Moto revue

42e ANNEE. — 6 MARS 1954. — N° 1.177

HEBDOMADAIRE
Tous les Samedis
LE NUMERO :
40 frs

PROGRAMME B.M.W.

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

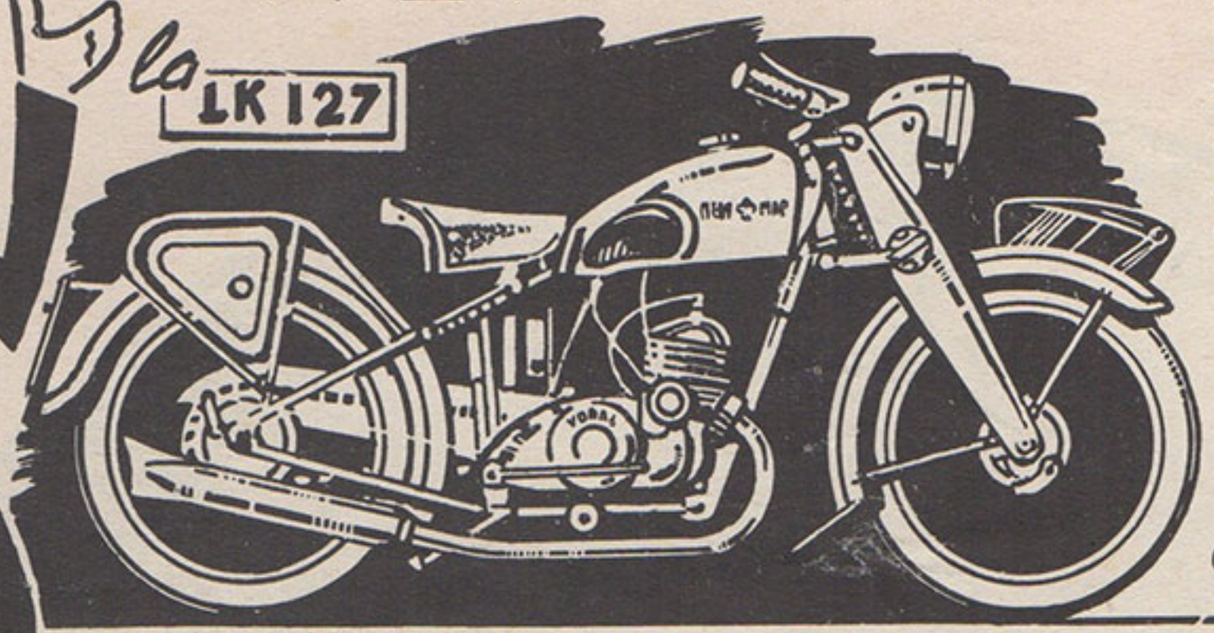
RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12, RUE DE CLÉRY
PARIS (2e)

A l'exemple de nombreux crossmen, Charrier s'est parfaitement adapté au trial : à St-Cucufa, il remporte deux catégories.

Sensationnel

RECORD NEW-MAP

la LK 127



Sortir une machine dite "Populaire" en ignorant les derniers perfectionnements et en tirant sur la qualité est FACILE...

Mais:

Produire une machine de luxe, ultra-moderne, rapide, sportive, 125 cmc., 4 vitesses sélecteur au pied, émail Anglais et chromes, équipée du réputé bloc-moteur YDRAL, au prix de :

109.500 frs

est un véritable tour de force

MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS : 30, rue de Charenton (Bastille)

NANCY : M. LEFEVRE, 3, rue Léopold Lallement

ROUEN : M. ABRAHAM, 41, rue de Crosne

H.C.

Toujours impeccable

Conçu par un motard pour des motards

MACOMBYNN 54

FABRIQUÉ EN

CORDOUAL SPORT

protège votre costume

CHANTELUNE-FOZ

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

Elle est **SOUPLE, IMPERMÉABLE, INALTÉRABL**

Montée avec véritable FERMETURE ÉCLAIR

Se lave à l'eau et au savon

FOURNISSEURS DES ESSAYEURS OFFICIELS

BERNARDET
MONNET-GOYON
D. S. MALTERRE
ALCYON
DUNLOP
AUBIER - DUNNE

LISTE DES DISTRIBUTEURS AGRÉÉS AU SEUL FABRICANT

CHANTRIEUX & LEFEVRE, 2, R. DE LA PLUMETTE, AMIENS

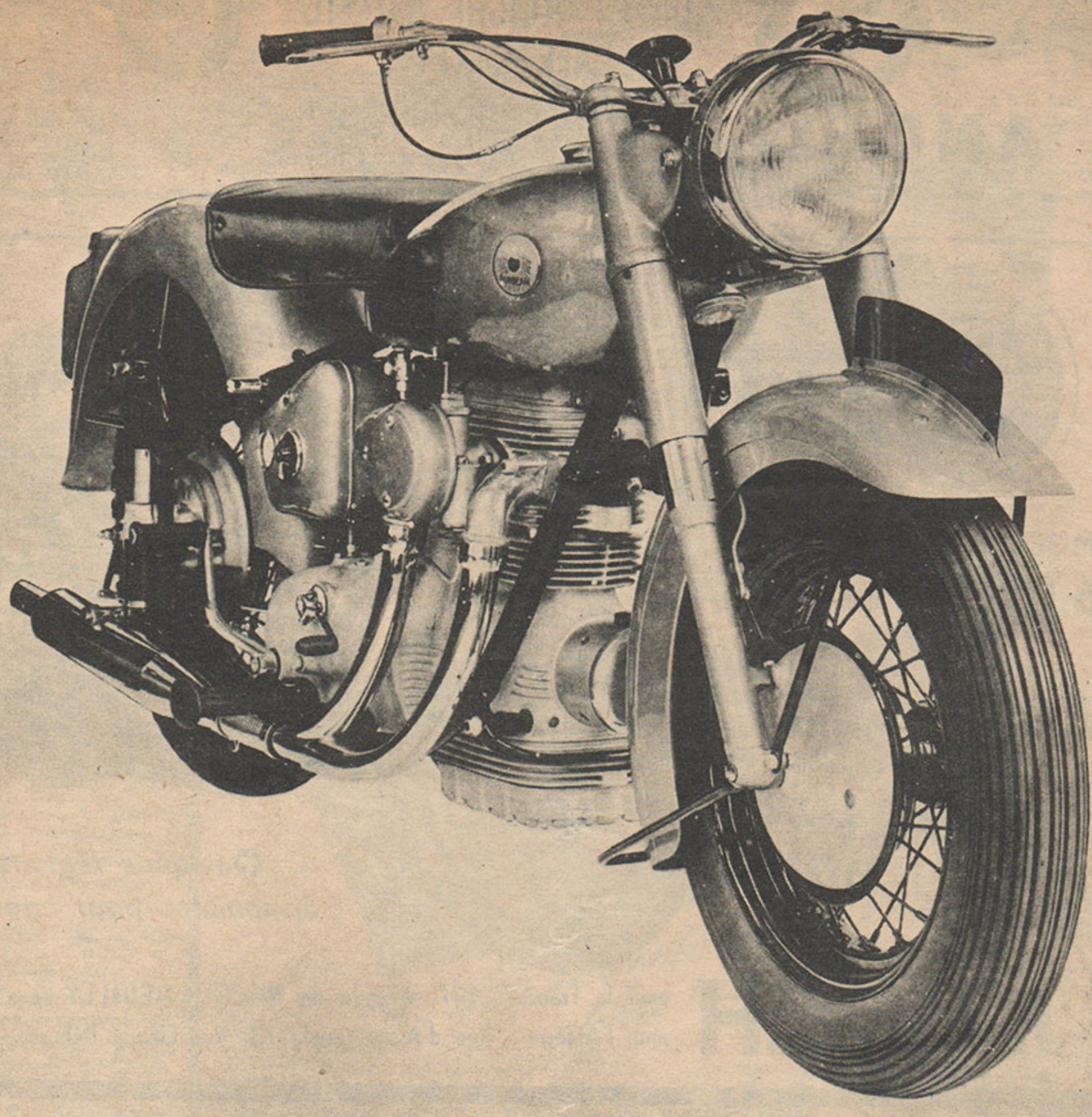
Méfiez-vous DES CONTREFAÇONS !

EXIGEZ le

CASQUE GENO

HAUTE RESISTANCE — IMPERFORABLE AUX CHOCS

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

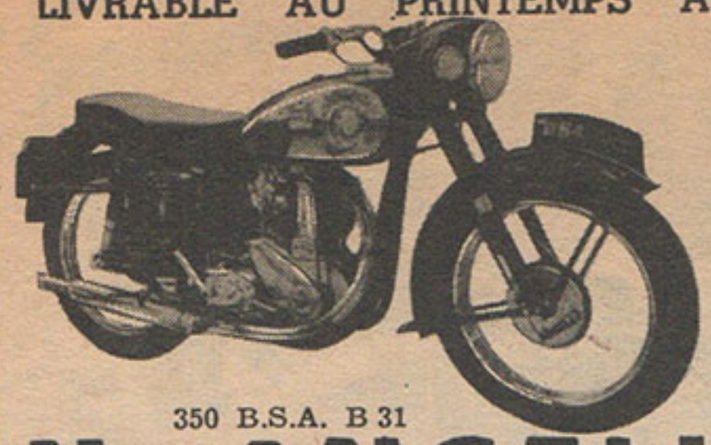


SUNBEAM

Le " confort " dans la " vitesse "

Il est temps de commander votre nouveau modèle **BSA**

LIVRABLE AU PRINTEMPS A



350 B.S.A. B 31

N. ANGELI

SPECIALISTE DIPLOME B.S.A. et SUNBEAM

NORD-EST-MOTOS

Agence des Grandes Marques :

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

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

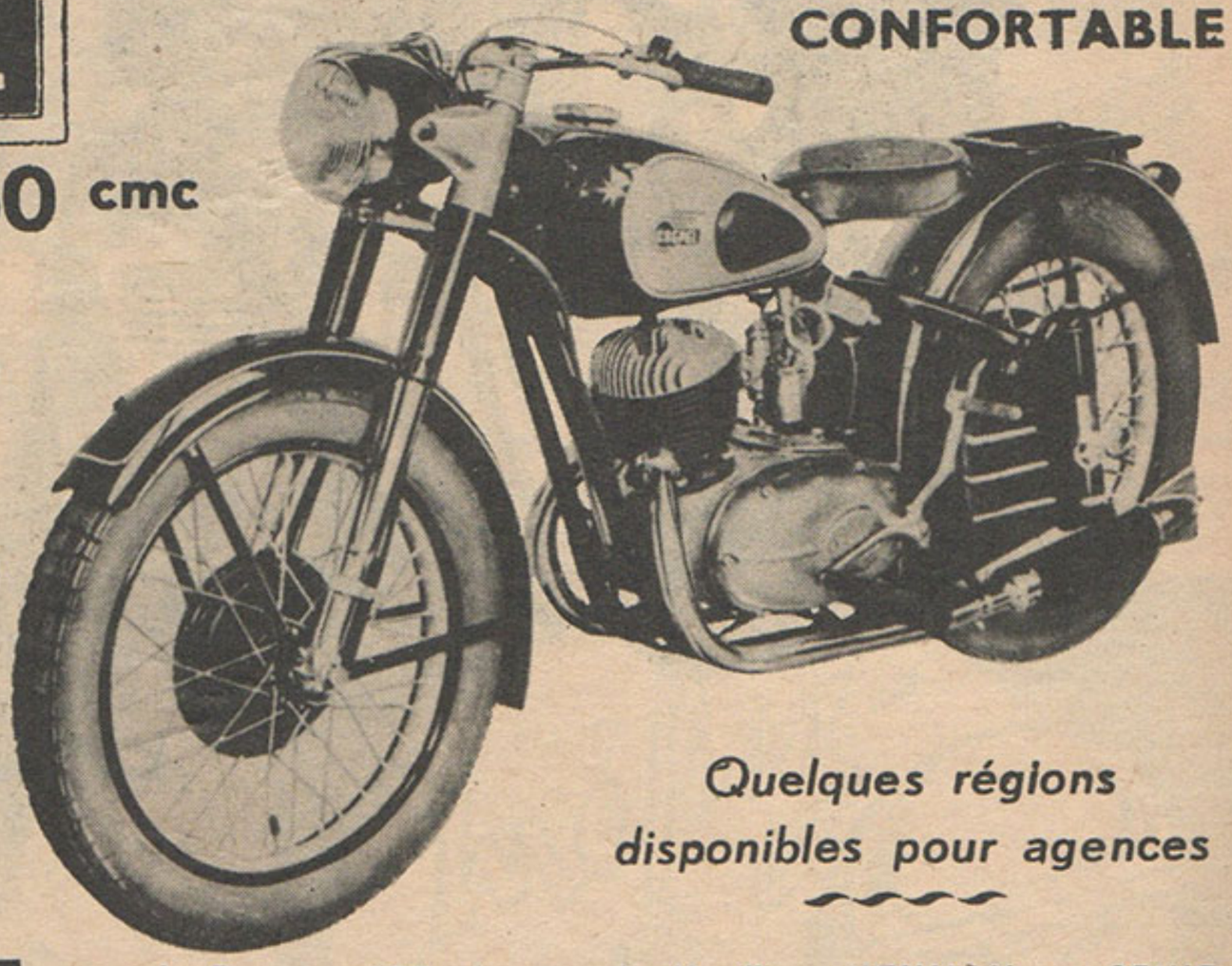
214, Faubourg St-Denis - Tél. : NORD 43-92

— Métro : Nord et La Chapelle —

CREDIT 12 MOIS — REPRISES

La **CSEPEL** 250 cmc

ROBUSTE
ÉCONOMIQUE
CONFORTABLE



MODELE STANDARD
196.000 FRS (plus taxe locale)

MODELE LUXE
201.000 FRS (plus taxe locale)

PRIX DÉPART PARIS

LIVRABLE IMMEDIATEMENT

Quelques régions disponibles pour agences

Agent Général

Ets **J. POCH**

pour la France : 127, Avenue de Neuilly - NEUILLY-sur-SEINE
pour l'Algérie : Rue d'Assus (angle 23, Rue Claude Debussy - ALGER

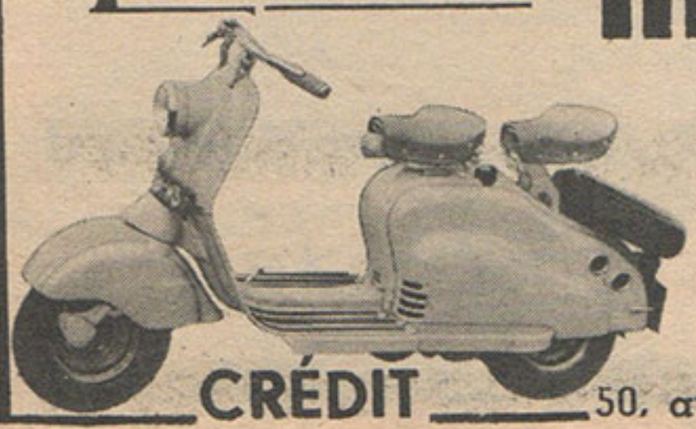
un agent exclusif est forcément partial..... aussi.....

votre intérêt vous conseille de vous adresser à un agent qualifié qui a sélectionné pour vous les meilleures marques, vous pourrez les essayer et les commander chez :

Lambretta

marcel perrin

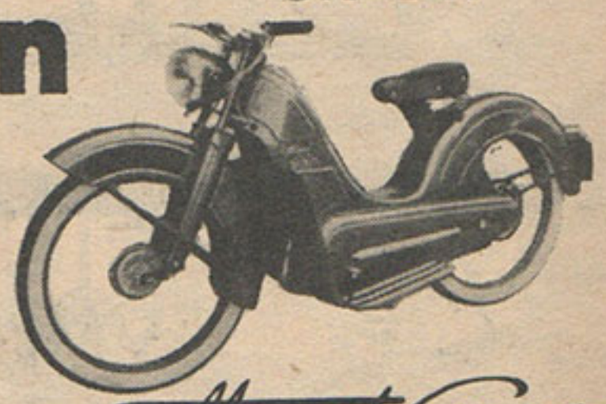
CRÉDIT



RECORDMAN DU MONDE

GNOME-RHONE — JONGHI
TERROT - BERNARDET - TRIUMPH
ROYAL-ENFIELD — VELOCETTE
F.N. — HOREX — DERNY
Cyclomoteurs CAZENAVE — VAP

— EXPEDITION PROVINCE —



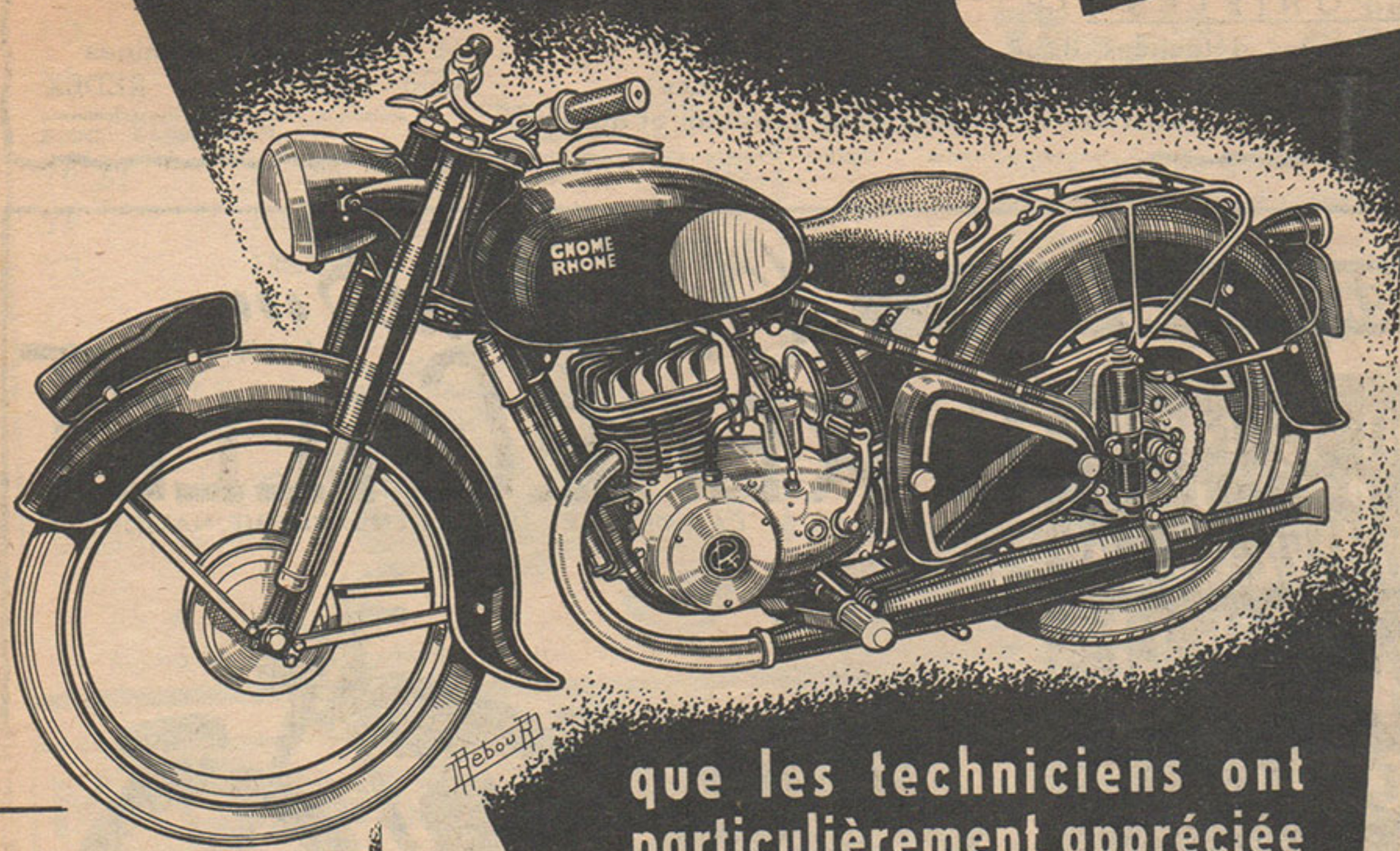
CRÉDIT

50, av. Edouard Vaillant - BOULOGNE (Seine)

Monet Goyon

la GNOME RHONE

L 53 175 cm3

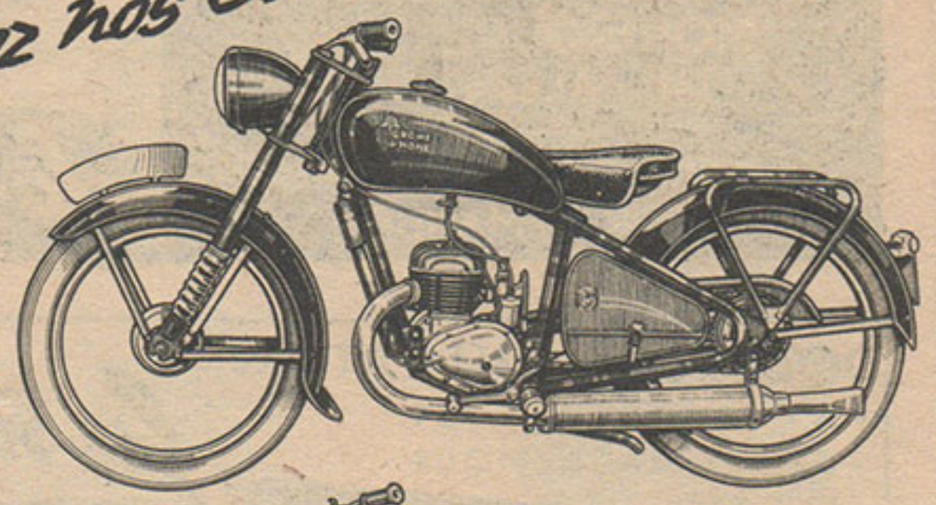


PUB. LE TAVERNIER

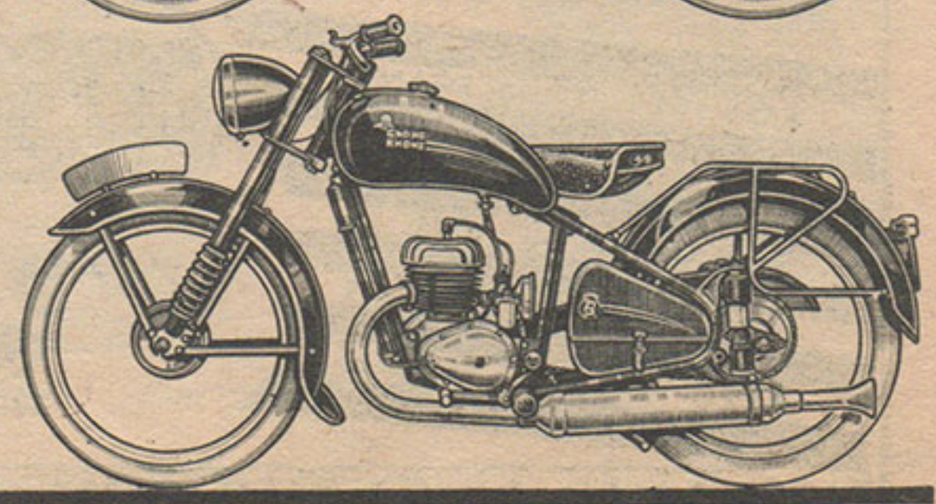
que les techniciens ont particulièrement appréciée au Salon 53

2 temps - 4 vit. - Fourche télescopique - Suspension AR - Sélecteur au pied - Cylindre à haut rendement - Culasse à grand refroidissement - Embrayage fonctionnant dans l'huile - Eclairage et avertisseur sur batterie - Compteur incorporé - Allumage par volant magnétique ABG incorporé au carter - Freins spéciaux Ø = 150 - Garde-boue enveloppants - Pneus 25 x 3 - Moyeux à broches - Roues interchangeables - Présentation émail noir et chrome filets verts et or - Vit. 100 k/h.

★ *dès maintenant à votre disposition chez nos Concessionnaires !*



R4B 2 temps - 3 vitesses - Cylindre à haut rendement - Volant magnétique - Sélecteur - Fourche télescopique - Roue à broche - Email noir, couleur chrome - Vitesse 85 km/h.



R4C 2 temps - 3 vitesses - Cylindre à haut rendement - Volant magnétique - Sélecteur - Fourche télescopique - Susp. AR - Roue à broche - Email noir, coul. chrome - Vit. 85 km/h.

Tous nos modèles sont payables en 12 mois

DEMANDEZ CATALOGUE 11 — 49, AV. DE LA GRANDE-ARMÉE - PARIS-16e - TEL. KLE. 90-56

AGENT OFFICIEL

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

BSA ARIEL SUNBEAM

A. CHARRIER

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)
Atelier de réparation et ouvriers spécialisés pour entretien et garantie

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

Renseignements : réponse contre 45 fr. en timbres

ACHETER UNE 250 cc... Oui Mais... AUX

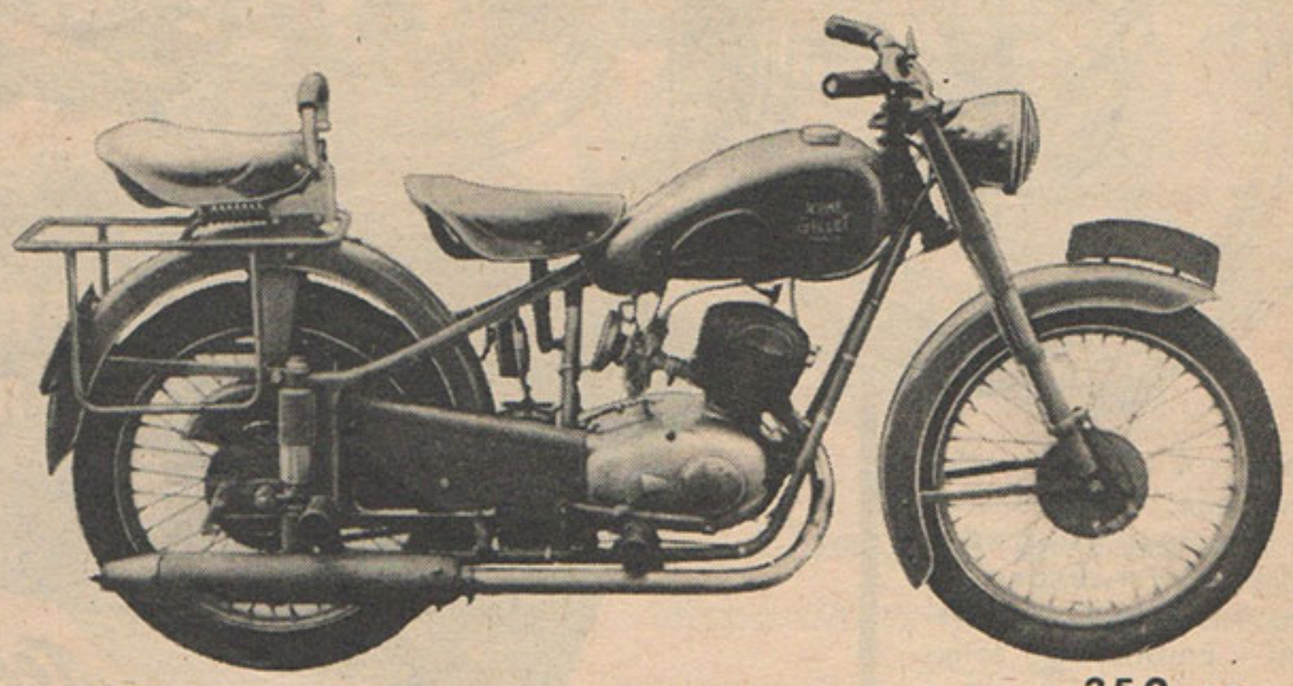
Ets RENÉ GILLET

FOURNISSEURS DE LA POLICE ET DE LA GENDARMERIE NATIONALE

CREDIT 12 MOIS
Et profitez de son prix Imbattable :
196.000 f. + TAXES LOCALES
VELOMOTEUR 125 cmc.
115.200 f. + TAXES LOCALES

RENE GILLET
126 bis, Av. Aristide BRIAND
MONTROUGE (Seine)
Tél. : ALEsia 40-40

CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE



CONFORTABLE — ROBUSTE
TENUE DE ROUTE IMPECCABLE

250 cc.
4 VITESSES
105 KMH

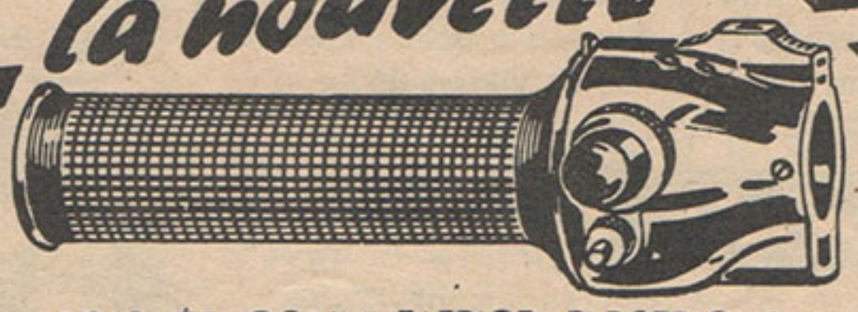
La 250 René Gillet est en vente depuis 2 ans

Création publicitaire MOTO-REVUE

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET VOLANT MAGNETIQUE

ROBUSTE ET ELEGANTE
SIMPLE ET SURE
DEMONTAGE FACILE
PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE
AVEC FILS ET COSSES

la nouvelle



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

TOUTES LES COMMANDES ELECTRIQUES REUNIES
DEMANDEZ LA NOTICE COMPLETE ET DETAILLEE CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

SAKER Universelle
COURBEVOIE
QUALITE SAKER

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

ALMA

9 bis, r. Gabriel Péri - CLERMONT-FERRAND

VELOMOTEURS

Bloc ALMA 3 vit.

TO-ST	104.900
TO	120.000
SA	126.000

Bloc YDRAL 4 vit.

YP ST	115.000
YP	130.000
YS	136.000

MOTOCYCLETTES

Bloc YDRAL
175 cmc. - 4 vitesses

MC 0	162.000
MC 2	168.200

TRIPORTEURS

Bloc YDRAL 4 vit.

125 cc C 200	165.000
175 cc C 300	185.000

★

SCOOTERS
3 vit. - 125 cmc.

ST ... 134.000

CREDIT 12 MOIS

★

Agences libres dans quelques secteurs

MON "2 TEMPS" ROULE "LE TONNERRE"

Avec la

"SPÉCIALE 2 TEMPS"

Bret-oil

l'huile spéciale qui **se mélange instantanément** et reste parfaitement diluée dans l'essence.

Evite la calamine et la perle aux bougies, augmente la puissance

Faites un essai immédiat en demandant la "Spéciale 2 Temps" BRET-OIL à votre motoriste ou pompiste; à défaut, écrivez à :

BRET-OIL

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

MACHINES A MOULER SOUS PRESSION

★ *Diminuez vos usinages !*

★ *Abaissez vos prix de revient !*

Les presses à mouler sous pression ***A. TRIULZI*** *permettent de sortir à cadence rapide, des pièces sans soufflure, de surface polie;* ***parfaites en tous points.***

★ Puissance de fermeture : 60 à 1200 tonnes

★ Les plus employées en France

★ Nombreuses références

A. TRIULZI

MILAN

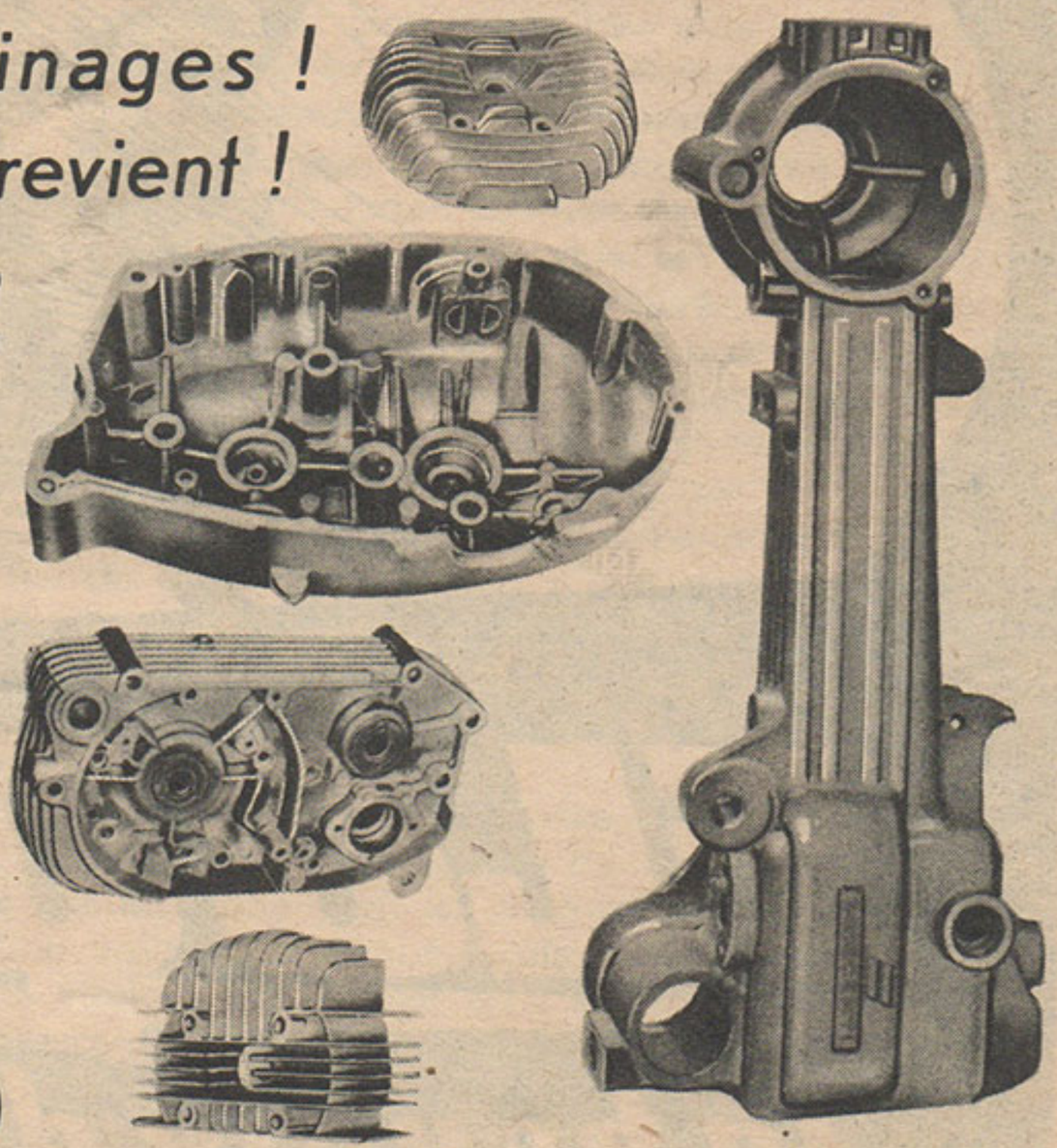
●

PARIS :

2 bis, Rue de la Baume - (8e)

Tél. BALzac 60-64

A. P.



Carters et pièces pour motos

FLOQUET a résolu le problème de l'équipement

VÉLOMOTEURS ET MOTOCYCLETTES

Avec la fameuse Série 101

14 C 101 pour MOTOBECANE, Moteurs VILLIERS...
14 D 101 ALCYON, JONGHI, RAVAT, TERROT, ULTIMA, ZURCHER...
14 E 101 A. M. C., AUBIER-DUNNE, BRIBAN, N. S. U. PUCH...
14 F 101 YDRAL, GNOME-RHOME, PEUGEOT...
14 G 101 MOTEURS POUSSÉS...

Avec la Spéciale 2 Temps

E. 6. R. pour tous MOTEURS 2 TEMPS

particulièrement sujet à l'effet de perles

CONSULTEZ LE GUIDE D'ALLUMAGE FLOQUET

42e ANNEE. — 6 MARS 1954. — N° 1.177

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-2e.

● 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 (2e)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32
— (4 lignes groupées) —

Passera, passera pas?

Mauvaise nouvelle pour les sportifs français : la classique épreuve de régularité Liège-Milan-Liège ne passera pas cette année en territoire français. Non pas que les dirigeants du Royal Motor Union de Liège aient décidé de gaieté de cœur cette modification du parcours habituel de leur épreuve, mais tout simplement parce que les autorités françaises ont pris des dispositions pour interdire toutes les épreuves de régularité sur route en France du 15 juillet au 1er septembre.

Nous comprenons fort bien les raisons qui sont à la base de ces dispositions : cette époque de l'année est la plus favorable au tourisme et il faut faire en sorte que nos visiteurs ne soient pas gênés par le développement d'une épreuve routière.

Ceci est très juste et nous ne voulons pas opposer les intérêts du tourisme aux intérêts du motocyclisme. Mais n'est-il vraiment pas possible de trouver une solution qui concilie les intérêts du tourisme national et ceux d'une compétition très utile pour le développement et le renom du sport motocycliste ? Devons-nous vraiment accepter que cette grande épreuve aille maintenant porter les fruits de sa propagande en Allemagne et en Autriche et que la France soit tenue à l'écart d'une manifestation sportive de cette envergure ?

Une telle solution nous semble déplorable en elle-même, mais elle nous paraît en outre injuste car on a su trouver, pour l'épreuve jumelle, Liège-Rome-Liège qui concerne le sport automobile et qui est organisée par le même Royal Motor Club de Liège, un « modus vivendi » qui va permettre aux concurrents de revenir d'Italie en Belgique en passant par les cols des Alpes et l'Asace.

Le parcours français, qui devra s'effectuer pendant la nuit, ne risquera donc plus de gêner les touristes. C'est donc une solution qui satisfait les deux points de vue en présence.

Mais il est alors logique de poser une toute petite question : si cette solution a pu être trouvée pour les voitures, pourquoi ne serait-elle pas valable pour les motocyclettes ?

Si cette inégalité, dans l'application des dispositions légales, était maintenue, nous serions alors fondés de croire qu'en France on ne place pas sur le même plan les voitures et les motos, sans aucune justification valable, ni commerciale, ni industrielle.

Mais nous ne voulons pas penser qu'il s'agit là d'une obstruction volontaire des pouvoirs publics français.

Il est encore temps pour eux de donner aux organisateurs belges la même autorisation qu'ils ont déjà obtenu pour les voitures et dans les mêmes conditions.

Nous le leur demandons au nom de tous les sportifs et des deux millions et demi de motocyclistes français.

INFORMATIONS

◆ L'AFFUTAGE

Dans tous les domaines, la saison sportive se prépare, et en moto-cross, nos amis belges s'agitent déjà. C'est ainsi que l'équipe de FN, composée de Mingels, Leloup et Somja, a déjà commencé un entraînement intensif sur le terrain de cross privé de l'usine.

Chez Saroléa, Jansen et Baeten se préparent également, et le second qui inquiéta les meilleurs internationaux l'an dernier est bien décidé à s'imposer en 1954.

◆ FOIRES INTERNATIONALES

Voici les foires internationales qui se tiendront en France au cours de 1954 :

Lyon : 24 avril-3 mai.
Lille : 1er-16 mai.
Bordeaux : 13-28 juin.

Ces foires régionales comportent toujours une participation importante motocycliste et automobile qui en font de petits salons nationaux.

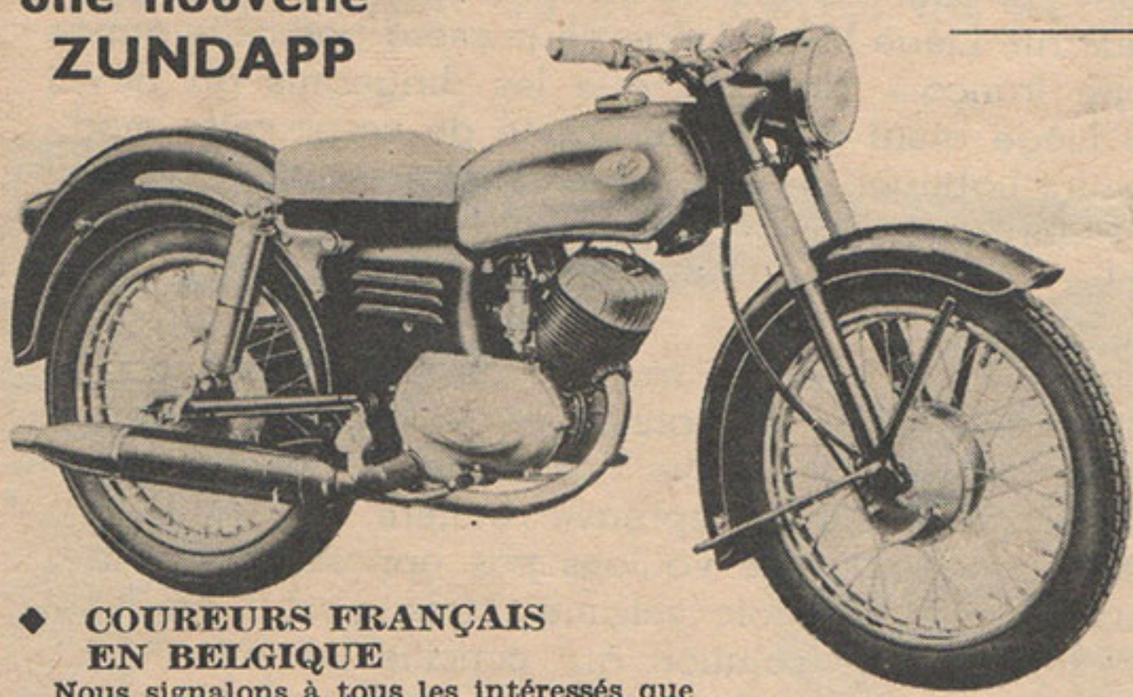
◆ « MOTOR-CYCLING » CHANGE DE MAINS

Nous avons appris que Mr Graham Walker, éditeur jusqu'à présent de notre confrère anglais « Motor-Cycling », se retirait de son poste pour raison de santé. C'est Mr R.R. Holliday qui le remplacera désormais. Mr Holliday était depuis 1945 Assistant-Editeur de « Motor-Cycling ».

◆ PRODUCTION MOTOBECANE

La production des « Mobylette » qui avait atteint une moyenne journalière de 850 unités en 1953 (avec un plafond de 950 pour décembre), atteint au début de janvier, mille unités par jour. C'est donc un très bon départ de « Motobécane » pour la nouvelle année. Ses différentes usines, à Pantin, Drancy et St-Quentin, travaillent d'ailleurs actuellement à la cadence de 60 heures par semaine.

une nouvelle ZUNDAPP



Il s'agit de la 250 « Elastic » dérivée de la 200 sortie au dernier Salon de Francfort. La courbe de puissance est très plate, ce qui permet de disposer pratiquement de 11 CV à partir de 20 kmh. ! (Nous donnerons prochainement une description détaillée de cette nouvelle machine).

◆ COUREURS FRANÇAIS EN BELGIQUE

Nous signalons à tous les intéressés que les organisateurs du célèbre Circuit de Floreffe (Belgique) demandent la participation des meilleurs pilotes de vitesse français. Ceux-ci pourront lutter avec les meilleurs spécialistes belges et étrangers qui connaissent la valeur de ce réputé circuit et ne sauraient manquer l'occasion de s'y bien placer.

Tous renseignements complémentaires sur ce circuit qui aura lieu le 2 mai 1954 seront fournis sur demande à Mr R. Limage, Administrateur délégué du R.M.U.N., 19, rue Félix Wodon, Namur (Belgique).

◆ L'INDUSTRIE DU PNEU

Les manufactures françaises de caoutchouc ont fabriqué en 1953 un peu plus de 20 millions de pneumatiques, chiffre légèrement inférieur à celui de 1952. Dans ce total, les pneus pour motos sont représentés par 606.461 unités et les pneus pour vélomoteurs par 348.746 unités. Pendant la même période, 260.104 chambres à air pour vélomoteurs ont été fabriquées.

LA 4 CYLINDRES NORTON !

Le correspondant argentin, le pilote Anton V. Dory, de notre confrère allemand « Das Motorrad », vient d'envoyer par avion à ce journal l'information suivante. A l'entraînement des courses de Sao-Paulo, il aurait vu le pilote d'usine de chez Norton, Ray Amm, sur une nouvelle 4 cylindres. Avec cette nouvelle réalisation Norton, sur laquelle aucune donnée technique n'est révélée, Ray Amm aurait tourné plus vite que le champion italien A. Milani sur la 4 cylindres Gilera.

Nous ne savons si nous verrons cette nouvelle 4 cylindres au départ du circuit des Gueux à Reims (1re épreuve des Championnats du Monde 1954), mais le TT de cette année risque d'être des plus intéressants.

◆ TOURISME MOTORISE EN SUISSE

Le tourisme suisse est en période de grande prospérité. Il suffit, pour s'en rendre compte, de savoir qu'en 1953 1.296.671 *véhicules à moteur étrangers sont entrés en territoire suisse, contre* 1.071.499 *en* 1952, *et* 912.796 *en* 1951. *Les motos figurent dans ce total pour* 126.272 *unités (contre* 90.829 *en* 1952 *et* 56.472 *en* 1951). *Par pays nous trouvons en tête la France* (452.041 *véhicules) devant l'Allemagne* (388.805) *et l'Italie* (218.606). *Notons en plus le nombre relativement limité d'américains (du Nord et du Sud)* : 15.673.

LETTRE DE 10 MOTARDS AUVERGNATS A M. VIDAL

L'Auvergne est un bien joli pays touristique qui possède des routes sinueuses mais qui est quand même assez éloigné de Marseille ; c'est ce que nous voudrions faire comprendre à notre cher compatriote, M. Vidal, d'Aurillac.

En effet, dans un exposé paru dans « Moto-Revue » N° 1.173, sous le titre « Ce qu'ils en pensent », M. Vidal nous dit avoir couvert la distance Aurillac-Clermont, soit 164 kms, en 1 h. 45, ce qui représente une moyenne horaire de 90 ou 91 kilomètres. M. Vidal se dit prêt à recommencer cet exploit et relève, dit-il, n'importe quel défi. Il est bien convenu que les divers arrêtés municipaux concernant la traversée des agglomérations sont respectés !

Voici donc, ce que nous, motards clermontois, lui proposons :

1°) - M. Vidal choisira le mois, le jour et l'heure pour effectuer sa randonnée, de jour ou de nuit.

2° - En cas de réussite de sa part (moyenne de 90 kmh. observée) nous lui offrons vingt mille francs. Nous lui remboursons ses frais d'essence aller et retour et l'invitons à déjeuner dans tel hôtel de son choix.

3°) - De son côté, M. Vidal devra verser, avant son entreprise, la somme de vingt mille francs, que nous tenons à sa disposition, entre les mains d'un huissier et auquel nous remettrons nous-mêmes notre part. Cet huissier remettra les enjeux à la partie gagnante.

4°) - En cas de non-réussite de M. Vidal, les fonds qui nous écherront seront destinés à faire un banquet amical entre les vainqueurs, aux dépens du trop téméraire Aurillacois.

5°) - Les résultats de la tentative, quels qu'ils soient, seront insérés dans « Moto-Revue » tenant ainsi au courant les éventuels lecteurs intéressés par ce défi tout amical.

Tout en étant sceptiques, nous ne doutons pas que M. Vidal, malgré ses 45 ans, accomplira une performance digne de son passé de coureur motocycliste auvergnat.

Monsieur Vidal, vous avez la parole !

Signé : Gidon Gaston (abonné), 30, rue des Petits-Gras, Clermont-Ferrand - Emery René (abonné), Riom - Massebœuf Jean, dépositaire des Messageries de Presse - Rivet Paul - Durand Jean - Goleo Jean - Astier Gérard - Bretout Jean et Gaillon Gaston, tous de Clermont-Ferrand.

N.D.L.R. - Amen !...

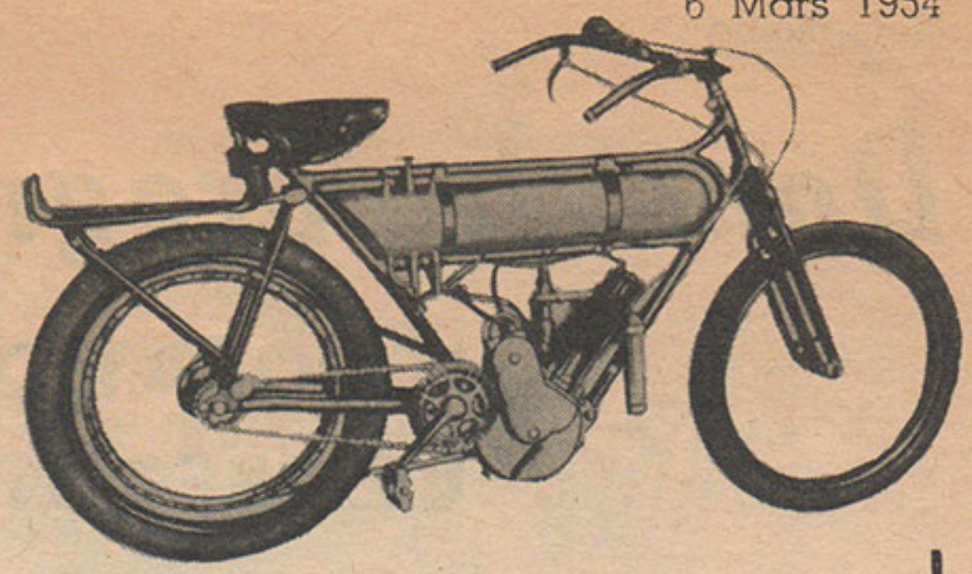
LE DIMANCHE, TOUTES LES VOITURES SONT SUR LA ROUTE, REDOUBLEZ DE PRUDENCE

UN TÉMOIGNAGE DE SATISFACTION

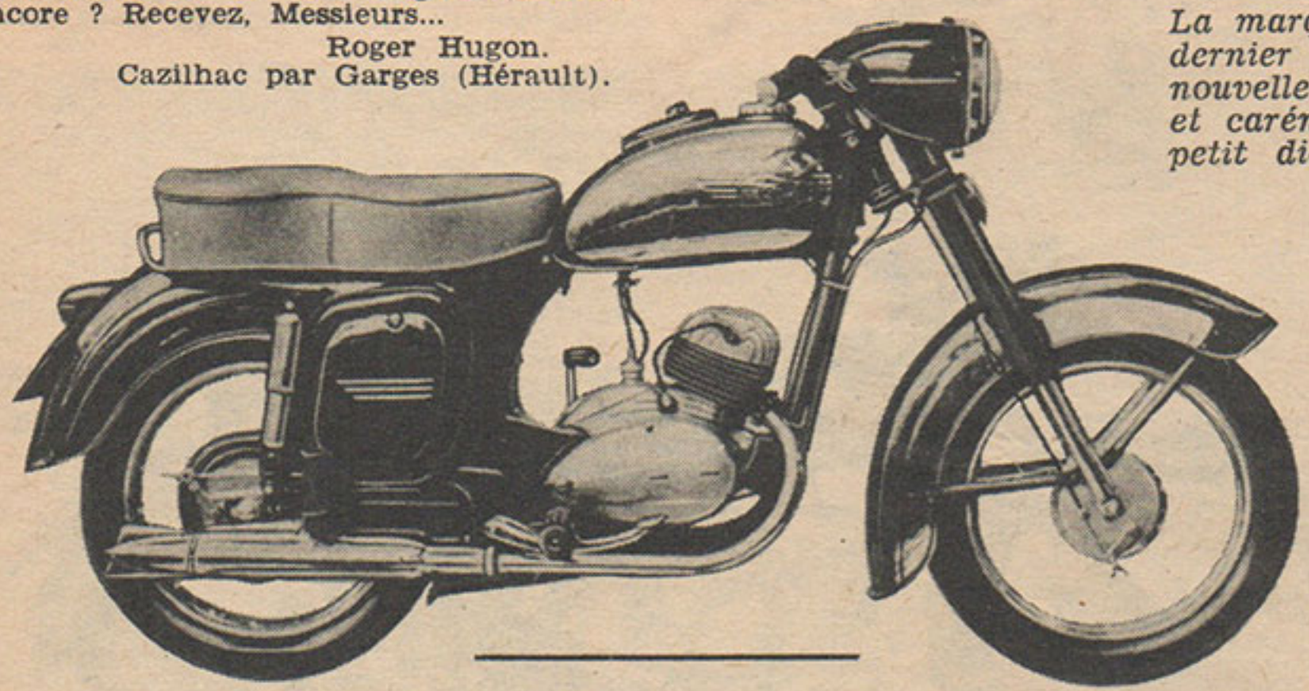
Nous avons reçu de M. Hugon, la lettre suivante qui met en valeur la qualité des vieilles machines françaises à une époque où celle-ci est un peu délaissée.

« Je possède une motocyclette Magnat-Debon construite en 1913 et qui roule encore très bien ; en voici les caractéristiques : alésage 75, course 90. Cylindrée 397 cmc., 61. Culbuteurs. Fourche télescopique d'origine, graissage par pompe à main (un coup par 4 kms.). Transmission directe par courroie (pas d'embrayage) vitesse 80 kmh. ! (Le même modèle existait en 500 cmc. pour amateurs de grandes vitesses et side-cars, disait le catalogue). La 500 devait approcher le 100 à l'heure. Prix : 1.050 frs.-or. J'aimerais bien savoir si de tels engins circulent encore ? Recevez, Messieurs...

Roger Hugon.
Cazilhac par Garges (Hérault).



A droite, la magnifique Magnat-Debon 1913 qui rend encore de loyaux services à M. Hugon plus de 40 ans après sa sortie de l'usine.



UNE MACHINE LÉGÈRE MODERNE

La marque tchèque C.Z. vient de présenter au dernier Salon de Bruxelles, le prototype d'une nouvelle 150 cmc. à suspension arrière oscillante et carénage de l'arrière. L'emploi de roues de petit diamètre donne une ligne très personnelle à ce modèle.

PLUS DE FEUX DE POSITION DANS PARIS ?

Le Préfet de la Police Parisienne, Mr Baylot, en réponse à diverses protestations de groupements d'usagers de l'automobile et de Conseillers Municipaux, a annoncé que le nouveau Code de la Route contiendra des dispositions qui autoriseront les préfets à décider des conditions dans lesquelles les conducteurs pourront être dispensés d'éclairer leurs voitures en stationnement.

C'est de bon présage pour les conducteurs parisiens qui peuvent ainsi espérer que l'on reconnaîtra finalement en haut lieu qu'il est parfaitement inutile d'allumer les feux de positions dans les rues de Paris suffisamment éclairées.

Lorsqu'on sait que, en décembre dernier, 5.775 pilotes ont été poursuivis devant les tribunaux de simple police, à Paris et en banlieue, pour « défaut d'éclairage en station », on comprend toute l'urgence d'une révision des règlements en vigueur.

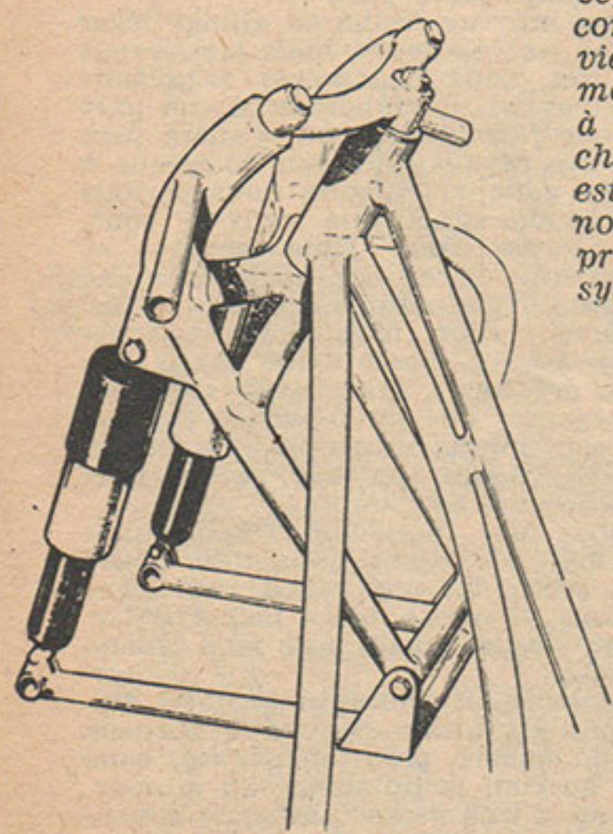
Pour notre part, cette question nous intéresse tout particulièrement, surtout pour les cyclos et les petites cylindrées sur lesquels il est difficile de prévoir des feux de position sans engager des frais importants.

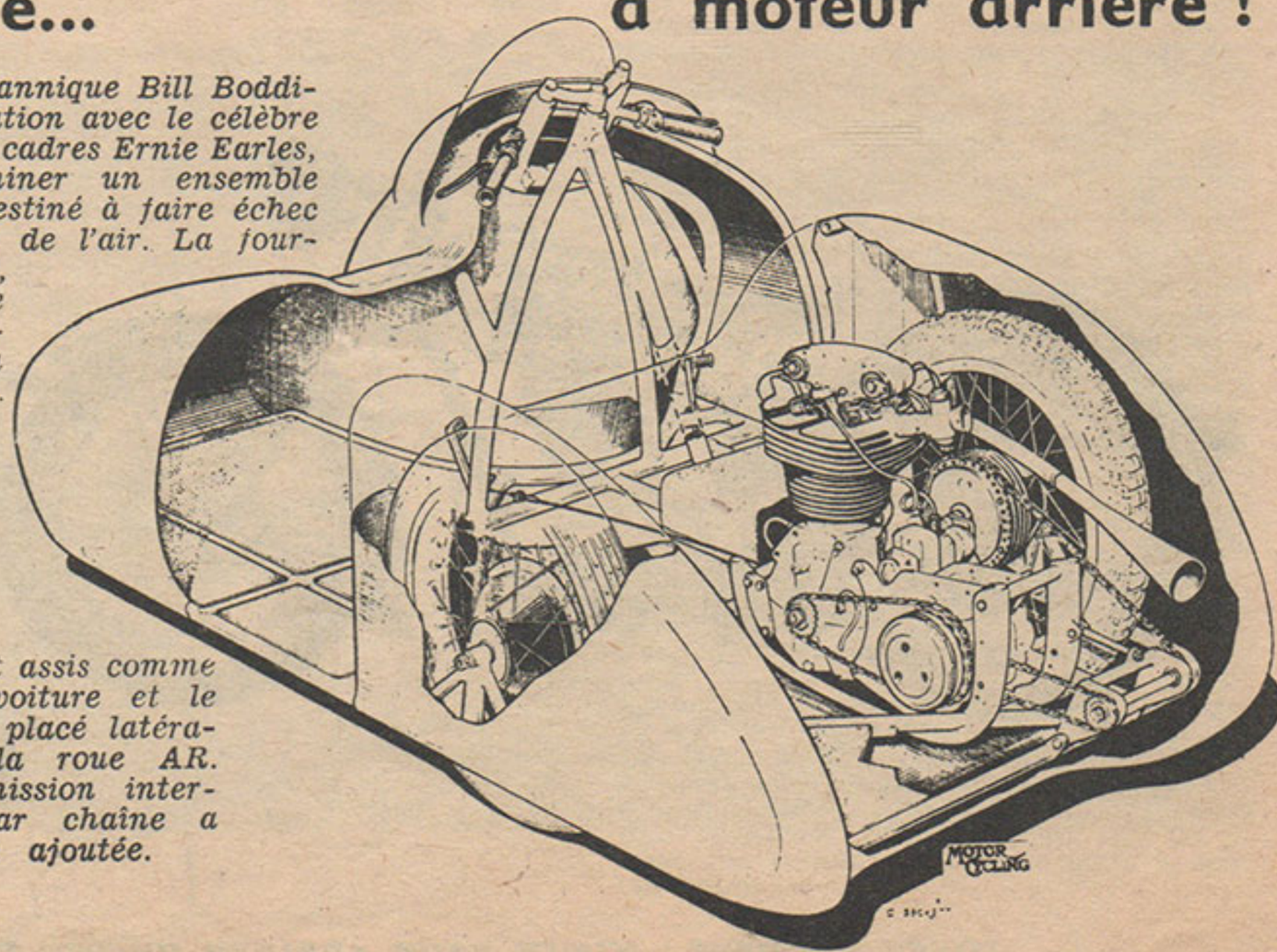
L'U. R. S. S. AUX CHAMPIONNATS DU MONDE ?

Verrons-nous bientôt des motos et des pilotes soviétiques aux épreuves du Championnat du Monde ? Voilà qui n'est pas impossible, puisque l'URSS vient de demander officiellement son affiliation à la FIM. Et comme, selon toute vraisemblance, cette demande ne peut qu'être acceptée, notre hypothèse paraît tout à fait plausible et il se peut qu'avant la fin de la saison nous assistions aux débuts des machines russes de compétition. Ceci nous aiderait à faire le point, bien que nous soyons fondés à croire que les russes participeraient aux seules épreuves où ils auraient une chance réelle de figurer honorablement au classement. De toutes façons nous ne pouvons que nous féliciter de cette affiliation, surtout si nous pensons que seuls les Etats-Unis resteront maintenant en dehors de la FIM. Mais là-bas aussi des tendances contre « l'isoliationisme » se font jour et nous ne pouvons qu'espérer qu'elles réussiront aussi à triompher.

Un sidecar de course... à moteur arrière !

Le coureur britannique Bill Boddice, en collaboration avec le célèbre constructeur de cadres Ernie Earles, vient de terminer un ensemble moto-sidecar destiné à faire échec à la résistance de l'air. La fourche (à gauche), est encore une nouvelle interprétation du système Earles.





Le pilote est assis comme dans une voiture et le moteur est placé latéralement à la roue AR. Une transmission intermédiaire par chaîne a dû être ajoutée.

Dans le programme B.M.W.

AMÉLIORATION DES FLAT-TWINS ET REFONTE DE LA 250 cmc

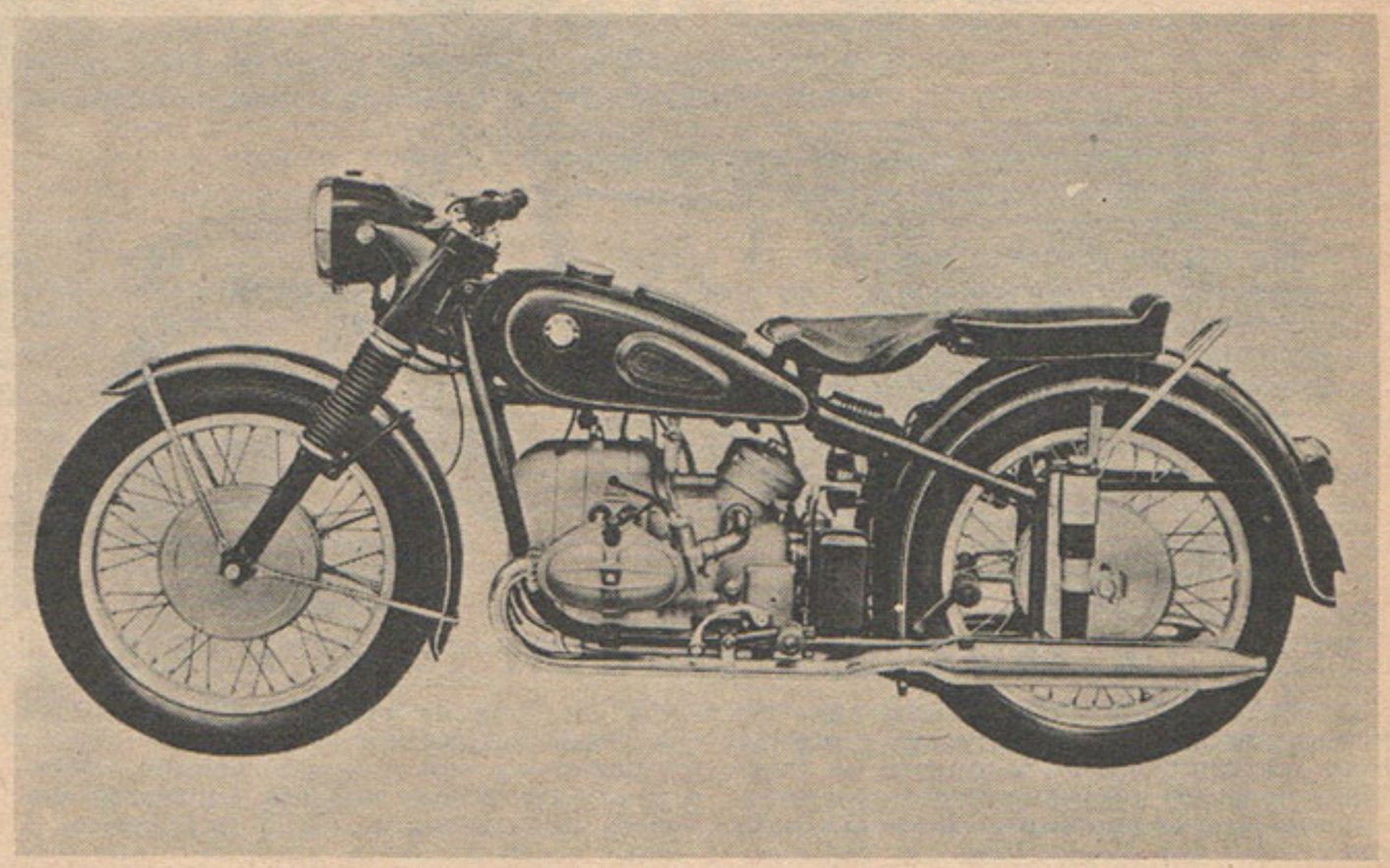
C'est en 1923 que BMW fit son apparition sur le marché motocycliste, et la première machine était déjà un flat-twin à transmission acatène.

Et si, depuis, la marque de Munich est restée fidèle à ce type de machine, moteurs et cadres subissent toujours de perpétuelles modifications, parfois même fondamentales ; et ainsi il n'y a plus rien de commun, du point de vue moteur, distribution, allumage entre la R51/2 de 1951 et la R51/3 qui suivit. De même l'écart est fort grand entre la R25/2 de 1953 et la nouvelle R25/3 qui la remplace depuis octobre.

Mais même une fois un type établi et produit en série, il subit perpétuellement des améliorations. Par exemple, depuis juillet 1951, date de sortie de la R51/3, le nombre de modifications apportées à cette dernière a été d'importance, sans parler de celles qui sont survenues depuis le mois d'octobre 1953, et sur lesquelles nous reviendrons plus loin :

— nouveau filtre à air ;
— nouveaux carburateurs ;
— nouveau rapport interne de la première vitesse (qui n'est pas des plus heureux).
— embrayage ne prenant plus l'huile ;
— frein à double cames à l'avant ;
— nouveaux tunnels de tiges de culbuteurs ;
— cache-flector de transmission ;
— nouveau cache-poussières caoutchouc des fourches télescopiques ;
— nouvelle fermeture du coffre à outils;
— béquille centrale plus large ;
— un peu plus de chrome, etc., etc...

Et qu'a amené de neuf le programme 1954 ? D'abord un nouveau modèle, la 250 cmc. R25/3 qui remplace la R25/2 sur lequel nous nous étendrons davantage.



D'UNE LIGNE CLASSIQUE ET SOBRE, LES MODELES B.M.W. RESTENT DANS LA PRESENTATION CHERE A LA MARQUE ET CONTINUERONT A FAIRE DES ENVIEUX.

Ensuite de nouvelles améliorations sur les trois modèles flat-twins R51/3 (500 solo), R67/2 (600 side) et R68 (600 solo sport).

Et c'est par ces derniers que nous commencerons.

LES FLAT-TWINS

La modification la plus frappante est celle des roues. Les jantes sont maintenant en alliage léger poli.

De vastes moyeux-freins en alliage léger remplacent les tambours, mais conservent toujours les deux mâchoires superfreinantes à l'avant. Ceci permet d'une part un meilleur refroidissement, d'autre part d'utiliser des rayons de même longueur à droite qu'à gauche. Puisque nous parlons de rayons, signalons que ceux-ci sont, maintenant beaucoup plus courts, et droits, ce qui évite leur sectionnement qui se produit généralement au coude. Cette nouvelle roue, malgré son volumineux moyeu-frein, pèse moins lourd que le modèle précédent, grâce aux jantes en alliage léger ; de plus, son moment d'inertie est encore beaucoup plus faible, puisque les masses les plus importantes sont plus proches de l'axe.

Signalons une nouvelle amélioration apportée à la fourche télescopique, pourtant déjà parmi les meilleures : un nouveau piston plongeur dans l'amortisseur à huile, qui assure encore une plus grande progressivité.

De nouveaux et volumineux pots d'échappement en forme de cigare rendent la machine encore plus silencieuse, sans diminuer en rien la puissance du moteur. Ceci répond à une vaste campagne contre

le bruit, amorcée en Suisse, et qui trouve un large écho en Allemagne, où des prescriptions sévères sont parues dans ce domaine.

Et après « la moto chuchottante » de TWN, chez BMW, c'est « la moto plus silencieuse que son ombre ».

Quelques autres modifications d'importance secondaire, ne venant apporter aucune modification dans les performances ou la conduite, mais de ces détails qui rendent une machine plus agréable :

— un stop monté de série ;

— un nouveau phare Bosch avec une petite plaquette chromée qui vient automatiquement obturer la prise femelle recevant la clef de contact lorsque cette dernière est retirée (empêchant ainsi la pluie d'entrer) ;

— un nouvel anti-vol Neiman, dont le verrou reste toujours après la machine, etc., etc...

Et le jour où BMW adoptera la suspension arrière oscillante de la «Rennsport», tout au moins sur les machines prévues pour le solo, bien des vœux seront exaucés.

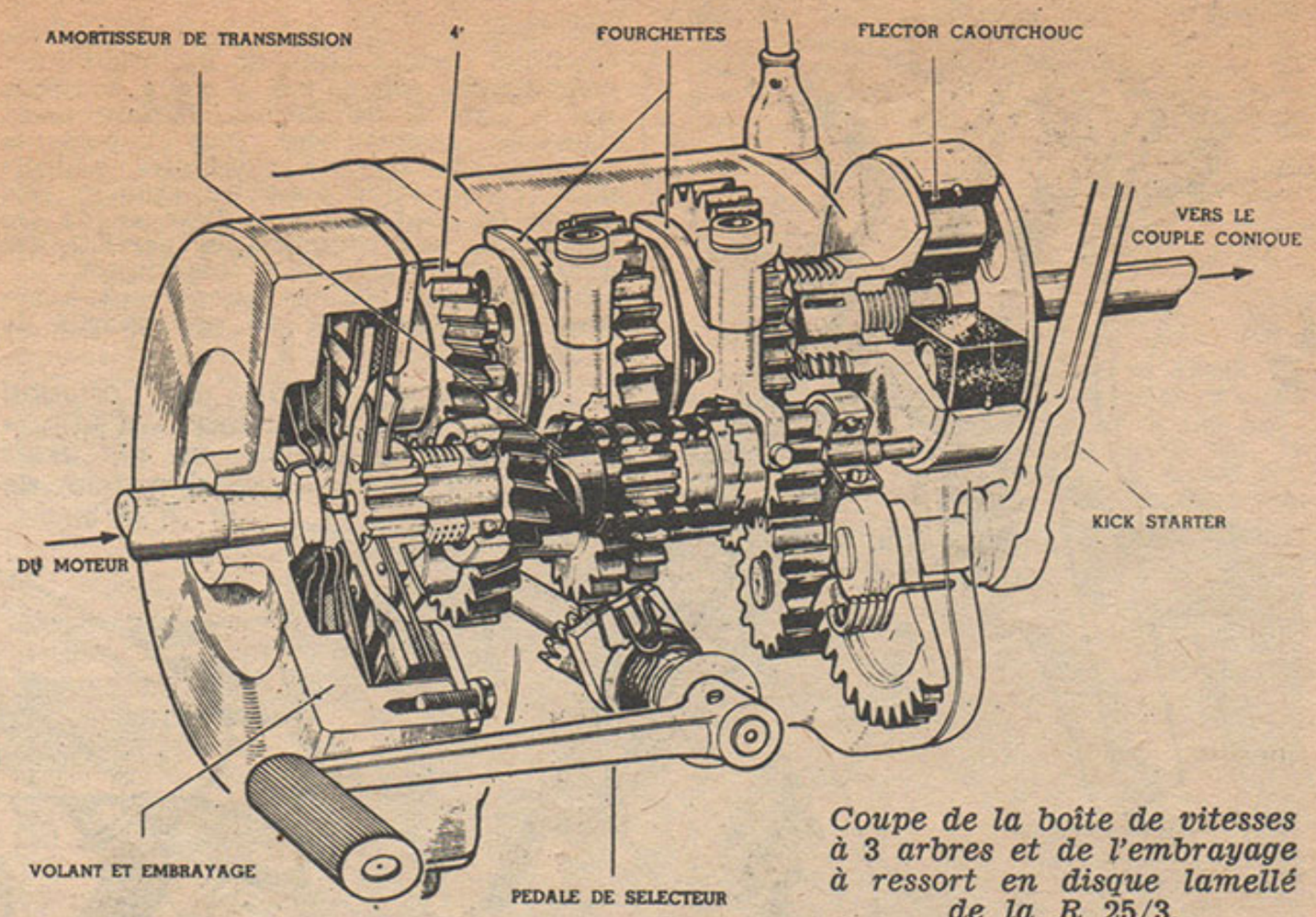
LA R 25/3

Passons maintenant à la 250 cmc. monocylindre pour l'analyse de laquelle nous nous servirons non seulement de la documentation fournie par l'usine, mais également des essais effectués par notre confrère allemand H.W. Bœnsch.

La première moto sortie par BMW, après la guerre, en 1948, fut une 250 cmc., la R24 ; machine qui, après toute une série de transformations, devint la R25, puis la R25/2. Toutes ces machines connurent un grand succès, tant en Allemagne qu'en Suisse, non pas tellement peut-être par leur rendement que par leur robustesse proverbiale, jouissant de la technique adoptée pour les flat-twins universellement connus.

Mais le vent qui souffle en Allemagne depuis deux ans, pousse chaque constructeur, l'un après l'autre, à améliorer le rendement de ses moteurs, ce vent qui touche principalement les 250 cmc. ne pouvait manquer d'atteindre Munich. Mais les ingénieurs de BMW, fidèles à la tradition de la marque, voulaient toujours conserver, quel que soit l'accroissement de puissance de leur moteur, une élasticité suffisante, une robustesse qui fait leur renom, un silence de fonctionnement mécanique et la faible consommation de ce modèle à caractère utilitaire.

Et de tout ceci est née la nouvelle R25/3.



Coupe de la boîte de vitesses à 3 arbres et de l'embrayage à ressort en disque lamellé de la R 25/3.

LE MOTEUR

Les cotes de ce 245 cmc. sont demeurées inchangées : c'est toujours un carré de 68 mm de course et d'alésage.

Signalons avant tout que la culasse est toujours la culasse « tête-de-nègre » de la R25/2, culasse noire dont l'efficacité pour le rayonnement de la chaleur a fait l'objet d'une étude dans notre numéro 1.124.

Mais pour la R25/3, cette culasse a encore subi des améliorations, tant dans sa forme exérieure (ailettes de refroidissement de plus grandes dimensions) que dans son dessin intérieur. En particulier la pipe d'admission a été agrandie pour recevoir un carburateur de plus fort diamètre de passage des gaz (Bing de 24 mm muni d'un gicleur principal de 145 contre 22 mm et gicleur de 105 pour la R25/2). En même temps le diamètre de la pipe d'échappement a été un peu réduit.

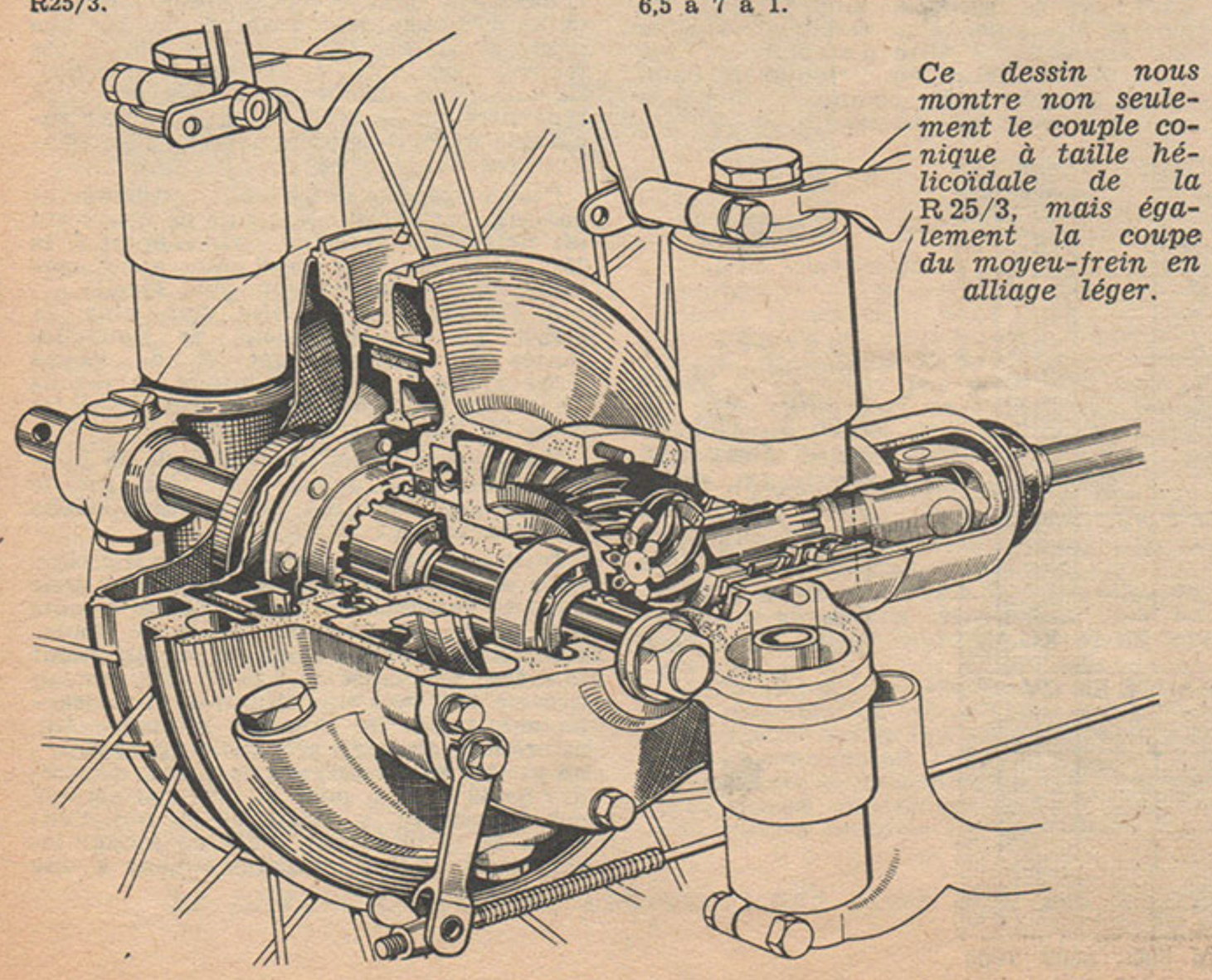
Cette culasse accroît aussi légèrement le taux de compression qui passe de 6,4 - 6,5 à 7 à 1.

Avant d'arriver au carburateur, l'air passe par une longue conduite (qui joue l'office de chambre de tranquillisation). En effet, le filtre à air se trouve sous le réservoir, au niveau des tubes du cadre ; l'air qui arrive est ainsi beaucoup plus frais (favorable à une bonne carburation). Puis, par une longue canalisation passant entre les deux flasques de réservoir et se terminant par une vaste courbe, on arrive au carburateur. Depuis l'entrée du filtre jusqu'au siège de soupape, on a une longueur totale de 70 cm (!). Quel intérêt présente une telle solution, autre celui de diminuer les bruits d'admission ?

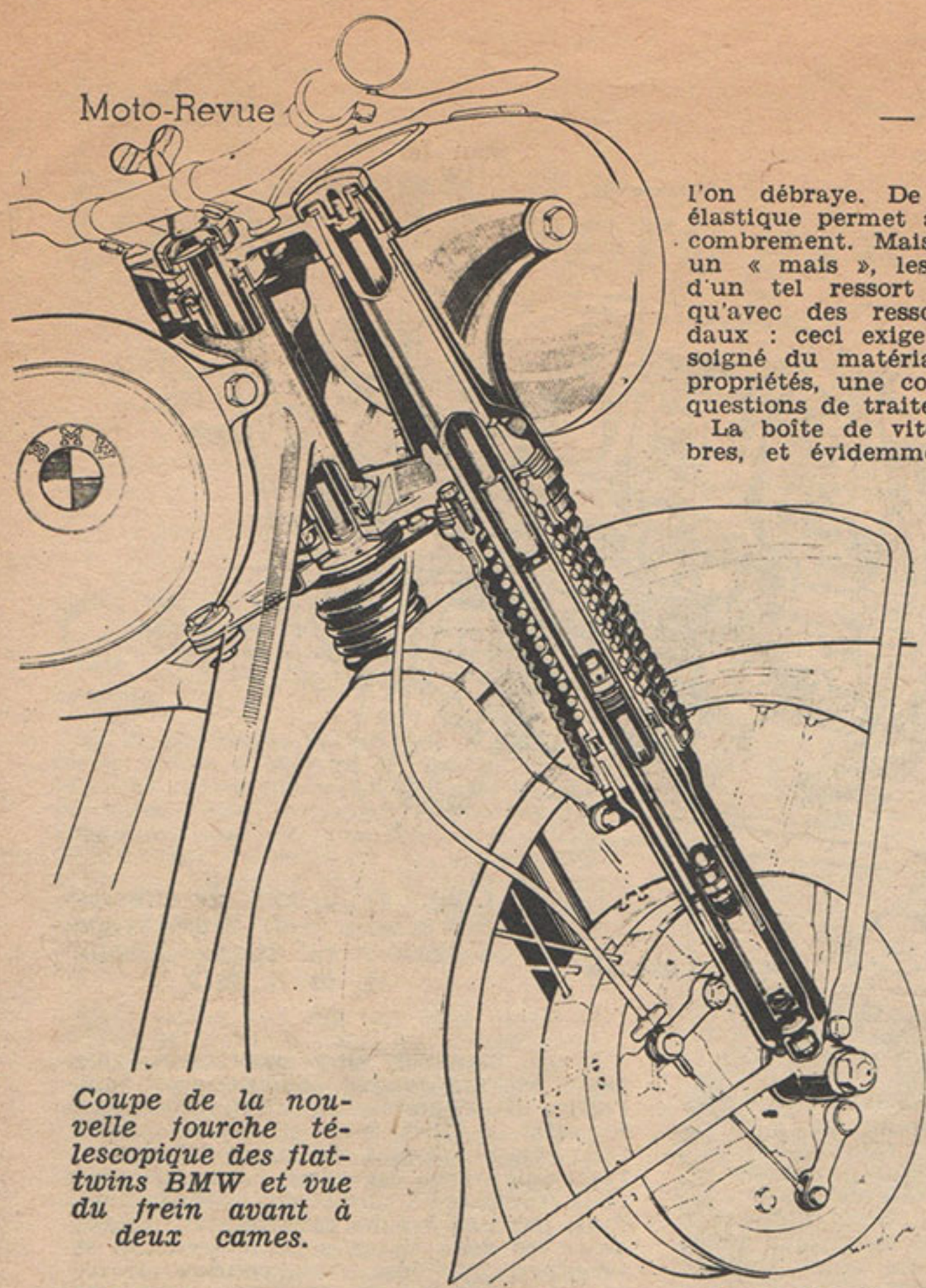
On sait que les 4 temps, aussi bien que les 2 temps, sont sujets aux pulsations d'admission (les vaporisations d'essence aux carburateurs en sont une preuve et une conséquence des ondes de retour) ; il y a tout intérêt à pouvoir dominer ces pulsations de l'admission qui doivent être dans un certain rapport avec le régime du moteur, avec également le calage de la distribution. Or plus le système d'admission est long, et plus il est facile de contrôler ces pulsations, de les utiliser pour obtenir une courbe de couple plate (c'est-à-dire un remplissage du cylindre sensiblement égal à lui-même, ne diminuant guère à l'élévation de régime).

Alors que le diamètre du tube d'échappement a été légèrement réduit, le pot d'échappement, par contre, est beaucoup plus important, et l'on retrouve le gros cigare qui équipe aussi bien la 500 flat-twin que la sport R68.

Et de toutes ces modifications, de toutes ces considérations techniques, qu'ont obtenu les ingénieurs BMW ? Un moteur qui, d'après le catalogue, développe une puissance utile de 13 CV à la roue arrière, à 5.800 t.-m. Mais il vaut la peine d'examiner la courbe de puissance, non celle fournie par l'usine, mais celle établie par la VFM, organisme chargé d'homologuer les caractéristiques des machines allemandes après en avoir fait les essais et mesures lui-même. Et que trouve-t-on à l'examen ? D'abord une puissance de pointe de 14 CV à la roue arrière (soit environ 16,5 CV au vilebrequin, puisqu'il s'agit d'une machine à transmission acatène) ; ce résultat est déjà très bon, mais, à l'heure actuelle, n'a plus rien d'exceptionnel, en Allemagne, dans la construction de série. Plus intéressante est l'allure de cette courbe, puisque sur une plage de plus de 1.000 t.-m. (de 6.000 à 7.000) on a une puissance utile dépassant 13,8 CV ; c'est une courbe plate, mais plate à son maximum.



Ce dessin nous montre non seulement le couple conique à taille hélicoïdale de la R 25/3, mais également la coupe du moyeu-frein en alliage léger.

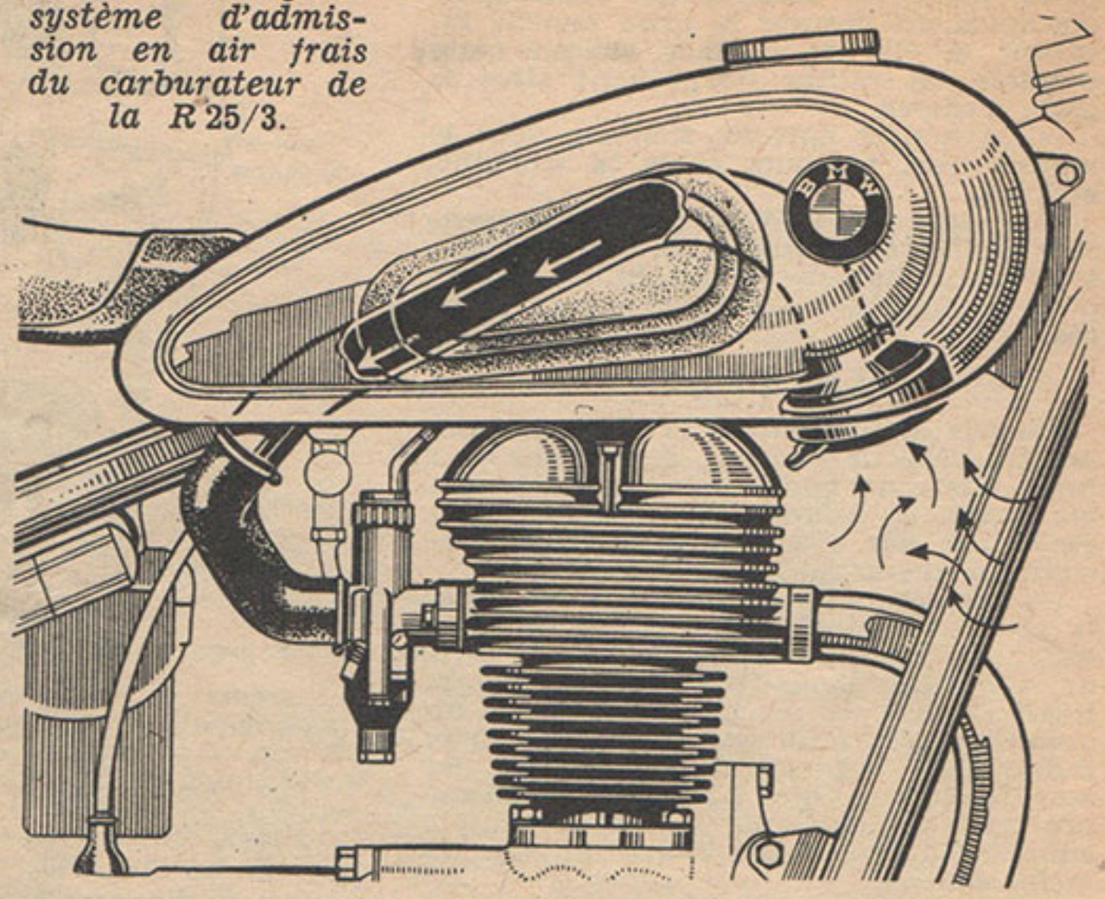


Coupe de la nouvelle fourche télescopique des flat-twins BMW et vue du frein avant à deux cames.

l'on débraye. De plus, un tel système élastique permet aussi de diminuer l'encombrement. Mais, car il faut toujours un « mais », les risques d'affaissement d'un tel ressort sont plus importants qu'avec des ressorts classiques hélicoïdaux : ceci exige donc un examen très soigné du matériau à utiliser et de ses propriétés, une connaissance parfaite des questions de traitements thermiques.

La boîte de vitesses comportant 3 arbres, et évidemment un amortisseur de

Vue de l'original système d'admission en air frais du carburateur de la R 25/3.



préférable d'utiliser une 1re beaucoup moins démultipliée, et d'en profiter pour rapprocher tant soit peu la 2e de la 3e.

LA PARTIE CYCLE

Si le cadre, un double berceau, n'est pas modifié, il n'en est pas de même des suspensions, roues, freins, etc...

Signalons pour commencer que le moteur est maintenant monté dans le cadre à l'aide de silent-blocs : en effet, un monocylindre n'a pas l'équilibrage d'un flat-twin et est donc plus sujet aux vibrations.

De même pour la courbe de couple : si le maximum de 1,77 m.kg. est obtenu à 5.000 t.-m., de 3.800 à 5.000 t.-m., on a un couple de plus de 1,70 m.kg.

LES TRANSMISSIONS

La modification de l'embrayage, toujours à disque unique travaillant à sec, et faisant corps avec le volant, réside dans le remplacement des trois ressorts à boudin (donc du même type que sur les flat-twins, mais qui, eux, comportent six ressorts) par un ressort en disque à lamelles. La progressivité en est ainsi encore accrue. Et la propriété de ce type de ressort est telle qu'en position « embrayée » la pression appliquant les ferodos l'un contre l'autre est très importante, alors que l'effort à fournir pour débrayer diminue au fur et à mesure que

transmission, demeure inchangée, avec les mêmes rapports internes sur lesquels nous reviendrons plus loin. Par contre, en raison des changements de caractéristiques du moteur, la démultiplication du couple conique arrière a été modifiée (4,16 au lieu de 4,5 en solo et 4,8 au lieu de 5,14 en side). Ainsi, en solo, les rapports finaux sont maintenant les suivants : 6,41 (100 %) - 8,5 (75,5 %) - 12,5 (51,4 %) et 25,4 (25,2 %). Si l'on peut déjà estimer la 2e un peu courte, il est évident que la 1re est vraiment trop démultipliée — deux fois plus que la 2e — ce qui oblige à la monter à des régimes très élevés avant de passer la seconde, alors qu'avec ce moteur élastique, ce ne serait en principe pas nécessaire. A titre d'exemple, à 7.000 t.-m., on n'atteint, en 1re, que 32 kmh. Donc, à notre goût, comme d'ailleurs à celui des essayeurs allemands, il eut été

Mais c'est la fourche télescopique qui a subi la plus grosse amélioration, et a en même temps changé d'aspect. De longs tubes cylindriques, le fourreau inférieur chromé, mais des amortisseurs à huile incorporés. Le débattement de cette fourche a été notablemen accru et l'on obtient le chiffre rarement rencontré dans la fabrication de série de 18 cm, avec, évidemment, des caractéristiques progressives. L'axe de roue, comme sur les « Rennsport » clients, n'est pas en bout de fourche, mais déporté en avant.

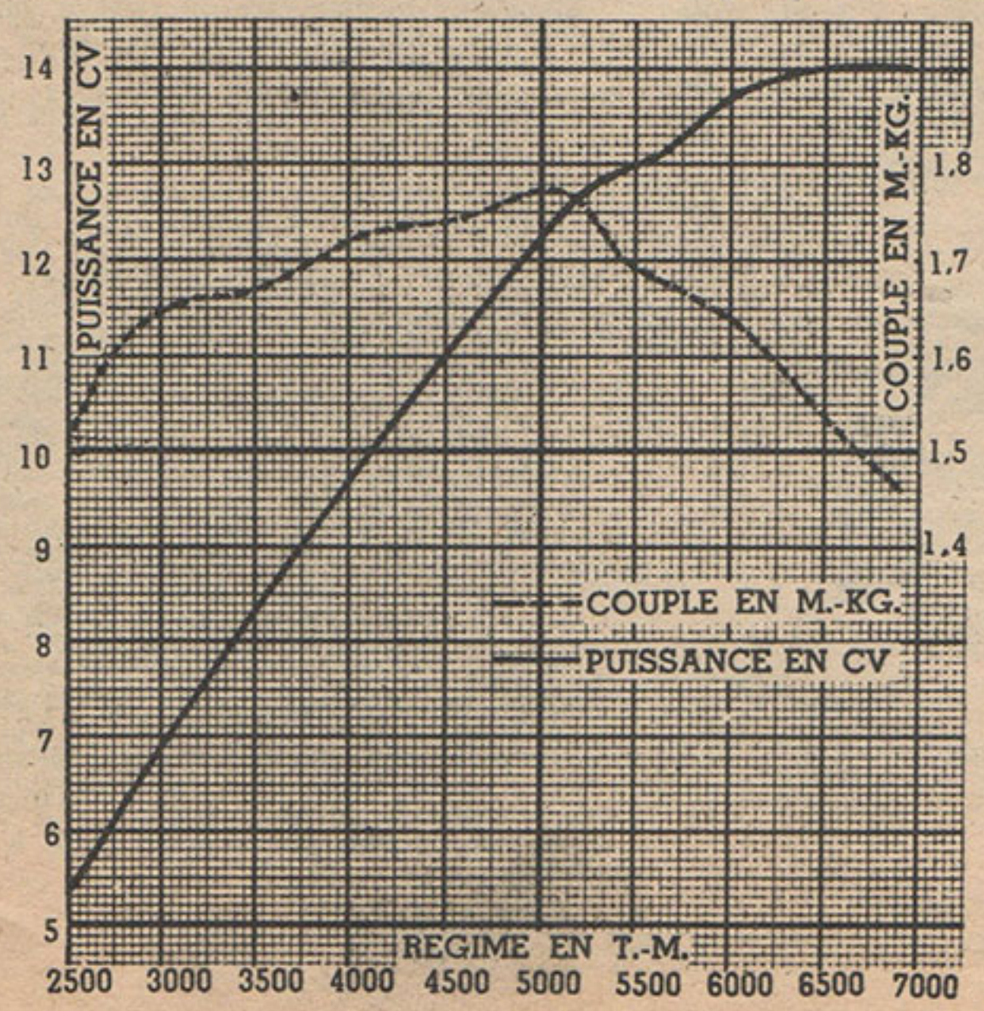
A l'arrière, toujours une suspension coulissante (plus acceptable sur une machine à transmission acatène que sur une moto à chaine, car il n'y a pas ici de tension constante de chaine à assurer). Là aussi, un débattement très rarement rencontré sur ce type de suspension, comparable à celui obtenu avec une suspension oscillante : 9,5 cm.

Ces suspensions ne sont évidemment pas sans influer sur la tenue de route qui est nettement améliorée par rapport à la 25/2, plus maniable (ceci grâce aussi, certainement, à un guidon plus étroit).

A l'image des modèles flat-twins, la R25/3 a reçu également de nouvelles jantes en alliage léger et de vastes moyeux-freins. Même montage de rayons droits. La seule différence réside dans les cotes de jantes et des freins.

Nous trouvons ici une jante de 18 pouces, que nous avons vue déjà sur le nombreuses machines des derniers salons de Francfort et Milan.

Quel est l'intérêt de cette nouvelle cote, pour ainsi dire inconnue jusqu'à ce jour dans la construction motocycliste ? Alors que le diamètre de la bande de roulement du pneu de 3,25x18 est sensiblement le même que celui de 3,25x19 (622 mm au lieu de 647, soit une diminution de seulement 4 %), le moment d'inertie, lui, est réduit dans de grandes proportions : de l'ordre de 15 % pour le pneu, de l'ordre de 12 à 15 % pour la jante (si celle-ci eût été encore en acier), et, en fait d'environ 68 % pour une jante en alliage léger de 18 pouces comparativement à une



Courbes de puissance et de couple de la R 25/3. Courbe plate dans son maximum, puisqu'à partir de 5.500 t.-m., on a plus de 13 CV à la roue arrière. Couple maximum à 5.000 t.-m.

jante de 19 pouces en acier. Donc, un gain très intéressant dans le moment d'inertie de la roue, favorable pour les accélérations d'une machine de moyenne cylindrée. Encore faudra-t-il que tous les fabricants de gommes s'attachent à nous fournir des pneus à ces nouvelles cotes.

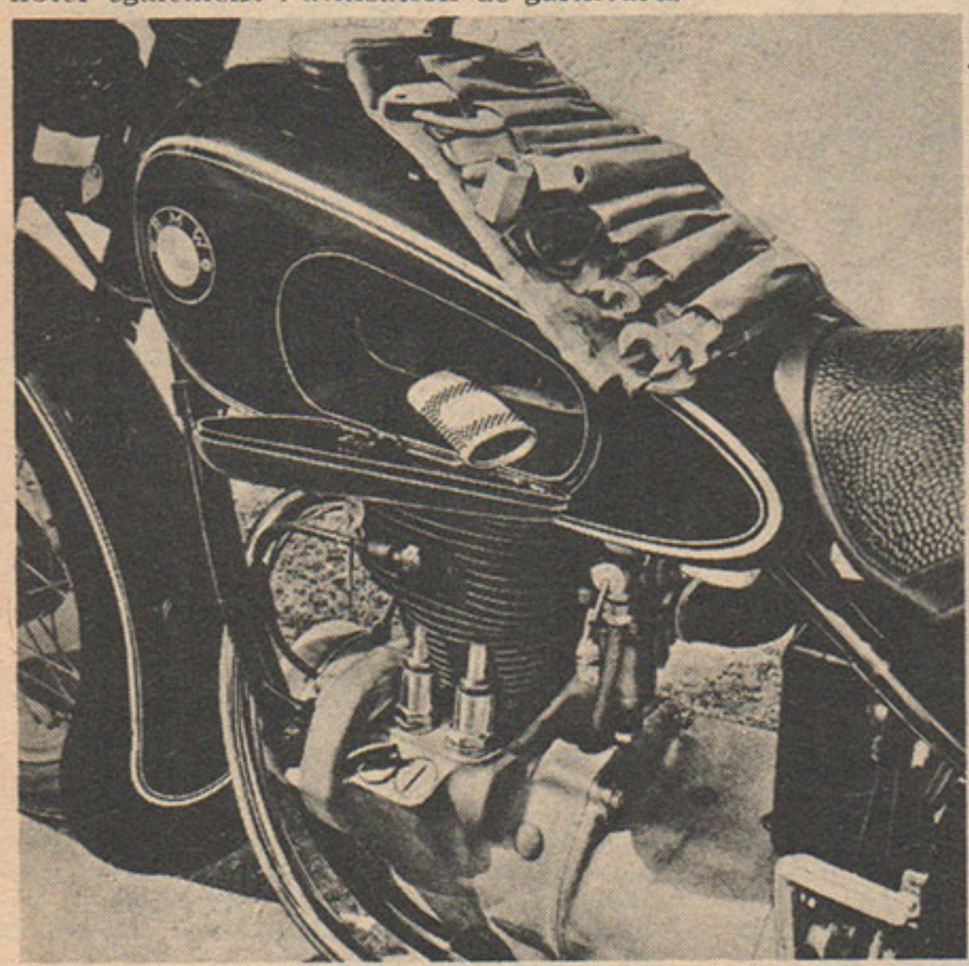
Passons maintenant au chapitre freins. Jusqu'à ce jour, la marque munichoise utilisait des grands freins à tambours acier, très efficaces. Pourquoi les ingénieurs BMW ont-ils opté pour des moyeux-freins en alliage léger ? Est-ce pour suivre une mode ? Certainement pas. Lors de notre essai de la 500 R51/3, nous reprochions au frein avant de ne pas être suffisamment étanche à l'eau quand il pleuvait : le moyeu-frein central, déplaçant la garniture vers le centre du moyeu, la rend moins vulnérable aux infiltrations d'eau. Mais là n'est pas le résultat essentiel recherché : le but est surtout une meilleure évacuation de la chaleur, évitant le « fading », la perte de freinage due à une trop forte élévation de température des freins. Des expériences furent menées par l'essayeur allemand H.W. Boensch, essais équivalents à une descente de 10 % sur 1 km de long, au point mort, et lors de laquelle une vitesse constante de 40 kmh. est obtenue à l'aide d'un freinage permanent ; à la suite de ces essais, à l'aide d'éléments thermo-électriques, furent mesurées les températures extérieure et intérieure du moyeu : sur la paroi extérieure la température atteignait presque 200°C, alors qu'à la paroi intérieure on ne notait que 10°C de plus (210° Centigrades), donc une excellente conductibilité thermique. A noter également l'utilisation de garnitures Reico, qui ont l'avantage de ne pas perdre de leur efficience avec l'augmentation de température ; bien au contraire, on note une légère amélioration du freinage avec des garnitures chaudes.

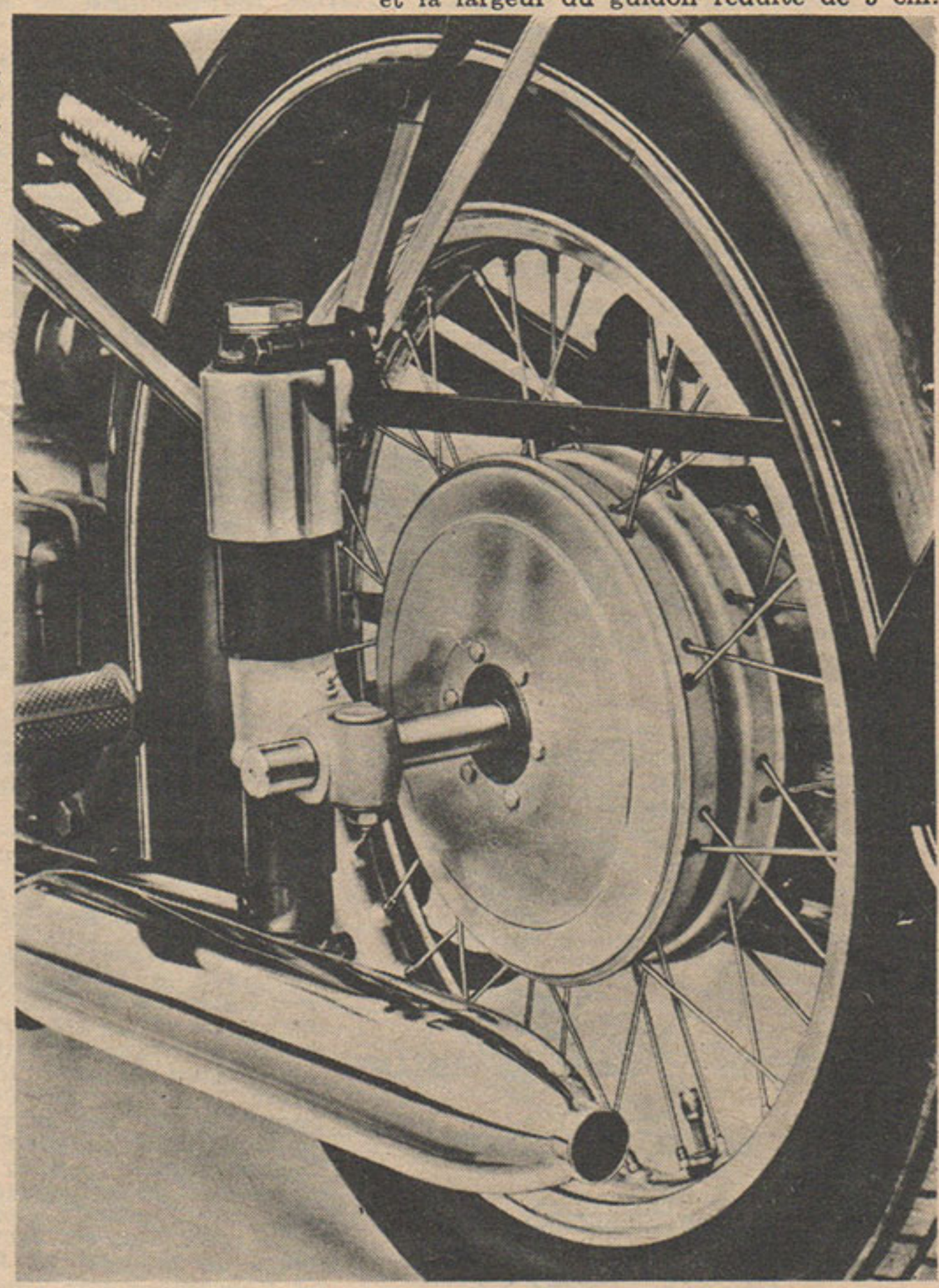
Sur la R25/2, la force appliquée par le pied sur la pédale de frein arrière était multipliée par 24 ; il en résultait qu'avec l'application d'une force de 10 kgs sur la pédale de frein, la roue arrière se trouvait facilement bloquée : c'est là évidemment une mauvaise conception d'un bon freinage, que l'on trouve malheureusement chez de trop nombreux constructeurs. Pour pallier à cet inconvénient, chez BMW, le levier extérieur de la came de frein a été raccourci, passant de 65 à 45 mm : ainsi la force appliquée à la pédale de frein n'est plus multipliée que par 16,65. Le freinage est ainsi beaucoup plus progressif, le blocage de la roue nécessitant une force bien plus élevée sur la pédale.

Afin, également, d'obtenir une plus grande progressivité, si le diamètre des tambours est resté à 160 mm, la largeur des garnitures est passée de 25 à 35 mm.

LES ACCESSOIRES

Quelques mots sur les « accessoires » (si l'on peut appeler ainsi un phare, un réservoir, etc.). Phare, anti-vol, stop, sont les mêmes que ceux adoptés sur les flat-twins. Quant au réservoir, il a notablement changé de forme. Bien que plus volumineux, sa contenance, toujours trop faible, demeure de 12 litres. Mais maintenant le coffre à outils, au lieu de se trouver sur le dessus du réservoir, se trouve incorporé dans le flanc gauche de ce dernier, dont le grippe-genou sert de couvercle. Sur le dessus du réservoir, sont logés 4 écrous pour recevoir un porte-bagages.





A droite, roue arrière, moyeu-frein et pot d'échappement des nouvelles BMW. Ci-dessous, le curieux coffre à outils de la 250 cmc.

Notons l'avertisseur électrique, placé maintenant entre les deux bras de la fourche télescopique, sous le phare ; non seulement il est ainsi mieux protégé contre les projections, mais de plus et surtout, il ne vient pas créer d'obstacle à la libre circulation de l'air frais jusqu'à la culasse, aidant ainsi encore au refroidissement de cette dernière.

LES PERFORMANCES

L'essayeur H.W. Bœnsch ne fait pas partie des petits formats, bien loin de là : c'est un monsieur imposant, qui doit bien faire ses 200 livres. Néanmoins il réalisa une vitesse de 108 kmh. en position assise, de 119-120 kmh. en position allongée.

Intéressants sont également les chiffres de consommation. Nous avons assez souvent insisté sur le fait qu'un moteur plus poussé consommait moins qu'un moteur de moindre rendement ; en effet, moteur plus poussé signifie meilleure utilisation des calories fournies. Et les chiffres comparatifs pour les deux derniers modèles des 250 BMW, obtenus toujours par le même essayeur, sont des plus éloquents (les vitesses indiquées étant réalisées en position assise).

Vitesse soutenue	Consommation aux 100 kms R 25/3	R 25/2
50 kmh.	2,0	2,0
60 kmh.	2,2	2,4
70 kmh.	2,6	3,0
80 kmh.	3,0	3,7
90 kmh.	3,7	4,4
100 kmh.	4,4	5,2

Le poids de la machine à l'état de marche (avec pleins d'essence et d'huile et outillage) est passé de 142 à 150 kgs ; l'empattement a été accru de 3 cm, la garde au sol est montée de 92 à 105 cm, et la largeur du guidon réduite de 3 cm.

Finalement, que peut-on dire comme conclusion d'ensemble ? Il est évident que seul un essai fait par nous-mêmes nous permettrait de porter un jugement, peut-être pas définitif, mais vraiment personnel. Néanmoins, le sérieux des essayeurs allemands, et l'ensemble des caractéristiques fournies par l'usine, et surtout par la VFM, peuvent nous permettre un jugement.

Avec sa nouvelle 250 cmc., BMW ne s'est pas lancé, à l'image de Zundapp par exemple, dans une voie franchement révolutionnaire. La R25/3 reste dans le classicisme le plus pur, mais utilisant dans ce domaine le dernier cri de la technique motocycliste moderne. Un moteur puissant, et dont la courbe de puissance est des plus intéressantes, un cadre et des suspensions classiques, mais avec des débattements rarement atteints, des freins... et malgré tout cela, la robustesse proverbiale et un appétit des plus sobres.

J. B.

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

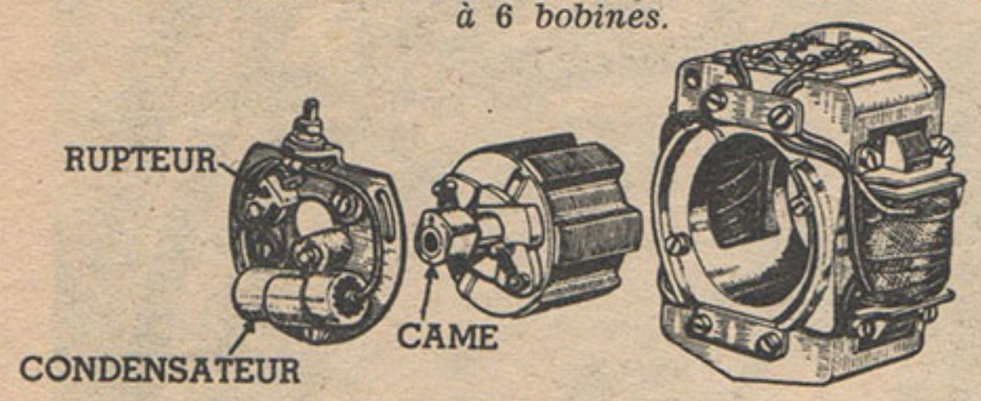
L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

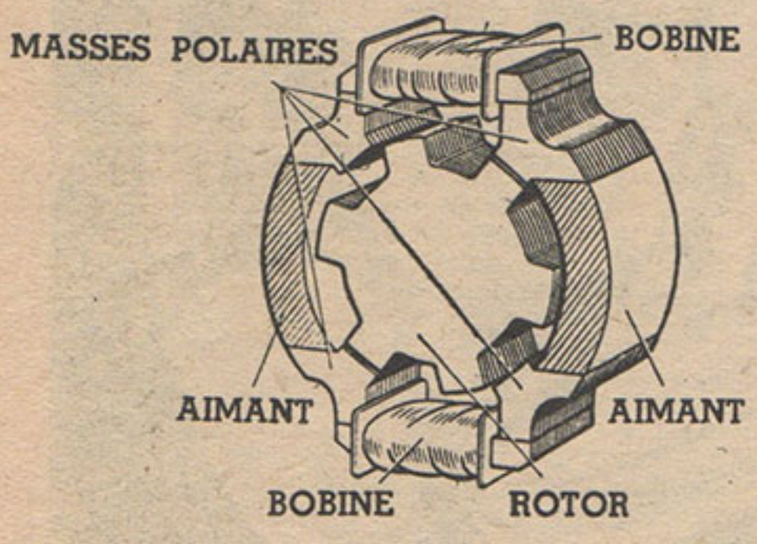
3° - L'ALTERNATEUR

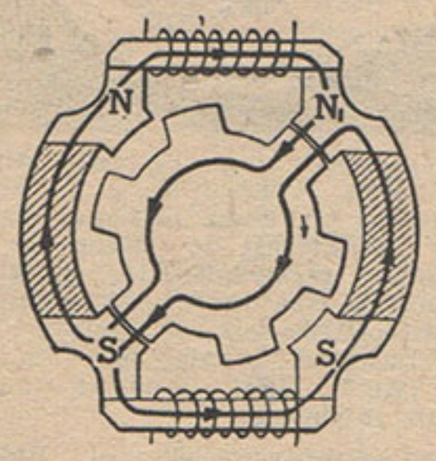
Dans nos précédents articles (voir « Moto-Revue » Nos 1.174, 1.175 et 1.176), nous avons étudié de près magnétos et volants magnétiques. Pour en terminer avec les générateurs électriques fournissant un courant alternatif, nous examinerons aujourd'hui brièvement, les alternateurs. Ces derniers commencent actuellement, et ce depuis deux ans environ, leur chemin en Angleterre ; et on les trouve dans les petites cylindrées (125 BSA, 150 Terrier et 200 Tiger Cub de chez Triumph), mais également dans de grosses vertical-twins Triumph (500 cmc. Speed-Twin et 650 cmc. Thunderbird).

L'alternateur n'est pas sans beaucoup d'analogie avec le volant magnétique à bobine séparée, monté directement en bout d'arbre moteur, dans le carter de chaine primaire.

A droite, l'alternateur Lucas RM 12, montrant le rotor (aimant à 6 masses polaires) et le stator à 6 bobines.







La différence de construction avec les volants magnétiques est la suivante. Dans un volant magnétique, le stator (bobinages, rupteur) est à l'intérieur du rotor portant les aimants périphériques : ainsi ce dernier de plus grandes dimensions, peut jouer le rôle de volant mécanique.

Dans le cas de l'alternateur, le rotor tourne *à l'intérieur* du stator (ce dernier étant disposé concentriquement au rotor). On obtient ainsi des dimensions beaucoup plus ramassées, l'alternateur n'ayant pas à jouer le rôle de volant mécanique qui existe par ailleurs.

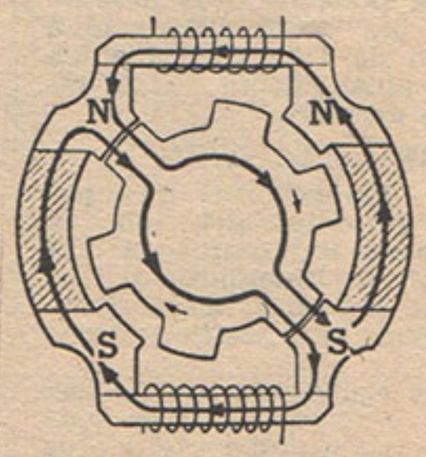
Ces petites dimensions permettent de loger l'alternateur en bout de vilebrequin, à l'intérieur du carter, donc de nouveau, suppression de tout système d'entrainement.

Mais à partir de ce moment, il nous faut envisager les deux types principaux d'alternateurs utilisés.

LE TYPE LUCAS IA-45

Cet alternateur équipe les 125 BSA Bantam. Ici, le stator comporte conjointement aimants et bobinages. Deux aimants en arc de cercle sont diamétralement opposés. A chaque extrémité de ces aimants les masses polaires (donc 4), séparées l'une de l'autre par 90°. Décalés également de 90° par rapport aux aimants, donc de nouveau entre les masses polaires, on trouve les deux bobines pour l'éclairage et l'allumage (à l'aide d'une bobine haute tension séparée).

Le rotor, lui, est composé d'un assemblage de feuillets en fer doux (feuillets et non une masse afin d'éviter les courants de Foucault dont nous avons parlé dans la partie traitant de la magnéto). Ce rotor forme une étoile à six branches, deux branches étant séparées de 60°. Nous aurons donc ainsi six variations de flux pour un tour moteur.



A gauche : 3 vues relatives au Lucas IA-45. En haut, l'ensemble ; au milieu, dessin des rotor et stator ; en bas, schéma montrant les inversions de flux lors de la rotation du rotor.

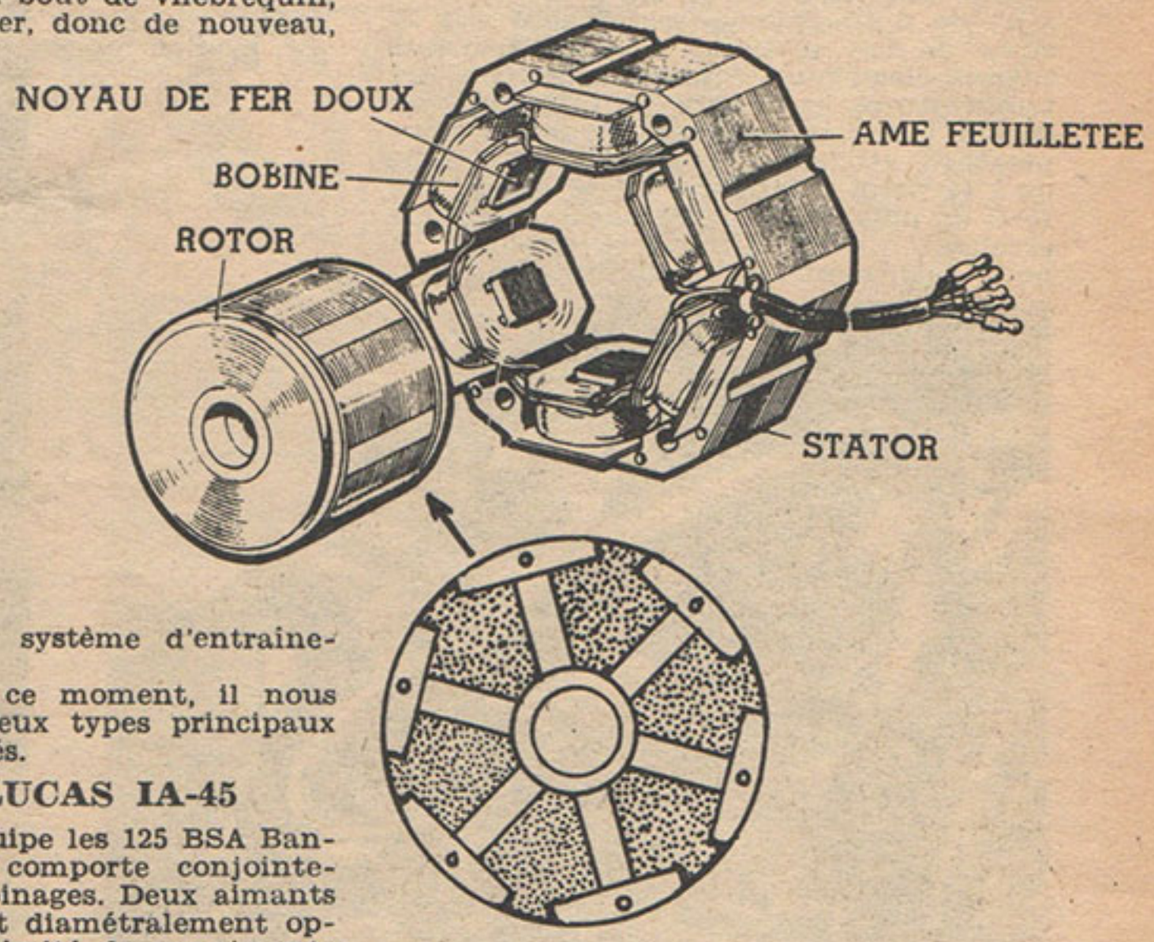
Solidaire du rotor, on trouve la came du rupteur, ainsi que le système d'avance automatique.

Sur une plaquette fixe, on trouve le rupteur, ainsi que le condenasteur.

LES TYPES LUCAS RM-12 ET WICO-PACY

En fait, mis à part de légers détails de fabrication, il s'agit d'un seul et même type, équipant maintenant les Triumph 150 Terrier, 500 Speed twin et 650 Thunderbird.

Ici, le stator ne comporte que des bobines au nombre de 6 (4 servant pour l'allumage 2 pour l'éclairage). Le rotor, monté en bout de vilebrequin, est un aimant permanent à 6 masses polaires.



Mais ici le courant alternatif fourni ne sert pas directement à l'allumage

En fait, l'alternateur joue ici le même rôle qu'une dynamo, servant, par l'intermédiaire d'une cellule redresseuse, à recharger la batterie. L'allumage est assuré par une bobine séparée.

Tout ceci amène que le rupteur, entraîné par pignons et muni d'un système d'avance automatique, est complètement séparé, trouvant sa place derrière le ou les cylindres. On trouvera même, pour les bicylindres, un distributeur.

On pourra alors se poser la question : pourquoi utiliser un alternateur en place d'une dynamo, surtout que la cellule redresseuse est loin d'avoir un rendement de 100 %, que cet alternateur ne fournit qu'une puissance de 55 watts seulement contre des valeurs allant jusqu'à 90 watts (600 Zundapp, 250 Adler 1954) pour une dynamo (qui n'exige pas de cellule redresseuse).

C'est que l'alternateur ne nécessite pas un régulateur de tension, ni de conjoncteur-disjoncteur, qu'il n'y a pas de bobinages soumis à la force centrifuge (puisque c'est l'aimant hexapolaire qui tourne), pas de collecteur, pas de balais (charbon).

(*Dans un prochain numéro, l'allumage batterie-bobine, la dynamo*).

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

Doubler sur la route

PROBLEME D'ATTENTION

Il est interdit à tout usager de s'engager, en vue d'un dépassement, dans la moitié gauche de la route, sans s'être assuré qu'il ne risque pas... etc.. Cette simple petite phrase du Code de la Route semble si naturelle, si évidente, ...que bien des pilotes l'ont oubliée. Et cet oubli est trop souvent à l'origine des nombreux accidents que nous déplorons chaque année.

Doubler un véhicule semble parfois, sur la route, excessivement facile, et lorsque le pilote s'aperçoit que cette facilité n'était, somme toute, qu'illusoire, il est en général trop tard pour éviter l'accident.

Alors que faut-il faire ? Evidemment, nous ne pouvons pas demander à tous les pilotes de faire des règles de trois avant de doubler. Mais nous pensons que les quelques chiffres que nous allons donner ci-dessous, devraient tout de même faire réfléchir tous ceux qui se fient un peu trop au « hasard » ou à la « chance » lorsqu'il s'agit de dépasser un autre véhicule. Le « dépassement » doit, au contraire, être murement réfléchi ; le pilote sérieux doit peser le pour et le contre avant de s'engager, et c'est pour l'aider dans cette tâche que nous allons prendre maintenant quelques exemples.

Soit donc un motocycliste A qui roule sur une route à 60 kmh. environ. Survient un automobiliste B qui roule à 80 kmh. et qui veut doubler. Evaluons la distance nécessaire pour amorcer la manœuvre à 30 m., et à 50 m. celle nécessaire pour la terminer (la voiture B reprenant sa place à droite). Il faut donc au pilote de la voiture B une distance relative (par rapport à la moto A) de 80 m. pour accomplir le dépassement. Or, ces 80 m. seront parcourus par l'automobiliste B à

DOUBLER UN VEHICULE...

PROBLEME DE DISTANCE

une vitesse de 80 — 60 = 20 kmh. par rapport au motocycliste A, soit 5,5 m.-s. Pour parcourir les 80 m. nécessaires, B devra, par conséquent, rouler pendant 80 : 5,55 = 14 sec. 4/10. Mais pendant ce temps la voiture B aura parcouru une distance réelle de $\frac{80.000 \times 14,4}{3.600} = 320$ m.

Conclusion : pour effectuer son dépassement sans courir aucun risque, le pilote de la voiture B devra s'assurer d'avoir une parfaite visibilité sur une distance de 320 m.

Ce chiffre est déjà bien éloquent et parle clairement aux habitués de nos routes. Mais avec un autre exemple, il deviendra plus éloquent encore.

Avec votre 500 bicylindre qui roule à 120 kmh., vous voulez doubler une voiture qui roule à 110 kmh. Vous ne bénéficiez dans ce cas, par rapport à cette dernière, que d'un supplément de vitesse de 10 kmh., soit 2,775 m.-sec. Pour parcourir les 80 m. nécessaires au dépassement il vous faudra 80 : 2,775 = 28 sec. 8/10, soit à 120 kmh., une distance de 960 m. ! Il vous faut donc une visibilité de près de 1 km.

Dans le tableau joint, nous avons indiqué les chiffres qui correspondent à différents cas.

Et maintenant, nous ne pouvons que recommander aux pilotes de ne pas oublier ces chiffres lorsqu'ils voudront doubler. Il ne s'agit évidemment pas de les apprendre par cœur, mais simplement d'avoir conscience du danger que représente un dépassement sur une route, et d'agir de manière à mettre toutes les chances de leur côté, sans se fier à leur « flair » ou au « hasard ».

...N'EST PAS TOUJOURS AISE.

Vitesse du véhicule que vous doublez (en kmh.)	VITESSE A LAQUELLE VOUS DOUBLEZ (en kmh.)													
	70		80		90		100		110		120		130	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
50	14" 4/10	280	9" 6/10	214	7" 2/10	180	5" 8/10	160	4" 8/10	147	4" 1/10	137	3" 6/10	130
60	28" 8/10	560	14" 4/10	320	9" 6/10	240	7" 2/10	200	5" 8/10	176	4" 8/10	160	4" 1/10	149
70			28" 8/10	640	14" 4/10	360	9" 6/10	267	7" 2/10	220	5" 8/10	192	4" 8/10	174
80					28" 8/10	720	14" 4/10	400	9" 6/10	294	7" 2/10	240	5" 8/10	208
90							28" 8/10	800	14" 4/10	440	9" 6/10	320	7" 2/10	260
100									28" 8/10	880	14" 4/10	480	9" 6/10	347
110											28" 8/10	960	14" 4/10	520
120													28" 8/10	1040

(1) : temps nécessaire pour doubler (en sec.). — (2) : distance nécessaire pour doubler (en mètres).

Remarque. — S'il y a un véhicule en vue venant en sens inverse quand vous commencez votre manœuvre de dépassement et que la vitesse de ce véhicule est estimée égale à la votre, il faudra, pour effectuer votre manœuvre avec sécurité, que la distance qui vous sépare de ce véhicule soit au moins égale au *double* des distances indiquées ci-dessus.

A Saint-Cucufa

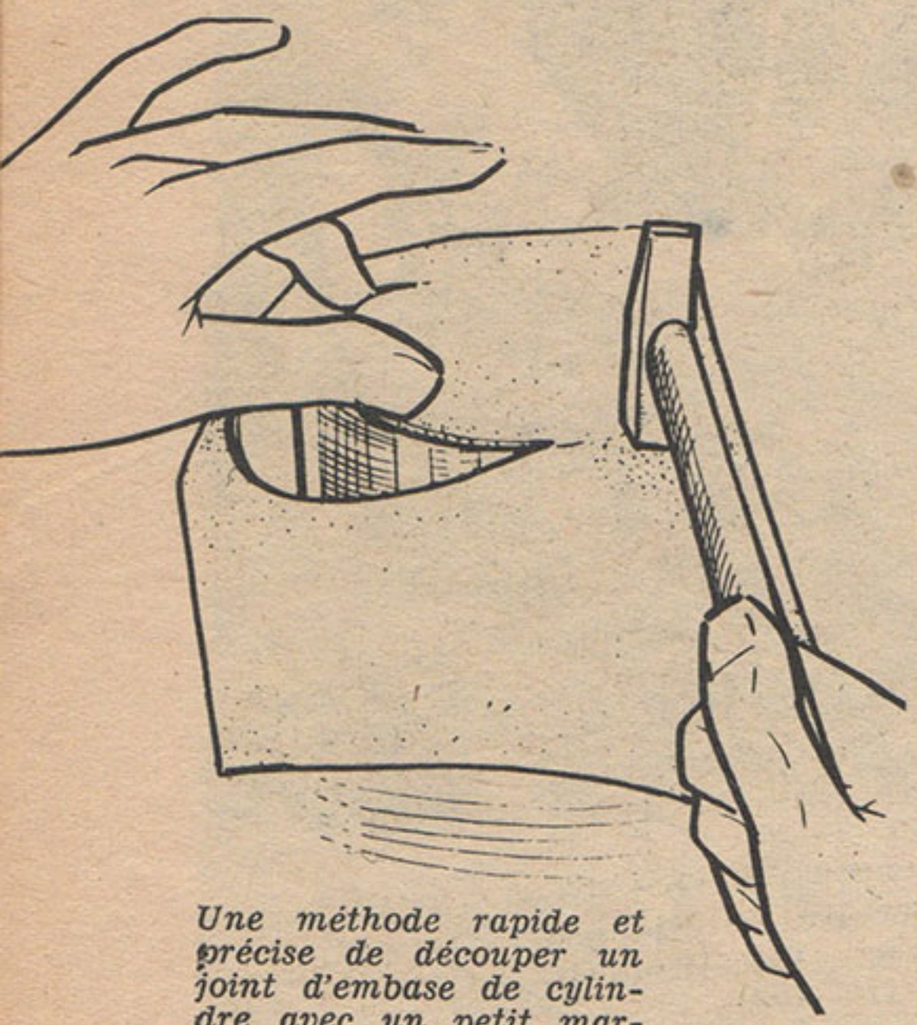
TRIAL, EPREUVE... EN GLAISE

Si quelques concurrents eurent des ennuis : chute et enlisement de l'américain Sapp (N° 64), sauts de chaîne de Heuqueville (N° 50), enlisement encore de Dubois (N° 39), d'autres par contre semblent momentanément plus à...

...l'aise : Prieur (N° 49), Greneau (N° 1), Perricho (N° 101), et ceux qui restent font de gros efforts pour s'en sortir de leur mieux : Tardif (N° 63), l'américain Tosch (N° 51), Lefèvre (N° 100).

Pour découper un joint

DANS la majorité des cas, c'est-à-dire si vous possédez une Motobécane ou un AMC, la solution la meilleure, et de loin, sera d'être un peu prévoyant et d'acheter avant la révision hivernale, ou avant le départ en vacances, la pochette complète de joints assortis pour le type déterminé de moteur que vous faites habituellement « souffrir ».



Une méthode rapide et précise de découper un joint d'embase de cylindre avec un petit marteau.

Ces joints découpés à l'emporte-pièce, sont propres, exactement aux dimensions d'épaisseur et d'un matériau convenable pour leur destination.

Evidemment, au moment précis où vous en aurez besoin, vous ne les aurez pas sous la main, et il faudra vous rabattre sur un joint de fortune que vous serez obligé de découper péniblement.

Suivant son emplacement, ce joint défaillant sera en papier bristol, klimgérit, liège ou métallique, ce qui implique presque un système différent pour le découpage dans chaque cas (1). Pour le joint papier ou le bristol, un enduit ou pâte à joint sera nécessaire (en pot sur l'établi, en tube dans la sacoche), alors que les trois autres types (Klimgérit, feuillets d'alu et liège) sont montés simplement à l'huile. Pour tous, un découpage précis ne peut être obtenu qu'après un traçage précis, ce qui se révèle en général assez délicat.

Prenons le cas par exemple d'un joint d'embase d'un cylindre dont la chemise dépasse et dont le carter est hérissé de goujons.

Les goujons sont trop gênants et nous préférons travailler sur le cylindre. Sur un deux temps, où le joint doit être hermétique, il n'est pas question d'employer autre chose que du papier garni d'enduit sur chaque face. Notons que le papier d'emballage ou similaire convient parfaitement.

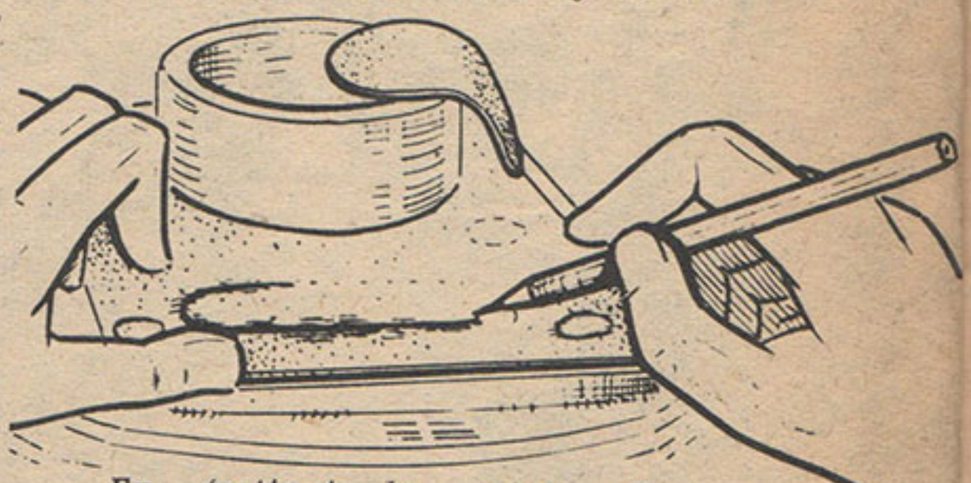
Commençons par retourner le cylindre et posons le papier dessus, à peu près comme si le joint était déjà découpé. Pour tracer et découper en même temps le centre du joint, tenir le papier en place par deux doigts, et avec un très petit marteau, frapper légèrement l'arête de la chemise. Le papier sera sectionné par la pression exactement suivant le contour de la chemise, d'une manière rapide et pratique.

Quand le cercle est ainsi découpé, le papier descend jusqu'à l'embase, emplacement qu'il devra occuper une fois fini. Arrivé donc à ce stade, prendre un crayon et frotter la mine sur l'arête des trous de manière à déterminer l'emplacement et le diamètre de ceux-ci. Pendant toute cette opération, il faut avoir soin évidemment, de bien maintenir le papier pour éviter tout glissement. Il ne restera plus avant de retirer le papier qu'à découper le bord extérieur suivant le même procédé que celui employé pour le cercle intérieur, c'est-à-dire le petit marteau.

Dans le cas d'un cylindre en alliage léger, des coups trop forts risqueraient de marquer le métal, et l'on peut se dispenser du marteau en marquant l'arête du joint en frottant le manche d'un outil (un manche plutôt sale de préférence) sur l'arête du cylindre. Ressortir le joint pour finir le découpage au marteau.

Si le joint considéré doit être réalisé en « Klimgerit », la première partie du programme peut être exécutée de la même manière, toujours à l'aide du petit marteau, mais quand il descendra sur l'embase du cylindre, le tracé sera opéré d'une autre manière.

Avant de descendre le matériau qui constituera le joint, enduire la face où il portera d'une huile assez épaisse, de manière à ce que la surface portante se « décalque » sur le joint. S'il y a trop d'huile, celle-ci envahira les trous des goujons, et il ne sera plus possible alors de les retrouver. Si, au contraire, il n'y a pas assez d'huile, le décalque sera incomplet et imparfait.



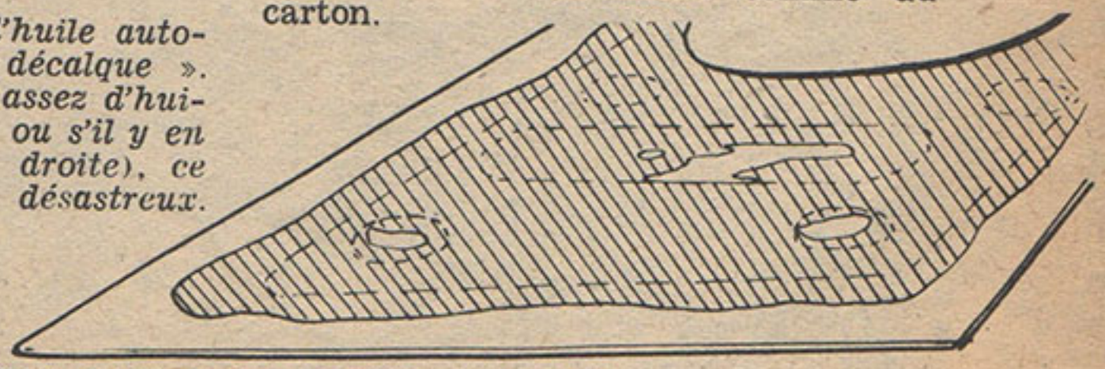
En frottant la pointe d'un crayon sur les arêtes du carter, on obtient un tracé qui servira au découpage.

Ce même « décalque » à l'huile pourra être utilisé pour le liège, en appliquant les carters sur la plaque à découper. Les trous seront de préférence découpés à l'emporte-pièce.

J. H.

N.D.L.R. - (1) Les joints métalliques sont réservés à la culasse et aux échappements et l'on trouve en dehors du cuivre rouge recuit des feuilles d'alu très minces, collées, produit de la société « Jicey » qui se découpent aux ciseaux exactement comme du carton.

Une couche d'huile autorisera un « décalque ». S'il n'y a pas assez d'huile (à gauche), ou s'il y en a de trop (à droite), ce procédé sera désastreux.



Un aspect de la campagne de presse pour le silence

L'AGE DU BRUIT TUE LE TRAVAIL

DANS LEQUEL, LES ITALIENS REVENDIQUENT LE DROIT D'ETRE LES PLUS BRUYANTS

Nous croyons que l'article ci-dessous intéressera nos lecteurs. D'abord parce qu'il présente une défense intelligente des motocyclistes en butte à des attaques répétées dans les sempiternelles campagnes contre le bruit. Ensuite parce qu'il élève habilement le débat, apportant des arguments nouveaux, présentant les anciens sous une forme nouvelle et plaisante. Enfin parce que le ton de la polémique, et en particulier toute la défense du tempérament italien, nous semblent appartenir à la meilleure tradition journalistique.

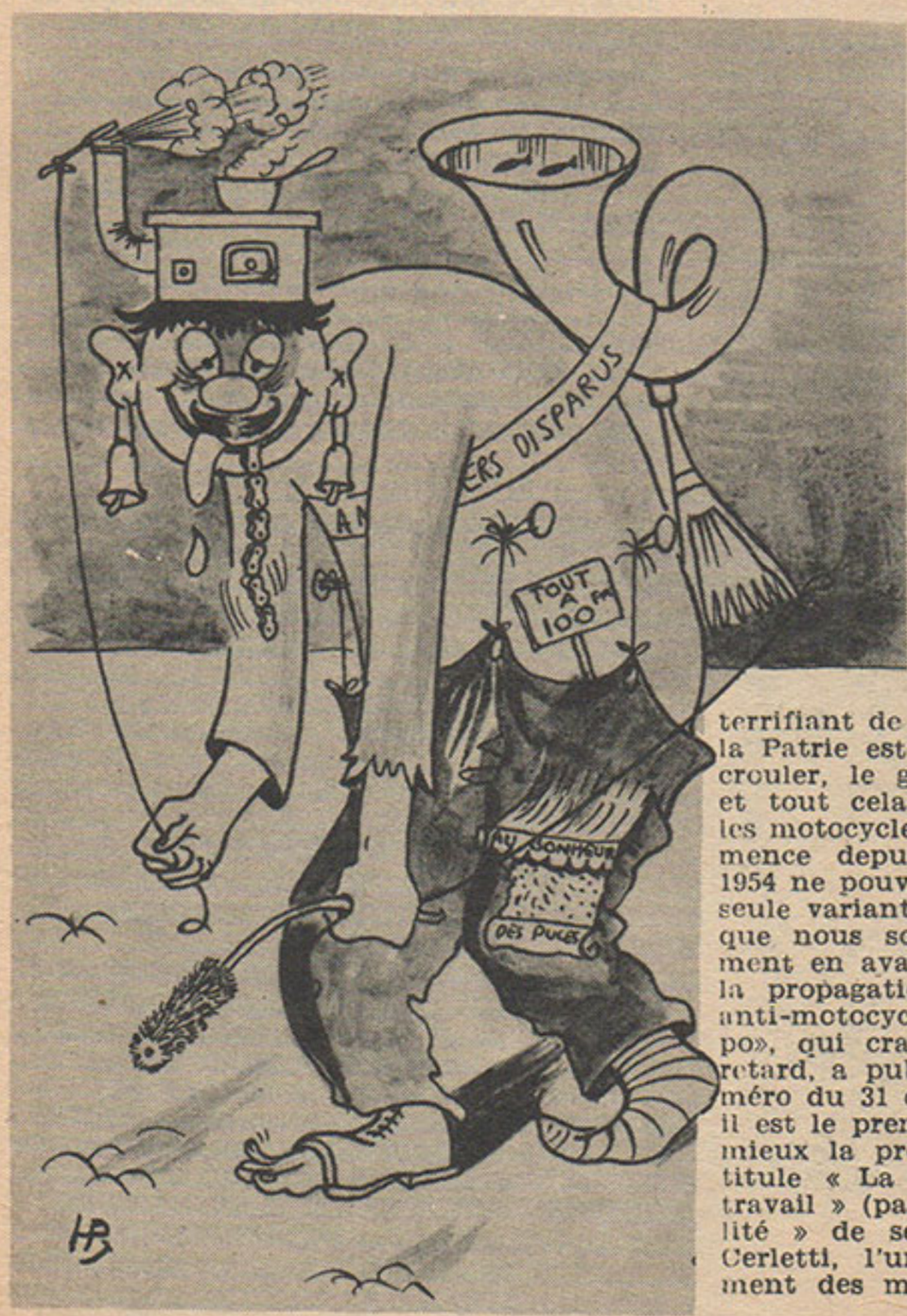
Nos amis motocyclistes de Padoue, justement indignés, nous ont envoyé un article paru il y a environ un mois dans l'hebdomadaire « Tempo ».

C'est toujours la même rengaine : la campagne contre le bruit repart de plus belle et (est-il besoin de le dire ?) elle est dirigée contre les véhicules à moteur. En réalité, l'article ne contient rien de bien neuf : depuis plusieurs années les ennemis du motocyclisme se contentent de ressasser, avec une monotonie exaspérante, les mêmes arguments vieillots et inconsistants. Les mêmes idées reviennent sans cesse : l'Italie est un pays excessivement bruyant, alors que les pays étrangers sont autant d'oasis de paix et de tranquillité ; le bruit de nos grandes villes cause un préjudice irréparable au tourisme ; le bruit empêche le repos, dérange le travail, nuit à la santé ; les bruits les plus terribles, les plus assourdissants, les plus insupportables sont causés par les motocyclettes, par les scooters et par les cyclomoteurs. Nous connaissons ce refrain par cœur ! Toujours la même tactique: après avoir brodé à plaisir, et hors de propos, sur le thème des préjudices que le bruit causerait au tourisme, après avoir fait étalage de leurs hyperboles sur les motos «infernales» dont le bruit rend impossible tout repos, les quotidiens et les hebdomadaires illustrés font sauter le couvercle de leur boite à surprise pour en faire sortir leur « diable » : une « personnalité » artistique ou scientifique mobilisée pour peindre sous les couleurs les plus sombres un tableau terrifiant de la vie italienne de nos jours: la Patrie est en danger, le monde va s'écrouler, le genre humain va disparaître, et tout cela à cause du bruit que font les motocyclettes !... Cette histoire recommence depuis plusieurs années déjà et 1954 ne pouvait pas manquer à l'appel. La seule variante au programme habituel est que nous sommes cette année sensiblement en avance sur l'époque prévue pour la propagation de l'épidémie saisonnière anti-motocycliste : l'hebdomadaire «Tempo», qui craignait peut-être d'arriver en retard, a publié son article dans son numéro du 31 décembre. Qu'il soit heureux : il est le premier et sans doute « fera-t-il mieux la prochaine fois ». L'article s'intitule « La civilisation des bruits tue le travail » (pas moins !) et la « personnalité » de service est le psychiâtre Ugo Cerletti, l'un des inventeurs du traitement des maladies mentales connu sous le nom d' « électrochoc » : thérapie qui consiste à provoquer des convulsions au moyen de l'électricité.

Après avoir admis que le bruit des trains, des usines, des hauts-parleurs contribue aussi à rendre la vie IMPOSSIBLE dans les villes italiennes, l'auteur dirige son tir surtout contre les motos : « motocyclettes, et scooters qui nous font sursauter par leurs départs explosifs et leurs courses pétaradantes... une motocyclette tonitruante qui fait irruption... les échappements horripilants des micro-moteurs »...

Naturellement, le Professeur Cerletti trace un tableau tout à fait apocalyptique des effets nuisibles que tous ces bruits produiraient sur la santé des individus : maladies nerveuses, circulatoires et cardiovasculaires. Et ce n'est pas encore tout, il y a aussi les répercussions néfastes des bruits sur la productivité : « le bruit tue le travail » ! C'est évidemment là un « slogan » de journaliste, et non un argument scientifique qui pourrait être développé et démontré. D'ailleurs ce qui nous déplait le plus dans les prises de position telles que celles dont nous nous occupons, en particulier lorsqu'elles sont le fait de savants notoires, c'est justement cet amalgame de conceptions scientifiques et d'hyperboles journalistiques qui conduisent à des généralisations et des exagérations à tout prix.

Quand la civilisation présente, minée par les avertisseurs et les échappements libres s'effondrera, on verra se dresser la silhouette hallucinante de l'italien de demain (ci-dessous).



O toi, paix du logis, calme après la tempête, combien tu es précieuse au cœur du guerrier las...

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

Nous sommes les premiers à demander aux motocyclistes d'être silencieux. Et si un pilote conduit sa machine en faisant plus de bruit qu'il n'est indispensable d'en faire, nous serons les premiers à condamner son comportement. Mais il n'est pas juste de profiter des abus de peu de pilotes inexperts ou impolis pour inventer de toutes pièces une tragédie, un cataclysme universel, et pour condamner un moyen de transport qui compte en Italie près de deux millions d'usagers, et de nombreux autres millions dans tous les pays d'Europe.

Du reste, en excluant des cas particuliers qui ne sont pas la règle, il est en général absurde de vouloir attribuer la responsabilité des bruits à l'un ou l'autre des moyens de transport, à l'une ou l'autre des nombreuses activités d'une grande ville. N'oublions pas que nous vivons au XXe siècle et que les villes sont bruyantes par la force des choses et pour une infinité de raisons. C'est un fait que certains peuvent trouver ennuyeux, mais ce n'est pas pour cela la fin du monde. Il ne faut pas exagérer ! Et c'est justement cette tendance à tout dramatiser qui nous caractérise, nous, les italiens, qui fait que cette histoire du bruit a atteint dans notre pays des proportions vraiment grotesques, comme, par exemple, lorsqu'on est obligé de lire que la vie dans des villes italiennes est devenue *impossible*.

Il serait temps de regarder en face la réalité et de se rendre compte de certains faits incontestables. Tout d'abord, le problème du bruit dans les villes est étroitement lié au développement du côté mécanique de la civilisation, aux problèmes de l'urbanisme, aux nécessités de la production, du trafic, des transports et de la vie même des grands centres, et par conséquent il ne trouvera jamais une solution intégrale. Ensuite les caractéristiques de toute civilisation auront toujours dans notre pays des manifestations plus prononcées, et ceci à cause du tempérament vif et exhubérant de ses habitants. Une civilisation déjà bruyante deviendra en Italie extrêmement bruyante, mais on ne peut rien y faire, car le peuple italien est bruyant de par sa nature même et on ne peut pas le transformer à volonté. Comparer les italiens aux anglo-saxons, aux flamands, aux turcs ou aux patagons n'a pas de sens. Par conséquent, compte tenu que la civilisation moderne, bien qu'elle ait apporté à l'humanité des avantages incalculables, a l'inconvénient d'être bruyante ; compte tenu que nous, italiens, sommes bruyants ; compte tenu que l'on ne peut pas, et qu'il ne convient pas, de faire obstacle au progrès pas plus que nous ne pouvons changer notre nature, il faut accepter le bruit qui nous vient de la civilisation moderne, comme nous en acceptons tout le reste. Tout ceci n'exclut évidemment pas la possibilité de punir les excès et les abus, mais il est toutefois nécessaire d'être convaincus que la vie dans les cités modernes restera bruyante dans son ensemble et restera, en Italie, plus bruyante que n'importe où ailleurs. Et alors nous devons nous adapter à ces exigences nouvelles, un point c'est tout.

C'est un raisonnement qui paraît assez élémentaire, mais il y a évidemment des personnes qui ne peuvent pas le faire. Une sensibilité excessive ou un état général maladif rendent-ils les bruits particulièrement désagréables ? On condamne à mort les motos ! Et c'est ainsi que nous allons de l'avant à force de paradoxes. Mais où irions-nous si, abandonnant la rigueur scientifique, on se laissait entraîner par la polémique ?

L'ELECTROCHOC

Si quelqu'un avait le temps, et l'envie, de feuilleter le « Traité de thérapeutique » de Scribonius Largus, l' « Histoire Naturelle » de Pline le Vieux ou le « De Materia Medica » de Dioscoride, il trouverait que depuis bien longtemps on soignait les maladies du cerveau en plaçant sur la tête du patient un poisson-torpille vivant (électricité animale). N'importe quelle histoire de la médecine peut en outre procurer les renseignements suivants : en 1870, les physiologistes allemands Fritsch et Hitzig, étudiant la possibilité d'exciter le cerveau au moyen de l'électricité, arrivèrent à la conclusion qu'il suffisait de le faire traverser par un courant suffisamment fort pour provoquer l'épilepsie. En 1898, le français Leduc, étudiant le sommeil et l'anesthésie provoqués par le courant électrique, put constater l'apparition de convulsions. De nos jours, on est arrivé à la thérapie par *choc* des maladies mentales, d'abord à d'aide de produits pharmaceutiques — le coma par l'insuline de Sakel et le « Cardiozol » de Von Meduna — puis par le courant électrique.

Doit-on pour cela mettre en doute l'originalité de la méthode de Cerletti et Bini?

Les auteurs Russel Brain et Strauss dans « Recent advances in neurology and neuropsychiatry » font un rapport sur une grande expérience tentée en Amérique à l'hôpital de New-York. Mille *schizophrènes* furent traités par électrochoc et mille par l'insuline. Pour pouvoir comparer les résultats, un autre groupe de mille ne subit aucun traitement. Eh bien c'est dans ce dernier groupe que fut vérifié le plus grand nombre d'améliorations ! De toutes façons, le nombre d'améliorations constatées dans le groupe traité par l'insuline fut supérieur à celui du groupe traité par électrochoc dans la proportion de 7 à 1.

D'autres auteurs, qui apportent des définitions différentes du traitement par choc, affirment que l'on n'a jamais obtenu par son intermédiaire des guérisons définitives, ni même stables. D'ailleurs, alors que l'électrochoc est particulièrement recommandé dans les cas de dépression et pour les toxicomanes, les hôpitaux psychiâtriques du monde entier regorgent de déprimés et de toxicomanes récidivistes sur lesquels le traitement par électrochoc n'a eu aucun effet.

Doit-on en conclure que ce traitement est absolument inefficace ?

Une littérature très abondante sur l'électrochoc fait mention de nombreux incidents survenus pendant ou après la crise convulsive provoquée par le courant électrique : fractures, abcès pulmonaires, altérations cardiovasculaires, aggravations de formes bénignes en démence chronique, cas de mort.

Doit-on en conclure que l'électrochoc est plus nuisible qu'utile ?

Non, en toute conscience, par respect pour l'impartialité et pour ce sens de la modération que nous recommandons aux autres, nous ne pourrions répondre affirmativement à aucune de ces questions. Mais nous avons voulu par là démontrer que l'on peut aller très loin lorsqu'on abandonne l'objectivité pour le parti-pris.

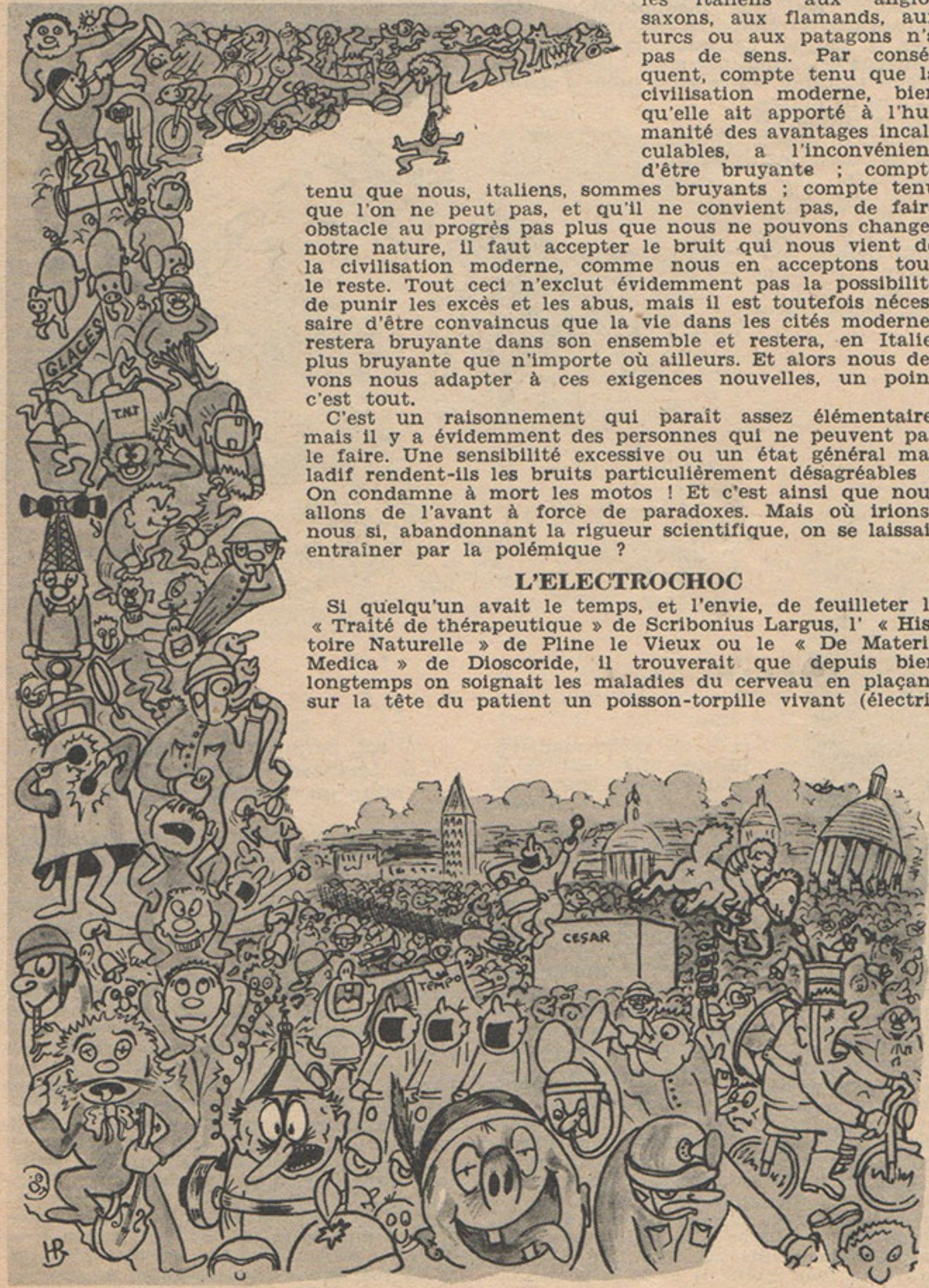
LA VIE IMPOSSIBLE

Dire que la vie dans les grands centres italiens est devenue impossible, est un paradoxe tellement évident qu'il n'est pas même nécessaire d'insister. Il ne semble pas, en effet, que l'on assiste en ce moment à un exode de la population assourdie par les rumeurs des villes vers les campagnes silencieuses : au contraire, les statistiques indiquent une augmentation constante de la population dans les plus grandes agglomérations urbaines. Ce qui est tout de même le signe indiscutable que la vie dans les grandes villes est encore possible !

LES METIERS BRUYANTS

On sait qu'il existe des métiers particulièrement bruyants. Sans tenir compte, évidemment, des artilleurs, des pyrotechniciens, des essayeurs d'armes à feu, chez lesquels il est habituel de constater des traumatismes à l'oreille, on sait que certaines catégories de travailleurs sont exposées à des bruits très intenses, ce qui ne les empêche nullement de continuer à exercer leurs métiers et à produire ; ainsi les mineurs, les tisserands, les ouvriers qui travaillent en usine, aux

(*Suite page* 221)



Ville Eternelle, serait-ce là, ta fin ?...

Boue et Soleil à Saint-Cucufa

Grande participation des « touristes »

...mais les crossmen sont toujours avantagés

Trial dur, très dur même ! A cause du tracé sans doute, mais aussi certainement à cause de la boue persistante, tenace et visqueuse, malgré le beau temps et, par moment, un soleil encore timide, mais présent tout de même pour le plus grand bien des spectateurs.

× × ×

De nombreux concurrents au départ, des champions connus, d'autres qui le sont moins, des « touristes », tous animés d'un beau courage et d'une belle patience, qualités vraiment nécessaires en ce dimanche à St-Cucufa.

× × ×

Public relativement nombreux. Les spécialistes qui n'ont pas peur de salir leurs chaussures ou le bas de leurs pantalons, et qui discutent technique, mais aussi les « occasionnels » qui, d'abord sceptiques, ne tardent pas à « entrer dans le jeu » et se passionnent finalement pour les heurs et malheurs des concurrents dans les « non-stops ». Une première surprise nous attend : le grand nombre de femmes, très souvent compétentes, et qui suivent l'épreuve en spectatrices averties.

× × ×

C'est en somme une atmosphère très sympathique, mi-kermesse, mi-sportive. Grâce à quelques organisateurs courageux, le trial semble bien parti pour s'imposer en France, malgré des erreurs de « jeunesse » bien excusables, et sur lesquelles nous reviendrons plus loin.

× × ×

Un non-stop : une descente à pic dans un petit chemin encaissé et caillouteux. En bas, pour les touristes, un virage brutal à angle droit et un arbre pour les recevoir ; pour les cross, un gué, et tout de suite derrière une sorte de mare boueuse où les motos disparaissent à mi-roue. Une grimpette bien raide (hors limite) permet (?) de sortir du trou.

× × ×

C'est à cet endroit que nous avons vu Godey, contrairement à la majorité des concurrents, descendre le raidillon tous gaz ouverts, freiner brusquement devant le gué qu'il passe lentement, puis repartir en force sur le dos d'âne du chemin avec des déhanchements de cycliste. C'est évidemment le meilleur moyen pour éviter les ornières profondes des bas-côtés, mais encore faut-il avoir sa machine bien en main et un sens de l'équilibre qui n'est pas donné à tout le monde !

× × ×

Et combien de concurrents avons-nous vu s'enfoncer dans la boue, caler leur moteur ou déraper et se retrouver dans les arbustes sans trop savoir comment ! Sans parler de tous ceux qui passaient les deux pieds à terre, ou avançant pas à pas avec leur machine !

De nouveau vainqueur en 350 cc. cross internationaux, Frantz concentre toute son attention au passage d'un gué.

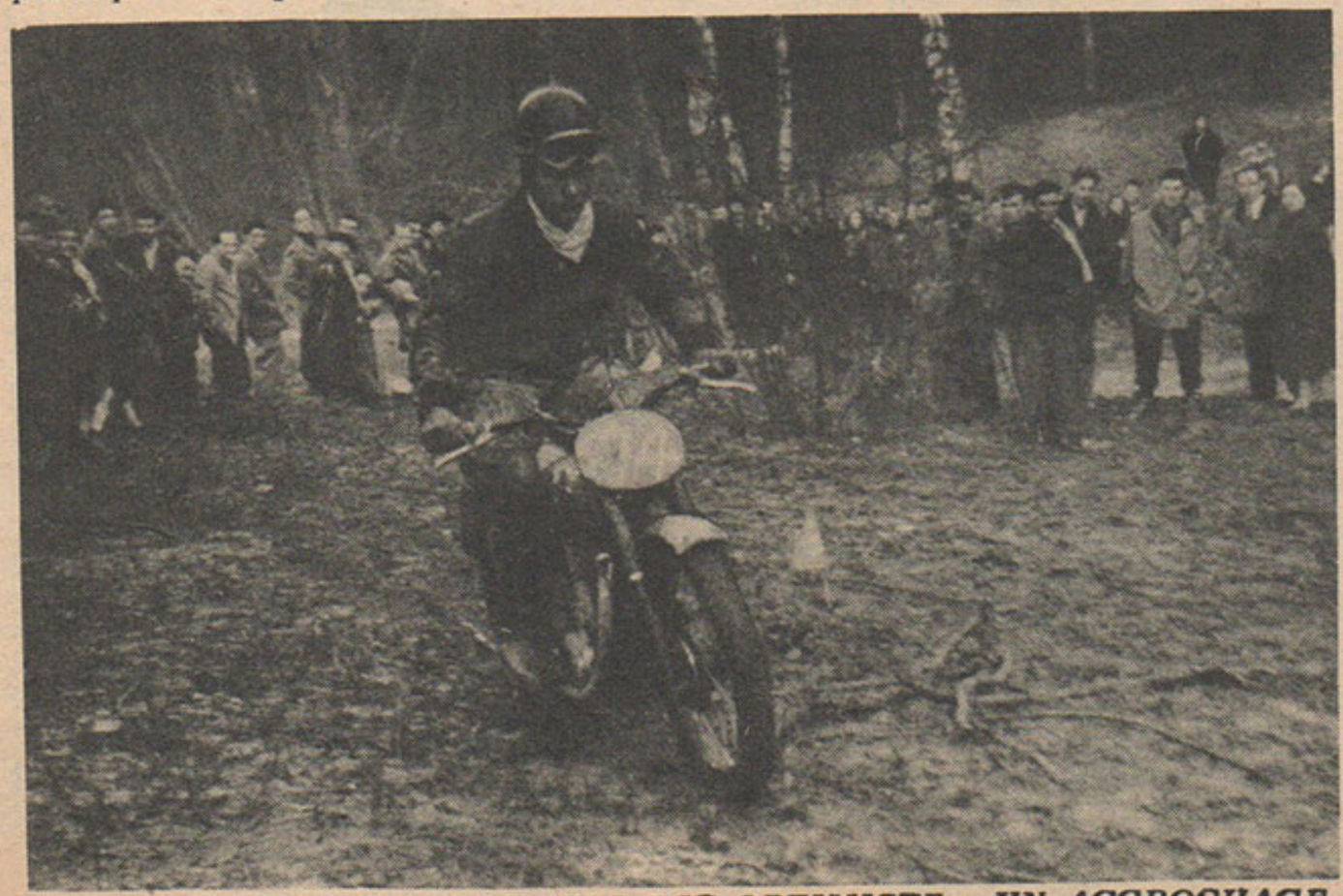
× × ×

Humour des organisateurs : le troisième non-stop devait être une « prairie grasse » traversée par un gué. Nous avons trouvé le gué, mais nous avons du « deviner » la prairie rapidement transformée en champ labouré aux profonds sillons. C'était, d'ailleurs, certainement le passage le plus difficile pour tous les concurrents. Un chemin en pente douce serpentant dans une prairie amène jusqu'au gué, qui est suivi d'un à-pic glaiseux assez dur. Après un virage relativement aisé, vient la véritable difficulté de ce non-stop : un second virage à angle droit, relevé... à l'envers, et où les meilleurs pilotes doivent mettre pied à terre. Pour terminer, une petite pente sinueuse entre les arbres. Il y avait d'ailleurs beaucoup de monde à ce non-stop, le plus apprécié par les spectateurs, sinon par les concurrents.

× × ×

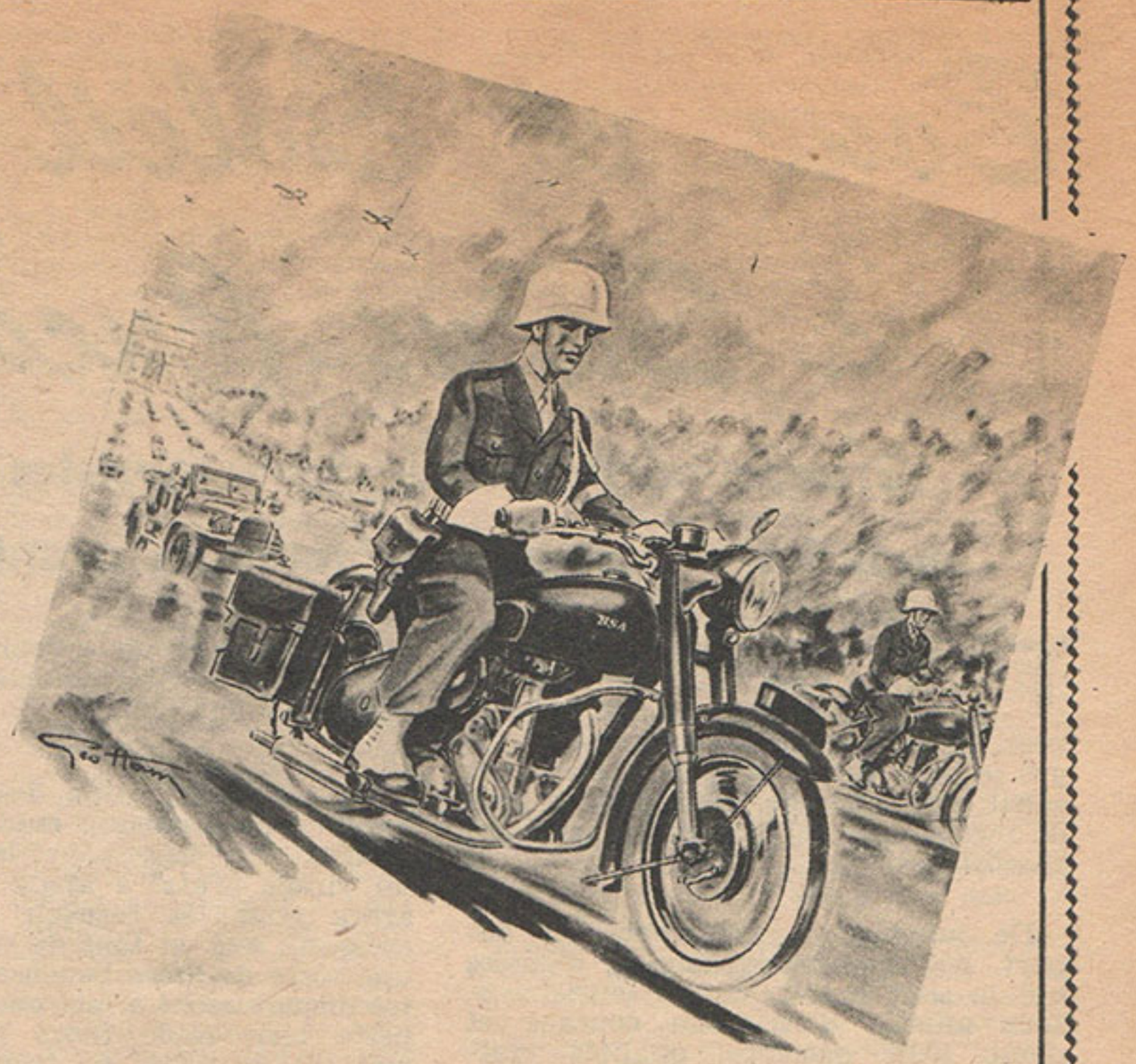
Dans cette « prairie » nous avons assisté aux épisodes les plus spectaculaires du trial : petites cylindrées aux pneus touristes, patinant désespérément dans la glaise pour passer le petit à-pic ; pilotes, les pieds bien écartés, tirant avec force sur la roue arrière de leur machine pour la sortir de l'ornière ; d'autres encore ouvrant pleins gaz pour essayer d'en sortir et n'obtenant comme résultat que de creuser davantage le trou dans un

Brassine, dans le « non-stop » chronométré semble bien décontracté malgré le sérieux de son expression.



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

L'ARMEE
LA GENDARMERIE
LA POLICE
LES DOUANES



utilisent des

pourquoi pas

Vous ?

grand jaillissement de boue liquide et de mottes glaiseuses (pauvres spectateurs). Et au contraire, les reprises parfaites de certains ; les virages de Brassine au ras des arbres... et des spectateurs ; Olivotti dérapant, se redressant et faisant du slalom entre les arbres ; Frantz portant sa 200 Dot autant qu'il était porté par elle, la maltraitant et la faisant virer à la force du poignet.

A notre avis, beaucoup de concurrents auraient été bien inspirés de décider avec les commissaires un «forfait» de pénalisations, avant de s'engager dans ce passage difficile ! Ils se seraient certainement trouvés à l'aise en poussant leur moto à la main !

× × ×

Evidemment, un pareil non-stop ne pouvait qu'être favorable aux machines cross, ou aux machines haut perchées. Combien de motos, à la garde-au-sol trop petite, avons-nous vu s'enliser dans ce bourbier, le moteur touchant le sol ?

× × ×

Les 175 Motobécane sont nombreuses chez les « Touristes »... on se contente d'enlever le pot d'échappement et de monter des pneus « Flèche d'Or » qui, sans être spéciaux, sont les plus proches de ceux de trial. Les mieux équipés avaient des 232 Monet-Goyon ou des 200 Dot.

× × ×

Dans un autre non-stop (encore un gué dans un petit chemin), un concurrent (Heuqueville) fait sauter sa chaîne. Un brave homme au cœur sensible se précipite pour l'aider, mais on le retient. Rien à faire, le pilote doit s'en sortir seul : c'est la loi de ce sport et il faut la respecter. Mais qu'en pense le concurrent ? Il est en plein milieu du gué, il doit coucher sa machine dans une sorte de cloaque et les mains gluantes, s'affairer autour d'un paquet de boue qui fut autrefois un carter bien propre. Il réussira d'ailleurs et repartira sous les encouragements des spectateurs passifs mais consciencieux... et de tout cœur avec lui.

Quelles belles éclaboussures ! Charrier ne semble pas les apprécier... et les spectateurs ont préféré s'écarter.

× × ×

Silhouettes de pilotes : Brassine, bien en ligne sobre et élégant malgré la boue ; Godey, au masque fermé, équilibriste aux gestes nerveux et efficaces ; Frantz, sourire ou grimace aux lèvres, plus puissant et plus rageur ; Olivotti sur sa Puch tonitruante (26 CV ?) passant tous gaz ouverts ; Delauné, droit, bien en selle, véritable technicien du trial ; Charrier, très habile, sinon très spectaculaire ; Tardif, courageux « Touriste » sur sa grosse BSA, longues jambes traînantes, mais toujours souriant malgré ses avatars.

Voici Godey, grand vainqueur de la journée, au moment où il aborde l'à-pic glaiseux du troisième « non-stop ».

× × ×

Olivotti étrennait une 250 Puch, dont cylindre et culasse étaient son œuvre. Deux carburateurs disposés comme sur les 175 SVS, double allumage, cylindre en acier chromé dur... 26 CV dit-il ! Sans pouvoir juger du chiffre, les accélérations sont vraiment étourdissantes, mais non moins que le bruit : on se serait cru à Montreuil, il y a 3 ans, attendant le passage de Moury.

× × ×

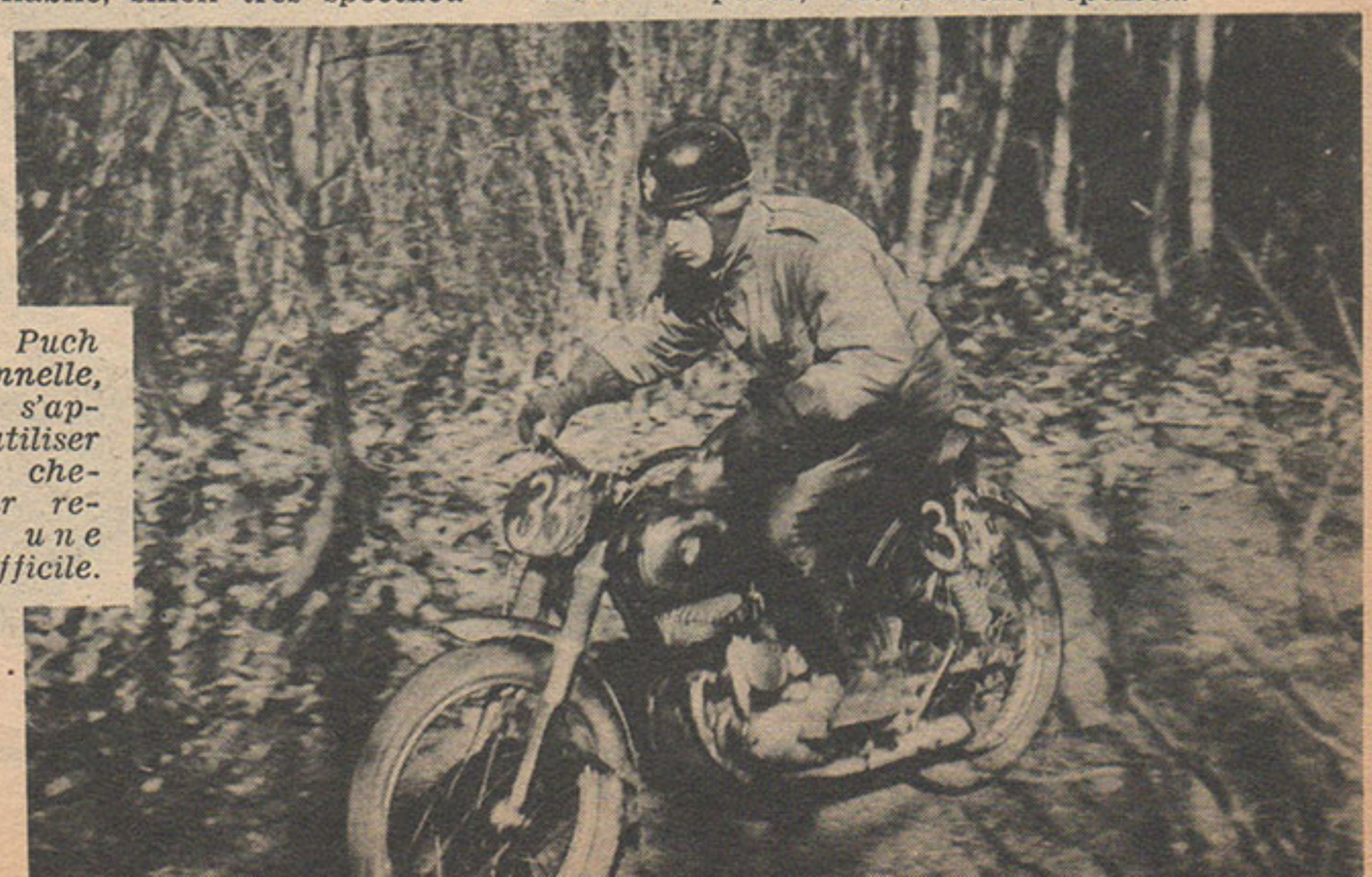
Le temps doux, la boue sur la culasse et le cylindre, les bougies blindées... voilà de quoi favoriser la « perlite ». Et c'est 11 perles que Leguyader dut détacher de ses électrodes !

× × ×

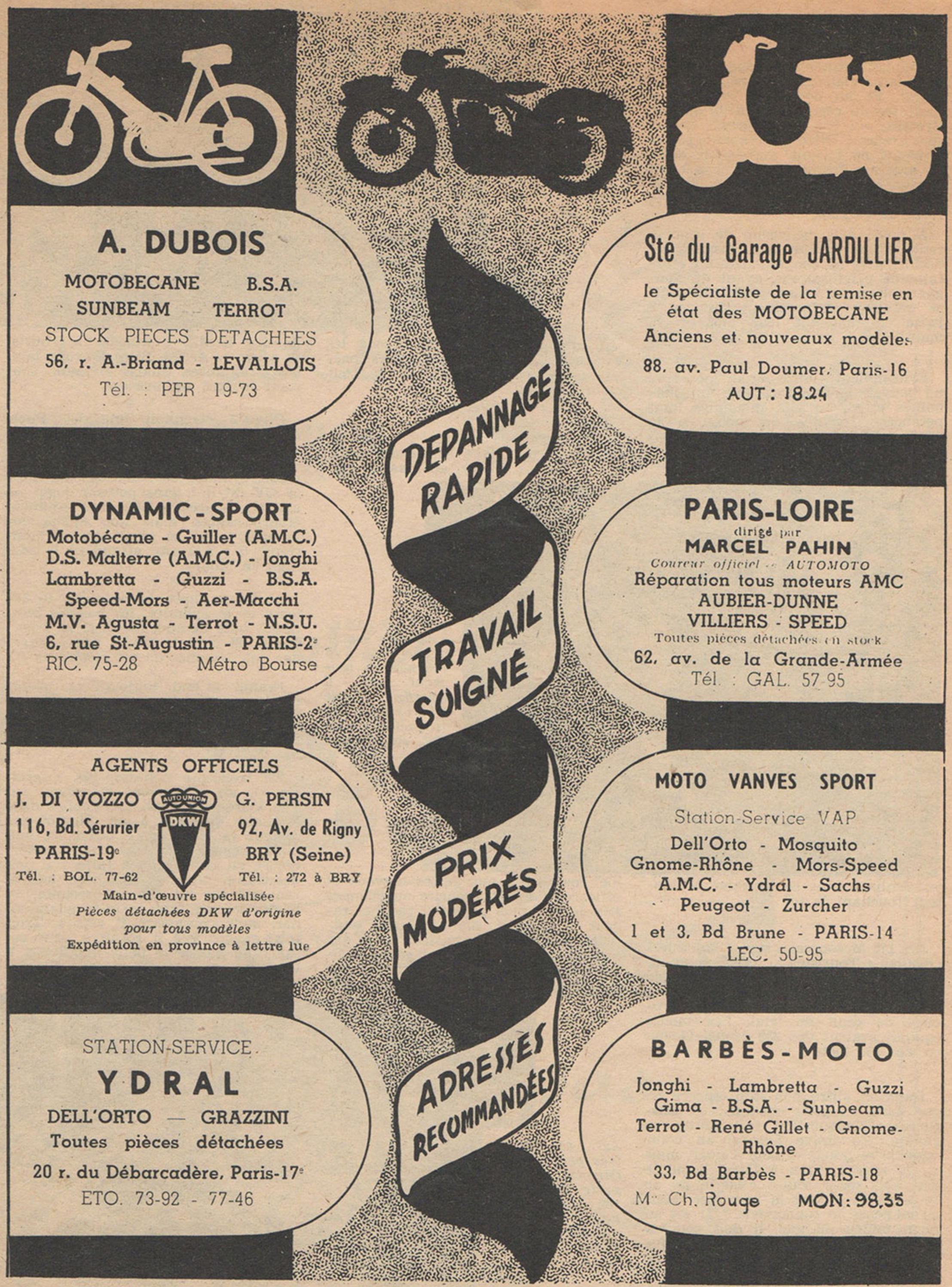
Frantz attend toujours sa propre machine. Aussi le vit-on en « Touriste » sur la Dot de Leguyader et en « Cross » sur la 350 Royal-Enfield de Melioli.

× × ×

Au troisième non-stop (la « prairie »), un concurrent américain sur une lourde Triumph 650 s'enlise dans la glaise du petit à-pic. Bientôt son moteur racle le sol. Il ouvre les gaz, mais, rageusement, sa roue arrière creuse un trou. Rien à faire ; il doit descendre, tirer sa machine qui se renverse sur lui. On se précipite, on le dégage, on veut le faire abandonner, mais courageux, il repart. Trois fois, quatre fois il reculera pour essayer de passer le petit monticule, il tombera et recommencera. Finalement il passe, visiblement épuisé...



Sur sa Puch très personnelle, Olivotti s'apprête à utiliser tous ses chevaux pour remonter une pente difficile.


DEPANNAGE RAPIDE
TRAVAIL SOIGNÉ
PRIX MODÉRÉS
ADRESSES RECOMMANDÉES
A. DUBOIS
MOTOBECANE B.S.A.
SUNBEAM TERROT
STOCK PIECES DETACHEES
56, r. A.-Briand - LEVALLOIS
Tél. : PER 19-73
Sté du Garage JARDILLIER
le Spécialiste de la remise en état des MOTOBECANE
Anciens et nouveaux modèles
88, av. Paul Doumer, Paris-16
AUT : 18.24
DYNAMIC - SPORT
Motobécane - Guiller (A.M.C.)
D.S. Malterre (A.M.C.) - Jonghi
Lambretta - Guzzi - B.S.A.
Speed-Mors - Aer-Macchi
M.V. Agusta - Terrot - N.S.U.
6, rue St-Augustin - PARIS-2e
RIC. 75-28 Métro Bourse
PARIS-LOIRE
dirigé par
MARCEL PAHIN
Coureur officiel - AUTOMOTO
Réparation tous moteurs AMC
AUBIER-DUNNE
VILLIERS - SPEED
Toutes pièces détachées en stock
62, av. de la Grande-Armée
Tél. : GAL. 57-95
AGENTS OFFICIELS
J. DI VOZZO
116, Bd. Sérurier
PARIS-19e
Tél. : BOL. 77-62
AUTOUNION
DKW
G. PERSIN
92, Av. de Rigny
BRY (Seine)
Tél. : 272 à BRY
Main-d'œuvre spécialisée
Pièces détachées DKW d'origine
pour tous modèles
Expédition en province à lettre lue
MOTO VANVES SPORT
Station-Service VAP
Dell'Orto - Mosquito
Gnome-Rhône - Mors-Speed
A.M.C. - Ydral - Sachs
Peugeot - Zurcher
1 et 3, Bd Brune - PARIS-14
LEC. 50-95
STATION-SERVICE
YDRAL
DELL'ORTO — GRAZZINI
Toutes pièces détachées
20 r. du Débarcadère, Paris-17e
ETO. 73-92 - 77-46
BARBÈS-MOTO
Jonghi - Lambretta - Guzzi
Gima - B.S.A. - Sunbeam
Terrot - René Gillet - Gnome-Rhône
33, Bd Barbès - PARIS-18
M° Ch. Rouge MON: 98.35

L'AGE DU BRUIT

(suite de la page 216)

marteaux pneumatiques, aux bancs d'essais des moteurs, etc...

Tous ces métiers peuvent provoquer sans doute des irritations, parfois chroniques, de l'appareil auditif, mais leur attribuer une influence sur le mauvais fonctionnement du système nerveux ou d'autres organes est très discutable. De toutes façons, il serait imprudent de vouloir généraliser. Ainsi que l'affirme Pancheri, l'action des sons et des bruits sur notre organisme n'est pas bien connue, étant donné qu'il existe des différences individuelles très importantes. « S'il existe des personnes qui sont distraites et fatiguées par le bruit, d'autres au contraire en sont stimulées et poussées à une plus grande concentration intérieure ». Et puis il ne faut pas confondre les professions ci-dessus mentionnées, particulièrement bruyantes, avec les bruits de la circulation. Il ne faut pas exagérer. Selon Grunenwaldt, les bruits peuvent être classés, suivant leur intensité, dans les catégories suivantes : douloureux (mitrailleuse dans un local fermé) ; assourdissants (artillerie, moteur d'avion à 4 mètres) ou distrayants, ce dernier terme servant simplement pour la classification. Aussitôt après, on arrive dans le domaine de la conversation, des locaux tranquilles (bibliothèque, habitation) et de ceux très tranquilles (église, studio de radio, etc.).

Les bruits de la circulation entrent dans la catégorie des bruits «distrayants», catégorie qui comprend aussi les bruits à l'intérieur d'un wagon, d'une petite usine, etc... Personne n'est jamais mort, personne n'est jamais devenu fou ni sourd à cause des bruits de la rue. Il ne faut pas exagérer !

PREJUDICES AU TOURISME

Le professeur Cerletti écrit : « ...les préjudices causés au tourisme sont énormes ». Mais il se révèle que ce dernier argument est aussi faux. Les accroissements du nombre des touristes et de celui des motocyclettes sont pour le moment parallèles. Non qu'il existe un rapport de dépendance entre ces deux phénomènes, mais il est clair que le développement spectaculaire du motocyclisme n'a pas nuit le moins du monde au développement non moins grandiose du tourisme. Il est temps de mettre un terme à cette prétention absurde de vouloir transformer nos villes en nécropoles ou en catacombes. Ainsi que nous l'avons déjà dit, c'est là une tentative vaine, antibiologique, contraire à notre constitution physique et mentale, à notre tempérament, à notre caractère, à notre système de vie italien. Les étrangers sont parfaitement maitres de se faire embaumer, et de se transformer en momies égyptiennes : c'est leur affaire. Nous, nous sommes italiens, même si nous sommes grossiers et sauvages, aini que le professeur Cerletti a eu l'amabilité de nous définir, et nous avons le droit de vivre selon notre nature sur notre terre. Il faut que les défenseurs du silence intégral sachent que les millions de touristes étrangers qui viennent chaque année en Italie ne viennent pas « seulement » pour visiter les musées, mais aussi, pour ne pas dire principalement, pour se retremper au contact de notre soleil, de nos couleurs, de notre vie exhubérante et bruyante. Etouffées, ouatées, nos villes perdraient une grande partie de leur beauté et de leur attrait. On peut donc déplorer quelques abus pratiques, mais n'exagérons pas s'il vous plait ! Un peu de mesure !

Une civilisation doit être acceptée telle qu'elle est, dans son ensemble. L'électricité qui a tant contribué à la renommée et au succès du professeur Cerletti ; les rotatives, les télescripteurs, le téléphone, la radio qui sont si utiles pour l'hebdomadaire « Tempo » sont l'expression de cette civilisation au même titre que les moteurs à explosion et les bruyantes agglomérations urbaines.

Estimer que la vie est « impossible » dans un pays où l'on est né, où l'on a grandi et dans lequel on vit, est un signe d'incapacité à s'adapter au milieu. Il faut se soigner, dans ce cas, et non perdre son temps en vaines jérémiades et se déchaîner contre le monde des personnes saines qui, bien ou mal, marche et progresse. L' « âge des bruits », en admettant que l'on puisse définir de cette manière notre civilisation actuelle, ne tuera rien du tout. Par le processus d'adaptation au milieu, l'organisation des vivants sera toujours en harmonie avec leurs conditions de vie. C'est ainsi que s'opère cette sélection naturelle qui emporte les faibles et permet aux forts de survivre. L'évolution des êtres vivants se déroule de cette façon et ce n'est pas une théorie personnelle : c'est la théorie que Darwin et Lamarck nous ont enseignée. C'est la dure loi de la vie.

POURQUOI IL Y A TANT DE MOTOS EN ITALIE

Le professeur Cerletti, au cours d'un voyage en Amérique, a remarqué que très peu de motos ou micromoteurs circulaient là-bas, si peu que les doigts de ses deux mains auraient suffit pour les compter. En réalité, dans les deux Amériques, il n'y a que 738.415 motos. Peut-être a-t-il aussi remarqué que les voitures américaines de grosse cylindrée sont plus silencieuses que les nôtres. Probablement l'auteur n'a-t'il pas pensé que le revenu individuel en Amérique est d'environ un million de lires, alors qu'il n'est en Italie que de 141.000 lires avec lesquelles il n'est guère possible de faire des fantaisies. C'est pour cette très simple raison que les italiens, pour marcher de pair avec le progrès, sont obligés d'utiliser les motos — en particulier les scooters et les cyclos — même si elles sont moins silencieuses que les voitures.

L'AGE DES BRUITS

L'auteur traçant un cadre dramatique des dommages que la bruyante civilisation moderne cause à la santé des individus, parle de maladie nerveuse, d'hypertension et d'artériosclérose. Et ainsi la bonne vieille théorie des « maladies de la civilisation » revient à la surface, bien que personne n'ait jamais pu en démontrer l'exactitude. Il est prouvé désormais que dans des pays où l'industrialisation est un phénomène insignifiant, comme par exemple l'Inde, les « maladies de la civilisation » sont beaucoup plus répandues que dans les pays industriels. Il est prouvé aussi que les causes de ces maladies doivent être recherchées plus dans l'individu lui-même, dans son mode de vie irrationnel, dans son incapacité à s'adapter et dans son attachement à de vieilles habitudes, que dans les choses qui l'environnent (Sokoloff).

Un symptôme décrit par le professeur Cerletti nous semble assez curieux : « L'attention (d'une personne qui travaille) si elle est détournée par un appel acoustique inattendu, devient superficielle et donc la fixation dans la mémoire reste aussi superficielle : qu'étais-je en train de lire ? — se demande le sujet ; — qu'étais-je venu prendre dans cette pièce? ». franchement, il ne nous semble pas que le bruit puisse mettre un homme normal en cet état.

Pour conclure nous reporterons ici un conseil simple, mais combien efficace, donné par le professeur Cerletti pour ne pas entendre les bruits : se boucher les oreilles avec de la cire. Voilà, c'est une bonne idée que nous recommandons à tous ceux qui trouvent insupportables les bruits des villes italiennes. D'autant plus que ce conseil nous est donné par un savant de renommée internationale.

Mario PARDUCCI

TRIAL A St-CUCUFA

(*Suite de la page* 219)

mais dans le second virage il s'enlisera à nouveau. Nouvelles tentatives, mais cette fois c'est bien fini ; on le sort du non-stop et il se reposera en dehors du circuit. Car l'épreuve continue et d'autres concurrents attendent leur tour. Petit drame, sans importance, sans doute, mais qui illustre bien les difficultés de ce trial.

En partant, vers 6 heures, nous retrouvons d'ailleurs ce concurrent à nouveau en selle sur sa Triumph et entamant... son second tour de circuit. Honneur au courage malheureux...

× × ×

Mais lorsque nous disons que le parcours était difficile (à part le premier « non-stop » qui n'était sans doute qu'un léger hors-d'œuvre) nous n'exagérons pas. Il suffit, pour s'en convaincre, de consulter le classement et les pénalisations !...

× × ×

Néanmoins, c'était une bonne journée de sport. Et nous sommes certains que de nombreux spectateurs qui n'étaient venus là que pour profiter des premiers rayons de soleil sont repartis en emportant une excellente impression du trial. Et nous pouvons être certains qu'ils reviendront à la prochaine occasion... en amenant leurs amis.

B. N

CLASSEMENT GENERAL

Touristes : 1. Claude Delauné, sur Motobécane, 260 pts ; 2. Charrier, 370 pts ; 3. Greneau, 375 pts ; 4. Bordio, 450 pts ; 5. Masson, 480 pts.

Cross nationaux : 1. Paul Godey, sur 350 BSA, 80 pts ; 2. P. Godey, sur 500 BSA, 165 pts ; 3. Martin, 170 pts ; 4. Olivotti, 220 pts ; 5. Tosh, 370 pts ; 6. Sulista, 455 pts ; 7. Rittaud, 495 pts ; 8. Diani, 630 pts ; 9. Schmit, 655 pts ; 10. Tardif, 750 pts.

Cross internationaux : 1. Henri Frantz, sur 350 Royal-Enfield, 315 pts (1' 57" 4/5) ; 2. Jacques Charrier sur 500 BSA, 315 pts (2' 7" 4/5) ; 3. Melioli, 450 ; 4. Prieur, 465 pts ; 5. Brassine, 470 pts ; 6. Theveney, 720 pts ; 7. Raullin, 1.180 pts.

CLASSEMENT PAR CLASSES

Touristes. — 175 *cmc. :* 1. Claude Delauné, sur Motobécane, 260 pts ; 2. Greneau, sur Motobécane, 375 pts.

250 *cmc. :* 1. Jacques Charrier, sur Monet-Goyon, 370 pts ; 2. Leguyader, sur Dot, 575 pts.

350 *cmc. :* 1. Dubois, sur Jawa, 835 pts ; 2. Brodin, sur Matchless, 975 pts.

500 *cmc. et plus :* 1. Tardif, sur BSA, 970 pts ; 2. Sapp, sur 650 Triumph, 2 tours.

Cross nationaux. — 175 *cc. :* 1. Rittaud, sur Peugeot, 495 pts.

250 *cmc. :* 1. Olivotti, sur Puch, 220 pts ; 2. Diani, 630 pts.

350 *cmc. :* Godey, sur BSA, 80 pts ; 2. Martin, 70 pts.

500 *cmc. :* 1. Godey, sur BSA, 165 pts ; 2. Schmit, 665 pts.

Cross internationaux. — 350 *cmc. :* 1. Frantz (AMS), sur Royal Enfield, 315 pts ; 2. Prieur, sur Royal Enfield, 465 pts.

500 *cmc. :* 1. Charrier, sur BSA, 315 pts : 2. Melioli, sur Gilera, 450 pts.

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

- 2 places confortables •
- 2l5 aux 100 kms •
- Racé et d'un fini impeccable •
- D'un encombrement minime •
- Rapide et sûr •
- Un instrument parfait •

La vie est belle !

AVEC UN

Scooter

PHOTO
MIROIR-SPRINT

Leguin

125 cm3

TRÈS LARGES FACILITÉS DE PAIEMENT

TERROT

TERROT . DIJON

Magasin d'Exposition :
72, Avenue de la Grande-Armée . PARIS

Une Splendide Réalisation 100% Française.

PAGANI LORENZETTI et AMM

Vainqueurs à SAO-PAULO

Pour le 400e anniversaire de sa fondation, la grande ville brésilienne de Sao Paulo organisait la première grande manifestation motocycliste internationale de l'année, véritable prélude à la saison européenne, grâce à la participation d'un grand nombre de pilotes de notre continent, très connus.

Une pluie torrentielle et persistante, accompagnée d'un vent très violent qui soulevait sur le circuit des nuages de sable et de poussière, a tout d'abord obligé les organisateurs à reporter les épreuves qui devaient se dérouler les 6 et 7 février, d'abord aux 11 et 12, puis finalement aux 13 et 14 février.

Les 125 cmc. ouvrirent le circuit sur une distance de 64 kms. La victoire revint facilement à l'italien Pagani sur « Mondial », qui, parti en tête, ne fut jamais inquiété par ses adversaires. Il devait d'ailleurs s'assurer aussi le meilleur tour en 4'31"6.

On ne peut que regretter l'absence du Champion du Monde Werner Haas sur sa NSU, qui aurait certainement animé cette première épreuve.

Notons également la 4e place de Grace sur la Montesa 2 temps, devant Colombo, Méo, etc..

Ce fut ensuite le tour les 350 cmc. qui devaient s'expliquer, elles, sur un parcours de 120 kms.

Dans cette catégorie, la lutte s'annonçait passionnante entre les deux pilotes d'usine: Amm (Norton) et Lorenzetti (Guzzi). C'était en réalité la 1re escarmouche de l'année entre les deux célèbres marques qui, déjà pendant toute la saison dernière, s'étaient affrontées avec des succès alternés dans les épreuves comptant pour le championnat du monde. Et en effet, la course se résuma en un match-poursuite entre Amm, parti en tête, et Lorenzetti qui avait perdu du terrain au départ pour une raison que nous ne connaissons pas. Ce dernier réussissait presque à rejoindre Amm. Au dernier tour 20 mètres seulement séparaient les deux hommes, mais un dérapage malencontreux de l'italien lui ôtait définitivement toute chance de succès. Malgré sa chute, Lorenzetti repartait et conservait la seconde place devant le belge Goffin. Meilleurs tours par Amm et Lorenzetti, ce qui prouve bien que les deux concurrents étaient vraiment très près l'un de l'autre. A noter ici la belle quatrième place du «local» Pacheco (Norton) qui bat Albisser de 15".

Le lendemain, dimanche 14 février, le meeting s'est poursuivi devant toutes les autorités de Sao Paulo. En 250 cmc., on comptait 17 partants. Dès le départ, Lorenzetti passe en tête et il ne quittera plus la place de premier jusqu'à l'arrivée. Ce qui n'est évidemment pas pour nous étonner, puisque la Guzzi de Lorenzetti était la seule machine d'usine participant à cette course. Les autres concurrents ne pouvaient qu'engager, derrière lui, une lutte sévère. Montanari, second jusqu'au huitième tour, abandonne pour crevaison, et c'est alors un duel entre Ferri et Marcondès, duel qui se termine par la chute des deux concurrents dans le dernier tour, et c'est le suisse Musy qui prend finalement la seconde place très loin derrière le vainqueur.

C'était ensuite le tour des 500 cmc. Dans cette catégorie, 46 pilotes étaient au départ, mais, comme en 350 cmc., la lutte était en réalité circonscrite entre Amm sur sa Norton d'usine et Milani sur sa quatre cylindres Gilera. Milani prenait la direction des opérations. Pas pour longtemps d'ailleurs, puisque des ennuis au carburateur lui font perdre trois tours. C'est alors Amm qui passe en tête, suivi par Goffin et Suarez. Milani, qui n'a plus aucune chance de gagner, fonce et s'adjuge au 12e tour le record absolu du tour de circuit à une moyenne de 123 kmh. 924. Une chute, peu grave, le contraint cependant à l'abandon. Il n'était d'ailleurs pas le seul dans ce cas, car Marcondès, Paciocca, Brini, Goffin, Campanelli abandonnaient aussi. Amm, sans adversaire sérieux, peut ralentir l'allure et c'est maintenant Montanari qui est second, place qu'il conservera jusqu'à la fin.

Pagani (Gilera) qui avait pu paraître dangereux pendant quelques instants, avait perdu du terrain par suite d'ennuis à sa suspension. Belle troisième place de Carneiro (Norton), mais trop de chutes ont faussé cette course.

Voici le classement des différentes catégories :

125 cmc. : 1. Pagani (Mondial) 36'45,2", les 64 kms à la moyenne de 104 km. 486 ; 2. Ferri (Mondial) 37'3,2" ; 3. Artesiani (MV) 37'41,2" ; 4. Grace (Montesa) 38'5,2"; 5. Colombo (Mondial) 39'50,1" ; 6. Meo (Mondial) 40'39,2" ; 7. Spadoni (MV) 41' 22,2". — Meilleur tour : le 3e de Pagani (Mondial) 4'31,6" (moy. 106 kmh. 037).

250 cmc. : 1. Lorenzetti Enrico (Guzzi) 41'55,4" (moy. 114 kmh 494) ; 2. Musy B. (Guzzi) 44'29,7" ; 3. Paciocca P. (Guzzi) 45'52,7" ; 4. Campanelli P. (Guzzi) 45'53,9"; 5. Mayer A. (Guzzi) 46'15,9" ; 6. Colombo (Guzzi) 50'43,2" ; Baviera (Guzzi) et Pagani (Parilla) à 1 tour. — Meilleur tour : le 2e de Lorenzetti en 4'04,5" (moy. 117 kmh. 839).

350 cmc. : 1. Amm (Norton) les 120 kms en 1 h 18,2" (moy. 119 kmh. 396) ; 2. Lorenzetti (Guzzi) 1 h. 1'15,2" ; 3. Goffin (Norton) 1 h. 3'43,3" ; 4. Pacheco (Norton) 1 h. 4'10" ; 5. Albisser (Norton) 1 h. 4'25,3" ; 6. Storé (X.) 1 h. 4'26,1" ; 7. Dauwe (X.) 1 h. 4'28,4". — Meilleur tour : le 13e de Lorenzetti (Guzzi) et le 14e de Amm (Norton) en 3'58" (moy 121 kmh. 008).

500 cmc. : 1. Amm Ray (Norton) 1 h. 39'44,9" (moy. 120 kmh. 321) ; 2. Montanari (Guzzi) 1 h. 41'26,2" ; 3. Carneiro (Norton) 1 h. 42'14,6" ; 4. Pagani (Gilera) 1 h. 42'14,6" ; 5. Strom (Norton) à 1 tour ; 6. Wood (Norton) à 2 tours. — Meilleur tour : le 12e de Milani (Gilera) en 3'52,4" (moy. 123 kmh. 924).

Les moyennes réalisées, dans toutes les catégories, ne sont pas élevées. Mais ceci est dû sans doute en grande partie à la nature et au dessin du circuit. L'autodrome d'Interlagos, où se déroulaient les épreuves, est en effet extrêmement sinueux et forme de nombreuses boucles qui s'enchevêtrent à plaisir, avec des virages parfois assez difficiles. Il suffit de penser que, pour un périmètre extérieur d'environ 3,5 kms, le circuit est en réalité de 8 kms ! De plus les dénivellations plus ou moins importantes ne manquent pas.

Notons en outre que, déjà avant les pluies, les pilotes se plaignaient de l'état du circuit et il faut penser que l'orage n'a pas dû améliorer, au contraire, le fond routier.

Les deux victoires de Amm, sur ses Norton d'usine, n'en sont que plus significatives (bien que nous puissions regretter le retrait de la Gilera de Milani qui nous a sans doute privés d'une belle bataille). Très belles aussi les deux courses de Lorenzetti. Mais, par contre, les pilotes locaux ne se sont mis que peu en valeur.

Pour terminer, et avec toutes les réserves d'usage, nous reporterons une information de presse datée de Sao Paulo, qui laisse entendre que des divergences sérieuses... et financières, opposaient organisateurs et pilotes. Les coureurs anglais, suisses, suédois, hollandais, finlandais et colombiens se plaindraient de ce que les organisateurs ne leur auraient pas remboursé les frais de voyage et de transport de leur matériel comme convenu.. On croit savoir que les Consuls de différents pays seraient intervenus pour demander des explications. Mais, avant de nous prononcer, attendons confirmation de cette nouvelle... alarmante.

— OU IREZ-VOUS DIMANCHE ? —

SI VOUS AIMEZ... LE MOTO-CROSS :

le 7 Moto-Cross (CS Meaux).
le 14 » (MC Mont-Blanc).
le 14 » (CM Sûreté Nation.)
le 14 » (AMC Orléanais).
le 14 » (MC Touraine).
le 21 » à Bordeaux.
le 28 » (US Ivry).
le 28 » (MC Beauvasis).
le 28 » (MC Fondouk).
le 28 » (CM Bourgoin Jallien).

LA VITESSE :

le 7 Côte Lapize (AMCF).
le 21 Course de Côte internationale (Baldago's MC).
le 21 Courses préparatoires au Bol d'Or (AMCF).
le 25 Course de Côte du Murdjadjo (UM Oranie).

LA REGULARITE :

le 7 Critérum du Sénégal (MC Dakar)
le 14 Epreuve de régularité (AM Niçoise).
le 28 Circuit de régularité de Niort (MC Deux Sèvres).
le 28 Concentration (MC Ciotaden).
le 28 Critérium Alpestre de Printemps (MC Dauphinois).

MERITES RECONNUS

Frantz, le grand malchanceux des derniers championnats de France, qu'il courut sur une F.N. sera cette année encore sur une même machine, mais à titre officiel cette fois. Félicitons-nous de ce qu'une aussi grande maison que F.N. ait choisi Frantz pour la défendre officiellement en France, et félicitons aussi Frantz dont la valeur s'affirmera cette année officiellement, nous l'espérons.

A noter que les F.N. officielles seront munies d'un cadre d'un nouveau dessin, mais qui recevra un moteur inchangé.

MOTO-CROSS A ROUEN

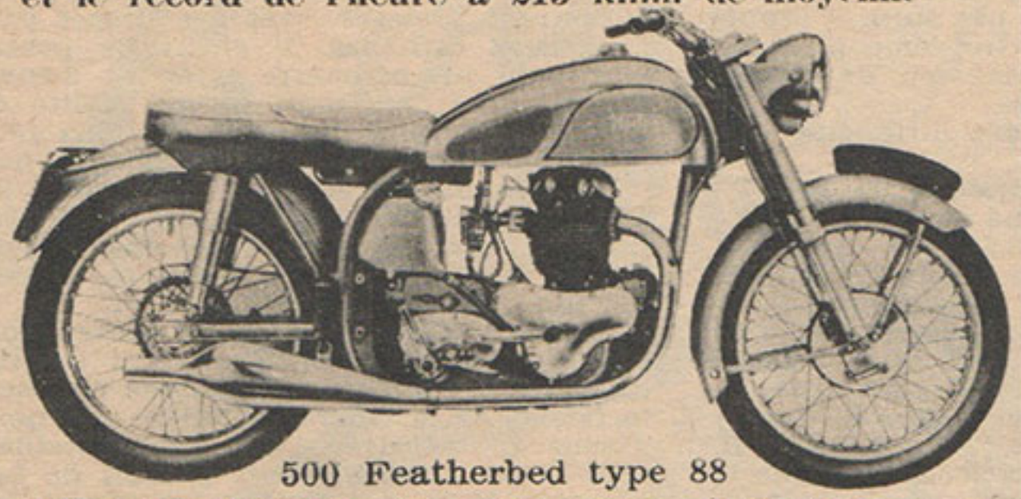
Le Moto-Club de Normandie nous communique que la saison 1954 de Moto-Cross s'ouvrira le 4 avril prochain par un match qui opposera les plus grands champions de Grande Bretagne à nos meilleurs spécialistes.

Les organisateurs pensent avoir le plaisir de présenter dans la catégorie 500 cc. internationaux, Draper, ainsi que B. Hall, J. Avery, R. Pilling, etc.., Du côté français la participation de Godey semble acquise, ainsi que celle du champion nordique Chuchart, G. Prieur, Vouillon, Klym René, Lefèbvre et Raulin.

La catégorie 350 cmc. verra la bagarre entre Klym Robert, l'orléannais souvent vainqueur sur notre terrain de la Corniche, et Godey et Chuchart.

Commandez maintenant votre nouvelle Norton 1954

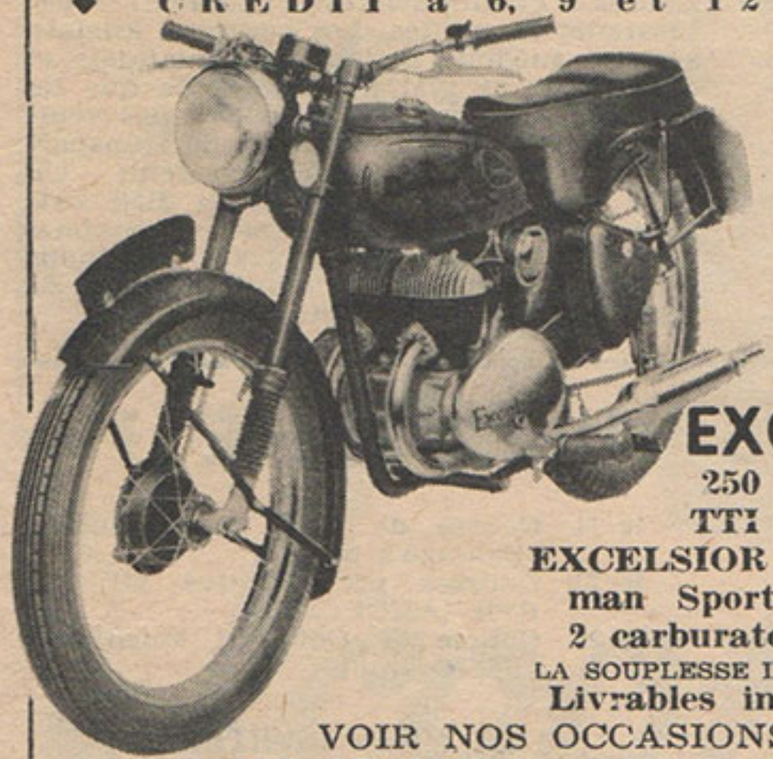
Gagnante de 29 Tourist Trophy
5 Bol d'Or (24 h. d'endurance) à 107 kmh. de moyenne - 2.573 kms. Record absolu autos-motos par G. LEFEVRE
et Championnat de France 1952 (catégorie 500 cc.) par COLLOT
venant de battre 60 records du monde : (7 h. à 193 kmh. de moyenne)
et le record de l'heure à 215 kmh.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



500 Featherbed type 88

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

◆ CREDIT à 6, 9 et 12 MOIS ◆



Excelsior 250 cmc. Sport

Quelques agences disponibles

EXCELSIOR
250 cc. Talisman TT: 2 cylindres.
EXCELSIOR 250 cc. Talisman Sport, 2 cylindres, 2 carburateurs.
LA SOUPLESSE D'UN 4 CYLINDRES
Livrables immédiatement

VOIR NOS OCCASIONS
DANS NOS ATELIERS - (état absolument neuf)
NORTON Dominator 53 ES 2 - 350 Arbre à cames 500 culbuté - 500 lat. - 600 BIG FOUR - A.J.S. 1952 MANX 500 entièrement révisée, 165 kmh., 250.000 f. PEUGEOT 175 fourche téles. susp. AR. à 110.000 fr.
Toutes pièces : NORTON - EXCELSIOR
VINCENT - ARIEL - B.S.A. - TRIUMPH - INDIAN

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

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

GARREAU

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

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

Certitude REVIL

LE PLUS GRAND CHOIX DE FRANCE
5 000 ARTICLES DIFFÉRENTS POUR MOTOS SCOOTERS CYCLOMOTEURS

ACCESSOIRES SÉLECTIONNÉS
ÉQUIPEMENTS - VÊTEMENTS
SPÉCIAUX POUR MOTOCYCLISTES
PRIX LES PLUS ÉTUDIÉS

un des exemples de la semaine
« L'Avant-garde de l'équipement »
la Macombynn-Cordoual
14.975 frs

le seul specialiste depuis 20 ans.

membres de club faites-vous connaitre !

Es REVIL
82, Av. des Ternes - 225, Bd. PEREIRE
PARIS - ETO. 15-53

JEUNES! voici votre chance...

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

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

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

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 imprimerie au besom). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes).

MOTOS A VENDRE

Escoffier 51 200 c type KM2V acc. 100000. 10 quai Passy.

URG. Puch 125 TT av. side léger b ét. éq. GRAND 3 r de Normandie 3e après 19 h.

Magnif. DKW 350 NZ ent. orig. éq. tourisme Por. 09-36 p. r.v.

INTER-MOTOS
Spé-BMW
Réparations et pièces mono et bicyl. avant 1940. 57 bd de la Libération, Saint-Denis (S.) Métro Carr. Pleyel.

350 Matchless fourt .éles. sus. ar dble selle 165. Per. 60-98.

BEL. 1000 Ariel 49 200. Tournefier 34 r J. Hornet, Bagnolet

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

Puch 150 TL ét. nf port. sac. sél. dbl. outil. compl. Concierge 2 r Gervex 17e ap. 19 h. 30

GARAGE EXCLUSIF
pour motos et scooters.
ROPERS 6 r Rochechouart, Mo Cadet. Tel. TRU. 41-57.

GIL. HERSTAL 150 ét. nf s'ad. 271 r Pyrénées Paris 20e.

150 Automoto ou 200 Victoria 70000. POGU 9 r Cerisaie.

DOLLAR 350 culb. 70000 Ecr. RAULET 7 av. Oursel, Villeneuve le Roi (SO)

BMW 51/3 imp. J. Bionaz St Brice Courcelles près Reims M.

BSA 250 C11 par. ét. P150. Verbeke 83 r Passy 16e le soir

BSA M20 500, ét. imp. pn. nfs crédit poss. 110000 Ric. 75-28

R. Gillet NSU Zundap. Mabile spécial. 7 ter av. St-Mandé 12e

125 GNOME R4 pns mot. emb. nf. sup. cul. sél. équ. Ecrire PRESTAVOINE 1 sq. Vermenouze 5e, prix 60000.

Tand. Cyclorex 38 c b. ét. 4 v. 30. Pintier 34 r Bréguet 18 h

URG. 175 Motobéc b. ét. 110 sam. mat. 20 r Bonaparte P.6e

500 NORTON cross alu orig. f. tél. s .AR 170. Philippe 18 r Guitard, Champigny (Seine)

BMW culb side nf px 215. Gambier 124 b. av. Nonneville Aulnay sous Bois (S-O).

250 PUCH 52 exc. ét. px t. int. 11 r Labie P. 17e ETO. 08-66

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 13e Gob 87-87 Ouvert le dimanche.

BSA 500 M33 nve à imm. mod. 54 Allély136 gde rue Villemonb

Malade vd tand. Derny p. ét. DELANGLE 7 r Gonnet 11e.

JAWA 250 1951 RIC. 75-28 ét. imp. garant. Crédit 140000

350 Jawa mod. 52 sel. bipl. prend rv. Bal. 56-06 p. 26.

500 BSA cul. 1952 12000 kms acc. imp. px int. MARTIN 72 av. du Gl Leclerc, Boulogne. tél. h. bur. Ver. 54-84 p. 291

NORTON 16H urg. sam. dim. 51 r cl. Lécuyer Stains.

DISPONIBLE neuf tous mod.
B.S.A.
Motocycles des Gobelins
1, Boulev. Arago - Paris-13e
Tél. : GOB. 67-99.

100 MOTOS sélectionnées. Voitures. Reprises. Crédit.
MOTO-RECORD
151, rue Marcadet, Paris-18e MON. 24-40.

MOTO ARDIE 3 CV 250 cc grd luxe 1952, roulé 7000 kms avec tan-sad sacoches et rem. de camping FULGUR, prix de l'ens. 200. Crédit et échange ctre vélomot ou scoot. PETIT 130 r Picpus-12e. DID. 86-51

NSU Konsul 4 vitesses sélecteur suspension AR fourche télescopique 275000. DROUET 34 avenue Thiers, Melun (Seine-et-Marne).

175 MOTOB. 52 éq. parf. sel bipl. 120. lav. 14 rue de Paris Charenton.

350 TERROT d. mod. ét nf Lacombe face la poste St Sulpice Laurière (Haute Vienne)

V. 150 Puch TL 52. Cœuil R. Ardes s/Couze (Puy de Dôme)

MOTOB. 175 cul. ét. neuf pns nfs nombx acc sac. cuir px 120000. BORDES 11 r Cal Mercier Paris 9e.

Triumph T100 40 f. tél. Patte 13 r des Parisiens, Asnières.

TRIPORTEUR neuf CV 3 à vdre. BOURGEOIS 6 rue de Tournon Paris 6e.

EXPOS. perman. de 150 vélom motos et sides d'occas. sélect. à partir 40000. Cyclecars et voitures sport.
Vélomoteurs récents à 50 % du prix catal.
Jusqu'à 80000 crédit sans premier versement.
Abonnem. grat. à Moto-Revue à tout acheteur.
Roger Sceaux 4 r Beaurepaire Pantin Tél. : NOR. 15-18

CREDIT IMMEDIAT

1/3 cpt. solde en 6-9-12 mois		
750	BMW R12 revisée	190
600	Zundapp KS 600	195
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	Motobecane culbut.	95
350	DKW NZ depuis	115
500	et 750 R. Gillet depuis	85.
500	Indian scout nve grenat	
500	Terrot 53 RGST	170
500	Terrot 48 sus. cul.	125
500	Motobécane cme nve	115
250	Guiller sport 54 neuve	
200	Monet Goyon 52	125.
125	Peugeot 50	55
175	Motobécane 1952	115
175	Guiller 1951	100
175	Peugeot 54 neuve	160
125	Motobécane 50 à 52	75
	Scooter Vespa 52	125
	50 motos et vélom. dep.	25000

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

MATCHLESS 500 G90 1936 rapide, bon état, pneus neufs 115000. Tél. PRO. 25-27 heures de travail.

MONET-GOYON 200 cc Schooting Star imp. nombr. acces. CHARRY 43 r Chine 20e.

PEUGEOT P55 bon état ETO. 53-46. BROUILLET matin 9-12

GN. RHONE R4 125 impeccab. Guffoy 16 imp. Gaudelet 11e.

MOTOB. 125 l. 10000 k f. tél. s. arr. t.-s. compt. bat. px 65 urg. Méténier 43 L. Blanc 10e

GUILLER 175 AMC f tél éq. gar. 3 mois. Crédit. Ric. 75-28

CREDIT REPRISE

125 et 175	Motobécane	1952
250 et 350	BSA	1952-53
500 et 650	Triumph	1952-53

Hurni 38 r. Saussure-17e

4 CV ROYAL ENFIELD	175
4 CV Terrot Monobloc	70.
4 CV Dollar bon état	55.
Tri Monet Goyon	55.
Cucciolo comme neuve	50
125 cmc Peugeot 51	50.
3 CV Motobécane b. ét.	40.
Tandem bon état	20.

82 r Gentilly 13e. Gob. 92-86

175 MOTOB. 85. repris. vélom. 47 r Deguingand, Levallois.

MOTOBEC. 175 ét imp. RIC. 75-28 120000 garant. crédit.

750 side Gn. Rh culb. 4 v. sél. impec. 120. André 68 r Dulong

JAWA 250 impec. éq. 150 apr 19h. Tuhoba 25 r Compans 19e

500 TERROT 18000 k 160000 BONHOTE, AVI. 06-72 1 r Pontoise, Auvers (S.-O.)

SIDE léger tt éq. Delafolye, 17 rue Montlouis, Paris 11e.

MATCHLESS 350 fourche téle DAGES 26 r l'Aviation 20e

MOTOB. 175 parf. ét. équip. Lainé, 10 pge Puébla 19e.

ROYAL-ENF. 350 Bulet. ét nf Godfroi 28 r Echiquier 10e

BMW R51/3 9.500 k compteur plombé 400000. Le Luyer 71 bd Châteaudun, Orléans (Lt).

BSA B31 état neuf 220. Lancou 9 rue de St-Cloud, Nanterre (Seine).

SCOOT. Bernardet 250 cmc. parfait état Vis. 1 rue Cauchois, Paris 18e.

URG. Lambretta parf. ét. éq. fab. ital. DELETRAIN 9 av des Chasseurs 17e, Paris.

175 ULTIMA f. tél. sus. ar 95. 2000 k. Café 64 r Dulong.

ATTENTION !..
Scooters et vélomoteurs, motos, sidecars, voitures. Crédit sensationnel. Demandez la liste complète contre 50 francs timbres. DELAIRE, 4 impasse de la Gaîté. DAN. 55-43.

GIMA 175 état neuf, visible samedi. DERIENCOURT 21 bis rue de la Paix, Arnouville les Gonnesse (S.-et-O.).

500 SAROLEA b. état. Schiess D. 31 r du Pressoir, Paris 20e

PEUGEOT 150 cc sortie 1950 avec acces. parf. ét. LUCAS 43 r du Théâtre, Paris 19e

PART. Norton Domi. 53 5000 k swinging arm. px 315. à déb. Vidal 20 r Mousset Robert 12e

NORTON Domin 12000 k pf ét. Bertin 8 Trétaigne 18e.

BMW 67/2 impec. 12000 k vis. dim. 9 à 12 h. Bouvier R. 56 r de Mouzaïa Paris 19e px 410.

URG. partic. v. Sunbeam 500 cc luxe et except. 300000 - 100 crédit p. r.-v. PAS. 68-69.

BSA 650 Golden Flash ét. nf OBE. 55-59 h. bureau. Crédit.

Tand. Narcisse Sachs t. équip. rev. pf. ét. Gar. 25 r Bleuets La Garenne Riché Nor. 24-61

VESPA exc. ét. acces. px int. Villedieu 3 r J. Lemaitre 12e

ARIEL twin 52 c nve 8000 k. orig. rep. 125 à 350 réc. Vidal 20 r Mousset Robert 12e

NORTON course Manx double arbre ét. nf Roger SCEAUX 4 rue Beaurepaire, Pantin

BSA 350 1953 mot. pneus nfs LE MOIGNE tél. 118 Creil

MOTO PUCH 150 cmc. 1951 700 kms, accessoires 140000 fr. ARC. 70-94.

CREDIT DE SUITE
50 motos toutes marques

Triumph 500 a 4 vit.	95000
Norton 500 16H parf.	110
Matchless 350 culb. impec.	120.
Jawa 350 impeccable	175.
Puch 250 c neuve 1953	175.
Terrot 350 et 500 dep.	65
Peugeot 350 mot. neuf	55.
Monet-Goyon 500 4 vit.	70.
Harley 750 selle bipl.	120.
Indian 1200 et 500 dep.	70
R. Gillet 1000 Police	90.
Gnome 750 side dep.	85.
Motobécane 175 c. neuf	99.
Peugeot, Terrot, Monet 125 cc	
Jonghi 250 c neuve	130

Reprise 125 cc, etc...
Faurie, 8, av. de St-Ouen Paris Mo La Fourche (d. la cour)

BELLES occas. 125 D45 350 DKW 500, BSA, Cyclomoteurs Achat vente toutes rép. par spéc. Moto-Service 29 r Lantiez 17e. Métro Guy Mocquet

500 NORTON Course Featherbed dern mod. 53, très peu couru état neuf COLLIGNON 2 r J. Macé, Grenoble.

BERNARDET 250 exc. ét. 1953 Avantages multiples. 36 avenue Thiers, Melun.

500 MOTOB. 1950 spéc impec. 500 M.G. b. prix Bernard 96 av. Pressensé, Venissieux, Rh.

UN LOT DE MOTOS
scooters, vélomot., sidecars ttes cylindr. à crédit sans formalités av. 20000 cpt. ROGER 83 av. d'Italie ouvert dimanche

V. 650 Triumph 53 ou éch. ctre voit CLERC 15 r Galliéni, Palaiseau (S-O).

200 cc Monet Goyon luxe 53 impec 130. Arbet ARC. 85-41

VDS ou éch. b. side Sima. réc. 1 pl. c. side 2 pl. Arc. 15-00

500 Triumph sp. twin exc. ét. Steiner 11 r Université 7e.

175 PEUGEOT TC4 impecc. 100. tte équip. LANGLOIS 72 rue Marcadet Paris 18e.

500 AJS culb. 10000 k access. Lamarre 85 rue Glacière 13e

AVANT SAISON
Motocyclistes profitez de nos occasions état neuf. Liquidons à tte offre raisonnable un lot important motos, vélom. scoot. récents ttes marques. Ouvert ts les jrs, même le dimanche. 85 r J. Lacroix MEN. 74-89.

250 Jawa b. ét. éq. px 140 Colin 58 r Nazareth Paris 3e

500 SIDE Terrot 46 impec. 130. MALLO 19 r Muller P. 18e

NORTON Dominator Feath. 88 neuve. PREVOST 61 av. Motte Picquet. SEG. 25-25.

URG. 350 DKW NZ b. ét. px tr. int. Prach 20 r Severo 14e

TRIUMPH 650 impec. Turigny 52 r de la Goutte d'Or 18e

175 MOTOBEC. 1951
accessoires prix 120000. 20 h. samedi et dimanche matin. MARTEAU 10 ter rue Henri Martin, Ivry (Seine).

Peugeot TC4 175 imp. Enderlin AVRon 03-60 de 9 h. à 19 h.

JAWA 350 fin 52 DASSET 67 bd Sénard St Cloud (S-O).

125 GN. RHONE R4 nx acc. 85000. ORCIER. DID. 86-70 heures bureau.

GUZZI Galletto 160 cc 52 impec. 160 FLANDRE av. de la Gare, Rosières (Somme).

BMW R75 side imp. t. éq. sam. Courtet 21 r des Fermiers-17e

250 CSEPEL 2150 k neuve éq. Durand 73 b. d. l. Marne, La Varenne d. mat. soir ap. 19h.30

500 Terrot RGST c. nve 17 b. r Vicq d'Azir 10e.

GILLET HERSTAL 500 culb. 53 ét. nf 5000 k sus. ar. osc. p. choc kla. rout. p. bag. chr. px 250 LETU ODE. 92-91.

ON DESIRE ACHETER

Achat compt. et dépôt-vente vélom. et motos réc. Sélection Moto 100 Bd Magenta. Métro Gare du Nord - BOT. 23-80.

CHERCHE réservoir état neuf pour 750 René Gillet, faire offre ENT. 22-64.

Toutes motos et vélomoteurs scout. même accidentés. Thierry 19 r des 2 Communes Montreuil, samedi seulement.

Achète ttes motos et scooters Alazard 47 av de Clichy-17e

Achat comptant de ttes motos et vélomot. Reprise ctre voit. HURNI 38 r Saussure. 17e.

Rech. 250 Compétition tr. rap. Bogatinoff St Just sur Loire

VOITURES A VENDRE

TOUJOURS 40 voit. ttes marques. Reprise de votre moto et crédit. Roger SCEAUX 4 r Beaurepaire Pantin Nor. 15-18

CREDIT IMMEDIAT
Reprise de votre moto contre toutes voitures.
HURNI 38 r Saussure 17e.

Citroën 11 BL 39 et 51
4 CV Ren. 1949, 50 et 51
6 CV Fiat 1000 miles gd spt
Sandford alu grand sport
Peugeot 201 32 CI 4 places
Delahaye 40 carross. Chapron
Crédit. Reprise ttes motos
Audegean, 10, r. Apennins-17e
Métro Brochant - MAR. 74-22

ECHANGES

NSU 350 sup. cul. sél. 4 vit. contre voit. ALBERT 6 r de la Gare, Palaiseau (S-O).

PEUGEOT Bima contre Solex récent. CLEMENT 28 rue Ste Marthe Paris 10e.

VDS Racer 500 Norton ou éch. ctre tour avec soulte St-Paul 7 r République, St-Gaudens.

PART. vd ou éch. c. vélomot. récent pte voit. sport 6 CV carr. spéc vis. ts les apr. midi 13 bis r Chevreuil, Pantin.

DIVERS

ROUE à moyeu susp. Triumph boite 4 vit. sélec. impec. Moteur 350 latéral
SOURDILLAT 41 r J. Jaurès, Maisons-Alfort (Seine).

LOUE motos et scooters 82 r Gentilly 13e. GOB. 92-86.

1° *JANTES ITALIENNES* (type Championnat du Monde) en alliage léger pour machines sport et course.
2° Freins-Moyeux «Colli» diam. intér. de 130-170-200-240 mm.
P. COLLIGNON, AFAC, Fontaine (Isère).

EMPLOIS

RECH. Magasinier, pièces dét. pr moto. Se prés. MOTOCYCLE 166 rue Lafayette.

FONDS DE COMMERCE

CESSAT. de commerce liquide Motob. 100 Guiller 175 NSU, 350 moteur Mosquito ét. neuf BSA 500 av. ou ss side Bernardet remorque vélo. Bergeon 61 r Ch. Schmidt St-Ouen.

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

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

MET A VOTRE DISPOSITION SA COMPETENCE ACQUISE EN COURSE

Agent des grandes marques : B.S.A. - ARIEL - SUNBEAM - TERROT - GUILLER - MONET-GOYON

CREDIT GNOME-RHONE - N.S.U. — Spécialiste B.M.W. CREDIT

GRAND CHOIX D'ACCESSOIRES - NOMBREUSES OCCASIONS EN TOUTE CONFIANCE - Stockiste BSA

DIPLOMÉ DES USINES B.S.A.

62e ANNÉE **AGENCE OFFICIELLE Lambretta** CREDIT 12 MOIS **STATION SERVICE**

« En achetant un LAMBRETTA, vous avez 25 chances sur 25 d'avoir une machine qui tient la route »

GARANTIE 9 MOIS - Main d'œuvre GRATUITE en cas d'application de la GARANTIE par le Constructeur

DEPREZ 93, Avenue de la Marne - **ASNIERES - GRE. 26-15**

FOURCHES TÉLESCOPIQUES

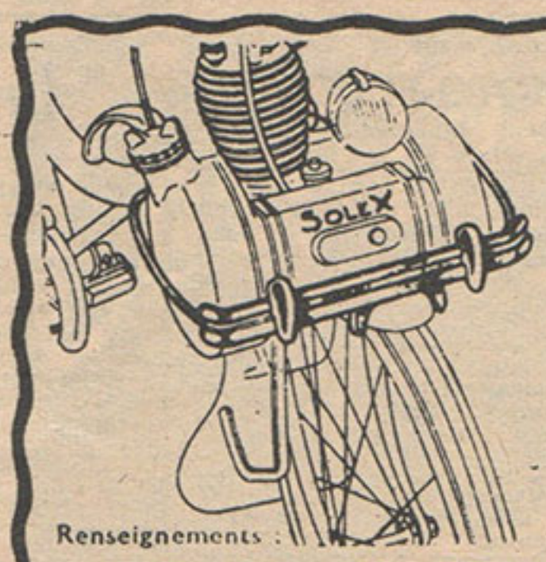
SUSPENSIONS ARRIÈRE

GRAZZINI

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

NOUVELLE ADRESSE : 5-7 RUE NEUVE POPINCOURT

TÉL. : ROQ 17-03



JEANNERET, de Nice

vous offre pour votre VELOSOLEX 4 articles de sa fabrication :

Le PARE-CHOCS amovible (breveté S.G.D.G.), d'une efficacité extraordinaire qui donne un cachet très élégant à votre Vélosolex.

La POIGNEE pour porter très facilement votre Vélosolex d'une main

Le FIXE-BAVETTE pour garde-boue avant.

Le FIXE-PAQUET

Renseignements :

Etablts H. JEANNERET & Cie

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

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

MEFIEZ-VOUS DES SOI-DISANT REGULATEURS BON MARCHE !...

qui ne sont que de simples résistances provoquant des échauffements nuisibles à la bonne tenue des volants magnétiques. Exigez donc bien de votre fournisseur habituel la self-régulatrice

« INTERLUX »

(Breveté S.G.D.G. Marque et modèle déposés) étudiée pour absorber *SANS ECHAUFFEMENT* les excédents de tension et d'intensité variables en fonction de la vitesse de vos machines. La self « *INTERLUX* » garantit vraiment le dispositif d'éclairage sans aucun risque de claquage ni de détérioration.

Type universel 6/12 volts tous wattages.

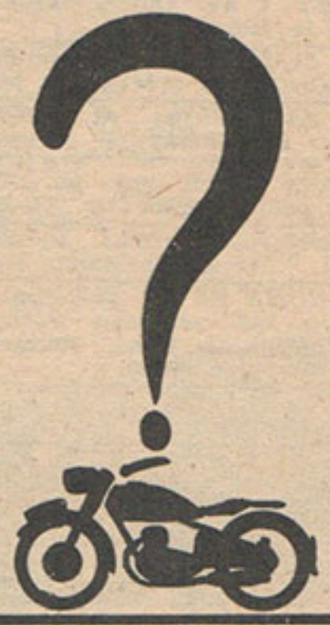
Prix de vente au détail : frs. 910 (+ T.L.)

Documentation gratuite sur demande

Gros : AFCO, S.A., 181, rue La Fayette — PARIS-10e

Téléphone NOR. 73-55

Bd MONTPARNASSE



HARLEY - DAVIDSON

Agence Officielle : 14, bd Soult - PARIS-12e DOR. 49-42

Stock pièces détachées — Echange Standard Complet

REALESAGES EMBIELLAGES

REPARATIONS REVISIONS

A votre service...

UNE NOUVELLE STATION

Peugeot

MOTO—FLANDRES

72 bis, rue de Flandre

PARIS (19e) NOR. 97-39

UNE GAMME INCOMPARABLE DE BELLES MOTOS ET SCOOTERS

GUZZI de 2 à 5 CV.

F.N. — BERNARDET

HOREX — ARDIE

CRÉDIT 12 MOIS

MOTO-BASTILLE

6, BOULEVARD RICHARD LENOIR, 6

PARIS - 11e

ECHANGE — PIECES GARANTIES — REMORQUES - TOUS ACCESSOIRES

CHALLENGE BRE

Les 3 et 4 avril 1954, le Motocycle Club de Lyon et du Rhône organise une épreuve d'endurance sur route, inscrite au Calendrier International et dénommée Challenge Bré.

Partant de Lyon dans la soirée du samedi 3 avril, les concurrents passeront successivement par : Montbrison, Ambert, Arlanc, Le Puy, Issingeaux, Valence, Dié, Le Col du Rousset, Villars de Lans, Grenoble, le Col de Porte, le Col du Cucheron, le Col du Granier, Chambéry, le Col de Lépine, St Genix sur Guiers, pour arriver à Bourgoin (au total 622 kms).

Le dimanche 4 avril, une épreuve de vitesse en côte sur une parcours de 2 kilomètres environ sera disputée et permettra de départager les ex-æquos.

Les catégories retenues sont : 175, 250 et 350 cmc., au-dessus de 350 cmc., sidecars de 350 à 750 cmc. La course de côte prévoit aussi des catégories vitesse.

Pour tous renseignements, s'adresser au siège du Motocycle-Club de Lyon et du Rhône, 7, place des Terreaux, Lyon, 1er ar.

PROVENCE... ET MISS MOTO

Pour la première fois à Marseille, en 1953, le Moto-Club de Marseille décida l'élection d'une Miss Moto. C'est pourquoi le Président Pignol, assisté de ses principaux collaborateurs, mit tout en œuvre pour cette réalisation. Précédée d'un concours d'élégance moto individuel et par groupe, l'élection de Miss Moto se transforma finalement en doublé, Miss Moto et Miss Scooter, sélectionnées parmi les nombreuses «miss» des différentes marques.

Voici le programme pour le 4 avril 1954 :

Circuit en Provence : épreuve de régularité pour toutes les cylindrées au-dessus de 125 cc et pour sidecars. Premier départ donné quai des Belges à 5 h. 30.

A 10 heures : premier départ de la Course de Côte du bd Michelet, avec machines conformes au Code de la Route (série).

A midi : au Château des Fleurs, repas à 500 fr. tout compris.

A 15 heures, au Château des Fleurs, Concours d'Elégance.

A 17 heures, présentation et éliminatoires de Miss Moto et Miss Scooter.

A 18 heures, ouverture du bal qui se poursuivra jusqu'à minuit.

Vers 21 h. 30, finale des élections de Miss Moto et de Miss Scooter. Distribution des prix du Circuit en Provence.

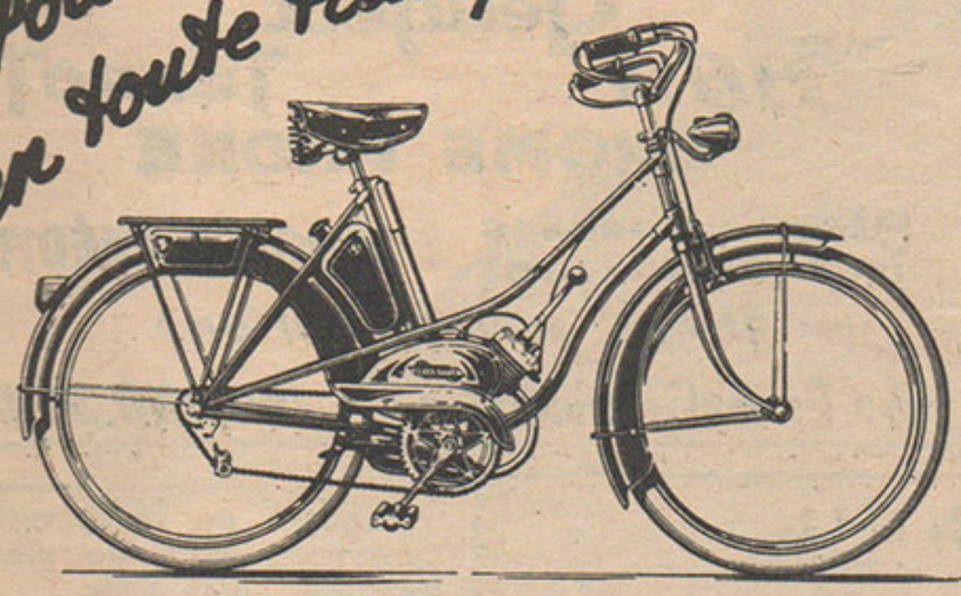
Pour tous renseignements complémentaires, s'adresser au Secrétariat du MCM, 71, rue Paradis, Marseille (l'après-midi de 14 h. 30 à 18 h. 30).

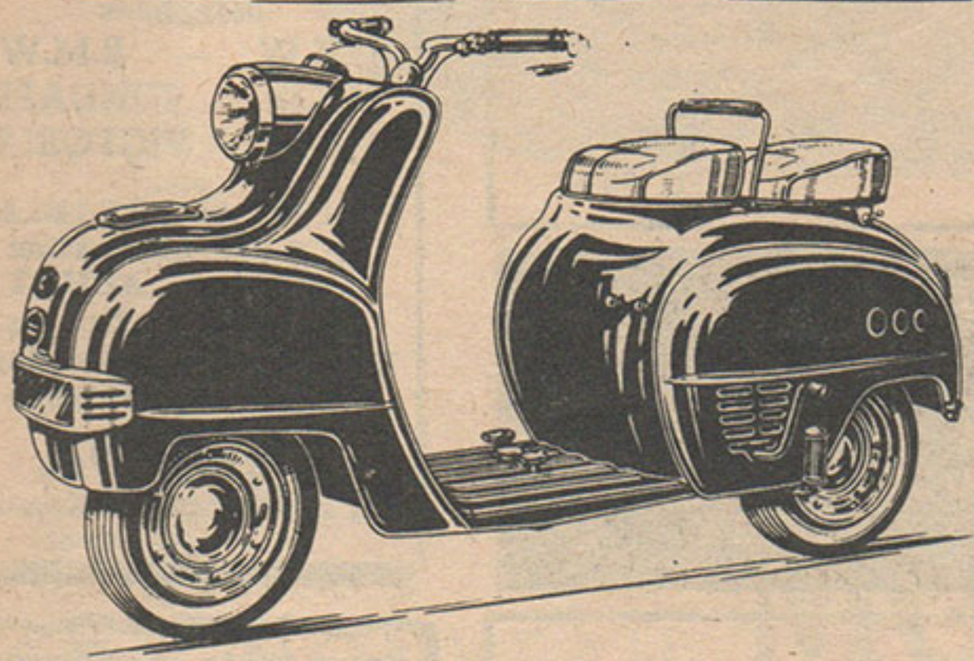
Disponible :
125 cmc. à 175 cmc.
STOCK pièces
28, rue Davoust
43, avenue Ed. Vaillant
PANTIN (Seine)

MOTOBÉCANE
VENTE A CREDIT 6-9-12 MOIS
Réponse 45 fr. en timbres

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

Pour vous évader en toute tranquillité....





MAGNAT-DEBON
LA MARQUE DE QUALITÉ

S'impose par la perfection de sa fabrication

VELORETTE type VR1 - 50 cm³

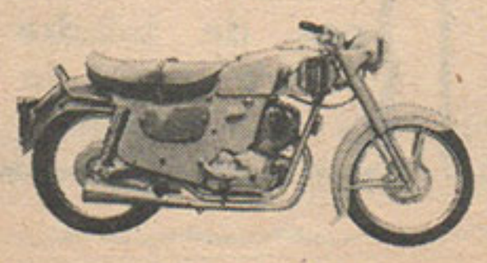
SPÉCIFICATIONS : Moteur 2 temps - Alésage 40 - Course 38 - Cylindrée 48 cm³ - Culasse alliage léger - Carbur. avec start. - Allum. par volant magnét. - Echapp. par silenc. très efficace - Transmission primaire par chaîne - Entraîn. de la roue par galet oscillant - Rapp. de démultiplic. : 16,5 à 1 - Cadre berceau renf. - Roues de 600×50 - Freins : AR et AV sur jantes - G.-boue à bavolets - Porte-bag. avec sacoches et outill. - Béquille - Guidon avec poignée tourn. double effet gaz et décompr. - Réserv. d'essence sous la selle, conten. 2,5 litres env. - Selle souple - Pompe à air - Eclair. par volant magnét. - Timbre avertisseur - Poids 30 kgs - Vitesse 30 kms-h. environ.

SCOOTER type S 25 - 125 cm³

SPÉCIFICATIONS : Moteur 125 cm³, 2 temps à piston étoilé, distribution à 2 transferts, culasse hémisphérique en alliage léger, alésage 53,5, course 55 - Allumage et éclairage par volant magnétique - Refroidissement par turbine à air canalisé et circulation forcée - Carburateur : starter automatique, commande des gaz par poignée tournante - Boîte : 2 vitesses commandées par deux pédales, rapports de démultiplication : 1re : 9,45 à 1, 2e : 4,83 à 1 - Débrayage à disques multiples - Freins : à tambour : AV diam. 100, commande au guidon, AR diam. 130 à commande au pied - Roues : sur roulements annulaires indéréglables - Pneus de 8×3,5. Changement rapide de la chambre à air par flasque amovible - Suspension : AV tube articulé sur biellettes et anneaux caoutchouc - Siège AR, tube pivotant sur articulation du châssis et suspension par bloc caoutchouc comprimé, siège galbé Dunlopillo - Divers : Réservoir essence 7 litres - Coffre à outils amovible, sous le siège, permettant un accès facile du moteur - Pare-chocs AR et AV - Panneaux latéraux arrière amovibles - Feu rouge catadioptrique - Avertisseur électrique - Vitesse : 70 kms-h. - Consommation : 2 l. 5 aux 100 kms.

MAGNAT-DEBON, 51bis, Boulevard Thiers, DIJON
MAGASIN DE VENTE ET D'EXPOSITION :
30, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE - PARIS

CATALOGUE ADRESSÉ GRATUITEMENT SUR DEMANDE



MOTO VANVES SPORTS
Concessionnaire SPEED
Station-Service VAP et DELL'ORTO
ALCYON - GNOME-RHONE - BABYMOTO - DREVON - VALLEE
1 et 3, Boulevard Brune - PARIS-14e — LEC. 50-95

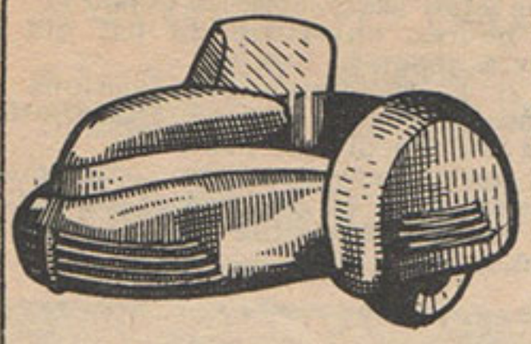
Disponible :
125 cmc. à 175 cmc.
PIECES DETACHEES

MOTOBÉCANE

MOBYLETTE
SCOOTER
Accessoires spéciaux

6, Bd RICHARD-LENOIR
(BASTILLE)

PARIS-XIe - ROQ. 29-28



« HURRICANE » le sidecar de grande classe modèle déposé (1 pl. 1/2)
« SIROCCO ! SIMOUN ! TORNADO ! » nos modèles pour grosses ou moyennes cylindrées.
« RAFALE » pour vélomoteurs.
« MISTRAL » pour scooters Lambretta - Vespa - Bernardet Motobécane
ATTELAGE à ROTULE sur demande (pose rapide)

Anc. Ets. BUFFLIER
31, Cours Emile Zola VILLEURBANNE
Catalogue contre 30 francs en timbres

MOTOS - VÉLOMOTEURS - SCOOTERS
ACCESSOIRES
Pièces détachées
Expédition Province

J. Durand
Ex-coureur professionnel
Champion de France
Agent Motobécane - Terrot
B.S.A - Sunbeam - Puch
Automoto - Monet-Goyon - Guiller - M.R. - Gima
PLUSIEURS MODELES SONT DISPONIBLES DE SUITE
46, Bd de Stalingrad, VITRY-s-SEINE, ITA. 31-64

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR
CHROME-CUIR 38 r. du Château-d'Eau PARIS-10e NOR. 08-09

TOUS vêtements de cuir :
MOTO
AUTOMOBILE
SPORT
VILLE
Exigez la marque CHROME-CUIR
CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE

PARIS-NORD-MOTOS
Agent Officiel au service de 4 grandes marques
Peugeot
BSA TERROT
GNOME RHONE
Pièces détachées
Tous Accessoires
VENTE À CRÉDIT
Atelier de Réparations
3 r. Ernestine - PARIS - 18e • ORNANO. 34-08

PEUGEOT
MOTOBECANE
MONET-GOYON
TERROT
ULTIMA
Sidecar IMPERIAL
Stock pièces détachées
Livrables
France et Colonies
Remise aux patentés
ETS DUNOIS
34, rue de Charonne
PARIS-11e - ROQ. 17-13

L. JEANNIN
Ex coureur JONGHI Grand Prix d'Europe 1932
VENTE ECHANGE REPARATIONS
Représentant de toutes marques Françaises et des motos JAWA, OGAR (Station Service)
11, avenue de la Porte de la Plaine PARIS (15)
Metro : Porte de Versailles Tel. : LEC. 80-62

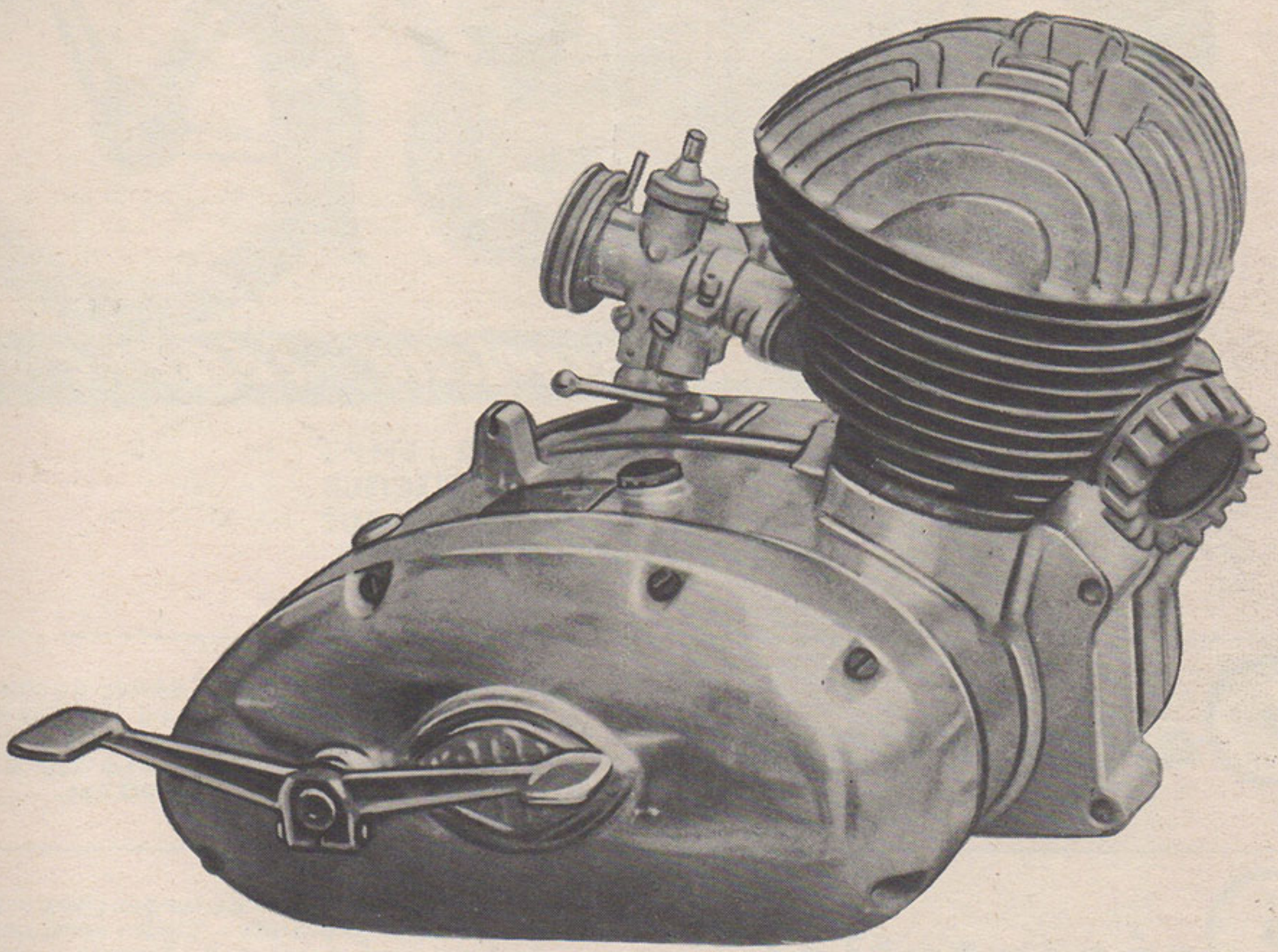
AGENCE OFFICIELLE
TERROT
AVENUE FOCH — DIJON
TOUTES PIECES DETACHEES D'ORIGINE
POUR TOUTES CYLINDREES

Centre de récupération et d'usinage de pièces détachées
D.K.W. — B.M.W.
N.S.U. — ZUNDAPP
PUCH — VICTORIA
etc.
PIECES ADAPTABLES de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves
Réalésage - Embiellage
Pièces à la demande
CRUPDA
21, r. Monge, Puteaux
Tél. : LON. 02-63

Clinique des cadres. Réservoirs et Roues tél. PER. 20-68
MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS
Ne pas confondre, bien noter n° 16, la maison n'a pas de succursale.

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

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



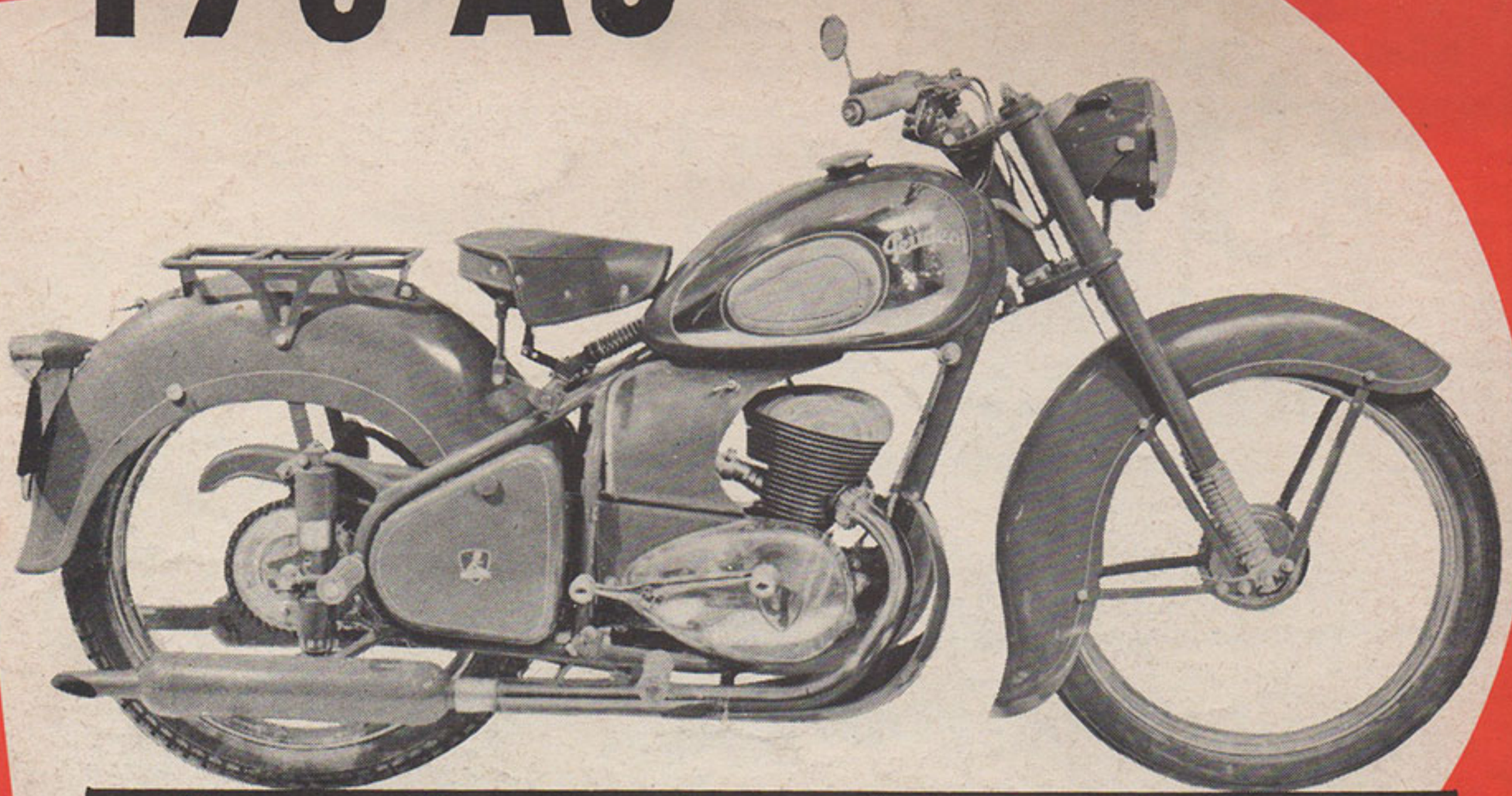
SON NOUVEAU **MOTEUR 125** cm3

PUISSANT • SILENCIEUX • MODERNE

MOTEURS **YDRAL** 83, Rue Carnot — SURESNES (Seine) — **LON. 31-50**

Imprimé en France tous les samedis par Imprim.-Auto-Impressions Publicitaires, 12, r de Cléry, Paris-2e
N° 1.177 1954 — Le *Directeur-Gérant : C. LACOME. — Dépôt légal 1er trim. N° 003*

176 AS



Nouvelle motocyclette Légère

175 cm3 BLOC MOTEUR 2 TEMPS
4 VITESSES PAR SELECTEUR
FOURCHE TELESCOPIQUE
SUSPENSION ARRIERE.

Performances

Moteur puissant et nerveux, dérivé du fameux "175" détenteur du record du Bol d'Or Culasse aluminium très refroidie par de grandes ailettes - Puissance 7,2 CV. à 4.000 t/mn. - Vitesse environ 90 km.

Présentation

Protection totale par de larges garde-boue à emboutis profonds - Cache carburateur Cache volant dural poli - Sabots protège-jambes - Jantes, silencieux, guidon, réservoir chromés - Email bleu R.A.F. et chrome.

Prix : Complet en ordre de marche

148.500 Frs

(Taxe locale en sus)

VENTE A CRÉDIT EN 6, 9, OU 12 VERSEMENTS

Catalogue sur demande à :
CYCLES PEUGEOT
Beaulieu-Valentigney
(Doubs)

Peugeot

MAGASIN D'EXPOSITION : 71, AVENUE DE LA GRANDE ARMEE (PARIS-16e).