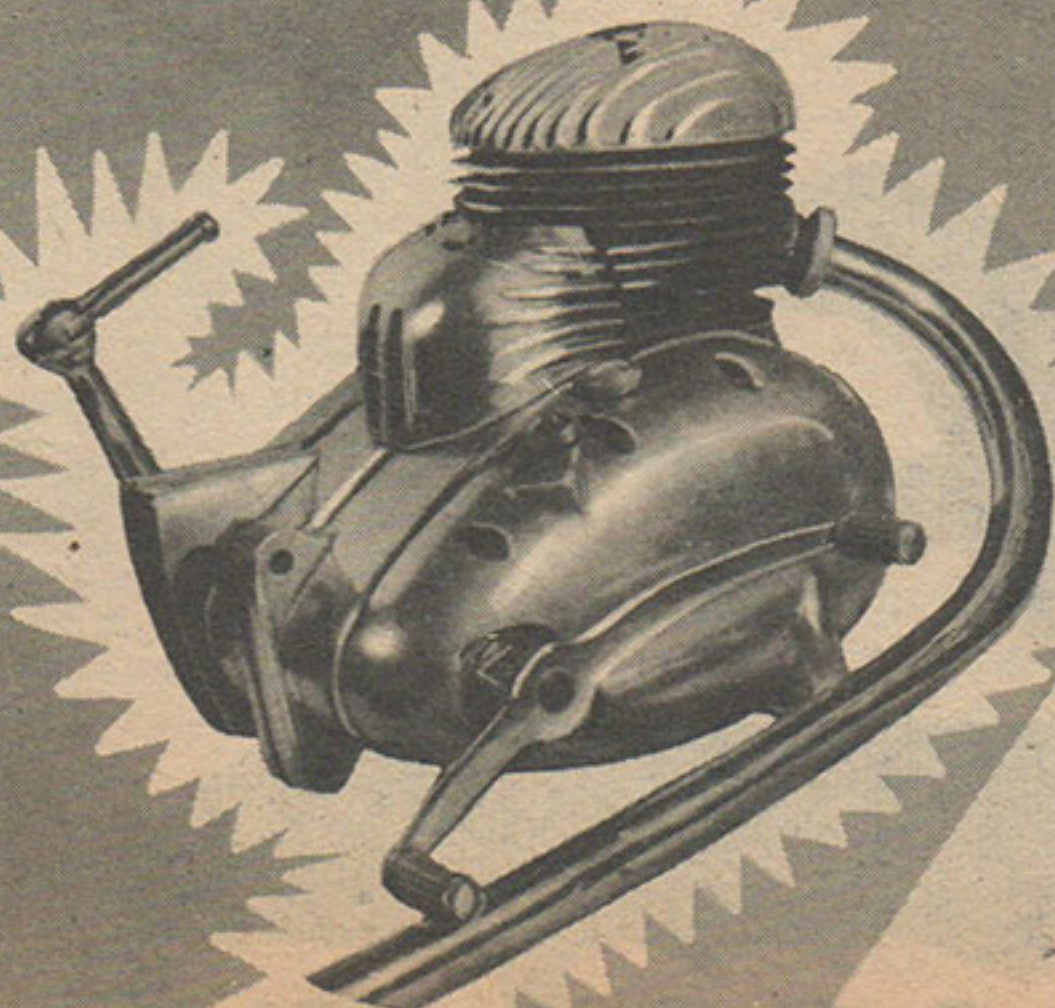
250 cc.
4 VITESSES
105 KMH.

La 250 René Gillet est en vente depuis 2 ans

REDACTION PUBLICITAIRE MOTO-REVUE

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 carter 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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

COGNASSA - VOUS

La



Paloma



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°.

● 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) —



La campagne contre les bruits de la circulation ressemble un peu à ce fameux oiseau mythologique : le Phénix, qui renaissait de ses cendres. De temps à autre, en effet, elle connaît une nouvelle vigueur et sort d'une demi-somnolence par la vertu d'une série d'articles bien sentis, signés de citoyens honorables, justement indignés de voir leur tranquillité troublée par des bruits d'échappements, d'avertisseurs sonores ou autres.

Soyons sérieux : il est certain que de nombreux pilotes agissent souvent avec une trop grande désinvolture et sans tenir compte du bien compréhensible désir de paix des habitants des villes.

Et parmi ces pilotes, il nous faut malheureusement reconnaître que les pilotes de motos sont en bon nombre. Pourquoi ? Nous dirons tout d'abord que les constructeurs ne s'intéressent pas d'assez près au problème de l'échappement. Et c'est pourtant là un fait essentiel qui devrait attirer leur attention, s'ils ne veulent pas indisposer l'opinion publique contre leur machine et par la même occasion en réduire leur diffusion.

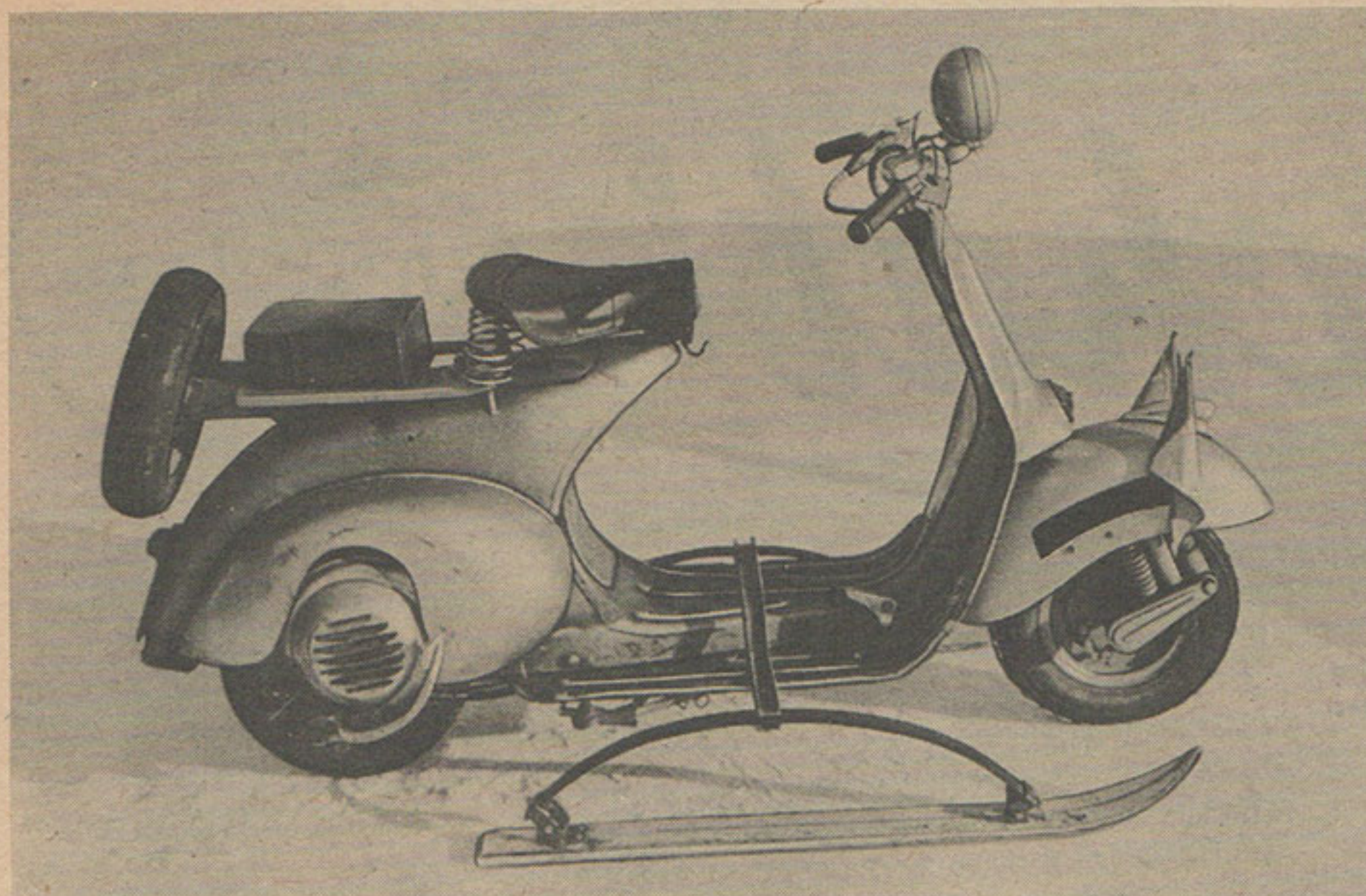
Mais la faute n'incombe pas seulement aux constructeurs : les usagers, eux-mêmes, sont bien souvent responsables du bruit de leurs machines : soit qu'ils se croient obligés de faire un usage immodéré de leurs avertisseurs, soit qu'ils espèrent se donner un aspect plus sportif en trafiquant plus ou moins leur échappement. A ce sujet, nous rappellerons qu'en Italie, les usines Piaggio se refusent à remettre en état des scooters Vespa sur lesquels les tubes d'échappement ont été ou supprimés ou transformés. Et ce n'est que justice !

C'est aux motocyclistes eux-mêmes qu'il incombe de faire, dans une certaine mesure, leur police. D'accord avec beaucoup de nos confrères, nous pensons que le problème du bruit est essentiellement un problème d'éducation des usagers. Que l'on fasse campagne pour que du point de vue technique on perfectionne les échappements, voilà qui est très juste. Mais que les pilotes sérieux s'insurgent contre les abus des pilotes fantaisistes, voilà qui sera certainement beaucoup plus efficace.

Du point de vue technique aussi, il nous semble que les pouvoirs publics devraient « examiner » plus sérieusement les motos à la sortie de l'usine. Cet examen a déjà lieu en Suisse. On étudie son application en Allemagne et en Italie. Le « decibelmètre », nouvel appareil de mesure du bruit, donne apparemment toute satisfaction dans ces pays. Qu'attend-t-on pour l'utiliser en France ?

Et maintenant que l'on nous permette une petite parenthèse : dès qu'on parle de bruit, l'ire de tous les citoyens honorables, dont nous parlions au début, se déchaîne contre les pilotes de motos. Mais on a vite fait d'oublier les innombrables sources de bruit dont ils ne sont en rien responsables : les boueux, qui au petit matin nous réveillent sans ménagement, les vieux et poussifs autobus aux reprises « sonores », les noctambules, qui sont plus souvent possesseurs de voitures que de motos, les laitiers ferrailants, etc...

Que tout le monde y mette du sien et tout ira beaucoup mieux !



LE " VESPASKI "

n'est pas un scooter russe

...mais une réalisation de M. Beard, sous-agent Vespa à Morzine. M. Beard, qui est aussi moniteur de ski, a trouvé cette façon originale de concilier les sports d'hiver et le scooter d'une façon... stable.

◆ PREMIERS PAS

Les premières livraisons du scooter Mors-Speed type Paris-Nice sont prévues pour fin février, début mars.

◆ NOUVEAU PHARE

Le scooter Galletto, célèbre produit de la firme Guzzi en 175 cmc., a reçu un phare d'une nouvelle technique, et sur lequel la clef de contact est remplacée par un commutateur évitant ainsi l'emploi d'un accessoire très précieux.

◆ SHELL-ICA

Depuis quelques jours on peut trouver chez les agents de la Shell un carburant appelé Shell-ICA, qui évite les cognements de moteurs par addition de phosphate tricrésylique. Ce super est vendu sans augmentation de prix.

◆ CENTENAIRE DE L'ALUMINIUM

C'est en 1854 que le savant français, Henri Sainte-Claire Deville, a préparé, pour la première fois, de l'aluminium par un procédé industriel.

Afin de souligner ce Centenaire et d'honorer le précurseur de l'industrie des métaux légers, l'Aluminium Français et la Société Chimique de France ont décidé d'organiser un congrès scientifique à Paris en 1954. En outre, l'Aluminium Français réalisera une Exposition.

1° Le congrès se déroulera du 14 au 19 Juin 1954 sous la Présidence du Professeur Portevin, membre de l'Académie des Sciences. Il comportera :
— une séance solennelle, à la Sorbonne, à la mémoire de Henri Sainte-Claire Deville,
— des journées de travail concernant toute la métallurgie et l'utilisation de l'aluminium.

2° L'Exposition est prévue de Juin à Août 1954 sur les quais de la Seine, entre les Ponts de l'Alma et des Invalides, côté rive gauche. Elle comportera, en fonctionnement industriel, diverses machines de production et des installations de mise en œuvre de demi-produits, ainsi que la présentation de réalisations marquantes dans tous les principaux domaines d'utilisation de l'aluminium.

◆ UN NOUVEAU TERROT ?

Il serait question, à l'usine Terrot, d'un remaniement du scooter de la marque, qui recevrait une nouvelle présentation semblable à celle du prototype présenté au stand de la maison dijonnaise au Salon de Paris 1953.

Informations

MERCI MONSIEUR X...

Nous serions heureux de vous voir signaler un garagiste de Gournay sur Marne qui mérite un point d'honneur :

Ayant crevé en scooter le 2 janvier en bordure de la Marne par suite d'un clou de chevron de 10 cm de long, et sans roue de secours, nous avons trouvé 13 trous dans la chambre, au démontage.

Lendemain du jour de l'an, nous n'avons trouvé ouvert que ce seul garagiste dont nous n'avons pas relevé le nom, mais qui se trouve près de l'église de Gournay et du château d'Heurtebise, nous pen-

RETARDS

Par suite des grèves qui ont touché les services des P.T.T., certains de nos abonnés n'ont pas reçu leurs numéros 1.167, 1.168 et 1.169. Il est inutile de nous écrire à ce sujet car les envois ont été faits de la façon habituelle et les retards sont donc totalement indépendants de nos services.

Patience, vous recevrez sous peu vos numéros.

sons, presque à l'entrée de la RD 51 RD 26, où deux pompes à essence l'ont signalé à notre attention.

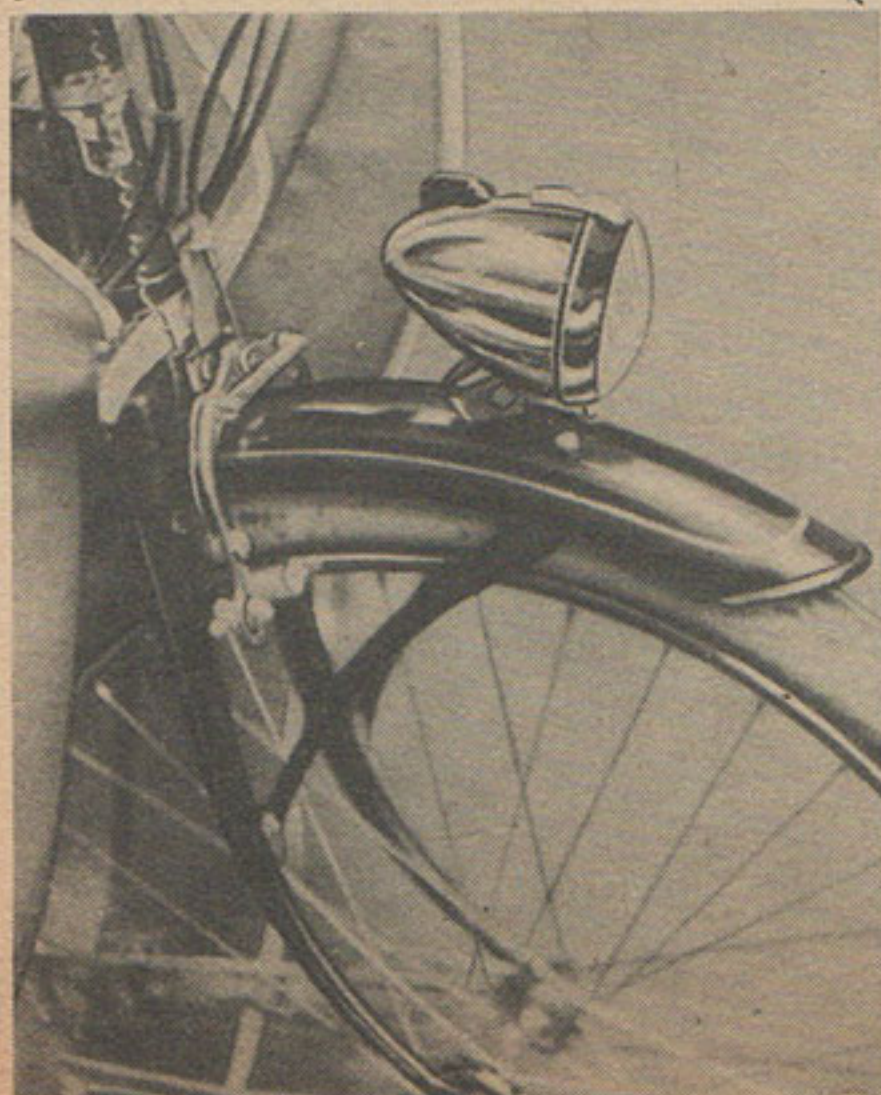
N'ayant pas de chambre à air neuve aux dimensions, il nous a vulcanisé 7 magnifiques pièces à chaud pour un prix plus que dérisoire, nous permettant de repartir par la route à 18 h. 30 du soir et de rentrer chez nous.

Je veux croire que son exemple mérite d'être cité, car, si le fait n'est pas rare, l'inverse l'est encore moins souvent.

Mr G. LE GAOUZAT,
16, rue Barbès, Montreuil

D'ABORD... VOIR CLAIR !

Le nouveau phare que l'on voit ci-dessous équipe certains modèles de Mobylette Standard, en concurrence avec un modèle bien connu présenté comme plus élégant (?) mais sûrement moins pratique.



L'ANE DE BURIDAN

La délicateuse... personne ci-contre a soulevé (avec quelques-unes de ses semblables) la rancœur de certains motocyclistes d'outre-Atlantique. Ceux-ci en effet se sont plaints à notre confrère américain « Cycle » de ce que de telles photos mettaient beaucoup trop en valeur la motocyclette et que « accessoirement on pouvait remarquer qu'elle était assise sur une moto ». Et, ajoute ce lecteur grincheux, « il y a chez nous suffisamment de véritables motocyclistes du sexe «faible» pour que l'on ne soit pas obligé de passer une photo d'une pin-up dont tout, y compris la pose, jure avec une moto ». Quant à notre opinion, elle est toute contenue dans le titre !

◆ DEUX DE PLUS

La maison bien connue de la rue Saint-Augustin, Dynamic Sport, est maintenant agent des marques MV Agusta et DS Malterre.

Le scooter 125 cmc. de la première marque est disponible en ses magasins, et l'on attend l'arrivée de la 250 DS Malterre, ainsi que de la 250 Guiller avec et sans carénage.

◆ MOTOBECANE 54

La nouvelle 175 Motobécane Sport que l'on l'on a vu pour la première fois au Salon de Paris de 1953 est déjà en vente chez de nombreux agents, et certains modèles roulent déjà aux mains de leurs possesseurs.

Quelques améliorations ont été apportées à la Motobécane D45S latérales, portant sur la commande de frein arrière qui se trouve maintenant (enfin !) à la pointe du pied. La forme de la patte de commande de la béquille centrale a été éga-

lement revue et épouse de plus près (en position relevée) le tube d'échappement.

Signalons enfin un nouveau bouchon de réservoir et un commutateur dont... la teinte est différente.

PROFITEZ-EN !

Une réorganisation administrative des Ets Gima fait apparaître un important nombre d'agences exclusives vacantes, même dans des cantons. Les motoristes intéressés par une agence Gima sont donc priés de se mettre en rapport avec cette firme située 24 avenue Pasteur, à Chamalières (P. d. D.). Les meilleures conditions de vente (crédit) vous seront assurées.

PIECES DETACHEES

L'insuffisance des contingents d'importation, et l'arrêt total de ces dernières pendant les premiers mois de 1952 n'avaient pas encore permis un approvisionnement suffisant des pièces détachées nécessaires à la constitution des stocks indispensables à l'entretien de l'important parc français de motocyclettes BSA et Sunbeam.

Les améliorations apportées par les pouvoirs publics, dès le début de 1953, au régime de ces importations essentielles, ont entraîné une augmentation correspondante des approvisionnements et permis la constitution de stocks importants chez la plupart des 250 agents, et de jeux de dépannage chez tous les autres.

Les utilisateurs sont donc invités à s'adresser directement, et dès maintenant, aux Agents officiels BSA et Sunbeam, pour l'obtention de toutes pièces détachées de ces marques. Ils trouveront auprès de ces agents officiels la documentation la plus complète rédigée en langue française et illustrée : catalogues de pièces détachées, notices techniques de réparation, guide de conduite et d'entretien, etc...

NOUS ON VOUDRAIT BIEN... ...mais les Constructeurs ?

De nombreux lecteurs s'adressent à nous pour obtenir des renseignements techniques concernant certaines nouveautés françaises apparues au dernier Salon de Paris, et dans la majorité des cas, nous sommes incapables de les satisfaire. Nous ne voulons pas qu'ils croient que nous sommes moins bien informés que quiconque, et c'est pourquoi nous faisons cette mise au point. Alors que nous avons pu déjà donner le maximum de renseignements sur les machines étrangères, allemandes en particulier, rien de bien intéressant n'a paru encore concernant les nouveautés nationales. Ceci tient essentiellement au fait que — à de rares exceptions près — les constructeurs français ne jugent pas utile d'informer la presse avant tout le monde, comme cela se fait partout ailleurs, que ce soit en Allemagne, en Italie, Grande Bretagne, etc... Un exemple parmi tant d'autres, nous avons reçu un catalogue de pièces détachées des Ets Ossa. Or, qui a déjà vu une Ossa en France à part aux mains d'un touriste ? Bien peu, sans doute, mais nous sommes à même de vous fournir tous les numéros des pièces qui constituent cette machine. Pourquoi nos constructeurs n'imitent-ils pas cet exemple ?

La valeur... n'attend pas le nombre des années, ainsi que le prouve le jeune Max Dulongard (8 ans) qui va ouvrir le circuit de grass-track d'Agen sur un Poney « concentré ».

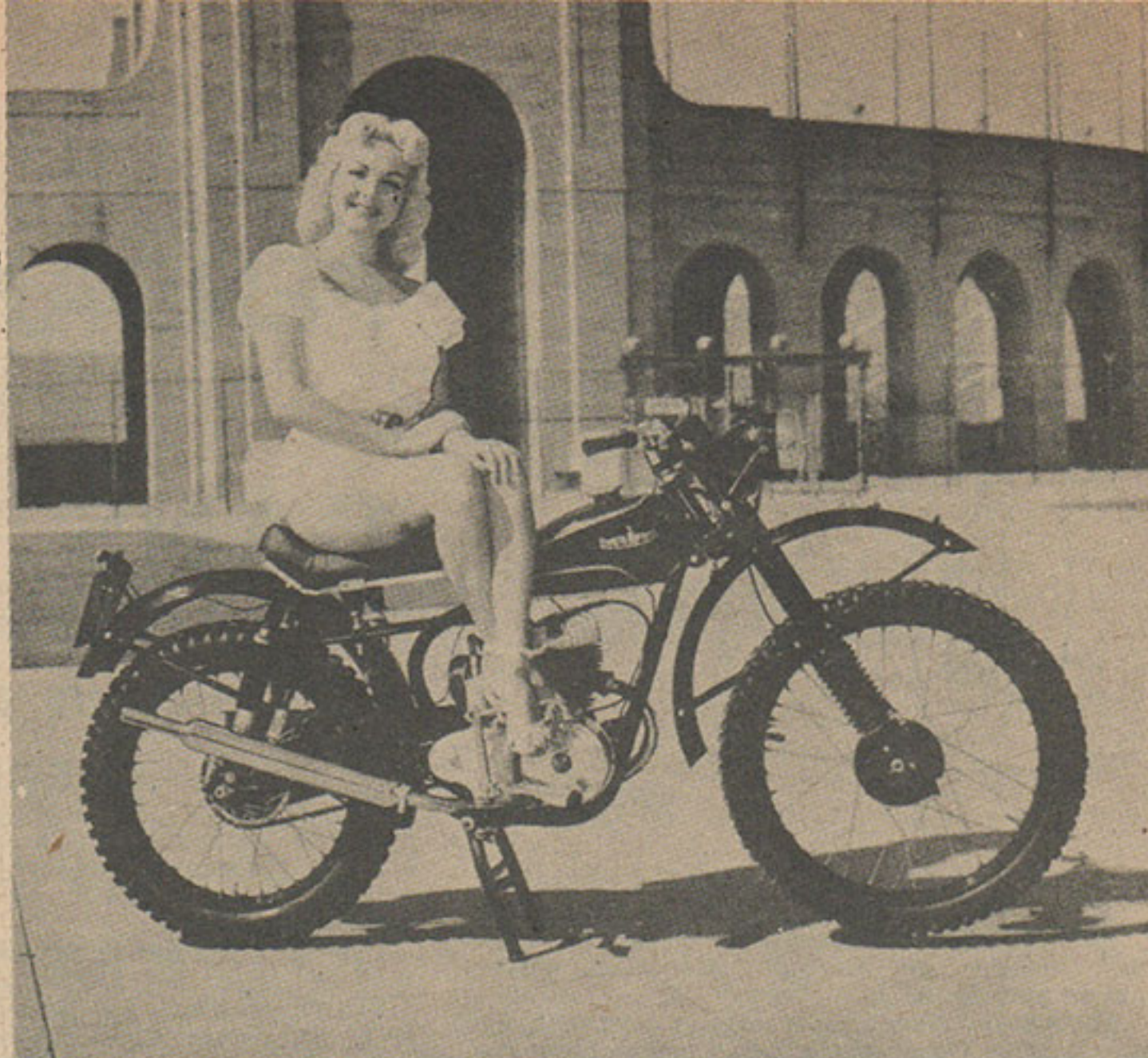
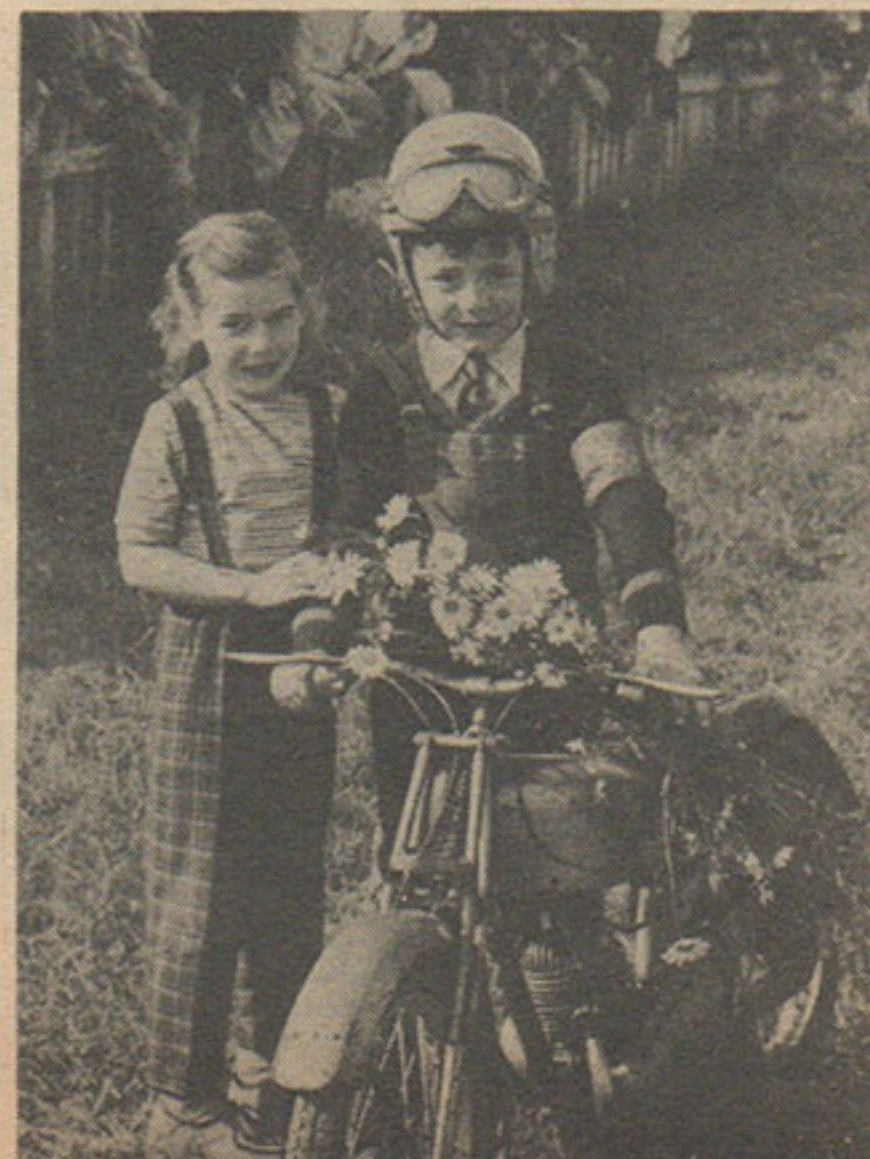


Photo « Motorcyclist »

◆ ON LIQUIDE !

Les Ets Ladevèze nous signalent qu'un stock important de motocyclettes, sidecars, cyclomoteurs et scooters d'occasion, sera mis en vente à l'atelier de réparation 34, rue Lécuyer, à St-Ouen, en vue de la prochaine ouverture d'une Station Service Vespa.

La plus grande partie de ces véhicules sera visible à l'adresse ci-dessus, où ils seront vendus à de très bas prix, et à crédit s'il y a lieu.

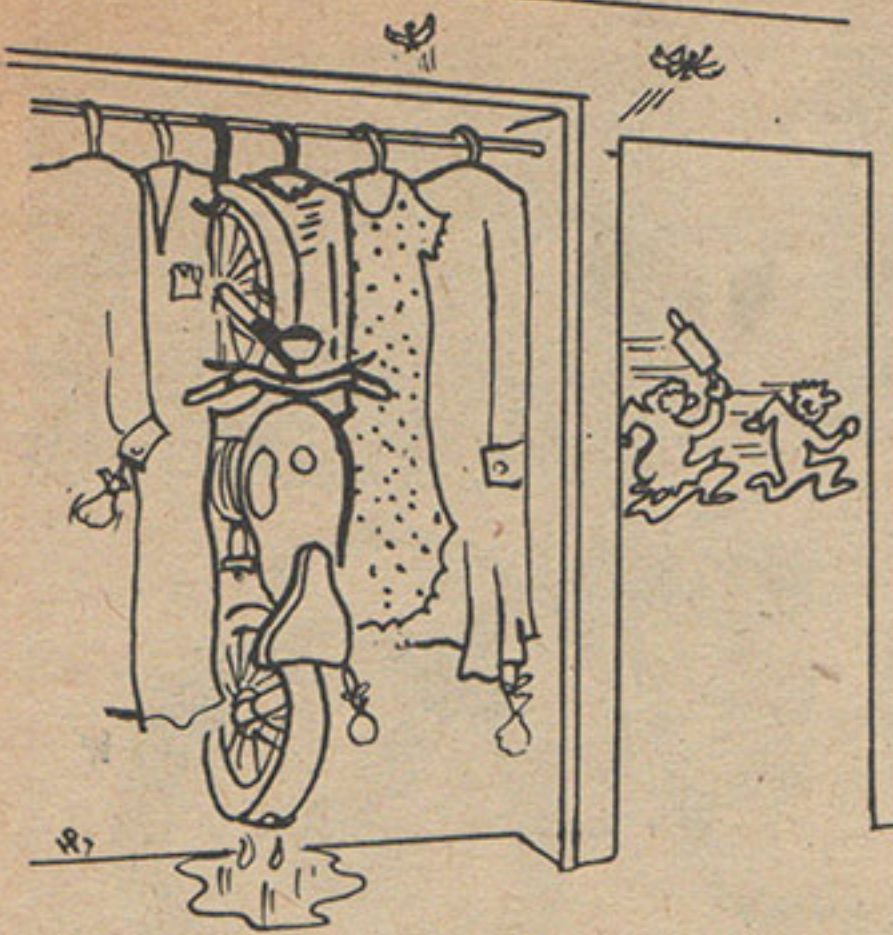
Des lots seront faits pour les revendeurs, avec facilités de paiement.

Dans la bataille des prix de l'essence, QUI A RAISON ?

Depuis quelques temps, certains pompistes de la banlieue parisienne et de province pratiquent pour la vente de l'essence des prix légèrement en dessous de ceux rencontrés couramment.

C'est ainsi que sur la RN n° 1 le carburant est affiché à 62 fr. 50. En d'autres endroits on le trouve à 62 fr. 90, 63, etc...

Quelles peuvent être les conséquences de telles mesures, nous l'ignorons, mais déjà quelques firmes fournissant les pompistes « dissidents » ont effectué des pressions sur ceux-ci, afin qu'ils abandonnent ces pratiques.



PENDANT L'HIVER METTEZ votre moto DANS LA NAPHTALINE

Conseils pour l'entretien d'un 2 temps pendant un arrêt prolongé

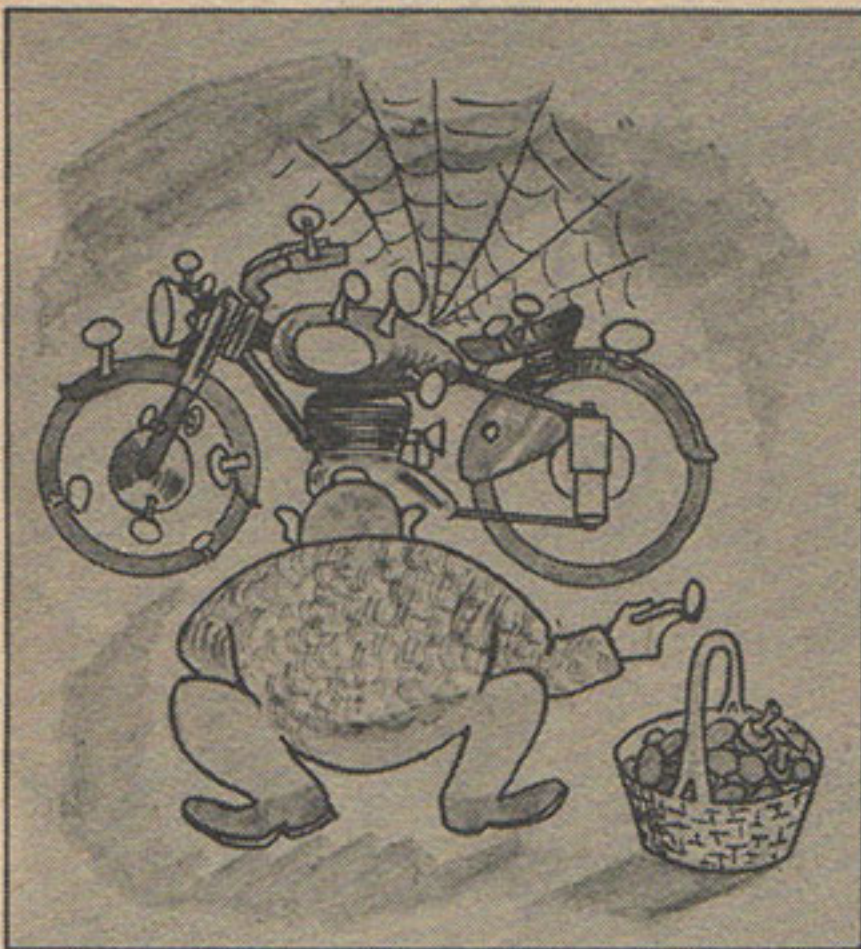
Une question qui devient d'actualité à la mauvaise saison : comment protéger sa machine quand on la laisse au garage jusqu'au printemps prochain ?

Si l'on ne suit pas quelques règles fondamentales, le moteur peut subir plus de dégâts (par la corrosion) durant sa période de repos, que lors d'une utilisation normale.

Contre une telle corrosion, le service technique des moteurs J.L.O. recommande les mesures de protection suivantes :

Le filtre à air enlevé, le moteur tournant à sa température normale de fonctionnement, le robinet du réservoir d'essence fermé, peu avant l'arrêt du moteur injecter par l'embouchure du carburateur 20 à 30 cmc. d'huile de bonne qualité, puis replacer le filtre et fermer le boisseau d'air.

Les caves humides réservent des surprises...



Il est bon aussi de graisser le boisseau des gaz avec de l'huile ou de la vaseline non acide.

Démonter ensuite la bougie et verser dans le cylindre de 10 à 20 cmc. d'huile, en actionnant lentement le kick.

Après avoir remis en place la bougie (nettoyée extérieurement), asperger le moteur avec un mélange huile-pétrole dans les mêmes proportions, et enduire les parties nickelées ou chromées avec de la vaseline non acide.

La machine doit être alors placée dans un endroit sans grandes variations de température.

Afin de bien maintenir le film d'huile sur toutes les surfaces planes de l'intérieur du moteur, il est indiqué de faire tourner lentement le moteur, tous les 15 jours environ, avec l'aide du kick, mais en débranchant l'allumage. En aucun cas, il ne faut essayer de faire tourner le moteur par ses propres moyens, afin de vérifier « s'il marche encore ».

D'une façon générale, un moteur à ex-

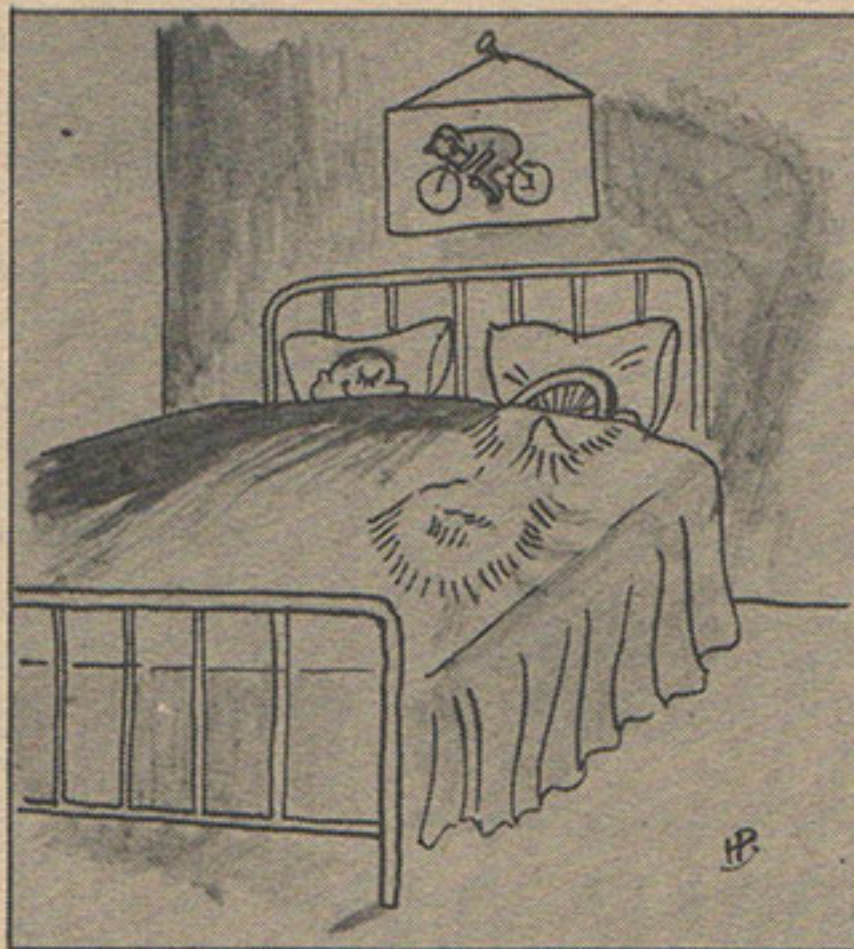
plosions ne doit jamais — même l'été — être délibérément utilisé avant qu'il ait atteint complètement sa température de fonctionnement.

Une règle fondamentale pour l'utilisation en hiver est particulièrement importante : le moteur ne doit pas être « chauffé » au point mort, mais il faut rouler presque immédiatement le moteur lancé, et rouler suffisamment vite. Ainsi on atteint plus rapidement la température de fonctionnement et le temps nocif de la course à froid est diminué.

Importante aussi est la manière d'arrêter son moteur quand on le remise au garage : a) le moteur toujours en marche, fermer le robinet d'essence ; b) fermer le volet d'air ; c) emballer alors son moteur ; d) couper ensuite le contact ; e) ne fermer la poignée des gaz que lorsque le moteur est complètement arrêté.

Mais il ne faut pas seulement s'occuper

*La machine doit être placée dans
dans un endroit sans grandes
variations de température.*



du moteur : les autres parties de la machine réclament aussi des soins « hivernaux », et on aurait tort de les négliger. Le cadre doit être nettoyé avec beaucoup de soin pour ôter toute trace de boue ou de rouille. Après avoir démonté les roues, nettoyer l'intérieur des garde-boue, soit à l'aide d'un compresseur à air, soit à l'aide d'un pinceau trempé dans du pétrole.

Les parties nickelées ou chromées (guidon, moyeux, jantes, rayons, etc.), doivent être protégées par un produit anti-rouille ou plus simplement par une couche de graisse.

Les roues ne doivent pas toucher le sol. Si la machine est munie d'une béquille centrale, la roue arrière sera automatiquement soulevée. Autrement il sera facile de trouver une solution qui permette d'éloigner du sol les deux roues de la moto.

Pour les pneus, il est recommandé de pulvériser du talc à l'intérieur, après les avoir préalablement démontés. Lorsque

les chambres à air et les pneus sont remontés, les gonfler à une pression normale. Le talc sépare alors les deux parties qui peuvent se conserver ainsi longtemps, sans coller l'une à l'autre.

Ensuite, avec un chiffon imbibé d'huile de lin, frotter la selle pour éviter que le cuir ne durcisse, si toutefois la selle est en cuir. De toutes façons, l'envelopper alors dans une toile pour la protéger de la poussière.

Démonter la chaîne et enlever la graisse et la boue en la lavant dans un bain de pétrole. Après l'avoir essuyée avec soin, plonger la chaîne dans un bain de sulfure ; ce dernier pénètre dans les maillons et en refroidissant sert aussi bien de lubrifiant que de protection contre la rouille. Envelopper ensuite la chaîne dans un chiffon et la mettre soigneusement de côté.

Autre précaution : sortir de leurs gai-

*La chaîne doit être passée dans
un bain de sulf...*



nes les câbles des commandes et les remettre en place après les avoir enduit de graisse, ou, s'ils sont plombés aux 2 extrémités, bien les lubrifier. Lubrifier en outre, à l'aide des « graisseurs », toutes les articulations de la machine.

Vidanger le carter lorsque l'huile est encore chaude et fluide, après le dernier voyage par exemple, et laisser couler pendant assez longtemps, afin d'être certain que la vidange est entièrement faite. Refaire alors le plein d'huile fraîche jusqu'au niveau exigé pour le fonctionnement normal.

Si la moto a aussi une batterie, il convient de la démonter, de vider l'acide, de la remplir avec de l'eau distillée, de la nettoyer avec soin à l'extérieur, et de graisser les pôles avec de la vaseline jaune.

Lorsque toutes ces opérations auront été effectuées, la toilette de votre machine pour l'hiver sera complète. Il ne vous restera plus qu'à attendre les beaux jours avec patience.

LES ACCIDENTS

SONT-ILS

MOINS A CRAINDRE EN MOTO ?

Oui ! et voici pourquoi

Certains lecteurs estimeront peut-être que nous revenons trop souvent sur ce sujet. Mais il faut malheureusement bien dire que les attaques directes ou les allusions plus ou moins couvertes ne sont pas épargnées à la moto... et au motocycliste, ce pelé, ce galeux, d'où viennent... tous les accidents. et ce, malgré les statistiques éloquentes qui, de quelque manière qu'on veuille bien les manipuler, démontrent amplement le contraire. On sait bien, hélas, qu'il n'est pire sourd !...

Aussi avons-nous décidé aujourd'hui de prendre le problème, pour ainsi dire, à rebours. Foin donc des statistiques ! Laissons de côté les chiffres arides et

Le pare-brise, le tableau de bord, avec ses multiples boutons et saillies, le volant, les portières, les glaces, la barre transversale au-dessus du siège avant, autant de dangers latents dans une carrosserie et qui ne demandent qu'à devenir des dangers réels en cas d'accident.

Mais en supposant même que la carrosserie soit en définitive une « protection », le motocycliste est conscient de sa « nudité » et il agit en conséquence, gardant les yeux bien ouverts. D'ailleurs le vent qui fouette son visage se chargerait à lui seul de le tenir éveillé. On ne peut en dire de même pour le pilote d'une voiture confortable, dans laquelle tout s'unit pour le conduire gentiment à une douce (mais combien dangereuse !) somnolence : bonne suspension, abri du vent, position détendue, coussins souples, appui dorsal, etc... Certes, nous ne dirons pas que les pilotes de voiture s'endorment au volant à tout coup, mais il faut bien admettre qu'ils se trouvent pour ce faire, en des conditions bien favorables. Il en est tout autrement pour les pilotes de motos au sujet desquels on peut tout dire, sauf que leur position les incite au sommeil !

On reproche encore à la moto son manque de stabilité. Soit, mais prenons le

avec prudence s'ils ne se sentent pas sûrs de leur engin.

Répétons que nous n'excluons pas les irresponsables, mais que nous voulons simplement dégager les grandes lignes des conditions de conduite pour ces deux moyens de transport.

Pour ne pas sortir de la question de la stabilité, il est évident que sur une route mouillée la moto tient moins bien que la voiture. C'est très vrai, mais il est vrai aussi que le pilote le sait et qu'il agit, encore une fois, en conséquence. Le motocycliste averti, dans ces conditions, a tendance à ralentir beaucoup plus que le chauffeur d'une auto, et à user de plus grandes précautions. D'ailleurs, le plus souvent, une chute de moto sur une route mouillée entraîne des conséquences bien moins graves qu'un dérapage de voiture qui projette cette dernière contre les obstacles qui encombrant les bas côtés de la route. Il ne faut pas oublier, non plus, que le poids de la voiture est beaucoup plus grand, que sa force d'inertie est proportionnelle à ce poids, et qu'il est finalement plus facile de redresser une moto qui dérape et de la ramener dans le droit chemin, que d'essayer d'atténuer les effets du dérapage d'une voiture.

Est-il vrai maintenant qu'au point de vue freinage la moto est inférieure à l'auto ? Théoriquement nous pouvons dire que cette affirmation ne correspond pas à la réalité : la même distance est nécessaire à la voiture et à la moto pour s'arrêter en partant de la même vitesse, le freinage n'étant pas fonction du poids du véhicule, mais seulement de la vitesse et du coefficient d'adhérence de la route... à condition toutefois de freiner sur toutes les roues du véhicule.

Tout concourt à conduire le pilote d'une voiture à une douce somnolence...



En cas d'accident, les motocyclistes ne sont pas « protégés » par une carrosserie.

mystérieux que chacun essaie d'interpréter au mieux de ses intérêts, et essayons plutôt d'étudier les conditions dans lesquelles se trouvent respectivement placés les pilotes des voitures et ceux des motos du point de vue des accidents possibles.

Qu'il soit bien entendu, dès le début, que nous ne parlerons pas des cas d'espèces, des fous ou des inconscients, que l'on trouve, malheureusement, aussi bien au volant d'une voiture qu'à cheval sur une moto.

Non, nous essaierons simplement, et objectivement, de démontrer pourquoi il n'est pas plus dangereux, au contraire, de piloter une moto que de conduire une voiture.

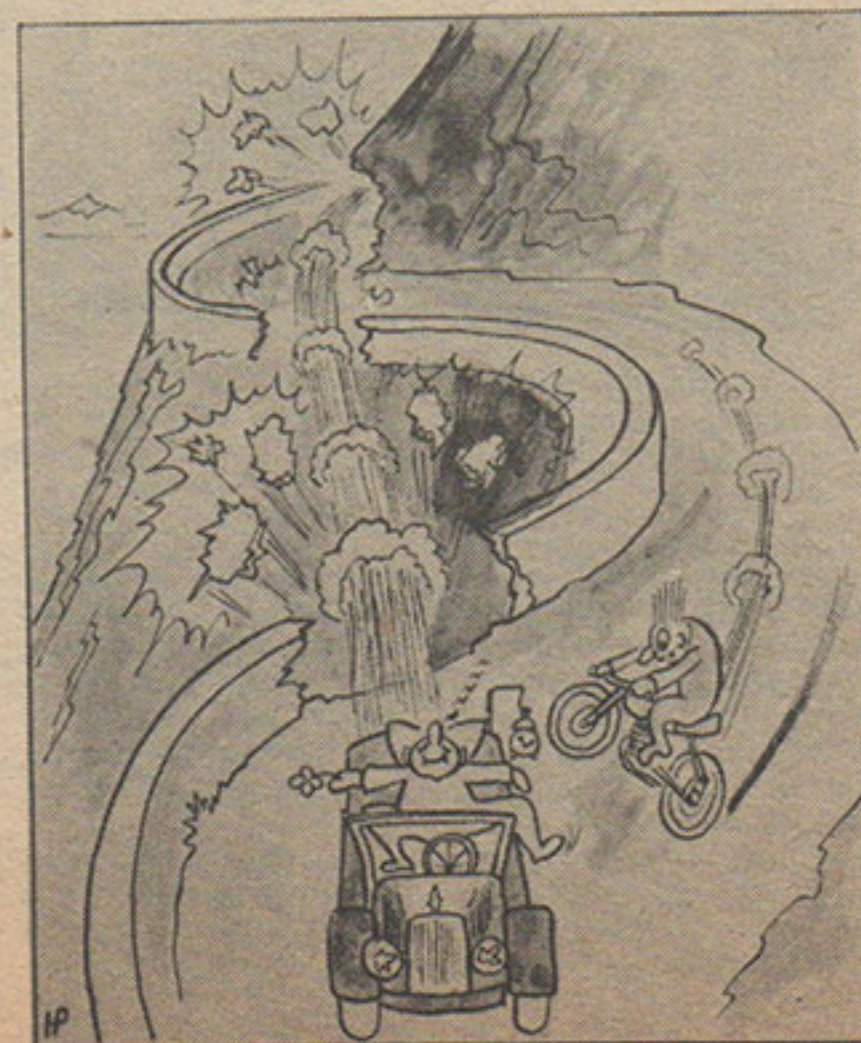
Nous reconnaitrons volontiers que le motocycliste, en cas d'accident, ne bénéficie pas de la « protection » d'une carrosserie. Nous écrivons à dessein protection entre guillemets : elle n'est efficace qu'en cas d'accidents bénins, en cas d'accidents graves, elle est, au contraire, fréquemment responsable des blessures occasionnées au pilote et aux passagers !...



Les motocyclistes sont conscients de leur nudité...

contre-pied de cet « axiome » et nous verrons alors que l'impression de sécurité engendrée chez le pilote par le « quatre roues » le porte à rouler à grande vitesse, même s'il ne se sent pas encore pleinement maître de sa machine, même s'il a son permis depuis quelques jours seulement. Sans compter les distractions dont cette prétendue sécurité est la cause !...

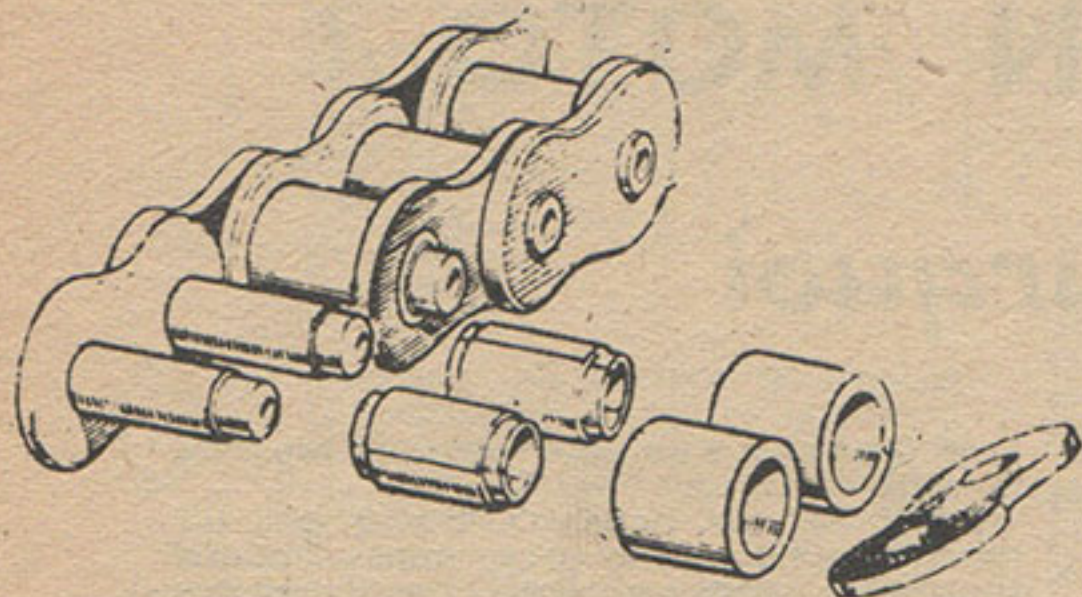
Au contraire, l'instabilité, tant décriée, de la moto, incite ses usagers à conduire



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

LA CHAÎNE PERRY « 53 »

UNE CHAÎNE DE COURSE POUR LES MACHINES DE SERIE



Ci-dessus, des éléments de la chaîne Perry montrant notamment la bague entre le rouleau et l'axe.

Au début de cette année, la maison anglaise Perry mettra en vente une nouvelle chaîne dénommée « 53 » qui vient d'être mise au point et essayée au cours de la saison 1953. Une fois de plus la série va profiter de l'expérience de la course et la nouvelle chaîne sera identique à celle qu'utilisa l'équipe Norton en 1953.

La « 53 » est le résultat de deux années de recherches intensives et d'essais incessants. Le but était de construire une chaîne qui puisse soutenir sans faiblir de hauts régimes de rotation et les efforts imposés par un moteur 500 compétition, efforts plus prononcés encore sur un 500 mono.

Pour commencer on étudia le travail d'une chaîne normale montée dans des conditions normales sur un moteur classique.

On s'aperçut que les endroits qui travaillaient le plus étaient les rouleaux entourant les bagues supportées elles-mêmes par les axes de maillons. A grande vitesse, la graisse était violemment projetée vers l'extérieur, et finalement, dans un cas extrême, l'axe grippait sur la bague. En poussant les choses au pire, dans le cas d'un moteur de course développant 40 CV et plus, la bague se fêlait ou le rouleau se brisait.

Il faut aussi noter que ces essais furent faits sans que la chaîne fut lubrifiée, afin d'obtenir les plus mauvaises conditions de fonctionnement.

En accord avec la « Vacuum Oil Co » une huile spéciale fut étudiée pour la pré-lubrification de la chaîne. La composition de cette huile était telle que même à très haute température, elle déposait un film lubrificateur sur les parties portantes de la chaîne, ce qui permit de reculer le moment du grippage. En même temps, on étudiait les dimensions de la bague et de son axe, afin d'obtenir la plus grande surface portante possible.

Dans le cas de la chaîne « 53 », on utilise une bague fendue, en fer doux, contenant 2,5 % de nickel. Ainsi le lubrifiant subsiste plus longtemps aux endroits, qui travaillent le plus, étant retenu également par les flasques.

Une fois que chaque chaîne est montée, elle est essayée avant de quitter l'usine.

Une cause souvent rencontrée de mauvais rendement d'une chaîne est le serrage excessif des maillons et la nouvelle chaîne « 53 » a vu son montage particulièrement étudié de ce côté-là. Le serrage provient de la pression excessive des flasques latéraux sur les bagues. Afin d'empêcher tout ennui de ce côté, les bagues ont leurs extrémités chanfreinées, ce qui leur permet de s'user dans une certaine mesure pour compenser toute pression excessive.

Afin de constater au mieux les améliorations de cette nouvelle chaîne, elle fut essayée au banc sur un 500 Norton compétition entraînant, au moyen de la Perry 53, un arbre portant un volant de 100 kgs à son extrémité, et muni d'un compte-tours.

La chaîne primaire testée était correctement tendue, et entraînait le pignon moteur et la couronne d'embrayage fixée sur l'arbre compte-tours. Aucune lubrification ni amortisseur de choc n'était prévu.

Tout d'abord, durant 10 minutes, la chaîne fut entraînée à une vitesse de 5 à 6.000 t.-m. Aussitôt que le régime maximum fut obtenu, les gaz furent brutalement coupés pour obtenir un brusque effort sur la chaîne.

Durant les 10 minutes suivantes, le régime du moteur variait entre 2.300 et 3.500 t.-m., provoquant de forts à-coups à la chaîne primaire. Ce traitement, alterné avec le précédent, fut poursuivi durant 50 minutes, au bout desquelles la chaîne fut démontée. Au cours de la vérification qui suivit, aucune anomalie ne fut constatée, à part un léger allongement provoqué par le kilométrage qui aurait été parcouru.

Sur une autre chaîne, et au cours de mêmes essais, le banc dut être stoppé, l'arbre de compte-tours s'étant fêlé du fait des efforts qui furent imposés à l'ensemble !

La production en série de cette chaîne pour les transmissions primaires et secondaires commencera incessamment, sitôt que le fabricant aura les autorisations nécessaires.

LES ACCIDENTS EN MOTO

(SUITE DE LA PAGE 67)

Parlons un peu maintenant de la visibilité. Il est certain cette fois que l'avantage reste nettement à la moto : pas de pare-brise plus ou moins propre qui provoque la nuit des phénomènes de réfraction trompeurs — surtout au moment du croisement avec un autre véhicule — pas d'angles morts qui sont loin d'être aussi inoffensifs qu'on veut bien le dire du point de vue de la visibilité.



Les dérapages projettent les voitures sur les bas-côtés de la route...

Et non seulement la moto ne connaît pas ces désavantages flagrants, mais le pilote a une plus grande liberté de mouvements pour surveiller la route, et surtout les croisements, pour peu qu'il se sente simplement à l'aise sur sa machine, ce qui est, tout de même, le cas pour la majorité des motocyclistes.

Comment se comporte la moto dans la circulation ? Elle marque tout d'abord un point contre la voiture à cause de sa taille réduite qui la rend incontestable-

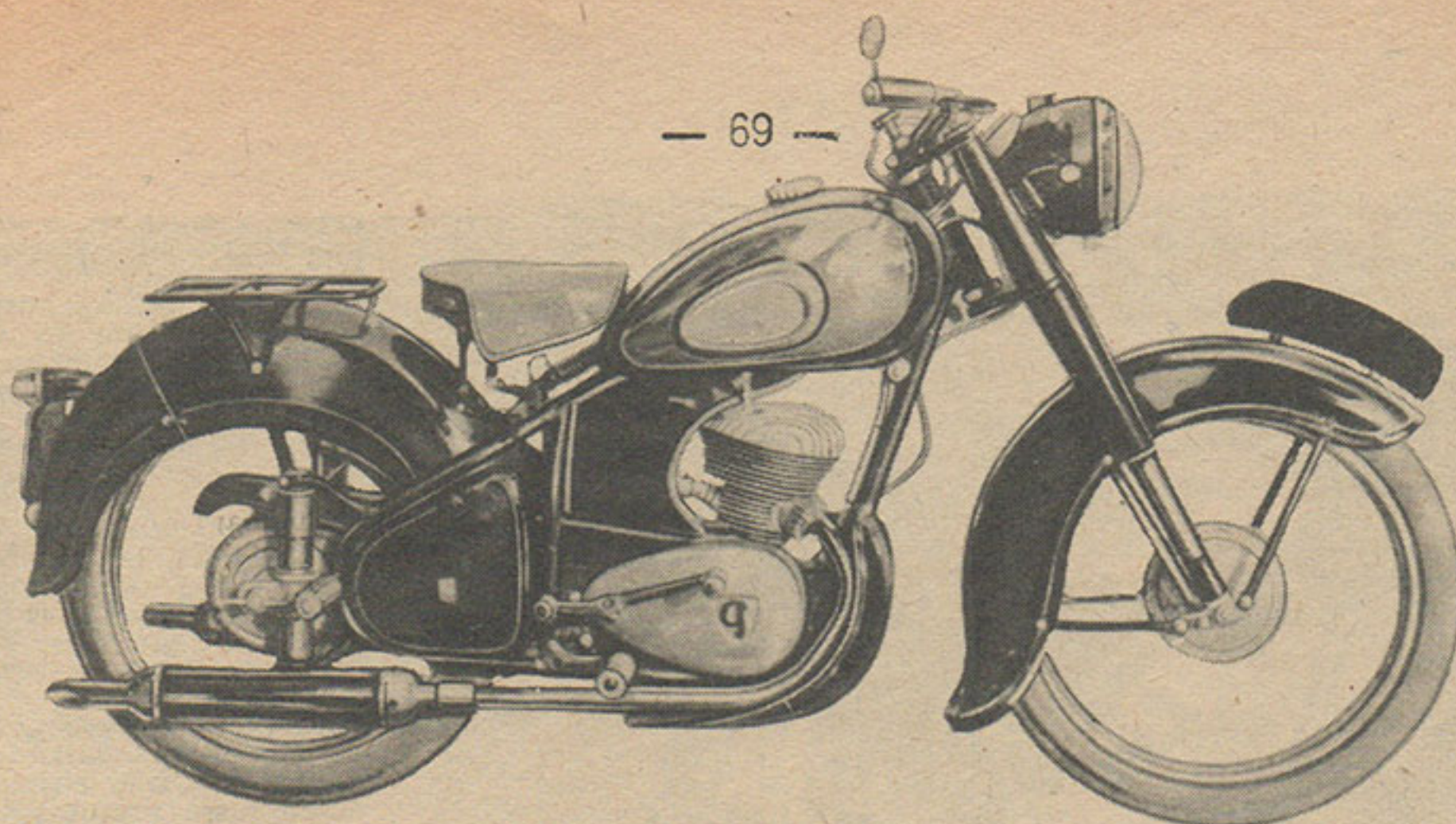
ment beaucoup plus maniable. Souple, obéissante, elle présente des possibilités inconnues pour une autre, possibilités de braquage et possibilité, dirons-nous, de faufilement. En outre le rapport poids-puissance, plus faible pour la moto, joue à plein en faveur de cette dernière en lui permettant des accélérations meilleures. Il n'est pas rare de rencontrer des 125 qui ont une accélération et des reprises meilleures que bien des voitures, d'où, évidemment, une plus grande facilité pour doubler en cas de nécessité. Et encore, si un obstacle imprévu se présente à la sortie d'un virage, par exemple, la moto peut se contenter d'un passage d'un mètre de large, assez facile à trouver sommes toutes, alors qu'une voiture exige un passage beaucoup plus large... qu'elle ne trouve généralement pas !

Terminons par quelques considérations d'ordre plus général : il est évident, par exemple, que la vitesse moyenne des voitures est plus élevée que celle des motos, que cette moyenne atteint bien souvent des limites qui dépassent d'assez loin les capacités des conducteurs. Les exigences de la clientèle poussent les constructeurs à rechercher toujours des vitesses plus grandes, des voitures plus rapides, trop rapides.

Dans une certaine mesure il est certain que le même phénomène se vérifie pour les motos ; mais dans une certaine mesure seulement, car il ne faut pas oublier que la grande majorité des motos « utilitaires » ne peut pas dépasser, en moyenne, le 60 à l'heure, surtout si l'on tient compte de l'apport nouveau que constitue le scooter.

En conclusion : toute une série d'avantages pour cette pauvre moto que l'on veut à tout prix nous présenter comme un engin de destruction et de mort. D'où vient cette réputation injustifiée ? Voilà qui est plus difficile à dire, et nous ne le tenterons pas dans le cadre de cet article, nous dirons simplement : amis motocyclistes, ne vous laissez pas impressionner par une campagne stupide, d'ailleurs beaucoup plus insidieuse qu'avouée. Continuez à rouler avec prudence, mais sans peur : les dangers que vous courez ou que vous faites courir sont moindres que ceux encourus par les usagers des autres véhicules. Non seulement les statistiques le démontrent, mais un raisonnement objectif ne peut que confirmer leur démonstration.

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



ESSAI DE LA 175 PEUGEOT

1954

**MACHINE D'UNE PRESENTATION TRES SOIGNEE,
D'UNE CONDUITE DOUCE ET AGREABLE, ET QUI
MALGRE SA FAIBLE CYLINDREE, EST PARTICULIERE-
MENT APTE AU GRAND TOURISME.**

La 175 Peugeot type TC4 est une des machines les plus courantes du marché français.

Nous en avons d'ailleurs effectué un essai en novembre 1951, grâce à l'obligeance de Marcel Pahin, et le numéro d'essai étant épuisé, c'était pour nous une excellente occasion de reprendre contact avec cette 175, qui, dans sa version 1954, diffère quelque peu du modèle 1951.

Si l'on se place du point de vue mécanique, les améliorations sont peu apparentes. La principale porte sur l'embiellage monté depuis plusieurs mois sur double rangée de galets. La partie cycle, par contre, a été remaniée, et la tôle emboutie a pris une certaine importance, afin d'assurer une plus grande protection du pilote. Les garde-boue sont à embouti profond, tandis que deux petites tôles masquent l'arrière du cylindre, et empêchent les vapeurs d'huile provenant du carburateur, de venir souiller le pantalon.

Toutefois ces deux petites tôles allourdissent un peu la ligne de la TC4, et surtout donnent l'impression désagréable de ne pas faire partie de la machine, mais d'avoir été rajoutées en dernière heure.

Disons tout de suite que par rapport au modèle 1951, les performances sont pratiquement identiques au point de vue vitesse de pointe. Les deux kilomètres-heure à l'avantage du modèle 1951 peuvent très aisément s'expliquer par des conditions atmosphériques, plus en rapport avec le réglage du carburateur.

Il est évidemment impossible de vouloir tirer le maximum d'un moteur en conservant d'un bout de l'année à l'autre le même numéro de gicleur, ou la même position d'aiguille. On peut donc considérer que la vitesse maximum est identique pour les deux modèles.

Par contre, les accélérations ont très sérieusement été améliorées. Aux 100, 200 et 300 m. départ arrêté, le modèle 1954 conserve régulièrement ses 3/5 de seconde d'avance.

Mais, comme on peut s'en rendre compte, il n'y a pas le bond en avant extraordinaire qui aurait résulté de recherches uniquement axées sur de plus hautes performances. C'est que la politique de Peugeot fut toute autre.

Les bureaux d'études s'attachèrent à

rendre la TC4 encore plus agréable, plus douce à conduire, plus résistante aussi. En un mot, ils s'attachèrent à en faire une machine utilitaire, supportant les mauvais traitements, et d'une grande facilité de conduite.

Pour les amateurs de performances, la marque, après sa victoire au Bol d'Or, pouvait présenter un modèle qui avait fait ses preuves et cette « Grand Sport » fut d'ailleurs essayée par « Moto-Revue » dans notre numéro 1148.

Il faut remarquer que malgré la similitude d'allure, et le grand nombre de pièces communes, ces deux machines n'ont aucun rapport et sont destinées à des utilisations différentes.

Le caractère dominant de la TC4 est la douceur, le silence.

Démarrage très facile. La commande du volet d'air du carburateur, depuis le guidon, ne s'avère utile que pendant les premières dizaines de mètres.

Embrayage et sélecteur sont d'une douceur bien agréable.

Depuis plusieurs mois déjà, nous avons remarqué les progrès réalisés par l'embrayage Peugeot qui n'a plus aucun rapport avec celui que nous connaissons dans les années qui suivirent la Libération.

L'embrayage ne patine pas à chaud, est très doux à la main, progressif et ne colle pas à froid.

Nous ne nous sommes pas servi de notre 175 au moins pendant 3 semaines, et nous l'avons reprise par un matin de janvier, disons pour le moins très frais... et absolument aucun entraînement, en enclenchant la première.

Toutes les vitesses passent très bien. Sélecteur bien en place. Nous regrettons simplement que la pédale arrière soit trop près du coffre à outils, si bien que le talon frotte contre celle-ci, au grand dam de l'embellissement.

Conduite générale très reposante. Toutefois, pour une machine utilitaire, nous aimerions un moteur ayant plus de reprise à bas régimes. Dans les encombrements de la circulation urbaine, il faut assez souvent redescendre jusqu'en première. On ne peut guère laisser tomber en seconde le moteur à moins de 2.000 tours-minute.

Heureusement, les plages d'utilisation

sur chaque rapport se chevauchent largement, et comme le moteur monte allègrement à plus de 6.000 t.-m. sur les intermédiaires, on ne peut pas constater de trous entre les vitesses.

Le moteur ne demande pas cependant à être mené tambour battant. Entre 3 et 4.000 t.-m., nous bénéficions d'un couple à peu près plat, légèrement supérieur à 1,3 m.-kg., et dans la conduite qui semble le mieux cadrer avec le caractère de la machine, nous passerons la seconde à 30 kmh., la troisième à 50 kmh., et la quatrième à 65 kmh.

En côte, sans avoir rien d'exceptionnel, la machine fait figure honorable et est tout à fait du niveau des autres 175 nationales, exceptée la Peugeot G.S. qui, jusqu'à ce jour, est la plus rapide 175 du commerce que nous ayons chronométrée.

Chose assez rare, les deux pilotes de 55 et 75 kgs réalisèrent chacun les mêmes temps en utilisant première et seconde, ou première, seconde et troisième.

A deux, évidemment, l'emploi de la troisième faisait fléchir considérablement la moyenne, et le résultat enregistré provient d'une montée en première et seconde.

Voici les résultats chronométrés :

Pilote de 55 kgs : 24" 2/5, moy. 51 kmh. 6
Pilote de 75 kgs : 25" 1/5, moy. 50 kmh.
Les deux : 30" moy. 42 kmh.

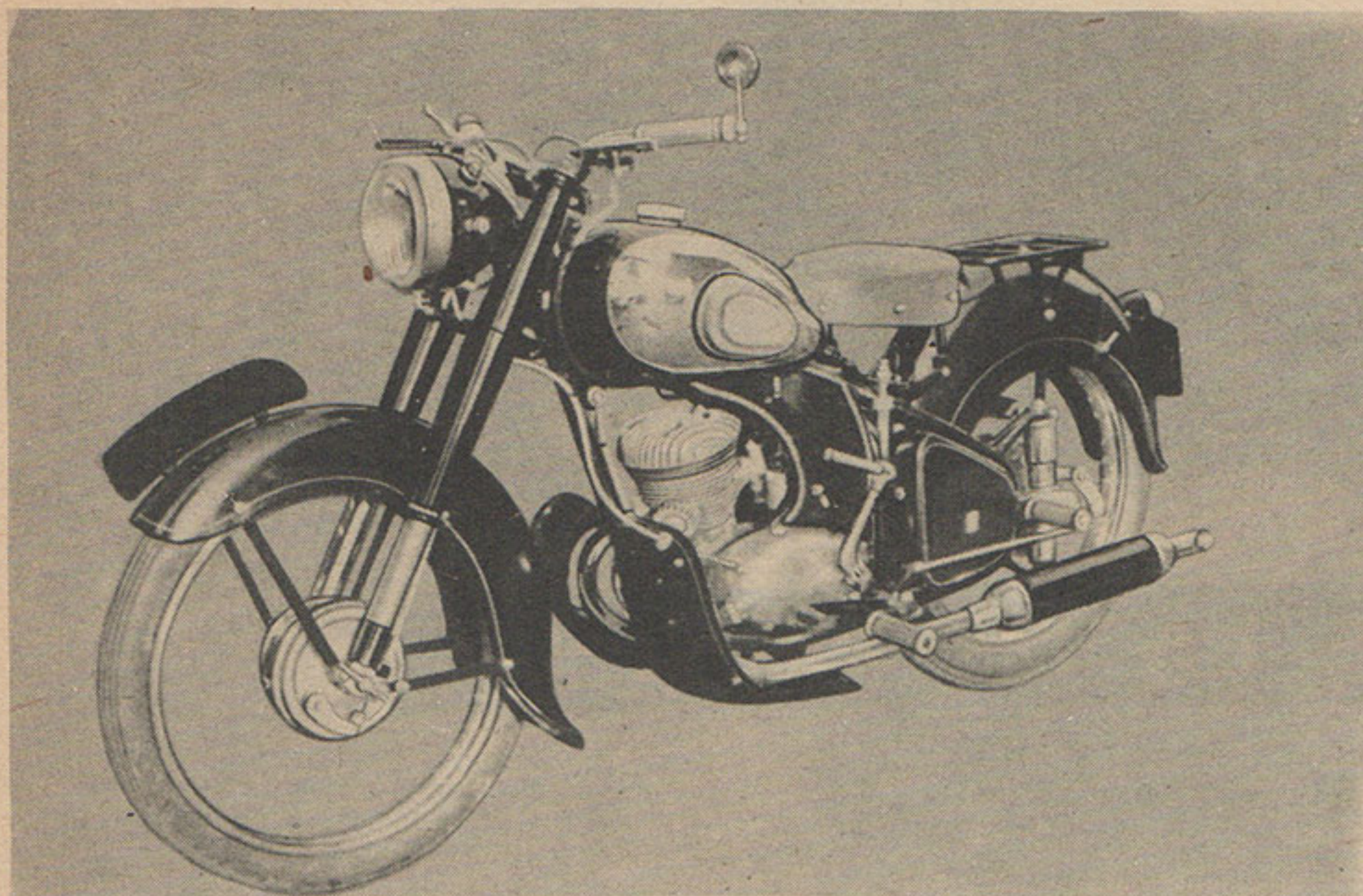
Au point de vue accélérations, la Peugeot est dans la bonne moyenne avec les autres machines françaises de la cylindrée, que ce soit en deux ou quatre temps.

A titre de comparaison, nous indiquons entre parenthèses les chiffres enregistrés lors de notre essai en 1951.

départ arrêté :
100 m. : 8" 4/5 (9" 2/5), moy. 40 kmh. 9
200 m. : 14" (14" 3/5), moy. 51 kmh. 4
300 m. : 12" 3/5 (19" 1/5), moy. 58 kmh. 1
400 m. : 23" (23" 2/5), moy. 62 kmh. 6
500 m. : 27" 1/5 (27" 2/5), moy. 66 kmh. 2

Les vitesses maxima sur chaque rapport donnent les résultats suivants :

1 ^{re}	54 kmh. (7.840 t.-m.)
2 ^e	73 kmh. (6.180 t.-m.)
3 ^e	78 kmh. (5.340 t.-m.)
4 ^e	88 kmh. (4.850 t.-m.)
assis	
	96 kmh. (5.300 t.-m.)
couché	



Est-ce à cause de la surface latérale assez importante offerte par l'ensemble de la tôlerie ?

Au point de vue suspension, nous sommes en présence de très classiques éléments télescopiques.

Si, à l'arrière, la suspension réglable donne satisfaction, ne talonnant pas, par contre la fourche avant est trop souple, même pour un modèle destiné au tourisme.

Sous un choc assez important, la fourche talonne, et au freinage sur la roue avant, elle s'enfonce beaucoup trop, allant jusqu'à talonner. C'est là un inconvénient que nous avions déjà constaté sur la G. Sport, et Peugeot devrait revoir la question.

Au point de vue protection, la marque de Beaulieu a fait de gros efforts. Les garde-boue très enveloppants évitent de nombreuses souillures et les sabots protégés-pieds sont assez efficaces, à condition de bien placer ses pieds à l'intérieur.

Dans les virages toutefois, ces sabots entrent trop rapidement en contact avec le sol.

Allure générale de la TC4, photographiée trois-quarts avant gauche. Ci-dessous, la nouvelle béquille Peugeot d'un maniement aisé.

Le régime de puissance maximum (7,9 CV) étant de 4.900 t.-m., la démultiplication en quatrième est donc correcte, ce qui fut encore confirmé lors de nos essais avec un passager, où le maximum en 3^e fut de 76 kmh. (5.200 t.-m.), tandis qu'en quatrième nous atteignons 83 kmh. (4.580 t.-m.).

Il résulte, en comparant ces chiffres à deux, avec ceux que nous avons enregistrés lors des autres essais de 175 françaises — toujours excepté la Peugeot G.S. — que notre Peugeot TC4 prend la tête aussi bien en vitesse de pointe, qu'en gain de vitesse en 4^e par rapport à la troisième.

En effet, trop souvent des démultiplications en 4^e mal calculées — généralement trop longues — font qu'avec un passager, le moteur n'arrive pas à prendre son régime, et fait paradoxal, mais trop souvent rencontré, nous allons plus vite en troisième qu'en quatrième.

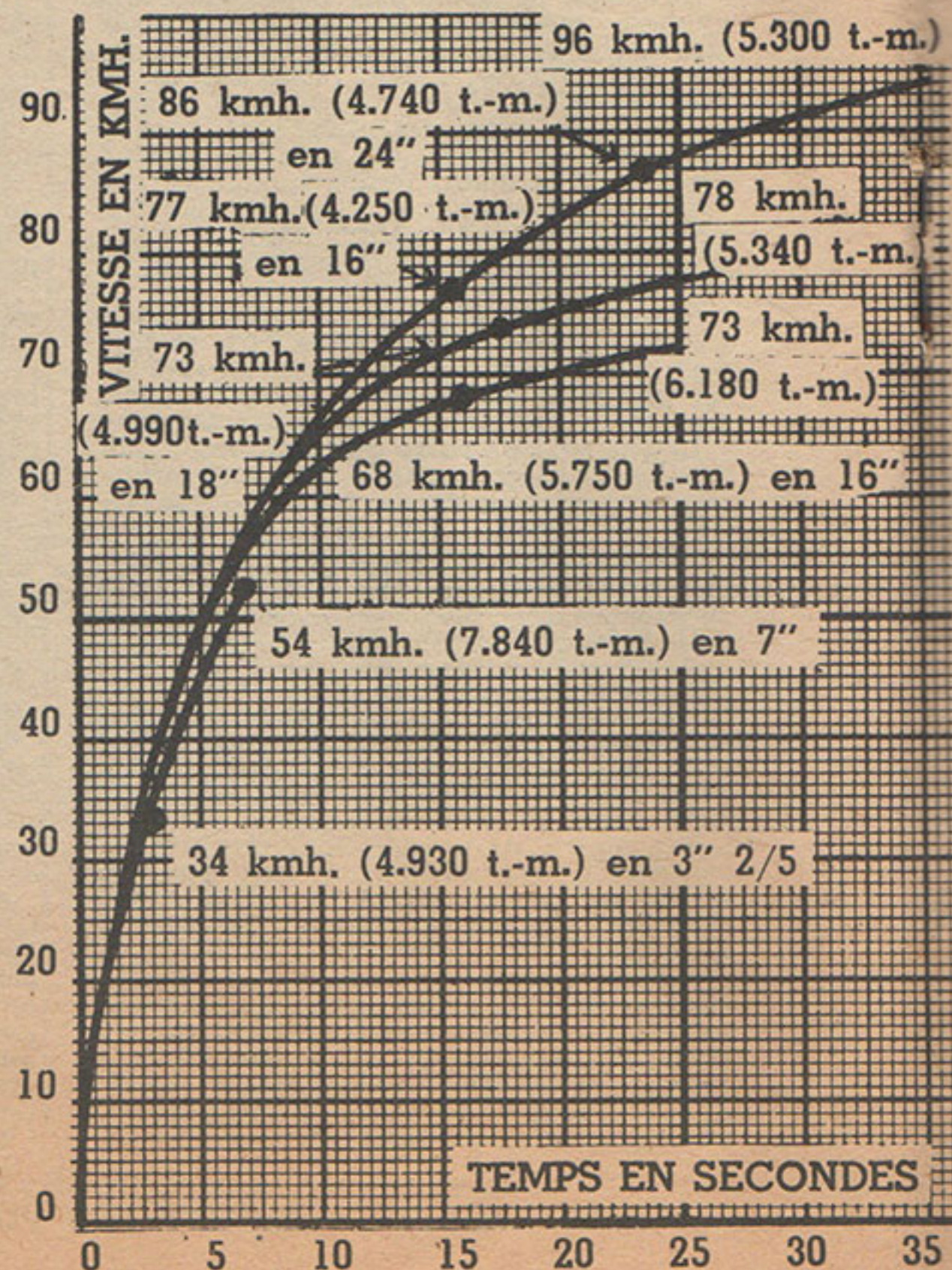
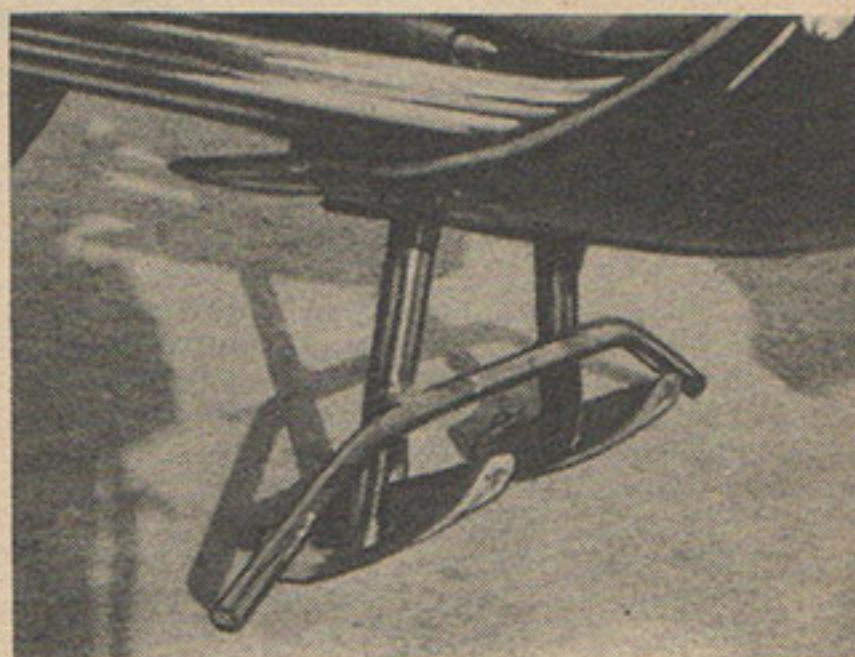
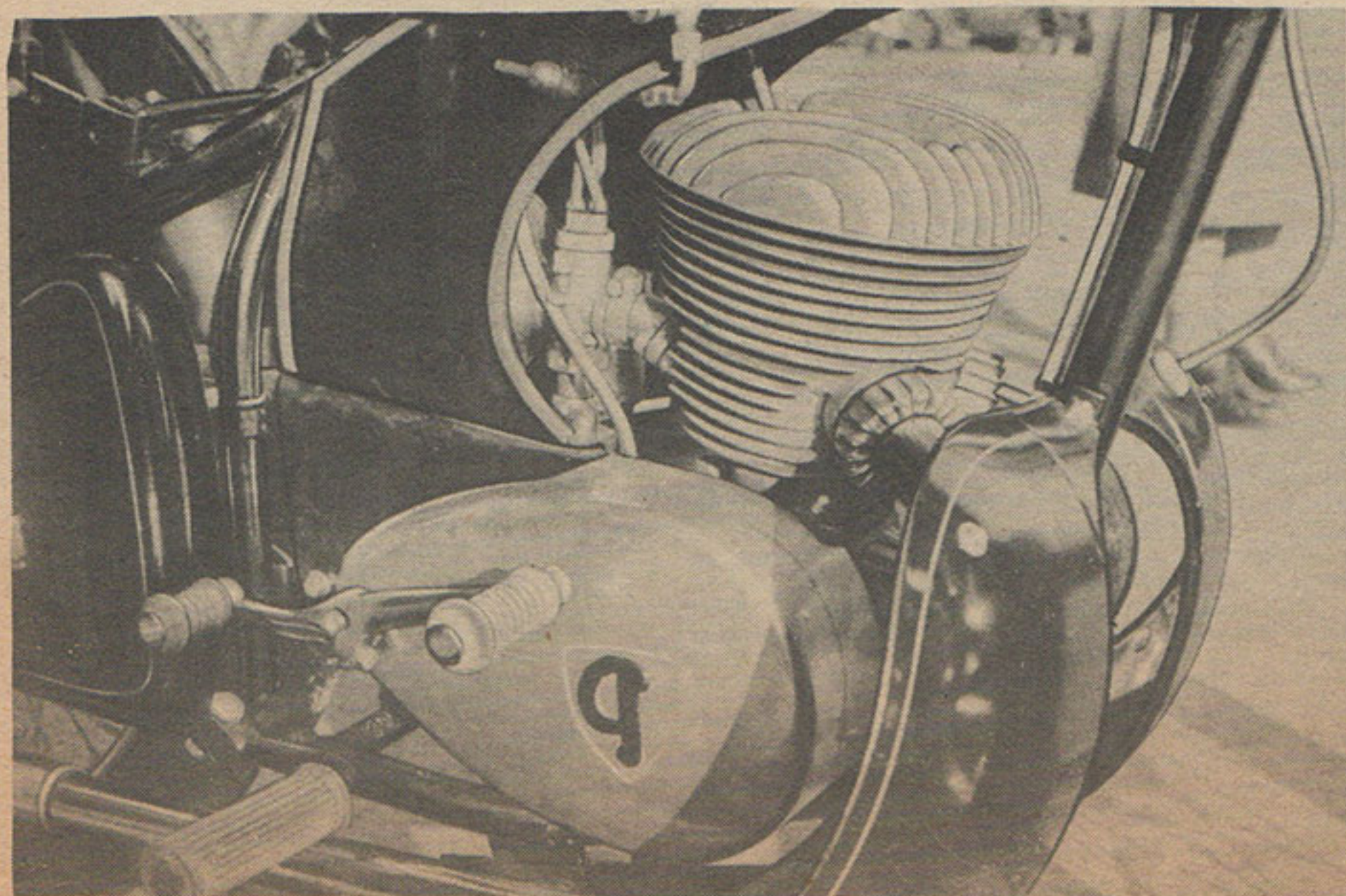
Par ce choix correct de la démultiplication en 4^e, la Peugeot sera donc particulièrement agréable pour effectuer du tourisme avec passager, car même sur ce rapport, on peut encore compter sur une certaine accélération.

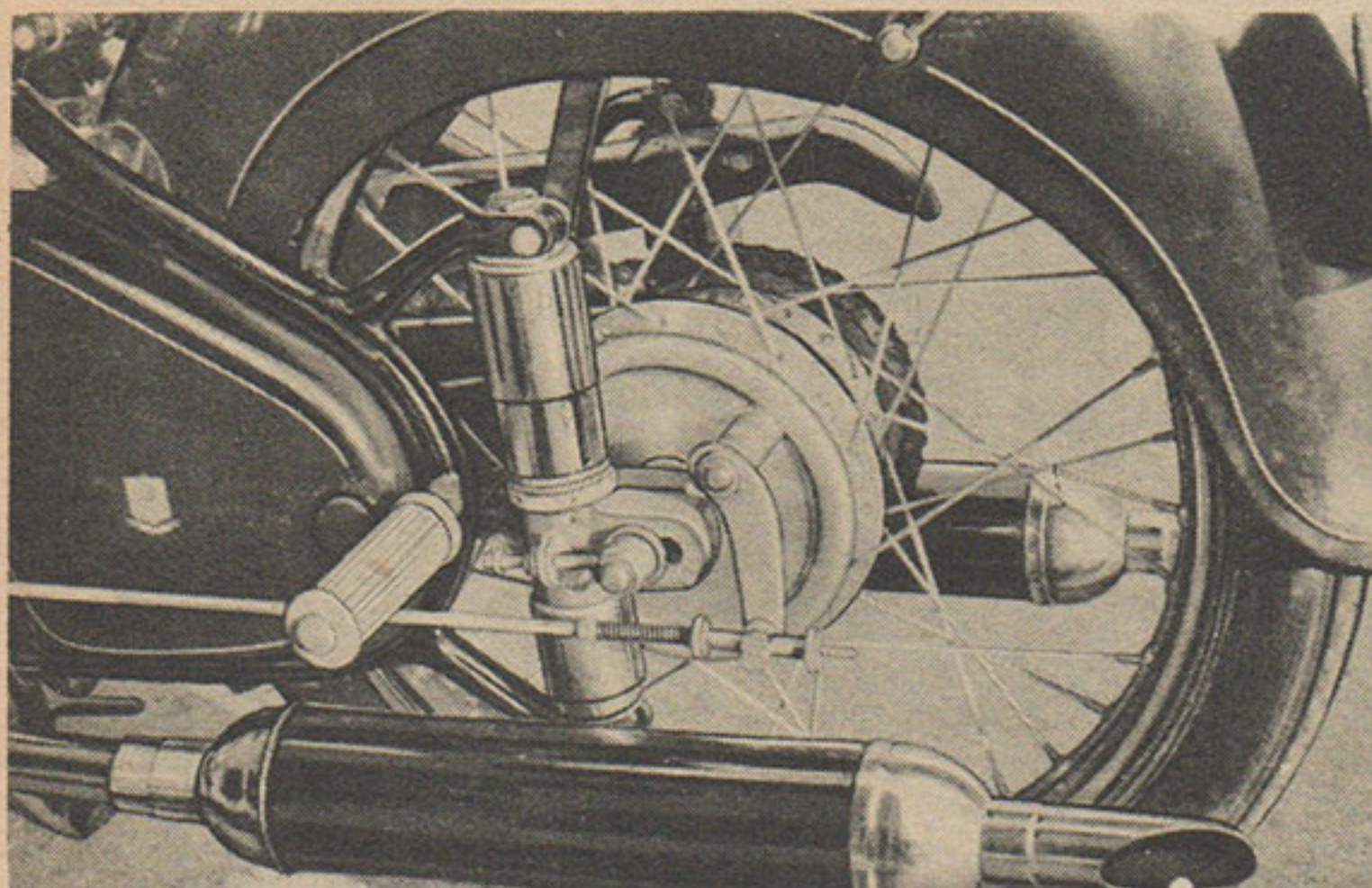
On se rend compte de l'importance extrême de la position du pilote, et surtout de la forme et de l'emplacement du guidon, lorsque l'on se rappelle que la Grand Sport et la Tourisme ont le même cadre. A la conduite, ces deux machines sont très différentes.

Cette aptitude à virer en toute confiance avec la Sport, nous ne la retrouvons pas exactement avec la TC4, bien que la machine ne soit en rien vicieuse. Toutefois, dans les petits virages, la machine semble vouloir virer de plus en plus, et il faut la redresser.

En ligne droite, à grande vitesse (pour la machine) la Peugeot est assez légère à la main, plutôt sensible au vent latéral.

Ci-dessous, le bloc-moteur, côté sélecteur (à double branche). Remarquez les sabots de protection caractéristiques de la marque. A droite, notre courbe d'accélération.





Ci-contre, les éléments de suspension arrière télescopique. Les pots d'échappement très silencieux, ne sont malheureusement pas démontables. Ci-dessous, le guidon. Remarquez sur le dessus du phare le feu de position à l'arrêt.

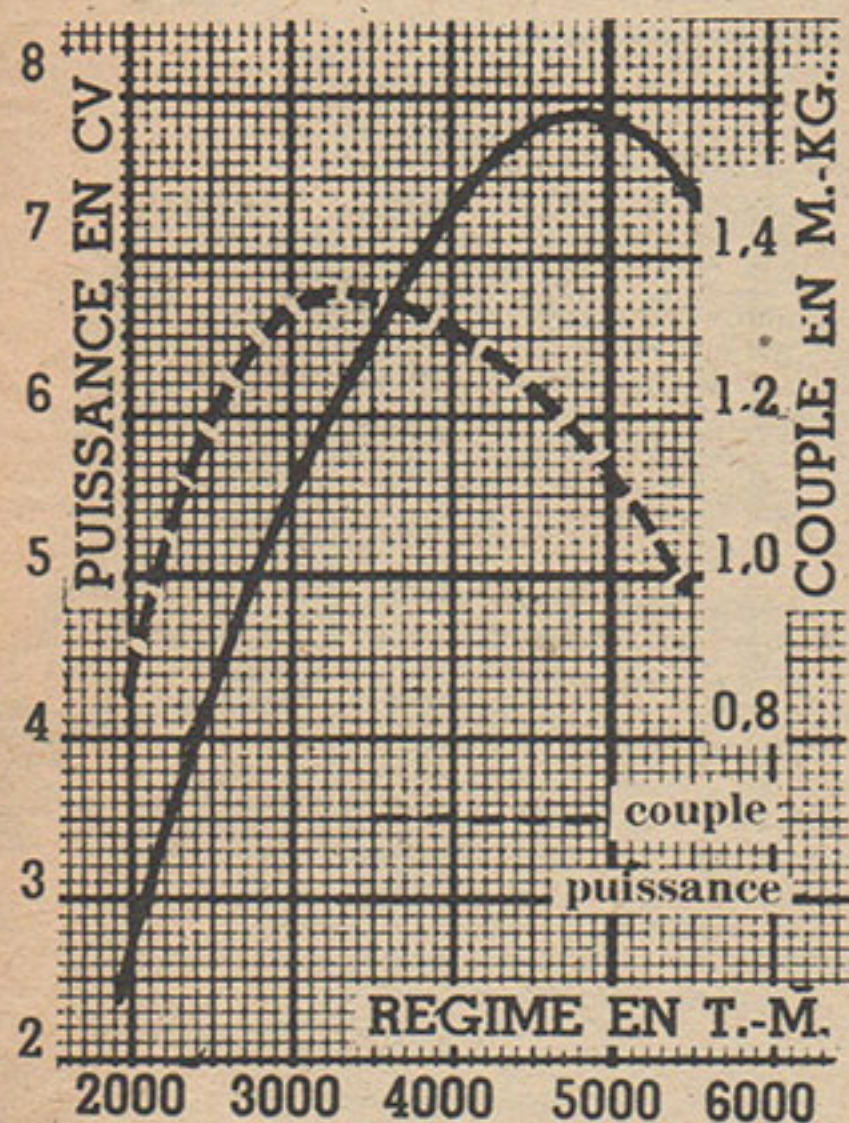
En ce qui concerne l'équipement, Peugeot a fait correctement les choses. D'abord une béquille d'un emploi pratique (enfin !). Un équipement électrique complet, comportant même sur le dessus du phare une veilleuse qui permettra au propriétaire de garer la nuit sans craindre la contravention.

Dans le coffre à outils, nous trouvons une trousse bien garnie, avec le gicleur de carburateur approprié après rodage.

La pompe n'est pas une ordinaire pompe à bicyclette, mais une pompe auto, échelle réduite. Signalons encore, mais à cela Peugeot nous y a habitué depuis longtemps, un antivol de direction Neiman qui vous permettra de laisser votre machine en toute quiétude.

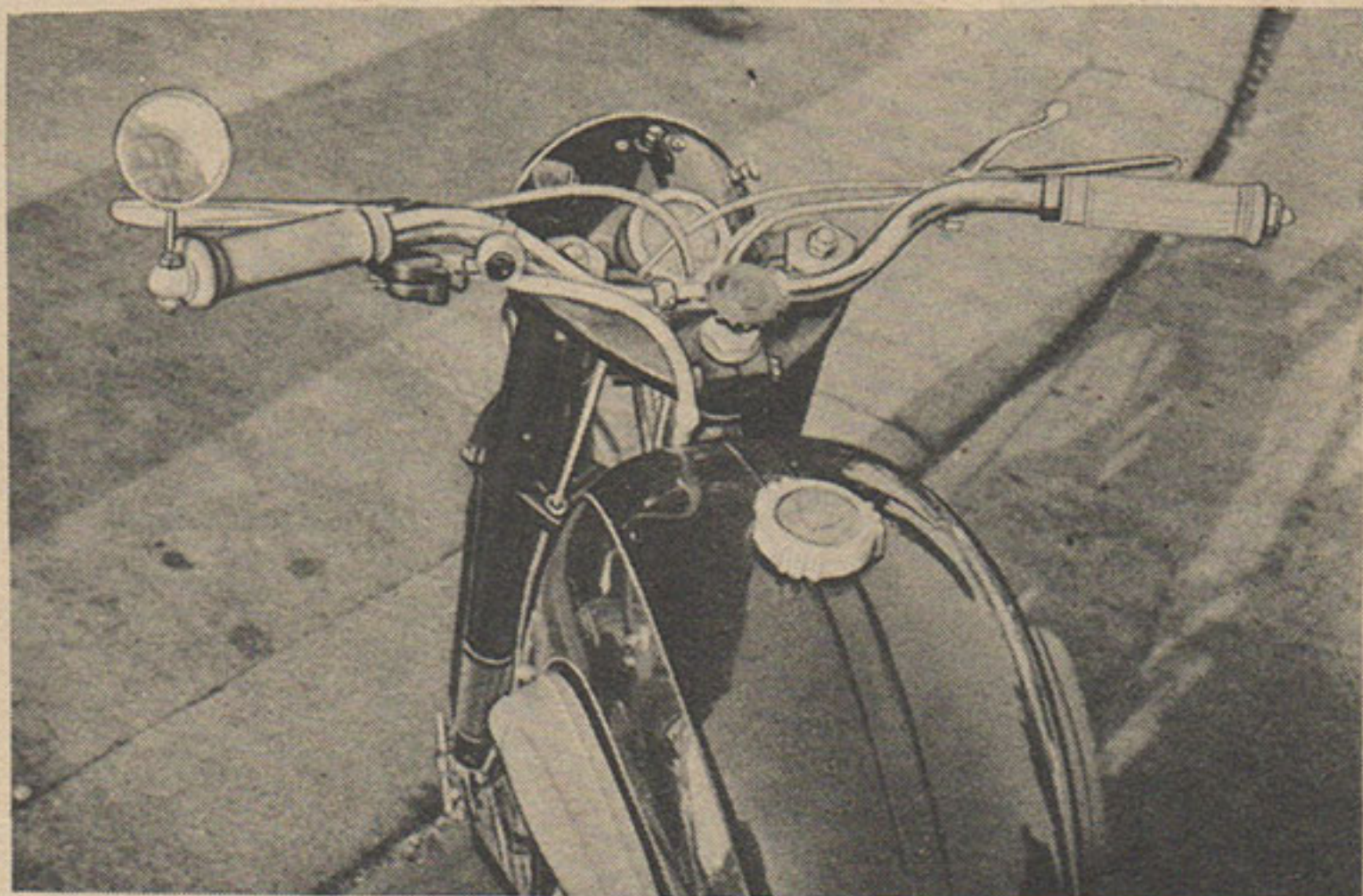
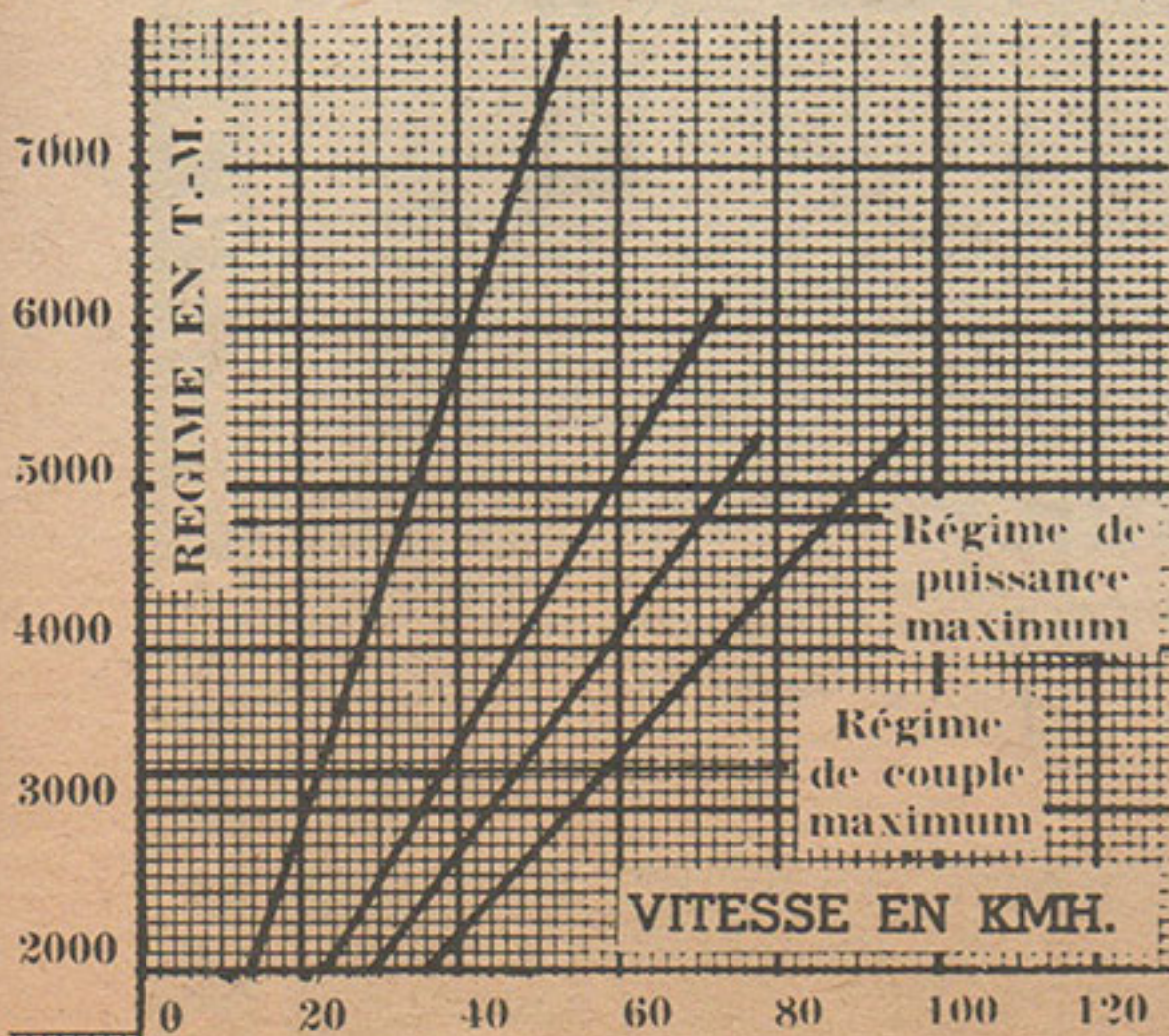
Notons enfin le nouveau bouchon de réservoir décoré, les grippe-genoux, les repose-pieds pour passager, le garde-boue arrière démontable, les roues à broche, etc.

La machine est bien finie, d'une manière sobre, entièrement émaillée noire, avec de larges panneaux chromés sur le réservoir.



Ci-contre, les courbes de puissance et de couple du moteur. Au-dessous, l'étagement de la boîte de vitesses et en bas de page à gauche, courbes des vitesses atteintes sur chaque rapport en fonction du régime. La droite figurant le régime de puissance maximum a été à chaque fois largement dépassée.

4^e : ————— 100 %
3^e : ————— 80,6 %
2^e : ————— 65 %
1^e : ————— 38 %



Freinage, bon sans plus. Là encore nous retrouvons des commandes très douces, progressives.

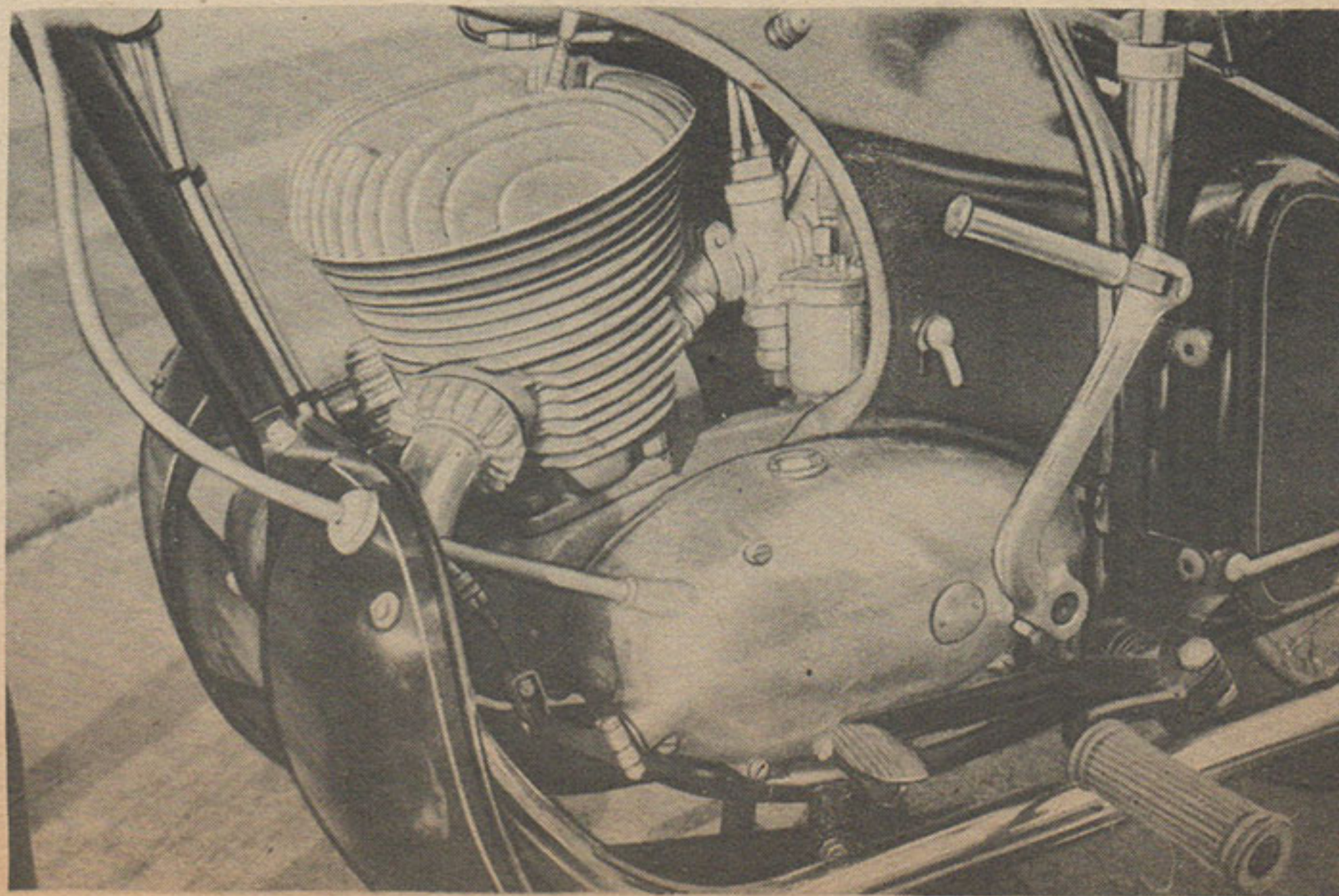
Toujours sur notre même base de freinage, nous avons obtenu les chiffres suivants, de 50 kmh. chrono à l'arrêt complet :

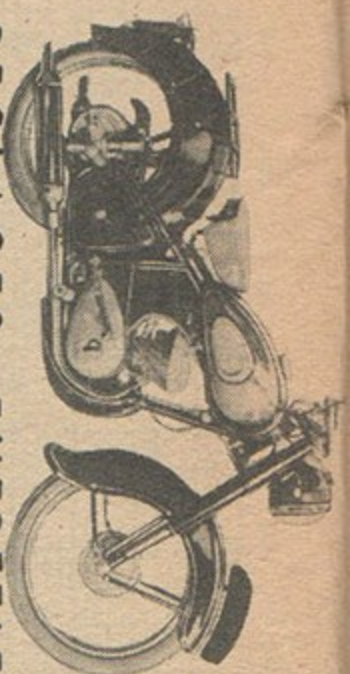
Arrière seul : 19 m 20.
Avant seul : 17 m 20.
Les deux : 13 m 60.

C'est une production sérieuse, bien dans la tradition des Peugeot. Pas de solutions d'avant-garde, mais du sûr, de l'éprouvé. Une machine qui avalera les kilomètres sans histoire, sera agréable à conduire, se tiendra au point de vue performances dans la moyenne.

Et dans le fond, tout cela, n'est-ce pas ce que demande la majorité des motocyclistes ?

C. R.





DESCRIPTION TECHNIQUE

REGLAGES ENTRETIEN

RESULTATS OBTENUS

MOTEUR

Monocylindre deux temps simple piston.
Alésage : 60 mm.
Course : 60 mm.
Cylindrée : 170 cmc.
Puissance maximum : 7,9 CV.
Régime correspondant : 4.900 t.-m.
Taux de compression : 7,8 à 1.

BOITE DE VITESSES

Bloc-moteur 4 vitesses.
Rapports : 17,4 - 10,1 - 8,2 et 6,6 à 1.
Transmission primaire : chaîne de 9,5.
Transmission secondaire : chaîne de 12,7 (16x43).
FOURCHE : télescopique.
SUSPENSION ARRIERE : coulissante.
PNEUS : AV 25x2,75 - AR 25x3.
FREINS : AV et AR 150 mm.
RESERVOIR : 12 litres.
POIDS : 97 kgs.

AVANCE : 4,5 à 5 mm.

BOUGIES :

Marchal 35. Flouquet 14 F1 et 14 E3R.
Modèles culasse épaisse 14 DL3.
KLG L 39 ou CL 9.

CARBURATEURS :

Gurtner M-20-D :
Gicleur rodage 37 : après rodage 36.
Aiguille au milieu.
Volet n° 10.
Amac 4 022 :
Gicleur rodage 90 : après rodage 85.
Aiguille au 2° cran.

MELANGE :

Rodage : 8 % ; après rodage : 7 %.
Huile recommandée : Energol 2 temps H.V.

GRAISSAGE :

Boîte de vitesses, contenance 0 l. 350.
Huile moteur épaisse.
Vidange tous les 2.000 kms.

RODAGE : 1.000 kms à 50 kmh.

GONFLAGE :

AV : 1 kg 500.
AR : 1 kg 800.

Vitesse maximum :

	Solo	Duo
1 ^{re}	54 kmh. (7.840 t.-m.)	54 kmh.
2 ^e	73 kmh. (6.180 t.-m.)	73 kmh.
3 ^e	78 kmh. (5.340 t.-m.)	76 kmh. (5.200 t.-m.)
4 ^e	88 kmh. (4.850 t.-m.)	83 kmh. (4.580 t.-m.)
assis		
96 kmh. (5.300 t.-m.)		
couché		

Accélération :

100 m. départ arrêté :	8" 4/5, moy. 40,9 kmh.
200 m. départ arrêté :	14" moy. 51,4 kmh.
300 m. départ arrêté :	18" 3/5, moy. 58,1 kmh.
400 m. départ arrêté :	23" moy. 62,6 kmh.
500 m. départ arrêté :	27" 1/5, moy. 66,2 kmh.

Epreuve de côte :

(350 m. pente moyenne 8,7 %).

SEUL :

Pilote 55 kgs : 24" 2/5, moy. 51,6 kmh.
Pilote 75 kgs : 25" 1/5, moy. 50 kmh.

A DEUX :

(75 kgs + 55 kgs) : 30", moy. 42 kmh.

RAPPORTS UTILISES :

Dans tous les cas : première et seconde.

Freinage :

Avant seul : 17 m 25.
Arrière seul : 19 m 20.
Les deux : 13 m 60.

A QUEL USAGE EST DESTINEE LA MACHINE

VILLE ET TOURISME

La 175 Peugeot TC4 répond aux caractéristiques de la machine utilitaire. Dans la version où nous l'avons essayée, cette 175 cmc. présentait un caractère très luxueux qui en fait une machine agréable à l'œil, et de plus équipée d'une manière très complète.
En outre, sur ce modèle, Peugeot a particulièrement recherché la protection du pilote.
Moteur offrant un pilotage aisé, agréable, lorsque l'on effectue du

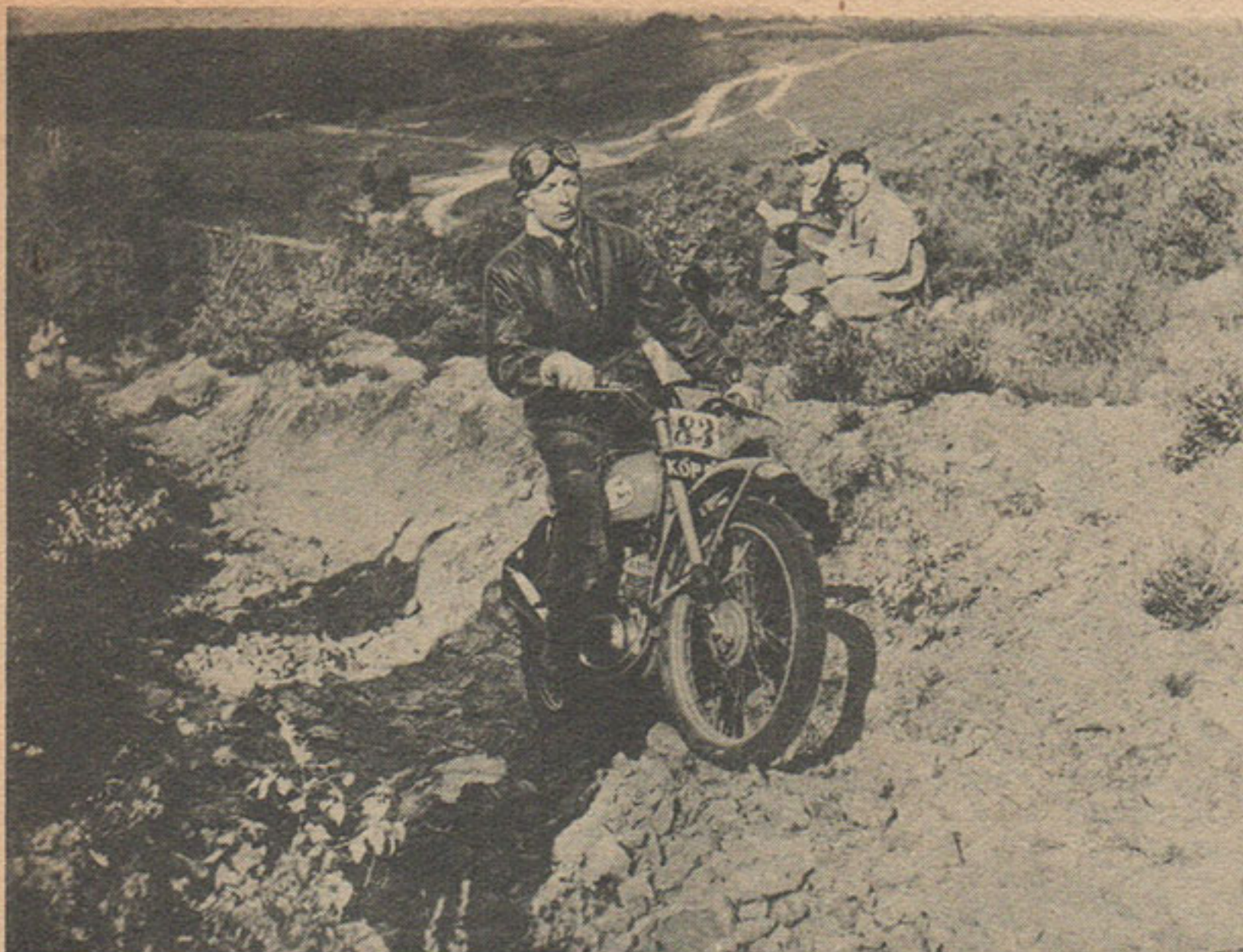
grand tourisme. Le choix de la démultiplication en 4^e permet une bonne vitesse de croisière, à deux principalement.
Suspension avant un peu molle. Machine un peu trop légère à la main à grande vitesse.
Si ses performances ne suffisent pas à certains, rappelons que Peugeot commercialise un modèle Grand Sport, qui en est directement dérivé.

CONDITIONS GENERALES D'ESSAI

Au début de l'essai le compteur indiquait 3.560 kms
A la fin de l'essai 3.693 kms
Poids de l'essayeur habillé 80 kgs
Taille de l'essayeur 1 m 75

Réglages spéciaux ou modifications : neant.
Machine avec pignon de sortie de boîte de 16 dents.
Date et lieu de l'essai : 3-12-53 au 18-12-53.
(Seine et Seine-et-Oise).
Conditions atmosphériques : temps humide et frais.

PRIX : 164.000 + taxes



LES "TRIALS"

JEUX D'HIVER à la portée de tous

Ce sport en France a remporté un succès indéniable, et on ne peut que féliciter les organisateurs de l'enthousiasme qu'ils ont su communiquer.

Toutefois, il faut noter qu'il y a encore pas mal d'hésitation dans l'attitude du public, insuffisamment renseigné quant aux possibilités et aux buts de cette formule.

Il s'avère indispensable de mettre sur pied une formule à la fois souple et complète, qui permette aux divers échelons clubs, ligues et « Nationaux » de se succéder logiquement, qui évite le « monopole » des victoires par quelques as ou du moins incite à une très vaste participation.

Répétons une fois encore notre point de vue : celui qui « regarde » n'est pas un sportif, mais bien celui qui participe, ne fût-ce qu'à une toute petite épreuve où il se classe dans les derniers.

Or, le « trial », si on ne le détourne pas de son but originel, ne présente pas le moindre danger, et ne nécessite pas les qualités exceptionnelles de cran et de réflexes que requièrent la course et le cross, par exemple. Evidemment, le plus doué par la nature gagnera, mais ce qui est important, c'est que derrière lui, des dizaines et des centaines de motards ordinaires comme vous et moi peuvent s'aligner et s'amuser.

Un « trial », qu'est-ce que cela doit être ? Le plus simple, c'est le « trial » intime, entre copains de club. On part ensemble, on fait une bonne promenade et on s'arrête, ensemble encore, au pied de la petite colline ou à l'entrée du chemin boueux qui constituent la première difficulté, la première « section non-stop » si l'on veut.

Le premier va tenter de passer sans faute : ses camarades le regardent faire... ah ! un pied a dû prestement rétablir l'équilibre... la roue commence à patiner... dérapage... arrêt. Un coup de main pour l'aider à repartir... et c'est le tour du suivant.

Quand tout le monde est passé, avec plus ou moins de bonheur, on réinstalle les passagers sur le siège arrière, et on repart pour la section suivante, que le capitaine de route a notée sur sa carte.

Voilà qui peut facilement se combiner avec une sortie pique-nique ; qui permet d'éveiller les vocations, de comparer l'adresse et le doigté... sans risques, nous insistons là-dessus.

D'autre part, ce système permet de former les « observateurs » dont le rôle est si difficile ; n'oublions pas, en effet, que dans quelques temps, quand les clubs ou les Ligues organiseront des trials nombreux, il faudra trouver des volontaires exercés qui devront se rendre par leurs propres moyens aux endroits difficiles, y noter les fautes des concurrents, et, ceux-

ci passés, regagner le contrôle d'arrivée avec les cartes de pointage. Sur la qualité des « observateurs » repose le succès d'un trial inter-clubs.

Il serait donc utile, pour aider à leur formation, qu'un barème uniforme fut adopté dans tout le pays ; par exemple : un coup de pied à terre : 1 point de pénalisation ; trainer les pieds : 5 pts de pénalisation ; arrêt total : 10 points de pénalisation. (Ces chiffres purement à titre d'exemple).

Il est bien évident qu'avec les conditions géographiques, les difficultés de chaque « trial » sont variables. De même qu'en Angleterre, on est spécialisé dans la boue, la pierraille ou le sable selon les régions, de même en France l'amateur de trials Lillois aura beaucoup de chances d'avoir à vaincre des chemins de terre gluante et des ornières de charroi, tandis que son collègue méridional sera plus exercé dans les pierres sèches des chemins muletiers.

Mais ce qui importe, c'est d'abord d'éliminer totalement l'idée de vitesse, et chez les organisateurs, et chez les participants.

Il faut une moyenne facile à réaliser sur les grand'routes, et l'interdiction de franchir une « section non-stop » avant l'heure prévue.

Alors que le trial « intime » aura surtout le caractère d'une reconnaissance de terrain et d'une initiation, le trial inter-clubs doit avoir des départs séparés, et un concurrent ne doit pas normalement se présenter aux « sections observées » avant son numéro d'ordre.

Donc, inutile de faire des démonstrations de vitesse, qui sont déplacées ici.

En Angleterre, il est fréquent de voir des concurrents, en avance, reconnaître la « section » à pied ou regarder faire les rivaux dont le numéro précède le leur.

La règle est d'attendre son tour... et de voir, parfois le chemin se détériorer de plus en plus (si c'est de la boue), parfois devenir plus aisé (si c'est de la pierraille).

Nous arrivons maintenant au point capital de la question, et c'est là que nous pensons que l'intervention de la Fédération est absolument nécessaire, et urgente : les pneus.

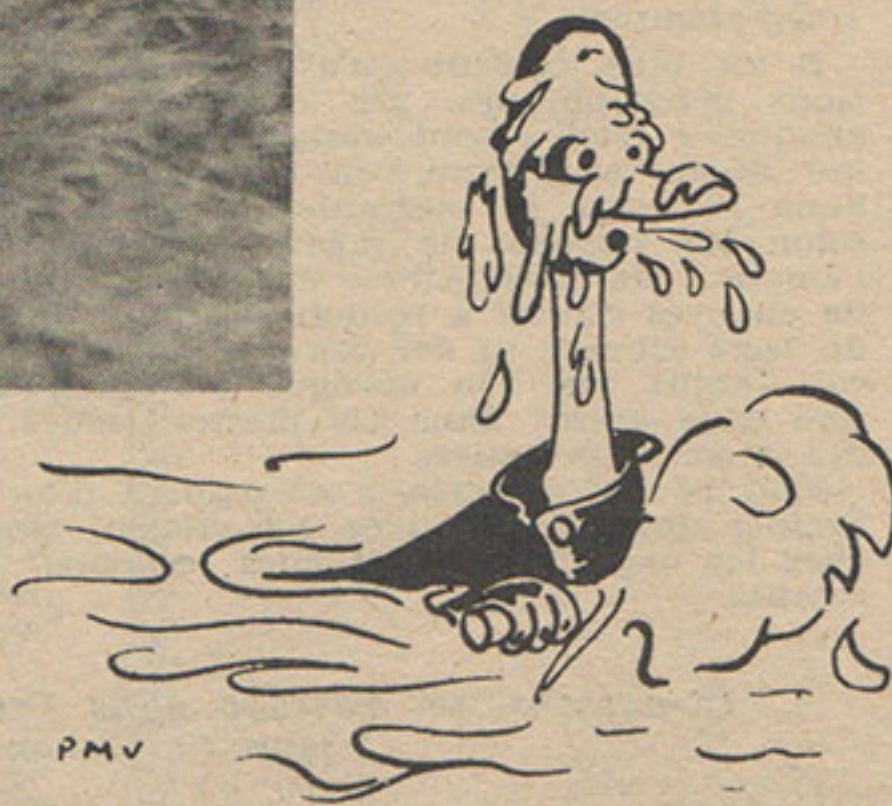
Ci-dessous, un passage dans l'eau doit être pris à allure réduite pour ne pas inonder le moteur.



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



Le pilote de trial doit posséder de solides qualités d'équilibre comme le montre la photo ci-contre du coureur Ellis de B.S.A.. La cigarette témoigne d'une décontraction peu compatible avec l'attitude.



Nous jugeons indispensable l'établissement d'une liste limitative des pneus autorisés dans les trials, et nous nous expliquons.

Les trials anglais étaient florissants vers 1928-30. Des milliers de clubmen y prenaient part joyeusement, et avaient à vaincre des difficultés normales : moyennes imposées sur les routes, « sections » de difficulté raisonnable dosée selon le niveau des épreuves.

Vers 1932, on assista soudain à une évolution rapide ; machines spéciales (parfois amenées en camion !), pneus introuvables dans le commerce d'autre part, firent que les as des maisons furent soudain hissés bien au-dessus des concurrents individuels. Jusque-là, il n'y avait que demi-mal.

Mais la situation devint catastrophique quand on pût se procurer les pneus dits « tous-terrains ».

En effet, les organisateurs, menacés de se trouver en face d'interminables listes d'ex-æquo, imposèrent des parcours de plus en plus durs ; à quoi répondaient des pneus de plus en plus spéciaux et des machines finalement inaptes à un usage normal. Ceux qui ont roulé sur macadam mouillé avec les pneus tous-terrains d'avant-guerre se souviennent encore de la sensation éprouvée dans les virages : celle d'avoir une roue « à six pans » !

La réaction se produisit d'abord timidement, vers 1935-36, où quelques clubs organisèrent des trials pour pneus « standard ».

On abandonna bientôt les invraisemblables parcours de gadoue où ne pouvaient passer que des « super-spéciales » et on est revenu aux « sections » normales où le départage des concurrents se fait quand même aisément si on interdit les pneus « cross ».

Espérons que cette interdiction — ou de façon plus pratique, la liste limita-

tive des types permis en « trials » de chaque marque, sera officialisée.

Nous ne pensons pas qu'il soit possible de laisser concurremment pneus standard et pneus cross, en établissant un décompte différent des points.

En effet, il n'y a point de commune mesure entre les deux types, surtout dans la boue !

Avec les pneus « cross », vous avez l'adhérence de la roue motrice ; donc possibilité d'employer la puissance d'un moulin gonflé, au point de lever la roue avant.

Avec les pneus standard, un coup de gaz brutal signifie l'arrêt, car la roue arrière patine dès qu'elle a à transmettre une puissance trop forte. Là où le crossman avalera une pente herbeuse ou grasse, le pilote de « trials » monté sur pneus standard devra trouver un délicat compromis entre le « patinage » de la roue arrière et le calage du moteur. D'où recherche du doigté, de la finesse de conduite, pour le pilote, et recherche du moteur « incalable », à fort couple à bas régime, pour le metteur au point. Ce même moteur devant d'ailleurs « vriller » à très haut régime si une section de sable figure dans le parcours...

Profilons maintenant de l'expérience des autres.

Si le pneu « cross » n'est pas immédiatement mis hors-la-loi dans les trials, l'évolution sera la même qu'en Angleterre, avec probablement un échec total chez nous, où l'esprit sportif remonte difficilement une balise dès qu'elle est amorcée.

Permettons-nous de citer le cas de Brassiné, pourtant un de nos champions les plus sûrs, immobilisé par des pneus standard là où des concurrents de valeur moindre passaient allègrement sur leurs pneus « cross » lors d'un ancien « trial ».

Que le pneu cross reste là où son emploi se justifie : là où la vitesse est le but, là où il faut utiliser le plus de chevaux possible.

Mais le cross n'est pas le trial ; il y a entre eux la différence du rodéo de cowboys et du rallye hippique, avec chacun leurs vertus et leurs enseignements.

GEOCA

Le trial en France n'est pas tellement une innovation ainsi qu'en témoigne la vue ci-dessous datant de 1939.



DICTIONNAIRE du DEBUTANT



CHAINE

La transmission finale de nos motos est, dans la majorité des cas, assurée par une chaîne. Elle a l'avantage d'être plus légère qu'une transmission acaténe, de permettre de plus faciles changements de la multiplication finale, d'avoir (si la chaîne est *parfaitement* entretenue) un rendement légèrement meilleur. Par contre, elle nécessite des soins fréquents, subit des allongements, etc...

CONSTITUTION

Les flasques des maillons internes, percés près de chacune de leurs extrémités, sont reliées entre eux par des bagues d'une certaine épaisseur. Sur la face extérieure de cette bague sont ménagés, à chaque extrémité, des épaulements, sur lesquels prennent appui les flasques du maillon interne, qui sont ainsi maintenus à la largeur désirée (en général de 7 mm pour les transmissions secondaires, de 4 mm pour certaines transmissions primaires ou l'entraînement de magnétos). Afin que les flasques soient bien maintenus, les bagues sont serties extérieurement.

Mais avant que de mater la bague sur les flasques du maillon, on enfle sur elle le rouleau. C'est lui qui porte sur les pignons, rentrant dans le creux des dents. Le diamètre du rouleau sera donc différent, selon le module du pignon utilisé.

A l'intérieur de chaque bague passe l'axe, plein, muni également, à chaque extrémité, d'un épaulement maintenant l'écartement des flasques du maillon extérieur. Cet axe est évidemment rivé sur ces flasques.

Une autre caractéristique importante des chaînes est leur pas, distance d'un axe à l'autre. Les pas les plus couramment utilisés sont de 3/8, 1/2 et 5/8 de pouce, soit 9,5 - 12,7 et 15,9 mm. Le pas de 5/8" est utilisé pour la transmission finale des grosses cylindrées. Celui de 1/2" pour la même transmission primaire des grosses machines. Celui de 3/8" pour la transmission primaire des petites cylindrées.

Il nous faut noter qu'il arrive assez souvent que des chaînes de même pas, même largeur et même diamètre de rouleau, n'ont pas le même diamètre pour leurs axes, ce dernier n'étant pas standardisé : il s'ensuit qu'il n'existe pas d'attache-rapide standard pouvant se fixer indifféremment sur n'importe laquelle de ces chaînes.

CHAINES DUPLEX, TRIPLEX, etc...

Si l'on se contente d'une chaîne normale, et si l'on veut que celle-ci soit robuste, il faut accroître toutes les dimensions, y compris le pas, ce qui entraîne l'obligation d'avoir des pignons de très grand diamètre. Ceci n'a rien de grave tant qu'il s'agit de la transmission finale, mais devient gênant quand, par exemple, on utilise des chaînes (au lieu de pignons) pour la boîte de vitesses. Aussi, pour tourner cette difficulté, pour avoir des chaînes robustes tout en conservant un petit pas (3/8" = 9,5 mm), utilise-t-on des chaînes Duplex, plus larges, et qui consistent en fait en deux chaînes normales accolées. On trouvera donc le même principe de construction, mais le double maillon interne comporte 4 flasques, le double maillon externe ne comportant que 3 flasques, celui du milieu faisant double emploi.

Une telle chaîne a également l'avantage, pour des pignons de même diamètre, grâce à son pas plus petit, de pouvoir être en prise sur un plus grand nombre de dents, donc de pouvoir transmettre des efforts plus importants. Aussi trouve-t-on la chaîne Duplex dans des transmissions primaires de grosses machines. Signalons que sur les 1.000 Vincent, ou bien encore sur les volumineuses Harley-Davidson et Indian américaines, ce ne sont pas seulement des chaînes duplex que l'on trouve, mais des chaînes triplex et même quadriplex !

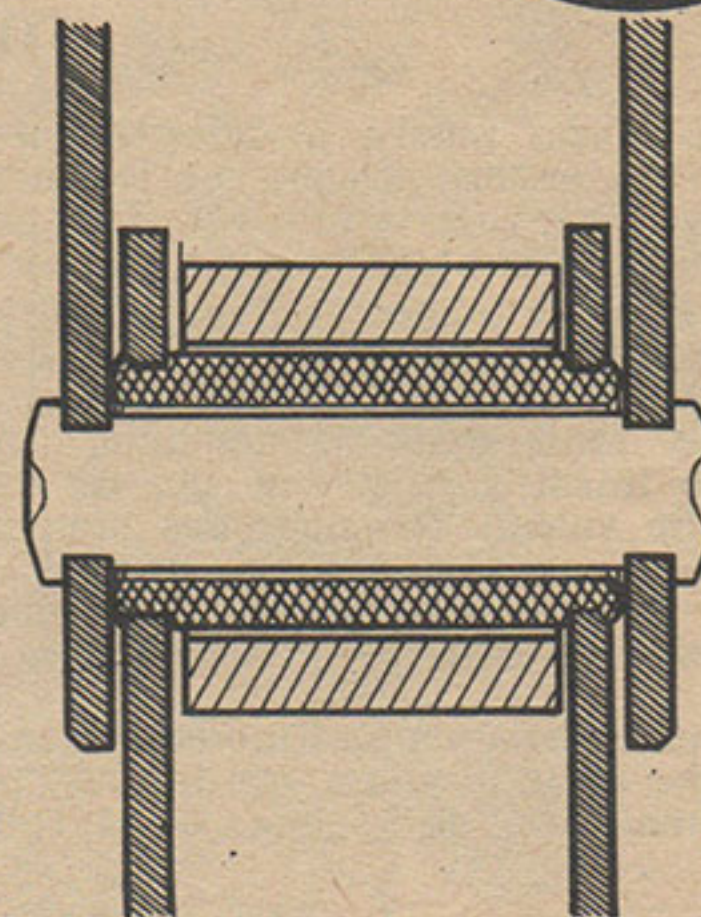
UTILISATION

La chaîne n'est pas uniquement utilisée pour la transmission finale de nos motos, mais également, comme nous l'avons vu, bien souvent pour la transmission primaire. Certaines marques l'utilisent pour leur boîte de vitesses : Zundapp pour ses flat-twins, Hoffmann pour ses 250 et 350 cmc., Victoria pour sa 350 « Bergmeister ». On la trouvera, chez les anglais, pour l'entraînement des magnétos et des dynamos, et chez certains, pour l'entraînement des arbres à cames, même quand ceux-ci se trouvent en tête.

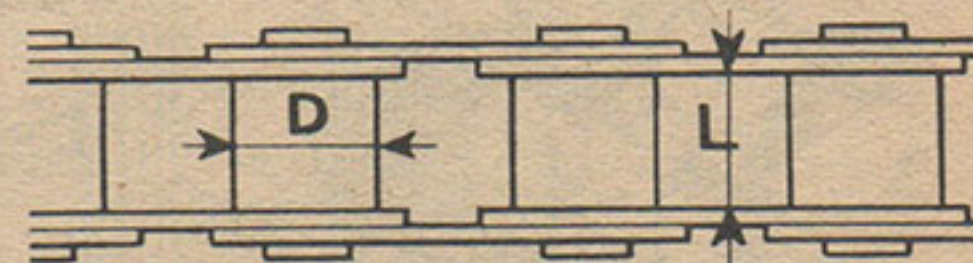
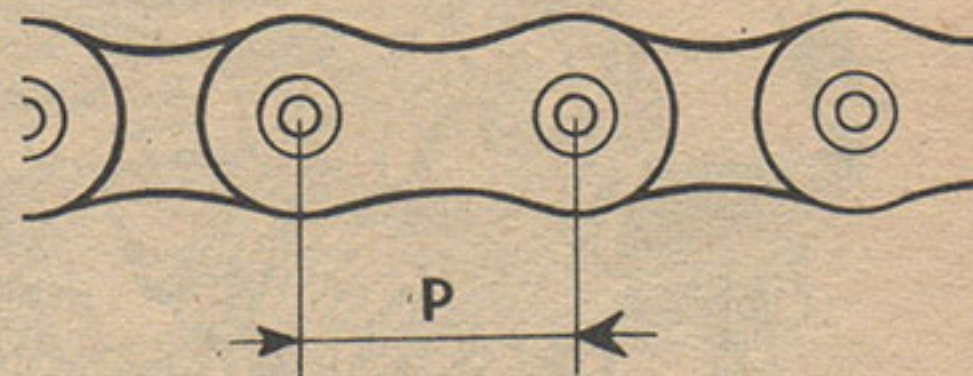
ENTRETIEN

Les chaînes, surtout celles des transmissions secondaires et travaillant à l'air libre, ont besoin d'être assez souvent nettoyées et graissées.

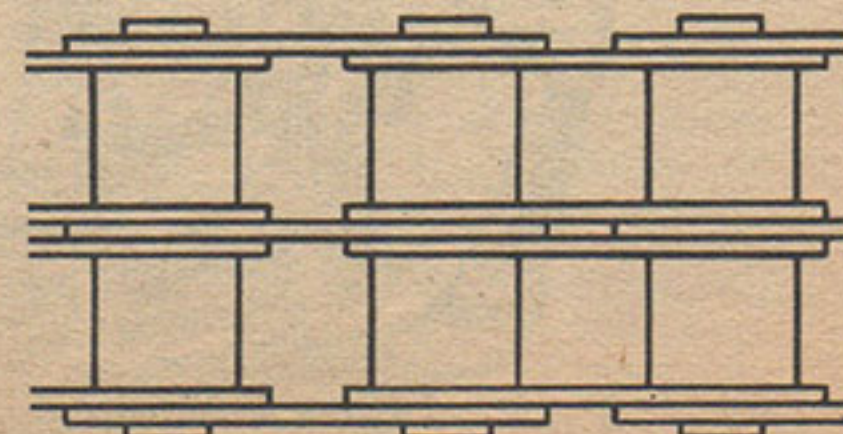
Il faut donc démonter la chaîne, la plonger plusieurs fois dans un bain de pétrole, d'essence ou de benzine, la brosser consciencieusement pour bien chasser toutes les saletés (afin que ces dernières ne fassent pas une pâte abrasive lors d'un nouveau graissage, et qui contribuerait à une usure encore plus rapide). Puis, pour le nouveau graissage, prendre de la graisse de préférence graphitée. Un chauffage préalable la rendra plus fluide ; la chaîne sera plongée dans cette graisse jusqu'à ce qu'aucune bulle d'air n'apparaisse plus à la surface, signe que la graisse a bien pénétré partout.



Coupe d'un maillon de chaîne.



Au-dessus, les dimensions d'une chaîne, P : pas - D : diamètre du rouleau - L : largeur intérieure. Au-dessous, une chaîne Duplex.



LE QUATRE CYLINDRES J. A. P.

un moteur compétition de 500 cmc pour
motos et voitures formule III

LA saison passée a définitivement démontré, s'il en était encore besoin, que les monocylindres, et même les twins, ne pouvaient plus prétendre à une puissance spécifique aussi élevée que les 4 cylindres.

En effet, la puissance d'un moteur étant proportionnelle au couple-moteur et au régime, une des méthodes d'accroître la puissance d'un moteur est d'accroître son régime. Mais dans ce domaine, l'on est limité par la vitesse linéaire du piston, qui ne doit pas dépasser une certaine valeur. Or, pour des moteurs de même rapport course-alésage, le régime d'un 4 cylindres peut être de 58 % supérieur à celui d'un monocylindre, pour que la vitesse linéaire des pistons soit la même dans les deux cas.

Donc, si les couples-moteurs demeuraient les mêmes pour les deux moteurs, et, de plus, ne variaient pas avec l'augmentation de régime, un 4 cylindres développerait

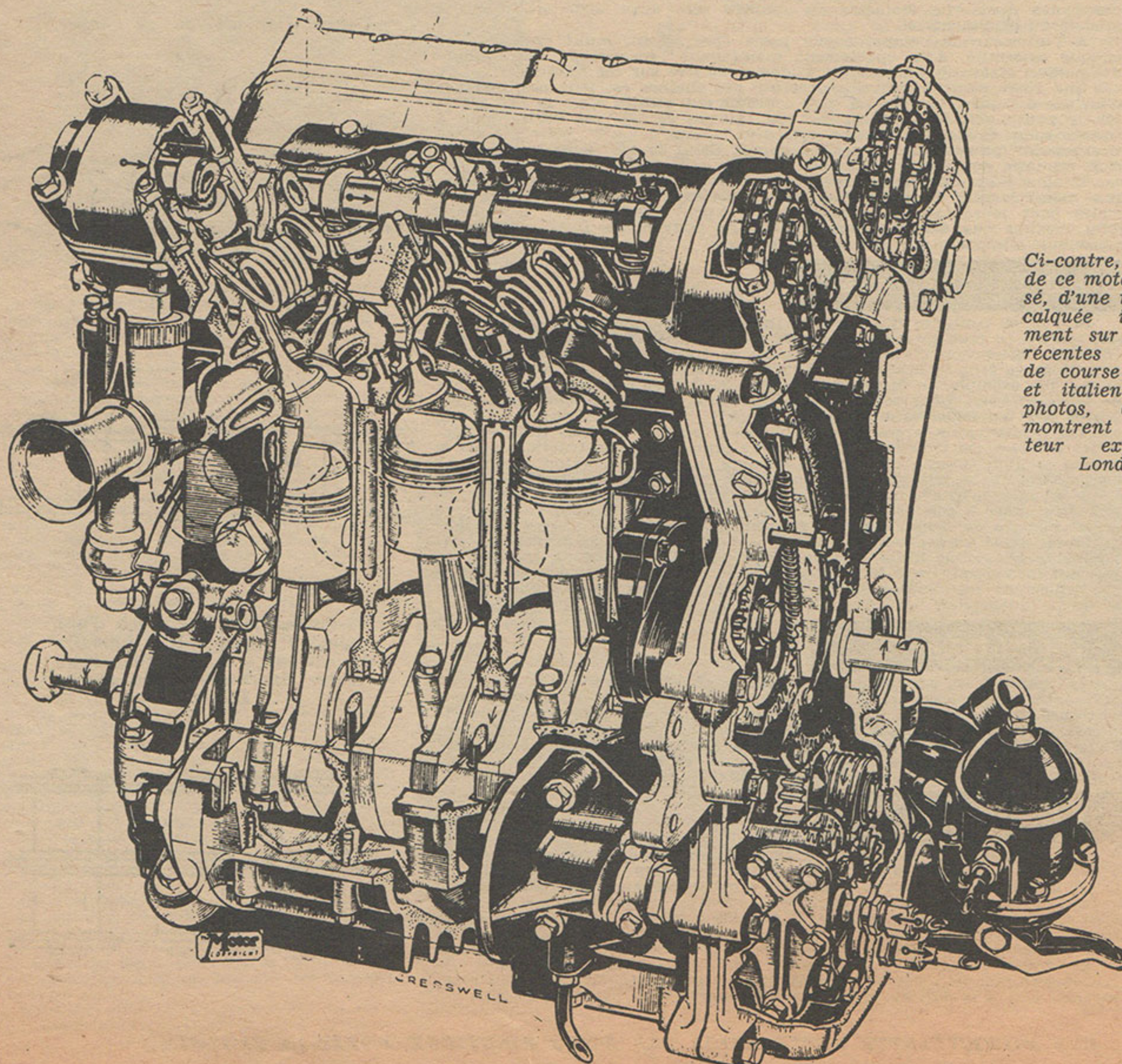
une puissance de 58 % supérieure à celle du monocylindre de même cylindrée et de même rapport course-alésage.

Ceci n'est qu'une approximation toute théorique d'ailleurs, car en l'état actuel des choses, le mono paraît exploité au maximum, alors que le 4 cylindres laisse prévoir des améliorations rapidement accessibles.

L'étude et la mise en fabrication d'un quatre cylindres de compétition ne peut être envisagé que par une grande usine de motos ou par des particuliers à titre expérimental et personnel.

Pourtant, il est une usine qui fabrique et vend des moteurs de compétition. Dans ce cas (unique) pour écouler ses moteurs, cette usine se trouve dans l'obligation de fournir à ses clients des produits pouvant rivaliser avec quelques chances de succès avec les autres productions du genre.

C'est ainsi que J.A.P., dont la clientèle se recrute depuis



Ci-contre, un crevé de ce moteur poussé, d'une technique calquée intégralement sur les plus récentes voitures de course anglaise et italiennes. Les photos, ci-contre, montrent ce moteur exposé à Londres.

la guerre du côté motocycliste et du côté automobile (racers 500 formule III) sentit la nécessité de créer un 4 cylindres pour la compétition.

Dessiné par J. P. Rolando, ce nouveau moteur se signale surtout par l'utilisation d'un système de refroidissement liquide (pas nécessairement de l'eau, mais sûrement de l'éthyl-glycol qui permet une utilisation du moteur à une température dépassant 100°). Malgré ce handicap, et le nombre des pièces nécessaires sur un 4 cylindres double-arbre, le poids total de ce moteur est de 68 kgs !

La largeur du moteur n'est pas excessive et l'usine prétend que dans la plupart des cas, ce moteur peut remplacer un mono sans modification de la ligne de chaîne. Toutefois, ceci paraît assez peu évident, la principale objection venant de ce que le moteur tourne à l'envers d'un moteur ordinaire, dans le cas de transmission primaire à gauche et carburateurs sur l'arrière.

L'adaptation de ce moteur sur une machine à chaînes ne peut donc guère être envisagée que par l'utilisation d'une boîte en cascade avec embrayage à gauche et sortie à droite.

Le système le plus intéressant semble être l'emploi d'une transmission acatène, genre Zundapp ou B.M.W. et de réserver la machine aux compétitions en side-car.

Passons maintenant aux caractéristiques de construction.

La pièce principale, le vilebrequin, est tournée dans la masse, de manière évidemment à former les quatre manetons et aussi cinq paliers-supports. Entre paliers et manetons, on trouve huit disques-volants dont une partie est échancrée de manière à former des contrepoids opposés à chaque tête de bielle.

Ce vilebrequin est supporté par cinq cloisons garnies de coussinets minces Vandervell.

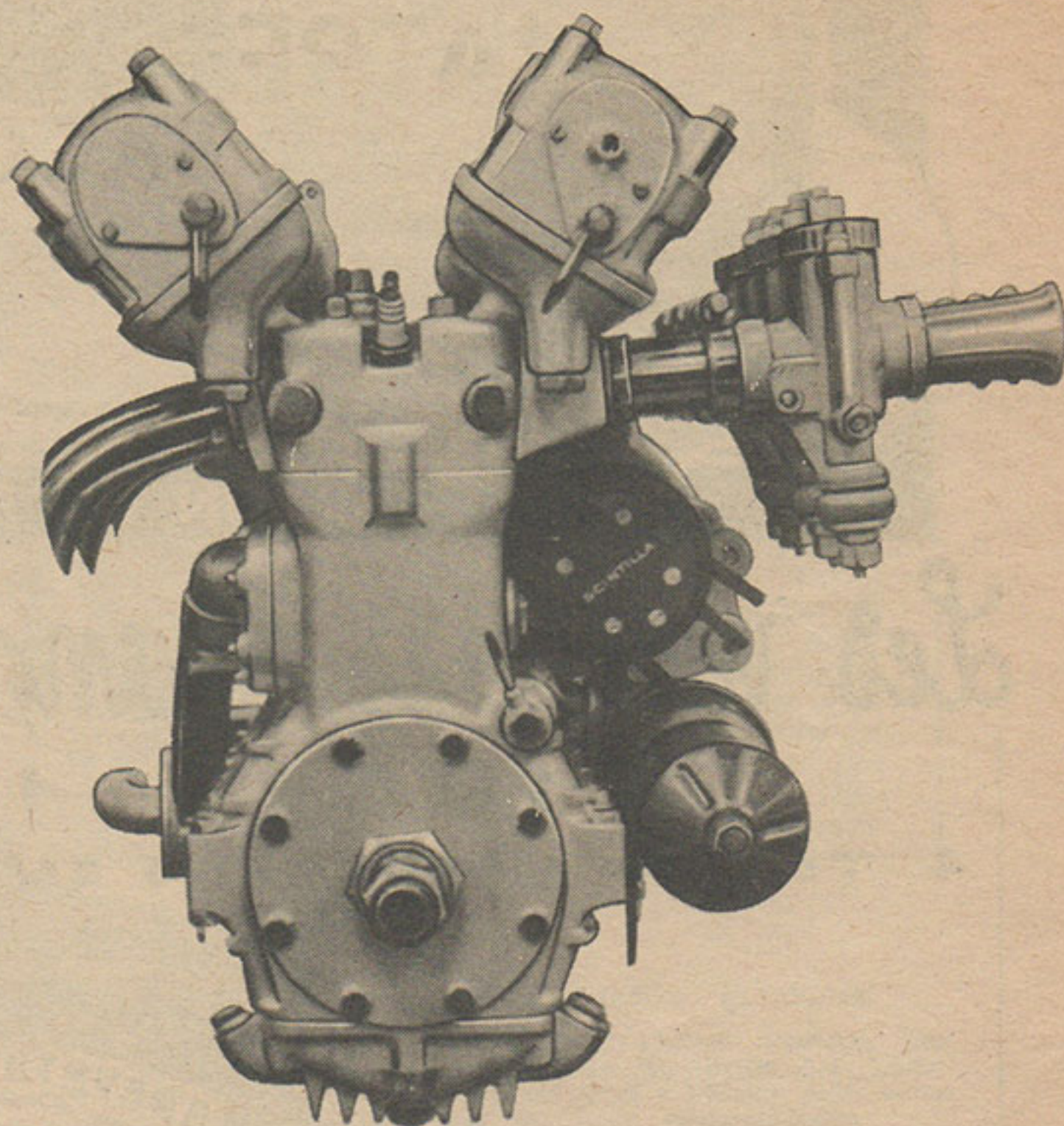
Le centrage du vilebrequin est assuré par le palier central et la distribution d'huile sous pression se fait jusqu'aux bielles par tous les paliers.

Les bielles du type « à chapeau » et palier lisse sont en acier, de section en H. La course, de 57,4 mm. est pour l'alésage correspondant 52,5 mm. un compromis entre la nécessité de tourner vite (10.000 t.-m. environ) et une longue course qui permet d'obtenir plus facilement un taux de compression élevé.

Les pistons sont en alliage léger, sans fente et sont montés sur des axes flottants retenus par circlips. Il y a trois segments par piston, le segment supérieur est chromé et le segment inférieur est un râcleur.

Coulé en alliage léger, le bloc-cylindre forme un seul bloc avec le demi-carter supérieur, la séparation étant horizontale au niveau du vilebrequin. Le demi-carter inférieur est muni des cinq demi-paliers de l'embellage.

Les chemises, en acier spécial, sont emmanchées à force dans le groupe, qui permet un passage de l'eau entre chaque cylindre, celle-ci n'étant pas en contact avec la chemise.



Les coussinets de palier sont très larges et ne laissent entre eux que la place pour passer les pistons, et encore à condition que les segments soient enfoncés dans les gorges.

La rigidité du groupe est considérablement augmentée par les cloisons verticales coulées d'un bloc avec le groupe et qui supportent chaque palier.

Un carter d'huile démontable, garni d'ailettes de refroidissement recueille l'huile retombant du vilebrequin et de la distribution. La culasse détachable est également en alliage léger à chambres d'explosions hémisphériques.

Les soupapes sont inclinées entre elles de 75°, mais il est à noter que les soupapes d'échappement sont inclinées de 40° par rapport à l'axe du cylindre et celles d'admission de 35° par rapport à ce même axe. Les sièges de ces soupapes sont évidemment noyés dans la masse à la coulée.

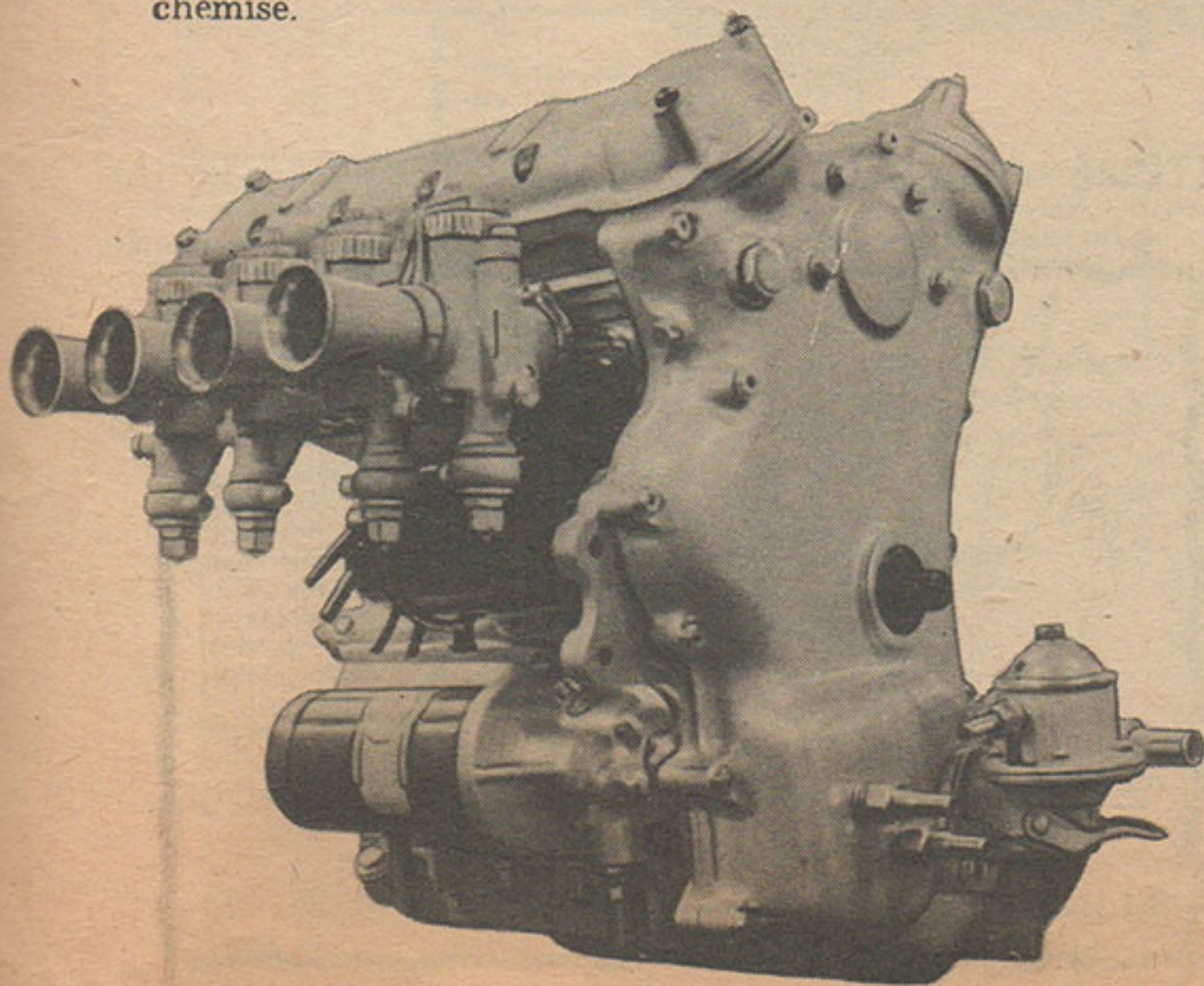
Les bougies inclinées, sont actuellement des 10 mm., mais seront remplacées ultérieurement par des 14 mm dont le filetage est moins fragile. Mentionnons en passant l'adoption d'un ordre d'allumage 1-2-4-3, qui lui aussi est résolument original, l'ordre classique adopté sur la majorité des 4 cylindres étant 1-3-4-2.

Les soupapes sont rappelées par des ressorts en épingle, ce qui est très rare sur un 4 cylindres. Pour pouvoir loger ces ressorts, ils sont disposés en diagonale.

Les quatre tubulures d'admission, parallèles et uniformément espacées sont couvertes par une plaque d'acier munie de quatre tubes d'adaptation pour les carburateurs Amal. Ces carburateurs munis d'un long pavillon donnent une tubulure d'une longueur appréciable pour compenser leur diamètre assez gros.

La distribution est effectuée par double arbre-à-cames en tête agissant sur les soupapes par l'intermédiaire de poussoirs cylindriques. Pour l'entraînement de ces arbres, le vilebrequin porte un pignon à denture droite qui entraîne un pignon réducteur tournant à demi-vitesse du premier. Ce pignon intermédiaire entraîne à son tour un pignon de même taille servant à actionner la magnéto, une Scintilla « Vertex » montée horizontalement. Là n'est pas le seul rôle du pignon intermédiaire qui porte également un pignon de chaîne monté concentriquement sur

(Suite page 80)



VACHE LISSE
1^{er} choix.

ARTISAN

BRAUN

FABRICANT



SACOCHEs 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

Les moteurs français de grande classe

125 - 175 - 250

4 TEMPS - SOUPAPES EN TÊTE - SÉLECTEUR AU PIED

BREVETS CHARTOIRE

AMC

MADE IN FRANCE

Equipent les grandes marques...

ALCYON • AUTOMOTO • FAVOR • FOLLIS • GIMA • GUILLER • MALTERRE • MOTOBLOC • NEW-MAP • RADIOR • SICRAF • SYPHAX

L'ULTIME AMORTISSEUR



Le casque
BAYARD

vous présente
SON FRÈRE CADET

le CHAPEAU FORT

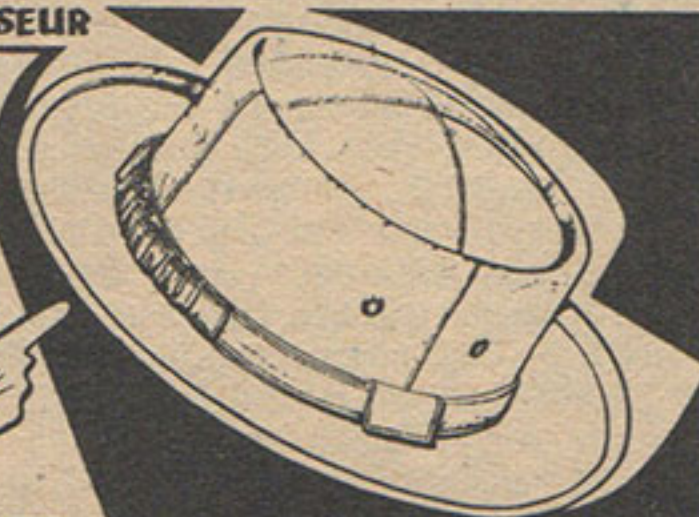
calotte de protection intérieure

BREVETÉ S.G.D.G.

en liège naturel contreplaqué

Conçu pour le Cyclomoteur et le Scooter

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



CONTRE LA PLUIE

CONTRE LE SOLEIL

CONTRE LES CHUTES

ATELIERS DE MECANIQUE DU CENTRE - CLERMONT-FERRAND

JEANNERET, de Nice

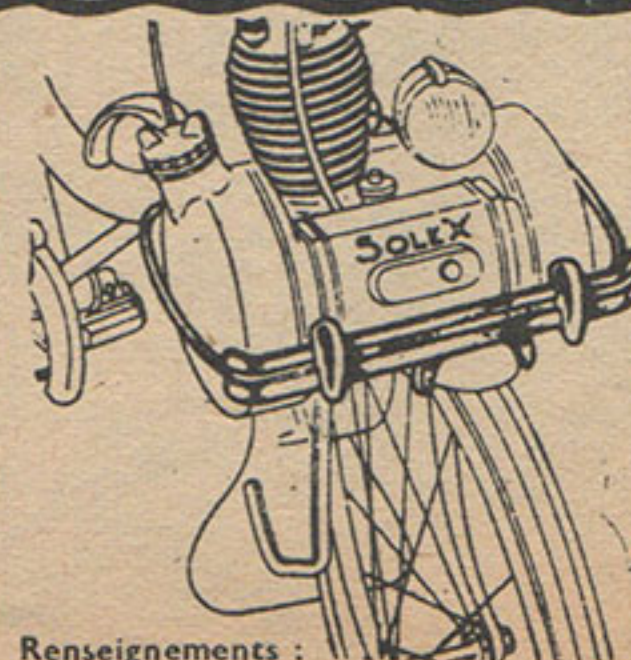
vous offre pour votre
VELOSOLEX

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.

Le **FIXE-BAVETTE** pour
garde-boue avant.

Le **FIXE-PAQUET**



Renseignements :

Etabl^{ts} H. JEANNERET & C^{ie}

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

NOUVELLES SPORTIVES

MARTINEZ EN FRANCE

On annonce la venue en France, vers mai-juin, du coureur marocain Edouard Martinez. Il pilotera des Norton Manx en 350 et 500, ainsi qu'en sidecar, où il aura le jeune Castello comme passager.

Voici d'ailleurs un aperçu du palmarès de ce pilote.

1946 : Circuit de Meknès (350 cmc.) 1^{er}.
1947 : Alger-Casablanca-Alger (200 par-tants) 12^e.

1947 : Circuit des Viticulteurs (350 cc) 1^{er}.
1948 : Circuit des Viticulteurs (350 cc) 1^{er}.
1949 : Circuit de Meknès (350 cmc.) 1^{er}.
1949 : Circuit d'Agadir (350 cmc.) 1^{er}.
1951 : Circuit des Viticulteurs (250 cc) 1^{er}.
1952 : G.P. d'Agadir (250 cmc.) 1^{er}.
1952 : 6 Heures de Meknès (500 cc) 1^{er}.
1953 : G.P. d'Alger (350 cc) 2^e et record du tour.

1953 : Critérium de Port Lyautey, 1^{er} en 350 et record du tour.

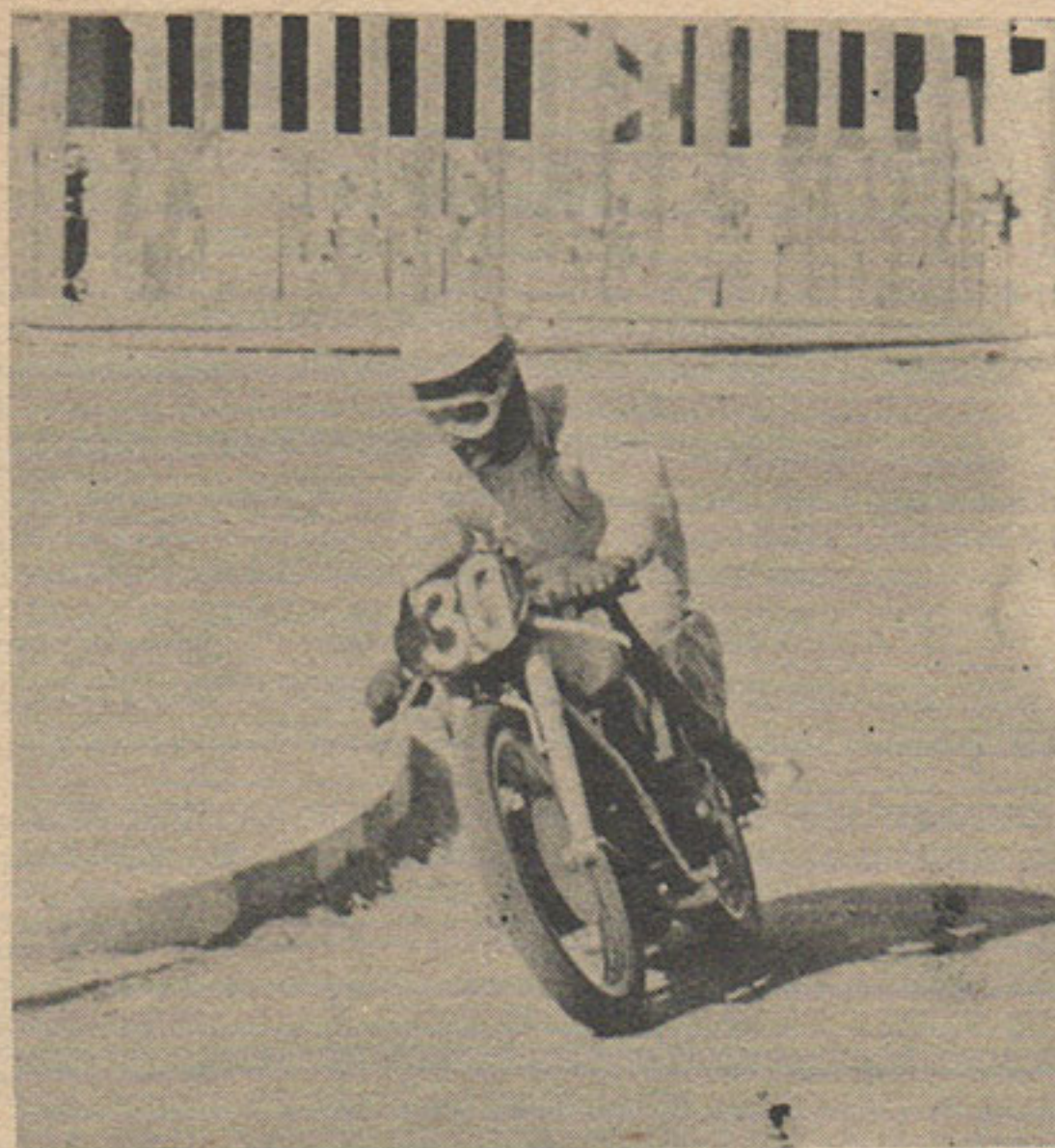
1953 : Circuit Inter. de Tanger, 1^{er}.

1953 : Prix Inter. d'Alger (350) 1^{er} et record du tour en 350 et 500 cmc.

1953 : Circuit Inter. d'Anfa (350) 1^{er}.

1953 : Circuit de Meknès (250 DKW d'u-sine) 1^{er} et record du tour en toutes ca-tégories.

On voit par là que Martinez s'est ac-quis une solide réputation, il faut le re-connaître, fort bien justifiée. Il ne nous reste plus maintenant qu'à voir ses pres-tations en France.



OLIVER REPORTER

Afin de rendre effective la course des sidecars au TT 1954, Eric Oliver a été prié de four-nir un rapport sur les condi-tions du célèbre circuit, rap-port qui s'est révélé très satis-faisant.

Le TT en side aura donc lieu, mais sur un circuit réduit, d'une quinzaine de kms envi-ron.

Sur une 250 cc. D.K.W. d'usine, Edouard Marti-nez enlève la première place de sa catégorie, mais aussi éta-blit le record du tour toutes ca-tégories au Cir-cuit de Meknès.

TAMAROZZI BLESSE

Ugo Tamarozzi, le coureur transalpin bien connu, détenteur de nombreux re-cords mondiaux sur sa Ducati, a été bles-sé dernièrement au cours d'une compéti-tion de nuit en Italie. Après une pre-mière intervention chirurgicale, il devra de nouveau être opéré à l'avant-bras gau-che, et rentrer pour cela de nouveau à l'hôpital. Tous nos bons vœux accompa-gnent ce valeureux champion.

« GONFLAGE » D'USINE

Il paraît que l'hiver n'affecte pas les techniciens de Mandello del Lario. Guzzi aurait en effet à l'étude pour cette saison une 500 cmc. monocylindre.

Quand on se rappelle les expériences malheureuses de la marque avec ses bi et quadri-cylindres, on peut penser que cette 500 n'est qu'une extrapolation de la 350 championne du monde 1954, laquelle est issue de la... 250 cmc. !

Le Parc Motocycliste en Allemagne

Des statistiques officielles viennent de paraître en Allemagne, faisant le point sur le parc motocycliste en date du 1^{er} juillet 1953.

A cette date, le parc comptait 2.005.000 machines, soit une augmentation de 428.000 (26,75 %) en 1 an.

Par catégories, le décompte s'établit comme suit :

	Circulation au 1-7-1953	% d'aug-mentation par rapport au 1-7-52
Scooters	79.500	154
Cyclomoteurs sousmis à l'immatricu-lation	478.500	5,2
Motos	1.447.000	32
Total	2.005.000	26,75

Il apparaît donc une vogue croissante du scooter, similaire à celle qui existe dans les autres pays. Par contre, et c'est le moins que l'on puisse dire, le cyclomo-teur piétine..., mais peut-être que les

nombreux nouveaux modèles présentés à Francfort changeront-ils cet état de choses.

Quant à la moto proprement dite, elle est toujours aussi populaire, et nous al-lons examiner comment elle se répartit par cylindrée.

	Nombre de machines en circulation au 1-7-53	% du total	accrois-sement en 1 an, en %
jusqu'à 100 cc	149.000	10,3	17,7
125-150 cc	356.000	24,6	30,7
175-200 cc	523.500	36,2	34,1
250 cc	244.000	16,9	49,7
350 cc	92.000	6,3	26,2
500 cc et plus	82.500	5,7	16,2
Total	1.447.000	100	32

Que ressort-il de ce tableau ? C'est, es-sentiellement la vogue de plus en plus grande des 1/4 de litres, qui va encore s'accroître avec les nouvelles 250 cmc. aussi puissantes, sinon plus, que les 350

cmc. que l'on trouvait il y a encore deux ou trois ans.

Comment ces machines, y compris scoo-ters et cyclomoteurs, se répartissent-elles entre les différentes marques ?

Marques	Nombre de machines	% du total
NSU	430.000	21,5
DKW	272.000	13,6
Zundapp	177.000	8,8
TWN	102.000	5,1
BMW	93.000	4,6
Victoria	79.000	4,0
Ardie	66.000	3,3
Adler	50.000	2,5
etc., etc...		

Intéressante aussi est la répartition so-ciale des propriétaires de motos.

Alors que le scooter est surtout le pro-pre de l'employé, nous voyons que ce sont les ouvriers qui détiennent bien plus de la moitié du parc motocycliste proprement dit, et ce non seulement dans les petits cubes, mais également dans les grosses cylindrées.

Catégorie Sociale	Scooters		Cyclos		Motos						total	
					jusqu'à 125 cc		de 126 à 250 cc		350 cc et plus			
Ouvriers	20.000	25 %	210.000	43,9 %	230.000	53,5 %	486.000	57,7 %	97.000	55,6 %	1.043.000	52 %
Paysans, pêcheurs, bûcherons	1.000	1,2 %	68.000	14,2 %	49.000	11,4 %	102.000	12,1 %	10.000	5,7 %	230.000	11,5 %
Employés	27.500	34,6 %	47.500	9,9 %	47.000	10,9 %	84.000	10 %	22.000	12,6 %	228.000	11,4 %
Artisans	3.500	4,4 %	45.000	9,4 %	27.500	6,4 %	54.500	6,5 %	15.000	8,6 %	145.500	7,2 %
Petits commerçants	5.500	6,9 %	30.000	6,3 %	18.000	4,2 %	24.000	2,9 %	6.500	3,7 %	84.000	4,2 %
Services officiels (police, gendarmerie)	6.500	8,2 %	21.000	4,4 %	17.000	3,9 %	31.500	3,7 %	8.000	4,6 %	84.000	4,2 %
Autres catégories	15.500	19,5 %	57.000	11,9 %	42.000	9,7 %	60.000	7,1 %	16.000	9,2 %	190.500	9,5 %
Total	79.500	100 %	478.500	100 %	430.500	100 %	842.000	100 %	174.500	100 %	2.005.500	100 %

ERSATZ DU CHAMPIONNAT DU MONDE, LE GRAND PRIX DE SAO-PAULO REUNIT LES MEILLEURS PILOTES

Pour fêter le 400^e anniversaire de Sao-Paulo (Brésil), la ville organise le 25 janvier des courses motocyclistes qui, sur bien des points, seront des épreuves des plus intéressantes :

- a) se situant à mi-chemin entre la dernière épreuve des Championnats du Monde 1953 (Barcelone, octobre) et la première épreuve de 1954 (Reims 24 mai) et,
- b) réunissant un plateau des plus représentatifs.

En effet :

En 125 cmc., on trouvera 18 concurrents dont le champion du monde 1953 de la catégorie, l'allemand Werner Haas sur NSU ; les italiens Ferri, Pagani, Colombo sur Mondial ; Masetti sur Morini d'usine ; Campanelli et Ciaï certainement sur des MV ; le champion autrichien Mayer sur Mondial. Egalement une Montesa espagnole et des Alpino italiennes ; 3 brésiliens sur Morini, Alpino et NSU ; 4 ar-

gentins se partageant Morini, Alpino et Mondial.

En 250 cmc., de nouveau, prédominance de l'industrie italienne avec les Guzzi, la marque de Mandello del Lario envoyant deux de ses meilleurs pilotes : Lorenzetti et Montanari. Sur des Guzzi également, les autrichiens Hollaus et Mayer, le suisse Musy, 4 brésiliens, Pagani et Brini piloteront des Parilla. Deux Velocette montées par des Suédois, représenteront l'industrie anglaise en 250 cmc. On verra également une Puch. Quant à la participation des NSU, elle n'est pas encore confirmée.

En 350 cmc., la majorité des pilotes montera des Norton, AJS et Velocette. Sur Norton, le champion belge Goffin, notre sidecariste et compatriote Murit, les autrichiens Fassi et Hollaus, l'anglais Tommy Wood. Tous tenteront de tenir la dragée haute, sur leurs machines « clients »

à la Guzzi d'usine championne du monde, pilotée par Lorenzetti.

De nombreux italiens encore en 500 cc. Si Lorenzetti prend le départ avec une Guzzi bicylindre « wide-angle », Pagani aura une Gilera mono double arbre. De nombreuses Gilera Saturno avec, entre autres, l'italien Masetti et l'argentin Valfro Méo.

Les Norton seront présentes avec Goffin, notre compatriote Murit, Tommy Wood, l'espagnol Ortueta, le suisse Hal-demann.

Deux BMW Rennsport, mais d'ancien modèle, avec un brésilien et le suisse Musy.

Mais comme vainqueur presque sûr, le jeune irlandais Armstrong sur une 4 cylindres Gilera. Une même machine sera prêtée au belge Léon Martin. Tous deux avec Lorenzetti et Goffin, seront certainement les 4 hommes de l'épreuve.

LE 4 CYLINDRES JAP (Suite)

son axe. Ce pignon est de mêmes dimensions que ceux fixés par deux vis en bout des arbres à cames, et la chaîne qui relie ces trois pignons passe sur un pignon intermédiaire entre les arbres qui sert à procurer plus de prise à la chaîne sur les pignons des A.C.T.

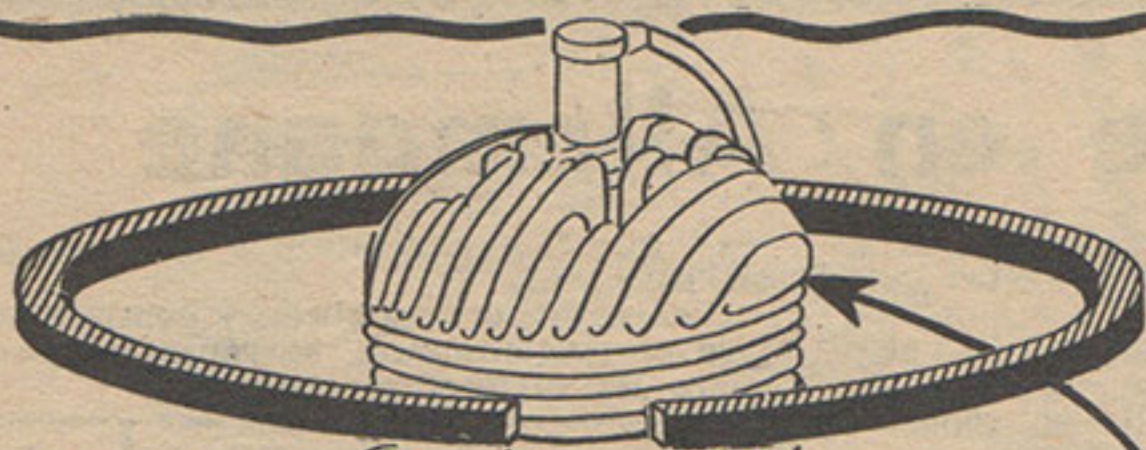
Un tendeur à ruban complète cette transmission légère et silencieuse. Un point cependant mérite une mention particulière, c'est la présence sur le pignon réducteur d'un arbre prolongé à l'extérieur pour pouvoir recevoir une manivelle de mise en marche, au cas où ce moteur serait accouplé à une boîte de voiture.

Le graissage est effectué par le système à carter sec et pompe de retour. A cet effet, deux pompes à engrenages sont entraînées par une vis sans fin en bout de vilebrequin. La première sert à graisser paliers et arbres à cames, tandis que l'autre, de plus forte capacité, comme il est d'usage, retourne l'huile au réservoir. Un filtre énorme est incorporé dans le circuit.

L'arbre d'entraînement des pompes à huile se prolonge du côté opposé pour entraîner la pompe à eau et la pompe à essence (facultative).

Terminons cette description en mentionnant qu'un système d'injection est à l'étude qui devrait donner 10 % d'augmentation de puissance.

J. H.

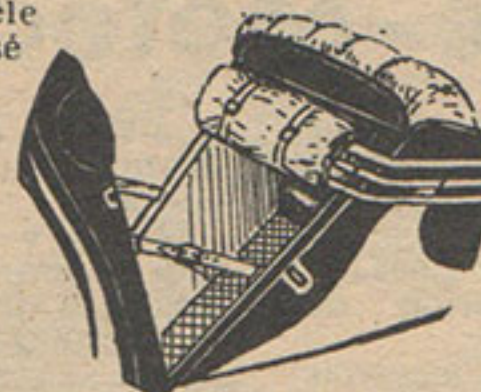


Segments noirs Amedée Bollée
Surface traitée au Parcolubrite
épaisseur 3 microns
spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps
à refroidissement par air

150

MOINS CHER QUE L'OCCASION

Modèle déposé



Coffre ouvert montrant la position de notre capote cabriolet escamotée

Side-cars pour 125, 175 et 250 cmc. au prix imbattable de 39.000 fr.

Nous avons créé également un magnifique sidecar Camping pour grosse et moyenne cylindrée.

Magasin ouvert tous les jours, dimanche matin compris
Catalogue contre 30 fr. timbres — Facilités de paiement

Ets ROY

36, Rue de Bordeaux, 36
MAISONS-ALFORT (Seine) — ENT. 29-70

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



MOTO-CEINTURES
MARQUE DÉPOSÉE

POUR VOTRE SANTÉ

FRANCE - ÉLEGANCE - Fabricant
20 bis rue des Jumeaux - TOULOUSE

CHARGEUR D'ACCUS POUR MOTO

Spécialement étudié pour vos batteries. Charge à bloc en une nuit pour 2 francs. Prix complet franco 2.150 fr.

LEPREUX
17, rue de La Courneuve
AUBERVILLIERS
C.C.P. C. 10564.07

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

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

SPORT ET CLUBS

TRIAL CYCLOMOTEUR

Dans le Trial de l'Empereur dont nous avons donné les résultats en moto dans notre n° 1170, était également au programme une épreuve pour cyclomoteurs dont voici les résultats :

1. Morphyre (CNC Mistral) 0 pt de pén. ; 2. Militello (Cécile-Le Poulain) 5 pts ; 3. Gaveriaux (Pillot-Briban) 5 pts ; 4. Blanchet (Métropole-Vap) 5 pts ; 5. Pascaud (Oubron-Cucciolo) 5 pts ; 6. Magnat 20 pts ; 7. Primaux 20 pts ; 8. Lacroix 180 pts ; 9. Mlle Blaise 200 pts ; 10. Philippe 210 pts ; 11. Boutevin 700 pts. Tous les concurrents sont du MC Chât.

■ MOTO-CLUB CHATILLONNAIS. — Le dimanche 31 janvier se déroulera, salle des Fêtes Municipales, 3, rue Sadi-Carnot, à Châtillon (à 300 mètres du siège social), la 22^e assemblée générale annuelle. La réunion débutera à 14 heures. Pour ceux qui sont indisponibles, une permanence

fonctionnera de 10 h. à 12 h. au siège, 47, rue Gabriel-Péri, ce qui leur permettra de voter et de payer éventuellement leurs cotisations.

La réunion se terminera par une séance de cinéma avec plusieurs films motocyclistes au programme et par une petite sauterie.

■ AUTO-MOTO-CLUB MANOSQUE. — Le renouvellement du bureau a donné les résultats suivants pour 1954 :

Prés. : Decard. Vice-Prés. : Mme Garcin, Mr Durand. Secrét. : Fayet. Secrét. adj. : Duplant, Garcin. Trés. : Tomasson. Trés. adj. : Hurter, Ardisson. Commiss. Sport. : Angel et Forneron. Conseil. : Arnaud, Pellepol, Meynard, Angelvin, Heyriey.

■ AMICALE DES PETITS VEHICULES MOTORISES DE FRANCE. — L'APVMF tiendra son assemblée générale annuelle le dimanche 31 janvier 1954 au Café Tabac « Guarot », place du Baron Roger, à Gagny (S.-O.), à 14 h. 30 précises.

Le bureau de l'APVMF invite cordialement les constructeurs amateurs de petits véhicules à 2, 3 ou 4 roues, ainsi que toutes les personnes intéressées par la petite cylindrée, à assister, sans engagement de leur part, à cette réunion au cours de laquelle sera préparé le calendrier sportif de notre club, ainsi que celui des sorties champêtres ou visites de sites à effectuer au cours de l'été 1954.

LE SPORTIF ALLEMAND POUR 1954

Le jeune Werner Haas qui, cette année, avec les 125 et 250 NSU, a conquis deux titres mondiaux, a été proclamé le meilleur sportif allemand de l'année 1954 sur la base des résultats d'un référendum effectué par l'Association des Journalistes Allemands, avec la participation de près de 400 écrivains.

Haas a obtenu 3.446 points devant l'avant-centre de l'équipe allemande de football Jupp Posipal qui arrive avec 2.350 points. Le troisième est le sprinter Fuetter qui a réussi des temps excellents en 100 en 200 m.

Cette reconnaissance des qualités du coureur de la NSU démontre bien la faveur dont jouit le sport motocycliste auprès de nos voisins d'Outre-Rhin.

C'est la deuxième fois qu'un motocycliste remporte ce titre, puisqu'en 1949 on trouva Georg Meler (BMW) en tête du palmarès. L'an dernier, ce fut Kling, pilote Mercédès.

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

DOUGLAS 1953 vente ou échange side. Pierrefeu 3 r Ch. Gaillard, Dammarie (Seine-et-Marne).

VESPA 53 nbx access. 60 bd de l'Hôpital, GOB. 05-67.

125 TERROT, Peugeot.
200 Zundapp
250 TWN, Puch
350 Ariel, Jawa, BSA
500 NSU, BMW, Royal, Zund.
600 Zundapp et 601
750 BMW R12, 71 et 75
Plus. sidecars. Crédit 1 an.
104, rue Haxo, MEN. 99-86.

350 BSA B31 px 220. Lemerrier
133 r St Denis, Paris 1^{er}.

TOUJOURS DISPONIBLE
Sidecar. scooter. motos ét. neuf.
Voit. ts mod. pte cylind et
sport. Reprenons motos vélom.
scoot. ts mod. CREDIT 85 r J.
Lacroix Mén. 74-89 Ouv. ts ls
jrs. Dimanche jusqu'à midi.

BMW R51/3 px 375. imp. Bionaz J. Cité Charbonneaux St-Brice Cilles près Reims (M)

125 PUCH 9000 k. usine 85
47 r Deguingand, Levallois.

350 Ariel 4 v. sél. imp. 110
rep. vélom. récent Per. 60-98

1000 ARIEL 1953 ét. nf. Dusot
1 r d'Alsace, Levallois.

BSA B31 ét. nf 6800 kms 225.
JAROSSAY M 48 r Gl Leclerc
Corbeil (S.-O.).

PUCH 250 TF bon ét. px int.
PECCINI 62 rue N. D. de Nazareth, Paris.)

500 TERROT 4 v. RL bon état
bas prix urgent. Poste essence.
52 r de la Chapelle Paris 18^e

UN LOT DE MOTOS

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

200 ZUNDAPP 70000
250 BMW 135000
125 Motobécane 53 60000
Lambretta juillet 53 115000
FINDLER 226 r Championnet.

MOTOBECANE 125 culb. b. ét.
80 M. Opé. 18-90 Poste 23-75
URG. cse santé Golden Flash
imp. eq. + offr. sam 15-18 h.
dim. 9-12 h. 14 r Domat P-5^e

BMW R25 9500k c nve Tandré
98 bd A. France, St Denis Snc

V. à part. 200. M. Goyon lux.
chrom. 4 vit 3000 k sous ga-
rantie. LABBE 30 av. Pr. Wil-
son, Pl. St Denis apr. 20 h.

MOTOB. 175 53 pl. ét. px 100.
CLAVIER 33 r Marcadet 18^e

TRI Vallée 125 cc tr. b. état
Garnier 136 r d'Avron Paris

BSA 500 M33 nve m. 54 à im.
Allely 136 Gde Rue Villemonble

125 TERROT compétition 52
Impec. J. Lambolez 44 Grande
Rue, Le Thillot (Vosges).

100 MOTOS sélectionnées.
Voitures. Reprises. Crédit.

MOTO-RECORD

151, rue Marcadet, Paris-18^e
MON 24-40.

150 PUCH 1953 13000 km. Ecr.
pr r. v. HAZE 11 av. Mar-
guerite, Viroflay (S.-O.).

JAWA 350 53 parfait état,
pneus chaîne neufs nombr. ac-
cess. 15000 k. VACHER 54 r
Ledantec, Rennes.

A CREDIT

125 Terrot, Peugeot, Monet.
175 Motobécane cme neuve 99.
250 Jawa et Puch c. nves 160.
350 Jawa impeccable 175.
350 Gnome Rhône Major 65.
350 Terrot comme neuve 80.
350 Peugeot culb. mot. nf 55.
500 Terrot parfait état 65.
500 Monet 4 vitesses 69.
500 Indian scout depuis 69.
500 Norton et Triumph 95.
500 Triumph télescop. 160.
750 Gn. Rhône side dep. 85.
750 Harley selle bipl. 119.
1000 René Gillet Police 90
et 50 motos diverses.
Faurie 8 av. St Ouen, Paris
M^o La Fourche (dans la cour)
Expéditions en province.

350 VELOCETTE RTT course
très rapide. GUERIN 1 av.
Carnot, Bourges.

PUCH 250 TF 51 équipement
complet sac cuir cam. Place 3
r de la Galté, Saint Ouen.

125 COMPET. transf. tourisme
rapide palmarès vis. ts jours
18 à 20 heures. GROSLIER 7
r Laborde 8^e.

BSA 350 500 cross model 53
Renault 1 t entier. vitré. Paul
Godey 8 r René, Viroflay.

A. V. Peugeot 100 2 v. ref. nf
nbx acc. LEPREUX 17 r La
Courneuve, Aubervilliers.

BMW 500 bicy. R5 acces. 175.
Ecrire DUFOUR 75 r L. Gam-
betta, Drancy (S.).

VELOM. Peugeot 125 cc tr. b.
ét. px 60000. BERT 30 r G.
Huchon, Vincennes.

Motobécane 125 juil. 52
eq. 5500 k 75. 3 mois garantie
Leclerc 56 r Max Dormoy 18^e

INDIAN 500 prix 75. MASSON
6 avenue de Friedland 8^e.

JAWA 350 t. b. ét. px int. eq.
Arc 97-59 8 à 18 h. Guichard

BSA 350, B31 1952 état neuf
10000 kms fer. repr. NAUDIN
16 r Prévoyance, Vincennes.
DAU. 29-28.

CREDIT IMMEDIAT

1/3 compt. soldé en 6-9-12 mois
650 cc BSA Golden Flasch 250.
500 cc Sunbeam 52 c. nve 325.
500 cc FN 51 culbut. 220.
500 cc R. Enfield culbut. 195.
350 cc Velocette 51 culb. 220.
350 cc Horex 52 Régina 230.
500 cc DKW bicylind. 150.
350 cc DKW NZ cme nve 140.
750 cc BMW R12 révisée 190.
800 cc Gnome flat-twin 95.
750 cc R. Gillet 4 vit. 65.
500 cc Indian scout. nve grenat
500 cc Terrot 53 RGSP 170.
500 cc Terrot 48 sup. cul. 125.
500 cc Motobécane depuis 75.
500 cc R. Gillet depuis 70.
175 cc Motobécane 1952 115.
125 cc Motobécane 50 à 52 75.
50 motos et vélom. dep. 25000
Grand choix de sidecars
AUDEGEAN 10 r d. Apennins
Métro Brochant. MAR. 74-22

DISPONIBLES

20 voitures à votre choix.
Crédit Reprises toutes motos
Audegean 10 r d. Apennins-17^e
Métro Brochant. MAR. 74-22

PEUG. 125 52 c. nve. Moto-
bécane 175 suspens. Scooters
Lambretta, Terrot, Bernardet.
250 side : Terrot 500 lat. 350
Gillet Herstal 4 v. sélec. R.
Gillet 750. solo : Motobécane
350 et 500 superculasse. Har-
ley 750. BSA B31 prix sans
concur. Tous crédits. 42 place
de l'Eglise, Pantin. NOR. 61-21

ECHANGES

POUR amat. 11 cv Bugatti 8 c
a.c.t. 70. éch. mot. ou vél
GROUBERT, Channay (I.-L.)

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

ECH. logem. 2 p. cuis. 2^e ét
très ensoleillé ctre plus grand
Paris ou Pavillon banlieue 15
km max. Ecr. 1171 Moto-Revue

ON DESIRE ACHETER

Achat ttes mot. repr. ctre-voit.
HURNI 38 r Saussure 17^e.

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

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

Achète comptant

toutes motos et vélomoteurs.
Scoot. Vespa, Bernardet, etc.
Thierry 19 r des 2 Communes
Montreuil (samedi seulement).
ACHAT compt. et dépôt vente
vélot. et motos réc. SELEC-
TION MOTO 100 bd Magenta
Métro gare du Nord Bot 23-80

VOITURES A VENDRE

TOUTES nos voitures vendues
av. reprise de vot. moto et
crédit sur différ Renault 4 cv
Renault Celta et Prima Peu-
geot 402 lég. et famil. Simca
1200. Simca-5. Traction 7 C.
11, 15-6. Matford 13 CV et 21
CV. Jaguar 11 CV. Volkswagen
type Arm. BMW 326 cabr. et
cond. et plus. voit bs px. 42 p.l
de l'Eglise Pantin. Nor. 61-21

Crédit - Reprise

125-175 Motobécane 1952.
200 Monet. 250 Puch.
350-500 BSA occas. neuves
500 et 650 Triumph garant.
750 BMW très propre.
HURNI 38 r Saussure P. 17^e
V. voit Mochet 52 ét. neuf
125 cmc. 8000 k. MEN. 30-63
après 20 heures.

DIVERS

INDIAN Gnome et Rhône.
Stock pièces et épaves ts mod.
Alazard 47 bis av. Clichy 17^e

FONDS DE COMMERCE

AGENCE Motobécane centre
de Paris install. moderne à
vendre ou bail à céder. Tél.
Mme Ruriack BAL. 40-43.

EMPLOIS

ON DEMANDE Mécanicien
connaiss. pièces détach. pour
vente motos franç ou vendeur
au courant. MAGENTA MOTO
9 bd Magenta Paris. Nor. 11-60
CH. mécan. qualifié vélomot.
moto, scooter RIC. 75-28.

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)

RAPID'MOTO et son directeur Jacques CHARRIER, international de Moto-Cross

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

Vous réserve son meilleur accueil et met à votre disposition sa compétence acquise en compétition
Agent des 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, sacs, lunettes NOVELTOR à 600 fr. - Gants GAMET à partir de 2.550 fr. - Nombreuses occasions en toute confiance.

AGENT OFFICIEL

Lambretta

MONET-GOYON - GNOME-RHONE - JONGHI - TERROT - BERNARDET - Cyclomot. CAZENAVE-
VAP - DERNY - TRIUMPH - VELOCETTE - ROYAL-ENFIELD - HOREX - F.N.

CREDIT

Les meilleures marques sont sélectionnées pour vous chez

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

EXPEDITION

PROVINCE

CREDIT

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

PARIS-NORD-MOTOS

Agent Officiel

au service de
4 grandes marques

Geugeot
BSA **TERROT**
GNOME RHONE

Pièces détachées
Tous Accessoires **VENTE À CRÉDIT**
Atelier de Réparations

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

A PARTIR DU 18 JANVIER

SOLDES ANNUELS

MARCY 1 et 3 place de la Bourse
Paris-2^e - CEN 83-11 et 12
aperçu de quelques prix

DEMI-BOTTE, box noir ou
couleur 3.950

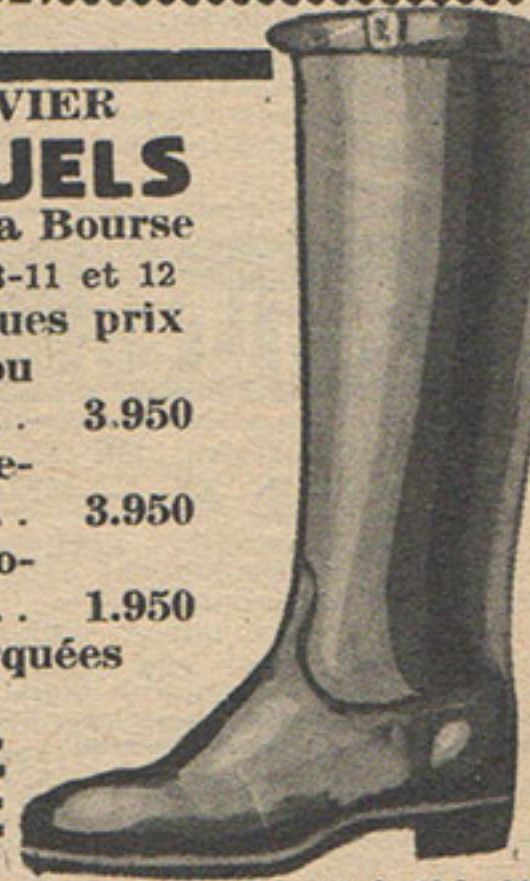
BOTTE MOTO, box noir, se-
melle cuir 3.950

CHAUSSURES de ville, mo-
dèles divers 1.950

nombreuses séries démarquées
de 40 à 60 %

LA PLUS IMPORTANTE
SPECIALITE FRANÇAISE

Ouvert sans interruption, du lundi au samedi de 8 h. 30 à 19 h. 30



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.

Les véritables poignées
- **KICHOF** -

10 ans d'expérience
Brevet déposé
(à la cde indiquer voltage et
puissance lampe du phare)
Franco : 1.500 frs
PRAT, Ste-Terre (Gde)

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



UNE NOUVEAUTÉ...



Pour rouler
LA NUIT
EN TOUTE SÉCURITÉ...

Intercalez dans le circuit
allant de la source aux
lampes d'utilisation un
régulateur de tension.
PLUS D'AMPOULES
PRÉMATURÉMENT GRILLÉES !
La self auto régulatrice
INTERLUX vous évitera
l'ennui et le DANGER
d'être brusquement privé
de lumière

En vente chez
votre fournisseur
habituel

INTERLUX

GROS : AFCO S.A.

181, RUE LA FAYETTE - PARIS - 10^e

62^e ANNÉE

MOTOBÉCANE

CREDIT 12 MOIS

AGENT

EXCLUSIF

TOUS MODELES

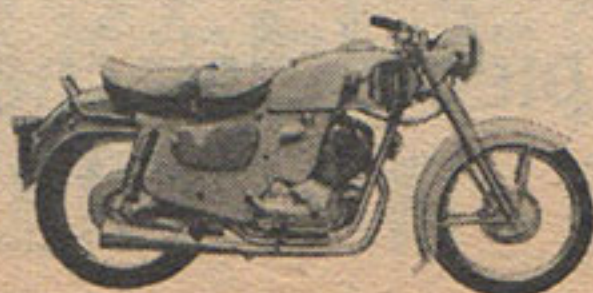
DISPONIBLES

DEPREZ

187, r. Armand Silvestre
COURBEVOIE

Main-d'œuvre gratuite en cas d'application
de la garantie par le constructeur

Tél. : DEF. 07-01 et 02



MOTO VANVES SPORTS

Concessionnaire SPEED

Station-Service VAP et DELL'ORTO

ALCYON - GNOME-RHONE - BABYMOTO - DREVON - VALLEE

1 et 3, Boulevard Brune - PARIS-14^e

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

La bibliothèque du "motorisé"

La spécialité des Éditions de Moto-Revue

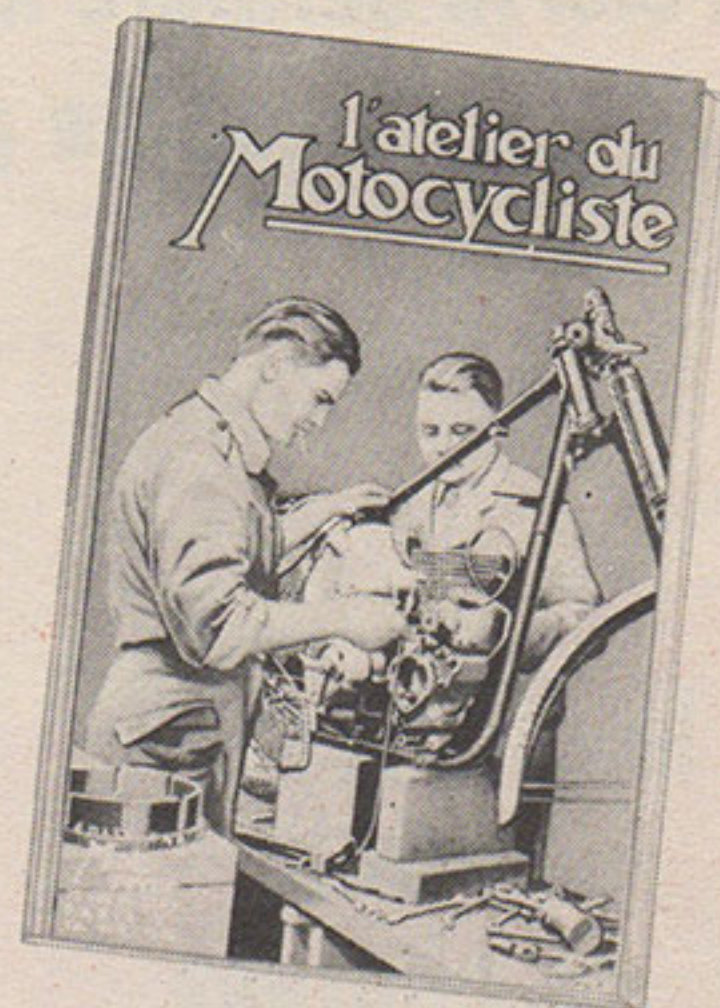
TOUT MOTOCYCLISTE, TOUT SCOOTERISTE, TOUT CYCLOMOTORISTE,
SERA PARFAITEMENT DOCUMENTÉ EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ÉTÉ ÉCRITS POUR LUI



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 ÉDITIONS 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.)

MOTOBECAVE 125 lat.

Prix : 300 fr. (par poste 345 fr.)

MOTOBECAVE 125-175 culb.

Prix : 460 fr. (par poste 510 fr.)

PEUGEOT P 55-56-155-156- et 176

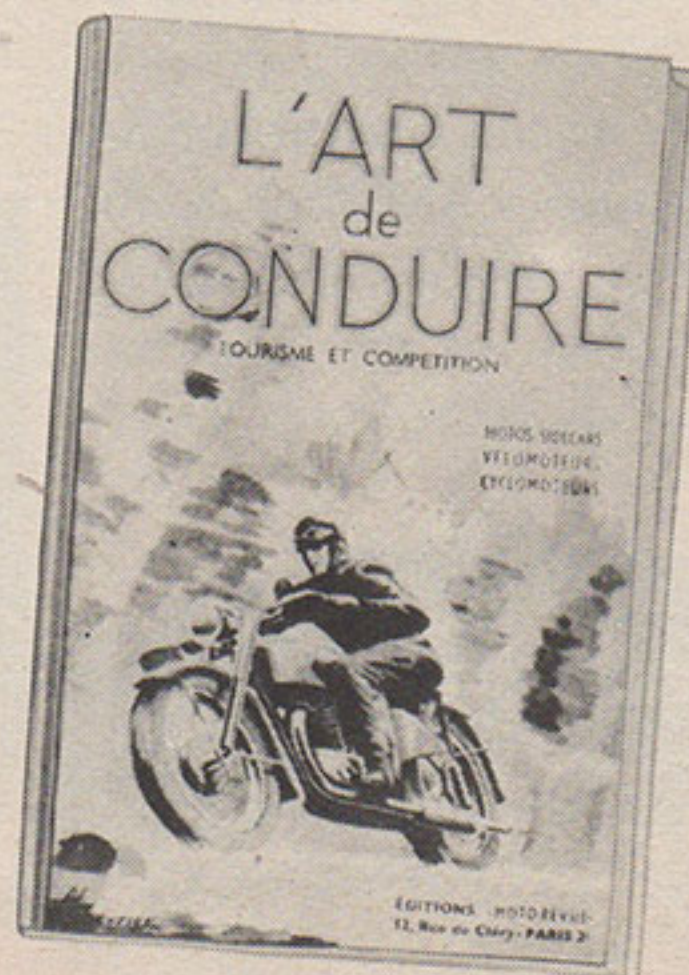
Prix : 475 fr. (par poste 520 fr.)

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)

Motocistes, attention!

Voici la dernière nouveauté
créée par

*pour, encore
mieux
vous servir:*

le distributeur
portatif
de chaînes
YELLOW

Le distributeur portatif **SEDIS** est l'élément indispensable à toute manipulation de chaînes en rouleaux. Il facilitera votre travail et le rendra plus agréable.

En tôle épaisse finement décorée, le distributeur portatif **SEDIS** et son support publicitaire trouveront leur place chez tous les motocistes "à la page". Propre, pratique, facile à transporter, le distributeur **SEDIS** a enfin résolu le problème de la conservation et de la manipulation des chaînes.

COMPAGNIE
DES TRANSMISSIONS MÉCANIQUES

SEDIS

19, Av. du Général-Mangin
PARIS (16^e)

Tél. : AUteuil 95-55 et 95-56



*Consultez
votre
fournisseur
habituel*



Le support des distributeurs permet le classement méthodique des pièces détachées. Le dérive-chaîne est toujours à portée de la main.

Grâce à son système de stabilisation, le distributeur peut toujours être placé à l'endroit le plus favorable pour un meilleur rendement.

La chaîne est accessible par simple soulèvement du couvercle de protection.