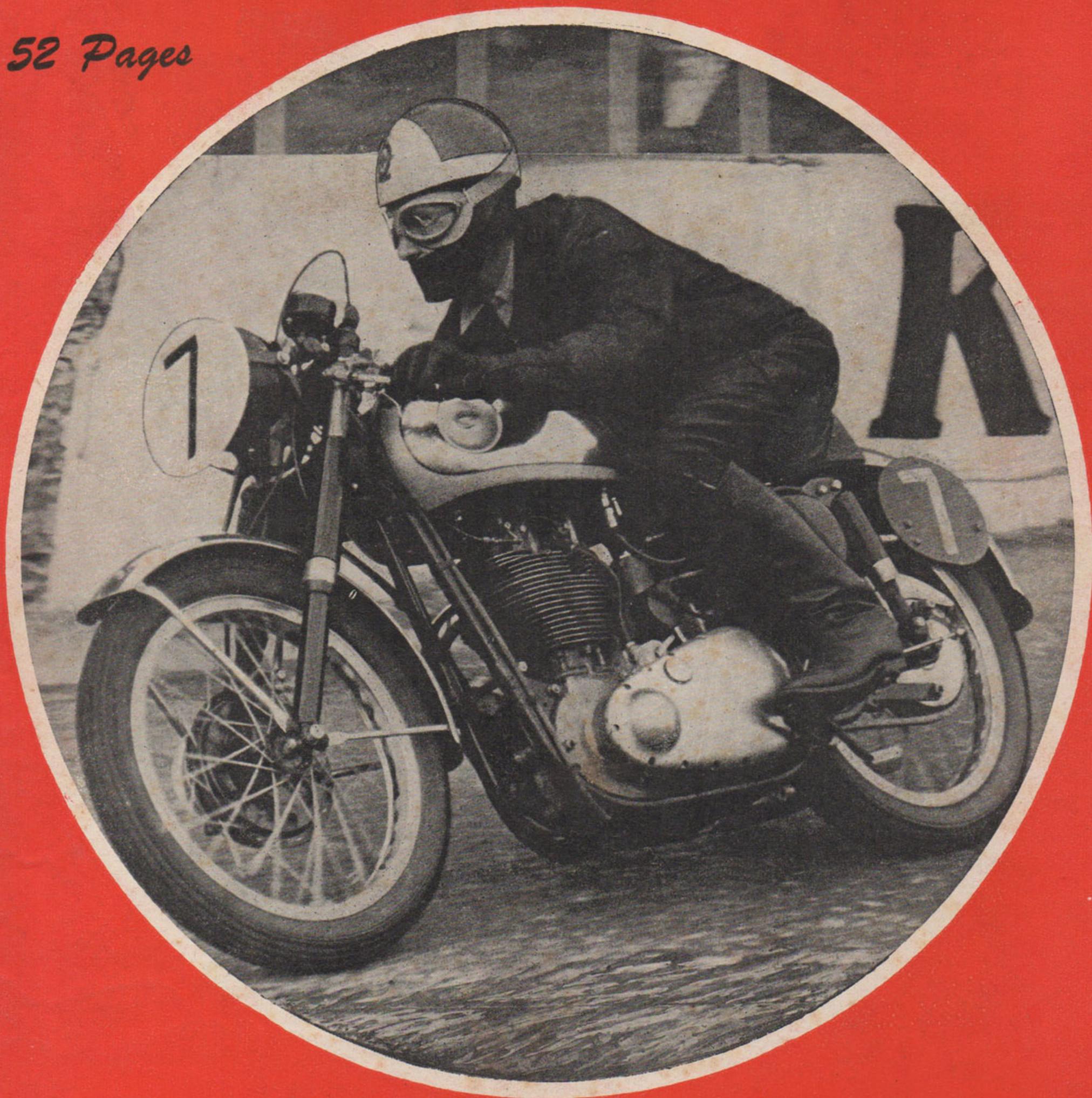


Moto revue

43^e ANNEE. — 18 JUIN 1955. — N° 1.243
Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

ESSAI Sides
B M W R 25-3
et R 51-3

52 Pages



B.S.A. remporte une fois de plus le Clubman
Tourist Trophy en 350 et 500 cmc. (Ici : Dow).

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.)
L'ARONDE
 Prix : 625 fr. (par poste 670 fr.)
2 CV CITROEN
 Prix : 610 fr. (par poste 660 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.).

RELIURE pour 24 N° : 350 fr. Franco 450.
 Les 2 pour l'année : 600 fr. Franco 700 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)

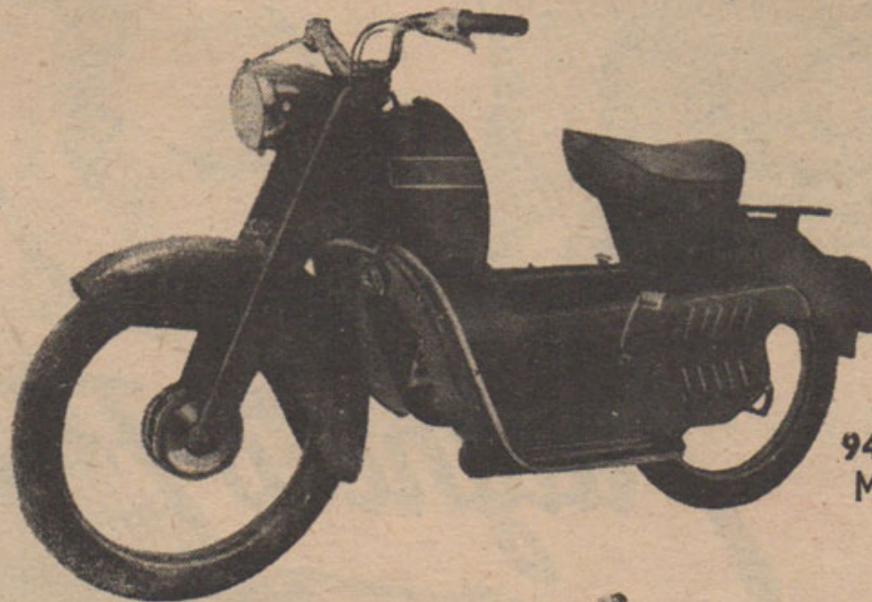
la meilleure garantie
d'une qualité parfaite

RIVA-SPORT INDUSTRIES



Sulky

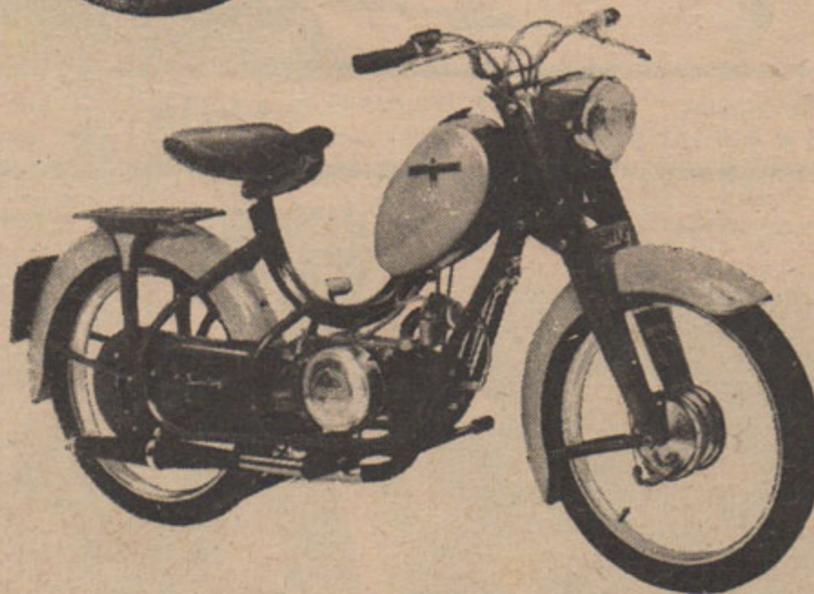
SCOOTER LÉGER
CONFORTABLE ET RAPIDE
100 cm³ 2 Temps 3 Vitesses



94.900 + taxes locales
Moteur AMC Mustang

Sulky Sporting

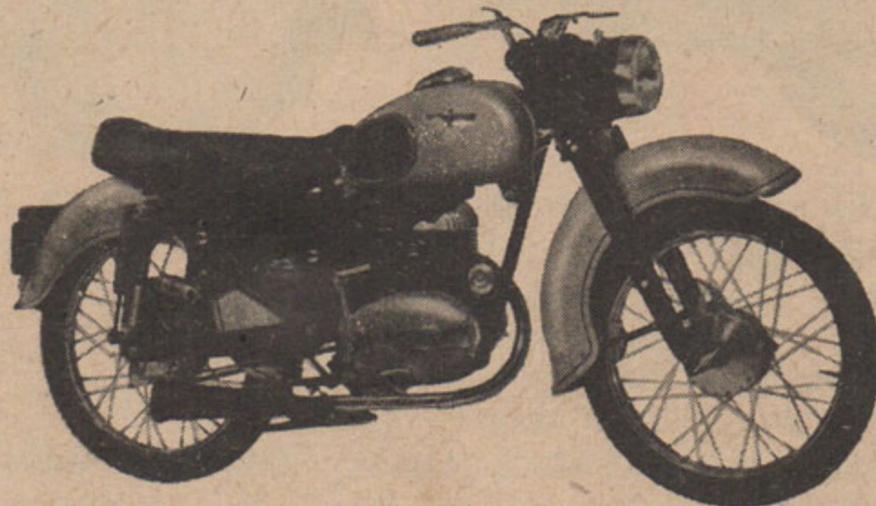
VERSION SPORT DU SULKY
100 cm³ 2 Temps 3 Vitesses



87.900 + taxes locales
Moteur AMC Mustang

RSI 200 GS

UNE MOTO JEUNE ET SPORT
200 cm³ 2 temps 4 vitesses



176.900 + taxes locales
Moteur VILLIERS

125 N

125 cm³ 2 T. 3 Vit.
TYPE UTILITAIRE

125 4GL

125 cm³ 2 T. 4 Vit. TYPE LUXE

RIVA-SPORT INDUSTRIES

S.C.C.M. - 14-16-18, Rue de Madrid - VICHY - Tél. 54-33 et 54-34
USINES à VICHY (Allier)

SERVICE EXPORTATION: 134, Avenue de Malakoff - PARIS (16^e) - Tél. KLE. 69-14

DÉPOTS-SERVICE: PARIS - 134, Avenue de Malakoff (16^e) - Tél. KLE. 61-80

ROCHFORD - 15, Rue Lafayette - Téléphone 761

AGEN - Rue Jegun de Marans - Téléphone 10-62

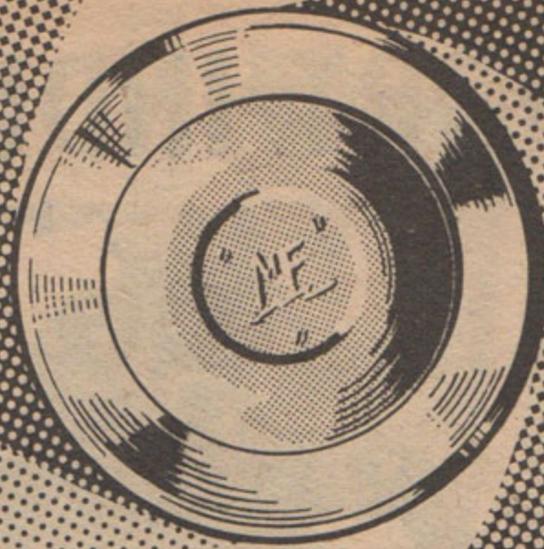
MARSEILLE - S.C.D.I., Rue Falque (6^e) - Tél. DRagon 08-21

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

au service de

**LA TECHNIQUE
LA QUALITE**

Commutateurs simples
Commutateurs combinés,
code - route - avertisseur
Contacts à clé
Bobines huile
Mano pression huile
Faisceaux fils - Canalisations
Régulateurs - Disjoncteurs



Volants magnétiques
Magnétos
Magnétos dynamos
Alternateurs
Dynamos éclairage
Dynamos en bout d'arbre
Dispositifs allumage batterie

Magnéto-Franco

Pub. BULLY.

DRESLER

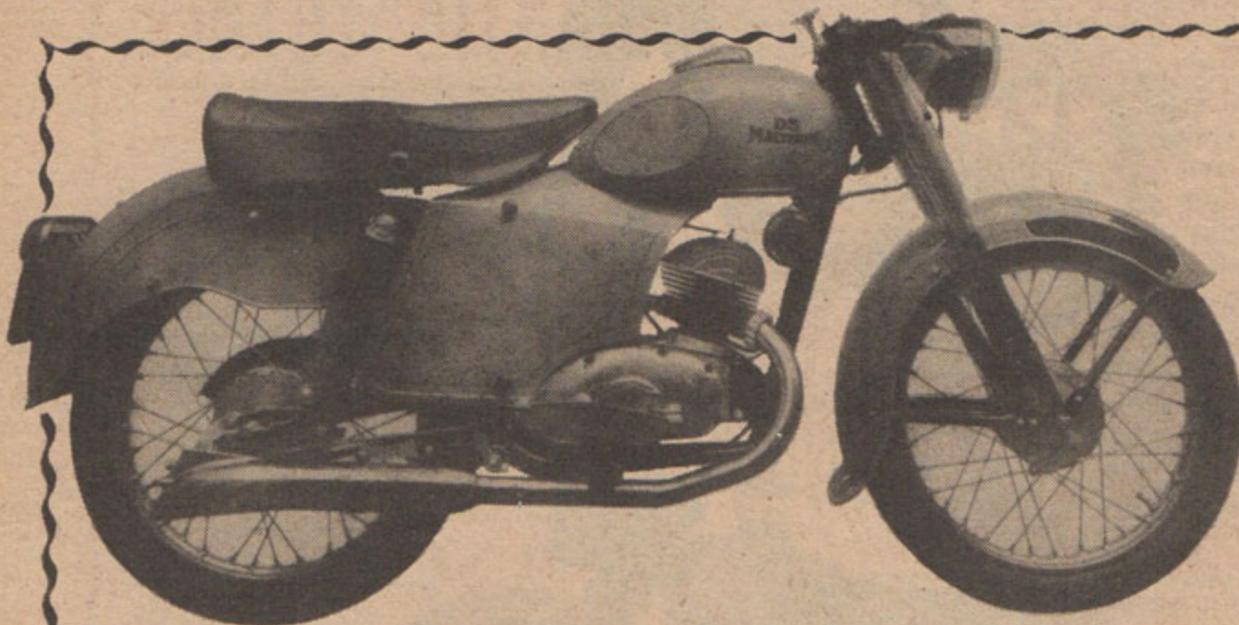
SIÈGE SOCIAL
USINES & BUREAUX

93 ROUTE D'HEYRIEUX
TÉL PA 25-61 (3 lignes)

LYON

MAGASINS DE
VENTE A PARIS

42 RUE BRUNEL (17°)
TÉL ETO 45-00



D.S. MALTERRE
SPORT et TOURISME

*vous présente
ses modèles 1955*

125-175 YDRAL : Fourche télescopique. Suspension arrière oscillante. - Carénage.

125-175 YDRAL (version sport) : Fourche télescopique. - Suspension arrière oscillante. - Garde-boue flasqués. - Moyeux-freins centraux. - Guidon sport. - Selle biplace.

125-175 A.M.C. : Fourche télescopique. - Suspension arrière oscillante. - Carénage.

125-175 A.M.C. (version sport) : Fourche télescopique. - Suspension arrière oscillante. - Garde-boue flasqués. - Moyeux-freins centraux. - Guidon sport. - Selle biplace.

250 A.M.C. : Moteur type 55 ACT. - Fourche télescopique. - Suspension arrière oscillante. - Version sport et tourisme.

EXPOSITION DE TOUS NOS MODELES : 42, BOULEVARD DE LA BASTILLE

CREDIT : 6-9-12 MOIS

42, Boulevard de la Bastille

**D. S.
MALTERRE**

AGENCES DISPONIBLES

PARIS (12°) — DID. 55-38

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

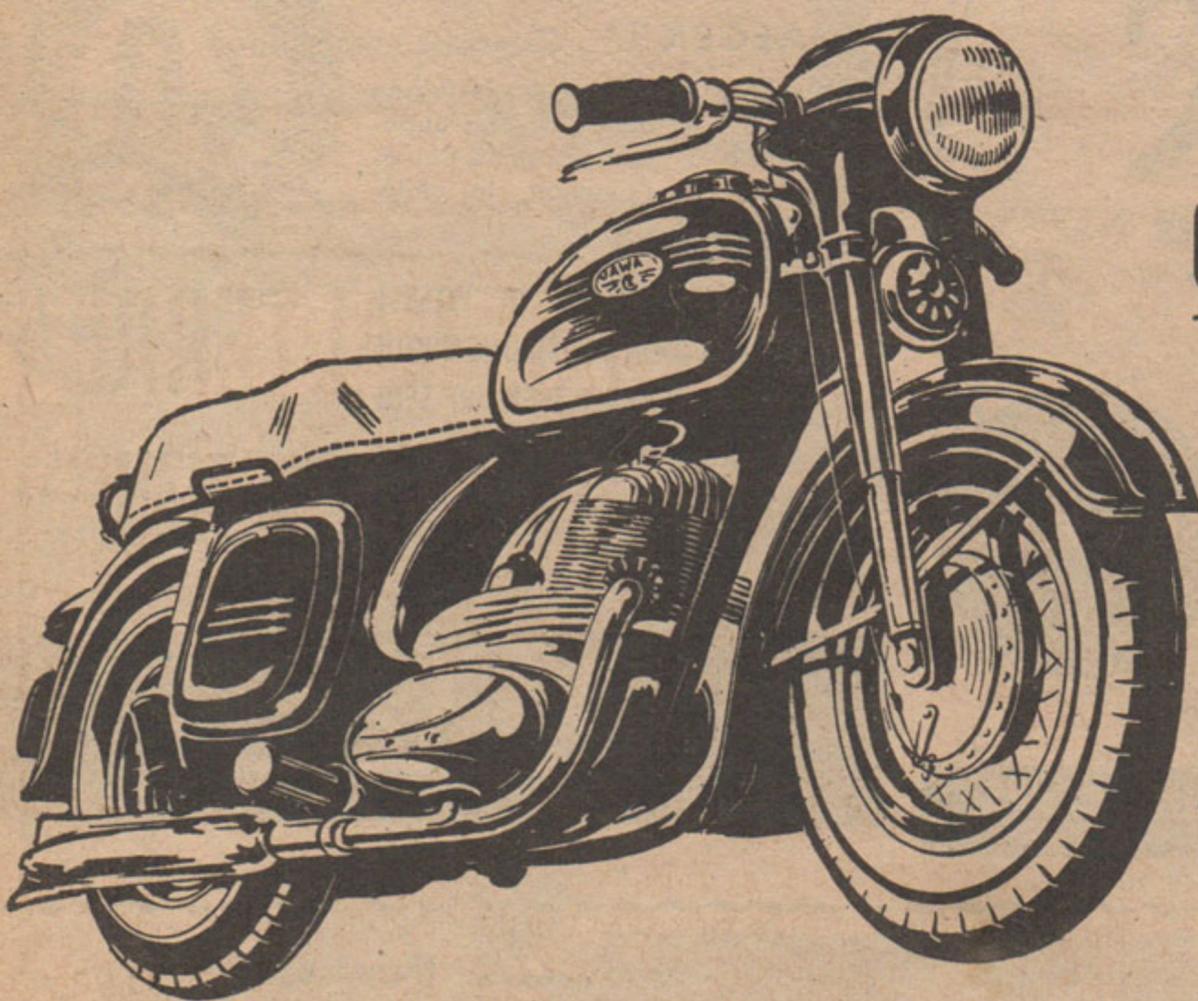
A l'occasion de la 500.000^e machine !

Nouveaux prix JAWA

250 cc. : 219.500 f. + taxe locale

350 cc. : 249.500 f. + taxe locale

avec double-selle et repose-pieds arrière



GARANTIE TOTALE

6 MOIS

**PIECES ET
MAIN D'ŒUVRE**



*Commandez-la immédiatement pour partir en vacances
chez un de nos 200 agents*

CREDIT 18 MOIS - RÉPRISES

Ets J. POCH, 127, Av. du Roule - NEUILLY-s/-SEINE - MAI. 61-70

A. CHARRIER

Champion de France Vitesse 1936

2 MAGASINS : Téléph. : VIL. 17-38
28, rue Davoust, 28 Métro : Hoche et
43, av. Ed. Vaillant Porte de la Villette
PANTIN (Seine) Autobus 170 et 130

STOCK PIECES DETACHEES — EXPEDITION CONTRE REMBOURSEMENT

— ATELIER SPECIALISE POUR L'ENTRETIEN ET LA GARANTIE —

LIVRAISON DE SUITE **CREDIT** en 48 heures — 6 - 9 - 12 - 15 MOIS

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

BSA ARIEL

JAWA TERROT

TOUS MODÈLES EN MAGASIN

MACHINES DE CROSS ET DE CIRCUIT

MOTOS EXIGEZ les ACCESSOIRES **VELO MOTEURS**

AMAC

CARBURATEURS
GUIDONS
POIGNEES TOURNANTES
MANETTES, LEVIERS
EPURATEURS D'AIR
ROBINETTERIE
TRANSMISSIONS
etc...

CYCLO MOTEURS En vente chez tous les Motocistes **SCOOTERS**

STATION-SERVICE AMAC 21, rue Collange, 21
LEVALLOIS (Seine)
Tél. : PER. 06-02

Vous devez avoir un indicateur de vitesse !

ART. 173. DÉCRET DU 10 JUILLET 1954

"JAEGER"

La grande marque spécialisée dans la fabrication des appareils de contrôle pour l'automobile, l'aviation, la moto.

PRÉSENTE

son INDICATEUR DE VITESSE avec COMPTEUR KILOMÉTRIQUE DEUX APPAREILS EN UN SEUL

LA GARANTIE D'UNE TECHNIQUE ÉPROUVÉE
Modèles pour chaque type de moto, scooter ou vélomoteur
Pose facile sur guidon, fourche, potence, ou dans le phare.

en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires



JAEGER

2, RUE BAUDIN - LEVALLOIS - PERRET

S.Y.L.V.A.N.I.A.

Ses Cycles, Cyclomoteurs et

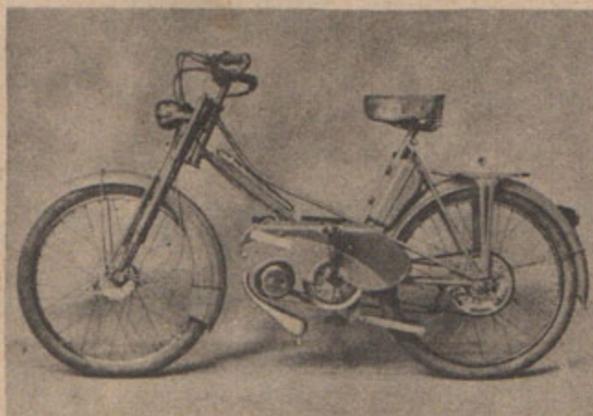
Motos se recommandent par :

LEUR LIGNE, LEUR PRIX

ET LE SERIEUX

DE LEUR FABRICATION

« SYLVANIA »



S.C.M.S.

34, Bd de Clichy - PARIS-18^e
Métro Pigalle CLI. 19-83

AGENTS DEMANDES

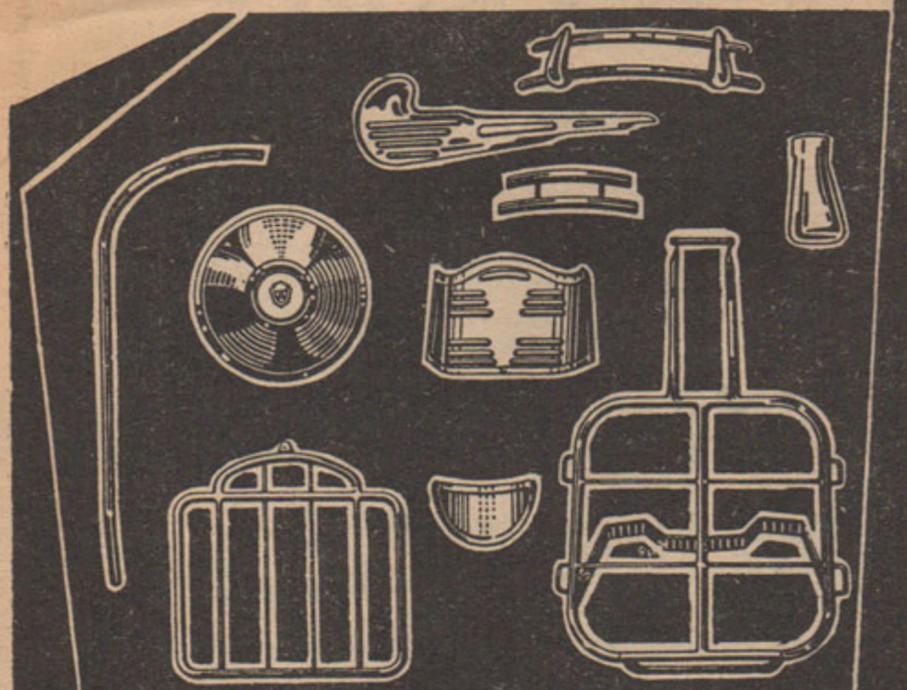
La bonne fabrication Française

Lubrification exclusive
MOTUL MIX-COURSES

« MONECLAIR »

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

*Scooteristes
voici quelques-unes des créations 1955
POUR LES SCOOTERS PEUGEOT*



que vous présente :

EXIGEZ LA MARQUE "LES BÉLIERS"

ARDOR
ACCESSOIRES

VÉRITABLE LABEL DE QUALITÉ ET D'ÉLEGANCE

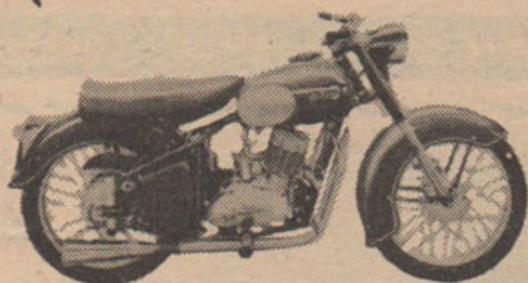
VENTE EXCLUSIVE, EN GROS :

136, AVENUE DE MALAKOFF - PARIS XVI

PUB. STORA

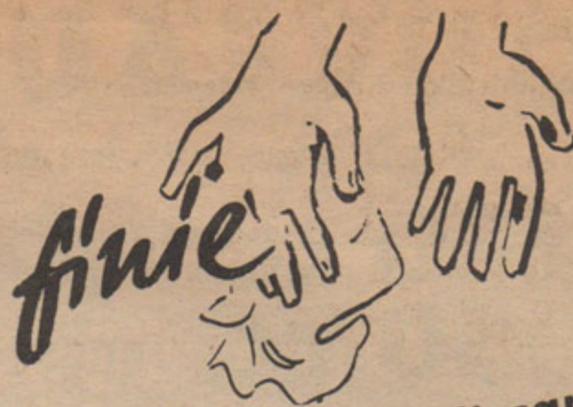
Moto de grande classe

Moteur 175 YDRAL
Moyeux centraux
Suspension AR par
amortisseur télescopique



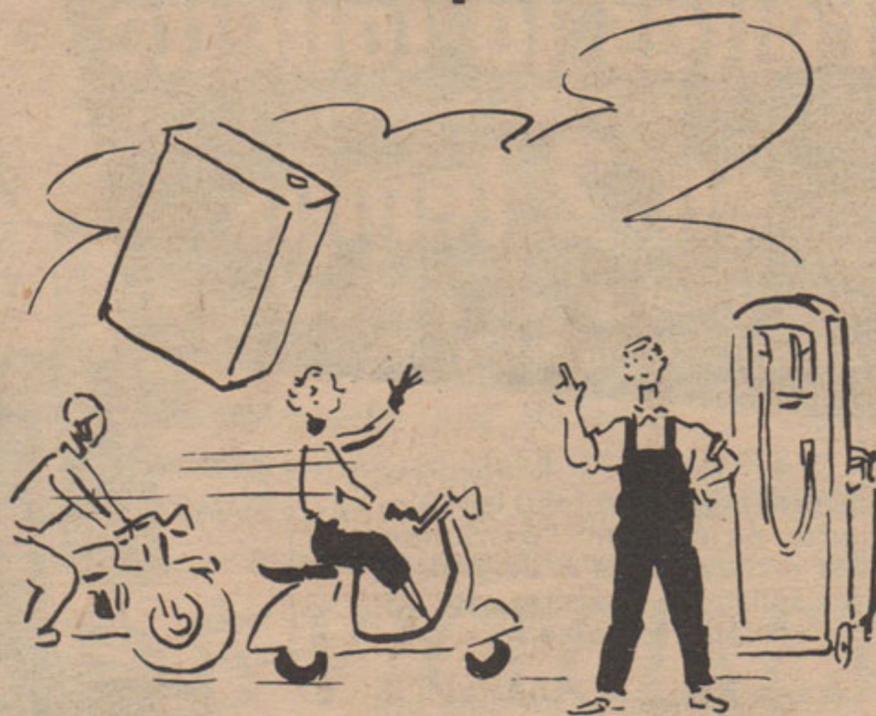
Moto GYL Sport

GITANE MACHECOUL
Loire Inf.
Tél. : 39



la fastidieuse et salissante

"étape-bidon"...



Le Mixer

distributeur-doseur
pour carburant 2 temps,
vous débitera
le mélange homogène
essence-huile directement,
au dosage exact que vous désirez.

Le dosage se fait sous vos yeux,
en un clin d'œil,
sans éclaboussures.

Arrêtez-vous au prochain *Mixer*

ASTER

6, rue Baudin, IVRY (Seine), Tél. ITA 37-04

NOUVEAUX PRIX JAWA

Pour vos vacances, commandez sans tarder votre

250 cc. avec double-selle et **219.500 f.**

350 cc. repose-pieds arrière **249.500 f.**

(plus taxe locale)

à la station spécialisée **S.I.D.A.M.** 8, rue Fourcroy, PARIS-XVII - WAG. 52-62

Faites la toilette de votre Scooter en 2 temps

selon la méthode Johnson adoptée par les automobilistes du monde entier.

1° Johnson's Rénovateur (Carnu) nettoie à fond les peintures en enlevant l'oxydation, les taches d'huile et de graisse, les salissures, insectes, etc... et lustre votre carrosserie.

2° Johnson's Car-Plate protège les peintures et les chromes. Dépose en séchant une fine pellicule protectrice, étincelante et persistante, sans que vous ayez à frotter.

Bidons pour 3 applications :
Rénovateur : 140 Frs
Car-Plate : 180 Frs



ELVINGER 3334

JOHNSON



SILENCIEUX WILMAN

1^{er} toujours et partout!



Classés 1^{er} dans tous les concours de silencieux en France et à l'étranger
(T. C. F. - F. M. S. BERNE - F. F. M. PARIS)

TOUTES LES PREMIÈRES PLACES DANS TOUTES LES CATÉGORIES

au dernier concours de la F. F. M. Juin 54
sur 27 appareils concurrents

RÉSULTATS : SILENCE PARFAIT AUGMENTATION DE PUISSANCE PAR RAPPORT A L'ÉCHAPPEMENT LIBRE

Sur cyclomoteurs: augmentation maximale 15,5 %
AUGMENTATION MOYENNE 14%

22% D'ÉCONOMIE D'ESSENCE

ESSAIS EFFECTUÉS PAR L'U. T. A. C.

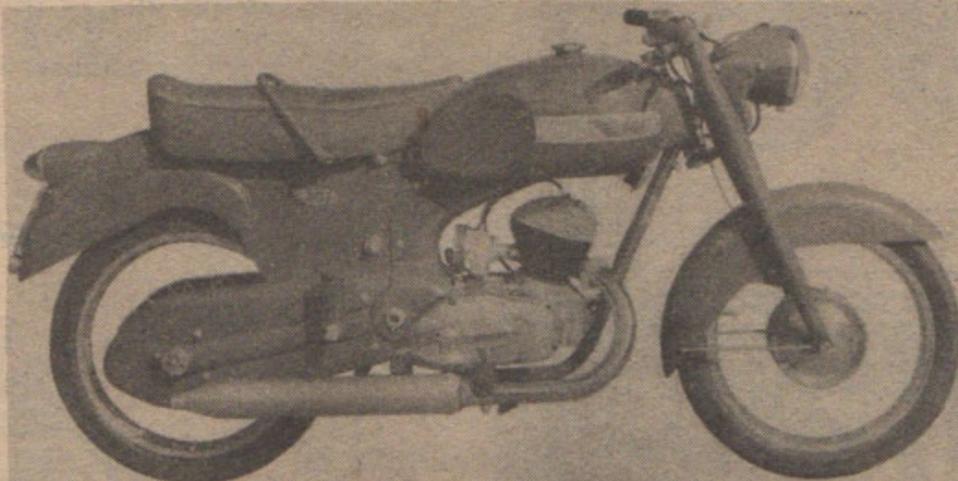
WILMAN 1 et 3, rue d'EVREUX - COURBEVOIE (Seine)

AGF

1^{er} et 2^e

Bol d'Or 1954

La Moto la plus rapide et la plus moderne du marché.



125 cmc. : 169.000 frs

175 cmc. : 189.000 frs

(entièrement équipée)

STATION-SERVICE

YDRAL - CUCCILO

Concessionnaire :

A.G.F. - GUILLER SA

Ets FAIZANT, 4, rue Hoche - COLOMBES (Gare) - Tél. : Cha 08-47

FRAIS EN ÉTÉ * CHAUD EN HIVER * LE *seul* LÉGER
ET



S. E. T. P. 55

LES MOTOCYCLISTES DE LA
POLICE D'ÉTAT
ET DE LA
GARDE DE PARIS
ont leur vie protégée par le
CASQUE "BAYARD"



CASQUE

100% efficace

PARCE QU'EN

LIÈGE NATUREL
contreplaqué

LE CASQUE DE SÉCURITÉ "BAYARD"

- * grâce à l'élasticité du liège naturel, absorbe et neutralise les chocs les plus violents et assure, avec sa pointe couvre-nuque, une sécurité totale.
- * grâce au pouvoir isolant du liège, évite les coups de chaleur en été et les refroidissements en hiver, causes fréquentes de malaises.

BAYARD

son armure est de liège

MAGASIN D'EXPOSITION : 28, RUE DE CHATEAU-LONDON
PARIS-X° • NOR. 04-47



1955 : 5 ÉPREUVES - 5 VICTOIRES

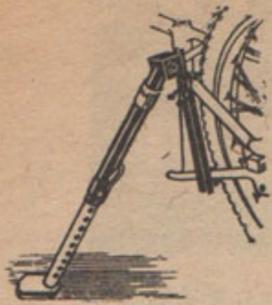


- 1^{er} : 125 - 4R dans PARIS-NICE ■
- 1^{er} 250-55 aux 2 h. de MONTLHERY ■
- 5 RECORDS MONDIAUX en 99 à MONTLHERY ■
- 1^{er} : 250 - 55 au CRITERIUM NATIONAL de la MACHINE de SERIE ■
- 1^{er} en 175 au CHAMPIONNAT D'AUVERGNE ■

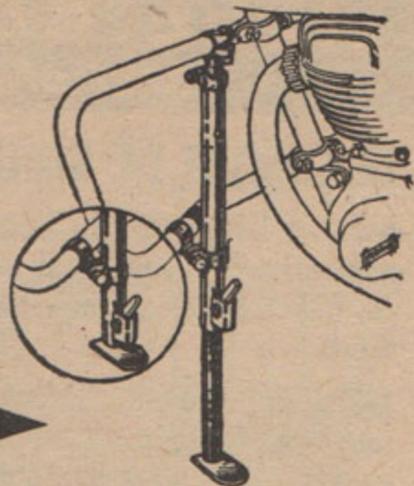
MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

3 Béquilles Telescopiques Adaptables

inclinaison réglable par simple pression du pied



EKA 12. - Fixation sur le cadre.



EKA 13. - Adaptation sur tous pare-chocs.



EKA 20 - Spéciale pour Mobylette

Notice franco sur demande

L'ACCESSOIRE MOTO-CYCLISTE
9, rue Belidor, 9 - PARIS (17^e)

**"MOTARDS"!
POUR VOTRE HUILE
SOYEZ DIFFICILES**



Faites comme moi, essayez.

Bret-Oil

"L'huile de compétition
au service du tourisme"

Vous constaterez que votre moteur :
rend mieux,
chauffe moins,
est plus économique.

Demandez immédiatement un bidon à votre
motoriste ; à défaut écrivez à :

BRET-OIL

ISSY-LES-MOULINEAUX (Seine)
4 R. Jeanne-d'Arc - TÉL. MIC. 18-30

Nouveau Tour de force

NEW-MAP

une "LEADER"
à 134.500 frs

équipée de l'excellent
bloc-moteur

YORAL

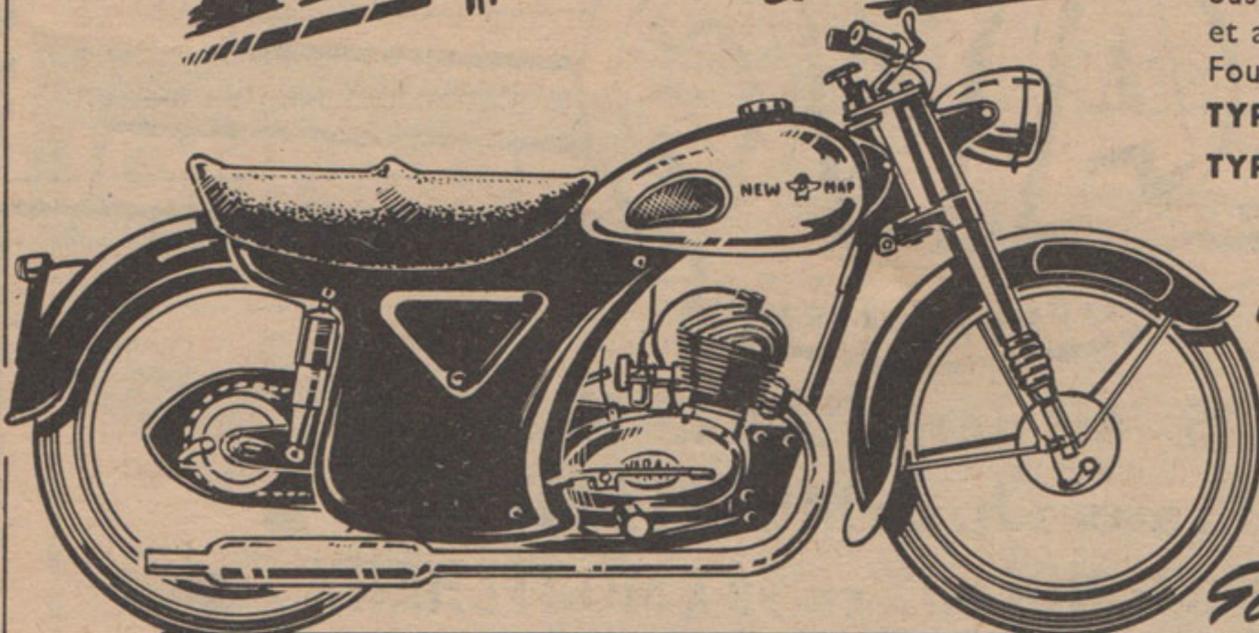
Suspension arrière par fourche oscillante
et amortisseurs télescopiques

Fourche avant télescopique "TIGER"

TYPE LK 140 125 cm³ 134.500 frs

TYPE LK 180 175 cm³ 149.500 frs

(selle monoplace)



et naturellement

EMAIL ANGLAIS SPECIAL
BEIGE "NEW-MAP"
NOIR et CHROME
BLEU R.A.F.

des chromes qui tiennent

Sans sacrifier la qualité!

MOTOCYCLETES

NEW-MAP

Bureaux et Usines :

124, Avenue Lacassagne - LYON

PARIS - 30, rue de Charenton, Mr. DEGUSSEAU

NANCY - 3, rue Léopold Lallement, Mr. LEFEVRE

LYON - 215, rue Vendôme, Mr. SPALECK

BOURG - Route de Mâcon, Mr. BAILLET

DEFAUTS DE JEUNESSE



Moto La revue

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 40 francs

ABONNEMENTS :

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

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

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

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

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

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

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

Il est presque inutile de dire que nous sommes, à MOTO-REVUE, des partisans convaincus des courses pour motocyclettes de série. Et justement parce que nous pensons qu'elles sont appelées à se développer très rapidement, nous jugeons utile d'émettre quelques réserves sur la manière dont elles sont organisées sur certains circuits.

Certes, nous comprenons fort bien que les défauts actuels ne sont que des défauts de jeunesse. Les organisateurs font leurs premiers pas dans un domaine neuf, encore mal défini, et qui pose d'autres problèmes que ceux de l'organisation de courses pour professionnels. Ils méritent donc, et de toutes façons, d'être encouragés dans cette voie, mais ils doivent aussi être mis en garde contre des erreurs qui risquent de dénaturer le caractère de leurs épreuves.

Nous avons déjà publié, à ce sujet, une lettre du pilote Rouger (M.R. N° 1.241) qui se plaignait des conditions dans lesquelles avait été organisée une épreuve du MC Dauphinois.

Or, ces mêmes reproches peuvent aujourd'hui être adressés à une épreuve similaire organisée dans l'Allier. Dans la course réservée aux machines de série on a pu voir au départ des machines dont le pot d'échappement avait été vidé, d'autres avec les repose-pieds déplacés vers l'arrière, d'autres encore avec culasses et carburateurs qui n'étaient sûrement pas d'origine. De plus, aucune vérification du carburant utilisé n'a eu lieu.

Or il s'agit de bien se mettre d'accord : ou bien les courses pour motos de série sont réservées **exclusivement** aux machines de série, sans qu'aucune modification ne soit permise, et alors elles ont effectivement un rôle à remplir ; ou bien on permet à des machines plus ou moins « trafiquées » de prendre le départ, et alors ces courses n'ont plus aucune signification.

Cette question du contrôle rigoureux des machines au départ est absolument vitale pour l'avenir de la compétition de série. Sans un contrôle sévère et efficace, aucune comparaison n'est plus possible entre les machines de différentes marques ; on pourra sans doute faire des courses intéressantes et spectaculaires, mais ce ne seront plus des courses de « série ».

Et un tel contrôle est possible : l'épreuve qui s'est déroulée à Montlhéry nous le prouve.

Autre chose encore : lorsqu'un Moto-Club annonce une course pour machines tourisme de série, ce ne doit pas être pour céder à une vogue passagère. Certains pilotes viennent de très loin pour y participer et il est anormal qu'on leur annonce qu'ils vont courir dans la même épreuve que les machines sport et qu'aucun classement spécial n'est prévu pour eux. C'est pourtant ce qui s'est produit récemment en province !

D'autres problèmes se posent aussi qui mériteraient une discussion plus ample : celui, entre autres, du dédommagement pour les pilotes qui viennent de loin et auxquels « une journée de sport » risque de coûter très cher, si cher qu'elle les découragera et qu'ils ne se déplaceront plus (et nous ne parlons pas des pièces cassées, des motos endommagées, etc...).

Défauts de jeunesse, disions-nous : c'est vrai, mais les organisateurs doivent faire de sérieux efforts pour les surmonter.

◆ MODIFICATIONS CHEZ TWN

Nous venons de recevoir des usines TWN les renseignements suivants relatifs aux modifications apportées à la 350 cmc. « Boss » depuis le 22 février 1955, à partir du n° de série 3.000.

Celles-ci concernent essentiellement la boîte de vitesses, qui, en plus d'une pédale de remise au point mort rapide, comporte de nouveaux rapports.

Si les démultiplications internes en quatrième et première ne sont pas changées (1 à 1 et 3,25 à 1), deuxième et troisième ont été sensiblement « raccourcies », puisque l'on a, respectivement, 1,39 à 1 au lieu de 1,33 à 1 et 2,0 à 1 au lieu de 1,80 à 1.

Relativement à la quatrième, nous avons maintenant les proportions suivantes : 100 % - 72 % - 50 % et 38,8 % au lieu de, précédemment : 100 % - 75 % - 55,5 % et 38,8 %.

Ainsi, en gardant les mêmes valeurs extrêmes, on a une boîte judicieusement étalée : théoriquement mieux étudiée.

On a en effet les rapports suivants entre deux vitesses successives : 3^e/4^e : 1,39 (au lieu de 1,33) - 2^e/3^e : 1,44 (au lieu

de 1,35) - 1^{re}/2^e : 1,625 (au lieu de 1,805), donc trou supprimé entre 1^{re} et 2^e.

Ainsi, avec ces nouveaux rapports internes, les nouveaux rapports finaux sont maintenant les suivants : 4,76 - 6,62 - 9,52 et 15,50, au lieu de 4,76 - 6,34 - 8,59 et 15,50.

◆ UNE 400 TWIN NATIONALE

Nous croyons savoir qu'une célèbre firme de motocyclettes française, dont la production était orientée en grande partie sur le 4 temps aurait actuellement à l'étude une 400 cmc. à deux cylindres, toujours à quatre temps. Cette machine ferait son apparition au prochain Salon de Paris.

INFORMATIONS

◆ LA GRANDE ECHAPPEE

C'est le titre d'un ouvrage publié aux éditions de « La Toison d'Or » par J. C. Bois et M. Le Clerc, deux jeunes scootéristes qui ont tenté de relier sur leurs scooters l'extrême Nord de l'Amérique à l'extrême Sud. Dans le livre qu'ils présentent aujourd'hui, ils nous racontent leurs aventures aux Etats-Unis, Alaska, Canada, Mexique, Guatemala, etc... et l'arrivée par la route du premier véhicule à moteur à Ushuaia, la ville la plus australe du Monde. Ils ont réussi la liaison de l'Alaska à la Terre de Feu et en donnent dans leur livre une relation très vivante.

BULLETIN DE SANTE...

DES NOUVELLES DE BURGGRAF...

Notre sympathique champion de France des 175, accidenté aux entraînements du Grand Prix de Gênes, s'en est sorti avec une fracture du fémur droit. Transporté à l'« Ospedale San Martino » de Gênes, il devra encore y rester tout un mois avant d'être transporté en France.

Il se console de sa position aussi horizontale qu'inconfortable — il est plâtré selon ses dires « ...de la pointe du pied jusque sous le bras » — en lisant « Moto-Revue » et regrette fort son aventure en pensant « j'aurai été si bien à la pêche ! ».

Il semble bien que, malheureusement, notre « intrépide » aura tout le temps de se livrer à son sport favori, car la saison est bien entamée, sinon terminée, pour lui.

Nous lui souhaitons un prompt rétablissement, afin de le revoir parmi nous... et pas seulement au bord de l'eau !

...ET DE COLLOT...

On n'a pu manquer d'être surpris des places de Collot au Circuit de Moulins et son absence à Albi, surtout après ses victoires à Gênes et en Sarre. Mais ceci n'est pas dû à une baisse de forme et s'explique plus simplement par une brûlure au bras droit dont fut victime notre champion, brûlure due au contact imprudent entre de l'essence et la cigarette d'un visiteur dans l'atelier de Collot.

Espérons qu'il s'en guérira vite, ce qui n'est guère aléatoire pour qui connaît la robuste constitution de ce champion motocycliste, ex-scapandrier et spéologue enthousiaste.

...ET ENFIN DE RENE KLYM

Car en effet, notre sympathique champion de moto-cross qui, comme il l'avait déclaré lors de notre interview de fin d'année, voulait participer à toutes les épreuves du Championnat d'Europe, s'était rendu à Imola, en Italie, épreuve comptant pour ce championnat. Malheureusement, au cours de la seconde manche, il fit une chute spectaculaire dont on le releva avec une profonde coupure à la joue et une fracture du bras et l'on dut l'emmener à l'hôpital.

Encore un de nos meilleurs espoirs écarté de la compétition, auquel nous ne pouvons qu'apporter nos vœux de rétablissement, mais voilà qui va bien compromettre sa place actuelle de sixième au classement du Championnat du monde.

COURRIER TECHNIQUE

A plusieurs reprises, nous avons demandé à nos lecteurs de ne s'adresser à notre service de Renseignements Techniques qu'en dernier recours. De plus, ce service a toujours été réservé en priorité à nos abonnés, mais dans notre désir de servir tous les motocyclistes, cette dernière convention ne fut pas respectée. Malheureusement, devant le véritable embouteillage occasionné par les demandes de renseignements, nous allons de nouveau être obligés de réserver nos services à nos seuls abonnés. Nous demandons en conséquence à ceux-ci de bien vouloir joindre leur dernière bande d'abonnement.

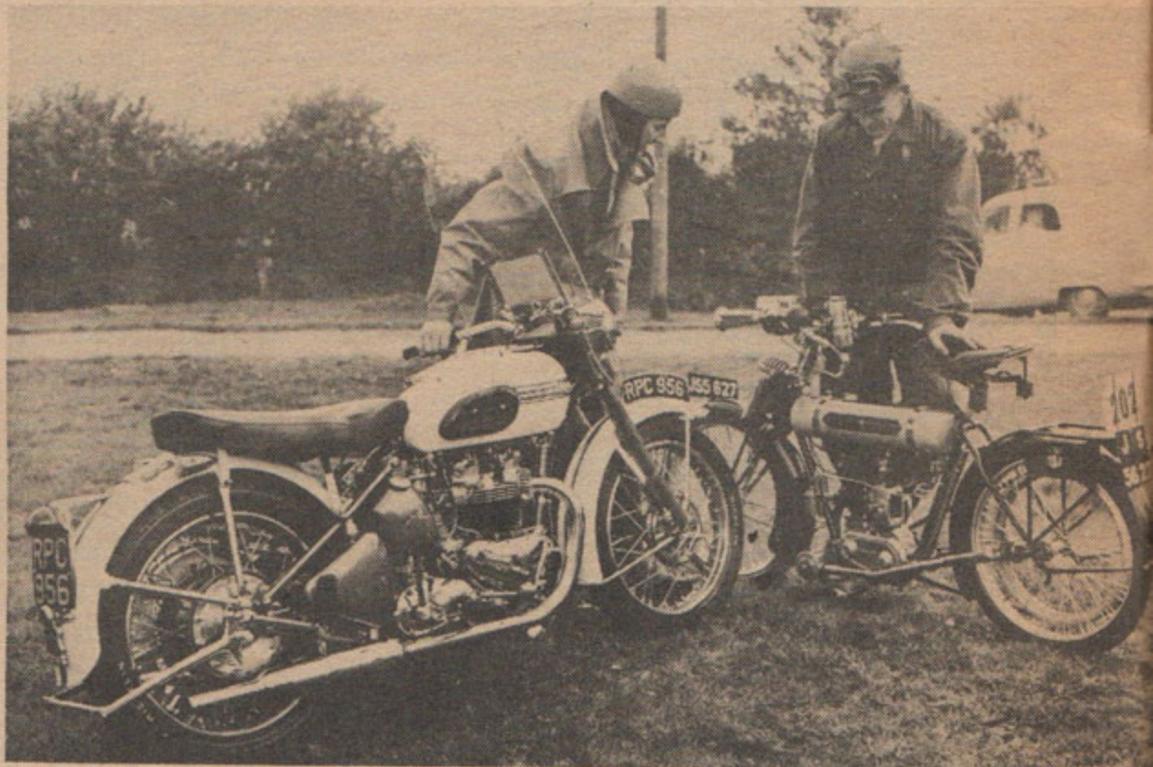
◆ CARNET BLEU

Notre collaborateur et ami Raymond Charpentier, plus connu sous le pseudonyme de « Bordino », est depuis le 19 mai 1955 l'heureux papa d'un petit garçon prénommé Philippe.

Toutes nos félicitations aux heureux parents.

AU RALLYE TRIUMPH...

...qui s'est tenu récemment en Angleterre, se sont rencontrés D.R. Foskett, vainqueur du « Concours d'Élégance » avec sa 650 cc. finie en bleu et crème, et E.K. Shearn, possesseur d'une Triumph également, mais de 223 cmc. et datant de... 1914. Sur la page suivante, une vue du parc des machines rassemblées au cours de ce rallye.



NOUS CHERCHONS...

...motocyclistes pratiquants pouvant traduire l'allemand, technique principalement. Stable et urgent. Ecrire, avec références, à notre Directeur : 12, rue de Cléry, Paris (2^e). (Discrétion assurée).

NOS ESSAIS

Voici la liste des essais dont les numéros de compte rendus sont encore disponibles :

ESSAIS 1951

250 Victoria KR 25, n° 1056 - 48 cmc. AGF, n° 1060. - 125 Excelsior, n° 1062.

ESSAIS 1952

150 Stella Mars, n° 1072. - Guiller G.87 (125 cc.), n° 1080. - BMW R 51/3, n° 1081. Cointot 50 cc., n° 1082. - Scooter Ardent, n° 1088. - 125 Gilera Sport, n° 1092. - Zundapp KS 601, n° 1098. - Zundapp «Norma» 200 cmc., n° 1104. - Guzzi Galletto 160 cmc., n° 1108. - 250 René Gillet, n° 1109. - New-Map 16.000 (AMC 175), n° 1110. - 650 Triumph, n° 1113. - Scooter Lambretta, n° 1114. - Royal-Enfield «Bullet» 350, n° 1115.

ESSAIS 1953

Terrot (100 cc), n° 1119. - Peugeot 55 T n° 1123. - Jonghi 250 H n° 1130. - AGF 175 (scooter), n° 1131. - Bernardet 250 (scooter), n° 1135. - Douglas 350 (Mark V), n° 1136. - Csepel 250, n° 1138. - Vespa ACMA 53, n° 1139. - Roman AMC 175, n° 1142. - Alcyon 125 type 45, n° 1144. - Saroléa 500 Atlantic, n° 1145. - Peugeot 175 «Grand Sport», n° 1148. - DS Malterre 250 (AMC) n° 1155. - Gilera 150 sport, n° 1159.

Sterva (scooter 125 Ydral), n° 1162. - Rumi 125 sport, n° 1164.

ESSAIS 1954

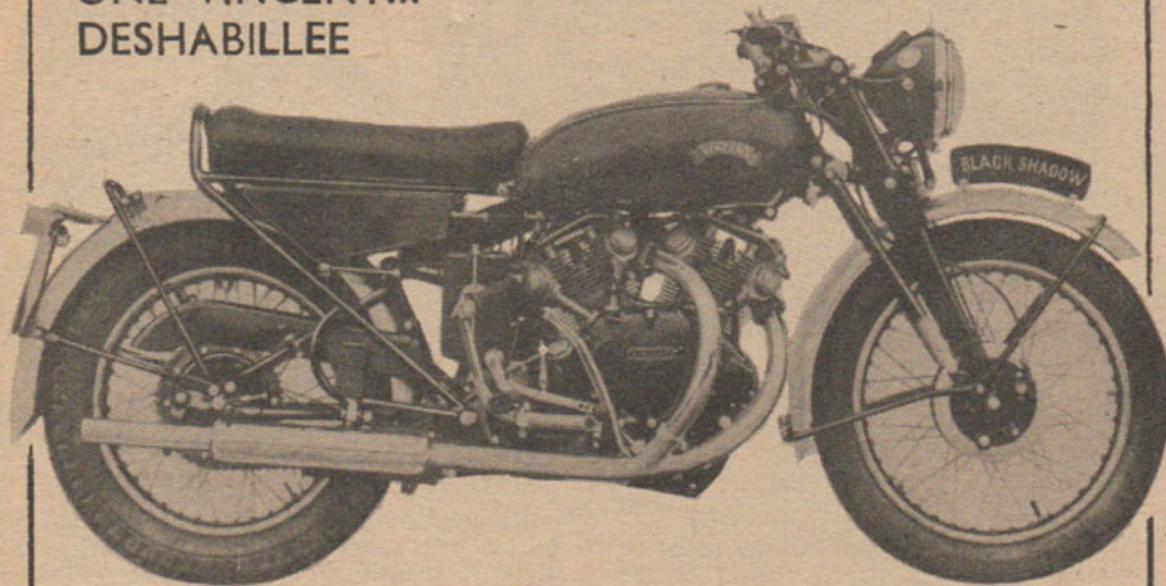
DS Malterre n° 1168. - Peugeot 175 TC4, n° 1171. - Monet-Goyon 232 sport, n° 1175. Ydral 125 sport, n° 1176. - Automoto 100 VML, n° 1178. - Guzzi «Galletto» 175, n° 1181. - Gima 250 AMC, n° 1183. - Lavalette 70 F.R., n° 1184. - NSU 250 Max, n° 1185. - Monet-Goyon «Starlett», n°

1186. - Adler 250, n° 1187. - Radior 125, n° 1189. - Motobécane 125 Z46C, n° 1190. - Lambretta LD 1954, n° 1192. - Motoconfort 175 sport, n° 1194. - Norton Dominator 88, n° 1197. - Mors-Speed «Paris-Nice» n° 1198. - Rumi 125 Super Sport, n° 1199. - Peugeot 250 Twin, n° 1200. - Horsa-Vap 48 cmc., n° 1202. - Velocette 500 cmc. MSS, n° 1211. - Motobécane D45S 125, n° 1212. - AGF-Guiller 125 FT1, n° 1214. - Ariel 350 NH, n° 1215. - BMW 500 R 51/3, n° 1216.

ESSAIS 1955

Guzzi «Zigolo lusso» 100, n° 1219. - 100 Sterling-Comet, n° 1222. - New-Map 175 (Sachs), n° 1225. - 250 Zundapp «Elastic», n° 1226. - 175 Gnome Rhône L53, n° 1227. 250 Aer-Macchi, n° 1228. - 125 Vespa «55», n° 1229. - 250 BMW R 25/3, n° 1230. - 350 Jawa, n° 1231. - 100 Sulky-AMC, n° 1232. Rumi «Formichino», n° 1236. - Monet-Goyon M2VDO, n° 1237. - BSA «Shooting-Star», n° 1238. - Lavalette AML, n° 1239. R. Gillet V2, n° 1240. - TWN «Boss», n° 1242. *Envoi contre 45 fr. en timbres par n°.*

UNE VINCENT... DESHABILLEE



Ci-dessus, la 1000 Vincent telle qu'elle peut être livrée à l'amateur fidèle de la mécanique «visible». Il s'agit d'un modèle normal de la série «D», tout simplement démunie de son cérnage si caractéristique. On remarquera le montage totalement rigide de l'armature de la selle double. Le levier commandant l'abaissement de la béquille centrale (non visible de ce côté) a été conservé...

En plus des Essais de Moto-Revue, voici des essais de Scooters...

Ce sont ceux de notre confrère «Scooter Magazine» qui a publié à ce jour les essais des scooters suivants : (numéros de comptes rendus disponibles : 65 fr. en timbres).

1953 : Terrot 100 cmc. (n° 7). Speed 115 (n° 8). Galletto Guzzi 160 (n° 9). Bernardet 250 cmc. (n° 11). Vespa 125 (n° 12). Sterva, Ydral 125 (n° 15). Lambretta E (n° 16). Bernardet, 125 Ydral (n° 17). Aermacchi 125 N (n° 18).

1954 : Speed 115 gonflé (n° 19). Zundapp «Bella» 150 cmc. (n° 20). MV Agusta «Ovunque» (n° 21). Galletto Guzzi 175 (n° 22). Monet Goyon «Starlett» (n° 23). Vespa 1954 (n° 24). Lambretta 1954 (n° 25). Mors Speed «Paris-Nice» (n° 26). Motobécane 125, 4 temps (n° 27). Auto-Scooter Ch Mochet 175 (n° 30).

1955 : Auto-Scooter «Inter» 175 cmc. (n° 31). Véhicules utilitaires tris Lambretta et Vespa (n° 31). Puch 125 (n° 32). Vespa 1955 (n° 33). Contre-essai du tri Vespa (n° 34). Sulky 100 cmc. AMC (n° 34). Peugeot S55 (n° 35).

... et de cyclomoteurs

Enfin voici la liste des essais de cyclomoteurs réalisés par notre confrère «Cyclomoto» et dont les numéros de comptes rendus sont encore disponibles (65 fr. en timbres) :

1953 : Tandem Deryn «Grand Tourisme» (n° 10). Babymoto-Vap monovit. (n° 11). Ser 49 cmc. (n° 12). Alcyon-Himo 48 cmc. (n° 13). Mosquito 38 cmc. (n° 14). Cazenave-Vap monovit. (n° 16). Moustique «Junior» (n° 17). Judenne Al'ter, 2 vit. (n° 18).

1954 : NSU Quick 100 cmc. (n° 19). CNC Mistral 2 vit. (n° 20). Automoto 100 cmc. 2 vit. (n° 21). VS 70 Lavalette BML et FR 70 Lavalette BML (n° 22). René-Gillet 50 cmc. Ser (n° 23). Velosolex (n° 24). Follis Vap 2 vit. (n° 25). Horsa-Vap 2 vit. (n° 26). Vap 55 (n° 29). Mobylette Utilitaire et Motobloc «Business» (n° 30). Sterling Comet 98 cmc. (n° 31). Arliguie-Myster 49 cmc. (n° 32). Lavalette AML 50 (n° 33). Motom 48 cmc. (n° 34).



M. V.

PROGRAMME 1955

S'il est une marque qui s'est distinguée ces dernières années dans le domaine sportif, c'est bien la marque italienne MV. Ses machines « Grand Prix » ont glané des succès sur tous les circuits du monde, s'opposant aussi bien aux petits cubes de NSU qu'aux puissantes quatre cylindres Gilera.

Une production de M.V. : le « Disco volante », un 175 cmc. simple ACT.

Ses machines « sport », ses machines de rallyes, sont d'autre part au départ de toutes les épreuves italiennes, où elles jouent un rôle prépondérant.

Les usines de la **MECCANICA VERGHERA** se trouvent dans la province de Gallarate, à Verghera. Elles sont actuellement dirigées par les 4 frères **AGUSTA**, mais c'est principalement Domenico qui s'occupe de la partie « motocycliste ». La **MECCANICA VERGHERA** a des origines assez lointaines : l'usine fut créée en 1907 par Mr Agusta (père des dirigeants actuels) pour s'occuper de construction... d'avions (comme de nombreux constructeurs actuels de motos et scooters : Aer-Macchi, Piaggio, Innocenti, etc.). Mais c'est pendant la seconde guerre mondiale, en 1948 très exactement, que devait naître la première motocyclette MV : c'était un petit deux temps de 98 cmc.

Depuis cette époque, beaucoup de chemin a été parcouru et aujourd'hui, la marque de Verghera présente 8 modèles à sa clientèle (sans parler, bien entendu, des modèles « Grand Prix »), dont 1 scooter et un véhicule utilitaire à trois roues.

Nous allons examiner maintenant les machines qui composent le programme actuel de la marque.

LA 125 « TURISMO PULLMAN »

Comme sur toutes les MV, nous trouvons sur la 125 un moteur légèrement longue-course, faisant ici 53 mm d'alésage pour 56 mm de course. Moteur 2 temps, d'un taux de compression de 6,5 à 1, et dont la puissance, suivant les catalogues et notices, se situe à 5 ou 6 CV à 4.500 t.-m.

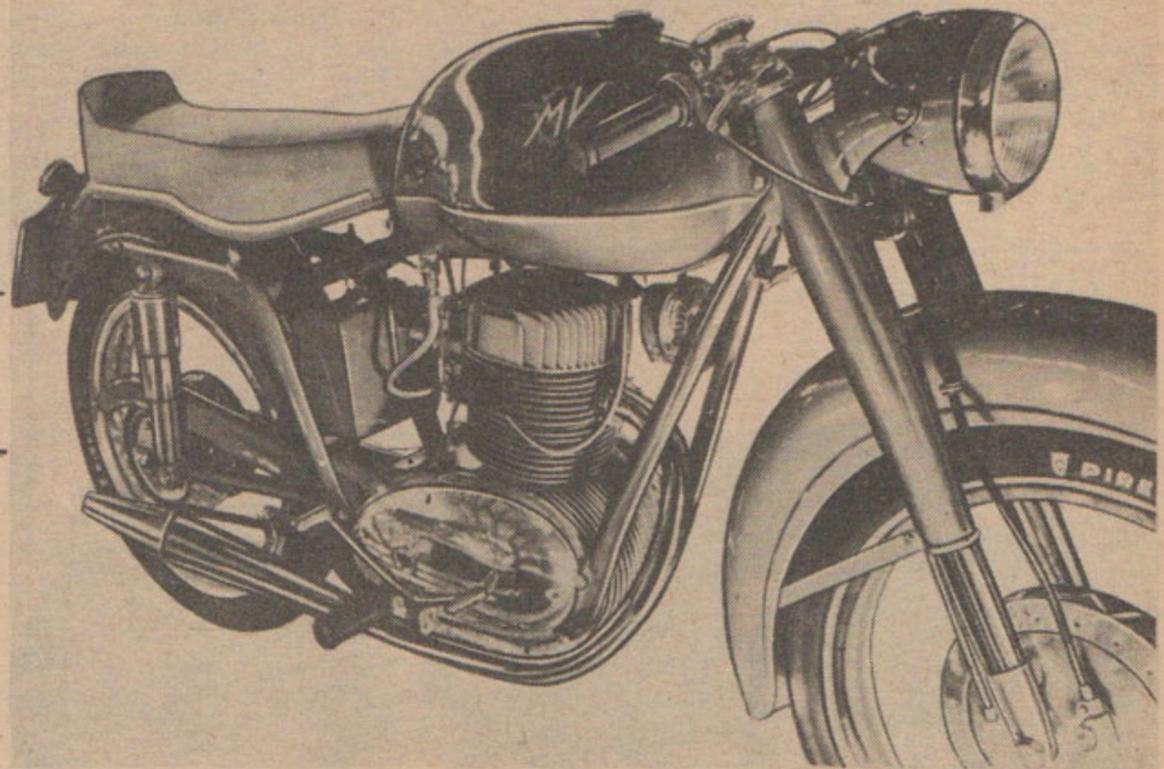
Cylindre fonte fixé à l'aide de colonnettes, et comportant un double échappement. Culasse en alliage léger, dont les

Le deux temps M.V. : « Turismo Pullman » 125 cmc., au cadre si particulier.

alèthes sont légèrement plus hautes à l'arrière qu'à l'avant, afin de rendre plus égal le refroidissement.

Allumage par volant magnétique d'une puissance de 30 watts.

Bloc moteur à 3 vitesses commandées par sélecteur double-branche. Transmission primaire par engrenages.



Le cadre est assez particulier. Une longue épine dorsale en gros tube part de la colonne de direction, fait tube de réservoir et se prolonge au-dessus du garde-boue arrière qu'elle soutient. Au tiers arrière du réservoir descend un gros tube arqué, qui vient recevoir le moteur et auquel sont fixés les marche-pieds « wagon ».

Fourche télescopique à l'avant ; suspension arrière oscillante à éléments séparés comportant des amortisseurs hydrauliques.

Malgré les petites roues, d'un diamètre de jantes peu commun (15 pouces et gros pneus 3,50x15), l'empattement est de 127,5 cm, donc assez important pour une 125 cmc.

Poids à vide : 85 kgs. Réservoir de 11 l. Vitesse : 75 kmh. Consommation suivant normes CUNA : 2,5 l. aux 100 kms.

Signalons que la marque vient de présenter une nouvelle version de la « Pullman », munie d'un injecteur d'essence, au sujet duquel elle reste discrète.

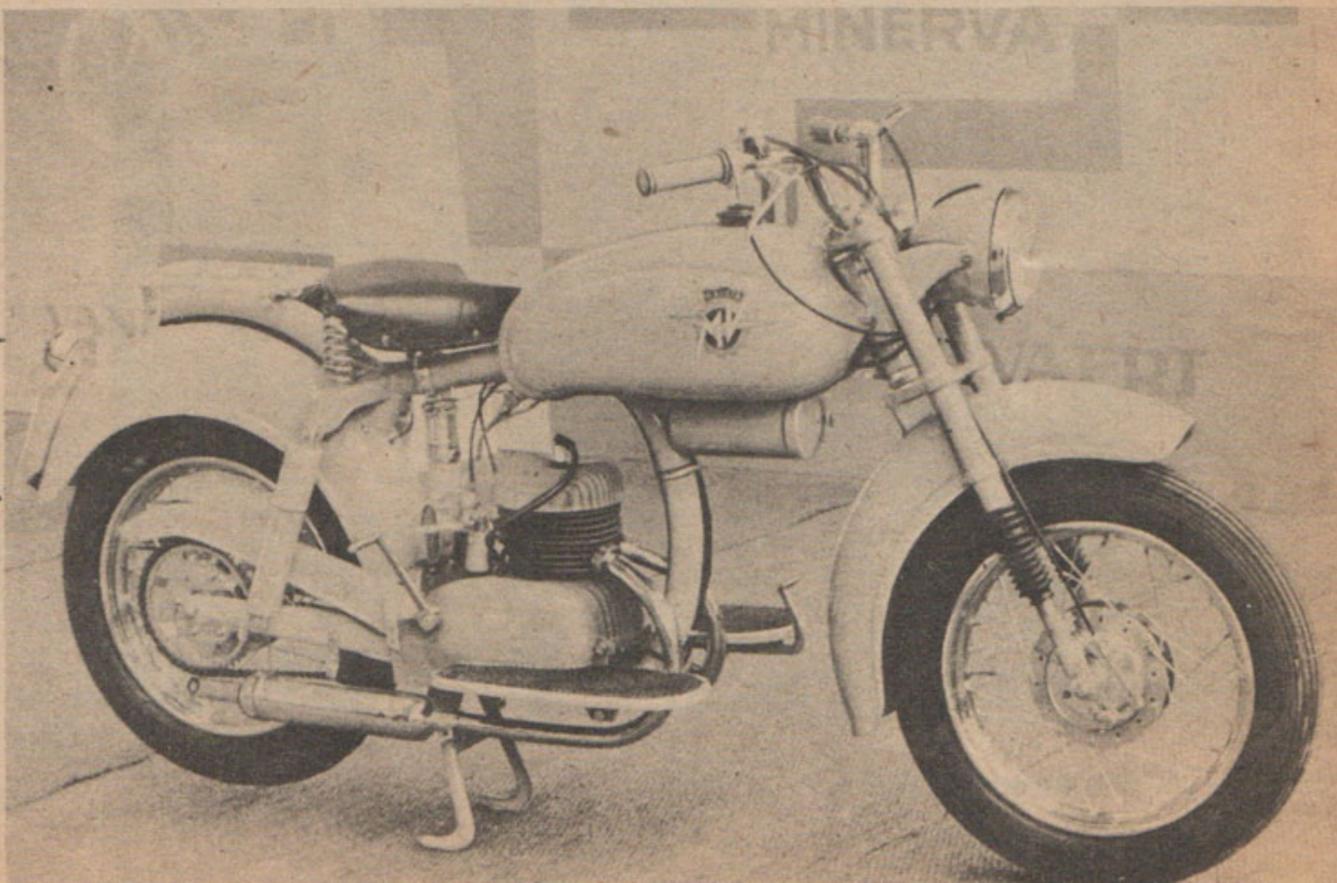
Ce que nous savons seulement, c'est que grâce à l'injection, la puissance est passée à 6,5 CV obtenus à 5.000 t.-m. et surtout que la consommation (suivant normes CUNA) est considérablement réduite, passant à 1,85 l. aux 100 kms.

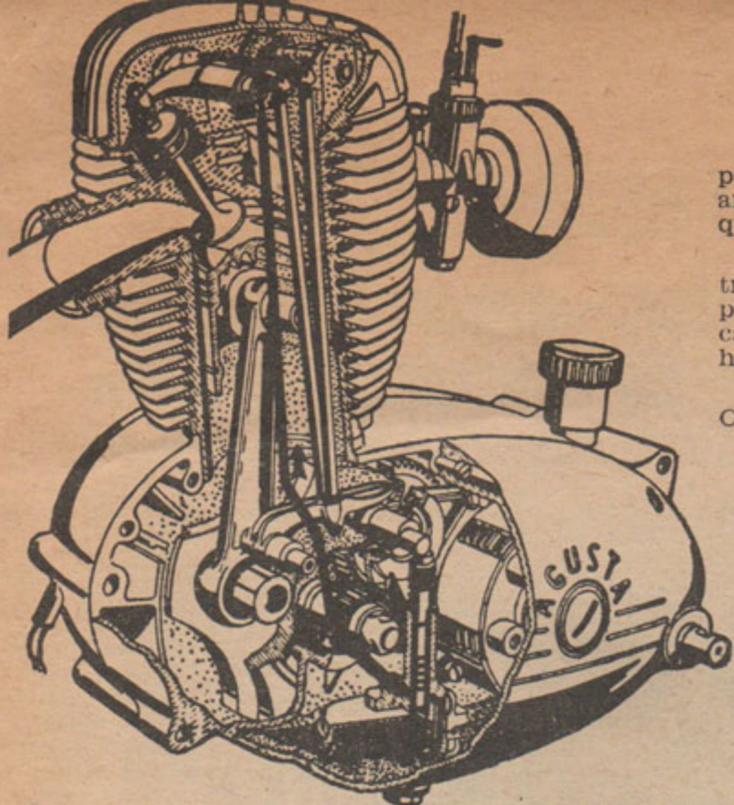
Cet injecteur a évidemment nécessité un système de lubrification séparé.

LA 125 « TURISMO RAPIDE »

Seul moteur carré (54x54) de la production MV, celui-ci est un culbuté original sur plus d'un point.

Cylindre en fonte, culasse en alliage léger.





Coupe du moteur de la 125 cmc. « Turismo Rapide ». Les culbuteurs sont actionnés par deux longs linguets.

L'arbre à cames, unique, est entraîné par deux pignons. Deux longs linguets, articulés sur l'avant, poussent les tiges qui actionnent les culbuteurs.

Mais, le plus curieux est que la transmission primaire par engrenages passe par l'intermédiaire de cet arbre à cames qui entraîne également la pompe à huile.

Alimentation par un carburateur Dell'Orto de 16 mm de passage des gaz.

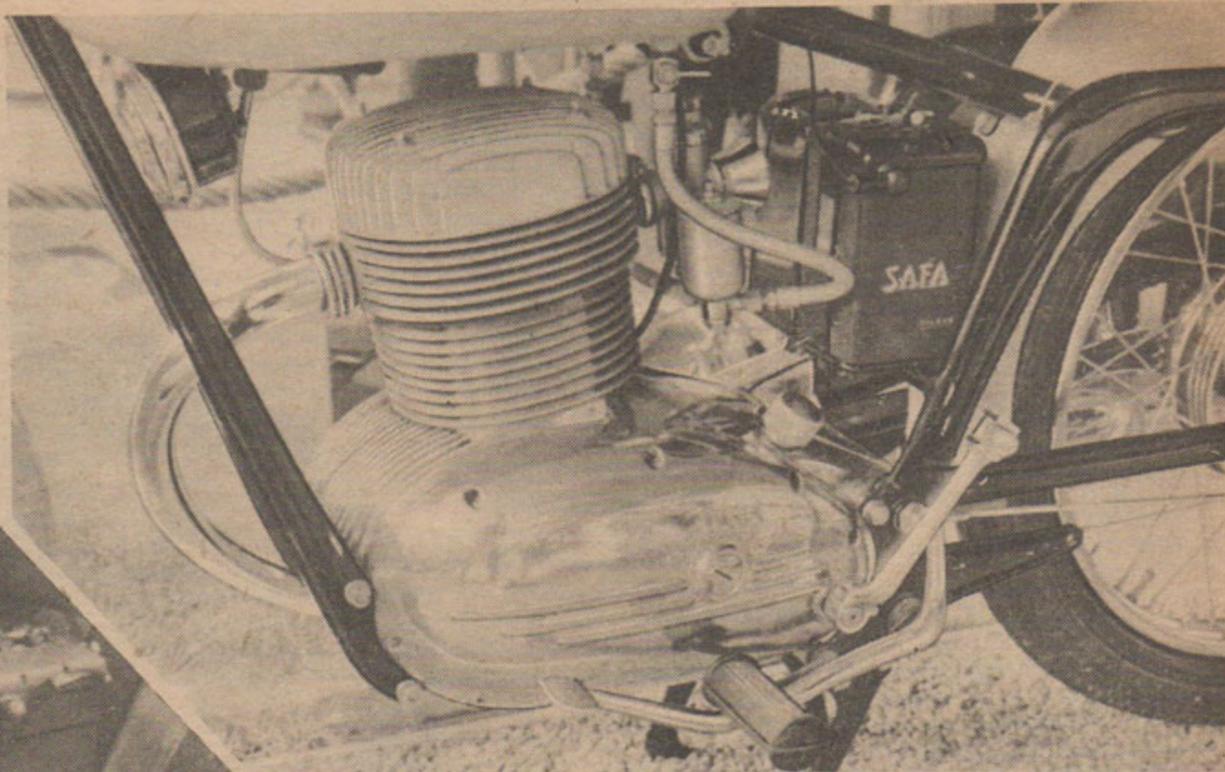
l'ésage et 56 de course, et qui développerait 13 CV à 11.000 t.-m.

Taux de compression de 9,2 à 1. Carburateur compétition Dell'Orto SS, à cuve suspendue pour l'isoler des vibrations.

Diagramme de distribution : AOA : 45°. RFA : 60°. AOE : 65°. RFE : 40°. Soit 285° d'admission et d'échappement, et 85° de croisement.

Jeu à froid aux soupapes : 3/10 mm.

Si la puissance maximum se trouve à 11.000 t.-m., les premiers CV apparaissent



Ci-dessus, moteur de la 175 « Turismo Lusso » et, ci-contre, le moteur de la « Disco Volante ».

à 5.000 t.-m., ce qui laisse une grande plage d'utilisation. Et d'après les conseils de l'usine, il est recommandé de ne pas dépasser 8.500 t.-m. en première, 9.500 en deuxième et 10.200 en troisième.

× × ×

Cadre double berceau. Fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques. Suspension arrière oscillante à éléments séparés. Moyeux-freins centraux de faibles diamètres : 150 mm à l'avant et 100 mm à l'arrière, avec une largeur de garnitures de 30 mm.

Pneus de 2,00x19 à l'avant (une ficelle), de 2,50x19 à l'arrière. Réservoir de 15 litres et poids à vide de 75 kgs.

LA 175 « TURISMO »

Bien qu'il ne s'agisse que d'un modèle « tourisme » d'une puissance spécifique de 51 CV.-l., nous nous trouvons de nouveau devant un simple ACT entraîné par chaîne.

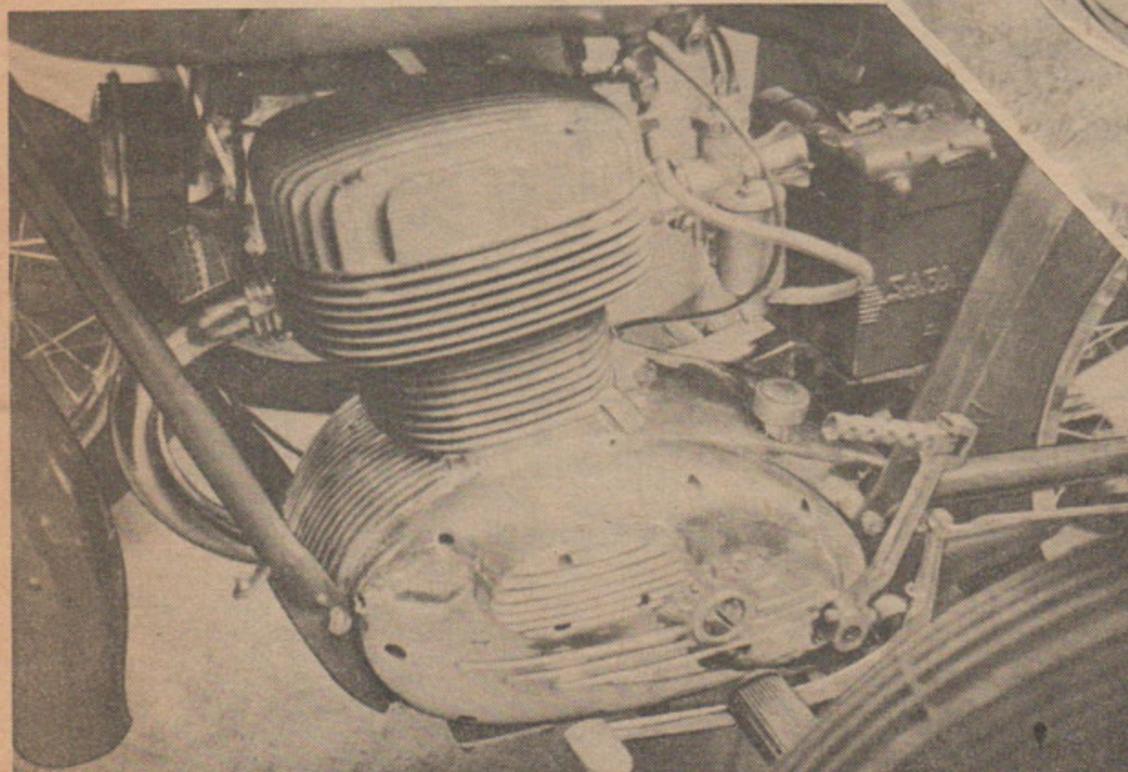
Sur ce modèle toujours un peu longue-course (59,5 mm d'alésage et 62 mm de course), on retrouve de nombreuses solutions déjà adoptées pour le 125 culbuté, même si, en raison du mode de distribution différent, ces solutions ont été un peu modifiées.

Ainsi, le pignon inférieur d'entraînement de la chaîne de distribution ne se trouve pas en bout de vilebrequin, mais sur un arbre intermédiaire (qui remplace l'arbre à cames de la 125 culbu) entraîné à 1/2 vitesse par engrenages. Et, de nouveau ici, c'est cet arbre intermédiaire qui attaque l'arbre primaire de la boîte de 4 vitesses formant bloc avec le moteur.

La pompe à huile, cette fois, est commandée directement par le vilebrequin.

Diagramme de distribution : AOA : 28°. RFA : 70°. AOE : 72°. RFE : 22°. Donc 278° d'admission, 274° d'échappement et 50° de croisement, donc moins que la 125 culbu.

Allumage à avance automatique (12° plein retard, 38° pleine avance), d'une puissance de 50 watts.



Coupe du moteur de la 175 cc. « Super-Sport ». On distingue les ressorts en épingle à cheveux et la commande par chaîne.

Diagramme de distribution : AOA : 30°. RFA : 68°. AOE : 70°. RFE 26°. D'où durée d'admission : 278°; d'échappement : 276°. Croisement de 56°.

Allumage par volant magnétique 30 watts à avance automatique.

D'après le catalogue, taux de compression de 6,4 à 1 et puissance de 7 CV (5,6 disent d'autres) à 5.500 t.-m.

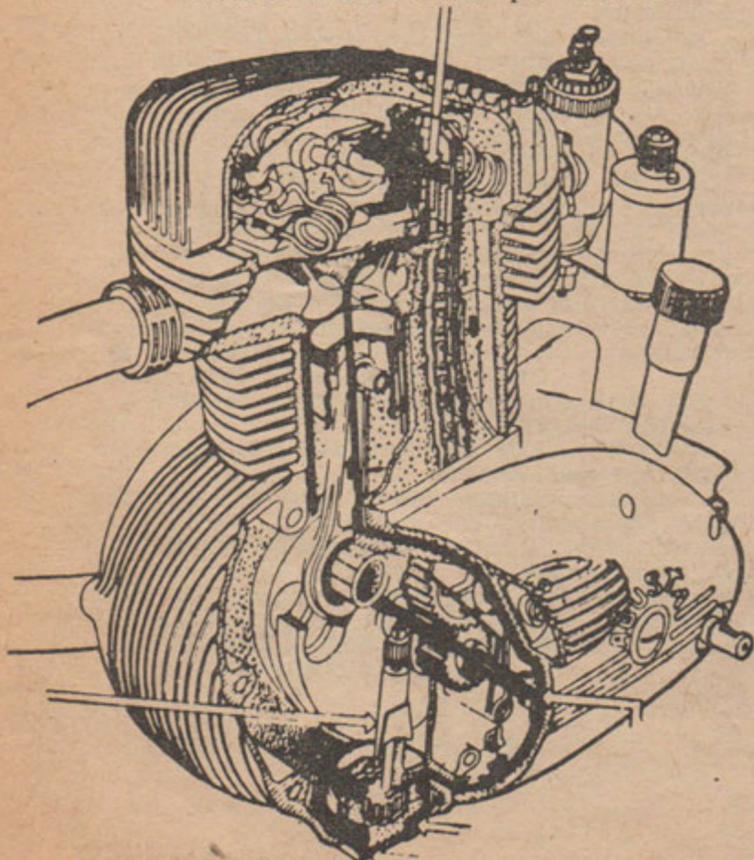
Evidemment bloc - moteur (qui est peut-être encore plus caractéristique de l'école italienne que de l'école allemande), avec embrayage fonctionnant dans l'huile.

Cadre très classique pour l'école italienne. Double berceau interrompu. Fourche télescopique. Suspension arrière oscillante à éléments séparés. Petite selle double. Réservoir à évidements de 13 litres. Jantes de 18 pouces (pneus 2,75x18).

Empattement de 127 cm. Moyeux freins. Réservoir de 13 litres. Poids à vide : 87 kgs. Vitesse : 85-90 kmh.

LA 125 COMPETITION «CLIENT»

Cette machine est bien connue des habitués de circuits. Il s'agit d'un simple ACT entraîné par chaîne, de 53 mm d'a-





Avec un taux de compression de 6,5 à 1, la puissance serait de 8 (ou 9) CV, à 5.200 t.-m. et la vitesse de 100-105 kmh.

× × ×

Dans son ensemble, la partie cycle est la même que celle de la 125 cmc., mais cette fois avec des jantes de 19 pouces au lieu de 18, un réservoir de 14 litres et surtout de vastes moyeux-freins de 180 mm (!) à l'avant, et 150 mm à l'arrière.

LA 175 « SPORT » ET LA 175 « SUPER SPORT »

La 175 « Sport », dérivée directement de la 175 « Turismo », diffère extérieurement de cette dernière par un réservoir plus important, et évidemment sa présentation en rouge. Nous n'avons malheureusement pas d'autres renseignements sur cette machine, sinon que sa puissance serait de 11 CV, ce qui lui permettrait une vitesse de 115 kmh.

× × ×

La 175 « Super-Sport » est encore plus poussée.

Différences essentielles, du point de vue moteur, avec la « Turismo » : des ressorts de soupapes en épingles à cheveux et non des ressorts cylindriques, et évidemment un autre diagramme de distribution portant l'admission sur 282°, l'échappement sur 286° et le croisement sur 78°. C'est donc cette dernière valeur qui est notablement accrue. (AOA : 42°. RFA : 60°. AOE : 70°. RFE : 36°).

L'avance à l'allumage automatique (le rupteur est logé dans un petit carter accolé au côté gauche du carter moteur, pour être plus facilement accessible) est très élevé : 32° (!) plein retard et 52° (!!) pleine avance.

Avec un taux de compression très bas pour un modèle « grand sport » (7,4 à 1), la puissance développée est de 14 CV (80-81 CV.-1.) à 8.500 t.-m.

Régime à ne pas dépasser : 7.800 t.-m. en première et deuxième ; 8.000 t.-m. en troisième et 8.500 t.-m. en quatrième.

× × ×

Mais la partie cycle a été aussi quelque peu modifiée, essentiellement en ce qui concerne la suspension avant : il s'agit d'une véritable fourche oscillante, plutôt du type BMW que Earles.

Poids à vide : 103 kgs. Vitesse donnée : 135 kmh. en position couchée.

LES AUTRES MODELES

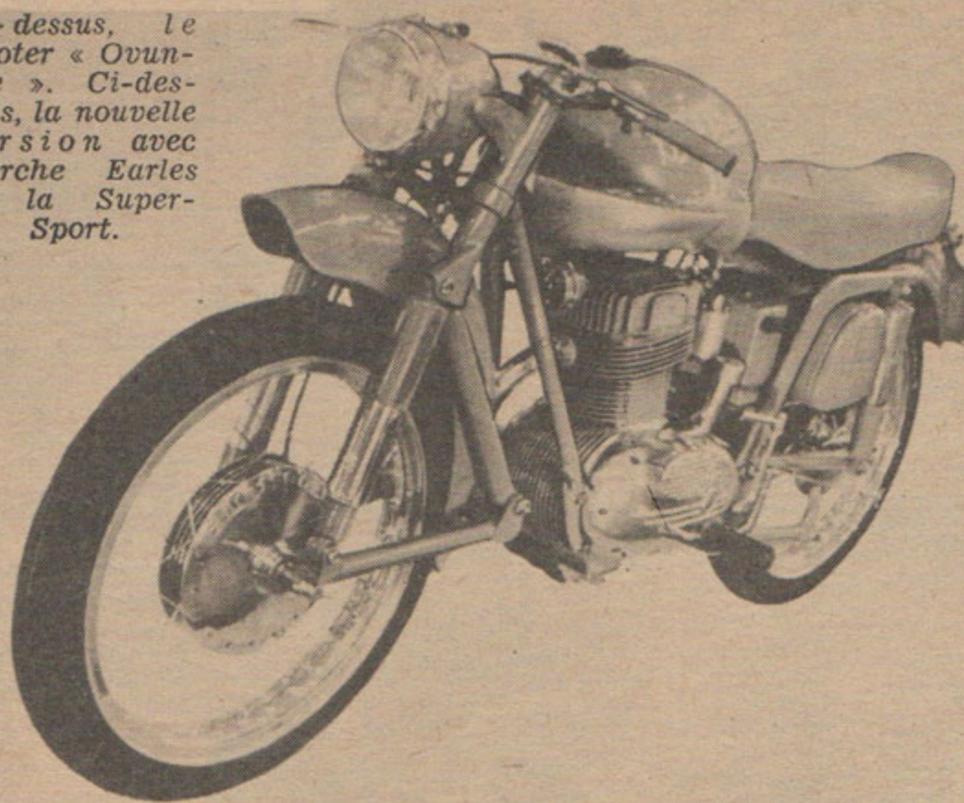
Mais la production « MV » c'e série ne s'arrête pas là.

On trouve un « tri » équipé du moteur 175 cmc. à simple ACT (mais oui !), avec refroidissement par turbine et transmission secondaire par arbre. La caisse, suspendue sur ressort à lames, a une charge utile de 350 kgs et est montée sur des pneus de 4,25x15.

× × ×

Egalement un scooter, « L'Ovunque », qui reçoit le moteur 125 cmc. 2 temps du

Ci-dessus, le scooter « Ovunque ». Ci-dessous, la nouvelle version avec fourche Earles de la Super-Sport.



« Pullman ». Boîte 3 vitesses. Suspension arrière oscillante, roue avant tirée et petites roues (pneus : 3,50x8).

× × ×

Enfin un cyclomoteur de 50 cmc. deux temps, développant 2 CV à 4.800 t.-m., et équipé d'une boîte 3 vitesses. Suspension avant et arrière par courts leviers oscillants. Cadre en coques de tôle emboutie.

L'IMPORTANCE DE L'INVENTION EST SANS INFLUENCE SUR SA BREVETABILITE

(Arrêt de la Cour de Paris du 1^{er} février 1954)

Dans certains pays étrangers, comme en Allemagne et aux Etats-Unis, un inventeur n'est pas un technicien moyen, c'est un surhomme, un révolutionnaire.

Selon la législation allemande par exemple, la brevetabilité d'une invention est déterminée par la question suivante :

L'invention était-elle, le jour du dépôt de la demande, à la portée du technicien moyen ? Autrement dit, le technicien moyen pouvait-il aisément, sans effort important, réaliser le dispositif de l'invention ?

— Dans l'affirmative, il n'y a pas d'invention brevetable.

— Au contraire, si le travail de l'inventeur dépasse de beaucoup la possibilité du travail du technicien moyen, il y a invention brevetable.

On comprend immédiatement le danger d'un tel critérium. Selon que le juge aura un esprit sceptique ou au contraire bienveillant, il estimera que l'invention était ou n'était pas réalisable sans effort par un technicien « moyen » et il accordera ou refusera la protection du brevet : c'est l'arbitraire total.

× × ×

La législation française ne comporte pas cet inconvénient, nous l'expliquons ci-après.

Arrêt de la Cour de Paris du 1^{er} février 1954 :

L'arrêt pose nettement le principe : « La loi sur les brevets protège toute invention nouvelle, quelle que soit l'importance du résultat obtenu et de l'effort inventif mis en jeu pour le réaliser ».

L'invention en cause était un porte-manteau de voyage pliant. Le système de repliage adopté n'était pas nouveau en soi, d'autres porte-manteaux antérieurs se

repliant exactement de la même façon.

Cependant, vis-à-vis des objets antérieurs connus, le porte-manteau breveté se distinguait par le fait que tous ses éléments étaient rectilignes, alors que les branches des porte-manteaux connus auparavant étaient galbées pour mieux épouser la forme des vêtements. Du fait de la forme rectiligne de ses éléments, le porte-manteau breveté avait un double avantage :

— Simplicité de fabrication sans outillage spécial.

— Moindre encombrement, les branches s'appliquent étroitement l'une contre l'autre en position repliée.

Voici ce que déclare la Cour de Paris à ce sujet.

« Considérant que l'invention revendiquée par ce brevet apparaît donc comme une solution originale et nouvelle donnée au problème industriel posé par la nécessité de réduire au maximum le coefficient d'encombrement des porte-manteaux de voyage, ainsi que leur prix de revient, problème non encore résolu jusque là avec ce degré de perfection, qu'ainsi cette invention donnant un produit industriel nouveau, est brevetable ».

Ayant ainsi admis la validité du brevet, la Cour a ensuite condamné les contrefacteurs.

CONCLUSIONS

Cet arrêt de la Cour de Paris montre une fois de plus :

— la libéralité de la législation française sur les brevets,

— la bienveillance des tribunaux à l'égard des inventeurs.

Toute invention nouvelle est brevetable si elle assure un résultat industriel, quelle que soit l'importance de ce résultat et de l'effort inventif mis en jeu.

BERT et de KERAVENTANT
Ingénieurs-Conseils

NEWS

COCKTAIL

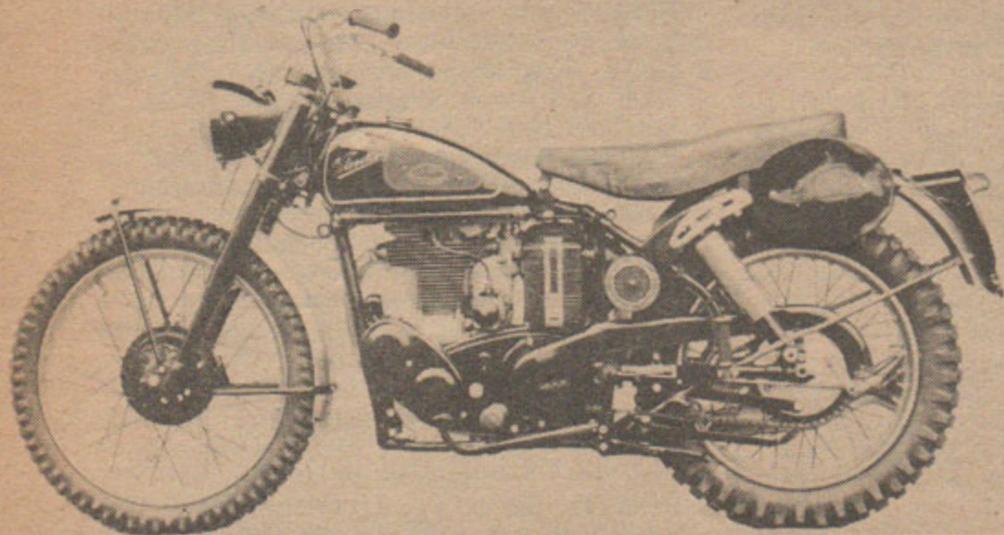
C'EST LE BEAU TEMPS...

...qui atteint même l'Angleterre en ses « œuvres vives », plus précisément la marque Velocette qui jusqu'à présent se cantonnait dans un traditionalisme très... britannique. Or cette politique vient d'être modifiée, tout au moins en ce qui concerne l'esthétique des machines.

En Angleterre, désormais, la MAC peut être livrée en vert-gris avec filets dorés sur le réservoir, tandis que la MSS peut être émaillée en beige avec panneaux de réservoir chromés avec filets or.

La LE 200 existe en deux tons : gris-vert, gris-rubis ou gris-bleu.

D'autre part, il semble que la vieille maison de Birmingham ait décidé de se réintéresser au sport plus qu'elle ne l'a fait jusqu'à présent. Après le modèle de moto-cross 500 MSS Scrambler qui commence déjà à apparaître sur les circuits de moto-cross, un nouveau modèle vient de sortir, mais cette fois aux Etats-Unis. Cette machine illustrée ci-dessous



Et voici la M.S.S. américanisée !..

est un dérivé de la MSS de série à mi-chemin entre celle-ci et celle de moto-cross. Voici quelques rapides caractéristiques : moteur semblable au MSS standard, mais avec magnéto Lucas à avance automatique et carburateur Amal à cuve distincte (au lieu de l'Amal « Monobloc ») et muni d'un filtre à air standard. La boîte de vitesses est d'un type spécial dont les rapports sont intermédiaires entre une utilisation normale et « cross ». L'échappement est muni du silencieux de la machine de série. Cadre, suspension arrière et fourche télescopique sont ceux de la MSS de série.

Garde-boue en aluminium poli. Le réservoir est du type monté sur le modèle de cross. Les roues sont également chaussées de pneus cross. Enfin, on remarquera le guidon type « Western » qui dénote très sûrement l'origine de la machine, qui possède par ailleurs une esthétique « agressive » et dont les caractéristiques répondent aux exigences des épreuves américaines du type « enduro ».

AU SUJET DE LA PARTICIPATION D'AMC AU TT

Nous nous sommes fait l'écho ici-même et dans un dernier éditorial de la participation officielle d'AMC au Tourist Trophy en catégorie 250, participation relevée sur la liste des engagés. Peu de temps après, les Ets AMC nous ont fait part des conditions de cet engagement par une lettre dont voici les principaux points :

« ...Vous n'êtes pas sans ignorer que, depuis quelques années, nous avons exporté un petit nombre de moteurs 175 et 250 cmc. à destination de la firme anglaise bien connue DMW qui a présenté, lors du dernier Salon de Londres, des motocyclettes équipées de nos moteurs.

Un pilote britannique, en l'occurrence, Monsieur Fron Purslow, qui a obtenu un moteur de nos clients anglais, nous a fait part de son désir de participer au TT. Connaissant bien cette importante manifestation internationale à laquelle nous avons eu le plaisir d'assister il y a quelques années, véritable championnat du monde de la motocyclette, nous avons com-

mencé à le dissuader, étant donné que nous n'étions pas en mesure de lui confier un moteur compétition capable de lui permettre de lutter avec les machines étrangères qui y sont engagées.

Malgré tout, devant l'insistance du pilote et la confiance que cela représentait vis-à-vis de nos fabrications, nous avons accepté en lui donnant notre accord pour que le nom de AMC soit cité officiellement, lui précisant bien qu'en l'occurrence son moteur serait strictement de série. Il nous a été possible de procéder à la transformation de ce bloc, en type 55, et nous croyons savoir que Monsieur Fron Purslow avait l'intention d'effectuer quelques modifications en Angleterre, en particulier, adaptation d'un allumeur d'origine anglaise et augmentation du rapport volumétrique qui doit être porté à 8/1.

Il va sans dire que nous n'avons aucune prétention à une place honorable, étant donné la qualité des machines engagées dans le TT, mais considérant à sa juste valeur le témoignage de confiance que représentait à nos yeux la demande de Monsieur Fron Purslow, pilote anglais confirmé, nous avons décidé de ne pas répondre négativement, lui laissant la responsabilité de sa participation à cette manifestation... ».

GARAGE DE SERVICE... AU SERVICE DE QUI ?

C'est le titre d'un article paru chez notre confrère « L'Alsace » et que nous a fait parvenir un de nos lecteurs d'Altkirch, Mr Gadet. Cet article relate les mésaventures d'un motocycliste en panne à Altkirch, et, comme nous le signale Mr Gadet, nous croyons... « qu'il est utile que les motocyclistes de passage en cette ville sachent à quoi ils s'exposent si, par malheur, il leur arrive de se trouver dans le même cas ». Aussi laisserons-nous place à notre confrère qui écrit :

« ...Un motocycliste de Montbéliard tomba en panne (crevaison) à l'entrée d'Altkirch. Il poussa sa machine jusqu'au « garage de service » où on lui répondit qu'on ne faisait pas de réparation de moto. « Ça ne nous intéresse pas... ! » (Précisons qu'il s'agissait d'une simple réparation de chambre à air !).

Notre motocycliste « poussa » plus loin... Il fit ainsi, jusqu'à 22 heures, le tour de tous les garages de la ville. Même réponse partout ou pas de réponse du tout ! (Il est vrai que les autres garagistes n'étaient pas de service !). Il tenta sa chance chez un marchand de motocycles... sans plus de succès.

Force lui fut donc de coucher dans un hôtel de la ville avec son fils âgé de 12 ans, de commander deux repas, de téléphoner à Montbéliard pour tranquilliser sa femme et le lendemain matin enfin il put regagner ses pénates après avoir dû acheter une chambre à air neuve !... ».

Nous aurions garde d'ajouter des commentaires à ces remontrances dues, rappelons-le, au journal même qui relate la vie d'Altkirch !

MAIS IL N'EN EST PAS TOUJOURS AINSI...

...Et heureusement, un autre son de cloche nous est apporté par Mr H. Dumont, Président du MC de Normandie. Se trouvant en panne d'embrayage (lièges grillés), Mr Dumont eut affaire à Mr Dalivoust, marchand de cycles à Verson, qui mit aussitôt son atelier à sa disposition, et ceci le jour de la Pentecôte. Après deux heures d'efforts, Mr Dumont, grâce à la collaboration de Mr Dalivoust, put reprendre la route et continuer le voyage en compagnie des membres de son club.

Bravo Mr Dalivoust !

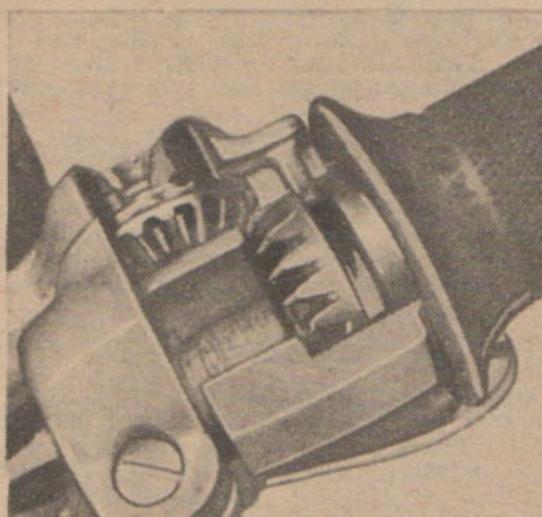
LA GUZZI EN V

La Guzzi à refroidissement par eau et cylindres en V a tourné à Monza pour une première mise au point, et fait intéressant, son nombre de cylindres est de 8, comme la plupart des journalistes spécialisés l'avait supposé, au vu du dessin qui en fut diffusé par Fergus Anderson. Bien que ses performances soient fort prometteuses aux dires de ses créateurs (on a parlé de 290 kmh. !!!), ses essais durent être interrompus pour difficultés avec le système d'allumage.



POIGNEE TOURNANTE A ENROULEMENT OU POIGNEE A TIRAGE RECTILIGNE ?

VOICI LA SOLUTION MAGURA



POIGNEE tournante à enroulement ou poignée à tirage rectiligne ? Aujourd'hui que l'on sait construire des poignées à enroulement sur lesquelles les câbles ne cassent pas tous les 1.000 kms, la question posée revient à celle-ci :

Poignée à court tirage ou poignée à long tirage ?

Et la question se pose d'autant plus que la tendance actuelle — moteurs à rendement de plus en plus élevé — conduit à utiliser des carburateurs à diamètre de passage des gaz de plus en plus grand, donc à levée du boisseau de plus en plus importante.

× × ×

Sur une petite cylindrée, où l'on est très souvent à pleins gaz, où la question de dosage précis n'est pas tellement cruciale, la réponse est simple : une poignée à tirage rapide est préférable.



La première illustration, en haut, montre le renvoi d'angle : l'un des pignons est solidaire de la chainette, l'autre de la poignée tournante. Au-dessous, la chainette dans un plan parallèle au guidon, commence à s'enrouler autour du barillet. En bas, la chainette est complètement enroulée et l'on voit nettement la forme spéciale du barillet (en escargot).



Sur une grosse cylindrée, la réponse est plus difficile à donner.

Il est clair que dans la circulation urbaine, en « tout terrain », quand on conduit lentement, une poignée tournante à long tirage permet un dosage plus précis, plus doux, plus facile qu'une poignée à tirage rapide. Mais pour pouvoir, à partir d'une certaine vitesse, accélérer rapidement, et surtout pour pouvoir couper vite quand on roule à grande vitesse, il faut au contraire une poignée à tirage rapide.

× × ×

Magura a élégamment résolu le problème avec une poignée à tirage progressif, poignée qui équipe maintenant

de série, les nouvelles flat-twins BMW R 50 et R 69. Cette poignée, que nous allons décrire, est encore à tirage rectiligne pour des raisons esthétiques (ne pas avoir de câbles qui pendent du guidon), mais il est à penser qu'un système de même conception (à peu de choses près) équipera bientôt aussi les poignées « sport » à enroulement de la marque, poignées que l'on voit malheureusement trop rarement sur les machines de série allemandes.

× × ×

Le câble (ou les câbles dans le cas BMW) est saisi dans une griffe au bout de laquelle on trouve une chaînette. C'est cette dernière qui s'enroulera et non le câble, afin d'éviter la rupture des filins de ce dernier.

Cette chaînette, au lieu de s'enrouler autour d'un barillet ou d'un tambour cylindrique (cas classique sur de nombreuses machines italiennes), s'enroule ici sur un barillet en forme d'escargot, donc à rayon croissant, et dont la rampe est très rapide en fin de course.

Ce barillet se trouvant dans un plan parallèle à l'axe du guidon, on utilise, pour l'entraîner un renvoi d'angle : le barillet est solidaire d'un des pignons, conique, alors que l'autre pignon fait partie de la poignée tournante elle-même.

× × ×

Et l'on obtient ainsi le résultat suivant — aux bas régimes : tirage lent, dosage facile et précis, ce qui est important pour une grosse cylindrée puissante — au-dessus, donc à partir de 10 CV environ, ouverture rapide des boisseaux, et, ce qui est encore plus important en raison des problèmes de sécurité, fermeture rapide des gaz, sans que l'on soit obligé de s'y reprendre à deux fois.

× × ×

Tel est le principe de fonctionnement de cette poignée. Mais comme rien ne vaut une expérience « vécue », nous vous dirons ce que nous pensons de cette réalisation quand nous aurons l'occasion d'essayer une des nouvelles BMW.

DANS VOTRE MOTEUR...

Bret-Oil

"L'HUILE DE COMPETITION AU SERVICE DU TOURISME"

Toutes nos Huiles 2 TEMPS et 4 TEMPS sont "ELEKTRIONISÉES"

LA PHYSIQUE NUCLEAIRE AU SERVICE DE LA LUBRIFICATION :

LE PROCEDE ELEKTRION

DANS nos différents articles sur les huiles de graissage, nous avons surtout parlé jusqu'à ce jour des améliorations constantes obtenues grâce à l'adjonction de certains «dopes» ou «additifs». Cette technique moderne s'est développée depuis la guerre, mais elle trouve son origine dans le fait qu'il n'était guère possible de songer à améliorer de façon sensible les procédés de raffinage des huiles dont les progrès étaient déjà considérables. Les recherches furent dès lors orientées vers la fabrication de produits d'addition organo-métalliques qui, ajoutés en petites quantités à des huiles minérales convenables, donnaient à ces huiles des qualités spéciales ou amélioraient leurs qualités d'origine.

Les résultats obtenus dans cette voie sont loin d'être négligeables, ainsi que nous l'avons vu à différentes reprises.

Mais un autre procédé, assez peu connu, et utilisé par une importante firme belge, mérite de retenir notre attention. Cette fois « l'ennoblissement » des huiles n'est plus réalisé par l'addition de dopes, mais par un processus physico-électrique dont nous parlerons plus loin.

Avant cependant de parler du procédé lui-même, nous tracerons un rapide historique de ses débuts.

HISTORIQUE

Lorsque M. de Hemptinne commença, au début du siècle, ses recherches sur l'hydrogénation de certains corps, il ne pensait certainement pas que ses travaux permettraient plus tard d'améliorer les huiles de graissage pour les moteurs à combustion.

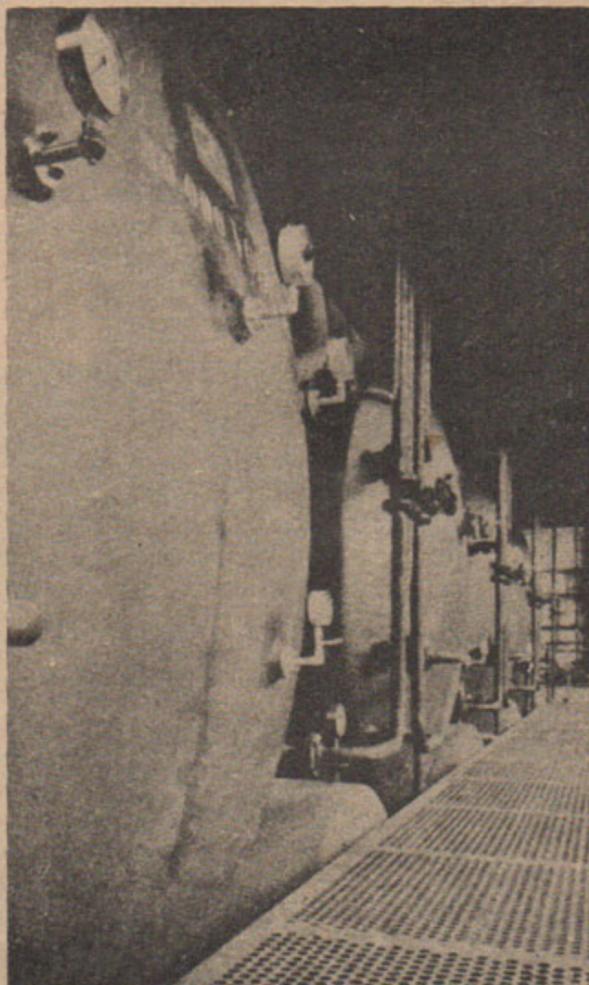
A vrai dire, l'évolution fut loin d'être linéaire et le savant belge connut bien des déboires (scientifiques et commerciaux). Ce n'est qu'en 1908 qu'il s'intéressa plus particulièrement à l'épaississement progressif que subissaient les huiles pendant l'hydrogénation, et aux améliorations des propriétés lubrifiantes qui dérivait de cette plus grande viscosité.

Dès lors, de Hemptinne devait décider d'exploiter industriellement les différents brevets qu'il avait pris et

il créait en 1909 sa première usine. Mais c'est surtout l'accroissement de l'onctuosité des huiles ainsi traitées qui attira l'attention et le principal débouché de ces huiles était le graissage des machines à vapeur utilisées alors dans la marine.

Si ce débouché permit un développement important de la S.A. Elektrion jusqu'à la première guerre mondiale, la substitution des machines à vapeur par les moteurs Diesel, après la guerre, allait rétrécir le marché de telle façon que de Hemptinne et ses associés décidaient alors de ne pas reconstruire leurs usines détruites pendant la guerre... et de liquider volontairement leur société (1919).

Les appareils à décharge Elektrion qui servent à la préparation de l'élément de base (compound) des huiles elektrionisées.



Il fallut attendre 1928 pour qu'une nouvelle société se constitue (De Cavel et Roegiers) qui reprenne à son compte l'exploitation du procédé Elektrion en l'améliorant, évidemment.

Revenons maintenant à l'élektrionisation elle-même.

DESCRIPTION DU PROCÉDÉ

Pour décrire le procédé Elektrion, il est avant tout nécessaire de rappeler quelques notions simples de physique nucléaire.

Cela paraîtra extraordinaire à nos lecteurs, mais cette science — dont tout le monde parle de nos jours et qui fait peser sur nous la menace de ses réalisations tout en nous ouvrant des perspectives immenses sur l'avenir — est aussi utilisée pour des fins aussi pacifiques que l'amélioration de nos huiles de graissage !

Afin de rester aussi simples que possible dans nos explications, nous utiliserons une conférence faite par Michel Roegiers, administrateur et technicien des usines belges.

L'ATOME D'HYDROGENE

Un atome d'hydrogène est constitué par un noyau central (proton) chargé d'électricité positive et autour duquel gravite à une vitesse angulaire très élevée et sur une orbite déterminée, une particule négative (électron). Les rapports entre les masses du proton et de l'électron sont tels que si nous imaginons que le proton a la grosseur d'une pomme, l'électron, lui, aura la dimension d'une tête d'épingle qui graviterait autour de la pomme dans un rayon de 1.000 mètres (mais oui, vous avez bien lu : mille mètres...). L'ensemble de cette sphère constitue l'atome d'hydrogène qui est électriquement neutre, la charge négative de l'électron étant égale à la charge positive du proton.

Considérons maintenant un tube de verre contenant de l'hydrogène à une pression de 1/50^e d'atmosphère et à 15° C. Il y aura alors dans ce tube

ELEKTRION R

La préparation de l'huile par ce procédé étant très longue et assez coûteuse, on se contente de soumettre à ce « bombardement » une certaine quantité de l'huile (minérale et végétale) qui devient ensuite, sous le nom d'Elektrion R, le produit de base servant à préparer industriellement l'huile destinée au commerce.

Et l'huile que l'on trouve en Belgique sous le nom d'Elektrion est donc en fait améliorée grâce à l'adjonction d'un pourcentage variable d'Elektrion R qui est parfaitement miscible à toutes les huiles du commerce.

× × ×

Quelles transformations subissent les huiles de graissage soumises au « bombardement » que nous avons décrit plus haut ?

Du point de vue structure moléculaire, il est difficile de répondre étant donnée la complexité des phénomènes. D'ailleurs, ce n'est pas là ce qui peut intéresser directement l'utilisateur des huiles ainsi préparées.

Voyons, par contre, quelles améliorations l'adjonction d'Elektrion R apporte aux propriétés lubrifiantes des huiles minérales de graissage.

L'ELEKTRION EST UN AGENT D'ÉPAISSISSEMENT

L'adjonction d'Elektrion R à une huile permet d'augmenter la viscosité du mélange qui en résulte, cette viscosité devenant d'autant plus élevée que le pourcentage ajouté est plus grand. On sait que la viscosité d'une huile caractérise la difficulté plus ou moins grande qu'elle éprouve à s'écouler : plus elle s'écoule lentement et plus elle est visqueuse.

AMÉLIORATION DE L'INDICE DE VISCOSITÉ

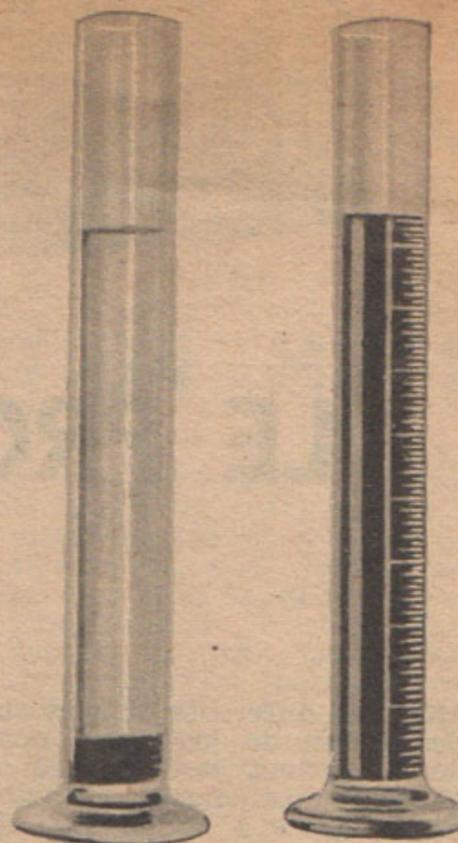
Une huile qui possède un indice de viscosité élevé, est une huile dont la viscosité varie aussi peu que possible avec la température. L'importance de cette caractéristique des huiles de graissage est connue de tous : l'idéal dans cet ordre d'idée serait d'avoir une huile qui soit fluide à froid tout en restant suffisamment visqueuse à chaud. Actuellement, de nombreuses marques se sont penchées sur ce problème et lui ont apporté des solutions relevant de techniques différentes.

Pour sa part, l'Elektrion R permet aussi d'améliorer cet indice de viscosité : pour une huile de base ayant un indice égal à 100, l'adjonction d'Elektrion R permet de porter cet indice à 125.

AMÉLIORATION DE L'ONCTUOSITÉ

L'onctuosité d'une huile est une propriété assez difficile à définir ; on peut dire que c'est la force plus ou moins grande avec laquelle une huile adhère en couches très minces aux surfaces frottantes entre lesquelles elle se trouve comprimée de manière à ce qu'il reste toujours un film d'huile ininterrompu. Plaçons, par exemple, une goutte d'huile entre deux plaques de verre que nous pressons l'une contre l'autre : une huile onctueuse s'étalera plus difficilement qu'une huile moins onctueuse.

Or cette propriété est particulièrement importante lorsque : les surfaces en frottement sont appliquées l'une sur l'autre avec une très grande pression (boîte de vitesses et transmis-

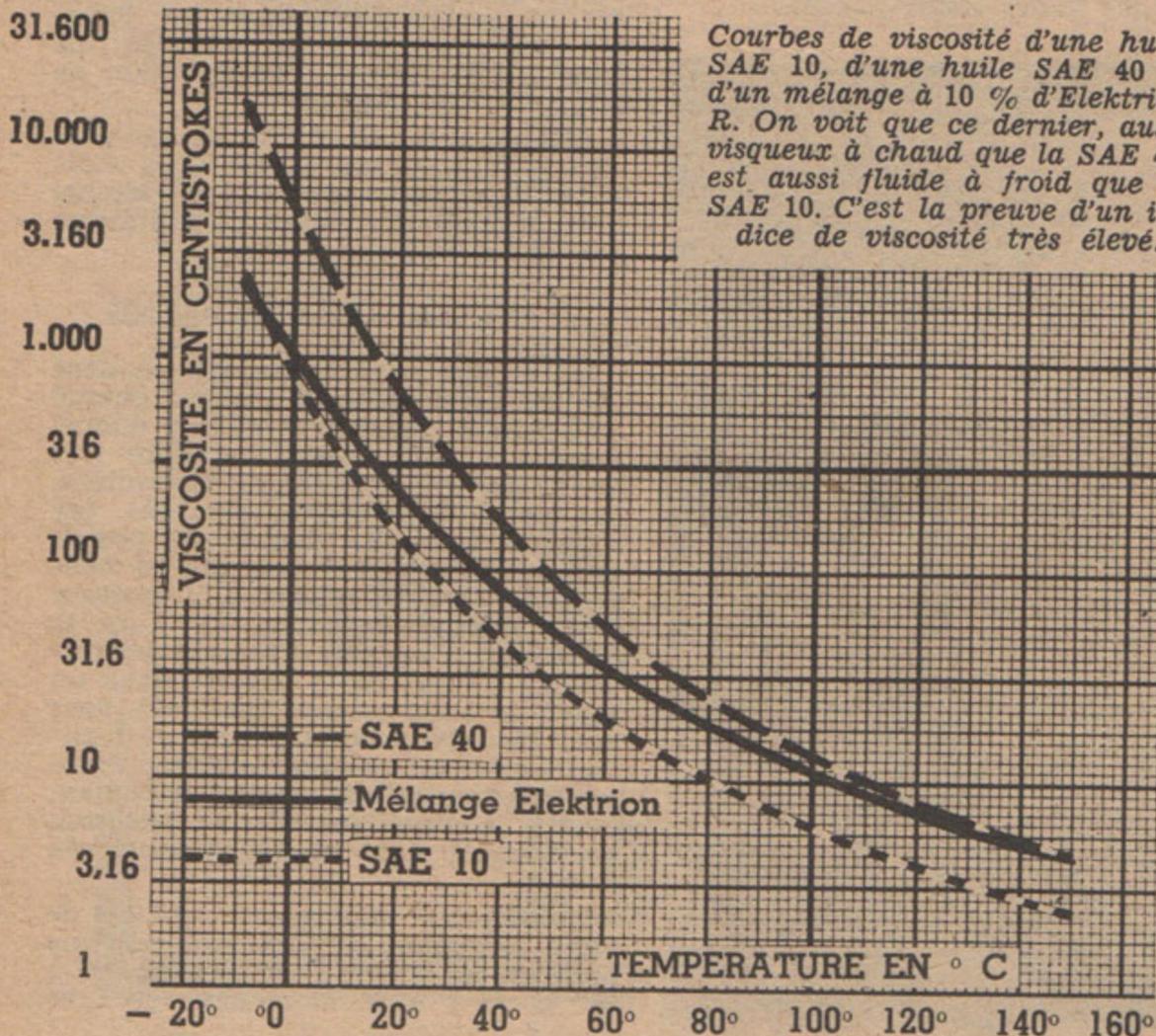


Dans l'éprouvette de gauche, le noir de fumée dilué dans du Toluène, se précipite en quelques minutes. En ajoutant 0,5 % d'huile concentrée Elektrion R, le noir de fumée reste en suspension (éprouvette de droite).

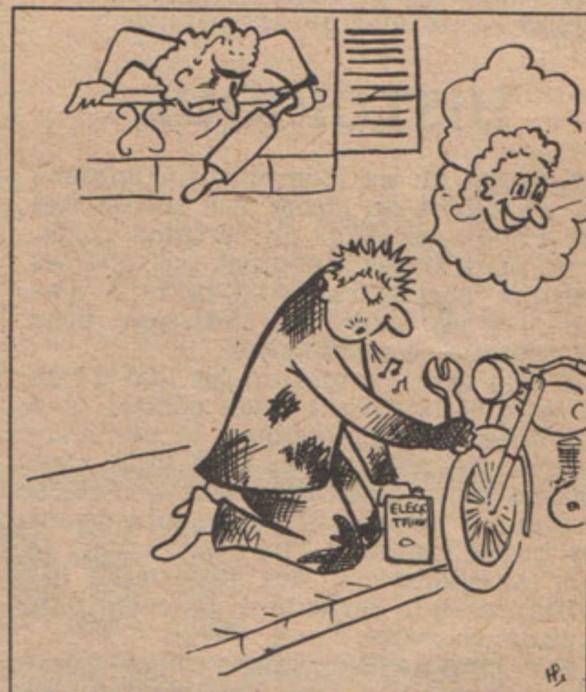
sions) — la vitesse relative des mouvements des surfaces en contact est très élevée (piston-cylindre) — les surfaces en contact sont extrêmement réduites (ponts hypoïdes des voitures).

Or, toutes les mesures effectuées grâce au « frictomètre onctueux » ou sur des machines industrielles, démontrent que l'adjonction d'Elektrion R a pour effet d'augmenter notablement l'onctuosité de l'huile de base.

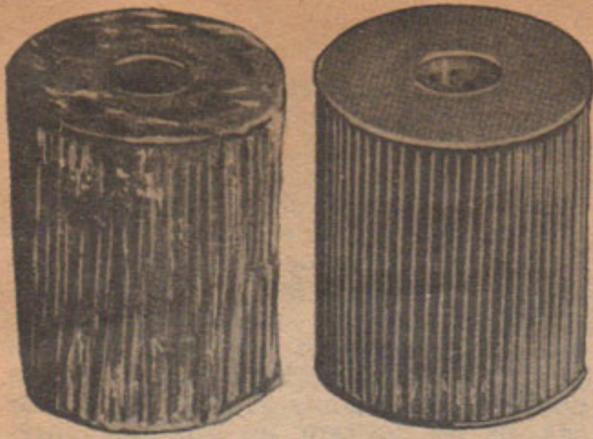
Ceci amène donc un coefficient de frottement réduit, la suppression du « broutement » etc...



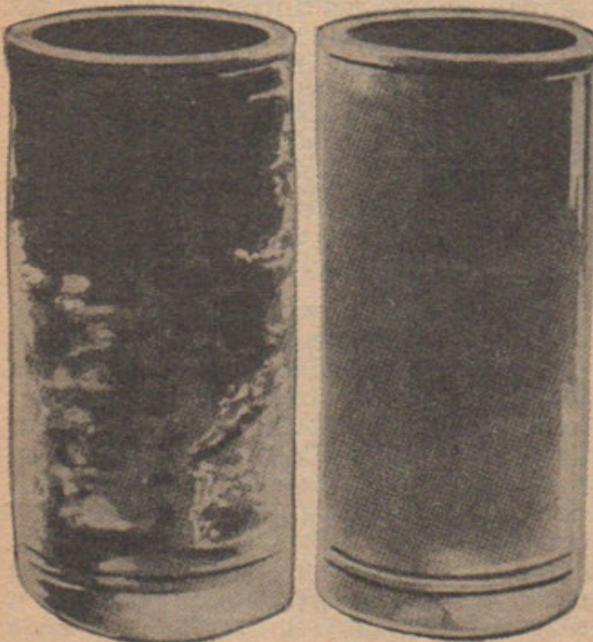
Courbes de viscosité d'une huile SAE 10, d'une huile SAE 40 et d'un mélange à 10 % d'Elektrion R. On voit que ce dernier, aussi visqueux à chaud que la SAE 40, est aussi fluide à froid que la SAE 10. C'est la preuve d'un indice de viscosité très élevé.



...La couleur foncée de l'huile ne doit provoquer aucune inquiétude chez l'utilisateur...



Deux filtres à huile de voiture. A gauche, utilisation d'une huile sans elektrion, état du filtre après 6.000 kms (période de vidange : 2.000 kms). - A droite, utilisation d'une huile elektrionisée, état du filtre après 60.000 kms (période des vidanges : 4.000 kms).



Ci-dessus, deux filtres à huile de moteurs diesel. Le premier (huile ordinaire) après 2.000 kms ; le second (la même huile légèrement elektrionisée) après 3.500 kms. - Ci-dessous, reproductions photographiques de deux papiers-filtre. Le premier filtre laisse apparaître les dépôts asphaltiques dans une huile ordinaire après 24 h. de chauffage dans une étuve thermostatique à air à 150° C. Le second montre l'absence de tout dépôt après 200 h. de chauffage, pour la même huile après elektrionisation.

0,5 milliard de milliards de molécules d'hydrogène par centimètre cube (soit un 5 suivi de... 17 zéros !). On pourrait croire que ces molécules sont entassées dans le tube de façon anormale. Eh bien, il n'en est rien : la distance moyenne entre ces molécules est de l'ordre de plusieurs centaines de diamètres moléculaires. Chacune de ces molécules est en outre animée d'un mouvement perpétuel et désordonné, changeant fréquemment de vitesse et de direction. C'est le mouvement Brownien et la vitesse moyenne des molécules atteint 2.000 m.-sec. (soit 72.000 kmh.). Ajoutons encore que ces molécules étant idéalement élastiques, leurs chocs ne produisent aucun travail, donc aucun échauffement du tube.



...Cette science est aussi utilisée pour des fins pacifiques.

DESINTEGRATION DES MOLECULES

Nous avons vu que ces molécules sont neutres électriquement. Cependant des rayonnements de courte longueur d'onde (rayons ultra-violet, rayons X, rayons gamma, rayons cosmiques, etc...) ont la propriété de projeter l'électron en dehors de son orbite normal. Ainsi, sous l'effet de ces rayonnements, une proportion infime des molécules ou des atomes de tous les gaz sera transformée, désintégrée et donnera naissance à deux particules indépendantes :

- 1) - un électron chargé négativement ;
- 2) - un ion (molécule privée d'un ou plusieurs électrons) ou proton (atome d'hydrogène privé de son électron) chargés positivement.

Dans ce cas (lorsque les molécules sont désintégrées) si nous appliquons

de chaque côté du tube de verre, deux plaques métalliques reliées respectivement aux pôles positifs et négatifs d'une source d'énergie électrique, les électrons libérés (charge négative) seront attirés en direction de l'électrode positive et viendront se coller contre la paroi en verre qui fait face à cette électrode ; de leur côté, les ions se colleront sur la paroi en verre située face à l'électrode négative.

Si, maintenant, on inverse la position des plaques métalliques, les électrons et les ions seront brutalement arrachés des parois sur lesquelles ils s'accrochent pour être projetés sur les parois opposées. Leur vitesse de déplacement sera d'autant plus grande que la différence de potentiel entre les deux plaques sera plus élevée.

LE « BOMBARDEMENT » ELEKTRION

Si l'énergie cinétique de ces particules est assez grande, elles peuvent, au cours de leurs déplacements, heurter quelques molécules neutres qui, sous certaines conditions, se désintègreront à leur tour, libérant des ions et des protons qui se dirigeront respectivement vers l'électrode positive et l'électrode négative.

En inversant, de la sorte, de nombreuses fois la polarité des électrodes, nous produisons des ions et des électrons qui viendront frapper les parois du tube avec une énergie cinétique considérable.

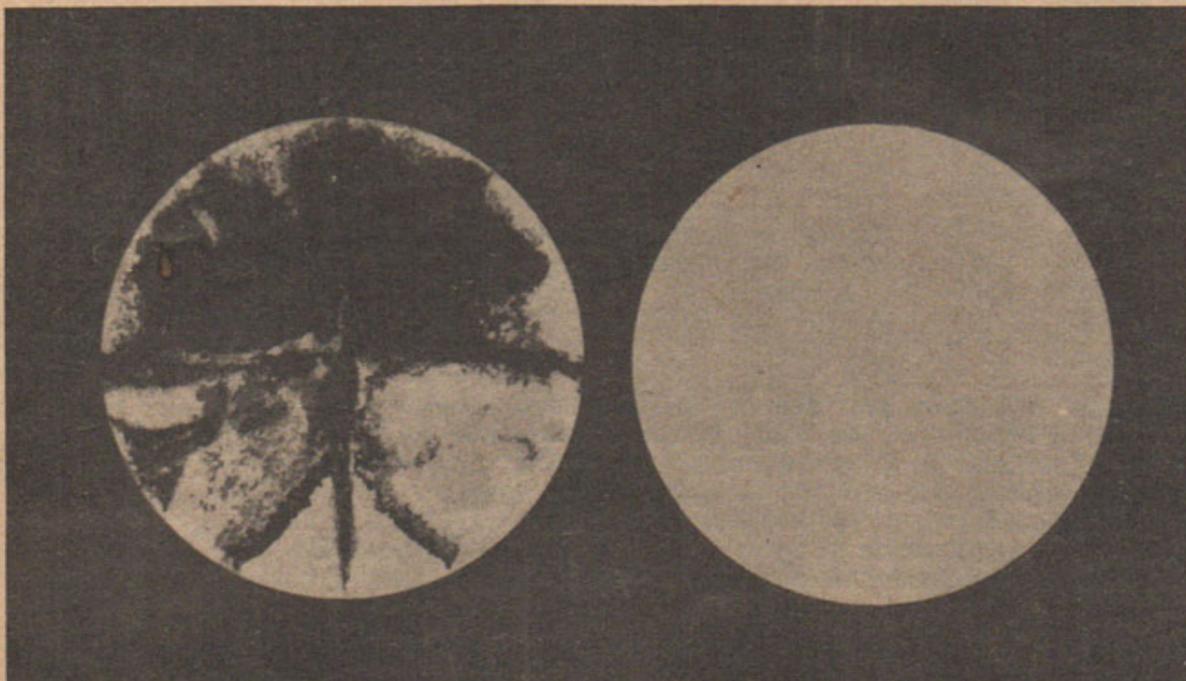
Ces chocs sur les parois ne sont cependant plus élastiques et ils provoquent un échauffement du tube, qui, dans les applications industrielles, nécessite une réfrigération artificielle des parois.

Si nous garnissons maintenant les parois intérieures du tube d'une couche d'huile, c'est cette dernière qui encaissera désormais les chocs, et les molécules d'huile subiront un véritable « bombardement » par des quantités extrêmement grandes de corpuscules. Or il faut savoir que la masse spécifique des projectiles positifs (les protons) a été évaluée, pour 1 dm³, à 18 milliards de kilos, ce qui, allié à l'extrême petitesse de ces projectiles (un électron et un proton sont à une molécule d'huile ce que sont une balle de fusil et un obus à une cathédrale) et allié à la vitesse dont ils sont animés, donne une pression de choc de nombreux milliards d'atmosphères au point d'impact des corpuscules sur la paroi.

LE PROCÉDE ELEKTRION

C'est à ce traitement que sont soumises les huiles de base dans le procédé Elektrion. Naturellement, la description que nous venons d'en faire est absolument schématique. La réalisation pratique, industrielle de ce « bombardement » Elektrion est extrêmement complexe et a nécessité, pour sa mise au point, de nombreuses années d'expériences et de perfectionnements... le plus souvent empiriques, ainsi que le reconnaissent ses promoteurs.

De toutes façons, ce procédé modifie sensiblement les propriétés lubrifiantes des huiles de graissage et nous allons voir dans quel sens.



AUGMENTATION DE LA RESISTANCE A LA FORMATION DE DEPOTS

L'Elektrion R, ajouté à une huile minérale, a la propriété de retarder considérablement la formation de dépôts (gommages ou cambouis) provenant de l'oxydation naturelle ou artificielle d'une huile minérale de graissage. Ces dépôts au lieu de précipiter sous forme de boues sont maintenus en solution grâce au rôle joué par les molécules d'Elektrion R et jusqu'à saturation de ces dernières. Une huile électrionisée peut résister à plus de 400 heures de chauffage à 150° C sans qu'il se produise de dépôts.

POUVOIR PEPTISANT DE L'ELEKTRION R

Le pouvoir peptisant des huiles électrionisées, qu'il ne faut pas confondre avec le pouvoir détergent des huiles minérales, peut être défini comme la propriété des molécules d'Elektrion R d'attirer les impuretés (noir de fumée, particules de plomb, etc...), de les adsorber (adsorption : adhésion ou concentration des substances dissoutes à la surface d'un corps) ce qui a pour effet de maintenir en suspension permanente ces impuretés. Il ne s'agit donc pas à proprement parler de dissolution des impuretés dans l'huile de graissage.

Cette « dispersion » des impuretés (particules ultra-microscopiques) donne aux huiles Elektrion — après usage — une couleur brunâtre-grisâtre due au fait que ces particules ne se précipitent pas, ne se coagulent pas : elles restent en dispersion dans l'huile.

Lors de la vidange, cependant, toutes ces particules s'éliminent facilement avec l'huile sans que le moteur soit encrassé.

L'un des avantages marqués de ce pouvoir peptisant de l'huile Elektrion est d'être valable aussi pour tous les produits d'oxydation insolubles des huiles pour moteur. Or dans une huile électrionisée, dans une certaine proportion, même ces produits, s'ils ne sont pas dissous, sont peptisés (ils restent donc en suspension dans l'huile grâce à l'action des molécules d'Elektrion R).

Indiquons pour terminer que ce pouvoir peptisant des huiles Elektrion les rend très aptes à recevoir du graphite qui est parfaitement maintenu en suspension.

REDUCTION DE L'INDICE DE COKEFACTION

Si l'on brûle de l'huile de graissage, il en reste une quantité plus ou moins grande de cendres. C'est de cette quantité de cendres que dépend l'indice de Conradson. Or, une huile électrionisée a un indice de Conradson particulièrement favorable, ce qui, évidemment, entraîne une moindre formation de calamine.

AUTRES INDICES SUR L'ELEKTRION R

a) L'adjonction d'Elektrion R à des huiles contenant déjà des additifs organo-métalliques est tout à fait possible, le mélange se révélant homogène et stable dans le temps. Cependant une huile électrionisée ne peut pas dissoudre des dépôts déjà existants dans le circuit d'huile : elle ne lave pas les moteurs déjà encrassés. Cette réserve étant faite, on peut cependant introduire, sans danger, une huile électrionisée dans le carter d'un moteur contenant déjà de l'huile dopée.

b) Lors de la vidange d'une huile électrionisée, il est superflu d'avoir recours au rinçage, puisqu'il ne peut y avoir aucun dépôt d'impuretés. Il faudra seulement veiller à ce que l'huile soit bien chaude. La couleur très foncée de l'huile ne doit d'autre part provoquer aucune inquiétude chez l'utilisateur : ce sont les produits de la combustion incomplète qui sont peptisés par les molécules d'Elektrion R qui lui donnent cette couleur. Mais en aucun cas, ils ne limitent les qualités lubrifiantes de l'huile.

CONCLUSION

Nous avons vu au début de cet article que ce procédé Elektrion n'était pas récent. On peut dire que sa véritable exploitation industrielle a commencé en 1928. Par ailleurs, il présente des avantages incontestables dont l'un des plus sérieux est de permettre une amélioration d'ensemble des huiles de graissage. En effet, alors qu'un additif organo-métallique ne peut qu'améliorer les huiles de graissage sous quelques aspects isolés, on peut dire que les huiles traitées selon le procédé Elektrion voient l'ensemble de leurs qualités améliorées.

Son inconvénient est sans doute d'avoir un prix de revient assez élevé. Ceci, et des démêlés commerciaux sur lesquels nous préférons ne pas insister, expliquent sans doute qu'à l'heure actuelle, les huiles Elektrion ne connaissent pas une diffusion plus grande en dehors de la Belgique. D'ailleurs, ce procédé ayant fait l'objet d'un brevet reste la propriété commerciale des établissements belges, qui vendent à d'autres marques le produit de base destinées au commerce, produit qui s'appelle, ainsi que nous l'avons vu, l'Elektrion R.

B. N.

DEUX ESSAIS AVEC LES HUILES

1° Essais effectués par la Station Nationale de Recherches Claude Bonnier (Institut Français du Pétrole).

	Cote de démerite		
	Jupes de piston	Dépôts	Cote d'ensemble
A) sur moteur Citroën 11 CV, 50 h. pleine puissance, 3.100 t.-m.			
— Huile «Heavy Duty» américaine	5,45	0,80	3,08
— Huile raffinée en France	4,25	0,83	2,35
— Idem plus Elektrion R	3,75	0,10	1,84
B) sur moteur Renault 4 CV, 50 h. pleine puissance, 4.000 t.-m.			
— Huile «Heavy Duty» américaine	4,50	0,66	1,85
— Huile raffinée en France	4,00	0,90	2,08
— Idem plus Elektrion R	1,25	0,08	1,79

ELEKTRIONISEES

2° Essais effectués en commun par Pratt et Whitney et Standard Oil-New-Jersey (sur moteur Pratt et Withney)

	Cote de démerite	
	Dépôts et boues	Cote d'ensemble
Huile de Pensylvanie (raffinage clas.)	3,50	3,00
Huile de Pensylvanie (raffinage aux solvants)	2,00	2,30
Idem plus Elektrion R	0,30	1,60

Les essais reportés ci-dessus, effectués par des organismes strictement techniques, permettent d'évaluer l'importance de l'adjonction d'Elektrion R à des huiles de graissage, du point de vue de l'encrassement du moteur. Les « cotes de démerite » sont données suivant des critères uniques pour toutes les huiles essayées, de sorte que la comparaison qui résulte des « cotes d'ensemble » est des plus significatives. (Avec ce système de « notes » — démerite — la note la plus basse correspond évidemment à l'huile la meilleure).

COUP D'ŒIL SUR LA PRODUCTION EUROPEENNE

STATISTIQUES ALLEMANDES 1954

Si l'on fait abstraction des cyclo-moteurs, les immatriculations en Allemagne, pour 1954, marquent un recul assez net sur 1953 et même sur 1952. Cependant quelques catégories ont enregistré des progrès importants : celle des scooters au dessus de 125 cmc., celle des motos jusqu'à 175 cmc. et jusqu'à 500 cmc. D'autres catégories maintiennent leur rang : les scooters jusqu'à 125 cmc., les motos jusqu'à 100 cmc. et jusqu'à 250 cmc.

Le tableau ci-joint donne dans la première colonne les chiffres des immatriculations pour 1954. Les colonnes suivantes donnent le pourcentage pour 1954, 1952 et 1951 par rapport aux immatriculations de 1953 que nous avons prises comme base et égalée à 100.

Il laisse apparaître, pour la plupart des catégories, des variations très irrégulières dues, le plus souvent, à l'apparition de nouveaux modèles qui conquièrent rapidement les acheteurs jusqu'à ce qu'ils soient à leur tour détrônés par d'autres. Cependant, on peut tout de même conclure au succès des cylindrées moyennes (175, 200 et 250 cmc. en motos et plus de 125 cmc. en scooter), alors que le recul des petites cylindrées est nettement marqué.

IMMATRICULATIONS ET MARQUES

Voyons rapidement comment se présente la situation dans chaque catégorie étant bien entendu que les chiffres donnés sont ceux des immatriculations, et ne tiennent donc pas compte des exportations.

Dans les scooters jusqu'à 125 cmc., le Lambretta-NSU domine de loin ses rivaux avec une production de 23.152 machines, soit plus de 70 % de l'ensemble. Derrière, on trouve le Vespa Hoffmann avec 3.703 unités (soit 7.560 de moins qu'en 1953).

Dans les scooters au dessus de 125 cc. le Bella Zundapp (150 et 200 cc.) vient en tête avec 13.712 machines

(contre 1.756 en 1953), précédant le Goggo (150 et 200 cmc.) avec 12.295 et le Heinkel (175 cmc.) avec 8.204 (contre... 231 en 1953). Gros progrès, ainsi que nous l'avons déjà vu, dans cette catégorie.

Par contre pour les MOFAS (cyclos de 100 cmc.) la dégringolade est très nette. Si NSU est en tête, comme en 1953, son chiffre de production passe de 14.934 à 2.896 unités.

Arrivons-en aux motocyclettes proprement dites. Pour les 100 cmc., c'est encore NSU que nous trouvons à la première place (4.956 unités) devançant Adler (3.842) et Miele (2.188). Production légèrement en baisse par rapport à 1953. En revanche, la production baisse presque de moitié pour les 125 cmc. et si DKW reste le plus fort producteur avec 12.607 unités (soit 65 % du total), il est loin d'atteindre les 22.078 unités de 1953. On trouve ensuite TWN (3.106) et NSU (2.372).

Le recul est encore plus sérieux pour les 150 cmc. où nous trouvons en tête Durkopp (2.788 machines contre 4.822 en 1953).

Mais pour les 175 cmc., le grand succès de la DKW de cette cylindrée permet au contraire à la production globale de faire un bond sensationnel. On trouve donc en tête des producteurs DKW avec 21.633 unités (soit 66 % du total), suivi par Maico (2.081), Ardie (1.602), etc...

Diminution de moitié de la production globale des 200 cmc. qui voit en tête Zundapp (12.191 unités contre 25.376 en 1953), suivi de NSU (9.799 contre 17.530) et Adler (7.129) dont la production reste stable.

En 250 cmc. (production égale à celle de 1953), NSU (20.298 unités contre 12.659 en 1953), prend la première place à DKW (16.779) qui est encore précédé par BMW (16.816 contre 14.561). Ces trois marques dominent nettement les autres producteurs.

Faible production en 350 cmc. (38 % de celle de 1953) où Victoria (2.107) devance Horex qui voit son chiffre passer de 11.846 en 1953 à 1.551 en 1954.

Mais n'oublions pas que Horex a transformé sa 350 Regina en 400 cmc. (à cause des taxes sur les motos qui, en Allemagne procèdent par paliers de 100 cmc.), si bien que la marque est en tête des motos jusqu'à 500 cmc. avec 3.673 unités, précédant BMW (2.596), ces deux marques totalisant plus de 95 % de la production dans cette cylindrée.

Au-dessus de 500 cmc., nous ne trouvons que deux constructeurs : BMW (731 unités) et Zundapp (449).

LE MARCHE ALLEMAND

De ces données, assez succinctes, on peut tirer quelques conclusions :

— le marché interne allemand semble déjà saturé, ce qui justifie les efforts faits par les constructeurs pour s'assurer des débouchés à l'exportation ;

— le scooter, comme partout, connaît une vogue toujours croissante, mais en Allemagne ce sont les cylindrées supérieures à 125 cmc. qui s'affirment le plus ;

— si les grosses cylindrées, sans être vraiment en régression, ne progressent pas, par contre les cylindrées moyennes sont celles qui conviennent le plus à la clientèle d'outre-Rhin ;

— pour ces cylindrées moyennes (175, 200, 250 cmc.), il semble que les variations d'une année à l'autre, qui donnent l'avantage tantôt à l'une tantôt à l'autre, soient liées à l'apparition de modèles nouveaux dont les clients sont particulièrement friands ;

— il existe en Allemagne une concurrence beaucoup plus sérieuse qu'en France, de nombreuses (et solides) marques se disputant le marché avec des moyens sensiblement égaux.

B. N.

Tableau donnant les immatriculations par catégorie de véhicule (1953 = 100). Le tableau du bas vérifie l'importance accrue du scooter dans la production globale.

Catégories	PRODUCTION				
	1954	1954	1953	1952	1951
			= 100		
Scooters jusqu'à 125 cc	32.706	89,5	100	65,0	38,5
Scooters au-dessus de 125 cc	43.025	295,0	100	21,4	1,2
Cyclos 100 cmc.	5.627	34,3	100	100,3	222,0
Motos jusqu'à 100 cmc.	14.692	89,0	100	116,5	170,5
» » 125 »	19.016	51,5	100	136,0	166,0
» » 150 »	7.900	28,2	100	161,5	69,3
» » 175 »	32.843	209,0	100	181,0	116,5
» » 200 »	47.206	53,1	100	82,0	45,9
» » 250 »	76.643	98,0	100	68,0	64,0
» » 350 »	5.038	38,0	100	118,5	88,0
» » 500 »	6.576	129,5	100	85,0	
» au-dess. de 500 »	1.227	65,5	100	117	
Total	292.499	84,2	100	94,0	83,2

% des scooters dans la production de :				
1954	1953	1952	1951	
26,2	15,2	8,25	4,05	

VENTES 1954 PAR TYPE DE VEHICULE			
Marque	Cylindrée	Type	Nombre
1 NSU Lambretta	125	Scooter	23.152
2 DKW RT	175	Moto	21.633
3 NSU Max	250	Moto	20.298
4 BMW R.25	250	Moto	16.816
5 DKW RT	250	Moto	16.779
6 Zundapp Bella	150-200	Scooter	13.712
7 DKW RT	125	Moto	12.607
8 Goggo-Glas	150-200	Scooter	12.295
9 Zundapp	200	Moto	12.191
10 NSU Lux	200	Moto	9.799

VENTE 1954 PAR MARQUES		
Marque	Nombre 1954	Nombre 1953
1 NSU	64.978	81.858
2 DKW	54.383	56.241
3 Zundapp	27.330	27.880
4 BMW	19.143	19.788
5 Adler	16.286	20.389
6 TWN	13.152	15.679

Premier tableau : les motos qui ont connu la plus grande vogue en 1954. - Deuxième tableau : les marques dont la production d'ensemble est la plus importante.

EST-IL POSSIBLE, en

250

comme en 500
de conserver

le rapport SOLO ?

L'UTILISATION DU SIDECAR

Il nous arrive rarement, à « Moto-Revue », d'essayer des machines attelées à des sidecars. Nos derniers essais de ce genre sont ceux de la KS 601 Zundapp (MR n° 1098) et ceux de la R 51/3 type 1951 (MR n° 1127). Ainsi qu'on le voit, il s'agissait à chaque fois de machines de grosse cylindrée. Ce fait n'est pas à imputer à une volonté bien arrêtée des essayeurs de « Moto-Revue » : il est le reflet de l'un des caractères du motocyclisme français, où le sidecar est considéré comme un parent pauvre (les « porteurs » de journaux forment une catégorie à part), utilisé seulement avec de « grosses » machines.

Mais la vogue du side léger, attelé à une 250 ou même à une 200 cmc., née il y a maintenant quelques années Outre-Rhin, commence à toucher notre pays, et certain constructeur de sides, qui, il y a 2 ans à peine, « ne croyait pas à l'avenir du side léger », en est venu, aujourd'hui, à en présenter un à sa clientèle.

Tout ceci nous a incité à procéder à des essais en sidecar, en grosse et moyenne cylindrées.

× × ×

Pourquoi avons-nous choisi pour cela des BMW ? Pour la 500 cmc., la raison en est simple. Mon side Précision « camping » est réglé pour être monté sur ma 500 BMW personnelle. La R 51/3 qui nous a été amenée d'Allemagne par notre ami Christophe (j'ai déjà dit qu'il était le « fournisseur » de machines allemandes pour les essayeurs de la presse française spécialisée), ne demandait donc, sans aucune autre formalité, qu'à recevoir ce side.

Pour la 250 cmc., la raison en est différente. D'origine, elle est livrée avec le système d'attaches pour l'attelage d'un sidecar, et ceci simplifiait le problème.

× × ×

Et maintenant, pourquoi des sides Précision ? Pour la 500 cc., raison fort simple : j'avais le mien à ma disposition. Pour la 250 cc., Mr Bastide est le spécialiste parisien du sidecar d'une part, et d'autre part, ses sides sont conçus suivant le brevet Stoye, brevet qui maintenant est pour ainsi dire normalisé en Allemagne. Donc, aucune transformation à faire.

× × ×

Et nous voici donc partis pour nos essais.

Mais le but de cet article n'est pas seulement de relater ceux-ci. Il entend également discuter des possibilités du side léger avec une cylindrée moyenne, discuter les avantages d'une démultiplication « side » et d'une démultiplication « solo », voir également comment doit être



réglé un side (sans parler de la présentation du nouveau side léger Précision).

Commençons d'ailleurs par parler de ces derniers.

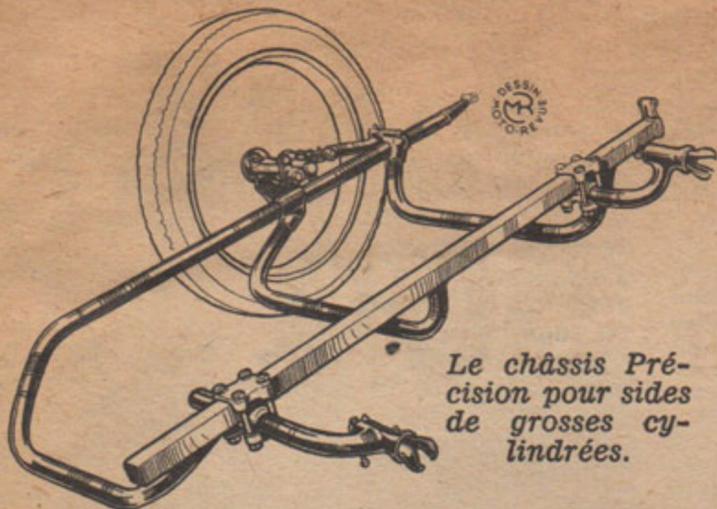
LES SIDECARS PRÉCISION

Avant de décrire chacun de ces sidecars Précision, disons quelques mots sur le brevet Stoye qui préside à leur construction.

LE BREVET STOYE

On a constaté que plus un ensemble moto-side a un montage rigide, plus les risques de rupture sont grands. Entendons-nous : à moins d'un ensemble comportant un grand nombre de tubes d'attache, le nombre de fixations est toujours de 3 ou 4. Même si la roue du side est suspendue (à plus forte raison quand elle ne l'est pas), et quand la caisse est chargée, ces 3 ou 4 attaches travaillent énormément, étant donné que l'on est en présence d'un système dissymétrique, la roue motrice étant sur la moto. Si ces attaches sont rigides, c'est le métal lui-même qui va travailler, et toujours au même endroit : il s'écrouit et risque de briser.

C'est ce que veut éviter le brevet Stoye et par différents moyens : suspension de la caisse et de la roue, conception du châssis et, finalement et surtout, le système d'attaches.

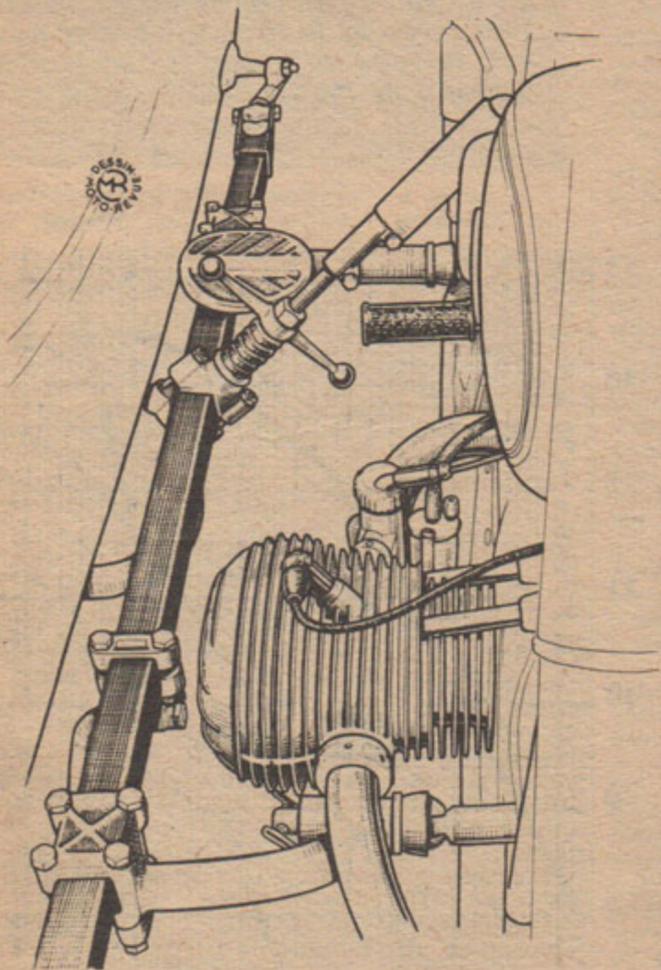


Le châssis Précision pour sides de grosses cylindrées.

Commençons par ce dernier, qui est le plus typique. En bas, nous trouvons deux mâchoires en forme de coquilles, qui, sous l'action d'une vis à filet carré commandée par une petite broche, viennent enserrer une boule fixée au cadre de la moto. Le tout forme alors une rotule orientable dans tous les sens. Comme nous trouvons deux systèmes de cette conception, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière, le tout revient à une longue charnière dont l'axe passerait par les deux rotules.

La troisième attache, qui se trouve sensiblement sous la selle, comporte un ressort interposé, ressort à grosses spires, très dur, mais qui possède néanmoins une certaine élasticité lui permettant d'absorber les efforts qui lui sont imposés. Cette troisième attache comporte en outre une vis à filet rapide qui permet de modifier très rapidement et très facilement l'inclinaison de la moto par rapport au sidecar. Ce réglage peut même se faire tout en roulant, suivant la charge transportée dans le sidecar et suivant la chaussée, le réglage devant être plus « ouvert » en cas de chaussée bombée qu'en cas de chaussée plate.

Les 3 attaches principales, les deux du bas à rotules et celle du haut avec un gros ressort compensateur et une vis rapide assurent une certaine élasticité, un montage et démontage très rapide et un facile réglage de l'inclinaison de la moto.



L'éventuelle quatrième attache (nous en avons une avec la R 51/3) qui vient sensiblement sous la colonne de direction de la moto, est conçue comme la précédente. Si elle sert à absorber les efforts latéraux supplémentaires en cas de side lourdement chargé et de virage en épingle à cheveux côté moto, par contre, elle ne permet plus un réglage du carrossage de la moto tout en roulant. Il faut le faire machine arrêtée, quatrième attache non fixée à la moto ; après réglage de la troisième attache (attache essentielle), on règle la quatrième.

En plus de l'élasticité que permet ce système d'attache, il offre également l'avantage d'un montage ou d'un démontage extrêmement rapide. A deux, dans le cas de trois attaches : démontage en 3 minutes, montage en 5. Seul, il faut compter respectivement 5 et 8 minutes. Avec 4 attaches, 1 à 2 minutes de plus.

× × ×

Quant au châssis lui-même, il est aussi conçu pour avoir une certaine élasticité dans sa rigidité.

Sur le gros side, les 3 entretoises reliant les 2 longerons sont en forme d'arceau, ce qui leur donne l'élasticité voulue. Sur le petit side, deux entretoises seulement, celle de l'arrière en forme d'arceau, celle de l'avant rectiligne. Le tout, pour les deux modèles, est réalisé en forts tubes de 30 mm de diamètre et 30/10 d'épaisseur et 35 mm de diamètre et 25/10 d'épaisseur. Quant au longeron intérieur du gros side, il est en tube carré.

Ainsi on obtient finalement un ensemble léger et suffisamment élastique, tout en étant rigide : le châssis peut travailler tout à son aise, puis reprend ensuite sa position normale.

LES CAISSES

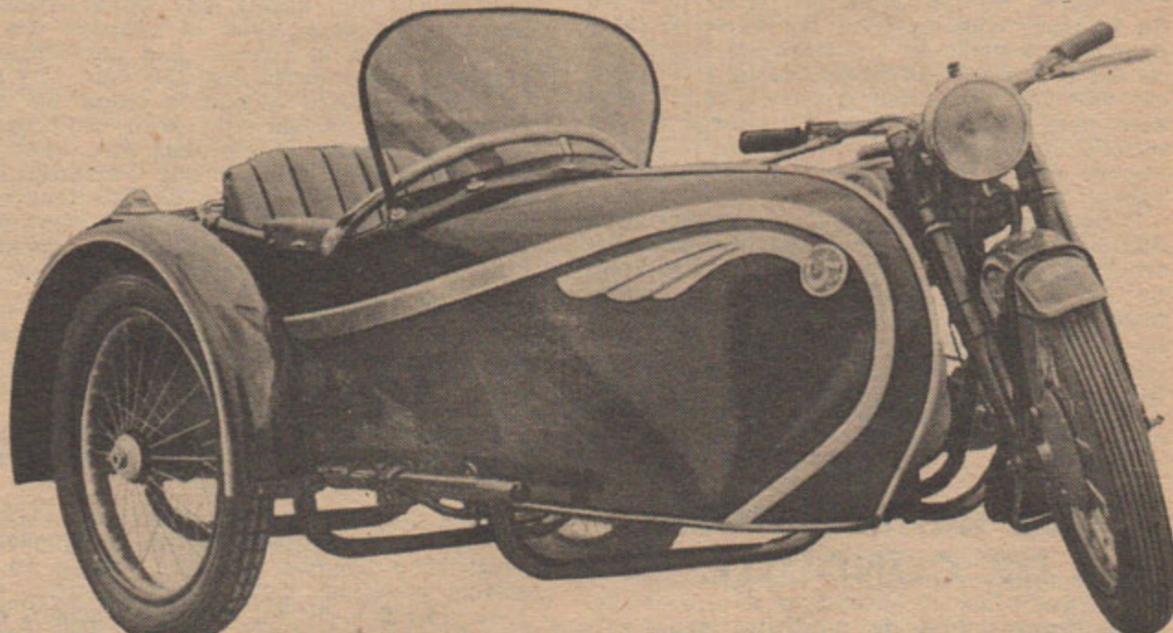
Grande caisse « camping » en tôle d'aluminium sur la 500, avec un vaste coffre très pratique. Siège-dossier d'une seule pièce, suspendu. Barre pour les pieds. Avec l'ensemble des suspensions, le confort est indéniable.

Quant au petit side, également en tôle d'aluminium, martelé, étant beaucoup plus exigü, il est évidemment d'un confort moins grand, surtout que la roue du side n'est pas suspendue et que le siège, cette fois séparé du dossier, repose sur le fond du panier. Rappelons que ce dernier modèle pèse moins de 45 kgs (châssis et roue montée : 25 kgs. Caisse : 18,2 kgs).

LE MONTAGE D'UN SIDECAR

Il suffit d'examiner les sidecars qui passent sur la route pour se rendre compte qu'ils sont bien souvent mal attelés. Les motos dangereusement inclinées sur le side (un carrossage à l'envers) sont légions, et le pilote, lorsque le side est chargé, doit certainement arriver à l'étape avec des crampes dans les bras.

Pour ma part, confrontant mon expérience avec celle d'autres sidecaristes, je pense que le carrossage de la moto est le facteur essentiel pour une conduite agréable et sans fatigue. C'est de lui que dépend le fait que le side « tire » ou ne tire pas, que l'attelage embarque à droite, à gauche, ou n'embarque pas.



La caisse « camping » du gros sidecar Précision.

Si le gros side a son châssis suspendu (principe de la roue tirée avec anneaux Neiman de caoutchouc), le petit side, pour des raisons de poids et de prix de revient, est à roue fixée rigidement.

× × ×

Quant au mode de fixation de la caisse, il diffère également selon le modèle. Sur le gros side, on trouve, à l'arrière, deux ressorts enfermés sous tube (maintenant souvent remplacés par des anneaux Neiman); à l'avant, une tige coudée formant biellette d'articulation.

Sur le petit side, la caisse est suspendue à l'arrière également par des anneaux Neiman, mais cette fois disposés transversalement. A l'avant, la caisse s'appuie sur l'entretoise par l'intermédiaire de deux diabolos en caoutchouc. Mais ceux-ci, pour le modèle essayé, étaient un peu faibles (ils sont remplacés maintenant par un modèle plus rigide), ce qui fait que la caisse subissait un roulis appréciable.

Mais voyons tous les facteurs qui interviennent : ils sont au nombre de 4 : la voie — le décalage entre la roue du side et la roue arrière de la moto — le pincement et le carrossage.

× × ×

La voie, distance entre le milieu du pneu du side et la ligne passant par le milieu des pneus avant et arrière de la moto, est donnée par la construction du side elle-même. Plus cette voie sera faible, plus l'ensemble sera maniable, mais plus le side aura tendance à lever dans un virage de son côté.

Alors que sur le gros side Précision, cette voie est de 135 cm environ, elle est de 120 cm sur le side léger. Aussi ce dernier, avec ses 45 kgs environ, et sa voie étroite, était-il d'une maniabilité extraordinaire (comme une machine solo). Cependant, dès qu'un virage côté side (ce dernier vide), était abordé un peu vite,

la roue avait une propension très caractérisée à se soulever à des altitudes insoupçonnées. Le gros side, avec ses 75-80 kgs et sa voie de 15 cm supérieure, est beaucoup plus sage.

× × ×

Le décalage entre la roue du side et la roue arrière de la moto joue un rôle important en virage. Plus il est réduit, plus il est difficile de négocier le virage.

Quelques valeurs... Pour ses sides Précision, Mr Bastide donne une valeur comprise entre 12 et 20 cm, (15 cm pour le side léger que nous avions). BMW, pour sa part, donne 20 cm pour son side lourd, attelé à ses 500 et 600 cmc., 16 cm pour son side attelé à sa 250 cmc.

× × ×

Le pincement (différence de la voie au niveau de l'avant de la roue avant et au niveau de l'arrière de la roue arrière) joue un certain rôle dans la conduite du side, selon qu'il tire à droite ou à gauche. Ce pincement est de l'ordre de 1,5 à 2 cm chez Précision, de 2 à 2,5 chez BMW pour la 250 cmc., de 3 à 4 cm pour les fiat-twins.

× × ×

Le carrossage de la roue du side, qui semble sans grande importance, est de 1,5 et 2 cm chez Précision, selon qu'il s'agit du side léger ou lourd, de 1 à 1,5 cm, ou nul sur les sides BMW 250 cc. ou 500, 600 cc. Ce carrossage a surtout pour but de compenser le bombé de la route, à droite (pour les sides attelés à droite).

× × ×

Mais, ainsi que je l'ai dit, c'est le carrossage de la moto qui, à mon avis, joue le rôle principal. Selon la valeur de cette inclinaison de la moto vers l'extérieur, le side tirera ou ne tirera pas d'un côté ou de l'autre. Quelles sont les valeurs communément utilisées : 1 cm chez Précision, de 0,4 à 1 cm chez BMW. Mais attention, ces valeurs n'ont rien d'absolu et ne peuvent être qu'indicatives. La charge transportée, la vitesse à laquelle on roule, le bombé de la route jouent un rôle sur la valeur à donner.

Seuls des essais sur route, dans les conditions où le side va être utilisé, permettront un réglage correct de l'inclinaison de la machine, réglage qui sera optimum, quand, avec la charge normale, à la vitesse la plus utilisée, on peut lâcher les mains sans que l'attelage ne tire ni à droite, ni à gauche.

Revenons-en maintenant à nos essais et à nos impressions.

LES IMPRESSIONS DE CONDUITE

Les impressions de conduite sont évidemment très différentes avec la 250 cmc. et avec la 500.

× × ×

Avec la R 51/3, toute la cavalerie du moteur pouvait se déchaîner à son aise et je n'ai pas manqué d'utiliser toutes ses possibilités.

Dans la circulation urbaine, je n'ai pour ainsi dire utilisé que première et deuxième. Cette dernière permet effectivement de rouler à 84 kmh. au régime de puissance maximum, et même, en sursrégime (7.120 t.-m.), d'atteindre 100 kmh. De plus, la force de traction très élevée sur ce rapport permettait des reprises qui, dans un dépassement, laissaient n'importe quelle voiture sur place, même avec 3 personnes sur l'attelage.

Si, malgré le couple solo, l'on peut très bien tenir le 100 kmh. sur route en quatrième, la troisième est évidemment bien plus agréable, car elle permet non seulement une vitesse plus élevée, mais surtout des reprises très franches.

Bref, même avec son couple « solo », la R 51/3 attelée à un sidecar est une machine « du tonnerre ».

Quant à l'attelage de la R 25/3, pour d'autres raisons, il fut certainement l'un des attelages avec lesquels je me suis le plus amusé. Maniabilité extraordinaire, possibilité de se faufiler... et puis, ma foi, cette roue du side (quand celui-ci est vide) qui lève pour un oui, pour un non, n'est-ce pas une sorte de jeu ?

Et pour lever, elle lève, cette roue ! A une vitesse de 7 ou 8 kmh (la vitesse de l'ami charitable qui pousse le side) le pilote braque à droite... et votre roue décolle de 20 bons cm. Une bonne pression sur le repose-pied gauche, la machine à l'arrêt... de nouveau le même résultat.

La force de traction très élevée de cette quart de litre permet non seulement un démarrage d'une aisance déconcertante, en première (toujours avec couple solo), à trois, mais aussi en seconde (mais cette fois en faisant, évidemment, un peu patiner l'embrayage). Une troisième idéale, mais évidemment une quatrième bien trop longue (puisque'elle l'était déjà un peu en solo).

Mais, encore une fois, une maniabilité extraordinaire qui réduit sa conduite à un véritable jeu.

LES PERFORMANCES

Afin d'approcher autant que possible des conditions d'utilisation normale, tous nos essais, aussi bien avec la 250 qu'avec la 500, ont été faits avec un passager (CR = 80 kgs) dans le panier, le pilote J.B. atteignant, pour sa part, bien péniblement les 52 kgs. Cependant, dans chaque cas, le pare-brise a été enlevé et le couple solo conservé.

LA R 25/3

Les performances obtenues, avec cette machine attelée, sont, dans l'ensemble, meilleures que celles que nous avons pu obtenir, en solo, avec la plupart des 175 et atteignent le niveau des performances réalisées avec certaines 250 cmc. Ce sont là des résultats auxquels nous ne nous attendions pas. Ils sont tout à l'honneur de la 250 BMW, et peuvent être expliqués en très grande partie par l'élasticité du moteur, la courbe de puissance très plate autour de son maximum (le régime de puissance maximum s'étale sur près de 750 t.-m.) et la courbe de couple très avantageuse.

Quoi qu'il en soit, mieux que les commentaires, voyons les chiffres.

LES VITESSES MAXIMA

Comme il fallait s'y attendre, nous avons roulé évidemment plus vite en troisième qu'en quatrième.

Déjà lors de notre essai solo (MR n° 1230), nous pensions que la quatrième était trop longue, puisque même en position couchée, nous n'étions qu'à 6.410 t.-m. (5.750 t.-m. en position assise), donc au-dessous du régime de puissance maximum. Et nous avions roulé plus vite, en duo, en troisième (101 kmh.) qu'en quatrième (99 kmh.).

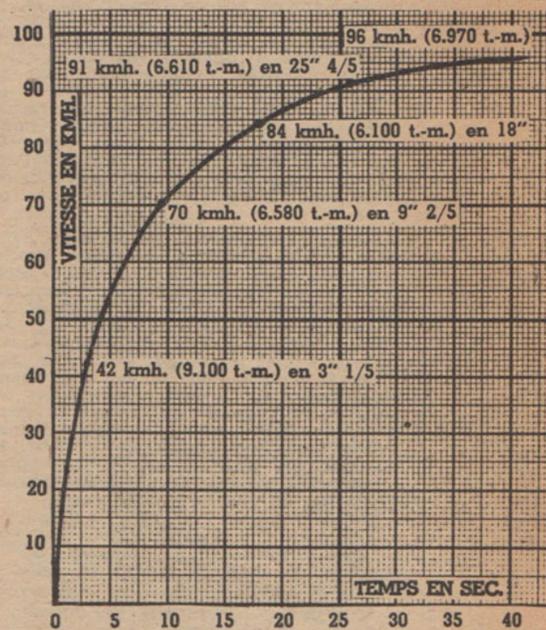
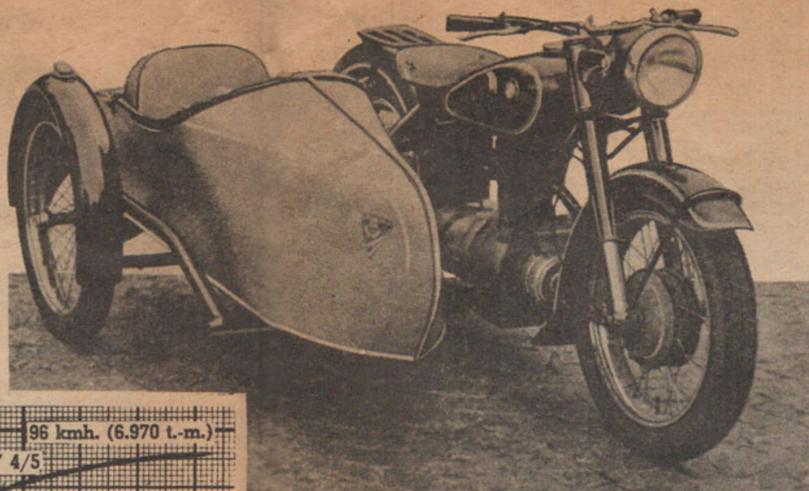
Il est évident que le phénomène devait être encore plus marqué en side, en conservant le couple solo.

Ainsi, en quatrième, pilote et passager assis normalement, nous avons chronométré 84 kmh. (4.610 t.-m.) ; et, passager enfoncé du mieux possible dans le petit panier du Précision, et pilote effacé, nous avons atteint 90 kmh. (4.930 t.-m.).

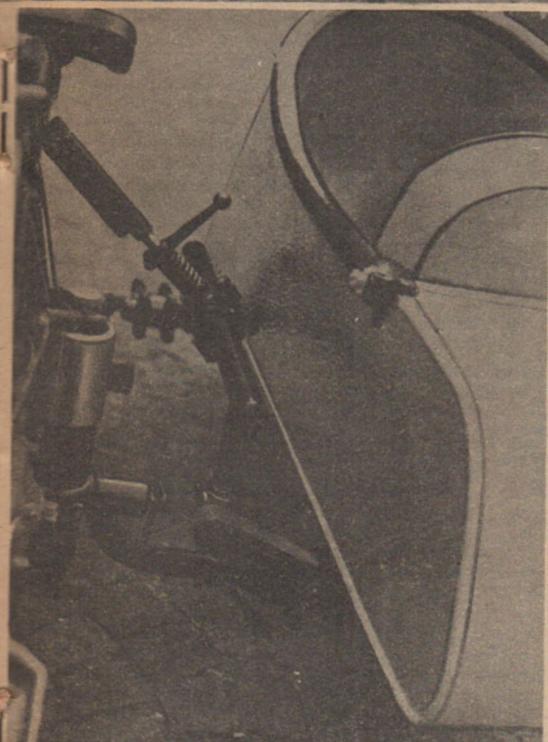
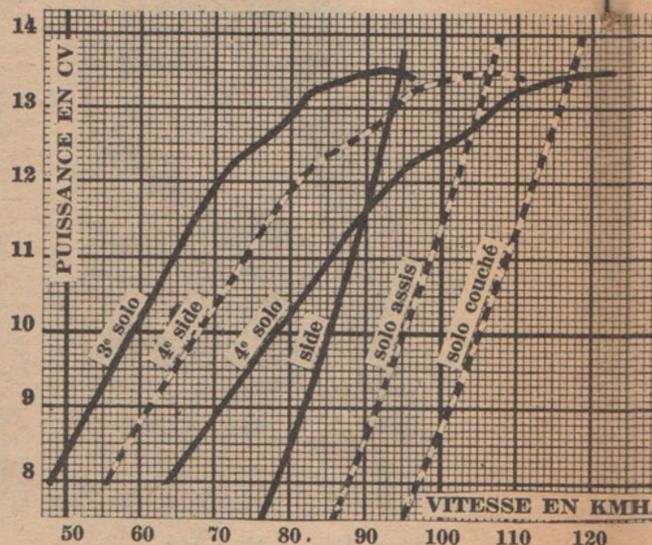
En troisième, par contre, dans les mêmes conditions, les vitesses atteintes ont été respectivement de 92 (6.680 t.-m.) et 96 kmh. (6.970 t.-m.). Sur ce rapport nous étions donc, à ces vitesses, constamment sur la plage de puissance maximum. Et ceci explique (en tenant compte aussi du fait qu'en troisième la force de traction est supérieure à celle obtenue en quatrième), pourquoi, entre les deux positions adoptées (couché et assis), l'écart est plus petit en troisième (4 kmh.) qu'en quatrième (6 kmh.).

Un petit commentaire sur ces vitesses : 92 kmh., avec le side, en position assise, c'est, à 1 kmh. près, ce que nous avons

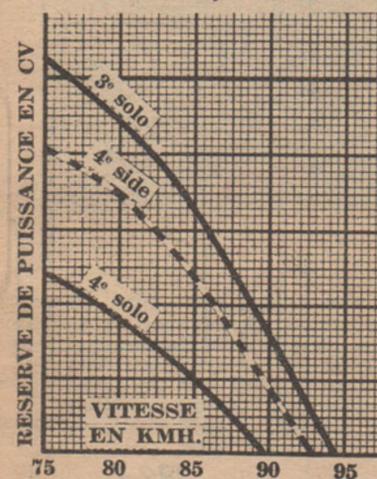
A droite, le side léger Précision attelé à la BMW R 25/3 et son système d'attache. Ci-dessous, la courbe d'accélération obtenue avec cet attelage, un passager ayant pris place dans le « panier », et avec le couple solo.



Ci-dessous, puissances développées à la roue arrière de la R 25/3, suivant sa vitesse et selon le rapport utilisé. Comparativement, les puissances requises en side ou en solo (assis ou couché).



Ci-dessous, c'est le rapport « 3e solo » qui donne, aux différentes vitesses, la plus grande réserve de puissance. C'est également ce rapport qui permet la vitesse la plus élevée.



obtenu en duo avec les 250 Csepel ou Aermacchi — c'est plus que nous n'avons fait, toujours en duo, avec toutes les 175 ou 200 cmc. essayées.

L'EPREUVE DE COTE

La première, si courte, devait ici trouver son utilité. Démarrage très facile, sans qu'il soit besoin de faire patiner outre mesure l'embrayage. De plus, nous avons pu pleinement utiliser la grande force de traction de la deuxième, et ceci jusqu'au sommet de la côte, puisque cette seconde permet de monter jusqu'à 85 kmh.

Et nous avons réalisé un temps de 25'' 2/5 (moyenne 49,6 kmh.) supérieur de 2'' seulement à celui réalisé en duo sur cette machine (23'' 2/5, soit 53,85 kmh. de moyenne).

25'' 2/5 ? C'est mieux que les 250 Gima, Csepel ou Aermacchi en duo, mieux que la plupart des 175 cmc. en solo, avec le pilote de 80 kgs.

LES ACCELERATIONS

Là aussi, nous avons tiré avantage de la démultiplication de la première, mais, évidemment, nous n'avons utilisé que les trois premiers rapports, puisque, avec le couple solo, quand on passe la quatrième, non seulement la machine s'assoit, mais même elle perd de sa vitesse.

en 1^{er} les 42 kmh. sont atteints en 3'' 1/5
en 2^e les 70 kmh. sont atteints en 9'' 2/5
en 3^e les 84 kmh. sont atteints en 18''
et les 91 kmh. sont atteints en 25'' 4/5

Ceci se solde, finalement, par les temps suivants sur les 100, 200, 300... 1.000 mètres départ arrêté :

100 mètres	en 8'' 1/5, moy. 43,9 kmh.
200 »	en 13'' 1/5, moy. 54,55 kmh.
300 »	en 17'' 3/5, moy. 61,3 kmh.
400 »	en 21'' 4/5, moy. 66,05 kmh.
500 »	en 25'' 4/5, moy. 69,75 kmh.
1.000 »	en 45'' moy. 80,0 kmh.

Cette fois, nous ne pouvons utiliser la comparaison que nous avons faite jusqu'ici : side chargé contre machine en duo, puisque nous faisons normalement tous nos essais d'accélération en solo. Néanmoins, et malgré cette circonstance défavorable à la R 25/3 avec son side chargé, nous avons fait mieux avec elle qu'avec toutes les 175 et 200 cmc. solo, exception faite pour les 175 Sport Peugeot et Motobécane et la 175 New-Map Sachs. Et ces accélérations sont même très voisines de celles obtenues en solo avec certaines 250 cmc. de notre production nationale.

ET SI NOUS AVIONS EU LE COUPLE SIDE ?

Dans le cas particulier de la R 25/3, le problème se pose d'une manière un peu spéciale.

La première, bien trop courte en solo, est tout à fait valable pour le side (je dirai même qu'elle serait encore un peu courte s'il ne se posait la question des démarrages en côte avec le side chargé et un passager en tan-sad). Avec le couple-side, cette première serait de nouveau bien trop courte, quasi inutilisable. Evidemment, le trou entre première et seconde, que nous avons critiqué dans notre essai solo de la machine, serait toujours aussi sensible en sidecar, sinon plus. En effet, en sidecar, on a besoin, même aux basses vitesses, d'une puissance plus élevée qu'en solo ; et la chute de puissance due au trou entre les deux rapports incriminés serait donc encore plus sensible en side qu'en solo.

La troisième solo s'avère une prise excellente pour le side. Avec elle nous étions aux régimes de puissance maximum au moment de notre vitesse de pointe. Or, si nous avions pris un couple side, la quatrième se serait avérée un peu plus longue (de 15 %), ce qui non seulement aurait sans doute diminué la vitesse maximum (de très peu il est vrai), mais aurait surtout nettement diminué les reprises, puisqu'avec la troisième solo, à 90 kmh., nous avons une réserve de 1,7

CV à la roue arrière, alors qu'en quatrième solo, à la même vitesse, cette réserve se réduirait à 0,9 CV seulement.

Quant à la quatrième, avec le couple « solo », elle fait l'office d'une véritable surmultipliée, qui ne peut être utilisée que sur route pour une vitesse de croisière de 75 kmh. environ.

× × ×

Ainsi les considérations sur les performances d'une 250 cmc. attelée à un sidecar léger sont, dans le cas de la R 25/3, un peu faussées par les rapports très particuliers de cette dernière machine, avec sa première très courte et sa quatrième très longue. Dans le cas présent, avec son sidecar et le couple « solo », nous sommes en réalité en présence d'une boîte 3 vitesses, avec première et troisième d'une démultiplication bien calculée, mais d'une boîte 3 vitesses seulement, ce qui signifie qu'il manque un rapport intermédiaire supplémentaire (la quatrième telle qu'elle est ne faisant l'office que d'une surmultipliée).

Avec une boîte à étagement classique, il est clair qu'il aurait été, là, beaucoup plus indispensable d'avoir une transmission finale à démultiplication side. Et, dans ce cas, nous aurions évidemment eu une véritable boîte à 4 vitesses.

LA R 51/3

J'insisterai beaucoup moins sur les performances obtenues avec la 500 BMW R 51/3, attelée également à un side Précision, avec la grande caisse « camping ». Ceci pour plusieurs raisons.

D'une part, ce modèle est aujourd'hui périmé et remplacé par la R 50, qui en diffère essentiellement non seulement par les suspensions, mais aussi par sa puissance plus élevée, ses rapports de boîte beaucoup plus étalés, et une nouvelle démultiplication du couple side. Néanmoins, les résultats obtenus seront quand même intéressants pour les possesseurs de 600 cmc. R 67/3, dont le moteur est évidemment un peu plus puissant, mais dont l'étagement de boîte est exactement le même que celui de la R 51/3 essayée.

D'autre part, la puissance dont on dispose avec une grosse cylindrée (puissance estimée à 29 CV à la roue arrière pour la machine essayée) rend beaucoup moins crucial pour l'utilisation normale, le problème d'une démultiplication solo ou d'une démultiplication side.

Avec la R 51/3 également, tous les essais ont été effectués avec un passager (70 kgs) dans le sidecar démuni de pare-brise.

LES ESSAIS EN COTE

Les 350 mètres de pente moyenne de 8,7 %, départ arrêté, ont été escaladés en 22'' 1/5, soit à la moyenne de 56,75 kmh. L'écart de 4'' 1/5 par rapport aux 18'' obtenus en duo, écart plus important que celui enregistré avec la 250 cmc., est justifié par le fait que la première « solo » était vraiment un peu longue pour obtenir un arrachement optimum en côte avec le side chargé (il fallait faire sérieusement patiner l'embrayage). Néanmoins, ce temps est inférieur à tous ceux que nous avons pu obtenir en côte, à ce jour, avec une 350 cmc.

LES VITESSES MAXIMA

Ici également, en raison de l'utilisation du couple solo, les vitesses obtenues en troisième ont été supérieures à celles obtenues en quatrième.

En 4^e, pilote et passager assis : 108 kmh. (4.390 t.-m.).

En 4^e, pilote et passager effacés : 111 kmh. (4.510 t.-m.).

On est donc loin du régime de puissance maximum (6.000 t.-m.), qui se situe à 147-148 kmh.

En troisième, les vitesses sont sensiblement augmentées de 10 kmh., puisque nous avons réalisé : pilote et passager assis : 118 kmh. (6.290 t.-m.) ;

pilote et passager effacés : 122 kmh. (6.500 t.-m.).

Cette fois nous sommes en surrégime, alors qu'avec le couple « side », mais en quatrième, nous aurions eu à ces vitesses des régimes de 5.650 et 5.840 t.-m.

Si nous sommes assez loin de la vitesse maximum enregistrée en duo (133 kmh.) et encore plus des vitesses enregistrées en solo, soit couché (153 kmh.), soit assis normalement (138 kmh.), la vitesse obtenue en troisième, pilote et passager du side assis, est non seulement supérieure à toutes celles que nous avons pu obtenir en duo avec toutes les 350 cc., mais bien souvent supérieure à celles enregistrées avec ces mêmes 350 cmc., en solo et position couchée.

LES ACCELERATIONS

Là encore, en raison du couple « solo », il fallut sérieusement jouer de l'embrayage (Dieu, qu'il avait chaud à la fin des essais !...) lors de tous les démarrages successifs.

Mais finalement les résultats sont là : les 55 kmh., en 1^e, sont atteints en 4" 2/5; les 95 kmh., en 2^e, en 16" ; les 109 kmh., en 3^e, en 27" 4/5.

De même, sur les 100, 200... 1.000 m. départ arrêté, nous avons obtenu :

100 mètres	en 7" 4/5, moy. 46,15 kmh.
200 »	en 12" 1/5, moy. 59,1 kmh.
300 »	en 16" 1/5, moy. 66,7 kmh.
400 »	en 19" 4/5, moy. 72,7 kmh.
500 »	en 23" 3/10, moy. 77,25 kmh.
1.000 »	en 39" 5/10, moy. 91,15 kmh.

Ici, comme avec la R 25/3, tous les essais d'accélération ne furent faits qu'avec les trois premiers rapports ; les résultats sont sensiblement supérieurs à ceux obtenus en solo avec les 350 cmc., mise à part la 350 TWN Boss.

LES PERFORMANCES EN SIDE

Ainsi, de ces essais chronométrés, il découle, tant avec la 250 que la 500 BMW, que les performances permises avec un side chargé, même avec une démultiplication « solo », sont du niveau (et même supérieures) de celles obtenues en duo dans la cylindrée immédiatement inférieure : la 500 side vaut une 350 solo, la 250 side vaut une 175 solo.

Est-ce que ces résultats peuvent être généralisés ? Examinons le cas pour chacune des cylindrées.

× × ×

Il est incontestable que du point de vue moteur, la R 51/3 (et aujourd'hui la R 50) est une des machines les plus puissantes du marché. Mais, à peu de choses près, on peut lui comparer toutes les twins 500 du commerce.

Quant aux 350 cmc. que nous lui avons opposés, ce sont de très classiques machines (monos ou flat-twins britanniques, twin 2 temps Jawa, ou TWN Boss). Toutes ces machines développent jusqu'à 16-17 CV au vilebrequin. Evidemment, les dernières 350 apparues l'an dernier, principalement en Allemagne, et dont certaines font jusqu'à 21-22 CV, auraient certainement des performances supérieures. Mais on peut néanmoins affirmer qu'une très bonne 500 bicylindre attelée à un grand sidecar, peut réaliser des performances égales ou supérieures à celles des 350 cmc. classiques.

× × ×

Quant à la 250 cmc. BMW, si elle ne développe pas une puissance extraordinaire par rapport à d'autres machines de sa cylindrée (un peu moins de 15 CV au vilebrequin), elle a évidemment une courbe de puissance très favorable pour l'usage du side. Mais nous avons maintenu, même en France (et d'autant plus à l'étranger) d'autres 250 cmc. qui font sensiblement 15 CV au vilebrequin (AMC, Peugeot), qui sont donc capables sensiblement des mêmes performances. Quant aux 175 cmc., que nous lui avons opposés, ce sont les machines classiques du marché français.

Il est évident que les nouvelles 200 cc., qui développent maintenant dans les 12 CV au vilebrequin, que les nouvelles 175 cmc., avec leurs 10 CV, auront des performances supérieures à celles de notre 250 cmc. avec son side léger. Mais là encore, nous pouvons affirmer qu'une bonne 250 cmc. moderne, avec un side léger chargé, est à même de réaliser, du point de vue performances, des résultats sensiblement équivalents, sinon meilleurs, à ceux réalisés par une classique 175 cmc. en duo et même en solo.

FREIN SUR SIDE ?

Sur la 500 cmc., comme sur la 250 cmc., si nous avons d'excellents freins (c'est avec ces deux machines que nous avons obtenus les meilleurs résultats au freinage), nous n'avons pas, par contre, de freins sur la roue du side.

Et, avec un passager dans le panier (passager qui, pour ne pas s'éloigner des conditions de conduite normale, n'appuyait pas sur la roue du side au freinage) et le seul pilote sur la machine, l'absence de frein sur la roue de side se fait sentir très nettement.

D'une part, à moins de redresser sérieusement du guidon, l'attelage embarque d'autant plus que le freinage est plus énergique. Avec un frein couplé sur la roue du side, l'attelage reste, au contraire, parfaitement en ligne (il suffit de voir, sur un circuit, le comportement d'un attelage « Rennsport » BMW).

D'autre part, la distance de freinage est considérablement accrue. Avant d'expliquer pourquoi, comparons :

— R 25/3, avec les deux freins, à 50 kmh. : en solo 8,75 m. ; en side 17,85 m. (frein avant seul : 25,4 m, frein arrière seul : 29,0 m.). Notons que cette distance de freinage correspond à une décélération moyenne de 5,35 m.-sec², donc supérieure aux normes imposées. En solo, cette décélération moyenne était de 11,0 m.-sec².

L'écart est évidemment d'importance et explicable de la façon suivante : quand les freins sont tels qu'ils permettent le freinage optimum, la distance d'arrêt est indépendante du poids transporté, à condition que toutes les roues porteuses soient également freinantes. Donc ici, sans frein sur la roue de side (et ce dernier chargé), même avec les freins les meilleurs, la distance de freinage sera toujours plus longue qu'en solo. Et, évidemment, même les meilleurs freins ne peuvent jamais offrir le freinage optimum, car celui-ci dépend aussi, en très grande partie, du coefficient d'adhérence de la roue au sol, donc variera selon la nature du revêtement de la route.

Néanmoins, il est clair qu'un frein sur la roue de side diminuera très notablement la distance de freinage. Et des essais effectués en 1951 avec un attelage Horex, aux 3 freins hydrauliques couplés, ont donné à 50 kmh., avec un pilote et un passager dans le side, une décélération moyenne de 7,6 m.-sec², soit une distance de freinage de 12,7 m. (Et les freins de la Horex, en 1951, n'étaient pas du niveau de ceux de la 250 BMW de 1954 !).

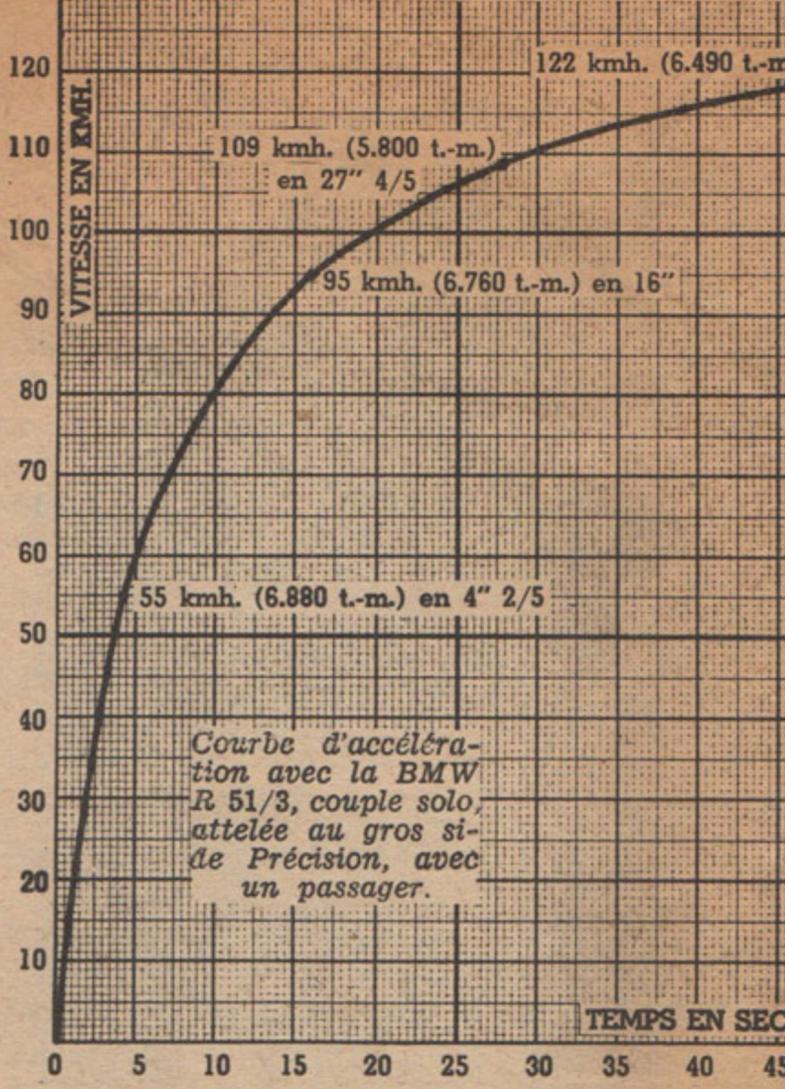
Une conclusion s'impose donc : pour une conduite sûre et rapide du sidecar, le frein sur la roue du side est absolument indispensable.

× × ×

Ce frein sur la roue du side doit-il être indépendant ou couplé ?

Le problème de la facilité de manœuvre fait opter pour un frein couplé à celui de la roue arrière, et couplé hydrauliquement, suivant le procédé utilisé maintenant classiquement en Allemagne.

Le frein indépendant sur la roue du side est une spécialité autrichienne. Et ce n'est pas par hasard : en montagne, dans des routes étroites, il n'est pas toujours possible d'accélérer dans un virage, côté side, pour aider à le négocier ; on a



Courbe d'accélération avec la BMW R 51/3, couple solo, attelée au gros side Précision, avec un passager.

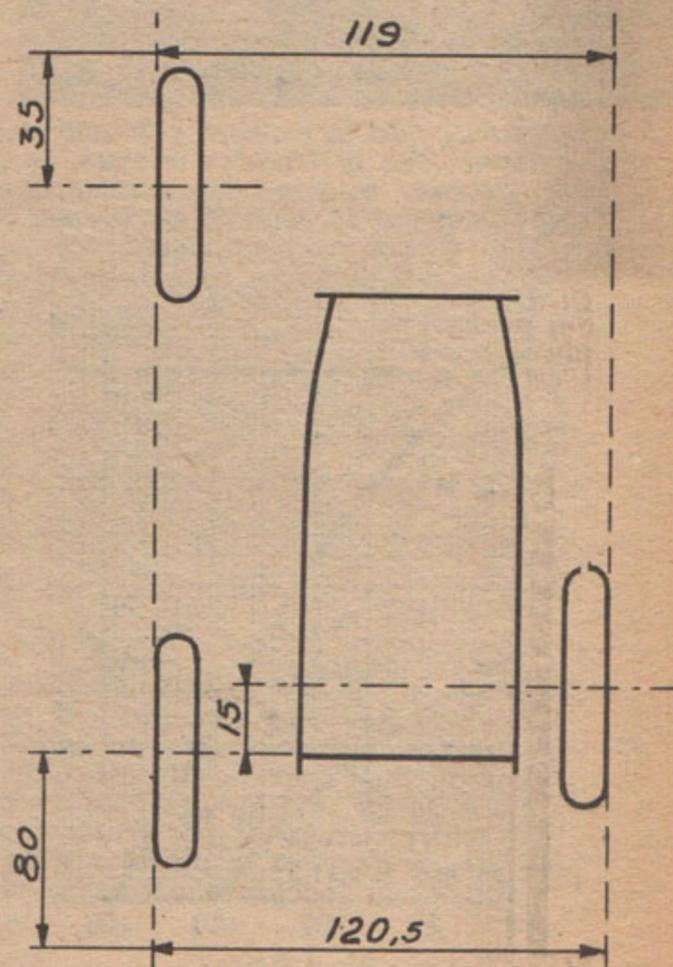
donc à ce moment la possibilité de freiner le side, et la moto pivote autour de lui.

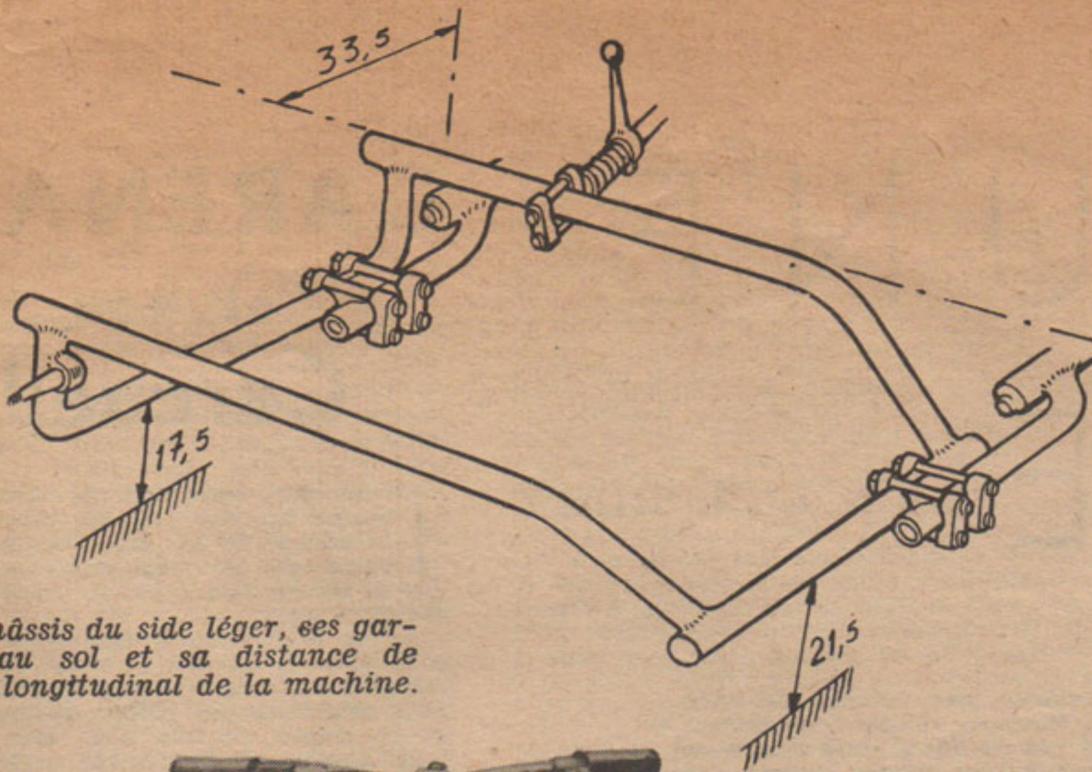
Un frein couplé sera, ailleurs qu'en montagne, nettement plus intéressant, car il permettra un freinage plus efficace, la machine restant bien en ligne. Et dans un virage côté side, l'on ne risquera pas d'embarquer côté moto lors d'un freinage. Il suffira, pour bien le négocier, de freiner suffisamment avant le virage et d'accélérer au milieu.

SUSPENSIONS

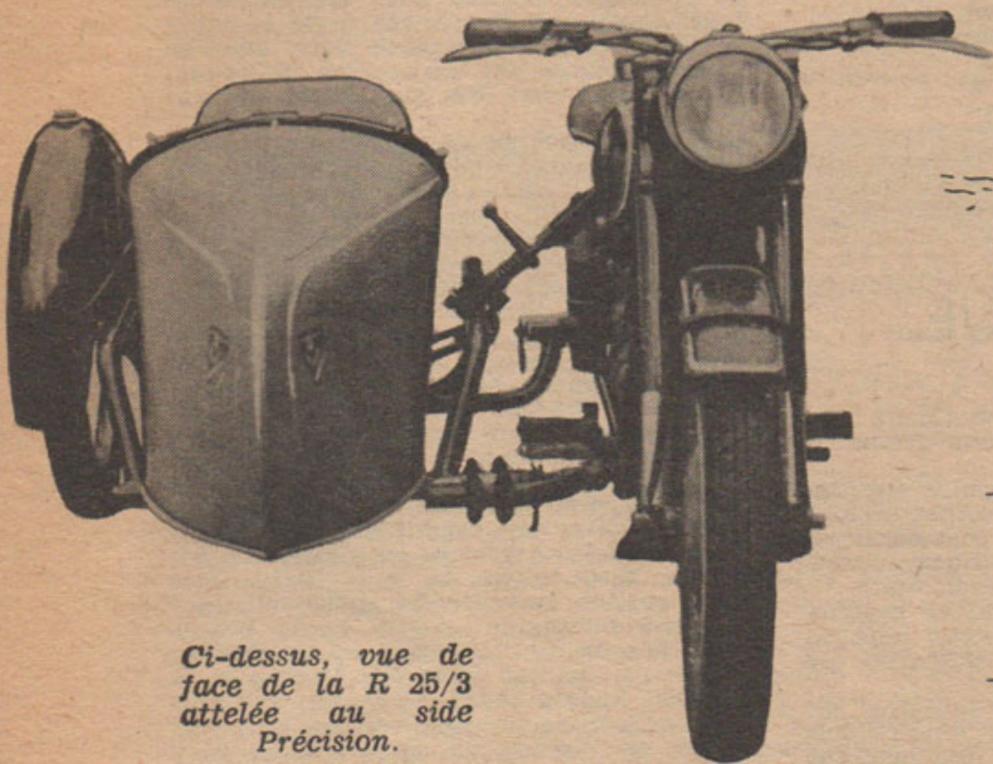
Lors du passage du solo en side, faut-il changer les ressorts de suspensions ? Oui, si c'est pour avoir un attelage définitif. Non, si vous êtes encore appelés à utiliser votre machine en solo.

Cotes de réglages du side léger attelé à la 250 BMW.

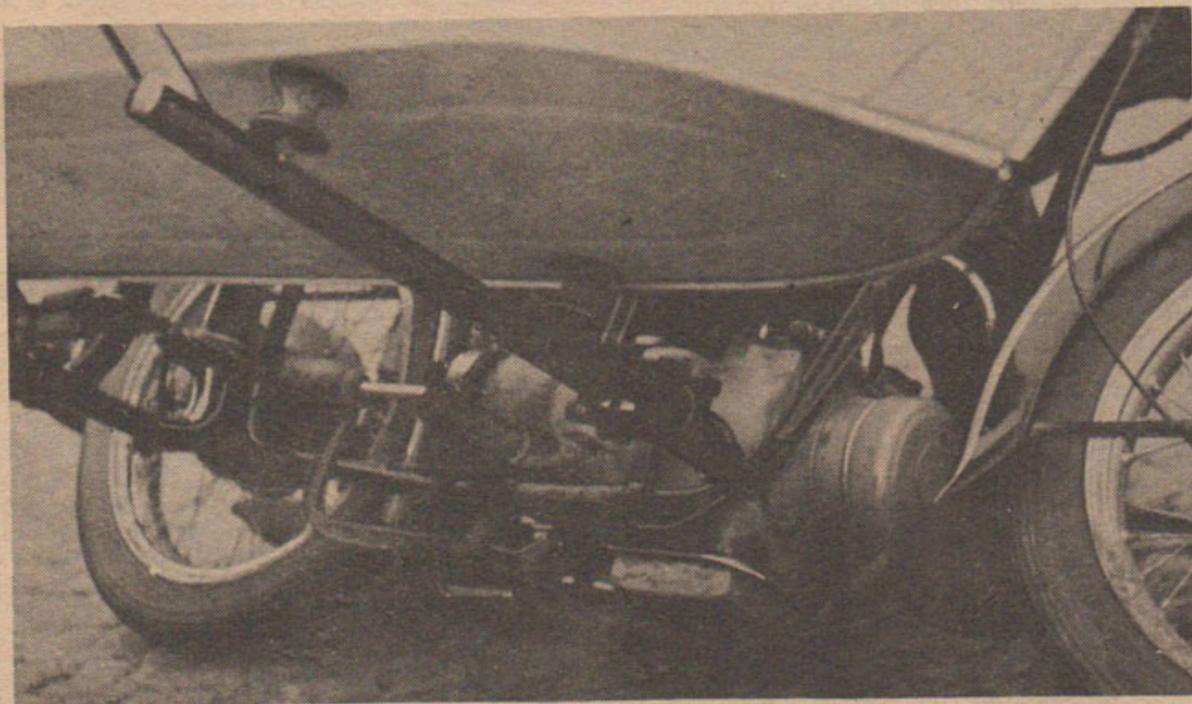
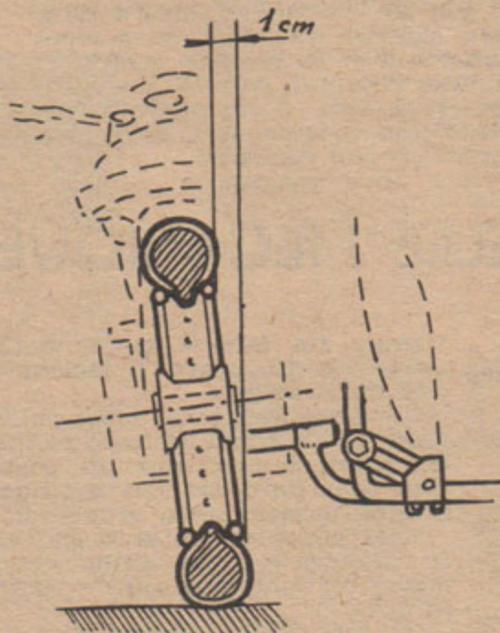




Le châssis du side léger, ses gardes au sol et sa distance de l'axe longitudinal de la machine.



Ci-dessus, vue de face de la R 25/3 attelée au side Précision.



Au milieu à droite, l'inclinaison de la moto est certainement le réglage essentiel lors du montage d'un side. - Ci-dessus, la caisse du side léger repose sous l'entretoise avant par l'intermédiaire de deux « diabolos » en caoutchouc.

Mais néanmoins, quelques précautions s'imposent. Si d'origine, votre machine possède un réglage de suspension arrière, il faut mettre celle-ci au plus dur. De toutes façons, d'ailleurs, il convient de changer l'huile des amortisseurs pour une huile plus épaisse.

De plus, sur certaines machines (Vincent, Royal-Enfield, BMW R 50 et R 69), il existe un réglage de la chasse de la machine, selon qu'on l'utilise en solo ou en side, et il ne faut pas omettre de l'utiliser.

RAPPORTS "SOLO" ou "SIDE"

Nous nous sommes assez longuement expliqués sur cette question dans le chapitre relatif aux performances. Mais il faut néanmoins en tirer une conclusion d'ensemble.

× × ×

Si vous ne faites que du side, il faut évidemment prendre une démultiplication « side ». Votre attelage sera bien plus nerveux, et au lieu de n'avoir que 3 vitesses plus une surmultipliée, vous aurez vraiment une gamme de 4 vitesses pleinement utilisables.

× × ×

Mais si, avec la même machine, vous roulez tantôt en solo, tantôt en side (et c'est là mon cas personnel); quelle démultiplication adopter ?

AVEC UNE DEMULTIPLICATION « SOLO »

En solo : pleine utilisation de la machine.

En side : 3 vitesses et une surmultipliée, avec les inconvénients signalés, dont celui d'être obligé de changer fréquemment de rapports, de passer, même à grande vitesse, la troisième, d'emballer son moteur, quand on veut doubler, etc.

— AVEC UNE DEMULTIPLICATION SIDE :

— en side, pleine utilisation de l'attelage.

— en solo, reprises beaucoup plus franches en raison de forces de traction plus élevées. Mais une première plus courte, et une vitesse maximum plus limitée (en quatrième, à 6.000 t.-m., avec la R 51/3 par exemple, 125-126 kmh. contre 148 avec le couple solo).

LA REPONSE

Si vous conduisez plus en solo qu'en side — si vous habitez une région où de grandes vitesses sont permises... gardez votre démultiplication « solo ».

Si vous utilisez plus le side que le solo — si vous roulez beaucoup en ville — si, de toutes façons, vous habitez une région où les vitesses, même en solo, sont limitées, mais où les reprises comptent beaucoup (montagne, Côte d'Azur, etc.), optez alors pour la démultiplication « side ».

De toutes façons, la vitesse que vous perdrez en solo en utilisant une démultiplication « side » sera plus grande que la perte de vitesse en side en utilisant une démultiplication « solo ».

Enfin, le problème dépend également de la puissance, de la cylindrée de votre moto. Pour l'usage en side, l'inconvénient d'une démultiplication « solo » sera beaucoup plus sensible avec un 250 cmc. qu'avec des 500, 600 ou 650 cmc. qui possèdent une réserve de puissance bien plus grande.

VIVE LE SIDECAR

Quelle conclusion pouvons-nous tirer de ces essais ?

Il est incontestable que la conduite du sidecar, surtout pour un pilote habitué au solo, exige au début une certaine accoutumance, puisqu'il s'agit d'un véhicule asymétrique.

Mais une fois cette accoutumance prise, chacun pourra passer plusieurs fois dans la même journée du solo en side et inversement. Et lorsque l'habitude est prise, lorsque l'on a appris par l'expérience que lever la roue du side n'est pas dangereux, alors la conduite du sidecar devient un vrai plaisir. Aucune déchéance, pour le sportif motocycliste, à mener un attelage. Au contraire, un plaisir incontestable à bien négocier ses virages dans un miaulement de pneus, surtout si le passager se prête à ce jeu et sait sortir à bon escient.

J. B.

TRIBUNE LIBRE

Mr Warmouth est un correspondant bien connu des habitués de notre « Tribune Libre ». Etranger résidant en France, sa maîtrise de notre langue n'est pas parfaite, mais cela n'enlève rien à ses idées qui sont, comme on pourra le voir, très personnelles. C'est à la suite de l'article de Mr Cherpitel sur le carénage (voir MR n° 1231) que Mr Warmouth nous a écrit afin de nous faire connaître son opinion, que nous nous sommes permis de remettre en accord avec la syntaxe française. Nous avons tenu à nous tenir aussi près que possible du texte original, afin de ne pas atténuer la teneur des affirmations qu'elle comporte, et qui révèlent une opinion fort différente de celle de Monsieur Meyer, que l'on lira ci-contre.

LA FIN DE LA BELLE MECANIQUE

« Il y a 25 ans, j'ai déjà vu dans les rues de Berlin une moto entièrement carénée : c'était la Mars, avec moteur Maybach 1.000 cmc. : très intéressant, mais... il y a des locomotives carénées et la mécanique doit rester ouverte. J'ai eu en ma possession un scooter, tout neuf, et la 1^{re} fois que j'ai dû ouvrir le capot pour changer de bougie, je n'ai pas pu le fermer après l'opération (crochet camelote) et pendant l'opération, le capot est toujours retombé sur mes doigts (ressort trop faible).

Avec ça, j'ai compris le carénage !

Pour rouler en été et dans la montagne, on a conseillé d'enlever les capots pour éviter les ennuis (voir « Moto-Revue »). Si vous levez le capot d'une ravissante voiture, qu'est-ce qu'on voit ? Tout est noir et sale, car on frotte le capot avec toutes sortes de cires, mais jamais la mécanique... Mais la mécanique d'une voiture, c'est un peu autre chose que la mécanique d'une moto.

On voit la photo d'une Polo-Jonghi. Le cylindre se trouve sous les pieds, à quelques centimètres du sol et directement derrière le garde-boue avant. Le pauvre a la même destinée qu'un moteur de voiture, car on frotte la tôle...

On veut changer le sexe d'une moto... Et je suis heureux de ne pas avoir été « uniformé » comme les Vespa, 2 CV et 4 CV, les frigidaires et les machines à laver, ça serait trop triste !

Dans une gare, je regarde toujours la belle mécanique d'une locomotive rapide et quand je vois une telle machine en pleine

vitesse, les larmes m'en viennent aux yeux. Ça ne m'arrive jamais quand je vois un autorail...

Le carénage, c'est bien pour certains véhicules, à conduire sans permis, comme les scooters, qui sont en possession de gens sans connaissances techniques, sœurs, prêtres, sage-femmes, étudiants, etc...

Mais pour les vraies machines rapides, le carénage est peu souhaitable, déjà en raison du vent, qui souffle en travers des routes.

Un confrère a vendu sa nouvelle 250 Puch, si jolie, pas encore entièrement payée, pour changer contre une machine anglaise. Raison : tenue de route fatigante par vent fort. Et cette machine n'était pas encore entièrement carénée.

A mon avis, et j'ai de l'expérience, il est suffisant d'avoir une protection des pieds jusqu'aux genoux et tout autre carénage latéral est un non-sens.

Mr Cherpitel veut mettre comme un dictateur tout le monde dans le même uniforme, tous sous un chapeau...

La tristesse sera complète, de ne plus voir que des caisses roulantes, bien émaillées ou chromées, aux formes bizarres. Pour moi, personnellement, c'est la fin de mon grand amour pour la moto, que j'ai conservé jusqu'à présent de tout mon cœur.

Il n'y a pas d'autre solution que choisir entre moto ou voiture, c'est très simple. Le confort, dont Mr Cherpitel parle, c'est une illusion...

G. WARMOUTH
Paris (8°)

CARENAGE

et non

Cercueil !

Il est fort amusant de lire, dans le même numéro 1239 de « Moto-Revue », la charge de Mr Bœuf contre le carénage et les performances réalisées par le recordman Baum, grâce à ce même carénage.

Il est bien évident que tous les goûts sont dans la nature, et il est normal que certains amateurs aiment à admirer l'aspect extérieur des pièces de leur moteur et le dessin parfois bien tourmenté de leur mécanique. Seulement, pour le client et pour l'homme jugeant plus avec sa raison qu'avec ses sentiments, le rendement prime tout. Or, que décrète le rendement ?

Avec 16 chevaux de puissance effective, une moto que l'on peut qualifier de « Super-carénée » réalise une vitesse de pointe de 218 kmh.

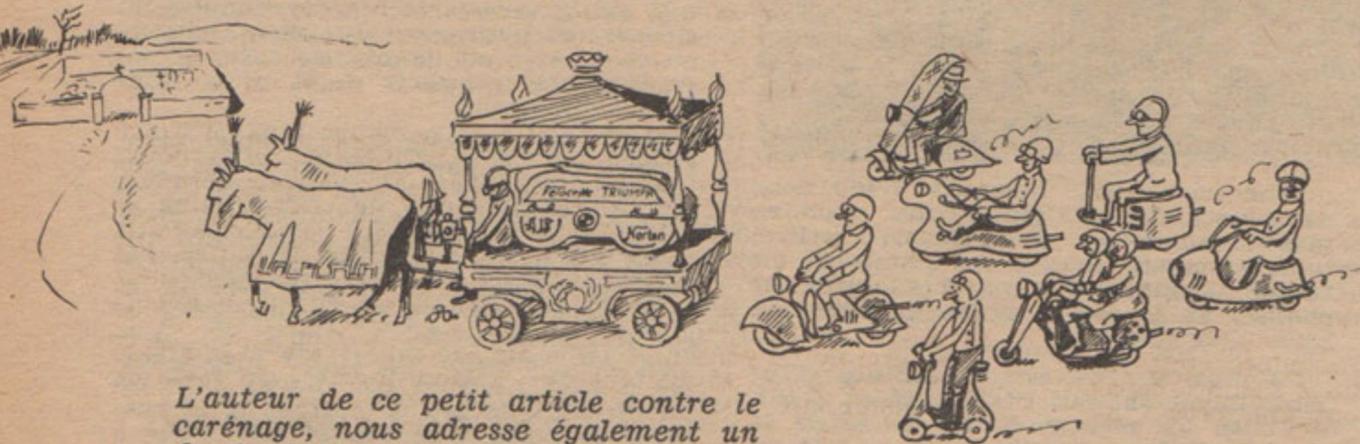
Il est permis d'espérer que d'ici peu d'années, tout « honnête » 250 cc. développera 16 ou 18 CV tout en faisant preuve d'une grande longévité. Si, dans le même temps, quelques constructeurs étudient et mettent en vente une moto raisonnablement carénée d'origine, genre 1.000 cmc. Vincent pour se fixer les idées par exemple, nous verrons une 250 cmc. bi-place du commerce atteignant une vitesse de 140 ou 150 kmh., tout en ne consommant que peut-être 3 litres aux 100 kms lorsque son conducteur se tiendra autour du 100 à l'heure en vitesse d'utilisation. N'est-ce pas là le « vrai » rêve de la grande majorité des motocyclistes ?

Il est inévitable que la moto évolue dans le sens de l'obtention du rendement maximum, comme l'ont fait l'avion et la voiture. Imagine-t-on à présent une voiture de course ou une voiture du commerce se promenant avec moteur hors capot, pour satisfaire au plaisir des amateurs de « visions moteurs » ? Non, n'est-ce pas ?

Venons-en au chapitre esthétique. En course, le spectateur ne voit passer que des ensembles, sans pouvoir détailler les mécaniques. La vitesse et « l'art de virer » des concurrents l'intéressent par dessus tout, étant donné que si ledit spectateur est connaisseur, les revues spécialisées lui ont fourni tous renseignements techniques sur les machines et qui n'a nul besoin d'observer une culasse au passage pour savoir si elle est à simple ou double ACT. Quand au profane, il se moque éperdument du détail. Or, il est incontestable que les nouvelles machines carénées ont un genre qui est plus séduisant que celui des machines nues.

Voir passer une 125 MV d'usine, au pilote formant avec la machine un tout galbé et aérodynamique, est un plaisir pour l'œil que ne donne pas la machine classique. De plus, ce carénage émaillé aux couleurs des maisons est infiniment plus joli, plus séduisant, que l'anonymat des machines classiques non identifiables. Un simple coup d'œil suffit à chacun pour différencier, de loin, la Guzzi de la Gilera, alors qu'avant, on ne pouvait guère se référer qu'au barilottage du casque du pilote. De plus, ces fines machines aux lignes en rapport avec l'esthétique du siècle font grosse impression et un passage de sides internationaux d'à présent a une toute autre allure que celui d'il y a 3 ou 4 ans, alors qu'on assistait à un défilé de tubes et de planches vraiment peu agréables à l'œil.

A l'arrêt, bien sûr, une Guzzi reste peu jolie. Mais la NSU « Baleine » ou la « Gilera », elles, le sont. Cela compense. Et il n'est pas interdit d'espérer qu'une moto carénée commercialisée sera toujours à la fois rationnelle et esthétique.



L'auteur de ce petit article contre le carénage, nous adresse également un dessin dans le genre « vision d'avenir » qui se passe facilement de légende.

Dans sa fougue, Monsieur Bœuf traite les motos carénées de « poubelles rou-lantes ». On peut alors en dire autant des Mercedes ou des Lancia de course 1955 comparées à la voiture à vapeur de Cugnot de 1771, où l'on se rendait vraiment compte de la présence de la mécanique... Mais les « poubelles » feront leur chemin, parce qu'elles sont « logiques ».

Quant au fait pour un coureur d'être retenu par son carénage lors d'une chute, il ne semble pas qu'il se soit produit jusqu'ici et cela risque peu d'être lorsqu'on observe les caractéristiques d'un carénage actuel de moto de circuit de vitesse. Amm est allé buter du crâne contre un obstacle en bordure de piste, comme tant de coureurs ayant connu le même sort cruel. Ce n'est pas sa machine qui l'a retenu par le carénage pour le broyer ensuite en l'entraînant avec elle.

Personne n'oblige un homme à être coureur à moto et les Dirigeants du sport international estiment à juste raison qu'on peut encore conduire une moto à 250 kmh., si l'on prétend au titre de

champion du Monde. C'est un métier ou un passe-temps dangereux que la compétition de vitesse et ce n'est pas en réduisant à 200 à l'heure la vitesse maximum qu'on supprimera les morts. Hollaus, champion du Monde 1954, s'est tué avec une machine qui ne montait pas à 200 ! Et combien d'autres ! Pour le moment, qu'il ne lâche les bolides que sur des circuits pouvant les recevoir, genre Monza, Reims, Spa, Assen. Et cela suffirait comme mesure en faveur des coureurs, encore pour quelques années !

Comme pour beaucoup de mordus, il apparaît que Monsieur Bœuf enrage de ne pouvoir lutter sur les circuits parce qu'il n'a pas la machine dont il rêve. Hélas, c'est là un fait inéluctable et le sort de tant et tant d'aspirants coureurs. La course à moto est un sport très, très coûteux (voyez l'abstention du champion du Monde Haas cette année), et qui rapporte à quelques rares vedettes pour coûter fort cher à tout le reste de ses pratiquants. La création de la catégorie Sport permet à présent à plus de monde de pratiquer à armes mieux égalisées, mais les déplace-

ments, les chutes, la casse, rendront toujours la course extrêmement coûteuse. Le jeune qui veut y goûter doit sacrifier toutes autres dépenses de loisirs, et y donner le meilleur de ses loisirs. C'est ainsi, et seuls les fervents persévèrent. On ne peut demander aux pouvoirs publics ou aux particuliers de faire des efforts financiers en sa faveur, alors que le remède contre le cancer n'est pas encore trouvé parce qu'on n'y met pas le prix..

Un Béhra, un Collo, un Drion, ont fait leurs débuts sur des mécaniques fort modestes. Ils avaient le virus ! Ils ont persévéré, ils ont percé, avec peut-être un peu de chance pour eux, parfois.

Que tous les jeunes se fassent une raison et se disent bien que, pour courir, il faut d'abord de l'argent. Ce plaisir sportif est coûteux, comme le sont ski ou canoë. Celui qui est de finances plus que modeste doit plutôt se tourner vers la natation ou l'athlétisme et accepter philosophiquement un état de fait que rien ne changera. La vie est ainsi...

P. MEYER
Dijon

LE MYSTERE DE LA "BLACK SHADOW"

Quand j'étais « motocycliste quotidien », je lisais *Moto-Revue* tous les samedis ; maintenant que mon âge (50 ans) m'a obligé à abandonner le 2 roues, j'avoue ne lire votre estimable revue que de temps en temps et je le regrette, mais lire votre revue me fait penser à ma jeunesse, alors !

Après ce long préambule, laissez-moi vous raconter ce qui suit : il y a deux ans, je pilotais encore ma huitième ou neuvième moto, une 250 cmc. René Gillet, une machine increvable, je roulais sur la RN7 aux environs de Montargis, lorsque j'ai été dépassé par une espèce de scooter à grandes roues que je n'avais pas encore situé. J'ai « tiré sur la ficelle », car je n'allais pas me laisser faire par ce « bâtard » de moto ! Le match a duré plus de 20 minutes, je n'ai pas approché le scooter de moins de 30 mètres, sitôt derrière à talonner, le scooter partait en flèche, j'avais pourtant la poignée à fond !

L'engin était bizarre. Imaginez-vous un Bernardet avec des grandes roues (peut-être des 600), la carrosserie était constituée par du fort grillage, le moteur était amplement ventilé. Mais, jugez de ma stupéfaction, lorsque je me suis aperçu que « le » pilote avait des cheveux bouclés qui sortaient du casque. J'étais battu par une femme, largement battu, puisque dans un virage, je l'ai vue se pencher au maximum et... disparaître ! Je ne l'ai pas rattrapée !

Je ne pensais plus à cette histoire lorsque me trouvant dans la même région, je regagnais Paris dans la traction d'un collègue et ami, de vigoureux coups de sirène (au son assez curieux) nous demandaient le passage, en me retournant j'ai reconnu le bleu métallique de la 650 Triumph. J'ai dit à mon ami de se ranger et qu'il ne pouvait lutter avec cette machine ; il n'a rien voulu entendre : sitôt qu'est apparue une belle ligne droite, la Triumph nous a distancé et a disparu à l'horizon, le compteur de la traction marquait 120. Au passage je m'étais écrié : c'est elle ! J'avais reconnu les mêmes cheveux blonds qui dépassaient sous le même casque blanc, à un an de distance.

Troisième épisode : pour les fêtes de Pâques, je revenais sur Paris, j'avais toute ma famille dans ma « Vedette » et j'ai été obligé de m'arrêter à un passage à niveau fermé, il y avait bien une dizaine de voitures à attendre avec nous ; tout à coup, ma fille dit à son frère : mais c'est une femme qui est sur cette moto noire ! J'ai regardé moi aussi et j'ai vu cette fois, arrêtée, une grande femme blonde très jolie, malgré le casque, elle fumait une cigarette sans s'occuper de personne ; mes enfants discutaient, disaient que sa machine était une vieille moto puisqu'elle avait 2 cylindres en V, que cela ne se faisait plus, etc... Seulement, moi, j'avais vu la marque « the Vincent » ; heureux de faire une farce aux enfants, je leur dis que j'allais faire la course avec cette moto. Cela n'a pas été long, sitôt que le garde-barrière a mis la main au mécanisme qui levait la grille, le moteur de la « Vincent » ronflait et avant que la barrière soit complètement levée, la moto partait en trombe, c'est bien simple, je puis affirmer qu'au moment où j'ai passé la prise, la « Vincent » avait 200 m. d'avance, sinon plus, une Chrysler fonça derrière, la moto avait disparu.

Cette histoire n'aurait aucun intérêt si le pilote était un homme, mais c'était une femme ! et les jeunes femmes capables de conduire une 650 Triumph et surtout une 1.000 Vincent ne doivent pas courir les rues.

Intrigué, je me suis renseigné dans la région, deux pompistes m'ont dit la voir quelquefois, enfin un boulanger-épi-

clier pompiste m'a dit qu'elle n'avait pas toujours la même moto, il l'avait vue à plusieurs reprises avec son mari. La dernière fois, elle pilotait « une grosse moto noire avec un moteur de chaque côté, comme avaient les allemands », je suppose donc que c'est une BMW. Elle pilote également un sidecar (personne n'a pu m'en dire la marque). Tout le monde qui m'en a parlé a dit : elle n'a peur de rien, mais je n'ai pu savoir où elle demeurerait et où on peut la trouver.

Mr F. DELATOUR
Paris

VIVE LA GROSSE MACHINE

Je viens me joindre au point de vue de Mr Lacombe, défenseur du gros cube. Je dois d'abord vous dire que je suis un mordu de la moto comme il n'y en a pas beaucoup ; malgré mon petit salaire d'ouvrier, j'ai réussi, en me privant beaucoup, à me payer une 250 Puch, puis une BMW R51 et enfin une 650 BSA.

Je pense que la majorité des mordus de la moto, donc des lecteurs de MR, sont des possesseurs de moyennes et grosses cylindrées : il suffit pour s'en convaincre d'aller aux grandes compétitions motocyclistes et de regarder les motos rangées dans les parcs, ce sont presque toutes de grosses machines (j'ai été à Rouen, Pau, Vesoul, Monthéry, etc...). Il y a aussi bien sûr des mordus de petites cylindrées, mais ils ont surtout des machines sport et circulent surtout en ville (pour ma part, je m'ennuie terriblement sur route droite à 75 kmh. et je suis sûr qu'à cette vitesse la Rumi 2 carbus consomme plus que ma 650 et je ne parle pas de l'usure).

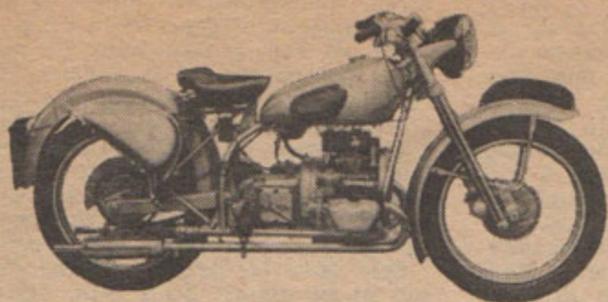
Mr Heiniger écrit (MR n° 1219) que sa petite Rumi a plus de succès sur la Canebière qu'une Triumph : c'est parce que sa moto est très rare et que sa conception et sa couleur attirent le regard ; mais je ne pense pas qu'un véritable mordu achète une moto pour que les gens l'admirent lorsqu'elle est arrêtée dans la rue, mais plutôt pour aller vite et loin avec un minimum d'ennuis.

Mr Heiniger écrit également qu'une 500 est un mastodonte peu maniable en ville, ce monsieur n'en a certainement jamais piloté, car je trouve la mienne très maniable (la puissance y est pour quelque chose) et je défie n'importe quelle 125 du commerce de me suivre sur n'importe quel terrain. Mr Nicolle écrit (MR n° 1220), que bien des jeunes gens souhaitent vivement posséder une grosse moto, mais ne peuvent malheureusement se la payer, je leur souhaite de le pouvoir bientôt et je pense que si les grosses cylindrées les intéressent, les essais de celles-ci les intéressent également : moi-même je n'ose espérer m'acheter un jour une 1000 Vincent ou Ariel, mais c'est avec grand plaisir que je lirais un essai de ces motos.

Pour terminer, je dirai que j'ai déjà parcouru plus de 50.000 kms sur ma Golden Flash sans incidents mécaniques et pourtant je ne vais pas doucement ; j'ai fait l'année dernière, pendant mon service militaire, beaucoup de tout-terrains et j'ai fait les Pyrénées, les Vosges, la Belgique (Toulouse-Paris à 84 kmh. de moyenne de nuit et sur la route de Nancy, j'ai fait en une demi-heure 62 kms, ce qui n'est pas mal pour une machine qui n'est plus neuve et qui n'a eu qu'un rodage de soupapes pour toute réparation).

Je termine en pensant comme Mr Lacombe : « vive la grosse machine », et en souhaitant que « Moto-Revue » en fasse de plus nombreux essais.

Soldat FAVRE-ROCHEX
Valence-en-Brie (S.-et-M.)



350 DOUGLAS MARK V

Ayant utilisé de 1949 à 1952 un Gima 150 AMC dont je n'eus qu'à me louer, à part quelques ennuis de volant magnétique, je me rendis acquéreur en juillet 52 d'une 350 Douglas ; mon choix s'est porté sur cette machine plus par goût des solutions techniques qu'elle offre que par expérience de sa solidité mécanique et autres avantages éventuels.

La prise de contact fut assez déroutante, la position surtout, très germanique, buste penché, jambes en Z, le pied droit trouvant juste place entre le sélecteur et la prise du manchon du filtre à air, ne concourant pas à donner d'emblée une aisance complète. En outre, la conduite un peu spéciale, en virages, d'un flat-twin, demande une période d'adaptation. Enfin les 20 CV 5 de ma nouvelle monture me paraissent à l'époque d'un domptage délicat ; le 150 AMC, robuste, mais pas nerveux pour un sou, m'avait habitué à ouvrir et à attendre que cela vienne ; le 350 m'ouvrait des zones inconnues et captivantes.

Actuellement, ma machine va sur ses 30.000 kms et j'ai donc pu la juger entièrement.

Passons d'abord aux défauts, pas très graves, mais ennuyeux, quand même pour une machine au prix élevé, du moins il y a deux ans.

1° Partie cycle :

a) Usure assez rapide de la chaîne secondaire, due surtout à l'important débattement de la suspension arrière. Bien entretenue, démontée, nettoyée, tous les deux mois environ, la chaîne (Brampton) peut durer 10.000 kms après avoir été retendue plusieurs fois et même diminuée d'un maillon. A noter à ce sujet que les pavés de Marseille ne font rien pour prolonger la vie des chaînes, en particulier, et celle des véhicules en général.

b) Suspension arrière trop souple à l'origine, mais facile à durcir grâce aux crans logés aux extrémités des barres de torsion. Une fois durcie, confort très satisfaisant à deux surtout, et tenue de route très sûre en courbes.

c) Garde-boue avant pas assez enveloppant et trop court. Nécessité d'y ajouter une plaque de caoutchouc basse, pas esthétique, mais très utile.

d) Garde-boue arrière protégeant le passager et le pilote de la boue et des projections d'eau, mais démunie à l'origine de charnière, ce qui, en cas de crevaison, amène les ennuis que l'on sait, compte tenu de la hauteur insuffisante de la moto sur béquille. Pour remédier à ce défaut, je signale qu'il est préférable de couper le garde-boue et de le monter sur une glissière plutôt que sur une charnière, car cette dernière a tendance à se rouiller, puis à casser, tandis que la glissière, même rouillée, ne peut se casser et assure une rigidité parfaite.

e) Roue avant d'un démontage beaucoup plus long et compliqué que celui de la roue arrière, qui l'est pourtant déjà assez ; démunies toutes deux de broches, elles vous incitent à avoir le plus possible des pneus en bon état.

2° Moteur :

Rien à signaler, sinon une sonorité continuelle des culbuteurs à tous les régimes. Ce bruit est d'ailleurs normal, mais n'en est pas moins désagréable.

Un pépin : à 22.000 kms, ayant cassé la patte de fixation du filtre à air et ayant donc enlevé celui-ci, j'ai eu le tort de rouler ainsi un certain temps : les prises des manchons sur les carburateurs se trouvant situées très bas et en dehors de l'alignement de la moto, j'ai dû aspirer quelques graviers, aspérités ou autres, qui ont occasionné des rayures aux cylindres. Plutôt que de faire réaléser, j'ai préféré commander des cylindres et pistons neufs, d'origine, malheureusement pas de pièces en France, il a fallu les faire venir d'Angleterre, et deux mois d'attente ! Inutile de dire que je me suis empressé, sitôt le remontage effectué, de remettre mon filtre à air !

3° Equipement électrique :

Réalisé par Lucas.

a) à 20.000 kms, remplacement du régulateur de charge.
b) à 22.000 kms, collecteur grillé, remplacement des vis platinées.

Ce

qu'ils

en

Pensent

c) remplacement de la parabole, piquée.

4° Accessoires :

a) Le quick-starter, si l'on peut appeler ça un accessoire, m'a procuré à trois reprises, en 10.000 kms, le même ennui ; la demi-lune supportant l'effort entre le quick et le moteur a cassé net, et chaque fois pour la changer (coût de la pièce environ 100 fr.), il a fallu démonter la boîte de vitesses !

b) Suintement de l'huile de la boîte le long du sélecteur et graissage intempestif du soulier droit du pilote. Remède excellent : remplacer l'huile de la boîte par de la graisse liquide qui lubrifie très bien les pignons, mais ne suinte absolument pas.

Parlons maintenant des qualités de la Douglas.

1° Partie cycle :

Jantes et rayons excessivement solides (pas un rayon de cassé jus qu'à présent) et dont le chrome est excellent.

Cadre double berceau assez rigide pour supporter le moteur qui est lourd.

Suspension arrière d'un débattement intéressant, mais qui demande à être durcie.

Suspension avant par fourche à balanciers, très souple, mais assez ferme pour ne talonner que dans les cas extrêmes ; rigidité latérale telle que le constructeur n'a pas prévu de frein de direction ; les suspensions arrière et avant demandent toutefois un graissage régulier au Técalémit.

2° Partie moteur :

Embrayage excessivement robuste, progressif, mais dont il faut graisser très régulièrement la butée, sous peine de voir celle-ci se gripper.

A part les bruits de culbuterie signalés plus haut, rien à dire sur le moteur même ; le réglage et la synchronisation des carburateurs est une affaire d'oreille et de patience. Ralentis très souple.

Mise en route très facile, ne nécessitant jamais l'emploi des starters.

Reprises très coulées, bien d'un flat-twin, et régularité de fonctionnement remarquable. Très bon refroidissement : après une dizaine de kms à 90-100 kmh., on peut facilement poser les mains sur les cache-culbuteurs sans se brûler. En quatrième, on peut descendre jusqu'à 40 kmh. sans à-coups, mais alors plus le moindre cheval quand on ouvre.

En parlant de chevaux, il est à noter que la Douglas a une courbe de puissance très pointue ; il ne faut pas hésiter à monter les régimes très haut ; il est fréquent de rétrograder à 100 à l'heure de quatrième en troisième pour négocier une grande courbe. Attention en le faisant, car la boîte n'est pas bien synchronisée et un double débrayage est nécessaire si l'on ne veut pas entendre les pignons grincer. Au démarrage, il vaut mieux ne pas pousser la première trop haut, la seconde claquant terriblement au passage.

Bruit d'échappement à la fois doux et sonore.

3° Performances :

Conduite sport : première 20-25 kmh. (40 en poussant à fond, mais c'est un tort, à mon avis) ; deuxième 80 kmh ; troisième 105, et plus si l'on est insensible aux sursrégimes ; quatrième 125-127 kmh. Toutes ces vitesses prises au compteur, qui, vérifié, triche de 8 %. En position allongée, j'ai été chronométré à 120 kmh, sans filtre à air, gicleurs de 100 mm au lieu des 90 mm prévus, tromblons plus courts et sans chicanes.

4° Tenue de route :

Très bonne jusqu'à 120 compteur ; au-dessus il vaut mieux bien connaître la machine. Le centre de gravité très bas du flat-twin contribue à donner une parfaite tranquillité, surtout en virages serrés négociés le plus fort possible. En grandes courbes, une bonne connaissance de la machine permet de corriger un certain décrochage de l'arrière.

Pour situer la tenue de route, il peut suffire de dire qu'au circuit J. P. Wimille de Marseille, lors du G.P.M. 53, j'ai pris le départ en 500 avec ma 350 (faute de catégorie 350) et que j'ai terminé 6° sur 16 partants et 13 rentrants, doublé seulement par le premier pilotant une Triumph T.100 deux carbus. Ce résultat n'est pas dû aux accélérations, ni à la vitesse maxima de ma moto, mais seulement à sa bonne tenue en virages (certains ne l'ont-ils même pas pris pour une Douglas + 80 ?).

5° Freinage :

La moto étant très lourde (170 kgs à vide), les freins, d'un diamètre de 177 mm, demandent à être toujours très bien réglés. Frein arrière à câble très progressif, frein avant bon, sans plus. De 50 kmh. à l'arrêt complet : 13 m 50, sur sol anti-dérapant, par temps sec évidemment. Tambour avant pas très étanche en cas de pluie.

6° Equipement électrique :

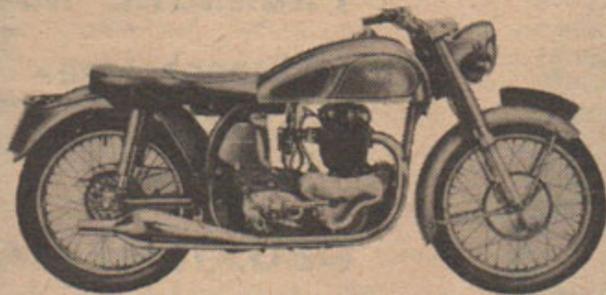
Phare Lucas, très puissant. Contact veilleuse-phare situé sur le phare et pas pratique en ville où l'on est appelé à faire souvent un appel aux carrefours. Combiné Magdyno Lucas qui donne toute satisfaction, sauf inconvénients signalés plus haut. Bougies Lodge H ou C.14 convenant bien au moteur et d'une durée normale.

7° Réservoir :

Contenance 13 litres, ce qui est un peu insuffisant. Position réserve permettant de parcourir une vingtaine de kms.

8° Consommation :

Fonction de la vitesse, bien sûr, mais en utilisation normale, par exemple Marseille-Grenoble, par les cols classiques Izoard, Lautaret, Galibier, Glaudon, etc., et retour par la vallée du Rhône, à deux, 4 l. 05 aux 100 kms, ce que j'estime satisfaisant. Super + double dose de lubrifiant.



J'apprécie particulièrement la rubrique « Ce qu'ils en pensent », en effet, il est toujours très intéressant de savoir ce que les usagers pensent de leur machine, bien que nous soyons, en général, enclin à avoir beaucoup d'indulgence pour elle, surtout lorsque l'on ne connaît que celle-là.

J'ai eu d'abord une Jawa 250, puis une 350, je n'ai eu qu'à me féliciter de ces machines qui m'ont toujours donné la plus complète satisfaction, mais l'ambition grandit vite et j'avais bientôt envie d'une 500 ; sans hésitation, mon choix se fixa sur la Norton 88, malgré son prix supérieur aux autres machines : c'est celle qui correspondait le mieux à mes désirs, tenue de route, accélération, vitesse, confort, etc... J'en fis l'acquisition à Nice au mois d'avril 54 chez l'Agent Norton, je n'eus qu'à m'en féliciter, car j'y ai toujours trouvé la plus grande complaisance et le meilleur esprit sportif et avec tout cela des prix plus que raisonnables.

Je possédais ainsi le dernier modèle : frein de 203 mm à l'avant, moteur plus puissant que le 53, le pignon moteur possède un 21 dents au lieu de 19. Le rodage s'effectua rapidement, 500 premiers kms à 70-80, puis augmentant progressivement jusqu'à 1500, après quoi le rodage proprement dit fut terminé. Tout de suite je trouvais une souplesse et une douceur formidable et surtout une tenue de route sensationnelle, il est absolument impossible de porter un jugement sur cette machine si on ne l'a pas essayée. Bien que démunie de frein de direction, je n'ai jamais ressenti la moindre réaction dans le guidon, l'angle d'inclinaison que l'on peut atteindre sur cette machine est incroyable. Au début, je touchais très facilement du côté gauche avec la béquille latérale et je dus la supprimer carrément, maintenant ce sont les pots qui touchent, à deux cela arrive fréquemment, la machine s'écrasant, mais seul on peut y aller. La fourche avant est assez dure, mais ne talonne jamais et est d'une rigidité absolue, la suspension arrière est assez ferme à faible allure, mais dès 80 kmh., tous les trous sont absorbés et on comprend alors son surnom « le lit de plumes ».

Etant grand amateur de rallyes et de courses de côtes, j'ai

Présentation et aspect général :

Peinture bleu métallisé très gaie (pas du tout britannique), résistant bien au soleil et à la pluie. Chromes aussi brillants qu'il y a deux ans.

Ligne basse et qui fait paraître la moto assez longue. Esthétique assez discutée, mais détails techniques qui ne peuvent manquer de plaire au véritable amateur. A ce propos, nos voisins allemands sont de vrais connaisseurs, car, au cours d'un voyage Marseille-Hambourg que j'ai effectué en août 53, ils n'ont pas manqué de disséquer ma machine, et l'un d'eux a même poussé le souci de l'information jusqu'à mettre en route mon moteur pour l'écouter tourner, tandis que je déjeunais tranquillement au fond d'un « Gasthaus » ; jugez de ma surprise effarée en entendant ronronner mon moulin dans ce patelin où je ne connaissais pas un chat !

Pour terminer ceci, je dirai que la Douglas Mark V est une très bonne machine de tourisme, dont certains côtés attachants font oublier les défauts. C'est une machine pour le motard qui aime entretenir sa monture et apprendre à la sentir vivre sous lui.

De longues étapes sans aucune défaillance, sans autre souci que de ravitailler. Des moyennes ? Je n'en citerai que deux : l'une pour satisfaire les amateurs de « supersonique » : Marseille-Avignon, 100 kms en 1 h 10, soit 85 kmh. L'autre pour terminer sur une note drôle, sur le papier du moins : le retour Avignon-Marseille en 3 h. 30, soit un peu moins de 29 kmh. de moyenne (1 crevaillon à l'avant, 1 crevaillon à l'arrière à 20 minutes d'intervalle !).

Mes souhaits actuellement ? Voir plus de Douglas sur les routes, et l'acquisition au printemps d'une 500 bicylindre AJS sans doute, la BMW planant dans le domaine du rêve éternel grâce aux doctes arrêtés de ces messieurs de l'Administration des Douanes Françaises.

Mr DE SAINT ALIRE

Marseille

NORTON DOMINATOR

exploité toutes les possibilités de cette machine, le seul changement apporté au réglage de celle-ci est l'augmentation du calibre du gicleur.

Les vitesses atteintes au compteur sont : 60 en première, 100 en deuxième, 145 en troisième, 155 en quatrième et 170 couché, je n'ai jamais eu l'occasion de chronométrer cette vitesse, mais je suis certain que cette machine dépasse le 150 chrono, le moteur est très nerveux, mais comme tout twin possède ses chevaux à haut régime, le freinage est excellent, mais en usage intensif il est insuffisant, j'ai fait améliorer le refroidissement en adaptant une large entrée d'air sur le tambour avant, il doit y avoir une nette amélioration avec les moyeux-freins sur le nouveau modèle. Les roues à broches sont aisément démontables.

Je totalise 18.000 kms et j'en suis à mon troisième pneu arrière et à mon deuxième avant, le pneu avant Avon est excellent, par contre l'arrière de même marque s'use trop carré et les meilleurs sont encore les Avon Racing à petits pavés. Je changerai bientôt mes garnitures de freins, car celles-ci ont fait leur usage.

Je fis faire un décalaminage à 12.000 pour voir un peu l'état du moteur, mais tout allait très bien, rien à signaler.

Le phare Marchal est excellent et je ne crains pas de rouler la nuit, le stop est digne de celui d'une voiture américaine, mais l'ampoule arrière grille assez facilement.

Ma consommation s'établit entre 4 et 5 litres suivant l'usage, toutefois j'ai été assez surpris de consommer moins et pourtant à des moyennes plus fortes qu'avec la Jawa 350, le réservoir est d'une bonne contenance : 16 litres.

Le guidon « à la papa » ne me plaisant pas, j'en ai fait poser un genre sport et la position est excellente, je n'ai jamais eu mal aux reins ni aux bras, pourtant il m'est arrivé plusieurs fois de faire plus de 1.000 kms dans ma journée.

En résumé, c'est une machine idéale pour le grand tourisme et le sport possédant le maximum de qualités pour le minimum de défauts, d'ailleurs je vais probablement la changer pour acheter le dernier modèle à deux carburateurs.

Mr P. MARS AUX

Nice

Encore une Victoire



**GRAND PRIX D'ITALIE
DE MOTO-CROSS**

FINALE

1^{er} Lundin - BSA

2^e Stonebridge - BSA

PREMIERE MANCHE

1^{er} Stonebridge - BSA

2^e Nex - BSA

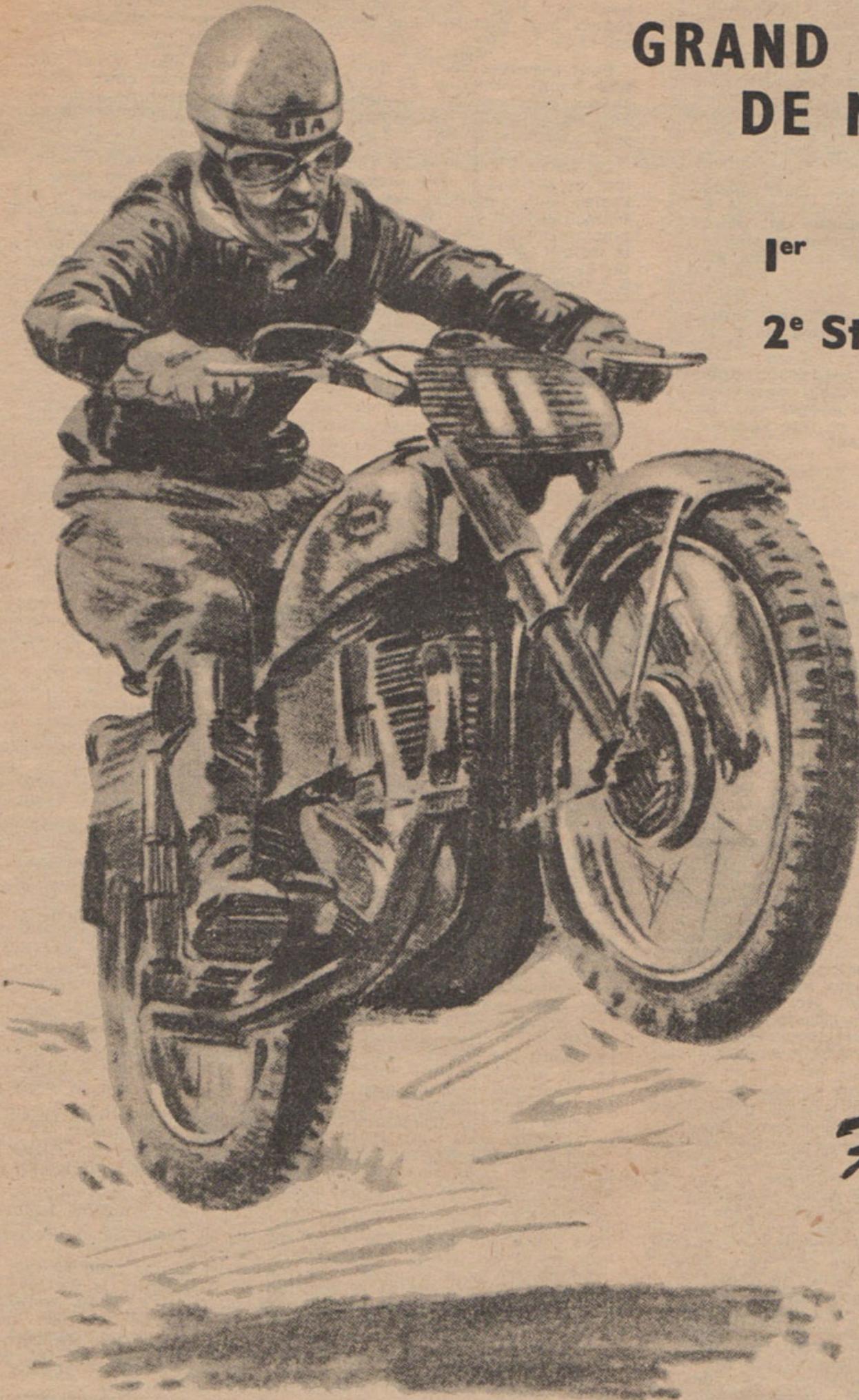
DEUXIEME MANCHE

1^{er} Nilsson - BSA

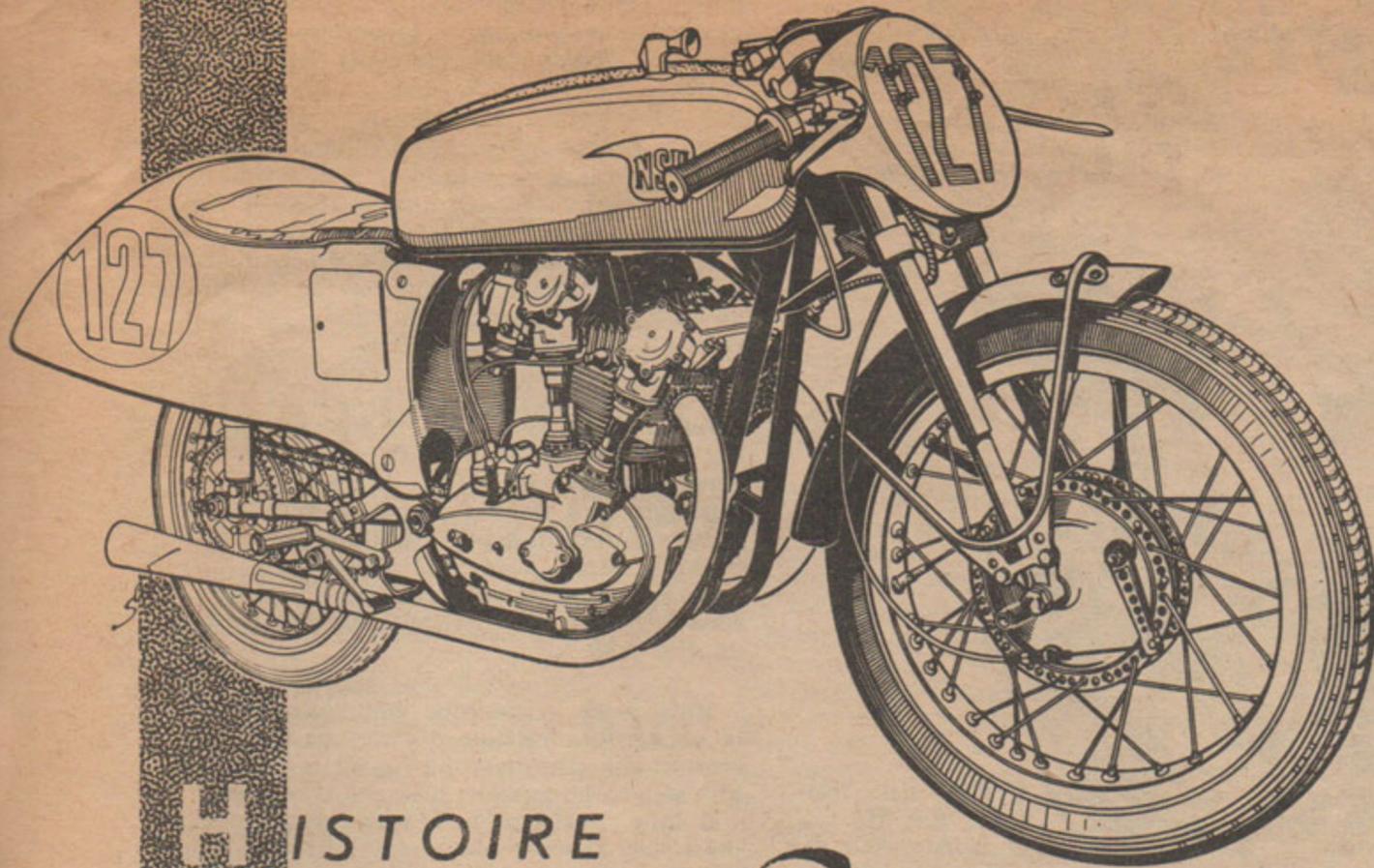
2^e Smith - BSA

*Cà c'est une
Victoire!*

*Faites confiance
à votre*



LA VERSION 1952...



HISTOIRE

de la

250

N. S. U.

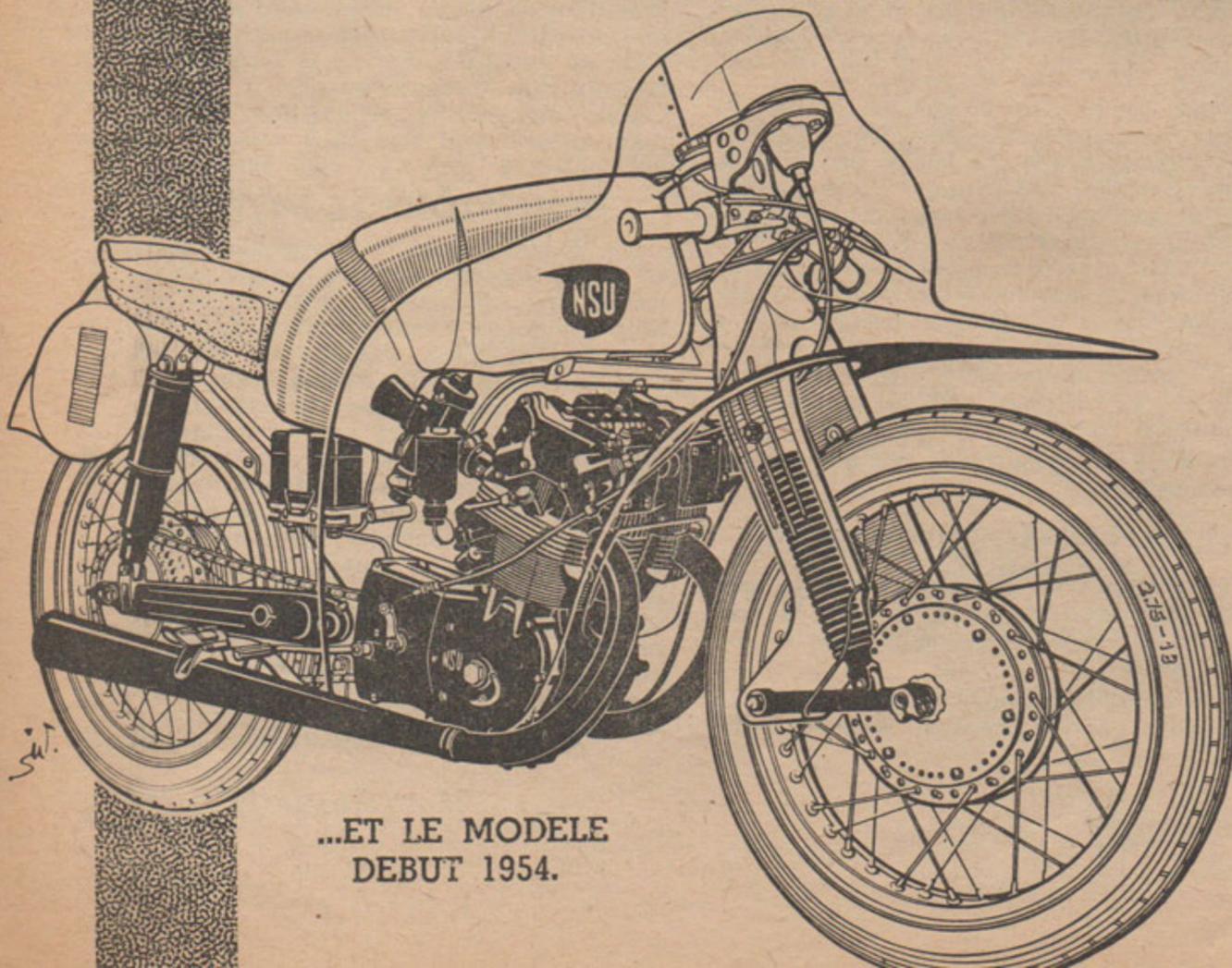
RENNMAX

Si, passionnés de sport, nous prenons toujours plaisir à voir les champions actuels porter toujours plus haut, records du tour et moyennes générales, par contre notre attrait pour la belle et saine mécanique nous porte invariablement vers le parc des machines où séances de mécanique et entretiens avec nos amis coureurs, nous permettent de connaître les secrets de ces beaux rapiers qui ont pour nom : Norton, BMW, AJS, Matchless, etc...

Mais ces modèles « client », reconnaissons-le, n'apportent que rarement des nouveautés techniques sensationnelles. Proches des modèles de série — et c'est là un des intérêts majeurs de la compétition — les conceptions mécaniques qu'ils nous offrent nous sont familières.

× × ×

Tout autre nous apparaissent les machines d'usine, que les constructeurs entourent d'un soin jaloux, ce qui évidemment excite notre curiosité, et nous pré-



...ET LE MODELE
DEBUT 1954.

pare aussi à recevoir le petit choc que l'on ressent à la découverte du jamais vu. Seulement, il est bien délicat de connaître les détails intéressants. On se méfie toujours de ces damnés journalistes qui ont le stylo... « bien pendu ». Et vous pourrez toujours converser avec Anderson pendant une heure, vous saurez tout juste que la prochaine Guzzi 500 a huit cylindres et un refroidissement par eau. Ne comptez pas en savoir plus..., tout au moins pour le moment.

Aussi, et bien que nous y soyons habitués, la libéralité de NSU nous surprend toujours. Après les records de la « chaise longue » du regretté Baumm, rappelez-vous les considérations techniques qu'il nous a été possible de publier.

Et aujourd'hui, grâce à la documentation reçue de Neckarsulm, nous voici en mesure de vous conter l'histoire de la 250 NSU Rennmax, certainement une des plus grandes réussites actuelles de la technique course, avec la toujours jeune Gilera-4.

D'UN 4 CYLINDRES RATE

Nous sommes fin 1950. L'industrie allemande, grâce à quelques petites indiscretions, sait que la réadmission de ce que nous appelons la Fédération Motocycliste Allemande (OMK) au sein de la FIM est chose imminente. Avec clairvoyance, la direction de NSU a déjà chargé son bureau d'études de créer des modèles de compétition. On ne chôme pas, car à cette date, la préparation des machines de records 350 et 500 cmc. à compresseurs bat également son plein.

L'ingénieur en chef, Herr Albert Roder, auquel nous devons par la suite la 250 NSU Max, veut frapper un grand coup, et établit les plans d'un 4 cylindres transversal double arbre, fourche à roue tirée, etc..., etc.

La tâche est lourde, on a même vu trop grand, et sans parler des problèmes propres à la tenue de route, la mise au point du 4 cylindres s'avère laborieuse, bien que des passages au banc aient indiqué la puissance élevée, à l'époque, de 53 CV.

Difficultés de carburation, de graissage, de refroidissement font que bientôt ce splendide modèle prendra la direction de la remise, et ce définitivement.

Cependant, tout ce travail, toutes ces heures d'étude, de réalisation, de mise au point n'auront pas été vains, car fait unique à notre connaissance, de ce 4 cylindres sans lendemain, Albert Roder va tirer le 125 monocylindre, au brillant avenir.

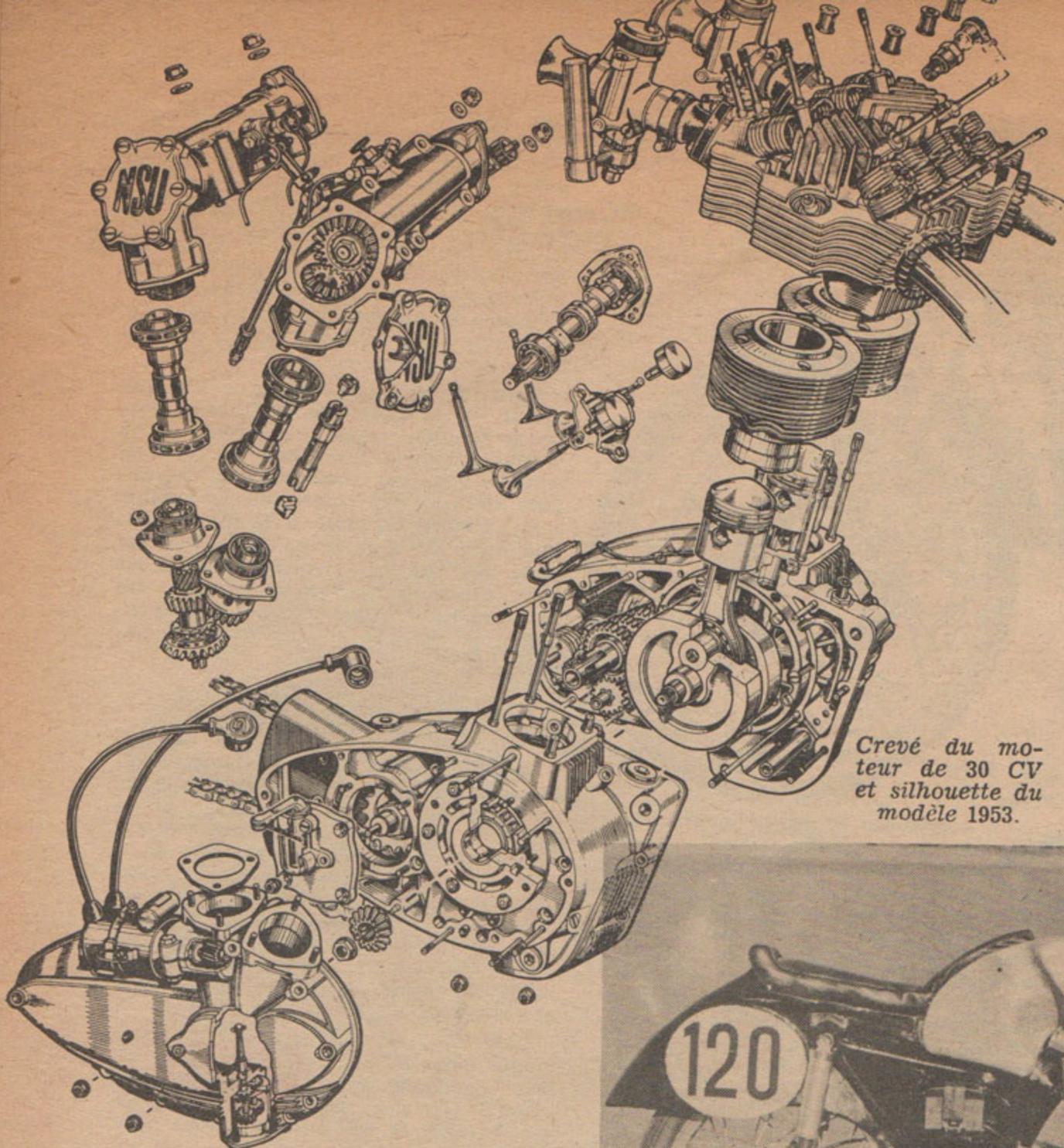
En général, c'est plutôt d'un mono 125 que l'on tirera par la suite un 500 quatre cylindres.

Bien que les premiers résultats enregistrés avec ce 125 cc soient satisfaisants (il surclasse déjà nettement les DKW 2 temps), durant l'hiver 1951-52, Roder redessine complètement son petit monocylindre, pendant que son collègue du bureau d'études, le Dr Frøede, s'attèle à la réalisation d'un 250 bicylindre.

× × ×

Les premiers essais de ce twin ont lieu en mars 1952, on ne perd pas de temps chez NSU, et la puissance est d'emblée de 27 CV à 9.000 t.-m.

L'usine, dès lors, rentre dans l'arène sportive, et après quelques belles victoires



Crevé du moteur de 30 CV et silhouette du modèle 1953.

nique compétition nous fait vivre de tels revirements que nous laisserons à d'autres les risques de trancher définitivement.

× × ×

Toujours est-il que la décision fut prise pour plusieurs raisons.

En portant l'alésage de 54 mm à 55,9 mm et en ramenant la course de 54 mm à 50,8 mm, cela permet tout d'abord d'avoir une soupape d'admission de 40 mm, ce qui est fantastique lorsque l'on considère la valeur de l'alésage.

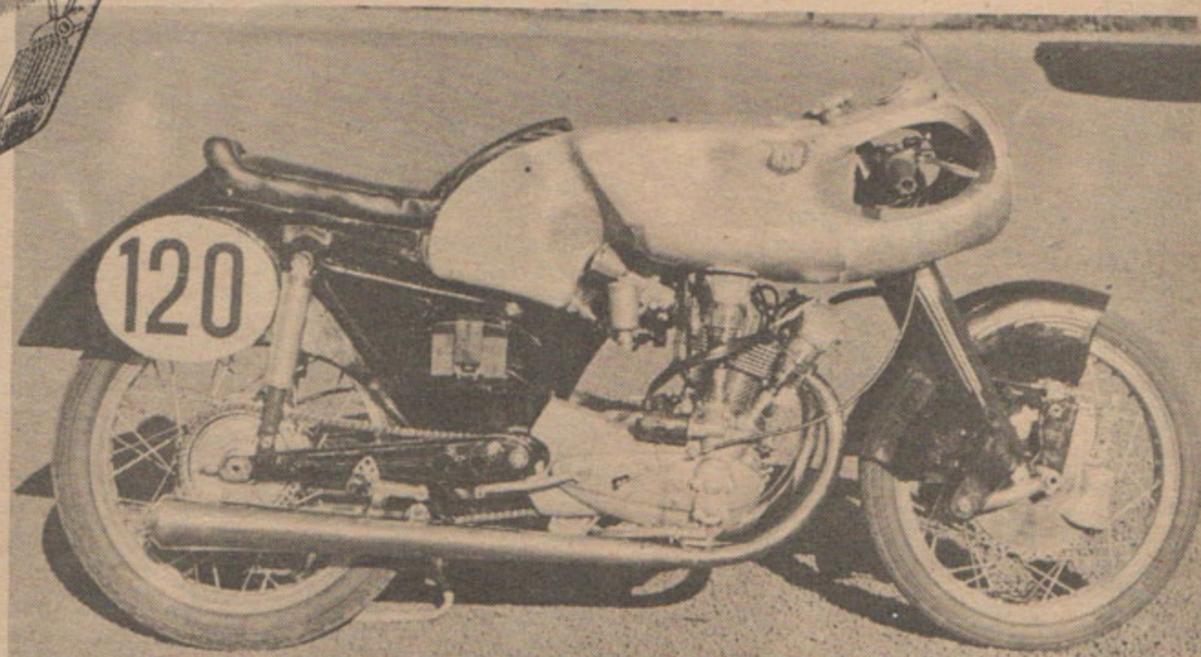
En outre, les pertes de puissances dues aux frottements du piston sur la paroi interne du cylindre, étant proportionnelles à la vitesse linéaire du piston, la différence entre les deux courses, se traduit par une vitesse de piston réduite de 6 % environ, passant de 18 m.-s. à 16,9 m.-s. à 10.000 t.-m. par exemple.

Voilà les principales raisons qui amenèrent à passer d'un rapport alésage-course de 1 à 0,91.

× × ×

Mais cette différence importante dans la conception initiale du moteur, ne concrétise pas uniquement le véritable fossé qui sépare le modèle 1953 du type 1954.

Il faut plutôt parler d'une refonte complète du moteur qui, extérieurement se signale par un changement radical dans



En deux ans, NSU a dominé magistralement les courses en 250, et la suprématie de Guzzi n'est plus qu'un souvenir.

× × ×

Mais malgré ce succès de taille, les jours du moteur sont désormais comptés. Ses créateurs sentent qu'ils ont tiré le maximum de ce bicylindre carré (54x54) et un moteur entièrement nouveau est mis en chantier durant l'hiver 1953-54. NSU tient à conserver son avance dans la cylindrée, et ma foi réussit même à décourager tous les anciens maîtres en 1/4 de litre, où le plus représentatif, « Guzzi », préfère maintenant aller récolter des lauriers en 350 cmc., où les places sont moins chères.

Et c'est ce moteur 1954 que nous allons vous décrire.

DU CARRE AU SUPER-CARRE

Le passage d'un moteur carré, à un modèle super-carré comme ce sera le cas, peut-il être considéré comme une évolution logique ?

Théoriquement, nous serions tentés de répondre par l'affirmative, mais la tech-

le mode d'entraînement des arbres à cames dans le dessin des culasses dont les boîtiers enfermant maintenant les ressorts en épingles, et dans la forme générale du bas moteur.

Mais les sources principales d'intérêt nous apparaîtront lors d'un examen plus détaillé, et si vous le voulez bien...

...DEMONTONS LE MOTEUR

Les culasses sont évidemment coulées en alliage léger et se signalent par un ailetage très généreux, principalement autour des pipes d'échappement. Entre les boîtiers d'ACT qui viennent de fonderie avec le restant de la culasse, nous trouvons de hautes ailettes. Le refroidissement est encore accru par un déflecteur qui se trouve sous le réservoir et dirige l'air sur le dessus de la culasse. Guides et sièges de soupapes, ainsi que les bagues filetées des bougies, sont en alliage à base de bronze et sont sertis à la coulée. La chambre de combustion est sensiblement hémisphérique, et l'angle entre les deux soupapes, de 50°, est remarquablement faible. Les soupapes d'échappement sont creuses et refroidies au sodium.

sur les circuits allemands, la classe de la nouvelle machine apparaît aux yeux de tous, quand Haas, une nouvelle recrue, prend la deuxième place au Grand Prix des Nations à Monza, derrière Lorenzetti et devant Anderson. Il est vrai qu'à cette époque, le moteur a encore gagné en puissance, il développe 30 CV et le poids de la machine a été ramené de 127 à 121 kgs.

Maintenant aussi, la vitesse dépasse largement les 180 kmh et avec le carénage assez rudimentaire, qui consiste surtout en une longue pointe arrière, les techniciens maison parlent de 186 kmh. !

× × ×

L'hiver 1952-53 sera mis à profit pour changer radicalement la partie cycle. La NSU Max a été commercialisée entre temps, et le département course en profite pour utiliser à son tour, mais en l'adaptant à sa nouvelle destination, le cadre poutre pour moteur en porte-à-faux, la fourche avant à balanciers, etc... Par contre, si la suspension arrière est toujours oscillante, les amortisseurs hydrauliques séparés seront toujours conservés.

Le carénage est radicalement modifié. Finie la longue pointe arrière, qui pour être payante devrait être encore plus longue. Par contre, un joli réservoir, torturé à souhait, et des garde-boue très enveloppants.

Ce nouveau modèle s'imposera d'une manière irrésistible, enlevant le titre de Champion du Monde 1953, catégorie 250 cmc.

Le montage de deux carburateurs Amal Grand Prix est élastique, afin d'éliminer les troubles de carburation dues aux vibrations, et l'augmentation du diamètre de la soupape d'admission a fait que le passage des gaz est passé de 22 à 28 mm (section accrue de 62 % !).

× × ×

Le trait dominant de la distribution par double ACT est sa rigidité. Pas moins de 8 roulements à billes sont montés (un de chaque côté de chaque came). Quatre arbres à cames séparés sont employés et sont couplés, deux à deux, par des joints de Old-ham. A l'extrémité droite de l'ACT d'échappement se trouve la prise d'entraînement du compte-tours.

Sur les premiers moteurs (1952-1953), les cames attaquaient directement les soupapes par l'intermédiaire de poussoirs cylindriques. Maintenant, nous trouvons au contraire, interposés entre queues de soupapes et cames, de courts linguets au dessin particulier.

La levée des soupapes est de 8 mm, et avec le meilleur diagramme de distribution qui est obtenu, notamment avec des mégaphones de 76 cm de long, on a calculé que le remplissage atteignait une valeur extraordinaire de 130 % de celle de la cylindrée.

× × ×

Un soin tout particulier a été apporté pour que l'affolement des soupapes n'apparaisse qu'à des régimes jamais atteints.

et pour que ceux-ci puissent remplir leur rôle et contrebalancer les fortes inerties engendrées par un arbre à cames tournant à plus de 5.000 t.-m., les cames, conjuguées avec le dessin des linguets, donnent une levée rapide de la soupape sur un quart de tour, les trois quarts de tour restant consacrés à la décélération, à la retombée de la soupape sur son siège.

Y A-T-IL UN SECRET NSU ?

Il a souvent été dit et écrit, que toute la réussite dans le 250 bicylindre NSU résidait dans le dessin de ses deux chambres de combustion, et dans la forme des pistons.

Le large diamètre de la soupape d'admission a déjà amené à une certaine dissymétrie dans la position des soupapes par rapport à l'axe du cylindre, et bien que de forme hémisphérique, cette chambre de combustion est légèrement plate.

Pour suivre la disposition des soupapes, les pistons ont également des encoches dissymétriques, ou parfois même symétriques, suivant les taux de compression employés (fonction du dessin de la calotte de piston). Les taux de compression essayés au cours de la mise au point se sont étendus de 8 à 11 à 1. Mais les pistons employés le plus couramment et avec une calotte au dessin symétrique, donnent un

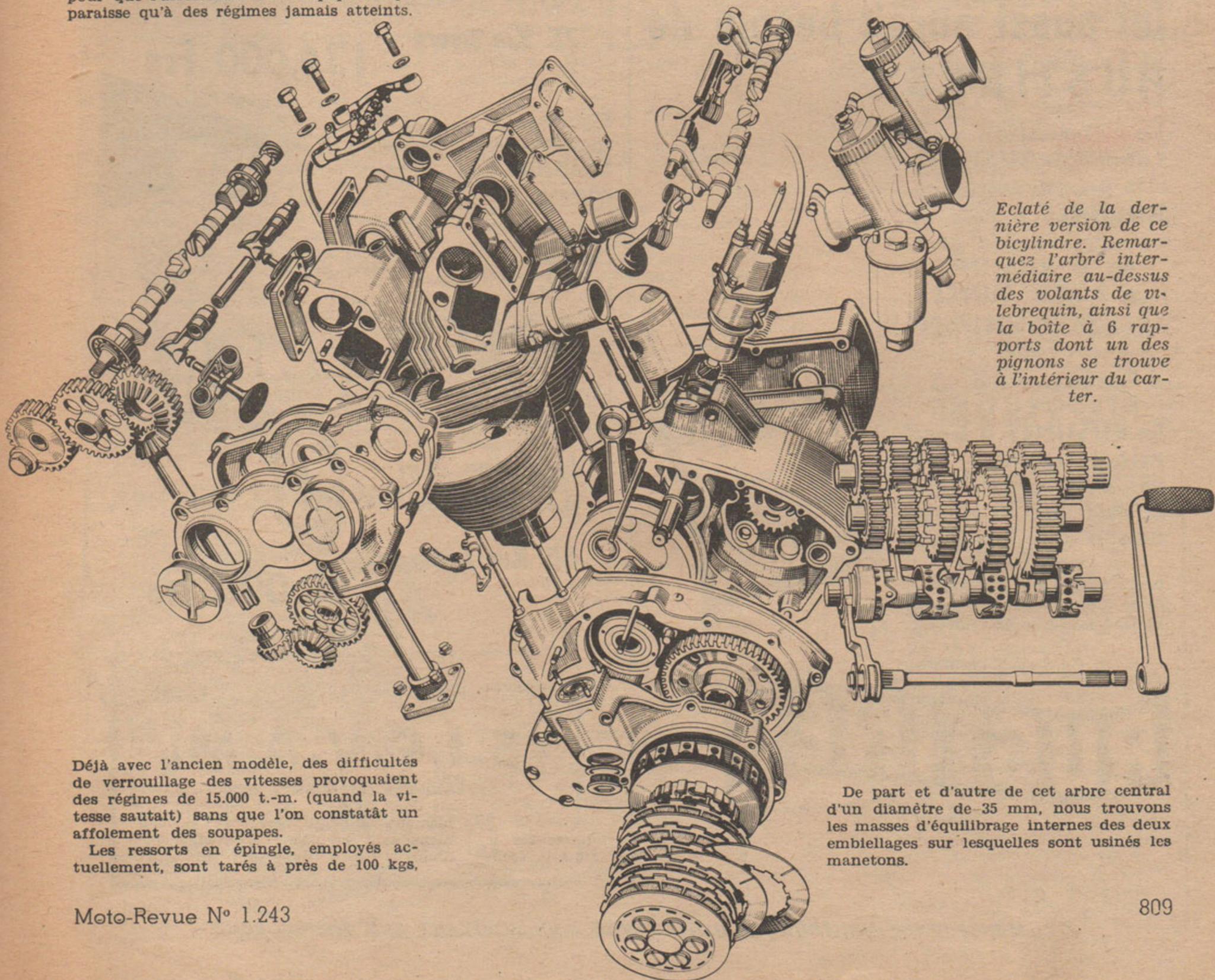
taux de compression de 9,8 à 1. Pistons en alliage léger forgés, avec deux segments de compression et un râcleur.

Les bielles, de section en I, sont en acier forgé et entièrement polies. Le pied de bielle est actuellement monté sur bague bronze, des essais avec roulements à aiguilles n'ayant pas concordés avec les résultats escomptés. La tête de bielle est montée sur une simple rangée de roulements de 5 mm de diamètre pour une longueur de un centimètre.

UN EMBIELLAGE HIRTH

L'embiellage est une des pièces les plus intéressantes du moteur. Là encore, une absolue rigidité a été le point de mire des ingénieurs, qui finalement ont adopté le vilebrequin démontable avec accouplements Hirth. Ce vilebrequin se compose de 5 parties, et tourne sur 4 roulements à rouleaux.

Au centre, nous trouvons un arbre court au milieu duquel se trouve un pignon à taille droite qui servira à entraîner un arbre intermédiaire, qui a toutes les fonctions des classiques queues de vilebrequin, à savoir : entraînement de la distribution, de la transmission primaire, de la pompe à huile, du distributeur d'allumage (cet arbre intermédiaire n'existait pas sur les précédents modèles).



Eclaté de la dernière version de ce bicylindre. Remarquez l'arbre intermédiaire au-dessus des volants de vilebrequin, ainsi que la boîte à 6 rapports dont un des pignons se trouve à l'intérieur du carter.

Déjà avec l'ancien modèle, des difficultés de verrouillage des vitesses provoquaient des régimes de 15.000 t.-m. (quand la vitesse sautait) sans que l'on constatât un affolement des soupapes.

Les ressorts en épingle, employés actuellement, sont tarés à près de 100 kgs,

De part et d'autre de cet arbre central d'un diamètre de 35 mm, nous trouvons les masses d'équilibrage internes des deux embiellages sur lesquelles sont usinés les manetons.



SI
LE TRAIN
AVAIT
DES PNEUS

lui aussi aurait besoin de RUSTINES

La réparation c'est
l'affaire de **RUSTINES**.

Pour la Moto,
RUSTINES a créé un
nécessaire spécial garni
de **6 RUSTINES**
à **BORD MINCE**
1 tube de **DISSOLUTINE**
1 râpe.

Posées avec la
DISSOLUTINE
les **RUSTINES** à bord
mince réalisent une
véritable vulcanisation
à froid par la combi-
naison avec la couche
collante.

Procès Verbal n° 15 du Laboratoi-
re de Recherches et de Contrôle
du Caoutchouc et de l'Amiante.

B O N
à adresser à
RUSTINES
41, R. Castérès, Clichy (S)
p' recevoir fco : notice et
échantillons **RUSTINES**
AUTO - MOTO - VÉLO
Joindre 35 F. en timbres



M GAUBERTI 145

2 Formules 2 scooters



LE PARIS- NICE 1955



125 cm³
conçu comme une automobile
75 Km/heure
134.000 Frs

Grandes
facilités de paiement.
Livraison
rapide.

LE SPEED

115 cm³
le moins cher
des biplaces
60 Km/heure



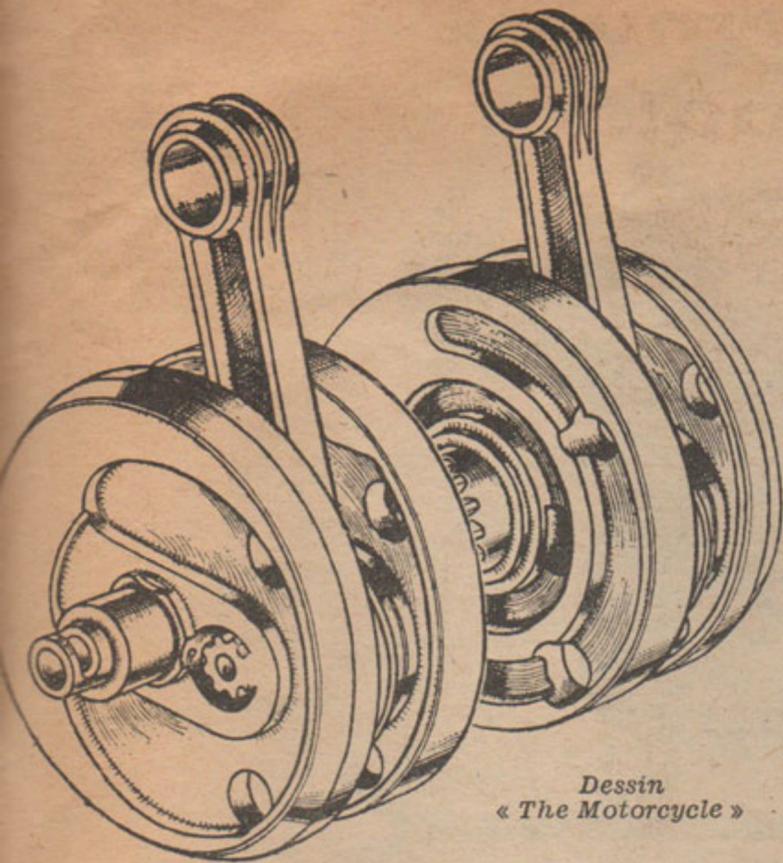
90.000 Frs

CONCESSIONNAIRES DANS TOUTE LA FRANCE

S.I.C.V.A.M.

Distributeur pour le monde entier

37, rue des Acacias, Paris (17°)
Tél. ETOile 16-23, 16-24



Dessin
« The Motorcycle »

L'embellage en cinq parties de la 250 NSU.

Finalement, les masses extérieures, avec leurs courtes queues de vilebrequin (Ø 25 mm) sont assemblées aux manetons toujours selon le procédé d'accouplement Hirth.

Rappelons que cette méthode de montage consiste en principe à rapprocher les pièces à assembler au moyen d'âmes filetées selon deux pas différents. Pour un nombre de tours donnés à cette âme, à ce filetage central si vous préférez (les deux pièces à assembler lui étant concentriques extérieurement), la différence de pas utilisés fait que les pièces se rapprocheront l'une par rapport à l'autre, et, en fonction de la qualité des aciers employés, il sera possible d'obtenir un très fort serrage.

Toute rotation d'une pièce par rapport à l'autre est rendue impossible par une taille des extrémités des pièces à assembler en forme de dents de loup.

Cet embellage trapu (largeur 25 cm, mais il y a un pignon entre les deux cylindres) auquel on a évité les distorsions en bout de vilebrequin, grâce à l'emploi d'un arbre intermédiaire (1) permet le

montage de roulements à faible coefficient de frottement.

Les 5 éléments composant cet embellage sont forgés dans de l'acier au nickel-chrome, et entièrement usinés et polis.

Tout comme les culasses, les deux cylindres sont séparés, et leurs fûts rentrent profondément dans les carters. Cylindres en alliage léger, mais chemisés selon le procédé Al-Fin (interposition d'un liant métallique entre chemise et cylindre, afin de favoriser au maximum les échanges thermiques).

Ces cylindres sont extérieurement ronds et celui de gauche ne possède pas de passages pour la commande des arbres à cames.

Primitivement, les deux ACT étaient entraînés chacun par deux courts arbres (du côté droit) avec pignons d'angle à chacune de leurs extrémités.

Pour des raisons de simplification, d'abaissement de poids, on préfère maintenant un entraînement toujours par arbre et couple conique (cette fois du côté gauche), mais cet arbre entraîne directement l'ACT d'admission. Un pignon intermédiaire, à taille droite, attaque le pignon entraînant l'ACT d'échappement. Il est à noter que de ce fait, les deux ACT tournent dans le même sens, ce qui, pour l'une des deux rangées de linguets ne procure pas les meilleures conditions de travail.

× × ×

POURQUOI 6 VITESSES ?

Les 4 carters furent au début réalisés en Elektron (alliage de magnésium) afin de diminuer au maximum le poids du moteur. Mais des difficultés quant au maintien en place des roulements, firent préférer un alliage à base d'aluminium.

La formule bloc-moteur a été retenue, mais toutefois, le mode d'assemblage des carters permet de sortir de boîte de vitesses rapidement, sans toucher au moteur.

La transmission primaire s'effectue à partir de l'arbre intermédiaire, au moyen de deux pignons à taille droite. L'embrayage à disques multiples travaille à

sec et est même à l'air libre pour mieux se refroidir.

La boîte de vitesses est à six rapports, commandés par trois fourchettes, et les deux arbres de boîte tournent sur roulements à aiguilles.

L'emploi rarissime de 6 rapports pourrait faire croire que la courbe du moteur est exagérément pointue. Il n'en est rien, car de 5.000 à 11.500 t.-m. paraît-il, la constance du couple est remarquable. Six rapports ont cependant été choisis, pour tirer la quintessence du moteur, car si le couple s'avère assez constant pour un moteur compétition, le nombre de chevaux n'en reste pas moins lié au régime moteur, et théoriquement, pour obtenir le maximum de performance, il faudrait pouvoir faire tourner le moteur à son régime optimum quelle que soit la vitesse.

ALLUMAGE BATTERIE-BOBINE ET AVANCE AUTOMATIQUE

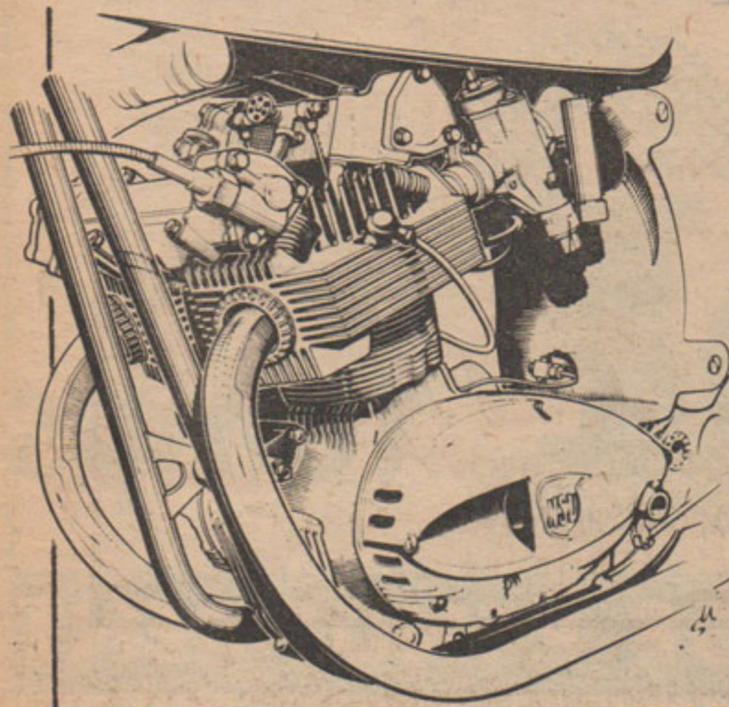
L'adoption d'un allumage batterie-bobine a surpris au début, car dans les milieux sportifs, la magnéto est reine par tradition.

Il a été supposé que ce mode d'allumage avait été préféré pour récupérer les quelques dixièmes de chevaux qu'absorbe l'entraînement de la magnéto. Plus simplement, il s'agirait d'une solution de rechange, car les magnétos montées sur les premiers moteurs ne donnèrent jamais satisfaction. Toutefois, bien qu'il faille ajouter le poids des batteries de 6 volts, cet équipement électrique s'avère plus léger qu'un équipement normal.

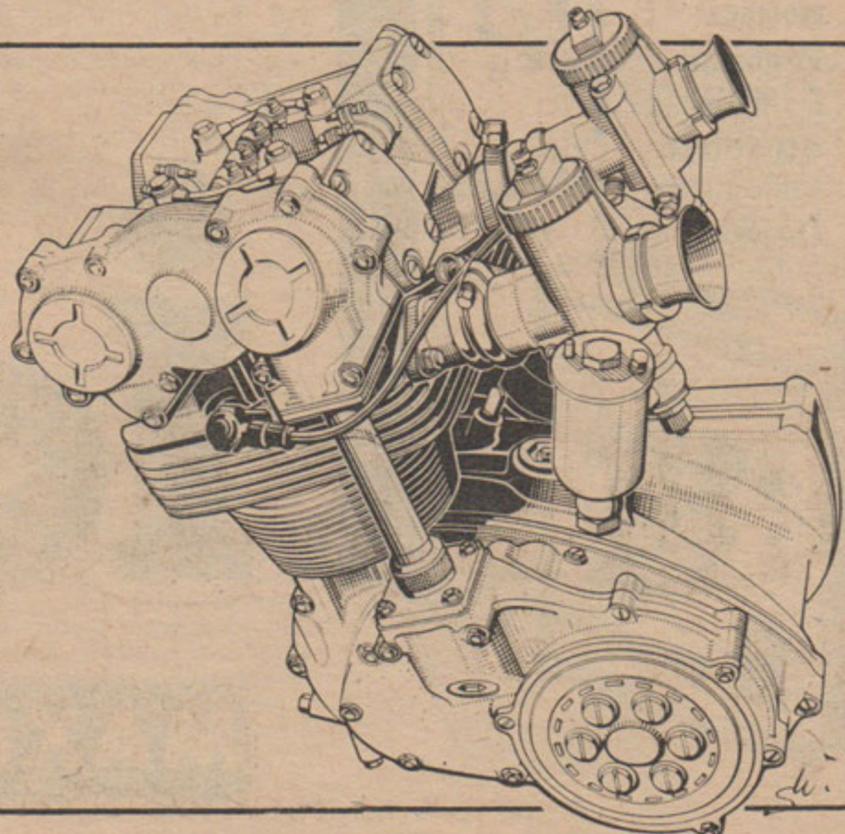
Rappelons que le distributeur d'allumage, avec condensateur extérieur, est entraîné par l'arbre intermédiaire. Une

(1) Il est d'ailleurs curieux de constater que les Mercedes de formule 1 de 2 l. 5 de cylindrée ont un embellage de même conception. Entre le quatrième et le cinquième cylindre (il s'agit ici d'un 8 cylindres en ligne) se trouve une prise de mouvement pour un arbre intermédiaire, en bout duquel se trouve l'embrayage.

L'ANCIEN ET LE NOUVEAU



Ne serait-ce qu'extérieurement, il y a peu de points communs entre les versions 1952 (à gauche) et 1954 (à droite). La petite prise d'air pour l'embrayage ne suffisait plus, il a fallu complètement mettre à l'air celui-ci. Culasse, carters sont radicalement changés, de même que l'entraînement des A.C.T., qui, de droite, passe à gauche.



Rien
n'égale

IGOL
2 temps



V. de Mendez (092)

pour lubrifier votre moteur

vous dit Mademoiselle Sylviane CARPENTIER (Miss Europe 1954)

IGOL 2 TEMPS se dissout instantanément
dans l'essence **SANS BRASSAGE**,
et ne dépose plus.

Avec **IGOL 2 TEMPS** :

PAS de perlage de bougie
PAS de serrage de pistons
PAS de calaminage
PAS de gommage

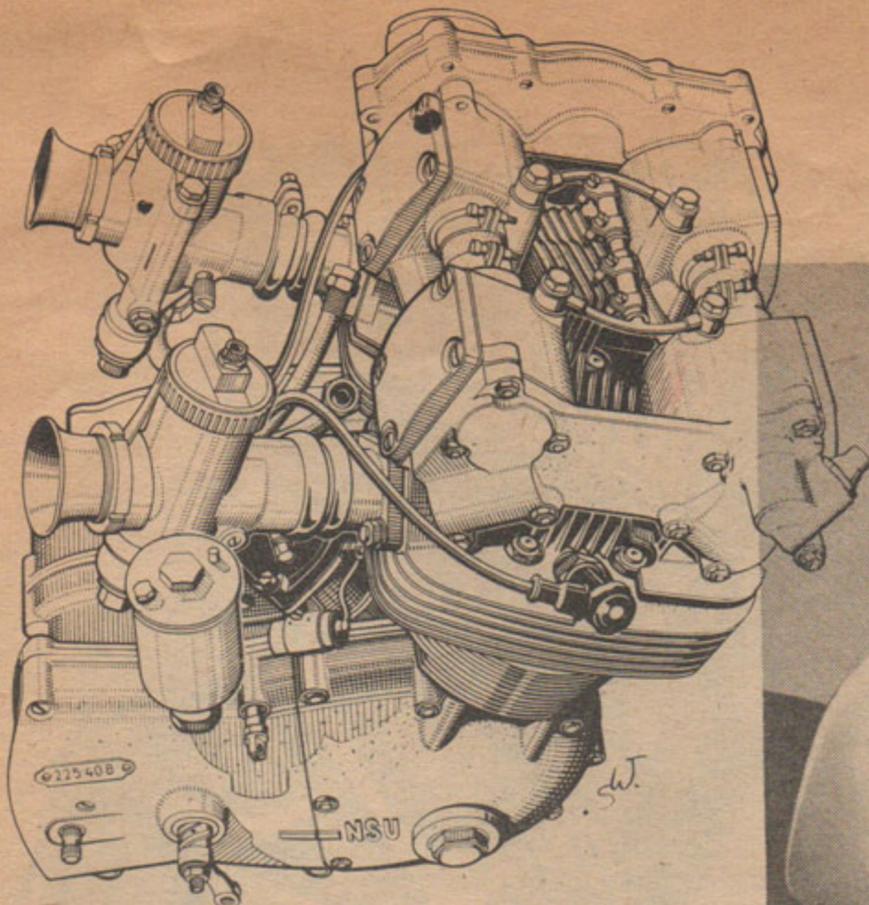
*
IGOL
est vendu :
- en bidons
plombés.
- et (mélangé
à l'essence)
aux distribu-
teurs routiers
IGOL.



igol **2** temps

MAXIMUM DE RENDEMENT

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



La dernière version du moteur côté sortie de boîte.

avance automatique centrifuge donne son maximum dès 5.000 t.-m., et est doublée par un correcteur manuel.

La valeur de l'avance 40°, soit un chiffre assez faible si l'on tient compte du régime-moteur très élevé, prouve l'excellence du dessin de la chambre de combustion, ce qui réduit sérieusement le temps nécessaire pour l'inflammation totale des gaz,

× × ×

Pour en terminer avec les considérations propres au moteur, remarquons que l'huile employée, pour un moteur tournant aussi vite, n'a qu'une viscosité de SAE 20. Ceci n'est pas pour nous surprendre, et rappelons à ce sujet notre article : « En toutes saisons, mettez de l'huile fluide » (MR 1203).

ET FINALEMENT, 156 CV AU LITRE !

Ainsi, NSU, dont chaque sportif a pu regretter l'abstention cette année, a réussi à créer en un peu moins de trois ans, un modèle 250 cmc. compétition qui s'est attribué le titre mondial en 1953 et 1954.

Non seulement au cours des mois d'hiver, mais au cours même de la saison sportive, les modèles furent constamment améliorés.

De 32,7 CV au début 1954, le moteur a terminé la saison avec en définitive 39 CV à 11.500 t.-m., soit l'exceptionnelle puissance spécifique de 156 CV.-l., chiffre qui semblait vraiment hors de portée il y a deux ans, pour un moteur à alimentation atmosphérique.

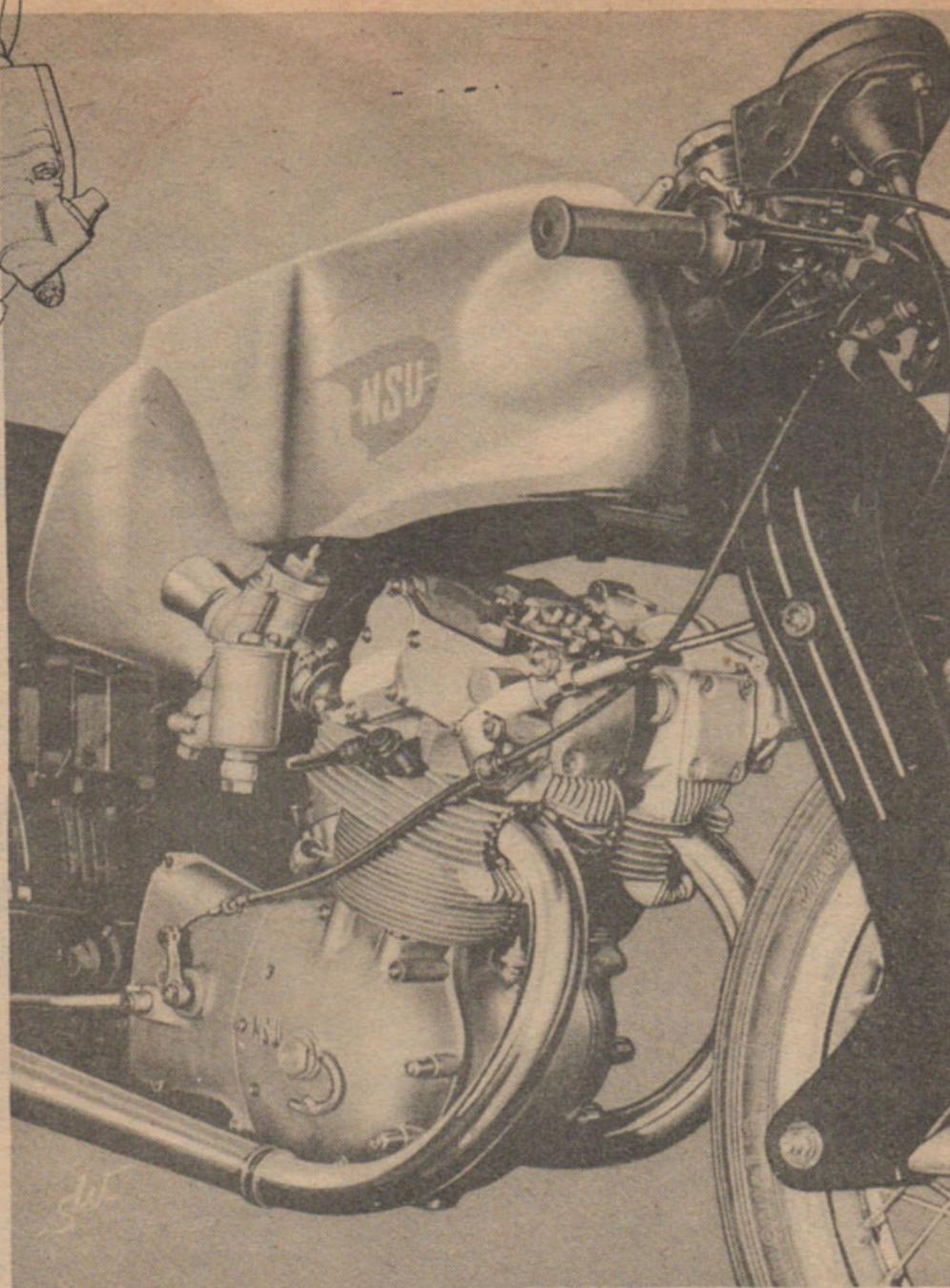
Parallèlement à cette étude très poussée du remplissage et du rendement thermique du moteur, NSU s'est attaqué au délicat problème du carénage et nous avons encore présent à l'esprit toute la série des « pingouins » et « baleines ».

Dans sa dernière version, mais encore avec le « pingouin » et non la « baleine », sur le circuit d'Hockenheim, la 250 NSU Renn-Max a été chronométrée à 218 kmh. sensiblement !

Quel splendide résultat, quand on sait par ailleurs que le modèle est robuste.

Aussi pour conclure, pourrions-nous reprendre en partie notre introduction : « La 250 NSU Renn-Max est certainement une des plus grandes réussites actuelles de la technique course ».

André CAM



POUR LES FUMEURS OU NON

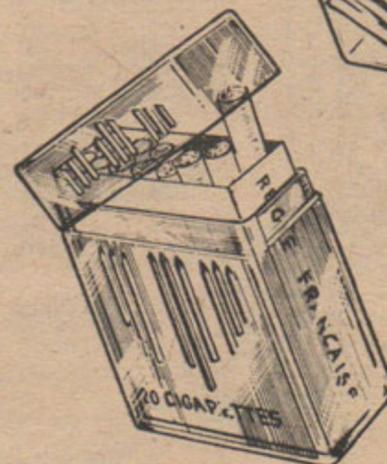
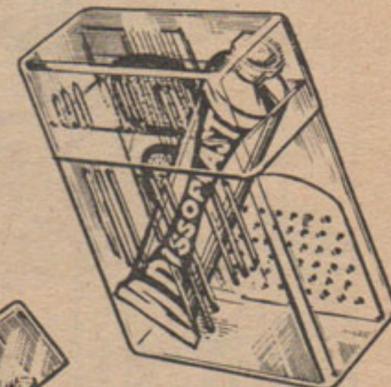
« Dissoplast », la marque de dissolution, dont la réputation n'est plus à faire, a présenté au Salon du Cycle dernier, des pièces à bords minces autovulcanisantes, c'est-à-dire que la partie adhésive se vulcanise d'elle-même à froid après contact et pression prolongée sur la chambre à air et la pièce appliquée devient ainsi indécollable, même par temps très chaud.

En examinant ces pièces, on remarque que la protection du côté adhésif a été particulièrement étudiée, puisqu'elle est constituée par une mince feuille d'aluminium qui lui assure une très grande conservation.

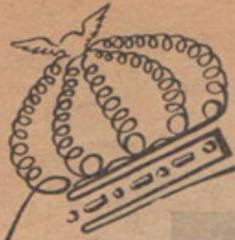
Ces pièces qui constituent donc un réel progrès sont tout particulièrement recommandées dans le cas des cyclomoteurs entraînés par un galet dont le frottement continu sur le pneu provoque parfois un échauffement qui favorise le décollement des pièces.

Ces pièces minces « Dissoplast » sont présentées dans le commerce de cycles, soit sous forme de sachets pour vélos-cyclomoteurs ou pour motos-scooters, soit sous forme de nécessaires-réparation en boîtes fer, ou en boîtes matière plastique transparente dont la dernière sortie n'est autre qu'un véritable étui à cigarettes.

L'utilisateur (fumeur ou non fumeur) a donc un très large choix.



MOTUL



*vous apporte
100 ans
d'expérience
et de recherches
et est à votre
service
sur toutes
les routes*



PHOTO CEREDA



MIX COURSES

pour moteur 2 temps

MOTOR-OIL

N°1 SAE 10W-20W-20
N°2 SAE 30-40
N°3 SAE 50-60

pour service normal

CENTURY

L M SAE 10W-20W-30-40
SAE 40-50-60

pour service intensif

47, Rue de Paris - BOBIGNY (Seine)
Tél. : VILLETTE 97-88



COTE ADHESIF DES PIECES A BORDS MINCES
PROTEGES PAR FEUILLE D'ALUMINIUM

SECURITE TOTALE

avec les Garnitures de
Freins et d'Embrayage

FLERTEX

Spéciales pour Motos, Vélomoteurs, Scooters

FLERTEX : 65, rue J.-Dulud - NEUILLY-s.-Seine

LES 18 et 19 JUIN A MONTLHERY

56 ENGAGES

au 27^e Bol d'Or

Le Bol d'Or Motocycliste et Automobile a été fondé par le regretté Eugène Mauve en 1922, la formule à cette époque et jusqu'en 1954, était à un seul conducteur, mais l'année dernière Mr E. Mauve avait changé la formule pour des raisons de sécurité et d'amélioration de performances (deux coureurs par machine).

Le 27^e Bol d'Or a lieu cette année les 18 et 19 juin 1955, sur le circuit de 6 kms 283,40 de l'autodrome de Montlhéry (S-O), le départ aura lieu le samedi 18 juin 1955 à 17 heures.

La lutte promet d'être sévère entre les 56 concurrents engagés et les records à battre sont les suivants :

500 cmc. : Lefèvre (Norton) 2.573 kms 943, 107 kmh. 247. - 350 cmc. : Rossignol-Goll (BSA) 2.438 kms 229, 101 kmh. 592 ;
250 cmc. : Weintgartmann-Wolzwinkler (Puch) 2.512 kms 286, 105 kmh 053. - 175 cmc. : Bouin (Peugeot) 2.149 kms 420, 89 kmh. 559. - 125 cmc. : Mathieu (Gima) 1.733 kms 523, 72 kmh. 230. - *Sides* 350 cmc. : Christophe-Niedermann (Adler 250) 1.709 kms 225, 71 kmh. 225. - *Sides* 500 cmc. : Bisping (BMW) 1.811 kms 910, 75 kmh. 496. - *Sides* 750 cmc. : Druet (Cemec) 1.939 kms 938, 80 kmh. 829. - *Sides* 1200 cmc. : Duprat (Vincent) 2.019 kms 739, 94 kmh. 156.

Voici quels sont les engagés :
Motos 500 cmc. : Leloup-Somja (FN) ; Georges-Dubois (FN) ; Lefèvre-Briand (Norton) ; Venin (Matchless) ; Le Roy-Guerra (Ariel) ; Pecetto (AMF) ; Mutel-Inizian (Triumph) ; Gillet - Galland (Triumph) ; X... Sûreté Nat. (Terrot) ; X... Sûreté Nat. (Terrot).

Motos 350 cmc. : Cizek-Kaba (Jawa) ; Hamrsmid-Klimt (Jawa) ; Costedoat-Lyset (BSA) ; Orand-Pibyere (BSA) ; Her-

sant-Cayre (AMF) ; Valzorio-Delahaerche (AMF) ; Tardieu-Mehorne (Victoria).

Motos 250 cmc. : Rouger J.-Martine (Alcyon) ; Rouger L.-Robin (Alcyon) ; Fouine (Puch) ; Sacareau-Chartier (Peugeot) ; Pahin-Rancon (Automoto).

Motos 175 cmc. : Agache-Dagan (Ydral) ; Guignabodet-Tiers (Ydral) ; Tandre-Monnier (AGF) ; Van Laere-Porchet (AGF) ; Moisan-Arambol (AGF) ; Tano-Dupont (Alcyon) ; Viaene - Philippon (Motobécane) ; Saumureau - Lejeune (X...) ; Boeri-Faucheraux (Morini) ; Fouilhoux-Mariani (X...) ; Larivière (Peugeot) ; Ramade-Martin (Guiller) ; Gibert-Hubert (Motoconfort) ; Tirlet-Bernard (MC Clodoald.) ; Monneroux-Pirard (Motobécane) ; Thomas-Hébert (Motobécane) ; Catel-Boissonnade (DS Malterre).

Motos 125 cmc. : Mangin-Gnudi (AGF) ; Dahan-Houzler (Gima) ; Clavier-Beltoise (Rumi) ; Heuqueville-David (Puch) ; Roby (Rumi) ; Rivard (MC Clodo.) ; Lemée-Probst (AMF) ; Lerminet-Rabot (DS Malterre).

Scoters 125 cmc. : Brugeilles-Daric (Lambretta).

Sides 350 cmc. : Bourlier-Munch (Motobécane).

Sides 500 cmc. : Leconte (Norton) ; Claudon-Courbes (Triumph) ; X... Sûreté Nationale (Terrot).

Sides 750 cmc. : Christophe-Niedermann (BMW) ; Bourdonneau (Zundapp) ; Koo-bus-Personyre, Sûreté Nationale (Cemec).

ORGANISATION GENERALE

Pour se rendre à l'autodrome : moyens de communication. Des autocars directs à service accéléré de la porte d'Orléans. Prix des places : Pelouse 250 fr. Pesage 400 fr. Tribunes et Loges de piste : 800 fr.

DANS LE PROCHAIN NUMERO

...la semaine prochaine, vous lirez : l'essai (attendu) de la Puch 250 SG ; la description détaillée du 4 cylindres de course Guzzi ; les roulements et leurs applications ; les AGF 175 qui ont participé au Bol d'Or 1955 ; l'essai d'un vêtement deux-pièces imperméable ; le Lohdi ; le Tourist Trophy de 1955 ; les premiers résultats du Bol d'Or ; et du Sport, Tribune Libre ; des Informations ; Ce qu'ils en pensent ; New Cocktail ; etc...

OU IREZ-VOUS DIMANCHE ?

MOTO-CROSS

Moto-Cross du MC Mayennais.

Moto-Cross d'Arras.

» de l'UM Anjou.

» de Fontainebleau.

» Carry (Rouen MC).

» du MC Vendée.

» du MC Poitou.

» à Challes-Parigné (MC Maine).

Sidecar-Cross (MC Rennais).

Grass-Track (MC Montargois).

Grass-Track de Valence (MC Montalb.).

VITESSE

Les 18 et 19 : 27^e Bol d'Or - 24 heures de Paris (AMCF).

Le 19 : Circuit de la Châtre (MC Centre) Course de côte de Plasne à Poligny (MC Jurassien).

Course de côte du MC Pertuis.

Course de Côte du MC 2 Sèvres.

Circuit de Vitesse du MC Uzès.

Circuit de Vitesse de Maison-Carrée à Alger.

REGULARITE

18 et 19 : Epreuve de régularité à Vittel (GMACL).

18 et 19 : St-Etienne-Paris-St-Etienne.

18-19 ou 25-26 (juin) : Concentration de la Foire (UM Châlonnais).

18-19 : Rallye Scooters (SC de l'île de France).

19 : Rallye d'Evreux (MC de Thomer-la-Sogne).

2 COUPES "MOTO-REVUE" POUR LE BOL D'OR

A l'occasion du prochain Bol d'Or motocycliste, MOTO-REVUE met en compétition deux coupes qui seront attribuées en toute propriété.

Suivant notre politique d'encouragement du sport, et désirant récompenser les industriels français qui, renonçant à la politique de facilité, savent qu'il n'est meilleur banc d'essai que la compétition, nous attribuerons ces deux coupes :

1°) à la première 125 française classée et engagée officiellement par un constructeur ;

2°) à la motocyclette nationale qui aura parcouru la plus longue distance et qui, également, sera engagée officiellement par un constructeur.

POURQUOI CE CHOIX ?

Nos lecteurs connaissent bien tout l'intérêt que nous portons à la catégorie 125 cmc. qui permet aux jeunes de connaître les joies du sport motocycliste en engageant le minimum de frais, en prenant le moins de risques possibles.

La Fédération ayant pour sa part autorisé à nouveau les courses en cette cylindrée, nous sommes heureux de pouvoir récompenser les pionniers de cette cylindrée qui connaît, partout en Europe, un immense succès.

Mais d'autre part, le Bol d'Or étant une course de vitesse et aussi d'endurance, le prestige d'une moyenne élevée ne nous a pas échappé et justifie l'attribution de notre seconde Coupe.

Certains modèles nationaux, bien que de cylindrées

moyennes, sont néanmoins capables de belles performances et il sera juste de souligner leur valeur.

Enfin, en attribuant ces Coupes aux constructeurs, nous avons voulu rendre hommage à l'aile marchante de la corporation qui, négligeant la politique de la Chambre Syndicale, sait parfaitement où se trouvent les intérêts de notre industrie.

L'immobilisme n'a jamais payé et il est juste de récompenser ceux qui savent oser.

C'est pour cela aussi que nous n'avons pas limité l'attribution de ces Coupes aux modèles strictement de série. C'est certainement du prototype ou de la version améliorée que vous verrez tourner à Montlhéry, que sera issue la machine de série de demain.

Aucune discrimination technique n'interviendra dans l'attribution de ces Coupes. Les machines pourront être strictement de série ou améliorées comme l'entendront leurs constructeurs.

Au cas improbable ou aucun constructeur français ne s'engagerait, nous attribuerions ces Coupes MOTO-REVUE aux pilotes montant leurs machines à titre personnel, à condition, bien entendu que celles-ci soient françaises. Là aussi, nous laissons toute marge aux propriétaires quant à l'amélioration de leur modèle.

Bien entendu, moteur et carburateur (à moins que celui-ci ne soit construit sous licence), cadre, suspensions, freins, doivent être de construction nationale.

Pour ce qu'il est convenu d'appeler les équipements et accessoires (bougies, selle, appareillage électrique, etc...) nous laissons toute liberté.



Fabriquée par :

Ets H. GRAND - CHAVIN - LAMY

LUNETTE SLALOM A. P. P.

PERMETTANT DE ROULER PAR TOUS LES TEMPS
écrans amovibles, anti-pluie, anti-soleil, anti-phares
(peut se porter par dessus des lunettes d'optique)

*La lunette de Moto et de Scooter la
plus complète à ce jour 3 lunettes en 1 seule*

Productions SLALOM — LES ROUSSES (Jura)

VENTE EN GROS SEULEMENT

RECLAMEZ-LA CHEZ VOTRE MARCHAND HABITUEL

N'ACHETEZ PAS UN CYCLOMOTEUR, VELOMOTEUR, MOTO, SCOOTER, TRIPORTEUR
sans avoir consulté

Une Agence Officielle

Geugeot

M.L. PELIER - 10, Bd de la République - LA GARENNE - Tél. : CHA. 54-32

M.L. PELIER - 10, av. de St-Ouen - PARIS-18^e (M^o La Fourche) - BAT. 79-90

M.L. PELIER - 69, r. des Bourguignons, BOIS-COLOMBES (Seine) - CHA. 65-06

MOTO-FLANDRE - 72 bis, rue de Flandre - PARIS-19^e — Tél. : NORD 97-39

Personnel Spécialisé — Dépannage rapide — Stock important de pièces détachées d'origine
SUR SIMPLE DEMANDE, LARGES FACILITES DE PAIEMENT

**INNOVATION DANS LA VENTE A CREDIT : EN CAS DE MALADIE OU D'INCAPACITE
DE TRAVAIL, NOUS PAIERONS POUR VOUS**

REPRISES DE TOUTES MACHINES - CREDIT - OCCASION

EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE

ROBUSTE ET ELEGANTE

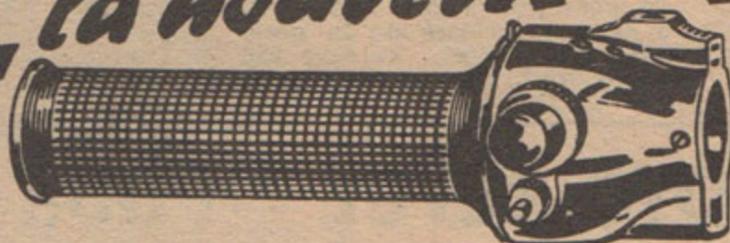
SIMPLE ET SURE

DEMONTAGE FACILE

PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE

AVEC FILS ET COSSES

la nouvelle



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

TOUTES LES COMMANDES

ELECTRIQUES

REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE

COMPLETE ET DETAILLEE

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

SAKER Universelle

COURBEVOIE

QUALITE SAKER

DEPOSITAIRE OFFICIEL: Sté KERSA, 43, RUE VOLTAIRE - LEVALLOIS - Métro: Anatole-France

SI VOUS COMPAREZ...

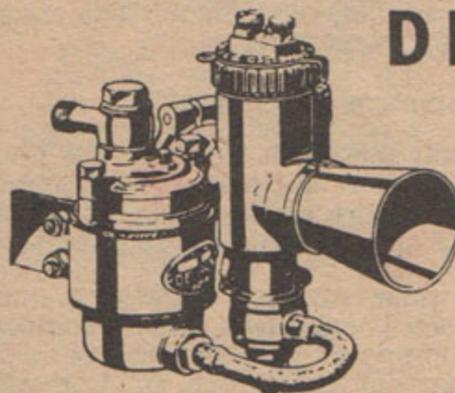
VOUS ADOPTEREZ
LE
VOLANT MAGNETIQUE



COPREMA

7, Rue du Gaz
MACON

DELLORTO



Importation directe
carburateurs
d'origine
de 175 cc à 1.000 cc

★

TRADING-MOTOR-LINE

74, rue de Rome - PARIS (9^e) - Tél. : LAB. 22-08

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

PROCHAINES EPREUVES

CIRCUIT DE VITESSE D'AMIENS

Bien que supprimé, puis remis, le Circuit de vitesse d'Amiens aura lieu le 19 juin 1955. Ce circuit de vitesse est ouvert à tout sportif amateur en cyclo, 350 et 500 cmc.

Pour les engagements sur le circuit d'Amiens, les envoyer à Mr le Président du MCP, 44, rue Valentin Haüy, Amiens.

CIRCUIT DE VITESSE D'ARLES

Le Moto-Club d'Arles organise le dimanche 26 juin 1955 son 3^e Circuit National de Vitesse Motocycliste de la Ville d'Arles.

Les véhicules admis sont :

Catégorie A 125 cmc. : motos au-dessus de 100 et jusqu'à 125. - Catégorie B 175 cmc. : motos au-dessus de 125 et jusqu'à 175 cmc.

La même motocyclette ne pourra pas participer à plus d'une course.

Engagement jusqu'au 18 juin au Secrétariat du MC Arles, Grand Café Marseillais, bd des Lices, Arles.

Le circuit sera couru le 26 juin à partir de 14 h. 30 sur un circuit de 830 mètres environ et dans le sens inverse de la marche des aiguilles d'une montre. La piste s'étendra sur le boulevard et la promenade des Lices.

MOTO-CROSS INTERNATIONAL DE MAYENNE

Le Moto-Club Mayennais n'a rien négligé pour que son cross international du 19 juin soit à juste titre considéré comme l'un des plus brillants de la saison.

On y verra dans la course des 500 cmc. internationale :

Les anglais Archer et Cheney, en compagnie sans doute de Basil Hall.

Les belges Meert et Cremer, Cox et Spirou.

L'américain Bud Ekins, champion US.

Le suisse Edgar Strub, champion Suisse.

Et la plus brillante participation française avec : Barbara, Gilbert Brassine, Charrier, Frantz, les frères Klym, Mollinari, Prieur et Vouillon.

Pour recevoir cette brillante équipe de champions, la piste de Saut du Renard, déjà célèbre, a reçu des aménagements importants. Elle peut être considérée désormais comme l'une des plus belles de France et en tout cas de l'Ouest par la configuration exceptionnelle de son terrain où une parfaite visibilité est offerte aux spectateurs.

CONCENTRATION DE L'A.M.R. PANISSIERES

C'est le dimanche matin 3 juillet 1955 que se déroulera à Panissières, pour la seconde année consécutive, la Concentration Nationale Motocycliste.

L'an dernier, il a été distribué à cette concentration pour plus de 100.000 francs de coupes.

Cette année encore, les organisateurs feront tout leur possible pour égaler, voire dépasser, le montant des primes de l'an dernier, afin de contenter tous les participants, qui se verront attribuer une quinzaine de coupes.

Tous les clubs affiliés pourront participer à cette concentration et pourront demander le règlement de celle-ci en écrivant à : Macaudière Louis, ou à Trottet Armand, à Panissières (Loire).

2^e RALLYE TOURISTIQUE DE LA MIRABELLE

La section des motorisés du Club Touristique Lorrain organise les 20 et 21 août, à l'occasion de la fête folklorique de la Mirabelle à Metz, son deuxième rallye touristique de la Mirabelle, ouvert à tous cyclomotoristes, vélomotoristes, motocyclistes, sidecaristes et scooteristes, à titre individuel ou en groupe, représentant un club. Les participants campeurs auront accès gratuit du terrain aménagé de Metz-Plage. Contrôle d'arrivée ouvert à partir de samedi après-midi 20 août.

Nombreuses coupes et médailles sportives, prix individuels, etc..., récompenseront les clubs et concurrents.

Règlement et feuille d'inscription contre 10 fr. en timbre-poste au Club Touristique Lorrain, 16 bis, rue Pasteur, à Metz (Moselle).

6^e CIRCUIT MOTOCYCLISTE DE L'HORME

Cette sixième édition du Circuit Motocycliste de l'Horme avait attiré un nombreux public qui se retira enchanté, car jamais encore nous n'avions assisté à pareil spectacle et à de telles luttes, notamment en 175 et en 500 cmc.

VERNAY TRIOMPHE EN 175 SPORT

Dès le départ, Vernay prend la tête, suivi par Thollot, après l'avantage des dix premiers tours Vernay cède du terrain, Thollot bat le record du tour, mais il est trop tard et le Ripagérien termine en vainqueur.

Résultat : 1. Vernay, les 21 kms 750 en 18'8" 2/5 ; 2. Thollot, 18'20" ; 3. Colomer, 18'48" 4/5 ; 4. Seine à un tour ; 5. Baraillier ; 6. Cognet ; 7. Duport ; 8. Bruyère.

MAGNIFIQUE VICTOIRE DE BURGGRAF EN 175 COURSE

Dès le premier tour, Burggraf passe en tête, suivi de Schaad et Onda. Positions inchangées jusqu'au 25^e tour où Schaad s'arrête, victime d'ennuis mécaniques, mais il repart aussitôt à l'attaque d'Onda, qui en a profité pour s'octroyer la deuxième place, et le passe. Peu après, Schaad est contraint à un nouvel arrêt et perd avec de précieuses secondes, la deuxième place.

Classement : 1. Burggraf, les 60 kms 900 en 45'43" 2/5 ; meilleur tour en 57" 4/5, à la moyenne de 91 kmh. 500 ; 2. Onda, 46'12" 2/5 ; 3. Schaad à un tour ; 4. Jacquier-Bret à deux tours ; 5. De Polo à deux tours.

BURGGRAF ENLEVE LA COURSE DES 500 CMC.

Les spectateurs n'ont pas le temps de reprendre haleine, car c'est le départ des 500 cmc. Burggraf passe en tête au premier tour. Au deuxième et troisième tour, c'est De Polo qui a pris le commandement. Au quatrième, Burggraf a repris l'avantage. Au sixième, les deux hommes passent devant les tribunes au coude à coude, Faucheraux est à quelques mètres. Au huitième tour, De Polo est au commandement, suivi de Burggraf, Faucheraux et Riminati, la lutte est splendide.

Au 21^e tour, la bataille est à son comble, Riminati passe au commandement devant les tribunes, suivi à quelques mètres par De Polo et Burggraf. Au 25^e tour c'est De Polo qui précède Burggraf, tandis que Riminati se trouve attardé d'une cinquantaine de mètres.

Deux tours avant la fin, Burggraf se détache et réussit le temps étonnant de 50" 3/5, soit plus de 102 kmh.

Résultats : 1. Georges Burggraf, les 35 tours, soit 50 kms 750 en 34'03" 2/5 ; 2. De Polo, 34'07" ; 3. Riminati, 35'24" 3/5 ; 4. Braun à un tour ; 5. Jacquier-Bret à 2 tours.

EN 250 CMC., SCHAAD SURCLASSE TOUS SES ADVERSAIRES

Le respect de l'horaire étant le souci n° 1 des organisateurs, nous n'avons pas eu le temps de commenter l'exploit de Burggraf, que les 250 cmc. s'élancent sur le circuit. Schaad prend la tête devant Onda, Verd et Faucheraux, le Saint-Chamonais Pouzols est en cinquième position ; au dixième tour, Schaad est nettement détaché, il a déjà doublé trois concurrents et tourne avec la régularité d'un chronomètre. Au 25^e tour, 6 concurrents ont été doublés, seul Onda résiste pendant près de 10 tours, il sera pourtant passé deux tours avant la fin.

Résultats : 1. Schaad, les 42 tours en 43'25" 1/5 ; 2. Onda à 1 tour ; 3. Verd à deux tours ; 4. Faucheraux à deux tours ; 5. Jacquier-Bret ; 6. Pouzols ; 7. Bogatinoff.

TRIOMPHE DE BETEMPS EN SIDECAR

Bétemps prend un départ extrêmement rapide et augmentera sans cesse son avance pendant les 25 tours.

Résultats : 1. Bétemps, les 25 tours en 25'48" 2/5 ; 2. Duhem 26'19" 2/5 ; 3. Verd à un tour ; 4. Rogliardo à 2 tours ; 5. Claisse ; 6. Martelin ; 7. Thiaillier.

A 18 h. 30, comme prévu, le 6^e Circuit avait vécu, apportant au public les satisfactions attendues et même davantage.

ASCARI

Un grand champion vient de disparaître : Alberto Ascari, qui avait miraculeusement échappé à la mort au Grand Prix de Monaco, s'est tué à Monza quelques jours après. Deux fois champion du monde automobile (en 1952 et 1953), Ascari était surtout connu comme un as du volant.

Mais il ne faut pas oublier qu'il avait débuté par la moto comme beaucoup de pilotes de voitures.

En 1938, en effet, Ascari venait à la compétition comme pilote officiel chez Bianchi et il devait déjà, bien que tout jeune, remporter de nombreux succès. A 37 ans, après une carrière extraordinaire, Ascari a trouvé la mort pour avoir trop aimé son métier. Il restera pour nous tous un exemple et un maître.

dans les Clubs

L'ACTIVITE MOTOCYCLISTE A NANTES

L'Amicale Motocycliste de Nantes fêtera prochainement ses dix ans d'existence. C'est en 1946 qu'une poignée de mordus fondèrent l'AMN, de ceux-ci deux président actuellement aux destinées de grands clubs de l'Ouest, ce sont : M. Guignodeau, Président actuel de l'AM Choletaise, et M. Gros, Président depuis 1948 de l'AM de Nantes.

Réunis en assemblée générale, les membres de l'AMN ont élus le bureau directeur pour 1955 : Prés. : Gros. Vice-Prés. : Peneau. Secrét. : Dornier. Secrét. adj. : Gouraud. Trés. : Colli-gnon. Trés. Adj. : Marais. Direct. Sp. : Kerdu-dou. Dir. Tour. : Legrand. Matériel : Huchet. Presse et Dél. à la LM régionale : Vialon.

Pour les débuts de la saison touristique, l'AMN enlève une coupe à la concentration de Cholet. Elle se classe première devant 35 clubs au rallye international de Pau, enlevant de haute main un superbe challenge, le même jour au rallye de Blois une autre équipe de l'AMN se classe 3^e.

BSA - ARIEL

GIMA
A.M.C.

Lambretta



B.S.A. Shooting Star
STOCKISTE B.S.A. - ARIEL

Les plus Grandes Marques avec un

CRÉDIT DE 18 MOIS

1^{er} Versement 5.000 fr.

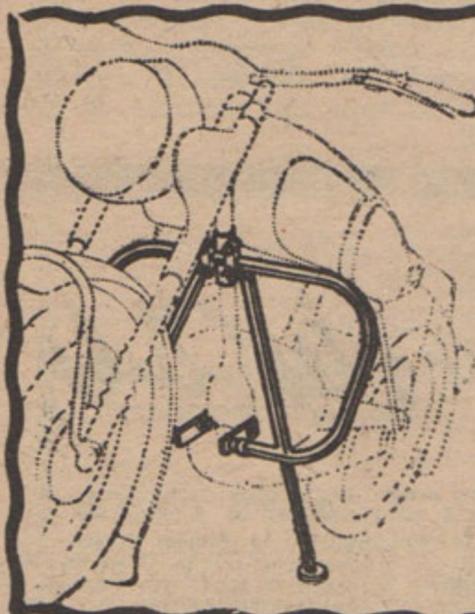
REPRISE DE VOTRE
ANCIENNE MACHINE

à NORD-EST-MOTO

214, FAUBOURG
ST-DENIS, PARIS

ORGANISATION ET DIRECTION NOUVELLES

Notre ÉPARGNE-CRÉDIT 24 MOIS vous rapportera des intérêts — Métro : Nord et la Chapelle - Tél. NORD 43-92



2

accessoires en 1 seul

Pare-choes

EKA-DUO

avec béquille latérale
télescopique incorporée

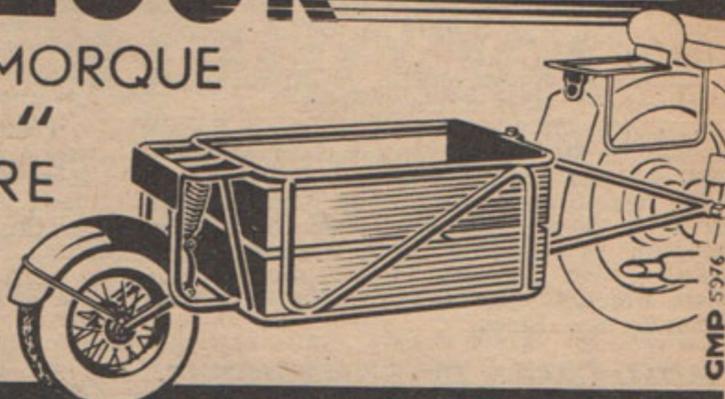
Notice Fco sur demande

L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE
9, r. Belidor, PARIS-17^e

FULGUR

LA REMORQUE

"VITE"
et SURE



Écrire

Ets TAILLANDIER 61 r. de la Prévoyance
VINCENNES · DAU 51-77

BELGIQUE :

HALLEUX, rue de Donée - EMBOURG-LIEGE

COLLEX

ENDUITS POUR L'ÉTANCHEITE DES JOINTS

COLLEX MOTO, enduit liquide blanc
CARTEX, pâte épaisse blanche
JOINTOLIN, à base d'huile de lin traitée

PATE A RODER LES SOUPAPES

VALVEX, gros grain, grain fin

HUILE PENETRANTE

DEGRIPSEUL : dégriffe, dérouille, lubrifie,
protège

FOURCHES TÉLESCOPIQUES
SUSPENSIONS ARRIÈRE

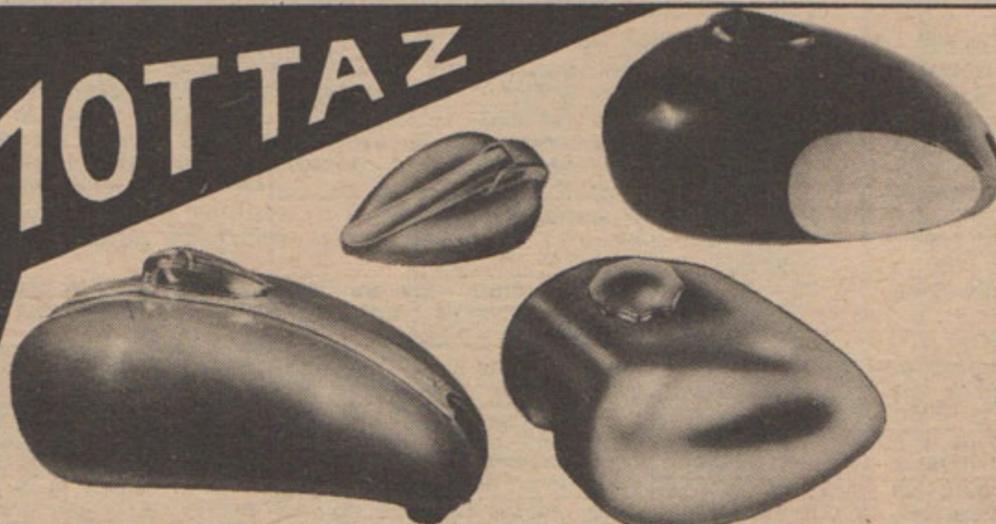
GRAZZINI

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

NOUVELLE
ADRESSE :

5-7 RUE
NEUVE POPINCOURT
TÉL. : ROQ 17-03

MOTTAZ



Spécialités de Réservoirs

et Accessoires de Tôlerie pour
CYCLOMOTEURS - VÉLOMOTEURS

& MOTOS

MODÈLES

DÉPOSÉS

307 à 311

rue de la Garenne

NANTERRE - Mal 29-77

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

RESULTATS DE MOTO-CROSS

MOTO-CROSS DE DREUX

250 cmc. : 1. Klym René (Peugeot bicycl. 2 temps) ; 2. Vaccani (Dot) ; 3. Chollet (Dot) ; 4. Adnet (Triumph) ; 5. Macchi (Monet-Goyon). Abandon : Besnard.
350 cmc. : 1. Hazianis ; 2. Bertrand ; 3. Lefèvre ; 4. Drobecq (tous sur BSA) ; 5. Amédéo (Ariel).

MOTO-CROSS D'ARGENT

350 cmc. : 1. Campagne ; 2. Legrand ; 3. Marceau.
500 cmc. : 1. Klym Robert (BSA) ; 2. Roux (FN) ; 3. Marfan (Saroléa) ; 4. P. nard (BSA) ; 5. Marceau J. ; 6. Marceau B.

MANO DE CONTROLE DE PRESSION D'HUILE

La Sté Magnéto-France a mis au point et fabrique un mano de contrôle pour motocyclettes 4 temps.

Elle équipe, entre autres, de cet accessoire les motos 250 cmc. des Ets Terrot.

LES PETITES ANNONCES DE Moto revue

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

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

MOTOBECANE MOTOCONFORT

Motobécane 125 cul. s'ad. The-nault 184 fg St Antoine.

Exc. occas. Motob. 175 nov. 53 ét. neuf cond. pale. écr. Zaga-to 128 r d'Herblay, Taverny (S-O) tél. 477 St Leu.

MOTOB. 175 cc très bon état. Visible 203 rue Championnet Paris.

175 MOTOCONF. 52 12000 km équ. px 90000. Ecr. Bessières 2 r Victor Letaille. Paris 20^e

AUTOMOTO

AUTOM. 125 Villiers tel. batt. b. état px 50. THIDET 5 rue Pigeon, Asnières.

GULLER

Guiller Sp. 175 télé. AV et AR sel. bip. c. nve 1re m. créd. 13 imp. Bayen 17^e GAL. 38-90

JONGHI

125 Jonghi ét. nf écr. ou vis. apr. 19 h. Dussandier 68 r Beauchamp, Taverny (S-O), sauf du 8 au 31 juillet.

Jonghi 4 cv culb. à rodier et pièces 90. très rapide. Crédit 17 rue Pajol 18^e.

MONET-GOYON

125 Monet Goyon 54 cme nve 2600 kms MARCEL T 86 av. V. Cresson, Issy l. Moulinaux

D.S. MALTERRE

Urgent cse voit. px 100000, 125 Malterre 4 t. AMC 7500 km 3 allée Tilleuls, Suresnes.

GNOME-RHONE

Part. vd Gn. Rh. 750 X40 sid. Précis. cais. canad. entier. re-visée 75000 vis. ts ls jrs 19 h. Nenoff 101 r de Sèvres 6^e.
GN. RH. 125 cmc. R3 50000. POR. 29-62.

PEUGEOT

Peugeot 125 56 T4 mot. nf 65. Diesbach 7 pas. de Melun 19^e
Peug. 175 TC4 14000 k exc. ét. nbx acc. 80000. Miard 29 rue Carnot, Suresnes Wag. 68-20
Peugeot 176 TC4 52 ét. nf 2 sac. cuir t. sad casq. 80000. Bearn Per. 02-40 bur. sf sam

Peugeot 176 TC4 3000 k im-pecc. Garage Armor 40 av. de la Division Leclerc, Courbevoie DEF. 46-09.

VM Peugeot 125 type 155 52 peu roulé équ. pr 2 compl. 55. facilités. M. Gaulard 4 r Fonck Blanc Mesnil (S-O).

URG. Peugeot 175 parfait ét. acc. px int. VIL. 87-94.

Peugeot 125 50 b. état 35000 39 b. r Parmentier, Houilles.

TERROT

Mag. De. 500 der. mod. side Préc. ens. ou sép. ét. nf 170. soir sa. di. Bolo 68 r Aqueduc

Moto sidecar Terrot 500 cc parf. état av. access. prix très int. LUCAS 43 rue du Théâtre Paris 15^e.

M. Debon 250 mod. 54 165. Bartelet Hôpitaux neufs Doubs

500 Terrot non imm. px 225000 Viladié 21 av. Gl de Gaulle, Puteaux LON. 30-75.

TERROT 100 cc parfait état 45000 fr. à débat. BOT. 65-68

RENE GILLET

Part. vend side R. Gillet 1000 cc susp. AR 4 vit. parf. état Kazian Tailleur 61 rue Bour-sault Paris 17^e MAR. 16-80.

Side René Gillet biplace sus-pens. AR graissage par circula-tion mécanique prix 75000. Moricel 5 square des Anciens Combattants, Asnières.

R. Gillet 750 side Ber. 1re main p roul. 65000. Janot 152 rue Ordener Paris 18^e.

R. Gillet 250 14000 k ét. neuf 130000 fr. Petron 38 r Béran-ger Châtillon ALE. 46-81.

750 R. Gillet side bipl. 4 v. b occ. 65000 LUC 12 r Albert Demun, Asnières (Seine).

SCOOTERS CYCLOMOTEURS

GUZZI 160. prix à déb. Gau-tier 10 r Solidarité 19^e.

Lambretta parf. état nbx acce. 85000. Ottin LEC. 23-72.

SPEED 115 cc 5000 km état neuf équipé pare-brise 60000 fr. CHA. 47-32.

URG. tand.Derny acces. bas prix. Garage 43 r Sadi Car-not, à Nanterre.

MOTOBEC. 54 parf. ét. équip. Mlle Maire 53 rue Prés. Wil-son, Levallois sam. ap. m.

Part. Lambretta ital. mécan. impec. 50000. TRU. 92-53.

Cucciolo T. 50 pf. ét. 4 v. 35. Tand. Vap. tt équ. 20. Tur. 47-14

Vespa 52 é. n. acc. Thommas 62 r L. Rolland, Montrouge

Starlett 500 k px à déb. A. Bosquillon 54 avenue de la République, Villejuif.

Lambretta LD acce complets 120000. Primout 54 bd de Van-ves, Châtillon sous Bagneux ou LIT. 41-90 Poste 238.

V. Guzzi Gallet. 160 cc + rem. sacoches Masson TRO. 17-71

MOTOS ALLEMANDES

BMW R68 mars 54 t. b. ét. preuves. Abbé P. Mellier, Fleury par Beauzee (Meuse)

BMW R51/2 disp. de suite vis. ts ls jrs de 19 à 20 h. Barré 94 r du Mont Cenis 18^e.

ZUNDAPP 750 cc side tracté commercial Dubois 9 bd Marcel Sembat, Villeparisis (S-M).

BMW R5 c. neuve 160 repr. pl. faible ou scooter. Perrinel 17 rue P. Dupont, Suresnes.

BMW R25 parfait état. GI-RARD 55 rue des Bergers, Pa-ri 15^e. VAU. 53-00.

BMW R51/2 parf. ét. Hirth 65 A rte de Brumath, La Souffel (B.-Rhin).

BMW R67/2 54. Leroy 32 r J. Jaurès, Bois Colombes.

BMW R25 impec. accessoires, 170. ODE 10-47 après 14 h.

BMW R12 bon état 60000. TAL. 59-87. Pilz 25 rue de Chabrol, 10^e.

BMW R71 ex. ét. équ. side Préc. Van Scorg 52 r des Archives

VENDEURS :

POUR VENDRE UN VEHICULE A DEUX ROUES, VOTRE INTERET EST D'UTILISER LES PETITES ANNONCES DE NOTRE REVUE SPECIALISEE QUI SONT LUES PAR LA TOTALITE DES INTERESSES. FAITES TOUTE VOTRE PUBLICITE DANS MOTO-REVUE OU, DEPUIS 42 ANS, SE CENTRALISENT TOUTES LES BONNES OCCASIONS, TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER, LISENT, D'ABORD : MOTO-REVUE

BMW 600 sport R68 comme neuve 435000 fr. Forêt 8 rue Alfred, à Clamart (Seine).

500 ZUNDAPP mot. 7000 kms avec ou sans side b. état px 100. GUYON 5 r Baron 17^e Tél. MAR. 96-76.

750 BMW R12 de confiance 130. entre 12 et 13 h. Mon. 49-52

VENDS 125 DKW RT 52 mot. neuf susp. AV AR ou éch. g. oy. Ecrire Lefèvre 154 rue Or-dener 18^e.

BMW R12 parf. ét. Thibault 37 rue de la Gare, Cachan.

BMW R67/2 parfait état. De-courtray 241 r Crimée 19^e.

Zundapp K600 imp. 125. Teint. 94 r Aristide Briand, Levallois

Zund. KS601 c. solo ab. c. nve Tabac 86 av. Michelet St Ouen

Occasions BMW tr. b. ét. type R12, R71 SS, R73, R75, R25, R51/2, R51/3, R67/2, pièces dét. pr tt mod. Lamy 37 r Chauveau, Neuilly s/ Seine.

MOTOS BELGES

FN 4 cv culb. fin 53 susp. os. 160. garantie 3 mois. Crédit reprise 17 r Pajol 18^e.

SAROLEA 5 CV culb. 4 v. sél. sup. culasse tél. AV et AR gar. 3 mois 130. Crédit Reprise 17 rue Pajol 18^e.

FN 450 OHV luxe 53 180000 compt. 10000 k. Lavie 5 Fer-rand Eleu près Lens (P.d.C.)

MOTOS ANGLAISES

500 AJS susp. os. 245.
500 BSA B33 220.
250 BSA 54 150.

20000 comptant et 15 traites VIL. 15-18. 4 rue Beaurepaire Pantin.

Triumph 53 s. twin 16000 km ét. excep. acc. 9 à 12, 3 à 7 h. Dentiste 36 bd Villette.

Moto Vincent 1000 cc état im-peccable ayant peu roulé, tél. Inv. 48-79 de 10 à 13 h.

Norton 16H 5 CV mot. ref. nf chrom. acces. px int. ts s jrs ap. 18 h. sf lundi. Neisens 50 rue de Paris, Clichy (Seine)

BSA Gold Star 350 et 500 mod. 55 et 54 neuf et occas. Godey Pernes (Vaucluse).

500 BSA 1936 mot. refait, J. Constans 30 bd Batignolles 17^e

URG. BSA Gold Flash 53 état nf 16200 km réels nbx acces. sac. 225. pr ach. auto. Crédit possible. POR. 33-50.

Norton sidecar 500 très bon ét. Garcia 42 rue de Vouillé Paris 15^e le soir après 18 heures.

NORTON Dominator 500 cmc excellent état 17000 kms, cré-dit pos. Lardy CEN. 01-96.

PART. vd Sunbeam S8 210000 facil. si sérieux ELY. 66-58.

Part. à part. superbe 650 BSA type A10 13000 kms m. récent équipée luxe, grand routier. J. Languedoc 46 rue de Rouen, Pontoise (S-O).

Matchless 350 susp. tél. AV AR b. é. 110. Pontet 56 r de Clichy 9^e Fig. 61-08 apr. 19 h.

Vincent Black Shadow 300. Pinaud 2 rue de Strasbourg, Gare de Bécon les Bruyères.

NORTON 16H b. ét. t. s. sac. Chaumier 19 r de Rivoli 4^e.

BSA C10 1946 1re main t. b. entr. pn. nfs acces. 85000. Louis Rousset 5 r Dufrenoy Paris 16^e TRO. 47-37 soir.

BSA AA7 500 twin nov. 52 im-pecc. reprise possible susp. AV AR prix 240. JAS. 24-18.

350 Matchless avril 55 0 km 60. dessous du tarif. Per. 60-98

BSA 350 4 v. sél. 80. b. ét. Ar-murier 85 A. J. Jaurès 19^e.

Cse santé v. Norton M 18 méc. 400 k. parf. ét. 110. Martin 80 av. Paris, Reims (Marne).

Matchless 500 twin nve. Bru 5 sq. Trudaine, 52 r des Martyrs

BSA B31 20000 km impec. équ. prix 145. Dezemard 30 rue de la Tourneuve, Orléans.

500 BSA A7 impec. 1 bis rue Cauchois Paris 18^e. Mr Renais

ARIEL 500 VH t. belle 25000 k. créd. pos. Cabois 18 rue Simplon 18^e après 19 h.

250 BSA C11SL 0 k px taxe AMIE MOTOS, Orange (Vse)

AJS 16 MS mod. 54 abs. nve M. Larmaraud, Bosmie (H-V)

ARIEL 350 NH 1953 parf. ét. nbx acc. px 215. Vis. sam. dim. 34 av. Fruchard, Draveil (S-O)

GOLDEN nve à céd. juillet, Arrhes 10000. Crédit poss. M. Jamati 26 rue Gérard 13^e.

BSA Twin 51 21000 km exc. ét. cse dble empl. H. Dusault 26 av. Joffre, Meaux (S-M).

Disponibles BSA A7 Shooting Star 33 bd Barbès Paris 18^e, crédit 18 mois.

350 Douglas bleu ciel c. nve équip. compl. 17000 kms. Le Sollic J., Le Saint (Mhan).

500 NORTON H16 peu roulée paie compt. Vigne Rte Nation-ale Aux Essarts le Roi (SO)

BSA 350 4 v. sél. 80. b. ét. Ar-murier 85 av. J. Jaurès 19^e.

250 BSA imp. 18000 km acc. 150. Doré 1 imp. de la Ba-leine 11^e. Tél. VOL. 48-65.

B31 neuve disponible. Mongi-net 9 bd Murat Paris 16^e.

BSA 250 cmc. C11L acc. mot. neuf. Nyffenegger 23 r Am-père, Cachan après 17 h.

BSA 250 XC11T imp. 120000. 107 r Victor Hugo, Levallois.

BSA 250 culbutée impeccable 145000. Ecrire CLAMENS, 16 rue Edison, Sevran (Seine-et-Oise).

BSA Y13 av. side Précision ét. impec p br. capote p. bag. px 225000. Vis. le 18 t.l.j. 19 mat. Bourdel 6 pl. du Canada Rouen.

Matchless 350 culb. b. ét. bs px Desnoulet J. 140 r J. Jaurès Puteaux (Seine).

250 BSA C11SL mod. 1954 exc. ét. 11000 k. Béliard Men. 66-37 35 rue Ramponneau 20^e.

650 Triumph 8000 k. 230000. Brilland 11 r République, Ro-chefort sur Mer (Ch. M.).

Roy. Enf. 250 culb. f. t. t. b. ét. 150. Epoulet, côte de Cre-vant, Thouars (2 Sèvres).

Norton Dominator 1952 27000 kms mot. révisé pist. nfs selle biplace, 200000. Kaleski, tél. TRO. 50-96

BSA 250 C11SL mod. 53 équ. Bidaut 46 r Doudeauville 18^e

Part. v. BSA 500 ét. or. mod. 39-40 b. ét. Blanchard Boucher Ballancourt (S-O) Tél. 42.

BSA 500 M20 av. side cause départ 3 route du Panorama, Fontenay aux Roses (Seine)

BSA A7 impec. équ. sac. d. sel. av. ou ss remor. Fulgur vis. 7 r Dautancourt 17^e. Mathieu Bot. 70-04 9 h. à 20 h.

Monet Goyon



125 cmc. : Prix : 98.500 - 113.500 - 130.500 - 135.000 - 148.900

1^{er} versement 20 % - Le solde en 12-15-18 mois

TOUTE LA PIECE DETACHEE D'ORIGINE

STATION SERVICE ET REPARATIONS

PARIS MOTO

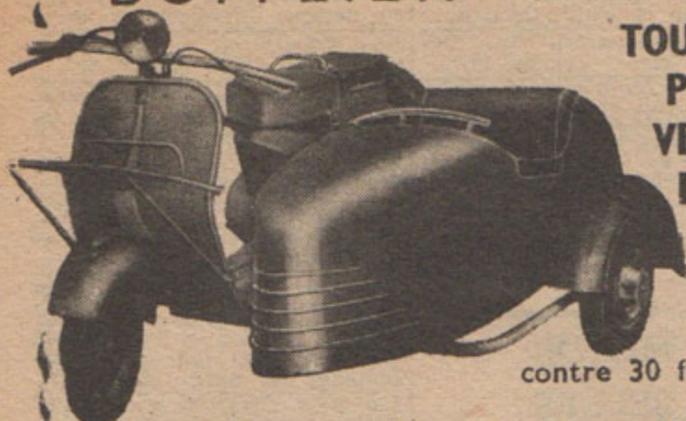
55, rue Brancion, PARIS-15^e - LEC. 93-57

Métro Convention

SIDECARS

BUFFLIER - IMPERIAL

TOUS MODELES
POUR MOTOS
VELOMOTEURS
ET SCOOTERS



Documentation

contre 30 frs en timbres

S. T. A. R. C. 31 Cours E. Zola - VILLEURBANNE

PLAQUES DE POLICE
ET LANTERNES

Pour motos et vélos

H. ARTHAUD
FABRICANTS
d'ACCESSOIRES
AUTO-MOTO
VELO

12 à 16, rue RAMUS - PARIS (20^e) - Téléphone : ROQ. 76-26

SOCIETE MOTOCYCLE

166, Rue Lafayette - PARIS-10^e - NORD 07-59

CREDIT 3 A 18 MOIS

Distributeur :

RUMI — PUCH — VELOCETTE — TERROT
GNOME-RHONE - MONET-GOYON
— D.S. MALTERRE - JONGHI —

LIVRAISON IMMEDIATE

— Garantie totale pièces et main-d'œuvre —

QUELQUES MOIS D'ETUDES SUFFISENT
POUR APPRENDRE LA MECANIQUE ET
L'ELECTRICITE AUTOMOBILE

(Niveau d'Instruction CEP)

Le métier de Mécanicien est maintenant un métier bien payé. C'est également une profession agréable. Ce métier est à votre portée : y avez-vous songé ? En 8 mois d'études, vous pouvez apprendre la technique automobile par correspondance, chez vous, sans quitter votre emploi actuel, grâce à notre méthode qui a fait ses preuves.

Demandez la documentation gratuite N° 11

COURS TECHNIQUES AUTOS

Rue du Docteur Cordier - SAINT-QUENTIN

FOURCHES TELESCOPIQUES

SUSPENSIONS et AMORTISSEURS
HYDRAULIQUES pour MOTOS

Modèle déposé - Brevets STAGNI



Constructeurs

Siège Social : 6, rue G. Lacaud, Courbevoie (S.). - DEF. 27-87.

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 frs. en timbres.

Si vous l'ignorez,
nous vous l'apprenons.
Si vous le savez,
nous vous le répétons.
VOTRE INTERET pour
l'achat, l'échange, la
vente de votre moto :
NOUS CONSULTER
D'ABORD !

TOUJOURS 400 MOTOS
NEUVES ET OCCASIONS
AU CHOIX

ALEXIS-MOTOS

3 et 5, av. Jean-Jaurès
L Y O N

Tél. : Parmentier 39-39

DEMANDEZ A VOTRE FOURNISSEUR
LES ACCESSOIRES

Geco

PANORAMIC SCOOTER

n° 1930 - 230^F

RETRO ANTI-CHOC 1955

n° 1949 - 480^F

NETTOYEUR DE BOUGIE

n° 619 - 310^F

COCORDAN ET LAFONT Fabricants - AVON-FONTAINEBLEAU

SELS RÉGULATRICES
DE TENSION

INTERLUX

UNIVERSELLES POUR TOUS
VOLANTS MAGNÉTIQUES
6/12 VOLTS - 8/25/40 WATTS



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

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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

MOTOS AMERICAINES

UNIQUE spl. Harley 750 bl. chr. selle double toute eq. crédit. AUBERGE MOTO, Manosque (B-A).

ATT. Harley 750 eq. mot. nf side 1 pl. 1/2 200. Mac. 36-36 Magn. Indian 500 nbx acc. t. b. état gl 140000. Blasutti 24 r du Dr Roux St Maur.

Harley 750 120. Couturier 140 r de Ménilmontant 20e.

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 250 TF 52 32000 k bon ét. Richard DEF. 40-40.

PUCH 250 TF blanche, accessoires neufs 120000. Téléph. BAL. 78-74.

Puch 250 TF 130. Repr. 125. cc 47 r Deguingand, Levallois.

Puch 250 TF 17000 k t. équ. 130000. Wlodarczyk 0-2 imp. E. Palissy, Perrecy les Forges (Saône et Loire).

PUCH 250 px 140. Prioux 16 pl. de la Chapelle 18e.

PUCH 125 TT très bon état Tél. ALE. 14-28.

PUCH 250 cc TF neuve cause changement de situation 30000 de moins que le tarif, 22 rue Léon Paris 18e.

A V. Puch 1942 250 S4 à remonter ou pour pièces. Bonneau Maurice, Pacy sur Eure.

PUCH 250 26. K. pf. ét. 145. Frémont GOB. 12-18 apr. midi

MOTOS TCHEQUES

JAWA 350 6000 km ét. nf 170. Doguette 1 r H. Ranvier 11e

Jawa 350 54 neuve TRI. 93-09 visible Café tous les jours.

350 Jawa t. b. ét. ac. 8/54 ac. 7000 k. 180000 AVR. 45-90.

Urgent pr ach. auto v. 500 Jawa tr. belle ét. impec. 350 Jawa même état petit prix. Jeanneau, Les Herblers (Vend.)

Jawa 350 cmc. 2 cyl. 2 tp. an. 1950 a roulé 4000 k. état absol. neuf cause dble emploi compt. 120000. Angevin 6 rue des Pensées, Bezons (S-O).

JAWA 250 et 350 OSEPEL 250

état neuf, garantie, crédit. SIDAM 8 r Fourcroy Paris-17e

350 JAWA 1950 exc. état accés. Fortier 4 r Alice, Courbevoie, tél. DEF. 00-48.

Jawa 250 très bon état 12000 km T. Wag. 55-70 sauf mardi

Jawa 350 52 150000 Déf. 17-43 Tiffineau 118 r des Moines 17e

250 Jawa t.b.é. 110. Thirel 29 r Chemin de Fer, Malakoff.

MOTOS DIVERSES

POUR rétrospective défilés ds les sorties de vieux tacots, tr. vieille Motosacoche 1906 à courroie 4 T. 1 CV 1/2. Faire offre Chatelain 8 r de Versailles au Chesnay (S-O).

SCOOTERS italiens 125 et 175 cmc. Motos Puch, BMW, Triumph Zundapp 250 Velocette 350 cc et tout un choix de 125 Crédit Paris Province. MOTO CHOISY 62 aven. de Choisy Paris 13e. GOB. 87-87

UNIQUE A PARIS

Super Crédit. Echange Triumph speed tw. 1re m. 210. Guiller 250 AMC neuf 54 170 Terrot RGST état neuf 155. Puch 250 TF 1re main nf 155. Harley et Indian gd luxe 145. BMW R73 et R12 à part 120. Nort. 16H et NSU 250 OSL 85. DKW 350 et 500 NZ SB 75. Stock Indian Gnome R. Gillet tous types solo ou side bas px Peugeot Monet Terrot Motobéc. Soyer, etc... à partir 20000 fr. + 20 vélot. récents px int. ALAZARD 47 av. de Clichy-17e (dans passage, côté cinéma)

Chez Roger SCEAUX

100 motos d'occasion récentes 50 vélot. ttes marques de 40 à 100000 30 sidecars attelés de 350 à 1200 cmc. 25 caisses et châssis de sidecars de 15 à 50000. 50 motos bas prix à réviser de 30 à 60000. 50 petites voit. de 3 à 10 CV Simca-5, Juva, 202, Simca-8, 6 CV Fiat, Super 5 Rosengart, G. Irat, 4 CV, Citroën 7 et 9, etc...

Pour toutes opérat. 10000 cpt et 15 mois de crédit. Livr. 48 heures, 4 r Beaurepaire, Pantin. VIL. 15-18. M° Hoche.

SANS PREMIER VERSEMENT GRAND CHOIX MOTOS

SCOOTERS soldés Sidecars à partir de 5000 fr. Garantie 3 mois

CREDIT - REPRISE GIL, 83 av. d'Italie. Ouvert le dimanche.

CREDIT TOTAL REPRISE

Echange contre voiture 125 culb. Motobéc. état neuf 250 Csepel 54 sous garantie. 500 Ariel 54 neuve 4 CV Renault et 203 Peugeot Traction AV et Juva-4. Gar. 38 r Saussure Paris 17e

Avant travaux soldons : Scooters Bernardet, Mors, Speed 125 et 250 cc, Racer 125 cc, Vélosolox occasion. GSM 8 rue des Ecoles Paris 5e. ODE. 62-98.

200 AUTOS MOTOS

ECHANGE CREDIT TOTAL 157, av. du Maine, 15e 7, rue de Montreuil, PANTIN Ouv. ts les jrs et dim. 8-21 h.

OU FAIRE effectuer vos réparations !!! pendant les vacances :

INTER-MOTO

57 bd de la Libération, Saint Denis. Métro Pleyel. pensant à ses clients, assurera une permanence. Profitez de ses belles occasions

CESSION Agence A. V. neuf prix spéc. 125 Terrot, ETDS, ETD, ETM et Cycloettes. Kilbourg 5 r d'Orfeuille Dreux E-L

ATTENTION!

NOS PETITES ANNONCES RENDENT, CAR ELLES SONT LUES OBLIGATOIREMENT PAR TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER « OCCASION ». LA PREUVE EN A ETE FAITE : UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE » AMENE LA TOTALITE DES ACHETEURS INTERESSES, CAR « MOTO-REVUE » EST DEPUIS 41 ANS CONNUE COMME LA PREMIERE ET TOUJOURS EN TETE.

ATTENTION : REMISE DES TEXTES DERNIERE LIMITE SAMEDI AVANT MIDI.

PRIX : NOS PRIX SONT EN DESSOUS DE TOUS CEUX APPLIQUES PAR LES QUOTIDIENS.

SI LES PETITES ANNONCES DE « MOTO-REVUE » NE VOUS DONNENT PAS DE RESULTAT, VOUS NE VENDREZ JAMAIS.

ALORS REFAITES UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE », MIEUX REDIGEE, INDIQUEZ DES PRIX.

MOTO-REVUE EST LE SEUL SUPPORT A VOUS PERMETTRE LA REALISATION DE VOS VENTES

MATERIELS IMPECCABLES L'AVEZ-VOUS VU ?

EN VOICI UN APERÇU :
Peugeot 3 vit. bloc 40.
125 Gnome télescopique 60.
125 Peugeot cme nve 65.
125 Motobécane télesc. 75.
125 Terrot culb. 100.
125 Puch sport 2 carb. 115.
175 Peug. 4 vit. tél. 90.
175 Motob. sus. AR f. t. 115.
250 Jawa sus. AR f. tél. 130.
250 Terrot dernier mod. 160.
175 Malterre AMC sus. AR 120.
250 BSA susp. AR f. tél. 165.
350 Jawa susp. AR f. tél. 180.
350 BSA sus. AR f. tél. 200.
350 Panther s. ar. f. tél. 210.
350 Horex Régina 210.
350 Velocette sus. ar. f. tél. 240.
500 Triumph twin culb. 180.
500 BSA Twin culb. 210.
500 BSA B33 abs. imp. 230.
500 Triumph tw. tte alu. 280.
750 BMW 4 vit. cardan 150.

SCOOTERS

125 Lambretta
125 Vespa tout équipé
GAITE MOTOS

4, imp. de la Gaité Dan. 55-43 DEMANDEZ-NOUS LA LISTE complète ctre 45 fr. en timbres

200 MOTOS A VIL PRIX

30 MOTOS SOLDEES A 27 500 francs (valeur 50 à 70000)
40 MOTOS et SIDECARS à 47.000 francs (valeur 70 à 120000)

VENTE

JUSQU'A EPUISEMENT Bon état de marche **BEDARRIDE**

3, PLACE CLICHY

Ouvert dimanche

A vendre 125 cc Motoconfort 1952 peu roulé 50000. Tous-saint 6 r Crochet Deuil (S-O)

JE LIQUIDE

Tout mon stock 100 motos Crédit 12 mois 100 motos Les plus bas prix de Paris Terrot 500 1948 side 50 NSU 500 side Précision 95. Motosacoche side neuf 85. Triumph BSA Norton 500, 80. Triumph 350 télescopique 125. BSA 350, 250, Puch 250 135. Indian 500, R. Gillet 1000 75. Terrot 500 et 350 télesc. 95. Peugeot 500, 350, 250 dep. 25. Terrot 350 chromée belle 50. Guiller 175 Grand Sport 115. 125 et 175 Peugeot, Monet Goy. Gnome Rhône, Terrot, Motobéc. Jonghi, Guiller etc. depuis 35 FAURIE 8 av. de St Ouen Paris M° La Fourche (dans la cour)

ECHANGES

AUTO contre MOTO

7, rue de Montreuil, PANTIN Ouvert dimanche.

VELOCETTE 250 culb. 4 v. contre 125. 17 r Pajol 18e.

Part. échange Simca 5 parf. état ctre 250 préférence Jawa Puch ou belle 175. Ecr. BOYAS 9 rue du Hameau, Vaucresson (Seine et Oise).

ON DESIRE ACHETER

ACHETE toutes 125 et scoot. GIL, 83, avenue d'Italie, Paris. Ouvert le dimanche.

ACHETE épave Terrot type et modèle 5 P ayant carte grise. BIDAL 65 rue Pasteur, Conflans Sainte Honorine.

ACHAT COMPTANT PAIEMENT IMMEDIAT

SCOOTERS et MOTOS récentes ECHANGE CONTRE VOITURE 23 bd Pérelre 17e

Achète comptant

125 motos, Lambretta, Vespa, Bernardet. M-S 19 r 2 Communes, Montreuil (ts les samedis)

ACHETE 125 Terrot, Motobéc. Vespa, Lambretta. GOB. 87-87

Rech. Racer 500 env. détails Quilico R. 26 r Léo Lagrange Sains du Nord (Nord).

Ach. compt. moto spéc. cross préf. BSA 350 ou 500 urg. Ecr. Oligier Walschbronn (Mos.)

ACHETONS COMPTANT

toutes machines et scooters (principalem. Horex). PLODET 158 bd Magenta 10e.

VOITURES A VENDRE

TOUJOURS 50 voit. tour. et sport. Repr. ttes motos et solde à crédit. R. SCEAUX, 4 rue Beaurepaire Pantin VIL. 15-18

Part. Aronde fin 52 bleu RAF fl. bl. Kodo 20 r Chappe 18e

Voiturette Rolux 54 sans perm. de conduire mot. 125 cc Vdral Tél. TRO. 63-14.

Peugeot sport excel. état. 22 r la Ville l'Evêque, Paris.

REPARATION GRATUITE

Crédit s/place 24 mois Assurance maladie prévue Spécialiste 4 CV et 100 autos toutes marques REPRISE MOTOS 7 rue de Montreuil, PANTIN M° Eglise, ouvert dimanche 244, rue Dumesnil, ASNIERES (4 Routes) Ouvert dimanche

DIVERS

Tente 3 pl. c. n. Malgret 91 bis Eboué, Issy les Moulineaux.

Cyclecar Ardex 1 CV sans permis, moteur, pneus bon état 32000. Visible Montmorency, tél. DAN. 45-05 bur.

Side Précision nf compl. 70. Reno 3 Squ. Aveyron 17e.

Side Précis. ét. neuf. Golfon 17 r la Jonquière, Paris.

FONDS DE COMMERCE

CEDE BAIL NEGOCE

aut. mot. rép. 450m2 Ség. 26-40

PONTOISE centre boutique ts commerces et appt 6 p. en tte ppté. Livre vente. Px excep. DANGER. FIG. 71-81.

EMPLOIS

MOTO-BASTILLE 6 bd Rich. Lenoir demande un mécano spécialiste marques anglaises, certificats et un pour Mobyette

CASQUES MOTO nouveau brevet tr. beau modèle, lumineux dem. représentants dynamiqu. très introd. gr. chif. assuré. SIERENA Mussidan, Dordogne

MAX DUPAS

ACHAT - VENTE - ECHANGE
Motos ou Scooters + Crédit = Voitures

150 Voitures d'occasion - CREDIT : 6 - 9 - 12 et 15 Mois

198, AV. DE LA PORTE DE VINCENNES, PARIS - DID. 75-73 - OUVERT TOUS LES JOURS MEME LE DIMANCHE

53, Rue Jules Vallès - SAINT-OUEN - Ouvert Samedi, Dimanche, Lundi

31, AVENUE ARISTIDE BRIAND - ARCUEIL (Seine) - ALESIA 43-17

Koehler-Escoffier

CREDIT IMMEDIAT SUR TOUS MODELES PERMIS CONDUIRE gratuit pour Motos

27, rue du Clos - PARIS (20e)

MOTO-CEINTURES
MARQUE DÉPOSÉE

POUR VOTRE SANTÉ

FRANCE - ÉLÉGANCE - Fabricant

20bis rue des Jumeaux - TOULOUSE

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

MOTO-HALL

vous présente LES NOUVELLES 350 et 500 cmc. VELOCETTE

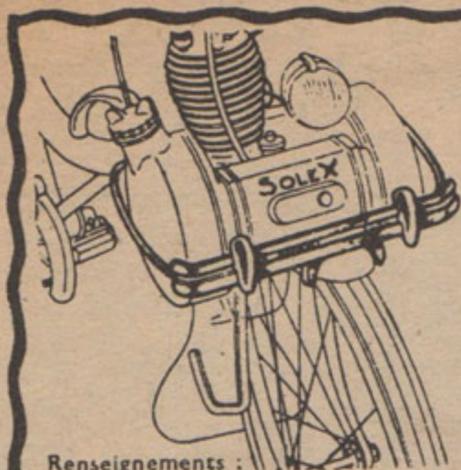
Les motos TERROT et PEUGEOT
Les scooters BERNARDET — TERROT — LAMBRETTA — PEUGEOT
VELOSOLEX

H. HABERT

78, av. des Ternes
— PARIS-17^e —
Tél. : GAL. 78-95

ACCESSOIRES — CREDIT 3 à 18 MOIS — REPARATIONS

Pièces détachées : TERROT (anciens et nouveaux modèles) - VELOCETTE (anglaises d'origine) - PEUGEOT



Renseignements :

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 Vélosorex.

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

Le **FIXE-BAVETTE** et la
dernière nouveauté :

Le **SABOT PARE-CHOCS**
enjollieur de cadre.

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

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

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR

38 r. du Château-d'Eau

PARIS-10^e

NOR. 08-09

TOUS

vêtements

de cuir

MOTO

et

combinaisons

en cuir pour

compétition

Exigez la

marque

CHROME-

CUIR

CATALOGUE

GRATUIT

SUR DEMANDE



AUTO-BARBES

22, rue Léon PARIS 18.

MON 94-07

Scooters

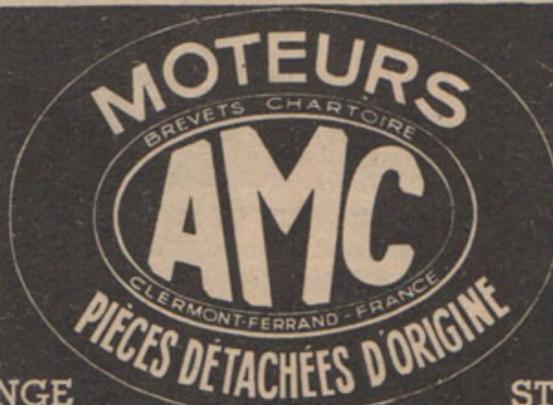
125cc BERNARDET 250cc

49 cc CABRI 85 cc

Stock pièces détachées

RUMI

Formichino



ECHANGE STANDARD
MOTEURS — CYLINDRES — EMBIELLAGES

Expéditions immédiates

— Société F.C.R. —

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

EMPRUNT

6% 1955

émission limitée

clôture

sans préavis

CHARBONNAGES DE FRANCE

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

SOCIETE MOTOCYCLE

166, Rue Lafayette - PARIS-10^e - Tél. NORD 07-59

ACCESSOIRES LES MOINS CHERS DE FRANCE

Accessoires du mois :

Casque cuir	3.500 fr.	2.500 fr.
Sacoche cuir 1 ^{er} choix	7.000 fr.	5.500 fr.
Lunettes	750 fr.	650 fr.
Combinaison Plastylon	6.500 fr.	4.800 fr.
Siège AR caoutchouc, réglable	4.500 fr.	3.500 fr.

N'attendez pas l'ACCIDENT

Assurez-vous

AUX MEILLEURES COMPAGNIES
— AUX MEILLEURS PRIX —

par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »
12, rue de Cléry - GUT, 73-32

Les meilleures marques sont sélectionnées pour vous chez

AGENT OFFICIEL

Lambretta

MONET-GOYON - GNOME-RHONE - JONGHI - TERROT - CAZENAVE - VAP - DERNY - TRIUMPH

CREDIT

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

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

VELOCETTE - ROYAL-ENFIELD - HOREX

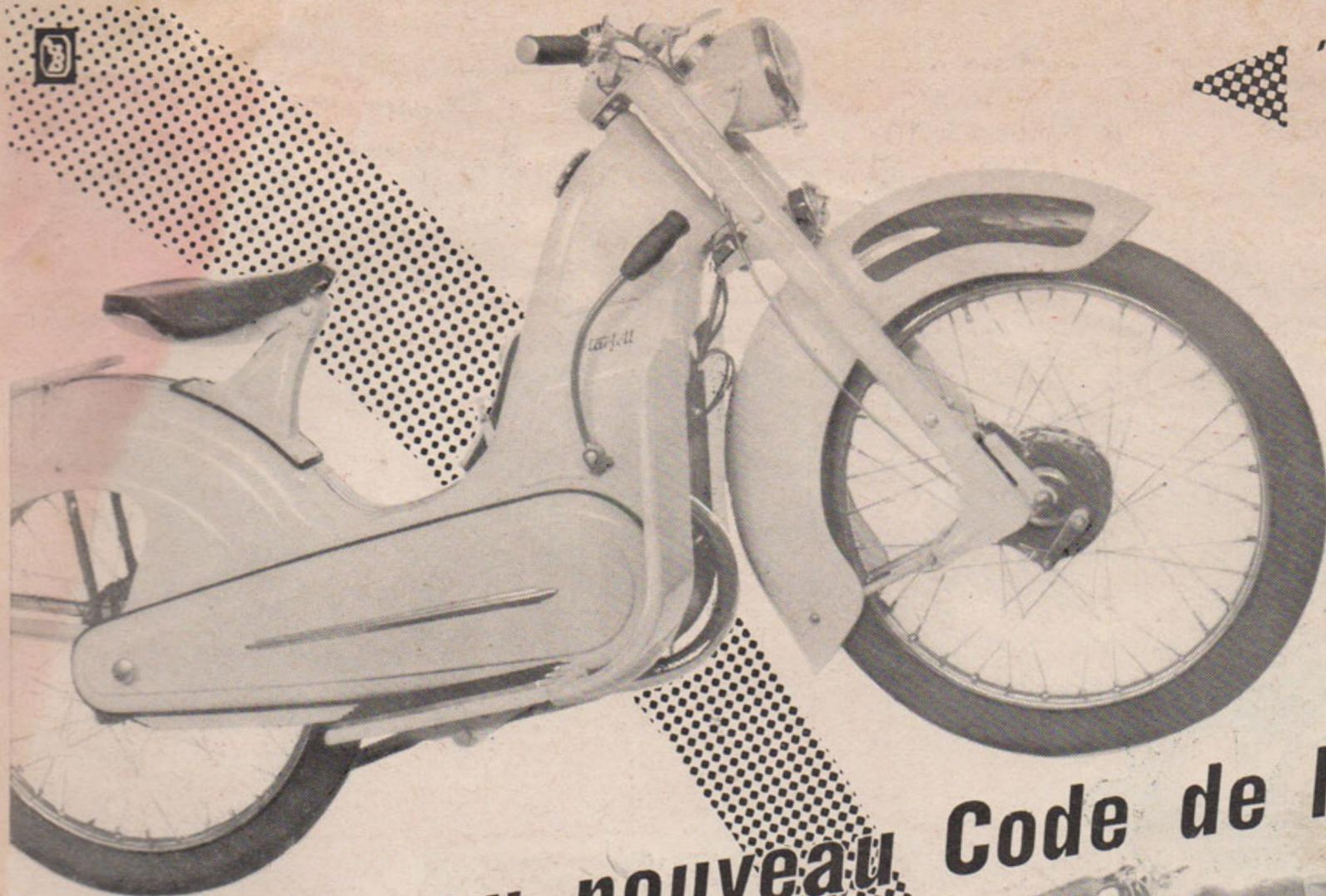
DISTRIBUTEUR

ISETTA

VELAM

EXPEDITION PROVINCE

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



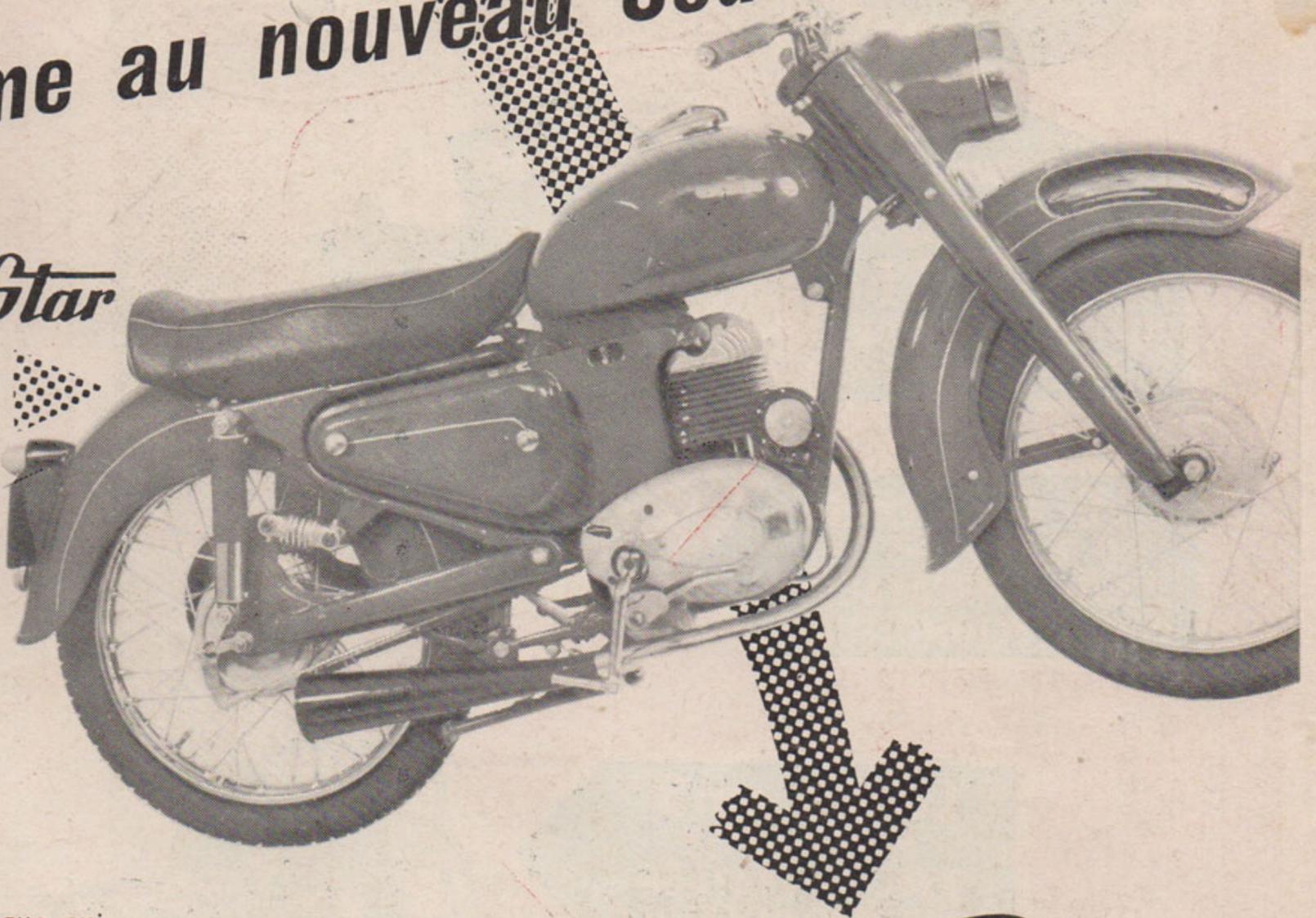
"Starlett"

Présenté luxueusement et entièrement carrossé, ce véhicule vous donne toute satisfaction pour vos déplacements urbains. L'échelonnement des deux vitesses de son moteur 98 cm³ permet d'effectuer des reprises très rapides. Une suspension A.V. «GRÉGOIRE», un compteur, un avertisseur, en font un ensemble harmonieux.

Conforme au nouveau Code de la route

Shooting-Star

Par son confort et sa puissance, cette moto de 200 cm³ satisfait le routier au plus haut point. Les suspensions oscillante à l'arrière et télescopique à l'avant sont complétées par des correcteurs «GRÉGOIRE». Une grande souplesse de manœuvre vous est offerte par une boîte à quatre vitesses, et la selle allongée, le capotage moteur et différents accessoires, en font un ensemble complet.



« Dans le catalogue qui
« vous sera remis par
« nos Agents, vous aurez
« un choix plus étendu
« sur les véhicules que
« nous fabriquons pour
« vous satisfaire, ainsi
« que la nomenclature
« des prix. »

Monet Goyon Koehler Escoffier

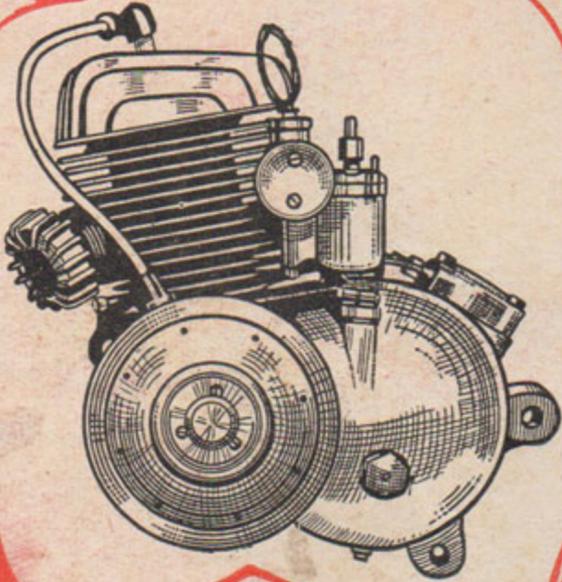
JOUEZ GAGNANT

EN CHOISSISSANT
LES MOTEURS

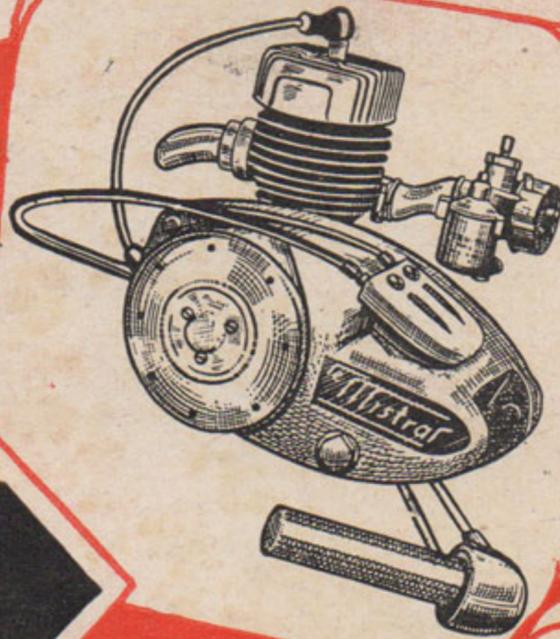
Le Mistral

FORCE & VITESSE

SÉLECTIONNÉS PAR LES
MEILLEURS CONSTRUCTEURS

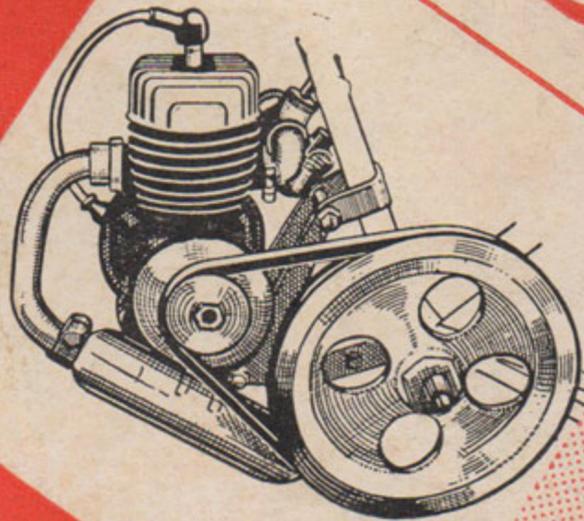


Le nouveau
98 cm³
2 VITESSES
POUR VÉLOMOTEURS
ET SCOOTERS



LE 48 cm³
2 VITESSES
AVEC EMBRAYAGE
POUR CYCLOMOTEURS

LE 48 cm³
MONOVITESSE
AVEC EMBRAYAGE
POUR CYCLOMOTEURS



LES MOTEURS LE MISTRAL
SONT LUBRIFIÉS AVEC
LES HUILES B.P.

ETS MISTRAL, 27, RUE DU MONT

- ST-ÉTIENNE (LOIRE) - TÉL. E3 72.85 - E3 72.22