

Moto revue

42^e ANNEE. — 2 OCTOBRE 1954. — N^o 1.206

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

40 frs

NOUVEAUTES
DU SALON



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

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

Un aspect caractéristique de la Grande Montée à Montreuil lors du
Grand Prix de France de Moto-Cross.

MARQUE BREVETÉ S.G.D.G.
L.B
 DÉPOSÉE

ROBINETS
TIROIR
 toujours étanches

BOUCHONS
 de RESERVOIR
 à fermeture rapide

LE BOZEC & GAUTIER
 28 Rue Carle Hébert - COURBEVOIE.
Vente exclusive par grossistes

GUIDONS. POIGNÉES. LEVIERS. MANETTES

SAKER
 POIGNÉES
 A TIRAGE RECTILIGNE
 MONTAGE RAPIDE SUR TOUS GUIDONS
 COURSE SPORT TOURISTE
 FIXATION RÉGLABLE DES CABLES
 PAR VIS

PLUS DE SABLAGE
 50 A 60 % D'ECONOMIE
 par la

NÉOROLISATION
 des cadres et fourches

EN UNE SEULE OPÉRATION :
 — DEGRAISSAGE
 — DECALAMINAGE
 — DEROUILLAGE
 — PHOSPHATATION
 — SUPPRESSION DES
 RESIDUS DU BORAX

Produits des laboratoires **KLINGHOFFER**
 16, rue Halévy - PARIS
 Distributeurs exclusifs France et Union Française

STE COMETAL
 15, rue de Chabrol - PARIS-X^e

**PAS DE CHEVALIER SANS ARMURE
 PAS DE MOTOCYCLISTE SANS CASQUE**

Le motocycliste est le chevalier des temps modernes. Comme celui des temps anciens, il protège sa vie avec un casque. Mais il évite les dangers du métal et profite de la sécurité totale du liège naturel dont le coefficient d'élasticité est la meilleure des sauvegardes. 100% efficace grâce à sa pointe couvre nuque le casque BAYARD est léger et élégant. Exigez le vrai



BAYARD

son armure est de liège

28, Rue de Château-Landon - PARIS (10^e)

USAGERS
CYCLOMOTEUR, SCOOTER ET MOTO..
MÉFIEZ-VOUS DES SOI-DISANT RÉGULATEURS BON MARCHÉ

la Self Régulatrice
INTERLUX
Universelle

ABSORBE SANS ÉCHAUFFEMENT LES EXCÉDENTS DE TENSION ET D'INTENSITÉ AINSI : NI CLAQUAGE DES LAMPES NI DÉTÉRIORATION DE L'ALTERNATEUR

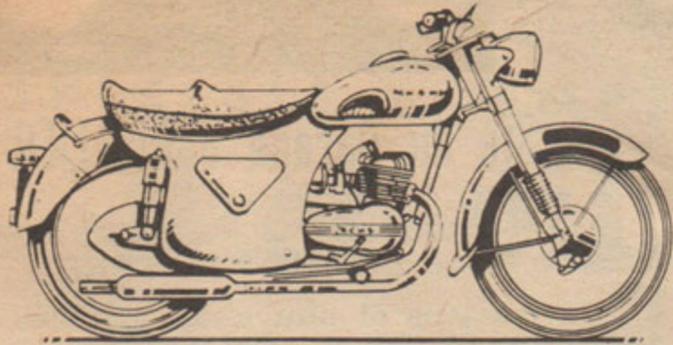
EFFICACITÉ CERTAINE	TECHNIQUE INDISPUTABLE	GARANTIE TOTALE
---------------------	------------------------	-----------------

Prix de vente au détail : FRS 490
 Échantillon contre remboursement de la somme de FRS 500
 AFCO S.A. 181, RUE LA FAYETTE, PARIS-10^e — C. C. P. PARIS 4833-78

Saison 1954

Un Critérium
de régularité

SWT



MOTOCYCLETTE NEW-MAP

Série "LEADER" avec

MOTEUR SACHS

1^{er}

Paris-Nice 1.000 km.

Circuit du Haut Jura 400 km.

St-Etienne-Paris-St-Etienne 1.345 km.

Critérium des Neiges 380 km.

Trophée Cannes-Genève-Cannes 1.145 km.

Partout ex-æquo SANS PENALISATION



Mr. Baillet sur NEW-MAP "LEADER" SACHS

Modèles de la série "LEADER"

125 et 175 moteur YDRAL
125 et 175 moteur A.M.C.
175 SACHS

Depuis
134.500⁺

Demandez le catalogue des "LEADER" - Vente à crédit 6-9-12 mois

MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS - 30, rue de Charenton, Mr. DEGUNEAU

NANCY - 3, rue Léopold Lallement, Mr. LEFEVRE

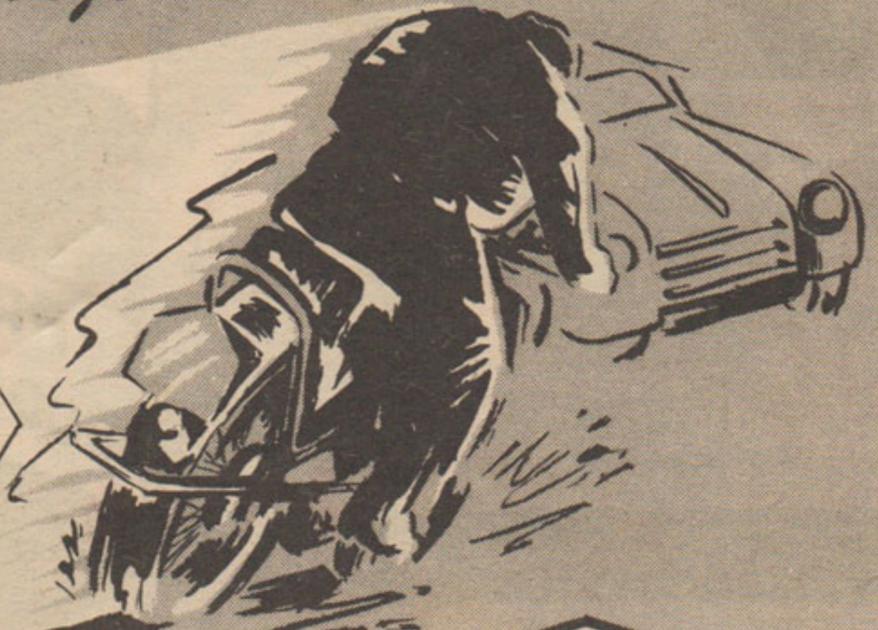
LYON - 215, rue Vendôme, Mr. SPALECK

BOURG - Route de Mâcon, Mr. BAILLET

Une révolution dans le freinage !...

VOUS FREINEREZ

Mieux!



avec

EDRASTOP

POUR **1.000 frs** AMELIOREZ AU MAXIMUM VOTRE FREINAGE ET DOUBLEZ LA DURÉE DE VOS GARNITURES. DE FREINS GRACE AU REVÊTEMENT **EDRASTOP** QUI LEUR ASSUREPA, **MÊME COUVERTES D'EAU, D'HUILE, OU SURCHAUFFÉES**, UN FREINAGE PARFAIT, PLUS PROGRESSIF ET PLUS RAPIDE, PLUS DE GRIPPAGE. PLUS DE BLOCAGE DE ROUES, APPLICATION FACILE A RÉALISER

SOI-MÊME. CONTRE REMBOURSEMENT : **1.045 Frs.**

Agent Général : **J. POCH - NIEL-GARAGE, 8, RUE FOURCROY, PARIS (XVII^e) - WAG. 52-62**

AGENTS DEMANDÉS POUR PARIS ET PROVINCE

"EDRASTOP" EST L'ARMURE DE VOS GARNITURES

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



A. DUBOIS

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

Sté du Garage JARDILLIER

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

DYNAMIC - SPORT

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

PARIS-LOIRE

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

AGENTS OFFICIELS

J. DI VOZZO
 116, Bd. Sérurier
 PARIS-19^e
 Tél. : BOL. 77-62



G. PERSIN
 92, Av. de Rigny
 BRY (Seine)
 Tél. : 272 à BRY

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

MOTO VANVES SPORT

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

STATIONS-SERVICE

YDRAL

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

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

BARBÈS-MOTO

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

DEPANNAGE
RAPIDE

TRAVAIL
SOIGNÉ

PRIX
MODÉRÉS

ADRESSES
RECOMMANDÉES

**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.

BRET-OIL

démontre la supériorité de ses produits
SALON de L'AUTO : Stand 11 - Galerie A
HALL du CYCLE : Stand 128 - Travée 7

Spécial pour scooter

Nouveauté

JOHNSON met en vente son fameux Car-plate en petit bidon, modèle "scooter", suffisant pour 3 applications.



Déjà des millions d'automobilistes dans le monde entier rehaussent l'éclat de leur carrosserie et en assurent la protection avec le Car-plate Johnson. Faites comme eux. En quelques minutes, sans frotter, Car-plate dépose sur les peintures et les chromes propres et secs de votre scooter une fine pellicule protectrice, étincelante et persistante.

Le bidon, modèle "Scooter" : 180 Frs.

ELVINGER 2716

- ★ Diminuez vos usinages !
- ★ Abaissez vos prix de revient !

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

- ★ Puissance de fermeture : 60 à 1200 tonnes
- ★ Les plus employées en France
- ★ Nombreuses références

A. TRIULZI

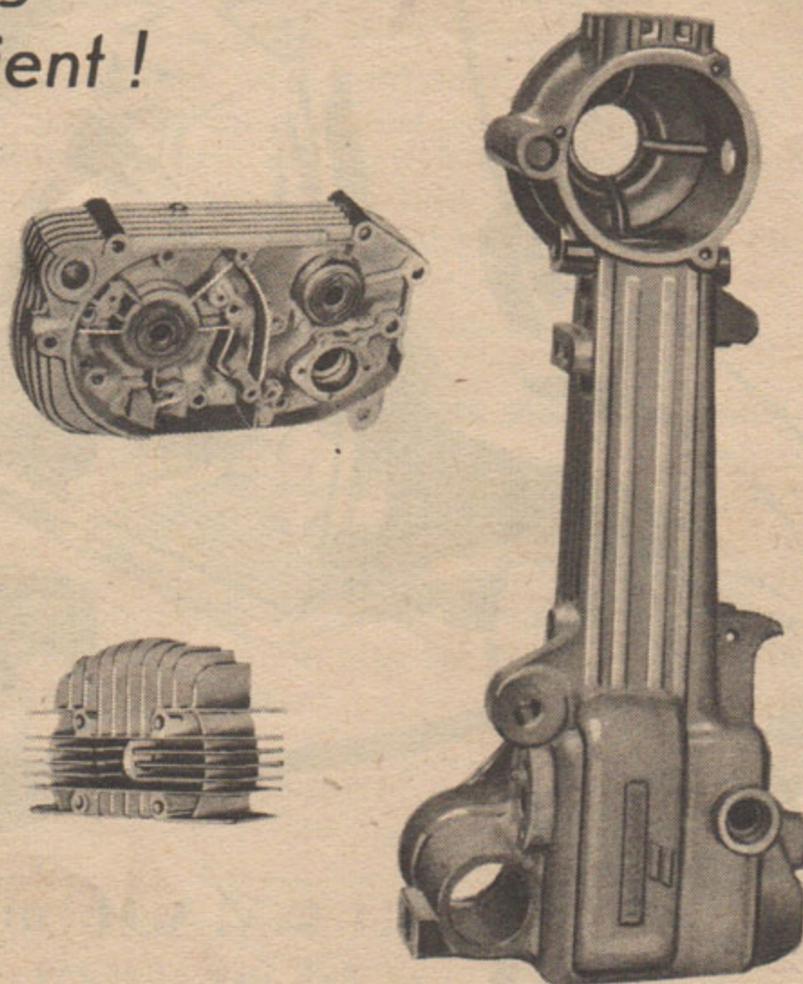
MILAN

●
PARIS :

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

Tél. BALzac 60-64

AVENIR-PUBLICITE



Carters et pièces pour motos

au Salon

LE PARIS-NICE 1955

CONÇU COMME UNE AUTOMOBILE

Le PARIS-NICE 1955, bénéficiant d'une année d'expérience, est enrichi de nombreux perfectionnements. Il assure à ses deux passagers un grand confort, une sécurité absolue, la possibilité de réaliser des moyennes élevées sur toutes les routes, par tous les temps.

CONCESSIONNAIRES DANS TOUTE LA FRANCE

75 KM H.

125 cm³

3 VITESSES

Prix : 134.000 frs

15.000 fr. seulement
au comptant,
le solde en
6, 9, 12, 15
mensualités.

SCOOTER

MORS

S. I. C. V. A. M. DISTRIBUTEUR POUR LE MONDE ENTIER

37, RUE DES ACACIAS - PARIS-17^e - TÉL. : ÉTOILE 16-23 ET 16-24

SALON DE L'AUTOMOBILE - PORTE DE VERSAILLES - HALL RENAN - STAND 60



Moto revue

La Moto

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 40 francs

ABONNEMENTS :

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

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

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

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

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

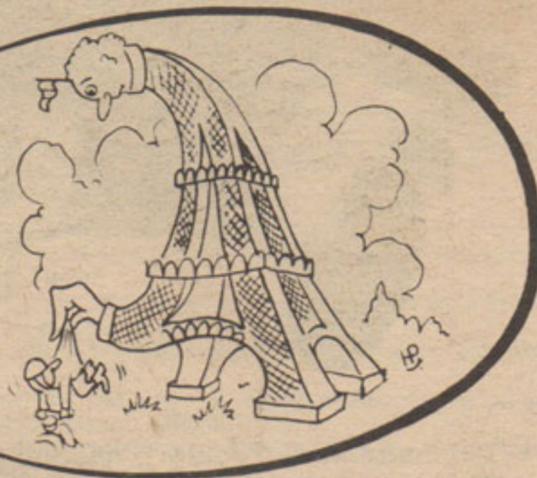
12, RUE DE CLERY,
PARIS (2^e)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

Salon de Paris



AVEC le Salon de Paris s'ouvre ce qu'il est convenu d'appeler la saison des Salons, et si nous ne pouvons encore faire le point de l'activité dont témoignera cette 41^e Exposition, il est utile d'en voir d'un peu plus près l'organisation technique.

Comme par le passé, le Parc des Expositions de la Porte de Versailles sera dédié, du 7 au 17 Octobre, au Motocycle, et ce n'est pas moins de 117 constructeurs de cycles et motocycles qui présenteront les productions nationales de huit nations différentes.

A côté de ces constructeurs, on note aussi la participation de plusieurs centaines de fabricants d'accessoires et équipements, dont l'activité méritera notre attention.

Pour l'agrément du visiteur, on trouvera à l'intérieur de l'exposition : Restaurants, Bars, Bureau des P.T.T., Bureau de Renseignements, Bureau de change, etc... qui garderont au Salon de Paris sa place de grande manifestation mondiale.

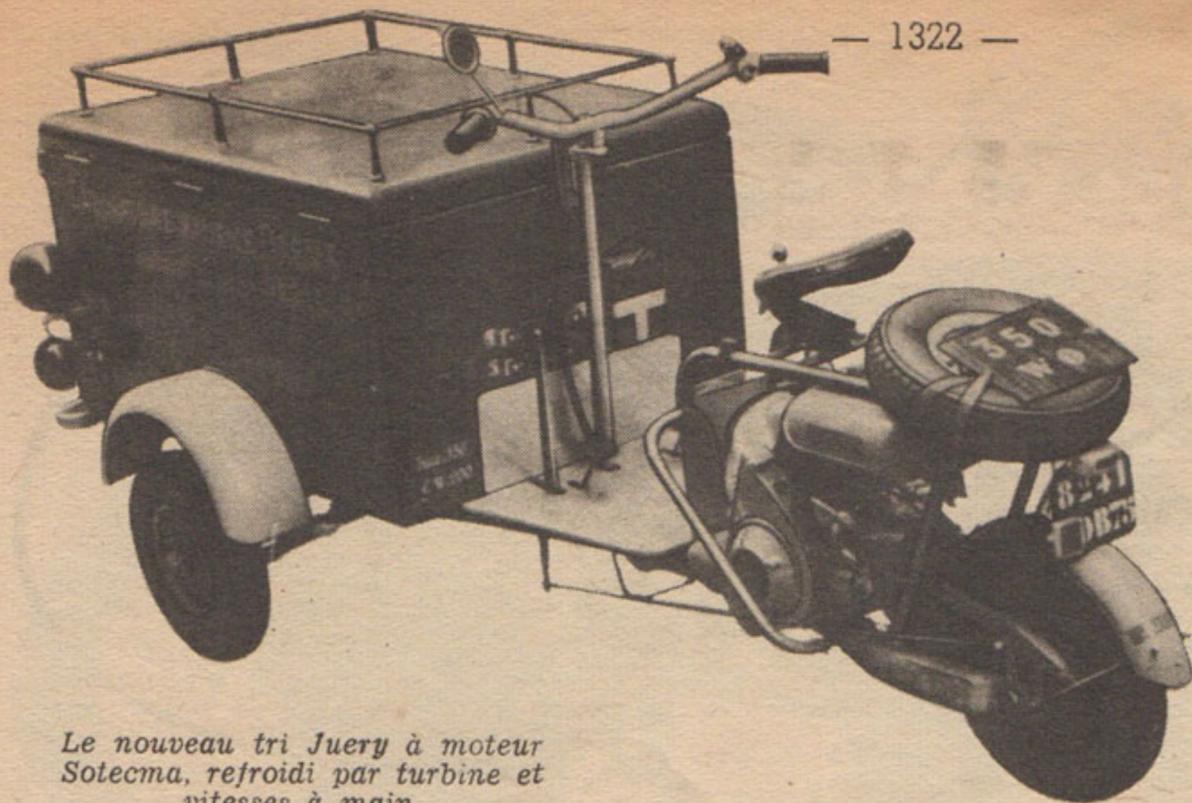
La Prévention Routière, dont on connaît les efforts en matière de sécurité, organisera à proximité du Hall du Cycle, une piste d'épreuves de circulation pour enfants, semblable à celle du Grand Palais, mise en service l'an dernier.

Le Parc des Expositions sera ouvert tous les jours de 9 h. à 19 h. sans interruption.

Le prix d'entrée, sans changement sur les années précédentes, sera de 100 francs, tous les jours.

Enfin, signalons que M. Coty, Président de la République, visitera officiellement le Salon dans la matinée du 8 Octobre.

Voici donc tracée l'armature de « notre » Salon qui recevra la visite de nombreux motocyclistes venus se retremper dans une atmosphère qui leur est chère, et bien plus de néophytes qui, espérons-le, viendront grossir nos rangs.



Le nouveau tri Juery à moteur Sotecma, refroidi par turbine et vitesses à main.

Informations

INTERVERSION

En raison de son exceptionnelle importance, notre numéro Album de Salon (188 pages) qui porte le N° 1.205, paraîtra le 1^{er} octobre (quoique daté du 25 septembre). Mais afin de conserver notre parution hebdomadaire, la mise en vente du présent numéro (1.206, daté du 2 octobre) a été avancée de quelques jours. Nos abonnés n'auront donc pas à s'étonner de l'interversion de ces deux numéros.

QUE SIGNIFIENT LES TT - IT - CD ?

L'on se demande souvent, en voyant les nombreuses variétés de plaques minéralogiques, la signification de certaines couleurs ou de certaines combinaisons de chiffres et lettres.

Voici la réglementation des immatriculations en TT, IT et CD.

Série TT (Triptyque temporaire)

Immatriculation adaptable dans les cinq cas suivants :

Véhicules étrangers neufs destinés à être réexportés à l'expiration de leur séjour.

Véhicules français destinés à être exportés à l'expiration de leur séjour.

Véhicules français ou étrangers revendus par une personne bénéficiant de ce régime à une autre personne remplissant les mêmes conditions.

Véhicules français ou étrangers immatriculés hors de France, appartenant à des personnes qui séjournent temporairement en France.

Véhicules français ou étrangers appartenant à des touristes voyageant en France et mis en entrepôt en dehors des périodes de séjour.

Rappelons que ces immatriculations sont blanches sur fond rouge ; elles com-

◆ DE PLUS EN PLUS FORT

On prête à NSU l'intention de s'attaquer à d'autres records avec la « chaise-longue volante » de Baum.

Le moteur serait celui de la Max 250, évidemment modifié en conséquence, et la NSU chercherait, paraît-il, avec ce moteur, à améliorer le record mondial de W. Herz.

◆ UN NOUVEAU 350 ANGLAIS

Il s'agit plus exactement d'un « élargissement » d'un moteur déjà existant et réalisé par Anzani.

Cette maison présente un twin deux temps 250 l'an dernier. Jugé suffisamment robuste, il reçut dernièrement un cylindre réalésé qui porta sa cylindrée à 322 cmc.

prennent le chiffre caractéristique du département où a lieu l'immatriculation.

De plus l'indication de l'année d'immatriculation doit figurer dans un écusson ovale placé au dessus de la plaque arrière.

Les bénéficiaires du régime de l'importation temporaire sont des personnes dont la durée des séjours ne dépasse pas six mois par an.

Série IT

Cette nouvelle immatriculation IT est réservée aux agents des personnels diplomatiques, consulaires ou assimilés qui se trouvent dans les mêmes conditions que pour les séries TT. L'immatriculation est formée de lettres et chiffres noirs sur fond vert. L'immatriculation IT ne se périmé pas, contrairement à l'immatriculation TT (annuelle).

Série CD et CMD

Les véhicules appartenant aux membres du corps diplomatique et immatriculés dans la série IT, sont distingués par les lettres CD, noires sur fond vert, peintes sur un écusson ovale.

Pour les chefs de missions diplomatiques, les lettres CD seront remplacées par les lettres CMD.

◆ LES COUPES DU SALON

Les classiques courses motocyclistes de vitesse se disputeront dans la matinée du dimanche 10 octobre, à l'autodrome de Montlhéry.

Ces épreuves, longues de 50 kms chacune (8 tours du circuit de 6 kms 283,40) sont réservées en 5 courses différentes aux motocyclettes de 175, 250, 350, 500 cc. Et aux sidecars, elles vont permettre de connaître, après les résultats acquis, les noms des Champions de France de la catégorie « Nationaux ».

Cette réunion du 10 octobre en est l'épreuve finale.

Les engagements sont reçus jusqu'au 2 octobre prochain, à l'AMCF, 29, bd Charles de Gaulle, à Colombes (Seine). Les licenciés FFM « National » et « International » y sont admis.

◆ RECORD TRIUMPH

Une moto anglaise vient d'établir un nouveau record américain sur la piste de Bonneville.

La machine, une 650 Triumph pilotée par Rich Richards, a réalisé une moyenne de 240 kmh. 69 sur un mile.

Ce record a été enregistré par l'AMA (fédération officielle des USA), dans la classe « A » (sans restrictions de carburant).

Au cours de sa tentative, Richards réalisa 246 kmh. 33, mais dans un sens seulement.

◆ RECEPTION VELOSOLEX

Dans le cadre des fêtes organisées pour le Salon, notons la réception Velosolex qui aura lieu le dimanche 10 octobre, 21 heures 30, Hôtel George V.

◆ UN BRUIT QUI COURT...

Selon notre confrère anglais J. Thorpe, la société Innocenti serait en train d'étudier un moteur à double piston, et à refroidissement par sodium.



Ci-dessus, M. J. HURE.

◆ PROMOTION

Nous apprenons avec plaisir la promotion au grade de Commandeur de la Légion d'Honneur, au titre du Ministère de l'Industrie et du Commerce, de Monsieur Joseph Huré, ancien ingénieur du Corps des Mines, Président Directeur Général de la Société Générale des Huiles de Pétrole B.P.

Monsieur J. Huré est l'un des personnalités les plus marquantes de l'Industrie Pétrolière Française. Il a joué un rôle de premier plan dans le développement d'une industrie qui, depuis la fin de la dernière guerre, n'a cessé de prendre un prodigieux essor.

Nos félicitations.

BEAUCOUP DE NOUVEAUTES**PORTE de VERSAILLES**

La place nous manque ici pour passer en revue, d'une manière détaillée, les nouveautés du Salon.

Nos lecteurs trouveront de plus amples précisions dans notre prochain numéro, qui sera précisément l'Album du Salon.

Passons rapidement en revue quelques nouveautés :

MOTOBECANE : création du scooter Moby ; moteur deux temps, trois vitesses, suspension intégrale, carénage simplifié, moins de 100.000 fr. Mobyette Luxe à variateur de vitesses à trois positions.

TERRROT : Cyclorette à transmission finale par chaîne et scooter à trois vitesses commandées par trois pédales.

MONET-GOYON : la Starlett serait réalisée en version luxueuse avec suspension arrière, compteur, avertisseur. Nouvelle fourche télescopique sur les motocyclettes, ainsi que carénage partiel. Garde-boue avant suspendu.

AUTOMOTO : nouveau modèle sport 232 cmc., suspension arrière oscillante et nouvelle fourche télé, avec garde-boue suspendu.

RADIOR : la 250 Bison possède désormais une suspension arrière oscillante.

NEW-MAP : création de nouveaux modèles carénés en petite cylindrée, 49 et 98 cmc. Egalement une 250 twin ACT bloc moteur allemand Opti.

A.G.F. : partie cycle du Bol d'Or, mais arrière caréné. 125

et 175 Ydral Sport. Petites roues de 17, réservoir de 22 litres, GIMA : motocyclette à petites roues, dont la partie arrière est carrossée. Nom de baptême : Capri.

PALOMA : création d'un 125 à moteur deux temps Paloma, et d'un cyclomoteur avec le dernier Lavalette 50 cmc.

V.A.P. : nouveau 50 cmc. à embrayage automatique, Dénomination VAP 55.

MISTRAL : bloc-moteur 100 cmc. à deux rapports commandés au guidon, Moteur deux temps.

POULAIN : Comet, bloc-moteur deux temps 98 cmc. Deux vitesses. Puissance 5 CV.

A.M.C. : un 100 cmc. à cylindre horizontal et boîte de vitesses au choix à deux ou trois rapports. Nouveauté, c'est un deux temps.

LAVALETTE : amélioration du BML 705 qui devient SBL 708, Création d'un AML 50, à embrayage automatique, puissance 2 CV 2.

LAMBRETTA : scooter à démarreur électrique et tri utilitaire d'une charge utile de 300 kgs.

ALCYON : vélomoteur Zurcher AL, Fourche avant à balanciers, suspension arrière oscillante, panneaux latéraux. Avec une partie cycle aux caractéristiques semblables, un bloc-moteur deux temps Zurcher 230 cmc. 4 vitesses.

Et il y aura encore bien d'autres nouveautés.

NOS 3 NUMÉROS SPÉCIAUX pour le SALON 1954

En vente à la fin du Mois



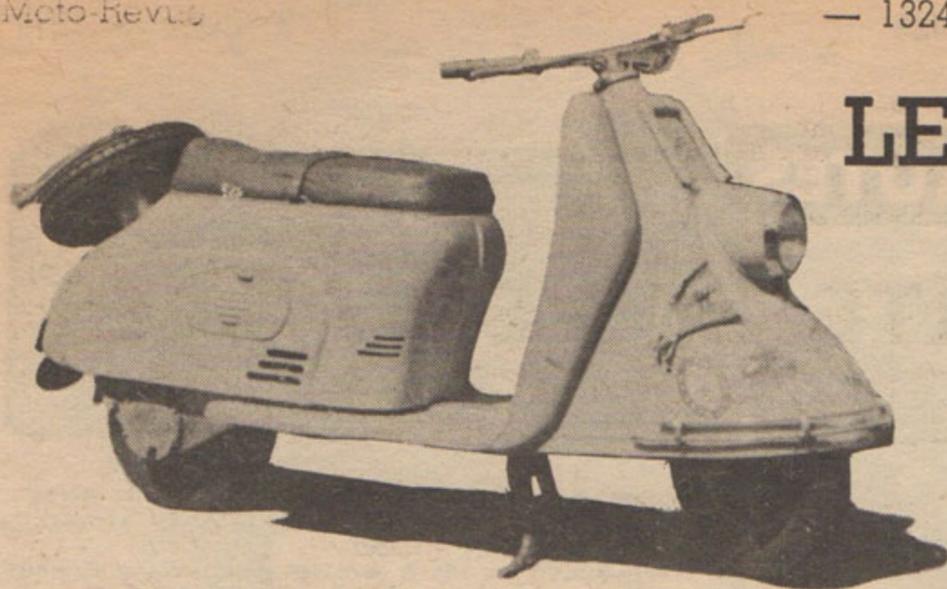
L'album spécial MOTO-REVUE comptera cette année 180 pages, dont plusieurs dizaines en deux couleurs. Toutes les fabrications françaises et étrangères (dont l'acquisition est possible en France) seront passées en revue, ainsi que les RESUMES D'ESSAIS des motocyclettes et scooters soumis à notre formule d'essai. Même formule générale — également avec résumé d'essai — pour CYCLOMOTO et aussi pour SCOOTER MAGAZINE. En outre, une abondante publicité constituera pour vous un répertoire indispensable de fabricants, réparateurs, motocistes, importateurs, etc... Ces numéros seront en vente la dernière semaine de Septembre.



De gauche à droite, le nouveau 250 Terrot orne la couverture de MOTO-REVUE, tandis que sur SCOOTER MAGAZINE nous admirons le scooter Peugeot. Sur la couverture de CYCLOMOTO, deux Bima Peugeot.

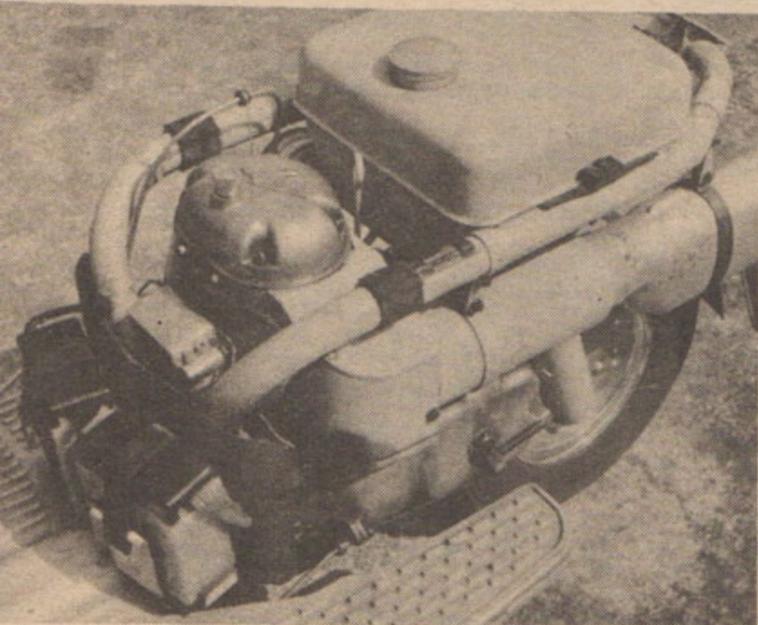
Regardez bien ces trois couvertures. Ce sont celles de nos numéros albums Salon 1954 qui constituent une DOCUMENTATION COMPLETE et UNIQUE que chaque motocycliste sera heureux de posséder. Retenez dès maintenant ces trois publications chez votre marchand habituel. Bien entendu, nos abonnés, même inscrits avant l'ouverture du Salon, recevront ces numéros albums.





LE SCOOTER 175 cmc.

HEINKEL



Il semble bien que le propre des anciennes usines d'aviation soit, aujourd'hui, de construire des scooters ou autoscooters. Et après Piaggio (Vespa) et Aermacchi en Italie, nous trouvons en Allemagne l'autoscooter Messerschmitt et le scooter Heinkel.

Lancé d'abord en 150 cmc., livré actuellement en 175, ce dernier est intéressant à plusieurs points de vue.

Voyons d'abord côté moteur. Nous nous trouvons en présence d'un 4 temps culbuté de 174 cc., le seul 4 temps allemand, avec le 100 NSU-Fox, de moins de 250 cmc. Egalement d'ailleurs, avec Ducati et chez nous, Motobécane et Guiller, le seul scooter 4 temps.

Sensiblement carré (60 d'alésage pour 61,5 de course), alimenté par un carburateur Pallas de 20 mm de passage des gaz, avec un taux de compression de 7,4 à 1, ce moteur développe une puissance réelle, tenant compte de l'entraînement de la turbine de refroidissement et de la dynamo, de 9,2 CV à 5.500 t.-m. C'est là une très honnête puissance spécifique de 53 CV.-l., obtenue à un régime assez peu élevé, ce qui garantit un bon couple, intéressant en scooter, car permettant de franches accélérations.

Il faut d'ailleurs noter la longue tubulure d'admission qui permet une puissance suffisamment élevée aux moyens régimes. Egalement un très volumineux pot d'échappement, haut placé, et se terminant par une courte cheminée redescendant jusqu'au bas du garde-boue arrière.

Pour en terminer avec le moteur lui-même, signalons les tiges de culbuteurs placées derrière le cylindre.

Transmission primaire par chaîne, avec une démultiplication de 1,88 à 1. Embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile. Boîte 3 vitesses commandées au guidon, de rapports internes 1 à 1,

1,59 à 1 et 2,78 à 1. Transmission finale par chaîne sous carter étanche en alliage léger, servant en même temps de bras oscillant de la suspension arrière. Cette transmission secondaire existe en deux démultiplications : un rapport solo de 2,73 à 1, donnant la démultiplication totale en prise de 5,13 à 1. Un rapport side (car l'attelage d'un side est prévu) de 3,10 à 1 donnant finalement, en prise, une démultiplication de 5,35 à 1.

Enfin, le lancement du moteur est assuré par un démarreur électrique. C'est d'ailleurs pourquoi l'on trouve deux batteries placées sur l'avant du moteur, alimentées par une dynamo de 90 watts (oui, 90 watts) sous une tension de 12 volts (comme sur les voitures). Avance automatique et bougie de degré thermique 225.

Voyons maintenant la partie cycle.

Le cadre est formé d'un très gros tube qui vient jusqu'au niveau du moteur. Là, ce tube se dédouble et forme une boucle qui remonte, puis va jusqu'à l'arrière de la roue, recevant entre ses deux branches le réservoir de 11 litres. A cette boucle est fixée la partie supérieure de l'unique élément élastique (muni d'un amortisseur hydraulique) de la suspension arrière oscillante.

La fourche avant est télescopique, et, suivant une technique très aviation qui n'a rien d'étonnant chez la marque, l'élément élastique, muni d'un amortisseur pneumatique de type piston-pompe, est unique et placé au-dessus de la roue.

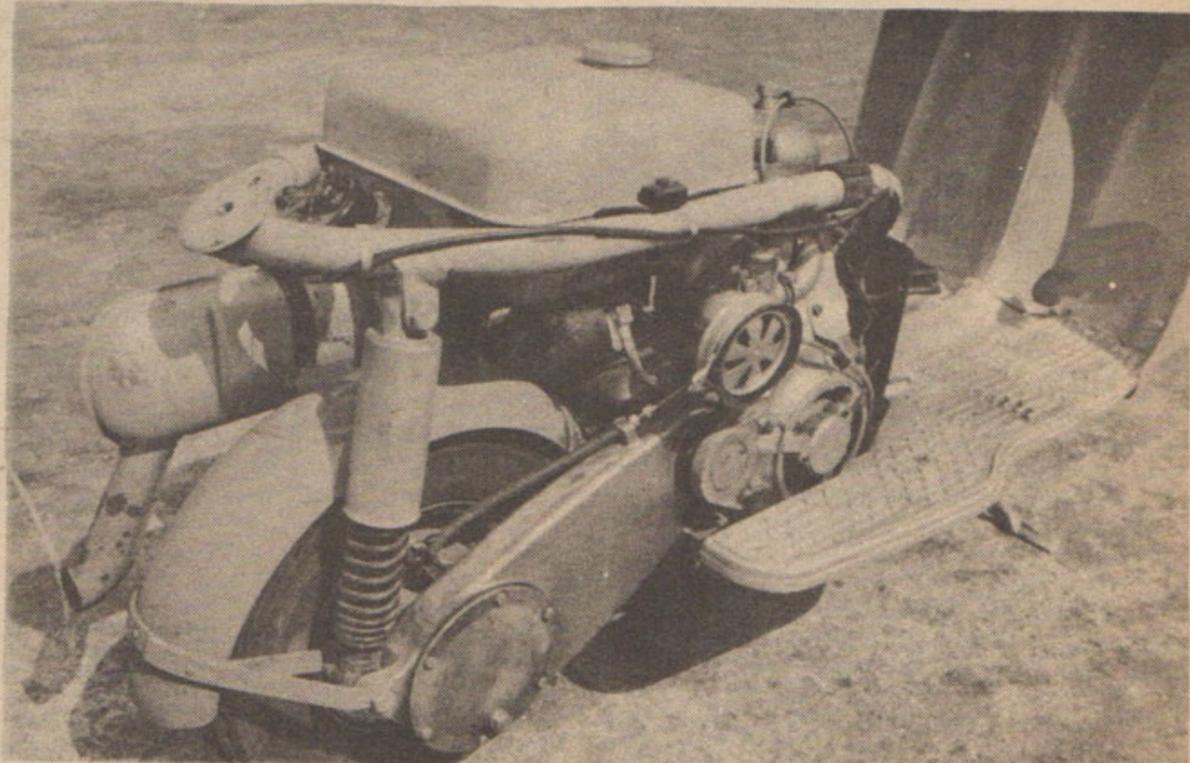
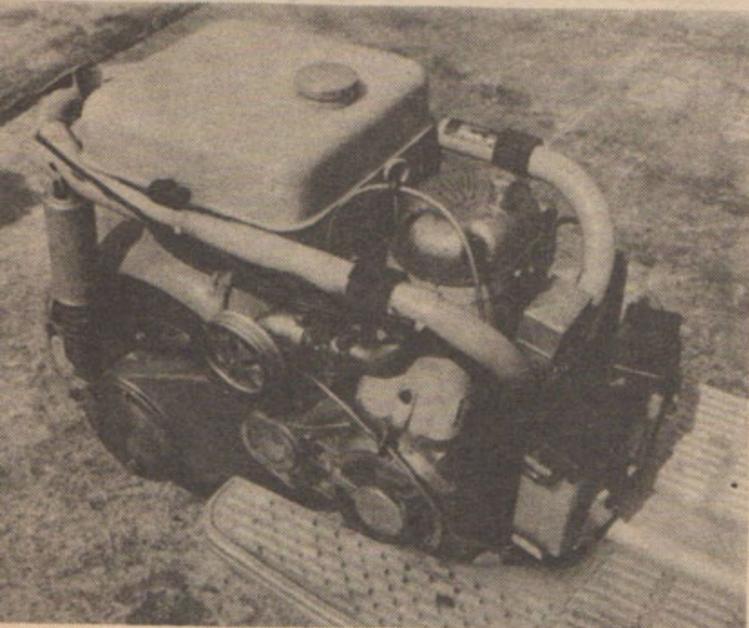
Malgré la présence de petites roues de 8 pouces (rares dans les nouvelles productions), la tenue de route est très bonne, en raison surtout de la bonne répartition des masses, le moteur très bas étant situé devant la roue arrière.

Quant aux performances, annoncées et contrôlées : 92 kmh. avec un passager à l'arrière. Donc un scooter grand tourisme.

Et il n'est pas étonnant que l'Espagne, l'Egypte en aient demandé la licence de fabrication.

J. B.

En haut de la page, la silhouette du nouveau 175 cmc. La roue avant est enclose dans un carénage. - Ci-dessus, vue du moteur, carrosserie enlevée, montrant le refroidissement et le système d'échappement de gros volume.



Ci-dessus et ci-contre, deux vues du côté transmission finale.

AU GRAND PRIX DE FRANCE

dernière épreuve du
Championnat d'Europe

BAETEN triomphe de la boue !

Vieil habitué des Buttes à Morel, nous croyions bien ne plus pouvoir être surpris par ce circuit, que ce soit par le temps, les organisateurs, la liste des engagés ou le public. Le dernier Grand Prix de France vient de nous déromper et depuis que nous traînons nos semelles sur les terrains de cross de la banlieue parisienne, nous n'avons encore jamais vu un bourbier aussi parfait, aussi « fini » dans ses moindres détails, que celui de Montreuil.

Pour nous, modeste spectateur, le moto-cross commença dans le tunnel donnant accès à la Fosse aux Loups. Après moult glissades et chutes, nous arrivâmes au départ sous un véritable déluge, qui nous permit de nous décrotter... et même au-delà !

Après la classique et toujours aussi irritante demi-heure de retard, le directeur de courses se décide à faire effectuer un tour du circuit à l'anglais Smith, pour voir si la piste est praticable, et à son retour, les pilotes se rangent au départ pour la première manche.

Il y a là Baeten (B.), grand rival de Mingels, Smith (G.B.), Nex (G.B.), Rietman (H.), Molinari (F.), Chuchart (F.), etc..., etc.

Mingels, inscrit au programme, ne prend pas le départ, ayant été victime d'un accident extra-motocycliste. Il est néanmoins présent sur la piste, le chef coiffé d'une splendide casquette « chasse aux canards », et se dépensera sans compter pour aider les concurrents en difficulté.

Dès le signal, Baeten s'élance, suivi de Smith, et dès le premier tour, ces deux hommes ont une avance confortable sur les Nex, Molinari, Van Heuverwijn, etc., qui suivent.

Puis les événements se précipitent, déjà bien des coureurs sont bloqués sur le circuit, cherchant beaucoup plus à se dégager de la boue qu'à gagner des places. Même le champion Baeten chute, et perd sa place de leader au profit de Smith, suivi par Nex. Reparti tout aussitôt, Baeten s'appliquera à rattraper son retard, et il finira quand même troisième derrière les deux anglais dont les positions n'ont pas varié. Molinari, chef de file de l'équipe française, abandonna sur ennuis d'embrayage.

La deuxième manche des Inters solo fut courue aussitôt après la première, le terrain étant impraticable pour les sidecars, dont une manche devait venir en deuxième épreuve.

Leloup, Somja, Jansen, Baudoin, Draper, Kohler, Prieur, Charrier, Melioli, Vouillon etc..., vont s'affronter sur 15 tours de circuit.

Ci-dessus, Baeten, le grand vainqueur de la journée. A droite, Leloup trouvera plus commode de descendre la « grande montée ».



Ci-dessous, divers concurrents « évoluent » dans la même montée pour la plus grande joie des photographes (à l'extrême droite).



(Suite page 1.328)



A droite, une chute de Draper.

A gauche, Draper après sa victoire



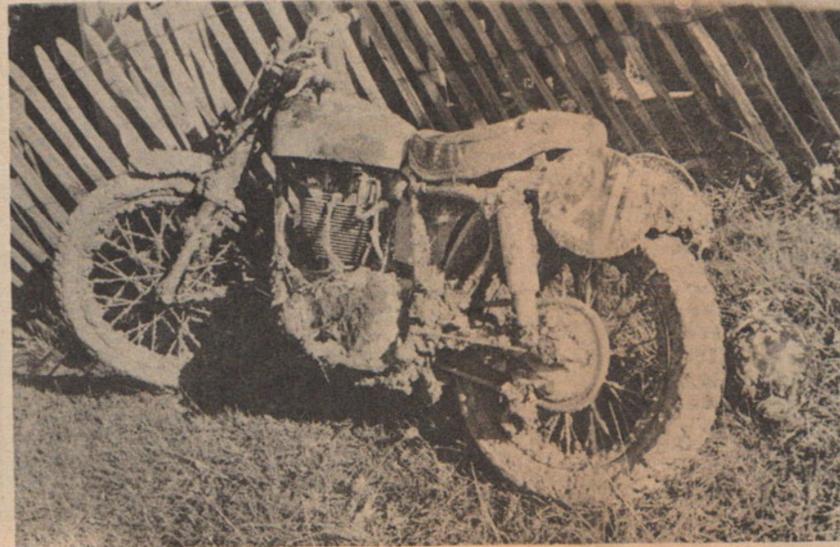
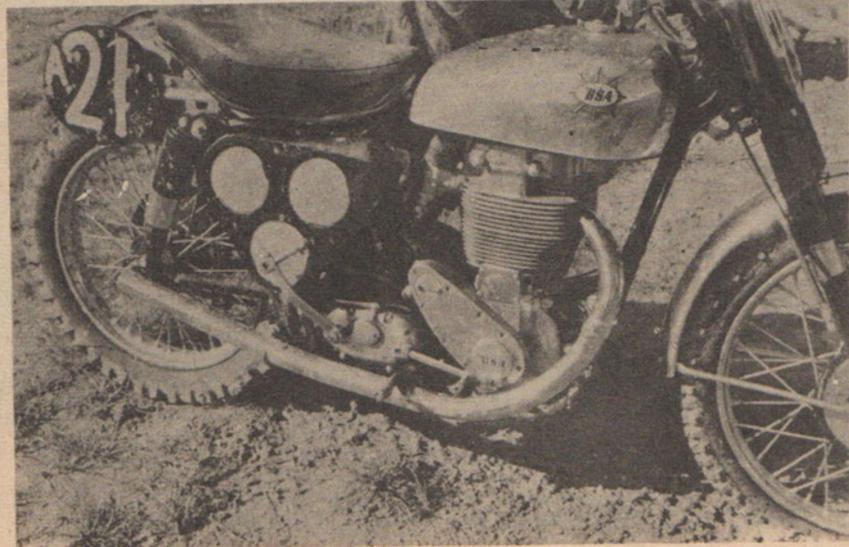
A droite, le hollandais Klincke



A droite, Frantz, bien que blessé et ne pouvant encore marcher, avait tenu à être présent à ce Grand Prix de France, sur la piste même.



A gauche, entre deux manches, on s'applique à redonner un aspect plus civilisé à une F.N.



A l'extrême gauche, la B.S.A. de Draper avant et... après, ci-contre. - A droite, le vainqueur, Baeten, n'avait rien à envier, quant à l'aspect, à sa machine.



Déjà en mauvais état durant la première course, la piste n'est plus maintenant qu'une masse de boue triturée par les roues des concurrents précédents, et une véritable gangue entoure les moteurs des pilotes qui se risquent à faire un tour de reconnaissance.

C'est dans cette course que l'anglais Draper, tout comme Smith, auparavant, révélera sa supériorité en terrain lourd.

Après un départ, irrégulier a-t-on dit, ce n'est pas moins de neuf pilotes qui chutent ensemble dans la grande montée, alors que Draper est déjà au commandement. Il aura le temps d'effectuer trois tours avant que la haute direction ne se décide à l'arrêter, et pendant ces trois tours, la plus parfaite anarchie régnera sur la ligne de départ. Chacun veut arrêter les coureurs, mais personne n'en prend la responsabilité, finalement, le directeur fait son travail et arrête tous les pilotes qui reprennent un départ.

C'est encore Draper qui démarre en tête, talonné par Baudoin, tandis que derrière eux commence un véritable « carnage ». Ce ne sont que chutes, culbutes, glissades, etc..., et bientôt, seuls resteront en piste Draper et Baudoin. Durant plusieurs tours même, Draper sera seul à



Ci-dessus, Draper double un concurrent en difficulté. - Ci-dessous, le départ des sides.

de le voir se précipiter à l'arrivée en criant : « c'est le petit qui gagne, savez-vous ! ».

Leloup, Smith, Van Heuverwijn et les autres terminèrent très éprouvés, et tous, à leur descente de machine, se laissèrent guider vers les mares d'eau de la piste pour nettoyer leurs visages tant on craignait les effets cruels de la boue calcaire de Montreuil.

D'une façon générale donc, on ne peut guère mettre en vedette que Smith, Draper et Baeten, ce qui n'atteint en rien la performance de tous ceux qui coururent ce dimanche. Que ce soit Jansen ou Charrier, Molinari ou Leloup, Baudoin ou Nex, etc., tous ont droit à notre complète admiration pour la sportivité dont ils témoignèrent.

Trois manches étaient prévues pour une compétition sidecars, mais elles furent réduites à une seule, de 12 tours, à parcourir sur un circuit raccourci, autour de la Fosse aux Loups.

Les grands d'outre-Quévrain, Frenay, Dom, Liekens et Brems, à côté de Verrecchia, Perlín, Garcla, Gervais, Adnet, Théveney pour la France, étaient au départ.

C'est évidemment Frenay qui remporte la victoire devant Dom et Liekens. Verrecchia, de son côté, sauve l'honneur français, s'octroyant la quatrième place à la faveur d'une chute du passager de Brems.

Quatre sur six des courses du programme furent disputées, mais ces quatre nous menèrent quand même bien au-delà du coucher du soleil (d'après suppositions, car le soleil...), et l'avis général, après la quatrième course, est exprimé par ce commissaire, qui déclara que « ça suffisait pour aujourd'hui et que maintenant on allait se coucher ! ».

JUNIOR



tourner (20 minutes au tour, alors que le record est de 2'18" !). Il sera d'ailleurs le seul pilote à couvrir les 12 tours, le second étant Baudoin, qui a pu repartir.

La finale devait réunir les pilotes sélectionnés, mais on vit, en fait, au départ, tous ceux qui voulurent bien se présenter.

Après un départ donné sous une pluie diluvienne, la débandade générale de la deuxième manche se répète et les spectateurs abrités sous les banderoles publicitaires voient passer de temps en temps un pilote ou deux qui chutent, s'arrêtent, repartent pour rechuter plus loin. Cette manche fut vraiment la plus pénible de toutes, et fallit bien voir une réédition de la précédente victoire de Smith. D'une aisance parfaite, il fut continuellement surveillé par le belge Baeten qui le passa à la faveur d'une chute. Une fois installé en tête, le jeune champion tourna régulièrement et sagement, et Smith, bien que dans le même tour (après en avoir rattrapé un) ne fut jamais plus en mesure de l'inquiéter.

Baeten arriva au bout de son douzième tour dans un état physique lamentable, et laissa échapper sa machine en titubant pour aller se laver les yeux, guidé par le gros Mingels qui joua vis-à-vis de son grand « rival » le rôle d'une véritable mère poule. La victoire de Baeten lui fit d'ailleurs autant de plaisir qu'à celui-ci, et ce fut un spectacle assez curieux que

Ci-dessous, Molinari et Klincke abordent la descente dans la Fosse aux Loups.



Nous n'avons pas pour coutume « d'éplucher » publiquement les articles parus dans la presse motocycliste concurrente française, les rédacteurs de chacune de ces revues, tous motocyclistes convaincus, « mordus », étant des êtres humains, avec chacun ses qualités et chacun ses faiblesses.

Mais il est des fois où certaines attaques, mi-insidieuses, mi-diffamatoires, imprimées en caractères gras sous forme de préambule, méritent une réponse suffisamment nette pour mettre le holà à des procédés qu'un esprit sportif et une confraternité d'armes devraient ignorer.

Venons au fait.

Un jeune rédacteur d'un confrère bi-mensuel, sous forme d'introduction à son essai de la 250 twin Peugeot (essai fait avec la même machine que nous, mais quelques temps après), nous accuse d'avoir abîmé le moteur, mais surtout, accusation pour nous la plus grave, suspecte les résultats que nous avons obtenus, résultats qui « ne peuvent que le laisser perplexe ».

DE L'ETAT DE LA MACHINE

Voyons point par point :

« ...un dégroupage qui nous permet de constater de nombreuses amorces de serrage... », alors que la moto incriminée nous fut livrée rodée (elle avait alors plus de 3.800 kms) et que jamais elle ne manifesta la moindre tendance à serrer... « ...amorces de serrage liées à une mauvaise étanchéité d'un piston, due à des segments collés ». Qu'une trop grande abondance d'huile ait gommé des segments quand, après les essais, nous avons quelque peu utilisé cette machine pour la circulation urbaine, il n'y a là rien de catastrophique, et nous pensons que le jeune rédacteur a su, lors du démontage, leur rendre tout le jeu, toute l'élasticité nécessaires.

Mais finalement, là n'est pas la question. Il peut arriver à tout motocycliste possédant ou ne possédant pas une licence de la FFM, de serrer son moteur, ou même de chuter. Et nous ne voulons pas soulever ici le souvenir d'un certain side Zundapp, ni rappeler l'état dans lequel furent rendus par ce confrère un scooter Bernardet ou une 125 New-Map : ce sont des choses qui arrivent à tout le monde — nous ne voudrions pas non plus citer certain journaliste allemand bien connu, qui, quand il prête une machine à ce confrère bi-mensuel, préfère la confier plutôt à tel essayeur qu'à tel autre.

Chacun conduit à sa manière, et aucun de nous, pas plus le rédacteur incriminé qu'un quelconque essayeur de « Moto-Revue », ne peut se poser en maître-é-pilote.

« ERRARE HUMANUM EST »

Selon un bon proverbe latin : « l'erreur est humaine ! persévérer dans l'erreur est diabolique, mais se rétracter est angélique » !

Et nous savons gré à notre jeune confrère d'avoir ajouté, après avoir obtenu sur l'anneau de Montlhéry, en position couchée et malgré un vent de 20 kmh. soufflant par rafales, 129,2 kmh. sur une 350 Bullet Royal-Enfield, nous lui savons gré d'avoir ajouté que ces résultats lui « laissèrent à penser que la machine avait subi une préparation un peu poussée ».

Nous lui savons gré également d'avoir été légèrement surpris d'avoir fait les 400 mètres départ arrêté, avec une 500 Velocette, en 13"3/5 (il était même écrit 13 min. 2/5), soit à la moyenne de 107,5 kmh. (il était écrit 110 kmh.), ce chiffre le « surprenant UN PEU ». Et exactement deux mois après, nous fûmes heureux d'apprendre que ces 13"2/5 furent réalisés sur 300 mètres, départ arrêté (moyenne : 80,6 kmh.), et que sur les 400 mètres réalisés dans les mêmes conditions, le temps fut de 17" (moy. 84,7 kmh.). Pour notre part, un tel résultat nous aurait plutôt beaucoup surpris (et non un peu), et nous nous serions abstenus de publier un chiffre si évidemment impossible.

Nous passerons sur les roues de 16 pouces de la 250 Peugeot, mais munies de pneus de 3,25x18 (c'est là la classique coquille typographique qui s'est glissée dans le dernier numéro).

DES ESSAIS ET DES CHIFFRES

Mais ainsi que nous l'avons dit, l'accusation pour nous la plus infamante est la suspicion que ce jeune rédacteur émet quant aux résultats obtenus par nous. Ce qui nous console d'ailleurs, ce sont les qualificatifs tour-à-tour d'« optimiste » et de « pessimiste » dont on sait nous affubler.

Et revenons maintenant, plus précisément, sur les résultats obtenus avec la 250 Peugeot, par le rédacteur de cette revue bi-mensuelle et par nous-mêmes, en rappelant que nos chiffres « ne peuvent que le laisser perplexe ».

	Vitesses maxima	leurs	nos
		résultats	résultats
pignon 14 dents	assis	104,25	108
	couché	116,12	121
pignon 15 dents	assis	101,93	101
	couché	118,67	119

DES POUX DANS LA TETE

Les écarts sont-ils si importants, d'une part, sont-ils justifiables d'autre part ?

— Pignon 15 dents : écart de 0,3 kmh. en notre faveur en position couchée, de 1 kmh. en sa faveur en position assise.

— Pignon 14 dents : chaque fois en notre faveur, un écart de 3,75 et 4,9 kmh.

Pourtant notre jeune rédacteur sait pertinemment que ses essais sont effectués sur l'anneau de Montlhéry long de plus de 2.500 m., alors que les nôtres se mènent sur une bien plus courte distance, en ligne droite, aller et retour, en prenant la moyenne ! Mais peut-être ne sait-il pas que l'on perd toujours sur l'anneau — d'une part en raison de la distance bien plus importante (5 fois plus) et des virages, où la résistance au roulement est notablement plus importante — d'autre part en raison de l'influence du vent, si faible soit-il.

Et en ne considérant que les questions de distance, faut-il lui rappeler quelques résultats tirés des tablettes des records du monde, en ne considérant chaque fois que les records établis le même jour, sur la même machine.

Si les vitesses obtenues sur le kilomètre lancé et le mile (1.609 m) lancé sont sensiblement identiques, l'on y note néanmoins, parfois, un écart de 1 kmh. en faveur de la plus courte distance.

Mais si l'on compare les vitesses entre le mile lancé et les 5 kms (distance 3 fois plus longue), les écarts sont vraiment

d'importance. En voici quelques exemples :

Catégorie et machine	Vitesse en kmh. sur		
	mile lancé	5 km lancé	écart
50 cc solo NSU	127,8	124,0	3,8
125 cc solo Lambretta	200	183	17
250 cc solo Guzzi	212	202	10
350 cc side Guzzi	221	206	15

Et si l'on compare, dans les mêmes conditions, les records sur 5 miles (8,045 km) et 10 km, distances dont l'écart relatif est très faible, on assiste également à une chute de vitesse de 10 kmh. et plus :

Catégorie et machine	Vitesse en kmh. sur		
	5 miles	10 km	écart
250 cc solo Guzzi	201	191	10
250 cc side Guzzi	203	188	15

Alors, peut-être que ce qui est valable pour des machines de record l'est également pour une machine de série, pour la 250 Peugeot ?

Mais allons encore un peu plus loin. Chaque motocycliste, tant soit peu averti (notre confrère semble l'être bien peu), sait que la carburation, le rendement d'un moteur sont suffisamment tributaires des conditions atmosphériques pour que les variations de pression atmosphérique, de température ambiante, d'état hygrométrique de l'atmosphère, viennent modifier les performances de la machine.

Lorsque nous avons fait nos essais de la 250 Peugeot avec le pignon de 14 dents, nous avions profité d'un temps magnifique, avec une pression atmosphérique au-dessus de la normale. Mais l'essai avec le pignon de 15 dents dut être reporté, car à la fin des premiers essais, en raison des vibrations, le boulon de fixation des deux bobines d'allumage se cisaila. Et quand nous pûmes procéder aux essais avec le pignon 15 dents, les conditions atmosphériques étaient toutes autres, bien moins favorables. Et ceci explique pourquoi les écarts de nos essais avec ceux de notre confrère furent plus importants avec le pignon de 14 dents qu'avec celui de 15 dents.

Or personne ne sait (sauf notre confrère, bien sûr) dans quelles conditions atmosphériques celui-ci mena ses propres essais.

Et, prenant les devants, nous lui signalons que nous avons tout dernièrement procédé à l'essai de la dernière BMW R51/3 (dont nos lecteurs liront prochainement le compte rendu). Avec cette machine, nous avons obtenu une vitesse de pointe de près de 153 kmh. (152,5 kmh.), alors que nous savons pertinemment qu'un essayeur de la même revue bi-mensuelle, à laquelle appartient notre rédacteur incriminé, a tourné à Montlhéry à 147 kmh. Pourtant, nous avons la conscience bien tranquille, ces chiffres concordant parfaitement pour les raisons signalées ci-dessus.

Deux mots encore sur la question du freinage, bien que celle-ci n'ait pas été abordée par notre confrère. Les distances d'arrêt qu'obtient celui-ci, bien que la vitesse initiale (50 kmh.) soit la même, sont nettement inférieures aux nôtres. Cela tient à ce que celui-ci utilise la zone de freinage de Montlhéry, alors que nous préférons utiliser une chaussée de revêtement moyen, plus conforme à ce que l'on peut trouver dans l'utilisation courante.

EN GUISE DE CONCLUSION

Si nous avons tenu à faire cette mise au point, ce n'est pas tant pour répondre à ce jeune rédacteur zélé, que pour mieux éclairer la lanterne de certains lecteurs des deux revues, qui auraient pu être troublés par cette perfide attaque, dont nous voudrions bien connaître les mobiles réels.

Mais assez épilogué sur la question. Nous espérons ne plus avoir à y revenir, comme nous espérons d'ailleurs que cette attaque algre-douce, qui n'est pas la première... sera certainement la dernière.

MOTO-REVUE

UN REGLAGE ESSENTIEL

L'AVANCE A L'ALLUMAGE

En principe, le problème de l'allumage est fort simple. A un moment donné de la course du piston, on produit entre les électrodes de la bougie une étincelle chargée d'enflammer l'émulsion. Mais immédiatement surgit une quantité de questions, dont l'explication théorique n'est pas encore bien au point à ce jour. Aussi nous limiterons à la question : **A QUEL MOMENT DOIT SE PRODUIRE L'ÉTINCELLE**, en tenant compte de différents facteurs — certains indépendants du pilote : carburant, taux de compression, cylindrée, forme de la chambre de combustion, place de la (ou des) bougie, etc. — d'autres dépendant du pilote : régime, réglage de carburation, manière de conduire en côte, etc...

POURQUOI L'AVANCE A L'ALLUMAGE

Les gaz comprimés mettent un certain temps (de 1/1500 à 1/500 de seconde), après la production de l'étincelle, avant d'être complètement enflammés. Durant cette période d'inflammation, la pression de ces gaz s'accroît encore brusquement et atteint sa valeur maximum. Afin d'utiliser au mieux cette pression maximum et de la transformer dans les meilleures conditions, par l'intermédiaire du piston, en travail utile, il faut se servir de la course descendante du piston (le temps moteur). Cela signifie donc que cette pression maximum doit être obtenue au point mort haut (PMH) juste au moment où le piston commence à descendre. En raison du temps mis pour l'inflammation des gaz, il faudra donc que l'étincelle se produise avant le PMH, quand le piston grâce au volant, est encore dans sa course ascendante. C'est ce que l'on nomme « avance à l'allumage ».

Trop d'avance à l'allumage (voir diagramme 2) donne la pression maximum avant que le piston n'ait atteint le point mort haut, ce qui entraîne une violente poussée qui tend à repousser le piston, alors qu'il est dans sa course ascendante, poussée que doit vaincre le volant. Ceci se caractérise depuis un simple cliquetis jusqu'aux cognements, avec des retours

de kick lors de la mise en marche du moteur. Il est évident que l'embiellage et les roulements du vilebrequin en souffriront. De toute façon, trop d'avance constitue une diminution du travail obtenu lors de chaque cycle moteur, donc du rendement. De plus, le moteur chauffe anormalement.

Un allumage trop tardif non seulement entraîne une baisse de puissance, mais encore d'autres dommages. La combustion complète ayant lieu quand le piston a dépassé le PMH, on aura d'abord une chute de pression, bien visible sur le diagramme 3. De plus, l'inflammation se produisant dans des gaz moins comprimés, mettra encore un temps plus long pour s'accomplir ; la pression maximum se produisant dans une chambre d'explosion plus grande sera donc nettement plus basse que dans le cas d'une avance bien réglée et la baisse de puissance qui en résulte est d'importance. La pression diminuée empêche même, bien souvent, la combustion complète de l'émulsion : d'où perte de carburant. Echauffement important du moteur qui, dans un 4 temps, risque d'entraîner des dommages pour la soupape d'échappement, celle-ci s'ouvrant alors que les gaz peuvent être encore en combustion ; dans ces conditions des flammes chaudes lèchent la soupape et son siège.

FACTEURS DONT DEPEND L'AVANCE A L'ALLUMAGE

Un juste réglage de l'avance à l'allumage est donc de première importance. Mais il ne faudrait pas croire que ce réglage doit être le même pour tous les

moteurs. En effet, la durée totale d'inflammation des gaz peut varier entre 1/500 de seconde et 1/1500 de seconde, cette différence de vitesse de combustion pouvant être due à divers facteurs.

a) **LA CYLINDREE.** Plus celle-ci sera grande, plus il y aura une grande masse gazeuse à enflammer, nécessitant un temps plus long, donc une plus grande avance.

b) **FORME DE LA CHAMBRE D'EXPLOSION ET TURBULENCE DES GAZ.** Une chambre de combustion plus compacte, plus ramassée, permet une inflammation complète de tous les gaz, plus rapide que dans une chambre mal dessinée : c'est pourquoi, par exemple, un latérales aura besoin, toutes autres choses égales, de plus d'avance à l'allumage qu'un moteur à soupapes en tête. Une plus grande turbulence des gaz, en raison du brassage entre gaz frais et gaz déjà enflammés, favorise également une combustion plus rapide (donc moins d'avance nécessaire).

c) **FORMES D'ALLUMAGE :** la vigueur de l'étincelle joue un rôle également. Plus l'étincelle sera vigoureuse, plus l'inflammation sera rapide. Egalement le double allumage, utilisé sur certains moteurs de compétition et sur les Puch, formant 2 points d'inflammation différents, permet une combustion plus rapide.

d) **LA QUALITE DU CARBURANT :** un super contenant du benzol (qui brûle plus lentement) nécessite une avance légèrement plus grande. Un super contenant du méthanol (brûlant plus vite), nécessite moins d'avance.

e) **L'INFLUENCE DU TAUX DE COMPRESSION ET DU TAUX DE REMPLISSAGE (à pleins gaz)** sur la rapidité d'inflammation des gaz va de soi. Si le taux de remplissage du cylindre est élevé, si le taux de compression géométrique est important, la pression réelle dans la culasse,

Diagrammes donnant la pression réelle régnant dans la culasse d'un quatre temps suivant la course du piston et suivant le réglage de l'avance à l'allumage. Fig. 1 : Avance bien réglée : la pression maximum a lieu juste au début de la course descendante. - Fig. 2 : Trop d'avance à l'allumage : la pression maximum a lieu avant que le piston n'atteigne le PMH. - Fig. 3 : Retard à l'allumage. La pression maximum est obtenue durant la course descendante du piston.

A.A. : Avance à l'allumage — * : étincelle.

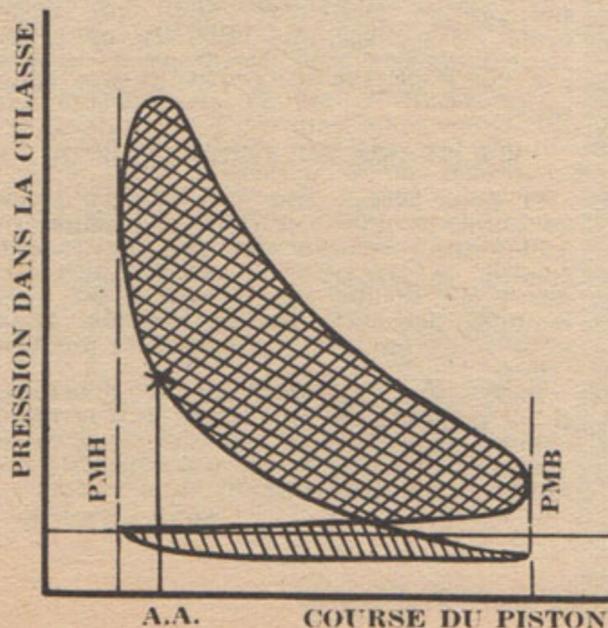


Fig. 1

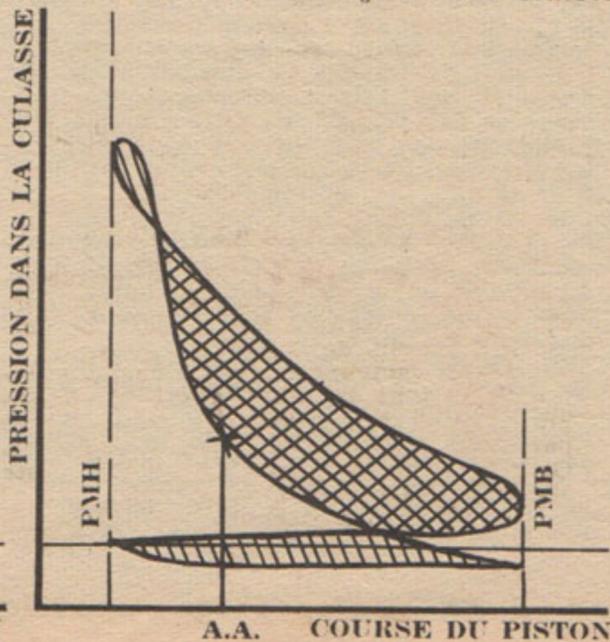


Fig. 2

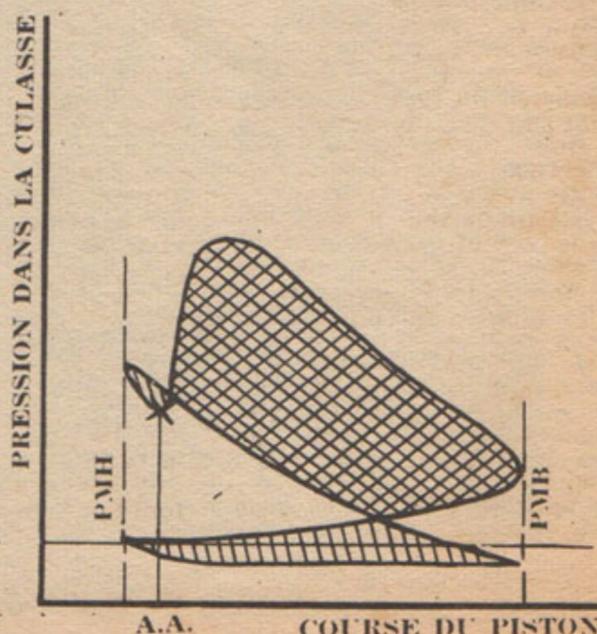
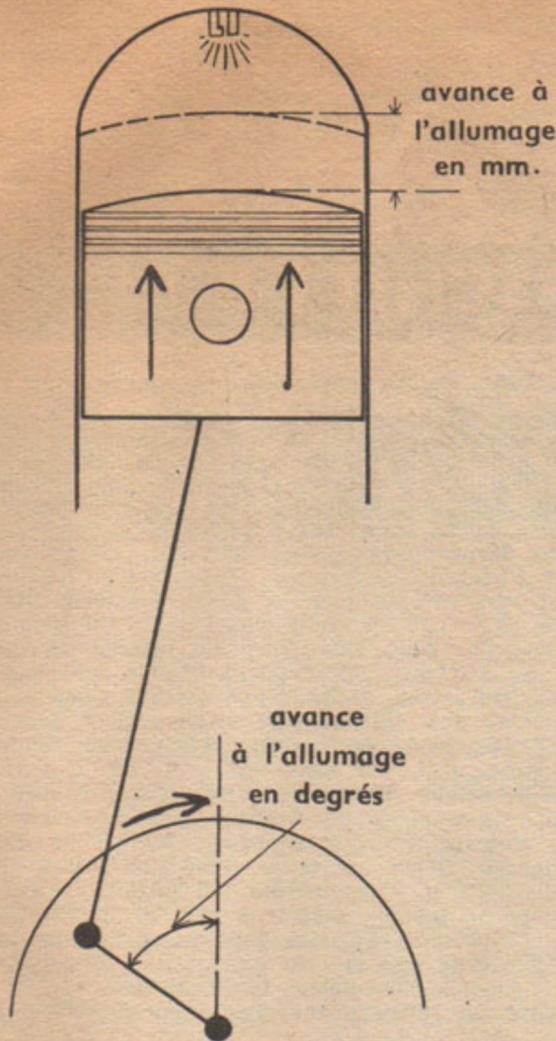


Fig. 3



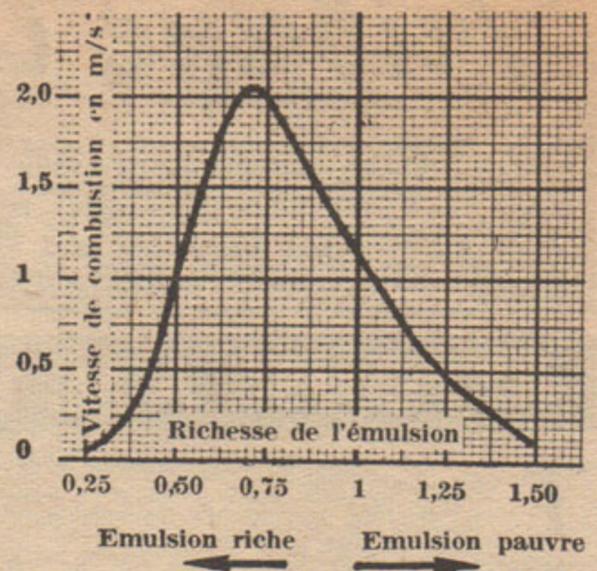
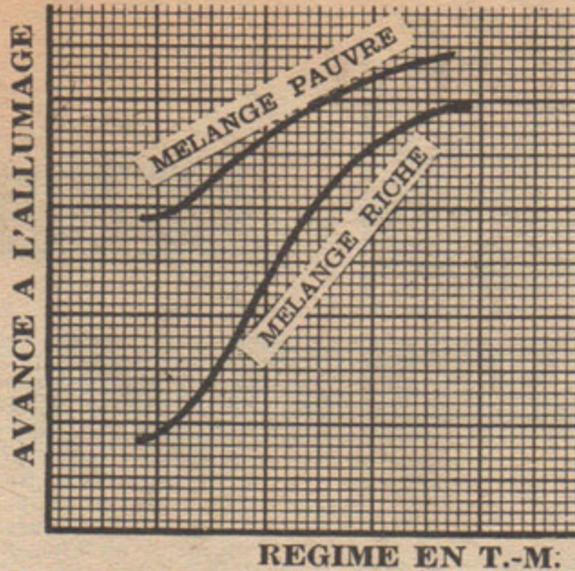
en fin de compression (et juste avant l'allumage) est très grande, les molécules de carburant sont plus rapprochées les unes des autres, l'agitation moléculaire est plus élevée, la flamme se propage plus vite. Donc : meilleur est le remplissage et plus élevé est le taux de remplissage, moins il faudra d'avance à l'allumage.

f) **LES CONDITIONS ATMOSPHERIQUES** (température ambiante, pression) modifient le taux de remplissage du cylindre. Par temps chaud, ou par pression atmosphérique plus basse (en altitude), la densité de l'air est plus faible. Et pour un même volume d'émulsion aspiré, la charge massique sera moindre, le taux de remplissage baissera : combustion plus lente, nécessitant une plus grande avance à l'allumage.

g) **LE REGLAGE DE LA CARBURATION** joue un très grand rôle. Un moteur réglé pauvre sera extrêmement sensible à l'avance et celui qui voudra faire un réglage économique de son carburateur devra augmenter son avance. Par contre, si l'on enrichit un peu la richesse de l'émulsion, la combustion sera un peu plus rapide, il faudra donc un peu moins d'avance. Mais si l'on accroît outre mesure la richesse de l'émulsion, la vitesse de combustion tombe très rapidement, exigeant une assez forte avance de l'allumage.

h) **L'OUVERTURE DU BOISSEAU DES GAZ ET TEMPERATURE DU MOTEUR.** Si l'on roule en palier, à régime assez élevé, mais avec une faible ouverture du boisseau, le taux de remplissage du cylindre est diminué, nécessitant une plus grande avance à l'allumage (d'autant plus que le moteur est bien refroidi par la vitesse du vent).

Si l'on monte une côte à régime assez bas (utilisation d'un rapport assez long), et gaz trop ouverts, le remplissage du cylindre est complet ; de plus, le moteur étant chaud et le régime assez lent, les gaz frais ont le temps de se réchauffer durant le temps de compression : le temps de combustion sera donc court. Si l'avance n'est réglée qu'en fonction du régime, elle risque d'être trop importante et le moteur cliquette et peut même cogner. Si l'on coupe un peu les gaz, et si surtout l'on augmente le régime en passant sur le rapport inférieur, le moteur chauffe moins (les gaz frais ont moins le temps de se réchauffer, l'expansion plus rapide des gaz brûlés favorisant également le refroidissement) et l'avance sera correcte : le moteur fonctionnera parfaitement.



Ci-dessus, au milieu, avance nécessaire en fonction du régime et de la richesse de l'émulsion ; une émulsion pauvre exige plus d'avance, ce que confirme également le graphique de droite où l'on lit la vitesse de combustion en fonction du rapport air-essence (1 : rapport correct — 0,5 émulsion riche où la quantité d'air est moitié de la valeur correcte — 1,5 : émulsion pauvre où la quantité d'air est 1 fois 1/2 la valeur correcte).

AVANCE ET REGIME

Jusqu'ici, tous les facteurs que nous avons envisagés sont fixes, invariables, quelle que soit la vitesse à laquelle roule la moto. Avec le régime, il n'en est pas de même : aussi faut-il prévoir, tout au moins sur les 4 temps, la possibilité de modifier l'avance. Ceci se faisait par une manette au guidon : mais de plus en plus, afin de mieux doser l'avance en fonction du régime, l'avance automatique est aujourd'hui adoptée.

Donc l'avance à l'allumage doit varier avec le régime. En effet, quand le moteur tourne plus vite, la vitesse du piston est plus grande : mais comme la durée d'inflammation complète des gaz reste sensiblement la même, il faut donc que l'étincelle se produise plus bas avant le PMH. En estimant par exemple à 1/500 de seconde le temps nécessaire à la combustion totale de l'émulsion, il faudrait 18° d'avance à 1.500 t.-m., 36° à 3.000.

Mais il faut noter que l'avance à l'allumage n'est pas, en réalité, proportionnelle au régime. En effet, à un régime plus élevé, la compression plus rapide des gaz ne permet pas à ceux-ci d'échanger des calories avec l'air ambiant (par l'intermédiaire des parois du cylindre et de la culasse) ; elle les maintient donc à une température plus élevée, ce qui accroît la vitesse de combustion des gaz, donc diminue le temps nécessaire à cette combustion : à partir d'un certain régime, ce sera donc la compression rapide des gaz qui constituera d'elle-même une certaine avance « variable ». On trouvera ainsi, pour une bicyclette 500 cmc. à avance automatique, dont le régime de puissance maximum se situe à 5.800 t.-m., les avances suivantes en degrés en fonction du régime :

- 2 à 6° plein retard ;
- 10° à 1.200 t.-m. ;
- 35° à 2.300 t.-m. ;
- et 40 à 42° d'avance maximum.

Mais même si cette avance à l'allumage ne doit pas varier en proportion linéaire avec le régime, quiconque voudra gonfler son moteur, donc le faire tourner plus vite, devra aussi prévoir la possibilité d'accroître son avance.

L'AVANCE VARIABLE

Au cours de cette longue énumération, nous avons trouvé de nombreux facteurs qui obligent l'avance à être variable suivant la marche de la moto.

Certains facteurs sont sensiblement immuables, dont le plus important, le régime. Le dosage correct de cette avance par le pilote lui-même est très délicat. On opte donc, de plus en plus, et à juste titre, pour l'avance automatique.

Il n'est que d'entendre le nombre de moteurs (voitures comme motos) clique-

tant sur une grande route, ou détonant en côte pour se rendre compte que la plupart des conducteurs ne savent pas doser leur avance manuelle, ne mettent plein retard que pour le départ, puis ensuite gardant une même position de la manette, quel que soit le régime. Et c'est pourquoi l'avance automatique s'impose de plus en plus.

Mais il est d'autres facteurs qui peuvent changer du jour au lendemain, et même au cours d'une même et longue étape (conditions atmosphériques, carburant employé, manière de conduire en côte). Ces facteurs jouant, néanmoins, un rôle moins important que le régime, l'avance automatique suffira amplement dans la majorité des cas. Mais pour certains modèles « sport », dont on recherche le plus grand rendement, un correcteur manuel est le bienvenu, et on le trouvera sur certaines machines « sport » britanniques ou sur la BMW R68.

Ce correcteur manuel, ne modifiant pas l'automatisme de la variation d'avance en fonction du régime, permet, quand nécessaire, soit de tout décaler vers plus d'avance, soit de tout décaler vers le retard.

L'AVANCE FIXE SUR LES DEUX TEMPS

Si l'avance doit varier avec le régime, on pourrait alors s'étonner de ce que la presque totalité des moteurs 2 temps ont une avance fixe. Il n'y a pas seulement là une question d'économie. Après chaque temps moteur, il reste dans le cylindre un peu de gaz brûlés qui viennent appauvrir le mélange de gaz frais arrivant par les transferts. Plus le moteur tournera lentement, plus grande sera cette quantité des gaz brûlés, plus pauvre sera le mélange, nécessitant, ainsi que nous l'avons vu, une bonne avance à l'allumage, puisque brûlant lentement. Par contre, aux régimes élevés, le réchauffage des gaz frais (par la température assez élevée du carter, par la compression rapide, et par les gaz brûlés très chauds qui n'ont guère eu le temps de céder leurs calories aux parois du cylindre et de la culasse), accélère leur combustion et nécessite une moindre avance. Ainsi, ce sont les différents états de l'émulsion aux différents régimes qui constituent en fait une avance à l'allumage « variable » et une avance fixe bien réglée suffit amplement.

Mais, dans ce cas, il faut régler l'avance fixe suivant la manière de conduire et celui qui conduit « sport » devra en donner un peu plus que celui qui conduit « à la papa ». De même, en prévision d'un assez long voyage « pleins gaz », il est indiqué de donner un peu plus d'avance que dans le cas d'une circulation urbaine.

J. B.

Tribune libre

2 Octobre 1954

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 SIGNED, NE SERA PAS PUBLIEE. NOUS PRECISONS QUE LES OPINIONS EMISES ICI PAR NOS LECTEURS NE SAURAIENT ENGAGER LA RESPONSABILITE DE MOTO-REVUE

REPOSE A M. BAZIN

Tout en respectant la liberté d'expression, à laquelle nous sommes tous tellement attachés en France, il est parfois regrettable de voir certains en abuser pour exhiler leur surplus de bile.

Ayant été mis en cause par un de vos abonnés, Monsieur Bazin, dans un article intitulé « Signalisation » (n° 1.203 du 11-9-1954), nous espérons que vous voudrez bien insérer notre réponse. Organisateur du Circuit de Villefranche de Rouergue, nous avons été très surpris de lire les doléances de Monsieur Bazin. Notre système de déviations et sa signalisation sont rigoureusement conformes à la Convention de Genève et sont contrôlés par les Ponts et Chaussées et les Services de Police. D'après des chiffres dûment établis, plus de 500 voitures sont passées ce jour là au carrefour incriminé ; pas une seule plainte en dehors de celle de Monsieur Bazin, et nombreux parmi les conducteurs étaient ceux qui n'ont pas eu le bonheur de faire de longues études comme le protestataire. L'histoire des « cent mètres de plus à parcourir » ne prouve qu'une chose, c'est que Monsieur Bazin s'est perdu dans Ville-neuve, village de 1.000 habitants, où « même si nous n'étions aussi pauvres », nous ne pourrions déceimment installer pour les égarés un panneau à chaque carrefour (soit une cinquantaine pour un seul village), ainsi qu'il nous le suggère. Il ne faudrait tout de même pas en rendre responsable un club qui se dépense sans compter. Un club dont les membres ne disposent pas dans le seul été de trois mois de vacances payées, mais sont pour la presque totalité des ouvriers sacrifiant leurs loisirs et prenant sur leur repos pour travailler à leur circuit. Ayant fabriqué entièrement (parmi d'autres accessoires) 2.630 mètres de clôtures, nous aurions pu fabriquer trois ou quatre pancartes de plus si elles avaient été nécessaires (nous disons bien fabriquer de nos mains, car nous ne nous contentons pas de « faire peindre », étant riches tout au plus d'espoirs avant le Circuit et parfois d'amertumes après, surtout quand la pluie s'en mêle).

Comme tout le monde, nous avons pris (dans notre tout jeune âge) des leçons de dévoués instituteurs, mais nous avons grandi, Monsieur Bazin, et nous connaissons suffisamment notre affaire : si nous manquons de quelque chose, ce serait de bras, mais non de conseils gratuits et stériles.

Pour le Moto-Club Rouergat :

J. ESPEILHAC

Responsable « Plateau »

du 4^e Circuit International du Rouergue
Villefranche de Rouergue (Aveyron)

PSCHITT !

Qui ne se souvient de la polémique soulevée par un « Ce qu'ils en pensent » de Mr Vidal sur la 1.000 Vincent « Black Shadow » ? Des motards clermontois : Messieurs Gidon, R. Emery, J. Masseur, P. Rivet, T. Durand, T. Goleo, G. Astier, T. Bretout et G. Gaillon, lui demandèrent de refaire Aurillac-Clermont en 1 h. 45 (plus de 90 kmh. de moyenne). Après bien des silences et d'éclatantes professions de foi, le dénouement est intervenu, et voici ce que nous a écrit Mr Vidal.

Ayant fait paraître un article sur la 1.000 Vincent Black Shadow, en chronique « Ce qu'ils en pensent » sur le numéro 1.173 du 6 février 1954, j'ai reçu beaucoup de lettres de connaisseurs de motos et surtout de vrais motards sportifs ! qui m'ont offert une invitation si je me trouvais dans leurs parages. Par contre, j'ai été réfuté sur mon article par 10 motards clermontois, qui m'ont lancé un défi sur la performance Aurillac-Clermont, soit 162 kms, en 1 h. 45. Ces motards m'engageaient à verser 20.000 fr. chez un huissier à Clermont. J'ai accepté le pari (voir « Moto Revue » du 1^{er} mai 1954, n° 1.185), depuis aucune réponse. Ayant eu l'occasion d'aller à Clermont deux ou trois fois, j'ai laissé une lettre au siège du Moto-Club Clermontois (10 membres adhérents seulement). Ci-joint lettre laissée à ces 10 motards.

(Dans cette lettre, Mr Vidal rappelle ironiquement les termes du pari, communiquant son n° de compte en banque et doublant la mise qui, de 20.000, passe à 40.000 fr.)

...Environ une dizaine de jours après, j'ai reçu la lettre ci-jointe.

En résumé :

« Nous désirons tenir nos engagements, à condition que la courtoisie, que vous paraissez ignorer, ne soit pas remplacée par la polémique qui est bannie de nos rapports sportifs.

Nous tenons à vous rassurer sur le financement de votre entreprise dans les conditions déjà fixées, qui doivent être suffisantes, puisqu'à l'origine vous ne faisiez pas de votre performance une affaire commerciale. Nous ne sommes pas un club organisateur d'une compétition, ni un casino, pour doubler les mises en cas de victoire.

Lorsque vous serez décidé à entrer poliment en relation avec notre groupe..., veuillez bien nous fixer un rendez-vous et nous étudierons les détails techniques tels que vous les avez décrits dans votre premier article de « MOTO-REVUE ». M'étant rendu au Circuit de Pau, Villefranche, Clermont, Moulin, Bort, etc..., plusieurs motocyclistes lecteurs de « Moto-Revue », intéressés par le pari, m'ont demandé le résultat. J'ai eu des renseignements le dimanche 29 août à Clermont, à la Course de Côte de la Barraque. Eh bien ! ces 10 motards se sont « dégonflés » et surtout non sportifs, ne pensent pas à verser les 20.000 francs mis en jeu.

Lecteurs de « Moto-Revue », à vous de les juger.

Marcel VIDAL,
Aurillac (Cantal).

RESULTATS DE MOTO-CROSS

MOTO-CROSS DE LA SARRE

Le 15 août a eu lieu le premier Moto-Cross international de la Sarre, organisé par le Motorsportclub Saarbrücken. Le mauvais temps pendant toute la semaine et le dimanche matin n'était pas pour faciliter le lancement de ce genre de sport, peu connu jusqu'ici en Sarre. Les spectateurs n'étaient pas nombreux (1.000 environ); néanmoins, il semble que le moto-cross aura ses amateurs en Sarre et il ne reste qu'à souhaiter aux organisateurs du beau temps pour les épreuves à venir.

La première course était disputée par les « Juniores » (jusqu'à 250 cmc.), Desbois (France) sur NSU-OSL, enleva facilement cette épreuve devant Ewig (Allemagne) sur Durkopp.

1. Desbois (France) sur NSU-OSL ; 2. Ewig (Allemagne) Durkopp ; 3. Menigoz (France) Köhler-Escoffier, à 1 tour ; 4. John (Sarre) Monet-Goyon, à 2 tours ; 5. Ludwig (France) Terrot 125, à 3 tours ; 6. Marchand (France) Terrot 125 ; 7. Zeitz (Allemagne) NSU-Max.

Venait alors la classe des « Seniores » (qui possèdent une licence) jusqu'à 250 cmc. Dès le départ, Humbertjean et Vaccani passent en tête ; Vaccani, dans la roue de Humbertjean, ne réussit pas à le

dépasser et remporte une bonne deuxième place.

1. Humbertjean (France) Puch ; 2. Vaccani (France) Dot ; 3. Stregali (France) Durkopp, à 2 tours ; 4. Clément (France) NSU-OSL.

Les « Juniores » (plus de 250 cmc.) passent après le départ dans l'ordre suivant : Costich (France), Geibel (Sarre), Ludman (France), Demoulin (Belgique), Desbois (France), Anselhofs (Belgique), Weber (Luxembourg). Ensuite, chassé-croisé entre Costich et Desbois jusqu'à ce que ce dernier abandonne.

1. Costich (France) BSA ; 2. Godelet (Belgique) BSA, à 4 tours ; 3. Geibel (Sarre), Ifa ; 4. Ludman (France) Royal-Enfield.

Après le départ des « Seniores » (plus de 250 cmc.) se forme un groupe de 4 coureurs qui distancent très vite le gros des autres : Melin, suivi de Ancel, Casola et Gamba ; Ancel ne peut tenir le train ; à mi-course, chute de Casola, puis de Melin. Gamba prend la première place pour... abandonner quelques tours avant la fin. Vaccani, dont la machine avait pris feu, reprend la course ! Bravo, Mr Vaccani ! Un tour avant la fin, Melin dépasse Casola et remporte ainsi cette épreuve.

A noter que Petry, servi par un matériel impropre au cross (350 Ifa, flat-twin), défendit honorablement les couleurs de la Sarre.

1. Melin (France), BSA ; 2. Casola (Fr.) BSA ; 3. Ancel (Fr.) BSA, à 1 tour ; 4. Vaccani (Fr.) BSA, à 2 tours ; 5. Petry (Sarre) Ifa ; 6. Humbertjean (Fr.) BSA ; 7. Vejux (Fr.) BSA.

E. D.

MOTO-CROSS DE ST-CHAMOND

Bien que contrarié par le mauvais temps, ce premier moto-cross du Moto-Club Saint-Chamondais avait attiré de nombreux spectateurs aux « Roches de Langonand ».

Tout au long des 9 épreuves, le public manifesta son enthousiasme et se retira enchanté, car le tracé du parcours permet la visibilité complète de la piste.

Voici les résultats :

Classement général des régionaux : 1. Wolff 4 pts ; 2. Macari 6 pts ; 3. Kretchmer 9 pts ; 4. Ayrolles 11 pts.

Classement général des 350 cmc. : 1. Tiarcelin 4 pts ; 2. Gama 6 pts ; 3. Malbec 9 pts ; 4. Serrato 12 pts ; 5. Tomatis 14 pts ; 6. Charrier 19 pts.

Classement général des 500 cmc. : 1. Besonhé ; 2. Tiarcelin ; 3. Gamba ; 4. Zacharie ; 5. Malbec.

MOTO-CLUB DE PARIS. — Sorties du mois d'octobre.

3 : Forêt de Fontainebleau, Caverne des Brigands, 110 kms. N.7 par Chailly en Bière, Barbizon. Départ Porte d'Italie 9 h. et 13 h. 30.

10 : La Roche Guyon, 150 kms, par Mantes, Bonnières. Passer le pont et D.100. Départ Porte Maillot 9 h. et 13 h. 30.

17 : Point de vue de St-Yon, 80 kms, par N.20, Arpajon, environ 5 kms après Arpajon, prendre à droite la D.26. Passer à Boissy et 2 kms après, prendre la première petite route sur la gauche jusqu'au Point de vue.

SPORT et CLUB

24 : Sortie Camping aux Rochers d'Angennes, 120 kms, par Rambouillet, prendre N.306 pendant 4 kms 500, ensuite le V.O. à droite en direction de Poigny la Forêt. Départ : porte St-Cloud 9 h. et 13 h. 30.

31 : La Croix du Maine, 65 kms. Forêt de St-Germain, par Maison-Lafitte, La Croix de Noaille, 2 kms après la gare d'Achères. Départ Porte Champéret 9 h. et 13 h. 30.

Les réunions du club auront lieu les 1er et 15 octobre à 21 heures. Les isolés sont cordialement invités.

CONCENTRATION DE BONNELLES

La concentration motocycliste de Bonnelles a vu la victoire de Stadmiller, du MC Palaiseau, club organisateur de cette concentration.

Classement : 1. Stadmiller ; 2. Cherrier ; 3. Junal ; 4. Mlle G. Fève.

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)

RENE GILLET

250 R. Gillet an. 1952 b. état 9000 kms prix 135000. Jean SAULNIER 13 rue du Jura, Paris 13^e, le matin.

MOTOBECANE MOTOCONFORT

D45S 8000 k impec. équip. vis. 34 b. rue des Plantes 14^e urg.

175 Motob. nbx acc. 90. Courcelle 45 av. d'Ivry Paris 13^e

125 Motobécane lat. 51 susp. parf. ét. André 68 r Dulong.

Motobécane 175 parfait état. 14000 kms, sacoches et accés. Lelogeais tél. DID. 43-62.

100 Motobécane lat. à roder 30000. André 68 rue Dulong

Motobéc. 125 cul. impec. Bourières 127 r Reuilly 12^e 7 h.

Vds pr cause maladie 125 lat. Motob. 1952 1re main équip. compl. 60000. Visib. matin, soir après 19 h. LEGRAND 63 rue Voltaire, Puteaux (Seine).

PEUGEOT

PEUGEOT 176 TC4 53 5700 kms. Crédit 17 r Pajol P. 18^e

176 TC4 av. 53 9000 k imp. + rem. Fulgur px 135. Delean 79 r des Grands Champs 20^e.

PEUGEOT 125 imp. prix int. MANCEAU 8 rue Gambetta, Noisy le Grand (SO).

Part. 125 Peug. t.b.ét. tan-sad LECLERS GUT. 59-00.

PEUGEOT 175 GS 0 km. MOTO-REVUE 12 r Cléry Paris.

176 Peugeot pf. ét. créd. Claus 64r StDenis Colombes Cha.64-10

JONGHI

Urg. Jonghi 125 équ. ex. ét. 6000 k sacr. 60000 aff. unique Deville 5 av. Sully, Suresnes

TERROT

Urgent Terrot 350 cc 11000 k tr. b. ét. nbx acc. px 115000 Virmont 142 fg St Martin 10^e ts les soirs après 20 h. 15.

Vds c. dble empl. 350 Terrot ét. nf Jammes Arnay le Duc C.d'Or

GULLER

175 Guiller sport ét. nf 150. à déb. Rigallaud, Barbezieux, Ch.

MOTOS ANGLAISES

Matchless 500 twin ty. G9 exc. état 20000 k pneus neufs 270. Ecrire Bertran 9 rue Alfred Laurent à Boulogne (Seine).

Norton course modèle 54 à vdré état neuf au prix de 400000 fr. facilités, GAUCH 8 bd Carnot, Toulouse.

Ariel NH 350 sup. AR f. ar. tél. 15000 k. équip. très belle 185. PLA. 19-64.

Matchless 350 1947 imp. 5 r Chanzy, Le Perreux.

650 BSA 14500 km Chigot 24 av. Faidherbe, Les Lilas sauf vendredi et tous les matins.

PART. à part. vend Matchless 350 culb. f. téles. très bon état + access. prix très int. PIGNOT YES 4 rue Cauchy, Arcueil (Seine).

500 TWIN BSA impec. avec side Précision porteur 350000. 88 r des Rigoles MEN. 90-19

Cause mal. BSA WM20 av. ou ss side Précision. Vaugelade, 19 r Parmentier Vitry s. S.

500 Norton 16H pf ét. px déb. ac. comp. rem. Monoroue. Costella 4 r St Lambert Paris 15^e

BSA 250 C11 53 eq. + acc. Bertoléro 35 r d'Arcueil, Gentilly (Seine) urg.

Sunbeam 500 S7 luxe c. neuve 13000 k. eq. avert. route etc... impec. 270000. tél. Dau. 46-65

NORTON Dominator 53 3 mois gar. access. 260. Crédit Reprise 17 rue Pajol Paris 18^e.

500 BSA culb. 52 t.b.ét. comp. eq. 160. Obe 40-08 sf sam. dim. Choquart 121 bd Ménilmontant

BSA B31 ét. nf + eq compl. Virmoux 5 av. Joffre Ms Alfort

500 Dominator impec. 260 Rep. 250, 350 modernes Per. 60-98

BSA 250 C11 px 150. Cressent 12 r Voltaire, Bagnolet sam.

TRIUMPH 650 début 54, urg. serv. mil. Galichon 7 av. Madrid, Neuilly sur Seine.

BSA 500 star twin 53 impec. Grandfils 1 r Ravin Chartres

Matchless twin G9 mod. 50 imp. 230000. 80 bd Camélinat Gennevilliers.

BSA Star Twin impec. 280. BEAUJOIN 100 bis rue Bobillot, Paris 13^e.

BSA 250 b. ét. 165. rep. 4 cv Vaillant r A.Walter Villeteuse

350 Matchless G3L t. b. état. Capdeville 29 r Duboué, Pau

MOTOS ALLEMANDES

Zundapp KS601 5700 k août 53 abs. c. nve verte solo eq. Tabac 86 av. Michelet St Ouen S.

BMW R25/2 250 cc état neuf visible 16 r du Berger, Montreuil s. Bois (Seine).

TWN 250 rec. parf. ét. px int. 164 bd Davout 20^e Boulogne Tr. belle BMW R5 b. px Périnel 17 r P. Dupont Suresnes

DKW NZ 350 bon état 70000 Meissat 69 r Pascal 13^e urg.

BMW R67 side BMW spc. capote, roue secours, freins parfait ét. CAUSSIN 14 r de Longwy, Thionville (Moselle).

BMW 500 px int. Mol. 78-40 urgent cause départ.

BMW R67/3 7000 k. Casada 48 rue Bobillot Paris 13^e.

BMW R12 pf. ét. 1948 nbx acc. sac. cuir px 150. Luconi 19 r P. de Lozère Mais. Alfort S.

BMW R25 impec. sac. access. tan sad combin. casq. bottes ceintu. DESPAIGNE 2 b. rue du Bocage, Nantes (L-I).

BMW 250 R25/2 ét. nf. Palacin, r St Gilles, Orthez (B-P)

MOTOS AMERICAINES

HARLEY 1200 imp. tte équip. pneus nfs. DURAND 41 rue Carliste. Orange (Vse).

B. S. A. ARIEL SUNBEAM

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

A. CHARRIER

Champion de France vitesse 1936
 SPECIALISTE DES MACHINES ANGLAISES

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

TOUS MODÈLES VISIBLES EN MAGASIN

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

Toutes nos machines
 sont traitées avec REDEX

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

La maison se charge
 de l'immatriculation des machines

AGENCE OFFICIELLE

TERROT

AVENUE FOCH — DIJON
 TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
 POUR TOUTES CYLINDRÉES

FOURCHES TELESCOPIQUES

SUSPENSIONS et AMORTISSEURS
 HYDRAULIQUES pour MOTOS

Modèle déposé - Brevets STAGNI

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



Constructeurs

Le seul spécialiste de l'accessoire de l'équipement

Économiser de l'argent
gagner du temps
en trouvant toujours
le choix le plus renouvelé
de 6.000 articles différents
pour motos-scooters-cyclomoteurs

compétence
honnêteté
régularité

pour vous...
pour votre machine...

ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIÉS

PRIX LES PLUS BAS

Un des exemples de la semaine :
**TABLIER PROTECTEUR
POUR MOTOCYCLISTES**
noir ou marron : 1.595 fr.



MEMBRES DE CLUBS
FAITES-VOUS CONNAITRE

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

Expéditions en province

PRATIQUE
tellement plus pratique

MACOMBYNN 54

BREVETÉ S.G.D.G.



FABRIQUÉ EN
**CORDOUAL
SPORT**

*pour les routes toujours
par tous les temps*

SOUPLE, IMPERMÉABLE, INALTÉRABLE

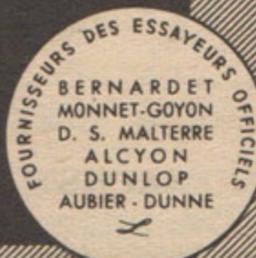
TOUJOURS PROPRE

Se lave à l'eau et au savon

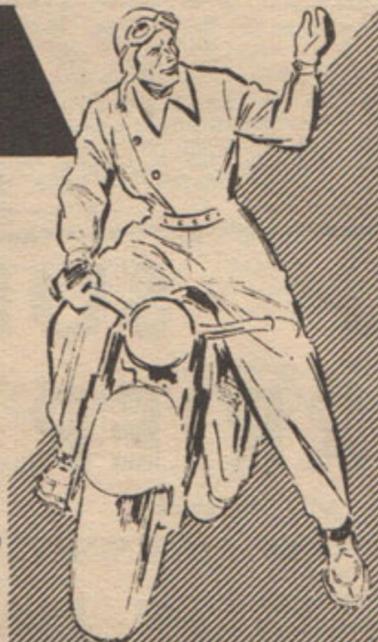
fabriquée en **IMPER-SCOOT**

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

Montée avec véritable FERMETURE ÉCLAIR



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



Un véhicule approprié à
vos besoins ?

RAPIDE
ELEGANT
CONFORTABLE
ECONOMIQUE



RATIONNEL
PROPRE SÛR
PUISSANT
MANIABLE
NERVEUX

NE VOUS **"CASSEZ"** PAS LA TÊTE
CAR NOUS VOUS GUIDERONS DANS VOTRE CHOIX
ET VOUS NOUS REGLEREZ EN 6-9 ou 12 MOIS

125 cmc. culbuteurs - 175 cmc.
Tourisme et Sport - 250 cmc.
Grand Luxe.

D.S. MALTERRE

Scooters 125 et 250 cmc.

BERNARDET

PALOMA

Vélocycle caréné 3 vitesses.

PUCH

175 cmc. Tourisme et Sport.
250 cmc. Sport.

B.S.A.

250 - 350 - 500 - 650 cmc.

TERROT

Scooter 125 cmc. Vélocycle
125 cmc. Utilitaire et Grand
Luxe.

MONNET-GOYON

Starlett carénée. - Vélocycle
125 et 200 cmc. - 232 cmc. Sport.

VISIBLE ET DISPONIBLE :

**GAITE-MOTOS
MONT-PARNASSE**

4, Impasse de la Gaité
DAN. 55-43 PARIS

Ouvert de 9 heures à 20 h. 30
— Fermé le dimanche —

... Et notre gamme
complète de machines
d'occasion également
vendues à crédit.

Demandez-nous la liste com-
plète des machines disponibles
contre 50 francs en timbres.

Part. vd cse mal. Harley 750
T42 imp. bleu chr. acc. px 160.
Avr.39-56 9-18h. sam. dim. exc.

MOTOS TCHEQUES

350 Jawa t. b. ét. sacc. tabl.
housse casq. p. choc Arc. 97-59

JAWA 250 impeccable en con-
fiance GUT. 42-50.

Jawa 350 fin 52 175000. Pinte-
nat 100 r Sadi Carnot, Vanves
MIC. 10-59 après 19 h.

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 250 cross 2 carb. sus. osc.
b. ét. 70. Pollet 11 r Colom-
bier, Orléans (Loiret).

150 Puch imp. eq. compl. hres
bureau Paul LAB. 07-16.

URG. Puch 52 pft ét. tte eq.
av. ou ss rem. Ful. Boudin 14
r Chevreul, Suresnes, vis. tous
ls jrs à 19 h. et dim. mat.

MOTOS BELGES

SAROLEA 4 vit. sél. side Ber-
nardet avion 110. Crédit repr.
17 rue Pajol Paris 18e.

Saroléa avec side 35000 urg.
dép. col. MOREAU 168 avenue
Wilson, St Denis après 7 h.

MOTOS DIVERSES

Crédit Total Motos Scoot. 157
av. du Maine SEG. 26-40

Ultima 125 neuve 65. 4 vit.
Aumigny 176 rue de Paris, Vil-
leneuve Saint Georges.

Vends 175 Motobécane bon état
scooter Motobécane 3000 kms.
T. 315 Montgeron.

Guzzi 250 Gambalunghino der-
nier modèle moteur juste refait
usine. GUERIN Motos, An-
goulême tél. 13-70.

Triumph Tiger 100 alu 225.
Royal Enf. 350 Bullet 190.
BSA B31 1962 180.
AJS 350 c. neuve 225.
Norton Domin. 1953 osc. 300.
BASELIS 229 r Solférino, Lille
(Nord) Tél. 53.91.70.

SANS PREMIER VERSEMENT

Paiement en 6-9 et 12 mois
150 MOTOS SOLDEES
1/3 cpt. Solde 6-9-12 mois
Ariel 350 cc culbuteur 48 125.
Ariel 500 cc culbut. 50 230.
BSA A7 500 cc twin 52 240.
BSA 250 cc 51 culbut. 130.
BSA Golden Flash 52-53 275.
BMW R51/2 side Précision
Csepel 250 cc 53 160.
DKW 350 cc NZ 130.
Indian 500 cc scout 85.
Jawa 350 cc bicylindre 175.
Jawa 250 cc cme nve 130.
Motobéc. 125 cc 52 53 70.
Motobéc. 175 culb. 52 53 100.
Norton 16H 5 cv révisée 90.
NSU 5 cv culbut. 190.
NSU 200 cc 53 nve 190.
R. Gillet 500 et 750 dep. 70.
Triumph 650 twin 52 300.
Terrot 4 cv télesc. 110.
Lambretta 53 cme nve 115.
Scooter Terrot 54 nf acc. 100.
AUDEGEAN 10 r Apennins-17e
M° Brochant. MAR. 74-22

Raison travaux

Liquide. Crédit immédiat
Gnome X et AX2 avec 20000
R. Gillet 750 et 1000 av. 20000
Monet 350 et 500 avec 25000
Terrot 350 et 500 avec 25000
Indian 500 et 1200 avec 25000
Peugeot 350 ts types av. 25000
Norton 16H orig. avec 30000
DKW 350 et NSU 250 30000
Motobéc., Horex, Victoria, etc.
Remise spéciale 10 % à régl.
comptant.
ST-PIERRE MOTOS, 47 bis,
av. de Clichy 17e (fond cour
côté cinéma).

PENDANT LE SALON

A tout client acheteur de pro-
vince, remboursement du
voyage à 50 % (SNCF).
1000 René Gillet side 85.
800 Gnome Rh. side 50-65-75.
750 BMW R12 125-140.
750 BMW R75 side 120.
750 BMW R71 210.
750 BMW R73 195-220-230.
650 Golden BSA fin 53 255.
500 Gillet Herstal 1963 235.
500 Terrot RGST c. nve 160.
500 Motobécane culb. 75.
500 BSA culbut. side 125.
500 BMW R51 235.
600 BMW R67/2 340.
500 BSA culbutée 80.
500 Zundapp K500 125.
500 Terrot RSSE 75.
350 BMW R35 impec. 110.
350 Terrot télesc. c. nve 125.
350 Peugeot P. 112 55.
350 Jawa 155.
250 BSA 145.
200 Standard c neuve 95.
175 Motobécane Z3C 75.
150 Peugeot 55.
125 BSA 105.
125 Terrot ETD 95.
125 Peugeot télesc. 65.
125 Vespa scoot. 53 c. nve 105.
100 Corgi scoote. pitant 45.
Sidecars Précision 1 pl. 1/2.
Sides toutes marques.
Starlett disponibles.
Voitures. Georges Irat et 203
découvrable 51, avec repr. moto
Crédit 12 mois.

MOTO-RECORD

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

SCOOTERS CYCLOMOTEURS

Cyclo Motobloc fche élas. fr.
tamb. 45 kmh t.b.ét. 22000.
Pianta 30 r St Louis Versailles
Lamb. 54 2000 k tt eq. px int-
soir ap. 7 h. sam. jusq. 11 h.
Le Magueresse 44r Letellier 15e
Bernardet 125 cc Ydral ac. t.b.
px 60000. Besle 11 r Saury,
Versailles Men. 04-40 hres bx.

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.

Rosengart moteur Adler tract.
avant, 5 places, état impeccable.
prix intér. BOT. 65-10.

PRIMA 4 sport 40 décapot.
6 CV Juva 4 c. 1. mot. neuf
11 BL perfo. décapot. 5 pl.
13 CV Ford V8 72 cabr. 5 pl.
Delahaye Coach Chapron t. o.
Créd. repr. motos récentes.
Audegean 10 r d. Apennins 17e
Métro Brochant. MAR. 74-22

ON DESIRE ACHETER

Ch. mag. dynamo Noris b. ét.
f. of. Martin 3 r Ebelmen 12e

Achète comptant

toutes motos et vélomoteurs,
Scoot. Vespa, Bernardet, etc.
Thierry 19 r des 2 Communes
Montreuil (samedi seulement).

ACHETE motos, 125, scooters
Paiement immédiat

FAURIE, 8 av. de St-Ouen,
Paris. S'adresser au fond de
la cour.

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

Part. ach. Solex Ség. 41-70 et
dem. 11-94 de 8 à 18 h.

PAIE COMPTANT

Machines récentes
SCOOTERS
VELOMOTEURS
MOTOS
Delaire 4 imp. Gaité Dau. 55-43

ECHANGES

ECHANGE Crédit Reprise
vélot et motos ctre toutes
voit. Hurni 38 r Saussure 17e

Aronde 53 14500 k. prix in-
tér. Reprendra moto 125 à
500 récent. Vidal Roq. 03-47.

DIVERS

NE CHERCHEZ PLUS
Toutes pièces Gnome Rhône
CV2 Super Major X AX2 Juni.
Expédition province
Réparation par spécialiste
Ech. Vente Lutèce Motos 29
r Geoffroy St Hilaire, Paris

A LIQUIDER

Stock de pièces nves et occas.
roues, moteurs, boîtes, arbres
à cames, pignonnerie, etc.
Magnétos Lucas.
PAR LOTS OU A L'UNITE
DELAIRE 4 impasse de la
Gaité Paris Danton 55-43.

GARAGE GRATUIT

3 mois et garant. à tt ache-
teur de motos occas. ou nves
20 occasions disponibles. Cré-
dit Repr. 17 r Pajol P. 18e

SONNEZ A LA BONNE PORTE
pour avoir un

Bon et Beau Vêtement Cuir
ou pour remettre à neuf les
cuirs défraîchis
Toutes teintures sur cuirs
RIEN N'EGALE VIE-CUIR
16 r G. Bonnac, Bordeaux et
81 rue St Maur, Paris, 11e
Catalogue sur demande

EMPLOIS

Usine Ouest demande : Dessi-
nateur-projeteur, préfér. Ingé-
nieur expérience moteurs 4 tps
genre Dyna, Citroën 2 CV mo-
tos culbut. Ecr. N° 14371 Pu-
blicité, 36 ter, r. Tour d'Au-
vergne, Paris, q. tr.

FONDS DE COMMERCE

Urg. vends fonds de commerce
SARL motos scooters grandes
marques, meilleur emplacement
Paris avec ou ss appt. Ecrire
MR n° 1206.

AGENCE OFFICIELLE :

BSA ARIEL SUNBEAM

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

SUNBEAM S 7 - S 8 — ARIEL tous modèles

Nos machines sont livrées immatriculées

Renseign. : réponse 45 francs en timbres

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

CRÉDIT : 6 - 9 ou 12 MOIS

Passez vos commandes immédiatement pour avoir la certitude d'être livré à la saison prochaine

Station-Service
officelle
STERVA



MOTO-VANVES-SPORT

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

Concessionnaire : MORS-SPEED — BERNARDET

Agence : ALCYON — BABYMOTO — CAZENAVE

DREVON — PALOMA — PUCH

Station-Service : SACHS - VAP - YDRAL - DELL'ORTO

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

Royal Enfield

(Toutes pièces neuves et d'origine)

Agence Générale Exclusive

Ets Pierre PSALTY

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

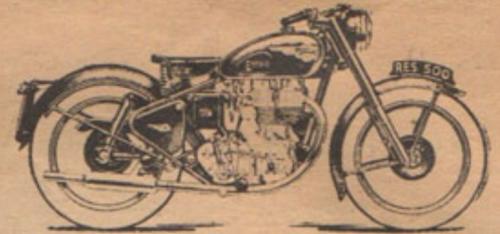
LA MOTOCYCLETTE

— Sure

— Solide

— Rapide

Economique



PARIS-NORD-MOTOS

Agent Officiel

au service de
4 grandes marques

Geugeot
BSA **TERROT**
GNOME RHONE

Pièces détachées
Tous Accessoires **VENTE À CRÉDIT**

Atelier de Réparations

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

LE CASQUE



Modèle
Sport

à bourrelet

A calotte métal léger
à haute résistance

IMPERFORABLE AUX CHOCS

Vente exclusive aux grossistes



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

CONCESSIONNAIRE
EXCLUSIF

TERROT

LIVRAISON IMMEDIATE **250 cmc**

VENTE A CREDIT
12 MOIS

Réparations rapides
Station

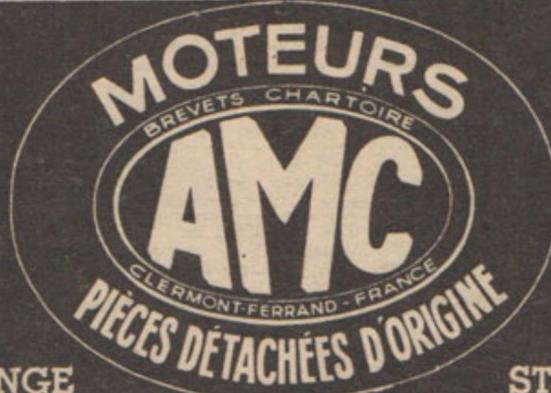
de la **Résidence**

Service SHELL

Pierre ROUTOURE

42, av. du Mal Foch
CHATOU (S.-O.)

Tél. : PRIncesse 29-96



PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
ECHANGE MOTEURS — CYLINDRES — EMBIELLAGES
STANDARD
Expéditions immédiates

— Société F.C.R. —

14, rue Anatole France - PUTEAUX (Seine)
Tél. : LONGchamp 32-63 C.C.P. PARIS 8595-95

MOTOBECANE

Livraison immédiate
de tous modèles

Stock pièces détachées
Réparations

STATION SERVICE

" **MOBYLETTE** "

BLANCHE AUTOS-MOTOS

33, R. de Douai, PARIS-9^e
à 100 mètres du métro BLANCHE

HARLEY - DAVIDSON

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

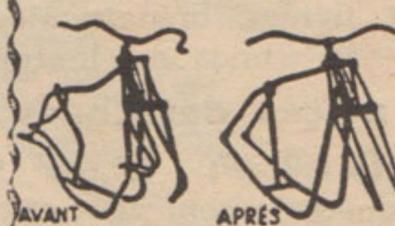
Stock pièces détachées DOR. 49-42

Echange Standard Complet
REALÉSAGES EMBIELLAGES

REPARATIONS

REVISIONS

APRES AGRANDISSEMENT : Ristourne aux anciens clients



LE CADRE RÉNOVÉ

Réparations réservoirs. Fourches
télescop. Travail rapide et soigné

R. BONNOT

172 - 174, Rue de Romainville

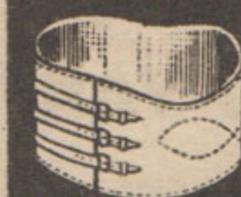
MONTREUIL (S.) - AVR. 41-55
Expéd. gare Vincennes-Fontenay



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

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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



sur demande indication
de nos dépositaires

MOTO-CEINTURES

MARQUE DÉPOSÉE

POUR VOTRE SANTÉ

FRANCE - ÉLEGANCE - Fabricant
20 bis rue des Jumeaux · TOULOUSE ·

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

Les Etablissements BEAUSOLEIL

9, rue St-Sabin - PARIS-11^e — 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 vélomoteurs
de toutes marques révisées ou non (depuis 20.000 fr.)
Envoi liste motos contre 15 fr. en timbres.

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

D.K.W. — B.M.W.
N.S.U. — ZUNDAPP
PUCH — VICTORIA

etc.

PIECES ADAPTABLES

de notre fabrication

Vente — ACHAT

Motos — Epaves

Réalésage - Embiellage

Pièces à la demande

CRUPDA

21, r. Monge, Puteaux

Tél. : LON. 02-63

La bibliothèque du "motorisé"

La spécialité des Éditions de Moto-Revue

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



Prix : 750 fr. (par poste 850)



Prix : 495 fr. (par poste 547)



Prix : 500 fr. (par poste 545)



Prix : 525 fr. (par poste 580)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

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

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

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

MOTOBECANE 125 lat.
Prix : 355 fr. (par poste 405 fr.)

MOTOBECANE 125-175 culb.
Prix : 460 fr. (par poste 510 fr.)

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176
Prix : 475 fr. (par poste 520 fr.)

GNOME-RHONE
Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C
Prix : 465 fr. (par poste 515 fr.)

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



Prix : 490 fr. (par poste 537)



Prix : 410 fr. (par poste 455)

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

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

CARNET DE BORD du Motocycliste : 60 fr. (franco 80 fr.)
RELIURES : 350 fr. (franco 425 fr.)

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



Prix : 485 fr. (par poste 535)



VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

UNE VERITABLE ENCYCLOPEDIE

FONCTIONNEMENT : Cylindre, piston, bielle. Introduction de la charge. Explosion et échappement. Le cycle Beau de Rochas. Distribution.

CARACTERISTIQUES D'UN MOTEUR : Résistance à l'usure. Refroidissement. Mouvement des gaz. Chambres d'explosion. Equilibrage. Silencieux.

DISTRIBUTION : Différentes distributions.

GRAISSAGE : Systèmes de graissage. Superhullage.

CARBURATION : Poids et volumes. Divers types. Les éléments d'un carburateur à aiguille. Carburateurs américains. Démontage. Réglages. Pompes de reprises. Filtres à air. Les réglages.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE : Le magnétisme. Allumage par batterie, par magnéto. Magnétos à induit fixe. Volant magnétique. La dynamo. Dynamo à régulateur de tension, à rupteur. Accus. Installations électriques. L'ampèremètre. Eclairage. Avertisseurs.

LE DEUX TEMPS : Fonctionnement. Les moteurs à balayage en équilibrant. Décalage des périodes.

POLYCYLINDRES : Polycylindres à 4 temps. Flat-twin, 4 cylindres, 2 cylindres jumelés, polycylindres.

TRANSMISSION : Différents types de transmissions. La chaîne. Chaînes secondaires, primaires, pour dynamo et magnéto. Bloc moteurs et semi-blocs. Boîte de vitesses séparées.

CADRES, SELLES, SUSPENSIONS et GUIDONS : Les suspensions. Selles. Guidons. Montage élastique du moteur.

LE CHOIX D'UNE MACHINE : Groupes auxiliaires. Cyclomoteurs. Motos miniatures, légères, moyennes. Surpuissance. Grosses machines. Scooters. Utilitaires. Minicars. Racers 500.

ENTRETIEN : Entretien courant. Les chaînes. Décalaminages. La transmission. Les freins. Révision annuelle. Vérification du cadre. Réparations importantes. Conduite. Pannes. Difficultés de mise en marche. Ratés. Grippages et serrages. Le moteur chauffe. Ce que nous devons emporter.

Prix : 750 fr. (par poste 850)

Technique et pratique des CYCLOMOTEURS

*Est demandé par tous les
acheteurs de CYCLOMOTEURS
Cet ouvrage permettra de se faire
une juste idée de tout*

Avant-propos. - Un rapide historique du cyclomoteur. - Le renouveau du cyclomoteur. - Le rendement du cyclomoteur. - Le cyclomoteur moderne. - Comment choisir sa machine. - Le moteur : a) Principe de fonctionnement (moteur 2 temps et 4 temps). b) Construction. - Organes essentiels. c) Organes connexes : carburation et allumage. - La Transmission. - La partie cycle : a) Cadre ou châssis. b) Suspension AV et AR. c) Roues, pneus et freins. - Accessoires et équipements. - Entretien et Réglage. - Le cadre. - Le moteur (graissage). a) comment empêcher le coke de se former. b) le décalaminage. - Vérification de l'état mécanique. - Remontage du moteur. - Entretien des organes annexes : a) Carburateur. b) Allumage. c) Organes de transmission. d) Nettoyage. Conduite. - Conclusion. - Les pannes possibles et leurs remèdes.

Prix : 495 fr. (par poste 547)



Ces ouvrages sont édités
et en vente à :

**Moto
revue**

12, Rue de CLERY, 12
PARIS-2^e