

# Moto revue

42<sup>e</sup> ANNEE. — 28 AOUT 1954. — N° 1.201

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

40 frs

FILTRES  
A AIR

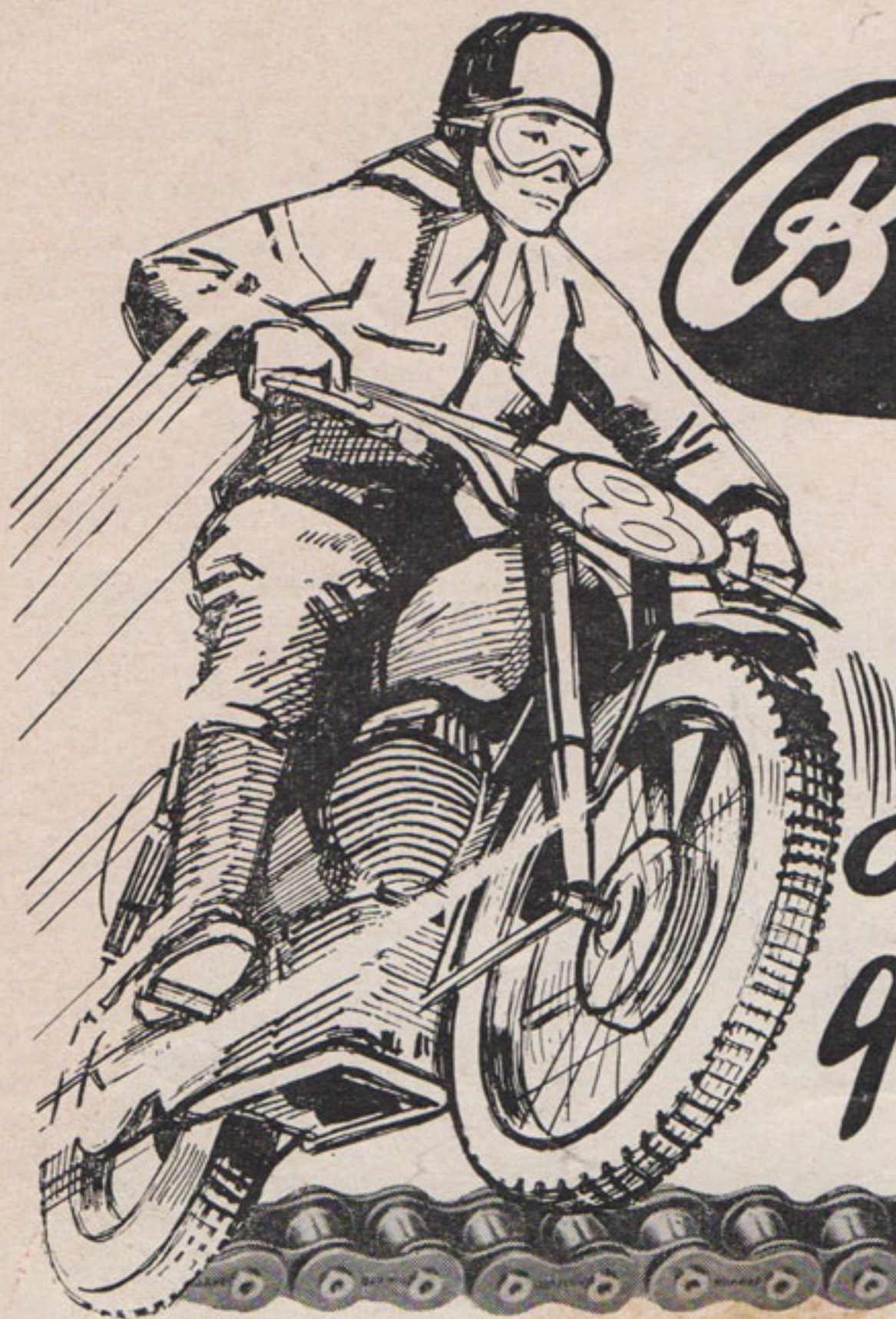


TÉLÉPHONE :  
GUTENB. 73-32  
4 LIGNES GROUPEES  
C.C. POSTAL : 297-37

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

En Italie comme en Autriche, en Angleterre comme en Allemagne,  
la préparation aux 6 Jours Internationaux bat son plein.





# Brumpton

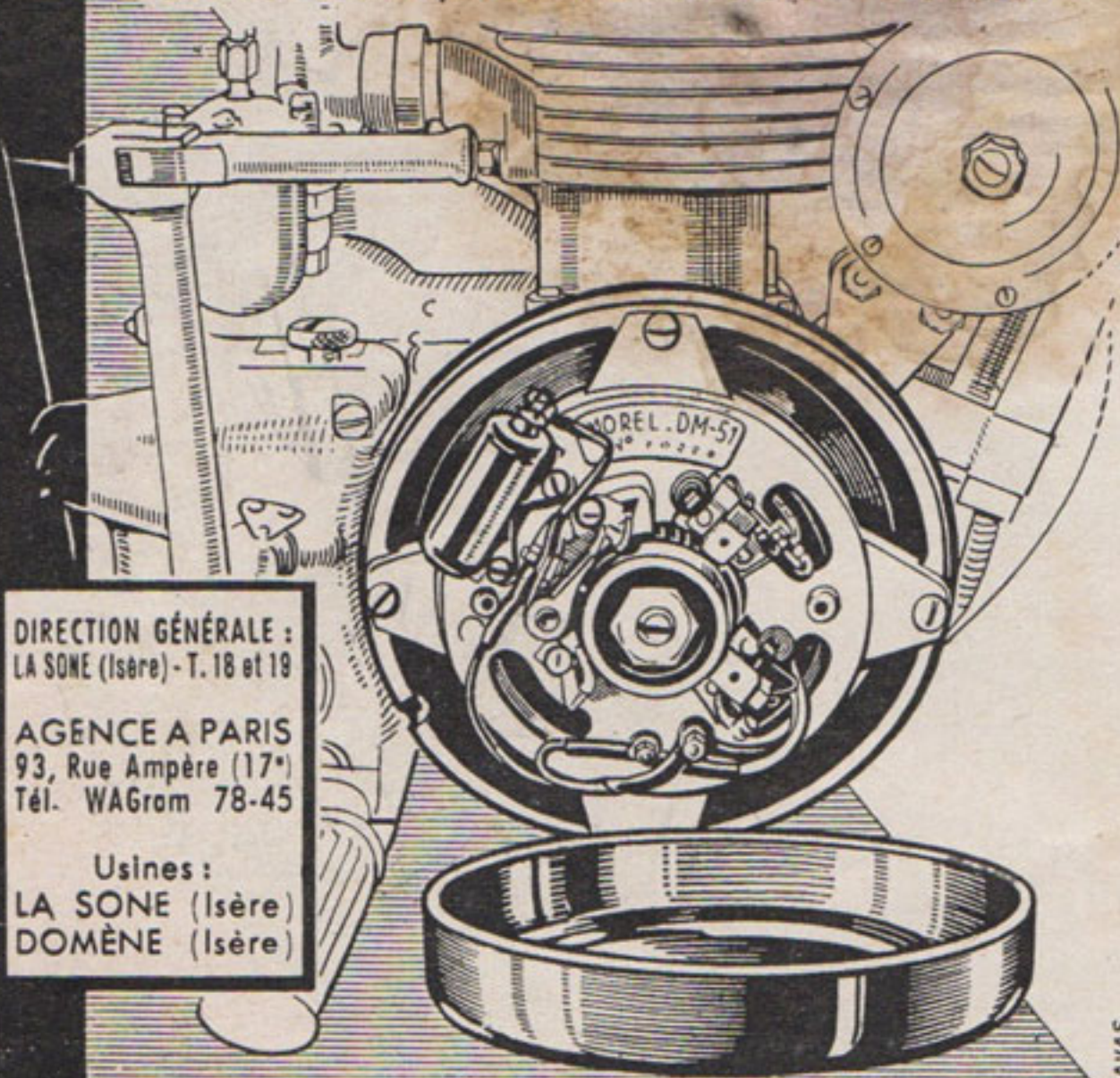
&

## RENOLD

### Les chaines de qualité supérieure

## DYNAMO DM.51

EN BOUT D'ARBRE, POUR VÉLOMOTEURS ET MOTOCYCLES



DIRECTION GÉNÉRALE :  
LA SONE (Isère) - T. 18 et 19

AGENCE A PARIS  
93, Rue Ampère (17\*)  
Tél. WAGrom 78-45

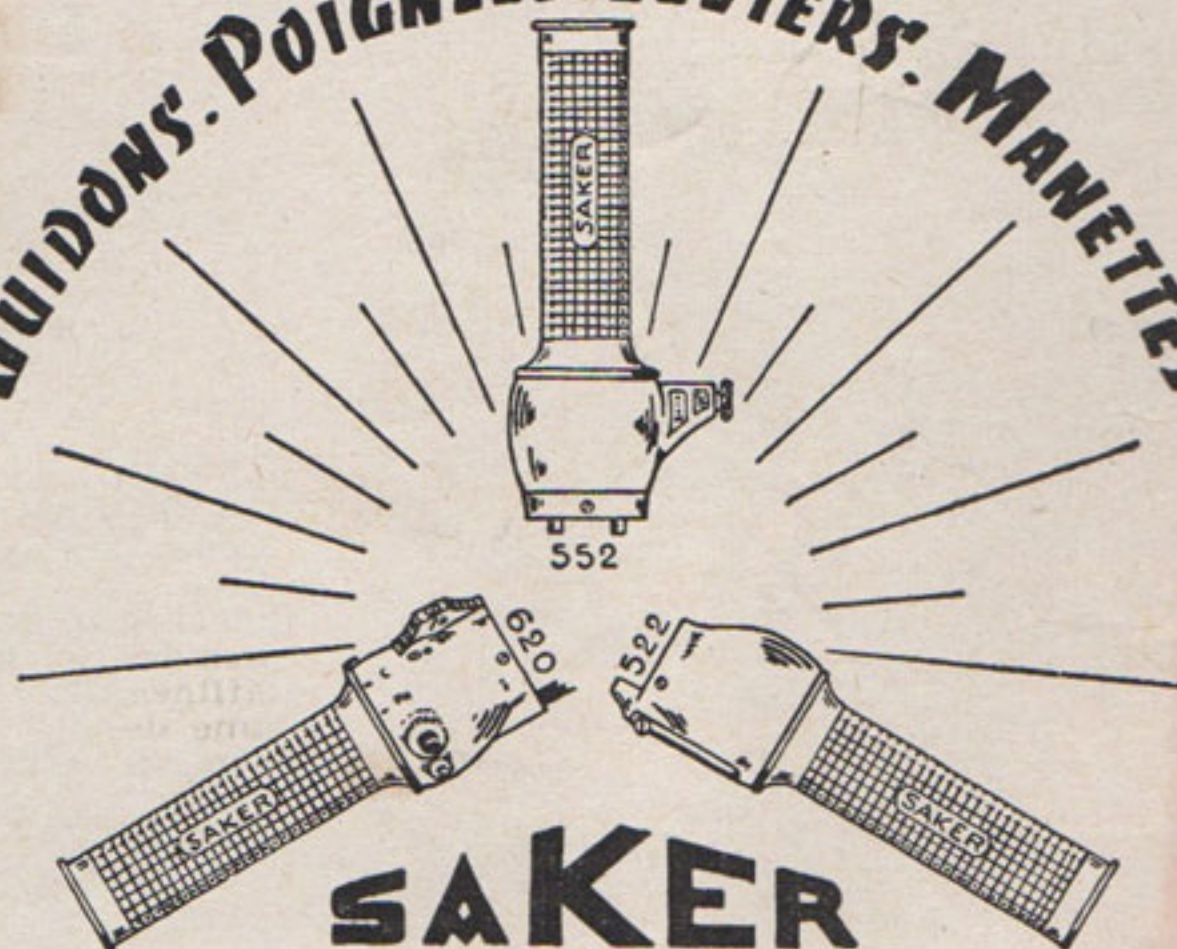
Usines :  
LA SONE (Isère)  
DOMÈNE (Isère)



## MOREL

MAGNÉTOS - INTERRUPTEURS DE BATTERIE  
COUPLEURS SÉRIE PARALLÈLE - COMMUTATEURS  
D'ÉCLAIRAGE - BOBINES D'ALLUMAGE

GUIDONS. POIGNÉES. LEVIERS. MANETTES



## SAKER

POIGNÉES  
A TIRAGE RECTILIGNE

MONTAGE RAPIDE SUR TOUS GUIDONS

COURSE SPORT TOURISTE  
FIXATION RÉGLABLE DES CABLES  
PAR VIS





*Quel PROGRÈS!* Vous ne  
serez pas déçu

*...si vous achetez le meilleur*

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

**Le 125 cc. MOTO-UNION**

*c'est autre chose!*



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

ALLUMAGE  
DELCO  
DYNAMO-BATTERIE

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

FOURCHE  
TELESCOPIQUE  
SUSPENSION AR.

ROUES à BROCHE  
UNIQUE  
Démontage simplifié

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

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

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

Fourche AV et suspension AR télescopiques et graissage sous pression.

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

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

Méfiez-vous des machines lourdes et volumineuses avec des malheureux moteurs 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<sup>e</sup>) — TELEGRAMMES : DEKAVE - PARIS

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



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<sup>e</sup> - Tur. 96-56



QUELQUES AGENCES  
DISPONIBLES

**CREDIT 12 MOIS**

**LE**



**PRÉCARBURATEUR**

VIX - VAPOR - HUMIDIFIER

P. tous modèles, toutes marques  
motocyclettes, vélomot., scooters

Puissance augmentée 20 à 35 o/o

Réduction de carburant 25 o/o

Des reprises foudroyantes

**PRIX : 7.000 Fr.**

Brevets **RICHARD**

**VICTORIA-PARK - NICE**

Concessionnaires demandés



ACHETER UNE MOTO, UN SCOOTER  
C'EST BIEN

mais penser à l'acheter chez un  
SPÉCIALISTE C'EST MIEUX

**R. KIENÉ** 73, Quai du  
Point-du-Jour

**BILLANCOURT - MOL 64-02**

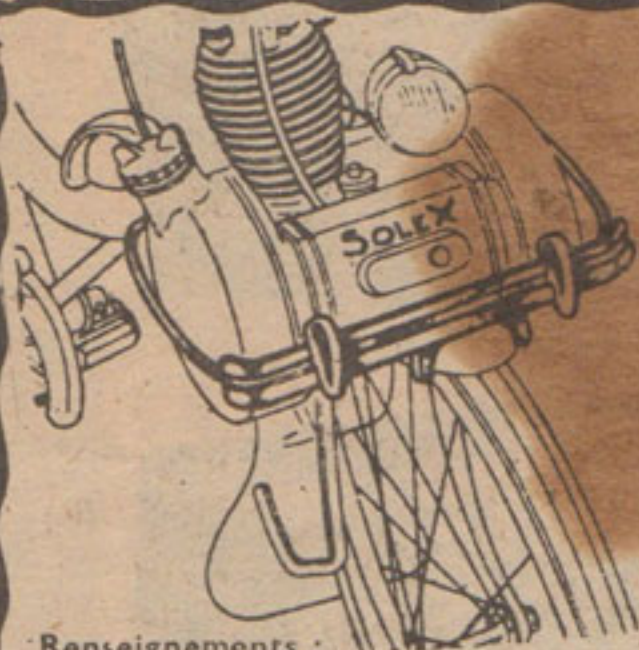
**DISPONIBLE : Tous modèles**

MOTOS, SCOOTERS, PUCH, MAGNAT-DEBON, KÄLHER-ESCOFFIER

ALCYON, NORTON, STARLETT, PALOMA

**SERVICE APRES VENTE : Toutes les pièces assurées**

**CRÉDIT : 6, 9, 12 MOIS**



**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 Velosolex.

La **POIGNEE** pour porter  
très facilement votre Vélo-  
solex d'une main.

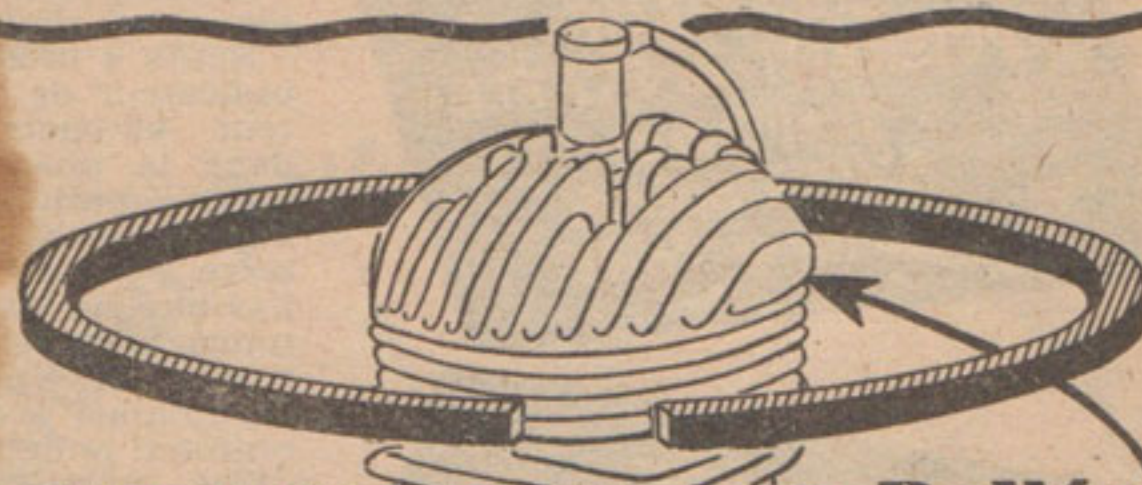
Le **FIXE-BAVETTE** pour  
garde-boue avant.

Le **FIXE-PAQUET**

Renseignements :

**Etabl<sup>ts</sup> H. JEANNERET & C<sup>ie</sup>**

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



**Segments noirs Amedée Bollée**

Surface traitée au Parcolubrite

épaisseur 3 microns

**spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps**

à refroidissement par air

150

**Les Etablissements BEAUSOLEIL**

9, rue St-Sabin - PARIS-11<sup>e</sup> — ROQ. 59-46

Spécialisés depuis 1910

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



**MOTO-CEINTURES**

MARQUE DÉPOSÉE

**POUR VOTRE SANTÉ**

**FRANCE - ÉLÉGANCE** - Fabricant

20 bis rue des Jumeaux - TOULOUSE.

Disponible :

125 cmc. à 175 cmc.

**PIECES DETACHEES**

**6, Bd RICHARD-LENOIR**

(BASTILLE)

**MOTOBÉCANE**

STATION

BASTILLE

**MOBYLETTE**

**SCOOTER**

Accessoires spéciaux

**PARIS-XI<sup>e</sup> - ROQ. 43-43**

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



SI VOUS DESIREZ UNE BONNE MACHINE

**G I M A T E R R O T**

**A E R M A C C H I J O N G H I**

**N. S. U. 100 G N O M E - R H O N E**

**- L A M B R E T T A -**

PAYABLE EN 15 MOIS

UN SEUL MAGASIN, UNE SEULE MAISON :

**BARBES-MOTO-CYCLES**

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

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

Cyclomoteurs CAZENAVE - « VAP »

Cyclomoteur MOUSTIQUE « JUNIOR »

AVEC 9 MOIS DE CREDIT

**B. S. A. - SUNBEAM**

ACCESSOIRES POUR MOTOS - SCOOTERS

Ouvert de 8 h. 30 à 19 h. 30. Fermé le Dimanche

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

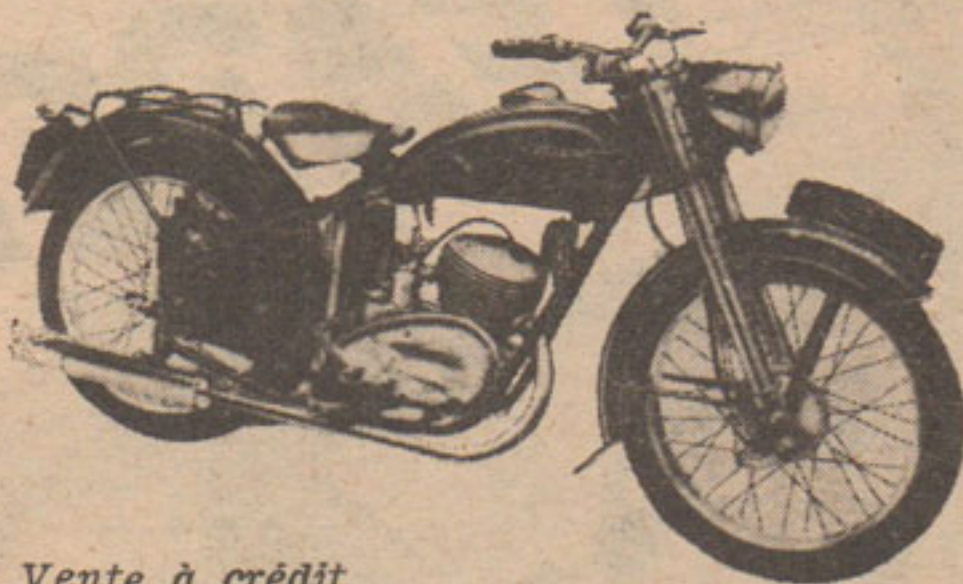
BAISSE SES PRIX

CONSERVE SA QUALITE

LIVRE 4 NOUVEAUX MODELES

dont une moto légère

de 3 CV à : **145.000 fr.**



Vente à crédit.

DEMANDEZ LE CATALOGUE

Pour l'Algérie, adressez-vous à :

« LA RENOVATION INTEGRALE »

107, Chemin Fontaine Bleue, 107 — ALGER

AGENTS REGIONAUX DEMANDES PARTOUT

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

Renseignements et plans sur demande.



Le Champion  
de France  
1952-1953

Cat. 500 cmc

**JACQUES  
COLLOT**  
dit :



*J'utilise  
exclusivement*  
**VEEDOL**

Collot a choisi VEEDOL parce qu'il sait que, grâce à son indice de viscosité record, VEEDOL conserve son pouvoir lubrifiant intégral... même aux plus grandes vitesses. Jamais de "pépins" avec VEEDOL ; c'est une huile sur laquelle on peut compter !

**Pour les moteurs "2 temps"  
utilisez aussi VEEDOL**

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

**VEEDOL**  
LA PREMIÈRE HUILE DU MONDE

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



*Un modèle pour chaque usage...*

**TOURISME  
COURSE  
SPORT**



*Casques*

**GENO**

**MEFIEZ-VOUS DES CONTREFAÇONS !**

Vente exclusive aux grossistes  
**GUENEAU-GENO** 6, Faubourg Saint-Honoré  
PARIS-8<sup>e</sup> — ANJ. 12-38

**MON "2 TEMPS"  
ROULE  
"LE TONNERRE"**



Avec la  
"SPÉCIALE 2 TEMPS"

**Bret-oil**

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

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

la « Spéciale 2 temps » **BRET-OIL** est **GRAPHITEE** sur demande.

écrivez à :

**BRET-OIL**

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

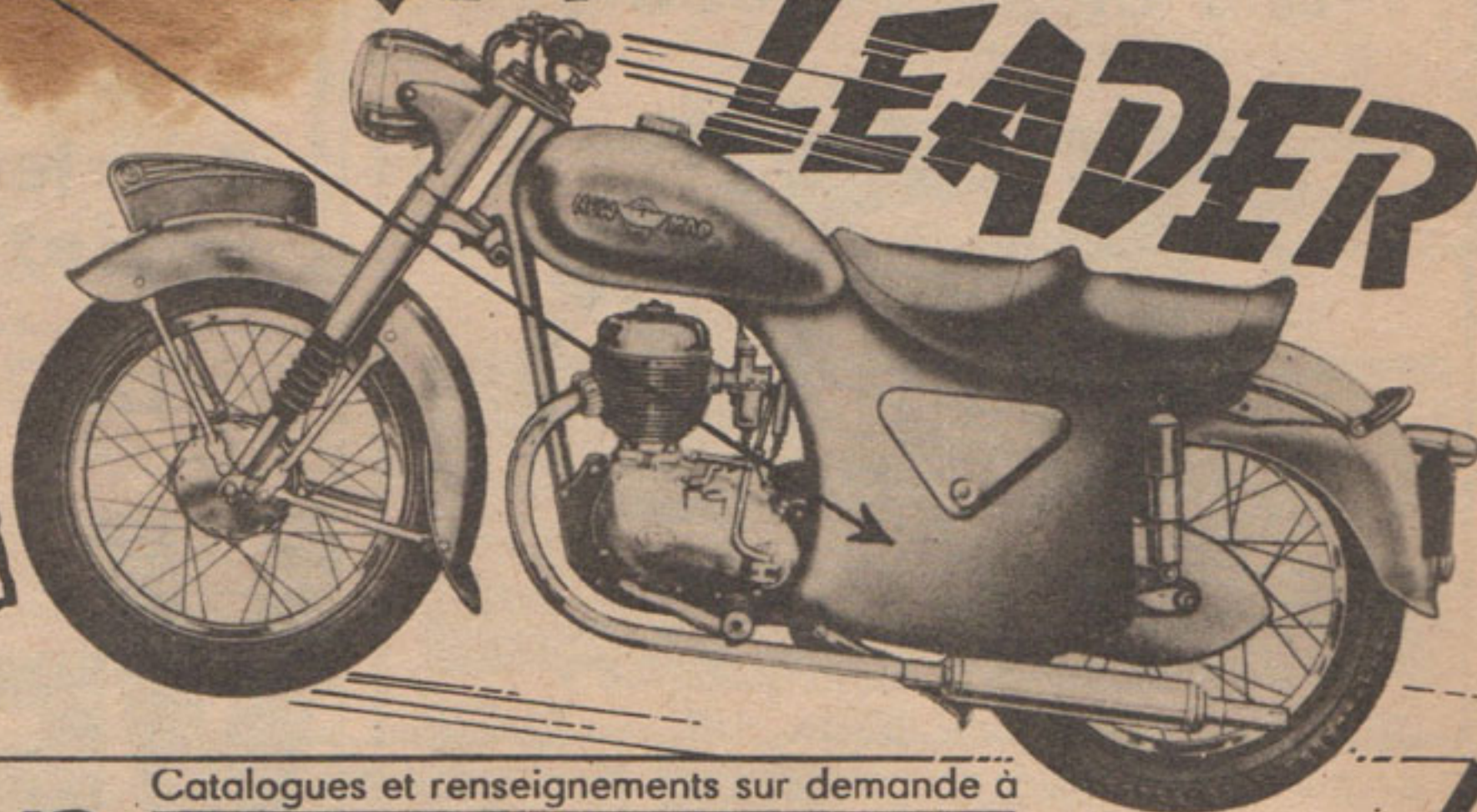
**À Volonté !**  
*moto carrossée, ou classique*



avec le modèle  
**1954**

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

**LEADER**



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



MOTOCYCLETTES

**NEW-MAP**

124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

Catalogues et renseignements sur demande à

PARIS : M. LEFEVRE, 30 r. de Charenton (Bastille)  
ROUEN : M. ABRAHAM, 41, rue de Crosne  
TOURCOING : M. GERARD, 21, rue de Dunkerque  
REIMS : M. PERARD, 17, boulevard Pasteur  
NANCY : M. LEFEVRE, 3, rue Léopold Lallement

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°.

● 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°)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —



**S**i nous parlions un peu des piétons ? Car enfin, dans toutes les mesures prises pour faciliter la circulation, il semble qu'ils aient été fâcheusement « oubliés ».

Or ils sont au même titre que les motorisés, et en particulier dans les grandes agglomérations, des usagers de la route, dans ce sens qu'il est inévitable qu'à un moment donné de leurs pérégrinations, ils « débordent » de leur domaine (le trottoir) pour pénétrer dans celui des engins à deux ou quatre roues (la chaussée).

Etre piéton n'est évidemment pas péjoratif « en soi », puisque nous le sommes forcément tous plus ou moins... ne serait-ce que pour atteindre notre véhicule.

Mais il est non moins évident qu'en tant que participant actif de la circulation, il est anormal de ne pas songer à lui imposer cette même discipline que l'on entend, et à juste titre, imposer à ses confrères motorisés.

Nous ne reviendrons pas sur les différents types de piétons indisciplinés que nous avons souventes fois illustrés : les distraits, les peureux, les téméraires, les méfiants, les provoquants, les indifférents, les sportifs amateurs de slalom, les timides, les audacieux, les respectables à l'allure lente et digne, les irrités aux réactions imprévisibles...

Nous en oublions certainement : une étude « scientifique » du piéton reste encore à faire !

Pour en revenir à notre sujet, et toute plaisanterie mise à part, il ne saurait y avoir de circulation sans danger pour tous, sans que les piétons soient astreints à respecter certaines règles élémentaires.

L'une de celles-ci, et qui pourrait, sous certains points de vue, être très efficace, est l'obligation pour les piétons d'utiliser les passages cloutés, ces fameux passages cloutés qui, trop souvent de nos jours, n'ont plus qu'une valeur... décorative.

Une autre règle encore : le piéton ne doit être sur la chaussée que lorsqu'il veut traverser une rue. Or essayez un peu de passer dans les rues où les braves « crainquebilles » occupent les bordures du trottoir !

Et encore : les feux de croisements doivent être respectés par tous, piétons ou motorisés. Et ces derniers ne doivent pas être les seuls à encourir les foudres de la loi lorsqu'ils « brûlent » un feu rouge.

On parle beaucoup de l'éducation des usagers de la route. C'est très bien... mais à condition que les piétons ne soient pas oubliés.

Et nous aimerions bien voir les agents de la circulation faire preuve à leur égard du même zèle qui les anime pour réprimer les infractions des motorisés.

Que chacun y mette du sien et tout ira beaucoup mieux !



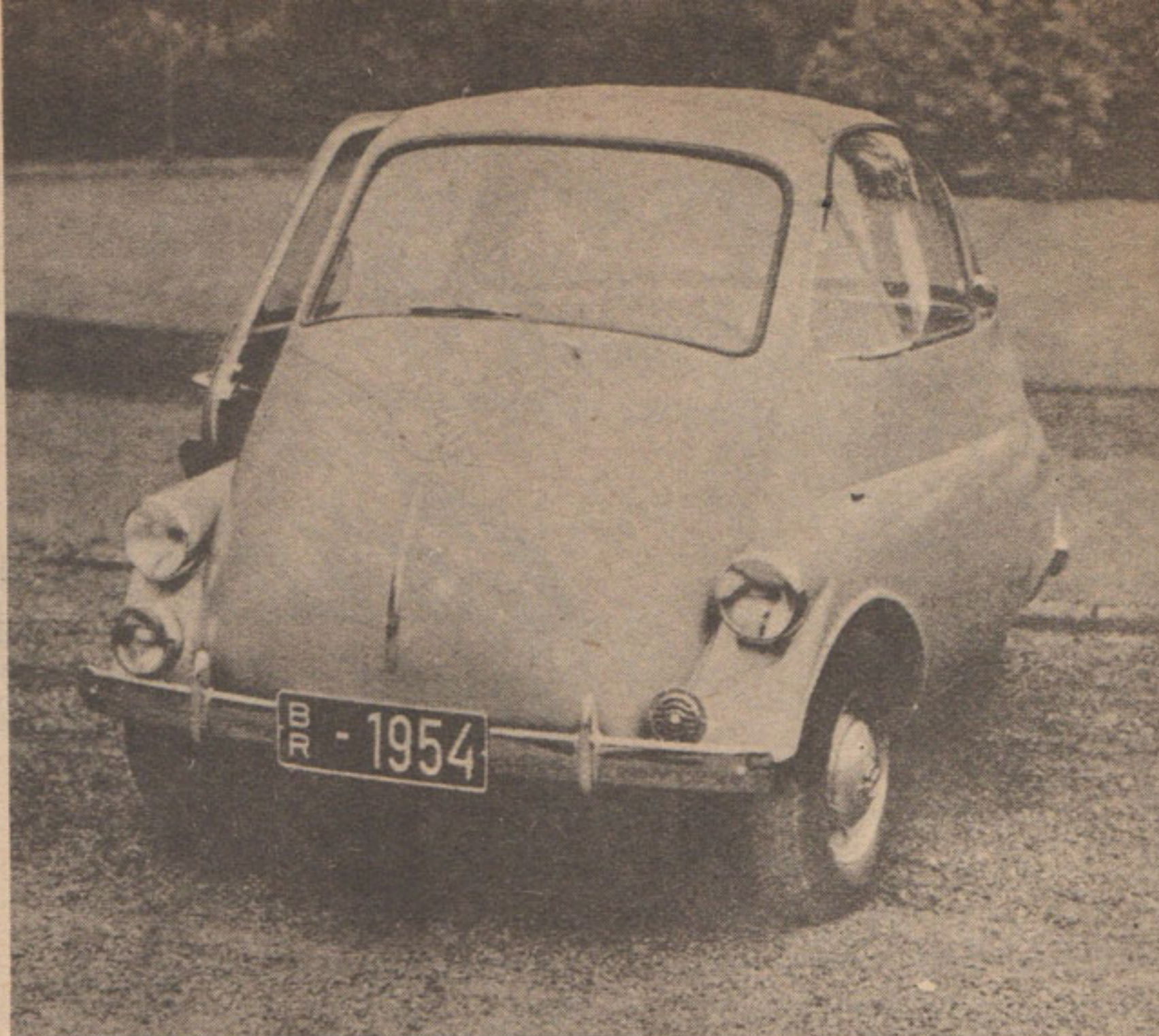
## CABINE A ROULETTES

Après le Messerschmitt fabriqué en Italie sous licence, voici l'Isetta, fabriqué également sous licence, mais en Allemagne, par Hoffmann ! La commercialisation du « Kabine 250 » (c'est le nom Hoffmann) est envisagée pour l'automne, après nombre de modifications. Tout d'abord, la porte frontale est remplacée par une plus conventionnelle à droite, et le moteur par le 250 Hoffmann. Le moteur est suspendu sur des blocs caoutchouc, ce qui supprime une partie des vibrations.

L'absence de différentiel est palliée en partie par une voie arrière réduite à 55 centimètres.

La consommation est de 3 l. 8 environ aux 100 kilomètres, la vitesse de pointe se situant aux alentours de 85 kmh.

Le prix en Allemagne serait de 2.900 D.M., soit environ 245.000 francs.



# Informations

## LA FAÇON DE S'EN SERVIR

Malgré ce qu'ont publié encore une fois les journaux à grand tirage, signalons que dans les nouvelles dispositions concernant la circulation parisienne ne figure absolument pas l'obligation POUR LES MOTOCYCLISTES de rouler sur 2 files et à droite des voies.

Ce qui est valable pour les cyclomoteurs ne l'est en aucun cas pour les motocyclistes, ainsi que le laissent entendre certains journaux et à ce sujet, citons le texte officiel. (Extrait du Code de la Route, tirage spécial de juillet 1954, du J.O. du 10 juillet 1954.).

### PARAGRAPHE 1.

Règles relatives à la circulation routière spéciales aux cyclistes et aux conducteurs de cyclomoteurs.

Article 189. — Les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs ne doivent jamais rouler à plus de deux de front sur la chaussée ; ils doivent se mettre en file simple dès la chute du jour et dans tous les cas où les conditions de la circulation l'exigent et notamment lorsqu'un véhicule voulant les dépasser annonce son approche. Il leur est interdit de se faire remorquer par un véhicule.

On voit donc qu'en aucune façon, claire ou sous-entendue, le motocycliste n'est en cause.

Et nulle part, dans les règles rela-

tives à la circulation des motocyclettes, il n'est fait allusion à une semblable obligation.

Et on ne voit toujours pas ce qui autorise un de nos grands quotidiens à écrire dans une édition du 30 juillet : « Cyclistes et motocyclistes doivent prendre garde. La circulation ne doit pas être ralentie. Chacun doit y avoir sa place. La leur est à droite et sur deux files au maximum. La contravention les guette s'ils se trouvent, au carrefour, au milieu ou à gauche de la chaussée. Et aussi s'ils se faufilent dans le labyrinthe des autos en stationnement — provisoire — devant le feu rouge. »

Il est peut-être possible, heureusement, que le rédacteur de cet article ne soit pas très au courant de la différence qui existe entre un cyclomoteur et une motocyclette.

### ◆ SATISFACTION

« Je tiens à vous signaler que la bougie Brois Spéciale disrupt » semble spécialement indiquée pour les 2 temps ayant tendance à perler. Cette bougie peut être utilisée plusieurs mois sans nécessiter de démontage et l'usure des électrodes est très faible.

Cette bougie est donc des plus intéressantes pour les 2 temps, surtout ceux qui ont tendance à perler ».

Pierre BANCHERAUD  
Barbezieux (Charente)

### ◆ UN RAID SANS BRUIT

Nous avons reçu d'un de nos lecteurs de Turquie, M. Seguy, la lettre suivante :

« Je vous signale, au cas où cela vous intéresserait, que le 20 juillet, est passé à Ankara, un motard italien dont je n'ai hélas pu faire la connaissance. Ce motard solitaire à bord de sa Gilera 150 cmc. venait de Milan et faisait route vers le Thibet ; sa machine était absolument de série, et s'il y avait une différence avec les modèles courants, ce n'était que la câblerie qui était doublée. A noter aussi que notre solitaire avait monté une roue de secours complète transversalement à l'axe de la machine et ce, derrière les énormes sacoches, surchargées de la tente et de tout un matériel, qui donnait à l'ensemble une impression d'écrasement total de ce petit cube.

Fait cocasse, la roue de secours portait une imposante réclame de Michelin, (pour un italien c'est amusant quand on sait ce que valent les Pirelli !).

### ◆ MECANIC - SPORT

C'est à cette enseigne (qui ressemble à un programme) que vient de s'ouvrir, dans le 17<sup>e</sup> arrondissement, un atelier de réparations motos, cyclos et scooters, sous la direction de M. Gilbert Pinsard.

Agence Speed et atelier spécialisé dans diverses autres marques, « Mécanic-Sport » se trouve au 18, rue du Dr Heulin, non loin de la Fourche,



## 1.200 OU 1.201

Chaque année, en raison des vacances, « Moto-Revue » ne paraît pas en date du 15 Août.

Nous nous excusons de ne pas avoir, cette année, dans notre N° 1.199 du 7 Août, prévenu nos lecteurs et nos abonnés, d'autant plus qu'à la suite d'une fâcheuse erreur, la page éditorial du 21 Août porte le N° 1.201, alors que la couverture porte le N° 1.200.

C'est, naturellement, ce dernier qui est le bon. Mais nos lecteurs auront évidemment, et selon les bonnes traditions, rectifié d'eux-mêmes, sachant qu'après le numéro 1.199 vient, selon une bonne arithmétique, le N° 1.200 (21 Août) et le 1.201 porte évidemment la date du 28 Août.

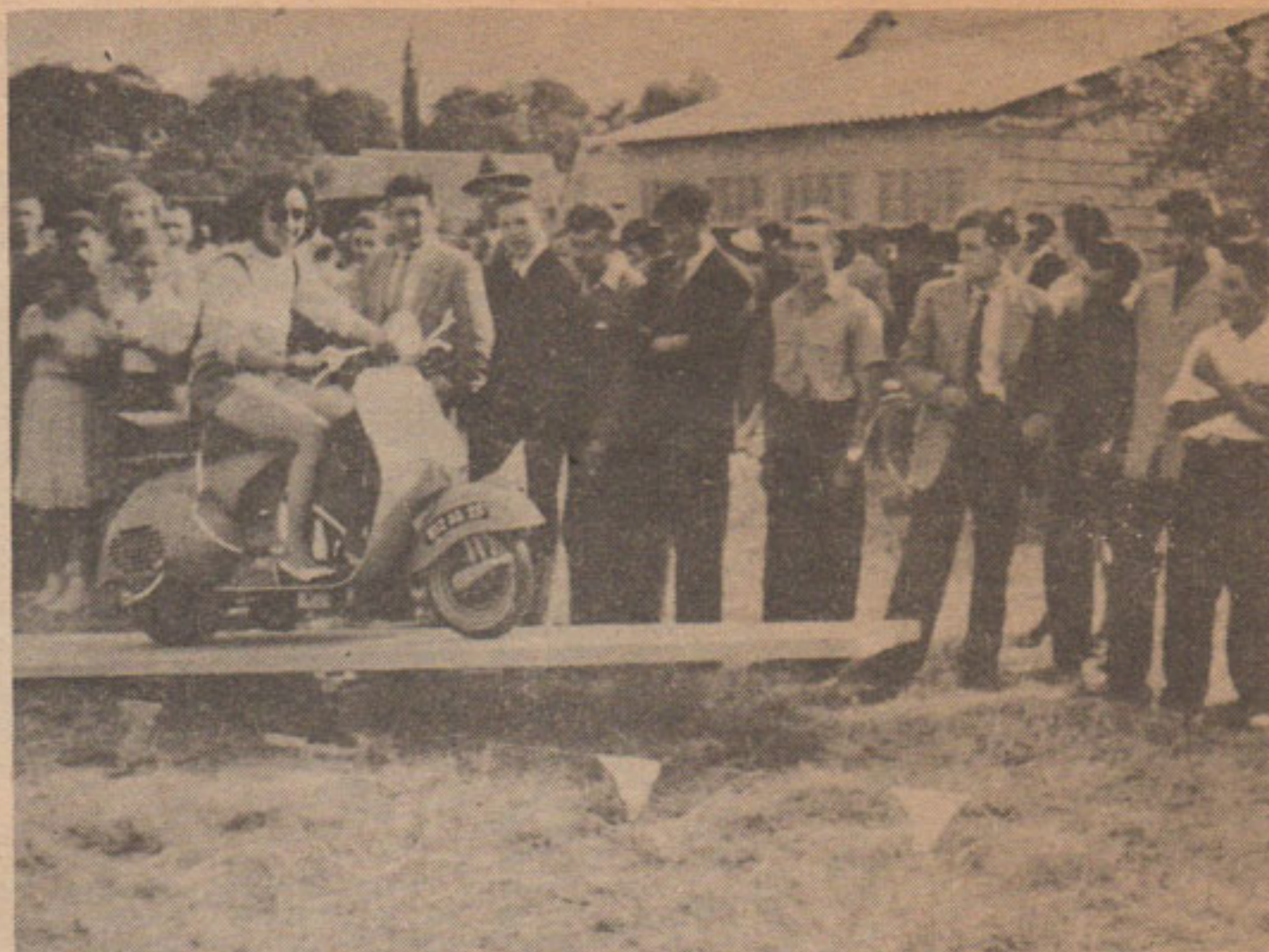
### ◆ SI VOUS ALLEZ EN TURQUIE

Monsieur Seguy, au bas de la lettre que nous publions sous le titre « Un raid sans bruit », ajoute :

« Au cas où des camarades motards français passeraient par Ankara, qu'ils sachent trouver chez moi l'hospitalité et tous renseignements utiles pour la poursuite de leur route. ».

Voici son adresse : M. Seguy, Ambassade de France en Turquie, Ankara.

*Le gymkhana est une distraction pour tout le monde, comme le prouve ci-contre Mlle Blotin, du Vespa-Club de Chartres, photographiée au cours d'une de ces épreuves à St-Christophe (E.-et-L.).*



## UNE 125 COMPÉTITION SUÉDOISE

Bien que l'industrie motocycliste suédoise ne figure pas parmi les grandes industries européennes, elle s'intéresse néanmoins au sport, et veut se lancer avec sa R.E.A. dans les Grands Prix Internationaux en catégorie 125 cmc.

Le moteur est un ACT, dont l'entraînement du système de distribution est assuré par un arbre vertical et un renvoi conique. Allumage classique par magnéto. Une boîte de vitesses à 5 rapports doit permettre d'utiliser au

mieux les 15 CV développés à 12.000 tours-minute.

15 CV... résultat prometteur et qui n'est pas tellement loin des NSU et MV d'usine.

Le cadre est également des plus classiques, avec suspensions télescopiques, munies, évidemment, d'amortisseurs à huile. Moyeux-freins centraux et léger carénage de la tête de fourche.

Cette réalisation, due à Arne Olsson et Erik Fransson, serait éventuellement vendue à des pilotes privés.

## MÉLANGER SANS SECOUER

Le fait de réaliser d'une façon intime le mélange huile-essence destiné à alimenter nos moteurs deux temps, représente toujours une petite corvée, aussi bien pour l'usager que pour le pompiste, car chacun sait que cette opération ne se fait pas en un tour de main (abstraction faite des stations-service équipées d'un mélangeur donnant instantanément un mélange de proportion voulue).

DKW et Shell se sont attaqués à ce problème en Allemagne et, associés en étroite collaboration, ont conçu l'appareil représenté ci-contre.

Il s'agit d'une sorte d'entonnoir incorporé dans le réservoir d'essence de la machine et bâti de telle façon qu'il devient inutile d'agiter le mélange ; il suffit d'y verser — dans l'ordre voulu — l'huile et l'essence.

Le dessin ci-contre nous montre l'ensemble de l'appareil tel qu'on le trouve fixé à l'orifice de remplissage du réservoir. Les deux autres dessins nous indiquent comment s'effectue le processus du remplissage et du mélange. Tout d'abord, l'entonnoir est rempli avec la quantité d'huile voulue et immédiatement après, on ajoute le volume d'essence

requis, l'essence et l'huile se trouvant dans la proportion correspondant au pourcentage préconisé pour le mélange. Le mélange s'effectue de façon tout à fait satisfaisante, grâce aux chicanes ménagées dans l'appareil, et cela sans qu'il soit besoin de remuer ou de secouer la machine.

Le mélange s'écoule ensuite dans le réservoir à travers un filtre, dont la présence empêche justement le passage des gouttes d'huile non diluées par l'essence dans le réservoir. Ce n'est qu'une fois en solution

dans l'essence que ces gouttelettes sont entraînées.

Ce mélangeur automatique doit à l'avenir être monté de série sur tous les véhicules de marque DKW, autos et motos.

HUILE

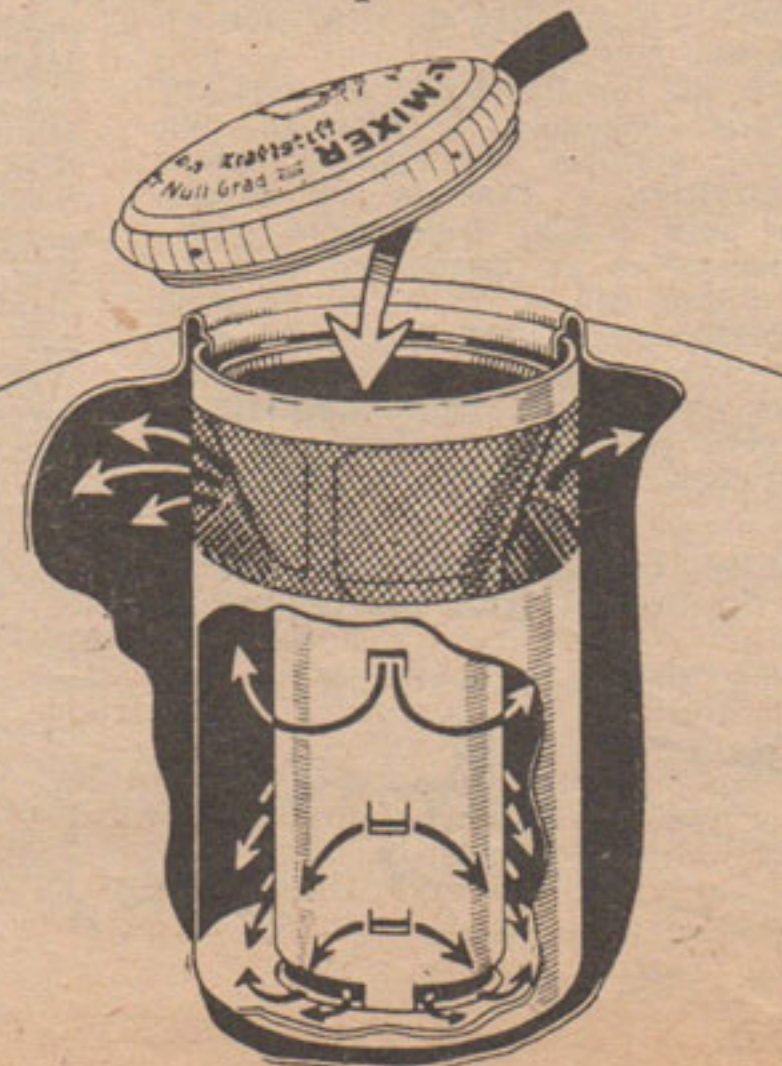


*Ci-contre et ci-dessous, 3 vues du « mélangeur automatique » incorporé au réservoir des nouvelles DKW.*

ESSENCE



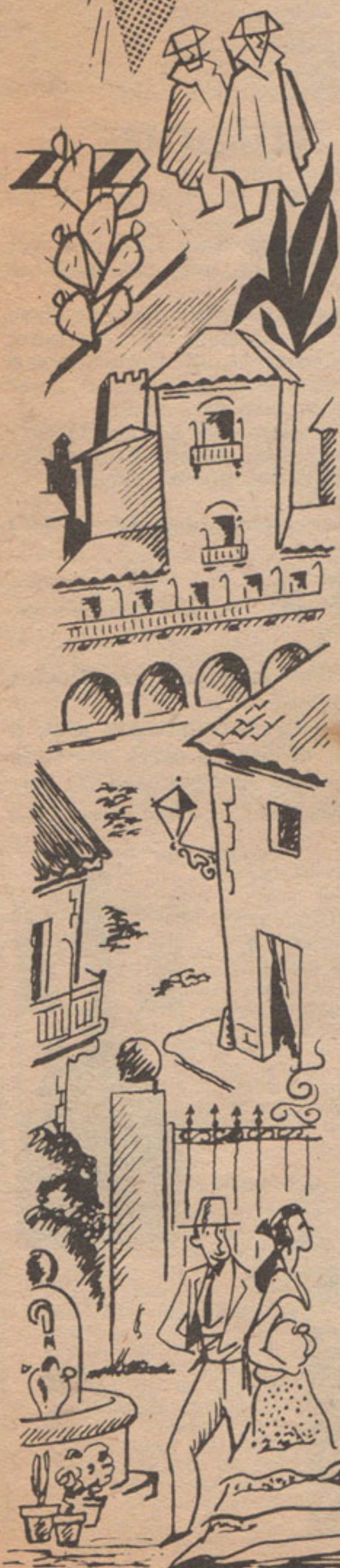
MÉLANGE





# VOYAGE

# ESPAGNE



**J**e viens de réaliser mon voyage de vacances en effectuant, comme chaque année, un périple sur les routes étrangères. Cette année, j'avais décidé d'accomplir un circuit en Espagne d'environ 3.700 kms, partant de Cognac et passant par les villes espagnoles de Lerida, Saragosse, Madrid, Grenade, Seville, Tolède et retour par Bilbao.

Je pense que dans le cadre de votre revue, les quelques renseignements qui vont suivre pourront être utiles à d'autres motards désireux de visiter l'Espagne.

Les démarches avant le départ sont simples. Le voyageur doit être muni d'un passeport avec Visa Espagnol, coût du Visa délivré rapidement par un Consulat d'Espagne dans n'importe quelle grande ville française : 1.500 francs ; 1 questionnaire ; une photo d'identité à fournir. Pour la machine : Carnet de passages en Douane délivré sur vue de la carte grise par le Touring Club de France, coût : 1.100 francs, plus 500 francs de caution.

En ce qui concerne l'assurance au tiers, une précaution à prendre : se munir d'une carte Internationale d'Assurance délivrée par la Compagnie assurant le véhicule. Ceci peut éviter bien des ennuis en cas d'accident, les piétons dans les villes et les villages espagnols étant par surcroît très indisciplinés.

Enfin, n'oublions pas le portefeuille. Il est permis d'emporter l'équivalent de 30.000 francs en pesetas (la Peseta est à 9 fr. 30 actuellement) qui peut être obtenu dans n'importe quelle banque française. De plus, il est permis de posséder 50.000 francs qui peuvent être changés en Espagne.

La moto est une 125 cmc. Magnat-Debon qui compte déjà avant le départ 22.000 kilomètres. A part les opérations d'entretien classiques, elle a été l'objet avant le départ d'un examen effectué avec un soin tout particulier dans les ateliers de l'Agence locale de la Marque, qui me remet du reste obligeamment quelques pièces essentielles (soupapes, ressorts de soupapes, condensateur, mâchoires de freins, etc.), pour le cas où quelque ennui surviendrait.

Equipement : costume de ville normal, avec combinaison genre Macombynn Week-End contre la poussière et la pluie éventuelle. Aux pieds demi-bottes légères pouvant servir de chaussures de ville à l'étape.

Au départ, j'étais assez inquiet au sujet de trois points essentiels : la qualité de l'essence et de l'huile, et l'état des routes.

En fait, l'essence et l'huile sont de qualité assez médiocre. Pour l'essence, il n'existe pas de marques diverses comme en France, mais seulement deux qualités : Essence et Super vendues au même prix : 5,50 Pesetas le litre. La majorité des étrangers et beaucoup d'espagnols prennent le Super dit « Flomo ». Je n'ai constaté aucune différence appréciable, ni ennui dans le fonctionnement du moteur, sinon qu'il grimpe moins en régime, probablement à cause de la pauvreté en octane. Pour ce qui est des effets internes, attendons de voir les soupapes.

Je n'ai pas utilisé l'huile espagnole, ayant emporté un bidon de Castrol pour compenser la

consommation et aussi pour lubrifier un peu l'essence après chaque ravitaillement. Toutefois, les mécaniciens espagnols m'ont dit que leur huile n'est « pas de même classe » et m'ont déconseillé la vidange que je désirais effectuer avec celle qu'ils pouvaient me fournir. Il ne faut donc pas trop se laisser tenter par les marques connues que l'on peut rencontrer.

Les routes : il ne faut pas abandonner les grandes routes nationales. Très fréquemment, les routes secondaires ne sont pas revêtues, attention alors aux pierres, aux trous, au sable, j'en ai fait l'expérience regrettable. Les routes nationales sont larges, assez bonnes, on y trouve néanmoins nombre de « nids de poule » et beaucoup de secteurs en réfection.

Les villages et les villes sont très espacés (quelquefois plusieurs centaines de kilomètres entre deux villes). Les postes de distribution d'essence sont de ce fait très éloignés les uns des autres. Les postes de gonflage sont encore plus rares.

Les hôtels sont excellents et les prix avantageux pour le français. Le Guide Michelin Espagne, remarquable à tous points de vue et qui fait autorité auprès des hôteliers, offre une sélection des meilleurs hôtels de tourisme. Je choisisais les hôtels de première ou deuxième catégorie possédant garage. Les notes ont toujours été conformes aux prix mentionnés, c'est-à-dire 25 à 30 pesetas pour une chambre individuelle, 30 pesetas par repas, toujours copieux et agréable, et l'huile n'est utilisée que très discrètement. Le personnel est toujours très stylé et aimable.

D'une manière générale, l'espagnol est très aimable et donne avec empressement aide ou renseignement.

En résumé, voyage très agréable en un pays voisin du nôtre, mais combien différent, ce qui en multiplie les attrait. Enfin, intérêt supplémentaire, mais cuisant (mon nez), dans le centre et le sud le soleil est de la partie pendant 6 mois de l'année.

Je ne veux pas terminer sans rendre hommage à la Maison Magnat-Debon pour sa merveilleuse petite machine, dont le tableau d'avaries pour ce voyage pourtant effectué dans des conditions de chaleur et de parcours sortant nettement des normes habituelles, se solde en tout et pour tout par trois câbles usés, dont un changé en cours de route. Je dirai simplement que la satisfaction que me donne la 125 Magnat-Debon s'exprime par le chiffre 100.000 kilomètres en 5 ans, n'ayant changé le type à volant magnétique que pour celui à dynamobobine.

Un seul regret, celui de ne rencontrer pratiquement pas de motards français loin de nos frontières, pourquoi ? Trop de distance ? Que dire alors de ces garde-boue arrière marqués CH, D, GB, ou DK ?

Bravo encore à « Moto-Revue » qui est dans cette sphère comme dans bien d'autres, le guide et l'ami de l'usager de la moto.

Mr Jean BERNARD  
33, rue des Jardins  
Cognac (Charente)

ARGA





# LES FILTRES à AIR

**O**n peut affirmer que la grande majorité des motos actuellement vendues au public sont équipées d'un carburateur pourvu d'un filtre à air, ce qui, précisons-le de suite, ne constitue nullement un luxe superflu.

## POURQUOI ?

Le moteur à essence a besoin, pour une combustion correcte d'un mélange formé, en poids, de 14 parties d'air pour une partie de carburant. Ceci revient à dire que par litre d'essence brûlée, il nous faut environ 7,6 mètres cubes (!) d'air. Cet air qui est pris « dans la nature » contient malheureusement une certaine quantité de corps étrangers dont le poids atteint parfois 3 grammes par m<sup>3</sup>. Cette matière est constituée en majorité par du sable ; or le sable n'est autre que de la silice, élément plus dur que n'importe quel autre matériau utilisé pour la fabrication du moteur. Il est alors facile de concevoir que cette poussière ne peut qu'abréger la vie du moteur. La quantité de poussière absorbée dépend naturellement à la fois de la teneur en poussière de l'air ambiant et de la quantité d'air « ingurgité ».

Cette quantité est facile à déterminer. Par exemple, dans un moteur 4 temps de 500 cmc. ayant un coefficient de remplissage de 0,8, chaque temps d'aspiration (donc tous les 2 tours-moteur) fait rentrer 400 cmc. d'air, soit encore 0,4 litre dans le cylindre. Ce qui signifie que ce 4 temps tournant à 5.000 t.-m. absorbe  $5.000/2 \times 0,4$  litre d'air à la minute, soit 1.000 litres ou 1 m<sup>3</sup>.

## LA NECESSITE D'UN BON FILTRAGE

Les pièces en frottement dans le moteur, lorsque tout va bien, n'ont aucun contact métallique entre elles, car elles sont séparées par un film d'huile. Cette pellicule d'huile a une épaisseur d'environ 5 microns (1 micron = 1/1000 de mm). Aussi peut-on admettre sans peine que les particules solides ayant un diamètre inférieur à l'épaisseur du film d'huile sont capables de passer sans grand mal entre le piston et la paroi du cylindre. Mais étant donné que la plupart des poussières introduites dans le moteur sont notablement plus grosses (90 % des poussières que l'on rencontre sur la route ont un diamètre compris entre 20 et 50 microns), elles s'insèrent entre les parois en frottement et peuvent y provoquer de véritables ravages.

Le caractère d'utilité d'un filtre disposé dans le circuit d'admission d'air (et d'un filtre à huile dans le système de graissage) ne saurait donc être contesté. Les courbes jointes donnent une idée de l'usure d'une cage de roulement dans différentes conditions : en l'absence de tout filtre à air, avec un filtre à air seul, avec un filtre à air et un filtre à huile à utilisation partielle (c'est-à-dire monté dans une dérivation du circuit de grais-

sage) et enfin avec filtre et filtre à huile à utilisation totale. Le filtre à air à lui seul procure une diminution d'usure de 76 %. Les courbes donnent (à une échelle très fortement grossie, le profil de surface d'une petite bande de 6,35 mm de longueur (1/4 de pouce) prise sur la surface de frottement. Elles parlent d'elles-mêmes.

## LA POUSSIERE DES ROUTES

Autrefois les filtres à air étaient pratiquement inconnus, alors que les routes étaient beaucoup plus poussiéreuses qu'aujourd'hui. Ceci provenait de ce que, en regard des autres causes d'usure, le frottement de matériaux, n'ayant pas été encore spécialement étudié, était encore prédominant et que, par ailleurs, on ne recherchait pas systématiquement comme à présent, une grande longévité des moteurs. On se préoccupait bien plus d'obtenir un fonctionnement silencieux. Après avoir étouffé le bruit d'échappement, on s'attaqua aux bruits mécaniques d'origines diverses et une fois ceci fait, on songea à supprimer le sifflement d'aspiration du carburateur (du moins sur les voitures automobiles).

Exception faite de certains chemins de terre à la campagne, il n'existe pratiquement plus dans notre pays de routes poussiéreuses. Ce qui ne signifie nullement que nous devons nous passer comme autrefois de filtre à air. En raison de la circulation bien plus intense, il subsiste malgré tout pas mal de poussières dans l'air qu'aspire notre moteur. En ef-

fet, une voiture ou une moto souffre très peu de la poussière qu'elle soulève elle-même. Mais lorsque l'on roule en colonne, les véhicules qui nous précèdent changent du tout au tout ces conditions. On pourrait même, en vérifiant l'usure des moteurs, déterminer quels sont les véhicules qui ont roulé en colonne et même quels sont ceux qui ont l'habitude de rouler en tête. La poussière est soulevée sur la route surtout par les remous et la succion que provoque le déplacement du véhicule et en deuxième lieu par le passage des pneus sur la route. Signalons que ce sont les roues motrices, dont les pneus travaillent le plus, qui sont les plus actives en matière de poussière. Faisons aussi remarquer que la poussière en suspension dans l'air n'est pas toujours visible, mais n'en est pas moins nocive. La grandeur critique dépasse tout juste 5 microns (0,005 mm) et reste donc invisible à l'œil nu, sauf lorsque la poussière apparaît dans un rayon de soleil.

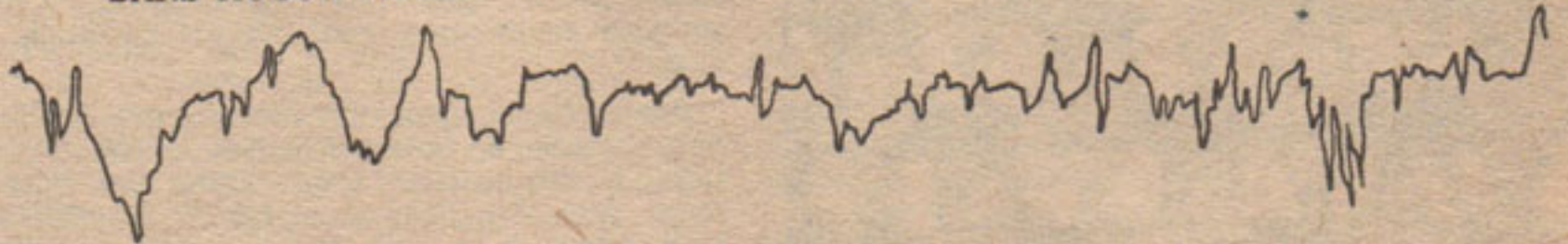
## POURQUOI UN FILTRE A AIR

Nous ne pouvons laisser au filtre à huile le soin de collecter cette poussière, car avant qu'il en soit ainsi, cette poussière aura été dans l'obligation de traverser tout (ou presque) le circuit de graissage du moteur. Il est donc indispensable de la capter dès son entrée, ce qui veut encore dire qu'il ne faut laisser aucune possibilité à la poussière de la route de pénétrer dans le moteur.

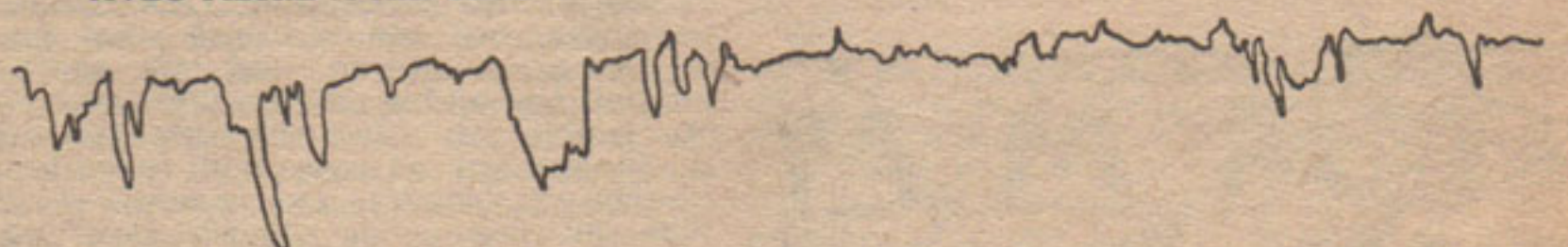
Disons tout d'abord qu'il est logique de placer le filtre à air dans un endroit où il soit aussi peu que possible exposé à la

*Représentation très fortement grossie de la surface de frottement dans 4 cas de filtrage.*

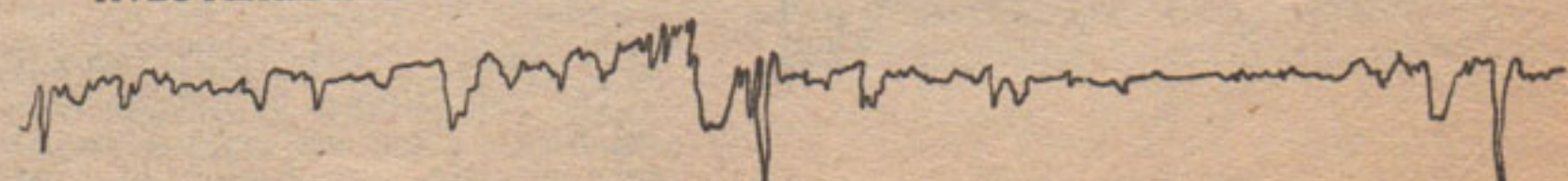
SANS AUCUN FILTRE



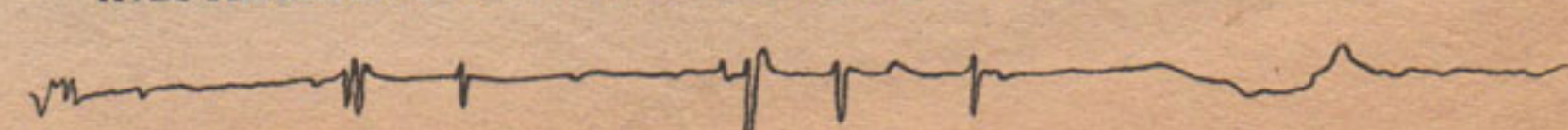
AVEC FILTRE A AIR SEUL



AVEC FILTRE A AIR ET FILTRE A HUILE MONTE EN DERIVATION



AVEC FILTRE A AIR ET FILTRE A HUILE MONTE EN SERIE





poussière. Etant donné que la concentration de poussières est la plus forte près du sol, surtout si cette poussière résulte du passage d'un véhicule, on aura intérêt à disposer la pipe d'admission le plus haut possible. Nous citerons comme exemple la dernière 250 BMW R25/3 et les Maico Taifun, dans lesquelles l'air est aspiré juste sous le réservoir. Plus probantes encore, les machines militaires anglaises, ainsi que la BMW R75, aux filtres placés sur le réservoir.

Les impuretés dans le moteur sont constituées par la poussière de la route, par les particules de carbone se détachant de la chambre de combustion, les particules de métal provenant de l'usure du cylindre et aussi les impuretés résultant du processus de fabrication (sable du moulage, etc.).

## DIFFERENTS TYPES DE FILTRE

L'épuration de l'air destiné à la carburation peut se faire de deux manières : par filtrage proprement dit ou par centrifugation. La première solution comporte encore plusieurs variantes, puisque l'on peut utiliser un filtre sec ou un filtre humide.

Dans un filtre sec, les mailles de l'élément filtrant sont plus petites que les particules de la poussière à arrêter. Sur un filtre humide, c'est le contraire, car ici les grains de poussière sont retenus par l'huile moteur dont est humecté le filtre et qui agit comme une colle. Notre propre nez constitue un filtre à air du type humide, même si nous ne sommes pas enrhumés.

### LE FILTRE SEC

Le modèle le plus connu de filtre sec, vu du point de vue ménager, est la poche en toile des aspirateurs. L'avantage du filtre sec réside dans le fait qu'il se nettoie plus ou moins par lui-même de par les vibrations de la machine et se laisse facilement débarrasser de la poussière qui le garnit en le secouant.

Un filtre sec comporte un ou plusieurs tamis confectionnés en feutre et tendus sur un châssis en fil de fer (Amal) ou enfermés entre deux grillages (Vokes). Quelquefois le filtre est formé simplement d'un fin grillage métallique (également Amal).



### LE FILTRE HUMIDE

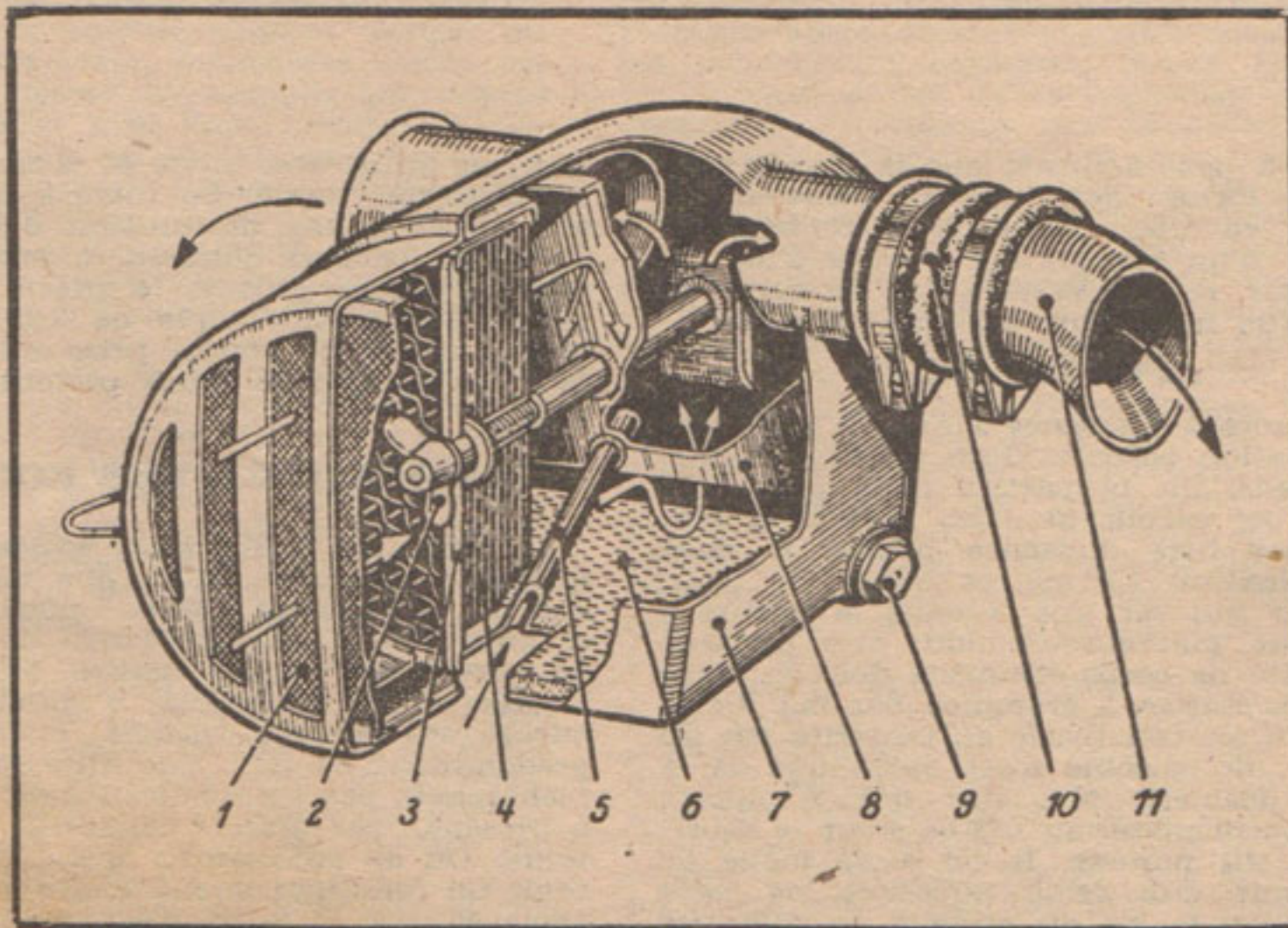
Les filtres humides sont formés de mousseline tendue entre deux couches de grillage métallique formé d'alvéoles d'un dessin spécial (Knecht) ou de deux grillages métalliques seulement, de laine métallique, de copaux ou limailles métalliques, ou encore d'un tissu métallique tressé d'une façon particulière. Le filtre est pourvu d'huile moteur qui doit l'abreuver. Sur les moteurs deux temps, on se contente souvent d'un filtre formé d'une simple gaze métallique qui reste automatiquement humide, du fait des refoulements au carburateur fréquents sur ce type de moteur.

Quant au filtre « Turbométal », il comporte une multitude de petits réservoirs où l'huile se trouve retenue par capillarité et dont la forme est telle que

vigueur les particules de poussière des molécules d'air, en raison de la plus grande inertie des premières. Les poussières sont alors happées et retenues par l'huile (voir figure).

Sur le filtre combiné des Harley-Libérator au contraire, l'air est aspiré à travers l'huile. Ce que nous venons d'expliquer plus haut est encore valable. Après être passé par un « tamis », l'air s'en va vers le bas, passe à travers le bain d'huile, puis remonte vers l'élément filtrant. Ce dernier est maintenu humide par les éclaboussures d'huile résultant des chocs de la route et par la vapeur d'huile entraînée par le courant d'air qui « barbote » dans l'huile (voir figure).

On utilise dans ces filtres la même huile que pour le moteur, car il est toujours possible que des vapeurs d'huile soient entraînées à travers le carburateur avec l'air destiné à la carburation.



Ci-dessus, coupe du filtre à air BMW réunissant 2 types de filtres : humide et à bain d'huile : 1. tamis métallique ; 2. papillon de démontage ; 3. barrette de fixation de l'élément filtrant ; 4. cartouche filtrante ; 6. bain d'huile ; 7. corps métallique ; 8. cloison déflectrice ; 9. bouchon de vidange ; 10. raccord élastique ; 11. tubulure de raccord.

l'air qui le traverse y amorce des tourbillons qui la débarrassent des poussières en suspension (voir figure représentant ce « Turbométal » sec, pourvu d'huile et abondamment chargé d'huile). Ce filtre possède une grande capacité quant à la quantité de poussières pouvant être retenue, alors que par ailleurs il n'offre qu'une résistance réduite au passage des gaz.

Pour finir nous dirons encore un mot des filtres à bain d'huile, combinés ou non à un autre type. Dans un filtre à bain d'huile, l'air destiné à la combustion passe à la fois sur la surface d'huile et à travers elle, et la poussière est happée au passage. Dans le filtre combiné de BMW, l'air passe tout d'abord dans un pré-filtre, qui est composé d'un grillage en gaze métallique, laquelle arrête les grosses particules, les feuilles, etc.... Puis on trouve un filtre humide et ensuite seulement un filtre à bain d'huile. Ceci signifie un brusque changement de direction qui permet de séparer avec plus de

Le filtre à bain d'huile est le seul qui soit efficace au-delà d'une certaine vitesse de l'air, car le rendement d'un filtre décroît rapidement à partir d'une certaine grosseur des grains de poussière. Les limites d'utilisation sont définies d'une part par la baisse de rendement que l'on constate et d'autre part par l'entraînement de gouttelettes d'huile lors d'un barbotage trop énergique aux grandes vitesses. Cette dernière éventualité n'a d'ailleurs rien de catastrophique pour autant qu'il ne s'agisse pas d'huile très sale. Car dans cette dernière éventualité, les impuretés filtrées parviennent quand même dans le moteur et c'est justement ce qu'on cherche à éviter. D'ailleurs, dans ces conditions, le niveau d'huile baisserait bien vite jusqu'à rendre le filtre inopérant. Pour toutes ces raisons, le filtre à bain d'huile est généralement combiné avec un filtre « humide ». Sa capacité d'absorption est en outre très grande. Etant donné que dans un filtre à bain d'huile l'air est aspiré à travers l'huile, on peut, avec un peu de bonne volonté, parler de filtrage par tamisage.

Les variantes de filtres dans lesquels les particules de poussière sont projetées par effet d'inertie sur une pellicule d'huile qui les retient appartiennent à une autre catégorie qui sera abordée par ailleurs.

A gauche, 3 représentations du filtre métallique « Turbométal » : en haut, sec ; au centre, imprégné d'huile ; en bas, bien huilé.



### LES FILTRES CENTRIFUGES

Dans les filtres « centrifuges », pour employer une appellation courante, on sépare les grains de poussière en faisant appel à une « centrifugation » accentuant les différences de poids spécifique propres aux différentes particules. Ce phénomène, par lui-même, est suffisamment connu pour que nous ne nous y étendions pas.

### DIMENSION DES FILTRES

Les filtres décrits précédemment existent en différentes grandeurs, suivant le modèle de carburateur. On sait que pour chaque cylindrée il existe un carburateur dont les dimensions varient dans des limites plus ou moins étroites, de façon à obtenir à la fois une émulsion correcte et un bon remplissage.

Mais il faut aussi qu'un carburateur bien adapté ne soit pas freiné par un filtre de dimensions insuffisantes ; le rendement du filtre doit être élevé, tout en arrêtant les particules les plus fines. Ceci vaut surtout pour les filtres du type « Tamis ». La surface requise peut être estimée à environ 100 fois celle de la tubulure d'aspiration du carburateur.

### RENDEMENT

Par rendement d'un filtre à air, on entend le pourcentage de poussière éliminée de l'air aspiré dans le moteur. Ce pourcentage est très élevé dans les filtres modernes. Il varie suivant le type de filtre et l'effort imposé au moteur, de 87 à 99 %.

Il est évident qu'un filtre retient d'autant plus facilement les poussières que la vitesse d'écoulement de l'air aspiré est plus faible. Aux faibles vitesses, pour une certaine teneur en poussière de l'air aspiré, la quantité de poussière recueillie par unité de surface et de temps n'est pas proportionnelle à la vitesse de l'air aspiré, mais il n'en reste pas moins que l'énergie de mouvement des particules animées d'une faible vitesse étant réduite, leur force de pénétration n'est pas bien grande. Or plus est importante la surface du filtre et plus est petite, pour un débit d'air donné, la vitesse d'écoulement. Mais la grandeur de cette surface est limitée, non seulement par des facteurs d'ordre économique (prix de revient), mais aussi par la place (toujours assez réduite) dont on dispose sur les machines. C'est pour cette raison qu'en ce qui concerne les filtres tollés, on est obligé d'avoir recours à une disposition pliée ou plissée des éléments filtrants (twins anglaises).

Le rendement d'un filtre centrifuge dépend lui aussi de la vitesse d'écoulement de l'air, c'est-à-dire en fin de compte de

l'effort demandé au moteur. Ici les conditions sont exactement à l'opposé de celles qu'on rencontre avec les filtres en toile ou en tamis. Le fonctionnement du filtre centrifuge repose sur le tourbillonnement de l'air à épurer. Ce tourbillonnement est d'autant plus rapide que la vitesse d'entrée de l'air dans le filtre est plus grande, ce qui a lieu lorsque le moteur développe une puissance importante, autrement dit lorsqu'il tourne à hauts régimes (boisseau des gaz grand ouvert).

Ainsi, un filtre centrifuge d'une marque donnée, lequel peut être considéré comme un bon représentant de sa catégorie, donne, lorsque le moteur fournit sa pleine puissance, un rendement de 96,5 %, tandis qu'aux bas régimes, pour un faible remplissage, il n'est plus que de 92 %.

### CHAMBRE DE TRANQUILLISATION

La poussière (et cela est vrai, surtout des particules les plus abrasives) est plus lourde que l'air ; dans l'air calme elle tend par conséquent à se déposer. Nous avons donc sous la main un nouveau moyen de séparer de l'air une part importante des poussières qui y sont contenues : nous laisserons cet air reposer autant que possible, avant de le laisser parvenir au filtre à air. On arrive à ce résultat en laissant stationner l'air dans une grande « chambre de tranquillisation », afin qu'il acquière la même vitesse que le véhicule (donc une vitesse nulle par rapport à la machine) avant de pénétrer dans la chambre de combustion. Les plaques de tôle de certains cadres modernes (du genre Puch ou NSU) réalisent ces conditions. On fait appel ici au principe de l'alimentation du carburateur par de l'air « amené au repos » (évidemment, ce repos n'est que relatif). NSU a appliqué ce système à ses types « Lux » et « Max ».

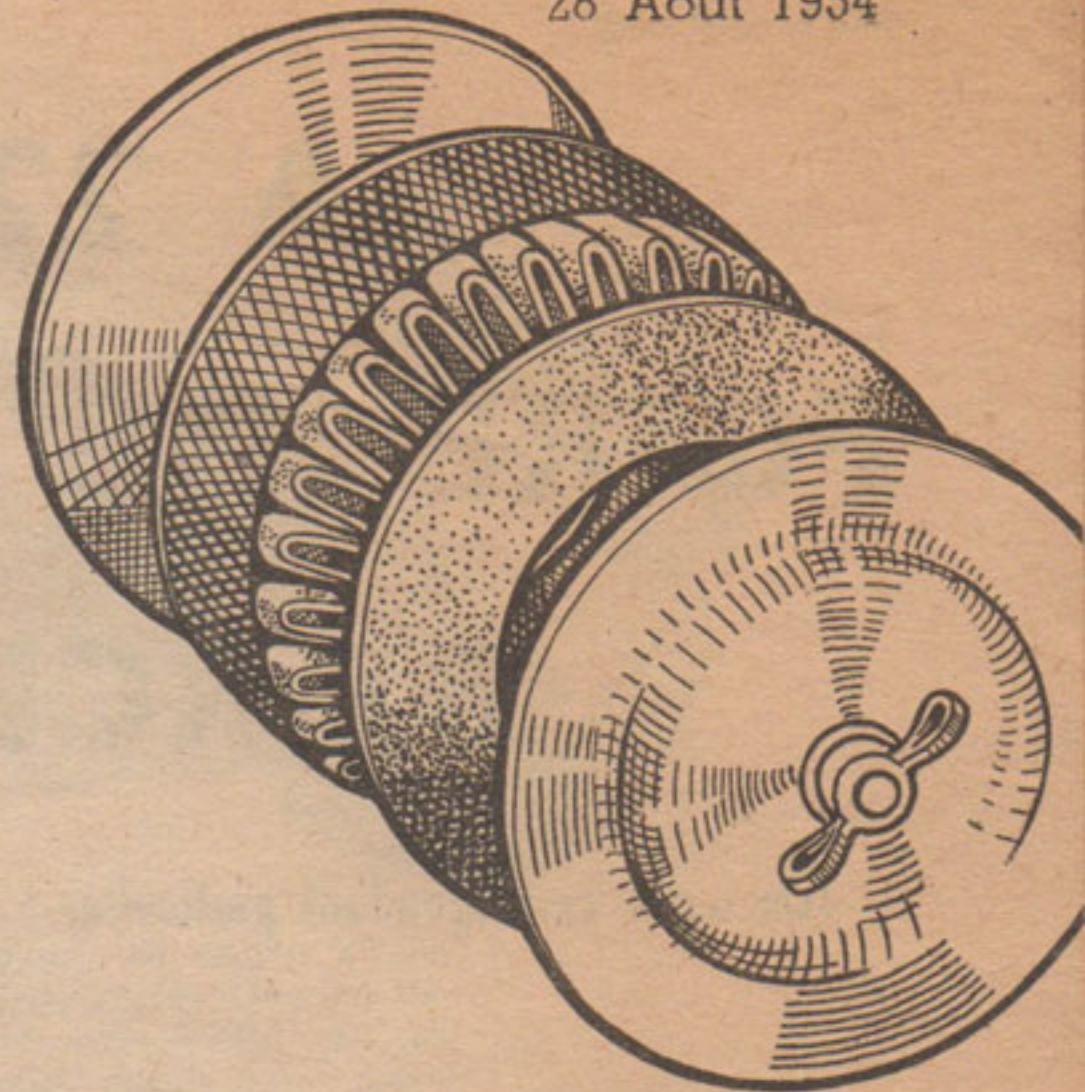
### RESISTANCE AU PASSAGE DE L'AIR

Tous les filtres augmentent dans une proportion plus ou moins importante la résistance d'écoulement de l'air dans le système d'admission. Cette résistance (qui équivaut à une pression) se mesure en millimètres de colonne d'eau. Lorsque dans un tube où est disposé un filtre nous soufflons de l'air, une contre-pression apparaît. La résistance offerte par un filtre croît avec la vitesse du courant d'air jusqu'à un maximum. Pratiquement nulle à très faible charge, elle devient maximum lorsque le moteur fournit toute sa puissance. Cette résistance de l'air a deux conséquences : tout d'abord elle diminue le coefficient de remplissage du moteur qui ne saurait alors donner toute sa puissance. En deuxième lieu elle augmente la dépression existant dans la tubulure d'admission, ce qui conduit à avoir une émulsion plus riche, entraînant une consommation plus élevée. L'effet produit est tout à fait le même que si nous fermions plus ou moins le volet d'air du carburateur.

La résistance offerte par un filtre centrifuge ne dépasse pas 230 mm d'eau, ce qui correspond sensiblement à 0,023 atmosphère. Celle d'un filtre à bain d'huile ordinaire est d'environ 160 mm et celle d'un filtre à grillage métallique est de 105 mm.

Avec un filtre « sec » on doit se préoccuper de maintenir ce dernier constamment « sec ». Il doit être disposé de telle sorte que par temps de pluie il ne puisse se mouiller, car alors la résistance qu'il offre deviendrait énorme. Ceci se comprend facilement lorsqu'on songe que l'intérieur d'un filtre sec est fait de pores minuscules qui sont facilement obstrués par l'eau.

Lorsqu'un filtre se salit, il en résulte une contrepression qui ne fait que s'accroître au fur et à mesure de l'accumulation des impuretés. Etant donné qu'un filtre centrifuge ne se salit pas, la résistance qu'il offre pour une charge donnée du moteur ne varie pas. Ceci vaut aussi dans une certaine mesure pour un filtre sec qui est « auto-nettoyeur ».



*Ci-dessus, un filtre Vokes à sec, avec élément filtrant en feutre et treillis métallique.*

Si l'on excepte le filtre centrifuge, un filtre à air ne peut rester indéfiniment en service sans être nettoyé périodiquement. L'intervalle de temps entre chaque nettoyage dépend pour beaucoup des conditions dans lesquelles la machine est utilisée, autrement dit de la teneur en poussières de l'air aspiré. Pour arriver à se rendre compte si un filtre a besoin d'être nettoyé, il faut disposer d'une base sûre de comparaison. Elle ne saurait, étant donné le caractère propre des différentes fabrications, être la même pour tous les filtres.

Avec les filtres humides et les filtres centrifuges montés en série avec un filtre humide, on estime qu'un nettoyage devient nécessaire lorsque la résistance qu'il offre au passage de l'air devient le double de celle d'un filtre absolument propre. Sur un filtre à bain d'huile on admet qu'un filtre est « mûr » pour recevoir de l'huile fraîche, lorsque le volume des poussières captées est égal au volume de l'huile elle-même. La période s'écoulant entre deux nettoyages consécutifs peut donc être variable.

Le paragraphe qui suit nous indique pour les différents types de filtres, pour une « prise » de 3 milligrammes de poussières par mètre cube d'air aspiré, le temps de fonctionnement au bout duquel il est bon de nettoyer le filtre.

Ainsi, par exemple, le filtre centrifuge fonctionnera pendant une durée illimitée (il n'y a qu'à le monter et... à l'oublier) — pour le filtre centrifuge bain d'huile, cette période est de 2.800 heures — pour le filtre centrifuge + filtre humide, 2.500 heures — pour le filtre centrifuge + tamis, 1.000 heures — pour le filtre à bain d'huile seul, 400 heures — pour le filtre humide genre turbo-métal, 200 heures — pour le filtre humide (gaz métallique), 150 heures.

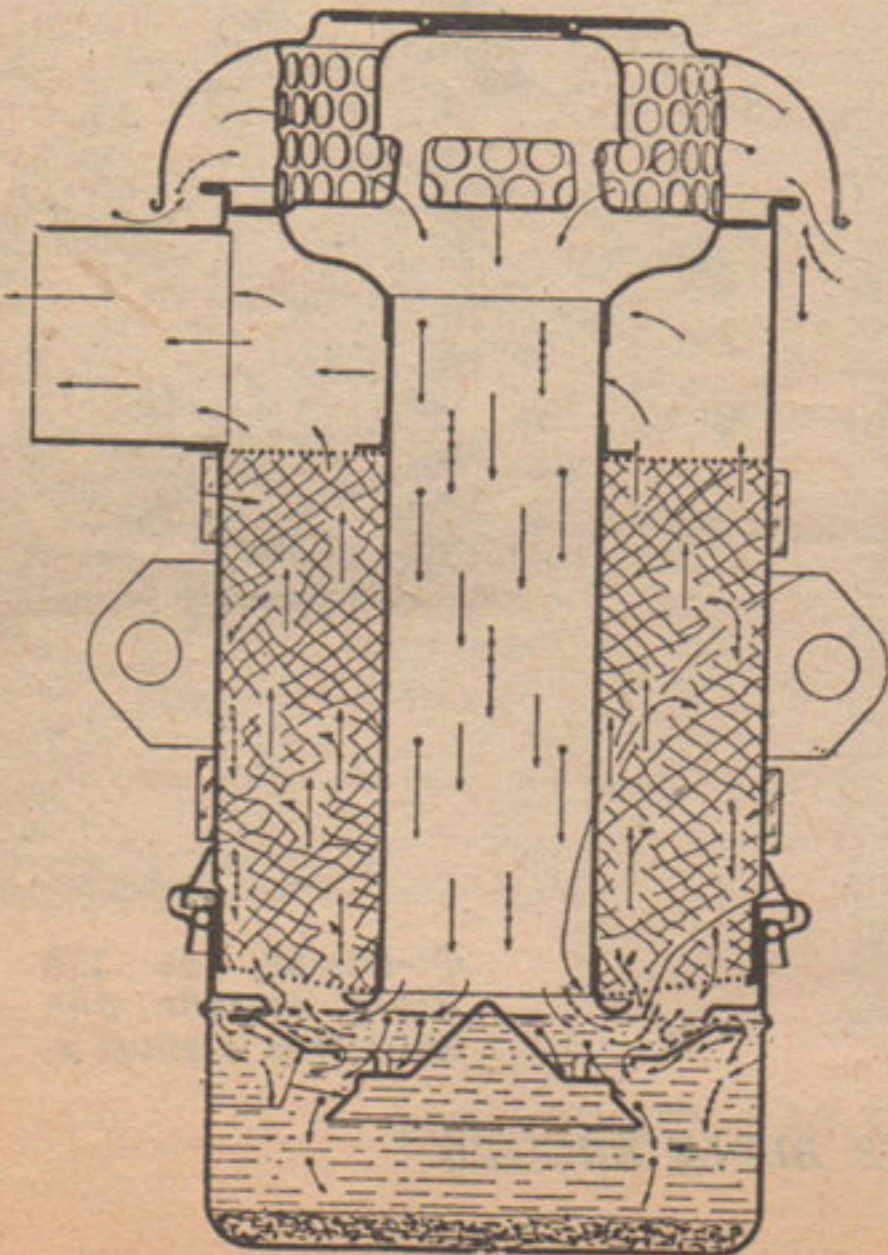
Mais tout cela relève un peu de la théorie et en moyenne il est bon de nettoyer notre filtre à air toutes les 50 ou 100 heures de fonctionnement, ou après 3.000 kms de marche.

Nous voudrions encore signaler que certain et en moyenne il est bon de nettoyer de démarrage », remplaçant ainsi efficacement le boisseau d'air du carburateur pour le lancement du moteur froid ; il enrichit le mélange, mais au fond n'a plus rien à voir avec le filtrage de l'air proprement dit.

Mais le filtrage de l'air n'est pas à notre avis suffisant. Le carburant, tout comme le lubrifiant, doivent être eux aussi épurés, mais nous abordons là un chapitre entièrement différent.

*(Tiré d'une étude de «Technicus» parue chez notre confrère hollandais «Motor Kampioen»)*

*Ci-dessous, le filtre « humide » et à bain d'huile des Harley militaires.*





# LA 22<sup>e</sup> FOIRE DE BARCELONE

(De notre correspondant particulier : A. Dunjo BERTA)



Une fois encore, l'industrie motocycliste espagnole a prouvé sa vitalité, en compagnie de l'industrie automobile au Palais de la Reine Victoria à Barcelone.

La situation du marché intérieur reste assez florissante et la production générale s'écoule régulièrement, malgré le grand nombre de marques qui sortent

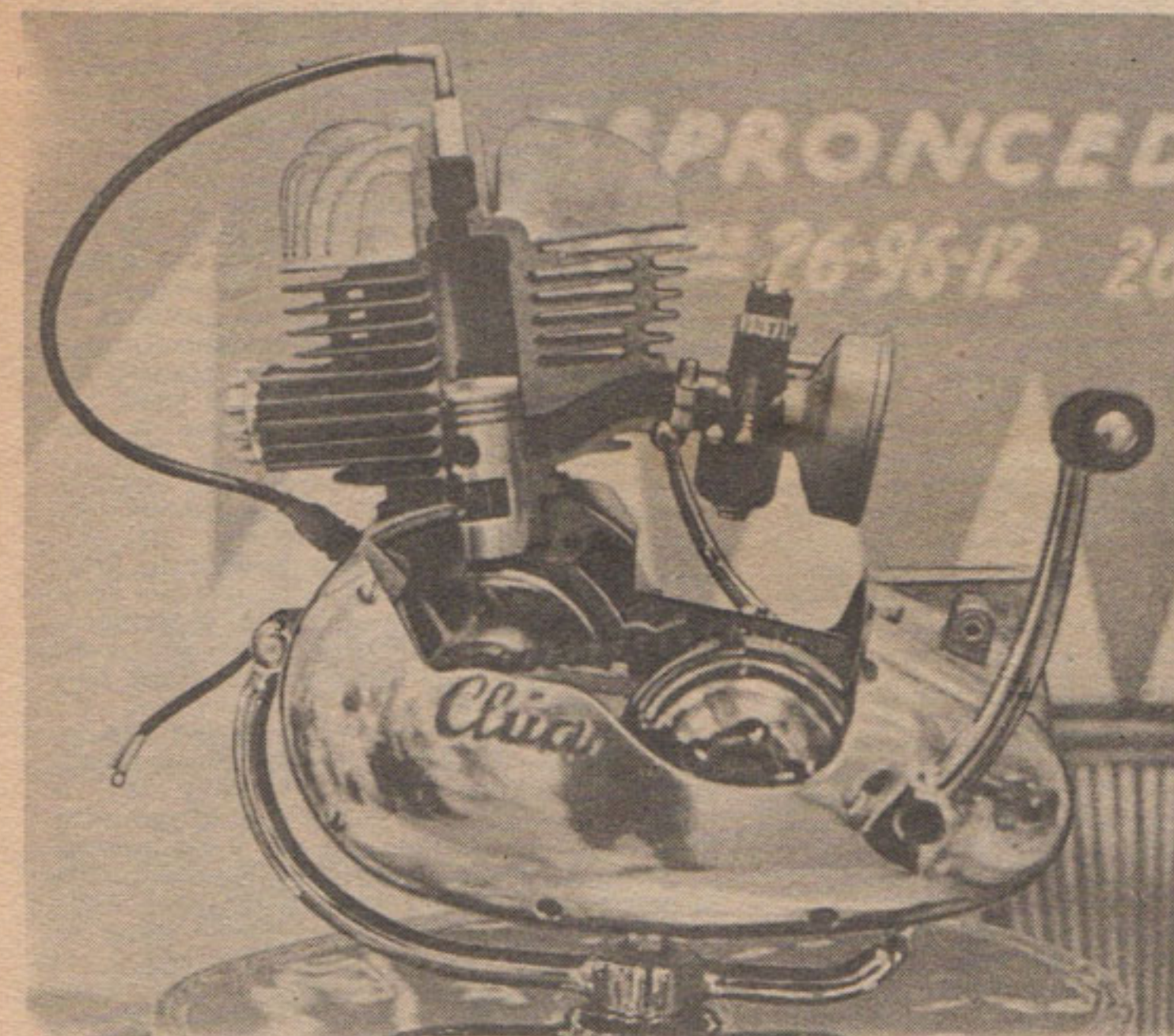
temps, sont à la disposition des monteurs.

A la demande de cet artisanat, des spécialistes se sont lancés dans la création de prototypes qui sont ensuite utilisés par les assembleurs pour servir de point de départ à la fabrication de série.

Notons d'ailleurs que la grande série s'applique autant pour les marques dont

En haut de la page, le stand « Vespa Ibéria » présente les scooters construits désormais entièrement en Espagne, à la cadence de 1.000 unités par mois.

A gauche, une coupe du moteur espagnol Clua, produit entièrement espagnol (sauf le carburateur Dell'Orto) qui est fabriqué en plusieurs cylindrées pour équiper les machines de cette marque.



un total mensuel d'environ 4.000 unités sans compter les scooters.

Une cinquantaine de machines différentes sont fabriquées, favorisant ainsi l'individualisme caractéristique du motocycliste ibérique, au détriment évidemment de l'économie, laquelle ne peut être obtenue que par la grande série, un peu dédaignée actuellement.

C'est cet état d'esprit qui explique l'existence d'un grand nombre d'artisans assembleurs.

Cet état de chose est facilité encore par le fait que de nombreuses marques de moteurs étrangers (à l'Espagne) ont cédé des licences de fabrication à des industriels espagnols.

C'est ainsi que maintenant, le Villiers, en 125 et en 200, l'AMC 175, le Pons 2

la diffusion n'est que régionale, qu'à celle dont le renom s'étend à tout le pays.

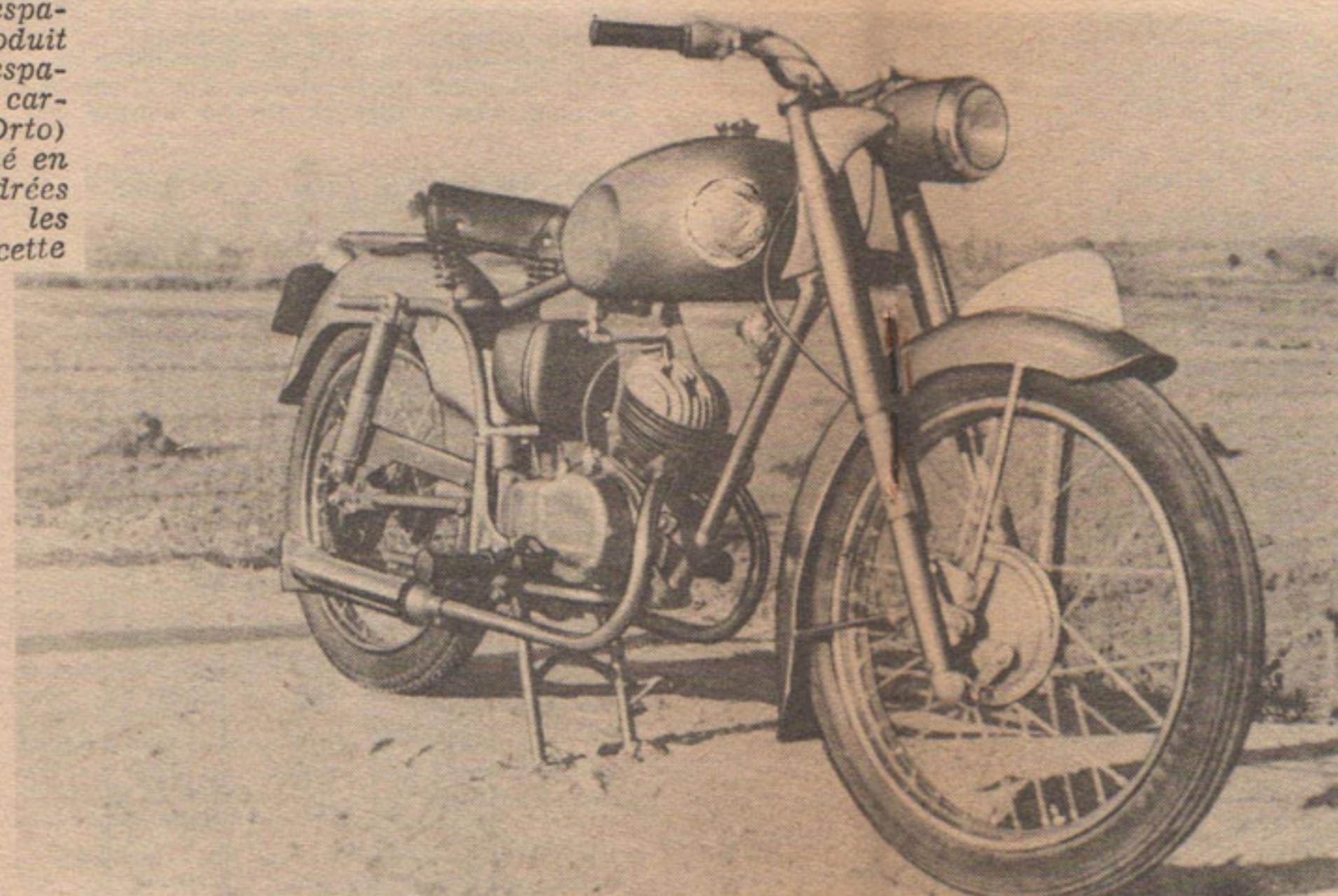
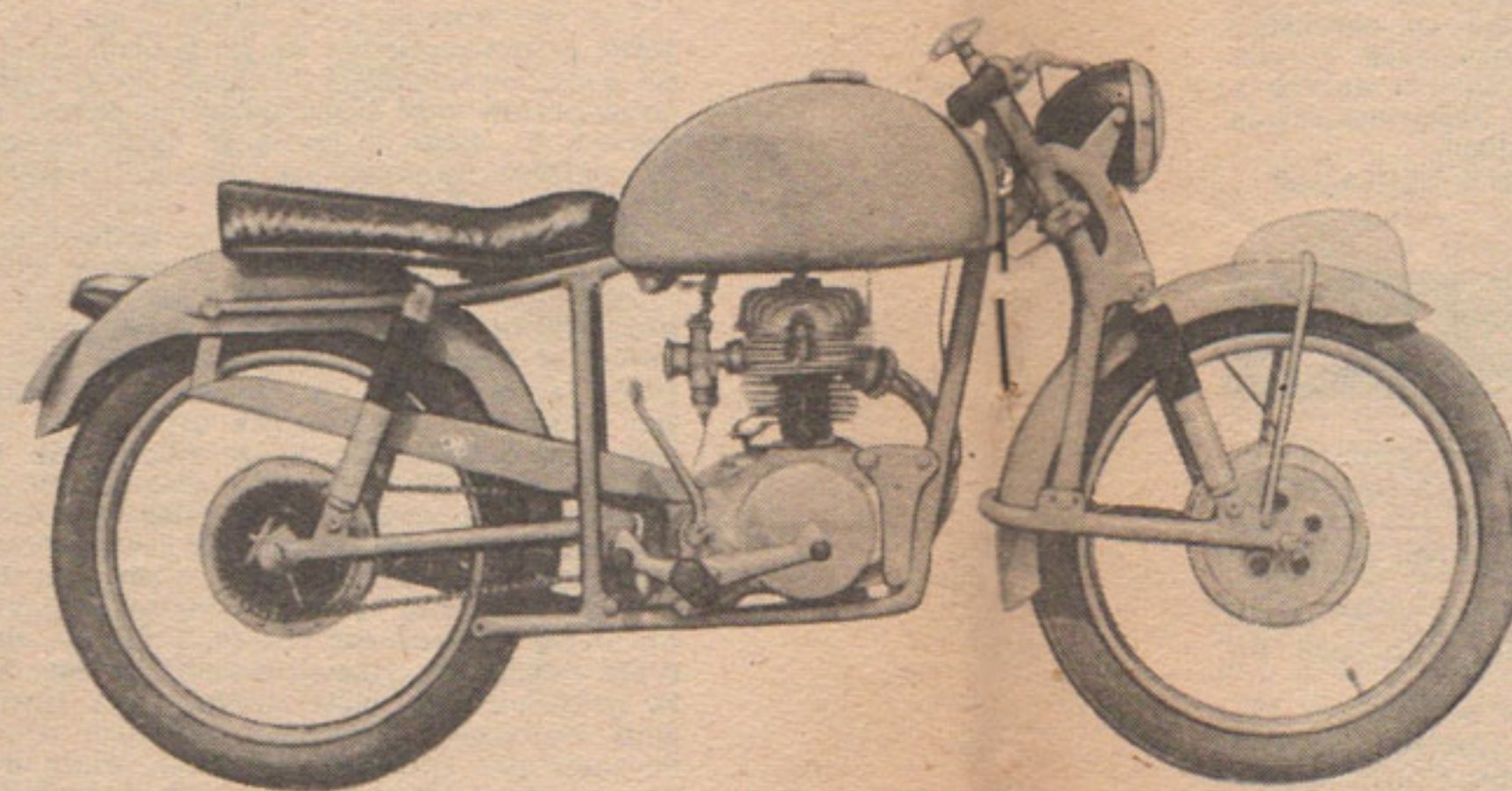
La catégorie des voiturettes légères à 3 ou 4 roues, s'est enrichie encore de nouveaux modèles, de même que les triporteurs de livraison de toutes cylindrées.

## LES NOUVEAUTES

Une très intéressante machine sport a été présentée par la marque « Rieju » dont les productions sont très proches de celles de la marque française Gima.

Le moteur de cette nouvelle machine est un 175 AMC-Fita et il est monté dans un cadre très moderne à suspension arrière oscillante et fourche avant Earles.

D'une allure très moderne, elle s'apparente beaucoup aux meilleures réalisations



Ci-dessus, la 175 Rieju possède une ligne très « sport ».

tions italiennes. Elle doit bénéficier d'un accueil chaleureux de la part des sportifs amateurs de 4 temps et qui connaissent déjà les possibilités et performances de l'AMC transpyrénéen.

Un nouveau modèle tourisme très réussi est l'Iso T 19 qui vient d'être lancée en série, équipée du fameux moteur Iso 125 d'origine. D'une couleur grise, elle a une allure très italienne, bien qu'elle soit de construction Barcelonnaise.

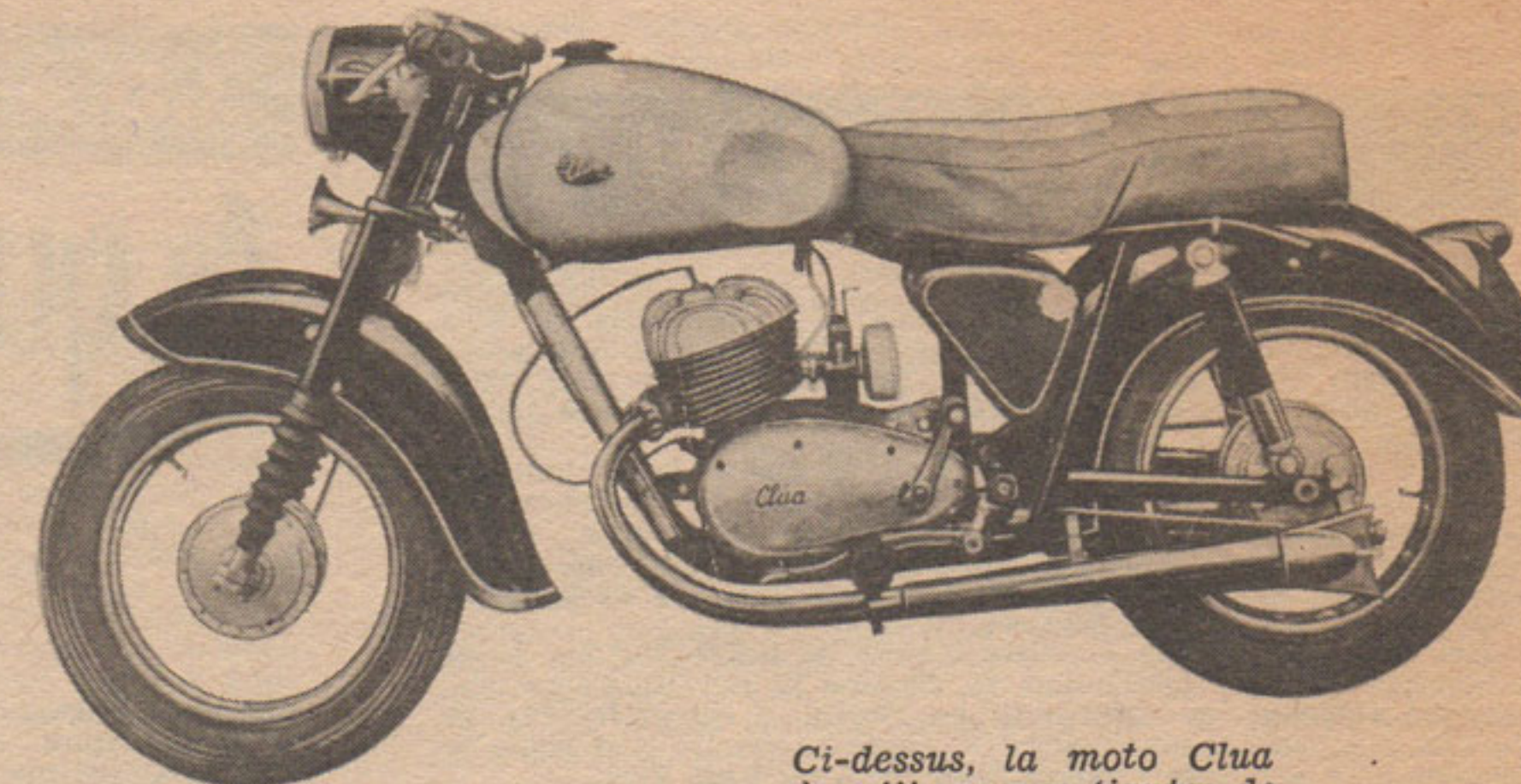
Suivant les dernières conceptions de suspension avant, Mimsa a fait une réalisation très personnelle de la fourche Earles pour ses modèles tourisme.

Kapi, nouvelle marque de moto qui a surpris le marché par ses prix vraiment intéressants, a été très remarquée par la conception de ses machines utilitaires. Elle présentait un modèle à roues de 14 pouces, moteur Villiers 125, sans suspension arrière, ensemble ramassé et de construction robuste pour un travail dur sur le sol national, au prix de 15.300 pesetas. Un autre modèle, avec les mêmes caractéristiques mais muni d'une suspension oscillante et selle double est catalogué à 17.500 pesetas. Kapi a compris le problème de la moto bon marché dans toute son ampleur depuis la conception

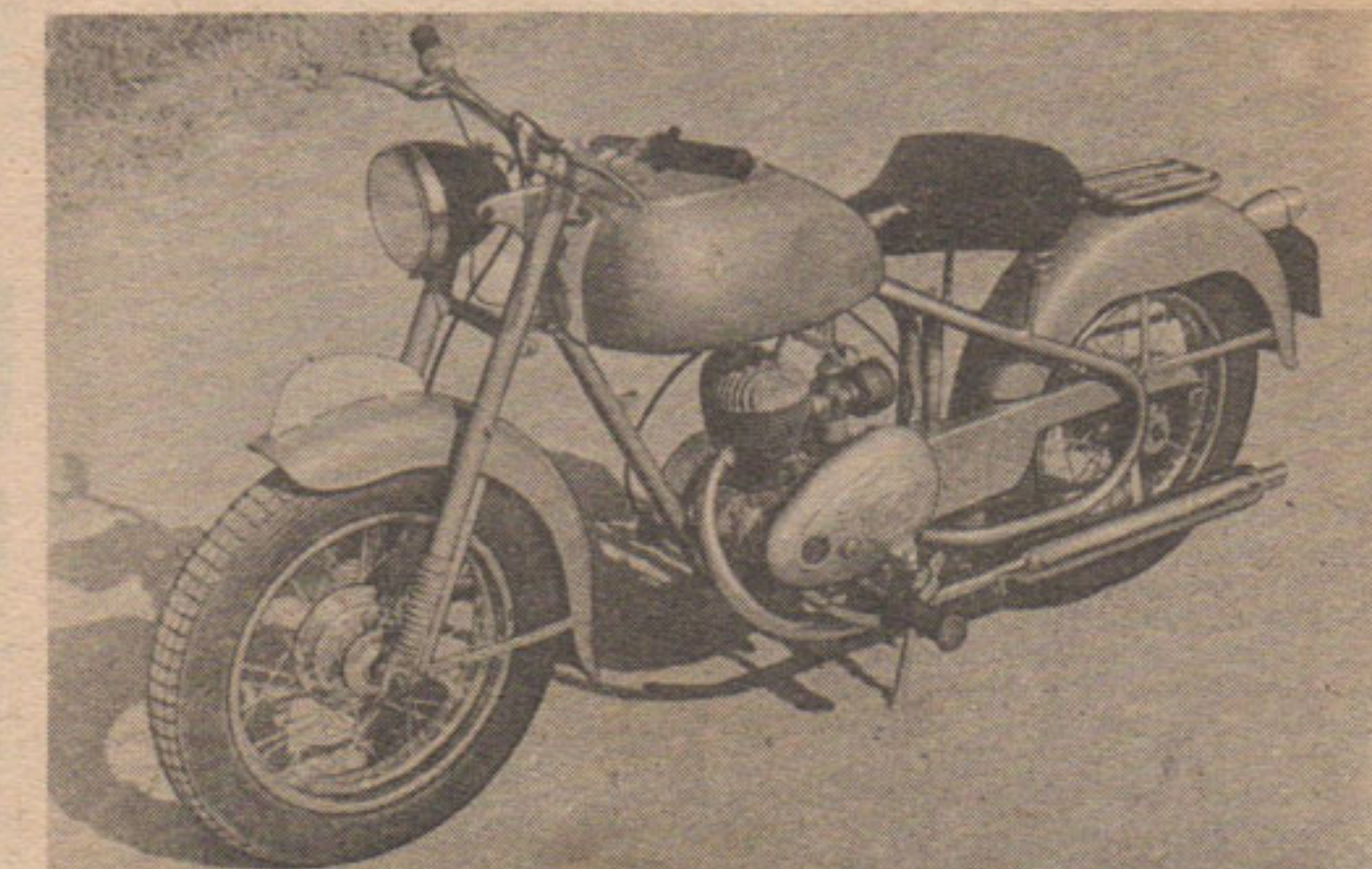
du prototype, de lignes solides et dimensions fonctionnelles (pas besoin de 19 pouces aux roues), et sa formule de fabrication lui permet d'être l'assembleur qui livre au meilleur marché une bonne machine.

Parmi les petites voitures, qui dans l'ensemble, ont reçu les faveurs du public, il faut signaler la place de préférence de la voiture « tout-faire-en-tous-temps » Isetta. Elle est remarquable par sa construction, ses solutions hardies, son équipement complet et sa conduite agréable.

De nombreuses autres marques étaient présentes, parmi les plus anciennes : Montesa, Ossa, Sanglas, etc... avec leurs productions habituelles. Mais de toutes parts, on annonce la mise à l'étude de nouveaux modèles, qui doivent fournir au marché commercial l'élargissement qu'il demande. Ceci finalement ne peut qu'améliorer encore la productivité qui permettra une plus vaste diffusion et un emploi intensif des moyens de la grande industrie sur laquelle s'alignent les fabricants espagnols.



Ci-dessus, la moto Clua à petites roues (jantes de 16) se rapproche de la nouvelle école germanique, en conservant une petite note « sport ».

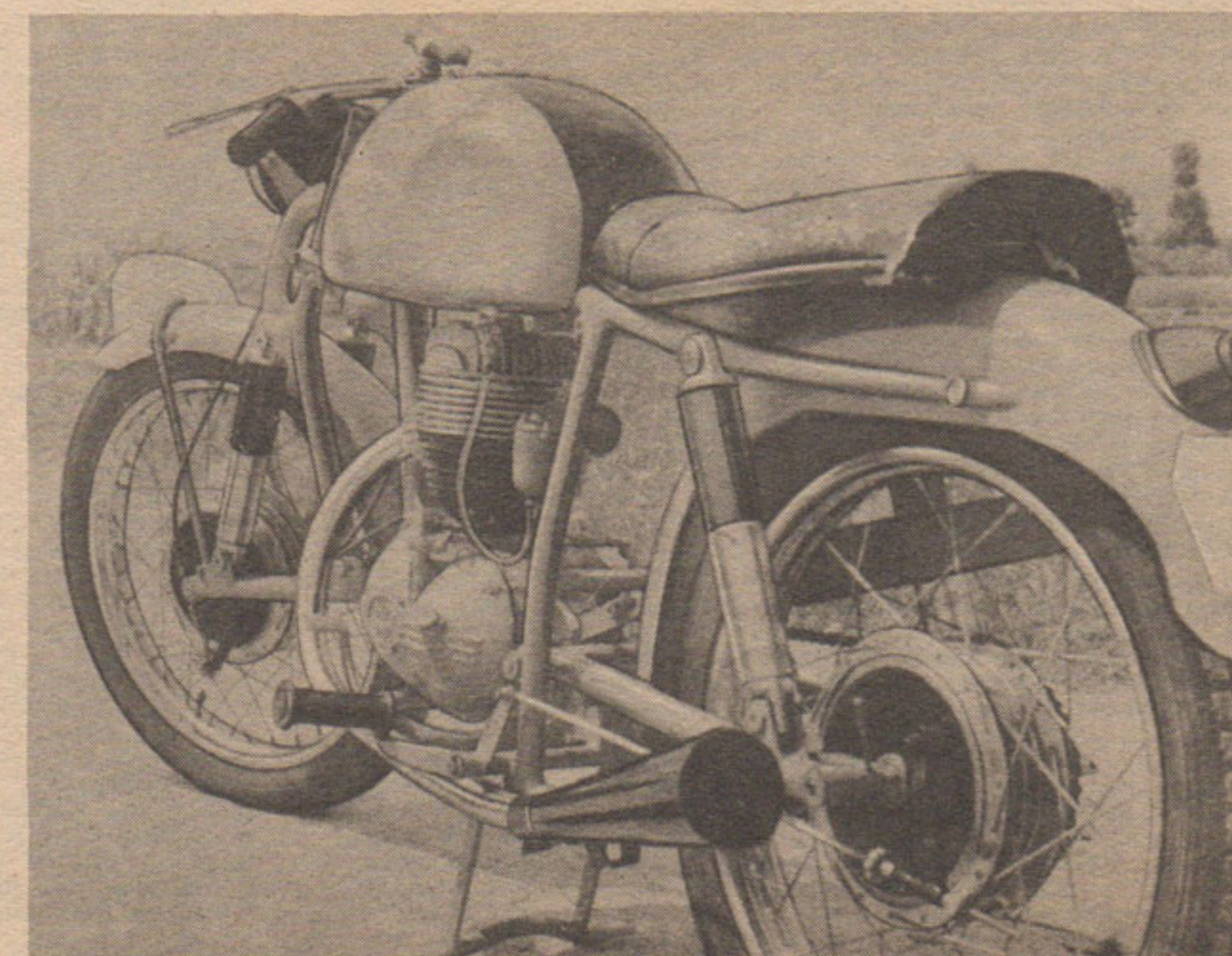


La moto Kapi à petites roues utilise le 125 Villiers pour son modèle Populaire.

A droite, une autre vue de 3/4 arrière de la 175 Rieju à moteur AMC construite sous licence par Fita.

Les solutions les plus modernes sont employées pour cette machine sport.

A gauche, le 125 ISO d'origine italienne, monté dans un cadre de fabrication locale. L'allure générale est agréable et suit les lignes transalpines.





## 350 ARIEL N. H.

**A**près Mr Bodin, du Maroc, qui a eu les honneurs d'un de vos précédents numéros, je voudrais, à mon tour, vous donner mes impressions (impressions peut-être plus personnelles que techniques) sur mon Ariel 350 NH que j'ai achetée fin 1952 à Alger et qui aura 20.000 kms dans quelques jours.

En ce qui concerne le moteur, pour ne pas le faire chauffer, on a intérêt à le faire tourner vite. Si la notice recommande de ne pas rouler en quatrième à moins de 29-32 kmh., et en troisième à moins de 16-24 kmh., j'aime mieux passer ma seconde à 20, ma troisième à 40 et ma quatrième à 60-65 kmh., afin d'avoir de bonnes reprises.

J'ai fait mon rodage à petite vitesse et faible régime, aussi cliquait-elle très facilement et, comme je réduisais l'avance, je suis retombé de Charybde en Scylla : échauffement et tuyaux d'échappement bleus. De toute façon, je n'ai senti le moteur s'« arracher » qu'au bout de 7 ou 8.000 kms.

J'en suis actuellement au point suivant : vidange d'huile tous les 1.500-2.000 kms ; gicleur de 160 à la place de l'originel de 150 ; pas de filtre (je n'en ai jamais eu) ; aiguille du carburateur tout à fait en haut, sinon l'essence n'arrive pas aux régimes élevés ; bougie : C14 Lodge, d'origine. Décalaminage et rodage de soupapes à 7.000 et 14.000 kms. Les culbuteurs, semble-t-il, se dérèglent plus, depuis que je n'utilise que du super et toujours le même (Shell-ICA). Consommation : 3,8 à 4,2 l. en solo ou duo, sur longues distances. Mais 6 l. aux 100 kms en ville. Consommation d'huile étonnamment réduite. Vitesse maximum à plat et sur plat : 120 kmh. au compteur.

On peut encore dire du moteur que la distribution est assez bruyante, ce qui me démoralisait au début, de même que l'échappement, beaucoup moins feutré que celui d'une BSA équivalente. Enfin, je perds de l'huile par suintement sur longues distances, par le bas de l'embase du cylindre et les deux prises d'huile des culbuteurs.

Je suis très content de la partie cycle de ma moto. Avec ses noirs, ses rouges, un peu d'aluminium et quelques chromages, elle paraît très « habillée », surtout du côté échappement. On la prend évidemment pour une 500, puisqu'extérieurement on ne peut la distinguer de sa grande sœur que par l'immatriculation et l'épaisseur de l'embase du cylindre.

La suspension avant est extrêmement souple, trop peut-être : elle talonne facilement, tandis que cela n'arrive pratiquement jamais à la curieuse suspension oscillante de l'arrière : celle-ci me donnait au début la désagréable sensation de chasser par petites saccades dans les tournants, mais elle ne la donne plus qu'à des passagères trop observatrices et de toutes façons je n'ai jamais eu d'ennuis de ce côté-là, bien que mes repose-pieds rabotent parfois la route dans les virages. Puis-je à ce propos rendre hommage au courage, ou à l'inconscience des femmes qui n'ont que rarement peur derrière moi, alors que, gens du monde ou gros durs, beaucoup de garçons me labourent les côtes, hurlent, se figent cadavé-riquement ou gigotent frénétiquement au moindre coup de frein, au plus gentil virage.

La selle double permet en solo de changer souvent de position pendant les longues randonnées ; en duo, elle donne plus de cohésion aux passagers. Mais elle empêche de faire pivoter le garde-boue, quand on veut démonter la roue arrière, et on est obligé de coucher piteusement la moto.

Les freins me satisfont : celui de devant doit être souvent vérifié, je suis obligé de donner assez de course à la tige du frein arrière, pour que la roue ne serre pas. Mais de nombreuses chutes sur sol mouillé m'ont démontré la nécessité, en plus, de ne pas débrayer dans ces cas-là, quitte à caler, de ne pas toucher pratiquement pas le frein arrière. On a tout à coup la sensation effrayante de partir dans tous les sens.

Peut-être la cause de cette instabilité provient-elle du gonflement du pneu arrière que j'ai constaté dans les quinze jours suivant l'achat ; l'agent n'a jamais voulu le remplacer. A part cela, mes pneus sont à peine usés, mais fissurés ! Ma chaîne secondaire est encore en bon état, mais le réglage de son alimentation en huile est délicat ; il faut souvent regarnir le carter et, à chaque fois, on retrouve la jante aspergée d'huile.

C'est enfin la partie électrique qui me paraît faible dans cette moto, comme dans beaucoup d'autres motos anglaises, d'après les récriminations de mes confrères. Et c'est elle qui m'a occasionnée la seule panne (agrémentée d'un P.V. pour défaut d'éclairage) de l'Ariel (mis à part le câble des gaz, puis celui du débrayage cassés il y a deux mois) : avarie du régulateur, qu'on m'a changé entièrement, faute, paraît-il, de rechanges et bris du pignon de bobine constaté par la même occasion. La batterie sulfate et ma moto à un appétit vorace d'ampoules veilleuses. L'avertisseur est bien discret.

En conclusion, ma moto, la seule que j'ai pilotée, à part une petite Peugeot pendant 500 m., me paraît indiquée pour les croisières sur route, plutôt que pour la ville, où elle est handicapée par son poids : elle a, en effet, le même cadre que les 500 et la 1000 Ariel. Mais ceci est une sécurité de robustesse et telle est, je crois, la réputation de la 350 Ariel :

## Ce qu'ils en pensent

un peu molle, mais résistante. Quant à son prix, je voudrais savoir pourquoi, avec selle simple, elle valait 240.000 fr. en Algérie, alors que le prix était de 285.000 fr. plus taxe locale à Paris. Je sais que la différence de taxes à la production entre France et Algérie, au bénéfice de cette dernière, est de 7 % en gros, mais l'écart est bien supérieur à ce pourcentage. Je ne parle pas du fret qui jouerait contre Alger, car son incidence sur le prix doit être très faible.

D'ailleurs, à propos de prix, j'aurais dû prendre la 500, qui ne valait que 15.000 fr. de plus. C'est peut-être ce caractère « châté » de la 350 par rapport à la 500 qui fait qu'elle vous intéresse moins que la 250, « bon petit élève à suivre » et que, sauf erreur, la dernière 350 mentionnée dans vos essais était la Bullet Royal-Enfield du 20 décembre 1952.

Mr M. MURPHY-ROUAULT

## 250 HOFFMANN - JLO

**E**tant lecteur de votre revue depuis plusieurs années, et m'intéressant beaucoup à votre rubrique « Ce qu'ils en pensent », je vous envoie mes impressions sur ma 250 Hoffmann 2 temps, moteur JLO monocylindre, avec laquelle j'ai parcouru 14.000 kms depuis un an.

La présentation de la machine est émaillée noire avec filets blancs, avec beaucoup de chrome, la ligne harmonieuse de cette machine est vraiment impeccable.

Partie cycle : rien à reprocher, fourche très souple ne tatonnant jamais, suspension arrière identique. Coffre à outils incorporé dans le réservoir, un peu petit. Quant aux freins centraux de 180 mm, ils sont d'une puissance peu commune, c'est une perfection. Réservoir contenant 14 litres. Phare et avertisseur très puissants. Anti-vol. Roues à broches. Pneus Englebert 3,25x19 encore en parfait état.

Partie moteur : monocylindre à simple piston. Allumage par batterie.

Sélecteur au pied, carburateur Bing, bloc-moteur vraiment propre, vitesses passant bien, la première claqué à froid, et est un peu courte à mon avis.

Vitesses : 1<sup>re</sup> 20 kmh., maximum 30 kmh. - 2<sup>e</sup> 40 kmh., max. 50 kmh. - 3<sup>e</sup> 60 kmh., max. 70 kmh. - 4<sup>e</sup> 80 kmh. - max. 110 kmh.

Compteur à peu près juste après vérification.

Après l'avoir rodée sagement sur 5.000 kms (tendance au serrage pendant la période de rodage), j'ai commencé à « tirer sur la poignée ». J'ai réalisé des moyennes de 50 à 64 kmh. suivant les parcours, sans fatiguer la machine ; je fais presque toujours des parcours difficiles avec passage de plusieurs cols, toujours avec un passager. J'ai fait une centaine de cols environ : Iseran, Galibier, Izoard, Vars, Cayolle, Allos, Croix de Fer, Collobrières, Aravis, etc... Je ne vous cite que les plus importants, car il me faudrait une page. Chaque dimanche nous partons, ma femme et moi, pour des randonnées de 300 à 470 kms ; un dimanche nous avons fait 327 kms en une après-midi, Annecy-St Jean de Maurienne, Col de la Croix de Fer, Grenoble, Chambéry, Annecy.

Pendant les vacances, 2.000 kms. Route des Alpes, Côte d'Azur, Tende, Marseille. Retour par la route Napoléon. Ma machine ne m'a jamais lâché ; aucun « pépin », un câble de débrayage cassé à 9.000 kms, et un rayon à la roue arrière à 11.000 kms ; aucun décalaminage, chose surprenante pour un 2 temps. Huile employée : Castrol SAE 30-40 à mélange 5 %. Consommation 3 litres 5 aux 100 kms.

Bougie employée : Bosch 225T1 et 225T11 ; perlages une dizaine de fois sur 14.000 kms ; durée des bougies 5.000 kms. Mon impression sur cette machine est excellente, car j'en suis à ma troisième moto, deux françaises auparavant. C'est malheureux de le dire, mais nous avons encore du chemin à faire en France messieurs les constructeurs ! pour arriver à la hauteur des motos allemandes ou anglaises.

Félicitations aux constructeurs Hoffmann et JLO.

PINGET Oscar

100, av. de Genève, Annecy (Hte-Savoie)



## AUTOMOTO 200 A.G.L.

**E**tant fidèle lecteur de votre revue, et possédant une Automoto 200 AGL, je me permets de vous donner mon impression sur cette machine. Je l'ai achetée au mois de mai 1953, et je totalise actuellement 12.500 kms. Le moteur est le classique 2 temps Villiers 197 cmc. à boîte 4 vitesses par sélecteur. Le rodage a été effectué avec les plus grands soins sur 2.000 kms à 50 kmh. L'allumage se fait par dynamo volant. La bougie est une AC 42 Com. avec laquelle je n'ai jamais eu de perle. Le carburateur est un Gurtner avec gicleur 37. Le volet d'air n'est utilisé que par temps froid. L'embrayage est très doux et ne colle jamais. Les vitesses sont très bien échelonnées. On peut rouler à 40 kmh. en 4<sup>e</sup> sans cogner et repartir sans changer de vitesse. Tout en étant souple aux bas régimes, le moteur est très nerveux aux moyens régimes et permet d'excellentes reprises en côte. J'ai fait tous les cols Vosgiens en solo en 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup>. La 2<sup>e</sup> vitesse ne s'avère utile qu'en duo.

La consommation n'a jamais dépassé 3,4 litres. En ne dépassant pas 70 kmh., elle consomme 2,9 litres.

La vitesse de pointe est : en 1<sup>re</sup> 45 kmh., en 2<sup>e</sup> 60 kmh., en 3<sup>e</sup> 85 kmh. et en 4<sup>e</sup> 115 kmh. position couchée (vitesse comp- teur).

Le premier décalaminage fut exécuté à 8.000 kms, mais j'au- rai bien pu faire 2.000 kms de plus. Si l'on prend soin de noyer la cuve du carburateur quand le moteur est froid, il partira du premier coup. Je n'emploie que de l'essence ordi- naire avec 6 % de Bret-Oil pour 2 temps.

Dans l'ensemble, la partie cycle est satisfaisante. La sus- pension arrière à correcteur Grégoire ne talonne jamais. Elle est très souple. La fourche télescopique demande à être grais- sée régulièrement si l'on veut être sûrs de son bon fonction- nement. Le freinage est assez bon, mais il exige un réglage fréquent. L'éclairage est plus que suffisant sur route. Par con- tre, l'avertisseur est beaucoup trop faible sur route, surtout par temps humide.

J'ai remplacé la selle d'origine à double feuille caoutchouc par la nouvelle biplace « Aurora », car je vous avoue que j'aime conduire un peu « sport ». Je trouve même que la machine colle à la route depuis que j'ai cette selle (surtout en duo), car le centre de gravité est beaucoup plus bas aussi. Les chromes sont bons, mais bien entretenus !

Le deux principaux défauts sont : 1<sup>o</sup> le pot d'échappement (un tromblon) est trop court et crache de l'huile sur la roue arrière. A chaque fois que je roulais à deux, le passager avait des taches d'huile sur le dos.

2<sup>o</sup> le carburateur fuit, dès que l'on penche la machine à l'ar- rêt.

J'ai remédié au premier défaut en remplaçant le pot d'échap- pement d'origine par un Wilman chromé. A mon retour du service militaire (car j'ai été appelé sous les drapeaux il y a quelques jours) je remplacerai le carburateur d'origine par un Dell'Orto à cuve séparée.

Dans l'ensemble je crois que ces petits défauts sont large- ment couverts par les qualités du moteur, et qu'on ne trou- vera sur le marché français aucune machine qui puisse concur- rer par le luxe et les qualités à ce prix (165.000 avec pare- choc), qui est celui d'une bonne 125 complètement équipée.

Jean-Paul MULLER,

21, rue du Panorama, Mulhouse (Ht-Rhin)

## 250 PUCH et 50cc CUCCILOLO

**J**'ai donné mes impressions, il y a quelques temps, sur la 175 Motobécane, c'est aujourd'hui au tour de la 250 Puch et du moteur Cucciolo.

### I. — 250 PUCH T.F.

Je passe sur les caractéristiques que tout le monde connaît.

1<sup>o</sup> Défauts : Chrome et peinture de qualité médiocre. Con- sommation élevée à haut régime (5 litres). 1<sup>re</sup> trop démulti- pliée. 4<sup>e</sup> un peu longue, ne permet pas d'utiliser toute la puissance du moteur ; un léger trou entre la 2<sup>e</sup> et la 3<sup>e</sup>. Débrayage dur à manœuvrer.

2<sup>o</sup> Qualités : la principale qualité de cette machine est sa robustesse : à 22.000 kms, aucun jeu anormal. Moteur puis- sant, à condition de monter haut les régimes. Grande faci- lité en montagne. Suspensions très souples ne talonnant presque jamais. Ligne harmonieuse complétée par une selle double, bloc net. Position confortable, commandes juste où il faut, le sélecteur plus précis que doux demande un cer- tain « doigté », si l'on ne veut pas que les vitesses claquent.

Tenue de route étonnante, due à la rigidité du cadre et des moyeux, la béquille enlevée (trop basse), on peut faire toucher les pots d'échappement dans les virages, ce qui donne malgré tout une certaine inclinaison.

Après chronométrage, le compteur s'avère juste à 1 ou 2

kms près. Position couchée, sans filtre à air et échappement libre, j'ai atteint 118 kmh. (avec des pneus 25x300, ce qui donne une 4<sup>e</sup> moins longue). Normalement on arrive juste à 110, à deux très près de 100. Voici quelques moyennes : Bor- deaux-Cognac, 118 kms en 1 h. 1/2 (à deux), St-Seurin-Bor- deaux, 55 kms en 38', toujours à deux.

Ces moyennes sont permises grâce à la tenue de route et au bon refroidissement.

En résumé, machine très robuste, convenant très bien au tourisme, peut-être conduite sport en montant les régimes, mais en comptant sur une nette augmentation de la con- sommation d'essence et aussi d'huile.

Je terminerai en disant que c'est parmi les nombreuses mo- tos que j'ai eu, celle qui m'a donné le plus de satisfaction : c'est, je crois, le meilleur compliment que je puisse faire.

### II. — CUCCILOLO

Deux mots sur la partie cycle : monté par Essex, ce cyclo- moteur est à la hauteur de la puissance du moteur. Position confortable. Fourche télescopique souple. Freins puissants.

Moteur. Défauts : l'embrayage entraîne, surtout à froid, et patine lors des changements de vitesse. Le système de roue libre gagnerait à être revu.

Qualités : seul culbuté de la cylindrée, il permet une vi- tesse élevée (près de 60 kmh.), une faible consommation (1 l. 1/2 environ) ; grâce à ses deux vitesses, toutes les côtes sont montées sans jamais pédaler.

Il ne faut pas parler à ma femme d'autre cyclomoteur, c'est un véritable plaisir pour elle de le faire tourner plein régime. D'ailleurs, il le supporte très bien, et les 40 kms qu'il parcourt tous les jours ne l'effraient pas le moins du monde.

Cl. DEJEAN,

St-Seurin sur l'Isle (Gironde)

N.D.L.R. — *N'avez-vous pas, en même temps que vidé les silencieux et supprimé le filtre à air de votre Puch, un peu bri- colé votre moteur ? Car 118 kmh., avec un moteur qui (avec filtre à air et silencieux, il est vrai) fait à peine 12 CV...*

## 125 BERNARDET

**V**euillez trouver ci-dessous ma contribution à votre ru- brique « Ce qu'ils en pensent », laquelle m'apparaît comme extrêmement utile pour les lecteurs qui ne désirent pas acquérir une machine les yeux fermés, mais au contraire cherchent à connaître les opinions d'utili- sateurs désireux d'être objectifs.

Je possède depuis juillet 1952 un scooter Bernardet 125 cmc. 4 vitesses ; après de nombreux ennuis mécaniques dus à l'em- brayage en particulier, j'accomplis 5.000 kms environ, au bout desquels je remis à nouveau mon engin au « réparateur » d'un distributeur officiel parisien bien connu, qui le dérégla totalement. En désespoir de cause, j'effectuais alors moi-même réglages et réparations afin d'effectuer le trajet Paris-Marseille et retour : tout se passa bien (moyenne de 45 kmh., solo avec bagages, arrêts déduits).

La machine nécessitant une révision au retour, je confiais celle-ci à l'usine même, qui me rendit un engin absolument impeccable, doté d'un ralenti genre auto et d'un embrayage doux et sûr. Je conseille aux amis scootéristes ayant des ennuis de faire comme moi : les bricoleurs, même officiels, sont très chers et peu compétents.

Passons aux qualités :

4 vitesses bien calculées, 1<sup>re</sup> très puissante, démarrages ai- sés, même par temps froid (je ne ferme jamais l'air cepen- dant), la tenue de route est bonne, mais il faut se méfier du frein arrière et user d'abord du frein avant sur sol mouillé. L'avertisseur est très puissant, l'éclairage à l'arrêt bigrement utile en cas de panne ou de stationnement nocturne.

Quant aux inconvénients, ils tiennent à des détails tels que : frein avant très insuffisant, logement des jambes exigü avec la roue de secours. Le moteur est mal refroidi sur longs parcours (employer alors une bougie vraiment froide) ; il manque également un carter de chaîne secondaire et une manette d'air extérieure à la carrosserie. Je reproche égale- ment la conception du col de réservoir qui laisse échapper le mélange sur le pneu de secours et souille les vêtements (remède : bouchon anti-vol de bonne qualité), ainsi que la protection défectueuse contre les bavures du moteur et de l'échappement. Le réservoir, très vaste et aisément accessible, vous fait par contre bien voir des pompistes qui font un parallèle sur ce point avec d'autres scooters bien connus.

Les performances sont celles données par le constructeur : 70-75 kmh. position normale, ce scooter excluant les positions « raidman ».

Je terminerai par un conseil dicté par l'expérience : si l'on envisage le grand tourisme, il faut charger au maximum la roue avant par rapport à la roue arrière : on améliore la tenue de route et les performances, en diminuant l'échauf- fement moteur et la fatigue de la roue arrière, déjà chargée normalement.

Mr A. O. PERDOUX

92, rue de la Pompe, Paris-16<sup>e</sup>

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



# CONSIDERATIONS SUR LES PROCHAINS 6 JOURS

**N**os lecteurs savent que les pouvoirs sportifs anglais ont accepté d'organiser cette année l'« International Six-Days Trial ». Cet honneur, et cette charge, qu'ils avaient déclinés en 1951 au profit de l'Italie, ils se sont donc décidés à les accepter, alors qu'il avait été un moment question de les laisser organiser par la Suède.

En fait, il est évidemment difficile pour la Grande Bretagne de trouver, 6 jours de suite, des étapes d'environ 400 kilomètres, sans trop gêner la circulation généralement dense, et compte tenu des lois anglaises qui empêchent jalousement d'interdire la circulation des particuliers au profit d'une organisation sportive quelconque. (Notons, à ce propos, la réaction actuelle, en France, contre les Rallyes automobiles, courses cyclistes, etc., qui obligent trop souvent les préfets, sinon à fermer officiellement les routes, tout au moins à entraver sérieusement la circulation des usagers normaux).

Ce n'est donc pas sans de très bonnes raisons que les britanniques se sont décidés à organiser l'épreuve chez eux. Il est intéressant de voir quelles ont pu être ces raisons, tout en tenant compte évidemment, du fait que les anglais ont quand même été très sportifs en renonçant précédemment au privilège du vainqueur.

Il y a tout d'abord le fait que les Six Jours Internationaux constituent pour beaucoup de clubmen anglais un centre de vacances idéal ; soit en participants, soit en spectateurs ou supporters, ils y assistent généralement nombreux (à moins que le change du pays organisateur ne provoque des frais énormes, comme c'était le cas en Tchécoslovaquie, en 1953 ; ou encore la difficulté des visas, etc.).

*Les anglais sont de grands amateurs de trial, et l'on peut considérer que chez eux l'entraînement entre deux « 6 Jours » ne cesse pratiquement pas.*

A Varèse, près des lacs italiens en 1951, ou à Bad Aussee, dans la province autrichienne de Salzbourg en 1952, les frais d'engagement, hôtel, etc., se montaient à une vingtaine de milliers de francs pour toute l'épreuve, ce qui permettait à beaucoup de passer d'idéales vacances motocyclistes pour un prix abordable, d'autant que les maisons de carburants, lubrifiants et pneus se montraient « très compréhensives » envers tous les concurrents, professionnels ou privés.

Cette année, l'organisation anglaise qui a une fois de plus choisi le Pays de Galles pour les I.S.D.T., prévoit une telle affluence qu'elle a en bloc retenu tous les hôtels de Llandridnod Wells (ouf !) pour la période correspondant à son épreuve !

On peut supposer que toute la région — et le Pays de Galles, boisé et accidenté, sert un peu de Bretagne et de Savoie aux

anglais qui ne peuvent visiter le continent — va donc bénéficier d'un attrait supplémentaire.

Mais enfin, l'Auto-Cycle-Union (I.A.C.U.) n'a pas décidé d'organiser les Six Jours à seule fin d'offrir des vacances sur place à ses ressortissants. Rappelons-nous en effet que la victoire de l'an dernier n'a été obtenue par les pilotes britanniques que :

1° parce qu'un rupteur collé à immobilisé une Jawa plus d'un quart d'heure sur la ligne de départ, à la 2<sup>e</sup> étape.

2° parce que la BMW de Zeller cassa son carter de couple conique, sans doute sur un rocher, abandonnant ainsi dès le troisième jour.

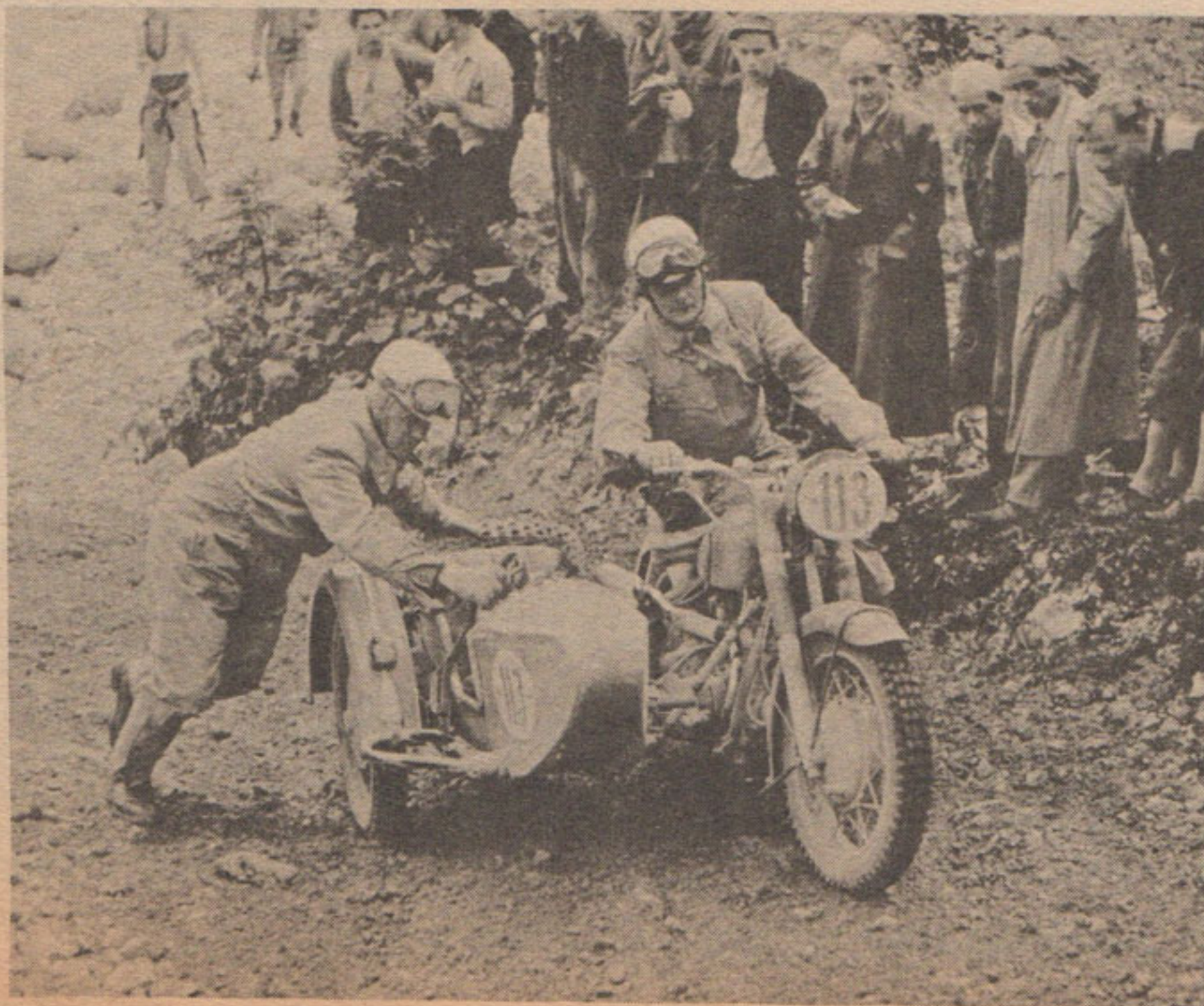
Les anglais, qui connurent la « poisse » noire en Autriche en 1952, ont bien payé pour savoir que le Trophée International ne peut aller qu'à une équipe magnifiquement préparée et équipée... et dont la chance tient pendant les 6 Jours (plus l'heure de vitesse qui suit !).

Or, l'opinion publique des motards anglais se rend parfaitement compte de l'importance du facteur chance, mais aussi de l'arbitraire qui eût présidé au départage éventuel des équipes restées ex-æquos. En effet, c'eût été l'heure de vitesse qui eût servi à attribuer le Trophée. Or, les petites cylindrées (motos et sides) sont très avantagées depuis la guerre dans cette épreuve, où les moyennes de base sont beaucoup plus difficiles à améliorer pour les 500 que pour les 175 solo ou 350 sides, par exemple.

Il apparaît qu'avant-guerre, la situation était différente, car les petites motos capables de résister aux durs Six Jours manquaient alors de vitesse de pointe.

Depuis, elles ont fait de ce côté aussi de gros progrès, alors que si paradoxal que cela paraisse, les 500 des I.S.D.T. 53 ne sont sans doute pas beaucoup plus rapides que celles de 1938 : les Rudge « Ulster », comme les Norton qu'on alignait dans les équipes officielles dépassaient très largement le 150 en pointe, et nous ne parlons pas des BMW ACT... et compresseur qu'on vit aux mains des Henne et autres Georg Meier. Len Heath, alors concurrent, depuis directeur des

*Les allemands prenant cette épreuve à cœur, organisent des tests préparatoires disputés sur plusieurs jours également, de manière à sélectionner pilotes et matériel.*







équipes anglaises, disait de ces BMW qu'il doutait fort qu'à part les « Norton » officielles du TT, il y ait eu des 500 anglaises capables de leur résister dans une épreuve finale de vitesse !

Donc, on peut dire que la vitesse de pointe des 500 d'équipe est à peu près restée la même. Par contre, une 175 Maico une 250 Puch ou Jawa d'usine, tout en gardant les qualités de solidité de la moto de « trial », vont aujourd'hui 20 ou 30 kms plus vite que leurs sœurs d'autrefois.

Si bien qu'en 1953, une AJS twin ou une BMW R/67 était battue d'avance sur l'heure de vitesse, par les 175 ou 250 que nous venons de citer, compte tenu des minima respectifs fixés.

On pense bien que nos amis anglais, sportifs, mais très réalistes, ont vu d'un très mauvais œil le danger latent auquel ils avaient échappé pour une fois.

Ils avaient deux solutions :

1° Ou bien abandonner les grosses catégories et faire représenter leur industrie par des pilotes de 175, 250 solo ou 350 side.

2° Ou bien intervenir près de la FIM et faire modifier légèrement l'épreuve, en durcissant encore le côté « régularité » et en minimisant l'avantage actuel réservé aux petites machines très rapides en fin d'épreuve.

Ils ont choisi la seconde solution, peut-être parce qu'ils ne produisent pas de petites et moyennes cylindrées de classe internationale.

En effet, l'industrie anglaise fabrique bien des petites motos, mais surtout pour l'usage « interne » du pays, tandis que son exportation de 500 et plus rapporte des milliards bienvenus à l'économie nationale. Il est donc nécessaire que ce genre de monture soit choisi par les « sélectionneurs » des équipes britanniques.

D'autre part, les pilotes de très grande classe qui ont été désignés sont des professionnels appartenant à des maisons qui ne « faisaient » pas (jusqu'ici) de motos sport de faible cylindrée ; or, on ne voit pas Johnny Brittain affecté à une 200 Francis Barnett, ou Hugh Viney transféré de sa twin à une 125 James, fût-elle de trial ! Donc, pour des raisons de prestige commercial, on peut penser que la Grande Bretagne restera encore quelque temps fidèle aux « gros cubes ». (Peut-être plus tard verrons-nous des « Tiger Cubs », ou des « Ariel Colts » véhiculer Alves et consorts, mais nous serions surpris de les voir si tôt dans les grandes équipes courant pour le « Trophée » ou le « Vase »).

Ceci étant, les anglais estiment que l'épreuve des Six Jours doit être assez dure pour qu'aucune équipe n'arrive au bout avec son total de points intact.

Ils vont donc s'efforcer de serrer les contrôles autour des sections difficiles (alors qu'en Tchécoslovaquie, les passages en « terrain varié » étaient malheureusement suivis de routes sur lesquelles beaucoup de concurrents rattrapaient leur temps avant le contrôle).

D'autre part, le temps accordé aux concurrents pour vérifier leur moto avant chaque départ matinal (entre le « parc fermé » et la « mise en route » à l'ordre du starter) serait réduit de 15 à 10 minutes.

Enfin, et toujours dans le domaine des propositions britanniques, l'heure de vitesse subsisterait, mais ne départagerait plus les équipes : ce serait le total des temps mis pour la mise en route des moteurs qui servirait à cet effet (si toutefois il subsistait des ex-æquos) !

D'autre part, un contrôle plus sévère encore de la mécanique aurait lieu : les éléments « amortisseurs » des suspensions arrière seraient plombés, alors que cette année on pouvait les changer pendant le fameux 1/4 d'heure ; et surtout, on veillerait plus strictement encore à ce qu'aucun concurrent ne reçoive d'aide extérieure.

Bien que n'étant « qu'un français », et par conséquent d'un pays dont la représentation aux Six Jours n'a pas été copieuse depuis fort longtemps, nous nous permettons de faire certaines suggestions, en espérant que les « Pouvoirs » les entendront peut-être.

1° Il nous paraît inadmissible qu'une moto dont le cadre et la fourche ont cassé puisse repartir le lendemain. Or, en 1951, à Varèse, deux « 75 » cmc. italiens reçurent le renfort de tirants filetés qui palliaient la défaillance du tube de cadre avant. En 1953, un Bulgare, certes fort adroit, se servit d'un poste de soudure autogène pour réparer son cadre dans le quart d'heure fatidique. Il le faisait lui-même, mais l'absence réglementaire d'aide extérieure devrait être plus stricte encore, sinon pourquoi des camions-ateliers ne dispenseraient-ils pas l'outillage en cours de route ?

2° Nous savons que souvent, les anglais (d'autres aussi peut-être, mais nous n'en sommes pas sûrs), utilisaient une huile très fluide (SAE 20) pour les départs matinaux, qu'ils troquaient dès que le moteur était chaud pour une viscosité plus normale ; (opération inverse le soir !).

N'existe-t-il pas un moyen d'obliger les concurrents à mettre en route et à accomplir le parcours avec le même type

d'huile ? Par exemple en plombant le réservoir chaque jour ?

3° Est-il sûr que le carburant employé soit bien toujours « commercial » ? Nous nous souvenons encore de l'odeur très spéciale de certains échappements « latins ». Il est évidemment bien difficile d'empêcher les ravitaillements (en cours d'étape) avec telle ou telle « dynamite », mais la crainte du commissaire serait déjà un commencement.

4° Une crevalson peut fortuitement faire échouer une équipe. En 1953, Hugh Viney, paraît-il, changea une chambre arrière en 5 minutes, tout compris. Pourquoi ne pas exiger des moyeux (par exemple) conformes à la série ? (Un ami, possesseur d'une 350 anglaise de même marque que celle de H. Viney, serait ravi de profiter lui aussi de moyeux à broche).

5° A vouloir durcir outre-mesure l'épreuve, on risque de lui faire perdre une partie de son attrait pour le motocycliste individuel.

L'an dernier, la presse spécialisée a trouvé l'épreuve, en général, trop « facile » (tout est relatif !). De même en 1951, en Italie. Par contre, en 1952, c'était l'inverse !

En fait, toute la différence venait de ce que le temps fut abominable en Autriche, et très sec en Italie et en Tchécoslovaquie. Or, il est impossible de prévoir le temps. Certaines sections de 1953 eussent été impossibles à franchir avec la boue de 1952 !

Alors ? Qu'on laisse au concurrent une chance de s'en sortir, même si le temps est mauvais.

Mais si l'on veut départager les équipes représentatives des grandes industries anglaises, tchèques ou allemandes, qu'on porte le nombre des pilotes à 6 (au lieu de 5) et celui des types de machines obligatoirement choisies à 3 (au lieu de 2), avec un sidecar au moins ; et qu'on prévoie éventuellement un parc fermé spécial pour les équipes, avec encore moins de temps avant le départ, tout en laissant 1/4 d'heure au clubman indépendant.

(Notons incidemment que le règlement s'intéresse déjà à cette catégorie de concurrents qui doit réaliser la moyenne standard, alors que les équipes « Trophée » ou « Vase » doivent faire 10 % de mieux, ce qui est souvent très difficile).

Voilà, selon nous, les lignes dans lesquelles devrait tenir le règlement modifié d'une épreuve que nous admirons parce qu'elle aboutit à créer la moto de notre idéal : si une bonne fée nous faisait cadeau de la « Norton » carénée de Ray Amm ou de la Gilera de Duke, nous

(suite page 1.010)

*Les passages de gués (en haut de la page), ou la boue (ci-dessous), obligent pilotes et machines à de sérieux efforts.*





# Tribune libre

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

## PROJET RIDICULE

**J**e souhaite ne pas être le seul motard à être indigné et à protester contre le projet de loi sur le port du casque obligatoire. Il faut que les députés sachent que leur projet de loi est ridicule.

Je lis dans la presse quotidienne que ce projet de loi vise les pilotes de machines dont la cylindrée est égale ou supérieure à 350 cmc.

Evidemment, il faut bien laisser un peu de liberté aux français, mais on est en droit de s'étonner que les pilotes de cylindrées inférieures à 350 cc. aient le droit de se fendre le crâne en toute liberté, car, si nos représentants ne le savent pas, on tombe sur la tête à la suite d'une chute, et l'on bûche aussi avec les 125, 175 et 250 cmc. Un deuil récent parmi les essayeurs motards, et au guidon d'une 250, est là pour le prouver et ce... malgré le casque protecteur et la faible vitesse. Alors, on ne comprend plus le projet de loi déposé à la Chambre des Députés. Cette demi-mesure est-elle due à une protestation des constructeurs français ? On serait tenté de le croire, cette limitation aux grosses cylindrées ne les touchant pas beaucoup. Mais nous, motards, nous n'avons pas à entrer dans ces considérations. Si les constructeurs français ne veulent pas construire de grosses cylindrées, il y a quand même des gros cubes qui roulent et nous ne voulons pas être brimés, nous avons le droit à la liberté comme les autres usagers. Celui qui ne porte pas un casque n'est dangereux que pour lui-même et n'est pas un danger pour autrui du seul fait qu'il ne porte pas de casque.

Et l'on arrive à ce résultat qu'un sidecariste devra porter un casque malgré ses trois roues et qu'un pilote de 250 roulant aussi vite que lui, sinon plus, et sur deux roues, en sera dispensé. Il faut que nos députés, profanes en cette matière, le sachent.

Je suis contre le port du casque obligatoire. Je n'ai rien à dire contre le casque. Le porte qui veut. Il faut respecter la liberté de chacun, c'est cela le principal.

D'ailleurs, il ne faut pas se faire d'illusions : le casque est salutaire et utile, mais ce n'est pas une panacée universelle. D'ailleurs, je crois qu'il y a moins d'accidents avec les grosses motos qu'avec les petites. Tout le monde ne peut pas piloter du jour au lendemain une 350 ; il faut au moins posséder le permis, et cela suppose un minimum d'expérience. Je viens de parcourir nombre de kilomètres en vacances, et je me suis rendu compte que beaucoup de pilotes de scooters sont vraiment novices et avant de s'aguerrir frisent souvent l'accident. Or, le meilleur moyen d'éviter un accident, c'est de savoir conduire et d'être prudent. La vitesse n'a rien à voir avec la prudence. On peut rouler à 100 à l'heure et être prudent en abordant les virages, les croisements, les traversées de villages, etc., à vitesse réduite ; en ne roulant vite que lorsque la visibilité est dégagée, et en se méfiant en plus des sorties d'herbage, des enfants que l'on aperçoit au loin, des chiens qui divaguent, etc... L'accident peut toujours survenir, évidemment, mais le piéton, lui aussi, peut glisser sur une peau de banane.

Or, avec casque ou sans casque, rien ne vaut la science de la conduite et un casque sur la tête ne remplira pas celle-ci de ce savoir.

Ce projet de loi est ridicule, car il n'est qu'une demi-mesure. Ces jours-ci, les journaux sont remplis de récits d'accidents de montagnes et de cordées de secours. Pourquoi ne pas obliger les ascensionnistes à souscrire une assurance pour couvrir les frais occasionnés par les équipes parties à leur recherche ? Ça serait, dans le fond, plus sensé que le port du casque obligatoire. Nous, nous ne demandons rien à personne. Que l'on nous fiche la paix.

Un mot encore. Ne semble-t-il pas étrange que dans des pays motocyclistes comme l'Angleterre et l'Allemagne, on ne porte pour ainsi dire pas de casque protecteur ! Si vraiment le casque était indispensable, je crois que depuis longtemps ces pays l'auraient adopté.

Et nos motards de presse ? Regardez les photos du récent Tour de France ! Pourtant, ceux-là roulent vite et parcourent de nombreux kilomètres.

François RICHIR,  
12, rue Cauchois, Paris-18°

## A PROPOS DE GRAISSAGE

**L**e problème du graissage des moteurs est devenu d'autant plus important depuis 20 ans que la vitesse de rotation des moteurs a triplé et que leur taux de compression a souvent doublé.

A de tels régimes, la température dans les cylindres s'élève fréquemment à près de 1.000°, température à laquelle une huile, si bonne soit-elle, risque de ne plus assurer une lubrification suffisante des hauts de cylindres. Les pistons frottent alors à sec, sur les parois des cylindres, entraînant échauffement, grippage et usure prématurée.

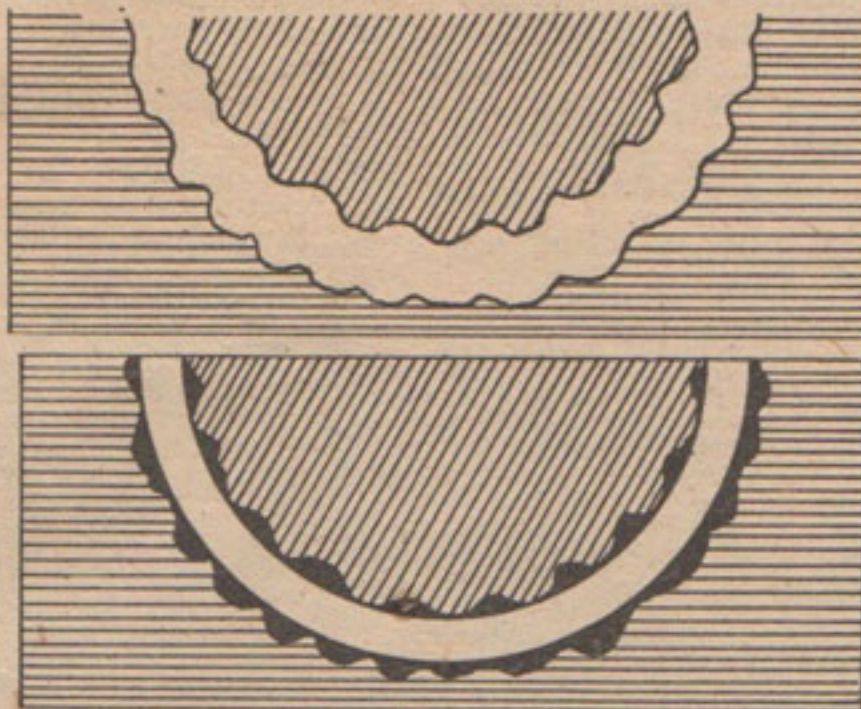
### LES 6 JOURS (suite)

serions réduits à l'admirer comme une pièce de musée, tandis qu'une quelconque des motos préparées pour les équipiers inscrits aux 6 Jours serait pour nous une admirable machine à tout faire, rapide, tenant la route, maniable et accessible !

Vouloir améliorer un règlement qui nous a valu ces parfaites motos est bien présomptueux, nous espérons quand même que nos quelques idées correspondront à celles des dirigeants, et qu'en tout cas, elles pourront fournir matière à discussion à ceux de nos lecteurs qui s'intéressent à ce genre d'épreuves.

Nous les tiendrons d'ailleurs au courant des conditions de participation (frais de voyage, prix de l'engagement avec la pension complète), et nous espérons que nos compatriotes iront soutenir quelques concurrents français moins malchanceux que ceux qui, en 1953, nous ont représenté en Tchécoslovaquie.

GEOCA



Surface de frottement très fortement grossie : en haut sans graphite, en bas graphitée.

Le graphite permet d'apporter une heureuse solution à ce problème. En particulier, le graphite en suspension « colloïdale » contenu dans le Brétocyl Graphité possède des qualités remarquables, car il résiste à de très hautes températures. Il possède une faculté d'étalement exceptionnelle et sa ténuité est telle qu'un peu plus d'un gramme de graphite suffit à couvrir une surface métallique de 1 mètre carré. Incorporé à l'essence avec le Brétocyl Graphité, il se dépose régulièrement sur les parois des cylindres et constitue ainsi une surface parfaitement lisse et constamment graissée par l'huile superlubrifiante résistante elle-même aux hautes températures.

Les croquis ci-contre reproduisent (avec un très fort grossissement) l'aspect d'une paroi intérieure de cylindre, tel qu'il est révélé par la photo micrographique.

On comprend aisément que sans lubrification suffisante, le piston use rapidement les sommets des rugosités du cylindre, provoquant une ovalisation rapide de celui-ci. Le graphite incrusté dans chaque pore rugueux du métal, grâce à son extraordinaire ténuité, évite cette usure en formant une surface parfaitement lisse et lubrifiante. Celle-ci résiste aux plus hautes températures de la chambre d'explosion, assurant une lubrification constante des hauts de cylindres.

Le Brétocyl Graphité contient en outre un anticatalaminant qui s'oppose à la formation de la calamine, en particulier dans les gorges des segments et sur les sièges de soupapes, assure l'étanchéité parfaite de la chambre de compression.

D'autre part, son pouvoir antidétonant permet d'augmenter l'avance à l'allumage, tout en réduisant le cliquetis.

Ainsi, grâce à l'heureux effet de chacun de ses composants, le Brétocyl Graphité, mélangé à l'essence, évite de trop fréquents rodages de soupapes et une ovalisation anormale des cylindres et confère ainsi au moteur une surpuissance et des reprises nerveuses.

Tout motocycliste averti sait l'intérêt et la satisfaction de prendre soin de son moteur. Il se trouvera bien et fera donc d'appréciables économies en utilisant régulièrement un superlubrifiant complet, tel que Brétocyl Graphité, et obtiendra un meilleur rendement et une sécurité totale aux régimes les plus élevés.

(Communiqué)



# LE GRAND PRIX D'ALLEMAGNE à la Solitude



*A gauche, le départ des 125 cc. Les deux NSU sont déjà en tête, suivies de près par les MV.*

Jamais la « Solitude » n'a si mal porté son nom que le jour du Grand Prix d'Allemagne. Les chiffres officiels estiment en effet à 435.000 le nombre des spectateurs. Tous les records d'affluence, sur un circuit motocycliste, ont été battus !

435.000 spectateurs !... C'est la population complète de Lyon, avec femmes, vieillards et enfants en bas âge...

Dans les parcs, on trouvait près de 1.000 autocars, 18.500 voitures particulières, 31.000 motos !

Et déjà, lors des entraînements, c'est par dizaines de milliers que l'on comptait les mordus, venus camper là.

Quelques mots sur le circuit. Long de 11,453 kms, il ne comporte pas moins de 25 courbes à gauche et de 15 courbes à droite, avec une dénivellation de 120 m. De sérieux travaux de réfection avaient été faits, la ligne droite de 542 m des départ-arrivée élargie à 12 mètres, et même à 24 mètres devant les stands, ce qui permettait de mettre, au départ, 8 solistes ou 5 sidecaristes de front. Les virages les plus « méchants » avaient été également refaits.

Pour parfaire le tout, le samedi soir, après les entraînements, les organisateurs ont fait appel à Duke, Coleman et Brett, représentant Gilera, AJS et Norton. Ceux-ci furent chargés de signaler les endroits du circuit où une amélioration serait nécessaire, chose qui fut faite dans la nuit.

Il faut signaler aussi qu'une prise de sang fut faite à chaque coureur, et que chacun d'eux portait une petite plaquette sur laquelle était noté son groupe sanguin. Voilà une mesure qui devrait être chaque fois appliquée, et que l'association des pilotes italiens réclame d'ailleurs depuis quelques années.

## LES MACHINES

Nous n'entendons pas faire ici une description de toutes les machines, mais seulement signaler les modifications récemment subies par certaines d'entre elles.

L'évolution du carénage est certainement le point le plus marquant, et, dans ce domaine, l'influence de Guzzi est certaine, cette marque étant favorisée par le fait d'être seule à posséder une soufflerie spéciale pour motos. Aussi voit-on NSU, en 125 comme en 250 cmc., réétudier d'une course à l'autre son carénage :

le « Dauphin » au TT et à l'Ulster, déjà sérieusement modifié à Assen, devient, à la Solitude, la « Baleine » ; ce carénage est des plus efficaces, puisque la 250 cmc. atteindrait les 210 kmh., alors que la 125 cmc., dont la puissance serait maintenant de 18,5 CV (148 CV.-l. !) dépasserait les 170 kmh. Deux ouvertures, chacune d'elles dédoublée, permettent le refroidissement de la culasse et du frein avant.

Chez MV, sur les 125, afin d'obtenir encore un meilleur refroidissement, des pipes flexibles de 9 cm de diamètre canalisent l'air depuis des ouvertures ménagées dans le carénage.

La Gilera de Duke voit le capotage de la tête de fourche élargi, coiffant maintenant les mains du pilote.

Des pilotes privés firent aussi appel au carénage : par exemple, Reichert, aux essais, sur sa Sport-Max.

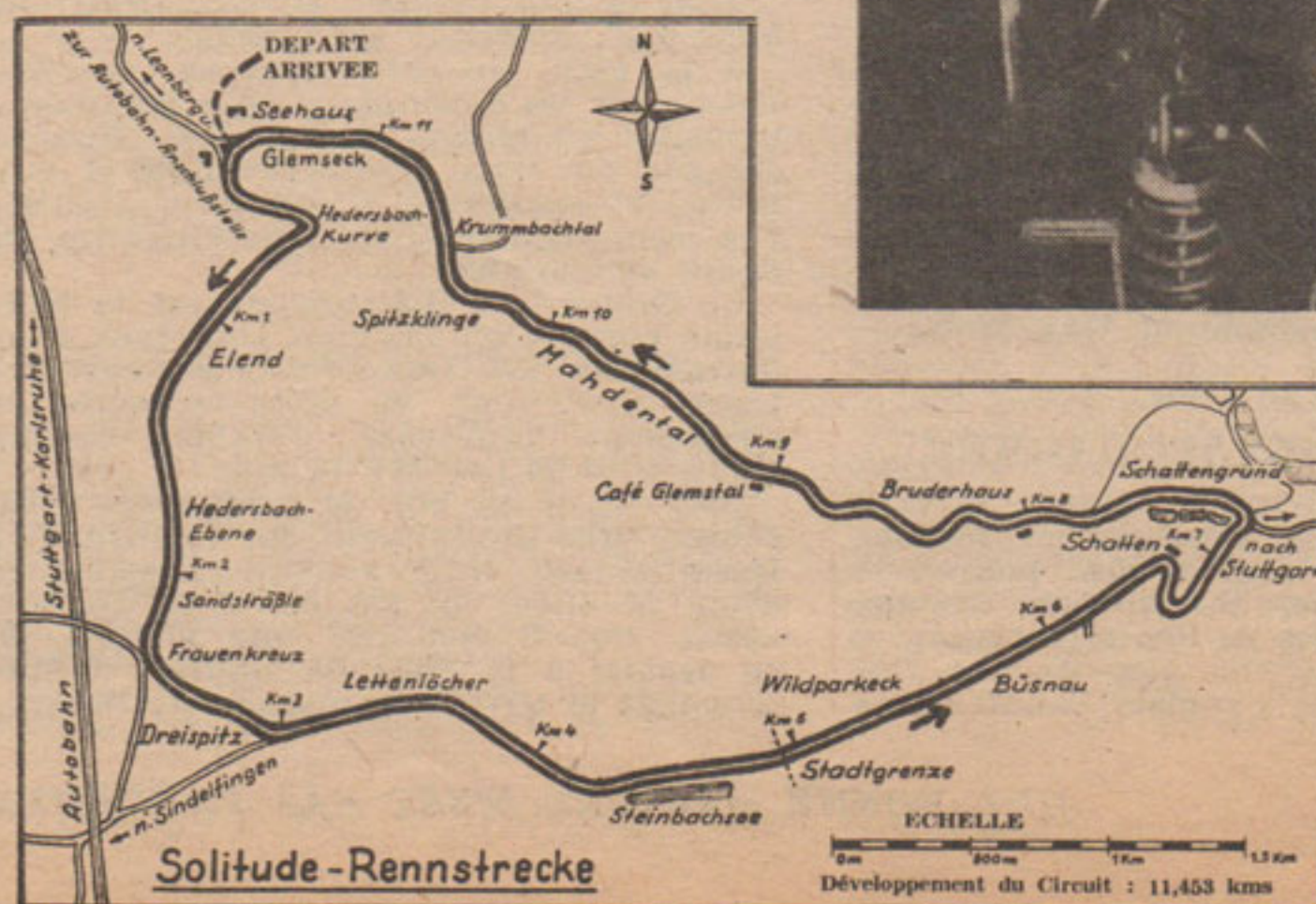
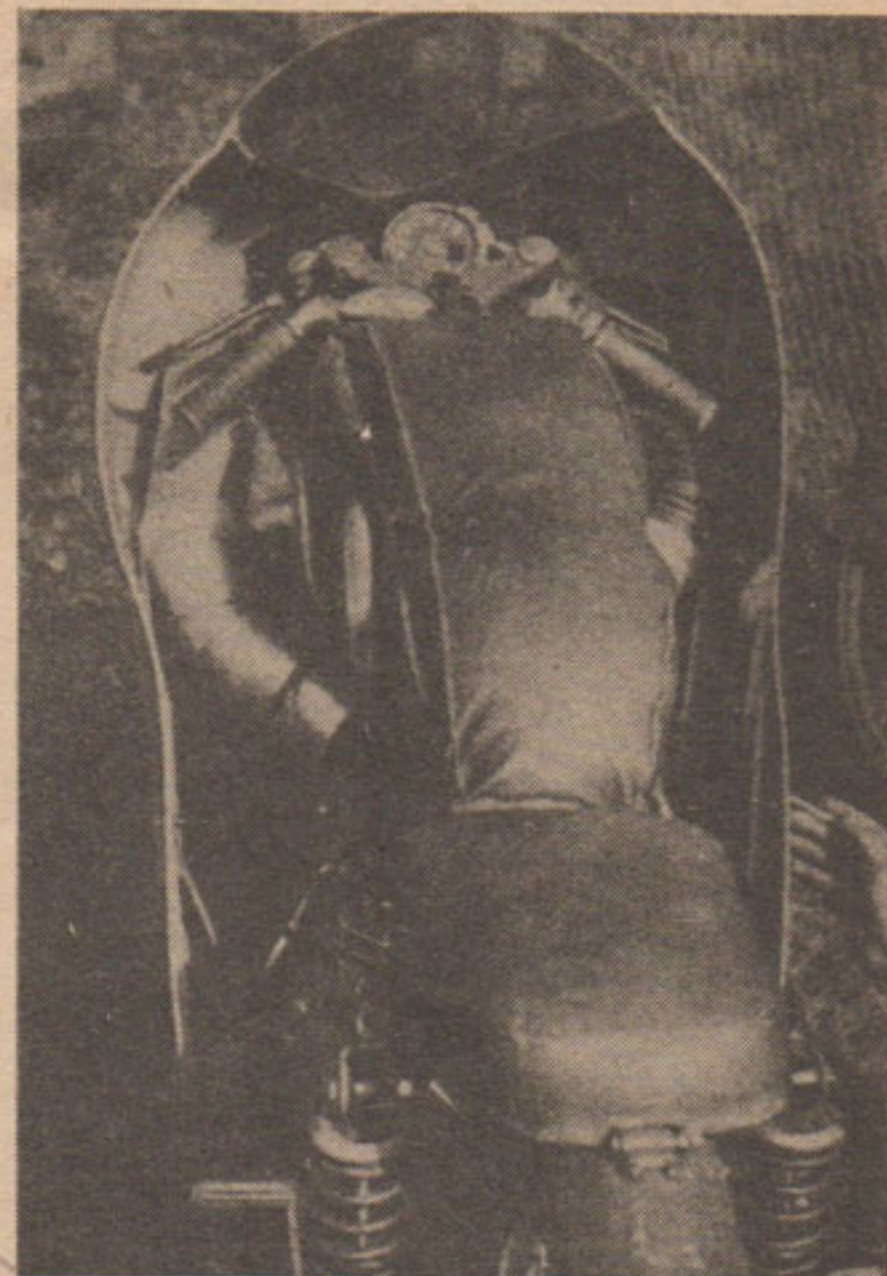
Du point de vue moteur et transmission, notons l'adoption d'une boîte de 6 vitesses sur la 4 cylindres MV. On avait déjà vu une telle boîte sur des petits cubes (d'abord NSU, puis MV). De leur côté, Guzzi et Gilera ont essayé des boîtes à 5 rapports. Aujourd'hui, MV introduit 6 vitesses sur ses 500 cmc.

*A droite, les tubes de ventilation sur les 125 M.V. - Au-dessous, le Circuit de la Solitude.*

BMW se bat toujours avec l'injection, problème qui semble des plus ardues, puisque Guzzi a abandonné sa 500 cmc. 4 cylindres à injecteur au profit du mono (qui ferait 240 kmh. de pointe, mais dont les accélérations sont loin de valoir celles de la Norton). La marque munichoise, qui, jusqu'ici, utilisait pour ses racers d'usine des injecteurs de sa fabrication, fait appel aujourd'hui à Bosch ; or, cette dernière marque, bien qu'étant l'un des plus grands spécialistes du monde de l'injection, n'avait encore pas réussi, à la Solitude, à mettre au point le montage sur les BMW. Et deux des trois machines durent, dès le premier tour, s'arrêter pour ennuis d'injection : Zeller en solo, Hillebrand en side.

La 500 BMW a vu également son frein avant modifié : alors que cette marque fut, en fait, le protagoniste du double-came, l'on voit maintenant la machine de Zeller munie d'un double frein à l'avant, mais simple came ; le double frein sert à équilibrer, de part et d'autre de la fourche, la réaction de freinage.

Le frein avant de la Gilera de Duke a été également amélioré et son diamètre porté à 25 cm.





Mais les plus grosses modifications ont certainement été apportées sur les 4 cylindres MV. Nous avons déjà parlé de la boîte 6 vitesses. Le réservoir d'huile, placé en bas du carter moteur, plus long, mais plus étroit, permet de resserrer les tubes d'échappement, donc de virer plus penché. Egalement, à côté de la fourche avant expérimentale Earles classique, à chasse variable, on trouve une nouvelle fourche MV, du type de celles utilisées sur les 125 cmc., fonctionnant toujours selon le même principe, mais à tubes rectilignes. Les ressorts sont les mêmes et leur action progressive est due à un pas variable, alors que chez Guzzi, le même effet est obtenu par deux ressorts différents, séparés par une rondelle.

Nous ne reviendrons pas sur la nouvelle 350 twin Horex, prometteuse, puisqu'elle fit mieux que deux AJS d'usine, ni sur les Adler Rennsport, que nous avons déjà présentés dans nos colonnes (MR n°s 1.195 et 96).

### LES ENTRAÎNEMENTS

Si les temps réalisés aux entraînements n'ont qu'une valeur indicative, ils permettent néanmoins, avant les épreuves, de juger tant soit peu les machines et les pilotes, étant bien entendu que certains de ces derniers se contentent de faire un temps correct pour être bien placés sur la ligne de départ, mais réservent le « grand jeu » pour la course proprement dite.

A titre indicatif, voici les meilleures moyennes réalisées dans les différentes catégories.

125 cmc. : H.P. Muller (NSU), 126,5 kmh. Sanford (MV), 125,0 kmh.

Petruschke, sur la 2 temps DKW-IFA, fait la septième moyenne à 119,4 kmh., nettement devant la MV client de Lottes (113,4).

A noter la chute de Baltisberger qui ne pourra courir le lendemain.

250 cmc. : H.P. Muller (NSU) : 139,5, record qui ne sera pas égalé lors de la course. Hollaus (NSU) 138,2 ; Haas (NSU) 137,3. La NSU client de Reichert fait 126,5, donc loin derrière, mais devant les Adler RS de Vogel et Hallmeier (125,5). La meilleure Guzzi client ne fait que 121,8 kmh. (Thorn-Prikker qui chutera et ne pourra disputer l'épreuve).

350 cmc. : Anderson (Guzzi) 137,2, moins vite donc que les 250 NSU. Bandirola (MV) 136,8 ; Brett (Norton) 136,5. La première AJS, celle de Mc Intyre, fait le cinquième temps (135,0), la première DKW de Wunsche est encore derrière (133,9 kmh.). Quant à la nouvelle twin Horex, elle fait 133,3 kmh.

Devant la moyenne obtenue par Bandirola, plus rapide que la Norton ou l'AJS, on comprend assez difficilement le forfait de dernière minute de la 4 cylindres MV.

500 cmc. : Amm (Norton) 142,5 kmh. Duke (Gillera) et Dale (MV) 142,0 ; Kavanagh (Guzzi) 141,0. La meilleure AJS fait 140,5, alors que Zeller, mal remis de sa blessure, ne fait que 136,1 kmh., moins bien que certaines Norton client.

Sides : Noll (BMW) 126,2 kmh. Hillebrand (BMW) 125,3 kmh. Les deux autres BMW, machines « client » celles-là, de Faust et de Schneider, avec des moyennes de 123,6 et 123,2 kmh., font mieux que la Norton officielle de Smith (122,3 kmh.). Ce n'est qu'à la condition de faire preuve d'un talent de pilote rappelant sa forme de 1952-53 que le britannique pourra inquiéter les BMW. Quant aux autres Norton client, même de 1954, elles sont loin derrière (Schmid 115,6 kmh.).

### EN 125 CMC. :

#### HOLLAUS DEVAIT GAGNER

28 pilotes prennent le départ, dont 3 sur NSU officielles (l'autrichien Hollaus et les allemands Haas et H.P. Muller, le quatrième homme, Baltisberger, s'étant sérieusement blessé à l'entraînement), 3 sur des MV officielles (les italiens Copeta et Ubbiali et l'anglais Sandford). 4

IFA de zone soviétique, semi-officielles et représentant les 2 temps, sont également là, dont celles de Fugner et celle de Krumpholz. Quant au gros des machines privées, il est fourni par des MV.

Donc, sur la ligne de départ, il y a 6 machines d'usine. Drapeau baissé, Hollaus (NSU) file immédiatement en tête, et, dès la fin du premier tour, il a déjà 100 mètres d'avance sur son coéquipier Haas, ce dernier suivi de très près par les 3 MV de Copeta, Ubbiali et Sandford, plus la troisième NSU (Muller). Le premier privé à passer est Lottes (MV).

Mais dès le tour suivant, Copeta chute dans le grand virage de Glemseck, et l'italien Marelli se hisse au niveau de Lottes, suivi des premières 2 temps : les IFA.

Hollaus mènera une course solitaire, accroissant toujours son avance sur le groupe Haas-Ubbiali : 20" à mi-course, au cinquième tour, 38" 7/10 à l'arrivée, battant au passage le record du tour (au sixième), à la moyenne de 128,7 kmh.

Derrière lui Haas et Ubbiali luttent pour la deuxième place, se passant et se repassant fréquemment. Mais il semble bien que cela soit un spectacle (d'ailleurs très apprécié du public) que veut offrir Haas, dont la machine est plus rapide que celle de l'italien : en effet, brusquement il se détachera au dernier tour et précèdera finalement Ubbiali de 3 secondes.

Spectacle ou lutte réelle, Haas et Ubbiali se détachent néanmoins de plus en plus des deux pilotes d'usine restants : H.P. Muller, mal parti, et Sandford. Le premier nommé prendra finalement le meilleur, et, s'il termine à près d'une minute d'Ubbiali, il en prend légèrement plus au britannique.

Mais l'écart est d'importance entre les machines d'usine et les machines privées, ou les 2 temps IFA, puisqu'il y a un tour d'écart entre les deux groupes, un tour sur les 10 que comportait l'épreuve.

Là, la lutte est réelle, « sans chiqué », entre l'allemand Lottes et l'italien Marelli, le premier sur une MV simple ACT « client », le deuxième sur une ancienne MV usine double ACT. Les deux pilotes sont constamment roue dans roue ; à la fin du dernier tour, Lottes se fait « aspirer » par l'italien, puis, par un brusque crochet, se dégage de l'« ombre » de Marelli et passe la ligne le premier. Derrière, viennent les DKW-IFA.

A signaler la très belle course de Krumpholz, finissant dixième, malgré un changement de bougie.

Nous ne pouvons également passer sous silence la présence de notre compatriote Michel, qui, malheureusement, ne put terminer l'épreuve, ayant cassé sa Jonghi simple ACT.

### RESULTATS

1. Hollaus (Aut.) sur NSU, les 114,53 kms en 54'08" 3/10, à la moyenne de 127,0 kmh. ; 2. Haas (All.) NSU (125,5) ; 3. Ubbiali (It.) MV (125,4) ; 4. H.P. Muller (All.) NSU (123,2) ; 5. Sandford (GB) MV (120,8) ; 6. et 1<sup>er</sup> des privés : Lottes (All.) MV, à 1 tour ; 7. Marelli (It.) MV ; 8. Fugner (All. orient.) DKW-IFA.

Tour le plus rapide : Hollaus (NSU) en 5'20" 6/10, moyenne 128,7 kmh.

A la suite de cette épreuve, la quatrième sur les 6 comptant pour les Championnats du Monde en 125 cmc., Hollaus est sûr du titre, ayant remporté 4 victoires, et apportant à son pays, l'Autriche, son premier titre dans l'histoire du Sport Motocycliste.

Le Grand Prix d'Allemagne est la troisième épreuve en 125 cmc. comptant pour l'attribution du Grand Prix des Constructeurs. A ce jour, en cette catégorie, le classement provisoire s'établit comme suit : NSU 24 pts. MV 14 pts.

Ceci dit, il est bon de revenir sur cette course, plus précisément sur la lutte (!?) Haas-Ubbiali. NSU voulant absolument avoir le titre en 125 cmc., et Hollaus ayant déjà 3 victoires, une victoire de ce dernier à la Solitude assurait définitivement le titre à la marque de Neckar-

sulm. Hollaus devait donc gagner. Et le rôle de Haas était de surveiller le dangereux italien, de briser son rythme, afin d'assurer le champ libre au jeune autrichien. Il ne fit qu'une faute vis-à-vis du public, c'est de trop ouvrir au dernier tour, de prendre 3" « d'un coup » à la MV, montrant trop, par là, la supériorité de sa machine, la possibilité qu'il avait de mener une véritable lutte, mais celle-là contre Hollaus.

### NSU SEULE EN 250 CMC.

Après les entraînements, où une 250 bicylindre NSU, celle de H.P. Muller, a tourné à 139,5, plus vite que la... 350 Guzzi, la marque de Mandello décida de ne pas prendre le départ dans la catégorie 1/4 de litre. Le champ était donc absolument libre pour les 3 NSU d'usine. Par contre, la lutte entre les privés était très ouverte : on trouvait en effet des Adler Renn-Sport (Hallmeier, Vogel), des NSU Sport-Max (Reichert, Knopf, Klager, etc.), la DKW 1951 de Lottes, les Guzzi de T.



Duke remporte une nouvelle victoire sur la Gilera re-carrossée.

Wood, Baviera, Mandolini, A. Mayer, sans parler de celle de Wheeler, machine d'usine carénée, mais de 1953.

Si, dès le départ des 28 pilotes, c'est le jeune Hallmeier (Adler) qui file en tête, très bientôt le trio caréné NSU (Haas, Hollaus et H.P. Muller) prend la tête, conduit par Haas, auquel Hollaus semble accroché comme par un câble. Et tous deux tourneront avec une régularité d'horloge, l'autrichien réalisant le meilleur temps au dernier tour et finissant à 3/10 de seconde seulement du vainqueur Haas.

Mais la grande surprise fut causée par Hallmeier qui, après l'arrêt forcé de H.P. Muller, dont le carénage avait des velléités de divorce d'avec le cadre, laissa loin derrière lui la Guzzi d'usine 53 de Wheeler (à 15" 5/10) et la NSU Sport-Max de Reichert (à 36" 8/10), qui furent d'ailleurs les seules à finir dans le même tour que Haas. Mais l'écart est tout de même d'im-



portance entre les NSU d'usine, twins à double ACT et la twin 2 temps non carénée de Hallmeier, dont la moyenne fut de 10 kmh. inférieure. Sa performance est néanmoins magnifique si l'on songe qu'il s'agit d'un balayage classique Schnurle directement dérivé de la machine de série. Le taux de compression relativement bas, les cylindres fonte guère modifiés laissent encore la place à un sérieux accroissement du rendement.

Signalons aussi que Reichert avait essayé un carénage aux entraînements, mais celui-ci ne donnant pas entière satisfaction au point de vue refroidissement, fut abandonné pour la course. Mais il est à penser que NSU livrera bientôt un tel carénage qui donnera toute satisfaction, espérons-le.

#### RESULTATS

1. Haas (All.) sur NSU, les 137,436 kms en 1 h. 00'32" 9/10, à la moyenne de 136,2 kmh. ; 2. Hollaus (Aut.) NSU, à 3/10" ; 3. (et 1<sup>er</sup> des privés) : Hallmeier (All.), Adler RS (126,7 kmh.) ; 4. Wheeler (GB) Guzzi (126,2) ; 5. Reichert (All. NSU Sport-Max (125,5) ; 6. Vogel (All.) Adler RS, à 1 tour ; 7. Lottes (All.) DKW ; 8. Knopf (All.) NSU Sport-Max ; 9. T. Wood (GB) Guzzi, etc...

Tour le plus rapide par Hollaus (NSU) en 4'58" 1/10, à la moyenne de 138,4 kmh.

Kavanagh et Lorenzetti), 2 Norton (Amm machine carénée, et Brett) et 3 AJS triple arbre (avec Coleman, Mac Intyre et Farrant). Quant à la majorité des privés, elle est, comme toujours, équipée en Norton et AJS 7R, avec néanmoins la BSA de Lashmar et quelques Schnell-Horex, ainsi que la dernière réalisation de cette marque, une twin double ACT à pignon de sortie de boîte surélevé, à carénage en bec de pingouin (Guzzi 1953) et que nous avons présentée dans notre n° 1.196.

Dès le premier tour, Anderson passe avec une avance étonnante sur Amm. Au troisième tour, la deuxième monte Guzzi, Ken Kavanagh, a passé à son tour la Norton, après avoir passé Mac Intyre (AJS) et Brett (Norton). La lutte est des plus spectaculaires.

Au quatrième tour (l'épreuve en comporte 14), l'ordre est le suivant : Anderson (Guzzi), Kavanagh (Guzzi), Amm (Norton), Lorenzetti (Guzzi) et les deux AJS de Mc Intyre et de Coleman. La nouvelle Horex de Braun est alors septième.

Ken Kavanagh poursuit sa remontée sensationnelle, établit le record du tour au 6<sup>e</sup> et passe Anderson. Mais devant les tribunes, il ralentit, regarde anxieusement du côté des stands, repart, mais est passé par Anderson et par Amm qui se sent maintenant des ailes. Mais, prenant trop de risque, ce dernier chute dans un virage, se relève rapidement, non sans voir Kavanagh repasser devant lui.

Mais une nouvelle série noire s'annonce pour Guzzi, rappelant celle du TT Junior. Au septième tour, Lorenzetti s'arrête pour ennuis mécaniques ; au neuvième tour, c'est Anderson qui voit son moteur le lâcher ; au tour suivant, Kavanagh, lui aussi, s'arrête à son stand, arrivant en roue libre.

Amm est donc maintenant seul en tête. Et malgré la perte d'un repose-pied au dernier tour, le rhodésien triomphe avec plus de 8" d'avance sur l'AJS de Coleman. En troisième position, nous trouvons Brett, avec la deuxième Norton officielle, mais non carénée. Ensuite, mais avec deux minutes de retard, 3 privés : Quincey (Norton), Simpson (AJS) et Braun (Horex), qui ont réussi à faire mieux que les deux autres AJS officielles de Farrant et Mac Intyre.

#### RESULTATS

1. Amm (Rhod.) sur Norton, les 160,342 kms en 1 h. 11'30" 1/10, à la moyenne de 134,6 kmh. ; 2. Coleman (N. Zél.) sur AJS, à 8" 6/10 ; 3. Brett (GB) sur Norton, à 4/10 de Coleman ; 4. et 1<sup>er</sup> des privés : Quincey (Aust.), Norton (130,2 kmh.) ; 5. Simpson (N. Zél.), AJS (130,0) ; 6. Braun (All.), Horex (130,0) ; 7. Farrant (GB) AJS ; 8. Mc Intyre (GB) AJS, etc.

Tour le plus rapide par Ken Kavanagh (Aust.) sur Guzzi, à la moyenne de 141,1 kmh.

Il est à noter que la moyenne générale des deux premiers, en 250 cmc., fut supérieure de 1,6 kmh. à celle de Amm.

Après cette sixième épreuve en cette catégorie, pour les Championnats du Monde, et grâce à l'effondrement des Guzzi, c'est Coleman (AJS) qui, actuellement, mène avec 18 pts, devant Amm (Norton) 16 pts, Anderson (Guzzi) 14 pts et Brett (Norton) 10 pts. Mais les jeux sont loin d'être faits, car il reste encore 3 épreuves à disputer.

Pour le Grand Prix des Constructeurs, après 4 des 6 épreuves, AJS est en tête avec 20 pts, devant Guzzi (16 pts), Norton (12 pts), DKW (6 pts) et Horex (1 pt).

#### 500 CMC. :

#### « THAT AMM WAS TERRIFIC ! »

Six marques ont leurs écuries sur la ligne de départ : Gilera, avec Duke et Armstrong, Norton avec Amm et Brett, Guzzi avec Anderson, K. Kavanagh et Lorenzetti, MV avec Bandirola et Dale, BMW avec Zeller encore mal remis de son accident au Nurburgring, AJS avec Coleman, Mc Intyre, Farrant.

Parmi les privés on trouve surtout des Norton, 2-3 BMW Rennsport, la Match-

less G45 spécialement préparée de Simpson et la BSA de Lashmar qui se tuera malheureusement au dernier tour.

Les 32 partants (dont 13 officiels) ont 18 tours, soit 206,154 kms à parcourir, et l'on s'attend à une lutte de titans.

Si c'est Dale (MV) qui part en tête, à la fin du premier tour, l'on trouve Amm (Norton) au commandement, précédant Duke de déjà 200 m. (3"). Mac Intyre (AJS), Anderson (Guzzi), Armstrong (Gilera) et Quincey (Norton) suivent dans l'ordre. Mais déjà, à la fin de ce tour, Zeller s'arrête, après de sérieux ennuis avec les nouveaux injecteurs.

Mais la bagarre sans merci que vont se livrer Duke et Amm, qui enthousiasme la foule, la fait se lever de ses sièges, est déjà commencée.

Au troisième tour, Duke a rattrapé la Norton, il la passe et accroît son avance pour la porter à 7" 2/10 à la fin du cinquième tour, ayant battu le record du tour à la moyenne de 147,5 kmh.

Au neuvième tour, Duke mène toujours, mais son avance est réduite maintenant à 5" ; au dixième tour, Amm est sur ses talons ; au onzième tour, le pilote de la Norton est maintenant en tête. Mais au tour suivant, la Gilera a repris le commandement. Au treizième tour, ils passent botte à botte. C'est du délire : il faut voir, il faut entendre la mono contre la polycylindre en sorties de virages, comparer la facilité décontractée de Duke avec le style assez peu orthodoxe de Amm.

Mais peu à peu, lentement, mais sûrement, la rouge Gilera se détache et elle gagnera finalement avec 3" 3/10 d'avance sur la Norton. Combien la lutte fut chaude, avec quels risques, mais également avec quelle maîtrise Amm sut résister, avec une machine manifestement inférieure, au champion du monde, rien ne peut mieux l'exprimer que la phrase lapidaire lancée par Duke à l'arrivée : « That Amm was terrific ! (cet Amm fut terrible !) ».

Mais là ne fut pas le seul intérêt de la course, et il y eut autant de lutte à l'arrière qu'entre les deux hommes de tête, avec de fréquentes modifications de places.

Après les premiers tours, les positions semblent, après quelques chassés-croisés et quelques remontées, se stabiliser dans l'ordre suivant : Armstrong (Gilera) en lutte avec Anderson (Guzzi) ; plus loin, seul, Bandirola (MV). Puis encore le duel Mac Intyre (AJS)-Brett (Norton). Ken Kavanagh (Guzzi), après un mauvais départ, est encore assez loin derrière, ainsi que l'AJS de Coleman. Quant à Dale (MV), bien parti, il rétrograde régulièrement.

Mais ces positions vont encore changer. Bandirola chutera au dixième tour, tandis que Ken Kavanagh continue sa remontée, saute les AJS et Brett, passe en cinquième position, s'accroche à Anderson, permute plusieurs fois de position avec lui, puis finalement le laisse sur place. Entre temps, la Norton de Brett a réussi à passer l'AJS de Mc Intyre.

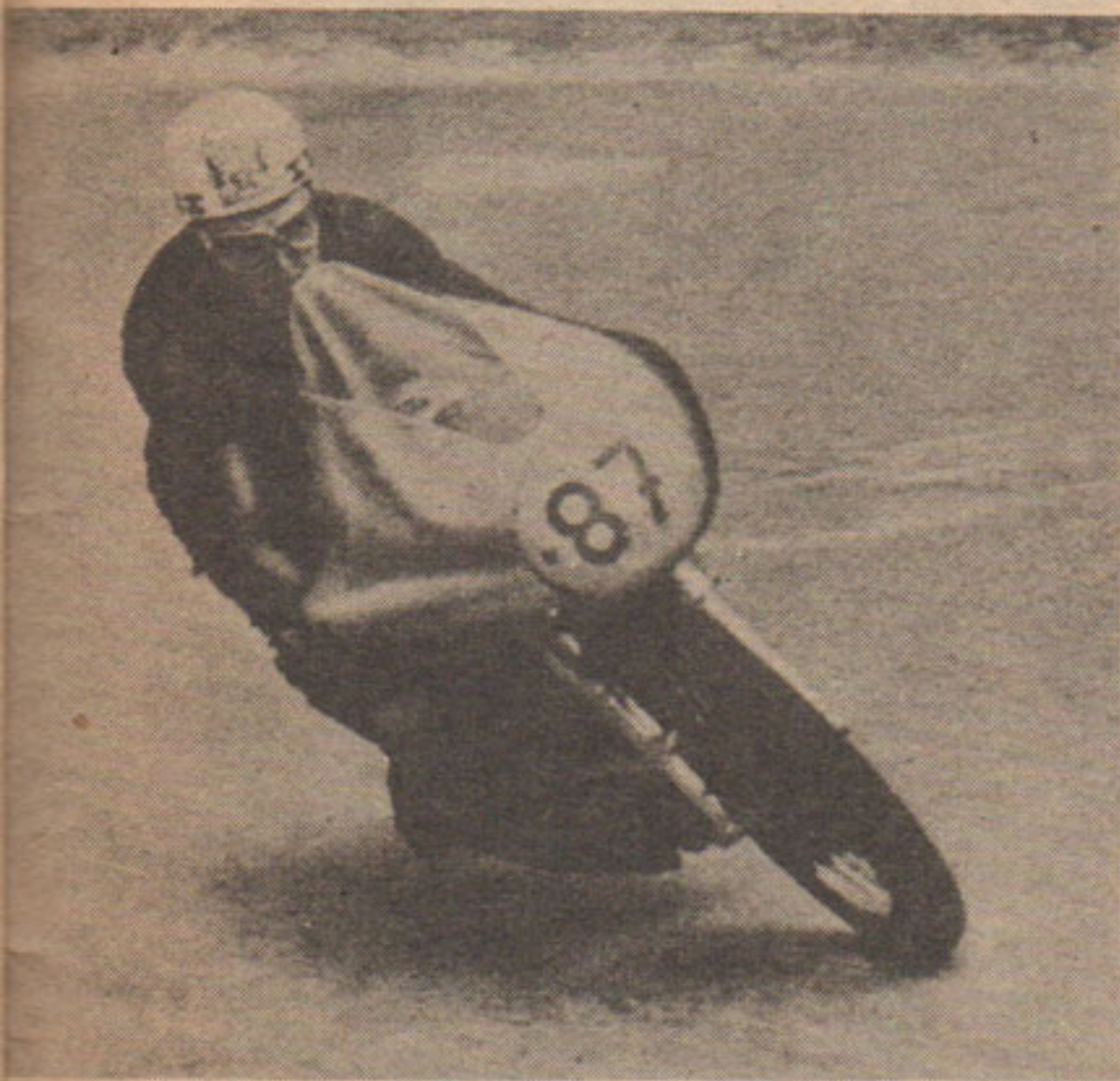
#### RESULTATS

1. Duke (GB) sur Gilera, en 1 h. 25'49" 8/10, à la moyenne de 144,1 kmh. ; 2. Amm (Rhod.) sur Norton, à 3" 3/10 ; 3. Armstrong (Irl.) sur Gilera (142,3 kmh.) à 1'08"9 ; 4. Ken Kavanagh (Aust.) Guzzi (141,5) à 1'36"1 ; 5. Anderson (GB) Guzzi (140,5) à 2'10"3 ; 6. Brett (GB) Norton (140,3) ; 7. Mac Intyre (GB) AJS ; 8. Coleman (N. Zél.) ; 9. et 1<sup>er</sup> des privés : Simpson (N. Zél.) Matchless ; 10. (à 1 tour) Quincey (Aust.) Norton ; 11. Knijnenburg (Holl.) BMW RS ; 12. Ahearn (Aust.) Norton.

Tour le plus rapide par Duke, à la moyenne de 147,5 kmh.

Pour des raisons de mise en pages, le compte-rendu de l'épreuve des sidecars est reportée au prochain numéro.

Photos « Das Motorrad »  
et « The Motor Cycle »



Ci-dessus, le « terrific Amm » dont la Norton possède des réservoirs latéraux.

Mais à l'entraînement, H.P. Muller, sur NSU, avait tourné à 139,5 kmh.

A la suite de cette cinquième épreuve (sur les 8 pour cette catégorie), Haas est déjà Champion du Monde, ayant, sur 5 courses, remporté 5 victoires. Le deuxième est actuellement Hollaus.

Pour le Grand Prix des Constructeurs, 3 des 5 épreuves ont été courues, et NSU est sûr du titre, marquant 24 points, devant Guzzi (8 pts) et Adler (4 pts).

#### LES 350 CMC. : DESASTRE GUZZI

Malgré la défection de dernière heure de DKW (le moteur avait donné satisfaction aux essais, mais devant l'insuffisance des freins, la marque d'Ingolstadt avait préféré renoncer pour des raisons de sécurité) et de MV (c'est Lomas qui aurait été prévu pour piloter cette machine, mais il avait chuté à l'entraînement), il y avait quand même 35 pilotes sur la ligne de départ.

Les machines d'usine étaient au nombre de 8. Les 3 Guzzi (avec Anderson, Ken



## N.S.U. s'attaque aux 350 cc. au NORIS-RING

Quatrième épreuve du Championnat d'Allemagne, le circuit du Noris, près de Nuremberg, long de 3,7 kms, a vu pour la première fois la participation des NSU dans les épreuves de 350 cmc. La marque de Neckarsulm s'est contentée pour cela de réaliser certains de ses modèles, et ainsi, si la machine de H.P. Muller faisait 288 cmc., celle de Haas n'avait que les 251 cmc. symboliques.

En 125 cmc., Hollaus et H.P. Muller font une course botte-à-botte, prenant deux tours à leurs suivants immédiats :

1. Hollaus (NSU), les 93 kms à la moyenne de 109,8 kmh. ; 2. H.P. Muller (NSU), même temps ; 3. Lottes (MV client) à 2 tours ; 4. Fugner (DKW-IFA), etc...

Même coude-à-coude en 250 cmc., mais cette fois c'est H.P. Muller qui franchit la ligne le premier.

1. H.P. Muller (NSU), les 111 kms à la moyenne de 119,5 kmh. ; 2. Hollaus (NSU) même temps ; 3. Klager (NSU client) à 1 tour ; 4. Lottes (DKW) à 2 tours.

Tour le plus rapide par Hollaus, à 124,8 kmh.

La course des 350 cmc. fut beaucoup plus intéressante, en raison de la participation des 250 NSU suralésées contre des 350 d'usine : les DKW d'Hofmann et de Hobl et la Norton de Amm.

Lutte âpre entre les 2 NSU et la 3 cylindres DKW de Hofmann, la Norton de Amm étant distancée.

1. H.P. Muller (NSU 288 cc.), les 111 kms à la moyenne de 123,9 kmh. ; 2. Haas (NSU 251 cc.), 123,7 kmh. ; 3. Hofmann (DKW) 123,6 kmh. ; 4. Amm (Norton), 122,5 kmh. ; 5. Hobl (DKW), 121,5 kmh. Tour le plus rapide par H.P. Muller, à 127,8 kmh.

L'épreuve des 500 cmc. mettait aux prises les Norton et BMW d'usine (avec Amm et W. Zeller), la G.45 Matchless de Simpson, la Schnell Horex de Braun, les Norton 54 de Quincey, Ahearn, etc...

Dès le premier tour, Amm est obligé de s'arrêter à son stand ; il repartira bon dernier et commencera une chasse effrénée, alors que la Matchless de Simpson mène pendant 29 tours.

Mais, au dernier tour, Amm s'assure la première place, entraînant dans son sillage l'australien Quincey. Course très régulière de la Horex, alors que l'officiel BMW, obligé de s'arrêter à son stand, réussira néanmoins à remonter de la 13<sup>e</sup> à la 6<sup>e</sup> place.

1. Amm (Norton), les 111 kms à la moyenne de 124,1 kmh. (guère plus vite que la 288 cmc. NSU) ; 2. Quincey (Norton), 124,0 ; 3. Simpson (Matchless), 124,0 ; 4. Ahearn (Norton), 123,9 ; 5. Braun (Horex), 122,5 ; 6. Zeller (BMW) 122,4.

Tour le plus rapide par Amm, à 128,9 kmh.

En side, si l'équipe officielle BMW, Noll-Cron, s'assure facilement la victoire, une lutte très sérieuse pour la deuxième place opposera les BMW client de Hillebrand et de Faust. Quant à l'anglais Smith, il fut plutôt décevant.

1. Noll-Cron (BMW), les 93 kms à la moyenne de 114,2 kmh. ; 2. Hillebrand (BMW), 113,8 ; 3. Faust (BMW), 113,8 ; 4. Schneider (BMW), 113,7 ; 5. Smith (Norton) ; 6. Mitchell (Norton) à 2 tours.

Tour le plus rapide par Hillebrand : 116,2 kmh.

### GYMKHANA DE ST-CHRISTOPHE

A l'occasion d'un pèlerinage au patron des motorisés, un gymkhana permit aux concurrents de mesurer leur habileté.

#### RESULTATS DU GYMKHANA

Cat. 125 à 350 cc. : 1. Maerten.

Cat. au-dessus de 350 cc. : 1. P. Schoorman.

Cat. cyclomoteurs : 1. Gaudighaud.

Cat. scooters (par équipes) : V.C. de Chartres.

## COURSE DE COTE DU MAS-RILLIER

Une côte particulièrement spectaculaire de 2 kms, avec 2 épingles particulièrement délicates, une organisation remarquable, des coureurs de tout premier ordre auraient dû assurer à la première course du Mas-Rillier un franc succès.

Malheureusement, la pluie fut tenace et froide. Néanmoins, la preuve fut faite que le parcours choisi possède d'indéniables qualités et peut être retenu pour l'avenir.

Deux classes au programme : Tourisme-Sport et Compétition.

Dans la première, une fois de plus, nous avons pu apprécier la belle tenue des amateurs et en particulier de Mlle Henriette Morel sur Puch 250.

#### Résultats Tourisme-Sport

175 : 1. Verchère (Peugeot), 1'46" 2/5 ; 2. Martinand 1'47", etc...

250 : 1. Garry (Adler) 1'39" 1/5 ; 2. Mlle Morel (Puch) 1'40" 2/5 ; 3. Levrier, etc...

350 : Jimbert, 1'35" 3/5 ; 2. L'Hermet, 1'43" 2/5.

500 : Laperoussaz, 1'32" 1/5 ; 2. Montagne 1'36" 1/5 ; 3. Bouvard ; 4. Fenzl.

Sides 500 : Favre, 1'55" 4/5.

Sides 1000 : Martelin, 1'55" 3/5.

En catégorie course, un plateau de choix, avec la participation des plus grands champions suisses et de l'anglais Wood.

En 175, c'est Schaad qui réalise le meilleur temps.

1. Schaad (Magnat-Nougier) 1'33" 1/5 ; Riminati (Jonghi) 1'34" 3/5 ; 3. Bétemps (MV simple arbre) ; 4. Lacour (Peugeot), etc...

Les montées des 250 cmc. furent gênées par la pluie et la moyenne s'en ressentit. Schaad, là encore, fut le meilleur et applaudi comme il se doit. Quant à Wood, il ne força guère son talent.

1. Schaad (Magnat-Nougier) 1'39" 4/5 ; 2. Jacquier-Bret (Guzzi) 1'41" 3/5 ; 3. Wood (Guzzi) ; 4. Verd (Guzzi).

En 350 cmc., on attendait Wood, Gerber ou Taveri. C'est ce dernier, dans un style très sobre, qui effectua victorieusement les deux montées imposées. Schaad avait réalisé un excellent temps, mais avec sa 250, et fut déclassé.

1. Taveri (Norton) 1'37" 4/5 ; 2. Jimbert (AJS) 1'39" ; 3. Montagne ; 4. Wood ; 5. Haldemann ; 6. de Polo ; 7. Gerger ; 8. Parizot.

En 500, Riminati (Gillera Saturno) fit grosse impression, mais Taveri, une nouvelle fois, l'emporta.

Qu'il me soit permis d'émettre une opinion sur ce coureur ; il a de grandes ressources physiques, des qualités de pilote, de metteur au point où l'on décèle l'influence toute paternelle de Haldemann et surtout une belle conscience de son métier de coureur : le sérieux de sa préparation et les résultats sont là pour le prouver.

1. Taveri (Norton) 1'25" 1/5 ; 2. Riminati (Gillera) 1'26" 3/5 ; 3. Besse ; 4. Gerber ; 5. Wood ; 6. Wunsche ; 7. Lambert ; 8. Haldemann.

Haldemann, en sides 500, enleva la palme comme prévu. L'équipage qui pouvait

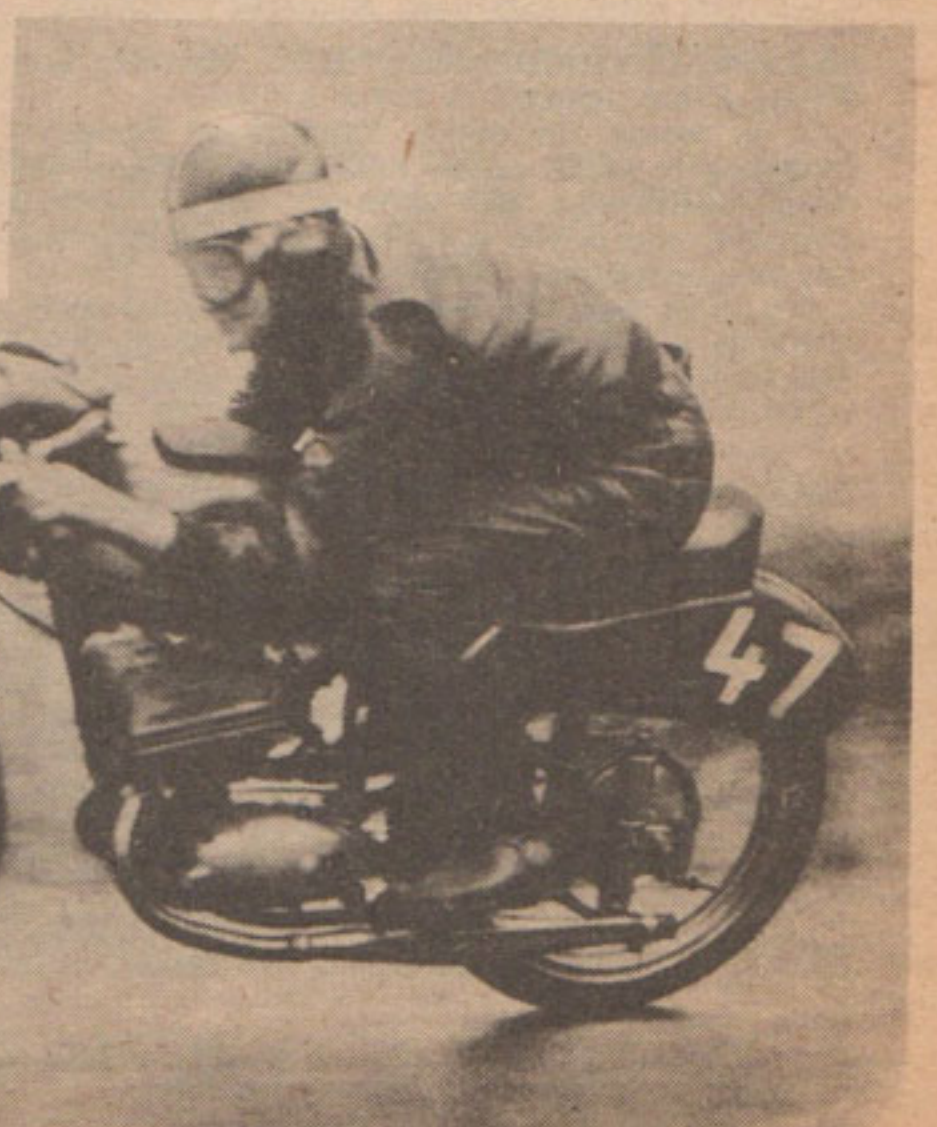
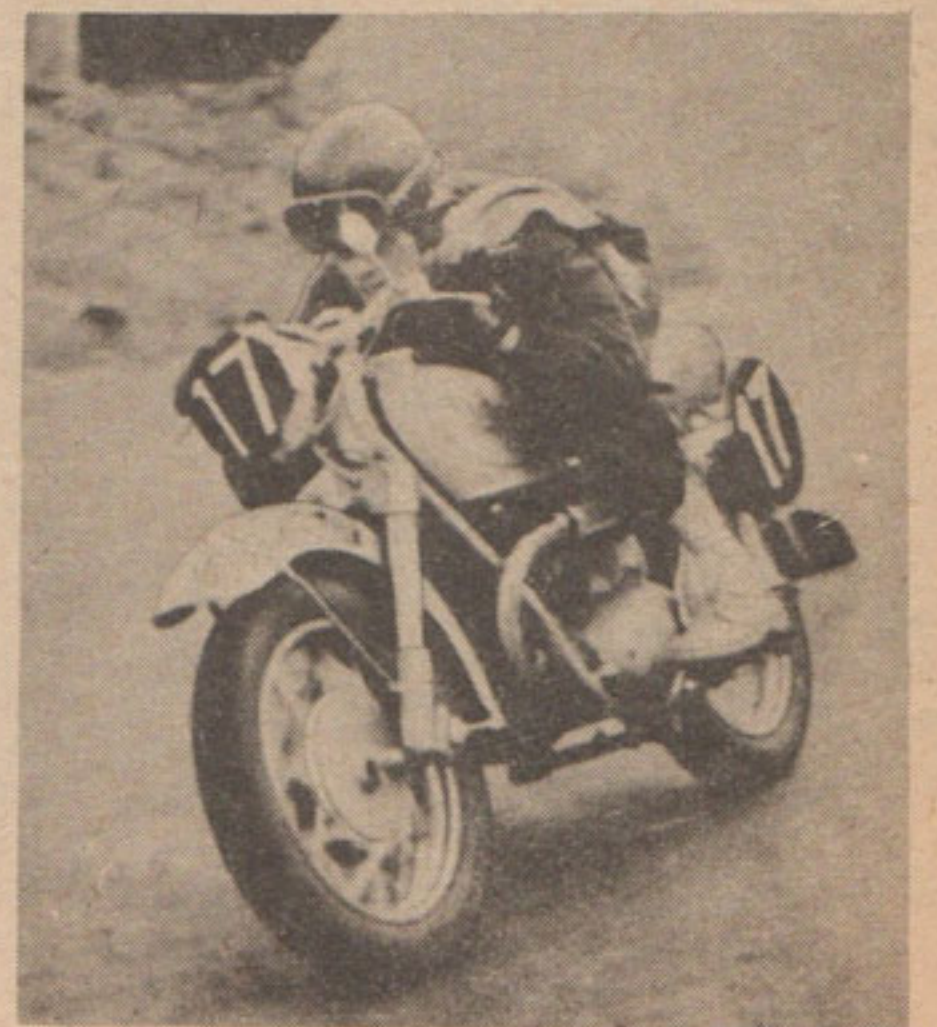
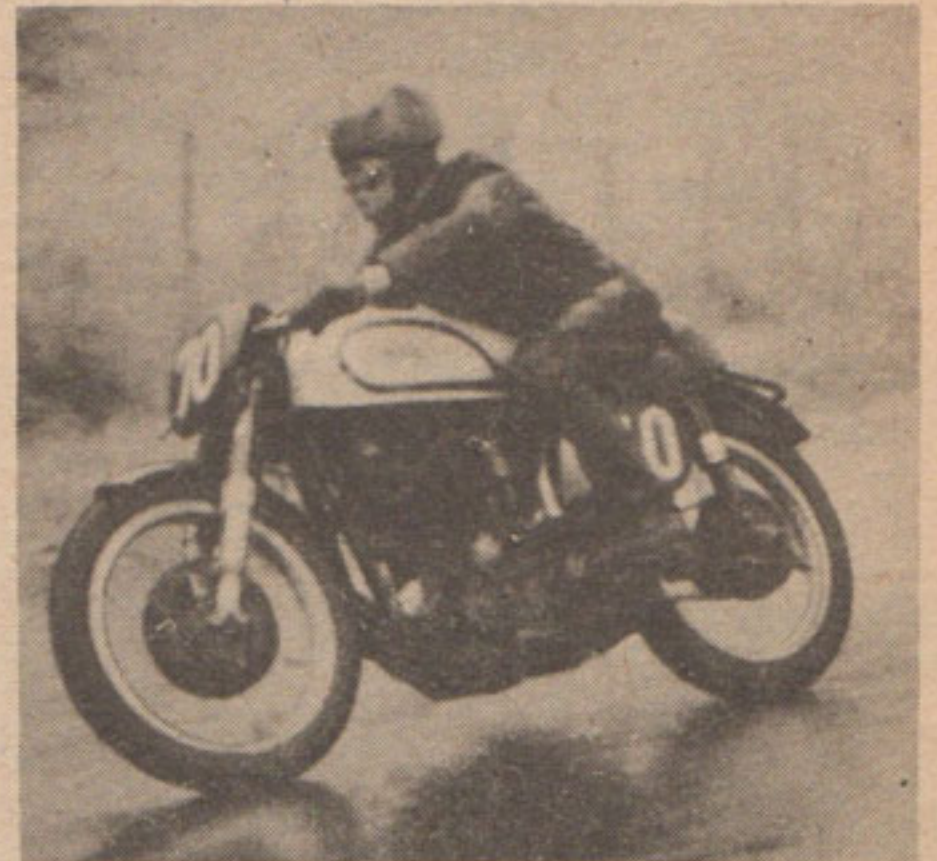
l'inquiéter sérieusement, celui de Bétemps, s'octroie l'avantage en catégorie 1.000 cmc. à cause de quelques centimètres cubes en plus du demi-litre.

Sides 500 : 1. Haldemann, 1'35" 1/5 ; 2. Reichlin ; 3. Claïsse, etc...

Sides 1.000 : 1. Bétemps, 1'32" 4/5 ; 2. Rogliardo ; 3. Martelin.

En conclusion, la Côte du Mas-Rillier a prouvé qu'elle offre un excellent parcours, varié et spectaculaire. Les concurrents, par leur comportement et leur parfaite tenue, ont été adoptés d'emblée par le public qui les attend l'an prochain.

R. G.



De haut en bas, Taveri, vainqueur en 350 et 500, Garry sur Adler sport et Verchère sur Peugeot.



**TROPHEE CASQUE D'OR VEEDOL**

Classement au 10 août 1954, après les circuits de vitesse suivants :

Pau, Marseille, Grand Prix de la Sarre, Bourg en Bresse, Bordeaux, Grenoble, Rochefort, Clermont-Ferrand, Grand Prix de Reims, Moulins, Aix-les-Bains, Mulhouse, Lyon, Saint-Galmier, Montauban, Les Comminges, Villefranche-sur-Saône, Caen, Vesoul, Villefranche-de-Rouergue.

1. Collot 112 pts ; 2. Gauch 64 pts ; 3. Bayle 51 pts ; 4. Burggraf 36 pts ; 5. Insermini 34 pts ; 6. ex-æquo, Flahaut et Cherrier, 22 pts ; 8. Hug 17 pts, etc...

**AUDAX 1954**

Au quatrième Concours National des Audax étaient engagés 187 concurrents. Par suite du temps déplorable, 161 seulement prirent le départ, et 38 abandonnèrent. 102 pilotes sont classés avec brevet et 21 sans brevet.

**RESULTATS DES BREVETES**

Brevet de 400 kilomètres, groupe « A » moyenne : 55 kmh. : Coiffeteau, Garnier, Billat, Fourgeron, Poulot, Luault, Herbach, Lerouge, Gauthier, Radenac, Pardon, Lerouge L., Iffly, Chatelain, Hubert, Aubert.

Groupe « B », moyenne 60 kmh. : Billotte, George, Solas, Coupard, Abachah, Lacoste.

Groupe « C », moyenne 30 kmh. : Degas, Dubuisson, Charolles.

Brevet de 600 kilomètres. Groupe « A », moyenne : 55 kmh. : Pillette, Monier, Jolly, Bedaride, Crovisier, Ménétrier.

Groupe « B », moyenne : 60 kmh. : Bordas, Dolique, Buffet, Porchet, Mutel, Salvat, Mutuon, Verdier, Gallard, Gourtes, Anfruit, Pernin, Tournier, Imbert, Mariel, Bourdonneau, Prignon, Berloquin, Bouix, Latorse, Clair, Martin, Zobrist, Anne, Caminade, Tintignac, Verdy, Ageorges, Binaud, Boulet, Briand, Charles, Collin, Courbot, Damien, Danoot, Courrier, Lavarenne, Lefebvre, Lobjois, Migny, Moreau, Petit, Rémy, Glaise.

Guilloux, Guirato, Le Gall, Robert, Mauriel.

Groupe « C », moyenne 30 kmh. : Blaize, Magnet, Morphyre, Mornas, Fletcher, Lepele, Boutevin, Pascaud.

Brevet de 1.000 kms. Groupe « B » moyenne : 60 kmh. : Duhamel, Cazaux, Barrotzi, Rolland, Dermien, Bruniaux, Boucheny, Tourlourat, Blois, Gaussen, Beltzer, Bizot, Darmoy.

**DOUBLE DE FLAHAUT AU CRAN D'ESCALLES**

Cette course de côte vit, par deux fois, Flahaut battre les records en 350 et 500.

175 cmc. : 1. Tiers (Ydral) 47" 1/5 ; 2. Gaudin, 50"2 ; 3. Tourte, 51".  
250 cmc. : 1. Boucher (Triumph) 50"3 ; 2. Fourchambault, 51"3 ; 3. Bègue, 52"1.

350 cmc. : 1. Flahaut (Norton) 44"2 (record battu) ; 2. Boucher (Triumph), 47"1 ; 3. Leclercq (BSA).

500 cmc. : 1. Flahaut (Norton) 43"4, moy. 73 kmh. 972 (record battu) ; 2. Barbara (BSA) 44"1 ; 3. Decoster, 44"3.

**MOTO-CROSS****MOTO-CROSS****DE GESNE LE GANDLEM**

250 cmc. : 1. Ledormeur ; 2. Robert Klym.

350 cmc. : 1. Robert Klym ; 2. Du Bois.

500 cmc. : 1. Du Bois ; 2. Denis.

**MOTO-CROSS INTERNATIONAL DE LAGUEPIE**

Organisation impeccable sur un circuit très rapide.

En catégorie 500 Nationale, Hazianis fut vainqueur aux points après 3 manches, devant les bagarreurs Lefèvre et Amédéo.

En catégorie 500 Internationale, nette suprématie du britannique Archer devant les français Molinari et Klym.

**CLASSEMENT**

500 Nationale : 1. Hazianis (BSA) 41 pts ; 2. Lefèvre (BSA) 40 pts ; 3. Amédéo (Ariel) 35 pts ; 4. Melloli ; 5. Jacquemin, etc...

500 Internationale : 1. Archer (GB) sur Norton, 42 pts ; 2. Molinari (Fr.) sur Gilera, 37 pts ; 3. Klym (Fr.) sur BSA, 35 pts ; 4. Cheney (GB) sur Norton, 34 pts ; 5. Vouillon (Fr.) ; 6. Spiroux (B.), etc...

**MOTO-CROSS DE LAVAU**

Nombreux public. Godey, Melloli, Verrecchia et Guit furent les malchanceux. Lefèvre, avec 2 places de troisième et une de premier, enlève par sa régularité la victoire.

**RESULTATS 500**

1. Lefèvre (BSA) 20 pts ; 2. Amédéo (Ariel) 19 pts ; 3. Lusseyrand (BSA) 15 pts ; 4. Godey (BSA) 14 pts ; 5. Guit ; 6. Verrecchia.

**MOTO-CROSS DE ST-FERREOL**

En 250, victoire d'Amédéo qui dut s'employer à fond par suite de deux crevaisons successives.

La course des 350 vit la domination du champion de France Paul Godey, malgré une belle résistance de Lefèvre.

A signaler la belle prestance des régionaux Aguirre, Jalabert et Combes.

Classement : 250 cmc. : 1. Amédéo ; 2. Aguirre ; 3. Boisserie, etc...

350 cmc. : 1. Godey ; 2. Lefèvre ; 3. Aguirre, etc...

**PROCHAINE ÉPREUVE****MOTO-CROSS**

Le Moto-Club de Thomer-la-Sogne organise le dimanche 29 août à 14 h. 30, un moto-cross avec la participation de pilotes anglais, belges et français. Le même jour se dérouleront des épreuves qualificatives pour le Championnat de Normandie.

**LES PETITES ANNONCES DE Moto revue**

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

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

**MOTOS A VENDRE****PEUGEOT**

PEUGEOT 125 par. ét. FAUPEL, 6 r Poterie, Paris.

175 PEUG. Leroux 3 impasse Gambetta, Houilles (S-O).

**JONGHI**

125 Jonghi mot. neuf équipé complet, pneus neufs renforcés. Peynot 4 pl. Trocadéro.

**MOTOBECAINE**

Motobécane 250 b. état px à déb. 138 Ch. Pêcheurs, Vaires

**TERROT**

TERROT ETD 125 12426 k b. ét. c. dép. s. m. Le Boulch Bernard, Cressay-Neauphle-le-Vieux (SO) tél. 307 Neauphle.

Urg. Terrot neuf int. Rabusseau 42 r Poissonnière 2e.

TERROT ETD refaite à neuf 85. Crédit. 17 rue Pajol 18e

**MOTOS AUTRICHIENNES**

150 Puch Tri. 62-43. André 12 av. Prairie, Vigneux (S-O).

**MOTOS ANGLAISES**

250 BSA bon état 160000. Mr CLAUDE, ETO. 10-80.

BSA 500 bicy. 4000 k mai 54 sus. AR oscill. ROUAS 7 av. J. Jaurès, Joinville le Pont S.

ARIEL KG 5 cv sol. 2 pl. état neuf c. dép. s. m. Le Boulch Bernard, Cressay-Neauphle-le-Vieux (SO) tél. 307 Neauphle.

BSA M20 seul ou av. beau side facil. paiem. très belle occas. ROQ. 04-98 hres bureau.

BSA 250 cc 120000. L. Rousset 5 rue Dufrenoy, TRO. 47-37.

MATCHLESS 350 G3L impecc. 90000. Bouyssonie 55 rue St André des Arts 6e apr. 19h.30

650 BSA 52 impec. d. selle équip. repr. 250 350 Per. 60-98

Norton 500 type 18 avec side état neuf 120000 pos. s. side

DUMOND 34 rue l'Epi d'Or Villejuif (Seine).

BSA 650 Gold Pl. 52 peu roul. 280. 45 rue de Rome P. 8e.

**MOTOS ALLEMANDES**

BMW R67-2 54 430000. GUE-RIN 92 bis av. du Bac, Lavarenne (Seine) sauf dim. lundi

BMW R67 side Précision tourisme imp. tél. Dor. 75-82.

**DKW RT 250**

neuves et d'occasion disp. 116 Bd Sérurier-19e. BOL. 77-62.

250 BMW fin 52 ét. de neuf 40 av. Pt d'Asnières 17e.

**MOTOS AMERICAINES**

Harley 750 méca. imp. Castel 21 r Pierre Levée Paris 11e.

**MOTOS DIVERSES**

ARIEL 250 cc f. tél. 80000. Kleper neuf pet. taille. Ecrire Concha 18 av. G. Leclerc P.14e

VENTE - ACHAT - ECHANGE MOTOS LAUMIERE

85, av. Jean-Jaurès, Paris-19e

Crédit total Motos-scoot. 157 av. du Maine SEG. 26-40.

100 MOTOS sélectionnées. Voitures. Reprises. Crédit.

**MOTO-RECORD**

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

**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.

GUZZI Galetto 52, 145. Crédit repr. 17 rue Pajol P. 18e

DRESCH 500 mot. neuf 50000 BMW 750 eq. av. side Bernard. b. ét. 200000. CASSIERE 7 r Anatole France Cachan (Seine)

**SCOOTERS CYCLOMOTEURS**

Bernardet 125 acc. urg. dép. col. Maynard 143 av. V.Hugol 16e

Bernardet 125, 53, état neuf équipé, 85000. Crédit. Reprise 17 rue Pajol Paris 18e.

**ECHANGES**

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

Guzzi 250 course à vendre ou éch. ctre 4 CV Renault, même 1er modèle. Leberquier 3 rue St Jacques, Rouen.

Saroléa side 5 CV 4 vitesses contre 125. 17 rue Pajol 18e.

**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 Bd Péreire Paris-17e.

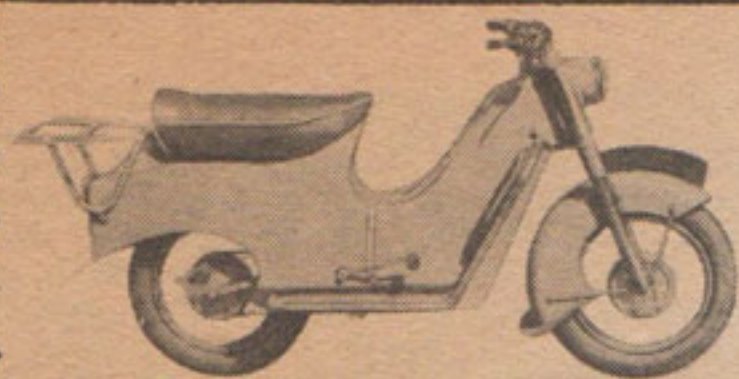
**EMPLOIS**

DEM. mécanicien moto, vélo, Cycles Jean 34 r Ph. de Girard Paris 10e NORD 68-77.

Contremaître motos spécialiste BSA, etc. Voisin 46 bis r E. Vaillant, Colombes (Seine).

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





## STATION SERVICE STERVA

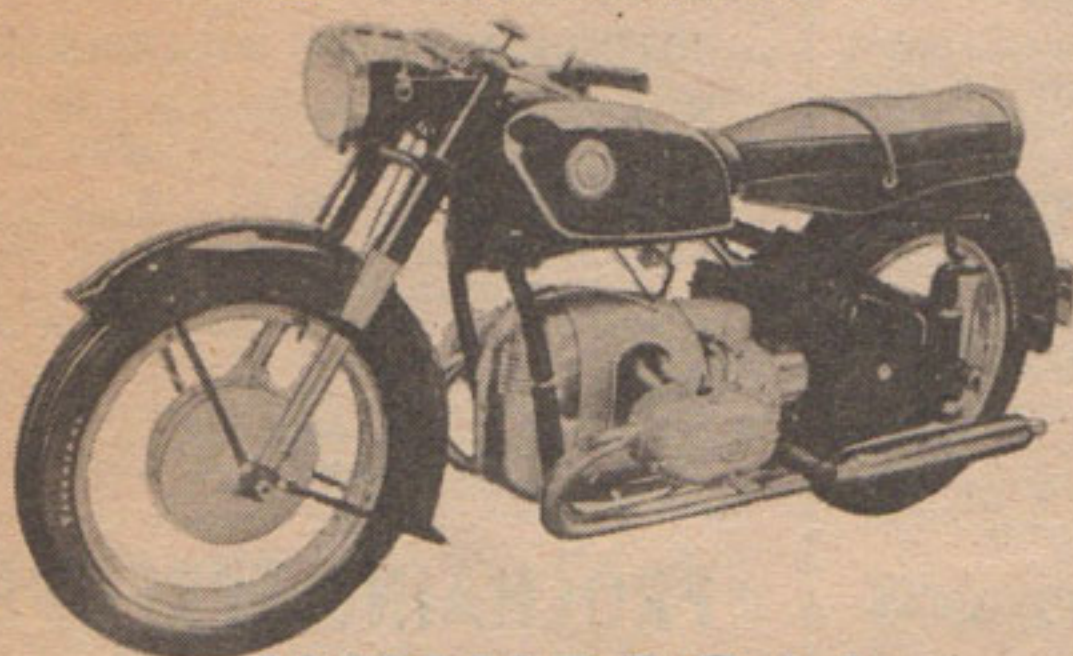
AER MACCHI - ALCYON - BABYMOTO - BERNARDET - CAZENAVE  
DREVON - GNOME-RHONE - GUZZI - MORS SPEED - PALOMA  
PUCH - STERVA - SYPHAX

à **MOTO-VANVES-SPORT** - 1 et 3, Bd Brune - PARIS-14<sup>e</sup> -- LEC. 50-95  
Facilités de paiement sur 4 mois — CREDIT sur 6-9-12 et 15 mois

DISTRIBUTEUR EXCLUSIF  
POUR LA FRANCE ET L'UNION FRANÇAISE

## ALEXIS-MOTO

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



### UNIVERSAL

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

C'est une production Suisse

**CREDIT**

**CREDIT**

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

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

## CHROME-CUIR

38 r. du Château-d'Eau

PARIS-10<sup>e</sup>

NOR. 08-09

T O U S

vêtements

de cuir

MOTO

et

combinaisons

en cuir pour

compétition

Exigez la

marque

**CHROME-**

**CUIR**

CATALOGUE

GRATUIT

SUR DEMANDE



SPECIALISTE DES

## BOTTES CHASSE ET MOTO

### MARCY

1 et 3 place de la Bourse  
Paris-2<sup>e</sup>

Tél. : CEN. 83-11 et 12

vous offre pour Septembre

DEMI-BOTTE veau dble tan-  
nage semelle spéciale sur cuir 3.950

BOTTE veau imperméable  
double semelle cuir ..... 8.950

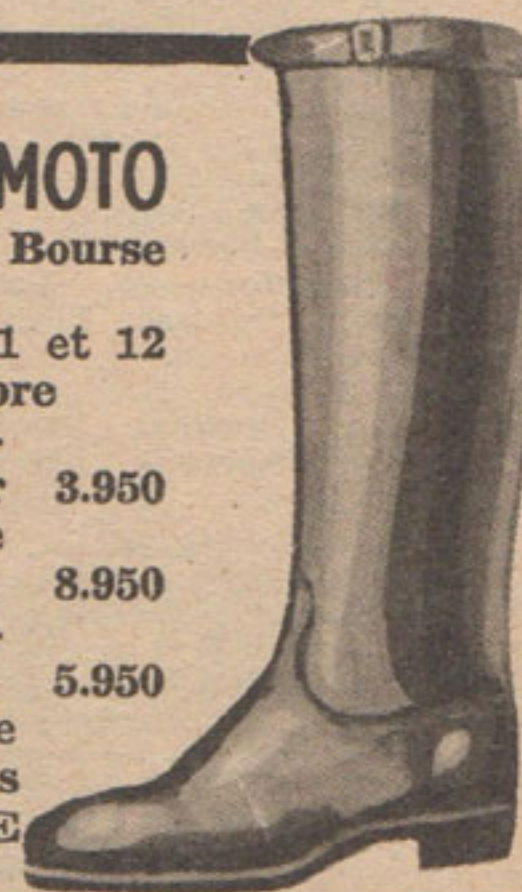
BOTTE box fauve double se-  
melle cuir ..... 5.950

Catalogue gratuit sur demande

Atelier spécial de réparations

PERSONNEL SPECIALISE

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



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

MARCHAND Frères  
16, rue Danton LEVALLOIS  
Ne pas confondre, bien no-  
ter n° 16, la maison n'a  
pas de succursale.



6, RUE DESAIX

## BOUCHAUD

TOUTES REPARATIONS

P O U R

**D.K.W.**

PARIS (15<sup>e</sup>)

## DRESCH

PIECES ORIGINE

écrire :

CHAMARANDE (S.O.)

Vente : Garage

16, rue Belles Croix, 16

ETAMPES (S.-et-O.).

CONCESSIONNAIRE  
EXCLUSIF

## TERROT

LIVRAISON IMMEDIATE 250 cmc

VENTE A CREDIT

12 MOIS

Réparations rapides

Station

de la **Résidence**

Service SHELL

Pierre ROUTOURE

42, av. du Mal Foch

CHATOU (S.-O.)

Tél. : PRIncesse 29-96

# ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2<sup>e</sup>)

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



# La bibliothèque du "motorisé"

La spécialité des Éditions de Moto-Revue

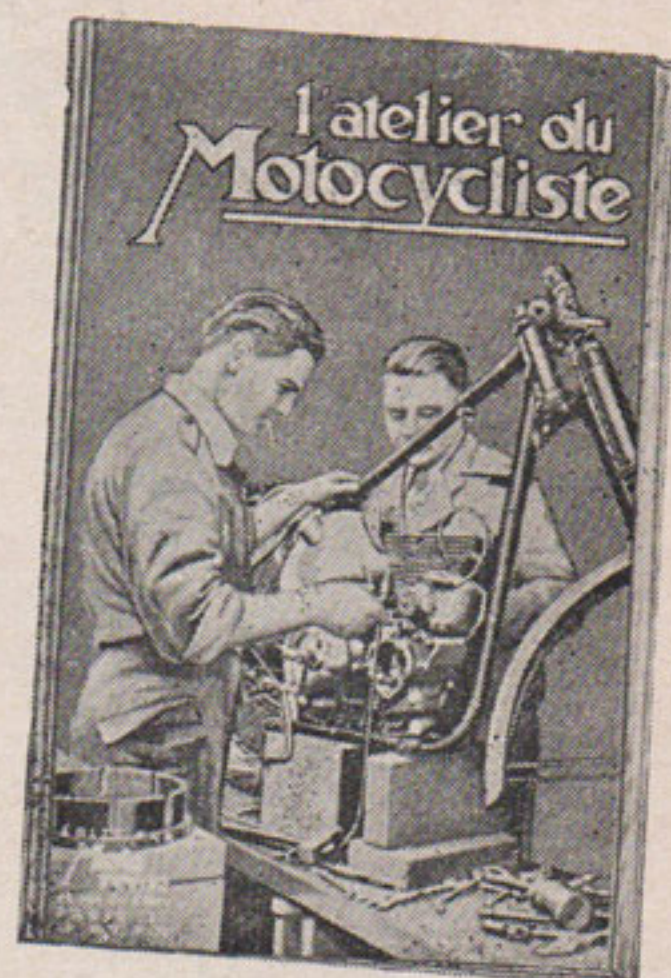
TOUT MOTOCYCLISTE, TOUT SCOOTERISTE, TOUT CYCLOMOTORISTE,  
SERA PARFAITEMENT DOCUMENTÉ EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ÉTÉ ÉCRITS POUR LUI



Prix : 750 fr. (par poste 850)



Prix : 495 fr. (par poste 547)



Prix : 500 fr. (par poste 545)



Prix : 525 fr. (par poste 580)

## NOUS ÉDITIONS AUSSI :

### 4 CV RENAULT

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

### TRACTION AVANT CITROEN

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

### TERROT et MAGNAT 125 cmc.

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

### MOTOBECANE 125 lat.

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

### MOTOBECANE 125-175 culb.

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

### PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

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

### GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

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

### L'ART DE CONDUIRE (Motos, VéloMOTEURS, CycloMOTEURS)

Prix : 430 fr. (par poste 475 fr.)



Prix : 490 fr. (par poste 537)

## 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.

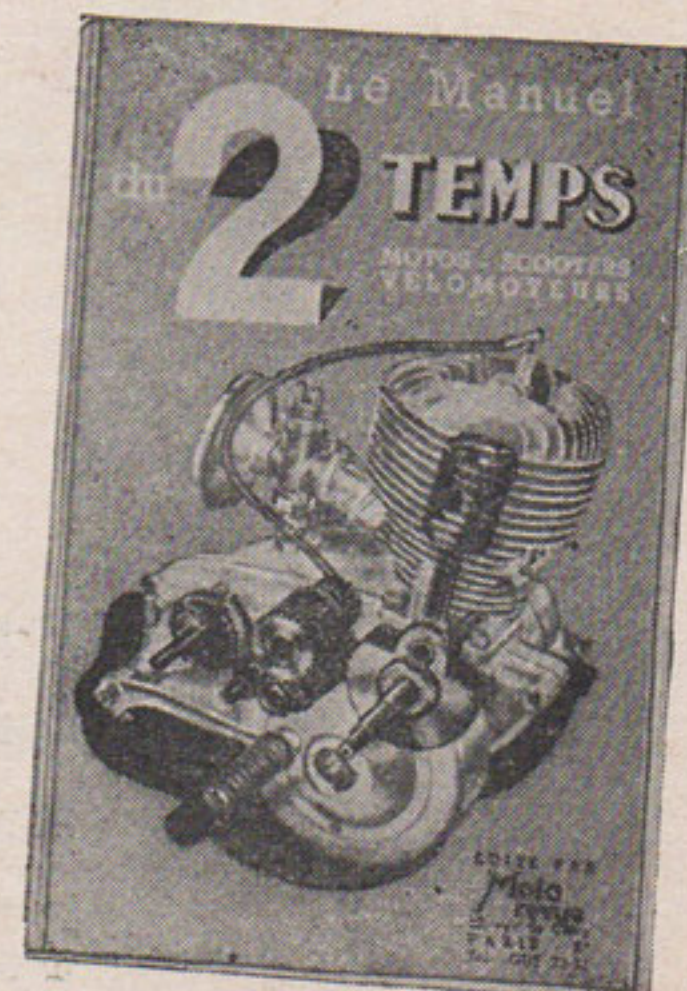
CARNET DE BORD du Motocycliste :  
60 fr. (franco 80 fr.)

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 : 410 fr. (par poste 455)



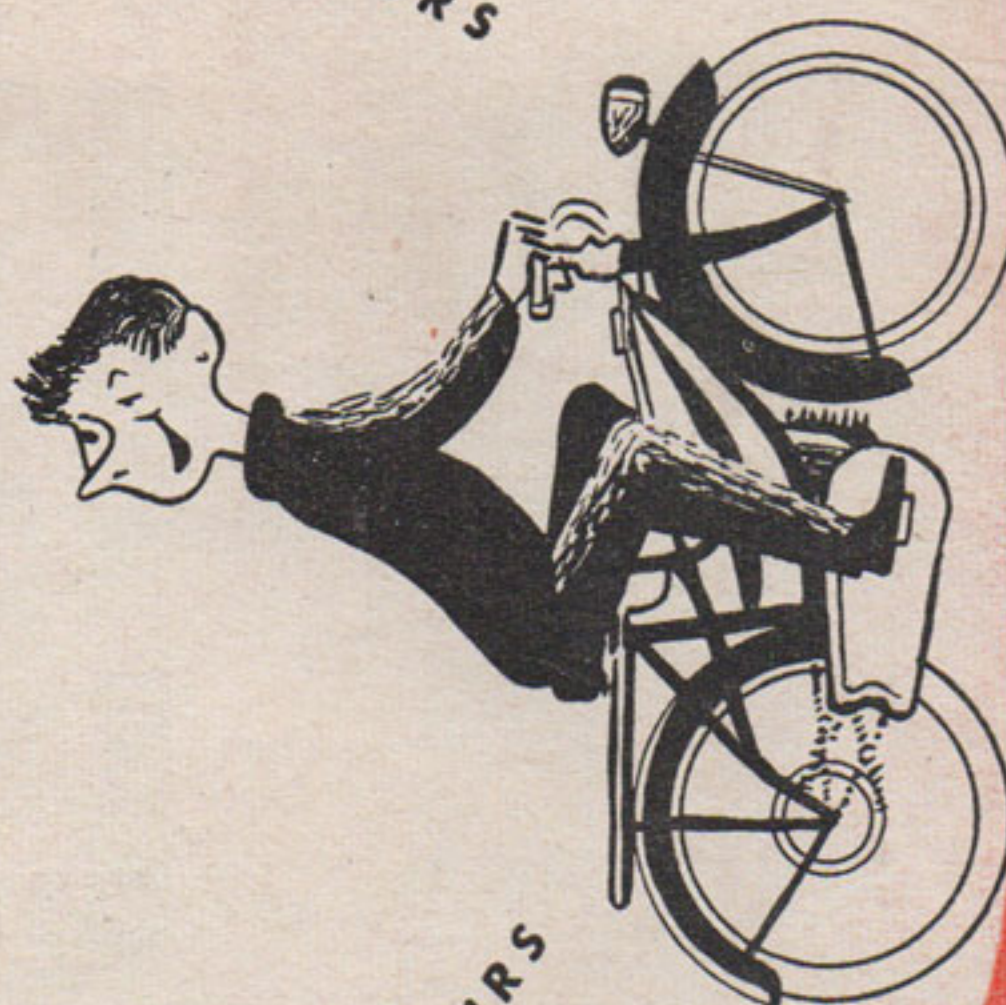
Prix : 485 fr. (par poste 535)





MOTOS

CYCLOMOTEURS



SCOOTERS

VÉLOMOTEURS



**Spécialement faite pour lui**

**ÉQUIPEZ VOTRE MOTEUR**  
avec la bougie spéciale moto

**Série 101**  
**FLOQUET**  
**la bougie dynamique**

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

Et la 14 E 6 R pour tous Moteurs deux temps