

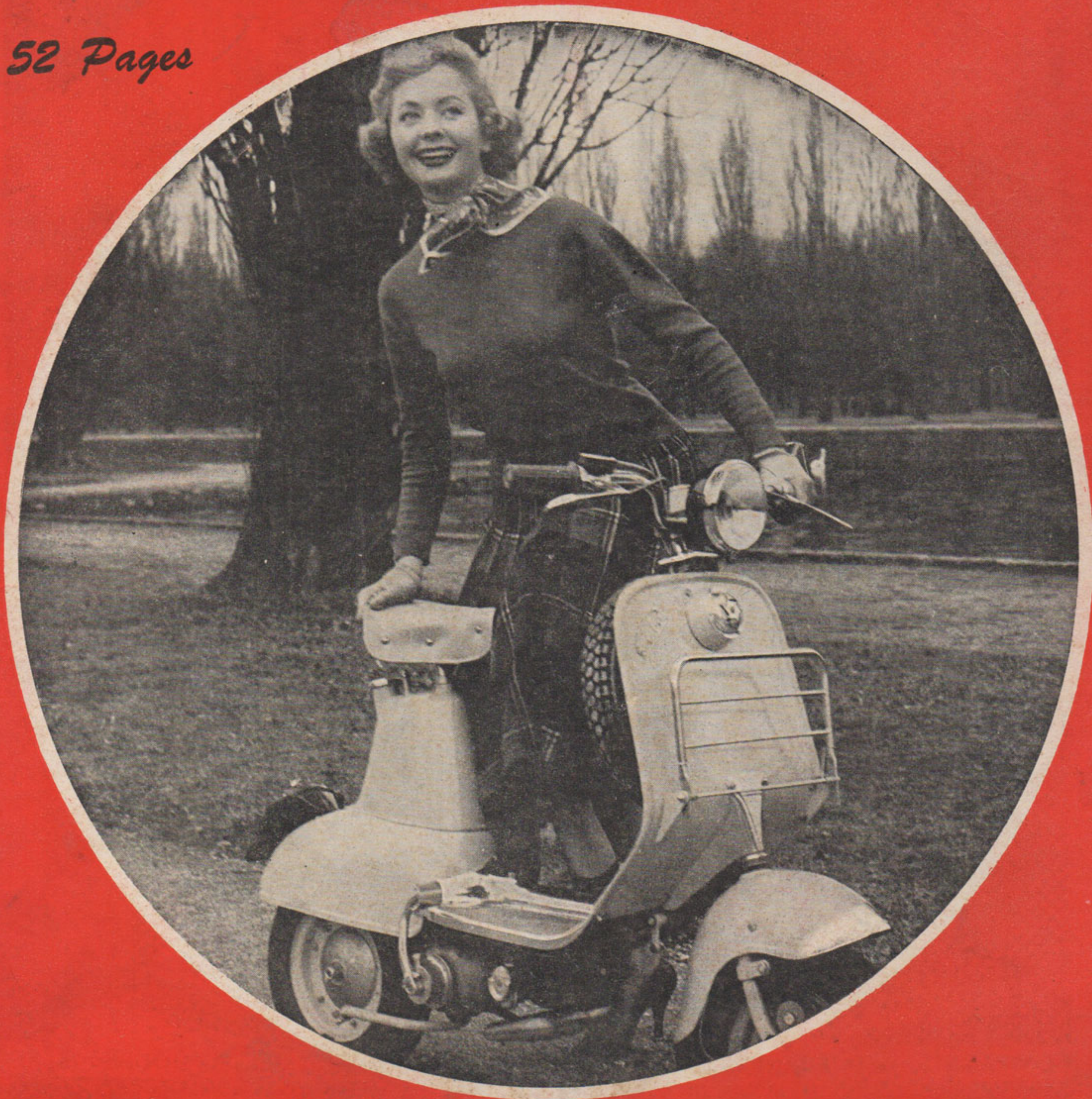
Moto revue

43^e ANNEE. — 25 JUIN 1955. — N° 1.244

Tous les Samedis, le Numéro : **40 frs**

ESSAIS :
250 PUCH S G.
et
SURVETEMENT
LOHDI

52 Pages



Qui résisterait au charme du scooter
Cabri, aussi agréablement présenté ?



La chaîne française de qualité

YELLOW

POUR
MOTOS - VÉLOMOTEURS
& SCOOTERS



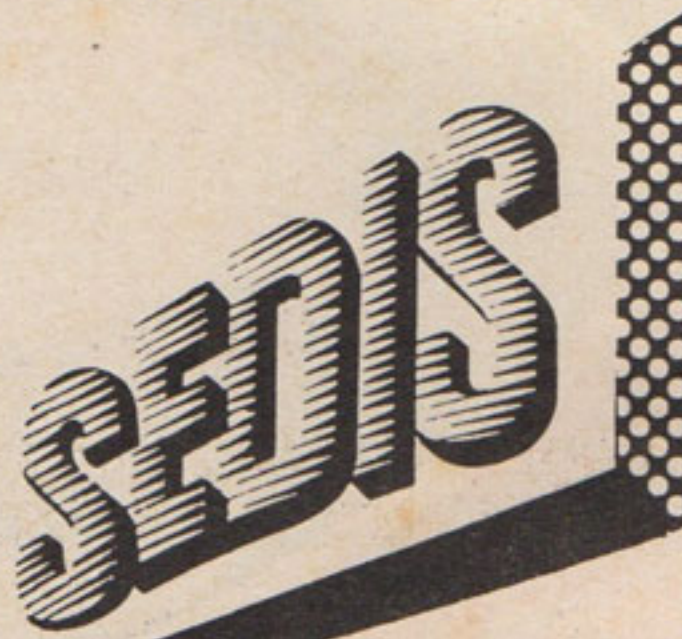
*est désormais vendue
sous cet
élegant cartonnage,
à la longueur voulue,
prête à être montée*



Ce nécessaire de réparation
composé de :

- une attache rapide supplémentaire
- un maillon coudé
- un maillon à river

pourra être livré sur demande
avec supplément



COMPAGNIE DES TRANSMISSIONS MÉCANIQUES,

SEINE - DOUBS - ISÈRE

19, AVENUE DU GÉNÉRAL MANGIN, PARIS (16^e) TÉL. AUT. 95-55 et 95-56

D'OÙ

proviennent

- la très grande capacité de charge -
 - la résistance à l'usure -
- des roulements à aiguilles?*

*D'après le calcul...
Suivant une expérience
de plus de 25 ans...*

Compensant les flexions d'arbres
et les défauts d'alignement

seuls

LES ROULEMENTS

NADELLA

permettent de profiter
entièrement de cet avantage

assurent donc, sans aléa, une construction rigide, ramassée, économique... durable, car,
30 % de moins de lignes de contact = 3 fois moins de durée

NADELLA

POUR VITESSES DE ROTATION ÉLEVÉE ★ POUR MARCHÉ SOUS CHOCS ET VIBRATIONS
POUR TOUTES CHARGES STATIQUES

133 - 137, B^d National, RUEIL-MALMAISON - Tél.: MALmaison 30-19 (6 lignes groupées)

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Voici pourquoi vous Commanderez ces Marques

BSA

SUNBEAM

ARIEL

A LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

- 1° Livraison immédiate tous modèles. — 2° L'atelier le mieux organisé pour l'entretien et la garantie.
3° Les meilleures conditions de crédit en 6, 9, 12, 15 mois, 20 o/o comptant.
4° Le stock pièces détachées complet. — Expédition contre remboursement.
5° Bon vendeur c'est bien. Mais bon mécanicien, c'est mieux !

58, rue A.-Briand — LEVALLOIS-PERRET (Seine)

MÉTRO : A.-FRANCE

PER.19-73

Classé 1^{er}-2^e-4^e
dans PARIS-MONTE-CARLO 1955
1100 km avec
10^L de carburant !

disponible
en toutes quantités

LE MEILLEUR MOTEUR A GALET

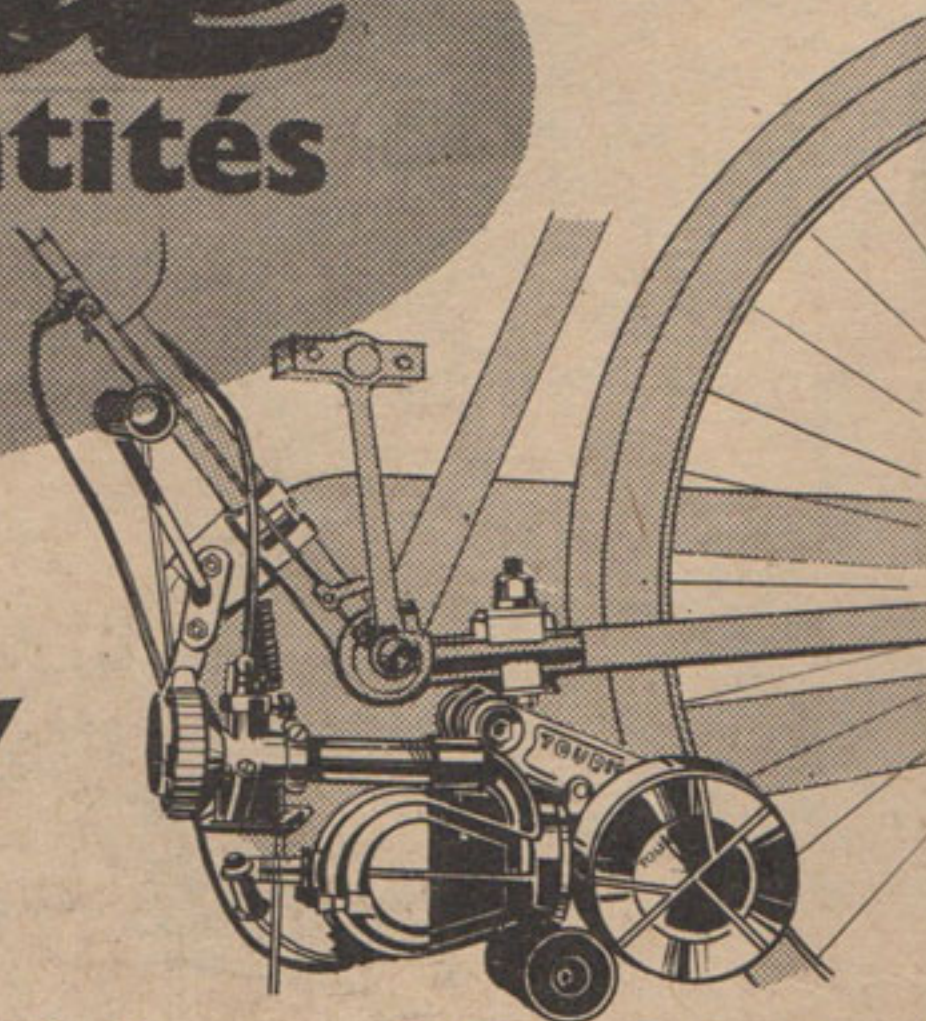
- PRIX RÉDUIT
- SIMPLICITÉ
- PUISSANCE

adaptable
immédiatement

à N'IMPORTE QUELLE

BICYCLETTE - Livraison avec réservoir, câbles et manettes

Tourist
licence I TOM-TORINO



E^{TS} LOUIS SEROUGE

138, r. Aristide Briand, LEVALLOIS (Seine) - Tél. PER. 73-71

CONSTRUIT PAR LE SPÉCIALISTE DU MOTEUR A GALET

MOTTAZ



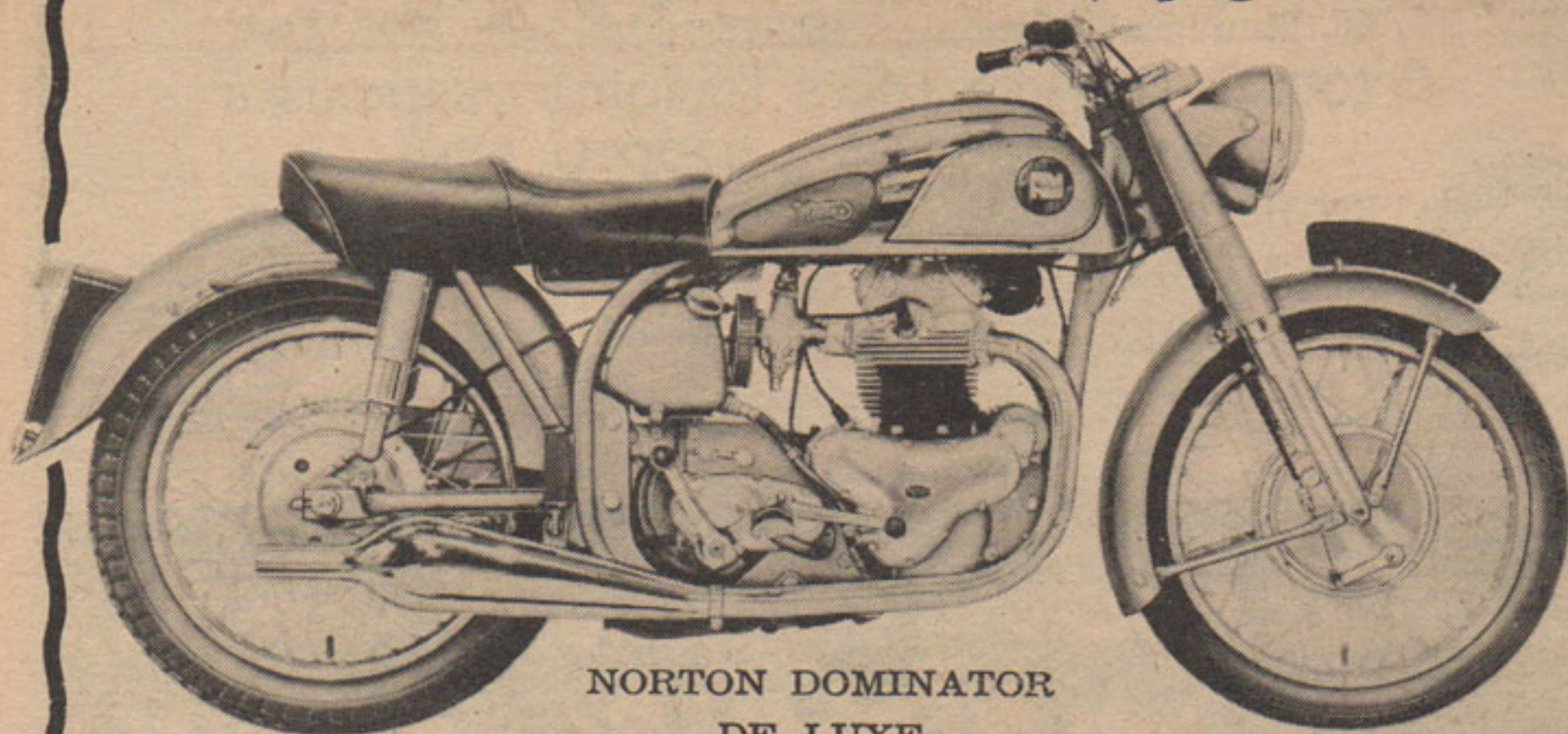
FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

Spécialités de Réservoirs
et Accessoires de Tôlerie pour
CYCLOMOTEURS - VÉLOMOTEURS
& MOTOS
MODÈLES
DÉPOSÉS

307 à 311
rue de la Garenne
NANTERRE - Mai 29-77

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Les nouvelles **Norton** 1955 chez **GARREAU**



NORTON DOMINATOR
DE LUXE

Nouvelle culasse alliage léger. - Nouveau carburateur AMAL monobloc. - Moyeux-freins centraux. - Roues à broche. - Garde-boue arrière enveloppant - Nouveau réservoir. - Amortisseurs hydrauliques. Modèle Super-Sport - 2 carburateurs. - Came spéciale. - Culasse aluminium.

Critérium de Vitesse de MONTLHERY

Une grande victoire sur
les rapides NORTON
catég. Sport et de série
500 cmc.

1^{er} Nebout Norton Sport
Moy. : 121,255 kmh.

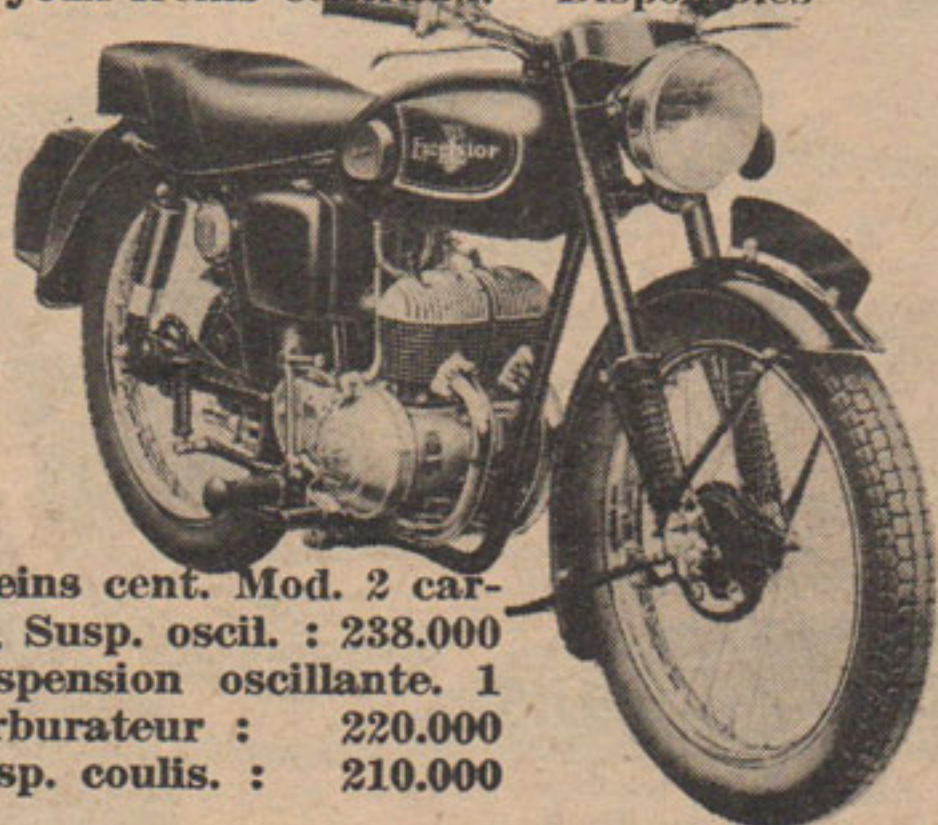
2^e Lefevre, Norton Sport
Moy. : 121,190 kmh.

1^{er} Pocheron, Norton de
série
Moy. : 121,028 kmh.

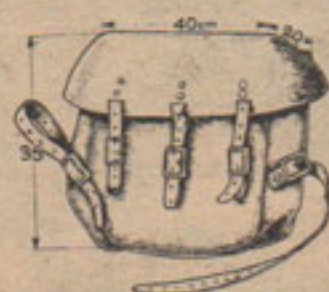
Encore quelques modèles disponibles

... ainsi que les fameuses **EXCELSIOR** bicylindres

Moyeux-freins centraux. - Disponibles



Freins cent. Mod. 2 car-
bu. Susp. oscil. : 238.000
Suspension oscillante. 1
carburateur : 220.000
Susp. couliss. : 210.000



SACOCES AMERICAINES

Cuir chromé,
renforcées, dispositif de
démontage immédiat.

LA PAIRE : 4.900 à 5.900 fr.

Sidecar PRECISION et Caisses porteur : 65.000

Moteurs INDIAN 750 et 1.000, neufs : 45.000

Lots complets pièces détachées NORTON - EXCELSIOR - INDIAN

B.S.A. - ARIEL - MATCHLESS - VINCENT

TOUS LES ACCESSOIRES

NOS OCCASIONS

provenant de reprises récentes - révisées - Crédit de 3 à 18 mois :

NORTON 1954 Twin 88 susp. oscillante, f. tél.	295.000
NORTON 1953 Twin, suspension coulissante, fourche télesc.	240.000
NORTON 1952 Twin, suspension coulissante, fourche télesc.	225.000
NORTON 1951 Twin, suspension coulissante, fourche télesc.	210.000
NORTON 350 arbre à cames, suspension AR, éclairage	190.000
NORTON 500 Manx course, 155 kmh., éclairage	250.000
NORTON 500 Manx course, 165 kmh., grd réserv. compte t.	250.000
NORTON 500 Manx course 1953 Featherbed, grd rés. compte t.	350.000
NORTON 500 Mono 16 H, très bon état	125.000
NORTON 500 Mono 16 H kaki, état de marche	75.000
NORTON 600 type armée	50.000
MATCHLESS, twin, télesc. suspens. 1952 parfait état	235.000
ARIEL 500 f. télesc. susp. AR 1952, état de neuf	240.000
VELOCETTE 350 culb. 1954, f. téles. s. oscil. s. double	250.000
EXCELSIOR 250 Twin télesc. susp. AR, éclairage et compteur	135.000
EXCELSIOR 250 Twin, télesc., susp. AR, éclairage et compteur	125.000
EXCELSIOR 125 suspens. téles. parfait état	85.000
BSA Golden Flash 650 1953, très bon état	250.000
BSA 250 1953, 4 vitesses, susp. AR, compt., état neuf	175.000
BSA B.33 500. Réelle occasion	225.000
VELOCETTE 350 KTT course	150.000
VINCENT neuve en caisse, 100.000 au-dessous du tarif.	
ARIEL bicylindre alu 1954 toute beauté	260.000

NOS MOTOS NEUVES

NORTON ES2 500 susp. oscil., culasse alu, selle double.....	335.000
NORTON 19 S 600 culbut. Solo ou sidecar, susp. oscillante, culasse alu, selle double	345.000
NORTON 7 Twin 500, susp. oscil., culasse alu, selle double	375.000
NORTON 88 Twin 500, susp. oscil., culasse alu, gros moyeux, cadre Featherbed	410.000
NORTON 88 Twin 500 Sport Spécial, cadre Featherbed, culasse alu, gros moyeux	470.000
NORTON 30 INTER 500 arbre à cames, cylindre et culasse alu, cadre Featherbed	410.000
EXCELSIOR 250 cc Twin SE-STT2 1955, 2 carb. susp. oscil. gros moyeux, selle double	238.000
EXCELSIOR 250 cc TT2 Twin, susp. oscillante, selle double	220.000
EXCELSIOR 250 cc STT1 Twin, 2 carb., susp. coul. s. double	220.000
EXCELSIOR 250 cc TT1 Twin, susp. coulissante, f. télesc.	210.000
TORNAX S 250 2 cylindres spécial, fourche Earles	290.000

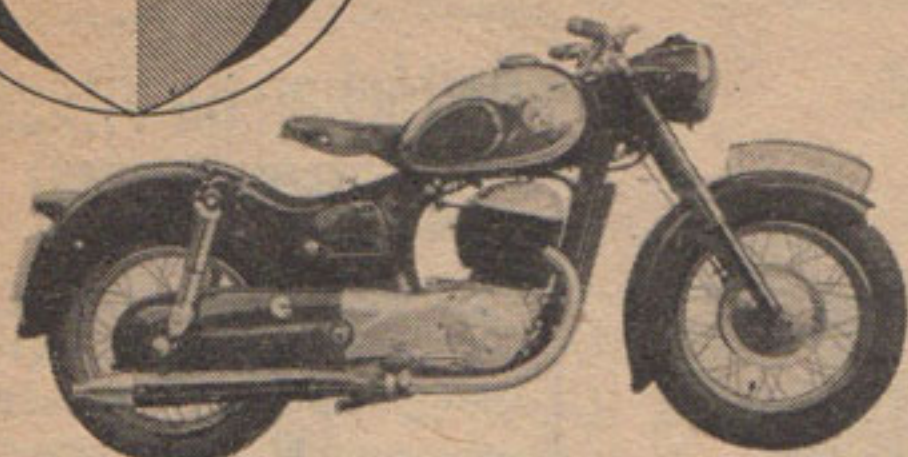
PNEUS FRANÇAIS ET ANGLAIS

LOT DE PNEUS FRANÇAIS NEUFS ET SOLDES

	Enveloppes	Chambres
3,25 x 19 FORT DUNLOP à pavés	Fr. 3.000	500
3,50 x 19 FORT DUNLOP	Fr. 3.800	500
4,00 x 19 FORT DUNLOP	Fr. 4.200	525
3,50 x 19 Ordinaire DUNLOP	Fr. 2.500	500
Prix spéciaux par quantités		
3,50 x 19 MICHELIN neufs soldés	Fr. 2.000	
AVON et DUNLOP Anglais et Cross toutes dimensions pour jantes de 18, 19, 20 et 21		

CREDIT 6 à 18 MOIS
C. GARREAU

Dépositaire pour la France NORTON et EXCELSIOR
22, RUE ROBERT LINDET - PARIS-15^e — VAU. 07-09



Tous modèles disponibles à L'AGENCE OFFICIELLE FRANCE-MOTOS-SPORT

46, Boulevard Magenta - PARIS-10^e — Tél. : BOT. 87-77
TOUTES LES MEILLEURES MARQUES FRANÇAISES
ET ETRANGERES — SCOOTER RUMI
ENTRETIEN - MISE AU POINT ET REPARATIONS
ASSUREES PAR 3 ATELIERS DANS PARIS
CREDIT : 6 - 9 - 12 - 15 ou 18 MOIS

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

Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,

PRINCIPAUX AGENTS

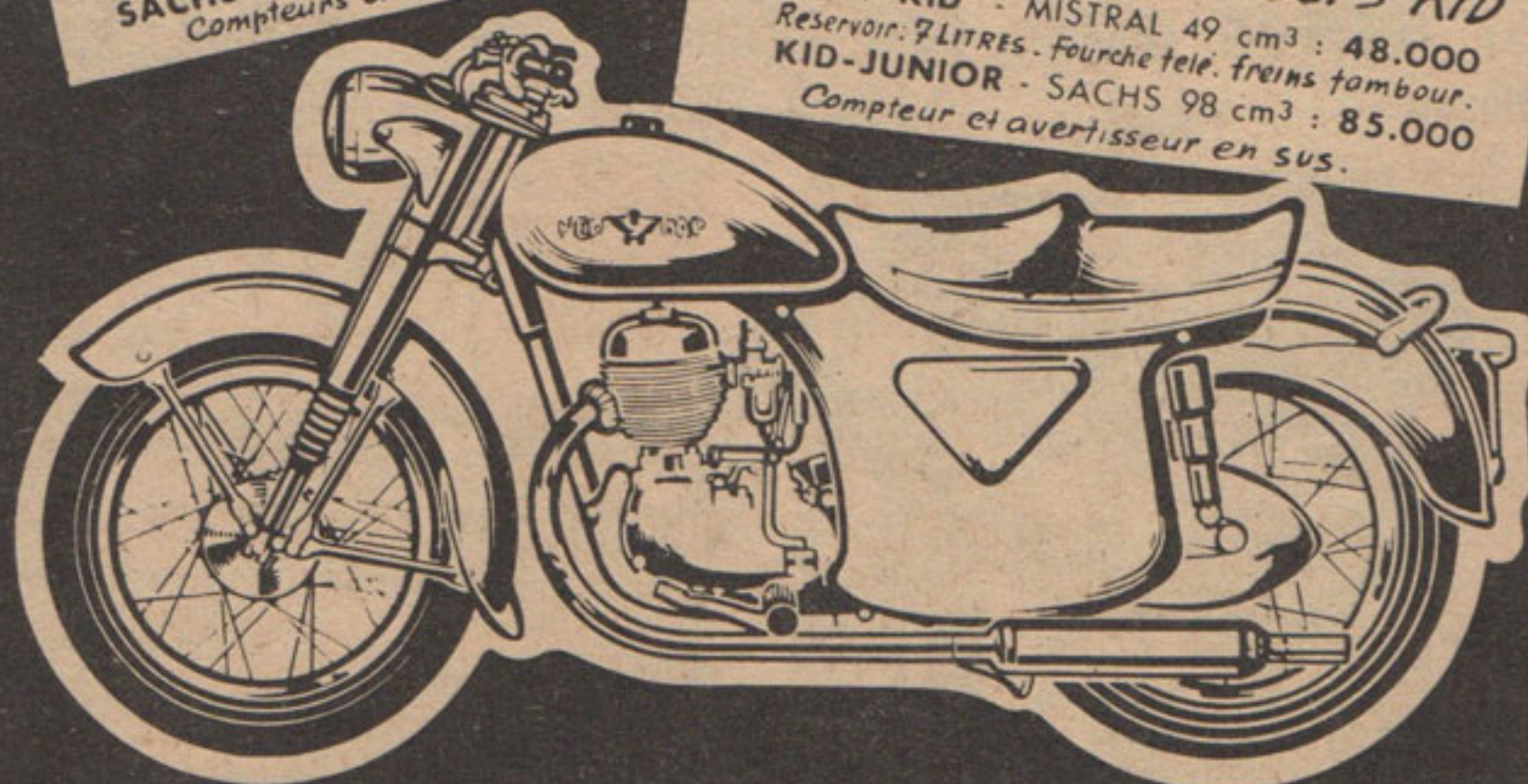
Agen : CLAVERIE 42, Rue Cornières
Aix-en-Provence : Sté "MOTOREX" 3, C. Sextius
Albi : MERCIER 64, Rue Séré de-Rivières
Amiens : ARNIAUD 10, Rue Cormont
Annecy : COCHE 36, Avenue de Cran
Annemasse : BOVAGNE 32, Rue de Faucigny
Angers : DENIS 80, Rue Pasteur
» BARON 181, Rue Pasteur
Arles : CORREARD 26, Bd des Lices
Aubenas : BONNETON 15, Faubourg Jean-Mathon
Auxerre : ROUGER 40, Rue du Pont
Bar-le-Duc : HOUPERT 45, rue Ernest Baizer
Besançon : VERMOT 1, Rue Chifflet
Bordeaux : SOLOMIAC 63, Rue de Bègles
Boulogne : HOYER 46, Rue Saint Louis
Bourg-en-Bresse : Sté UTIL-SPORTS 18, Av. de Macon
Bourges : BINON frères 28, Avenue Jean Jaurès
Briançon : ROUX fils Rue Centrale
Cannes : GIOANNI frères 7, Rue Achard
Cavaillon : CUNTY 3, Rue du Bel-Air
Chambéry : BETEMPS frères 20, Rue J.-P. Veyrat
Chateauroux : BELOUIN Hilaire 5, Rue St-Luc
Coutances : LAPLANCHE 45bis, Rue Gambetta
Commercy : LASSAUGE 34, Pl. de l'Hotel-de-Ville
Cherbourg : LITRE 42, Rue Grande-Rue
Clermont-F. : CLERMONT-MOTOS 22, Pl. de Jaude
Dijon : Maison FOURNIER 17, Place Darcy
Dole : BULLE 31, Rue Pointelin
Douai : BIGERELLE 2, Rue Bra
Grenoble : VINCENT 10, Rue du Docteur Mazet
Issoudun : LEGER Rue Pierre Brossolette
Issoire : MESTRE, A. 48, Bd de la Halle
La Fère : MOINET 1, Avenue Dupuis
La Rochelle : TRAVEL 51, Quai Valin
Le Havre : HERROT 335, Rue Aristide-Briand
» MALANDAIN 112, Av. Rouget-de-l'Isle
Lille : DESRAMEAUX Place du Lion d'Or
Le Mans : MERSANNE et BOISSEAU 12, Q. L. Blanc
Le Puy : VIAL 3, Boulevard Gambetta

voyez NEW-MAP: Toujours en tête

Ses prestigieuses "LEADER"
YDRAL 125 cm³ : 134.500 - 175 cm³ : 149.500
A.M.C. 125 cm³ : 139.500 - 175 cm³ : 149.500
SACHS 175 cm³ : 169.500 (Selle monoplace)
Compteurs et avertisseur en sus

Ses cyclomoteurs "KID"

BABY-KID - MISTRAL 49 cm³ : 48.000
Réservoir : 7 LITRES - Fourche télé. freins tambour.
KID-JUNIOR - SACHS 98 cm³ : 85.000
Compteur et avertisseur en sus.



NEW-MAP 124, Ave. Lacassagne
LYON

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE

ROBUSTE ET ELEGANTE

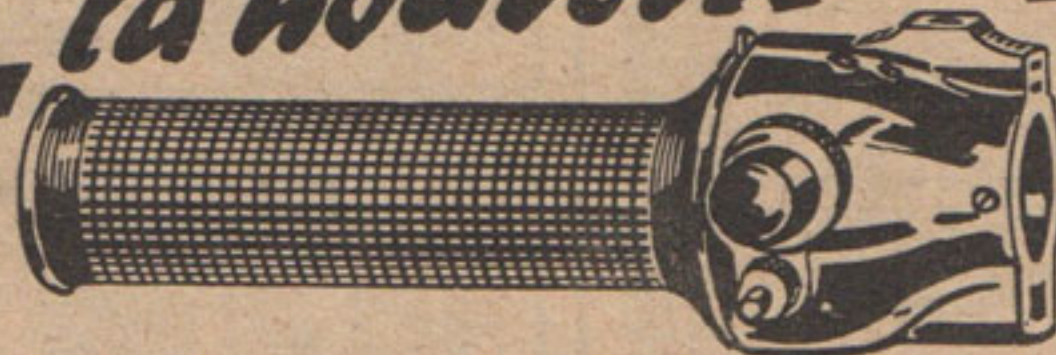
SIMPLE ET SURE

DEMONTAGE FACILE

PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE

AVEC FILS ET COSSES

la nouvelle



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

SAKER Universelle
COURBEVOIE

TOUTES LES COMMANDES
ELECTRIQUES

REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE

COMPLETE ET DETAILLEE

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

QUALITE SAKER

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Pour votre
**CYCLOMOTEUR
 VÉLOMOTEUR
 ET SCOOTER**



Utilisez

L'ADDITIF

**WYNN
 2 TEMPS**

Vous serez étonné des surprenants avantages constatés dans l'utilisation de votre machine.

- ▶ MEILLEURS DÉPARTS
- ▶ PLUS DE KMS SANS DÉCALAMINAGE
- ▶ USURE DU MOTEUR RÉDUITE DE 40 %.



PRÉSENTATION PRATIQUE EN AMPOULES
 POUR 2 LITRES DE MÉLANGE.

EN VENTE PARTOUT



WYNN OIL CY 20, Rue de la Paix - PARIS-2^e - RIC.64-20

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

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 **SUNBEAM** JAWA TERROT

TOUS MODÈLES EN MAGASIN

MACHINES DE CROSS ET DE CIRCUIT

Formidable, LADEVÈZE

vous offre :

600 MOTOS - CYCLOS - SIDES - SCOOTERS
neufs et occasion

Crédit à votre choix, même avec reprise, le
reste 3 à 18 mois

EXPEDITION FRANCE ET COLONIES

Disponible de suite en neuf :

PUCH : 175 cmc. 191 et 208.000 frs

250 cmc. : 235, 245 et 291.000 fr.

PANTHER (Anglaise) 350 cmc. : 294.000 frs.

VICTORIA (Allemande) 250 cmc. : 275.000 frs.

350 cmc. bicylindre, cardan : 385.000 frs.

GILLET-HERSTAL 250 cmc. : 267.500 frs.

ARIEL 500 twin : 340.000 frs.

A.G.F. - GUILLER SA 125 et 175 cmc. : 169.000,
189.000 frs, etc...

ALMA 175 cmc. - SACHS RIXE 150 cmc. solde,
remise 10 %, etc...

GRAND CHOIX DE MOTOS D'OCCASION

— FRANÇAISES ET ETRANGERES —

CREDIT A VOTRE CHOIX — REPRISE

LADEVÈZE

165, 170, 170 bis, avenue de Clichy - PARIS-17°

— Tél. : MAR. 09-79 —

Illuminé toute la nuit

REPAREZ
avec



PIECES A BORDS MINCES
DISSOPLAST
AUTOVULCANISANTES

BREVET ANGLAIS
ROMAC
CURE-C-CURE

PROTECTION PAR FEUILLE
D'ALUMINIUM

et avec

Super
Dissolution

DISSOPLAST
QUALITE
ECONOMIE
VULCANISANTE

NE SÈCHE PAS DANS LE TUBE



GARANTIE TOTALE



TOUS MODELES
DISPONIBLES

une **JAWA** s'achète à :

SAINT-PAUL-MOTOS

1, rue de Rivoli - PARIS (4°) - Tél. : ARCHIVES 71-46

TOUTES les MEILLEURES MARQUES FRANÇAISES et ETRANGERES

VELOSOLEX

— CREDIT : 6 - 9 - 12 - 15 ou 18 MOIS —
LIVRAISON DE VOTRE MACHINE AVEC 10.000 fr.

Renseignements contre 50 francs en timbres

Magasin ouvert tous les jours de 9 h. à 19 h. 30 sans interruption, sauf Dimanches et Fêtes

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

VEEDOL *champion de France*

La première huile du monde : **VEEDOL**, prouve son incontestable supériorité en s'imposant dans les épreuves qui exigent des moteurs, les performances les plus difficiles.

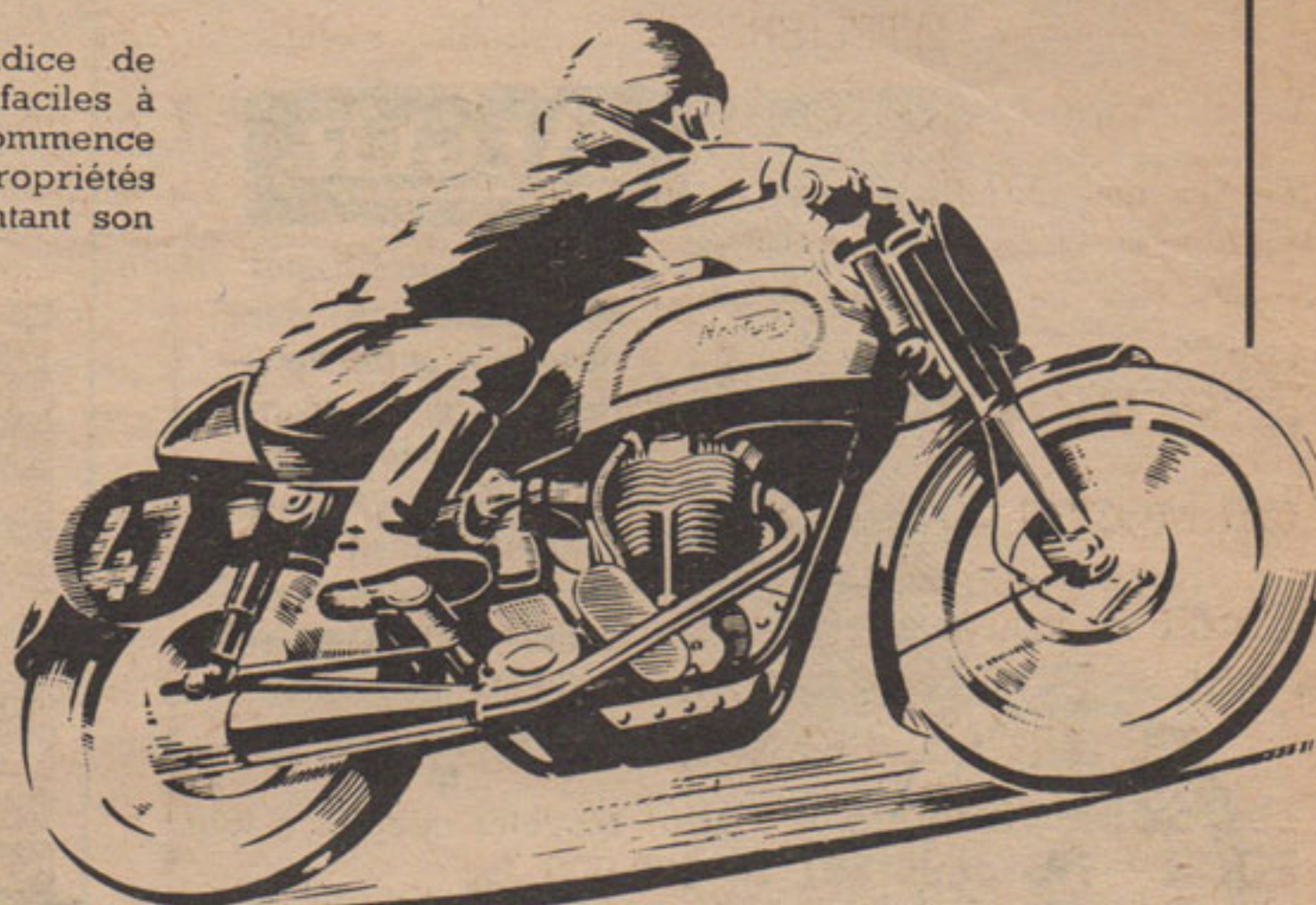
Sa composition absolument nouvelle, son indice de viscosité record y font merveille : départs faciles à froid, lubrification constante dès que le moteur commence à tourner... jusqu'aux régimes les plus élevés, propriétés dispersives laissant le moteur propre, augmentant son rendement et sa durée.

Quel que soit votre moteur,
PROTÉGEZ-LE avec VEEDOL



★
Pour
les moteurs "2 temps"

VEEDOL a mis au point une huile spéciale instantanément miscible à l'essence. Finis le calaminage, le serrage, le gommage des segments, la perle à la bougie.

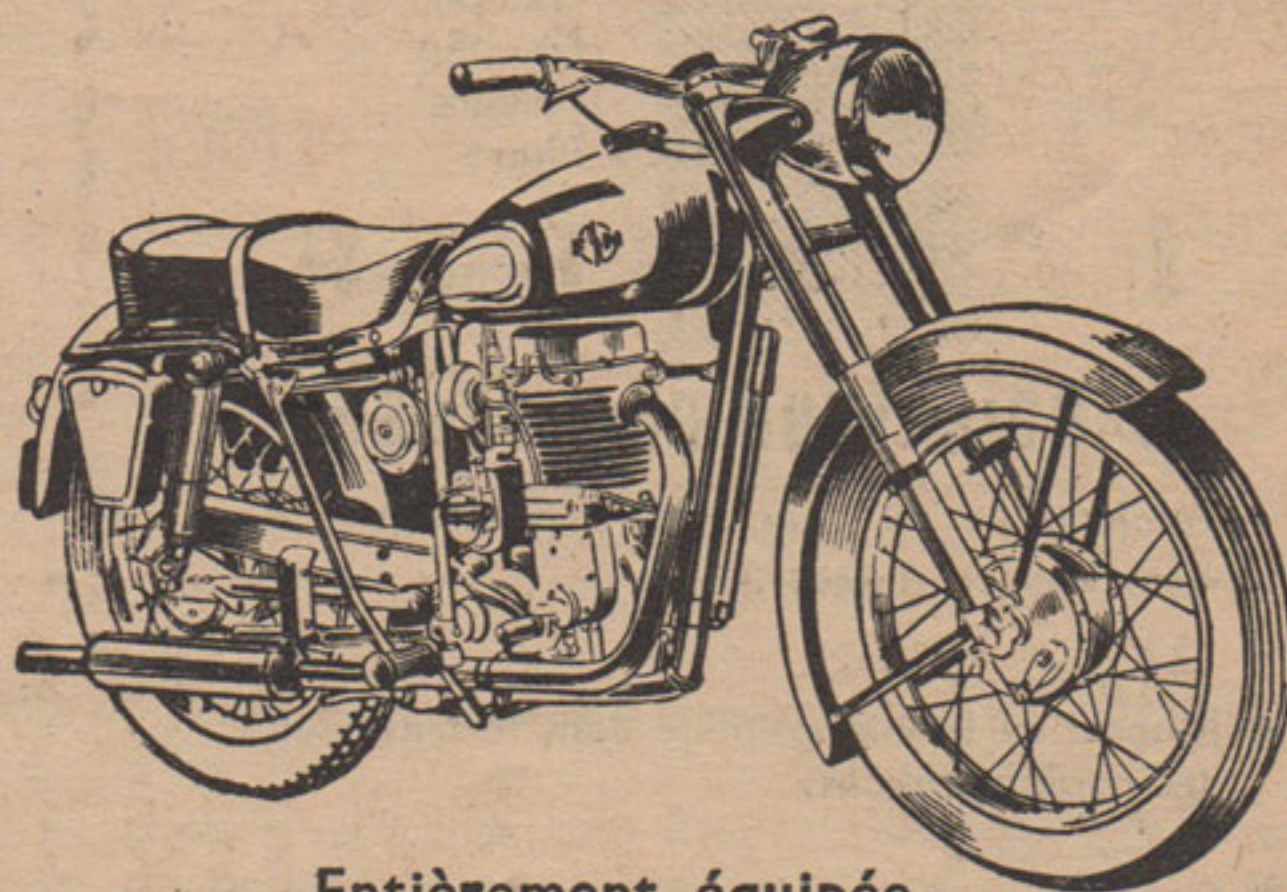


présente... **LA NOUVELLE 250 OHV**
LUXE

**FABRIQUE
NATIONALE
D'ARMES D'HERSTAL**
SUCCURSALE FRANÇAISE
4, RUE PIERRET, NEUILLY-s-Seine
MAillot : 94-27

**LES MOTOS FN
SONT LIVRABLES
IMMÉDIATEMENT**

2 Temps - 175 - 250
4 Temps - 250-350-450



Entièrement équipée
Fourche Télescopique Selle double
Suspension AR oscillante

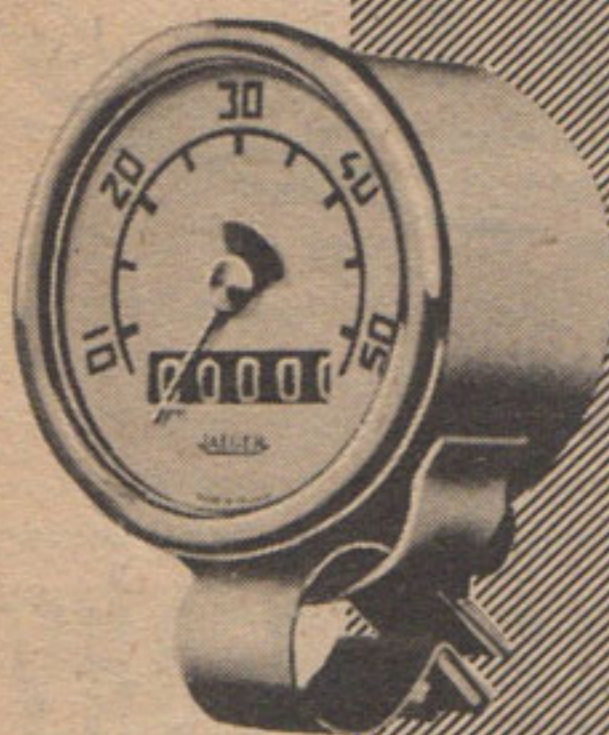
CHAMPIONNAT
d'EUROPE DE MOTO-CROSS
1951 - 1952 1953 - 1954

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

LE NOUVEAU CODE DE LA ROUTE
(ARTICLE 173 - DÉCRET DU 10-7-1954)

a rendu

obligatoire l'indicateur de vitesse



JAEGER

qui applique à toutes ses fabrications les derniers perfectionnements de la technique moderne et les ressources personnelles de sa technique horlogère vous offre un équipement de haute qualité.

Modèles adaptés à tous types de
Motos
Scooters
Véломoteurs
Cyclomoteurs

Cadrans gradués à
50 Km/h. - 80 Km/h.
100 Km/h. - 120 Km/h.
140 Km/h.

Pose facile sur
Guidon
Fourche
Potence
Phare

à votre choix.

L'INDICATEUR DE VITESSE

complété par le "compteur kilométrique" vous apporte 3 sécurités :

- Respect de la vitesse-limite dans la traversée des agglomérations.
- Conduite sans à-coups - Régularité de la moyenne.
- Contrôle de la consommation d'essence. Entretien. Graissage.

JAEGER

2. RUE BAUDIN - LEVALLOIS - PERRET

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



Avec la
"SPÉCIALE 2 TEMPS"

Bret-oil

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

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

la "Spéciale 2 temps" BRET-OIL est-
GRAPHITEE sur demande.

écrivez à :

BRET-OIL

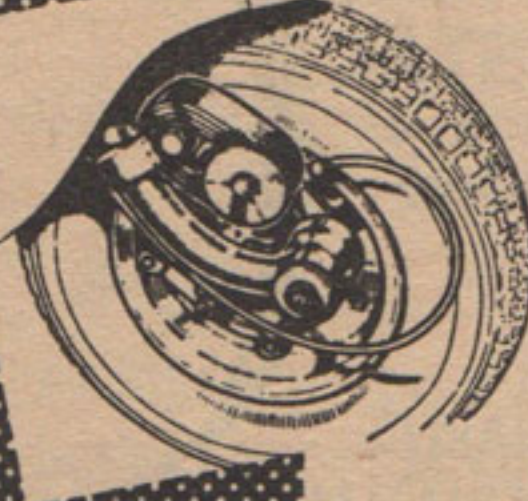
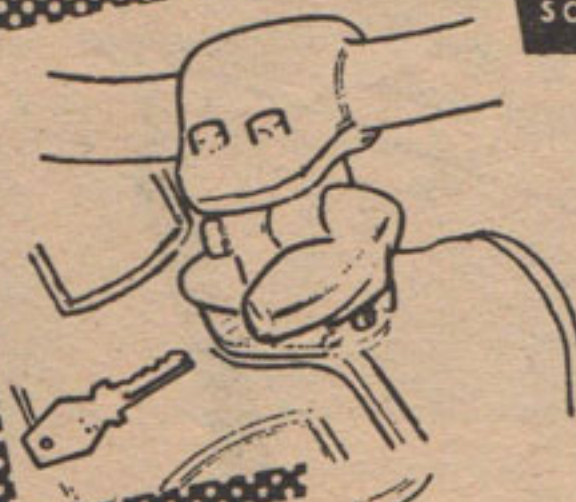
4 R. Jeanne-d'Arc • MIC. 18-30 • Issy-les-Moulineaux (Seine)



Antivol NEIMAN
sur LAMBRETTA
adapt. sur anc. mod.

**ANTIVOL DE DIRECTION
ET
SUSPENSION CAOUTCHOUC**

Auto-progressive, auto-amortie
sans ressort ni amortisseur



**PRINCIPALES RÉFÉRENCES
FRANÇAISES**

MOTOS

Aiglon
Automoto
Bima Peugeot
Gnôme-et-Rhône
Griffon
Météore
Peugeot
Riva-Sport
Trophée de France

SCOOTERS

Lambretta
Mognat-Debon
Motobécane
Peugeot
Terrot
Bernardet
Speed

LES FABRICATIONS

NEIMAN

51, Av. de Neuilly, NEUILLY s/SEINE - Tél. MAI. 64-88

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



Moto La Moto revue

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLIS-
TES 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) —

PAS DE MESURE GENERALE

LA catastrophe du Mans a endeuillé la France entière, a ému le monde entier, et ce n'est qu'avec un certain recul que nous pourrons dégager toutes les conséquences de ce tragique accident, sans précédent dans l'histoire du sport mécanique.

Il était normal que les Pouvoirs Publics se penchent immédiatement sur le problème de la sécurité en course et qu'une décision soit prise. L'opinion publique le réclamait. Les ministres se sont réunis en Conseil de Cabinet, des consultations eurent lieu.

Au moment où nous écrivons ces lignes, aucune décision encore n'a été prise, seules de nouvelles prescriptions concernant l'organisation des courses et la sécurité du public ont été soumises à M. Bourgès-Maunoury, Ministre de l'Intérieur.

Ce dernier, auparavant, avait adressé un télégramme à tous nos Préfets, interdisant l'organisation d'épreuves automobiles et **motocyclistes** où la vitesse était le seul critère de classement.

Cette interdiction est évidemment provisoire, et cette mesure générale a été dictée par les événements.

Mais nous ne pensons pas que raisonnablement on puisse mettre dans le même sac courses pour automobiles et courses pour motocyclettes et ce, pour plusieurs raisons.

Reprenons l'exemple du Mans.

Les voitures les plus rapides dépassaient les 290 kmh. dans la ligne droite des Hunaudières, et lors de l'accrochage qui fut fatal, la vitesse de la Mercedes fut estimée à 250 kmh. environ.

Nos motocyclettes, si rapides soient-elles, n'en sont pas encore là. Les plus rapides machines vendues aux pilotes particuliers frisent les 200 kmh. et seules, quelques 4 cylindres d'usine ont une vitesse supérieure à 230 kmh.

Vu leur poids réduit, les motocyclettes qui quitteraient la route demandent des moyens de protection beaucoup moins importants pour protéger efficacement le public. En général, des bottes de paille, sur plusieurs rangées, tant en profondeur qu'en hauteur suffisent à protéger les endroits névralgiques.

Les réservoirs de carburant dépassant les 30 litres sont rarissimes et la violence d'un incendie possible n'aura rien de comparable avec celui d'une voiture.

En outre, les courses de motos se disputent en général par catégories, réunissant des machines de vitesse sensiblement égales, ce qui réduit les risques d'accrochage, les changements dans la trajectoire des machines demandant sensiblement les mêmes distances.

Dans le cas de courses sur longues distances, où les catégories sont mélangées (Bol d'Or, 24 Heures de Warsage, etc...) il faut reconnaître que les machines en présence sont plutôt des machines de série « gonflées » que de véritables machines de courses. Les allures sont encore plus réduites et la vitesse des plus rapides est d'environ 180 kmh. et les moins vites ne dépassent guère les 100 kmh. Ces 80 kmh. d'écart semblent plus raisonnables que les 130 kmh. que nous pouvions constater au Mans et rendent les dépassements d'autant moins dangereux que l'encombrement d'une motocyclette n'a rien de comparable à celui d'une voiture.

Tout cela, espérons-le, n'échappera pas aux Pouvoirs Publics, et c'est à nos représentants fédéraux de savoir plaider notre cause.



MOTO - REVUE A LA FOIRE DE BORDEAUX

Comme chaque année, une de nos camionnettes exposition s'est rendue à la Foire de Bordeaux, et nous profitons de l'occasion pour remercier tous les motocyclistes du Sud-Ouest qui sont venus aimablement nous voir. Tous les visiteurs purent constater que notre bibliothèque s'est enrichie de nombreux volumes inédits cette année.

Informations

◆ L'ALBATROS EN PRODUCTION

Le scooter « Albatross » de conception purement anglaise qui apparut pour la première fois au Salon d'Earl's Court 1954, est déjà produit en petites séries depuis quelques semaines. Son prix dépasse légèrement les 182 £.

◆ LADEVÈZE

Paul Ladevèze nous signale la réouverture de son magasin, 50, rue Brunel, Paris-17°.

Ce magasin est réservé à l'exposition et la vente exclusive de tous modèles Puch-Paloma, livrables de suite (reprise-crédit). Ce magasin sera illuminé toute la nuit.

◆ BAISSÉ CHEZ JAWA

A l'occasion de la sortie de la 500.000^e machine des usines Jawa de Prague, la marque tchèque a pris une mesure qui sera particulièrement appréciée des éventuels amateurs. Il s'agit en effet d'une baisse sur le prix des 250 et 350 qui sont fixés actuellement à respectivement 219.500 francs (plus taxe locale) et 249.500 (plus taxe locale). Selle double et repose-pieds arrière sont compris dans ces prix.

Si vous lisez attentivement nos pages de publicité, vous aurez déjà lu cette nouvelle dans l'annonce des Ets Poch (M.R. N° 1.243) et vous avez dû noter également la « nouvelle » adresse de cette maison, « nouvelle » adresse due plus simplement à une erreur de composition, car le 127 de l'avenue du Roule (s'il existe) n'a jamais vu d'importateur Jawa, lequel réside toujours au même numéro... avenue de Neuilly

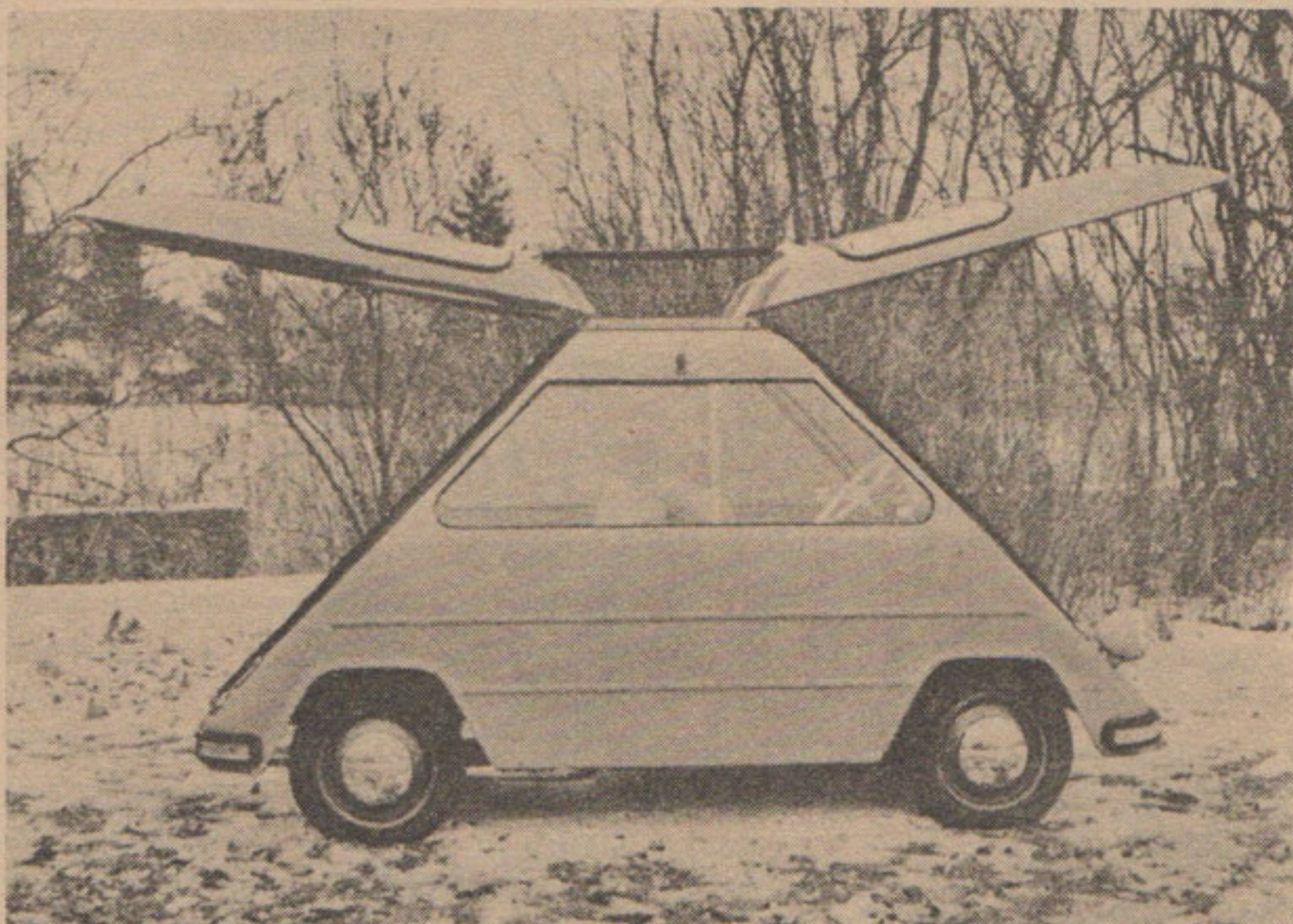
◆ TOUT VIENT A POINT

...A qui sait attendre ! C'est ce que vont penser les amateurs de deux temps qui attendaient la 350 cmc. bicylindre DKW.

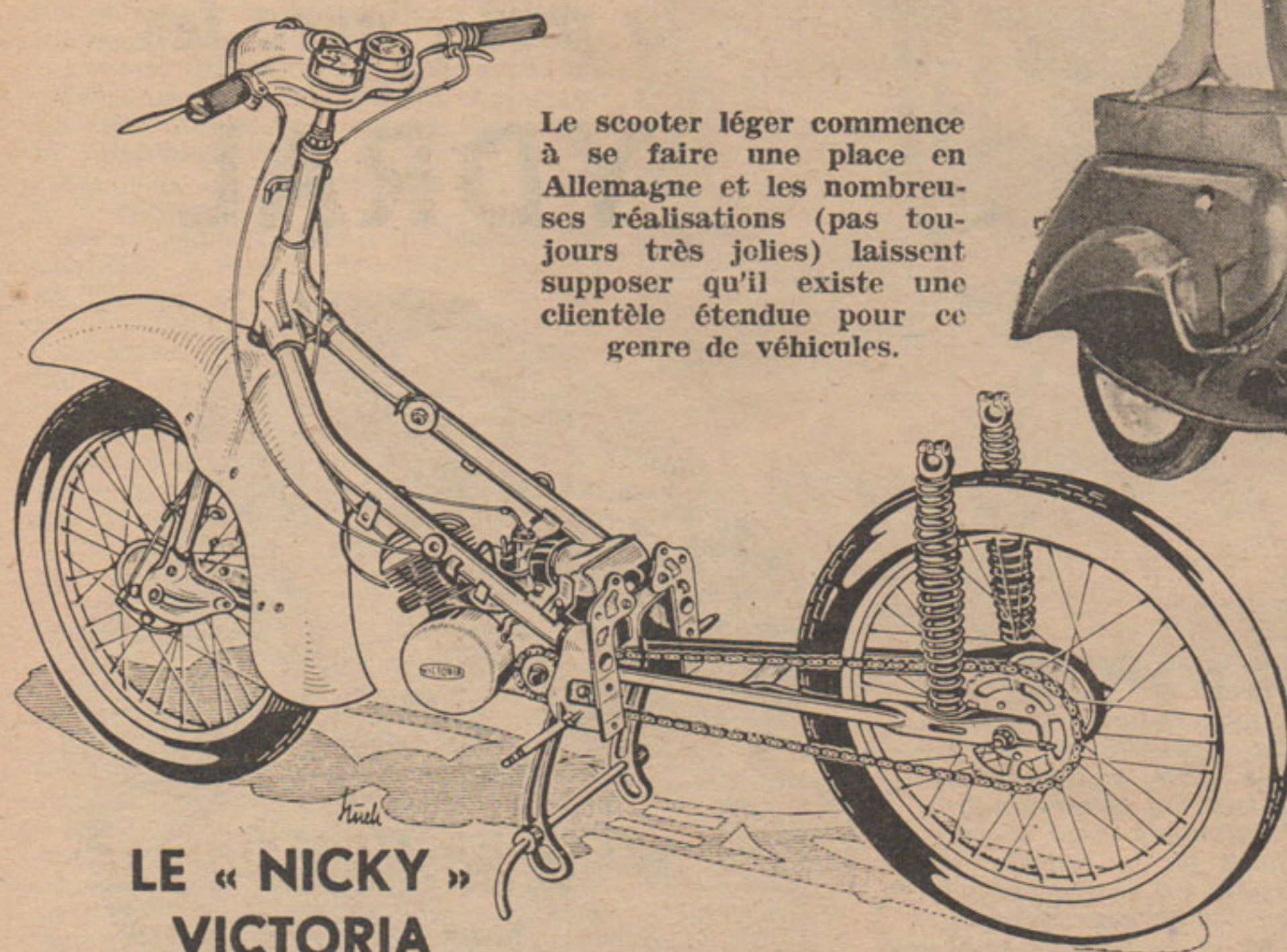
En effet, la première de ces machines vient d'arriver chez l'importateur parisien où l'on pourra dès à présent l'admirer... si elle reste suffisamment de temps en magasin !...

DE L'AVION A LA VOITURETTE

De plus en plus fréquemment, les usines d'aviation se tournent vers la production de petites voitures. Après la SNCAN en France (Inter), Messerschmitt et Heinkel, en Allemagne, voici une nouvelle venue d'outre-Rhin également, produite par Dornier. Baptisée « Delta », la symétrie de ce véhicule est pour le moins curieuse et quant à son élégance... nous préférons ne pas la qualifier.



QUELQUES NOUVEAUX SCOOTERS LÉGERS de 50 cmc.



**LE « NICKY »
VICTORIA**

Le moteur est un monocylindre 2 temps de 47 cmc. développant la puissance de 2,45 CV à 5.800 t.-m. Le moteur forme bloc avec la boîte de vitesses à deux rapports commandés par poignée tournante au guidon.

Transmission finale par chaîne.

Le lancement se fait au moyen d'un levier à main placé à hauteur de la selle.

La suspension est assurée à l'avant par une moderne fourche à balanciers et à l'arrière par un bras oscillant.

On remarque sur les documents que nous reproduisons dans cette page, en plus de la ligne élégante de ce scooter léger, les roues de moyenne dimension chaussées de pneus 20 x 2,25, qui doivent lui donner une grande stabilité et une excellente tenue de route, et le moteur placé à l'avant fort bien exposé pour bénéficier au maximum du courant d'air.

Le Nicky sera livré avec les accessoires suivants : indicateur de vitesse, avertisseur, jauge d'essence électrique et antivol de direction.

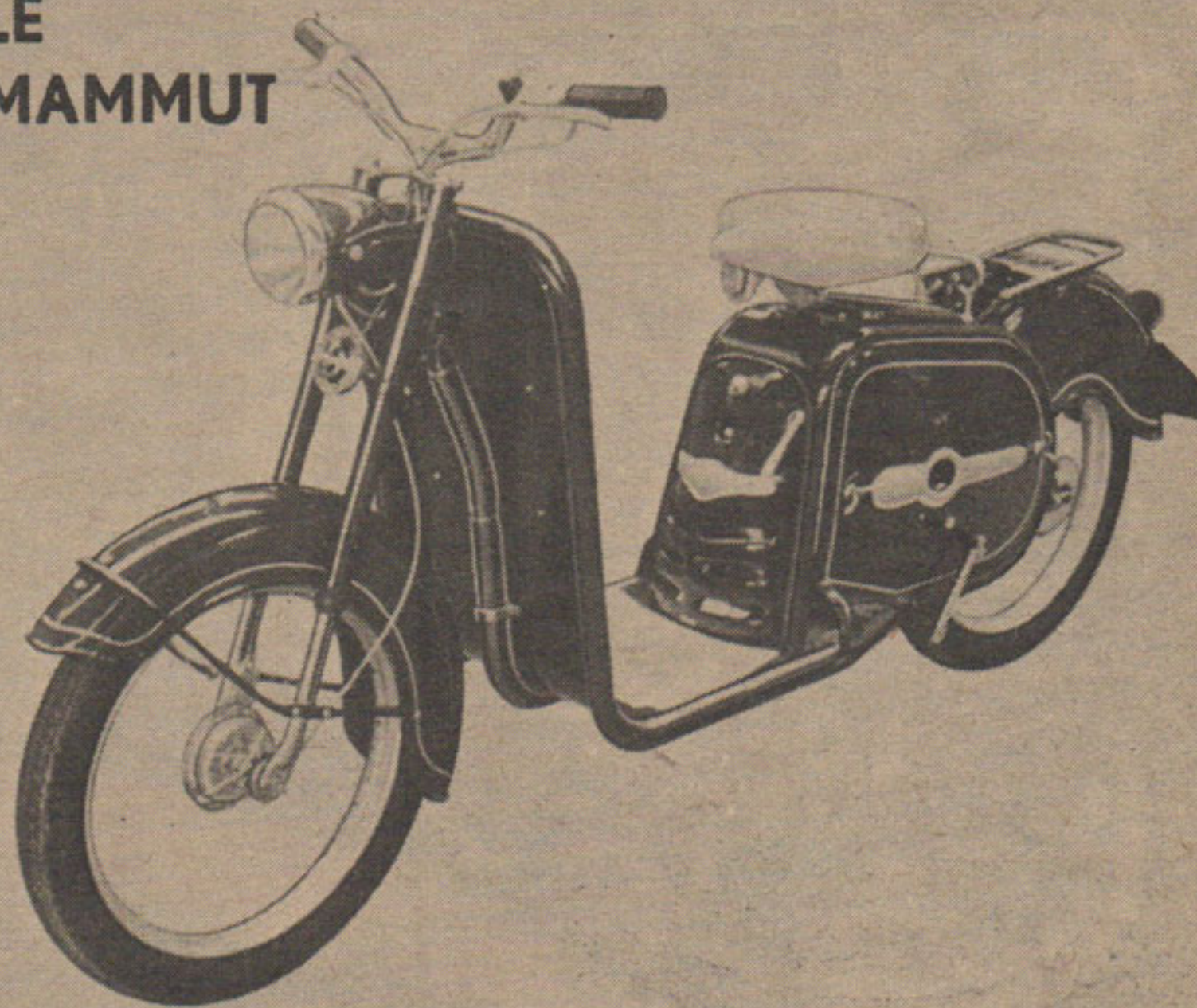
Ci-contre, le MAMMUT. C'est un scooter léger réalisé à Bielefeld (ville qui peut être considéré comme le Saint-Etienne allemand vu le nombre important de cyclomoteurs qu'on y fabrique). Muni du moteur Sachs 47 cmc. à 2 vitesses, le Mammut semble indiqué comme véhicule urbain... en solo évidemment.

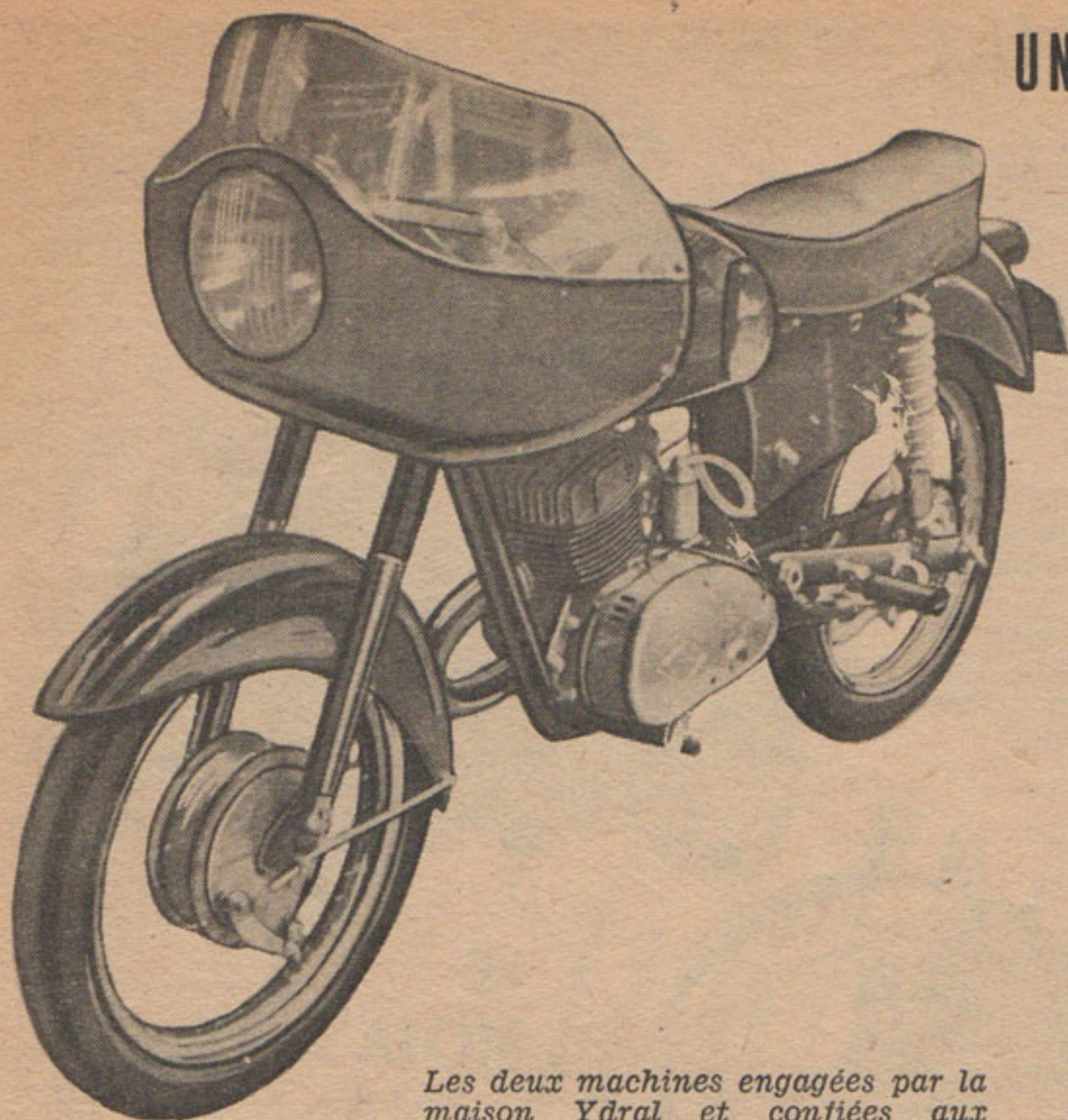


**LE
MOTA**

Ci-dessus, voici le « Mota » de la firme Metzger et Schlegel. Ce scooter dispose d'une selle double. Le réservoir, placé à l'avant, contient 5,2 l. dont la réserve. Le cadre est monotube (suspension oscillante à l'avant et à l'arrière, utilisant des éléments de caoutchouc). Le moteur, refroidi par turbine, est à trois vitesses. Il peut être au choix un 50 ou un 100 cmc. Poids : 75 kgs.

**LE
MAMMUT**



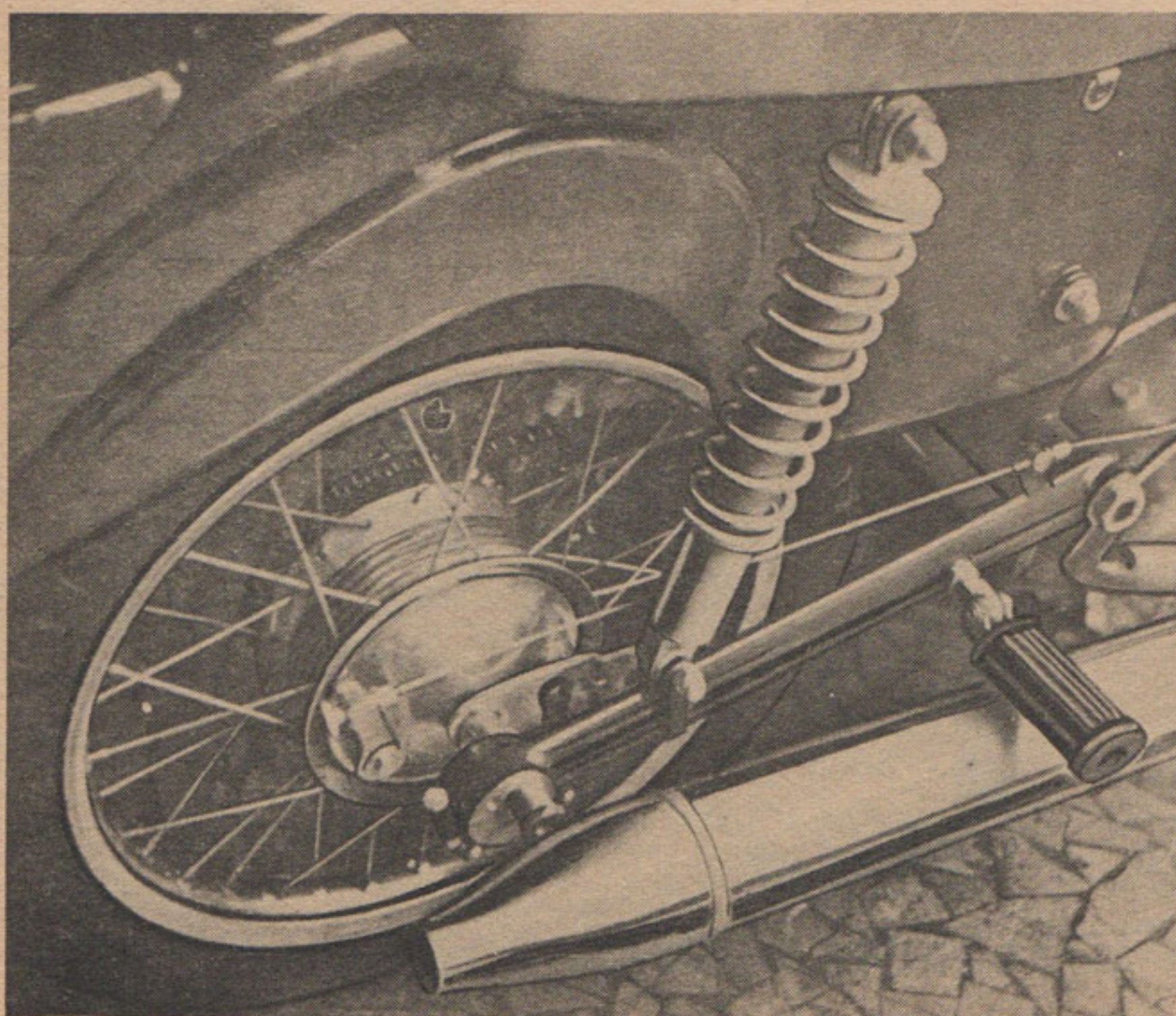
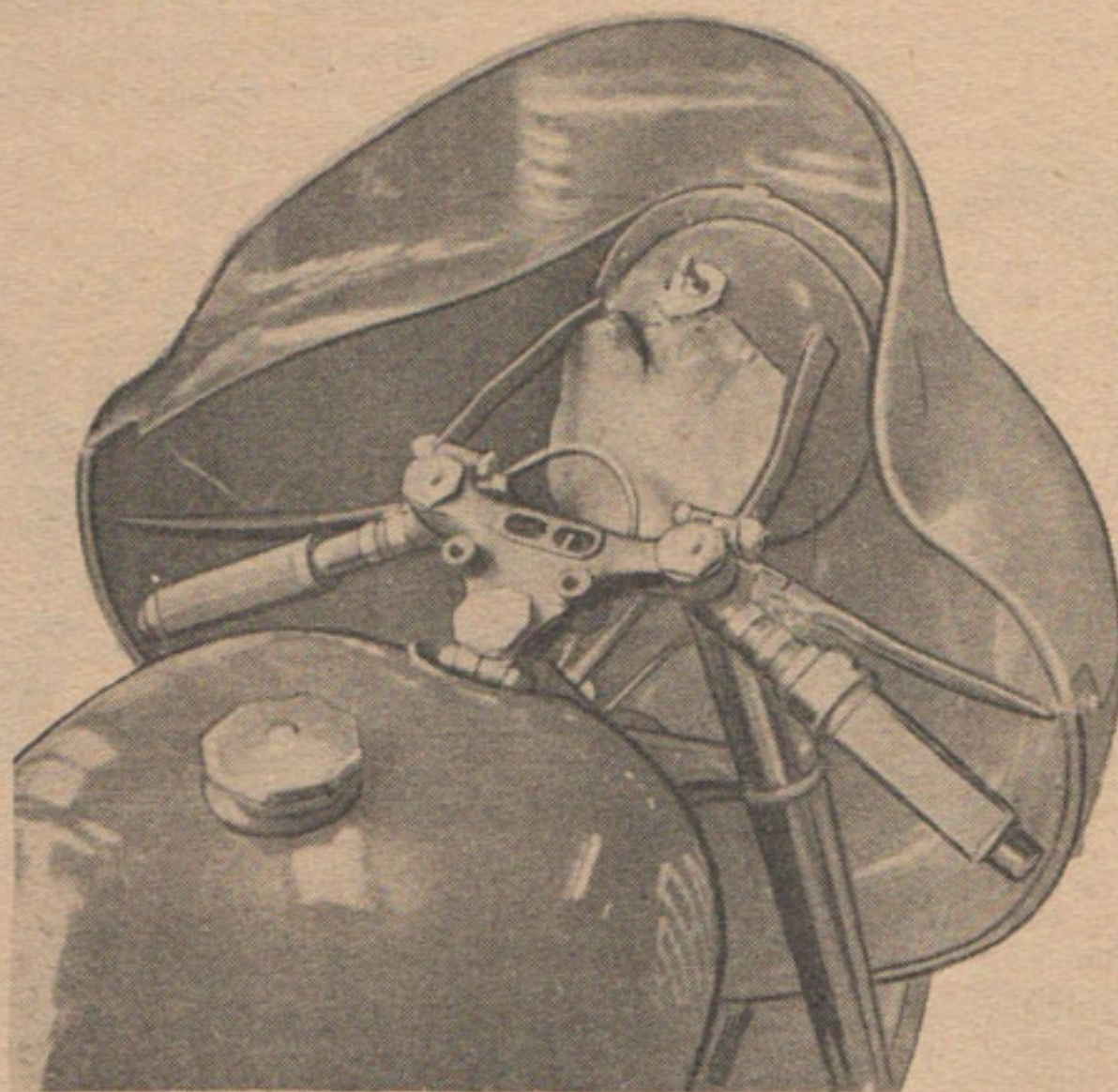


UNE EXPERIENCE INTERESSANTE :

*Le moteur de série sur
la piste, avec les*

YDRAL

Les deux machines engagées par la maison Ydral et confiées aux pilotes Agache-Dagan et Tiers-Guignabodet sont très proches des machines de série et constituent en fait des modèles commercialisables immédiatement. Seul le carénage du haut de la fourche (ci-contre à droite) est réalisé spécialement pour cette épreuve. La transformation de la suspension arrière par des éléments séparés (ci-dessous) est souhaitable, mais non obligatoire.



**"Bol
d'Or"**

Comme chaque année, la maison Ydral participe officiellement au Bol d'Or et il faut reconnaître le mérite de cette marque qui prouve ainsi la qualité de sa fabrication.

Les enseignements tirés de cette dure épreuve sont mis à profit pour l'établissement des moteurs de série, et ceux-ci sont maintenant arrivés à un développement tel que la marque envisage de participer cette année à la célèbre course des vingt quatre heures avec des moteurs strictement de série.

La démonstration effectuée n'en sera que plus probante étant donné que chaque possesseur d'une machine équipée d'un moteur identique pourrait avec très peu de préparation arriver au même résultat !

Le moteur choisi est le nouveau 175 simple échappement et balayage Schnurle, déjà très répandu. Pour se rapprocher des conditions de fonctionnement de ce moteur sur les machines de série, un cadre de série était préférable.

Pour différentes raisons, le cadre choisi fut celui fabriqué par A.G.F., mais cette année la maison Ydral participe au Bol d'Or tout à fait indépendamment de la marque de Colombes.

Peu de modifications furent apportées au cadre, celui-ci étant seulement différent de ceux exposés au Salon par le remplacement du gros tube supérieur sous le réservoir, par un autre plus classique.

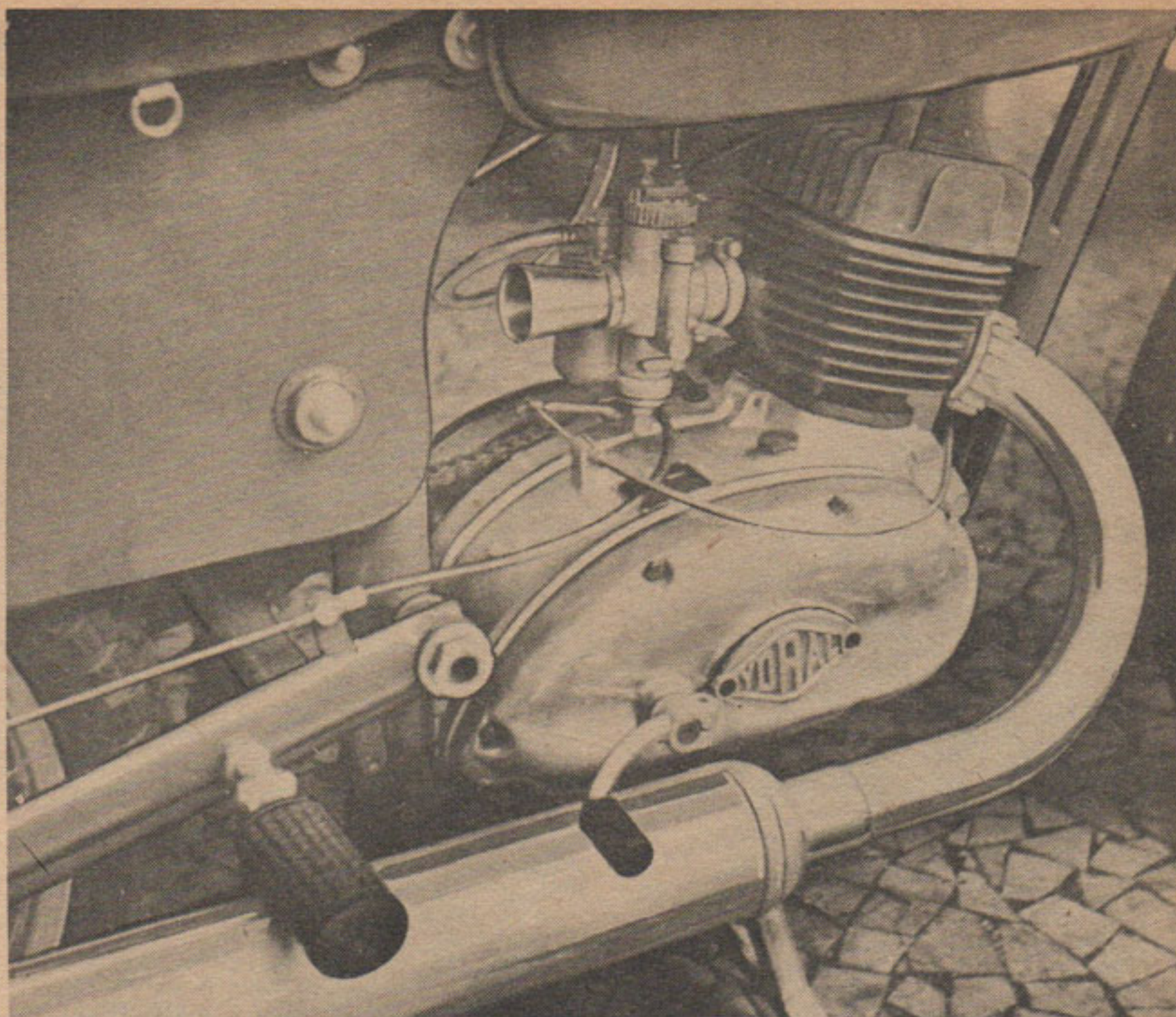
La suspension arrière fut légèrement modifiée à cause des inégalités du revêtement de Montlhéry. Deux éléments amortisseurs garnis de ressorts extérieurs remplacent le bloc caoutchouc monté d'origine par A.G.F.

L'extrémité supérieure de ces éléments est fixée à la coque en alliage coulé au moyen d'une longue tige qui traverse les deux parois et sur laquelle des entretoises sont enfilées pour permettre un serrage correct de l'ensemble.

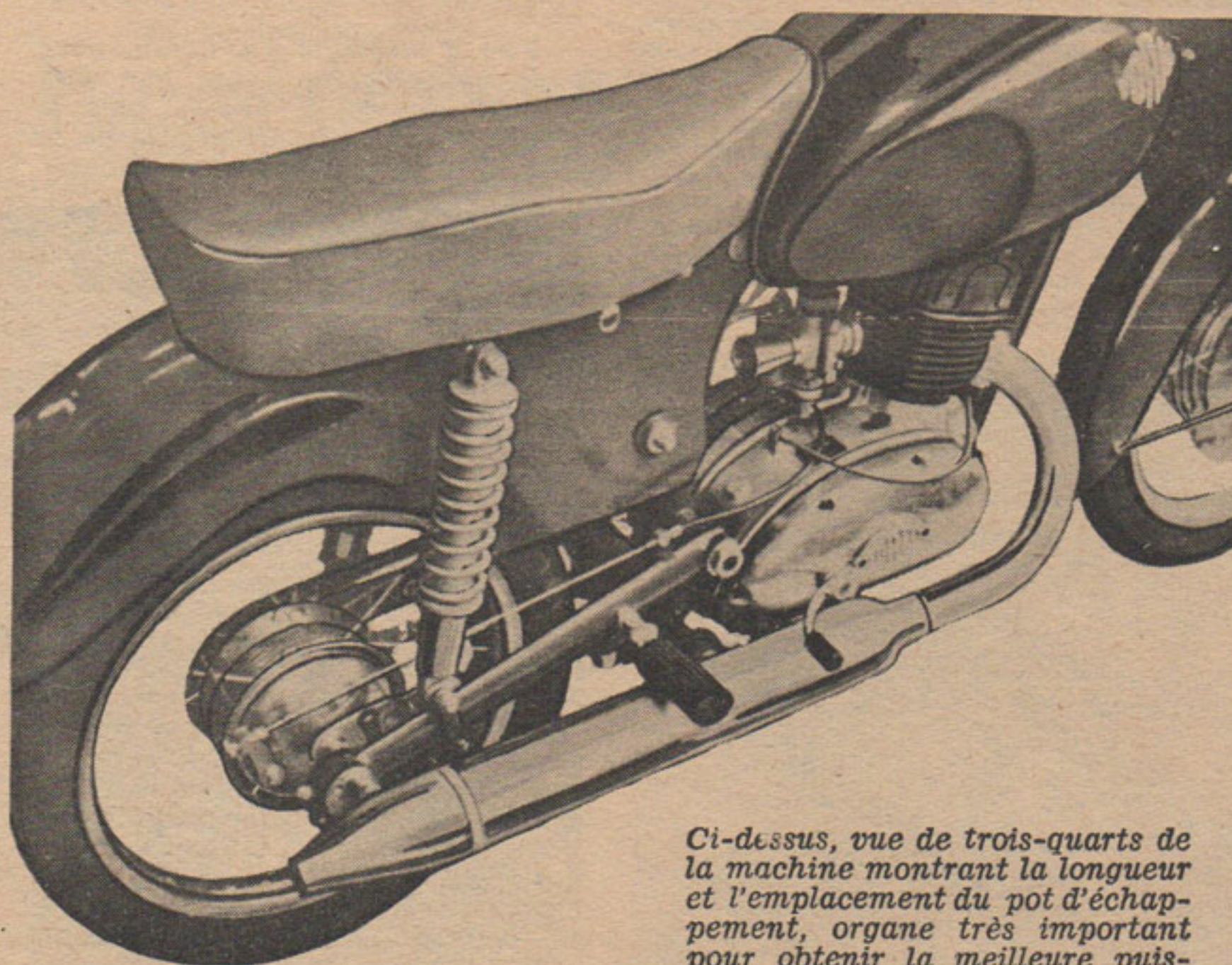
La petite selle double d'origine et le réservoir de 22 litres ont été conservés. Le guidon est réduit à deux morceaux de tube, soudés sur le haut des bras de fourche et toute la partie avant, y compris le phare, est englobée dans un carénage semi-sphérique qui avait déjà été employé l'an passé.

Les moteurs, qui dans le cas présent sont pour la marque les organes les plus intéressants, sont directement pris dans la série, d'une construction très récente et sans autre rodage que celui effectué sur le banc d'essais.

Le volant magnétique est un Safi « T 40 » à 4 pôles et qui doit fournir directement l'éclairage pour les heures de nuit.



Ci-dessus, le moteur 175 strictement de série qui sera utilisé pour cette épreuve de 24 h. Le sélecteur a été raccourci et retourné. Le carburateur est un Dell'Orto de 24 mm de passage. Puissance : 12 CV. à 6.000 t.-m. environ.



Ci-dessus, vue de trois-quarts de la machine montrant la longueur et l'emplacement du pot d'échappement, organe très important pour obtenir la meilleure puissance de ce moteur.

Le carburateur est un Dell'Orto de 24 mm de passage, qui d'ailleurs convient très bien pour une utilisation normale du 175 Ydral.

Ces deux « accessoires » sont également parfaitement de série et peuvent être montés par n'importe quel constructeur. Enfin, dernier facteur de l'utilisation correcte du moteur, le système d'échappement est constitué par un tube très court de fort diamètre, terminé par un long silencieux très efficace.

Seul sacrifice à la compétition, le sélecteur est très court et la branche unique est dirigée vers l'arrière pour être à distance convenable du repose-pied.

L'utilisation de roues de 17 pouces (montées avec des jantes alliage léger Reinhard et Chapuiset) conduit à l'emploi d'un rapport final obtenu par un pignon de 18 dents en sortie de boîte et un autre de 43 dents à la roue arrière permettant une vitesse de 22 kmh. pour 1.000 tours-moteur environ.

Comme la puissance maximum du moteur se situe aux alentours de 6.000 t.-m., la vitesse maximum devrait être de 132 kmh. (théoriquement). Cette vitesse appréciable, jointe à la robustesse bien connue de ces moteurs devrait conduire à une démonstration très probante d'une machine « immédiatement vendable » à chacun et qui sera suivie avec tout autant d'intérêt que les prototypes spéciaux établis uniquement en fonction de l'épreuve, sans possibilité de commercialisation, même lointaine.

J. H.



UN ESSAI DE SURVETEMENT PROTECTEUR LE LOHDI

L'IDEE DU FABRICANT

CET ENSEMBLE DEUX PIECES, REALISE EN COLLABORATION AVEC DE NOMBREUX MOTOCYCLISTES, PERMET D'OBTENIR :

- UNE ETANCHEITE ABSOLUE.
- UNE PROTECTION EFFICACE CONTRE LE FROID.
- UNE LEGERETE PERMETTANT L'UTILISATION, MEME PAR BEAU TEMPS.

— LA VESTE : LE COL EST PRIS PAR LA FERMETURE GENERALE, ET PEUT ETRE SOIT RABATTU, SOIT HERMETIQUEMENT FERME JUSQU'AU MENTON. IL A ETE ETUDIE SPECIALEMENT POUR LE PORT DU CASQUE, QUI SE FIXE SUR LE COL, EVITANT TOUTES INFILTRATIONS.

— LA FERMETURE DOUBLE CURSEUR PERMET TOUS LES MOUVEMENTS.

— UNE SEULE POCHE ETANCHE EST PREVUE, L'ACCES AUX POCHE HABITUELLES ETANT FACILITE PAR LES FERMETURES A GLISSIERE.

— LE PANTALON EST EQUIPE DE DEUX LONGUES FERMETURES A GLISSIERE DOUBLE CURSEUR DETACHABLES, EVITANT DE LE PASSER PAR LES PIEDS.

LE TISSU UTILISE EST RIGOREUSEMENT IMPERMEABLE.

L'ETANCHEITE TOTALE EST ASSUREE PAR UN PROCEDE PARTICULIER, ET PAR LE COLLAGES DE BANDES DE PLASTYLON SOUS LES COUTURES.

CET ENCOLLAGE RESISTE A LA CHALEUR, A L'HUMIDITE, ET AUX ACIDES.

LES SURVETEMENTS « LOHDI » SONT CONFECTIONNES DANS DES ATELIERS MODERNES, ET SPECIALISES PLUSIEURS FOIS CONTROLES AVANT LA VENTE, ILS SONT VENDUS AVEC CERTIFICAT DE GARANTIE, COUVRANT TOUS LES RISQUES.

Encore un essai de vêtement motocycliste ? Mais oui, et c'est bien heureux ainsi.

Il n'y a pas si longtemps — 3 ans à peine — lors de notre premier essai de survêtement spécialement conçu pour motocycliste, nous déplorions amèrement le retard français dans ce domaine. Mais depuis la vogue croissante du 2 roues, le développement du scooter et du cyclomoteur, les exigences des usagers ont agi de telle sorte que ce retard semble bien comblé. Aujourd'hui, on trouve sur le marché aussi bien la combinaison (celle qui s'enfile et celle qui s'endosse), que le manteau transformable ou le deux pièces. Evidemment, toutes les possibilités des nouveaux matériaux synthétiques sont de plus en plus exploitées.

× × ×

C'est aujourd'hui le 2 pièces Lohdi que nous avons soumis à notre « banc d'essais » : Nous vous décrivons ci-dessous les résultats obtenus.

Le créateur, Mr Martin, est un ancien motocycliste, qui a essayé, pour son usage personnel, de confectionner un survêtement, évidemment imperméable, mais qui devait être en même temps léger et facilement transportable. Il s'est orienté vers le deux pièces, dont la veste pourrait aussi bien servir en « civil » qu'en moto.

Fort satisfait de son œuvre (ma foi, avec juste raison), il décida par la suite de commercialiser sa réalisation, et après un an d'essais, commença son activité de confectionneur en mars 1954, à Grenoble. Puis trouvant son usine trop petite, il se déplaça à Fontaine, dans l'Isère. Il ne fabrique actuellement que ce deux pièces que nous présentons, et une combinaison.

LE MATERIAU

Sur une toile coton, est coulé à chaud du plastylon 200 qui, d'ailleurs, épouse étroitement la trame, ce qui donne un aspect agréable au tissu. On obtient de la sorte un matériau léger, qui ne pèse que 200 gr. pour 1,40 m².

Disons de suite que 2 couleurs sont offertes aux clients : le noir et le bleu RAF, les autres couleurs, imprégnées, risquant de dénaturer quelque peu le plastylon et de lui faire perdre ses qualités.

× × ×

Evidemment, nous avons soumis ce matériau à de nombreux essais, et dans l'ensemble, il s'en est fort bien tiré.

— A L'EAU : imperméabilité totale évidemment. Séchage très rapide.

— A L'ACIDE SULFURIQUE : la trame

en coton disparaît. Ne reste que le plastylon dont l'amorce de déchirure est assez dure. Alors que le bleu RAF se décolore et tourne au bleu-gris-vert, le noir ne bouge pas.

Donc, en cas de projection d'eau acidulée de la batterie, rien à craindre du point de vue du matériau, mais risque la décoloration du bleu RAF.

— A LA SOUDE : on constate seulement un léger durcissement.

— A LA CHALEUR : une grosse chaleur entraîne la fusion du plastylon : donc autant ne pas appliquer le vêtement contre une cigarette incandescente ou les tubes d'échappement. A la flamme, le matériau brûle.

— ESSENCE-HUILE : rien à signaler. On peut donc se servir de l'essence pour nettoyer le vêtement si celui-ci a été souillé par du cambouis ou de la peinture. Mais il faudra bien frotter pour faire disparaître les traces des creux de la trame.

— NETTOYAGE : la boue et la poussière s'enlèvent avec un chiffon ou une éponge mouillée, soit avec une brosse (eau savonneuse si nécessaire).

— DECHIRURE et USURE : la déchirure amorcée, la résistance est celle de la toile en coton. Un frottement énergique contre un pavé en grès provoque évidemment un accroc. Mais rappelons-nous qu'il s'agit d'un vêtement léger, qui n'est pas prévu pour le même usage qu'une « Maccombynn » par exemple.

Néanmoins, nous devons ajouter qu'un de nos lecteurs lyonnais, Mr Oliviero, fit, à la suite d'un dérapage sur verglas, une chute à 80 kmh., sans que son Lohdi en porte la trace.



LA COUPE

Disons tout de suite que toute les coutures sont encollées intérieurement avec le même matériau, à l'aide d'une colle spéciale au caoutchouc chloré. Ceci empêche toute infiltration d'eau par capillarité, ce que j'ai pu amplement constater un certain jeudi 9 juin, où il pleuvait à seaux dans la région parisienne.

LA VESTE

La veste se ferme à l'aide d'une fermeture à glissière à double curseur, le deuxième curseur permettant d'ouvrir les pans du bas quand on le désire. Une ceinture (peut-être un peu étroite) permet d'ajuster la veste à la taille.

Il faut signaler un col d'une conception particulière, montant très haut (au niveau du nez). Et comme le matériau est très souple, on enfle le casque par-dessus : par ce moyen, le col ne fait plus entonnoir, l'eau de pluie glisse du casque directement sur les épaules, sans pouvoir pénétrer dans le blouson.

Vue d'ensemble du Lohdi, avec le col rabattu, mais que l'on peut fermer et glisser sous le casque. Sous la fermeture de la veste, on voit le plastron.



Pour éviter toute infiltration d'eau par la fermeture à glissières, sur le modèle que j'avais à l'essai, on ouvre un plastron intérieur qui va du col au bas du blouson. Sur les nouveaux modèles, ce plastron est supprimé et le montage de la fermeture se fait sur soufflet.

Pour éviter tout courant d'air dans les manches, courant d'air qui remonte jusqu'au dos, les poignets sont serrés par de larges élastiques.

Enfin, côté droit, on trouve une poche également munie d'une fermeture à glissière et recouverte par un rabat.

LE PANTALON

Afin que l'on n'ait pas à l'enfiler, ce pantalon est fabriqué selon une conception qui dérive de celle adoptée pour ses combinaisons par un façonnier bien connu.

Deux longues fermetures, encore à 2 curseurs chacune, vont de la taille au bas des jambes et sont protégées par d'assez larges rabats qui se fixent en haut par des boutons-pression. Tout le long de la ceinture, on trouve un large caoutchouc cousu à l'intérieur du pantalon ; celui du pan arrière se prolonge de part et d'autre et se termine par une boucle.

Pour mettre ce pantalon, on commence donc par agraffer cette boucle, à laquelle on fixe un crochet solidaire du pan avant du pantalon, puis on ferme les deux glissières et on rabat les pans de protection.

Ce pantalon descend très bas, couvrant largement les chevilles et les pieds en position verticale, mais se retroussant évidemment un peu quand on est assis sur une moto.

Aucune poche n'étant prévue sur le pantalon, les deuxièmes curseurs permettent d'avoir accès par le haut aux poches du veston et du pantalon sans que l'on soit obligé d'ouvrir une jambe du survetement depuis le bas.

LES GUETRES

Pour empêcher l'eau glissant sur le pantalon de pénétrer dans les chaussures quand on est assis sur la moto, par temps de pluie, des guêtres en plastylon plus robuste (« Plastylon 500 »), de teinte marron, se fixent par 2 agrafes et couvrent bien tout le pied.

La fermeture du pantalon, qui peut s'ouvrir par le haut, est protégée par un rabat. Les guêtres et leur agrafage.



NOS ESSAIS

J'ai porté ce vêtement durant trois semaines, par tous les temps, et, en particulier, ce certain jeudi où il pleuvait tant. Je dois constater que son imperméabilité est parfaite, et je n'ai noté aucune infiltration d'eau, ni par les coutures encollées, ni par les fermetures à glissières protégées, ni même dans la poche.

Imperméable et bien fermé, l'ensemble ne laisse en aucune façon le vent s'infiltrer.

Agréable à porter, car très léger (pour la petite taille, la veste pèse 770 gr., le pantalon 660 et les 2 guêtres 245 gr.), l'ensemble une fois plié prend une place très minime.

Si, évidemment, un deux pièces n'offre pas tous les avantages d'une combinaison, par contre, il permet de porter la veste seule. Et celle-ci, assez élégante, fait alors office d'anorak.

× × ×

Voici en outre l'opinion de notre lecteur lyonnais, Mr Oliviero, que j'ai déjà cité :



« ...Vite mis ou démis, léger, agréable à porter. Efficacité dans l'imperméabilité. Se roule et se compresse aisément, d'où faible encombrement dans les sacs ».

Pourvue d'une certaine élégance, la veste se porte en ville, aussi bien qu'un anorak.

De même, l'ingénieux système d'agrafe de la ceinture, combiné aux fermetures coulissantes, permet du pantalon une utilisation peu commune... ».

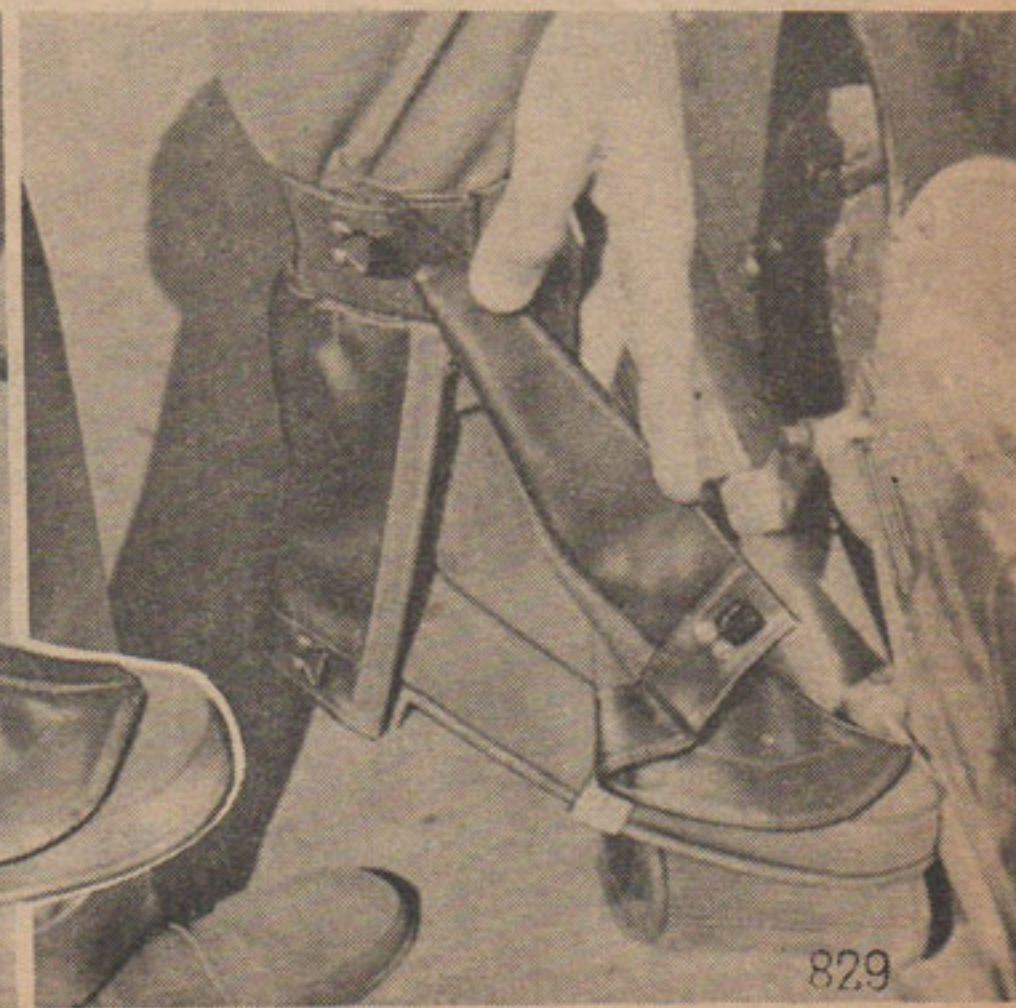
CONDITIONS DE VENTE

Le modèle se fait en 2 couleurs (bleu RAF ou noir piqué vert) et 3 tailles : 7, 8 et 9. Mais pour des dimensions spéciales, on peut le faire faire sur mesure pour le même tarif dans les 24 heures.

La garantie est totale. En cas de déchirure, si la réparation est visible, elle est par contre parfaitement étanche.

Quant au prix de vente, il se situe entre 7 et 8.000 fr. pour l'ensemble. C'est là un beau résultat quand on considère la qualité du Lohdi.

J. B.



NEWS COCKTAIL

ENCORE UN DISTRIBUTEUR ROTATIF

Le Tourist Trophy est une occasion merveilleuse pour tous les constructeurs et metteurs au point britanniques d'affirmer l'excellence de leur travail. Aussi, voit-on nombre de machines spéciales et de prototypes à côté d'ex-machines ayant appartenu à des coureurs célèbres et des « replicas », amoureusement entretenues et périodiquement rajeunies, de modèles victorieux entre 1930 et 1939.

Parmi les spécialistes des prototypes, John Anelay, en plus de ses nombreux deux temps, toujours différents chaque année, présente cette fois un quatre temps à distributeur rotatif.

Cet intéressant moteur, dont la plupart des particularités font l'objet de nouveaux brevets, est le résultat des travaux de H. Mc Millan, un ingénieur qui fut attaché à la Bristol Aeroplane Company, avant de passer à l'Avro Canada, autre usine d'aviation.

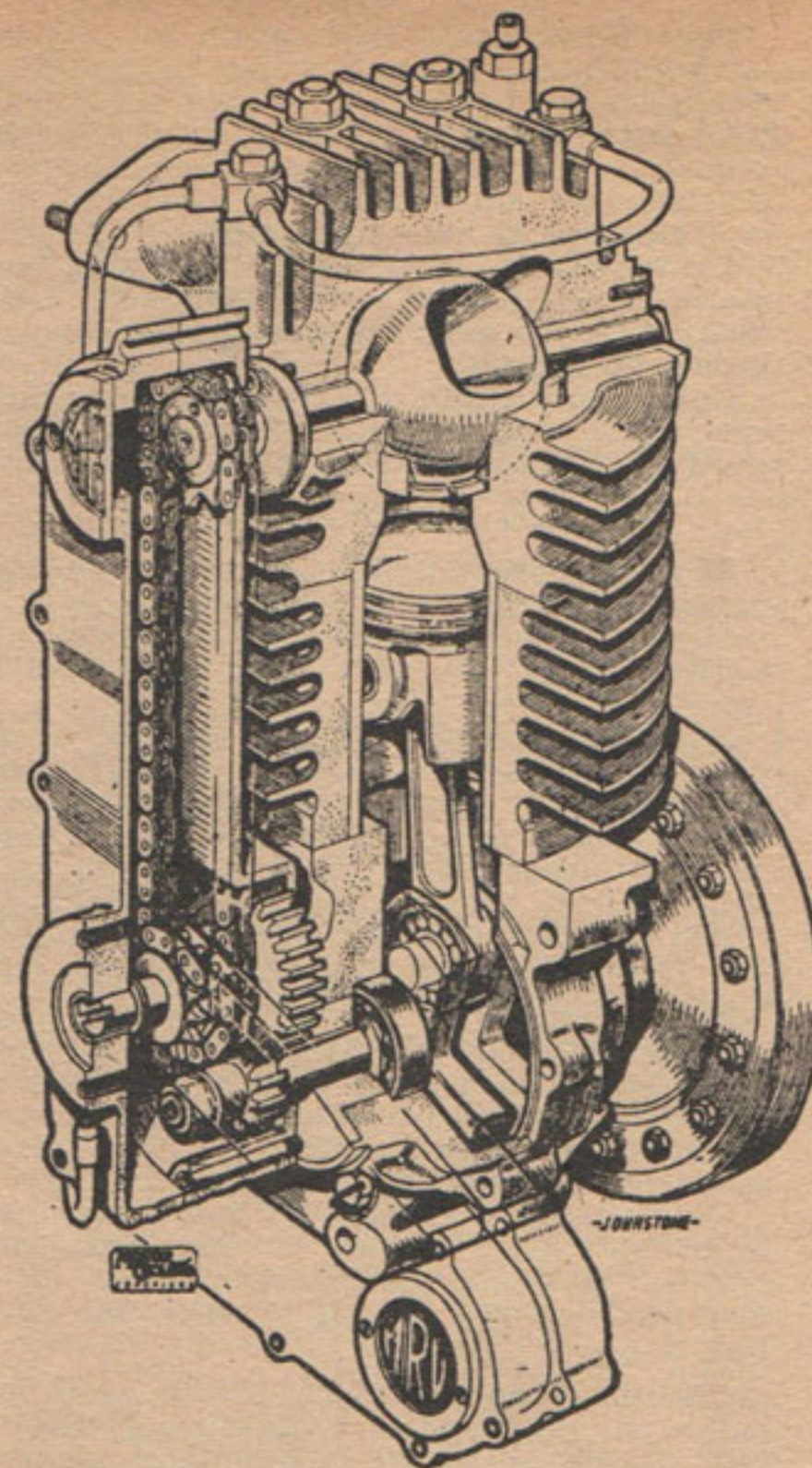
Il s'agit d'un 125 (54 d'alésage pour 54 de course) avec cylindre et culasse en alliage léger. Le cylindre est chemisé acier, tandis que la culasse se sépare en deux parties, pour loger le distributeur.

Le distributeur est sphérique, et supporté par deux axes de fort diamètre. Evidemment, ce rotor sphérique est percé d'une lumière appropriée et tourne à demi-vitesse du vilebrequin, un pignon réducteur porte à cet effet un pignon de chaîne sur son axe, et la chaîne entraîne à son tour l'axe du distributeur. Deux paliers en bronze phosphoreux, graissés sous pression, supportent l'axe du rotor. Jusqu'à présent, ce moteur n'a rien d'exceptionnel, si ce n'est la forme sphérique du rotor.

Le point critique dans la réalisation d'un distributeur rotatif réside dans le jeu nécessaire entre rotor et culasse, jeu qui s'avère en général nuisible au moment de l'explosion.

Mc Millan pense surmonter cet obstacle en interposant un anneau-segment entre culasse et rotor, à l'extrémité

Ci-contre, le 125 Anelay à distributeur rotatif. Le boisseau tournant est en forme de sphère, et entraîné par chaîne à demi-vitesse.



inférieure de celui-ci. Ce segment de forme spéciale, dont l'intérieur épouse la forme sphérique du rotor, procure l'étanchéité nécessaire dans chaque sens, sans freiner trop le rotor au moment de l'explosion. Le reste du moteur est parfaitement conventionnel, seul le graissage est opéré par un système à huile perdue. L'alimentation en est assurée par une pompe Pilgrim entraînée par l'arbre du pignon réducteur.

Est-ce enfin la solution tant cherchée du moteur sans soupapes ?

RESURRECTION DU 3 ROUES ?

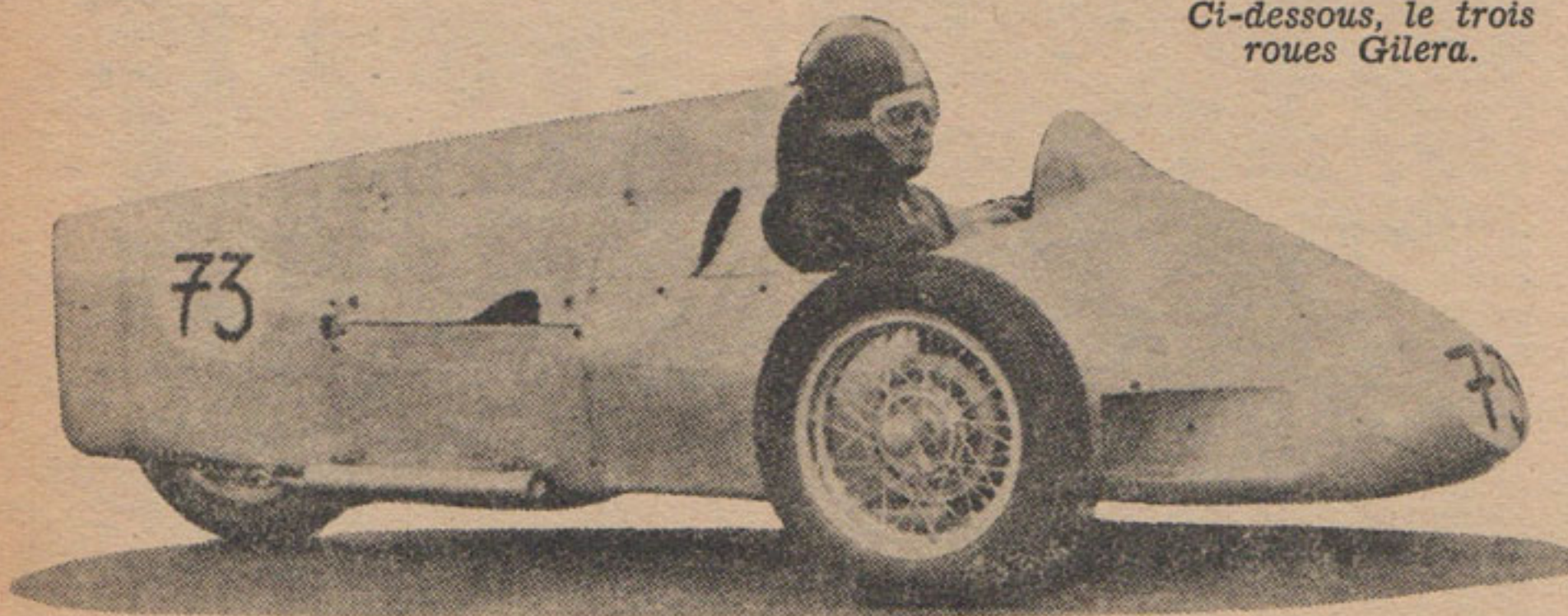
A la suite du circuit de Regensdorf, en Suisse, dont on lira par ailleurs le compte-rendu, notre correspondant en Suisse nous a envoyé l'information suivante :

« Lors du circuit de Regensdorf, un différend s'est élevé entre les coureurs de side-cars et les organisateurs. En effet, ces derniers ont accepté l'engagement du coureur suisse Keller qui se présentait avec un cyclecar de sa construction. Deux jours avant l'épreuve, certains coureurs ont appris cet engagement et ont signalé aux organisateurs, par lettre chargée, que si ce véhicule courait avec les side-cars, ils se retireraient de la compétition. Aucune réponse ne leur étant parvenue et l'organisation maintenant sa position, les équipes Strub-Kohler, Haldemann-Laderach et Camathias-Bula refusèrent de prendre le

départ. En effet, actuellement le coureur Strub cherche à ce que la F.I.M. crée une classe séparée pour les cyclecars et il est soutenu dans cette idée par les grands de la catégorie side-car, soit Oliver, Noll, Haldemann, etc... dont il a la signature sur une lettre adressée à la F.I.M. Tous ces coureurs estiment que les cyclecars entraînent des dangers supplémentaires et inutiles vu leur largeur et leur conduite différente, ainsi que les risques qu'il y a lors des départs où les engins incriminés partent moteur en marche contrairement aux autres trois-roues ».

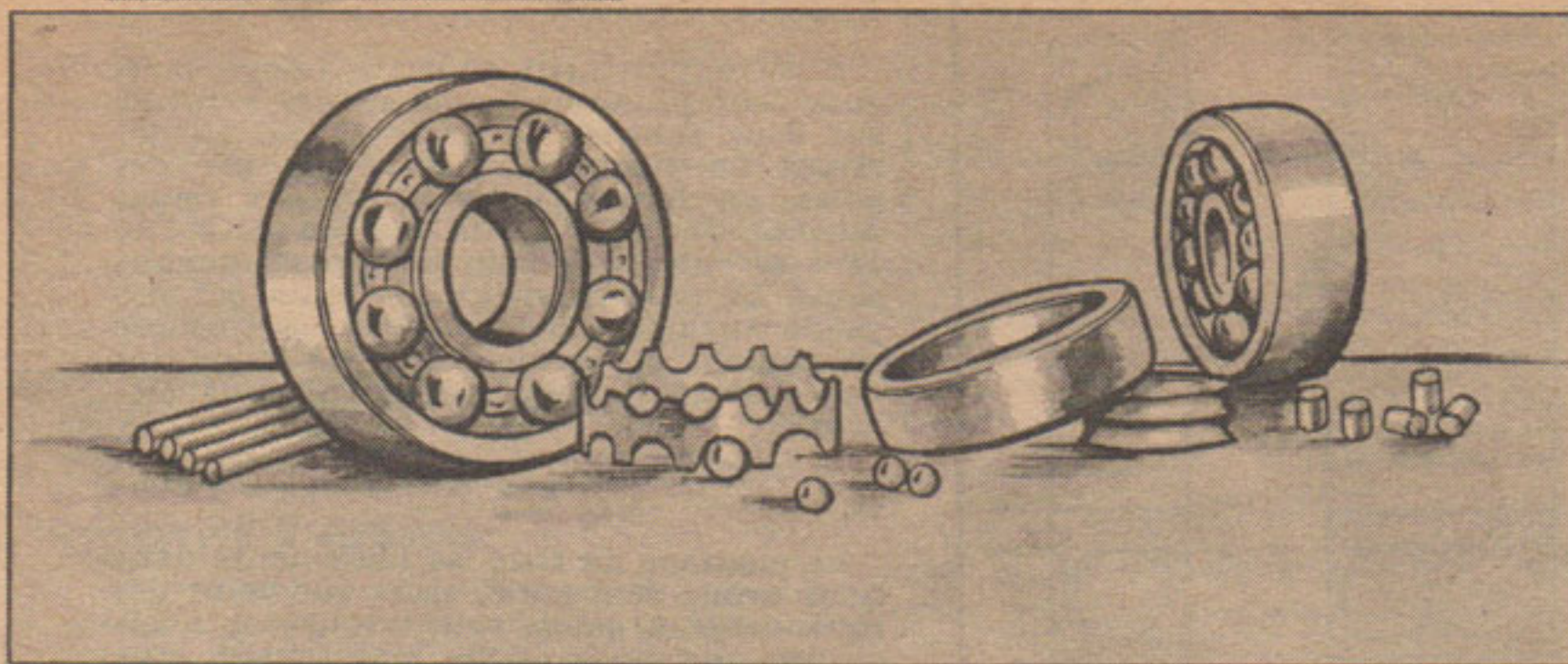
Bien qu'on ne sache que peu de choses en ce qui concerne ce nouveau venu, il semble bien qu'il s'agisse du trois-roues dont Gilera avait annoncé la prochaine sortie.

Ci-dessous, le trois-roues Gilera.



Ce véhicule est en effet propulsé par un 4 cylindres de la marque d'Arcore qui n'a pas l'habitude de « prêter » de tels moteurs au premier venu. Or, on peut penser que le suisse Keller n'est pas le premier venu pour Gilera, puisqu'il fut le premier à réaliser un 500 mono à deux ACT dont on est en droit de penser qu'il ne fut pas étranger au Gilera « double arbre » d'usine dont l'existence, pour éphémère qu'elle ait été, n'en a pas été moins réelle.

Toutefois, on peut s'interroger sur l'attitude de Gilera, de la F.I.M. et surtout des coureurs qui eussent dû affronter Keller et dont le geste d'abandon est pour le moins peu sportif.



ELEMENTS ESSENTIELS EN MECANIQUE

Les ROULEMENTS

Il est permis de croire que les roulements sont l'âme de la mécanique moderne. Et ceci, malgré l'exemple contraire des moteurs d'automobile et de camion, pour ne citer que ces deux cas, qui sont très généralement conçus avec des paliers lisses. L'exception confirme la règle et les questions de prix de revient et de facilité de fabrication expliquent en grande partie cet état de chose. Il suffit pour s'en convaincre de remarquer que les voitures de compétition pour lesquelles ces deux considérations n'entrent pas en jeu, sont munies avec succès de paliers à rouleaux (Mercedes).

Du fait de l'importance prise par les roulements dans la construction mécanique moderne, ceux-ci ont longtemps constitué après la dernière guerre un des goulots d'étranglement de la construction mécanique française. Et ce, beaucoup plus longtemps qu'on ne l'imagine généralement. Il n'est pas rare de s'entendre dire par un constructeur utilisant des roulements dans ses fabrications : « Cette machine a été montée en 1950, ne vous étonnez pas d'avoir eu des ennuis avec les roulements ». Il s'agissait encore à l'époque de fabriquer à tout prix et la qualité a souffert à l'avantage de la quantité. Par ailleurs, le fabricant français montait à ce moment, faute d'une production nationale suffisante, des roulements étrangers de valeur souvent discutable.

Cet état de choses résultait du fait que les usines de roulements avaient été pendant la guerre l'objectif préféré des aviateurs et des saboteurs de tout poil : car il est facile de paralyser une production de guerre en détruisant ces usines, qui ne représentent jamais par rapport à l'ensemble des établissements industriels d'un pays, qu'une très minime partie.

Ayant pris conscience de l'importance indiscutable des roulements, nous allons maintenant étudier successivement les différents modèles employés, leurs modes de fabrication et leurs applications pratiques.

I. - LES DIFFERENTS TYPES DE ROULEMENTS

Les différents modèles utilisés dans la construction courante se répartissent en deux types bien distincts : les roulements à billes d'une part et les roulements à

rouleaux ou galets d'autre part. Ce dernier groupe comporte des variantes d'importance : les roulements à rouleaux cylindriques, les roulements à rouleaux coniques, les roulements à aiguilles. La nécessité de ces deux classifications essentielles correspond au fait que le contact entre chemins de roulement et billes est sensiblement ponctuel, tandis que le contact entre chemins de roulement et galets est presque toujours linéaire. En pratique, le point est une surface vaguement circulaire et la ligne est un rectangle.

A dimensions égales, le roulement à rouleaux sera donc susceptible de supporter une charge nettement supérieure à celle du roulement à billes, bien qu'à la longue l'usure de ce dernier s'élargisse sensiblement la zone utile du chemin de roulement. Par rodage en effet, les rayons de courbure des billes et des chemins de roulement finissent par s'égaliser (roulements à rotule exceptés).

ELEMENTS CONSTITUTIFS

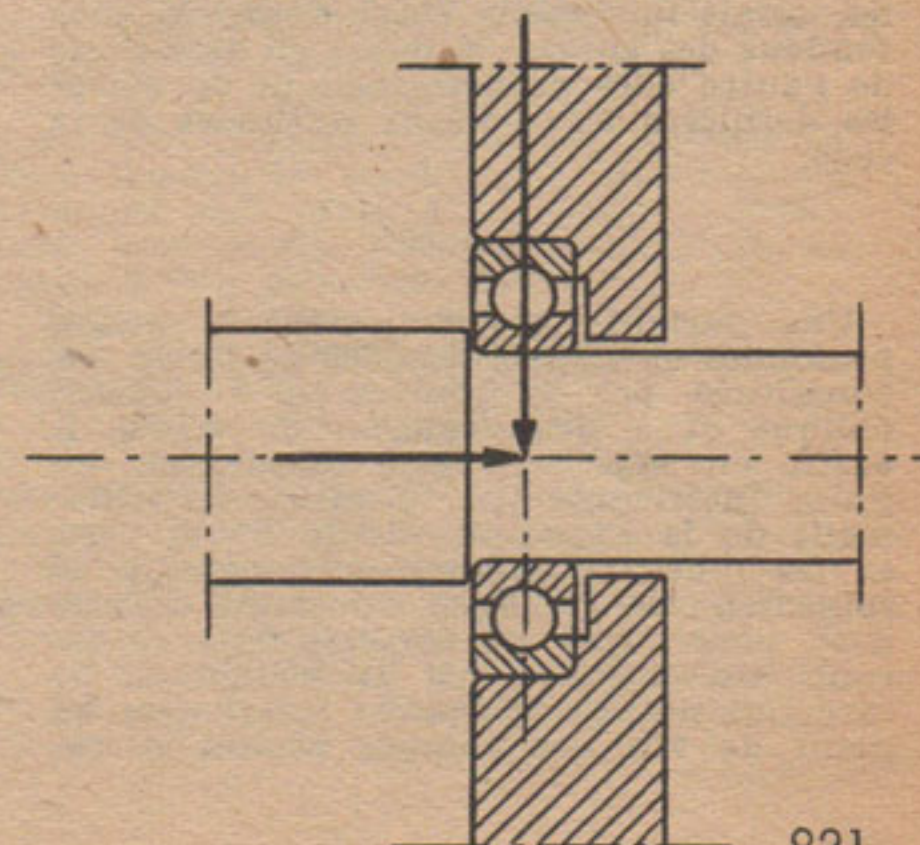
Les éléments constitutifs d'un roulement sont au nombre de quatre : la bague intérieure qui porte à sa périphérie l'un des chemins de roulement et qui est emmanchée sur l'arbre, les galets qu'ils soient billes, aiguilles ou rouleaux, la cage destinée à maintenir les intervalles entre les galets, la bague extérieure qui porte en son alésage l'autre chemin de roulement et est emmanchée dans le logement du roulement. En pratique, on ne retrouve ces quatre éléments essentiels que dans les roulements du commerce et encore... En effet, les roulements à aiguilles ne comportent pas de cage, il en est de même dans tous les roulements à billes à contacts obliques employés dans le cycle et le motocycle. Par ailleurs, dans de nombreux cas, l'axe est aménagé de manière à remplir lui-même les fonctions de bague intérieure et porte le chemin de roulement à sa périphérie. De même, la bague extérieure est souvent constituée par le logement du roulement, qui porte en son alésage le chemin de roulement. L'un des cas les plus caractéristiques est celui des têtes de bielle de moteurs monocylindriques de motos : il n'y a pas de cage, les galets cylindriques sont jointifs et sont maintenus en place par les joues du vilebrequin ou par un épaulement du maneton ; la bague extérieure est usinée dans la

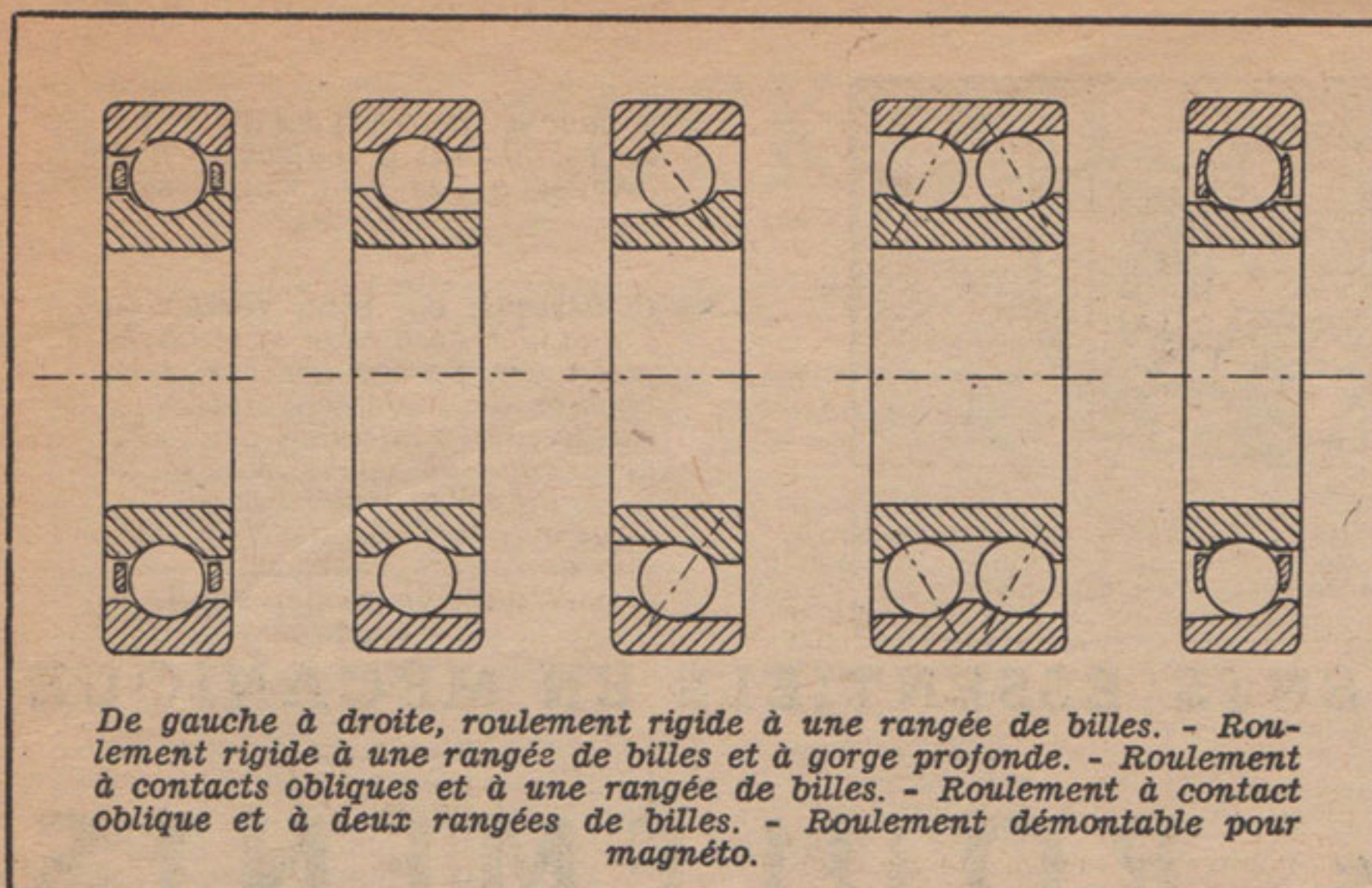
bielle elle-même, la bague intérieure n'est autre que le maneton.

ROULEMENTS A BILLES

Voyons maintenant les roulements les plus répandus et les plus utilisés, les plus connus aussi : les roulements à billes. Les décrire serait superflu, car il n'est personne qui n'ait eu l'occasion d'en voir et de s'amuser à en faire tourner. Il existe différents types de roulements à billes. Les roulements rigides d'abord, les plus employés. Qu'ils soient à une ou plusieurs rangées de billes, le principe est toujours le même : les chemins de roulement des bagues intérieures et extérieures constituent des portions de surface torique, le tore étant engendré par le déplacement de l'une quelconque des billes. On conçoit qu'un tel roulement ne puisse être monté à billes jointives, puisque la forme concave des chemins de roulement interdirait en ce cas de placer les dernières billes. Ces roulements comportent donc toujours une cage ; dans la fabrication courante, elle est constituée par deux rondelles gaufrées pour le logement des billes, et rivées l'une à l'autre dans les intervalles de celles-ci. Les caractéristiques d'emploi de ce type de roulement sont les suivantes : charge radiale modérée, charge axiale la plus faible possible, bon alignement des paliers

Section d'un roulement à billes monté. La flèche horizontale symbolise la charge axiale, la verticale, la charge radiale.





de l'arbre, vitesse indifférente. En effet, de par leur dessin propre, ces roulements supportent mal une mauvaise co-axialité entre l'arbre et le logement du roulement, comme l'indique d'ailleurs leur nom de « rigide ». Tout alignement défectueux fait travailler les billes sur les flancs des chemins de roulement et met rapidement ceux-ci hors d'usage, à cause du jeu exagéré qui en résulte, s'il n'y a pas écaillage de la surface travaillante par suite de pressions excessives. Le résultat est d'ailleurs analogue avec une charge axiale trop forte, c'est-à-dire si l'on demande à ces roulements une fonction de butée pour laquelle ils ne sont pas faits. Dans le cas où l'on désire confier à des roulements à billes rigides des fonctions de butée, on emploie des roulements de même architecture générale dits « à gorges profondes ». Le terme même se passe de commentaire : la gorge des chemins de roulement, de par sa profondeur, offre une surface latérale beaucoup plus importante, ce qui réduit les pressions résultant des efforts exercés selon l'axe du roulement. Ces roulements sont particulièrement indiqués pour l'équipement d'axes portant des pignons à taille hélicoïdale. Dans ce cas, en effet, la poussée oblique par rapport à l'axe, des dents l'une sur l'autre, détermine sur celui-ci une force axiale nullement négligeable. Pour des raisons de silence notamment, ces pignons venant se substituer de plus en plus aux pignons à taille droite, il est à présumer que les roulements à gorges profondes prendront une importance sans cesse croissante. Extérieurement, les roulements à gorges profondes se distinguent souvent des autres par les encoches qu'ils portent sur les faces planes des bagues intérieures et extérieures. Ces encoches sont nécessitées par le montage du roulement qui, malgré l'espacement des billes, serait impossible étant donné la profondeur des gorges, si mises en face l'une de l'autre elles ne permettaient de placer les dernières billes avant sertissage de la cage.

× × ×

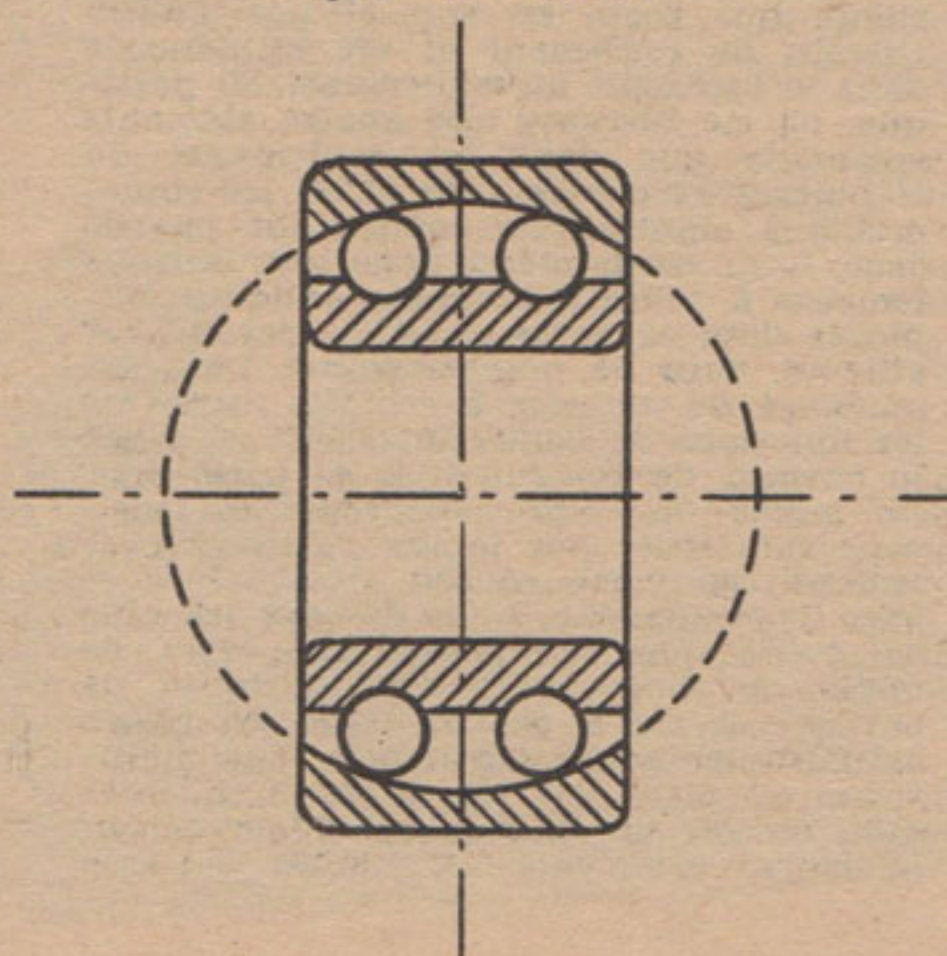
Une variante du roulement à gorges profondes et à deux rangées de billes, est constituée par le roulement à contact oblique et à deux rangées de billes. Il suffit en effet de faire disparaître les joues intérieures des chemins de roulement de la bague intérieure d'une part, et les joues extérieures des chemins de roulement de la bague extérieure d'autre part, pour passer du premier type au second. On obtient ainsi un roulement de caractéristiques légèrement inférieures au point de vue des charges axiales et ra-

diales supportées, mais dans lequel les frottements sont très diminués.

ROULEMENTS À ROTULE

Venons-en maintenant au roulement à rotule. Comme les précédents, il dérive des roulements rigides à deux rangées de billes. Si la bague intérieure est la même, la bague extérieure a un alésage de forme sphérique, en fait une zone de sphère dont le plan médian est l'équateur de celle-ci. La bague externe du roulement ainsi constitué peut occuper par rapport à la bague interne et aux billes qui restent toujours en place sur le diamètre extérieur de celle-ci, des positions quelconques autour d'un axe perpendiculaire à celui de la bague intérieure. Les deux bagues peuvent occuper jusqu'à une position rectangulaire l'une par rapport à l'autre. Il va de soi que le fonctionnement du roulement est impossible dans cette position, et même avec des angles plus faibles des 2 bagues, pour lesquels des billes sont en dehors de la bague extérieure. On n'a d'ailleurs jamais besoin de semblables performances. Il n'en reste pas moins que les roulements à rotule de ce type sont très employés chaque fois qu'on ne peut garantir la co-axialité parfaite des paliers d'un axe. D'une manière générale, les billes sont disposées en quinconces, mais ceci, plus qu'à des raisons d'utilisation, est dû à des questions de fabrication de cage. Les caractéristiques de ce type de roulement sont : une charge radiale modérée, jointe à une charge axiale

Roulement à rotule à deux rangées de billes.



faible. Leur grand avantage est d'être utilisables sans alignement soigné des paliers.

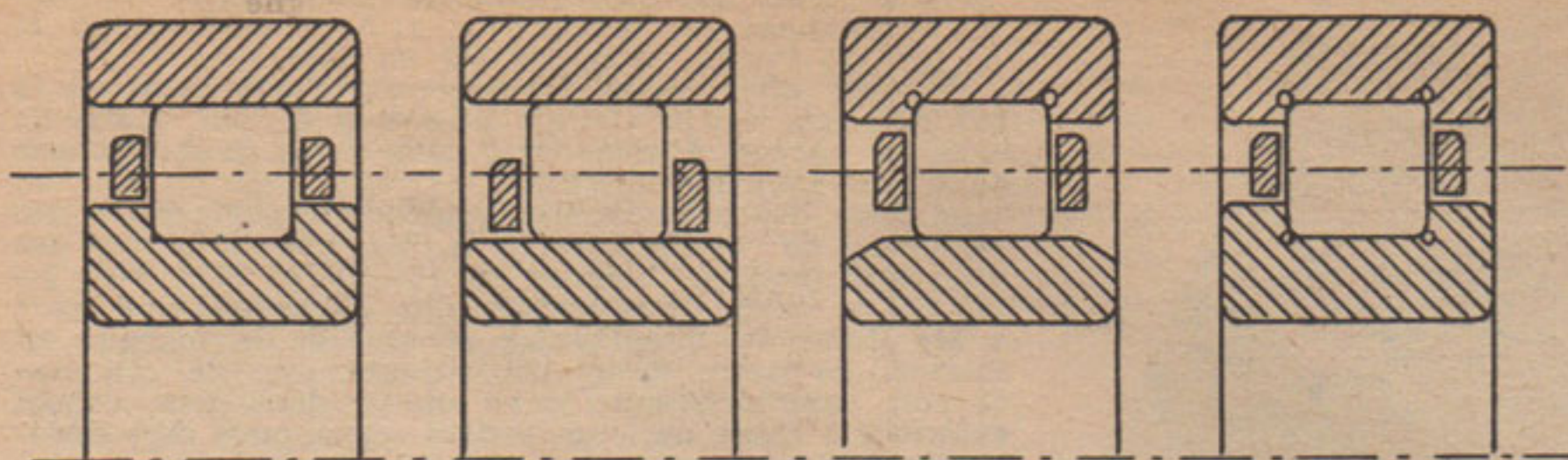
A titre purement indicatif, nous pouvons leur joindre les roulements à rotule sur deux rangées de rouleaux qui en dérivent en remplaçant les billes par des galets en forme de tonneaux. Ces roulements, spécialité de la maison SKF, ne sont exécutés que pour de grosses dimensions. Le remplacement des billes par des galets augmente de beaucoup les surfaces en contact et permet ainsi de supporter des charges radiales nettement plus élevées.

× × ×

Le montage de tous les roulements dont nous avons déjà parlé, ainsi que celui des roulements à galets cylindriques et à aiguilles que nous allons maintenant étudier, est des plus simples, puisqu'il suffit d'emmancher respectivement les bagues intérieures et extérieures sur l'axe et dans le logement prévu à cet effet. Par ailleurs, l'absence d'organes de réglage leur confère un encombrement minimum dans le sens de l'épaisseur. En contrepartie, le jeu dans de tels roulements ne peut absolument pas être rattrapé. Quand celui-ci est devenu prohibitif, la seule solution consiste à changer le roulement. Il n'y a que dans le cas des roulements à rotule sur galets, de très grosse dimension, qu'on peut parfois y remédier par le montage en réparation de galets de plus fort diamètre.

ROULEMENTS À ROULEAUX CYLINDRIQUES

Les roulements à rouleaux cylindriques offrent sur tous les types précédemment étudiés, l'avantage d'un homocinétisme à peu près parfait. Il est bien évident que le roulement des billes sur leur chemin ne s'effectue sans glissement que sur le seul plan médian du chemin, si le roulement est neuf, sur 2 plans parallèles à celui-ci et équidistants du même, si le roulement est usé. Si l'on compare au point de vue cinétique les déplacements des différentes pièces d'un roulement à ceux des organes d'un train de pignons épicycloïdal, on constate une parfaite analogie : l'engrènement des dents est remplacé par un roulement lisse acier sur acier, qui ne reste pas en pratique sans légers glissements. Ce sont ceux-là seuls qui subsistent dans les roulements à galets cylindriques. De par leur géométrie propre, les roulements à galets cylindriques sont parfaitement rigides. Ils supportent dans d'excellentes conditions les charges radiales, et les charges axiales seulement si des épaulements suffisants sont prévus à cet effet sur l'une et l'autre bague. Encore convient-il de noter que les frottements entre les faces des galets et les collerettes des bagues sont tels qu'ils limitent les charges axiales supportables d'une part et la vitesse de rotation d'autre part. Une vitesse ou une charge trop élevée auraient pour conséquence un échauffement de la collerette et des galets, préjudiciable à la bonne tenue du roulement. Ces roulements, à l'inverse de tous ceux précédemment étudiés, se font souvent sans cage, à galets jointifs, ce qui permet d'augmenter les charges supportées. En contrepartie, il en résulte un frottement important des galets les uns contre les autres, puisqu'ils tournent en sens inverse aux points de contact. Il n'est pas sans intérêt de rappeler à ce sujet le brevet Panhard visant à éliminer tout frottement parasite sur les galets porteurs. Ceux-ci sont en effet encadrés de galets de diamètre plus faible, maintenus sans contact avec les chemins de roulement et tournant en sens inverse des galets porteurs. Ces derniers sont espacés par les galets auxiliaires : dans ce cas, le gros avantage du roulement à galets jointifs qui est de pouvoir supporter des charges plus élevées, disparaît au profit d'une importante diminution des frottements nuisibles entre galets.



ROULEMENTS A AIGUILLES

Si les roulements à aiguilles apparaissent au profane comme une variante des roulements à rouleaux cylindriques joints, ils sont, très paradoxalement d'ailleurs, aux yeux du technicien, un cas particulier de palier lisse, car dans un roulement à aiguilles en fonctionnement normal, les aiguilles ne tournent pas. Etant donné leur faible diamètre, elles seraient entraînées à des vitesses de rotation telles que le frottement résultant des aiguilles l'une contre l'autre serait très suffisant pour en arrêter le mouvement. En fait, les espaces entre aiguilles servent de réserve d'huile et la bague intérieure frotte sur les aiguilles qui restent fixes, comme elle le ferait sur les multiples arêtes d'un palier lisse entaillé de nombreux traits de scie longitudinaux. Si pour une raison quelconque le film d'huile coince entre la bague intérieure et l'une des aiguilles vient à se déchirer, l'aiguille tourne alors au contact de la bague intérieure jusqu'à ce qu'il se reconstitue. Bien entendu, de légers mouvements des aiguilles par rapport à la bague extérieure ne sont pas exclus ; ils permettent aux aiguilles de se relayer pour supporter le travail demandé au roulement. En France, c'est la firme Nadella qui s'est faite la championne de cette formule.

× × ×

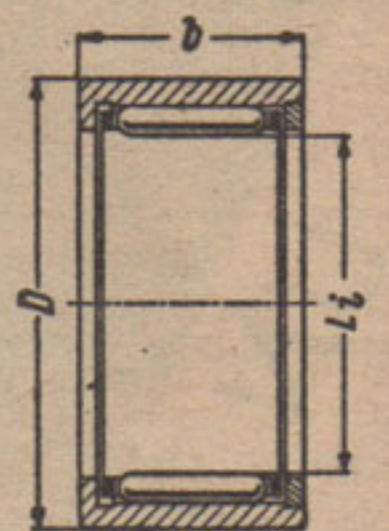
De l'analogie des roulements à aiguilles et des paliers lisses, la déduction s'impose immédiate : tous les emplois des paliers lisses conviennent aux roulements à aiguilles. Elle est en grande partie inexacte, car ces roulements n'ont pas fini de nous étonner. En effet, les roulements à aiguilles ne peuvent excéder certaines dimensions assez limitées, car la longueur des aiguilles conduirait pour la bonne résistance de celles-ci à leur donner des diamètres qui en feraient de vé-

ritables rouleaux : le principe fondamental du roulement à aiguilles ne serait plus respecté. Les caractéristiques d'emploi des roulements à aiguilles sont les suivantes : fortes charges radiales, charges axiales négligeables, vitesses indifférentes. Cette question de vitesse concernant les roulements à aiguilles est particulièrement intéressante parce que l'on peut mettre en évidence une nette évolution de la technique à ce sujet. Jusqu'à ces dernières années, il n'était pas d'usage de monter des roulements à aiguilles sur des organes animés de mouvements rotatifs rapides. Les roulements à aiguilles étaient par contre très employés quand il s'agissait d'assurer le tourbillonnement d'organes mécaniques affectés de mouvements rapides, mais d'amplitude relativement faible : un constructeur envisageait sans difficultés de monter sur aiguilles un pied de bielle, mais était beaucoup plus réticent au sujet de la tête de ce même organe. Il semble bien que ce préjugé qui, il faut bien le dire, n'était étayé par aucune raison technique très valable, est en train de disparaître, en ce qui concerne du moins les applications où le travail demandé est relativement modéré : dans ce cas, les roulements à aiguilles se révèlent particulièrement intéressants à cause de leur faible encombrement, gros obstacle à l'utilisation plus généralisée des roulements à billes et à rouleaux. Les roulements à aiguilles permettent de réaliser des ensembles mécaniques beaucoup plus compacts et ils sont de ce fait favorables à un abaissement des prix de revient. Le revers de la médaille est qu'ils nécessitent une lubrification à l'huile relativement soignée, les roulements à billes et à rouleaux se contentant généralement de graisse et étant beaucoup moins exigeants à ce sujet.

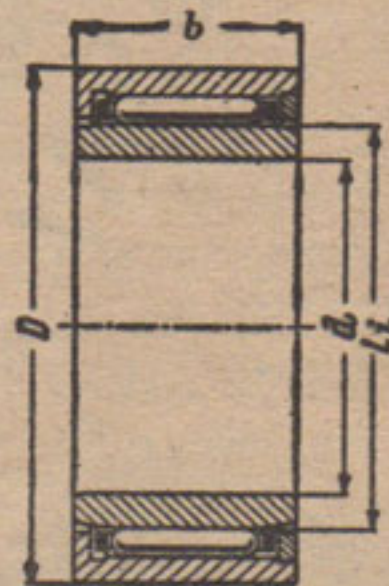
(à suivre)

A gauche, quatre types différents de roulements à rouleaux cylindriques à bagues avec et sans collerettes.

Ci-dessous, en haut, roulement à aiguilles avec cage sans bague intérieure, l'arbre traité sert de chemin de roulement intérieur. Au-dessous, roulement à aiguille avec cage et bague intérieure. D : diamètre extérieur - b : largeur - li : diamètre du chemin de roulement intérieur - d : diamètre d'emmanchement de la bague.



NK 49



NKI 49

Les tribunaux Français protègent efficacement les droits des inventeurs

A une époque où la concurrence devient de plus en plus active, le brevet est un moyen efficace permettant à l'industriel et à l'inventeur de conserver tous droits sur leurs inventions et de les faire respecter par la concurrence.

Dès lors, il nous a paru intéressant de voir comment les tribunaux français protègent ces inventeurs et quelles règles juridiques ils suivent dans l'appréciation de la validité du brevet et de la contrefaçon.

Nous trouvons réuni, dans un jugement remarquable du Tribunal Civil de la Seine, les règles juridiques d'appréciation tant de la validité du brevet que de la contrefaçon.

Le contrefacteur opposait à l'invention un très grand nombre d'antériorités disparates. Le tribunal les rejette par les attendus suivants :

« Attendu qu'avant d'examiner ces antériorités, il importe de rappeler cette règle fondamentale qu'on ne peut opposer que des antériorités de toutes pièces

et non des antériorités composées d'éléments divers empruntés pour les nécessités de la cause à des éléments divers.

« Attendu que décider autrement serait prononcer l'annulation de tous les brevets, toute invention ayant toujours été précédée d'analogies qui se reproduisent plus ou moins dans le mécanisme breveté.

« Attendu qu'il ne peut être sérieusement soutenu que les antériorités invoquées en l'espèce correspondent à ces exigences de principes ».

Voilà une décision très sage et très bienveillante pour l'inventeur : on ne peut pas ruiner vos inventions en leur opposant une mosaïque d'antériorités lointaines et disparates.

Dans le même jugement, le Tribunal définit les règles d'appréciation de la contrefaçon.

« Attendu qu'il ne s'agit en l'espèce que d'une contrefaçon partielle ; attendu que la contrefaçon partielle est punie par la loi, comme la contrefaçon totale, lors-

que l'imitation porte sur un organe essentiel du brevet ; attendu que, d'autre part, la contrefaçon s'apprécie d'après les ressemblances et non d'après les différences ». (Tribunal Civ. Seine 26 nov. 1923 Ann. 1924 art. 5.743).

Voilà encore une décision très bienveillante : vos contrefacteurs ne pourront pas échapper à la sanction de vos brevets, sous le prétexte qu'ils négligent tel ou tel élément accessoire de ces brevets : « La contrefaçon partielle est punie par la loi comme la contrefaçon totale ».

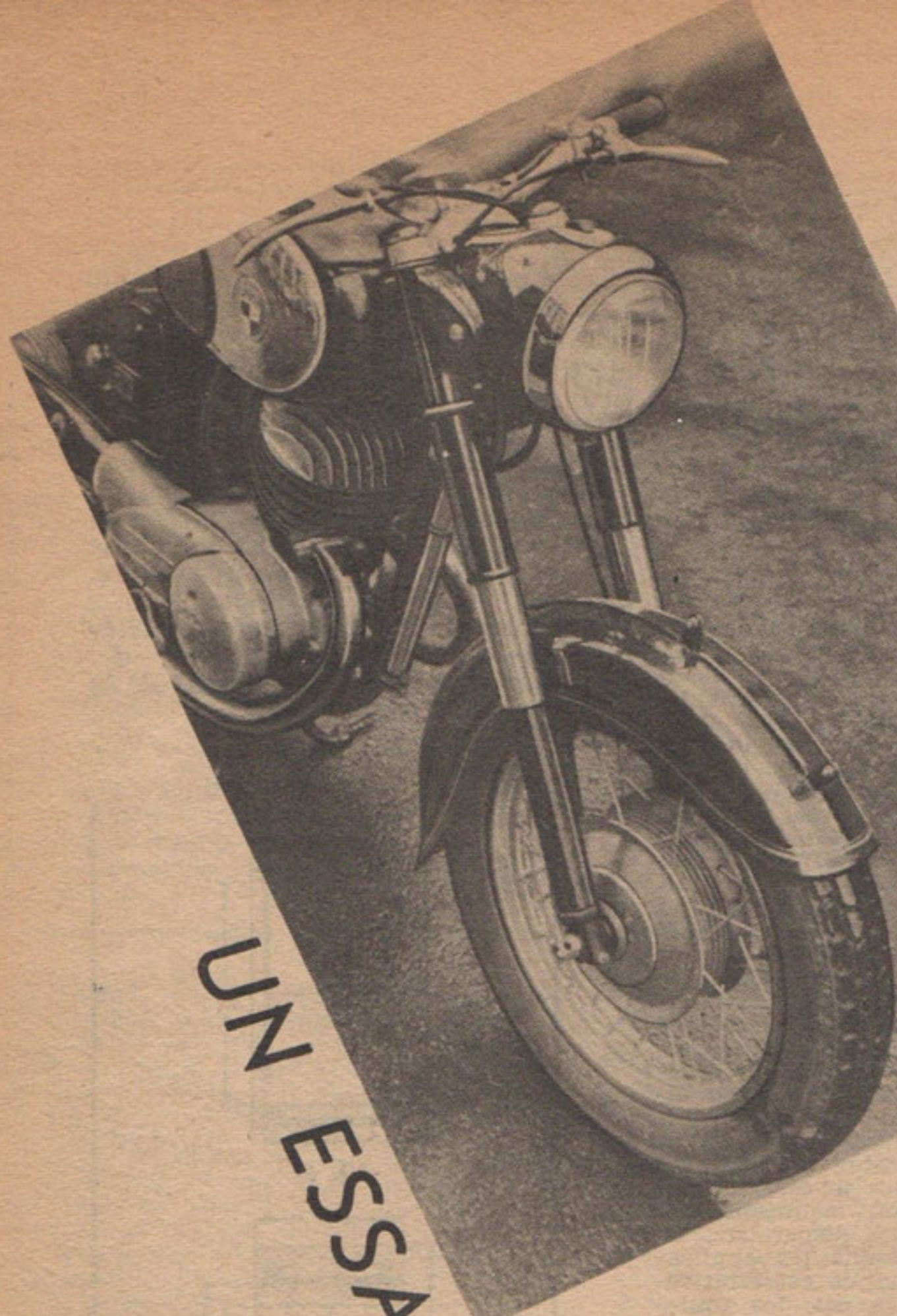
CONCLUSION

a) Les tribunaux français apprécient avec sagesse la validité du brevet écartant les mosaïques d'antériorités disparates empruntées pour la nécessité de la cause à des éléments divers.

b) Nos tribunaux condamnent sévèrement les contrefacteurs, appliquant ces règles juridiques si sages :

La contrefaçon partielle est punie par la loi comme la contrefaçon totale. La contrefaçon s'apprécie d'après les ressemblances et non pas d'après les différences. Tout cela démontre encore l'intérêt pour l'inventeur de protéger son invention par un brevet.

MM. BERT et de KERAVENTANT
Ingénieurs-Consells



UN ESSAI

« MOTO-REVUE »

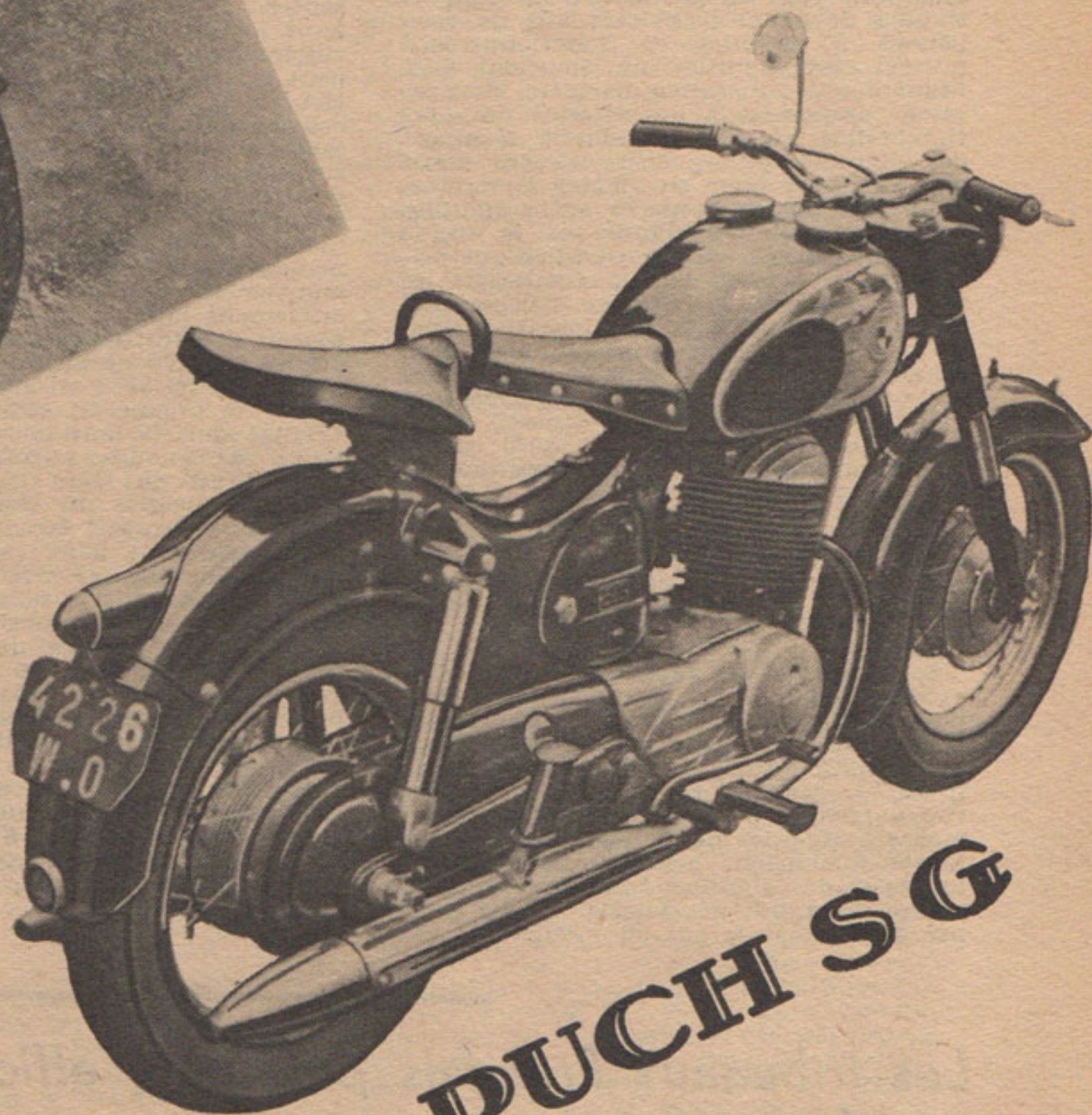


Ci-dessus, deux détails de la machine : en haut la fourche et la roue avant, ci-contre le guidon et les 2 bouchons du réservoir.

Ce n'est pas d'aujourd'hui qu'affluent les demandes de lecteurs : « Avez-vous essayé la 175 Puch... et la 250 SG ou SGS ? ».

En effet, notre dernier essai Puch, celui de la 250 TF, date du printemps 1950, il y a donc 5 ans de cela. Et encore, à cette date, nos essais n'étaient pas ce qu'ils sont aujourd'hui.

Ce désir des lecteurs était cependant partagé par les essayeurs de « Moto-Revue ». Et, dès la sortie des nouveaux modèles, d'abord les 175 SV et SVS, puis les 250 SG et SGS, nous avons plus d'une fois fait part à Mr Humblot, importateur général de la marque en France, de notre désir d'enfourcher une de ces machines, caractéristiques sans doute dans leur aspect extérieur à cause de leurs petites roues, mais caractéristiques également par leur conception « moteur » avec leur véritable balayage en U.



de la 250 PUCH SG

La vue d'ensemble ci-dessus montre parfaitement la netteté du dessin de l'arrière de cette machine.

Mais il fallut nous armer de beaucoup de patience, et ce n'est qu'après de longs mois d'attente, que notre désir devint réalité : un coup de téléphone nous prévenait qu'une 250 SG était à notre disposition rue St-Jacques. Et sans perdre une minute, un essayeur était délégué pour prendre possession de la machine.

Moins d'une heure après, à son retour au bureau, il nous communiquait ses premières impressions : très maniable, reprises très franches, très grande élasticité, freins excellents, mais sélecteur trop dur.

Ces premières impressions devaient être d'ailleurs confirmées par nos essais ultérieurs.

XXX

Cette fois, nous avons donc eu une 250 SG, le modèle « Tourisme ». Mais comme une 250 SGS « Sport » nous a été promise à brève échéance, je ferai surtout au cours de cet article une comparaison entre l'ancienne TF et la SG, me réservant de comparer les caractéristiques des SG et SGS lors de l'essai du modèle « Sport ».

LES CARACTERISTIQUES « MOTEUR »

Abordant longuement, par ailleurs, le principe de fonctionnement de ce moteur 2 temps à balayage équilibrant (en U), je ne commenterai ici que les caractéristiques obtenues au banc.

× × ×

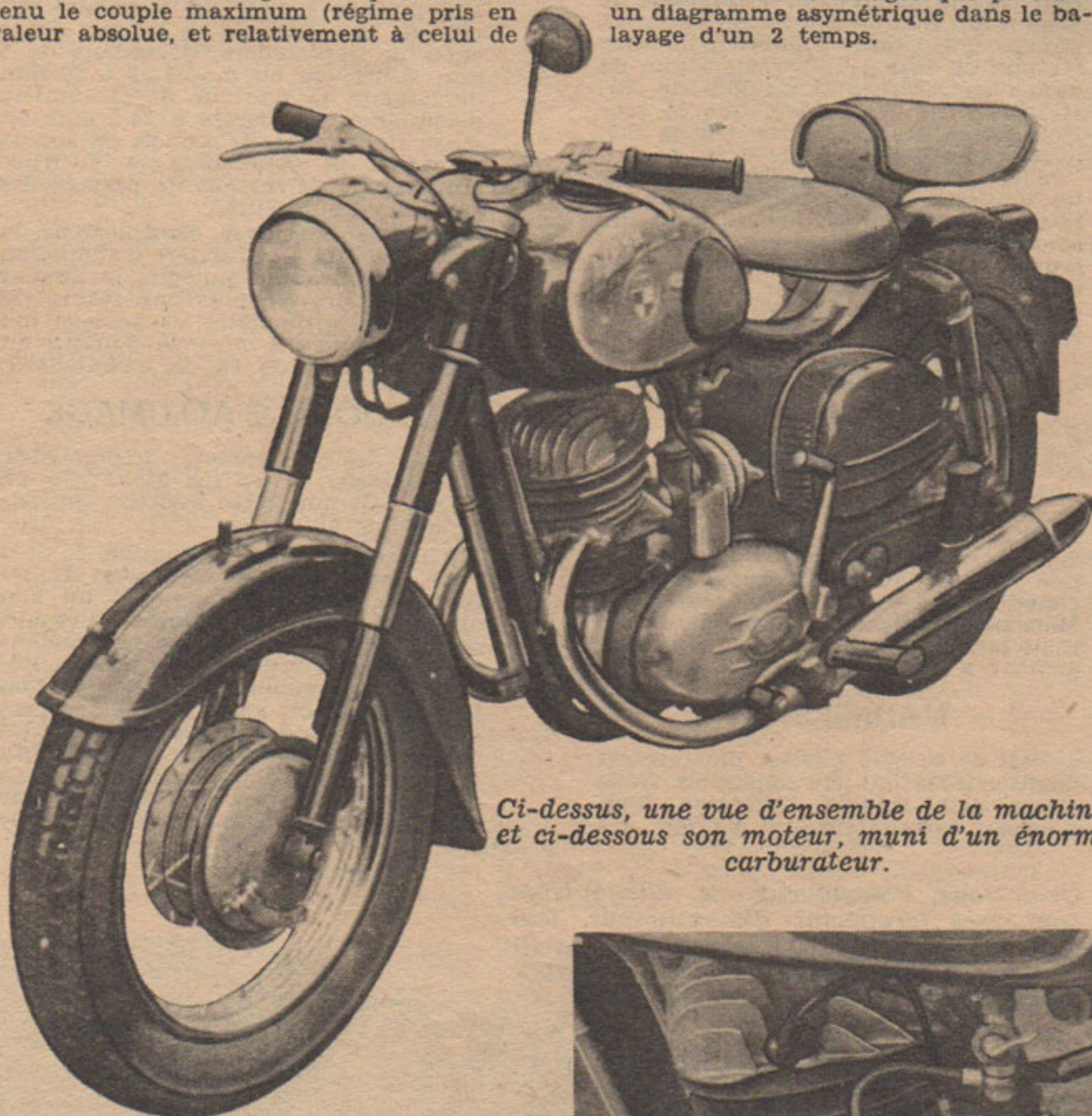
La caractéristique essentielle de la SG, beaucoup plus que sa puissance de 14 CV au vilebrequin à 5.500 t.-m. (56 CV.-l.), plus que son couple de 2,4 m.kg à 3.000 t.-m. (qui est pourtant un couple spécifique élevé : 9,6 m.kg/l), est son élasticité : le régime de couple maximum se trouve à peine à 55 % du régime de puissance maximum, alors que la valeur classique est de 70 % (et de 90 % et même plus sur une machine de compétition).

C'est donc ici le régime auquel est obtenu le couple maximum (régime pris en valeur absolue, et relativement à celui de

Que tout ceci se manifeste dans les performances de la machine, dans ses accélérations et encore plus dans son aptitude en côte, dans sa facilité de conduite en ville, rien n'est plus naturel.

LE DOUBLE PISTON

Bien qu'ayant assez souvent, dans nos colonnes, expliqué le principe de fonctionnement d'un 2 temps double piston (dernier article en date : MR n° 1221), il n'est pas inutile, dans cet essai de la Puch SG, de rappeler assez brièvement les avantages que présente un diagramme asymétrique dans le balayage d'un 2 temps.



Ci-dessus, une vue d'ensemble de la machine, et ci-dessous son moteur, muni d'un énorme carburateur.

puissance maximum) qui joue un grand rôle. D'ailleurs cet excellent remplissage à bas régimes, sans qu'il se produise de « court-circuit », de pertes de gaz frais par l'échappement, est évidemment le résultat du balayage en U.

C'est grâce également à ce mode de balayage qu'avec la montée en régime le remplissage continue à être excellent, et qu'à 5.500 t.-m., le couple est encore de 80 % du couple maximum (ceci est encore une autre caractéristique de l'élasticité).

Il est clair qu'avec un monocylindre 2 temps simple piston, à plus forte raison avec un twin, on obtient actuellement des puissances semblables et même plus élevées parfois. Mais il est incontestable qu'il est assez rare de trouver sur ces moteurs une telle élasticité. Un bon remplissage depuis les bas régimes jusqu'aux régimes élevés, est vraiment l'apanage du double-piston. Que l'on songe qu'avec la SG Puch il est possible de rouler à 1.000 t.-m. !... et de monter jusqu'à 7.000 !

LE DIAGRAMME ASYMETRIQUE

Ce diagramme asymétrique est dû à la présence de 2 pistons placés dans un plan perpendiculaire à l'axe du vilebrequin, montés — dans le cas des 250 Puch — sur un embiellage constitué d'une bielle maîtresse et d'une bielle annexe excentrée.

Le degré d'asymétrie peut être mesuré par l'angle dont tourne le vilebrequin entre le moment où le piston « échappement » et le piston « transfert » atteignent le point mort bas. Cet angle, qui était de 23° sur la 250 TF, est maintenant de 22° 1/4 sur les 250 SG et SGS.

LE PISTON D'ÉCHAPPEMENT PRÉCÉDANT TOUJOURS LE PISTON DE TRANSFERT, LA LUMIÈRE D'ÉCHAPPEMENT SÉRA DÉMASQUÉE LA PREMIÈRE.

Ceci permet deux résultats successifs :

1) D'une part il est ainsi possible d'avoir un angle « B » d'avance de l'ouverture de l'échappement sur l'ouverture du transfert plus important que pour un simple piston (de 34° sur la TF, de 33° 1/2 sur les SG et SGS, à côté de 10° sensiblement sur un simple piston).

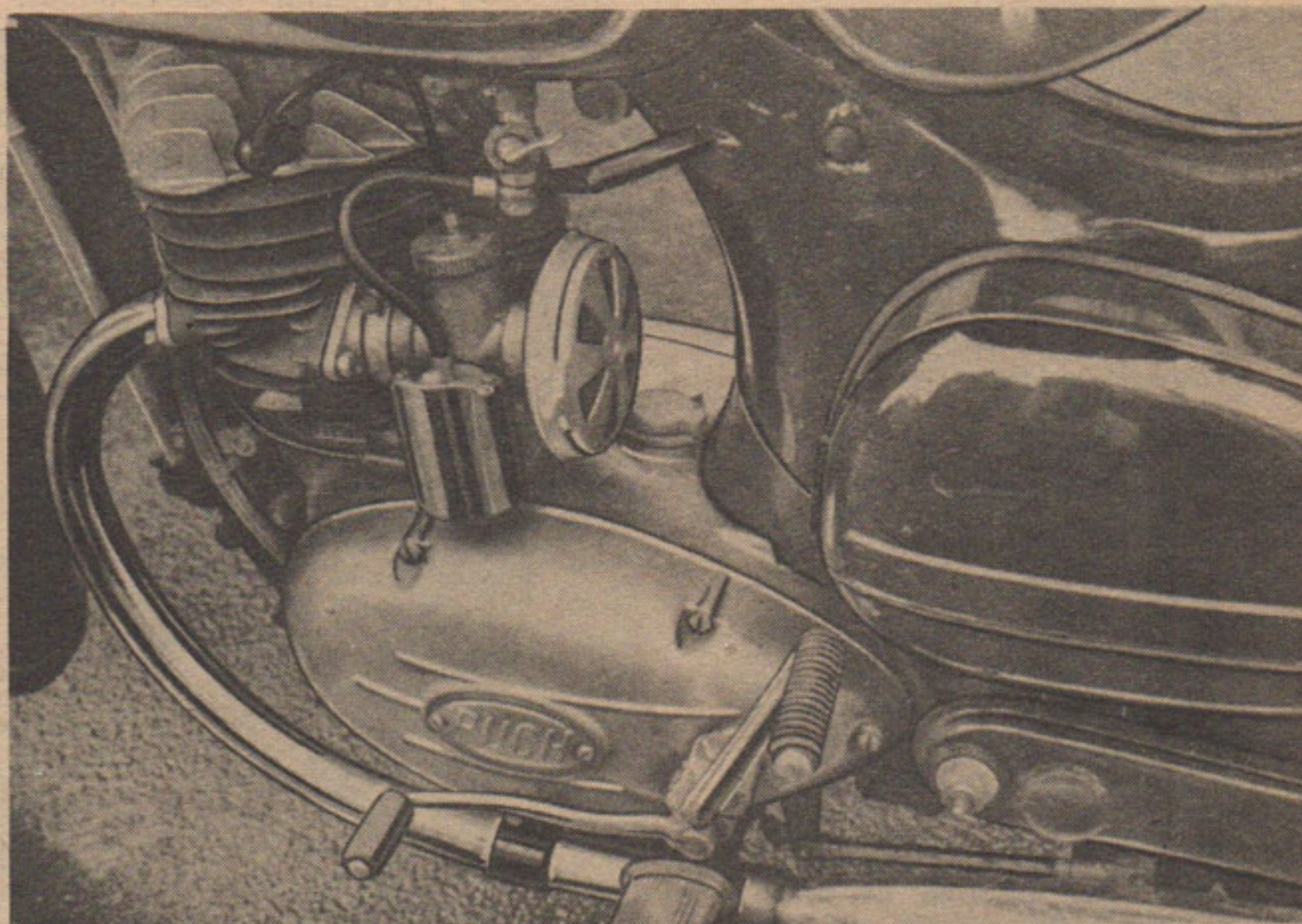
Ceci permet de **MIEUX VIDER LE CYLINDRE DE SES GAZ BRÛLÉS**, de préparer un meilleur remplissage par les gaz frais.

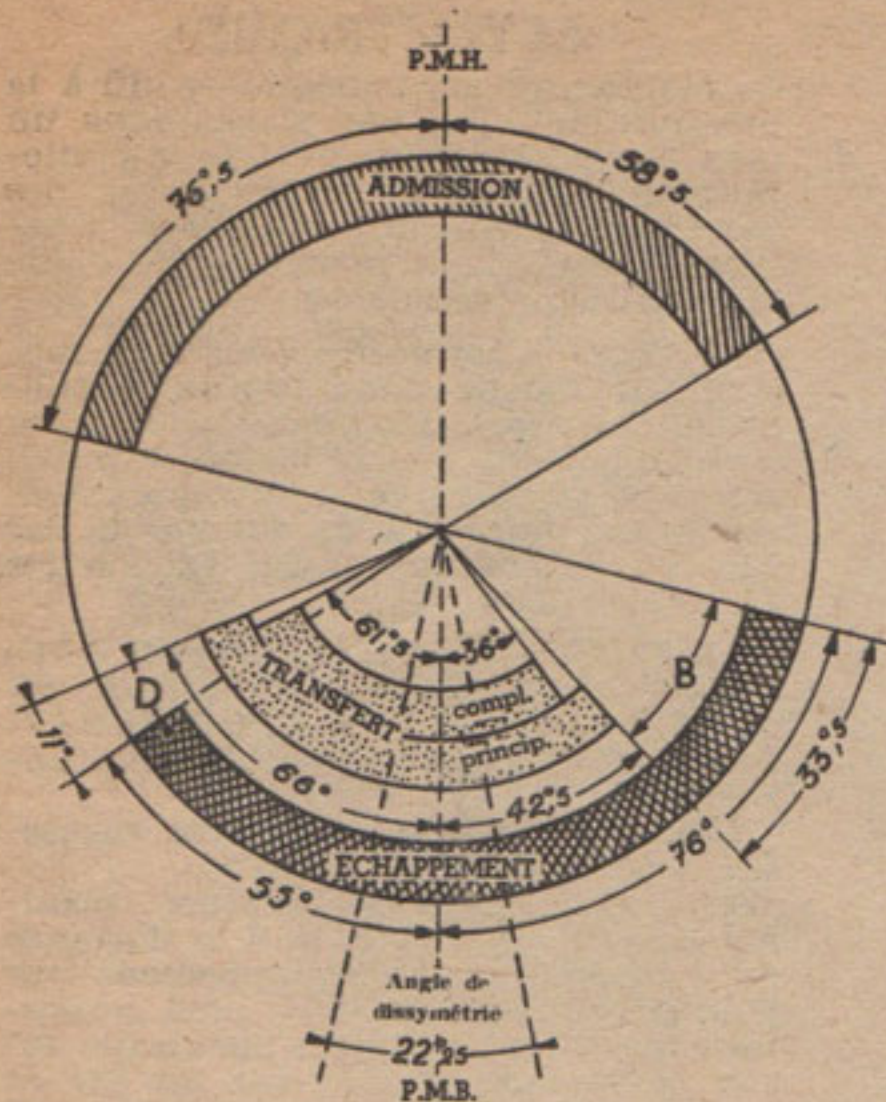
2) D'autre part, les lumières d'échappement étant fermées avant celles du transfert, on pourra avoir un **REMPLISSAGE PLUS COMPLET ET SANS PERTE DE GAZ FRAIS**.

L'angle de retard de la fermeture des lumières de transfert sur celles de l'échappement (angle marqué « D » sur notre diagramme) est de 11° sur la 250 Puch SG (12° sur la TF), soit sensiblement de la même valeur que sur un 2 temps simple piston.

LUMIÈRE D'ADMISSION DANS LE CYLINDRE D'ÉCHAPPEMENT

Ce système permet que l'avance à l'ouverture de l'admission soit **PLUS GRANDE** que le retard de la fermeture de l'admission (alors que c'eût été le contraire si la lumière d'admission se trouvait dans le cylindre de transfert). Ceci permet un meilleur remplissage (donc une plus grande puissance) aux





D : Retard de la fermeture du transfert sur celle de l'échappement.
B : Avance de l'ouverture de l'échappement sur celle de transfert.

Ci-dessus, diagramme de distribution asymétrique de la 250 SG

bas régimes, malgré des lumières de grandes dimensions prévues pour les hauts régimes.

Cette disposition favorise de plus le refroidissement du piston d'échappement, le plus chaud.

Ouverture et fermeture plus rapides de la lumière d'admission, du fait que le piston d'échappement est animé de mouvements plus accélérés que le piston de transfert. Ce résultat est important, surtout aux bas régimes, d'une part pour un remplissage efficace, d'autre part pour éviter les retours au carburateur.

DIFFERENCES ENTRE LES MOTEURS TF et SG

D'une puissance de 12 CV à 4.500 t.-m., la 250 Puch est passée maintenant à 14 CV à 5.500 t.-m.

Comment ce résultat a-t-il été obtenu, alors que les cotes du moteur sont restées les mêmes : 2 alésages de 45 mm pour une course de 78 mm ?

Non en changeant le taux de compression, qui est resté de 6,2 à 1.

Mais on a par contre modifié diagramme de distribution, dimensions des lumières et même embiellage, tous ces facteurs étant liés dans le cas qui nous intéresse.

Commençons par l'embiellage.

L'EMBIELLAGE

Les bielles elles-mêmes sont restées les mêmes, tout au moins dans leurs dimensions. La bielle maîtresse fait 158,2 mm de l'axe de son pied à celui de sa tête ; la bielle annexe 122 mm, mesures prises dans les mêmes conditions.

Mais, par contre, les 2 masses du vilebrequin sont maintenant plus resserrées. D'autre part, pour des raisons d'équilibrage, sur la TF, les masses étaient tronquées et formaient, du côté maneton, deux pans coupés en forme de toit ; or, sur la SG, les masses sont complètement cylindriques. Ces 2 facteurs ont ainsi permis de réduire l'espace mort du carter moteur, avec, en conséquence, une pression de transfert et surtout une vitesse des gaz de transfert beaucoup plus grandes.

LES TRANSFERTS

Ceux-ci sont au nombre de trois : 2 transferts principaux et un transfert complémentaire.

Or, dans un récent article (MR n° 1237) sur les lumières du temps, nous avons, sur 2 pages, expliqué que si l'on réduit l'espace mort du carter-moteur (carter-pompe), il faut également diminuer la section des transferts, afin que la vitesse de la colonne des gaz frais pénétrant dans le cylindre soit plus élevée. Et c'est ce que l'on trouve sur la Puch SG, comparativement à la TF.

Alors que sur cette dernière, les 2 transferts principaux faisaient 13 mm de haut pour 26 mm de large et le transfert annexe 10 mm de haut pour la même largeur de 26 mm, sur la SG les transferts principaux ont même hauteur (13 mm), mais pour une largeur de 25 mm (au lieu de 26) : et le transfert annexe fait 1 mm de plus en hauteur (11 mm au lieu de 10), mais 5 mm de moins en largeur (21 au lieu de 26). Il en résulte finalement que la section totale des transferts, sur la SG, a été réduite de près de 6 %.

Mais, comme les modifications sur les lumières ont été obtenues par un rétrécissement, alors que les hauteurs sont restées les mêmes ou ont été accrues, la durée du transfert principal est de 108° 1/2 (108° pour la TF), celle du transfert annexe de 97° 1/2 (contre 96° 1/2).

L'ÉCHAPPEMENT

Ici également, afin d'avoir une plus grande vitesse d'échappement des gaz brûlés, et aussi en raison de la diminution de section des transferts, la section des lumières d'échappement a été un peu réduite (de l'ordre de 3,6 %) en diminuant leur largeur de 1 mm (27 mm au lieu de 28), tout en conservant leur hauteur (19 mm). Mais par un léger déplacement de ces lumières, la durée totale de l'échappement a été portée de 130 à 131°.

L'ADMISSION

C'est de ce côté que les plus grosses modifications ont été apportées. Nous avons déjà signalé l'adoption d'un nouveau carburateur qui ne fait pas

moins de 32 mm de passage des gaz (contre 30 mm précédemment). 32 mm de passage des gaz est un diamètre particulièrement élevé ; à titre de comparaison, on trouve 25,4 mm sur la 350 BSA, 27 mm sur la 500 mono Velocette ; ces 32 mm, c'est à peu de chose près ce que l'on trouve sur la 500 compétition Norton-Manx de 1954 (32,5 mm).

Pour pouvoir utiliser au mieux ce nouveau carburateur, la durée de l'admission a été portée de 132 à 135°, en gagnant 2° à l'ouverture et 1° à la fermeture.

Si la largeur de la lumière d'admission est demeurée la même (36 mm), par contre sa forme, et donc sa hauteur, a été modifiée. Au lieu de la lumière rectangulaire de la TF (qui faisait 18 mm de haut), cette fois, le rectangle initial (qui fait maintenant 19,5 mm de haut), est surmonté sur plus de la moitié de sa largeur d'une encoche trapézoïdale, débordant de 5 mm. Ainsi, sur au moins 18 à 20 mm de largeur, la hauteur de la lumière d'admission est portée à 24,5 mm. Et ainsi, finalement, sa section est accrue d'environ 24 % (contre 14 % d'accroissement de section de passage des gaz au carburateur).

Afin de conserver sensiblement la même section à la lumière d'admission qu'au carburateur, puisque la largeur de la lumière est plus importante (36 mm) que le diamètre de passage des gaz du carbu (32 mm), la hauteur du canal d'admission va en s'étrangeant.

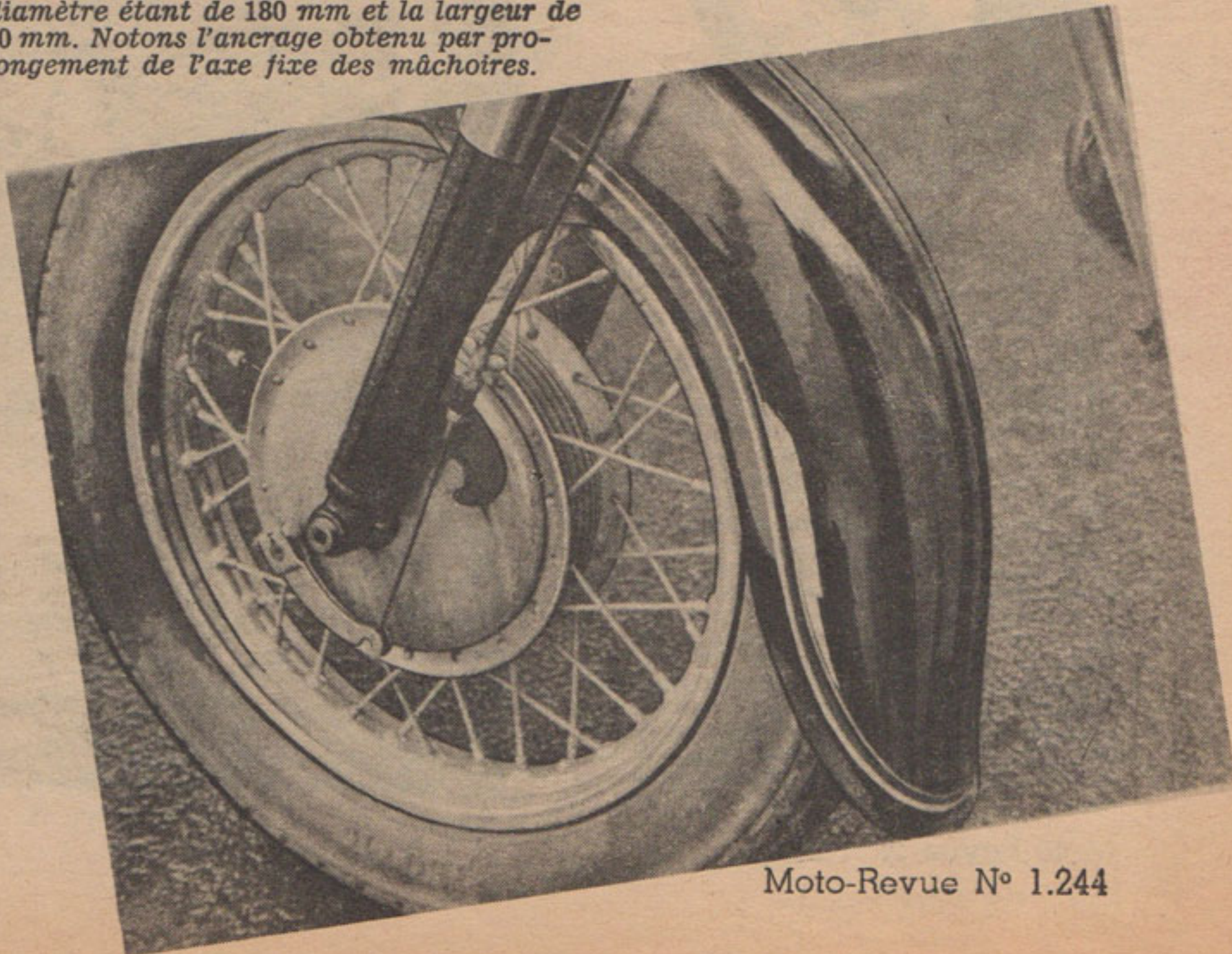
LE DOUBLE ALLUMAGE

Une des différences importantes, côté moteur, entre les 250 Puch TF et SG, est que cette dernière possède un double allumage.

Pourquoi cette modification ?

La bougie placée au-dessus du cylindre « transfert » garantit un bon allumage aux bas régimes, allumant des gaz frais relativement peu mélangés à des gaz brûlés, donc plus facilement inflammables. Mais dès que l'on marche « pleins gaz », il peut se produire une tendance au cliquetis (et même au cognement), en raison du long trajet que doit parcourir le front de flamme. Une des solutions les plus simples consiste à monter une deuxième

Ci-dessous, les moyeux en alliage léger sont très largement dimensionnés, leur diamètre étant de 180 mm et la largeur de 40 mm. Notons l'ancrage obtenu par prolongement de l'axe fixe des mâchoires.



me bougie, qui trouvera place soit au-dessus du cylindre échappement, soit au-dessus de la paroi intermédiaire entre les deux pistons (cas sur les SG et SGS). A signaler d'ailleurs que cette deuxième bougie chauffant plus, il vaut mieux la monter plus froide (par exemple de degré thermique 240, alors que la première sera une 225).

L'allumage de ces deux bougies (nécessitant 2 bobines) se fait simultanément, commandé par un seul rupteur.

Le problème d'une deuxième bougie ne se pose, en fait, que pour les 250 cmc., en raison de la plus grande masse de gaz à enflammer.

QUELQUES AUTRES CARACTERISTIQUES DU MOTEUR

Il faut signaler avant tout un alletage du cylindre et de la culasse beaucoup plus étoffé sur la SG que sur la TF, en raison d'une charge thermique imposée plus grande. Et cet alletage est caractérisé essentiellement par une alternance de grandes et petites ailettes, qui, tout en conservant l'avantage des grandes ailettes, permet en même temps à l'air frais de baigner plus facilement le fût du cylindre. Curieuses également sont les ailettes de la culasse, ondulées, pour permettre le passage des 8 boulons de fixation de la culasse au cylindre.

× × ×

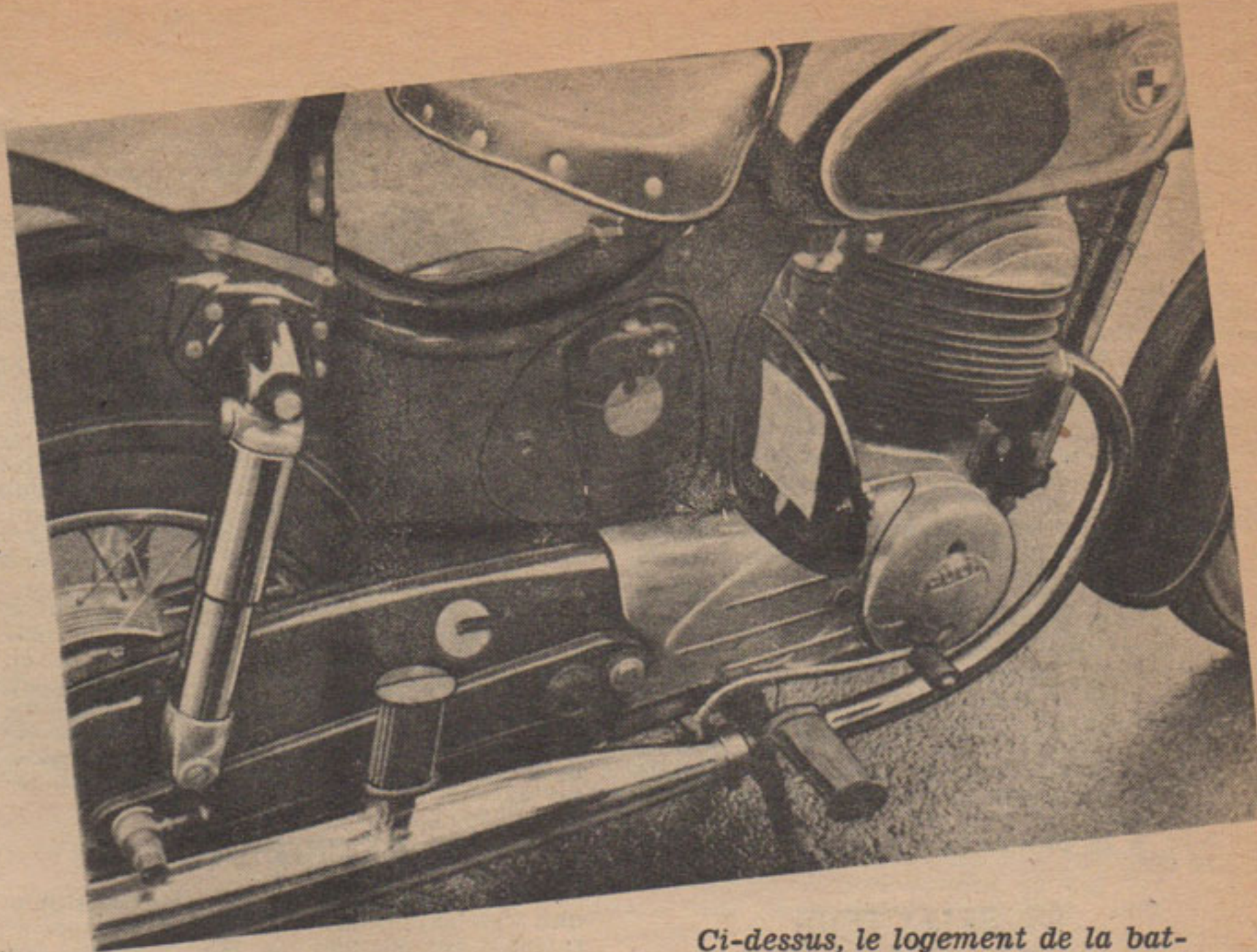
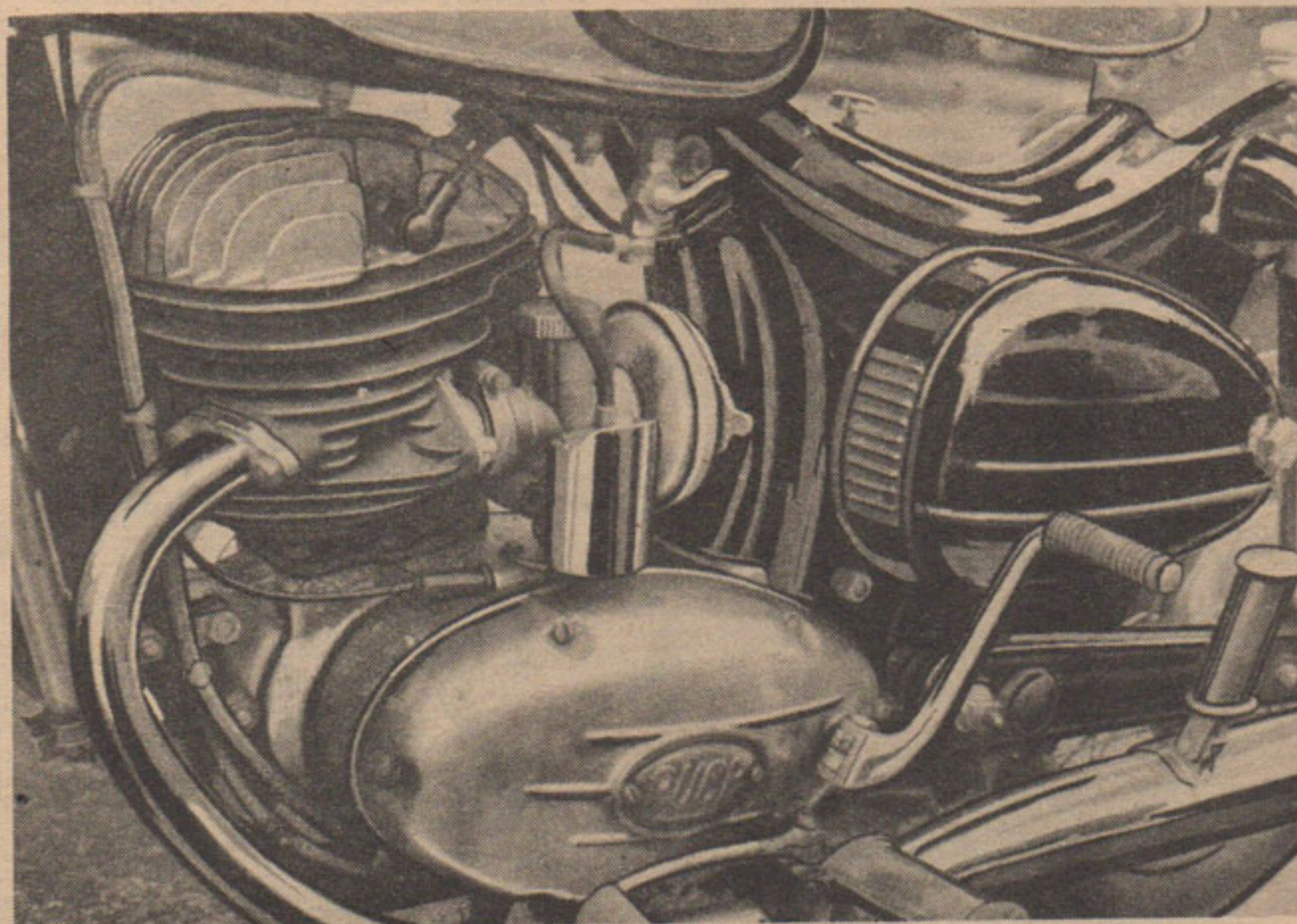
Très caractéristique également le mode de graissage, qui ne se fait pas par mélange, mais par pompe séparée.

Cette pompe à piston est entraînée par une vis sans fin solidaire du vilebrequin, côté transmission : son débit est ainsi proportionnel au régime du moteur. Mais un deuxième réglage du débit se fait par un petit piston commandé par un câble actionné par la poignée des gaz, ce qui le rend donc tributaire également de la charge gazeuse.

Cette pompe débite dans une canalisation du carter qui aboutit dans les parois du cylindre échappement, celui qui chauffe le plus. L'huile retombe ensuite par gravité sur l'embellage et ses roulements.

Quant au réservoir d'huile, ménagé dans le flanc gauche du réservoir d'essence, il a une contenance de 1,5 litre.

Ci-dessous, le côté « carburateur » du moteur. On voit nettement la tubulure d'admission qui descend jusqu'au cylindre échappement. On peut voir également les deux bougies d'allumage.



Ci-dessus, le logement de la batterie, dans une alvéole pratiquée dans la coque.

TRANSMISSIONS et BOITE

La transmission primaire est assurée par une chaîne Duplex de 64 maillons, donnant la démultiplication de 2,32 à 1 (51/22).

× × ×

L'embrayage, à disques multiples, fonctionne dans l'huile. Celle-ci étant assez épaisse (SAE 50 en été), il n'y a rien d'étonnant à ce que, même débrayé à fond, l'embrayage entraîne à froid quand on passe la première. D'ailleurs, avant de lancer le moteur au kick, il est bon d'actionner plusieurs fois celui-ci, afin d'obtenir le dégommage nécessaire pour une action franche.

Avant de passer à l'étude de la boîte de vitesses elle-même, parlons de la trans-

mission secondaire assurée par une chaîne de 118 maillons fonctionnant dans un carter étanche en tôle. Un maillon avec attaches rapides permet l'allongement nécessaire de la chaîne en cas de passage à la démultiplication side.

La démultiplication « standard » solo est de 3,07 à 1 (46/15). Pour le side, en remplaçant le pignon de sortie de boîte (13 dents) et la couronne arrière (48 dents), la démultiplication passe à 3,69 à 1 (48/13). Elle est donc de 20 à 21 % plus démultipliée, ce qui est tout à fait normal, surtout pour cette cylindrée.

× × ×

La boîte de vitesses a ses rapports en cascade, avec la quatrième surmultipliée (intérieurement) et la troisième dans un rapport 1 à 1. Ces rapports internes sont les suivants :

13/17 : 0,765 (100 %) - 15/15 : 1 (76,5 %) 18/12 : 1,5 (51,0 %) et 22/18 : 2,75 à 1 (27,8 %). Nous avons une boîte assez étalée, mais dont la première est vraiment une première autrichienne. Même en conservant l'étagement des 3 rapports supérieurs déjà étalés, le rapport théorique en première ne devrait être que de 2,58 (29,6 %) et non de 2,75.

Une telle première n'a vraiment pas lieu d'être avec un moteur semblable, l'un des plus élastiques certainement que nous ayons eu. Et je suis persuadé (et l'expérience de nos confrères autrichiens le confirme pleinement) que même dans les cols autrichiens les plus raides, même à deux, une telle démultiplication en première n'est absolument pas nécessaire.

En effet, en solo, les démultiplications finales sont les suivantes : 5,44 - 7,1 - 10,68 - 19,55 à 1.

En première, le régime minimum de 975 t.-m. correspond à une vitesse de 5,3 kmh., le régime de couple maximum (3.000 t.-m.) à 16,3 kmh. et celui de puissance maximum à 30 kmh., donc des vitesses très basses, inutilisables ou presque, même dans la circulation urbaine.

En seconde, si la puissance maximum est à 55 kmh., le couple maximum (donc la plus grande force de traction), n'est plus qu'à 30 kmh., et cette seconde est utilisable (toujours sans faire aucune-ment patiner l'embrayage) à partir de 9,7 kmh.

C'est dire qu'avec la souplesse et l'élasticité de ce moteur, et sans effort aucun, les démarrages en deuxième sont d'une facilité remarquable. Cette seconde allant de 10 à 55 kmh. (et même 69 kmh. en sursrégime), la troisième étant utilisable

ble à partir de 14 kmh., tout ceci joint aux caractéristiques du moteur font que pour ceux qui sont « paresseux du sélecteur », soit par paresse congénitale, soit par méconnaissance de l'art de conduire et d'utiliser son moteur au mieux, soit parce qu'ils reculent devant l'usage d'un sélecteur dont le fonctionnement manque de douceur (ce fut mon cas), donc pour tous ceux-là, la conduite en ville et dans la banlieue est extrêmement simple : démarrages en deuxième et utilisation de la deuxième et troisième seulement. Et comme à 2.400 t.-m., le moteur développe déjà plus de 7 CV et a un couple de 2,2 m.kg (pour un maximum de 2,4), dès 24 kmh. en deuxième et 36 kmh. en troisième, les accélérations sont franches.

Ceci dit sur l'étagement, voyons maintenant le choix de la démultiplication finale en quatrième. Ce choix est des plus louables, puisqu'en position couchée à 113 kmh., nous n'étions qu'à 300 t.-m. en surrégime ; en position assise (102 kmh.) nous étions à 5.230 t.-m. et en duo, à 101 kmh., à 5.180 t.-m. Or de 5.000 à 5.800 t.-m., la puissance développée est toujours au-dessus de 13,6 CV, donc, pour ainsi dire, à la puissance maximum qui est de 14 CV.

LE SELECTEUR

Avec le sélecteur, nous abordons notre deuxième critique essentielle de la 250 SG Puch. Ce sélecteur, s'il est précis (il ne m'est pas arrivé de « loucher » une vitesse), par contre il est très dur et bruyant... et ceci n'est pas propre à la machine qui nous a été confiée pour les essais, car j'ai interrogé à ce sujet de nombreux utilisateurs.

Dur à froid, bien sûr, puisque l'embrayage colle dans l'huile épaisse. Mais dur également à chaud.

Sur ma machine, passage difficile au point mort ou aux deux premiers rapports. Sur une autre machine, passage difficile en troisième. Je sais que l'on peut y remédier en démontant le sélecteur, en modifiant certains jeux à l'aide de rondelles d'épaisseur. Néanmoins le fait est là... et la solution la plus simple, en dehors d'une accoutumance, est de passer les rapports suivant la méthode recommandée par le mécanicien-chef des Ets Humblot : ne pas débrayer avant de changer de rapports, mais faire ces deux opérations en même temps, avec un synchronisme autant que possible parfait. Et c'est vrai, « ça » passe beaucoup mieux ainsi.

LES PERFORMANCES

Comme il est normal, toutes les performances obtenues sont évidemment conditionnées par les caractéristiques très particulières du moteur, par le choix des démultiplications, et aussi par les cotes de la machine et celles de ses roues.

LES VITESSES MAXIMA

En première et deuxième, nous avons environ 1.500 t.-m. de surrégime, puisque nous avons obtenu respectivement 38 kmh. (7.010 t.-m.) et 69 kmh. (6.940 t.-m.). Encore une fois il apparaît ici combien la première est courte : c'est avec la SG que nous avons obtenu la plus faible vitesse sur ce rapport, inférieure même à celles obtenues avec la 250 Adler « Tourisme » ou la R 25/3 BMW.

En troisième, également en surrégime, 94 kmh. en solo (6.300 t.-m.) et 92 kmh. en duo (6.160 t.-m.).

En quatrième, après avoir obtenu 102 kmh. (5.230 t.-m.) en position assise, les 113 kmh. (5.800 t.-m.) furent atteints en position couchée. Et il est à penser que sans la présence du tan-sad boulonné au garde-boue et qui empêchait de s'effacer au mieux, les 114-115 kmh auraient pu être atteints.

Le choix d'une démultiplication assez courte en quatrième a permis, en duo, d'aller presque aussi vite qu'en solo : 101 kmh. (5.180 t.-m.).

L'EPREUVE DE COTE

C'est surtout en côte que la 250 Puch SG montre tout son brio... et fait honneur à ses origines alpestres. Sa première très courte permet un rapide démarrage, l'élasticité du moteur fait le reste, plus que sa puissance.

Mes 52 kgs furent emmenés au sommet de notre côte (de 350 m. et de pente moyenne 8,7 %), en 19" 4/5, soit à la moyenne de 63,6 kmh. C'est, après les Adler, le meilleur temps que j'ai réalisé en 250 cmc., supérieur même à ceux que j'ai pu obtenir avec les 350 cmc. essayés.

Le pilote de 75 kgs fut gratifié de 2/5 de seconde en plus (20" 1/5, soit 62,4 kmh.).

Et, à deux, le temps nécessaire fut à peine de 22" 2/5 (56,25 kmh.). Ce dernier temps est aussi le meilleur réalisé en 250 cmc. (mises à part les Adler) ; et, là encore, la 250 Puch s'est montrée supérieure à la plupart des 350 cmc. essayées (à égalité avec la TWN « Boss », mais battue par la Victoria « Bergmeister »).

LES ACCELERATIONS

C'est également par ces caractéristiques que l'on expliquera les excellentes accélérations qui situent la SG dans ce domaine, parmi les meilleures 250 cmc. (battue uniquement par les Adler, NSU-Max, Peugeot twin) et la rend capable de concurrencer de bien nombreuses 350 cmc. classiques.

En première, les 35 kmh. sont atteints en 2" 2/5 ; 67 kmh. en 6" en deuxième et 89 kmh. en 11" 4/5 en troisième. Evidemment plus la vitesse augmente, plus l'accélération sera réduite, surtout dès que l'on enclenche la 4^e qui, obligatoirement, offre une plus faible force de traction. Néanmoins, sur ce rapport, les 102 kmh. sont atteints en 19" 3/5 et les 107 kmh. en 25".

× × ×

Quant à nos épreuves départ arrêté, elles se soldent par les résultats suivants :

départ arrêté :
100 mètres en 7" 7/10, moy. 46,75 kmh.
200 » en 12" moy. 60,0 kmh.
300 » en 15" 4/5, moy. 68,35 kmh.
400 » en 19" 2/5, moy. 74,2 kmh.
500 » en 22" 9/10, moy. 78,6 kmh.
1.000 » en 39" 3/10, moy. 91,6 kmh.

LA PARTIE CYCLE

La différence entre les parties cycles des 250 SG et SGS et des 250 TF est évidemment très apparente lorsque l'on compare ces deux modèles.

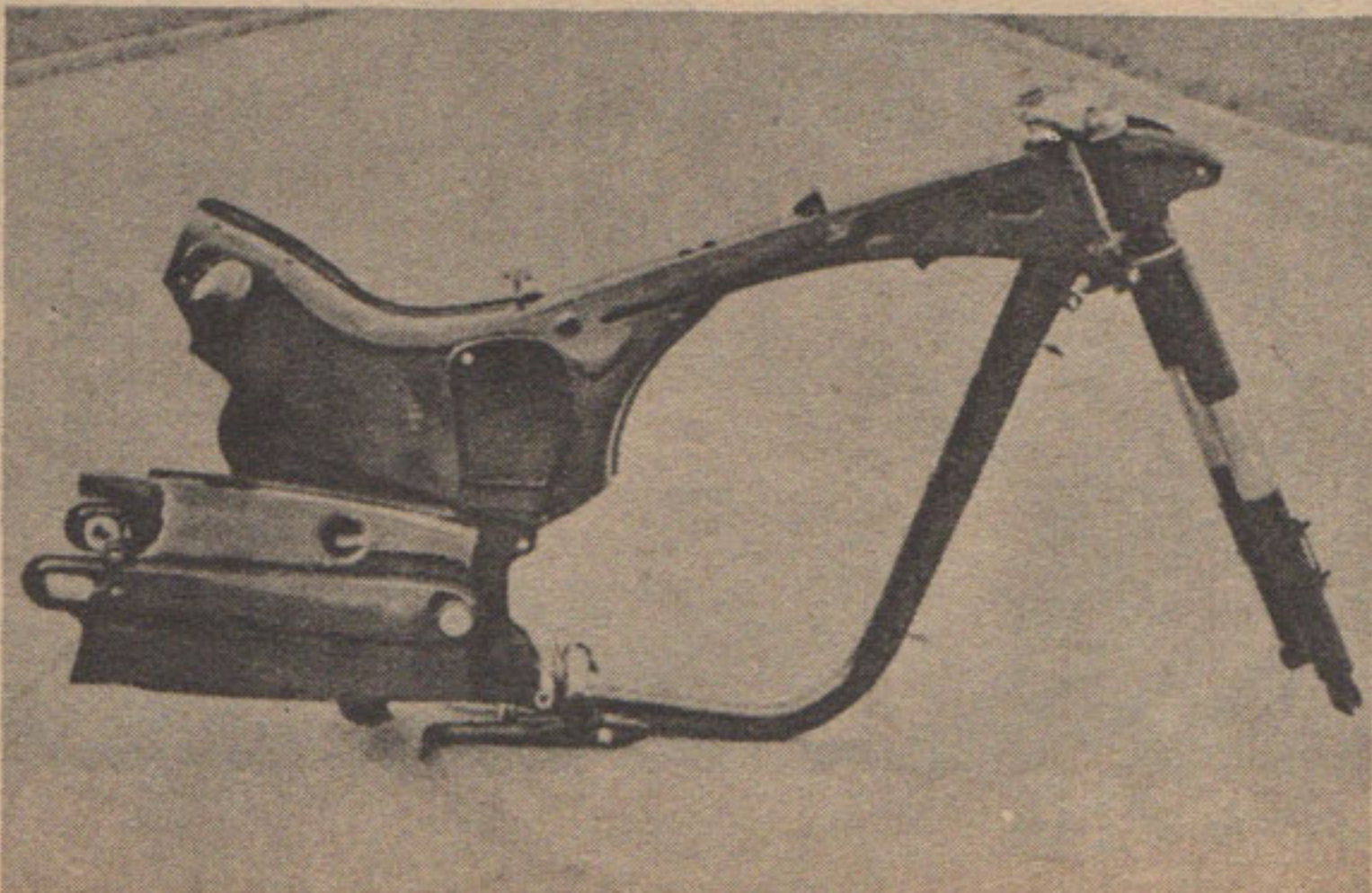
— Cadre monocoque en tôle emboutie contre cadre en tubes.

— Suspension arrière oscillante contre suspension arrière coulissante.

— Petites roues contre grandes roues.

— Moyeux freins contre freins à tambours.

Avant d'insister sur chacun de ces



points, nous dirons encore que malgré ses petites roues, la SG a un empattement plus grand que celui de la TF : 134,5 cm contre 132.

LE CADRE

Le cadre des nouvelles 250 Puch suit la voie tracée, à Graz, par la 150 TL. Il s'agit d'un cadre monocoque en tôle emboutie, avec un longeron, également en tôle emboutie et soudée, de section carrée ou rectangulaire, et formant simple berceau. Tout ceci découle, évidemment, d'une technique « aviation » et ce cadre s'est avéré avoir une très bonne résistance aux déformations et à la torsion.

LES SUSPENSIONS

A l'avant, on trouve toujours une fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques incorporés. Si le ressort est à pas constant, la progressivité est assurée par un amortissement progressif.

Très souple, il m'a semblé que sur une mauvaise route, à deux, elle avait une très légère tendance à talonner. Mais peut-être qu'une huile épaisse serait un remède à cet inconvénient ? Débattement : 125.

A l'arrière, il y a maintenant une suspension oscillante à éléments élastiques séparés, munis évidemment d'amortisseurs hydrauliques. Les bras de la suspension sont encore en tôle emboutie et soudée. Le carter de chaîne secondaire est solidaire du bras droit. Son débattement, sans doute, n'est que de 85 mm, mais elle assure une suspension très bonne, ni trop dure, ni trop souple. Et à son actif nous devons signaler son excellente rigidité latérale : à aucun moment, dans aucun virage, la machine n'a cherché à se dérober, jamais nous n'avons éprouvé la sensation d'être « dans du beurre », comme avec certaines autres machines à suspension trop souple.

DES JANTES DE 16 POUCHES

Nous avons souvent déjà, dans nos colonnes, comparés les avantages respectifs des petites roues et des grandes roues. Nous nous contenterons donc de résumer ici tout ce que nous avons pu dire.

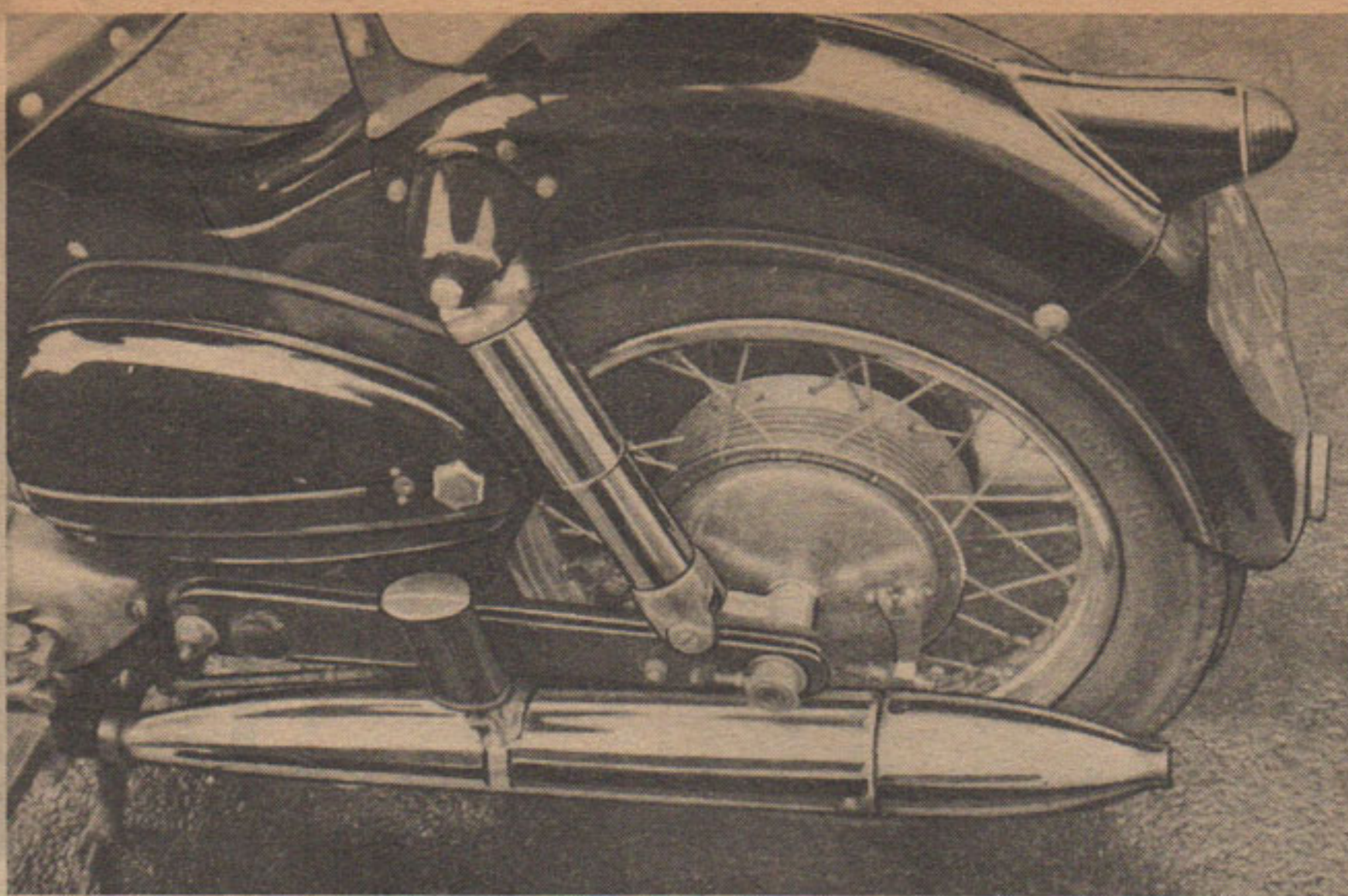
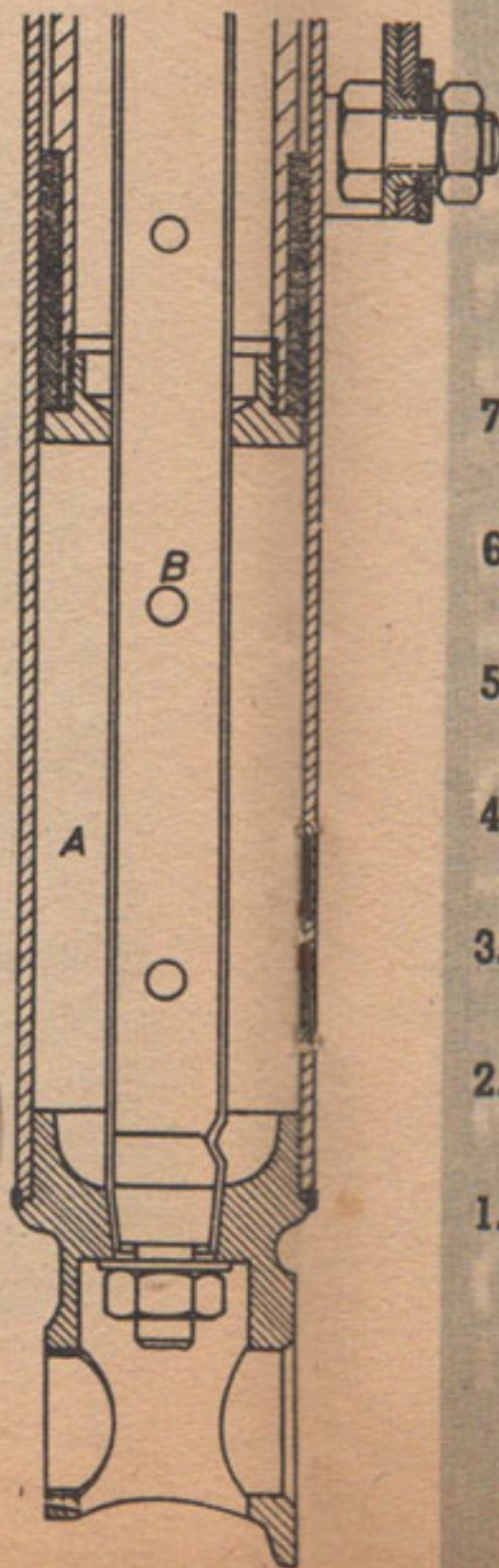
A l'actif des petites roues :

— un poids plus faible, donc de plus faibles masses non suspendues ;

— une inertie plus faible, donc, pour une même puissance, des accélérations améliorées ;

— pour une même hauteur générale de la machine, un plus grand passage d'air

A droite, coupe d'un élément de suspension arrière. Les ressorts occupent toute la hauteur disponible. - Au-dessous, coupe de l'élément amortisseur de la fourche. - Ci-dessous à gauche, le cadre caisson poutre complété d'un tube avant de section rectangulaire.



Ci-dessus, la suspension arrière et les longs pots d'échappement.

entre garde-boue et colonne de direction, permettant un meilleur refroidissement de la culasse ;

— plus grande maniabilité, du moins lorsqu'une vitesse minimum (10-15 kmh. environ) est atteinte ;

Mais par contre, on peut leur reprocher :

— une direction plus dure (surtout avec des pneus d'assez grosse section) aux très basses vitesses ;

— une moins bonne tenue sur mauvaise route ou « tout-terrain » ;

— une plus forte tendance au dérapage latéral sur sol plus ou moins gras.

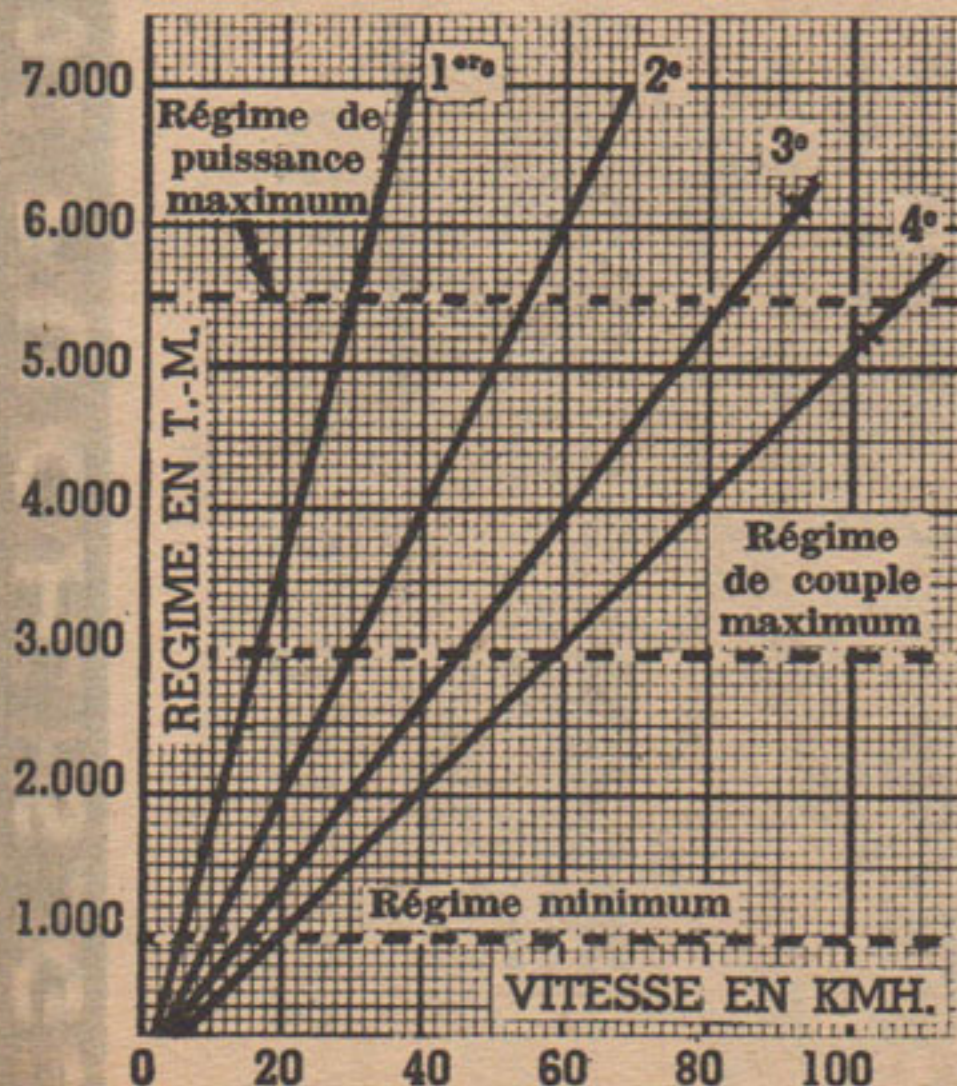
C'est donc incontestablement à ses petites roues que la SG doit sa très grande maniabilité (également peut-être à un angle de chasse de 61°). Mais c'est également à cause de ces petites roues, et en raison d'un pneu de 3,50 pouces de section, que la direction semble un peu dure à l'arrêt ou aux très basses vitesses.

DES FREINS EXCELENTS

Machine autrichienne — donc prévue pour les plus dures utilisations dans les Alpes — démunie de frein moteur, puisqu'il s'agit d'un 2 temps — la Puch se devait d'avoir des freins efficaces.

Ceux-ci sont des moyeux-freins en al-

4^e : ————— 100 %
3^e : ————— 76,5 %
2^e : ————— 51 %
1^e : ————— 27,8 %



Moto-Revue N° 1.244

lage léger, afin de permettre une meilleure et plus rapide évacuation de la chaleur et éviter le « fading » qui apparaît vers 260°C. La surface de friction est assurée par une bague en acier.

Mais le plus caractéristique est le diamètre et la largeur des garnitures, le diamètre étant un facteur de puissance, la largeur un facteur de progressivité.

Pour une largeur de 40 mm, nous avons un diamètre de 180 mm. Mais ces 180 mm avec des pneus de 3,50x16 représentent, avec des pneus de 3,25x19 (ceux qui équipaient la TF) 200 mm ! Bien des 500 cmc. ne seraient pas déshonorées avec de telles cotes de freins.

× × ×

Et les résultats sont probants : très grande progressivité, très grande sûreté.

Voici les chiffres :

Frein avant seul : 14,90 m.

Frein arrière seul : 19,70 m.

Les 2 freins ensemble : 10,20 m.

C'est le frein avant surtout qui a une très grande efficacité, conférant la très grande sécurité dans la conduite.

× × ×

A titre de renseignement, disons que le frein avant a une transmission donnant une multiplication de 33,6 (une force de 1 kg appliquée au levier donne une force de 33,6 kgs à la came). Pour le frein arrière, cette multiplication est de 47,2.

AGREMENT DE CONDUITE

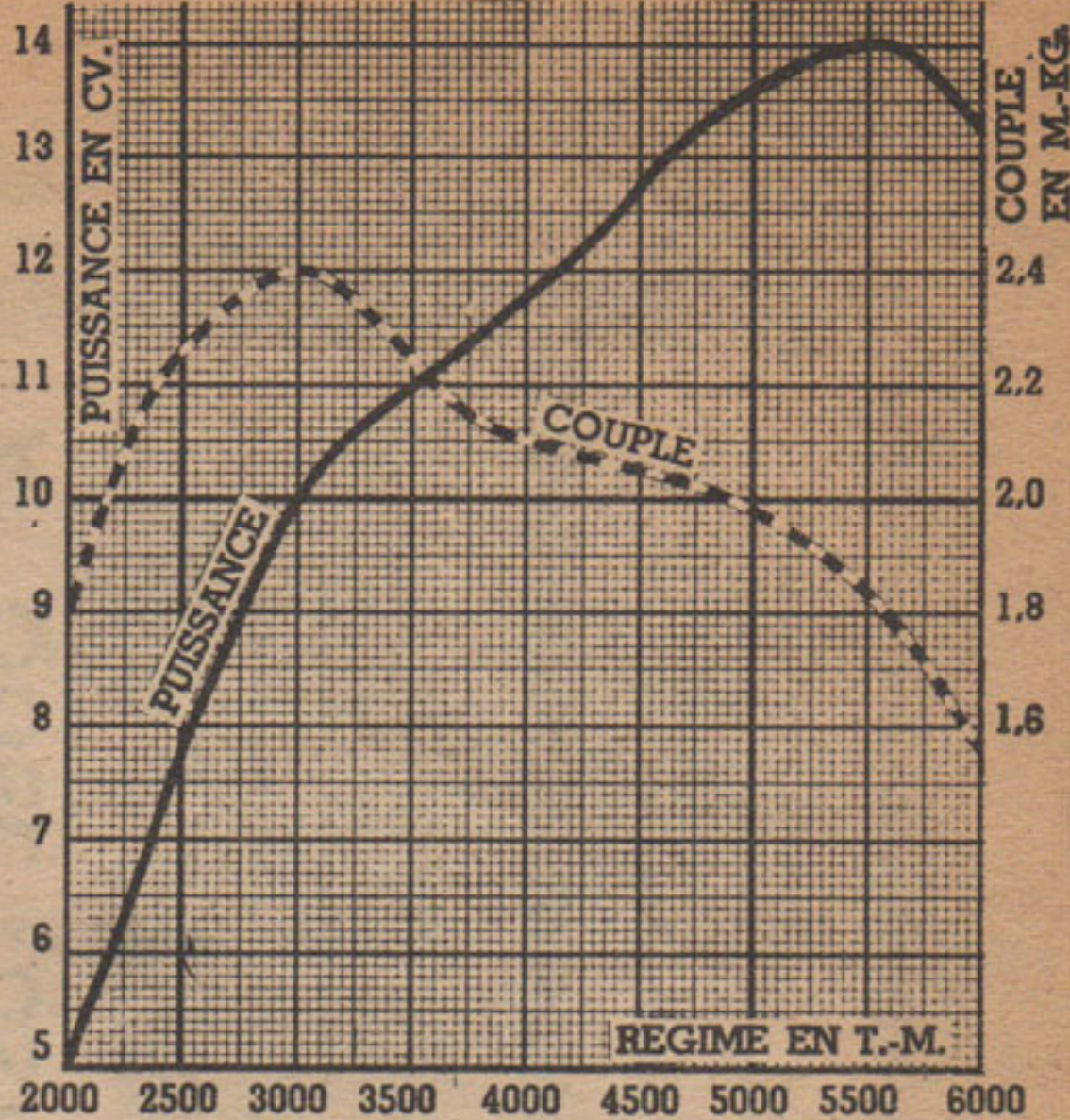
Tout ce que j'ai pu dire sur l'élasticité du moteur, sur l'excellente tenue de route, sur la maniabilité, sur les suspensions, sur le freinage, explique déjà en grande partie l'agrément de conduite de la machine. A cela s'ajoutent les dimensions de la machine, très en rapport avec ma taille de 1 m 63 (j'ai même eu le sentiment d'être grand, quand je me suis vu en photo, pilotant la SG).

Mais d'un autre côté, le sélecteur trop dur, les démarrages parfois assez laborieux, ne doivent pas être oubliés.

Bien que montée sur une forme en tôle, la selle en caoutchouc mousse est suffisamment douce, mais elle était trop tendue pour mon faible poids, ce qui faisait qu'au bout de 5-10 minutes de circulation urbaine avec ses coups de frein, je me trouvais en bout de réservoir. Il est vrai que cette tension de selle peut être réglée, mais il faut pour cela démonter le réservoir.

Mais si, pour le pilote, même sur de mauvais pavés, la machine est suffisamment confortable, ceci n'est pas tout à fait l'avis du passager éventuel, malgré un tan-sad oscillant. Celui-ci (très bas

A gauche, échelonnement de boîte et vitesse sur chaque rapport. En haut à droite, courbe de puissance et ci-contre, courbe d'accélération.



pour un tan-sad) est néanmoins presque à l'aplomb de la roue arrière, ce qui explique que le passager ne puisse jouir pleinement de toutes les suspensions.

EN CONCLUSION

Je me suis suffisamment (trop peut-être) étendu sur cette machine, aussi je me contenterais de résumer en quelques mots mes impressions d'ensemble.

— Moteur très agréable par son élasticité, ses reprises, avec un bruit d'échappement (et de suction également) caractéristique, mais non désagréable.

— Rapports très étalés, avec une première bien trop courte, mais une quatrième bien choisie.

— Un sélecteur trop dur.

— Une très grande maniabilité.

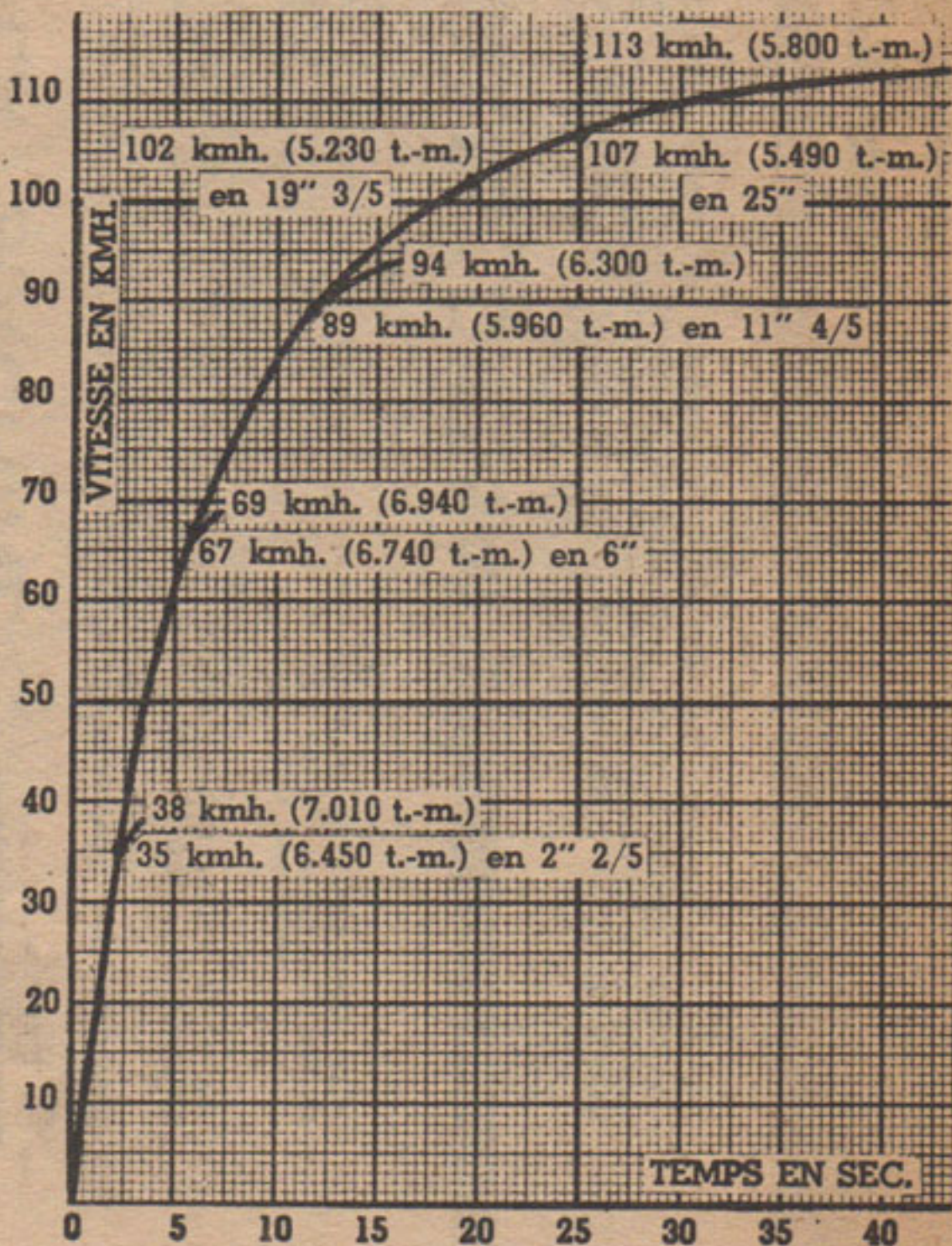
— Une excellente tenue de route.

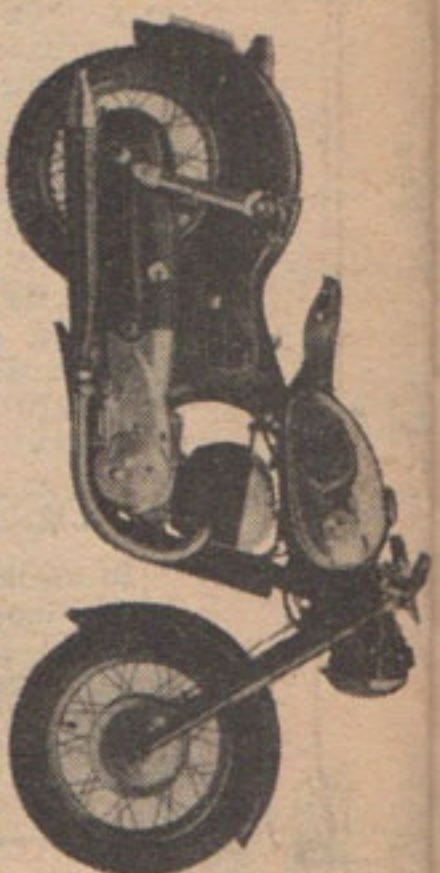
— Un confort très acceptable.

— D'excellents freins.

Bref, à part quelques petits défauts auxquels on peut certainement pallier, elle fait honneur à la marque autrichienne.

J. B.





DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre à balayage en U,
Alésage : 2x45 mm,
Course : 78 mm.
Cylindrée : 248 cmc,
Taux de compression : 6,2 à 1.
Puissance : 14 CV à 5.500 t.-m.
Couple maximum : 2,4 m.kg à 3.000 t.-m.

BOITE DE VITESSES

Bloc moteur 4 vitesses en cascade,
Transmission primaire : chaîne (51/22 = 2,32).
Transmission secondaire : chaîne (46/15 = 3,07).
Démultiplications finales : 19,55 - 10,67 - 7,1 - 5,44 en solo.
En sidecar, avec transmission secondaire :
48/13 = 3,69, ou à 23,55 - 12,84 - 8,56 - 6,55.

X X X

FOURCHE AVANT : télescopique,
SUSPENSION ARRIERE : oscillante.
PNEUS : 3,5x16.
FREINS AV et AR : 180 mm X 40 mm.
RESERVOIRS :
Essence : 13 l. (3 l. de réserve).
Huile : 1 l. 5.
POIDS A VIDE : 135 kgs.

REGLAGES ENTRETIEN

REGLAGES - ENTRETIEN

BOUGIES :

Bosch W 225 T 11 à l'arrière et Bosch 240 à l'avant.

Ecartement des électrodes 0,6 à 0,7 mm.

AVANCE : 6 à 7 mm.

CARBURATEUR : Puch P 32/1.

Passage des gaz : 32 mm.

Gicleur principal : 145.

Alguille : 4° cran.

Gicleur de ralenti : 35.

GRAISSAGE :

Moteur : été huile SAE 50,
hiver huile SAE 40.

Boîte de vitesses : contenance 1 l. environ.
Première vidange à 1.000 kms, après tous les 12.000 kms. Rétablir le niveau entre temps.

RODAGE : pendant 2.000 kms, pour 1 l. d'essence, ajoutez 20 cc d'huile moteur.

300 kms : 50-70 kmh.

300 à 1.000 kms : 50-85 kmh.

Après 2.000 kms, ménagez encore votre moteur.

GONFLAGE :

Roue AV : 1 kg.

Roue AR solo : 1,4 kg.

Roue AR duo : 2 kgs.

Roue AR avec sidecar : 2 kgs 6.

Roue sidecar : 1 kg.

RESULTATS OBTENUS

Vitesses maxime :

Solo

Duo

1^{re} 38 kmh. (7.010 t.-m.) 38 kmh. (7.010 t.-m.)

2^e 69 kmh. (6.940 t.-m.) 69 kmh. (6.940 t.-m.)

3^e 94 kmh. (6.300 t.-m.) 92 kmh. (6.160 t.-m.)

4^e 102 kmh. (5.230 t.-m.) 101 kmh. (5.180 t.-m.)

assis
113 kmh. (5.800 t.-m.)

couché

Régime minimum : 975 t.-m.

Accélérations :

100 m. départ arrêté : 7" 7/10, moy. 46,75 kmh.

200 m. » » 12" moy. 60,0 kmh.

300 m. » » 15" 4/5, moy. 68,35 kmh.

400 m. » » 19" 2/5, moy. 74,2 kmh.

500 m. » » 22" 9/10, moy. 78,6 kmh.

1.000 m. » » 39" 3/10, moy. 91,6 kmh.

Epreuve de côte :

350 mètres, pente moyenne 8,7 %, départ arrêté

Pilote 52 kgs : 19" 4/5, moy. 63,6 kmh.

Pilote 75 kgs : 20" 1/5, moy. 62,4 kmh.

A deux (75 + 52 kgs) : 22" 2/5, moy. 56,25 kmh.

Rapports utilisés : 1-2-3.

Freinage (50 kmh. chrono) :

Avant : 14,90 m., déc. moy. 6,47 m.-sec²

Arrière : 19,70 m., déc. moy. 4,90 m.-sec²

Les deux : 10,80 m., déc. moy. 8,92 m.-sec²

VILLE ET
TOURISME

A QUEL USAGE EST DESTINEE LA MACHINE

La 250 Puch SG est certainement une machine qui a des avantages qui lui sont très propres, et qui tiennent aussi bien à sa conception qu'à ses performances.

Son moteur extrêmement élastique, ses très bonnes reprises dès les bas régimes, ses démultiplications bien étudiées (sauf en première), permettent, particulièrement en montage, d'excellentes performances et un usage très agréable en ville. Sur ce plan, on ne peut reprocher qu'une première beaucoup trop courte, presque inutilisable. Sa très grande maniabilité (elle se conduit comme une 125 ou une

175), ses bonnes suspensions très rigides latéralement, son excellent freinage lui confèrent une excellente tenue de route.

Avec ses commandes bien en place, son petit guidon, son confort très suffisant, l'agrément de conduite serait incontestable si le sélecteur était d'un fonctionnement plus aisé.

Malgré quelques petits défauts, la 250 SG Puch est donc une excellente machine, propre aussi bien à un usage quotidien qu'au grand tourisme. Et sa grande diffusion est ainsi complètement justifiée.

CONDITIONS GENERALES D'ESSAI

Au début de l'essai, le compteur indiquait :

A la fin de l'essai :

Poids de l'essayer habillé :

Taille de l'essayer :

2.473 kms

2.912 kms

52 kgs

1 m 64

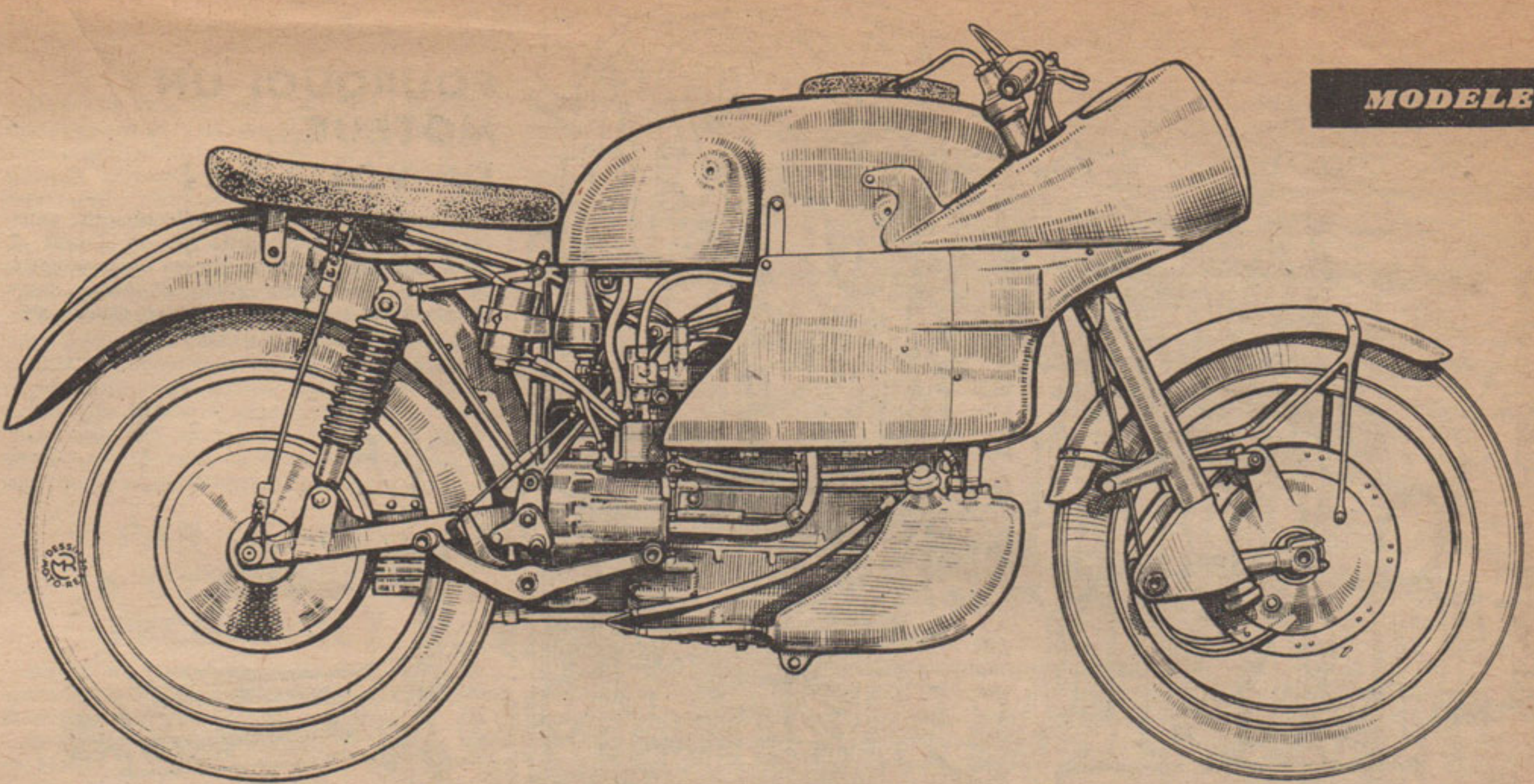
Réglages spéciaux : néant.

Lieu et date de l'essai : Seine et Seine-et-Oise du 2 au 19 juin 1955.

Conditions atmosphériques lors des essais chronométrés : Temps couvert, vent très modéré. Température : 11°C. Humidité relative :

67 %. Pression atmosphérique : 747 mm de mercure.

PRIX : 245.000 + taxes

A detailed line drawing of a Guzzi 1952 motorcycle from a side profile. It features a large, rounded fuel tank, a high seat, and a prominent front headlight. The engine is visible, showing a horizontal cylinder. The wheels are spoked, and the overall design is classic for the early 1950s.

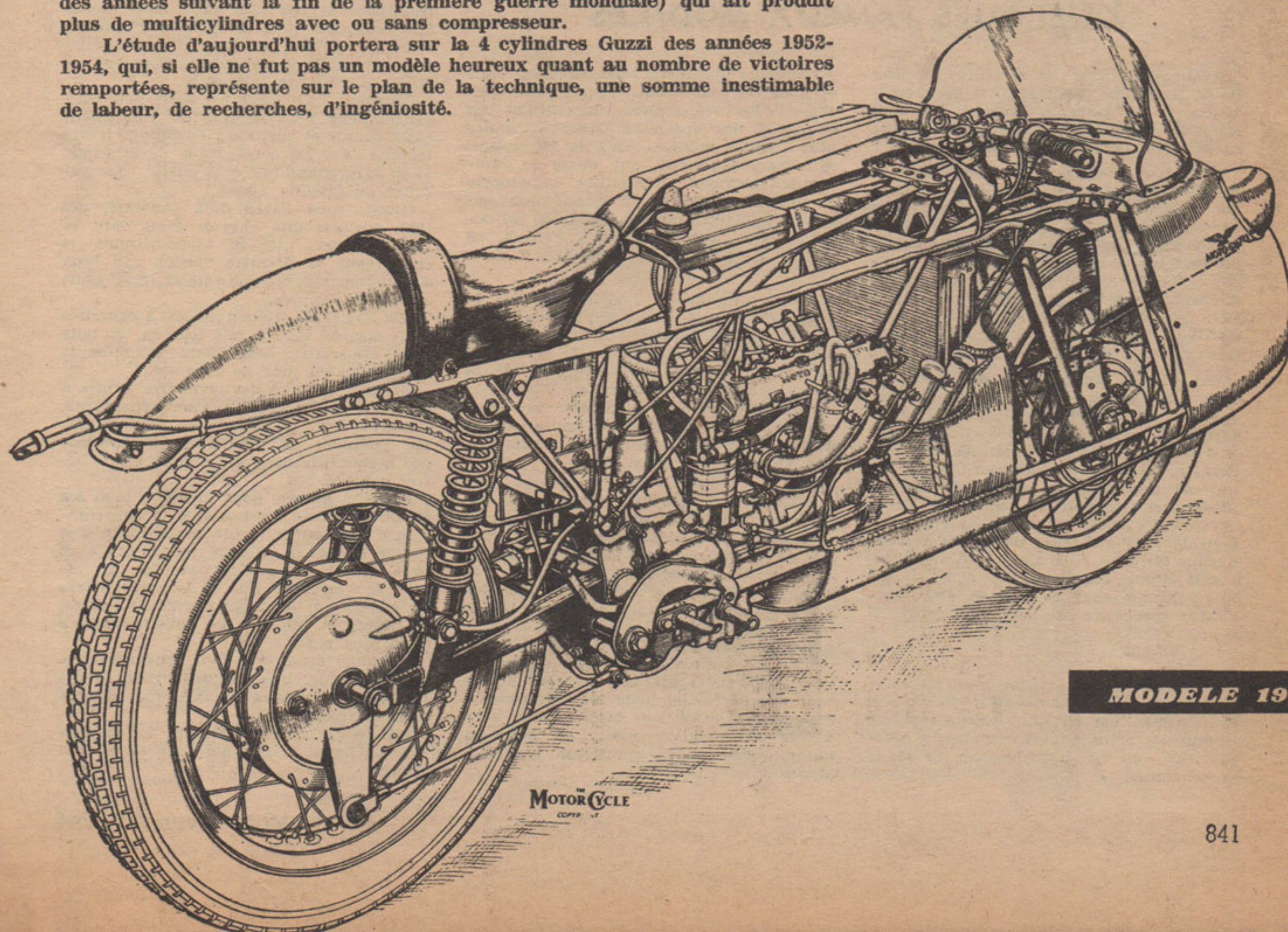
MODELE 1952

QUE FUT AU JUSTE LA GUZZI

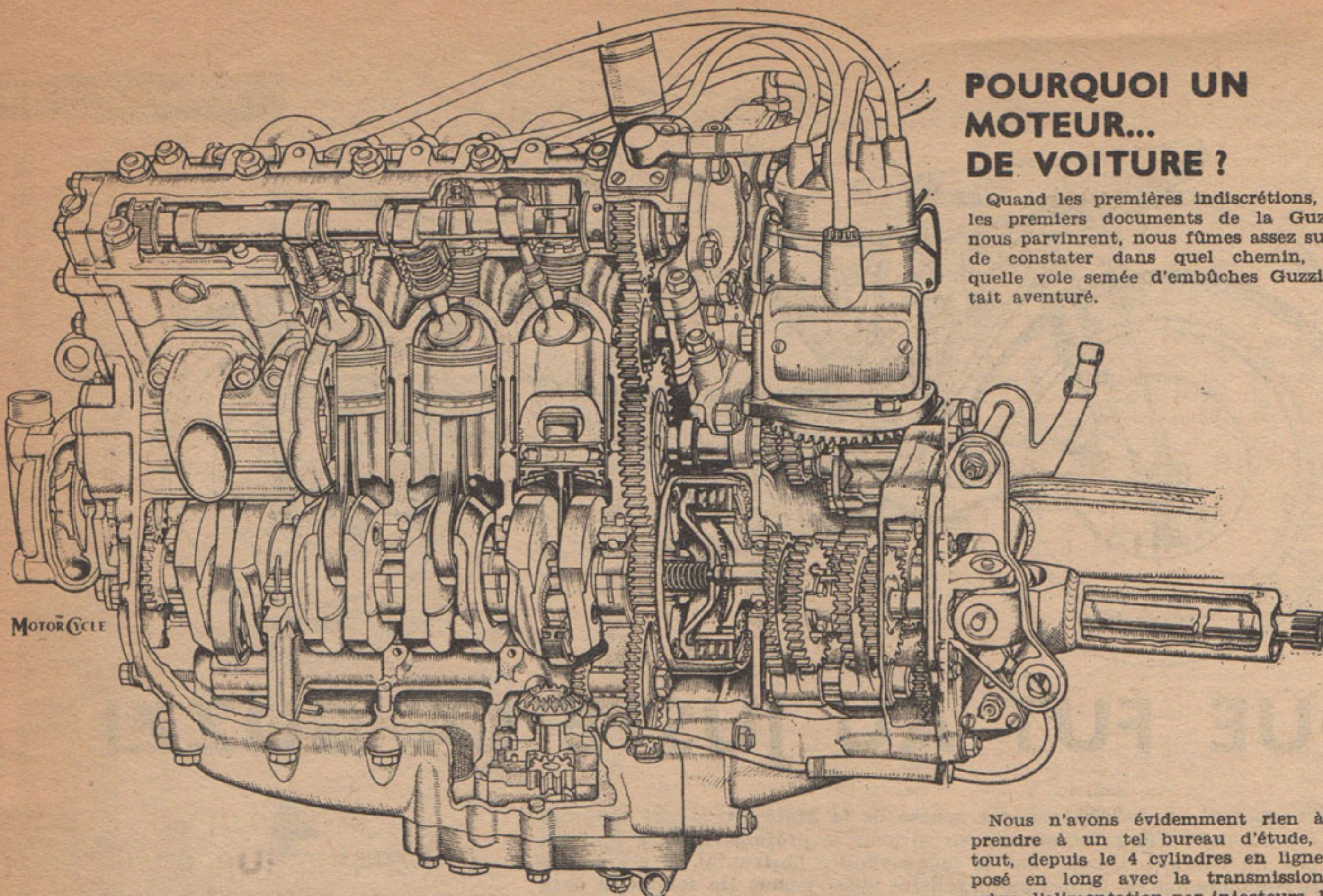
LES productions du département course de la Moto Guzzi ont toujours été un sujet d'émerveillement, car si pour le profane, malgré tout un peu au courant, Guzzi c'est le monocylindre horizontal, il n'y a pas à notre connaissance de firmes motocyclistes aussi jeunes (la fondation date des années suivant la fin de la première guerre mondiale) qui ait produit plus de multicylindres avec ou sans compresseur.

L'étude d'aujourd'hui portera sur la 4 cylindres Guzzi des années 1952-1954, qui, si elle ne fut pas un modèle heureux quant au nombre de victoires remportées, représente sur le plan de la technique, une somme inestimable de labeur, de recherches, d'ingéniosité.

4



MOTORCYCLE
COPY



POURQUOI UN MOTEUR... DE VOITURE ?

Quand les premières indiscretions, puis les premiers documents de la Guzzi 4 nous parvinrent, nous fûmes assez surpris de constater dans quel chemin, dans quelle voie semée d'embûches Guzzi s'était aventuré.

QUELQUES FAMEUX MODELES

Avant d'attaquer ce nouveau chapitre de la technique des machines de compétition, je ne peux m'empêcher de vous rappeler quelques-uns des plus fameux modèles de course signés Moto-Guzzi.

C'est tout d'abord... une 500 cmc. monocylindre horizontal super-carré à quatre soupapes (88x82) développant avec mélange essence-alcool 22 CV à 5.500 t.-m. Victoire retentissante de ce modèle, en 1924, au Grand Prix d'Europe à Monza ; et cette Guzzi restera bien souvent victorieuse sur la scène sportive, jusqu'en 1932, où elle développera à cette époque 32 CV à 6.000 t.-m., grâce notamment à une alimentation par deux carburateurs.

En 1933, et toujours en demi-litre, la relève est assurée par la si typique bicylindre en V à 120° qui poursuivra sa carrière jusqu'à l'hiver 1951-1952, où la « 4 pattes » lui sera substituée. Dans sa dernière version, ce bicylindre en V (ce qui est une solution excessivement peu utilisée en compétition, sauf aux USA) développait 50 CV à 8.000 t.-m., mais ne pouvait plus s'imposer devant la Norton d'usine (51 CV à 7.100 t.-m.) qui alors disposait d'une sensationnelle équipe avec Duke comme chef de file, et était également surclassée par les Gilera 4 (55 CV à 9.500 t.-m.).

× × ×

En s'attaquant à la conception de cette 4 cylindres, Guzzi n'en était pas à son coup d'essai, car en 1930, l'usine réalisait la mise au point d'un 4 cylindres à compresseur, qui ne put dépasser le stade expérimental.

D'ailleurs le moteur à compresseur était — nous écrivons « était », puisque maintenant les règlements l'interdisent en course — une spécialité Guzzi. L'un des plus fameux modèles reste la 250 monocylindre suralimenté, qui, outre de nombreuses victoires en circuits, s'appropriait de nombreux records du monde, dont celui du kilomètre lancé à 213 kmh. (20 octobre 1939). Fonctionnant à l'alcool, ce moteur développait 44 CV à 7.800 t.-m.

Encore un autre modèle original, le trois cylindres face à la route, suralimenté, étudié et construit en 1939. Mais — peut-être faut-il attribuer cela au hasard — comme tous les multicylindres de la marque, sauf le bicylindre en V qui eut une longue carrière, ce modèle fut assez rapidement abandonné, à cause de la guerre, mais par la suite ne donna pas lieu au moindre dérivé.

On voit donc, par la description de ces quelques modèles (il faudrait encore ajouter le twin 250 à cylindres inclinés) que le bureau d'étude Guzzi est rompu à toutes les conceptions. Moteur à 1, 2, 3 ou 4 cylindres ne sont plus pour lui du domaine de l'utopie, mais ont bel et bien pris forme, et le « bagage » technique de cette splendide équipe de chercheurs ne pourra encore que s'accroître quand ils confronteront avec les autres marques l'actuelle, mais très mystérieuse 8 cylindres en V, qui aurait passé avec succès ses premiers essais au banc et aurait même tourné plusieurs heures à Monza.

Nous n'avons évidemment rien à apprendre à un tel bureau d'étude, mais tout, depuis le 4 cylindres en ligne disposé en long avec la transmission par arbre, l'alimentation par injecteurs, le refroidissement par eau, etc..., nous laissèrent supposer une somme d'heures de mise au point, que seul un constructeur fanatique de la compétition, des records, pouvait se permettre.

Pourquoi une machine aussi peu conventionnelle ? La réponse est finalement assez simple et surtout à l'avantage d'être logique avec les conceptions de la firme, aussi surprenant que cela puisse vous paraître au premier abord.

Guzzi, vous l'avez déjà constaté, dès 1930, comprit que l'avenir était dans le multicylindre, que le monocylindre, si rapide soit sa dernière version qui joua sérieusement le trouble-fête en 1954, avait ses jours comptés.

Dès lors, l'adoption d'un 500 4 cylindres nous semble tout à fait logique, et telle vous apparaîtra dans deux secondes la disposition en long de ce moteur.

Guzzi a été une des premières firmes à comprendre l'intérêt de l'aérodynamisme, l'intérêt d'un maître-couple le plus faible possible. La disposition horizontale des monocylindres a été choisie entre autres dans ce but.

Après la guerre, pour mener à bien ses recherches dans ce domaine, la construction d'une soufflerie fut décidée afin d'étudier la forme générale du carénage et tout autant la position optimum du pilote. Et c'est ainsi que de la position très en arrière qui se pratiquait avant guerre, on découvrit que le « nez dans le cintre » était plus payant.

Toujours est-il que pour sauvegarder le maître-couple, une disposition des 4 cylindres à la Gilera ou MV fut absolument écartée.

Une seule solution restait, la disposition en ligne, mais selon l'axe de la machine.

Mais dès lors, le refroidissement par air est inexistant. Les derniers cylindres se déformeraient à coup sûr, n'étant plus frappés directement par l'air. Le refroidissement liquide s'impose alors tout aussi logiquement et ne constitue pas en soi une révolution, car Scott, DKW, Puch, Gilera Rondine, etc... avaient déjà opté pour ce mode de refroidissement.

Par contre, beaucoup plus délicate semble la solution retenue quant à l'alimentation, puisque celle-ci est par injection. Il est vrai que Guzzi étudiait ce problème dès avant la guerre, et que notamment une 250 cmc. à injection et à compresseur remporta le circuit d'Alexandrie en 1940 (Coupe Mussolini).

PAR OU CE 4 CYLINDRES PECHAIT-IL ?

Avant de passer à la description de ce qu'il n'est pas exagéré d'appeler ce chef-d'œuvre de mécanique, expliquons en deux mots pourquoi ce modèle eut la vie si brève.

Cela tient à deux défauts, l'un (le premier) propre à sa conception originale, et l'autre à sa réalisation.

Primo, le couple de renversement de l'embellage qui n'étant que faiblement contrebalancé par le sens de rotation inverse de l'arbre de transmission finale, rendait le pilotage de ce modèle très délicat sur circuit sinueux.

Secundo : le diamètre excessivement petit de l'embrayage, son manque de progressivité, rendaient les changements de rapports hasardeux. (Nous nous rappelons des difficultés qu'avait Anderson après le virage de la Source à Spa pour monter correctement ses rapports).

Le modèle ne s'accommodait donc que des circuits rapides (peu de virages, donc peu de changements de vitesses) et c'est ainsi qu'une de ses plus belles victoires fut celle remportée à Hockenheim, en 1953, où Lorenzetti gagne à plus de 170 kmh. de moyenne et où Anderson tourne sur un tour à 181 kmh.

DU REVOLUTIONNAIRE AU CLASSIQUE

Il est un fait évident que si l'ensemble de cette machine semble d'avant-garde, la technique de son moteur n'est finalement que très classique, exceptée l'injection d'essence.

Il s'agit d'un 4 cylindres en ligne supercarré (rapport 0,894), alésage 56 mm, course 50 mm, se signalant par un taux de compression élevé : 11 à 1. La puissance, mesurée à la roue arrière, est de 55 CV à 9.000 t.-m.

Les bielles sont d'une seule pièce (vilebrequin démontable) et de section en I. Elles sont en acier forgé.

Le vilebrequin est démontable simplement aux endroits des manetons, et ceux-ci sont assemblés aux deux masses d'équilibrage qui l'enserrent, au moyen du procédé Allemand Hirth, décrit dans le n° 1243, à l'occasion de l'étude des 250 NSU Rennmax.

Les têtes de bielles tournent sur des rouleaux, de même que les 4 paliers avant du vilebrequin (le palier central est toutefois à double rangée de rouleaux) et la cinquième portée de vilebrequin, proche

de l'embrayage, est montée par contre sur billes.

Les pieds de bielle sont bagués (bronze-phosphoreux). Chaque piston possède deux segments de compression, et un segment râcleur dans le bas de la jupe. Le dessous de la calotte du piston possède 5 nervures de raidissement et de refroidissement.

XXX

Tout le carter supérieur du moteur, en alliage à base d'aluminium, forme bloc. Les carters inférieurs et supérieurs ont leur plan de joint à la hauteur de l'axe du vilebrequin. Les chemises humides sont vissées à l'intérieur de la culasse, qui n'est pas détachable.

Entre son dernier roulement à billes et l'embrayage, l'embellage comporte un pignon à taille droite, qui entraîne la pompe à huile à engrenages, et les deux arbres à cames en tête, par l'intermédiaire d'une cascade de pignons.

Chaque ACT tourne sur un palier lisse central et un roulement à aiguilles à chacune de ses extrémités. Les cames attaquent directement les soupapes par l'intermédiaire de poussoirs. Trois ressorts de rappel cylindriques et concentriques sont employés pour chaque soupape. Ces deux soupapes sont inclinées à 90° l'une par rapport à l'autre, et leur diamètre est de 32 mm à l'admission, et 30 mm à l'échappement.

Pour retirer facilement les soupapes (la culasse n'étant pas détachable), les guides en bronze-phosphoreux peuvent être facilement chassés, étant maintenus en place par une collerette sur laquelle s'appuient les ressorts de soupape. Le guide étant enlevé, la queue de soupape peut alors prendre une inclinaison suffisante, pour que la soupape puisse tomber dans l'alésage.

Les soupapes portent directement sur la culasse en alliage léger !... ce qui n'est pas des plus orthodoxes. Mais l'espace entre ces deux soupapes étant très réduit, vu leur diamètre, il n'y avait plus moyen de loger une bougie.

Aussi les électrodes débouchent-elles à l'intérieur d'une petite chambre de combustion annexe, qui communique par un trou avec l'intérieur de la culasse.

Un manchon en laiton, entourant la bougie, est fileté dans la culasse, et présente de nombreuses ailettes qui sont baignées directement par le liquide de refroidissement.

XXX

Mais la solution la plus sensationnelle employée sur ce moteur reste l'alimentation par injection.

Comme nous l'avons déjà mentionné plus haut, Moto-Guzzi a toujours eu la hantise de la largeur, et le montage de 4 carburateurs, perpendiculaires, ne pouvait convenir.

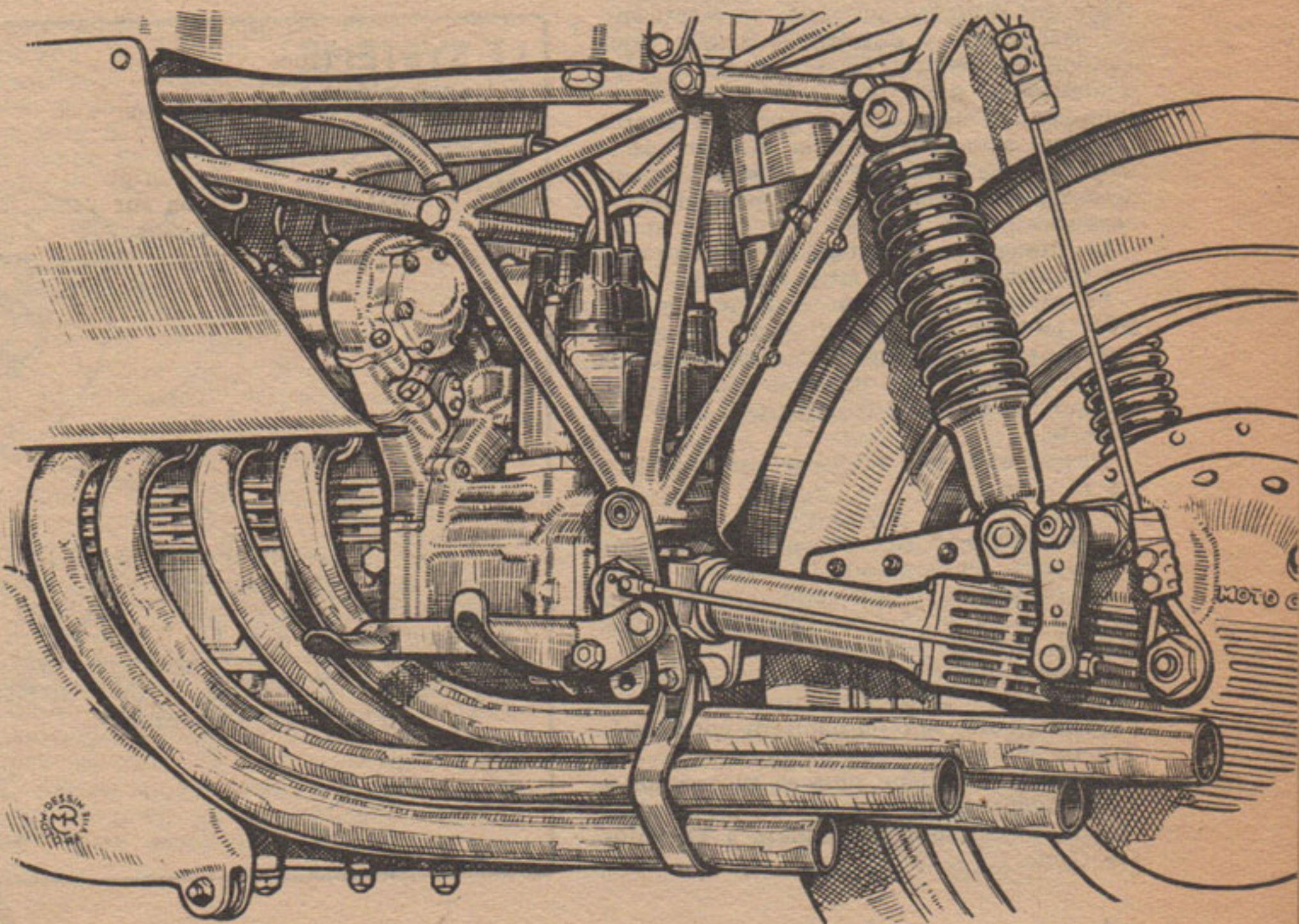
Il est aussi exact de penser que, comme tous les techniciens, ceux de Guzzi savent pertinemment que l'avenir est dans l'injection directe, qui permet une meilleure pulvérisation du mélange, l'adoption de taux de compression plus élevés, etc...

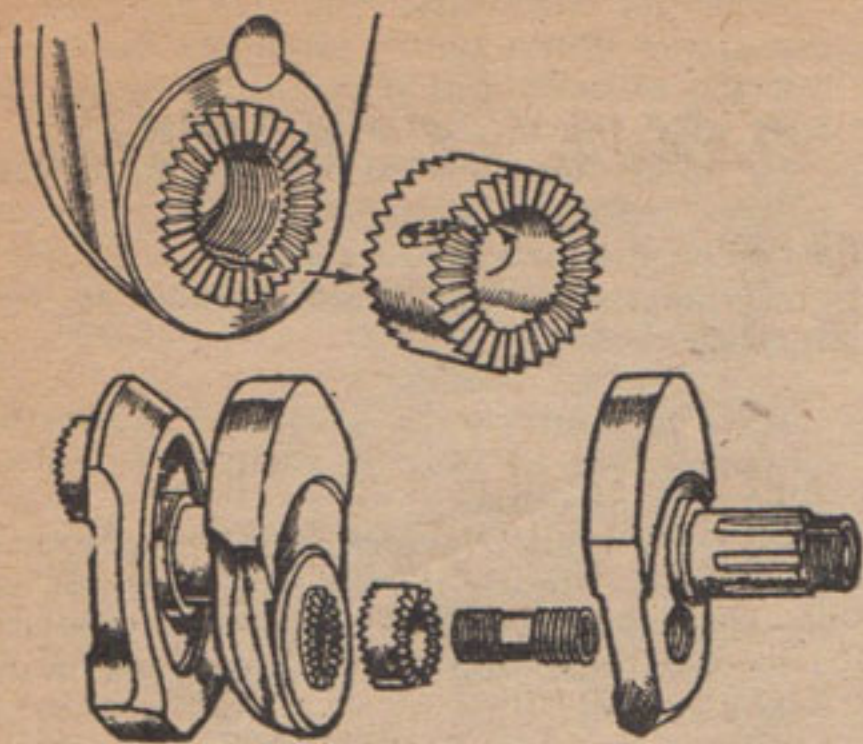
Dès 1950 aussi, Guzzi avait breveté un système de « carburation mécanique » qui devait quelques années plus tard être appliqué sous une forme quelque peu différente au moteur 4 cylindres.

En réalité, Guzzi se montre, et c'est compréhensible, très discret quant à la réalisation de son dernier mode d'injection, aussi décrivons-nous le brevet initial.

UN MOTEUR A COMPRESSEUR QUI EST A ALIMENTATION ATMOSPHERIQUE

Dans l'ignorance de la technique exacte employée à l'apparition de ce 4 cylindres, on a parlé « d'alimentation corrigée », de « souffleur basse pression », tout cela sentait son « air forcé » à juste raison.





Les manetons du vilebrequin sont assemblés selon le procédé Hirth.

Le principe consiste à envoyer de l'air sous pression, afin de pulvériser le jet de carburant, puis à envoyer cette émulsion dans la pipe d'admission qui, elle, communique à une extrémité avec l'air libre.

Le compresseur employé pour vaporiser le jet de carburant est un petit compresseur Roots, que l'on trouve à l'intérieur du carter de boîte de vitesses de la 4 cylindres, et qui est entraîné par l'axe d'un des pignons intermédiaires commandant les ACT.

Cet air sous pression n'arrive pas continuellement dans le corps du pulvérisateur, mais est commandé par une soupape, qui est actionnée par une came spéciale se trouvant sur l'arbre à cames d'admission.

Le temps d'ouverture de cette petite soupape correspond sensiblement avec celui de la soupape d'admission. L'air sous pression arrive dans le corps du pulvérisateur, et est canalisé dans 6 rainures tangentielles (voir dessin). De l'orifice central sort le jet de carburant. La pression de cet air, et la disposition tangentielle des rainures, pulvérise le carburant.

L'extrémité du pulvérisateur, que nous venons de décrire, émerge dans la pipe d'admission, dont une extrémité, rappelons-le, débouche à l'air libre. La simple pression atmosphérique se rétablit donc dans la pipe d'admission, le seul effet du compresseur ayant été de pulvériser le carburant.

Le dosage du mélange est obtenu par un papillon des gaz, situé en aval.

Le carburant, de son côté, est envoyé sous pression au moyen d'une pompe à engrenages. Le débit est continu, mais il ne se forme un mélange gazeux que lorsque la soupape d'admission d'air est ouverte.

L'excès d'essence retourne par gravité à un réservoir.

× × ×

Assez différent nous apparaît le système d'injection employé sur la Guzzi 4.

La principale modification consiste en ce que il n'y a plus de distribution commandée de l'air sous pression.

Il apparaîtrait dès lors qu'air et carburant arrivant sans discontinuer dans les pulvérisateurs, ceux-ci débitent continuellement dans les pipes d'admission.

On ne peut même plus se raccrocher à cette hypothèse si l'on examine les dessins de notre confrère anglais « The Motor Cycle ».

Les 4 pipes d'admission rentrent directement dans la culasse sans aucune trace extérieure de « carburation mécanique ».

Devant ce manque de renseignements, nous nous garderons d'avancer quoi que ce soit.

Le mystère est bien gardé.

UN REFROIDISSEMENT PAR EAU

Ce refroidissement par liquide est des plus classiques, avec circulation d'eau dans la culasse, autour des chemises humides et refroidissement par radiateur. Circulation par thermo-siphon assisté par une pompe centrifuge, entraînée par l'extrémité avant du vilebrequin.

UN EMBRAYAGE MONO-RESSORT

Un examen du crevé du bloc-moteur permet de constater la petitesse de l'embrayage, son manque de refroidissement total et... la pression assurée par un unique ressort.

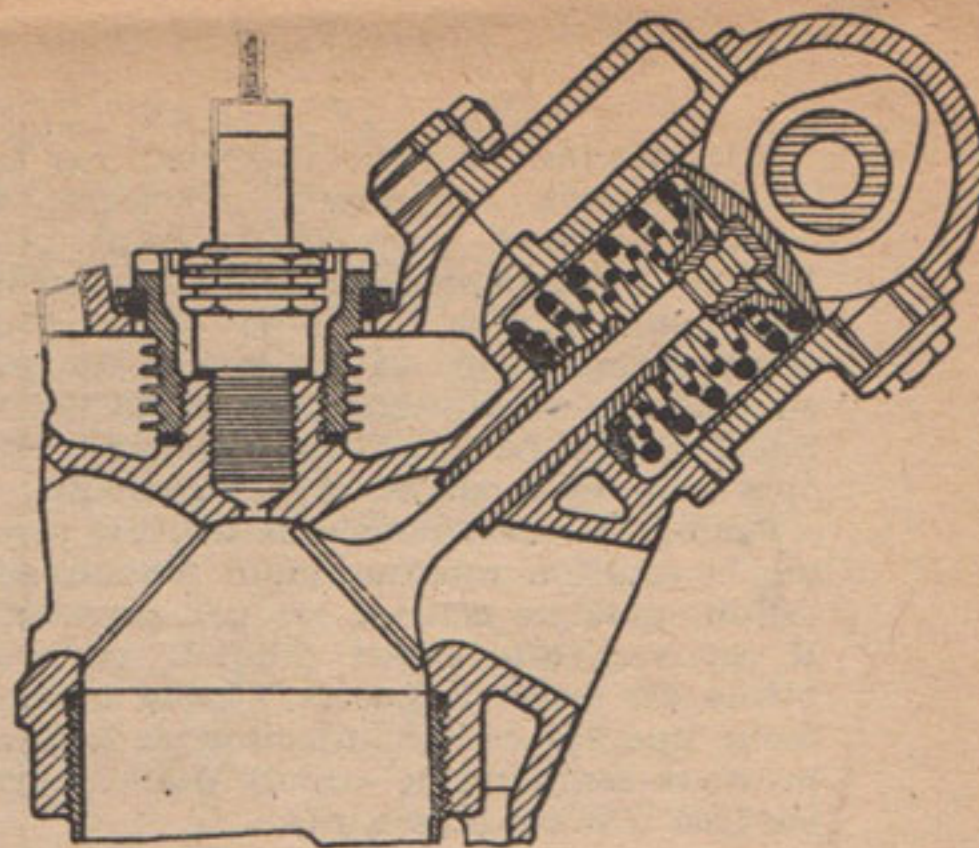
Les garnitures sont collées sur 4 disques séparés par des disques métalliques.

La butée d'embrayage est graissée sous pression, de même que les arbres de la boîte de vitesses à 4 rapports.

GUZZI CHANGE SON FUSIL D'EPAULE

Malheureusement, comme nous l'écrivions plus haut, les défauts inhérents à la conception et à la réalisation de ce modèle ne lui ont pas permis de figurer souvent sur les tablettes de la FIM. Mais de ces deux ans d'expérimentation dans les courses internationales, l'ingénieur Carcano a tiré de précieuses leçons, dont semble avoir profité la 8 cylindres en V.

Le souci d'un maître-couple le plus réduit possible prévaut toujours, et ici nous avons seulement l'équivalent d'un 250 4



Coupe de la culasse. Notez les chemises vissées, le manchon de refroidissement autour de la bougie, etc...

cylindres face à la route. Des cylindrées unitaires de 62 cmc. environ sous-entendent des alésages très faibles (43 mm pour un moteur carré).

Le refroidissement par eau est conservé, mais l'alimentation, tout au moins sur les documents en notre possession, se fait plus classiquement par des carburateurs.

Enfin, la transmission finale est de nouveau par chaîne, l'embellage du moteur tournant perpendiculairement à l'axe de la machine.

Quant à l'embrayage, bien que nous n'en ayons pas de documents, il doit être situé lui aussi plus classiquement, vue la disposition générale des organes.

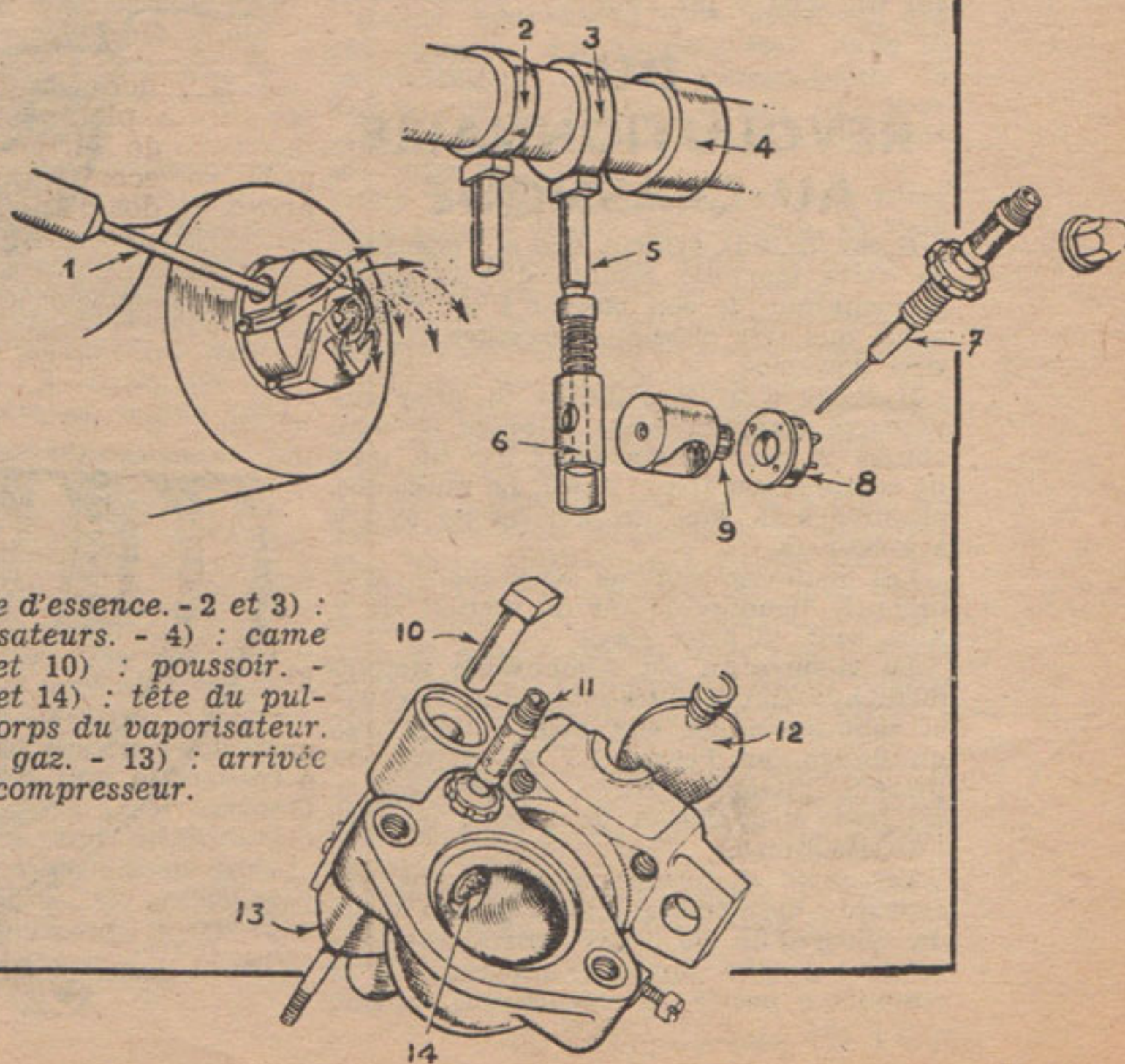
Il ne faut pas en conclure hâtivement que Guzzi fait marche arrière, si sur certains points elle abandonne les techniques d'avant-garde.

Une 500 huit cylindres en V ne se voit pas tous les jours sur les circuits.

Rassurez-vous, Guzzi restera toujours Guzzi.

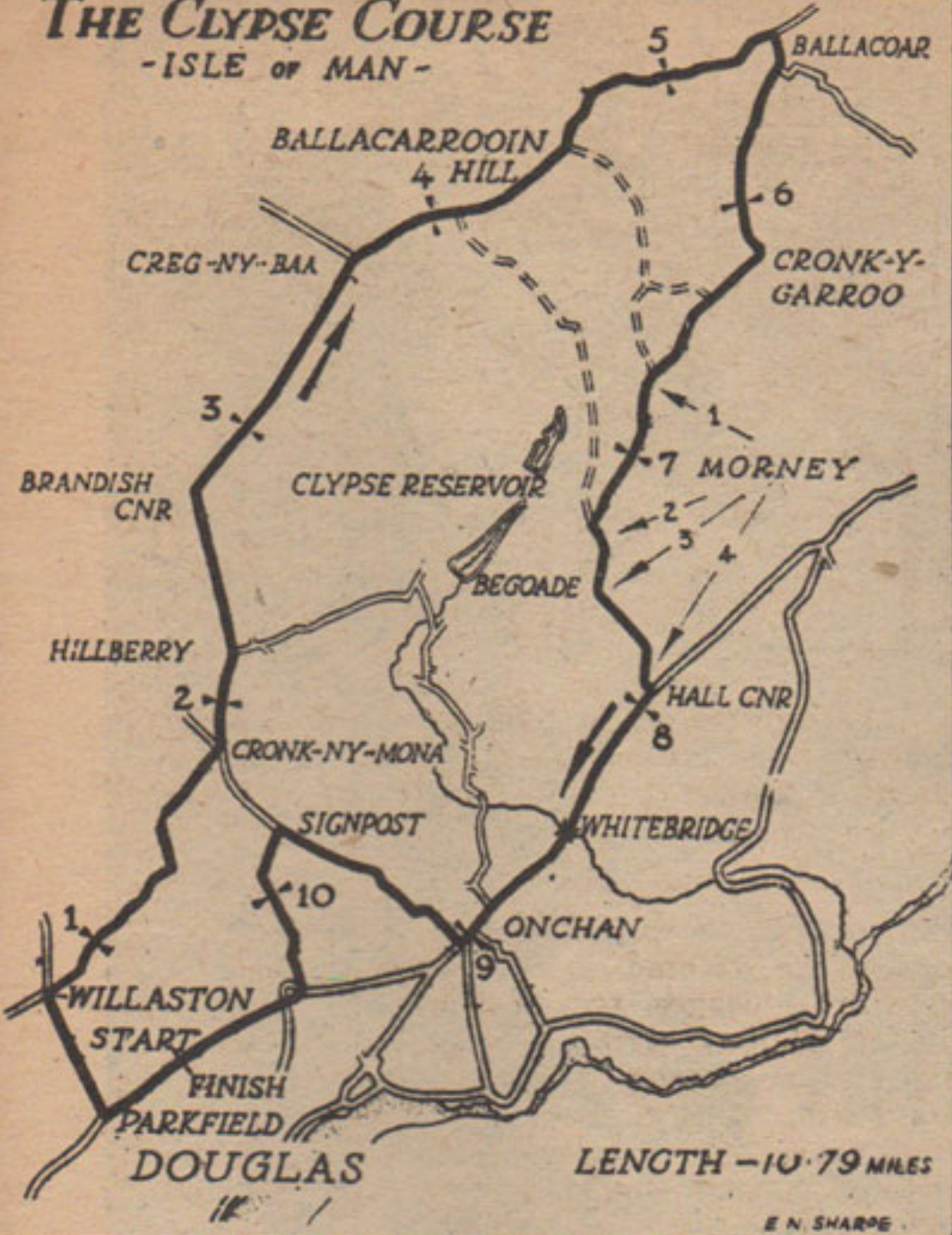
André CAM

LE SYSTEME D'INJECTION EXPERIMENTE EN 1950



1, 7 et 11) : Arrivée d'essence. - 2 et 3) : cames des pulvérisateurs. - 4) : came d'admission. - 5 et 10) : poussoir. - 6) : soupape. - 8 et 14) : tête du pulvérisateur. - 9) : corps du vaporisateur. 12) : papillon des gaz. - 13) : arrivée d'air du compresseur.

THE CLYPSE COURSE - ISLE OF MAN -



AVANT DE LIRE LE COMPTE-RENDU

Connaissez les deux circuits du TT

MOUNTAIN CIRCUIT

Certainement le plus long et le plus difficile de tous les circuits du championnat du monde, le circuit de la Montagne n'est plus utilisé maintenant que par les 350 et 500 internationaux.

Ce circuit fut utilisé pour la première fois en 1911, mais ce n'est qu'en 1920 qu'il prit la forme que nous lui connaissons actuellement. Depuis cette date de nombreuses modifications lui ont été apportées que ce soit dans son revêtement, dans sa largeur ou la courbure des virages. Mais le caractère même de l'épreuve a subsisté, qui fait du Tourist Trophy, l'Epreuve Motocycliste sur route par excellence.

LE PARCOURS

Le départ, les stands, les tribunes officielles, les tableaux d'affichage qui permettent de suivre la progression de chaque pilote, se trouvent sur la route de Glencrutchery.

Immédiatement après le départ commence la longue descente de Bray Hill que les pilotes dévalent à une vitesse variant de 200 à 220 kmh. Après le virage à droite de Quarter Bridge et un second, Braddan Bridge, les coureurs arrivent à Union Mills (6,5 kms du départ), un S assez large et en descente qui se prend en troisième à 110 kmh. environ et dont on sort ensuite à 135-145 kmh. Et l'on atteint ainsi Ballacraine, un virage à droite situé à 12,5 kms environ du départ et que l'on négocie à une vitesse de 100 kmh.

Les pilotes remontent ensuite légèrement à travers Laurel Bank et Handley's Cottage jusqu'au grand virage à gauche du 13th Milestone qui est pris à pleins gaz, en prise. Après le virage de Kirkmichael (que l'on négocie en seconde, puis en troisième) on arrive au dos d'âne de Ballaugh Bridge où les pilotes effectuent des sauts impressionnants avant d'arriver à Quarry Bends, suite de longues courbes qui précèdent la plus rapide ligne droite de tout le circuit : Sulby Straight. Cette longue ligne droite qui permet les plus grandes vitesses, se termine par le virage de Sulby (32^e kilomètre) qui nécessite un freinage efficace.

Après ce virage pris en première, les pilotes atteignent Ginger Hall, courbe rapide à gauche, puis parcourent en première et seconde le S de Parliament Square, avant d'atteindre l'épingle à cheveux de Ramsey (km. 40).

C'est à partir de Ramsey que le circuit commence à monter sérieusement à travers la montagne par le virage de Gooseneck jusqu'à l'East Mountain Gate où la route s'aplanit légèrement et arrive après quatre courbes très rapides au virage de Bungalow (49 km. 800). C'est après ce virage que l'on atteint le point le plus haut de tout le

circuit qui se situe à une altitude de 425 mètres. La route redescend ensuite vers Windy Corner et le 33rd Milestone, deux courbes prises aux environs de 160 kmh., jusqu'à Kate's Cottage et le virage à angle droit de Creg-ny-baa (55 km). Le parcours est toujours en descente et l'on arrive à Brandish Corner, courbe à gauche (vitesse : 100 kmh.), puis Hillberry (57^e km) grande courbe que les pilotes prennent en troisième afin d'aborder le plus vite possible la légère montée de Cronk-ny-Mona qui suit et se termine par le virage aigu de Signpost Corner. On arrive ensuite au virage à droite de The Nook qui précède lui-même la célèbre épingle à cheveux en déclivité de Governor's Bridge. Et après une dernière courbe à gauche très rapide, c'est l'arrivée à Douglas par la route de Glencrutchery.

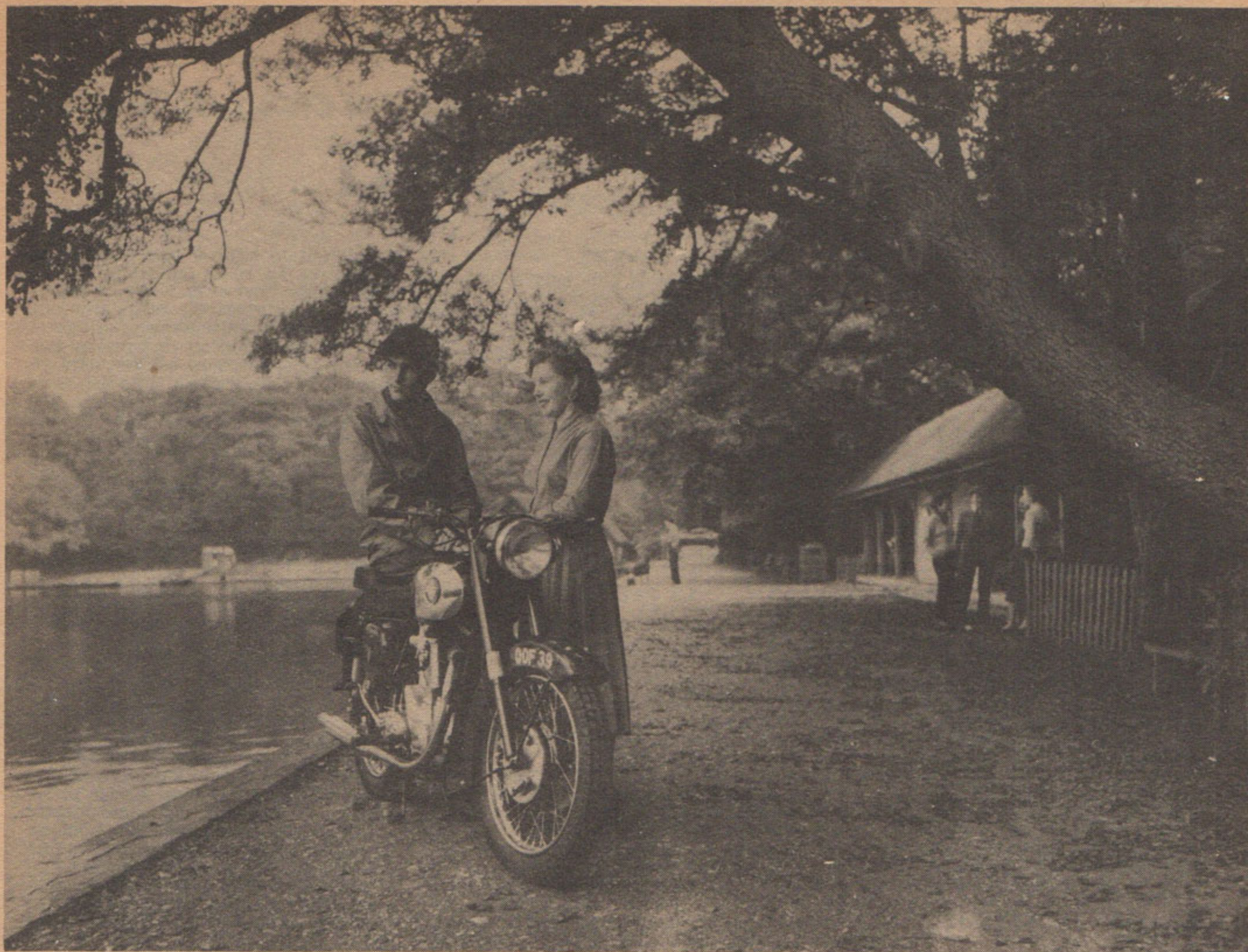
LE CLYPSE CIRCUIT

Malgré toute la valeur du « Mountain Circuit », l'Auto-Cycle Union fut dans l'obligation, l'an dernier, d'étudier un nouveau circuit pour les 125 et sidecars qu'utilisèrent également cette année les 250 et Clubmen 350 et 500 cc. Le circuit de la Cypse (du nom d'une rivière locale) est d'une longueur de 17 kms 360 « seulement » et emprunte une partie des routes (deux droites dont une à l'envers) du Mountain Circuit.

Il comporte surtout de nombreux virages à droite reliés par quelques rares lignes droites, caractéristiques qui en font donc un « circuit de pilotes ».

LE PARCOURS

Les installations de départ sont les mêmes que celles du « Mountain » et le sens de départ est semblable également. Les pilotes démarrent dans Glencrutchery Road mais tournent à droite à Parkfield Corner, juste avant la descente de Bray Hill. A Wollaston Corner, on tourne encore à droite et une série de sévères virages mène à Cronk-ny-Mona (2,8 km). A partir de cette courbe, le circuit emprunte, à l'envers le parcours du circuit de la Montagne jusqu'à Craig-ny-Baa en passant par Hillberry et Brandish-Corner. A Craig-ny-Baa, le « Cypse circuit » tourne à droite et descend par Ballacarrooin jusqu'à l'épingle à cheveux de Ballacoar (8 km. 850). Après ce virage vient une section comprenant de nombreux virages (Morney Bends 1, 2, 3 et 4). Après Morney 4, par le virage de Hall Corner (11 km. 600) le circuit rejoint après le pont de Whitebridge le village d'Onchan où un virage à droite mène à Signpost Corner, où l'on reprend alors le Mountain circuit en direction de Douglas.



Vous pourriez en faire autant !

Eprouvez-vous un sentiment d'envie à la vue d'une photo comme celle-ci ?

Etes-vous parmi ceux qui ne profitent jamais vraiment de leurs week-ends ?

Etes-vous parmi ceux qui, chaque semaine, passent des heures entières dans les transports publics ?

Si tel est votre cas, allez donc voir l'un de nos Agents — ils sont plus de 250 en France — et renseignez-vous sur les avantages B.S.A.



TROISIEME EPREUVE DU CHAMPIONNAT MONDIAL :

le

"Tourist Trophy"

Troisième épreuve comptant pour le Championnat du Monde, le TT n'aura été marqué sur le plan technique que par une seule surprise, de taille il est vrai, puisque MV, avec une toute nouvelle 203 cmc., remporte la catégorie 250 cmc., et sur le plan « pilote » il faut applaudir bien entendu les vainqueurs et leurs suivants immédiats, mais surtout Bill Lomas qui, dans un retour de forme extraordinaire, enlève les catégories 250 et 350 cmc., finit quatrième en 125 et aurait pris la troisième place en 500 cmc., s'il avait eu un peu plus d'essence dans son réservoir.

Un tel classement, dans 4 épreuves, ne peut être mis sur le compte de la chance, et nul doute que l'ex-officiel NSU et MV ne se voit « courtoisé » par plusieurs directeurs sportifs. D'ailleurs ses victoires furent remportées sur des machines d'usines (MV et Guzzi) et il n'est pas impossible que le doux climat transalpin ne tente à son tour cet anglais.

Mais la grande saison sportive de l'Ile de Man n'a pas commencé avec les épreuves internationales, mais par les classiques Junior et Senior Clubman's, où une fois de plus BSA se taille la part du lion, 1^{er}, 4^e, 5^e, 6^e, 7^e en 500 cmc., et les 27 premières places (oui !) en 350 cmc. !

C'est par ces deux courses que nous commencerons notre compte rendu.

LE CLUBMAN'S 350 cc.

Plusieurs raisons font que cette course se déroulera devant une assistance clairsemée, par rapport aux années précédentes.

— Temps très menaçant, les 3 kms de Craig-ny-Baa à Cronk-y-Garrou se parcourront sous la brume.

— Désaffection du public pour le petit circuit, alors que celui de la montagne est considéré comme le véritable TT.

— Enfin grève du rail qui retint chez eux tous les sportifs dépourvus de leur monture.

× × ×

45 engagés, mais 38 partants seulement. Les machines ? 34 BSA Gold Star, c'est dire la vogue justifiée du modèle, une Norton Inter, une Royal Enfield et deux Douglas.

Bien que toutes les machines fussent, d'après le règlement, être munies de leur silencieux et de leur appareillage électrique, cela ne semble guère avoir diminué la vitesse des BSA.



Une vue caractéristique du circuit (en haut), et les vainqueurs des Clubman's, en 500 cmc., à gauche, le capitaine Dow, et ci-dessous, Buchan (350 cc.). Ces deux pilotes montaient des BSA Gold Star.

Départ au kick, par groupes de 4 coureurs espacés de 30 secondes. Les départs eurent lieu en général très aisément.

La lutte devait se circonscrire entre trois hommes : l'écossais J. Buchan (journaliste de 20 ans), qui prit le commandement dès le départ, E. J. Washer qui, longtemps, fut second, puis troisième, et abandonna au sixième tour après avoir chuté sans gravité à Hall Corner, et Joubert, un jeune fermier de 22 ans venu de Cape Town, Afrique du Sud.

Ce dernier faisait figure de favori, avec un tour aux entraînements à plus de 111 kmh. Mal parti, quatrième au premier tour, troisième au suivant, il devait prendre la deuxième place au cinquième tour, à 32" derrière l'écossais.



Après la chute de Washer, le troisième est Ferbrache et terminera à cette place. Mais devant, le sud-africain poursuit son « forcing » et au septième tour porte le record sur un tour à plus de 112 kmh. De son côté Buchan, bien renseigné (son père a disputé le Manx Grand Prix en 1933 et 34), laisse revenir légèrement son adversaire, sans toutefois lui laisser la moindre chance de le coiffer au poteau et terminera avec encore 15" 6/10 d'avance.

CLASSEMENT

1. J. Buchan (BSA) 1 h. 25'24", moy. 109,8 kmh. ; 2. D. Joubert (BSA) 1 h. 25'39"6 ; 3. P. Ferbrache (BSA) 1 h. 27'54"8 ; 4. R. Thompson (BSA) 1 h. 30'13" ; 5. C. Mc Lean (BSA) 1 h. 30'14"4.

Après la course, les hommes de tête déclarèrent avoir été très gênés par le brouillard (visibilité réduite à 70 m par certains endroits) et les pluies intermittentes, rendant la chaussée alternativement sèche ou humide, n'arrangèrent pas les choses.

Les machines des trois premiers terminèrent en parfait état.

LE SENIOR CLUBMAN'S (500 cc.)

Contrastant avec les mauvaises conditions atmosphériques du « Junior », le « Senior » allait se disputer par un beau temps sec.

23 partants (32 engagés) se présentèrent à partir de 18 h. 30. La visibilité était bonne sur tout le parcours et le soleil faisait même quelques efforts pour percer les nuages.

Nous comptons 10 BSA, dont une twin, 10 Triumph T100 et 3 Norton.

Comme en 350 cmc., départs par groupe de 4, espacés de 30 en 30 seconde. Plusieurs pilotes ont des difficultés pour mettre en route, dont Ferbrache (BSA) qui perd une minute à changer de bougie.

Un des favoris, le jeune écossais Drysdale, qui a fait sensation aux entraînements, connaît ses premiers ennuis d'allumage à Craig-ny-Baa, et perdra de précieuses minutes.

Le futur vainqueur, le capitaine Dow (BSA) qui a déjà participé aux ISDT, est troisième à la fin du premier tour, derrière deux Triumph T 100 montées par Atkinson et Kelly.

Dow, au cours du second tour, ramènera son retard sur le leader de 11 à 2" et prendra même 21" à Kelly.

Drysdale continue à avoir des ennuis d'allumage, mais quand il repartira, après avoir localisé la panne, il fera sensation, en établissant par deux fois le record du tour à 116,6 kmh. Il fut vraiment dommage, pour l'intérêt de la compétition, que le jeune écossais connaisse tous ces ennuis, de même que Ferbrache, qui retardé au départ, ne pourra que terminer quatrième.

Au troisième tour, Dow a pris l'avantage sur Kelly et Atkinson et a une avance de 4" sur ce dernier. Au tour suivant, il portera ce chiffre à 10" et au cours des tours suivants, l'écart se creusera irrémédiablement.

D'ailleurs, Atkinson ne cherche qu'à conserver sa deuxième place en prenant quelques secondes à chaque tour à son suivant immédiat, qui est toujours Kelly.

Une mention spéciale pour Andrews et Mustard, tous deux sur BSA, qui partis dans le même groupe de concurrents, se livrèrent de bout en bout un duel acharné qui enthousiasma le public, et ne fut sanctionné à l'arrivée que par l'écart minime de 4".

Quant au malchanceux Drysdale, il ne put terminer que 16", et sans ses ennuis de magnéto, il pouvait figurer en première place du classement.

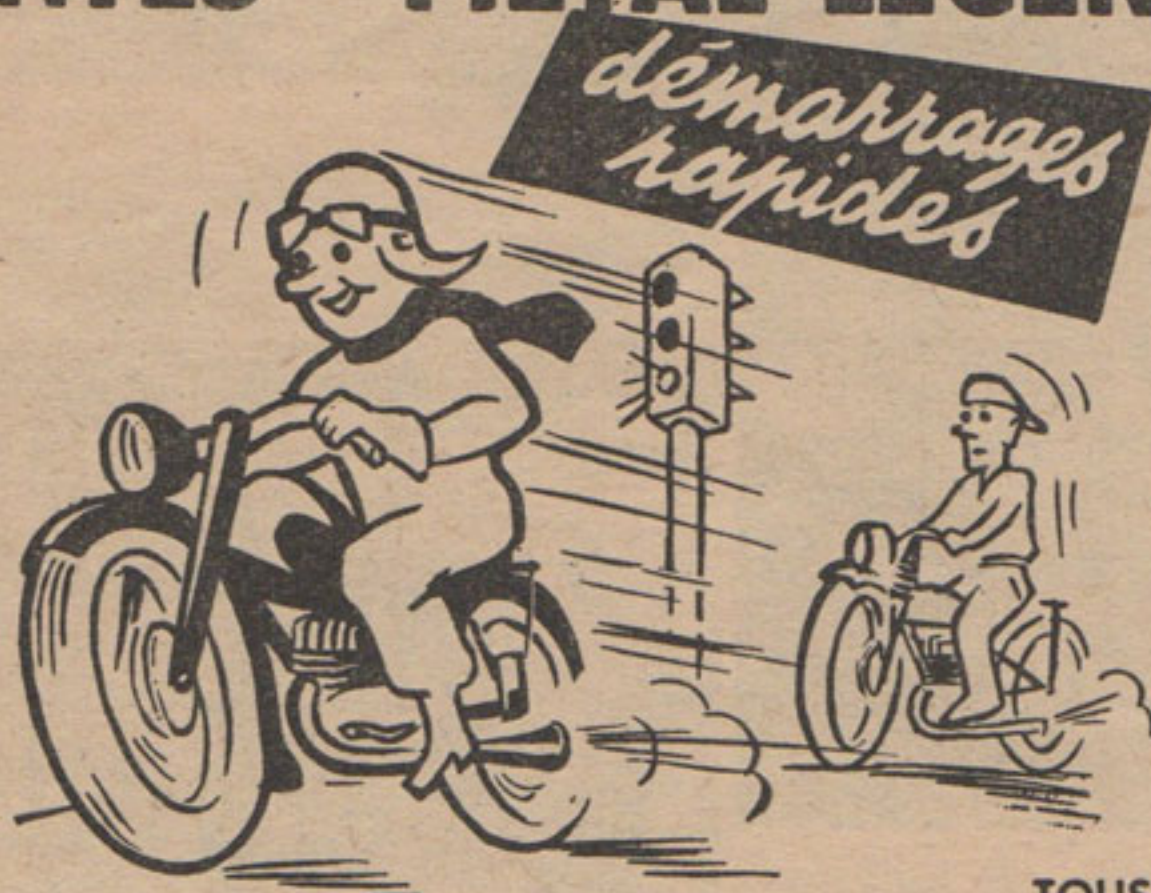
CLASSEMENT

1. W. E. Dow (BSA), 1 h. 22'23", moy. 113,8 kmh. ; 2. I. M. Atkinson (Triumph) 1 h. 23'31" ; 3. R. Kelly (Triumph) 1 h. 24'32" ; 4. P. Ferbrache (BSA) 1 h. 25'02" ; 5. D. Andrews (BSA) 1 h. 25'21" ; 6. A. H. Mustard (BSA) 1 h. 25'24".



Ci-dessus, Joubert, originaire de Cape Town (Afrique du Sud) qui finit deuxième en 350 cmc.

avec des
JANTES en MÉTAL LÉGER



TOUS
MODÈLES DE JANTES
ET GARDE-BOUE

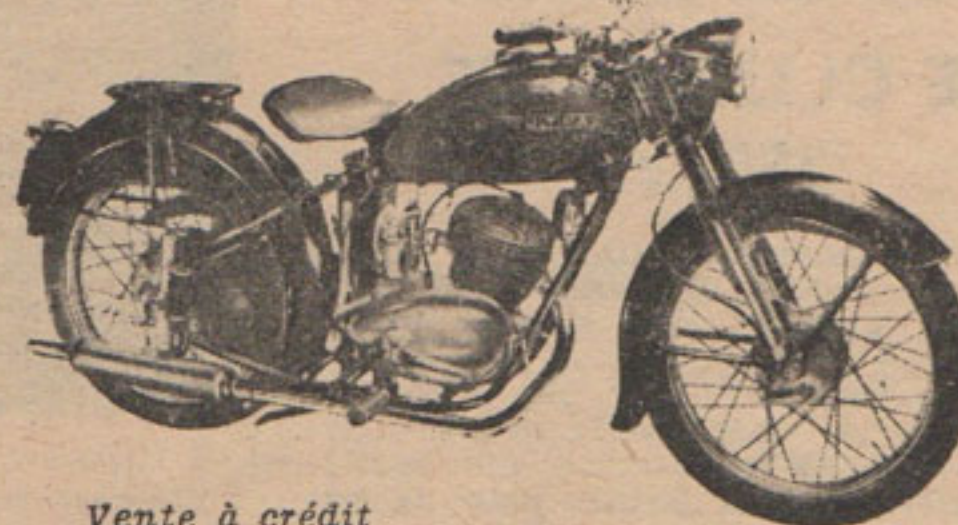
Reinhard et Chapuiset

207, AVENUE PASTEUR - BAGNOLET (Seine)
Tél. AVRON 31-94

ULTIMA

24-26, rue du Commandant Faurax - LYON-6^e
BAISSE SES PRIX - CONSERVE SA QUALITE
LIVRE DE SUITE 6 NOUVEAUX MODELES
dont une moto légère complète
(avec compteur de vitesse) etc...

200 cmc. - 3 CV. - à : **124.500 frs**



Vente à crédit

DEMANDEZ LE CATALOGUE

Pour l'Algérie, adressez-vous à :

« LA RENOVATION INTEGRALE »

107, Chemin Fontaine Bleue, 107 — ALGER
O R A N - M O T O : Place des Victoires - ORAN

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

Renseignements et plans sur demande

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

LE TT JUNIOR (350 cc.)

Première course disputée sur le Mountain Circuit, le « Junior » (cat. 350) réunit 78 partants, représentant 9 nations. Trois équipes officielles, Guzzi, Norton et AJS, cette dernière avec des monocylindres à 2 soupapes.

Au petit jeu des pronostics, Guzzi fait figure de favori avec Dale, Kavanagh et Agostini.

Mais au cours d'un accident, Dale a une fracture à l'épaule. F. Anderson, son directeur sportif, cherche partout un remplaçant, et finalement fait « sauter » de l'équipe officielle AJS, Lomas !

Cette dernière équipe dispose de Ennett et Clark et ne semble plus avoir aucune chance.

Quant à Norton, son trio est constitué par Brett, Surtees et Hartle.

En dernière minute, Murphy remplacera Lomas chez AJS.

× × ×

La fin du premier tour voit deux Norton en tête, ex-æquo. Surtees et Mc Intyre, ce dernier sur une machine privée, carénée et mise au point par Potts ! Troisième Sandford, sur une ex-Guzzi d'usine de 1953, mais pourvue du dernier carénage.

Brett (Norton) chute et se retire, guidon cassé.

Quant à Kavanagh, crédité de 25'21" alors que Surtees est chronométré en 24'47", sa sixième place est assez inexplicable.

× × ×

Mc Intyre, absolument déchaîné, prend dans ce second tour, 18" à Surtees, et par la même occasion, la première place. Sandford est second, Surtees troisième et quatrième Kavanagh, qui après les signaux urgents d'Anderson, a accéléré l'allure.

A la fin du deuxième tour, les six hommes de tête ne sont séparés que par 42".

× × ×

Kavanagh prononce sa première attaque, sortant des courbes à l'extrême limite, freinant à la dernière seconde, et ne changeant de rapport que lorsque l'aiguille du compte-tours frôle le trait rouge fatidique.

Mais de son côté, Mc Intyre ne commet pas la moindre faute et conserve 16" d'avance sur Sandford. Deux machines

privées sont en tête !... Mais Kavanagh est enfin troisième devant Surtees et Lomas.

× × ×

Alors que chacun s'attend à voir Kavanagh s'installer en seconde position, le voici contraint d'abandonner, sur ennui mécanique, à Ballaugh.

Le moteur de Mc Intyre commence à donner quelques signes de fatigue, mais néanmoins il occupe toujours la première place, alors que Lomas a sauté Surtees, ce qui le place troisième.

Pas pour longtemps d'ailleurs.

× × ×

Au tour suivant, en effet, Lomas est en tête, car le réservoir de la Guzzi est suffisamment vaste (33,5 l...) pour qu'il puisse parcourir toute la distance sans ravitailler, alors que Mc Intyre perd 27", Sandford 25" et Surtees 22" pour refaire le plein.

A la fin de cinquième tour, Mc Intyre est second, à 4" seulement, et précède toujours Sandford de 12".

× × ×

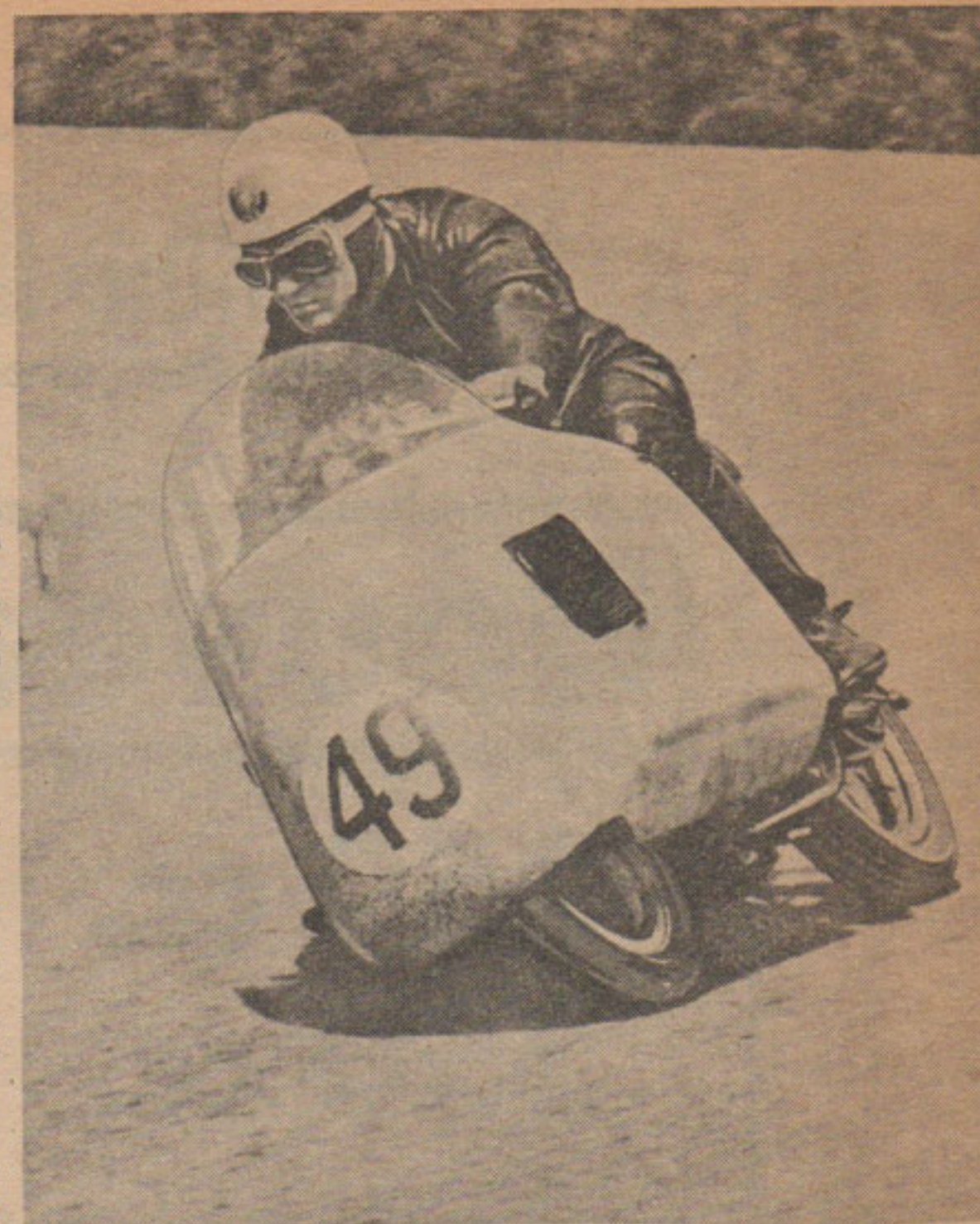
Au sixième tour, le nom de Mc Intyre est sur toutes les lèvres. Le public espère que la Norton privée battra la Guzzi d'usine, mais calmement, Lomas, qui tient la grande forme, porte son avance à 28".

Sandford (troisième) par contre, a vu passer son retard de 12 à 16".

× × ×

Dernier tour. Lomas n'est plus maintenant handicapé par une masse trop grande de carburant, et voulant affermir sa position de leader, dans un style très brillant, porte le record du tour à 151,5 kmh. Mais l'espoir des britanniques ne sera pas complètement déçu, car Mc Intyre finira second, à 1 minute seulement du vainqueur. Pour une course qui dure près de 3 heures, ce n'est pas un mince résultat. Depuis fort longtemps, nous n'avions pas vu un indépendant se glisser en si bonne place, au milieu de pilotes officiels de 3 usines différentes.

C'est là une magnifique performance, et c'est aussi tout à l'honneur du TT qui apparaît comme un circuit où un indépendant, de classe, peut prétendre à un classement plus qu'honorable.



*Un privé qui se classe second !..
Mc Intyre.*

CLASSEMENT

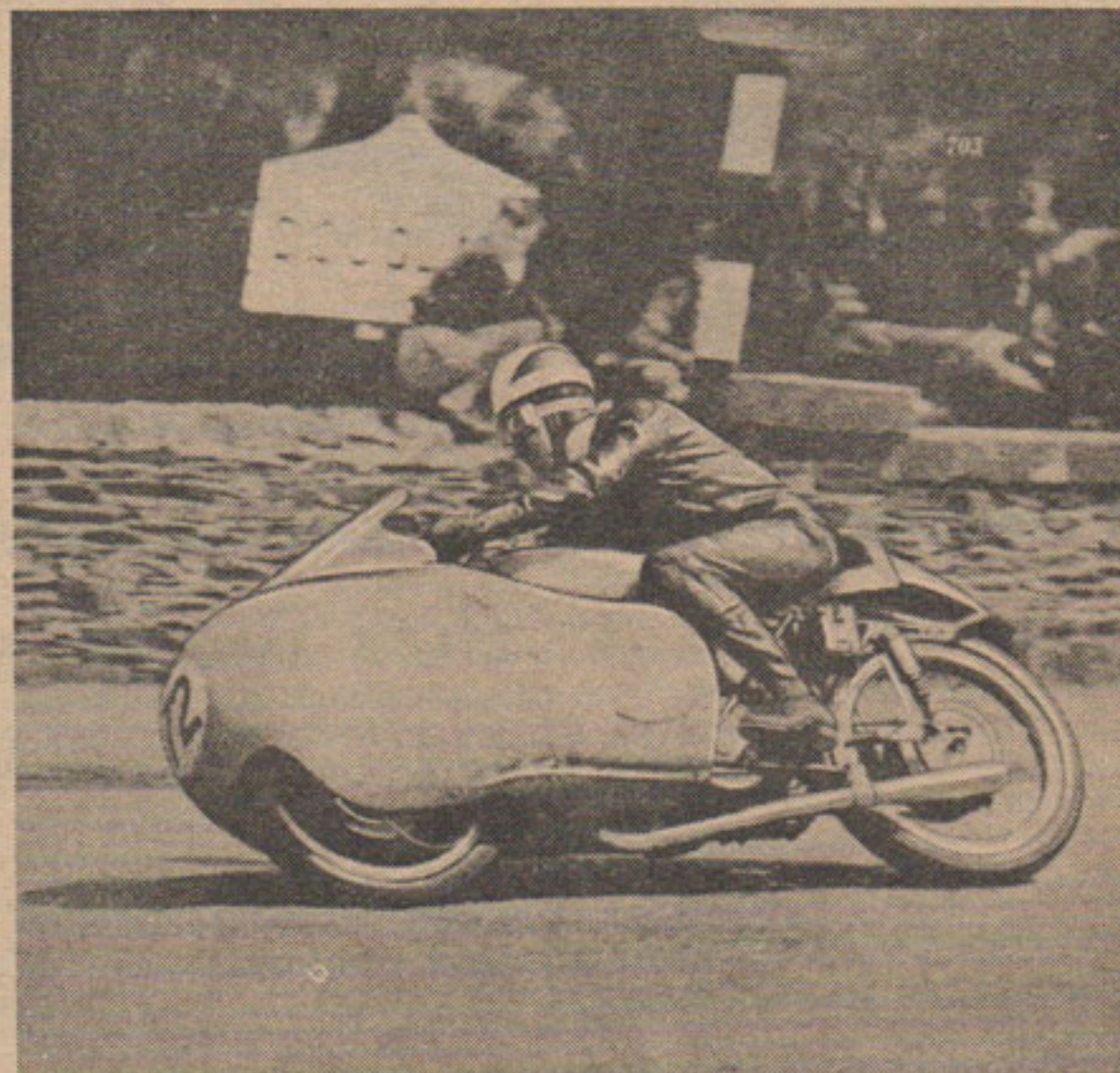
1. W. A. Lomas (Guzzi) 2 h. 51'38", moy. 148,6 kmh.;
2. R. Mc Intyre (Norton), 2 h. 52'38";
3. C. Sandford (Guzzi) 2 h. 53'02";
4. J. Surtees (Norton) 2 h. 54'52";
5. M. Quincey (Norton) 2 h. 55'42";
6. J. Hartle (Norton) 2 h. 56'55";
7. D. Ennett (AJS) 2 h. 58'38";
8. D. Agostini (Guzzi) 3 h. 0'24";
9. G. A. Murphy (AJS) 3 h. 0'28";
10. J. Ahearn (Norton) 3 h. 02'01".

× × ×

Après l'arrivée, encore tout souriant, Lomas déclarait qu'il ne se sentait vraiment à l'aise qu'à partir du troisième tour, la machine étant trop nouvelle pour lui. Par contre, l'assurance de ne pas avoir à ravitailler lui donna confiance dès le départ quant à l'issue de sa course.

(La semaine prochaine, le compte rendu des courses en 125, 250, 500 solo et sidecars).

Les Guzzi s'imposèrent dans le Junior, remportant les 1^{re} et 3^e places avec Lomas (à droite) et Sandford (ci-dessous).



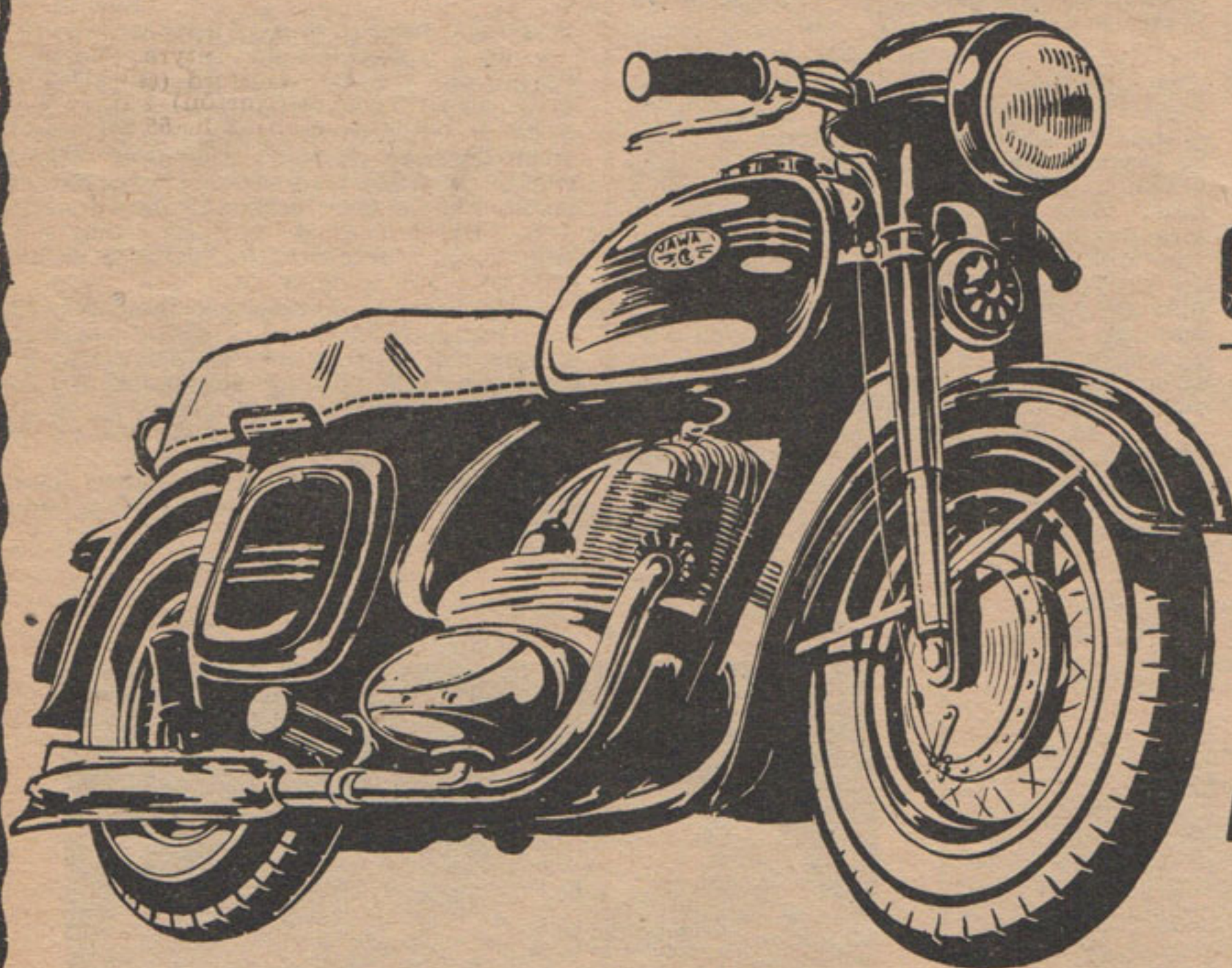
A l'occasion de la 500.000^e machine !

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 - REPRISES



Agent
Général

Ets J. POCH

127, Avenue de Neuilly
Neuilly-sur-Seine MAI. 61-70

MOTOKOV - PRAGUE - TCHÉCOSLOVAQUIE

L'ACTIVITE SPORTIVE EN ALGÉRIE

Les semaines passées ont vu se dérouler trois épreuves assez importantes et désormais classiques.

En mai se courait le deuxième concours de régularité du Djurdjura organisé par le MC d'Algérie. Ce circuit touristique se déroulait à travers la Grande Kabylie, sur un parcours assez sévère de 320 kms environ. Etant donnée la situation dans la région, la Gendarmerie Nationale avait fourni un peloton motocycliste qui fit le parcours avec les concurrents. Aucun incident ne fut à déplorer et le classement fut le suivant (54 concurrents classés).

Solos : 1. Tordo ; 2. Porcellini ; 3. Perez Sylvie, etc...

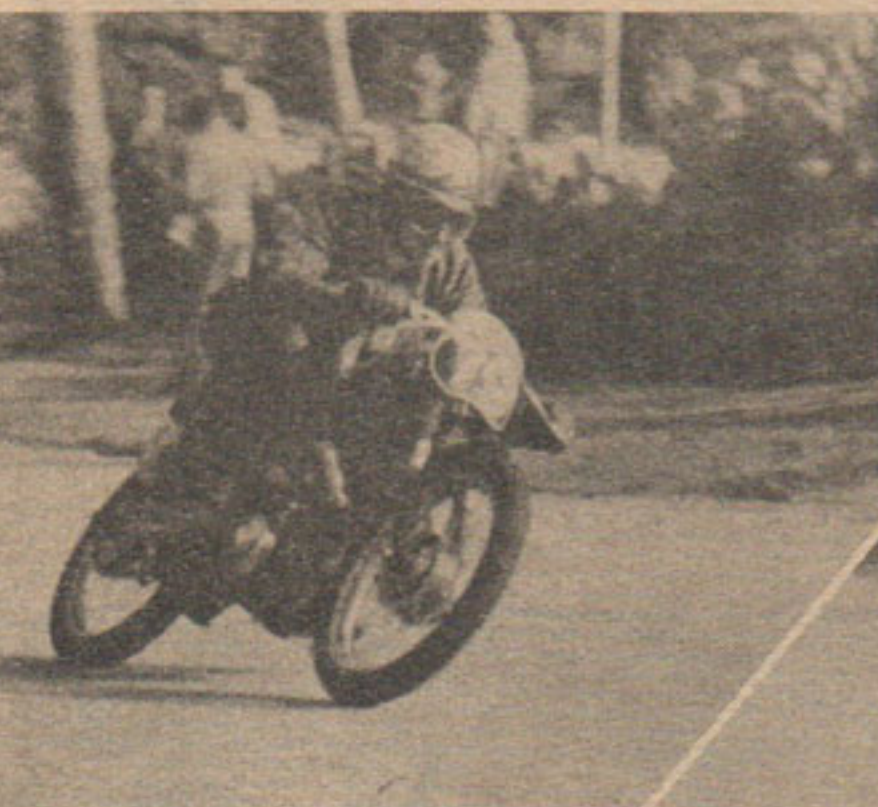
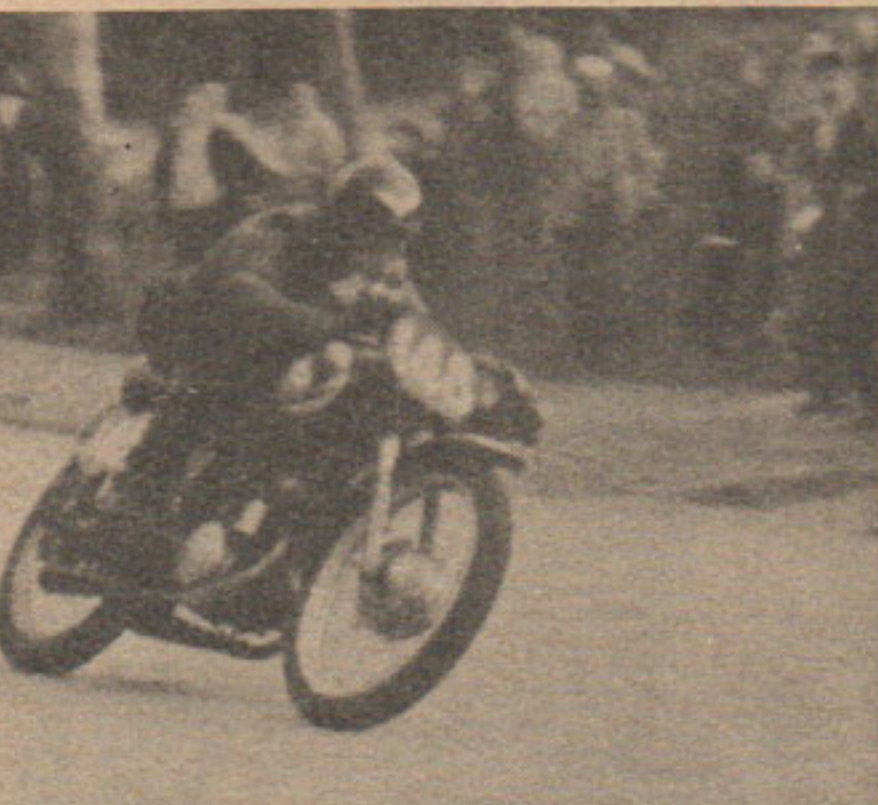
Sides : 1. Poehner ; 2. Ségura, etc...

Equipes : 1. Terrot (Riquier, Cadenat, Knecht) ; 2. Triumph (Mitchell, Savall, Lièvreumont) etc...

Challenge du nombre : 1. MC d'Algérie (27) ; 2. TCF (14) ; 3. MC El Biar (12), etc.

En avril se déroulait, à Oran, le 6^e Grand Prix de la Ville d'Oran, sur la côte du Murdjadjo.

Cat. 125 : 1. Mascaro (Alger) sur Puch, 4'1" 8/10 ; 2. Brick (Oran), etc...



A la course de côte de Bouzaréa : en haut Mascaro (125 Puch) ; au centre, Fracès (250 Puch) et à droite, Schaad (Terrot).

Ci-contre Poehner, premier au concours de régularité de Djurdjura.

175 : 1. Troncarelli (Alger) sur Motobécane, 3'54" 4/10 ; 2. Fracès (Alger), etc...
250 : 1. Fracès (Alger) sur Puch, 3'44" ; 2. Benchetrit (Oran), etc...

350 : 1. Ciancio (Alger) sur Norton Manx 3'34" 5/10 ; 2. R. Goetz (Alger), etc...

500 : 1. R. Goetz (Alger) sur BSA Gold Star, 3'28" 5/10 ; 2. Siegel (Oran), etc...

Enfin, le Grand Prix BP Energol, organisé par le CCBO, mettait aux prises, sur les 3 kms de la côte de Bouzaréa, les meilleurs pilotes régionaux et les champions métropolitains M. Pahin et Schaad. La course se disputait en matches à 2, avec finales en 2 ou 3 manches. Pahin avait amené la 250 Automoto AMC qu'il menait à la victoire lors des 2 Heures de Monthéry, et Schaad une 175 Terrot et la 250 Terrot double ACT.

En 125 cmc., c'est Mascaro, d'Alger, sur Puch, qui l'emporte après avoir battu J. Pérez en finale.

1. Mascaro en 1'56" 9/10 ; 2. Perez (Terrot) 2'21" 9/10, etc...

En 175 cmc., de nombreuses chutes, dues pour la plupart à l'ardeur de jeunes débutants, ne firent heureusement pas de victimes. Et c'est Schaad qui gagne assez nettement.

1. Schaad (Terrot) 1'45" 6/10 ; 2. Troncarelli (Motobécane) 1'50" 2/10, etc...

En 250 cmc., Schaad élimine Daoui (Alger) et Soria (Alger) pendant que Fracès règle Pahin et Masson. La finale, en 2 manches, fut de toute beauté, et l'Algérois Fracès, sur une Puch spéciale, très bien préparée, bat Schaad.

1. Fracès (Puch) 1'38" 4/10 ; 2. Schaad (Terrot) 1'40" 8/10 ; 3. Pahin, etc...

En 350 cmc., Schaad, sur 250 cmc., est éliminé par Goetz (BSA) qui rencontre Ciancio en finale. Les 2 manches sont remportées par le sympathique « Tonton » qui bat en même temps le record de la côte.

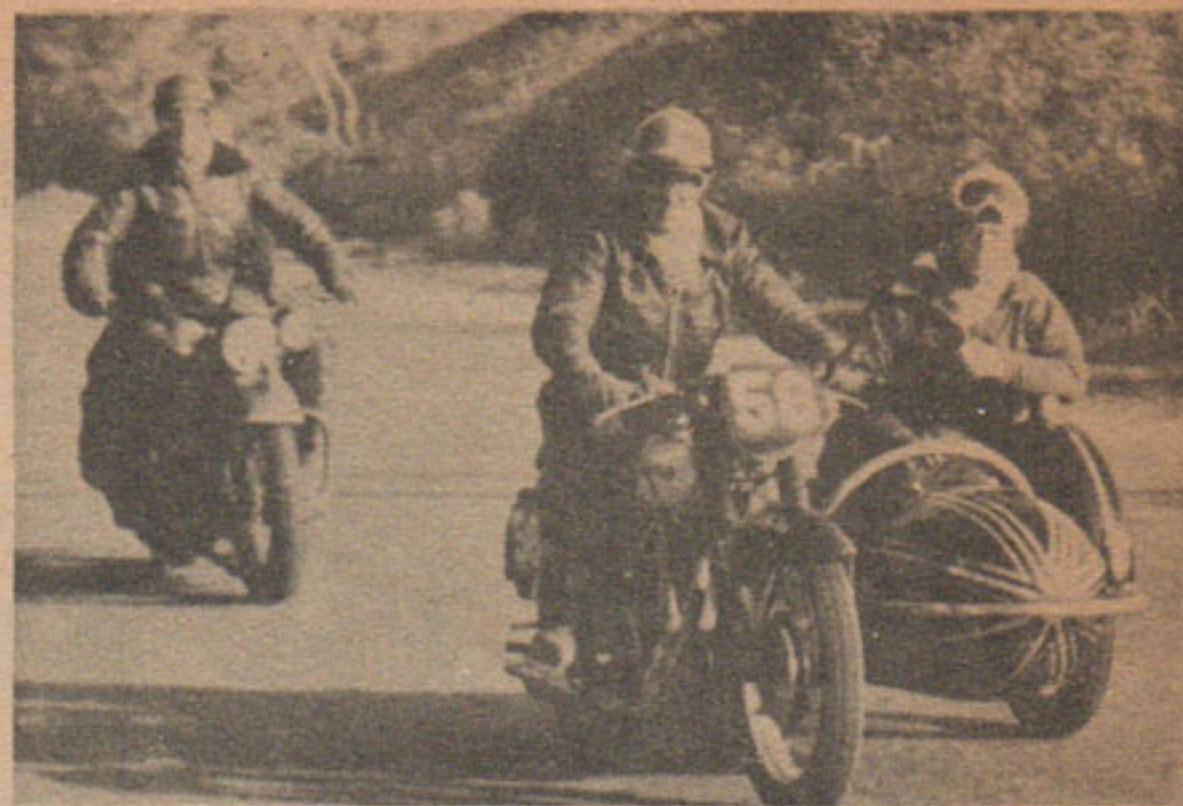
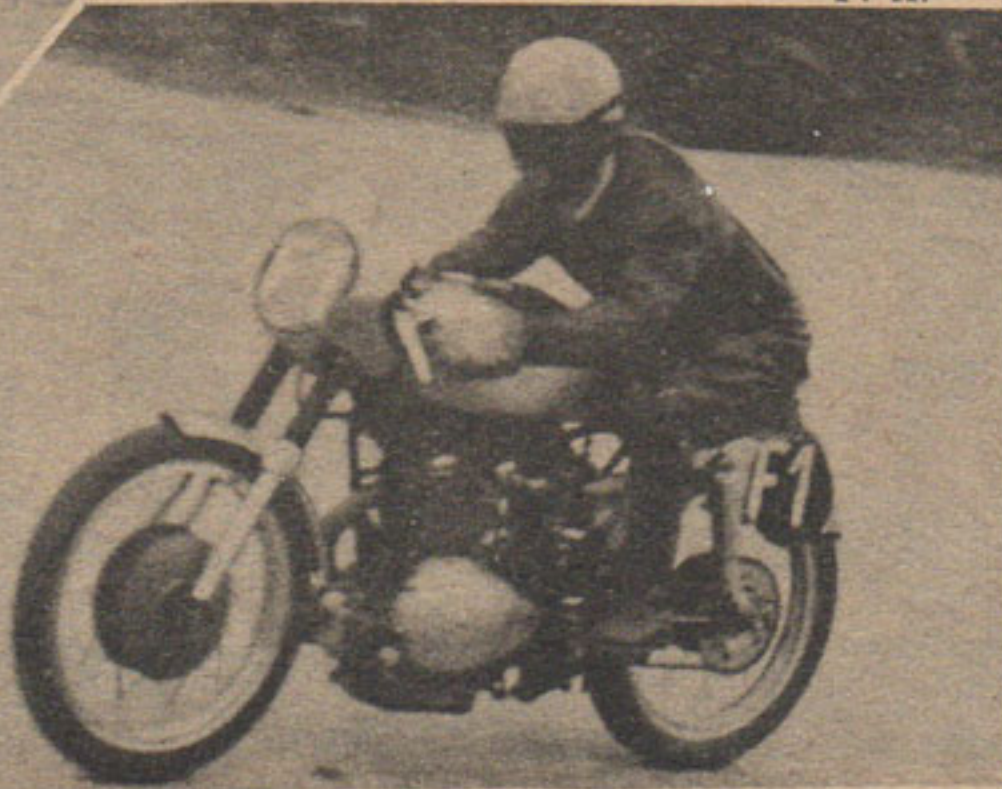
1. Ciancio (Norton Manx) 1'37" 5/10 ; 2. Goetz (BSA) 1'38" 3/10, etc...

La course des 500 donna lieu à une finale en 3 manches entre l'Oranais Siegel et l'algérois R. Goetz, ayant remporté chacun une manche, on dut avoir recours à une troisième manche que remporte enfin Goetz, d'une demi roue.

1. Goetz (BSA) 1'38" 3/10 ; 2. Siegel (Triumph T100) 1'38" 4/10, etc...

Les sidecars couraient contre la montre et c'est évidemment l'équipage Cassar-Romane qui établit le meilleur temps en 1'50" 8/10 sur Norton Manx ; 2. Barcelo en 2'06" 2/10 (Norton Inter).

P. A.



CIRCUIT DE L'HARRACH

Le temps magnifique attira un nombreux public autour des 1 km 200 du parcours. Toutes les courses furent très disputées, en particulier celles des 175, 250 et 350.

Les catégories cyclomoteurs, scooters, 125, 175, 250, 350, 500 et sides avaient été retenues.

Mlle H. Morel participait à la course des 250 avec Mme S. Pérez, d'Alger, toutes deux sur Puch, ainsi que l'international Albisser qui courait en 175 et 250 sur Puch lui aussi.

Catégorie cyclomoteurs : 1. El-Djouzi (Moustique) sur Paloma, à la moyenne de 48 kmh. 854 ; 2. Mas Robert ; 3. Al-lais, etc...

Scooters : Ciancio prend la tête dès le début de la course et mène la course avec sa fougue habituelle, mais le jeune Machachek réussit à le doubler au septième tour. Peu après Ciancio le repasse et la bagarre va se terminer dans la paille du virage qui se trouve après les tribunes. Machachek repart plus rapidement et gagne nettement.

1. Machachek (Vespa) 53 kmh. 932 ; 2. Ciancio (Lambretta) ; 3. Vigno, etc...

125 : Mascaro et Cardona bagarrent ferme pendant toute la course. Le second qui a certainement trop demandé à sa mécanique, serre vers la fin et Mascaro gagne facilement.

1. Mascaro sur Puch, 64 kmh. 461 ; 2. Pérez G. ; 3. Pérez L. ; 4. Cardona, etc...

175 : Albisser et Fracès se livrent un duel sévère et mènent à tour de rôle. C'est finalement le second qui gagne de justesse.

1. Fracès sur Puch, 70 kmh. 434 ; 2. Albisser sur Puch, 70 kmh. 419 ; 3. Troncarelli ; 4. Gadal, etc...

250 : répétition du duel Fracès-Albisser qui se termine cette fois au profit du suisse. Mlle Morel, sur Puch TFS, termine bien placée derrière les deux Puch spéciales. Mlle Pérez, dont c'est le premier circuit de vitesse, fait une course très honorable.

1. Albisser sur Puch, 74 kmh. 547 ; 2. Fracès sur Puch, 74 kmh. 453 ; 3. Mlle H. Morel (Puch) ; 4. Visciano (Peugeot twin) ; 5. Pérez Sylvie (Puch).

350 : cette course voit se livrer un duel comme les deux précédents entre Goetz et Martinez. Duel qui se termine à l'avantage du second qui possède une mécanique rapide et dont il sait tirer parti.

1. Martinez (Norton Manx) 76 kmh. 977 ; 2. Goetz (BSA Gold Star) ; 3. Ciancio (Manx) ; 4. Larrouyat (Matchless série).

500 : la course la plus meutrière et la moins intéressante, presque tous les concurrents abandonnant à tour de rôle.

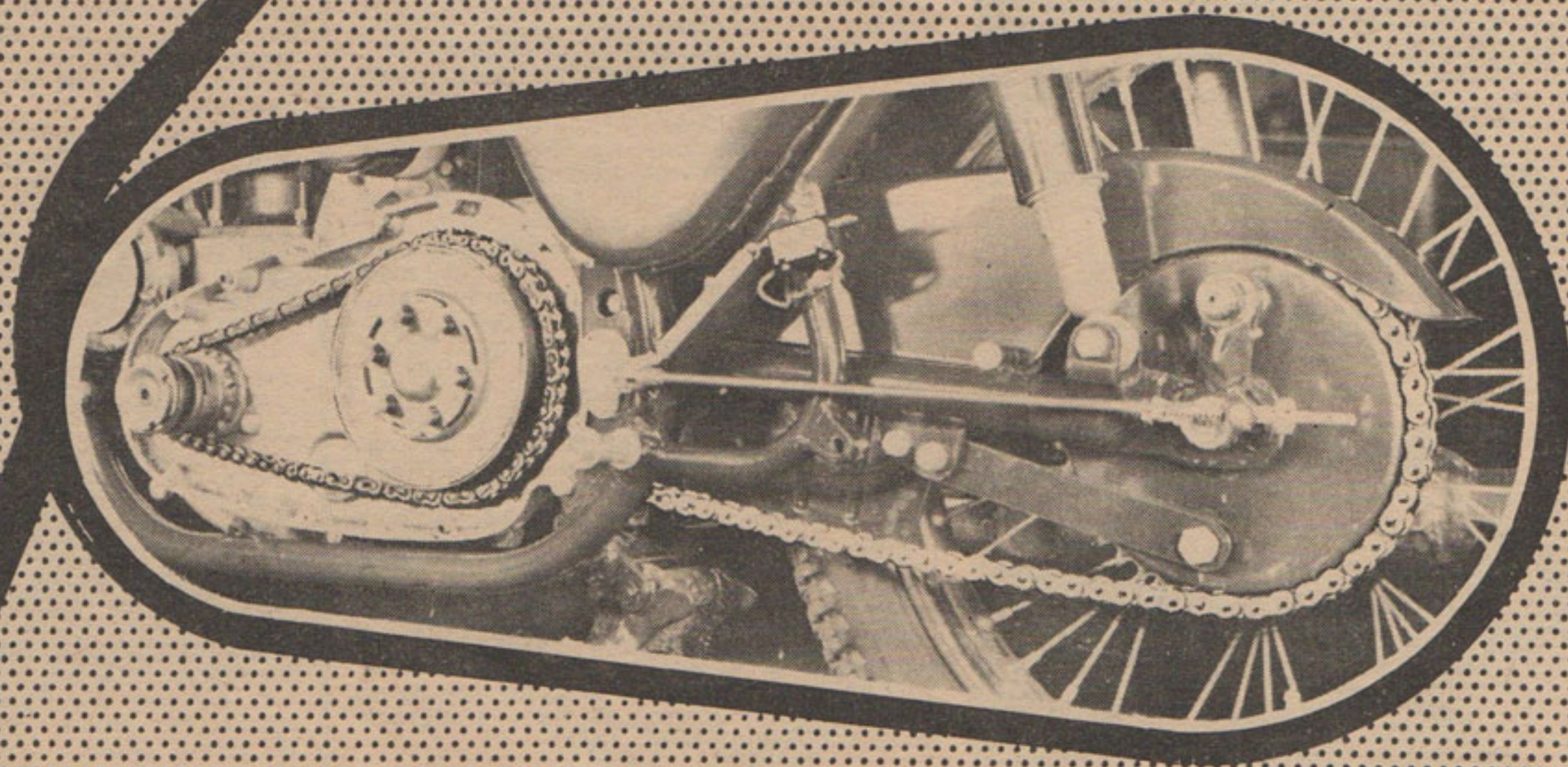
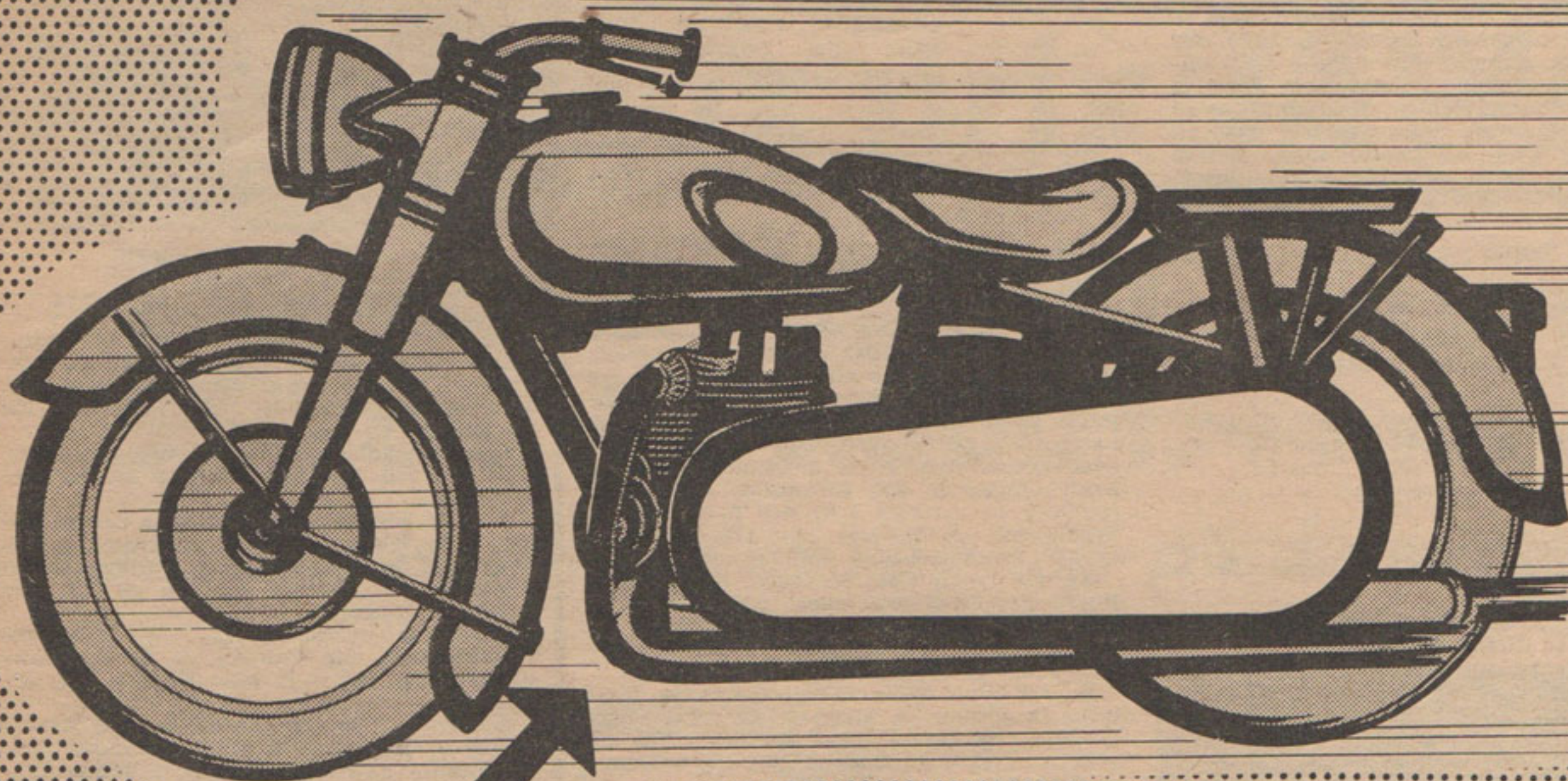
1. Goetz sur BSA Gold Star à 79 kmh. 613 ; 2. Seilhan (Triumph) à 2 t.

Sides : Match poursuite à cause de l'étroitesse du circuit qui empêche, ou plutôt gêne les équipages qui voudraient se doubler.

1. Cassar-Romane (Norton Manx) ; 2. Barcelo-Pacou (Norton Inter.) ; 3. Chabassière père et fils.

P. A.

CHAINES MOTOS



BRAMPTON

BRAMPTON RENOLD s.a. 20, RUE JACQUES DULUD, NEUILLY-s-SEINE

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

GRANDES JOURNEES SPORTIVES AU II^e CIRCUIT INTERNATIONAL DE REGENSDORF

Ce circuit inscrit au calendrier de la FIM était organisé par l'Association Motocycliste Zurichoise. Il s'agit d'un tracé pratiquement plat, triangulaire, avec un revêtement de bonne qualité, de 3.200 mètres de développement.

Le samedi, sous une pluie constante, eurent lieu les divers entraînements. Il semble que chacun reste prudent par ces routes glissantes. En fin d'après-midi, les nationaux s'alignent pour deux courses : en 350 et en 500. La première catégorie est gagnée par Furst sur BSA, à la moyenne de 96,215 kmh. La course des 500 est enlevée avec brio par un jeune qui promet : Baruscotti, sur Gilera, moyenne 105,798 kmh.

Le dimanche, le temps se remet au beau et le public vient entourer la piste dès le matin. On signale près de 20.000 spectateurs. La journée débute par la classe 250 internationale. Véritable festival allemand, puisque 4 coureurs de cette nation se classent en tête. Dès le départ, Beer, sur Adler, prend la tête, mais au sixième passage, c'est Stein qui, bien à plat sur sa NSU, mène. Malgré une chasse effrénée de Beer, Stein garde sa première place jusqu'à la fin. Le seul représentant français de cette course, Guérin, sur Guzzi, abandonne au quatrième tour à la suite d'une chute heureusement sans gravité pour le pilote.

Classement : 1. Stein (All.) NSU, 44'09"0; 2. Beer (All.) Adler, 44'11"0; 3. Knopf (All.) NSU, 44'31"1; 4. Malchus (All.) NSU 45'28"4; 5. Camathias (S.) NSU, 45'56"8, etc...

Sitôt la course précédente terminée, 23 coureurs 350 internationaux se présentent au start. Dès le signal donné, le suisse Haldemann prend le commandement et le gardera toute la course. Derrière lui la bataille marche fort : l'espagnol Gonzalès qui, au début, était placé au milieu du lot, entreprend une remontée sensationnelle et finira deuxième, tandis que l'allemand Boehrer et l'anglais Fitton, après de nombreux chassés croisés, terminent troisième et quatrième. Tous les autres coureurs ont un tour et plus de retard. Nos deux représentants français ont de la malchance : Guérin abandonne après 1 tour et Besse au troisième tour.

Classement : 1. Haldemann (S.) Norton, 51'06"6; 2. Gonzalès (Esp.) Norton, 51'42"5; 3. Boehrer (All.) Parilla, 52'29"1; 4. Fitton (Angl.) Velocette, 52'39"8, etc...

Après la pose de midi, c'est au tour des sidecars de s'aligner au départ. Onze équipages sont sur le damier, y compris un cyclecar, celui de Keller (Suisse), machine équipée, fait notable, du moteur de 4 cylindres Gilera. 2 minutes avant que le drapeau s'abaisse, les suisses Halde-

mann, Camathias et Strub déclarent forfait et rentrent leurs machines au parc, ceci à la suite d'une divergence d'opinion avec les organisateurs, au sujet du cyclecar engagé. Il ne reste donc que 8 machines, qui, quelques centaines de mètres après le départ, sont déjà battues par Keller et son 3 roues Gilera. Malgré quelques tête-à-queue spectaculaires, dans les différents virages, aucun side ne peut l'inquiéter et il termine bon premier. En arrière, peu de lutte, il semble que l'ambiance n'y est pas. L'allemand Seeber (BMW), qui dans le premier tour est deuxième, commence à perdre des secondes à chaque passage et abandonne au 23^e tour. Son compatriote Neussner (Norton) l'a précédé de quelques tours dans cette décision. Les italiens Marcelli-Dobelli terminent la course en poussant leur machine et seront classés sixième à 12 tours.

Classement : 1. Keller (S.) cycl. Gilera, 45'51"0; 2. Aubert-Lambert (S.) Norton, 47'17"4; 3. Pohlers-Dunkel (All.) Norton, à 2 tours, etc...

Les organisateurs avaient la bonne idée d'inclure dans leur programme une course de racers 500, voitures formule 3. Le champion suisse de la catégorie Gilomen, sur Cooper, a enlevé cette course à 105,026 de moyenne.

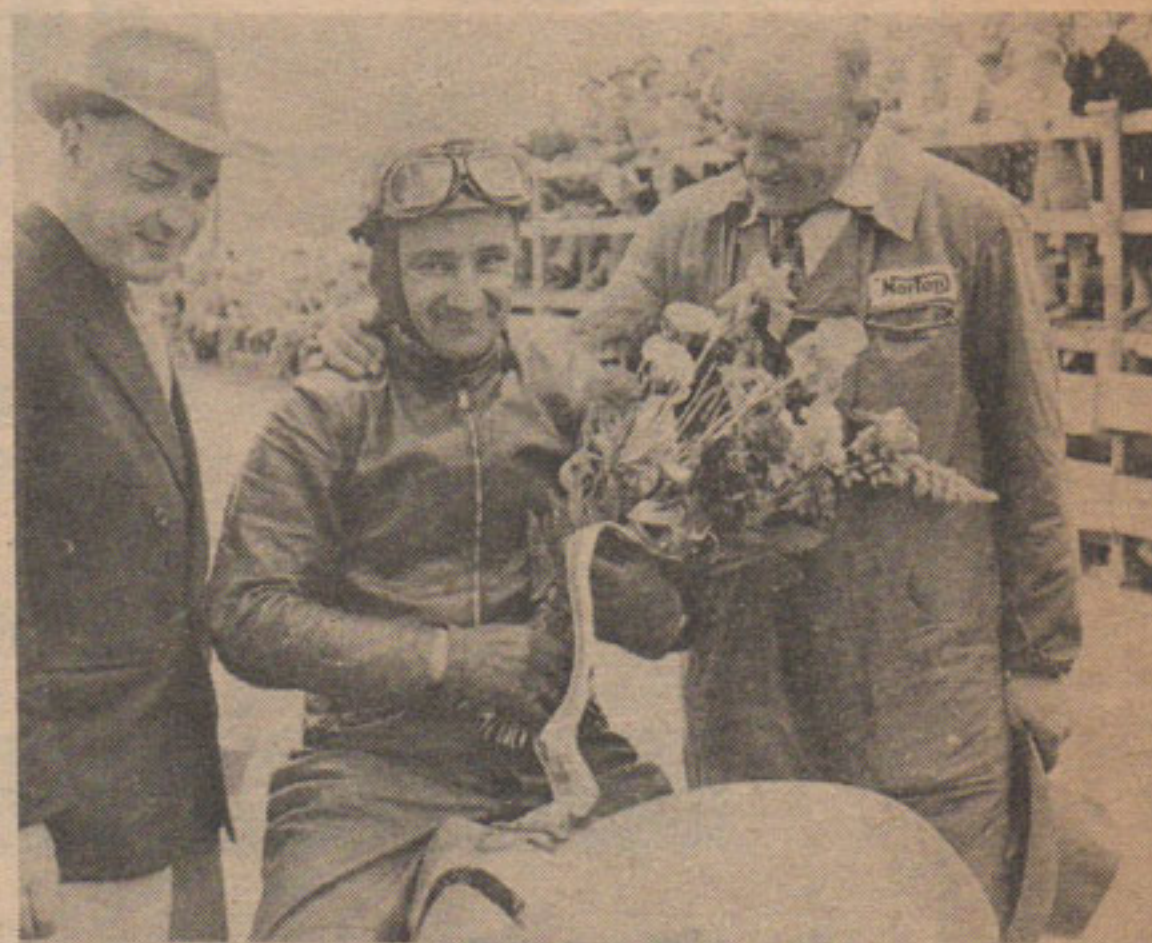
La course des 500 se courait sur 35 tours, soit 112 kms. 20 coureurs au départ. On peut vraiment parler d'un paquet de machines, car la route était étroite et au moment où le drapeau s'abaisse, le public put admirer la virtuosité des pilotes pour se dégager.

Gonzalès (Espagne) est de suite en selle, suivi de peu par Knees (Allemagne) et Keys (Angleterre), puis la meute suit à distance. Tout de suite la bataille de tête devient sérieuse. Heath réussit même à s'infiltrer à la deuxième place. Notre compatriote Besse Roger, sur Norton, vers le tiers de la course, est à la quinzième place et finira onzième. Pendant ce temps Gonzalès s'installe au commandement, subissant les assauts répétés de Knees (Allemagne) et de Keys (Angl.), mais dans les derniers tours il réussit dans chaque virage à prendre quelques dixièmes de seconde à ses poursuivants et finira en vainqueur. Voici le classement de cette épreuve :

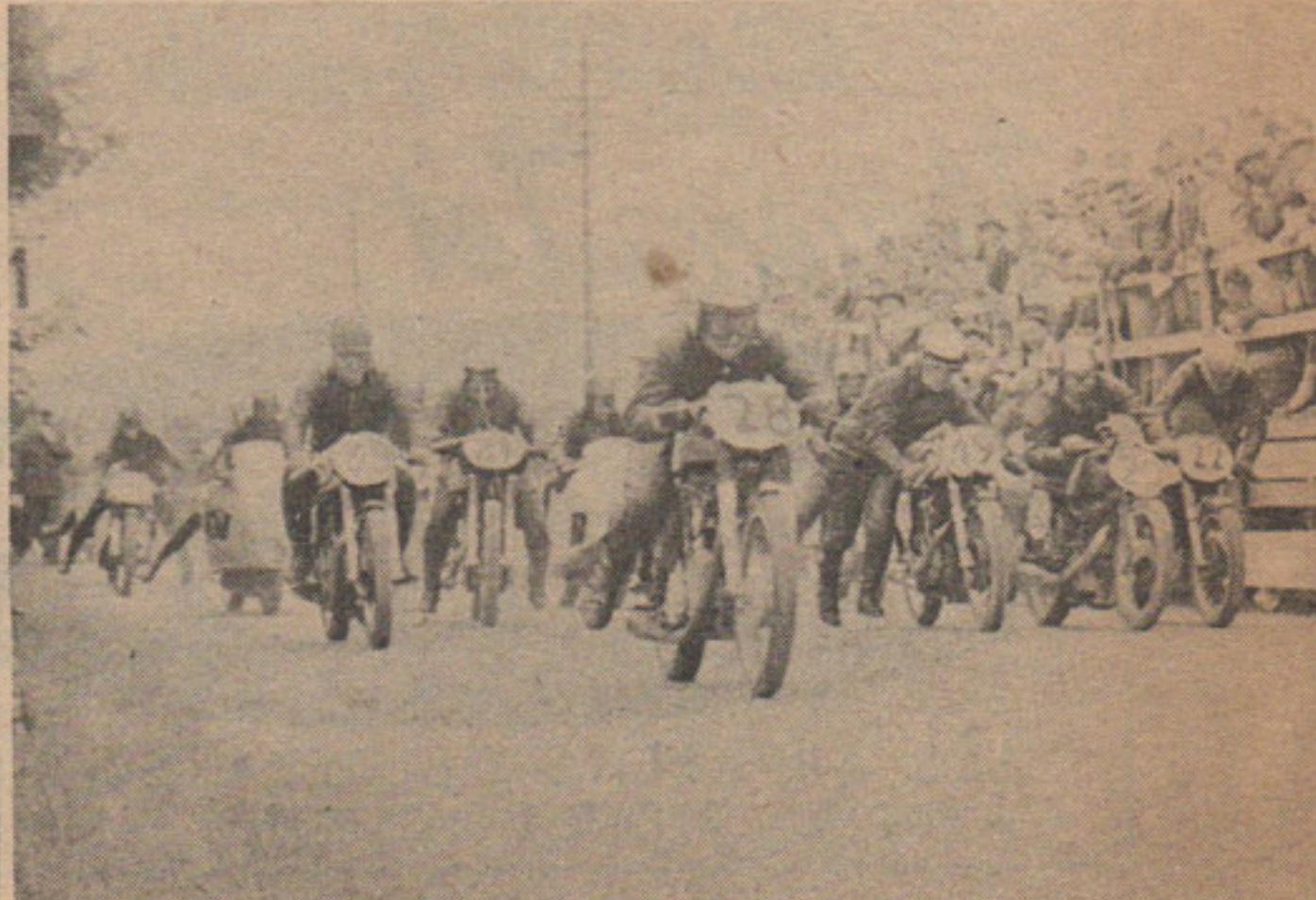
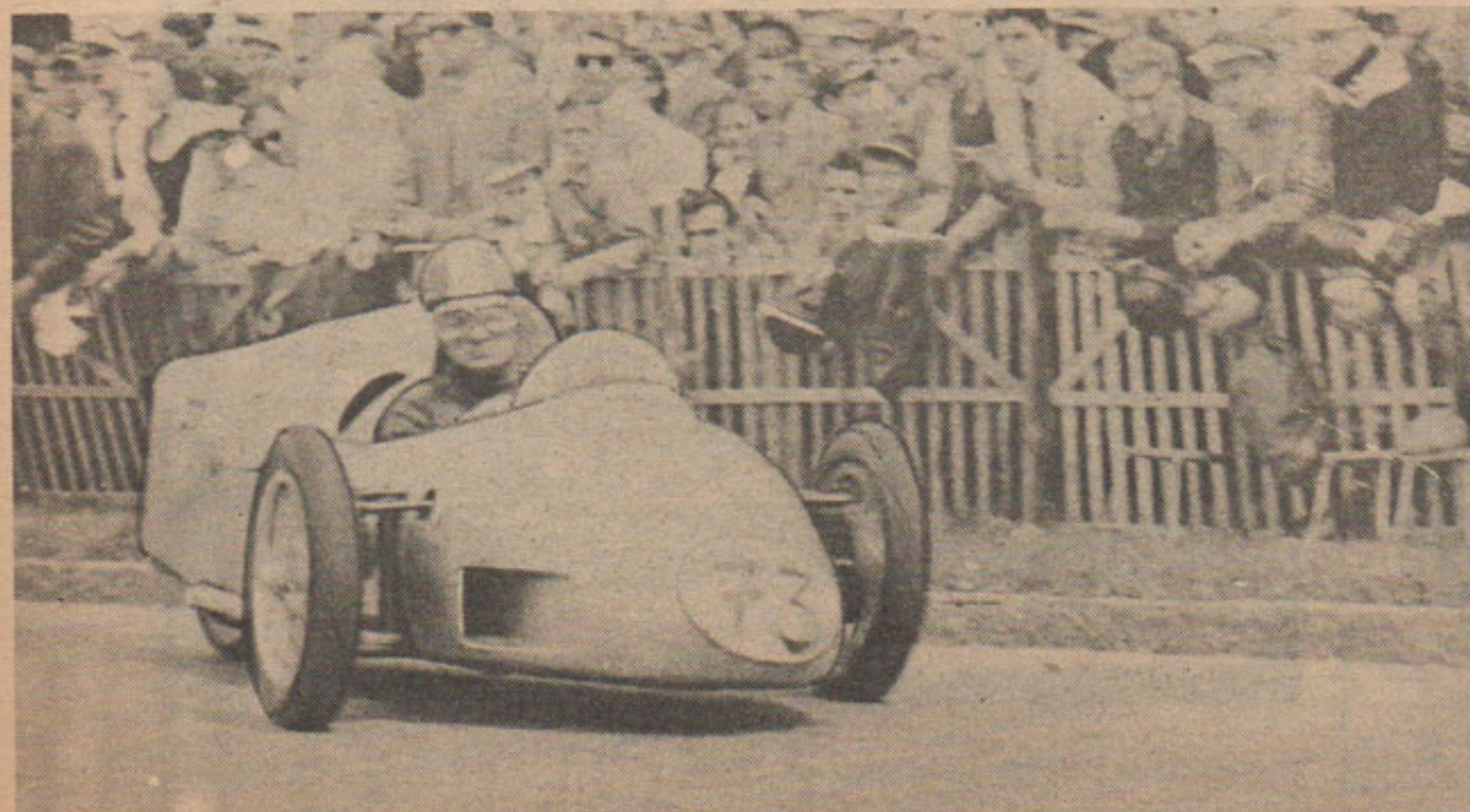
1. Gonzalès (E.) Norton, 57'31"4; 2. Keys (Angl.) Norton, 57'37"9; 3. Grace (Angl.) Norton, 57'55"0; 4. Knees (All.) BMW, 58'05"4; 5. Heath (Angl.) Norton, 58'21"8; 6. Zehnder (S.) Norton, 59'02"7, etc...

En résumé, belle journée de sport motorisé qui a plu au public et qui a été organisée d'une façon correcte.

J. F.



Ci-dessus de haut en bas : Stein, vainqueur en 250 cmc. Haldemann, vainqueur en 350. Ci-dessous, le départ de la catégorie 350, et, à gauche, le trois-roues Gilera, piloté par Keller, vainqueur en catégorie side-car et qui provoqua l'abstention d'autres pilotes.





*petits avertisseurs
de
grande puissance*

- moins d'encombrement (diamètre 10 cm)
- plus d'efficacité

SANOR

LE CRÉATEUR DE L'AVERTISSEUR
A REDRESSEUR INCORPORÉ

vous présente le

JV 8



POUR VÉLOMOTEURS
ET SCOOTERS
**FONCTIONNANT
DIRECTEMENT
SUR VOLANT
MAGNÉTIQUE**

FORME AÉRODYNAMIQUE
MODÈLES SPÉCIAUX POUR VESPA
LAMBRETTA ET MOTOBÉCANE

le

J 8

POUR MOTOS
**FONCTIONNANT
SUR BATTERIE**



DEUX PRÉSENTATIONS POUR CHAQUE
MODÈLE — AVEC GRILLE GALBÉE —
ÉMAILLÉE NOIRE OU CHROMÉE

Nouveautés

SANOR

LE PROJECTEUR DE SON

LES APPAREILS DE DÉPASSEMENT
A LA PORTÉE DE TOUS

CYCLES • CYCLOMOTEURS • MOTOS

RAVAT

*La fabrication
la plus soignée
avec la ligne
la plus moderne...*



CYCLES • CYCLOMOTEURS • MOTOS

WONDER

CYCLOMOTEURS 50 cc

Modèles : Standard, Normal, Luxe et Grand Luxe

VÉLOMOTEURS 100 cc et 125 cc

Modèles : Léger, Tourisme, Luxe, Grand Luxe
et Grand Sport

MOTOS 175 cc

Modèles : Tourisme et Grand Sport

Établissements **RAVAT** - Saint-Étienne

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

TROISIEME EPREUVE DU CHAMPIONNAT D'EUROPE DE CROSS, A IMOLA

C'est devant 12.000 personnes que s'est déroulée à Imola, en Italie, la troisième épreuve du Championnat d'Europe de Moto-Cross. A l'exception d'Archer, les meilleurs pilotes d'Angleterre, de Belgique, de Suède, de France et d'Italie étaient présents.

La première manche revint au britannique Stonebridge, devant son compatriote Nex et le belge Somja. Molinari est 5^e, Robert Klym 6^e et Charrier 8^e. L'épreuve a été surtout animée par la course poursuite de Leloup qui avait perdu 40" au premier tour pour changer de roue.

C'est au cours de la seconde manche que René Klym devait tomber et se blesser assez sérieusement pour être immédiatement transporté à l'hôpital (poignet fracturé et blessures à la face). La victoire revenait au suédois Nilsson, précédant Smith, Baeten, Jansen, etc...

En finale on trouve donc 6 belges, 4 anglais, 2 suédois, 5 italiens et 3 français. C'est Molinari qui part le plus vite, mais il est rapidement débordé par Lundin, Somja, Stonebridge. Tombé deux fois, Nilsson passe bon dernier au premier tour,

et commence une splendide remontée qui lui permettra de finir 7^e. En tête le suédois Lundin accentue son avance et Stonebridge passe Somja. Baeten abandonne au septième tour, Molinari perd du terrain et ne terminera que 9^e après son excellent début.

CLASSEMENT FINAL

1. Lundin (Suède) sur BSA en 52'01" ; 2. Stonebridge (GB) sur BSA à 17" 3/5 ; 3. Somja (Belgique) à 29" 1/5 ; 4. Jansen (Belgique) à 39" 2/5 ; 5. Smith (GB) à 45" 2/5 ; 6. Nex (GB) à 51" 3/5 ; 7. Nilsson (Suède) à 56" 1/5 ; 8. Leloup (Belgique) à 1'40" 1/5 ; 9. Molinari (France) à 2'34" 1/5 ; 10. Klym Robert (France) à 3'06", etc...

X X X

Après Imola le classement pour le Championnat d'Europe s'établit comme suit :

1. V. Leloup 12 points ; 2. Stonebridge 9 pts ; 3. Archer 8 pts et Lundin 8 pts ; 5. Somja 7 pts ; 6. Klym René, Baeten, Nilsson 6 pts ; 9. Smith, Jansen, 3 pts ; 11. Van Heuverszwijn 2 pts ; 12. Ward, Nex 1 pt.

DOUBLÉ de COLLOT à ROCHEFORT

(Epreuve du championnat de France Inter)

Le quatrième Circuit International de Rochefort, organisé par le MC Rochefortais, a connu cette fois encore un aussi brillant succès que les années précédentes. De plus, le circuit de Rochefort était la quatrième des épreuves comptant pour le Championnat de France International 1955 ; aussi la liste des engagés comprenait les meilleurs pilotes français, ainsi que des « privés » étrangers de valeur.

En 250, la victoire revint à Monneret qui finit avec une confortable avance sur Jacquier-Bret.

Les catégories 350 et 500 cmc. fournirent à Collot l'occasion de réaliser un magistral doublé, devant Flahaut en 350 et Taverl en 500.

L'épreuve des sidecars se courait en deux manches, le classement se faisant par addition de points. Aussi, il y eut trois vainqueurs dans cette catégorie : Drion, Haldemann et Murit.

CLASSEMENT

250 cmc. : 1. Monneret (NSU) 43'14" 4/5 (moy. 84,023 kmh.) ; 2. Jacquier Bret (Guzzi) 43'34" ; 3. J. P. Bayle (NSU) ; 4. Schaad (Terrot).

350 cmc. : 1. Jacques Collot (Norton) 49'37" 1/5 (moy. 90,976 kmh.) ; 2. Flahaut (Norton) ; 3. Monneret (AJS) ; 4. Guérin (Norton) ; 5. Bruguière, GB (Norton).

500 cmc. : 1. Jacques Collot (Norton) 48'20" 3/5 (moy. 93,395 kmh.) ; 2. Taverl, Suisse (Norton) 48'49" ; 3. Monneret (Norton) ; 4. Flahaut (Norton) à 1 tour ; 5. J. P. Bayle (Norton).

Sidecars : 1^{re} manche : 1. Haldemann (Norton) 21'37" 2/5 ; 2. Murit (BMW) ; 3. Drion (Norton).

2^e manche : 1. Drion ; 2. Murit ; 3. Haldemann.

Classement final : 1. ex-æquo : Murit, Drion, Haldemann.

RÉSULTATS de CROSS

A UNVERRE

Catégorie 350-500 nationaux : 1^{re} manche : 1. Klym Robert ; 2. Lefèvre ; 3. Malbec ; 4. Bertrand ; 5. Butteau ; 6. Juigne.

2^e manche : 1. Lefèvre ; 2. Klym Robert ; 3. Amédéo ; 4. Bertrand ; 5. Malbec ; 6. Juigne. Finale : 1. Lefèvre ; 2. Bertrand ; 3. Klym Robert ; 4. Juigne ; 5. Malbec ; 6. Butteau.

Classement général : 1. Lefèvre (AMS) sur BSA ; 2. Klym Robert (Orléans) sur BSA ; 3. Bertrand (Oise) sur BSA 350 cmc. ; 4. Malbec (Nevers) BSA ; 5. Juigne (Tours) BSA ; 6. Amédéo (AMS) Ariel ; 7. Butteau (Lalgle) Royal-Enf. 350.

Catégorie 500 inter. : 1. Rickman Donald ; 3. Chuchart ; 4. Klym René ; 5. Vouillon, Courajod ; 7. Brassine ; 8. Jacquemin.

2^e manche : 1. Rickman D. ; 2. Klym René ; 3. Courajod ; 4. Jacquemin ; 5. Cheney ; 6. Brassine ; 7. Chuchart ; 8. Charrier.

Finale : 1. Klym René ; 2. Frantz ; 3. Chuchart ; 4. Rickman Donald ; 5. Jacquemin ; 6. Vouillon ; 7. Charrier ; 8. Rickman Derek.

Classement général : 1. Klym ; 2. Rickman Donald ; 3. Chuchart ; 4. Jacquemin ; 5. Courajod ; 6. Vouillon ; 7. Rickman Derek ; 8. Frantz.

Sidecars : 1^{re} manche : Liekens, Brems, Van Lerberghe, Perlín, Brûlé.

2^e manche : Liekens, Van Lerberghe, Brems, Verrechla, Brûlé, Perlín.

Classement général : Liekens (B) Saroléa ; Van Lerberghe (B) FN ; 3. Brems (B) BSA ; 4. Brûlé (Fr.) AJS.

A CONGIS

Le Moto-Cross de Congis organisé par le CS Meaux, a vu la victoire d'Amédéo sur Ariel (qui avait été obligé d'abandonner dans l'éliminatoire sur rupture de sa chaîne primaire, mais fut repêché) devant Zacharie (Meaux, BSA), Ancel (Meaux, BSA), Thibault (AMS, Ariel), Mariani (CMS Pantin, BSA 350) et Lebel (Meaux, BSA).

A LA FERTE-BERNARD

500 cmc. Inter. : 1^{re} manche : Archer, Chuchart, Rombauts, Brassine.

2^e manche : Frantz, Cheney, Brassine, Rombauts.

Finale : Archer, Frantz, Hazianis, Cheney, Chuchart, Brassine.

Classement général : 1. Archer

(Angl. sur Norton) ; 2. Brassine (FN) ; 3. Chuchart sur BSA ; 4. Frantz (FN) ; 5. Cheney (Ang. sur Norton).

500 cmc. Nationaux : Dubois (BSA) ; Schmidt (BSA) ; Juigne (BSA) ; Batisse (Matchless).

350 cmc. : Hazianis, Delpeyrat (tous deux sur BSA).

A DONNEMARIE-EN-MONTOIS

1^{re} manche 350 : 1. Jacquemin ; 2. Cros ; 3. Vinetti ; 4. Douls.

2^e manche 350 : 1. Jacquemin ; 2. Cros ; 3. Humbertjean ; 4. Vinetty.

2^e manche 500 : 1. Jacquemin ; 2. Melloli ; 3. Ancel ; 4. Deshaies ; 5. Batisse.

Finale 350 : 1. Cros ; 2. Jacquemin ; 3. Humbertjean ; 4. Vinetty.

Classement général : 1. Jacquemin (Meaux) BSA ; 2. Cros (Béziers) BSA ; 3. Vinetty (Meaux) BSA.

Finale 500 : 1. Mellin ; 2. Melloli ; 3. Ancel ; 4. Chartier ; 5. Batisse à 1 tour.

Classem. général : 1. Melloli (AMS) Gilera ; 2. Deshaies (AS PP) BSA ; 3. Batisse (ASPP)

Matchless ; 4. Ancel (Meaux) BSA ; 5. Chartier (CMSN) BSA.

A SURGERES

250 cmc. : 1. Leroux.

350 cmc. : 1. Hazianis (BSA) ; 2. Tiarcelin (BSA) ; 3. Delpeyrat (BSA) ; 4. Juigné (BSA).

500 cmc. 1. Bantham (GB) sur BSA ; 2. Fruythof (Belge) sur BSA ; 3. Tiarcelin (BSA) ; 4. Hazianis (BSA) ; 5. Lusseyran (Ariel) ; 6. Hodgen (GB) sur Ariel ; 7. Roux (FN) ; 8. Boisserie (BSA). Charrier a abandonné (chute).

A NANTERRE

500 cmc. : Melloli (Gilera) ; Amédéo (Ariel) ; Schmidt (BSA) ; Roux (FN) ; Martin (BSA).

1^{re} manche : Melloli, Amédéo, Roux, Schmidt, Martin, Pinard, Perlín.

2^e manche : Melloli, Amédéo, Schmidt, Roux, Marfan, Perlín.

Finale : Amédéo, Melloli, Martin, Schmidt, Roux, Mellin.

Inter Police : Deshaies (AS PP sur BSA), Batisse (ASPP sur Matchless), Parpaillon (CMSN sur BSA), Chartier (CMSN sur BSA), Bonnin (ASPP sur Norton).

Régionaux : Heuland, Tremellat, De Goriana.

NOUVEAUX PRIX JAWA

Pour vos vacances, commandez sans tarder votre

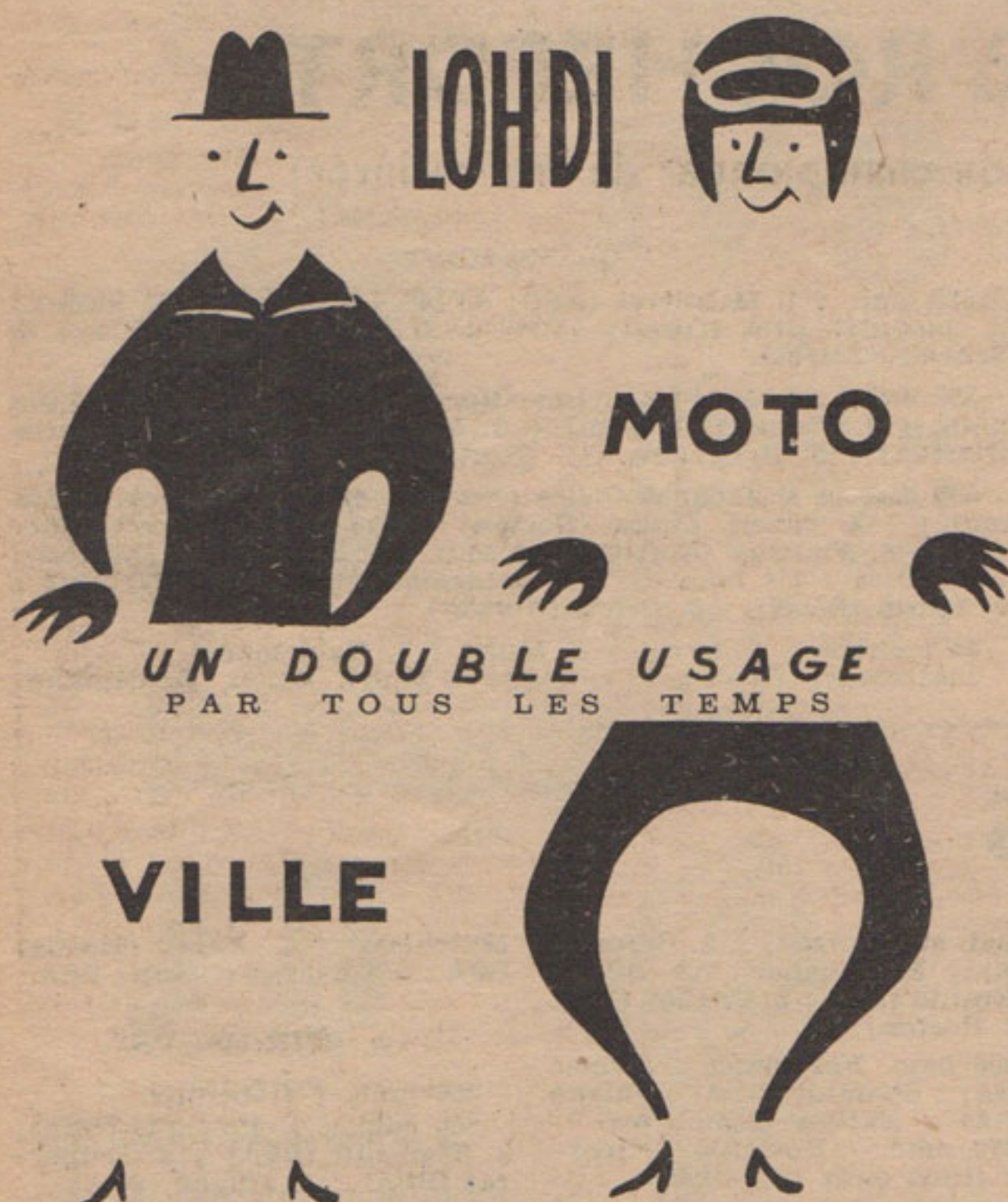
250 cc. avec double-selle et **219.500 f.**

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^e - WAG. 52-62

SURVÊTEMENT IMPERMÉABLE



UN DOUBLE USAGE
PAR TOUS LES TEMPS

VILLE

MOTO

VENDU DANS TOUTE LA FRANCE
AVEC CERTIFICAT DE GARANTIE
Ets LOHDI, 7, avenue du Vercors, 7 FONTAINE (Isère)
(Gros exclusivement) Tél. : 249

MOTOSPORT

20, rue Gabriel Péri - SAINT-DENIS (Seine)

— Tél. : PLA. 25-89 —

AGENT :

LAMBRETTA — FOLLIS — PALOMA

Toutes les Pièces Détachées — Accessoires

EQUIPEMENT — MISE AU POINT

— REPARATIONS —

CREDIT : 6 - 9 - 12 - 18 MOIS

Spécialiste du vêtement cuir sur mesure

— Réparation de tous vêtements cuir —

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

Ses Cycles, Cyclomoteurs et

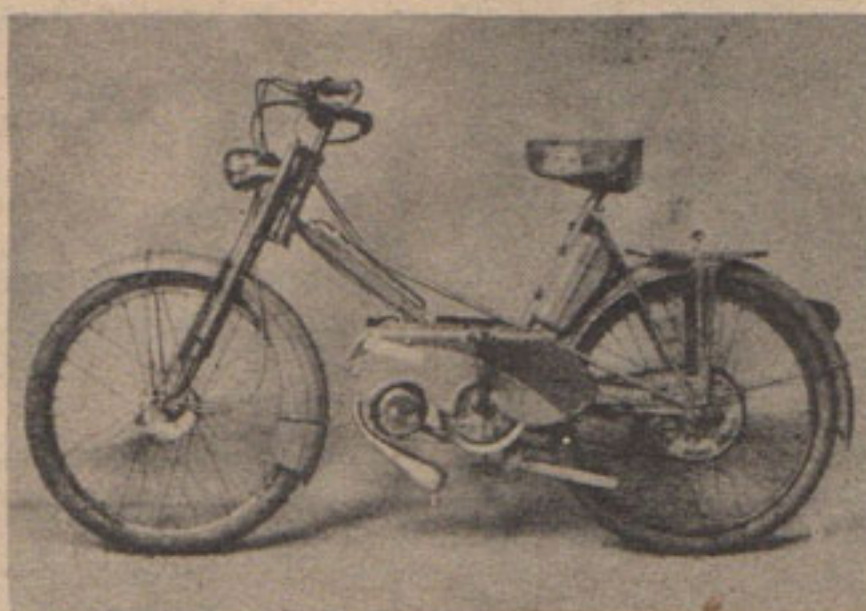
Motos se recommandent par :

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

RESULTATS SPORTIFS

PREMIERS RESULTATS DU BOL D'OR

CLASSEMENT GENERAL

1. Harsmid-Klint (Jawa 350) 2.410 kms ;
2. Lefèvre-Briand (Norton 500) ; 3. Kania-Beauvais (Horex 350) ; 4. Agache-Dagan (Ydral 175) ; 5. Mutel-Inizan (Triumph 500) ; 6. Gillet-Gallard (Triumph 500) ; 7. Pahin-Rancon (Automoto 250) ; 8. Pectetto (Norton 500) ; 9. Georges-Somja (FN 500) ; 10. Valzorio-Delaherche (Horex 350) ; 11. Tano-Dupont (Alcyon 175) ; 12. Claudon-Courtes (Triumph 500 sidecar) ; 13. Le Roy-Guerra (Ariel 500) ; 14. Bourdonneau (Zundapp 600 side) ; 15. L. Rouger-Robin (Alcyon 250), Costedoat-Lyset (BSA 350) ; 17. Menjin-Gnudi (AGF 125) ; 18. J. Rouger-Martine (Motobécane 175) ; 20. Sacareau-Chartier (Peugeot 175), etc...

JOURNEE DU MOTOR-CLUB LIMOUSIN

Comme il le fait chaque année dans le cadre de la Foire-Exposition de Limoges, le Motor-Club du Limousin a organisé sa grande journée motocycliste le 22 mai.

Le matin avait lieu la troisième Concentration de la Porcelaine qui avait attiré près de 200 participants, auxquels le Motor-Club Limousin distribua un souvenir et des prix de valeur à la grande satisfaction de tous.

Voici les résultats : 1. Blois, 2. Saintes, 3. Angoulême, 4. Le Mans, 5. Brive.

L'après-midi se disputa au Moulin-du-Gué le troisième Moto-Cross National qui, malgré une lourde concurrence, obtint un succès bien légitime. Cros et Matéos, blessés récemment, furent néanmoins très courageux et durent s'incliner devant le fougueux toulousain Combes.

RESULTATS

Cat. 350 (locaux) : 1. Pradeaux ; 2. Lamonnerie ; 3. Paris ; 4. Nadaud ; 5. Andrieux ; 6. Rougier.

Cat. 350 Nationaux : 1. Combes ; 2. Gamba ; 3. Malbec ; 4. Moreau.

Cat. 500 Nationaux : 1. Moreau G. ; 2. Combes ; 3. Malbec ; 4. Gamba ; 5. Matéos ; 6. Cros.

CIRCUIT DE L'ILE DE FRANCE DE L'USMT

CLASSEMENT

Groupe jaune, catégorie cyclos : 1. Wallet ; 2. Marzin ; 3. Deltrieu ; 4. Du-lau ; 5. Neyvoz.

Groupe vert, au-dessus de 50 cc. et jusqu'à 125 cc. : 1. Carré (fils).

Groupe bleu, au-dessus de 125 cc. et jusqu'à 175 cc. : 1. André ; 2. Vachez ; 3. Casine ; 4. Hassler ; 5. Rosinthal.

Groupe blanc, au-dessus de 175 cc. et jusqu'à 350 cc. : 1. Golinick ; 2. Gran-veau ; 3. Bédaride ; 4. Pain ; 5. Tardelt ; 6. Villain ; 7. Charny ; 8. Dufour ; 9. Sincrivier ; 10. Palazi ; 11. Péron.

Groupe rouge, au-dessus de 350 cmc. et jusqu'à 1.000 cmc. : 1. Brochard ; 2. Pinton ; 3. Ravel ; 4. Cheval ; 5. Falaise.

Groupe rouge, classement « Police » : 1. Magdeleine ; 2. Deloye ; 3. Hainaut ; 4. Personyre ; 5. Forgeon ; 6. Malitourne.

RECTIFICATIF

Dans notre dernier numéro, deux pages de l'article sur « Le Procédé Elektron » ont été interverties. La page portant en haut à gauche le sous-titre « Elektron R », placée comme seconde page de l'article, est en réalité la troisième, alors que la page placée troisième (avec les illustrations de filtres) est en fait la seconde. Nous prions les lecteurs de bien vouloir excuser cette erreur de mise en page.

CHALLENGE DE LA SOIERIE

110 participants, soit 97 motocyclistes et 13 passagers, groupant 13 clubs, ont disputé cette épreuve touristique, remportée au classement individuel et par équipe par l'AMRP.

5 de nos motards ont disputé le Rallye de Régularité de Rive de Gier. Notre jeune espoir local Noël Trotter, se classa troisième dans sa catégorie et septième au classement général.

2 de nos motards ont participé au Rallye de Régularité St Raphaël-Vichy. Noël Trotter termina 1^{er} ex-æquo de cette épreuve, et se classa sixième, après les épreuves freinage, démarrage.

François Moulin, accidenté, dut abandonner.

Notre club prenait le même jour la deuxième place de la Concentration Motocycliste de Vichy, avec 14 motos, et 13 passagers.

Si nos motards furent satisfaits de leur belle sortie, ils furent fortement déçus des prix attribués, en remportant une bien chétive coupe, après avoir cependant donné pour près de 6.000 fr. d'engagement.

Il est certain que si cette propagande bien mauvaise se généralisait, on ne verrait bientôt plus de motards participer à aucune manifestation de la sorte et l'on aurait bientôt fait de tuer le sport motocycliste.

REPORT D'EPREUVE

Le Comité Directeur de l'UM Marne, n'ayant pu obtenir le terrain où se déroule le moto-cross annuel, a été dans l'obligation de reporter son épreuve du 12 juin au 31 juillet prochain.

Dans l'impossibilité de répondre aux demandes des coureurs, l'UM Marne les informe que le plateau est complet.

OU IREZ-VOUS DIMANCHE ?

Par suite des récentes décisions gouvernementales interdisant les épreuves de vitesse pour motocyclettes, c'est sous toutes réserves que nous communiquons la liste des épreuves ci-dessous.

MOTO-CROSS

Moto-Cross et Concentration (MC Drôme) Grass-Track Villeneuve (MC Villeneuvois) de l'UM Anjou.

à Epernay (MC Epernay).

du MC Narbonnais.

de l'AMC Orléanais.

à Sourdeval (MC Aiglon).

à Bergues (MC Berguols).

du MC Olse.

à Clermont-Ferrand (MC Auvergne).

VITESSE

Circuit de Rouen-les-Essarts (MC Normandie).

Circuit de l'AM Doubs.

Circuit de St-Etienne (MC Furan)

Circuit du MC Arles.

Circuit de l'AS Mairie d'Alger.

Course de côte de Chréa (LM Algérie).

RÉGULARITE

Concentration Scooteriste et Motocycliste (SC Côte d'Azur).

Rallye des Cévennes à Alès (MC Cévennes)

4^e Circuit de l'Oise de régularité (MC Chantilly).

Circuit de régularité de l'Isère (MC Dauphinois).

ANNULATION EN SUISSE

Nous avons appris lors du circuit international de Regensdorf que la manifestation organisée par l'UM de Locarno et prévue pour les 23 et 24 juillet n'aura pas lieu, les autorités de la ville n'ayant pas donné les autorisations et appuis nécessaires.

L'ACTIVITE DE L'ASC NICE-COTE D'AZUR

Sorties : Saut du Loup, Saint Vallier, La Colle sur Loup, Cap d'Ail, Cannes (Grand Prix de Vitesse), Gênes.

Participations : Concentration de Hyères (2^e prix scooter, 1 coupe). Diano Marina (Italie). Fréjus (1^{er} prix féminin, 1 plaque). Loano (Italie).

L'écurie « Ciel Bleu » a glané quelques bonnes places.

Rallies : Centaure Club (24 avril), 1 coupe, plus grand nombre de participants.

Xavier Gobi, à Grasse. Catégorie Scooter : 1. ex-æquo, Dauche (Mors), Bon (Vespa).

Catégorie 175 cmc. : Olecknowitch (Motoconfort), Chapelle (Puch).

Classement général : Dauche 3^e. Bon. Olecknowitch. Chapelle.

Bandol (2 participants). Olecknowitch (Motoconfort), Chapelle (Puch).

Zanzi (classement général) : 3^e Chapelle. Olecknowitch. Quenelle. Roux.

Gymkana : St-André : Dauche, Roux, Chapelle, Olecknowitch, Ceccini, Durante, Massiera.

DANS LE PROCHAIN NUMERO :

Une nouvelle machine : la Ardie BD 201. - Description et comparaison des Zundapp KS 601 Sport et tourisme. - Modifications apportées au 250 AMC modèle 55. La fin de l'étude sur les roulements. Le jeu entre piston et cylindre. - Un nouvel essai de vitesse de la 500 BSA Shooting-Star. Des photos du Bol d'Or et le tableau de marche de tous les concurrents heure par heure. - De la Tribune Libre. - Des « Ce qu'ils en pensent ». - Des compte-rendus sportifs, notamment le Bol d'Or et le TT 125 - 250 - 500 et sides. - Des échos sportifs. - Des informations, etc...

LE COMMUTATEUR SIR

Caractéristiques du commutateur :

Commutateur ayant un bilame à l'intérieur, qui assure un clignotement régulier, et à la cadence prévue par le nouveau Code de la Route. De plus, la commande supplémentaire permet :

En cas d'alimentation par batterie : 1^o le feu fixe de stationnement ; 2^o de conserver la batterie chargée, lorsque la moto est garée ou à l'arrêt.

En cas d'alimentation par volant magnétique, d'éliminer tout clignotement du phare, et de lui réserver toute la puissance d'éclairage du volant magnétique.

Ce commutateur peut être rendu lumineux par la simple adjonction d'une lampe de tableau de bord, dont le logement est prévu dans la matière plastique.

Caractéristiques du Cligno SIR :

Appareil signalisateur spécialement étudié, pour que sa visibilité en soit parfaite, dans toutes les positions.

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). (Discretion assurée).

MOTOBÉCANE

GARE
DE
L'EST

Tous modèles
Vélocoteurs
Motos
Scooters

AGENCE OFFICIELLE

94, Boul. Magenta, PARIS-10^e - Nord 65-25

P. LISITA

Stock complet
Pièces détachées
Station Service
Mobylette

GARE
DU
NORD

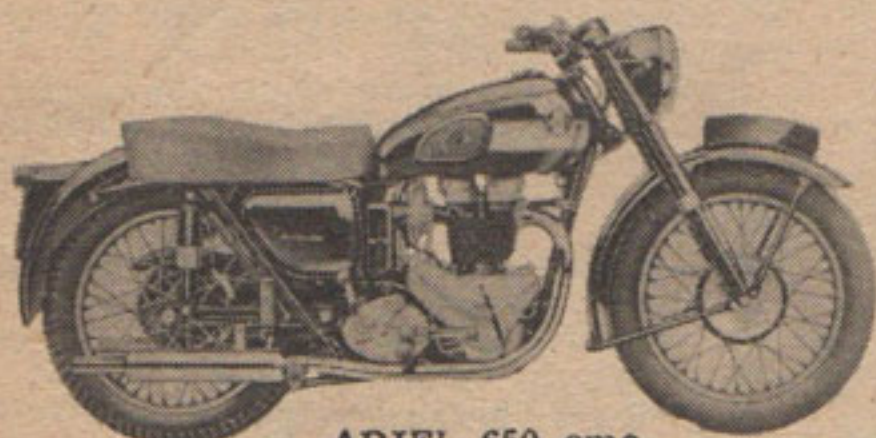
Ouvert tous les jours, sauf le dimanche, de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

VENTE A CRÉDIT JUSQU'À 18 MOIS — Renseignements contre 50 fr. en timbres poste

BSA - ARIEL

GIMA
A.M.C.

Lambretta



ARIEL 650 cmc.

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

Pièces

détachées

VESPA



Tous les Accessoires

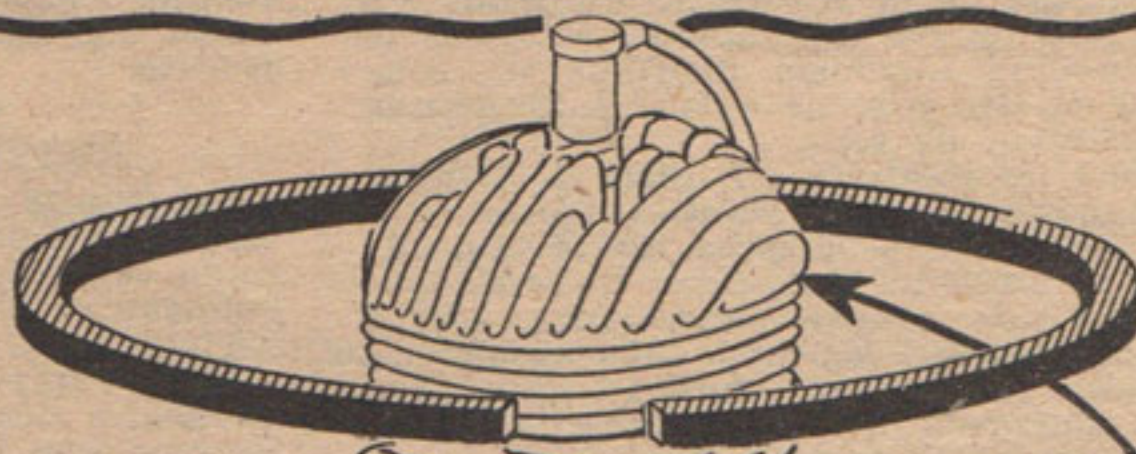


Achat de toutes VESPA

MAISON DE LA



94, RUE LAURISTON - PARIS — KLE. 33-99



Segments noirs Amedée Bollée

Surface traitée au Parcolubrite

épaisseur 3 microns

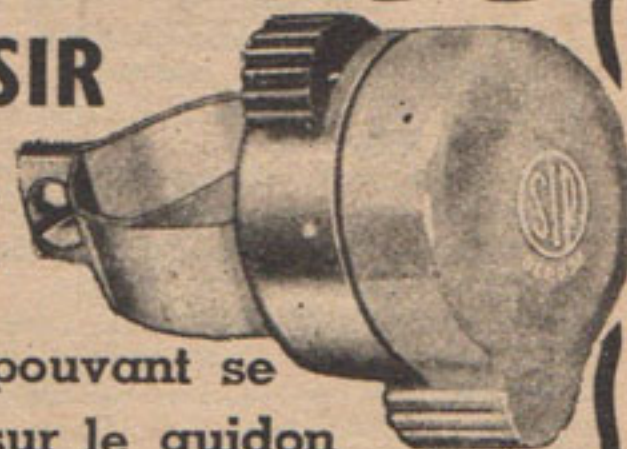
spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps

a refroidissement par air

150

l'Équipement Clignos SIR

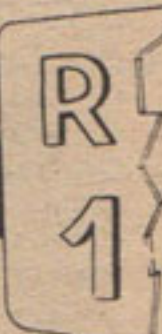
Signalisateur idéal de
changement de direction



Commutateur lumineux pouvant se

monter sur le guidon

ou sur le tableau de bord.



EN VENTE CHEZ TOUS LES

— BONS SPECIALISTES —

SIR - Phares BESNARD, 5, rue de l'Atlas, Paris

Record Bol d'Or 1954

AGENCE OFFICIELLE



PUCH

Pièces - Réparations

bien sur à

MOTO - BASTILLE

6, Boulevard Richard-Lenoir, 6 - PARIS-11^e

CRÉDIT

Versement à volonté jusqu'à livraison
Solde de 6 à 18 mois.

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

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 d'imprimerie au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes).

MOTOBECANE MOTOCONFORT

Motobécane 125 cc parf. état comp. équ. 16 Villa Ruspoli, Saint Maur (Seine).

Partic. vend Motobécane 125 lat. très bon état, tél. hres bur. PRO. 73-86.

175 Motob. bon ét. px 50000. Brick 11 rue Capron 18e.

175 Motoc. 11000 k tr. bon ét. sac. s. ar. 100. ODE. 57-52.

Motob. 125 D45S moteur revu usine pns nfs 50000 Tri. 05-45

175 Motob. Z2C + sid. lég. ens. ou sép. px à déb. Cha. 34-78

175 MOTOB. Z2C impec. tte eq. px int. 13500 km. Brunet 191 r de Belleville 19e.

MB 125 D45S 60. Leroy. TRE. 35-74 ap. 19 h. 30.

CSE ach. voit. 125 Motoconf. culb. U46C. Buchy 111 av. Em. Cossoneau, Montfermeil.

Urg. vds c ach. voit. Motobécane Z22C avr. 55 1900 k comp. équ. duo val. 205000. Sacrif. 175000. Crédit poss. Brochet Guy. Montier-en-Der, Hte Mne

GUILLER

Guiller 150 AMC rév. réc. 75000 urgent. Hittier dentiste 23 rue Morillons Paris 15e.

Guiller 175 AMC bon état 1951 GAL. 91-26.

M.R.

V. 2 MR Sachs 100 cc pf. ét. 45000 sacoches Lafuma. Ecr. Tellier 30 A. Gobelins Paris

JONGHI

JONGHI 125 équip. bon état prix 50000. Bougeard 62 rue de Vouillé 15e, à partir de 19 h. 30 à 20 h. 30.

PEUGEOT

175 Peugeot TC4. Repr. 125. 47 r Deguingand, Levallois.

175 cmc Griffon gd luxe 3000 kms cse maladie. Bar Fleuri, Chartres. Tél. 11-47.

Peugeot 125 fin 53 très peu roul. gar. 3 mois 65. à crédit Leclerc 17 r Pajol 18e.

PEUGEOT 176 TC4 exc. état t. sad 70000. Tiffay 220 fbg St Honoré Paris 8e.

Urg. Peugeot 350 cul. b. état Robert 23 bd Delessert 16e.

125 Peugeot T56 Forir 51 rue Fontaine au Roi, Paris 11e.

MONET-GOYON

200 M2V pf. ét. 12000 k ts acc. Esnol LON. 25-30 hres bur.

Cse ach. voit. v. 200 Monet 5000 k. a. acc. expos. Gar. 60 av. Paris, Vincennes.

TERROT

Terrot 500 RDA f. tél. 4 v. sel. b. ét. 115. av. ou ss side Dutillieux 5 bd Victor Paris 15e

350 Terrot 53 4 v. sel. f. tél. sel. bip. 13000 k parf. ét. eq. MEN. 15-48 après 19 h. 30.

Terrot 100 b. ét. 40000. 11 r A. France, Noisy le Sec.

Mag. De. 500 der. mod. side Préc. ens. ou sép. ét. nf 170. soir sa. di. Bolot 86 r Aqueduc

Terrot RGST side Précision pf. état 145. Frémont 122 r de Verdun, Champigny (Seine).

500 RGAS side. Laboutique 23 rue du Caire Paris 2e.

Terrot 350 cc pf. état 55000. Ecr. Weill 91 bd Port Royal

125 Terrot type ETD 105 kms cause mal. prix intéressant Motte 120 Gde Rue, Garches

TERROT 350 4 v. sel. toute chromée 60000 si comptant. Duval 87 rue Marcadet P. 18e

D.S. MALTERRE

VDS moto DS Malterre 4 cv side Bernardet canadien nbx acc. b. ét. 50000. SEG. 80-71

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

SCOOTERS CYCLOMOTEURS

Sco Bernardet 250 bon état t. équipé 50000. Tél. Arc. 46-51

Bernardet 250 8000 k Arc. 35-37 Leroy P. 13 r Belleville 19e.

Speed 115 9000 k trs bon état JAN 48 rue de la Garenne, Plessis Robinson.

Galletto 160 cc 3000 k. Bouyon 73 av. Joffre La Garenne S.

Vespa 53 bon état 9000 kms acces. 80000. Pinelli 238 rue Championnet après 19 heures.

Derny solo imp. 40. vis. soir Colombier 31 r Milton 9e.

Bernardet 125 luxe état neuf 4000 kms équ. comp. 100000.

Nanterre 221 rue Valenciennes samedi ou soir.

MOTOS AMERICAINES

Sidecar Harley David. 750 cc parf. ét. b. eq. chromé selle bipl. neuve d'orig. bat. 90 amp. nve roue rech. 2 sac. 2 b. pns px 170. Service apr. vente de piéc. dét. disp. à tr. bas prix Alexandre 28 rue des Favorites, Paris 15e, matinée.

Sup. Indian état neuf, nombr. acc. Grevisse 36 r Muller 18e

Indian 1200 2 sièges pare-brise pare-choc 7000 k depuis origine, moteur rechange, access. et 4 pns neufs. A enlever 95000. GARRIGUE, Orcines (Puy de Dôme).

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

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 250 TF mai 53 15000 k abs. nve coul. rouge px int. tél. h. bur. Besnier Fla. 27-95

Puch 250 TF noire imp. biselle 120. Poret Gal. 74-82 h. bur.

Puch 250 parf. ét. t. l. soirs Duforat 29 rue Myrha 18e.

Puch 250 TF pf. ét. 130. Baudon 27 r Villiot 12e.

PUCH 175 SVS 4000 kms. Mignon 53 rue Jard, Reims.

250 PUCH TF px suivant paiement tél. AVR. 22-54, 8-12 h. - 13-18 h.

Puch 250 TF 15000 k ét. nf cse ach. voit. Dagnan 12 av. d'Eylau Paris le soir ap. 20 h. ou dim. matin.

MOTOS ALLEMANDES

350 DKW NZ b. ét. sa. Epain 36 av. du Pt Wilson, Puteaux

BMW R67 25000 kms imp. équip. FREDO 22 Annonciation JAS. 09-78.

DKW 200 SB luxe démar. électr. exc. état gr. sac. culr avec remorque pour camping. L'Honoré 6 A. Poincaré, Ville-neuve le Roi. BOT. 21-35.

Cause dble empl. BMW 67/2. Lamoureux 6 pl. Cl Fabien 19e

BMW R73. Albrecht 6 r A. Guyot, Bois Colombes (Seine)

Zundapp KS601 av. ou ss side Baudry 95 r Tombe Issoire 14e

BMW R25/2 b. ét. gar. Soyer 92 r Rochechouart Paris 9e.

BMW R73 b. ét. équ. 190. Fey 18 r Marbeuf ELY 62-24 midi et 18 heures.

350 Zundapp f. télesc. px int. Reveillaud 45 r Rangée Garches

URG. EMW R51/2 imp. peu roulée px tr. int. AVR. 08-45

Zundapp KS600 parf. ét. 130. Pinard 11 r du Plateau 19e

DKW 3 cv sélect. et remorq. 2 pers. av. freins 95. prêt garage gratuit TRO. 87-08.

BMW R67/2 impec. Golaz 79 av. d. Ternes tél. Pas. 20-16

MOTOS BELGES

FN 4 CV culb. 1953 susp. AR os. 160. gar. 3 mois créd. rep. 17 rue Pajol 18e.

Saroléa 600 culb. 4 vit. tél AV et AR gar. 3 mois créd. rep. 130. 17 r Pajol 18e.

Gillet Herstal 350 b. ét. Supersport culb. 60000. Ogard 16 r Marcelin Berthelot, Puteaux

MOTOS TCHEQUES

Jawa 250 et side impec. acc. 160. Tuhoba 25 r Compans 19e

Part. v. conf. à part. 350 Jawa 54 rodée impec. t. acce. vis. t. l. j. 19 à 20 h. sf dim. Chopineau 46 rue Buzenval 20e.

Jawa 350 52 30000 k 120000 fr. Willems JAS. 68-54.

Jawa 350 cc b. ét. px int. Vannoise 79 av. Gl Leclerc, Paris

JAWA 250 et 350 CSEPEL 250

état neuf, garantie, crédit. SIDAM 8 r Fourcroy Paris-17e

Jawa 350 mod. 52 t. bon état équip. compl. casq. sac. 110000 Labranque 66 bd Raspail 6e

Jawa 350 parf. état nbx acc. 4 r Ed. Quenu 5e GOB. 03-83.

CSEPEL 250 luxe ét. nf 4500 k dble empl. 160. Arc. 00-03. Lafont rue Edison, Palaiseau.

MOTOS ANGLAISES

BSA 500 M20 av. side cause départ 3 route du Panorama, Fontenay aux Roses (Seine).

Ariel 350 culb. f. tél. sus. ar ét. pf. 175. Aris 11 r Labie 17e

PART. vd Sunbeam S8 210000 facil. si sérieux ELY. 66-58.

500 Velocette 1954 14000 km c. neuve p. à débat. Fredo 22 r Annonciation JAS. 09-78.

Roy. Enf. 350 lat. t. b. ét. pces rech. Lacroix 60 r W. Rousseau Vaires (S-M).

Norton 16H b. ét. t. eq. pns nfs px 90000. Giroix Lec. 61-50 8.1830 sf sam. dim.

Urgent Velocette LE 200 parf. ét. équip. prix 120000. Vis. 11 rue Honnet, à Clichy. Tél. PER. 59-37.

650 Triumph 52 impec. px av. Plais 5 r d'Annam 20e.

Part. vend 500 Triumph 54 ou échange contre voiture. JEAN 172 rue Marcadet.

Roy. Enf. 500 culb. f. t. t. b. ét. 165. Aris 11 r Labie P. 17e

250 BSA moteur rodage pns neufs 150000. Servaud 28 av. Bosquet 7e. 17 h. à 19 h.

500 BSA A7 ST 1953 220000 fr. MOL. 13-73 après 20 heures.

350 Matchless f. tél. 4 v. sélect. impec. facture nbx acc. 140000 INV. 21-71 h. serv.

AJS 500 twin 54 impec. Cliquet 9 av. Foch Colombes. LON. 32-32.

Norton 88 luxe 5000 k gar. nve 330. Aris 11 r Labie Paris.

Triumph 650 ex. ét. rep. moto angl. — fort même épav. Jean 5 r Marie Hélène, Bobigny.

650 BSA 1953 av. side Préc. ens. ou sépar. Boulmont, 52 rue Condorcet Paris 9e.

DOUGLAS M5 24000 k px 170. E.O.R. Robin BA 104, Le Bourget-Dugny, après 18 h. 30.

Part. vend belle AJS 500. 59 r Saussure 17e. CAR. 57-66.

VELOCETTE 500 MSS neuve d'essais px except. LE 200 imp. Sandford 31 rue Greffulhe, Levallois PER. 67-53.

Triumph 650 T110 nve 0 km px tax. Prax 12 imp. Dumur Clichy

SUNBEAM S7 500 cc 1953 250000 fr. VIL. 17-38. Charrier 18 rue Davoust, Pantin.

250 R. Enfield 13000 km, toute équipée état impec. Michel, 80 av. Secrétan 19e.

Norton 88 twin Featherbed 8/1954 9500 kms état abs. neuf équ. gd tour. Tél. ETO. 26-29

350 BSA B31 16000 k. Levé 48 r G. Péri, Arcueil.

V. Norton Dominator 7. Crédit 316 r Charenton Paris 12e.

AJS twin 1953 équ. 230. Aris 11 r Labie (Eto. 08-66).

A V. moto Matchless 350 cc culb. fourche télesc. susp AR parf. ét. S'adr. ou écr. Bernier 82 r Clermont, Beauvais, Oise

Royal Enf. 54 500 mono 7000 k état neuf 220000. Fageol 16 r Clémenceau, Vanves (Seine).

Norton Dominator 20000 kms mai 52 parf. ét. 230. Bénard 72 bd Courcelles Paris 17e.

350 Triumph 3 S b. ét. nbx ac. b. prix. Demissy Suf. 55-70.

BSA M20 t. b. ét. 60. Péquegnot 16 r Moreau Paris 12e.



R. KIÉNÉ

Le plus ancien Spécialiste PUCH vous présente les nouveaux modèles

Toutes Pièces d'Origine — Tous les Accessoires — Service Après-Vente

73, quai du Point du Jour - BILLANCOURT (Seine) — Tél. : MOL. 64-02

CREDIT : 6 à 18 MOIS

STATION SERVICE PALOMA

MONOPOLE-POISSY

PISTONS-SEGMENTS-SOUPAPES-CHEMISES

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

MOTOBÉCANE

**NEUVES OCCASIONS
REPRISES**

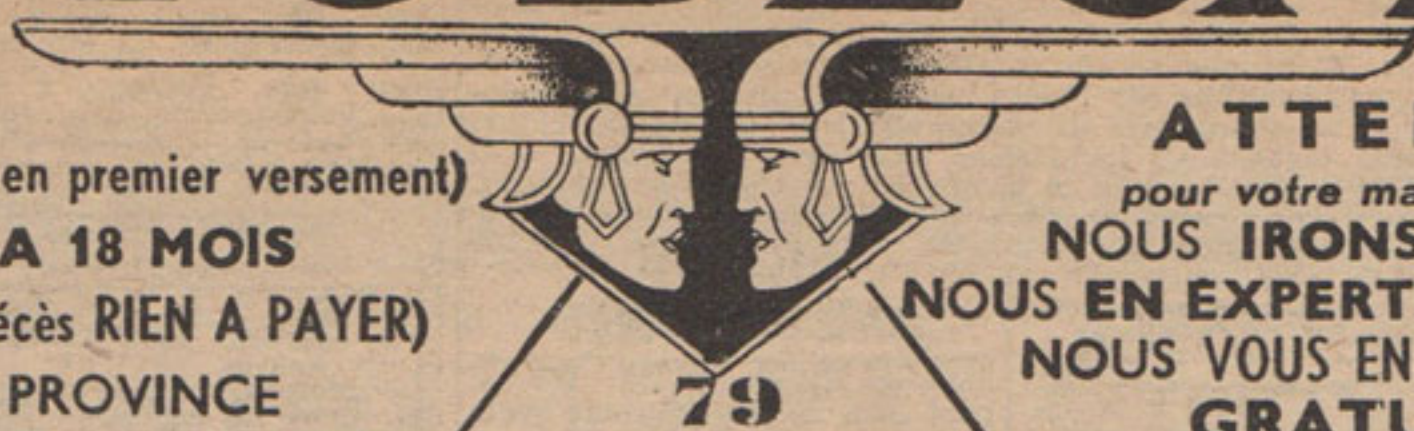
(Reprise de votre machine en premier versement)

CRÉDIT DE 3 A 18 MOIS

(En cas de maladie ou décès RIEN A PAYER)

EXPEDITION PROVINCE

**TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
TOUS ACCESSOIRES**



**79
BOULEVARD
MONTPARNASSE**
Face à la Gare — LIT. 21-68

ATTENTION !

pour votre machine accidentée :

**NOUS IRONS LA CHERCHER
NOUS EN EXPERTISERONS LES DÉGATS
NOUS VOUS EN ÉTABLIRONS LE DEVIS
GRATUITEMENT
ET NOUS LA REPARERONS DANS UN
MINIMUM DE TEMPS**

Le Seul Spécialiste
**de l'accessoire
de l'équipement**

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

compétence
honnêteté
régularité

**pour vous...
pour votre machine...**

ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIES

PRIX LES PLUS BAS

Un des exemples de la semaine :
**L'incopiable Gant - Moto
défatigant et lumineux
G A M E T 2.800 f.**

REVIL

MEMBRES DE CLUBS
FAITES VOUS CONNAITRE

ETS REVIL 82, AVENUE DES TERNES
225, Boulevard Fereire, PARIS - ÉTO. 15-53
EXPEDITION EN PROVINCE

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



**Société Bourbonnaise
des Applications du
FIL METALLIQUE**

Rue Jean Desorges
CUSSET (Allier)



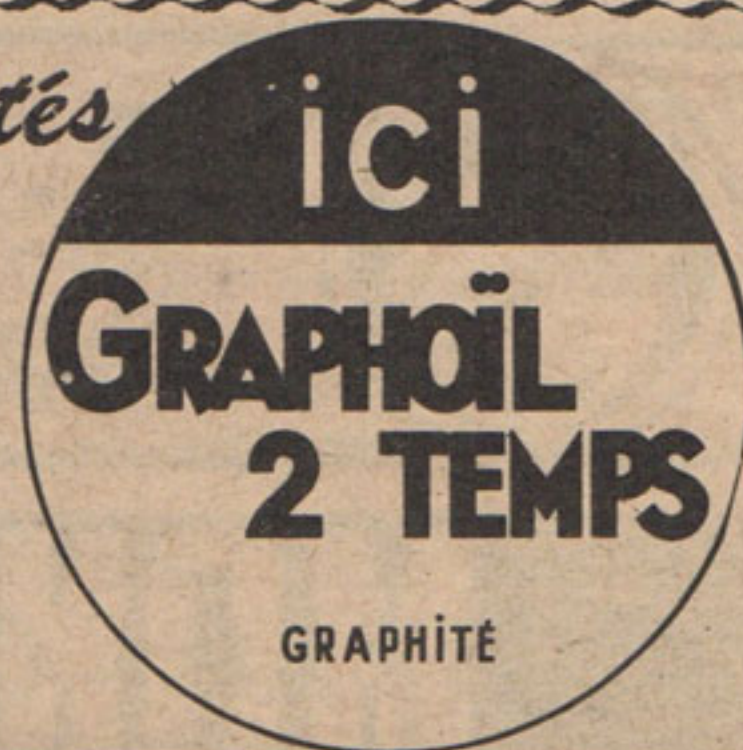
VICHY Tél. : 38-08 - 49-15

Télégr. : METAFIL-CUSSET

GRAPHOÏL 2 TEMPS l'huile aux 7 qualités

Etudiée et mise au point dans les laboratoires de GRAPHOÏL Co
par des chimistes spécialistes des lubrifications difficiles,
GRAPHOÏL 2 TEMPS est distribué par les motocistes
qui se signalent par le panneau ci-contre.

Le dépliant Mode d'Emploi des 8 produits lubrifiants
indispensables aux motocycles sera adressé
gratuitement sur simple demande envoyée à



GRAPHOÏL Co 34, AVENUE DE L'OPÉRA, PARIS - OPÉRA 58-82

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

1955 BSA 5 CV culb. nve 235.
Crédit. BOT. 05-95.

Norton Dominat. 1952 3 mois
gar. 240. Créd. 17 r Pajol 18°

Matchless twin 1955 nve (n-
im.) px sp. Aris 11 r Lable.

Triumph T110 ét. nf 14000 k
Rochard 40 r des Moines 17°

160. Velocette 200 cmc bicyl.
parf. état 14000 k. Tru. 09-41

Norton 500 culb. ES2 mod. 53
peu roul. impec. 230. Moreau

3 bis r d. Remises St Maur S.
SUNBEAM S7 cme neuve 230.

Duval 87 r Marcadet 18°.

Si 60. compt. 500 BSA 4 v.
sél. parfait état. Duval 87 r

Marcadet Paris 18°.

VELOCETTE LE 200 53 sobre
silenc. acce. 111 r Lamarck

18°. Tél. MAR. 23-24.

Triumph 52 S. twin 22000 km
Bourrières 127 r Reully 12° 7 h.

NORTON Domi. f. 52 abs. imp.
24000 k. 210. fac. pale. Fraisse

19 Prétoria Champigny. Eto.
01-76.

Ariel 350 culb. 49 ref. nf cse
S. M. px déb. Benvenuto Vil.

20-06.

500 Gold Star impec. 175000.
42 r d'Alsace, Levallois.

Triumph Thunderbird ét. parf.
240 Aris 11 r Lable (crédit).

MOTOS ITALIENNES

URG. Guzzi 250 Airone sport
parf. ét. px très int. Tél. PER.
17-75 Mr Frédo.

MOTOS DIVERSES

OCCASIONS :

Terrot ETM 125 cc 75000
DKW 125 cc 85000
BSA 350 cc 1952 impec. 175000
Norton 600 cc 95000
BSA 650 Gold. Flash 240000
Nord-Est Motos-Scooters 214
fg Saint Denis Paris 10°.

PARTEZ EN VACANCES
Peug. 175 type TC4 ét. nf 80000
Tri Peugeot 125 cmc très bon
état 55000
Peugeot P112 bien équipée
avec side 75000
Ets BEAUSOLEIL 9 rue Saint
Sabin, Paris.

Quelques scooters Speed excell.
état 30000
Moto 125 Peugeot impec 65000
P. BRISSONNET et Cie, 22 ter
bd Gl Leclerc Neuilly. Tél.
MAI. 87-40.

URG. 350 Soyer mot. à roder
pns nfs cause dép. à débat.
Thullier ITA. 43-87 jour.

Moto P. Vallée 175 moteur Yd.
b. ét. 8000 k px 95000 facilité
Barion, Montier-en-Der (H-M)

UNIQUE A PARIS

Chez ALAZARD
100 motos toutes marques
25 vélomoteurs récents b. prix
15 sidecars divers à liquider
Super Crédit. Echange.
47 bis av. de Clichy Paris 17°
(dans le passage côté cinéma)

OCCASIONS

GARANTIE 3 MOIS

CREDIT : 6-9-12 MOIS

Terrot 125 ETD ét. imp 80000
Motobécane 125 cc Z46C roulée
1600 kms 110000
Terrot 4 cv HCTL fourche té-
lescopique tr. bon état 80000
Motobécane 175 cmc Z2C très
bon état 80000
Matchless 350 cc très bon état
fourche télescopique 100000
BSA 500 cc M33 t. b. ét. 100000
BSA 250 cmc C11 GL très
bon état 110000
BSA 250 C11, C11SL très bon
état 150000
BSA 350 cc B31 équipée très
bon état 170000
BSA 350 cc B31 eq. 54 220000
BSA B33 der. mod. susp. os-
cil. roulée 5000 k 250000
BSA 5 cv A7 susp. oscil. rou-
lée 5000 kms 290000
BSA 7 CV A10 Golden Flash
état neuf 280000
Sunbeam S7 roulée 7000 kms
état neuf 260000

LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

58 R. A. BRIAND LEVALLOIS
Téléphone. : PEREIRE 19-73

METRO A. FRANCE

JE LIQUIDE

Tout mon stock 100 motos
Crédit 12 mois et échanges
Les plus bas prix de Paris
FN 350 latérales bon état 20.
Peugeot 500, 350, 250 dep. 25.
Terrot 350 chromée bien 50.
Terrot 500 1948 side 50.
R. Gillet 1000. Indian 500 75.
Monet 250 culbut. 1951 85.
Motosacoche side neuf 85.
Motobécane 350, 500 super 95.
Triumph BSA Norton 500, 80.
Terrot 500 et 350 télesc. 95.
NSU 500 side Précision 95.
Guiller 175 gd sport 54 115.
Indian 500 superluxe 125.
DKW 500 télescopique 125.
BSA 350 et 250 c. neuve 150.
Puch 250 impeccable 135.
BMW R75 side tracté 150.
125, 175 ttes marques dep. 30.
FAURIE 8 av. de St Ouen Paris
M° La Fourche. Tél. Lab. 45-07
S'adresser au fond de la cour

CREDIT IMMEDIAT

20 % comptant. Solde 15 mois
250 motos - Garantie 3 mois
125 cmc. depuis 45000
Motobécane, Peugeot, Terrot,
Gnome Rhône, M. Goyon, MR
175 cmc. depuis 75000
Guiller. DKW. DS Malterre.
Motobécane. Peugeot. Vallée.
250 cmc. depuis 60000
Puch, NSU, Victoria, DS Mal-
terre, Csepel, Terrot
350 cmc. depuis 75000
R. Enfield, DKW, Terrot,
Peugeot, Monet-Goyon
500 cmc. depuis 80000
Ariel, Zundapp, BSA, Indian
Terrot, Motobécane
Sidecars depuis 100000
R. Gillet, Terrot, Motobécane,
Harley, BMW, Zundapp

AUDEGEAN

137 et 139, av. Clichy, 17°
Ouv. le dimanche matin.

200 AUTOS MOTOS

ECHANGE CREDIT TOTAL

157, av. du Maine, 15°

7, rue de Montreuil, PANTIN

Ouv. ts les jrs et dim. 8-21 h.

1000 René Gillet 1950 85000
800 Gnome Rhône side 65000
750 BMW R12 130000
750 BMW R73 210000
650 Golden BSA 230000
600 BMW R67/2 à déb.
500 BMW R51/2 imp. 310000
500 BSA A7 53 240000
500 DKW 2 cyl. 75000
500 Norton side 95000
500 Indian Scout Bleue 90000
500 Velocette bipl. 85000
500 Monet susp. AR imp. 95000
500 Terrot RGST 52 135000
500 BSA à revoir culb. 55000
500 Gnome side Simard 110000
350 BSA B31 impec. 190000
350 AJS parf. état 95000
350 BSA culb. 85000
350 Triumph télé. 80000
350 Jawa 160 et 135000
250 Csepel 53 impec. 145000
250 BSA tr. belle 165000
250 Puch 145 et 155000
250 Excelsior 2 cyl. 135000
175 Motob. Z2C 80, 85 et 90.
175 DS Malterre AMC 80000
175 Guiller AMC c. neuf 65000
196 DKW side 75000
250 BMW R25/2 230000
200 DKW RT susp. AR 145000
125 Automoto AMC 50000
125 Monet susp. AR 65000
125 Ardle sélect. 45000
100 Motobécane 2 T. 30000
Nbx sidecars Précision Simard
Bernardet, etc., ainsi que 30
motos à revoir à partir de
15.000 fr.

Crédit. Reprise. Achat ferme
Voiture 203 Peugeot découv.
1953, reprise moto.

MOTO-RECORD

151, rue Marcadet Paris, 18°

M° Lamarck. MON. 24-40.

ATTENTION !

NOS PETITES ANNONCES
RENDENT, CAR ELLES
SONT LUES OBLIGATOI-
REMENT PAR TOUS
CEUX QUI VEULENT
ACHETER « OCCASION ».
LA PREUVE EN A ETE
FAITE : UNE ANNONCE
DANS « MOTO-REVUE »
AMENE LA TOTALITE
DES ACHETEURS INTE-
RESSES, CAR « MOTO-
REVUE » EST DEPUIS
41 ANS CONNUE COMME
LA PREMIERE ET TOU-
JOURS 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 ANNON-
CES DE MOTO-REVUE
NE VOUS DONNENT PAS
DE RESULTAT, VOUS NE
VENDREZ JAMAIS.
ALORS REFAITES UNE
ANNONCE DANS « MOTO-
REVUE », MIEUX REDI-
GEE, INDIQUEZ DES
PRIX.

MOTO-REVUE EST LE
SEUL SUPPORT A VOUS
PERMETTRE LA REALI-
SATION DE VOS VENTES

LA PLUS BELLE SELECTION

DE

BELLES MACHINES

125 Terrot culb. 100.
125 Puch sport 2 carb. 115.
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 tw. tte alu 280.

AVEC 15 MOIS

DE CREDIT

ET D'AUTRES !!!

Peugeot 3 vit. bloc 40.
125 Gnome télescopique 60.
125 Peugeot cme nve 65.
125 Motobécane télesc. 75.
175 Peug. 4 vit. tél. 90.
175 Motob. sus. ar. f. t. 100.
250 Monet culb. 4 v. f. t. 90.
350 Peugeot gd sport 90.
350 Monet culb. 4 v. 100.
350 Terrot culb. 4 v. 100.
500 Monet culb. 4 v. 100.
500 Triumph twin culb. 180.
750 BMW 4 vit. cardan 150.

AVEC 12 MOIS

DE CREDIT

GAITE MOTOS

4, imp. de la Gaîté 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

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.

DIVERS

Side Précision neuf complet 70.
Reno CAR. 62-30 Poste 158.
Side Précision canadien. ARC.
50-34 heures bureaux.

JANTES ITALIENNES « Bor-
rani » (type Championnat du
Monde) en alliage léger pour
machines Sport et Course.
(Nouveaux prix en baisse). P.
COLLIGNON, A.F.A.C. Fon-
taine (Isère).

SANDFORD 3 roues 4 cyl. 1100
cc 195000. Sandford 31 r Gref-
fulhe Levallois, Per. 67-53.

Side Simard 2 pl. 35. 26 r
Carles, Talence (Gironde).

NATIONAL MOTOS

66 rue Nationale, Paris 13°
Spécialiste machines anglaises.
Pièces détach. d'orig. Réparat.
sur devis ttes marq. attelages
de sides de nombreuses occa-
sions. Ouvert le dimanche
matin et mois d'août. Télé-
phone GOB. 29-83.

Fulgur GC carrossée ét. neuf
Ernis 5 r Chenier, Issy, 19 h.

ECHANGES

AUTO contre MOTO

7, rue de Montreuil, PANTIN

Ouvert dimanche.

ON DESIRE

ACHETER

ACHETE toutes 125 et scoot.
GIL, 83, avenue d'Italie, Paris.
Ouvert le dimanche.

ACHAT COMPTANT
PAIEMENT IMMEDIAT
SCOOTERS et MOTOS récentes
ECHANGE CONTRE VOITURE
23 bd Péreire 17°

Ach. 4 cyl. ligne et vds pièces
Harley 750. Mercik 59 av. H.
Martin, St Maur (S.).

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

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

JUNIOR 1953 moteur 0 km
impec. repr. 500 650 angl. 40
av. Pte d'Asnières 17°.

7 C. CITROEN 1938
11 BL Citroën 1938
Simca 5 décapot. 1939
Rosengart 4 CV 1939
Simca 6 décapot. 1950
8 CV Citroën Rosalie 1935
Delage D.6.70 familiale
Juva 4. Fgtte 1948
Opel 6. CV Fgtte 1939
Crédit. Reprise toutes motos

AUDEGEAN

137 av. de Clichy Paris 17°
Ouvert dimanche matin.

EMPLOIS

SAINT-PAUL-MOTOS 1 r de
Rivoli demande vendeur chauff-
eur et mécan. avec référ.

FONDS DE COMMERCE

A céder Fonds cycles motos
Canton route Pyrénées, cause
santé. Mr Larrauffie, Aspet
(Haute Garonne).

MAX
DUPAS

Cette
Semaine

ACHAT — VENTE — ECHANGE
REPRISE DE TOUS SCOOTERS ET MOTOS
MOTOS OU SCOOTERS + CRÉDIT = VOITURES
150 Voitures d'Occasion - CRÉDIT 6, 9, 12, 15 Mois

SIMCA 5 1938
SIMCA 6 1950
PEUGEOT 202 1938-39

FIAT 6 CV - 4 Vitesses
CITROEN 11 BL
CITROEN 11 B Familiale

4 CV 49 - 50 - 51
SIMCA 8 Fourgonnette
ARONDE - VEDETTE

31, AVENUE ARISTIDE BRIAND - ARCUEIL (SEINE) ALESIA 43-17-
53, RUE JULES VALLES - SAINT-OUEN - OUVERT SAMEDI, DIMANCHE, LUNDI
198, AV. DE LA PORTE DE VINCENNES, PARIS - DID. 75-73 -

OUVERT TOUS LES JOURS
MEME LE DIMANCHE
OUVERT TOUS LES JOURS
MEME LE DIMANCHE

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

BSA

DISPONIBLES

SCOOTER

MOTOCYCLES DES Gobelins1, Boulevard Arago - PARIS-13^e - GOB. 67-99

PEUGEOT - TERROT - MONET-GOYON - POLO JONGHI, etc...

AGENCE DES GRANDES MARQUES FRANÇAISES

CREDIT

12 et 18 MOIS

STARLETT

REMISE 2 à 10 % SUR MOTOS ET ACCESSOIRES**BOTTES MOTOCYCLISTES**

SERIES « PUBLICITE »
DEMI-BOTTE veau double tannage,
 semelle anti-dérapante 3.950
BOTTE box couleur doublée peau
 double semelle cuir 5.950
BOTTE veau double tannage, coutu-
 res norvégiennes. Fermeture éclair 6.950
 60 modèles différents
 Catalogue gratuit sur demande

MARCY

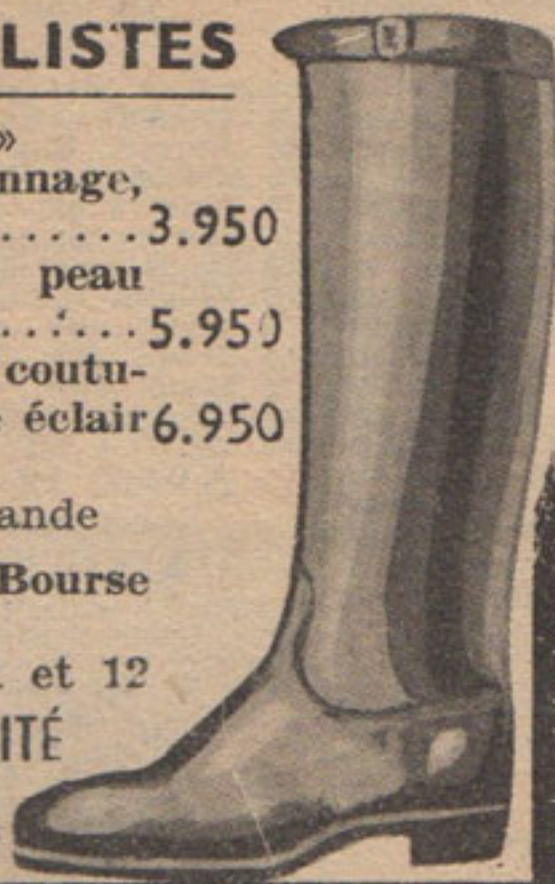
1 et 3 place de la Bourse

Paris-2^e

Tél. : CEN. 83-11 et 12

LA PLUS IMPORTANTE SPÉCIALITÉ

Trois étages de vente
 Facilités de paiement sur demande pour
 tout achat au-dessus de 5.000 fr.


**DEMANDEZ A VOTRE FOURNISSEUR
 LES ACCESSOIRES**
PANORAMIC SCOOTERn° 1930-230^F**RETRO ANTI-CHOC 1955**n° 1949-480^F**NETTOYEUR DE BOUGIE**n° 619-310^F**COCORDAN ET LAFONT Fabricants - AVON-FONTAINEBLEAU****DYNAMIC-SPORT**6, rue St-Augustin (2^e)

Métro Bourse - RIO. 75-28

CREDIT20 % comptant (ou plus)
solde de 2 à 18 mois**Le moins cher de France**En cas de maladie Dynamic
paie pour vous

TERROT - ARIEL - GUZZI

NSU - JAWA - LAMBRETTA

MORS-SPEED

MONET-GOYON - RUMI

BSA - GNOME-RHONE

DS MALTERRE (AMC Ydral)

STARLETT - AER MACCHI

POLO-JONGHI

Service après vente

Reprise ferme toute machine

Occasions garanties (crédit)

Renseign. ctre 45 fr. timb.

PNEUS MOTO ET SCOOTER

Toutes dimensions en magasin aux meilleures conditions

VAYSSE et ses FILS, 387, rue de VaugirardPARIS-15^e

Téléph. : LEC. 89-75

LE SIDE-CAR ROYimbattable par son prix, sa solidité et sa ligne
Modèle extra léger

pour 125 et 175 cc. : 45.000 fr. — 250 cc. : 59.000 fr.

350 et 500 cc. : 69.000 fr.

Magasin ouvert tous les jours dimanche matin comp.

36, r. de Bordeaux, Maisons-Alfort, Seine. ENT. 29-70

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

LYON

Tél. : Parmentier 39-39

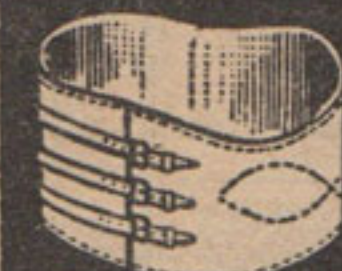
FOURCHES TELESCOPIQUES
**SUSPENSIONS et AMORTISSEURS
 HYDRAULIQUES pour MOTOS**

Modèle déposé - Brevets STAGNI

Siège Social : 6, rue G. Lacaud, Courbevoie (S.). - DEF. 27-87.



Constructeurs

Sur demande indication
de nos distributeurs**MOTO-CEINTURES**

MARQUE DÉPOSÉE

POUR VOTRE SANTÉ**FRANCE - ÉLÉGANCE - Fabricant**

20 bis rue des Jumeaux - TOULOUSE



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

MARCHAND Frères

16, rue Danton LEVALLOIS

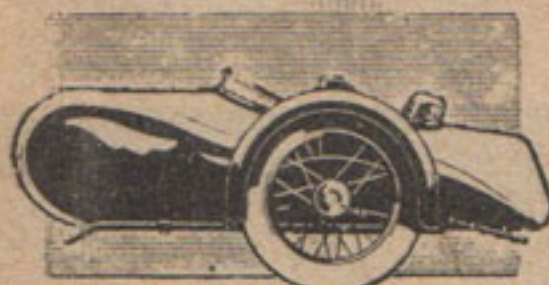
Ne pas confondre, bien no-
 ter n° 16, la maison n'a
 pas de succursale.

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

Pour toute correspon-
 dance avec « MOTO-
 REVUE », n'omettez
 pas de joindre un
 timbre pour la ré-
 ponde.

**PRECISION**LE SIDE CAR
DES**CONNAISSEURS****CELUI QUI A REMPORTÉ LE PLUS DE VICTOIRES EN COMPÉTITIONS**

PER 12-04

39 bis rue Martre — CLICHY — SEINE

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

La bibliothèque du "motorisé"

La spécialité des Éditions de Moto-Revue

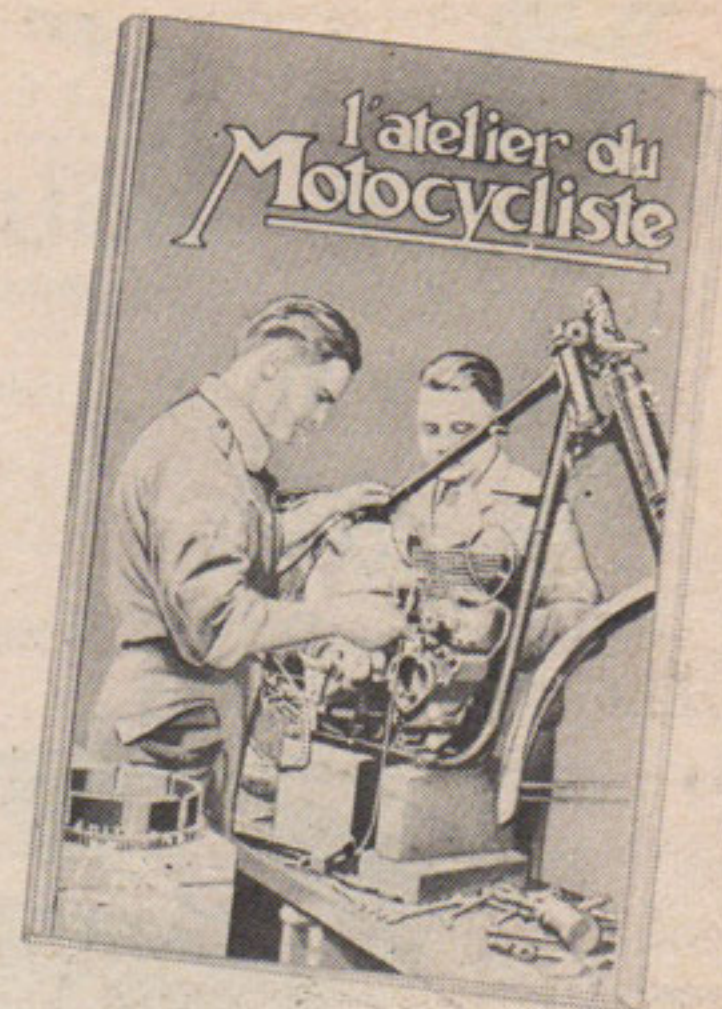
TOUT MOTOCYCLISTE, TOUT SCOOTERISTE, TOUT CYCLOMOTORISTE,
SERA PARFAITEMENT DOCUMENTÉ EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ÉTÉ ÉCRITS POUR LUI



Prix : 750 fr. (par poste 850)



Prix : 495 fr. (par poste 547)



Prix : 500 fr. (par poste 545)



Prix : 525 fr. (par poste 580)

NOUS ÉDITIONS AUSSI :
4 CV RENAULT
 Prix : 590 fr. (par poste 650 fr.)
TRACTION AVANT CITROËN
 Prix : 595 fr. (par poste 655 fr.)
L'ARONDE
 Prix : 625 fr. (par poste 670 fr.)
2 CV CITROËN
 Prix : 610 fr. (par poste 660 fr.)
TERROT et MAGNAT 125 cmc.
 Prix : 400 fr. (par poste 445 fr.)
MOTOBECAVE 125 lat.
 Prix : 355 fr. (par poste 405 fr.)
MOTOBECAVE 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-RHÔNE
 Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C
 Prix : 465 fr. (par poste 515 fr.)
L'ART DE CONDUIRE (Motos, Vélocimoteurs, 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°s : 350 fr. Franco 450.
 Les 2 pour l'année : 600 fr. Franco 700 fr.

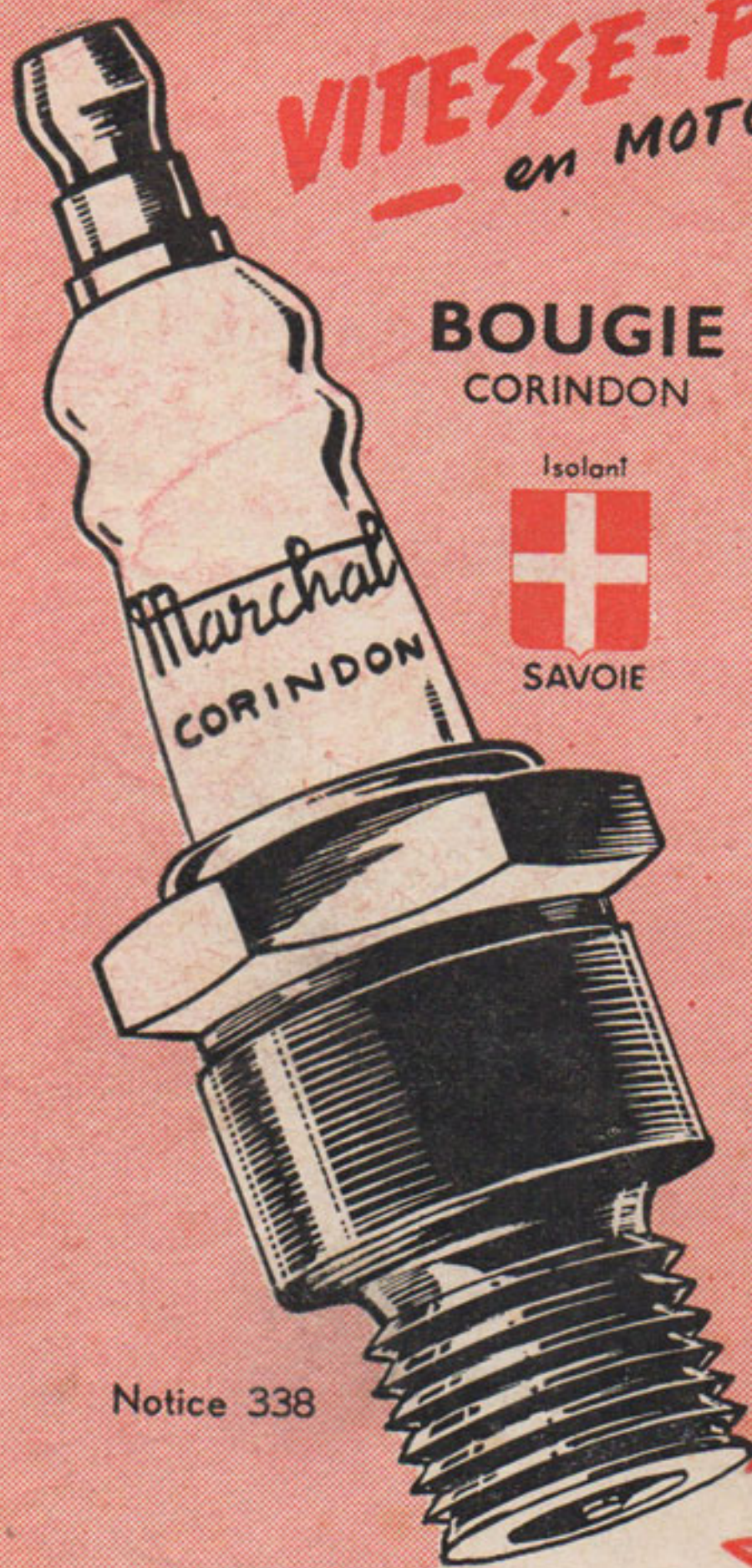
Catalogue détaillé sur demande

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)

VITESSE - PUISSANCE - SÉCURITÉ
 en MOTO - VELOMOTEUR - SCOOTER



BOUGIE
 CORINDON

Isolant



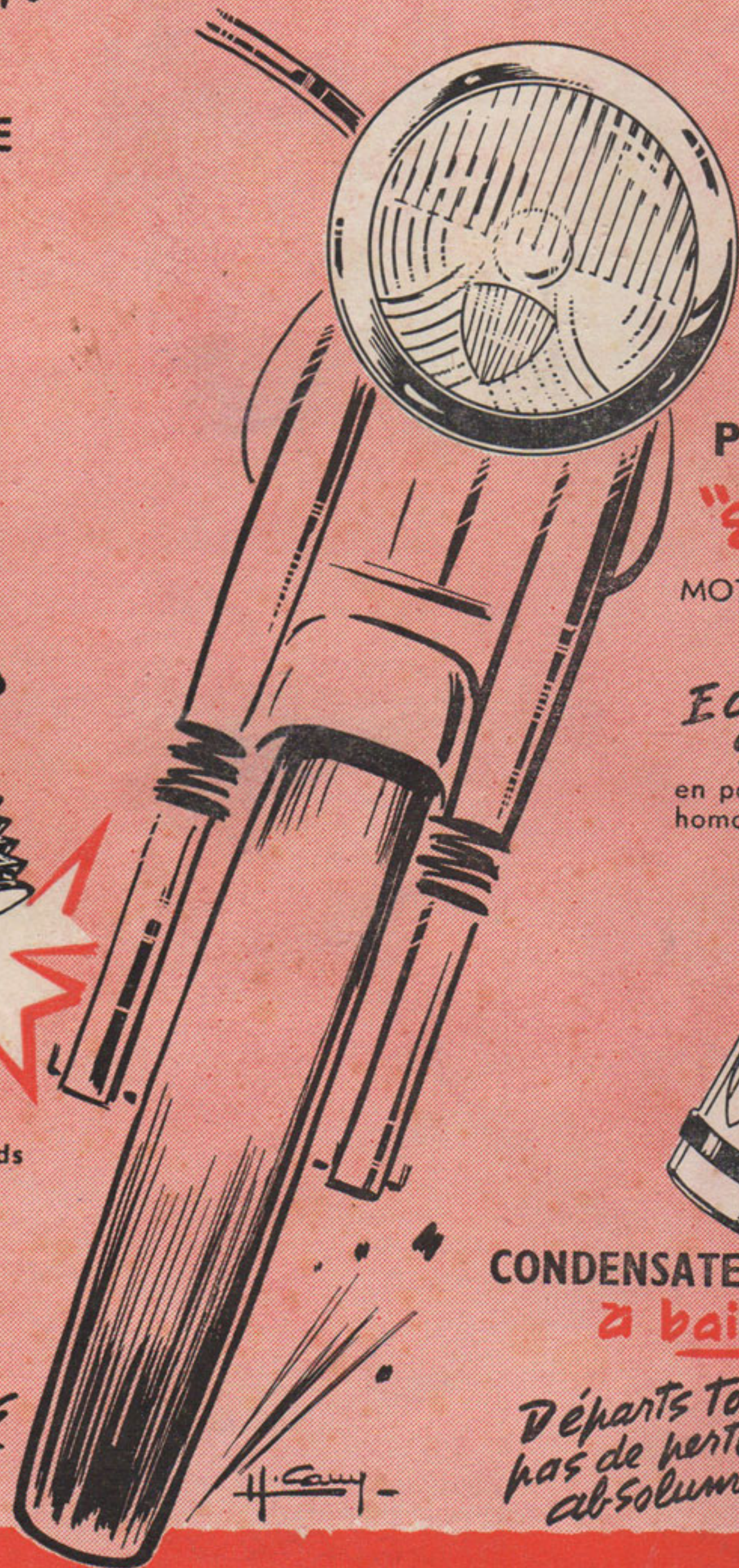
SAVOIE

Notice 338

montée en série par tous les grands
 constructeurs de motocycles

ALCYON - AUTOMOTO - BERNARDET
 GNOME-RHONE - MAGNAT-DEBON
 MONET-GOYON - MOTOBECANE
 MOTOCONFORT - NEW-MAP
 PEUGEOT - RENE-GILLET - TERROT
 VAP - VELOCAR - VELOSOLEX

*Victorieuse
 dans toutes les compétitions*



PROJECTEUR

"Equilux"

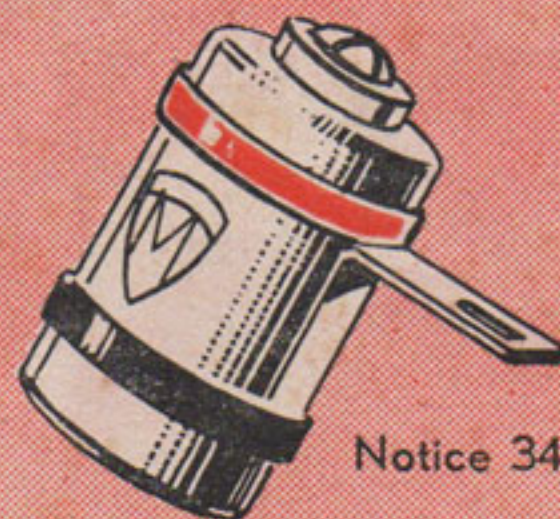
pour

MOTOS - VELOMOTEURS
 SCOOTERS

*Eclairage
 Sensationnel*

en portée comme en largeur
 homogène et égal partout

Notice 1.05



Notice 345

CONDENSATEUR D'ALLUMAGE

à bain d'huile

*Départs toujours faciles
 pas de perte de puissance
 absolument étanche*

MARCHAL

— Exigez cette Marque, c'est votre meilleure garantie —

