

Moto revue

43^e ANNEE. — 16 JUILLET 1955. — N° 1.247
Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

ESSAI
175 YDRAL
"BOL D'OR"



Au Grand Prix de Belgique, Monneret (14) finit 2^e,
après une lutte passionnante contre Bandirola (20)

La bibliothèque du "motorisé"

La spécialité des Éditions de Moto-Revue

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



Prix : 750 fr. (par poste 850)



Prix : 495 fr. (par poste 547)



Prix : 500 fr. (par poste 545)



Prix : 525 fr. (par poste 580)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

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

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

L'ARONDE
Prix : 625 fr. (par poste 670 fr.)

2 CV CITROEN
Prix : 610 fr. (par poste 660 fr.)

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

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

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

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

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

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



Prix : 490 fr. (par poste 537)



Prix : 410 fr. (par poste 455)

TABLEAUX MURAUX

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

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

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

RELIURE pour 24 N^{os} : 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)

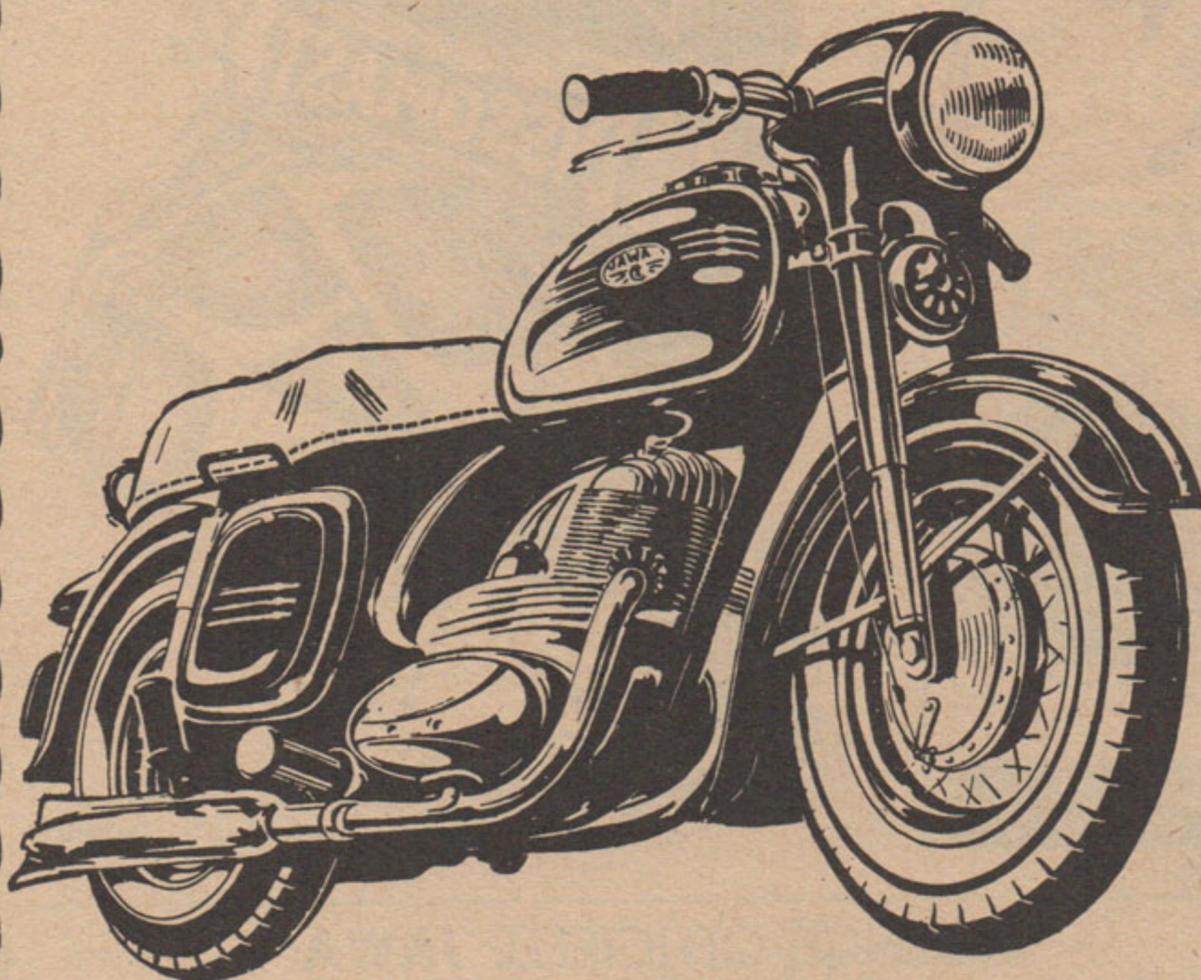
BOL D'OR 1955

1^{er} TOUTES CATÉGORIES
Pilotes HARSMID-KLINT sur **JAWA 350 cc.**

A l'occasion de la 500.000^e machine

NOUVEAUX PRIX

250 cc. avec double-selle et **219.500 f.** + taxe locale
350 cc. repose-pieds arrière **249.500 f.** + taxe locale



★
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



LUNETTE SLALOM A. P. P.

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

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

Productions SLALOM — LES ROUSSES (Jura)

VENTE EN GROS SEULEMENT

RECLAMEZ-LA CHEZ VOTRE MARCHAND HABITUEL

Fabriquée par :

Ets H. GRAND - CHAVIN - LAMY

MOTOS

EXIGEZ
les
ACCESSOIRES

VELO
MOTEURS

AMAC

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

CYCLO
MOTEURS

En vente
chez tous les
Motocistes

SCOOTERS

STATION-SERVICE AMAC

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



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

BOL D'OR 1955

AGENCE OFFICIELLE JAWA



1^{er} Toutes Catégories

SAINT-PAUL-MOTOS

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

TOUTES les MEILLEURES MARQUES FRANÇAISES et ETRANGERES

GARANTIE

VELOSOLEX

TOTALE

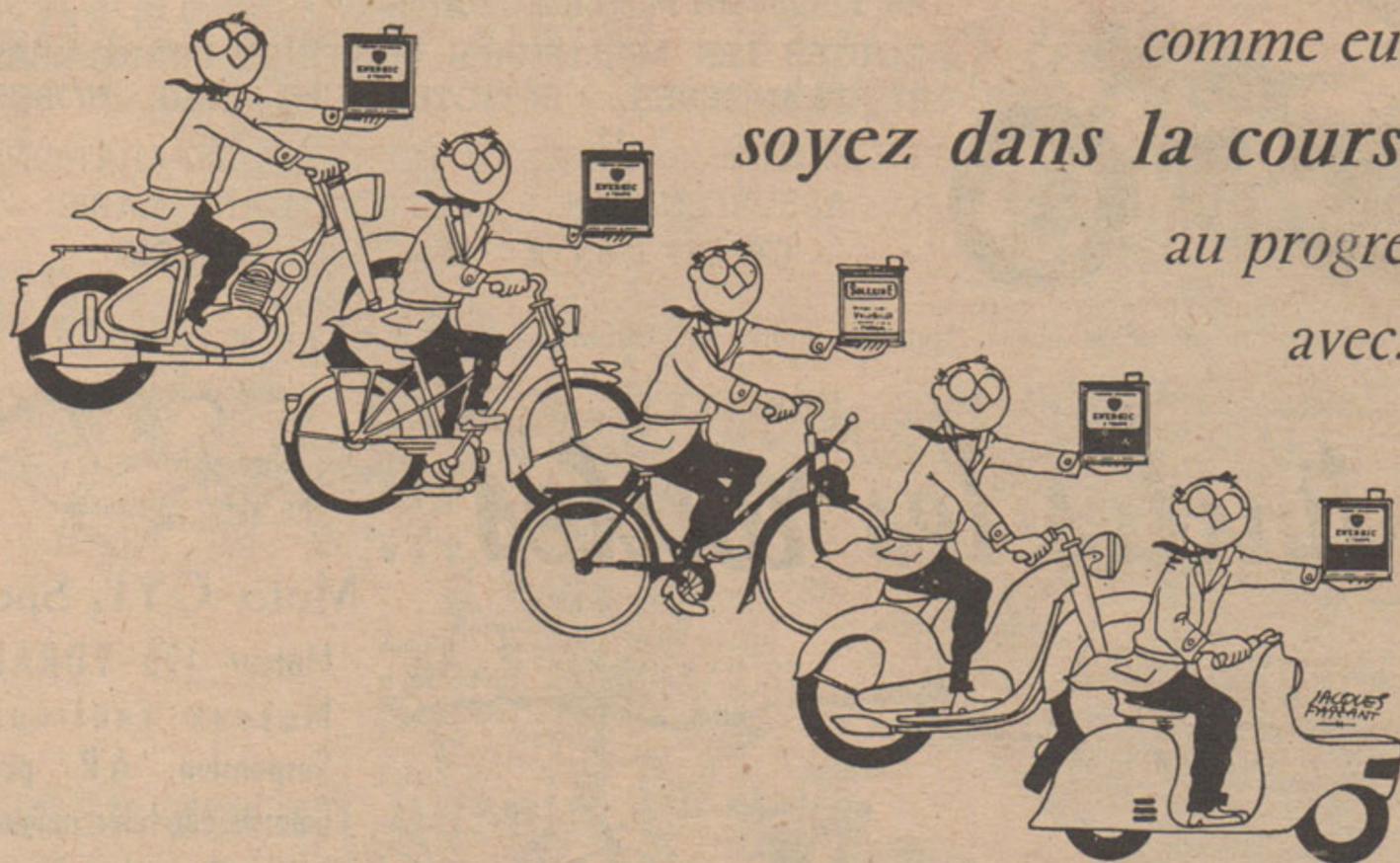
CREDIT : 6 - 9 - 12 - 15 ou 18 MOIS

LIVRAISON DE VOTRE MACHINE AVEC 10.000 fr.

PENDANT LE MOIS D'AOUT : 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



*comme eux
soyez dans la course
au progrès
avec...*

*5 fois
plus de
kilomètres
sans
décalaminage*

exigez la capsule verte de garantie



2 TEMPS

**un nouveau
carburant spécial**

est incorporé à

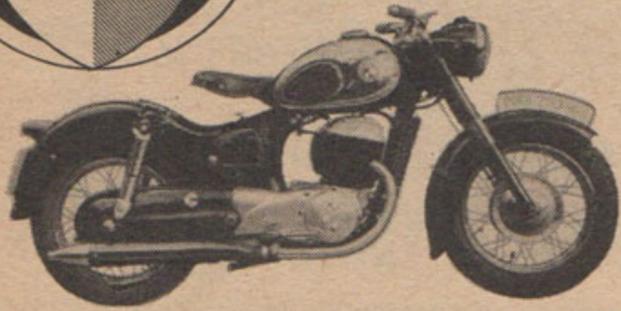
SOLEXINE

et

ENERGIC 2 TEMPS



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 - NSU - HOREX
ENTRETIEN - MISE AU POINT ET REPARATIONS
ASSUREES PAR 3 ATELIERS DANS PARIS
CREDIT : 6 - 9 - 12 - 15 ou 18 MOIS

Pendant le mois d'Août, magasin ouvert tous les jours, sauf Dimanche, de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

Sur toutes les routes...

Moto GYL Sport
Moteur 175 YDRAL
Moyeux centraux
Suspension AR par amortisseur télescopique

GITANE **MACHECOUL**
(Loire Inf.)

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE

ROBUSTE ET ELEGANTE

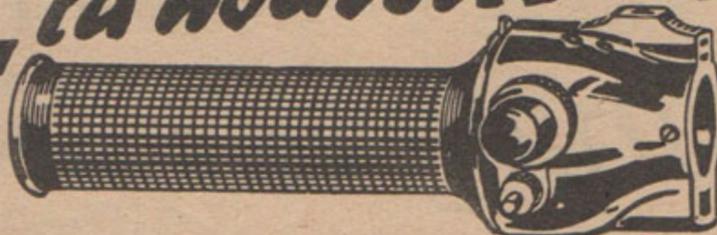
SIMPLE ET SURE

DEMONTAGE FACILE

PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE

AVEC FILS ET COSSES

la nouvelle



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

TOUTES LES COMMANDES

ELECTRIQUES

REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE

COMPLETE ET DETAILLEE

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

SAKER *Universelle*

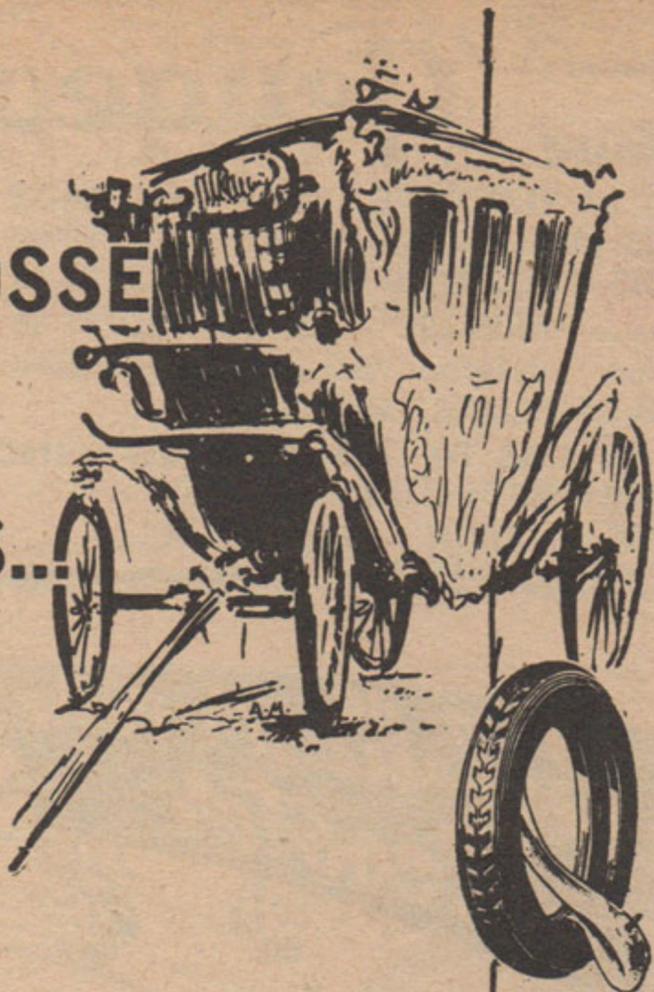
COURBEVOIE

QUALITE SAKER

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

SI
CE
CARROSSE
AVAIT
DES
PNEUS...



lui aussi aurait besoin de
RUSTINES

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

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

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

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

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

M. GAUBERT 165

RUSTINES

*Ce n'est pas le
client qui "casque"!*



BAISSE

Sur les Casques **GENO** :

- PLASTIQUE "DOUBLÉ TOILE"
Ancien Prix . . . 3.350 Fr.
Nouveau Prix . 2.800 Fr.
- SPORT A BOURRELET
Ancien Prix . . . 2.800 Fr.
Nouveau Prix . 2.350 Fr.

GENO

Couvert d'un



c'est être à couvert !

Vente exclusive aux Grossistes :

Ets GUENEAU - GENO

6, Fg-Saint-Honoré, Paris (8^e)

PUBLI-INDUSTRIE

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

Une Agence Officielle **Geugeot**

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

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

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

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

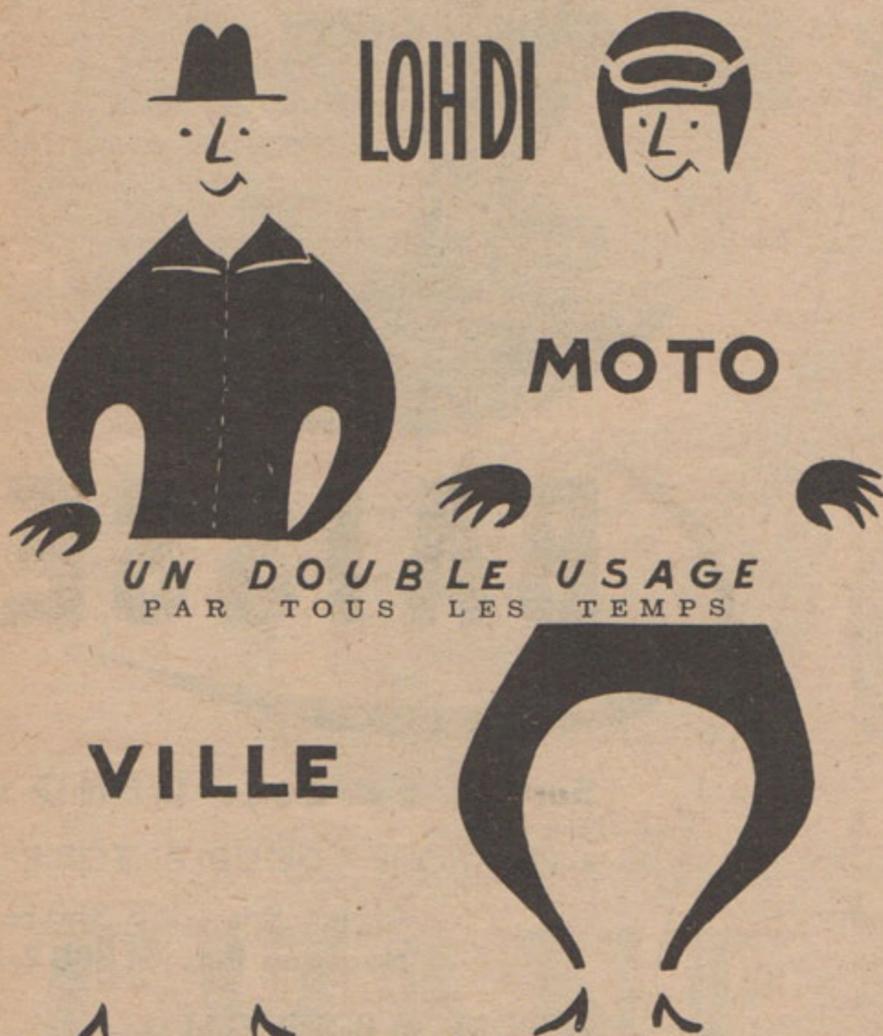
Personnel Spécialisé — Dépannage rapide — Stock important de pièces détachées d'origine
SUR SIMPLE DEMANDE, LARGES FACILITES DE PAIEMENT

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

REPRISES DE TOUTES MACHINES - CREDIT - OCCASION

EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE

SURVÊTEMENT IMPERMÉABLE



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



en
le dotant d'un
équipement clignotant
SCINTEX

qui vous assurera des virages sans accrochages

2 clignoteurs R5 - PSC
que commande un
Thermo-relais avec
Commutateur séparé ou
un Combiné, et que peut
compléter

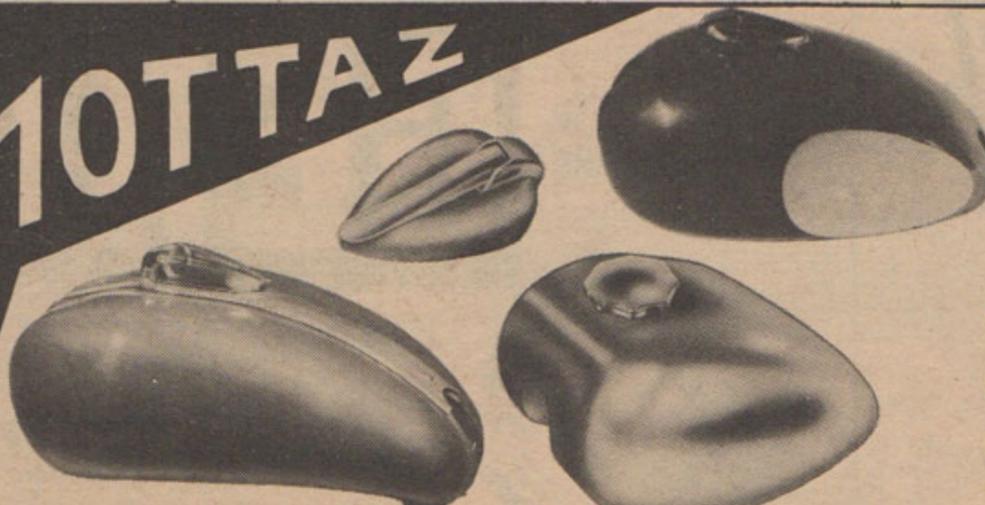
un Damier (stop, feu AR,
catadioptré, éclairé
de plaque).

Notice sur
demande



SCINTEX - COURBEVOIE - SEINE

MOTTAZ



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

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

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

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 PIÈCES DÉTACHÉES — EXPÉDITION CONTRE REMBOURSEMENT

— ATELIER SPÉCIALISÉ 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

Vous devez avoir un indicateur de vitesse !

ART. 173. DÉCRET
DU 10 JUILLET 1954

"JAEGER"

La grande marque spécialisée
dans la fabrication des appa-
reils de contrôle pour l'auto-
mobile, l'aviation, la moto.

PRÉSENTE

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

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

en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires

JAEGER

2, RUE BAUDIN - LEVALLOIS - PERRET



AVERTISSEUR DE DÉPASSEMENT

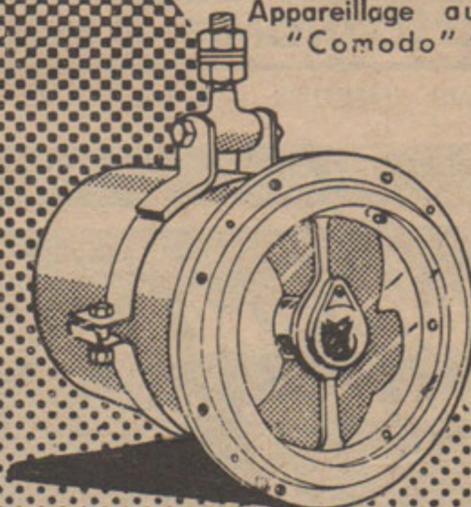
DÉPASSO "ARS"

(Nouveau code de la route)

Gaines et Cables FLEXISOL et VINYFLEX
Canalisations préfabriquées
Cosses et clips à sertir
Flexiraccords

Outillage "GENEREQUIP"
pour stations-service

Appareillage automobile
"Comodo" "Fasco"



SOCIÉTÉ GÉNÉRALE D'ÉQUIPEMENTS

40, QUAI NATIONAL - PUTEAUX (SEINE) - TÉL. LON. 28-75

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.**

CREDIT 18 MOIS - REPRISES

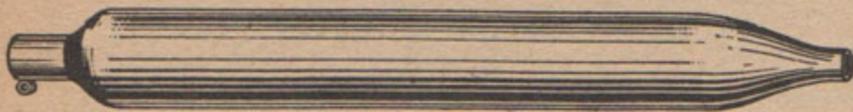
+ taxe locale

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

SILENCIEUX WILMAN

1^{er} Toujours et partout!



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

TOUTES LES PREMIÈRES PLACES DANS TOUTES LES CATÉGORIES

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

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

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

22% D'ÉCONOMIE D'ESSENCE

ESSAIS EFFECTUÉS PAR L'U. T. A. C.

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

*A petits moteurs...
grand rendement*

grâce à

Bret-oil

Spéciale 2 temps

DÈS AUJOURD'HUI METTEZ DANS
VOTRE MÉLANGE L'HUILE BRET-OIL Spéciale
2 Temps. Vous serez surpris : aussitôt votre moteur
tourne plus rond et il donne toute sa puissance.

FINI le serrage du piston
FINIE la calamine
FINIE la perle au bougies

L'huile "BRET-OIL Spéciale 2 Temps" se mélange
instantanément et reste définitivement diluée dans
l'essence. Elle brûle parfaitement sans jamais encrasser.



Ravitaillez-vous aux pompes
BLEUES "BRET-OIL"
ou exigez les bidons plombés
BLEUS "BRET-OIL"
chez tous les patentés
de la moto et stations
service.

Bret-oil

4
RUE JEANNE D'ARC
ISSY LES M^x
MIC.1830

Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,

PRINCIPAUX AGENTS

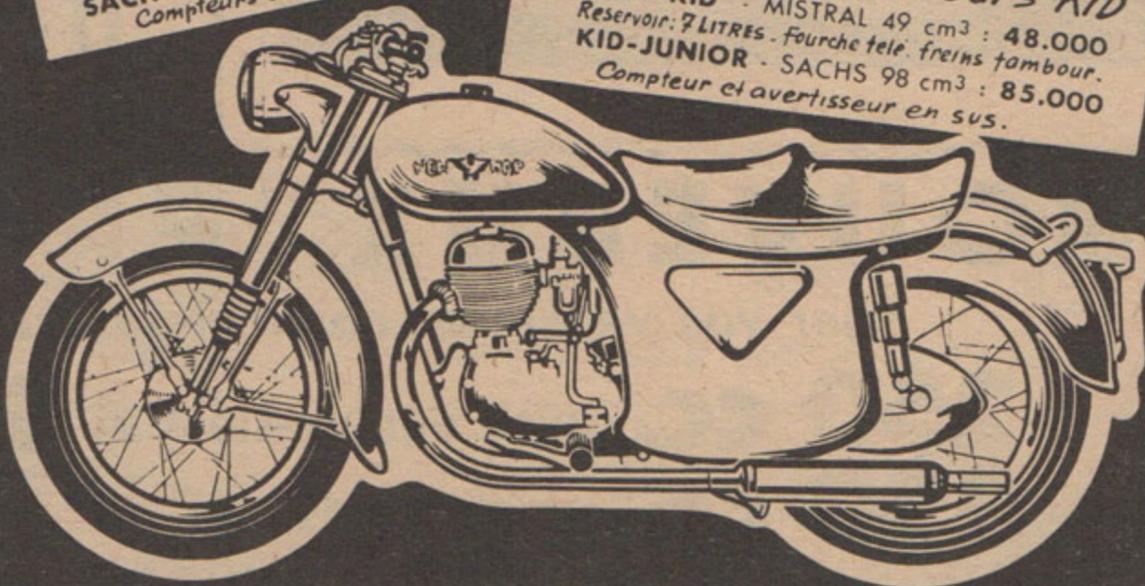
Lons-le-Saunier : FARCAT Pierre 17, Rue Lafayette
Lorient : DEGUSSEAU 48, Rue de Carnel
Luneville : THIRION 45, Avenue Voltaire
Marseille : GANIER 156, Cours Lieutaud
» A. BELLINI 14, Bd de Dunkerque (cyclos)
Metz : MANINI 120, Rue des Allemands
Montauban : SAINT-ROMAS Rue Sapiac
Montluçon : LABRANCHE 53, Rue de la République
Moulins : DARSON 16, Place d'Allier
Nancy : P. LEFÈVRE 3, Rue Léopol-Lallement
Nantes : DUMERY 29, Route de St-Joseph
Nice : DEGIOANNI 5, Rue Dante
» BUFFA AUTO 5, Rue Verdi
Orléans : BOURNAVEAUX 98, Rue de Bourgogne
Oyonnax : BERLIOZ 15, Rue Anatole France
Pontarlier : JACQUIN 2, Rue Sainte Anne
Perpignan : TIGNIÈRES 34^{bis} Av. Louis Torcalis
Reims : PERARD 17, Bd Pasteur
Rennes : DEBROISE 159, Rue de Paris
Rodez : GUIZARD 25, Bd Laramiguière
Roubaix : OOSTERLINCK 198, Rue de l'Ommelet
Rouen : ABRAHAM 41, Avenue Gustave-Flaubert
Saintes : BERTHELOT Place de la Prison
Saint-Claude : MOTO-SPORTS 13, Rue Carnot
Saint-Die : GEORGEL 21, Rue des Trois Villes
Saint-Dizier : SARREY 9, Place Aristide Briand
Saint-Gaudens : LASSALLE 34, Bd Charles de Gaulle
Saint-Lo : DUBOIS Place Ste-Croix
Saint-Quentin : THIEBAUT 87, Rue de Paris
Strasbourg Shiltigheim : DILIGENT-HIRT 27, R. de Brumath
Thionville : VOHNER 1, Rue de Verdun
Toulon : AUDEMAR 13, Place d'Armes
Toulouse : GINESTET Jeune 8, Place Dupuy
Toulouse : GINESTET Aîné 8, Pl. Lafourcade St-Michel
Tourcoing : GERARD 21, Rue de Dunkerque
Tulle : ORLIAGUET, 2, Rue du Docteur Valette
Valence : VALLA 29, Rue Faventines
Vesoul : COURTOIS 41, Rue G. Genoux
Vichy : DUMAS 65, Avenue de Gramont

*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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



Moto revue

La Moto

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 40 francs

ABONNEMENTS :

	France	Etranger
24 N°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) —

NE L'OUBLIEZ PAS

NOUS venons de recevoir de la Prévention Routière une édifiante documentation que nous reproduisons partiellement. Si la lecture de statistiques est pour beaucoup rébarbative, nous vous demandons cette fois de faire un effort, et surtout d'avoir présent à l'esprit les quelques chiffres et surtout les conseils qui vont suivre.

« Les jours qui viennent, marqués par les premiers départs en vacances, vont constituer une période importante au point de vue de l'augmentation saisonnière de la circulation routière.

Déjà de nouveaux records de circulation viennent d'être enregistrés. Du dimanche 26 juin 9 heures, au lundi 27 juin 9 heures, 70.156 véhicules ont emprunté l'autoroute de l'Ouest, dans les deux sens, soit une moyenne sur 24 heures de 48 véhicules à la minute.

La pointe horaire s'est située entre 19 et 20 heures avec : 4.908 véhicules, soit 82 à la minute.

L'intense circulation routière entraîne inévitablement en été une recrudescence des accidents.

En 1954, ont été constatés :

13.600 accidents corporels en août ; 13.400 en juillet ; 12.700 en octobre ; 11.600 en juin.

Soit pour tous ces mois, approximativement le double des chiffres de janvier ou février.

Pendant le week-end, c'est-à-dire en 36 heures, on enregistre le tiers des accidents de la semaine.

Il se produit, en 3 heures, de 17 à 20 heures, 35 % des accidents de la journée.

Pour réduire le nombre de ces accidents et éviter d'en être l'auteur ou la victime :

- tenez **rigoureusement** votre droite, encore plus si vous allez lentement ;
- ne doublez jamais : en 3^e position ; dans le haut d'une côte ; dans un virage ;
- ne vous rabattez pas aussitôt après avoir dépassé un autre véhicule ;
- avertissez suffisamment à temps avant de changer de direction ;
- ralentissez aux carrefours et sur route mouillée ;
- la nuit, ne stationnez pas tous feux éteints ;
- évitez de rouler après un repas copieux ;
- si vous êtes fatigué, arrêtez-vous ;
- si vous devez vous arrêter, faites-le sur le bas-côté .

Et vous, motocyclistes, n'oubliez pas que votre corps n'est pas protégé par une carrosserie.

- ne roulez pas avec des pneus lisses ;
- avant de tourner à gauche, faites signe longtemps à l'avance.
- Cyclomotoristes, ne roulez jamais à plus de 2 de front. Si les circonstances l'exigent, roulez en file. De toutes façons, la nuit roulez toujours en file.
- la nuit, votre feu rouge et votre catadioptre sont votre seule sauvegarde ;
- le Code de la Route exige deux freins en bon état ».

De la prudence, encore de la prudence, toujours de la prudence.

Informations

Dernièrement, vient de se disputer en Allemagne une dure épreuve internationale de 3 jours, préparatoire aux 6 Jours Internationaux. Sur les 181 partants, 95 seulement arrivèrent, dont 56 dans les temps imposés. Ici, un passage de gué par Kriiter sur Zundapp.



◆ PLUS D'IMPORTATIONS DE CYCLOMOTEURS EN AUTRICHE

La capacité de production autrichienne de cyclomoteurs croissant constamment, le gouvernement de ce pays a décidé de « protéger » ses usines. Aussi, dorénavant, l'importation de cyclomoteurs en Autriche est-elle maintenant interdite. Seuls peuvent entrer les motos et les scooters.

◆ LA PERSEVERANCE EST RECOMPENSEE

Dans la semaine précédant le TT, une petite cérémonie s'est tenue à l'Hôtel de Ville de Douglas, cérémonie au cours de laquelle a été remis un étui à cigarettes en argent à Mr Percy Dawson.

C'est Mr Dawson qui avait la responsabilité du tableau d'affichage des courses du Tourist Trophy depuis... 36 ans !

◆ UNE VOITURETTE CHEZ MAICO

La firme Maico, bien connue par ses modernes réalisations dans le domaine de la moto, se tourne aussi vers la construction d'une voiture.

Il s'agit de la « Champion », dont elle a racheté les plans et l'outillage de fabrication.

Interviendra en premier lieu et aussitôt que possible la fourniture des pièces détachées pour les quelques 5.000 modèles déjà en circulation.

La « Champion » jusqu'ici fabriquée est une bicylindre deux temps de 400 cmc., à châssis à tube central, monoroue suspendue à l'avant, carrosserie acier.

◆ DES MOTOS YOUGOSLAVES

Au mois de mai de cette année, deux usines yougoslaves : « Iwo Lola Ribar » et « 21 Mai » ont commencé une production motocycliste nationale (nous ne savons malheureusement rien sur les modèles du programme de production).

La capacité de productivité de ces deux usines, selon le plan prévu, doit atteindre un chiffre de 15.000 machines par an. Bien que de source différente, cette information est peut-être à rapprocher de celle que nous avons publiée dans notre n° 1240 et selon laquelle des modèles de l'usine Puch seraient construits en Yougoslavie.

◆ DES « L.E. » POUR LA POLICE

Afin d'augmenter l'efficacité des rondes de police en Angleterre, huit Velocette « L.E. » ont été livrées à la police de Londres qui va étudier la possibilité d'étendre l'utilisation de cette machine qui permet une plus grande mobilité des forces de l'ordre.

◆ PECHE ET MOTO

Parmi nos lecteurs, nombreux sont ceux qui utilisent leur machine pour aller... à la pêche.

Et peut-être, comme de nombreux pêcheurs, doivent-ils faire au retour un crochet chez le poissonnier s'ils veulent se régaler à table d'une friture.

Pour ceux-là, et pour tous ceux que la pêche passionne, nous signalons un livre de 380 pages, de Michel Duborgel, intitulé : « La pêche en rivière ».

Abondamment illustré, cet ouvrage est édité par le « Livre de Poche ».

◆ NOSTRAE CULPAE

Hallmeier, dont nous avons annoncé la suspension pour deux ans, a terminé sixième au Nurburgring...

Smith qui avait eu un bras « cassé » au TT a participé brillamment au Grand Prix de Belgique...

Quand on dit que la moto est un sport qui « conserve » on ne veut pas le croire, nous vous avons démontré que non seulement elle conserve, mais qu'elle aide aussi à la guérison des fractures, à moins que...

RECORD DU MONDE BATTU : 298 KM/H!

Samedi 2 juillet, à Swannanoa, en Nlle-Zélande, sur une 1000 Vincent « Black Lightning » sérieusement « gonflée », mais sans compresseur, dans des conditions atmosphériques idéales, tour à tour Russel Wright et Robert Burns ont battus les records du monde en vitesse absolue, en solo et en side-cars, sur le kilomètre lancé.

Wright fit une moyenne de 297,97 kmh. avec un passage à 294,4, l'autre à 301,173. L'ancien record de Herz, sur 500 NSU à compresseur, qui tenait depuis le 12 avril 1951, s'établissait à 290,0 kmh.

Burns, pour sa part, améliore son record du 17 décembre 1954, établissant une moyenne de 262,42 kmh. avec un passage à 258,2, l'autre à 266,94 kmh.

QUE SIGNIFIENT LES BANDES JAUNES SUR LA CHAUSSÉE?

Une nouvelle signalisation est appliquée en France depuis le 1^{er} janvier 1955. Nous vous la rappelons, il est indispensable de la respecter.

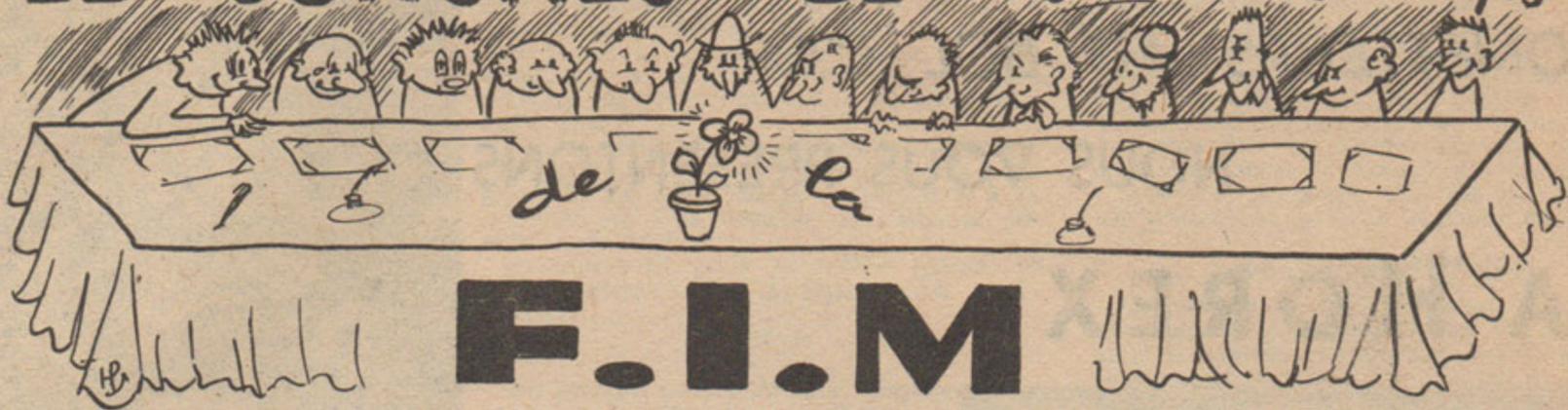
1°) Lorsque la chaussée comporte des voies délimitées par une ou des lignes continues, le conducteur suivant une telle voie ne peut franchir ou chevaucher cette ou ces lignes.

2°) Lorsque la chaussée comporte des voies délimitées par

des lignes discontinues, le conducteur doit, en marche normale emprunter la voie la plus à droite et ne franchir ces lignes qu'en cas de dépassement.

3°) Lorsqu'une voie est délimitée par une ligne discontinue accolée à une autre ligne continue, le conducteur ne peut franchir cette dernière si elle se trouve immédiatement à sa gauche ; il peut au contraire la franchir si c'est la ligne discontinue qui se trouve immédiatement à sa gauche.

LE CONGRÈS DE Printemps



C'est à Dusseldorf, en mai dernier, que s'est tenu le Congrès de Printemps de la FIM, en présence des représentants de 21 nations (Autriche, Belgique, Angleterre, Tchécoslovaquie, Danemark, Finlande, France, Allemagne, Hongrie, Irlande, Italie, Luxembourg, Hollande, Norvège, Espagne, Suisse et Suède (la délégation confiée à la Tchécoslovaquie par la Pologne ne fut pas acceptée), Bulgarie, Pérou, Japon et Roumanie étaient seulement représentés.

CHAMPIONNAT MONDIAL PAR MARQUES

Après une longue discussion au sein de la Commission Sportive Internationale, il a été décidé qu'aucune modification ne serait apportée à la formule régissant le Championnat Mondial par marques, tout au moins pour la saison en cours. En 1956, ce championnat, ouvert aux cylindres 125, 250, 350, 500 et sidecars 500 sera disputé sur 6 courses classiques (Classic Events) — pour 9 courses pour le Championnat des Pilotes — et le classement final sera établi sur les 4 meilleurs résultats enregistrés. Les épreuves comptant pour ce Championnat devront compter **TOUTES LES 5 CYLINDRES** reconnues par la Fédération.

Les épreuves choisies et leurs dates respectives seront définitivement établies en automne.

Les marques qui auront l'intention de disputer ce championnat devront signifier leur désir avant le 31 décembre 1955, et seulement pour ces marques sera tenu le compte des points acquis, dans les courses choisies, et quelle que soit la qualité des machines marquant des points (privées ou officielles).

Le Championnat Mondial des Marques ne sera pas attribué s'il n'y a pas au moins deux marques inscrites dans la cylindrée considérée.

Le montant minimum des **PRIX A DISTRIBUER** dans chaque course comptant pour le Championnat Mondial par marques a été fixé ainsi qu'il suit (en livres sterling) :

125 cmc. : 200 Livres ; 250 cmc. : 250 Livres ; 350 cmc. : 350 Livres ; 500 cmc. : 450 Livres ; sidecars : 300 Livres. (une Livre vaut sensiblement 1.000 fr. français).

LE CHAMPIONNAT MONDIAL DES CONDUCTEURS sera disputé en 1955 sur 9 épreuves, les 4 meilleurs résultats obtenus étant pris en considération.

SIX JOURS INTERNATIONAUX

La sous-commission des ISDT a examiné le plan d'organisation présenté par la Tchécoslovaquie, et a approuvé le règlement définitif de cette épreuve.

Pendant toute la durée de l'épreuve, les concurrents seront ravitaillés en carburant de 80 d'octane.

Malgré les critiques de l'ACU et du délégué de l'Irlande, le projet d'augmenter les moyennes journalières appliquées aux Six Jours est adopté. Les nouvelles moyennes seront les suivantes :

Classe 50 cc. : 37,500 kmh. Classe 75 cc. : 40,500 kmh. Classe 100 cc. : 42,000 kmh. Classe 125 cc. et side 350 cc. : 43,5 kmh. Classe 175 cc. : 46,000 kmh. Classe 250 cc. et side de 500 à 1.200 cc. : 48,500 kmh. Classe 350 cc. : 51,500 kmh. Classe 500, 750 et 1.000 cc. : 54 kmh.

RECORDS ET COURSES DE VITESSE POUR CYCLOMOTEURS

La Commission Technique Internationale, en collaboration avec la Commission Sportive Internationale a défini l'usage des pédales dans les courses de vitesses et les records de cyclomoteurs.

L'usage des pédales est autorisé en course dans les 50 premiers mètres de la course, à condition que le développement du véhicule n'exécède pas 5 m 20. L'utilisation des pédales est rigoureusement interdite dans les tentatives de records, jusqu'à celui de l'heure inclus.

Devant les tentatives de certaines Fédérations cyclistes de s'approprier la juridiction du sport cyclomotoriste, il est énergiquement rappelé que seule la F. I. Motocycliste est habilitée à régir le sport des motorisés à 2 ou 3 roues et particulièrement les cyclomoteurs. Pour les manifestations cyclomotoristes sera établi un calendrier particulier.

CARBURANT POUR LES EPREUVES SPORTIVES

Le carburant type n'est pas modifié pour la saison 55, mais pour 1956, il a été décidé — devant la continuelle augmentation de l'indice d'octane des supercarburants du commerce — que le supercarburant du commerce sera considéré comme carburant réglementaire, sans li-

mitation de l'indice d'octane. Il reste entendu cependant qu'il ne devra pas contenir d'alcool, et un maximum de 0,6 % de plomb tétraéthyle est autorisé. L'indice minimum d'octane restera de 80 M.M.

UNE NOUVELLE CLASSE EN SIDECARS

Dans la catégorie B (sidecars et véhicules à trois roues), une nouvelle classe est créée : celle des 250 cmc. sidecars. En outre le Congrès a demandé aux commissions techniques d'étudier une définition du scooter à présenter au Congrès d'Automne.

LE CARENAGE

Toujours à la Commission Technique, a été confié le soin de faire une étude sur les carénages, et les limitations éventuelles qui peuvent être imposées dans ce domaine. En outre une enquête sera faite sur les dangers éventuels et les accidents qui peuvent être attribués aux carénages.

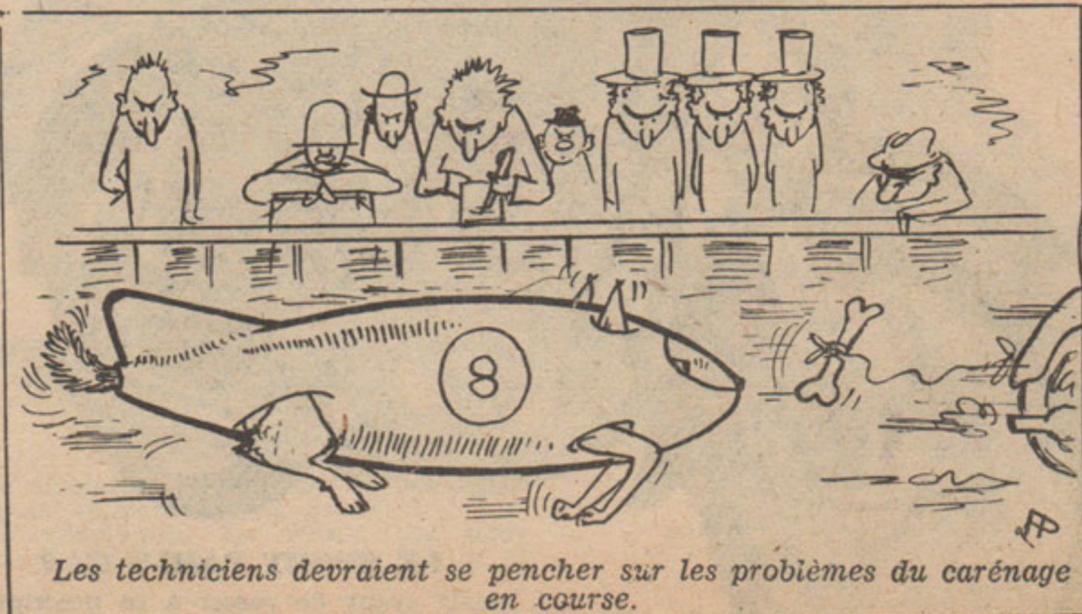
DIVERS

— Au sujet du règlement à établir pour les machines sport, le Congrès a demandé à chaque Fédération d'apporter en automne les conclusions de son expérience dans ce domaine.

— Les Fédérations nationales ont été invitées à se mettre en contact avec les Fédérations Automobiles pour étudier la possibilité de contrôler aussi les petits véhicules à 4 roues, de cylindrée et de poids réduits (350 cmc. et 300 kgs).

— L'affiliation de la Sarre et de l'Allemagne orientale, après de longues discussions, a été renvoyée pour décision (par 15 voix contre 6) au Congrès d'Automne.

— Enfin, de sévères mesures ont été prises contre la Fédération Brésilienne, dont tous les dirigeants sont suspendus *sine die*. Cette décision est motivée par les organisations plus que défectueuses de la FM Brésilienne au début de 1954.



Les techniciens devraient se pencher sur les problèmes du carénage en course.

APRÈS SES DÉBUTS
 PROMETTEURS AU BOL D'OR
 NOUS VOUS PRÉSENTONS
LA HOREX
RESIDENT

CE n'est pas d'aujourd'hui qu'Horex fabrique des motos 4 temps puisque déjà en 1921, sortait un 68 cmc. le « Gnom ». Et la gamme des machines à soupapes latérales ou à soupapes en tête atteignait même, entre les deux guerres, des cylindrées de 800 cmc.

Il faut d'ailleurs signaler qu'avant la guerre existaient deux maisons sœurs : Colombus qui fabriquait les moteurs, Horex qui fabriquait les parties « cycle » recevant ces moteurs. Aujourd'hui, ces deux maisons n'en forment plus qu'une seule, universellement connue sous le nom « Horex ».

× × ×

Pour en revenir aux motocyclettes Horex, toute cette gamme des 4 temps aboutit, dans les années qui suivirent cette dernière guerre, à la 350 Regina, qui, d'ailleurs, au cours des ans subit de nombreuses améliorations, tant dans le rendement du moteur que dans la partie cycle. Puis, durant ces deux dernières années, de ce modèle furent directement dérivés la 400 Regina (350 sur-alésée) et la 250 Regina, dotées respectivement de 22 et 17 CV.

Parallèlement à la mono « Regina », Horex reprenait, tout du moins en prototype 500 cmc., un modèle lancé en 1932 : le premier vertical-twin commercialisé, à arbre à cames en tête. Si cette 500 ne demeura qu'à l'état de quelques prototypes, il devait en sortir, en automne 1954, la 400 cmc. « Impérator »,

que nous avons présentée dans notre numéro 1.217 et qui développe une puissance soutenue de 24 CV, une puissance de pointe de 26 CV (66,4 CV/.).

× × ×

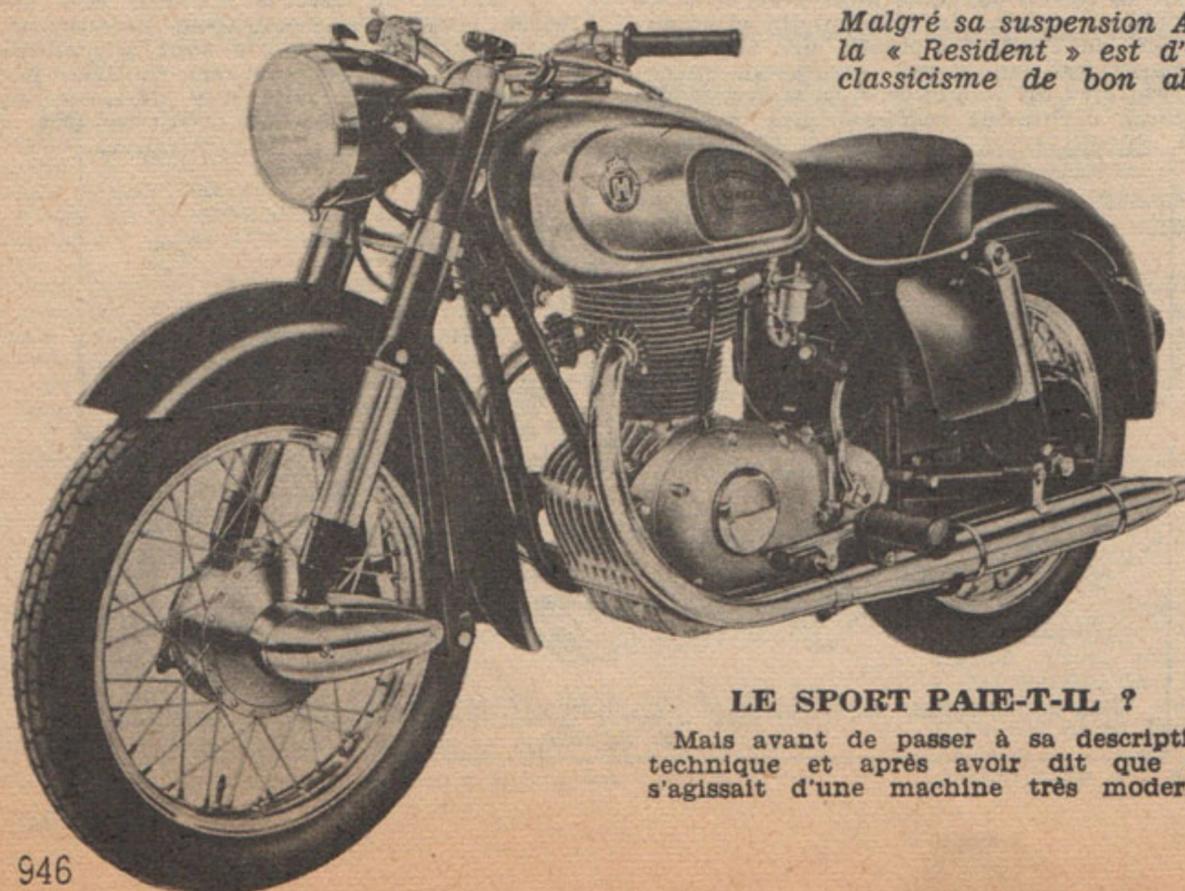
Mais Horex ne se contente pas du succès obtenu par sa 350 « Regina », une des 350 cmc. les plus répandues dans le



Machine de tourisme, la « Resident » fit ses premières armes au Bol d'Or, pilotée par Kania et Beauvais (sur la photo de gauche).

monde. Et, produite déjà en série, apparaît aujourd'hui la nouvelle 350 « Resident » que nous vous présentons dans ces pages.

Malgré sa suspension AV, la « Resident » est d'un classicisme de bon aloi.



LE SPORT PAIE-T-IL ?

Mais avant de passer à sa description technique et après avoir dit que s'il s'agissait d'une machine très moderne,

elle ne présentait pas, néanmoins, de solution révolutionnaire, il faut insister sur la manière dont elle fut présentée au public, il faut insister sur ses premières armes.

Les trois premières machines sorties de la chaîne de montage prirent la direction de l'étranger dans un but bien précis : montrer et vérifier les possibilités de la « Resident » dans de dures épreuves (serait-ce que le sport paie ?). Deux prirent la direction de l'Autriche, où elles participèrent à l'« Alpenfahrt », sorte de répétition des 6 Jours Internationaux. Quant à la troisième, c'est à Montlhéry qu'elle fut vue le 19 juin, au Bol d'Or. Pilotée par l'équipe franco-allemande Beauvais-Kania, elle finit brillamment deuxième de sa catégorie et troisième du classement général, à la moyenne de 98,3 kmh. contre 100,4 au premier. Nous ne pouvons que saluer comme il se doit cet hommage au sport, à sa signification technique et publicitaire.

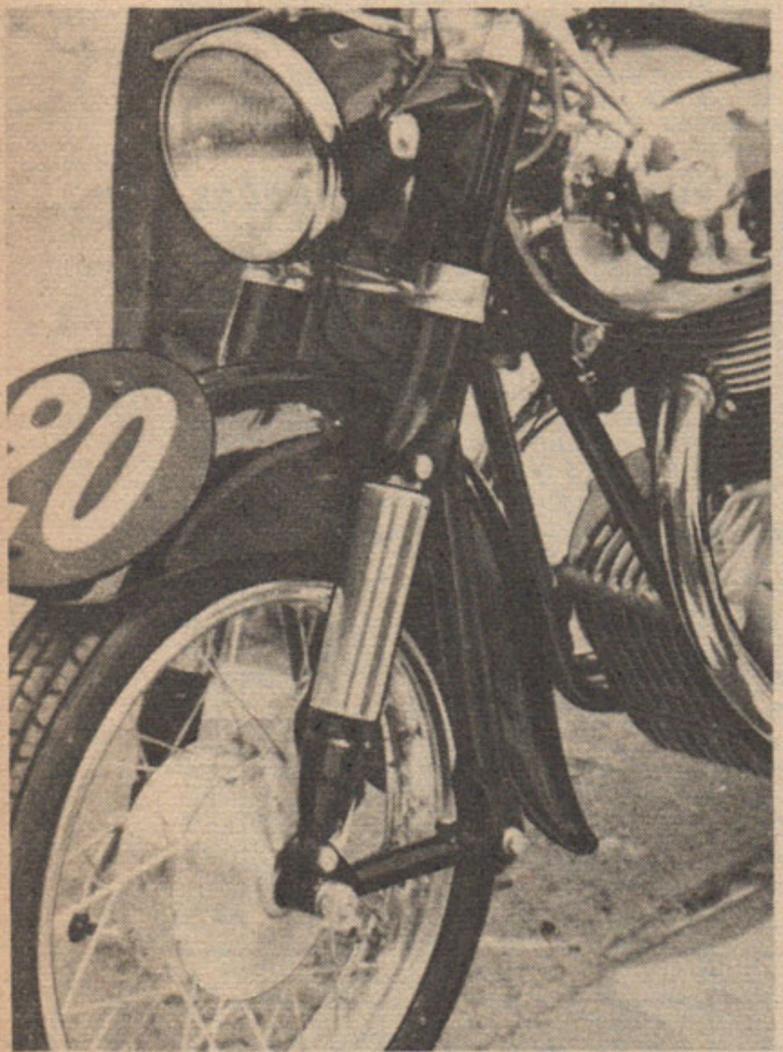
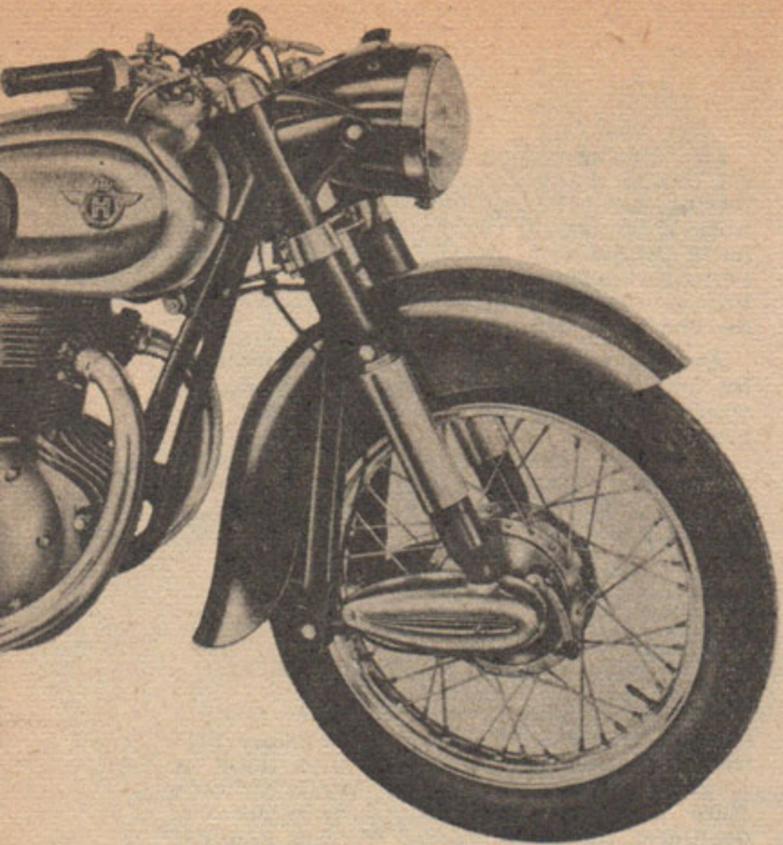
× × ×

Et maintenant, venons-en à la description de la « Resident » que nous comparons évidemment à la 350 « Regina » qu'elle est appelée à remplacer, également à la 400 du même type.

LE MOTEUR

Malgré sa conception en bloc-moteur, le moteur de la « Regina » avait tant soit peu une allure britannique. Ce dernier point se retrouvait également dans le « longue-course » (1,326 pour la 350), dans le sélecteur placé à droite.

La « Resident », elle, également un



bloc-moteur, avec ses carters plus ou moins ovoïdes, avec ses tiges de culbuteurs passant dans un tunnel ménagé dans le cylindre, fait plutôt penser à un dessin italien.

Mais l'aspect est évidemment chose secondaire et plus intéressante est la réalisation elle-même.

LES COTES, LE CYLINDRE, LA CULASSE

Tout d'abord, les cotes ont été profondément modifiées et l'ultra longue-course « Regina » (1,326, avec 69 mm d'alésage et 91,5 mm de course) de 342 cmc. est devenue le légèrement super-carré « Resident » de 77 mm d'alésage, de 75 mm de course, d'un rapport course-alésage de 0,974 et d'une cylindrée exacte de 349,24 cmc.

Les raisons de ce choix sont bien connues de nos lecteurs :

— inertie plus petite des pièces en mouvement alternatif ;

— vitesse linéaire moyenne du piston réduite : à 6.250 t.-m., celle de la « Resident » est de 15,6 m/s, alors qu'au même régime, celle de la « Regina » est de 19,1 ; ou, sous un autre angle, à 5.100 t.-m., la « Regina » à même vitesse linéaire du piston que la « Resident » à 6.250 t.-m.

— la respiration peut-être largement améliorée, les soupapes pouvant être plus grandes. En effet, de la « Regina » à la « Resident » la section de l'alésage est accrue de 24,5 % ;

— enfin, et pour la même raison, le refroidissement de la culasse est amélioré.

× × ×

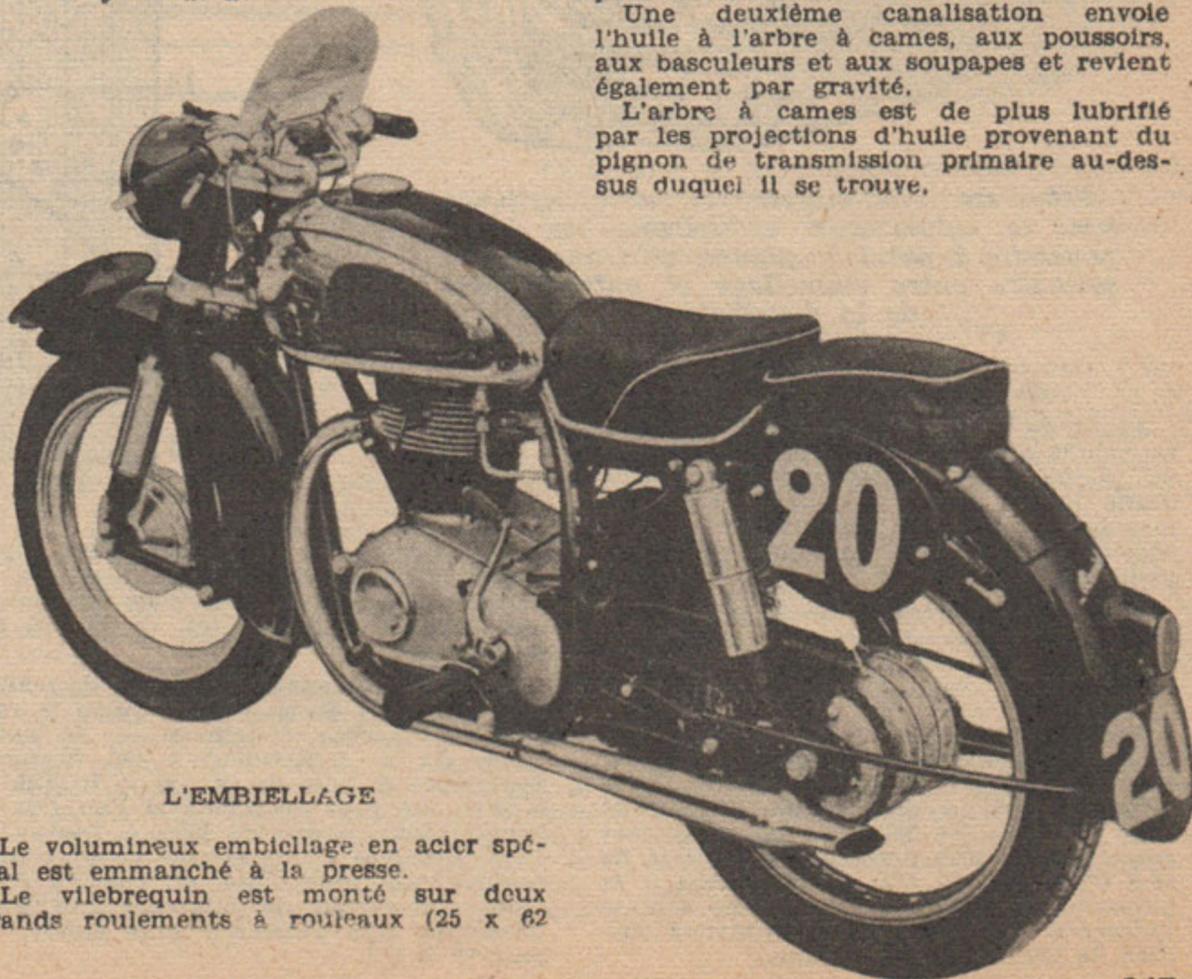
En grande partie lié aux soupapes plus grandes, le diamètre de passage des gaz du carburateur Bing est passé de 26 à 27,5 mm, c'est-à-dire le même diamètre que celui utilisé sur la 400 « Regina » (qui, pour la même course que la 350 du même type, a un alésage de 74,5 mm).

Le cylindre, toujours en fonte, a des ailettes plus étoffées que la « Regina » avec une fente verticale en avant, afin d'éviter les distorsions du fût.

La culasse, en alliage léger, également plus étoffée, est toujours à double échappement. Bien que cette solution ne soit pas la meilleure du point de vue rendement, elle est adoptée par Horex pour des raisons d'esthétique, afin de préserver la symétrie d'aspect. De plus, ce système permet un très bon amortissement du bruit en utilisant deux silencieux de dimensions moyennes au lieu d'un seul mais très volumineux silencieux.

Culasse et cylindre sont maintenant fixés au carter par des colonnettes, et non plus séparément par boulons comme sur la « Regina ».

A gauche, la suspension avant à longs bras de leviers, avec et sans ses « enjoliveurs ». - Cidessous, la « Resident » qui finit troisième au classement général du Bol d'Or.



L'EMBIELLAGE

Le volumineux embiellage en acier spécial est emmanché à la presse.

Le vilebrequin est monté sur deux grands roulements à rouleaux (25 x 62

mm), situés de part et d'autre et très près des flasques du vilebrequin. L'extrémité gauche du vilebrequin reçoit la dynamo de 60 watts ainsi qu'un distributeur rotatif de ventilation du carter, alors qu'à droite, on trouve, avant un troisième roulement, à billes celui-là, le pignon de transmission primaire et celui d'entraînement de l'arbre à cames et de la pompe à huile. Afin d'éviter au maximum les efforts latéraux sur le vilebrequin, c'est le pignon de transmission primaire qui est accolé au roulement à rouleaux contre le flasque du vilebrequin.

Quant à la bielle, elle est montée sur un roulement à deux rangées de galets.

LA DISTRIBUTION

Le moteur de la « Resident », comme celui de la « Regina », est un culbuté. Mais le système de distribution n'est pas totalement le même. Si, sur les deux modèles, l'arbre à cames, surélevé et monté sur paliers lisses, est entraîné par pignons à taille oblique, on trouve, pour commander les tiges, des linguets sur la « Regina », des poussoirs sur la « Resident ». Ces derniers sont sensiblement du même type que sur les 125 et 250 Terrot : il s'agit d'assez longs poussoirs se terminant, côté came, par des patins profilés.

Les courtes tiges passent maintenant dans un tunnel venu de fonderie dans la culasse et le cylindre, et non plus dans un tunnel cylindrique chromé extérieur, comme sur la « Regina ».

Un couvercle ménagé dans le couverculbuteurs en alu poli, permet d'accéder aux culbuteurs et de régler leur jeu sans avoir à démonter le réservoir.

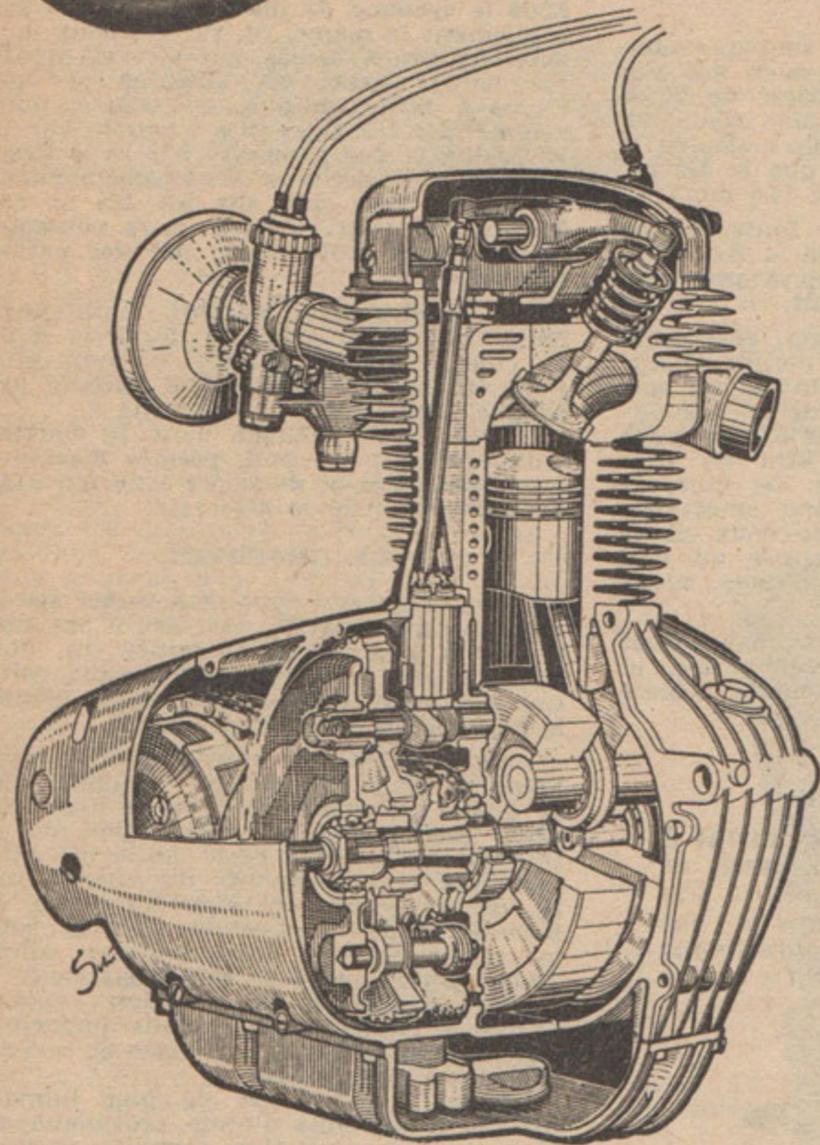
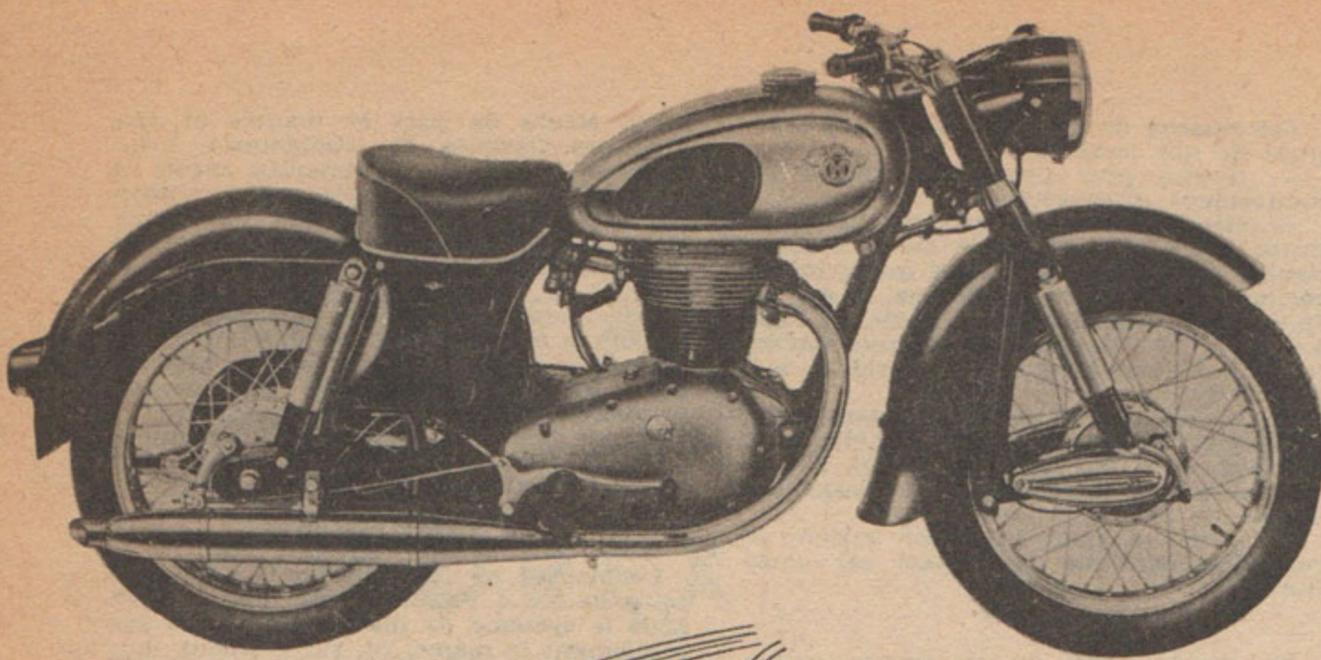
LE GRAISSAGE

Le graissage, du type « à carter sec », et retour par gravité, est assuré par une pompe à engrenages entraînée du vilebrequin par le même pignon que celui qui assure la distribution. Cette pompe a un débit de 80 litres à l'heure.

Une canalisation envoie l'huile sous pression dans un alésage ménagé dans la queue de vilebrequin, et le maneton. Ainsi est assurée la lubrification de la tête de bielle. Puis cette huile est projetée sur les roulements du vilebrequin, le fût du cylindre et l'axe du piston et retombe dans le réservoir ménagé sous le carter-moteur, abondamment aileté pour assurer un bon refroidissement.

Une deuxième canalisation envoie l'huile à l'arbre à cames, aux poussoirs, aux basculeurs et aux soupapes et revient également par gravité.

L'arbre à cames est de plus lubrifié par les projections d'huile provenant du pignon de transmission primaire au-dessus duquel il se trouve.



La « Resident » est très pure de ligne.

Crevé du bloc-moteur : caractéristiques sont le volumineux embiellage, les longs poussoirs à patin, le pignon de transmission primaire entre embiellage et entraînement de la distribution.

LES CARACTERISTIQUES

Avant de voir la puissance développée, rappelons que le carburateur, de 27,5 mm de passage des gaz, est monté au bout d'une longue bride, cette longueur permettant un meilleur remplissage lors des accélérations et un moindre échauffement du carburateur.

Taux de compression de 7,1 à 1, donc légèrement plus élevé que celui des « Regina » (6,8 à 1).

× × ×

Avec l'ensemble de ces données, la « Regina » développe la coquette puissance de 24 CV à 6.250 t.-m. Et cette puissance est la plus élevée rencontrée à ce jour sur les 350 cmc. de série, correspondant à une puissance spécifique de 68,6 CV/l. Ces 24 CV correspondent à la puissance de pointe ; mais même comme puissance soutenue, nous trouvons encore 22 CV au même régime.

Ces 24 CV ne sont pas seulement supérieurs aux 19,6 CV à 6.300 t.-m. de la dernière 350 « Regina », mais également aux 22,5 CV à 5.900 t.-m. de la 400 du même type.

Mais évidemment la puissance de pointe n'est pas tout. Et si — ainsi qu'on le voit sur les courbes ci-jointes — la puissance de la « Resident » est toujours supérieure à celle de la 350 « Regina », il n'en est plus de même si l'on fait la comparaison avec la 400 « Regina ». Cette dernière a une courbe de puissance notablement plus plate, et, jusqu'à 5.900 t.-m., son régime de puissance maximum développe une puissance plus élevée, de parfois 2 CV.

La consommation de ce modèle, tout du moins d'après les chiffres fournis par l'usine, est relativement faible, ce qui est normal puisqu'il s'agit d'un moteur à haut rendement, donc qui utilise mieux l'énergie potentielle fournie par le carburant (consommation spécifique à pleine charge : 240 gr./CV.h.).

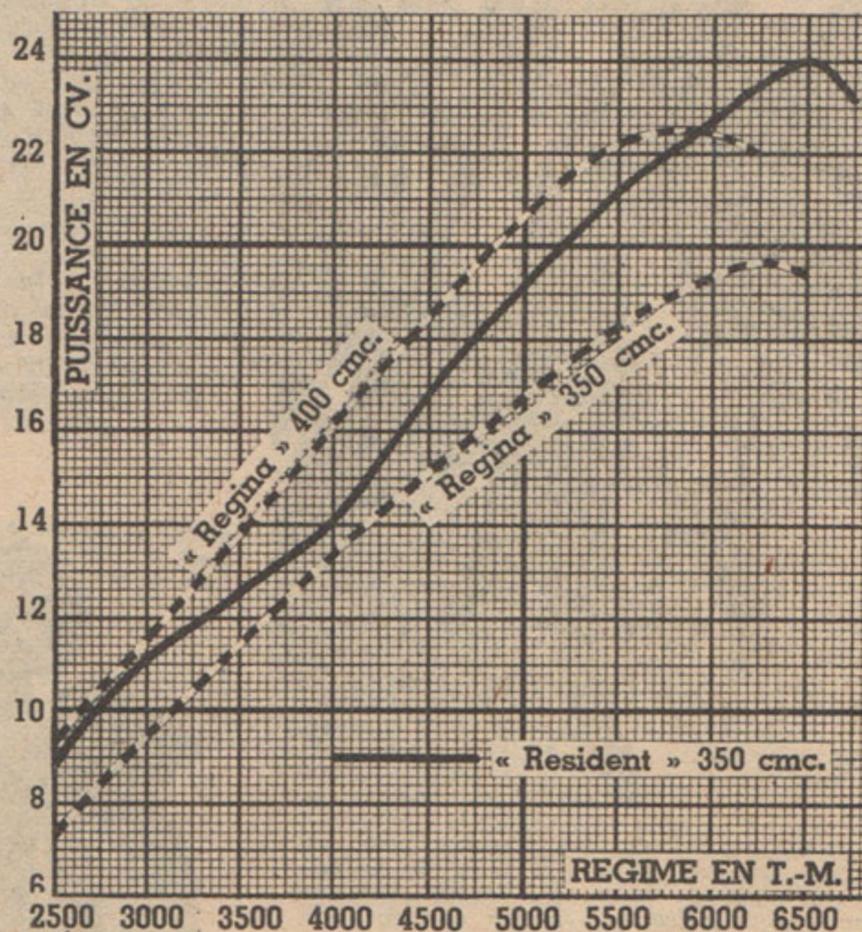
Avec le réglage normal du carburateur, les chiffres sont les suivants, à vitesse constante soutenue, le pilote normalement assis :

— de 1,5 l./100 kms à 40 kmh., la consommation atteint 3 l. à 75 kmh., 4 l. à 95, 5 l. à 110, 6 l. à 122 et enfin 7 l. à 130 kmh.

BOITE DE VITESSES ET TRANSMISSIONS TRANSMISSION PRIMAIRE

Nous avons déjà signalé que, comme sur les « Regina », la transmission primaire se fait par chaîne Duplex dont la tension est assurée par un patin en matière plastique. Mais alors que sur ces dernières, la transmission était à gauche, le pignon se trouvant entre l'embiellage et la dynamo, sur la « Resident », la transmission se trouve à droite, entre l'embiellage et le pignon d'entraînement de l'arbre à cames et de la pompe à

COURBES DE PUISSANCES COMPARÉES

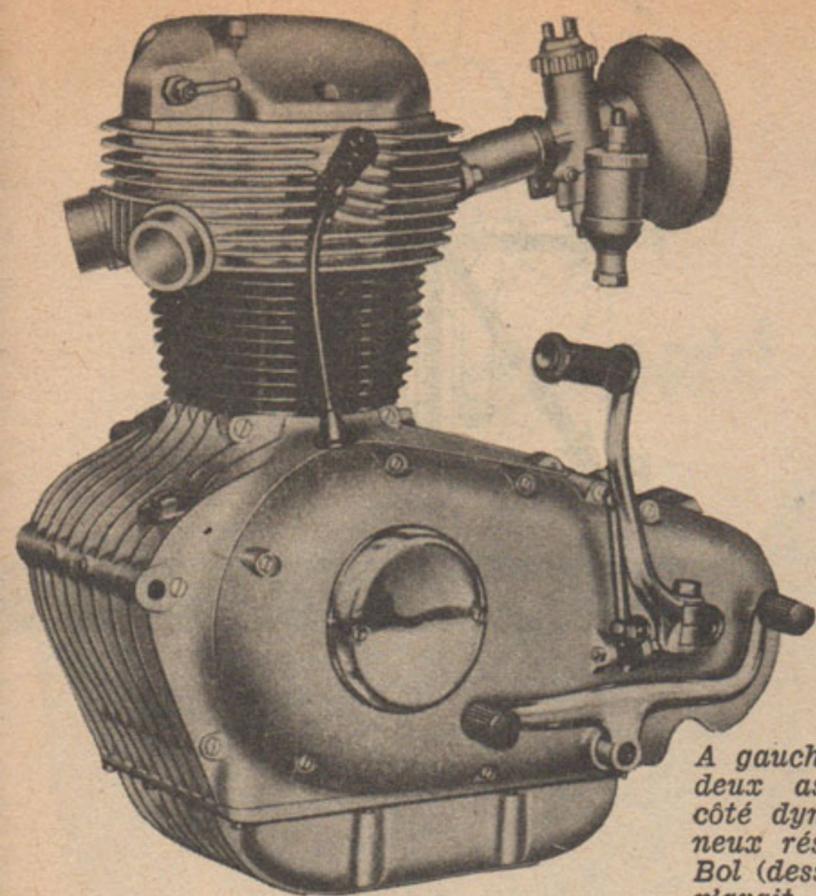


huile. Ce passage d'un côté à l'autre a permis de mettre le sélecteur à gauche, selon les normes allemandes, alors que jusqu'ici il se trouvait à droite (encore l'influence anglaise que nous avons signalée pour les « Regina »).

— L'embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile a, lui aussi, évidemment changé de côté.

RAPPORTS INTERNES « ETALES »

— Quant à la boîte de vitesses, à prise directe, elle a vu ses rapports internes modifiés, tout du moins en ce qui concerne les démultiplications en deuxième et troisième.



A gauche, en haut et en bas, deux aspects du bloc-moteur côté dynamo. Noter le volumineux réservoir d'huile. Pour le Bol (dessin du bas), le sélecteur n'avait qu'une simple branche.

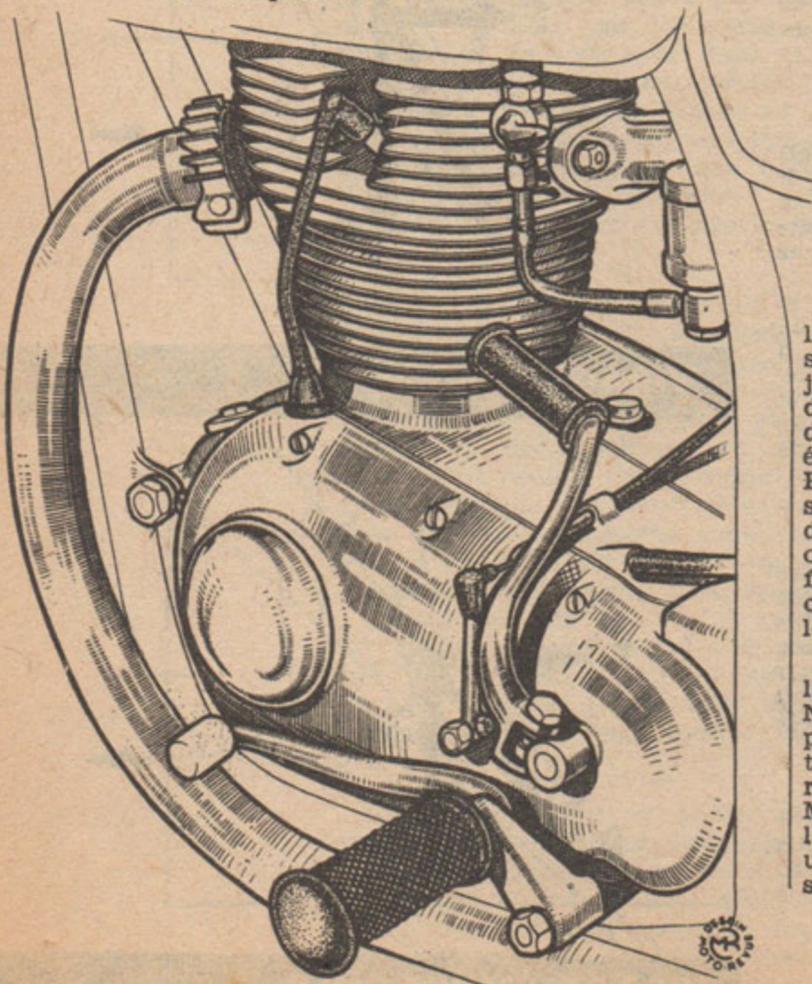
La nouvelle boîte est maintenant plus étalée, et le but semble avoir été de diminuer le trou existant entre deuxième et première, cette première toujours courte sur les machines allemandes. Alors que le rapport première/deuxième était de 1,795 (la première était 1,795 fois plus démultipliée que la deuxième), ce rapport est maintenant réduit à 1,625.

× × ×

Les rapports internes sont maintenant les suivants :

1 (100 %) — 1,39 (72 %) — 2,0 (50 %) et 3,25 à 1 (30,8 %) contre 1 (100 %) — 1,33 (75,1 %) — 1,81 (55,3 %) et 3,25 à 1 (30,8 %).

Et si l'on prend la succession des rapports troisième/quatrième, deuxième/troisième et première/deuxième, on a : 1,39 - 1,44 et 1,625 pour la « Resident » contre 1,33 - 1,36 et 1,795 pour les « Regina ». Donc, ainsi que nous l'avons dit, boîte plus étalée entre quatrième et deuxième, ce qui rapproche la deuxième de la première.



LE CHOIX DE LA DEMULTIPLICATION FINALE

Evidemment, la transmission secondaire par chaîne enclose a également changé de côté, passant de droite à gauche.

L'ensemble des transmissions comporte deux amortisseurs, l'un à l'embrayage, l'autre à la couronne arrière.

× × ×

Suivant en cela les tendances allemandes actuelles, la démultipliée finale choisie est telle que le régime de puissance maximum se situe sensiblement à la vitesse maximum en position assise. En effet, alors que le catalogue indique une vitesse en duo de 130 kmh., avec la démultipliée finale en prise de 5,69 à 1 et les pneus de 18 x 3,50, le régime de puissance maximum (6.250 t.-m.) correspond à une vitesse de 131-132 kmh.

Quant à la démultipliée en side (6,59 à 1) elle est de 16 % plus courte que celle du solo et le régime de puissance maximum correspond à 113 kmh.

LA PARTIE CYCLE

Le cadre double-berceau de la « Resident » et ses suspensions oscillantes AV et AR n'ont absolument rien à voir avec le simple berceau interrompu et les suspensions coulissantes des « Regina ».

Ce cadre s'apparente par contre très étroitement à celui de la 400 « Imperator » que nous avons présentée dans notre N 1.217. Ceci offre évidemment de nombreuses possibilités : standardisation permettant même de remplacer le moteur de la « Resident » par celui de l' « Imperator », plus bas prix de revient, stock plus réduit de pièces détachées, etc...

Rappelons l'inspiration « Mac Candleless » de ce cadre.

4 ^e :	—————	100 %
4 ^e :	—————	100 %
3 ^e :	—————	72 %
3 ^e :	—————	75,1 %
2 ^e :	—————	50 %
2 ^e :	—————	55,3 %
1 ^e :	—————	30,8 %
1 ^e :	—————	30,8 %

La suspension avant oscillante est à longs bras de leviers dont l'articulation se fait sur silentblochs au niveau de la jante. Ceci nécessite le prolongement des deux tubes de fourche et l'utilisation d'éléments élastiques séparés, munis évidemment d'amortisseurs hydrauliques. Pour ces raisons, l'aspect de cette suspension avant n'est pas sans rappeler celui d'une suspension à véritable fourche oscillante du type Earles-BMW. Mais en fait, il ne s'agit pas d'une telle fourche oscillante, mais de deux longs bras de leviers.

Pourquoi cette solution ? Avantage des longs bras de leviers sur les courts (Guzzi, NSU, Adler), permettant un débattement plus important et une meilleure trajectoire (moins incurvée) de l'axe de la roue lors du travail de la suspension. Moindre moment d'inertie par rapport à l'axe de la colonne de direction qu'avec une vraie fourche oscillante, les tubes-support et les articulations étant moins

déportées vers l'arrière. Mais, par contre, rigidité latérale moins grande.

A signaler que les bras de suspension sont munis d' « enjoliveurs » en alliage léger, mais qui au Bol d'Or comme à l'Alpenfahrt, furent enlevés.

× × ×

La suspension arrière oscillante à éléments séparés — réglable selon la charge transportée — est également articulée sur silentblochs.

× × ×

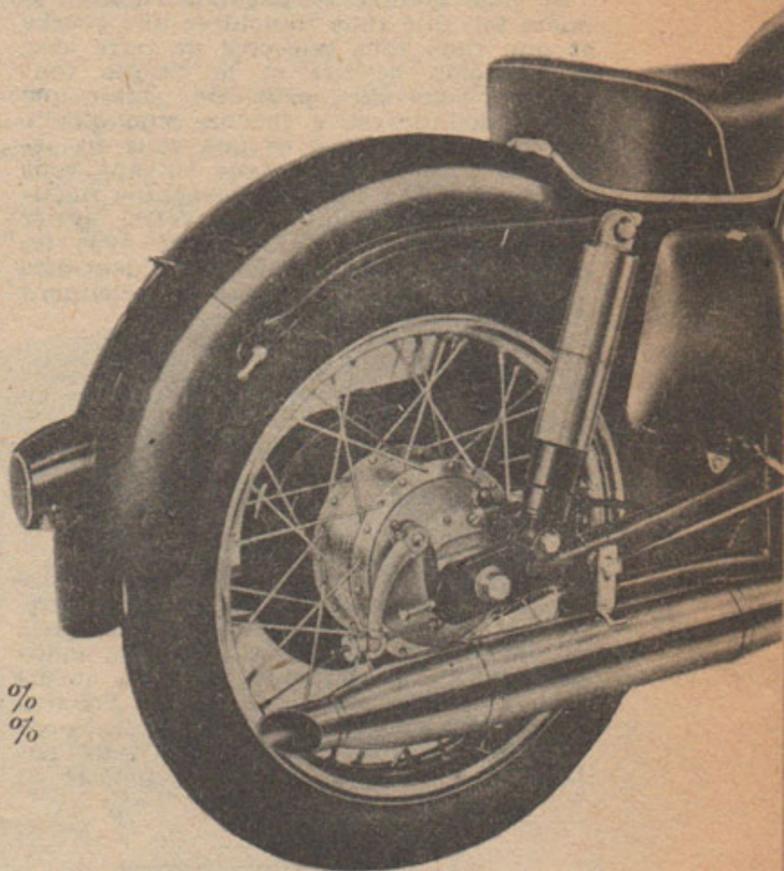
Comme sur l' « Imperator » et suivant en cela l'orientation allemande pour les grosses cylindrées, les jantes sont de 18 pouces (19 sur les « Regina ») et, au choix du client, en alliage léger ou en acier chromé.

× × ×

Evidemment des moyeux-freins en alliage léger, mais si les garnitures font bien 40 mm de large, par contre le diamètre a été réduit (pourquoi ?) de 180 (l'Imperator) à 150 mm. Chaque mâchoire portant sur 104° environ, la surface de portée des garnitures est de 108,6 cm².

× × ×

Coussins-selles en caoutchouc-mousse rappelant ceux de la 250 Zundapp « Elastic ».



Ci-dessus, la suspension arrière et les volumineux silencieux. - A gauche, étagements de boîte comparés entre la « Resident » (traits forts) et la « Regina ».

Encore quelques chiffres :

Empattement : 1 m. 35 contre 1 m. 38 pour l' « Imperator » et 1 m. 39 pour la « Regina », machine donc plus courte.

Garde au sol de 18 cm., de 6 cm. plus importante que pour la « Regina ».

Hauteur de selle : 80 cm. Largeur du guidon : 66 cm.

Le poids de la machine, en raison de la nouvelle conception du cadre et des suspensions est de 10 kg supérieur à celui du modèle précédent, étant de 150 kg à sec, de 170 kg en état de marche avec outillage de bord et les réservoirs (essence : 16 l.) pleins.

× × ×

Pour en finir, disons que cette machine qui, sans faire appel à des solutions révolutionnaires, utilise toutes les conceptions les plus modernes, est vendue en Allemagne au même prix que la 350 cc. « Regina » qu'elle est appelée à remplacer.

J. B.

POURQUOI

SE PENCHER DANS LES VIRAGES

LES gens les moins avertis ont tous remarqué que lorsqu'un cycliste ou un motocycliste effectue un virage il incline sa machine vers l'intérieur de la courbe et la plupart du temps aussi son propre corps.

Si vous ignorez ce phénomène, la première fois que vous franchirez une courbe et que vous vous releverez de terre avec le pantalon déchiré et le casque tout cabossé, vous allez peut-être penser que votre machine est « vicieuse » et qu'elle ne correspond pas à ce que vous en attendiez ; mais si l'instant suivant vous voyez un « fou » sur une machine rigoureusement semblable à la vôtre, avaler la courbe en raclant la route avec les repose-pieds : vous soupçonneriez peut-être que certaines lois physiques interviennent dans un pareil cas.

× × ×

Trois facteurs sont à considérer au passage d'un virage ou d'une courbe : la pesanteur, la force centrifuge et l'adhérence.

LA PESANTEUR

La pesanteur est cette force qui attire tous les corps vers le centre de la terre, que ces corps soient une plume, un pavé ou même un motocycliste avec sa monture. Elle est toujours présente, même quand on n'a pas besoin d'elle. Sans la pesanteur, au lieu d'emprunter sagement l'escalier de votre immeuble, vous enjambez tout simplement la fenêtre de votre quatrième étage.

LA FORCE CENTRIFUGE

Par son nom, le deuxième facteur, la force centrifuge, fait penser à quelque chose qui veut fuir, se détacher, s'éloigner de son centre. Vous connaissez tous cette attraction des fêtes foraines qui s'appelle « l'assiette au beurre » et qui consiste en une plateforme horizontale et circulaire au milieu de laquelle on fait asseoir un groupe d'enfants. On fait ensuite tourner la plateforme, de plus en plus vite : le groupe d'enfants se disloque et chaque gosse se trouve entraîné malgré lui vers le bord de la plateforme. C'est la force centrifuge qui, comme son nom l'indique, a fait fuir le centre de la plaque à chaque passager. Donc, quand un mobile, un avion par exemple, décrit une courbe, il a à lutter constamment avec une force qui s'exerce vers l'extérieur : la force centrifuge, qui tend à le maintenir dans la ligne droite. Pour une vitesse donnée, plus la courbe est prononcée, (plus le rayon est petit), plus grande est la force centrifuge. En conséquence, quand le mobile se déplace en ligne droite, la force n'existe évidemment plus.

L'ADHERENCE

Il est clair, pour chacun, non seulement par la théorie, mais bien souvent par l'expérience, que l'on pourra pencher davantage, avec un même pneu, sur un

revêtement « accrocheur » que sur une chaussée grasse ou sur du verglas.

Plus le coefficient d'adhérence entre les pneus et le sol est élevé, mieux le pneu accrochera à la chaussée, plus faibles seront les risques de dérapage.

Dans ce qui suit, nous supposons l'adhérence suffisante pour que le pneu ne dérape pas.

LE CENTRE DE GRAVITE

Dans notre virage, nous devons compter avec un quatrième partenaire qui s'appelle le centre de gravité. C'est, en mécanique, l'endroit, réduit à un point, où toute la masse d'un corps pourrait être concentrée. Pour l'ensemble moto-pilote, ce centre de gravité se situe sensiblement à l'aplomb du bec de selle, un peu en dessous de celle-ci.

LA CHUTE

Revenons à notre virage. En l'abordant, droit sur la machine verticale, sans incliner cette dernière, en braquant juste le guidon, les roues suivront bien la courbure du virage, mais il n'en sera pas de même pour le centre de gravité. Ce dernier, en effet tend à s'écarter vers l'extérieur, faisant ainsi basculer la machine et l'on se retrouve... par terre. Cette malheureuse tentative montre qu'il est nécessaire de pencher la machine vers l'intérieur du virage pour éviter ce résultat déplorable.

× × ×

Comment s'explique théoriquement ce phénomène ? Reportons-nous à nos deux premières illustrations.

VIRAGE A LA VERTICALE

Sur la première, le virage est abordé en position verticale. La force centrifuge F appliquée au centre de gravité, tend à faire basculer la machine vers l'extérieur autour de la ligne de contact « A » des roues avec le sol, ceci étant dû au moment de force par rapport à « A » de la force « F ». Quant au poids « P » de la machine, son moment par rapport à « A » est nul, car la moto étant verticale, la ligne d'action de « P » passe par « A ». C'est la résultante « R » du poids et de la force centrifuge qui fait basculer la machine.

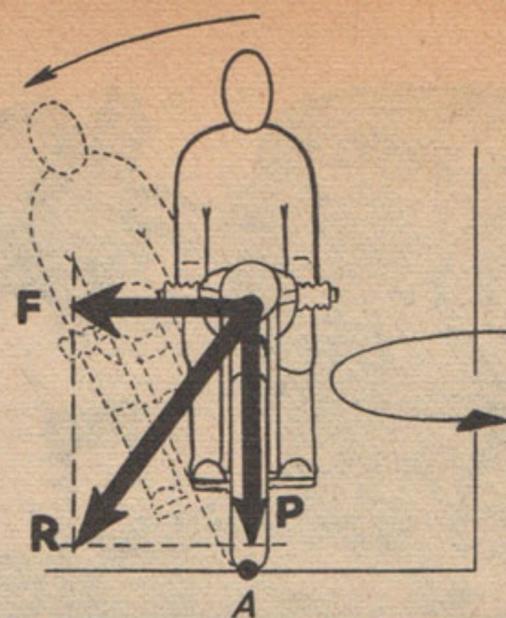
PENCHE EN LIGNE DROITE

Dans la deuxième figure, le pilote se penche, mais en ligne droite. La force centrifuge n'intervenant pas, seul le poids « P » agit créant un moment de force (puisque la machine est penchée) par rapport à la ligne de contact « A » qui tend à faire tomber la machine du côté où elle est inclinée.

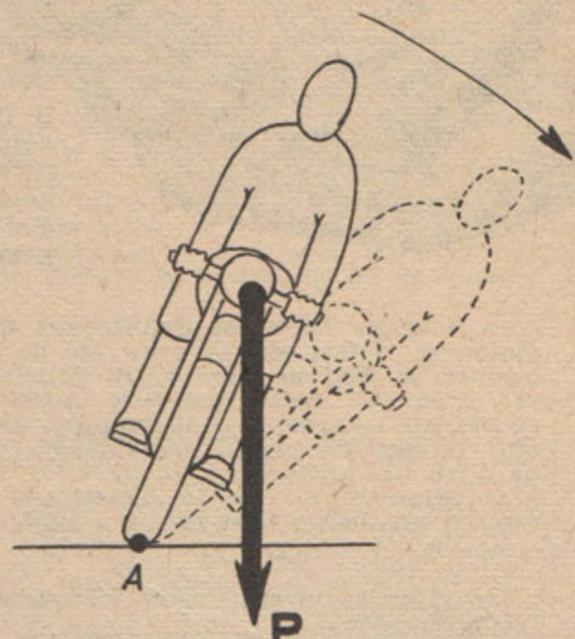
LA POSITION CONVENABLE

En examinant conjointement les deux illustrations, il apparaît qu'en inclinant la machine vers l'intérieur du virage, le

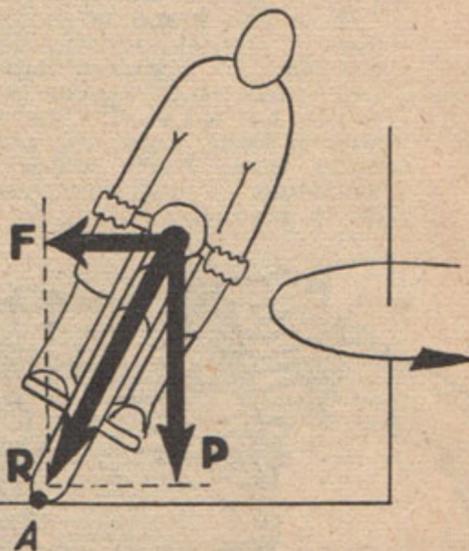
(SUITE PAGE 955)



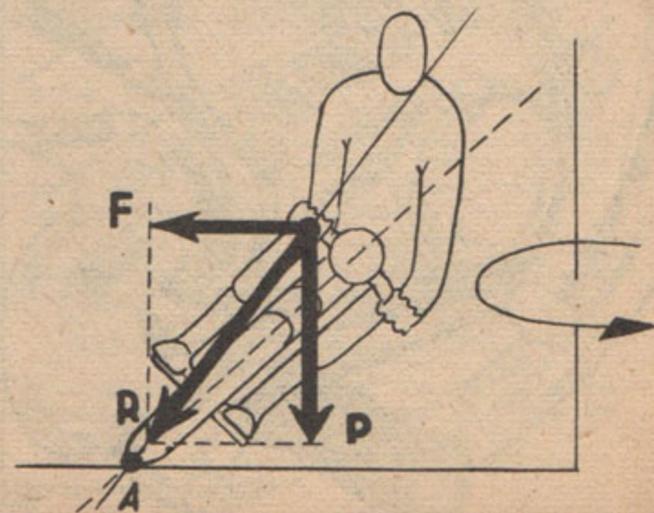
VIRAGE PRIS VERTICALEMENT



PENCHE EN LIGNE DROITE

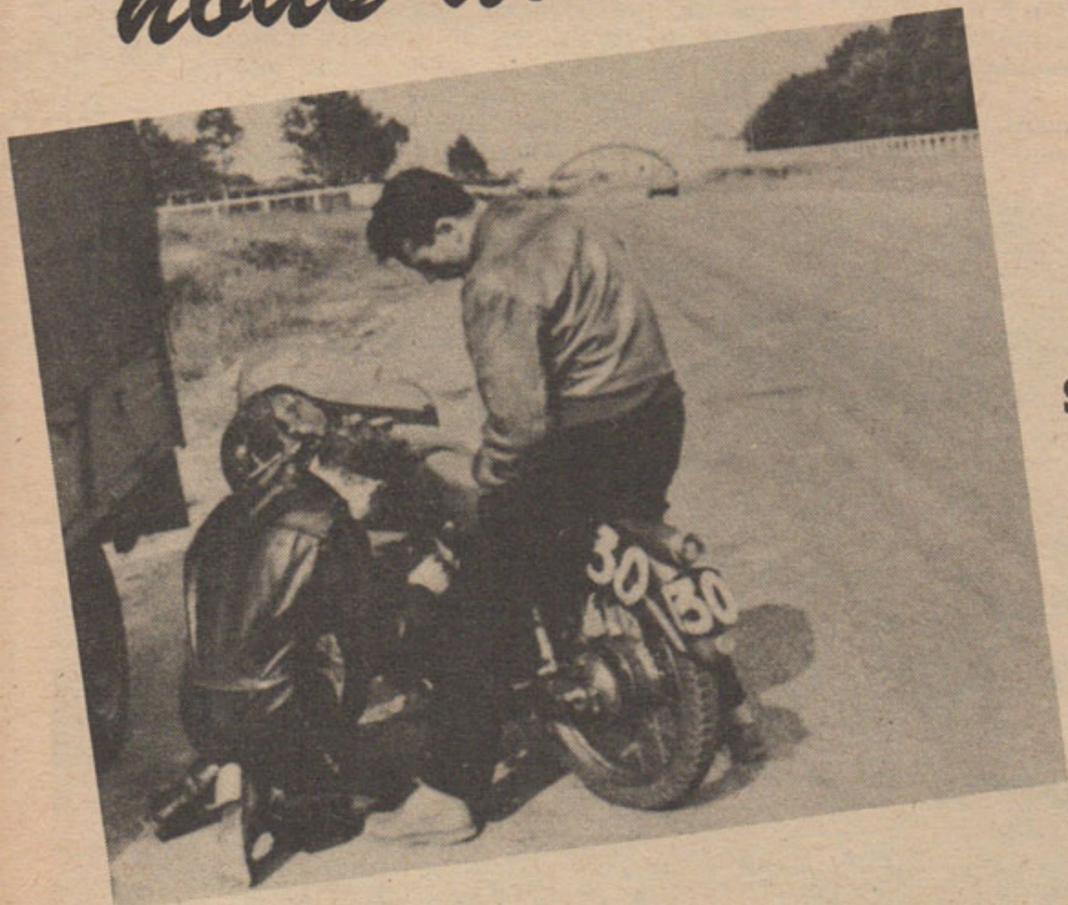


VIRAGE CORRECT



VIRAGE EN VIRGULE

nous avons essayé...

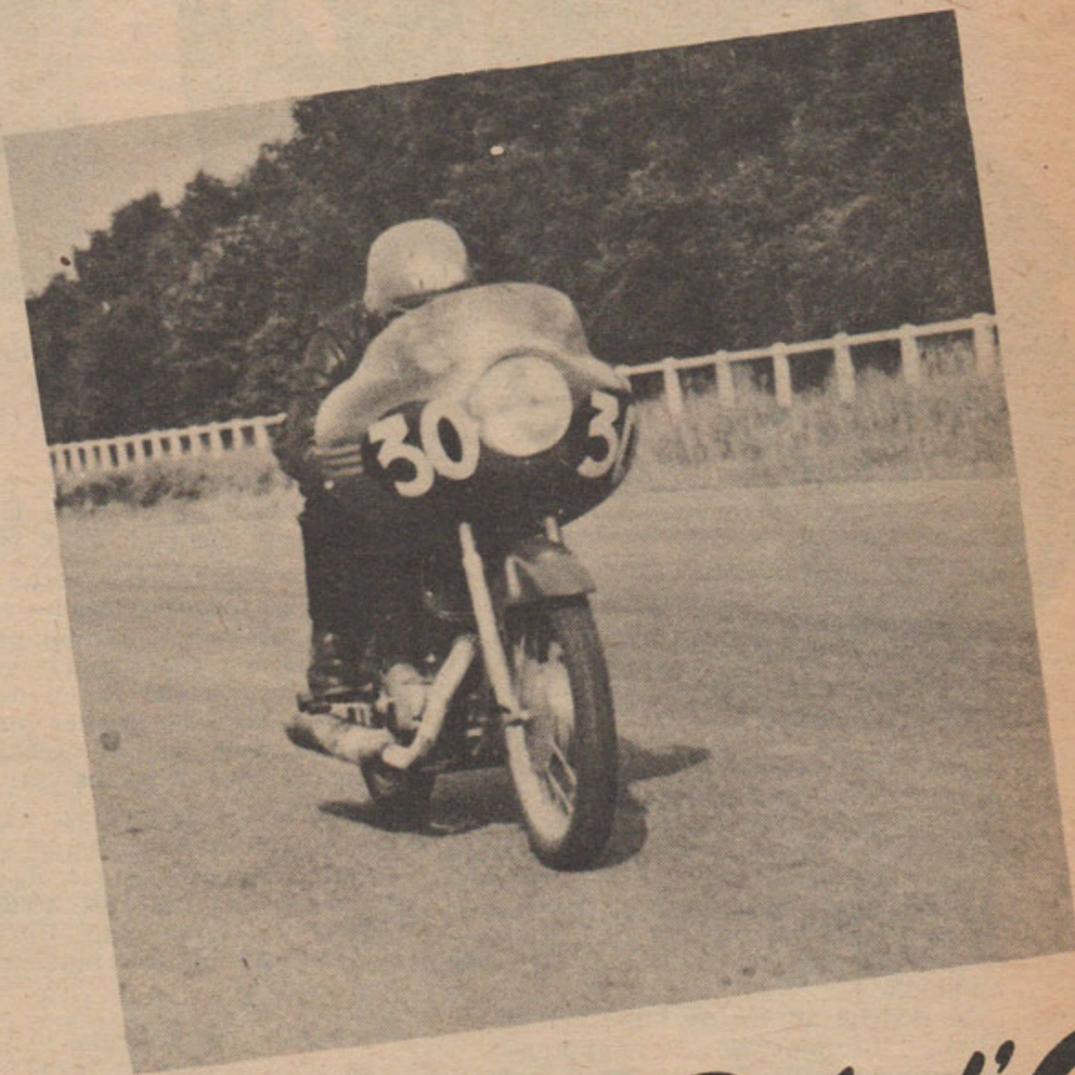


Arrivés au box Ydral, sous la piste, nous nous sommes quelque peu attardés devant le banc d'essais équipé d'un frein Froude et autour de quelques cylindres spéciaux « cousus main » dont les enseignements permirent la réalisation du modèle actuel de série.

Une dizaine de litres de mélange Super Azur + 6 % d'huile et un complément de gonflage de 200 gr. à chacun des pneus furent tous les préparatifs nécessaires. Pas même de changement de bougie, ni même d'inspection !

SUR L'ANNEAU DE VITESSE

Après les formalités d'usage, le vainqueur du Bol d'Or prit la piste pour effectuer plusieurs tours : le premier pour chauffer la machine, le second en position assise et en 3^e vitesse, et finalement un tour en 4^e en position effacée. Si la vitesse en position effacée lui



EN passant par la « Station Service Ydral », peu de temps avant le Bol d'Or, j'eus le plaisir (renouvelé) d'y rencontrer Agache.

Celui-ci d'ailleurs ne se fit pas prier pour nous confier ses espoirs dans la formule adoptée par lui cette année : un moteur de série pris dans la chaîne et simplement un peu gonflé et réglé pour cette épreuve de vitesse et d'endurance, il nous confia même suffisamment de renseignements pour que nous puissions présenter ces machines « de série sur la piste » dans notre numéro 1.244.

× × ×

Lors d'une autre rencontre où nous étions revêtus chacun des insignes distinctifs de nos fonctions (Agache, d'une combinaison de coureur et moi d'un brassard de photographe) devant les stands de ravitaillement du Bol d'Or, il nous fut promis l'essai d'une des deux machines dans l'état où elle arriverait, pour que nous puissions contrôler nous-mêmes la tenue du moteur et ses performances après cette rude épreuve.

Inutile de dire que cette proposition fut acceptée d'emblée et que nous fûmes très heureux — pour nous-mêmes et pour Agache — de voir une Ydral finir en excellent état l'épreuve des 24 h.

× × ×

Après le minimum de temps nécessaire pour se remettre des fatigues du Bol, nous primes donc rendez-vous à l'autodrome (où la machine se trouvait toujours) pour pouvoir comparer les temps accomplis avant et après l'épreuve.

...l'Ydral Bol d'Or

permit de boucler un tour en 1' 12 (127 kmh.), le tour en 1' 19" en troisième, position assise qui équivaut à 115 kmh., est déjà plus surprenant.

Pour l'expliquer, il faut dire que la position assise avec la position du guidon et des repose-pieds n'est pas tout

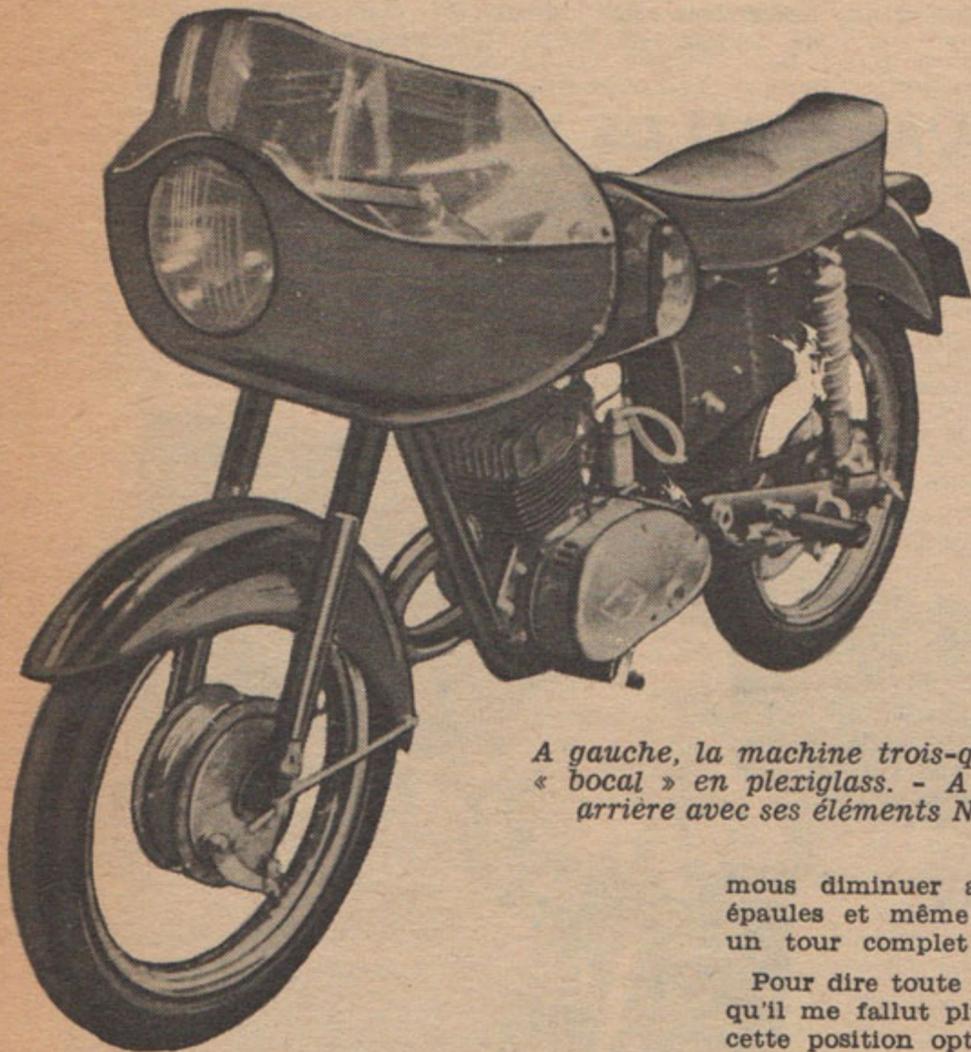
à fait la même que sur une machine normale, que la 3^e de la « 30 » est suffisamment haute et qu'Agache n'est pas volumineux.

Ceci n'empêche pas que le moteur dut supporter un régime moyen de 6.980 t.-m. pendant plus de deux kilomètres et demi !

× × ×

Ce traitement n'empêcha pas pourtant Agache d'améliorer d'une seconde ses temps de l'entraînement préliminaire au Bol d'Or, et il boucle, en 4^e et effacé, un tour à 127 kmh. correspondant à un régime de 6.530 t.-m.

Cette constatation tendrait à laisser croire que 24 heures de plein régime n'ont pas mis le moteur « à genoux »,



A gauche, la machine trois-quarts avant, avec son « bocal » en plexiglass. - A droite, la suspension arrière avec ses éléments Newton transformés.

mais bien au contraire, l'auraient définitivement libéré.

× × ×

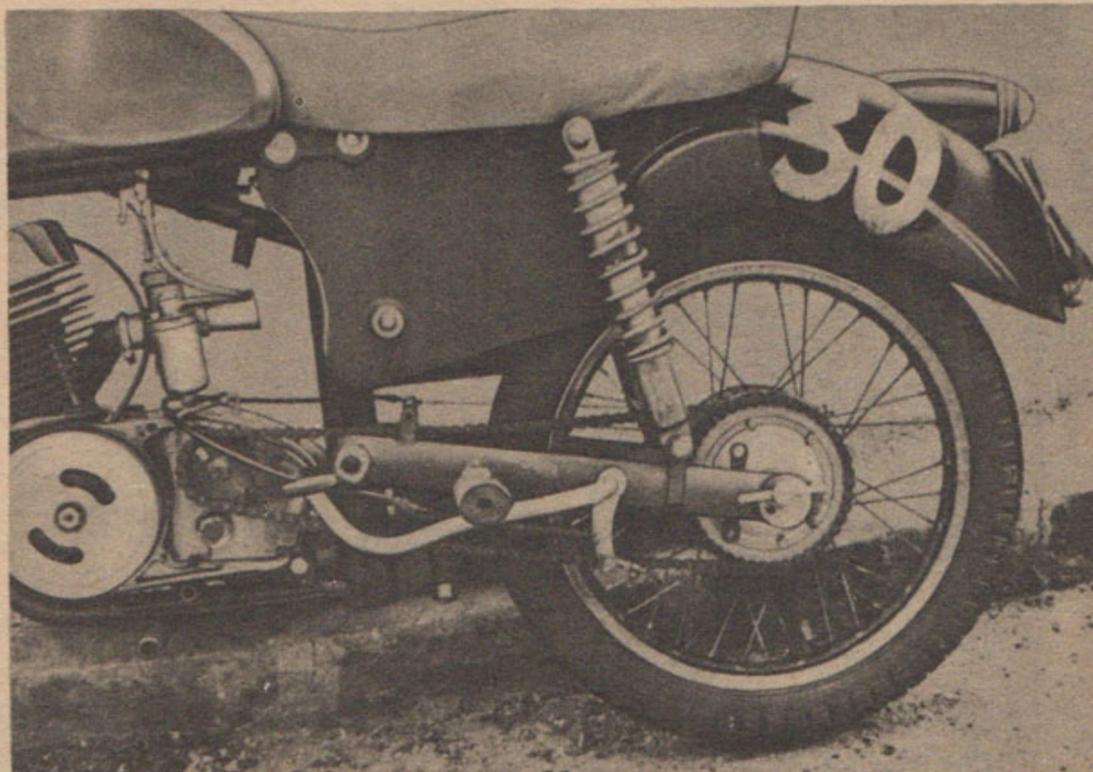
Puis vint mon tour... toutes les vitesses en l'air me dit le « work's rider », et je pousse, je pousse... Le moteur tourne, mais juste assez pour ne pas s'arrêter, malgré mes tâtonnements de poignée tournante. Puis on me fait signe de couper les gaz, je coupe... et le moteur s'emballé !

Je reviens auprès de l'instructeur pour plus d'informations et j'apprends en même temps que J.B. qui essaie d'en faire son profit, qu'il ne faut pas ouvrir les gaz trop vite et moins d'un quart pour démarrer.

Cette fois, le départ est bon, et je prends tout mon temps pour monter la première (sacrément longue !). J'ai encore trop ouvert. Trois et quatre sont plus réussies et je commence à m'installer confortablement. Les repose-pieds sont très haut pour moi et les coudes touchent les genoux. Il faut pourtant s'approcher la tête dans le « bocal » (carénage de tête de fourche en plexiglass) car si l'on adopte la position

classique « Grand Prix », il se produit des remous entre le bocal et la figure. Ceci me fut révélé tout de suite par mon foulard qui fut rapidement extrait du blouson et qui se mit à flotter, tendu devant moi exactement comme si je roulais à reculons. Ce n'était pourtant pas le cas, car la machine commençait à prendre de la vitesse et j'abordais le virage sud bien à la corde, et malgré le mauvais état de la piste, il n'y a aucune difficulté à maintenir la machine au bas de la piste, les suspensions étant excellentes.

En m'avançant plus avant dans le « bocal » je sentis nettement les re-



mous diminuer autour de la tête, des épaules et même dans le dos et je fis un tour complet dans cette position.

Pour dire toute la vérité, je dois avouer qu'il me fallut plusieurs fois abandonner cette position optimum pour... relever le casque qui me tombait sur les yeux, et les lunettes sur les moustaches. Je dus même faire le dernier virage avec deux doigts sous les lunettes pour voir clair malgré tout ! Temps : 1' 14" 1/5.

Le temps de changer mon Géno « Record » contre un Géno « Avion à réaction » appartenant à Agache, et de renoncer aux lunettes, l'Ydral n'a pas eu le temps de refroidir. Un nouveau tour : 1' 14". J'avais cru faire mieux. Enfin !

× × ×

Passons la machine à J.B. qui s'assied et attend que je le pousse charitablement ; la machine tousse... mais ne part pas. Je lui crie de fermer les gaz et le voilà parti. De toute évidence, mon expérience ne lui a servi à rien.

Ce contrôle des gaz est assez déroutant les premiers temps et J.B. descendant d'une Puch SG où il faut faire deux tours (enfin... presque) de poignée avant qu'il se passe quelque chose, avait oublié qu'il s'agissait d'une « Super-Pratic » italienne à chaînette, poignée tournante à enroulement.

Malgré sa petite taille, son temps de 1' 16" 3/5 prouve qu'il n'a pas trouvé

tout de suite la bonne position (couché trop en arrière) et aussi, que tout comme moi, il a ouvert en grand, alors que le réglage nécessaire pour le Bol demande de réduire légèrement l'ouverture.

SUR LE ROUTIER

Après cette vérification de la bonne forme du moteur, nous prenons la direction du circuit routier, où, avant d'apprécier les qualités de la partie cycle, Agache procéda au réglage du boisseau de carburateur qui avait une fâcheuse tendance à ne pas redescendre.

Après ce petit réglage, il me fut possible d'exercer mes talents sur le difficile circuit routier. Dès le premier virage, je m'aperçus que la machine était très agréable en courbe, de par la position obtenue avec le petit guidon, mais aussi qu'il fallait faire attention de ne pas se laisser surprendre par la maniabilité et l'impression de sécurité que l'on ressent même à fond, en quatrième. Heureusement, il y a des freins excellents qui, d'ailleurs, n'ont même pas été retendus après la course.

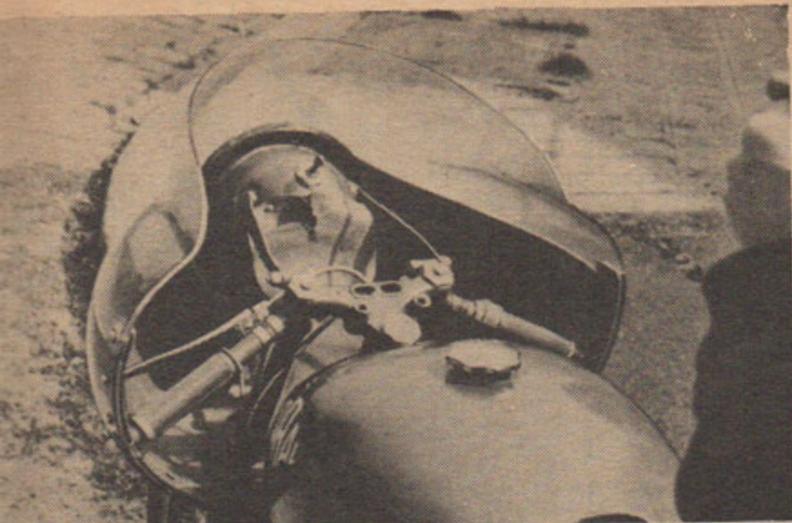
Habitué aux deux temps de série, j'avoue avoir conduit en père tranquille, tout au moins au début, en coupant les gaz à l'entrée des virages et en ouvrant à la sortie.

Bien souvent, hélas, la vitesse était tellement tombée qu'en ouvrant pour accélérer le moteur s'étouffait et il me fallait alors passer en seconde et même parfois en première.

Puis je pris l'habitude de toujours faire tourner le moteur allègrement, en jouant constamment du sélecteur pour cela et le « trou » fut évité. Il est évident qu'avec un peu de pratique, on peut utiliser ce moteur pleinement, mais la présence d'un compte-tours m'aurait bien facilité la tâche.

× × ×

Puis Agache voulut faire un tour du routier, lui aussi, mais commit l'imprudence de prendre mon casque au lieu du sien et ayant bouclé le tour en 5' 50" (ce qui est honnête, mais non son meilleur temps) réclama une canne blanche s'il lui fallait effectuer un autre tour !



Guidon et phare encastré dans le carénage.

LA COTE

Profitant de ce que la machine nous fut confiée quelques jours, des tentatives dans notre côte d'essais devaient nous permettre de chiffrer l'écart entre une machine normale et une machine dont la boîte de vitesses, mieux adaptée aux circuits, ne convenait aucunement pour un démarrage en côte.

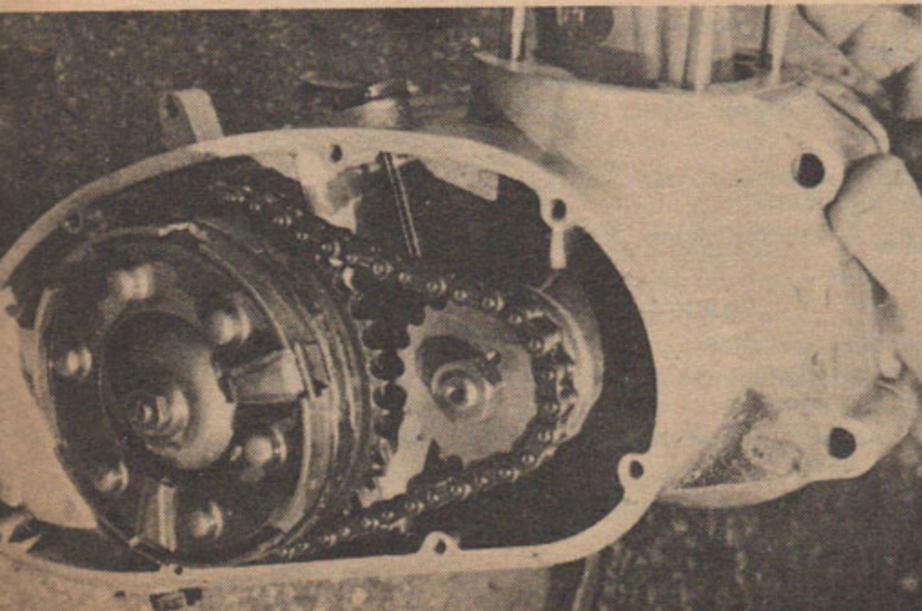
Cinq tentatives successives, pas toutes très heureuses, m'obligèrent à travailler des deux mains avec l'embrayage et les gaz pour démarrer avec cette première à 10,61 à 1 dans une côte à 8 %. Ajoutez à cette première trop longue l'impossibilité de monter en régime autrement qu'en ouvrant tout doucement les gaz et vous comprendrez les écarts de temps, allant de 21" à 22" 3/5.

La moyenne de ces cinq montées s'établit à 22" 1/10, soit une moyenne de 57 kmh.

Malgré le handicap de la première trop longue pour cet exercice, ce temps est meilleur que celui réalisé avec la 175 Peugeot Grand Sport (22" 4/5), et serre d'assez près ceux de quelques 250 (Gima 22" - NSU Max 21" - Monet-Goyon Sport 21" 4/5) ce qui permet déjà de déduire que ces démarrages pénibles en côte ne sont que relatifs.

LES ACCÉLÉRATIONS

Pour les accélérations, mesurées en plat sur une portion de l'autoroute de l'Ouest, les mêmes difficultés d'embrayage sans « asseoir » le moteur nécessitent toutefois le même doigté.



La machine ne possédant ni compteur ni compte-tours, force nous fut de nous limiter au chronométrage des temps mis pour parcourir les 100, 200, 300, 400 et 500 mètres.

Les résultats sont très acceptables. Voici d'ailleurs quelques comparaisons avec deux 175 « sport » nationales du commerce.

Comme on le voit, la machine n'est

trième). Mais pour accélérer, toujours le même principe : redescendre toutes les vitesses et « ouvrir » gentiment.

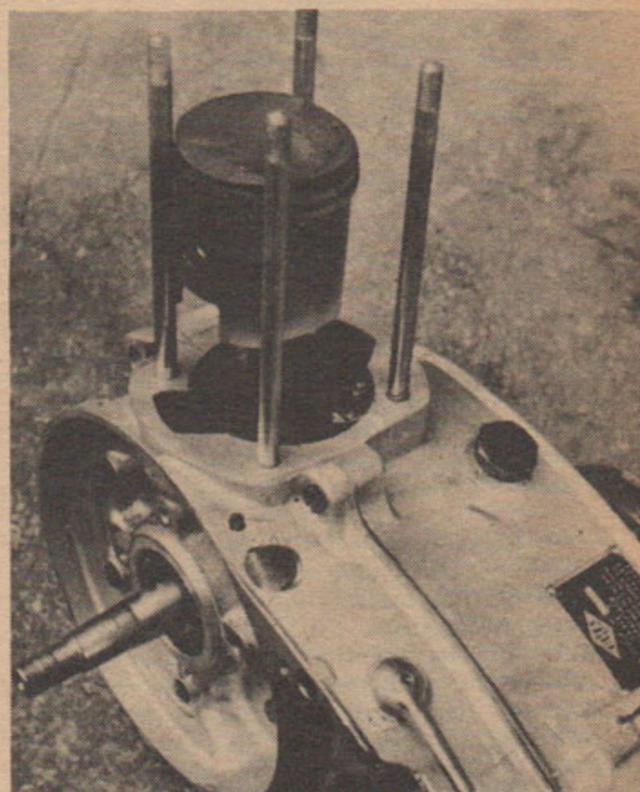
LES RAPPORTS DE BOITE

La présence d'une boîte course est immédiatement révélée par l'absence de

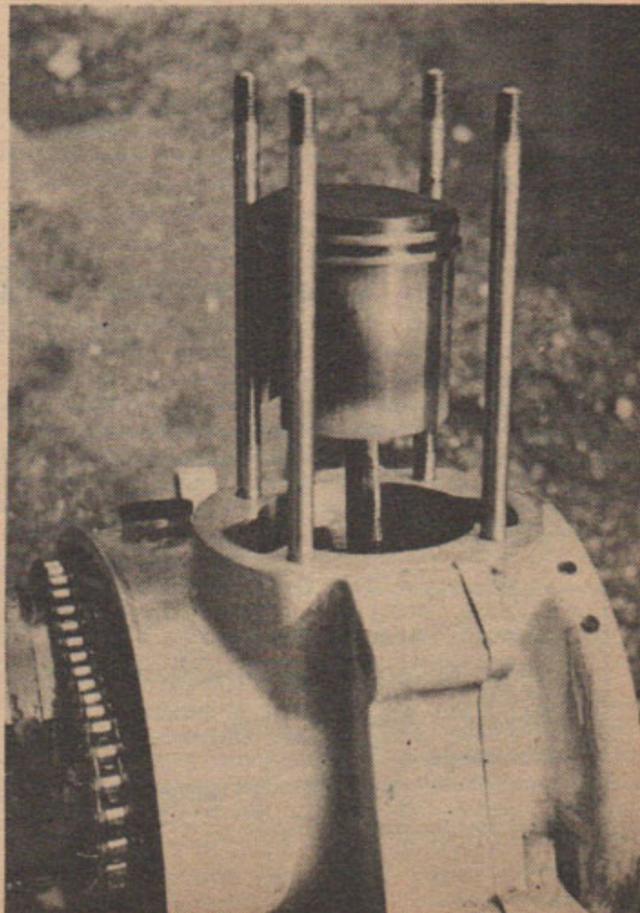
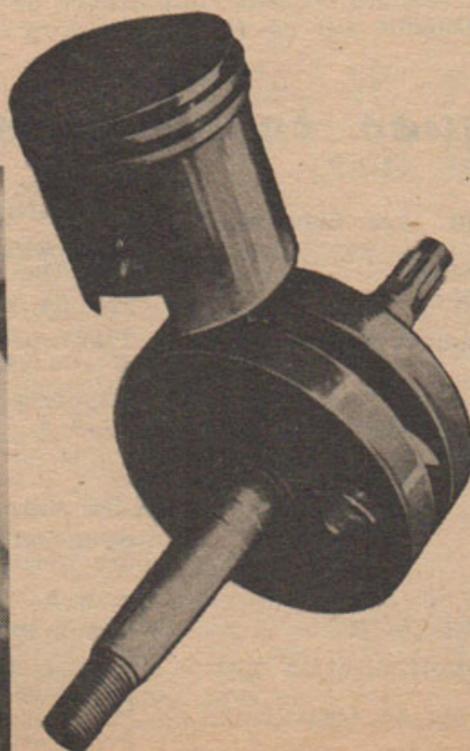
	100	200	300	400	500
Ydral	8" 45,0	12" 2/5 58,05	16" 3/5 65,05	20" 3/5 69,9	24" 2/5 73,75
Peugeot GS	8" 3/5 41,85	13" 55,4	17" 1/5 62,7	21" 1/5 67,9	25" 72,0
Motobécane Z 22 C	8" 45,0	13" 55,4	17" 2/5 62,1	21" 3/5 66,7	25" 3/5 70,3

pas un « veau » aux basses allures, et les ennuis signalés lors des démarrages en côte et des accélérations avec un « trou » à l'ouverture de la poignée, disparaissent pratiquement en ville où l'on ne cherche pas à « faire un temps », mais où l'accélération en ouvrant lentement la poignée est agréable et efficace. Pas question évidemment de faire un bond en avant en ouvrant sec, comme avec une grosse mono anglaise par exemple ou certains twins deux temps, mais la conduite est très aisée, même avec la boîte compétition. D'ailleurs en ville, on a peu l'occasion d'utiliser autre chose que première et seconde pour aller vite, puisque, en surrégime il est vrai, nous avons pu pousser la première jusqu'à 85 kmh. (8.750 t.-m.) et la deuxième jusqu'à 113 (8.150 t.-m.).

On peut toutefois utiliser toutes les vitesses et conduire tranquillement (minimum 36 kmh. soit 1.850 t.-m. en qua-



Trois vues du piston, avec l'échancrure ménagée dans la jupe pour l'admission et les deux chanfreins sur la calotte, face aux transferts. - En bas à gauche, la transmission primaire et l'embrayage.



4 ^e :	100 %
4 ^e :	100 %
3 ^e :	84,8 %
3 ^e :	71,4 %
2 ^e :	71,4 %
2 ^e :	50 %
1 ^e :	50 %
1 ^e :	37,2 %

kick. En effet, celui-ci attaquant d'ordinaire le pignon de première, ne peut plus être remonté à cause du diamètre différent de ce pignon sur la boîte course.

L'échelonnement de cette boîte par rapport à la normale correspond à la suppression de la première et l'adjonction d'une troisième et demi entre 3 et 4.

Voici d'ailleurs les chiffres :

4 ^e :	24/24 :	1	(100 %)
3 ^e :	26/22 :	1,182	(84,8 %)
2 ^e :	28/20 :	1,40	(71,4 %)
1 ^e :	32/16 :	2,00	(50 %)

Si cette boîte ne correspond pas exactement avec l'échelonnement théorique d'une boîte pour machine de course — qui devrait être 1 - 1,1224 - 1,41 - 2,00, en conservant le rapport de première — on voit que seule la troisième s'en écarte légèrement, mais ceci pour des raisons de construction. En effet, avec le modèle de pignons utilisés, pour obtenir les 1,1224 théoriques (89 % de la prise) il faudrait des pignons de 22,6 et 25,4 dents. Force est donc de choisir entre 26/22 ou 25/23 dents. Mais en pratique, le rapport actuel convient parfaitement.

× × ×

Ce qu'il faut surtout mentionner, car Ydral est sûrement la seule maison française à offrir cela, c'est que ces rapports serrés nécessitant un arbre de boîte spécial sont livrables à tout client et cela sans aucune différence de prix ! Cette attitude de la marque dénote bien son esprit sportif et il nous est particulièrement agréable de le souligner, les occasions de le faire étant par trop rares.

DEMONTAGE

Ayant terminé notre série d'essais, force nous fut de rendre la machine à Agache (même les meilleures choses ont une fin) et je fus convié au démontage.

Etagements comparés entre la boîte « Bol » (en traits forts) et la boîte « série » (en traits fins). A droite, rapports régimes-vitesses de la « 30 ».

En très peu de temps le moteur fut sorti du cadre, les deux litres d'huile SAE 30 qu'il contenait vidés dans le bac et le moteur prêt à l'inspection.

La culasse Maucourant fut enlevée, laissant voir le joint en klingerit de 7/10.

L'intérieur de la culasse, d'un profil identique à la culasse d'origine Ydral, a une profondeur de 11 mm et donne un taux de compression légèrement plus élevé (7,25 au lieu de 6,4). Elle était recouverte d'un dépôt de calamine déjà important malgré le graissage à 6 % seulement.

Puis, le cylindre fut enlevé des colonnettes et il nous fallut constater qu'effectivement il s'agit d'un cylindre strictement de série, sans aucune trace de lime sur les aspérités de fonderie, ni dans l'admission, ni dans les transferts, ni à l'échappement.

Un cylindre neuf pris dans les pièces détachées permet la comparaison et montra clairement que la machine du Bol ne possédait pas un cylindre coulé spécialement.

Un détail laisse supposer qu'il s'agit d'un moteur pris dans la chaîne, comme nous l'avait dit Agache avant le départ : le joint d'embase du cylindre, en papier, débordait dans les transferts.

× × ×

Le piston, lui, était assez noir, sur tout le tour, et montrait les modifications essentielles du « réglage » Bol d'Or.

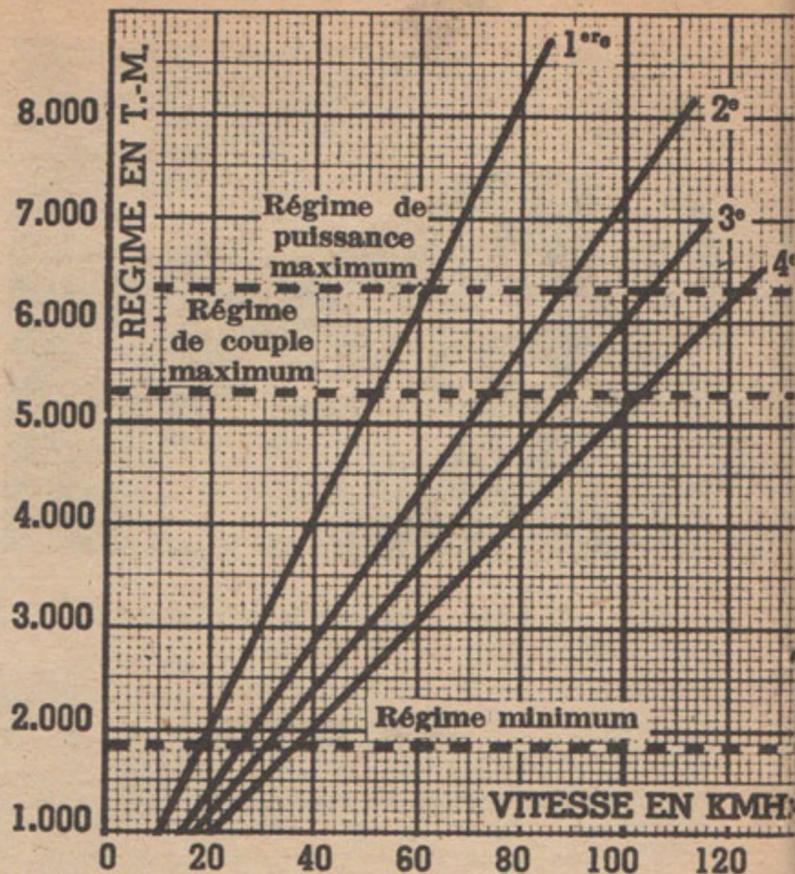
Ce réglage consiste en une échancrure de 5 mm de haut, au bas de la jupe, en face de la lumière d'admission et deux chanfreins de 3 mm en pente assez douce en face des transferts, sur le dessus du piston.

× × ×

La bielle est brute de matriçage, sans aucune autre opération visible sur le corps que l'ébarbage.

Evidemment, une amélioration de la carburation a été recherchée et le carburateur classique fut remplacé par un Dell'Orto 24 SS, de 24 mm de passage des gaz, carburateur « simili-Racing ».

Chacun connaît l'importance de l'échappement sur le rendement d'un moteur,



particulièrement d'un moteur 2 temps. Il faut donc mentionner sur la « 30 » un tube d'échappement d'un diamètre intérieur de 42 mm (diam. extérieur : 45), de 50 centimètres de long et terminé par un pot d'échappement Wilman « 1 ter ».

Et avec ce dernier, la machine n'est pas plus bruyante (et peut-être même moins) qu'une classique machine de série française.

× × ×

La performance établie au Bol est donc significative, car tous les 175 Ydral sont capables de développer 12,5 CV à 6.270 t.m. en subissant les mêmes réglages, les mêmes modifications.

Mais les 12,5 CV (71,5 CV/l.) ne sont pas tout ; il faut aussi, pour un circuit, une boîte appropriée pour les utiliser. Cette boîte pouvant être vendue à tout le monde, cette objection tombe d'elle-même.

Reste maintenant la partie cycle. Sans vouloir faire de publicité pour la marque de Colombes, on peut dire que le cadre AGF convient très bien pour loger l'Ydral, Agache ayant par goût personnel modifié la suspension arrière en adjoignant des éléments amortisseurs Newton pour 4 CV transformés pour ne travailler qu'en simple effet.

Caractéristiques techniques

MOTEUR

Monocylindre deux temps à balayage du type Schnurle.
Alésage : 62 mm. - Course : 57,8 mm.
Super-carré de rapport course-alésage : 0,932.
Cylindre fonte. Culasse adaptable Maucourant.
Taux de compression : 7,25 à 1.
Puissance : 12,5 CV à 6.270 t.m. Puissance spécifique : 71,5 CV/l.
Couple maximum à 5.280 t.m.
Carburateur Dell'Orto 24 SS de 24 mm de passage des gaz.
Gicleur principal : 155 - De ralenti : 50.
Aiguille en position haute : boisseau 90. - Pavillon 50 mm.
Allumage par volant magnétique Safi T 40.
Avance : 7 mm.
Bougie : Marchal 33-2.
Graissage à 6 %.

BOITE DE VITESSES ET TRANSMISSION

Transmission primaire par chaîne, de démultiplication 2,22 à 1 (42/18 dents).
Embrayage à disques multiples garnis liège et travaillant dans l'huile.

Boîte de vitesses en bloc-moteur, à 4 rapports en cascade, de démultiplication :

1 ou 24/24 (100 %) — 1,182 ou 26/22 (84,8 %) — 1,40 ou 28/20 (71,4 %) et 2,00 ou 32/16 (50,0 %).

Pas de kick.

Transmission secondaire par chaîne, de démultiplication 2,39 à 1 (43/18 dents).

Rapports de démultiplication finale : 5,30 - 6,26 - 7,43 et 10,61 à 1.

PARTIE CYCLE

Cadre simple berceau AGF.

Suspension arrière oscillante à éléments séparés et amortisseurs Newton transformés.

Fourche télescopique Grazzini sans amortisseurs.

Pneus Pirelli de 17" x 2,75 à l'arrière et 17" x 2,50 à l'avant.

Diamètre dynamique du pneu arrière : 550 mm.

Pressions de gonflage : 1,7 kg à l'avant et 2 kg. à l'arrière.

Frein arrière Idéal de série.

Frein avant : Saperli de 160 mm.

A la 5^{me} Épreuve du Championnat du Monde

TOUS LES RECORDS BATTUS

de nos envoyés spéciaux

S I le Tourist Trophy anglais est incontestablement LE circuit routier par définition, pour nous « continentaux » le Grand Prix de Belgique est d'un attrait non moins grand, plus particulièrement accentué cette année du fait de l'absence au TT de nombreux pilotes de premier plan présents en Belgique. Le TT, par la spécialisation qu'il impose, sert de sélection surtout pour les pilotes anglais et rares sont les étrangers qui ont pu s'y imposer ; le circuit de Spa, par contre, quoique très rapide, permet de juger chaque pilote, et c'est là que vraiment la « classe » parle sans distinction de nationalité.

Cinquième des Grands Prix Internationaux comptant pour le Championnat du Monde, donc à « mi-saison », le Grand Prix belge n'a pas failli à sa tradition de « grande machine » bien réglée, si l'on excepte un « incident technique » assez sérieux survenu à la fin de la course des side-cars, et sur lequel nous reviendrons plus loin. Sur le plan sportif, les émotions ne manquèrent pas non plus, en particulier en catégories 500 et side-cars qui donnèrent lieu à de belles performances émaillées de rebondissements spectaculaires.

Les entraînements virent la première apparition de la Guzzi V8 qui réalisa quelques tours aux mains de Kavanagh avant de disparaître. Autant que l'on ait pu en juger, elle suit de très près les lignes générales préfigurées par le dessin communiqué à la presse, il y a quelques temps déjà. C'est un 8 cylindres, 8 carburateurs, monté dans le cadre du style « échafaudage tubulaire » que l'on connaît déjà sur les monocylindres.

En dehors de cette V 8, que l'on ne devait plus revoir par la suite, le parc des machines était pauvre en nouveautés, tout au moins chez les machines d'usine.

Toutefois, chez les sidecaristes, un œil exercé et averti pouvait noter, sur le car-

ter de boîte de la BMW de Noll-Cron un renflement signifiant un cinquième rapport.

En 350 cmc., pas de changements apparents chez Guzzi, dont le grand rival, DKW, présentait les machines que nous avons vues à St-Wendel. Notons aussi les 4 cylindres MV, extérieurement différenciées des 500 cmc. par un réservoir de moindre contenance.

Enfin, en 500, un examen attentif et une savante reptation sous le carénage des Gilera, révélaient un nouveau carter d'huile sous le bloc-moteur, plus vaste et mieux refroidi que le précédent, grâce à des nervures distribuées abondamment.

LES ENTRAÎNEMENTS

Si, pour les dizaines de milliers de spectateurs attirés à Spa, ce Grand Prix s'est joué le dimanche, pour les pilotes, il était commencé depuis le jeudi. Une première séance d'entraînements — sous la pluie — permettait de voir tourner Lomas sur Guzzi dont le grand rival allait être DKW — Hobl, Hoffmann, Wuensche, menant les fameuses trois cylindres qui se révélaient très rapides et ce trio devenait un quator avec l'adjonction de Bartl, primitivement engagé sur Horex. En 350, Lomas réalisait 5' 17" au tour, suivi de Agostini (Guzzi) en 5' 23" ; Wuensche (DKW) 5' 29" ; Sandford (Guzzi) 5' 30" ; Hobl (DKW) 5' 31" et dans le même temps, on trouvait le pilote privé néo-zélandais Murphy. Mais malheureusement, une chute en fin de cette séance allait l'écarter de la compétition.

En 500, c'est évidemment Duke qui réalisait le meilleur temps, en 4' 58", devant Colnago (Gilera) 4' 59", Bandirola (MV), Monneret (Gilera), Campbell, premier privé (Norton), Milani, etc...

Voici quels étaient les temps en side-cars :

350 cmc

LOMAS VAINQUEUR
et RECORD DU TOUR



SIDE-CARS

NOLL VAINQUEUR
SMITH

RECORD DU TOUR



500 cmc

COLNAGO VAINQUEUR
DUKE
RECORD DU TOUR

Schneider (BMW), 5' 35" ; Oliver (Norton), 5' 41" ; Faust (BMW), 5' 44" ; Mitchell (Norton), 6' 00".

Effectuée par un temps plus clément, la seconde séance amenait déjà des changements et l'on avait dans l'ordre en 350 : Lomas, Wuensche, Kavanagh, Colombo, Bandirola, etc...

En 500 : Duke, Monneret, Colnago, Bandirola, Martin, etc...

En side-cars : Noll, Smith, Harris, Faust, Schneider, etc...

De même, si le frein arrière est l'Idéal de série, le frein avant est un Saverli de 160 mm de diamètre qui se révèle très énergique à l'usage.

Avec les Ydral Bol d'Or, nous pouvons affirmer que nous possédons enfin un moteur sport, pas fragile, peu coûteux à l'achat et à l'entretien, qui devrait permettre à nombre de nos constructeurs de sortir enfin des machines réellement sport à des prix permettant à tout sportif de participer à des rallyes, courses de côte ou circuits pour machines « sport », sans être dans l'obligation de s'offrir une machine étrangère coûteuse.

Quant à la fourche Grazzini, elle donnait toute satisfaction et un long passage sur des raccords longitudinaux de béton ne se signalait par aucune réaction « vicieuse ».

Encore une fois merci Agache, de nous avoir préparé un 175 de classe !

J. H.

POURQUOI SE PENCHER EN VIRAGE

(Suite de la page 950)

moment dû à la force centrifuge et celui dû au poids, agissent en sens contraire.

C'est donc là qu'il faut chercher la solution : pour assurer son équilibre en virage, il faut assurer l'équilibre de ces deux moments de force, il faut que leur moment résultant soit nul. Cela signifie simplement qu'il suffit que la résultante « R » de la force centrifuge « F » et du poids « P » passe par la ligne de contact « A » des roues avec le sol.

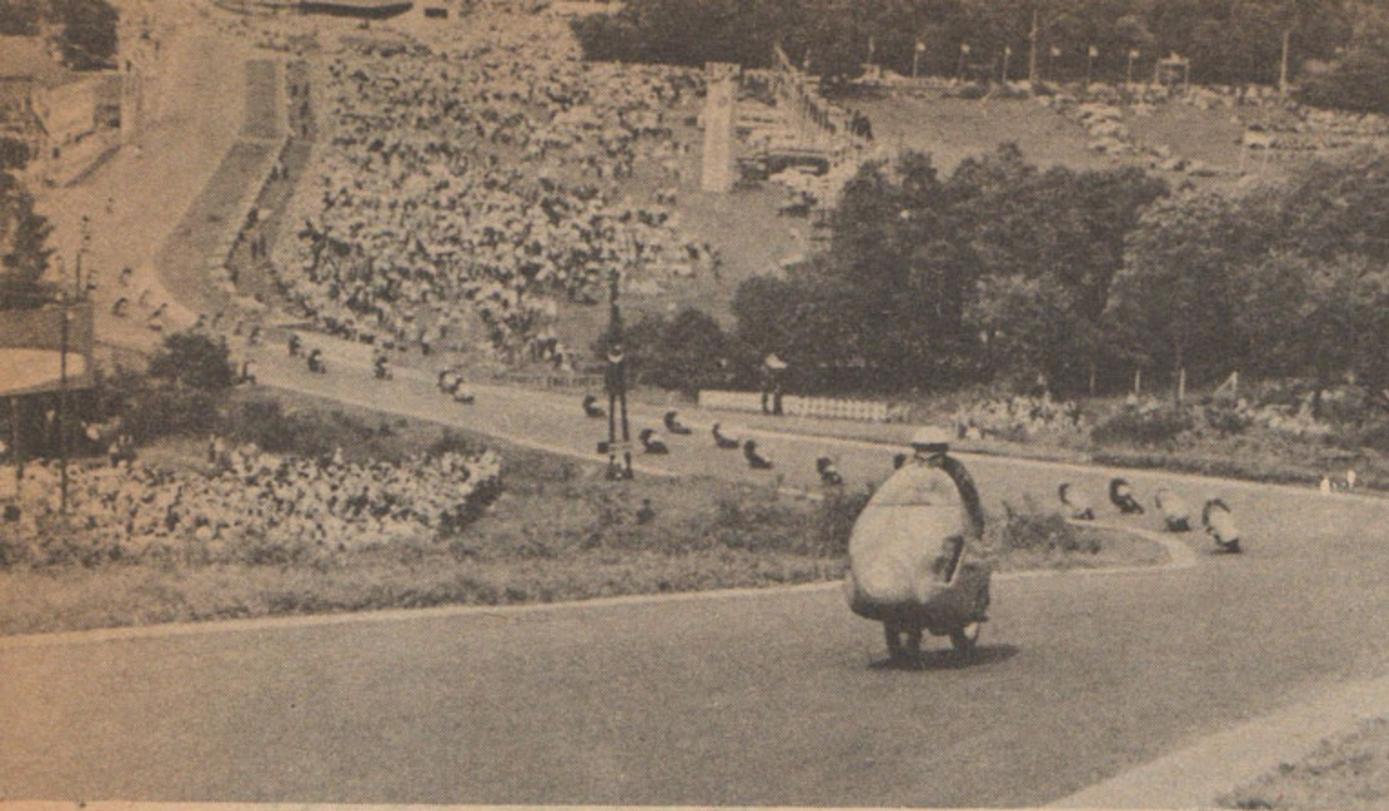
« EN VIRGULE »

Un mot encore sur la position « en virgule ». Dans ce cas, le pilote incline sa machine, alors que son buste reste vertical ou presque. Dans ce cas, le centre de gravité n'est plus dans l'axe de la machine, mais déporté un peu vers l'ex-

térieur du virage. Il faut alors, pour que la machine conserve son équilibre, pour que la résultante « R » passe par « A », que la moto soit plus inclinée que si le pilote restait en ligne avec sa machine.

CALCUL OU PRATIQUE

Pour les débutants, tout l'art de prendre les virages et les courbes consistera donc à évaluer quelle inclinaison ils doivent donner à la machine pour éviter la fâcheuse action de la force centrifuge. Il est certain qu'ils pourraient la calculer mathématiquement pour toutes les vitesses, mais en réalité, ils n'ont besoin d'aucun théorème ; c'est une question de sensibilité que seule la pratique leur fera acquérir.

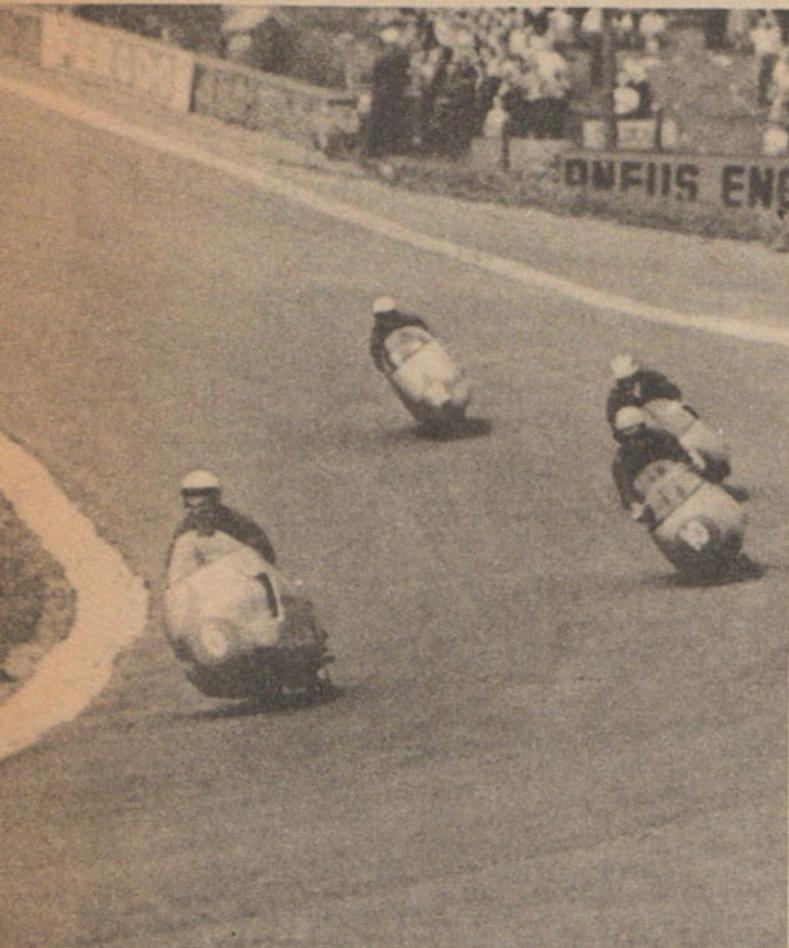


C'est Goffin qui réalisait là le meilleur temps des privés, se classant 10^e avec 5' 07" devant Aislabie (Norton également) en 5' 09" et l'australien Mac Alpine (5' 10") sur BMW-Rennsport.

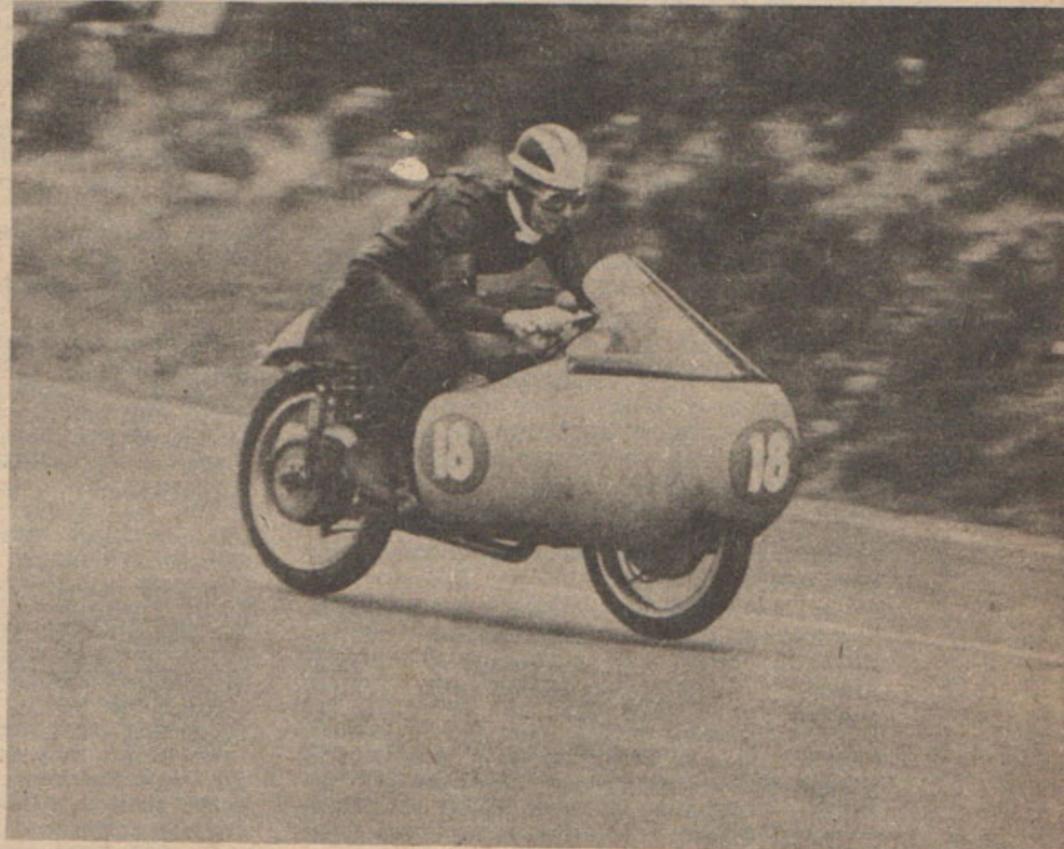
Et enfin en side-cars :

Oliver (Norton), 5' 28" (154,975) ; Noll (BMW), 5' 30" (154,036) ; Schneider (BMW) 5' 30" (154,036) ; Smith (Norton), 5' 33" (153,648) ; Faust (BMW), 5' 35" (151,737) ; Deronne (BMW), 5' 38" (150,390).

Nous ouvrons là encore une parenthèse au sujet des termes d'« officiel » et d'« indépendants ». S'il est connu que Smith et Oliver bénéficient dans une certaine mesure, d'une aide de Norton, Noll, avant le départ de la course se présente en tant que « privé ». Or sa machine était équipée d'une boîte à cinq rapports que n'ont pas les autres BMW « clients ». Il s'agit là de chicaneries sur des termes certes, mais qui ont quand même une certaine importance pour qui veut comparer les pilotes en présence et pas seulement admirer leurs évolutions sur la piste.



Ci-dessus, départ de 350 classique à Spa, avec la DKW (Wuensche) en tête. - A droite, le vainqueur Lomas. A gauche, Wuensche précède Kavanagh, Sandford et Bartl au premier tour. Ci-dessous, Campbell se classe troisième et premier privé sur sa Norton carénée.



Et à l'issue d'un dernier entraînement, voici quels étaient les meilleurs temps pour les 350 cmc. :

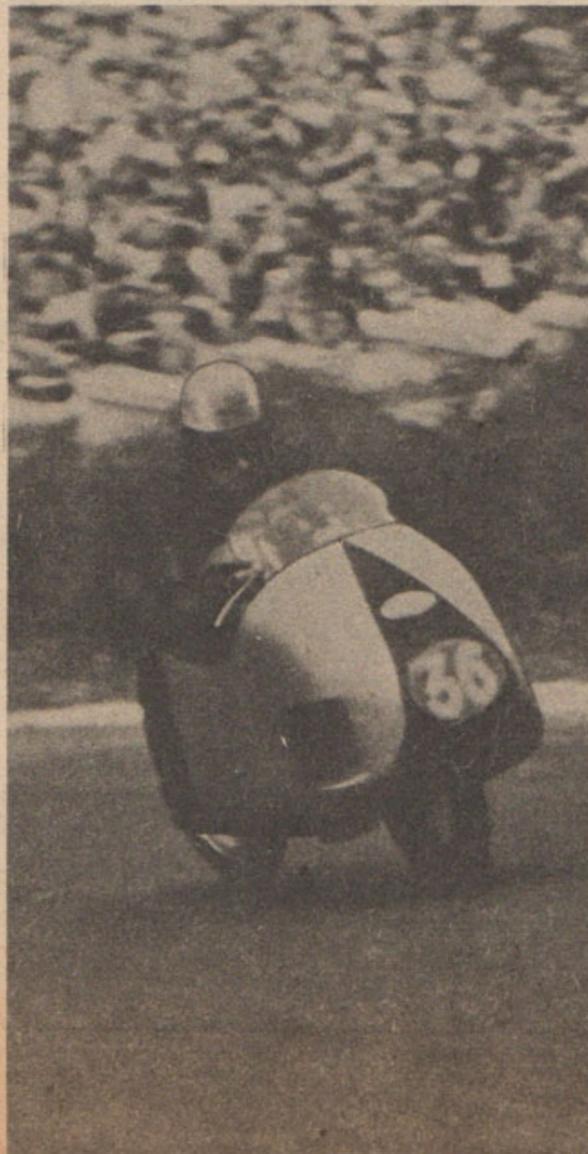
Lomas (Guzzi), 5' 00" (169,440) ; Wunsche (DKW), 5' 01" (168,877) ; Kavanagh (Guzzi), 5' 03" (167,762) ; Sandford (Guzzi), 5' 04" (167,210) ; Agostini (Guzzi), 5' 12" (162,923) ; Colombo (Guzzi), 5' 13" (162,402) ; Hofmann (DKW), 5' 13" (162,402).

Le meilleur privé était... Matthews sur sa toujours jeune Velocette munie cette année d'un carénage avant, peint d'un vert très tendre. Avec son engin, l'irlandais arrivait 10^e avec 5' 16". (Bien que ne courant pas pour le compte d'une usine, ni Sandford ni Colombo ne sauraient être considérés comme de vrais indépendants, le premier courant sur une Guzzi d'usine de 53 au carénage 55, et le second, sur une machine identique, mais au carénage « pingoin »).

En 500, voici quelles étaient les positions :

Duke (Gilera) 4' 45" (178,357) ; Monneret Gilera), 4' 48" (176,500) ; Colnago (Gilera), 4' 50" (175,282) ; Bandirola (MV), 4' 53" (173,488) ; Martin (Gilera), 4' 54" (172,897) ; Milani (Gilera), 4' 55" (172,311).

Dans cette catégorie, on notait l'absence de Zeller, l'officiel de BMW, le remplacement chez MV de Masetti par Paganì, et l'abstention de J. Collot.



Quant à l'ambiance dans laquelle s'est déroulée ce Grand Prix, nul ne peut en avoir idée en France où nous chercherions en vain le coup d'œil que l'on a sur le circuit de Spa. La veille des courses, Spa semblait moins animée qu'à l'ordinaire, mais l'on pouvait y voir Anderson en compagnie d'autres pilotes anglais contemplant les « petits jeux » du Casino, tandis que Smith prenait le frais sur la promenade, en compagnie de sa femme et de sa pipe ; Monneret, de son côté, régala à la bière amis et connaissances, gardant pour lui toasts légers et thé au lait. Tout cela fleurait son Grand Prix Motocycliste et l'atmosphère « racing » était encore accentuée par les va-et-vient d'une vieille Norton « Manx » modifiée (si peu !) pour les besoins de la circulation par un anglais sorti tout droit d'une illustration de « Motor-Cycling ». Remarquons également un détachement du MC Châtillonnais, seul club s'étant déplacé à notre connaissance pour cette splendide manifestation, où, par ailleurs, l'élément français nous a paru faible.

Si la ville paraissait calme, le dimanche matin par contre, commencèrent à défiler les motocyclistes de toutes nationalités : hollandais blonds et rouges, nageant dans un long cuir ; anglais rigides et non moins rouges ; allemands rapides à l'œil sévère ; du scootériste luxembourgeois à l'admirable gendarme belge sur sa Harley, tout ce que les pays limi-

trophes comptent de deux roues semblait s'être rassemblé. Dès 10 h., les gradins et tribunes se remplissaient (le départ de la première course était à 1 h. 30) et, encouragé par un soleil réjouissant, le public recouvrait peu à peu les champs environnants où l'on commençait à « saucissonner » avec entrain.

Pendant ce temps, dans le parc des coureurs on se préparait fiévreusement, chacun à sa manière : scientifique chez les allemands, où en général la mise au point est terminée depuis la veille, alors que les anglais s'avisent de démonter un arbre à came une heure avant la course, tandis que les pilotes italiens parquent au bras de gentilles « signorina », laissant aux mécaniciens en combinaison bleue et petit béret tout rond, le soin de pousser la machine. Tout cela forme un spectacle coloré et bruyant où règne une parfaite bonne humeur symbolisée par ce grand diable d'anglo-saxon qui mitraillait tout le monde à l'aide d'un pistolet... à eau !!

Mais l'affaire devient plus sérieuse et après le ravitaillement, le speaker annonce le départ dans quelques dizaines

de minutes. On ne pense plus tellement à rire, et chacun s'achemine à sa place, sur la piste pour les pilotes, au bord de celle-ci pour les reporters, tandis que le public, prêt depuis longtemps, commence à s'émouvoir.

LES 350 CMC

Voici le classement :

1. B. Lomas (Guzzi), 11 tours, soit 155 kms 520 en 54'47" 7/10, (moy. 170 km. 078, nouveau record). - (Ancien record par Anderson sur Guzzi, en 1953, en 56'01", moy. : 166 km. 367).
 2. Hobl (DKW), 55'02" 9/10 ; 3. Campbell (Norton), 57'01" 9/10 ; 4. Sandford (Guzzi), 57'15" 8/10 ; 5. Colombo (Guzzi), 57'20" 5/10 ; 6. Bartl (DKW), 57'45" 4/10 ; 7. Baltisberger (NSU), 58'07" 8/10 ; 8. Goffin (Norton), 59'02" 8/10 ; 9. Ahearn (Norton), 59'23" 8/10 ; 10. Nies (Norton), à 1 tour ; 11. Brown (AJS) ; 12. Hampleman (Norton) ; 13. Wood (Norton) ; 14. Wheeler (AJS) ; 15. Cook (AJS) ; 16. Matthews (Velocette) ; 17. Texidor (AJS) ; 18. Vervroegen (Norton) ; 19. Van Fleteren (AJS) à 2 tours ; 20. Flahaut (Norton).

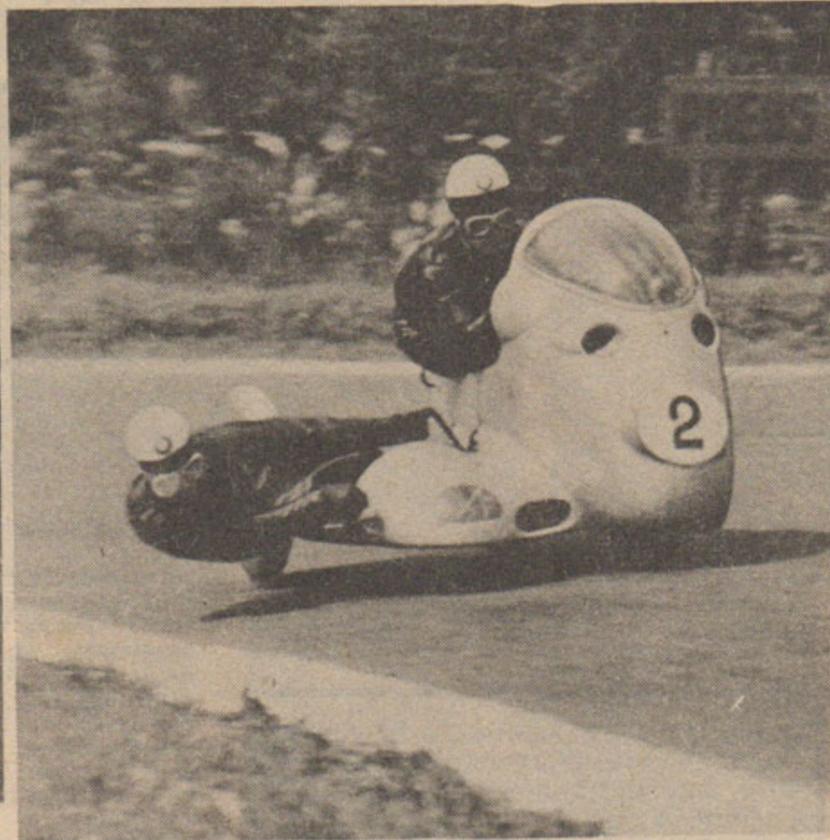
d'ailleurs tous les officiels Guzzi, il était déjà troisième à Stavelot, deuxième après ce virage et il finissait le premier tour avec son co-équipier Kavanagh, derrière la DKW de Wuensche, partie en tête comme le veut la tradition à Spa. Sans prendre de risques excessifs, mais de plus en plus vite, Lomas allait s'installer en tête battant et rebattant le record du tour pour le fixer finalement à 173 kmh. 488 et finir à la moyenne de 170,078, ce qui constitue un nouveau record. Sans parler de l'amélioration de vitesse que représente ce nouveau chiffre, il faut aussi remarquer qu'il fut établi malgré une concurrence pratiquement inexistante puisque, tour après tour, l'avance de Lomas passe de 15" au deuxième tour à 20" au quatrième, puis 23" au sixième pour s'établir finalement à 15" 2/10.

1955 sera vraiment le « millésime Lomas » qui doit, logiquement remporter un excellent titre cette année. Le meilleur homme de la Moto-Guzzi après lui fut sans doute l'australien Kavanagh, mais la malchance qui le poursuit depuis le début de la saison l'a écarté d'une belle place ici encore. Second régulier de Lomas, il cédait sa place à Agostini dès le quatrième tour et abandonnait dans le tour suivant. Agostini fut lui aussi un des grands malchanceux des officiels Guzzi (1 machine sur 4 termine) et rendait la main au septième tour, abandonnant au huitième. C'est alors que Hobl, remonté très fort d'une sixième place de départ, partait à la chasse de Lomas, mais en vain et devait se contenter d'une très belle seconde place.

Une grosse surprise de cette course a été justement de voir la course des DKW qui firent preuve de vélocité, mais également d'endurance et il semble bien que les techniciens allemands aient trouvé la voie du succès. Au Nurburgring déjà, Hobl terminait à 13" de Lomas encore et cette seconde place à Spa lui donne la même au classement mondial avec deux seules sorties. Chez DKW, Wuensche fut également à la tâche et son départ fulgurant, habituel à Spa, comme dans de nombreuses autres courses, aurait pu peut-être lui permettre d'inquiéter Lomas si une chute dans Burnenville, alors qu'il chassait derrière le leader, ne l'avait écarté de la course d'une façon définitive. (Signalons au passage qu'il ne souffrirait que de blessures aux mains).

Du côté des privés, et bien qu'il ne figure pas au classement, ayant cassé, il faut signaler la belle tenue de Tony Mac Alpine qui fut le premier privé durant plusieurs tours. Il fut ensuite remplacé par son compatriote Campbell sur une Norton carénée (avec un carénage vu sur la machine du suisse Halde-mann). Campbell bagarra durant toute la course avec Colombo, dont il eut raison et à la faveur des abandons et chutes, parmi les hommes de tête, il réussit à enlever la troisième place, ayant doublé Sandford dans le dernier tour.

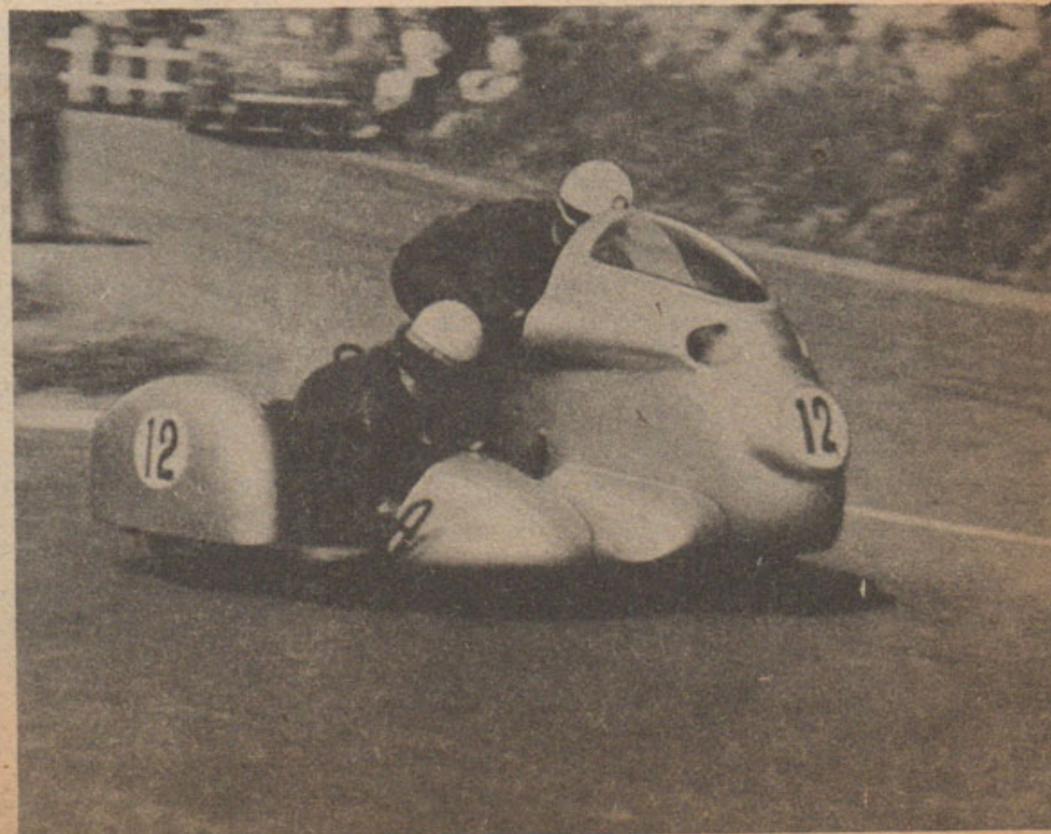
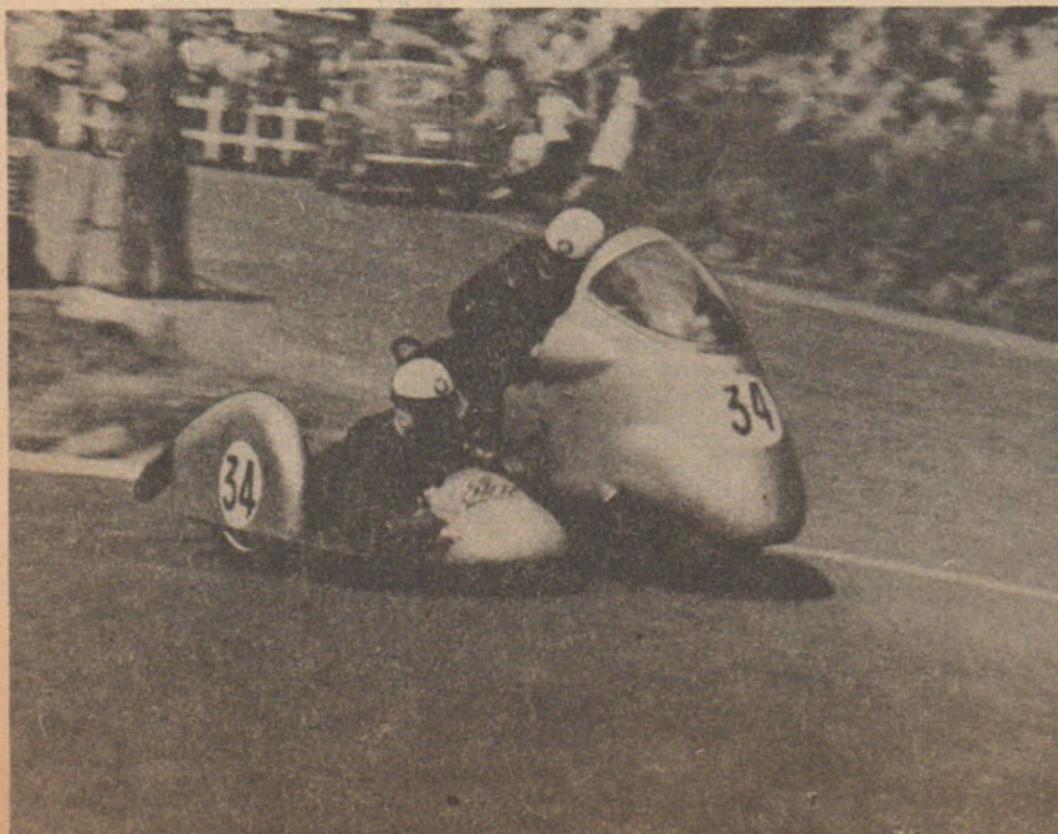
Sandford et Colombo prennent donc les quatrième et cinquième places devant



Hobl (N° 2) remporte la seconde place derrière Lomas en 350 cc. A droite, Noll-Cron, vainqueur en side-cars et ci-dessous, le second équipage : Faust-Remmert (N° 12) et le troisième Schneider-Strauss (N° 34).

Meilleur tour par Lomas (Guzzi) en 4'53, moyenne 173 km. 488, nouveau rec. Anc. rec. par Amm (Norton) en 1953 en 4'58, moyenne 170 km. 577.

Par les écarts que l'on peut relever dans le classement, il est flagrant que Lomas domina une course splendide, confirmant ainsi ses précédentes victoires et sa place de leader au classement du championnat mondial. Mal parti, comme



Barti qui ne put résister aux attaques des hommes qu'il précéda dans les premiers tours avant de chuter pour se retrouver neuvième. A la sixième place, Baltisberger ne pouvait prétendre avec sa 251 NSU à inquiéter les australiens, néo-zélandais, anglais ou italiens qui étaient devant lui, mais sa place devant Goffin n'est déjà pas mauvaise.

Pour la première fois depuis longtemps, on revoyait les MV 4 cylindres qui sont très semblables à la 500, aussi bien en ce qui concerne l'aspect extérieur que la fragilité mécanique. En troisième place, dans les premiers kilomètres du premier tour, Bandirola devait stopper au stand

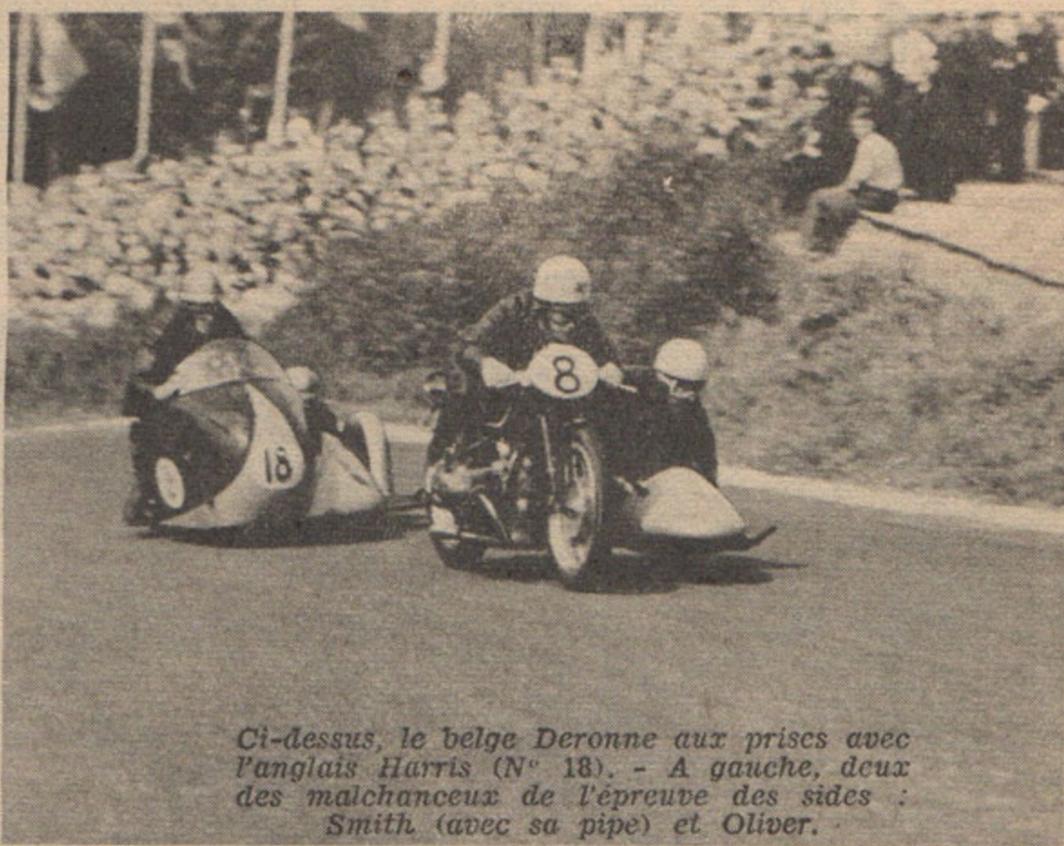
Smith - Dibben et disons tout de suite que seule la malchance les écarta de la première place. Mal parti, puisqu'au premier passage on le pointait 9^e, Smith conjuga ses efforts avec ceux de son passager Dibben pour remonter tous ses concurrents. 5^e au second tour, il gagnait une place au tour suivant, deux places au troisième tour, et passait au commandement dans le quatrième.

Après ce beau résultat, il s'appliqua à accroître encore l'avance qu'il avait sur le second, Noll. Au cinquième tour, celle-ci était de 1" 3/10 et de 3" au sixième passage. Il semblait bien alors que Smith-Dibben allaient remporter une splendide

Au sujet de ce arrêt, une controverse s'est élevée suivant laquelle Noll et Faust auraient serré Smith dont la machine, roulant sur le bas-côté, aurait eu une attache de side brisée entraînant la mise hors-service de la pompe à essence.

Or, sans mettre en question le fait que Smith lui-même, n'a posé aucune réclamation après la course, peu avant qu'il ne termine sa montée, il allait aussi vite que les allemands — sinon plus — et n'avait aucune raison de se faire doubler.

Nous avons vu plus simplement — dans la mesure où l'on peut voir une action de quelques dixièmes de secondes, Smith



Ci-dessus, le belge Deronne aux prises avec l'anglais Harris (N° 18). - A gauche, deux des malchanceux de l'épreuve des sides : Smith (avec sa pipe) et Oliver.

à son premier passage, repartir et abandonner à l'Eau Rouge.

Dans le groupe des privés, Cook, Hempleman, Houseley, Brown, Wheeler et Wood constituèrent un paquet très serré où l'on ne se fit pas de « fleurs » durant bien des tours, et c'est Brown qui émergea finalement de ce groupe, où chaque pilote donna le maximum de lui-même et de sa machine dans une lutte épuisante qui, malheureusement, échappa à la grosse majorité des spectateurs.

LES SIDE-CARS

Bien que faussée dans ses résultats, l'épreuve des 3 roues fut incontestablement la plus brillante course de cette belle journée. Elle a permis en effet de constater que Norton n'était pas complètement dépassé dans cette catégorie, ou plus précisément, une Norton, celle de Smith.

Mais tout d'abord voici le classement :

1. Noll-Cron (BMW), 7 tours, soit 98 km. 840 en 38'21" 2/10 ; moy. 154 km. 625, nouveau record. Ancien record par Oliver en 1954 en 44'40"33, moy. 151 km. 753 (distance de 1954, 8 tours).

2. Faust-Remmert (BMW) 38'22" 3/10 ; 3. Schneider-Strauss (BMW), 39'08" 5/10 ; 4. Deronne-Leys (BMW), 39'37" 2/10 ; 5. Harris-Campbell (Norton) 39'59" 4/10 ; 6. Drion-Stoll (Norton) 40'16" 2/10 ; 7. Murit-Flahaut (BMW) 41'01" 6/10 ; 8. Camathias-Bula (BMW) 41'29" 9/10 ; 9. Masuy-Nies (Norton) 42'48" 7/10 ; 10. Vervroegen-Bogaerd (Norton) 44'51" 7/10 ; 11. Ransens-Griffon (Norton) à 1 tour ; 12. Gobel-Hulet (Norton) ; 13. Oliver-Bliss (Norton).

Tour le plus rapide par Smith-Dibben (Norton) en 5'20" 7/10, moy. 158 km. 703. (Ancien record par Oliver en 1954 en 5'30" 3/10 ; moyenne : 153 km. 896.

On remarque précisément l'absence de

victoire. Mais à la fin du sixième tour, en arrivant en haut du raidillon montant à Burnenville, la pompe à essence refusait tout service et les deux BMW de

Par suite de l'arrêt de la course des side-cars à 1 tour de la fin, le jury international qui s'est réuni ensuite, a déclaré que les résultats n'entreraient pas en ligne de compte lors du classement général du championnat, sauf au cas où ils auraient une influence sur celui-ci (???).

La course, en effet, n'a pas compté les 100 kms obligatoires pour la validité d'une épreuve de championnat.

Faust et Noll qui suivaient à quelques dizaines de mètres, passaient en trombe, tandis que le monstre vert de Smith ralentissait jusqu'à l'arrêt.



Drion, aidé de sa passagère, Inge Stoll, remporte la sixième place.

se retourner pour voir où allaient le doubler ses rivaux, et ceux-ci, arrivant à toute vitesse sur un prédécesseur qui ralentissait, ont pu donner l'impression de le serrer et de provoquer la panne qui l'immobilisa. Smith, que nous avons vu d'ailleurs après la course, nous a lâché seulement un laconique « fuel pump », sans l'ombre d'un sous-entendu, d'ailleurs peu compatible avec l'esprit d'un vrai sportif.

Cette longue parenthèse close, voyons un peu ce qui s'est passé durant la course pour les autres pilotes. Noll-Cron et Schneider-Strauss se livrèrent un rapide chassé-croisé assurant la place de leader chacun leur tour jusqu'au quatrième tour où Smith, par sa remontée étonnante délogeait Schneider, alors deuxième et s'attaquait ensuite victorieusement à Noll.

On connaît l'issue malheureuse de sa performance au cours de laquelle il battit néanmoins le record du tour (son troisième passage) en le portant à 158,703. Un changement important s'était produit entre temps, où l'on retrouvait Schneider en cinquième place, tandis que Faust prenait la seconde place. Après la disparition de Smith au début du septième tour, Noll et Faust, alors à deux tours de la fin, croyait-on, allaient se livrer un duel acharné vu le peu de distance qui les séparait, lorsqu'on vit, à la fin du septième tour seulement le drapeau à damiers s'agiter à l'arrivée, marquant la victoire de Noll devant Schneider à 1" 1/10. Ceci souleva évidemment une certaine agitation chez les officiels et dans le public, privé très certainement d'une fin de course passionnante, par une faute absolument inadmissible dans une course de Championnat du Monde !

Si la Norton de Smith fut vraiment en vedette à cette journée, celle-ci vit également la piètre prestation d'une vedette : Oliver. Parti quatrième, le

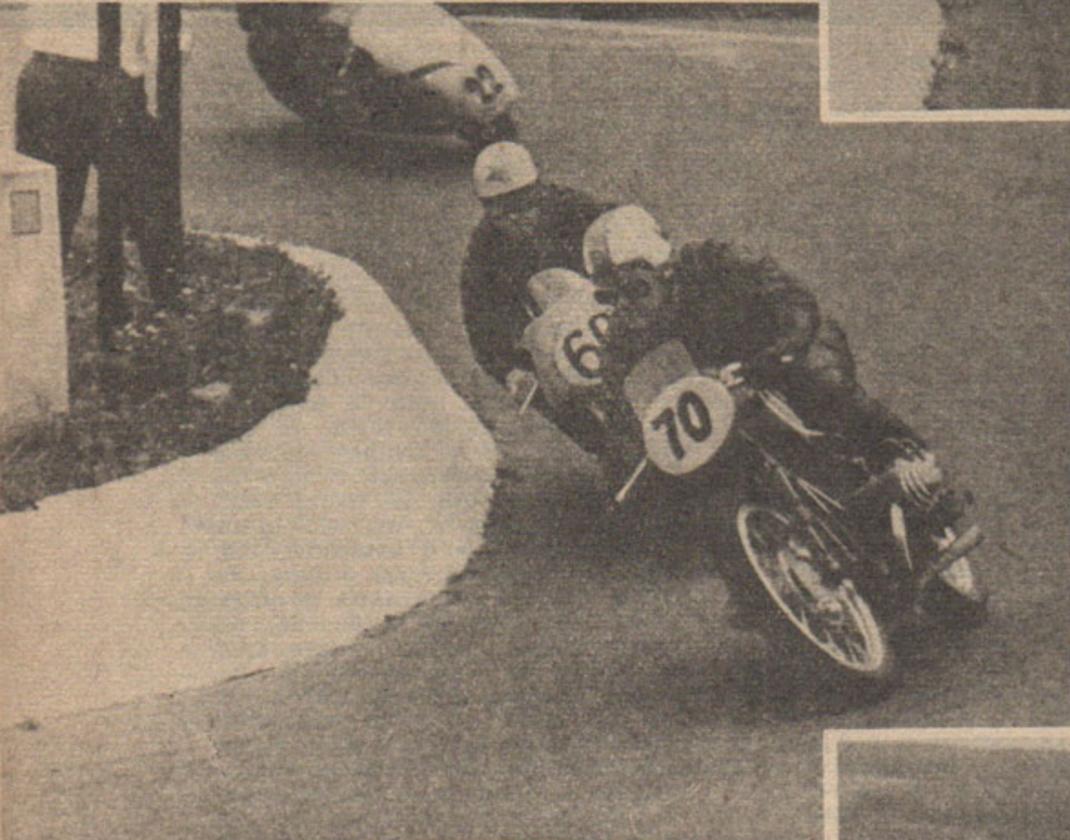
« maestro » qui avait réalisé le meilleur temps d'essai, se tint à cette place durant 4 tours et rétrograda ensuite régulièrement, sa machine ne donnant pas son plein rendement. Très vite distancé par les leaders, le peloton s'étirait ensuite régulièrement, emmené par le belge Deronne qui fit merveille avec une BMW non carénée et que Harris, malgré tous ses efforts et son audace — son passager n'était autre que Campbell, qui n'a pas froid aux yeux lui non plus — ne put arriver à rejoindre.



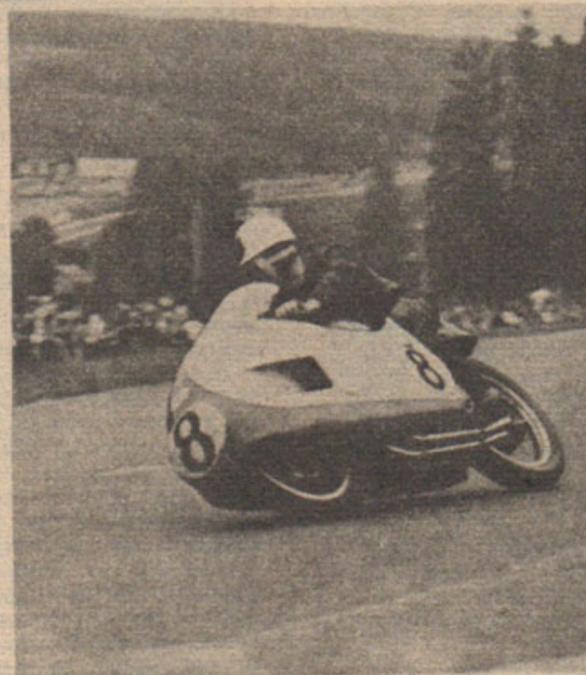
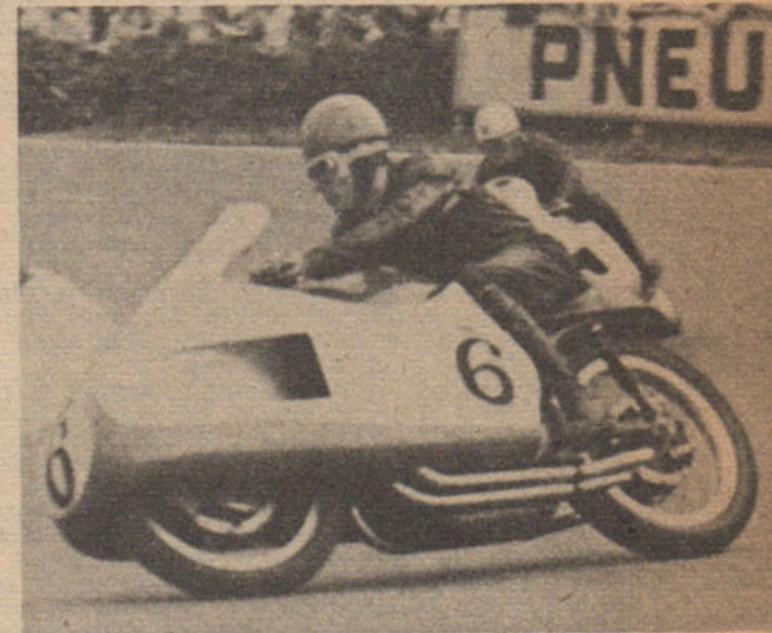
12. Hempleman (Norton) ; 13. Heath (id.) ; 14. Davey (id.) ; 15. Wheeler (Matchless) ; 16. Grant (Norton) ; 17. Cook (Matchless).
Tour le plus rapide par Duke (Gilera en 4'35" ; moy. 184 km. 874 ; ancien record par Duke en 4'41" en 1953 (moy. 180 km. 896).

Oui, pour une fois, Duke, au meilleur de sa forme ne remporte pas la victoire, mais la mécanique en est seule cause.

Parti très nettement dernier Duke était déjà dans le peloton dès la côte de Burenville — alors que Armstrong était en tête — Duke, septième à Stavelot, passait cinquième au premier passage devant les tribunes et continuant sur sa lancée, il était en tête au début du troisième tour, devant Colnago. On eut alors la surprise de voir ce dernier s'accrocher au champion du monde de très près durant de



Ci-dessus, Bandirola vire « en virgule ». A gauche, Mc Alpine précède Goffin. - A droite, le vainqueur en 500 : Colnago. Ci-dessous, le grand malchanceux de cette épreuve, Duke, et en bas de page, un virage impressionnant de Monneret, 2^e.



nombreux tours, ce qui parut surprenant, car on n'avait guère vu jusqu'à présent un pilote suivre Duke, même à égalité de machine. Et c'est ce que durent penser les milliers de spectateurs qui ont suivi les efforts du grand champion pour se débarrasser de l'italien. Or, ce que l'on ne savait pas alors, c'est que la machine de Colnago était un nouveau modèle à cinq vitesses, le plus rapide de tout le lot des Gilera engagées, y compris celle de Duke. Celui-ci dut forcer sur sa mécanique pour partir en tête devant son camarade d'écurie, mais la machine cassa, après que Duke eut établi un nouveau record et alors qu'il avait une avance de 10" 4/10 sur son second. Mais auparavant, le sympathique champion anglais avait donné le meilleur de lui-même démontrant qu'il était le plus fort malgré le sérieux handicap de son mauvais départ, et même s'il se présentait un pilote doté d'une machine plus rapide que la sienne comme ce fut le cas avec Colnago.

(Suite page 963)

Drion et sa passagère, de même que Murit-Flahaut, tournèrent avec une grande régularité, récompensée par les 6^e et 7^e places.

LES 500 CMC

28 pilotes se retrouvaient au départ de la course la plus prestigieuse de ce Grand Prix, 28 pilotes où l'on retrouvait les plus grands noms du sport motocycliste : Duke, Armstrong, Colnago, Monneret, Milani, Martin pour Gilera ; Pagni et Bandirola pour MV ; une seule Guzzi confiée à Agostini et les meilleurs privés dont Campbell, Goffin, Mac Alpine, Matthews, etc...

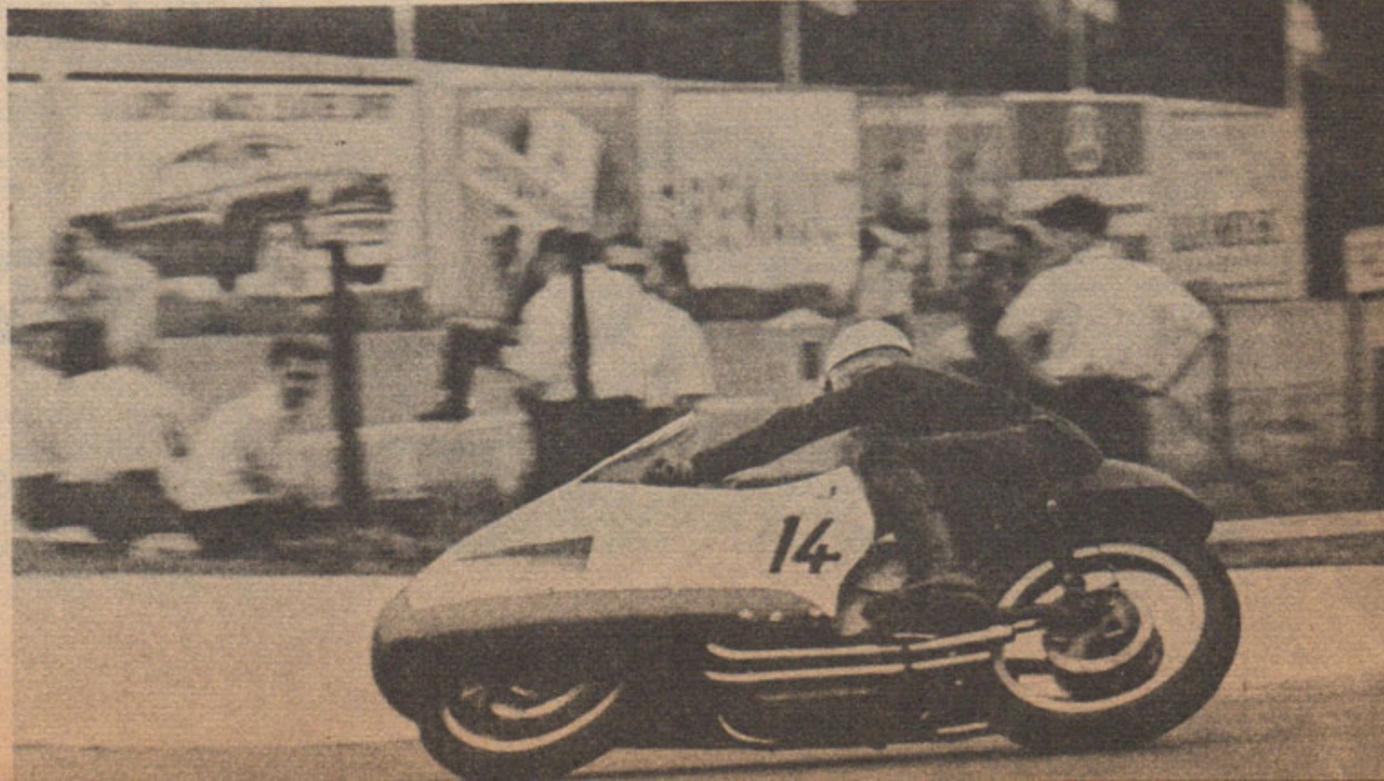
Des abstentions importantes également, celle de Zeller (BMW) dont on pouvait attendre beaucoup après sa seconde place au Nurburgring, une autre BMW était absente également, celle de Bartl, et d'autres pilotes encore : Camathias, Dauwe, Murphy et Collot que nous aurions bien aimé voir opposé aux meilleurs privés réunis à Spa. Flahaut était le seul français « privé » de cette compétition où nous comptons néanmoins un officiel de taille en la personne de Pierre Monneret.

De cette admirable confrontation, Duke ne sort pas vainqueur et ne termine même pas comme on le note au classement ci-après :

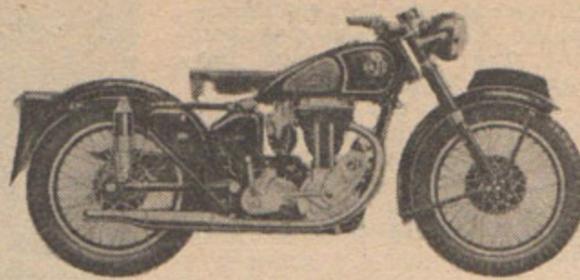
1. Colnago (Gilera), 15 tours, soit 211 kms 800 en 1 h. 10' 59" 1/10 ; moy. 179 km. 023, nouveau record. (Anc. rec. : par Milani sur Gilera en 1953 en 1 h. 11' 47", soit 177 km. 032 de moyenne).
2. Monneret (Gilera), 1 h. 11'34" 9/10 ;
3. Martin (Gilera) 1 h. 13'26" 7/10 ; 4. Agostini (Guzzi) 1 h. 13'29" 8/10 ; 5. Goffin (Norton) 1 h. 15'51" 7/10.

A 1 tour :

6. Storr (Norton) ; 7. Ahearn (id.) ; 8. Aislable (id.) ; 9. Matthews (id.) ; 10. Texidor (id.) ; 11. Brown (Matchless) ;



CE QU'ILS EN PENSENT



350 A. J. S. 16 M. S.

Je vous envoie « ce que je pense » de la 350 AJS 16 MS, modèle 1954. J'espère que vous voudrez bien faire une place à ces lignes dans votre revue que je suis toujours avec intérêt depuis de nombreuses années ; d'ailleurs, à ma souvenance, il n'a été qu'assez peu question dans « Moto-Revue », depuis 4 ou 5 ans, de ces 350 AJS ou Matchless, pourtant fort répandues en France.

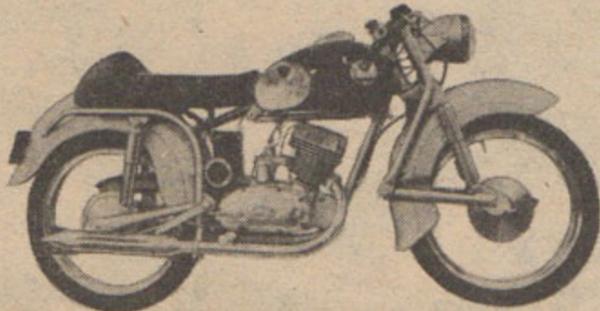
Achetée d'occasion, comme neuve, il y a quelques mois, je n'ai pas grand reproche à adresser à cette machine, qui a parcouru à ce jour 16.000 kms. Mais c'est plutôt un regret qui domine, celui de n'avoir pu, cette année, que me tourner vers une « petite 350 ». Et ceci expliquera un peu pour certains ce que je vais dire.

À l'extérieur, rien à dire, la machine plaît à l'œil ou ne plaît pas, question de goûts. L'aspect ramassé rappelle un des défauts de la machine, son poids assez fort — de l'ordre de 160 kgs — pour la cylindrée.

Partie cycle : cadre boulonné, comme la plupart des cadres anglais, et simple de dessin, ce qui est une qualité dont on pourrait souvent s'inspirer chez nous. La fourche est la « Téléhydraulique » bien connue, d'une rigidité latérale assez grande pour qu'on ne la sente pas vriller sur un brusque coup de guidon comme pas mal de télescopiques françaises aux tubes d'acier « doux », dirions-nous... et aux bagues de 2 cm. Le gros atout de cette machine est sans doute sa suspension arrière, à l'amortissement parfait, et dont la rigidité semble sans défaut, ne donnant pas notamment cette impression de s'écraser dans les virages rapides. C'est certainement une des meilleures suspensions réalisées, ne donnant jamais l'impression de « balancoire » si fréquente avec des suspensions plus « spectaculaires ». Tout cela permet de définir ce qui est pour moi, et sans doute pour tous ceux qui aiment utiliser une machine, la principale qualité : la tenue de route. Elle est bonne, disons-le de suite, mais il faut s'habituer à certaines particularités. Ne comportant pas de frein, ce qui est une bonne habitude à prendre, la direction est excessivement légère à toutes les allures, et donne au début, mais faussement, l'impression de flotter. Réflexion faite, elle est simplement infiniment plus douce que celle de 90 % des 125. En ville, parfois, sur pavés inégaux, et à très faible allure (de 20 à 50), le guidon a soudain besoin de toute sa largeur, qui est confortable, pour ne pas vous partir des doigts. Ceci mis à part, aucune « serpentation » à grande vitesse, en ligne droite ou en courbe, même très incliné. Du moins si elle s'amorce sur mauvais revêtement, ou si on l'amorce exprès, elle ne s'amplifie pas, et s'arrête de suite d'elle-même. Autre qualité en virages : possibilité d'une grande inclinaison sans rien accrocher, le pot étant collé au cadre, la béquille étroite et les repose-pieds très hauts ; en résumé, on vire au centimètre une fois la machine en mains.

Le freinage : à l'avant, très correct, voire puissant, puisque à 90-100 on peut faire siffler le pneu avant, sans que la fourche manifeste. À l'arrière, nettement moins bon ; l'ensemble, conjugué avec la boîte, donne un freinage acceptable, mais qui pourrait être meilleur.

La boîte : je m'y attache énormément, ayant le pied fort alerte. Elle demande à être connue pour ne pas claquer des dents, même en été, surtout en enclenchant la première et la deuxième, et en rétrogradant en première. Pour rétrograder, le traditionnel mais vigoureux coup de gaz est obligatoire ;



Bien que peu porté vers les 2 temps, les petites cylindrées et la production nationale actuelle en général, j'ai remplacé ma vieille 250 cmc. NSU dont je ne dirai jamais assez de bien et que j'ai vue partir à regret, par la 175 Follis, moteur Ydral à superculasse, type Rallye (ma douzième machine de 175 à 1200 cmc.) :

sélecteur précis, mais de course bien trop grande, comparée par exemple à Velocette ou Triumph. Première courte, ce qui tout compte fait, peut servir ; grande facilité à trouver le point mort. Embrayage doux à actionner — c'est toute la machine anglaise — et semblant solide. Mais la boîte est un peu délicate à utiliser en virage, car il y a une différence très sensible en rétrogradant entre quatrième et troisième à 90 ou 100, et il vaut mieux ne pas lâcher l'embrayage sec...

Puissance... faible. Evidemment, « ce n'est qu'une 350 », mais c'est quand même honnête, et permet de grimper les côtes mieux que ce qu'on croirait. Quant aux accélérations, elles ne sont pas du tout sensationnelles, surtout à faible allure. Il s'agit évidemment d'une machine sans grandes prétentions sportives. Quant à la vitesse, cette vitesse si chère à beaucoup, je n'ai pas mobilisé 30 personnes pour la mesurer, je n'ai ni enlevé les pots, ni surtout enlevé l'huile de ma boîte, ou les filtres — et l'huile des AJS-Matchless est très épaisse... SAE 60/50 — non, je me suis simplement vautré du mieux possible sur le réservoir, un jour que la route était plate, roulante et non ventée... et le compteur, au bout d'un kilomètre, réussit (en général) en pareil cas à atteindre 125, ce qui est sans doute optimiste de quelques 5 ou 6 kms. Je sais bien que « certains » 175 ou 125 avec ou sans « arbre à cames » font autant, au moins, mais la 350 AJS, elle, ne fait que 115-120. Et je m'aperçois aussi, quand je sors, que la Tiger 110 qui m'accompagne, monte, à 2 dessus, à 140... ou guère davantage. J'insiste un peu sur ces vitesses qui n'ont rien d'extraordinaire, car trop de gens, voire la majorité, s'imaginent que du moment qu'une moto est une 350 ou une 500 et « culbutée », elle est capable de performances astronomiques, et qu'on peut marcher à fond sans prendre un billet pour l'hôpital.

Consommation : question d'importance s'il en est. L'AJS est donnée, de réputation, pour 3 l. 1/2. Je n'ai absolument rien changé à la mienne, et je n'ai jamais fait sur route moins de 4 litres ; je n'en fais pas 5 non plus, mais je veux dire par là qu'entre une 350 et une 500, il y a peut-être un demi litre de différence. Et si quelqu'un me prétend le contraire, c'est qu'il a une machine ou un carburateur de derrière les fagots..., ou que plus simplement il marche à 70-75 sur les routes. On se console en pensant qu'un bon 125 ou 175 bien mené avale allègrement ses 3 l. 1/2, sauf, à ma connaissance, de rares exceptions.

Voilà ce que je pense d'une 350 anglaise moderne, titrée 18,3 chevaux, à l'actif de laquelle on peut mettre sans doute un moteur très solide et d'une étanchéité absolue, à condition de l'entretenir dans ce but (je ne parle pas des diaboliques carters primaires en tôle).

À son passif, on peut encore dire que c'est une machine bruyante, à grand régime, et dont le système de pot d'échappement est mauvais, freinant nettement et peu efficace.

Comme le veut l'usage, je conclurai en disant : bonne petite machine, semblant sûre, avec laquelle on peut quand même faire pas mal de kilomètres, et assez vite. Mais pour la vraie économie, à longue échéance, une seule solution... la cylindrée, la grosse, 500, 650... et je pense, moi, la 1.000. (la marque commence par un V, et je ne suis pas un plaisantin).

Yves DALMIER
Toulouse

175 FOLLIS-YDRAL

Et, naturellement, j'ai employé la méthode de rodage accéléré, déjà pratiquée empiriquement autrefois sur une 250 Gnome et Rhône entre Marseille et Bordeaux.

Après quelques kilomètres en ville, route Rennes-Paris par temps frais, mélange à 10 % Labo + Brétocyl Graphité. Je roule à 60-65 kmh. et coupe une seconde de temps en temps

(méthode Sachs). Moteur chaud, je pousse à 70-75, la main sur le débrayage. Au-dessus le bruit du moteur se modifie et il n'y a guère d'accélération. Je continue à taquiner la poignée des gaz et avant Vitré (35 kms) j'ai pu dépasser le 80.

Arrêt d'un quart d'heure et je reprends la route.

Je constate que le compteur monte plus facilement et que le moteur se libère. J'atteins des vitesses supérieures avec une moindre course des gaz. Les 90, 100, 105 kmh. sont tenus progressivement et je roule comme sur une machine normalement rodée, sans avoir eu la moindre tentative de serrage, et à l'arrêt la main peut tenir facilement sur la culasse.

Maintenant, mes impressions, d'abord sur la marque.

L'agent a écrit deux fois sans résultat aux usines Follis pour obtenir les renseignements techniques que j'avais demandés. A mon tour j'ai envoyé 2 lettres entre lesquelles est arrivée une machine. Le timbre-réponse de la première ne m'a jamais été réexpédié, pas plus que je n'ai reçu de réponse à la deuxième, où, parmi quelques vérités premières sur leurs confrères étrangers, servies poliment à ces messieurs, je disais être prêt à acheter ce modèle, dès réception des caractéristiques mécaniques.

Nos constructeurs ont la chance provisoire d'être protégés par les barrières douanières et d'avoir parfois des agents, comme celui de Rennes, qui m'a permis très sportivement un essai de la Follis.

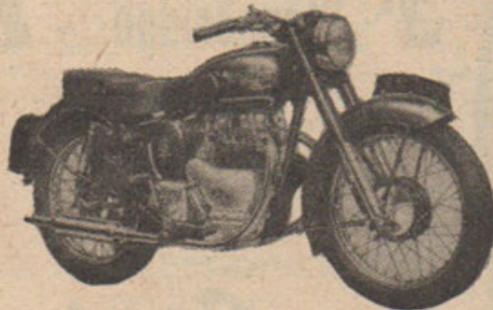
Mais quand pourrions-nous obtenir autre chose que quatre lignes de catalogue standard, comme c'est le cas même au Salon. Félicitations, par contre à « la Française Diamant » qui m'a envoyé par retour de la documentation sur la nouvelle 230 cmc. Zurcher, dont l'agent d'ici m'a obligeamment permis aussi l'essai, et qui m'a paru un modèle de robustesse et d'homogénéité. L'avenir dira si j'ai eu raison d'opter pour la Follis.

Celle-ci, assez séduisante, de ligne italienne, est théoriquement peinte en gris avec le gros réservoir rouge de la marque. Je dis théoriquement, car sur deux modèles sortant d'usine, la peinture était déjà écaillée et semble décidée à divorcer peu à peu. Dans un coffre symbolique, trois ou quatre outils genre Prisunic ont été introduits en force.

Malgré des essais de réglage du câble, l'embrayage patine parfois en actionnant le kick, qui en fin de course se coince contre le ressort de rappel de frein, placé là sans doute uniquement pour ça, car il rappelle si peu que le stop tend à rester constamment allumé. Le ressort de la béquille est aussi en fil de fer et au bout de deux jours celle-ci pendouillait lamentablement.

Pourquoi avoir peint l'intérieur de l'orifice du réservoir ? On retrouve l'enduit rouge pulvérisé dans la canalisation et la cuve.

Les vitesses, dures à accrocher au début, jouent bien main-



N'ayant pas encore lu dans votre rubrique « Ce qu'ils en pensent » de critiques de la 700 R.E. Meteor, je vous envoie mes impressions sur cette machine : Achetée en juillet 1953, elle a parcouru environ 15.000 kms à ce jour. Utilisée en petites promenades, en grands voyages, et rarement en ville. Elle a fait cet été plus de 3.000 kms en Suisse et en Italie, par les cols les plus durs. Elle a marché comme un métronome.

La 700 Météor Royal-Enfield est, disons-le tout de suite, une excellente machine qui n'est d'ailleurs pas sans défauts. Les voici par ordre d'importance :

1) Mécanique très bruyante en raison surtout des vastes culasses alu qui amplifient les bruits des culbuteurs.

2) Pas de frein de direction sur le modèle solo. Sur mauvaise route la direction était trop sensible. J'en ai fait monter un et maintenant c'est parfait.

3) Pas de moyeu à broche et le démontage de la roue arrière n'est pas une plaisanterie. Heureusement, touchons du bois, je n'ai jamais crevé.

4) Les amortisseurs d'origine, un peu faiblards, ont été remplacés par des Armstrong qui sont excellents et que l'usine monte maintenant en série.

5) Le reniflard graisse trop généreusement la chaîne secondaire qui se fait un plaisir d'asperger les alentours. Une légère modification de la pipe a quelque peu amélioré les choses.

6) La batterie a tendance à répandre ses vapeurs d'acide et doit être surveillée de près.

Voici donc le passif. Voyons maintenant l'actif :

1) Moteur remarquable de souplesse et de nervosité. On peut rouler à 30 en quatrième et reprendre sans fatiguer le

tenant, sauf la première si on ne tourne pas à un très grand ralenti. Sur les trois premiers rapports, les reprises sont bonnes, mais pour une machine genre sport, en quatrième le régime ne monte pas très vite et tombe assez rapidement en côte. Ce n'est pas la NSU qui avalait presque tout sans rétrograder.

La suspension oscillante, la fourche Earles sont bonnes, mais les tubes de celle-ci grincent et le garde-boue avant frotte contre le bras articulé, et sur pavés bruits de tôle et peinture enlevée.

La position du commutateur n'est guère pratique en code et phare.

Etant donné son faible poids, la machine est sensible au vent.

Suintements d'huile et de mélange un peu partout.

Critiques assez peu graves, mais il est à déplorer qu'on n'ait pas cherché davantage à soigner ce modèle par ailleurs élégant et moderne et d'un prix assez élevé.

Par contre, la tenue de route est excellente et la maniabilité celle d'un vélo, à tel point que, monté de biais sur un trottoir entre deux arbres, j'ai pu éviter le second d'un brusque crochet et suis redescendu sur la chaussée sans le moindre flottement.

Le gros silencieux est très efficace. Le moteur tourne très rond, les accélérations franches à partir de 50 kmh. Les freins sont excellents et progressifs. L'éclairage bon. Les commandes en place.

Très bons départs à chaud et à froid, après plusieurs changements de bougies, remplacées par la Floquet G.101, en observation.

J'ai rapidement diminué le pourcentage d'huile à 7 % que je réduirai à 5 % en faisant le plein.

J'emploie toujours du Bretocyl, dont la NSU, où je mettais aussi de l'huile graphitée, se trouvait très bien.

Ydral me le déconseille, ainsi que les huiles spéciales (genre Bret-Oil) et j'ai peine à comprendre pourquoi. Quel inconvénient cela peut-il présenter ? Par contre, le super-ternaire m'est recommandé et je m'en réjouis, car j'en suis partisan et je trouve étonnant que beaucoup de constructeurs et d'agents y soient opposés.

Y. de KERSABREC
Rennes

N.D.L.R. — Nous savons effectivement que la maison Ydral ne conseillait pas, il y a plusieurs années, l'emploi d'huile spéciale deux temps, car à cette époque les raffineurs, cherchant une grande miscibilité, employaient des huiles SAE 20 en général. S'il existe toujours de ces huiles, qui conviennent aux moteurs travaillant sous une faible température, par contre il existe actuellement des huiles spéciales deux temps de SAE 40 ou 50, telle la Labo Mix M5 qui est d'ailleurs conseillée par Ydral.

700 ROYAL-ENFIELD

moteur. Avec les intermédiaires les accélérations sont sensationnelles (supérieures à celles de la 650 twin possédée auparavant). Remarquable grimpeuse, c'est un régal en montagne.

2) Douceur de transmission grâce au moyeu spécial et à l'allumage par batterie.

3) Excellent refroidissement. Jamais l'ombre d'auto-allumage, même en plein été, après une centaine de kms à 130 (autostrade Turin-Milan).

4) Tenue de route excellente et confort remarquable avec les amortisseurs Armstrong. La Météor se conduit comme un vélo. Un petit inconvénient : rayon de braquage légèrement insuffisant.

5) L'allumage par batterie évoqué plus haut est parfait et je ne comprends pas qu'il ait été abandonné sur les derniers modèles. Départs faciles et jamais un pépin.

6) Certaines pièces — les jantes par exemple — ne sont pas chromées, mais recouvertes d'un alliage à base de zinc. C'est un peu moins brillant que le chrome, mais pratiquement inattaquable à la rouille et d'un entretien très facile.

Les questions de vitesse maximum ne m'intéressent guère, les machines de tourisme sont ce qu'elles sont et s'aplatir sur le réservoir pour gagner quelques kms est un exercice spectaculaire, mais d'un intérêt purement théorique.

Ce qui caractérise la 700 Royal, c'est sa robustesse. Il lui faut évidemment un minimum d'entretien et ne pas être un bourreau de la mécanique. Jamais elle ne m'a laissé en plan et je ne souhaite qu'une chose, c'est que mes machines à venir soient dans d'aussi bonnes dispositions.

Le prix est excessif, mais ce sont les droits de douane les responsables. Ceci est une autre histoire.

Mr BEAUVILLAIN
Verneuil (Oise)

Encore une Victoire



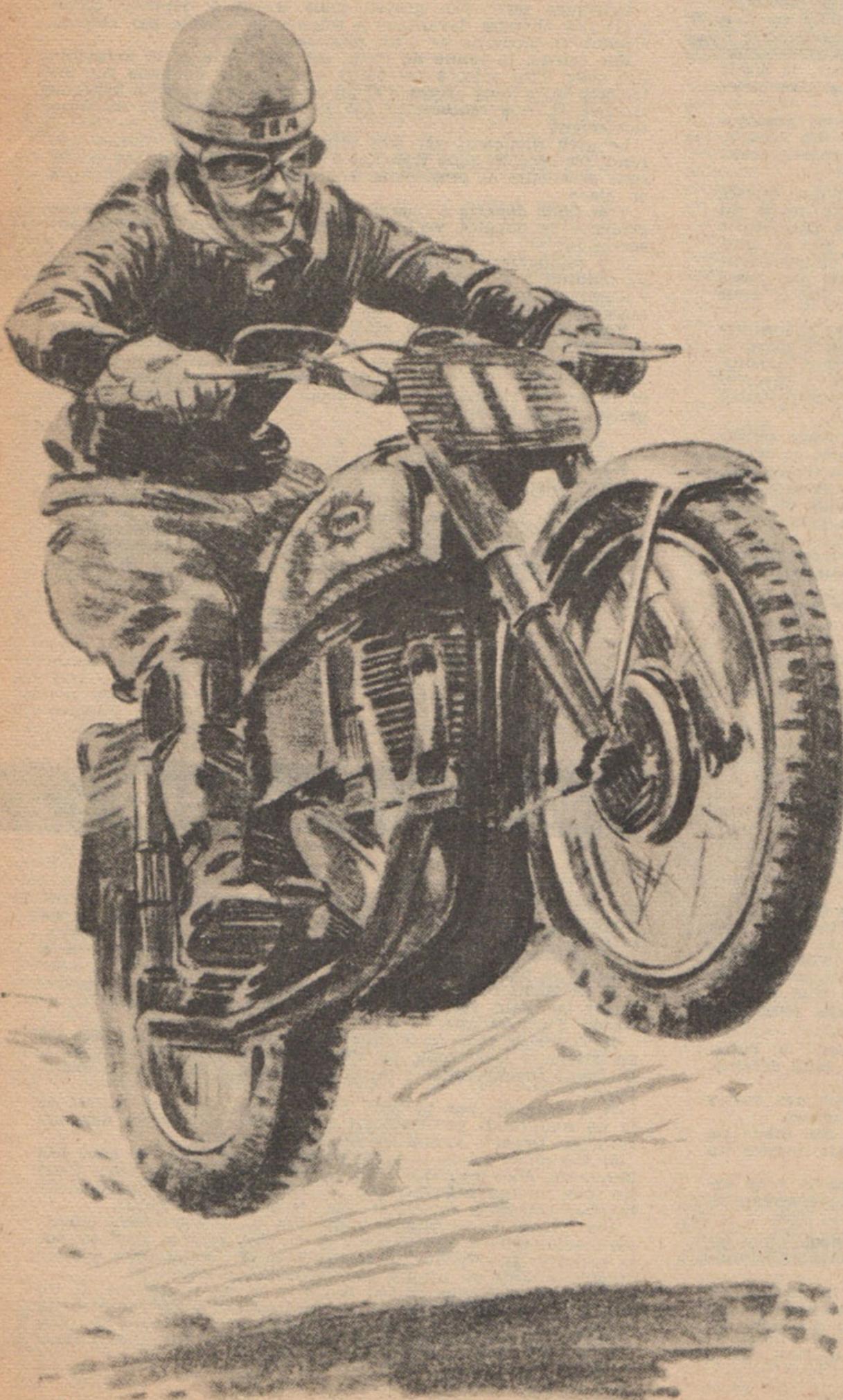
**GRAND PRIX
DE
GRANDE-BRETAGNE
DE
MOTO-CROSS**

(3 Juillet)

- 1^{er} Smith - BSA**
2^e Draper - BSA
3^e Stonebridge - BSA

*Ça c'est une
Victoire !*

*Faites confiance
à votre*



C'EST pour la première fois depuis 1931 que le Grand Prix d'Allemagne s'est disputé sur le Nürburgring, ce terrible circuit de pilotage de 22,8 kms dans des forêts de sapins, aux 177 virages, aux pentes impressionnantes et où Anderson cherchait désespérément la malheureuse ligne droite qui, paraît-il, fait quand même un kilomètre.

« Le plus difficile circuit d'Europe » a déclaré Duke qui, ayant les entraînements, fit 55 tours en voiture (plus de 1.250 kms !) pour le reconnaître.

Alors que l'on s'attendait, comme à l'habitude, à 400-500 mille spectateurs, le 26 juin on en dénombrait péniblement 50.000. Quel fiasco pour l'Allemagne !

A quoi cela est-il dû ? Trois facteurs essentiels peuvent être retenus : la catastrophe du Mans, encore toute proche — le choix du Nurburgring au lieu de la « Solitude », situé dans une région plus motocycliste — enfin, l'absence de la plupart des écuries officielles allemandes.

MV SEULE EN 125 CMC.

Trois MV officielles double ACT sont au départ, ainsi que trois IFA 2 temps d'Allemagne Orientale, mais qui ne sont capables de tenir tête qu'aux MV « client » qui assuraient le restant du plateau de 14 partants (sur 32 inscrits).

Les 3 MV officielles, avec Ubbiali, Taveri et Venturi filent en tête et ne seront plus inquiétées. Après quelques chassés-croisés de l'italien Ubbiali et du suisse Taveri, le premier nommé, établissant le record du tour à 111,2 kmh., franchit le premier la ligne avec 8/10 de seconde d'avance sur Taveri, lequel précédait d'autant Venturi.

L'excellent privé allemand, Lottes, sur sa MV carénée, fournit une belle course solitaire et s'il finit à 1' 43" de Venturi, il devance néanmoins de plus de deux minutes la première IFA.

× × ×

1. Ubbiali (It.) sur MV, à la moyenne de 110,5 kmh. ; 2. Taveri (Suisse), sur MV, à 8/10 ; 3. Venturi (It.) sur MV à 1" 6/10 ; 4. Lottes (All.) sur MV à 107,4 kmh. ; 5. Petruschke (All. Or.) sur IFA : 105,7 kmh. ; 6. Krumpholz (All. Or.) sur IFA, à 1 tour.

Tour le plus rapide par Ubbiali, à 111,2 kmh.

EN 250 CMC. : L'EXPERIENCE CONTRE LA JEUNESSE

Contre tout un lot de NSU Sport-Max dont certaines carénées, 3 Guzzi, dont d'anciennes « officielles » (Sandford, Co-

lombo) et 3 officielles 204 cmc. MV (avec Taveri, Lomas et Venturi) qui firent merveille au TT. Très rapides, ces machines ont une tenue de route moyenne, étant montées dans le cadre des 125 cmc. trop léger.

L'anglais Surtees, ancien officiel Norton, sur NSU se sauve dès le départ, mais bientôt il chute sur dérapage.

A la fin du premier tour, Lomas passe en tête talonné par le vieux renard qu'est Muller (NSU). Puis viennent dans l'ordre la MV de Taveri, la NSU de Brandt, la Guzzi de Sandford et la troisième MV, celle de Venturi.

Jusqu'au cinquième tour, ce sera un éternel coude-à-coude de HP Muller et de Lomas, alors que Brandt, puis Sandford ont passé Taveri.

Mais à un tour de la fin, Lomas doit s'arrêter pour ennuis mécaniques, ce qui n'empêche pas le populaire H.P. Muller, âgé de 46 ans, d'accélérer encore pour battre le record du tour à 125,0 kmh.

Derrière, les arrivées sont assez espacées, souvent de une minute ou plus, sauf Sandford qui ne termine qu'à 4" de Brandt.

A signaler la participation d'une 250 Awo d'Allemagne Orientale (machine issue des 250 BMW), mais qui ne termine que 15^e.

× × ×

1. H.P. Muller (All.) sur NSU : 123,8 kmh. ; 2. Brandt (All.) sur NSU : 121,8 kmh. ; 3. Sandford (G.B.) sur Guzzi :

121,7 kmh. ; 4. Taveri (Suisse) sur MV : 119,7 kmh. ; 5. Wheeler (G.B.) sur Guzzi. 6. Hallmeier (All.) sur NSU ; 7. Colombo (It.) sur Guzzi, etc...

Tour le plus rapide par H.P. Muller, à 125,0 kmh

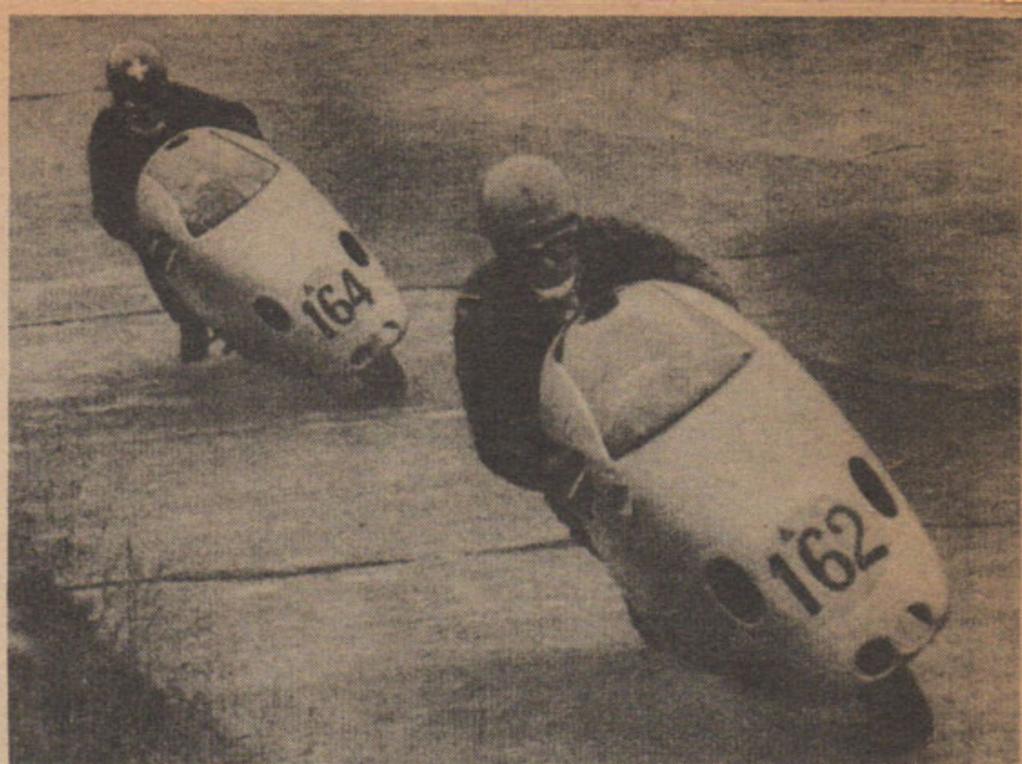
DKW DEVIENDRAIT-IL UN CONCURRENT SERIEUX POUR GUZZI ?

En 350 cmc., il y a cette fois 43 concurrents sur la ligne de départ. Trois écuries officielles en présence : Guzzi, avec Lomas, Kavanagh et Sandford (avec une machine de 1953), les 4 cylindres MV avec Masetti et Bandirola (et il faut un tel athlète pour la maîtriser), les 3 cylindres DKW deux temps, démunies de carénage, avec Hobl, Hofmann et Wunsche. Puis tout un lot de privés, soit sur Norton (Surtees, Campbell, Ahearn, etc...), soit sur AJS (Wheeler étant le plus représentatif).

× × ×

Evidemment, dès le départ, ce sont les trois DKW qui, comme toujours, filent en tête, mais très bientôt la Norton de Surtees et la Guzzi de Lomas sont en deuxième et troisième positions, derrière le jeune Hobl.

A la fin de premier tour, ces trois pilotes sont suivis de Sandford, des DKW d'Hofmann et Wunsche, de la Guzzi de Kavanagh et de la MV de Masetti.



Suprématie des MV en 125. Ici, Ubbiali précède Taveri.

UN PETIT

GRAND PRIX D'ALLEMAGNE

GRAND PRIX DE BELGIQUE (suite de la page 959)

Dans leur empoignade, les deux leaders s'éloignèrent très rapidement de leurs suivants et après la disparition de Duke, Colnago assura la première place, où il termine avec une avance de plus de 30" sur le français Pierre Monneret.

Celui-ci fit une course splendide battant avec Bandirola qu'il précéda de quelques secondes du quatrième au treizième tour, qui se terminait par l'abandon de l'italien dont la MV rentrait au ralenti. Pierre Monneret a réalisé là un exploit qui est d'abord une magnifique récompense de la confiance que lui témoignent les dirigeants de la Moto Gilera, et il semble débarrassé de la malchance qui le marqua à ce même circuit l'an dernier et au dernier Grand Prix de France où il cassa encore alors qu'il avait une belle seconde place.

Nettement distancé, vient ensuite le belge Léon Martin qui, monté sur une Gilera avec le seul carénage de tête de fourche, livra une bagarre constante à

la seule monte Guzzi (monocylindre) menée par Agostini. Et, finalement, dans les derniers tours, à la faveur d'une tache d'huile sur le circuit qui fit hésiter l'italien, Martin prenait l'avantage et Agostini devait se contenter de le suivre malgré tout son courage, terminant à 3" 4/10.

Derrière lui, et dans le même tour, non doublé, on ne trouve que Goffin, très distancé, mais qui se classe premier des privés. Pendant plusieurs tours Mac Alpine s'imposa devant lui (sur BMW Rennsport) mais fut contraint à l'abandon à deux tours de la fin, laissant sa place au champion belge.

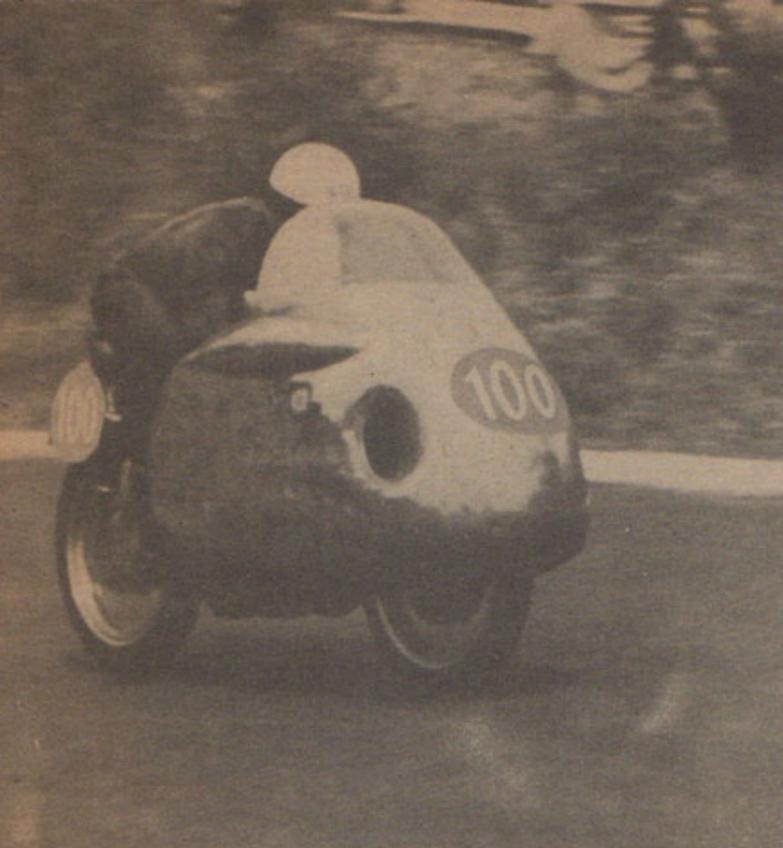
Derrière, nous retrouvons encore le groupe de privés qui « s'expliqua » en 350 cmc. et mit autant de fougue à s'empoigner en 500. C'est finalement Storr qui l'emporte précédant de quelques mètres Ahearn, Aislable, etc... dont l'épuisement en fin de course eut raison de la combativité.

Parmi les malchanceux, on peut noter Armstrong qui abandonna sur ennuis mécaniques, tandis que Milani, encore mal remis de la fracture de sa jambe, devait aussi rentrer au parc.

Autre pilote d'une quatre cylindres, mais MV celle-là : Pagani disparaissait au septième tour, victime aussi de la mécanique et de ce fait, pas une quatre cylindres d'Arcore ne devait arriver.

Fertile en émotions et en rebondissements, cette course clôturait dignement ce Grand Prix de Belgique dont l'organisation fera toujours notre admiration et où le chapitre de la sécurité fut encore amélioré. Nos amis d'outre-Quévrain ont tiré la leçon du Mans dans leur souci de faire toujours mieux et l'on se pose la question : que nous réserve le Grand Prix de Belgique 1956 ?

Jean JUNIOR.



circonscrire entre les trois équipes allemandes, à moins que celles-ci, courant toujours à titre privé, ne se livrent un tel combat que, de nouveau, comme au TT, on assiste à une hécatombe due à une prise de risques trop grande.

× × ×

Si c'est Mitchell qui prend le meilleur départ, il est bientôt passé par Faust, Noll et Schneider, ces trois pilotes se détachant d'ailleurs irrésistiblement l'un de l'autre, Faust terminant avec une minute d'avance sur Noll qui devance Schneider de 40".

Derrière, sur 4 des 5 tours prévus, ce sera une très belle lutte entre nos compatriotes Drion et Murit et l'australien Mitchell. Drion ne prendra l'avantage qu'à l'arrivée, de 4/10 de seconde seulement, alors que Murit connaîtra des ennuis de boîte qui lui feront perdre une minute sur Mitchell, ce qui ne l'empêchera pas, néanmoins, de terminer avec deux minutes d'avance sur son suivant immédiat.

sur Gilera ; Bandirola, Masetti, sur MV ; Guzzi, par la voix d'Anderson, déclare forfait au dernier instant. Norton est représentée par l'australien Ahearn, le belge Goffin, l'anglais Matthews, l'allemand Jager. Egalement, deux BMW en lice (avec amortisseurs de direction) menées par des hommes de choix : l'ex-officiel Norton : Surtees et le champion d'Allemagne Walter Zeller, avanta-gé évidemment par sa connaissance du circuit.

Pour ce circuit sinueux, l'avantage d'un carénage est très problématique en raison du poids supplémentaire qu'il représente. Aussi, pas de carénage sur les BMW et juste un carénage de la tête de fourche chez Gilera.

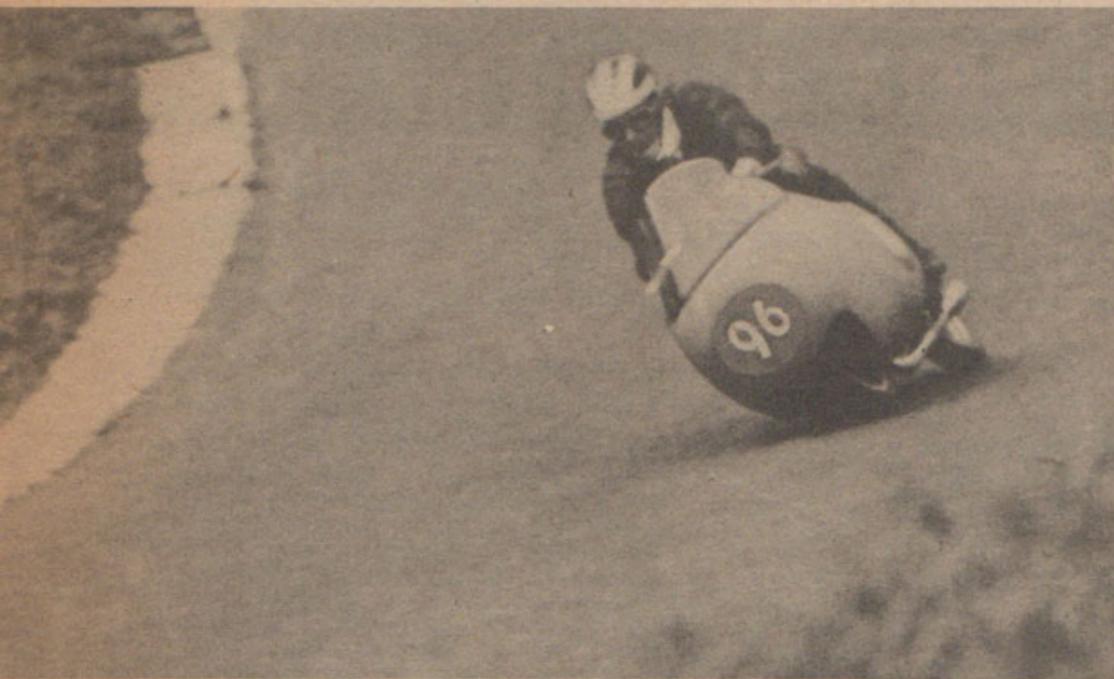
× × ×

Magistralement, Duke s'envole dès le départ et finit le premier tour avec 15" d'avance sur Zeller qui précède déjà d'assez loin les autres Gilera et MV d'usine.

Zeller mènera d'ailleurs une course magnifique derrière le prestigieux champion du monde et la meilleure 500 de ces dernières saisons. Au troisième tour, il a réduit son retard de 3", battant le record du tour à 131,3 kmh. Mais Duke réagit, reprend 3" par tour, bat le record à 131,7 kmh., pour finir avec 24" d'avance sur le jeune allemand.

Tous les autres pilotes sont loin derrière, puisque le troisième, Bandirola sur MV, finit à 3' 05" de la BMW.

Que se passe-t-il derrière les hommes de tête ? Au deuxième tour, l'ordre est le suivant : Bandirola et Armstrong (Gilera) ensemble ; puis un autre coude à coude MV-Gilera : Masetti et Colnago. Ahearn (Norton) est 7^e et Surtees (BMW) 8^e.



En haut à gauche, H.P. Muller premier en 250 cmc. Ci-contre, Lomas, nous fait admirer son style en courbe. A droite, Faust, le nouveau prétendant au titre mondial, et en bas de page, Zeller, qui, sur sa BMW, fit une splendide démonstration.

Mais dès la fin du deuxième tour, Lomas passe et se détache, gagnant avec 13" d'avance. Derrière, pour la deuxième place, ce sera une très belle lutte entre Hobl et Surtees sur sa Norton, magnifiquement préparée ; mais la DKW a des accélérations supérieures et Hobl l'emporte avec 3" 3/10 d'avance.

Il faudra attendre encore 45" avant de voir passer les Guzzi de Sandford et K. Kavanagh, suivies des deux autres DKW et de la première MV, celle de Bandirola.

× × ×

Il faut saluer comme il convient la performance de la DKW, évidemment très à l'aise sur un circuit sinueux, et celle de Surtees qui, avec sa Norton, bat largement deux Guzzi d'usine, sans parler des autres DKW et MV.

× × ×

1. Lomas (G.B.) sur Guzzi : 127,9 kmh. ; 2. Hobl (All.) sur DKW : 127,6 kmh. ; 3. Surtees (G.B.) sur Norton : 127,5 kmh. ; 4. Sandford (G.B.) sur Guzzi : 126,2 kmh. ; 5. Kavanagh (Aust.) sur Guzzi : 126,0 kmh. ; 6. Hofmann (All.) sur DKW ; 7. Wunsche (All.) sur DKW ; 8. Bandirola (It.) sur MV : 123,6 kmh.

Record du tour par Lomas à 129,3 kmh.

LES SIDE-CARS :

BMW SANS CONCURRENTS

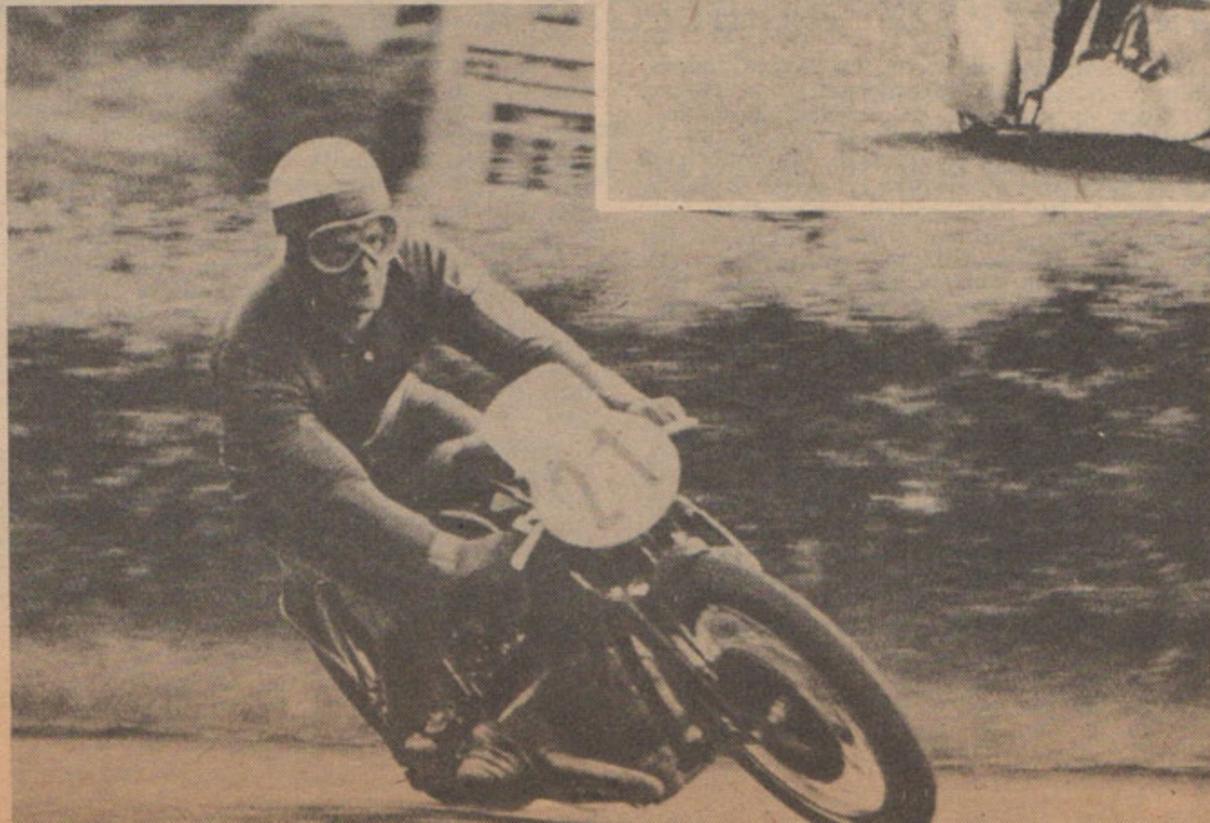
En l'absence de Smith et d'Oliver, les couleurs de Norton sont essentiellement défendues par notre compatriote Drion et l'australien Mitchell. Pour BMW, on retrouve les allemands Noll-Cron, Faust-Remmert, Schneider et notre équipe Murit-Flahaut. La lutte semble devoir se

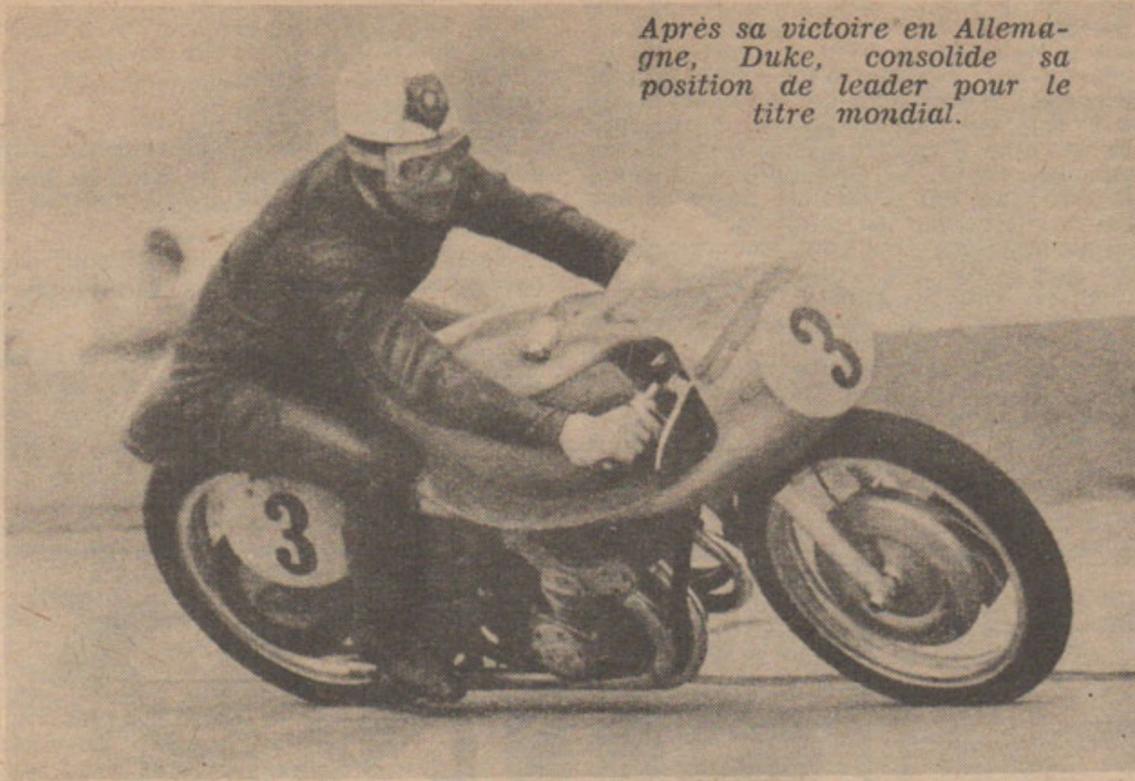
1. Faust (All.) sur BMW à 116,8 kmh. ; 2. Noll (All.) sur BMW à 114,8 ; 3. Schneider (All.) sur BMW, à 113,3 kmh. ; 4. Drion (Fr.) sur Norton à 112,0 kmh. ; 5. Mitchell (Aust.) sur Norton ; 6. Murit (Fr.) sur BMW.

Tous le plus rapide par Faust, à 117,8 kmh.

EN 500, DUKE EVIDEMMENT... MAIS ZELLER FAIT MIEUX QUE SE DEFENDRE

45 pilotes sur la ligne de départ, dont les officiels Duke, Armstrong et Colnago





Après sa victoire en Allemagne, Duke, consolide sa position de leader pour le titre mondial.

Puis Armstrong passe Bandirola, mais s'arrête, un boisseau des gaz bloqué. L'anglais Surtees fournit une course très belle et sa première expérience sur BMW est des plus probantes ; malheureusement, il doit s'arrêter pour ennui d'allumage alors qu'il est en quatrième position, après avoir passé Ahearn, Colgano et Masetti.

Finalement, arrivées très espacées les unes des autres.

Regrettons que les BMW « Rennsport » qui s'avèrent d'une puissance remarquable, ne paraissent pas en solo, en dehors de l'Allemagne. Nous serions bien heureux pourtant de voir plus souvent les qualités de pilote de Zeller, « maître-es-BMW ».

× × ×

1. Duke (G.B.) sur Gilera : 130,9 kmh. ;
2. W. Zeller (All.) sur BMW : 130,4 kmh. ;
3. Bandirola (It.) sur MV : 126,3 kmh. ;
4. Masetti (It.) sur MV : 125,9 kmh. ;
5. Colnago (It.) sur Gilera : 124,8 kmh. ;
6. Ahearn (Aust.) sur Norton : 124,4 kmh. ;
7. Jaeger (All.) : 121,4 kmh. ;
8. Andersson (Suède) : 121,4 kmh., etc...

Record du tour par Duke, à 131,7 kmh.

× × ×

Pour montrer la difficulté du circuit, il suffit de comparer les différentes moyennes réalisées. Par rapport aux 500 solo, les 350 cmc. perdent 3 kmh., les 250 : 7 kmh., les 125 : 20 kmh. et les sides : 14 kmh.

De plus, les écarts entre moyennes et records du tour sont également bien faibles : entre 0,7 et 1,4 kmh.

OU EN SONT LES CHAMPIONNATS DU MONDE ?

A PRES Spa, 5 des 9 Grands Prix retenus pour les Championnats du Monde 1955 sont déjà courus. Epreuves déjà disputées : les Grands Prix d'Espagne, de France, d'Angleterre (TT), d'Allemagne et de Belgique.

Sont encore à courir :

- le 16 juillet : Grand Prix de Hollande (toutes les catégories) ;
- les 11 et 13 août : Grand Prix d'Irlande (toutes catégories) ;
- les 20-21 août : Grand Prix de Suisse (350, 500 et sides) ;
- le 4 septembre : Grand Prix d'Italie (toutes les catégories).

Le cap de la moitié des épreuves étant passé, il est intéressant de faire un point rapide.

125 CMC.

PILOTES :

Ubbiali mène de peu devant Taveri, mais tous deux ne semblent plus rien craindre, sauf accidents, de leurs concurrents.

1. Ubbiali (It.) sur MV (28 pts) ;
2. Taveri (Suis.) sur MV (26 pts) ;
3. Lattanzi (It.) sur Mondial (11 pts) ;
4. Ferri (It.) sur Mondial (7 pts) ;
5. Copeta et Venturi (It.) sur MV (4 pts) ;
7. Lomas (G.B.) sur MV et Provini (It.) sur Mondial (3 pts), etc. etc.

MARQUES :

MV vient nettement en tête et le seul concurrent qui risquait de l'inquiéter, Mondial, semble vouloir s'être retiré après la mort de Lattanzi.

1. MV (It.), 30 pts ;
2. Mondial (It.), 16 pts ;
3. IFA (All. Orient.), 2 pts ;
4. Montesa (Esp.), 1 pt, ces deux dernières marques étant des deux temps.

On ne peut que regretter l'abstention, pour cette année, de NSU.

250 CMC.

Deux épreuves seulement ayant été disputées, la lutte est encore très ouverte.

PILOTES :

1. H.P. Muller (All.) sur NSU (12 pts) ;
2. Sandford (G.B.) sur Guzzi (10 pts) ;
3. Lomas (G.B.) sur MV 204 cmc. (8 pts) ;
4. Brandt (All.) sur NSU (6 pts) ;
5. Wheeler (G.B.) sur Guzzi et Taveri (Suisse) sur MV 204 (3 pts), etc...

MARQUES :

Les trois premières places sont chaudement disputées.

1. NSU (All.) 12 pts ;
2. MV 204 cmc. (It.) 11 pts ;
3. Guzzi (It.) 10 pts ;
4. Norton-Dearden (G.B.) 2 pts ;
5. Velocette (G.B.) 1 pt

350 CMC.

PILOTES :

Lomas, depuis le TT, fait une saison sensationnelle et mène très largement.

1. Lomas (G.B.) sur Guzzi (24 pts) ;
2. Hobl (All.) sur DKW (12 pts) ;
3. Sandford (G.B.) sur Guzzi (10 pts) ;
4. Agostini (It.) sur Guzzi (8 pts) ;
5. Surtees (G.-B.) sur Nor-

ton (7 pts) ;

6. Colombo (It.) et Dale (G.-B.) sur Guzzi, ainsi que Mc Intyre (G.B.) sur Norton (6 pts), etc...

MARQUES :

Les Guzzi dominent, ayant remporté chacune des 4 épreuves disputées. Mais il faut noter la DKW 2 temps 3 cylindres, qui, pour les deux épreuves qu'elle a disputé, a remporté les secondes places.

1. Guzzi (It.) 32 pts ;
2. Norton (G.B.) 17 pts ;
3. DKW (All.) 12 pts ;
4. AJS (G.B.) 2 pts.

500 CMC.

Cinq épreuves déjà disputées, dominées par le prestigieux Duke et sa Gilera.

PILOTES :

1. Duke (G.B.) sur Gilera (24 pts) ;
2. Armstrong (Irl.) sur Gilera (18 pts) ;
3. Colnago (It.) sur Gilera et Bandirola (It.) sur MV (10 pts) ;
5. Masetti (It.) sur MV (7 pts) ;
6. Zeller (All.) sur BMW, Liberati (It.) sur Gilera et notre jeune champion Pierre Monneret (Fr.), également sur Gilera (6 pts), (22 pilotes classés).

MARQUES :

Gilera est déjà sûr du titre, puisque les quatre meilleurs résultats étant seuls retenus, la marque d'Arcore a déjà remporté les cinq épreuves disputées.

1. Gilera (It.) 40 pts ;
2. MV (It.) 13 pts ;
3. Norton (G.B.) 8 pts ;
4. Guzzi (It.) 7 pts ;
5. BMW (All.) 6 pts ;
6. Matchless (G.B.) 1 pt.

SIDE-CARS

La course des sides à Spa n'ayant pas comporté la distance réglementaire (l'épreuve ayant été arrêtée au 7^e tour au lieu du 8^e), le résultat du Grand Prix de Belgique ne comptera que s'il risque de modifier le classement final.

PILOTES :

1. Faust (All.) sur BMW (16 pts) ;
2. Schneider (All.) sur BMW (12 pts) ;
3. Noll (All.) sur BMW et les anglais Smith et Boddice sur Norton (6 pts) ;
6. Oliver (G.B.) sur Norton et Harris (G.B.) sur Matchless (4 pts).

En tenant compte de Spa : Noll reste seul en troisième position Harris rejoint Smith et Boddice en quatrième position et notre compatriote Drion rejoint Oliver en septième position.

MARQUES :

BMW domine, remportant chaque fois la première place.

1. BMW (All.) 24 pts ;
2. Norton (G.B.) 15 pts ;
3. Matchless (G.B.) 4 pts ;
4. Gilera (It.) 2 pts.

En tenant compte de Spa, aucun changement, sinon que BMW creuse davantage l'écart la séparant de Norton (32 pts contre 17).

ON
NOUS
INFORME...



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

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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

COMMUNIQUE DU CMSN

« Motards », revue sportive, technique, touristique, juridique est l'organe du Club Motocycliste de la Sûreté Nationale. Spéculant sur la sympathie de la population pour les « Motards », des escrocs se présentent fréquemment aux industriels ou commerçants. Ces escrocs prétendent : soit être des policiers de la route, soit les représenter, ou se présentent au nom d'autres associations ou organismes dont ils prétendent abusivement qu'elles remplacent la nôtre et que notre revue cessera de paraître.

Nous précisons que tout document qui n'est pas libellé : « Motards CMSN », 75, boulevard Péreire, Paris (17^e), n'est pas en provenance de notre association ou ne lui est pas destiné.

Nous rappelons que nous ne faisons pas vendre, placer, ou distribuer de cartes tricolores ou non.

Pour plus de précisions, nous vous prions de vous adresser à notre siège social à Paris.

LES AVERTISSEURS SONAX

Afin de donner une meilleure satisfaction à tous les usagers, quatre modèles distincts d'avertisseurs ont été créés suivant le véhicule envisagé.

Voici leur dénomination et leur destination.

Sonax S.V. : pour vélomoteur muni à l'avant d'une lampe de 20 à 40 watts, recommandé pour 98 cmc.

Sonax S.S. pour scooter.

Sonax C : modèle universel pour cyclomoteurs, y compris Mobylette et Vélosolex.

Sonax V : pour vélomoteur à volant magnétique 6 ou 12 volts de 25 à 40 watts.

Production des Ets JURINE à Saint-Etienne.



Enfin la 350 Bi-cylindres tant attendue est livrable en France

Pour l'achat et réparations DKW, adressez-vous au spécialiste bien connu

DI VOZZO

116, Boulevard Sérurier, 116 PARIS
BOL. 77-62

ENFIN!... UN AVERTISSEUR PUISSANT

SONAX

DIRECT SUR VOLANT MAGNETIQUE
BREVET FRANCE, ITALIE, ALLEMAGNE



Pour CYCLOMOTEUR SCOOTER VÉLOMOTEUR

JURINE 95, Rue de la Roche du Geai (LOIRE) FRANCE
Tél: E2.23-26

SI VOUS COMPAREZ... VOUS ADOPTEREZ LE VOLANT MAGNETIQUE



COPREMA

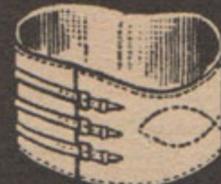
7, Rue du Gaz
MACON

Les Etablissements BEAUSOLEIL

9, rue St-Sabin - PARIS-11^e - ROQ. 59-46

Spécialisés depuis 1910 dans le commerce des MOTOS D'OCCASION disposent d'un stock important de pièces récupérées ou neuves et d'un lot très intéressant de motos et vélomoteurs de toutes marques révisées ou non (depuis 20.000 fr.)

Envoi liste motos contre 15 frs. en timbres.



MOTO-CEINTURES

MARQUE DÉPOSÉE

POUR VOTRE SANTÉ

FRANCE - ÉLÉGANCE - Fabricant

20 bis rue des Jumeaux - TOULOUSE

sur demande indication de nos dépositaires

Monet Gayon

1^{er} Versement 20 o/o - le Solde 12, 15, 18 Mois
Toute la pièce détachée d'origine - Station Service - Réparations

PARIS MOTO

55, Rue Brançon - PARIS-15^e - LECourbe 93-57
Métro : CONVENTION



PRIX 170.000



PRIX 195.000

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

PROCHAINES — — ÉPREUVES

MOTO-CROSS DE NANTES

Le C.M. Suceen organise le 31 juillet à Sucé (L.I.), 15 kms de Nantes, sur son splendide terrain des « Buttes de la Rivière », une grande épreuve internationale de side-cars cross et moto-cross.

Dans la catégorie side-cars, douze attelages seront au départ, parmi lesquels quatre montes belges, deux anglaises, six françaises.

En classe internationale 500 cmc. solos, six nations seront représentées, à savoir : Angleterre : Ward, Archer, Hall, Cheney. Belgique : Meunier et Rombauts. - Hollande : Clinck. - Amérique : le champion d'Amérique : Bud Ekins. - France : Molinari, Brassine, Frantz, Klym, Hazianis, Charrier et Vouillon.

Enfin, dernière épreuve 350-500 cmc. nationale, avec au départ : Schmid, Roux, Augat, Maisonneuve, Lefeur, etc... 20 partants dans cette catégorie.

Ces trois épreuves comptent pour la qualification au Championnat de France, le terrain des « Buttes de la Rivière » totalisant 1.520 m. de tour.

CANNES-GENEVE-CANNES

Quelques jours à peine nous séparent du départ de cette grande classique organisée par le MC de Cannes, qui se renouvellera pour la troisième fois cette année, le 24 juillet.

De Paris, Genève, Narbonne et Cannes, les représentants de six nations seront au départ : la Sûreté Nationale, les Douanes, les grandes équipes officielles des marques connues de motocycles, et les plus importants clubs motocyclistes.

Pour assurer l'importance de cette grande manifestation, le président du MC Cannes, en accord avec ses collaborateurs, a doté cette épreuve de 1.000.000 de frs de prix, dont 100.000 frs au premier du classement général ; 28 coupes et 3 challenges internationaux seront également distribués.

Pour tous renseignements concernant l'épreuve, s'adresser au siège du MC de Cannes : « Bar du Central », 31, rue de Mimont, Cannes.

Il sera adressé, sur simple demande, le règlement complet du trophée, ainsi que la liste des prix en nature et en espèces. Arrivée sur Genève le 23-7-55.

Arrivée sur Cannes le 24-7-55.

Epreuves annexes complémentaires, réceptions, spectacles, distribution des prix le 25 juillet 1955.

OU IREZ-VOUS DIMANCHE ?

MOTO-CROSS

Moto-cross Auffay (Rouen-MC).
» » Orgueil (MC Montalb.).
Moto-cross Poisy (MC Mt-Blanc).
» » (MC Lozérien).
» » Pont-à-Mousson (GMAOL).
» » (MC Deux Sèvres).
» » (MC Parthenaisien).
» » Montrejeau (MC Toulous.).
» » Bouvigny (MC Lensois).
Grass-track à Marmande (MC Marmandais.).

VITESSE

(Sous réserve, se renseigner auparavant).

Course de côte de Borbes à Thiers (MC Auvergne).

REGULARITE

Concentration (MC Aupsois).



Gérard ALVARO

DANS LE PROCHAIN NUMERO :

...Une nouvelle machine : la 175 Magnat-Debon. - La description et entretien des dynamo D 1 et DR 14 Magnéto-France. - Une étude sur l'industrie motocycliste russe. - Des News Cocktail. - La technique compétition au Grand Prix de Belgique à Spa. - Des « Ce qu'ils en pensent ». - « Tribune Libre ». - Des informations, etc...

DANS LES CLUBS

■ VELOMOTEUR-CLUB PARISIEN « LES PETITS CUBES ». — Comité Directeur 1955 : Fondateur : Mr Cantallice. Président : Kirchner. Vice-Prés. : Degen, Maire. Secrét. Gén. : Donamary. Secrét. Adj. : Roberge. Trésor. Gén. : Chevalier. Trésor. Adj. : Leroux. Presse : Donamary.

Les « Petits Cubes », spécialistes des petites cylindrées (cyclos, scooters, motos jusqu'à 175 cmc.) organisent des sorties touristiques hebdomadaires et participent aux plus importantes manifestations sportives. Réunions les 1^{er} et 3^e mardi du mois à 21 h. au siège social : Tabac du Châtelet, 8, rue Saint-Denis, Paris-1^{er}. Isolés cordialement invités. Renseignements, adhésions, écrire à Mr Donamary, 7, rue L. Bellan, Paris-2^e.

UN JEUNE DU CROSS : GERARD ALVARO

Les résultats obtenus au cours de la saison écoulée par le jeune Alvaro, la forme qu'il a affichée aux dernières manifestations de 1954, permettent de voir en lui un de ceux qui assureront la relève de notre presque vieille garde.

Ribouisse, petite localité du département de l'Aude dont le nom est évocateur de moto-cross renommés qui attirent de plus en plus l'attention des motocyclistes, Ribouisse aura cette année son écurie de moto-cross, dont Alvaro sera un des valeureux représentants, équipé de deux modernes BSA « Gold Star » 350 et 500 cmc. qui lui permettront de se mesurer à armes égales avec les meilleurs.

DES RESULTATS

A L'AMICALE MOTOCYCLISTE PARISIENNE

Les membres de l'AMP manifestent depuis le début de la saison une activité qui est une belle récompense pour ses dirigeants. En tourisme, notre club est représenté dans les principales épreuves de régularité : Charleville, les Audax, Circuit de l'Oise, etc... en plus des sorties officielles.

La section sportive se manifeste également dans les compétitions : les 2 Heures, le Critérium de la L.M.I.F. (un premier en 350 série et un troisième en 125 sport). Au Bol d'Or, un deuxième en 125 sport et un troisième en 350 derrière deux machines d'usine, et la saison continue.

Les sorties sont indiquées au cours des réunions qui ont lieu au siège : Tabac le « Voltaire », 130 boulevard Voltaire, les premier et troisième vendredi, à 21 h.

COURSES

DE LA CROIX DE BERNY

Course de vitesse 175 cmc. (Coupe des Scouts de France). Classement final : 1. Demuth (USMT) ; 2. Charrier (USMT) ; 3. Chauderlot (MC Clodo.) ; 4. Rivard (MC Clodo.) ; 5. Tirlet (MC Clodo.) ; 6. Sevrin (USMT).

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

PEUGEOT

175 sp Peugeot ét. nf 54 120000
LEFRANÇOIS 139 rue de Billancourt, Boulogne (Seine).

PEUGEOT 175 AS ét. neuf 1954
5500 k. BOUSQUET 35 av. des Etats-Unis, Versailles.

175 Peugeot 7000 kms 110000
reprise cyclomoteur. HERRERA
12 rue Lécuyer, Paris 18^e.

PEUGEOT 125 fin 53 roulé
4000 k. gar. 3 ms 15000. 5 ms
10000. 17 r. Pajol. Bot. 05-95.

175 Peug. 51 - 85. LEPRETRE
50 rue Gambetta, Drancy.

125 Peugeot garantie 4 vit.
px int. Henri 68 r. Dulong.

TERROT MAGNAT-DEBON

Urg. v. ou éch. 125 Terrot cul.
ctre voit. 3 cv. MORINEAU,
192 A. Croquette, Charenton.

TERROT 125 mot. nf. 40000.
TRICOT rue de Cussy, Caen.

TERROT 350 12000 k. nbx acs
px 95000. VIRMONT 142 fg
St-Martin Paris 10^e. Le soir
après 20 heures 15.

125 TERROT ETD 20000 k nbx
acc. 65000. Eto. 51-44 h. bur.

MAGNAT-DEBON 250

Neuve 175 crédit reprise
FAURIE 8 av de St-Ouen Paris

D.S. MALTERRE

175 AMC Malterre 110. parf ét.
21000 k. SAUZET. Vil. 00-33.

GNOME-RHONE

SIDE Gnome bon ét. AX2 800
80000. GATELAIS 8 rue Camille
Tahan 18^e. Lab. 53-53.

GNOME R4B 53 tte équ. 50000
Bot. 05-95.

125 GNOME révisée équipée,
40. Henri, 68 r. Dulong 17^e.

ALCYON

SUP. Alcyon 54 c. nve bloc 250
culb. AMC 14000 k f. tél. sus-
ar. osc. 51 r Catorive, Béthune
(P.-de-C.).

MONET-GOYON

PART. vend Monet-Goyon S6V
Tél. Lab. 06-09.

SCOOTERS CYCLOMOTEURS

SUP. Moto-Scooter Sterva 125
cc. ét. nf stab. parf. BONNEY
133 r. Rome. Crédit.

LAMBRETTA 54 imp. acces.
12000 k. 85000. Car. 38-91.

55000 Vespa ital. équ. KIENZT
Lon. 22-94. Hres Trav.

125 Bernardet b. état 47 à dé-
battre MELINOTTE Gal. 86-67

BERNARDET état nf acc. 75.
BENARD 6 r. Scipion, Paris.

LAMB. 52 mot. peint. nf px
65000. ISTRE. Alé. 38-13.

SCOOT. Ami mot. Sachs 2500
k. 65000. BERTE 27 r Francs-
Bourgeois Paris 4^e. Ecr. svp.

MOTOS

TCHEQUES

JAWA 250 51 17000 k ét. nf
Sacquet Vve la Guyard Yonne

JAWA 350 7000 k acc. 170000.
Doguette, 1 r. H. Ranvier 11^e

JAWA 250 et 350 CSEPEL 250

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

GARE
DE
L'EST

Tous modèles
Vélocoteurs
Motos
Scooters

MOTOBÉCANE

AGENCE OFFICIELLE

P. LISITA

Stock complet
Pièces détachées
Station Service
Mobylette

GARE
DU
NORD

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

Pendant le mois d'Août 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'A 18 MOIS — Renseignements contre 50 fr. en timbres poste

RAPID'MOTO

6, rue Dailly - SAINT-CLOUD — Tél. : MOL. 21-29

Directeur : J. CHARRIER

INTERNATIONAL DE MOTO-CROSS
Mécanicien diplômé des usines B.S.A.

Vous propose toute une gamme de B.S.A.
neuves et d'occasion.

Agent : B.S.A. - ARIEL - SUNBEAM - TERROT
MONET-GOYON

GRAND CHOIX D'ACCESSOIRES

STOCKISTE B. S. A.

CREDIT

Magasin ne fermant pas pendant les vacances
— Envoi rapide de pièces contre remboursement —

COLLEX

ENDUITS POUR L'ÉTANCHEITE DES JOINTS

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

PÂTE A RODER LES SOUPAPES

VALVEX, gros grain, grain fin

HUILE PENETRANTE

DEGRIPSEUL : dégrappe, dérouille, lubrifie,
protège

FOURCHES TÉLESCOPIQUES
SUSPENSIONS ARRIÈRE

GRAZZINI

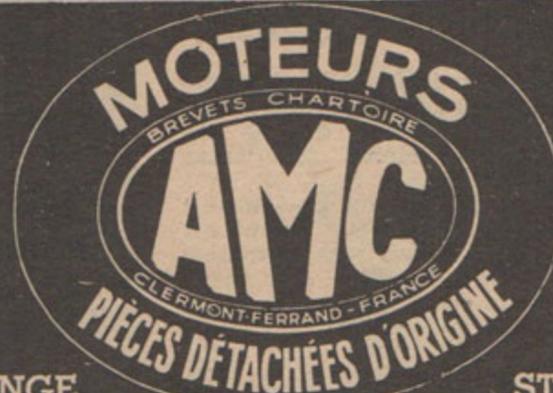
*Les Ets
Grazzini offrent, par
leur grande expérience
la meilleure garantie.*

NOUVELLE
ADRESSE :

5-7 RUE

NEUVE POPINCOURT

TÉL. : ROQ 17-03



ECHANGE MOTEURS — CYLINDRES — EMBIELLAGES

Expéditions immédiates

— Société F.C.R. —

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

Une nouvelle création!..

des Ets VICKERS

La LUNETTE "JUNIOR 55"

Nouvelle présentation

Nouvelle conception

Nouveaux prix

Demandez un échantil. qui vous sera adressé gracieusement

Max Roujou

57, Rue Louis Blanc - PARIS-10^e — NORD 59-35

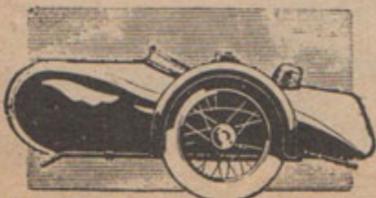
Concessionnaire: RUMI

PUCH - AJS - DS MALTERRE

PIÈCES DÉTACHÉES — ÉQUIPEMENTS

MISE AU POINT — REPARATIONS

CREDIT : 6-9-12-15 MOIS



PRECISION

LE SIDE CAR
DES
CONNAISSEURS

LE VÉHICULE LE PLUS ÉCONOMIQUE

PER 12-04

39 bis rue Martre — CLICHY — SEINE

MOTOS AUTRICHIENNES

MOTO PUCH 250 TF 1953 bon état, avec tansad. REILLE 3, rue Buffon, Le Chesnay (S.O.). Ver. 33-85.

PART. vend Puch 250 TF pf état. S'adres. MENABE. Vau. 40-21. A partir de 19 h.

MOTO PUCH 125 bon état. Sacoques cuir. 25 sentier Courbet, Villejuif.

PUCH 175 SV 1953 imp. selle bpl. Prix intér. POIRIER, 32 bd St-Marcel, 19-20 h.

250 PUCH 52 rouge pf ét. 135. 40 av. d'Asnières, Paris 17^e.

MOTOS SUISSES

VDS ou échange c. voiture, 600 cc Universal, 3000 k. PINCHINAT, 51, c. Liberté, Lyon.

MOTOS ANGLAISES

MOTO BSA 250 type C11T 53 ét. nf px à débat. MAGNEZ Arthur. 62 cité J. Blondi, Montataire (O.). Vis. ts les jrs.

BSA 250 cc C11L acc NYF-FENEGGER, 23, rue Ampère, Cachan. Crédit. Après 17 h.

500 Triumph sp-tw 53 imp. acc. urg. vis ts jrs, Pailoux 11 rue du Parc, Igny (S.-O.).

2 AJS 500 cc. 5 cv 1951 et 1952, en parf. état. Vis : 84 rue Pasteur à Vitry-s-Seine. Ita. 29-35. Sans interm.

ATTENTION!

NOS PETITES ANNONCES RENDENT, CAR ELLES SONT LUES OBLIGATOIREMENT PAR TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER « OCCASION ». LA PREUVE EN A ETE FAITE : UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE » AMENE LA TOTALITE DES ACHETEURS INTERESSES, CAR « MOTO-REVUE » EST DEPUIS 41 ANS CONNUE COMME LA PREMIERE ET TOUJOURS EN TETE.

ATTENTION : REMISE DES TEXTES DERNIERE LIMITE SAMEDI AVANT MIDI.

PRIX : NOS PRIX SONT EN DESSOUS DE TOUS CEUX APPLIQUES PAR LES QUOTIDIENS.

SI LES PETITES ANNONCES DE « MOTO-REVUE » NE VOUS DONNENT PAS DE RESULTAT, VOUS NE VENDREZ JAMAIS.

ALORS REFAITES UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE », MIEUX REDIGEE, INDIQUEZ DES PRIX.

MOTO-REVUE EST LE SEUL SUPPORT A VOUS PERMETTRE LA REALISATION DE VOS VENTES

URG. 350 BSA culb. B31 4 vit. sus. av ar 13000 k. p. ét. 170. Honoré 15 r. Jonquoy 14^e.

650 TRIUMPH 52 imp. px int. vis. après 19 h. PLAIS, 5 rue d'Annam, Paris 20^e.

650 BSA + Précision p. roulé Bousquet 12 Lesueur 16^e 19 h.

VELOCETTE LE 200 b. ét. bur. Fro. 96-83 dom. Gal. 43-77.

MATCHLESS 350 cul. tél. px tr. int. ét. nf. VILLENEUVE 14 r. Cap Ménard. Lec. 73-68.

VDS 650 BSA px 180. LE-MAITRE, 51, rue Blomet 19 h.

Triumph 650 T110 0 k. p. taxe Prax, 12 imp. Dumur, Clichy.

PART. Norton dom. 7 nve der. mod. Callion. Mon. 67-06. rep.

350 MATCHLESS f. tél. parf. équipée. Pos. crédit. Per. 60-98

650 BSA 1953 ét. nf équipée. 47, r. Degoingand, Levallois.

MOTOS ALLEMANDES

ZUNDAPP 350 culb. bloc mot. b. ét. acc. 90000 GIACCORDO 29 r. Saussaie, Massy (S.O.).

URGENT BMW R73 Albrecht 6 r. A Guyot. B.Colombes (S.).

BMW R51-3 6000 k c. nve écr. CHARDON, Nolompize, Cantal.

BMW 250 R23 f. tél. mot. ref. fact. 1100 k. 100000 ts les jrs JEAN 33 r. Vital Paris 16^e.

BMW R12 side sport impec. 170. ANTOINE, Arc. 75-11.

BMW R73 side Steib ens. ou séparé mot. nf. px int. VER-SIEUX, 46 av. S. Bolivar.

BMW 71 imp. 175000 PILZ, 25 rue Chabrol 10^e. Tai. 59-87.

A VEND moto Zundapp KS 600 FAVREL, Livarot (Calvados).

BMW R 75 SIDE

145000 crédit reprise FAURIE 8 av de St-Ouen Paris

500 NSU sup. cul. cme nve éc. DALBIGNAT, 24 r. Verdun, Suresnes (Seine).

NSU 5 cv sup. cul. 4 vit. sèlect. t. b. ét. 65000. Crédit reprise. 17, rue Pajol 18^e.

BMW 350 moteur neuf. 100000 M. ANTOINE, 71 rue du Fg St-Antoine, Paris 11^e.

250 Hoffmann Gouv. 54 tte bté 5400 k imp. t. p. vue vis. jus. 21. Lesueur 64 gde r. Bry-s-M.

MOTOS AMERICAINES

HARLEY 750 abs. impec. 160. station Azur, 13 quai de Grenelle, Paris 15^e.

MOTOBECANE MOTOCONFORT

175 Motob. exc. ét. acc. 85000 ROCHE, 61 r. Chéret, Créteil.

MOTOB. 175 imp. eq. 10000 k 90. CHARPENTIER. Suf. 10-77 6. pas. Charbonniers 15^e.

MOTOB. 500 culb. sup. cul. side 1 p. 1/2 tr. b. ét. PER-RIER 89 r. Rébéval 19^e.

MOTOB. 175 pf état mécan. tte eq. 80000. FILLIATRE, 69 r. Manin Paris. Bol. 74-94.

MOTOBECANE 125 lat. av. remorque monor. Fulgur. Le tout 50000. BIORET 10 rue Chanzy Noisy-le-Sec (Seine).

AV 175 Motob. bon état 52 75 000. Tél. Bel. 42-44.

MOTOBECANE D45S parf. ét. compt. sélect. 50000 PASQUINO 56 av Gobelins. Dim-Lundi

MOTOBECANE U46C 54 équip. Menu 21 A. Rozier Paris 19^e.

MOTOS DIVERSES

500 AJS sus. osc. 245.

500 BSA B 34 230.

350 Matchless télesc. 120.

500 Indian scout nbx ac. 120.

100 vélom. et motos ttes marq. 30 sides tt équ. ttes cylindr. Crédit 15 mois. 1er vers 20000 Livr. 48 h. Roger SCEAUX, 4 r. Beaurepaire, Pantin. Vil. 15-18.

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

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

Ouvert dimanche et fêtes

MOTOS-CREDIT

SANS PREMIER VERSEMENT

175 Peugeot bon état 18500

175 Peugeot état neuf 35000

350 Terrot parf. état 29000

750 Terrot dans son orig. 43000

1 CV Motoconf. 3 v. kick 18500

125 cc 54 Motobécane neuve

175 Guiller bloc AMC 54, nbx accessoires.

125 scooter Terrot 1954

125 Vespa moteur neuf

BMW R73 tte beauté et 100 autres mach. de 10 à 200000

83, avenue d'Italie Paris-13^e

Métro : Tolbiac

Ouvert le dimanche.

V. moto MR 20000 f. tr. b. ét. MEROLLE 28 rue Broca vendredi seult. à partir de 7 h.

LA PLUS BELLE SELECTION

DE

BELLES MACHINES

125 Terrot culb.	100.
125 Puch sport 2 carb.	115.
175 Malterre AMC sus. AR	120.
250 Puch sus. ar. f. té.	150.
250 BSA susp. AR f. tél.	165.
350 Jawa susp. AR f. tél.	180.
350 BSA sus. AR f. tél.	200.
350 NSU sus. ar. f. té.	210.
350 Panther s. ar. f. tél.	210.
350 Horex Régina	210.
350 Velocette sus. ar. f. tél.	240.
650 BSA Gold. Flash	260.

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 Galté Dan. 55-43 DEMANDEZ-NOUS LA LISTE complète ctre 45 fr. en timbres

CREDIT IMMEDIAT

20 % comptant. Solde 15 mois 250 motos - Garantie 3 mois

125 cme. depuis 45000

Motobécane, Peugeot, Terrot, Gnome Rhône, M. Goyon, MR 175 cme. depuis 75000

Guiller. DKW. DS Malterre. Motobécane. Peugeot. Vallée. 250 cme. depuis 60000

Puch, NSU, Victoria, DS Malterre, Csepel, Terrot 350 cme. depuis 75000

R. Enfield, DKW, Terrot, Peugeot, Monet-Goyon 500 cme. depuis 80000

Ariel, Zundapp, BSA, Indian Terrot - Motobécane Sidecars depuis 100000

R. Gillet, Terrot, Motobécane, Harley, BMW, Zundapp

Audejean 137 et 139 av. Clichy 17^e. M^o Brochant - Mar. 21-29

Ouvert le dimanche matin

Pour les Vacances

60 motos, Crédit Echange Peugeot 250, FN 350 20000

Terrot 350 chromée 45000

Terrot 500 side 1948 50000

Motosacoche side neuf 80000

R. Gillet, Indian 500 75000

Motobécane 500 c. neuve 90000

Terrot 500 et 350 téles. 90000

BSA 250 cme neuve 140000

BSA 500, Norton 500 80000

Guiller, Peugeot 175 85000

Motobécane, Terrot, Monet, Peugeot, Jonghi en 125 cc depuis 20000

Cyclomot. Mobyette dep. 12000

FAURIE

8, avenue de St-Ouen - Paris

M^o La Fourche (dans la cour)

VOITURES A VENDRE

200 AUTOS MOTOS

ECHANGE CREDIT TOTAL

157, av. du Maine 14^e.

7, rue de Montreuil, PANTIN

Ouv. ts les jrs et dim. 8-21 h.

4 CV Renault c. int. imp. 350. Aronde 1953, 450000.

Reprise motos réc. 4 impasse de la Galté DAN. 55-43.

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^o Eglise, ouvert dimanche

244, rue Dumesnil, ASNIERES (4 Routes) Ouvert dimanche

TOUJOURS 50 voit. tour. et sport. Repr. ttes motos et solde à crédit. R. SCEAUX, 4 rue

Beaurepaire Pantin VIL. 15-18

4 CV Sport 50 à 1953. 11 BL Citr. 1938, 47 et 49.

Rosengart 4 CV 1939. Simca-5 décapotable.

8 CV Citroën Rosalie. Juva-4 Fourgonnette 1948.

Opel Fourgonnette 6 cv 1939

Delage D.6.70 Familiale. Crédit. Reprise. Toutes Motos

AUDEJEAN 137 et 139 av. Clichy 17^e

M^o Brochant. MAR. 21-29

Ouvert dimanche matin.

VD. voiturette Rollux Ydral. 125 rf neuf 75000 GUILLERMO

60 r. L. Michel, Levallois.

ECHANGES

Auto contre Moto VIL. 09-21

7, rue de Montreuil, PANTIN

100 MOTOS SCOOT.

ECHANGE, CREDIT av. 5.000

157 av. du Maine 14^e ouv. dim.

50 voit. disp. repr. moto. com. 1^{er} vers. GIL 83 av. Italie.

ouv. Dim. TRI Peugeot 125 tt équ. imp. 75000 ou éch. ctre scooter Peugeot, Vespa, Lambr. impec.

KIESLING 21 r des Charmettes Le Vésinet. Tél. Pri. 04-48.

DIVERS

SID. 1 pers. Carpio. Bernachot 19 r. des Couronnes 20^e s. 7 h.

SIDE Précis. ét. neuf. Goifon 17 r. de la Jonquière, Paris.

REM. Fulgur 15000. Dessenne 93 r Dalayrac Fontenay-s-Bois

ON DESIRE ACHETER

ACHETE toutes 125 et scoot. GIL, 83, avenue d'Italie, Paris.

Ouvert le dimanche.

Achète comptant

125 motos, Lambretta, Vespa, Bernardet. M-S 19 r 2 Communes, Montreuil (ts les samedis)

MAX
DUPAS

ACHAT - VENTE - ECHANGE

REPRISE DE TOUS SCOOTERS ET MOTOS

MOTOS OU SCOOTERS + CRÉDIT = VOITURES

150 Voitures d'Occasion - CRÉDIT 6, 9, 12, 15 Mois

POUR 15.000 frs

DEVENEZ PROPRIÉTAIRE D'UNE VOITURE AVANT VOS VACANCES

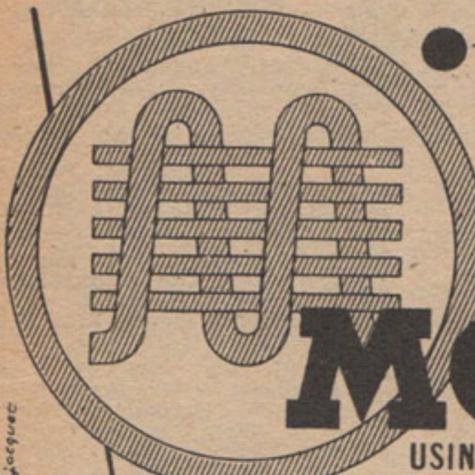
31, AVENUE ARISTIDE BRIAND - ARCUEIL (SEINE) ALESIA 43-17 - OUVERT TOUS LES JOURS MEME LE DIMANCHE

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

AGENCE OFFICIELLE - PUCH - PALOMA
TOUS LES MODELES DISPONIBLES **CREDIT 18 MOIS**
BARBES-MOTO-CYCLES - 33, Bd Barbès - PARIS-18^e



**VOLANTS MAGNETIQUES
 DYNAMOS
 COMMUTATEURS
 DEMARREURS
 ALTERNATEURS**

MOREL

USINE : LA SONE (Isère) Tél. 19

DEPOT : PARIS. 65, rue de Courcelles
 Tél. CARNOT 13.03

**QUELQUES MOIS D'ETUDES SUFFISENT
 POUR APPRENDRE LA MECANIQUE ET
 L'ELECTRICITE AUTOMOBILE**

(Niveau d'Instruction CEP)

Le métier de Mécanicien est maintenant un métier bien payé. C'est également une profession agréable. Ce métier est à votre portée : y avez-vous songé ? En 8 mois d'études, vous pouvez apprendre la technique automobile par correspondance, chez vous, sans quitter votre emploi actuel, grâce à notre méthode qui a fait ses preuves.

Demandez la documentation gratuite N° 11

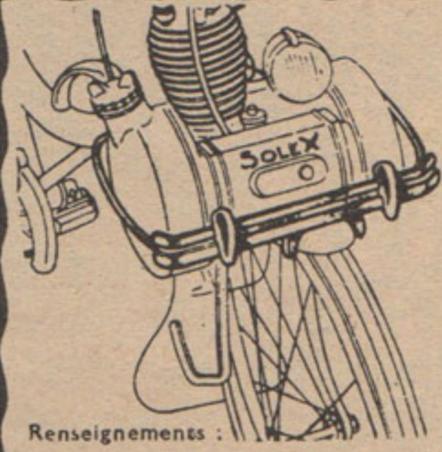
COURS TECHNIQUES AUTOS
 Rue du Docteur Cordier - SAINT-QUENTIN

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR 38 r. du Château-d'Eau
 PARIS-10^e
 NOR. 08-09

TOUS
 vêtements
 de cuir
 MOTO
 et
 combinaisons
 en cuir pour
 compétition
 Exigez la
 marque
**CHROME-
 CUIR**

CATALOGUE
 GRATUIT
 SUR DEMANDE

JEANNERET, de Nice

vous offre pour votre
VELOSOLEX

4 articles de sa fabrication :
 Le **PARE-CHOCS** amovible (breveté S.G.D.G.), d'une efficacité extraordinaire qui donne un cachet très élégant à votre Vélosolex.
 La **POIGNEE** pour porter très facilement votre Vélosolex d'une main.
 Le **FIXE-BAVETTE** et la dernière nouveauté :
 Le **SABOT PARE-CHOCS** enjoliveur de cadre.

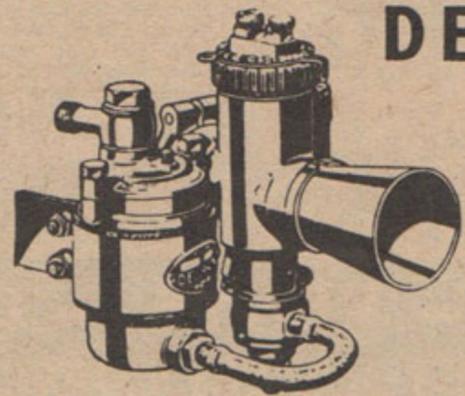
Renseignements :

Etabl^{ts} H. JEANNERET & C^{ie}
 14 bis, rue Reine-Jeanne - NICE (A.M.) Tél. : 821-97
 2, rue Croix de Marbre - NICE — Tél. : 733-33

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

DELLORTO



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

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

Centre de récupération
 et d'usinage de pièces
 détachées

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

PIECES ADAPTABLES
 de notre fabrication
 Vente — ACHAT
 Motos — Epaves
 Réalésage - Embiellage
 Pièces à la demande

CRUPDA
 21, r. Monge, Puteaux
 Tél. : LON. 02-63

vous présente **LES NOUVELLES 350 et 500 cmc. VELOCETTE**

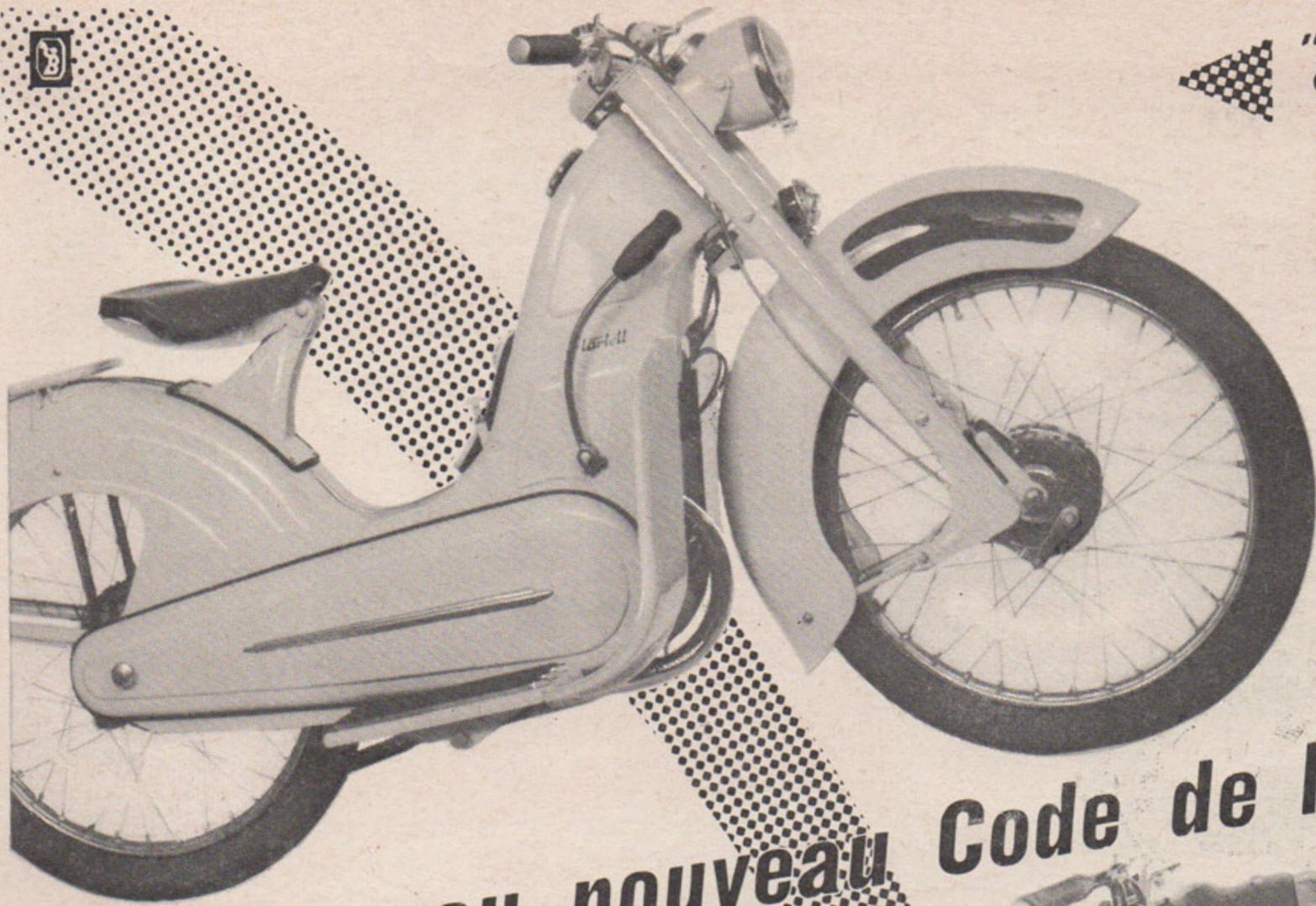
Les motos **TERROT** et **PEUGEOT**
 Les scooters **BERNARDET** — **TERROT** — **LAMBRETTA** — **PEUGEOT**
VELOSOLEX

MOTO-HALL **H. HABERT** 78, av. des Ternes
 — PARIS-17^e —
 Tél. : GAL. 78-95

ACCESSOIRES — CREDIT 3 à 18 MOIS — REPARATIONS

Pièces détachées : **TERROT** (anciens et nouveaux modèles) - **VELOCETTE** (anglaises d'origine) - **PEUGEOT**

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



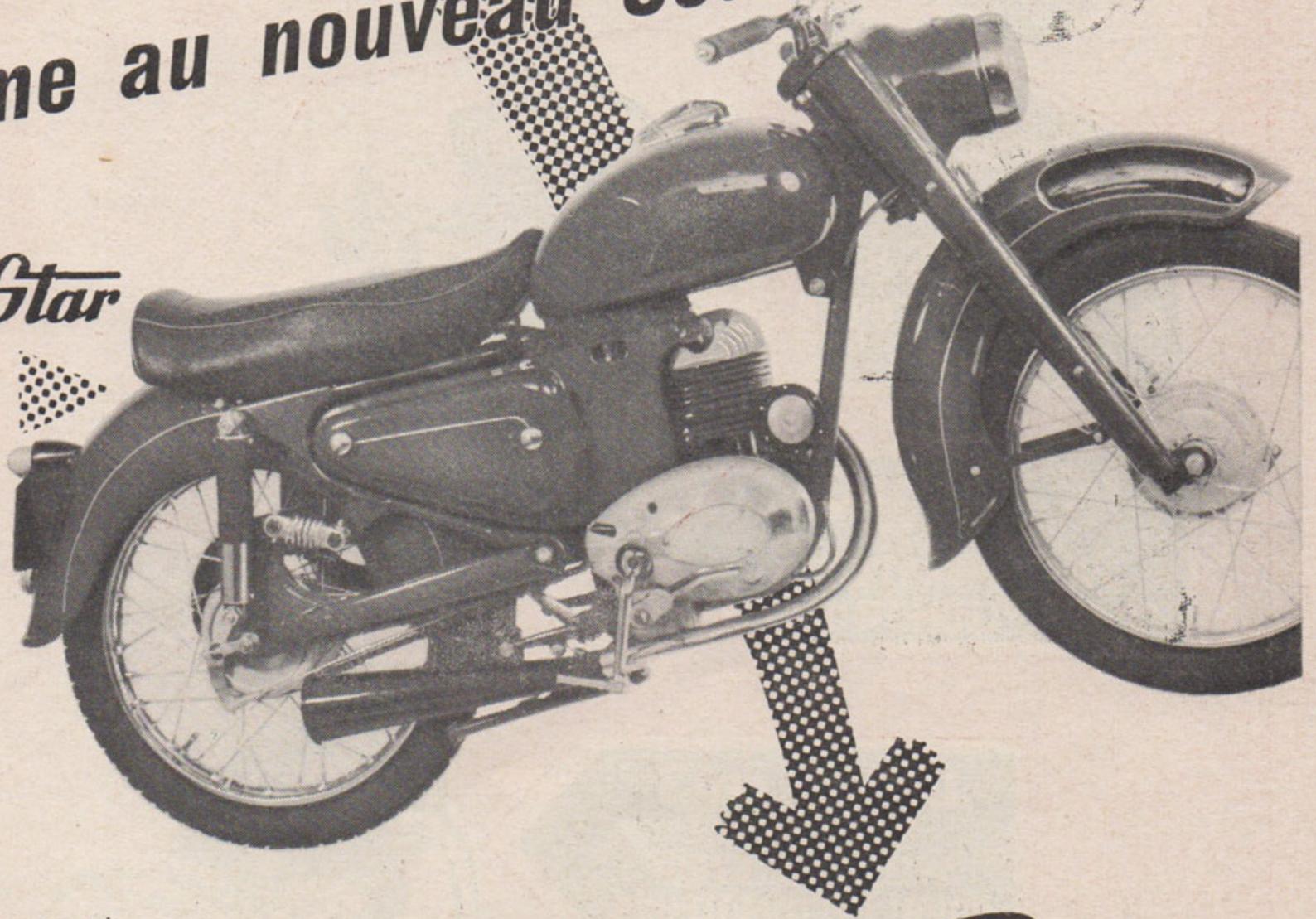
"Starlett,"

Présenté luxueusement et entièrement carrossé, ce véhicule vous donne toute satisfaction pour vos déplacements urbains. L'échelonnement des deux vitesses de son moteur 98 cm³ permet d'effectuer des reprises très rapides. Une suspension AX. «GRÉGOIRE», un compteur, un avertisseur, en font un ensemble harmonieux.

Conforme au nouveau Code de la route

Shooting-Star

Par son confort et sa puissance, cette moto de 200 cm³ satisfait le routier au plus haut point. Les suspensions oscillante à l'arrière et télescopique à l'avant sont complétées par des correcteurs «GRÉGOIRE». Une grande souplesse de manœuvre vous est offerte par une boîte à quatre vitesses, et la selle allongée, le capotage moteur et différents accessoires, en font un ensemble complet.



« Dans le catalogue qui
« vous sera remis par
« nos Agents, vous aurez
« un choix plus étendu
« sur les véhicules que
« nous fabriquons pour
« vous satisfaire, ainsi
« que la nomenclature
« des prix. »

Monet Goyon
Koehler Escoffier

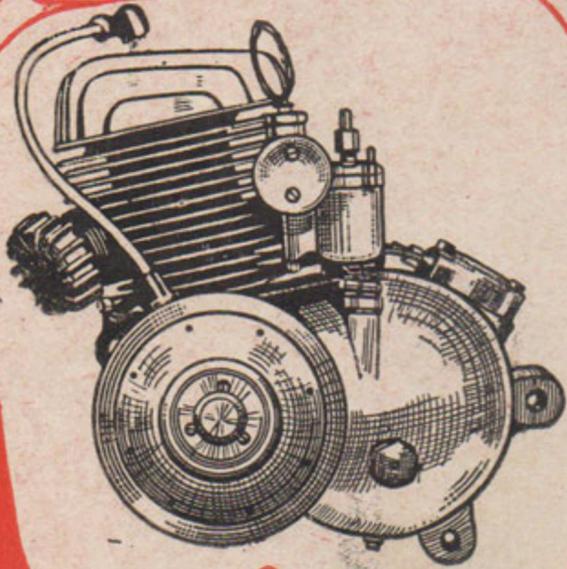
JOUEZ GAGNANT

EN CHOISSISSANT
LES MOTEURS

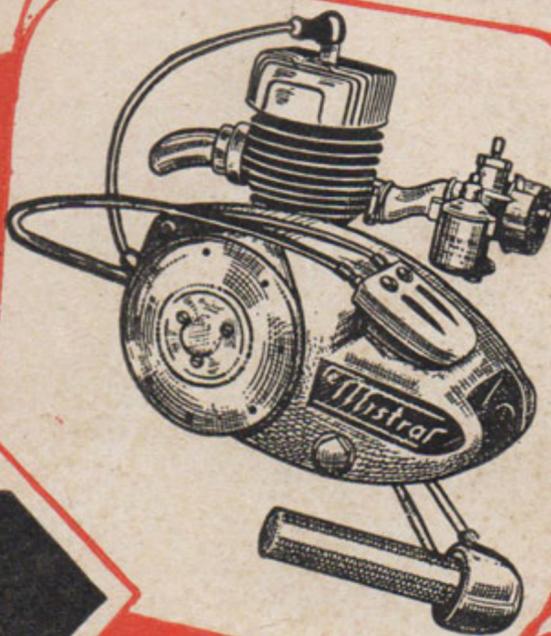
Mistral

FORCE & VITESSE

SÉLECTIONNÉS PAR LES
MEILLEURS CONSTRUCTEURS

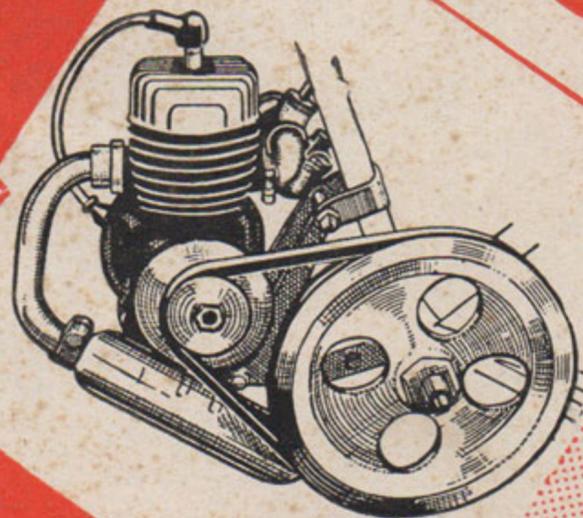


Le nouveau
98 cm³
2 VITESSES
POUR VÉLOMOTEURS
ET SCOOTERS



LE 48 cm³
2 VITESSES
AVEC EMBRAYAGE
POUR CYCLOMOTEURS

LE 48 cm³
MONOVITESSE
AVEC EMBRAYAGE
POUR CYCLOMOTEURS



LES MOTEURS LE MISTRAL
SONT LUBRIFIÉS AVEC
LES HUILES B.P.

ETS MISTRAL, 27, RUE DU MONT

- ST-ÉTIENNE (LOIRE) - TÉL. E3 72.85 - E3 72.22