

# Moto revue

42<sup>e</sup> ANNEE. — 27 FEVRIER 1954. — N° 1.176

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

40 frs

ESSAI  
125 YDRAL  
SPORT



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

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

Une belle attitude du sidecariste Mauriot au 2<sup>e</sup> Trial Clamartois.

**Amis du SACHS, il revient!**  
**CHEZ**  
**NEW-MAP**

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

**NEW-MAP**  
 124, Avenue Lacassagne  
 LYON (Rhône)

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

**UNIQUE EN FRANCE**  
 CERTAINS DE LA QUALITE

**garantie totale**

**SILENCE SOUPLESSE  
 CONFORT**

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

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

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

1860-1954



présente du 28 Février au 3 Mars

*9bis, Avenue d'Jéna*

LA GAMME COMPLÈTE DES NOUVEAUX  
MODELES

1954

ENTRÉE LIBRE

OUVERT de 10 h. à 22 h.



MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

AGENCE OFFICIELLE :

**BSA ARIEL** **SUNBEAM**

DISPONIBLES : BSA C 11 - B 31 - B 33 - A 7  
A 10 - Super-Flash — SUNBEAM S 7 - S 8  
ARIEL (sauf pour la Seine) tous modèles  
Nos machines sont livrées immatriculées  
Renseign. : réponse 45 francs en timbres

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

**CRÉDIT : 6 - 9 ou 12 MOIS**

Commandez dès maintenant vos machines pour être livré au printemps

**A. DUBOIS**

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

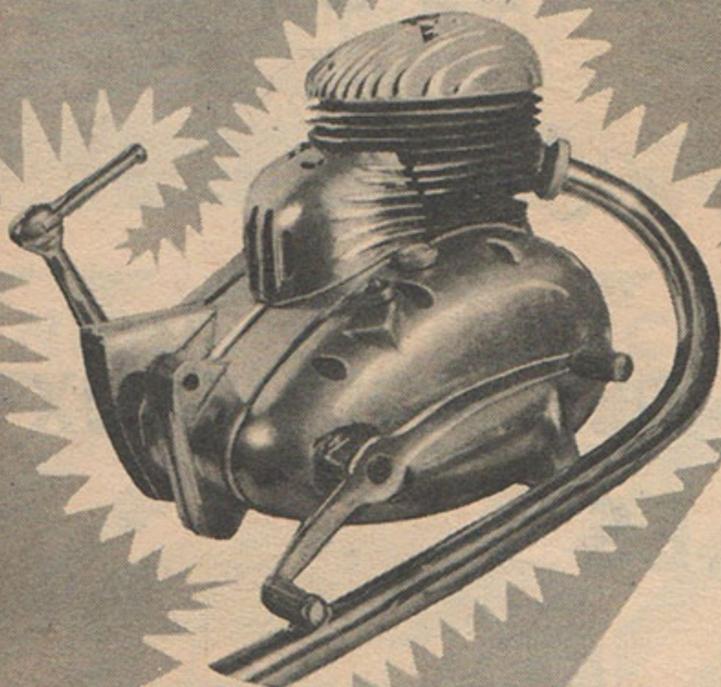
L'ATELIER LE MIEUX ORGANISE  
POUR L'ENTRETIEN  
ET LA GARANTIE

— Expédition en Province —

ROBUSTE  
SOUPLE  
SIMPLE - SUR

W. PERA

**Rendement  
incomparable**



Type 125 cm<sup>3</sup> - Course 58 - Alésage 52 - Puissance 5,7 cv.  
Type 175 cm<sup>3</sup> - Course 58 - Alésage 62 - Puissance 8,1 cv.  
qui offrent les avantages suivants :

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

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

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

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

Embrayage : très doux et pratiquement inusable.

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

Sélecteur extrêmement robuste et indé réglable incorporé dans la boîte.

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

Prise de compteur de vitesse incorporée.

Consommation aux 100 Kms : 125 cm<sup>3</sup> : 2,6 litres de mélange à 4 % d'huile.  
175 cm<sup>3</sup> : 3,3 litres même mélange.

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

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

SERVICE COMMERCIAL : 31, RUE DE STALINGRAD — LE PRÉ SAINT-GERVAIS — VILLETTE 19-99

USINE : 67, RUE LAMARTINE — DRANCY (SEINE) — TÉL. : AVIATION 12-20

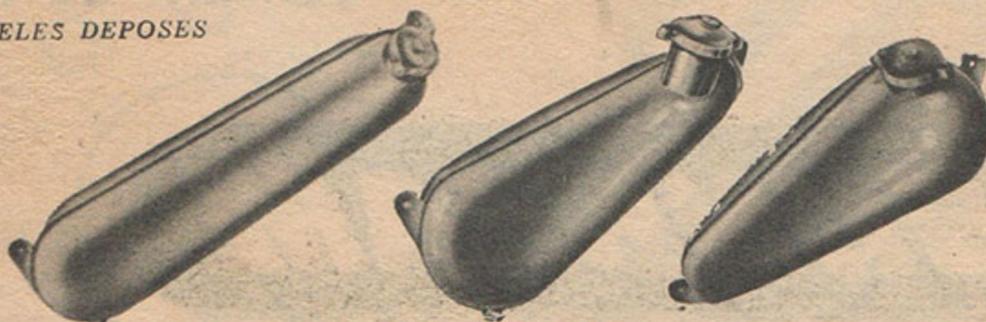
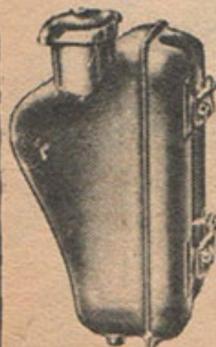
**ETS MOTTAZ**

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

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

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

MODELES DEPOSES



ROUCHONS BREVETES



MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Disponible en neuf

# LA DEVEZE

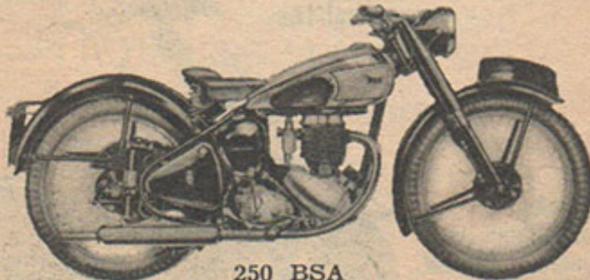
vous offre les nouveaux modèles

**ARIEL** 54 toute équipée, selle biplace, suspension AR. oscillante - 350-500 cmc. Mono - 500-650 Twin - 600 cmc. latérales - 1.000 cmc. 4 cylindres.



ARIEL 350 cmc.

**BSA** 250-500 cc. Mono — 500-650 twin



250 BSA  
190.000 fr. et 215.000 fr.

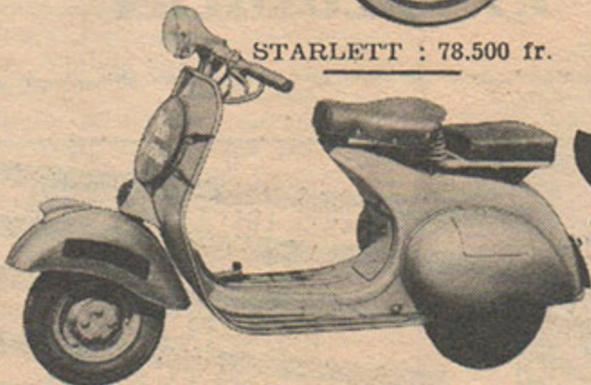
SUNBEAM à cardan S.7 - S. 8  
VICTORIA 250 cc. Luxe modèle 54, jantes dural  
AMBASSADOR 200 cmc. — DOT CROSS  
VINCENT 1000 cc. — GILLET HERSTAL 250 cc.  
etc...

AGENCE OFFICIELLE DE 41 MARQUES  
FRANÇAISES ET ETRANGERES

*Monet Goyon*



STARLETT : 78.500 fr.



Crédit 18 mois - 142.325 fr.

500 OCCASIONS :  
MOTOS - SIDES - CYCLOS  
VELOMOTEURS - TANDEMS

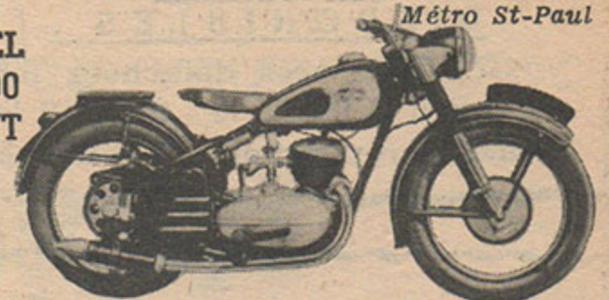
165-170, av. de Clichy - PARIS-17<sup>e</sup> - MAR. 09-79

ATELIER : liquidation à bas prix de plusieurs centaines de motos, cyclos, sides, vélomoteurs, tandems  
34, rue Lécuyer - St-OUEN (Porte Montmartre)

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

P. LISITA - 1, r. Rivoli - PARIS-4<sup>e</sup> — ARC. 71-46

250 CSEPEL  
avec 42.000  
COMPTANT



Métro St-Paul

DISPONIBLES

SOLDE EN 12 MENSUALITES (FORMALITES REDUITES)

LIVRAISON IMMEDIATE

UNE VISITE S'IMPOSE PARMI LES MODELES RECENTS :

JAWA - GILLET-HERSTAL - VINCENT H.R.D.  
ALCYON - TRIUMPH - TERROT  
AMBASSADOR - N.S.U. - MONET-GOYON  
DOT - GNOME-RHONE - RENE GILLET  
JONGHI - RADIOR - VELOSOLEX - DERNY  
Scooters : BERNARDET, A.G.F., SPEED, TERROT  
et la STARLETT

DISTRIBUTEUR AGREE MACOMBYNN 54  
PIECES DETACHEES - REPARATIONS PAR SPECIALISTES  
Magasin ouvert tous les jours de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h.  
Rens. et catal. ctre 50 fr. timbr. à 19 h. 30 (sauf dimanche)

## CABLES - GAINES TRANSMISSIONS

Ressorts - Rondelles GROWER



Société Bourbonnaise  
des Applications du  
FIL METALLIQUE

Rue Jean Desorges  
CUSSET (Allier)



VICHY Tél. : 38-08 - 49-15

Télégr. : METAFIL-CUSSET

**AGENT OFFICIEL**

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



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

Champion de France vitesse 1936  
SPECIALISTE DES MACHINES ANGLAISES

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

Retenez dès maintenant  
les machines  
DISPONIBLES :

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)

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

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

Atelier de réparation et ouvriers spécialisés pour entretien et garantie

Renseignements : réponse contre 45 fr. en timbres

**G.S.M.**

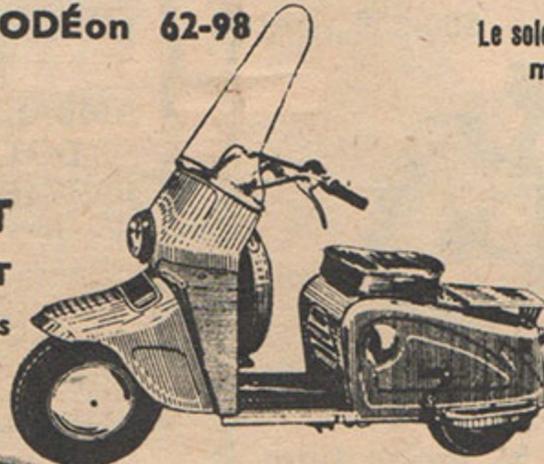
8, RUE DES ÉCOLES, 8  
— PARIS-5° —  
Téléphone : ODÉon 62-98

**MORS-SPEED**  
PAIEMENT COMPTANT  
**15.000 frs**

Le solde en 6, 9, 12, 15  
mensualités

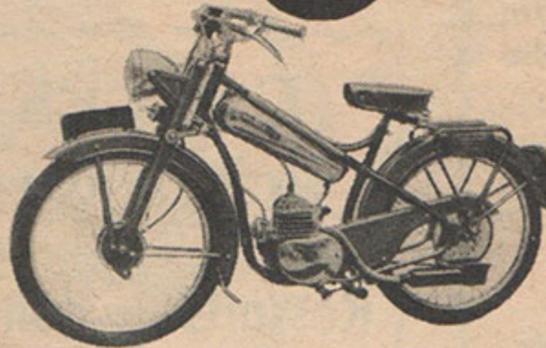


**BERNARDET**  
**25.000 frs COMPTANT**  
Le solde en 12 mensualités



**RACER**

**20.000 frs comptant**  
Le solde en 9 mensualités



**VELOSOLEX**  
**9.900 frs comptant**  
Le solde en 12 mensualités

**ATELIERS DE RÉPARATIONS**  
**VÉLOSOLEX**  
28, RUE DE BIÈVRE - PARIS-5°

**SCOOTER**  
12, RUE ST-SÉVERIN - PARIS-5°  
Téléphone : ODÉON 50-91

**LOCATION**  
**DE SCOOTERS**  
**ET VELOSOLEX**

**DOUBLE ALIMENTATION**  
PAR BATTERIE ET  
VOLANT MAGNETIQUE

ROBUSTE ET ELEGANTE

SIMPLE ET SURE

DEMONTAGE FACILE

PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE

AVEC FILS ET COSSES



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

**SAKER Universelle**  
COURBEVOIE

QUALITE SAKER

TOUTES LES COMMANDES  
ELECTRIQUES

REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE

COMPLETE ET DETAILLEE

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

**IMBATTABLE !** grâce à son  
**CRÉDIT**  
**D'HIVER**

Agence Exclusive

**MOTOBÉCANE**

Métro  
GARE  
du NORD

Métro  
GARE  
de l'EST

94, Boul. Magenta - PARIS-10<sup>e</sup> — NORD 65-25

vous livrera avec :

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

(TOUTES TAXES COMPRISES)

**SOLDE 12 MOIS**

FORMALITES REDUITES

LIVRAISON IMMEDIATE (24 heures)

DISTRIBUTEUR AGREE MACOMBYNN 54

Station-Service MOBYLETTE - Pièces détachées

**ACCESSOIRES A CRÉDIT**

REPARATIONS PAR SPECIALISTES

*l'Hiver est*  
**K. O.**



**faites comme moi !**

**Brétocylez votre essence**

avec

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



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

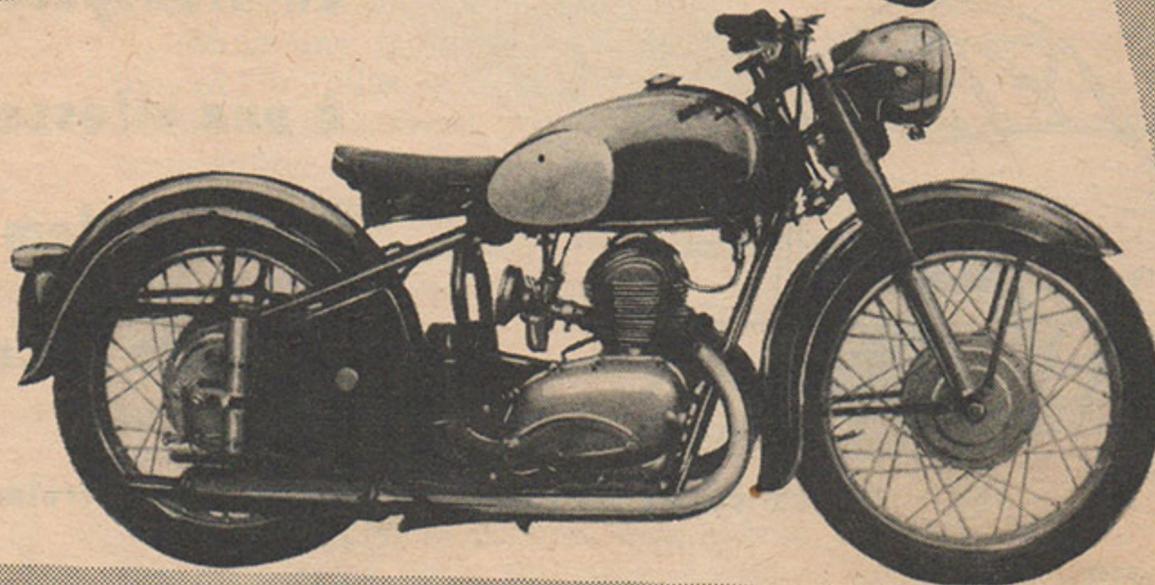
**BRET-OIL**

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

**250<sup>cc</sup>**  
*deux temps*

**Langhi**

Bloc moteur 2 temps — Double  
échappement — 4 vitesses —  
Sélecteur au pied — Verrouillage  
des vitesses par billes (système  
breveté) — Embrayage dans  
l'huile à disques multiples —  
Allumage et éclairage par bat-  
terie — Cadre double berceau —  
Fourche télescopique — Suspen-  
sion AR coulissante — Moyeux  
à broche — Réservoir de 18  
litres — Compteur dans le  
phare — Contact à clé —  
Pneus de 25 X 3.



86, rue Saint-Denis  
**LA COURNEUVE**  
(Seine)

*La moto sans histoires*

PUB INDUSTRIE

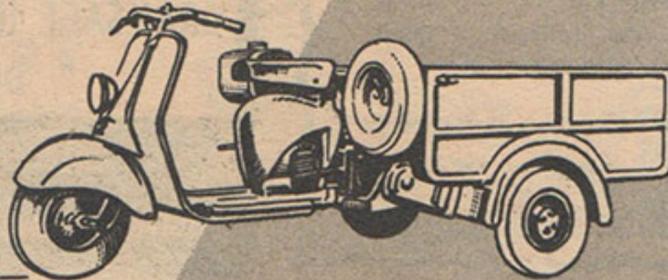
# LIVRAISONS

faciles  
rapides  
économiques

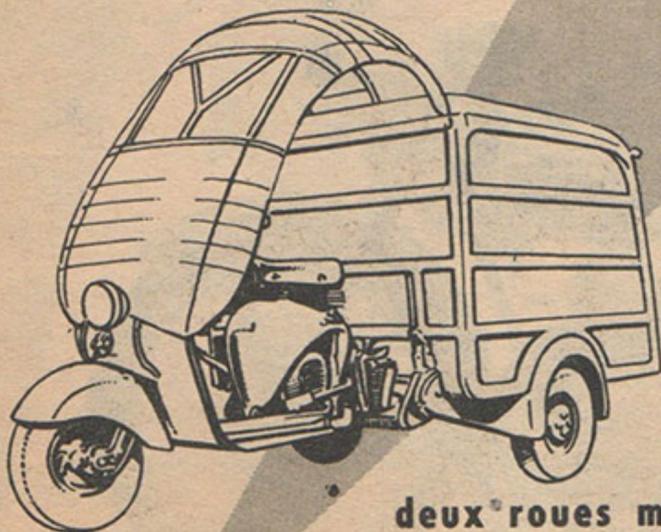
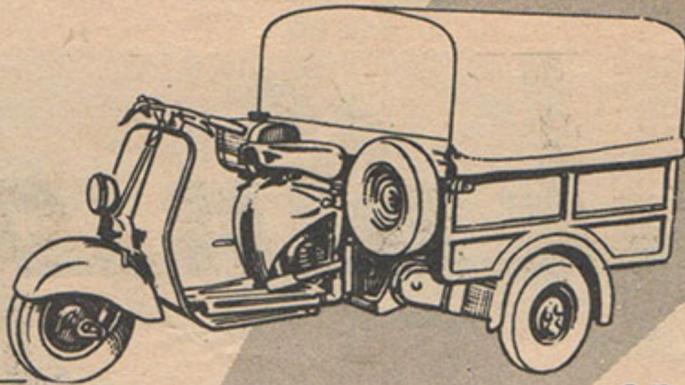
grâce à

# Tri Vespa

MODÈLE DÉCOUVERT



MODÈLE BACHÉ



FOURGONNETTE

en transportant **300** kgs  
à une vitesse de **45** km. h.  
pour seulement **3** litres aux 100 k.  
avec une force de **3** cv. fiscaux

deux roues motrices \* différentiel \* freins hydrauliques \* 125 cc



*Une véritable camionnette sur 3 roues...*

A PARTIR DE **178.000** frs  
CRÉDIT 6-9-12 MOIS



# 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<sup>e</sup>.

● 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

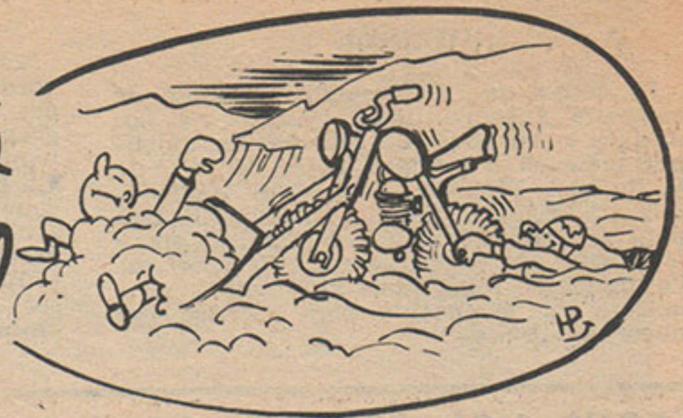
12, RUE DE CLERY,  
PARIS (2<sup>e</sup>)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

# La moto de trial



**E**N étudiant un peu le classement du trial de Clamart, on constate que dans la catégorie la plus intéressante, c'est-à-dire les « Touristes », les cinq premières places sont occupées par des pilotes montés sur des machines de 250 cmc. et même moins (175 cmc.). Si l'on compare ceci avec certains résultats de trials anglais, où l'on trouve par exemple une 200 cmc. remportant le Scott Trial et une 150 cmc., le Colmore Trial, épreuves toutes deux très importantes Outre-Manche, on ne peut s'empêcher d'en tirer quelques réflexions suffisamment concluantes.

En effet, ces victoires qui, jusqu'à présent, étaient le monopole des gros cubes, sont le signe d'une évolution parallèle et de la technique et de l'esprit trialistes.

La question technique s'explique très facilement en jetant un regard en arrière. On constate en effet que les principaux bouleversements — le mot n'est pas trop fort — du monde motocycliste atteignent surtout les 250 cmc., les 350 cmc. tout au plus, et il n'est que normal de voir une évolution similaire sur le plan sportif.

Laissons de côté les machines de vitesse pure, dont l'incidence pratique s'avère à plus longue échéance et voyons plutôt ce qui est plus proche de l'usager, la machine de trial.

La cylindrée actuellement idéale semble être la 200 ou 250 cmc. en deux temps (légèreté et nervosité) et 150-175 (en deux ou quatre temps). On bénéficie ainsi d'une machine légère, maniable, d'un encombrement réduit et d'une puissance néanmoins suffisante pour surmonter les difficultés d'un trial.

Mais une moto de trial doit pouvoir également rouler normalement sur route, et c'est là que nos constructeurs ont une voie toute tracée vers le sport puisqu'ils se refusent, dans l'ensemble, à la compétition en vitesse.

Monet-Goyon fournit un exemple très intéressant de la politique à suivre, et le nombre de machines aux réservoirs rouges que nous avons vu à Clamart, ne peut qu'encourager cette marque à persévérer.

Sans vouloir nous appesantir sur ce sujet du seul point de vue sportif — qui n'intéresse qu'assez peu nos constructeurs — il y a tout un marché à conquérir avec de telles motos : il s'agit de la clientèle rurale. Cette dernière n'a pas besoin de machines luxueuses et protégées, et partant, trop chères, ainsi que le prouve le nombre de vieilles mais robustes machines datant d'avant-guerre que nous rencontrons dans nos campagnes. Ces « antiques » présentent de solides qualités de résistance et de durée, beaucoup plus intéressantes aux yeux des ruraux que les « brillantes performances » de nos catalogues actuels.

Si l'un de nos constructeurs présentait une vraie machine de trial, c'est-à-dire robuste et nerveuse avec équipement électrique, comme celles fournies par les anglais, il remporterait un succès certain et aurait vraiment œuvré pour l'industrie française.

## ◆ L'OSCAR DE L'AUTOMOBILE

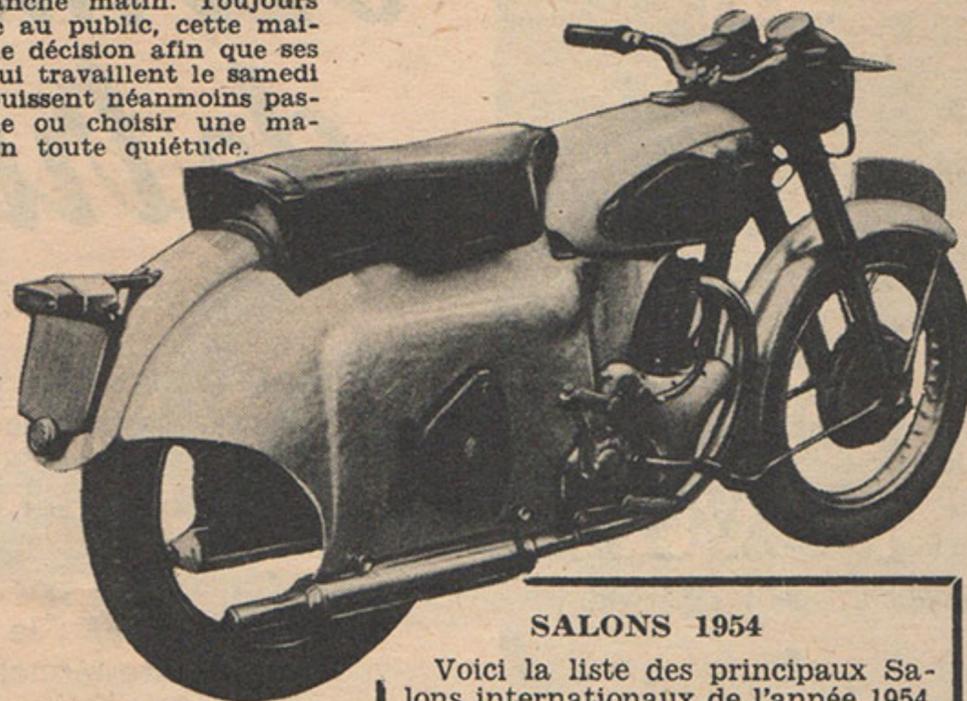
## A L.V. ROUSSEL

Le cercle de l'Automobile, composé de coureurs automobilistes français, « Los Amigos », au cours de son dernier déjeuner mensuel a remis à notre confrère L. V. Roussel, Directeur de l'Action Automobile, l'« Oscar » de l'automobile créé pour récompenser une personnalité qui a le mieux œuvré en faveur du sport de l'automobile. Nous nous associons à cette marque de sympathie bien méritée par notre ami Roussel.

## ◆ BARBES-MOTOS-CYCLES

Cette maison, bien connue, du boulevard Barbès, qui représente les plus grandes marques de motos, telles BSA, Sunbeam, Guzzi, etc..., et le célèbre scooter Lambretta, a désormais ses locaux ouverts au public le dimanche matin. Toujours soucieuse de plaire au public, cette maison a pris une telle décision afin que ses éventuels clients qui travaillent le samedi toute la journée, puissent néanmoins passer leur commande ou choisir une machine d'occasion en toute quiétude.

M. Duhamel, de Malakoff, est l'auteur de ce beau travail de carénage sur une 650 BSA « Super-Flash ».



## SALONS 1954

Voici la liste des principaux Salons internationaux de l'année 1954.  
11-21 Mars : Genève.  
7-17 Octobre : Paris.  
13-20 Novembre : Londres.  
27 Novembre-8 Décembre : Milan.  
Jusqu'à présent, on ignore tout d'un éventuel Salon allemand.

## POUR NOS EDITIONS DE CATALOGUES

Moto-Revue recherche 6 dessinateurs au trait, de notices et catalogues, pour son département d'Editions de Catalogues. Situations stables et d'avenir pour dessinateurs actifs et intelligents. Préférence connaissant la moto.

Attention au genre de dessin demandé : voir genre « Moto-Revue », du 6 février, pages 115 à 120. La perspective et la mise en place sont calquées sur photos. Prenons un apprenti ayant déjà connaissances. Possibilité de logement pour candidats célibataires de province.

Nous demandons aussi des RETOUCHEURS aérographistes pour photos industrielles.

Ecrire en joignant un modèle de dessin à notre Direction, 12, rue de Cléry, Paris-2<sup>e</sup>. - Discrétion assurée s'il n'y a pas suite.

## SCOOTERS D'OCCASION

## à SCOOTER-DIFFUSION

Spécialistes du scooter, les Ets « Scooter - Diffusion » disposent de nombreux Vespa et Lambretta qui, après révision, sont vendus avec une garantie de 3 mois. De plus, ces scooters peuvent être vendus à crédit, c'est-à-dire en versant 30.000 francs comptant et un solde de 6-9-12 mois.

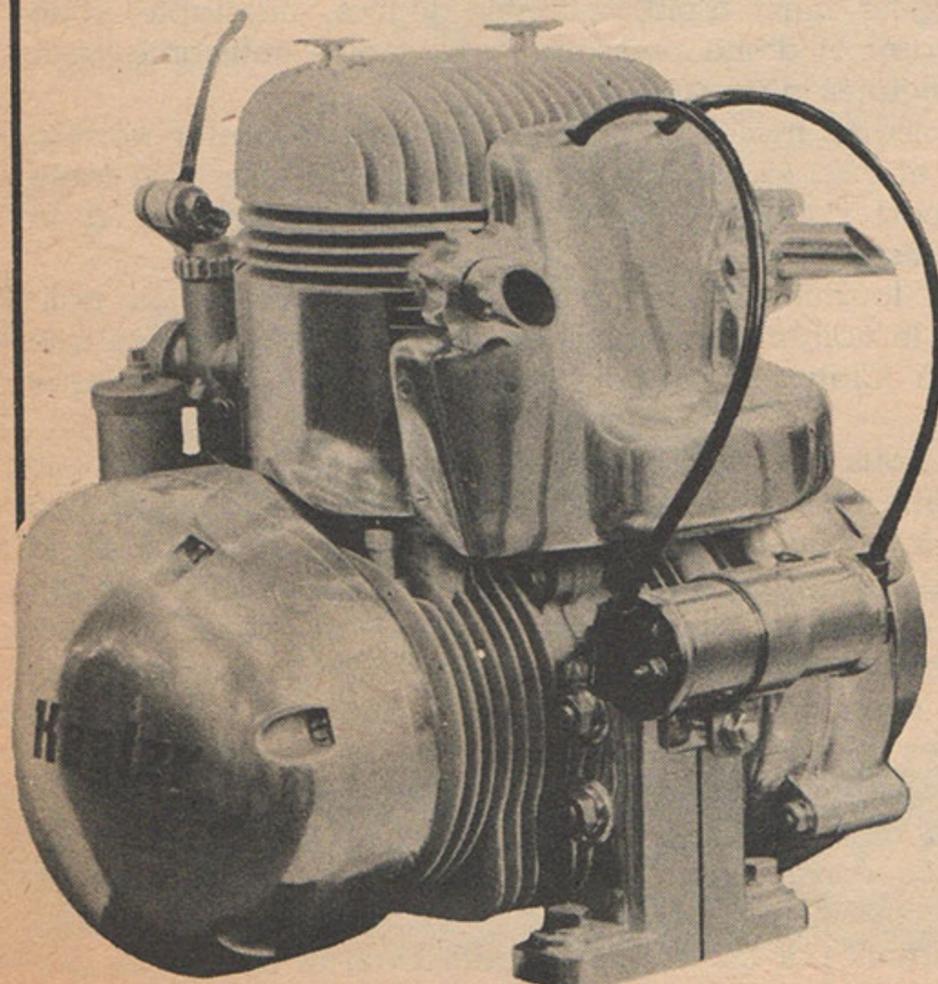
« Scooter-Diffusion » dispose également d'accessoires d'occasion.

## ◆ RECTIFICATIF

L'adresse de l'agence Gillet d'Herstal n'est pas, comme indiqué dans notre n° 1.174 au 23 rue de Courcelles, mais au 23... Boulevard de Courcelles.

## INFORMATIONS

## UN MOTEUR SURALIMENTÉ SANS COMPRESSEUR



Nous avons pu voir, au Salon de Francfort de 1953, un intéressant prototype de bicylindre 4 temps, qui, bien que suralimenté, n'utilise pas de compresseur. Suralimentation signifie évidemment puissance plus élevée.

Comment est résolu le problème ?

A l'aide d'un distributeur rotatif entraîné par l'arbre à cames, le carburateur remplit, à chaque montée des pistons, le carter-moteur (tout comme sur un vulgaire 2 temps). Ainsi, si le taux de remplissage est de 100 %, à chaque montée des pistons est aspiré dans le carter un volume de gaz frais égal à la cylindrée totale du moteur, soit le double de la cylindrée de chacun des cylindres.

A chaque descente des pistons, ces gaz frais sont précompressés dans le carter et envoyés, par des transferts, jusqu'aux soupapes d'admission. Une seule de celles-ci étant ouverte — n'oublions pas que nous avons affaire à un bicylindre 4 temps, donc que nous avons un décalage de 360° entre les deux pistons et les deux distributions — tout ce volume de gaz frais sera envoyé dans un seul cylindre : donc, si les rendements étaient de 100 %, chaque cylindre recevrait, à chaque temps d'admission, le double de gaz frais, ce qui donnerait un taux de remplissage de 200 %. Donc l'effet de compression est obtenu sans compresseur qui absorbe toujours une certaine puissance.

Le graissage est assuré, également comme sur les 2 temps, par mélange d'huile à l'essence. Si ceci représente une servitude lors des ravitaillements, par contre on obtient une lubrification à l'aide d'huile toujours fraîche. Le graissage des culbuteurs et des soupapes est obtenu à l'aide d'une canalisation munie d'une petite soupape automatique commandée par la compression régnant dans le carter ; ainsi arrivera, dans la « super-culasse », une émulsion d'huile et de gaz frais.

Signalons que le transfert, venu de fonderie avec les cylindres, passe entre ces deux derniers, derrière : ceci a, entre autres, l'intérêt de refroidir la partie la plus mal refroidie du moteur.

Encore qu'à l'état de prototype, nous tiendrons nos lecteurs au courant de ses performances dès sa sortie en série.

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

Ci-contre, la superbe façade du magasin de Marcel Laurent, rue P.V. Couturier à Alfortville, qui fut vainqueur de deux Bordeaux-Paris. Aujourd'hui, son activité est tournée vers les agences : Vélosolex, Peugeot, Gima, Terrot, Monet-Goyon ainsi que Vespa.



◆ M. LENOBLE QUITTE LA FMB

Mr Robert Lenoble qui, durant plus d'un quart de siècle, occupa d'importantes fonctions dans la FM de Belgique, a présenté dernièrement sa démission au Comité Directeur où il occupait la fonction de Secrétaire Général.

Nous connaissons Mr Lenoble pour avoir eu affaire à lui sur le Circuit de Spa, et nul doute que son départ laisse un vide, provisoire espérons-le.

◆ NOUVEAU CLUB

On nous prie d'annoncer la création à Cahors du Moto-Club Cadurcien, dont le siège se trouve au 12, bd Gambetta.

Ce club a été agréé par la Ligue Motocycliste des Pyrénées et la FFM.

■ NECROLOGIE

On nous prie d'annoncer la mort de Madame Marc Martin, décédée en son domicile de Champigny-sur-Marne le 11 février.

Mme Martin était l'épouse du constructeur Marc Martin, spécialiste de la moto et constructeur entre autres du sélecteur Vitex.

Qu'il trouve ici, ainsi que ses proches, les condoléances de « Moto-Revue ».

◆ CHUTE DES RECORDS

Le 24<sup>e</sup> Salon de l'Automobile qui ouvrira ses portes à Genève le jeudi 11 mars, battra encore tous les records établis par ses prédécesseurs. En effet, 84 exposants de plus que l'année précédente y participeront, portant le total de ceux-ci à 517.

En outre, grâce à l'ingéniosité des organisateurs, la surface totale des stands a pu être portée à 19.900 m<sup>2</sup> en augmentation de 3.000 m<sup>2</sup> sur 1953. Augmentation également dans le nombre des Etats exposants qui seront cette année au nombre de 14.

Genève, par son Salon International de l'Automobile, de la Moto et du Cycle, crée en Suisse un mouvement d'affaires unique en son genre, parce qu'exclusivement concentré sur la motorisation et la circulation routière.

LA PRODUCTION MONDIALE DE PÉTROLE BRUT

La production mondiale de pétrole brut accuse en 1953 une augmentation de près de 33 millions de tonnes sur 1952, selon les estimations du « Petroleum Press Service ». Les deux tableaux ci-dessous donnent, l'un la liste des principaux pays producteurs, l'autre la répartition du pétrole dans le monde.

De nombreux commentaires s'imposeraient, mais nous nous contenterons de faire noter que :

1) L'Amérique du Nord, y compris le Mexique, détient à elle seule plus de la moitié de la production mondiale.

2) L'augmentation de la production est la plus sensible au Moyen-Orient grâce à l'apport du Kuweit (17,291 millions de tonnes en 1950 et 43 millions en 1953), et malgré l'arrêt de la production iranienne (1,200 millions de tonnes en 1953 contre 32,258 millions en 1950).

3) En Europe, l'URSS détient la part du lion avec 75,5 % environ de la production. Toujours en Europe, la décou-

verte de nouveaux gisements (France, Italie, Allemagne, etc...) accroît sensiblement la production des divers pays, sans pour autant les rendre indépendants de ce point de vue.

4) Le recul de l'Amérique du Sud, et particulièrement du Venezuela, n'est pas dû à un appauvrissement des gisements mais à la diminution de la demande sur le marché mondial (cette observation est aussi valable pour le Mexique).

5) D'une manière générale, on considère que tous les pays grands producteurs de pétrole pourraient, si le besoin s'en faisait sentir, augmenter notablement leur production.

6) La liste des pays producteurs s'allonge chaque année. En 1953, on compte 45 pays producteurs.

7) Le retour du pétrole de l'Iran sur le marché mondial, déjà très chargé, sera l'élément déterminant de cette nouvelle année, élément dont les répercussions sont difficiles à calculer.

| PAYS             | En milliers de tonnes |                   | Pourcentage      |                       |
|------------------|-----------------------|-------------------|------------------|-----------------------|
|                  | Product 1953          | Différ. avec 1952 | par rapp. à 1952 | par rapp. prod. mond. |
| Amérique du Nord | 339.000               | + 10.857          | + 3,7            | 51,8                  |
| Moyen Orient     | 121.625               | + 16.109          | + 15,2           | 18,6                  |
| Amérique du Sud  | 107.640               | - 1.908           | - 1,71           | 16,4                  |
| Europe et URSS   | 69.345                | + 6.310           | + 10             | 10,6                  |
| Extrême Orient   | 16.420                | + 1.529           | + 10,3           | 2,5                   |
| Afrique          | 185                   | + 38              | + 25,9           | 0,1                   |

Production mondiale 654.215 + 32.935 + 5,3 100

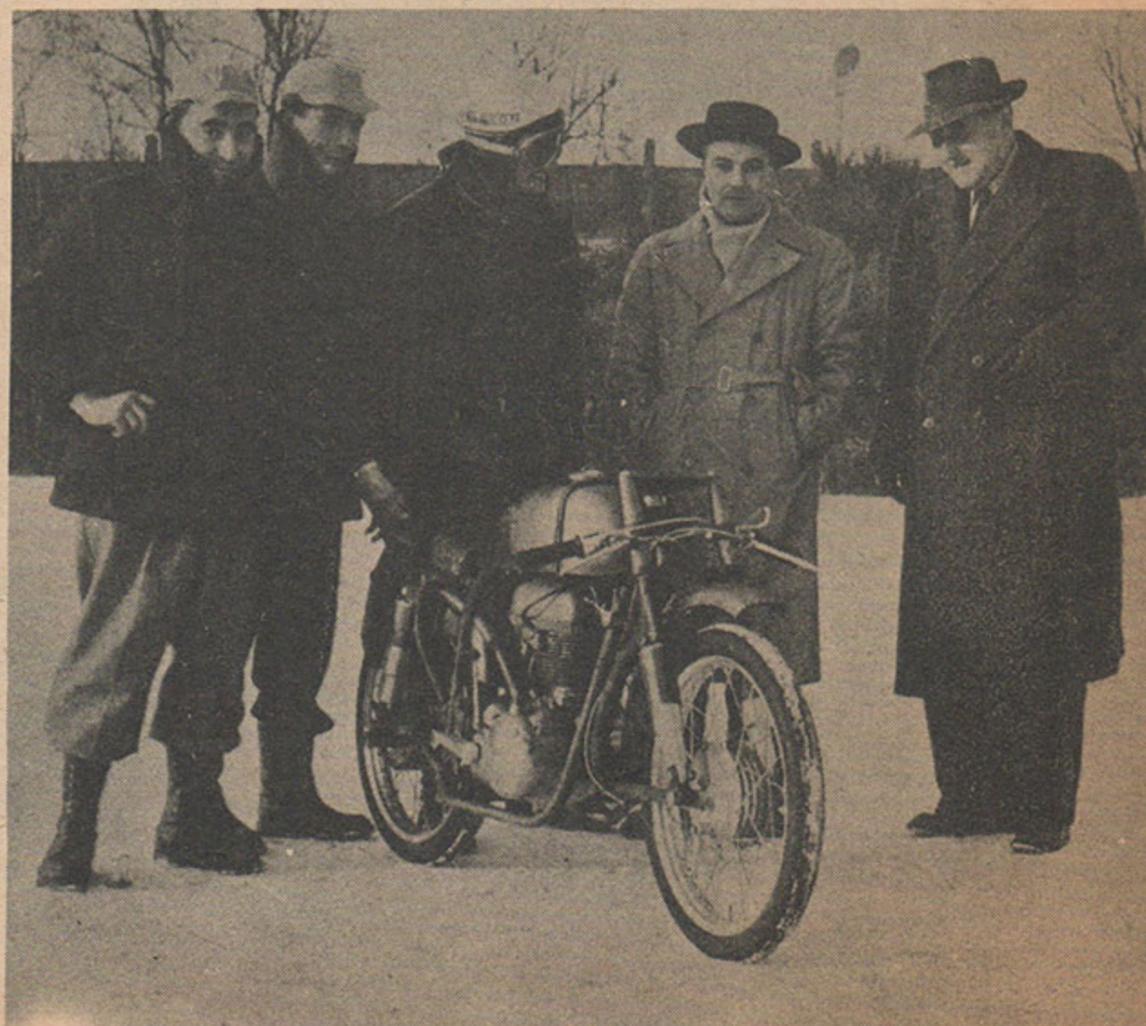
| PAYS            | En milliers de tonnes |                   | Pourcentage      |                       |
|-----------------|-----------------------|-------------------|------------------|-----------------------|
|                 | Product 1953          | Différ. avec 1952 | par rapp. à 1952 | par rapp. prod. mond. |
| U.S.A.          | 317.000               | + 8.022           | + 2,6            | 48,5                  |
| Venezuela       | 92.000                | - 2.626           | - 2,78           | 14                    |
| U.R.S.S.        | 52.000                | + 5.000           | + 10,5           | 8                     |
| Kuweit          | 43.000                | + 5.363           | + 14,3           | 6,6                   |
| Arabie Séoudite | 41.000                | + 491             | + 1,2            | 6,3                   |
| Irak            | 28.200                | + 9.357           | + 49,8           | 4,5                   |
| Canada          | 11.300                | + 3.035           | + 36,7           | 1,7                   |
| Mexique         | 10.700                | - 200             | - 1,83           | 1,6                   |
| Indonésie       | 10.000                | + 1.476           | + 17,3           | 1,5                   |
| Roumanie        | 9.100                 | + 500             | + 5,80           | 1,4                   |
| Colombie        | 5.500                 | + 68              | + 1,20           | 0,8                   |
| Bornéo          | 5.100                 | - 30              | - 0,6            | 0,8                   |

France 370 + 20 + 5,7  
Maroc - Algérie 185 + 38 + 25,9

Production mondiale 654.215 + 32.935 + 5,3 100

LA PREMIÈRE FOURCHE EARLES FRANÇAISE

Voici, ci-dessous, le coureur Rouger défendant les couleurs d'Alcyon, entouré des mécaniciens et de M. Dupont ainsi que du directeur de l'autodrome au cours des essais effectués récemment à Montlhéry. On notera la fourche du type « Earles ».



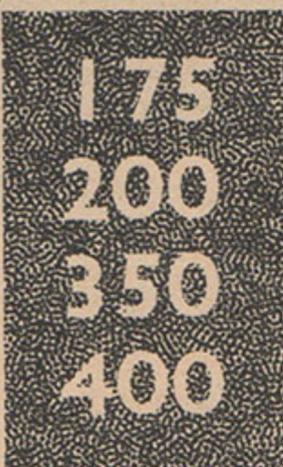
## LE PROGRAMME 1954

## MAICO

**D**eux petites motos à haut rendement, un volumineux scooter, tel était jusqu'à ce jour le programme Maico.

Construisant jusqu'en 1950-51 des petites cylindrées de rendement tout à fait moyen, Maico fit son nom, il y a près de deux ans, avec sa 175 cmc. qui fit alors sensation : 9,2 CV, 53 CV.-l. pour un moteur de série 2 temps à simple piston : on n'avait jamais vu ça !

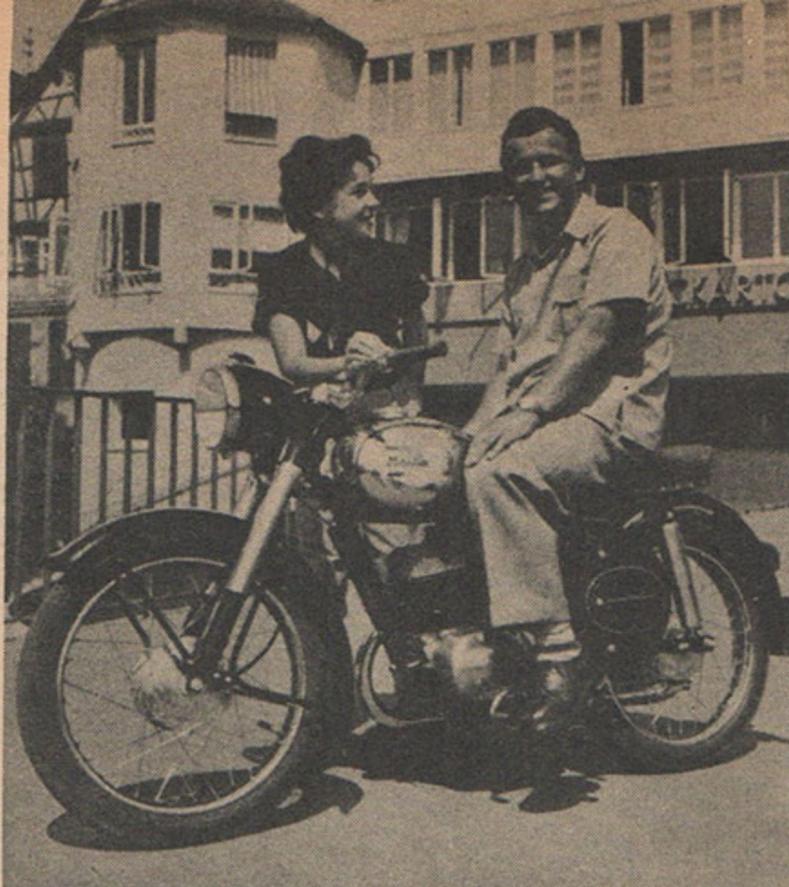
Puis la 175 cmc. reçut une sœur de plus petites dimensions au point de vue cycle, mais avec un 197 cmc. de 11 CV (56 CV.-l.). De plus, cette 200 cmc. recevait un nouveau cadre muni d'une suspension arrière oscillante et d'une selle double. Ce même cadre, maintenant, équipe évidemment la 175 cmc. Fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques ; colonne de direction particulièrement haute (185 mm). Cette 200 cmc. fut déjà présentée dans notre numéro 1.150, mais signalons que ces deux petites motos ont été bien étudiées, aussi bien dans leur partie cycle que moteur ; leur principal banc d'essais fut toute une série d'épreuves, dont les 6 Jours 1952 et 53, ainsi que de multiples épreuves allemandes et autrichiennes du même genre. Et ceci mérite d'être signalé. L'ingénieur Ulrich Pohl



suspension arrière coulissante. Présentation moins luxueuse que la M.175, avec réservoir plus petit. Son prix de vente se situe, en Allemagne, à 107.000 fr., contre 132.000 à la M.175 à suspension oscillante.

## LA « TAIFUN »

Et maintenant la, ou plutôt les « Taifun ». Dans chaque cas, 350 et 400 cmc., on se trouve en présence d'un double 175 ou 200 cmc. de la même marque, au point de vue cotes et dimensions des lumières. L'embellissage est le même pour les deux modèles, puisqu'ils ont même course (59,5 mm), alors que les alésages sont respectivement de 61 et 65 mm. Donc chaque fois des super-carrés, de rapport course-alésage 0,975 et 0,915, et de cylindrées exactes de 348 et 394 cmc., Avec des taux de compression de 7,2 et 6,8 à 1, les puissances développées sont de 19 et 22 CV, soit des puissances spécifiques de 54,5 et 56 CV.-l.



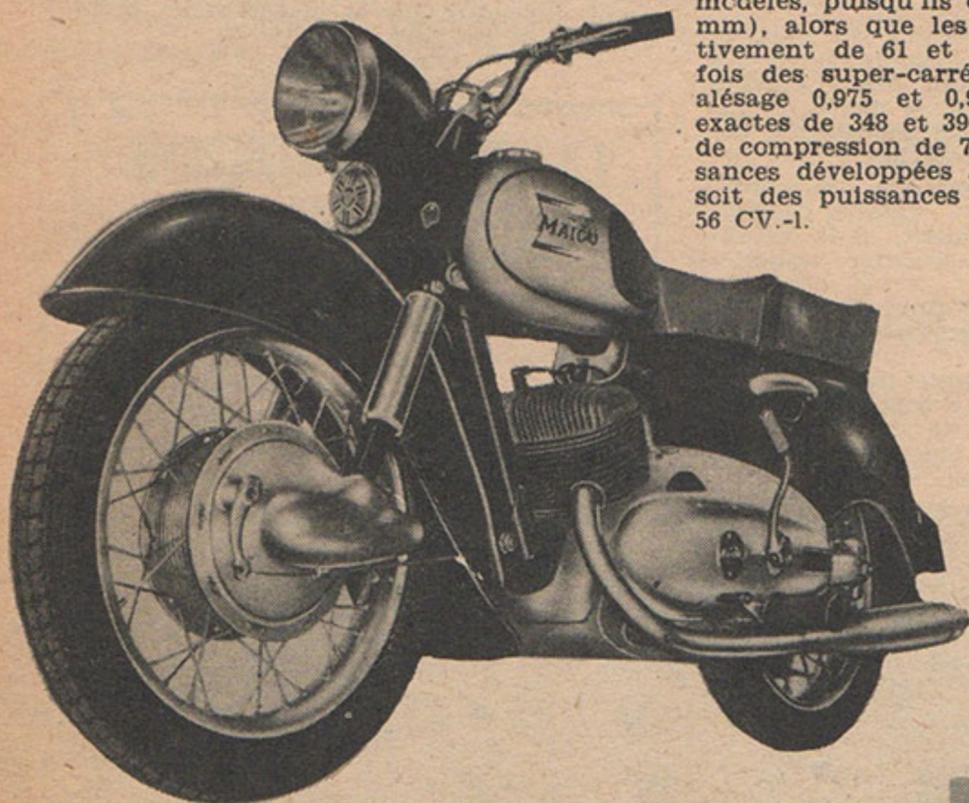
Le moteur est alimenté par deux carburateurs (à cuve unique) de 26 mm de passage des gaz, mais une modification a été apportée aux pipes d'admission, qui, juste avant de déboucher par leurs lumières, sont légèrement relevées vers le haut (contre l'habitude générale), afin d'obtenir un courant gazeux aussi rectiligne que possible qui viendra mieux remplir le volume sous la calotte du piston. Maico a d'ailleurs attaché une énorme importance à un bon transfert des gaz frais depuis le carter-pompe, et à cette fin, on trouve de fortes échancrures dans la jupe du piston sous les bossages.

Notons que l'échappement possède une volumineuse chambre de détente constituée par la partie basse du carter.

La transmission primaire est assurée non par une chaîne comme sur les 175 et 200 cmc., mais par des pignons à taille oblique. Embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile ; mais la réalisation de Jawa n'a pas laissé Maico tranquille, et l'on trouve sur les 2 bicylindres l'embrayage couplé également à la pédale de sélecteur.

La boîte à 4 rapports est munie d'une « roue libre » dont la commande est assurée par un tout petit levier situé au-dessus du carter droit. Cette roue libre fut assez discutée à Francfort ; il ne fait aucun doute qu'elle offre un intérêt dans la circulation urbaine, à l'arrivée à un feu rouge ; mais nombreux sont ceux qui dans le cas d'une descente sinieuse prise les gaz coupés, n'aiment pas se trouver en roue libre (ou, ce qui est équivalent, au point mort ou débrayé), car la tenue de route s'en trouve bien souvent affectée. Néanmoins attendons l'expérience des essayeurs allemands (ou mieux, de la nôtre même, si nous réussissons à avoir une telle machine à l'essai), avant de porter un jugement définitif.

*A gauche, la 350 bicylindre sort résolument des caractéristiques classiques surtout au point de vue conception de construction et réalisation des suspensions.*

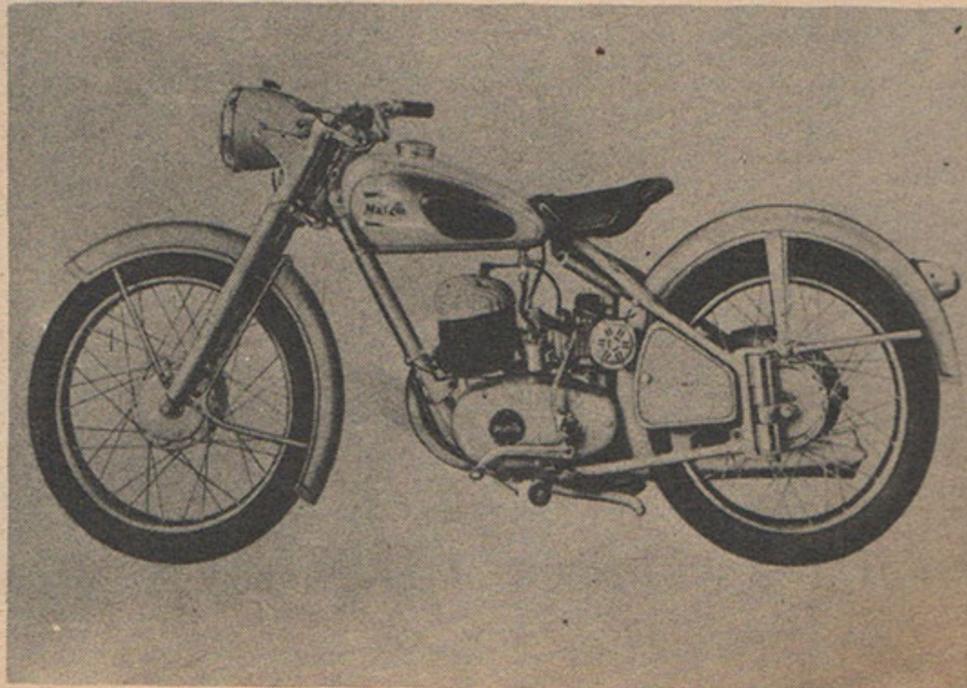


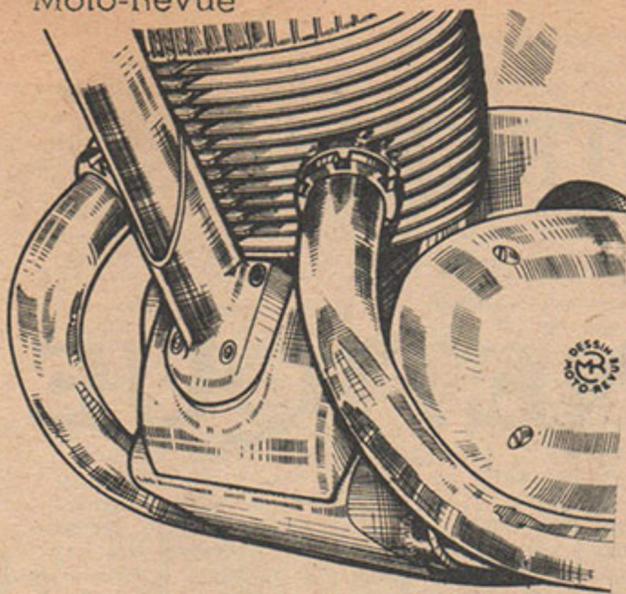
se charge lui-même non seulement de la mise au point et des modifications à apporter à ces machines, mais il participe lui-même à ses épreuves : ceci est peut-être la raison de l'excellence de ces petites machines. Peut-être est-ce un exemple que de nombreux constructeurs pourraient suivre !

Si, à Francfort, Maico présentait un cyclomoteur et une nouvelle version bon marché de sa 175 cmc. (la « Fanal »), la grosse nouveauté, caractéristique à bien des points de vue, était les deux twins « Taifun » (Typhon) de 350 et 400 cmc.

Passons rapidement sur la 175 « Fanal », toujours équipée du moteur deux temps super-carré de 61 mm d'alésage et 59,5 de course, d'un carburateur Bing de 26 mm de passage des gaz, de 7,1 de taux de compression, et développant 9,2 CV à 5.300 t.-m. Le cadre simple berceau est muni d'une fourche télescopique et d'une

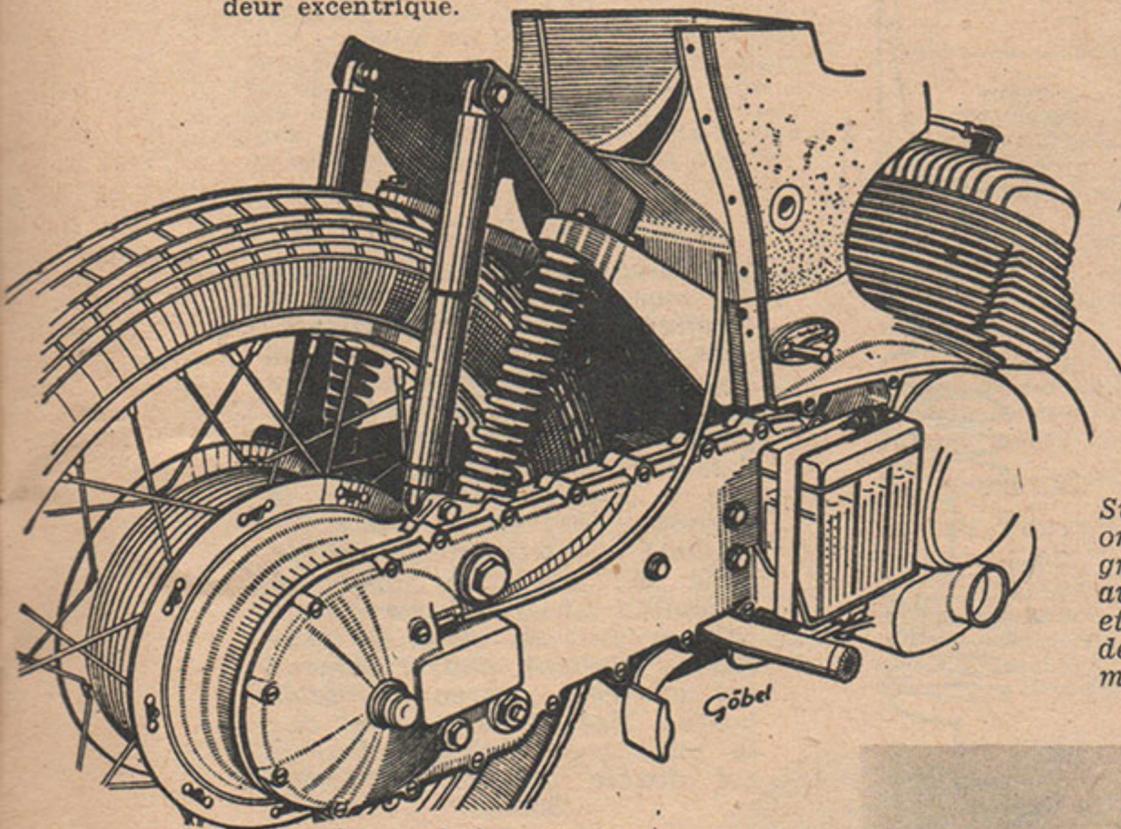
*La machine populaire de la marque (ci-contre) ne bénéficie pas de la suspension oscillante des autres modèles mais possède des performances similaires.*





La curieuse fixation du bloc au tube avant et la boîte de détente des gaz dans le carter.

La transmission finale par chaîne est très inspirée par la technique scooter. La chaîne Duplex (pour la 1<sup>re</sup> fois à notre connaissance) est enfermée sous un carter en alliage léger (où elle travaille évidemment dans l'huile) qui fait en même temps office de bras oscillant de la suspension. L'axe d'articulation de ce bras oscillant se trouvant exactement confondu avec l'axe du pignon de sortie de boîte de vitesses, la tension de la chaîne Duplex se trouve donc toujours constante, quel que soit le débattement de la suspension arrière. En cas d'allongement de la chaîne, on trouve dans le carter-bras, mais facilement accessible de l'extérieur, un tendeur excentrique.



La transmission finale est par chaîne sous carter étanche, servant de bras oscillant.

**LA PARTIE CYCLE**

Mais non moins intéressante est la partie cycle. D'abord le cadre en lui-même, dont la maîtresse pièce est, en fait, constituée par le bloc-moteur. Comme chez Vincent plus même, ce bloc-moteur est porteur et reçoit d'une part la plupart des accessoires, et auquel, d'autre part, sont fixés, à l'aide de grands raccords-selles boulonnés, le tube de réservoir et le tube avant qui vont soutenir le tube de direction. Ce carter en alliage léger reçoit directement le carburateur à double corps, la batterie, les repose-pieds repliable du passager, le coffre à outils.

etc... Au-dessous de ce carter se trouve un vaste caisson en tôle qui joue l'office de garde-boue arrière et supporte la selle double.

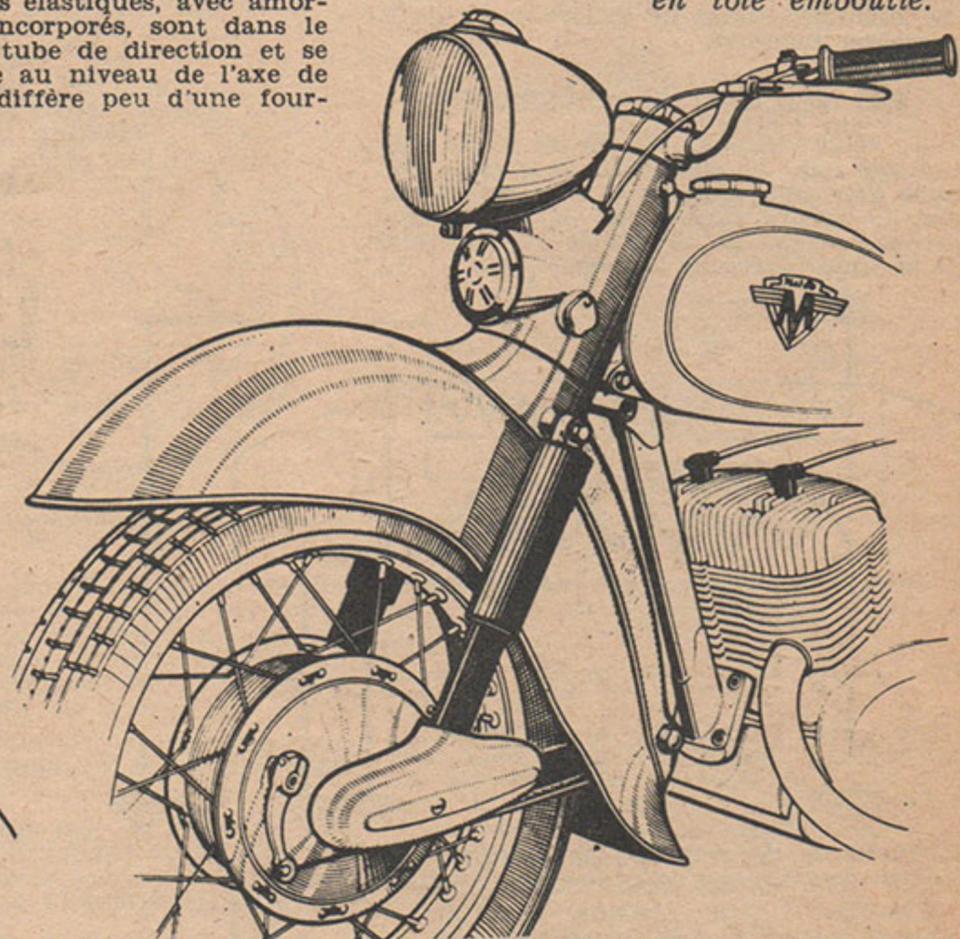
La suspension arrière, ainsi que nous l'avons déjà dit, est oscillante ; et, du côté droit, c'est le carter de chaîne, également en alliage léger coulé, qui fait office de bras oscillant. Les éléments élastiques sont séparés : d'une part un simple ressort à l'air libre (protégé par la tôle arrière) et d'autre part les amortisseurs hydrauliques, tous ces éléments étant inclinés sur l'avant.

Quant à l'avant, deux types de suspension. Pour la 400 cmc., machine prévue pour le sidecar, une fourche télescopique à amortisseurs à huile. Pour la 350 cmc. une fourche oscillante du type Earles. Le volumineux garde-boue avant enveloppant est renforcé à l'arrière ; la fourche oscillante passe à l'intérieur de ce garde-boue et se termine, du côté de l'axe de roue, par une sorte de carter en alliage léger. Les éléments élastiques, avec amortisseurs à huile incorporés, sont dans le prolongement du tube de direction et se terminent presque au niveau de l'axe de la roue (l'aspect diffère peu d'une fourche télescopique).

Les jantes, en alliage léger, sont de 18 pouces, cote qui semble maintenant avoir la vogue non seulement en Allemagne, mais également en Italie (encore faudrait-il que les fabricants de pneus nous fournissent en ces cotes).

Les moyeux-freins en alliage léger sont d'un très grand diamètre : 200 mm (ce qui correspondrait à 208 mm pour des jantes classiques de 19 pouces). Mais pour assurer une bonne progressivité en même temps qu'un bon freinage, il ne faut pas que la pression sur le tambour soit trop grande : pour cela on trouve ici des garnitures de 40 mm de large (cote normale : de 25 à 30 mm).

La fourche est du type Earles modifié. Le support de fourche oscillante est constitué par une coquille en tôle emboutie.

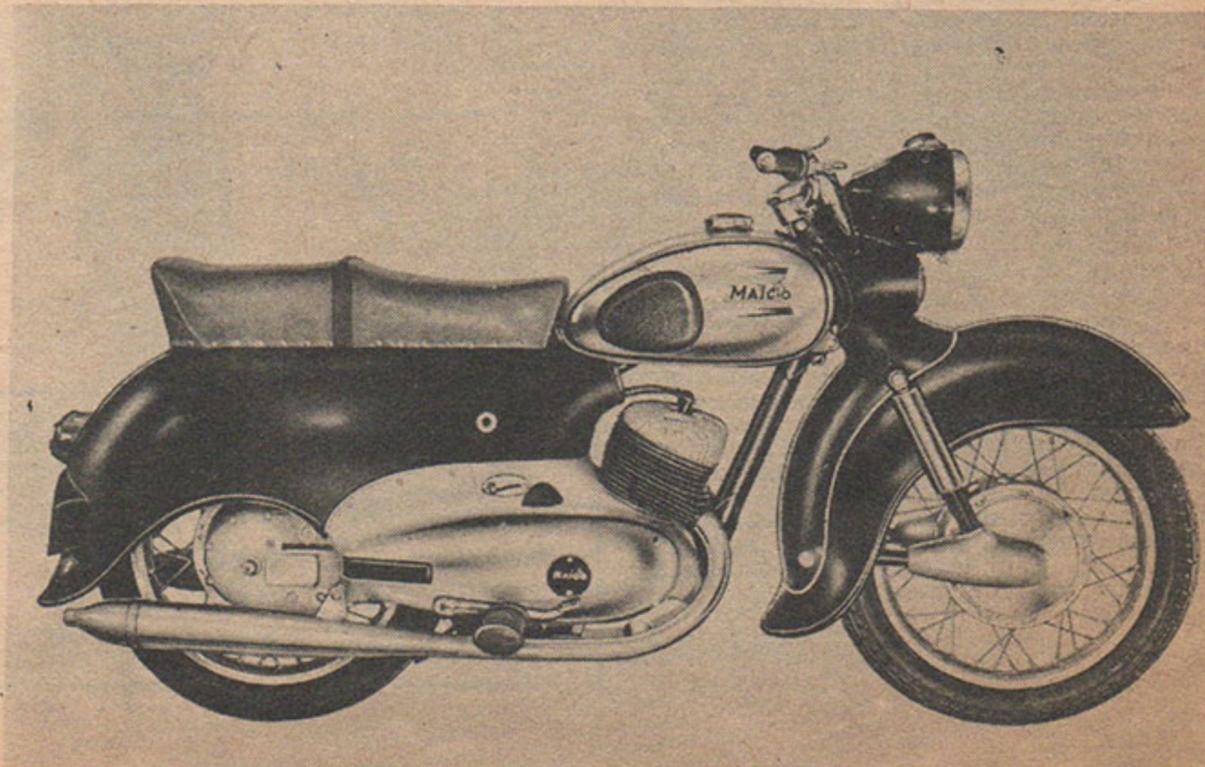


Sur la vue ci-dessous, on peut voir l'intégration du carénage avec le carter-moteur et l'importance de ce dernier qui supporte même les repose-pieds arrière.

Grâce à l'utilisation intensive de l'alliage léger, le poids de ces machines, bien que volumineuses d'aspect, est assez réduit. Tous réservoirs pleins et outillage de bord, on trouve 146 kgs pour la 350 cmc., 150 kgs pour la 400 cmc. (Rappelons qu'un mono anglais de 350 cmc. pèse, à vide, jusqu'à 170 et 180 kgs).

Vitesse : 125 et 130 kmh., suivant la cylindrée.

J. B.



# L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

## LE VOLANT MAGNÉTIQUE

Continuant notre étude sur le fonctionnement de l'appareillage électrique de nos motos (voir nos numéros 1.174 et 1.175), nous abordons aujourd'hui, après la magnéto, le volant magnétique qui, dans ses principes de fonctionnement ne diffère guère de la première nommée.

### LE VOLANT MAGNETIQUE

Le volant magnétique est un mode d'allumage dont on peut dire qu'il est à peu près généralisé sur les petites cylindrées. On le trouve même sur la 232 Monet-Goyon. Ce succès, il le doit au fait qu'il joue simultanément un triple rôle.

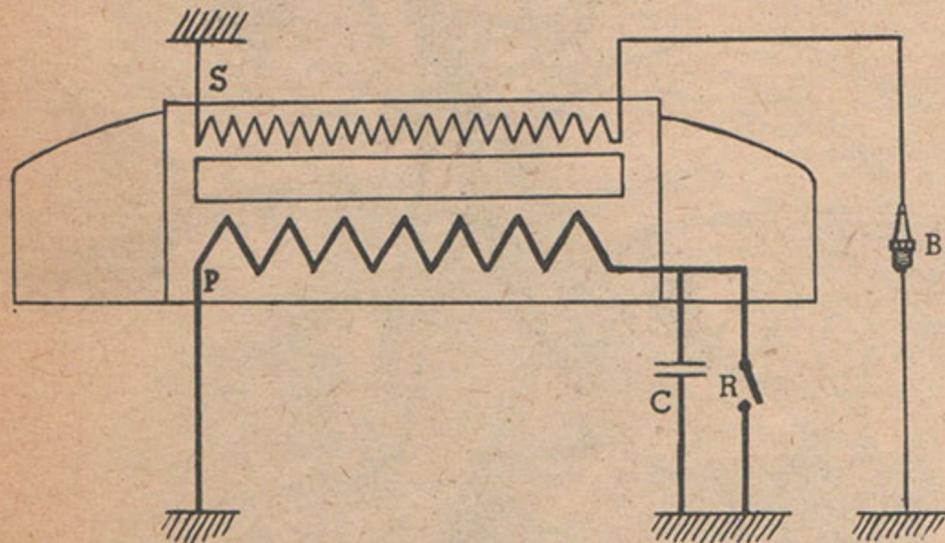
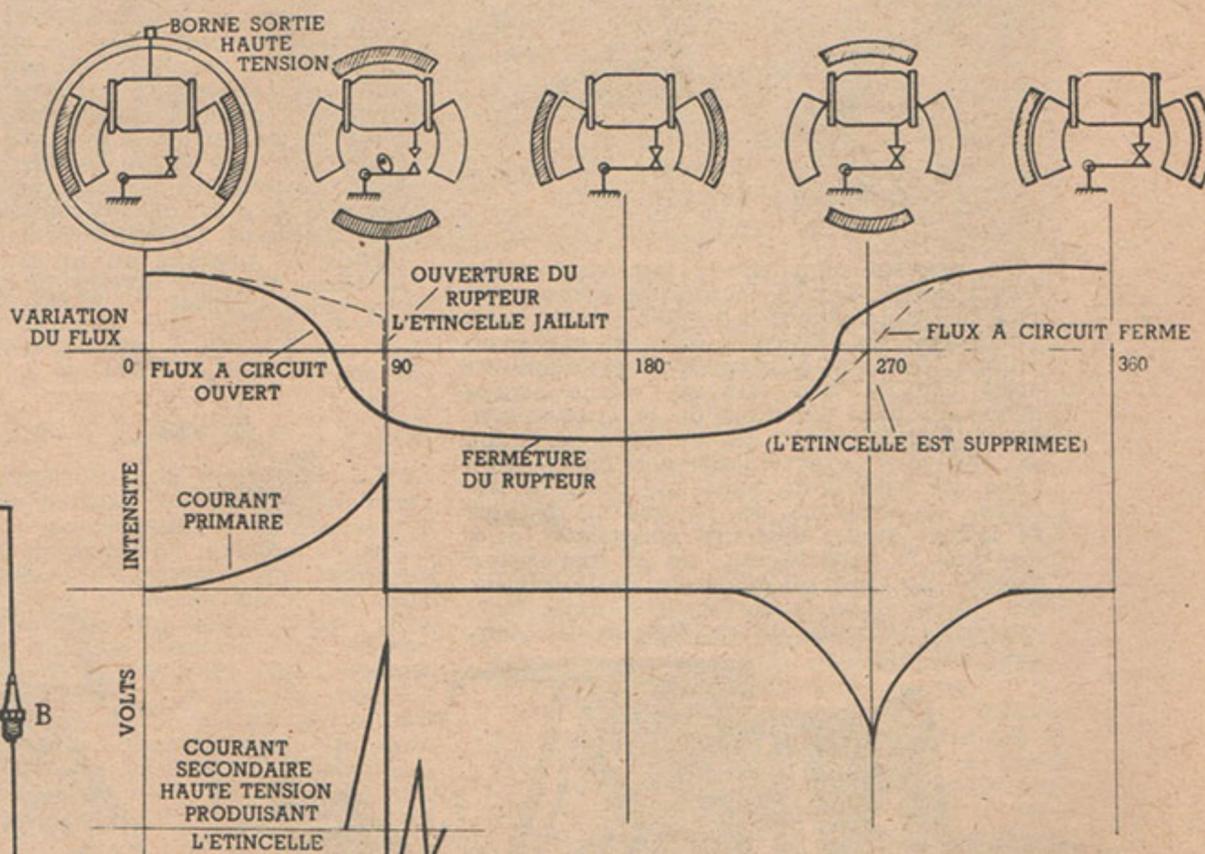


Schéma de principe de l'allumage par volant magnétique avec bobine haute tension incorporée : P et S : enroulements primaire et secondaire - C : condensateur. - R : rupteur. - B : bougie.

1. — Le rotor joue un rôle mécanique, celui d'un volant qui, pendant la course motrice, emmagasine l'énergie nécessaire pour faire franchir au vilebrequin et à l'équipage alternatif la course de compression. Il absorbe, puis restitue les efforts brusques et alternés que produit un moteur à explosions. Pour remplir convenablement ce rôle, il faut qu'il présente un « moment d'inertie » adapté au moteur (ce moment d'inertie étant fonction du poids et du carré du diamètre du rotor) et qu'il soit suffisamment résistant pour supporter en toute sécurité les forces centrifuges résultant de régimes élevés.

2. — Un rôle électrique en fournissant l'énergie électrique nécessaire à l'allumage ; c'est sa fonction primordiale. Le fonctionnement d'un volant magnétique est tout à fait analogue à celui d'une magnéto à aimants tournants : les aimants montés sur la jante du volant tournent, alors que l'induit est constitué par une bobine fixée sur un plateau. Le volant est monté sur l'arbre du vilebrequin et tourne à la vitesse du moteur. Le rupteur est actionné par une came solidaire de l'axe du vilebrequin. Le condensateur est monté sur le plateau fixe.



Ci-dessus, suivant la position des masses polaires, en haut, et l'angle de rotation du vilebrequin, on voit sur ce graphique les variations du flux magnétique et du courant induit dans le primaire. En bas, le courant haute tension. - Ci-contre, à gauche, 2 bobines en parallèle, la tension (volts) est la même que si nous n'avions qu'une bobine, mais les intensités (ampères) s'ajoutent ; à droite, quand les 2 bobines sont en série, les tensions s'ajoutent, mais l'intensité est la même qu'avec une seule bobine. Mais, dans ces deux cas, la puissance électrique fournie est double qu'avec une seule bobine.

| Diamètre extér. mm | Vitesse utilisation max. | Poids total | Poids du rotor | Moment d'inertie (en kg/cm <sup>2</sup> ) | Rég. min. sans ratés (étinc. 6 mm.) | Tension d'éclair. (en volts) | Puissance d'éclairage à 1.500 t.-m. (en watts) |
|--------------------|--------------------------|-------------|----------------|---|-------------------------------------|------------------------------|--|
| 100                | 6.000                    | 1,300       | 0,750          | 55  | 400                                 | 6                            | 5 à 10   |
| 115                | 6.000                    | 1,700       | 0,900          | 120                                       | 400                                 | 6                            | 10 à 15  |
| 140                | 5.000                    | 2           | 1,100          | 215                                       | 280                                 | 6                            | 25 à 30  |
| 155                | 5.000                    | 2,350       | 1,400          | 335                                       | 250                                 | 6 à 12                       | 25 à 30  |
| 160                | 5.000                    | 2,750       | 1,750          | 450                                       | 190                                 | 6 à 12                       | 30 à 35  |
| 180                | 5.000                    | 3,200       | 2,200          | 720                                       | 100                                 | 12                           | 30 à 35  |

3. — On demande au volant magnétique de fournir également l'éclairage à l'aide de bobines supplémentaires à simple enroulement. Le courant ainsi débité est alternatif : il peut être utilisé directement pour l'alimentation des ampoules (mais ne peut servir à la recharge d'une batterie, à moins d'utiliser un redresseur électrique qui ne laisse passer le courant que dans un sens). Les bobines d'éclairage sont montées sur des feuillets de fer doux traversés, comme la bobine d'allumage par le flux dû à l'aimant. Il importe que le courant d'éclairage efficace soit obtenu à vitesse suffisamment basse. On pourrait craindre que la fréquence du courant aux faibles régimes soit insuffisamment élevée et qu'ainsi se produise un clignotement ; en fait, le filament de l'ampoule ne se refroidit pas instantanément, il reste incandescent entre chaque période et nous avons l'impression d'un éclairage continu. On peut également augmenter le nombre des bobines et le nombre des pôles. Deux problèmes se posent : obtenir un débit suffisant aux faibles régimes et éviter par contre aux régimes élevés des tensions excessives pouvant détériorer les ampoules. Il faut aussi éviter que le courant prélevé pour l'éclairage ne nuise pas à l'allumage.

Le volant magnétique a l'avantage également d'avoir un montage fort simple : il est fixé en bout de vilebrequin. Ceci a l'intérêt de supprimer tout système d'entraînement particulier (chaîne ou pignons) comme c'est bien souvent le cas avec les allumages par magnéto.

Le volant magnétique étant monté sur le vilebrequin tourne donc au même régime que le moteur. On aura donc au moins une étincelle par tour, ce qui convient parfaitement pour un deux temps. Mais le volant magnétique sert aussi pour l'allumage de nombreux 4 temps (Motobécane, AMC) : on aura donc une étincelle supplémentaire, mais ceci est sans importance, puisqu'elle se produira dans les gaz d'échappement et sans fatigue puisqu'à ce moment, ceux-ci seront presque complètement détendus et très chauds.

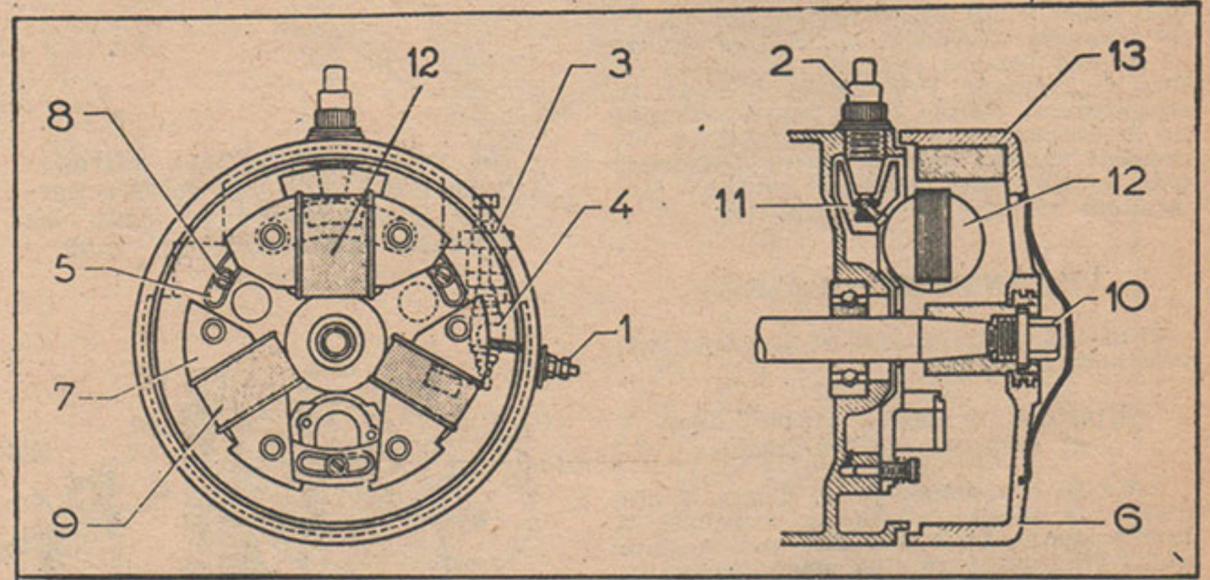
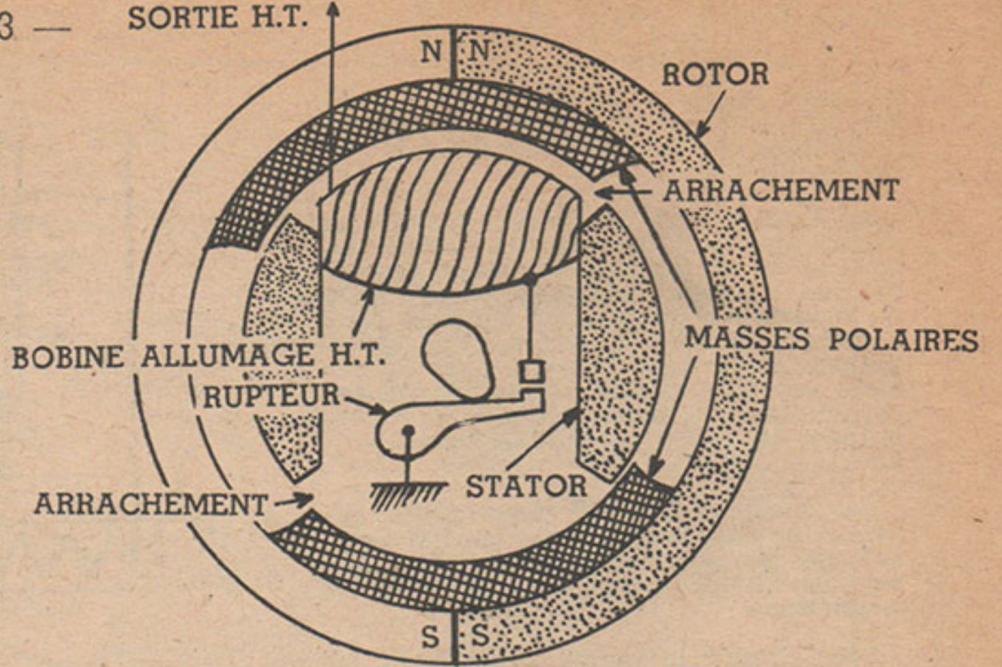
**CARACTERISTIQUES  
MECANIQUES ET ELECTRIQUES  
D'UN VOLANT**

On peut les définir comme suit :

1. — *Dimensions* : Ces dimensions sont normalisées (norme N° 169-R 231-04-NF éditée par le Bureau des Normes de l'Automobile).

2. — *Moment d'inertie* : Le moment d'inertie est proportionnel au produit P D<sup>2</sup> (P poids du rotor en kilogrammes, D diamètre moyen de la jante du volant en centimètres). C'est de lui que dépendra, pour des régimes donnés, l'énergie cinétique emmagasinée par le volant. Jusqu'à présent on n'a pas normalisé le moment d'inertie.

En haut, schéma de volant bipolaire à armature droite. Ci-dessous, le volant hexapolaire de Magnéto-France : (12) bobine d'allumage et sa sortie (2) - (9) : bobines d'éclairage et leur sortie (1). En bas à gauche, un classique volant tétrapolaire (Norris), et à droite, un volant bipolaire à armature droite de la même marque.



3. — *La puissance d'allumage* : Comme pour les magnétos, on l'évalue par la vitesse de rotation minimum permettant un fonctionnement correct (étincelle à l'air libre de 4 mm. pour les petits modèles et 6 mm. pour les gros).

4. — *La puissance d'éclairage* : On l'exprime en watts (régimes de 1.500 à 6.000 t.-m.).

On trouvera, au bas de la page 182, quelques caractéristiques moyennes des volants magnétiques usuels (modèles légers avec rotor en aluminium).

**COMMENT FONCTIONNE  
UN VOLANT MAGNETIQUE**

Les principes de fonctionnement d'un volant magnétique sont exactement ceux d'une magnéto à aimants tournants. Dans nos 2 précédents articles (numéros 1.174 et 1.175), nos lecteurs trouveront une explication théorique des phénomènes de

magnétisme, induction, self-induction, etc. Nous ne les reprendrons donc pas ici.

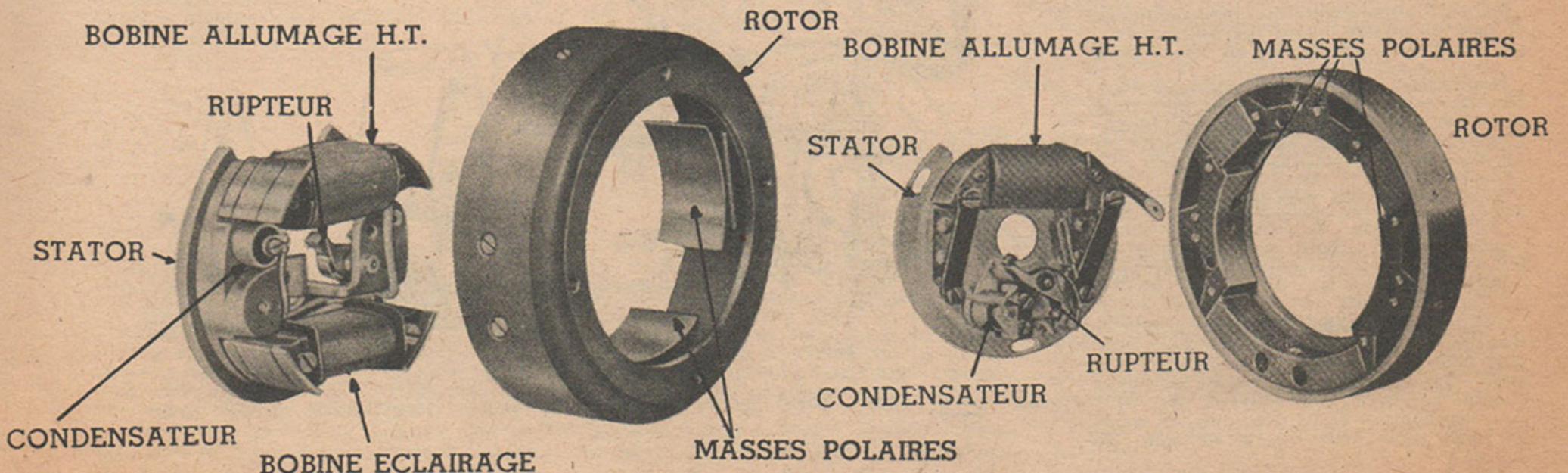
Quelle est la réalisation utilisée dans les volants ?

Monté sur la jante du rotor, l'aimant est solidaire de deux masses polaires Nord et Sud disposées de telle sorte que lorsque le volant tourne, le flux magnétique fourni s'inverse périodiquement à travers une bobine d'allumage fixe montée sur un noyau de fer comportant deux cornes.

Cette bobine comporte deux enroulements : le primaire comprenant un petit nombre de spires (gros fil) lié à un système de rupture.

Le secondaire à grand nombre de spires (fil fin) relié à la bougie.

Quand le flux magnétique varie (du fait de la rotation) un courant prend



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

naissance dans le primaire fermé alors sur lui-même par le rupteur. Le sens de ce courant est tel qu'il s'oppose à la variation du flux.

Au moment où ce courant atteint sa valeur maximum, le rupteur s'ouvre. La coupure de courant qui se produit entraîne une accélération extrêmement rapide de la variation du flux qui s'inverse dans le noyau. La force électro-motrice élevée induite alors dans l'enroulement secondaire est telle qu'aux extrémités de cet enroulement, la tension atteint plusieurs milliers de volts : l'étincelle éclate à la bougie.

Ces phénomènes sont absolument généraux et sont la base même du fonctionnement d'une bobine d'allumage (par batterie), d'une magnéto ou d'un volant magnétique.

Pour obtenir le courant d'éclairage, on fait appel à un ou plusieurs noyaux de fer disposés comme la bobine d'allumage et soumis comme elle aux variations du flux de l'aimant. Ces noyaux portent un enroulement simple dans lequel apparaît un courant induit basse tension et alternatif variant avec la même fréquence que le flux. Ces bobines peuvent être montées en série ou en parallèle.

**VOLANTS BIPOLAIRES**

Plusieurs combinaisons de montage sont possibles.

*Montage à pôles diamétraux et armature diamétrale.*

Pendant longtemps on ne disposait que d'aimants assez faibles et auxquels il fallait donner une certaine masse pour qu'ils produisent un flux magnétique suffisant. Ils devaient donc être assez longs et il n'était pas possible d'en loger plus de deux à l'intérieur de la jante du volant.

Le rotor porte normalement deux aimants semi-circulaires liés à deux masses polaires diamétralement opposées.

Quant au stator, il comporte un noyau sur lequel est montée la bobine d'allumage et qui se termine par deux pièces polaires diamétrales. Remarquons qu'il y a deux inversions de flux par tour et qu'il est possible, au moyen d'un rupteur approprié, d'obtenir deux étincelles par tour, ce qui est intéressant dans le cas d'un deux temps bicylindrique. Normalement on n'en utilise qu'une. L'autre est supprimée en laissant le rupteur soit ouvert, soit fermé, au moment où elle devrait avoir lieu. Ajoutons qu'il n'est pas possible de monter une bobine pour l'éclairage.

*Volant bipolaire à pôles diamétraux avec armature en U.*

Le rotor est le même que précédemment et possède quatre cornes disposées à 90°. Le stator, par contre, est en forme de U.

Nous avons une bobine d'allumage montée sur la branche inférieure de l'U et deux bobines d'éclairage montées respectivement sur chacune des branches de l'U, ces bobines étant montées en série.

Voyons d'un peu plus près le fonctionnement électrique de ces bobines.

**Bobine d'allumage :** deux inversions de flux par tour, donc deux (ou une) étincelles possible.

**Bobines d'éclairage :** deux variations de flux pour deux quarts de tour successifs, puis deux variations de même amplitude, mais de sens inverse pour les deux quarts de tour qui suivent. Le flux dans les bobines étant décalé de un quart de tour, pour deux quarts de tour, les

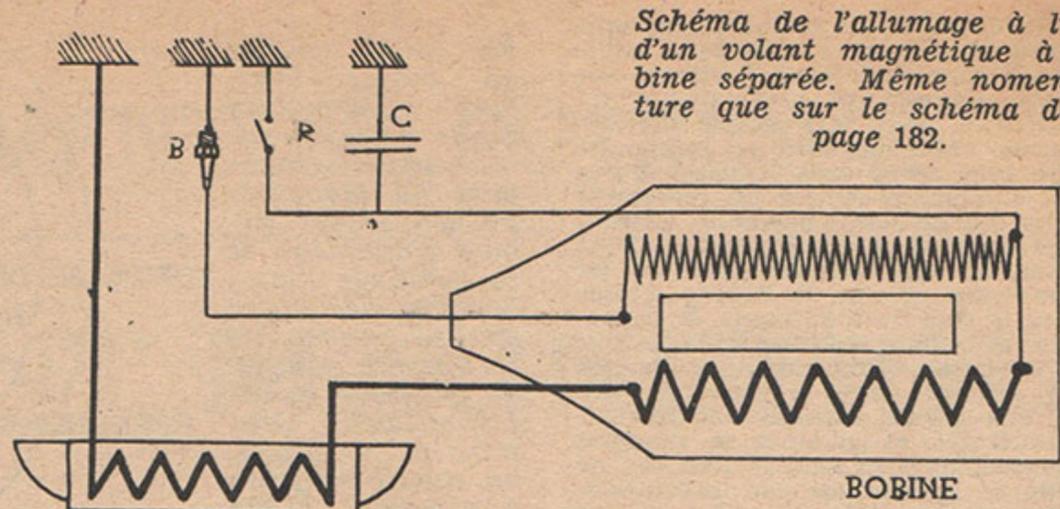


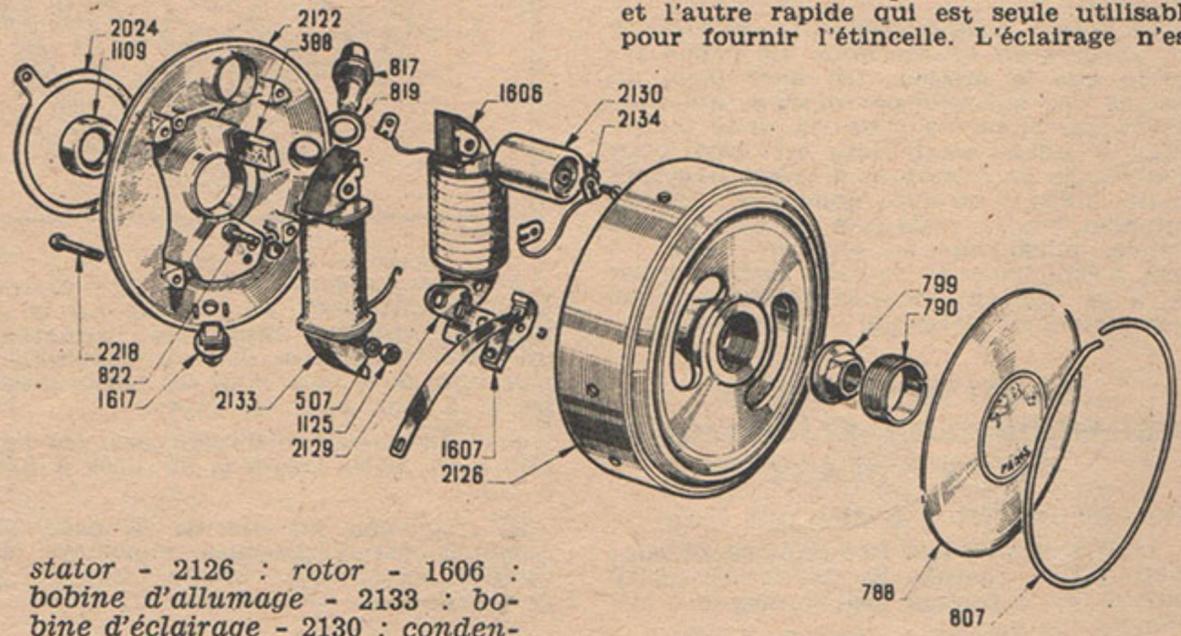
Schéma de l'allumage à l'aide d'un volant magnétique à bobine séparée. Même nomenclature que sur le schéma de la page 182.

courants induits de même sens dans les deux bobines s'additionnent et fournissent de ce fait un courant d'éclairage appréciable ; mais pour les deux autres quarts de tour, les tensions induites sont de sens opposé et s'annulent : aucun courant n'apparaît.

Faisons encore remarquer qu'une avarie survenant à l'une des bobines d'éclairage influe sur la qualité de l'allumage, puisque les trois bobines sont reliées en série.

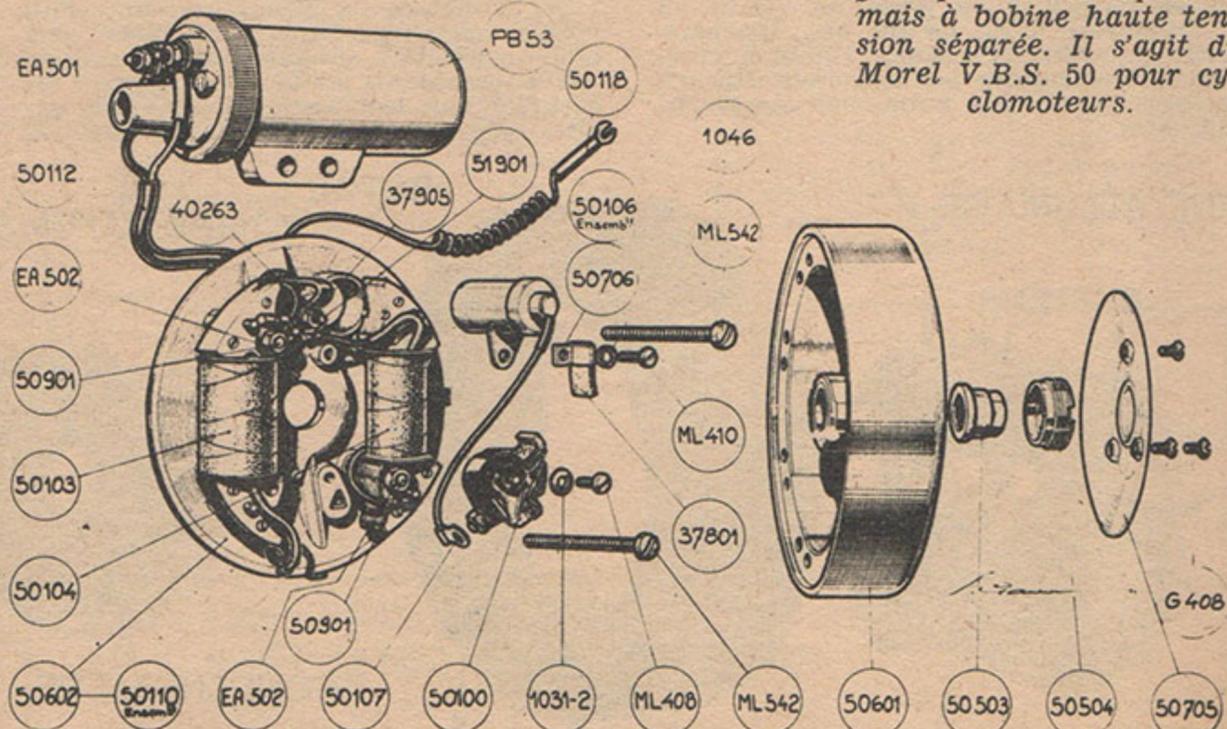
Il existe encore des *volants bipolaires avec armature droite* ; on a toujours deux inversions de flux par tour : l'une lente et l'autre rapide qui est seule utilisable pour fournir l'étincelle. L'éclairage n'est

*Un volant magnétique tétrapolaire ABG ; la vue éclatée permet d'en distinguer tous les organes constituants : 2122 :*



*stator - 2126 : rotor - 1606 : bobine d'allumage - 2133 : bobine d'éclairage - 2130 : condensateur.*

*Encore un volant magnétique tétrapolaire, mais à bobine haute tension séparée. Il s'agit du Morel V.B.S. 50 pour cyclomoteurs.*



pas possible. Ce type de volant fut utilisé sur des vélomoteurs légers.

**VOLANTS TETRAPOLAIRES**

Les nouveaux aciers magnétiques (alliages complexes à base de cobalt et autres métaux de la même famille) permettent de réaliser des aimants très puissants sous un volume plus réduit. Chaque aimant sera encastré entre une masse polaire Nord et une masse polaire Sud, fixées sur le volant. Donc pour chaque aimant, nous aurons deux masses polaires, c'est-à-dire qu'avec deux aimants nous aurons sur le rotor quatre masses polaires. On trouve sur le stator deux armatures parallèles avec leurs cornes. Une de ces armatures recevra un bobinage simple et servira pour l'éclairage ; l'autre, un enroulement double pour l'allumage.

On pourrait, dans ces conditions obtenir 4 étincelles.

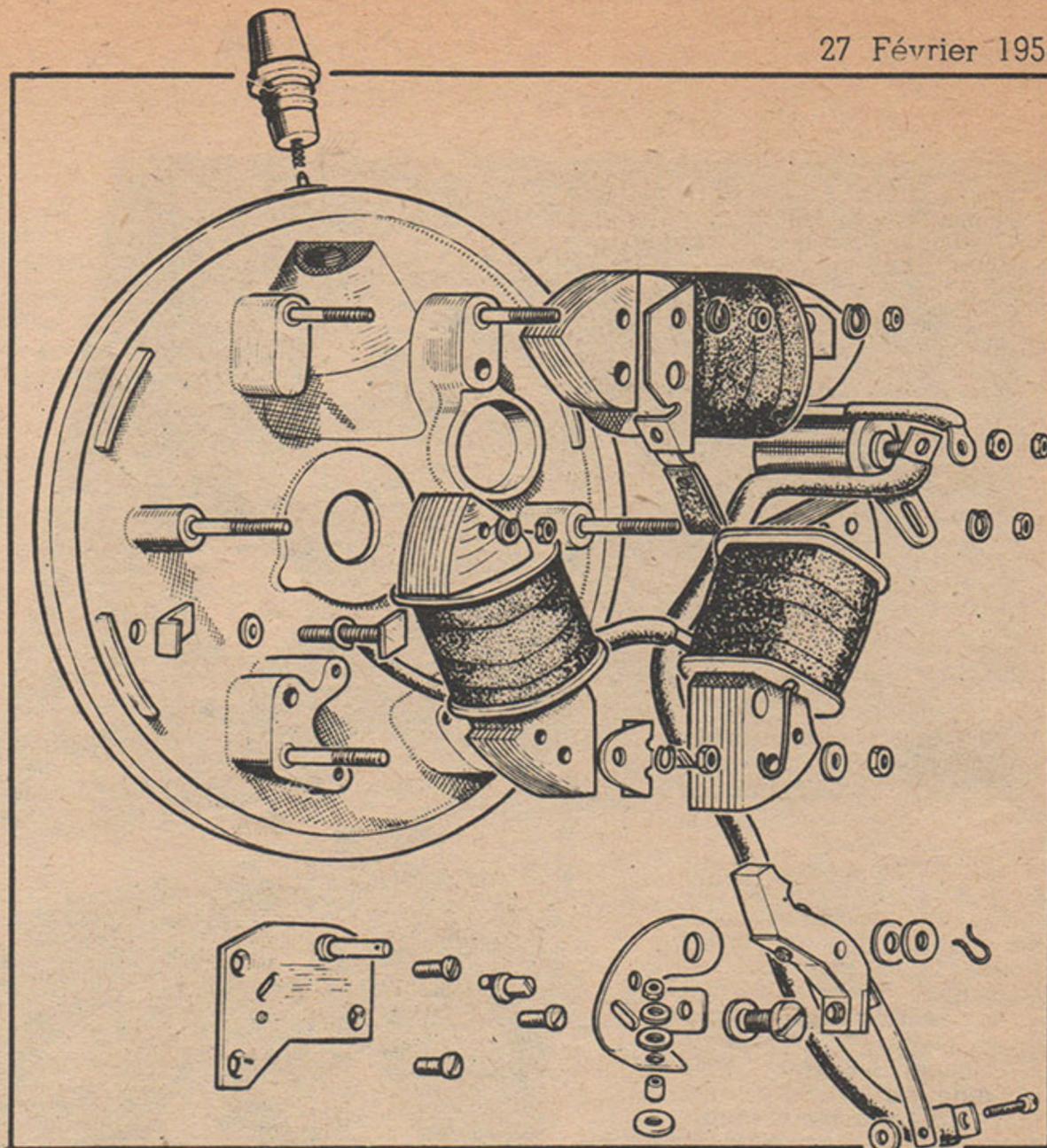
Si l'on n'a besoin que d'une seule étincelle par tour (monocylindre), on emploie une came telle que la rupture ne se produise qu'à la première inversion mais soit fermée pour les trois inversions suivantes. Pour un bicylindre 2 temps où il faut 2 étincelles par tour, la came ne produira la rupture que pour 2 inversions diamétralement opposées, mais sera fermée pour les deux autres inversions intermédiaires.

Le courant alternatif d'éclairage a une fréquence de 4 périodes par tour, d'où une grande impression de continuité. L'éclairage n'influe pratiquement pas sur l'allumage.

**VOLANTS HEXAPOLAIRES**

Le montage et les conditions de marche sont les mêmes que précédemment, sauf que le nombre des pôles et des armatures est plus grand. Nous avons trois aimants, donc 6 masses polaires, et 3 bobines, une pour l'allumage, deux pour l'éclairage. Il se produit alors 6 inversions par tour.

Les bobines d'éclairage sont montées, soit en parallèle (on a alors une tension de 6 volts) soit en série (on a alors 12



polaires). Le stator est formé d'une armature à 8 branches en étoile. Une de ces branches comporte le double bobinage d'allumage, 5 des autres branches, les bobines d'éclairage. Enfin 2 branches, nues, sont de part et d'autre de la bobine.

Ci-dessus : un volant hexapolaire, de marque SAFI. En haut, la bobine d'allumage ; en-dessous, le condensateur et les deux bobines d'éclairage.

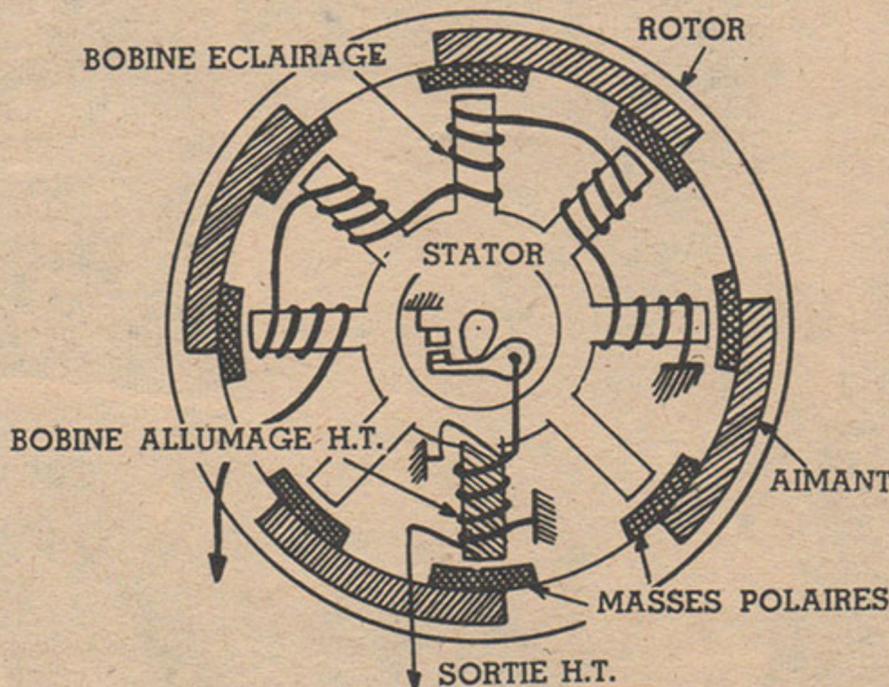


Schéma d'un volant octopolaire : sur le stator formé d'une armature à 8 branches en étoile, une bobine d'allumage et cinq bobines d'éclairage.

volts). Le courant d'éclairage, alternatif, a une fréquence de 6 périodes par tour : donc dès les bas régimes, l'éclairage ne clignote pas.

**VOLANTS OCTOPOLAIRES**

Afin d'accroître encore la fixité de la lumière, aux bas régimes, certains constructeurs ont cherché à augmenter le nombre de bobines d'éclairage.

A cette fin, ils ont fait appel à un rotor muni de 4 aimants (et donc 8 masses

**VOLANTS MAGNETIQUES A BOBINE SEPARÉE**

Dans tous les volants magnétiques que nous avons examinés jusqu'ici, la bobine haute tension était incorporée au volant lui-même, montée sur le stator. La bobine d'allumage comportait aussi bien l'enroulement primaire que l'enroulement secondaire.

Mais certaines marques préfèrent séparer la bobine haute tension du volant

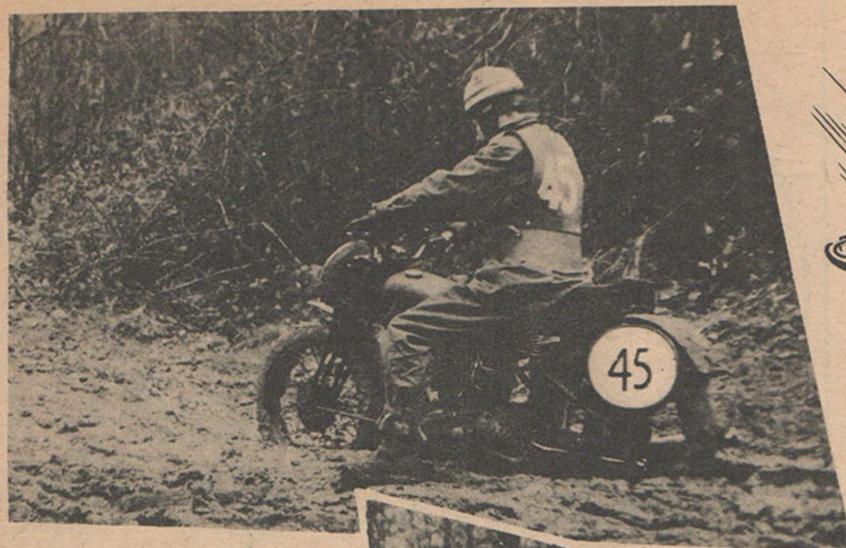
magnétique, la monter extérieurement. Pour quelles raisons ? D'une part la bobine est plus accessible, d'autre part, son refroidissement est bien meilleur, ce qui est appréciable pour les 2 temps à régime et à taux de compression élevés, surtout si ceux-ci sont des bicylindres. Enfin, bien souvent les petites dimensions d'un volant magnétique empêchent le montage intérieur de bobines haute tension de dimensions suffisantes pour produire les quelques 14.000 volts nécessaires à l'allumage (l'on sait que la haute tension obtenue en sortie de bobine est proportionnelle au nombre de spires de l'enroulement secondaire) ; donc, soit que le volant magnétique soit de trop petites dimensions (le Morel VBS 50 pour cyclo-moteur), soit que la compression du moteur exige une puissante bobine (Rumi), la ou les bobines haute tension seront extérieures au volant magnétique.

Qui utilise ce système ? Nous avons signalé le petit volant Morel. Notons également le volant magnétique Miller de la 125 Royal-Enfield. Mais le plus caractéristique est le volant Nasetti équipant les 125 Rumi. Ces petites 125 italiennes sont des bicylindres 2 temps, à régime et à taux de compression très élevés ; il lui faut donc des bobines suffisamment puissantes (donc assez volumineuses), bien refroidies. Dans ces conditions, la bobine d'allumage fournissant le courant primaire est similaire à une bobine d'éclairage. Quant au condensateur, il sera soit intérieur (Morel, Miller), soit extérieur (Nasetti). Pour les bicylindres (Nasetti pour Rumi), 2 rupteurs, 2 condensateurs (tous deux extérieurs) et 2 bobines séparées.

(Dans le prochain numéro : les Alternateurs).

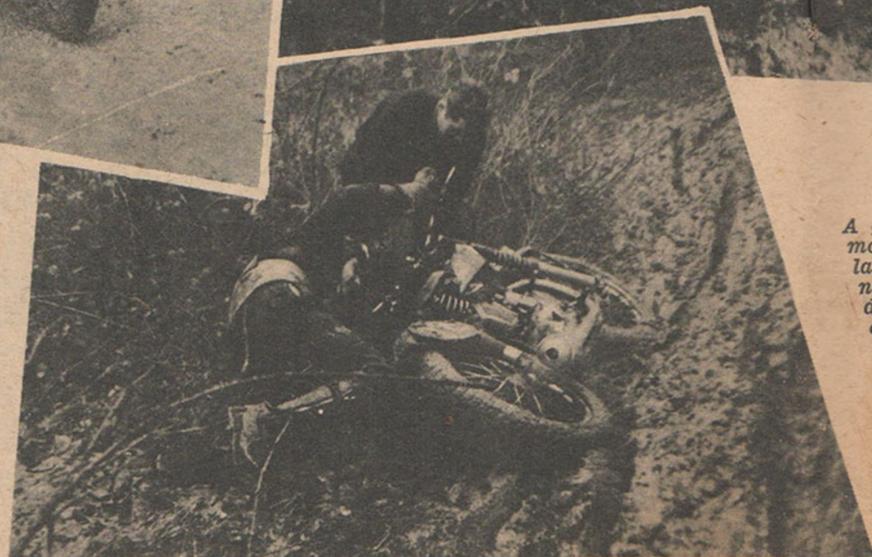
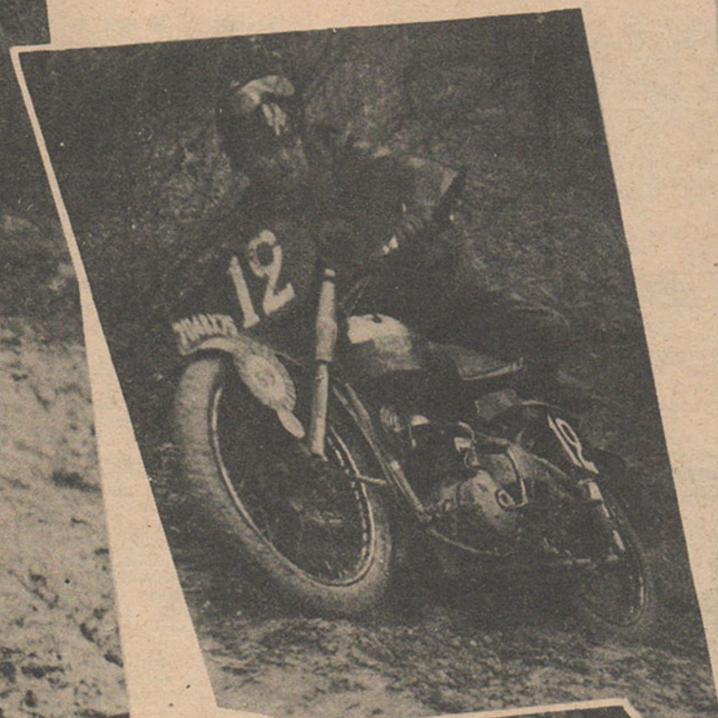
# Boue!

Les quelques photos de ces deux pages ont été prises au Trial de Clamart et montrent les difficultés qu'avaient à surmonter les concurrents. (Voir compte-rendu plus loin),



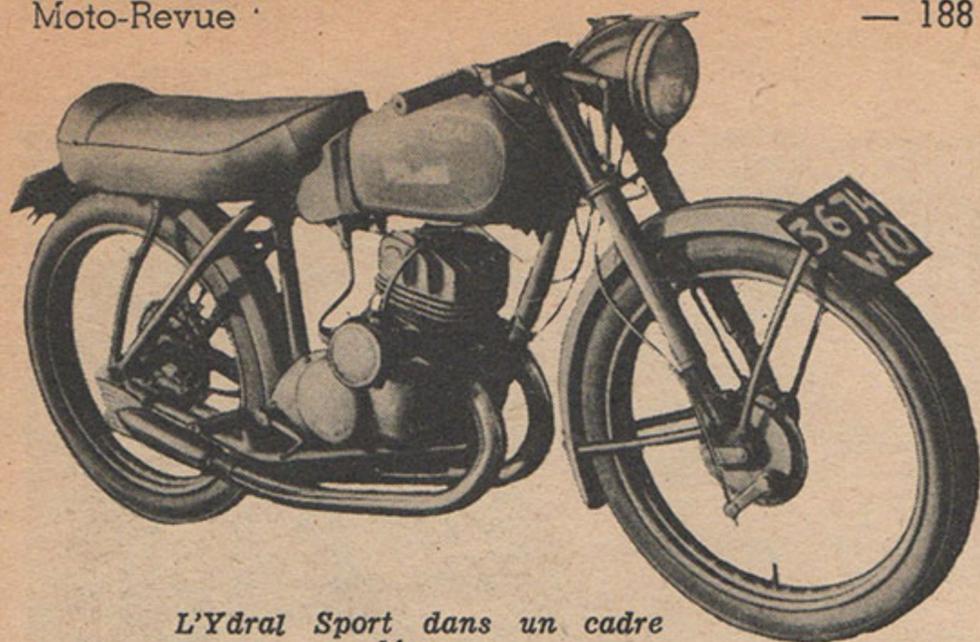
Ci-dessus, un concurrent militaire en difficulté dans un non-stop. - A droite, Pierre Monneret qui fut beaucoup moins à l'aise qu'au guidon d'une 4 cylindres Gilera. - Ci-dessous, Monsieur, spectateur bénévole, aide un pilote à tirer sa machine de la boue, tandis que Madame (à l'extrême droite) fera de même un peu plus tard!

A gauche, Godey, dont le style spectaculaire est très efficace ainsi que le prouve cette attitude. - Ci-dessous, un des nombreux concurrents qui eurent des ennuis. - A droite, un militaire américain du SHAPE dont le sourire paraît pour le moins forcé.



A gauche, un pilote non identifié, va mordre la... boue. - A droite, Delauné, dans un style très anglais, négocie adroitement une difficulté du parcours. A noter l'enfoncement de la fourche et les ornières que le pilote va éviter. A l'extrême droite, un autre concurrent militaire dans la même ornière qu'à l'extrême gauche.





L'Ydral Sport dans un cadre léger.

# ESSAI DU 125 "YDRAL SPORT"

La lecture de notre essai de la 125 cc Rumi Sport (n° 1.164) ne laissa pas indifférent notre ami Agache, qui aussitôt songea que le 125 Ydral, sous sa forme actuelle, était un moteur ayant assez de possibilités en réserve pour qu'une légère transformation le hisse d'emblée au niveau du moteur italien, réputé brillant à juste titre.

A quoi tient cette transformation ? Vraiment à peu de choses, et c'est ce qui en fait tout l'intérêt.

Notons donc un nouveau cylindre, en fonte cette fois, une superclasse Maucourant et une pipe d'admission redessinée pour recevoir un carburateur Dell'Orto type UB 22 S.

A noter que les derniers 125 Ydral de série possèdent tous le cylindre fonte.

Tout cela amène un notable accroissement de puissance et de 5 CV à 5.000 t.-m., le 125 ainsi transformé en développe 6,9 CV, mais à 6.000 t.-m.

Le 15 dents est destiné au pilote léger, pilotant toujours sa machine en solo, tandis que pour une utilisation avec passager, ou en montagne, le 14 dents est à conseiller. Enfin, rappelons que ces pignons sont prévus pour une couronne arrière de 46 dents et un pneu de 25x3.

L'Ydral ayant été monté dans des parties cycles si diverses, des cas particuliers se présenteront toujours, Agache sera là pour vous conseiller.

De même les résultats chronométrés que vous lirez plus loin ne doivent pas être pris au pied de la lettre.

D'autant plus que le diamètre des tubes d'échappement et la capacité du silencieux ont une grosse influence sur les performances.

Le possesseur d'un scooter avec pare-brise ne pourra pas aller aussi vite que le propriétaire d'un léger vélomoteur. Les résistances à l'avancement, la position du pilote changent d'une marque à l'autre,

et entraînent, de ce fait, des écarts d'autant plus importants que le moteur n'a qu'une faible cylindrée. Remarquez à ce sujet que les différences entre vitesses maxima « assis » et « couché » sont en général plus grandes — proportionnellement à la vitesse — avec des petites cylindrées qu'avec de grosses motos.

Toutefois, dans n'importe quel cas, l'amélioration des performances sera très sensible et justifiera pleinement les 16.040 fr., plus la pose, que vous aurez déboursé pour effectuer cette transformation.

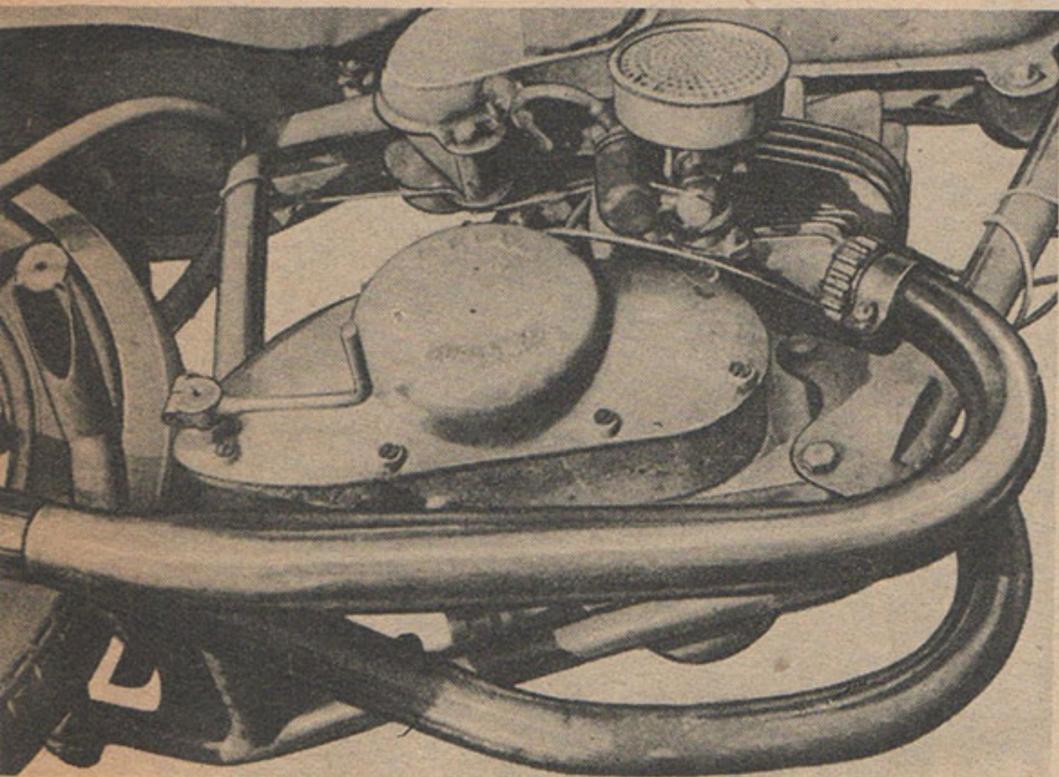
Le 125 Ydral Sport de l'essai était monté dans un de ces petits cadres bleus de l'Ecurie Ydral, que les sportifs parisiens connaissent bien.

Nous ne parlerons pas de cette partie cycle, mais signalons toutefois que l'excellente position du pilote, le guidon étroit et le réservoir largement évidé à l'arrière, permettaient un très bon effacement que l'on ne rencontrera pas sur une machine de série. Tout ceci ne pouvait que favoriser les performances, mais, heureusement pourrions-nous dire, un froid très vif (-6° le jour de l'essai) provoqua un assez net affaissement de la puissance disponible à la roue arrière (huile figée dans la boîte, carburation trop pauvre, l'air étant plus dense), si bien que dans l'ensemble les performances que nous avons enregistrées correspondent à peu près à celles obtenues avec un vélomoteur léger, équipé d'une selle double.

Dans Paris, conduite très agréable, accélérations très sèches, la roue avant ayant même tendance à décoller. Plus d'un motocycliste fut surpris par la rapidité de ce petit engin bleu !...

En côte, l'Ydral Sport s'est comporté très honorablement, et avec n'importe quel essayeur, la troisième put être passée, sans qu'il y ait affaissement du régime. Les résultats que vous allez lire ont été obtenus avec un pignon de 14 dents qui permit précisément d'enclencher la 3°. Les premiers essais avec 15 dents étaient très nettement inférieurs, la troisième tirant trop long, nous étions obligés de rester constamment sur la seconde en surrégime.

Essayeur 55 kgs : 22" 1/5, moy. 56,75 kmh.  
Essayeur 75 kgs : 22" 4/5, moy. 55,25 kmh.

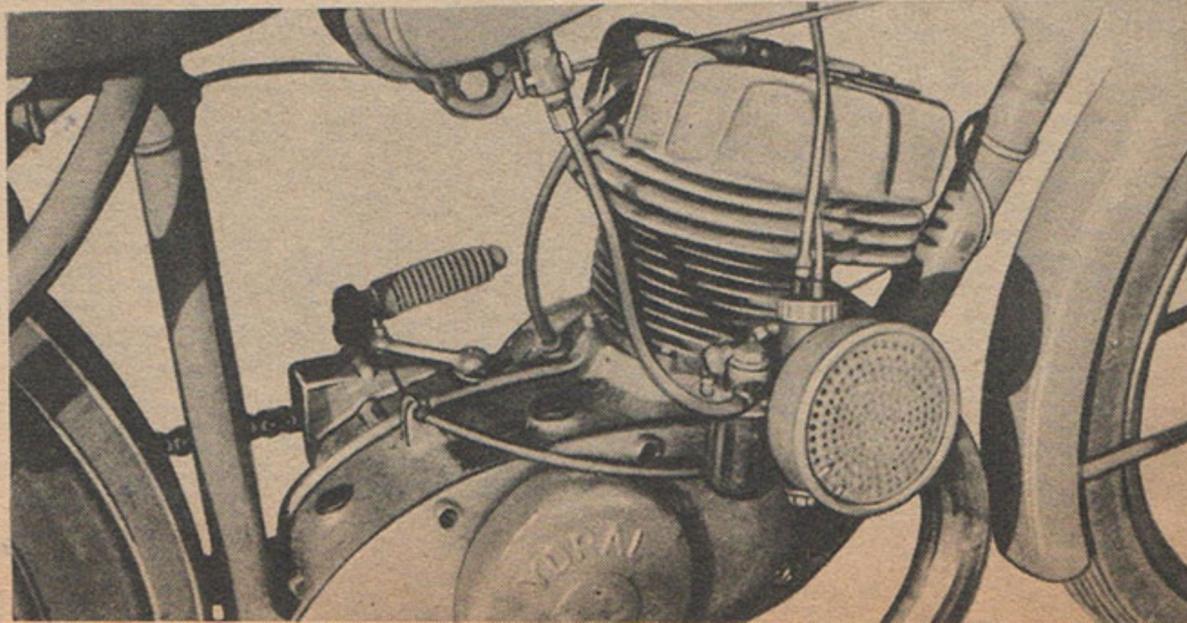


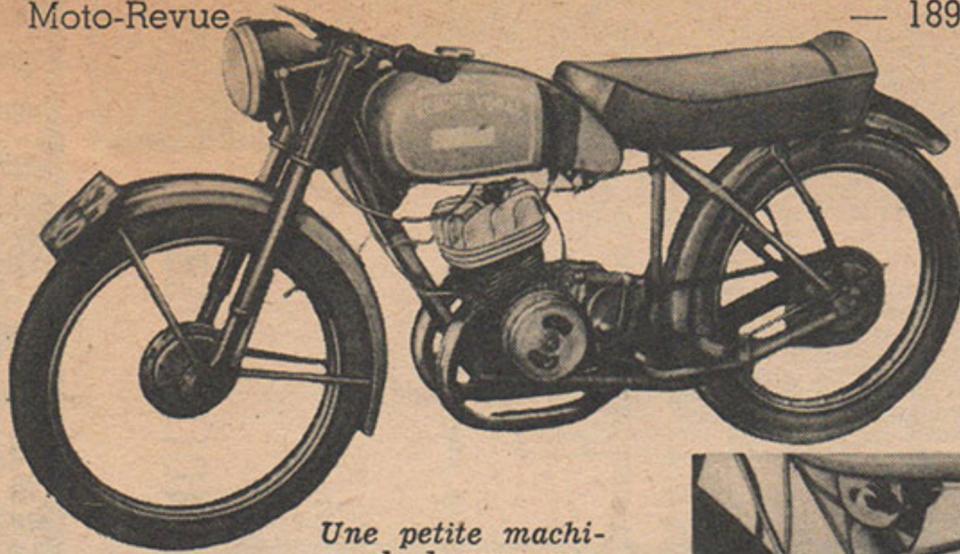
Le montage réalisé par Agache dans son cadre expérimental comporte deux tubes d'échappement de fort diamètre réunis ensuite sous le moteur. L'emploi de ces tubes et d'un silencieux de très petite capacité influe beaucoup sur le rendement. Au-dessous, une vue du carburateur avec son filtre à air.

La nouvelle courbe de puissance, bien que plus pointue est à partir de 2.000 t.-m. toujours supérieure au 125 de série. Parallèlement, le couple est nettement supérieur, et son maximum de 0,945 m.kg. se situe à 3.750 t.-m., au lieu de 0,839 m.kg. à 3.400 t.-m.

Aussi la conduite ne requiert-elle aucune disposition spéciale. Pas besoin de jouer sur l'embrayage, les chevaux sont là dès les bas régimes, et comme les démultiplications de boîte sont les mêmes que celles de série, on se trouve devant une machine au pilotage très classique.

Toutefois, suivant l'utilisation à laquelle vous destinez votre machine, Agache recommande deux pignons de sortie de boîte, de 14 ou de 15 dents.





Une petite machine de bonnes performances.

Le moteur vu du côté volant magnétique (Safi). La culasse employée ici est une Maucourant qui sera remplacée par une culasse spéciale Ydral.

diaires, et il ne semble pas y avoir intérêt à dépasser les 6.000 t.-m. pour passer à un rapport supérieur. C'est donc, répetons-le, un moteur d'une conduite très classique, qui donne plus l'impression d'un bon 175 cmc. que d'un 125 « gonflé ».

Embrayage, sélecteur, etc..., fonctionneront parfaitement et nous n'avons rien à signaler de ce côté.

Pour conclure, remercions les Ets Ydral d'avoir commercialisé un tel modèle, qui a pu voir le jour grâce à l'expérience sportive de la marque.

A deux (75 + 55 kgs : 27" 4/5, moy. 45,3 kmh.

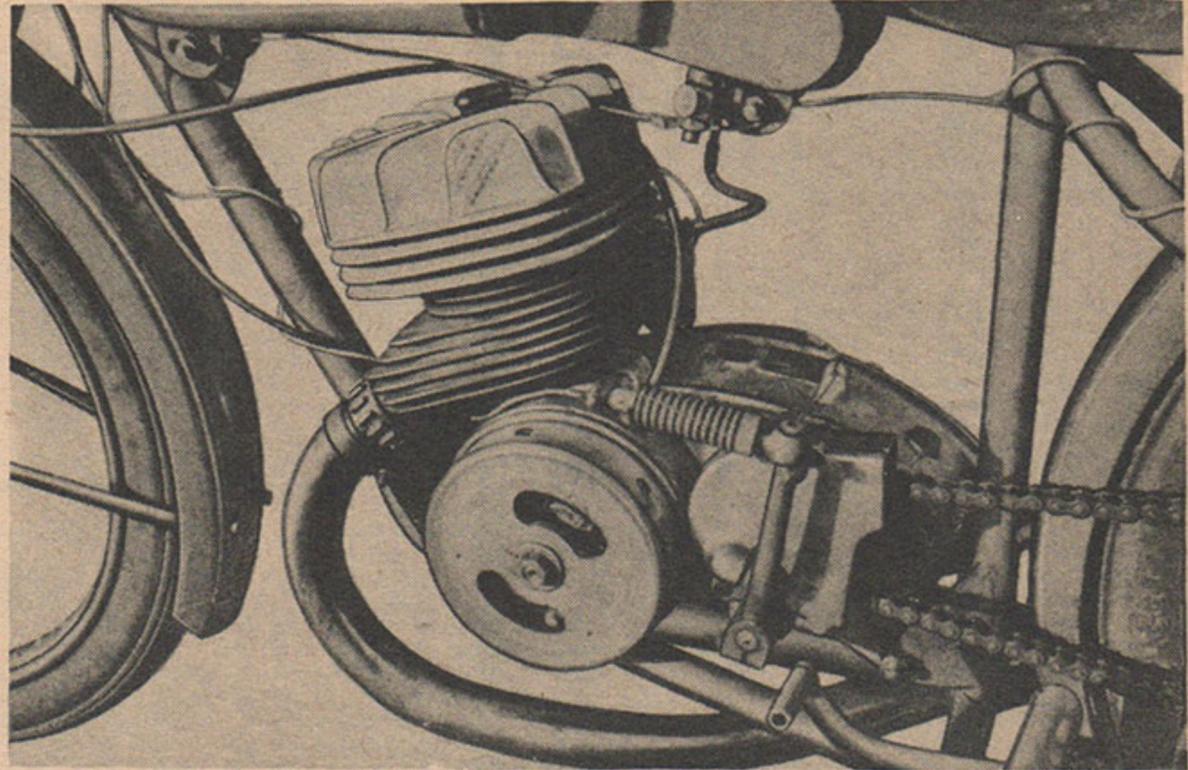
Dans ce dernier cas, seul première et seconde furent utilisées.

Avant d'attaquer les accélérations, nous avons effectué les essais de vitesses maxima, rappelons-le, par un froid de -6°, et par vent nul. Toutefois nous avons fait les temps dans les deux sens.

Assis normalement, vitesse de 89 kmh. (5.420 t.-m.), et effacé 97 kmh. (5.910 t.-m.). La démultiplication en 4° est donc bonne, puisque dans le dernier cas, le moteur tournait sensiblement à son régime de puissance maximum.

Avec un passager de 70 kgs, les 74 kmh. (4.510 t.-m.) ne purent être dépassés. En troisième très légère chute de vitesse, puisque nous enregistrons 72 kmh. (6.140 t.-m.).

Les vitesses enregistrées sont donc excellentes. Peu de 125 atteignent de tels chiffres chrono. Quant à la nervosité du moteur, elle va être démontrée par nos accélérations départ arrêté.



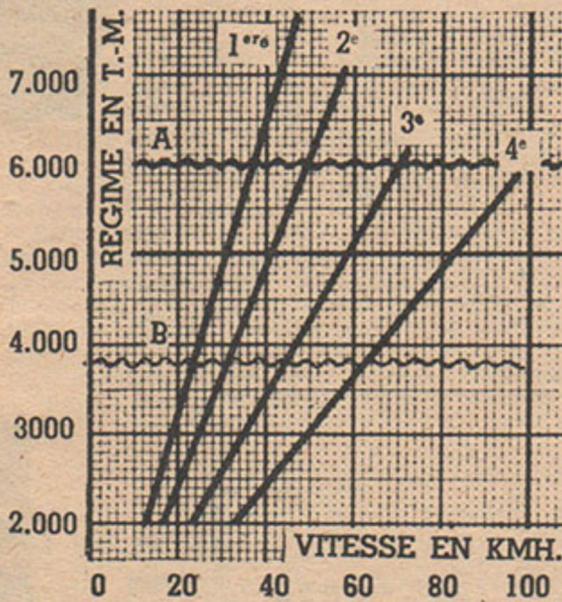
100 mètres en 8" 2/5, moy. 42 kmh. 8  
 200 mètres en 13" 3/5, moy. 52 kmh. 9  
 300 mètres en 18" 2/5, moy. 58 kmh. 7  
 400 mètres en 22" 4/5, moy. 63 kmh. 1  
 500 mètres en 27" moy. 66 kmh. 6  
 1.000 mètres en 47" 2/5, moy. 76 kmh.

D'une manière générale, pour un moteur sport, l'Ydral se refuse à atteindre des régimes effarants sur les intermé-

dières, et il ne semble pas y avoir intérêt à dépasser les 6.000 t.-m. pour passer à un rapport supérieur. C'est donc, répetons-le, un moteur d'une conduite très classique, qui donne plus l'impression d'un bon 175 cmc. que d'un 125 « gonflé ».

Embrayage, sélecteur, etc..., fonctionneront parfaitement et nous n'avons rien à signaler de ce côté.

Pour conclure, remercions les Ets Ydral d'avoir commercialisé un tel modèle, qui a pu voir le jour grâce à l'expérience sportive de la marque.



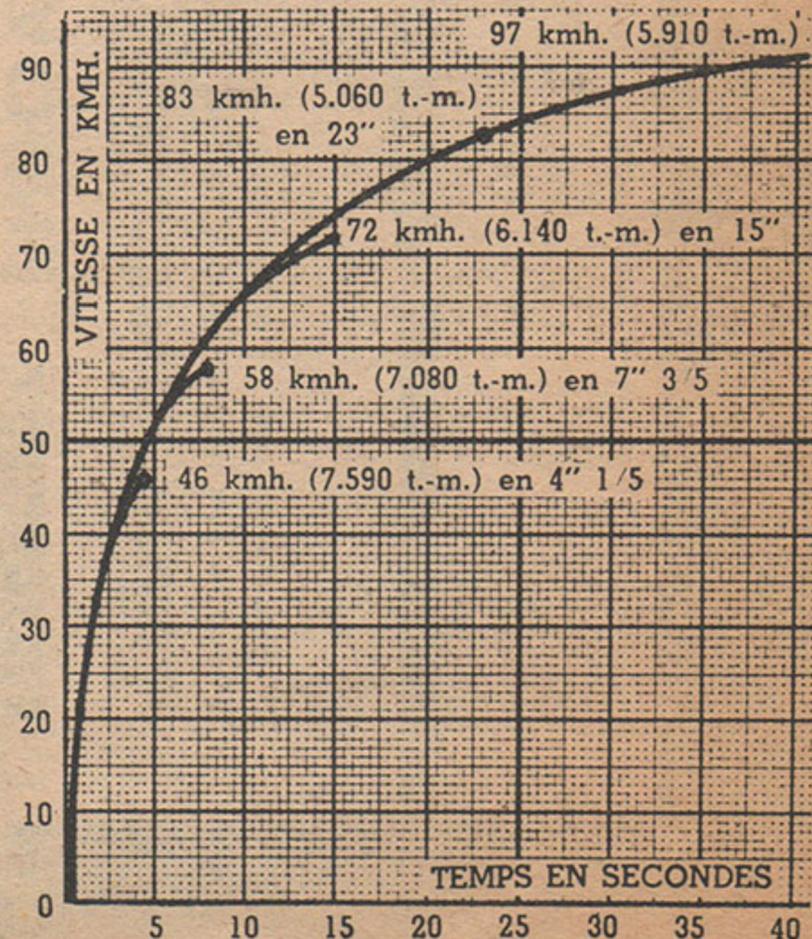
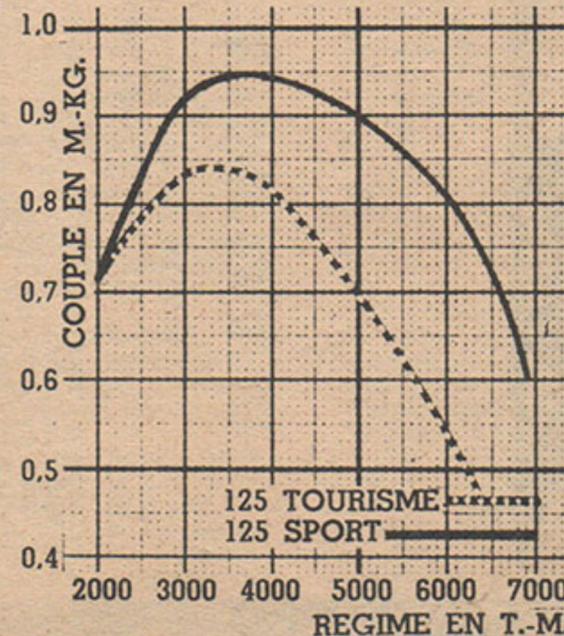
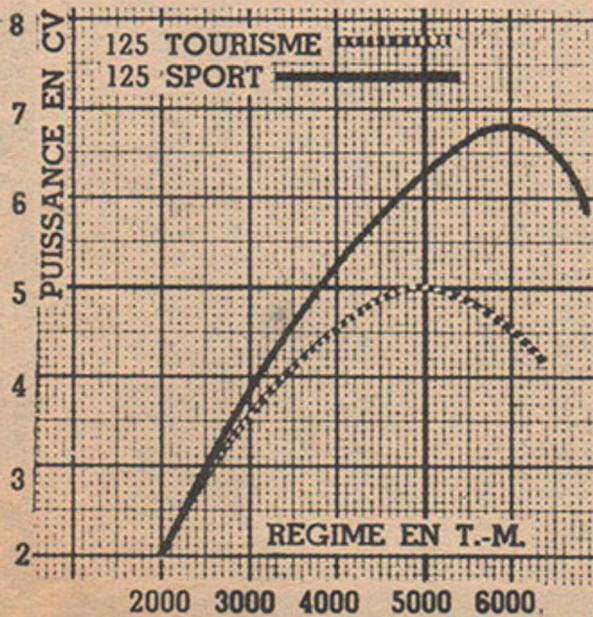
A gauche, vitesses atteintes sur chaque rapport. Au-dessous, comparaison des courbes de puissance et de couple sur les modèles « sport » et normal. La puissance maximum est obtenue 1.000 tours au-dessus de celle de l'ancien modèle. On voit également que la puissance de l'ancien modèle est déjà obtenue à 3.900 t.-m. seulement. A droite, courbe d'accélération et échelonnement relatif des rapports.

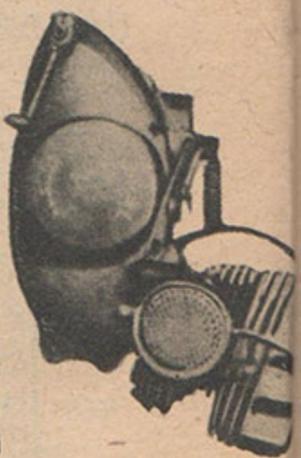
Ce moteur mériterait même d'être monté par les constructeurs dans un cadre spécial, léger, ce qui en ferait une machine nationale d'une classe équivalente aux productions transalpines.

Espérons que ce désir ne restera pas lettre morte auprès des constructeurs.

C. R.

4° : 100 %  
 3° : 71,5 %  
 2° : 50 %  
 1° : 37,1 %





## DESCRIPTION TECHNIQUE

### MOTEUR

(Entre parenthèses sont portés les chiffres se rapportant au 125 normal de série)

Monocylindre deux temps.

Alésage : 54 mm.

Course : 54 mm.

Cylindrée : 123,6 cmc.

Puissance : 6,9 CV (5 CV).

Régime correspondant : 6.000 t.-m. (5.000 t.-m.).

Taux de compression : 8,2 à 1 (7,25 à 1).

### BOTTE DE VITESSES

Bloc-moteur 4 vitesses.

Rapports : 18,8 - 14 - 9,8 et 7 à 1.

Transmission primaire : engrenages (30x64).

## REGLAGES ENTRETIEN

Avance à l'allumage : 6,5 mm.

BOUGIES : degré thermique 225°.

CARBURATEUR : Dell'Orto, UB 22 S.

Gicleur : 95.

Ralenti : 45.

Aiguille : 3° cran.

Volet : 70.

GRAISSAGE :

Mélange ville : 6 à 7 %.

Mélange sport : 7 à 8 %.

Huiles recommandées : Labo Mix M5 en été.

Labo Mix M3 en hiver.

Carter de boîte de vitesses : Labo X P8R.

Contenance carter : 1,25 l.

RODAGE :

500 kms à 65 kmh. (Après transformation sur un moteur déjà rodé).

## RESULTATS OBTENUS

Vitesse maximum :

|                 | Solo                  | Duo                   |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|
| 1 <sup>re</sup> | 46 kmh. (7.590 t.-m.) | 46 kmh.               |
| 2 <sup>e</sup>  | 58 kmh. (7.080 t.-m.) | 58 kmh.               |
| 3 <sup>e</sup>  | 72 kmh. (6.140 t.-m.) | 72 kmh.               |
| 4 <sup>e</sup>  | 89 kmh. (5.420 t.-m.) | 74 kmh. (4.510 t.-m.) |

97 kmh. (5.910 t.-m.)  
couché

Accélération :

|  |
|--|
| 100 m. départ arrêté en 8" 2/5, moy. 42 kmh. 8   |
| 200 m. départ arrêté en 13" 3/5, moy. 52 kmh. 9  |
| 300 m. départ arrêté en 18" 2/5, moy. 58 kmh. 7  |
| 400 m. départ arrêté en 22" 4/5, moy. 63 kmh. 1  |
| 500 m. départ arrêté en 27" moy. 66 kmh. 6       |
| 1.000 m. départ arrêté en 47" 2/5, moy., 76 kmh. |

Epreuve de côte :

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

SEUL :

Pilote 55 kgs : 22" 1/5, moy. 56,7 kmh.  
Pilote 80 kgs : 22" 4/5, moy. 55,2 kmh.

A DEUX :

(80 + 55 kgs) : 27" 4/5, moy. 45,3 kmh.

RAPPORTS UTILISES :

En solo : 1 - 2 - 3.  
A deux : 1 - 2.

## SUIVANT PARTIE CYCLE

## A QUEL USAGE EST DESTINEE LA MACHINE

La transformation « Ydral Sport » change complètement la physionomie de ce 125 bien connu.

Les performances se trouvent très nettement améliorées, pour un prix qui n'a rien d'excessif.

Evidemment, suivant la partie cycle dans laquelle est monté le

moteur, les performances prendront des valeurs diverses (notamment la forme et les dimensions des tubes échappement et silencieux). Les chiffres que nous avons enregistrés peuvent être considérés comme assez près du maximum.  
Moteur très agréable à conduire, nerveux, puissant pour sa cylindrée — puissance spécifique 55,2 CV au litre — il a en outre l'avantage de combler une lacune dans la gamme des machines nationales.

## CONDITIONS GENERALES D'ESSAI

Au début de l'essai le compteur indiquait ..... 3.000 kms  
A la fin de l'essai ..... 3.300 kms  
Poids de l'essayeur habillé ..... 80 kgs  
Taille de l'essayeur ..... 1 m 75

Réglages spéciaux ou modifications : néant.  
Date et lieu de l'essai : 15-1-54 au 10-2-54.  
(Seine et Seine-et-Oise).  
Conditions atmosphériques : temps froid sec (—6°).

**PRIX : 16.040 + pose**

# 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

## LA LUTTE CONTRE LE BRUIT

Il y a est. On s'en préoccupe de nouveau. La lutte contre le bruit, organisée avant la guerre par le Touring Club de France, est à l'ordre du jour et il est temps, car il faut avouer que l'effroyable vacarme de nos grandes villes à certaines heures est proprement intolérable, mais c'est surtout la nuit qu'on s'en aperçoit.

D'après des gens compétents on peut imputer les causes principales du bruit :

Aux avertisseurs, aux autobus, aux motocyclettes, aux camions et camionnettes, aux boueurs, aux vieilles motos de la police.

La presse, elle-même s'en empare et fait campagne, alors ça devient très sérieux.

N'avons-nous pas lu dans des grands quotidiens tels que le Figaro, des hebdomadaires tels que Noir et Blanc et quelques autres, qu'un vélomoteur traversant Paris la nuit réveille 200.000 personnes ? (A moins que ce soit 200).

Il y a dans cette affirmation une part d'erreur mais aussi une part de vérité, car il faut bien l'avouer : c'est la motocyclette qui est visée « ce pelé, ce galeux d'où nous vient tout le mal ».

Et à qui la faute ?

Aux motocyclistes.

Il est prouvé aujourd'hui, par de nombreux exemples, qu'une motocyclette peut être silencieuse sans perdre de sa puissance et comme les exemples font image, nous pouvons citer dans les moins de 50 cmc. le Vélosolex ; dans la catégorie 125, nous avons la Vespa ; dans les moins de 200 c'est Velocette ; en 250 : la nouvelle BMW. Pour les 350, Jawa est, pour l'instant, le moindre mal. En cylindrée moyenne (500 et 600) à égalité : Sunbeam et BMW. Voilà quelques types les plus représentatifs de la motocyclette relativement silencieuse. Volontairement nous nous arrêtons à 600 car, dans ce qu'on appelle les grosses cylindrées, il y a tout de même bien peu maintenant.

Etant donné ce que nous venons de prouver, on peut alors se demander pourquoi ces exceptions ne constituent pas la règle générale et la question vient tout de suite à l'esprit : pourquoi les motocyclettes sont-elles si bruyantes ? Pourquoi la motocyclette est-elle restée le seul véhicule bruyant, alors que toutes les voitures de tourisme et même les camionnettes modernes sont agréablement silencieuses ?

Il y a deux raisons à cela :

1° Les caractéristiques d'origine - 2° La façon de conduire.

### CARACTERISTIQUES D'ORIGINE

Contrairement à ce qu'on pourrait penser le silence n'est pas une question de prix ; il y a des machines très chères qui sont bruyantes et des véhicules utilitaires très silencieux. D'autre part, le bruit n'a rien à voir avec la puissance ni la vitesse, parce que, à ce compte-là, on pourrait dire que si les motocyclettes font du bruit, c'est uniquement pour leur donner les chevaux qu'elles n'ont pas. Or un petit deux temps, quel qu'il soit peut être silencieux, puisque le Vélosolex et la Vespa s'entendent à peine passer. En revanche, de nombreuses 500, même « de Luxe », comme disent les anglais, (4 temps, vertical twin, et tout et tout) sont odieuses à entendre ; nous avons sous les yeux un beau catalogue anglais de 1954 où une machine de tourisme normale est tout simplement équipée de deux amplificateurs de son baptisés « silenciers », rien de moins. Donc, le silence n'est pas l'apanage du 2 ou 4 temps, ni de la cylindrée ou de la puissance mais tient à l'ensemble de la construction de l'objet manufacturé livré par le constructeur.

Comme le disait un récent éditorial de «Moto-Revue», les pouvoirs publics devraient être beaucoup plus attentifs à la question lorsqu'il s'agit de la réception d'un type nouveau par le Service des Mines. Mais ça viendra, soyez-en persuadés, et alors, gare aux contraventions !

Le motocycliste qui débute et ne sait sur quel engin jeter son dévolu, serait bien embarrassé pour atténuer le bruit de son échappement. Sait-il seulement qu'on peut adapter un bon silencieux ? D'ailleurs ce n'est pas à lui de le faire. Il a payé assez cher pour que tout soit en ordre. Certains constructeurs, imitant volontairement la forme extérieure des silencieux les plus réputés, ne livrent qu'un vulgaire

tuyau de poêle absolument vide. (En cas de démenti, nous en avons gardé un comme pièce à conviction).

Que faut-il conclure ? Maison pas sérieuse ? Oui hélas, sans aucun doute. Et pourquoi ? Toujours la même raison : tirer sur le prix de revient.

A part cela, il faut reconnaître que certains moteurs sont de naissance silencieux ou bruyants, ce qui est le fait de leur construction donc de l'étude qui a précédé leur naissance. Là encore, c'est une question d'usine et non d'usager. Le moteur qu'on aura pondu bruyant devra être muselé, quant à celui qui est bien réussi, ce sera un jeu d'enfant de lui trouver un silencieux efficace.

Avant la guerre, nous avons eu des machines avec un gros tube d'échappement très long, sans silencieux ou avec une simple queue de poisson, qui étaient vraiment peu bruyantes, mais c'est du passé.

Enfin, quand nous sommes à pied et que nous écoutons les autres, nous constatons tous les jours que certaines machines passent près de nous en émettant un bruissement velouté extrêmement sympathique par sa douceur. Alors, pourquoi à côté de ces exceptions existe-t-il tant de pétaradantes mitrailleuses ? Ce qui a été possible à un constructeur devrait être possible aux autres selon la logique et le bon sens. Mais il faut croire que ce qui est vraisemblable ne l'est pas dans ce cas.

### LA FAÇON DE CONDUIRE

La France n'est pas un pays motocycliste et on n'y aime pas la moto. Lorsque notre ami Lepoix, ingénieur d'esthétique, vient de Friedrichshafen, il est surpris du petit nombre de gens sur deux roues qu'on rencontre sur nos routes. Dès que le motocycliste français a un peu d'argent, il achète une automobile à conduite intérieure.

Parmi ceux qui en ont les moyens financiers, il y a très peu de gens qui continuent par goût à utiliser la motocyclette comme détente, pour leur agrément. Ceux que nous connaissons ne représentent que des exceptions. Cela revient à dire que chez nous, ce n'est pas par goût mais par nécessité qu'on est motocycliste. C'est un pis aller en attendant mieux.

Quant à ceux qui ont les moyens financiers d'acheter une automobile et qui roulent pour leur travail, tous les jours, par n'importe quel temps à motocyclette, parce qu'ils aiment la moto, ce sont pour nous DES PURS et, pour beaucoup, des fous... Cela explique bien des choses.

On comprend alors pourquoi il y a autant de motocyclistes qui conduisent si mal leur monture qu'ils devraient cependant chérir et faire aimer : la plupart ne sont que des motocyclistes provisoires et non des militants. Le devoir de tout militant est, croyons-nous, de convaincre et de recruter des adeptes ; eux ne réussissent qu'à rallier le public dans un esprit unanime d'hostilité.

Qu'est-ce que cela peut faire ? Ils ne sont pas motocyclistes A VIE, mais à titre temporaire et se fichent de la suite. Pour eux la moto est un instrument de jeunesse mais non d'homme sérieux, arrivé, ayant des sous. ILS N'ONT PAS

### LE GOUT DU MOTOCYCLISME

Parmi ceux que nous voyons tous les jours (pour un emploi utilitaire ou à titre d'agrément), nous rencontrons des pilotes qui provoquent le maximum de bruit, alors que d'autres cherchent à l'éviter dans la mesure du possible : c'est là qu'intervient la façon de conduire. Ainsi on a vu la même machine pilotée par deux conducteurs différents sous deux aspects nettement distincts.

Dans le premier cas, les témoins interrogés disaient la machine presque silencieuse : il roulait gentiment, à vitesse moyenne. Dans le second : il allait comme un fou avec un bruit terrible, au point que les femmes du village faisaient rentrer leurs enfants.

Le public non motocycliste ne raisonne pas ; il constate et c'est tout. Mais il a vite fait de conclure que toutes les motos sont bruyantes, donc trop rapides et difficiles à maîtriser, donc très dangereuses.

Cela se traduit généralement ainsi chez « les gens biens » : « Mon fils, tant que je vivrai, jamais, entendez-vous bien, jamais je ne vous donnerai l'autorisation

« d'acheter un instrument aussi sale, aussi bruyant, aussi dangereux. Tout au plus consentirais-je à ce que vous achetiez avec vos économies, et lorsque vous aurez passé vos examens, une motobécane (1) comme votre cousine Chantal-Agnès.

Et voilà !

Si le bruit donne à certains pilotes l'illusion trompeuse qu'ils vont très vite, il irrite les populations contre TOUS LES FOUS sur deux roues. C'est idiot de généraliser ; d'accord, mais c'est ainsi et vous voyez ce que cela produit.

D'autre part, allez donc faire comprendre aux mêmes personnes que le type qui vient de passer à l'instant même allait très vite — peut-être même un peu trop — ils ne vous croiront pas car ce gentleman en vêtements élégants, bien assis, semblait glisser dans un doux murmure d'échappement étouffé, et il ne faisait pas de bruit, LUI. Donc, pas dangereux !

Combien en avons-nous connus de ces petits motocyclistes qui cherchent à épater leur quartier en démarrant à grands coups d'accélérateur. Ils seraient bien mortifiés et humiliés si on leur disait qu'ils obtiennent l'effet exactement contraire et se font détester même par les vrais motocyclistes. Tout le monde aujourd'hui sait fort bien qu'une 125 à soupapes latérales peut toujours faire du vacarme sur commande mais, une fois obtenu l'effet du démarrage foudroyant il ne reste jamais qu'une petite 125 à soupapes latérales et rien de plus. Alors ce n'était pas la peine de faire croire qu'on domptait valeureusement un fougueux coursier impatient ou un dangereux monstre rugissant.

Ce qui est curieux, c'est que dans le même quartier, à quelques mètres du premier, il y avait un grand type dont tout l'effet consistait à démarrer et à rentrer sans que les voisins puissent s'en apercevoir.

Ceci nous rappelle un traité d'élégance où il était dit que le meilleur moyen de se faire remarquer est de chercher à passer inaperçu.

#### QUELLE CONCLUSION EN TIRER ?

S'il y a des machines livrées incomplètes ou inachevées en ce qui concerne le silencieux, il y a surtout des motocyclistes se conduisant d'une façon répréhensible vis à vis des populations.

Pour nous autres TOURISTES : ne jamais chercher à singer les coureurs par un accoutrement et une allure qui tiennent beaucoup de la caricature, où le bruit provoqué par cet inutile tromblon de course compte au moins pour 75 %. Nous ne courons pas le Tourist Trophy à l'Île de Man. Inutile de flanquer de grands coups de gaz répétés en débrayant : nous avons un avertisseur sobre et plus élégant pour nous signaler. Si on est chatouillé par le démon de la compétition, il y a Montlhéry qui nous tend les bras ; là le bruit est de

rigueur. Mais rappelons-nous bien que le tourisme et la compétition sont deux choses très différentes. Ce qui soulève l'enthousiasme d'un public sportif sur l'anneau de ciment, dans les bois de Clamart ou aux buttes de Montreuil, est très mal vu dans les agglomérations où il y a des tas de gens paisibles et peu sportifs : c'est leur droit.

Souvent, nous lisons des phrases comme celles-ci : « Je conduis très sport ». Qu'est-ce que cela veut dire, conduire sport ? Car nous présumons qu'il s'agit là de touristes sur route. Eh bien, malgré quarante années de motocyclisme en *touriste*, nous préférons passer aux yeux d'une petite minorité pour un vieux fossile, mais quand nous poussons une pointe joyeuse au delà de 130, nous n'avons jamais conduit « sport » pour cela.

Ce que certains nomment conduite sport laisse supposer une conduite indésirable aux yeux des indigènes et il serait bien surprenant que nous nous trompions. Car nous en avons déjà rencontré quelques uns dans ce genre, qui se prenaient pour des sportifs... et dont nous nous écartons systématiquement pour ne pas être confondus avec eux.

Tous ceux de nos camarades expérimentés qui ont souvent couru et gagné des courses, sont aussi des fervents du tourisme silencieux et correct et donnent une autre impression que les Petits Motocyclistes à cheval sur une mitrailleuse. Je pense à Bastide, Krebs, Andreino, Francisquet, Coulon, Pahin, Bernard et bien d'autres encore ; ce sont de grands motocyclistes, eux.

Non, le bruit n'a jamais donné des chevaux supplémentaires à une machine de tourisme si le constructeur ne l'a pas prévu, et ce n'est pas le fait de bricoler un silencieux ou de le remplacer par un tromblon qui changera les données fondamentales d'un moteur. Si vous possédez une 175, ne cherchez pas à en faire une 250 ; de même pour celui qui a une 350 ou une 500. C'est ridicule, ça ne sert à rien, coûte très cher et n'épatera jamais que les naïfs.

Ne tombez pas dans le ridicule de cette grenouille qui, par orgueil, voulait se faire aussi grosse que le bœuf, mais sachez savourer en artiste, la délicieuse sensation de la machine qui file comme une flèche lisse, dans le silence uni d'un léger murmure, sur une route élastique et pittoresque.

Et, de la pointe de votre burin, gravez en lettres d'or cette maxime qui pourrait constituer le titre :

« LE SILENCE EST L'ARISTOCRATIE DE LA MOTOCYCLETTE ».

M. Cherpitel.

(1) « motobécane » veut dire, comme vous le savez, tout ce qui a la forme d'une bicyclette et possède un tout petit moteur et de superbes pédales. Naturellement, il y a des « motobécanes » de toutes les marques : des Terrot, des Alcyon, des Peugeot, des X, des Y, et même des motobécanes de la marque Motobécane.

## VOULANT TROP BIEN FAIRE

### ne pas confondre 2 et 4 temps

Lecteur assidu de « Moto-Revue », je me permets de vous écrire au sujet de votre n° 1171 du 23 janvier 1954, dans lequel vous donnez quelques conseils pour l'entretien d'une moto pendant l'hiver, quand elle ne roule pas.

N'ayant pas vu tout d'abord que ces conseils étaient valables pour un deux temps, j'ai fait tout ce qui était dit pour le moteur, j'ai introduit 30 cmc. d'huile par l'arrivée d'air du carburateur, le filtre à air étant débranché et le moteur tournant à sa température normale de fonctionnement ; ensuite j'ai versé dans chaque cylindre 20 cmc. d'huile par le trou de bougie. Seulement ma moto est une 500 bicylindre BSA, et, évidemment, une quatre temps...

Alors je désirerais que vous me répondiez en me disant s'il n'est pas mauvais pour le moteur d'avoir fait cette opération, car je viens justement d'effectuer le décalaminage et le rodage de mes soupapes, et j'ai peur qu'au moment de la mise en route, l'huile ne se transforme en calamine et que le travail décrit précédemment ne soit à refaire.

Si ce que j'ai fait est nuisible pour le moteur, auriez-vous l'obligeance et la gentillesse de bien vouloir m'indiquer un moyen pour y remédier (si toutefois la chose est possible).

M. Krakovinsky J.

31, allée Watteau Champigny-s-M. (Seine)

N.D.L.R. — Au cas où plusieurs lecteurs auraient suivi l'exemple de M. Krakovinsky, nous tenons ici à les tranquilliser.

1). S'il est conseillé de mettre 20 cmc. d'huile dans chaque cylindre, c'est que cette huile, peu à peu, arrive à descendre dans le carter en passant par la coupe du segment. Il y a donc des chances pour qu'au retour de la belle saison, il ne reste plus d'huile au dessus du piston.

2). De toute façon, avant de remettre votre moteur en marche, enlevez votre bougie et mettez votre piston au point mort haut. Puis, avec une pipette, aspirez l'huile qui pourrait être encore restée au dessus du piston.

3). Enfin, toujours la bougie démontée, actionnez de nombreuses fois, mais très lentement, votre kick. L'huile, par la coupe du segment descendra dans le carter.

4). Les bougies remontées, mettez votre moteur en marche. Vous risquez tout au plus d'encrasser votre bougie. Mais dès que le moteur sera en marche, l'huile qui pourrait rester s'en ira par l'échappement, peut-être en dégageant une certaine fumée.

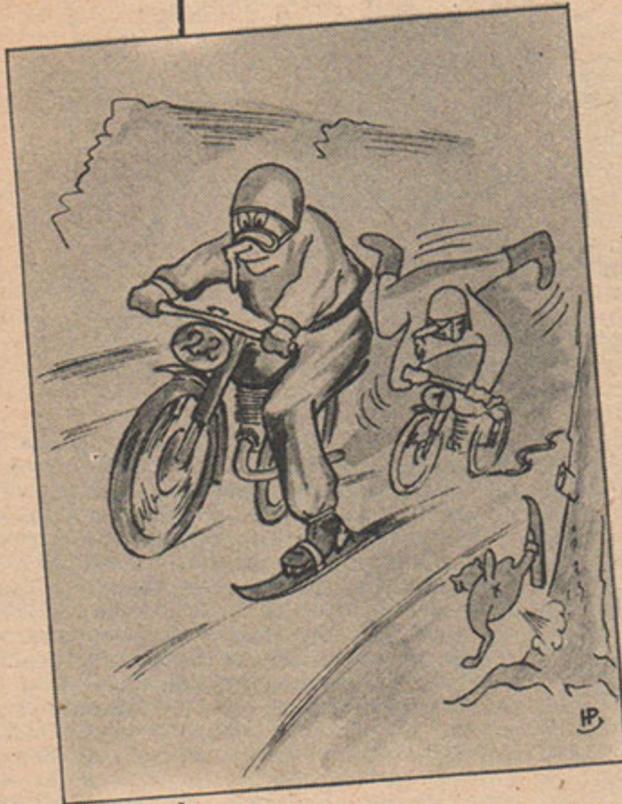
Aucun problème de décalaminage ne se posera. Encore une fois, vous risquez tout au plus d'encrasser votre bougie et c'est tout.



# L'étoile des Neiges...

## ...le rallye d'hiver

## de l'A.D.A.C.



Les deux aspects caractéristiques d'un Rallye d'Hiver : à gauche, les problèmes de conduite sur verglas (vus par notre dessinateur) ; à droite, les protections du pilote (il s'agit là d'une véritable photo, d'un véritable pilote ayant véritablement participé au Rallye de l'A.D.A.C.).



**« L'ETAT TECHNIQUE DU VEHICULE, ET SURTOUT SA PREPARATION PREALABLE, LE RESPECT D'UN HORAIRE DE MARCHE PRE-ETABLI, LA MAITRISE DE SOI-MEME : VOILA LES FACTEURS PREPONDERANTS POUR VISER AU SUCCES ».**

Tel était le préambule du bulletin d'engagement de l'ADAC pour le onzième circuit de l'Etoile d'Hiver, que nous appellerions, nous le « Rallye de l'Etoile des Neiges ». En fait, les éléments décisifs furent la technique de pilotage sur la glace, le verglas, la neige, et aussi la résistance physique du pilote.

### LE PARCOURS

En quoi consistait l'épreuve ?

Partant des rives de la mer du Nord, les pilotes devaient rejoindre une station d'hiver dans les Alpes bavaroises. En 24 heures ils devaient parcourir un trajet type de 1.204 kms., ce qui donne donc une moyenne de 50 kmh. Le total maximum des points était de 900 pour ce parcours.

Deux raccourcis ramenaient la distance à 1040 km. (moyenne de 43 kmh. et 800 points) et à 935 km. (39 kmh. et 700 pts). C'est après avoir parcouru déjà 600 kms que les pilotes devaient faire leur choix définitivement. Enfin pour ceux qui voulaient obtenir un supplément de 100 pts. (1.000 pts au total) il leur était possible de faire 200 kms. supplémentaires, ce qui amenait alors la moyenne à 59 kmh. Ceci, au premier abord, peut paraître relativement facile. Mais il faut penser que ce rallye a eu lieu à mi-janvier, et que

les conditions atmosphériques défavorables furent encore aggravées par de nombreuses chutes de neige, par un froid sibérien, ce qui s'est traduit par des dizaines et des dizaines de kilomètres de routes verglassées.

### PROBLEMES TECHNIQUES

Nous avons dit que dans cette épreuve, les éléments décisifs furent la protection du pilote et sa technique de pilotage. En effet, le niveau technique actuel est tel, que le fonctionnement des moteurs ne pose plus de problèmes fondamentaux, même lors de grands froids. Les carburants vaporisent facilement, même à froid; les huiles ont une viscosité — pour un indice donné — qui ne varie guère avec la température; les boîtes de vitesses fonctionnent sans dommage même avec une huile fluide; les câblages électriques sont suffisamment protégés.

Néanmoins, certaines difficultés subsistent encore: en particulier la protection du carburateur. Il ne suffit pas de protéger ce dernier contre les projections d'eau; il faut encore empêcher la formation de givre aux gicleurs, formation favorisée par la vitesse du courant gazeux. Ce givrage provoque non seulement une

baisse de puissance, mais également une augmentation notable de la consommation (qui peut même doubler).

Certains pilotes utilisèrent, pour protéger leurs carburateurs, des plaques de tôle ou de caoutchouc; mais la solution la plus efficace fut celle adoptée par Hahmeyer, sur sa Rabeneick à moteur 175 Sachs: un volumineux filtre à air Knecht à chambre de tranquillisation; Hahmeyer bien que roulant le plus souvent sur les rapports intermédiaires, ne consuma que 2,8 litres aux 100 kms. En fait, c'est là une justification pour tous ces nouveaux et volumineux filtres à air que l'on trouve maintenant sur les nouvelles machines.

Puisque nous en sommes à la question carburateur, signalons que nombreux furent ceux qui, voulant avoir un couple-moteur plus élevé aux moyens régimes, allongèrent leur pipe d'admission à l'aide d'une bride d'écartement.

Le freinage pose aussi des problèmes. On ne freine pas du tout de la même manière sur une autoroute, sur une chaussée verglassée, ou dans la neige. En effet, le coefficient d'adhérence de la roue au sol tombe d'une valeur moyenne de 0,8 à des valeurs de 0,1 - 0,2. L'essentiel ici est une excellente progressivité qui permette de freiner sans risquer de bicquer la roue, ce qui entraînerait alors, inévitablement, un dérapage et une chute.

Pour les pneus, on trouvait à l'avant des pneus classiques, des pneus « tous-terrains » à sculptures peu prononcées, ou encore des pneus « ribbed », mais dont les striures étaient interrompues afin de permettre un meilleur freinage.

**SOYEZ CORRECT AU GUIDON, LES INJURES SONT LES ARGUMENTS DE CEUX QUI ONT TORT**

A l'arrière, des pneus tous-terrains à sculptures plus ou moins profondes.

Sur les 24 heures de route, 16 ont été accomplies dans la nuit (lorsque les routes semblaient tout d'un coup plus étroites) et les problèmes d'éclairage se sont ainsi trouvés posés. De nombreux pilotes adaptèrent une visière à leur phare, afin d'une part de protéger le verre du phare contre les flocons de neige et surtout, d'autre part, de se protéger de la réverbération lorsqu'ils roulaient en phare. De nombreux phares orientables supplémentaires furent aussi utilisés surtout pour aider à la lecture des panneaux indicateurs.

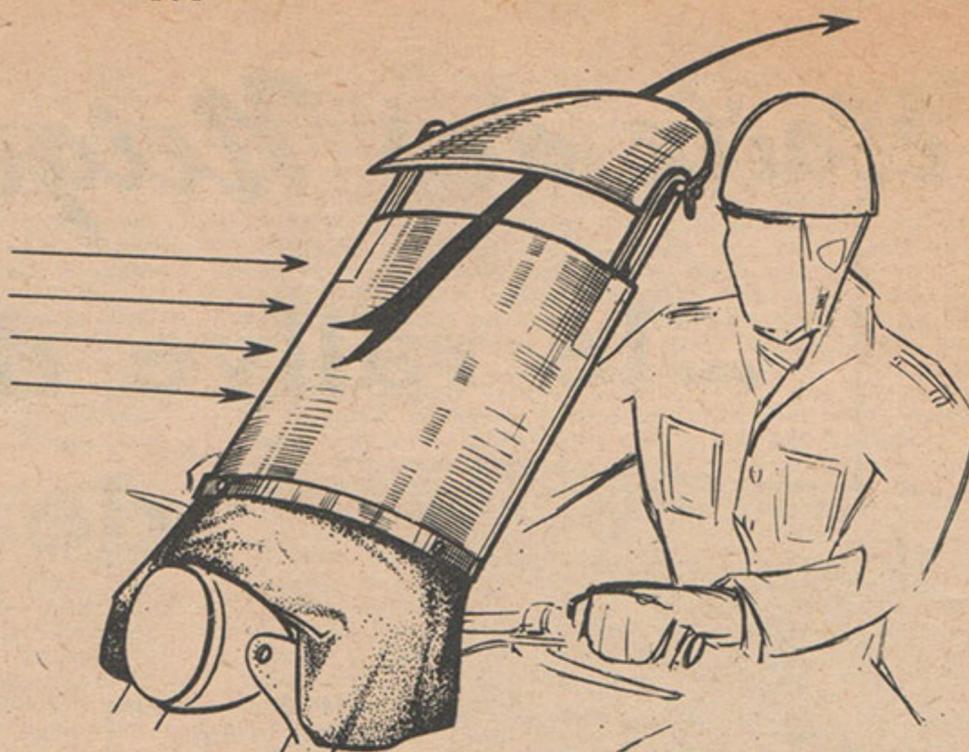
### PROTECTION DU PILOTE

Mais en dehors de ces aménagements techniques prévus surtout pour assurer le meilleur rendement possible de la machine, il fallait aussi envisager la question du confort du pilote, qui devait conduire pendant 24 heures dans des conditions climatologiques les plus défavorables.

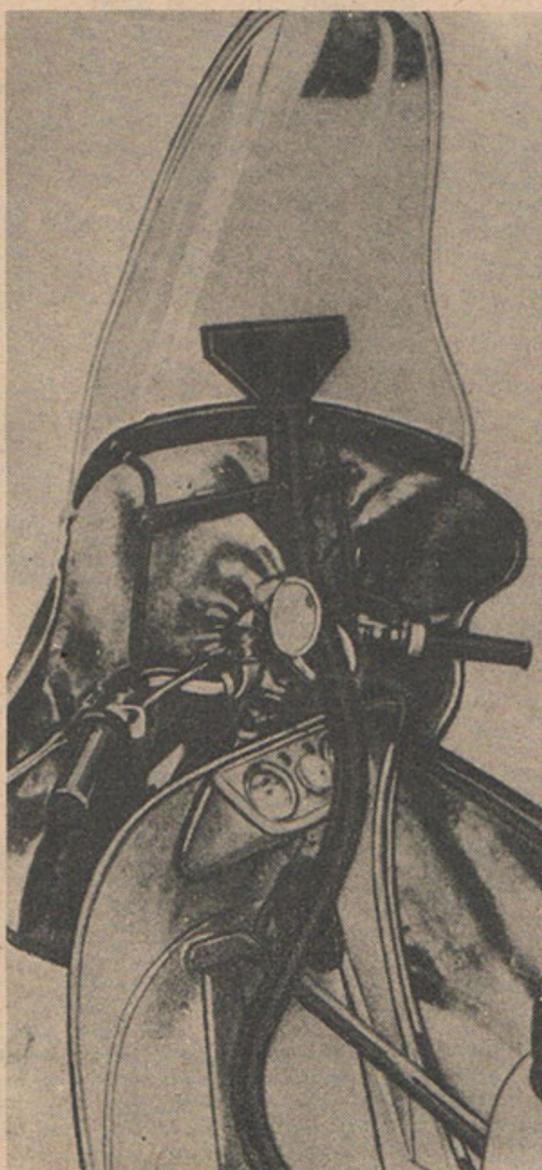
La fatigue, par elle-même, est déjà très grande, sans parler de l'ankylose due au froid. Un élément important de cette fatigue est la tension nerveuse. La fatigue physique se manifeste d'abord dans les pouces, puis dans les mains, et surtout aux poignets : sur le verglas, dans la neige, on serre le guidon bien plus fortement afin d'être toujours prêt à parer une éventuelle et probable amorce de dérapage. De plus, en raison du grand froid, l'huile, même très fluide, fige dans les gaines et il est beaucoup plus dur de tirer sur les manettes de frein et de débrayage. Des bandes Velpeau enserrant les poignets peuvent diminuer la fatigue, tout en protégeant du froid. Et lorsqu'on est obligé de mettre souvent les pieds au sol (et c'est encore le cas sur la neige et le verglas), on note également une forte fatigue dans les jambes et dans les hanches (cependant les skis adoptés par de nombreux pilotes assuraient une conduite bien plus facile, donc également bien moins fatigante).

Toutes ces raisons sont suffisantes pour expliquer le soin apporté par les concurrents pour se protéger au mieux contre le froid et s'assurer du plus grand confort possible (si l'on peut dire !...).

Voici par exemple, l'équipement d'un des pilotes : par dessus un survêtement de sport, un pantalon de cuir avec fourrure à l'intérieur ; une veste en peau d'agneau et un anorak imperméable avec



Un pare-brise surmonté d'un petit rhodoïd bien réglé protège tout aussi bien le pilote, tout en permettant une meilleure visibilité.



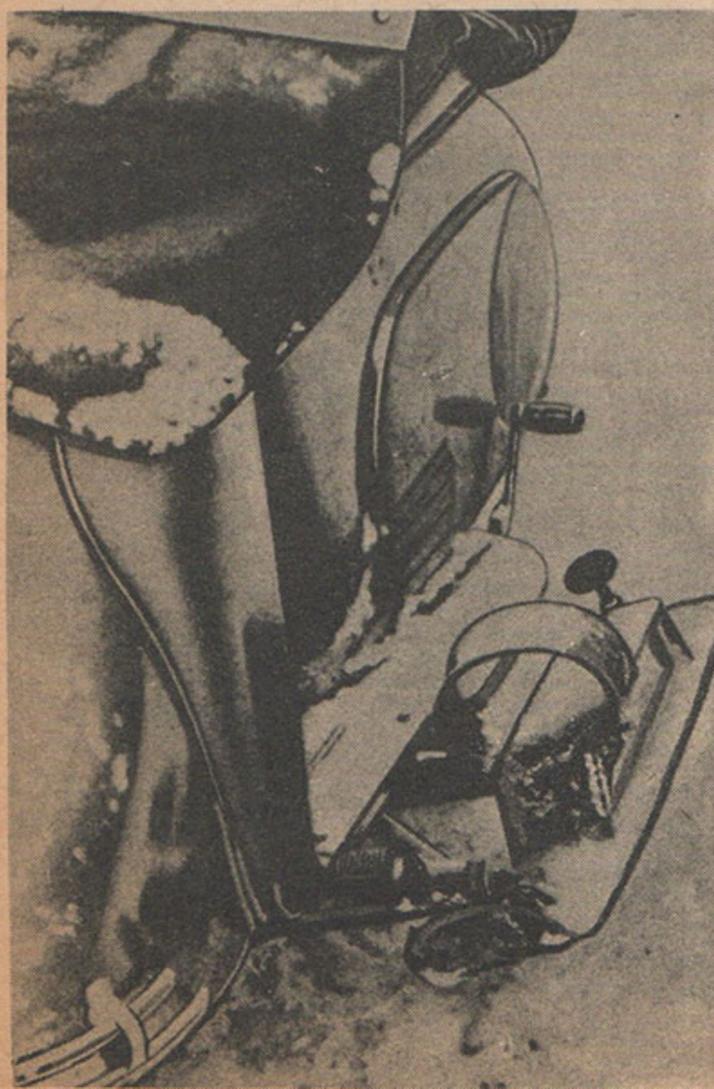
Ci-dessus, sur un Lambretta une canalisation amène l'air chaud brassé par le ventilateur pour dégivrer le pare-brise et réchauffer le pilote. A gauche, le montage élastique des skis sur les scooters Heinkel ; on voit, derrière, le champignon commandant l'« épine-frein » dont il est question dans le texte.

fourrure à l'intérieur. Aux pieds, des chaussettes russes, 2 paires de gros bas de laine et des bottes de feutre (tous ceux qui ont fait la guerre dans les pays froids savent qu'une paire de chaussettes russes : bande de tissu ou de flanelle qui enveloppe le pied, vaut deux paires de bas de laine). Sur la tête, un serre-tête en cuir et un casque par dessus. Aux mains des moufles de peau fourrées.

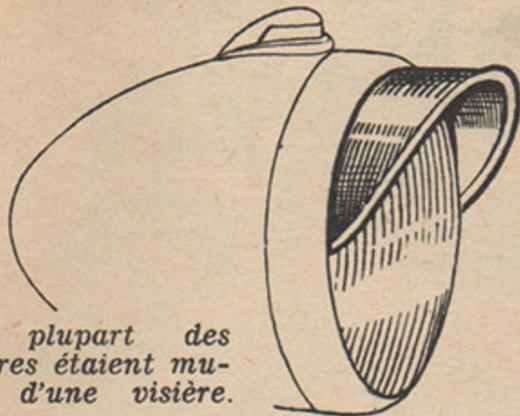
Des concurrents utilisaient aussi une combinaison en nylon, extrêmement souple et légère tout en étant très efficace au point de vue de la protection. D'autres pilotes protégeaient leur visage à l'aide d'un tronc de cône en rhodoïd muni d'une bande de caoutchouc mousse sur le côté appliqué contre la figure (une sorte de « groin » très... pittoresque évidemment).

De nombreux pilotes firent appel à différents accessoires pour accroître confort et protection. En particulier, on a beaucoup utilisé les pare-brise, dont certains modèles, bien profilés, ne protègent pas seulement le visage et le corps, mais également les mains et même les genoux. Quelques modèles possèdent même un petit pare-brise supplémentaire monté un peu en avant et au-dessus du grand rhodoïd, ce qui laisse une petite fente qui ne permet pas à l'air froid de venir frapper le visage (on peut rouler sans lunettes), mais permet par contre une bonne visibilité, même s'il pleut ou s'il neige. Mais cette petite portion supplémentaire de pare-brise doit être ajustée pour chaque pilote, pour qu'il soit bien protégé dans la position qui lui est la plus commode et la plus habituelle.

Le froid étant un ennemi vraiment terrible, on fit évidemment appel à différents modes de chauffage et surtout aux poignées chauffantes électriques. Si celles-ci sont vraiment efficaces, par contre, elles ont l'inconvénient d'absorber une forte quantité d'électricité : elles nécessitent une puissance de 22 watts. Pour l'éclairage, une ampoule de 35 watts était le minimum que l'on puisse admettre ; 3 watts étant nécessaire pour le feu rouge, on arrive pour la nuit à un total de 60. watts, sans compter la puissance nécessaire pour l'allumage. Avec les dynamos que l'on trouve couramment sur nos machines, on se trouve donc juste à la limite, la dynamo marchant à son maximum de puissance. Aussi de nombreux pilotes firent-ils appel à une deuxième batterie, qui se trouvait d'ailleurs à plat au bout de 10 heures de route dans la nuit. Pour pallier à cet inconvénient, quelques pilotes eurent recours à une autre source de chaleur que l'électricité : celle des gaz d'échappement ou de l'air chaud ayant servi au refroidisse-



ment du moteur. Ainsi, sur un Lambretta une tuyauterie prenant naissance à la sortie de la turbine de refroidissement, amenait l'air chaud à la hauteur du pare-brise (pour le dégivrer), et, en même temps réchauffait le pilote. Un autre pilote, sur une BMW attelée à un side, à l'aide de deux dérivation prises sur un tube d'échappement chauffait et l'intérieur du side-car, et son guidon. Mais les concurrents les mieux protégés furent ceux qui utilisèrent les petits trois roues Messerschmitt qui offraient la protection d'une voiture, avec chauffage à l'aide d'une dérivation du tube d'échappement.



La plupart des phares étaient munis d'une visière.

### TECHNIQUE DU PILOTAGE

Piloter sur le verglas et réaliser sur 24 heures une moyenne de 50 kmh. et même plus, exige des qualités que tous ne possèdent pas, et une certaine technique. De ce dernier point de vue d'ailleurs, les conducteurs s'amélioraient au cours des heures. Après un départ fulgurant comme pour une courte épreuve de vitesse (pour calmer les nerfs), de nombreux concurrents prirent sur le verglas une allure des plus prudentes... parfois même si lente qu'elle causa de nombreuses chutes. En fin de compte, la technique des vieux spécialistes s'imposa : ouvrir les gaz, faire tourner rapidement le moteur, quitte à rouler sur les intermédiaires ; plus le moteur tourne vite, plus l'effet gyroscopique du vilebrequin se fait sentir en donnant plus de stabilité ; plus on va vite, autant l'équilibre est meilleur, (il suffit de ne pas avoir à freiner trop brutalement). Un pilote raconte que bien que roulant à plus de 80 sur une autoroute verglassée, il fut plus d'une fois doublé par d'autres concurrents.

Mais en montagne, dans les parties sinueuses, et surtout dans les descentes, le problème se complique : il faut freiner souvent, virer, reprendre, toutes manœuvres favorables à un dérapage, suivi bien souvent d'une chute. Aussi certains modèles (dont les 3 scooters Heinkel) étaient-ils munis de skis latéraux montés à l'aide de ressorts. La tenue de route de ces machines fut incontestablement améliorée et leurs moyennes (à égalité de cylindrée évidemment) supérieures. Les virages pouvaient être pris plus facilement, ce qui représentait un avantage incontestable dans les parties du parcours où une conduite attentive s'imposait. Notons que l'arrière des skis des Heinkel étaient munis d'une « épine-frein » commandée du talon, sans qu'il soit nécessaire de retirer le pied de sur le ski ; non seulement le freinage sur glace et verglas est ainsi amélioré, mais la maniabilité est aussi bien meilleure, puisqu'un freinage plus important d'un côté que de l'autre a comme résultat de faire virer la machine de ce côté.

### LES RESULTATS

Revenons maintenant au rallye proprement dit. Les résultats sont résumés dans le tableau ci-contre.

Quelques détails maintenant. Les scooters n'avaient que 15 h. de route à accomplir. Le Ferbedo que l'on trouve dans le classement est un scooter léger, non caréné, équipé d'un 50 cmc. Zundapp. Le trois roues Messerschmitt était assimilé à un scooter attelé à un side ;

un lest de 60 kg. remplaçait le passager. Sa tenue de route fit sensation ainsi que l'état de fraîcheur des pilotes à l'arrivée.

Les moteurs à couple élevé et bas régime étaient évidemment avantagés ; aussi le succès des 350 TWN Boss n'est pas surprenant. A noter la 175 Imme, que son pilote avait transformée : les roues étaient toujours en porte-à-faux, mais elles étaient munies à l'arrière d'une suspension oscillante à élément élastique séparé ; à l'avant, une demi-fourche Earles.

Sur 172 partants, 135 seulement terminèrent l'épreuve (127 dans les délais fixés).

### LES CONCLUSIONS

Quels enseignements d'ensemble peut-on tirer d'un tel « Rallye » ?

Il semble que la presse allemande soit unanime à critiquer cette formule, et ceci non seulement pour ce Rallye d'Hiver en particulier. En fait il s'agit de la condamnation de la formule « Rallye » en général.

On sait que les allemands et les autrichiens sont très friands d'épreuves telles que le Deutschlandfahrt, l'Alpenfahrt, etc., où des machines, en général de série, se confrontaient sur plusieurs jours, aussi bien en sous-bois que sur autostrades, avec des moyennes importantes, des épreuves de côte, de vitesse, d'accélération, de freinage, etc. De ces confrontations, les motocyclistes tirent de nombreuses indications les guidant dans le choix d'une machine.

Or, dans un Rallye, surtout s'il est disputé dans les conditions du Rallye d'Hiver, le facteur chance joue un bien trop grand rôle.

Quant à l'intérêt technique qu'il suscite il est bien diminué du fait qu'il est très difficile de faire des comparaisons, les pilotes ne faisant pas tous le même trajet (puisqu'ils avaient le choix entre des parcours dont les distances variaient entre 935 et 1.400 kms).

Pour qu'une telle épreuve assume vraiment toute sa signification, elle devrait se courir en 2 ou 3 jours, avec deux demi-



Un tel « groin » assure la protection des yeux tout en permettant une excellente visibilité de face par neige et brouillard.

étapes quotidiennes. Pendant la nuit, la machine devrait rester à l'extérieur, dans un parc fermé (c'est là que l'on pourra juger des départs... à froid !). La halte de midi permettrait au pilote de se détendre. Et pour tous, le même circuit, le même trajet à accomplir.

Voilà ce que souhaitent les sportifs allemands, et nous pensons que, malgré le caractère pittoresque et spectaculaire du « Rallye de l'Etoile des Neiges », ils ont probablement raison.

J. B.

### PLAQUETTES

| CLASSE                    | d'Or                                   | d'Argent   | de Bronze   |
|---------------------------|--|--|---|
| 125 cmc.                  | 2 DKW                                  | 1 DKW<br>1 Puch                                  | 2 NSU - 1 DKW<br>1 Puch - 1 TWN   |
| 175 cmc.                  | 1 Rabeneick-Sachs                      | 1 Hecker   | 3 Express<br>1 Imme - 1 Maïco   |
| 250 cmc.                  | 2 Rabeneick Ilo<br>1 NSU<br>1 Hercules | 3 Durkopp<br>1 UT                                | 6 DKW - 2 Tornax<br>2 Zundapp - 1 Reh<br>1 Hecker - 1 UT<br>1 Victoria      |
| 350 cmc.                  | 1 TWN-Boss                             | 1 Horex  | 2 Victoria<br>1 Jawa  |
| plus de 350 cmc.          | 2 BMW                                  |  |   |
| Sides 250 cmc.            | 1 NSU                                  | 3 NSU - 1 Ardie<br>1 Hecker - 1 UT<br>1 Victoria | 2 DKW - 1 Ardie<br>1 Hercules - 1 TWN<br>1 Victoria - 1 Hecker<br>1 Express |
| Sides 350 cmc.            | 2 TWN-Boss<br>1 Victoria               | 2 Horex  | 1 Horex   |
| Sides de plus de 350 cmc. | 2 Zundapp                              | 2 Zundapp<br>1 BMW<br>1 Horex - 1 NSU            | 4 Zundapp   |
| Scooters 125 cmc.         | 1 Vespa                                | 1 Vespa  | 1 Ferbedo   |
| Scooters 175 cmc.         | 3 Heinkel                              |  |   |
| Scooters 200 cmc.         | 1 Goggo                                |  |   |
| Scooters avec sides       | 1 Messerschmitt                        | 4 Messerschmitt                                  | 3 Goggo   |

# ARIEL

## PRESENTATION DES MODELES

# 1954

du Dimanche 28 Février  
au Mercredi 3 Mars



*9bis, Avenue d'Iéna*  
PARIS-16<sup>e</sup>



ENTRÉE LIBRE

OUVERT de 10 h. à 22 h.

**G. G. N. IMPORTATEUR POUR LA FRANCE** 79, Av. de la Grande-Armée, PARIS-16<sup>e</sup>

# LE TRIAL DE CLAMART



A gauche, Delauné, second en « Touristes », court ici en cross. A droite, un groupe de commissaires circulant sur le circuit en catégorie « hors-concours ».



**P**lus de 100 concurrents au départ, et près de 70 classés : tel est le bilan que le Moto-Club Châtillonnais peut présenter pour son II<sup>e</sup> trial en forêt de Clamart.

Du point de vue organisation, donc, réussite parfaite, et il faut féliciter le MCC qui par ce trial s'affirme encore une fois comme un des clubs les plus actifs de la région parisienne.

Félicitations unanimes, avec cependant quelques réserves qui ne concernent pas le MCC.

En effet, peu modifié par rapport à celui de l'an dernier, le parcours se présentait, dimanche matin, sous une forme que ne pouvaient prévoir les organisateurs. Le dégel et les pluies des jours précédents avaient transformé certains non-stops en véritables bourbiers. Mais le mal, jusque là n'était — sportivement parlant — que peu grave et où les choses se gâtèrent réellement, ce fut lorsque l'on prétendit faire passer les concurrents dans cette boue qui transforma rapidement hommes et machines en paquets glaiseux.

Nous devons avouer avoir réellement souffert en voyant les malheureux pilotes militaires peiner pour tirer leurs lourdes motos des ornières, et plus encore lors du passage de certains concurrents américains sur des 650 anglaises qui, malgré leur son d'échappement rageur, ne firent guère sensation... du moins dans ce trial.

Techniquement donc, l'épreuve fut faussée par le temps, car les machines à pneus cross marquèrent un avantage très net.

Le circuit de 8 kms 300 présentait des non-stops excessivement difficiles, reliés entre eux par des parties peu accidentées

qui devenaient, elles, à cause du temps, une véritable promenade, où les pilotes retardés pouvaient « tirer à fond » pour rattraper leur retard éventuel.

Le côté Trial, s'il fut évident, ne se révéla vraiment que pour les crossmen, alors que le découragement s'abattait sur la majorité des simples amateurs, venus là dans l'esprit spécifiquement « trial », c'est-à-dire pour passer une journée sportive, mais délassante.

Le vainqueur devait donc faire preuve d'une grande résistance physique, tout en possédant le sens de l'équilibre, le sens de la vitesse dans la boue, qui sont l'apanage d'un crossman. Aussi n'y a-t-il rien d'étonnant à ce que nous trouvions à la première place du classement tourisme Henri Frantz, avec 15 points de pénalisation (« perlage » dans un non-stop), qui gagne également en catégorie cross internationaux.

Malgré tout, il ne faut pas, à notre avis, en conclure qu'il s'agit d'un accident, car Frantz à vaincu sur une machine qui ne lui est absolument pas familière. Il s'agit en effet de la 200 Dot du jeune Leguyader, lequel se classe par ailleurs 10<sup>e</sup> avec cette même machine. Frantz est un nouveau venu au trial, mais sera, s'il continue ainsi, très inquiétant pour les leaders de ce sport.

Sa victoire en cross internationaux n'est pas non plus étonnante, mais, à nos yeux, a beaucoup moins de valeur, car elle donna plutôt lieu à une démonstration de moto-cross qui n'avait qu'un rapport très lointain avec le trial. Nous n'en voulons pour preuve que les paroles d'un spectateur déclarant que : « ça se passait comme à Montreuil, mais dans les bois ». Voilà qui est assez significatif sur l'ambiguïté de la formule.

En deuxième position du classement touriste, nous trouvons Claude Delauné sur sa toujours fidèle Motobécane 175, transformée de belle façon par lui-même et son père. Delauné, qui dut s'incliner devant un Frantz, ce qui est tout à son honneur, est un de nos rares pilotes à posséder, et pratiquer réellement une technique « trial » digne des pilotes anglais. Malheureusement, il ne semblait pas être en une excellente forme, ce qui explique peut-être aussi sa 9<sup>e</sup> place au classement cross. Nous avons déjà parlé par ailleurs des avantages présentés pour les machines de cross et, partant, favorisant aussi les crossmen. Et c'est à travers cette appréciation qu'il faut juger les classés. Il nous faudra donc retrouver ces deux pilotes aux prises pour les juger efficacement.

À la première place des « cross nationaux », nous trouvons notre champion national Paul Godey qui montait une BSA 500 cmc. dont il tira vraiment le maximum partout où cela était possible. Godey fut particulièrement impressionnant dans les passages chronométrés, et sa grimée d'un de ces passages, en pente très raide et caillouteuse, fit passer un frisson dans le dos de plus d'un spectateur. Son démarrage sur la roue arrière laissait d'ailleurs présager « quelque chose de différent » ! Les temps réalisés lors des chronométrages lui permettent de ce fait de devancer Scossa et Guerlach, ces trois pilotes terminant avec 0 pt de pénalisation.

Battu de justesse en solo, Scossa devait se rattraper en sidecar avec la même machine (Saroléa-cross) attelée à un side Précision. Là encore il termine sans aucun point de pénalisation, ce qui n'est pas un mince résultat vu l'état du parcours.

Cinq sidecars au total participaient à ce trial, et tous ont terminé après des démonstrations très spectaculaires et qui plurent beaucoup au public, comme d'habitude.

A gauche, le grand vainqueur, Frantz, au départ d'un non-stop sur sa minuscule Dot.

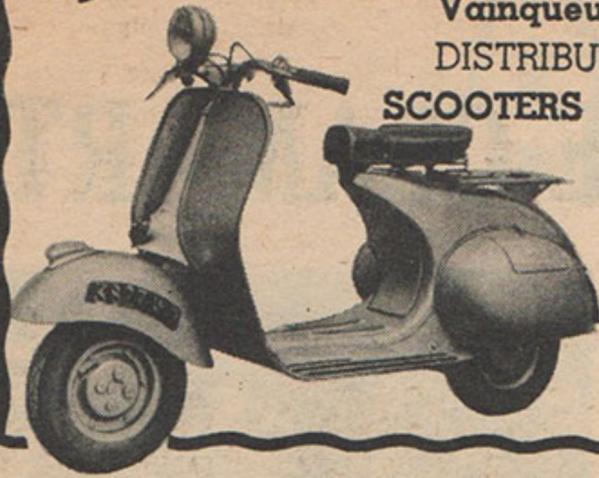


**Vespa**

# MARCEL LAURENT VELOSOLEX

Vainqueur de 2 Bordeaux-Paris successifs  
DISTRIBUTEUR OFFICIEL PARIS SUD-EST  
SCOOTERS MOTOCYCLETTES

**PEUGEOT - GIMA  
TERROT - MONET-GOYON**



VENTE A CREDIT : 4 - 6 - 9 - 12 - 15 - 18 MOIS

LIVRAISONS IMMEDIATES

153, rue P. V. Couturier ALFORTVILLE (Seine)

Métro : Charenton-Ecoles

Autobus : 103

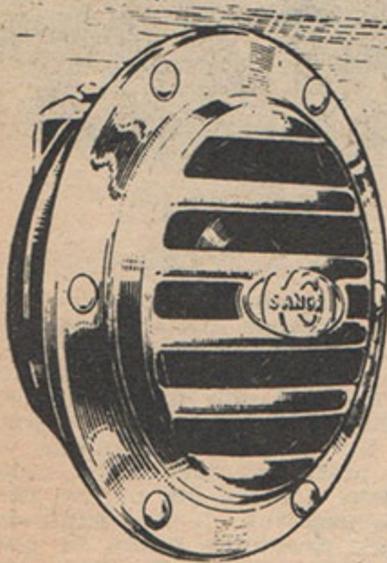
CADEAU A TOUT ACHETEUR

ENT. 12-88

PROFITEZ  
de notre remise  
exceptionnelle  
de 5 à 10 % sur  
nos modèles  
neufs de fin de  
série.

QUELLE QUE SOIT VOTRE VITESSE...  
POUR ÊTRE ASSURÉ DE VOUS FAIRE ENTENDRE

ADOPTÉZ L'AVERTISSEUR D'AUTO A REDRESSEUR INCORPORÉ



**VM 110**

SANS ACCUS DIRECTEMENT  
SUR LE VOLANT MAGNÉTIQUE



**F8<sup>B</sup>**

OU L'AVERTISSEUR  
HAUTE FRÉQUENCE  
A SON DIRIGÉ

# SANOR

LE PROJECTEUR DE SON

## ULTIMA

26, r. Ct Faurax  
— LYON-6<sup>e</sup> —

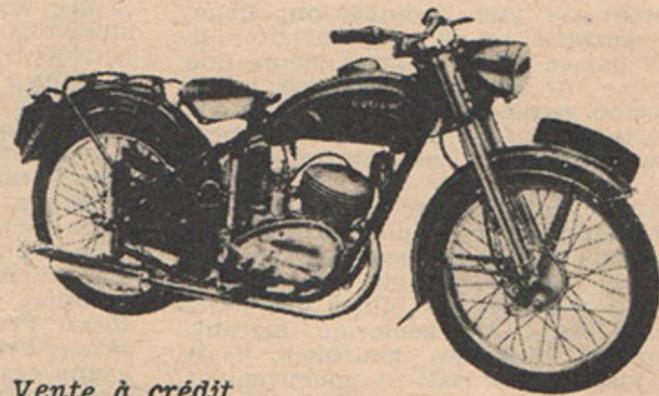
BAISSE SES PRIX

CONSERVE SA QUALITE

LIVRE 4 NOUVEAUX MODELES

dont une moto légère

de 3 CV à : **145.000 fr.**



Vente à crédit.

DEMANDEZ LE CATALOGUE

Pour l'Algérie, adressez-vous à :

« LA RENOVATION INTEGRALE »

107, Chemin Fontaine Bleue, 107 — ALGER

AGENTS REGIONAUX DEMANDES PARTOUT

CONSTRUCTEURS, pour vos réalisations adoptez  
les blocs-moteurs 125 et 200 cc. et divers éléments,  
tels que fourche télescopique, suspension AR. etc...  
qu'ULTIMA fabriquée spécialement pour vous.

Renseignements et plans sur demande.

CREDIT 12 MOIS

## MOTOBÉCANE

CREDIT 12 MOIS

62<sup>e</sup> ANNÉE

AGENT

EXCLUSIF

TOUS MODELES

DISPONIBLES

### DEPREZ

187, r. Armand Silvestre  
COURBEVOIE

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

Tél. : DEF. 07-01 et 02

COMMANDEZ VOTRE

LIVRAISON  
RAPIDE



## NIEL-GARAGE



AU COMPTANT  
A CREDIT

8, rue Fourcroy - PARIS-17<sup>e</sup> -- WAG. 52-62

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

# LE TRIAL DE CLAMART

(Suite de la page 197)

Le second de cette catégorie est Cheminard, un militaire du 1<sup>er</sup> ERT qu'il faut féliciter de sa place, acquise avec un lourd sidecar Gnome et Rhône de l'armée dont la conduite ne fut certainement pas une partie de plaisir dans la plupart des cas. La faveur dont jouit le flat-twin en side se révèle encore ici, où en plus de l'ensemble Gnome déjà cité, nous vîmes un side BMW type Russie et une splendide Condor attelée à un Précision. Le dernier concurrent (n° 54) était monté sur un ensemble de sa fabrication à base de Motobécane.

Pour la seconde fois, à notre connaissance, l'armée participa officiellement à

ce trial et fit fort bien les choses, si l'on en juge par le déplacement de troupes et matériel que l'on vit au départ. Le classement spécial pour ces concurrents donne Blois, du 1<sup>er</sup> ERT, comme vainqueur. Blois récolta 230 points de pénalisation, contre 385 et 550 au 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup>, ce qui est une claire indication des difficultés rencontrées par cette catégorie.

En conclusion, nous devons souligner l'excellente impression que nous a laissée cette épreuve qui pêche évidemment en beaucoup de points par l'esprit spécifiquement trial, mais dont la lettre fut rigoureusement observée par l'organisation. Et nous espérons que celle-ci fera encore mieux l'an prochain.

## JUNIOR

### RESULTATS

**Touristes :** 1. H. Frantz (AMS) sur 197 cc Dot, 15 pts ; 2. Delauné (MC Chât.) 55 pts ; 3. Greneau (MC Chât.) 110 pts ; 4. Masson (MC Chât.) 145 pts ; 5. Charrier (AM St-Cloud) 155 pts ; 6. Dabat 155 pts ; 7. Bonabaud 160 pts ; 8. Bordio 220 pts ;

9. Dubois 230 pts ; 10. Leguyader 255 pts ; 11. Loftis ; 12. Charny ; 13. P. Monneret ; 14. Andraud ; 15. Larivière ; 16. Segulnot ; 17. Barrett ; 18. Villain ; 19. Delgobe ; 20. Létang, etc...

**Cross nationaux :** 1. P. Godey (AM St-Cloud) sur 500 cc BSA, 0 pt ; 2. Scossa (CS Meaux) 0 pt ; 3. Guerlach (MC Chât.) 0 pt ; 4. m.d.l. Brière (3<sup>e</sup> Hussards) 10 pts ; 5. Koefer (MCLC) 10 pts ; 6. Dianl (MC Chât.) 15 pts ; 7. m.d.l. Bajau (3<sup>e</sup> Hussards) 20 pts ; 8. Sulista (AM Saint-Cloud) 20 pts ; 9. Delauné (MC Chât.) 25 pts ; 10. Martin (US Ivry) 25 pts ; 11. Lafitte ; 12. Faret ; 13. Théret ; 14. Fillette ; 15. s.-lt Ruffart ; 16. Heuqueville ; 17. Camus ; 18. Douis ; 19. Hallex ; 20. Antich, etc...

**Cross internationaux :** 1. H. Frantz (AMS) sur Royal-Enfield, 10 pts ; 2. Brocherieux (AMS) 10 pts ; 3. Deshaies (AS PP) 15 pts ; 4. Melloli (AMS) 20 pts ; 5. Théveney (AMS) 40 pts ; 6. Charrier (AM St-Cloud) 40 pts.

**Sidecars :** 1. Scossa CS Meaux sur Saroléa, 0 pt ; 2. Cheminard (1<sup>er</sup> ERT) 10 pts ; 3. Cambis (COB) 50 pts ; 4. Morlot (MC Chât.) ; 5. Charpentier (AM St-Cl.).

**Militaires :** 1. s.-lt Blois (1<sup>er</sup> ERT) 230 pts ; 2. s.-lt Bruniaux (GCR 602) 385 pts ; 3. Deldos (GCR 602) 550 pts ; 4. Amblard (GCR 602) 610 pts ; 5. lt Richebourg (1<sup>er</sup> ERT) 645 pts ; 6. Anne (1<sup>er</sup> ERT) ; 7.

Le matin avait eu lieu une épreuve de cyclomoteurs (dont notre confrère « Cyclomoto » fera le compte-rendu) qui fut remportée par Mérel sur V.L.T.

# NOTRE GRAND CONCOURS

## 17 nouveaux ex-æquos

La publication des premiers résultats de notre concours nous a amené quelques lettres de réclamations.

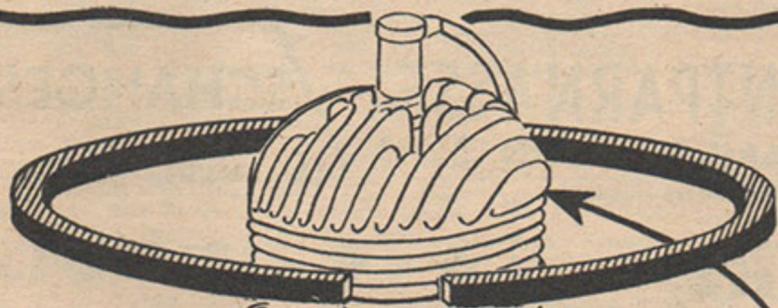
Le jury a examiné chaque cas en détail, et à la liste des ex-æquos, publiée dans notre numéro 1174, il y a lieu d'ajouter les noms de Messieurs : AVICE Georges, Paris. BARTHELEMY Raymond, Gannat. BAUDUIN Jacques, Anor. BOERO Charles, Mépieu. CASTANDET Gérard, Bordeaux. CHARTIER Pierre, Chambon s/Vouéze. CHAUME Pierre, St-Quentin. DEJEAN Claude, Cressonnet. FRATH Albert, Limoges. LOISEAU Pierre, Melun. MAZIMANN Guy, Thulay. PACOUIL Georges, Paris. PETIT Marcel, Argenteuil. PRADEAU Jacques, Gentilly. PROHON Jacques, Bellevue. RIZZI Roger, Belfort. VIRLAIN Jean, Pamproux. Nous rappelons à tous ceux-ci, que les réponses à la deuxième série de questions subsidiaires, publiées dans notre n° 1.175, doivent nous parvenir avant le 8 mars 1954.

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 - GUT, 73-32



**Segments noirs Amedée Bollée**

Surface traitée au Parcolubrite  
épaisseur 3 microns

**spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps**

a refroidissement par air

150



## AGENCE REGIONALE

Réparations, pièces détachées d'ORIGINE  
Suspension AR « MONTLHERY » pour  
DKW NZ

SPECIALISTE DU MOTEUR DEUX TEMPS  
TOUTES MARQUES

**R. LAMBOROT**

12, rue Germain David - LYON (3<sup>e</sup>)

Tél. : MONCEY 12-18

## L'ULTIME AMORTISSEUR



Le casque

# BAYARD

vous présente  
SON FRÈRE CADET

# le CHAPEAU FORT

calotte de protection intérieure

BREVETÉ S.G.D.G.

en liège naturel contreplaqué

Conçu pour le Cyclomoteur et le Scooter

CONTRE LA PLUIE

CONTRE LE SOLEIL

CONTRE LES CHUTES

CASQUES BAYARD, 28, R. de CHATEAU-LONDON - PARIS (10<sup>e</sup>)

## AGENCE OFFICIELLE

LES PLUS BELLES MACHINES  
POUR ETRE SERVI, RETENEZ-LES EN AVANCE

STOCK PIECES DETACHEES

SERVICE GARANTIE ET REPARATIONS

# BSA

# ARIEL

# SUNBEAM

Vente ARIEL (Seine excepté)

# MOTO-BASTILLE

6, Bd Richard-Lenoir - PARIS (Bastille)

TANDI-SAD ET SELLES BIPLEX, MERAT VW

REPOSE-PIEDS VW MERAT

EMBIELLAGES

PARE-BRISE BIPLEX PAREFLEX

RETO-VISEURS VW HURET

CYLINDRES

POIGNÉES TOURNANTES SAKER

PIGNONS

SEGMENTS BOLLÉE TOUS PISTONS

CASQUES GENO BAYARD

BOUGIES GÜRTNER KLG-BOSCH MARCHAL

CARBURATEURS GÜRTNER DELL'ORTO A B G

RÉSERVOIRS MOTTAZ

SILENCIEUX WILMAN

GUIDONS SAKER

**TOUS LES ACCESSOIRES POUR MOTOS**  
**ETS YVARS**  
 8, RUE DU GRAND-PRIEURÉ, PARIS-XI<sup>e</sup>  
 PRÈS PLACE RÉPUBLIQUE - RÔQ. 52-34  
 ACCESSOIRES - VESPA - LAMBRETTA  
 MOTOLETTE DÉPOSITAIRE VAP

# DENFERT-SPORTS

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

LIVRE RAPIDEMENT, ENTRETIENT & ÉQUIPE

SCOOTER ET TRI **Vespa** CRÉDIT 18 MOIS

MOTOS ET BIMA **Peugeot** CRÉDIT 12 MOIS

Camille NARCY et son Équipe vous réservent le meilleur accueil.

Réparations, mises au point par techniciens spécialisés

# DENFERT-SPORTS

LA "STATION-SERVICE"  
 AU SERVICE DE SES CLIENTS

## LE PRINTEMPS ARRIVE !!

### PRENEZ VOS PRECAUTIONS

QUELLES QUE SOIENT VOS INTENTIONS VOUS AVEZ INTERET A

# NOUS CONSULTER

**REPRISES**  
MEME AVEC UN

**GAITE-MOTOS MONTPARNASSE**  
 4, IMPASSE DE LA GAITÉ, PARIS-14<sup>e</sup> - DAN. 55-43  
 Demandez-nous la liste complète contre 50 frs en timbres

**ECHANGES**  
LE SOLDE EN

**1<sup>ER</sup> VERSEMENT DE 5.000 frs 6 - 9 - 12 MOIS**

|   |   |   |   |  |
|---|---|---|---|--|
| <p>Terrot 3 v. 30000<br/>         Motobécane bloc mot. 48000</p> <p><b>125 CMC.</b></p> <p>Gn. Rhône 2 t. f. tél. 75000<br/>         Motob. sus. ar. f. tél. 85000<br/>         Peugeot 4 vit. sélect. 85000<br/>         Gnome Rh. f. tél. sél. 90000<br/>         Peugeot 4 v. télesc. 100000<br/>         Peugeot 2 t. 4 v. 53 115000<br/>         Terrot four. tél. 4 v. 110000</p> | <p><b>175 CMC.</b></p> <p>Peug. 4 v. f. t. s. AR 110000<br/>         Alcyon AMC 4 v. sél. 120000<br/>         Motobécane impec. 125000</p> <p><b>250 CMC.</b></p> <p>Magn.-Deb. vit. au pied 70000<br/>         Monet Goy. cul. 4 v. 90000<br/>         Puch 4 vit. sélec. sus. AR<br/>         fourche télescop.<br/>         Ardie susp. AR fourch. tél.<br/>         Monet 200 démonstrat. sold.</p> <p><b>350 CMC.</b></p> <p>Peugeot P112 bloc mot. 85000<br/>         Terrot culasse alu 100000</p> | <p>Terrot dernier modèle 1952<br/>         NSU konsul 4 v. sélect. sus.<br/>         AR four. télescop. 1952.</p> <p><b>500 CMC.</b></p> <p>Gnôme flat-twin card. 90000<br/>         Monet Goy. grd sport 120000<br/>         Motob. sup. cul.4 v. 120000<br/>         Norton 16H 125000<br/>         Royal-Enfield twin f. télesc.<br/>         susp. AR oscillante 290000</p> | <p>BSA AA7 twin culb. four.<br/>         téles. sus. AR 1952<br/>         BSA Star Twin.</p> <p><b>600 et 750 CMC.</b></p> <p>BMW 750 fourche tél. 180000</p> <p><b>SIDECARS</b></p> <p>Terrot500 4v. s. sid. Buf. 130<br/>         BSA M20 side Steib 160000<br/>         Zundapp 600 cc KS flat-twin<br/>         culb. 4 v. sélecteur 260000<br/>         Plus. sides solo à part. 25000</p> | <p><b>SCOOTERS</b></p> <p>125 Terrot équip. 80000<br/>         125 Bernardet 4 vit. 90000</p> <p>Un lot de machines bon<br/>         marché et pour bricoleurs.</p> <p><b>NOS VOITURES<br/>         D'OCCASION</b></p> <p>6 cv Flat cabr. déc. 200000<br/>         10 cv Citroën coach 140000<br/>         4 CV Renault C. I. 320000<br/>         203 cond int. toit ouvrant</p> |
|---|---|---|---|--|

**NOS CONDITIONS DE CREDIT ET DE REPRISE RESTENT INTROUVABLES**

Ouv. de 9 h. à 20 h. sans interr. Fermé le dimanche

# MOTO ET GLACE

Deux mots qui d'habitude ne vont guère ensemble et qui se sont trouvés réunis le 31 janvier par les soins du Moto-Club Dauphinois et du Club des Sports de Villard de Lans. Il ne s'agissait rien moins que d'escalader la route qui en 25 kilomètres mène à la célèbre station d'hiver. Par 12° en-dessous et sur une épaisse couche de neige et de verglas, cela nécessite une certaine virtuosité et un courage à toute épreuve. Il s'est trouvé tout de même 26 concurrents pour « tenter le coup » ! Ils terminèrent d'ailleurs tous dans un « remarquable état de fraîcheur », mais la plupart sans « bûches ».

Honneur soit rendu à la Gendarmerie motorisée de l'Isère qui triompha avec

Féraud. Nos anges gardiens qui sillonnent les routes par tous les temps méritaient bien cela.

La deuxième partie de l'épreuve se déroula sur la glace de la patinoire de Villard de Lans... et sous une tempête de neige. Il s'agissait d'un gymkana en trois épreuves (slalom, vitesse, accélération-freinage) qui fut remporté par Lesage, un des bons coureurs régionaux de l'Ecurie du Dauphiné.

Cette compétition fut un gros succès et malgré le temps un public enthousiaste d'hivernants acclamait les courageux concurrents. Très spectaculaire, cette forme

nouvelle de motocyclisme nécessite un doigté « en souplesse » s'apparentant à celui requis par le Trial.

Il appartenait au Moto-Club Dauphinois, de par sa situation géographique, d'innover dans le domaine du « Moto-Glace ».

Voici les résultats :

Course de côte à moyenne idéale :

1. Féraud (31 pts) ;
2. J. Breyton (32 pts) ;
3. Primard (67 pts) ;
4. Terle (73 pts) ;
5. Julien (91 pts) ;
6. Delangue (94 pts) ;
7. Guillet (112 pts) ;
8. ex-æquos : Ode et Novel (118 pts) ;
10. Lance (127 pts), etc...

Compétition sur glace (3 épreuves)

- Classement général : 1. J. Lesage ; 2. Terle ; 3. Bertachi ; 4. P. Bec ; 5. Guillet ; 6. ex-æquos : Chautin et Lance ; 8. Ode ; 9. Julien ; 10. ex-æquo : Capello et Delangue, etc...

## LES PETITES ANNONCES DE Moto revue

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

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

### MOTOS A VENDRE

MOTOB. 175 px 85000. 9 r Rouget de l'Isle, Courbevoie (S.)  
 PUCH 250 t. b. ét. px int. acc. POTIN 2 allée Clos Motet, Meudon (SO)  
 Terrot 350 et 500 à part. 80.  
 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 Gnome Rhône 80000  
 Indian Scout 160000  
 Crédit Repris. MOTO-CHOISY 62 av. de Choisy 13° Gob 87-87 Ouvert le dimanche he.  
 500 Triumph SP twin exc. ét. Steiner 11 r Université 7°.  
 Bel. oc. BSA 250 C11SL c. nve Brunel 101 r Hoche, Colombes  
 BMW 71 b. ét. side Précision Driancourt 67 b. r. Fessart 19°  
 MOTO 200 Zundapp av. nomb. pièces rechange 70000. 226 r Championnet.  
 PART. BSA 500 twin bicycl. éq. compl. 3200 k. Fautier 23 r Parmentier, Courneuve (S.).  
 ZUNDAPP méc. aspect impeccable. S'adres. diman. matin André 44 rue Laborde Paris 8°.  
 AU pl. offrant 750 René Gillet av. side 1946 b. ét. FRAIROT 269 av. Daumesnil 12°.  
 A V. moto italienne 500 cmc. susp. AR sacrifiée 120. DARI-DAN 159 r Picpus 12°.  
 BSA 250 C11SL mod. 53 éq. ét. nf. Wadoux aéro nav. Orly rte Fontainebleau. GOB. 40-92.  
 HOREX 350 dern. mod. état imp. Marro 56 rue Bernard Gante, Villemonble (Seine)  
 NORTON Dominator impeccable. GRANIER, place Septier, Apt (Vaucluse).  
 500 PANTHER 95. repr. vélom. 47 r Deguingand, Levallois.  
 URG. 175 Motob. 9000 kms. ARNAUD NOR. 67-96 bureau.  
 BMW R12 side Simard parf. ét. éq. 175000. 107 rue des Fontaines, Toulouse.  
 URG. 500 twin Ariel 1952, 230. MARTIN 31 bis r de Solferino, Billancourt.  
 650 BSA A.10 luxe 52 tte éq. ALLIE 12 rue M. Berthelot, Montrouge (S.) ou Por. 20-23  
 Terrot 350 culb. HSST avec side com. 38000. JOUAN 4 bd Pasteur, St-Gratien (SO).

AJS TR et Matchless G45 re- cue en nov. 53, n'ayant jamais couru. BASSO rte Philippeville, Gerpinnes, Belgique.  
 BERNARDET 250 exc. ét. 1953 Avantages multiples. 36 avenue Thiers, Melun.  
 350 JAWA 53 impeccable. access. Delest 36 rue Serge Launay, Montigny les Cormeilles (SO).  
 PUCH 250 TF rouge éq. impeccable. Garage 48 rue Orfila 20°.  
 GOLDEN Flash av. ou ss side DUPONT 72 av. Gal Leclerc, Boulogne/S., après 19 h.  
 BSA AA7 ét. neuf. Mazzochini 3 r Vercingétorix Ség. 79-59.  
 URG. Lambretta 52 impeccable. access. 135. Funes DAN. 79-39.  
 MATCHLESS G3L f. télesc. Colard 7 r Beautreillis 4°.  
 Ech. Royal 500 cul. 53 c. BMW R73. Gilbert 21 r du Cirque 8°

MOTO DEMOLITION  
 stock pièces. 200 motos surpl. ttes marqu. dep. 20. list. gratuite Thiery, 19, rue des 2 Communes - Montreuil (S.).  
 100 MOTOS sélectionnées. Voitures. Reprises. Crédit.

MOTO-RECORD  
 151, rue Marcadet, Paris-18° MON. 24-40.

UN LOT DE MOTOS  
 scooters, vélomot., sidecars ttes cylindr. à crédit sans formalités avec 20000 cpt. GIL 105 rue des Poissonniers, PARIS  
 GUILLER 150 tr. b. ét. 65000 Fagedet 13 r Ardennes P. 19°  
 PART. vend 650 BSA parf. ét. sidecar Précision 10000 kms Doupart r P. Chautard 15°.  
 PUCH 250 TF nve Barote 22 r Orfila 20° ts ls j. 19h. 8000 k.  
 TRIUMPH Tiger 100 impeccable. 15 r Cosarde L'Hay les Roses (S)  
 MOTOB. 125 lat. excel. état gén. équipé 60000. Déf. 24-38

INTER-MOTOS  
 Spé. BMW 57 bd de la Libération, Saint-Denis. Métro Carr.-Pleyel.  
 12 motos vélomot. pr. déris. WA. 122 r Clignancourt P. 18°  
 250 BMW fourche téles. 135000 Reprends vélomot. MAR. 92-22  
 POUR marchand 1 lot cyclo. vélomot. scooters, motos neuves. Remise sur prix de gros, certains prix d'occas. liquide d'urg. changem. agence. Moto-Bastille 6 bd R. Lenoir P. 11°

SCOOTERS Speed démonstration ou occasion, avec garant. de 3 mois, vendus tt équip. à des prix particul. intéress. Réparations, entretien.  
 Nos reprises motos :  
 175 Gillet Herstal parfait état éclairage batterie 45000  
 125 New-Map culb. éclairage batterie neuve 105000  
 350 Triumph 80000  
 P. BRISSONNET et Cie 22 ter bd Gén. Leclerc, Neuilly-s/S. Mai. 87-40. Ouv. samedi matin  
 350 Terrot 300 kms tout équipée, prix intéressant.  
 250 NSU bon état bas prix.  
 750 BMW R12 entières. refaite  
 500 Terrot RDA occas. uniq.  
 250 Puch état de nf à saisir  
 650 Triumph Thunderbid très bon état, bas prix.  
 SAINT-PAUL-MOTOS 1 rue de Rivoli, Paris 10°.  
 150 vélom. motos et sides d'occas. en 6 ou 12 mois sans 1° versement. Roger SCEAUX 4 r Beaurepaire Pantin Nor. 15-18  
 NSU Konsul 4 v. sélect. sus. AR four. télesc. 275000. Drouet 34 av. Thiers, Melun (SM).  
 Scoot. Speed imp. acces. 75000 Fournier 6 bd Ornano 18°.  
 TERROT 350 HCTL side Simard ét. nf acc. 160000. Gougeon 20 r Germ. Pilon 18°.  
 Vis. jrs impairs ap. 15 h.  
 GN. RH. 750 culb type X ét. nf révis. bas px remor. Fulgur Lorquet 325 rue Belleville 19° a. 19 h. sam. dim. tous jrn.  
 500 Terrot 48 4 v. sél. pf. ét. 80. Repr. vélomot. PER. 60-98  
 125 Bernardet 6000 k équip. px int. André 68 r Dulong.  
 INDIAN 1200 ét. impeccable. gd touris. Fruhauf MAR. 72-45.  
 125 ALCYON 1950 bon ét. 35. 42 r d'Alsace, Levallois.  
 BMW R61 impeccable. 54 r A. France, Fontenay sous Bois.

ENCORE 8 JOURS  
 pour profiter de notre crédit en 24 heures sans intérêts.  
 50 motos toutes marques  
 Terrot 500 et 350 dep. 65000  
 Peugeot 350 mot. neuf 55000  
 Monet 350 et 500 dep. 70000  
 Indian 1200 et 500 dep. 70000  
 R. Gillet police c. nve 90000  
 Gn.-Rhône X2 side 90000  
 Harley selle bipi. 120000  
 Norton 16H, Triumph 500, Puch Jawa, Matchless, DKW, etc...  
 Sidecars, châssis, carrosseries Faurie, 8, av. de St-Ouen Paris M° La Fourche (d. la cour)

ON DESIRE ACHETER  
 Achat comptant de ttes motos et vélomot. Reprise ctre voit. HURNI 38 r Saussure. 17°.  
 Ach. Rovin et cyclecars 4 et 3 roues mono et commercial Solito Avia 30 Bd Sellier Suresnes (Seine).  
 Achète ttes motos et scooters Alazard 47 av de Clichy-17°  
 Achat compt. et dépôt-vente vélom. et motos réc. Sélection Moto 100 Bd Magenta. Métro Gare du Nord - BOT. 23-80.

VENDS 175 Motoconfort état impeccable. px à débat. S'adresser M. Marchand 9 rue Bleue 9° Paris. Après 19 h. sam. et dim.  
 BSA 500 A7 7500 k 270.000 f. facil. palem. CHARON 1 rte de Versailles Jouy-en-Josas SO  
 VESPA impec. nomb. acces. GOYARD MAI. 56-64.  
 Puch 250 noire 12000 km. ét. nf équip. nx acc. BONATI 15 rue de la Vilette Paris.  
 AJS Twin juillet 1952. BERNET 56 av. des Etats Unis, Versailles.  
 BSA twin AA7 éq. 245. Profit 14 av. Hoche Paris Wag. 59-33

CREDIT REPRISE  
 125 et 175 Motobécane 1952  
 250 et 350 BSA 1952-53  
 500 et 650 Triumph 1952-53  
 Hurni 38 r. Saussure-17°

MOTOBEC. 125 état neuf sélect. avert. 85. Bourières, 127 r Reully 12° 19 h. et sam. ap.

CREDIT IMMEDIAT  
 1/3 cpt. solde en 6-9-12 mois  
 500 BSA type A7-52. 250  
 500 Triumph Tiger 100 250  
 500 AJS culbut. 52 270  
 500 Sunbeam 52 cme nve 325  
 500 FN 51 culbut. 220  
 500 Norton 16 H. 130  
 500 BSA WM 20 130  
 350 Ariel culbuteurs 150  
 350 Velocette 51 culb. 220  
 350 Horex 52 Régina 230  
 350 Motobécane culbut. 95  
 350 DKW NZ depuis 115  
 350 Jawa 1953 neuve 210.  
 800 Gnome flat-twin 95  
 750 et 1000 R. Gillet dep. 85  
 500 Indian scout nve grenat 170  
 500 Terrot 53 RGST 170  
 500 Terrot 48 sus. cul. 125  
 500 Motobécane cme nve 115  
 250 Guiller sport 54 neuve 175  
 232 M. Goyon 53 neuve 70  
 150 Peugeot 51 55  
 125 Peugeot 50 55  
 175 Motobécane 1952 115  
 125 Motobécane 50 à 52 75  
 Scooter Vespa 52 125  
 500 motos et vélom. dep. 25000  
 Grand choix de sidecars Audegan 10 r des Apennins Métro Brochant - MAR. 74-22  
 125 diverses à partir 45000  
 200 Zundapp récente 130  
 250 TWN 140 — Puch 160  
 350 BSA 180 — Jawa 190  
 500 Zundapp 145 — BMW 250  
 600 Zundapp 140 — BMW 160.  
 750 R12 120. R71 180. R73 220.  
 Zundapp 601 neuves et occas. Crédit même sans acompte 104 rue Haxo. MEN. 99-86

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

VOITURES A VENDRE  
 Citroën 11 BL 39 et 51  
 4 CV Renault 49 et 50 luxe  
 6 CV Fiat 1000 miles gd spt Sandford alu grand sport  
 Peugeot 201 32 CI 4 places  
 Citroen C4 ED Familiale  
 Delahaye 40 carross. Chapron  
 Crédit. Reprise ttes motos Audegan, 10, r. Apennins-17° Métro Brochant - MAR. 74-22  
 TOUJOURS 40 voit. ttes marques. Reprise de votre moto et crédit. Roger SCEAUX 4 r Beaurepaire Pantin Nor. 15-18

ECHANGES  
 5 CV Amilcar Simca 5 décap. Opel Kapitän et super 6 Reprise moto et crédit. 104 rue Haxo. MEN. 99-86.

Ech. toutes motos contre la voit. de votre choix. Roger SCEAUX, 4, rue Beaurepaire, Pantin, NOR. 15-18.  
 Cause retrait permis conduire éch. petite CI Ford 5 cv. cont. cyclocar 125 cc. Avia 30 Bd H. Sellier. Suresnes (Seine).

DIVERS  
 PIECES ttes nat. et magdyn. mot. franc. étrang. Piveteau rue de Gaulle, Luçon (Vdée)  
 LIQUIDE cause santé moteur AMC culbut. 3 vit. modèle renf. 125 et 175 neufs s/garantie, quelq. 3 et 4 vit. occasion. MARC 54 r Et. Dolet, Cachan (Seine). ALE. 34-41.

CLINIQUE DES MOTEURS  
 Faites réparer vos moteurs par un atelier spécialisé. Tous les petits moteurs : Poulain, Junior, Mosquito, Mistral, VLT, Martinet, Lavalette, Himo, moteurs Ydral AMC. Volants Dynex, Wageor, SAFI. Echanges standard tous moteurs Poulain.  
 Réparations rapides et soignées après devis approuvé par client. Toutes les pièces détachées. Envois dans toute la France.  
 Conditions spéciales aux Agents revendeurs et réparateurs. JANDOT, Le Rond-Point, Saint-Etienne (Loire).

FONDS DE COMMERCE  
 C. santé vds aff. motos en act. bail. outill. pet. prix. WA. 122 r Clignancourt P. 18°  
 PART. à part. métro Bolivar petit fonds mécan. moto auto. Atelier sous-sol, fosse, bureau, téléph. Loyer 40000, avec 600. ROBBE 5 chemin des Carrières 19°. BOL. 80-27.

EMPLOIS  
 CH. mécan. qualifié vélomot. moto, scooter, pl. st. Ric. 75-28

## Le casque GENO

Modèle Sport  
à bourrelet

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



Vente en gros :

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

## COLLEX

ENDUITS POUR L'ETANCHEITE DES JOINTS  
COLLEX MOTO, enduit liquide blanc.  
CARTEX, pâte épaisse blanche.  
JOINTOLIN, à base d'huile de lin traitée.  
PATE A RODER LES SOUPAPES  
VALVEX, gros grain, grain fin.  
HUILE PENETRANTE  
DEGRIPSEUL : dégrappe, dérouille, lubrifie,  
protège.

## ALGY

4, rue E. Delacroix  
St-MAURICE  
ENT. 19-23

Toute la gamme des  
**B. S. A.**  
disponible  
CONDITIONS  
EXCEPTIONNELLES  
jusqu'au 15 Mars  
Stock complet  
de pièces détachées  
CREDIT

## SCOOTER DIFFUSION

Les meilleurs Scooters d'occasion

VESPA - LAMBRETTA REVISES



**GARANTIE 3 MOIS**

Comptant 30.000 f.

SOLDE : 6-9-12 MOIS

ACHAT - VENTE - DEPOT

Accessoires d'Occasion

49, rue Pixérécourt, 49  
PARIS-20<sup>e</sup> - MEN. 75-00  
Métro : Place des Fêtes



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

MARCHAND Frères  
16, rue Danton LEVALLOIS

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

## DYNAMIC-SPORT

6, rue St-Augustin (2<sup>e</sup>)  
Métro Bourse — RIC. 75-28

CREDIT :  
1/4 compt. et 15 mois  
(dans toute la France)  
Location de scooter et moto  
Service après vente  
Occas. garanties. Reprises  
MOTOBECANE  
GUILLER (AMC)  
DS MALTERRE (AMC)  
TERROT — JONGHI  
M.V. AGUSTA  
GNOME-RHONE - BSA  
LAMBRETTA - N.S.U.  
AER MACCHI  
MORS-SPEED - GUZZI

## LA PLUS IMPORTANTE SPECIALITÉ de BOTTES CUIR

**MARCY** 1 et 3 place de la Bourse  
Paris-2<sup>e</sup> - CEN 83-11 et 12  
aperçu de quelques prix

DEMI-BOTTE box fauve .... 3.950  
DEMI-BOTTE veau naturel 4.950  
BOTTES box noir ou fauve 7.950  
BOTTES crêpe naturel .... 4.950

60 MODELES DIFFERENTS

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



Bd MONTPARNASSE



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

ACHETER UN CYCLOMOTEUR, VELOMOTEUR,  
SCOOTER, OU MOTO, C'EST BIEN. - MAIS  
PENSER A L'ACHETER CHEZ UN SPECIALISTE  
C'EST MIEUX

**R. KIÉNÉ** 73, quai du Point du Jour  
BILLANCOURT - MOL. 64-02

Guidera votre choix parmi ses Marques :

MAGNAT-DEBON - KELHER-ESCOFFIER  
ALCYON - A.G.F. - ROYAL-CODRIX

Side-car PRECISION

PUCH — GILLET-HERSTAL — NORTON

ATELIER MODERNE DE REPARATIONS

— TOUTES LES PIECES ASSUREES —

CREDIT 6 - 9 - 12 MOIS



MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

## CHROME-CUIR

38, rue du Château-d'Eau  
PARIS-10<sup>e</sup> Tél. : NORD 08-09

TOUS vêtements de cuir :  
MOTO - AUTOMOBILE  
SPORT - VILLE

Exigez la marque

**CHROME-CUIR**

Catalogue gratuit sur demande

# VOTRE BIBLIOTHÈQUE

## ● OUVRAGES TECHNIQUES

L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE. Mise au point, réparation, entretien de toutes motos, éd. 1953 : 500 fr. (poste 545).

MANUEL DU 2 TEMPS Motos - Scooters - Vélocycleurs : 485 fr. (poste 535 fr.).

L'ART DE CONDUIRE Tourisme et compétitions pour motos, sidecars, vélocycleurs, cyclomoteurs : 430 fr. (poste 475 fr.).

LE VADE MECUM DU MOTOCYCLISTE. L'ouvrage technique et pratique le plus complet et le plus luxueux sur les cyclomoteurs, vélocycleurs, motos, scooters, sidecars. 380 p. : 750 fr (poste recom. 850).

LA TRACTION AVANT (9-11-15) : 595 fr. (poste 655 fr.).

LA 4 CV RENAULT. Technique - Pratique - Entretien - Réglage - Réparation. Impression et couv. 2 coul. Edition Luxe : 590 fr. (poste 650 fr.).

TECHNIQUE ET PRATIQUE DES CYCLOMOTEURS - Prix : 495 fr. (par poste 547).

## ● MANUELS D'ENTRETIEN

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

TERROT et MAGNAT-DEBON 125 cmc. Type ETD et M 4 TD : 400 fr. - Franco 445 fr.

MOBYLETTE : 410 fr. (poste 455 fr.).

MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 lat.) : 355 fr. (poste 405 fr.).

MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 et 175 à soupapes en tête) : 460 fr. (poste 510 fr.).

PEUGEOT P 55 - 56 - 155 - 156 et 176 : 475 fr. - Franco 520 fr.

LA VESPA : 525 fr. (par poste 580 fr.).

LE LAMBRETTA : 490 fr. (poste 537 fr.).

LA GNOME-RHONE Types R1, R2, R3, R4 et R4c : 465 fr. (poste 515 fr.).

## ● TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 65x100 Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 80 fr. - Pour 2 tableaux 100 fr et 20 fr. par tableau supplémentaire.

PEUGEOT P 55 : 450 francs.

TERROT 500 RGST : 500 francs.

125 TERROT E.T.D. : 500 francs.

LIGHT 125 : 1 000 francs.

Le Moteur VELOSOLEX : 350 francs.

4 CV RENAULT : 300 francs.

Bloc-Moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 francs.

Bloc-Moteur YDRAL 125 : 450 francs.

## ● DIVERS

LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE. Aide-mémoire permettant de tenir une comptabilité scrupuleuse de votre consommation, vérifier le kilométrage des pneus, noter toutes adresses : 60 fr. (poste 80)

UNE BELLE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION. Fixation des revues par agrafes spéciales. Couverture élégante Dos et coins pégamoid. - Prix 350 fr. Par poste 425 fr.

Les timbres poste ne sont pas acceptés en paiement.



G I M A

TERROT

*Jonghi*

GNOME-RHONE

RENE GILLET

GUILLER

RÉPARATIONS

ACCESSOIRES

ESSAIS ET

DÉMONSTRATION

ET LE PLUS FORT

CREDIT

Lambretta

BSA

BEAM

MACCHI

GUZZI

CYCLOMOTEUR

MOUSTIQUE

# BARBES-MOTO-CYCLES

33, Boulevard Barbès — PARIS-18<sup>e</sup>

Métro : Château-Rouge — Tél. : MON. 98-35

TERROT 25.000 pour la livraison

LAMBRETTA 36 830 » »

NE TARDEZ PLUS... bientôt vous attendrez !

Conditions aux lecteurs de « MOTO-REVUE »

Magasin ouvert de 8 h. 30 à 19 h. 30 même lundi

Le seul magasin ouvert le dimanche matin

SPECIALISTE " GIMA " A. M. C.



*Madame, évitez les nettoyages*

## MACOMBYNN 54

FABRIQUÉ EN  
**CORDOUAL  
SPORT**  
se lave à  
l'eau et au savon

*Conçu par un motard  
pour des motards*

NE PREND PAS les taches  
de graisse ou d'huile.  
RÉSISTE au frottement,  
à l'abrasion, la flexion.

Elle est **SOUPLE  
IMPERMÉABLE  
INALTÉRABLE**

Montée avec véritable  
FERMETURE ÉCLAIR

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

Édité par « MOTO-REVUE »  
12, rue de Cléry - PARIS-2<sup>e</sup>  
C.C.P. « MOTO-REVUE » PARIS-297-37  
Nous ne faisons aucun envoi contre remboursement

# Motocistes, attention!

Voici la dernière nouveauté  
créée par

*pour, encore  
mieux,  
vous servir!*

# SEDIS

le distributeur  
portatif  
de chaînes  
**YELLOW**

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

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

COMPAGNIE  
DES TRANSMISSIONS MÉCANIQUES

**SEDIS**

19, Av. du Général-Mangin  
PARIS (16<sup>e</sup>)

Tél. : AUteuil 95-55 et 95-56



*Consultez  
votre  
fournisseur  
habituel*



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

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

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

