

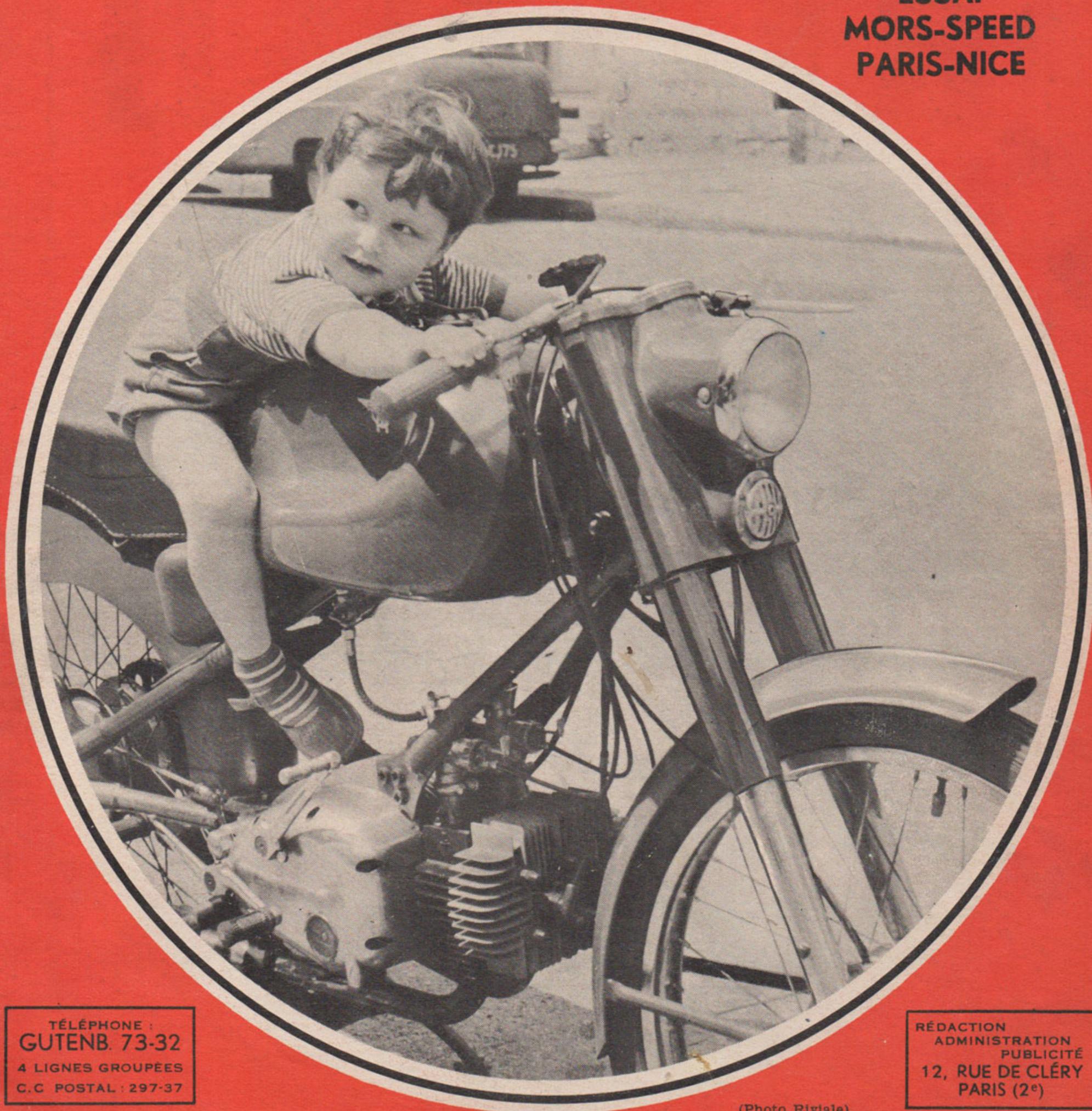
Moto revue

42^e ANNEE. — 31 JUILLET 1954. — N° 1.198

HEBDOMADAIRE
Tous les Samedis
LE NUMERO :

40 frs

ESSAI
MORS-SPEED
PARIS-NICE



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

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

(Photo Riviale)

La Rumi deux carburateurs ? Le plus difficile c'est de l'enfourcher,
mais après quel plaisir !...

(Essai Rumi 2 carburateurs dans notre prochain numéro)

AU TOURIST TROPHY 1954

LES CHAINES

RENOLD

EQUIPAIENT TOUS LES VAINQUEURS

Catégorie : 500 cc.

Catégorie : 350 cc.

Catégorie : 250 cc.

Catégorie : 125 cc.

Catégorie : SIDE-CAR 500 cc.

1^{er}

W. R. AMM sur NORTON

R. W. COLEMAN sur A.J.S.

W. HAAS sur N.S.U.

R. HOLLAUS sur N.S.U.

E. OLIVER sur NORTON

UNIQUE EN FRANCE

CERTAINS DE LA QUALITE

**garantie
totale**

MOTO UNION
ET SES AGENTS

VOUS VENDENT CETTE MOTO GARANTIE
SIX MOIS, MAIN-D'ŒUVRE COMPRISE

SILENCE SOUPLESSE
CONFORT

350 cmc.

LA FAMEUSE

EMW

R 35/3

CULBUTEURS. TRANSMISSION PAR CARDAN

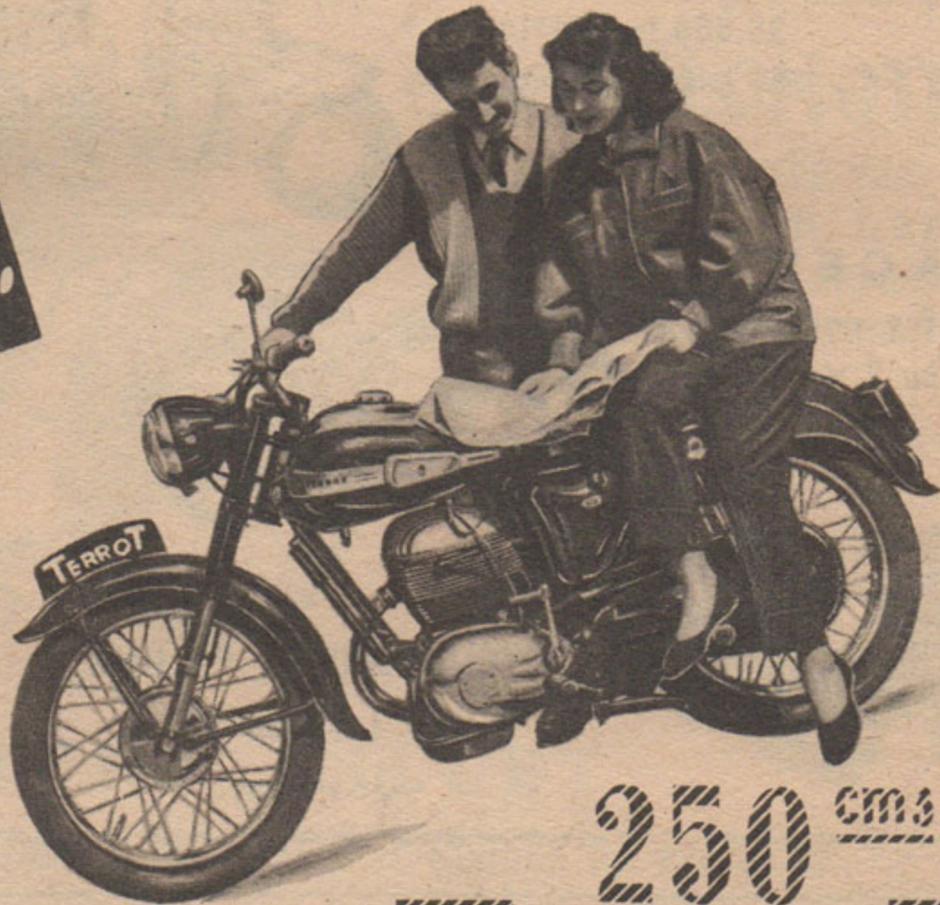
83, avenue de la Grande-Armée

Tél. : PASsy 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79 - Télégr. DEKAVE-PARIS

TERROT

250 ^{cm³}

PUISSANTE ET
CONFORTABLE
C'EST UNE
Routière.
MANIABLE ET
ÉCONOMIQUE
C'EST UNE
Utilitaire.



Des solutions
nouvelles d'une
efficacité
ABSOLUE

250 ^{cm³}

TERROT

C'est la ...

Hevin

*le triomphe
de la Qualité!*

La Motocyclette
universelle, illustrant
— 30 ANS —
DE PROGRÈS

NOTICE FRANCO SUR DEMANDE A: **TERROT-DIJON**
MAGASIN D'EXPOSITION A PARIS, 72, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE

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

AGENCE OFFICIELLE :

BSA ARIEL **SUNBEAM**

LIVRAISON RAPIDE : BSA C 11 - B 31 - B 33
A 7 - A 10 - Super-Flash.

SUNBEAM S 7 - S 8 — ARIEL tous modèles
Nos machines sont livrées immatriculées
Renseign. : réponse 45 francs en timbres

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

CRÉDIT : 6 - 9 ou 12 MOIS

Passez vos commandes immédiatement pour pouvoir partir en vacances

A. DUBOIS

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

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

Expédition contre remboursement

G.S.M.

8, RUE DES ÉCOLES, 8

— PARIS-5° —

Téléphone : ODÉon 62-98

MORS-SPEED

PAIEMENT COMPTANT

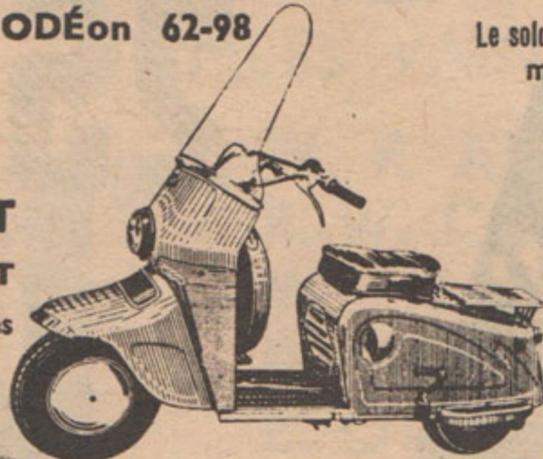
15.000 frs

Le solde en 6, 9, 12, 15
mensualités

BERNARDET

25.000 frs COMPTANT

Le solde en 12 mensualités



RACER

20.000 frs comptant

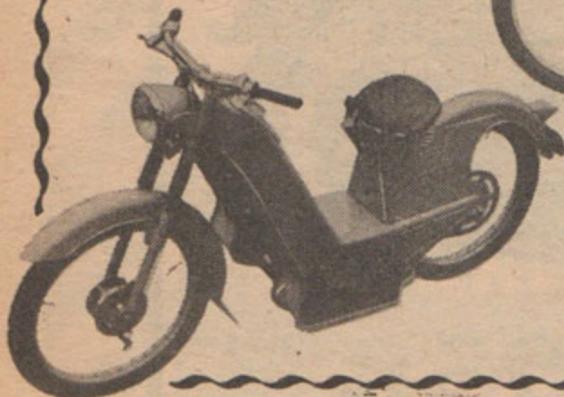
Le solde en 9 mensualités



SCOOTER

12, RUE ST-SÉVERIN - PARIS-5°

Téléphone : ODÉON 50-91



CYCLO-SCOOTER PALOMA

Moteur Lavalette 70 cc.

3 vitesses

LOCATION

DE SCOOTERS

ET VELOSOLEX

Ets MOTTAZ

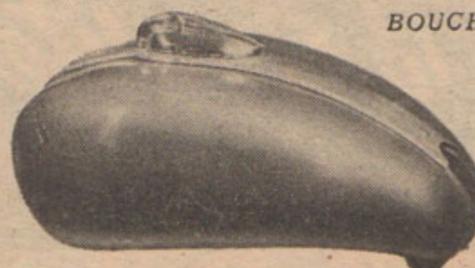
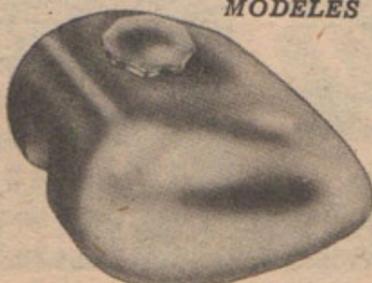
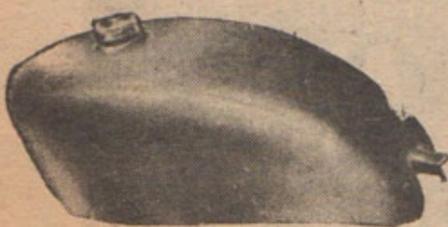
307 à 311 rue de la Garenne
NANTERRE (Seine) - MAL. 29-77

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

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

MODELES DEPOSES

BOUCHONS BREVETES



MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Pour le choix de votre Moto, Scooter ou Vélomoteur
une visite à **SAINT-PAUL-MOTOS 1**, rue de Rivoli - PARIS-4^e

Métro : Saint-Paul

JAWA - CSEPEL - TRIUMPH

GILLET HERSTAL — N.S.U.

VINCENT — AMBASSADOR

———— DOT ————

Scooters BERNARDET - SPEED

TERROT - A.G.F. - PALOMA

SIMARD

Magasin ouvert tous les jours de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30 - (sauf Dimanche)

Magasin ouvert tout le mois d'Août Tél. : ARC. 71-46



350 JAWA
disponible

VENTE A CREDIT

Distributeur agréé « **MACOMBYNN** » et le **VELOSOLEX**

TERROT — MONET-GOYON

GNOME-RHONE — ALCYON

RENE GILLET — JONGHI

———— RADIOR ————

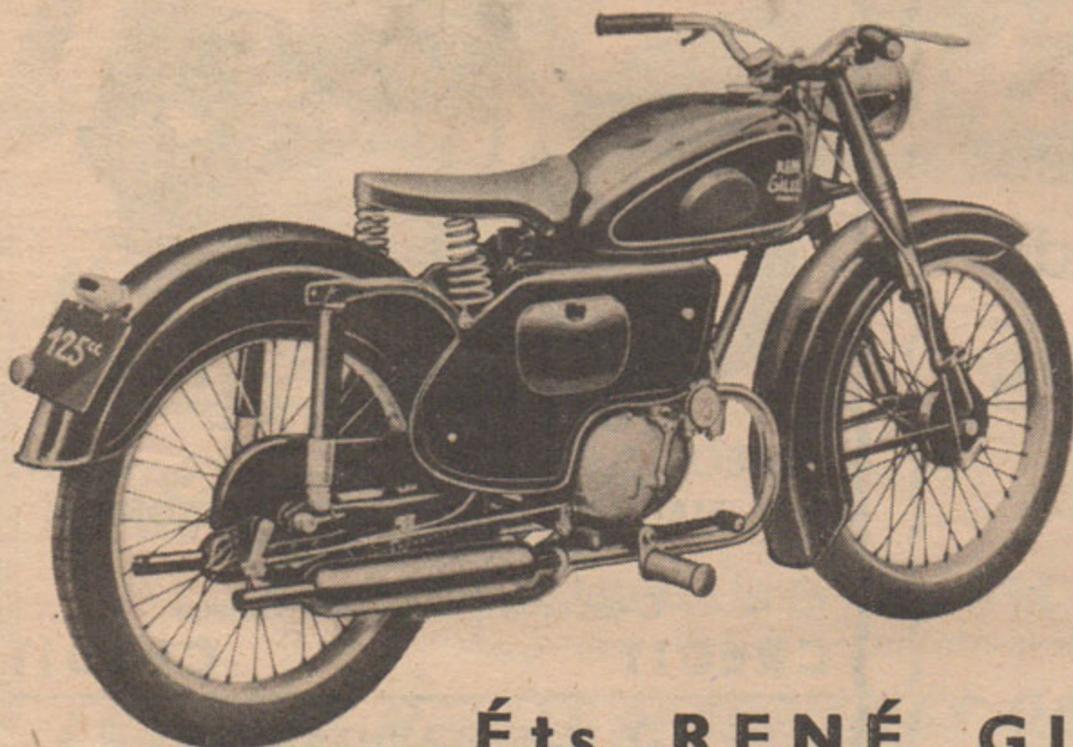
la **STARLETT**

et le **VELOSOLEX**

Renseignements contre 50 fr. en timbres poste

RENÉ GILLET

Affirmant une fois de plus sa supériorité... présente...



SON VÉLOMOTEUR

125 cmc. - TYPE V.I.S.

A SUSPENSION ARRIERE

MOTEUR : 2 TEMPS

BOITE : 4 VITESSES

SUSPENSION :

AVANT : fourche télescopique à amortisseurs à huile.

ARRIERE : fourche oscillante.

Garde-boue très enveloppants

Consommation : 2 l. 5

VITESSE : 75 kmh.

Éts **RENÉ GILLET**

126 bis, Av. Aristide Briand - MONTROUGE (Seine) Tél. ALE 40-40

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

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

AGENT OFFICIEL

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

Retenez dès maintenant
votre machine :

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

Atelier de réparation et ouvriers spécialisés pour entretien et garantie
Renseignements : réponse contre 45 fr. en timbres

BSA ARIEL
A. CHARRIER

Champion de France vitesse 1936
SPECIALISTE DES MACHINES ANGLAISES

BSA A 10 - A 7 - B 33 - B 31 Super Flash - M 20 - C 11 SL
(de suite M 20 et M 21) - S. 7 Luxe - S. 8 Sport - B.S.A. et
ARIEL modèles 1954 - Machines de cross et de circuit

SUNBEAM

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

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

CABLES - GAINES
TRANSMISSIONS
Ressorts - Rondelles **GROWER**



Société Bourbonnaise
des Applications du
FIL METALLIQUE

Rue Jean Desorges
CUSSET (Allier)

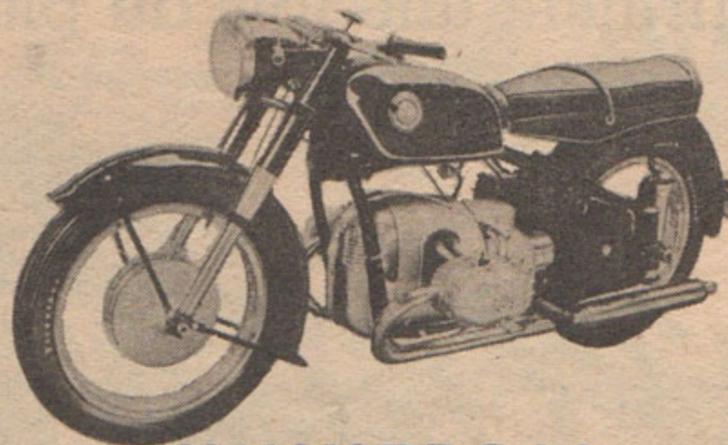


VICHY Tél. : 38-08 - 49-15
Télégr. : METAFIL-CUSSET

DISTRIBUTEUR EXCLUSIF
POUR LA FRANCE ET L'UNION FRANÇAISE

ALEXIS-MOTO

3 et 5, avenue Jean-Jaurès - LYON
Tél. : PARmentier 39-39



UNIVERSAL
METEOR Supersport V2, 580 cc., O.H.V.
LA MACHINE LA PLUS PERFECTIONNEE
DU MONDE ENTIER

C'est une production Suisse

CREDIT **CREDIT**

LE PLUS BEAU CHOIX EN
MOTOS — VELOMOTEURS — SCOOTERS
NOMBREUSES OCCASIONS

83 D K W 83

PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPÉCIALISÉ POUR MOTOS ALLEMANDES

DKW DKW

Toutes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organes

83 Avenue de la grande Armée, 83
— PARIS — (16^{me})

Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79
Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

LE CASQUE
GENO

Modèle Sport
à bourrelet
A calotte métal léger
à haute résistance
IMPERFORABLE AUX CHOCS

Vente exclusive aux grossistes

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



PUCH 250 175 SPORT LAMBRETTA
DISPONIBLE

DEPREZ

93, avenue de la Marne
GRE 26-15 ASNIÈRES

et la fameuse **PALOMA** Lavalette

CATALOGUE SUR DEMANDE
CONTRE 50 FRANCS EN TIMBRES

LA Sté MOTOCYCLE

**VOUS OFFRE
UN CRÉDIT DE**

6-9-12-15-18 MOIS

AGENT DISTRIBUTEUR:

AVEC SEULEMENT **5.000** FRANCS A LA COMMANDE
ET **10.000** FRANCS A LA LIVRAISON
VESPA - TÈRROT - VELOCETTE - MONET - GOYON
D-S MALTERRE - GNOME-RHONE - JONGHI - N.S.U.

CLIENTS DE PROVINCE:

en cas de commande la Société MOTOCYCLE
vous rembourse vos frais de voyage

LIVRAISON IMMÉDIATE

ÉCHANGES - REPRISES - PIÈCES DÉTACHÉES - RÉPARATIONS

LES PLUS BELLES MACHINES DANS UN CADRE LUXUEUX

EXPÉDITION PROVINCE FRANCO DE PORT ET D'EMBALLAGE

166, Rue La Fayette - PARIS - Tél.: NOR. 07-59 - Métro: GARE-DU-NORD

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

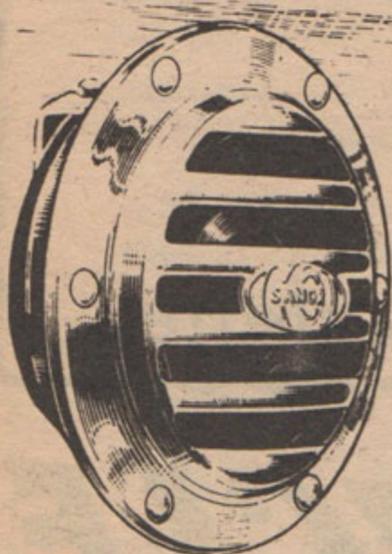


QUELQUES AGENCES
DISPONIBLES

CREDIT 12 MOIS

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

ADOPTÉZ L'AVERTISSEUR D'AUTO A REDRESSEUR INCORPORÉ



VM 110

SANS ACCUS DIRECTEMENT
SUR LE VOLANT MAGNÉTIQUE



F8^B

OU L'AVERTISSEUR
HAUTE FRÉQUENCE
A SON DIRIGÉ

SANOR

LE PROJECTEUR DE SON

**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)

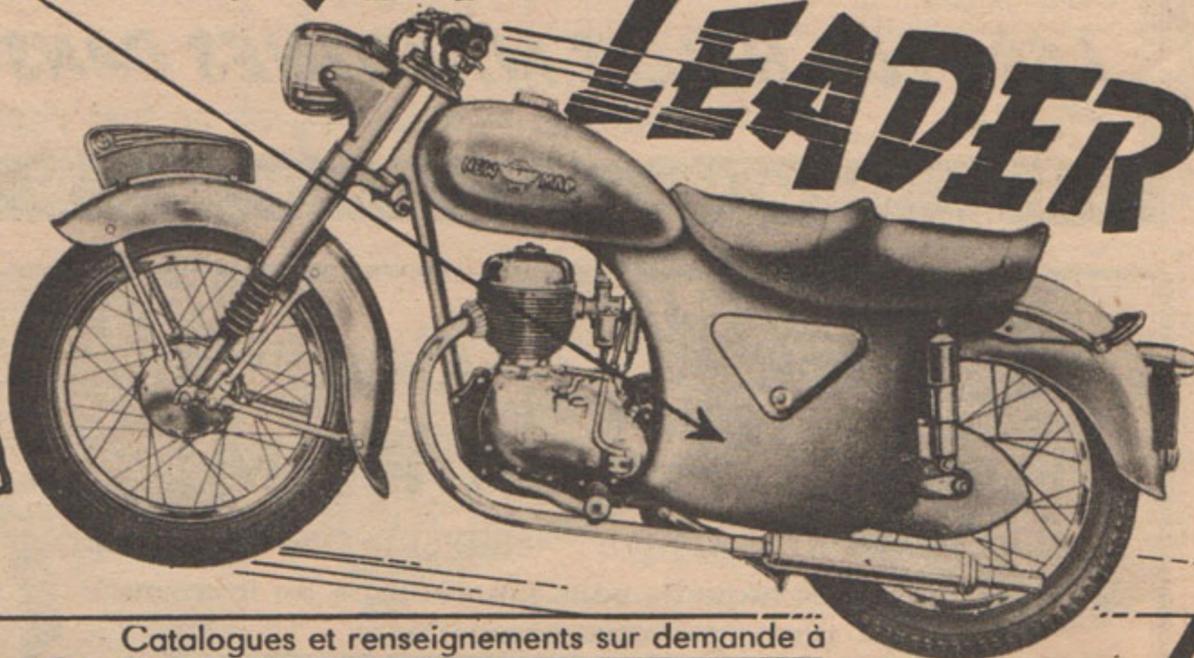
à Volonté!
moto carrossée, ou classique



avec le modèle
1954

Un carénage galbé qui ne "ferraille" pas,
solide, efficace - séparable de la machine
en une minute, simplement par 4 boulons, et vous
avez toute la mécanique immédiatement accessible.
Le carénage, on le veut ou on ne le veut pas - on le
met ou on ne le met pas!

Mais toujours et dans tous les
cas "UNE FABRICATION
NEW-MAP" impeccable com-
me qualité, élégance et prix.
Fourche "Tigre" - moyeux
à broche - freins serrage
central - un cadre sensationnel,
un réservoir "NEW-MAP"
des accessoires de premier choix.
le tout réalisé par les vieux et
réputés constructeurs des an-
ciennes grosses motos NEW-MAP.
MOTOSACOCHÉ - 30 ans d'ex-
périence.



LEADER

MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

Catalogues et renseignements sur demande à

PARIS : M. LEFEVRE, 30 r. de Charenton (Bastille)

ROUEN : M. ABRAHAM, 41, rue de Crosne

TOURCOING : M. GERARD, 21, rue de Dunkerque

REIMS : M. PERAPD, 17, boulevard Pasteur

NANCY : M. LEFEVRE, 3, rue Léopold Lallement

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



Le point



Moto La revue

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 ^{os}	800 fr.	1.100 fr.
50 N ^{os}	1.500 fr.	2.000 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N^{os} du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 750 frs sur l'ensemble des N^{os} 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^o 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) —

A PRES Reims, le T.T., l'Ulster, Spa et enfin Assen, et étant donné que quelques-unes de ces épreuves se sont déroulées dans des conditions plus ou moins exceptionnelles (Grand Prix de Reims, T.T., et Ulster) il n'est pas inutile d'étudier de plus près le classement actuel du championnat du monde.

En 125 cmc., nous trouvons une très nette supériorité de la technique allemande face aux italiens. L'Autrichien Hollaus a maintenant 12 points d'avance sur le second, Muller (12 pts), et le titre ne semble pas devoir lui échapper.

Le troisième est Ubbiali (10 pts), pilote de M.V., ex-æquo avec un autre équipier de NSU, Baltisberger.

NSU fait aussi la loi en 250. Les cinq premières places sont détenues par Haas, Hollaus, Muller, Baltisberger et Armstrong, tous montant la célèbre twin allemande. Notons que l'anglais Wheeler, sur sa Guzzi semi-privée, est ex-æquo avec l'irlandais Armstrong.

Cette saison aura donc marqué la suprématie indiscutable des 250 NSU, battant encore plus nettement que l'an dernier les Guzzi malgré les progrès de ces dernières.

Là aussi, le titre est d'ores et déjà la propriété de Haas.

Situation moins nette en 350 cmc. Les cinq épreuves ont été remportées par cinq pilotes différents. Notons toutefois une affirmation de plus en plus précise des Guzzi et le retour de dernière heure des M.V. Anderson (Guzzi) mène avec 14 points, soit seulement deux de plus que Coleman (AJS). A ce propos, il faut tout particulièrement noter la remontée des AJS très nettement surpassées au cours de la saison dernière.

A la troisième place, avec 9 points, Lorenzetti devance Pierre Monneret de 1 point seulement. Ce dernier détient d'ailleurs cette place de quatrième à égalité avec Amm, Mc Intyre et Kavanagh.

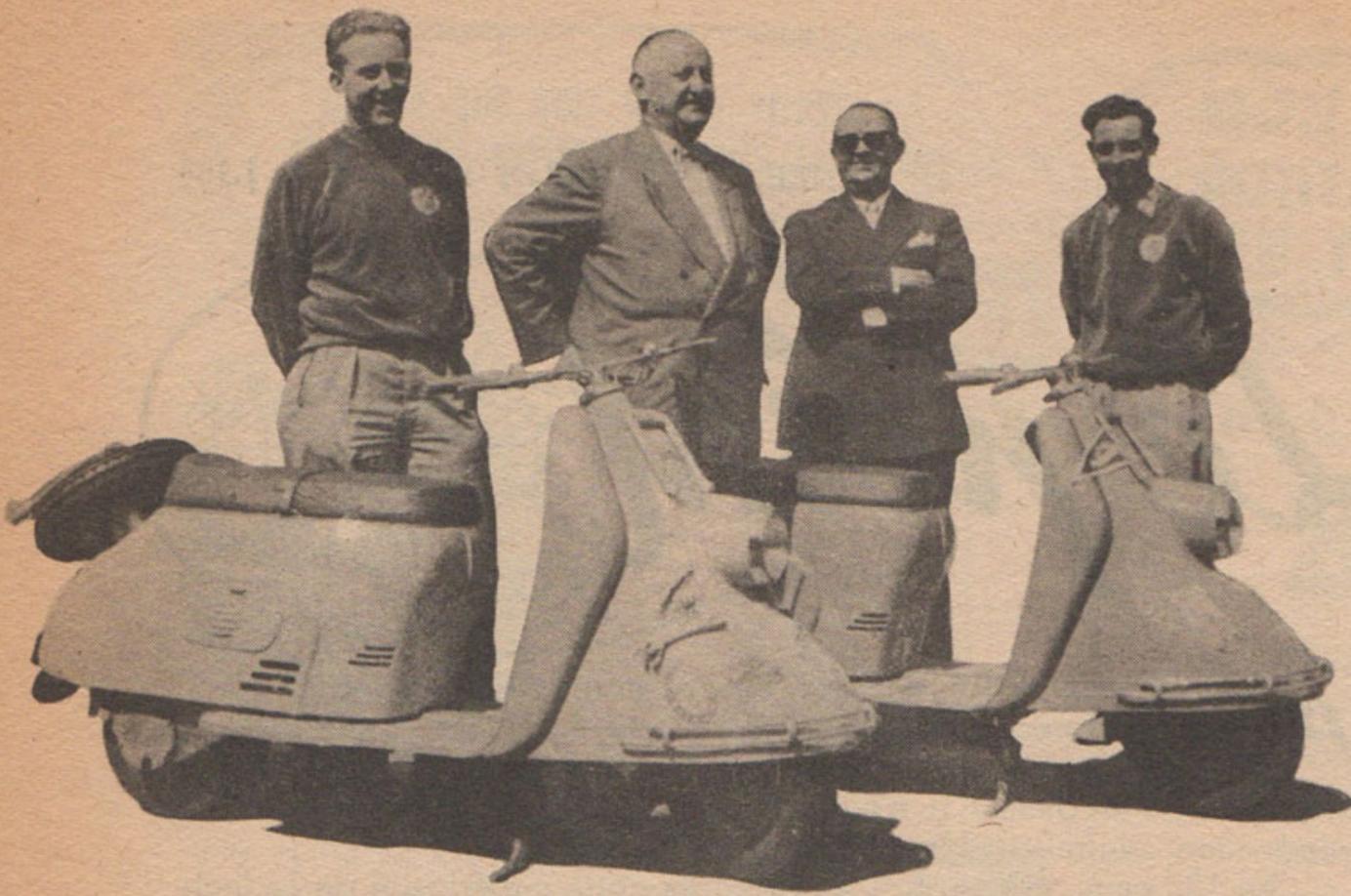
En demi-litre, Duke est bien parti pour enlever le titre si prestigieux. Sa Gilera ne semble pas pouvoir être inquiétée par les nouvelles Guzzi mono, les M.V. ou AJS. Seul, Amm, pourrait peut-être se mesurer à lui si sa « mono »... voulait bien suivre.

Duke, avec deux places de premier et une de second, totalise 22 points et se place ainsi en tête du classement.

Actuellement, en considérant comme valables les résultats de l'Ulster (qui ne devraient pas être acceptés, la course n'ayant pas comporté le kilométrage minimum imposé) Amm est second devant Coleman et Pierre Monneret. Mais si l'Ulster était annulé, Amm et Coleman, qui s'y placèrent premier et deuxième, perdraient respectivement 8 et 6 points. Amm resterait donc second, avec 8 points, ex-æquo avec Pierre, mais Coleman rétrograderait à la... 14^e place !

Oliver, cette année encore, domine la catégorie side-car sans une seule défaite, avec un total de 24 points devant Noll (14 points). Mais l'usine BMW n'a pas encore dit son dernier mot et si l'allemand dispose d'une machine améliorée, pour les courses à venir, Oliver ne le vaincra plus si facilement. Le troisième est, pour l'instant, l'allemand Hillebrand sur BMW, qui devance Smith (Norton).

En résumé, sauf en 350 et 500 cmc., les places actuelles semblent définitives, à moins de bouleversements imprévisibles.



Deux scooters Heinkel viennent d'accomplir le raid Stuttgart, Barcelone, Madrid, Paris à 65 kmh. de moyenne, arrêts compris. - A gauche, les deux pilotes entourent MM. Seekatz et Serdaru de la Heinkel.

◆ LES ORGANISATEURS DU M.C. FURAN ONT EUX AUSSI LEUR MOT A DIRE

En réponse à l'article paru dans le n° de « Moto-Revue » du 3 juillet 1954, il appartient aux Organisateurs qui payent de donner leur point de vue, et de répondre aux critiques de MM. Murit, Insermini, Collot, Flahaut et Michel.

Tout d'abord qu'il soit permis de rétablir les faits. M. Collot est très mal placé pour venir protester contre son non engagement au Circuit de St-Galmier, et quand je vous aurais dit que ce Monsieur a été invité par une lettre en date du 5 mai (le Circuit a eu lieu le 20 juin) restée sans réponse, puis par une autre lettre du 20 mai, et par téléphone, il a daigné répondre en ces termes :

« Suite à votre lettre, je ne pourrai courir à St-Galmier, car je suis déjà engagé. Avec mes regrets, et à l'année prochaine. Signé : J. Collot ».

INFORMATIONS

◆ GILERA EN ARGENTINE

La grande fabrique italienne Gilera va bientôt inaugurer une importante succursale en Argentine. Les démarches officielles ayant abouti à un résultat favorable, Mr Gilera s'est rendu lui-même sur place pour mettre au point les derniers détails.

Au cours d'une conférence de presse, Mr Dolce, représentant de Gilera en Argentine, a déclaré notamment :

« Grâce au bon accueil réservé à notre initiative par les autorités argentines, nous pouvons espérer que très bientôt, les motocyclettes Gilera seront fabriquées en grande série dans notre nouvel établissement que je m'efforcerai d'équiper à l'aide du matériel le plus moderne ».

Dans les projets du nouvel établissement figure aussi la construction de machines de course qui seront confiées aux pilotes argentins.

D'Italie, les premiers envois de matériel et de machines ont déjà été effectués.

◆ QUELQUES CHIFFRES

■ A la fin de 1953 on comptait 10.312 motos en circulation à Cuba, sur un total de 157.470 véhicules à moteur. Ce chiffre représente une augmentation de 288 unités par rapport à 1952.

■ Au 1^{er} juillet 1953 circulaient en Allemagne : 79.401 scooters, 478.245 cyclomoteurs, 149.075 motos jusqu'à 98 cmc., 281.423 motos jusqu'à 125 cmc., 74.625 motos jusqu'à 150 cmc., 59.435 motos jusqu'à 175 cmc., 464.176 motos jusqu'à 200 cmc., 244.003 motos jusqu'à 250 cmc., 91.983 motos jusqu'à 350 cmc., 60.407 motos jusqu'à 500 cmc., et 22.027 motos au dessus de 500 cmc.

Les marques les plus répandues sont : NSU avec 430.228 machines, DKW avec 272.368, Zundapp avec 196.824, TWN avec 102.202, etc...

■ En 1952, les Etats-Unis ont importé 16.153 motos. La même année leurs exportations se sont élevées à 1.694 unités.

■ A la fin de 1952 on trouvait aux Etats-Unis 417.578 motos en circulation. La production américaine de motos était de 44.067 unités en 1943. Elle a atteint un maximum en 1948 avec 48.599 unités, et depuis elle est en régression constante. En 1951, elle s'est élevée à 17.507 unités.

◆ APPEL AU PEUPLE

M. Robert Macé, 2, boulevard de France, Principauté de Monaco, désire retrouver des numéros de « Moto-Revue » contenant photos et articles concernant la moto R.M., en particulier les numéros de Salon des années 1922-23 et 24.

De même pour le petit moteur de 50 cmc. (1926-27) de la Société E.C.A.M.

TROIS ORDONNANCES IMPORTANTES

Notre nouveau Préfet de Police, Mr André Dubois, annonce la signature de trois importantes ordonnances relatives à la circulation dans Paris. La première interdit formellement aux automobilistes l'usage des avertisseurs sonores, sauf en cas d'absolue nécessité. Elle entrera en vigueur à partir du 1^{er} août.

La seconde, qui était impatiemment attendue, donne instruction aux agents de ne plus dresser contravention pour des voitures dont les feux de position ne sont pas allumés, à condition qu'elles stationnent dans des zones éclairées. Pour les poids lourds, cependant, les feux de gabarit devront être allumés, même s'ils stationnent dans des zones éclairées.

Enfin, en ce qui concerne le stationnement unilatéral, la « journée » commencera désormais à 8 heures du matin, et non plus à minuit.

Ces trois ordonnances sont tout à fait justifiées. La première s'inscrit dans l'ensemble de la campagne contre le bruit. La seconde met un terme à une situation des plus illogiques. La troisième évitera bien des contraventions aux nombreux automobilistes qui garent la nuit leur voiture dans les rues.

Ajoutons encore que Mr André Dubois a annoncé la création, à la Préfecture de Police, d'un « service des relations avec le public » qui recevra les réclamations et les suggestions de tous les parisiens, au sujet de la circulation dans Paris.

Et alors, que vient-il réclamer ?

Quant aux autres coureurs, il n'y a pas, que je sache, une obligation d'engager un nombre déterminé de coureurs français dans une compétition internationale.

Et alors, se pose le problème d'équilibre financier qui est à la base d'une organisation où de gros risques sont à courir, car si nous voulons bien satisfaire les coureurs dans leurs exigences, encore faut-il pouvoir respecter ces engagements.

Qui comble le déficit qui, malheureusement, s'accroît souvent dans la compétition de plein air ? et risque peut-être un jour prochain de réduire considérablement les belles épreuves de vitesse.

Néanmoins, sur 9 solistes participants, nous avons 3 français, et sur 6 sidecars participants, nous en avons 2 également. C'est-à-dire un tiers.

Il est évident que sur plus d'une centaine de demandes d'engagement, tant français qu'étrangers, la sélection est difficile, et peu de places sont attribuées, mais à qui la faute ? Et je le répète, il y a deux facteurs entrant en ligne de compte : la prime de départ demandée, et le palmarès servant à la publicité.

D'ailleurs, toutes les demandes d'engagement ont reçu une réponse, et c'est bien le droit le plus absolu de ceux qui payent de choisir ou de refuser telle ou telle demande (même sans avoir à en donner les motifs, comme le stipule l'art. 42 du règlement national).

Pour conclure et montrer que l'esprit sportif français n'était pas exclu au Circuit de St Galmier, puisque une catégorie Sport-Tourisme a permis à 25 amateurs, membres des Clubs de la Ligue du Lyonnais, de participer à cette épreuve pour leur permettre de se faire la main, et faire comme leurs aînés, s'ils se sentent aptes à la compétition vitesse, et ceci mérite d'être souligné.

Un petit conseil à ceux qui ont des exigences trop grandes : méfiez-vous de votre manque de modération, vous en serez les premières victimes.

Pour les organisateurs du Circuit de St-Galmier :

J. MARION,

Président du MC du Furan, St-Etienne (Loire)

RÉPONDANT AUX DÉSIRS DES FIDÈLES DE LA MARQUE

GNOME & RHONE

présente 5 modèles

en 125, 175 et 200 cmc

Il n'est plus besoin aujourd'hui de présenter au public la vieille marque qu'est Gnome-Rhône, mais son programme de fabrication ayant subi lors du dernier Salon de Paris certaines additions et améliorations, il nous a paru utile de présenter celles-ci.

Ce travail nous a été facilité par le « département Motocycles » de la S.N.E.C. M.A. qui a bien voulu nous communiquer tous les renseignements utiles sur ses motocyclettes. Ce geste est d'autant plus à souligner qu'il est extrêmement rare chez nos constructeurs, pour ne pas dire inconnu, et nous avons même eu droit aux courbes de puissance !

Le R4B qui fut, durant de longues années, le seul engin produit par Gnome-Rhône, constitue toujours le modèle de base de la production, amélioré sans cesse, avant de recevoir une « descendance » dans les cylindrées supérieures.

Le R4B est maintenant suffisamment répandu pour que nous ne revenions pas sur sa construction. Signalons encore qu'avec une nouvelle culasse et une suspension arrière coulissante, il devient le R4C.

Ce dernier modèle constitue le 125 « touriste » de la maison, alors que le R4B serait plutôt la version « utilitaire ».

Tous deux sont équipés du même bloc moteur deux temps développant 6 CV à 5.100 t.-m. (48 CV.-litre). Les 3 vitesses sont commandées par sélecteur au pied, à double branche et situé à gauche du bloc, contrairement aux normes françaises.

Voici les rapports finals : 1^{re} 19,10 ; 2^e 12,75 ; 3^e 8,5.

Fait notable, pour un bloc moteur, l'embrayage fonctionne à sec.

L'équipement électrique est alimenté par volant magnétique ABG comme pour tous les modèles.

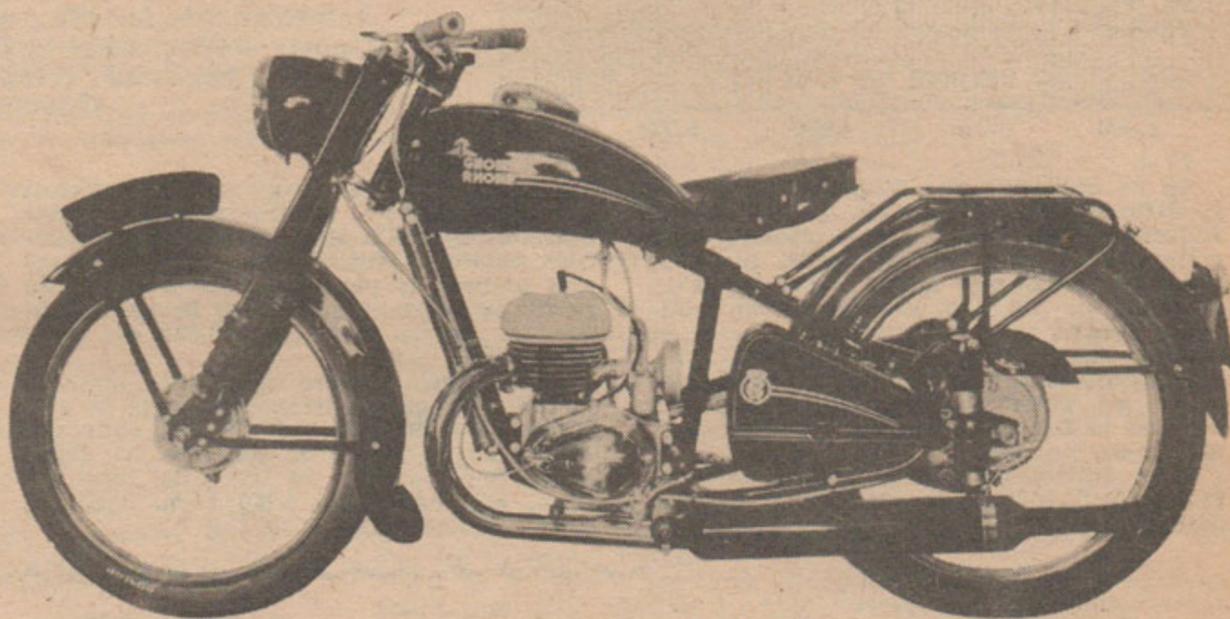
Enfin, remarquons encore que dans sa recherche vers un meilleur rendement et un silence accru, Gnome Rhône monte des silencieux d'une capacité de 2 l. 875, soit plus de 21 fois la cylindrée du moteur !

Quoique d'une allure proche du 125, la 175 L.53 est d'une conception totalement personnelle, ne serait-ce que par la disposition des principaux organes.

Sur la L.53 l'embrayage est à droite et le volant à gauche, alors que l'inverse se trouve sur le 125.

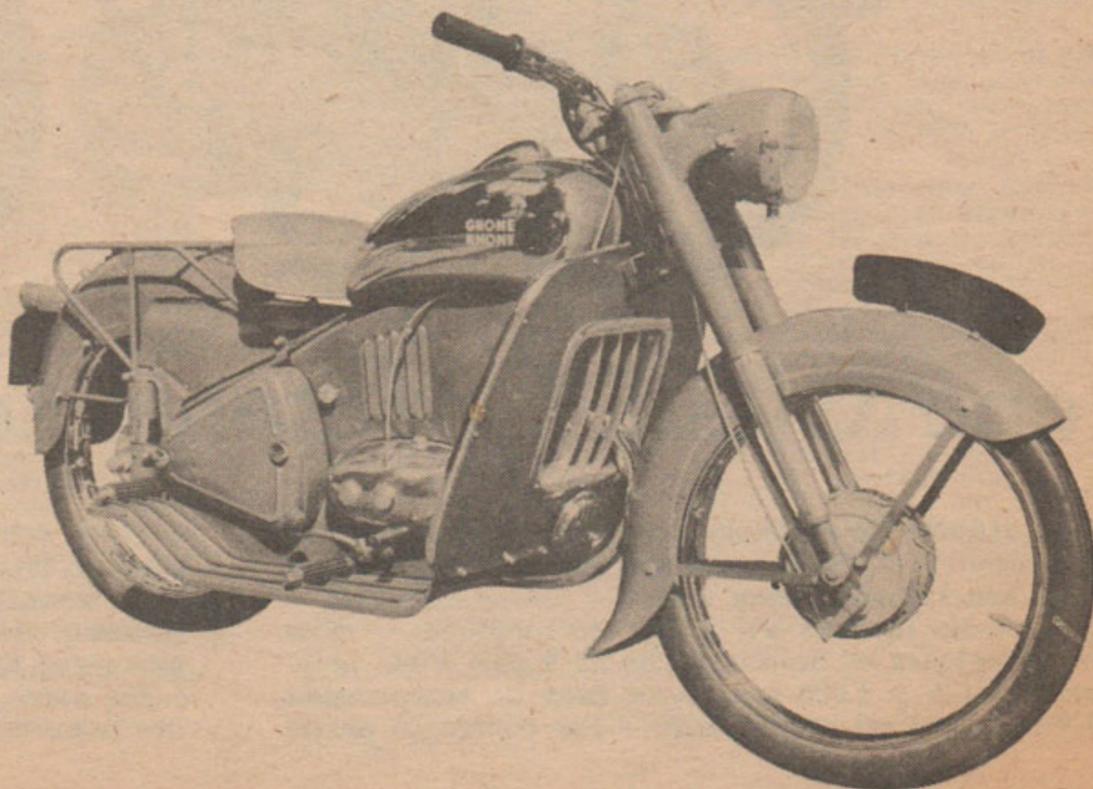
Mais là ne s'arrête pas la différence. La boîte est à 4 rapports (19,14 ; 11,82 ; 8,62 et 6,75) qui sont commandés par un sélecteur au pied droit.

Le moteur dont les cotes sont 60 d'alésage pour 61 de course (contre 55x52 au 125) fournit une puissance de 9 CV 5 à la roue arrière, soit 54,5 CV.-litre. Cette puissance au litre, que l'on rencontre souvent à l'étranger, n'en est pas moins à signaler, pour une production nationale, où nous ne trouvons guère pour l'égaliser dans cette cylindrée que la Peugeot 175 « Grand Sport ».

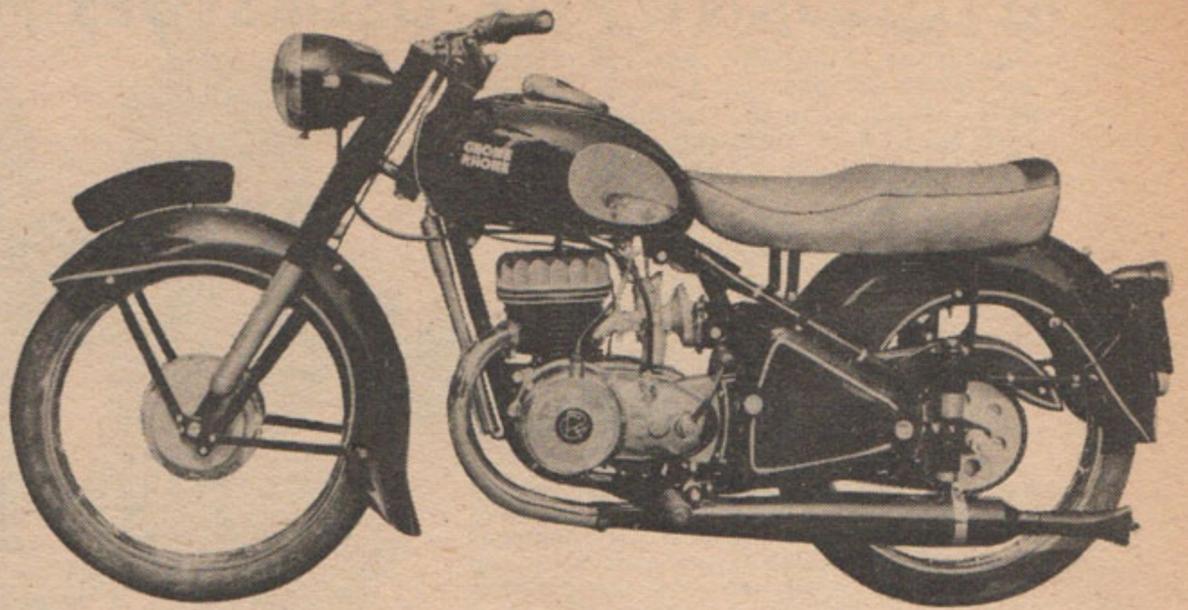
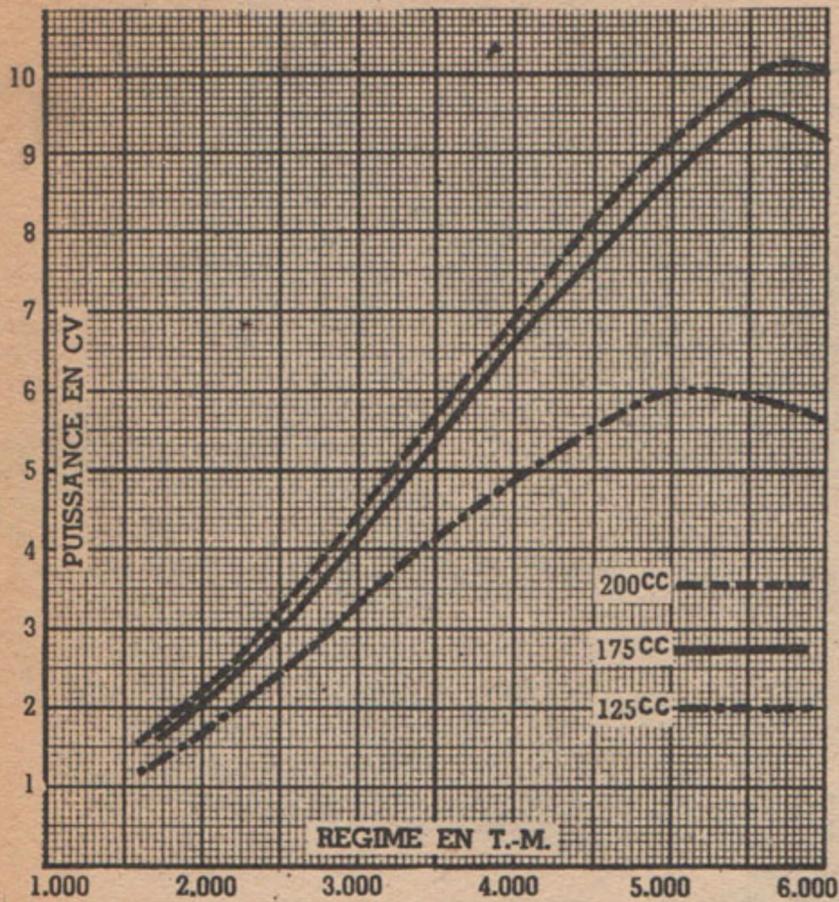


Ci-dessus, la dernière version de la 125 possède une suspension arrière par éléments coulissants. Le moteur de la R4C reçoit pour sa part une nouvelle culasse en alliage léger.

La 175 est réalisée en deux versions : carénée ou non. - Ci-dessous, le modèle LC 531 possède de longs marche-pieds destinés aussi bien au pilote qu'au passager.



UNE BONNE MACHINE N'EST PAS FORCEMENT CHROMÉE



Actuellement la plus puissante du programme Gnome-Rhône, voici la LX 200. - A gauche, courbes de puissance comparées des trois moteurs Gnome-Rhône.

En ce qui concerne la partie cycle, les modifications ont surtout porté sur la fourche télescopique, plus étoffée que celle des 125. Le freinage aussi est plus puissant, avec des freins centraux d'un diamètre de 150 mm. Réservoir d'un nouveau dessin, avec évidements chromés et d'une capacité portée à 15 litres.

La protection du pilote a préoccupé aussi les constructeurs, les amenant à équiper la L.53 de garde-boue profonds et d'un dessin inédit.

C'est encore cette même idée de protection qui justifie la création d'un modèle semblable à la L.53, la LC.531, qui

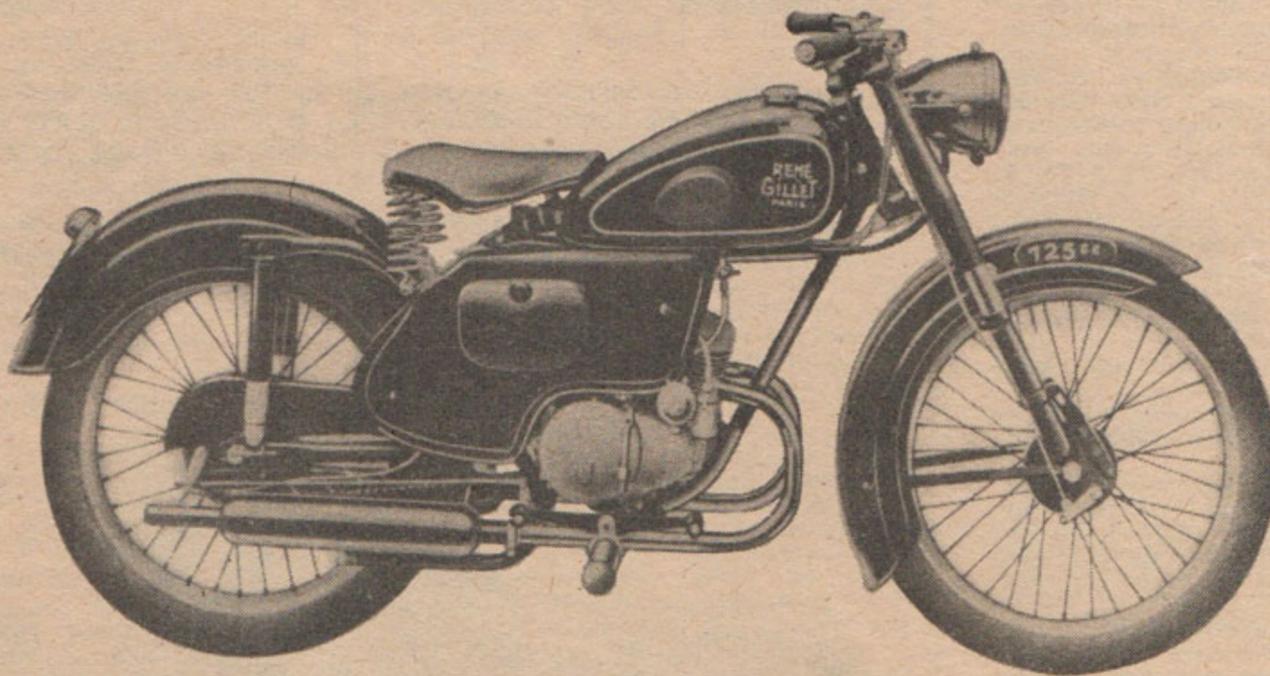
reçoit un tablier avant se prolongeant jusqu'au moyeu arrière par de larges marche-pieds. De plus, le moteur est flanqué de tôles protectrices, munies de volets amovibles pour les petites mises au point et vérifications. Pour le reste, moteur et partie cycle, la LC.531 est semblable à la L.53.

Partie cycle encore semblable pour la LX.200 qui est l'extrapolation de la 175. L'alésage a été porté à 64 mm pour obtenir une cylindrée de 196 cmc. 23. Puissance développée : 10 CV à la roue arrière, au régime de 5.700 t.-m. avec un taux de compression de 7 à 1.

Les autres caractéristiques moteur sont celles du 175, sauf les dimensions des lumières.

Notons que sur la 200 et les deux 175, l'embrayage fonctionne dans l'huile.

Cette dernière née constitue avec la 175 cmc. une gamme de cylindrées légères qui combleront le fidèle amateur de Gnome-Rhône, et à ce sujet, il est significatif de noter que de nombreux « Ce qu'ils en pensent » publiés dans nos pages, et concernant le 125 Gnome Rhône, se terminaient par le souhait de voir la maison présenter une cylindrée supérieure. Voilà qui les comblera !



René GILLET présente le 125 V. I. S.

Sans attendre le Salon de Paris, René Gillet vient de présenter et commercialiser une nouvelle version de son 125 cmc. deux temps.

Si la partie motrice n'a guère été modifiée — nous sommes toujours en présence d'un 52 x 58,5 d'une puissance de 4 CV à 4.000 t.-m. avec taux de compression de 9 à 1, ce qui est assez élevé — par contre, la partie

cycle a subi une cure de rajeunissement. La roue arrière se trouve désormais suspendue par un bras oscillant travaillant sur des coussinets en bronze et les éléments de suspension possèdent des amortisseurs, le tout signé René Gillet.

En outre, la machine est partiellement carénée par des panneaux latéraux en tôle.

NE COLLEZ PAS DERRIERE LE VEHICULE QUI VOUS PRECEDE

LES PROBLÈMES DE LA CIRCULATION

NE DOIVENT PAS DÉCLENCHER UNE NOUVELLE CAMPAGNE MOTOPHOBE

Ce n'est pas sans une certaine surprise que nous avons pris connaissance de la campagne de presse — dénommée enquête — entreprise par la presse à grand tirage du soir, sur les « Problèmes de la Circulation ».

Sous ce titre, Mr Jacques Chapus, de « France-Soir », énonce les inepties les plus ahurissantes « basées » sur des chiffres dont la simplicité est bien faite pour frapper l'imagination profane, mais qui ne résistent pas à la simple logique.

Ces affirmations, émises par un tiers quelconque, n'auraient que peu de crédit, mais, malheureusement, plusieurs milliers de personnes ont pu y attacher foi, et c'est là le plus grave.

Le fait, en soi, de voir la grande Presse s'intéresser aux problèmes de la circulation, était d'un indéniable intérêt, mais la façon de procéder nous oblige à reconsidérer la question.

Tout d'abord, les solutions préconisées par Mr Chapus nous entraîneraient vers une douce hilarité si le motocycliste n'était pas, une fois de plus, visé.

Il y a quelques mois on l'accusait d'être bruyant, c'était dans l'air et bien porté, aujourd'hui il est l'élément perturbateur de la circulation. Que sera-ce demain ? L'accusera-t-on d'ivrognerie ? de faire trop de fumée ? de stationner trop longtemps, en long, en large, en travers ?

Patience, et faisons confiance à ses détracteurs ; mais pour l'instant, voyons un peu ce qu'on lui reproche.

Tout d'abord, d'exister à un trop grand nombre d'exemplaires ! Mais oui, vous avez bien lu : il y a trop de « deux roues » en circulation, et si l'on en croit Mr Chapus, fin 1955, il y aura trois fois plus de motos, scooters et cyclos que de voitures dans la région parisienne. Ce sont de simples mathématiques qui amènent Mr Chapus à cette conclusion : « En mai dernier [...] on a vendu 90.000 modèles de motos, scooters et cyclomoteurs sur l'ensemble du territoire. C'est dire que dans un an il y aura dans la région parisienne 3 fois plus de motocycles que d'automobiles ». (*France-soir* du 25 juin 1954).

Le parc automobile parisien comprend actuellement 520.000 véhicules. Sans tenir compte du fait que le chiffre de vente s'applique au mois de mai qui est, comme par hasard, celui du coup de feu, pour les motoristes, et dont le chiffre d'affaires est l'exception dans toute l'année, on remarquera le tour de passe-passe qui consiste à se servir du chiffre de vente enregistré — on voudrait bien savoir comment — pour toute la France, et d'en déduire des prévisions que l'on applique à la seule région parisienne.

Et d'ailleurs pour bien montrer qu'il possède son sujet à fond, Mr Chapus réitère son affirmation dans un autre article du 27 juin en ces termes : « C'est-à-dire qu'il circulera dans les rues de Paris près de deux fois plus de « deux roues que d'automobiles » (*France-Soir* du 27 juin 1954). Deux ou trois, on n'en est pas à un près !

Et l'on respire enfin, mais timidement, car un journaliste de quotidien doit être documenté ? Malheureusement, il apparaît que non, et ceci est vérifié par la suite du papier de Mr Chapus qui avance des chiffres d'origine brumeuse (80 % des motocyclistes ne seraient pas assurés : d'où vient ce chiffre ?), surtout en ce qui concerne les accidents.

Après avoir titré « 40 % des accidents sont provoqués par les « deux roues », dont 80 % des propriétaires ne sont pas assurés », Mr Chapus entreprend de démontrer que le « deux roues » est vraiment une plaie de la circulation : « Le motocycliste est un acrobate. Il navigue de la droite à la gauche, se faufile entre les voitures et, quand il se range, place son engin contre le trottoir dans le sens de la longueur — à la façon des vieux cyclistes — occupant ainsi la place d'une automobile ».

La gratuité du terme « d'acrobate » ne nous incite pas à entamer une polémique sur ce point, mais nous aimerions voir l'aspect des rues de Paris si chaque motocycliste ne « naviguait » pas. Ceci n'est pas un encouragement pour se livrer aux manœuvres périlleuses qu'affectionnent certains pilotes de deux roues — n'en est-il pas de même pour certaines voitures ? — mais une défense de cette mobilité qui fait l'avantage du deux-roues, de même que son encombrement *minime*, quoi qu'en dise Mr Chapus. De plus, le stationnement en bataille pour les motocycles est simplement toléré, sinon interdit.

Plus loin, on peut lire : « ...Et les chiffres établissent une augmentation pour la seule période 1952-1953 sur les autres années de 161 % des accidents pour les motocycles et les cyclomoteurs ».

A cette ineptie, nous répondrons en faisant appel au Bulletin de la PREVENTION ROUTIERE (n° 12, p. 2), qui donne des chiffres un peu plus concluants et surtout plus précis que ceux figurant dans cette « enquête » de Mr Chapus.

Après quelques chiffres ci-dessous, intéressant la seule circulation rurale :

Répartition des accidents par nature de véhicules :

	Accidents	% d'augmentation par rapport à 1952
Transports en commun	1.484	+ 17,6
Véhicules d'un poids en charge supérieur à 3.000 kgs	9.770	+ 17,1
Véhicules à remorque, tracteurs	1.147	- 5,5
Véhicules d'un poids en charge inférieur à 3.000 kgs	40.152	+ 26
Motos, vélomoteurs et scooters	11.640	+ 39
Bicyclettes à moteur auxiliaire	8.280	+ 83
Cycles	10.776	+ 9,7
Véhicules hippomobiles	1.165	+ 5,7

La PREVENTION ROUTIERE ajoute :

Nous nous garderons bien d'interpréter hâtivement ces statistiques, car il est vain de vouloir évaluer le danger que peut présenter un type de véhicule en se basant sur le nombre d'accidents dans lesquels ce genre de véhicule est impliqué.

Prenons un exemple :

Nous constatons actuellement une augmentation sensible des accidents de bicyclettes, près de 10 %, alors que le nombre de cycles en circulation reste stationnaire et que le kilométrage moyen est en diminution. Est-ce à dire qu'il faut agir sur les cyclistes ? Non.

S'il y a plus d'accidents de bicyclettes, c'est simplement parce que, par suite de l'augmentation du parc d'engins motorisés, les bicyclettes sont appelées à « rencontrer » sur la route un plus grand nombre d'autres véhicules.

Nous constaterons donc simplement que la majeure partie des accidents intéresse les voitures particulières et les camionnettes. Viennent ensuite les motocyclettes, les cycles, les véhicules utilitaires de plus de 3 tonnes, enfin les cyclomoteurs. Les transports en commun, les véhicules remorqués ou hippomobiles enregistrent peu d'accidents.

On peut considérer comme normale l'augmentation du pourcentage d'accidents intéressant les transports en commun (+ 17 %) et les véhicules utilitaires (+ 17 % également).

Par contre, le pourcentage d'augmentation des accidents de VOITURES PARTICULIÈRES et de véhicules de moins de 3 tonnes (26 %), EST SUPÉRIEUR À L'AUGMENTATION MOYENNE DU PARC.

Quant aux 39 % d'augmentation des motos et aux 83 % d'augmentation des cyclomoteurs, il faut bien se garder de les considérer en valeur absolue. Ils doivent être envisagés compte tenu de l'augmentation du parc (motos + 32 %, cyclomoteurs + 50 %).

Nous n'ajouterons rien de plus sur ce sujet pour lequel nous nous excusons de faire beaucoup plus grand cas des dires de la Prévention Routière que de ceux de Mr Chapus, nous contentant d'appliquer : « Chacun son métier... ».

Quant à la région parisienne où roulent 520.000 automobiles et 640.000 « deux roues », voici les accidents qui y ont été enregistrés en 1953 : (« L'Argus » du 20 mai 1954, page 54) : Au cours de l'année, sur 232.534 collisions enregistrées, on en relève 13.037 où une moto, au moins, est en cause (nous disons bien *en cause*, et non *cause*), alors que pour les seules voitures particulières, le chiffre est 137.143 (!) et ceci sans compter les taxis : 10.900 ; les autobus : 4.338 ; les poids lourds : 30.394 et les autocars : 734, pourtant tous munis au moins des 4 roues salvatrices !

En résumé, on voit que le problème n'est pas si simple et ne se réduit pas à des simples pourcentages et à des « 3 fois plus » ou « 5 fois moins ».

Nous comprenons fort bien que le public de la presse du soir n'a que faire de chiffres compliqués, mais la moins stricte des probités est de ne donner que ceux dont l'exactitude est reconnue, et non d'en inventer. Et s'il arrive qu'un jour le problème de la circulation intéresse le grand public, on fera appel alors à des spécialistes sérieux et non à des journalistes en mal de copie.

SI VOUS ETES EBLOUIS, ARRETEZ-VOUS PLUTOT QUE DE RISQUER L'ACCIDENT

Apparu depuis quelques temps sur le marché :

LE SUPER SHELL I.C.A.

n'est pour beaucoup q'un mystère

En 1922, les techniciens du carburant firent un sérieux pas en avant dans leur lutte contre la détonation dans les moteurs ; leurs recherches, aboutirent en effet à la découverte du tétraéthyle de plomb qui, mélangé en petites quantités à l'essence, augmentait la résistance de cette dernière au cliquetis. Il était donc dès lors possible d'élever l'indice d'octane du carburant et, par conséquent, d'élever les taux de compression des moteurs, ce qui représentait une condition essentielle pour les progrès techniques.

Jusqu'alors, en effet, l'essence utilisée présentait un sérieux inconvénient dès qu'il s'agissait d'augmenter le taux de compression : elle ne permettait pas une combustion régulière et progressive du

Le petit pourcentage restant se dépose sous forme de résidus dans la chambre de combustion, et, malgré le fonctionnement parfois irrégulier qu'il entraîne, il est toléré, bien que les recherches pour son élimination plus complète ne se soient pratiquement pas arrêtées depuis cette époque.

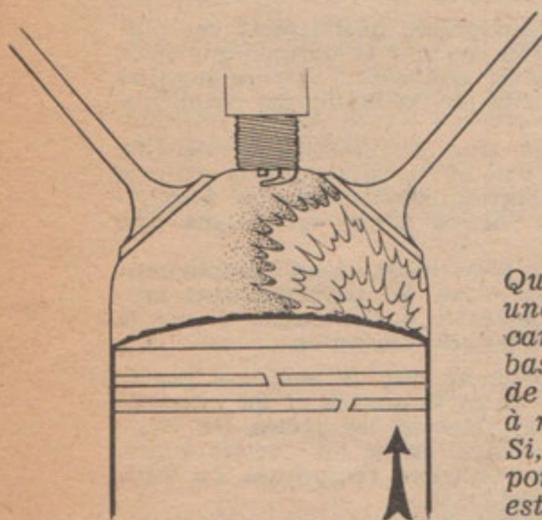
COMMENT AGISSENT LES DEPOTS

Voyons de plus près comment se comportent ces dépôts, quelle est leur nature et où ils se déposent plus précisément à l'intérieur de la chambre de combustion. L'analyse spectroscopique permet de faire très complètement cette étude.

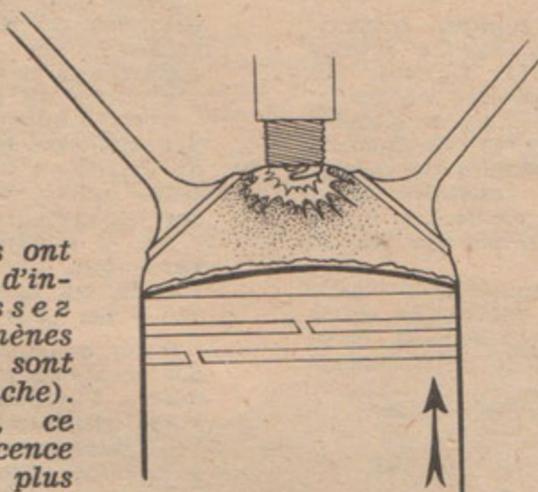
On voit que les combinaisons chimiques fusibles à basse température (bromure de plomb et oxy-bromure de plomb) se rassemblent sur des surfaces relativement froides (culasse, tête du piston, etc.) et leur formation se vérifie lorsque la température du moteur reste relativement basse. Par contre celles dont les points de fusion sont élevés (oxyde de plomb et oxy-sulfate de plomb) se forment sur des surfaces très chaudes et en particulier sur les soupapes d'échappement.

Au point de vue fonctionnement du moteur, les répercussions sont les suivantes :

Les dépôts sur la culasse et la tête du piston ont pour effet que le point d'auto-inflammation se produit à une température beaucoup plus basse que le carbone pur (de 200 à 230° contre 500°). Il apparaît ainsi que l'incandescence du résidu débute alors entre 200° et 230°, température qui est assez facilement atteinte par ces parties du moteur. On se trouve donc fréquemment en présence, surtout sur les moteurs modernes, de points incandescents qui ont la propriété d'enflammer le mélange gazeux avant le moment normalement prévu pour la production de l'étincelle. Les conséquences de ce phénomène sont bien connues : la force engendrée par l'auto-allumage joue alors en sens inverse de la rotation normale du vilebrequin ; d'où : perte de puissance, consommation inutilement accrue et même, parfois, incidents mécaniques. En outre ces résidus diminuent le volume utile de la chambre de combustion (d'où accroissement artificiel du taux de compression), ils rendent plus difficile la dissipation de la chaleur (d'où élévation de la température dans la chambre



Quand les dépôts ont une température d'incandescence assez basse, les phénomènes de pré-allumage sont à redouter (à gauche). Si, par contre, ce point d'incandescence est nettement plus élevé, l'allumage est correct (à droite).

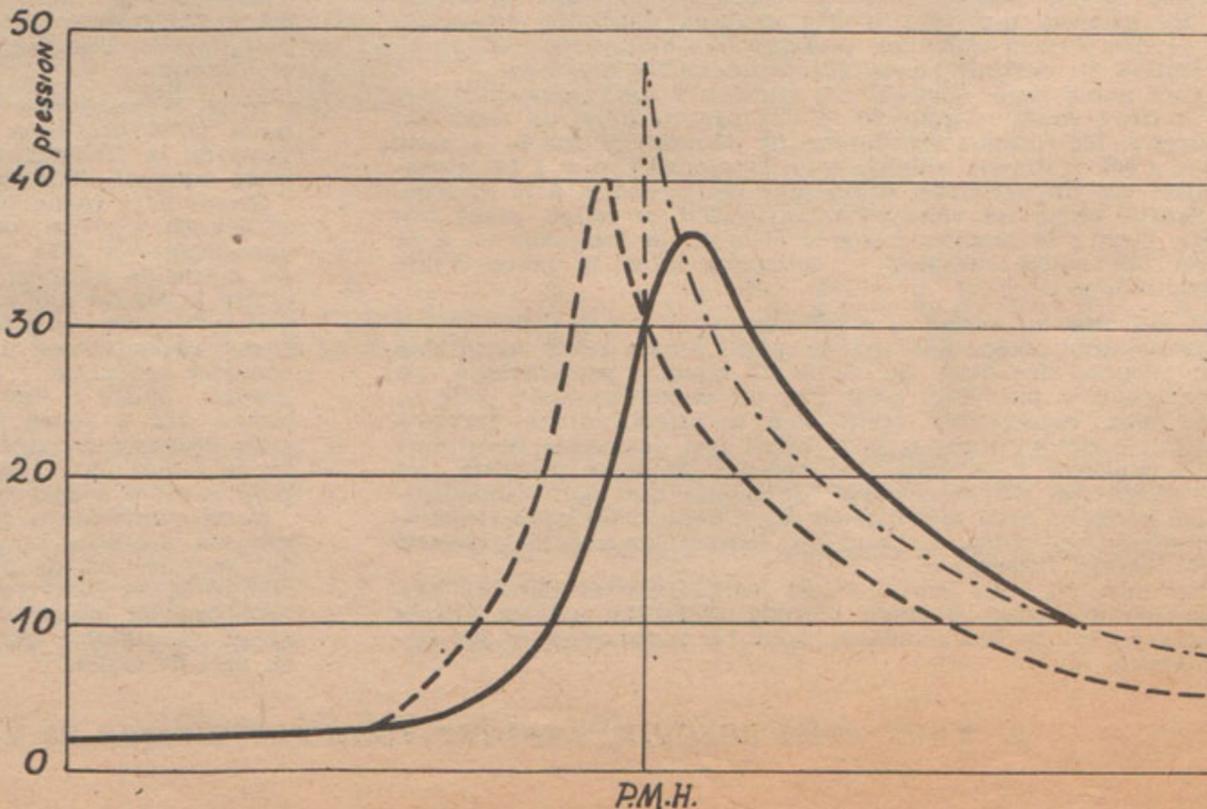


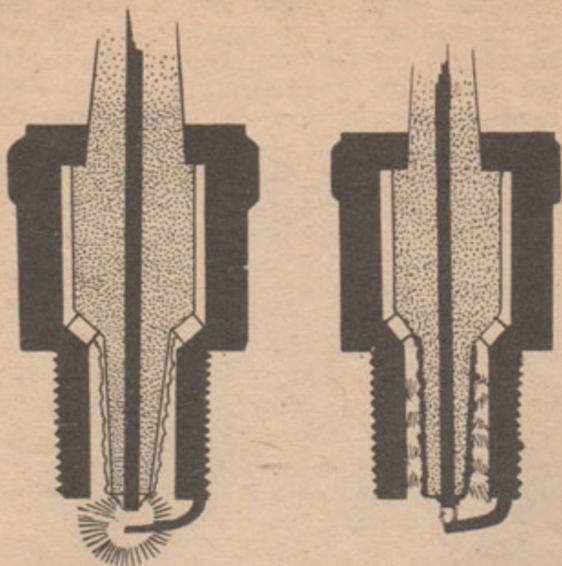
mélange ; au contraire, elle favorisait l'allumage instantané et prématuré de l'ensemble de la masse gazeuse, provoquant ainsi ce phénomène connu sous le nom de « détonation », de « préallumage ».

L'addition de tétraéthyle de plomb permet donc d'éliminer, dans une certaine mesure, cet inconvénient, mais, en revanche, il en créa d'autres.

La combustion du tétraéthyle de plomb donne en effet naissance à de l'oxyde de plomb qui, à cause de son point de fusion élevé n'est pas évacué et se dépose donc sur les parois de la chambre de combustion. Il fallut donc immédiatement chercher une autre substance apte à éliminer cet inconvénient qui risquait de créer des obstacles pour l'utilisation du nouvel additif. Cette substance fut rapidement trouvée et accompagne aujourd'hui le tétraéthyle de plomb dans le carburant. C'est le dibromure d'éthylène qui sert à éliminer le plomb. En effet, il ne se forme plus alors d'oxyde de plomb, mais principalement des combinaisons diverses de plomb et de brome qui fondent à 400° et se transforment en vapeur à 800°. De cette façon on élimine ainsi 97 ou 98 % de plomb libéré par la combustion, qui s'échappe en compagnie des gaz brûlés.

Pressions régnant dans la chambre de combustion, pour différents angles du vilebrequin et différents processus de combustion. En trait plein : allumage correct. En pointillé : pré-allumage. En traits-points alternés : combustion détonante.





Si l'on trouve, sur les deux bougies, un égal dépôt sur les isolants, leur nature n'est pas la même. Les dépôts transformés par le trisylphosphate (ICA) n'étant pas conducteurs (à gauche), l'étincelle conservera toute sa puissance alors que par ailleurs, il y a des pertes d'effluves électriques (à droite).

de combustion, détonation, tendance au cognement). Ainsi une plus petite partie de l'énergie contenue dans le carburant se transforme en travail utile, une plus grande partie en chaleur.

Mais les phénomènes les plus complexes se produisent sur la bougie. En effet, cette dernière est soumise à de grosses différences de température, dans le temps et dans l'espace qui font que les différents dépôts trouvés possèdent des caractéristiques très diverses du point de vue de leur résistance électrique. D'une manière générale, les résidus trouvés aux différents endroits de la bougie perdent leur résistance électrique dans les zones de températures situées entre 50° et 550° C. Si donc les dépôts résiduels se forment sur l'isolant aux basses températures (qui correspondent à une faible charge du moteur), dès que la température augmente, ils deviennent alors conducteurs de l'électricité, provoquant ainsi des courts-circuits aux bougies. En conséquence, le courant, au lieu de se manifester entre les deux électrodes sous forme d'étincelle, suit les dépôts le long de l'isolant et se porte à la masse. Dans ces conditions, il est évident que l'inflammation de l'émulsion est défectueuse (et même parfois n'a plus lieu) et que le cylindre en cause ne fournit plus sa part de puissance.

En conséquence, nous voyons que la persistance de ce petit pourcentage de dépôts résiduels dans différentes parties de la chambre de combustion, crée les inconvénients suivants :

- 1° ratés d'allumage dans le moteur ;
- 2° pré- et auto-allumage (points incandescents) ;
- 3° nécessité d'augmenter l'indice d'octane (à cause de l'élévation de température). Or ce dernier point risque de nous entraîner dans un cercle vicieux, car cette élévation de l'indice d'octane est bien souvent obtenue par un apport plus important de plomb tétraéthyle, donc plus de dépôts, etc., etc...

LA REPOSE AU PROBLEME

Nous avons dit que l'effort des techniciens s'était porté, en premier lieu, sur l'étude des moyens aptes à éliminer la formation de ces résidus nocifs. Devant le peu de résultats obtenus, ils se sont orientés vers un autre genre de recherches.

Puidqu'il n'était pas possible d'éliminer complètement les dépôts, il fallait essayer d'en modifier la nature, de manière à ce qu'ils ne risquent plus de devenir incandescents d'une part, et à ce qu'ils ne deviennent plus conducteurs de l'électricité d'autre part.

Ces recherches devaient conduire à s'intéresser à l'élément phosphore. On a pu voir ainsi que la zone de températures

dans laquelle l'octophosphate de plomb perd sa résistance électrique est située à environ 300° C au-dessus de celle de l'oxybromure de plomb. Cette nouvelle combinaison a donc pour avantage de porter la zone critique au-delà des températures généralement atteintes dans l'isolant de la bougie. Ce qui implique donc déjà l'élimination des risques de courts-circuits dans la bougie.

D'autre part les combinaisons à base de phosphore ont encore l'avantage d'élever les températures d'incandescence par rapport aux combinaisons plomb-bromure, et de leur faire atteindre des valeurs qu'on ne trouve généralement pas sur les surfaces de la chambre de combustion, même pour des moteurs à très haut rendement. Ce qui implique cette fois l'élimination des risques d'auto-allumage.

TEMPERATURE D' AUTO-ALLUMAGE	
du carbone pur : 500°C	
avec l'élément bromure	avec l'élément phosphore
carbone + 2PbO Pb.Br ² : 229°C	carbone + Pb ³ (PO ⁴) ²⁻ : 470°C
carbone + Pb.Br ² : 202°C	carbone + 3Pb ³ (PO ⁴) ²⁻ PbBr ² : 350°C

Reste le problème du volume des dépôts. Ce dernier n'est pas diminué, puisque seule sa nature est modifiée par l'addition d'un élément à base de phosphore. D'autre part la conductibilité calorifique de ces dépôts reste sensiblement la même. Toutefois, l'élévation de leur température d'incandescence grâce à l'adjonction de phosphore, réduit, même dans ce domaine, les phénomènes d'auto-allumage de façon très sensible.

C'est dans cette nouvelle voie que le Groupe Shell s'est lancé. Après de longues recherches, après des expériences nombreuses sur des moteurs d'avions d'abord, de voitures ensuite, le Groupe Shell a présenté son additif ICA (Ignition Control Additive) qui contient du trisylphosphate.

Cet additif semble vraiment devoir éliminer les risques de ratés à l'allumage et d'auto-allumage par les principes que nous avons exposés ci-dessus.

POINTS DE FUSION DES RESIDUS EN °C

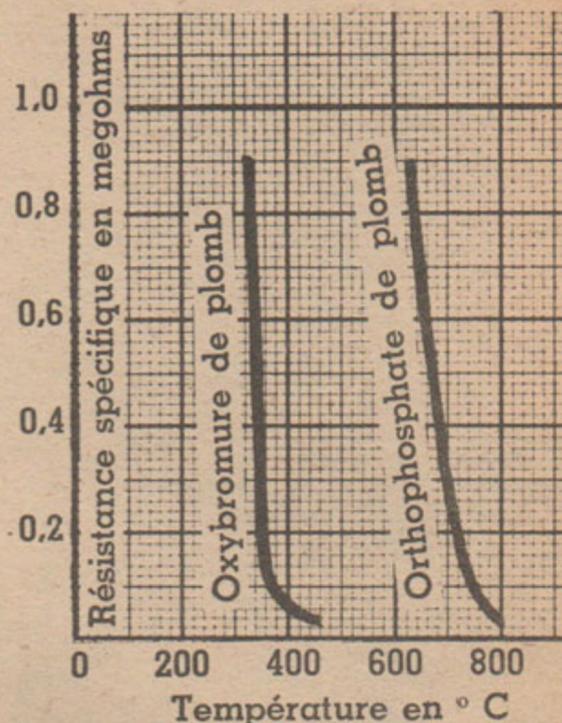
Endroits	Carburant normal	Shell ICA
Culasse	370 à 710	955
Calotte du piston	370 à 710	710
Isolant bougie	370 à 980	955 à 1.014
Soupape d'admission	497 à 710	955 à 1.014
Soupape d'échappement	710 à 980	955 à 1.014

D'autre part, seule l'expérience pratique peut indiquer si ces résultats positifs ne sont pas accompagnés de phénomènes secondaires nuisibles.

Dans ce domaine cependant, il convient de signaler que de nombreux essais aux bancs et sur route ont précédé la mise en vente du nouveau carburant, et ce sans que l'on puisse déceler des inconvénients notables.

PRATIQUEMENT

Pratiquement, quels résultats peut-on attendre, peut-on remarquer à la conduite ?



Comparaison pour diverses températures, des résistances électriques de l'oxybromure et de l'orthophosphate de plomb. On voit ainsi tout l'intérêt de ce dernier produit.

Sur un moteur neuf, ou qui vient d'être décalaminé, avec une bougie neuve, on ne remarquera aucune modification, il n'y aura aucune augmentation de puissance.

Mais avec un moteur déjà tant soit peu calaminé, avec une bougie ayant déjà quelques milliers de kilomètres, il en sera autrement. Après avoir roulé quelques temps (afin que la nature des dépôts ait le temps de changer) avec le Shell-ICA, l'on note un certain gain de puissance : la perte de puissance est moindre qu'avec un carburant classique. Mais l'avantage réside aussi dans le fait que lorsque l'on ouvre brusquement la poignée des gaz, donc lorsque l'on augmente brusquement la charge, on n'assiste plus aux fréquents « ratatouillages », conséquence du mauvais allumage dû à l'isolant de bougie dont la résistance électrique est insuffisante, à cause des dépôts conducteurs.

Et pour les 2 temps ? Les avantages ci-dessus subsistent, bien qu'une partie des dépôts soit due à l'huile du mélange. Mais, maintenant, non seulement la composition chimique de la « calamine » est modifiée, mais également son aspect physique. Si le poids déposé est le même, la calamine n'est plus dure, collée aux parois, mais moins dense (plus grand volume), friable, et, dès qu'une certaine épaisseur s'est formée, se détache d'elle-même.



fois pour ouvrir totalement les gaz. Un conducteur non averti pourra croire à tort que son moteur manque de puissance.

Le silence de fonctionnement et d'échappement est remarquable et tout de suite on se rend compte que le Paris-Nice est d'une conduite reposante.

Les vitesses au pied passent bien, mais chaque enclenchement d'un rapport s'accompagne d'un bruit caractéristique. L'embrayage est très souple et le long bras de levier de sa commande en rend son usage très doux.

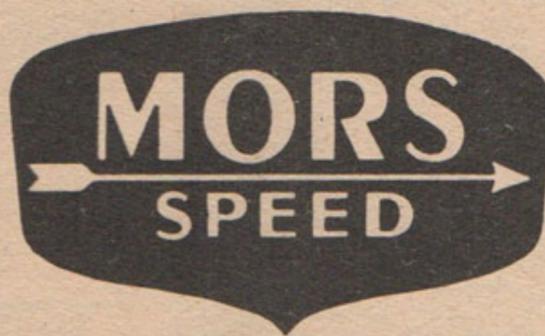
Si le « Paris-Nice » rend bien des services en ville, c'est toutefois sur la route que nous avons voulu le juger. D'ailleurs, son nom de baptême sous-entend que sa place est avant tout sur la grand'route.

Comme sur tous véhicules à trois vitesses, nous avons une seconde très accrocheuse qui permet à la vitesse moyenne de ne pas trop tomber dans les parcours accidentés et dans l'ensemble nous avons été surpris par les performances du « Paris-Nice ».

Le moteur est indiqué comme fournissant une puissance de 6 CV et cela ne semble nullement exagéré quant on constate qu'en position de conduite normale, notre essayeur de 70 kgs a atteint 77,5 kmh., ce qui est la vitesse la plus élevée que nous ayons enregistrée avec un scooter 125 cc. Une vitesse de croisière de 65, 70 kmh. est parfaitement soutenable, et dès lors, vous vous rendrez compte des moyennes que vous pourrez réaliser même avec un passager.

Dans notre côte d'essai, avec passages à 11 %, le « Paris-Nice » s'est

CETTE SEMAINE, ESSAI DU



PARIS-NICE

Persuadée que n'importe quel type de scooter ne peut être universel, la société Mors-Speed — à l'instar des grandes fabriques italiennes — a décidé qu'il lui fallait plusieurs types de scooters à présenter au nombre toujours croissant de scootéristes en puissance.

Au petit Speed 115, que nous avons essayé il y a déjà plus d'un an, et dont la fabrication ne semble pas près de s'arrêter, la firme de Sens ajoute le Paris-Nice, scooter entièrement caréné, aux lignes bien personnelles et que nos lecteurs connaissent déjà.

Pour pouvoir satisfaire notre désir d'essayer ce dernier scooter français de grande série, nous nous sommes adressés à la S.I.C.V.A.M. distributrice pour le monde entier de ces deux scooters.

Le carénage intégral et surtout le garde-boue avant non mobile et faisant corps avec le reste de la carrosserie donnent à ce scooter une allure assez imposante.

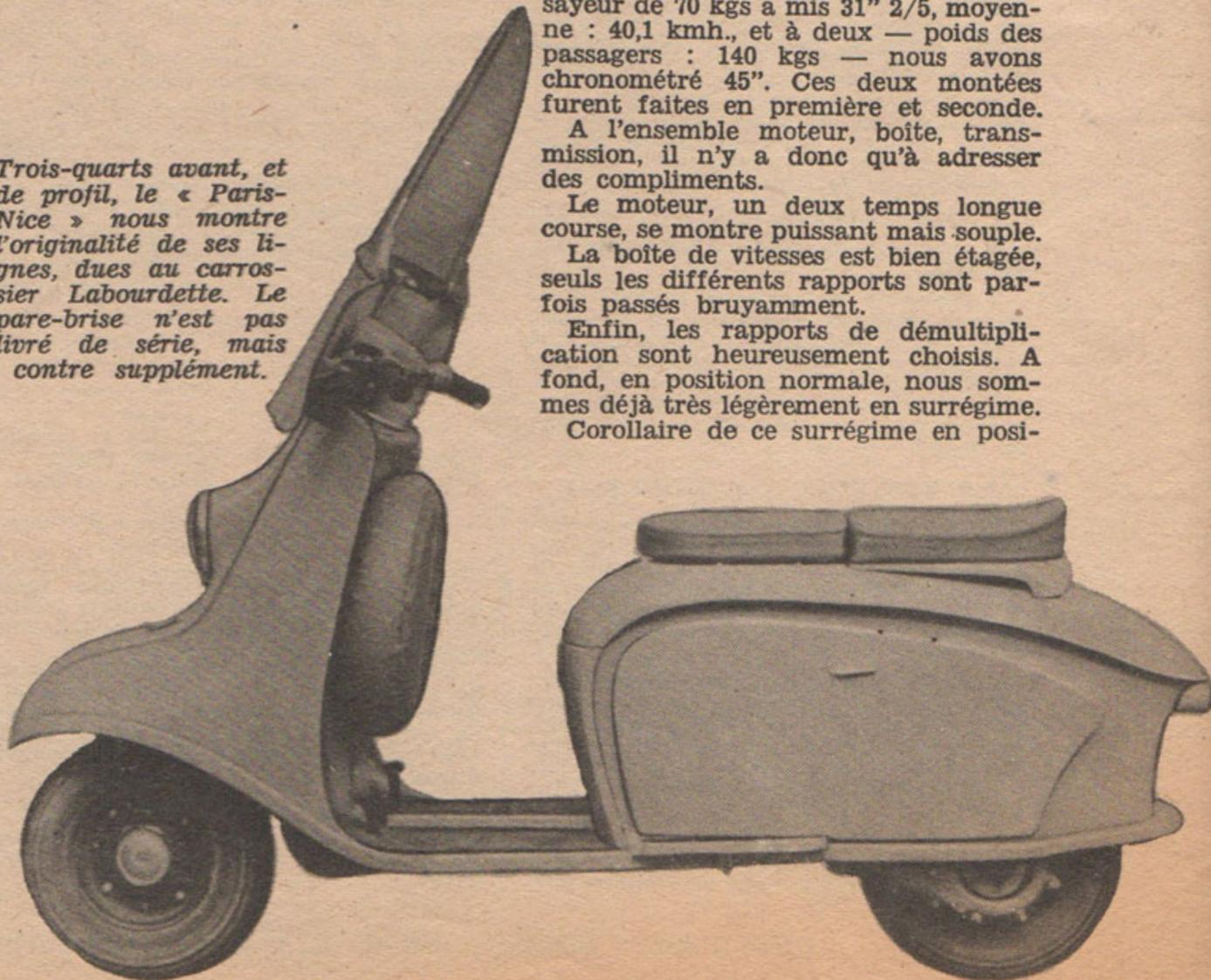
Pour le démarrage, il faut rabattre le siège sur le côté afin d'ouvrir l'essence et l'appeler dans la cuve du carburateur.

Mise en route aisée et dès que l'on s'assoit on éprouve une impression de confort procurée par un coussin moelleux et surtout par un plancher assez vaste qui permet de varier la position des pieds.

Toutes les commandes à main ou aux pieds sont bien en place, seule la poignée tournante souffre d'un tirage sur une trop longue course.

Pour obtenir du moteur tous ses chevaux, il faut s'y reprendre à deux

Trois-quarts avant, et de profil, le « Paris-Nice » nous montre l'originalité de ses lignes, dues au carrossier Labourdette. Le pare-brise n'est pas livré de série, mais contre supplément.



encore bien comporté puisque l'essayeur de 70 kgs a mis 31" 2/5, moyenne : 40,1 kmh., et à deux — poids des passagers : 140 kgs — nous avons chronométré 45". Ces deux montées furent faites en première et seconde.

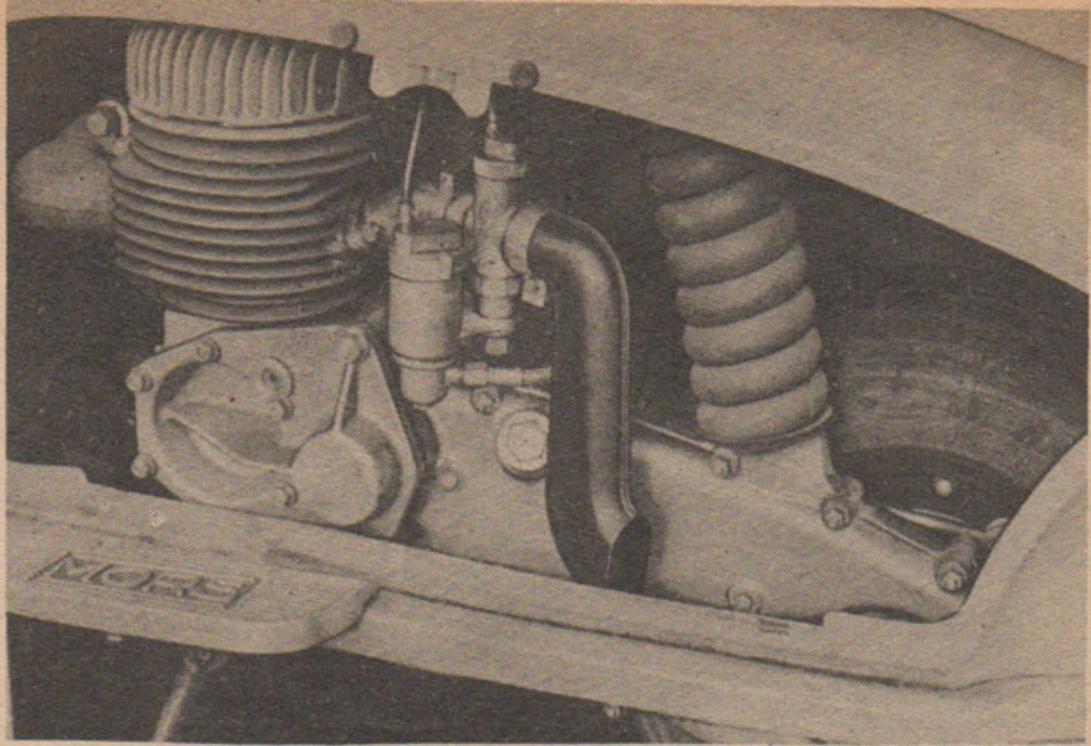
A l'ensemble moteur, boîte, transmission, il n'y a donc qu'à adresser des compliments.

Le moteur, un deux temps longue course, se montre puissant mais souple.

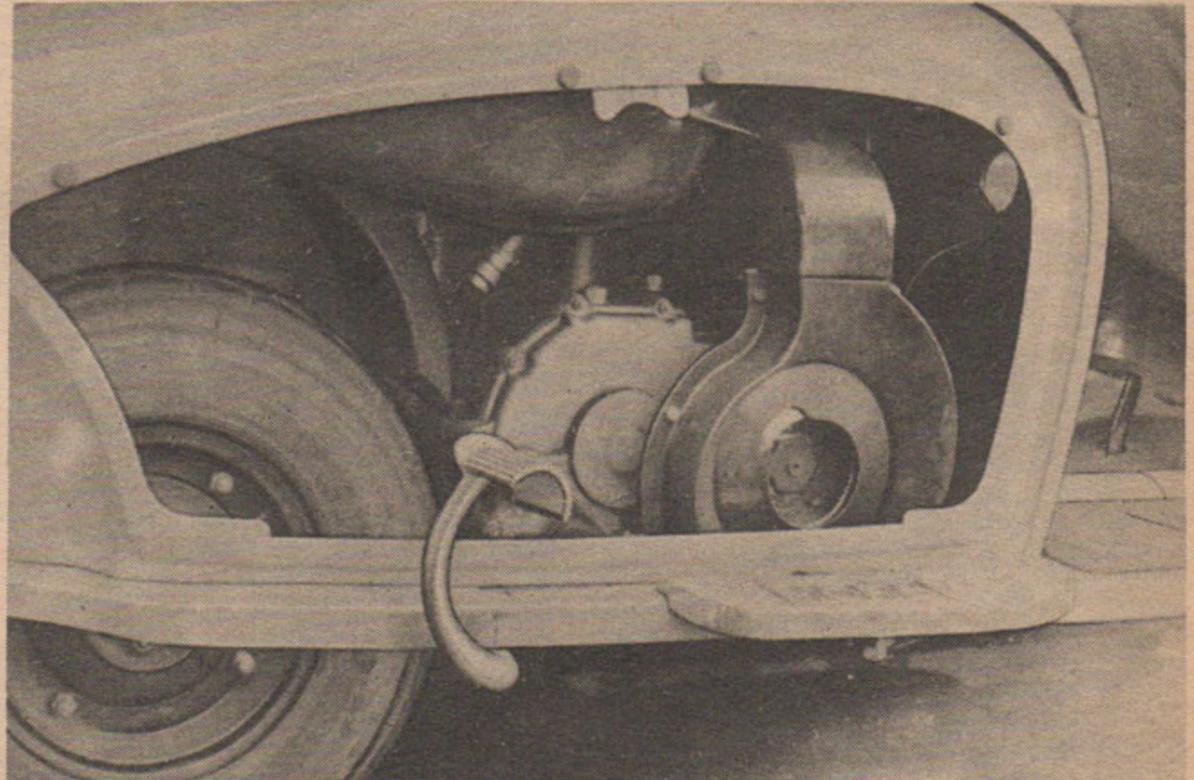
La boîte de vitesses est bien étagée, seuls les différents rapports sont parfois passés bruyamment.

Enfin, les rapports de démultiplication sont heureusement choisis. A fond, en position normale, nous sommes déjà très légèrement en surrégime.

Corollaire de ce surrégime en posi-



Panneau latéral gauche enlevé, nous avons accès au carburateur, à la transmission finale sous carter hermétique et à la suspension arrière par ressort hélicoïdal noyé dans le caoutchouc.



Côté droit, nous trouvons le mécanisme de lancement du moteur et la turbine de refroidissement. - Ci-dessous, vue trois-quarts arrière du « Paris-Nice ». Remarquez les décrochements originaux formés par les divers éléments de carrosserie.

tion assise, effacé, nous gagnons très peu en vitesse pure, car nous tombons en plein dans le fléchissement de la courbe de puissance passé son maximum. Nous avons atteint exactement 81 kmh., ce qui correspond à un régime de 5.940 t.-m., soit un surrégime de 500 t.-m. environ. Mais cela n'a aucune importance, car qui roule en position couchée ?

Enfin, dernier bon point pour la transmission, la roue arrière est entraînée par une chaîne duplex fonctionnant sous carter hermétique, ce qui est un gage de longévité pour le minimum d'entretien. C'est d'ailleurs là un trait commun à tous les organes du « Paris-Nice ». Ses constructeurs l'ont voulu simple et robuste, et notamment, lors des opérations de graissage, il n'y a qu'à s'occuper de la vidange de la boîte — tous les 2.000 kms — et du carter de chaîne — tous les 6.000 kms.

Faisant subir aux scooters les mêmes essais qu'aux motocyclettes, nous avons chronométré la valeur des accélérations et nous en sommes arrivés aux chiffres suivants, qui eux aussi prouvent la puissance de ce bloc-moteur 125 cmc.

100 mètres, départ arrêté en 10" 3/5, moy. : 33,9 kmh.

200 mètres, départ arrêté en 15", moy. : 48 kmh.

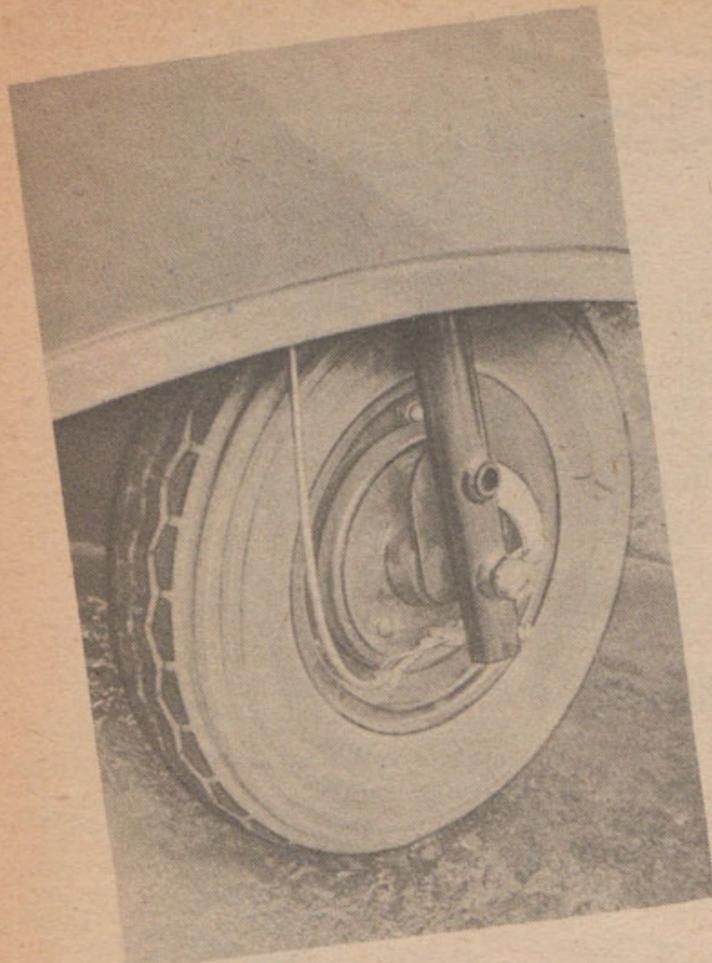
300 mètres, départ arrêté en 20", moy. : 54 kmh.

400 mètres, départ arrêté en 25" 1/5, moy. : 57,2 kmh.

500 mètres, départ arrêté en 29" 2/5, moy. : 64,7 kmh.

1.000 mètres, départ arrêté en 51" 2/5, moy. : 70 kmh.





La roue avant est en porte-à-faux. Le frein a un diamètre de 137 mm.

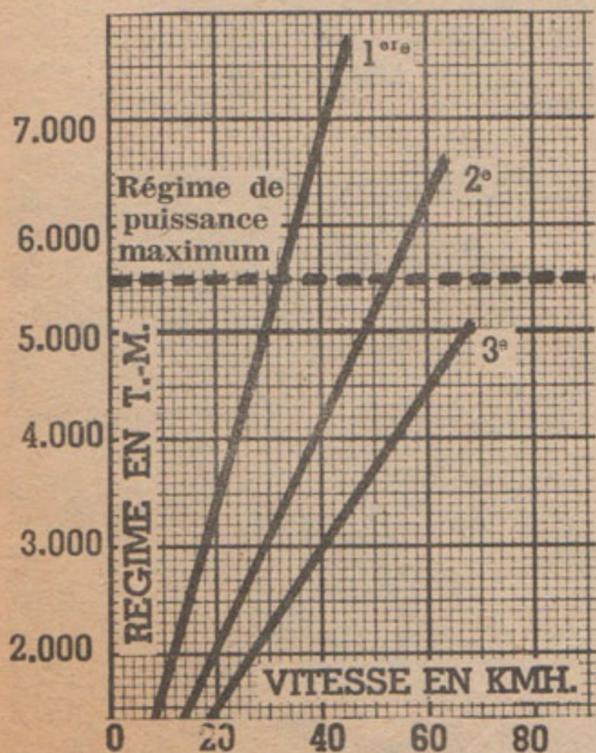
Enfin, dernière épreuve que nous avons fait subir au moteur : le maximum sur chaque rapport intermédiaire.

45 kmh. en première, soit un régime moteur de 7.790 t.-m. et 63 kmh. en seconde, soit 6.680 t.-m.

Le moteur ne demande donc qu'à tourner, mais il est sage de limiter le régime à 6.000 t.-m. sur les intermédiaires, ce qui correspond déjà respectivement, en première et en seconde, à 35 et 56 kmh., vitesses maximum auxquelles nous changerons de rapport.

Le moteur est refroidi par une soufflante, mais celle-ci chasse l'air chaud sur le panneau latéral gauche. Il en résulte un échauffement assez rapide de la paroi, mais cet inconvé-

Graphique des vitesses maxima sur chaque rapport.



nient n'a pas échappé au constructeur qui, prochainement, livrera ses modèles avec un flockage intérieur isolant.

La tenue de route du « Paris-Nice », sans rien avoir d'exceptionnelle, est satisfaisante. C'est un véhicule sur lequel on se sent en sécurité. Les roues sont de petit diamètre (jante de 8) et sont équipées de pneus dont les sculptures ne nous ont pas semblé idéales sous la pluie.

Si la roue avant, en porte-à-faux, procure une rapidité de démontage en cas de crevaison, par contre, au passage de l'obstacle, on sent parfois des réactions désagréables, dues à une certaine torsion.

Toujours, en ce qui concerne la suspension avant, si celle-ci est bonne, par contre, il y a un léger manque d'amortissement, qui procure parfois un décolllement de la roue d'autant plus aisé que le poids de la roue avant est peu élevé.

La suspension arrière est remarquable tant par sa douceur que par sa simplicité. Du type oscillant, elle est constituée par un ressort hélicoïdal noyé dans du caoutchouc. Là encore, l'entretien réduit au minimum... puisqu'il est nul.

Les tambours de frein, bien que d'un diamètre de 137 mm, procurent un freinage plutôt moyen, notamment le frein avant gagnerait à être plus puissant.

De 50 kmh. chrono à l'arrêt complet, nous avons parcouru :

24 mètres avec le seul frein arrière.
22,20 mètres avec le seul frein avant.
12,50 mètres avec les deux freins.

Pris, séparément, les freins sont d'une efficacité moyenne. Utilisés simultanément, les résultats sont proportionnellement meilleurs.

Reste enfin à analyser la carrosserie. La protection générale du pilote est très bonne grâce au large tablier, où peuvent s'encasturer montre et compteur. Le coffre à outils est situé derrière la roue de secours, placée contre le tablier. L'accessibilité aux organes mécaniques est bonne, les deux panneaux latéraux étant retenus chacun par un petit levier. Dans l'ensemble, le Mors-Speed, type « Paris-Nice » constitue une belle réussite française et il est de taille à attaquer sur n'importe quel terrain, les meilleures productions italiennes du genre.

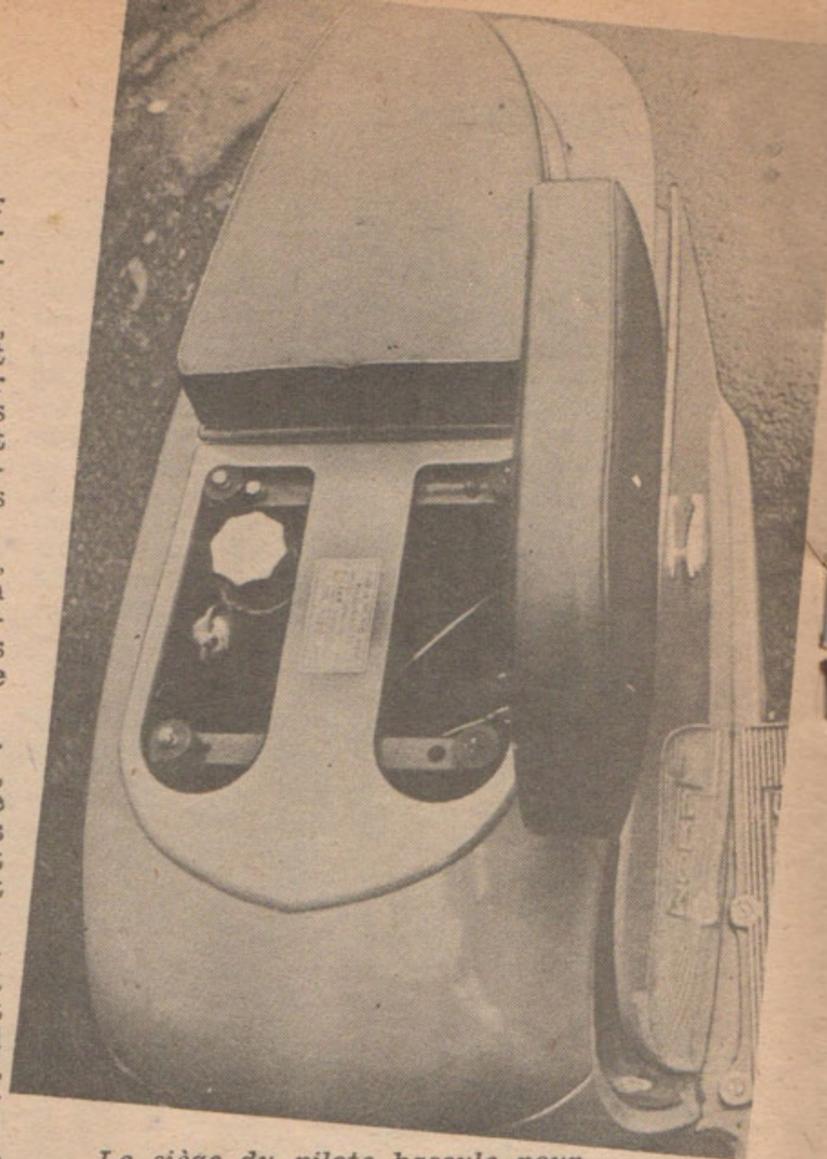
D'une ligne personnelle, d'une présentation soignée, doté d'un moteur puissant, le « Paris-Nice » ne souffre que de quelques petites imperfections dans sa partie cycle, telle encore cette béquille latérale d'un emploi très pratique, mais qui donne une inclinaison dangereuse au véhicule à l'arrêt.

Mais à toutes ces qualités, le « Paris-Nice » en ajoute encore une plus grande, son prix de vente de 134.000 fr. seulement.

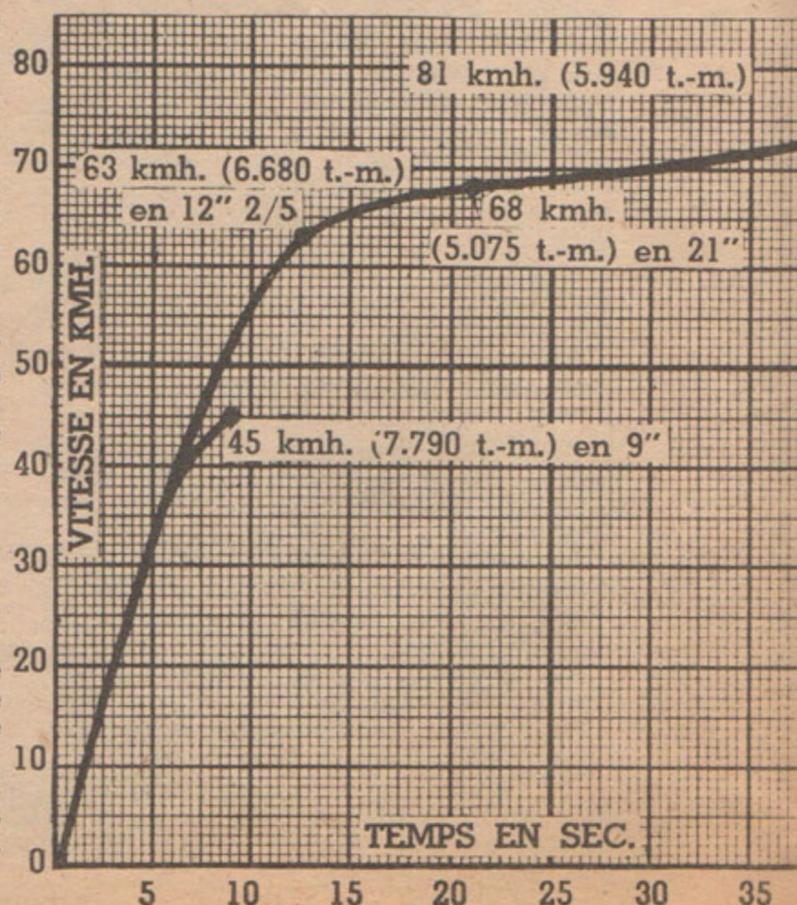
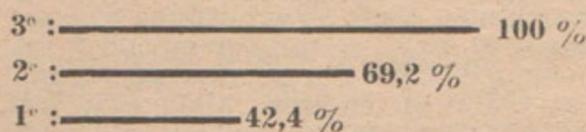
En plus de cela, des conditions de paiement, pouvant s'échelonner de 6 à 15 mensualités, ne pourront que faciliter la diffusion de ce scooter.

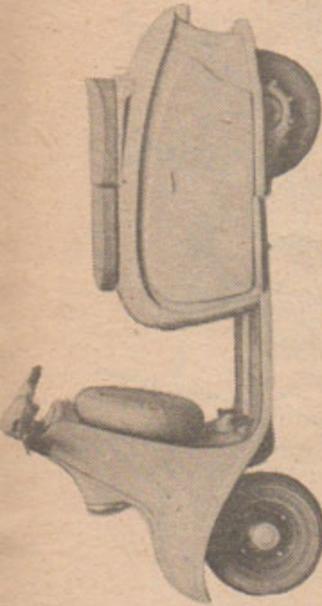
Avec tous ces atouts en main, nul doute que Mors-Speed n'ait joué la bonne carte avec son « Paris-Nice ».

C. R.



Le siège du pilote bascule pour livrer accès au bouchon de réservoir, aux diverses commandes de carburateur, ainsi qu'à la bougie. Remarquez le robinet avec position de réserve. - Ci-dessous, échelonnement de la boîte de vitesses et notre courbe d'accélération.





DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre deux temps
Alésage : 52.
Course : 58.
Cylindrée : 123 cmc.
Puissance : 6 CV.
Régime correspondant : 5.500 t.-m.
Taux de compression : 6,5 à 1.

BOITE DE VITESSES

Bloc moteur à trois rapports.
Transmission primaire : formée par la BV.
Transmission secondaire : chaîne Duplex (13x45)
Rapports : 13,1 - 7,7 - 5,58 à 1.

FOURCHE : parallélogramme.
SUSPENSION AR : oscillante.
FREIN AV et AR : 137 mm.
PNEUS : 4,00x8.
RESERVOIR : 7,5 l.
POIDS : 95 kgs.

RÉGLAGES ENTRETIEN

BOUGIE : AC 44 L degré thermique 145°.

AVANCE : 3,5 mm.

CARBURATEUR : Gurtner M20.

Boisseau n° 22.

Gicleur 36.

Position aiguille : haute.

Ralentil : 50/100.

Emmanchement : 25,4.

GRAISSAGE :

Mélange pendant rodage 8 à 10 %.
Après rodage 6 %.

Viscosité : de SAE 30 à 50.
Boîte de vitesses : contenance 1 litre. Vidange tous les 2.000 kms.
Transmission : contenance 0 l. 33.
Vidange tous les 6.000 kms.

Huiles recommandées : Energol carter SAE 80 ou 90. - Mobilube C80 ou 90. - Labo XP8 ou XP8R.

RODAGE :

500 kms à 45 kmh.
500 à 1.000 kms à 60 kmh.
Effectuer les vidanges d'huile à 500 et 1.000 kilomètres.

GONFLAGE :

AV : 0 kg 9.
AR : 1 kg 3. En duo 2 kgs.

RESULTATS OBTENUS

Vitesse maximum

	Solo	Duo
1 ^{re}	45 kmh. (7.790 t.-m.)	
2 ^e	63 kmh. (6.680 t.-m.)	
3 ^e	77 kmh. 5 (5.690 t.-m.)	
	assis	
	81 kmh. (5.940 t.-m.)	
	effacé	

Accélération :

départ arrêté :		
100 m. départ arrêté en 10'' 3/5,	moy. 33 kmh.	9
200 m. » » 15''	moy. 48 kmh.	
300 m. » » 20''	moy. 54 kmh.	
400 m. » » 25'' 2/5,	moy. 57 kmh.	2
500 m. » » 29'' 2/5,	moy. 64 kmh.	7
1.000 m. » » 51'' 2/5,	moy. 70 kmh.	

Epreuve de côte :

(350 m. pente moyenne 8,7 %).
Pilote 70 kgs : 31'', moy. 40,1 kmh.
A deux (70 + 70) : 45'', moy. 28 kmh.

RAPPORTS UTILISES :

1 et 2.

Freinage (50 kmh. chrono) :

Avant seul : 22 m 2
Arrière seul : 24 m
Les deux : 12 m 50

A QUEL USAGE EST DESTINEE LA MACHINE

Le Mors-Speed Paris-Nice, bien qu'étant agréable en ville, est avant tout un scooter destiné au tourisme.
La puissance de son moteur, et surtout le choix heureux de la démultiplication en troisième, permettent d'excellentes vitesses de croisières oscillant autour de 70 kmh.

Suspension et tenue de route sont bonnes dans l'ensemble, mais

quelques petites retouches concernant la partie cycle semblent nécessaires. En premier lieu nous souhaiterions un frein avant plus puissant.

Protection générale du pilote très bonne, présentation soignée, prix de vente raisonnable et larges facilités de paiement doivent contribuer au succès du Paris-Nice.

CONDITIONS GENERALES D'ESSAI

Au début de l'essai le compteur indiquait : 850 kms
A la fin de l'essai 995 kms
Poids de l'essayeur habillé 70 kgs
Taille de l'essayeur 1 m 74

Réglages spéciaux : néant.
Date et lieu de l'essai : 1-7-54 au 8-7-54.
(Seine et Seine-et-Oise).
Conditions atmosphériques : temps couvert et vent.

VILLE ET
TOURISME

PRIX : 134.000 + taxes

PRODUITS DE LA TECHNIQUE ANGLO-ALLEMANDE VOICI QUELQUES NOUVEAUX CARBURATEURS

Dans les pages qui suivent, nous présenterons à nos lecteurs toute une série de carburateurs nouveaux qui ont vu le jour et furent commercialisés ces derniers mois.

Tous ces carburateurs, sauf le Lancefield britannique, sont allemands, nous donnant une fois de plus la preuve de l'effort fourni dans tous les domaines, en particulier dans le domaine motocycliste, par nos voisins d'Outre-Rhin.

Comme on le verra, ou bien l'on se trouve devant des principes nouveaux, ou bien devant des améliorations de détail qui améliorent soit le rendement, soit l'accessibilité.

LANCEFIELD

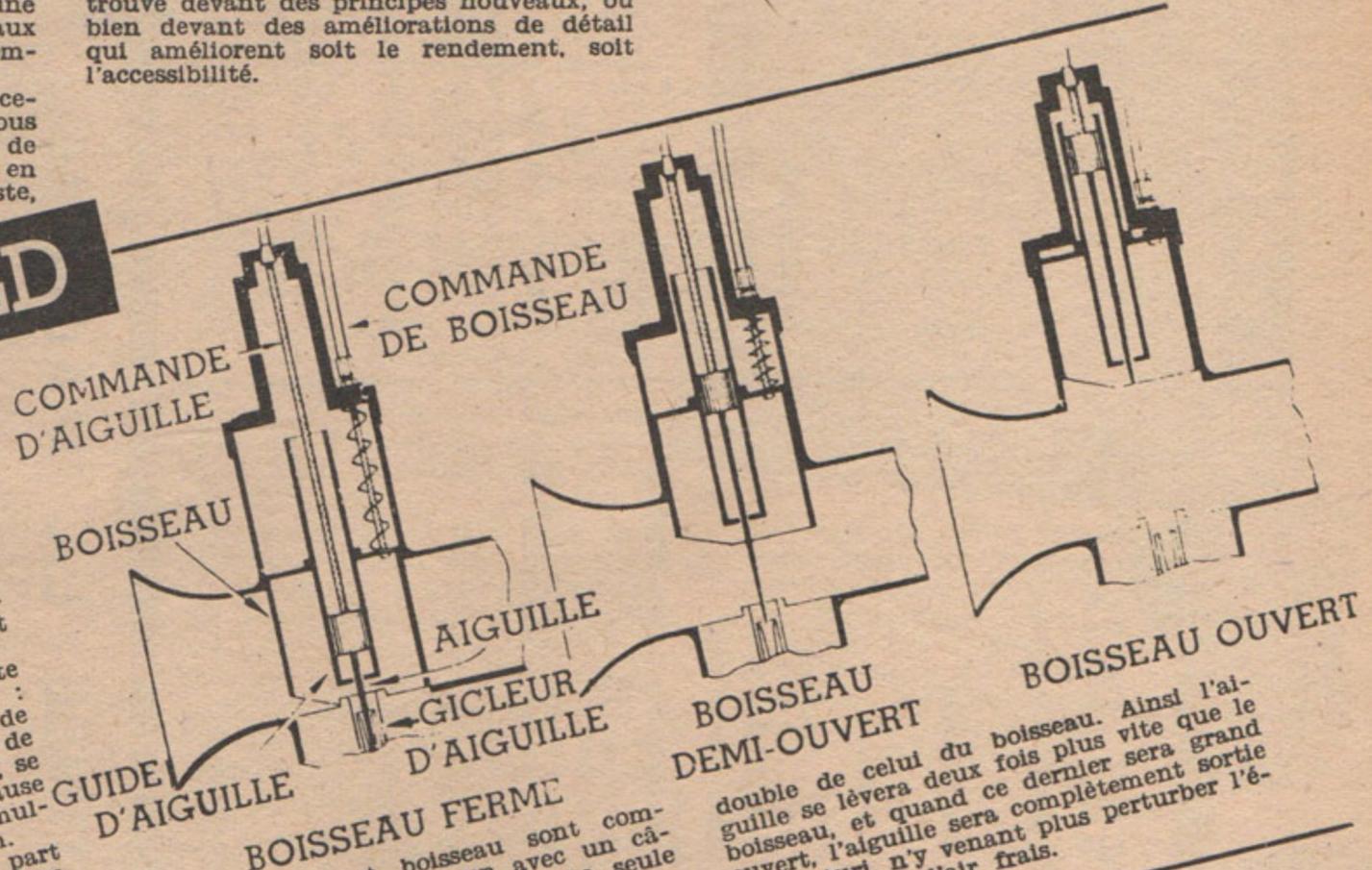
Il s'agit d'une modification apportée aux carburateurs Amal de compétition, dont le but est de combiner les avantages de l'Amal TT 10 et de l'Amal Grand Prix.

Dans le type TT 10, l'aiguille, comme sur un carburateur classique, se trouve dans l'axe du boisseau et est solidaire de ce dernier. Ceci présente un certain inconvénient : boisseau grand ouvert, l'aiguille traverse toujours le venturi, ce qui provoque une perturbation dans l'écoulement de l'air frais comburant, qui fait vibrer l'aiguille.

Dans le Grand Prix l'aiguille est, cette fois, déportée sur le côté du venturi : donc passage libre pour l'écoulement de l'air frais ; mais par contre, l'arrivée de l'essence, déjà partiellement pulvérisée, se fait latéralement, ce qui peut être cause de turbulences néfastes et d'une émission qui n'est pas toujours optimum.

Il s'agissait pour Lancefield, d'une part d'avoir une arrivée perpendiculaire au venturi, donc une aiguille dans l'axe du boisseau, d'autre part, boisseau grand ouvert, ne pas avoir l'aiguille dans le venturi.

La solution adoptée est des plus simples. L'aiguille n'est plus solidaire du boisseau, mais d'un petit piston qui coulisse dans une cheminée faisant corps avec le boisseau.



Ainsi aiguille et boisseau sont commandés séparément, chacun avec un câble différent, mais à l'aide d'une seule poignée, la classique poignée des gaz. Ces câbles ne s'enroulent pas sur un seul tambour, mais sur des tambours de diamètre différents, celui de l'aiguille étant

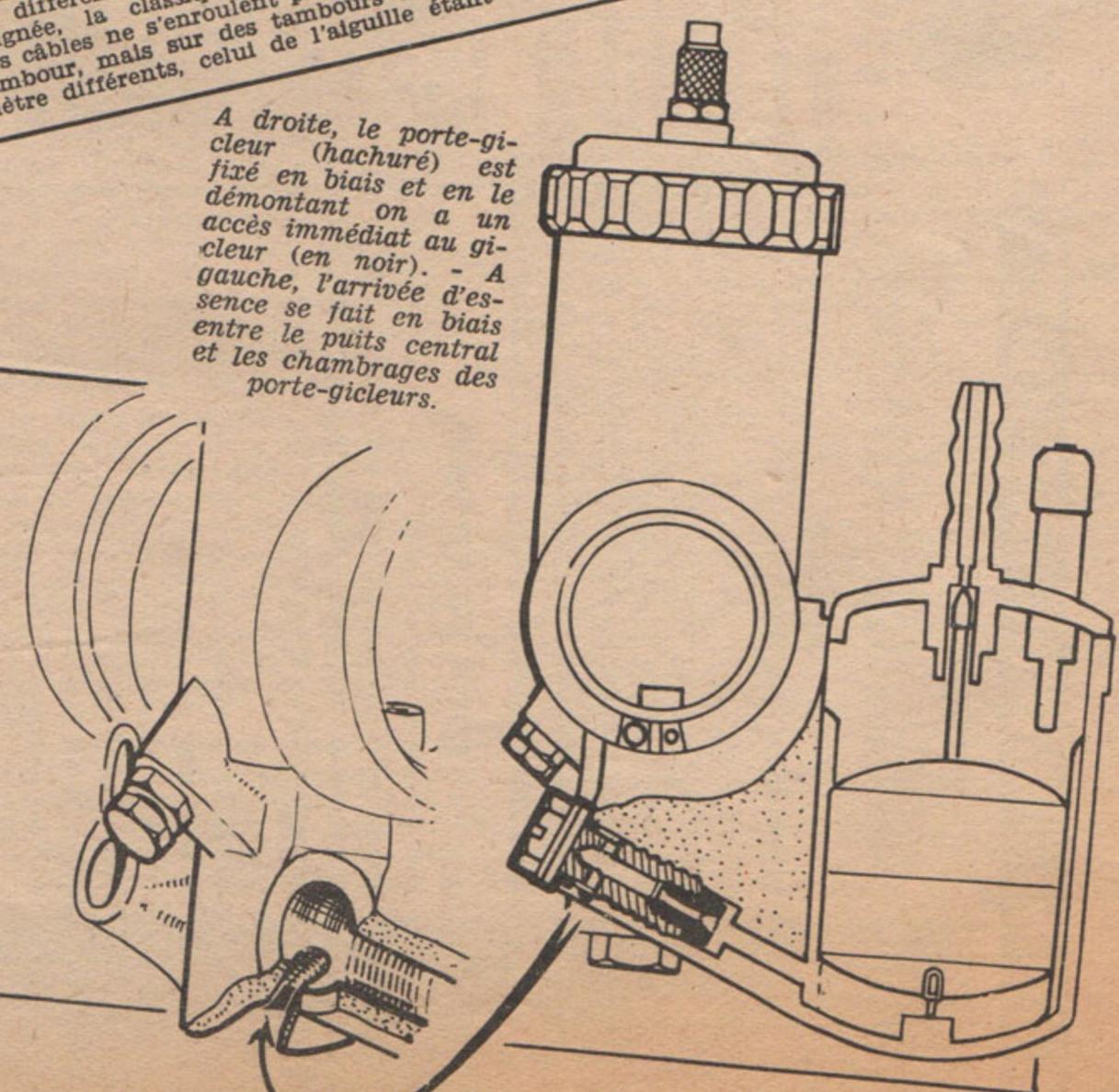
double de celui du boisseau. Ainsi l'aiguille se lèvera deux fois plus vite que le boisseau, et quand ce dernier sera grand ouvert, l'aiguille sera complètement sortie du venturi, n'y venant plus perturber l'écoulement de l'air frais.

BING

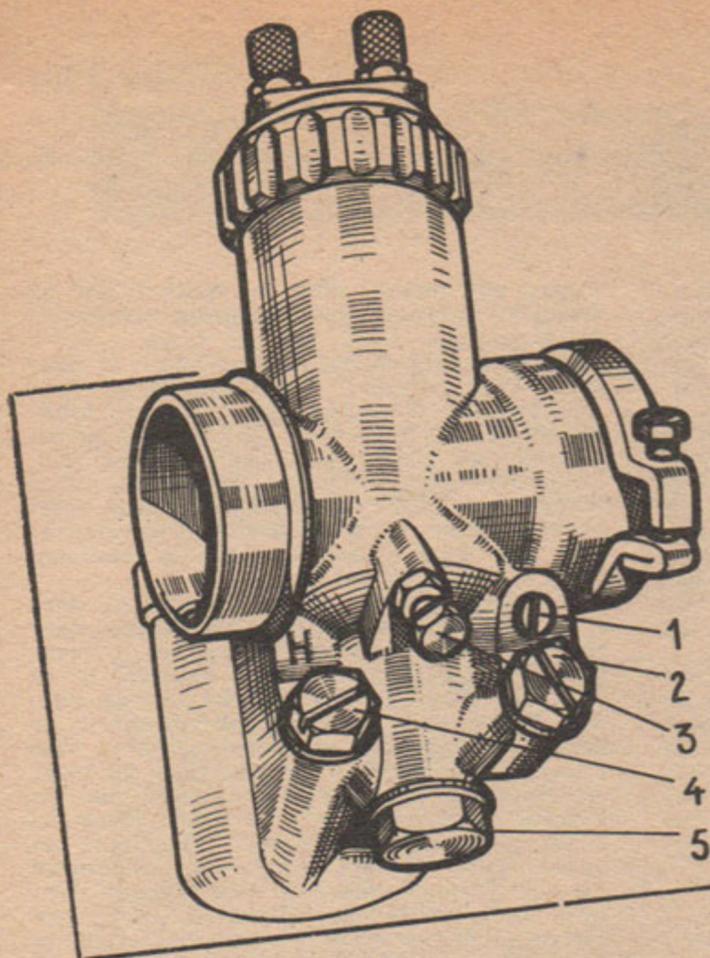
Dans toutes les réalisations classiques de carburateurs, le gicleur principal se trouve vissé en dessous du gicleur d'aiguille. Pour pouvoir le démonter, il faut d'abord dévisser le boulon qui se trouve au bas du corps du carburateur (et qui, bien souvent, fixe ce corps à la cuve). Mais pour pouvoir réaliser cette dernière opération, il faut encore, bien souvent, enlever complètement le carburateur lui-même. Sur un 2 temps, cette opération sera même obligatoire, le carburateur étant fixé très bas sur le cylindre.

Pour éviter ceci, pour pouvoir enlever le gicleur sans toucher au carburateur, Bing réalise maintenant toute une partie de sa production avec gicleurs placés en biais.

On trouve bien, en bas du corps du carburateur, le boulon classique. Mais ce-



A droite, le porte-gicleur (hachuré) est fixé en biais et en le démontant on a un accès immédiat au gicleur (en noir). - A gauche, l'arrivée d'essence se fait en biais entre le puits central et les chambrages des porte-gicleurs.



BING (suite)

- 1) : vis de réglage d'air de ralenti.
- 2) : porte-gicleur de ralenti.
- 3) : vis de butée du boisseau.
- 4) : porte-gicleur principal.
- 5) : bouchon d'accès au gicleur d'aiguille.

lui-ci ne sert plus qu'à accéder au gicleur d'aiguille, auquel on ne touche pour ainsi dire jamais.

Le gicleur principal est, comme nous l'avons dit, en biais, dirigé légèrement de haut en bas. Il se trouve ainsi placé dans la canalisation qui mène l'essence de la cuve au bas du corps, le passage à celui-ci se faisant par un orifice latéral. Symétriquement, l'on trouve le gicleur de ralenti (car chez Bing, celui-ci est un véritable gicleur, que l'on peut changer pour un autre d'un calibre différent).

Ainsi, par un moyen très simple, a été heureusement résolu l'accessibilité rapide et facile, à ces pièces des plus importantes de nos carburateurs : les gicleurs.

PALLAS

La marque Pallas est surtout spécialisée pour les carburateurs de voitures, mais, depuis quelques temps, s'est également attelée aux carburateurs de motos. Ses gros modèles sont assez classiques, à aiguille, certains ayant adopté des gicleurs en biais, à l'image de ceux du Bing que nous venons de décrire.

Mais un nouveau modèle vient de sortir, pour moteurs jusqu'à 125 cmc., le 14/16 L, en 3 diamètres de passage des gaz : 14, 16 et 17 mm. Le trait caractéristique de ce carburateur est de remplacer l'aiguille par une arrivée d'air supplémentaire qui, par son action sur la dépression régnant dans le venturi, assure l'automatisme du dosage de la richesse de l'émulsion.

C'est ce fonctionnement particulier que nous décrivons (en conseillant à nos lecteurs de suivre sur la coupe jointe).

Le niveau constant est assuré d'une manière classique, par la cuve, le flotteur et son aiguille pointeau.

De la cuve, l'essence arrive par un grand passage, dans le bas du corps du carburateur, passe par le gicleur principal et arrive ainsi dans le gicleur d'injection. Celui-ci est coiffé d'une sorte de cheminée qui traverse le boisseau, et dont l'extrémité supérieure, fermée, se trouve dans le haut du corps du carburateur.

A la traversée du venturi, un passage annulaire est ménagé autour de cette cheminée, enfin de permettre un libre passage à l'essence pulvérisée. Plus haut, toujours dans la cheminée, à environ 40 mm, sont percés de petits trous latéraux de 1 à 2 mm de diamètre.

Différent aussi, en cela, d'un carburateur classique, on note, en plus de l'arrivée d'air classique par le diffuseur (derrière le filtre à air), une autre arrivée d'air supplémentaire ménagée dans le haut du corps.

Nous avons dit que la cheminée traversait le boisseau. Celui-ci, à sa partie supérieure, autour de la cheminée, présente un tronc de cône renversé, la grande base se trouvant orientée vers le haut du corps du carburateur.

Orifices latéraux pour l'arrivée d'air dans la cheminée

Passage annulaire pour l'essence

Gicleur de ralenti

Gicleur principal

Entrée d'air supplémentaire

Tronc de cône ménagé dans le boisseau

Boisseau

Cheminée

Gicleur d'injection

D'abord : marche avec peu de gaz. S'il n'y avait pas la cheminée avec correction d'air, vu le passage étroit que le boisseau presque fermé laisse dans le venturi, il régnerait une très forte dépression dans celui-ci qui — vu également l'absence d'aiguille venant limiter le débit d'essence — amènerait un fort appel d'essence, donc une émulsion bien trop riche. Mais ici fonctionne le correcteur à air. Par l'entrée supplémentaire, l'air situé dans le haut du corps du carburateur — à cause de l'aspiration dans le venturi — pénètre dans la cheminée par les petits orifices latéraux (alors bien démasqués) et diminue ainsi la dépression dans le venturi. L'appel d'essence est ainsi diminué et l'émulsion garde la richesse désirée, puisque elle comporte plus d'air et moins d'essence.

Au fur et à mesure que l'on ouvre les gaz, donc que l'on remonte le boisseau, la partie tronconique de ce dernier vient de plus en plus masquer les orifices latéraux supérieurs de la cheminée. Le

boisseau remonté, la dépression dans le venturi est moindre ; mais les orifices latéraux de cette cheminée étant masqués, il n'y a plus d'arrivée d'air additionnel et toute la dépression dans le venturi sert pour l'appel de l'essence. Ainsi, la richesse de l'émulsion conserve la valeur désirée.

Ainsi, par ce système fort simple — grâce à une arrivée d'air supplémentaire dosée suivant la position du boisseau — est assurée l'automatisme du dosage de la richesse de l'émulsion.

Avantage : plus d'aiguille, plus d'usure de celle-ci et du gicleur d'aiguille par les vibrations de cette dernière.

Inconvénients : gaz ouverts en grand, le venturi est traversé par une cheminée de diamètre respectable, bien plus importante que celui d'une aiguille : 5 mm contre 1 à 1,5 — qui perturbe l'écoulement de l'air (formation de tourbillons, etc.). Nous ne parlerons pas du système de ralenti, celui-ci étant identique à celui d'un carburateur classique.

FISCHER

La marque Fischer, de Francfort, est, en Allemagne, avec Bing, la plus importante usine de carburateurs. De plus, avec Amal et Dell'Orto, elle est seule à fabriquer des carburateurs de compétition, équipant toutes les machines de courses d'Outre-Rhin.

Si une des plus grosses activités de Fischer consiste en la fabrication sous licence des carburateurs Amal, la marque a néanmoins son activité propre, et à présent, à l'occasion du Salon de Francfort de 1953, un nouveau modèle, rompant lui aussi, sur certains points, avec les conceptions classiques.

Dans un carburateur classique, le niveau d'essence, dans la cuve, se trouve en dessous non seulement de l'axe du « venturi », mais même de la paroi inférieure du « venturi » ; c'est la vitesse de l'air dans ce venturi qui crée la dépression nécessaire pour appeler l'essence qui sera alors pulvérisée. De plus, dans un carburateur à aiguille, dans la position normale d'utilisation de la poignée des gaz, le bas du boisseau, ainsi que l'aiguille elle-même, sont soumis aux pulsations de l'air comburant dans le venturi, vibrent et heurtent ainsi en permanence et le corps du carburateur, et le puits d'aiguille : il s'ensuit une usure du boisseau, de l'aiguille, du gicleur d'aiguille, et même du corps du carburateur.

Dans ce nouveau carburateur, le boisseau n° 4 supporte une aiguille (n° 2) cylindrique (et non conique comme sur un carburateur classique) qui se termine, à son extrémité inférieure, par un petit piston (3), également cylindrique. L'aiguille pénètre dans un gicleur (1), que nous appellerons le gicleur d'aiguille, dont la partie inférieure est cylindrique,

mais la moitié supérieure conique. Contrairement à l'habitude, ce gicleur d'aiguille atteint presque la paroi supérieure du venturi. Ce gicleur est livré avec différents calibrages, car le passage annulaire entre le piston 3 de l'aiguille et la paroi du gicleur ne régit pas seulement la richesse de l'émulsion aux bas régimes, mais joue également le même rôle que la coupe du boisseau dans un carburateur classique : à différentes coupes du boisseau correspondent différents diamètres de la partie cylindrique. Quant à la partie conique de ce gicleur d'aiguille, elle intervient dans les régimes moyens du moteur.

Cette combinaison aiguille et gicleur d'aiguille assure non seulement un correct dosage de l'émulsion, mais de plus l'aiguille est soustraite du courant d'air dans le venturi ; l'essence dans ce gicleur d'aiguille, qui entoure cette aiguille, sert en fait d'amortisseur aux oscillations de cette dernière, empêchant son usure, ainsi que celle de son gicleur.

Le boisseau des gaz (4), cylindrique, a son arête inférieure qui forme un cercle complet, sans coupe, sans échancrure, puisque celle-ci est remplacée, ainsi que nous l'avons dit, par la partie cylindrique du gicleur d'aiguille ; il peut fermer ainsi complètement et parfaitement le venturi.

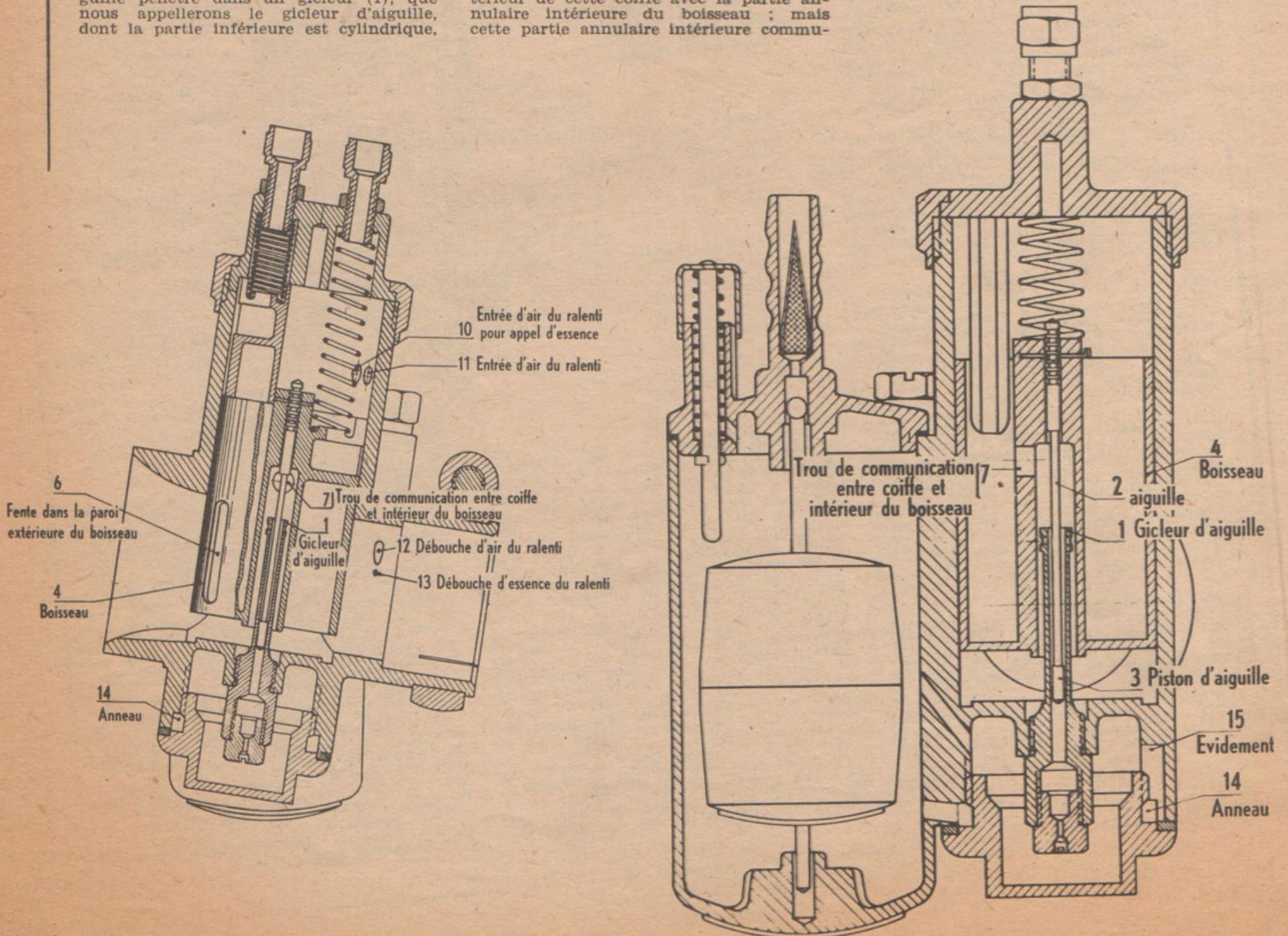
Ce boisseau, obturé seulement dans sa partie inférieure, comporte une cheminée centrale, couverte à son extrémité inférieure, mais fermée à son extrémité supérieure, qui vient coiffer le gicleur d'aiguille. Un trou (7) fait communiquer l'intérieur de cette coiffe avec la partie annulaire intérieure du boisseau ; mais cette partie annulaire intérieure commu-

nique elle-même avec le venturi par la fente (6) ménagée dans la paroi extérieure du boisseau.

Lorsque l'on ouvre tant soit peu ce dernier, l'air primaire aspiré dans le venturi pénètre dans le boisseau par la fente (6) et, de là dans la coiffe, au-dessus du gicleur d'aiguille (1) par l'orifice (7). L'essence, aspirée par la dépression ainsi causée, est donc d'abord vaporisée dans la cheminée, puis finalement émulsionnée par l'air glissant dans le venturi, sous le boisseau (4).

Vu l'absence de vis-butée pour ce dernier, qui, en position fermée, obture complètement le venturi, il a fallu prévoir un système particulier de ralenti. Il se compose d'un gicleur (8) disposé au-dessus du venturi, alimenté directement de la cuve. L'essence est aspirée grâce à une circulation d'air : ce dernier part du haut du corps du carburateur, au-dessus du boisseau, par l'orifice (10), est réglé en débit par une vis-pointeau classique, et après avoir aspiré l'essence, débouche dans la pipe d'admission par l'orifice (13). Pour la richesse de l'émulsion, on a une arrivée d'air supplémentaire (11) dans le haut du corps du carburateur, à côté de la précédente, et débouchant, après un nouveau réglage de débit à l'aide d'une vis-pointeau, dans la pipe d'admission par le trou calibré (12).

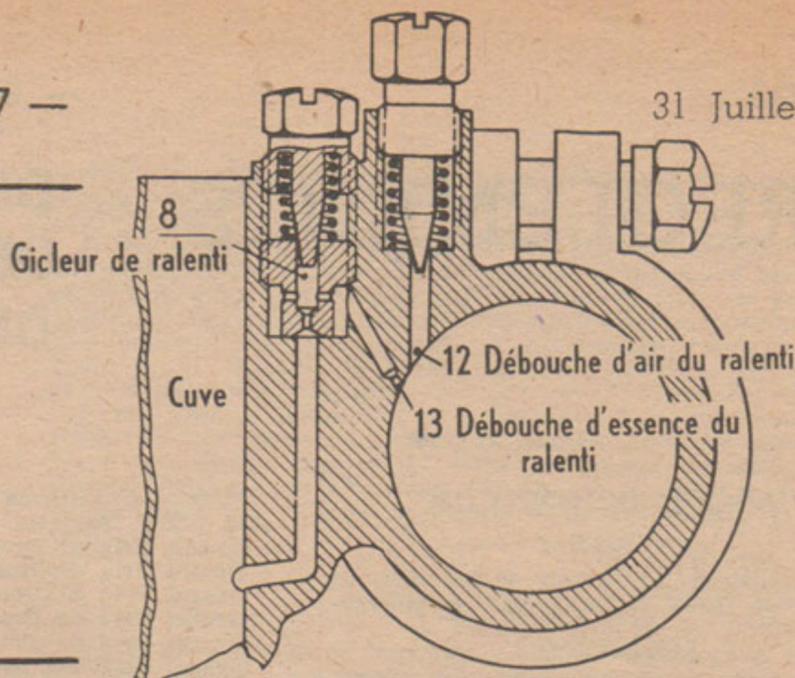
Signalons encore quelques détails. L'arrivée de l'essence dans le corps du carburateur est assurée par un anneau (14), qui, avec l'évidement (15) en face de la cuve, permet une constante alimentation, même en virage.



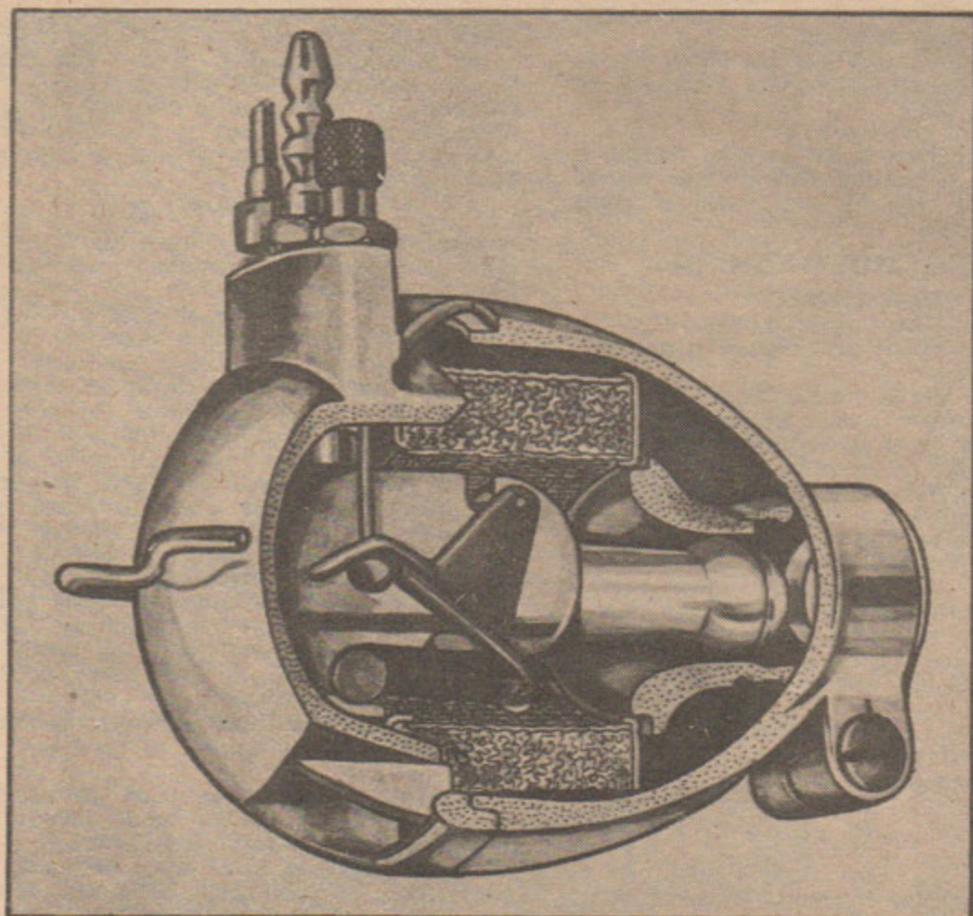
FISCHER (suite)

Quant au flotteur, sa forme en tonneau permet, sans modification aucune, d'incliner le carburateur de 15° sur l'horizontale.

Voici un rapide tour d'horizon sur les nouveaux carburateurs. L'avenir, l'expérience et les essais montreront s'ils sont appelés à détrôner notre classique carburateur à aiguille.



NAREX



Ce qui frappe, au premier abord, dans ce carburateur Narex construit à Hambourg-Altona, c'est sa forme en œuf, dont ne dépassent que le collier de fixation au moteur et le système d'arrivée d'essence et du câble. Voilà qui s'harmonisera avec les beaux-blocs-moteurs-bien-propres-et-bien-nets.

Mais outre cet aspect, c'est son principe de fonctionnement même qui est des plus révolutionnaires, sans cuve ni flotteur, sans gicleurs, et qui, partout, peut être monté dans n'importe quelle position. De plus, la simple libération d'un étrier placé devant le carburateur permet d'avoir immédiatement en main toutes les pièces composantes.

L'essence arrivant par sa tubulure, traverse son filtre incorporé, et, finalement, pénètre par un orifice percé dans le tube central de guidage du boisseau. Ce tube est obturé à son extrémité vers le moteur par le boisseau de forme aérodynamique, et qui se loge dans la buse d'air profilée en forme de diffuseur.

Pour atteindre la tête profilée du boisseau, l'essence, après avoir pénétré par l'orifice signalé précédemment, passe par une gorge normalisée, de section régulièrement croissante, ménagée dans le boisseau lui-même. Lorsque l'on ouvre le boisseau, c'est-à-dire lorsqu'on le tire en arrière dans le sens de la flèche, l'orifice en question se trouve en face d'une section plus grande de la gorge normalisée, ce qui assure un débit d'essence plus important. De cette gorge normalisée, l'essence arrive dans une fente annulaire ménagée dans la tête du boisseau et où elle est pulvérisée par l'air comburant.

Comment arrive ce dernier ? Après avoir pénétré par l'entrée ménagée à cet effet dans le bas du carburateur, l'air traverse le filtre incorporé et arrive dans la buse en forme de diffuseur déjà signalée et émulsionne définitivement l'essence arrivant par la fente annulaire, après l'avoir déjà préalablement fait dans la tête du boisseau.

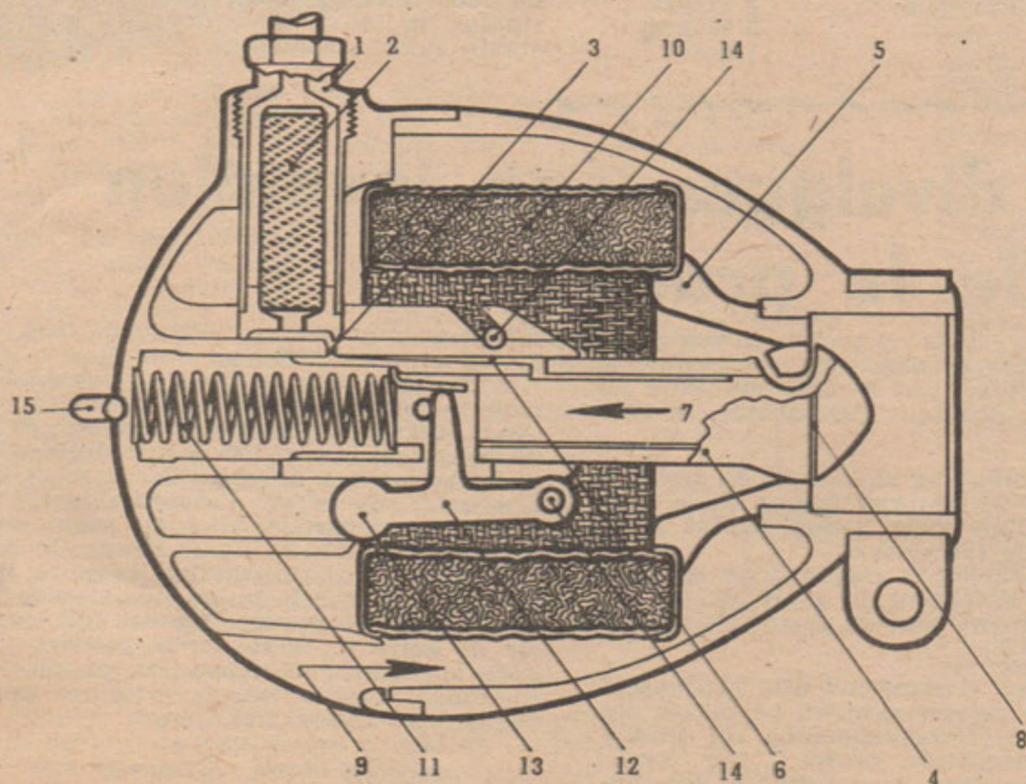
Ainsi en tirant le boisseau dans le sens de la flèche, on accroît la section de passage d'air entre la buse et le boisseau ; mais, en même temps, l'essence arrivant dans une section plus importante de la gorge normalisée, est débitée en plus grosse quantité. Ainsi, par ce système fort simple, le maintien du dosage de la richesse de l'émulsion est assuré.

Les différents réglages du carburateur Narex sont obtenus à l'aide de différents boisseaux et différentes buses.

La commande du boisseau est assurée par un système à levier, comportant un loquet et guidé par un rouleau. Un double étrier transmet le mouvement (commandé par le câble) au système.

L'allure si particulière de ce carburateur a fait qu'il a été baptisé par les allemands du nom d' « œuf Narex ».

J. B.



- 1: ARRIVEE D'ESSENCE 2: FILTRE D'ESSENCE 3: ORIFICE D'ARRIVEE D'ESSENCE
- 4: BOISSEAU 5: BUSE D'AIR 6: GORGE NORMALISEE 7: SENS D'OUVERTURE DU BOISSEAU
- 8: FENTE ANNULAIRE 9: ENTREE D'AIR 10: FILTRE A AIR 11: RESSORT DU BOISSEAU
- 12: LOQUET 13: ROULEAU-GUIDE 14: AXES D'ARTICULATION 15: ETRIER .

REGLEMENTS : DU CASQUE D'HONNEUR DE LA COUPE MOTO-CROSS DE LA COUPE MOTO-BALL DE

CASQUE D'HONNEUR

ARTICLE I

Un « casque d'honneur » est mis en compétition tous les ans par « MOTO-REVUE ».

ARTICLE II

Ce casque est attribué au pilote français ayant totalisé le plus grand nombre de points dans les épreuves de vitesse (côtes ou circuits) tant nationales qu'internationales disputées en France, dans les épreuves internationales disputées à l'étranger, d'après l'article IV, et de records du monde battus.

ARTICLE III

Chaque coureur français partant dans une course inscrite au calendrier obtiendra le nombre de points auquel il a droit d'après l'article IV. Chaque coureur est tenu de faire parvenir à « Moto-Revue », 12, rue de Cléry, Paris-2^e, dans la semaine qui suit l'épreuve à laquelle il vient de participer, son classement et l'indication exacte de la course. *En cas d'inobservation de cette clause, aucune réclamation ou contestation ne pourra être admise.*

ARTICLE IV

Le classement sera établi de la façon suivante :

Pour une place de 1 ^{er}	10 points
» » 2 ^e	6 »
» » 3 ^e	4 »
» » 4 ^e	3 »
Pour le meilleur tour général :	2 »

Points non cumulables

Pour départ pris réellement dans une course de vitesse : 1 point.

Pour course terminée dans les délais (avec figuration au classement officiel) : 2 points.

Points cumulables

Dans les courses internationales, disputées en France et à l'étranger :

1 ^{er} des Français	3 points
2 ^e »	2 points
3 ^e »	1 point

Pour les Grands Prix Internationaux 1954 : T.T. Anglais.

Grand Prix de Suisse,
Grand Prix de Hollande,
Grand Prix d'Allemagne,
Grand Prix de Belgique,
Grand Prix de France,
Grand Prix des Nations,
Grand Prix d'Espagne,
les points seront doublés.

Le classement porte sur les épreuves de l'année inscrite au calendrier national et international 1953.

ARTICLE V

Pour chaque record du monde battu, il sera attribué 2 points. Ces points seront doublés si le record est valable pour toutes catégories.

COUPE MOTO-CROSS

REGLEMENT

ART. 1^{er}. — Une Coupe « Moto-Cross » annuelle est mise en compétition par MOTO-REVUE.

ART. II — Cette Coupe sera attribuée au pilote français ayant totalisé le plus grand nombre de points dans les épreuves nationales et internationales disputées en France, et dans les épreuves internationales disputées à l'étranger. Ces épreuves doivent être inscrites au Calendrier National ou International.

ART. III. — Afin d'éviter toute réclamation ou contestation, chaque pilote est tenu de faire parvenir à MOTO-REVUE, dans la semaine qui suit l'épreuve à laquelle il vient de participer, son classement.

ART. IV. — Le classement sera établi de la façon suivante :

Pour une place de 1 ^{er}	10 points
» » 2 ^e	5 »
» » 3 ^e	4 »
» » 4 ^e	3 »
» » 5 ^e	2 »

Dans les courses internationales disputées en France et à l'étranger, des points cumulables seront accordés :

1 ^{er} des Français	3 points
2 ^e »	2 points
3 ^e »	1 point

Pour les épreuves comptant pour le Championnat d'Europe, les points seront doublés.

ART. V. — Dans le cas des épreuves disputées en deux manches qualificatives et une finale, seul le classement de la finale sera pris en considération.

Dans le cas d'épreuves disputées en plusieurs manches, seul le classement général sera pris en considération.

En outre, il ne sera pas tenu compte de classements différents suivant les cylindrées, et cette Coupe est ouverte indifféremment aux pilotes sélectionnés ou non pour les Championnats de France de Moto-Cross.

COUPE MOTO-BALL

ART. 1^{er}. — Une Coupe de Moto-Ball sera mise en compétition tous les ans par « MOTO-REVUE ».

ART. 2. — Cette coupe sera attribuée à l'équipe française ayant totalisé le plus grand nombre de points au cours des matches inscrits au Calendrier National.

ART. 3. — Chaque club est tenu de faire parvenir à « Moto-Revue », 12, rue de Cléry, Paris-2^e, dans la semaine qui suit le match auquel il vient de participer, son classement et le nombre exact de buts marqués. En cas d'inobservation de cette clause, aucune réclamation ou contestation ne pourra être admise.

ART. 4. — Le classement après chaque match sera établi par soustraction du nombre de buts marqués. Exemple : X bat Y par 5 buts à 2. X aura 3 points marqués à son actif.

Il ne sera pas tenu compte de classements séparés pour les différentes divisions.

Le club totalisant le plus grand nombre de points à la fin de la saison 1953 enlèvera notre Coupe Moto-Ball.

Vu les mesures dont nous sommes l'objet de la part de notre FFM, qui a cessé de nous communiquer les résultats des matches, nous prions les clubs intéressés de nous faire parvenir eux-mêmes ces résultats, faute de quoi nous ne pourrions établir notre classement.

Des dangers de divulguer une invention avant de la protéger

Une invention est protégeable par le dépôt d'un brevet sous la condition essentielle d'être nouvelle. La loi française dispose en effet que :

« seront nuls et de nul effet les brevets délivrés, si la découverte, invention ou application, n'est pas nouvelle ».

La loi ajoute ensuite :

« Ne sera pas réputée nouvelle toute découverte, invention ou application qui, en France ou à l'étranger, et antérieurement à la date de dépôt de la demande, aura reçu une publicité suffisante pour pouvoir être exécutée ».

Ce texte définit ainsi les causes qui ruinent la nouveauté et s'opposent à l'efficacité du brevet.

1^o Toute divulgation, toute publicité faite en France ou à l'étranger avant le dépôt du brevet entraîne la nullité de ce brevet.

2^o La divulgation peut être l'œuvre de l'inventeur lui-même. Beaucoup d'inventeurs s'inclinent sportivement devant un

prédécesseur, mais ne prennent pas garde à leur propre divulgation, faite avant le dépôt du brevet par la mise en vente ou l'exposition publique prématurée de l'invention.

3^o La divulgation reste acquise même si elle résulte de l'imprudence ou de la malveillance d'un tiers ayant assisté à la naissance de l'invention.

Toute divulgation risque donc de faire perdre à l'inventeur le fruit de ses efforts. Comment peut-on éviter ou réduire ces risques ?

a) D'abord il convient que l'inventeur s'abstienne rigoureusement de porter son invention à la connaissance du public, avant le dépôt du brevet ; par conséquent il ne faut ni vendre, ni exposer, ni utiliser publiquement l'invention.

b) L'inventeur agira sagement en déposant son brevet le plus rapidement possible pour éviter les divulgations accidentelles ou malveillantes résultant de con-

fidences imprudentes, d'indiscrétions ou de simples coïncidences fortuites.

c) Lorsque des essais sont nécessaires pour la mise au point de l'invention, ces essais doivent être tenus secrets et la durée de ces essais doit être réduite dans toute la mesure du possible. Il n'est pas nécessaire, en effet, d'attendre que l'invention soit parfaitement au point dans ses moindres détails pour déposer le brevet. L'inventeur, lorsqu'il a reconnu que l'invention est techniquement satisfaisante dans ses grandes lignes, doit déposer de suite le brevet pour prendre une date certaine ; il effectuera ensuite et en toute tranquillité, la mise au point des petits détails techniques.

CONCLUSION

La propriété d'une invention est une course à la date : il faut faire vite, il faut déposer très rapidement sa demande de brevet et éviter toute divulgation préalable.

MM. BERT et DE KERAVERNANT
Ingénieurs-Conseils

Tribune libre

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

REMERCIEMENTS

De Costedoat-Perrodou, 2^e au Bol d'Or 1954 (catégorie 250 cmc.), nous avons reçu la lettre ci-après :
« Vous avez signalé à maintes reprises dans « Moto-Revue » des témoignages de l'esprit sportif de certains particuliers, amoureux de notre sport, la moto. Nous tenons à vous faire connaître un nouveau cas de sportivité généreuse et désintéressée.

Nous partions, Costedoat et Perrodou, pour le Bol d'Or 1954, avec les moyens du bord, c'est-à-dire avec une machine à peu près au point, mais sans pièces de rechange. C'est alors que Monsieur Kiéné, mécanicien à Billancourt, s'est présenté à nous et nous a proposé bénévolement son concours ; nous n'osions y croire et cependant, à 22 heures, Monsieur Kiéné venait sur le circuit de Monthéry et nous apportait le nécessaire pour pouvoir dépanner notre machine (roues, pneus, bobines, vis platinées, embrayage, etc...).

Heureusement pour nous, les ennuis furent bénins, mais le plus beau n'est pas dit. Lorsque nous retournâmes chez Mr Kiéné pour le remercier et lui rendre son matériel, celui-ci ne trouva rien de mieux que de nous faire cadeau des dites pièces et ceci sans esprit de publicité.

Nous tenons encore une fois à remercier Mr Kiéné et à vous envoyer ces quelques lignes à seule fin de prouver qu'il y a encore en France de bons mécaniciens et de bons sportifs.

RETOUR SUR REIMS

Je me permets de vous envoyer ces quelques lignes, à mon retour du Grand Prix de France (?) de Reims. Je me rends très bien compte que si chaque motocycliste vous envoyait ses impressions personnelles, il vous faudrait un secrétariat spécial, mais comme je suppose que ce n'est pas le cas, j'ai pensé que l'impression du « pauvre bougre qui paie » vous intéresserait peut-être.

Tout d'abord, venons-en aux courses. Si j'étais reporter, je traduirais mes impressions de la façon suivante :

Catégorie 250 : toutes les NSU au départ sont à l'arrivée après avoir tourné autour du lot des autres machines ; une petite bagarre entre Haas et Muller « pour la galerie », à mon humble avis.

Catégorie 350 : certainement la plus intéressante des trois courses, où Pierre Monneret a fait une belle démonstration.

Catégorie 500 : le plus intéressant de cette course fut, je crois, le départ manqué de Pierre Monneret qui, par la suite, fit montre encore une fois d'une classe digne d'un grand champion. A part ceci, les Gilera ont fait en 500 ce que les NSU ont fait en 250.

Il ne reste, je crois, pas grand-chose à ajouter, si ce n'est qu'un pilote français, lorsqu'il possède une machine similaire, peut rivaliser avec n'importe quel champion étranger (ce sera notre consolation).

Venons-en à l'organisation de la FFM. Je ne pense pas qu'à aucun moment de la réunion, le speaker n'ait parlé des forfaits de Guzzi et MV. Il me semble pourtant que ces marques auraient eu leur mot à dire en s'alignant au départ. Il faudrait également penser au client qui fait 200 kms et paie son entrée (bien que commissaire sportif, mais il me semble que la Fédération ignore ses règlements). Et bien ce malheureux client n'est pas venu pour voir tourner en rond le tiers des machines annoncées.

Je considère ceci comme une impolitesse flagrante de la part de la Fédération. Celle-ci pourrait peut-être prendre

exemple sur quelques-uns de ses clubs qui, s'ils volent moins grand, n'en réunissent pas moins un plateau de champions souvent plus intéressant.

Si je m'adresse à vous pour ces doléances, c'est que j'ai en mains votre numéro du 29 mai. Je comprends maintenant pourquoi vous n'avez pas été renseignés sur les pilotes en présence. Je connais beaucoup de camarades motocyclistes qui, s'ils avaient connus d'avance le programme (tout juste bon pour papa, maman, la bonne et moi) seraient certainement allés cueillir du muguet.

Il me reste maintenant à m'excuser de vous avoir importuné par ma prose et à vous remercier de votre attention si vous êtes arrivé jusque là. Vous ne serez peut-être pas entièrement d'accord avec moi. Tant pis, je me suis soulagé, car je vous assure que ce Grand Prix de France, je l'ai sur le cœur.

Mr B. POCHERON,
Commissaire Sportif,

6, rue Roger Mahieu, Velizy (S.-O.)

N.D.L.R. — C'est au contraire, cher lecteur, avec beaucoup de plaisir, que nous avons pris connaissance de votre opinion personnelle. Cette piètre organisation qui a caractérisé le dernier Grand Prix de France, nous l'avons, comme vous, déplorée. Manque d'écuries officielles et aussi manque de spectateurs. Ce qui aura été une consolation, c'est évidemment le magnifique doublé de Pierre Monneret, mais une place de troisième en 500 cmc., et surtout de premier privé, aura été pour Collot l'égal d'une victoire.

VIVE LA 500

Je viens dire quelques mots au sujet du différent de points de vue existant entre Mr Bouvier et Mr Pérol. Je trouve que Mr Pérol a parfaitement raison. Actuellement, je suis en possession de ma troisième moto, une 500 cmc. BSA AA7. Auparavant j'ai eu une 125 latérales bien connue et une 175 cmc. à moteur AMC. Avec la 125 je croyais avoir atteint le bout du monde... jusqu'au jour où je fis passer la bielle à travers le carter. A ce moment là je m'inscrivis à un moto-club de la région, et je me trouvais bien petit. J'eus l'occasion d'essayer d'autres motos dont le débrayage fonctionnait normalement, avec frein à la pointe du pied, et aux chromes étincelants comme aux premiers jours. Après maintes économies, je fis l'achat d'une 175 cmc. à moteur AMC, 4 vitesses, sélecteur au pied (quel changement) et aux performances tout de même meilleures. Ma femme et moi-même passâmes en compagnie de la Malterre des vacances merveilleuses dans le midi de la France. 2.000 kms en quinze jours avec, pour tout ennui, la perte du boulon de tringle de garde-boue, mais passionné de belle mécanique je n'étais pas sans m'intéresser aux belles 500 twins dont le ronronnement était bien plus agréable que le bruit de mon AMC. La twin que je possède, Mr Bouvier, est achetée en deuxième main, et totalise au moins 60.000 kms aux dires même du vendeur, qui je crois n'a pas intérêt à le dire, avec pistons et alésages d'origine. Je viens seulement de changer les pignons secondaires. A deux personnes assises normalement, elle monte à 135 compteur, mettons 125 chrono et je m'en trouve satisfait. Qu'en pensez-vous Monsieur Bouvier ? Evidemment, entre une 500 et une 125, me direz-vous. Regardez les 125 Rumi, Puch, NSU et autres.

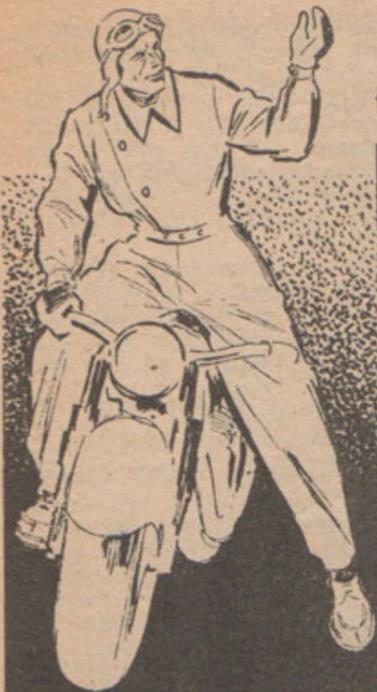
Maintenant, quelques mots pour Mr Meaume : Madame Michaud me prie de vous dire que, quand elle me fait l'honneur de monter avec moi, elle met des pantalons, combinaison de moto, bien sûr, et des chaussures de sport ou bottillons fourrés suivant le temps, et se trouve ainsi très élégante et satisfaite. Moi aussi d'ailleurs, car pour mon portefeuille les bas nylon pour faire de la moto coûtent trop chers. Quant à la fameuse poignée tournante, je la trouve parfaite. Vous trouvez que la moto part toute seule, mais achetez donc une 125 latérales ! Quant à moi, Mr Meaume, je ne possède que la 500 de la même marque, et il me semble que la Super Flash ne me déplairait pas. En tout cas, je ne voudrais pas vous apprendre à conduire, car je n'ai que 25 ans, mais il me semble que ce n'est pas la poignée tournante qui vous fait partir la moto, mais plutôt la puissance de celle-ci pour peu que vous ouvriez les gaz. Vous n'avez qu'à faire patiner l'embrayage ou à démarrer franchement, ce que je fais d'ailleurs.

Bien amicalement quand même, car nous sommes tous de la même famille et jamais d'accord.

Mes sincères félicitations à « Moto-Revue » pour ses numéros si complets.

René MICHAUD,
Roquefort (Landes)

SUR LA ROUTE, UNE CONCESSION MOMENTANEE VAUT MIEUX QU'UNE CONCESSION A PERPETUITE



PRATIQUE
tellement plus pratique

MACOMBYNN 54

BREVETÉ

S.G.D.G.



FABRIQUÉ EN
**CORDOUAL
SPORT**

*pour les routes toujours
par tous les temps*
SOUPLE, IMPERMÉABLE, INVULNÉRABLE
TOUJOURS PROPRE
Se lave à l'eau et au savon

fabriquée en **IMPER-SCOOT**

Elle est ultra-légère et se
porte agréablement par
les plus fortes chaleurs.

Montée avec véritable
FERMETURE ÉCLAIR



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

Le Seul Spécialiste
de l'accessoire
de l'équipement

compétence
honnêteté
régularité

Économiser de l'argent
gagner du temps
en trouvant toujours
le choix le plus renouvelé
de 6.000 articles différents

pour vous...
pour votre machine...

ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIÉS
PRIX LES PLUS BAS

Un des exemples de la semaine :
**L'inimitable lunette
"Spéciale Moto" ROD
430 f.**



MEMBRES DE CLUBS
FAITES-VOUS CONNAITRE

ÉTS REVIL 82, AVENUE DES TERNES
225, Boulevard Péreire, PARIS - ÉTO. 15-53

Expéditions en province

GUIDONS. POIGNÉES. LEVIERS. MANETTES

SAKER

POIGNÉES
A TIRAGE RECTILIGNE

MONTAGE RAPIDE SUR TOUS GUIDONS

COURSE SPORT TOURISTE

FIXATION RÉGLABLE DES CABLES
PAR VIS

VOLANT MAGNÉTIQUE VBS 50
pour cyclomoteurs

**A BOBINE
HAUTE TENSION
SÉPARÉE**
BREVETÉ S.G.D.G.

- rigoureusement étanche
- isolement parfait
- Départs faciles
- Ralenti très bas
- Eclairage puissant

**PUISSANCE
SECURITE**

MOREL

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SONE (Isère) TÉL. 18 et 19
USINES : LA SONE (ISÈRE) DOMÈNE (ISÈRE)
AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPÈRE (17-) TEL. WAGram 78-45

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Autrichiens et allemands se taillent la part du lion à L'ALPENFAHRT

La classique épreuve autrichienne a été cette année une véritable « avant-première » des Six Jours. En effet, en plus de l'habituelle participation allemande (très importante) on trouvait au départ non seulement une forte délégation tchèque, mais aussi les grands spécialistes anglais : Viney sur AJS, Jackson sur Matchless et Baldwin sur sa Matchless privée, qui étaient vraisemblablement venus « tâter le terrain ».

Les organisateurs avaient apportés quelques modifications à leur formule passée : les points de bonification ne dépendaient plus seulement de l'épreuve de côte, mais aussi de deux étapes chronométrées, ce qui présentait évidemment l'avantage de récompenser les machines les plus complètes.

En outre, pour la première fois, les classements se faisaient pour toutes les cylindrées suivant deux catégories : sport et touriste.

Pluie, vent et boue ont conservé encore une fois à l'Alpenfahrt son caractè-

re d'extrême difficulté, qui en fait une des compétitions les plus dures dans ce genre d'épreuve. Quelques chiffres confirmeront d'ailleurs ce point de vue.

Le premier jour, 164 pilotes sont partis. Le soir, après 563 kms, 30 avaient abandonné, 91 étaient sans pénalisation et 43 totalisaient 1.227 points de pénalisation (soit une moyenne de 29 pts).

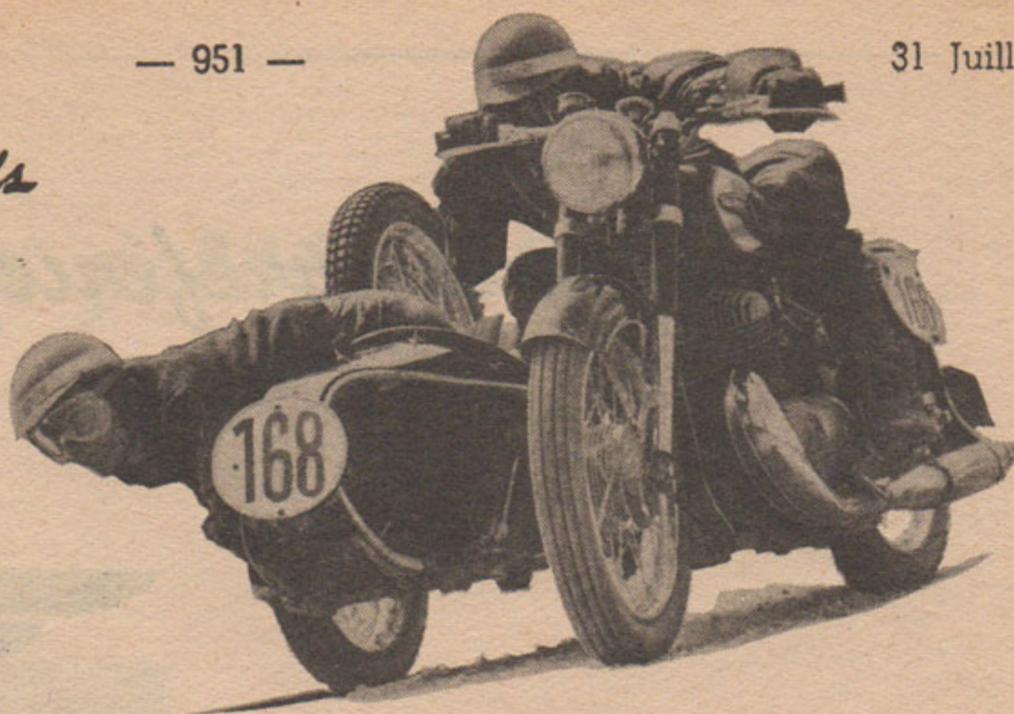
Le second jour on enregistrait, au terme des 479 kms, 31 abandons (5 pilotes n'étaient pas partis) et seulement 25 pi-

lotes terminèrent l'épreuve sans aucune pénalisation.

Au terme de l'Alpenfahrt, on a distribué 28 médailles d'or, 7 d'argent (jusqu'à 10 pts de pénalisation) et 19 de bronze (jusqu'à 50 pts).

Les quatre Alpenpokal (Coupe des Alpes) ont été remportées par une 175 Puch (Devoty) en solo catégorie sport, une 250 Puch S.G. (Weingartmann, vainqueur du dernier Bol d'Or) en solo catégorie touriste, une TWN Boss (Kussin) en side

(suite page 954)



Victoire de T.W.N. en catégorie side 350 cmc.

Zundapp remporte 3 médailles d'Or avec ses sides 600 cmc.



Catégorie	Partants	Arrivés	Marque	Pénalisations	Bonifications
125 cmc. T.	2	1	1. KTM 125	200	— 15
125 cmc. S.	4	1	1. Puch 125	141	— 413
175 cmc. T.	15	10	1. Puch 175	0	339
			2. Maico 175	0	339
			3. Maico 175	0	335
175 cmc. S.	21	15	1. Puch 175	0	344
			2. Puch 175	0	295
			3. Puch 175	0	290
250 cmc. T.	17	11	1. Puch 250 SG	0	345
			2. Puch 250 SG	0	260
			3. Victoria 250	0	214
250 cmc. S.	26	12	1. NSU Max	0	214
			2. Puch 250 SGS	11	214
			3. Hecker 250	34	171
350 cmc. T.	32	16	1. TWN Boss	0	296
			2. TWN Boss	0	280
			3. Horex 350	32	197
350 cmc. S.	6	6	1. Jawa CZ	9	148
			2. Victoria-Bergmeister	31	190
			3. Jawa CZ	23	174
Plus de 350 cc T.	10	5	1. BSA 650	13	260
			2. BSA 650	20	166
Plus de 350 cc S.	8	6	1. AJS 500	0	251
			2. Matchless 500	0	245
			3. BMW 600	18	— 165
SIDES					
350 cmc. T.	7	5	1. TWN Boss	0	312
			2. Puch 250 SG	0	309
350 cmc. S.	4	3	1. Victoria-Bergmeister	0	385
			2. Matchless 350	0	200
500 cmc. T.	4	1	1. Horex	3	170
500 cmc. S.	1	0			
Plus de 500 cc T.	6	4	1. Zundapp 600	0	207
			2. Zundapp 600	0	187
			3. Zundapp 600	0	180
Plus de 500 cc S.	1	0			
Equipes nationales	2	1	1. Tchecoslovaq.	309	
Equipes de marques	30	12	1. TWN	0	
			2. Zundapp	0	
			3. Maico	9	
			4. Puch II	11	
			5. Jawa	38	
			6. Victoria	128	
			7. BMW	164	
			8. Puch III	216	

Que vous préféreriez la sérénité de

Allez-y



On goûte tous les plaisirs

250 cmc. C. 11 G	215.000 fr.
350 cmc. B. 31	260.000 fr.
500 cmc. B. 33	280.000 fr.
500 cmc. A. 7 Twin	320.000 fr.

Supplément pour selle

....et les

“ GOLD

350 cmc. B. 32

500 cmc. B. 34

Supplément éclairage

Les Connaisseurs



la montagne à la gaieté de la plage

sur une

SA

d'un voyage meilleur marché

650 cmc. A. 10 Golden Flash . . . 340.000 fr.

MODELES SPORT

500 cmc. A. 7 Shooting Star . . . 335.000 fr.

650 cmc. A. 10 Road Rocket . . . 370.000 fr.

double : . . . 7.500 fr.

fameuses

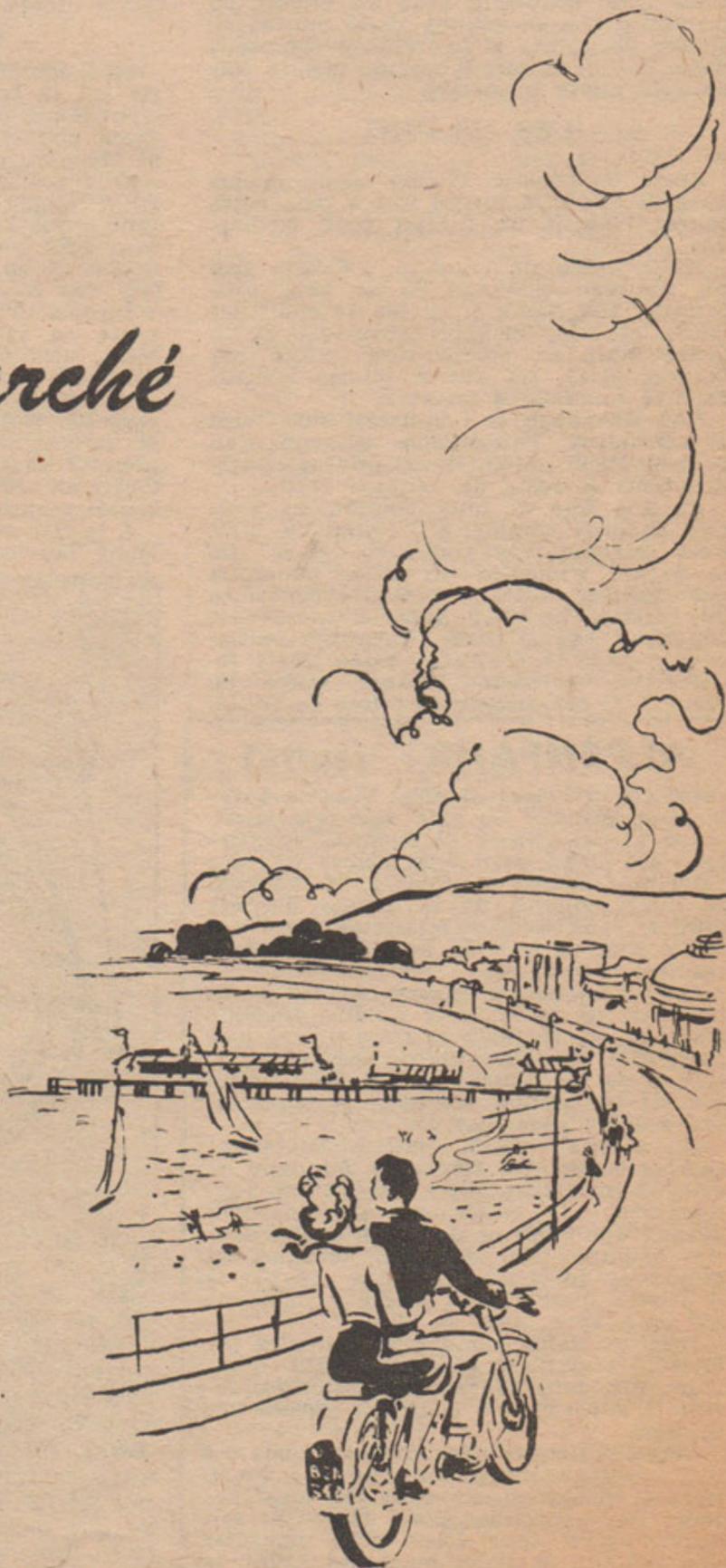
STARS "

..... 345.000 fr.

..... 360.000 fr.

électrique : 14.500 fr.

choisissent **BSA**



MACHINES ITALIENNES ET ALLEMANDES

dominant au DUTCH T. T.

C'est devant une affluence record et par un temps favorable que s'est déroulé le Grand Prix de Hollande, cinquième course des 9 « classiques » européennes où se disputaient les catégories 125, 250, 350 et 500 cmc.

Le circuit choisi (pour la dernière fois probablement, car des aménagements colossaux sont envisagés) était celui de la Drenthe, près d'Assen. D'une longueur totale de 16 kms 476, il permet des vitesses moyennes très élevées, n'étant constitué que par de longues lignes droites, raccordées par des virages très lents. C'est donc beaucoup plus un circuit de machines que de pilotes où la reprise, la vitesse de pointe et le freinage comptent dans une plus large mesure que la valeur du pilote lui-même.

LES 250 CMC.

Après le Tourist Trophy, seule course où NSU et Guzzi furent face à face, cette course revêtait un intérêt tout particulier.

NSU présentait pour la première fois un nouveau carénage de sa twin bien connue, aux lignes inspirées de celui des Guzzi et MV. Un seul exemplaire de ce genre était en compétition, piloté par Werner Haas, les autres pilotes conservant le carénage « pivot ».

Ken Kavanagh et Lorenzetti sur Guzzi constituaient l'opposition italienne en plus de DKW, Adler, Guzzi privées et évidemment le reste de l'équipe NSU.

Et une fois de plus, comme au Tourist Trophy, comme à l'Ulster, la NSU s'est imposée magistralement. Haas, dès le départ, s'installe en tête, poursuivi par Hollaus (NSU) à quelques centaines de mètres. Le seul point d'intérêt est constitué par la lutte Kavanagh-Baltisberger pour la troisième place, mais finalement l'allemand n'aura guère de peine à se débarrasser du pilote de Guzzi.

ALPENFAHRT (suite)

catégorie touriste, et une Victoria-Bergmeister (Muller) en side catégorie sport.

Les anglais Viney et Jackson remportent les deux premières places de leur catégorie (devant les BMW), et Baldwin se classe second de la sienne derrière Muller. Tous les trois rapportent une médaille d'or, ce qui est donc un excellent résultat d'ensemble.

Les tchèques, par contre, ont été moins heureux, ne remportant qu'une médaille d'argent en 350 solo (vainqueur de leur catégorie), une médaille de bronze en 150 solo, mais ils gagnent par contre le classement par nation (ou deux seules équipes étaient engagées).

Du côté allemand, notons l'excellent comportement des Eléphants Zundapp en side (3 médailles d'or), des TWN (qui remportent le classement par marques devant Zundapp) et de Victoria. Par contre l'équipe NSU n'a pas terminé, et l'honneur de la marque est sauvé par le « privé » Steicher qui enlève la catégorie 250 cmc. sport avec sa Max.

Puch et Maico ont dominé dans les petites et moyennes cylindrées, qui d'ailleurs ont, dans l'ensemble, donné des résultats supérieurs à ceux des grosses cylindrées.

Cette édition de l'Alpenfahrt a donc été une excellente répétition pour les 6 Jours, riche d'enseignements pour les constructeurs (en particulier pour Jawa-CZ) qui auront ainsi tout loisir pour remédier aux défauts de leurs machines avant la grande classique internationale.

Lorenzetti, de son côté, doit abandonner à mi-course, alors qu'il est en cinquième position.

Classe 250 cmc. : 1. W. Haas (NSU), les 10 tours : 164 kms 760 en 1 h. 04'21,3" (moy. 153 kmh. 624), nouveau record ; 2. R. Hollaus (NSU) 1 h. 05'7,7" ; 3. H. Baltisberger (NSU) 1 h. 05'29,5" ; 4. K. Kavanagh (Guzzi) 1 h. 06' ; 5. H.P. Muller (NSU) 1 h. 06'38" ; 6. et 1^{er} privé, A. Wheeler (Guzzi) ; 7. W. Reichert (NSU) ; 8. Thorn-Prikker (Guzzi) ; 9. Hallmeier (Adler) ; 10. R. Stein (NSU) ; 11. A. Mayer (Guzzi) ; 12. Maddrick (Guzzi).

Meilleur tour : Werner Haas, 155 kmh. 885, nouveau record.

LES 350 CMC.

40 concurrents se présentent pour courir les 12 tours de cette épreuve. Onze d'entre eux pilotent des machines d'usine. Trois pour Guzzi : Anderson, Lorenzetti et Montanari ; trois hommes encore pour AJS : Coleman, Mc Intyre et Simpson. DKW aligne Hobl, Wuensche, Hofmann, tandis que Lomas pilote une MV 4 cylindres dont c'est la première course depuis le TT. Et enfin le porte-drapeau de Norton, Ray Amm.

Comme d'habitude, la DKW de Hobl passe en tête dès le signal du départ, mais, non moins régulièrement, elle rétrograde dans les lignes droites, et c'est Anderson qui passe en tête, suivi de Lorenzetti, Hobl, Montanari et Amm. Mais ce dernier est déjà troisième à la fin du premier tour. Au second, apparaissent 3 Guzzi en tête, Anderson, Lorenzetti, Montanari talonné par Amm.

A la fin du troisième tour, Anderson a lâché Lorenzetti de 34", ce dernier pré-

cedant lui-même Amm de 20". Montanari a disparu, et c'est Hobl qui est quatrième, devant Coleman et Mac Intyre.

Anderson en tête accroît de plus en plus son avance, et finira à plus de 2'30" devant Lorenzetti second, qui se révélera meilleur que Amm, jusqu'à ce que celui-ci casse et abandonne.

Coleman s'attribuera une excellente troisième place, suivi de son coéquipier d'AJS, Mac Intyre, après une chaude lutte avec les MV et DKW.

Classe 350 cmc. : 1. Anderson (Guzzi) 12 tours : 197 kms 710 en 1 h. 15'26,5" (moy. 157 kmh. 248) ; 2. Lorenzetti (Guzzi), 1 h. 17'56,2" ; 3. Coleman (AJS) 1 h. 18'37,1" ; 4. Mc Intyre (AJS) 1 h. 18'54,8" ; 5. Hofmann (DKW) 1 h. 19'13,6" ; 6. Montanari (Guzzi) 1 h. 19'49,2" ; 7. Simpson (AJS) ; 8. et 1^{er} privé Quincey (Norton) ; 9. Murphy (AJS) ; 10. Davey (Norton), etc.

Meilleur tour : Anderson, 159 kmh. 532; nouveau record.

LES 125 CMC.

Comme en 250, c'est encore NSU qui est le grand favori de cette épreuve contre la MV Agusta.

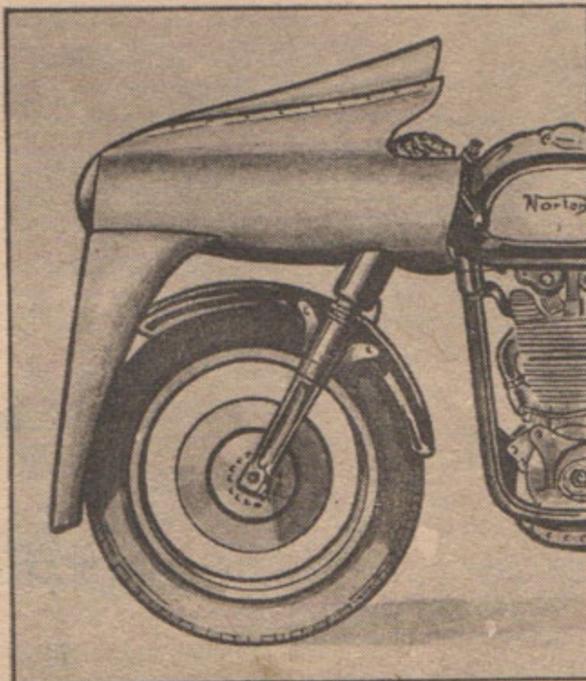
Le reste des engagés est fourni par des privés sur Mondial et MV à simple ACT, et une foule de pilotes hollandais sur des 125 plus ou moins nationaux et bricolés à outrance. Au total, 28 concurrents.

Au départ, Sandford s'élance en tête sur sa MV carénée, suivi de Hollaus (NSU) et Ubbiali (MV). Mais à la fin du premier tour, l'autrichien est déjà en tête, et se maintiendra à cette place durant les 7 tours de la course (115 kms 33).

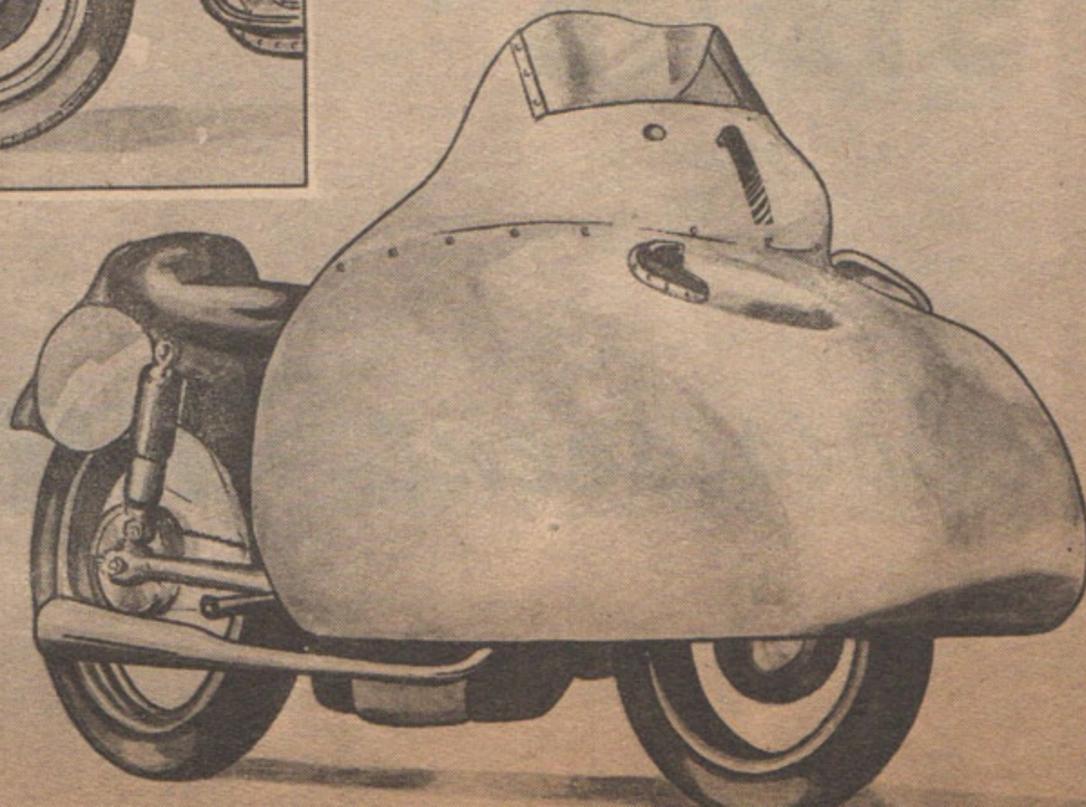
Derrière, on remarque la remontée de Muller (NSU), cinquième au premier tour, troisième au second et deuxième au troisième. Il se maintiendra ensuite derrière Hollaus, prêt à le remplacer en cas de défaillance. Ubbiali s'assure la troisième place, tandis que Copeta et Sandford se livrent une lutte fratricide qui les amènera à abandonner tous deux au même instant! Baltisberger et Haas sont en quatrième et cinquième position, après une course-promenade « disputée » surtout pour le classement.

Classe 125 cmc. : 1. Hollaus (NSU) en 50'21,7" (moy. 137 kmh. 391), nouveau record ; 2. Muller (NSU) 50'30,1" ; 3. Ubbiali (MV-Agusta) 50'50,4" ; 4. Baltisberger (NSU) 51'44,8" ; 5. Haas (NSU) 51'44,9" ; 6. Lottes (MV Agusta), etc...

Meilleur tour : Hollaus, 138 kms 941, nouveau record.



A droite, carénage totalement différent sur les NSU officielles 125 et 250 cmc. Ci-dessus, une curieuse « étrave » figurait sur la Norton de Amm. Ce carénage additionnel ne fut utilisé que pendant les entraînements.



LES 500 CMC.

Sont réunies pour cette épreuve toutes les grandes usines européennes, sauf la BMW. Guzzi avec Anderson, Montanari et Kavanagh. Gilera avec Duke, Armstrong et le hollandais Veer, importateur Gilera pour les Pays-Bas.

Coleman, Mc Intyre et Simpson conquièrent les twins d'AJS, Ray Amm la seule Norton officielle, et enfin la MV est défendue par Bandirola, Pagani et Dale.

Au total, 37 partants sur les 16 tours du circuit.

On remarque beaucoup au départ le volumineux carénage des MV. Le coupevent vu aux essais sur la Norton de Amm n'est pas maintenu pour l'épreuve.

Au signal, tous partent impeccablement, Coleman en tête, suivi très près par Duke. C'est d'ailleurs celui-ci qui passe en tête au premier tour, talonné par Anderson et Amm. Viennent ensuite Dale, Bandirola (MV), Coleman, Mc Intyre et Simpson (AJS), Armstrong (Gilera), Montanari (Guzzi), Veer et Pagani. C'est l'australien Quincey qui emmène le peloton des privés. Kavanagh passe très en retard, après deux chutes et il abandonnera à la fin du tour suivant.

C'est alors que Amm déployant toutes ses qualités de pilotage, double Anderson au moment où celui-ci se retourne pour le surveiller et aussitôt, Anderson part dans le sillage de la Norton.

Dale, de son côté, qui avait rétrogradé à la sixième place, force l'allure et s'assure l'avantage sur le trio Coleman, Mc Intyre et Armstrong. Simpson s'arrête pour faire régler son embrayage.

C'est évidemment Duke qui est toujours en tête, rééditant son exploit des Grands Prix précédents et augmentant son avance à chaque tour.

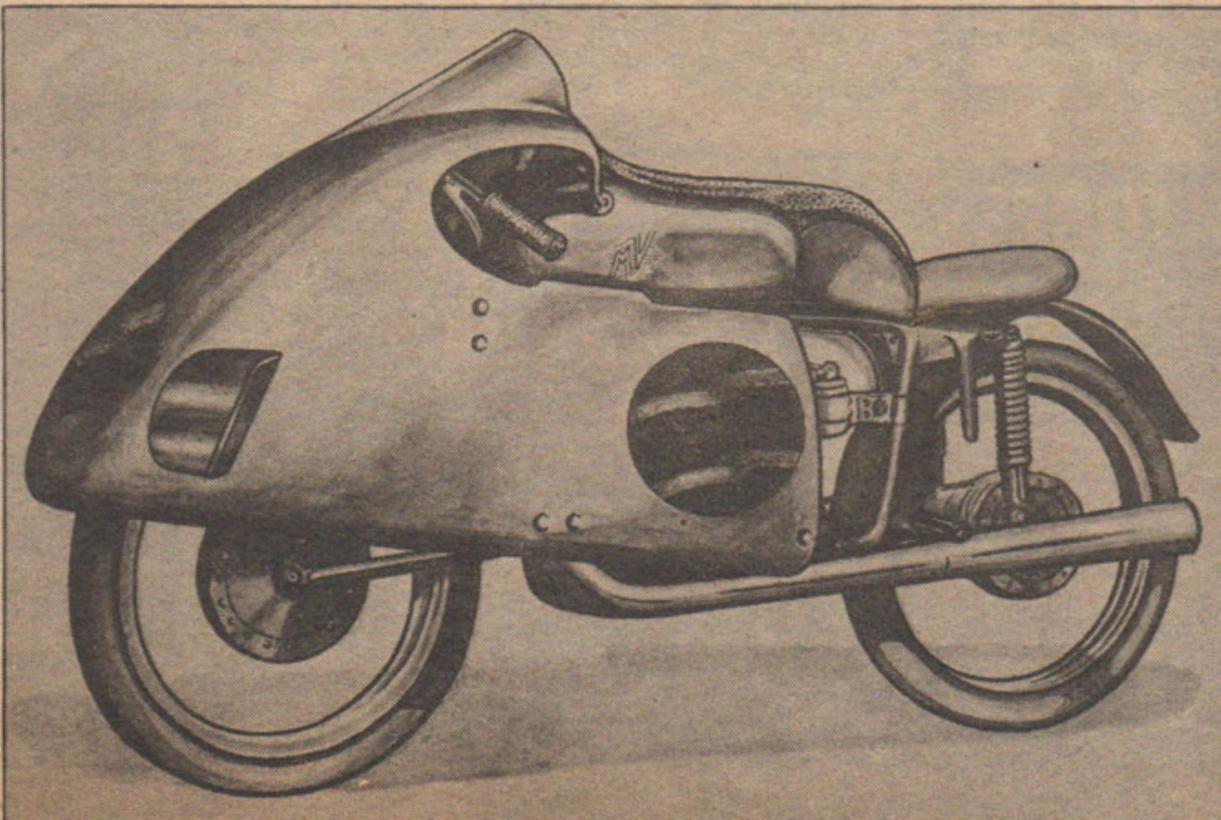
A l'arrière, Anderson se dépense pour passer Amm, mais sans succès, et c'est lui bientôt qui sera battu par Bandirola qui a gagné mètre après mètre au fil des tours.

Au dixième passage les positions des leaders donnent : 1. Duke, 2. Amm, 3. Bandirola, 4. Anderson, etc...

La course semble donc bien jouée, d'autant plus que les écarts se creusent, mais au treizième tour, Amm est encore une fois victime de la malchance, et s'arrête, réservoir crevé ! Au même tour, Simpson très en retard, prend beaucoup de risques et chute dans un virage, sans dommages heureusement.

Anderson réussit enfin, au quatorzième tour, à ravir la seconde place à Bandirola, et c'est sur ce tableau que s'abaisse le drapeau à damiers.

Les 125 cmc. sont aussi gagnées par le carénage, et après N.S.U. voici M.V.



RÉSULTATS SPORTIFS

TROPHEE CASQUE D'OR VEEDOL

Classement au 6 juillet 1954, après les Circuit de Vitesse de Pau, Marseille, G.P. de la Sarre, Bourg en Bresse, Bordeaux, Grenoble, Rochefort, Clermont Ferrand, G.P. de Reims, Moulins, Aix les Bains, Mulhouse, Lyon, St-Galmier, Montauban.

1. Collot, 87 pts ; 2. Gauch, 64 pts ; 3. Bayle, 35 pts ; 4. Burggraf, 27 pts ; 5. Cherrier, 17 pts ; 6. Flahaut, 12 pts ; 6. ex-æquo, Gerlier, 12 pts ; 8. Insermini, 10 pts ; 9. Besse, 9 pts ; 10. ex-æquo : Colomb, Marnay, 8 pts.

UNION MOTOCYCLISTE DE LA MARNE

Le Comité Directeur de l'UM Marne remercie tous les coureurs qui ont sollicité un engagement pour le moto-cross du 29 août.

Le plateau est au grand complet. Dans l'impossibilité de répondre individuellement aux nombreuses demandes, nous nous en excusons.

MINGELS VAINQUEUR A ERE

Disputé sur un circuit rapide, trop rapide même, le Moto-Cross d'Eke, organisé par le MS de Gand, a encore vu la victoire du « gros » devant Jansen.

Dès le départ de la première manche, suivant une vieille habitude, Mingels part en tête, seuls Somja et Baeten ayant pu prendre sa roue. Peu après, Jansen passait Baeten, s'installant à la deuxième place, mais ne peut évidemment pas inquiéter Mingels.

Première manche : 1. Mingels ; 2. Jansen ; 3. Somja ; 4. Baeten ; 5. Eeckout ; 6. Van Heuverzwijn, etc...

Dans la deuxième manche, Mingels se fait « enfermer », mais au bout de trois tours, il est déjà en tête ! Malgré l'aisance et la sûreté du « gros », celui-ci

Classe 500 cmc. : 1. Duke (Gilera), les 16 tours : 263 kms 620 en 1 h. 34'13,7" (moy. 167 kmh. 763) ; 2. Anderson (Guzzi), 1 h. 35'42,2" ; 3. Bandirola (MV-Agusta), 1 h. 35'44,3" ; 4. Coleman (AJS) 1 h. 36'24,8" ; 5. Dale (MV Agusta) 1 h. 36'27,7" ; 6. Mc Intyre (AJS) ; 7. Pagani (MV) ; 8. Veer (Gilera) ; 9. et 1^{er} privé, Ahearn (Norton) ; 10. Quincey (Norton) ; 11. Knijnenburg (BMW), etc...

Meilleur tour : G.E. Duke, 169 kmh. 761, nouveau record.

dut se donner à fond pour distancer Nic Jansen, en très grande forme. Leloup finit troisième assez loin, alors que dans la première manche il avait dû s'arrêter pour... panne sèche. A noter également la révélation du gantois Eeckhout qui se classe quatrième devant Baeten.

Classement général : 1. Mingels (FN) ; 2. Jansen (Saroléa) ; 3. Somja (FN) ; 4. Eeckhout (BSA) ; 5. Baeten (Saroléa) ; 6. Van Heuverzwijn (Saroléa) ; 7. Fige (Saroléa) ; 8. Meunier (Saroléa) ; 9. Colée ; 10. Sterckx ; 11. Leloup.

GRAND PRIX DES CYCLES A MOTEUR

Voici les résultats du Grand Prix des cycles à moteur qui s'est récemment déroulé au Havre. Organisée par l'AFCM, cette épreuve fut interdite par la commission mixte FFM-FFC, car « n'étant pas conforme aux règlements en vigueur ».

Série : 1. Barth (Luxembourg) Motor Club du Luxembourg ; 2. Dubuisson ; 3. Van Gorp (Belg.) FBVMS ; 4. Filastre, VCH ; 5. Latestaire, FBVS ; 6. Descordes VCH.

Prototype : 1. Bouin ; 2. Pitard.

Epreuve d'éclairage : Pas de points de pénalisation.

Concours de freins : plancher de 20 % de pente. Bonification : Pitard, Dubuisson, Barth, Van Gorp, Descordes. — Pénalisation : Bouin, Latestaire, Filastre.

Epreuve pratique : Bonifications : Pitard, Bouin, Dubuisson, Barth, Filastre, Descordes. — Pénalisés : Van Gorp, Latestaire.

Tour à la pédale : Exécuté par tous les concurrents.

Epreuve de maniabilité : exécutée par tous les concurrents sans aucun dommage.

Epreuve de Régularité : pénalisation : Bouin, Barth, Dubuisson, Pitard, Filastre, Van Gorp, Latestaire, Descordes.

Epreuve de consommation aux 100 kms : 1. HMW (Autriche) Sidac ; 2. HMW (Autriche) Sidac ; 3. SER (France) Pitard ; 4. Vicky (Allemagne) Victoria ; 5. Cucciolo (France) Eriac ; 6. Cucciolo (France) Eriac ; 7. Cucciolo (France) Eriac ; 8. SER (France) Pitard.

Epreuve de montée de côtes : 1. Bouin ; 2. Descordes ; 3. Barth ; 4. Van Gorp ; 5. Latestaire ; 6. Dubuisson ; 7. Pitard, etc.

Epreuve de freinage : 1. Filastre ; 2. Bouin et Van Gorp ; 4. Latestaire et Dubuisson ; 6. Barth ; 7. Pitard ; 8. Descordes.

Coupe du Syndicat des Agents de Cycles et Motocycles : Eriac Cucciolo, équipe Bouin du Havre.

Challenge Floquet (moteurs) : moteur Cucciolo.

Challenge «Cyclomoto» (constructeurs) : Eriac-Bouin.

Coupe « Laguin Sports » des 50 cmc. (série) : Victoria moteur Vicky (Allemagne), pilote Barth (Luxembourg).

Coupe journal « Le Havre » 50 cmc. (prototype) : 1. Eriac-Bouin ; 2. Pitard.

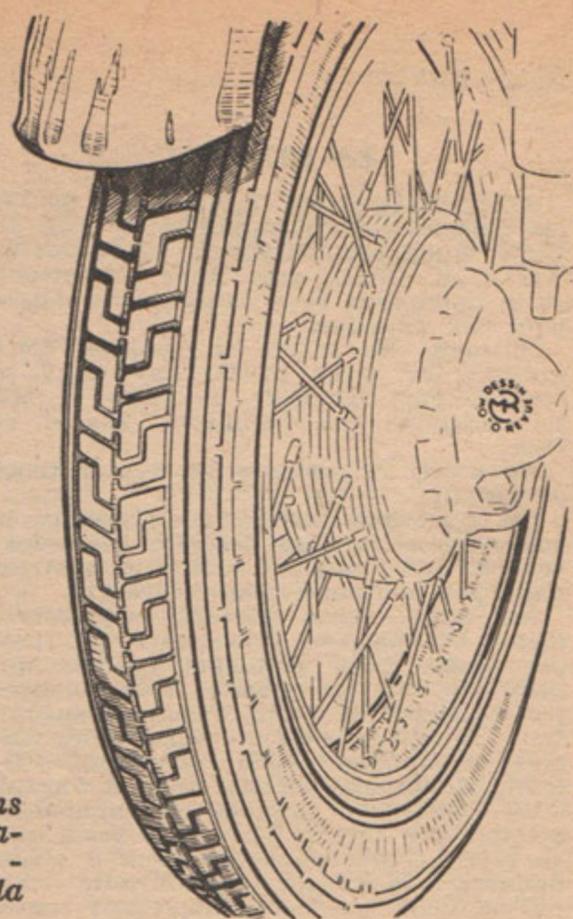
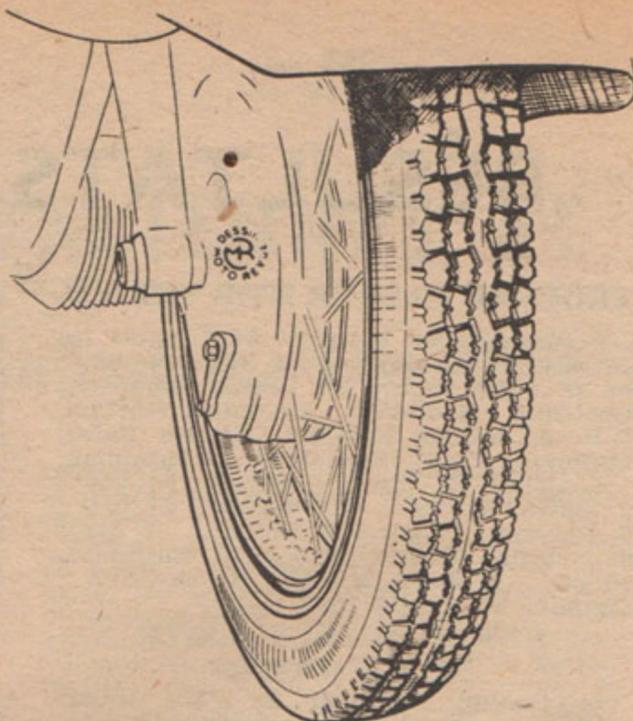
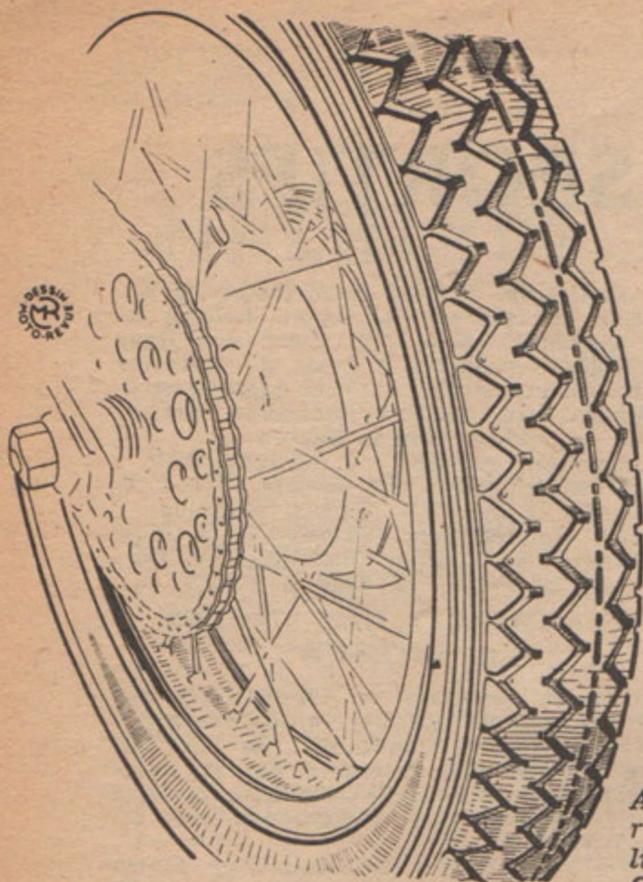
Coupe journal « Le Havre Libre » (tandem) tandem Pitard.

Coupe «Zedda» Consommation : HMW (Autriche).

Rallye Le Havre : Coupe Thibouville. Plus long parcours : Barth du Motor Club Luxembourgeois. Médaille du Havre : Municipalité, Van Dorp et Latestaire de Bruxelles, FBVS.

Challenge «Club». Coupe Café des Glaces : Véloce Club Havrais.

Plaquette AFCM Amicale et Plaquette de la Ville du Havre à tous les pilotes classés.



PROFILS...

Au dernier Grand Prix de Belgique, nous avons remarqué plusieurs nouveaux profils de pneus réalisés par AVON. - A gauche, roue AR de Amm. - Ci-dessus, roue AV de Smith - A droite, pneu Fulda sur side BMW.

VILLEFRANCHE DE ROUERGUE

A la liste des engagés au Circuit de Villefranche de Rouergue du 8 Août (voir M.R. N° 1.197), il convient d'ajouter encore l'anglais Houseley, Goffin (belge), l'officiel AJS, Simpson, Mac Leary et Murphy.

Enfin, côté français, Bayle et Chapelle seront sur les rangs, et enfin, grosse surprise, Pierre Monneret, remis de son accident de Spa.

COURSE DE COTE DE MIRIBEL

Comme chaque année depuis trois ans, c'est le 8 août prochain que l'Union Motocycliste de l'Ain fera courir la classique course de côte inscrite à son programme. Elle se courait jusqu'alors dans les réputés « essés » de Treffort, mais cette année les organisateurs ont transposé cette épreuve à proximité de Lyon, à Miribel, où elle empruntera la côte du Mas-Rillier.

Les courses grouperont les catégories tourisme, sport et compétition.

Dans ces différentes classes, des concurrents de valeur ont fait parvenir leurs engagements et nos voisins suisses ont délégué par exemple le fameux tandem Haldemann-Taverl.

Avec les concurrents français qui viendront leur donner la réplique, on peut être assuré d'assister à une très belle épreuve.

R. G.

DE THOMER LA SOGNE

Le MC de Thomer - la - Sogne, près d'Evreux, organise le dimanche 29 août

1954 son deuxième moto-cross de la saison, avec la participation des plus grands as de la spécialité parmi lesquels :

L'anglais Archers, les belges Cox, Spiro, le français Suchard, etc..., ainsi que les épreuves éliminatoires pour le championnat de Normandie.

OU IREZ-VOUS DIMANCHE ?

SI VOUS AIMEZ LE MOTO-CROSS...

- 1^{er} Août, Moto-Cross à Cassel (ASM CNF).
- 1^{er} » Moto-Cross de Sarre (M.C. St-Wendel).
- 1^{er} » à Mézières (M.C. Maine). à Donmary - Baroncourt (GMACL).
- 1^{er} » Auffay (Rouen MC).
- 1^{er} » Moto-Cross (AMC Orléanais).
- 1^{er} » à St-Affrique (MC St-Affricain).

- 1^{er} » à Revel (MC Revel).
- 1^{er} » (UM Baumoise).

GRASS-TRACK

- 1^{er} Août, grass-track à Langon (MC Langonnais).

...LA VITESSE

- 1^{er} Août, Côte de Mégève (MC Mont-Blanc).
- 1^{er} » Circuit de Vitesse (MC Arles).
- 1^{er} » Circuit de vitesse de Bortles-Orgues (MC Auvergne)

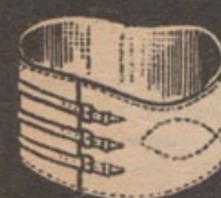
LA DEVEZE - PUCH

Disponible de suite

PUCH nouveau modèle payable en 18 mois
 175 cmc. : 191.500 frs — Sport : 208.000 frs
 250 cmc. : 235.000 frs — Sport : 291.000 frs

Crédit unique en France : 20 % comptant, le découvert payable de 6 à 18 mois pour toutes motos neuves ou d'occasion. - Reprise. - Agent officiel de 41 marques françaises et étrangères : Vespa, Motos, Sides et Scooters.

165-170, AVENUE DE CLICHY - PARIS-17^e — TEL. MAR. 09-79



MOTO-CEINTURES
 MARQUE DÉPOSÉE
POUR VOTRE SANTÉ
 FRANCE - ÉLEGANCE - Fabricant
 20 bis rue des Jumeaux - TOULOUSE

sur demande indication de nos dépositaires



AGENCE REGIONALE
 Réparations, pièces détachées d'ORIGINE
 Suspension AR « MONTLHERY » pour
 DKW NZ
 SPECIALISTE DU MOTEUR DEUX TEMPS
 TOUTES MARQUES
 R. LAMBOROT
 12, rue Germain David - LYON (3^e)
 Tél. : MOncey 12-18

BSA ARIEL SUNBEAM

Motos de 250 à 1.000 cmc.

SERVICE PIÈCES DÉTACHÉES

REPARATIONS

(Ouvert en Août)

MOTO-BASTILLE ne pas confondre

Directeur : R. DANVIGNES

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

LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

MOTOBECANE MOTOCONFORT

Motoconf. 250 culb. parf. ét. 65000. Lesueur 160 av. P. V. Couturier Ste Geneviève d. Bois
 Urg. Motobécane 125 parf. état remorq. tente 2 pl. acc. compl. 100000 comptant samedi 14 h. Boscheron, 173 quai Gallieni, Champigny sur Marne (Seine)
 Motob. 175 t.b.é. éq. comp px int. 5 Villa Bigot Clichy (S.)
 Motobécane 350 R46C parf. ét. sup. cul. repose pieds tan-sad px 120000, tél. LON. 07-89.
 MOTOCONF. 175 b. ét. prix 85000. Tél. CHA. 41-09.
 175 Motoc. 52 10 M. km ét. nf t. éq. px 100. VIL. 87-43.
 Motobéc. 175 5000 k b. état 110000. Vis. ts jrs. Graissin 3 r Brézin tél. SEG. 37-05.
 Motoconf. 350 cul. 50 150 à déb. ROBIN Mic. 38-17 12 à 14 h.
 125 Motobécane bon état 50000 MAHO 10 rue du Général Gallieni, Boulogne (Seine).
 MOTOBECANE 125 fin 52 à roder 80000 crédit 17 r. Pajol.

RENE GILLET

René Gillet 250 10000 parf. ét. déb. 53. Albertini 56 ter av. Delattre St Maurice (Seine) px int. à part. 19 h. 30. Urgent

GUILLER

Urg. Guillier 175 cmc. 9000 k. parf. état 1953. 80000 fr. Tél. TUR. 85-73.

GNOME-RHONE

125 G.R. R4C juil. 53. DUN-CAS 20 r Pressoir Paris 20e. Vis. ap. 19 h. 90000 fr.

JONGHI

PART. vend Jonghi 125 ACT c. neuve 7000 k siège biplace roue tirée. Daunesse Marcel bd Gujan, Mestras, (Gde).
 V. ou éch. Jonghi 126 course ctre 350 Jawa ou moto touris. valeur 150. Gayral 5 r Bonnet, Muret (Hte Gne).

MONET-GOYON

Monet Goyon 350 LS4 bon ét. 40000. 24 r St Bernard 11e.

PEUGEOT GRIFFON

A vendre 125 Peugeot 1951 f. tél. sél. px int. Recope 39 r Carnot, Levallois (Seine).
 Urg. Peugeot 125 parf. ét. 3 v. sélec. Marti tél. POM. 03-49
 A vendre Peugeot P53 100 cc parf. ét. 1re main 30000 ou éch. ctre 5 CV Citroën ou similaire. BAYET 74 rue Bonaparte, Paris 6e.
 PEUGEOT 125 GL 51 45000 fr. Trémouille 89 r. Reuilly-12e.

125 Peug. 4 v. four. paral. pl. ét. 50000. Godin MIC. 33-00
 Peug. P105 350 cul. mot. ét. nf 70000. 4 roues vélocar nves 12000. Samedi dimanche. Pelat 79 r Mutualité, Antony.
 PEUGEOT 125 px 70000 SIMONET 69 av. des Tilleuls Brunoy
 PEUGEOT 176 TC4 52 P et GL f. tél. sups. ar. t-sad p.-bag. acc. 12000 km px 100000 fr. Prévost 90 qu de la Loire 19e
 PEUG. 175 nve n. rod. DUBOC 36 r. de l'Aigle La Garenne

TERROT

MAGNAT-DEBON BSS 350 cul. sél. 65000 imp. visib. dimanche 124 voie Berlioz, Vitry.
 V. ou ECH. 125 Terrot 53 ctre Lambretta imp GANDON 47 r. des 2 Communes, Montreuil.
 TERROT 500 RGST + side Précision 10000 km occas. unique 200. Visible sam. dim. lund. et ts les soirs ap. 18 h. 30 SAUNIER 3 r. Cretet 9e.
 TERROT 500 cul RGST 4500 kms cme neuve cse achat voit. Café du Marché, Pont Ste-Maxence (Oise).

MOTOS ANGLAISES

Disponibles BSA 500 nves. Chudeau 10 r Montrieux, Angers
 250 BSA nve 53 6000 k. Ecr. Héreau 2 r Alice, Courbevoie
 Norton 16H side Bernardet tr. bon état nbx acc. px int. fac. payt. Glomot PLA. 19-40.
 500 BSA M20 c. neuve 150. Lesaunier 1 r Derry, Vitry (S)
 BSA 250 C11SL 4 vit. ét. nf 140. AVRAM 142 av. Ledru Rollin. ROQ. 30-96.
 JAMES 200 mot. Villier angl. 15000 kms 90000 fr. Sarvonat 84 r Claude Bernard 5e.
 BSA 250 cc px int. visible le soir. Mr TARBAY 47 rue de la Goutte d'Or, Paris 18e.
 650 BSA 11000 kms mai 1953 nbx acces. FLORET 19 r des Lyanes 20e, tous les jours.
 BSA 500 tw. 53 250 rep. BMW 250. Cornet 12 r Civry 16e.
 650 Triumph 13000 kms impec. Vecchioni 15 pass. J. Nicot 7e
 BSA B33 500 cc pf. ét. méc. et émail. Griveau 30 r Sadi-Carnot, Puteaux LON. 05-33.
 TRIUMPH 650 peu rlée prés. et méc. imp. Px int. BEAUVAIS 11 r. Emile Level, Paris 17e.
 VELOCETTE silencieuse L.E. 200 Salon 53 ét. neuf prem. main prix 180000, 13 rue de l'Arc de Triomphe 17e.
 Part. v. Matchless 350 cc G3L imp. 110. Bouyssonie 55 r St André des Arts 6e apr. 19h.30
 BSA AA7 imp. Moreau, Montigny p. La Ferté Gaucher (SM)
 TRIUMPH 650 état neuf 280. COULON 8 rue de la Garenne Clamart (Seine).

NORTON 16 H T-S Sac. b. ét. écr. CHAUMIER, 19 r. Rivoli
 PART. Roy.-Enf. J 500 culb. impec. side Humblot, nombreux accessoires Vil. 03-76.

MOTOS ALLEMANDES

A V. moto DKW 4 CV b. état BARRE P. La Lande de Goulit Carrouges (Orne).
 DKW 125 parf. ét. Lefèvre 8 r Lenoir, Villiers sur Marne (S-O) Autobus 206.
 BMW 250 mod. 1951 tr. b. ét. 160000. R. Petit 2 r Lagazette La Courneuve (Seine).
 BMW R71 très bon état. 1 bis rue Cauchois 18e.
 BMW R 67-2 impec. LAMOU-REUX 6 pl. Col Fabien 19e
 BMW R 73 impec. 13000 km Dauny 31 b. av. République 11e

MOTOS AMERICAINES

INDIAN side 9 CV état neuf équip. luxe. 180. Terrasse 6 rue Rabelais, Valence (Drôme)
 INDIAN 1200 side susp. AR assur. détail dans P. A. de «l'Humanité» du 1 au 7 août 120. Seigneur 14 rue des Pinsons Paray Vieille Poste (S-O)

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 250 TF 15000 k impec. Tabac 86 av. Michelet St Ouen
 250 Puch 10000 km GALHAUT 64 fg St-Denis, Pro. 13-21.
 PUCH 250 imp. urg. aff. inter. BESSON 3 rue Jules-Valles. Arc. 23-40.

MOTOS BELGES

GILLET HERSTAL 250 cul. dern. mod. 120000 SEULIN, 2, cité Thure Paris-15e Lec 48-01
 SAROLEA 5 cv side Bernardet Avion 3 mois garantie 110000 cr. repr. 17 rue Pajol.

MOTOS TCHEQUES

JAWA 350 cc 52 bicyl. tr. b. ét. 7000 k. Visible sam. et dim. LEGRAS R 11 r P. Brosolette Asnières-s.-Oise (S-O)
 350 Jawa 140000. BIDEL 44 r Marx Dormoy P. 18e apr. 20h.
 URG. 160. Jawa 350 s.-bip. imp. essai 15 r. du Lunain 14e

MOTOS DIVERSES

100 MOTOS sélectionnées. Voitures. Reprises. Crédit.

MOTO-RECORD

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

GIMA Ydral 125 cc px 70000. mars 53. Loiseau 25 r Jussieu
 175 MOTOB. b. ét. éq. 90000
 250 BSA 4 v. ét. nf px à déb. Laine 10 pge de Puebla P. 19e
 Urg. Gima 175 état neuf 4 vit. f. tél. s. ar. équipée px tr. int. JORET 57 r de Pontoise, Auvers s/O. (S.-et-O.).

VOS VACANCES

Avec une machine impeccable Vous la paierez à votre retour!
 125 Motobécane, Peugeot, Gnome, Puch, Terrot
 175 Guillier AMC, Alcyon AMC, Motob, DS Malt.
 250 Monet Goyon, BSA, Puch
 350 Terrot, Peugeot, Monet Douglas, BSA, Royal, Ariel.
 500 Norton, M. Goyon, BSA Mono et twin, Matchl. Sidecars - Scooters neufs et occasions
 Demandez la liste complète contre 50 francs timbres. DELAIRE
 4 impas. Gaité - DAN. 55-43

SANS PREMIER VERSEMENT

GRAND CHOIX MOTOS SCOOTERS soldés

Sidecars à partir de 5000 fr. Garantie 3 mois

CREDIT - REPRISE

GIL, 83, av. d'Italie. Ouvert le dimanche.

Vds 350 cc Rovin. 500 Zundapp bon état marche, bas px. S'ad. Mr ROMAIN 123 bis rue de Picpus, Paris 12e.

Chez R. KIENE à Billancourt encore quelq. machines neuves à vendre à crédit 6-9-12 mois sans INTERETS. Magnat-Debon, Koelher Escoffier. Cyclo-moteurs, scooters différentes marques. 73 quai du Point du Jour, Pont de Billancourt, MOL. 64-02.
 Terrot 500 lat. RDA side 80000 BSA 650 A10 s. bipl. 20000 k TB 250000. Avia Gascogne 5 Cours de Belgique, Agen.

MOTOS LAUMIERE

VENTE - ACHAT - ECHANGE 85, av. Jean-Jaurès, Paris-19e

CREDIT IMMEDIAT SANS PREMIER VERSEMENT

Paiement 6-9-12 Mois
 150 VELOMOTEURS
 MOTOS et SIDE-CARS

Audegean 10 r d. Apennins-17e Médro Brochant - MAR. 74-22
 CREDIT TOTAL Motos-Scoot. 157, av. du Maine, Ség. 26-40

650 BSA impec. 218000
 350 BSA tr. b. état 158000
 Reprise - Crédit
 FINDLER 226 r. Championnet.

SACRIFIE

AVANT LES VACANCES
 3 650 Triumph 52 - 53 - 54
 3 T. 100 50 - 52 - 53
 4 Speed twin 51 - 52 - 53 - 54
 1 Speed twin 40 : 110.000
 1 BSA AA7 52 : 210000
 1 Dominator 51 : 230000
 1 Norton 16 H : 70000
 1 Matchless 350 : 125000
 3 Triumph à rem. bas prix
 Toutes piéc. dét. Triumph repr. éch. ctre voit. Ouvert tous les jours PEROTTI 16 rue de la Prévoyance, Vincennes.

New-Map 150 AMC f. tél. sus. AR osc. t.b.é. 90000. Mai. 87-45

SCOOTERS CYCLOMOTEURS

BERNARDET 125 cmc. moteur neuf. 250 cc non immatriculé. Speed 54 état neuf absolu. Crédit un an. GSM 8 rue des Ecoles 5e. ODE. 62-98.

GALLETTO Guzzi 160 cc 7500 kms, 120000. NOR. 60-28.

Scoot. Bernard. 250 cc 52 pft ét. éq. Raffy 45 r Alésia 14e

Maladie Bernardet 125. Casanova 31 r L. Blanc, St Ouen

Galletto 160 cc 7500 k. Court, St Saturnin d'Apt (Vaucluse).

Scooter Terrot noir 100 cmc. cme nf 65000 fr. DAU. 10-99

VDS Lambretta tt éq. 2000 k px int. Claus, CHA. 64-10.

VESPA 51 b. ét. nbx acc. 100. Lemasson 33 r. Traversière-12e

ECHANGES

Guzzi 250 course à vendre ou éch. contre 4 cv Renault, même 1er modèle. Leberquier 3 r St Jacques, Rouen.

PART. v. éch. repr. Motos étrang. 200 cc à 750 cc. Réc. joli cabr. super traction AV 7 c 38 ref. tt nf 1000 km écr. P Terry St-Romphain Manche

REPRISE scooter, vélom. sur 25 voitures, crédit, 70 rue Manin, Nor. 98-40.

ON DESIRE ACHETER

ACHETE toutes 125 et scooters GIL, 83 avenue d'Italie, ouvert le dimanche.

Achète Comptant

motos, vélomoteurs, Vespa, Lambretta, Bernardet, etc... Thierry 19 r des 2 Communes Montreuil (ouvert tous les samedis)

VOITURES A VENDRE

SIMCA 5 cabriolet 1948 402 déc. 4 places dern. mod. 4 CV Renault 50, 51, 52. Peugeot 201, 202, 203. Citr. 7 et 9 CV c. int. et cabr. Jaguar 10 CV c. int. t. ouvr. Avec 50000 comptant. Crédit immédiat. Reprise motos et scooters. 23 bd Péreire, Paris, 17e.

Peugeot 202 t. bon ét. px int. Mareynat 4 A. Sceaux, Antony BER. 04-77 apr. 19 h. 30.
 A V. Morgan b. ét. BELT. Lombron (Sarthe).

DIVERS

URG. side Simard roue susp. tr. int. tél. Fig. 88-27 9 à 18 h.

A LOUER de suite pour motoriste ou petite fabric., atelier 65 m2 centre Drancy, WC, eau gaz, force, établis tôle casiers logt 2 pièces 3x4. Ecrire pour R.V. LOBJOIT 1 rue de la Gare, Lozère s/Yvette (S-O)

Darmont 6 cv eau+1 mot. 35. Leblond 60 bd Midi Le Raincy
 SIDECAR Précision état neuf 60000. SORDI-15 r Montmorency, Boulogne sur Seine.

Cse déc. side Préc. abs. nf px int. 500 FN pf. ét. Riato 34 av. Robinson, Chat.-Malabry (S)

Remorque moto 150 kgs. Lefèvre 8 bis r. Lenoir, Villiers sur Marne (S-O).

MOTOCYCLISTES, ASSUREZ-VOUS A MOTO-REVUE
 (Renseignements sur demande)



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)

Etablissements PAUL LADEVEZE

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



STARLETT
78.500 fr.

G I M A 125 à 250 cmc
GUILLER 175 Sport et 250 cmc
CRÉDIT 15 MOIS

BARBES-MOTO-CYCLES

33, Boulevard Barbès — PARIS-18°
Métro : Château-Rouge — Tél. : MON. 98-35

SPÉCIALISTE

(Fermeture le 7 Août à 12 h. - Réouverture le 26 Août à 8 h. 30)

COLLEX

ENDUITS POUR L'ÉTANCHEITÉ DES JOINTS

COLLEX MOTO, enduit liquide blanc.

CARTEX, pâte épaisse blanche.

JOINTOLIN, à base d'huile de lin traitée.

PÂTE À RODER LES SOUPAPES

VALVEX, gros grain, grain fin.

FLUIDE POUR FOURCHES TÉLESCOPIQUES

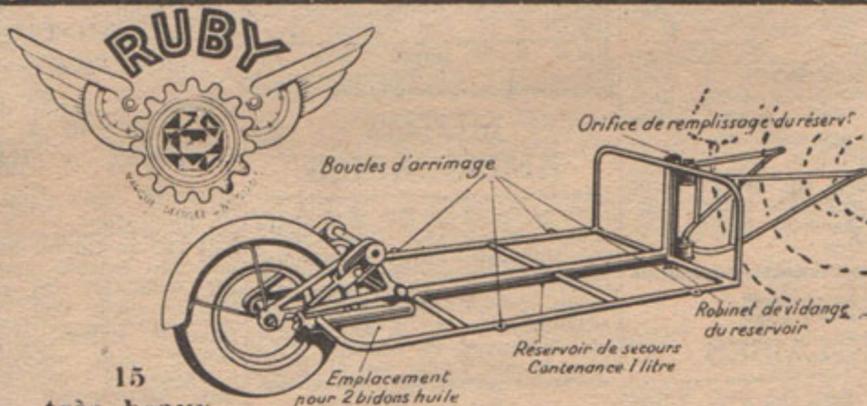
TELOIL incongelable (37°) neutre.

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



15
très beaux
modèles
à suspension
Neiman

Pour MOTOCYCLES
et SCOOTERS

Remorques RUBY à ANGAÏS (Bas.Pyr.)

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

DYNAMIC-SPORT

6, rue St-Augustin (2°)
Métro Bourse - RIC. 75-28

CREDIT

15.000 fr. cptant et 15 mois
(intérêt très minime)

en cas de maladie, accident,
décès, les traites sont sup-
primées

Reprises. Occasions garanties
SERVICE APRES VENTE

MOTOBECANE
DS MALTERRE (AMC)
TERROT - AER MACCHI
GNOME-RHONE - B.S.A.
LAMBRETTA - ARIEL
JONGHI - N.S.U. QUICK
MORS-SPEED - GUZZI
STARLETT MONET-GOYON

FOURCHES TÉLESCOPIQUES

SUSPENSIONS et AMORTISSEURS
HYDRAULIQUES pour MOTOS

Modèle déposé - Brevets STAGNI

34, rue Louis-Blanc, COURBEVOIE (Seine) - Tél. DEF. 29-09
6, rue G. Lacaud, COURBEVOIE (Seine) - Tél. DEF. 27-87



Constructeurs

Les Etablissements BEAUSOLEIL

9, rue St-Sabin - PARIS-11° — ROQ. 59-46

Spécialisés depuis 1910

dans le commerce des MOTOS D'OCCASION
disposent d'un stock important de pièces récupérées ou
neuves et d'un lot très intéressant de motos et vélomo-
teurs de toutes marques révisées ou non (depuis 20.000 fr.)
Envoi liste motos contre 15 jrs. en timbres.

DRESCH

PIECES ORIGINE

écrire :

CHAMARANDE (S.O.)

Vente : Garage

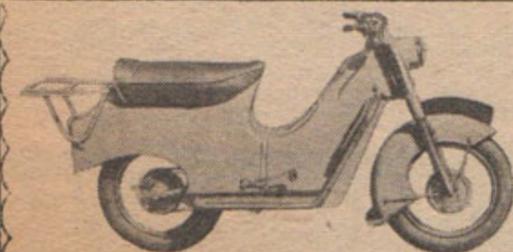
16, rue Belles Croix, 16
ETAMPES (S.-et-O.)



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

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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



GARANTIE TOTALE

(PIECES ET
MAIN-D'ŒUVRE)

en faisant votre achat de :

AER MACCHI - ALCYON - BABYMOTO - BERNARDET - CAZENAVE
DREVON - GNOME-RHONE - GUZZI - MORS SPEED - PALOMA
STERVA - SYPHAX

à **MOTO-VANVES-SPORT** - 1 et 3, Bd Brune - PARIS-14° -- LEC. 50-95

Facilités de paiement sur 4 mois — CREDIT sur 6-9-12 et 15 mois

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

La bibliothèque du "motorisé"

La spécialité des Éditions de Moto-Revue

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



Prix : 750 fr. (par poste 850)



Prix : 495 fr. (par poste 547)



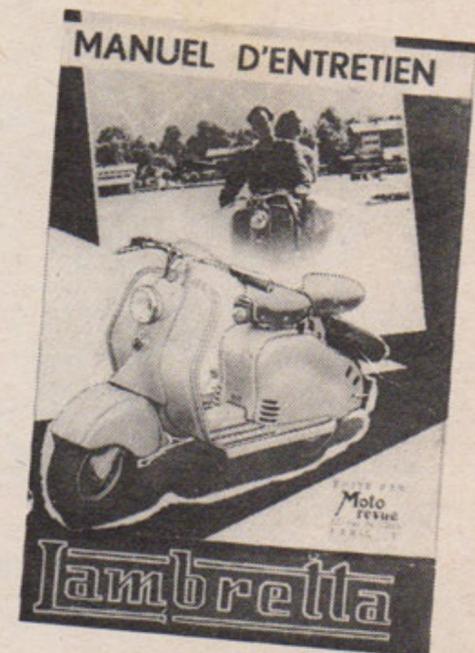
Prix : 500 fr. (par poste 545)



Prix : 525 fr. (par poste 580)



Prix : 485 fr. (par poste 535)



Prix : 490 fr. (par poste 537)



Prix : 410 fr. (par poste 455)

NOUS ÉDITIONS AUSSI :

4 CV RENAULT

Prix : 590 fr. (par poste 650 fr.)

TRACTION AVANT CITROEN

Prix : 595 fr. (par poste 655 fr.)

TERROT et MAGNAT 125 cmc.

Prix : 400 fr. (par poste 445 fr.)

MOTOBECANE 125 lat.

Prix : 355 fr. (par poste 405 fr.)

MOTOBECANE 125-175 culb.

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

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

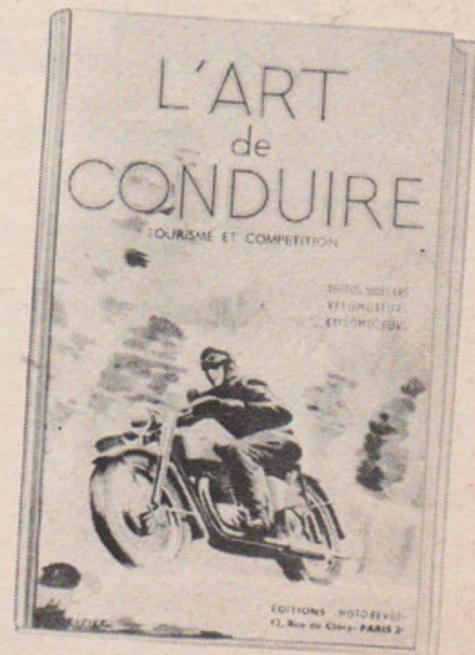
Prix : 475 fr. (par poste 520 fr.)

GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

Prix : 465 fr. (par poste 515 fr.)

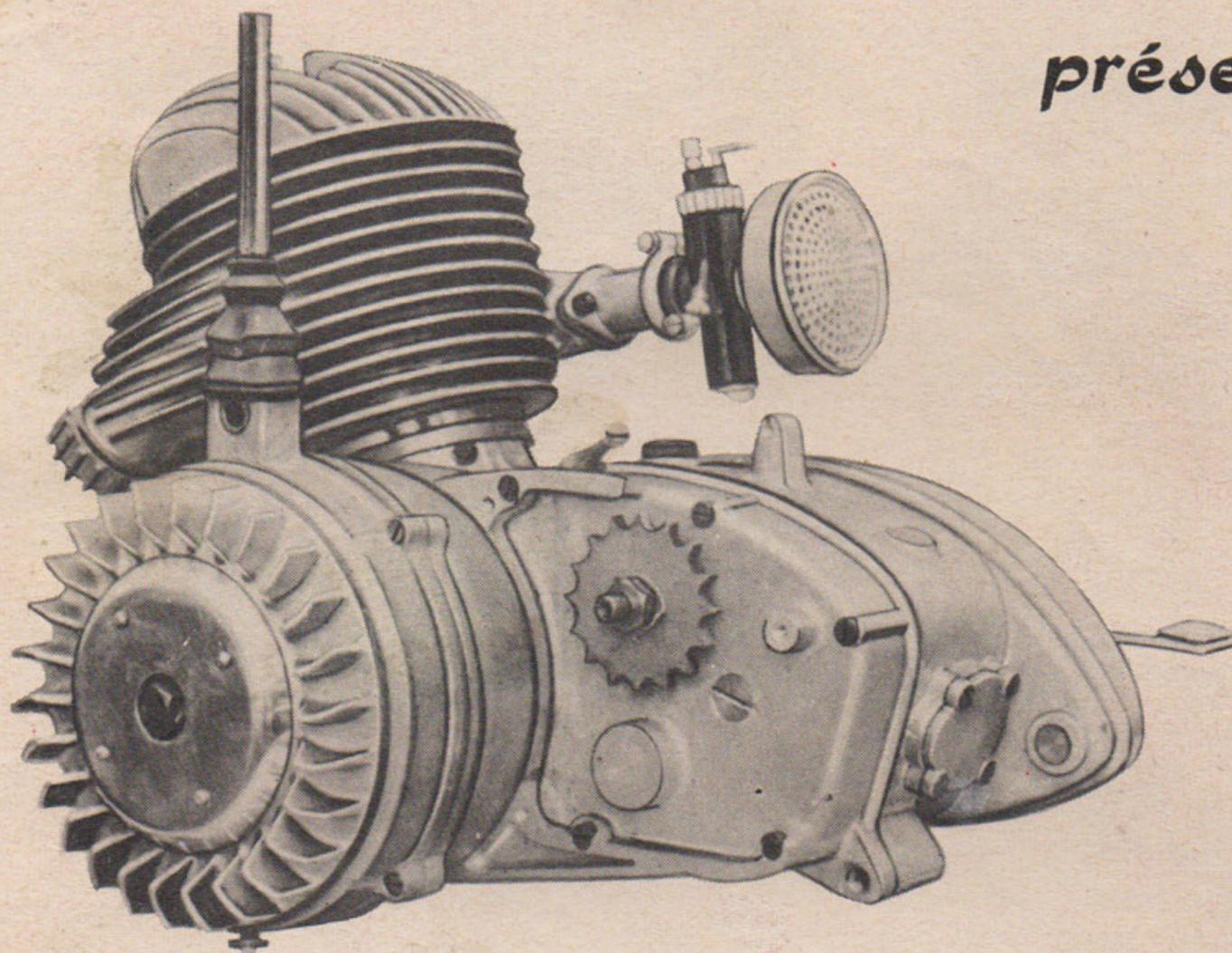
Catalogue détaillé sur demande
Pas d'envoi contre remboursement.
Envoi contre mandat ou mieux :
versement (ou virement) compte
postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris



Prix : 430 fr. (par poste 475)

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