

# Moto revue

42<sup>e</sup> ANNEE. — 6 FEVRIER 1954. — N<sup>o</sup> 1.173

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

40 frs

*Conseils  
pratiques*

MOTOBECANE

D 45



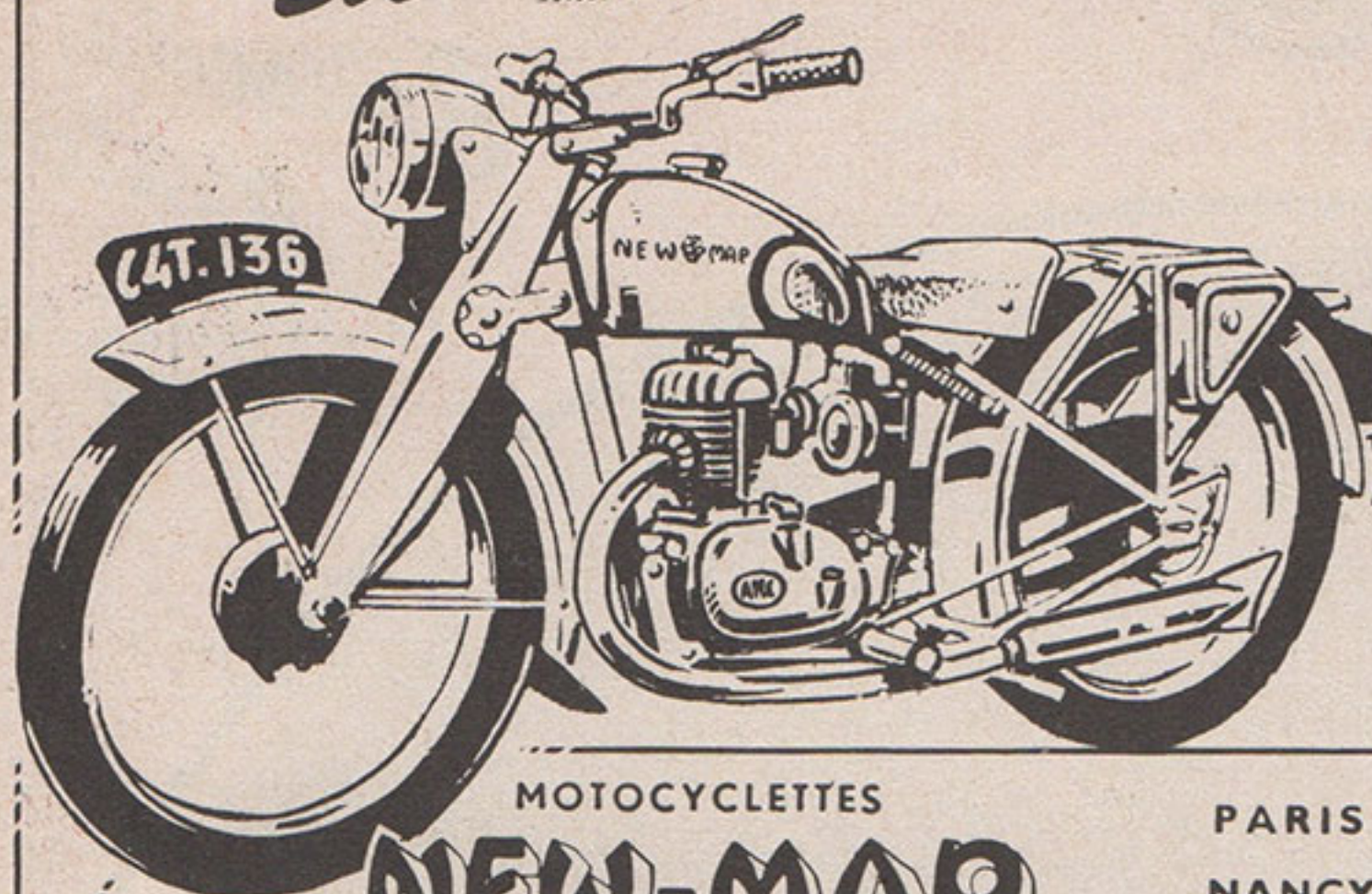
TÉLÉPHONE :  
GUTENB. 73-32  
4 LIGNES GROUPEES  
C.C. POSTAL : 297-37

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

La découverte de sites agréables n'est souvent possible que grâce à la moto.

# NEW-MAP

*donne l'exemple...*



*... et poursuit sa politique en conciliant deux opposés:*

**PRIX IMBATTABLES**  
et **QUALITÉ TOTALE**

avec la  
**C4T.136**

Bloc-moteur A. M. C.  
3 vitesses - 4 Temps  
A CULBUTEURS

le plus éprouvé "culbuté"  
du marché Français

en **125 cmc** **119.500 frs**

*et bien-entendu, le fini  
NEW-MAP: email Anglais  
et chromes qui tiennent!*

MOTOCYCLETTES

## NEW-MAP

124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS : 30, rue de Charenton (Bastille)

NANCY : M. LEFEVRE, 3, rue Léopold Lallement

ROUEN : M. ABRAHAM, 41, rue de Crosne

*Méfiez-vous*

DES

**CONTREFAÇONS!**



**EXIGEZ le**

## CASQUE GENO

HAUTE RESISTANCE

IMPERFORABLE AUX CHOCS

VENTE EN GROS : Ets GENO, 6, Fg St Honoré - PARIS-8<sup>e</sup> - ANJ. 12-38

POUR VOTRE ÉQUIPEMENT

## MOTO, SCOOTER, VELO

MOD'PLASTIA vous rappelle ses dernières fabrications conçues pour votre confort :

- o COMBINAISONS "Plastia"
- o ANORAKS
- o BLOUSONS cyclistes
- o GANTS fourrés (teintes constructeur)
- o HOUSSES extérieures enveloppantes pour Motos, Scooters, Dery, etc...
- o PUNCHOS et pélerines
- o TABLIERS de protection

## MOD'PLASTIA

fabrique 2 rue du Buisson-S'-Louis, Paris-10<sup>e</sup> BOL. 75.98

expose et vend en gros 30 r. de Sambre-et-Meuse, Paris-10<sup>e</sup> NOR. 76.94

un matériel rationnel et confortable

Documentation gratuite sur demande

OLIVIER 131

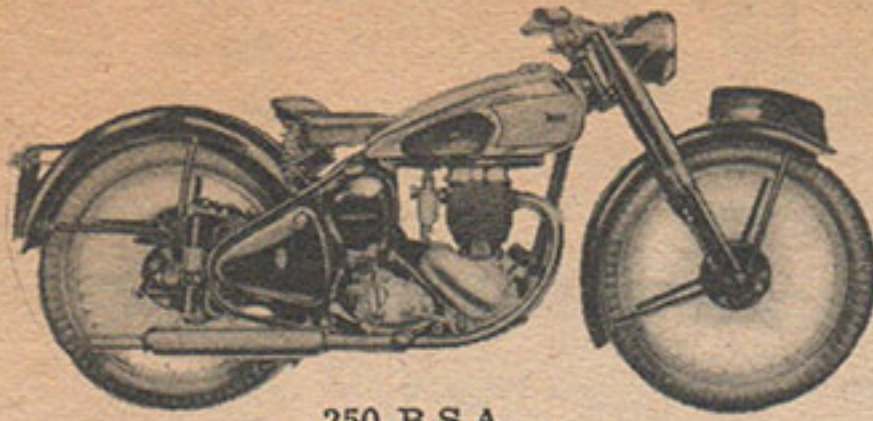
Il est temps de passer commande de votre 250 cmc **BSA**

LIVRABLE AU PRINTEMPS A

## NORD-EST-MOTOS

Agence des Grandes Marques :

GIMA - GNOME-RHONE  
GUILLER - JONGHI - GALLETTO  
AER-MACCHI



250 B.S.A.

# N. ANGELI

SPECIALISTE DIPLOME  
B.S.A. et SUNBEAM

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

— Métro : Nord et La Chapelle —

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

La



## 250 cmc

MODELE STANDARD

**196.000** FR\$ (plus taxe locale)

MODELE LUXE

**201.000** FR\$ (plus taxe locale)

PRIX DÉPART PARIS

### LIVRABLE IMMEDIATEMENT

Agent Général pour la France  
et l'Algérie :

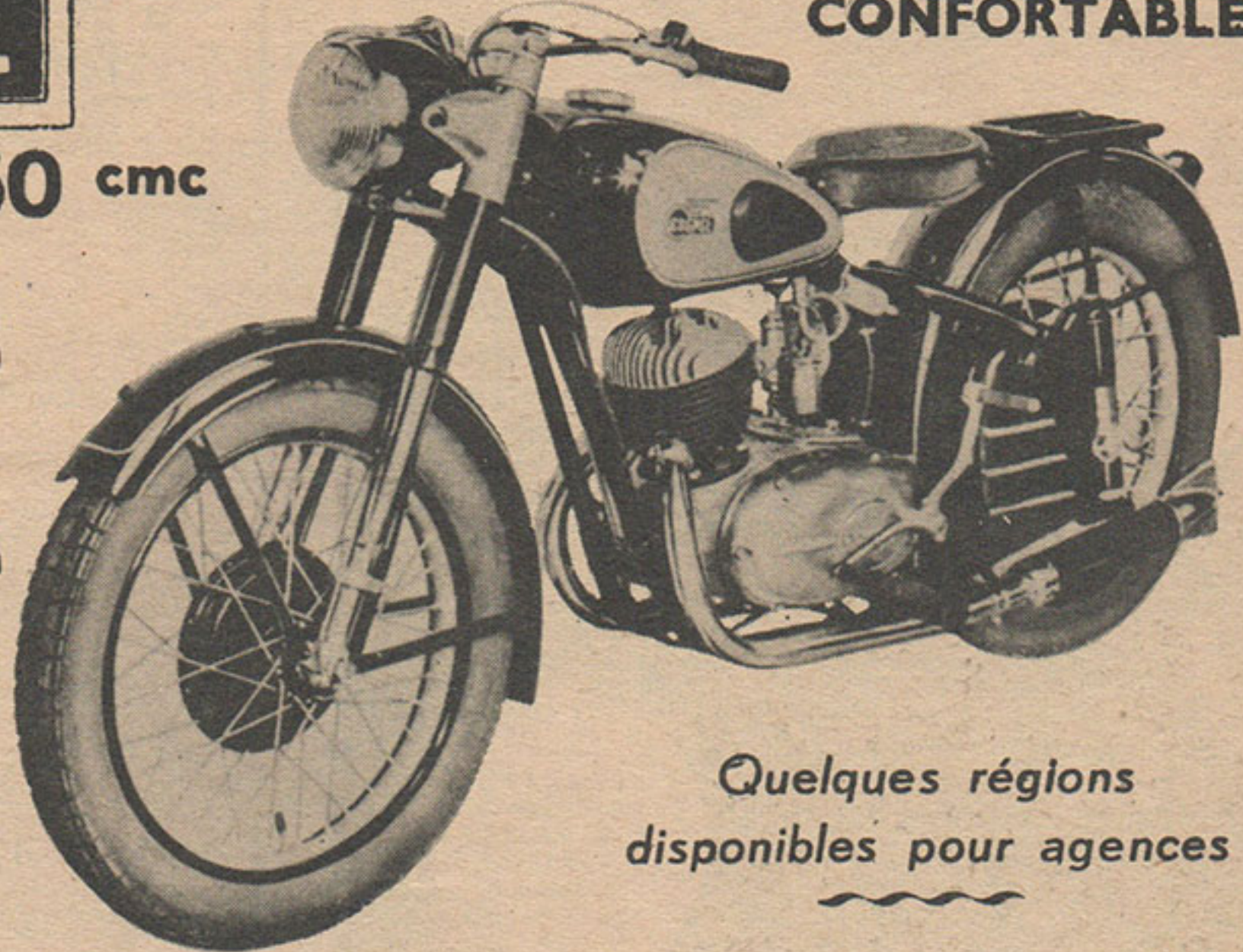
# Ets. Jacques POCH

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

**ROBUSTE**

**ÉCONOMIQUE**

**CONFORTABLE**



Quelques régions  
disponibles pour agences

DOUBLE ALIMENTATION  
PAR BATTERIE ET  
VOLANT MAGNETIQUE

ROBUSTE ET ELEGANTE

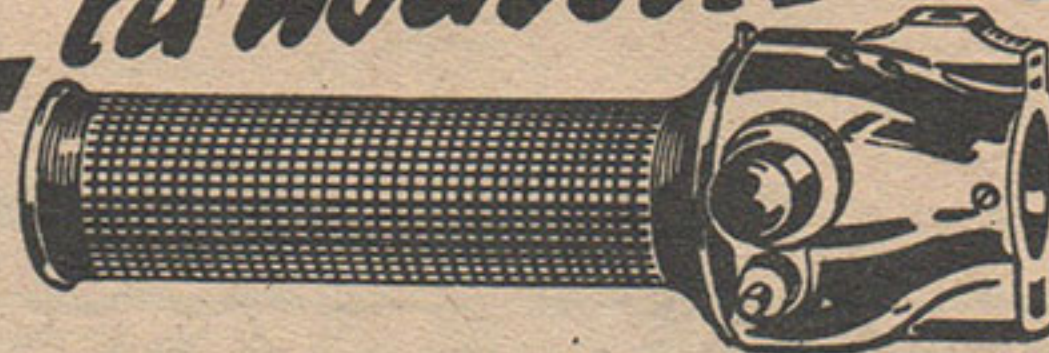
SIMPLE ET SURE

DEMONTAGE FACILE

PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE

AVEC FILS ET COSSES

## la nouvelle



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

# SAKER Universelle

COURBEVOIE

QUALITE SAKER

TOUTES LES COMMANDES

ELECTRIQUES

REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE

COMPLETE ET DETAILLEE

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

DEPOSITAIRE OFFICIEL: S16 KERSA, 43, RUE VOLTAIRE - LEVALLOIS - Métro: Anatole-France

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

**AGENT OFFICIEL**

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

Retenez dès maintenant  
les machines  
**DISPONIBLES :**

STOCK pièces détachées B.S.A. - SUNBEAM - ARIEL  
CREDIT : 6 - 9 ou 12 MOIS (expédition province)

Atelier de réparation et ouvriers spécialisés pour entretien et garantie

Renseignements : réponse contre 45 fr. en timbres

**BSA ARIEL**  
**A. CHARRIER**

Champion de France vitesse 1936  
SPECIALISTE DES MACHINES ANGLAISES

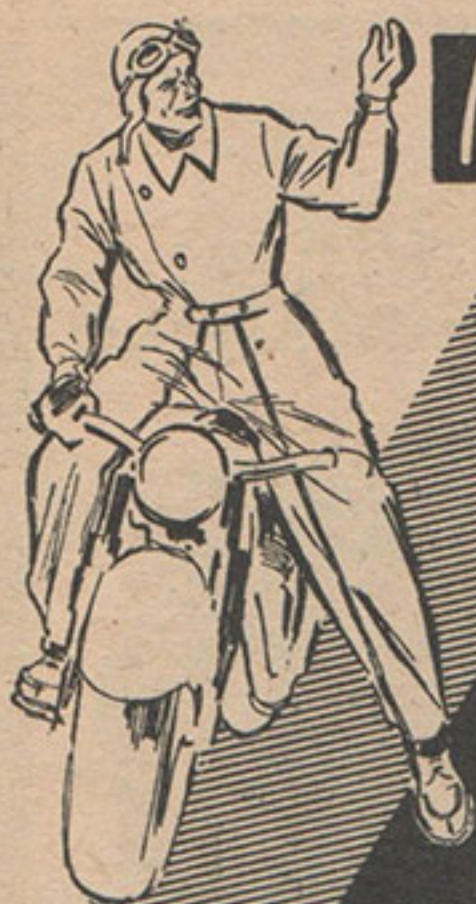
**SUNBEAM**

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

BSA A 10 - A 7 - B 33 - B 31 Super Flash - M 20 - C 11 - SL

S. 7 - Luxe S. 8 - Sport — ARIEL tous modèles (excepté Seine)

Toutes nos machines  
sont traitées avec REDEX  
La maison se charge de l'immatriculation  
des machines



**MACOMBYNN 54**



FABRIQUÉ EN  
**CORDOUAL**

**SPORT**

Conçu par un motard  
pour des motards  
*protège votre costume*

Ne se désagrège pas

**NE PREND PAS** les taches de graisse ou d'huile  
**RESISTE** à la flexion, l'abrasion, le frottement

Elle est

**SOUPLE, IMPERMÉABLE, INVULNÉRABLE**

Montée avec véritable  
FERMETURE ÉCLAIR

*Se lave à l'eau et au savon*

Tellement plus pratique  
se porte sur n'importe  
quel vêtement.



LISTE DES DISTRIBUTEURS AGRÉÉS AU SEUL FABRICANT  
**CHANTRIEUX & LEFÈVRE, 2, RUE DE LA PLUMETTE, AMIENS**

CHANTELUNE-FOZ

**ALMA**

9 bis, r. Gabriel Péri - CLERMONT-FERRAND

VELOMOTEURS

Bloc ALMA 3 vit.

TO-ST ..... 104.900

TO ..... 120.000

SA ..... 126.000

Bloc YDRAL 4 vit.

YP ST ..... 115.000

YP ..... 130.000

YS ..... 136.000

MOTOCYCLETTES

Bloc YDRAL

175 cmc. - 4 vitesses

MC 0 ..... 162.000

MC 2 ..... 168.200

TRIPORTEURS

Bloc YDRAL 4 vit.

125 cc C 200 165.000

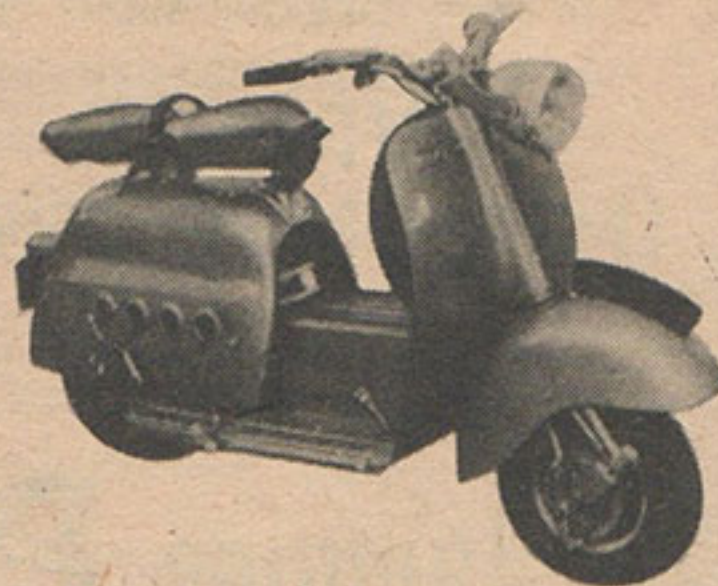
175 cc C 300 185.000

**SCOOTERS**

3 vit. - 125 cmc.

ST ..... 134.000

CREDIT 12 MOIS



Agences libres dans quelques secteurs

AGENT OFFICIEL

**Lambretta**

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

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

CREDIT

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

**marcel perrin**

RECORDMAN DU MONDE

EXPEDITION

PROVINCE

CREDIT

Disponible :  
125 cmc. à 175 cmc.  
PIECES DETACHEES

**6, Bd RICHARD-LENOIR**

Tél. : ROQ. 29-28 - (Bastille)

**MOTOBÉCANE**



MOBYLETTE  
SCOOTER

Accessoires spéciaux

**46, RUE TURBIGO**

Tél. : ARC. 58-86 - (Arts-et-Métiers)

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



## A. DUBOIS

MOTOBECANE — B.S.A.  
 SUNBEAM — TERROT  
 STOCK PIECES DETACHEES  
 56, r. A.-Briand - LEVALLOIS  
 Tél. : PER 19-73

## Sté du Garage JARDILLIER

le Spécialiste de la remise en  
 état des MOTOBECANE  
 Anciens et nouveaux modèles  
 88, av. Paul Doumer, Paris-16  
 AUT. 18 42

## DYNAMIC - SPORT

Motobécane - Guiller (A.M.C.)  
 D.S. Malterre (A.M.C.) - Jonghi  
 Lambretta - Guzzi - B.S.A.  
 Speed-Mors - Aer-Macchi  
 M.V. Agusta - Terrot - N.S.U.  
 6, rue St-Augustin - PARIS-2<sup>e</sup>  
 RIC. 75-28 Métro Bourse

## PARIS-LOIRE

dirigé par  
**MARCEL PAHIN**  
*Coureur officiel « AUTOMOTO »*  
 Réparation tous moteurs AMC  
 AUBIER-DUNNE  
 VILLIERS - SPEED  
 Toutes pièces détachées en stock  
 62, av. de la Grande-Armée  
 Tél. : GAL. 57-95

## AGENTS OFFICIELS

J. DI VOZZO  
 116, Bd. Séurier  
 PARIS-19<sup>e</sup>  
 Tél. : BOL. 77-62



G. PERSIN  
 92, Av. de Rigny  
 BRY (Seine)  
 Tél. : 272 à BRY

Main-d'œuvre spécialisée  
 Pièces détachées DKW d'origine  
 pour tous modèles  
 Expédition en province à lettre lue

## MOTO VANVES SPORT

Station-Service VAP.  
 Dell'Orto - Mosquito  
 Gnome-Rhône - Mors-Speed  
 A.M.C. - Ydral - Sachs  
 Peugeot - Zurcher  
 1 et 3, Bd Brune - PARIS-14<sup>e</sup>

## STATION-SERVICE

### YDRAL

DELL'ORTO — GRAZZINI  
 Toutes pièces détachées  
 20 r. du Débarcadère, Paris-17<sup>e</sup>  
 ETO. 73-92 - 77-46

## BARBÈS-MOTO

Jonghi - Lambretta - Guzzi  
 Gima - B.S.A. - Sunbeam  
 Terrot - René Gillet - Gnome-  
 Rhône  
 33, Bd Barbès - PARIS-18  
 M. Ch. Rouge MON 98-35

DEPANNAGE  
RAPIDE

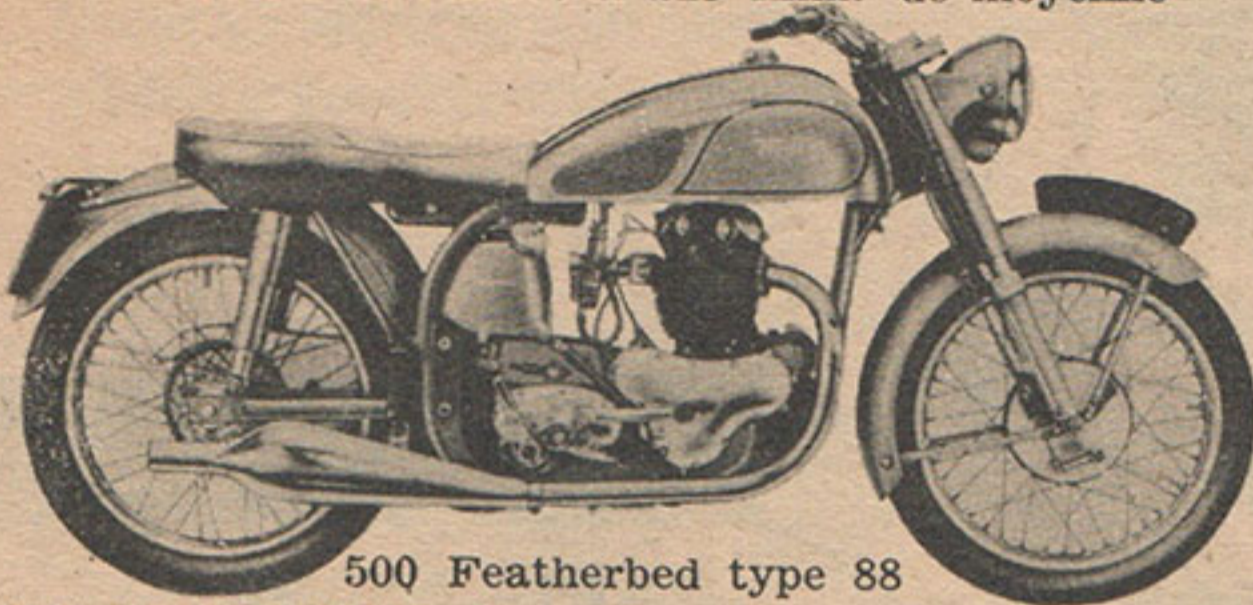
TRAVAIL  
SOIGNÉ

PRIX  
MODÉRÉS

ADRESSES  
RECOMMANDÉES

Commandez maintenant  
votre **Norton** 1954  
nouvelle

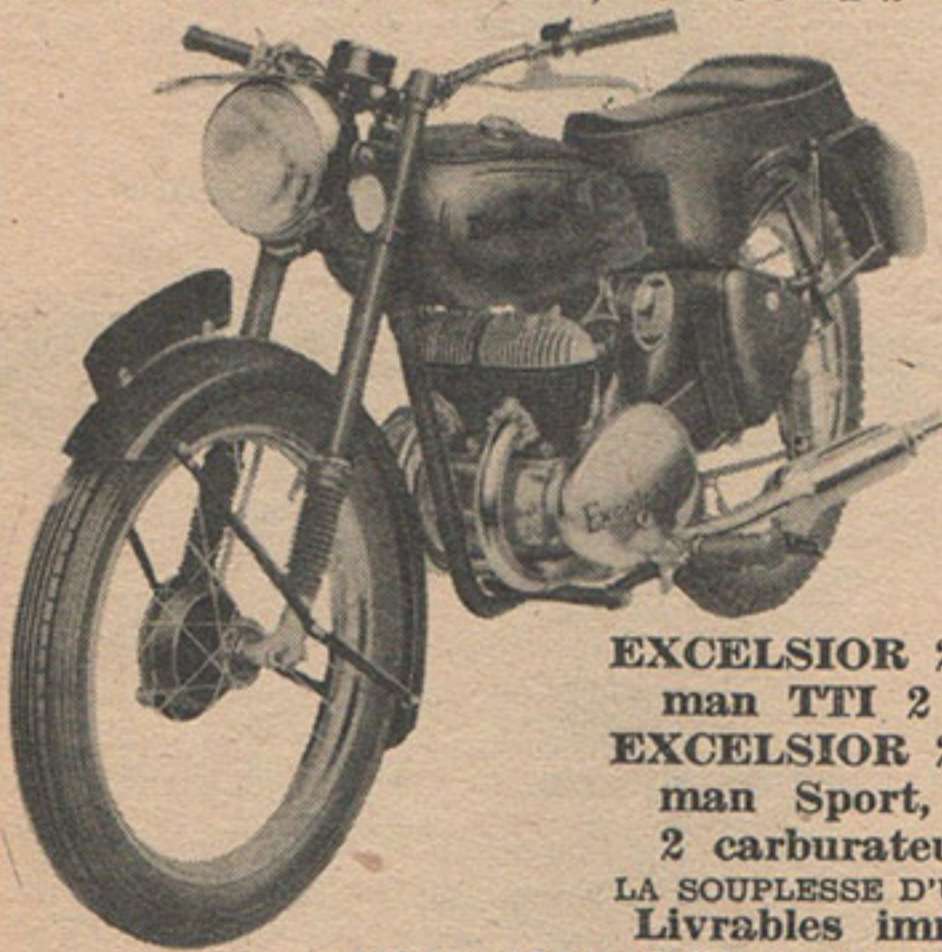
Gagnante de 29 Tourist Trophy  
5 Bol d'Or (24 h. d'endurance) à 107 kmh. de  
moyenne - 2.573 kms. Record absolu autos-motos  
par G. LEFEVRE  
et Championnat de France 1952 (catégorie 500 cc.)  
par COLLOT  
venant de battre 60 records du monde :  
(7 h. à 193 kmh. de moyenne)  
et le record de l'heure à 215 kmh. de moyenne



500 Featherbed type 88

500 DOMINATOR type 7, cadre Swinging arm.  
500 DOMINATOR type 88, cadre Featherbed  
500 ES2 - Mono - nouveau cadre swinging arm.  
DISPONIBLES

◆ CREDIT à 6, 9 et 12 MOIS ◆



Excelsior  
250 cmc.  
Sport

Quelques  
agences  
disponibles

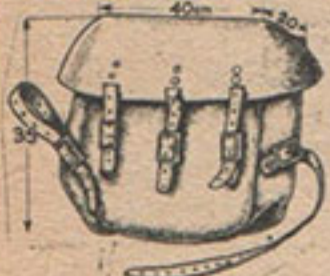
EXCELSIOR 250 cc. Talis-  
man TTI 2 cylindres.

EXCELSIOR 250 cc. Talis-  
man Sport, 2 cylindres,  
2 carburateurs.

LA SOUPLESSE D'UN 4 CYLINDRES  
Livrables immédiatement

VOIR NOS OCCASIONS

DANS NOS ATELIERS - (état absolument neuf)  
NORTON Dominator - ES2 - 350 Arbre à cames  
500 culbuté - 500 latéral - 600 BIG FOUR  
MANX 500 entièrement révisée, 165 kmh., 250.000 f.  
PEUGEOT 175 fourche téles. susp. AR. à 110.000 fr.  
Toutes pièces : NORTON - EXCELSIOR  
VINCENT - ARIEL - B.S.A. - TRIUMPH - INDIAN



Sacoches américaines spéciales  
renforcées pour motos, vélomoteurs.  
Grand modèle cuir chromé de : 4.900  
à 5.900 frs.

Grand choix de pneus et accessoires toutes marques  
Selles doubles et coussins de garde-boue

**GARREAU**

Distributeur pour la France de  
NORTON - EXCELSIOR - INDIAN - TORNAX  
22, rue Robert Lindet - PARIS-15° - VAU. 07-09

l'Hiver est  
K. O.



faites comme moi !

Brétocylez votre essence

avec

**Bretocyl**  
parce qu'il est  
**Graphité**



pour obtenir des DÉPARTS FOUROYANTS, le  
GRAISSAGE IMMEDIAT des HAUTS DE CYLINDRES  
DES LES PREMIERS TOURS !

**BRET-OIL**

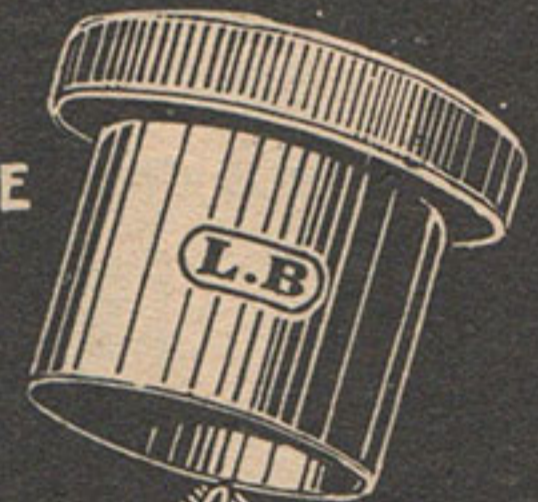
4 R. Jeanne-d'Arc • MIC. 18-30 • Issy-les-Moulineaux (Seine)

MARQUE

BREVETÉ S.G.D.G

**L.B**

DÉPOSÉE



ROBINETS  
TIROIR  
toujours  
étanches

BOUCHONS  
de RESERVOIR  
à fermeture  
rapide

**LE BOZEC & GAUTIER**

28 Rue Carle Hébert - COURBEVOIE.

Téléphone : DEF 20.95+



# 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

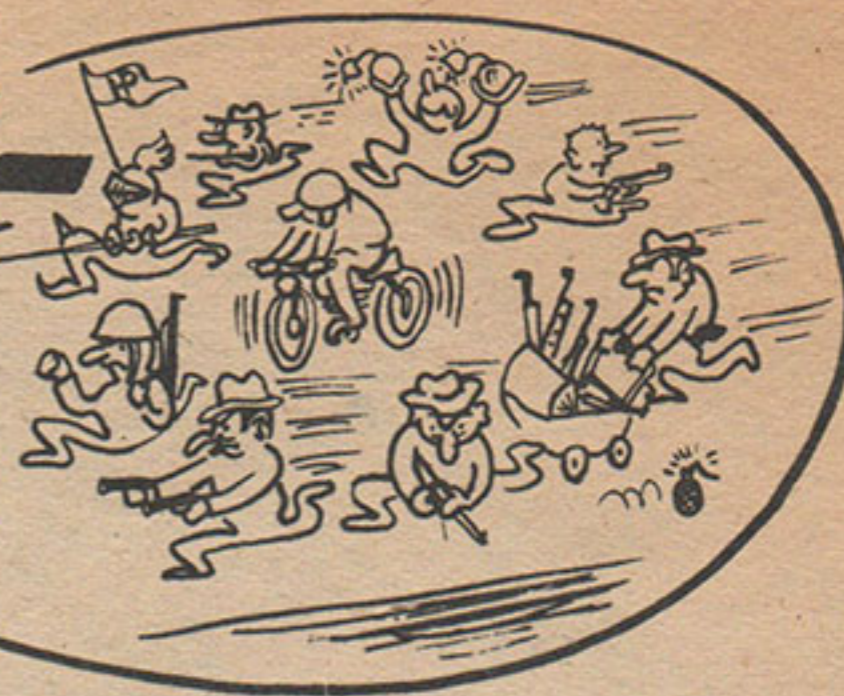
12, RUE DE CLERY,  
PARIS (2°)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

# Protégez-vous...



IL est une question qui a toujours attiré l'attention de « Moto-Revue » c'est bien celle sur laquelle nous allons, une fois de plus, revenir aujourd'hui. En effet, outre les nombreux articles consacrés à ce problème, les bas de pages de tous nos numéros sont réservés à des conseils de prudence qui visent à assurer non seulement la sécurité des pilotes et des passagers de motocyclettes, mais aussi la sauvegarde des autres usagers de la route.

La diffusion toujours croissante de la moto et le nombre toujours plus grand de ses usagers nous incitent à insister encore sur ces conseils afin qu'ils ne restent pas lettre morte, qu'on ne puisse pas croire que ce sont là des avis de pure forme, traditionnels, vidés de tout contenu réel et destinés simplement à jeter de la poudre aux yeux.

Il est loin d'en être ainsi, et nous n'en voulons pour preuve que cette lettre éloquente que nous envoie M. Kestelyn à la suite de l'accident mortel survenu en moto à son cousin, M. Totain, marchand de cycles et de motos à Louviers... « Celui-ci (M. Totain) ne portait jamais de casque et trouvait même que c'était inutile quand on faisait attention à soi. Malheureusement il ne pourra plus se démentir maintenant et dire au contraire qu'un casque est vraiment très utile ; c'est pourquoi je vous raconte cette triste histoire afin que cet exemple puisse servir de leçon à bien d'autres... ».

Ce n'est qu'une lettre, mais combien d'accidents, qui pourraient être bénins, sont rendus mortels parce que les motocyclistes jugent que le port du casque est ridicule... ou ennuyeux ?

Nous ne sommes d'ailleurs pas les seuls à insister dans ce sens. Voici un extrait d'un communiqué du Moto-Camping-Club Albigeois qui nous apprend que... « La section moto a organisé à Albi une première campagne sur la nécessité pour le motocycliste de se protéger à l'aide d'un casque et de ne circuler qu'avec un véhicule en parfait état... ».

« ...Sur 251 motocyclistes contrôlés, 59 seulement étaient protégés par un casque ». Oui, vous avez bien lu : 59 sur 251 !..

Evidemment, le problème de la sécurité en moto, et pas seulement de la moto d'ailleurs, est complexe et difficile à résoudre. Mais si nous avons insisté tout particulièrement sur le port du casque, c'est pour bien montrer que quelques aspects de ce problème peuvent être résolus par les usagers eux-mêmes. Et dans la mesure où prudence, attention et compréhension peuvent diminuer les risques d'accidents, il est normal que nous demandions aux pilotes d'accorder tous leurs soins à leur machine et à leur équipement.

Evidemment, un accident peut toujours se produire. Mais les motocyclistes sensés doivent faire en sorte qu'il ne soit pas grave. Ils doivent comprendre qu'il n'est pas « sport » de courir, ou de faire courir, des risques inutiles.

Voilà ce que nous ne cesserons de répéter toujours !  
Votre vie est précieuse, protégez-la !.



A leur envol pour Sao-Paulo, où va se dérouler une importante compétition motocycliste : la « Panair do Brasil », a réuni un membre de chaque équipe (sélectionné au hasard) envoyée par les différents pays continentaux. C'est ainsi que l'on voit sur la photo ci-contre, de gauche à droite : Bitzius (Suisse), Gulberg (Suède), Goffin (Belge) caché par l'hôtesse de l'air, Sirani (Italie), Amm (Angleterre), Schröder (Finlande) et Mayer (Autriche).

## un bel exemple d'organisation au SALON de GENEVE

Les organisateurs du 24<sup>e</sup> Salon International de l'Automobile qui aura lieu à Genève du 11 au 21 mars, se sont efforcés de rendre toujours plus attrayantes et plus dépendantes les unes des autres les diverses parties de leur exposition.

Si le grand hall du Palais a été, une fois de plus, réservé aux automobiles particulières, on a su, par une judicieuse disposition, grouper d'une part les carrossiers, la nautique et les poids lourds, et d'autre part les motos, les vélos et les accessoires.

La construction édiflée sur la rue Bernard Dussaud sera tout particulièrement réservée aux caravanes et au camping, qui auront ainsi un emplacement idéal.

Sur les galeries et au premier étage, les stands de motos, scooters et vélos occuperont le centre, tandis que ceux des accessoires leur feront face le long des parois. Enfin, innovation longtemps attendue, le deuxième étage sera ouvert et comportera également une exposition de voitures et de véhicules utilitaires, ainsi qu'un vaste restaurant, afin de satisfaire les plus difficiles. Des bars seront aménagés au rez-de-chaussée comme au premier étage pour faciliter la conclusion des affaires.

Comme tous les ans, « Moto-Revue » aura son stand à Genève où tous ses lecteurs et abonnés pourront nous rendre visite.

# INFORMATIONS

### ◆ DUKE SUR UNE B.S.A. 250 ?

Selon une toute dernière information, au sujet de Duke, qui nous vient d'Italie, il paraîtrait que le champion anglais participerait aux Championnats du Monde 1954 avec une 250 cmc. BSA. Ses contacts avec la grande maison de Birmingham sont en effet réguliers.

En outre, on sait que deux techniciens très connus ont été engagés par BSA depuis un certains temps déjà, et il est possible que la raison invoquée (la mise en chantier d'un petit cube du type utilitaire) ne soit pas l'expression de la vérité.

Si cette « nouvelle » qui, comme toutes les nouvelles est le résultat « d'indiscrétions », était vraie, il serait vraiment intéressant de voir cette nouvelle machine anglaise aux prises avec ses consœurs affirmées italiennes et allemandes.

### ◆ LE COQ ET LE COMMISSAIRE

On peut, sans pessimisme exagéré, s'attendre à avoir de petits ennuis lorsqu'on enfourche un engin motorisé, mais de là à voir sa machine mise en état d'arrestation à cause de sa marque de fabrique, il y a loin !

C'est pourtant ce qui est arrivé au Père Ivo Ciccaci, missionnaire à Wau dans le Soudan. Il faut dire que la campagne électorale battait son plein et que tout le monde, et en particulier la police, devait être plutôt surexcité.

Le brave missionnaire faisait donc sa tournée habituelle avec son scooter Galletto (petit coq) sans se douter que, pour son malheur, un candidat avait justement choisi le coq comme symbole de sa liste. On devine la suite ! Réactions bruyantes de la foule, intervention de la police qui voulait confisquer le scooter,

effacement du « padre » Ciccaci qui ne put réussir à convaincre les policiers de son entière bonne foi. Comment sortir de cette situation ? Comment prouver aux représentants de l'ordre que le missionnaire n'avait pas peint lui-même le coq sur sa machine ? Une notice d'entretien vraiment providentielle et où le coq trônait en belle place, réussit momentanément à calmer les esprits. Mais les journaux anglais et arabes, la radio, s'étaient intéressés à cette « affaire » et il ne fallut rien moins qu'une enquête de la commission électorale pour mettre hors de cause le pauvre Père Ciccaci.

On ne sait toujours pas, aux dernières nouvelles, si le candidat qui a bénéficié de cette propagande involontaire a été finalement élu, et c'est dommage car cette histoire aurait pu alors comporter une morale « motocycliste ».

## Le motocyclisme français vient de perdre MM. PILLOT et J. SWEERTS

Presque tous les Agents de motos de France, et plus particulièrement ceux du Nord et du Pas-de-Calais ont connu les débuts de Pillot quand il dirigeait la succursale Gnome-et-Rhône de Lille.

Il devait, par la suite, être rappelé au Siège comme Directeur des ventes où, pendant 25 ans, il a su organiser parfaitement l'affaire Gnome et Rhône.

En décembre 1952, lors de la fondation de Moto-Scooter-Lambretta à Clichy, il fut appelé comme Directeur commercial et installa, grâce à ses connaissances générales, d'une façon parfaite, un réseau d'Agents Lambretta.

Depuis plus d'un an la santé de Pillot était chancelante, il ne s'était pas rendu compte de son état de santé et fondait même tout dernièrement des projets.

Pillot était marié et avait un fils de 18 ans, il s'en va à 52 ans ; à sa veuve et à son fils ainsi qu'aux Ets « Moto-Scooter », « Moto-Revue » adresse ses bien sincères condoléances.

Ci-contre, une photo récente de M. Pillot.



C'est dans la nuit de samedi 16 à dimanche 17 janvier à 2 heures du matin que Jacques Sweerts, accompagné d'un de ses amis, eut un grave accident d'automobile près de Versailles où tous deux trouvèrent la mort.

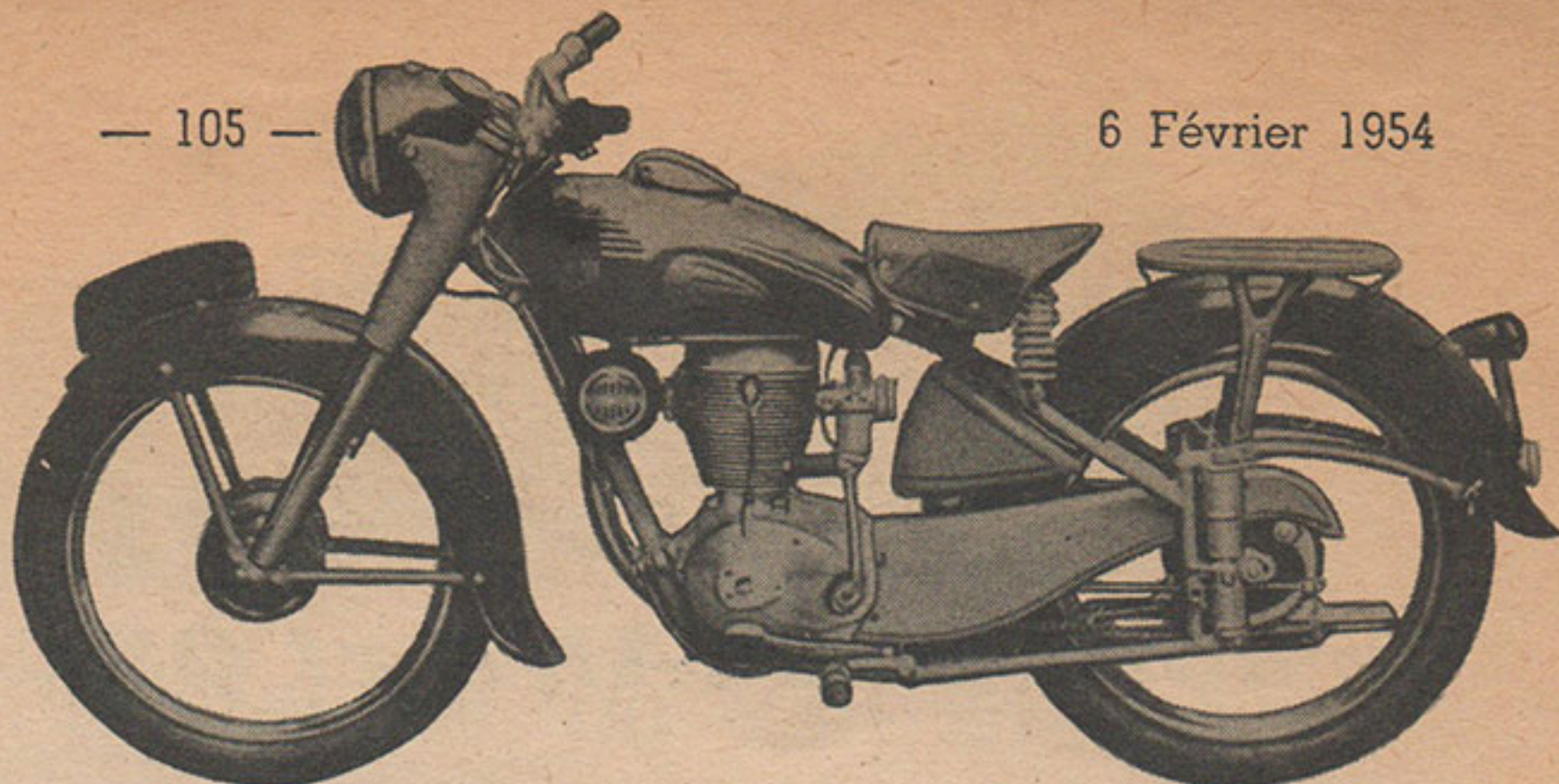
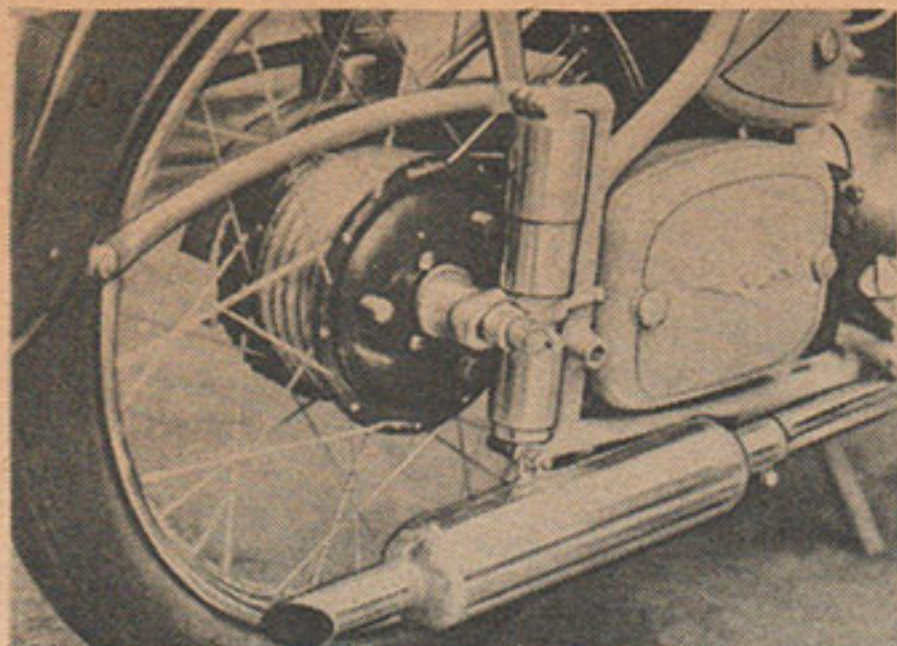
Jacques, devons-nous le rappeler, était le fils de Gaston Sweerts que les vieux motocyclistes ont connu et qui, avec son oncle Charles, assisté de ses deux cousins : François (24 ans) et Michel (26 ans, fils de Charles Sweerts), mena avec un grand succès l'agence de publicité de la rue de la Tour d'Auvergne.

Jacques n'avait que 33 ans, tous ceux qui l'ont connu avaient pu apprécier sa droiture et sa correction et surtout parmi les milleux cyclistes.

Moto-Revue adresse à sa mère et à toute sa famille et plus spécialement à Charles Sweerts, son oncle, l'expression de sa sympathie la plus émue.

Charles Sweerts aura donc maintenant la responsabilité de l'agence et nous pouvons, avec ses deux fils lui faire confiance pour une bonne continuation.





## PREMIÈRES LIVRAISONS DE LA " 175 MOTOBÉCANE SPORT "

La version « sport » de la 175 Motobécane fait son apparition dans les vitrines des agents de la marque. La silhouette est peu modifiée, mais on peut remarquer les moyeux centraux, le coffre latéral, le bouchon de visite du filtre à huile au bas du carter, et le garde-boue arrière à charnière.

### ◆ NOUVEAU MAGASIN LADEVEZE

Depuis le 1<sup>er</sup> février, un nouveau magasin Vespa, 8, av. de la Porte Saint-Ouen (juste en face l'arrêt des autobus) est ouvert par P. Ladevèze.

Ceci en supplément du magasin principal moto, 165, avenue de Clichy, où en plus de celles déjà connues, sont représentées pour 1954 les marques suivantes : Vincent, NSU, Dot, Ambassador, Moto-Union, IFA 125 cc, EMW 350 cc.

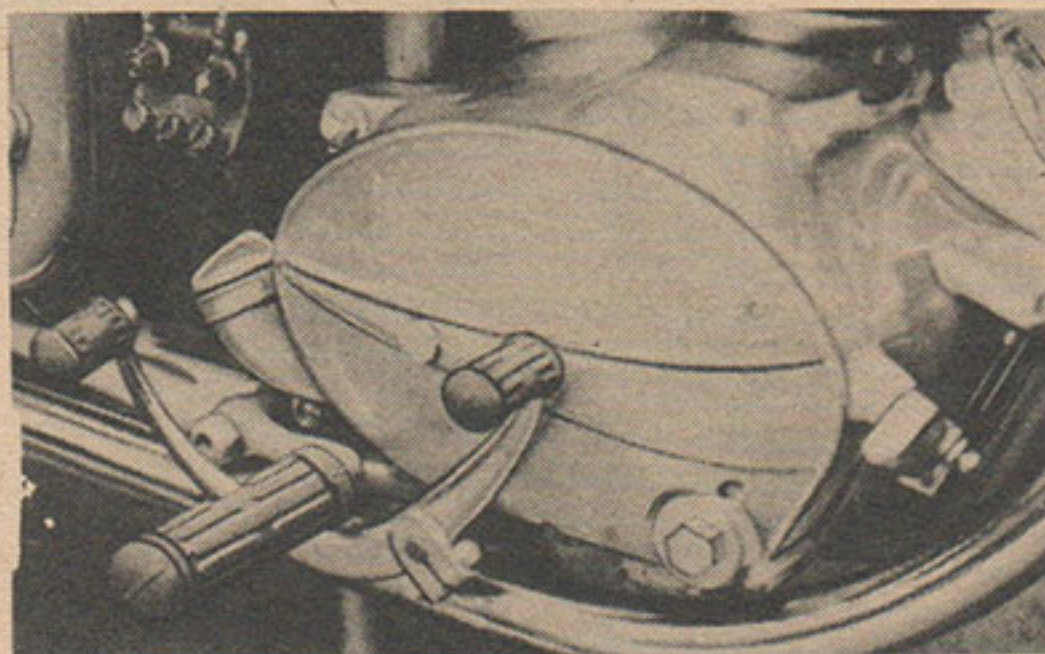
Toutes ces motos sont visibles en magasin.

### ◆ NOUVEAU SIEGE

Le Vespa Club de France inaugurerait dernièrement son nouveau siège au rez-de-chaussée du 7 avenue Carnot.

Vastes locaux, clairs et aménagés avec goût, dont les honneurs nous furent faits par MM. Chauvel, Président du Vespa Club de France, Clauss, Vice-président et Veau, Secrétaire Général.

Assistance nombreuse et choisie où nous avons remarqué entre autres, MM. Gerbault et Dinanceau de la Société ACMA.



### ◆ UN CANARD A QUATRE PATTES ?

D'après une information d'origine italienne, Horex travaillerait à la mise au point d'une nouvelle 500 cmc. Grand Prix à 4 cylindres. Cette nouvelle machine devrait débiter dans les courses du Championnat du Monde.

### ◆ NAISSANCE

On nous prie d'annoncer la naissance à Caussade (T.-et-G.) d'un Moto-Club qui réunit déjà une cinquantaine de fervents

Pour tous renseignements, s'adresser au Moto-Club Caussadais, Hôtel Delmas,

## NOS RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES

Devant le nombre, croissant de jour en jour de demandes de renseignements techniques qui affluent à nos bureaux, nous nous voyons dans l'obligation de demander à nos lecteurs de se montrer patients. Nous ne pourrions pas leur répondre immédiatement les réponses aux abonnés étant faites en priorité.

Ne nous consultez pas pour que nous vous indiquions une ma-

chine plutôt qu'une autre. Nous ne pouvons pas favoriser un constructeur au détriment des autres.

Reportez-vous le plus souvent possible à notre table des matières avant de nous demander si nous avons traité tel sujet, essayé telle machine, etc...

Pour les adresses, consultez les placards de publicité.

## QUELLES SONT LES MACHINES PRÉFÉRÉES DES SUISSES ?

On nous communique quelques chiffres intéressants sur la vente des motos et scooters en Suisse. Les immatriculations pour les 10 premiers mois de 1953 (janvier à octobre) s'élèvent à :

Motos .....	10.880
Scooters .....	18.172

29.052

Pendant la même période en 1952, le nombre de motos immatriculées avait été de 33.520. Si donc le nombre total des machines en circulation est en augmentation constante, on note cependant un fléchissement relatif : 4.468 machines en moins, soit 13,3 % environ, par rapport à 1952.

× × ×

Par marques, les 10.880 motos se répartissent ainsi :

BMW (Allemagne)	2.270	20,9 %
Horex (Allemagne)	1.538	14,1 %
Puch (Autriche)	824	7,6 %
NSU (Allemagne)	659	6,1 %
BSA (Grande Bretagne)	653	6 %
Jawa (Tchécoslovaquie)	571	5,3 %
Adler (Allemagne)	355	3,3 %
Condor (Suisse)	316	2,9 %
TWN (Allemagne)	301	2,8 %
	7.487	69 %

Toutes les autres marques atteignent des chiffres d'immatriculation inférieurs à 300 motocyclettes. Nous avons donc pour 60 marques un chiffre global de 3.933 machines, ou 31 % du total.

Quelques commentaires rapidement. Notons tout d'abord le gros pourcentage de machines allemandes, dû, en partie, au fait que l'on utilise en Suisse surtout des moyennes et grosses cylindrées. Avec les seules données précises en notre possession, les motos allemandes représentant 47,2 % du total, et donc, probablement, beaucoup plus de la moitié en tenant compte des marques secondaires. L'Italie par contre ne figure pas dans la liste que nous avons donnée et il faut penser que la multiplicité des marques italiennes les a reléguées dans l'anonymat des marques à moins de 300 immatriculations (et d'ailleurs le problème « grosse cylindrée » ne les avantage pas). Les anglais semblent perdre du terrain et sont représentés par la seule BSA (uniquement pour les marques n'ayant pas plus de 300 machines). Les Puch et les Jawa ont en Suisse un bon marché qu'elles exploitent au mieux.

Et passons maintenant aux scooters en observant tout d'abord que leur nombre dépasse de beaucoup celui des motos.

En voici la répartition par marques :

Vespa (Italie)	8.390	46,2 %
Lambretta (Italie)	6.329	34,8 %
Condor-Puch (Suisse)	678	3,7 %
Puch (Autriche)	578	3,2 %
Iso (Italie)	444	2,4 %
Rumi (Italie)	387	2,1 %
Goggo (Allemagne)	260	1,4 %
NSU-Lambretta (Allem.)	245	1,4 %
MV-Agusta (Italie)	227	1,3 %
Parilla (Italie)	211	1,2 %
	17.749	97,7 %

Les autres marques, au nombre de 20 environ, se partagent donc 423 scooters, soit 2,3 % du total.

On voit que le marché du scooter est beaucoup plus « centralisé », dix marques se partagent 97,7 % du total. Cette « centralisation » est encore plus évidente si l'on note que Vespa et Lambretta, à elles seules, accaparent 81 % des ventes.

Quant à la suprématie italienne, elle ne fait vraiment aucun doute ici : (88 % au moins des immatriculations concernent des scooters italiens). L'avance prise par la production transalpine dans ce domaine de la production motoriste est vraiment impressionnant !

# NOUVELLES MACHINES:

## Scooters : DIANA et OSCAR

**A**VEC un retard certain sur les constructeurs italiens et français, les allemands, à leur tour, se lancent dans le scooter. A côté des fabrications sous licences de marques universellement connues : Vespa-Hoffmann et Lambretta-NSU (le plus populaire), les rares autres scooters étaient vraiment volumineux, du style « monstre ».

Une nouvelle tendance apparaît, avec des machines plus légères, dont l'esthétique rappelle de bien près les belles réalisations transalpines et surtout françaises. Autre tendance : le moteur de 200 cmc., permettant plus facilement le grand tourisme et de meilleures performances que nos 125 cmc.

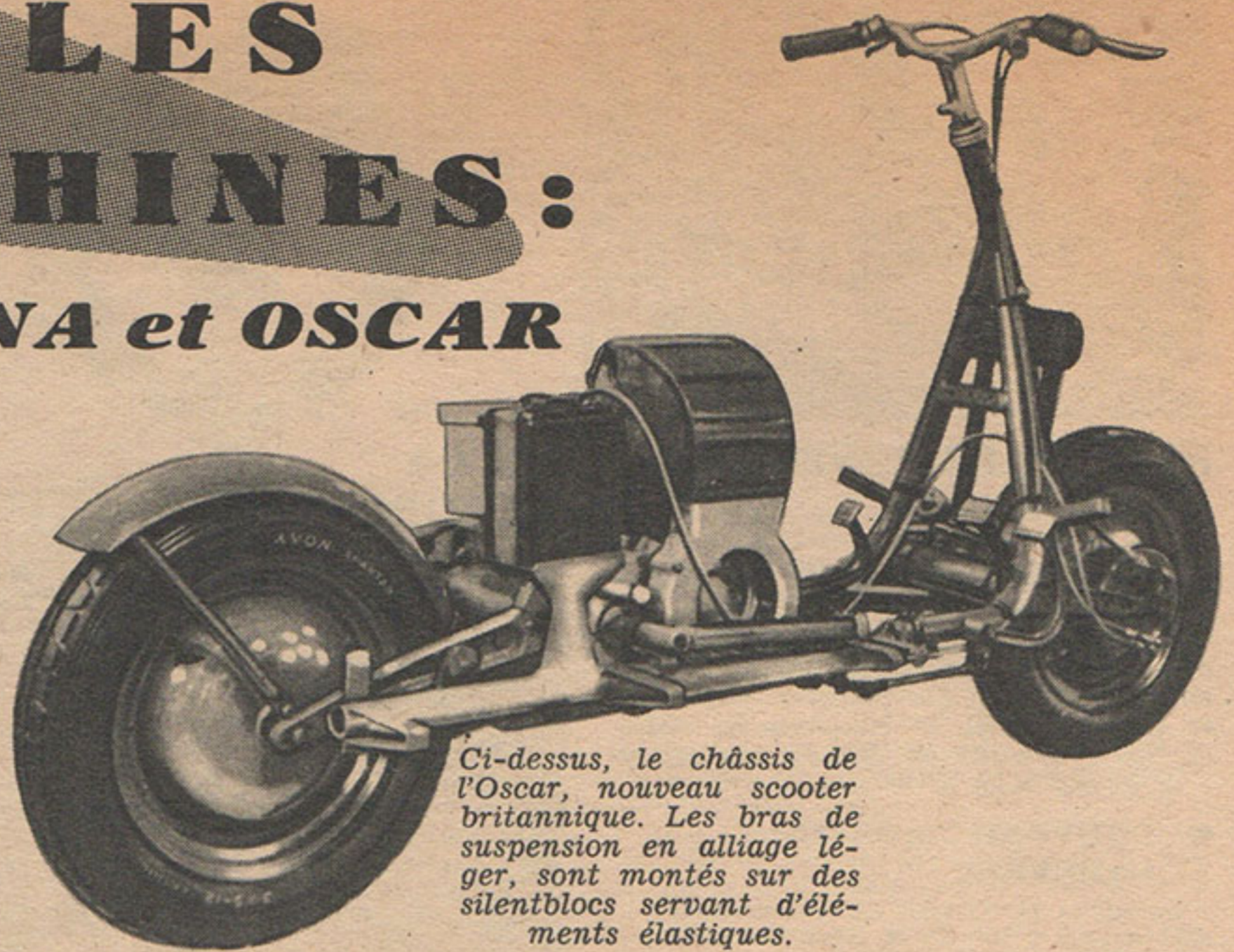
Et la nouvelle création de Durkopp, le scooter « Diana » répond parfaitement à ces définitions. Si l'avant du « Diana » n'est pas sans rappeler de très près celui du Vespa, la partie arrière, elle, fait compromis entre celle du Lambretta et celle du Motobécane. L'ensemble est des plus réussis.

Le moteur de 200 cc., à refroidissement par turbine, a une position centrale dans le cadre. Sa puissance de 9,5 CV lui permet, sur autoroute, avec pilote, passager et bagages, une vitesse de croisière de 80 kmh., avec une consommation, aux 1/3 de sa vitesse de pointe, de 2,8 litres aux 100 kms. 4 vitesses, évidemment.

Suspensions avant et arrière oscillantes avec amortisseurs hydrauliques. Les roues, sans être bien grandes, ne font plus les 8 pouces des petites roues ; et ici nous avons des pneus de 3,50x10". Les tambours de freins de 150 mm de diamètre sont, pour un scooter, de fortes dimensions, puisqu'ils seraient équivalents à des tambours de... 220 mm sur une moto de 200 cmc. ; ceci est une garantie pour un freinage puissant.

Les panneaux latéraux s'enlèvent très facilement, grâce à leur fixation à l'aide d'une seule baïonnette centrale. Signalement que, comme sur les motos de la même marque, une petite poussée sur le kick-starter remet la boîte directement au point mort.

J. B.



*Ci-dessus, le châssis de l'Oscar, nouveau scooter britannique. Les bras de suspension en alliage léger, sont montés sur des silentblochs servant d'éléments élastiques.*

**U**ne des principales nouveautés du dernier Salon d'Earls Court fut... un scooter. Il faut avouer tout d'abord qu'il y a là matière à surprise, de la part d'un pays qui, jusque là, s'était révélé résolument imperméable à ce véhicule (excepté quelques constructions sous licence). Depuis quelques années, la maison B.A.C. avait bien présenté une sorte de scooter qui était beaucoup plus une moto à petites roues, et où aucun carénage ne protégeait le pilote. Le nouveau scooter « Oscar », puisque tel est son nom, est, bien au contraire, conçu suivant les principes qui ont présidé à la construction de tels véhicules sur le continent. Son aspect extérieur relève d'une esthétique particulière qui rappellerait assez les premiers vagissements du scooter allemand, en un peu mieux toutefois.

Autre amélioration — pour les anglais, mais qui, malheureusement, ne s'étend pas aux autres motorisés — les roues avant et arrière sont à broches, interchangeables et munies de freins (130 mm.), dont la commande est couplée.

La carrosserie est donc celle d'un vrai scooter et se trouve divisée en deux parties, l'une enveloppe la partie motrice et supporte les sièges et la roue de secours. Elle se relève vers l'avant pour donner accès au moteur. L'autre partie constitue le plancher, le tablier et le garde-boue avant qui font un ensemble complet.

Le matériau utilisé était de la fibre de verre sur le premier modèle présenté au dernier Salon de Francfort, mais pour la série, d'autres matériaux tels que la tôle emboutie par exemple, pourraient aussi bien être employés.

Cette carrosserie est montée sur un châssis tubulaire formé en double berceau, évidemment ouvert en haut, et qui se relève vers l'avant pour joindre la colonne de direction ; le tout étant convenablement haubanné.

La fourche arrière est du type oscillant. Deux bras en alliage coulé sont réunis par un axe qui pivote dans un long cylindre contenant du caoutchouc travaillant à la torsion. Afin de durcir la suspension, dans le cas éventuel du transport d'un passager, chaque bras est muni d'une proéminence qui reçoit un anneau en caoutchouc accroché au châssis lui-même. La suspension avant s'effectue par anneaux de caoutchouc également, montés sur une fourche à roue tirée. Le moteur lui-même est monté sur silentblochs à l'arrière, ce qui lui permet de se mouvoir légèrement. Le silence a été particulièrement étudié, et à cet effet l'échappement est muni d'un large silencieux de forme rectangulaire qui passe sous le moteur, mais n'est pas fixé au châssis. Le moteur choisi pour ce scooter ne pouvait être autre que le Villiers, soit 125 cmc., soit 197 cmc., refroidi par une turbine entraînée par le volant. Comme cette turbine est placée sur le côté droit, la culasse a été tournée de 90 degrés, afin d'offrir une meilleure surface de refroidissement.

Le changement de vitesses s'effectue par deux pédales sur la droite du plancher, l'une monte les rapports et l'autre les descend ; à gauche, on trouve la pédale de frein.

Pour faciliter la mise en marche, on a supprimé le kick-starter pour monter à la place un long levier manuel télescopique.

Le prix de la machine n'est pas encore connu.

Junior.



*A gauche, le scooter Diana de chez Durkopp est d'une ligne très plaisante. La selle se rabat sur l'avant pour accéder au bouchon de réservoir.*

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

# COMMENT est constitué le PARC MOTOCYCLISTE FRANÇAIS ?

## Et quelles sont les tendances de son évolution

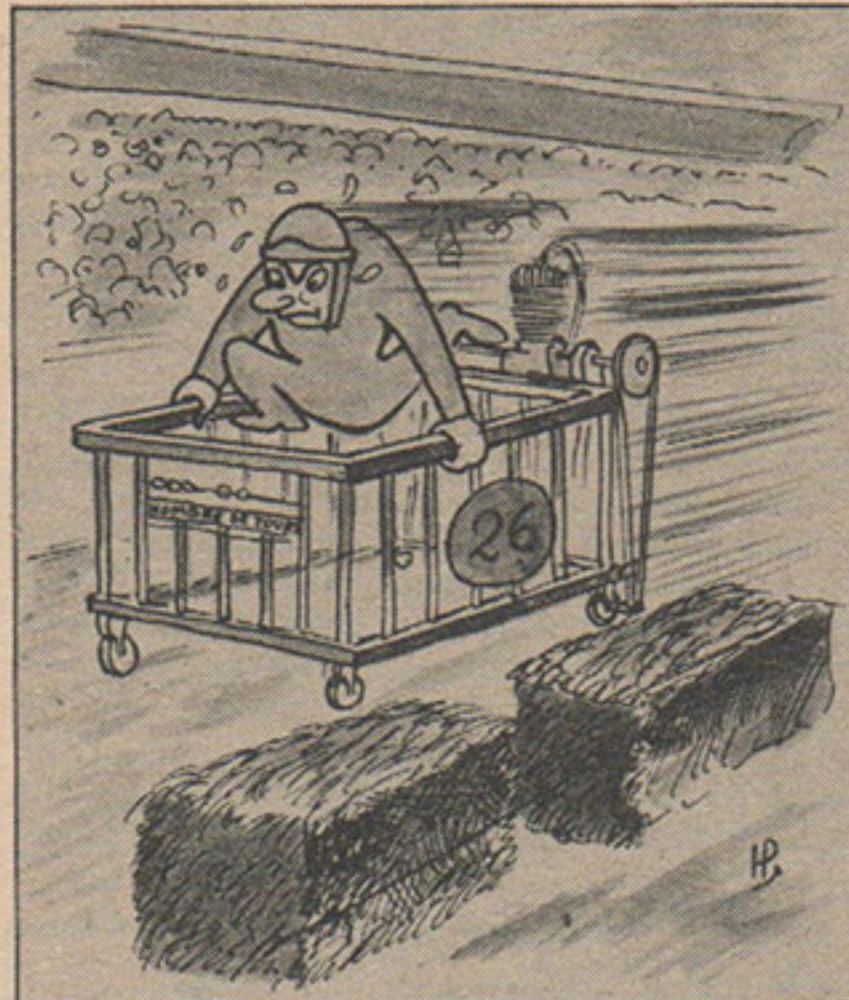
Un dénombrement précis du parc motocycliste en France est chose quasi impossible, car il n'existe chez nous aucune taxe nominative sur les véhicules motorisés, les droits étant inclus dans les taxes sur l'essence.

En Italie, en Allemagne, le cas est différent, puisque dans ces pays la taxe sur les véhicules permet de dénombrer précisément ceux qui sont en circulation.

Néanmoins, le Comité Professionnel du Pétrole s'est attelé à cette étude ingrate mais combien intéressante, et d'après laquelle le parc se monterait à près de 2.400.000 deux roues motorisés au 31 décembre 1953, contre 621.000 fin 1947, soit une augmentation de 385 % en l'espace de 6 ans.

Nous nous sommes permis de reprendre les statistiques de ce Comité, de les étudier et compléter quelque peu afin de pouvoir présenter à nos lecteurs une étude aussi complète que possible.

Dans le premier tableau, on trouvera l'évolution de ce parc, avec le % de chaque catégorie par rapport au total de l'année.



Le parc motocycliste français est en évolution rapide.

pour chaque année la répartition suivant la cylindrée, et ce en rapport au nombre total de motos proprement dites.

(Voir tableau page 108)

Alors que l'on note dans ce domaine une progression constante, et en valeur absolue et en pourcentage, des moins de 125 cmc., par contre, non seulement la proportion des plus de 125 cmc. diminue (à l'inverse, en particulier, de ce qui se produit en Allemagne). Mais encore, on assiste, de 1947 à 1950, à une stagnation totale, la sortie de nouvelles machines (alors 150 puis 175 cmc.) n'arrivant pas à compenser les vieilles « pétoires » mises au rebut.

De toute façon, les chiffres donnés pour les moins de 125 cmc. sont un peu sujets à caution ; ils sont en effet un peu grossis, car on comprend, dans cette catégorie des moteurs de 70 et 98 cmc., comme les Lavalette ou les Zurcher équipant les Dorny.

### L'AGE DE NOS MACHINES

Il est évident que scooters et cyclomoteurs sont tous récents, puisqu'il n'y a pas si longtemps que leur fabrication en grande série est entreprise.

Pour les vélomoteurs (moins de 125 cc.), mais surtout pour les motos, il en est tout autrement.

Parc à fin	Cyclomoteurs et BMA		Scooters		Motos de moins de 125 cc		Motos de plus de 125 cc		Total	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	nombre	%
1947	41.000	6,6	—	0	320.000	51,5	260.000	41,9	621.000	100
1948	98.000	14,0	—	0	349.000	50	252.000	36,0	699.000	100
1949	167.000	20,4	500	0	395.000	48,4	255.000	31,2	817.000	100
1950	277.000	27,4	2.000	0,2	470.000	46,5	262.000	25,9	1.011.000	100
1951	567.000	39,2	15.000	1,05	579.000	40,05	285.000	19,7	1.446.000	100
1952	938.000	47,35	64.000	3,25	682.000	34,4	298.000	15,0	1.932.000	100
1953	1.180.000	49,3	144.000	6,0	758.000	31,65	313.000	13,05	2.395.000	100

(1) : nombre — (2) : % par rapport au total

Quelques commentaires s'imposent. Prenons d'abord les scooters : inexistant il y a encore 3-4 ans, ils sont maintenant près de 150.000, mais par rapport au parc total motocycliste, ils représentent seulement 6 % de l'ensemble. (Ce pourcentage est naturellement plus élevé dans les grandes agglomérations et notamment à Paris).

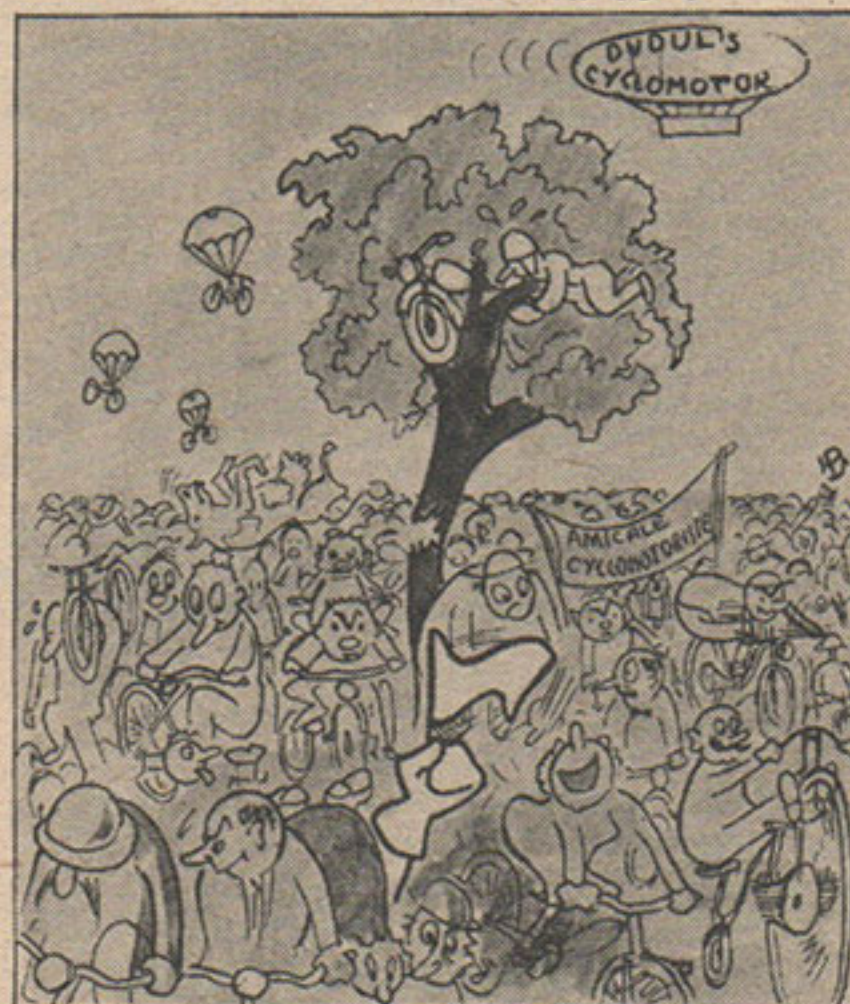
Le plus sensationnel est l'évolution du cyclomoteur : non seulement ce dernier remplace bien souvent l'ancien vélomoteur d'avant-guerre, mais il supplante de plus en plus la « petite reine », pourtant si populaire en France (on vendrait actuellement un cyclomoteur pour 2 bicyclettes). On voit en effet les cyclomoteurs et BMA (bicyclettes à moteur auxiliaire) passer de 41.000 fin 1947, à 1.180.000 fin 1953, soit 29 (!) fois plus. Et la place de ces cyclomoteurs dans l'ensemble du parc ne fait évidemment que s'accroître, passant de 6,0 % fin 1947, à près de la moitié du parc total de nos jours. Et il est indubitable que cette progression n'est pas encore terminée.

### LES MOTOS PROPREMENT DITES

Et que deviennent nos motos, dans ce raz-de-marée ?

Si l'on prend les motos de toutes cylindrées, depuis feu le 60 cmc. Poney Motobécane jusqu'aux rares Harley-Davidson, leur nombre total est aussi en augmentation constante : il a presque doublé en 6 ans (de 580.000 en 1947, à 1.071.000 en 1953) ; mais au contraire du cyclo, leur place, dans l'ensemble du parc, diminue de plus en plus (93,4 % en 1947...

Et que deviennent nos motos dans ce raz-de-marée ?



mais seulement 44,7 % en 1953). Voici plus précisément les chiffres pour ces dernières années : fin 1947 : 580.000, soit 93,4 % du parc. 1948 : 601.000 (86,0 %). 1949 : 650.000 (79,5 %). 1950 : 732.000 (72,4 %). 1951 : 864.000 (59,8 %). 1952 : 980.000 (49,4 %). 1953 : 1.071.000 (44,7 %). Il est également intéressant de noter

	moins de 125 cc	plus de 125 cc
moins de 5 ans d'âge	68,6 %	35 %
entre 5 et 14 ans	17,4 %	15 %
antérieures à la guerre	14,0 %	50 %

Il apparaît ainsi que la moitié des plus de 125 cmc. date de l'avant-guerre.

### CONSOMMATION D'ESSENCE

Curieux de nature, nous avons voulu calculer la consommation moyenne aux 100 kms de l'ensemble de ces machines. En tenant compte à la fois du nombre des différents véhicules et des consommations moyennes par catégorie, soit 1 l. 5 aux 100 kms pour les cyclomoteurs, 3 l. pour les scooters et les moins de 125, 4 l. pour les plus de 125 (évaluations assez faibles), nous trouvons alors, pour les 2.395.000 véhicules motorisés à 2 roues, une moyenne de 2,4 l. aux 100 kms.

Or, toujours d'après les estimations du Comité Professionnel du Pétrole, tous nos 2 roues motorisés auraient consommé 160.000 m3 de carburant durant l'année 1953, soit près de 10 % de la consommation des seules voitures particulières.

Et 160 millions de litres d'essence pour 2,4 millions de véhicules, donne une moyenne de 67 litres par engin.

Il en ressort qu'en moyenne chaque machine (en amalgamant cyclomoteur et 1.000 cmc.) ne parcourerait que 2.800 kms par an. C'est très peu, surtout si l'on songe que certaines de nos motos consomment 6 litres aux 100 kms, qu'il est des mordus qui abattent leurs 20-25.000 kms par an, et que les professionnels (les « roule-toujours » de la presse, par exemple), couvrent facilement de 40 à 50.000 kms dans leur année. Tout ceci réduit bien sérieusement la distance moyenne parcourue annuellement par les autres motards, scootéristes et cyclomotoristes.

### LES PREVISIONS

Avant de tracer les lignes générales de l'évolution possible du parc motocycliste

# Du Cheval à FOIN... ... au Cheval-VAPEUR

Il y a près de deux siècles que le premier brevet de James Watt, pour sa machine à vapeur à simple effet, annonçait la naissance du moteur. Ce nouveau-né devait par la suite bouleverser le monde et bousculer bien des techniques... Mais il n'empêche qu'aujourd'hui encore aucun accord ne soit intervenu sur le symbole à adopter pour représenter la puissance d'un moteur.

En réalité un nom unique s'était imposé au début : celui donné par les anglais qui, d'ailleurs, en avaient bien le droit puisqu'ils avaient été les premiers à appliquer pratiquement les principes de Watt. On aurait pu laisser tranquillement vivre le H.P. : ce n'était là, en définitive, qu'une simple convention. Mais c'eut

été compter sans l'intervention d'éléments de nature disparate, tous obstinément décidés à bien compliquer la situation. La physique, l'esprit de clocher, la fiscalité et bien d'autres facteurs s'arrangèrent de telle manière que nous sommes aujourd'hui en présence d'une invraisemblable Tour de Babel.

Mais reprenons les faits à leur origine.

On sait qu'en Janvier 1809 la « Edimbourg Review » publiait les résultats des expériences de James Watt en vue de mesurer la puissance de sa machine à vapeur. Le frein dynamométrique n'existait pas encore. Il ne devait être inventé que six ans plus tard par le Baron de Prony. A défaut de ce moyen de mesure, Watt entre-

prit alors de comparer la puissance de son moteur à l'effort fourni par les chevaux d'une mine de charbon pour traîner les wagonnets. Il « inventa » ainsi le « cheval-vapeur » qui correspondait à l'effort nécessaire pour soulever un poids d'une livre en une minute à une hauteur de 33.000 pieds.

Il est bon maintenant d'établir un point d'histoire : depuis 8 ans déjà, la France avait adopté le système métrique décimal, système à la fois simple, pratique et logique. Si les anglais avaient alors reconnu toutes les qualités du nouveau système et l'avaient adopté immédiatement, au lieu de se fossiliser dans leurs systèmes surannés, Watt aurait trouvé une formule plus facilement compréhensible. Mais il n'en fut rien et, par la suite, sa formule fut adaptée pour l'usage du monde civilisé. Elle devint l'effort nécessaire pour soulever 75 kg. à 1 mètre de hauteur en 1 seconde, soit 75 kgm/s.

D'ailleurs, après la mort de Watt les choses se compliquèrent bien davantage par l'intervention de ses successeurs, des mathématiciens, et aussi pour tout arranger, de la légende créée autour de Watt lui-même.

Il n'est pas inutile de faire, avant de

## LE PARC MOTOCYCLISTE FRANÇAIS (suite)

à la fin	Motos de moins de 125 cc		Motos de plus de 125 cc		Total	
	nombre	% du total	nombre	% du total	nombre	%
1947	320.000	55,1	260.000	44,9	580.000	100
1948	349.000	58,1	252.000	41,9	601.000	100
1949	395.000	60,8	255.000	39,2	650.000	100
1950	470.000	64,2	262.000	35,8	732.000	100
1951	579.000	67,0	285.000	33,0	864.000	100
1952	682.000	69,6	298.000	30,4	980.000	100
1953	758.000	70,8	313.000	29,2	1.071.000	100

pour les années à venir, il est bon de voir de plus près son évolution pour ces six dernières années. Dans ce but, nous soumettrons encore à nos lecteurs (qu'ils nous en excusent) un tableau indiquant d'année en année, l'augmentation du parc dans chaque catégorie, en chiffres absolus et également en % par rapport à l'année précédente.

Le nombre de cyclistes passant au cyclomoteur étant toujours croissant, la production de ce dernier n'est pas prête à ralentir, et le Comité du Pétrole prévoit d'ici deux ans, 2 millions de ces engins. Mais si l'on examine de plus près la colonne qui correspond à ces moins de 50 cmc. dans notre dernier tableau, on voit que si la progression absolue est constante, elle commence toutefois à fléchir. Nous voyons donc qu'il est plus sage de penser que le nombre de cycles va continuer à s'accroître, mais à un rythme de plus en plus lent. Prévoir 200.000 cycles durant cette année et 160.000 l'an prochain est, toujours selon nous,

plus raisonnable. Et l'on trouverait ainsi, fin 1955, 1.540.000 cyclomoteurs et non 2.000.000.

Le marché du scooter doit, c'est certain, encore s'élargir, et ceci, en grande partie au détriment du vélomoteur de moins de 125 cmc. 400.000 scooters sont prévus par le Comité Professionnel du Pétrole pour fin 1955. Pour notre part, en procédant comme nous l'avons fait avec les cyclomoteurs — c'est-à-dire en étudiant notre tableau de l'accroissement du parc — nous pensons que ce chiffre est quelque peu optimiste, et nous opterions plutôt pour 350 ou 360.000 scooters.

Dans le domaine de la moto proprement dite, la production semble sensiblement stabilisée, et l'on pense que leur nombre total passera de 1.071.000 à 1.185.000 d'ici fin 1955.

Dans un prochain article, nous ferons une étude comparative entre les parcs motocyclistes français, allemand et italien.

J. B.



L'invention du « cheval-vapeur ».

revenir sur la légende, une courte digression. Tout le monde ne sait pas que si Watt fut un grand inventeur, il fut aussi un homme très heureux. On le considère en effet comme l'inventeur de la machine à vapeur, mais avant lui Ramelli, en 1534, avait « projeté » une machine du même genre ; en 1615, Salomon de Claus avait exposé la théorie de l'expansion

## AUGMENTATION D'ANNEE EN ANNEE

années	Cyclomoteurs et BMA		Scooters		Motos moins de 125 cc		Motos plus de 125 cc		Total	
	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%
1947 à 48	57.000	139	—	—	29.000	9	—8.000	—3	78.000	12,6
1948 à 49	69.000	70	500	—	46.000	13	3.000	1,2	118.000	16,9
1949 à 50	110.000	66	1.500	200	75.000	19	7.000	2,8	194.000	23,7
1950 à 51	290.000	104	13.000	768	109.000	23	23.000	8,7	435.000	42,9
1951 à 52	371.000	65	49.000	276	103.000	18	13.000	4,5	536.000	37,1
1952 à 53	242.000	26	80.000	63	76.000	11	15.000	5	413.000	20,8

et de la condensation de la vapeur à l'aide du mouvement alterné d'un piston alors que Hautefeuille et Huyghens avaient respectivement conçu et construit un cylindre muni d'un piston qui devait fonctionner grâce à la poudre.

L'idée reprise par Papin, qui remplaçait la poudre par la vapeur, avait permis de réaliser la première machine à vapeur à condensation modifiée et perfectionnée par Savery et par Newcomen. On voit que la machine existait déjà, mais il est juste de dire que son fonctionnement en était défectueux. Watt intervint alors en l'améliorant grâce à l'invention du parallélogramme articulé, mais son succès fut facilité par le fait qu'il put utiliser le tour spécial inventé par le fabricant de canons Wilkinson pour obtenir un alésage soigné de l'intérieur des cylindres.

Par la suite, il perfectionna encore sa machine par l'introduction d'un tiroir de distribution, d'un régulateur à force centrifuge et d'un volant qui rendait le mouvement uniforme.

Fermons maintenant cette parenthèse pour revenir à l'élément légendaire de son invention, élément qui fit son apparition après la mort de James Watt.

Ainsi que nous l'avons vu, Watt avait écrit que pour évaluer la puissance de son moteur il avait utilisé la comparaison avec l'effort fourni par les chevaux trainant les wagonnets dans une mine de charbon. C'était sans doute trop simple. Et la légende raconte au contraire une histoire bien plus édifiante. Elle nous apprend que Watt voulait offrir l'un de ses moteurs à un brasseur de Londres qui, comme tout le monde à cette époque, se méfiait de la nouvelle invention. Watt lui assura qu'avec son moteur, le plus petit de tous, il pourrait pratiquement réaliser, et à moindre prix, un travail utile supérieur à celui effectué par un bon cheval de trait. Et comme dans la cour de la fabrique du brasseur se trouvait une pompe à eau actionnée justement par un cheval, on décida de tenter une expérience pratique : la quantité d'eau remontée par le cheval en une heure servirait de base pour définir la puissance d'un moteur à vapeur, d'où le cheval-vapeur. Mais le fabricant de bière, de mauvaise foi comme tous les gens rétrogrades, fouettant jusqu'au sang le pauvre cheval pour en obtenir un effort maximum et remonter le plus d'eau possible dans le laps de temps indiqué, fit mourir le cheval avant que l'heure ne soit écoulée. Watt, calculant alors que pour chaque minute de travail le cheval avait soulevé à une hauteur de 10 pieds 33.000 livres d'eau, construisit un moteur à vapeur qui pouvait remplacer exactement le cheval mort avec le même rendement. Il détermina ensuite la formule d'où devait sortir le symbolique H.P. (Horse-power).

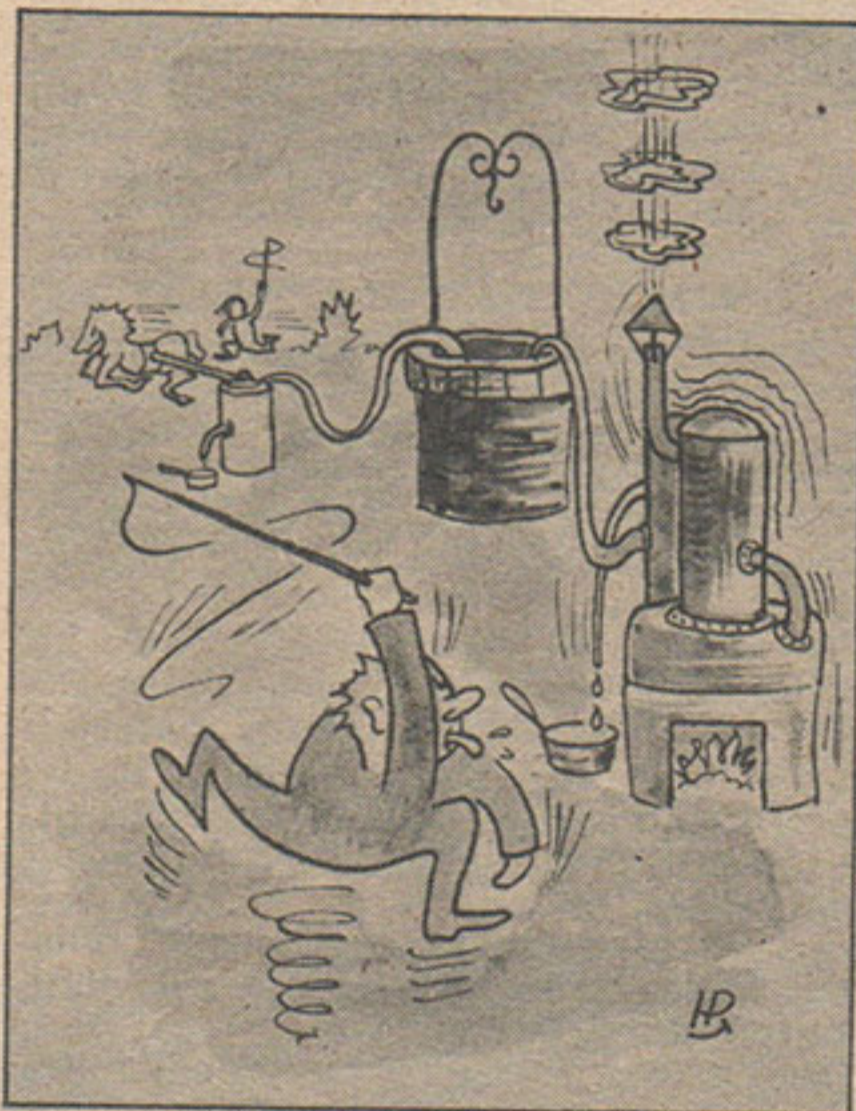
Cette légende paraît avoir été inventée pour que l'on puisse attribuer au fouet du cruel brasseur l'excès de puissance résultant de la formule de Watt, alors qu'en réalité cet excès a son origine plus simplement dans une erreur de calcul du grand inventeur, qui a dépassé d'un bon tiers la puis-

sance effective d'un cheval normal dans des conditions normales de travail, erreur évidente, car le constructeur n'avait aucun intérêt à attribuer au cheval... à foin des possibilités de travail supérieures à ses possibilités réelles.

Le symbole de Watt connu d'ailleurs un succès immédiat du fait que, pour faciliter la vente de ses machines, il les construisait et les vendait en fixant le prix proportionnellement au nombre de chevaux que chaque moteur devait remplacer.

Ce qui est certain, c'est que les calculs de Watt indiquaient que la quantité d'eau soulevée à la hauteur de 1 pied en 1 minute était de 33.000 livres, soit 550 livres par seconde. Sachant que la livre anglaise vaut 0,4536 kg. et que le pied mesure 0,3048 mètre, le cheval-vapeur anglais vaut exactement 75,98 kgm/s, que l'on arrondit pour simplifier, à 76 kgm/s.

Mais ce qu'il faut savoir maintenant c'est que cette unité de mesure est utilisée à tort et à travers un peu partout, alors qu'elle n'est parfaitement valable que pour son pays d'origine où chaque système de mesure est



...un moteur à vapeur qui remplace exactement le cheval...

basé sur les unités les plus bizarres, les plus absurdes et les moins pratiques que l'on puisse imaginer. Il suffit de penser à ce propos que la calorie anglaise, à l'appellation ampoulée de British Thermal Unit (B.T.U.) quantité de chaleur nécessaire pour élever d'un degré Fahrenheit la température d'une livre d'eau distillée, est l'équivalent de 0,252 calories métriques !...

Dans les nations où est en vigueur le système métrique (c'est-à-dire depuis 1875 en Argentine, Autriche, Belgique, Danemark, France, Allemagne, Italie, Norvège, Pérou, Portugal, Etats-Unis, Suède, Suisse, Turquie, Hongrie et Venezuela) on a depuis longtemps introduit la notion de cheval-métrique, unité de mesure, dont la puissance est équivalente, non à 76 mais à 75 kgm/s, si bien que le cheval anglais vaut effectivement 1,0133 chevaux métriques.

La différence n'est pas grande, mais elle n'est pas négligeable et a, assez

souvent, été à l'origine de controverses et de malentendus fâcheux dans des concours ou compétitions, où l'on trouvait, à côté des anglais, des constructeurs de pays fidèles au système métrique décimal et donc au cheval-métrique.

Sauf en Italie, où il semble que le snobisme des premiers automobilistes ait imposé le H.P. anglais qui n'est manifestement pas valable au point de vue du système métrique, les autres machines industrielles ont établi une fois pour toutes que l'unité de mesure mécanique valait 75 kgm/s, qu'elle était parfaitement indépendante des mesures plus ou moins exactes de Watt, et elles ont créé chacune leur symbole propre. L'Allemagne a traduit exactement le Horse Power anglais par Pferde-Starke (cheval-force), pris comme symbole P.S. et s'y tient depuis.

En France, on s'en tient au cheval-vapeur avec le symbole C.V. ou CV ou encore ch, non sans protester cependant contre l'unité choisie, alors que pour rester fidèle au système métrique décimal il eut fallu adopter le Poncelet (du nom du savant qui l'avait proposé) qui prenait comme unité de base 100 kgm/s.

L'Autriche utilise le P.S. allemand, la Hollande le P.K. (cheval-puissance), la Belgique le C.V., l'Italie le Cav., etc.

Ainsi qu'on le voit, la situation est loin d'être claire !... Mais cette Tour de Babel motoriste créée par les « techniciens » et les stupides systèmes de mesure britanniques, n'eut pas été complète sans l'intervention de Son Altesse le Fisc International qui a élaboré, pour son usage personnel, des « chevaux » fantasmagoriques qui n'ont d'autre résultat que de fausser encore plus une réalité déjà bien difficile à concevoir (voir Moto-Revue N° 1.152).

Le fisc, dans tous les pays, a comme tâche de soutirer de l'argent de toute activité et il se montre particulièrement féroce envers les nouveautés en invoquant le prétexte spécieux suivant lequel si un objet n'existait pas dans le passé c'est qu'il n'était pas indispensable, et que, par conséquent, on peut courir le risque de l'étrangler en l'accablant de taxes.

Il eut été évidemment trop simple que les formules de puissance fiscale soient les mêmes pour tous les pays. En fait, chaque pays a son système d'évaluation. En Suisse et en Allemagne, la puissance fiscale est proportionnelle à la cylindrée. En France aussi, mais le coefficient change suivant le type de véhicule et le carburant utilisé. En Grande-Bretagne et aux U.S.A. on tient compte au contraire de l'alésage et du nombre de cylindres indépendamment de la cylindrée. En Italie, où tous les records de l'absurde sont battus, il faut faire appel au calcul logarithmique !

On voit que les « chevaux-fiscaux » n'ont vraiment pas simplifié la situation, et que depuis l'invention révolutionnaire de James Watt, si nombre de moteurs de plus en plus perfectionnés ont vu le jour, la définition de la puissance d'un moteur comparée à celle du brave cheval... à foin n'a pas fait, elle, beaucoup de progrès... ni dans son unité, ni dans sa simplicité.



# La "MACOMBYNN 54" a fait peau neuve grâce au "CORDOUAL"

*La nouvelle « Macombynn » est dotée d'une apparence toute différente, le « Cordoual » imite très bien le cuir.*

perdait bien souvent son imperméabilité : il restait bien les intercalaires en matière plastique (Plastylon), mais aux endroits où ces derniers manquaient (une partie de l'intérieur des manches, la partie droite de la poitrine au-delà du rabat, etc...) une forte pluie pouvait traverser le tissu.

## UN NOUVEAU MATERIAU

Toutes ces critiques étaient connues des fabricants, et il y a deux ans déjà, lors d'un voyage à Amiens, j'avais eu l'occasion d'assister à des essais en vue d'imprégner la toile d'un enduit plastique, essais restés jusqu'alors infructueux.

Et c'est en définitive grâce au « Cordoual » que le problème fut résolu. Le « Cordoual » est un matériau qui a déjà fait du chemin : il est notamment utilisé dans l'ameublement, la sellerie automobile, la fabrication des valises, etc...

La « Macombynn 54 » que nous vous présentons aujourd'hui est donc réalisée en « Cordoual ».

Son aspect ? grâce à sa couleur marron foncé et à son « gaufrage » on jurerait du cuir !

Ses qualités ? Elles sont vraiment nombreuses et un morceau de Cordoual, mis à ma disposition, m'a permis de réaliser des essais des plus concluants.

Le « Cordoual » a été d'abord laissé toute la nuit dans un lavabo dont le robinet était ouvert. Résultat : l'eau glisse sur lui sans le mouiller. L'huile du moteur et l'essence n'ont pas plus d'effet sur ce nouveau matériau.

Voulant alors pousser plus loin mes essais, j'ai laissé tremper toute une matinée un bout de « Cordoual » dans de l'acide sulfurique pur : alors que le support toile a été complètement « mangé » et a complètement disparu, le « Cordoual » était toujours intact, se déchirant seulement facilement à cause de la disparition de son support. Donc de ce côté également, rien à craindre, puisque l'acide ne peut pratiquement atteindre que la face extérieure du vêtement. Et puisque « qui peut le plus, peut le moins », l'acide de nos batteries dilué, ne peut avoir aucun effet sur la combinaison.

La potasse se révèle aussi inoffensive. Résistance à l'usure : le « Cordoual », roulé en tampon, a été frotté fortement contre un corps dur et rugueux (un pavé de grès) durant cinq minutes : la poussière enlevée, il ne restait aucune trace de ce traitement brutal. Et c'est seulement à l'aide d'une lime, et en appuyant fortement, que le « Cordoual » fut usé et déchiré.

Influence des variations de température : la période de fortes gelées, au début de Janvier, m'a permis de constater qu'il ne perdait rien de sa souplesse dans cette circonstance : quant au soleil d'été je l'ai remplacé par une tuyauterie de chauffage central : aucun amollissement. Le « Cordoual » reste toujours égal à lui-même.

Autre expérience pour vérifier si des cassures pouvaient se produire aux plis. Le morceau de « Cordoual » plié, a été très fortement serré sous une presse pendant dix bonnes minutes : aucune cassure, et après l'avoir ouvert et frotté contre un bord de table, toute trace de pli avait disparu.

Nettoyage des plus faciles : vous prenez un chiffon mouillé, du savon, vous frottez, vous rincez... et votre combinaison est comme neuve.

En cas de tache de peinture : un chiffon imbibé d'essence, et toute trace disparaît.

Mais si le « Cordoual » n'avait que des qualités, ce serait vraiment trop beau. Il est sensible à de très fortes chaleurs : appliqué sur le tube d'échappement d'une moto, il fond. Une partie colle et se dépose sur le tube d'échappement, l'autre forme une sorte



**Q**UI ne connaît maintenant la « Macombynn » type « Tour de France », lancée en Octobre 1950 après de multiples essais dans différents rallyes et circuits de régularité ?

Messieurs Lefèvre et Turpin, qui l'avaient conçue et réalisée, pouvaient alors s'enorgueillir à juste titre de leur production : il leur revient en effet l'honneur d'avoir lancé, les premiers en France depuis la guerre, un vêtement spécialement conçu pour les motocyclistes. Nous avons dans ce domaine un retard considérable par rapport aux anglais et aux allemands, bien que notre parc motocycliste soit tout à fait comparable aux leurs.

Macombynn a su nous réhabiliter, et depuis, le mouvement n'a fait que s'amplifier et nombreux sont ceux qui, jusqu'alors indifférents à ce problème, ont depuis fabriqué des combinaisons, vêtements spéciaux, etc...

Mais une telle paternité comportait des obligations et Macombynn se devait d'améliorer encore son modèle. En février 1952, en publiant mon essai de la Macombynn « Tour de France » (voir M.R. N° 1.073) j'avais émis quelques critiques : le matériau utilisé - une toile imperméable - se salissait trop rapidement dans les fumées des agglomérations, s'imprégnait des fumées de Diesel, etc... De plus, quand il pleuvait, si le corps demeurait sec grâce aux intercalaires en Plastylon, la toile se mouillait. Or, chacun sait que l'évaporation nécessite un certain nombre de calories ; et si, la pluie finie, on reprenait la route, on avait alors une désagréable sensation de froid. Enfin, après lavage de la combinaison, une ou deux fois, non seulement elle avait tendance à se salir encore plus rapidement, mais la toile

d' « auréole » sur la trame. De même, il est préférable de ne pas l'exposer à une flamme, ni à la partie incandescente d'une cigarette : le « Cordoual » se consumerait, mais sans brûler cependant.

Une « Macombynn » n'est pas faite pour jouer les Salamandres ; elle doit protéger le motocycliste contre les intempéries, la saleté, les graisses... mais cela elle doit le faire parfaitement, tout en offrant une résistance suffisante.

Et cette garantie lui est amplement fournie par ce nouveau matériau qu'est le « Cordoual » ; le motocycliste devra seulement éviter de se frotter, en descendant de machine, contre le tube d'échappement.

### LA COUPE

Le principe qui a présidé à la conception de Macombynn « Tour de France » - et qui depuis a fait école, puisqu'il a été imité même en Allemagne - est conservé pour la « Macombynn 54 », mais avec quelques modifications.

« Macombynn » est une combinaison qui ne s'enfile pas, mais s'endosse. Les jambes sont enveloppées dans un pantalon, dont chaque jambe se ferme à l'aide d'une longue Fermeture Eclair détachable allant de la ceinture jusqu'au bas du pantalon. Ces deux fermetures sont maintenant placées complètement sur les côtés et sont recouvertes par un petit rabat de « Cordoual » qui empêche toute infiltration d'eau. Le blouson solidaire du pantalon sur toute la largeur du dos, croise sur le devant. Les pans du blouson se fixent à l'avant du pantalon par des boutons-pressions et une Fermeture Eclair permet de le fermer soit jusqu'en bas du cou, soit, si on le désire, jusqu'en haut du col qui vient ainsi protéger le menton et la bouche. Puis

*« Macombynn » ne s'enfile pas, mais enserre les jambes, en agrafant deux grandes fermetures à glissière. Le col relevé protège le menton. De dos, on voit l'empiècement, la ceinture élastique et la poche revolver.*

le pan gauche est appliqué sur le pan droit et fixé à l'aide de quatre pressions. Et nous voici complètement enfermé.

Une seule, mais vaste poche revolver. En outre, deux autres Fermetures Eclair, toujours protégées par un petit rabat, permettent un accès facile aux poches du pantalon et du veston.

Un empiècement spécial des épaules, tout en donnant l'aération voulue, fait disparaître les coutures d'emmanchures.

La coupe ample et un élastique à la taille (dans le dos) permettent si besoin est, de se vêtir très chaudement sous la combinaison.

### ESSAIS ET CRITIQUES

J'ai été, je pense, l'un des premiers à revêtir cette « Macombynn 54 » alors qu'elle était seulement à l'état de prototype.

Etant donné que je roule chaque jour en moto et par tous les temps, les fabricants ont pensé que je pouvais servir efficacement de cobaye, et leur signaler les imperfections de leur dernier création.

Quatre défauts seulement dont deux déjà sont supprimés définitivement sur les modèles livrés à la clientèle. Une pluie violente pouvait provoquer quelques infiltrations aux rares coutures : celles-ci sont maintenant encollées intérieurement. Le tour de col était assez mal étudié, et à moins d'accepter une sorte de carcan, il était impossible de monter la Fermeture Eclair jusqu'en haut du col : mais ce point également a fait l'objet de retouches.

Mes deux autres critiques portent sur les poignets et la protection des pieds. Commençons par le premier point. De nombreuses expériences faites avec différents vêtements m'ont appris que des manchons fermés par un élastique sont nécessaires à l'intérieur des poi-



gnets. Sans gants, en effet, le vent s'engouffre dans les deux manches - surtout si on roule vite - et le courant d'air remonte jusque dans le dos, ce qui n'a rien d'agréable. Et cette critique est également valable pour la nouvelle « Macombynn ».

Quant à la protection des pieds, c'est autre chose. Si l'on porte des bottes ou des chaussures de ski et que les jambes de la combinaison passent par-dessus, tout va bien. Mais avec des chaussures basses lorsqu'il pleut, l'eau glisse sur le « Cordoual » et bien que les jambes aient été allongées par rapport à l'ancien modèle, s'écoule parfois sur les chevilles.

Mais ces deux défauts - de détail - peuvent être corrigés et le seront certainement, car, pour avoir eu personnellement l'occasion de rencontrer MM. Lefèvre et Turpin et les avoir vus à l'œuvre, je sais fort bien qu'ils sont vraiment « sport ». Non seulement ils ne craignent pas les critiques, mais ils les recherchent afin de pouvoir constamment améliorer leur production. C'est tout à leur honneur et nous voudrions que cette mentalité soit adoptée par tous les constructeurs de motos ou d'accessoires.

Que dire pour conclure ?

La « Macombynn » est une combinaison : elle en a tous les avantages et certains de ses inconvénients.

Comme toute combinaison, c'est un vêtement spécifiquement motocycliste et arriver au théâtre avec « Macombynn » sur le dos fait plutôt sensation. Mais par rapport aux autres combinaisons, elle a l'avantage, grâce à son système de Fermetures Eclair, d'être très pratique, de pouvoir s'endosser et non s'enfiler ; elle permet donc de porter en-dessous la tenue la plus chic.

Mais comme toute combinaison, et même mieux, grâce à l'utilisation du « Cordoual », elle est le vêtement idéal pour les grandes randonnées, les longs voyages, durant lesquels elle vous abritera complètement contre toutes les intempéries.

J. B.

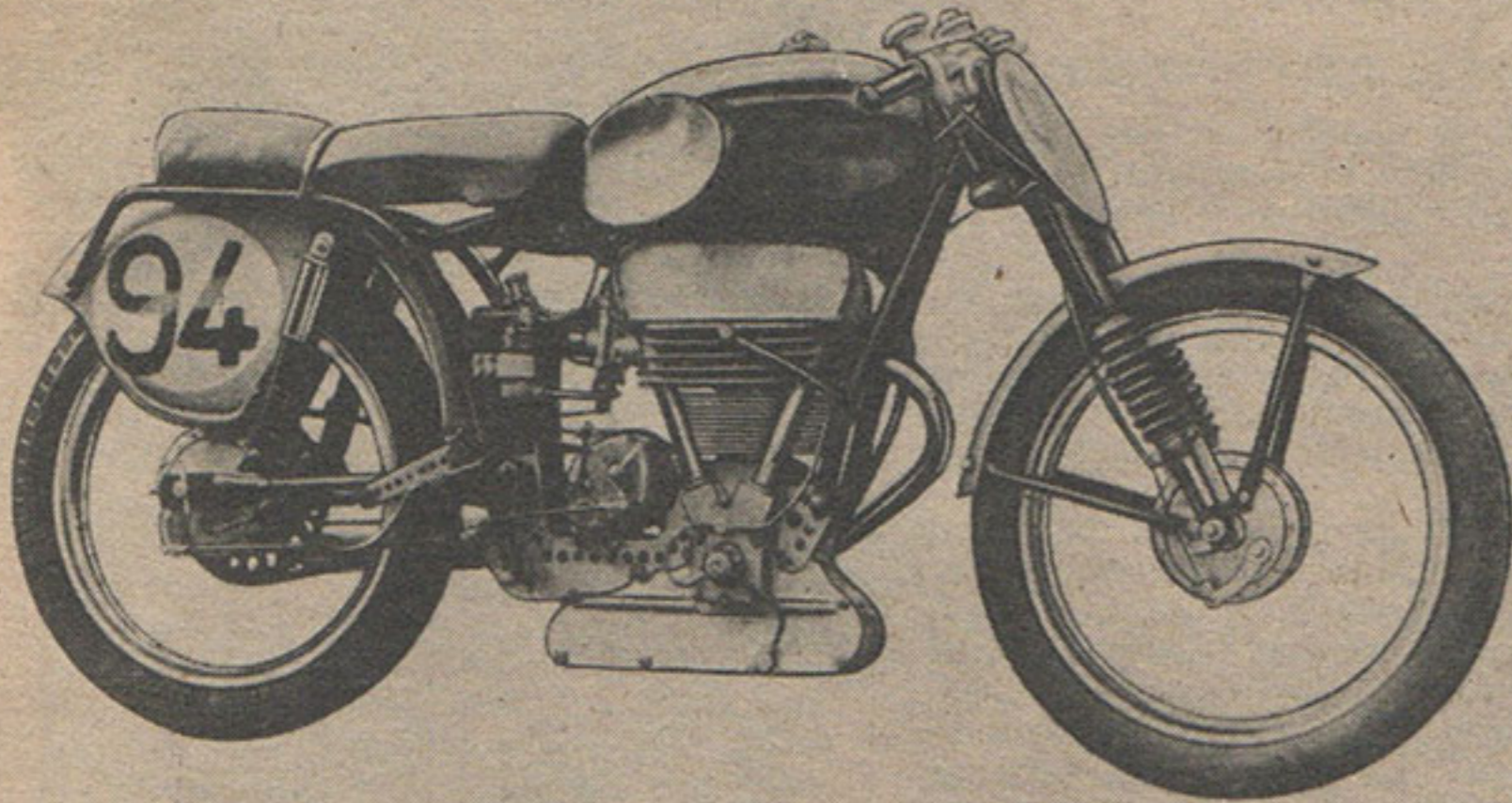


# QUELQUES "175" SPECIALES

## RENCONTRÉES

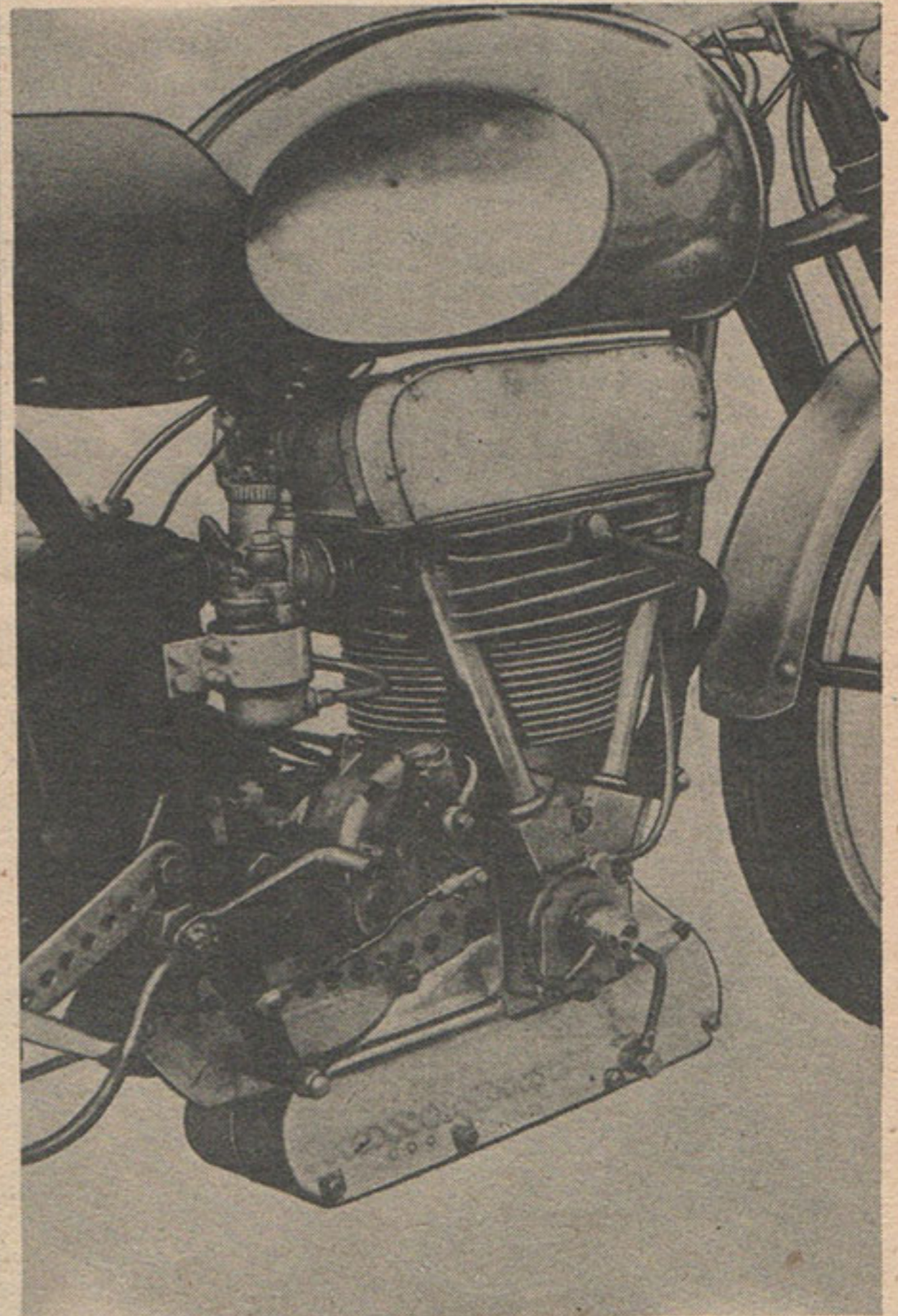
## AU HASARD

## DES CIRCUITS

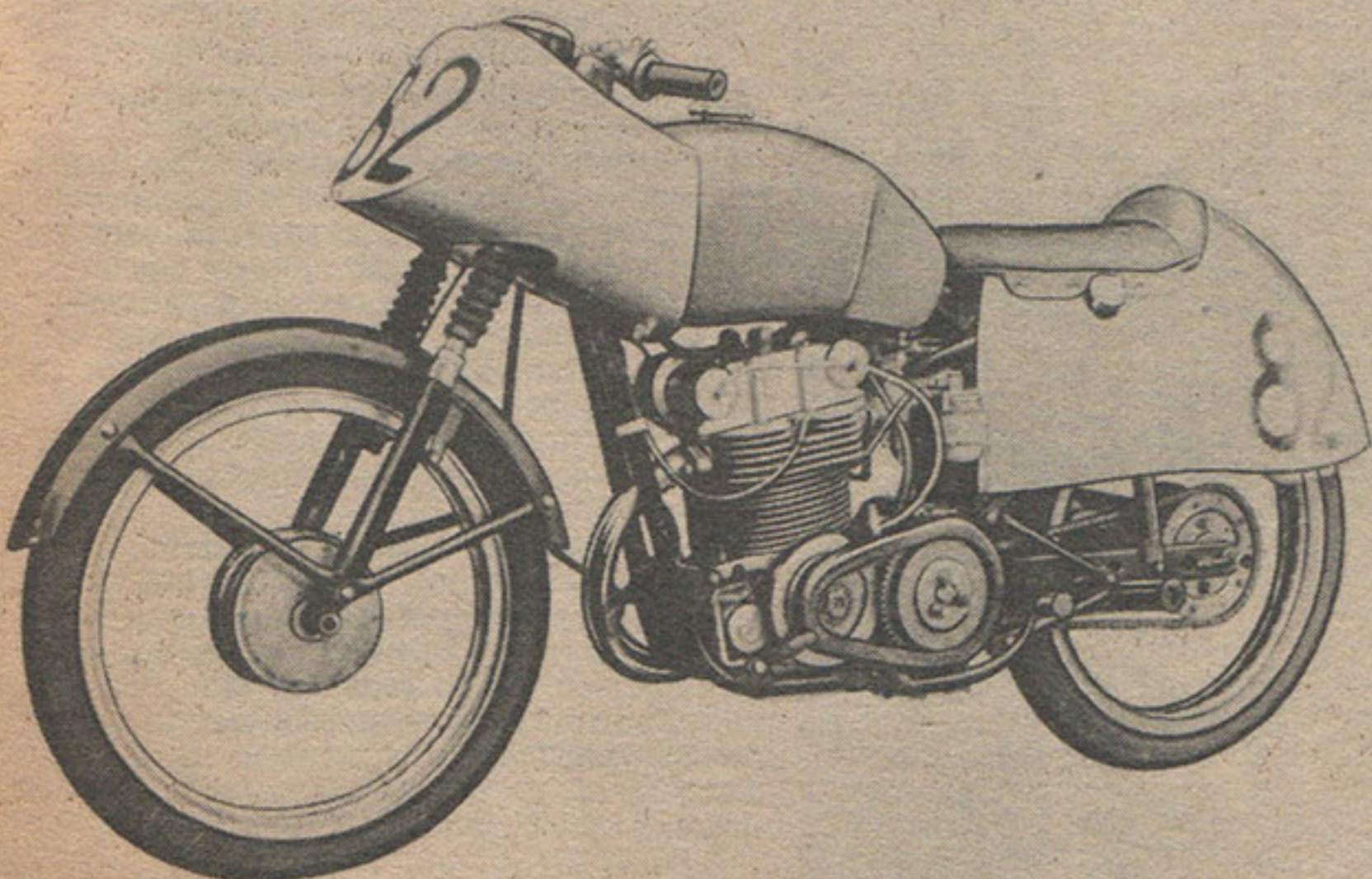


La spéciale illustrée ci-dessus prit part aux Coupes du Salon, pilotée par le jeune Galix. La construction de cette machine fut menée à bien par M. Druz, de Bron, qui nous avait fait parvenir, en Février 1953, des photographies d'un moteur 125 double arbre commandé par une chaîne en triangle (N° 1.125). Le moteur de la 175 suit les mêmes principes techniques, la chaîne passant cette fois dans des tubes. Le cadre a été fourni par Follis et suit de très près la production de série de cette maison.

La machine, ci-dessous, est déjà bien connue des habitués des circuits nationaux. Il s'agit en effet de la « 175 Malterre » réalisée par Camus de Joinville. Le moteur fut conçu par le coureur lui-même, la boîte est une Albion à rapports serrés, le cadre même est établi spécialement pour cette machine, mais utilise une suspension arrière du principe Malterre.



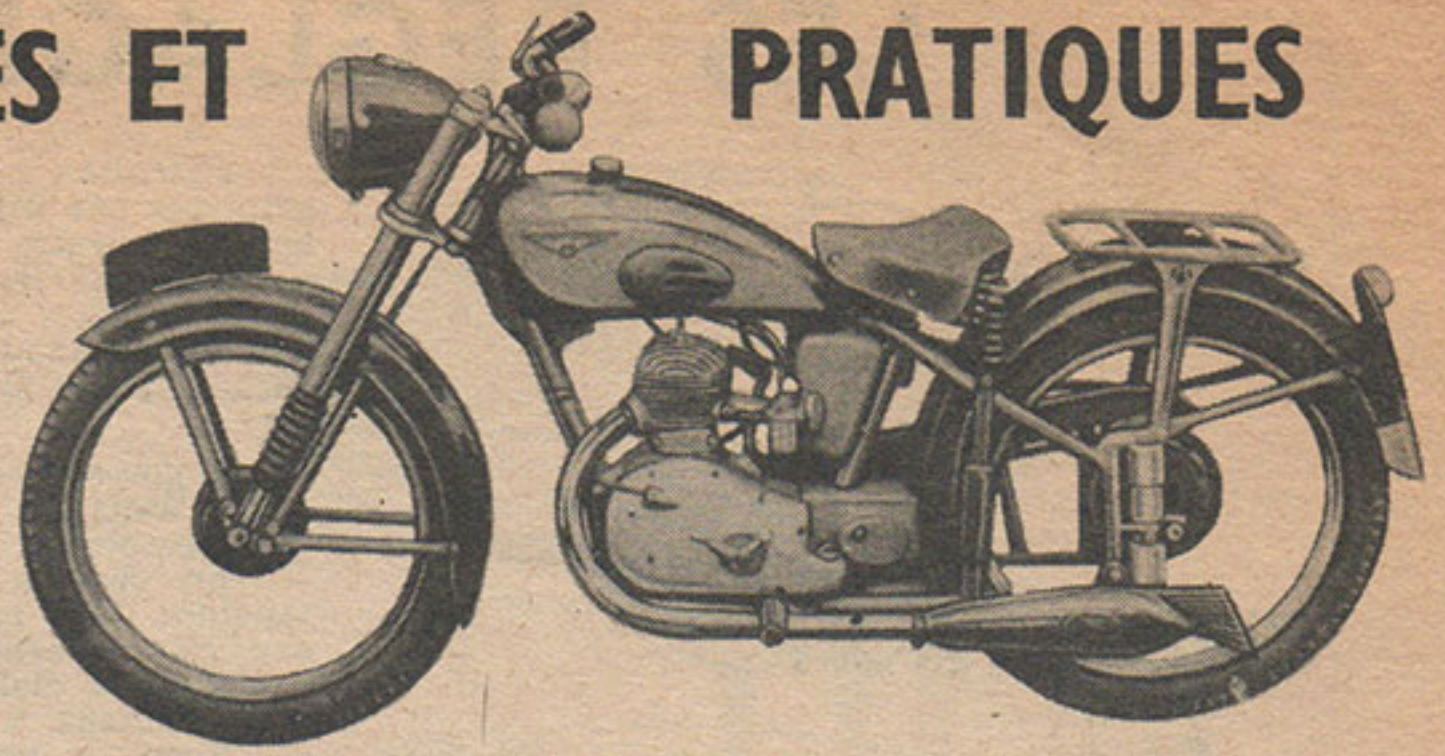
Une autre vue de la machine de M. Druz (ci-dessus), permet de voir le réservoir d'huile séparé, la pompe à palette en bout de vilebrequin et la canalisation de retour d'huile de la culasse. La boîte de vitesses est une Ultima. Le moteur est un super-carré (alésage 63 - course 57) qui à 10.000 t.-m. permet une vitesse de 140 kmh. Le poids de la machine est de 92 kgs.





# NOS CONSEILS TECHNIQUES ET PRATIQUES

## SUR LES 125 " " LATÉRALES " " MOTOBÉCANE



et

### ESSAI DE LA MACHINE

Un essai de la 125 latérales Motobécane avec courbe d'accélération, vitesses maxima sur chaque rapport, épreuve de côte, seul et à deux, etc... a été publié dans « Moto-Revue » n° 1.132. Envoi contre 45 frs en timbres.

### MANUEL D'ENTRETIEN

Nous éditons un Manuel d'Entretien pour les 125 latérales Motobécane et Motoconfort, 70 pages sous forte couverture cartonnée. Toute la technique pratique, entretien, dépannage, démontage, etc... 300 frs. (par poste 345). Versement à notre C.C.P. Moto-Revue Paris 297-37.

## IDENTIFICATION DES MODÈLES

Les indications de type entre parenthèses désignent les modèles équivalents de la marque Motoconfort.

**Motobécane AB1 (CB1)** : modèle initial de 100 cmc. (46x60) avec cylindre fonte. Construit entre 1938 et 1940. Les tout premiers modèles (fin 1937) comportaient un cadre type BMA renforcé.

**Motobécane D45A (C45A)** : partie cycle peu différente du précédent. Cylindrée portée à 125 cmc. (51x60). Cylindre aluminium chemisé avec sièges de soupapes rapportés.

**Motobécane D45B (C45B)** : bloc moteur d'un nouveau dessin, avec réserve d'huile plus importante. Vilebrequin

assemblé par un maneton à cônes expandeurs. Partie cycle renforcée.

**Motobécane D45S (C45S)** : identique au précédent, mais avec cadre à suspension arrière. Quelques accessoires ont été améliorés. Le moyeu arrière (sur les modèles les plus récents) est à roulements annulaires.

**Motobécane D45T (C45T)** : identique au précédent, mais la fourche à parallélogramme a été remplacée par une fourche télescopique apparentée à celle de la moto Z2C (voir n° 1.161 de Moto-Revue) qui a elle-même fait place depuis à un modèle plus simple équipant également le Z46 standard (125 culbuté).

## ENTRETIEN COURANT

### GRAISSAGE

#### TOUS LES 500 KMS

HUILE SAE 30/40.

Sur les modèles à fourche télescopique : graissage des coulisseaux et de leurs portées. Même opération pour la suspension AR.

HUILE SAE 50

Axes de fourche (sur les modèles à fourche à parallélogramme). Une pompe à pression est indispensable pour ces opérations.

#### TOUS LES 1.000 KMS

HUILE SAE 50

Vérification et rétablissement du niveau d'huile dans le carter moteur (SAE 40 par grand froid).

Câbles de commande (débrayage, frein avant, gaz). Pose de graisseurs recommandée. User de préférence d'huile graphitée.

Articulation de selle.

GRAISSE CONSISTANTE N° 2

Articulation de la pédale de frein arrière.

#### TOUS LES 1.500 KMS

HUILE SOLIDIFIÉE OU GRAISSE LÉGÈRE

Chaîne de transmission.

#### TOUS LES 2.000 KMS

SAE 50

(SAE 40 par temps de gel)

Très important : carter moteur, contenance 3/4 de litre environ sur AB1 et D45A, 1 litre 1/4 environ sur D45B et D45S. Vidange et plein (après les 500 premiers kms. pendant le rodage). Bouchon de vidange

(servant également de gicleur d'huile) sous le carter moteur.

Bouchon de remplissage sur le couvercle gauche, devant le logement de la commande d'embrayage.

GRAISSE CONSISTANTE N° 2

Roulements des moyeux et cames des freins. Roulements de direction.

#### TOUS LES 5.000 KMS

HUILE LÉGÈRE DE VASELINE

Axe du levier du rupteur du volant magnétique.

## PNEUS

1. Modèle AB1 : dimensions 600x65. Avant 1 kg. 400. Arrière 1 kg. 500. (Les valves sont du type bicyclette, avec intérieur fixe).

2. Modèles D45A, B et S : dimensions : 25x3. Avant 1 kg. 200. Arrière 1 kg. 500 (1 kg. 650 pour le duo). Contrôleur de pression indispensable. Vérification à effectuer chaque semaine.

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

Deux fois par an, retirer les enveloppes. Vérifier les fonds de jante. Le cas échéant, enlever la rouille et passer un vernis noir.

Par la même occasion, dévoiler les roues, si besoin est.

S'assurer que les rayons ne dépassent pas de leurs têtes. Remplacer les mèches de fonds de jantes si celles-ci sont détendues ou détériorées.

Avant remontage des enveloppes, talquer abondamment l'intérieur.

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

# LES REGLAGES COURANTS

## LES COMMANDES

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

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

## EMBRAYAGE

Réglage externe de la commande par tension du câble. Tendeur à vis et contre-écrou dans un bossage venu de fonderie avec le couvercle gauche. Léger jeu indispensable.

En cas de patinage ou de dégagement insuffisant, agir sur les ressorts de tension. Dans ce but, dégager le câble de commande. Désaccoupler la pédale de son axe, par enlèvement du boulon inférieur. Sortir la vis hélicoïdale à gros pas.

Avec la clef spéciale à 4 ergots, dévisser le petit couvercle (attention, il s'agit d'un filetage à gauche).

Sortir la butée à billes, qui est immobilisée dans son logement par trois ergots. Les écrous de tension des ressorts, au nombre de six, sont immobilisés deux par deux au moyen de freins en tôle. Ne pas omettre de rabattre leurs pans après le réglage. Veiller à obtenir un serrage bien égal des six écrous.

## CHAINE

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

## FILTRE

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

## DISTRIBUTION

1° Motobécane AB1 (100 cmc.) :

AOA : 8° ou 0 mm 6 avant PMH

RFA : 40° ou 5 mm 7 avant PMB

AOE : 35° ou 5 mm 7 avant PMB

RFE : 5° ou 0 mm 1 après PMH

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

2° Motobécane D45A et D45B :

AOA : 36° ou 6 mm avant PMH

RFA : 46° ou 7 mm après PMB

AOE : 67° ou 15 mm avant PMB

RFE : 27° ou 4 mm après PMH

3° Motobécane D45S et D45T :

AOA : 34° ou 5 mm 5 avant PMH

RFA : 42° ou 6 mm 5 après PMB

AOE : 67° ou 15 mm avant PMB

RFE : 27° ou 4 mm après PMH

Jeux aux soupapes, sur tous les modèles D45S : 1/10 de mm à l'admission, et 1/10 et demi à l'échappement, à froid.

Pour régler le jeu, utiliser 2 clefs extra-plates en vanadium de 8 mm et de 10 mm. La clef de 8 sert à immobiliser le poussoir, grâce aux deux méplats ménagés sur le corps de celui-ci. Dévisser le contre-écrou de blocage avec la clef de 10. Agir sur la vis de réglage. Utiliser des cales de l'épaisseur voulue. Après obtention du jeu correct, rebloquer le contre-écrou, en prenant soin de ne pas faire tourner la vis.

Accès à la distribution : par enlèvement du couvercle gauche d'embrayage. Dégager le câble d'embrayage (laisser la pédale). Retirer le repose-pied gauche. Retirer le tuyau d'échappement, après dévissage de l'écrou à ailettes (clé à crochets indispensable). Dévisser les huit boulons maintenant le couvercle en place. Décoller le couvercle en s'aidant de la pédale de débrayage. Agir avec suffisamment de douceur pour que les cames et taquets restent en place.

Cette opération suppose le démontage préalable du cylindre et de la culasse.

*Dépose de la culasse* : Avec une clef à tubes, dévisser les 7 écrous. Trois d'entre eux prennent sur des goujons vissés dans le cylindre, les quatre autres sur des colonnettes maintenant en place le cylindre et la culasse.

Décoller la culasse en donnant quelques coups de kick, après avoir débranché le fil de bougie. Le joint métalloplastique, s'il est encore en bon état, peut être utilisé une seconde fois.

Pour démonter le cylindre, il est préférable de le dégager de ses colonnettes, en le retirant verticalement, après avoir déposé le réservoir d'essence.

Néanmoins, si l'on préfère dévisser les colonnettes, pour éviter le démontage du réservoir et dégager latéralement le cylindre, il est indispensable d'enlever préalablement le boulon avant de fixation traversant les deux couvercles et le carter moteur (le premier boulon horizontal placé juste devant l'embase du cylindre).

Sur le modèle D45, une pièce de fonderie en alliage léger, où est aménagé le regard donnant accès aux poussoirs de soupapes, est interposée entre le fût de cylindre et la partie dressée du carter. La chemise pénètre dans le carter.

L'étanchéité est obtenue à cet endroit par un joint de papier. (Sur le type D45, un second joint de papier existe, entre la pièce de fonderie enfermant les poussoirs et le carter moteur).

Pour démonter les soupapes, immobiliser le cylindre la tête en bas. Caler les têtes de soupapes sur un bloc de bois dur, et comprimer les ressorts en faisant pression sur les coupelles. Un ou deux tournevis permettent l'opération, mais elle est grandement facilitée par l'emploi d'un tube comportant un dégagement suffisant pour l'introduction d'une petite pince qui servira à arracher la goupille. Attention à la brusque détente du ressort.

*Rodage des soupapes*. N'est nécessaire que tous les 10.000 kms environ. Ne pas le prolonger outre mesure, surtout avec les sièges rapportés en bronze des D45.

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

Bien laver à l'essence pour éliminer toute trace d'abrasif sur les sièges, dans les pipes et dans les guides.

## CALAGE

## RODAGE DES SOUPAPES

## DÉCALAMINAGE

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

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

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

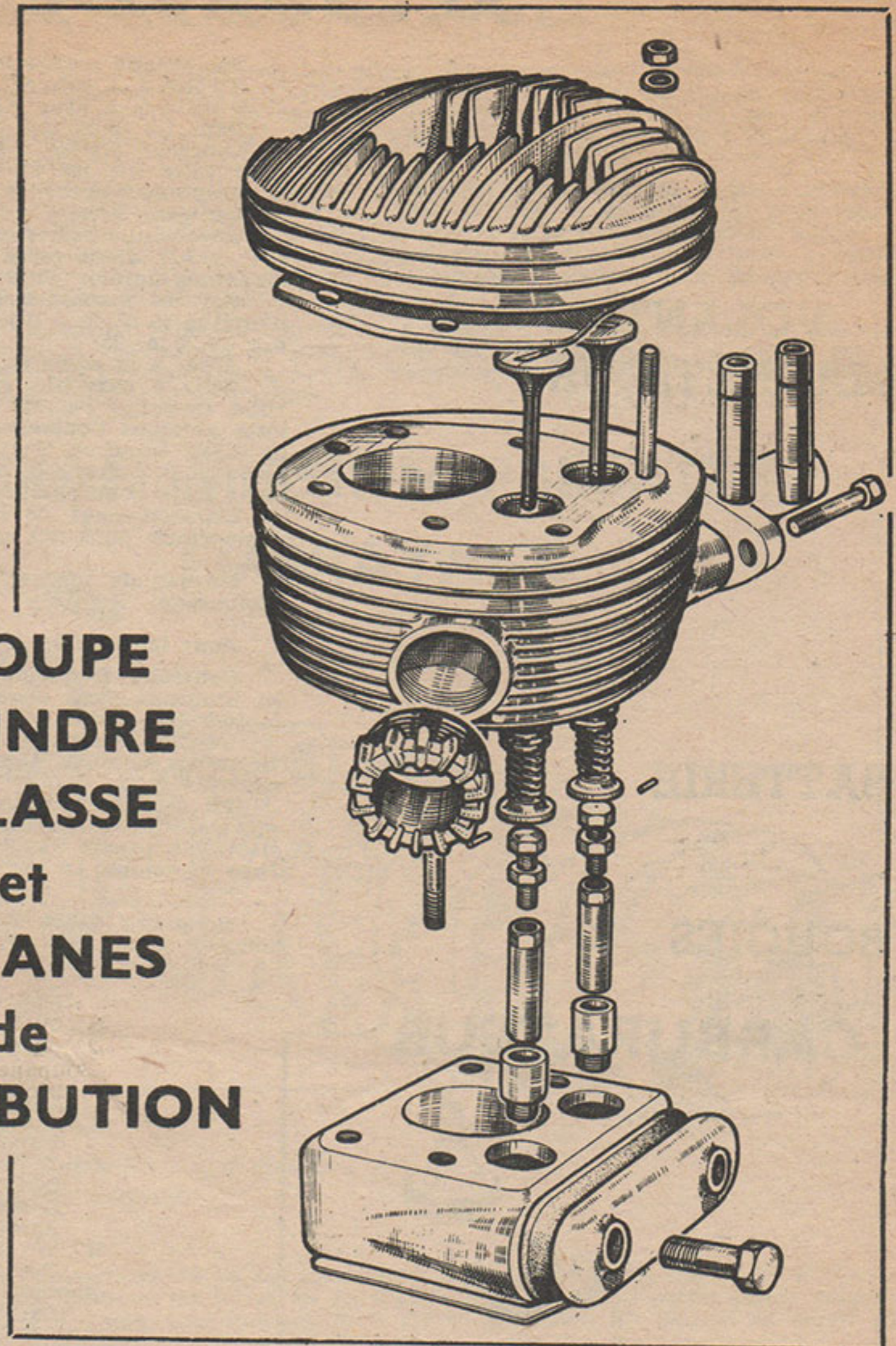
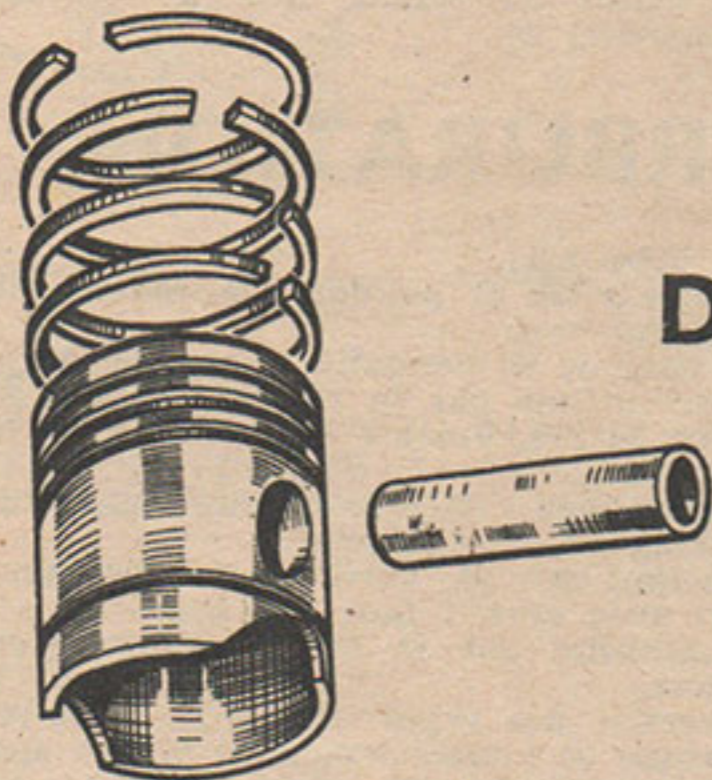
Joints : d'embase de cylindre, au papier. Remplacer après chaque démontage. Remonter à la pâte anti-fuite.

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

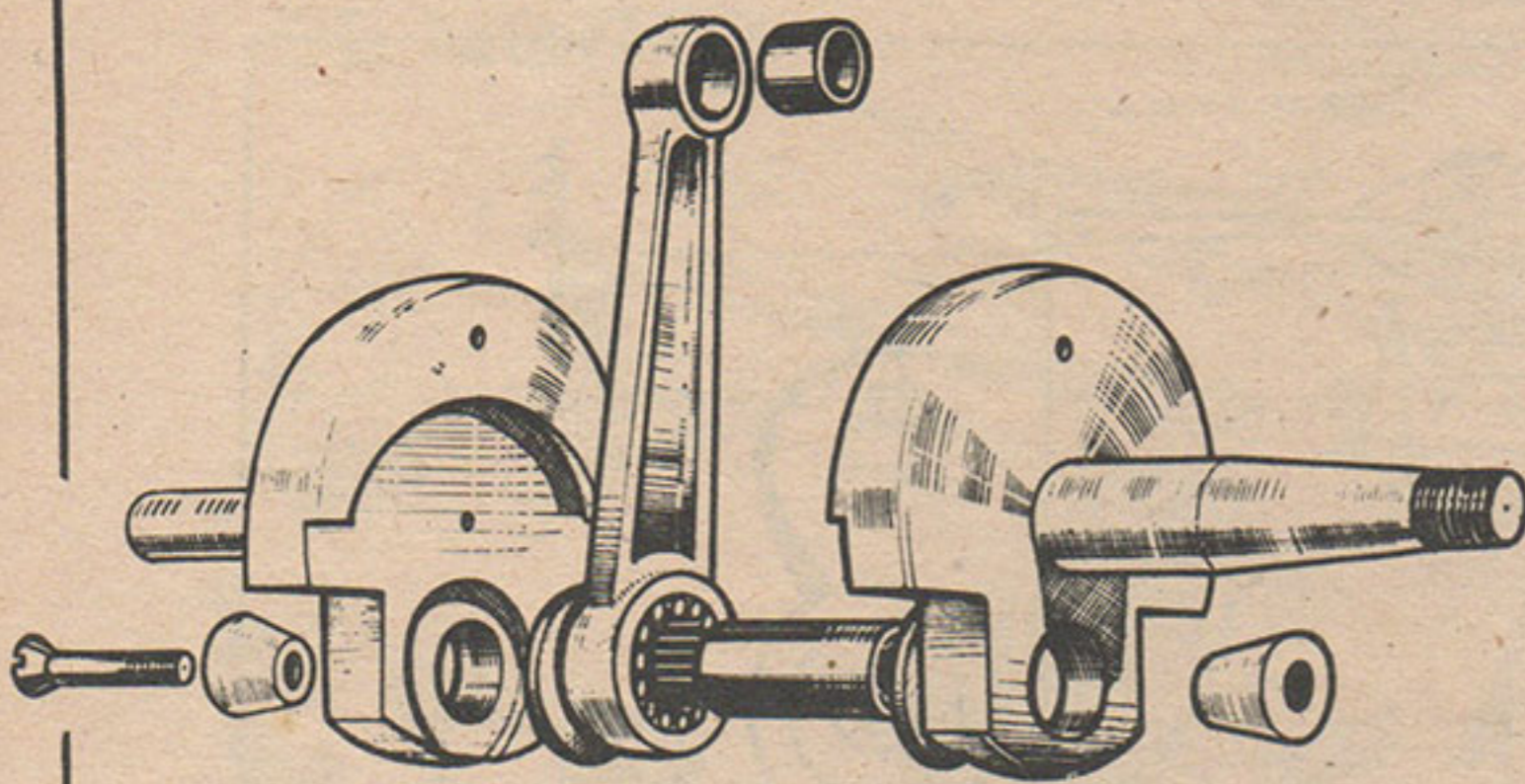
De pipe d'admission : en carton d'amiante mince. Remplacer après chaque démontage.



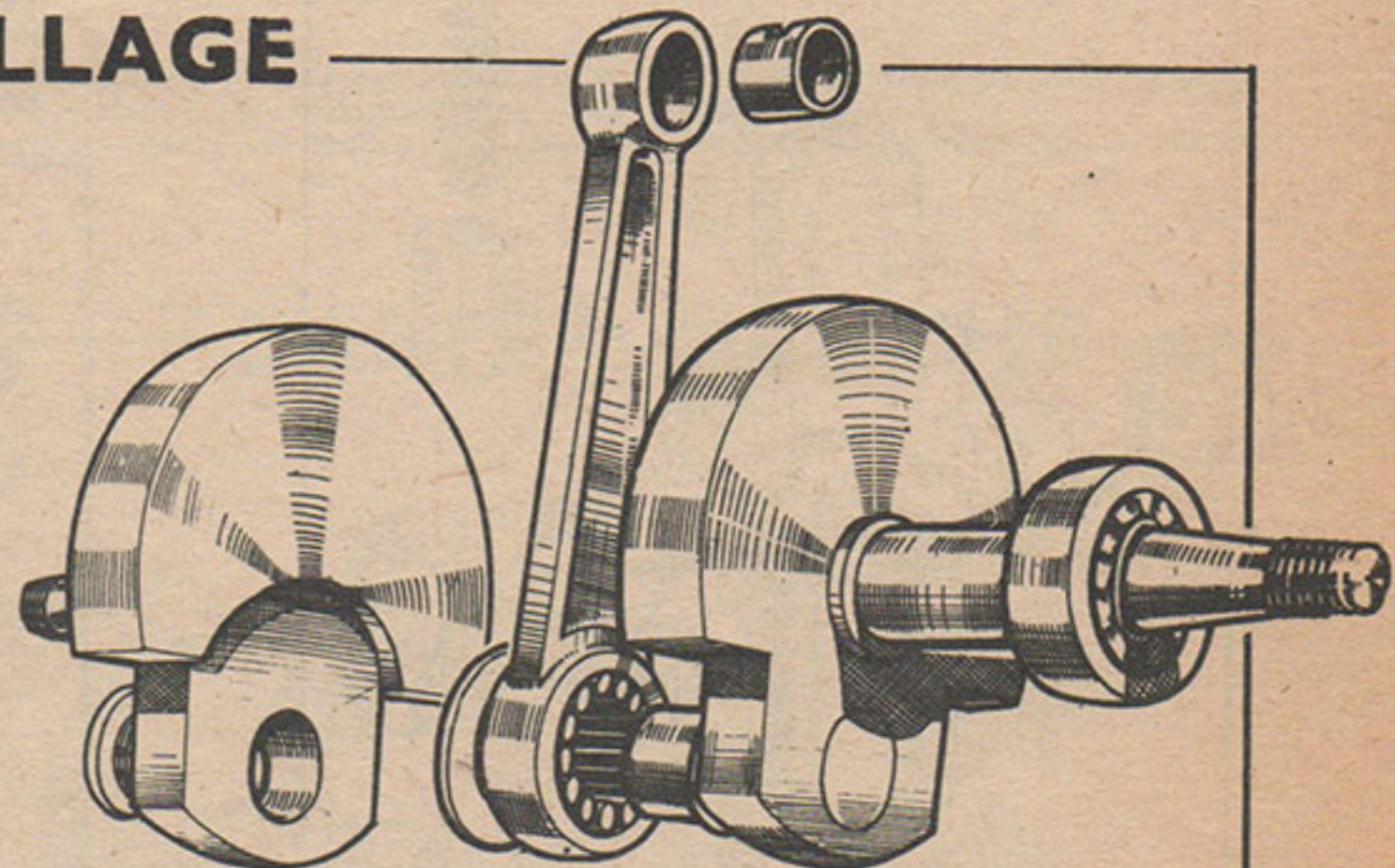
## GROUPE CYLINDRE CULASSE et ORGANES de DISTRIBUTION



## EMBIELLAGE



NOUVEAU MODÈLE D 45 B et S



ANCIEN MODÈLE

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

# ALLUMAGE-ÉCLAIRAGE

Par volant magnétique Novi sur tous types :  
 9 volts 5, à avance fixe, sur modèle AB1.  
 9 volts 5, à avance variable automatique sur les premiers modèles D45.  
 Dans les deux cas, ampoules avant de 9 V. 5, 2 A.  
 Lanterne arrière : 12 V. 0 A. 4.  
 6 volts sur les plus récentes.  
 Ampoule avant : 6 V. 3 A. 2. 35 bougies.  
 Lanterne arrière : 6 V. 0 A. 35.

Une cellule redresseuse peut être utilisée, afin de charger une batterie d'accus 6 V. 7 AH. Dans cette hypothèse, les ampoules utilisées sont les mêmes sur les machines munies d'un volant 6 volts.

Sur les machines à volant 9 V. 5, l'ampoule de phare est également celle d'origine (9 V. 5. 2 A.). Par contre, les ampoules veilleuse et feu AR. doivent être des 6V. 0 A. 35.

Accès à la came et aux vis platinées par arrachement de la calotte.

Pour y parvenir, rabattre la languette de la rondelle-frein. Avec une clé à tube, desserrer l'écrou central de blocage (pas à droite). Pour immobiliser la calotte pendant l'opération, utiliser un agrippe-volant à ruban d'acier (Motobécane n° 05540, Armo ou Var). Dégager la calotte. Celle-ci s'engage sur la partie centrale, portant la came, par des tétons cylindriques. Après enlèvement de la calotte, la came reste donc bloquée sur le cône et l'avance ne s'en trouve pas modifiée.

L'arrachement de la came nécessite un outil spécial (Motobécane n° 05532) comportant deux vis qu'on engage dans les trous taraudés dans le corps de la came.

Ne jamais utiliser un marteau ou une masse en bronze pour effectuer ce démontage.

Pour les modèles qui sont munis d'une batterie 6 volts, 7 AH. .

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

Vérifier chaque semaine la tension aux bornes, qui doit se maintenir aux environs de 6 volts. Une batterie sous-voltée ou ne tenant pas la charge est en mauvais état.

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

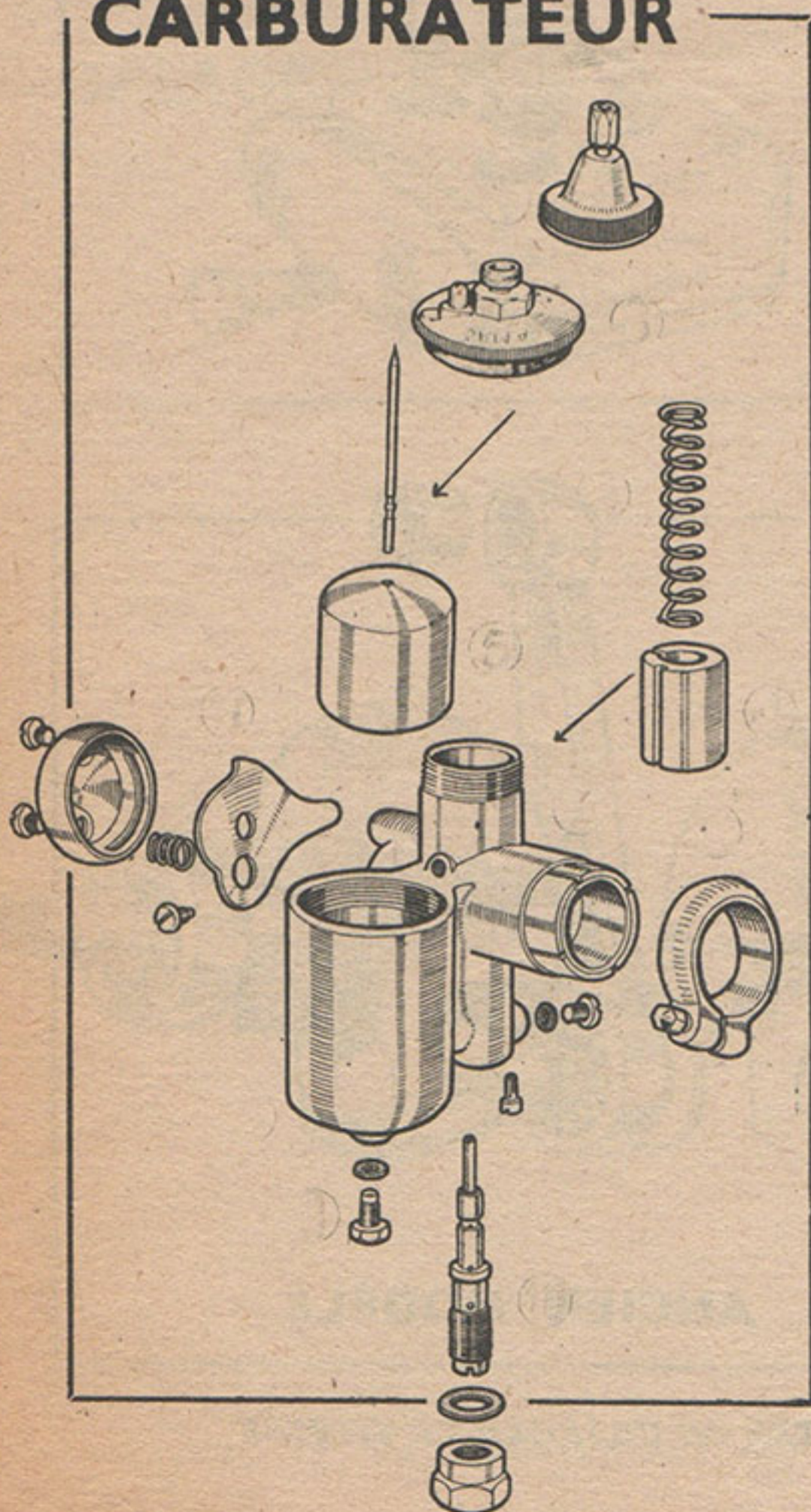
Bougies : degré thermique : 145. Culot de 14x125. A.C. n° 44. K.L.G. CL 1. Lodge B 14 ou C 14. Floquet 14 Cl. Marchal 36.

## VOLANT MAGNÉTIQUE

## BATTERIE

## BOUGIES

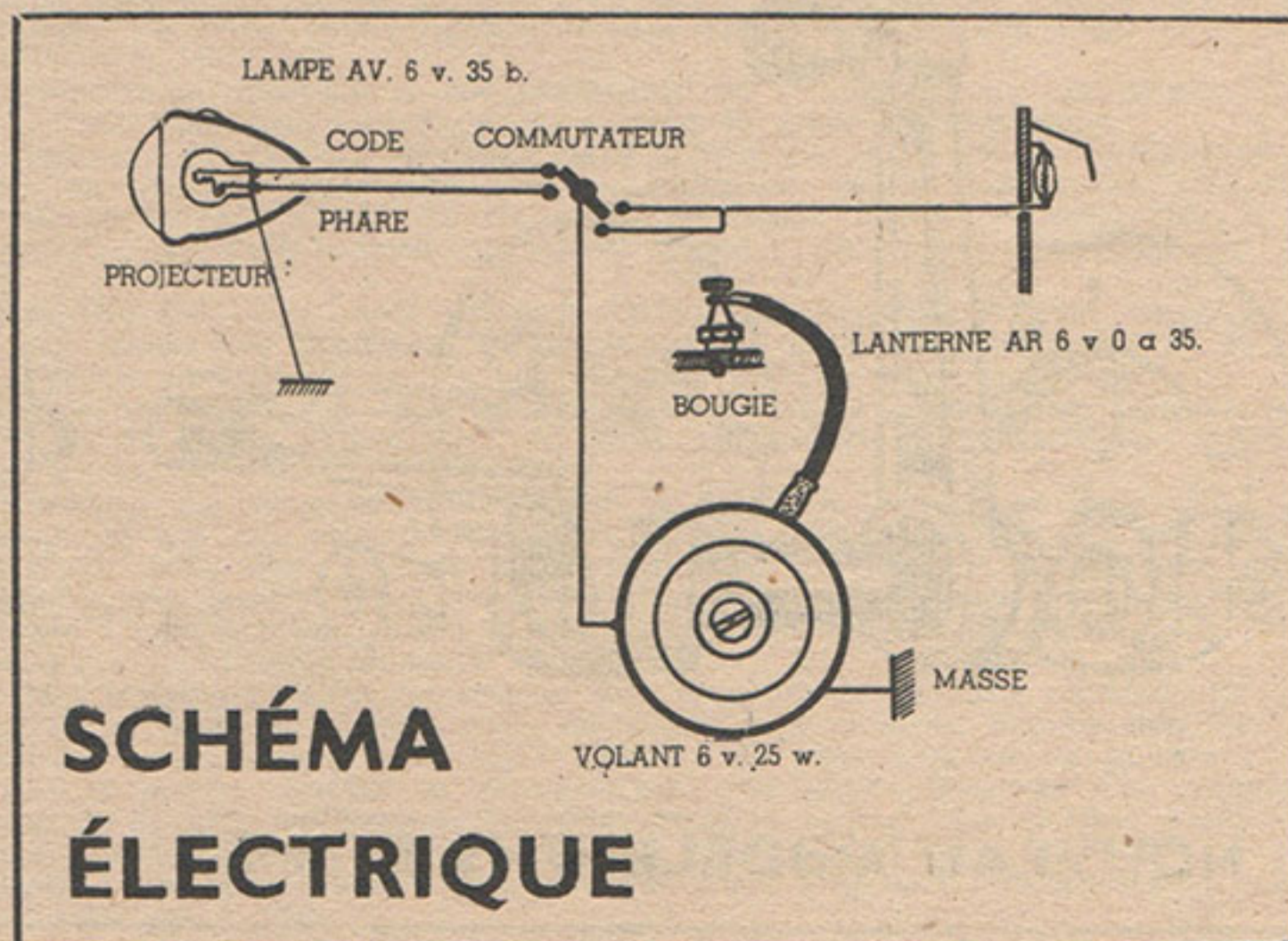
## CARBURATEUR



## CARBURATION

1. Modèles 100 cmc. type AB1.  
 Amac 903-166 R. Gicleur 70 B pendant le rodage. 68 B par la suite, aiguille au quatrième cran.  
 Gurtner type R 16. Gicleur 26 pendant le rodage. 25 par la suite, écran n° 14. (Etrangleur imposé par la réglementation de l'époque).  
 Zenith MK 5. Gicleur 64-100. Volet à 60°. Prise d'air de 14 mm.
  2. Modèles 125 cmc. D45.  
 Amac 903-064 M à cheminée : gicleur 65. Sans cheminée : gicleur 55. (Ne comporte pas d'aiguille de gicleur).  
 Gurtner RN 17. Gicleur n° 30, volet n° 7. Diffuseur 24, 33 C, diamètre 2,30-0,40. Volet avec cran 1 mm. 5x1 mm.
- Caractéristiques communes sur le D45 : emmanchement de 25 mm. 4. Une seule manette.

En raison de la diversité des types employés, nous renvoyons les usagers, pour le démontage et l'entretien, à la notice spéciale éditée par les fabricants de carburateurs. En règle générale, prendre soin de ne pas omettre au remontage les rondelles-joints en fibre, et remonter les vis et écrous avec précaution, en se gardant de tout serrage excessif ou de toute brutalité.



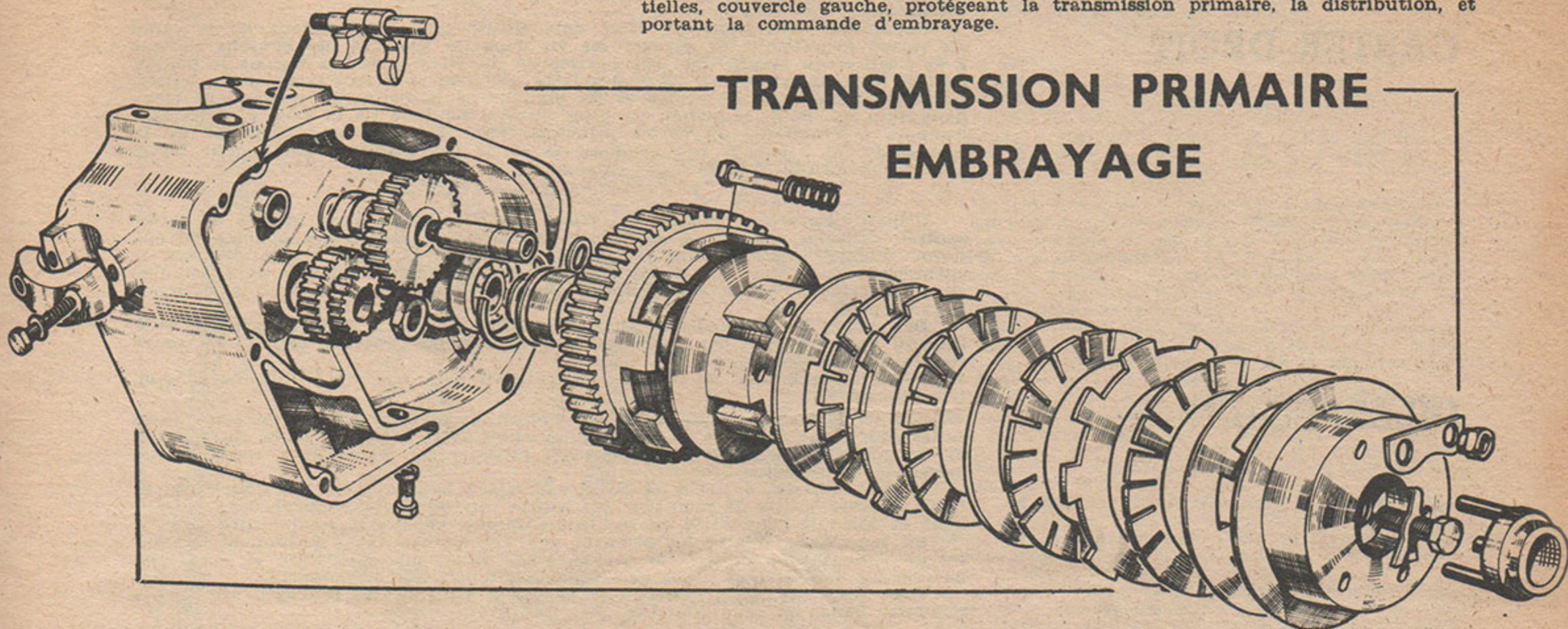
# DÉMONTAGE-REMONTAGE

**Bloc moteur :** désaccoupler les câbles de commandes (embrayage, carburateur), les canalisations (essence, fils électriques), le carter de chaîne, la chaîne, le tube d'échappement, les repose-pieds, le petit carter profilé en tôle abritant le faux pédalier (sur AB1) ou l'axe des repose-pieds (sur D45), le kick-starter, la tringle du changement de vitesses.

La conception du moteur permet l'enlèvement de tous les organes externes et internes, sans dépose préalable du bloc de sur la machine. Si l'on désire néanmoins le sortir, dévisser les écrous du collier massif de fixation à l'avant, et ceux des deux boulons de l'arrière. Dégagez ceux-ci et enlevez le bloc. A moins d'avoir retiré auparavant le cylindre et la culasse, cette dépose nécessite l'enlèvement préalable du réservoir.

**Détail des carters moteurs :** de droite à gauche : couvercle côté volant magnétique portant la commande de kick, carter central contenant les pièces essentielles, couvercle gauche, protégeant la transmission primaire, la distribution, et portant la commande d'embrayage.

## BLOC-MOTEUR



## CULASSE ET CYLINDRE

*Culasse et cylindre :* voir ci-dessus ;  
(Rodage des soupapes).

## PISTON

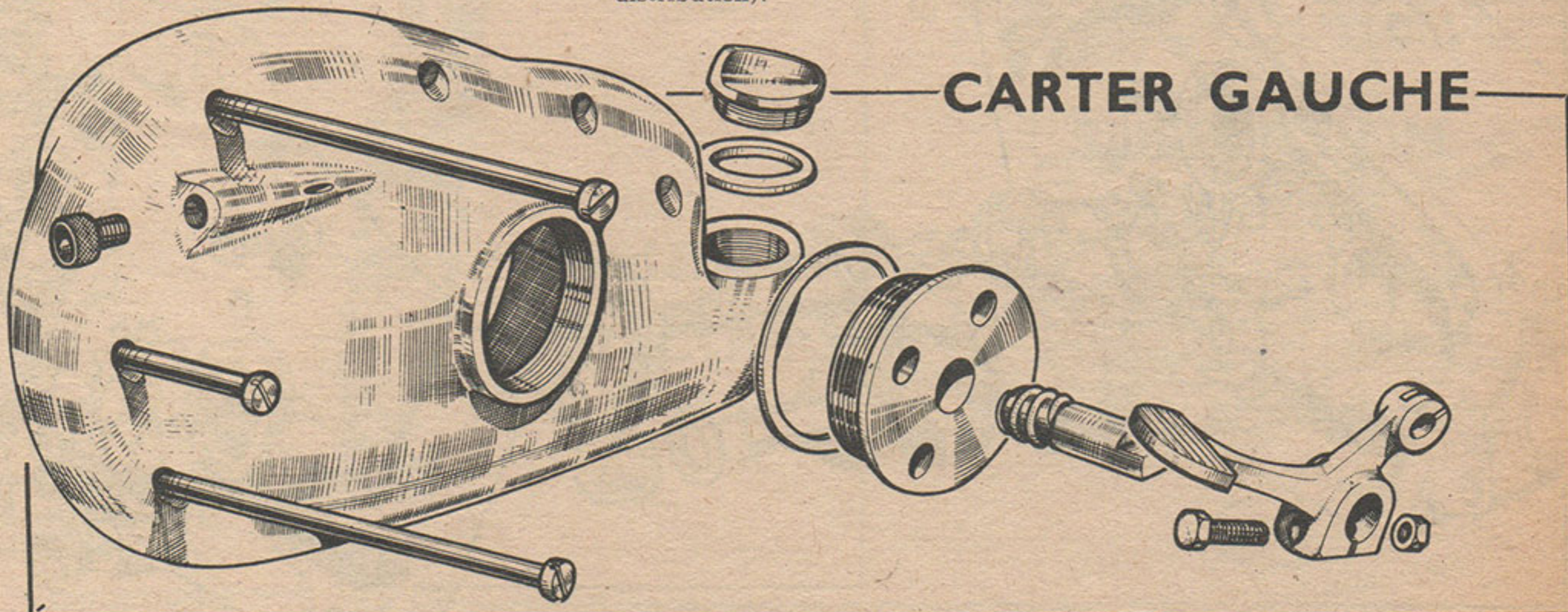
Repérer la position du piston en traçant à la pointe sèche une croix à l'avant de la calotte. Enlever les joncs en fil d'acier à l'aide d'une petite pince pointue. Retirer l'axe à l'aide d'un extracteur à vis et à collier. Ne jamais se servir du marteau.

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

## OUVERTURE DU MOTEUR

Au préalable, récupérer l'huile en retirant le bouchon de vidange vissé dans le carter central, au dessous de l'emplacement de l'embrayage.

**Couvercle gauche :** (voir ci-dessus) les réglages courants (distribution, accès à la distribution).



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

**EMBRAYAGE**

Retirer la butée à billes.  
Rabattre la languette de tôle immobilisant la vis centrale d'embrayage. Dévisser celle-ci. Retirer l'embrayage qui sort en entier. Pour désaccoupler les disques, rabattre les freins en tôle des six écrous et dévisser complètement ceux-ci. Les neuf disques (acier et bronze alternés) peuvent alors être sortis de la cage.

**DISTRIBUTION**

Après avoir repéré la position des pignons, sortir les taquets, puis le pignon d'arbre à cames. Noter très soigneusement la position des diverses rondelles d'épaisseur.

Extraire le pignon double claveté sur l'arbre moteur, après avoir dévissé l'écrou de 12x100 (filetage à gauche) en le maintenant.

*Couvercle droit* : retirer le rotor du volant magnétique et la came comme il est indiqué ci-dessus (Allumage). Déposer le stator après avoir dévissé les deux écrous freinés maintenant le plateau sur le couvercle.

Dévisser les trois boulons restant qui maintiennent encore le couvercle sur le carter. Retirer le kick, claveté sur son arbre et sortez le carter de chaîne secondaire.

**CARTER DROIT**

Reprendre l'extracteur n° 05532 déjà utilisé pour l'enlèvement de la came du volant magnétique et engager ses vis dans les filetages des goujons servant à la fixation du stator. Agir sur l'extrémité du vilebrequin en vissant le boulon central formant extracteur. Le couvercle se décollera et il sera facile de le retirer, en même temps que les arbres et les pignons de la boîte de vitesses, qui viennent avec lui. Seul, le pignon de prise directe, solidaire de la cage d'embrayage, demeure à l'intérieur du carter principal. Pour faciliter le dégagement de la commande du baladeur, agir pendant la sortie des pignons sur le petit levier extérieur demeuré sur son axe.

Utiliser l'extracteur n° 05541. Le visser à gauche, sur la paroi interne du carter central, dans les trois trous ménagés à cet effet, au moyen des boulons servant normalement à assembler les couvercles latéraux et le carter central. Pousser le vilebrequin au moyen de la vis centrale de l'extracteur. En cas de résistance, chauffer légèrement avec une lampe à souder ou un petit chalumeau le logement du roulement.

*Démontage de l'embiellage.* Anciens modèles : (AB1 - D45A). Serrer le vilebrequin dans un étau par l'une des deux masses, de sorte que celle-ci se trouve en position horizontale.

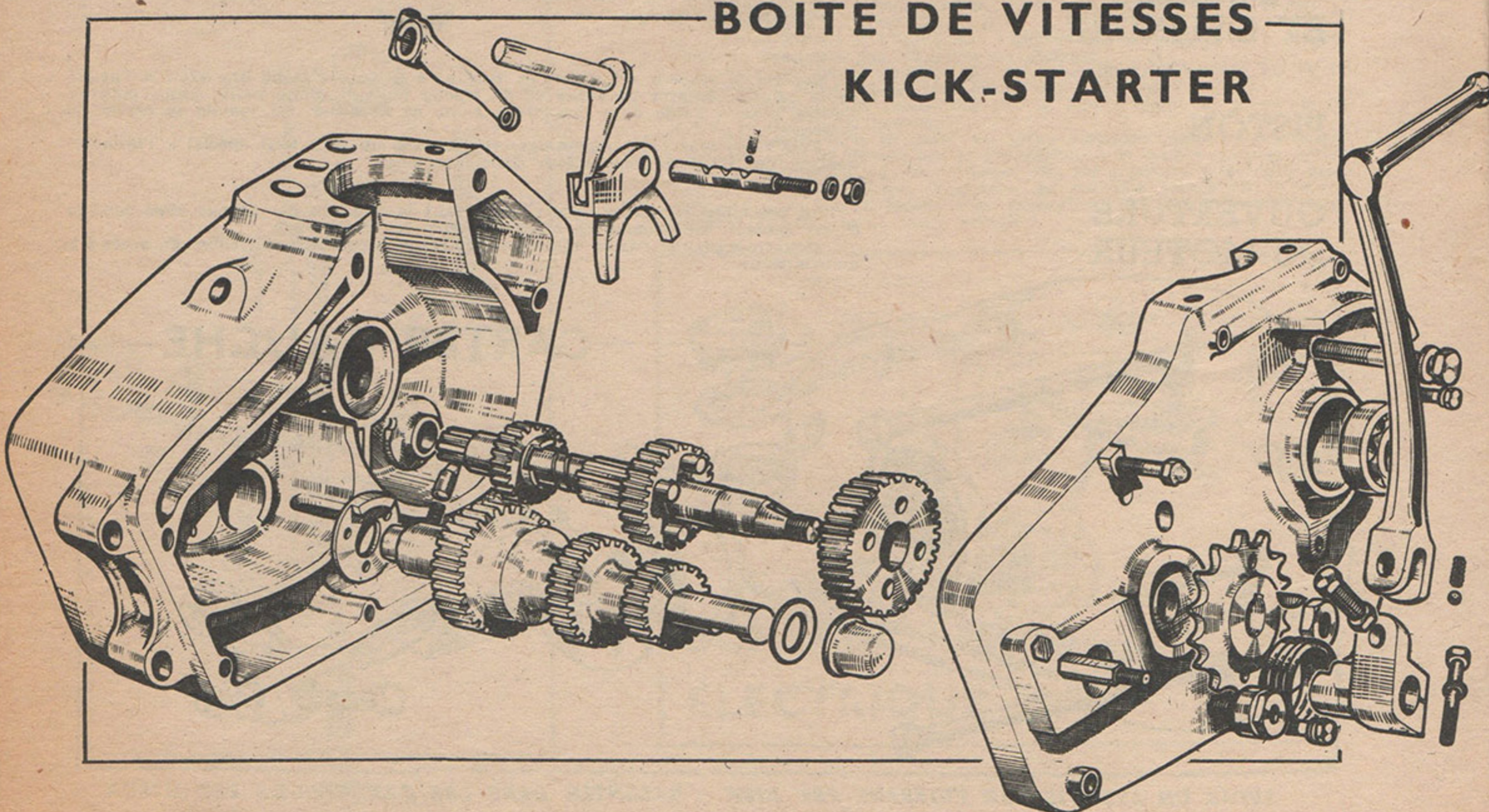
Desserrer le boulon de blocage du maneton avec une clé à tube de 26 mm. très robuste.

Chasser le maneton avec un jet de bronze, après avoir pris toutes précautions utiles pour éviter la chute du vilebrequin. Après avoir enlevé la bielle, ses aiguilles et les rondelles latérales du roulement, procéder de même pour sortir l'autre extrémité du maneton.

Modèles récents : (D45B et S). L'embiellage est assemblé par cônes expandeurs. Retirer la vis de maintien des cônes. Introduire un chasoir dans le cône alésé et sortir le cône fileté au balancier. Chasser ensuite le second cône.

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

Dans les deux cas, repérer auparavant la position de la bielle afin de la remonter dans son sens d'origine.

**VILEBREQUIN****BOITE DE VITESSES****KICK-STARTER**

## BOITE DE VITESSES

**Pignon de prise directe.** Retirer le grand pignon de transmission primaire formant également cage d'embrayage. Maintenir le pignon de prise directe avec la clé prévue pour cet usage (n° 05538 du catalogue). Sortir le pignon en frappant avec un maillet sur l'extrémité de son arbre. Dégager la bague interposée entre l'embrayage et le roulement. Celui-ci est verrouillé dans son logement par un jonc circulaire. Pour sortir le roulement, retirer le jonc et chauffer légèrement son logement. Chasser le roulement par l'intérieur à l'aide d'un tube de diamètre correspondant à celui de la cage externe.

**Arbre primaire** (demeuré sur le couvercle droit lors du démontage de ce dernier).

Dévisser l'écrou du pignon de sortie de boîte, (pas à gauche). Extraire celui-ci de sur son cône à l'aide d'un arrache-moyeu à trois griffes.

Retirer ensuite le mécanisme de verrouillage (la rampe, immobilisée par un écrou et une rondelle situés à l'extérieur du couvercle), puis le baladeur et sa fourchette. Attention au ressort et à la bille de verrouillage, solidaires du doigt de commande actionné par l'axe cranté. Le doigt de commande peut être sorti du carter principal après enlèvement de la biellette extérieure.

L'arbre intermédiaire vient tout seul en le tirant sur la droite.

## PARTIE CYCLE

### FOURCHE AVANT

**Modèles dotés de la fourche à parallélogramme :**  
Aucune difficulté spéciale. S'assurer au remontage de l'absence de jeu latéral apparent et de la liberté des articulations. Le fourreau d'axe inférieur de la fourche doit être graissé sans excès, pour éviter l'introduction d'huile sur les rondelles de fibre de l'amortisseur réglable.

**Modèles dotés de la première fourche télescopique (D45T)** (analogue à celle du Z46C et de la moto Z2C). Se reporter à notre étude de la 175 cmc. parue dans le n° 1.161, page 1.179.

**Modèles D45T dotés de la fourche télescopique simplifiée :** les fourreaux sont d'une seule pièce avec les paliers supérieur et inférieur. La fourche complète ne peut donc être déposée qu'après démontage de la tête de direction, qui est montée sur roulements à billes à cuvettes.

Il est possible de retirer tout le dispositif interne de chaque élément en laissant en place les fourreaux et leurs paliers. Dans ce but, démonter la roue avant, la commande de frein, le garde-boue et le phare.

Dévisser l'écrou six pans placé à l'extrémité supérieure de chacun des fourreaux, et retirer sa rondelle éventail. Dévisser ensuite le gros écrou moleté situé à la base du fourreau. Le montant peut alors être sorti par le bas.

Il est maintenant possible de dissocier le ressort de son attache supérieure, à laquelle il est assujéti par un pas de vis à gros filet situé au dessous de la partie fileté de la même pièce munie d'un double ergot où s'engage l'écrou extérieur six pans freiné par la rondelle éventail. Enlever également la bague de butée en caoutchouc synthétique.

Désolidariser le ressort de son montant, puis retirer la rondelle inférieure d'étanchéité, le gros écrou moleté, la bague de fixation du cache-poussière, puis le cache-poussière « accordéon ».

Procéder de même pour l'autre élément.

Les bagues de guidage en résine synthétique sont situées à la base du fourreau d'une part, et légèrement plus haut que l'endroit où passe le garde-boue, d'autre part. Les graisseurs à pression sont juste au dessus du palier inférieur, à l'arrière des fourreaux.

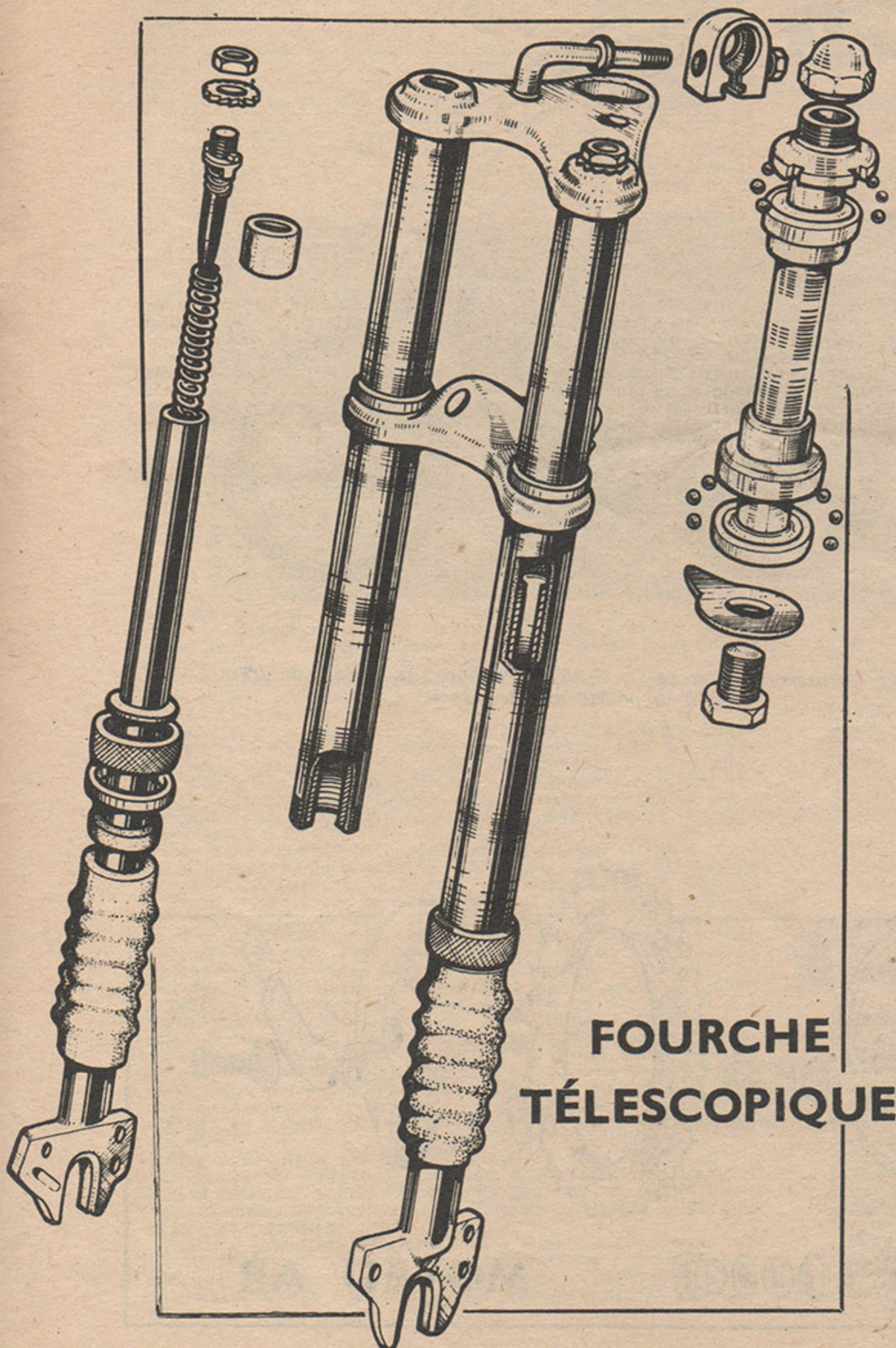
### SUSPENSION ARRIÈRE

(D45S - D45T)

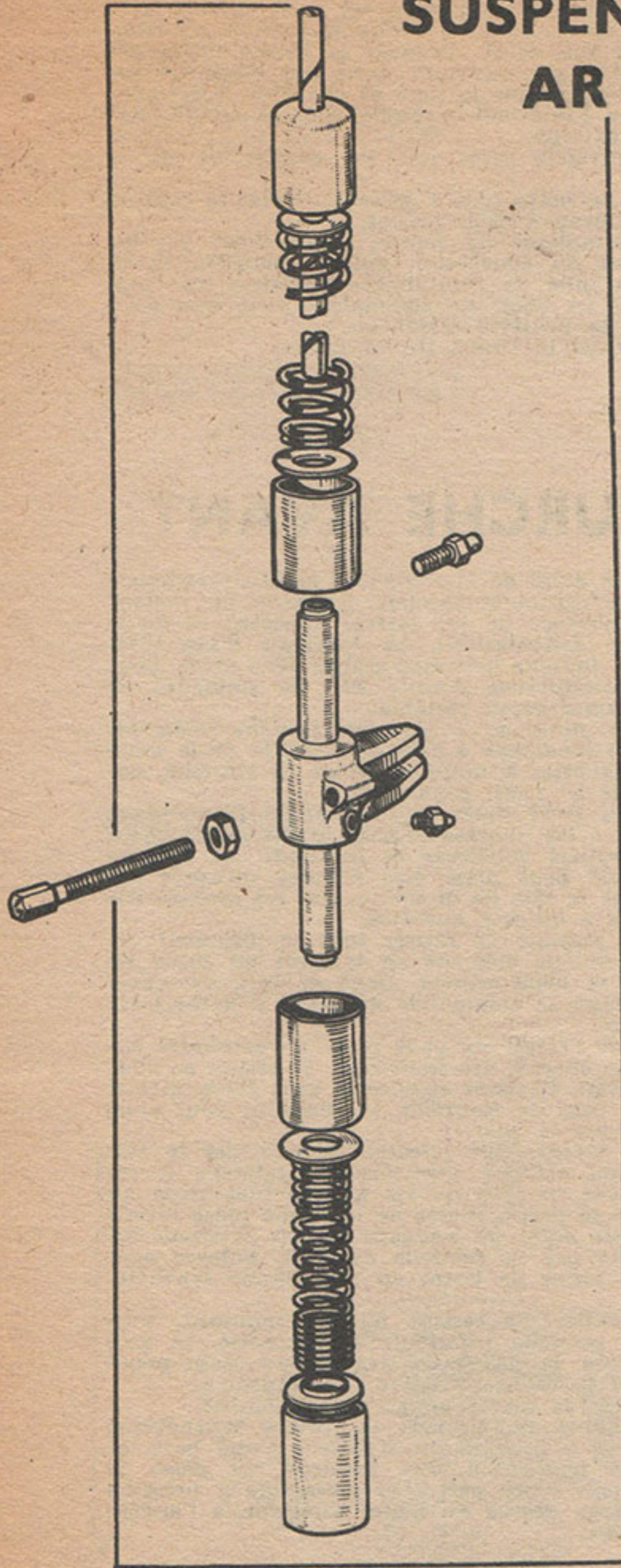
Chaque élément peut être sorti latéralement du cadre après enlèvement des boulons supérieurs et inférieurs de fixation des axes.

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

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



### FOURCHE TÉLESCOPIQUE

**SUSPENSION****AR****MOYEUR**

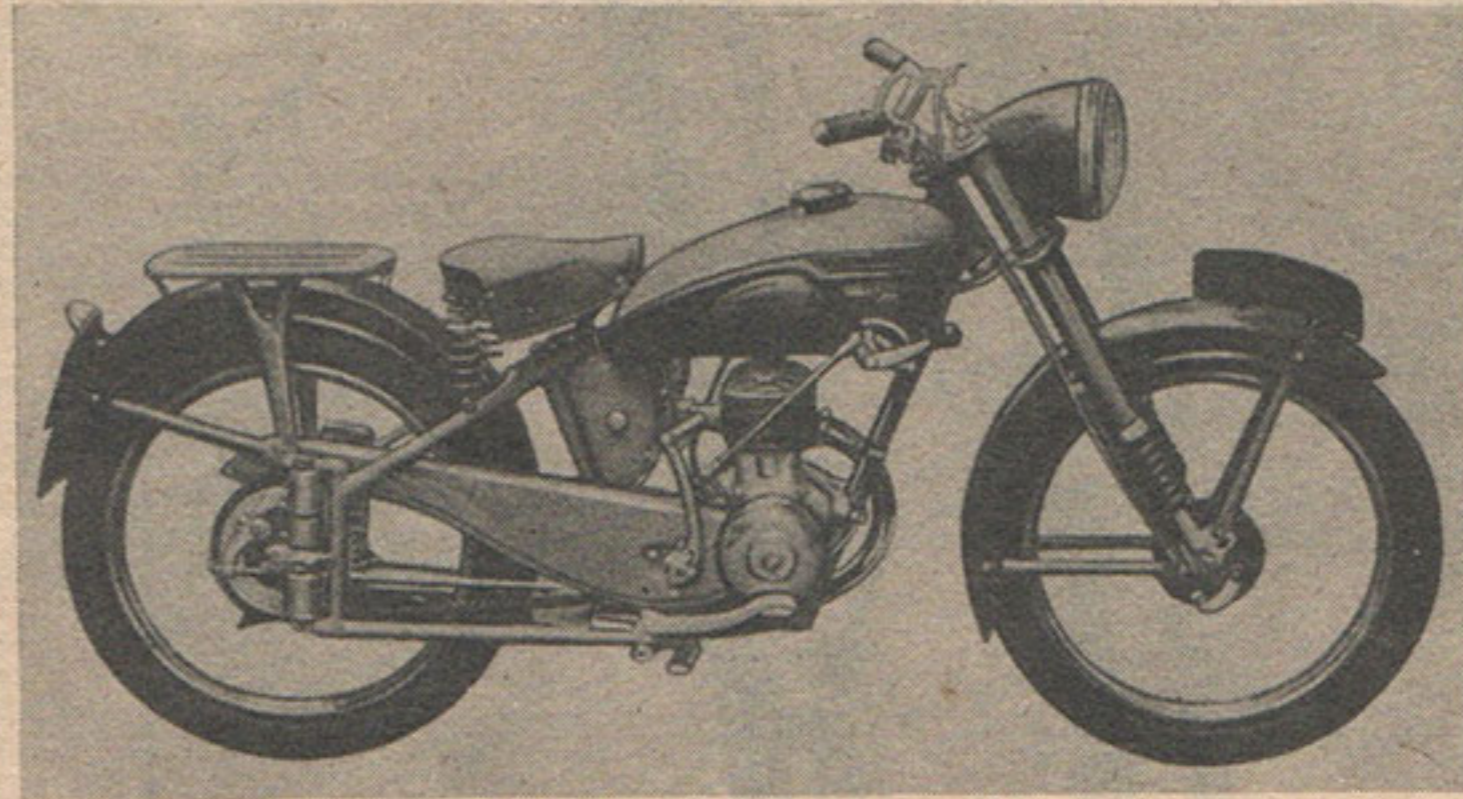
Les moyeux à roulements à billes par cônes et cuvettes ne doivent présenter qu'un jeu à peine perceptible.

Le vérifier occasionnellement et le rattraper si besoin est en vissant les cônes sur l'axe.

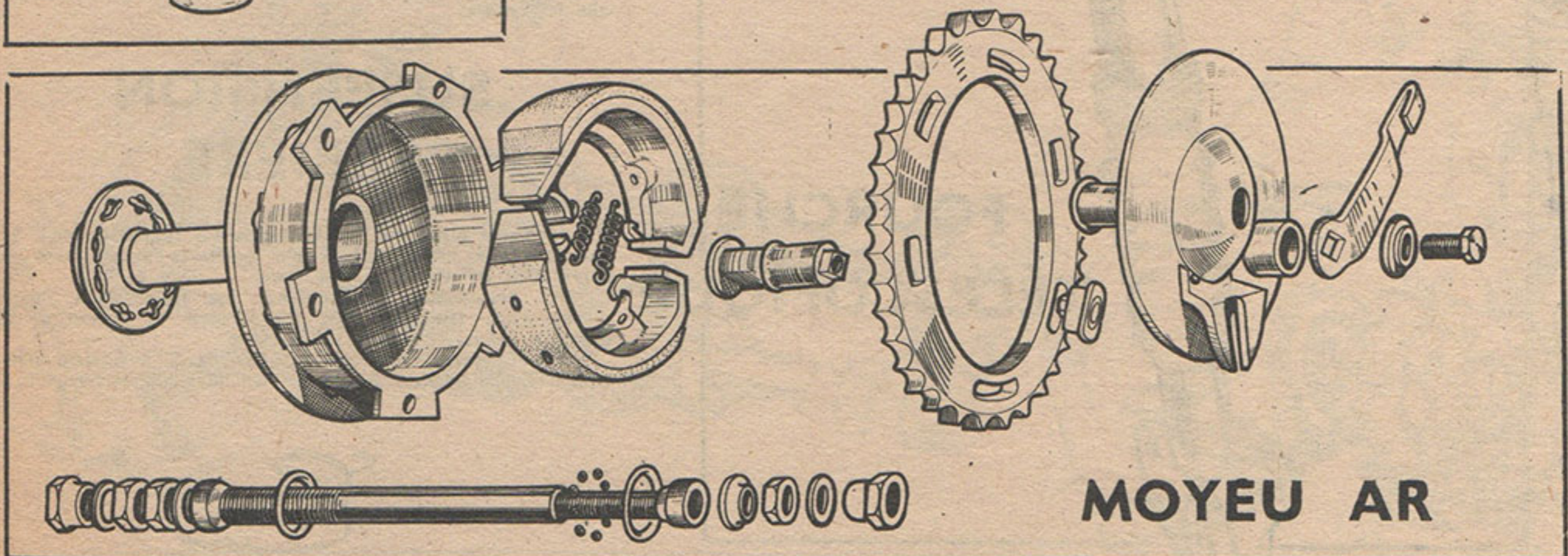
Ne pas oublier que le blocage du contre-écrou augmente légèrement le serrage. La vérification finale doit donc être opérée après mise en place de cette pièce.

Les roulements annulaires employés à l'arrière sur les modèles D45S et T sont indéréglables.

(Voir ci-dessus à « Entretien courant, graissage »).



*La dernière version de la D 45 S possède une pédale de frein à la pointe du pied droit.*

**MOYEU AR**

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



## FAITES NOTRE CHOIX

Un instrument de mesure  
pour l'agrément de conduite

**D**ans un éditorial de « Moto-Revue », vous écrivez que nombre de lecteurs vous demandent de les conseiller sur le choix d'une machine, mais vous ajoutez que la moto parfaite est encore à naître et qu'il est dès lors impossible, voire injuste, de prôner telle ou telle marque au détriment d'une autre, et qu'au surplus, les acheteurs éventuels n'ont qu'à glaner çà et là les informations nécessaires dans les divers numéros de « Moto-Revue ».

Sans prétendre résoudre cet embarrassant problème, je vous propose une formule qui, ajoutée à vos essais et compte-rendus, éclairera, je l'espère, d'un jour nouveau la lanterne de ceux qui cherchent.

Je vous suggère donc de dresser pour chaque cylindrée de motos françaises ou étrangères (pour ces dernières, uniquement parmi celles vendues en France), des tableaux comparatifs, respectivement pour la tenue de route et les suspensions, les freins, la robustesse du moteur et du cadre, la présentation et le fini de la machine, la consommation d'essence, la vitesse maximum et la vitesse de croisière, etc..., en désignant dans chaque matière la moto la plus parfaite.

Ainsi, le futur acheteur, suivant le point auquel il attache le plus d'importance, pourrait fixer son choix.

Même si vous trouvez ces tableaux « synoptiques » inutiles ou impossibles à établir, je tenais de toutes façons à vous adresser ces quelques suggestions pour vous prouver mon attachement à la vie de votre excellente revue.

Mr GRANEL

9, rue Thérèse, Paris-1<sup>er</sup>

N.D.L.R. — La lettre de notre lecteur nous apporte la preuve qu'il convient encore de revenir sur le problème que nous avons soulevé dans notre éditorial. L'idée d'un tableau où nous confronterions les diverses machines est séduisante, mais elle ne nous paraît malheureusement pas réalisable. Car, pour être parfaitement objectifs, il faudrait que les termes comparatifs de ce tableau soient chiffrés. Or s'il est, dans un essai, des résultats qui peuvent être chiffrés, d'autres, malheureusement, ne le peuvent pas. Il en est ainsi, par exemple, pour la tenue de route, les suspensions, le fini de la machine, etc...

Nous avons souvent pensé à chiffrer toutes ces valeurs..., mais des goûts et des couleurs... Tel pilote préfère une suspension souple aux moyennes vitesses, quitte à ce qu'elle talonne dès qu'il atteint le 100 (dans le cas d'une grosse cylindrée). Tel autre, ayant l'habitude de rouler très vite, préfère une suspension répondant bien à 120 kmh., quitte à être moins confortable à 60 à l'heure.

La tenue de route dépend en partie de l'impression de sécurité que ressent le pilote. Si ce dernier est habitué à la position allemande (basse et assez allongée), il se sentira mal à l'aise sur une machine anglaise (position plus haute et droite), ou inversement. Et puis, tel jour, on prendra ses virages, les repose-pieds râclant le sol ; tel autre jour, on se sentira une âme de « père peinard »...

Le freinage : si l'on peut mesurer la distance nécessaire à telle vitesse, comment chiffrer la progressivité, la douceur des commandes ?

Robustesse du moteur et du cadre ? Nous ne pouvons accomplir des dizaines de milliers de kilomètres avec les motos qui nous sont confiées aux essais (ces derniers seraient alors peu nombreux dans nos colonnes) pour pouvoir répondre sur ce point. Mais notre rubrique « Ce qu'ils en pensent » vient compléter nos impressions et donner une réponse à cette question.

En toute honnêteté, nous devons préciser jusqu'à quel point il faut même prendre à la lettre les résultats chiffrés de nos essais. Nous tenons à faire ces essais avec les réglages d'origine fournis par le constructeur. Si, en général, ceux-ci sont les réglages optima, ils ne correspondent peut-être pas (surtout du point de vue carburation) aux conditions atmosphériques du jour. Peut-être qu'en répétant les mêmes essais le lendemain, le même pilote fera mieux... ou plus mal.

Il est évident aussi que le gabarit ou le poids du pilote jouent un rôle important dans les essais en côte, où il y a parfois un écart important entre notre essayeur de 50 kgs et celui de 80. Mais même sur le plat, pour la vitesse de pointe ou pour les accélérations, la position du pilote, sa manière de conduire, de monter les régimes, pourront donner des résultats parfois assez différents. C'est d'ailleurs pourquoi, si chacun de nos essayeurs monte sur la machine à tester, c'est toujours le même (dans la mesure du possible) que l'on chronomètre.

Et que dire de la présentation d'une machine ? de son fini ? Là, la voie est ouverte à toutes les appréciations, et nous ne voyons vraiment pas comment nous pourrions nous substituer aux acheteurs éventuels et leur imposer ce qui ne serait que notre goût personnel.

Nous le regrettons vivement, mais malgré la suggestion de Mr Granel, nous resterons sur notre position : il est impossible de chiffrer tous les paramètres qui différencient les diverses machines : les bonnes, les moins bonnes et les mauvaises.

## Tribune libre

CETTE RUBRIQUE EST OUVERTE A TOUS NOS ABONNES ET NOUS Y PUBLIONS TOUTE COMMUNICATION D'INTERET GENERAL. BIEN ENTENDU, NOUS DEMANDONS A NOS CORRESPONDANTS DE RESTER DANS LES LIMITES DE LA CORRECTION LA PLUS ABSOLUE. TOUTE LETTRE NE REpondANT PAS A CETTE REGLE, OU NON SIGNEE, NE SERA PAS PUBLIEE. NOUS PRECISONS QUE LES OPINIONS EMISES ICI PAR NOS LECTEURS NE SAURAIENT ENGAGER LA RESPONSABILITE DE MOTO-REVUE

## LE MIDI MONTRE LA VOIE

Courses pour  
machines de série

**J**e viens de lire dans votre numéro du 2 janvier, à la rubrique « Le Sport en Belgique », au sujet de la formule « course de vitesse pour machines de série », que cette formule avait été adoptée par certains clubs du Midi et du Nord et ne s'était pas accomplie pleinement.

Le Moto-Club de Cannes (A.-M.) a organisé en 53 son Grand Prix de la ville de Cannes pour machines de série et a obtenu un très gros succès. Ont pris part à la course en 500 : quatre Triumph, deux Norton Dominator, deux Guzzi, une Gilera, une Terrot, une AJS. J'ai pour ma part remporté cette épreuve sur Triumph T100C, ainsi d'ailleurs qu'en 52 où elle avait été organisée, toujours sur ce même circuit de Cannes, par Mr Dotto, Président de la Ligue Motocycliste de Provence et Président du MC Cannes. Je crois que c'est au MC Cannes que nous devons la première organisation en France de ce genre.

Vu le succès remporté en 52 à Cannes par cette formule, le MC de San Remo (Italie) a organisé cette année son Trophée International de vitesse et l'a réservé uniquement aux machines « Sport ». Les Italiens ont déjà un règlement très sévère pour courses de machines de série ; toutes les caractéristiques du catalogue de la maison sont homologuées par la Fédération Italienne, et n'ont droit à participer au circuit que les machines correspondant exactement au catalogue. Seules sont autorisées les suppressions du phare (sécurité) et de la dynamo (éclatement du collecteur à haut régime).

Participant à ce circuit, j'ai dû changer mon pneu avant de 300x19 par un 3,25x19, pour pouvoir effectuer la course. Cinq catégories étaient prévues : 75, 125, 175, 250 et 500 cmc. Rien ne manquait à cette organisation, l'ambiance était vraiment Grand Prix Inter. 4 à 5.000 français étaient venus encourager les concurrents français, tous en 500 cmc., et qui ont remporté les 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> places (tous sur T100C), 2<sup>e</sup> pour ma part. Jusqu'à l'avant-dernier tour, à titre indicatif, la moyenne effectuée en 500 ce jour-là ne fut que de 10 kmh. inférieure à celle de l'année dernière par les professionnels.

Il est souhaitable qu'en France beaucoup de ces circuits soient organisés, les machines sports actuelles permettent de belles manifestations.

Mr TOMESANI,

21, rue Trachel, Nice (A.-M.)

## PROBITÉ COMMERCIALE

Une bougie cassée  
en vaut deux !

Lecteur fidèle de votre revue, je me permets de vous signaler les faits suivants :

Je monte depuis 30.000 kms des bougies Floquet sur ma Norton Dominator bicylindre, et en ai toujours eu satisfaction.

Dernièrement, après avoir monté un nouveau jeu de bougies, une bougie claqua au bout de 300 kms (porcelaine brisée). J'ai signalé et envoyé à la Maison Floquet, la bougie défectueuse, estimant que c'était un cas particulier, laquelle maison m'a répondu qu'elle allait étudier la coupable en laboratoire, qu'elle me tiendrait au courant et m'envoyer deux bougies neuves du nouveau type Spéciale Moto qu'elle fabrique depuis peu.

Bravo à une maison qui s'intéresse à un modeste cas, démontrant ainsi qu'elle suit de très près la satisfaction des usagers motocyclistes.

Michel DAUZET,

135, cours Lamarque, Arcachon

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

# DICTIONNAIRE du DEBUTANT



## CARDAN

### DÉFINITION

On nomme généralement — et improprement — transmission à cardan une transmission acatène. Le cardan, lui, est en réalité un joint d'articulation que l'on trouve sur certaines machines à transmission acatène.

L'inconvénient majeur de la transmission acatène est son prix de revient très élevé, ainsi qu'un poids qui ne peut la justifier que sur des machines d'assez forte puissance. Par contre, c'est une transmission pratiquement inusable, ne demandant aucun entretien (vérification du niveau d'huile tous les 10 à 12.000 kms).

Rendement légèrement inférieur à celui d'une chaîne parfaitement entretenue, supérieur à celui d'une chaîne mal lubrifiée.

Une modification du rapport de démultiplication finale entraîne la nécessité de changer tout le couple arrière.

Si on la trouve même sur des machines compétition (BMW, Guzzi 4 cylindres), cette transmission est recommandée pour le side et trouve naturellement sa place sur les machines à vilebrequin longitudinal (flat-twin ou cylindres en ligne).

### DIFFÉRENTS TYPES

Deux types sont utilisés : le couple cône à taille Gleason (hélicoïdale) chez BMW, Zundapp, Universal, etc., ou la vis sans fin, chez Sunbeam.

Le premier type est de loin préférable, étant d'un meilleur rendement et d'une usure moindre.

La vis sans fin, dont le but est un abaissement de l'arbre de transmission (pourquoi faire ?) a en effet deux points à son passif : 1° : afin de ne pas avoir une trop grande démultiplication, il est nécessaire de munir la vis d'un pas très grand ; ceci entraîne une forte pression latérale, cause d'usure plus rapide. 2° : pour pouvoir assurer une meilleure réversibilité du mouvement, les filets de la vis font un angle de 45° ; mais à chaque fois que l'on coupe les gaz, il se produit une violente pression sur la vis sans fin, autre cause d'usure.

Disons encore un mot sur les ponts « hypoïdes », utilisés dans la construction automobile. Il s'agit en fait d'un couple cône, mais en place des axes des deux pignons engrenés qui sont concourants, l'un passe nettement au dessous de l'autre, afin d'abaisser la transmission.

### LES ARTICULATIONS

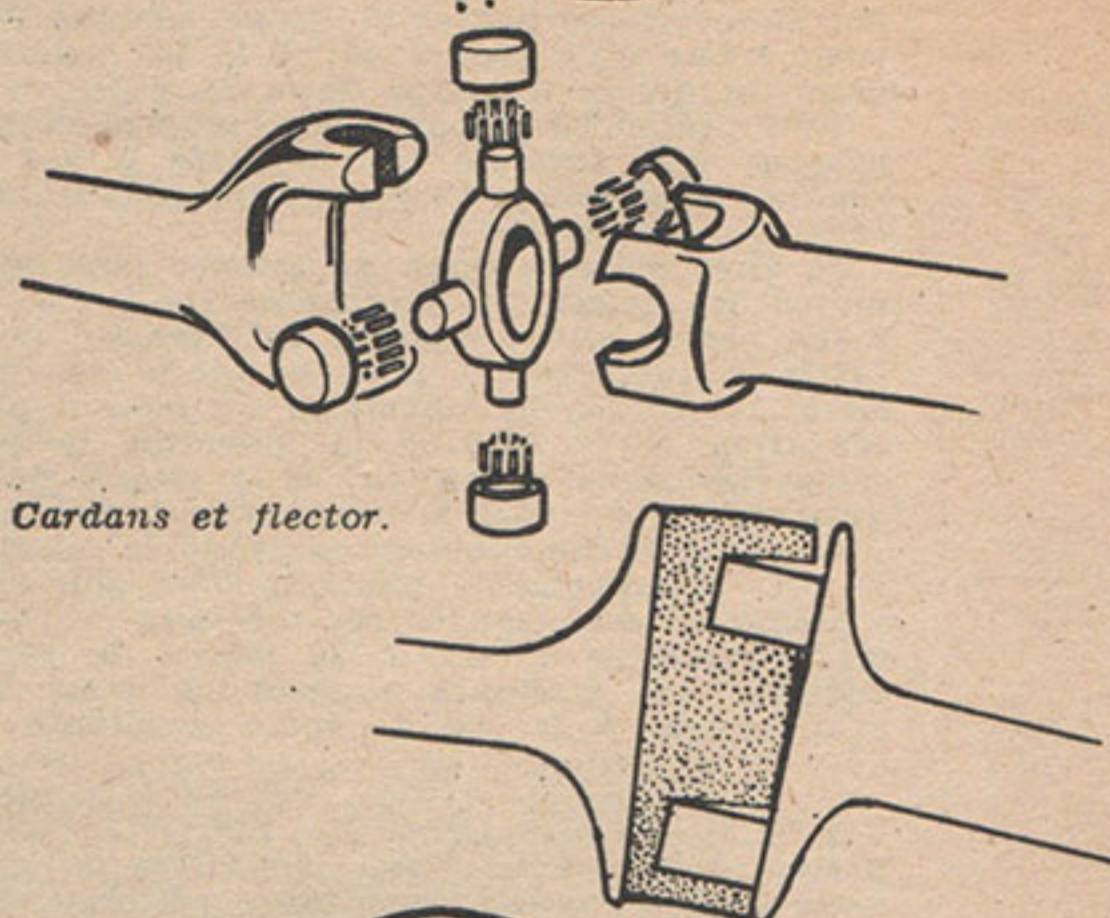
Avec nos machines à suspension arrière, il faut assurer un système d'articulations à l'arbre de transmission. Avec une suspension coulissante, il faudra deux articulations, l'une en sortie de boîte de vitesses, l'autre à l'entrée du « pont arrière ». Ces deux articulations sont assurées, soit par 2 joints de cardan (600 Zundapp) soit par un joint de cardan à l'entrée du pont arrière et un flector caoutchouc en sortie de boîte (BMW, Sunbeam).

En cas de suspension oscillante, le joint à la cardan à l'entrée du couple cône n'a plus de raison d'être. L'arbre de transmission est enfermé dans un des bras oscillants et l'articulation en sortie de boîte est assurée, soit par un joint de cardan (LE Velocette, Guzzi 4 cylindres), soit par un flector bien souvent en nylon plutôt qu'en caoutchouc (BMW Rennsport, 250 Zundapp).

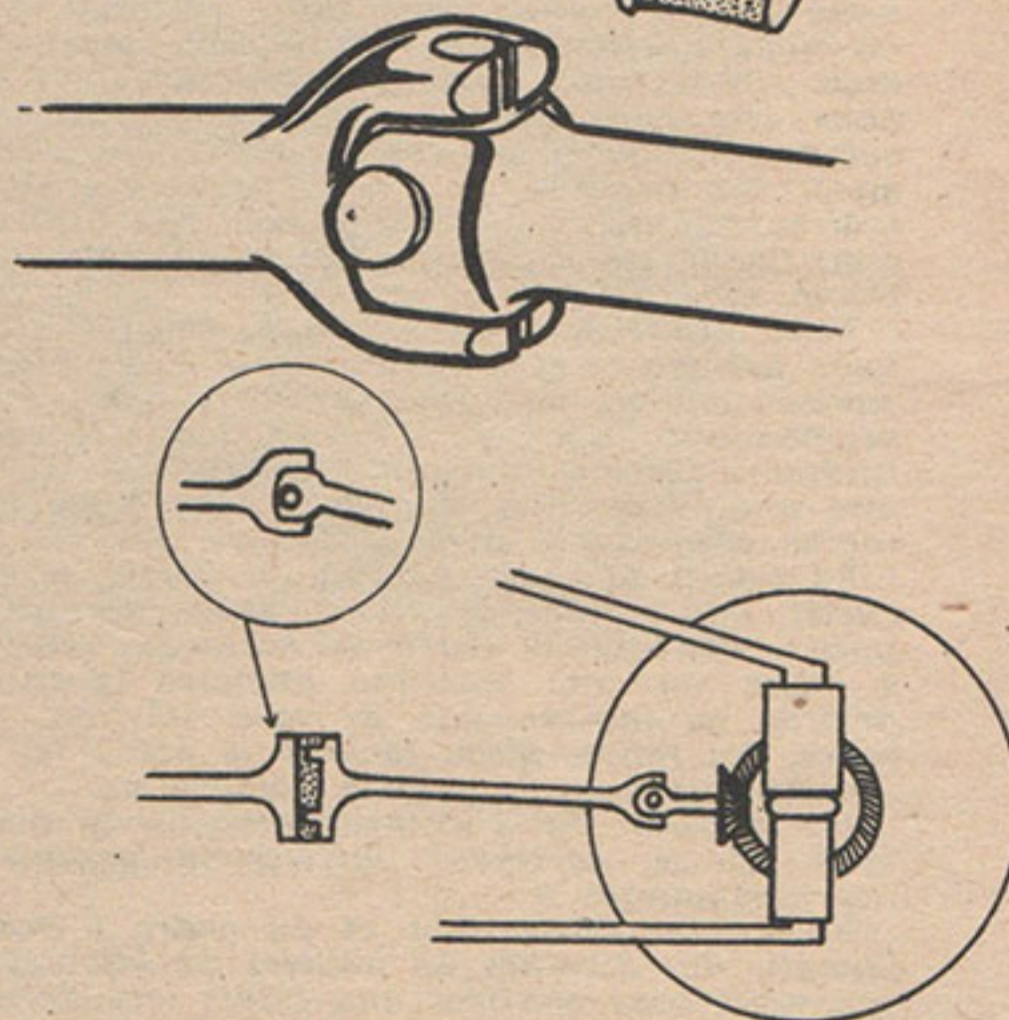
### CARDAN ET FLECTOR

Le joint de cardan sert, ainsi que nous l'avons dit, à articuler des arbres tournants dont les positions respectives sont variables. Les 2 parties à articuler se terminent par des fourches reliées par un croisillon central. Chaque bras du croisillon peut pivoter dans le bras correspondant de la fourche par une bague graissée.

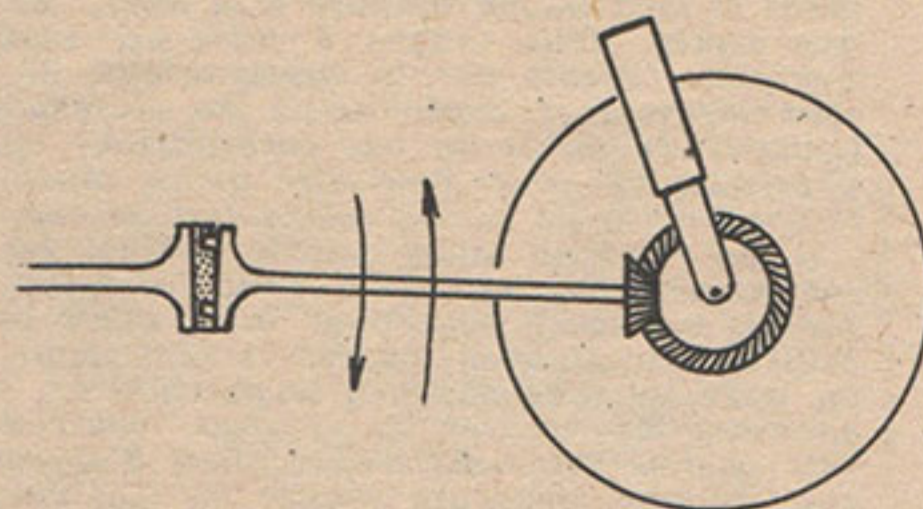
Le flector caoutchouc (ou nylon) est formé d'un amortisseur en ce matériau, percé de 2 ou 3 trous, et dans lequel s'enfilent les 2 ou 3 tétons montés sur une plaque solidaire de l'arbre de transmission. Ce dispositif assure non seulement l'articulation, mais il a l'avantage d'être plus léger, plus simple qu'un joint de cardan, de plus, il adoucit les chocs de transmission et neutralise les variations de longueur dues aux débattements de la roue arrière.



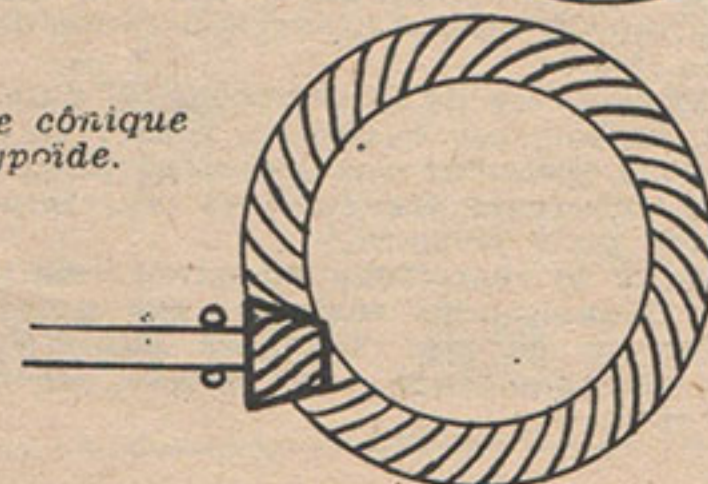
Cardans et flector.



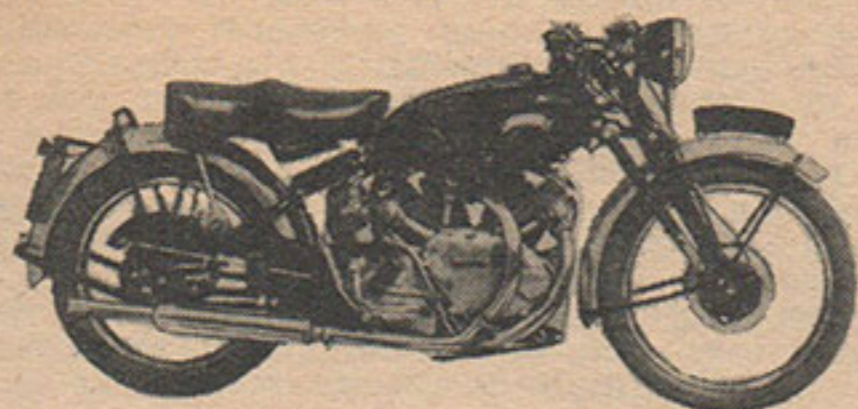
Transmission acatène à 2 cardans pour suspension coulissante, à 1 seul pour suspension oscillante.



Couple cône hypoïde.



# Ce qu'ils en pensent



## 1.000 cc VINCENT

**J**e possède une 125 cmc. Peugeot type 55 GTS depuis le mois d'août 1952. Je totalise ce mois-ci 15.500 kms et j'ai roulé par tous les temps, même dans la neige (200 kms). J'ai acheté cette machine pour son esthétique agréable et afin d'en connaître les possibilités. Je voulais une deux temps pour sa nervosité et aptitude en côte. Celle-ci répondait à mes goûts. Je peux dire que je n'ai pas été déçu. Je n'ai utilisé cette machine que sur longs parcours en grande majorité (200 à 300 kms et plus) et les 4/5 en solo. Pour cette raison d'ailleurs, j'ai changé le pignon sortie de boîte 15 dents contre le 17 dents de la 4 vitesses Peugeot 56. Ainsi en palier ma vitesse est de 75-80 position normale, 90 position couchée. L'aptitude en côte se trouve diminuée du fait du manque d'une 4<sup>e</sup> vitesse. Mais la seconde, si besoin est, monte à 60 maximum, et à 50-55 en seconde, on monte partout sans mal. Les moyennes que j'ai réalisées sont fort honorables : 245 kms en 3 h. 45' (moy. 65 kmh). Le plus courant est 60 à 62 kmh. de moyenne en général. La plus élevée fut 74 kms en 1 h. 02', position couchée. Peut-être certains penseront-ils que cela est beaucoup, mais je n'ai aucun intérêt à dire quelque chose de faux.

Je dirai que ma machine est parfaitement entretenue, encore comme neuve, graissée avec Labo mix M5 à 5 % et addition de Redex à 2 % ; mais j'ai toujours tiré à fond. En aucun cas je n'ai dépassé 3 litres de consommation et à 60 de moyenne je ne fais que 2 l. 6 à 2 l. 8 suivant la route et les conditions atmosphériques. Le réservoir 12 l. est largement suffisant.

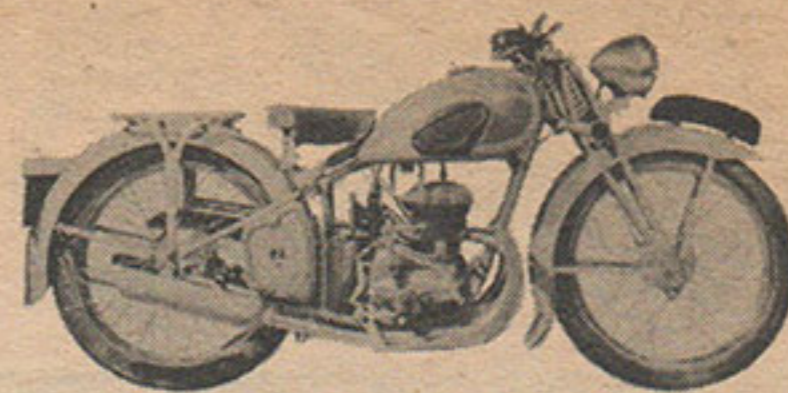
Au point de vue bougie aucun ennui. Il faut utiliser des bougies très froides pour moteur poussé et ne pas hésiter à mettre 6/10 de mm d'écartement aux électrodes au minimum (bougie Floquet F3R 5.000 kms, et bougie Bosch 1.000 kms qui en fera encore deux à trois). La mécanique tient bien, mais à 7.000 kms j'ai changé l'embiellage qui faisait le cliquetis particulier et désagréable des Peugeot, mais cependant sans usure anormale, contre le nouvel embiellage Peugeot. Celui-ci tient parfaitement (8.000 kms depuis) sans aucun bruit. Rien à dire sur la boîte de vitesses, le sélecteur et l'embrayage.

Les freins sont bons ; à l'arrière, faible ; se glacent très vite ; trop petites dimensions. Mon frère étant garagiste, je change les garnitures tous les 5.000 kms à l'arrière, jusqu'à ce que je trouve une bonne garniture. Je n'ai pas changé à l'avant. La tenue de route est irréprochable. A l'avant, fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques (modèle 175 cmc.), très douce et ne talonne pas. Semble robuste, ne vrille pas, ne tremble pas, ne secoue pas en freinant ou en virant très penché à grande allure (95-100 en descente, ne bouge pas du tout). Malheureusement, la suspension arrière est absente, et il faut être un peu chargé à l'arrière pour bien tenir. Pneus Michelin : à l'avant d'origine et fera 20.000 au minimum, bien que je freine très dur de l'avant. A l'arrière changé à 10.000 kms. Le nouveau pneu, Michelin également, à crampons, tient mieux la route et s'use moins.

L'émail et les chromes sont neufs, bien que depuis six mois au bord de la mer à Cherbourg, où je suis actuellement. L'éclairage est largement suffisant. Le compteur, marque E.D., chose assez rare, ne triche pas, du moins jusqu'à 80 kmh.

En somme, j'ai conduit cette machine d'une façon un peu sport, toujours très rapide, utilisant le moteur à de hauts régimes pour plus de puissance, et je n'ai vraiment pas eu d'ennui. Elle ne m'a jamais laissé en panne. Je pense que c'est une bonne petite machine aux performances acceptables. En aucun cas le moteur n'a chauffé : culasse et cylindre en aluminium. Je viens de la vendre en attendant la sortie de la nouvelle 250 cmc. bicylindre Peugeot.

Mr Jean TRUDELLE,  
Destroyer Marceau, Cherbourg (Manche)



## 125 PEUGEOT

**J**e possède depuis 8 mois environ une 1.000 Vincent Black Shadow modèle 1953. J'ai parcouru avec cette machine environ 5000 kms., donc machine tout juste rodée.

Présentation de cette machine très sobre par défaut de chromes. Culasses et cylindres émaillés d'une laque noire pour une meilleure évacuation de la chaleur. Les seuls chromes sont sur les tuyaux d'échappement (garde-boue alu) ; c'est pour cela que cette machine est surnommée l'« Ombre Noire ».

Cette machine est très ramassée malgré l'énorme bicylindre. Suspension arrière à cadre articulé avec trois pistons sous la selle Ferridax biplace; le piston central est un amortisseur à huile, les deux autres contiennent des ressorts compensateurs. La fourche avant dénommée « Girdraulic » comporte un amortisseur central à huile et sur les côtés, 2 grands ressorts récupérateurs logés dans des fourreaux.

Le freinage est fourni par 2 tambours de freins par roue, c'est-à-dire 4 tambours au total. Ces tambours sont garnis d'ailettes de refroidissement. Guidon très étroit mais toujours émaillé noir. Gros compteur très bien placé sur le haut de la fourche et surtout, gros avantage, il est gradué en kilomètres et non en miles.

Les roues sont équilibrées pour ne pas avoir aux grandes vitesses le ballant du poids de la valve.

Si je vous donne toutes ces indications, c'est pour bien faire ressortir les avantages et les inconvénients de cette machine.

J'ai possédé jusqu'à ce jour, les motos les plus perfectionnées et les plus rapides (Velocette KSS, KTT, Norton Inter, Norton Manx, Triumph T100, Terrot compétition 350 quatre paliers, Excelsior Manx, BMW R51, 13 BMW Rennsport, BMW R73, R71, Ariel square four, DKW course à refroidissement par eau). Il n'y a aucune de ces motos, pas même la dernière née BMW R68 sport, pour rivaliser avec la Black Shadow. Quant aux voitures, n'en parlons pas.

J'habite une région très accidentée avec routes très tortueuses et virages l'un sur l'autre. Comme performance, j'ai fait Aurillac-Clermont-Ferrand : 164 kms. en 1 heure trois quarts, avec traversée des agglomérations selon les arrêtés municipaux ! Ceci donne je crois une moyenne de 90 à 91 kmh. (et je suis prêt à le prouver, je relève n'importe quel défi au motard qui voudrait engager le pari et venir voir le parcours). Je ne me crois pas plus fort qu'un autre malgré mes 25 ans de moto et mes 45 ans d'âge, mais cette performance ne peut s'accomplir qu'avec une seule moto : la Black Shadow. Le meilleur temps accompli par les autres motos que j'ai possédées a été de 2 h. 10' (75 de moyenne) et avec beaucoup plus de risques.

Les vitesses, établies par moi au chrono ont été de 68 kmh. en première vitesse. 123 en seconde. 150 en troisième et 187 en quatrième. Toutes ces vitesses ont été établies poignée « à fond » sauf pour la quatrième à 187, j'ai trouvé que cela allait assez vite et je n'ai pu mettre la poignée à fond. Je crois même qu'il faut être très fort pour utiliser la quatrième ; donc je ne peut vous faire savoir si la vitesse de 202 à 206 du catalogue peut être atteinte par ce véhicule. Je suis prêt à laisser la conduite de cette machine à n'importe quel motard qui aurait des doutes sur ce que je viens de dire.

Consommation sur route : 6 litres de supercarburant, l'essence ordinaire n'étant pas recommandée en raison de son trop faible indice d'octane.

Quant aux défauts de cette machine, il en existe, car il n'y a aucun engin mécanique sans défauts.

Cette machine use les pneus très vite (surtout à l'arrière), 3.000 kms. (Accélérations foudroyantes avec ses 55 CV).

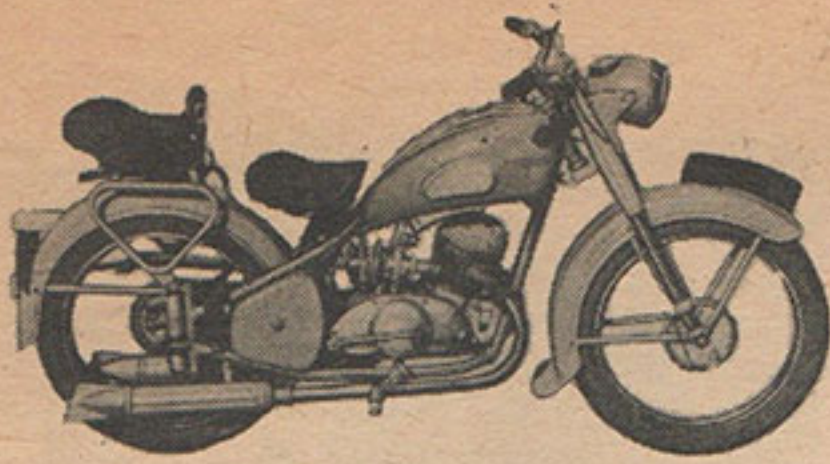
Culbuterie assez bruyante par rapport aux BMW. Nécessite de gros efforts pour la mise en marche. Prix d'achat trop élevé : 595.000 frs.

Notice d'entretien en anglais. Il me semble que pour des machines de ce prix, la maison pourrait bien livrer la moto avec une notice traduite en français.

Machine très difficile à avoir en main. Il faut 3.000 à 4.000 kms pour être sûr de la conduite.

Malgré ces quelques défauts pas trop graves, c'est la meilleure machine que j'ai possédée. C'est la machine du vrai motard épris de belles moyennes, et surtout avec 20 fois plus de sécurité que sur n'importe quelle autre moto.

M. Vidal Marcel  
14, Av. des Pupilles de la Nation. Aurillac (Cantal).



## 175 MR-YDRAL

**L**ecteur assidu de votre excellente revue, qui fait preuve d'une impartialité extraordinaire, je vous adresse pour la rubrique « Ce qu'ils en pensent » mon avis sur la 175 MR à moteur Ydral.

Cette machine totalise aujourd'hui 17.000 kms et ne m'a donné aucun ennui.

Partie cycle : bien, mais pas de suspension arrière.

Moteur : excellent, mais attention ! très délicat à roder. Je pense, et c'est l'avis d'autres collègues que le moteur ne donne son rendement qu'après un rodage de 4.000 kms minimum. Personnellement, c'est à la fin de ce kilométrage que j'ai apprécié mon moteur.

Sélecteur très délicat au début, mais précis et très doux après une adaptation de 100 kms de route.

Volant Safi excellent. Eclairage bon. Boîte de vitesses bien étagée. 4 rapports, la 1<sup>ère</sup> ne doit pas être maintenue longtemps au démarrage. Les reprises sont franches et la boîte de vitesses silencieuse (huile SAE 150 été). Une solidité remarquable de ce « moteur » dans l'ensemble.

Réparations : néant à 17.000 kms.

Voici les vitesses maxima en pointe :

Solo, position touriste : 85 kmh.

Solo, position allongée : 88,5 kmh.

Duo : 80 kmh.

Le 70 kmh. en duo est facilement réalisable. Consommation à 70 kmh. : 3 l. 100.

*Nota* : le rendement du moteur Ydral ne dépend que du rodage. Ayant un camarade possédant la même machine, mais rodée plus rapidement (2.000 kms), son moteur donne déjà des signes de fatigue à 10.000 kms (vitesse max. allongé 76 chrono), cliquetis fréquent et perte de vitesse nette en légère montée. Donc, possesseurs de moteurs « Ydral », ne poussez pas votre moteur avant 4.000 kms, période pendant laquelle ne dépassez jamais 65 kmh.. Ne forcez pas en côte pendant cette période.

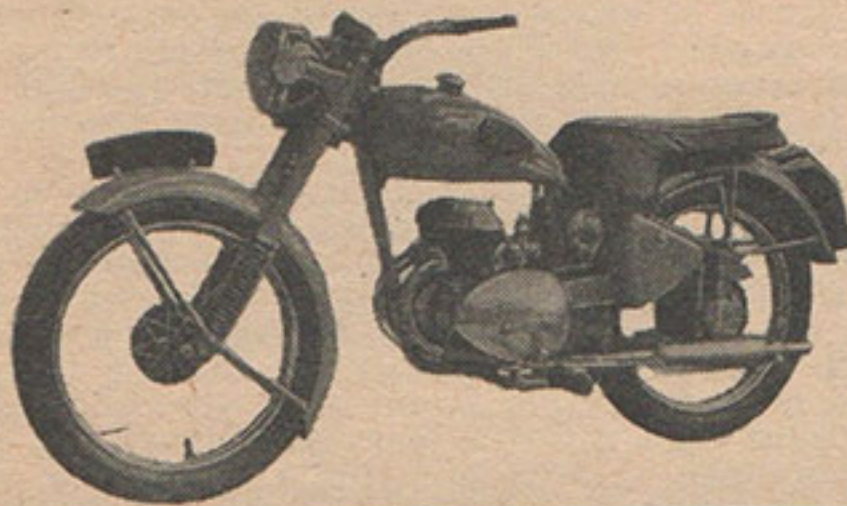
Mélange : 9 % pendant 3.000 kms. 6 à 7 % après le rodage et en été. 5 % en hiver. Huile SAE 30 hiver. SAE 40 été.

Boîte de vitesse : SAE 150 été.

Bougie : Bougie Bérus ou Gurtner hiver.

Le moteur Ydral est donc un excellent moteur. Parfait, mais demandant beaucoup de soins au début. Suivez ces modestes conseils et vous serez enchanté de votre Ydral.

DUVAL Emile,  
rue du Rocher, Créteil (Seine)



## 250 EXCELSIOR

**J**e me permets de vous donner mon opinion sur une machine, qui, je crois, n'a pas encore été jugée par mes amis « motards ». Il s'agit de la 250 cmc. Excelsior standard twin.

« J'ai voulu tuer une Excelsior », tel pourrait être le titre de cet exposé.

Je suis en effet possesseur d'une Excelsior depuis avril 53 et je peux dire, tout à l'honneur de la machine, que les 12.000 kms parcourus actuellement sont un banc d'essai (sévère) permanent. Après un rodage de 1.500 kms (si toutefois on peut appeler rodage le fait de rouler à 70 à l'heure, alors que la vitesse de pointe est de l'ordre des 100 kmh.) ; j'ai parcouru 11.000 kms à une vitesse « frisante » le maximum. Ennuis mécaniques : rien, absolument rien. Chose extraordinaire, les bougies sont d'origine, et les ampoules également ; j'ai toutefois... mis de l'essence et de l'huile.

Ayant l'allure d'un 125 cmc., cette machine se caractérise

par une maniabilité extraordinaire, et une conduite comparable à celle d'une 4 cylindres, 4 temps (question souplesse naturellement).

Bruit sympathique bien caractéristique. Suspension arrière très bonne, avant classique. J'ai parcouru Alger-Bougie-Alger, 575 kms environ, en 10 heures, si l'on considère que ce parcours comprend 80 kms de montagne, il est facile de se rendre compte de la résistance mécanique de cette machine. J'ai parcouru également Marseille-Paris à vitesse maximum, et en arrivant à Paris, je posais les mains sur les cylindres qui n'étaient pas plus chauds que si j'avais « fait » 5 kms.

Les démarrages, sans être foudroyants, sont bons (je crois que trop de gens jugent une machine uniquement sur ses démarrages ; ce n'est pas parce que telle ou telle moto parcourt les 10 premiers mètres à une vitesse grand « V », qu'il en résulte forcément de grandes propriétés mécaniques), je connais personnellement des machines qui démarrent « sur les chapeaux de roues » (quels chapeaux ?) et qui se comportent par la suite comme de véritables « veaux ».

Cadre très fragile, fuite d'huile assez importante au kick, c'est peut-être une fuite qui n'existe que sur ma machine.

La machine a tendance à dérapier dans les virages à (très) grande inclinaison, ce qui est fort désagréable.

Une chose très importante, la direction qui ne comporte pas de blocage rapide, doit être serrée judicieusement, autrement apparition de shimmy à grande vitesse, ce qui peut être un très grand danger pour la moto et... son pilote. L'éclairage a été particulièrement soigné et il est rare de voir une machine de cylindrée égale, possédant un éclairage aussi efficace.

Le moteur est d'une réputation qui n'est plus à faire, il manque toutefois de beauté.

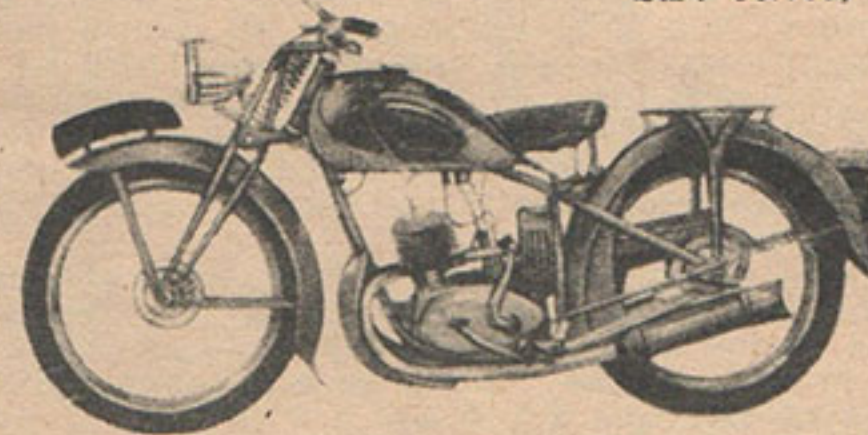
L'inconvénient le plus grave, ce sont les freins, naturellement, « ils bloquent » (faites-nous donc des freins ! des tambours avec des diamètres impressionnants, avec double comes, etc...). Certains oublient que la vie des motocyclistes est quelquefois rattachée à ces freins, si leur emploi ne doit pas être excessif, il devient parfois impérieux.

C'est vrai que des freins puissants posent un problème : la solidité des fourches et suspensions ; problème difficile à résoudre, surtout au point de vue financier.

C'est une machine qui peut servir à toutes les applications, grand tourisme, sport, circulation urbaine et même cross.

En résumé, monture correcte, restant à la portée du motocycliste moyen.

Sergent HANRY Serge,  
S.P. 50.709, T.O.E.



## 55 CT4 GRIFFON

**P**ermettez-moi de vous envoyer pour votre rubrique « Ce qu'ils en pensent » mes impressions sur la Griffon 55 CT 4 4 vitesses. Je possède cette machine depuis le 20 avril 1953 et le compteur indique à ce jour 9.220 kms. Je me sers de cette machine tous les jours pour mon travail (40 kms en moyenne), plus les promenades. Pendant mes congés, ma femme et moi avons fait la Savoie et je vous jure qu'elle s'est avérée une très bonne grimpeuse. Bonne machine et entretien presque nul, je n'ai eu jusqu'à aujourd'hui aucun pépin, j'ai simplement décalaminé deux fois et changé une bougie (celle qui convient le mieux est à mon avis la Marchal CR 35). Vitesse maximum 80 kmh. compteur, mais à cette vitesse là on a l'impression que le moteur tourne à vide et va passer au travers. Pour remédier à cela, je vais remplacer le pignon de sortie de boîte (14 dents) par un 15 dents, car on sent que la machine le supporterait facilement. Eclairage suffisant. Bonne tenue de route. Consommation 2 l. 5 aux 100 kms sur longs parcours. Mélange 8 %. Bon freinage à l'arrière, mais un peu faible à l'avant. Sélecteur double branche très précis.

Petits défauts : selle trop près du guidon, ce à quoi je vais remédier en la remplaçant par une selle biplace, car je suis souvent assis sur le devant du porte-bagages. Suspension arrière un peu trop souple. La branche arrière du sélecteur devrait être déportée, en rétrogradant le talon (surtout si vous portez des bottes) vient frotter le coffre à outils, ce qui est visible à l'émail qui n'existe plus à cet endroit.

Un seul regret, ne pas avoir pris la 175, surtout que maintenant je fais partie du Moto-Club d'Uzès, qui est en train de se former et dans lequel nous avons beaucoup de 125, mais aussi quelques 175, 350, 500 et même une 1100 Indian.

Malgré ces petits défauts, très bonne machine à tout point de vue.

Mr J. JEANMONOD,  
Arpallagues (Gard)

# Calendrier Sportif National

## FEVRIER

7 : Six Heures de Meknès (MC Meknès).

## MARS

7 : Critérium du Sénégal (MC Dakar).  
7 : Côte Lapize (AMCF).  
14 : Epreuve de régularité (AM Niçoise).  
21 : Course de Côte (Baldago's MC).  
21 : Courses préparatoires au Bol d'Or (AMCF).  
25 : Course de côte du Murdjadjo (UM Oranie).  
28 : Circuit de régularité de Niort (MC Deux-Sèvres).  
28 : Concentration (MC Clotaden).  
28 : Critérium Alpestre de printemps (MC Dauphinois).

## AVRIL

3-4 : Rallye de régularité, Challenge Bré et Course de Côte (MC Lyon).  
3-4 : Epreuve de régularité (MC Eure-et-Loir).  
4 : Epreuve de régularité (Cavigal MS Nice).  
4 : Circuit de Provence de régularité (MC Marseille).  
7-8 : Paris-Nice (MC Nice).  
10 : Circuit de Vitesse de Nimes (MC Gard).  
11 : Côte de Laffrey (MC Dauphinois).  
11 : Course de Côte (MC Mazanais).  
11 : Concentration (AS Mazargues).  
11 : Concentration (MC Brignolais).  
11 : Circuit des Ardennes régularité (UM Ardennes).  
18 : Rallye de Nantes (AM Nantes).  
18 : Circuit de Pau (MC Béarn).  
16-19 : Rallye de Régularité (Baldago's MC).  
17-19 : Rallye (US Ivry).  
18-19 : Rallye départemental (UM Oranie).  
25 : Côte de Reclus (MC Savole).  
25 : Circuit de vitesse (MC Rhodanien).  
25 : Circuit de régularité de Haute-Normandie (MC Normandie).  
25 : Manifestation sur piste (MC Auvergne).  
25 : Course de côte de Bouzareah (CCBO).  
25 : Concentration (AM Hyéroise).

## MAI

1 : Circuit de régularité (AM St-Cloud).  
1 : Epreuve de régularité (MC Phocéens).  
1-2 : Circuit de vitesse de Marseille (MC Marseille).  
1-2 : Grand Prix de la Sarre (MC Saint-Wendel).  
1-2 : Paris-La Bernerie-Paris (US Métro).  
2 : Circuit de vitesse de Bourg (UM Ain).  
2 : Rallye de Verneuil (AMC Vernolien).  
2 : Circuit de vitesse (MC Provinois).  
2 : Circuit de vitesse des Quais (MC Algérie).  
2 : Circuit de régularité (MC Bourgogne).  
8-9 : Circuit de vitesse de Bordeaux (MC Bordeaux).  
9 : Circuit de vitesse du Dauphiné (MC Dauphinois).  
8-9 : Paris-Strasbourg (CM Sûreté Nationale).  
9 : Circuit de vitesse (AMC Orléanais).  
9 : Circuit de la Sarre (MC Dolois).  
9 : Circuit de vitesse de St-Chamond (MC Furan).  
9 : Circuit de vitesse (MC Bandolais).  
9 : Circuit de vitesse (MC Bônois).  
16 : Circuit de vitesse (MC Rochefortais).  
16 : Circuit de régularité d'Evreux (MC Thomer-la-Sogne).  
16 : Circuit de vitesse (MC Istréen).  
16 : Rallye (Sec. Moto AC Haut-Jura).

## 1954

16 : Circuit de régularité (MC Mureaux).  
16 : Epreuve de régularité Vichy-St-Raphaël (AM Raphaëloise).  
23 : Course de côte du Val-de-Cuech (MC Salon).  
23 : Circuit de vitesse à Clermont-Ferrand (MC Auvergne).  
23 : Circuit de vitesse Nogaro (MC Auscitain).  
23 : Circuit de vitesse (VMC Montbéliardais).  
23 : Circuit de vitesse (Motor Club de l'Oise).  
23 : Circuit de vitesse de l'Est (UM Mulhouse).  
23 : Course sur vélodrome à Reims (UM Marne).  
23 : Rallye de régularité (MC Romanais).  
23 : Concentration d'amitié (AM Doubs).  
23 : Epreuve de régularité (AS Mazargues).  
23 : Coupe de vitesse sur piste (UM Ardennes).  
27 : Course de côte (MC Marseille).  
27 : Course sur piste à Bordeaux (MC Bordeaux).  
27 : Circuit de régularité de l'Ouest Algérie (SCUEB).  
28-29 : Bol d'Or (AMCF).  
30 : Grands Prix de France à Reims (FFM).  
30 : Circuit de vitesse d'Albi (MCC Albigeois).  
30 : Circuit de vitesse (MC Marseille).  
30 : Circuit de vitesse (MC Montluçon).  
30 : Rallye concentration Vichy-Cusset (AS des Graves).  
30 : Concours de régularité (MC Ripagérien).  
30 : Concentration (MC Phocéens).  
30 : Rallye concentration (MC Drôme).

## JUIN

5-6 : Grand circuit des Vosges (AC Alsace).  
6 : Circuit de vitesse de Moulins (MC Moulins).  
6 : Rallye concentration de Moulins (MC Moulins).  
6 : Concentration (MC Roussillon).  
6 : Circuit du lac d'Aix-les-Bains (MC Savoie).  
5-6-7 : Rallye des Sables (MC Boufarik).  
6 : Circuit de vitesse (MC Cannes).  
6 : Circuit de vitesse et concentration (MC Bas-Vivarais).  
6 : Concentration (SC de Provence).  
6 : Prix de la ville de Sefrou (MC Meknès).  
6-7 : Concentration et Rallye régularité (AM Nantes).  
6-7 : Circuit de régularité du Sud-Ouest (MC Bordeaux).  
7 : Rallye concentration (MC Annonéen).  
7 : Course de côte Belestia (MC Lavelanetien).  
13 : Circuit de vitesse du Haut-Rhin (MC Mulhouse).  
13 : Circuit de vitesse de Lyon (AMC Cité Lyon).  
13 : Circuit de vit. du Berry (MC Berry).  
13 : Circuit de vitesse (VMC Aptésien).  
13 : Course sur piste à Bayonne (MC Basque).  
13 : Audax (MC Châtillonnais).  
13 : Epreuve de régularité (AMC Grasse).  
17 : Circuit de vitesse à Agen (UM Agenais).  
20 : Circuit d'Amiens (MC Picard).  
20 : Circuit de vitesse de St-Galmier (MC Furan).

19-20 : St-Etienne - Paris - St-Etienne (SM Forézien).  
20 : Course de côte d'Ars (ASAC Centre).  
20 : Circuit de vitesse (MC Arles).  
20 : Circuit de l'Oise (MC Chantilly).  
20 : Circuit de vitesse (MC Giromagny).  
20 : Epreuve de régularité (AM Niçoise).  
23 : Prix Jean-Rolland, vitesse sur circuit (UM Ardennes).  
27 : Circuit de vitesse de l'AMS.  
24-28 : Circuit des vins de France, régularité (USMT).  
27-27 : Rallye concentration (MC Lyon).  
27 : Circuit de vitesse (MC Phocéens).  
27 : Circuit de régularité de l'Isère (MC Dauphinois).  
27 : Concentration (ASC d'Antibes).  
27 : Challenge de régularité (MC Bônois).  
27 : Concentration (UM Châtillonnais).

## JUILLET

4 : Circuit de vitesse de Montauban (MC Montalbanais).  
4 : Circuit de vitesse (MC Crestois).  
4 : Circuit de vitesse pour machines de série (AM Doubs).  
4 : Circuit de vitesse d'Alsace (MC Cité Mulhouse).  
4 : Course de côte de Bordes (MC Auvergne).  
4 : Course de côté de Nantua (AC Haut Jura).  
4 : 6 Heures de Montmorency (MC Montmorency).  
4 : Rallye Concentration (MC Panissières).  
11 : Prix du Comminges (MC Comminges).  
11 : Circuit de vitesse de Villefranche-sur-Saône (AMC Cité Lyon).  
10-11 : Rallye Concentration de Dinard Côte d'Emeraude (CM Rennais).  
11 : Circuit du Touquet (Lille MC).  
11 : Circuit de vitesse à Parthenay (MC Parthenaisien).  
11 : Circuit de régularité (MC Cévennes).  
11 : Rallye des Crêtes (MC Nice).  
14 : Rallye Concentration (MC Ripagérien).  
14 : Epreuve de régularité (AMC Grasse).  
18 : Circuit de vitesse (VMC Valentigney).  
18 : Concentration (MC Aupsois).  
18 : Circuit de vitesse (MC Carcassonnais).  
25 : Circuit de vitesse de Caen (ASACO et Caen MC).  
25 : Circuit de vitesse de Vesoul (MC Ht-Saônois).  
25 : Circuit de vitesse de Varen (MC Montalbanais).  
31-1-8 : Paris-Monaco (US d'Ivry).

## AOUT

1 : Côte de Mégève (MC Mont-Blanc).  
1 : Circuit de vitesse (MC Arles).  
1 : Circuit de vitesse de Bort-les-Organes (MC Auvergne).  
8 : Course de Côte du Col de Bayard (MC Alpin).  
8 : Course de côte (UM Ain).  
8 : Circuit de vitesse de Villefranche-de-Rouergue (MC Rouergat).  
8 : Circuit d'Auxerre (MC Auxerrois).  
8 : Circuit de vitesse (MC Cannes).  
15 : Course de Côte du Cran d'Escalles (ASMCNF).  
22 : Circuit de vitesse de La Baule (ASAC Ouest).  
22 : Epreuve de régularité (AMC Manosque).  
29 : Course de Côte de La Faucille (SMAC Haut-Jura).  
29 : Epreuve de régularité Cannes-Genève-Cannes (MC Cannes).  
29 : Course de Côte de la Baraque (MC Auvergne).  
29 : Circuit de vitesse de l'Est (UM Mulhouse).

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

## Calendrier Sportif (suite)

### SEPTEMBRE

- 5 : Circuit de vitesse de Salon (MC Salon).
- 5 : Circuit de la Ville de Nice (MC Nice)
- 5 : Course de Côte de Chréa (MC Boufarik).
- 5 : Circuit de vitesse (VMC Montbéliardais).
- 5 : Circuit de régularité (UM Chalonais).
- 5 : Circuit de régularité et Course de Côte (MC Mazanais).
- 11-12 : Paris-Montpellier (CM Sûreté Nat.).
- 12 : Circuit de Cadours (UM Midi).
- 12 : Circuit d'Avignon (MC Avignon).
- 12 : Course du MC Algérie.
- 18-19 : Course de vitesse du MCF.
- 19 : Côte du Mont Verdun (MC Lyon).
- 19 : Circuit de vitesse (MC Islois).
- 19 : Concentration (GM Saint-André de Nice).
- 19 : Concentration (MC Drôme).
- 25-26 : Circuit de vitesse d'Agen (UM Agenaise).
- 18-26 : Tour de France militaire (FFM et Ministère Défense Nationale).
- 18-26 : Tour de France civil (FFM et MCNF).
- 26 : Circuit de vitesse (MC Marseille).
- 26 : Circuit de vitesse ou Moto-Cross (MC Pernois).
- 26 : Circuit de régularité (MC Mureaux).

### OCTOBRE

- 3 : Coupes du Salon (AMCF).
- 3 : Circuit de vitesse de Staouali (MC Algérie).
- 10 : Circuit de vitesse d'Anfa (MC Marocain).
- 10 : Circuit de régularité (AM Niçoise).
- 17 : Circuit des Viticulteurs à Meknès (MC Meknès).
- 17 : Critérium Alpestre d'Automne (MC Dauphinois).

### NOVEMBRE

- 14 : Coupes de l'Armistice (MCF).
- 14 : Course de Côte de la Moyenne-Corniche (MC Nice).

### UNE BRIMADE QUI JUGE SES AUTEURS

Une fois de plus, « Moto-Revue » a dû reprendre chez des confrères (quand ce n'est pas dans les publications étrangères) le calendrier national concernant le sport motocycliste que la F.F.M. « régit » avec le succès et la justice que l'on sait.

Prenant prétexte en effet de nos protestations contre son fonctionnement, la F.F.M. a supprimé toute fourniture d'informations à « Moto-Revue ».

Nous n'attendons pas après la copie de la F.F.M. pour rédiger notre revue et l'exclusive qu'elle jette sur nous ne nous gêne pas personnellement.

En réalité, c'est à nos lecteurs, tous motocyclistes dévoués, que la F.F.M. refuse systématiquement de communiquer ce qui les intéresse au premier chef. Une fois de plus, la F.F.M. se juge sur ses actes.

### UN NOUVEAU RECORD

Le record de vitesse en moto de Tchécoslovaquie vient récemment d'être battu par le pilote Havel de la « Maison de l'armée ». La machine qu'il pilotait était une 500 Jawa et la vitesse atteinte est de 209 kmh. 910 sur le kilomètre lancé.

Cette vitesse est la plus grande atteinte à l'heure actuelle par un véhicule motorisé en Tchécoslovaquie.

## N'oublions pas les Coureurs Régionaux :

### SOULET Claude

Fils aîné d'un ancien coureur automobiliste et passionné dès son plus jeune âge par les sports mécaniques, il était tout naturel que Claude Soulet vienne à la compétition en moto, et c'est ce qu'il fit en 1950 sur une 125 Terrot. Cette machine gonflée et allégée au maximum, lui permit de terminer second à Bergerac, Varen et Nice. La même année, sur une MV deux temps 3 vitesses, aimablement prêtée par Vaqué (de Marmande), Soulet remportait sa première victoire aux Coupes du Salon de Montlhéry.

Après de nombreux échanges de lettres avec la MV Agusta, il obtint, au cours d'un voyage à Milan, une 125 MV avec laquelle il fit la saison 1952 et 1953 (celle-ci nécessitant un changement de moteur).

1952 ne fut pas, de l'aveu même de Claude Soulet, une « année brillante ». Chutes à Barcelone, lors des Championnats du Monde, chutes encore au G. P. de Bordeaux où il termina malgré tout troisième des français. Bref, selon ses pro-

pres paroles : « ...je fis plusieurs fois connaissance avec la paille, prouvant que si j'avais une bonne machine, je n'étais pas encore un pilote hors pair. »

Enfin, grâce à la compétence d'un ancien coureur et ami, René Laborde, 1952 se soldait tout de même d'une façon convenable ainsi qu'en témoignent les résultats ci-dessous :

3<sup>e</sup> au G.P. Int. de Bordeaux (Ch. de F.).

2<sup>e</sup> au Trophée handicap de Bordeaux.

2<sup>e</sup> au circuit de Varen.

4<sup>e</sup> au G.P. Int. d'Albi (3<sup>e</sup> français).

2<sup>e</sup> au G.P. de Villefranche.

Classé 3<sup>e</sup> au Champ. de France cat. 175.

1953 fut, de loin, l'année la plus brillante et, sans une chute à Agen, Soulet eut terminé l'année « en beauté ». Voici néanmoins un aperçu des résultats qu'il obtint :

1<sup>er</sup> au G.P. de Bordeaux (rec. du tour).

2<sup>e</sup> aux Coupes Sud-Ouest - Bordeaux.

1<sup>er</sup> au G.P. Int. de Bayonne (rec. du t.).

1<sup>er</sup> au circuit de Varen.

5<sup>e</sup> au G.P. Int. de Villefranche (3<sup>e</sup> franç.).

1<sup>er</sup> au circuit de Nogaro.

Comme bon nombre de vrais pilotes de vitesse, Soulet aime les circuits accidentés où un pilote peut déployer toutes ses qualités, et où la machine n'est qu'un auxiliaire.

Pour 1954, Claude Soulet est encore incertain. En effet, deux possibilités lui sont offertes ; soit courir avec la même monte dans un certain nombre d'épreuves, soit acquérir une MV à ACT pour ne participer qu'à des épreuves internationales. De toutes façons le sport sera encore présent et nous ne pouvons qu'attendre le début de la saison en lui souhaitant bonne chance !

Ci-dessous, Claude Soulet et sa petite M.V. légèrement modifiée, vont prendre un départ.

### TOUR D'ITALIE 1954

Le quotidien sportif « Stadio » de Bologne a fait connaître les conditions de participation au second Tour d'Italie Motocycliste qu'il organise.

L'édition 1954 se déroulera du 3 au 11 avril en 8 étapes (au lieu de 6 l'année dernière) et avec un jour de repos après la quatrième étape. Partant de Bologne, le « Giro » fera étape dans les villes suivantes : Pérouse, Naples, Pescara, Riccione (repos), Venise, Bolzano, Verbania, Bologne (arrivée). Kilométrage total : 3.486 kms.

La course est ouverte aux pilotes italiens de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> catégories et aux pilotes étrangers en possession de la licence internationale de la FIM et de l'autorisation de leur Fédération nationale. Elle est en outre réservée aux machines « sport » telles qu'elles sont définies par le règlement 1954 de la FM italienne.

Les machines seront réparties de la manière suivante :

Groupe A : de 50 à 75 cmc.

Groupe B : de 75 à 100 cmc.

Groupe C : de 100 à 125 cmc.

Groupe D : de 125 à 175 cmc.

Les concurrents seront divisés en deux groupes qui auront deux classements différents : un premier groupe réunissant les pilotes italiens de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> catégorie et les pilotes étrangers ; un second groupe pour la 3<sup>e</sup> catégorie.

Voici quelques détails d'organisation : les engagements devront parvenir au journal « Stadio » avant le 28 février 1954, accompagnés de la somme de 12.000 liras par concurrent isolé. (Taxe supplémentaire : 8.000 liras par équipe de club : 30.000 liras par équipe de marque). Le nombre maximum de partants est fixé à 500, le comité d'organisation se chargeant de la sélection éventuelle.

Les concurrents seront ravitaillés en carburant gratuitement par les organisateurs.

En outre les partants auront droit à une prime journalière de 2.000 liras.

Le montant des prix atteint déjà 5 millions de liras, et la liste n'en est pas encore terminée.

Voilà les principales caractéristiques du prochain Tour d'Italie. Tous les sportifs français seraient certainement heureux que des pilotes et des marques françaises fassent un effort particulier pour participer à cette épreuve qui connaîtra cette année un grand succès. Certes, nous connaissons toutes les difficultés et tous les aléas d'un tel déplacement, mais nous pensons que le jeu en vaut la chandelle.



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

# Collot et Godey

CASQUE D'HONNEUR VITESSE 1952

COUPE MOTO-CROSS 1952

## REEDITENT LEUR EXPLOIT EN 1953

En MOTO-BALL, un nouveau venu : le M. B. C. Marignanais

On trouvera ci-après le classement provisoire de nos Casques d'Honneur et Coupes Moto-Cross et Moto-Ball 1953. Créées en 1947, ces récompenses furent destinées à apporter les encouragements de *Moto-Revue* au sportif ou à l'équipe sportive qui se sera le plus distinguée au cours de l'année, et cela, beaucoup plus par sa participation honorable que par la recherche d'un titre quelconque. C'est pourquoi le bénéficiaire n'en est pas toujours une vedette reconnue par les services officiels, mais un authentique sportif, dont la vie est toute axée sur le motocyclisme, et il n'est que juste d'encourager de tels caractères.

### VITESSE

1953 aura vu le triomphe au Championnat de France International de Collot en 500 cmc. pour la deuxième fois consécutive ; et pour notre Casque d'Honneur, c'est encore ce même pilote qui arrive en tête au classement avec un total de 138 points, ce qui est donc nettement au-dessus du total de son adversaire immédiat, Burgraff (107 points).

Collot s'avère donc être sur tous les plans notre pilote individuel numéro un et qui de plus n'a pas craint de s'opposer aux plus grands internationaux, et ce, avec succès. Félicitons-le donc pour sa belle saison en lui souhaitant autant d'honneur pour la saison 1954.

Quelques mots sont à dire aussi au sujet de son second, Burgraff, dont l'allant et la combativité (quoi qu'en disent certains) en font un « Collot Junior » qui pourra en inquiéter plus d'un et dont l'avenir est tout tracé.

En troisième position, nous avons Georges Monneret (106 pts) qui, pour terminer sa carrière, remporte le titre des 250 internationaux, mettant le point final (?) à une vie toute de dévouement à la cause motocycliste.

### MOTO-CROSS

Dans cette spécialité, nous retrouvons à la première place pour la neuvième fois consécutive, Paul Godey, le virtuose de la BSA, dont on retrouve le « garage ambulante » sur tous les terrains de cross, aussi bien à Marseille qu'à Lille ou Nantes.

Son amour de ce sport l'a même amené à participer en fin de saison à plusieurs trials, ce qui est la plus belle démonstration de la pratique de l'art pour l'art.

Frantz le suit avec 141 points (contre 214 à Godey), ayant participé à un moins grand nombre d'épreuves.

### MOTO-BALL

« Moto-Revue » tient aussi à soutenir le Moto-Ball, sport dont la valeur n'est plus à démontrer. Le Moto-Ball-Club Marignanais s'est révélé le club le plus actif, et, avec 34 points, se place devant le MBC de Camaret (20 pts).

Nous rappelons que le règlement du Casque d'Honneur et des Coupes a paru dans notre n° 1.141.

En cas de contestation, les intéressés sont priés de se signaler avant 10 jours, faute de quoi il ne sera tenu compte que des seuls résultats publiés ci-dessous.

#### CASQUE D'HONNEUR 1953

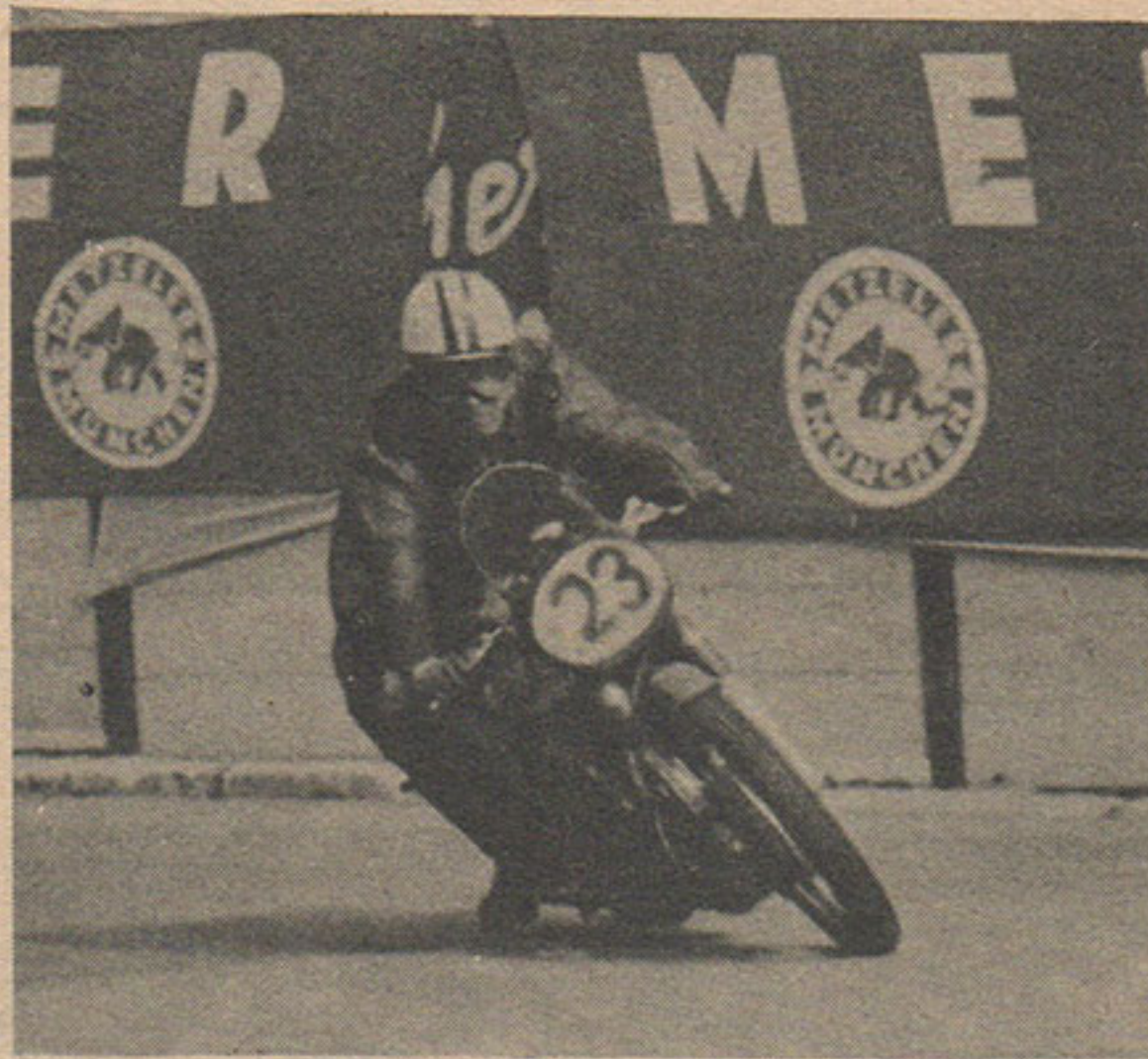
	175	250	350	500	side 500	
Collot			50	85	3	= 138
Burgraff	46		3	58		= 107
G. Monneret		24	48	34		= 106
P. Monneret			53	10	6	= 69
Drion					40	= 40
Collignon		32		6		= 38
Ramade	24			6		= 30
Cherrier			10	18		= 28
Murit					25	= 25
Agache	17					= 17

#### MOTO-CROSS 1953

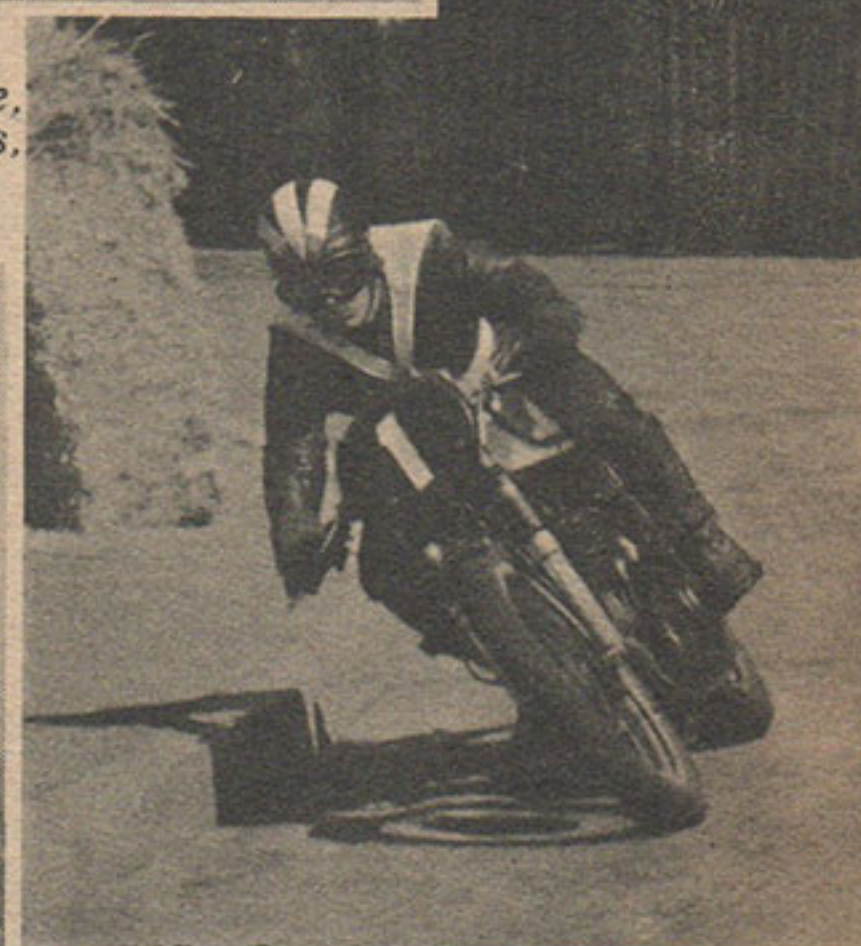
Godey	150	64	= 214
Frantz	26	115	= 141
Cros	57	25	= 82
Bénard	64	10	= 78
Combes	34	30	= 64
Brassine	10	6	= 59
Hazianis		30	= 48
Vouillon		41	= 41
Prieur		29	= 29
Scossa		13	= 13

#### MOTO-BALL

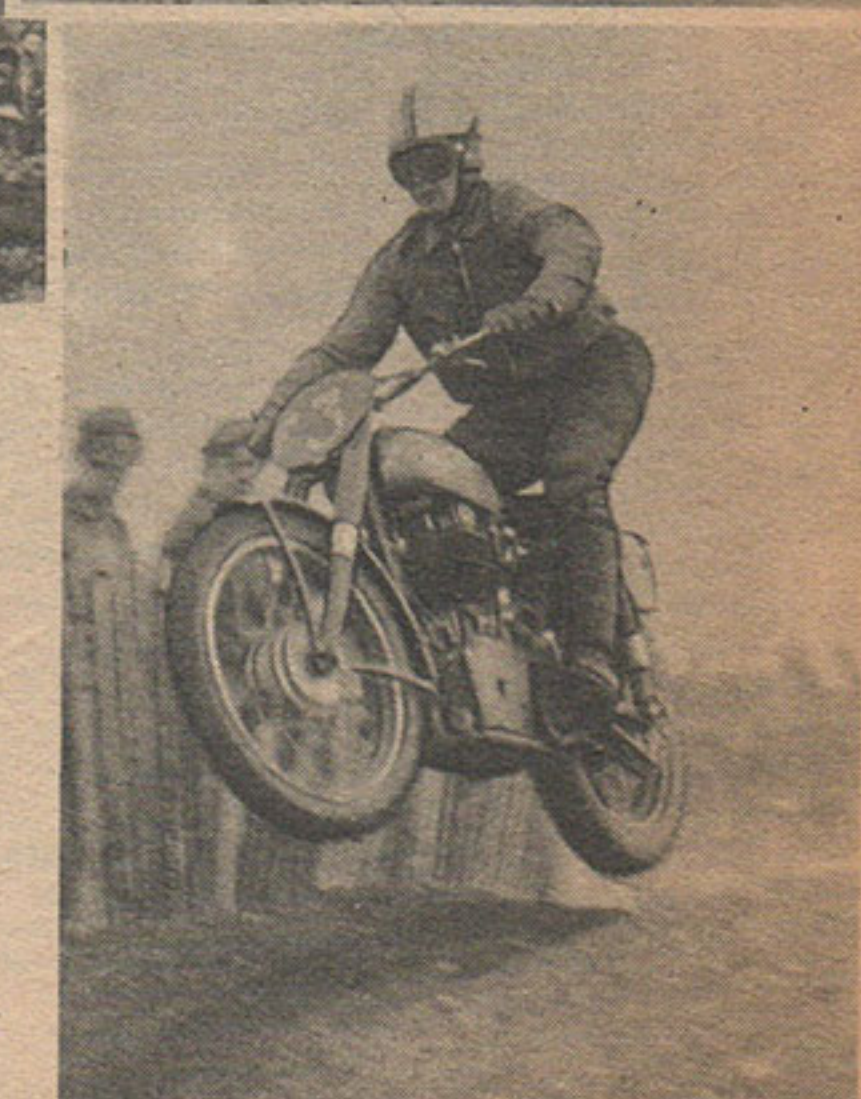
MBC Marignanais	34	1
Suma	21	2
MC Seynois	21	2
Versailles	15	4
RMC Carpentras	11	5
MBC Paris	10	6
MBC Vitryat	9	7
M C Avignon	7	8
Troyes	6	10
MBC Montelais	6	10



Ci-dessus, Collot. A droite, G. Burgraff, et au-dessous, J. Godey.



A droite, Frantz.



**NOUVELLES DES COUREURS**

RUFFO, dont la jambe gauche n'est pas encore complètement guérie, espère pouvoir courir à nouveau la saison prochaine.

D. DALE courra pour le compte de la MV Agusta sur 500, 350 et 125 cmc.

COLEMAN sera le chef de file de l'AJS, avec comme équipiers Bob Mc Intyre et Derek Farrant.

KAVANAGH, le coureur australien, fera partie cette année de l'écurie Guzzi.

AGOSTINI participera au championnat d'Italie pour le compte de Guzzi.

MONTANARI sera aussi dans l'équipe Guzzi pour toutes les compétitions nationales et internationales.

MASETTI n'a pas encore signé pour la saison prochaine, mais il est probable qu'il pourra disposer d'une Gilera 4.

**ECHOS SPORTIFS**

**UNE 250 N.S.U.**

**«COMPETITION-CLIENT»**

La saison 1954 verra la présence, sur les circuits, d'une 250 cmc. NSU compétition « client ». Cette dernière recevrait, dans un cadre similaire à celui des machines d'usine, un moteur monocylindre dérivé de celui de la « Max » de série.

Après Adler, encore une marque allemande qui transforme son moteur de série en racer compétition.

**ENCORE UN DEPART**

L'abandon de la compétition motocycliste semble, après la saison 1953, avoir touché de nombreux pilotes de classe internationale.

Non seulement notre Georges Monneret national, mais l'anglais Doran, officiel AJS, encore les allemands G. Meier et W. Kraus de chez BMW.

Aujourd'hui, nous apprenons le départ du numéro 2 de chez NSU, Otto Daiker, le sympathique coureur à l'éternel large sourire. Il eut toujours à lutter contre des coureurs de grande classe : en 1939, comme privé, contre Gablenz et Lottes ; de 1946 à son entrée chez NSU, contre HP. Muller et Gablenz ; puis chez NSU contre Werner Haas. Il réussit néanmoins à être champion d'Allemagne 1952 en 125 cmc.

**RAPID'MOTO** Direct. Jacques CHARRIER, INTERNATIONAL DE MOTO-CROSS

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

MET A VOTRE DISPOSITION SA COMPETENCE ACQUISE EN COURSE

Agent des grandes marques : B.S.A. - ARIEL - SUNBEAM - TERROT - GUILLER - MONET-GOYON  
CREDIT Gnome-Rhone - N.S.U. — Spécialiste B.M.W. CREDIT

GRAND CHOIX D'ACCESSOIRES - NOMBREUSES OCCASIONS EN TOUTE CONFIANCE - Stockiste BSA  
DIPLOMÉ DES USINES B.S.A.

FOURCHES TÉLESCOPIQUES  
SUSPENSIONS ARRIÈRE

**GRAZZINI**

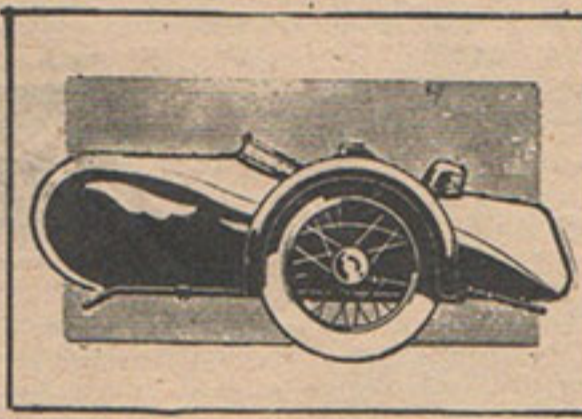
*Les Ets  
Grazzini offrent, par  
leur grande expérience  
la meilleure garantie.*

NOUVELLE  
ADRESSE :  
5-7 RUE  
NEUVE POPINCOURT  
TÉL. : ROQ 17-03


**PRÉCISION**

LE SIDE-CAR DES  
CONNAISSEURS

★  
AGENTS  
DANS TOUTE  
LA FRANCE  
★



39 ter, rue Martre - CLICHY (Seine)



**JEUNES! voici votre chance...**

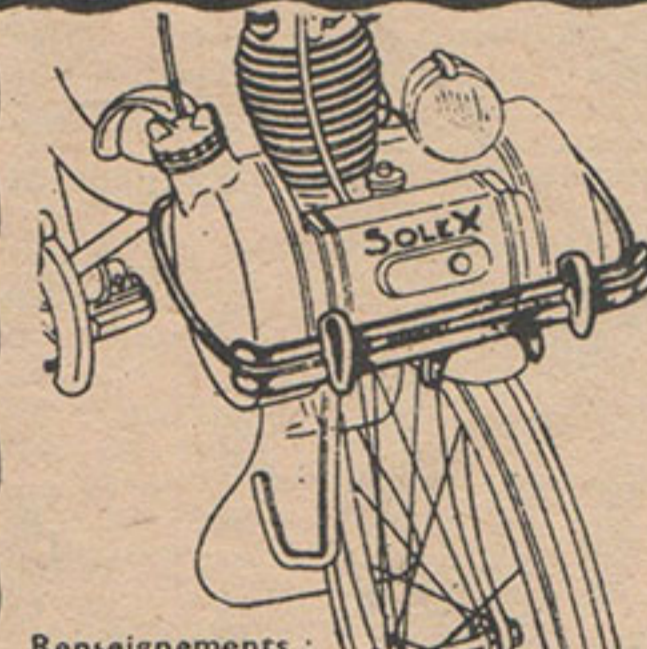
Vous qui êtes à la recherche d'une situation meilleure et répondant mieux à vos aspirations, quelques mois d'études faciles par correspondance feront de vous un **Spécialiste qualifié** en MECANIQUE et ELECTRICITE AUTO. Nombreux débouchés, France et Outre-Mer : Industrie et Commerce, Auto, Agriculture, Autorails, P.T.T., Armée motorisée, etc...

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

Tous renseignements sur demande :

**COURS TECHNIQUES AUTO**

(Service 11) — Rue du Dr Cordier, ST-QUENTIN (Aisne).  
2, rue Jean-Bart, LILLE (Nord)  
Av. V. Hugo, Square Thiers, n° 3, PARIS  
205, rue Américaine — BRUXELLES



**JEANNERET, de Nice**

vous offre pour votre  
**VELOSOLEX**

4 articles de sa fabrication :  
Le **PARÉ-CHOCS** amovible (breveté S.G.D.G.), d'une efficacité extraordinaire qui donne un cachet très élégant à votre Vélosolex.  
La **POIGNEE** pour porter très facilement votre Vélosolex d'une main.  
Le **FIXE-BAVETTE** pour garde-boue avant.  
Le **FIXE-PAQUET**

Renseignements :

**Etabl<sup>ts</sup> H. JEANNERET & C<sup>ie</sup>**

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

Disponible :  
125 cmc. à 175 cmc.

**STOCK pièces**

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

**MOTOBÉCANE**

VENTE A CREDIT 6-9-12 MOIS

Réponse 45 fr. en timbres

**MOBYLETTE**  
— SCOOTER —  
Accessoires spéciaux  
Tél. : NORD 44-26  
Métro : Hoche  
et Porte Villette  
Autobus 170 et 130



## PROCHAINES MANIFESTATIONS CIRCUIT DE REGULARITE DES ARDENNES

L'Union Motocycliste Ardennaise organise pour la deuxième fois un Circuit de Régularité, le 11 avril prochain (épreuve inscrite au calendrier national).

L'an dernier, cette épreuve (intime) disputée sur 430 kms, avait groupé 63 concurrents, et connu un très grand succès populaire.

Cette année a été obtenu l'accord de principe de l'officier responsable des Forces Françaises en Allemagne.

L'épreuve se disputera sur 600 kms, dont 250 kms de nuit. A proximité de la Belgique, il y aura possibilité de faire une manifestation ouverte aux frontaliers.

Ce rallye devrait avoir un grand retentissement dans toute la Ligue de Champagne, ainsi qu'à la frontière belge.

Pour tous renseignements, s'adresser au Siège de l'UM Ardennaise, Café du Commerce, place Ducale, Charleville.

## RALLYE DE CHARBONNIERES

Le premier Rallye International Motocycliste Lyon-Charbonnières se déroulera les 17, 18 et 19 avril 1954. Il sera organisé par l'Union Sportive d'Ivry, le Baldago's-Moto-Club et le L.O.U. Motocycliste. Il se disputera sur 1.500 kms, pour les motos et 1.100 kms, pour les cyclomoteurs.

Ce rallye comprendra trois catégories, allant du cyclomoteur au plus gros sidecar.

Les départs auront lieu de Paris, Lyon,

Nice, St-Jean-de-Luz, Calais, Sedan, Sarreguemines, Lille, Pontarlier, Briançon, et la concentration s'effectuera à Clermont-Ferrand.

Voici l'itinéraire qui sera emprunté par les concurrents :

Charbonnières (arrêt de 2 heures), St-Etienne, Valence, Grenoble, le Col de Porte, le Col du Cucheron, le Col du Granier, le Col du Chat, Ordonnax, Hauteville, le Col du Berthland, Oyonnax, le Col de Bérentin, Bellegarde, le Col de la Faucille, St-Claude, Bourg et Charbonnières.

Le montant des prix atteindra un million de francs en espèces.

En outre, trois challenges sont prévus : le Challenge Militaire, le Challenge Inter-Markes et le Challenge Inter-Clubs.

Les demandes d'engagements peuvent être adressées au Secrétariat du Rallye Motocycliste de Lyon-Charbonnières, Charbonnières-les-Bains (Rhône).

## CIRCUIT DE VITESSE

Le Moto-Club Auscitain organise le dimanche 23 mai à Nogaro (Gers) une épreuve de vitesse où seront admis les motocycles de 175 cmc. et les sidecars.

Voici la liste des prix :

Catégorie 175 cmc. : 1<sup>er</sup> 15.000 ; 2<sup>e</sup> 10.000 ; 3<sup>e</sup> 5.000 ; 4<sup>e</sup> 4.000 ; 5<sup>e</sup> 3.000.

Catégorie sidecar : 1<sup>er</sup> 15.000 ; 2<sup>e</sup> 10.000 ; 3<sup>e</sup> 8.000 ; 4<sup>e</sup> 5.000 ; 5<sup>e</sup> 3.000.

Primes de départ :

Catégorie 175 cmc. : 10.000 fr.  
Catégorie sidecar : 15.000 fr.

Coupes et primes :

Une coupe sera offerte à chaque vainqueur. D'autre part, chaque engagé prenant le départ aura droit à une bouteille d'Armagnac.

Pour tous renseignements complémentaires, s'adresser à l'Auto-Moto-Club de l'Armagnac, Nogaro (Gers).

## RÉSULTATS D'ÉPREUVES

### TRIAL DU M.C. PHOCEEN

Cette épreuve était la première dans le Midi, et a connu un très grand succès. De nombreux concurrents étaient au départ : touristes et surtout motocrossmen, parmi lesquels nous notons avec plaisir la participation du champion de France de Moto-Cross Paul Godey, qui est un grand habitué de ces épreuves de trial.

Plus de 2.000 spectateurs de tous les coins de la Provence étaient venus encourager les concurrents.

Au cours de la distribution des prix qui eut lieu dans la salle d'honneur de la mairie de Cuges les Pins, le premier adjoint de cette municipalité remit à Godey le livre de l'histoire de Cuges.

Voici le classement du trial :

Classe 175 cmc. : 1. Chesnaud ; 2. Servès ; 3. Suribas ; 4. Pulsals ; 5. Koch ;

Classe 250 cmc. tourisme : 1. Lacrezette ; 2. Galindo.

Classe 350 cmc. tourisme : 1. Imbert.

Classe 500 cmc. tourisme : 1. Godey.

Classement général tourisme : 1. Godey ; 2. Imbert ; 3. Chesnaud ; 4. Servès ; 5. Suribas ;

250 cmc. Moto-Cross : 1. Audemar ; 2. Troump, Annesl, Rame ; 5. Coucourdan.

350 cmc. Moto-Cross : 1. Godey ; 2. Vial ; 3. Tomatis ; 4. Roulleau.

500 cmc. Moto-Cross : 1. Godey ; 2. Vial ; 3. Roulleau ; 4. Marrou.

Classement général Moto-Cross : 1. Godey (500 et 350 cc) ; 3. Vil (350) ; 4. Audemar (250) ; 5. Vial (500) ; 6. Troump (250) ; Annesl (250) ; Rame (250) ; 9. Roulleau (500) ; 10. Coucourdan (250) ; 11. Tomatis (350) ; 12. Roulleau (350) ; 13. Marrou (500).

## LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

1000 Ariel 1953 état neuf DU-SOT 1 r. d'Alsace - Levallois.  
Motob. 175 ét. neuf. 21 Bd République La Garenne (S).

**ATTENTION**

Scoters et vélomoteurs  
Motos, Sidecars, Voitures  
Crédit sensationnel. Demandez la liste complète contre 50 francs timbres - DELAIRE 4 impas. Gaité - DAN. 55-43

Zund. 600 av. ou ss side état nf 2 carb. Bing Renard, 132 r. V. Hugo Hautmont (Nord)

Jawa 350 t b ét. éq. 165. 52 r Jeanne d'Arc-13<sup>e</sup> ts les jours.

**CREDIT IMMEDIAT**

1/3 cpt. solde en 6-9-12 mois  
500 Triumph Tiger 100 250  
500 AJS culbut. 52 270  
500 Sunbeam 52 cme nve 325  
500 FN 51 culbut. 220  
350 Velocette 51 culb. 220  
350 Horex 52 Régina 230  
350 Motobécane culbut. 95  
350 DKW NZ depuis 115  
750 BMW R12 révisée 190  
800 Gnome flat-twin 95  
750 et 1000 R. Gillet dep. 85  
500 Indian scout nve grenat  
500 Terrot 53 RGST 170  
500 Terrot 48 sus. cul. 125  
500 Motobécane cme nve 115  
250 BSA culbut. 51 150  
232 M. Goyon 53 neuve 175  
150 Peugeot 51 70  
125 Motobécane 50 à 52 75  
175 Motobécane 1952 115  
125 Peugeot 50 55  
50 motos et vélom. dep. 25000

Grand choix de sidecars  
Audegan 10 r des Apennins  
Métro Brochant - MAR. 74-22

350 Jawa tte éq. imp. 160.  
repr. vélom. PER. 60-98.

V. B 44 motob. et pièces B3  
B4 PARISE -MUSIC Epernay

**ECHANGES**

ECH. logem. 2 p. cuis. 2<sup>e</sup> ét. très ensoleillé ctre plus grand Paris ou Pavillon banlieue 15 km max Ecr Moto-Revue 1173

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

**VOITURES A VENDRE**

TOUJOURS DISPONIBLE

Sidec. Scoot. Motos ét nf Voit. ts mod. pte cylind. et sport Reprenons motos vélom. scoot. ts mod. Crédit 85 r. J.Lacroix MEN. 74-89 Ouvert t les jrs. Dimanche jusqu'à midi.

4 CV Renault 49 et 50 luxe  
6 CV Fiat 1000 milles gd spt Sandford alu grand sport  
Peugeot 201 D 36 CI 4 pl.  
Peugeot 201 32 CI 4 places  
Citroen C4 FD Familiale  
Delahaye 40 carross. Chapron  
Audegan, 10, r. Apennins-17<sup>e</sup>  
Métro Brochant - MAR. 74-22

**ON DESIRE ACHETER**

Achète comptant

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

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

Achat compt. et dépôt-vente  
vélot. et motos réc. sélection  
moto 100 Bd Magenta mé-  
tro gare du Nord BOT 23-80

Cherche moteur Dax 100 cc.  
miche incompl. Lemoine R.  
Neuvy-s-sBarangeon (Cher).

**DIVERS**

INDIAN Gnome et Rhône  
stock pièces et épav. ts modèles  
Alazard 47 bis av Clichy-17<sup>e</sup>

JANTES ITALIENNES (type  
Championnat du Monde) en  
alliage léger pour machines  
sport et course

FREINS MOYEUX « COLLI »  
en diam. intérieur de 130-170  
200-240 mm P. COLLIGNON  
A.F.A.C. - Fontaine (Isère).

**EMPLOIS**

ST-PAUL MOTOS 1 r de Ri-  
voli, Paris, demande de toute  
urgence vendeur, magasinier-  
mécanicien, dactylo-vendeuse.  
Références exigées, ne pas  
écrire. Se présenter.

**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**

750 HARLEY luxe-160. le soir  
Chevalier 8 r. L. Vaudoyer-7<sup>e</sup>

MOTO side 350 Villiers 2 t.  
4 v. 60.000 f. 63, r. Timbaud  
Paris-11<sup>e</sup> - Martinière ap. 19 h.

SIDE Simard 175-250 état  
neuf LAMARTINE 87-17.

Puch 250 acc. b. ét. px 170000  
Chamois 9 rue du jour Paris

500 Triumph spéciale moto-  
cross px à déb. à tt amateur  
Faccio 7 pass. du Sud - P-19<sup>e</sup>

Jawa 350 fin 52 12000 k. Mi-  
chel 9 r. Rouen Courbevoie S.

175 Motob. 1952 parf. ét. 110.  
à déb. Tessier 9 r. Geoffroy  
Marie Paris-9<sup>e</sup>. Après 18 h.

URG. Peugeot 175 4 v. 80. Mé-  
tard F. Annet-s-Marne (S-M)

K.-ESCOFFIER 52. acc. DE-  
MATOUS. Lycée garç. Troyes

MV 125 cc. course à vendre,  
SOULET C. - Tarbes (H. Pyr.)

175 Motob. juin 53 éq. DE-  
LENAT 98, Rte d'Alleray-15<sup>e</sup>  
soir ou LON 28-86 h. bureau

**UN LOT DE MOTOS**

scoters, vélomot., sidecars  
ttes cylindr. à crédit sans for-  
malités avec 20000 cpt. GIL  
105 rue des Poissonniers, Paris

Zund 750 typ. rus. Jacquemard  
103 r. F. Arago - Montreuil

Puch 250 TF nve 2600 k. siège  
bipl. SAGET 3 ou 6 r. de la  
poste Juvisy (SO) Bel. 40-78

Motob. 500 culb. av. side Si-  
mard b. ét. px int. CABOU-  
RET 19 r. Gandon Paris-13<sup>e</sup>

R. Gillet 125 4 vit sél. 6000  
kms. t. sad fourche tél. pneus  
neufs 50000 JOUSSOT MON.  
22-56 journée semaine.

125 Terrot ETD imp. ROSSI  
VIL. 15-10 après 18h. 30.

100 MOTOS sélectionnées.  
Voitures. Reprises. Crédit.

**MOTO-RECORD**

151, rue Marcadet, Paris-18<sup>e</sup>  
MON. 24-40.

Motobécane 175 parf. ét. av.  
crédit 12 mois. Barbès-Moto  
33 Bd Barbès Paris-18<sup>e</sup>

Vespa 52 parf. ét. nbx access.  
80. BENARD 6 rue Scipion-5<sup>e</sup>

BMW R67-2 RAMEAU, 18 rue  
du Hazard - Versailles SO.

175 Gillet-Hertal révisée éq.  
électrique Bosch av. batterie,  
pneus chaîne pignons neufs,  
prête à prendre la route 46000  
frs. SPEED 22 ter Bd Général  
Leclerc Neuilly-s-S. MAI 87-40

**LES PLUS BELLES OCCA-  
SIONS DE PARIS vendues  
avec 3 mois de garantie.**

Motobécane D45 bon état 65000  
Motobécane D45 b. état 80000  
Bernardet 125 éq. très  
bon état 80000  
Terrot 4 cv ACTL b. ét. 100000  
Terrot RGST t. b. ét. 130000  
BSA C4 SL t. b. état. 170000  
BSA B31 état neuf 220000  
BSA B33 très bon état 220000  
BSA A7 très bon état 250000  
BSA A10 Golden t b. ét. 280000  
Sunbeam S8 état neuf 300000  
LEVALLOIS-MOTOS 58 rue A.  
Briand, Levallois PER. 19-73.

Partic. vd BSA 500 twin A7  
20000 kms. Access. BAILLY  
68 Bd Malesherbes Paris-8<sup>e</sup>

BMW R12 impecc. side porteur  
Précision - 170000 BLONDEL  
25 bis rue des Anémones à  
CHELLES (Seine-et-Marne).

Puch 250 noire 12000 km. ét.  
nf. équip. nx acc. BONATI 15  
rue de la Vilette Paris.

350 Jawa impecc. 155, rouge  
St-Paul r Républ. St-Gaudens

MATCHLESS 500 twin impecc.  
42 rue Meaux BONDY.

A V. Terrot 125 90000  
Motobécane D45S 60000  
Monet-Goyon 125 65000  
Jonghi 125 70000  
Motob. culb. 125 et 175 100000  
Peugeot 125 50000  
BSA 4 vit. 250 160000  
350 Terrot 80000  
350 Gnome Rhône 80000  
Crédit Repris. MOTO-CHOISY  
62 av. de Cholsy 13<sup>e</sup> Gob 87-87

BMW R12 cmme neuve 160.  
Jonghi 125 - 53 c. neuve 80  
350 AJS culb. impecc. 140.  
350 Motob R44 état de marche  
250 Peugeot P 108 ét. de mar.  
350 Monet b. état J. DES-  
PRETZ rue Guernisac-Morlaix

Norton 1954 Fatherbed 3800 k.  
sous garant. usine 350. accept.  
reprise CREDIT LECLERC 56  
rue Marx-Dormoy Paris-18<sup>e</sup>.

175 Motob. parf. ét. éq. 78.  
Durand 40 av Pte d'Asnières-18

Puch 250 TF 15000 kms. Jour-  
dain 19 R. Guisarde - 6<sup>e</sup>

Gn.-Rh. 125 sélect. t. sad klak  
élec. acc. mot. emb. nfs 70.  
PREVOST 38 r. Lacroix-17<sup>e</sup>  
R de Ch. sam. dim. seulement

Vds rabais 10% arrhes 350 MB  
250 Peugeot livr. Mars. R.  
LALLEMANT Suippes (Marne)

62<sup>e</sup> ANNÉE  
AGENCE OFFICIEL

# Lambretta

CREDIT 12 MOIS

STATION SERVICE

« En achetant un LAMBRETTA, vous avez 25 chances sur 25 d'avoir une machine qui tient la route »  
GARANTIE 9 MOIS - Main d'œuvre GRATUITE en cas d'application de la GARANTIE par le Constructeur  
**DEPREZ 93, Avenue de la Marne - ASNIERES - GRE. 26-15**

## PARIS-NORD-MOTOS

Agent Officiel

au service de  
4 grandes marques

**Geugeot**  
**BSA** **TERROT**  
**GNOME RHONE**

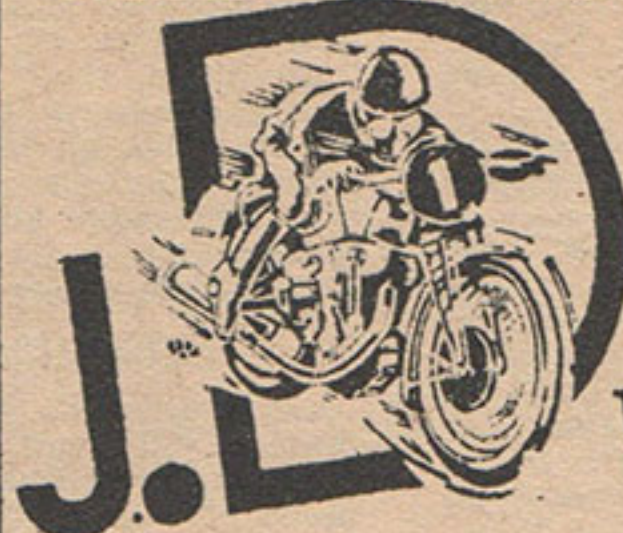
Pièces détachées  
Tous Accessoires

**VENTE À CRÉDIT**

Atelier de Réparations

3r. Ernestine · PARIS · 18<sup>e</sup> · **ORNANO.34-08**

MOTOS - VÉLOMOTEURS - SCOOTERS  
ACCESSOIRES



Pièces détachées  
Expédition Province

## Durand

Ex-coureur professionnel  
Champion de France

Agent Motobécane - Terrot  
B.S.A - Sunbeam - Puch

Automoto - Monet-Goyon - Guiller - M.R. - Gima  
PLUSIEURS MODELES SONT DISPONIBLES DE SUITE  
46, Bd de Stalingrad, VITRY-s-SEINE, ITA. 31-64

Centre de récupération  
et d'usinage de pièces  
détachées

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

etc.  
PIECES ADAPTABLES

de notre fabrication  
Vente — ACHAT  
Motos — Epaves  
Réalésage - Embellage  
Pièces à la demande

### CRUPDA

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

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

## CHROME-CUIR

38 r. du Château-d'Eau

PARIS-10<sup>e</sup>

NOR. 08-09

TOUS  
vêtements

de cuir :

MOTO  
AUTOMOBILE  
SPORT  
VILLE  
Exigez la  
marque  
CHROME-

CUIR

CATALOGUE  
GRATUIT  
SUR DEMANDE



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

MARCHAND Frères  
16, rue Danton LEVALLOIS

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

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

## L. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI - Grand Prix d'Europe 1932

VENTE — ECHANGE REPARATIONS

Représentant de toutes marques Françaises  
et des motos JAWA, OGAR (Station-Service)

11, avenue de la Porte de la Plaine PARIS (15<sup>e</sup>)

Métro : Porte de Versailles Tél. : LEC. 80-62



Sur demande indication  
de nos dépositaires

## MOTO-CEINTURES

MARQUE DÉPOSÉE

### POUR VOTRE SANTÉ

FRANCE - ÉLEGANCE - Fabricant

20 bis rue des Jumeaux · TOULOUSE ·

N'ATTENDEZ PAS L'ACCIDENT !

## ASSUREZ-VOUS

AUX MEILLEURES COMPAGNIES

AUX MEILLEURS PRIX

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

## HARLEY - DAVIDSON

Agence Officielle : 14, bd Sault - PARIS-12<sup>e</sup>

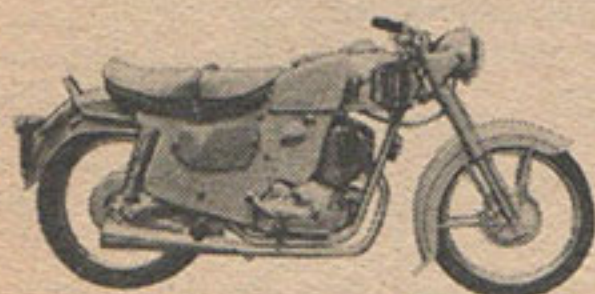
— Stock pièces détachées — DOR. 49-42

Echange Standard Complet

REALESAGES EMBELLAGES

REPARATIONS

REVISIONS



## MOTO VANVES SPORTS

Concessionnaire SPEED

Station-Service VAP et DELL'ORTO

ALCYON - GNOME-RHONE - BABYMOTO - DREVON - VALLEE

1 et 3, Boulevard Brune - PARIS-14<sup>e</sup>

# La bibliothèque du "motorisé"

La spécialité des Éditions de Moto-Revue

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



Prix : 750 fr. (par poste 850)



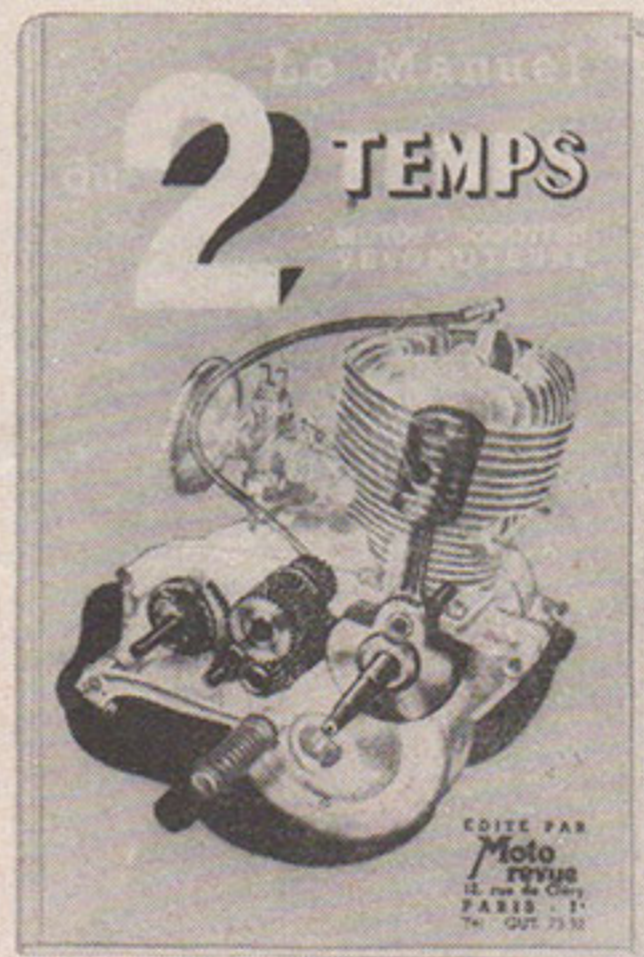
Prix : 495 fr. (par poste 547)



Prix : 500 fr. (par poste 545)



Prix : 525 fr. (par poste 580)



Prix : 485 fr. (par poste 535)



Prix : 490 fr. (par poste 537)



Prix : 410 fr. (par poste 455)

**NOUS ÉDITONS AUSSI :**

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

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



Prix : 430 fr. (par poste 475)

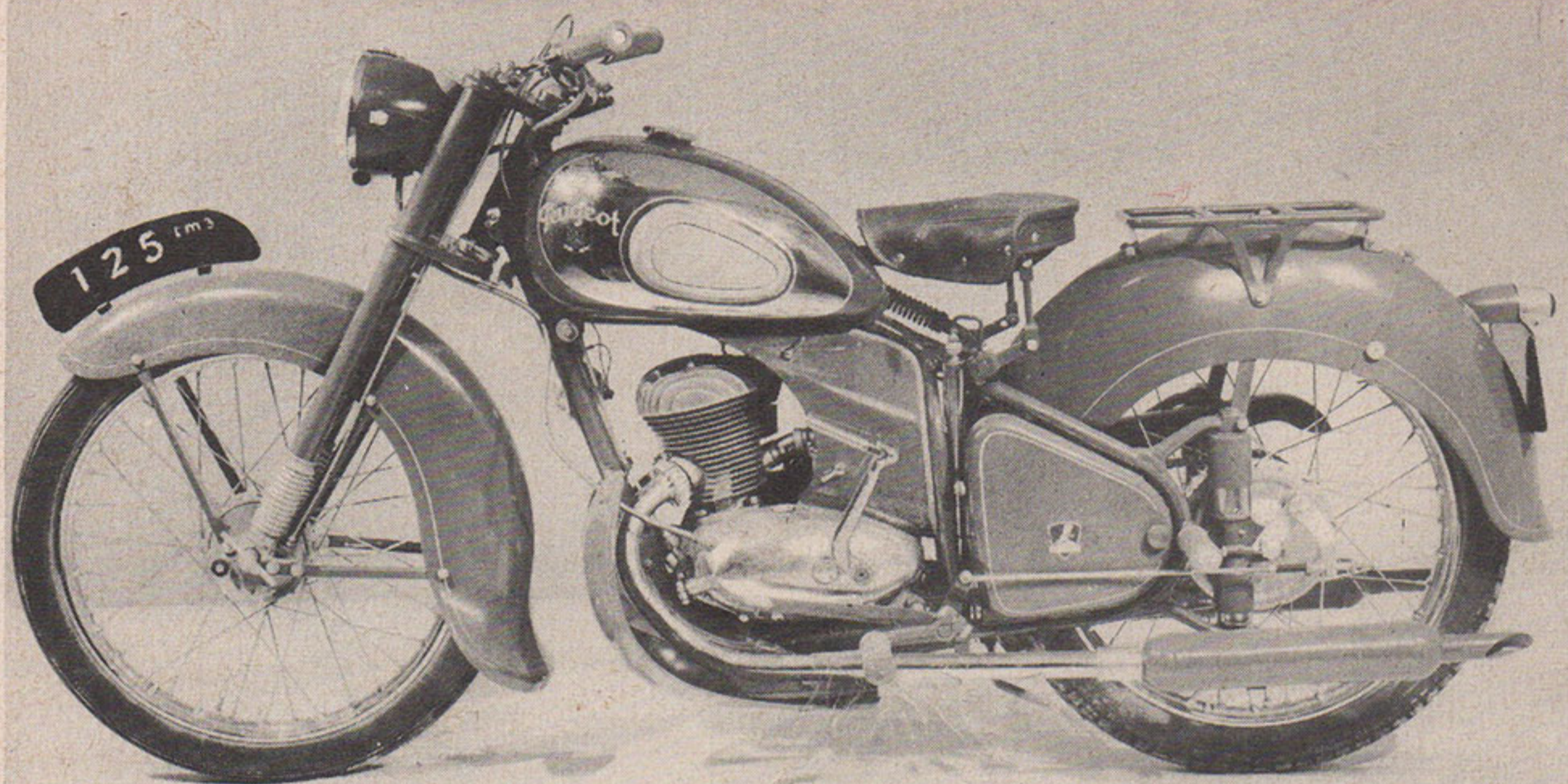


# 56.TL4

## 125 cm<sup>3</sup>

### 4 vitesses par sélecteur

### protection totale



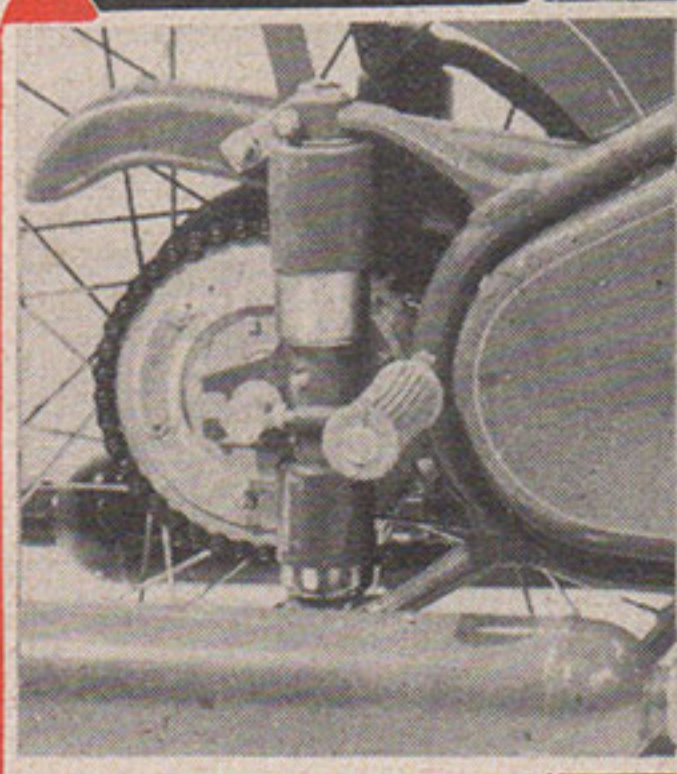
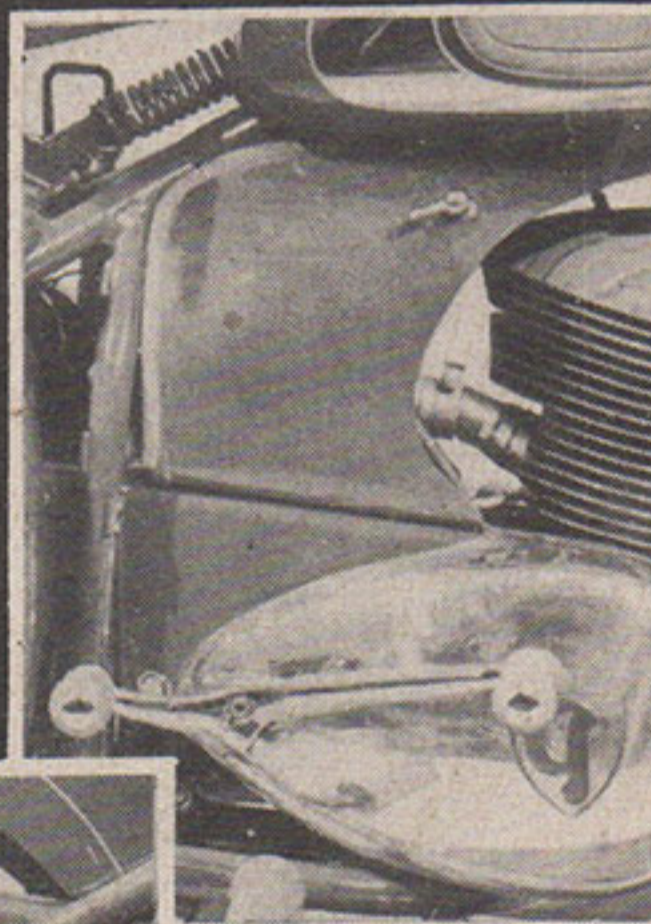
#### CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES :

Moteur 2 temps haut rendement. Culasse aluminium et cylindre aluminium chemisé, larges ailettes à grand refroidissement. 4 vitesses commandées par sélecteur au pied. Embrayage à disques métalliques. Allumage et éclairage par volant magnétique 40 watts sous carter poli. Double échappement à sorties indépendantes, silencieux Wilman chromés. Guidon chromé avec poignée tournante. Fourche télescopique. Suspension AR. Réservoir chromé 13 litres avec gripp-genoux. Selle à ressort central et biellettes réglables 2 positions. Chaîne Yellow 12,7 x 7,9. Freins à tambour AV de 120<sup>mm</sup> et AR de 150<sup>mm</sup>. Freins de direction. Protection totale par de larges garde-boue à emboutis profonds. Cache-carburateur. Cache-volant Dural poli. Jantes chromées. Pare-chaîne. Sabots protège-jambes. Coffre à outils. Porte-bagages. Repose-pieds pour tan-sad. Verrou antivol NEIMAN. Béquille centrale. Pompe. Avertisseur électrique. — **Présentation** : BLEU R.A.F. et chromé.

Autres modèles

3 vitesses : à partir de 700.000 frs

Prix :  
**138.000**  
Frs.



Sélecteur  
4 vitesses



Suspension  
arrière

# CYCLES Geugeot

BEAULIEU-VALENTIGNEY (DOUBS)