

Moto revue

42^e ANNEE. — 7 AOUT 1954. — N° 1.199

HEBDOMADAIRE
Tous les Samedis
LE NUMERO :

40 frs

ESSAI
125 RUMI
SUPERSPORT



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

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

Un impressionnant coude à coude de Campbell (N° 4) et Goffin
au Circuit de Vesoul.



à 120 km à l'heure

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

BAYARD a été adopté par la police d'État



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

Efficacité - Éléance - Légèreté - telles sont les qualités du

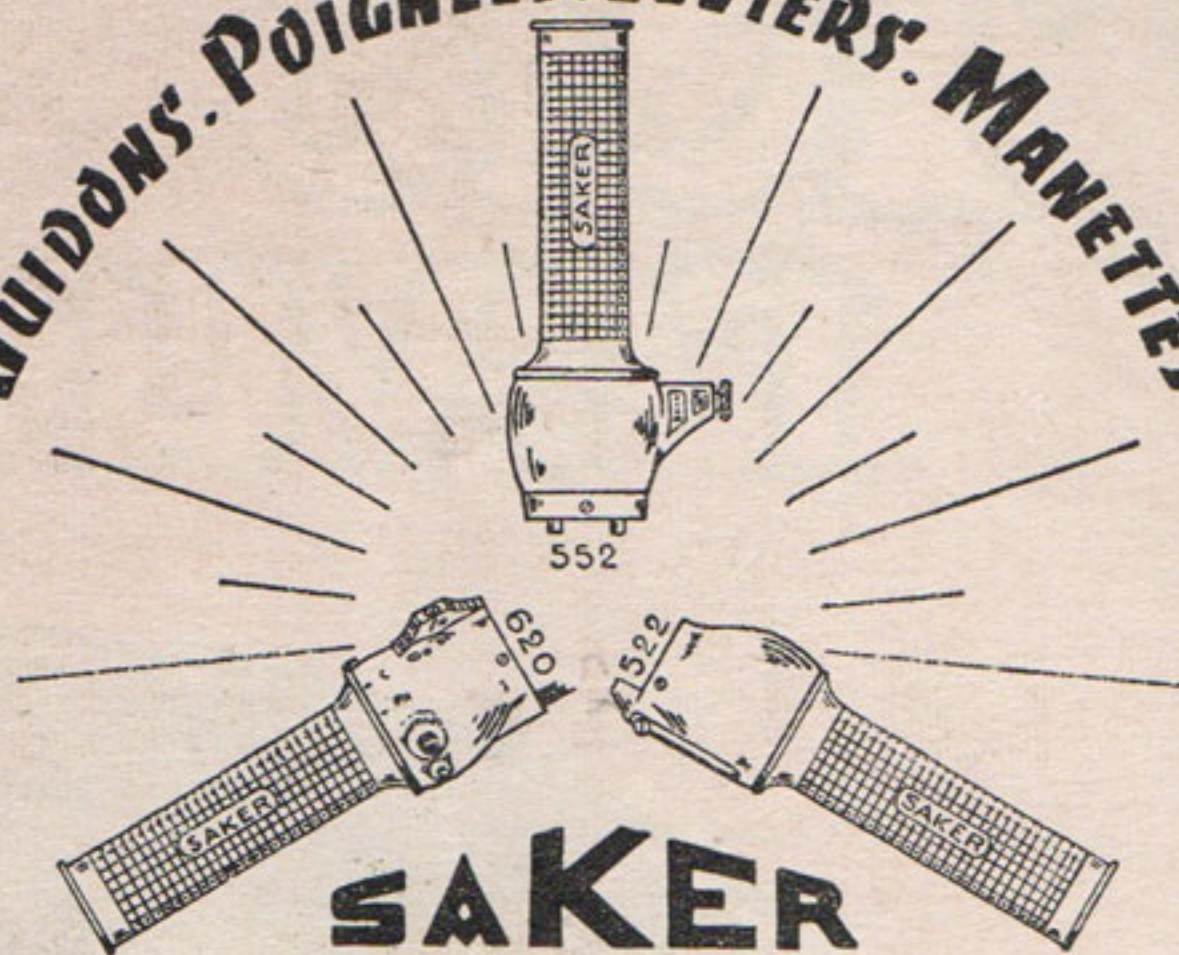
CASQUE BAYARD



son armure est de liège

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

GUIDONS. POIGNÉES. LEVIERS. MANETTES



SAKER

POIGNÉES
A TIRAGE RECTILIGNE

MONTAGE RAPIDE SUR TOUS GUIDONS

COURSE SPORT TOURISTE

FIXATION RÉGLABLE DES CABLES
PAR VIS



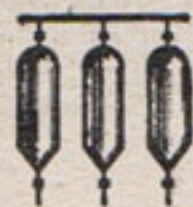
PLUS DE SABLAGE

50 A 60 % D'ECONOMIE

par la

NÉOROLISATION

des cadres et fourches



EN UNE SEULE OPÉRATION :

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

Produits des laboratoires **KLINGHOFFER**

16, rue Halévy - PARIS

Distributeurs exclusifs France et Union Française

STE COMETAL

15, rue de Chabrol - PARIS-X^e



MARQUE

BREVETÉ S.G.D.G

L.B

DÉPOSÉE



ROBINETS
TIROIR
toujours
étanches

BOUCHONS
de RESERVOIR
à fermeture
rapide

LE BOZEC & GAUTIER

28 Rue Carle Hébert - COURBEVOIE.

Vente exclusive par grossistes

Quel PROGRÈS! Vous ne
serez pas déçu

...si vous achetez le meilleur

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

Le 125 cc. MOTO-UNION



c'est autre chose!

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

ALLUMAGE
DELCO
DYNAMO-BATTERIE

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

FOURCHE
TELESCOPIQUE
SUSPENSION AR.

ROUES à BROCHE
UNIQUE
Démontage simplifié

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

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

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

Fourche AV et suspension AR télescopiques et graissage sous pression.

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

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

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

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

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

Poids de notre 125 cmc. : 62 kgs.

LES ACIERS
SPECIAUX
EMPLOYES TRIPLANT
le kilométrage

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

CONSOMMATION
REDUITE
avec robinet filtre
et réserve

SELECTEUR AU PIED
poignée tournante
compteur lumineux

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

MOTO-UNION

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

MOTOBÉCANE

LIVRAISON IMMEDIATE
DE TOUS MODELES

STATION SERVICE

"MOBYLETTE"

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

HUILE
CASTROL

STOCK COMPLET

PIÈCES DÉTACHÉES

ET ACCESSOIRES — REPARATIONS

Distributeur agréé des combinaisons

« MACOMBYNN »

GARE
DU
NORD

Magasin ouvert tout le mois d'Août

P. LISITA

94, Boulevard Magenta - PARIS-10^e — Tél. : NORD 65-25

Ouvert tous les jours, sauf le dimanche, de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

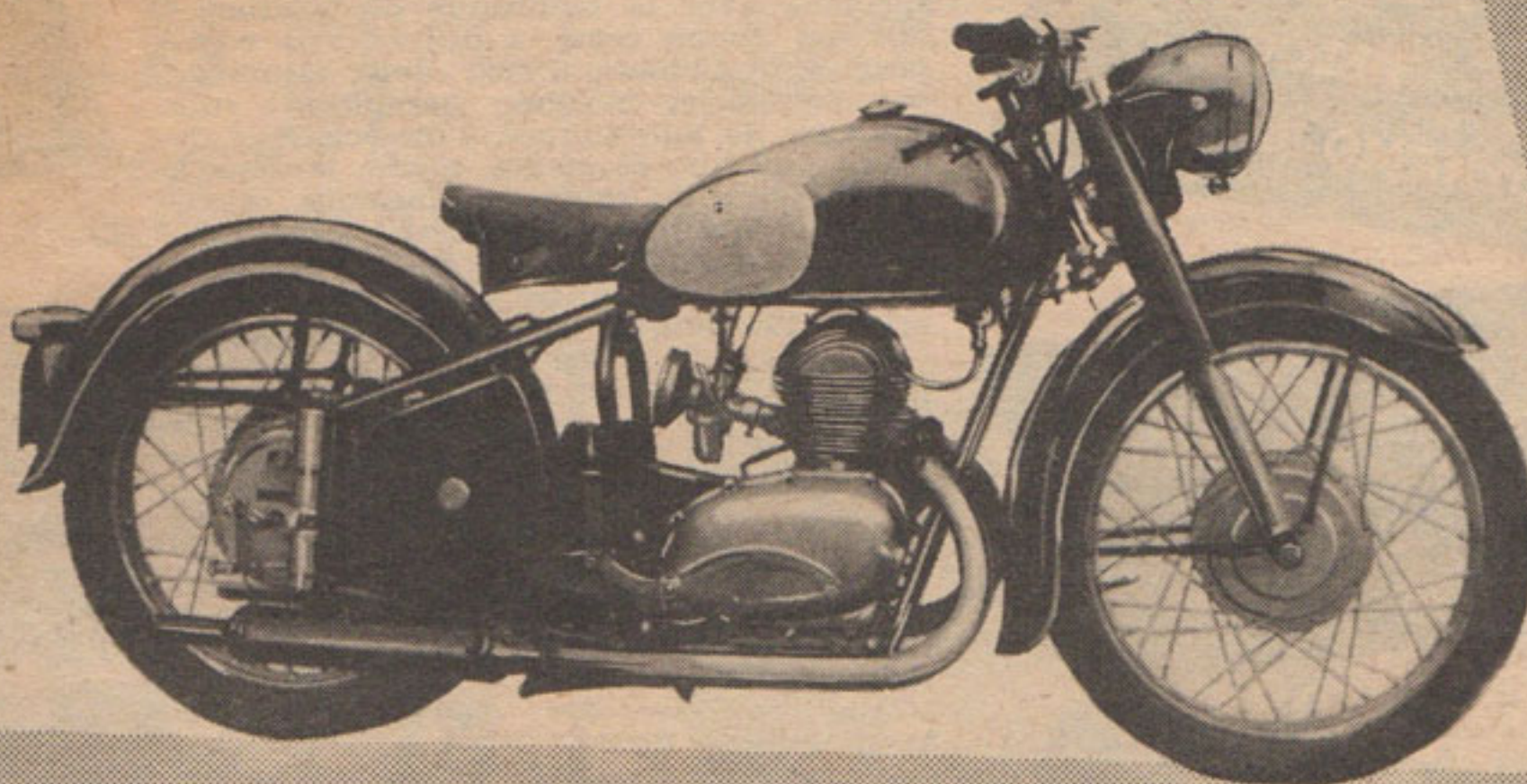
GARE
DE
L'EST

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

250^{cc}
deux temps

Langhi

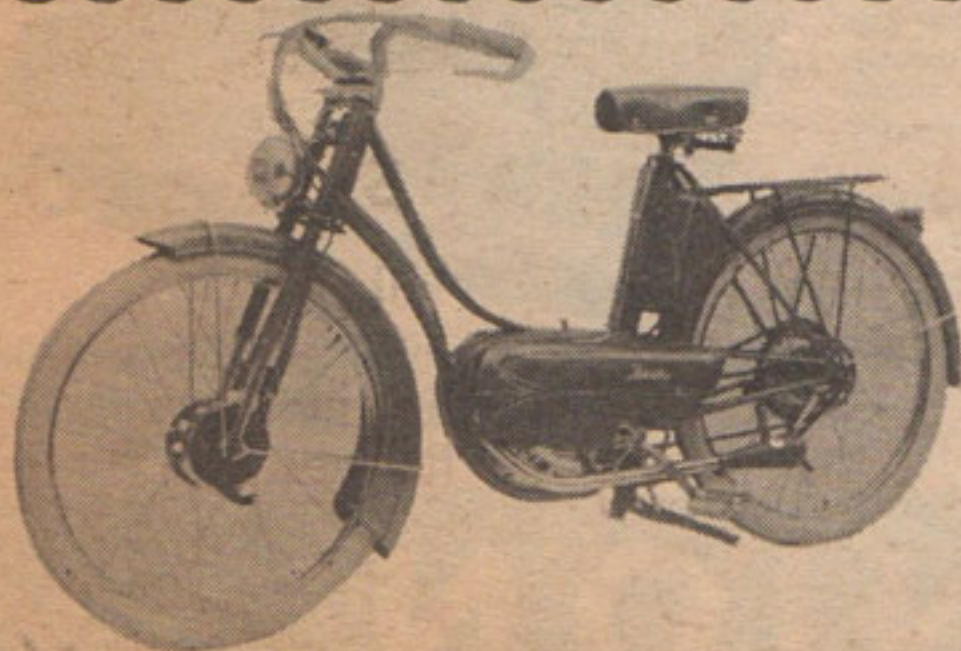
Bloc moteur 2 temps → Double échappement — 4 vitesses — Sélecteur au pied — Verrouillage des vitesses par billes (système breveté) — Embrayage dans l'huile à disques multiples — Allumage et éclairage par batterie — Cadre double berceau — Fourche télescopique — Suspension AR coulissante — Moyeux à broche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



86, rue Saint-Denis
LA COURNEUVE
(Seine)

La moto sans histoires

PUB INDUSTRIE



Horsa

*le seul cyclomoteur caréné
assurant une protection totale*
Moteur VAP 48 cmc. - 2 temps et débrayage
Fourche télescopique

Roues : moyeux grand tambour AV - AR de 120 mm.

Prix : 55.000 - Supplément pour moteur G (2 vit.) : 3.000

VENTE A CREDIT

Nous recommandons l'emploi des "HUILES MOTUL"

Etablissements DE LA PLACE - 14, rue Constantin - VITRY-sur-SEINE — Tél. : ITA. 36-50



A. DUBOIS

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

Sté du Garage JARDILLIER

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

DYNAMIC - SPORT

Motobécane - Guiller (A.M.C.)
 D.S. Malterre (A.M.C.) - Jonghi
 Lambretta - Guzzi - B.S.A.
 Mors-Speed - Aer-Macchi
 Starlett Monet-Goyon - Terrot
 N.S.U.-Quick
 6, rue St-Augustin - PARIS-2^e
 RIC. 75-28 (Métro Bourse)

PARIS-LOIRE

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

AGENTS OFFICIELS

J. DI VOZZO
 116, Bd. Séurier
 PARIS-19^e



G. PERSIN
 92, Av. de Rigny
 BRY (Seine)

Tél. : BOL. 77-62

Tél. : 272 à BRY

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

MOTO VANVES SPORT

Station-Service VAP
 Dell'Orto - Mosquito
 Gnome-Rhône - Mors-Speed
 A.M.C. - Ydral - Sachs
 Peugeot - Zurcher
 1 et 3, Bd Brune - PARIS-14^e
 LEC. 50-95

STATIONS-SERVICE

YDRAL

DELL'ORTO - GRAZZINI
 Toutes pièces détachées
 20, rue du Débarcadère - PARIS-17^e
 ETO. 73-92 - 77-46

Ets ORBAIN
 92, r. Kléber - MONTREUIL-s-BOIS
 AVRon 19-16

BARBÈS-MOTO

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

DEPANNAGE
 RAPIDE

TRAVAIL
 SOIGNÉ

PRIX
 MODÉRÉS

ADRESSES
 RECOMMANDÉES

FRANCE-MOTOS-SPORT

46, Boul. Magenta - PARIS-10^e

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

JAWA - CSEPEL - TRIUMPH

GILLET HERSTAL — N.S.U.

VINCENT — AMBASSADOR

DOT

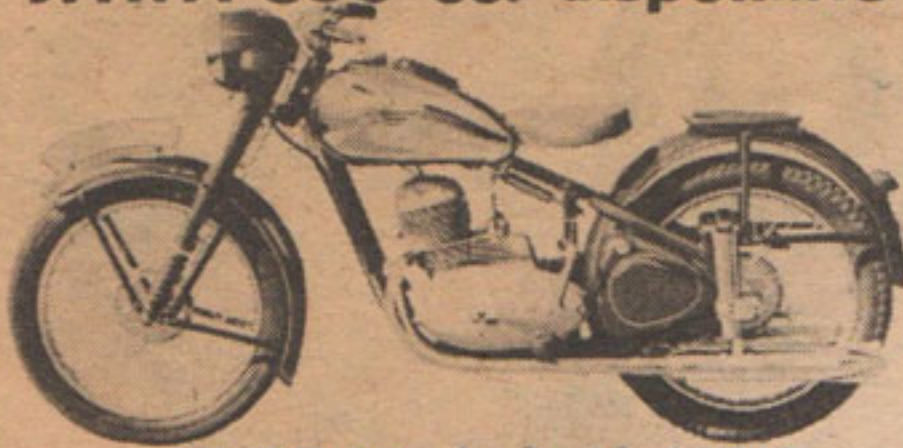
Scooters BERNARDET - SPEED

TERROT - A.G.F. - PALOMA

SIMARD

Magasin ouvert tout le mois d'Août

JAWA 350 cc. disponible



CREDIT 6, 9, 12 MOIS

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

Renseignements contre 50 fr. en timbres poste

BOT. 87-77 - M^o Bonsergent

TERROT — MONET-GOYON

GNOME-RHONE — ALCYON

RENE GILLET — JONGHI

RADIOR

et la

STARLETT

Distributeur agréé

« MACOMBYNN »

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

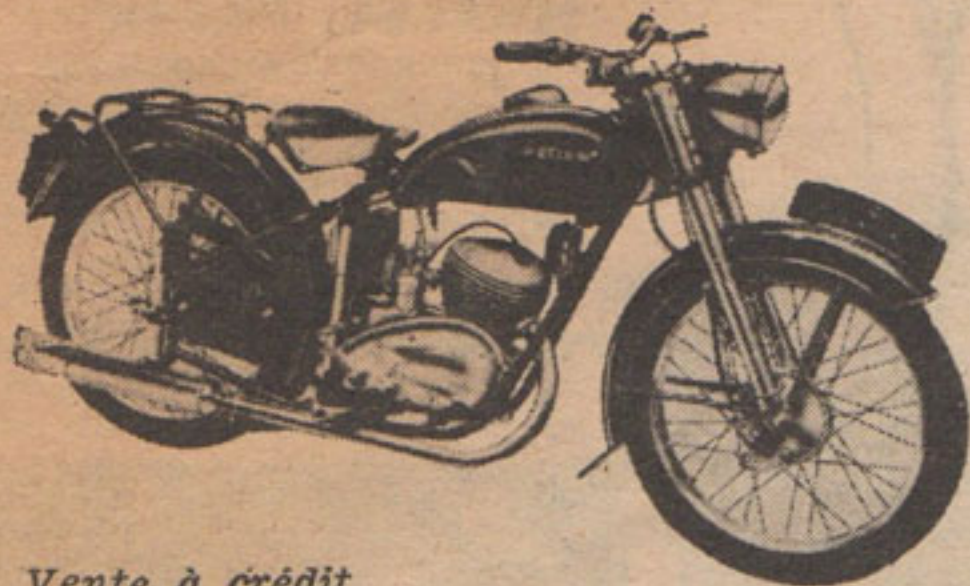
BAISSE SES PRIX

CONSERVE SA QUALITE

LIVRE 4 NOUVEAUX MODELES

dont une moto légère

de 3 CV à : **145.000 fr.**



Vente à crédit.

DEMANDEZ LE CATALOGUE

Pour l'Algérie, adressez-vous à :

« LA RENOVATION INTEGRALE »

107, Chemin Fontaine Bleue, 107 — ALGER

AGENTS REGIONAUX DEMANDES PARTOUT

CONSTRUCTEURS, pour vos réalisations adoptez

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

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

qu'ULTIMA fabrique spécialement pour vous.

Renseignements et plans sur demande.

FOURCHES TÉLESCOPIQUES
SUSPENSIONS ARRIÈRE

GRAZZINI

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

NOUVELLE
ADRESSE :

5-7 RUE
NEUVE POPINCOURT

TÉL. : ROQ 17-03

LE

PRÉCARBURATEUR

VIX - VAPOR - HUMIDIFIER

P. tous modèles, toutes marques

motocyclettes, vélomot., scooters

Puissance augmentée 20 à 35 o/o

Réduction de carburateur 25 o/o

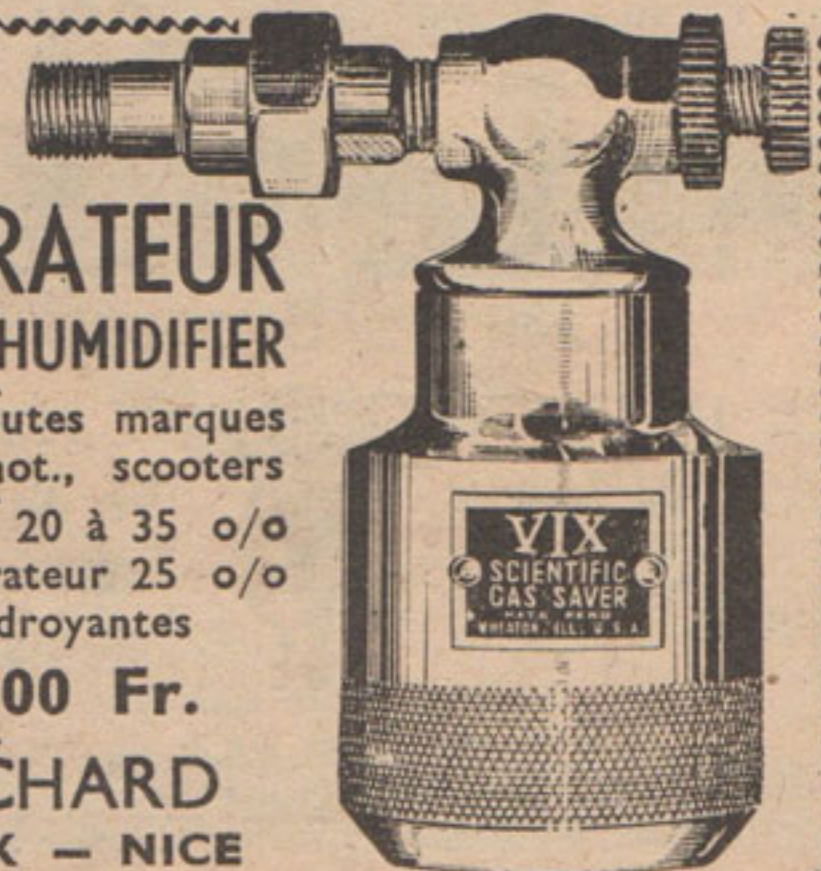
Des reprises foudroyantes

PRIX : 7.000 Fr.

Brevets RICHARD

VICTORIA-PARK — NICE

Concessionnaires demandés



*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

PUCH 250 175 SPORT LAMBRETTA
DISPONIBLE

DEPREZ

93, avenue de la Marne
GRE 26-15 ASNIÈRES

et la fameuse **PALOMA Lavalette**



VOUS QUI AIMEZ SOIGNER VOTRE MOTEUR...

tirez-en le rendement maximum en limitant considérablement son usure.

Dans votre moteur 2 temps, utilisez l'huile **GRAPHOÏL 2 TEMPS**, prête à l'emploi, la première huile graphitée, qui vous assurera : silence, protection et rendement maximum. Au premier démontage de votre moteur, vous serez stupéfait de constater l'absence totale de calamines dures et de gommage des segments. Le graphite s'incorporant au métal empêche l'adhérence des résidus de combustion, il facilite le glissement et évite le grippage.



SE MÉLANGE INSTANTANÉMENT
A L'ESSENCE

2 présentations

bidon
d'un litre

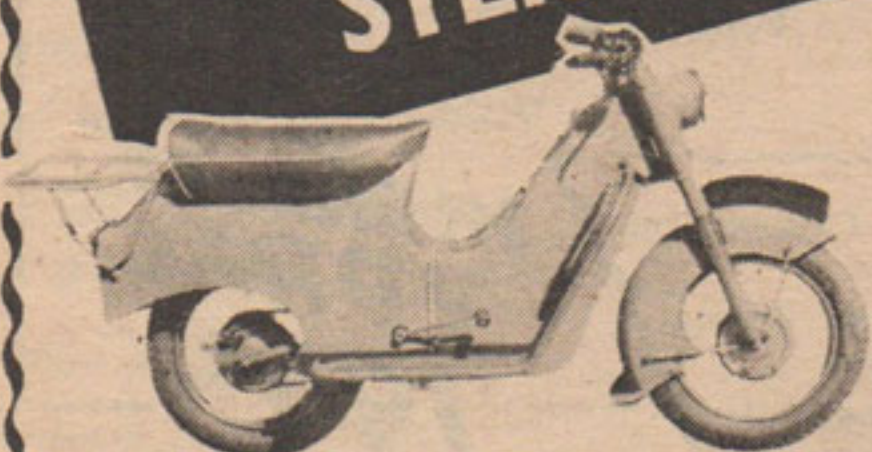
boîte dose de
1/4 de litre



Notice explicative sur demande
GRAPHOÏL Co, 34 Avenue de l'Opéra
PARIS - Tél. OPÉra 58-82

BS
47

Station-Service
officielle
STERVA



MOTO-VANVES-SPORT

1-3, Boulevard Brune - PARIS-14^e — LEC. 50-95

Concessionnaire : MORS-SPEED — BERNARDET

Agence : ALCYON — BABYMOTO — CAZENAVE
DREVON — PALOMA — PUCH

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Méfiez-vous

DES
CONTREFAÇONS!



EXIGEZ le

CASQUE GENO

HAUTE RESISTANCE IMPERFORABLE AUX CHOCS

Vente exclusive aux grossistes

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

**MOI QUI AIME
POUSSER
MON MOTEUR**



je mets toujours un
SUPERLUBRIFIANT
dans l'essence

mais je choisis

Bretocyl
parce qu'il est
Graphité



C'EST " LE SUPERLUBRIFIANT DES CHAMPIONS " GRAISSAGE PARFAIT des hauts de cylindres
Puissance - Souplesse - Sécurité

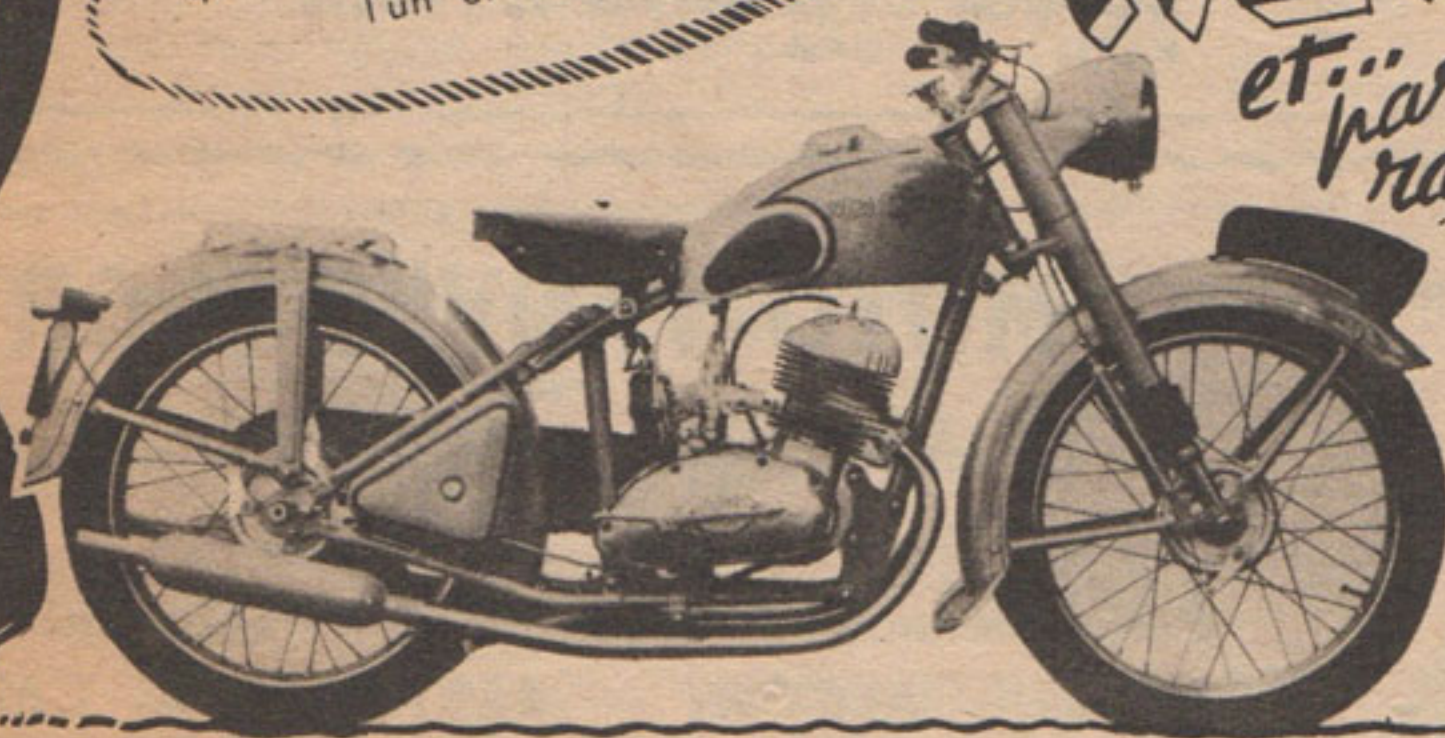
BRET-OIL

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

YORAL Vous dit... on n'a que le bon **2** temps qu'on se donne
NEW-MAP Vous dit... en moto, **VOTRE VIE** ne tient qu'à **UN CADRE**

choisissez donc une
des constructeurs
qui savent faire parfaitement
l'un et l'autre

NEW-MAP
et... partez rassurés!
YORAL



En 125 cmc. 1 CV.
Type LK 129 - 119.500 frs
En 175 cmc. 2 CV.
Type LK 177 - 139.500 frs

CATALOGUE et RENSEIGNEMENTS

NEW-MAP

124, AVENUE LACASSAGNE
LYON (Rhône)

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

RENNES - M. DEBROISE, 159, rue de Paris

ANGERS - M. BOUET, 80, rue Pasteur

SAINT-LO - M. DUBOIS, place Sainte-Croix

BOURGES - M. BINON, 29, av. Jean-Jaurès

**moteurs
YORAL
1954**

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



Moto

La
Moto **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°s	800 fr.	1.100 fr.
50 N°s	1.500 fr.	2.000 fr.

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

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

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

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

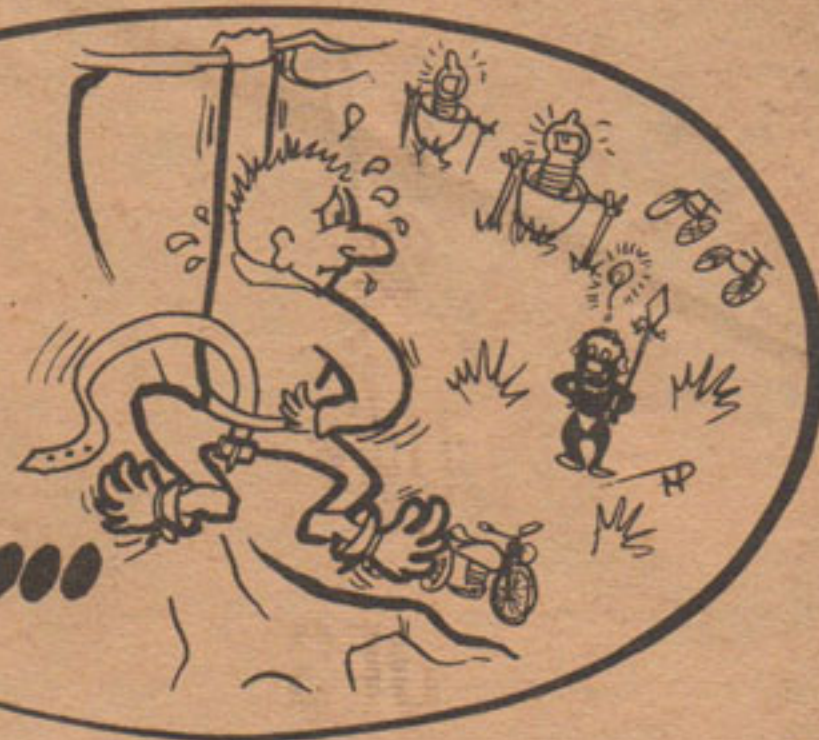
12, RUE DE CLERY,
PARIS (2^e)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

Sachez Voyager...



Le mois d'août est essentiellement le mois des vacances. Les services officiels prévoient que deux millions et demi de Parisiens vont désertier la capitale, et sur ce chiffre, des centaines de milliers emprunteront la route.

A défaut de nombreuses autoroutes, nos nationales, dépassées par le trafic actuel, vont être, une fois de plus, le théâtre de fastidieux embouteillages.

Les vacances vont commencer par des coups d'avertisseur, des accrochages, des échanges de mots bien sentis... historiques même.

Et tout cela vous pouvez l'éviter.

Il vous suffira de ne pas prendre comme d'habitude, les Paris-Sens, Paris-Orléans, Paris-Chartres, que sais-je encore.

Si les voies à grande communication ne sont plus à la hauteur de leur tâche, par contre notre réseau routier est riche en routes secondaires qui allient le pittoresque à l'inédit. Prenons un exemple.

La route de Paris à Orléans par Etampes, Angerville, etc... est à la fois monotone et très encombrée.

Penchez-vous sur votre carte, peu avant la sortie d'Etampes, suivez la départementale 17 qui est sur votre gauche. Le paysage change subitement. A la morne plaine se substitue une vallée verdoyante, la nationale rectiligne est remplacée par une petite route sinueuse, mais en très bon état, vous n'aurez plus à traverser de villes, mais de simples villages, Autruy, Acquebouille, etc... et finalement, arrivé à Orléans, vous vous apercevrez qu'il y a moins de kilomètres par cette route qu'en passant par Angerville.

Des exemples il y en a d'autres, mais nous vous laissons le soin et le plaisir de découvrir vous-même l'itinéraire qui ignore les grandes routes.

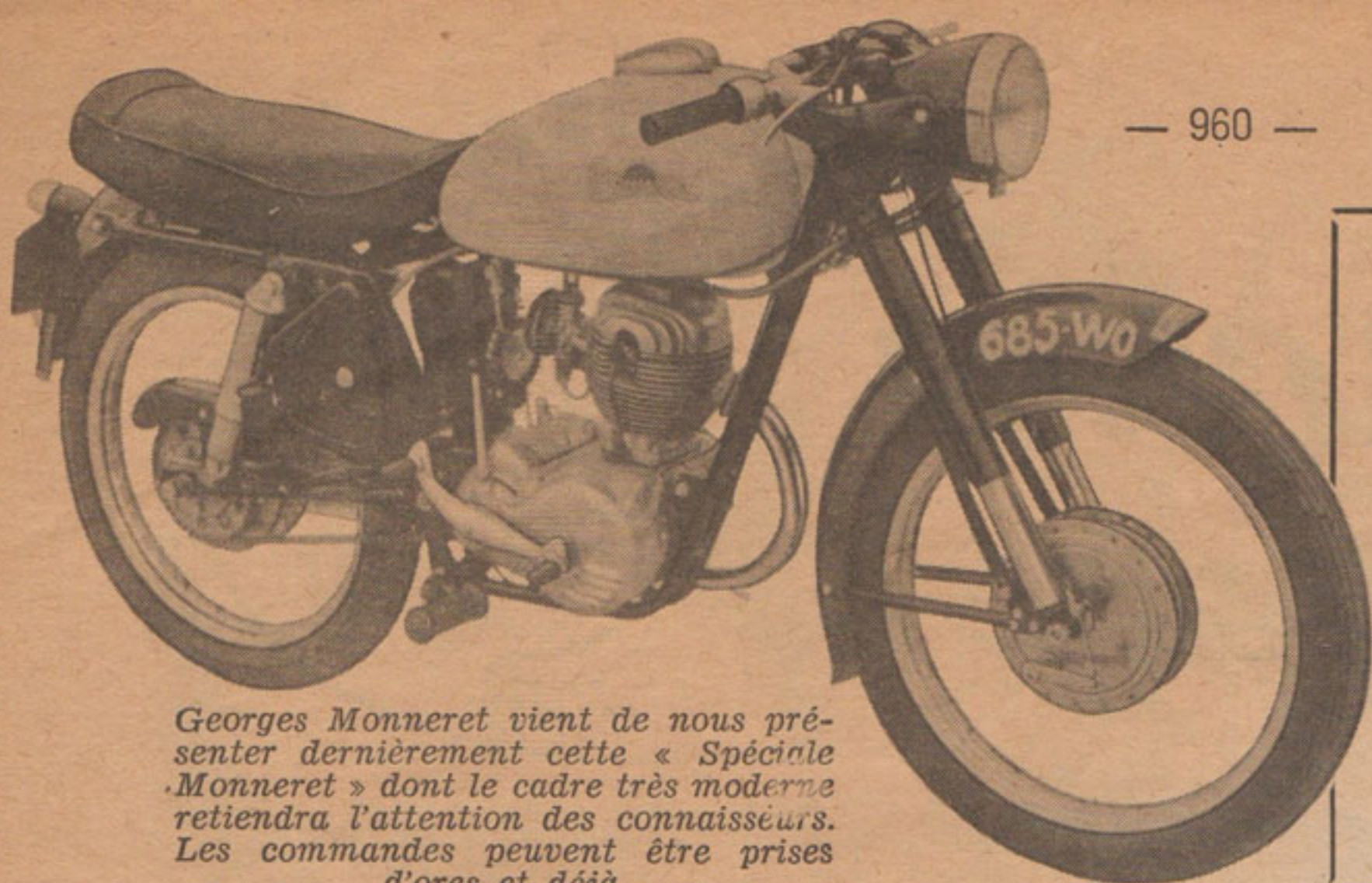
Et puisque nous en sommes cette semaine au chapitre des vacances, permettez-nous de vous donner un autre conseil.

Nous connaissions un fervent motocycliste qui, à chaque déplacement, calculait très exactement son heure de départ. Demain en selle à 5 h. 15, ou 6 h. 30 !... Cela nous avait toujours étonné, jusqu'au jour où nous apprîmes que notre motocycliste, par de savants calculs, faisait coïncider l'heure où son réservoir serait vide avec l'ouverture de la pompe à essence devant laquelle il se trouverait. Puis la course en direction de l'Auvergne ou de la Côte d'Azur se poursuivait. Là, arrivé au but qu'il s'était fixé, c'étaient excursions, promenades, visites, etc... Ah ! il pouvait dire qu'il connaissait Saint-Flour dans ses moindres recoins, ou toutes les calanques entre le Lavandou et Saint-Tropez. Mais vous décrire les régions traversées depuis Paris, il en était bien incapable. Pas le moindre arrêt pour admirer un site, prendre une photo ; une idée fixe, la moyenne.

Chacun voyage comme il l'entend. Toutefois cette manière de se déplacer avec des œillères ne semble pas l'idéal, à moins de vouloir rallier le plus rapidement possible un point à un autre.

Il est tellement plus agréable de regarder autour de soi, de faire au besoin un détour pour admirer un étang, visiter une église.

Pour une fois par an, pendant vos quelques jours de vacances, ne soyez plus l'esclave de votre montre.



Georges Monneret vient de nous présenter dernièrement cette « Spéciale Monneret » dont le cadre très moderne retiendra l'attention des connaisseurs. Les commandes peuvent être prises d'ores et déjà.

DROIT DE PEAGE SUR LES AUTOROUTES

L'Assemblée Nationale a adopté le projet de loi sur le statut des autoroutes. Ce projet comporte deux points essentiels : l'institution d'un droit de péage à percevoir sur les nouvelles autoroutes et la suppression de toute possibilité de concession à des entreprises privées.

Dans son intervention, M. Chaban-Delmas avait insisté sur le fait que les crédits alloués au Fonds d'Investissements Routiers — même s'ils étaient versés dans leur intégralité, ce qui n'est pas le cas, ainsi que nous l'avons vu — étaient nettement insuffisants pour assurer la construction des autoroutes indispensables pour améliorer notre réseau routier. Le principe de péage, ainsi adopté, il reste maintenant à étudier l'ensemble du problème du financement de la construction des voies à grandes circulation.

INFORMATIONS

◆ VOYAGE EN BELGIQUE

L'AMS organise un voyage en autocar le 8 août à l'occasion du Grand Prix de Belgique de moto-cross à Namur. Départ le samedi 7 Août vers minuit du siège, au Café « Le Tambour », 4, place de la Bastille. Retour le dimanche dans la nuit. Frais du voyage : 3.000 (aller-retour par personne).

Quelques places sont encore disponibles. Inscriptions au départ ou retenir ses places à : M. Bellanger, MEN. 94-40.

◆ CALTEX ICC

La Société des carburants Caltex vient de présenter le Caltex IC + Super.

Ce nouveau super-carburant est spécialement traité pour s'opposer à l'encrassement prématuré des bougies et pour éviter le pré-allumage dans la chambre de combustion.

Il contient l'additif ICC (Ignition Control Compound) mis au point par « Ethyl Corporation », Société qui, depuis 1922, s'est consacrée à la production d'additifs améliorant les qualités énergétiques des carburants.

◆ CEUX QUI RESTENT...

Marcel Perrin, le motoriste bien connu de Boulogne sur Seine, informe sa clientèle que ses locaux restent ouverts au mois d'août.

◆ SCOTT RENAULT

On annonce d'Angleterre que la fameuse maison Scott va reprendre sa fabrication et que dès le début de l'an prochain de nouveaux modèles seront en vente.

Mise en vente en 1951, l'usine Scott fut rachetée par la société Aerco Jigs and Tools. Or, le directeur général de cette société, possesseur d'une Scott depuis plus de 15 ans, était un fervent enthousiaste de cette marque, et a décidé de lui redonner son éclat d'antan.

Deux modèles actuellement sont à l'étude : un de 450 cmc. et l'autre de 596 cmc.

Un nouveau cadre a été mis à l'étude, comportant une suspension arrière oscillante, fourche télescopique. De plus, la machine est munie de moyeux-freins centraux en alliage léger.

LISITA NE FERME PAS

M. Lisita, motoriste parisien bien connu nous signale que ses trois magasins : Agence Motobécane, boulevard Magenta ; Saint-Paul-Motos, rue de Rivoli et France-Moto-Sport, boulevard Magenta, resteront ouverts durant tout le mois d'août.

AGENCE PUCH

Une nouvelle agence Puch vient de s'ouvrir au 1 du boulevard Brune, à l'enseigne de « Moto-Vanves-Sport ».



Une récente photographie du regretté G. Santucci.

BARDAHL, additif aux huiles

Bardahl, l'additif aux huiles de graissage le plus répandu aux USA, a été conservé secret pendant toute la période de guerre, comme produit intéressant la Défense Nationale.

Commercialisé dès 1946, il obtint aux USA un succès considérable, et a supporté victorieusement le test de la très grande diffusion.

La présentation officielle en France de l'additif pour huile de graissage Bardahl vient à la suite de l'étonnante performance réalisée le 25 avril dernier à Montlhéry par une 4 CV Renault pilotée par Mr Nathan-Murat, Directeur général de Bardhal-France.

L'huile-carter de cette voiture avait été normalement additionnée de 10 % de Bardahl, puis complètement vidangée. Sans huile, la voiture parcourut 17 kms (5 tours du circuit) à 100 kms de moyenne. Cette performance fut accomplie sous le contrôle de Mr Maujonnet, Commissaire sportif de l'AGACI, qui constata à la fin de l'épreuve que le moteur tournait parfaitement bien, sans aucun bruit anormal, ni auto-allumage.

A Copenhague, une Ford Consul parcourut 22 kms sans huile moteur, dans les mêmes conditions, sous le contrôle du

Royal Automobile Club de Danemark. Le moteur de la Ford Consul fut entièrement démonté et il fut constaté que pistons et paliers, notamment, étaient en parfait état et n'avaient subi aucun dommage.

Bardhal possède une affinité pour le métal ; il pénètre ses pores microscopiques et se fixe sur les sommets comme dans les creux, résistant à des pressions mécaniques très élevées, apportant au métal une protection contre la fixation des résidus de la combustion, empêchant grippages et gommages.

Le film Bardhal demeure fixé sur les surfaces en friction aux températures les plus hautes. Alors même que l'huile-support au-dessus du «fire-point» (260-280°) est totalement brûlée, le résidu de la combustion assure une lubrification suffisante.

Bardhal, par la ténacité de son film, protège efficacement le moteur contre la corrosion et l'oxydation provoquées par les dégagements des résidus de la combustion, aussi bien que contre les frottements à température élevée (tests à la corrosion nuls sur cuivre et aluminium).

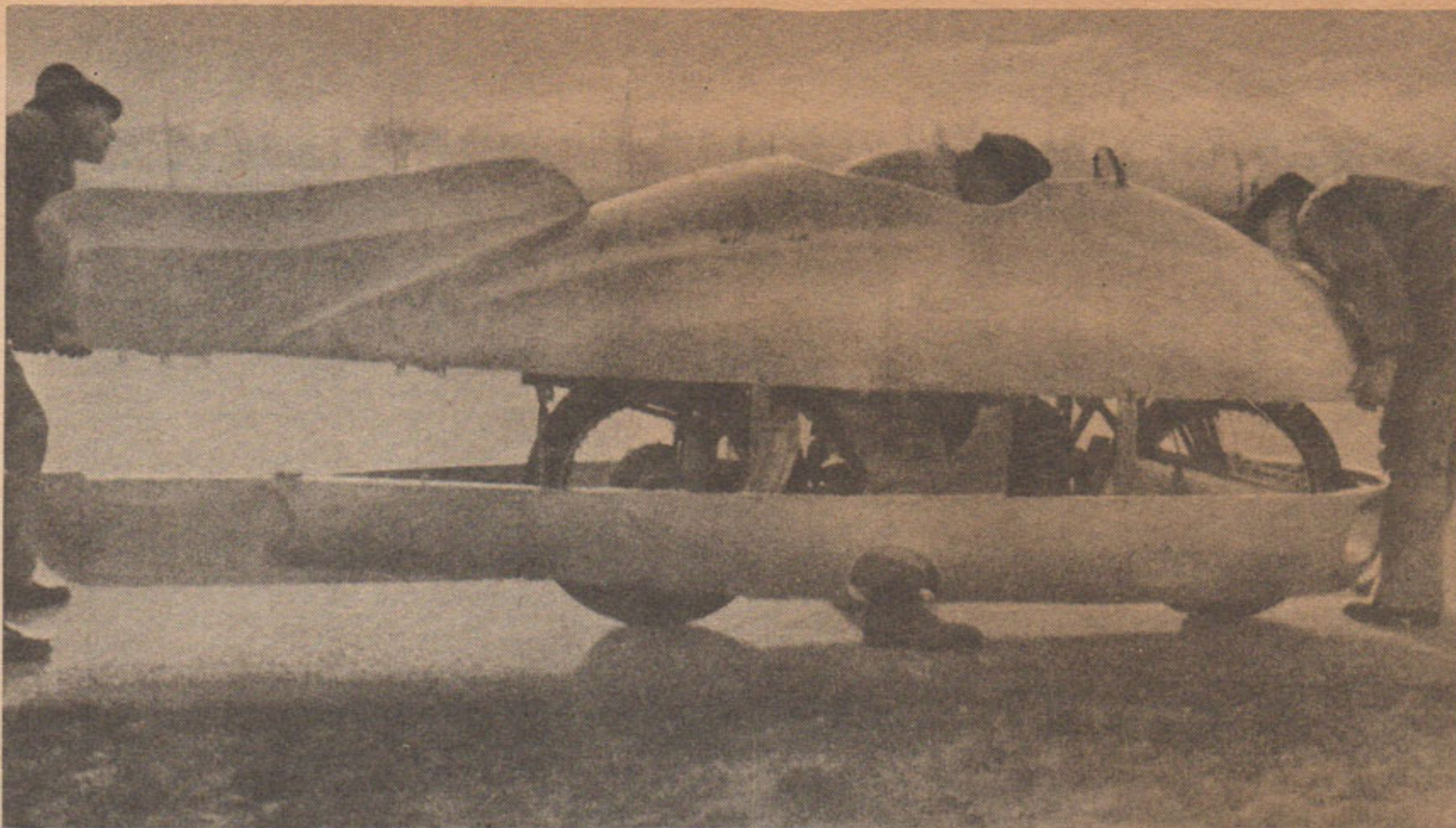
Il élimine les boues, laques, vernis, calamines, en maintenant en suspension les résidus de la combustion.

■ MORT DE G. SANTUCCI

Nous avons appris avec stupeur la mort du sympathique Gino Santucci, essayeur chez AMC. Alors qu'il roulait à très faible vitesse, une chute le projeta à terre, et malgré son casque, provoqua une fracture du crâne.

Gino Santucci, avec lequel nous avions réalisé l'essai d'un 250 cmc. AMC, était très connu et estimé dans les milieux sportifs motocyclistes et sa disparition brutale crée un vide au sein du groupe des fanatiques du deux roues qui le regretteront longtemps.

Au nom de tous ceux qui l'ont connu, « Moto-Revue » présente ses condoléances à la famille et aux proches du disparu.



La mise en place de la partie supérieure du carénage pour les ultimes essais avant la tentative de record.

PRÉPARATION AUX RECORDS

Les grandes marques allemandes NSU et BMW se sont victorieusement attaquées ces dernières années à différents records du monde. Nous avons repris sur la revue allemande ATZ une étude de W. Frøde qui met en évidence tous les problèmes qui doivent être résolus par les techniciens pour la mise au point des machines de record. Si, finalement, seuls les résultats comptent, il n'est quand même pas inutile de connaître le somme d'efforts et de recherches qu'ils représentent.

En 1951, pour mener à bien ses tentatives de record, NSU disposait de moteurs à compresseur en 350 cmc. comme en 500 cmc., double ACT à deux cylindres parallèles, et dont le régime maximum variait entre 8.300 et 8.500 t.-m. Ce régime était d'ailleurs exclusivement limité par les problèmes de distribution, car, en ce qui concerne le piston et l'entraînement, il aurait pu être plus élevé. D'autre part, grâce au compresseur, la puissance effective s'élevait de façon très linéaire et ne montrait, au régime maximum, aucune tendance à un rapide et prochain fléchissement. Ceci s'explique par le fait que le compresseur, pour des régimes élevés, diminue les trous de car-

buration, ce qui permet une augmentation de la pression de charge.

Ces moteurs avaient fait leurs preuves dans des compétitions en 1949 et 1950, à la complète satisfaction de l'usine. D'ailleurs leur puissance ne pouvait pas être exploitée à fond dans ces épreuves : elle était de 60 CV pour les 350 cmc. et de 90 CV pour les 500 cmc. On peut donc dire que ces moteurs présentaient toutes les conditions requises pour s'attaquer aux records du monde de vitesse absolue.

Mais il est évident qu'une entreprise de ce genre, qui demande de longs délais de préparation et un investissement non négligeable de capitaux, ne peut être réalisée qu'en mettant toutes les chances de succès de son côté. Techniciens et profanes, à l'époque, ne manquèrent pas de rappeler aux dirigeants de NSU que les expériences précédentes, les études et les recherches, s'accordaient à indiquer qu'il n'était pas possible de dépasser la limite des 280 kmh. avec une moto.

Les problèmes posés étaient en effet très complexes. Alors que pour une voiture il suffit de résoudre le problème de la transmission au sol du maximum de la puissance du moteur, et de réduire, grâce à un profil bien étudié, la résistance de

l'air, il faut en plus pour le deux roues s'occuper des conditions d'équilibre autour d'un axe vertical et d'un axe longitudinal, conditions absolument essentielles.

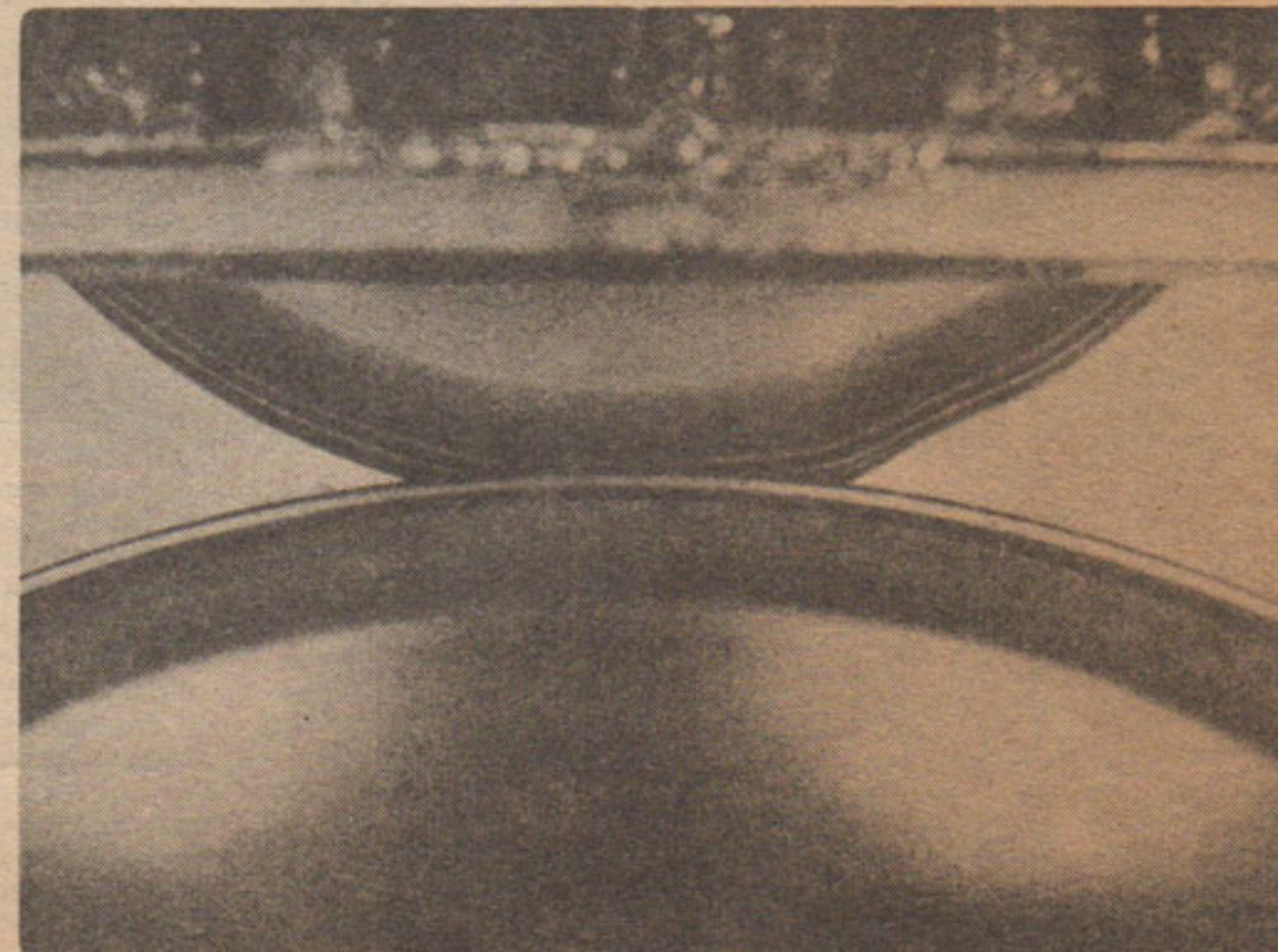
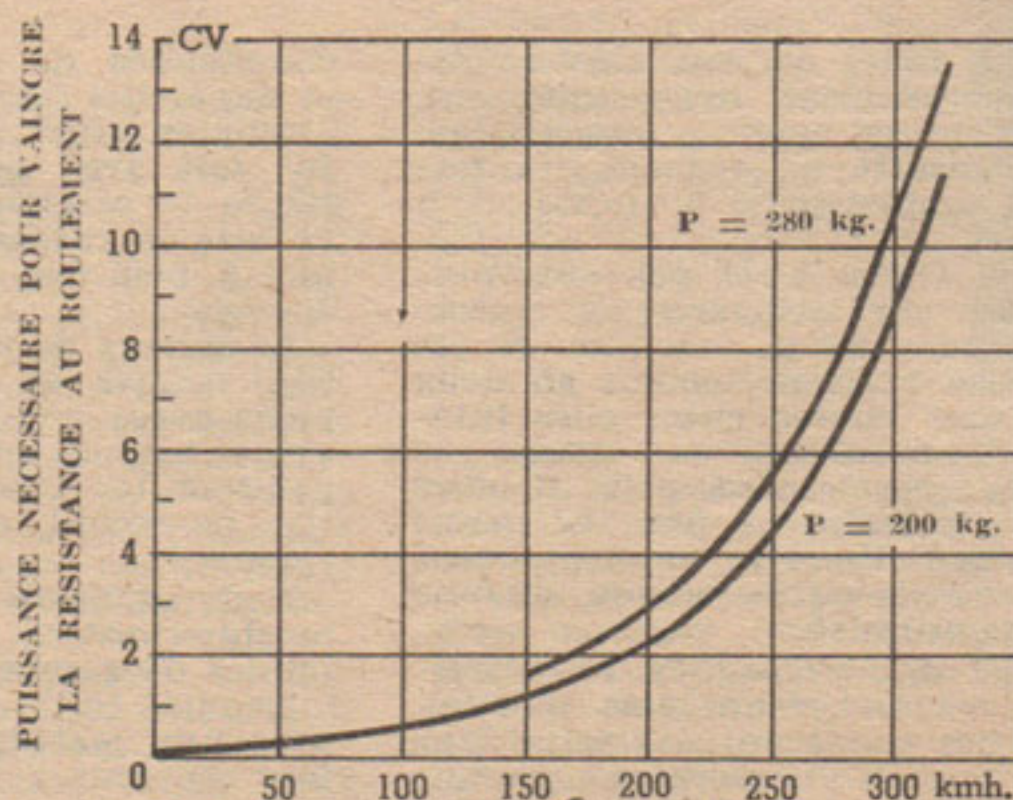
Malgré toutes ces difficultés, les techniciens de chez NSU s'attaquèrent à la résolution de ce problème.

L'élévation de la puissance du moteur s'obtient assez facilement. En améliorant le compresseur, en changeant la forme des soupapes, en utilisant d'autres ressorts de soupapes, on put élever le régime maximum, donc la pression de charge, et arriver ainsi à des puissances de 75 et 110 CV respectivement pour les 350 et 500 cmc.

LES PNEUS

Mais les difficultés commencèrent avec les pneus. On sait que les pneus de course sont assez différents de ceux couramment utilisés. Malgré cela on constate que lorsqu'on conduit des motos à compresseur sur des circuits extrêmement rapides à plus de 220 kmh., la couche de protection de l'entoilage des pneus se détache, ce qui est évidemment des plus dangereux.

N.S.U. a dû vaincre de nombreuses difficultés relatives aux pneus. La photo, à droite, montre la dangereuse déformation du pneu sur le banc d'essai, à une vitesse de 300 kmh. Les courbes indiquent la puissance absorbée pour vaincre la résistance au roulement avec des pneus spéciaux (3,5 x 20) et pour des charges sur la roue arrière de 200 et 280 kgs.





lons qui sont aussi à l'origine d'une ultérieure perte de puissance. Mais ce problème, qui est différent, nous conduit alors directement à la notion de carénage.

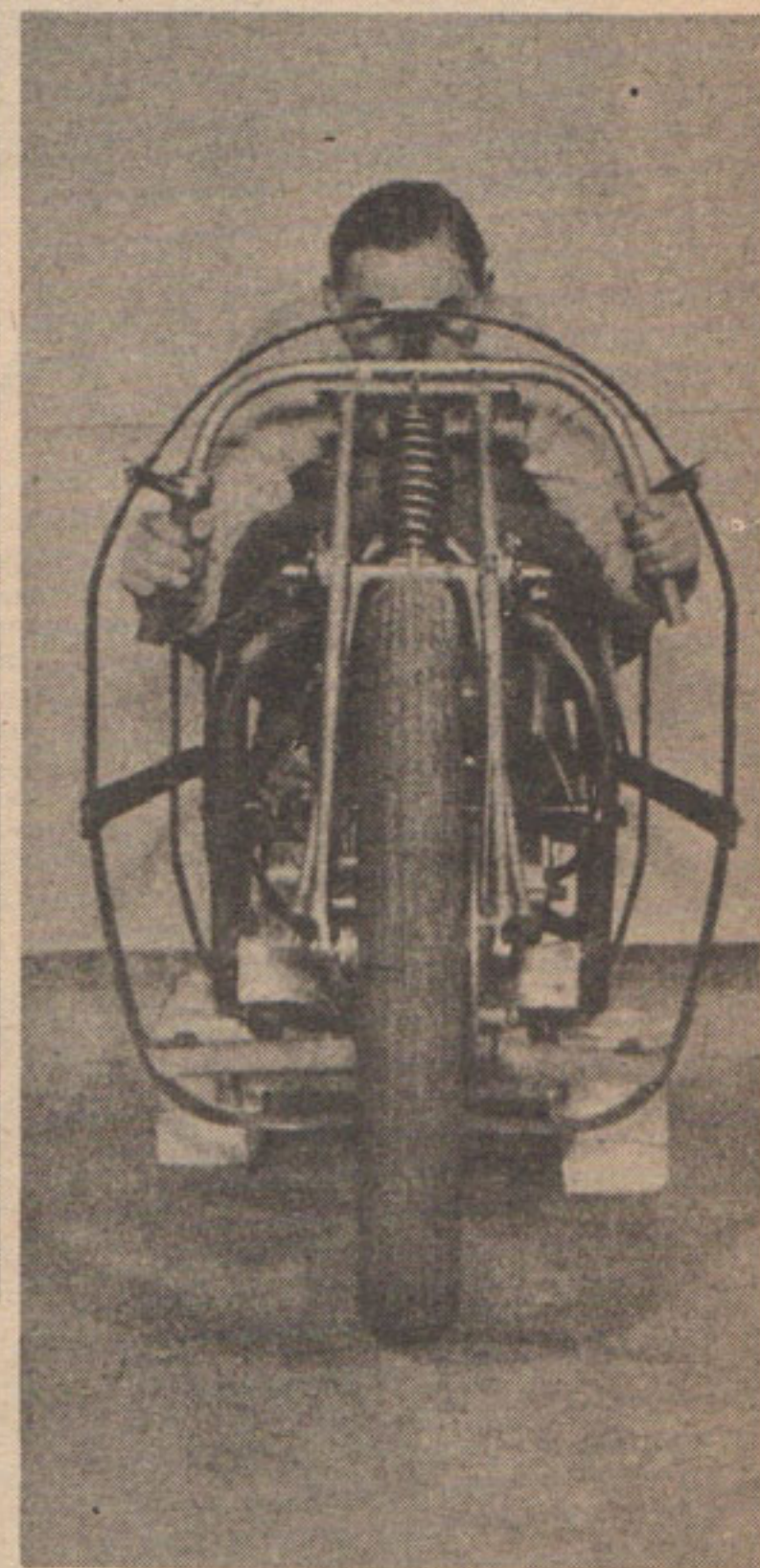
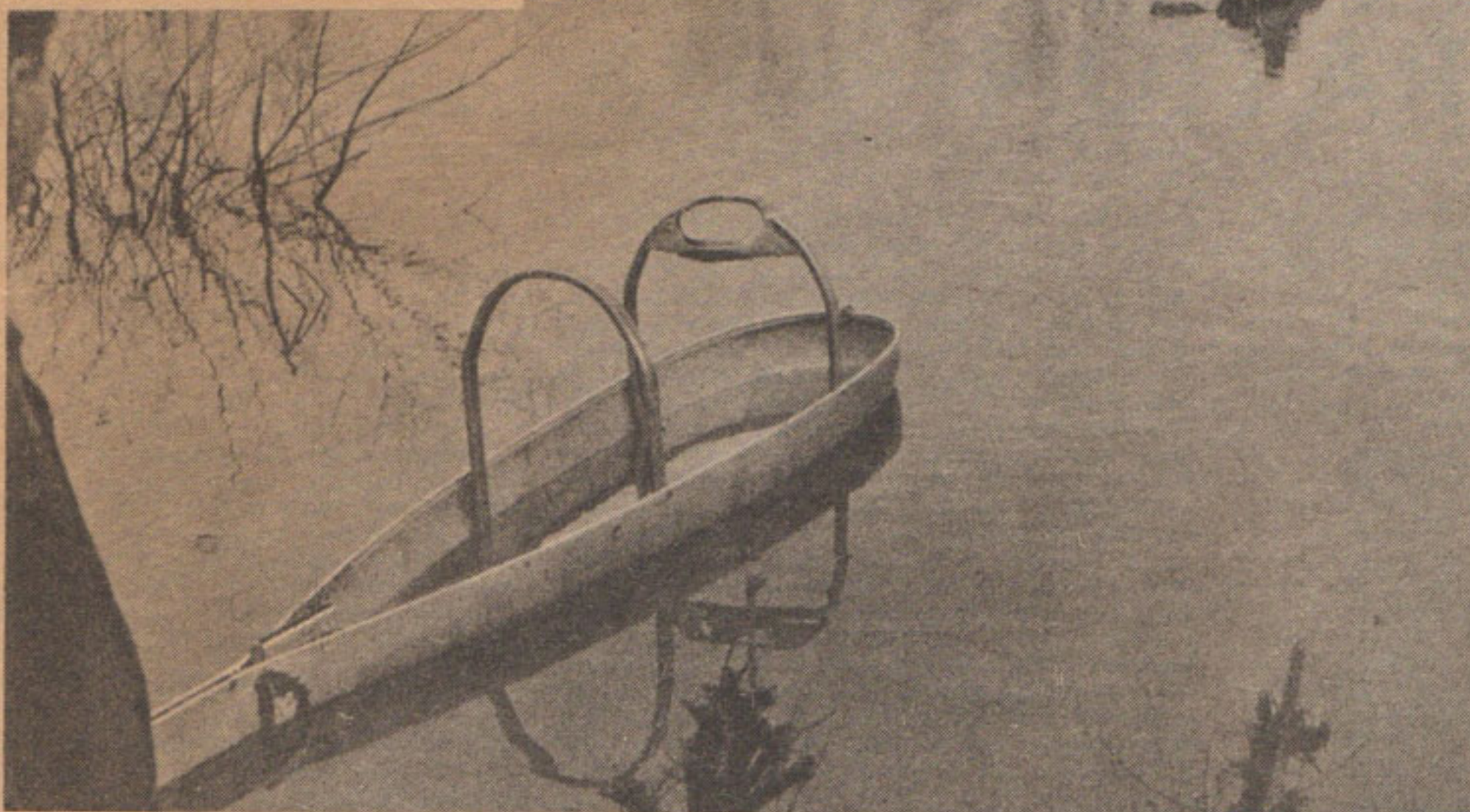
LE CARENAGE

Avant cependant d'aborder ce problème, nous dirons deux mots du cadre. Il était indispensable, en tenant compte des éventuelles oscillations de l'ensemble de la machine, d'avoir autant que possible un cadre rigide et très résistant à la torsion. Le cadre adopté est caractérisé par sa hauteur réduite et sa grande longueur. Le tube supérieur est relié aux deux tubes inférieurs du double berceau par un tube en forme de U, ce qui donne à l'ensemble une extraordinaire résistance à la torsion.

Les essais dans un bassin d'eau sont très utiles dans la mesure où ils permettent, avec une vitesse moindre, de bien distinguer et analyser le sillage du carénage.

Après les études en soufflerie, il convenait encore de réexaminer l'exécution en taille normale, car il pouvait y avoir alors de très légères différences, surtout en ce qui concerne la résistance de l'air. Mais ceci était inévitable en Allemagne, puisqu'il n'existait pas de souffleries pouvant recevoir une machine dans ses dimensions normales.

Après avoir posé et résolu l'un après l'autre tous les problèmes relatifs à la machine de record, il fallait ensuite commencer prudemment les premiers essais. Ici aussi il fallut procéder avec précaution pour réduire les risques au minimum. Tout d'abord on essaya le nouveau châssis dans sa structure définitive, les



Il fallut donc étudier des pneus capables de supporter une force centrifuge élevée. Cependant, ce problème fut résolu heureusement grâce à l'emploi de matériaux spéciaux, à la mise en place d'une couche de protection bien adhérente, au choix de sculptures bien appropriées.

Les pertes de puissances dues aux pneus, pour des vitesses élevées, sont extrêmement fortes. C'est ainsi qu'à 300 kmh. et avec une pression de gonflage de 4 à 5 kg/cm², la résistance au roulement de pneus spéciaux 3,50x19 — comme ceux utilisés pour les records — entraîne une perte de puissance d'environ 10 CV. Si la pression de gonflage est plus petite, cette résistance augmente d'autant plus et leur utilisation devient alors dangereuse.

Lorsque la vitesse est très élevée, il se produit, sur la partie du pneu qui quitte le sol une sorte de « hernie ». Cette « hernie », qui est d'abord limitée, s'étend ensuite à toute la circonférence de la roue. Or, non seulement cette déformation amoindrit la sécurité de conduite, mais elle augmente aussi la résistance au roulement. Il convenait donc de l'éliminer absolument pour les vitesses que l'on voulait atteindre.

Autre problème : en plus de la résistance au roulement, lorsque la vitesse est très élevée, il se forme des tourbillons d'air entre les rayons des roues, tourbil-

En haut, tout est prêt pour le record, on jait le plein du réservoir. - Ci-dessous, le carénage et la dérive sont essayés dans un bassin d'eau. - A droite, W. Herz étudie sa position avant la mise en place définitive du carénage.

En plus, les roues doivent être équilibrées statiquement et dynamiquement, afin d'éviter toute amorce d'oscillation. On procède ensuite au réglage des ressorts et des amortisseurs à droite et à gauche.

Le carénage choisi n'est pas auto-porteur. Il repose sur trois arceaux renforcés liés au cadre de la machine. Il est en outre divisé horizontalement en deux parties qui sont vissées entre elles intérieurement. L'assemblage est conçu de manière à ce que le plus petit nombre de vis soit nécessaire et que les parois extérieures soient lisses et ne comportent aucune tête de vis ou de boulon, aucune solution de continuité.

Le profilage du carénage a été déterminé après des recherches très précises, et en outre des essais ont été faits dans un bassin d'eau en l'immergeant presque complètement. On a ainsi pu constater que la plus petite dissymétrie ou inclinaison de la dérive provoquait une déviation immédiate extrêmement sensible.

commandes de changement de vitesses et des freins étant mises en place. On put atteindre ainsi 250 kmh. L'essai suivant fut fait avec seulement la partie inférieure du carénage, sur laquelle on monta ensuite le carénage complet pour essayer peu à peu des vitesses de plus en plus élevées.

Le sérieux de toute cette préparation de NSU trouva sa récompense, non seulement parce que les records furent finalement battus, mais aussi parce que ni pendant les essais, ni pendant la tentative de record, on n'eut à déplorer d'accidents.

Nous avons vu que la position sur cette machine est la position habituelle des pilotes de course.

Depuis, NSU a battu d'autres records avec une machine où la position du pilote est tout à fait différente : le « cigare » de Baumm. Nous reviendrons plus tard sur cette dernière tentative victorieuse, dont nous avons d'ailleurs déjà entretenu nos lecteurs.

On a conservé sur cette machine la position habituelle du pilote, ce dernier étant complètement penché sur le réservoir.

Il est incontestable que l'on aurait pu diminuer la surface frontale, et donc la résistance de l'air, si l'on avait adopté une position horizontale pour le pilote. On a cependant jugé à ce moment que cette dernière solution diminuerait la sécurité de conduite. En plus, en effet, du manque total d'habitude du pilote à conduire dans cette position, cette solution posait de nouveaux problèmes. En particulier, par le fait que le centre de gravité du pilote et celui de la machine se trouvent sensiblement à la même hauteur, il devient pratiquement impossible de corriger le moment de roulis en inclinant la machine ou en se désaxant.

Mais revenons au carénage. Dans la soufflerie de l'école technique de Brunswick, furent essayées de nombreuses solutions avec des dispositifs de stabilisation différents. Ces essais sont évidemment indispensables, car ils permettent d'établir les conditions d'équilibre aérodynamique.

De la connaissance d'une part de l'importance des pneus, d'autre part de la résistance de l'air et la force de traction, on déduit les conditions qui assurent la sécurité de la machine dans toutes les conditions, les cas les plus difficiles étant envisagés.

Le problème de la réduction de la résistance de l'air est celui qui peut le plus

missions et aux pneus, permet au 500 cc de record d'atteindre une vitesse de pointe de 315 kmh.

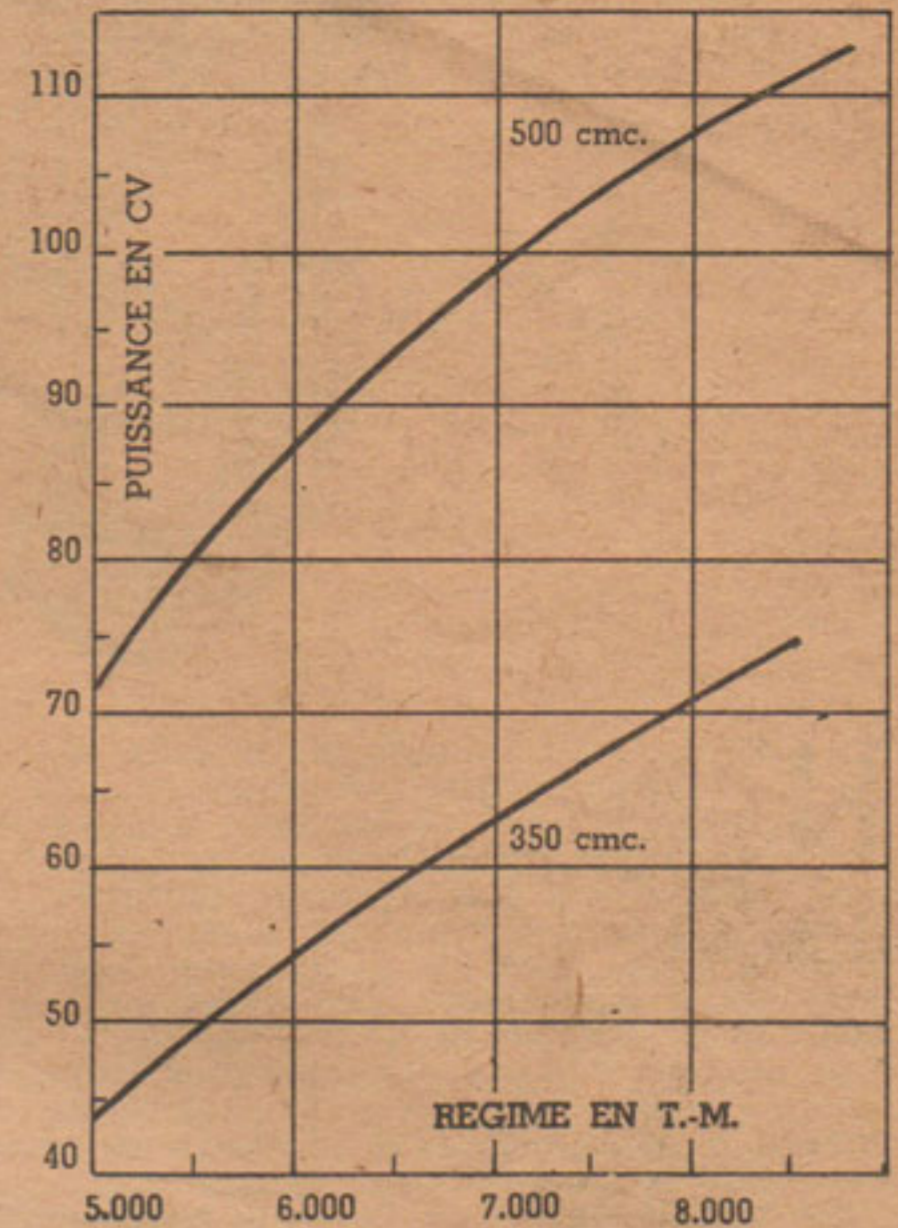
Par contre la même machine, sans carénage, a une vitesse de pointe de 245 à 250 kmh. !

Un autre problème est celui du contrôle de la force de traction. Il ne faut pas simplement s'occuper en effet de la propulsion de la machine dans des conditions normales, mais il faut aussi tenir compte des moments de cabrage lors des accélérations, du passage sur les ondulations du sol qui provoquent les mouvements de tangage, du roulis autour de l'axe transversal de la machine que le pilote doit contrebalancer en se désaxant plus ou moins d'un côté ou de l'autre.

Tous ces phénomènes influent grandement sur la tenue de route.

L'une des conditions pour assurer la stabilité nécessaire à la moto, est que le corps du carénage et la dérive de stabilisation soient aussi bas que possible. Les dimensions et le dessin de la dérive permettent de déplacer le centre de pression dans le sens de la longueur du véhicule, et d'obtenir ainsi une position plus basse.

Pendant un certain temps, au cours des études entreprises, on avait essayé un carénage suspendu oscillant. Ce carénage s'était révélé assez bon, mais il présentait des inconvénients certains. En particulier, il fallait placer à l'avant un fort contrepoids pour éviter les oscillations en position inclinée. Comme par ailleurs



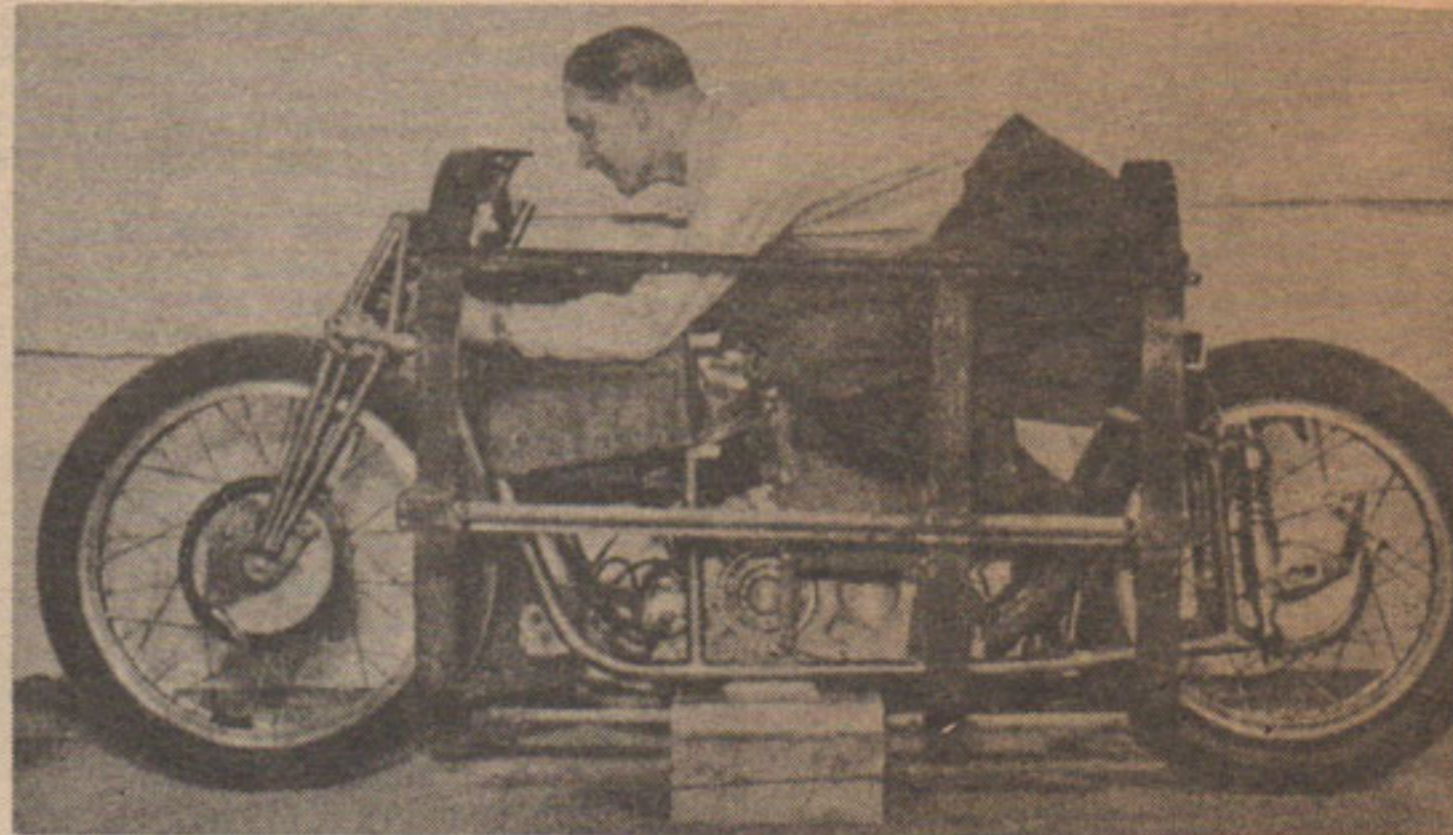
Les courbes de puissance des deux moteurs à compresseur (350 et 500 cmc).

clinaison de la roue, rapport sur lequel influent les facteurs suivants :

- 1) grosseur du pneu ;
- 2) profil du pneu ;
- 3) pression de gonflage ;
- 4) largeur de la jante ;
- 5) charge sur la roue ;
- 6) vitesse au sol ;
- 7) puissance transmise.

Tous ces facteurs peuvent être étudiés

Ci-dessous, l'armature qui porte le carénage en alliage léger comporte trois arceaux solidement fixés au cadre.



Ci-dessus, le cadre caractéristique de la machine de record, très long et très bas avec le raccord en forme de U entre le tube supérieur et les deux tubes inférieurs.

facilement se résoudre par les essais en soufflerie. Mais dans ce domaine, c'est volontairement que l'on n'a pas atteint les limites extrêmes. C'est ainsi que le maître-couple aurait pu être réduit de façon très sensible et que l'on aurait pu mettre en place un cockpit au-dessus de la tête du pilote. D'autre part les prises d'air de refroidissement sont volontairement très amples pour éviter à coup sûr les températures dangereuses pour le moteur. A elles seules ces prises d'air entraînent une perte de puissance de 12 CV ! L'ouverture réservée au pilote est plus grande qu'il n'était strictement nécessaire, et ceci afin de lui permettre d'abord de ne ressentir aucune sensation de gêne, et ensuite, et surtout, d'avoir une sensation directe de sa vitesse de course, sensation utile pour maintenir son équilibre.

Deux chiffres vont nous rendre très claire l'importance de la résistance de l'air : la puissance disponible de 80 CV, déduction faite des pertes dues aux trans-

missions, pour les vitesses à atteindre, était déjà très lourde, une ultérieure aggravation de cette charge ne pouvait être envisagée. En définitive la machine de record a été équipée d'un carénage fixé rigidement.

Nous avons parlé plus haut des propriétés exigées des pneus spéciaux. Il nous faut maintenant compléter cette idée par celle de la liaison entre les pneus et les roues. On sait qu'une roue munie d'un pneu gonflé ne peut supporter en ligne droite la moindre poussée latérale. Il existe un rapport très étroit entre la force de conduite latérale et l'angle d'in-

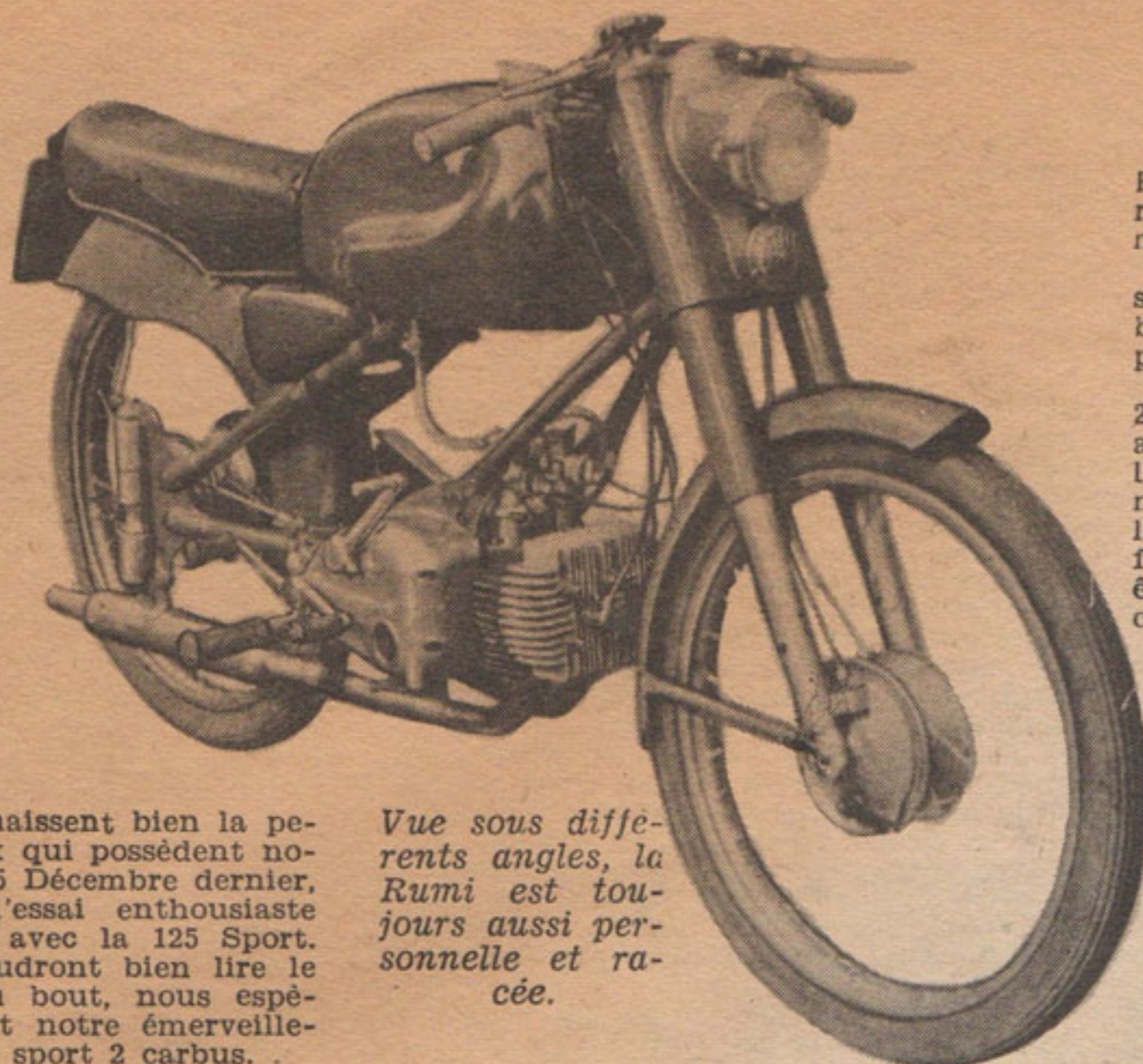
clinaison de la roue, rapport sur lequel influent les facteurs suivants :

1) grosseur du pneu ;
2) profil du pneu ;
3) pression de gonflage ;
4) largeur de la jante ;
5) charge sur la roue ;
6) vitesse au sol ;
7) puissance transmise.

Tous ces facteurs peuvent être étudiés

sur des bancs d'essais en plaçant les pneus dans les conditions les plus défavorables, pour obtenir finalement des résultats acceptables. Ces essais successifs conduisirent à des modifications de la largeur des jantes et du profil des pneus. On a, en outre, pu établir ainsi la pression de gonflage nécessaire à l'avant et à l'arrière.

Pour les très hautes vitesses, il faut aussi assurer un contact étroit et efficace entre le pneu et la jante. En effet, la force centrifuge augmente la circonférence du pneu d'environ 40 mm, ce qui risque de détacher le pneu de la jante.



Vue sous différents angles, la Rumi est toujours aussi personnelle et racontée.

NOS lecteurs connaissent bien la petite Rumi. Ceux qui possèdent notre numéro du 5 Décembre dernier, se rappellent l'essai enthousiaste que nous avons fait avec la 125 Sport. Quant à ceux qui voudront bien lire le présent essai jusqu'au bout, nous espérons qu'ils partageront notre émerveillement pour cette super sport 2 carbus.

Je ne vous fais pas patienter plus longtemps, vitesse de pointe ?... 108 kmh. chrono à Monthéry. Pas vilain n'est-ce pas, mais commençons par le début.

Georges Monneret ayant reçu dernièrement un important contingent de Rumi et notre flair ne nous ayant pas trahi, comme par hasard, nous avons pris la direction de l'atelier de Vanves.

Là, tournant avec obstination autour d'un modèle deux carbus, d'un rouge agressif, Georges est venu à notre rencontre, les clés du modèle admiré à la main, et nous a demandé d'en faire l'essai. Malheureusement, rodage à faire, et

fiquement dans la boîte de vitesses, allant en s'atténuant, en rétrogradant, pour disparaître complètement en première.

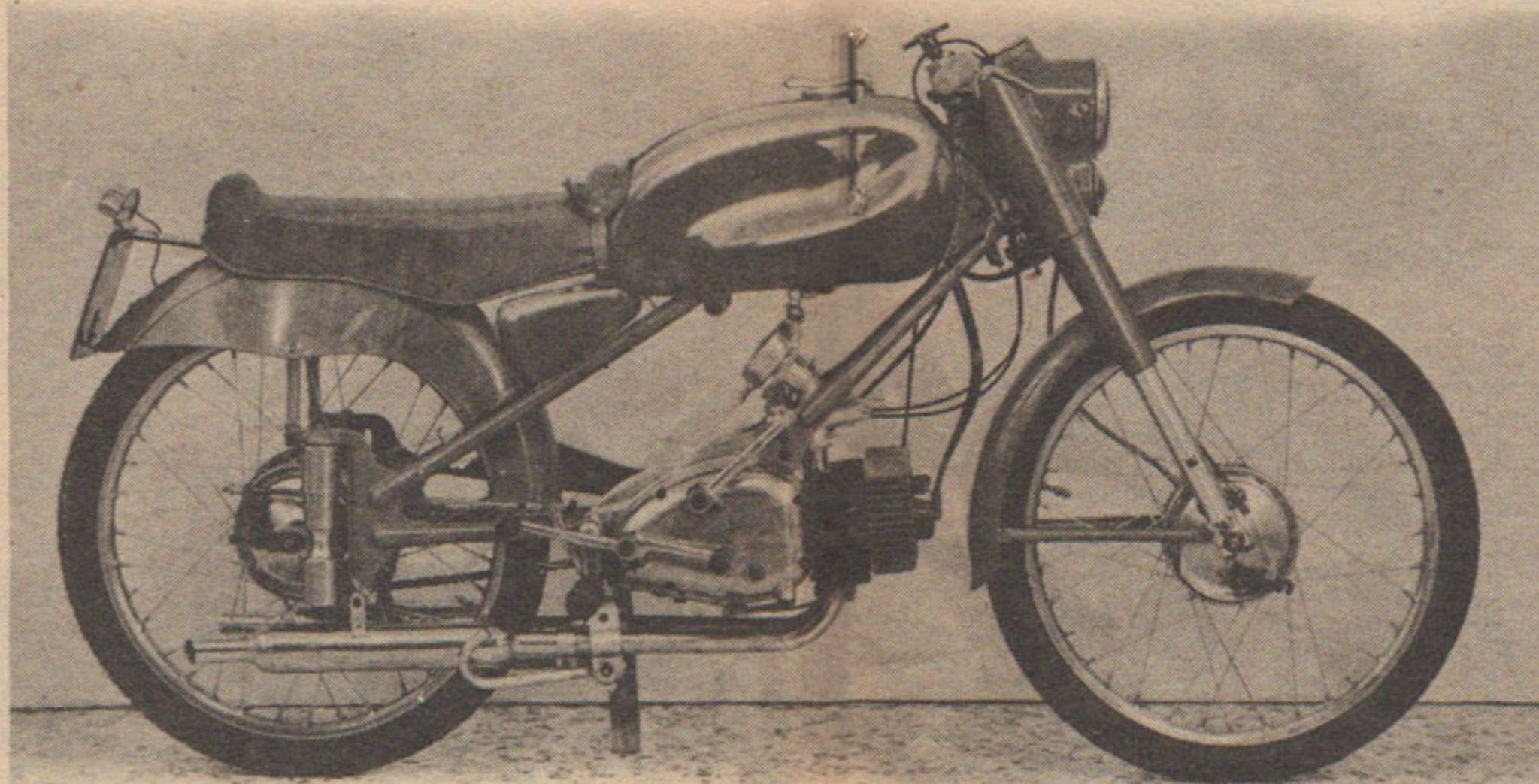
Cause : serrage d'une bague de boîte. Remède : inclinez la machine fortement d'un côté, puis de l'autre, c'est la seule manière de graisser cette bague avec l'huile de la boîte. Cela fait vous serez tranquille pour toujours, cette bague se trouvant automatiquement lubrifiée par la suite.

Enfin, et plus ennuyeux, il m'arriva de stopper dans Paris tous les 3, 4 kilomètres. En ai-je dévissé et revissé des bou-

Paris, ce qui fait bien 1.500 kms sur route avec le constant usage des intermédiaires.

Cette petite Rumi fut très admirée, sa ligne personnelle, sa couleur, et... son bruit ne peuvent vous faire passer inaperçu.

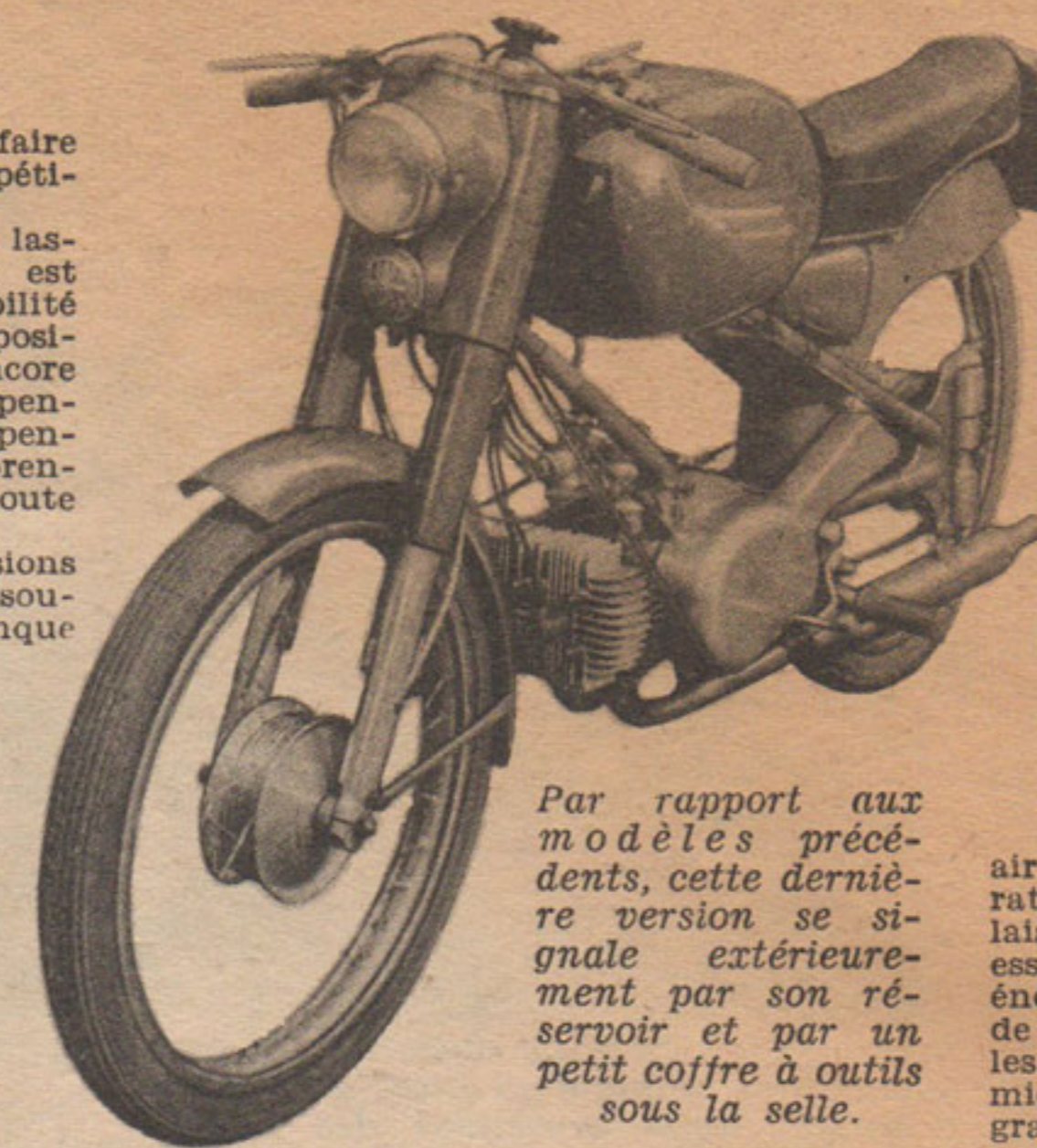
Nombreux furent les propriétaires de 250 et 350 qui jetaient un coup d'œil amusé à cette petite machine tape-à-l'œil. Aux démarrages, je ne pouvais malheureusement plus voir leur tête, les laissant pour ainsi dire sur place... en faisant tout pour cela évidemment. (Peut-être avais-je été influencé par la publicité de Georges Monneret : « La seule



moto avec laquelle vous pouvez faire du tourisme et participer aux compétitions »).

Cette période de rodage ne fut pas lassante tant la conduite dans Paris est amusante grâce à l'extrême maniabilité de la Rumi. A ce sujet, la nouvelle position du guidon surbaissé, donne encore plus confiance en virage, et les suspensions, toujours aussi fermes, ont cependant l'avantage de vous autoriser à prendre des courbes très penché en toute quiétude.

Jusqu'à 70 kmh., les deux suspensions sont plutôt sèches, au-dessus, la souplesse est excellente, mais un manque



Par rapport aux modèles précédents, cette dernière version se signale extérieurement par son réservoir et par un petit coffre à outils sous la selle.

d'amortissement, surtout à l'arrière, se fait sentir. Les coups de raquette sont assez fréquents, et parfois il vaut mieux « boire l'obstacle » en prenant appui sur les seuls repose-pieds (les jambes sont d'excellents éléments amortisseurs).

Tenue de route parfaite, bien que la fourche avant n'ait pas une rigidité exceptionnelle, l'empêchant de vriller.

C'est ainsi qu'en freinant fort avec le frein avant, on sent nettement dans la direction la réaction de l'ancrage de frein sur le bras droit.

Les quelques petits reproches que l'on

air peut ou non être adapté à ces carburateurs, mais, quant à nous, nous l'avons laissé dans le coffre à outils pour nos essais. Chaque carburateur a un passage énorme de 22 mm, alors que l'alésage de chaque cylindre est de 42 mm !... et les gicleurs employés sont des 90. La lumière d'admission est de ce fait très grande (sensiblement 28 mm x 13 mm), mais plus curieux sont les deux transferts latéraux (18 mm x 10 mm) qui dirigent les gaz frais vers le bas, c'est-à-dire, vers l'échappement (1).

Les déflecteurs des pistons en forme de chapeaux de gendarme, redressent donc les deux colonnes gazeuses venant des transferts vers les boudes situés au centre des culasses. Balayage excellent si l'on en juge par les performances du moteur et surtout par la régularité de son fonctionnement de 2.000 à 9.000 t.-m.

La souplesse inhérente à un twin deux temps masque en partie le manque de chevaux à bas régime. Le moteur n'arra-

UNE 125 SENSATIONNELLE : LA RUMI SUPERSPORT

si notre précédente Rumi n'avait jamais serré, celle-ci par contre, bien que graissée à 10 % se montra d'un rodage assez long.

La position m'a semblé nettement meilleure que sur la 1 carbu, grâce uniquement au nouveau guidon plus étroit et plongeant légèrement vers le bas. Bien que le buste soit encore plus penché en avant, au cours d'étapes sur route mes reins n'ont pas protesté, et le confort de l'étriquette double est indéniable, ce qu'il m'était difficile de faire admettre aux badauds pour qui le confort doit être directement proportionnel à la largeur de la selle.

Les premiers kilomètres, et seuls ceux-ci, je le souligne, furent entachés de quelques ennuis. Si je les cite, c'est dans l'espoir de rendre service à d'autres propriétaires de Rumi qui pourraient connaître pareils incidents.

D'abord les démarrages. A froid, la cuve unique demande à être très légèrement noyée. Un coup de kick, deux coups, si le moteur n'est pas parti, n'insistez pas. Une bonne poussette (vous aurez l'air d'un coureur) et le moteur « parlera » généralement d'un seul cylindre.

Cause : les bougies. Remède : des bougies plus chaudes pour le rodage. Rumi a vu froid, des 260 Mareill, avec ce bel été que nous traversons, cela était excessif. Des Floquet 14 EL 4, ou des Marchal CR 34 H firent parfaitement l'affaire, d'autant plus que les bougies d'origine eurent droit chacune à un court-circuit au bout de 500 kms environ. Rodage terminé, pour nos essais, nous avons monté des 240 Floquet 14 FL 4 bougies qui nous donnèrent entière satisfaction.

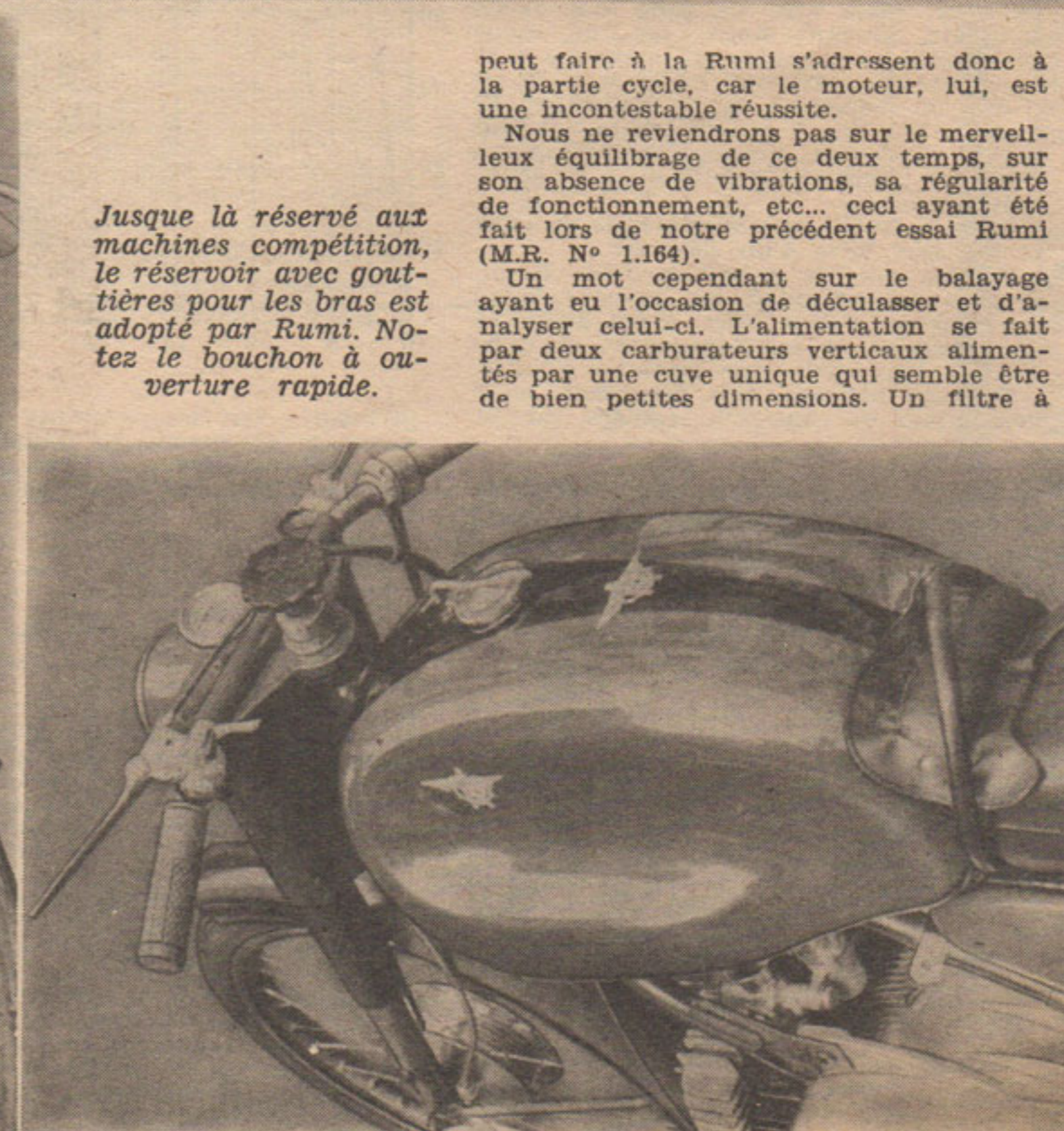
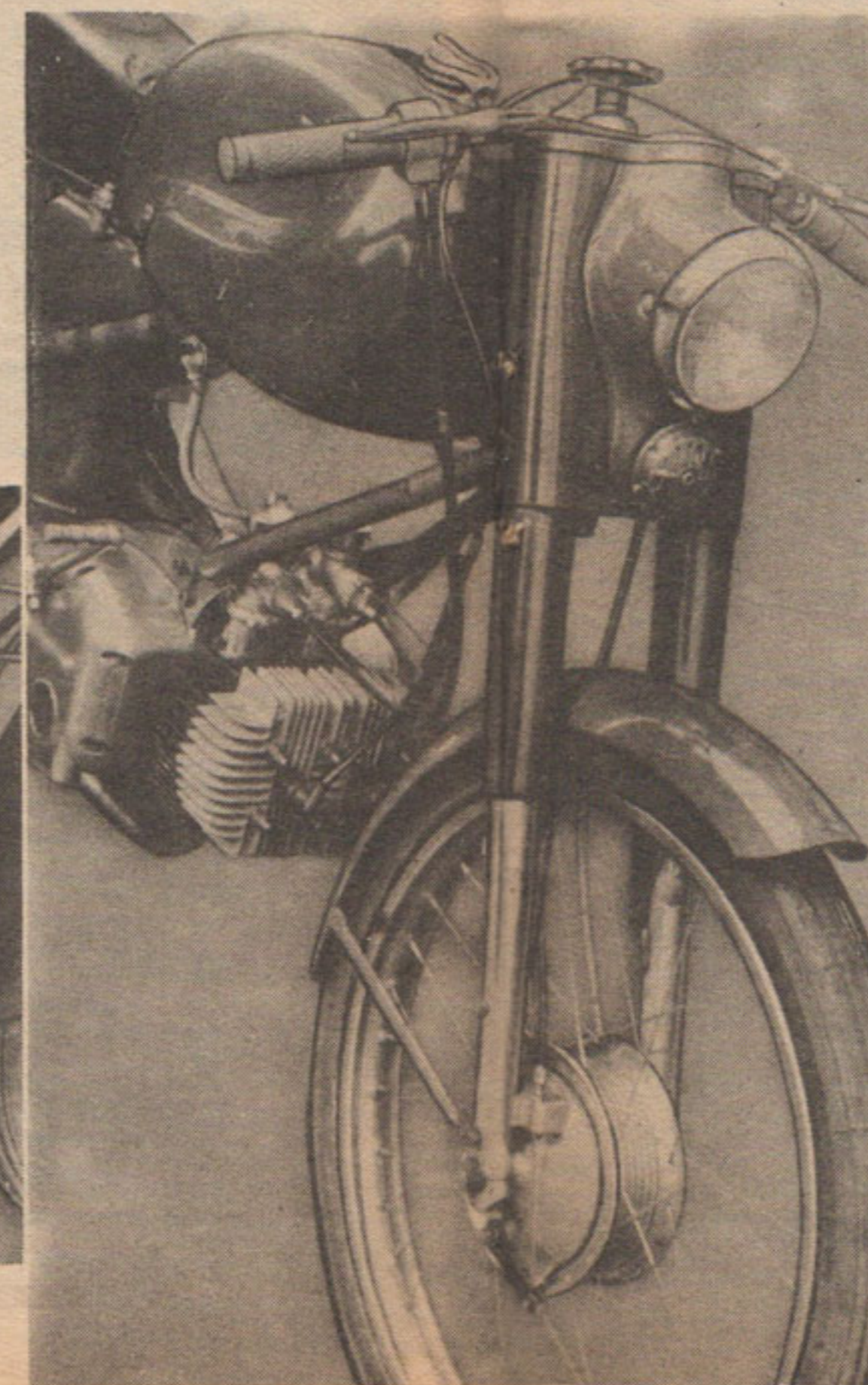
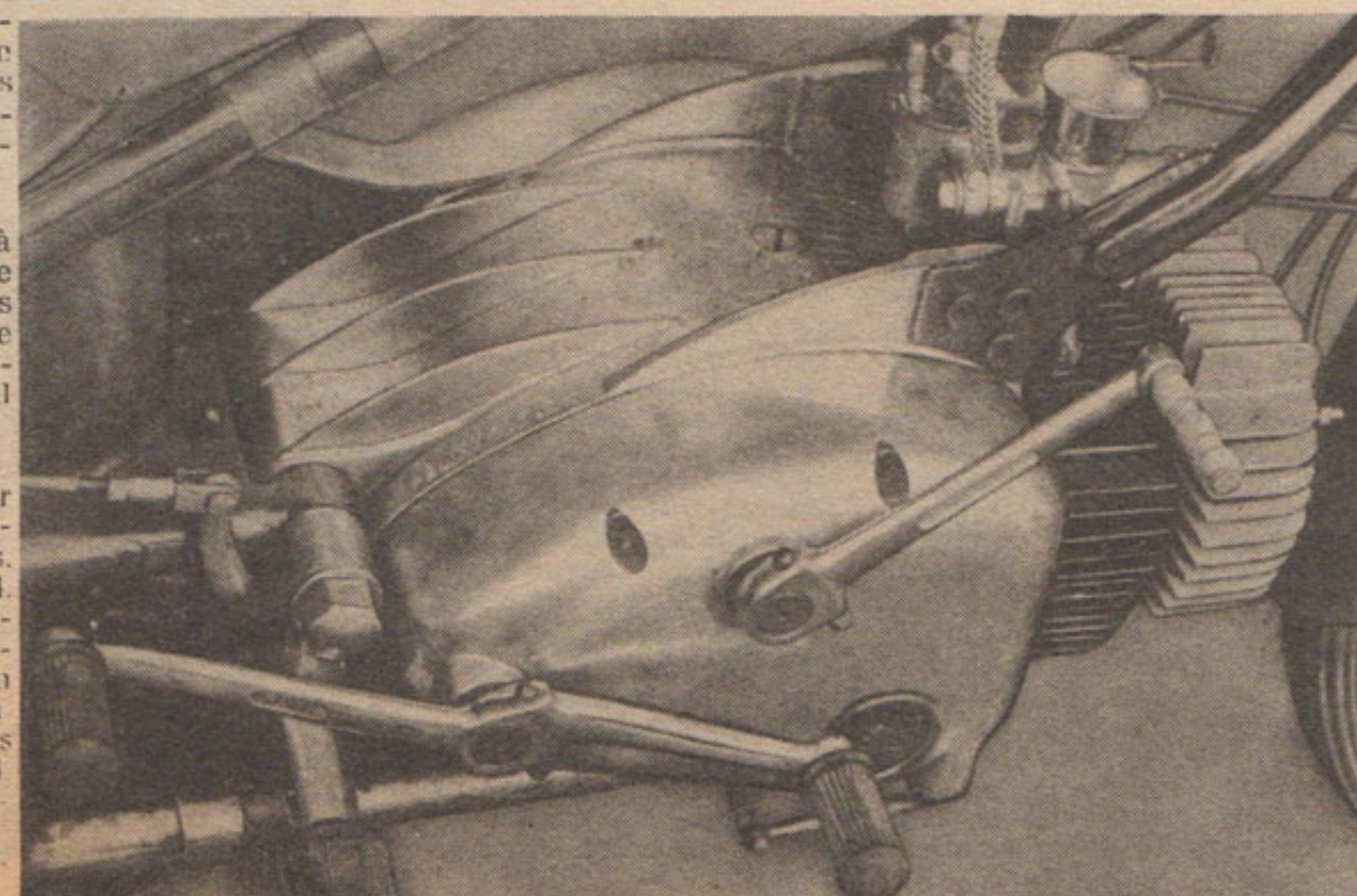
Puis deuxième ennui, un affreux si-

gnes, nettoyé des gicleurs, pour finalement m'apercevoir que le trou d'air du bouchon de réservoir, bien que parfaitement propre, se trouve hermétiquement clos par la rondelle d'étanchéité en caoutchouc qui se trouve à l'intérieur d'un bouchon à ouverture rapide (genre compétition) excessivement pratique... mais pas toujours étanche.

Aussi, de temps à autre, surtout quand le plein était fait, j'ouvrais le bouchon pour que le réservoir respire... et que le moteur tourne.

Puis, tout étant rentré dans l'ordre, ce fut un rodage de 1.000 kms dans

Le carter moteur, très net, est toutefois fortement nervuré aux endroits où il est fixé au cadre (ci-dessous). Le guidon est assez nettement surbaissé, comme en témoigne la photo de droite.



peut faire à la Rumi s'adressent donc à la partie cycle, car le moteur, lui, est une incontestable réussite.

Nous ne reviendrons pas sur le merveilleux équilibrage de ce deux temps, sur son absence de vibrations, sa régularité de fonctionnement, etc... ceci ayant été fait lors de notre précédent essai Rumi (M.R. N° 1.164).

Un mot cependant sur le balayage ayant eu l'occasion de déculasser et d'analyser celui-ci. L'alimentation se fait par deux carburateurs verticaux alimentés par une cuve unique qui semble être de bien petites dimensions. Un filtre à

che vraiment que si on le maintient constamment en régime et à 7.000 t.-m. nous avons l'excellente puissance de 10,5 CV, soit une puissance au litre de 84 CV, chiffre que n'aurait pas désavoué une machine de compétition il n'y a pas si longtemps.

Pour une utilisation rationnelle de la puissance, Rumi s'est attaché à concevoir un échelonnement de boîte un peu plus serré que d'ordinaire. C'est ainsi que nous avons une première à 41,6 % de la quatrième avec une seconde à 58,1 % et une troisième à 79,4 % ce qui en fait un rapport assez serré avec la quatrième.

Les divers rapports sont identiques à ceux de la 1 carbu, mais l'emploi de pucis de 21 x 2,375 au lieu de 2,50 x 19 rallongent en fait ceux-ci de 7 %, ce qui est agréable sur les intermédiaires, mais rend la quatrième un peu longue, car même effacé, nous n'avons pas atteint les 7.000 t.-m.

A ce régime correspond une vitesse de 111 kmh. et nous n'avons fait que 108 kmh. (6.810 t.-m.). Il est vrai que 3 kms sont peu de chose, et qu'un supplément de rodage nous les aurait peut-être donné.

Sur route, le moteur de la Rumi est fort agréable et la conduite sport à laquelle il incite, n'est jamais pour déplaire à un amateur de mécanique.

(1) A titre de comparaison, nous indiquons les dimensions des lumières du 125 Gnome-Rhône, moteur d'un bon rendement puisque la puissance à la route arrière est de 6 CV. Admission 29 x 14, chaque transfert 18 x 10, soit sensiblement les mêmes chiffres que ceux de la Rumi, d'une cylindrée cependant moitié moindre.

N'UTILISEZ LE FREIN ARRIERE QU'APRES LE FREIN AVANT

BIEN CONDUIRE, N'EST PAS FORCEMENT ALLER VITE

Ses accélérations sont exceptionnelles pour un 125 cmc. de série, qui notons-le bien, n'est pas d'un seul usage sportif, mais autorise parfaitement le tourisme.

Avant de citer les chiffres enregistrés, signalons que l'accélération de cette 125 sport italienne est du même ordre que celle d'une 350 cmc. anglaise de tourisme !...

100 m. dép. ar. en 8" 1/5 moy. 43,9 kmh.
 200 m. » » 12" 2/5 moy. 58 kmh.
 300 m. » » 16" 2/5 moy. 65,8 kmh.
 400 m. » » 20" 1/5 moy. 71,3 kmh.
 500 m. » » 23" 4/5 moy. 75,6 kmh.
 1.000 m. » » 41" 1/5 moy. 87,4 kmh.

L'aptitude du moteur à monter très haut en régime, sans marcher sur quatre temps, fait que sur les intermédiaires, les 7.000 t.-m., où se situe la puissance maximum, sont très nettement dépassés.

C'est ainsi que nous avons atteint :
 en première : 9.080 t.-m. (60 kmh.)
 en seconde : 9.010 t.-m. (83 kmh.)
 en troisième : 7.780 t.-m. (98 kmh.)

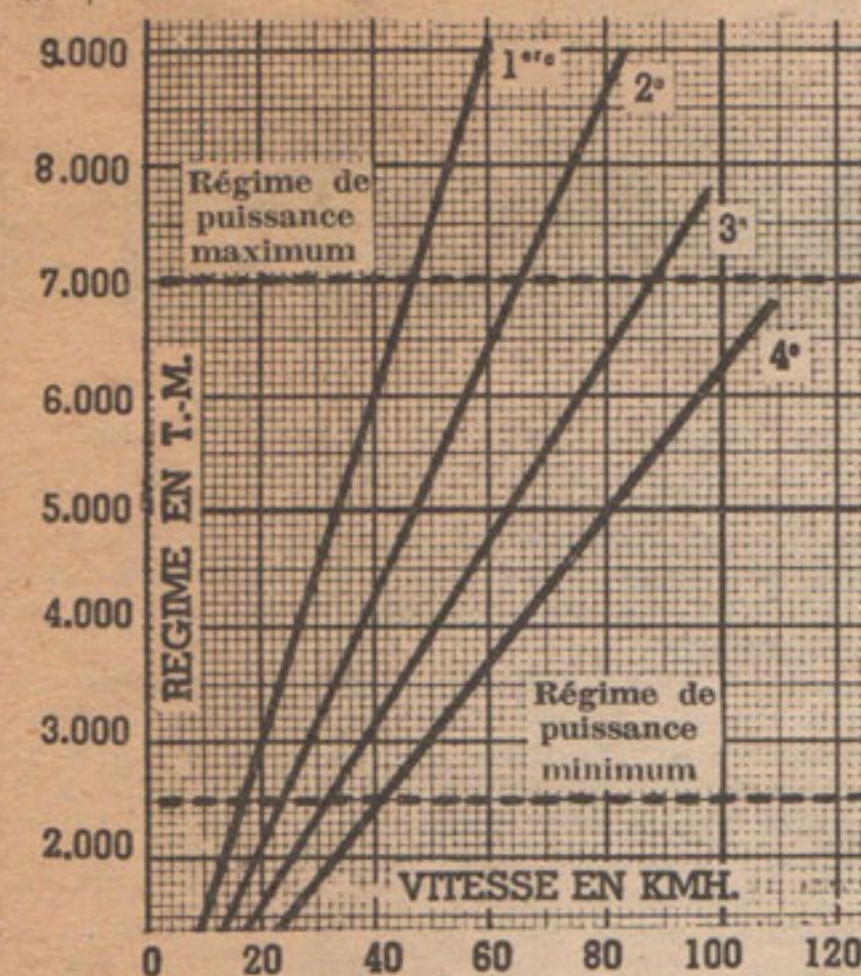
Cette aisance du moteur est très agréable en ville, lors des dépassements, car avec une seconde qui monte à 80 kmh. vous avez des ressources.

Il en a été de même dans notre côte d'essai. Alors qu'avec la sport 1 carbu, nous utilisions première, deuxième et troisième, avec la deux carbus, les deux premiers rapports ont suffi.

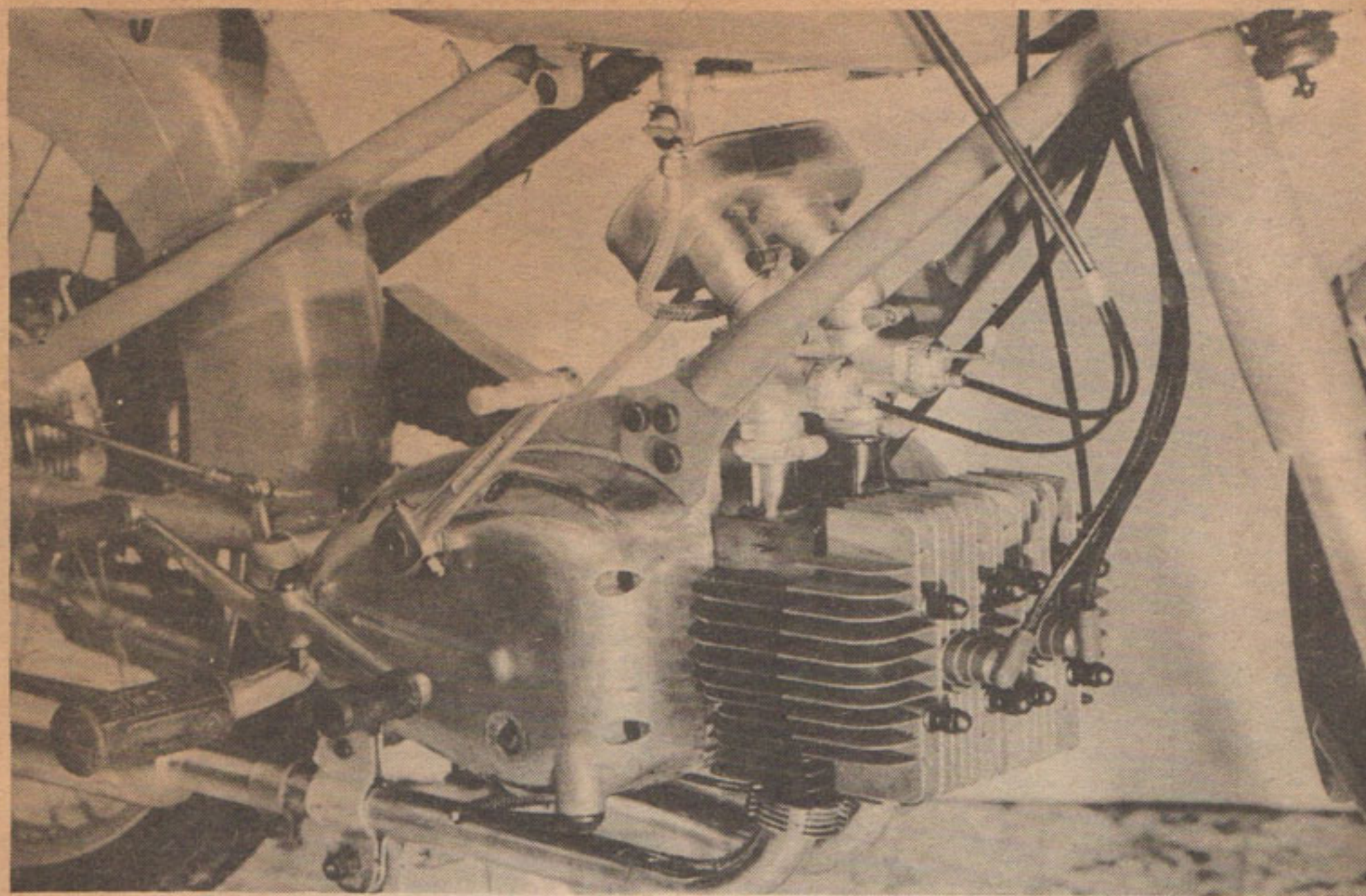
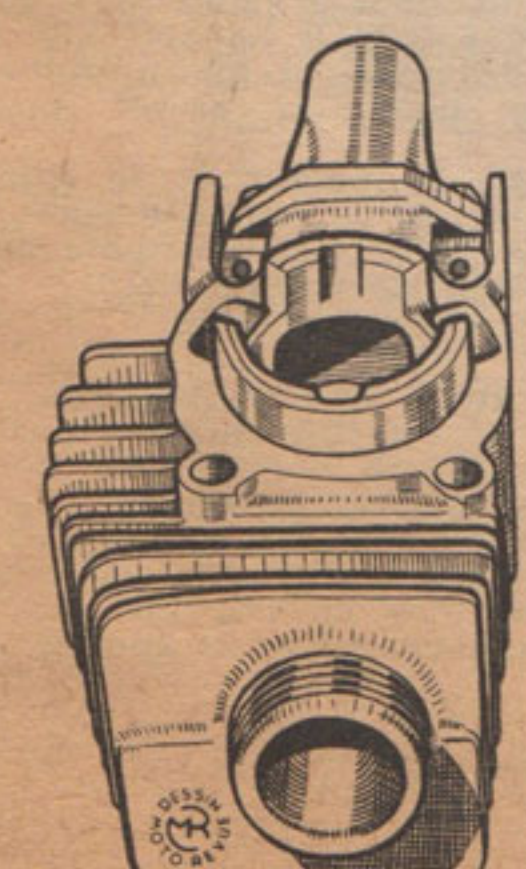
Le rapport poids-puissance étant excellent pour une 125 (9,4 kg/CV) nous avons chronométré :

21" moy. 60 kmh. pour le pilote de 55 kgs - 22" 2/5, moy. 56,2 kmh. pour le pilote de 80 kgs. - A deux (80 + 55 kgs) 26" 4/5, soit une moyenne de 47 kmh.

Nos essais de vitesse se terminèrent comme à l'accoutumée, par les vitesses de pointe :



4^e : ————— 100 %
 3^e : ————— 79,4 %
 2^e : ————— 58,1 %
 1^e : ————— 41,6 %



Ci-dessus, les deux carburateurs peuvent être munis d'un filtre à air commun. L'huile provenant des retours aux carburateurs est canalisée vers la chaîne secondaire.

Si vous connaissez maintenant le chiffre maximum effacé — position à plat excellente grâce à l'étroit guidon surbaissé, à la selle double et au réservoir avec gouttières pour les bras — par contre, il y a tout lieu de remarquer la vitesse en position normale : 98 kmh. (6.180 t.-m.).

98 kmh., c'est le chiffre que l'on atteint avec les 175 cmc. « bien de chez nous », mais encore en étant allongé.

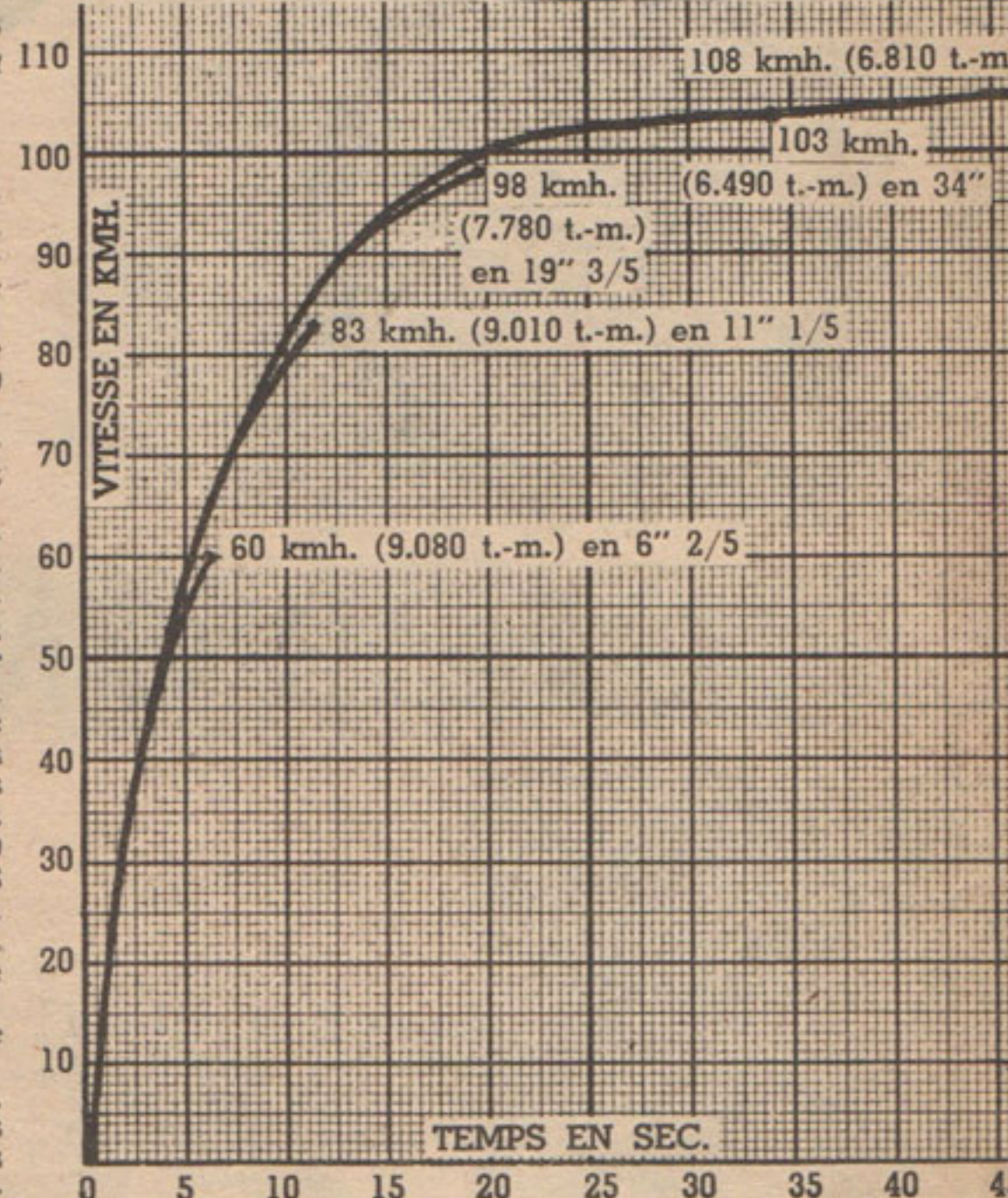
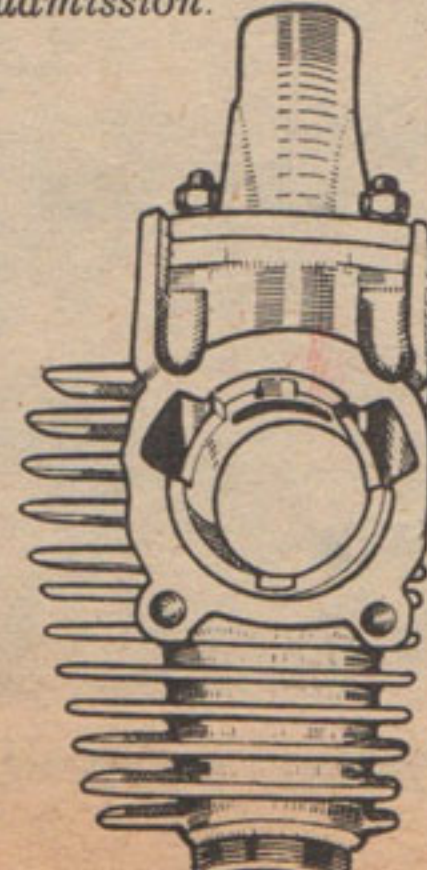
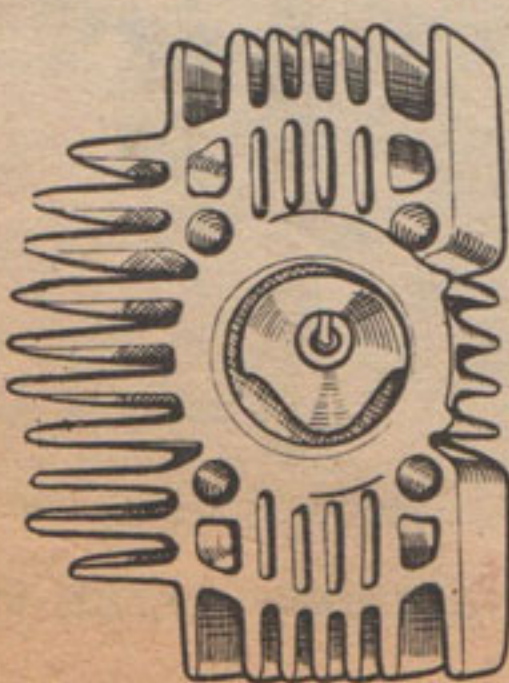
Il ressort de cette excellente performance, que sur route on roule continuellement entre 80 et 90 chrono et la parfaite aptitude de la Rumi à virer, font que les moyennes sont surprenantes pour un 125 cmc. Bien que la Supersport Rumi ne soit pas prévue pour l'utilisation avec passager, mais afin de faire des essais complets, suivant notre formule, nous avons pris un passager en « croupe » et enregistré un maximum de 93 kmh. (7.390 t.-m.) en troisième, pour seulement 83 kmh. (5.550 t.-m.) en quatrième, ce qui prouve clairement que ce dernier rapport n'est pas assez démultiplié pour ce genre d'utilisation.

Mais la Rumi est une machine sportive et n'a que faire d'un passager.

Comme sur les autres modèles Rumi, nous avons retrouvé des moyeux-freins centraux en alliage léger, garni d'ailettes qui assurent le refroidissement et donnent à l'ensemble une certaine rigidité.

Freinage efficace, très progressif, mais demandant de constants réglages, car les

A droite, notre courbe d'accélération. A gauche, échelonnement de la boîte de vitesses et vitesses possibles sur chaque rapport. - Ci-dessous, dessin de la culasse et du cylindre. Remarquez la dimension exceptionnelle de la lumière d'admission.



garnitures ont une certaine tendance à se tasser rapidement. Le freinage est dans la bonne moyenne, sans plus, et à 50 kmh. comme d'habitude, nous avons enregistré :

Arrière seul : 19,7 m.
 Avant seul : 18,5 m.
 Les deux : 12 m.

Et pour terminer, voyons quelles sont les possibilités de la Rumi en France.

C'est avant tout une machine sport, dont le brio aurait fait la joie de tous les jeunes si notre « chère » Fédération voulait bien autoriser les courses en 125. Toutefois, la Rumi a assez d'étoffe pour se risquer dans la catégorie supérieure (175 cmc.) et dans les quelques courses pour machines de série elle a de fortes chances de triompher. Mais pour nous consoler du manque d'épreuves sportives, nous utiliserons cette machine en ville ou sur route. Dans chaque cas, ses belles accélérations, sa tenue de route conviendront aux amateurs de machines racées et puisque je finissais mon précédent essai de la Rumi en concluant : « Tout simplement la meilleure 125 que nous ayons jamais essayée ». Eh bien, ce sera encore cette phrase qui terminera l'essai 1954 de la Rumi Supersport.



DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Bicylindre horizontal deux temps à 180°.
 Alésage : 42.
 Course : 45.
 Cylindrée : 124,5 cmc.
 Puissance : 10,5 CV.
 Régime correspondant : 7.000 t.-m.

BOITE DE VITESSES

Bloc-moteur 4 vitesses.
 Transmission primaire : par engrenages.
 Transmission secondaire : par chaîne (17 x 48).
 Rapports : 17,91 - 12,85 - 9,40 - 7,46 à 1.
FOURCHE : télescopique.
SUSPENSION AR : coulissante,
PNEUS : 2, 375 x 21.
FREINS AV et AR : 140 mm.
RESERVOIR : 14 litres.
POIDS : 99 kgs.

REGLAGES ENTRETIEN

AVANCE A L'ALLUMAGE

22° ou 25 mm.

BOUGIES :

Marelli CW 225 - Marchal CR 34 H - Floquet
 14 EL 4.

Utilisation poussée : Marelli CW 240 - Floquet
 14 FL 4. (Le constructeur recommande même
 jusqu'à des Marelli CW 300).

CARBURATEURS :

2 Dell'Orto type UB/22.
 Gicleur : 90.
 Diffuseur : 265.

GRAISSAGE :

Mélange super additionné de Mobiloil A à
 10 % pendant rodage, 8 % après.
 Boîte de vitesses : 800 grammes de Mobiloil A.
 Vidange tous les 3.000 kms.

GONFLAGE :

AV : 1 kg 5.
 AR : 1 kg. 8.

RODAGE :

2.000 kms à 65-70 kmh.

RESULTATS OBTENUS

Vitesse maximum

1^{ère} 60 kmh. (9.080 t.-m.) 60 kmh.
 2^e 83 kmh. (9.010 t.-m.) 83 kmh.
 3^e 98 kmh. (7.780 t.-m.) 93 kmh. (7.390 t.-m.)
 4^e 98 kmh. (6.180 t.-m.) 88 kmh. (5.550 t.-m.)
 assis
 108 kmh. (6.810 t.-m.)
 couché

Accélération :

100 m. départ arrêté en 8" 1/5 moy. 43,9 kmh.
 200 m. départ arrêté en 12" 2/5 moy. 58 kmh.
 300 m. départ arrêté en 16" 2/5 moy. 65,8 kmh.
 400 m. départ arrêté en 20" 1/5 moy. 71,3 kmh.
 500 m. départ arrêté en 23" 4/5 moy. 75,6 kmh.
 1.000 m. départ arrêté en 41" 1/5 moy. 87,4 kmh.

Epreuve de côte :

(350 mètres, pente moyenne 8,7 %).
 Pilote 55 kgs : 21", moy. 60 kmh.
 Pilote 80 kgs : 22 2/5", moy. 56,2 kmh.
 A deux (80 + 55 kgs) : 26" 4/5, moy. 47 kmh.
RAPPORTS UTILISES :
 Dans tous les cas : 1^{ère} et 2^e.

Freinage (50 kmh. chrono) :

Avant seul : 18,5 m.
 Arrière seul : 19,7 m.
 Les deux : 12 m.

A QUEL USAGE EST DESTINEE LA MACHINE

La 125 cmc. Rumi s'adresse avant tout à la clientèle aimant la moto sous son angle sportif, c'est dire l'agrément de sa conduite, pour les sensations qu'elle procure.

La 125 cmc. Rumi Supersport est une moto très brillante dans sa cylindrée, de performances dignes d'une 250 cmc. C'est à notre connaissance la plus rapide 125 cmc. de série.

Quelques petits reproches à la partie cycle : suspensions manquant d'amortissement, finition moyenne.

Très agréable en ville, elle permet le grand tourisme, mais l'arrimage de bagages est difficile à réaliser.

Présentation très sport, soulignée d'un émailage soit rouge vif, soitivoire. Tout fait de la Rumi une machine pas comme les autres.

CONDITIONS GENERALES D'ESSAI

Au début de l'essai le compteur indiquait :
 A la fin de l'essai :
 Poids de l'essayeur habillé :
 Taille de l'essayeur :

30 kms
 1.145 kms
 80 kgs
 1 m. 75

Réglages spéciaux : néant.
 Date et lieu de l'essai : 20-6-54 au 18-7-54.
 (Seine et Seine et Oise).

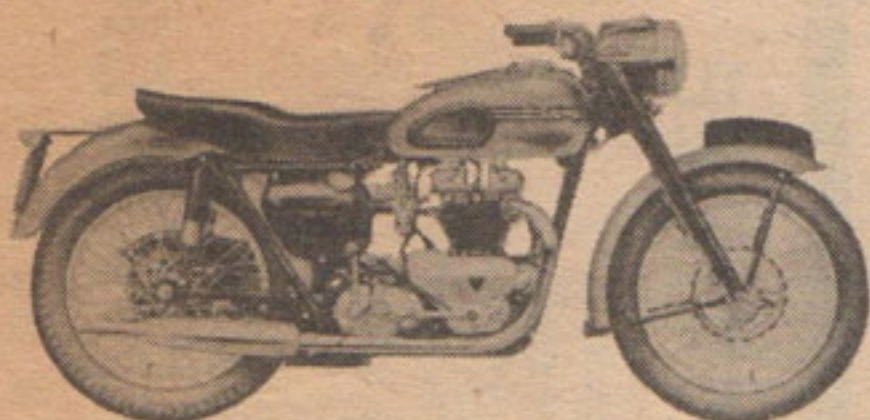
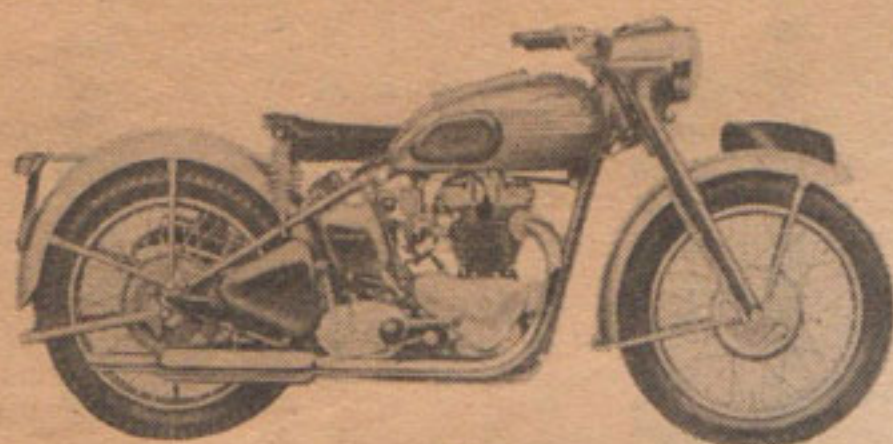
Conditions atmosphériques : beau temps.

VILLE ET SPORT

PRIX : Non communiqué

Ce qu'ils en pensent

TRIUMPH THUNDERBIRD et T. 110



Je me permets de vous envoyer mes impressions sur la Triumph Tiger 110 dont il n'existe encore en France qu'un nombre très réduit d'exemplaires.

Avant d'acheter cette moto, j'ai possédé deux Triumph Thunderbird, l'une à carburateur Amal, l'autre à carburateur S.U.

Je crois que personne ne me contredira si je prétends que la Thunderbird est une moto de tout premier plan. Or la Tiger 110 lui est supérieure à peu près sur tous les points.

Ma moto a maintenant 6.500 kms et le moteur est rodé. Cependant je ne l'ai pas encore poussé systématiquement et je n'ai comme résultats partiels que 88 kmh. au compteur en première et 140 kmh. en troisième. Cette dernière vitesse a été obtenue en conduite presque normale et non dans le but de « voir jusqu'où elle monterait ». Je pense donc qu'il est possible de dépasser 145 kmh. au compteur en 3^e, ce qui correspond à 10 kmh. de plus que pour la Thunderbird.

Je n'ai jamais eu l'occasion de pousser la 4^e, les routes françaises permettant rarement de dépasser le 150.

Le moteur est assez sensible à l'avance qui est à commande manuelle.

En ce qui concerne la tenue de route, la suspension oscillante donne les résultats que l'on connaît depuis longtemps : c'est-à-dire qu'elle est parfaite. Toutefois elle n'est guère supérieure à un moyeu suspendu *en bon état* sur ce chapitre. Par contre, en ce qui concerne le confort, la Thunderbird est « enfoncée », car le pilote ne sent réellement aucune secousse sur la T. 110.

La maniabilité de la moto n'a pas changé et elle se conduit toujours comme une bicyclette. Ceci m'a permis de réaliser à Châteaudun le meilleur temps sur l'épreuve de maniabilité devant 16 autres motos 500 ou 650 cmc.

Le freinage enfin est absolument sensationnel, grâce aux nouveaux tambours de 205 mm joints au dispositif de refroidissement. La Tiger 110 est à mon avis imbattable par une moto de sa cylindrée sur une épreuve de démarrage-freinage.

La consommation enfin est ridiculement faible. Avec un gicleur de 220 (!), j'ai consommé au cours du Rallye-Paris-La Bernerie-Paris, soit 1.040 kms avec les détours, 46 litres de super, soit 4,42 l. aux 100 kms.

Je ne vois guère qu'ajouter, sinon que cette moto est à même de satisfaire les plus difficiles, car elle possède au plus haut degré toutes les qualités que l'on peut attendre : accélération, freinage, tenue de route, confort, esthétique.

F. DE LANASCOL
51, rue de Passy Paris-16^e

P.S. — Ci-joint un tableau qui permettra de comparer les trois 650 Triumph que j'ai possédés.

	THUNDERBIRD AMAL	THUNDERBIRD S.U.	TIGER 110
ACCELERATIONS	Excellentes à tous les régimes	Supérieures à l'Amal en dessous de 3.000 tours-minute Inférieures au-dessus Vitesse de pointe inférieure de 10 kmh.	Extrêmement violentes au-dessus de 3.000 tours-minute Très bien entre 2 et 3.000 t.-m. En dessous, il faut faire « cirer » l'embrayage Moteur assez souple malgré le taux de compression de 8,5 à 1 Sensiblement pareille
TENUE DE ROUTE	Excellente Remarquable sur sol mouillé	Identique	
FREINAGE	Correct Reste en ligne même sur sol mouillé	Identique	Sensationnel
CONFORT	Acceptable Dur sur « tôle ondulée »	Identique	De tout premier ordre grâce à la nouvelle suspension oscillante à dureté réglable (3 positions)
CONSOMMATION	5 litres à 100 de croisière 5 l. 5 à 120 de croisière 6 l. en exploitant au maximum	4,5 l. à 100 de croisière 5 l. à 120 de croisière 5,8 l. en exploitant au max.	4,15 l. à 80 de croisière 4,40 l. à 100 de croisière 5,20 l. à 120 de croisière (Jamais exploitée au maximum, mais je pense inférieure à 6 l.) A mon avis, supérieure, tant par l'allure moderne que par les coloris (bleu pâle et noir)
ESTHETIQUE	Très bien	Identique	

CHAUSSEE MOUILLEE ? ATTENTION AUX DERAPAGES !

Au Circuit de Villefranche-sur-Saône doublé de HUG (Norton)

Une grande foule était venue ce 11 juillet à Villefranche sur Saône, malgré le temps incertain du matin, récompenser les efforts des organisateurs de ce circuit de vitesse.

L'Amicale Moto-Club de la Cité, qui mettait sur pied cette épreuve avec le concours de sa section de Villefranche, avait établi un programme très équilibré et cela malgré la concurrence du Prix du Comminges ; cette épreuve se disputant le même jour s'était emparée elle aussi de nombreuses vedettes de notre sport. Malgré tout, étaient là les suisses Strub, Aubert, Reichlin, les anglais Summers, Hall, Haynes, les belges Dauwe, Gerrebos, l'italien Brini, l'allemand Waasen et les français Hug, Insermini, Jimbert, Montagne, Duhem, Mouty, Claisse et Callède.

En début d'après-midi une course était réservée aux 175 régionaux. Elle nous promettait une belle lutte, mais deux des trois principaux rivaux furent éliminés par la mécanique et Verchère, plus heureux que Lorioi et Orcel, put terminer nettement détaché.

175 régionaux : 1. Verchère (Peugeot), 22 tours en 30'54" -/5, 69,942 kmh. ; 2. Vernay ; 3. Lorioi ; 4. Ancian.

En grosses cylindrées, les courses ne reflétèrent pas les essais du matin effectués sur une piste mouillée par une récente averse et rendue de ce fait glissante et délicate au freinage et à l'accélération. D'autre part, une réfection tardive de la route avait rendu certains passages particulièrement « mouvants ».

Au départ des 350 donc, il est malaisé de faire un pronostic, car sur les 40 tours de ce circuit court et sinueux, hommes et machines auront à souffrir.

Un attardé au départ : Insermini. Ce sympathique concurrent avait déjà eu à souffrir d'un incident en début de journée. En effet, piqué par une guêpe beajolaise, il promenait depuis plusieurs heures un visage bizarrement déformé par l'enflure.

Pendant les premiers tours, les positions s'établissent. Si Dauwe, puis Hug ont tenu un moment la tête, Montagne s'en empare dès le quatrième tour pour la garder plus de la moitié de la course. A sa poursuite sont lancés Hug et Dauwe. Ce dernier ne peut tenir le train, car l'embrayage est récalcitrant. Après un bref arrêt dans l'espoir d'y remédier, le coureur belge doit abandonner, laissant la troisième place à Hall. Mais Montagne a beaucoup demandé à la Norton, et ses freins le lâchent. Ainsi handicapé, il doit laisser filer Hug et même se voit menacé par Hall. L'homme de tête, Hug, augmente son avance. Le troisième, Hall, se rapproche encore de Montagné et vers la fin le passe.

Ont abandonnés Gerrebos, qui fit le meilleur temps aux essais, Haynes et Mouty, ce dernier, après un sensationnel dérapage sans trop de mal.

350 cmc. : 1. Hug (Norton) les 40 tours en 49'55" 4/5, soit 79 kmh. 321 ; 2. Hall (Norton) 50'19" ; 3. Montagne (Norton) 50'29" ; 4. Jimbert (AJS) ; 5. Insermini (Norton).

Alors que sur les 24 tours de la première manche des sidecars, Strub fit cavalier seul, sans incident, avec à sa suite Aubert, Reichlin et Summers, durant la seconde (35 tours) des incidents en modifièrent le déroulement en augmentant l'intérêt.

Le départ de la 2^e manche donné, Strub entraîne dans l'ordre Aubert, Summers, Reichlin, Claisse, Duhem, Callède et Mouty, mais au cinquième tour stoppé sur incidents mécaniques. Il repartira 5 tours plus tard, ayant perdu toute chance de remporter cette épreuve au classement final. Dès le début, Waasen a rejoint le

parc des coureurs et Mouty, après une embardée à l'endroit même de sa chute en solo, doit être évacué, blessé.

A mi-course, Reichlin a remonté et passe Summers et Aubert. Ce dernier cède la place à Summers qui, dans le dernier tiers du parcours, revient très fort sur Reichlin et le menace sérieusement.

A ce moment de la course, 6 attelages, hommes de tête et attardés, passent très groupés et s'engouffrent en dérapages dans le virage étroit en équerre, suivant le départ, démonstration de virtuosité du plus saisissant effet.

Un orage crève sur le circuit et ajoute aux difficultés. Les concurrents déjà éprouvés se débarrassent de leurs lunettes et Summers en profite pour laisser à Reichlin que son compatriote Aubert coiffe sur la ligne d'arrivée.

Il était temps pour Summers de remporter cette manche, car au moment du tour d'honneur, sa chaîne primaire tombe discrètement sur la chaussée, rompue... de fatigue elle aussi.

Sides 500 (1^{re} manche) : 1. Strub (Norton), 20 tours en 25'4" ; 2. Aubert, 26'24" ; 3. Reichlin 26'34" ; 4. Summers 26'45".

2^e manche : 1. Summers (Norton) les 35 tours en 45'54" ; 2. Aubert (Norton) 46'29" ; 3. Reichlin (Norton), 46'30" ; 4. Claisse (Norton) 47'18", etc...

Sur les 45 tours de la course des 500, les mêmes concurrents qu'en 350 vont s'affronter. On note cependant en plus Brini sur une Gilera Saturno particulièrement adaptée au circuit et Wunsche sur Norton. L'anglais Hall fait preuve d'un beau courage en tenant à prendre

le départ : un jet de pierres l'a atteint à l'œil pendant l'épreuve précédente.

Dauwe étrenne une rutilante BMW cilen dont la mise au point semble incomplète.

Le départ est donné et après quelques tours la sélection s'opère. Haynes est en tête avec derrière Hug, Gerrebos, Brini, Hall, Wunsche, Insermini et Dauwe. A la mimique de ce dernier lors des passages devant son stand, on voit nettement que la BMW ne rend pas. Après un essai de réglage, Dauwe, malchanceux aujourd'hui, stoppe définitivement.

Au fil des tours, Gerrebos est passé successivement par Brini et Hall, puis il manque une courbe et cède le pas à Wunsche. Longtemps au commandement, Haynes chute, perd du temps et repart, laissant s'enfuir Hug. Brini, qui s'était retrouvé en seconde position, bloque sa roue avant et dérape sans mal, mais la course est finie pour lui.

Hug, maintenant, se sent en sécurité et ne force pas. Cependant, Hall, qui fait l'admiration de tous, revient dans les ultimes passages, mais l'arrivée est là et les deux hommes franchissent la ligne à 1" l'un de l'autre.

A l'arrivée, la fatigue se lit sur les visages. Tous ont été très éprouvés par ce circuit sinueux, et Hug, par exemple, se plaignait de crampes aux bras, dues au freinage sévère et répété. Hall, lui, devra entrer en clinique pour se faire soigner sérieusement.

500 cmc. : 1. Hug (Norton) les 45 tours en 59'48" 1/10 ; 2. Hall (Norton) 59'49" 1/10 ; 3. Gerrebos (Norton) 1 h. 15' ; 4. Insermini, etc...

R. G.

AU GRAND PRIX D'ANGLETERRE de MOTO-CROSS VICTOIRE B. S. A. avec NEX

40.000 spectateurs s'étaient rendus sur le circuit de Hawkstone, dans le nord de l'Angleterre, pour assister au Grand Prix d'Angleterre de Moto-Cross.

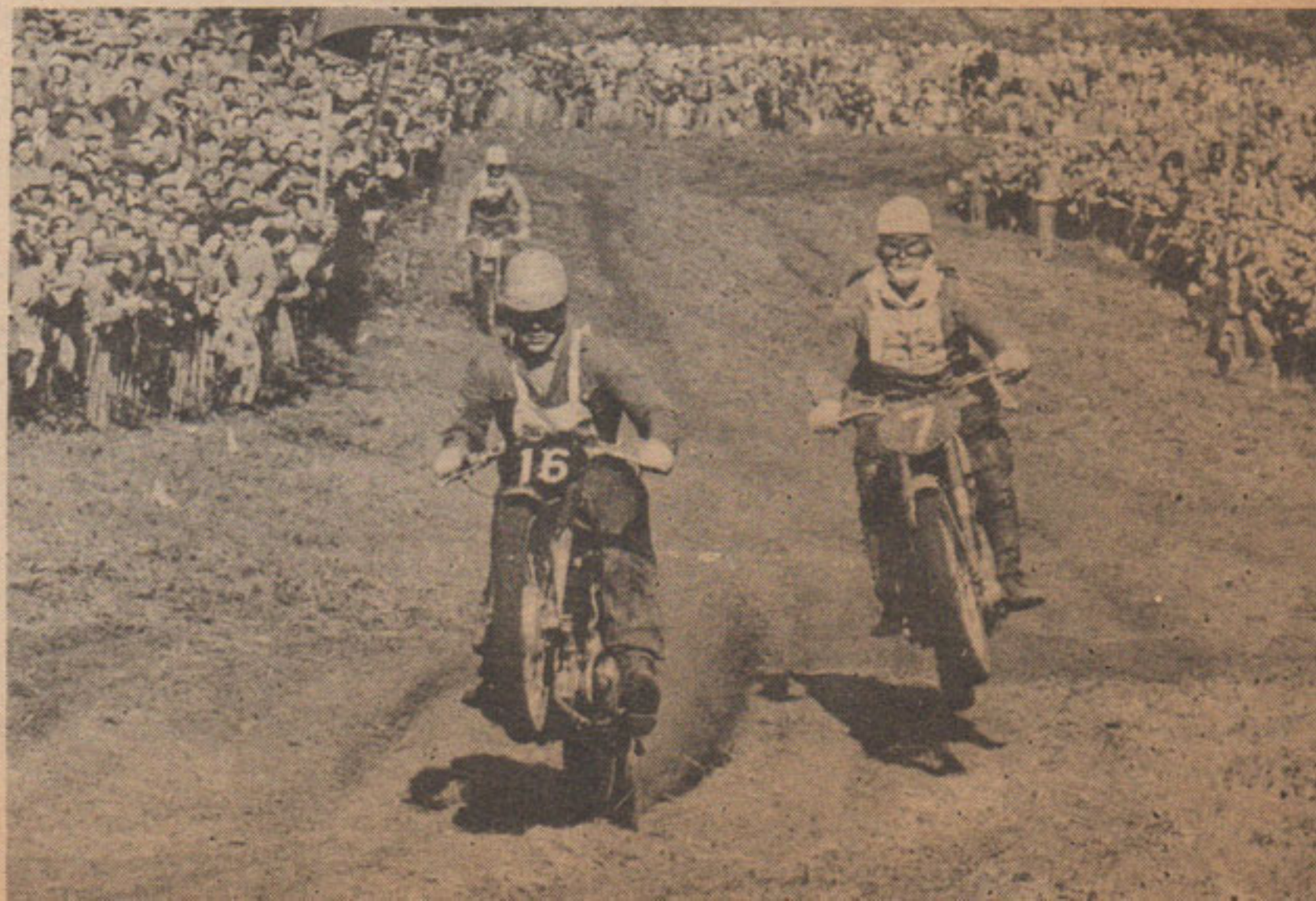
Devant la coalition britannique, seul des continentaux le belge Mingels pouvait espérer la victoire. Parti en tête, il mena pendant plusieurs tours, mais dut abandonner sur ennuis de carburateur. Stonebridge et Ward abandonnèrent peu

après, et la victoire revint au jeune Nex. Après l'abandon de Mingels, le seul continental classé est le belge Jansen, 6^e.

En résumé, épreuve sans grand intérêt, les leaders successifs ayant dû abandonner.

Classement : 1. Nex (GB) ; 2. Curtiss (GB) ; 3. Tye (GB) ; 4. Archer (GB) ; 5. Cheshire (GB) ; 6. Jansen (B), etc...

Voici Phil Nex (N° 7) champion international de moto-cross sur BSA, ayant un tour d'avance sur B. Andersson (AJS Suède) et sur le point de le doubler dans le Grand Prix International de moto-cross d'Angleterre.



GRAND PRIX D'ALLEMAGNE

Epreuve à surprises qui ne vit ni DKW ni M.V. au départ des 350 (et 500 pour M.V.). Pas de Guzzi non plus en 250 et déroute complète de cette même marque en 350 où toutes ses machines cassèrent.

Victoires prévues de Hollaus en 125, Haas en 250 et Duke en 500 (quoique Amm ait terminé à moins de 4" du « maestro ! »).

Enfin, une victoire Norton en 350 où Amm se défendit devant Coleman.

Brett, encore sur Norton est 3^e à 1" de l'AJS de Coleman.

CLASSE 125 cmc.

1. Hollaus (NSU), 54' 08" 3/10, moy.

127 kmh. ; 2. Haas (NSU), 54' 47" ; 3. Ubbiali (MV), 54' 50" ; 4. Muller (NSU) ; 5. Sandford (MV) ; 6. Lottes ; 7. Marelli.

CLASSE 250 cmc.

1. Haas (NSU), 1 h. 00' 32", moy. 136,200 kmh. ; 2. Hollaus (NSU), 1 h. 00' 33" ; 3. Hallemeier (Adler) ; 4. Wheeler (Guzzi) ; 5. Reichert (NSU) ; 6. Vogel ; 7. Lottes.

CLASSE 350 cmc.

1. Amm (Norton), 1 h. 11' 30", moy. 134,600 kmh. ; 2. Coleman (AJS), 1 h. 11' 38" ; 3. Brett (Norton) ; 4. Quincey (Norton) ; 5. Simpson (AJS) ; 6. Braun (Horex) ; 7. Farrant (AJS) ; 8. Mc Intyre (AJS).

CLASSE 500 cmc.

1. Duke (Gilera), 1 h. 25' 49", moy. 144,100 kmh. ; 2. Amm (Norton), 1 h. 25' 53" ; 3. Armstrong (Gilera) ; 4. Kavanagh (Guzzi) ; 5. Anderson (Guzzi) ; 6. Brett (Norton) ; 7. Mc Intyre (AJS) ; 8. Coleman (AJS) ; 9. Simpson (Matchless) ; 10. Quincey (Norton).

SIDECARS

1. Noll (BMW), 55' 59", moy. 122,800 kmh. ; 2. Schneider (BMW), 56' 00" ; 3. Smith (Norton), 57' 09" ; 4. Schmid (BMW).

CIRCUIT DE FELBERG

Course internationale disputée sur le circuit de Felberg, près de Francfort devant plus de 50.000 spectateurs.

Cette épreuve se courait dans toutes les catégories : 125, 250, 350, 500 et sidecars.

C'est dans cette catégorie que s'est produit un accident dont Oliver est la grande victime. Au cours du deuxième tour, en pleine action, contre l'allemand Hillebrand, les deux pilotes s'accrochèrent.

Oliver s'en tire avec une fracture du

LE SPORT EN ALLEMAGNE

bras, tandis que son passager était sévèrement commotionné. Le passager de Hillebrand également fut atteint, mais termina la course, ce qui amène Hillebrand en deuxième place derrière Noll.

En 500, duel intense entre Ahearn et Quincey, tous deux sur Norton.

C'est finalement Ahearn qui l'emportera de 2/5 de seconde et qui, dans son ultime effort, chuta juste après la ligne d'arrivée, sans gravité heureusement.

Walter Zeller, pour sa première sortie après son accident du Nurburgring, se classe troisième sur une BMW, officielle, semble-t-il.

En 350, belle course de Hohl sur DKW, qui réalise un temps supérieur de 12" 3/10 seulement à celui du vainqueur des 500 cmc.

APRES « LA SOLITUDE »

Après « La Solitude » et, pour les sides, le Circuit de Felberg, le classement du championnat du monde tel que nous l'avons donné dans notre dernier éditio-

rial, a subi quelques modifications dans certaines cylindrées.

En 125 et 250, aucun changement. Hollaus et Haas, respectivement gardent leurs places et sont virtuellement tous deux champions du monde.

En 350, Anderson rétrograde de sa place de leader à celle de troisième au profit de Coleman et de Amm qui se trouvent maintenant premier et second avec 18 points et 16 points. Anderson en totalise 14. Ce changement assez sensible, intervient à la suite du Grand Prix d'Allemagne remporté par Amm devant Coleman, alors qu'Anderson, lui, a abandonné.

Dans les demi-litres, aucun changement pour le quatuor de tête formé de Duke (30 pts), Amm (22 pts) et Coleman (9 pts) ex-æquo avec Kavanagh. Pierre Monneret arrive ensuite avec 8 pts en cinquième place, position qu'il pourra encore améliorer s'il court à Monza et peut-être même avant, puisque nous le trouvons sur la liste des engagés du Circuit de Villefranche de Rouergue qui se dispute le 8 Août.

Mais c'est en side que va nous venir la grosse surprise. En effet, Oliver accidenté à Felberg, n'a pas couru à « La Solitude » ce qui a permis à Noll de se rapprocher à deux points (Noll 22 pts, Oliver 24 pts), et il se pourrait bien que l'anglais ne puisse courir avant Monza. Mais il lui suffit d'une seule victoire pour avoir le titre, et il est probable qu'Oliver fera tout son possible pour retrouver sa pleine forme.

A la troisième place, Smith remplace Hillebrand contraint à l'abandon au G. P. allemand. Ce dernier est actuellement cinquième derrière Schneider, mais nul doute que sa classe lui permette de reprendre au moins la quatrième place à son compatriote.

ÉPREUVES A VENIR

MOTO-CROSS DE LACAPELLE-MARIVAL

Le lundi 16 août 1954, le MC du Bassin Houiller de l'Aveyron organise, avec la participation du Comité des Fêtes, le 2^e Moto-Cross National de Lacapelle-Marival.

En catégorie 350 cmc., où trois manches sont prévues, s'affronteront Vouillon, Vinetty, le belge Degraux, Malbec, Sauca, Cros, Jalabert, Melous, Durand.

En catégorie 500 cmc., le plateau est beaucoup plus chargé, ce qui nous promet une lutte sévère entre Brassine, Champion de France, Théveney, Verrecchia, Vouillon, Vinetty, Cros, Degraux, Batisse, Boisserie, Guif, Sauca et Roux, etc...

Le circuit de 800 mètres très ombragé visible en totalité, et la participation des meilleurs pilotes nationaux permettent d'espérer le succès mérité.

MOTO-CROSS DE RENNES

Le 29 août prochain, le Club Motocycliste Rennais présente son 2^e moto-cross national sur le circuit de la Freslonnière, ramené à 800 mètres, avec visibilité accrue.

Deux cylindrées, 350 et 500 cmc., avec participation étrangère des anglais Inglis et Fox, du belge Meert et des français Charlier, Lusseyrand et Tiarcelin.

Service de cars de la ville au circuit. Départ de la première course à 14 h. 30.

MOTO-CROSS DE VALS-LES-BAINS

Le Moto-Club du Bas-Vivarais organise le 8 Août 1954 à Vals-les-Bains, son 2^e Moto-Cross national avec la participation des champions français et internationaux en catégories 250, 350 et 500 cmc.

CHANGEMENT DE DATE

Le Moto-Club d'Avignon nous signale que son Circuit International de Vitesse aura lieu le 5 septembre et non le 12 septembre comme indiqué précédemment.

Les essais pour ce circuit auront lieu la veille, samedi 4 septembre.

CIRCUIT DE BARCELONE

C'est le 3 octobre prochain qu'aura lieu le V^e Grand Prix d'Espagne comptant pour les classements du Championnat du Monde.

Le circuit est celui de 3 kms 790 situé dans le parc de Montjuich.

Trois catégories s'y disputeront : les 125, 350 et 500 cmc.

Pour toute correspondance, s'adresser Real Moto-Club de Cataluna, Plaza de Tetuan, 36, Barcelona, Espana.

OU IREZ-VOUS DIMANCHE ?**MOTO-CROSS**

- 8 août : La Gacilly (M.C. Morbihan).
- » Malicorne (M.C. Maine).
- » (M.C. Bas-Vivarais).
- » Watten (M.C. Berguois).
- » Ferrière (M.C. Rouen).
- » (A.M.C. Orléanais).
- » Lavaur (M.C. Vauréen).
- » (A.M. Giennoise).

GRASS-TRACK

- 8 août : Saintes (M.C. Saintongeais).

VITESSE

- 8 août : course de côte Col Bayard (M.C. Alpin).
- » (U.M. Ain).
- » circuit de vitesse de Villefranche-de-Rouergue (M.C. Rouerguats).
- » circuit de vit. (M.C. Cannes).

■ MOTO-CLUB CHATILLONNAIS. — Nos sociétaires sont informés qu'en raison de la période des congés annuels, l'activité du MCC cesse complètement pendant toute la durée du mois d'août pendant lequel il n'y aura aucune sortie ou réunion amicales.

L'activité reprendra effectivement après les vacances, c'est-à-dire avec la réunion bi-mensuelle qui aura lieu le jeudi 2 septembre 1954, à partir de 21 heures, au siège social, Café Moderne, 47, rue Gabriel Péri, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

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



ci, prenant tour à tour la première place et abaissant régulièrement le record du tour.

Au 10^e tour, Collot, alors qu'il était deuxième, rate un virage et se fait passer par Goffin. Collot repart et entreprend une belle remontée, mais rechute au 19^e tour, perdant ainsi toute chance de passer en vainqueur la ligne d'arrivée.

Campbell remporte facilement cette épreuve devant Goffin, à 14".

CLASSEMENT 350 cmc.

1. Campbell (Aust.) les 120 km. en 58' 49" 2 (moyenne : 122 km. 400).
2. Goffin (B.) 59' 03" ; 3. Collot (F.) ;
4. Flahaut (F.) ; 5. Stormont (N.-Z.) ;

A gauche, départ des 500 cmc. : Goffin (78), Collot (70), Campbell (58). - Ci-dessous, à l'arrivée, les visages de Collot (à gauche) et Campbell sont marqués par l'effort que viennent de fournir ces deux pilotes.



Drion, Bétemps, Murit, etc... Très vite, Haldemann prend la tête suivi de Drion, Bétemps et Murit. Jusqu'au 9^e tour, les places ne changent pas, mais au 10^e tour, Haldemann abandonne, laissant la première place à Drion devant Bétemps et Murit. Drion, toujours secondé par sa fidèle passagère, Mlle Inge-Stoll-Laforge, mena une très belle course, montrant une fois de plus qu'il mérite bien le titre de champion de France.

CLASSEMENT SIDES 500

1. Drion (F.), les 100 km. en 53' 20", moy. 112 km. 978 ; 2. Bétemps (F.), 54' 03" ; 3. Murit (F.) à 1 tour ; 4. Reichlin (S.) ; 5. Duheim (F.). Tous les autres concurrents ont abandonné.

Record du tour en 2' 03" par Haldemann, soit à la moyenne de 117 km. 173.

Dernière épreuve de la réunion, la course des 500 cmc. solo allait opposer à nouveau Campbell et Jacques Collot. Cette rivalité nous promettait du sport, car Campbell était bien décidé à rééditer sa victoire des 350 et Collot voulait bien gagner chez lui. Nous notons la présence au départ de Goffin et Godwin, capables de renverser tous les pronostics. Très vite, un groupe de trois hommes se détache : Campbell, Collot et Goffin. Là, comme en 350, nous assistons à une lutte sensationnelle entre Collot et Campbell. Bientôt, Goffin est lâché. Au dernier tour, Collot est en tête ; à 150 mètres de l'arrivée, il rentre trop vite dans un virage, freine... et Campbell passe la ligne d'arrivée avec 1" d'avance sur Collot. Goffin et Stormont, respectivement 3^e et 4^e, firent une belle démonstration.

Victoire de Campbell, mais qui aurait aussi bien pu revenir à Collot. Ces deux hommes sont d'authentiques champions, et souhaitons de les trouver réunis pour une revanche.

A

VESOUL

CAMPBELL (AUST.) DEUX FOIS VAINQUEUR

Pour la troisième édition de son épreuve, le Moto-Club Haut-Saônois a réussi une très belle manifestation qui attira quelques 30.000 personnes, stoïques sous le brûlant soleil de Vesoul.

Douze concurrents se présentèrent au départ de la catégorie 350 cmc. Dès le premier tour, Flahaut passe en tête, suivi de Campbell, Collot et Goffin. Au tour suivant, Flahaut rétrograde (ennuis mécaniques) et Campbell est premier devant Collot. Pendant plusieurs tours, Campbell et Collot se livreront une lutte sans mer-

6. Dauwe (B.) ; 7. De Polo ; 8. Godwin ;
9. Fuhrer ; 10. Basso.

Record du tour par Campbell et Goffin (1' 55") à la moyenne de 125 km. 217.

Au départ des side-cars, nous trouvons dix équipages et parmi eux Haldemann,

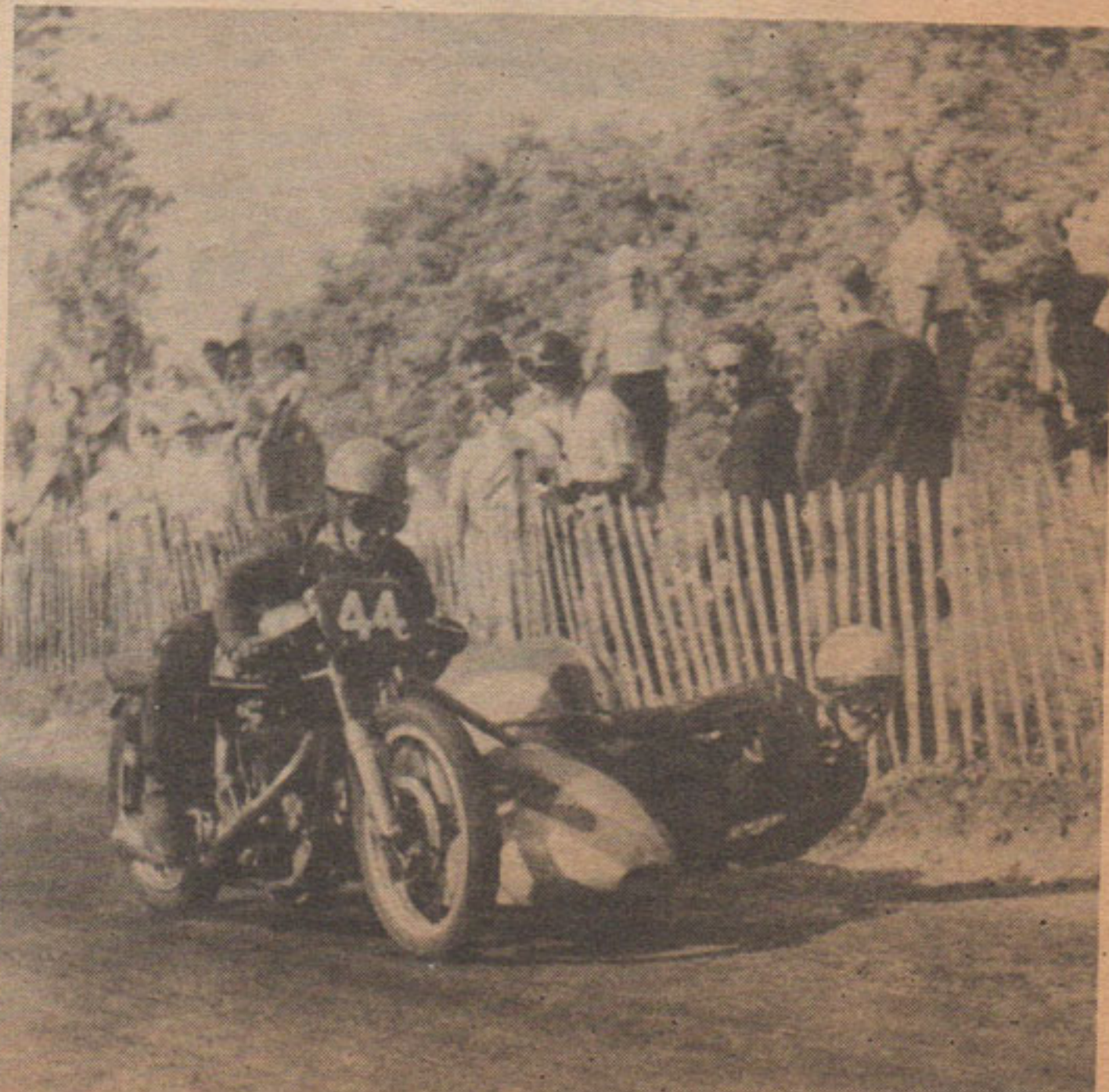
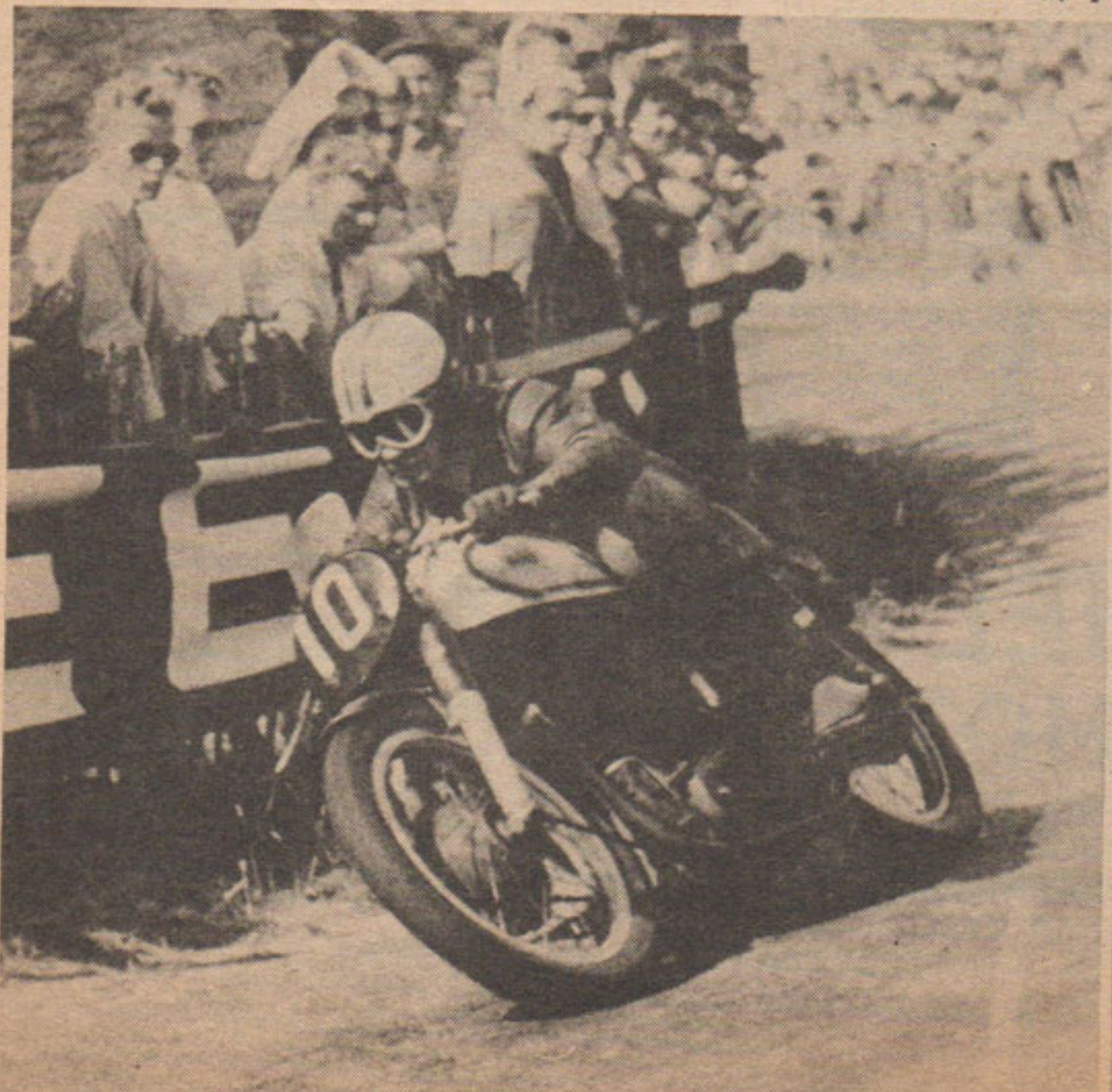
A gauche, un passage de Collot (Norton) à qui revient le record du tour en 500 cmc. à 133,3 kmh. - A droite, Drion (Norton), premier en side-car.

CLASSEMENT 500 cmc.

1. Campbell (Aus.), les 120 km. en 55' 35", soit à la moyenne de 129 km. 714 ;
2. J. Collot (F.), 55' 36" ; 3. A. Goffin (B.), 57' 02" ; 4. Stormont (N.-Z.), à 1 tour ;
5. Insermini (F.) ; 6. Haynes ; 7. Crouzet ;
8. Flahaut ; 9. Fuhrer.

Le meilleur tour fut accompli par J. Collot, 1' 48", soit 133 km. 333.

A l'issue de cette épreuve, Collot reçoit le « Casque d'Or Veedol ».





QUELLE QUE SOIT VOTRE VITESSE...
 POUR ÊTRE ASSURÉ DE VOUS FAIRE ENTENDRE
 ADOPTEZ L'AVERTISSEUR D'AUTO A REDRESSEUR INCORPORÉ

VM 110

SANS ACCUS DIRECTEMENT
 SUR LE VOLANT MAGNÉTIQUE

OU L'AVERTISSEUR
 HAUTE FRÉQUENCE — **F8 B**
 A SON DIRIGÉ

SANOR
 LE PROJECTEUR DE SON




Une Huile extraordinaire

POUR SCOOTERS
 CYCLOMOTEURS, VÉLOMOTEURS



LA TECHNIQUE LA PLUS MODERNE
 L'EMBALLAGE LE PLUS PRATIQUE

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

APRES AGRANDISSEMENT : Ristourne aux anciens clients

LE CADRE RÉNOVÉ
 Réparations réservoirs. Fourches télescop. Travail rapide et soigné
R. BONNOT
 172 - 174, Rue de Romainville
 MONTREUIL (S.) — AVR. 41-55
 Expéd. gare Vincennes-Fontenay



AVANT APRÈS

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



sur demande indication de nos dépositaires

Quelques modèles disponibles
 Motos de 250 à 1.000 cmc.

SERVICE PIÈCES DÉTACHÉES
 REPARATIONS (Ouvr' en Août)

BSA ARIEL SUNBEAM

MOTO-BASTILLE ne pas confondre
 Directeur : R. DANVIGNES
 6, Bd Richard-Lenoir - PARIS — Tél. : ROQ. 29-28

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

RÉSULTATS SPORTIFS

MOTO-CROSS

JANSEN VAINQUEUR A WANNEGEM-LEDE

Disputé sur un magnifique circuit et sous un chaud soleil, le moto-cross de Wannegem-Lede a rencontré un grand succès. Les meilleurs pilotes belges étaient opposés aux plus grands as britanniques.

14 pilotes prennent le départ de la première manche. Somja part en tête, entraînant tout le peloton, Mingels étant 7°. Peu après, Baeten et Jansen passaient Stonebridge. Quant à Mingels, il perdait régulièrement du terrain, sa fourche avant hors d'usage. Leloup tenait tête aux anglais Nex et Draper. Finalement, Somja se classe premier, malgré les assauts de Baeten et Jansen. Malgré son handicap, le champion d'Europe se classe huitième.

Dès le départ de la deuxième manche, Mingels prend la tête qu'il ne quittera plus. Baeten chute au 1^{er} tour, prenant ensuite 2 tours de retard, Somja, mal parti, ne pourra faire mieux que 11°, cependant que Jansen prenait la deuxième place à Meunier. La course se terminait dans cet ordre, l'avance des leaders les empêchant d'être inquiétés ; Jansen est premier au classement général, finissant troisième dans la première manche et deuxième dans la seconde.

Classement général : 1. Jansen (Saroléa); 2. Mingels (FN); 3. Eeckhout (BSA); 4. Stonebridge ; 5. Van Heuwerzwijn ; 6. Nex ; 7. Leloup ; 8. Meunier ; 9. Draper ; 10. Rombouts, etc...

LE CIRCUIT DE L'ISERE

Cette épreuve de régularité peut s'inscrire parmi les plus dures, sinon la plus dure des compétitions de ce genre. Le privilège d'une situation géographique au cœur des Alpes fait que le Moto-Club Dauphinois a pu se permettre cette année de donner en pâture aux concurrents plus de 10 cols à franchir.

Organisé pour la douzième fois, mais sur un parcours entièrement nouveau empruntant les routes de montagne de l'Isère, de la Savoie et des Hautes Alpes, le circuit de l'Isère motocycliste se courrait sur une distance de 500 kms. Il n'y eut pas besoin d'autre départage pour effectuer le classement et cela remplit d'aise concurrents et dirigeants. A noter que la moyenne des 175 cmc. avait été élevée à 50 kmh. et que malgré cela cette catégorie est l'une des moins pénalisées. Il y a lieu de regretter simplement que les équipes de « marque » qui se complaisent à disputer des épreuves genre « promenade » où l'on obtient des « ex-æquo » faciles ne viennent pas se mesurer « à la loyale » sur de véritables épreuves de régularité comme celles qui sont organisées trois fois par an par le MC Dauphinois.

Sur 39 engagés, 15 concurrents seulement furent classés et notamment aucune 500 cmc. ne figure au classement.

Nous donnons rendez-vous à tous les amateurs pour notre deuxième Critérium d'Automne qui se disputera le 17 octobre.

Voici le classement :

Cat. 175 cmc. : 1. Lesage (Aiglou) ; 2. Marmonnier (Sachs-Libéria) ; 3. Delaini (Alcyon) ; 4. Ode (Vespa) ; 5. Delangue (Vallée) ; 6. Bourguignon (Follis) ; 7. Launoy (Gnome-Rhône).

Cat. 250 cmc. : 1. Savoye (Koehler-Escoffier) ; 2. Gabert (BSA) ; 3. Rosaz (Monnet-Goyon) ; 4. Quillet (Jonghi) ; 5. Bonzy (Puch).

Cat. 350 cmc. : 1. Angelloz (Jawa) ; 2.

Cohet (Saroléa) ; 3. Bailetto (Royal Enfield).

Le challenge Inter-Club est remporté par le Moto-Club du Mont Blanc avec Angelloz, Bailetto et Bonzy.

MOTO-CLUB DE MARTIGUES

Dix clubs étaient présents à la Concentration Motocycliste des Martigues, organisée dans le cadre des fêtes de la Saint-Pierre.

Le Gymkhana a été remporté respectivement par Chesnaud de l'AM Marseillaise et Barduzzi du MC Martigues.

Cette journée dominicale du 4 juillet se termina à la satisfaction de tous les participants.

MERITES RECONNUS

Classement catégorie Scooter du Rallye Grasse-Grenoble-Grasse, 650 kms, 42 kms de moyenne, 3/4 d'heure d'arrêt à Grenoble.

1. Mr Davlot, sur Scooter Speed, 115 cc. ; 2. Mr Dauche sur Scooter Mors-Speed 125 cmc., tous les deux sans pénalisation.

De plus, la coupe du silence toutes catégories (35 machines environ), a été décernée à Mr Dauche (Mors-Speed), au cours de l'épreuve de maniabilité.

En effet, les 650 kms parcourus n'auraient vraisemblablement pas permis de désigner le vainqueur. Aussi, dès leur arrivée, les concurrents ont été soumis non seulement à une épreuve d'accélération et de freinage, mais à une épreuve de silence pour démontrer qu'un bon motocycliste peut se déplacer à une assez vive allure sans pour cela faire trop de bruit.

C'est le conducteur de Scooter, Mr Dauche (Mors Speed) qui a remporté la coupe du silence. Il fut considéré à l'unanimité du jury comme le moins bruyant, prouvant ainsi éloquemment que vitesse n'est pas obligatoirement synonyme de vacarme, lorsque la bonne volonté est de la partie.

COURSE de COTE

BURGGRAF, GRAND VAINQUEUR A NANTUA

Malgré la pluie et le froid, la course de côte Nantua-Apremont, longue de 3,300 kms a vu le triomphe de Burggraf qui remporte 4 catégories : 175, 250, 350 et 500, Bétemps remportant la catégorie side.

RESULTATS

Tourisme 175 cmc. : 1. Collomb, 3'27" 1/5 ; 2. Lamenet.

Tourisme 250 cmc. : 1. Mille Morel, 3' 22"1 ; 2. Garry, etc.

Tourisme 500 cmc. : 1. Guillot, 2'57"2 ; 2. Rîminati.

Sidecars : 1. Mugues, 3'53"2 ; 2. Favre, 500 à 1000 cmc. : 1. Roche, 3'5" ; 2. Montagne.

Course 175 cmc. : 1. Burggraf, 3'11"4 ; 2. Bétemps.

250 cmc. : 1. Burggraf, 3'7" ; 2. Rîminati.

350 cmc. : 1. Burggraf, 3'5", moy. 64 kmh. 216 ; 2. Montagne.

500 cmc. : 1. Burggraf 2'58"3, 66 kmh. 517 ; 2. Besse.

Sidecars : 1. Bétemps 3'18" ; 2. Claisse.

REPRISES
MÊME AVEC UN

1^{er} VERSEMENT DE

GAITE-MOTOS MONT-PARNASSE

4, IMPASSE DE LA GAITE, PARIS 14^e — DAN 55-43

Demandez-nous la liste complète contre 50 frs en timbres

ECHANGES

LE SOLDE EN

6 - 9 - 12 MOIS

SEUL VRAI CREDIT DANS CES CONDITIONS - (OUVERT AU MOIS D'AOUT)

125 CMC.
Jonghi sélecteur équipée
Gnome-Rhône fourche téles.
Motobécane susp. ar. f. tél.
Terrot culb. 4 vit f. tél.

175 CMC.
Peugeot 4 v. f. tél. susp. ar.
Alcyon AMC culb. 4 v. sél.

Motobécane susp ar. f. tél.
4 vit. sélect.
Guiller AMC fourche télescop.
DS Malterre AMC susp. ar.
fourche télescopique.

250 CMC.
Monet 4 vit. sél. culb.
Puch 4 vit sél. f. tél. d-selle

BSA C11 culb. sél. au pied
four. télescop.

350 CMC.
Peugeot bloc-moteur
Terrot 4 vit. sél. culb.
Terrot 4 vit. sél. four. tél.
Ariel 4 vit. sél. culb.
Royal-Enf 4 vit. sél. f. tél.

Motobécane culb. susp. ar.
four. téles.

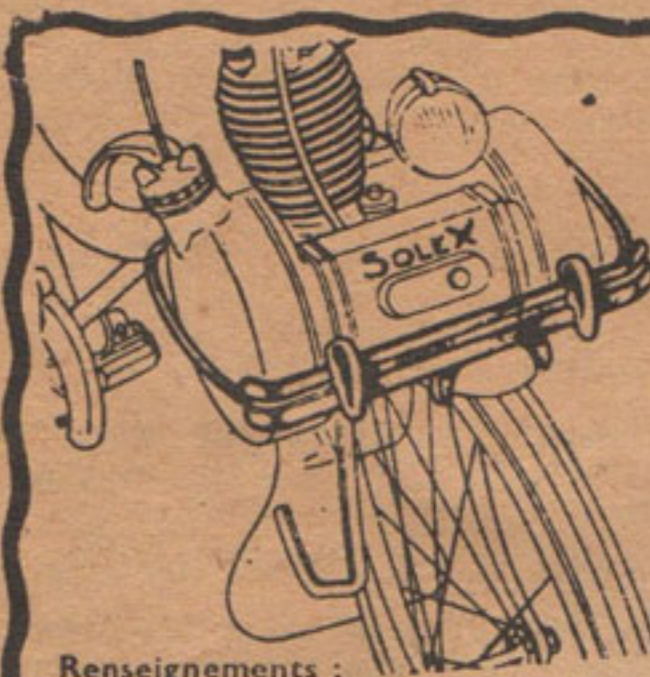
500 CMC.
Monet culb. 4 vit. sél.
BSA M20 4 vit. sél.
Indian 2 cyl. très belle
BSA AAT susp. ar. f. tél.

SIDE-CARS
500 Terrot culb. 4 vit. sél.

Zundapp KS 600 flat-twin
4 vit. sél. culb.
Plus. sides solo à part 25.000

SCOOTERS
125 Bernardet 4 vit.

VOITURES
Citroën coach 4 places
203 fin 52 abs. imp. bleu RAF



JEANNERET, de Nice

vous offre pour votre
VELOSOLEX
4 articles de sa fabrication :
Le **PARE-CHOCS** amovible
(breveté S.G.D.G.), d'une
efficacité extraordinaire qui
donne un cachet très élé-
gant à votre Vélosolox.
La **POIGNEE** pour porter
très facilement votre Vélo-
solox d'une main.
Le **FIXE-BAVETTE** pour
garde-boue avant.
Le **FIXE-PAQUET**

Renseignements :

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

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

- Bougie "G. N." -

A couronne d'Etincelles
HAUT RENDEMENT
DEPARTS FACILITES



Type V Spécial pour 2 temps dur
évite le perlage et l'encrassement
PRIX : 540 F.

Ets NICOT
151, RUE DE ROME
PARIS-17^e C.C.P. 2155-55

Bte S.G.D.G.

Agents Motocistes...



La béquille "TELESCO"

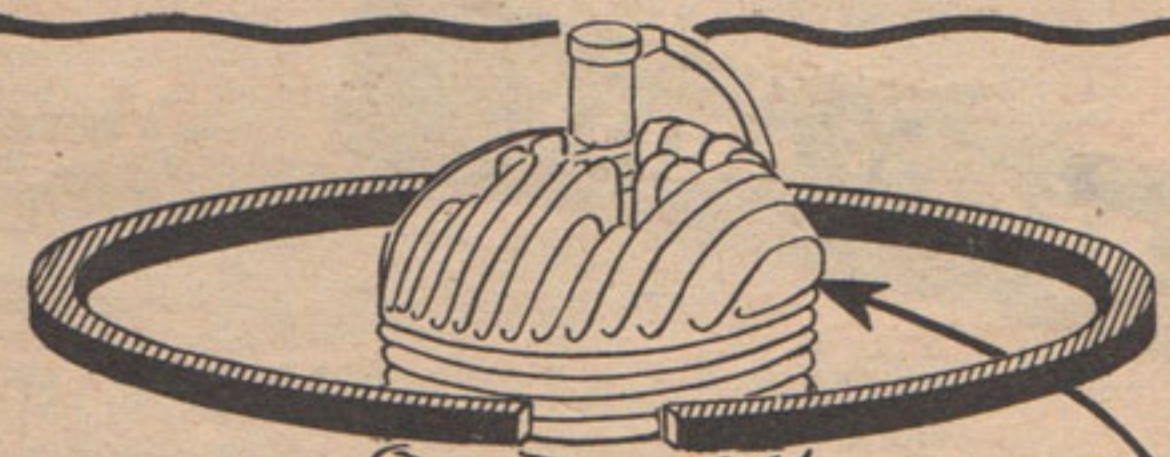
A BLOCAGE INTERIEUR
AUTOMATIQUE

est d'une conception entièrement
nouvelle.

S'adapte à toutes motos et, par
sa longueur variable, à toutes
hauteurs de terrain.

Sa manœuvre est aisée et son
système de blocage par BILLES
sur CONE est garanti INUSABLE

L. & J. CHOPIN, 45 r. du Coudray, NANTES (L.I.)



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

150

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie
Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2^e)

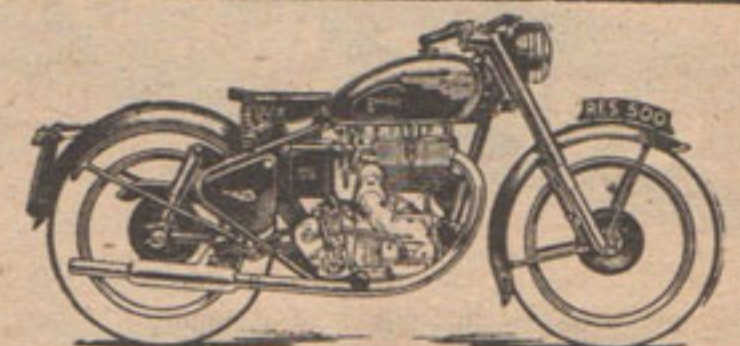
Royal Enfield

(Toutes pièces neuves et d'origine)
Agence Générale Exclusive
Ets Pierre PSALTY

80, avenue des Ternes, PARIS-17^e - ETO. 55-52

LA MOTOCYCLETTE

— Sure
— Solide
— Rapide
— Economique



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

LIEGE-MILAN-LIEGE

La célèbre épreuve du Royal Motor Union de Liège a connu cette année encore un succès digne de ses antécédents.

A part un incident dans le col de Gavia — un camion s'étant renversé, la circulation était interrompue — l'épreuve s'est déroulée dans de bonnes conditions, mais fut beaucoup plus dure que les années précédentes.

Le vainqueur absolu est le belge Emile Chevolet (250 Adler) qui eut bien du mal à distancer son rival, l'allemand Staab (NSU-Max). Ce n'est qu'au deuxième passage, à Vipiteno, que Chevolet prit l'avantage sur Staab, pénalisé de 8' 15".

La 4^e place du classement général est remportée par l'équipe allemande Ebbert-Tegge (side 350 Victoria) qui devança l'équipage side Zundapp 600 de Kritter-Swoboda, 9^e au classement général. Ces deux équipes firent une grosse impression, surtout l'équipe Zundapp qui réalisa les meilleurs temps dans le Stelvio et le Giovo, cols redoutables pour leurs virages brusques et leur chaussée recouverte de graviers.

Une des performances les plus intéressantes de Liège-Milan-Liège est celle réalisée par l'italien Carissoni (125 Rumi) qui termine 7^e au classement général, de-

vant des machines d'une cylindrée bien supérieure (1.200 Harley, par exemple !).

Une des caractéristiques de l'édition 1954 de cette épreuve est d'ailleurs l'exceptionnel comportement des moyennes cylindrées (250 cmc.) qui se placent en tête du classement.

Sur les 10 premiers, nous trouvons cinq 250, une 125, un side 350, un side 600, une 500 et une 650.

Les français Martz et Vallée (side 600 Zundapp) ne possédaient pas toutes les pièces nécessaires pour passer les diverses frontières. Heureusement, la compréhension des douaniers leur permit de passer avec le minimum de formalités. Venu du Maroc, cet équipage ne se classe que 31^e, les pilotes ayant perdu beaucoup de points dans les montagnes.

Au retour, la rapide portion d'autos-trade (Kaiserlautern) permit à certains concurrents de prendre une heure d'avance sur leur moyenne, cependant que d'autres pilotes collectionnaient les pénalisations.

La coupe des constructeurs revint à Puch devant NSU.

Finalement, cette épreuve, sensiblement plus dure que les autres années, n'en a que plus d'importance, car même le vain-

queur est pénalisé, ce qui prouve que sa place de premier a été méritée sur la route et non gagnée dans quelque épreuve de départage où le hasard joue le plus grand rôle. D'ailleurs, la participation des équipes allemandes (NSU, Victoria, Zundapp) et autrichienne (Puch) montre bien l'intérêt que suscite chez les constructeurs une telle épreuve.

Le R.M.U. de Liège, qui prépare déjà son épreuve pour 1955, conservera la même formule qui semble bonne, car nous ne trouvons pas un seul ex-æquo à l'arrivée.

CLASSEMENT GENERAL

1. Chevolet (Adler 250 cc) ; 2. Staab (NSU 250 cc) ; 3. Vrancken (Triumph 650 cc.) ; 4. Ebbert-Tegge (Victoria 350 cc.) ; 5. Greven (Puch 250 cc.) ; 6. Gnaser (Puch 250 cc) ; 7. Carissoni (Rumi 125 cc.) ; 8. Allenberg (Maico 250 cc) ; 9. Kritter-Swoboda (Zundapp 600 cc side) ; 10. George (FN 500 cc) ; 11. Wraith-Breland (side Ariel) ; 12. Sterkendries 13. Muller-Hauenstein (side) ; 14. Gindrat ; 15. Best ; 16. Keller ; 17. Moisson ; 18. Borguet ; 19. Cavyn ; 20. Lambert.

COUPE DES CONSTRUCTEURS

- 1 Puch (Greven, Krammer, Gnaser) ; 2. NSU (Staab, De Jonckheere, Bruning-De-ridder) ; 3. Harley-Davidson (Borguet, Cavyn, Chalon).

COUPE DES ASSOCIATIONS OU CLUBS

1. Gend. Nat. Belge ; 2. ADAC.

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 3 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes).

MOTOBECANE MOTOCONFORT

OCC. Motoconfort 125 bon ét. px int. BAULOT, Alé. 28-95
MOTOBECANE 175 11000 k tte eq. casques av. ou ss remorque Fulgur 120000 à déb DEVOTO 84 r. Moslard Colombes (S.).
175 Motob. 53 ét. nf t. eq. 110. 12000 km. - Arg. 13-49.
V. Motob. 175 pft. ét. Fleurquin, 52, r. de Lancry. P-10^e
Motob. 53 pft ét. ent. eq. crédit. Petit 35 r Brochant P-17^e

GNOME-RHONE

125 GR R4C juill. 53. Dun- cas, 20 rue Pressoir. Paris-20^e vis. ap. 19 h. 90 000 fr.

RENE GILLET

R. Gillet 125 Impec. 1952 ac- cess. PRO. 55-60 Poste 403.

PEUGEOT

125 Peug. bn état accessoires 60000. LAME, 6 Moulin Joly Paris 11^e après 19 h.

TERROT

125 Terrot parf. ét. 2 all Vic. H. CASTETS Le Raincy, S.O.

TERROT 100 cc révisée px à déb. Ric. 90-36 9-13 h. 15-20 h.

MOTOS ALLEMANDES

DKW 350 t. b. é. 130 garage de La Saune r. de la Saune-15^e

TWN Hérisson 250 fin rodage LAFFILAY 7 r. Le Bua 20^e, dimanche matin. Le soir 19 h.
PART. vd Zundapp 750 cc type Russie ent. d'orig. av. side tracté px int. ARAMBOL 14 r. de Paris Charenton (Seine).

BMW R 12 95000 Pils 25 rue de Chabrol, P-10^e. TAI. 59-87

Zundapp KS 601 ét. nf. Impec. equi. uniq. Rinaldi 50 r. du Champron St-Etienne (L.)

BMW R512 rem Fulg. Lamy 37 r Chauveau Neuill. MAI 94-42

MOTOS ANGLAISES

VELOCETTE 150 20000 k 90000 Velocette 200 17000 k. 165000 ROY 26 av Joffre Meudon S.O.

250 Excelsior 2 t. 3000 k gar. 15 mois. px 170000. COLLIN, 51, rue des Carrières, Epinay-sur-Seine

350 BSA B 31 1953 imp. écr. : BEGUIN 11, r. E.-Zola, Orly

AJS 53 16 MS rodée 270000. RABOT 11 r. d'Orsel Paris-18^e

A. V. Norton 16H 500 révisée BRUMENT Jouy-s-Morin S-M.

BSA B 31 ét. neuf 4500 km 250.000. RAQUIN. Bel. 02-73.

MOTO Royal-Enfield 350 cmc. fourche téles bon état 80000. 76 rue du Surlélin (au fond passage) Paris 20^e.

MOTOS AUTRICHIENNES

URG. 250 Puch 52 état parf. entier. équipée avec ou sans rem. Fulgur. BOUDIN, 14 rue Chevreul, Suresnes. Tous les jours à partir de 18 h 30.

MOTOS AMERICAINES

HARLEY 750 imp. vis. sam. dim 57 av Jaurès Aubervilliers

MOTOS BELGES

Gillet-Herstal ét. nf 250 cc cul. 52 susp. ar. f. t. sé. 4 v. t-sad compt. kl 150 Pichaud 34 bd Pt Joubert, Poitiers V.

MOTOS TCHEQUES

JAWA 500 eq. 8000 k SEBAH Mac. 36-34 - 12 h. 30-13 h. 30

Jawa 350 Impec. tte eq. vis ap. 19 h. Leray 51 r V.-Hugo Maisons-Alfort (Seine).

MOTOS DIVERSES

100 MOTOS sélectionnées. Voitures. Reprises. Crédit.

MOTO-RECORD

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

NSU 250 culbutée ét. neuf Monet 232 cross ét nf. VOURY 2 r des 3-Marches, Blois.

Velocette 350 ACT 140000

Sunbeam S. 7. 340000

Terrot 350 lat. 60000

Terrot 500 R.G.A.S. 190000

Jonghi 250 130000

BSA 250 150000

Gillet-Herstal 350 150000

Motobécane 175 100 et 130000

Durkopp 100 25000

Gnome-Rhône 125 35000

Scotter Terrot 70000

et plus de 60 motos à partir de 15000. Quelques BSA 250 disp BARE-MOTOS, 123 av. Foch, St-Maur (Seine). Gra. 09-66

NOS REPRISES

125 Motobécane
125 Scooter Guillier
125 Vespa équipée
175 Motobécane
250 Puch susp. ar. fourche tél. Agence Motobécane : 79, Boul Montparnasse, 6^e.

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.

CREDIT TOTAL Motos-Scoot. 157, av. du Maine. Ség. 26-40

VENTE - ACHAT - ECHANGE MOTOS LAUMIERE

85, av. Jean-Jaurès, Paris-19^e

MOTO Guzzi 160 cc 1952 MIDAN 14 bd Péreire. Wag. 95-04

DKW - RT 250

Neuves et d'occasion disponibles 116 bd Serurier 19^e. Bol. 77-62

EXPOS. perman. de 150 vélo-motos et sides d'occas. sélect. à partir 40000. Cyclecars et voitures sport.

Vélocettes récentes à 50 % du prix catal.

Jusqu'à 80000 crédit sans premier versement.

Abonnem. grat. à Moto-Revue à tout acheteur.

Roger Sceaux 4 r Beaurepaire Pantin Tél. : NOR. 15-18

MOTO DEMOLITION

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

ON DESIRE ACHETER

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

SCOOTERS CYCLOMOTEURS

LAMB. ital n. carén. cse dble empl 15000 k. pft ét. 65000 fac. paiem. Ber. 02-87 matin.

SCOOT. Motob. Avril 54 115000 35 r. Ledru-Rollin St-Maur S.

BERNARDET 125 cc mot. nf. 250 cc non immatriculé.

SPEED 54 état neuf absolu

Crédit 1 an - GSM 8 rue des Ecoles-5^e - Odé. 62-98.

Scooter Guillier mot. AMC ét. nf. tt équipé 100000 f. très urgent maladie. garanti. Créd. poss. RIC. 75-28.

Sterva 175 ét. neuf 3500 k. px tr. int. 3 r Jarente Paris-4^e

Vespa 53 5000 km. tr. b. état pour 80.000. Lebon, 11 rue St-Jean. Noisy-le-Sec.

ECHANGES

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

GUZZI 250 course à vendre ou éch. contre 4 CV Renault même 1^{er} modèle. LEBER QUIER 3 r. St-Jacques, Rouen

DIVERS

REMORQ. Fulgur p. scooter 1000 k 9000 f. Ber. 02-87 matin

JANTES ITALIENNES (type championnat du monde) en alliage léger pour machines sport et course.

FREINS-MOYEURS « COLLI » Compétition

P. COLLIGNON A.F.A.C Fontaine (Isère)

FONDS DE COMMERCE

A VEND. fonds cycles-motos centre ville, bon chif. d'aff. Facilités, logement, s'adresser LE GUELLAFF, rue de Paris Morlaix (Finistère).

EMPLOIS

CHERCHE mécanic. moto qual. Ecrire « Moto-Revue ».

VOITURES A VENDRE

50 petites voitures

à partir de 100.000 francs Simca, 4 CV, Peugeot, etc.

Reprises Motos et Scooters CREDIT 6-8-12 Mois

23, boul. Péreire - Paris 17^e

Vette Rollux mot. Ydral b. état. STRIBICK, La Neuville par Juniville (Ardennes).

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

Disponible :
125 cmc. à 175 cmc.
PIECES DETACHEES

MOTOBÉCANE

MOBYLETTE
SCOOTER
Accessoires spéciaux

6, Bd RICHARD-LENOIR
(BASTILLE)

STATION

BASTILLE

PARIS-XI^e - ROQ. 43-43

CONCESSIONNAIRE
EXCLUSIF

TERROT

LIVRAISON IMMEDIATE **250 cmc**
VENTE A CREDIT
12 MOIS

Réparations rapides
Station

de la **Résidence**

Service SHELL

Pierre ROUTHURE

42, av. du Mal Foch

CHATOU (S.-O.)

Tél. : PRIncesse 29-96

SOLDES ANNUELS

des fins de séries

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

Tél. : CEN. 83-11 et 12

aperçu de quelques prix

DEMI-BOTTE veau naturel 3.500

DEMI-BOTTE box fauve .. 3.500

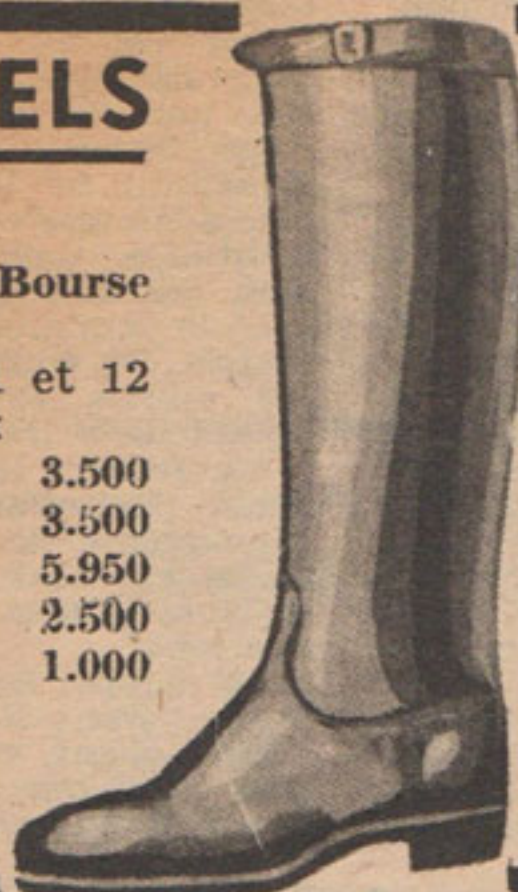
BOTTES noir ou couleur .. 5.950

CHAUSSURES mod. divers 2.500

MODELES D'ETE depuis .. 1.000

(quantité limitée)

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



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

PARIS-NORD-MOTOS

Agent Officiel

au service de
4 grandes marques

Peugeot

BSA

TERROT

GNOME RHONE

Pièces détachées
Tous Accessoires

VENTE A CREDIT

Atelier de Réparations

3r. Ernestine-PARIS-18^e • ORNANO.34-08

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR

38 r. du Château-d'Eau

PARIS-10^e

NOR. 08-09

TOUS

vêtements

de cuir

MOTO

et

combinaisons

en cuir pour

compétition

Exigez la

marque

CHROME-

CUIR

CATALOGUE

GRATUIT

SUR DEMANDE



Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

D.K.W. — B.M.W.

N.S.U. — ZUNDAPP

PUCH — VICTORIA

etc.

PIECES ADAPTABLES

de notre fabrication

Vente — ACHAT

Motos — Epaves

Réalésage - Embiellage

Pièces à la demande

CRUPDA

21, r. Monge, Puteaux

Tél. : LON. 02-63

AGENCE OFFICIELLE

TERROT

AVENUE FOCH — DIJON

TOUTES PIECES DETACHEES D'ORIGINE
POUR TOUTES CYLINDRES

HARLEY - DAVIDSON

Agence Officielle : 14, bd Soult - PARIS-12^e

— Stock pièces détachées — DOR. 49-42

Echange Standard Complet

REALESAGES EMBIELLAGES

REPARATIONS

REVISIONS

PEUGEOT
MOTOBECANE
MONET-GOYON
TERROT
ULTIMA

Sidecar IMPERIAL

Stock pièces détachées

Livrables

France et Colonies

Remise aux patentés

ETS DUNOIS

34, rue de Charonne

PARIS-11^e - ROQ. 17-13



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

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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

LA SOCIETE MOTOCYCLE

166, Rue Lafayette — PARIS

informe sa clientèle que le magasin
reste ouvert pendant la Période des Vacances

DRESCH

PIECES ORIGINE

écrite :

CHAMARANDE (S.O.)

Vente : Garage

16, rue Belles Croix, 16

ETAMPES (S.-et-O.)

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



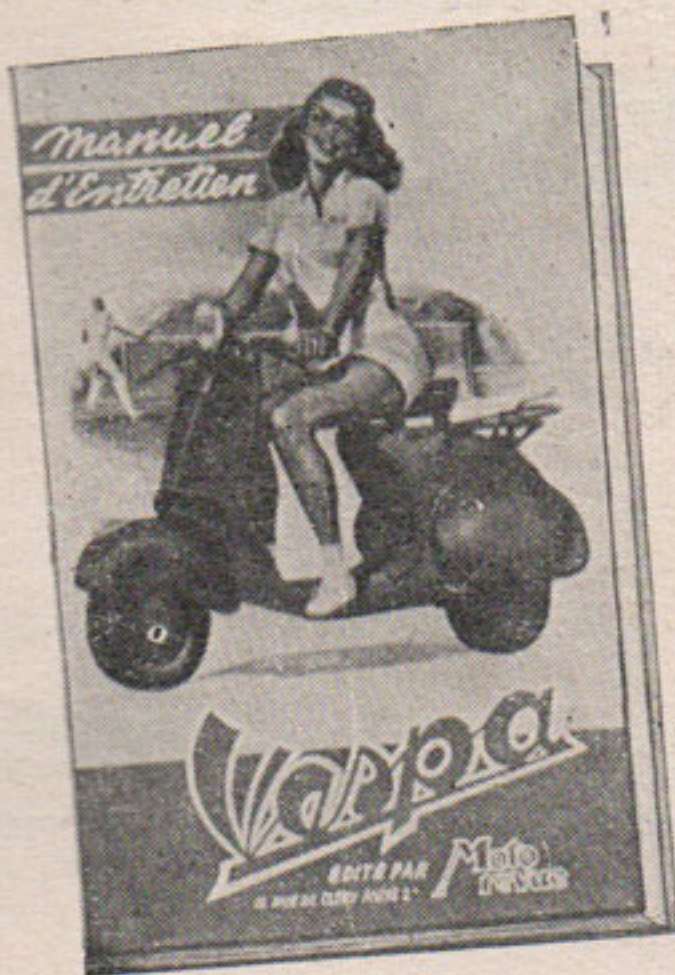
Prix : 750 fr. (par poste 850)



Prix : 495 fr. (par poste 547)



Prix : 500 fr. (par poste 545)



Prix : 525 fr. (par poste 580)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT
Prix : 590 fr. (par poste 650 fr.)

TRACTION AVANT CITROEN
Prix : 595 fr. (par poste 655 fr.)

TERROT et MAGNAT 125 cmc.
Prix : 400 fr. (par poste 445 fr.)

MOTOBECANE 125 lat.
Prix : 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.)

L'ART DE CONDUIRE (Motos, Vélocycleurs, CycloMOTEURS)
Prix : 430 fr. (par poste 475 fr.)



Prix : 490 fr. (par poste 537)



Prix : 410 fr. (par poste 455)

TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 60 x 100 cm.
Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 80 fr. - Pour 2 tableaux 100 fr., et 20 fr. par tableau supplémentaire.

Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.
Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.
Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.
Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.
Moteur VELOSOLEX : 350 fr.
Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 fr.
Bloc-moteur YDRAL 125 : 450 fr.

CARNET DE BORD du Motocycliste : 60 fr. (franco 80 fr.)

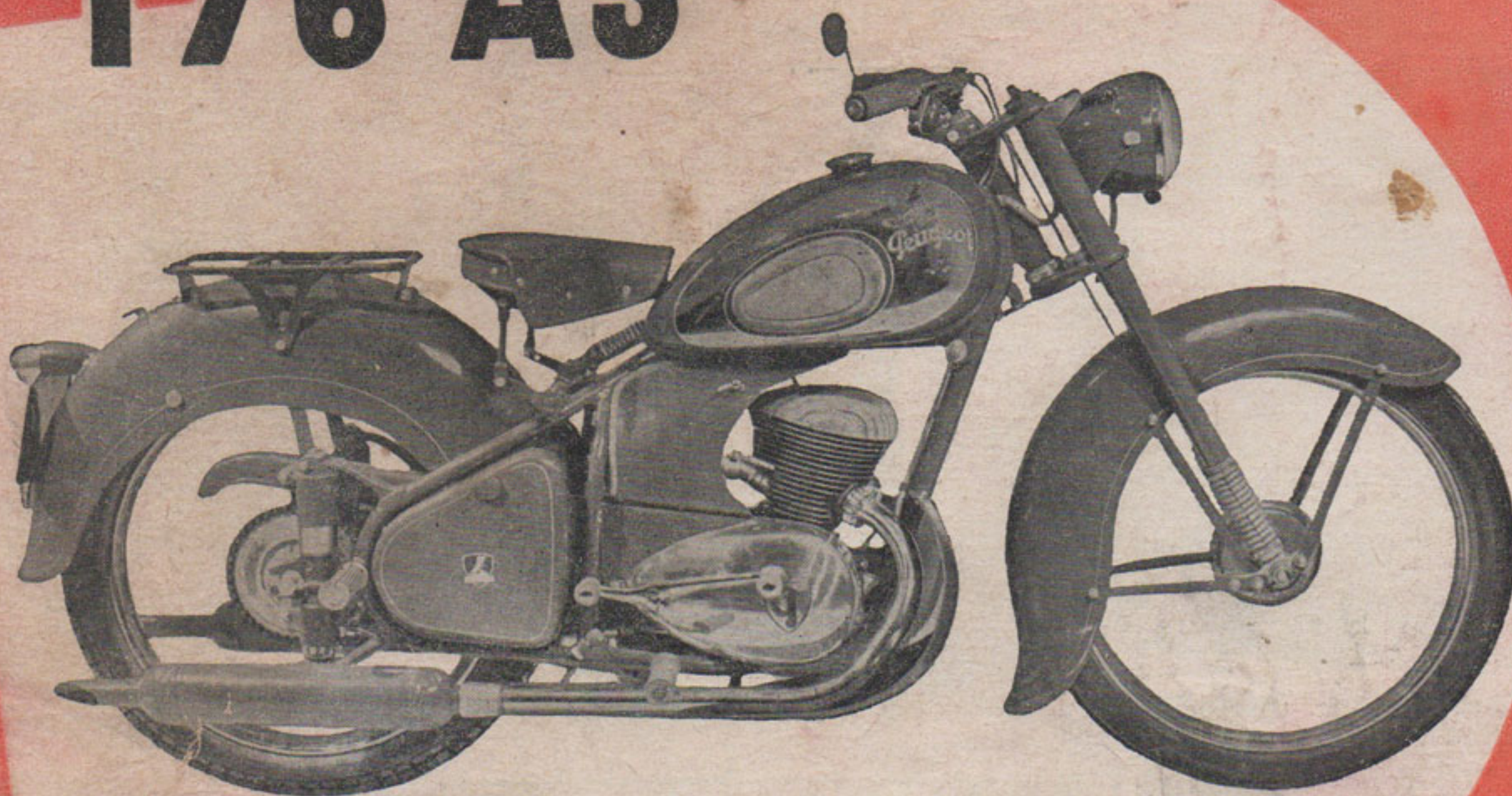
RELIURES : 350 fr. (franco 425 fr.)

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 : 485 fr. (par poste 535)

176 AS



Nouvelle motocyclette légère

175 ^{cm³} - BLOC MOTEUR 2 TEMPS
4 VITESSES PAR SELECTEUR
FOURCHE TELESCOPIQUE
SUSPENSION ARRIERE.

Performances

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

Présentation

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

Prix : Complet en ordre de marche

148.500 Frs

(Taxe locale en sus)

VENTE A CRÉDIT EN 6, 9, OU 12 VERSEMENTS

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

Peugeot