

Moto revue

42^e ANNEE. — 24 JUILLET 1954. — N° 1.197

HEBDOMADAIRE
Tous les Samedis
LE NUMERO :

40 frs

ESSAI NORTON
DOMINATOR
DE LUXE



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

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

Oliver et son passager Nutt « volant » vers la victoire et le titre mondial sur leur « Flying fish ».

Un VéloMOTEUR DE "GRAND LUXE"

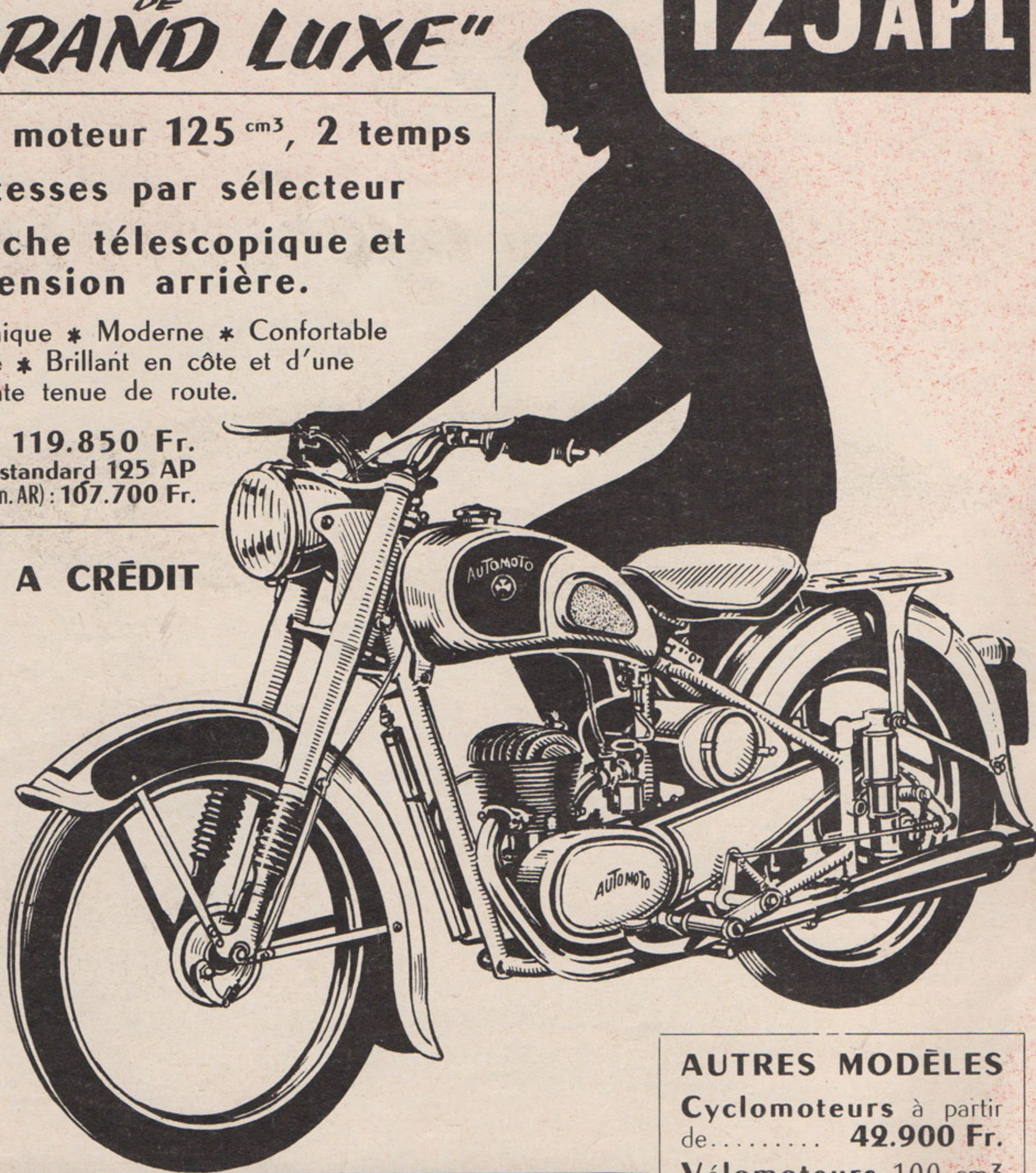
125 APL

- Bloc moteur 125 cm³, 2 temps
- 3 vitesses par sélecteur
- Fourche télescopique et suspension arrière.

Économique * Moderne * Confortable
Robuste * Brillant en côte et d'une
excellente tenue de route.

Prix : 119.850 Fr.
Modèle standard 125 AP
(sans suspen. AR) : 107.700 Fr.

VENTE A CRÉDIT



AUTRES MODÈLES

Cyclomoteurs à partir
de..... 42.900 Fr.

VéloMOTEURS 100 cm³
2 temps, 2 vitesses à partir
de..... 69.250 Fr.

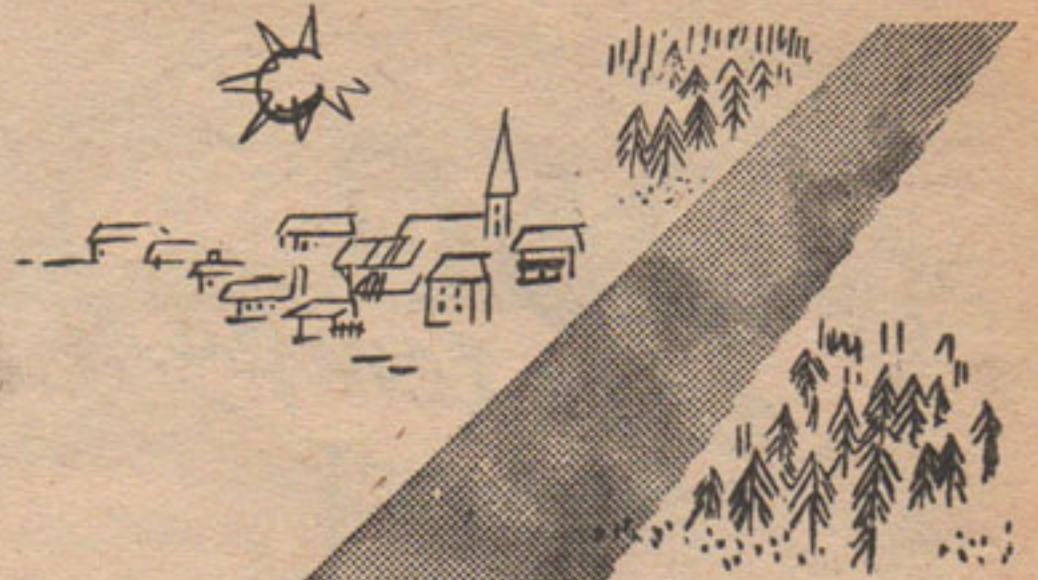
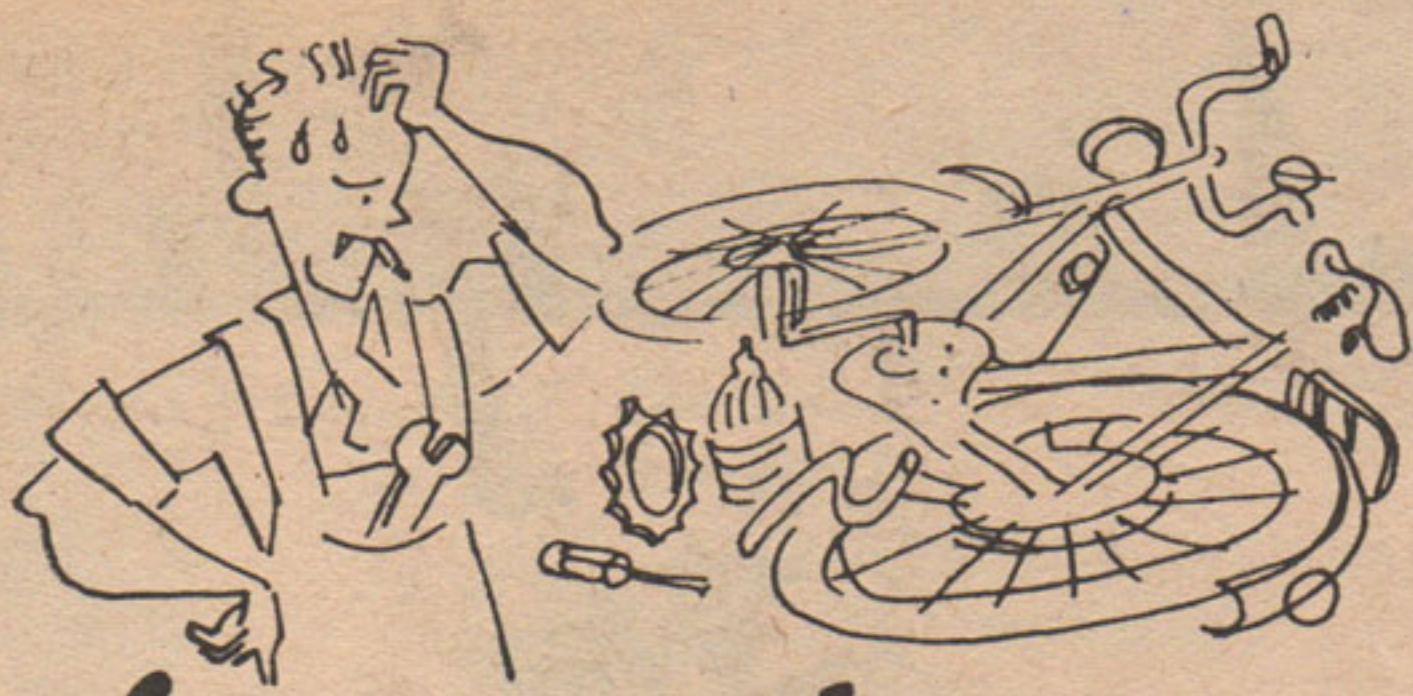
Motocyclettes 175 cm³
200 cm³ - 250 cm³

Bicyclettes et
machines à coudre



AUTOMOTO

61, Avenue de Rochetaillée - SAINT-ÉTIENNE (Loire)
Catalogue sur demande - Consultez un de nos 2.200 agents

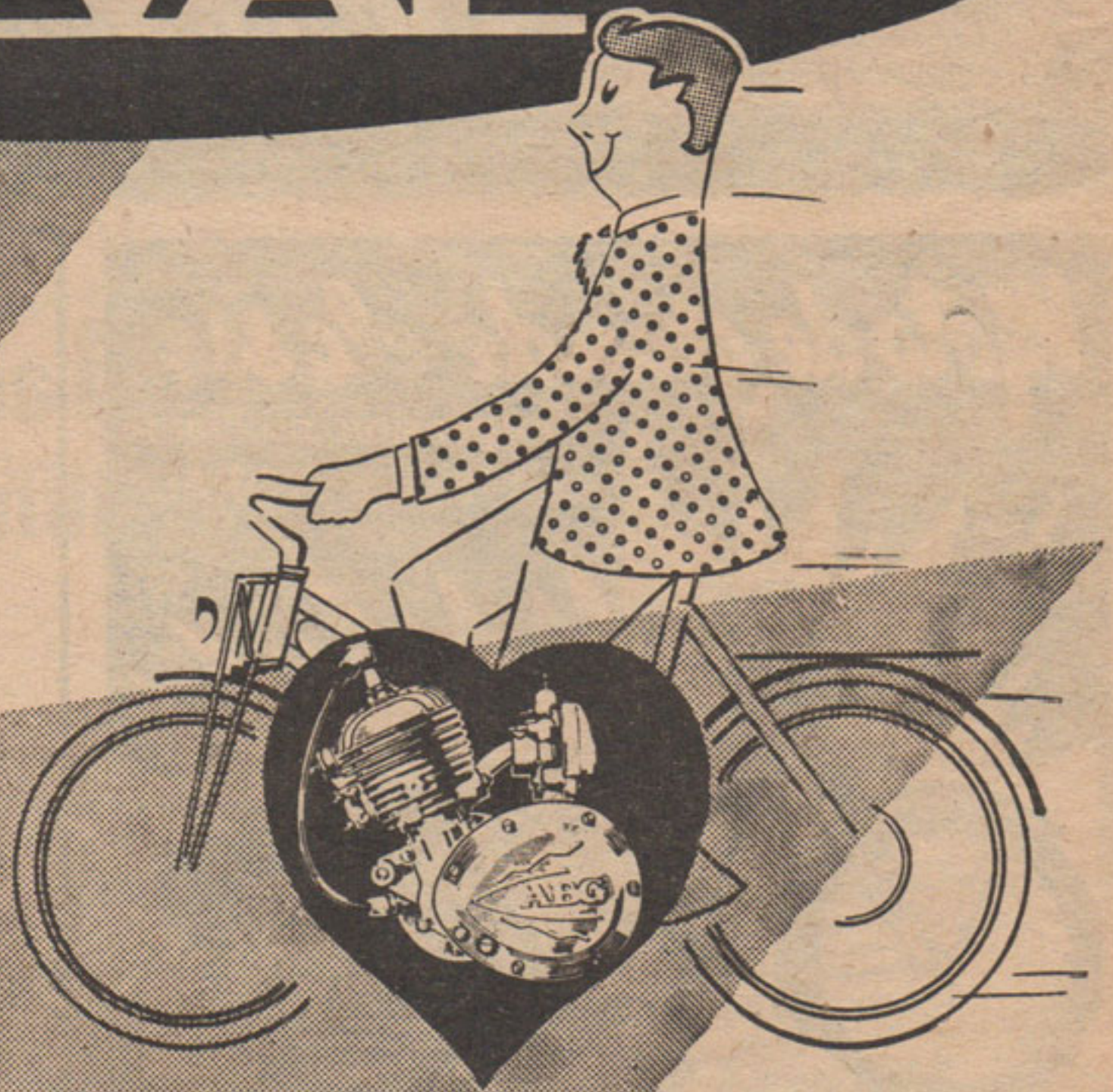


mieux qu'un cyclomoteur

UN

CYCLOVAP

- SÉCURITÉ
- ÉCONOMIE
- SATISFACTION



Les meilleurs Constructeurs français vous
présentent leurs modèles de CycloVAP
équipés avec le fameux moteur ABG-VAP
construit par

ABG

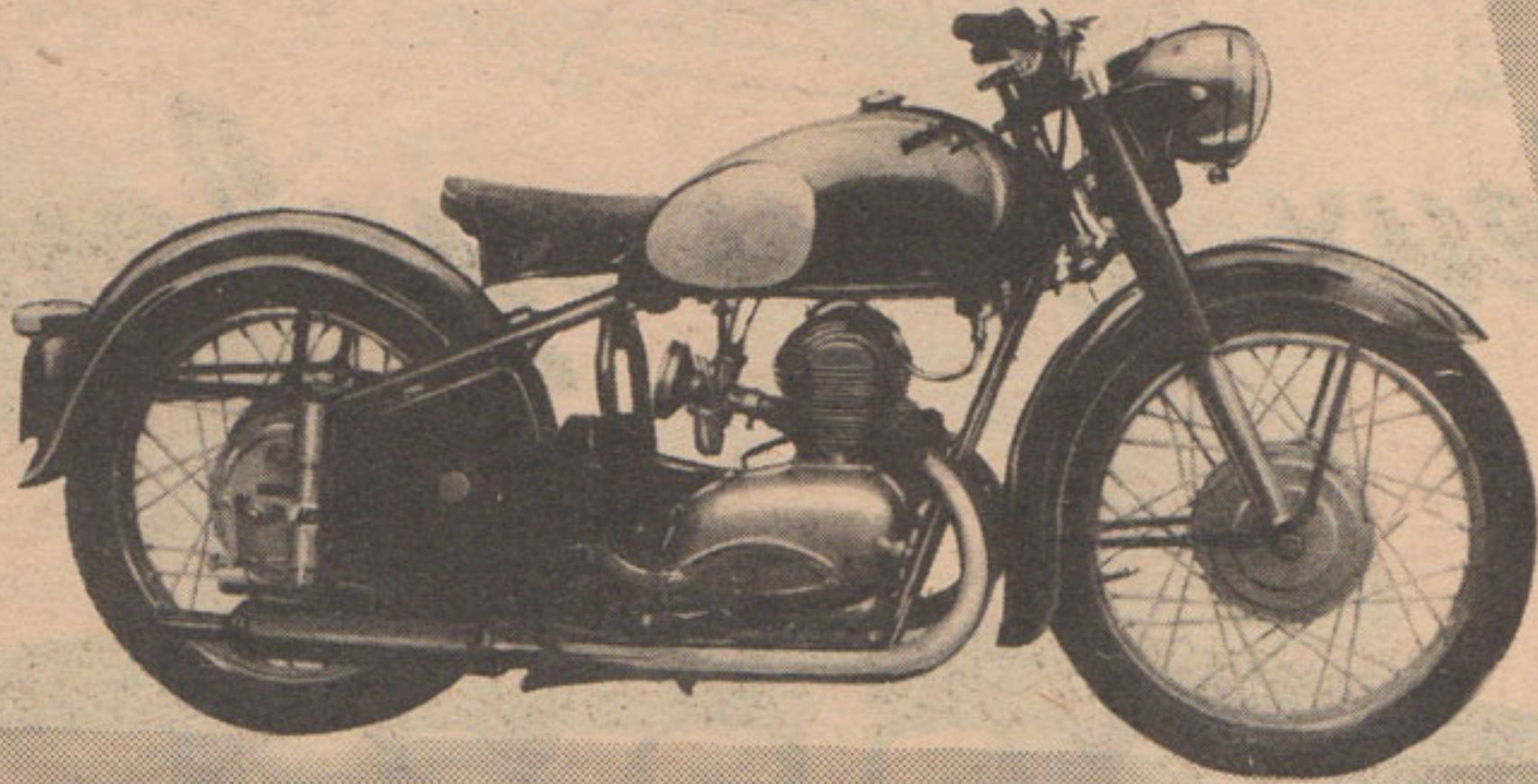
Société Anonyme au Capital de 300.000.000 de Francs
27, AVENUE MARCEAU • COURBEVOIE (SEINE) • TÉL. DEF. 26-14

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

250^{cc}
deux temps

Langhi

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



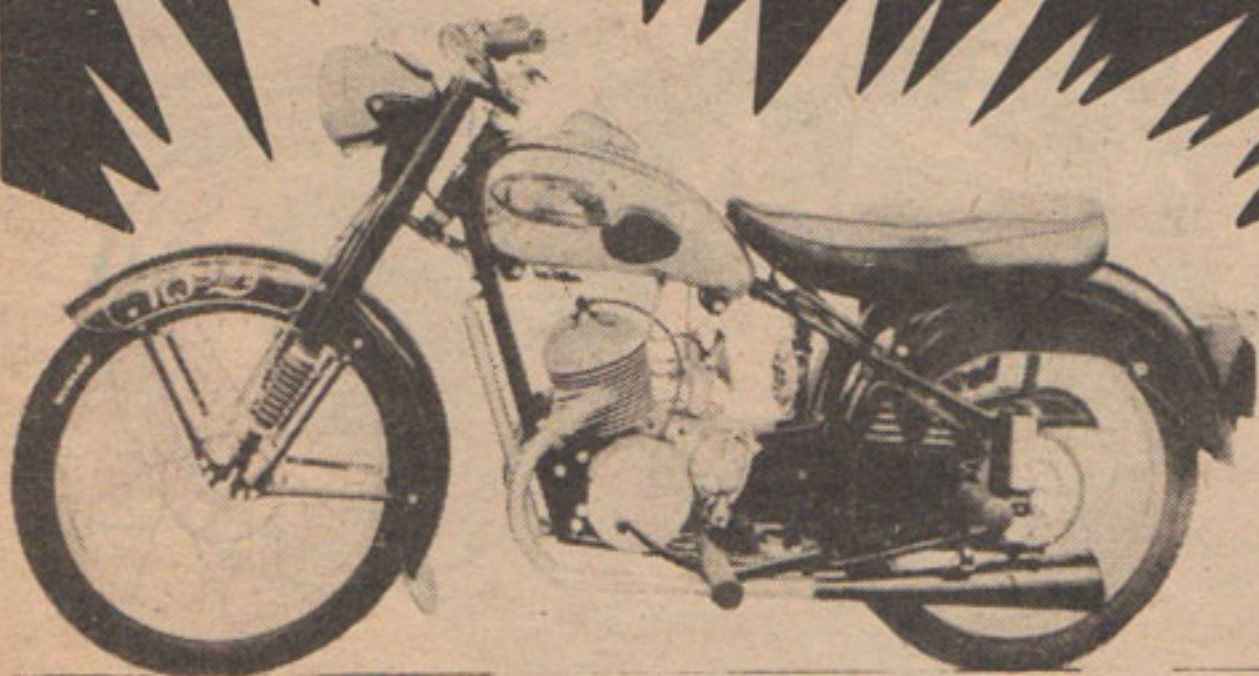
86, rue Saint-Denis
LA COURNEUVE
(Seine)

La moto sans histoires

PUB INDUSTRIE

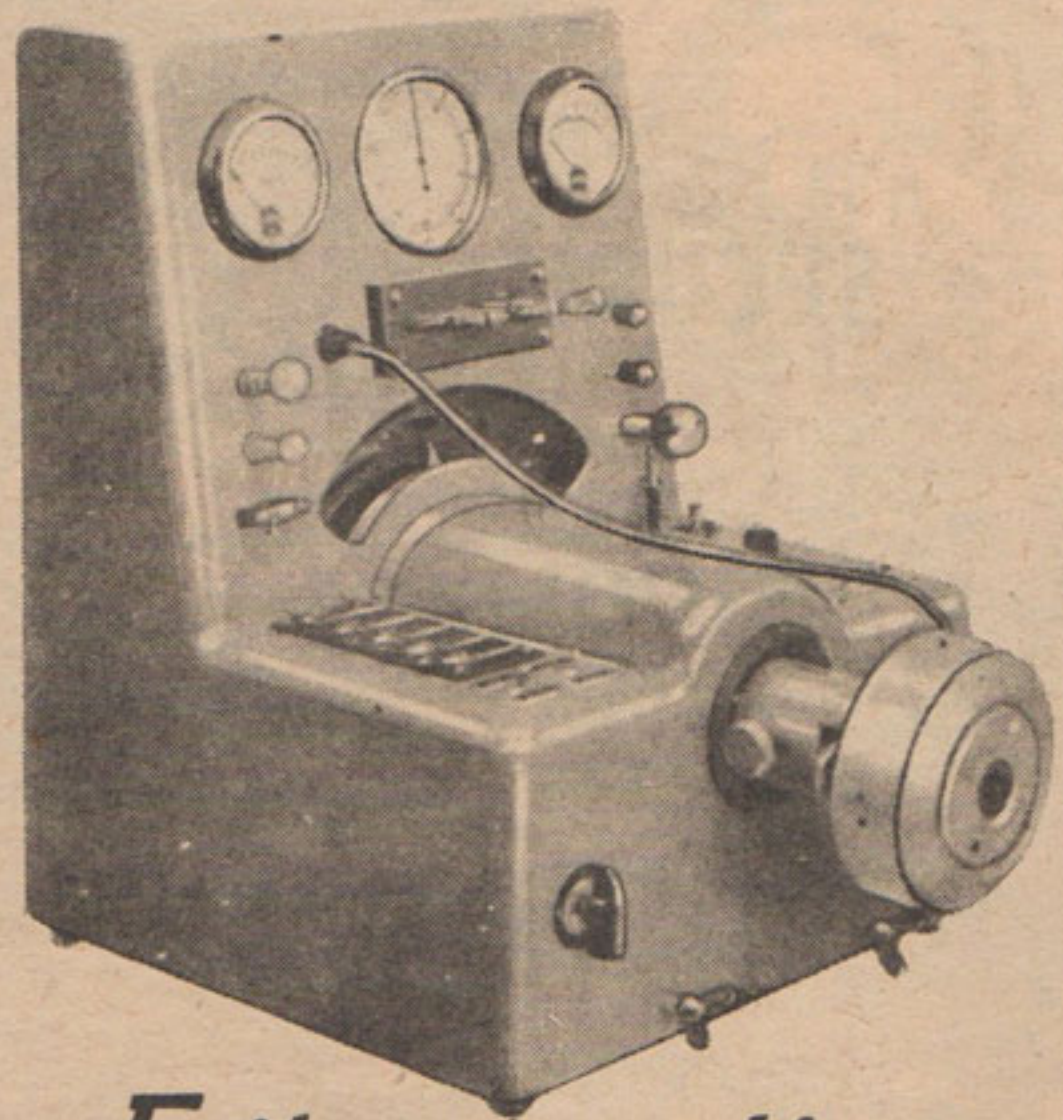
Moto de grande classe

Suspension oscillante
175 c c. YDRAL



GYL Grand sport 175 c c.

GITANE MACHECOUL
Loire Inf.
Tél. : 39



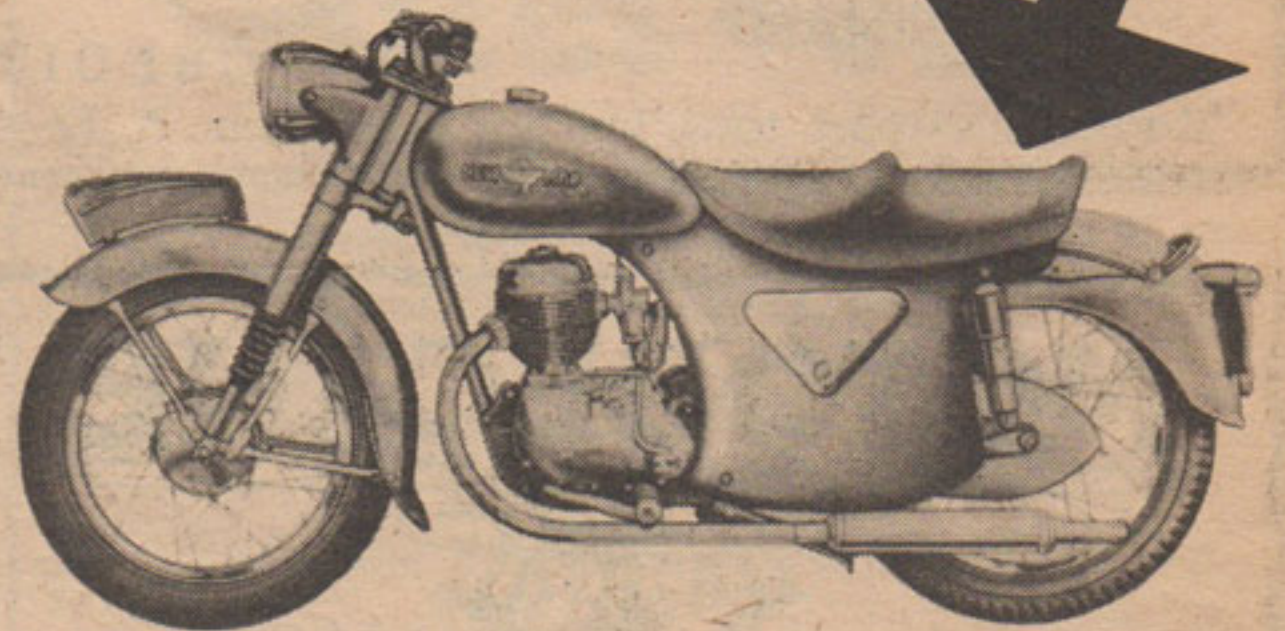
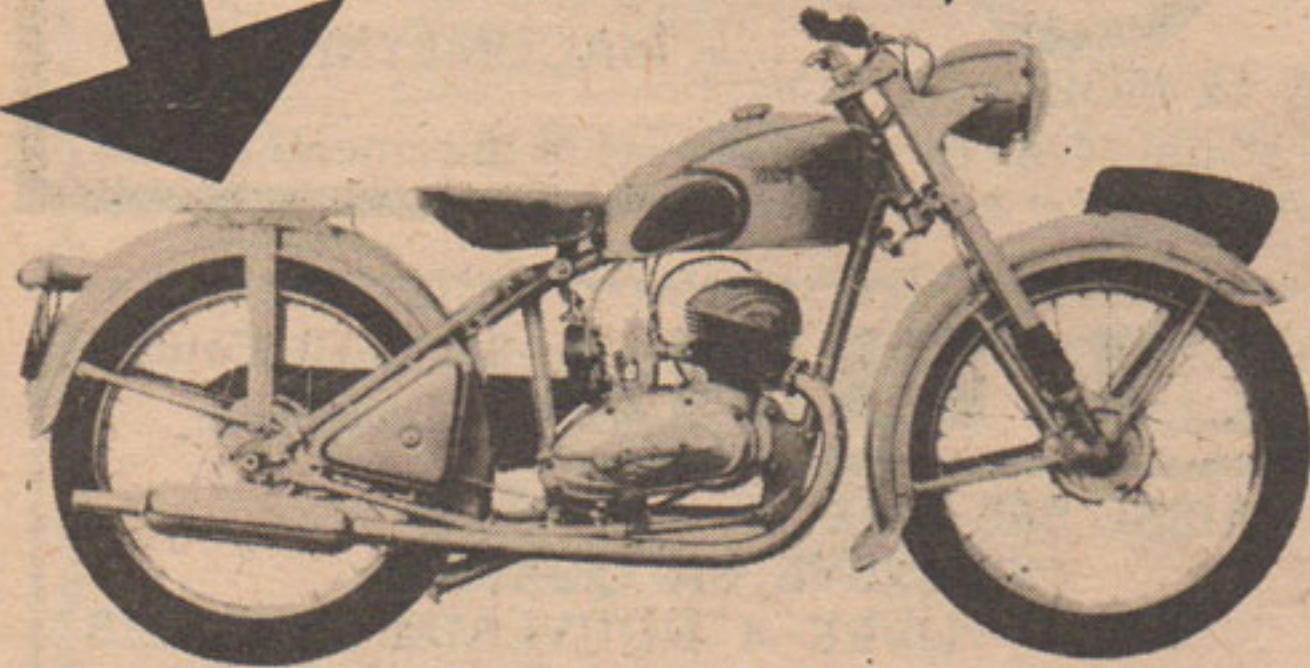
*Faites confiance
aux Réparateurs utilisant le*
**BANC D'ESSAIS
de VOLANTS MAGNÉTIQUES**
<SGE>

Sté Gle d'Équipements - 40, quai National - Puteaux
Équipements Électriques - Fils - Gaines - Cosses

De la plus simple des 125 c.c...
à la plus moderne des 175 c.c carénée

Quelle qualité...
Quel confort...
Quelle présentation...
Quelles performances!

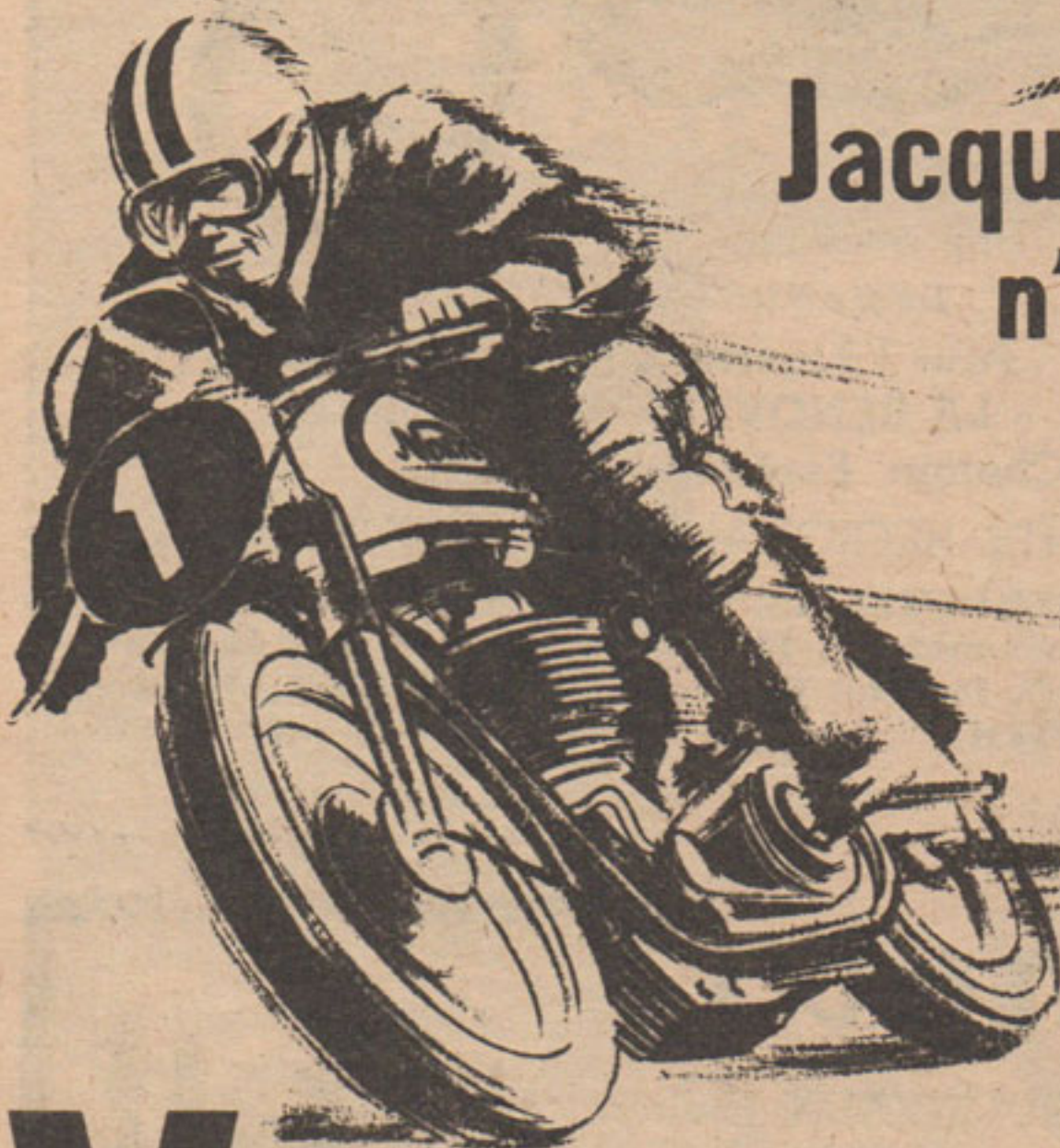
Quel que soit
le modèle **NEW-MAP**
QUALITÉ TOTALE!



Type LK 129 - Bloc-moteur YDRAL 125 cc. 4 vit.
Sélecteur au pied. Fourche télesc. ou emboutie.
Selle susp. Pneus 600x65. PRIX 119.500 frs
Type LK 177 - Même modèle. Bloc moteur YDRAL
175 cc. 4 vit. - Sél. au pied. PRIX 139.500 frs

Série "LEADER" - Cadre spécial "New-Map" à
fourche télesc. et suspension AR oscillante et té-
lesc. régl. Type super-protégée. Bloc-moteur
AMC ou SACHS 125 et 175 cc. 2 temps et 4 temps
4 vit. Sél. au pied. PRIX depuis 179.500 frs

Motocyclettes NEW-MAP, 124, Avenue Lacassagne - LYON et tous ses agents



Jacques COLLOT Champion de France
1952-53. Cat. 500 cmc.

n'utilise que **VEEDOL**
... et triomphe!

Collot sait que sur une machine aussi "poussée" que la sienne, le rôle de la lubrification est primordial. C'est pourquoi il a choisi VEEDOL. VEEDOL qui, grâce à son indice de viscosité record, ne perd rien de son pouvoir lubrifiant aux vitesses élevées que Collot exige de son moteur. VEEDOL : une huile sur laquelle on peut compter.

**POUR LES MOTEURS "2 temps" AUSSI
UTILISEZ VEEDOL**

VEEDOL a mis au point une huile spéciale pour le moteur "2 temps", miscible instantanément à l'essence, qui évite le calaminage, le serrage, le gommage des segments, la perle à la bougie.



VEEDOL

"LA PREMIÈRE HUILE DU MONDE"

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS

FRANCE-MOTOS-SPORT

46, Boul. Magenta - PARIS-10^e

BOT. 87-77 - M^o Bonsergent

Agence officielle des plus grandes marques Françaises et Etrangères — Direction : P. LISITA

JAWA - CSEPEL - TRIUMPH **JAWA 350 cc. disponible**

GILLET HERSTAL — N.S.U.

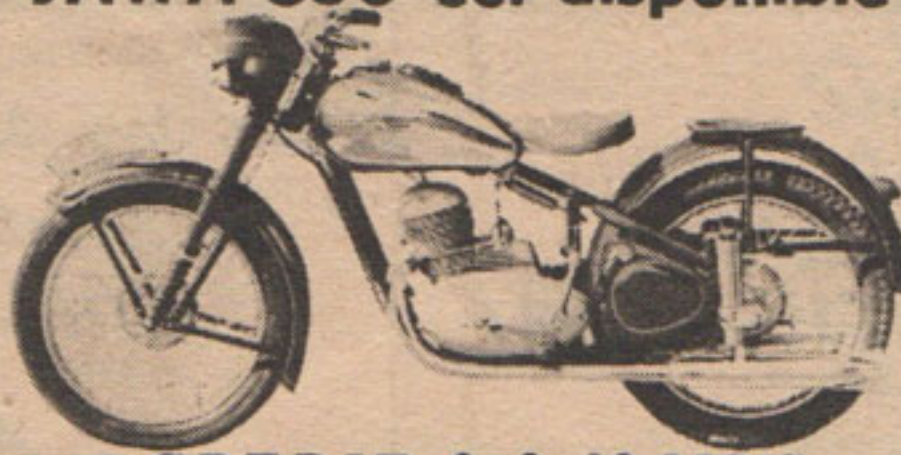
VINCENT — AMBASSADOR

DOT

Scooters BERNARDET - SPEED

TERROT - A.G.F. - PALOMA

SIMARD



CREDIT 6, 9, 12 MOIS

Magasin ouvert tous les jours de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30 (et le dimanche matin)

Renseignements contre 50 fr. en timbres poste

TERROT — MONET-GOYON

GNOME-RHONE — ALCYON

RENE GILLET — JONGHI

RADIOR

et la

STARLETT

Distributeur agréé

« MACOMBYNN »

MOTOBÉCANE



A. CHARRIER

28, rue Davoust

43, avenue Edouard Vaillant

PANTIN (Seine) Tél. : NORD 44-26

M^o Hoche et Pte Villette - Autobus 170 et 130

DISPONIBLE : 125 cmc. à 175 cmc.

STOCK PIÈCES

**MOBYLETTE
SCOOTER**

ACCESSOIRES SPECIAUX

VENTE A CRÉDIT

6 - 9 - 12 MOIS

Réponse 45 fr. en timbres

ULTIMA 26, r. Ct Faurax LYON-6^e

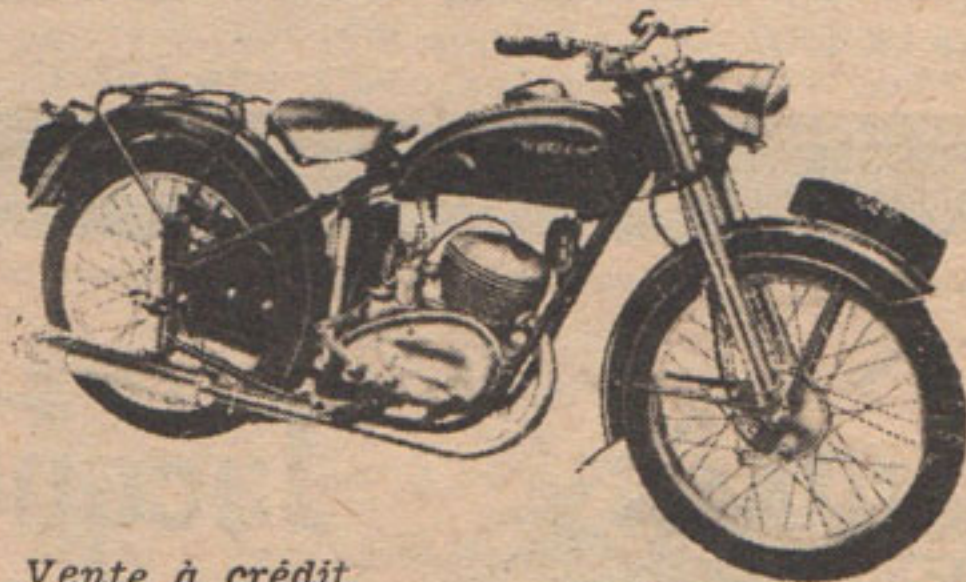
BAISSE SES PRIX

CONSERVE SA QUALITE

LIVRE 4 NOUVEAUX MODELES

dont une moto légère

de 3 CV à : **145.000 fr.**



Vente à crédit.

DEMANDEZ LE CATALOGUE

Pour l'Algérie, adressez-vous à :

« LA RENOVATION INTEGRALE »

107, Chemin Fontaine Bleue, 107 — ALGER

AGENTS REGIONAUX DEMANDES PARTOUT

CONSTRUCTEURS, pour vos réalisations adoptez

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

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

qu'ULTIMA fabrique spécialement pour vous.

Renseignements et plans sur demande.

Scootermoto

28, rue Ernest-Renan - ISSY-les-MOULINEAUX (Seine)

MIC. 03-72 — Métro : Porte de Versailles

LIVRE de SUITE

CRÉDIT de 6 à 18 MOIS

AGENT OFFICIEL : TERROT — JONGHI — GNOME-RHONE — D.S. MALTERRE
MONET-GOYON - TRIUMPH - N.S.U. - AUTOMOTO - VELOSOLEX

LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION DE VENTE

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Catalogue sur demande
contre 50 fr. en timbres

LA Sté MOTOCYCLE

VOUS OFFRE
UN CRÉDIT DE

6-9-12-15-18 MOIS

avec seulement 5.000 f à la commande
et 10.000 f à la livraison

AGENT DISTRIBUTEUR :
VESPA - TERROT - VELOCETTE - MONET-
GOYON - D.S. MALTERRE - GNOME-RHONE
JONGHI - N.S.U.

CLIENTS DE PROVINCE :
en cas de commande la Sté MOTOCYCLE
vous rembourse vos frais de voyage

LIVRAISON IMMÉDIATE
ECHANGES — REPRISES
PIECES DETACHEES — REPARATIONS
LES PLUS BELLES MACHINES
DANS UN CADRE LUXUEUX

EXPEDITION PROVINCE FRANCO DE PORT ET D'EMBALLAGE

166 r. Lafayette, PARIS - Nor. 07-59, M^o Gare du Nord

MON "2 TEMPS"
ROULE
"LE TONNERRE"



Avec la
"SPÉCIALE 2 TEMPS"

Bret-oil

l'huile spéciale qui se mélange ins-
tamment et reste parfaitement
diluée dans l'essence.

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

la "Spéciale 2 temps" BRET-OIL est
GRAPHITEE sur demande.

écrivez à :

BRET-OIL

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

La Route est Belle...

MODÈLE STANDARD :

196.000

(plus taxe locale)

MODÈLE LUXE :

201.000

(plus taxe locale)

PRIX DEPART PARIS

LIVRABLE
IMMEDIATEMENT

AGENT GENERAL

ETS J. POCH

POUR LA FRANCE :

127, Av. de Neuilly - NEUILLY-sur-SEINE

POUR L'ALGERIE

Tél. : MAI. 61-70

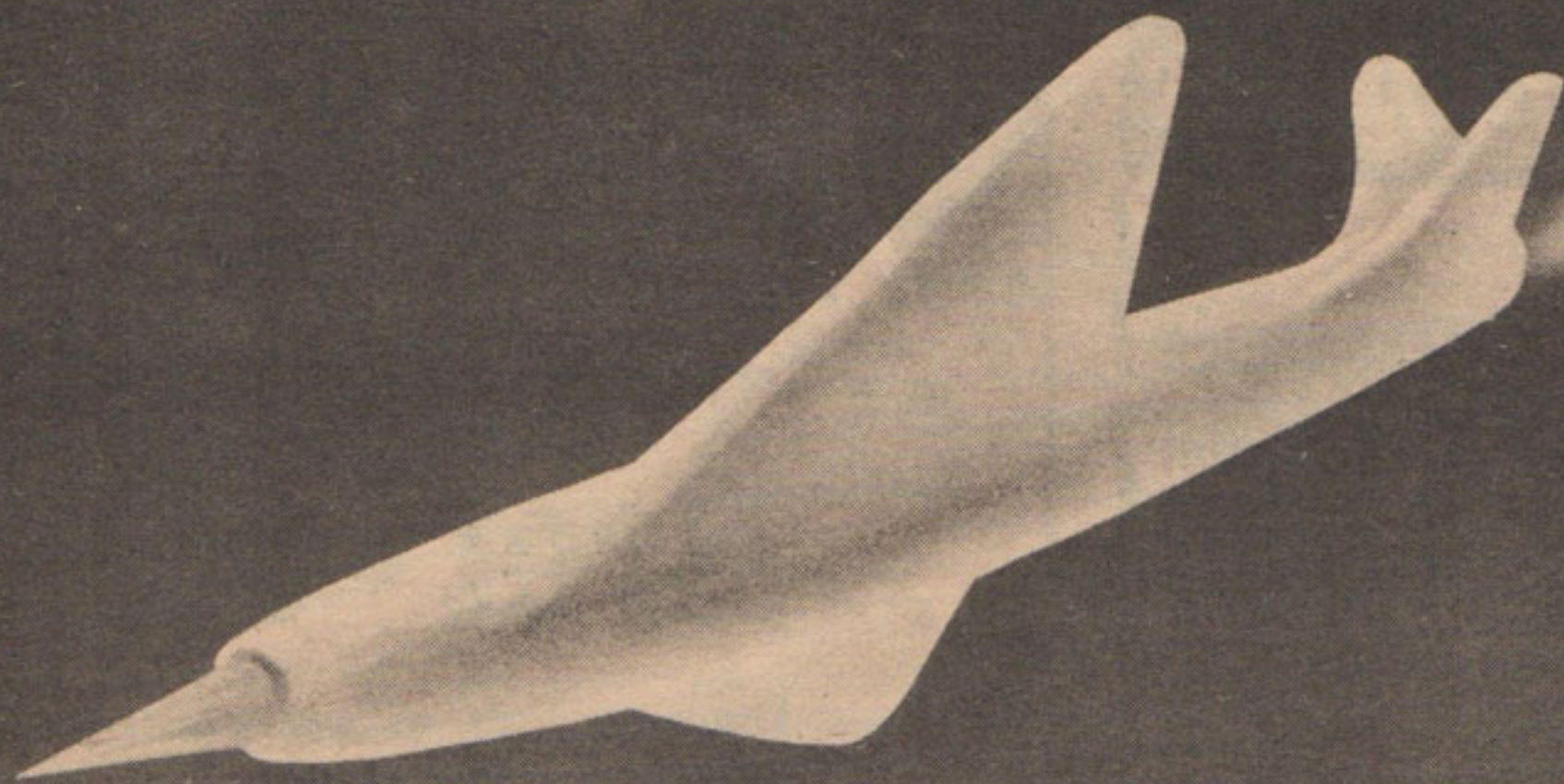
rue d'Assus (Angle 23, rue Claude Debussy) ALGER

avec



250 cc.



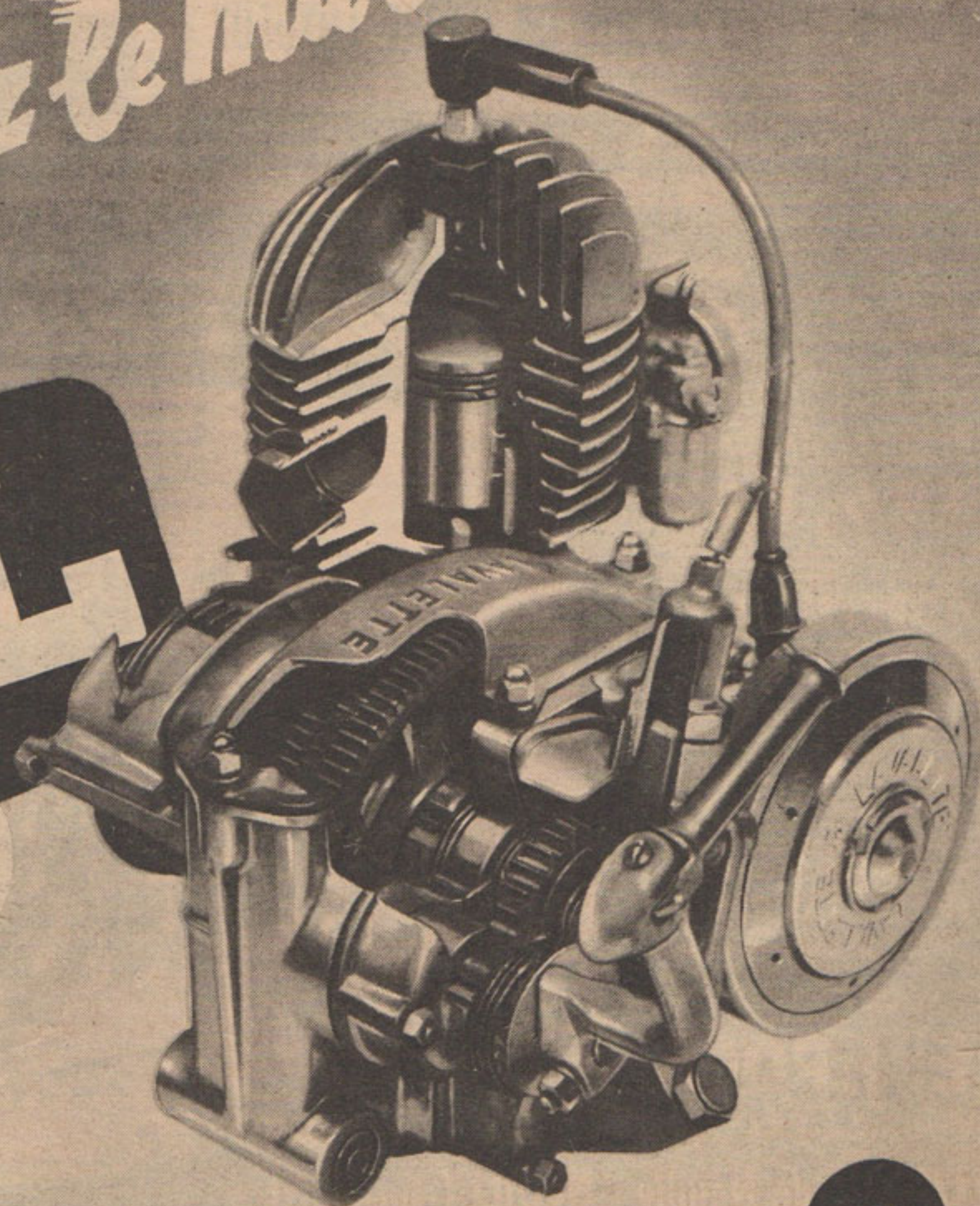


Franchissez le Mur du Succès

avec...

BMTL
705

**3 CV - 3 VITESSES
PRESELECTIVES**



LAVLETTE - 32, AV^{ue} MICHELET - ST-OUEN - MON 99.60



MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



Moto revue

La Moto

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 40 francs

ABONNEMENTS :

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

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

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

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

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

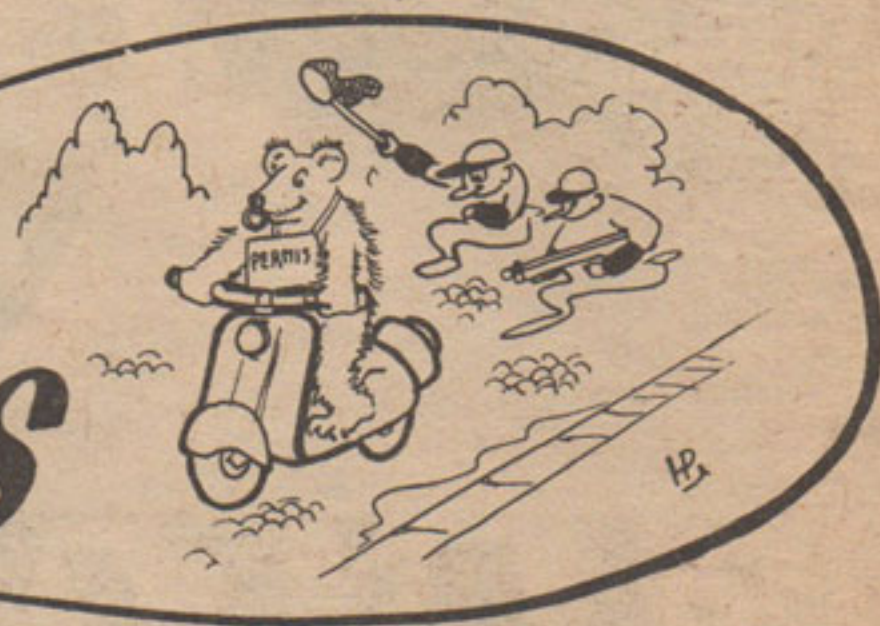
12, RUE DE CLERY,
PARIS (2^e)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

La peau de l'ours



Le nouveau Code de la Route, avant même sa publication, a fait couler beaucoup d'encre. Et ce n'est que justice, étant donnée l'importance toujours plus grande de la motorisation en France et les problèmes nouveaux qu'elle pose à tout instant.

Malheureusement, il nous semble que le souci d'informer exactement est bien souvent relégué au second plan au profit de l'information sensationnelle.

C'est ainsi que tout le monde s'est précipité sur les principales dispositions du nouveau Code de la Route pour y chercher l'innovation « révolutionnaire » capable de frapper l'imagination du lecteur.

Or, il existe en ce moment un secteur extrêmement sensible : celui des scooters et des motos de 125 cmc. qui circulent sans permis de conduire.

Depuis des mois une campagne active est menée qui accuse ces « engins » d'être responsables d'une bonne partie des maux dont souffre la circulation routière en France :

Quelle belle occasion pour triompher : « Une licence de rouler sera instaurée en Octobre pour les scooters » ; « Le permis de conduire « moto » étendu aux 125 cmc. !.. ».

Mais d'où viennent ces informations ?

Nous avons sous les yeux le service de presse officiel du Ministère des Travaux Publics au sujet du nouveau Code de la Route. Or, sous le titre « Motocyclettes et Véломoteurs », on peut lire :

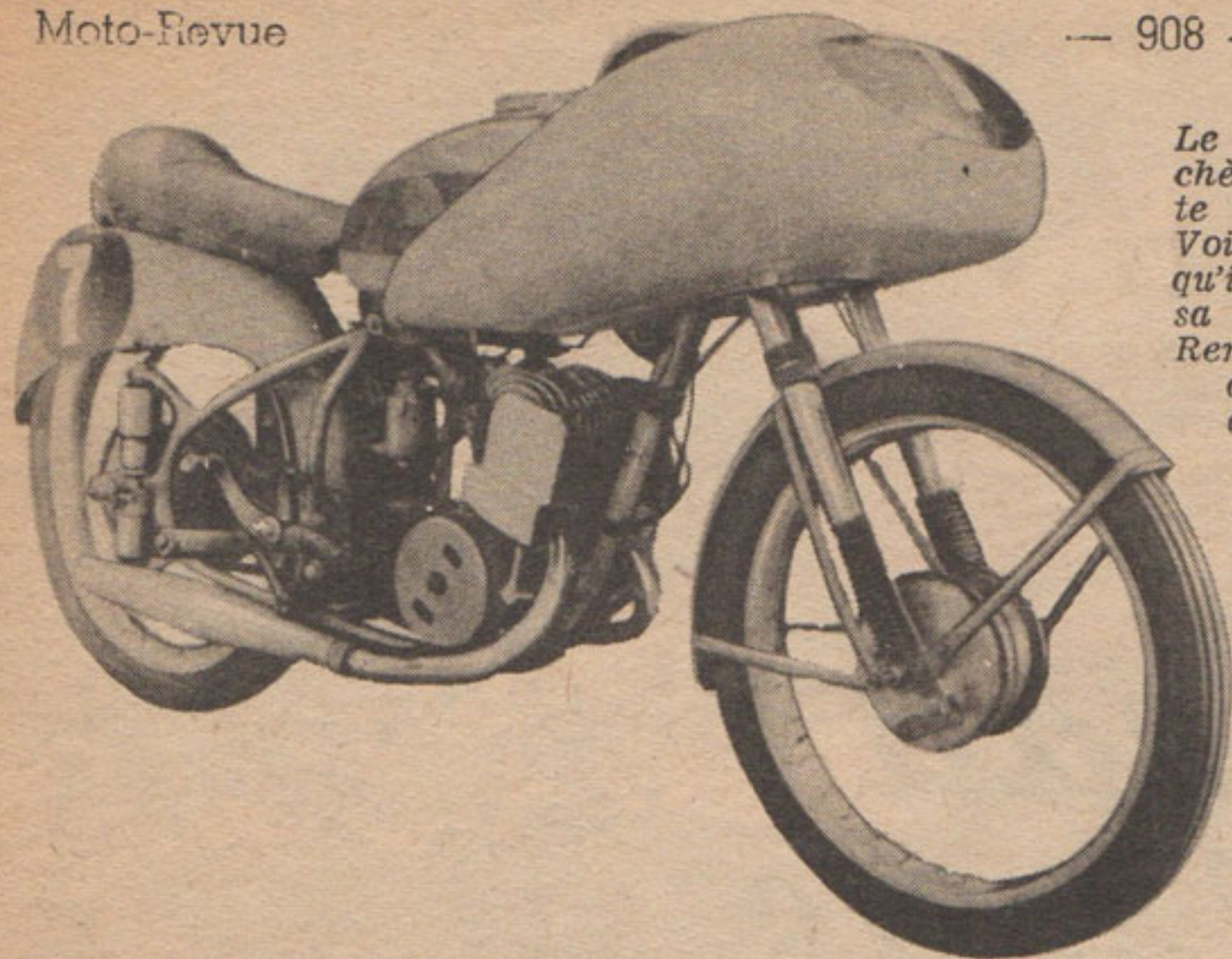
« Rien d'essentiel n'est changé à la réglementation actuelle. Les conducteurs de véломoteurs restent dispensés du permis de conduire, étant toutefois entendu qu'ils doivent être âgés d'au moins 16 ans ».

Et voilà ! Rien de plus.

Il est possible que nos confrères aient des sources secrètes d'information. Peut-être même auront-ils raison en fin de compte.

Mais actuellement, rien ne les autorise à présenter comme vrai ce qui n'est que le fruit de leur imagination. Aujourd'hui, « rien d'essentiel n'est changé ! ».

Les éternels détracteurs de la moto sont libres de prendre leurs désirs pour des réalités. Quant à nous, nous attendrons d'autres documents officiels avant de faire des commentaires, même si notre attitude nous ôte toute possibilité d'être les premiers à vous informer !



Le coureur Verchère est un adepte du carénage. Voici le travail qu'il a effectué sur sa 175 Peugeot. Remarquez les plaques déflectrices de chaque côté du cylindre.

◆ M.V.S. ET STERVA

Nous apprenons que les Ets Moto-Vanves-Sport sont désormais concessionnaires principaux Sterva pour toute la rive gauche et la banlieue Sud.

M. Wallet, directeur de M.V.S. a démontré brillamment, au cours du dernier Bol d'Or, les qualités du Sterva et nul doute que ce scooter ne rencontre les faveurs du public parisien.

◆ DOTTERWEICH ACCIDENTE

George Dotterweich, qui fut recordman du monde avec une Victoria, n'a pas de chance. En conduisant sa moto personnelle, il a été accidenté. Résultat : fracture de la cuisse et côtes cassées. Sa fille, qui se trouvait dans le side s'en tire avec quelques contusions. Tous deux sont à l'hôpital de Briançon. Meilleurs vœux de prompt rétablissement.

INFORMATIONS

◆ UN JUGEMENT BUCOLIQUE

A Darmstadt, en Allemagne, un garçon de 17 ans, arrêté alors qu'il s'enfuyait à grande vitesse sur une moto volée, a été jugé par Karl Holzschuh, bien connu pour son non-conformisme, qui a prononcé le verdict suivant :

« Pour excès de vitesse sur une motocyclette volée, l'accusé est condamné à s'inscrire pendant un an à un club de course à pied ».

S'adressant ensuite à l'accusé, le juge a ajouté :

« A la vitesse à laquelle vous rou-

liez, vous ne pouvez pas apprécier les beautés de la nature. Un peu de course à pied vous fera le plus grand bien ! ».

◆ EN ATTENDANT LA SUITE...

Mlle Morel nous a fait parvenir son palmarès 1954 :

4 avril : 3^e derrière 2 Guzzi à la course de côte du Challenge Bré.

25 avril : 3^e au circuit de vitesse du MC Rhodanien.

20 juin : 3^e derrière 1 Adler et 1 Guzzi au Circuit de St Galmier, à 1" 2/10 du second.

4 juillet : 1^{re} (catégorie 250 sport) devant 1 Adler, 2 Guzzi, etc..., dans la

course de côte de Nantua (3,200 kms, 28 tournants).

Nous laissons nos lecteurs juges ; mais on reconnaîtra quand même qu'un tel palmarès provoquera l'envie de plus d'un représentant du « sexe fort ».

◆ CEUX QUI RESTENT

Ladevèze communique que ses magasins des 165 et 170 avenue de Clichy resteront ouverts en Août.

Moto-Bastille nous signale également que le magasin bien connu du Boulevard Richard-Lenoir dirigé par son fondateur Rémi Danvignes ne sera pas fermé pendant la période des vacances.

LE M. C. MULHOUSE PRÉCISE

A la suite de notre information « Les coureurs ont aussi leur mot à dire », nous avons reçu une réponse du MC Mulhouse, que nous publions :

« D'une façon générale, nous ne voudrions pas manquer de faire grief à nos coureurs d'être souvent trop exigeants dans leurs demandes de primes de départ et ce fut là, en ce qui nous concerne, dans l'un ou l'autre cas, la source de l'échec de nos pourparlers. Il faut bien le dire, les coureurs étrangers, toute proportion de valeur gardée, sont bien moins onéreux, quoique dans bien des cas le déplacement à faire est plus important que celui de nos propres nationaux.

Le Circuit de Vitesse du Haut-Rhin a été déficitaire, bien d'autres organisations ont subi le même sort. Il est vrai que le temps, cette année, n'est guère favorable pour le déplacement des masses. Mais cet élément important mis à part, il n'en reste pas moins vrai que le nombre des manifestations diminuera rapidement, si les organisateurs n'arrivent plus à joindre les deux bouts. Les coureurs doivent y penser à temps.

Le MCM avait engagé sur 38 coureurs 11 français, à savoir : Duherne, Martin, Ramade, Bayle, Samsous, Hug, Gauch, Bétemps, Drivet, Bouin, Cherrier, Insermini. Les deux derniers ne s'étant pas présentés au départ.

Par ailleurs, nous avons pris contact avec Murit, qui a préféré courir à Lyon, Monneret et Burggraf qui ont fait de même, De Polo, qui a demandé 120.000

francs pour 2 montes, Michel, qui nous a fait savoir que son passager était engagé à Bourges, Collot, qui, lui aussi, malgré l'offre d'une prime de départ substantielle, n'a pas confirmé son engagement. Les autres partants se subdivisent en : 7 suisses, 7 allemands, 2 sarrois, 5 anglais, 2 belges, 1 australien, 1 brésilien, 2 italiens.

Il est pour le moins curieux que ces coureurs osent, après cela, se plaindre des organisateurs de Mulhouse.

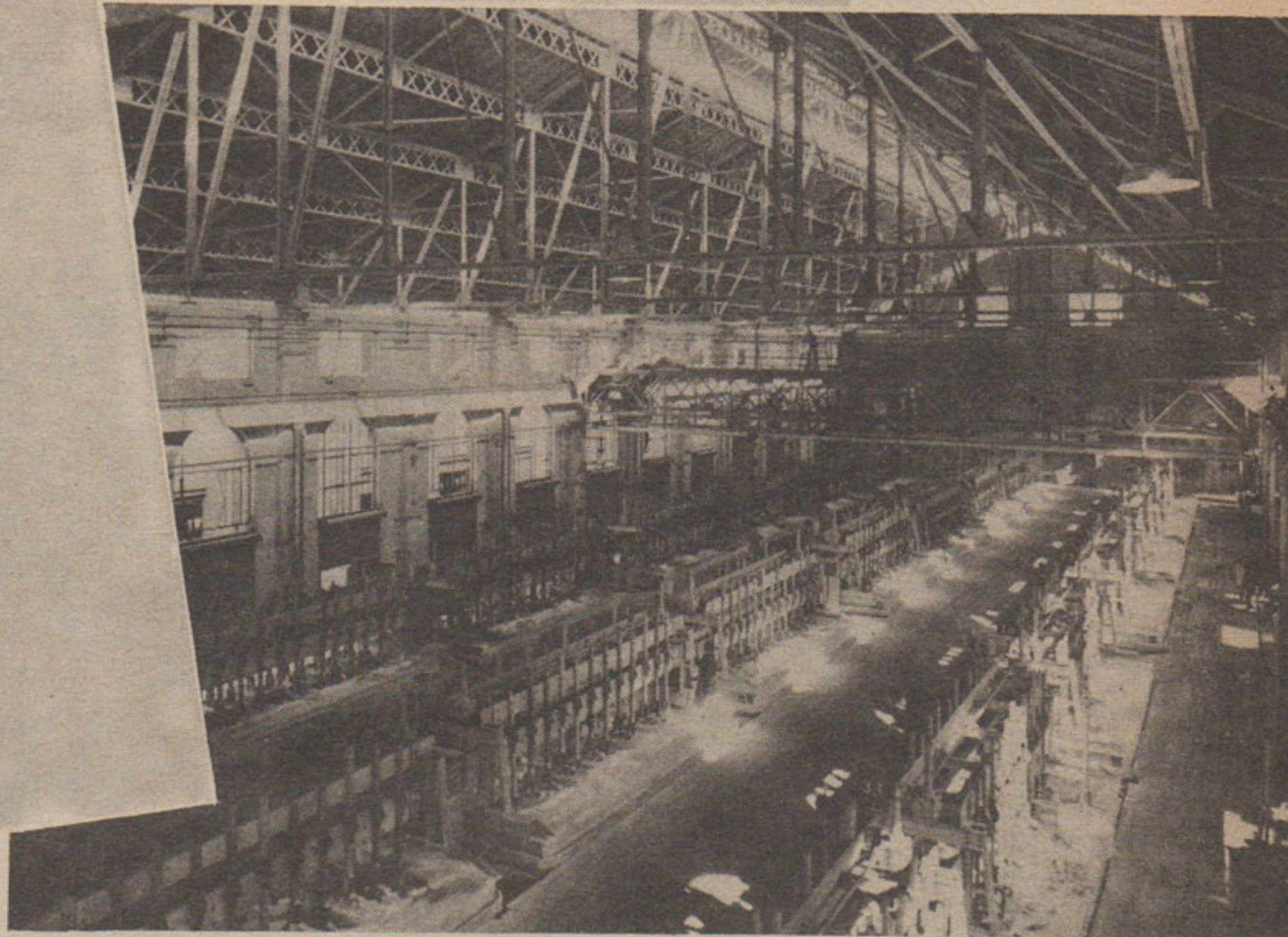
Il ne s'agit pourtant pas de mettre la veste à l'envers. Nous sommes disposés à mettre la documentation nécessaire à votre disposition, mais nous pensons que ces lignes suffisent pour rafraîchir quelque peu la mémoire de ces messieurs, à qui il ne reste plus, le cas échéant, qu'à faire amende honorable ».

Il est toujours bon d'entendre deux sons de cloche et si les coureurs incriminés le désirent, nous publierons les précisions qu'ils pourraient nous envoyer par écrit.

Firmin Dauwe, l'international belge, bien connu du public français, vient de prendre livraison d'une B.M.W. Rennsport.



CENTENAIRE



Ci-dessus, Henri Sainte-Claire Deville, le père de la fabrication industrielle de l'aluminium, et à droite, vue d'ensemble de cuves de 100.000 ampères de l'usine de St-Jean de Maurienne.

de

L'ALUMINIUM

Con a fêté cette année le centième anniversaire de la préparation industrielle de l'aluminium.

C'est en 1854, en effet, que Henri Sainte-Claire Deville jetait les bases de la méthode chimique de production de l'aluminium. Ce dernier cessait d'être un métal « précieux », et il devait peu à peu devenir le métal le plus utilisé dans toutes les branches industrielles (la production mondiale est passée de 13 tonnes en 1885 à plus de 2 millions de tonnes de nos jours).

L'histoire de l'aluminium commence avec Sir Humphrey Davy, Oersted, Wöhler et Bunsen qui les premiers réussirent à l'isoler.

En 1821, le minéralogiste Berthier, en cherchant du minéral de fer, découvrit un minéral contenant une forte proportion d'alumine. Il appela ce minéral « bauxite » du nom du village auprès duquel il avait fait sa découverte : les « Baux » dans la vallée du Rhône.

Berthier venait ainsi de trouver la matière première indispensable à la fabrication de l'aluminium. Depuis, évidemment, de nombreux autres gisements de bauxite ont été découverts un peu partout dans le monde.

SAINTE-CLAIRE DEVILLE

Ainsi que nous l'avons dit, c'est donc à Henri Sainte-Claire Deville que revient le

mérite d'avoir réalisé pratiquement la fabrication économique de l'aluminium.

Né en 1818 à St-Thomas des Antilles, de parents français, il s'intéressa tout jeune aux connaissances chimiques. A 26 ans, il dirigeait la Faculté des Sciences de Besançon ; à 33 ans, il occupait la chaire de chimie à l'École Normale Supérieure de Paris !

Il s'attacha à étudier les propriétés de l'aluminium et il orienta plus particulièrement ses travaux vers la recherche d'une méthode de fabrication industrielle permettant un prix de revient limité, se servant pour cela des travaux de son prédécesseur et ami Wöhler. Dès 1855, il put, grâce à de puissants appuis, obtenir le patronage de Napoléon III qui mit à sa disposition les fonds nécessaires pour continuer ses travaux.

Sainte-Claire Deville, que l'on nous décrit comme un homme petit, fougueux, extrêmement ouvert et sociable, aimait sa science par dessus tout malgré les risques qu'elle comportait.

C'est ainsi qu'un jour, au cours d'expériences sur la fusion du platine, l'eau, subitement décomposée en hydrogène et oxygène, fit explosion et qu'il se trouva projeté jusque dans la rue par une large faille qui s'était produite dans le plafond. Remis de ses émotions, cette décomposition subite de l'eau par un métal en fusion lui révéla la loi des dissociations.

D'ailleurs il faut dire, qu'en plus des accidents imprévisibles, Sainte Claire Deville n'hésitait pas à se soumettre à des expériences qu'il savait dangereuses. Il imagina de se faire descendre dans une sorte d'immense locomotive et de s'y faire comprimer à 7 ou 8 atmosphères afin de pouvoir étudier tout à son aise les étranges phénomènes qui se produisaient dans ces conditions : l'hydrogène y avait une flamme éclairante, le fer y brûlait dans de l'oxygène comme de la paille, etc...

Pour en revenir à l'aluminium, nous dirons encore que Sainte Claire Deville avait entrevu la possibilité de faire intervenir l'électricité dans son procédé de fabrication. Mais on ne disposait, à cette époque, que de la pile comme source d'énergie et il ne pouvait être question, dans ces conditions, de production industrielle par cette méthode. Il fallut attendre jusqu'en 1888 pour passer de la méthode chimique de production — réduction par du sodium, du chlorure double d'aluminium et de sodium dissous dans la cryolithe — à la méthode électrolytique qui est encore employée de nos jours.

C'est le français Héroult qui déposa en 1886, il était âgé alors de 23 ans, un brevet intitulé « Procédé électrolytique pour la préparation de l'aluminium », procédé qu'il décrit lui-même de façon très claire : Ce procédé « ...consiste à décomposer de l'alumine en dissolution dans un bain de cryolithe en fusion par

un courant électrique aboutissant au bain, d'une part au moyen d'une électrode en contact avec le creuset de charbon aggloméré qui contient de la cryolithe, d'autre part par une autre électrode en charbon aggloméré comme la première et plongeant dans le bain. Cette combinaison produit la décomposition de l'alumine en employant un courant de faible tension ; l'oxygène se rend à l'anode et brûle avec elle. L'aluminium se dépose sur les parois du creuset qui constitue la cathode et se précipite en culot dans le fond de ce creuset ».

Bien entendu, de nos jours, ce procédé a été grandement perfectionné, mais fondamentalement, le principe de production est resté le même.

Hérault, que ses contemporains décrivent comme étant « à la fois chimiste, architecte, ingénieur, mécanicien, électricien », était un chercheur obstiné qui avait le don de la « réalisation », c'était un créateur qui ne se laissait rebuter par aucune difficulté, et dont la curiosité le portait à s'intéresser à de multiples activités fort différentes entre elles.

Il faut ajouter, à son nom, celui de l'américain Charles Martin Hall, qui poursuivait, sensiblement à la même époque, des recherches parallèles.

Voilà pour la partie historique.

De nos jours, la fabrication de l'aluminium se fait en deux temps. Le premier sert à séparer l'alumine des autres constituants de la bauxite (silice et oxyde de fer). Pour cela, après avoir broyé la bauxite, on l'attaque à l'aide de la soude à très haute température et sous pression. L'aluminate de soude ainsi obtenu est décomposé et après calcination, on obtient de l'alumine sous forme de poudre blanche très pure (moins de 0,04 % de fer et de silicium).

La seconde opération consiste à mélanger par fusion l'alumine et la cryolithe, et à soumettre la solution ainsi obtenue à un processus d'électrolyse. L'oxygène se dégage à l'anode et l'aluminium est recueilli à la cathode. L'opération se fait dans des cuves revêtues intérieurement de charbon aggloméré qui forme cathode. Avec 5 kgs de bauxite, on peut obtenir environ 2 kgs d'alumine et 1 kg d'aluminium.

L'aluminium ainsi obtenu ne nécessite aucun traitement d'affinage avant l'emploi. Selon les matières premières utilisées, le titre du métal obtenu peut varier de 99 % à 99,85 %. Toutefois on peut, par une seconde électrolyse, obtenir de l'aluminium « raffiné » à 99,99 %.

Le titre d'ailleurs influe très peu sur ses propriétés physiques dont voici les plus importantes :

Densité à 20° : 2,7 (contre 8,9 pour le cuivre et 7,9 pour le fer). Après le magnésium (densité 1,7), l'aluminium est le métal le plus léger.

Point de fusion : 658°.

Module d'élasticité : 6.700.

Charge de rupture en kg/mm² : de 5 à 18 kgs suivant l'écroutissage.

L'aluminium est très souvent utilisé sous forme d'alliages avec d'autres métaux, alliages qui améliorent ses caractéristiques mécaniques et le rendent propre à de multiples usages. Le cuivre augmente sa résistance mécanique. Le magnésium augmente sa résistance à la corrosion. Le silicium donne des alliages plus spécialement indiqués pour la fonderie.

On trouve en outre fréquemment dans les alliages d'aluminium des métaux tels que manganèse, titane, chrome, nickel, zinc, etc...

SON EMPLOI

L'aluminium est utilisé sous des formes extrêmement diverses. Il peut être laminé et on obtient alors des plaques ou des feuilles extrêmement minces (« papier d'aluminium ») dont l'épaisseur peut atteindre 6/1000 !... Il peut être filé et tréfilé pour obtenir des câbles. On obtient, par tréfilage, des fils de 3/1000 de mm d'épaisseur.

Ses applications dans l'industrie moderne sont multiples. Sous forme de duralumin il a fait les beaux jours de la construction aéronautique. Actuellement de nouveaux alliages donnent des caractéristiques mécaniques supérieures à celles du duralumin.

La construction navale, les chemins de fer, les téléphériques l'industrie automobile, les mines et travaux publics, l'industrie de l'électricité sous toutes ses formes (installations, appareils d'utilisation, radio, télévision, téléphone), le bâtiment, l'industrie du meuble moderne et même de la décoration, l'industrie chimique, les emballages, l'industrie des applications ménagères, font un usage courant, et

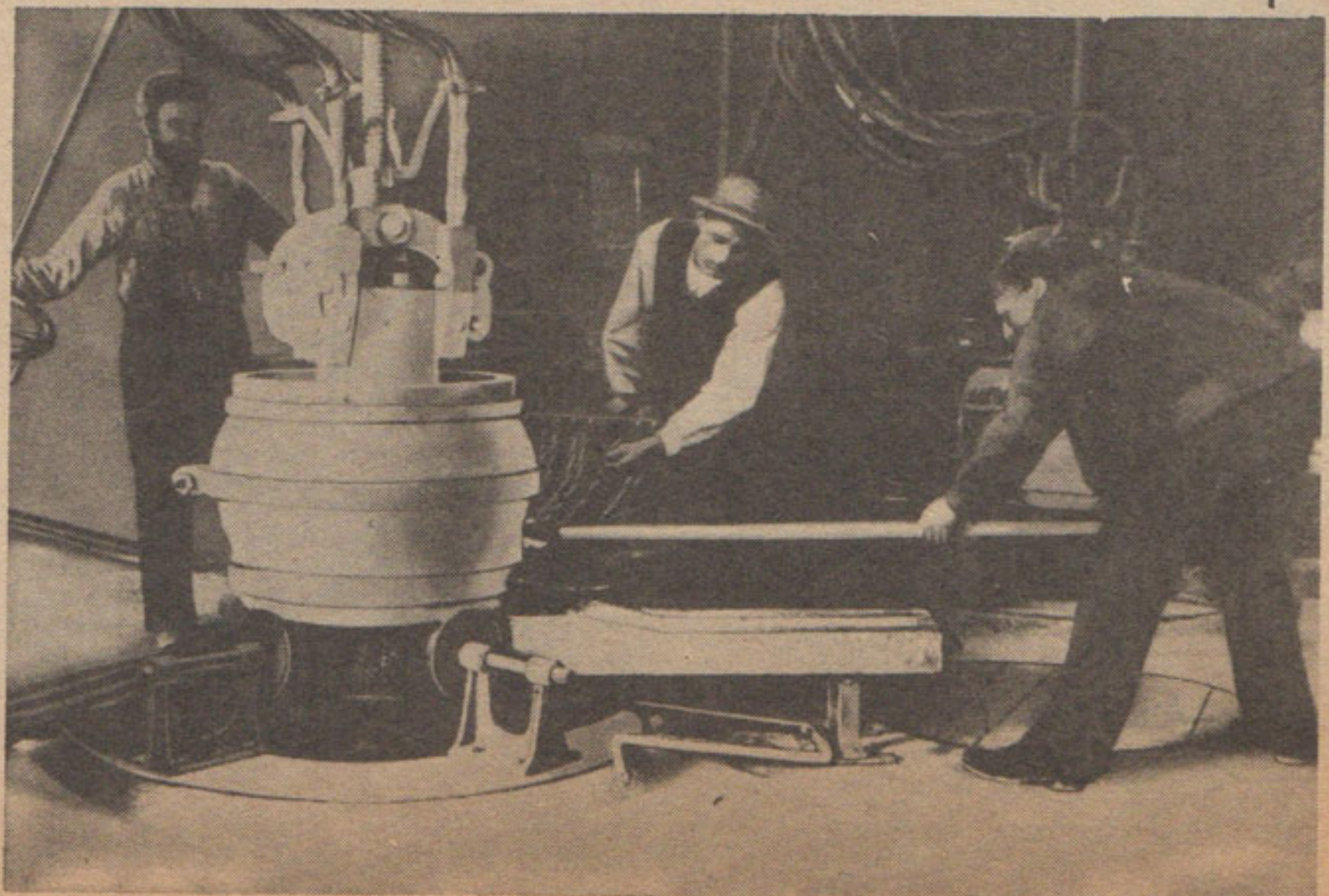
toujours plus important, des alliages d'aluminium.

En ce qui nous concerne plus particulièrement, on connaît la place prise par les « alliages légers » dans la construction des motocyclettes : jantes, cylindres, carters, culasses, rotors de volant magnétique et même les bielles sont de plus en plus construites en alliage d'aluminium.

Du précurseur Henri Sainte Claire Deville, qui avait su entrevoir l'importance de l'aluminium, à notre industrie moderne, un siècle s'est écoulé, pendant lequel l'aluminium a conquis progressivement une place de tout premier plan parmi les métaux d'utilisation industrielle.



Ci-dessus, Paul Héroult qui inventa en 1886 le procédé électrolytique pour la préparation de l'aluminium. - Ci-dessous, coulée de l'aluminium d'un four, à Froges en 1890, première usine française d'aluminium électrolytique.





Le rapport course-alésage est de 1,1, soit un moteur très légèrement longue course (72,6 mm pour 66 mm d'alésage), et malgré cela la vitesse linéaire moyenne des pistons ne prend jamais de valeur inquiétante, puisqu'à 6.000 t.-m., régime de puissance maximum, nous avons 14 m 50.

Le diagramme de distribution est peu croisé, puisque nous trouvons 44°. Cela donne au moteur une bonne puissance à

Prise sous ces deux angles, la Dominator laisse apparaître toute sa personnalité. En bas, le moteur côté transmission primaire.

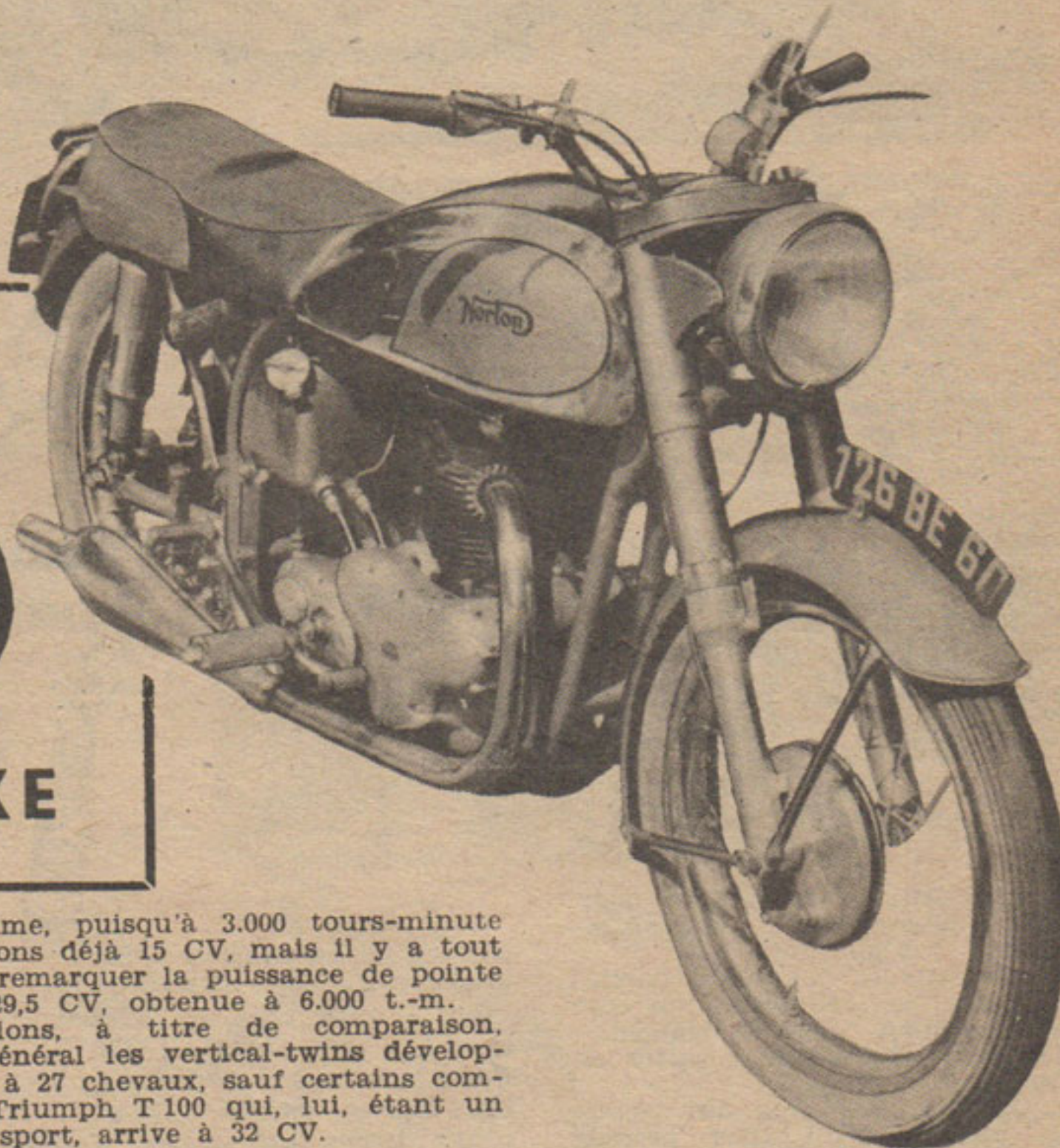
La puissance du moteur est donc remarquable, mais plus encore l'est la valeur élevée du couple. En effet, le moteur Dominator dispose à 4.000 t.-m. de 4,16 mkg, alors que d'autres vertical-twin, comme le Saroléa, où le Royal-Enfield, n'affichent que 3,6 à 3,4 mkg.

Aussi l'aptitude en côte, que nous constaterons par la suite, ne sera-t-elle plus pour nous surprendre.

Mais laissons les caractéristiques du moteur pour nous pencher un peu sur sa technique de construction.

Culasse et cylindre sont en fonte, et chacun d'un seul bloc.

Les supports de culbuteurs, coulés avec la culasse, affectent la forme d'un V, ouvert vers l'avant. Chaque branche du V en forme de tunnel chevauche une bougie et permet à celle-ci d'être parfaitement refroidie, grâce à des ailettes qui



UN ESSAI de la

Norton

DOMINATOR de LUXE

Grâce à l'obligeance de notre lecteur, Mr Rémond, que nous remercions encore très sincèrement, nous sommes en mesure de vous présenter cette semaine l'essai d'une 500 twin anglaise, la Norton Dominator de luxe, modèle 88. Cette machine, apparue à Earl's Court en 1951, fut saluée d'une manière élogieuse par toute la presse spécialisée, qui soulignait que le moteur bien connu était désormais monté dans le célèbre cadre Featherbed (lit de plumes en anglais) qui, d'emblée, s'était imposé dans les compétitions internationales.

Cette machine, au cours des ans, a été sans cesse améliorée, et nous ne regrettons qu'une chose, c'est que la machine de Mr Rémond soit du modèle 1953.

D'après les affirmations de Mr Garreau, importateur Norton, la Dominator de luxe version 1954 est très nettement plus puissante et plus rapide, puisque sa vitesse de pointe est de l'ordre de 150 kmh. et le freinage s'est trouvé très nettement amélioré par l'emploi d'un frein avant de 203 mm et non plus 175 mm comme sur les modèles antérieurs.

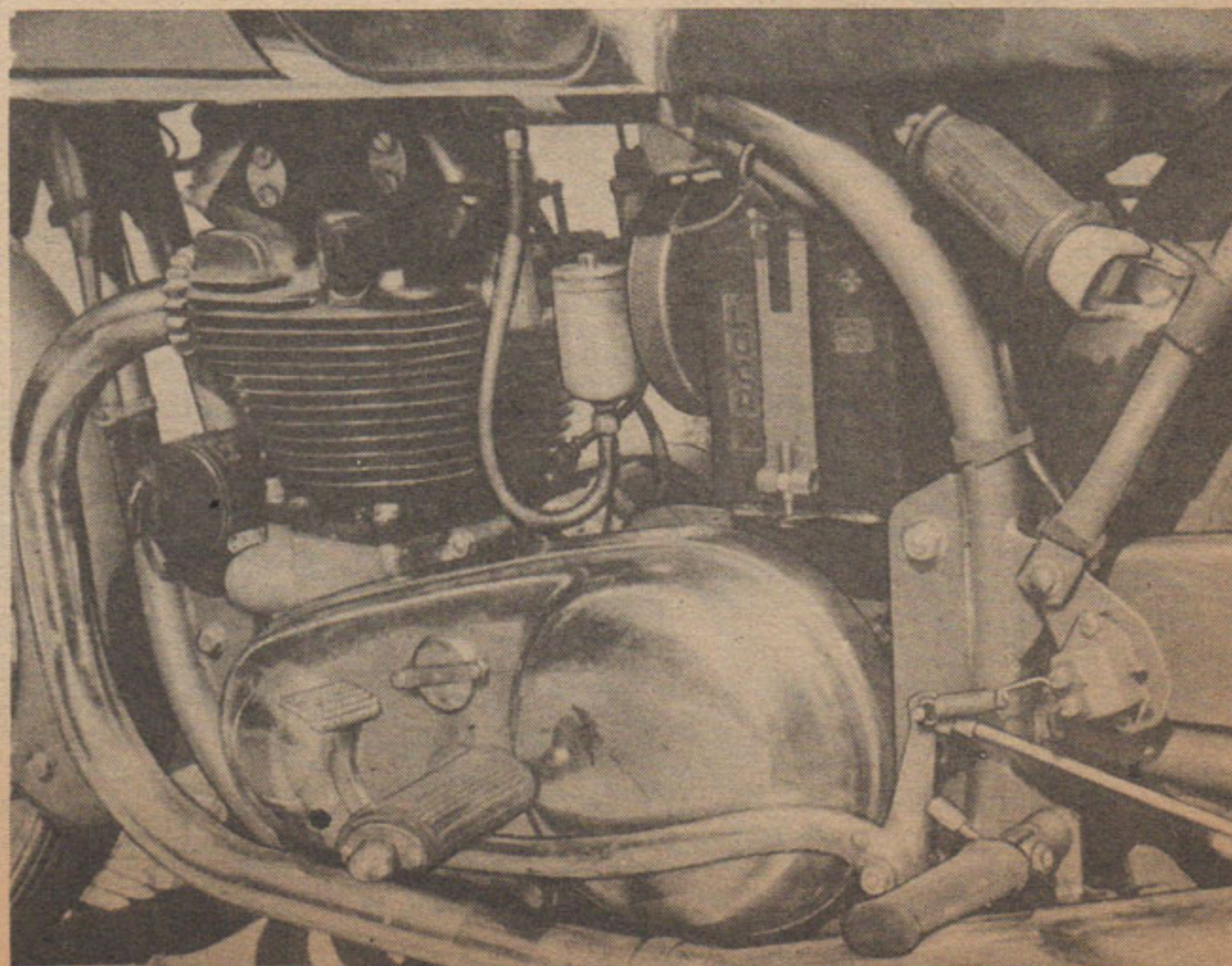
En outre, Garreau nous a signalé qu'il a actuellement disponibles quelques versions sport de ce modèle, avec équipement électrique complet, mais possédant une culasse aluminium, mégaphones, distribution spéciale, etc..., tout cela ayant pour conséquence heureuse une vitesse de 160 kmh. environ !

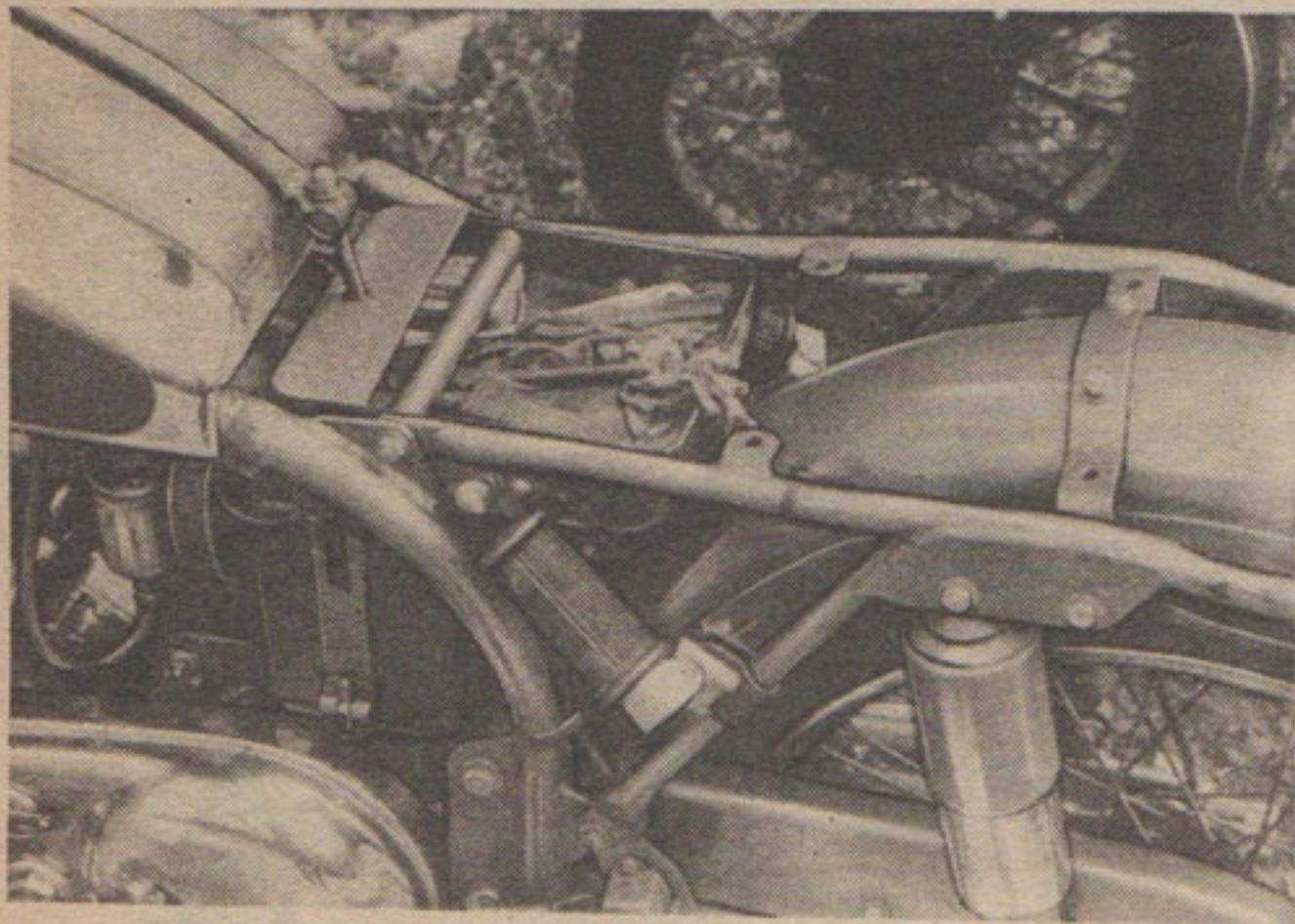
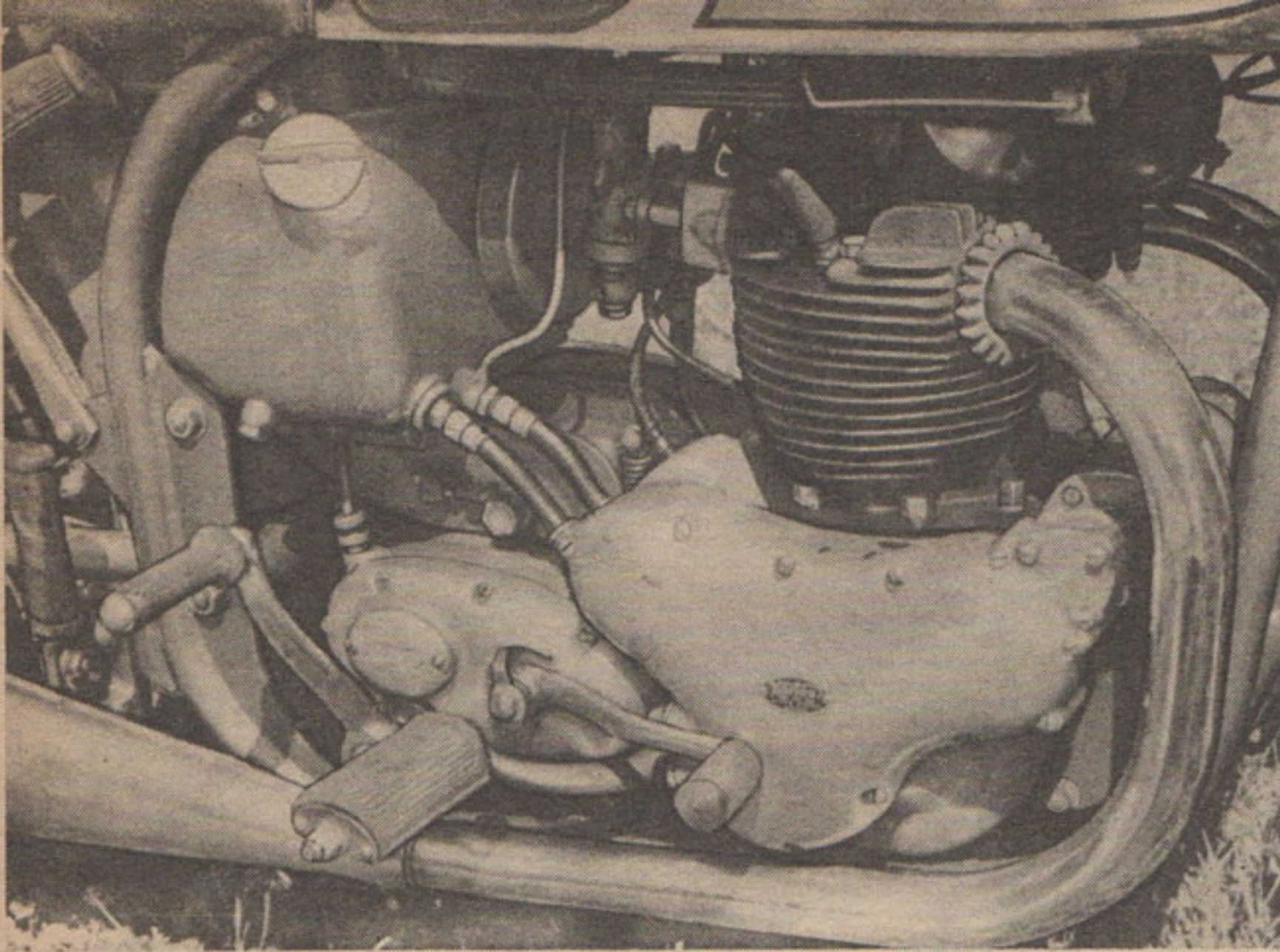
Avant d'indiquer les résultats obtenus au cours de notre essai, jetons un coup d'œil au moteur.

Il s'agit, suivant la technique anglaise la plus pure, d'un moteur vertical twin, indépendant de la boîte de vitesses.

bas régime, puisqu'à 3.000 tours-minute nous avons déjà 15 CV, mais il y a tout lieu de remarquer la puissance de pointe élevée, 29,5 CV, obtenue à 6.000 t.-m.

Rappelons, à titre de comparaison, qu'en général les vertical-twins développent 25 à 27 chevaux, sauf certains comme le Triumph T100 qui, lui, étant un moteur sport, arrive à 32 CV.





canalisent dans leur direction l'air frais. L'embase du bloc-cylindre est maintenue au carter par 9 goujons.

Le carter moteur est en deux parties principales, plus le couvercle du côté droit. A gauche nous avons la transmission primaire par chaîne, sous carter en tôle emboutie.

Près du plan de séparation des carters principaux, chaque demi-carter possède une barrette qui relie l'avant à l'arrière du carter au niveau du plan de joint embase cylindre-carter. Cette barrette a pour but d'éviter les distorsions du carter qui pourraient résulter d'un échauffement exagéré du moteur.

La distribution se fait par soupapes en tête inclinées commandées par un seul arbre à cames, disposé en travers de l'avant du carter moteur. Les tiges de culbuteurs sont actionnées par l'intermédiaire de poussoirs cylindriques, fendus dans le sens de la hauteur, afin de pouvoir glisser une plaquette qui empêchera les poussoirs de tourner autour de leur axe.

Les pistons sont en alliage d'aluminium Lo-Ex et donnent un taux de compression de 6,7 à 1.

En haut, le moteur côté commande de distribution. - Ci-dessus, la selle double, maintenue par deux écrous papillons, doit être enlevée pour avoir accès au coffre à outils.

Les bielles de section en H sont en alliage léger d'aluminium RR56 et les bagues d'axe de piston sont en bronze phosphoreux.

Le vilebrequin est en trois parties, avec un lourd volant central en fonte, il tourne sur roulement à billes côté distribution, et sur roulement à rouleaux côté transmission primaire.

La queue de vilebrequin côté droit possède un pignon à taille droite (qui attaque un pignon intermédiaire) et une vis sans fin qui entraîne la pompe à huile à engrenages.

Concentriques au pignon intermédiaire, nous trouvons deux pignons qui, au

moyen de chaînes, entraînent l'un la magnéto (à l'arrière), l'autre l'arbre à cames et la dynamo (à l'avant), cette dernière par l'intermédiaire de deux pignons à taille droite, dont l'un est serré par un ressort en étoile qui fait amortisseur à friction.

La boîte de vitesses à quatre rapports commandés par sélecteur au pied, est séparée.

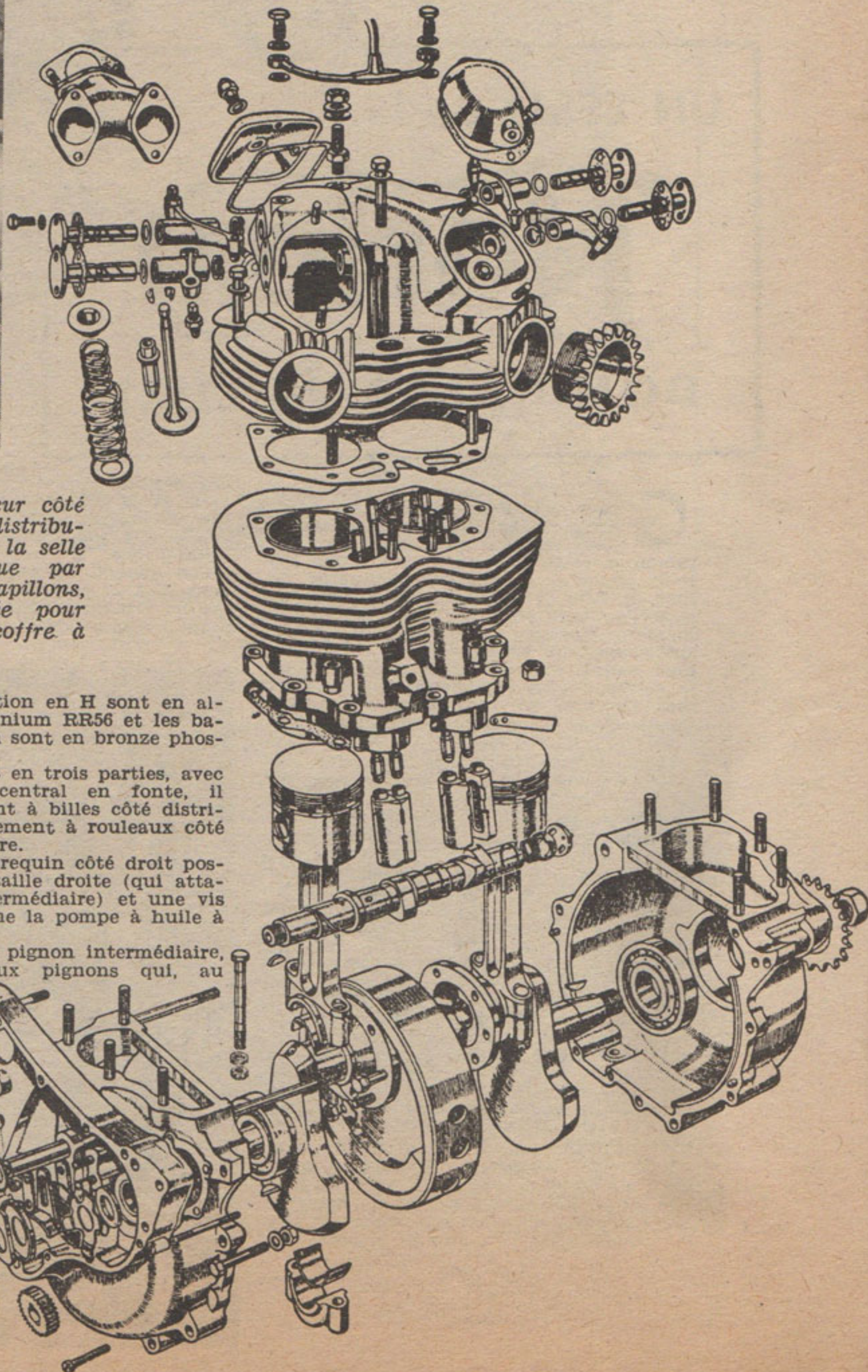
Les rapports de démultiplication sont les suivants : 14,88 - 8,85 - 6,05 et 5 à 1, ce qui, comme étagement, donne, en prenant la quatrième à 100 %, une troisième à 82,6 %, une seconde à 56,5 %, une première à 33,6 %.

L'étagement classique donne en général les chiffres suivants : 100 - 76,5 - 57 - 36.

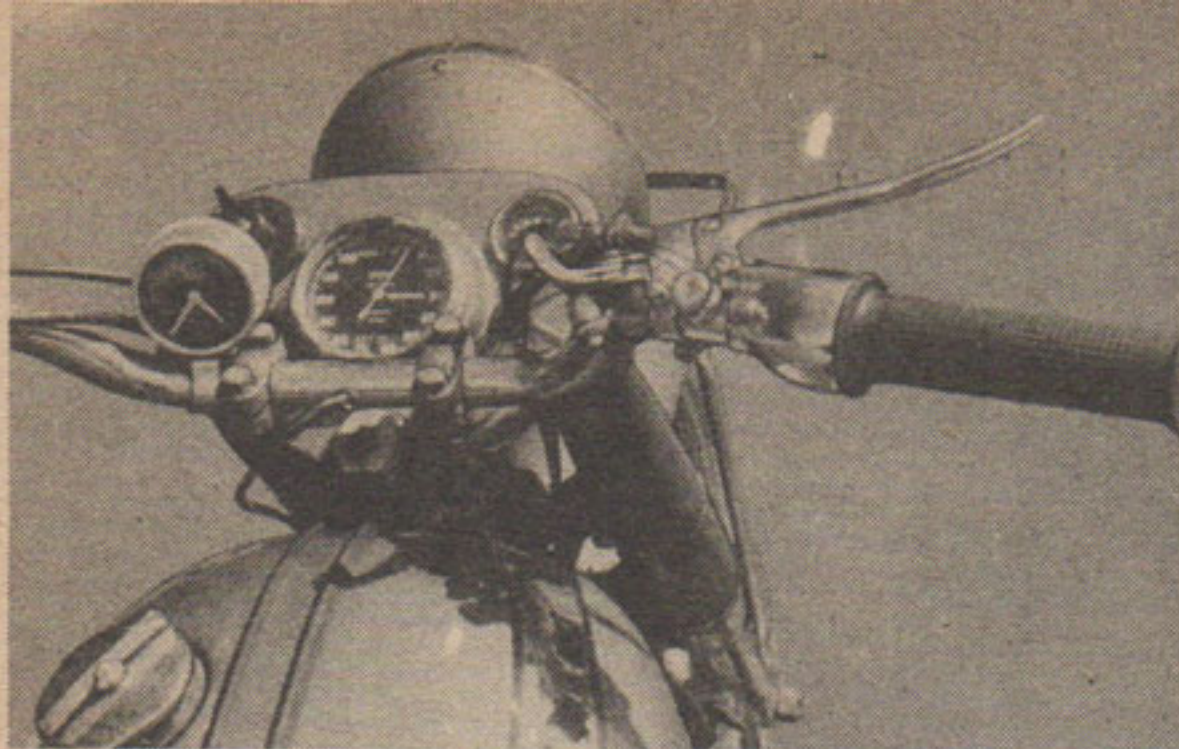
On se rend tout de suite compte que la première est un peu courte, théoriquement, ce qui, à la conduite, ne se sent pas, car nous avons quand même monté cette vitesse à 64 kmh. !

Plus sensible à la conduite est le rapprochement entre troisième et quatrième, qui fait que si l'on veut freiner sur la boîte, il faut rétrograder tout de suite pour avoir du frein moteur.

Nous ne décrivons pas la partie cycle,



Dessin explosé du moteur. L'entraînement de la magnéto ne figure pas sur ce dessin. Remarquez sur les demi-carters les barrettes qui relient l'avant à l'arrière de ceux-ci.



A gauche, le tableau de bord de la Norton (la montre n'est pas d'origine). - A droite, crevé de la fourche et détail du clapet de l'amortisseur.

les diverses parties intéressantes étant illustrées, et passons à l'essai proprement dit.

Le dessin assez plat du réservoir et de la selle double, allonge la ligne de la Dominator. D'allure, la machine est très personnelle, et le dessin inhabituel des silencieux ne fait qu'y ajouter.

Position classique avec toutefois un guidon assez relevé. Inutile de préciser que toutes les commandes à main ou aux pieds sont parfaitement à leur place, comme sur toutes les machines anglaises en général.

Mise en route aisée et positions des vitesses suivant les normes anglaises, c'est-à-dire première en haut, et point mort entre première et seconde.

Dans Paris, la souplesse du moteur est remarquable, ainsi que ses accélérations. Maniabilité bonne, à condition de ne pas se laisser surprendre par la tendance de la machine à survirer dans les angles aigus, ou dans les demi-tours dans une rue ; un léger coup de gaz redressera parfaitement la machine.

En ville, utilisation agréable, grâce au brio des démarrages, mais c'est évidemment sur route que la Dominator donnera la mesure de ses possibilités et où le moteur refroidira parfaitement, alors qu'en ville il a tendance à chauffer dès que l'on conduit sur les intermédiaires.

Si la tenue de route des Norton est proverbiale, il faut ajouter, avec le modèle 88, le confort. Rarement une machine avale l'obstacle comme celle-ci. Nous avons pris plusieurs passages à niveau à 100 kmh., sans être le moins du monde décollé de la selle, ce qui n'était pas le cas d'un de nos collaborateurs sur sa twin allemande.

La selle double est très confortable aussi bien pour le pilote que pour le passager, et des suspensions, nous ne pourrions dire qu'un mot, elles sont parfaites.

Tout y est, douceur et amortissement constant. La tenue de route exceptionnelle, sans dérobades provenant de la suspension arrière, donne à la conduite un agrément que nous n'avons rencontré qu'avec peu de machines. Vous réaliserez d'excellentes moyennes sur route avec un minimum de fatigue, car qui plus est la machine est silencieuse.

Sur route, en toute sécurité, vous soutiendrez constamment 110, 115 kmh., et si vous répugnez à changer de vitesse, vous serez satisfait, car en quatrième vous descendrez à 20, 25 kmh. sans que le moteur pilonne.

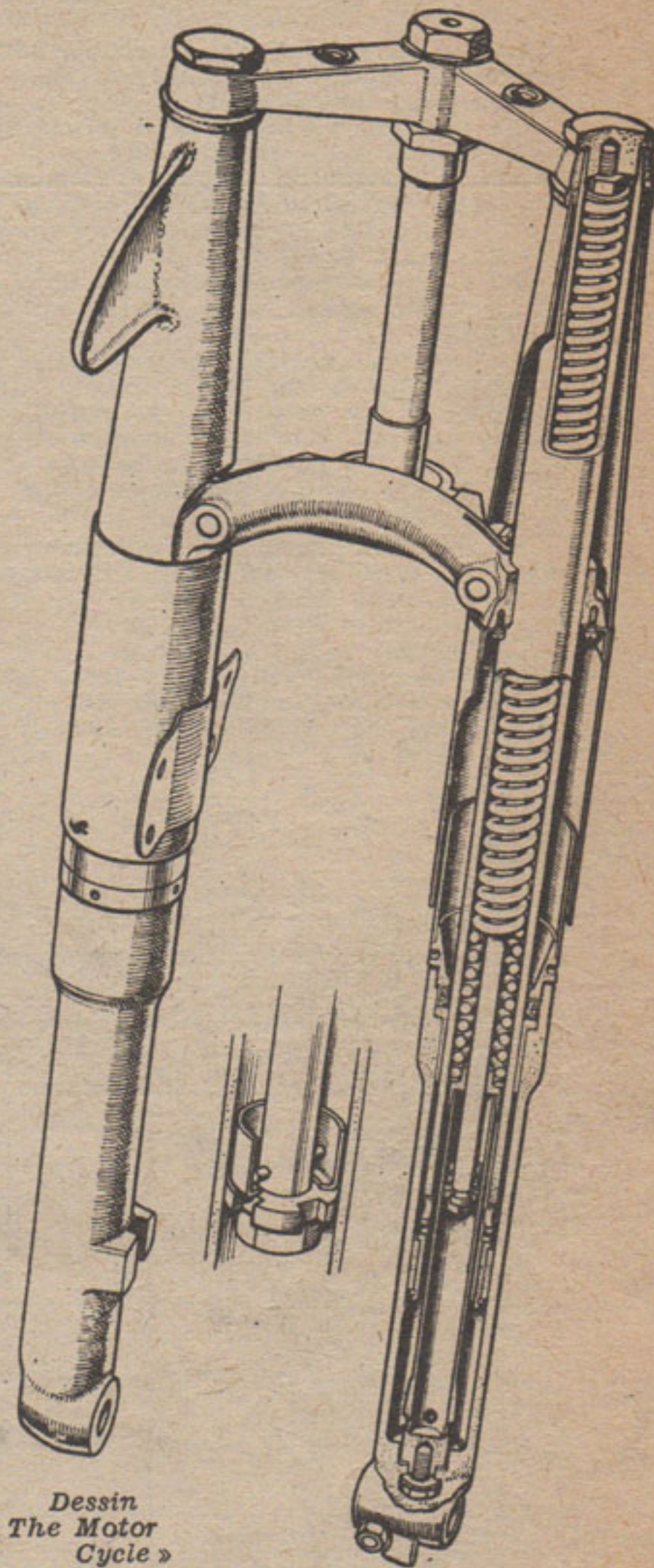
Comme tous les vertical-twins en général, le moteur de la Norton s'accommode de régimes élevés, et si la puissance maximum est à 6.000 t.-m. sur les intermédiaires, on atteint facilement 7.000 t.-m.

A titre indicatif, nous avons enregistré pour chaque rapport :

- première 64 kmh. (7.650 t.-m.)
- seconde 96 kmh. (6.830 t.-m.)
- troisième 121 kmh. (5.880 t.-m.)

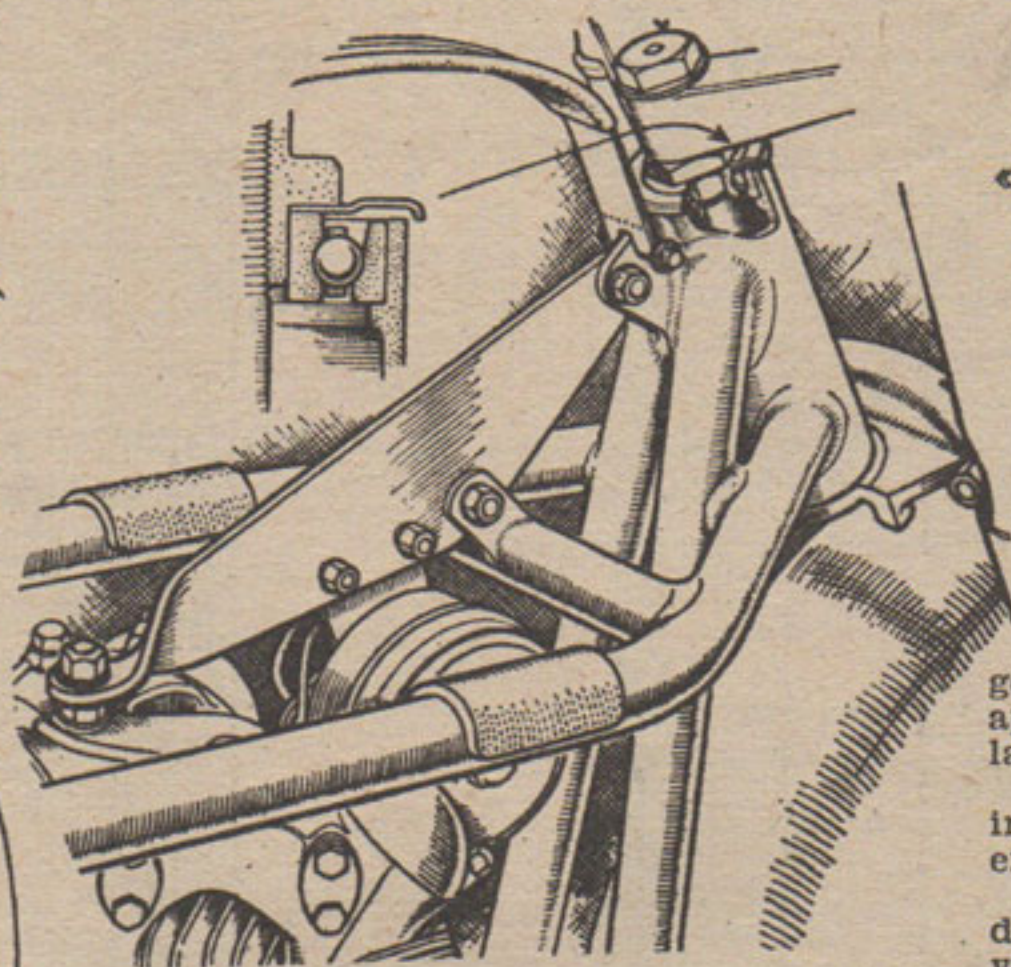
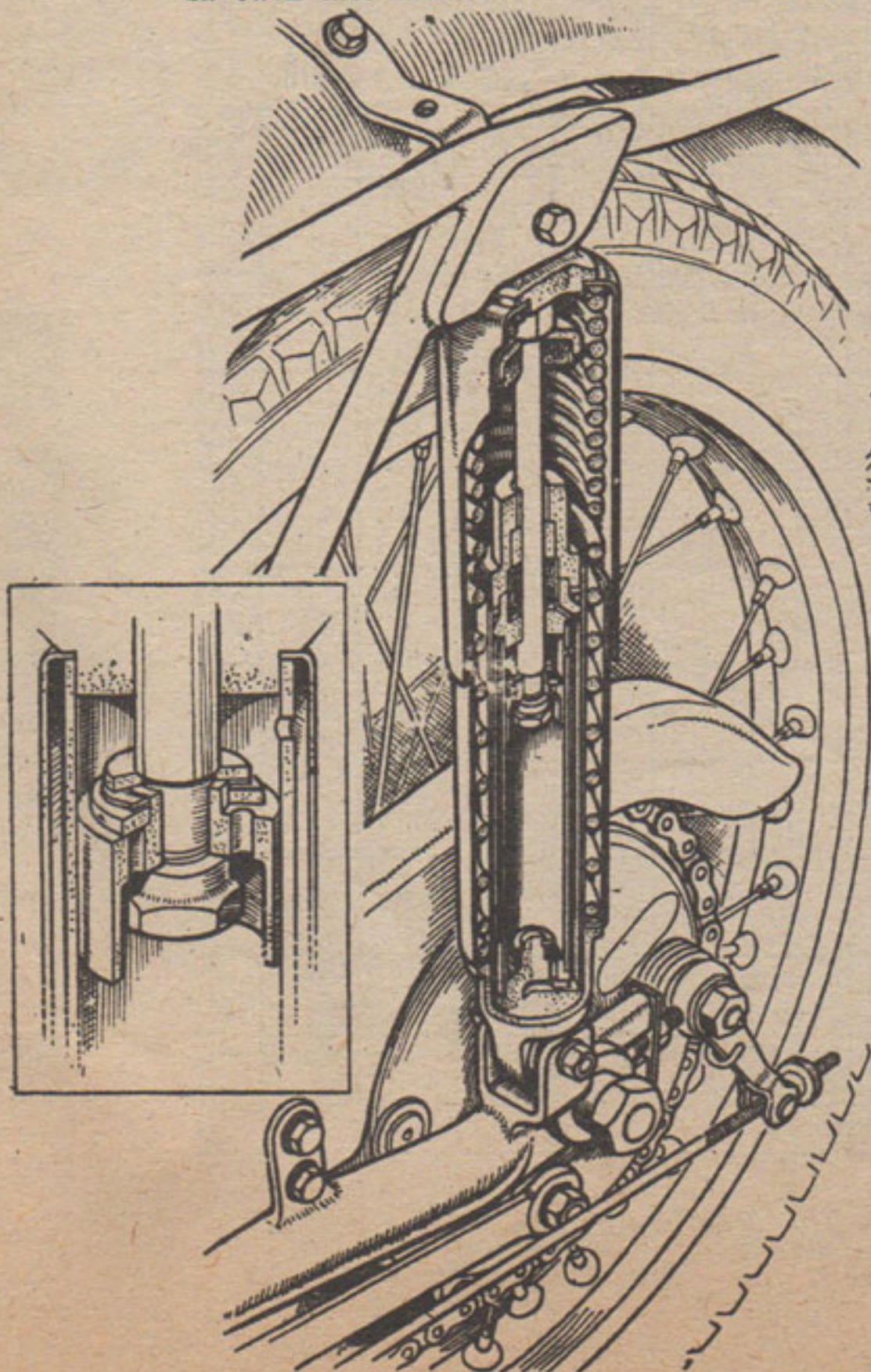
En conduisant sensiblement de la sorte, mais en montant un peu moins en première, nous avons effectué nos essais d'accélération qui s'avèrent remarquables, vu la puissance du couple.

- départ arrêté :
- 100 mètres en 6" 3/5, moy. 54,5 kmh.
 - 200 mètres en 10" 1/5, moy. 70,6 kmh.
 - 300 mètres en 13" 3/5, moy. 79,4 kmh.
 - 500 mètres en 16" 3/5, moy. 86,7 kmh.
 - 500 mètres en 19" 2/5, moy. 92,8 kmh.
 - 1.000 mètres en 33" moy. 109 kmh.



Dessin « The Motor Cycle »

Détail caractéristique du cadre Featherbed, son raidissement extrême au T de direction. Une plaquette d'acier relie le cadre à la culasse. - A gauche, détail de la suspension arrière.



La Norton Dominator est donc à classer parmi les machines aux accélérations brillantes, et dans notre côte d'essais elle a pleinement justifié sa réputation, puisque à ce jour elle en détient le record toutes catégories en 16" 2/5 (moy. 76,6 kmh.) avec un pilote de 70 kgs.

A deux (70 + 55 kgs), nous arrivons encore au chiffre excellent de 18" 3/5, soit une moyenne de 67,7 kmh.

Du chiffre réalisé en solo, il est intéressant d'indiquer qu'il n'est inférieur que de 1/5 de seconde au temps mis sur plat, pour parcourir les 400 mètres départ arrêté.

Notre côte, rappelons-le, d'une pente moyenne de 8,7 %, mesure 350 mètres seulement, mais possède plusieurs passa-

ges à 11 %. Cela situe bien la très grande aptitude en côte, donc en montagne, de la Dominator.

Terminons le chapitre essais en côte en indiquant que toutes les montées furent effectuées en première et seconde.

Reste l'essai le plus intéressant, celui de la vitesse de pointe, et des différentes vitesses que nous enregistrons avec un passager.

Pilote seul, position effacée, moyenne dans les deux sens, 137 kmh., soit un régime moteur de 5.600 t.-m. Cela peut sembler un peu faible, par rapport à la puissance indiquée par le constructeur, et nos confrères de la presse britannique ont atteint 141 kmh. (Motor Cycling), mais aussi 136 kmh. (The Motor Cycle). Nous pensons que nous aurions pu faire mieux, si notre carburation avait été meilleure, grâce à un gicleur plus fort.

D'origine, la machine possède un 170. Sachant qu'il y a toujours intérêt à mettre un gicleur plus fort que celui d'origine, pour les machines anglaises circulant en France, Mr Rémond a mis un 180. Mais les Ets Amac de Paris conseillent un 190. Aussi croyons-nous que c'est

avec un tel gicleur que l'on obtiendra la meilleure vitesse de pointe au léger détrimement des accélérations.

En position normale, nous avons chronométré 127 kmh. (5.100 t.-m.).

Avec passager de 55 kgs, maximum en troisième de 120 kmh., soit à 1 kmh. près le même chiffre qu'en solo et en quatrième 124 kmh. (4.980 t.-m.).

Le tourisme rapide, même à deux, est donc parfaitement à la portée de cette machine.

Dernier test chiffré, le freinage.

L'insuffisance du frein avant (ancien modèle) a été manifeste, et pareille carence ne doit plus logiquement se produire avec les modèles de la production 1954. Norton s'en est aperçu et a bien fait d'y remédier.

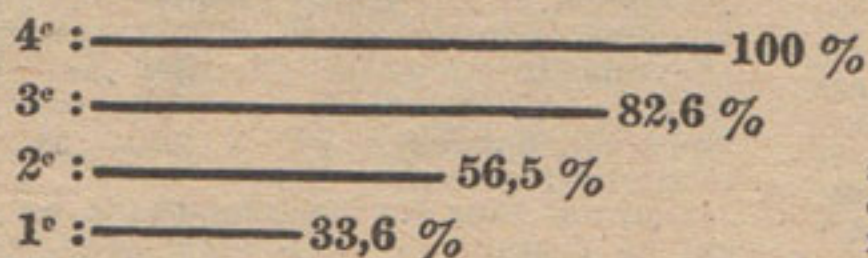
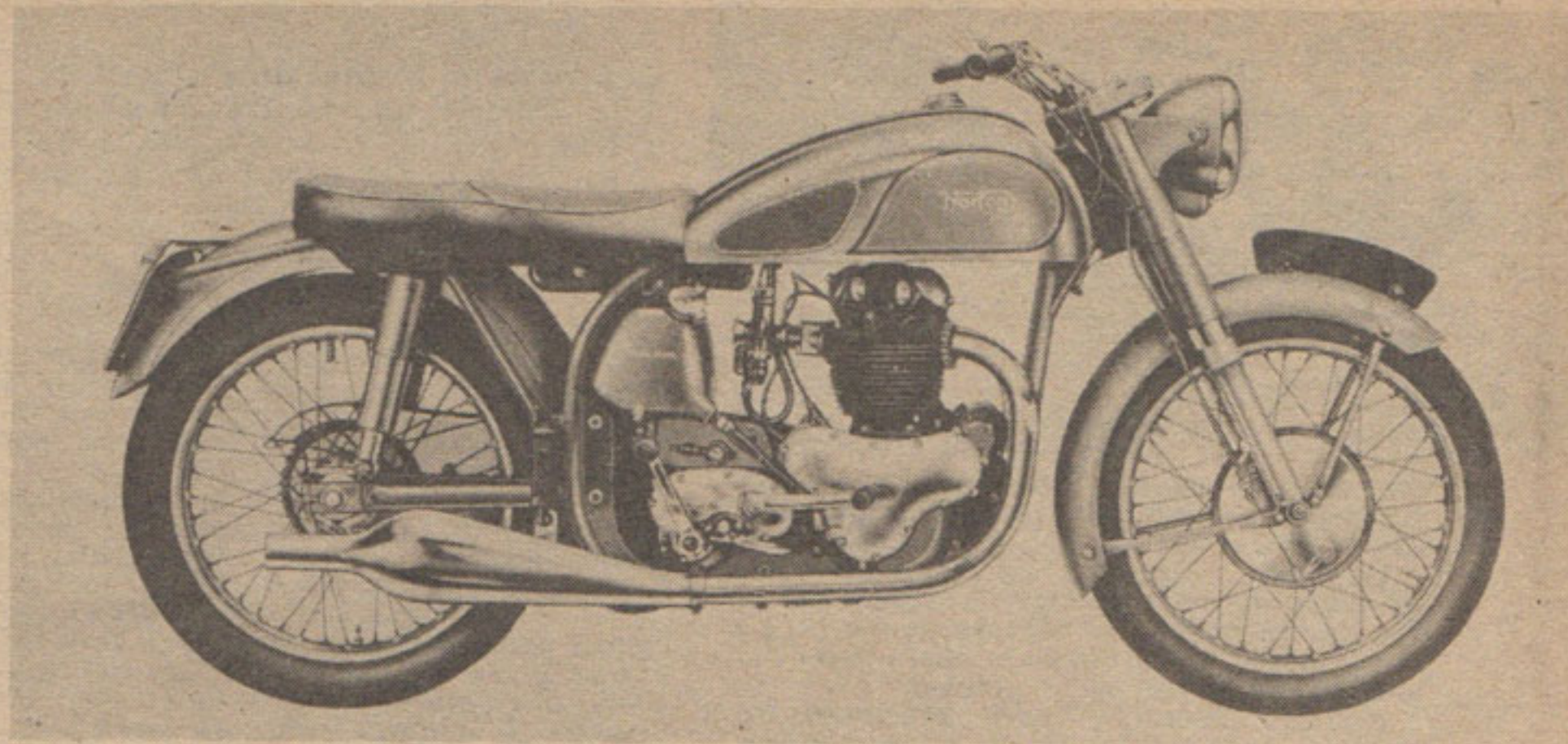
De 50 kmh à l'arrêt complet, nous avons mesuré les distances suivantes :

Frein avant seul : 30,9 m.

Frein arrière seul : 18,1 m.

Les deux : 13,2 m.

Si le freinage avec le seul frein arrière est très bon, par contre, on ne peut en dire autant de celui réalisé avec le seul frein avant.



CONCLUSION

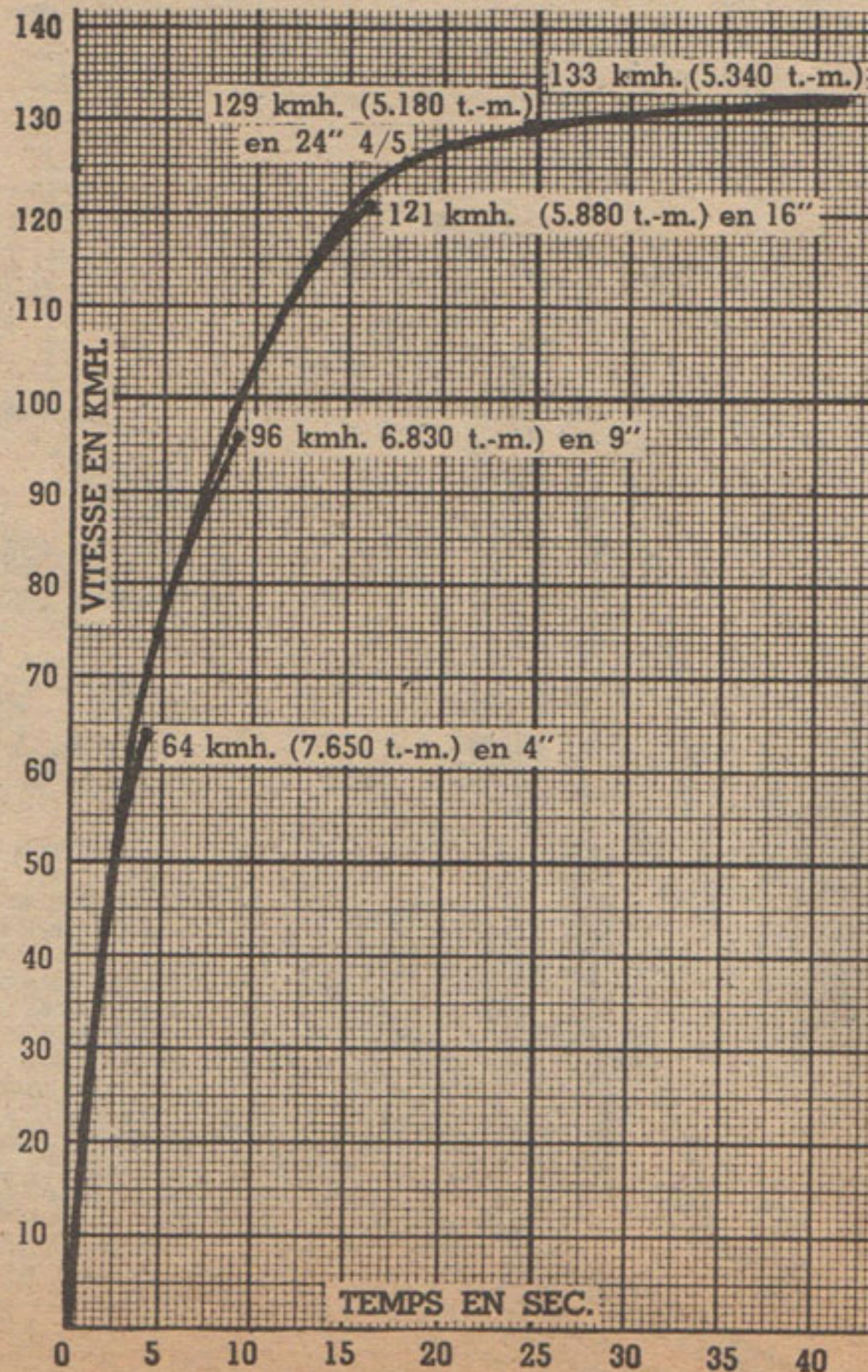
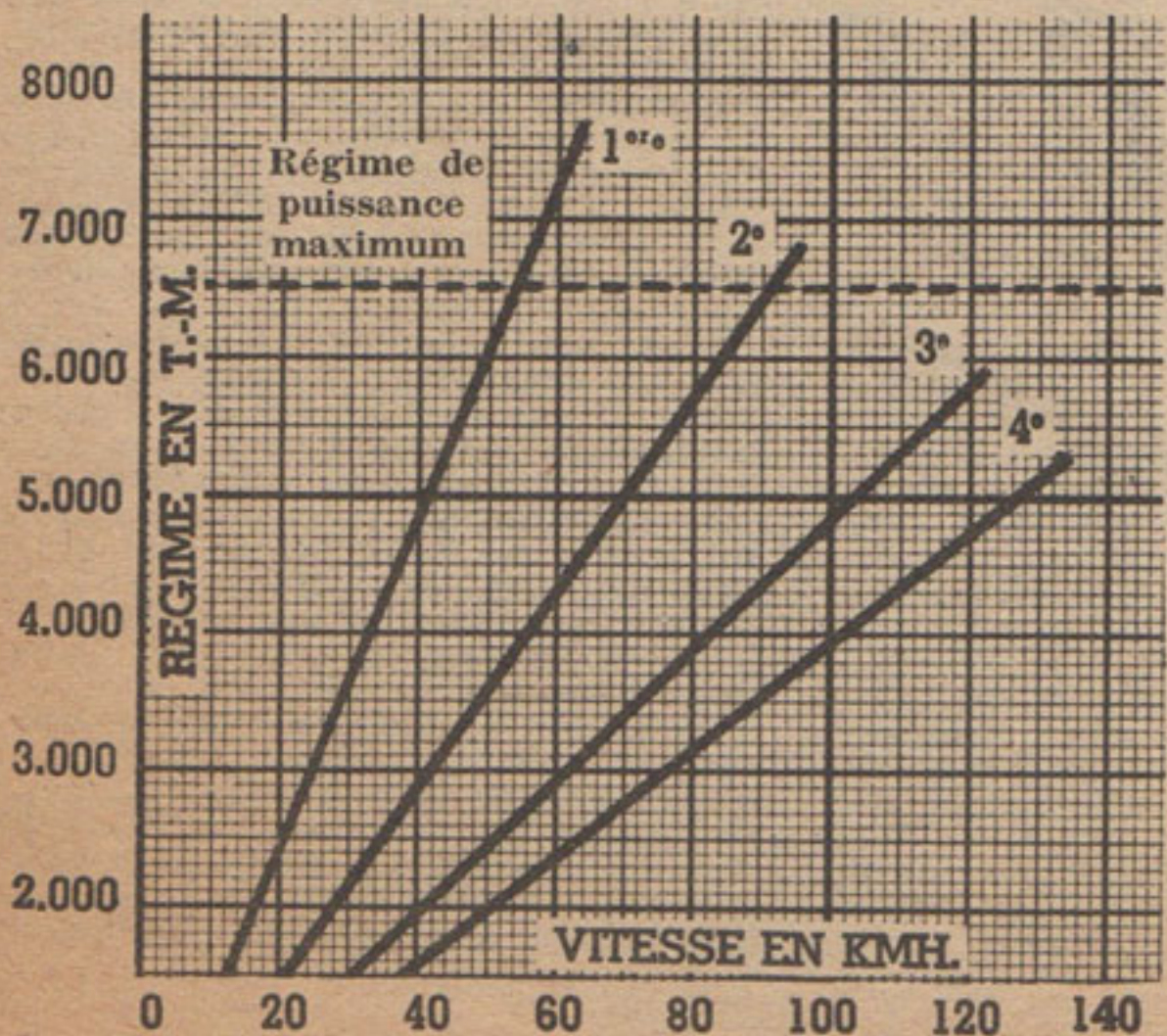
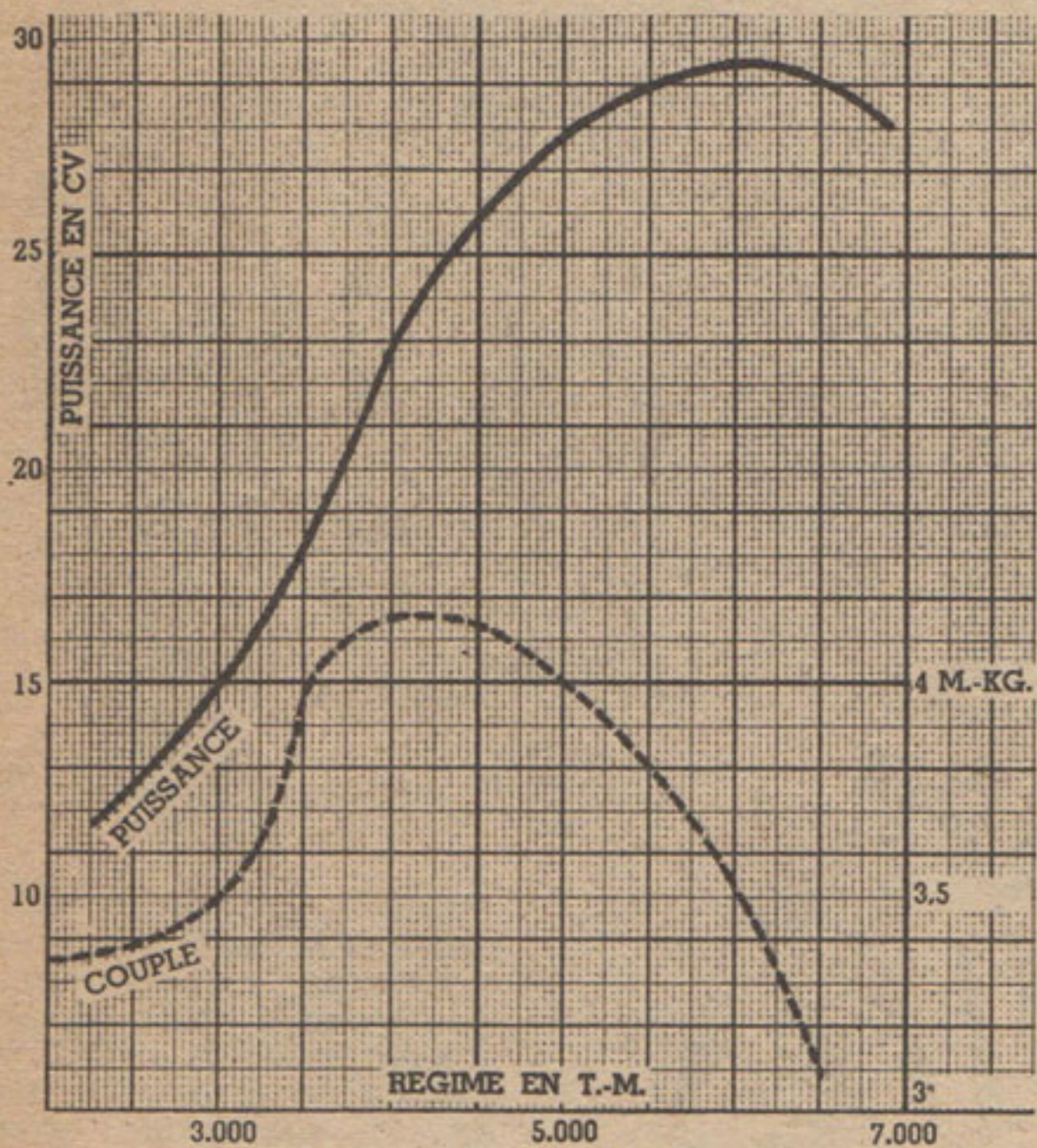
La Dominator de luxe modèle 1953 est à la fois une grande routière, d'une conduite sûre et reposante, mais aussi une machine sportive, grâce aux brillantes performances de son moteur, doublé d'une rare tenue de route.

C'est un twin de grande classe, d'une qualité bien dans la tradition de la grande firme britannique, mais dont l'aspect extérieur ne plaira pas toujours aux amateurs de beaux-blocs-moteurs-bien-nets.

Plusieurs de ces machines sont actuellement disponibles chez l'importateur Garreau, et nous ne croyons pas que leurs futurs possesseurs puissent être déçus par ce modèle qui réunit un faisceau de qualités que nous n'avions pas rencontré depuis longtemps sur une seule et même motocyclette.

C. R.

*Ci-dessus, éta-
gement de la
boîte de vitesses.
A gauche, cour-
bes de puissance
et de couple,
en bas à gauche,
graphique des
vitesses atteintes
sur chaque
rapport, et à
droite, courbe
d'accélération.*





DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Moteur vertical-twin à soupapes en tête,
Alésage : 66 mm,
Course : 72,6 mm.
Cylindrée : 497 cmc.

Taux de compression : 6,7 à 1.
Puissance : 29,5 CV.
Régime correspondant : 6.000 t.-m.

BOITE DE VITESSES

Boîte de vitesses séparée,
Rapports : 14,88 - 8,85 - 6,05 - 5 à 1.
Transmission primaire : chaîne de 12,7.
Transmission secondaire : chaîne de 12,7.

FOURCHE : télescopique.

SUSPENSION AR : oscillante,

PNEUS : AV 3,00 X 19.

AR 3,50 X 19.

FREINS : AV 203 mm.

AR 175 mm.

RESERVOIR : essence : 16 litres,

huile : 2 l. 25.

POIDS A VIDE : 180 kgs.

REGLAGES ENTRETIEN

DISTRIBUTION : (Jeu à froid aux culbuteurs) :
adm. : 7/100 ; éch. : 12/100.

AOA 22° ou 3 mm RFA 57°5 ou 14 mm
AOE 57°5 ou 13 mm RFE 22° ou 3 mm

AVANCE :

6 mm à pleine avance.
Ecartement des vis platinées : 3/10.

CARBURATEUR :

Amal 76 AK/IAT.
Passage : 25,4 mm.
Gileur : 170.
Volet : 3 1/2.
Gicleur d'aiguille : 107,
Position d'aiguille : 2° cran.

GRAISSAGE :

Moteur et boîte Castrol **XXL** en été et Castrol
XL en hiver, ou Shell X100-40 et Shell X100-30,
ou encore Mobiloil «BB» et Mobiloil «A».

VIDANGES : moteur en rodage, après 800 kms.
Ensuite tous les 2.000 kms.

Boîte de vitesses : tous les 8.000 kms.

Graissage fourche télescopique : tous les 8.000
kms. Vidanger et refaire le plein avec un mé-
lange de 85 grammes d'huile pour amortisseur
et 115 grammes de Castrolite dans chaque bras.
Les éléments amortisseurs ne doivent être dé-
montés sous aucun prétexte, ni être inter-
changés.

RODAGE : 800 kms à 55-60 kmh., puis pousser
quelques pointes jusqu'à 1.600 kms.

PNEUS :

Pression AV : 1,25 kg ; AR : 1 kg.

RESULTATS OBTENUS

Vitesse maximum

Duo

1^{re} 64 kmh. (7.650 t.-m.)
2^e 96 kmh. (6.830 t.-m.)
3^e 121 kmh. (5.880 t.-m.)
4^e 127 kmh. (5.100 t.-m.)
120 kmh. (5.840 t.-m.)
124 kmh. (4.980 t.-m.)
137 kmh. (5.600 t.-m.) couché

Accélération :

départ arrêté :

100 mètres en 6" 3/5, moy. 54,54 kmh.
200 mètres en 10" 1/5, moy. 70,6 kmh.
300 mètres en 13" 3/5, moy. 79,4 kmh.
400 mètres en 16" 3/5, moy. 86,7 kmh.
500 mètres en 19" 2/5, moy. 92,8 kmh.
1.000 mètres en 33", moy. 109,1 kmh.

Epreuve de côte :

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

Pilote : 70 kgs en 16" 3/5, moy. 75,9 kmh. en
1^{re}, 2^e et 3^e.

Pilote 70 kgs en 16" 2/5, moy. 76,6 kmh. en
1^{re} et 2^e seulement.

Pilote et passager (70 + 55 kgs) en 18" 3/5,
moy. 67,75 kmh. en 1^{re} et 2^e.

Freinage (50 kmh. chrono) :

Arrière seul : 18,10 m.

Avant seul : 30,90 m.

Les deux : 13,20 m.

A QUEL USAGE EST DESTINEE LA MACHINE

Destinée avant tout au grand tourisme, la Dominator modèle 88
jouit d'une tenue de route et d'une suspension hors pair. Ajoutez à
cela un moteur brillant et vous comprendrez le plaisir que l'on peut
avoir au pilotage de cette machine. Au modèle 1953 essayé, nous
reprocherons surtout le frein avant déficient — frein changé sur le
modèle 1954 — et la tendance du moteur à chauffer en ville.

Motocyclette assez silencieuse, très confortable, aux diverses com-
mandes précises, tout cela contribue à rendre la conduite reposante.

Finition de qualité, présentation agréable, seul le manque de net-
teté de l'ensemble moteur-boîte pourra ne pas convenir au motocy-
cliste moderne.

CONDITIONS GENERALES D'ESSAI

Au début de l'essai, le compteur indiquait

A la fin de l'essai

Poids de l'essayeur

Taille de l'essayeur

6.430 kms

6.702 kms

70 kgs

1 m 74

Réglages spéciaux : néant, sauf un gicleur de 180.

Date et lieu de l'essai : 2-7-53 au 7-7-53.

(Seine et Seine-et-Oise).

Conditions atmosphériques : beau temps chaud.

GRAND TOURISME

ASPECTS TECHNIQUES

APRES SPA ET LE T.T.

Maintenant que la saison sportive est bien commencée, il serait utile de passer une rapide revue des machines d'usines en présence au Tourist Trophy, à l'Ulster et au Grand Prix de Belgique.

Plus ou moins intéressantes, les modifications dont elles témoignent donneront une idée des tendances de la technique de la course que nous verrons apparaître à plus ou moins brève échéance sur nos machines de série.

Tout d'abord, un problème cher aux anglais : la rivalité multi-mono. Si en 250 cmc. au TT la NSU twin a écrasé ses adversaires, la défaite complète des MV 4 cylindres en 350 et 500 cmc. est assez déroutante. Pour compléter le tableau, la trois cylindres de DKW s'est plus qu'honorablement comportée à Spa, et semble avoir perdu sa fragilité des modèles antérieurs.

Mais ceci n'est qu'un problème secondaire à classer parmi les controverses du genre 2 temps contre 4 temps, chaîne ou cardan, etc...

Il est beaucoup plus rationnel d'étudier de près ce qui existe réellement et aujourd'hui que ce qui a existé ou se fera peut-être un jour.

Du côté allemand, on a pu mesurer déjà le formidable redressement qui a été effectué. Sans insister sur NSU qui a écrasé littéralement Guzzi en 250 en moins de 3 ans, la tenue des BMW Rennsport engagées au TT à l'Ulster et à Spa est significative quant à la classe où elles doivent être situées. Norton qui, jusqu'à présent, était le seul maître de la catégorie privée, se voit détrôné de sa position, et ce, en beaucoup moins de temps qu'il n'en a fallu à NSU pour s'imposer.

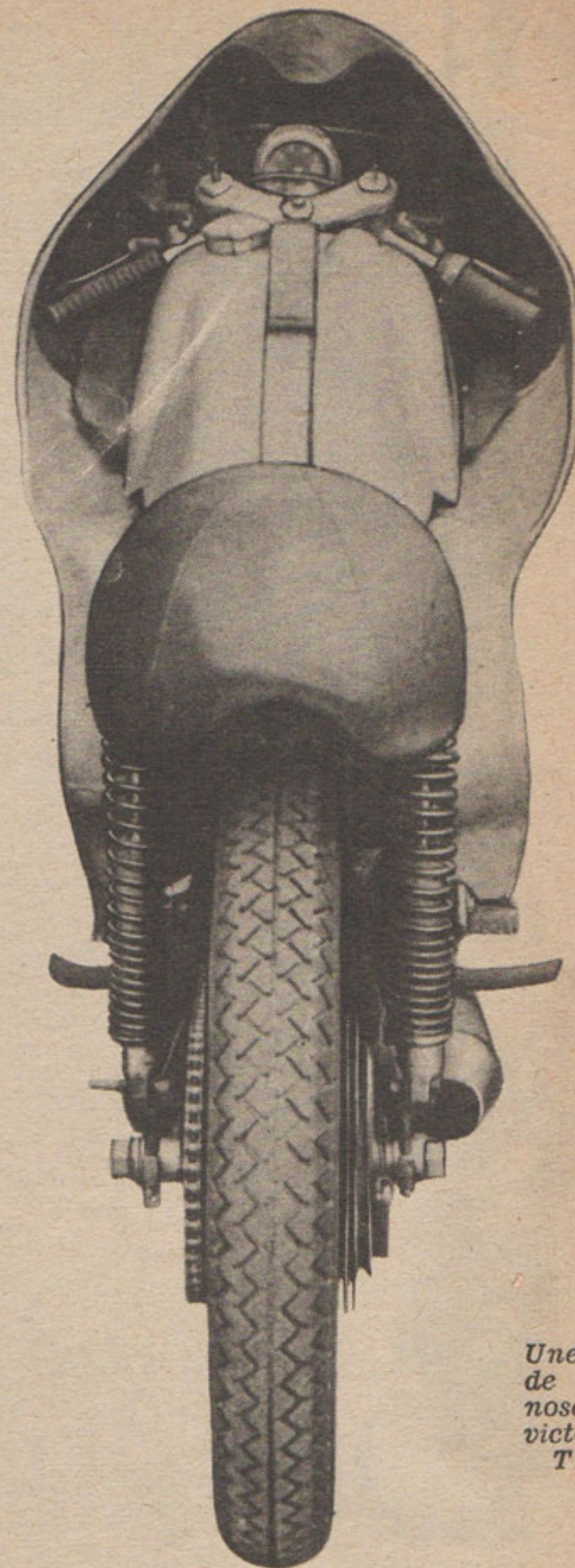
En ce qui concerne la première apparition de la BMW d'usine, on a pu constater qu'elle a aisément triomphé de la Norton d'usine 1953 de Smith à Spa. Mais elle est encore nettement handicapée par son manque de carénage total, qui seul peut lui permettre de lutter avec la machine d'Oliver. C'est alors que se posera le problème du pilotage où s'affronteront Oliver et Noll.

Une grosse surprise de la saison sportive a été l'abandon par Guzzi de la puissante mais fragile 4 cylindres, au profit d'une monocylindre au carénage beaucoup plus efficace qu'esthétique !

Si le TT vit pour Guzzi un effondrement, Spa, par contre, fut une révélation. Et à ce propos, il est assez curieux de noter que, aussi bien en 350 qu'en 500, Kavanagh fut le seul de l'équipe Guzzi à tourner régulièrement. Machines particulièrement mises au point ? Différence de pilotage ? Nul ne sait, mais le fait est à retenir.

Mais ce début de saison montre bien encore la nette supériorité des Gilera en 500 cc. La victoire de Amm au TT, puis à l'Ulster, ne permet pas d'en juger objectivement, mais Spa, circuit rapide par excellence, l'a démontré très facilement. Et si Amm, particulièrement en 500, tient tête aux meilleurs, sauf à Duke, c'est bien plus grâce à un pilotage forcené qu'à la puissance de la « long-nose ».

Depuis le raccourcissement excessif des Norton, celles-ci semblent moins endurantes, si elles ont gagné en puissance et en vitesse. Amm et Smith n'ont-ils pas brisé des soupapes au TT ?



Une vue arrière de la « long-nose » Norton victorieuse du T.T. Senior.

A part la réduction de la course du piston, une autre caractéristique nouvelle est le montage d'un volant extérieur. Cet « emmagasineur d'énergie » donne évidemment une plus grande souplesse en virages, lors du patinage de l'embrayage, aide au maintien des régimes, et aussi permet une réduction des dimensions du carter moteur, chose non négligeable quand on recherche un maître-couple réduit.

Apparue à Spa seulement sur la BMW de Noll, l'alimentation par injection directe semble, jusqu'à maintenant, convenir fort bien (et cette amélioration se retrouve également dans le domaine automobile avec Mercedes). Il en est de même pour le carénage intensif qui entre pour une part énorme dans les victoires de Oliver en side et des NSU en 250 cc. Le carénage, malgré tout, n'a pas que des avantages, et l'on dit même que Kavanagh fut déporté par un coup de vent à Spa en 500, ce qui permit à Amm et Monneret de le passer à ce moment-là.

Les DKW 350 dont on a pu noter le bon comportement à Spa ont abandonné leur système d'allumage par magnéto, et emploient maintenant le système batterie-bobine.

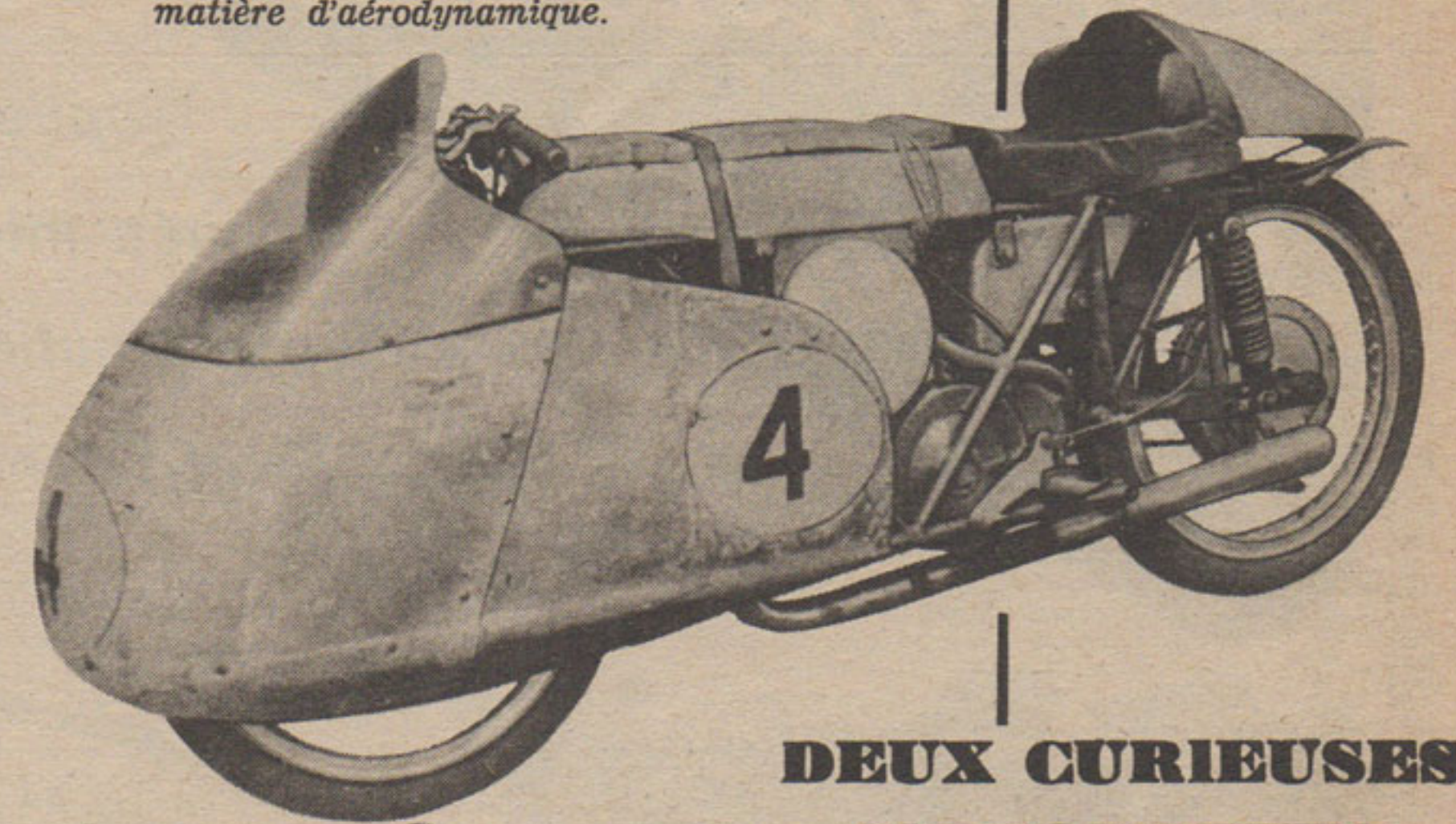
La batterie est d'ailleurs curieusement située devant la tête de fourche, protégée par la plaque avant portant le numéro de course. Sur ces mêmes machines, les carburateurs sont munis maintenant d'un boisseau d'air commandé par câble au guidon, lequel reçoit ainsi 3 petites manettes côte à côte sur la poignée gauche.

La résistance de ces machines aurait été accrue, paraît-il, par un abaissement du régime (de 12.000 à 10.500 t.m.) qui aurait aussi entraîné un accroissement considérable des vibrations à certains régimes.

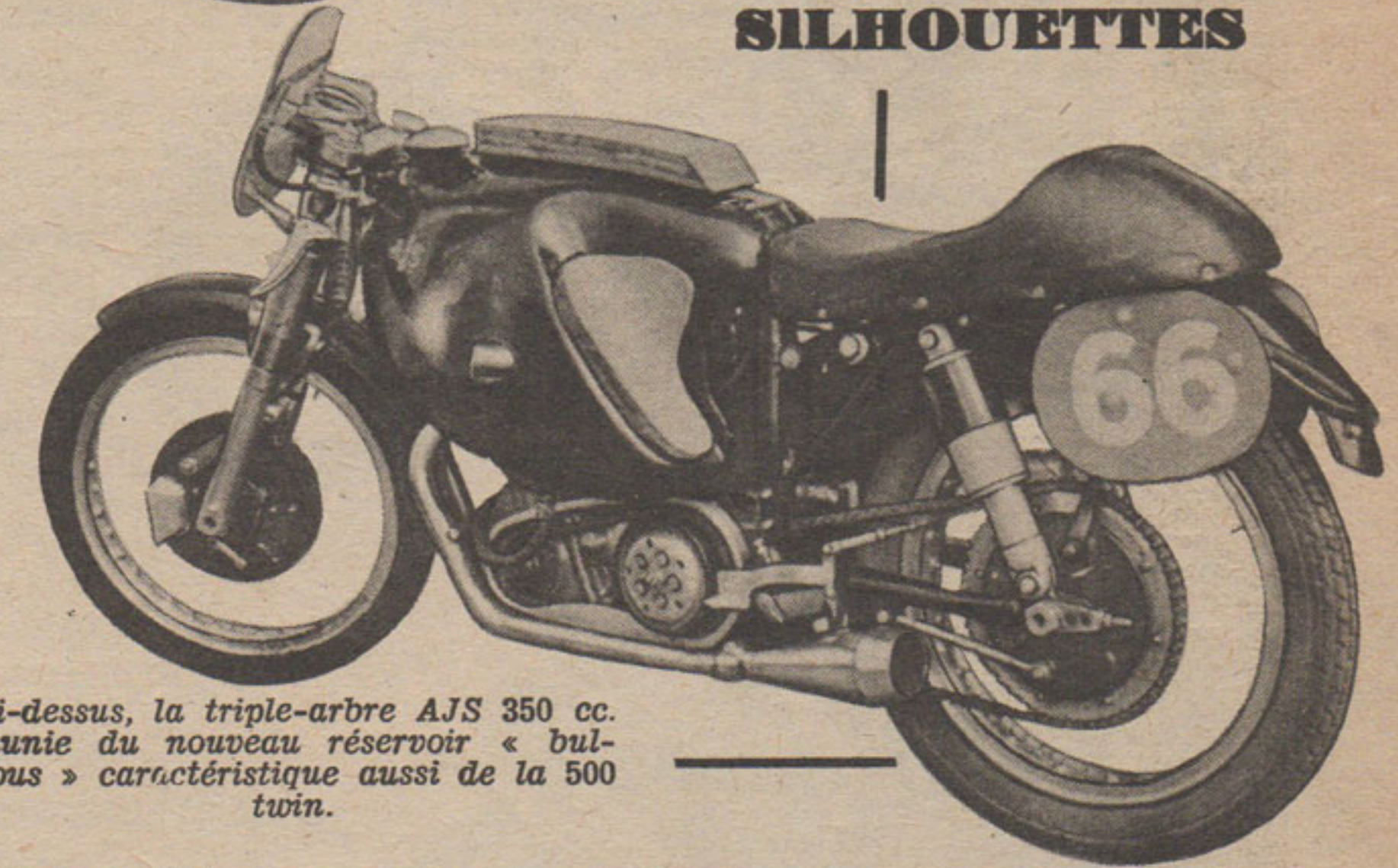
Vu, aux essais seulement à Spa, un prototype Horex 350 twin qui ne courut pas pour cause d'excès de graissage, et dont l'allure générale est assez curieuse; assez proche de celle des NSU, tout au moins en ce qui concerne le carénage, la fourche avant et le dessin des culasses.

L'angle d'inclinaison des éléments de suspension arrière est à noter, de même que l'axe d'articulation de cette suspen-

La Guzzi au carénage si... original se détache très nettement des conceptions courantes jusqu'à présent en matière d'aérodynamique.



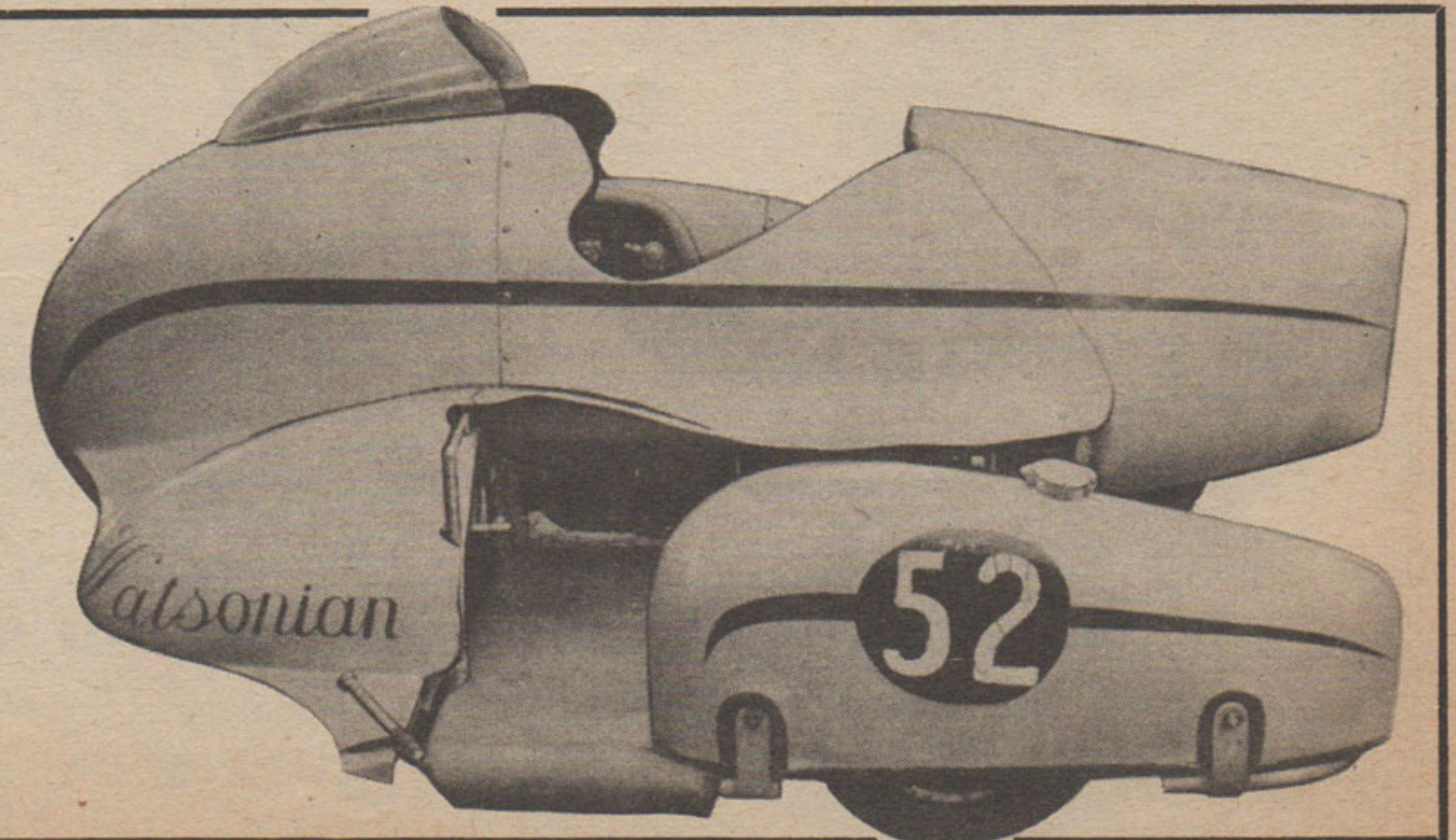
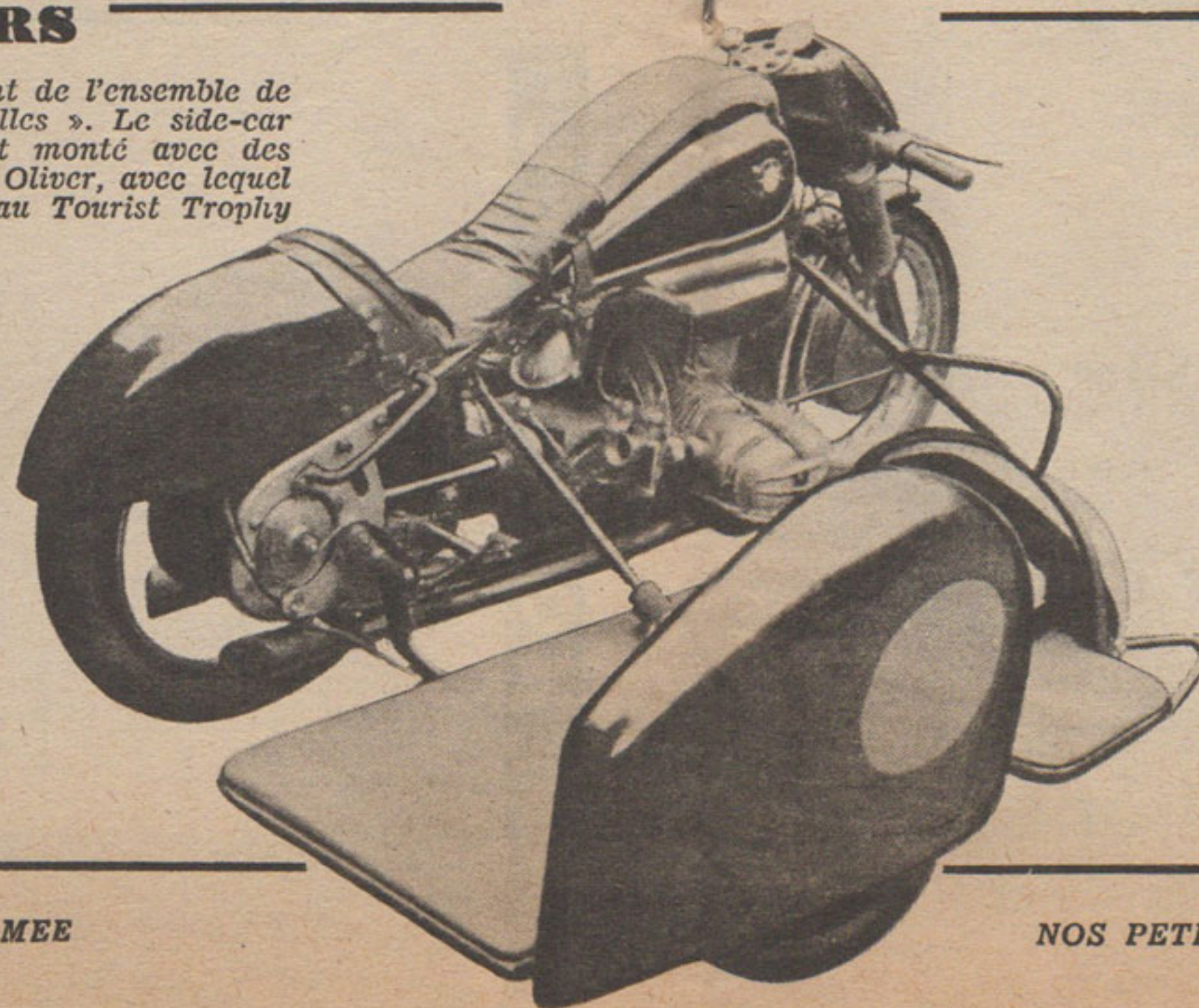
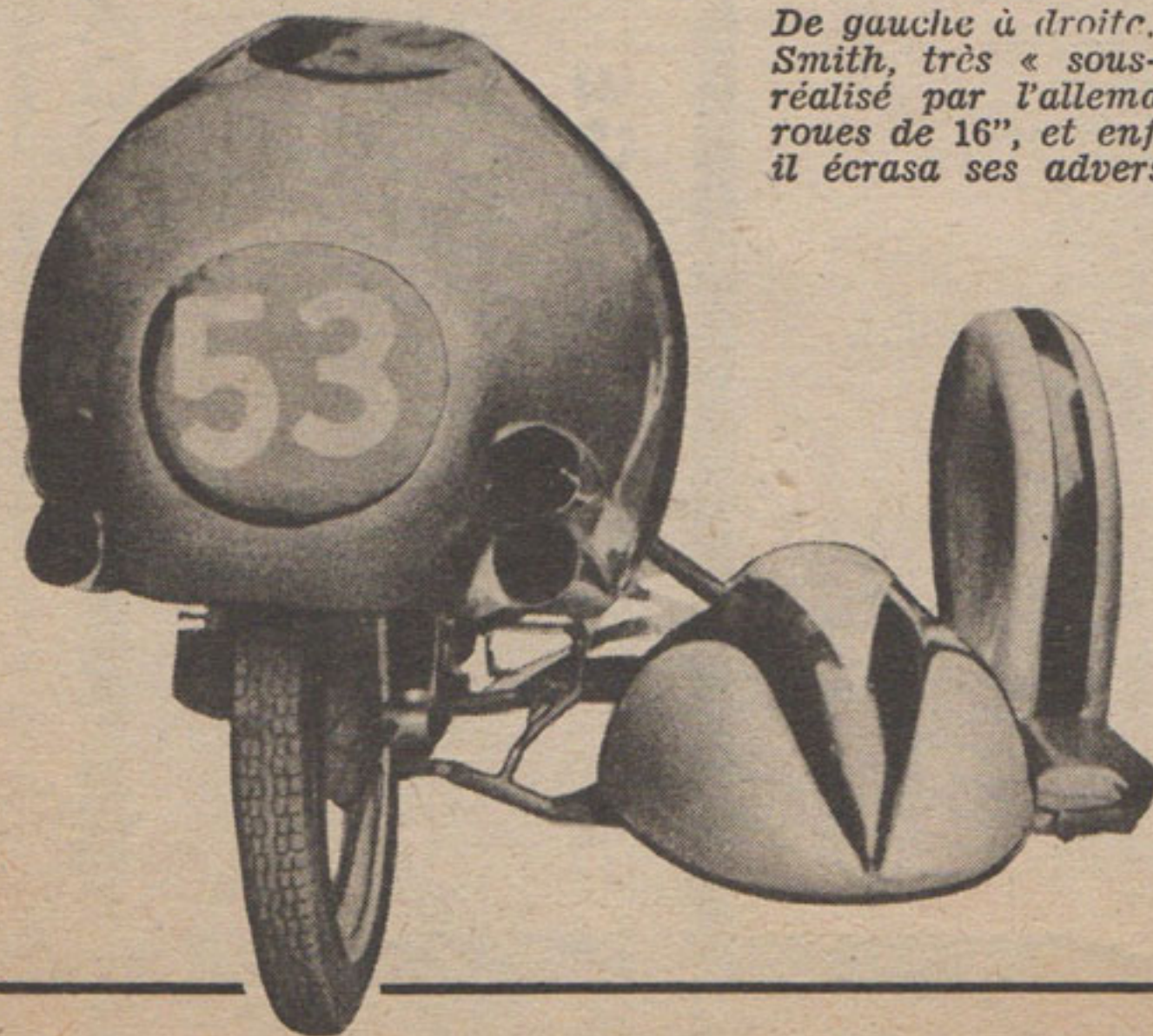
DEUX CURIEUSES SILHOUETTES



Ci-dessus, la triple-arbre AJS 350 cc. munie du nouveau réservoir « bulbeux » caractéristique aussi de la 500 twin.

LA GALERIE DES SIDE-CARS

De gauche à droite, une vue de l'avant de l'ensemble de Smith, très « sous-marin lance torpilles ». Le side-car réalisé par l'allemand Borgesdiek est monté avec des roues de 16", et enfin, le « fish » de Oliver, avec lequel il écrasa ses adversaires, aussi bien au Tourist Trophy qu'à Spa.



UNE BONNE MACHINE N'EST PAS FORCEMENT CHROMÉE

NOS PETITES ANNONCES VOUS RENSEIGNERONT SUR LE PRIX D'UNE MACHINE D'OCCASION

La Moto des Victoires

Challenge BRE

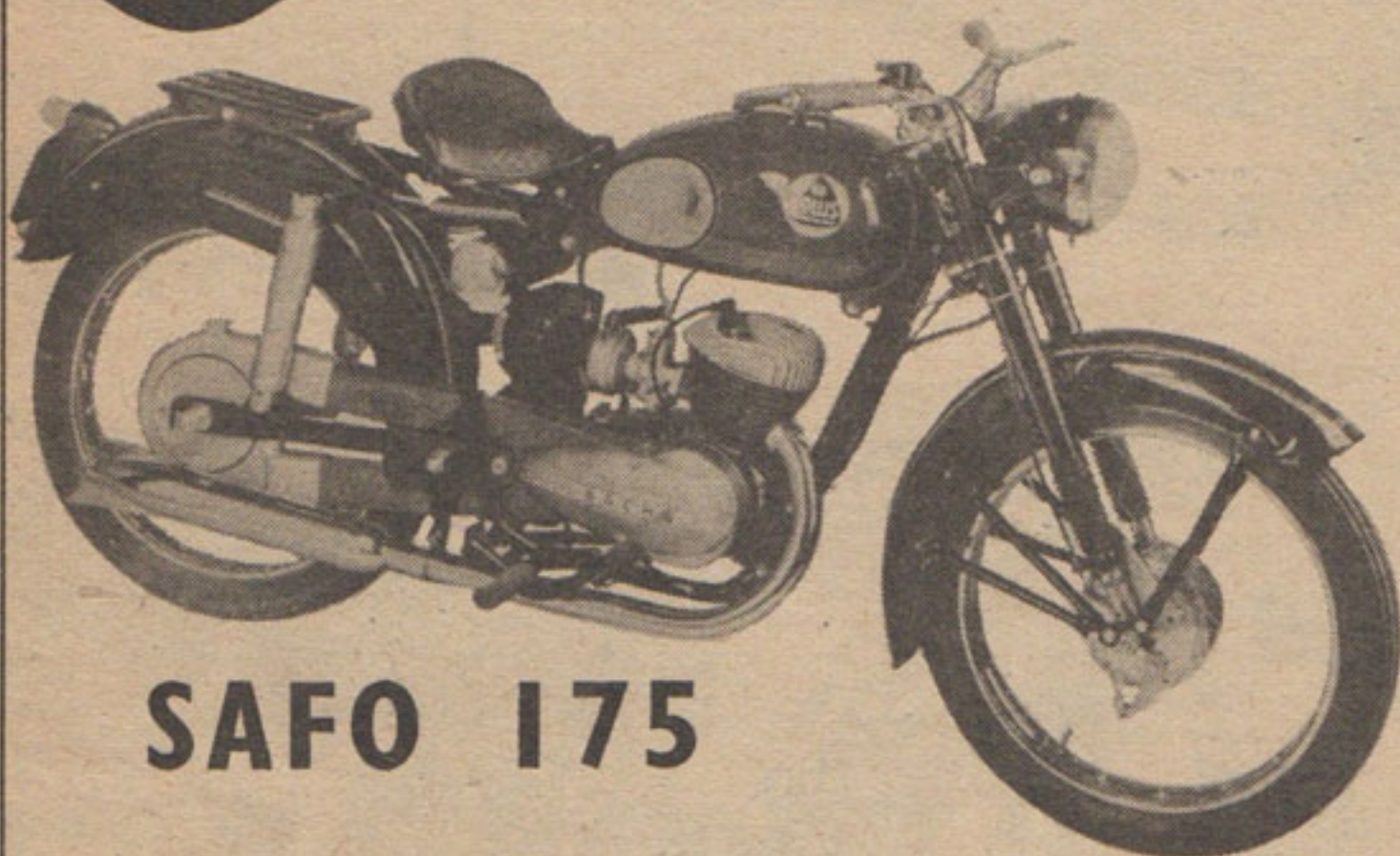
Trophée Vichy-Saint Raphaël

Trophée international de Monaco

Rallye international de Charbonnières

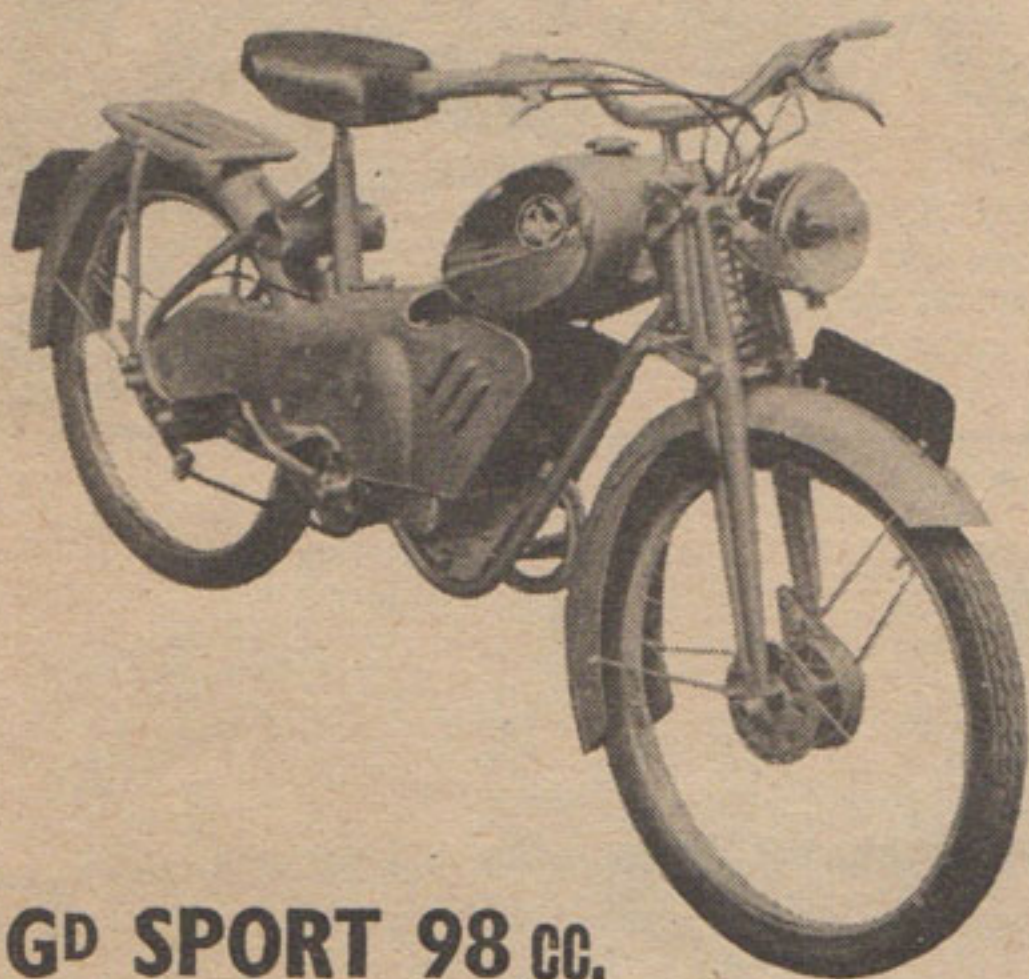
Rallye Saint-Etienne-Paris-Saint-Etienne

Egalement livrée avec les fameux moteurs YDRAL 125 et 175 cc. victorieux des Bol d'Or 1953-1954 et A.M.C. 175 "Sport"



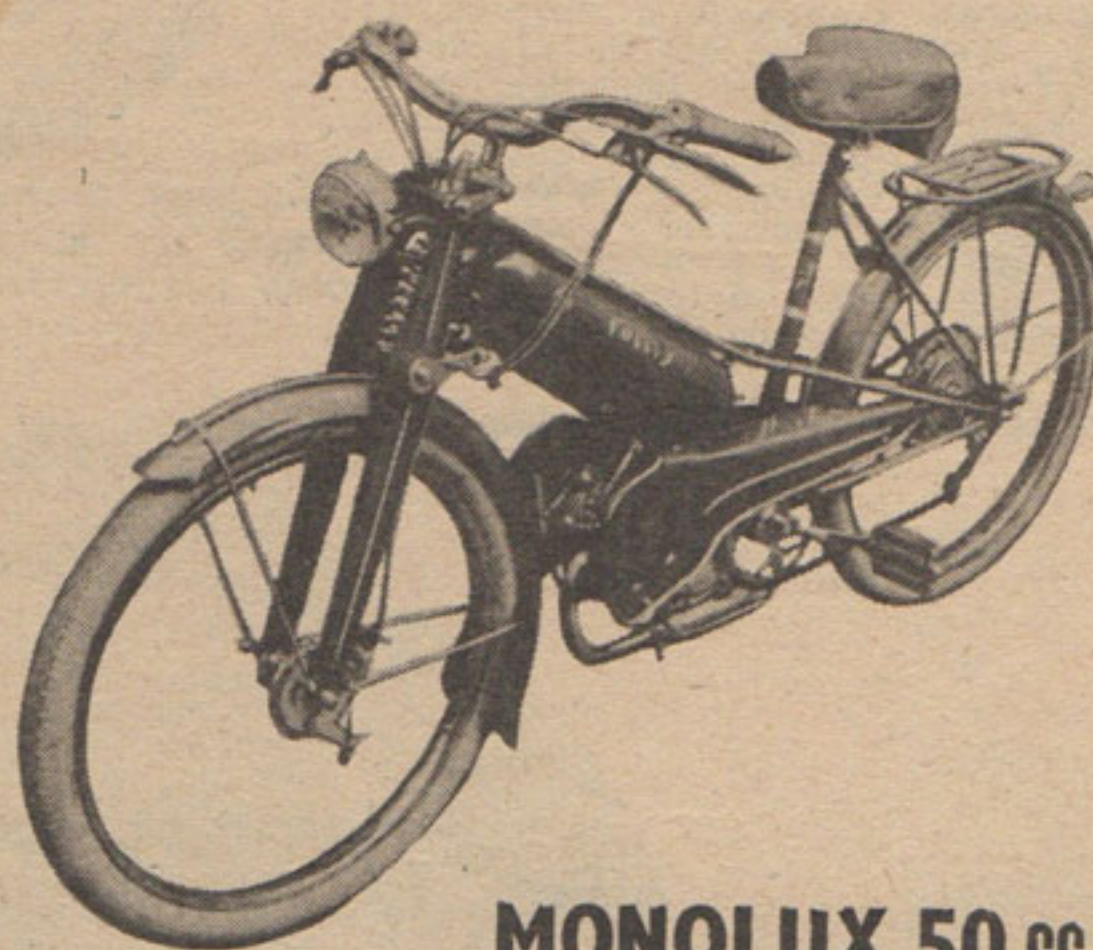
SAFO 175

175 cmc. - SACHS	185.000
» A.M.C. (avec moyeu-frein central)	190.000
» YDRAL	155.000
125 cmc. - YDRAL	132.650



GD SPORT 98 CC.

Avec moteur LAVALETTE	72.900
Avec moteur N.S.U.	82.500
Avec moteur N.S.U. présentation Grand Luxe	86.900
Avec moteur SACHS	90.200



MONOLUX 50 CC.

Modèle avec suspension AV et AR.	
Moteur FOLLIS	43.000
Modèle avec moteur VAP 4 DT... en monovitesse	55.000
en bivitesses	58.500

— LUBRIFICATION DE TOUTES LES MACHINES FOLLIS PAR MOTUL —

FOLLIS: 14-16, rue Danton - LYON (Rhône)

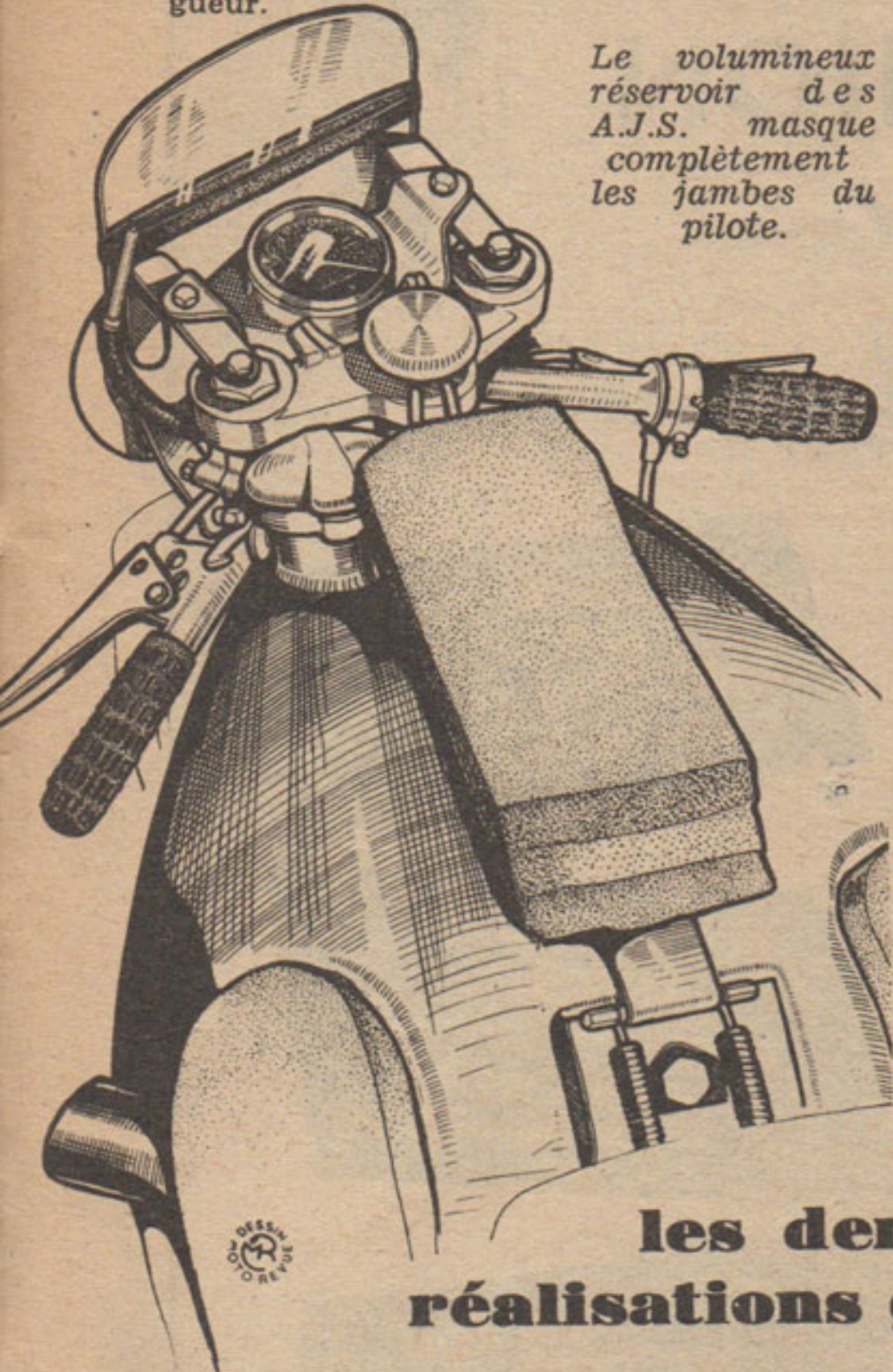
sion. Le moteur à distribution par chaîne en triangle donnerait 38 CV à 9.000 t.-m. avec un régime maximum de 10.000 t.-m. Ultime précision, la boîte serait à 6 vitesses !

× × ×

Sur la Gilera de Duke et la Norton de Amm étaient montés des pneus Avon d'un dessin nouveau.

Leur constitution interne est semblable à celle des autres pneus de la marque, mais les sculptures en sont différentes, deux rangées en zigs-zags encadrent une rainure centrale. Encore dans leur période d'essais, ils rompent néanmoins avec tous les principes jusque là en vigueur.

Le volumineux réservoir des A.J.S. masque complètement les jambes du pilote.



les dernières réalisations germaniques

Ci-dessous, à droite, la 350 twin Horex à 6 vitesses ; à gauche, la DKW 3 cylindres 350 cmc. qui a gagné en résistance sans perdre de ses qualités d'accélération, et ci-contre, la BMW side de Noll-Cron préparée par l'usine, reçoit un léger carénage de l'avant.

Beaucoup de fervents du sport motocycliste ont regretté que la FMB n'ait pas cru devoir, cette année encore, réserver une course aux 250 cmc. Les NSU et autres Guzzi pourraient s'en donner à plein « tube » sur ce circuit...

× × ×

L'organisation de la Fédération belge se veut parfaite, et cette année encore des améliorations ont été apportées, à l'intention surtout du public : plusieurs édicules, dont le besoin se faisait sentir... et qui, malgré leur appellation, n'ont rien de commun avec une célèbre marque de scooters, avaient été installés un peu partout. En outre, la Banque de Bruxelles avait aménagé un camion-bureau, où les visiteurs étrangers pouvaient obtenir le change de monnaie. Par contre, il serait souhaitable qu'il y ait davantage de terrains de camping aménagés sur le circuit, et surtout que leur emplacement soit mieux indiqué. On pourrait aussi surveiller les prix pratiqués par certains propriétaires de terrains qui demandent jusqu'à 100 fr. (belges) pour l'emplacement concédé.

× × ×

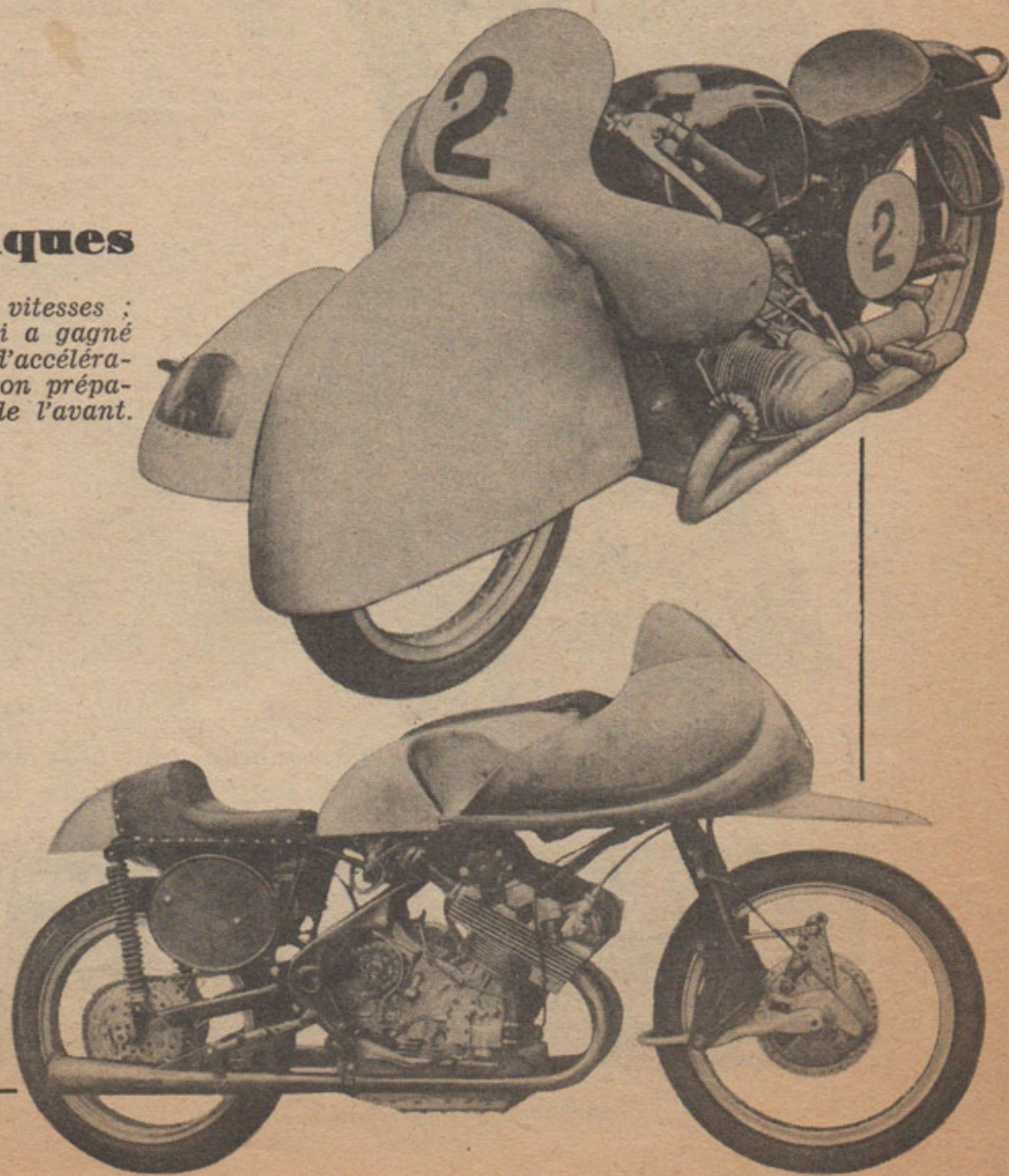
Dès avant les premières séances d'entraînement, on avait la joie de voir Pierre Monneret, remplaçant Milani dans l'équipe officielle de Gilera, et qui étudiait minutieusement le circuit, qu'il essayait pour la première fois : c'est ainsi qu'il fit avec sa « Vendôme » plusieurs fois le parcours de 14 kms, en compagnie de Mr Taruffi, le champion automoto et directeur des courses de la marque. Pour sa première prise de contact avec le public belge, notre champion national a d'emblée conquis la sympathie des sportifs de là-bas. On a senti frémir la foule à l'annonce de son accident. Et,

vers la fin de la course, le speaker Jean Leroy (le roi des speakers moto) ayant pour le coureur français de très aimables attentions, ne l'appelait déjà plus que « Pierrot » Monneret, cette cordiale familiarité signifiant ici que l'adoption de notre compatriote est maintenant chose faite.

× × ×

Au pesage, à Spa, samedi après-midi, la foule se pressait pour voir de près les concurrents et leurs machines. Le réputé coureur belge Raffeld, l'épaule et le bras dans le plâtre, à la suite de sa chute à Warsage le 13 juin, était consterné de ne pouvoir participer au Grand Prix, surtout qu'il pouvait cette fois compter sur une toute nouvelle BMW spécialement préparée pour lui. Et il nous disait avec son léger et savoureux accent bruxellois (Raffeld est sculpteur dans le « civil ») : « Savez-vous, malgré mon métier, j'en « ai plein le dos » de ce plâtre » (ce qui était ou jamais le cas de le dire). Malgré la présence au pesage des toutes dernières merveilles de l'industrie motocycliste, beaucoup d'amateurs s'extasiaient devant deux anciennes coquettes : une Vincent Black Shadow, et une Scott « flying squirrel » d'avant guerre.

Dauwe, de son côté, errait comme une âme en peine... il y avait de quoi : la BMW toute neuve qu'il avait été chercher juste à temps pour le Grand Prix avait cassé aux essais, et était momentanément inutilisable. (On dirait que les grands pilotes commencent à s'intéresser à la marque allemande). A ce sujet, on entourait curieusement un ensemble side BMW du coureur allemand Borgesdiek qui, au prix d'un joli bricolage, avait surbaissé considérablement sa machine en l'équipant de roues de 16, ce qui lui donnait une allure de basset peu courante. Toujours dans la série des BMW, on se



Quel PROGRÈS! Vous ne
serez pas déçu

...si vous achetez le meilleur

DE REPUTATION MONDIALE - 2 MILLIONS D'EXEMPLAIRES SILLONNENT LE MONDE

Le 125 cc. MOTO-UNION



c'est autre chose!

PAR SES QUALITES IL EST LE MOINS CHER A L'USAGE
SES PERFECTIONNEMENTS LE RENDENT LE PLUS AVANTAGEUX
A CREDIT A PARTIR DE 32.000 COMPTANT

ALLUMAGE
DELCO
DYNAMO-BATTERIE

ECLAIRAGE
PUISSANT et STABLE
(veilleuse)
AVERTISSEUR
même à l'arrêt

FOURCHE
TELESCOPIQUE
SUSPENSION AR.

ROUES à BROCHE
UNIQUE
Démontage simplifié

Il réunit le maximum de perfectionnement et d'avantages existants dans le monde.

Son moteur construit dans des aciers spéciaux avec la technique de l'automobile est conçu pour « durer ». Il comporte une Dynamo Delco, donc allumage par bobine et batterie, permettant une veilleuse de ville en sus d'un éclairage de route puissant et stable, même moteur à l'arrêt (plus de volant magnétique capricieux, ni d'ampoules grillées).

Tout l'appareillage électrique est concentré dans un boîtier étanche, et à l'abri de l'humidité.

Fourche AV et suspension AR télescopiques et graissage sous pression.

Roues à broches. Sélecteur au pied avec indicateur de position de vitesses. Compteur kilométrique lumineux, incorporé dans le phare. Clé de contact antivol. Consommation réduite à 2 l. 25 aux 100 kms. Réservoir à essence avec filtre et réserve. Graisseur sur les transmissions flexibles de commande. Guidon à poignée tournante avec contact d'avertisseur électrique et inverseur code-phare. Selle caoutchouc à double paroi. Porte-bagages renforcé pour siège AR. Emplacement sur cadre pour repose-pieds passager. Lanterne AR solidaire du garde-boue.

Méfiez-vous des excès de chrome périssables qui ne sont qu'un « tas de rouille », après quelques mois.

Méfiez-vous des machines lourdes et volumineuses avec des malheureux moteurs essouffés.

L'allègement dans sa conception est la première qualité de notre vélomoteur. Le raffinement dans la fabrication de chacune des pièces, et surtout le choix d'aciers spéciaux, ainsi que leur traitement, permet d'obtenir un allègement de 20 kgs et plus, avec une solidité de beaucoup supérieure à celle des modèles, genre « mastodonte », construits dans de l'acier dont on « ferre les ânes ».

Malgré leur poids, les réveils coûtent 20 fois moins cher que les montres.

Poids de notre 125 cmc. : 62 kgs.

LES ACIERS
SPECIAUX
EMPLOYES TRIPLÉNT
le kilométrage

PORTE-BAGAGE
RENFORCE
pour siège arrière
supports pour
repose-pieds

CONSOMMATION
REDUITE
avec robinet filtre
et réserve

SELECTEUR AU PIED
poignée tournante
compteur lumineux

Demandez à nos agents la documentation détaillée. Les vélomoteurs sont disponibles. Hâtez-vous il s'agit d'un matériel d'importation en nombre limité. — VENTE A CREDIT EN 15 MOIS

MOTO-UNION

83, AVENUE DE LA GRANDE-ARMEE - PARIS (16^e) — TELEGRAMMES : DEKAVE - PARIS

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS

montrait le coureur germanique Faust, que l'on avait, disait-on, vu entre deux séances d'entraînements, s'extasier devant un champ plein de... marguerites (?) Réminiscences ?

× × ×

Le samedi soir vit une véritable invasion de motos venant de la direction d'Eupen et de Malmédy, et comportant la lettre de nationalité D : on se croyait revenir 14 ans en arrière (Honni soit qui... mal médit). Et quelles motos ! nul besoin de statistiques pour se rendre compte que nos voisins de l'est se « relèvent » rapidement : rien que des machines sortant du magasin, les Adler, Horrex et autres BMW, par paquets de 10-15, et équipées !

× × ×

Le jour de la course, qui pourtant ne commençait qu'à 13 heures, la plupart des enceintes et les tribunes étaient plus qu'aux trois quarts garnies à partir de 9 heures et demi ; malgré le temps plus que maussade, l'affluence égale cette année celle record de l'an dernier, mais comme déjà dit, on fait de la publicité pour un Grand Prix en Belgique, où le sport motocycliste prend la place qu'il mérite.

Parmi les personnalités marquantes qui s'étaient dérangées, on pouvait en premier lieu se féliciter de la présence de Mr Buisseret, Ministre des Colonies, de Mr le Président de la Fédération Belge, Groutars, et de tous les membres de la FMB.

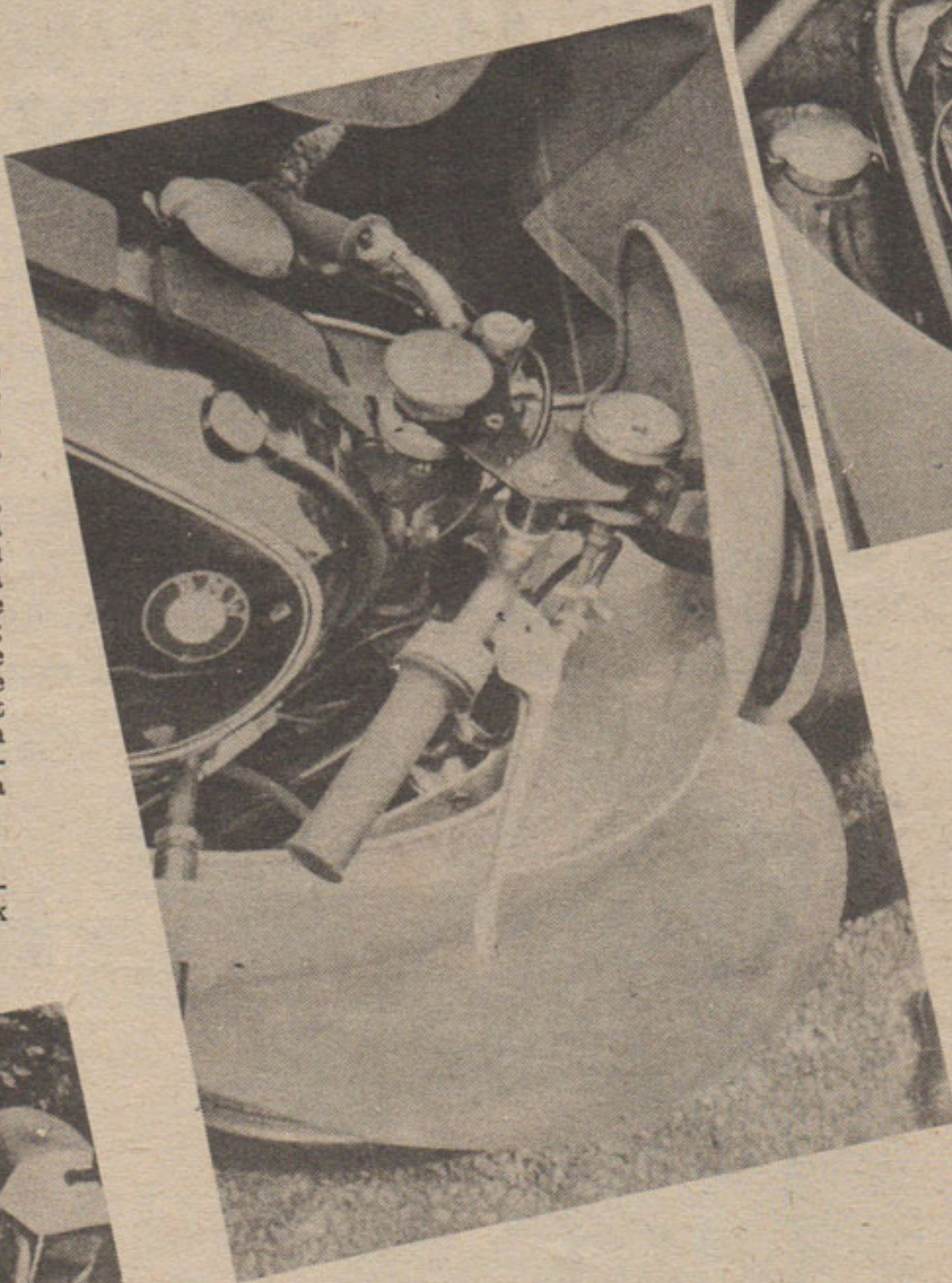
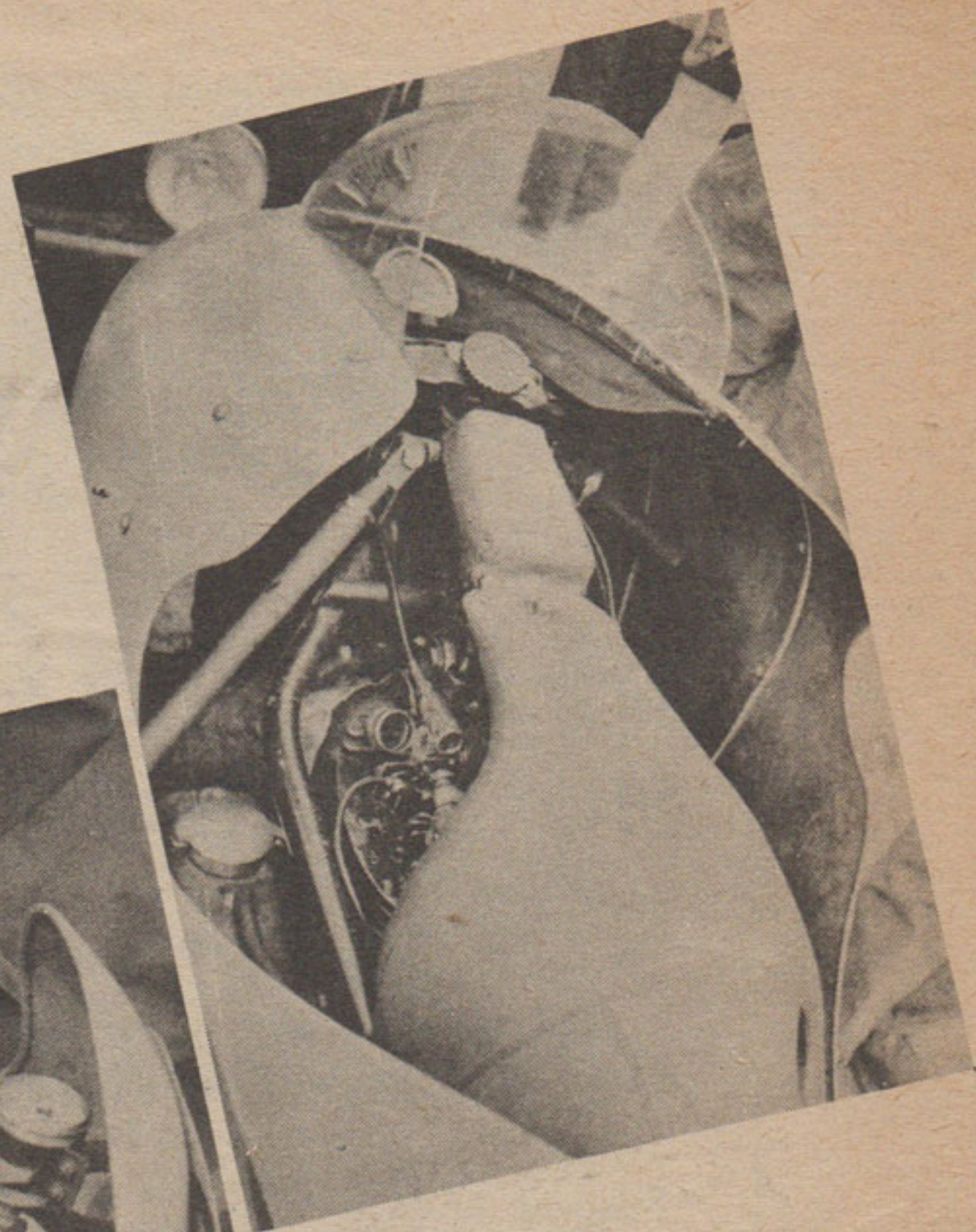
Noté aussi la présence de Mr Guenix, Vice-Président du MC du Nord de la France, et l'un des « responsables » du sport motocycliste français, venu pour la deuxième année consécutive se rendre compte de ce qui se fait si près de nous ; et cela nous vaudra peut-être un jour de voir dans le Nord de la France une course digne de ce nom, exclusivement motocycliste, et qui sera organisée par un club qui est à lui seul presque aussi puissant en nombre et financièrement que la FMB toute entière.

× × ×

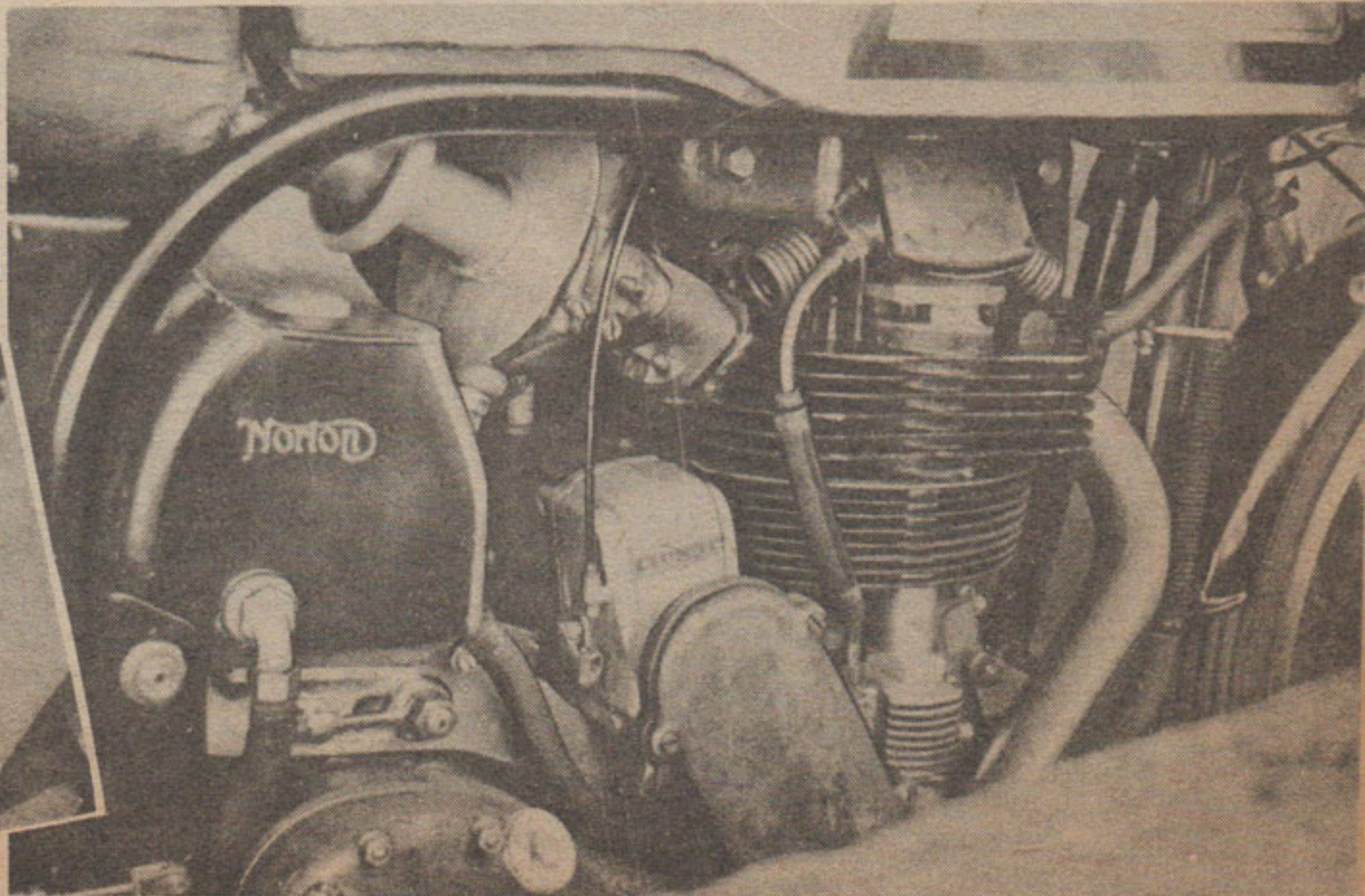
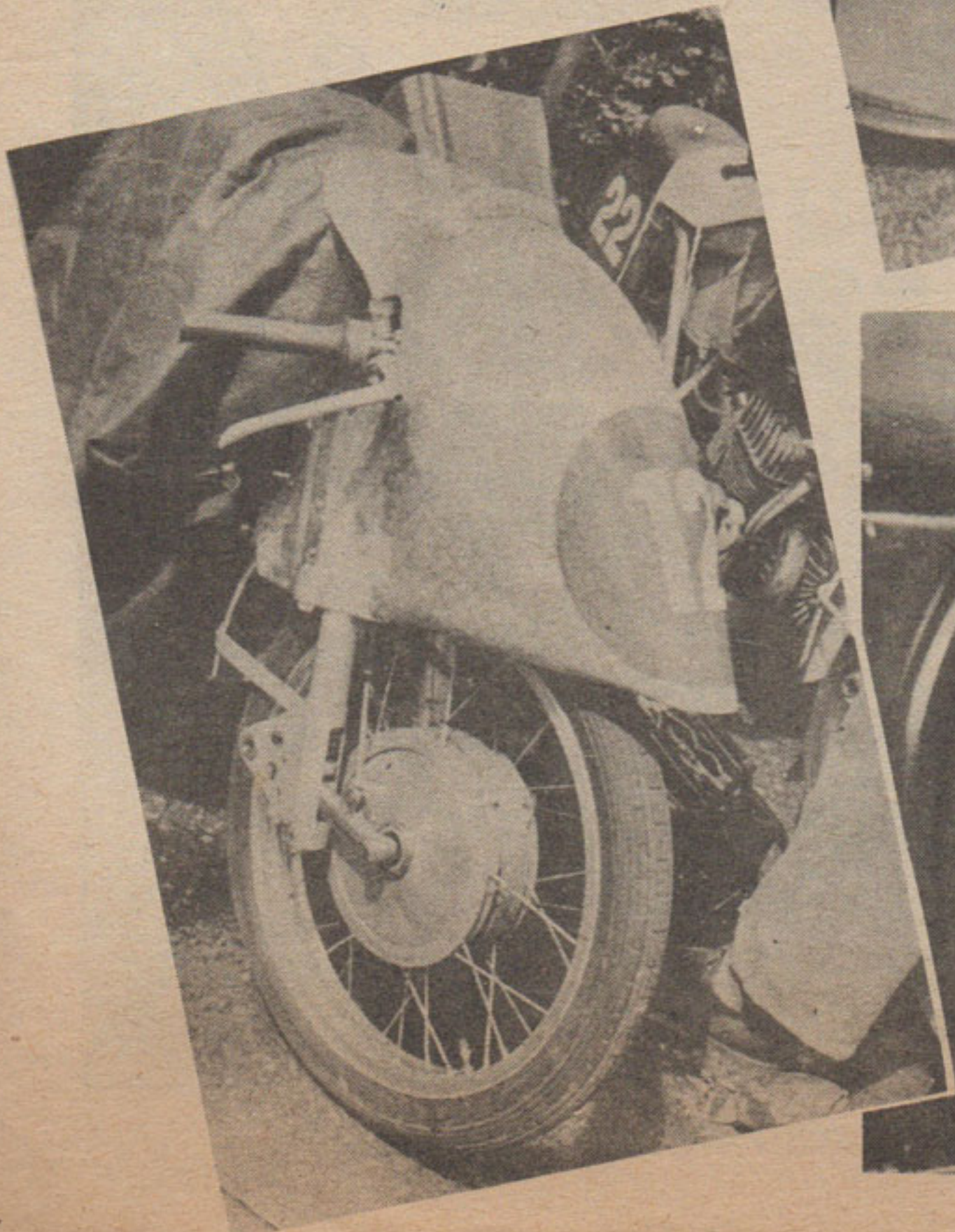
Restant dans l'euphorie de ce rêve téméraire, nous ne pouvons faire mieux que clore cette chronique.

H. F.

A droite, le « poste de pilotage » du side-car d'Oliver, vu de l'intérieur, et ci-dessous, ce qui apparaît de la BMW de Noll sous l'angle inverse. Noter les dimensions des commandes et la molette de réglage de la tension du frein AV.



Ce qui aurait pu être le secret d'une victoire. Sur les Norton officielles un disque protégeant la prise d'air du carburateur des émanations de chaleur du cylindre. A l'extrême gauche, le carénage embryonnaire de la DKW de Hohl.



BSA

*pour le
moto-cross*

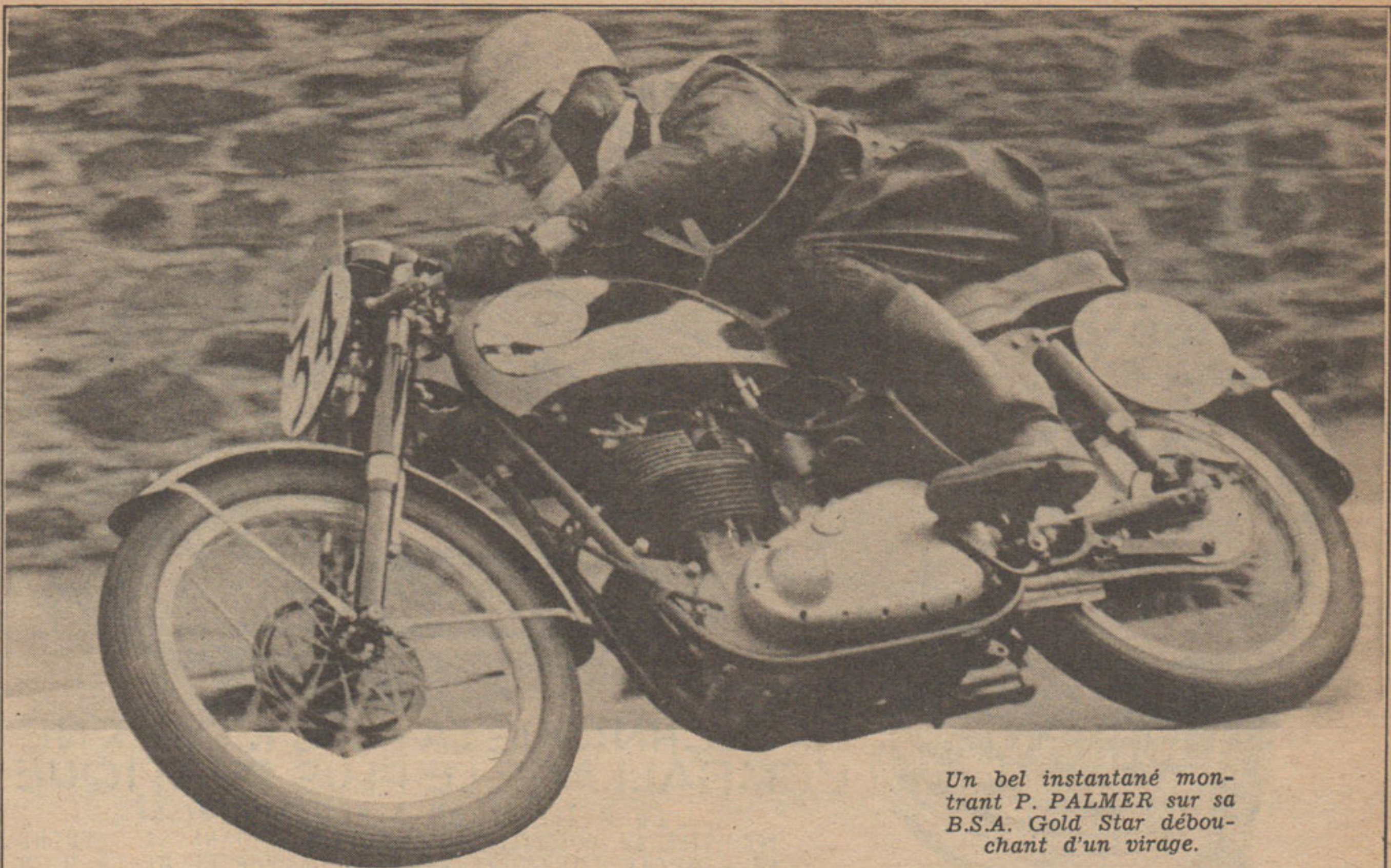
GRAND PRIX INTERNATIONAL DU MOTO-CROSS DE GRANDE-BRETAGNE

Phil NEX, sur sa 500 cmc. B.S.A. Gold Star, remporta le Grand Prix International du Moto-Cross de Grande-Bretagne, après une course passionnante. Parmi les vingt-trois concurrents au départ on voyait des champions tels que les trois Suédois B. ANDERSSON, B. NILSON et S. LUNDIN ; les quatre Belges M. MINGELS, V. LELOUP, N. JANSEN et R. BARTEN ; le Français J. CHARRIER, l'Australien L.E. SHEEHAN, ainsi que toutes les vedettes du moto-cross anglais.

Phil NEX, sur sa B.S.A. Gold Star, qui a enlevé le Grand Prix International du Moto-Cross de Grande-Bretagne.



MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



Un bel instantané montrant P. PALMER sur sa B.S.A. Gold Star débouchant d'un virage.

BSA *pour la vitesse*

SENIOR ET JUNIOR CLUBMAN'S T.T. A L'ILE DE MAN

Cette année, à l'Île de Man, les B.S.A. Gold Stars ont fait preuve d'une vitesse étonnante en remportant les Junior (catégorie 350 cc.) et Senior (catégorie 500 cc.) Clubmans T.T. Les B.S.A. se sont classées première, deuxième et troisième dans ces deux épreuves, et ont battu le record du tour dans les deux cas.

Faites confiance à votre BSA



Une Huile extraordinaire

POUR SCOOTERS
CYCLOMOTEURS, VÉLOMOTEURS



LA TECHNIQUE LA PLUS MODERNE
L'EMBALLAGE LE PLUS PRATIQUE

CE PETIT BIDON A BOUCHON VISSÉ
PERMETTRA AU MOTOCYCLISTE DE L'EMPORTER DANS SA SACOCHE
ET D'AVOIR TOUJOURS AINSI A LA PORTEE DE LA MAIN
LA PETITE RESERVE D'HUILE DANS LAQUELLE IL PUISERA
CHAQUE FOIS QU'IL FERA SON PLEIN D'ESSENCE.



Un moteur puissant Un cadre incomparable

GIMA

Une organisation nouvelle de distribution
comporte un nombre supplémentaire
d'Agences exclusives, même dans les
Cantons. - Hâtez-vous de posez votre can-
didature. - Meilleures conditions. - Grandes
facilités - Vente à crédit.

MOTEURS A.M.C.
4 temps culbutés

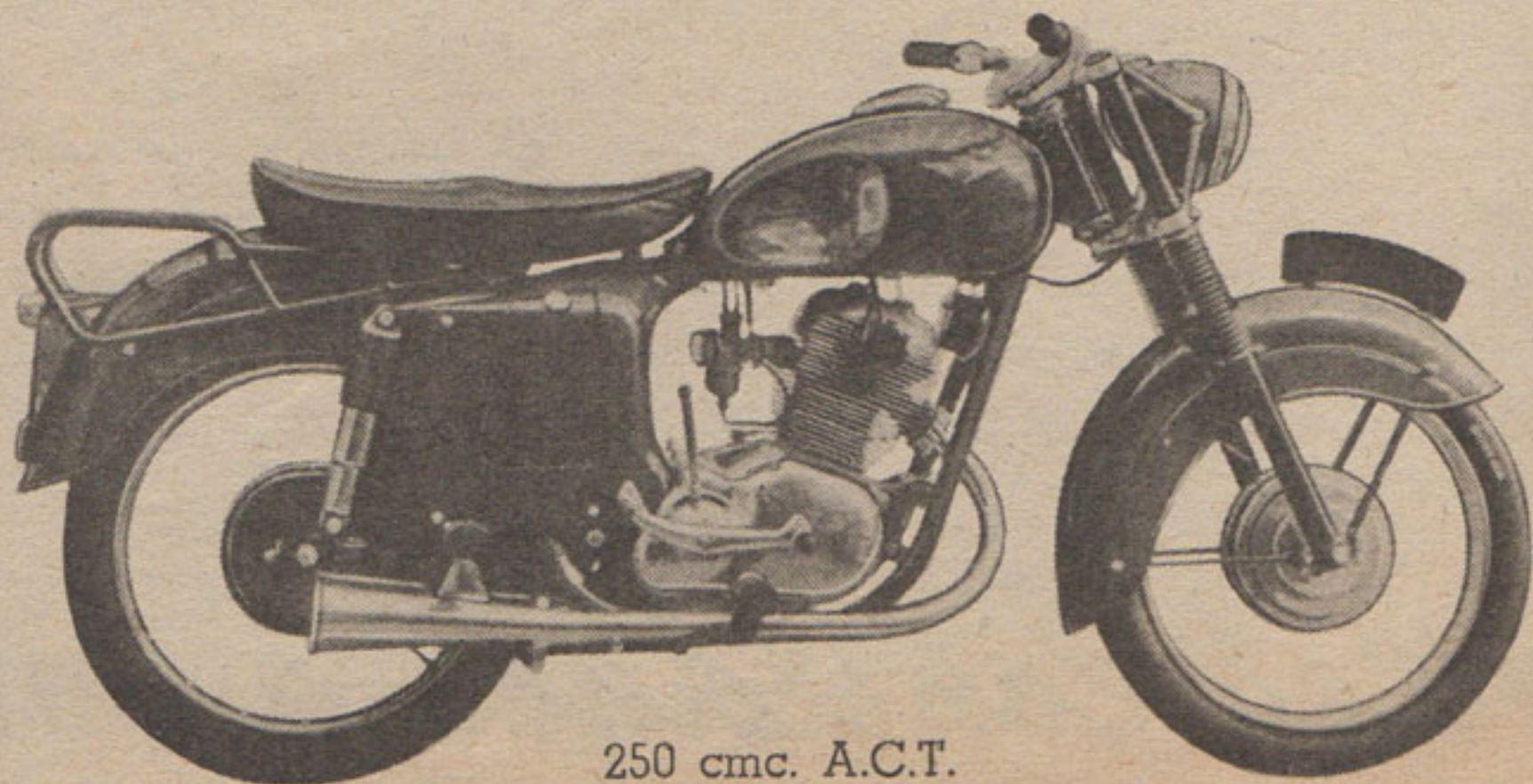
125 cmc. 3 vitesses
125 cmc. 4 vitesses
175 cmc. 4 vitesses
250 cmc. A.C.T. 4 vit.

MOTEUR YDRAL
— 2 temps —

125 cmc. 4 vitesses
Equipement
le plus complet
Finition
la plus soignée

LA MOTO DE GRANDE CLASSE

24, avenue Pasteur - CHAMALIERES (Puy-de-Dôme)



250 cmc. A.C.T.



La Hollandaise Mlle Willy Koppen a remporté la coupe des Dames avec sa 250 Adler. Les 3 premiers espagnols du classement général, de gauche à droite, Sol Sol, Millet Maristany et Fernandez Garcia.

Photos « Studio Erpé »

Victoire Espagnole au 5^{me} Trophée de Monaco

La cinquième édition de l'épreuve internationale de régularité et de grand tourisme du Moto-Club de Monaco vient de se terminer par une éclatante victoire de l'Espagne. Ce sont en effet les Montesa 125 cc qui, renversant tous les pronostics, se sont taillées la part du lion, pilotées par une sélection de fins coureurs d'outre-Pyrénées.

Dix pays étaient représentés cette année, les 99 concurrents se répartissant comme suit : 22 allemands, 20 espagnols, 16 hollandais, 13 français, 10 anglais, 10 monégasques, 5 danois, 1 belge, 1 luxembourgeois et 1 suédois.

Les départs eurent lieu le vendredi 2 juillet entre 2 h. 07 et 11 h. 15 depuis Amsterdam, Barcelone, Biarritz, Bruxelles, Monaco, Oxford, Paris et Monaco. Aucun partant sur les itinéraires de Genève et Milan. Après 1.600 kms, les 92 partants (7 forfaits avaient été enregistrés) devaient arriver en Principauté de Monaco le samedi 3 juillet entre 13 h. 31 et 20 h. 33. 28 abandons ont été enregistrés avant l'arrivée et finalement 59 concurrents terminèrent dans les délais, 27 seulement avec 0 point de pénalisation.

Le film de l'épreuve peut se traduire par une marche normale jusqu'à Lyon, où les coureurs étaient contrôlés dans la nuit de vendredi à samedi pour continuer vers Briançon, Entraunes et Monaco. Mais les étapes finales étaient particulièrement meurtrières avec les cols de Lautaret, Vars, Cayolle, Turini et Braus. Entre Entraunes et Monaco, le déchet fut assez important et les pénalisations commencèrent à s'accumuler, surtout à Sospel au terme de l'étape St-Jean-la-Rivière-Sospel.

Pour déterminer le classement général, les organisateurs monégasques départagèrent les 27 ex-æquo à l'arrivée par une

épreuve de régularité-vitesse sur la fameuse route du Mont-Agel.

Les pilotes devaient couvrir trois secteurs égaux de 900 mètres, le premier en vitesse pour établir le temps de base minimum et les deux suivants en régularité par rapport au premier secteur. Si le meilleur temps fut réalisé sur le tronçon initial par une BMW 600 cc en 57", le vainqueur espagnol réalisa le temps de 64" avec un gain de 12" sur le temps idéal déterminé par la formule d'indice de performance, pour les 125 cmc. Cette phase déterminante du V^e TIMM mit d'ailleurs aux prises les espagnols en une lutte fratricide, chacun des 11 pilotes de Montesa et Ossa, forçant au maximum son engin pour réaliser la meilleure performance. Finalement, six espagnols occupent la tête du classement général.

Le classement international voit la victoire de l'Espagne qui reçoit le Challenge de S.A.S. le Prince Souverain de Monaco pour la Real Federación Espanola dont les trois pilotes devançant de 185 points les conducteurs allemands de l'Oberste Motorradspport Kommission, la Hollande se classe troisième, tandis que la France est quatrième. Sur les dix nations participantes, 4 seulement sont classées.

Le Challenge inter-clubs du Commissariat aux Sports de la Principauté de Monaco mettait aux prises 12 équipes engagées par 7 nations. 8 équipes sont classées, la victoire revenant aux pilotes espagnols du Real Moto Club de Catalunya II à Barcelone, distançant de 170 points leurs camarades barcelonnais de la Pena Motorista Barcelona, tandis qu'une seule équipe française est classée, celle de l'Amical Moto-Club de la Cité, à Lyon, qui occupe la troisième place avec Germain Luc, Sarale Raymond et Susini André.

Quant au Challenge inter-marques du Moto-Club de Monaco, il est remporté par l'équipe espagnole « Montesa », les pilotes français de Follis prenant la quatrième place, 12 équipes de 6 pays étaient engagées, 6 étant classées à l'arrivée.

C'est la hollandaise, Mlle Willy Koppen, qui, pour la seconde année consécutive, remporte la Coupe des Dames disputée par 5 courageuses motocyclistes hollandaises, allemande et française.

Le premier des sidecars au classement général est celui de l'allemand Petermann dont la passagère reçoit la plaquette spéciale pour sa bonne prestation.

Dans les trois premières places des divers groupes, le seul français en position honorable est le lyonnais Joseph Rogliardo, troisième du Groupe 6 avec son équipage BSA-Impérial 650 cmc., vainqueur l'an dernier de la catégorie sidecars.

620.000 francs de prix en espèces, trois challenges, quatorze coupes, seize plaquettes d'or, argent et bronze, 27 diplômes de médailles d'argent et bronze ont été décernés aux 59 pilotes classés, au cours de la distribution des prix.

Le Jury International qui siégea à Monaco à cette occasion comprenait les délégués allemands de l'OMK, Messieurs Petermann et Reisen, le représentant hollandais de la KNMV, Mr Hengelmolen, le délégué espagnol César Viamonte et Mr Louis Dotto, Président de la Ligue Motocycliste de Provence pour la France.

Si l'on peut tirer une conclusion de l'épreuve, il faut surtout retenir l'énorme progrès de l'industrie espagnole, la confirmation de la valeur des pilotes et machines d'outre-Rhin et les bonnes prestations des produits de l'industrie britannique, sans omettre l'industrie française qui quoique faiblement représentée, a

MOTOBÉCANE

LIVRAISON IMMEDIATE
DE TOUS MODELES

STATION SERVICE

"MOBYLETTE"

CASQUES « F.N. » - « GENO » - « Y.C. »

HUILE
CASTROL

STOCK COMPLET
PIÈCES DÉTACHÉES
ET ACCESSOIRES — REPARATIONS

Distributeur agréé des combinaisons
« MACOMBYNN »

GARE
DU
NORD

P. LISITA

94, Boulevard Magenta - PARIS-10^e - Tél. : NORD 65-25
Ouvert tous les jours, sauf le dimanche de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

GARE
DE
L'EST

VENTE A CREDIT : renseignements contre 50 fr. en timbres-poste

Méfiez-vous

DES
CONTREFAÇONS!



EXIGEZ le

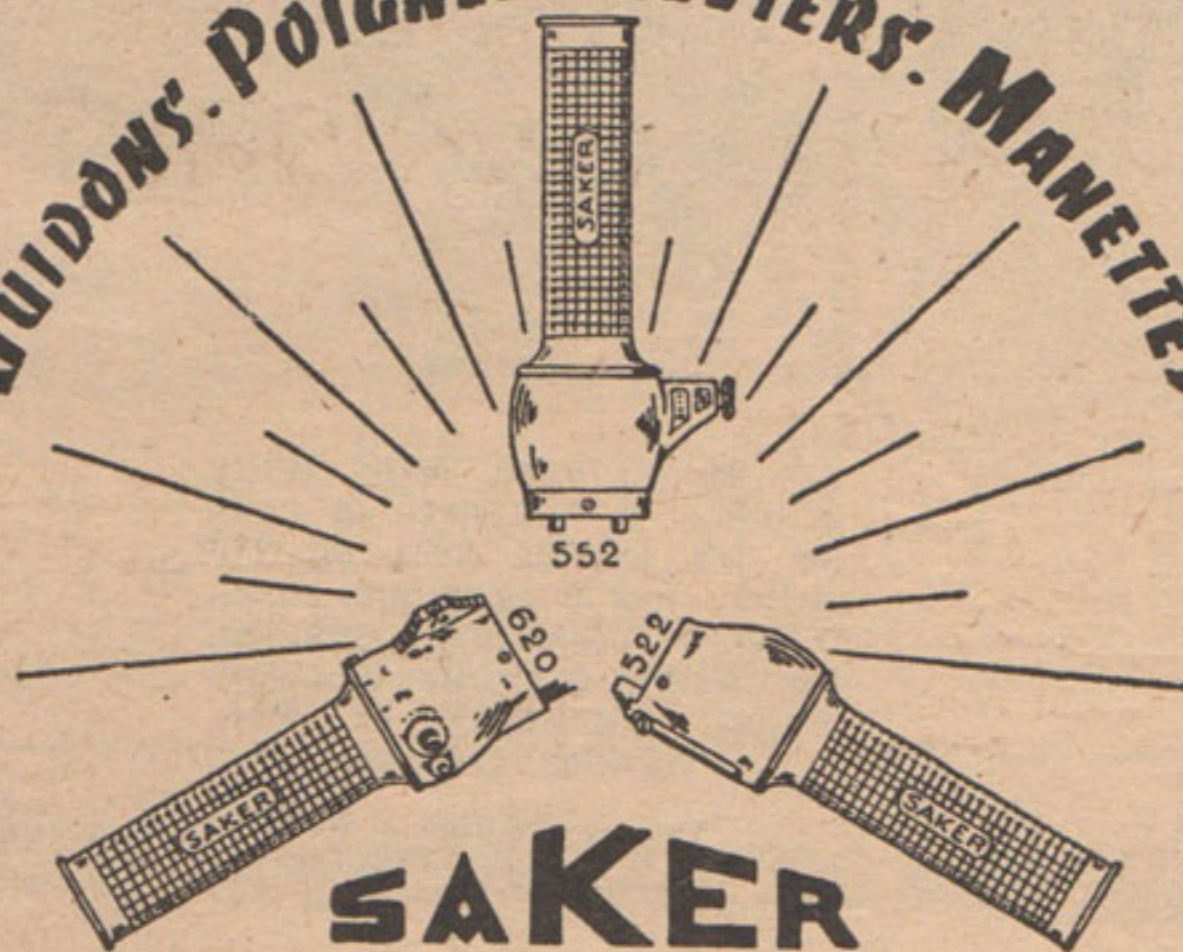
CASQUE GENO

HAUTE RESISTANCE IMPERFORABLE AUX CHOCS

Vente exclusive aux grossistes

GUENEAU-GENO 6, Fg Saint-Honoré, 6
PARIS-8^e - ANJ. 12-38

GUIDONS. POIGNÉES. LEVIERS. MANETTES



SAKER

POIGNÉES
A TIRAGE RECTILIGNE

MONTAGE RAPIDE SUR TOUS GUIDONS

COURSE SPORT TOURISTE

FIXATION RÉGLABLE DES CABLES
PAR VIS



Dès aujourd'hui
achetez la meilleure 125 du monde!

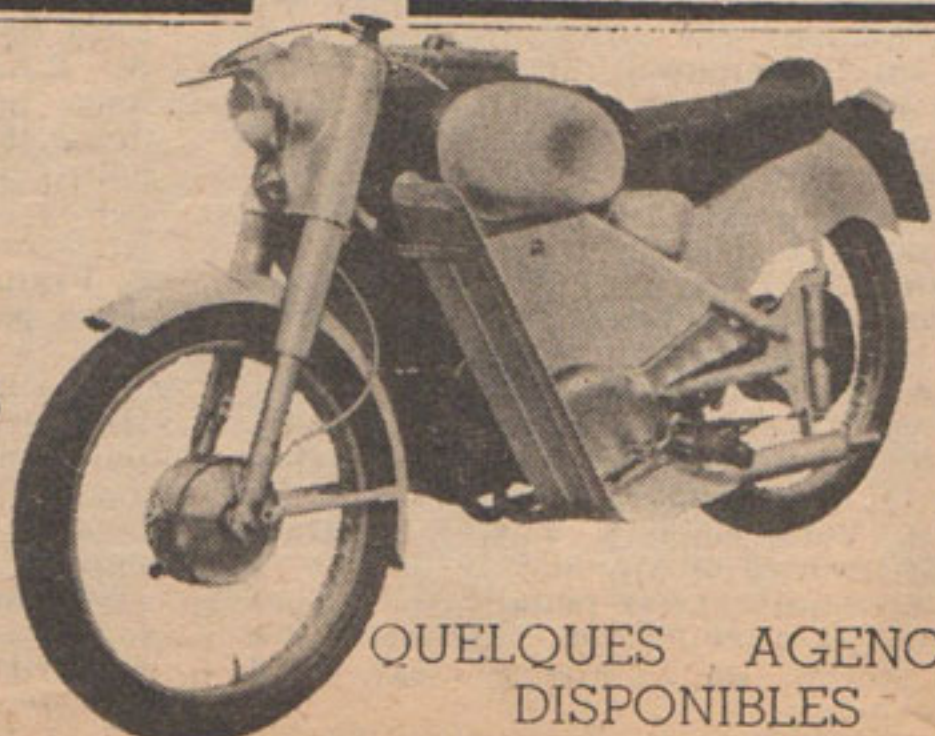
la RUMI

SPORT 1 CARBU SUPERSPORT 2 CARBUS

La seule moto avec laquelle vous pouvez faire du tourisme
et participer aux compétitions

G. MONNERET

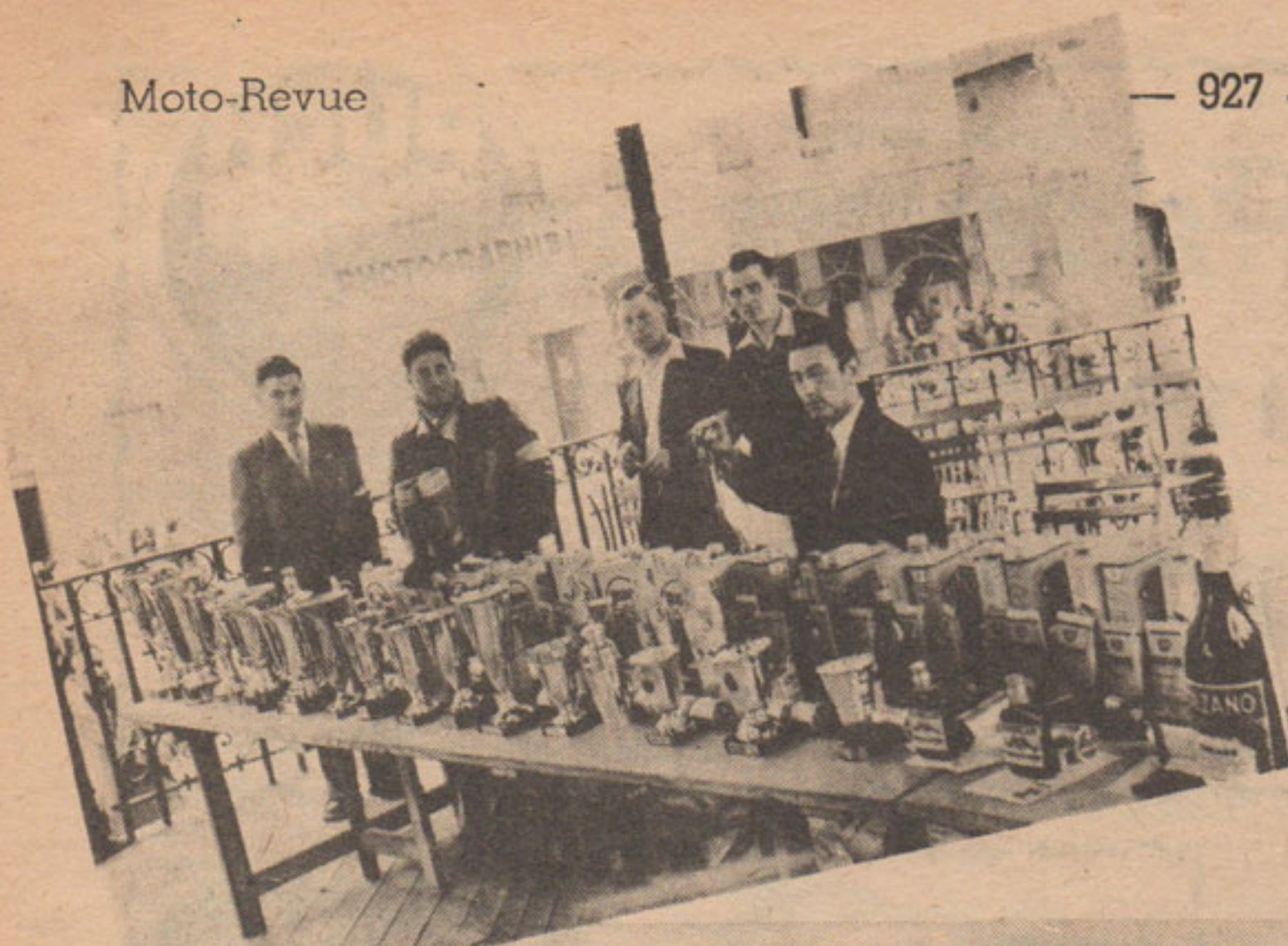
Paris-Centre : 7 et 9 Bd Beaumarchais-3^e - Tur. 96-56



QUELQUES AGENCES
DISPONIBLES

CREDIT 12 MOIS

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS



4^{ème} RALLYE de L'U.M. CHALONNAIS



TROPHEE MONACO (suite)

réussi à se maintenir au niveau de la concurrence étrangère. Mais il faut que nos constructeurs s'attachent davantage à faire courir leurs pilotes pour remonter la cote française dans les épreuves internationales et en tirer les enseignements techniques qui nous permettront de disposer aussi de machines parfaites à tous points de vue.

Concurrents non pénalisés à l'arrivée :

1. Millet Maristany (E.) Montesa 125 ; 2. Sol Sol (E.) Montesa 125 ; 3. Fernandez Garcia (E.) Montesa 125 ; 4. Bresca Mercadal (E.) Ossa 125 et Sagnier Mundoz (E.) Montesa 125 ; 6. Lluch Lyon (E.) Ossa 125 et Pelikaan (NL) DKW 175 ; 8. Goppert (D.) Victoria 250 et Gomez Velez (E.) Montesa 125 ; 10. Vidal Llobateras (E.) Ossa 125 et Sarale ; 12. Neuhaus ; 13. Olie, Oelrich et Agramunt Oliva ; 16. Buss, Rozenberg et Germain ; 19. Romeu Gutes ; 20. Brack et Vidal Ribas Zaragoza ; 22. Pillen ; 23. Chandon et Van Rijssel ; 25. Susini, etc...

Challenge International

de S.A.S. Le Prince Souverain de Monaco

1. Espagne (Réal Fédération Motociclista Española) Millet Maristany, Sol Sol, Fernandez Garcia : + 115 points.

2. Allemagne (Oberste Motorradsporth Kommission) : — 70 points.

3. Hollande (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging) : — 75 points.

4. France (Fédération Française de Motocyclisme).

Challenge Inter Marques « Monte-Carlo » du Moto Club de Monaco

1. Montesa I. (Espagne) ; 2. Ossa (Espagne) ; 3. Victoria Werke (Allemagne) ; 4. Follis (France) ; 5. Montesa II (Espagne).

Coupe des Dames

Mlle Koppen (NL).

Plaquette de passagère

Mlle Petermann.

Groupes

Groupe I : 1. Millet Maristany ; 2. Sol Sol et Fernandez Garcia.

Groupe II : 1. Goppert ; 2. Pillen ; 3. Van Rijssel.

Groupe III : 1. Oelrich ; 2. Buss ; 3. Brack.

Groupe IV : 1. Neuhaus ; 2. Olie ; 3. Agramunt.

Groupe V : 1. Webert ; 2. Glese.

Groupe VI : 1. Petermann ; 2. Buck ; 3. Rogliardo.



Pour la quatrième édition de son Rallye Concentration, organisé à l'occasion de la foire de Chalon-sur-Saône, l'UM du Chalonnaise a remporté un très grand succès.

Placée sous la présidence d'honneur de Mr André Moynet, député de la Saône-et-Loire, cette manifestation était patronnée par les établissements Peugeot, Monnet-Goyon, Marchal, Morel, Geno, Borgo, Veedol, Energol, Shell, Labo, Motul, Yacco et... « Moto-Revue ».

L'importance de cette manifestation est une fois de plus prouvée par le nombre de clubs et de participants qui rallièrent Chalon : 23 clubs ; 300 motos et près de 600 participants donnent une idée de la réussite qui récompensa l'UM du Chalonnaise.

La parfaite organisation de ce rallye donna satisfaction à tous les concurrents qui apprécièrent l'esprit d'entente qui règne au sein de l'UM du Chalonnaise qui prépare déjà le rallye 1955.

Au classement, le MC de Cossonay (Suisse) arrive en première position et remporte le challenge du Comité de la Foire. La Coupe « Moto-Revue » est at-

De haut en bas, une vue partielle des nombreuses Coupes et prix offerts aux concurrents du rallye. - L'Amicale Motocycliste du Creusot qui remporta la Coupe « Moto-Revue » et le Challenge Peugeot. - Nombre de participants très élevé, comme en témoigne cette vue partielle du parc de stationnement.

tribuée à l'AM du Creusot, 2^e au classement général.

CLASSEMENT

1. MC de Cossonay (Suisse), Challenge du Comité de la Foire et Coupe Veedol. 2. AM Creusot, Coupe Moto-Revue. 3. MC Loir-et-Cher, Coupe de l'Office des Sports. 4. MC Bourgogne Dijon, Coupe Peugeot. 5. AM Mâcon, Coupe « L'Europe ». 6. MC de Savoie-Chambéry, Coupe Morel. 7. MS Dolois, Coupe « Courrier de S.-et-L. ». 8. MC Bourg, Coupe Marchal. 9. LOU Coupe Monnet-Goyon. 10. MC du Jura.

En résumé, réussite totale qui ne peut qu'aider au développement de notre sport favori.

AGENCE OFFICIELLE

PUCH

MOTOS et SCOOTERS
disponibles



SERVICE

Après vente
Pièces détachées
Réparations

CRÉDIT

20 % à la livraison
Solde 4 à 15 MOIS



Bol d'Or 1954
Vainqueur
toutes catégories

MOTO-BASTILLE

ne pas
confondre

Directeur : R. DANVIGNES

6, BOULEVARD RICHARD-LENOIR - PARIS-11^e — ROQ. 29-28



à 120 Km à l'heure

Faire 8 pirouettes sans la moindre blessure... C'est désormais possible grâce au Casque BAYARD. Notre photographie représente l'accident (dû à une cause mécanique) arrivé pendant la course de côte de Goldbach à Mr Léger-Kleindienst, 30, Rue du Général Riu à Montpellier, qui dut la vie à son "BAYARD".

BAYARD
a été adopté par
la police d'État



BAYARD est en liège naturel (ne pas confondre avec le liège "aggloméré") le matériau le plus efficace (élastique, il ne se cabosse pas). Il est léger et il isole du froid comme de la chaleur.
Efficacité - Éléance - Légèreté - telles sont les qualités du

CASQUE BAYARD

son armure est de liège

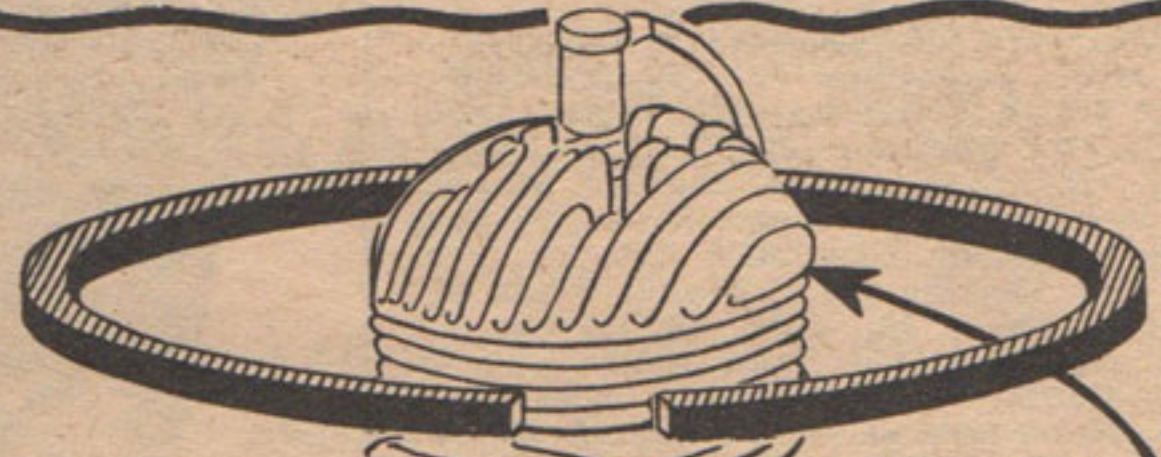
USINES, BUREAUX : 28, RUE DU CHATEAU-LONDON, PARIS - NOR. 04-47



Vappa

vous l'emportez
avec
5.000 fr. à la
commande
10.000 fr à la
livraison.
CREDIT
de
6 à 18
Mois

Ets. Paul LADEVEZE
170, avenue de Clichy - PARIS
Tél. : MAR. 06-96



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

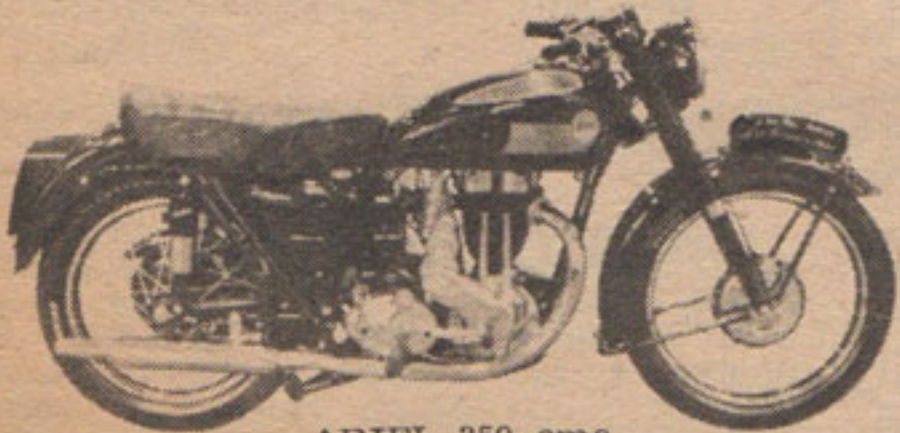
150

Ne tardez plus à commander votre nouveau modèle **BSA** ou **ARIEL**

A NORD-EST-MOTOS

Agence des Grandes Marques :

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



ARIEL 350 cmc.



250 cmc. GIMA

N. ANGELI

SPECIALISTE DIPLOME B.S.A. et SUNBEAM

214, Faubourg St-Denis -

Tél. : NORD 43-92

— Métro : Nord et La Chapelle —

CREDIT 12 MOIS - REPRISES

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



PALOMA
85.000 fr.

DISPONIBLE, EN NEUF, DE SUITE

VOUS L'EMPORTEZ avec 5.000 fr. à la commande

5.000 fr. à la livraison

Solde en 12 Mois

VICTORIA — VINCENT — ARIEL — B.S.A. — FUCH
AMBASSADOR — I.F.A. — DOUGLAS — VESPA
STERVA, etc... - 500 occ. vendues à crédit (6 à 15 mois)



STARLETT
78.500 fr.

Etablissements PAUL LADEVEZE

165, Av. de Clichy — PARIS — Tél. : MAR. 09-79

Les meilleures marques sont sélectionnées pour vous chez

AGENT OFFICIEL

Lambretta

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

EXPEDITION

PROVINCE

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

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

PLUS DE SABLAGE

50 A 60 % D'ECONOMIE

par la

NÉOROLISATION

des cadres et fourches



EN UNE SEULE OPÉRATION :

- DEGRAISSAGE
- DECALAMINAGE
- DEROUILLAGE
- PHOSPHATATION
- SUPPRESSION DES RESIDUS DU BORAX

Produits des laboratoires **KLINGHOFFER**
16, rue Halévy - PARIS

Distributeurs exclusifs France et Union Française



STE COMETAL

15, rue de Chabrol - PARIS-X^e

SONAX

AVERTISSEURS UNIVERSELS

Bté S.G.D.G.

3 Modèles réglables sur tous
volants magnétiques de 6 à 40 watts

LE MAXIMUM DE SON

SUR

VÉLOSOLEX, CYCLOMOTEURS, VÉLOMOTEURS, SCOOTERS
MODELE SPECIAL POUR MISTRAL

Éts P. JURINE, 95, Rue Roche-du-Geai
SAINT-ETIENNE - Téléphone E2 23-26

SOLDES ANNUELS

des fins de séries

MARCY 1 et 3 place de la Bourse
Paris-2^e

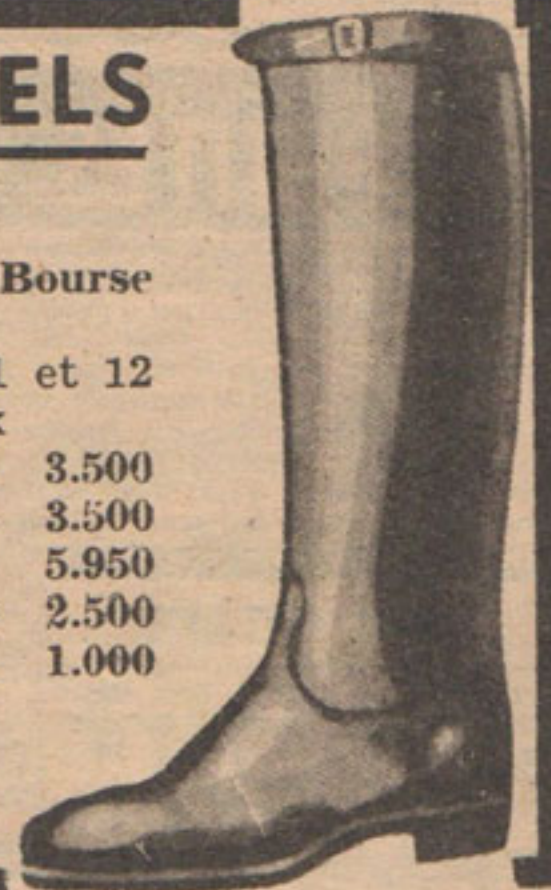
Tél. : CEN. 83-11 et 12

aperçu de quelques prix

- DEMI-BOTTE veau naturel 3.500
- DEMI-BOTTE box fauve .. 3.500
- BOTTES noir ou couleur .. 5.950
- CHAUSSURES mod. divers 2.500
- MODELES D'ETE depuis .. 1.000

(quantité limitée)

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



28, rue Davoust, 28
41, av. Ed-Vaillant
PANTIN

A. CHARRIER

Champion de France Vitesse 1936

Tél. : NORD 44-26
Métro : Hoche et
Porte de la Villette

TOUTES LES GRANDES MARQUES FRANÇAISES ET ETRANGERES DISPONIBLES EN MAGASIN.
TERROT, MOTOBECANE, D.S. MALTERRE, GUILLER, GNOME-RHONE, MONET-GOYON

Renseig. réponse contre 45 f, en timbres B.S.A., ARIEL, CSEPEL, JAWA, SUNBEAM CREDIT 6-9-12 MOIS

BSA ARIEL SUNBEAM

Motos de 250 à 1.000 cmc.

SERVICE PIECES DETACHEES

REPARATIONS

(Ouvert en Août)

MOTO-BASTILLE ne pas confondre

Directeur : R. DANVIGNES

6, Bd Richard-Lenoir - PARIS — Tél. : ROQ. 29-28

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

VOTRE BIBLIOTHÈQUE

● OUVRAGES TECHNIQUES

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

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

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

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

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

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

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

● MANUELS D'ENTRETIEN

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

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

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

MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 lat.) : 395 fr. (poste 405 fr.).

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

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

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

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

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

● TABLEAUX MURAUX

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

PEUGEOT P 55 : 450 francs.

TERROT 500 RGST : 500 francs.

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

LIGHT 125 : 1 000 francs.

Le Moteur VELOSOLEX : 350 francs.

4 CV RENAULT : 300 francs.

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

Bloc-Moteur YDRAL 125 : 450 francs.

● DIVERS

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

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

Les timbres poste ne sont pas acceptés en paiement.

Edité par « MOTO-REVUE »
12, rue de Cléry - PARIS-2^e
C.C.P. « MOTO-REVUE » PARIS-297-37
Nous ne faisons aucun envoi contre remboursement



MANUFACTURE DE VÊTEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR

38 r. du Château-d'Eau

PARIS-10^e

NOR. 08-09

TOUS

vêtements

de cuir

MOTO

et

combinaisons

en cuir pour

compétition

Exigez la

marque

CHROME-

CUIR

CATALOGUE

GRATUIT

SUR DEMANDE



MOTOS PUCH

SCOOTERS PUCH

(grandes roues)

PALOMA

DISPONIBLES DE SUITE

TRES LARGE CREDIT

104, rue Haxo - PARIS — Tél. : MEN. 99-86

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF

TERROT

LIVRAISON IMMEDIATE 250 cmc

VENTE A CREDIT

12 MOIS

Réparations rapides

Station

de la Résidence

Service SHELL

Pierre ROUTOURE

42, av. du Mal Foch

CHATOU (S.-O.)

Tél. : PRIncesse 29-96

LA CENTRALE

VAP

AGENTS EXCLUSIFS :
Moteurs «VAP-INDUSTRIE»
Coup de cravache «VAP-DT»
Cylindres et Segments
«VAP-SULFINUZES»

REPARATEURS
SPECIALISES

des Moteurs et Volants
Magnétiques ABG-VAP

PRIX MODERES

EXECUTION RAPIDE

24 bis, rue du Pont

NEUILLY-s-SEINE

Tél. : MAILLOT 72-65

JEANNERET, de Nice

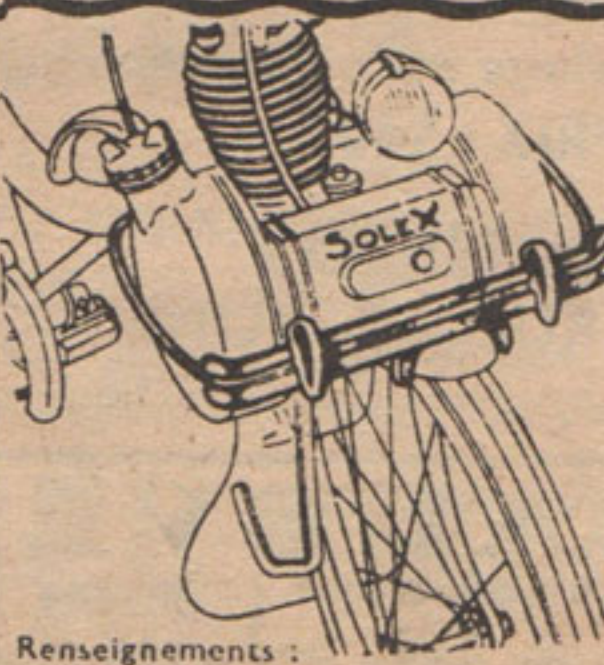
vous offre pour votre
VELOSOLEX

4 articles de sa fabrication :
Le PARÉ-CHOCS amovible
(breveté S.G.D.G.), d'une
efficacité extraordinaire qui
donne un cachet très élé-
gant à votre Vélosolex.

Le POIGNEE pour porter
très facilement votre Vélo-
solex d'une main

Le FIXE-BAVETTE pour
garde-boue avant.

Le FIXE-PAQUET



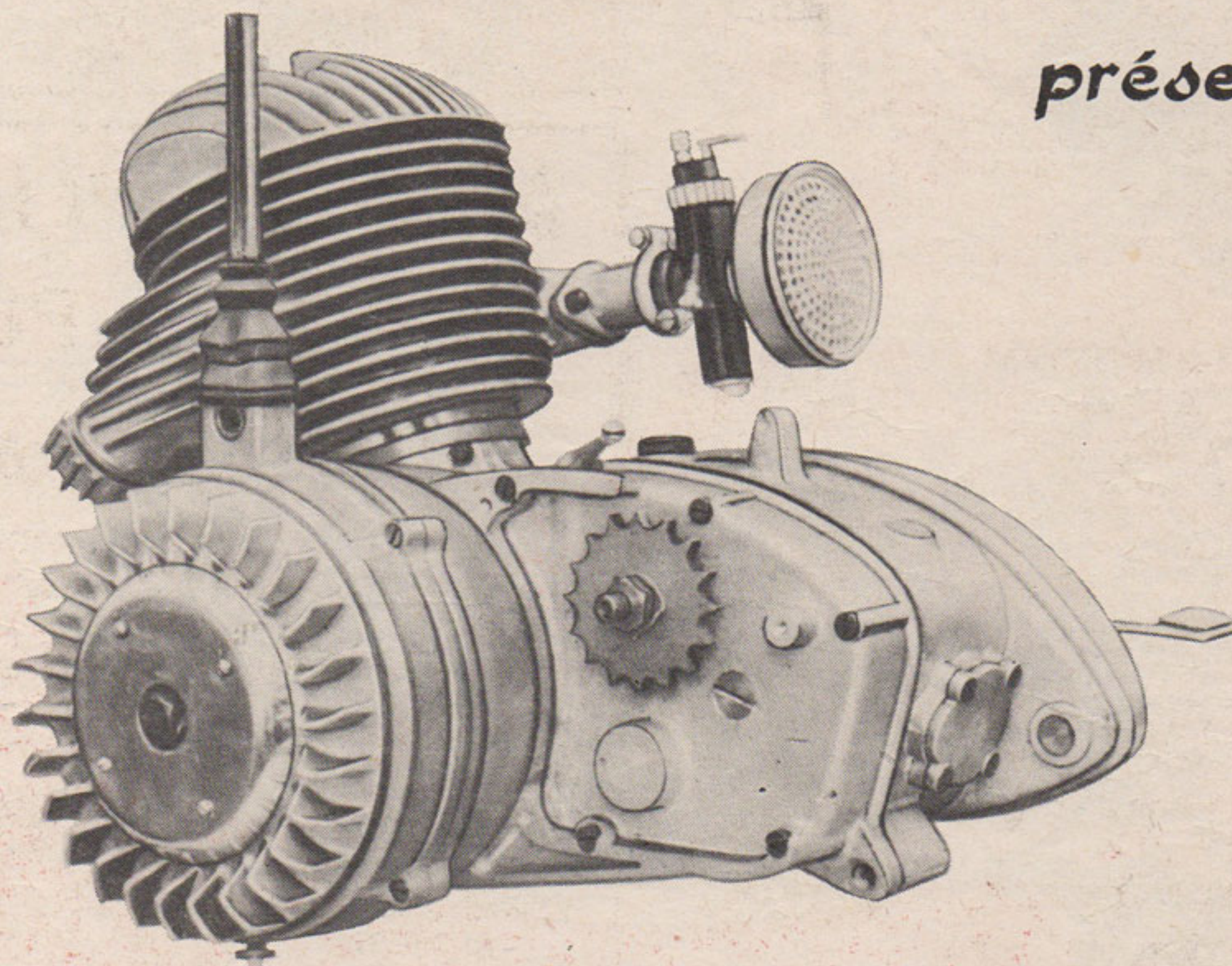
Renseignements :

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

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

YDRAL

présente



SES MOTEURS 125 et 175 cmc

équipés en série avec

"GYROSTARTER WESTINGHOUSE"

Démarreur Dynamo Électrique (puissance 95 watts)

Le Gyrostarter assure toutes les fonctions
électriques auxiliaires du moteur :

DÉMARRAGE - CHARGE BATTERIE - ALLUMAGE

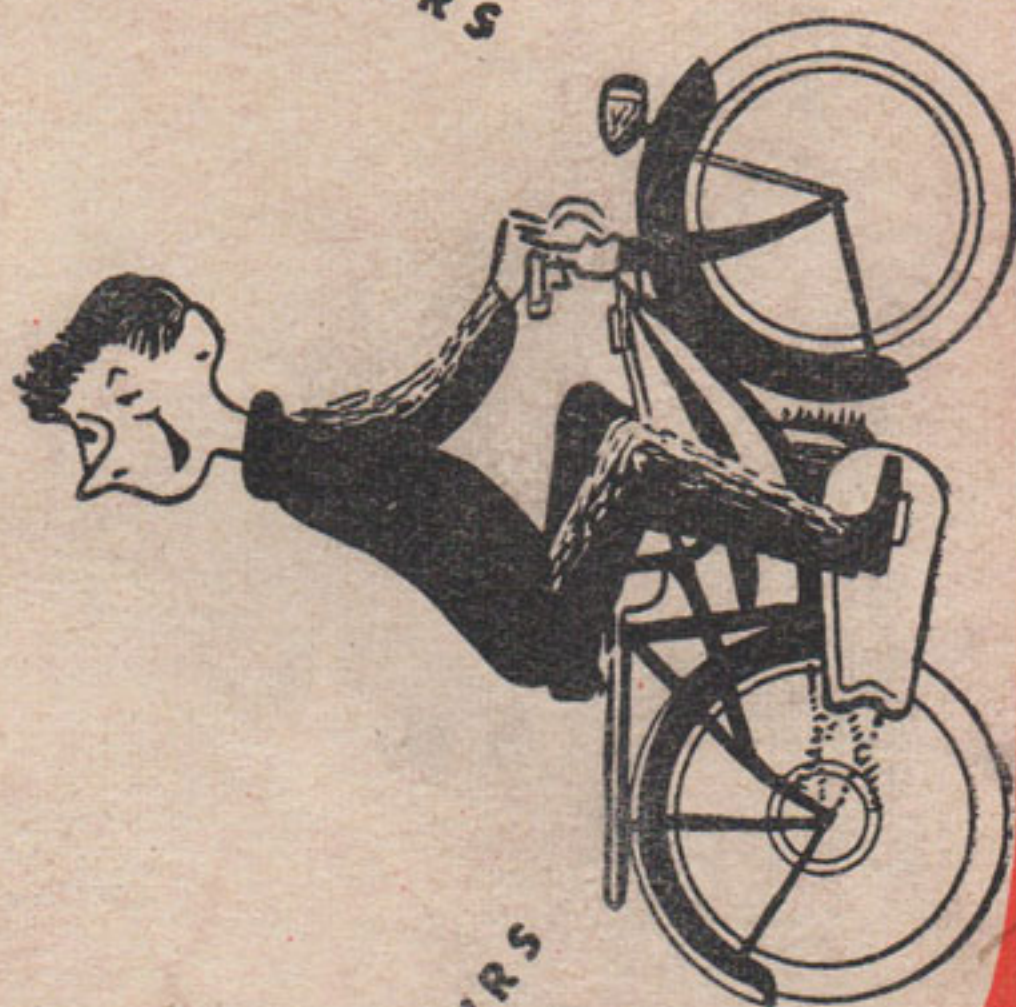
MOTEURS YDRAL 83, Rue Carnot — SURESNES (Seine) — LON. 31-50

STATION SERVICE : 20 Rue du Débarcadère — PARIS-XVII^e — Tél. : ETO 73-92



MOTOS

GYCLOMOTEURS



VÉLOMOTEURS

SCOOTERS



Spécialement faite pour lui

ÉQUIPEZ VOTRE MOTEUR
avec la bougie spéciale moto

Série 101
FLOQUET
la bougie dynamique

- C 101 — MOBYLETTE - MONET-GOYON - MOTOBECANE soupapes latérales - BIMA-PEUGEOT - Moteurs VILLIERS - VELOSOLEX
- D 101 — CUCCILO - JONGHI - LAMBRETTA - B.M.L. - LAVALETTE MISTRAL - TERROT - VAP.
- E 101 — A.M.C. - AUBIER-DUNNE - JUNIOR - POULAIN - PUCH VESPA - V.L.T.
- F 101 — BERNARDET - GNOME-RHONE - PEUGEOT - YDRAL.
- G 101 — Moteurs poussés.

Et la 14 E 6 R pour tous Moteurs deux temps