

Moto revue

43^e ANNEE. — 30 JUILLET 1955. — N° 1.249
Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

ESSAI
MOBYSOOTER



Une excellente vireuse : la 350 cc. D.K.W.
Nous vous en présenterons l'essai bientôt.

Ils sont indispensables...

Les Manuels Techniques et Pratiques

édités par

Moto revue



Toute la Technique de la
Traction Avant

Prix : 595 francs
Franco : 655 francs



La 4 cv Renault

Prix : 590 francs
Franco : 650 francs

Ce sont de magnifiques ouvrages dans lesquels l'usager et aussi l'agent réparateur trouveront de nombreux renseignements qu'ils ignorent étudiés méthodiquement dans des chapitres illustrés de 200 planches et dessins

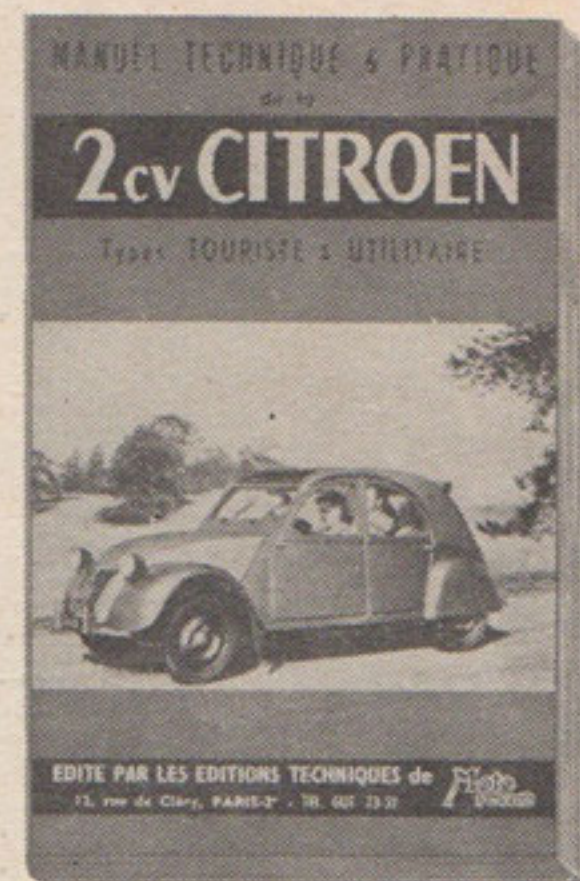


CARACTÉRISTIQUES

Les freins - Le train avant
La suspension - Les roues
Les moyeux - Les pneus
Le moteur - Le refroidissement - L'allumage - La batterie - Le cablage - Le démarreur - Le carburateur - L'embrayage - La boîte de vitesses - La transmission - L'éclairage - La carrosserie - L'entretien courant, etc...



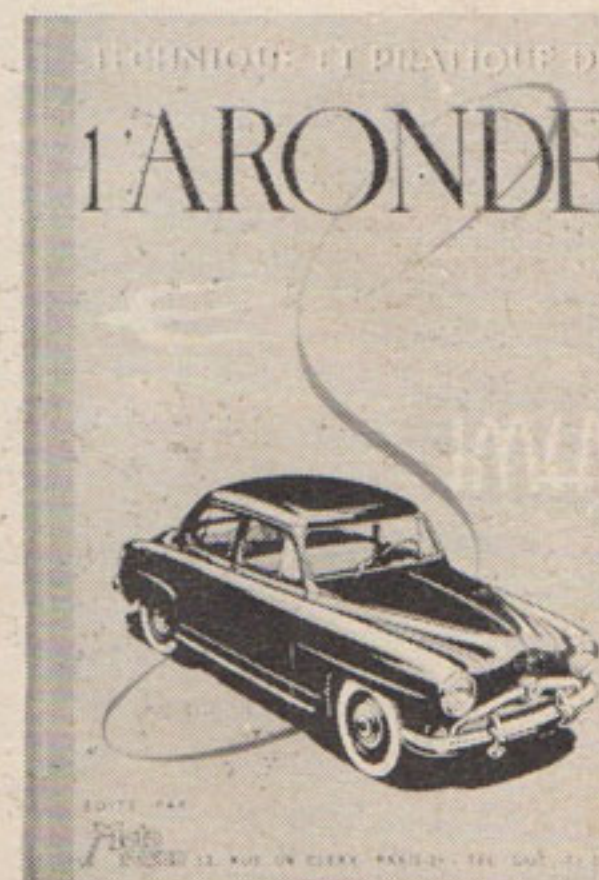
Vous lirez ces MANUELS avec intérêt même si vous n'avez pas encore de voiture.



La 2 cv Citroën

Types Tourisme et Utilitaire

Prix : 610 francs
Franco : 660 francs



L'Aronde

Prix : 625 francs
Franco : 670 francs

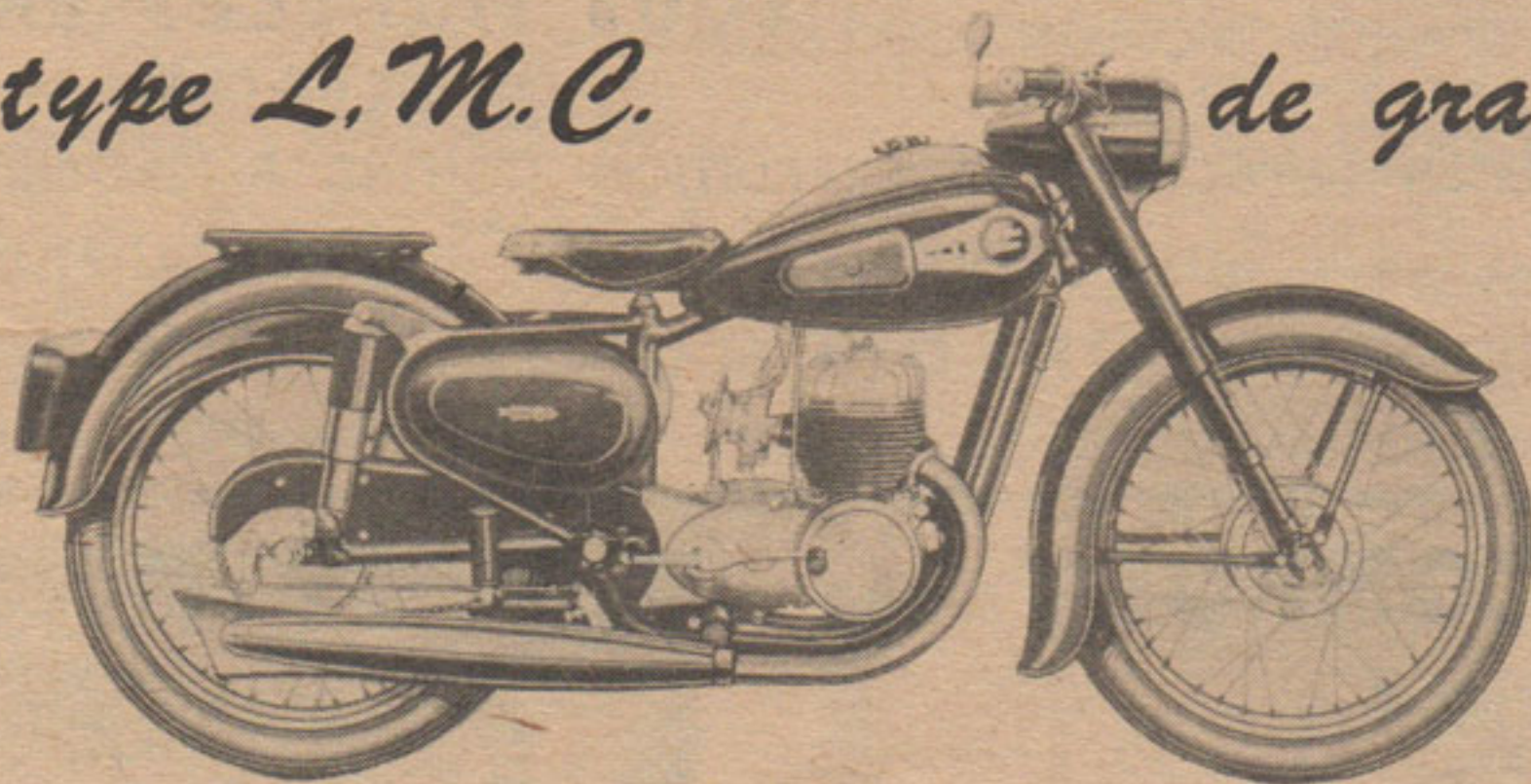
Tous ces Manuels sont en vente à **MOTO-REVUE**, 12, rue de Cléry, PARIS-2^e - Pas d'envoi contre remboursement
Envoi contre mandat ou mieux versement (ou virement) compte postal **MOTO-REVUE** : 297-37 Paris

MAGNAT DEBON

LA MARQUE DE QUALITÉ

présente sa nouvelle
175 cmc type L.M.C.

La Motocyclette
de grande classe



SPÉCIFICATIONS. — Bloc moteur 2 temps. - Cyl. fonte, culasse hémisphérique alliage léger, piston plat. - Cylindrée : 173 cm³ - alésage : 62 m/m - course : 57,5 m/m. - Allum. et éclairage par volant magnétique. - Avance automatique. - Carburateur automatique. Boite 4 vit. commandée par sélecteur au pied. - Rapports : 6,75 - 8,4 - 11,9 - 16,2 à 1. - Débrayage à disques multiples férodo acier. - Freins tambour AV et AR de 130 m/m. - Pneus de 25 x 3, strié AV, pavé AR. - Moyeu AR aluminium à broche faisant amortiss. de transmission. - Fourche télesc. avec amortiss. hydrauliques à double effet. - Suspens. AR oscill. avec amortiss. hydraul. - Guidon avec poignée tournante gaz à dr. et poignée commutatrice à gauche - Selle suspendue. - Porte-bagages amovible. - Béquille centrale. - Plaque de police AR lumineuse. - Réservoir essence 10 litres. - Genouillères. - Sacoche toile avec outillage. - Pompe de cadre. - Avertisseur électrique. - Indicateur de vitesse incorporé dans le phare. - Poids à vide : 125 kgs. - Vit. 100 km/h environ.

CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE, S'ADRESSER A ;

MAGNAT-DEBON, 51 bis, Boulevard Thiers, DIJON

Magasin de Vente et d'Exposition, 30, Avenue de la Grande-Armée - PARIS

*pour vos vacances
ne partez pas sans*



LOHDI

SURVETEMENTS POUR LA MOTO

Vendu chez tous les motoristes et magasins de sports spécialisés.
Gros exclusivement : Survêtement LOHDI, 7, Avenue du Vercors - FONTAINE - Tél. 249

A. CHARRIER

Champion de France Vitesse 1936

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

STOCK PIECES DETACHEES — EXPEDITION CONTRE REMBOURSEMENT

— ATELIER SPECIALISE POUR L'ENTRETIEN ET LA GARANTIE —

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

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

BSA ARIEL **SUNBEAM**

JAWA TERROT

TOUS MODÈLES EN MAGASIN

MACHINES DE CROSS ET DE CIRCUIT

MOTOCONFORT



pour ses

MOBYLETTE

et

MOBYSCOOTER,

utilise et recommande
exclusivement

LUBRIFIANTS

DE QUALITÉ

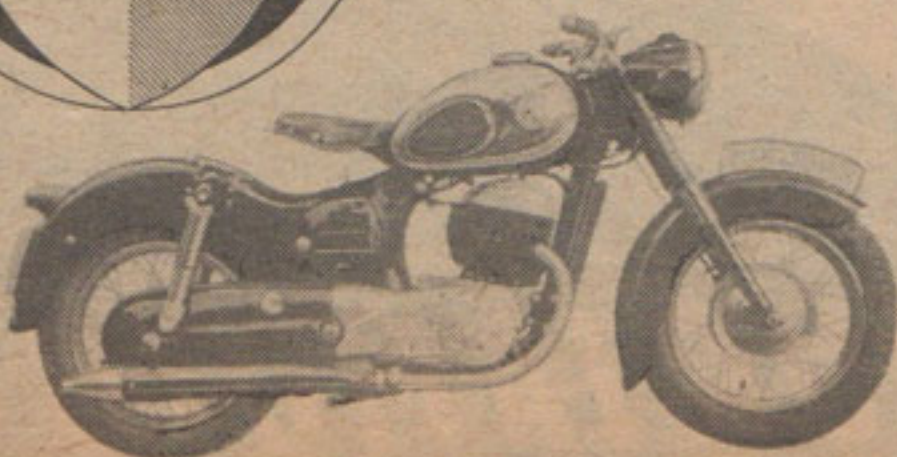
RÉPAREZ
à froid
avec

PROTECTION PAR FEUILLE D'ALUMINIUM

et avec

Super Dissolution

NE SÈCHE PAS DANS LE TUBE



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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

BOL D'OR 1955

AGENCE OFFICIELLE JAWA

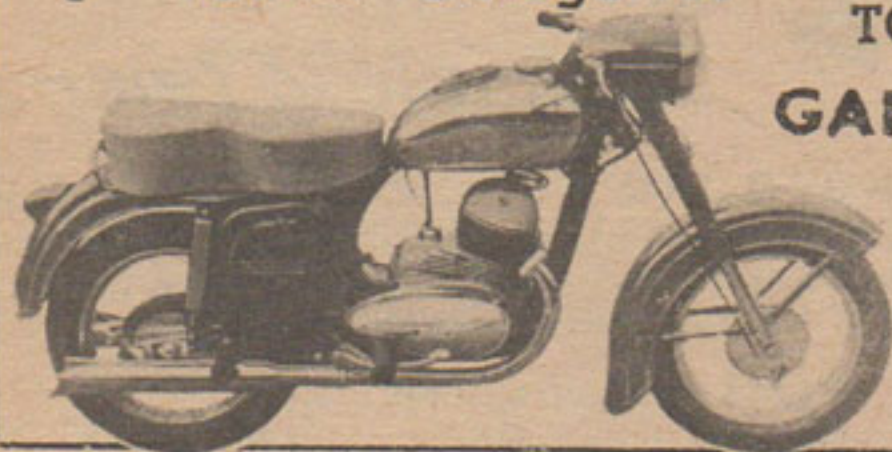


SAINT-PAUL-MOTOS

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

1^{er} Toutes Catégories

TOUTES les MEILLEURES MARQUES FRANÇAISES et ETRANGERES



GARANTIE

TOTALE

VELOSOLEX

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

Le Seul Spécialiste
de l'accessoire
de l'équipement

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

compétence
honnêteté
régularité

**pour vous...
pour votre machine...**

ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS - VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIES
PRIX LES PLUS BAS

CHANTEUNE-FOZ

Un des exemples de la semaine :
Mallette métallique
spéciale
pour porte-bagages moto
40 x 25 x 15
2.785 f.

MEMBRES DE CLUBS
FAITES-VOUS CONNAITRE



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

EXPEDITION EN PROVINCE

**CABLES - GAINES
TRANSMISSIONS**

Ressorts - Rondelles GROWER



**Société Bourbonnaise
des Applications du
FIL METALLIQUE**

Rue Jean Desorges

CUSSET (Allier)



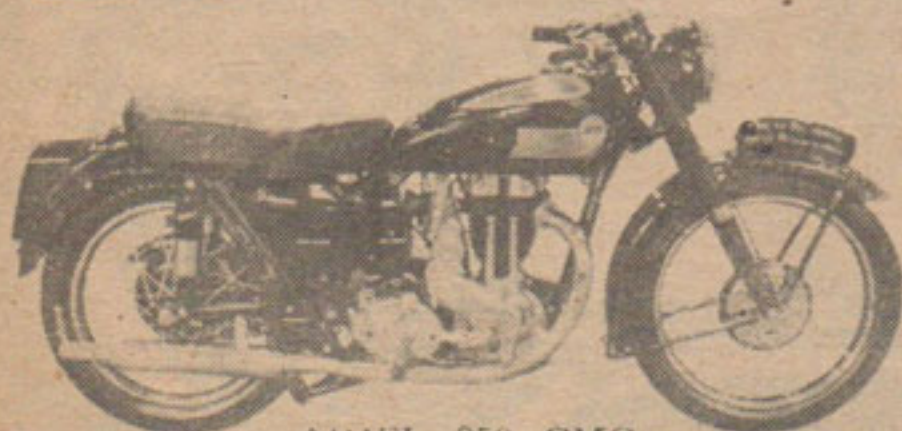
VICHY Tél. : 38-08 - 49-15

Télégr. : METAFIL-CUSSET

BSA - ARIEL

**GIMA
A.M.C.**

Lambretta



ARIEL 350 CMC.

STOCKISTE B.S.A. - ARIEL

Les plus Grandes Marques avec un

CRÉDIT DE 18 MOIS

1^{er} Versement 5.000 fr.

REPRISE DE VOTRE
ANCIENNE MACHINE

à NORD-EST-MOTO

214, FAUBOURG
ST-DENIS, PARIS

ORGANISATION ET DIRECTION NOUVELLES

TOUS MODÈLES DISPONIBLES ARIEL ET B. S. A.

Métro : Nord et la Chapelle - Tél. NORD 43-92

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

**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



*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.18.30

Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,

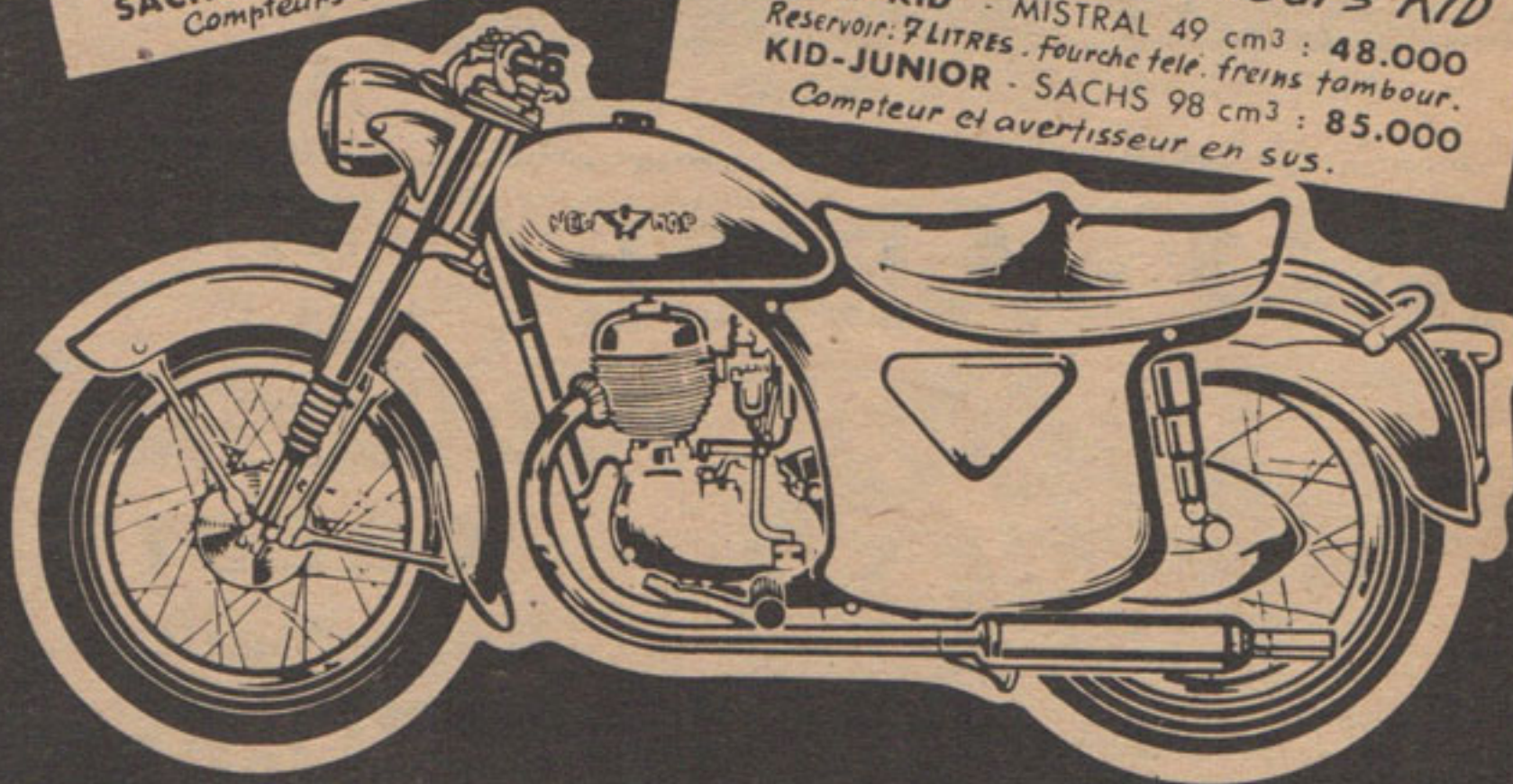
PRINCIPAUX AGENTS

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



Moto revue

La Moto
Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 40 francs

ABONNEMENTS :

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

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

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

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

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

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

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

OU EN EST-ON ?

PLUSIEURS semaines après l'interdiction des courses motivée par la catastrophe du Mans, aucune mesure n'est encore intervenue concernant la compétition en sommeil depuis et qui le sera probablement pour toute la saison 1955.

Commissions et sous-commissions des Pouvoirs Publics d'une part et de la Fédération des Sports Automobiles d'autre part, négocient, paraît-il, afin de mettre sur pied une nouvelle réglementation des circuits de vitesse amenant une réforme dans le sport.

En fait, il semble que ce soit beaucoup plus de l'automobile que l'on se préoccupe, alors que la compétition motocycliste est pourtant visée également par les mesures gouvernementales.

Le fait même implique une identité des dangers présentés par une course auto et une course moto, identité dont on aimerait savoir sur quoi elle est basée. Trop de différences existent entre la voiture de course actuelle et la moto de course. Poids, dimensions, vitesse, sont incomparables sans parler de la quantité de carburant transporté et de ce carburant lui-même (non réglementé, rappelons-le dans la compétition automobile) dont les caractéristiques détonantes sont, on s'en doute, portées à leur maximum. Dans toute l'histoire de la compétition motocycliste, il n'existe pas de catastrophe comparable à celle du Mans, heureusement, mais lors de meetings aériens par exemple, on a pu déplorer, dans le passé, au moins autant de victimes qu'au Mans, les meetings aériens ne sont pas interdits pour cela.

Au lendemain du Mans, il était normal d'apaiser l'opinion, plus ou moins bien informée, en prenant une mesure radicale, mais nous ne voyons toujours pas pourquoi la motocyclette devait en être touchée. Autre chose encore, dans les milieux sportifs automobiles on a découvert que la formule qui avait cours jusqu'à présent, avait détourné le sport de son but original qui est essentiellement une compétition loyale. Pour les automobilistes, le problème est donc de « ...la remettre (la compétition) à son rang d'auxiliaire et de stimulant de l'industrie automobile en lui retirant son rôle d'entreprise de cirque ». (Inter-Auto du 7 juillet).

Si une réforme s'impose dans ce domaine, il n'y a aucune raison de la voir s'étendre au sport motocycliste. On voit donc que, en ce qui nous concerne, seule la question de la protection sur les circuits est à voir et pour ce faire on se demande bien pourquoi le sport motocycliste doit être tributaire de la réforme que l'on prévoit dans l'automobile. Celle-ci pose des problèmes qui lui sont propres auxquels nous n'avons rien à voir et la réciproque est tout aussi vraie.

Le sport motocycliste est-il d'ailleurs représenté dans les discussions avec les Pouvoirs Publics ? Ceux-ci ont en face d'eux la Fédération des Sports Automobiles, dont le président est M. Pérouse. Egalement président de la FFM. M. Pérouse est-il notre défenseur en l'occurrence ? Souhaitons alors qu'il sache persuader son auditoire de toute la différence qui existe entre les courses de motos et autos.

Informations

DE FRANCE...

◆ AMAC CHANGE D'ADRESSE

Depuis le 15 juillet, le siège social, bureaux et ateliers de la société AMAC sont transférés 2, avenue Bernard Palissy à Saint-Cloud (tél. : bureaux, MOL. 61-58, ateliers : MOL. 77-72).

La « Station-Service Amac » sise au 21, rue Collange à Levallois, a changé sa raison sociale en « Société Commerciale de Représentations Exclusives » (SOCOREX) et étend son activité à d'autres articles pour motos, scooters et vélos-moteurs tout en gardant la concession pour les pièces de rechange AMAC-AMAL.

◆ LA 175 MAGNAT-DEBON MOINS CHERE

A la suite de nos articles sur la 175 LMC Magnat-Debon, les Ets Magnat-Debon nous ont précisé qu'un rajustement du prix de la machine, effectué entre temps, ramenait ce prix à 169.500 au lieu de 178.000, comme nous le mentionnions.

PLUS DE RECORDS A MONTLHERY EN DESSOUS DE 125 CMC.

Aussi incroyable que cela puisse paraître, c'est ce que nous a appris Arigo Remondini qui, la semaine dernière, comptait s'attaquer au record de l'heure en 50 cmc.

Le nouveau bloc-moteur Remondini avait quelques chances de s'approprier ce record, puisque les 96 kmh. étaient atteints sans carénage.

Mais l'anneau de vitesse fut bel et bien refusé au jeune constructeur, de même le sera-t-il à n'importe quel constructeur français ou étranger désirant s'attaquer à des records dans des cylindrées inférieures à 125 cmc.

« Habiter à 10 kms de Montlhéry et être obligé d'aller à Monza pour battre des records, c'est un comble » concluait Arigo Remondini.

Qu'en pense notre FFM ?

◆ MAICO EN FRANCE

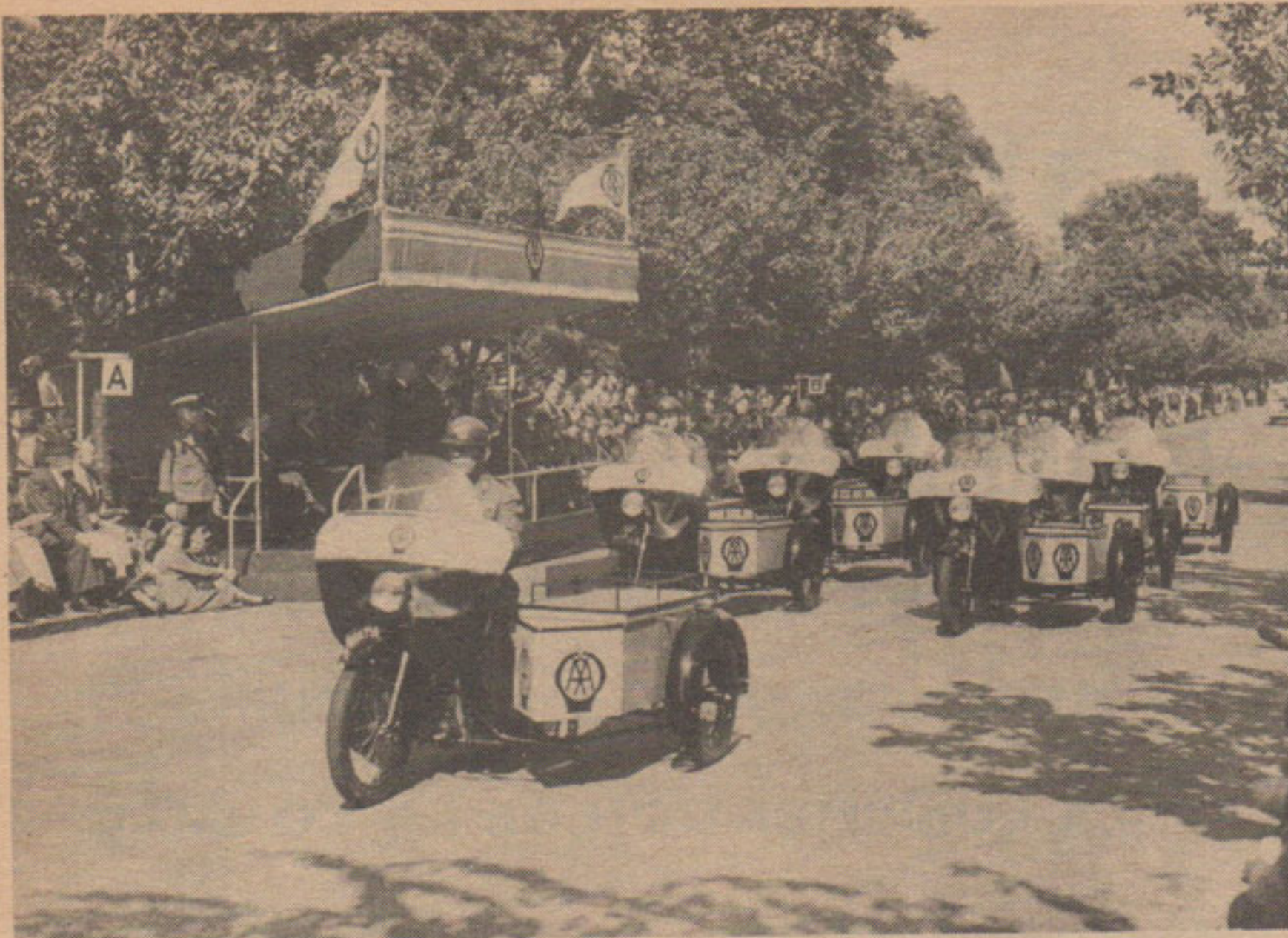
Les Ets William Dumont sont désormais importateurs des moteurs, motocyclettes et scooters de la firme allemande MAICO de Pfaffingen-Tubingen. Voilà une nouvelle qui ne manquera pas d'intéresser bien des amateurs de deux temps d'outre-Rhin.

Les Belles et le Cabri

Comme l'indiquait notre reportage aux usines Bernardet, publié le 11 juin, la fabrication du petit scooter Cabri a repris avec un nouveau moteur 100 cmc. où entrent de nombreuses pièces du moteur Comet.

La nouvelle direction de l'usine avait convié industriels, journalistes, etc... au baptême de son scooter, baptême qui eut lieu au Pavillon d'Armenonville. A cette occasion, plusieurs mannequins nous présentèrent les dernières créations de la mode scootériste, au plus grand intérêt de l'assistance, où nous avons remarqué MM. Gérard, des Ets Le Poulain, Bouillard et Louveau, des Ets Ydral, Brument, des volants SAFI, René Arliguie, etc...





◆ SCOUTEX CONTRE L'ALPINO

Au cours d'une récente réception aux Ets Dynex, pour fêter les sept records battus par Lionel Durel sur Scoutex en avril dernier, le jeune recordman a annoncé son intention de s'attaquer en septembre prochain aux records que l'Alpino a battus récemment. Ces records sont ceux des 100 miles et des 2, 3, 4, 5, et 6 heures.

Mr Coutisson, constructeur des Scoutex, avait tenu à accompagner son pilote que recevaient MM Baclin, Meyer et Poisson de la maison Dynex qui fabrique les volants magnétiques du Scoutex.

Signalons enfin que Mr Coutisson était de retour d'Espagne où il mène des pourparlers en vue de la construction sous licence de son moteur.

◆ LE MISTRAL AU COL DE LA REPUBLIQUE

La dernière performance du moteur 100 Mistral vient d'être réalisée dans le col de la République (pourcentage maximum : 9,5 %).

Avec en selle un essayeur de 92 kgs,

A l'occasion du Jubilé d'Or de l'A.A., voici plusieurs patrouilles motorisées (sur BSA) défilant devant le Duc d'Edimbourg.

la moyenne réalisée avec ce 100 cc. s'établit à 61,5 kmh. au chrono. Durant les 11 kms de cet essai, la consommation a été au total de 330 cmc.

A la vitesse maximum en plat, soit plus de 71 kmh., la consommation de mélange à 5 % est de 2 l. 800, alors qu'elle tombe à 1 l. 630 à la vitesse de 50 kmh.

Voici photographiés, de gauche à droite, au cours de la réception Dynex, MM. Meyer (Dynex), au centre, Coutisson (Scoutex), Poisson (Dynex) et Lionel Durel.



◆ ANNULATION DEFINITIVE POUR BERNE

C'est dans l'organe officiel de la Fédération Motocycliste Suisse que nous lisons le communiqué ci-dessous qui consacre définitivement l'annulation du G.P. Suisse :

« Comme suite à la publication faite dans les organes officiels de la F.M.S., plusieurs clubs se sont annoncés au président de la C.N.S. pour l'organisation du Grand Prix suisse motocycliste 1955.

Vu les conditions exigées par le calendrier et les règlements internationaux, ces clubs ne purent maintenir leur candidature, car le temps matériel pour une telle organisation était trop restreint.

Aussi, le Grand Prix moto 1955 ne pourra être disputé et sera rayé du calendrier national et international.

Les clubs susceptibles de remplir les conditions imposées pour une organisation en 1956, doivent s'annoncer selon les prescriptions de l'article 78 du Code sportif national, d'ici le 30 septembre 1955 ».

Le président de la F.M.S. :
M. Tavernier

◆ UNE ARDIE DE TRIAL

C'est de la BD 176 qu'est dérivée cette nouvelle machine, apparue récemment sur le marché allemand.

Elle se distingue du modèle normal par différentes modifications apportées à la partie cycle : pots d'échappement relevés et de gros diamètre, petit garde-boue avant, pneus « Cross », gros écrous papillons sur les axes de roue, plaque métallique devant le phare, etc...

Côté mécanique, en plus d'une poignée tournante à enroulement et d'un verrouillage du kick-starter, on observe un plus grand ailetage du cylindre et de la culasse qui n'est pas « noire », comme c'était pourtant usuel chez Ardie en matière de machines de trial.

A noter encore que le prix de cette machine n'est que de 65 marks (52.000 frs environ) plus élevé que celui de la BD 176 normale avec selle double.

◆ SCOOTER PUCH A

DEMARREUR ELECTRIQUE

On annonce la sortie prochaine du scooter 125 cmc. RL de Puch qui sera doté d'un démarreur électrique et changera de désignation pour devenir le 125 RLA.

Ce nouveau scooter sera équipé d'un volant dynastart Bosch. Deux batteries alimenteront le circuit électrique dans lequel est inclus un phare de 105 mm. avec lampe de 12 v. 35/35 w. au lieu des 25/25 w. du modèle RL.

◆ UN INGENIEUX APPAREIL

Appelé à rendre bien des services, tout particulièrement les dimanches et jours de fête, ce distributeur automatique, mis en service à Stuttgart, délivre contre une pièce de monnaie, la rustine auto-vulcanisante qui dépannera les malchanceux !

Souhaitons que cet appareil soit vulgarisé et qu'il soit également conçu pour fournir aussi les ampoules de feu rouge arrière.

◆ EN ALLEMAGNE : BIENTOT 100.000 CYCLOS PAR MOIS

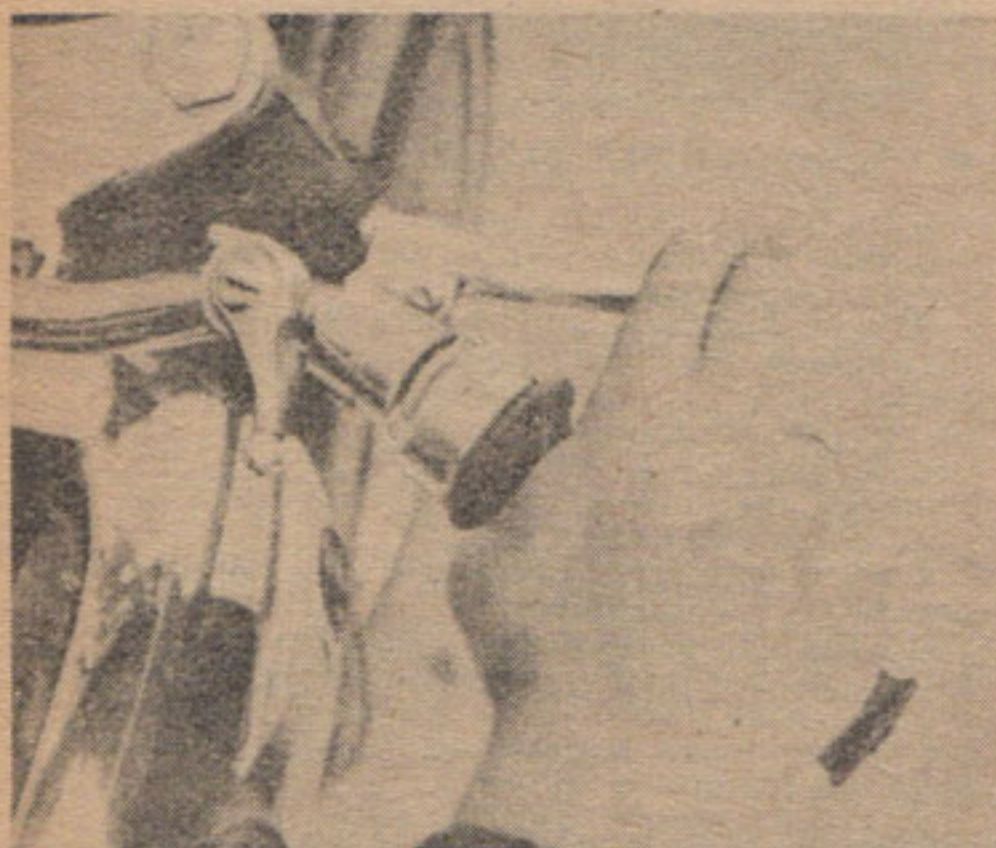
Il est sorti des usines allemandes une production totale de 78.867 cyclos pour le mois d'avril et 95.405 pour le mois de mai 1955.

NSU annonce, pour sa part, la sortie en mai de 19.800 « Quickly », dont le prix vient d'être diminué.

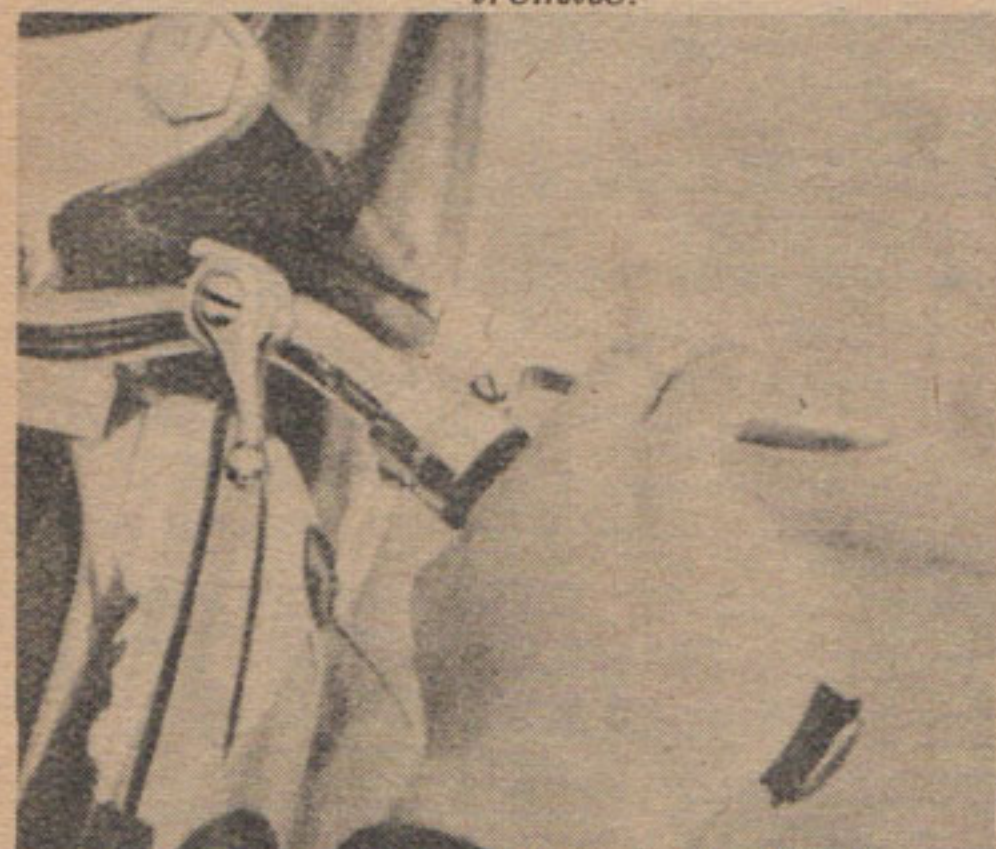
un bon FREINAGE

dépend aussi :

- ④ DU BRAS DE LEVIER DE LA COMMANDE
- ④ DU DEGRAISSAGE DES GARNITURES
- ④ DE LA LUBRIFICATION DE LA COMMANDE



La poignée tournante à enroulement étant montée, la commande du frein est repoussée plus loin sur le guidon. L'index et le majeur, doigts dans lesquels nous avons le maximum de force, attaquent maintenant le levier de commande du frein, qui a été allongé, tout à fait à son extrémité.



Ainsi attaque-t-on, avec la poignée tournante de série, le levier de commande du frein, ce levier est encore assez long pour recevoir également les quatrième et cinquième doigts de la main !

Une polémique courtoise entre l'un de nos confrères allemands et la marque Ardie, au sujet de la BD 176, nous donne l'occasion d'aborder quelques aspects particuliers d'un problème dont nous ne manquons jamais de souligner l'importance : le freinage sur la roue avant.

Le collaborateur de « Das Motorrad », Mr H. Hahmeyer, avait effectué, il y a quelque temps, des essais de freinage assez peu satisfaisants avec la BD 176. Les techniciens de chez Ardie lui ayant demandé de renouveler ses essais avec une machine légèrement modifiée, c'est la comparaison de ces deux séries d'essais que nous donnons ci-dessous, ainsi que les résultats obtenus à la suite d'une transformation de la came du frein.

LES MODIFICATIONS

L'ancien guidon avait été remplacé par un guidon plus cintré vers l'arrière (environ 4 cm). La poignée à tirage rectiligne avait fait place à une poignée tournante à enroulement à course très brève. Si la première modification avait pour résultat d'améliorer la position du pilote (les bras n'ayant plus à supporter le poids du corps), la seconde avait une influence directe sur le freinage.

En effet, la poignée tournante à enroulement était d'environ 20 mm plus longue que celle à tirage rectiligne. Dans ces conditions, le collier de serrage sur lequel vient se placer le frein à main, devait être placé plus vers le centre du guidon. Et les doigts pressaient donc le levier 20 mm plus loin vers l'extérieur qu'avec le guidon normal, ce qui, en définitive, donnait un bras de levier plus long, augmentant ainsi la force transmise par le câble de façon sensible (environ 14 %).

Notons encore que sur le nouveau guidon le câble était plus court (trop peut-être), au point que, roue avant soulevée, le câble tirait tout seul et la roue ne tournait pas librement. Par contre, lorsque la roue était normalement chargée, le câble descendait directement, sans faire

de méandres, ce qui diminuait sérieusement les frottements dans la gaine, donc les pertes, et augmentait ainsi la force transmise à la came du frein.

Ajoutons encore qu'une nouvelle roue avait été mise à la disposition de l'essayeur.

CONDITIONS DES ESSAIS

Les essais ont été faits sur une route droite au revêtement excellent (macadam très « accrocheur »). La vitesse de la machine s'élevait à 50 kmh. au moment du freinage, et, pour plus de sûreté, les essais ont été répétés plusieurs fois dans les deux sens, les valeurs données ci-dessous étant les valeurs moyennes.

Si les distances de freinage sont normalement données en mètres, par contre pour les décélérations, Hahmeyer a préféré donner un pourcentage. La décélération qui a été égale à 100 % est celle pour laquelle la roue avant commence à patiner sur la route (elle se bloque), et correspond dans ce cas à une distance d'arrêt de 12,2 m.

Et passons maintenant aux résultats obtenus au cours des différents essais.

LES ESSAIS

1^{er} Essai - Ancienne roue, frein réglé comme lors des essais antérieurs (ne commençant à agir qu'après la mi-course du levier).

Distance de freinage : 18,4 m. Décélération : 66 %.

2^e Essai. - Après mise au point du barillet de réglage du câble, l'action du frein commence déjà pour une faible pression des doigts, et toute la course du levier est donc utilisée pour le freinage. Pour des freinages légers, comme ceux qui sont nécessaires lors d'une utilisation normale, un frein réglé de la sorte n'est guère commode !

Distance de freinage : 15,6 m. Décélération : 78 %.

3^e Essai. - Ancienne roue, réglage de nouveau semblable à celui du premier essai, mais câble et levier de commande de la came graissés.

Distance de freinage : 15,5 m. Décélération : 79 %.

4^e Essai. - Nouvelle roue avant montée de série, après avoir parcouru environ 100 kms en ville et sur la route avant les mesures. Réglages comme pour le premier essai.

Distance de freinage : 13,3 m. Décélération : 94 %.

5^e Essai. - Nouvelle roue, après un parcours de 400 kms. Came du frein modifiée comme nous l'expliquerons plus loin.

Distance de freinage : 12,2 m. Décélération : 100 % (la roue avant s'est bloquée !).

6^e Essai. - Ancienne roue. Nettoyage et dégraissage des mâchoires de frein dans une solution spéciale.

Distance de freinage : 13,3 m. Décélération : 91 %.

7^e Essai. - Ancienne roue comme dans l'essai 6, mais avec l'ancien guidon et l'ancienne poignée.

Distance de freinage : 15,6 m. Décélération : 78 %.

QUE SIGNIFIENT CES ESSAIS ?

1) Le changement de poignée tournante, donnant un bras de levier efficace de 20 mm plus long, entraîne une amélioration notable de la décélération : 13,3 m au lieu de 15,6 m ; décélération de 91 % au lieu de 78 % : gain de 14,7 % (essais comparatifs 6 et 7).

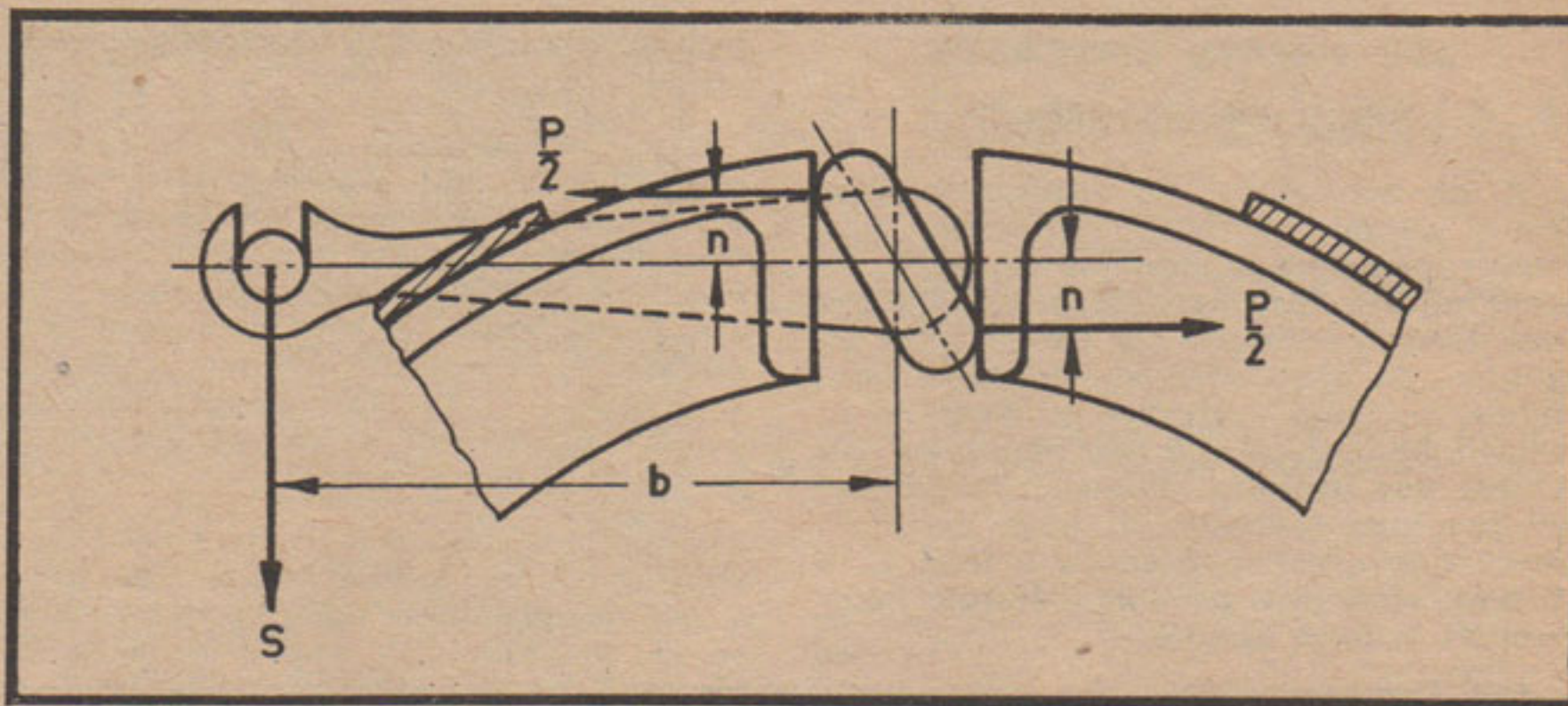
2) Si l'ancien guidon avait été monté dans l'essai n° 1, en tenant compte de ce que nous venons de dire, la distance de freinage aurait été de 21,7 m (décélération de 56 %). L'écart obtenu avec l'essai n° 6 est dû au dégraissage des garnitures. Cette graisse provenait d'un graissage trop abondant des roulements de roues.

3) Une lubrification du câble et des articulations du frein fait passer la distance de freinage de 18,4 m à 15,5 m, donc un gain relatif de 15 à 16 %. (Essais n° 1 et 3).

4) Le réglage du câble contribue aussi à l'amélioration du freinage (essais n° 1 et 2). Mais si on le règle trop juste (sans beaucoup de jeu), on n'a plus alors la possibilité de pouvoir contrôler avec précision l'action de freinage, ainsi que ceci est nécessaire sur un revêtement glissant. En fait, un tel réglage, qui réduit au minimum la course inutile du levier, n'est nécessaire que si l'on veut faire des essais de freinage très poussés, pour un contrôle sévère des freins.

5) Après 100 kms les freins des nouvelles roues montées avant les premiers essais, n'étaient pas encore « rodés ». Les garnitures ne portaient pas sur toute leur surface.

Malgré cela le freinage était déjà très bon. Le point de vue habituel, selon lequel les garnitures neuves doivent être rodées jusqu'à ce qu'elles portent sur toute leur surface, n'est donc pas vrai dans l'absolu, du moins pour les freins modernes qui sont assez grands et dont les tambours sont suffisamment rigides. Le coefficient de frottement entre les garnitures et le tambour est indépendant de la pression exercée entre eux. Mais encore faut-il que la force de freinage exercée par les comes soit suffisamment élevée.



Depuis la poignée de frein, avec la longueur b , le câble exerce une traction d'une force S . La came de frein appuie alors chaque mâchoire sur le tambour, avec la force $\frac{P}{2}$.

MODIFICATION DE LA CAME

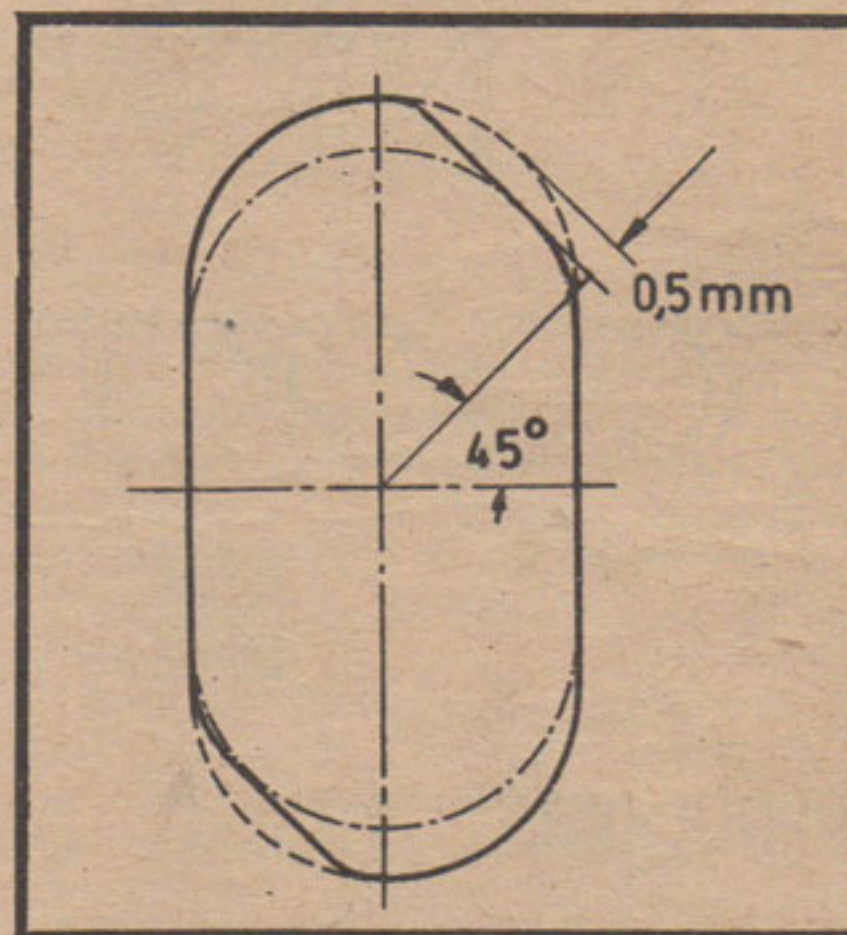
Il est relativement aisé de modifier la force appliquée par la came sur les mâchoires. Le plus simple consiste à allonger le levier de commande de la came, levier auquel est fixé le câble.

Mais on peut aussi agir sur la came elle-même. En effet, pour accroître la force appliquée sur les mâchoires, on peut, ou bien allonger le levier et conserver la même came, ou bien conserver le même levier, mais raccourcir la came (c'est, en fait, une question de rapport de longueur entre deux bras de levier).

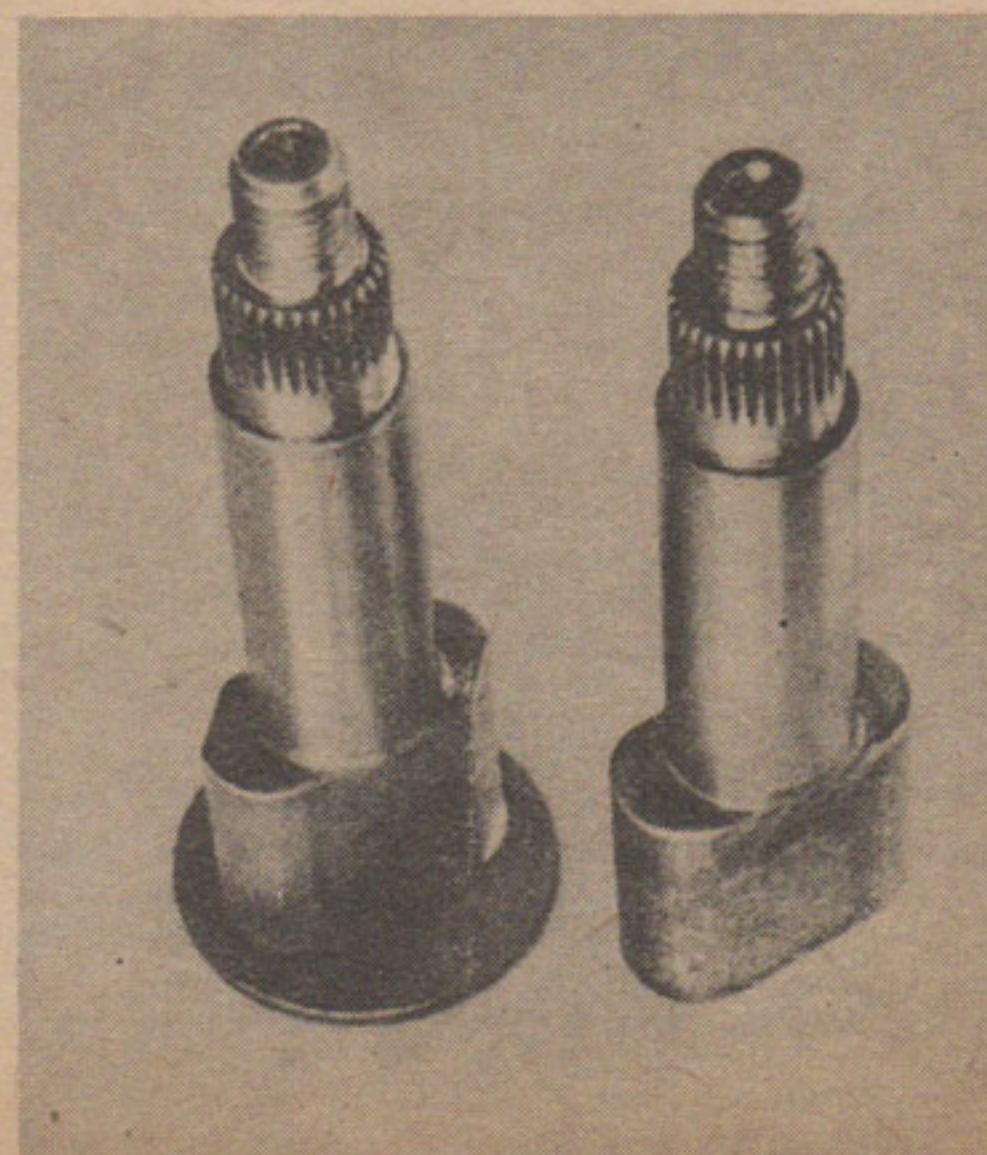
Pour raccourcir la came, on peut tout simplement la limer sur 1 ou 2 mm, sans pour cela changer sa forme.

Mais alors, pour une même rotation de la came, l'écartement des mâchoires l'une de l'autre sera moindre et la possibilité d'utiliser des garnitures usées sera réduite. De plus, après un freinage très énergique, la came, ainsi raccourcie, risque beaucoup plus de se mettre en travers, au point que les ressorts de rappel des mâchoires ne pourront plus décoller ces dernières du tambour. Il y aura donc risque d'auto-freinage.

Il faut donc essayer de donner à la came une forme se rapprochant plus d'une « développante », forme que l'on donne souvent aux comes des freins des voitures. Une vraie forme en « développante » de la came a l'avantage de commander le même déplacement des mâchoires pour un même angle de pivotement du levier commandant la came, quel que soit l'angle de départ du levier au moment où commence le freinage. Les rapports de démultiplication internes du frein restent donc, en ce cas, constants, alors que pour les comes normales des freins pour motos, ces mêmes rapports varient constamment. On peut donc limer la came sous un angle de 45° par rapport à son plus long côté pour raccourcir de 0,5 mm les deux endroits où la came exerce une pression sur les mâchoires, en arrondissant bien les coins. On réalise ainsi une forme de came qui permet, même pour de grands angles de rotation, de ne pas obtenir une levée notablement plus petite de la came. Les résultats des essais montrent que, pour la Ardie, une telle modification de la forme de la came ne s'est pas révélée inutile (5^e essai). On peut certainement améliorer de la même manière l'efficacité du freinage sur de nombreux freins à tambour.



Les deux faces de la came ont été réduites de 0,5 mm. L'important, dans cette modification, est surtout de bien arrondir les surfaces supérieures de la came. En bas à droite, la came avant modification.



DES FREINS EFFICACES MAIS PROGRESSIFS

Il est important, en utilisation normale, d'avoir un frein qui donne une bonne décélération dès que la main, ou pour mieux dire les doigts, appliquent une force d'environ 5 kgs sur le levier au guidon. En effet, avec une pression aussi faible, on peut contrôler le freinage en toute tranquillité. Si au contraire on exerce une pression manuelle de plus de 10 kgs (par exemple) on peut pratiquement dire que l'on freine « à fond », et il n'est alors plus possible d'évaluer exactement la force exercée.

Des freins sensibles sont particulièrement nécessaires lorsque l'on doit freiner,

par exemple, sur un revêtement d'asphalte mouillé.

C'est effectivement sur un revêtement mouillé que l'on a besoin d'avoir des freins qui répondent rapidement, et que le frein à main en particulier est absolument indispensable. Il doit donc être parfaitement efficace, mais aussi parfaitement progressif, car un frein qui « bloque » à la moindre pression des doigts sur le levier de commande est un frein dangereux.

Il est donc important que le frein soit réglé de façon à répondre à une pression minimum des doigts, ce qui permet, en cas de nécessité, d'avoir toujours en réserve une force suffisante pour un freinage plus vigoureux.

CONCLUSION

Nous ne reviendrons pas sur l'importance du freinage, ni sur la prédominance du frein avant. Tous les essais de Hahmeyer sont orientés dans ce sens. Que ressort-il de ses essais ?

— L'importance d'avoir câble et articulations fonctionnant le plus librement possible, ce qui est obtenu par une bonne lubrification.

— Eviter d'avoir des garnitures plus ou moins grasses.

— Un bras de levier (du levier de commande du frein) même légèrement plus long, améliore notablement le freinage.

— Enfin, un dessin bien choisi de la came du frein permet un freinage très efficace, mais qui peut être très progressif.

NEWS COCKTAIL



RÉGULARITÉ... VITESSE.. OU RODÉO ?

C'est un lecteur de Mont-de-Marsan, M. Galmiche, qui nous soumet cette question qui lui est inspirée par un récent rallye dit de « régularité » qui s'est déroulé dans la région des Landes en juin dernier. Nous ne donnerons pas plus de renseignements sur cette épreuve dont les participants n'ont pas tellement lieu d'être fiers. Qu'on en juge par ce que nous dit notre correspondant :

« Dès le départ, l'allure se transformait en allure de circuit de vitesse, poignées tirées à fond pour 80 % des participants... »

...A Oloron, contrôle horaire, les avances dans chaque catégorie se chiffraient entre 29 minutes, pour les scooters et 22 minutes pour les 500.

...Avant St-Jean-Pied-de-Port, où une ligne droite est tentante, les 500 d'habitues de circuits de longue distance tels que Paris-Nice ou Sud Ouest, qui se reconnaîtront, roulaient à 120-125 pour leur moyenne de 60 à l'heure. Une 650 Saroléa s'envoyait gentiment dans les décors à plus de 100 à l'heure, son pilote conduisant en catastrophe, prenant ses virages à gauche, à la corde, comme sur une route entièrement gardée et vide d'obstacles, et tirant l'oreille à sa machine au maximum.

...L'après-midi, dans la descente du St-Ignace, scooters et 250 Peugeot s'envoyaient également au fossé (6 bûches pour le même scooter dans la même journée) ».

Enfin, après toute une journée constituée de ces ébats, un classement dut être établi tenant compte : des pénalisations (94 % des concurrents n'en avaient pas) ; des temps accélération-freinage (6 ex-æquo en 125 cmc.) et dans ces derniers ex-æquo, des temps se rapprochant le plus de la moyenne idéale !

Et M. Galmiche d'en tirer une conclusion qui sera la nôtre :

« ...Je suis le premier à applaudir le gars qui a fait la plus forte moyenne sur un circuit de vitesse, mais je trouve en revanche idiot d'applaudir un monsieur qui arrive avec 20, puis 16 minutes d'avance à deux points distants de 125 et 210 kms du départ... et qui a été arrêté



Défilé de biscooters Voisin en Espagne.

au premier point jusqu'à son heure de passage idéale. Deux 500 ont comme avance, en additionnant leurs temps, 64 et... 72 minutes d'avance. Seule la vitesse pour l'accélération-freinage compte. Où est le mot « régularité » là-dedans ? S'il s'agissait d'un circuit de vitesse camouflé, il fallait le dire. Sinon l'épreuve était inutile. Une petite sortie avec accélération-freinage aurait suffi... pour connaître la machine la plus rapide... ».

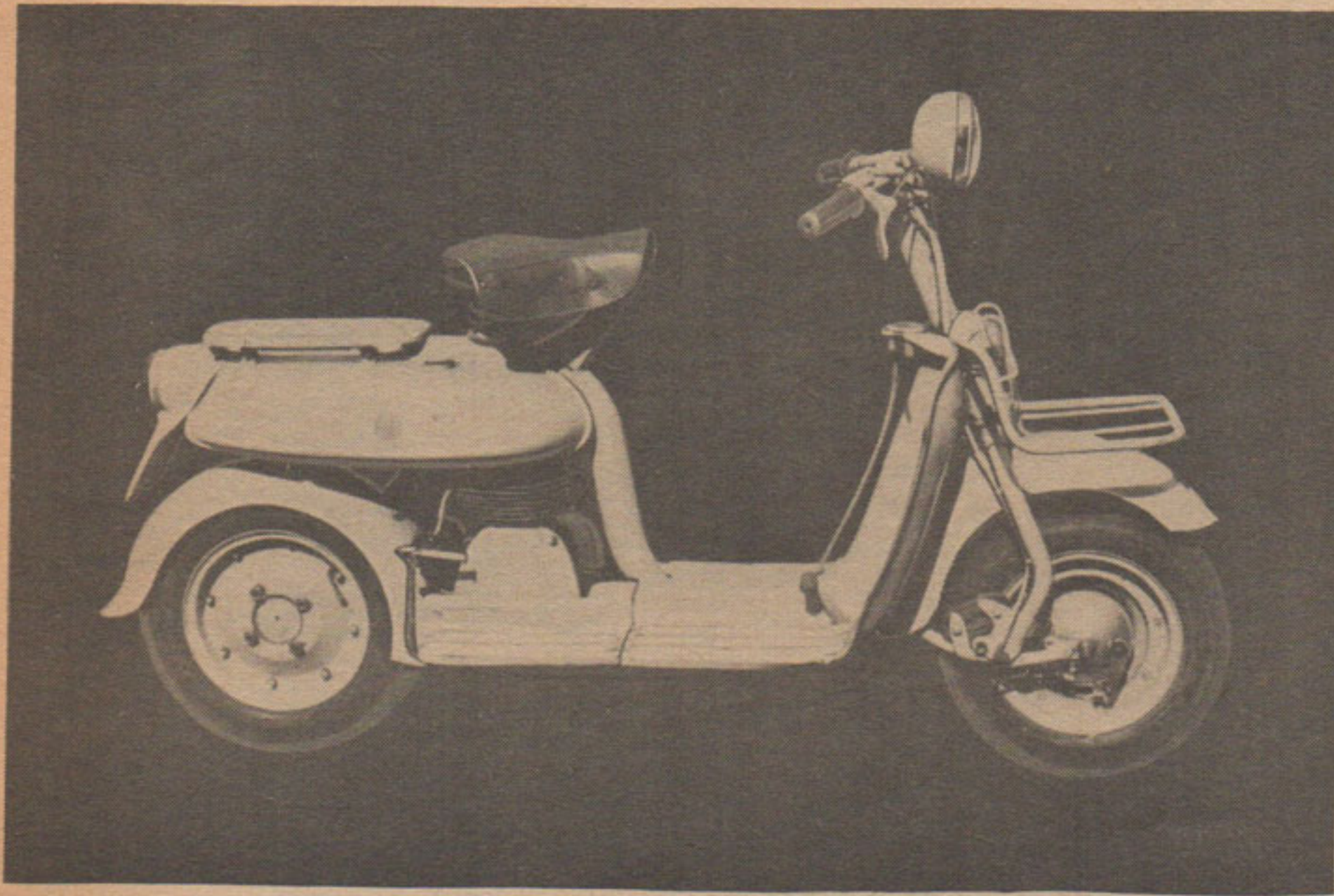
Et si nous n'avons donné que des extraits de ce qu'a écrit notre correspondant (la lettre fait 2 pages 1/2), ce n'est pas que celle-ci nous paraisse invraisemblable, mais plus simplement parce que nous pensons qu'il n'est pas nécessaire de s'étendre sur un tel exemple d'esprit aussi peu sportif (certain concurrent n'aurait pas été étranger à la chute d'un pilote de 250 Peugeot... où du moins en fut heureux) et qui mène très sûrement à la mort du rallye de régularité.

OU EN EST LE BISCOOTER VOISIN ?

Le biscooter Voisin est ce petit véhicule à quatre roues équipé d'un moteur de 125 Gnome-Rhône et que l'on vit sur le stand de cette marque au Salon de 1951.

N'ayant pu sans doute avoir satisfaction en France, son créateur, l'ingénieur Gabriel Voisin, proposa son véhicule en Espagne où il fut accueilli favorablement au point que des Biscooter Clubs sont déjà fondés, alors que la chaîne de production n'a démarré que depuis quelques mois. En Espagne, il est équipé d'un moteur Villiers de 197 cmc. construit par Hispano-Villiers, en Espagne.

Véhicule révolutionnaire à l'époque, il précéda l'ère des « autoscooters » fleurissant depuis quelques mois et n'eut que ce seul tort, celui qui handicape toute nouvelle création.



Les qualités
et les défauts
d'un Scooter
très populaire

LE MOBY

EN présentant son Moby au dernier Salon de Paris, la firme de Pantin a littéralement jeté un pavé dans la mare, et le prix très bas auquel il fut tout d'abord vendu (95.000 fr.) contribua immédiatement à sa vogue.

Depuis, les constructeurs ont cru bon de porter le prix à 103.000 frs et ces 8.000 frs d'augmentation ont placé le Moby dans une catégorie supérieure. Il se trouve maintenant à égalité avec d'autres scooters de très bonne facture. Ses qualités justifient-elles que le choix de l'acheteur éventuel se porte sur lui ?

Pour répondre à cette question, rien de tel qu'un essai au cours duquel, comme à l'habitude, nous demeurerons objectifs, signalant franchement les avantages et les inconvénients du Moby.

Il est certain que, pour apprécier pleinement un scooter, mieux vaut parcourir un millier de kilomètres en le pilotant sur toutes sortes de routes et dans des circonstances diverses. Malheureusement, nos amis de « Motoconfort-Opéra » ne pouvaient nous en confier un que durant vingt-quatre heures.

C'est donc un simple aller et retour entre la rue de Cléry et Clamart qui nous a permis de juger le Moby. en plus des tests habituels effectués en Seine et Oise.

× × ×

Voici en premier lieu une rapide description du Moby :

Le cadre est en tubes d'acier de gros diamètre soudés à l'arc. La sus-

pension arrière est du type oscillant, amortie par des blocs caoutchouc Hutchinson. Quant à la fourche, elle est à balanciers du type à roue poussée et suspendue par des anneaux Neiman.

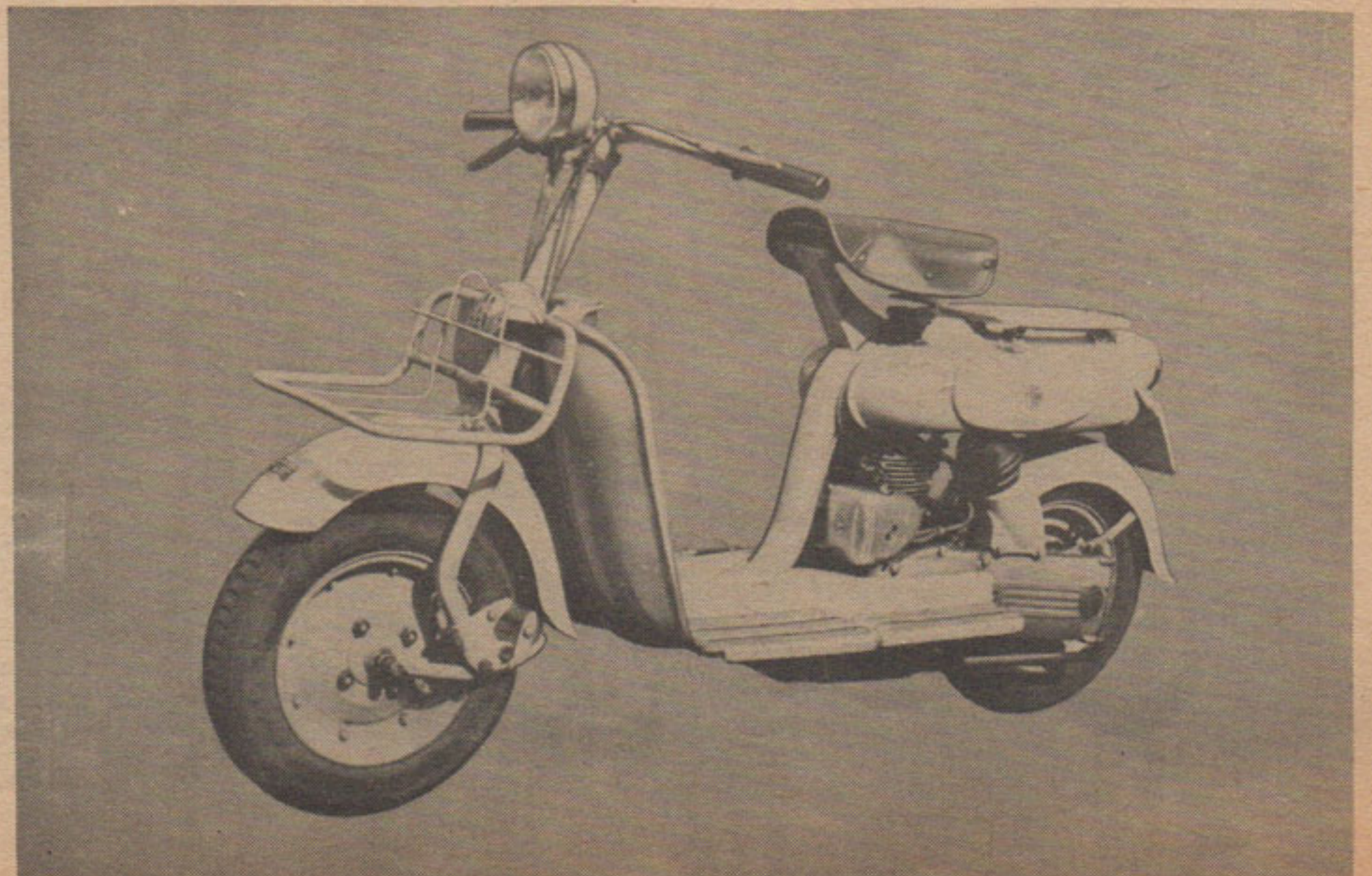
La protection du pilote et du passager est moins efficace que celle offerte par la majorité des scooters, car le tablier avant n'arrive qu'à mi-hauteur, laissant les genoux du conducteur exposés aux intempéries. Les garde-boue sont en tôle d'acier de 10/10, mais tablier et marchepieds sont plus faibles et lorsqu'on s'arrête il vaut mieux éviter d'appuyer la machine contre le trottoir et utiliser la béquille.

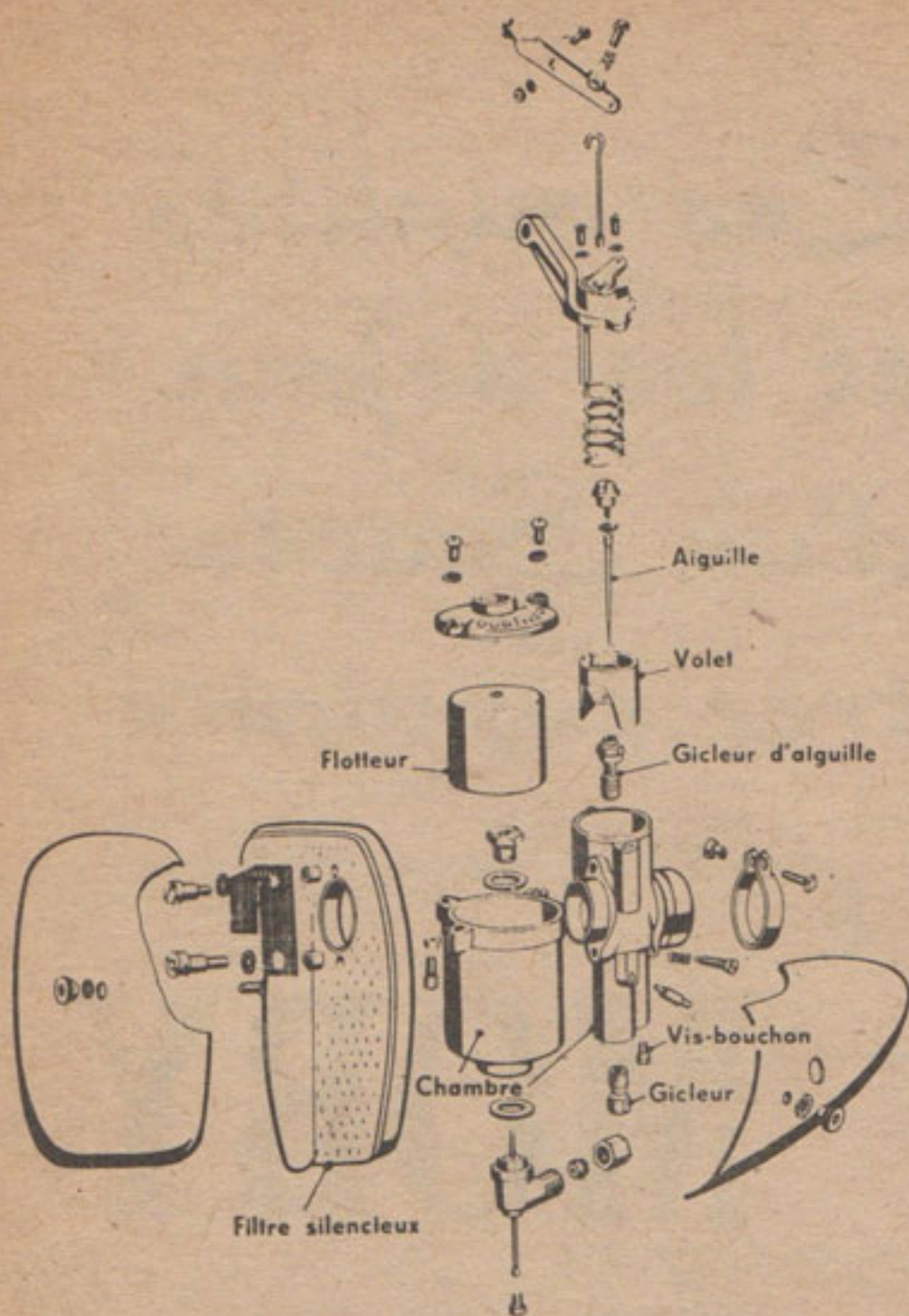
Le moteur est un monocylindre en alliage léger chromé dur avec culasse également en alliage léger. C'est un

deux temps carré : alésage : 54 mm. Course : 54 mm. Cylindrée exacte : 123,672 cmc. Taux de compression : 6,5 à 1. Puissance : 5,5 CV. Allumage par volant magnétique avec avance automatique. Ce volant alimente également sous 6 volts un phare de 130 mm avec un dispositif code et lanterne de ville.

La boîte de vitesses forme bloc avec le moteur et la commande des trois rapports se fait par poignée tournante, selon le procédé classique. Embrayage à disques multiples travaillant à sec.

Le refroidissement du moteur est assuré de deux façons : 1° par l'air ambiant, ce qui explique le demi-tablier, car il faut que l'air arrive, en





Vue du carburateur démonté.



marche, le plus librement possible jusqu'au moteur.

2° Par une soufflerie à faible débit complétant le premier système qui, seul, serait insuffisant du fait de la présence du tablier d'une part et des jambes du pilote d'autre part. Le peu d'inclinaison des pales évite que la turbine ne retire exagérément de la puissance au moteur.

Les roues sont interchangeables et chaussées de pneus 3,50 x 10. Les freins à tambours ont 130 mm de diamètre.

Quant aux transmissions, la primaire s'effectue par engrenages et la secondaire est assurée par une chaîne sous carter étanche.

Le carburateur est un Gurtner

type F 18 avec filtre d'air muni d'un silencieux d'admission.

× × ×

Pour un essai aussi court que celui que nous avons réalisé, la première impression revêt une importance primordiale et, lorsque nous arrivons pour prendre possession de notre engin dont le compteur indique 3.000 kms parcourus, nous voyons un possible acquéreur qui n'arrive pas à caser ses jambes sur un autre Moby. Il est vrai que ce scootériste est particulièrement grand, mais il nous montre qu'il lui est très difficile de virer car le guidon vient buter contre ses genoux, s'il ne prend pas la précaution d'écartier les jambes ou au contraire de les réunir. Lorsque son pied se place sur la pédale de frein, son genou touche le guidon, mé-

me sans le tourner. Aussi, avant de partir, contrôlons-nous s'il en va de même pour nous. Par bonheur il n'en est rien et notre mètre soixante-seize se place parfaitement bien sur le Moby. Mais, de toutes façons, dans les virages, la poignée n'est pas loin du genou !...

La mise en route demande une certaine accoutumance, car si on appuie sur le kick avec le milieu du pied, la pointe de la chaussure accroche le prolongement du marche-pied droit et il est nécessaire de choisir exactement l'emplacement adéquat de la semelle. A part ce détail, les départs sont faciles et, à froid, le matin, nous avons obtenu la mise en marche au second coup de kick. Le pot d'échappement de grande capacité assure un fonctionnement silencieux du moteur. Il n'en est pas de même de la transmission primaire par engrenages qui siffle désagréablement.

Les vitesses passent bien et, à la poignée, elles sont situées suffisamment près les unes des autres pour qu'on n'ait pas à se casser le poignet en engageant la première ni à placer le levier de débrayage trop bas lorsqu'on atteint la troisième. Bon verrouillage de chaque rapport sauf la seconde qui, notamment en côte, « saute » fréquemment.

Dès les premiers mètres nous sommes frappés par la stabilité du Moby et son excellente tenue de route. Quelle que soit la vitesse à laquelle on roule, on arrive à lâcher le guidon sans se livrer pour cela à des contorsions d'acrobate. L'influence des roues d'un plus grand diamètre que celles des autres scooters se fait particulièrement sentir dans les vi-



rages qu'il est possible de prendre à bonne allure en inclinant bien la machine. La suspension est bonne à l'avant mais un peu trop dure à l'arrière.

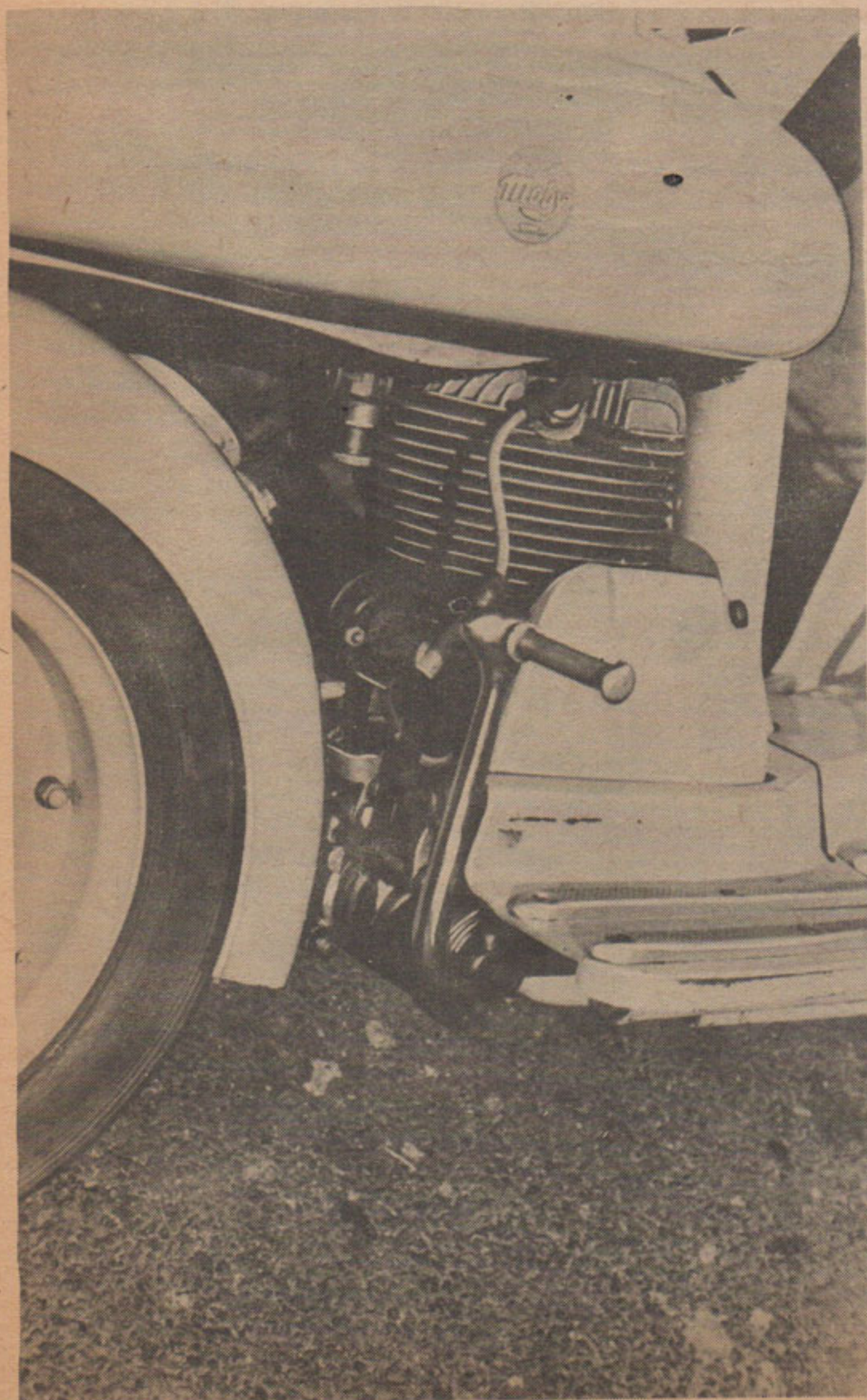
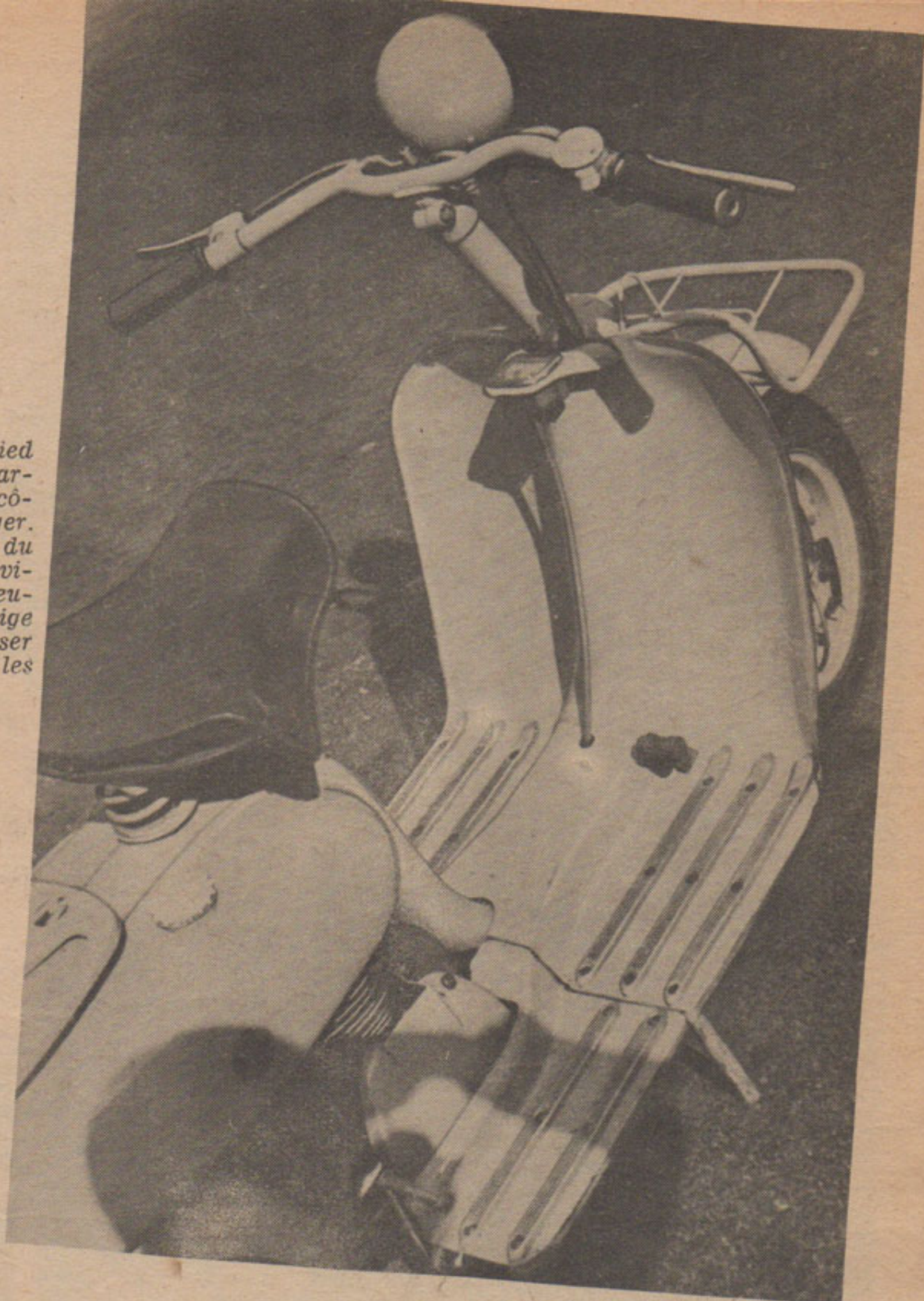
Lorsqu'on accélère et qu'on monte en régimes sur les rapports inférieurs, des vibrations assez fortes se produisent, entraînant de déplaisants bruits de tôle.

Dès les premiers mètres, parcourus dans la circulation urbaine, nous notons l'insuffisance du freinage lorsqu'on utilise un seul des deux freins. Le frein avant ne dépasse guère la catégorie des « ralentisseurs » et le frein arrière a le défaut de bloquer la roue... dès qu'il commence à freiner. C'est dire qu'il manque de progressivité. L'usage simultané des deux s'avère indispensable si on veut obtenir des distances d'arrêt à peu près correctes.

Le Moby est léger (77 kg, nous apprend la notice) et vu la puissance du moteur (5,5 CV au vilebrequin), les accélérations sont bonnes et dès que nous avons la voie libre, nous tâtons un peu la chose : en quelques

★

Ample marchepied prolongé vers l'arrière de chaque côté pour le passager. L'emplacement du compteur de vitesse n'est pas heureux, car il oblige le pilote à baisser beaucoup trop les yeux.



★

Le moteur vu du côté de la turbine. Une courte plaque de tôle rabat le courant d'air vers le cylindre. Remarquez l'accessibilité de la bougie.

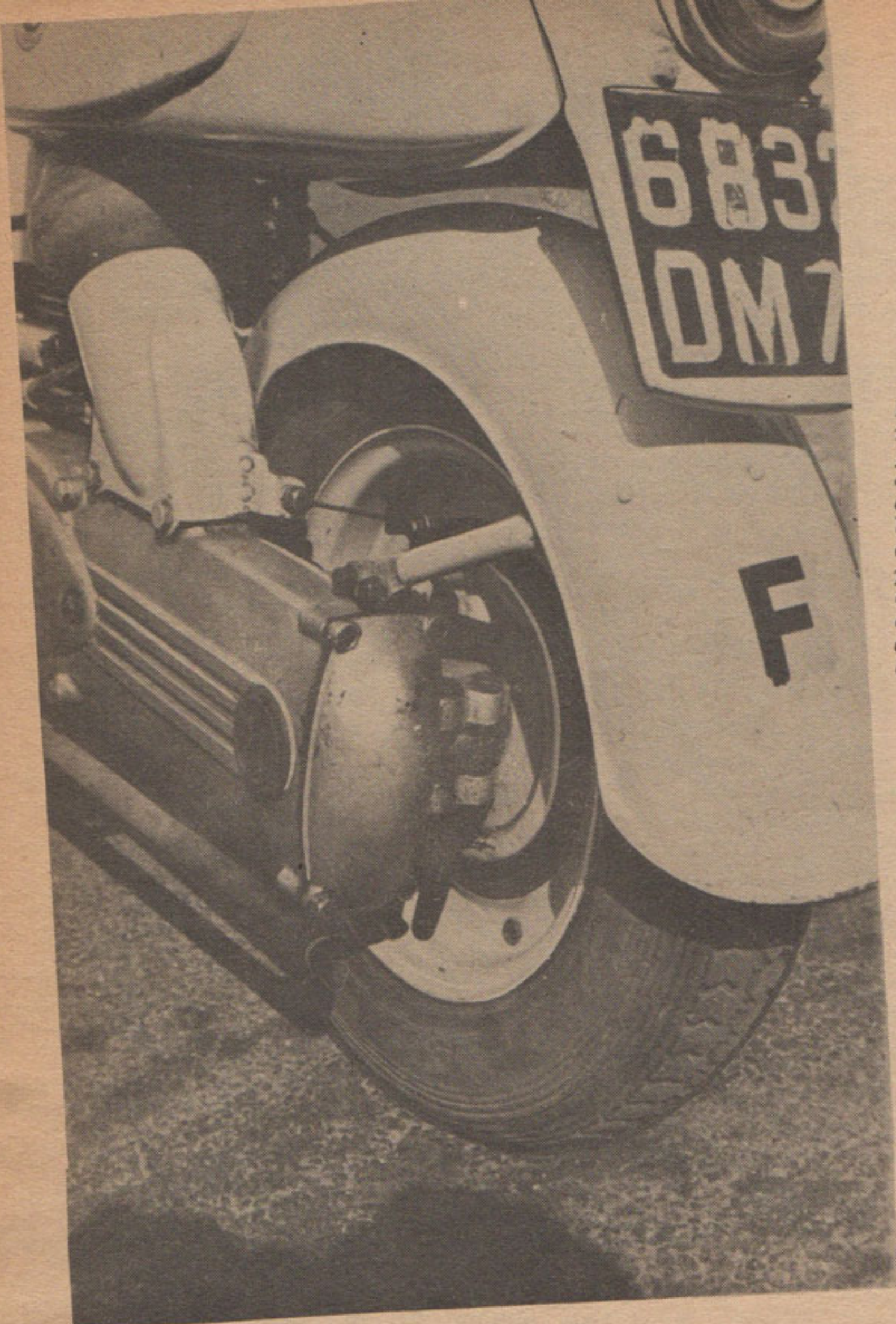


secondes, l'aiguille de notre compteur indique les 70 kmh. Mais le frein-moteur est pratiquement inexistant, aussi faut-il se méfier...

En arrivant à Issy-les-Moulineaux, nous sommes arrêtés par des encombrements au bas de la côte qui mène à Clamart. Au démarrage, nous laissons sur place plusieurs voitures. Seule une 4 CV résiste un temps, mais nous la doublons avant le premier virage. Ce Moby grimpe vraiment bien !...

Avant d'en arriver aux essais chiffrés, il est un point sur lequel nous désirons nous arrêter quelques instants.

Dans la notice d'entretien, il est dit que tous les 8.000 kms il y a lieu de nettoyer la lumière d'échappement et tous les 24.000 kms seulement de procéder à un décalaminage. En général, un deux temps a besoin d'être décalaminé dans le meilleur des cas au bout de 2.000 ou 2.500 kms. Nous avons à ce sujet questionné plusieurs agents de la marque et tous nous ont répondu à peu près la même chose, à savoir qu'eux aussi avaient été étonnés de cette affirmation de la notice, mais que chez Motobécane on leur avait assuré qu'il n'y avait aucune



★

La roue arrière est montée en porte-à-faux. Le carter de chaîne étanche en alliage léger forme bras de suspension oscillante. A la partie supérieure est fixé l'élément de caoutchouc qui assure l'élasticité de la suspension.

Voici quels furent les résultats des essais de vitesse, accélération et freinage.

— En premier lieu, dans notre côte habituelle (longueur : 350 mètres, pourcentage moyen 8,7 % avec des passages à 11 %, départ arrêté dans une portion à 8 %) :

Pilote de 55 kgs : 31" 4/5, moyenne 39,6 kmh.

A deux (55 + 50 kg) 43" 2/5, moyenne 29 kmh.

— Pour ce qui est des accélérations :

Les 37 kmh. (6.190 t.-m.) sont atteints en première vitesse au bout de 4".

En seconde, 56 kmh. (5.760 t.-m.) en 9".

Et, en troisième, en 22" 4/5, 73 kmh. (4.900 t.-m.) et 75 kmh. (5.040 t.-m.) en 29" 1/5.

Sur des distances déterminées, voici les temps :

100 m. en 9" 5/10, moy. : 37,9 kmh.

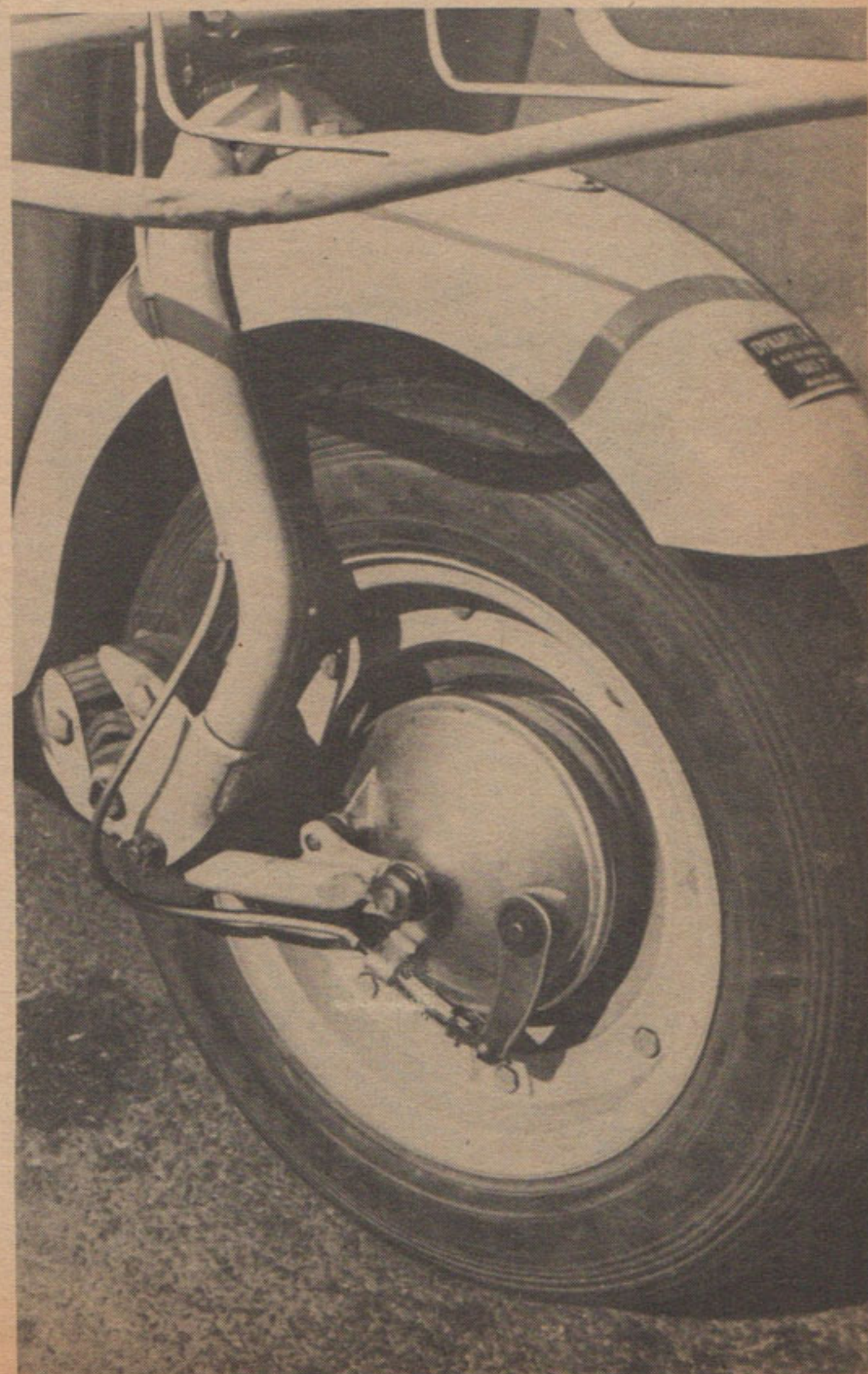
200 m. en 15" 3/10 moy. : 47,05 kmh.

300 m. en 20" 5/10, moy. : 52,7 kmh.

400 m. en 25" 4/10, moy. : 56,7 kmh.

500 m. en 30" 2/10, moy. : 59,6 kmh.

1000 m. en 53" 9/10, moy. : 66,8 kmh.

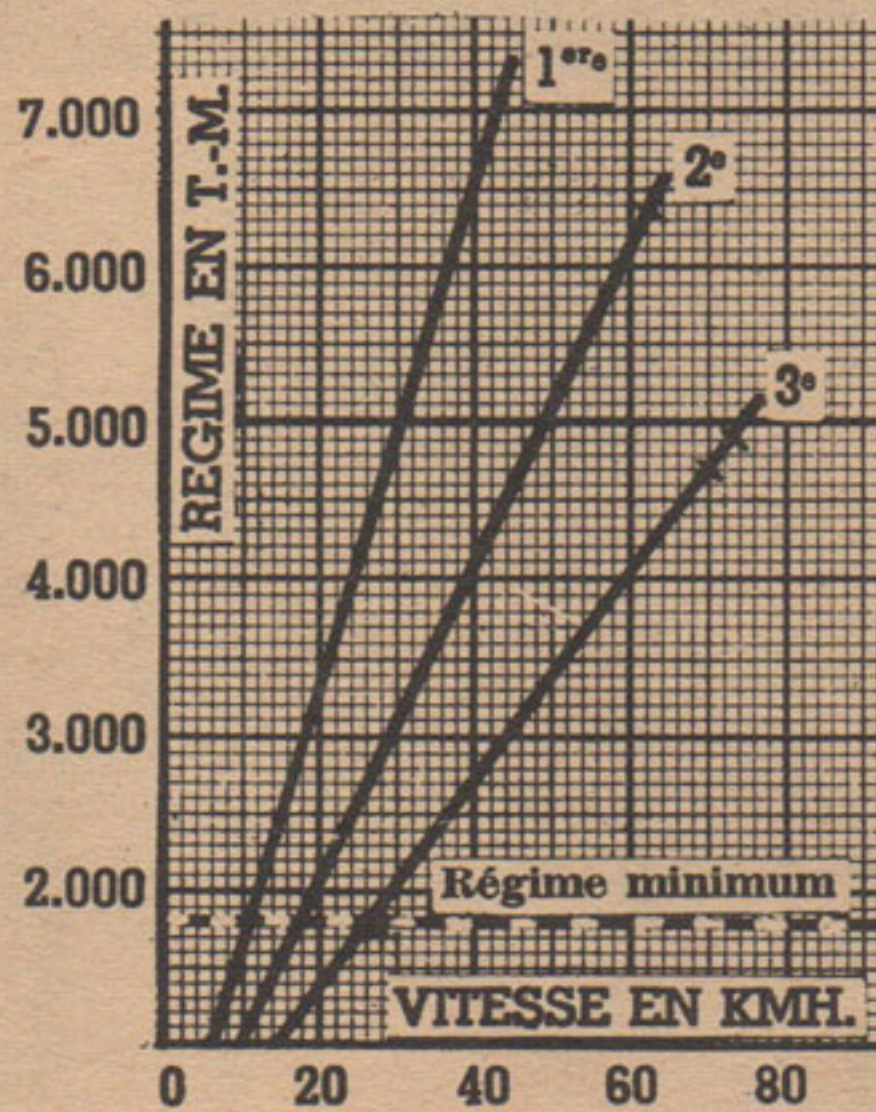


★

La fourche à roue poussée qui ne donne aucune réaction désagréable au moment du freinage. Les roues sont à jantes démontables, ainsi qu'on peut s'en rendre compte sur la photo ci-contre.

coquille d'imprimerie et que c'était bien tous les 24.000 kms que le décalaminage devait être réalisé. Aucun de ces agents n'avait encore eu en mains des machines ayant couvert cette distance, mais plusieurs d'entre eux avaient déculassé des moteurs de Moby au bout de 3.000, 5.000 et 7.000 kms et ils avaient pu constater que la couche de calamine était encore assez mince au bout de ces kilométrages.

On peut conclure en conséquence que le moteur du Moby a un balayage des gaz brûlés fort bien étudié et quasiment parfait, ce qui est tout à son avantage et représente une assurance de longévité. Néanmoins, nous aimerions connaître l'opinion des usagers à ce propos. Si, parmi nos lecteurs, il en est qui ont doublé le cap des 24.000 kms avec leurs Moby, qu'ils nous fassent part de leurs impressions et des constatations qu'ils ont faites en effectuant leur premier décalaminage. C'est avec plaisir que nous publierons leurs observations.



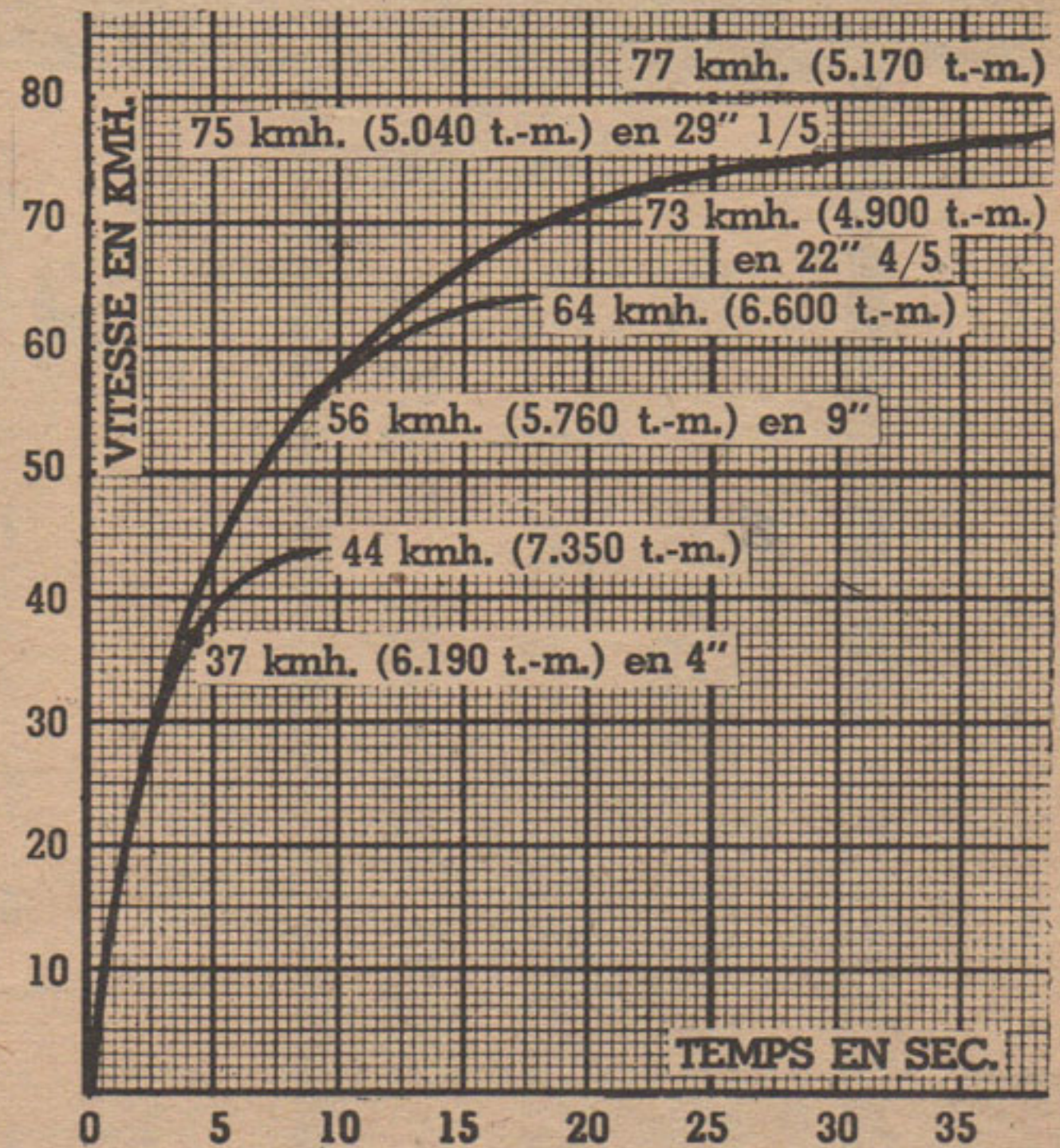
Les vitesses qu'on obtient sur les différents rapports selon les régimes. Et, ci-dessous, l'étagement de la boîte de vitesses.

3° : ————— 100 %
 2° : ————— 65,2 %
 1° : ————— 40,2 %

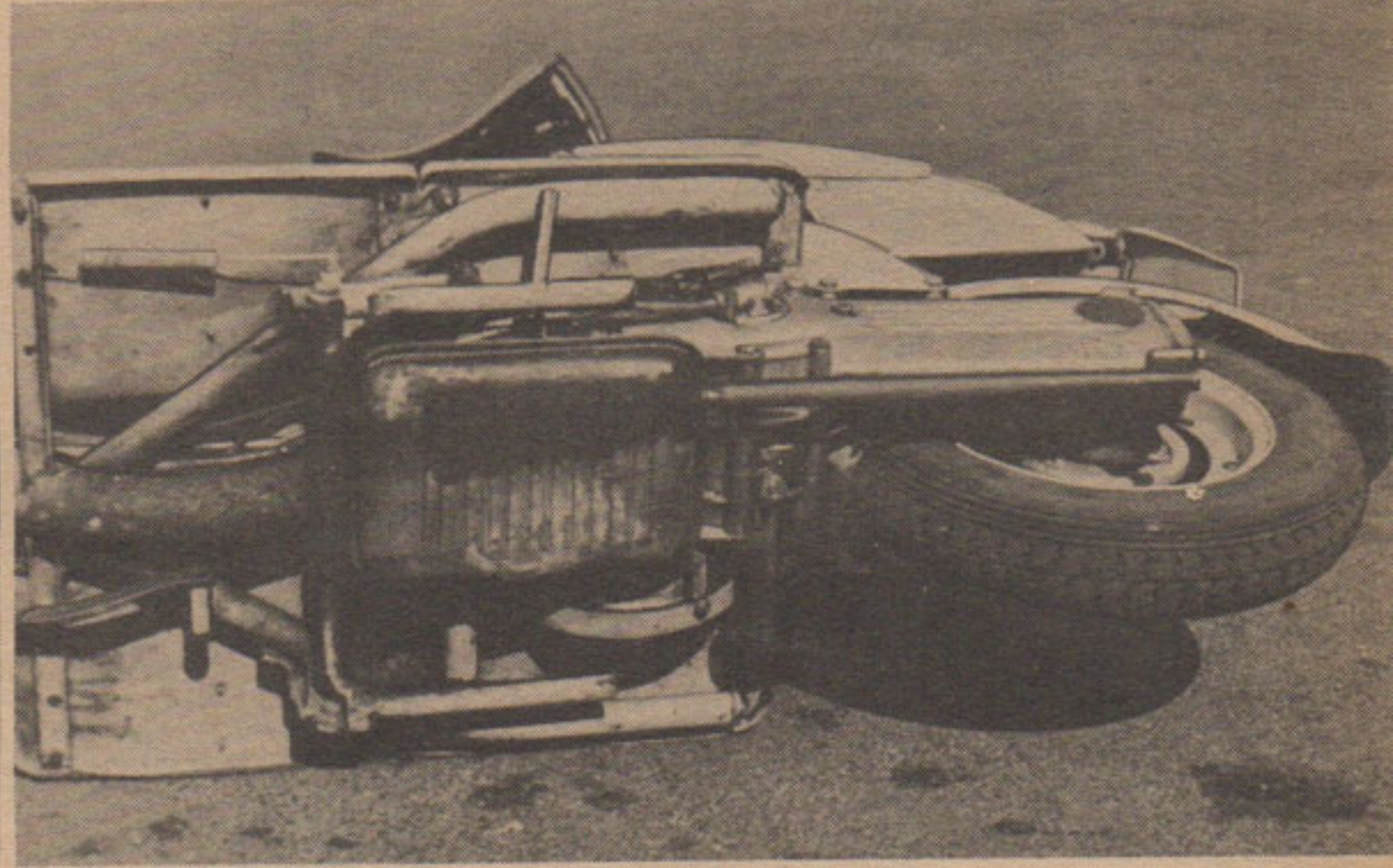
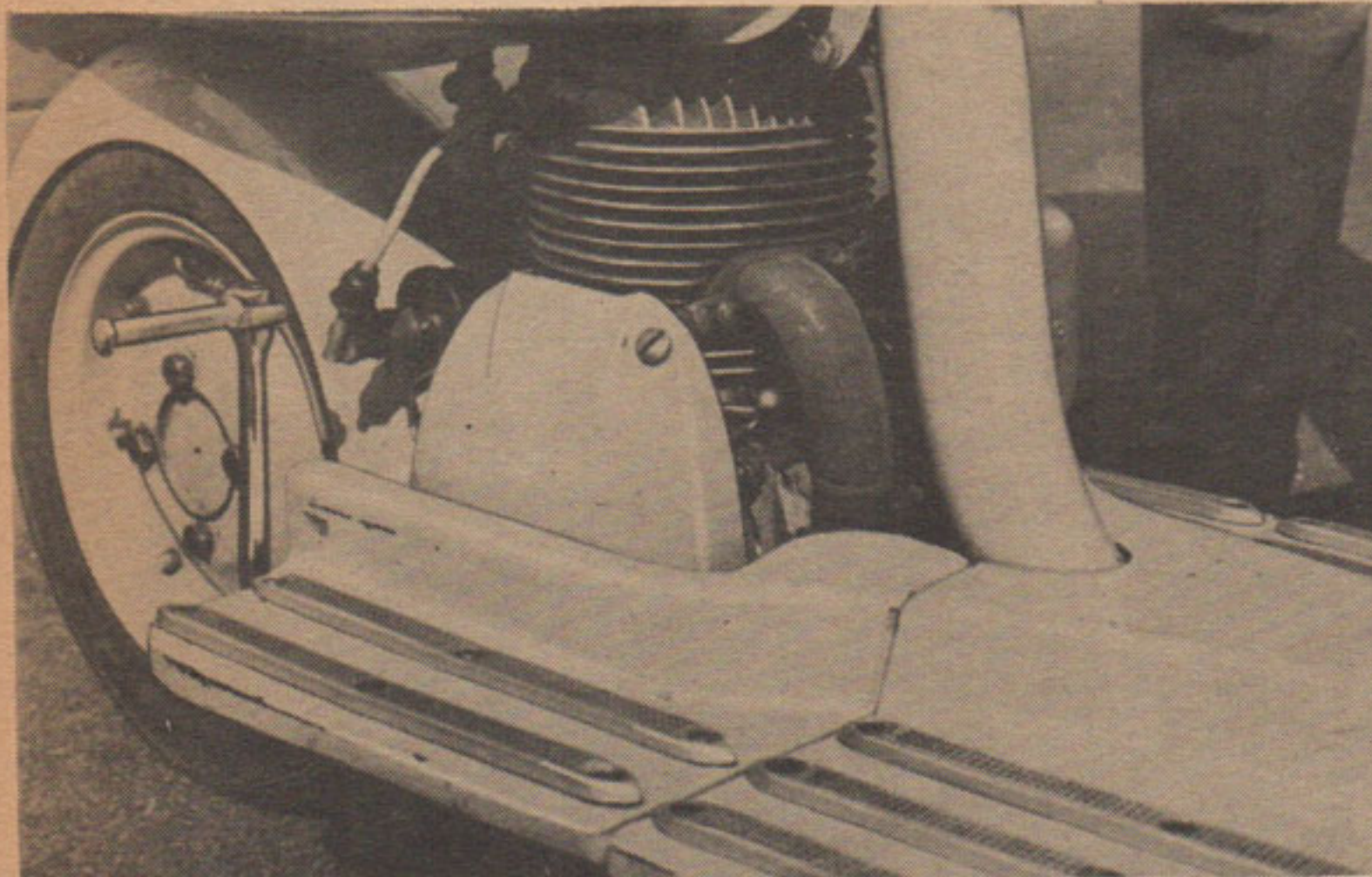
— Les vitesses maxima ont été :
Solo
 En 1^{ère} : 44 kmh. (7.350 t.-m.).
 En 2^e : 64 kmh. (6.600 t.-m.).
 En 3^e : 73 kmh. (4.900 t.-m.) position assise - 77 kmh. (5.170 t.-m.) position effacée.

Duo
 En 1^{ère} : 44 kmh. (7.350 t.-m.).
 En 2^e : 62 kmh. (6.390 t.-m.).
 En 3^e : 70 kmh. (4.700 t.-m.).
 — La vitesse minimum en troisième (marche sur deux temps) a été de 27 kmh. (1.800 t.-m.).

— Quant au freinage, à 50 kmh., l'arrêt absolu est obtenu :
 Frein avant en 20,20 m.
 Frein arrière en 19,40 m.
 Les 2 freins en 13,80 m.



Courbe d'accélération du Mobyscooter



En résumé, les défauts du Moby peuvent se résumer ainsi :

Freinage insuffisant ; suspension arrière manquant de confort, tout au moins en solo ; vibrations du moteur accompagnées de bruits de tôle ; sifflement de la transmission primaire ; protection insuffisante contre les intempéries ; position inconfortable pour un pilote de grande taille ;

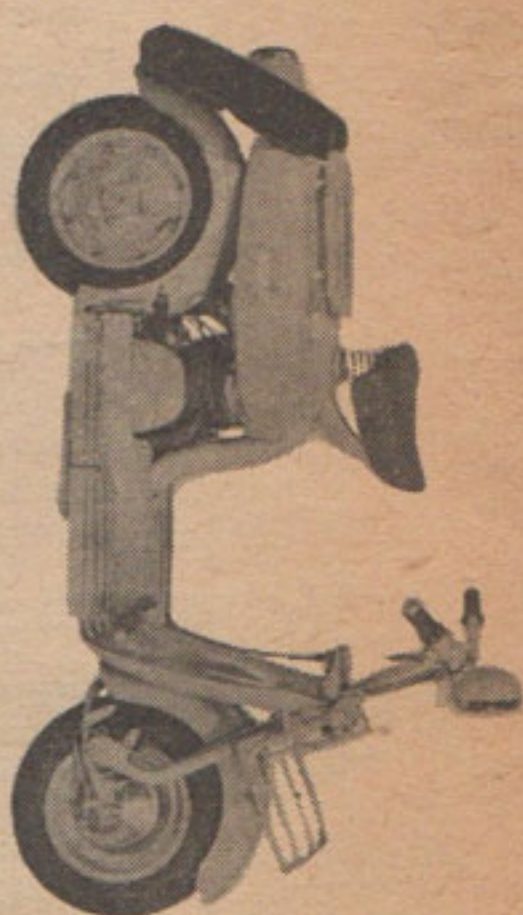
Derrière le cylindre, on aperçoit la bobine d'allumage.

absence de frein-moteur accrue sans doute par le taux de compression assez réduit ; finition genre « bon marché ».

Quant aux qualités, elles sont :
 Faible prix d'achat (malgré l'aug-

Le pot d'échappement de généreuses dimensions.

mentation de 8.000 fr.) ; suspension avant très efficace et fourche ne s'enfonçant pas au moment du freinage ; excellente tenue de route et stabilité dans les virages ; honorables accélérations ; vitesse de pointe intéressante ; entretien mécanique réduit à sa plus simple expression.



DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre deux temps à double transfert.
 Alésage : 54 mm.
 Course : 54 mm.
 Cylindrée : 123,6 cmc.
 Taux de compression : 6,5 à 1.
 Puissance : 5,5 CV.

BOTTE DE VITESSES

Bloc-moteur 3 vitesses.
 Transmission primaire par engrenages.
 Transmission secondaire par chaîne enfermée.
 Rapports de démultiplication : 13,6 - 8,38 - 5,47 à 1.

SUSPENSIONS : AV, fourche à balanciers. - AR bras oscillant.
 PNEUS : 3,5 x 10.
 FREINS : 130 mm.
 POIDS : 77 kgs.
 RESERVOIR : 7,25 litres.

REGLAGES - ENTRETIEN

AVANCE à l'allumage : 5 mm.
 BOUGIES :
 Filletage court Marchal 36 ou 35. Filletage long Marchal 36 H ou 35 H.
 CARBURATEUR :
 Gurtner F 18.
 Gicleur rodage : 34.
 Gicleur après rodage : 33.
 Aiguille N° 4463 position haute.
 Volet : N° 5804 - 10.
 Gicleur d'aiguille : N° 5333.
 Flotteur : N° 95.

GRAISSAGE :
 Mélange : pendant rodage (1.500 kms) 7 % Castrol XXXL. Après rodage : 7 % Castrol Self Mixing 40.
 CARTER :
 Contenance : 0,3 litre.
 Castrol ST. Première vidange à 500 kms. Deuxième à 1.000 kms. Ensuite tous les 2.000 kms.
 RODAGE : (1.500 kms).
 0 à 20 kmh. en première ;
 20 à 30 kmh. en deuxième ;
 30 à 50 kmh. en troisième.

GONFLAGE :
 solo AV : 0,7 kg. - AR : 1 kg.
 duo : AV : 0,9 kg. - AR : 1,6 kg.

RESULTATS OBTENUS

Vitesses maxima :

	Solo	Duo
1 ^{re}	44 kmh. (7.350 t.-m.)	44 kmh. (6.390 t.-m.)
2 ^e	64 kmh. (6.600 t.-m.)	62 kmh. (4.900 t.-m.)
3 ^e	73 kmh. (4.900 t.-m.)	70 kmh. (4.700 t.-m.)

Accélération :

100 m. départ arrêté, 9" 5/10, moy. 37,9 kmh.
 200 m. départ arrêté, 15" 3/10, moy. 47,05 kmh.
 300 m. départ arrêté, 20" 5/10, moy. 52,7 kmh.
 400 m. départ arrêté, 25" 4/10, moy. 56,7 kmh.
 500 m. départ arrêté, 30" 2/10, moy. 59,6 kmh.
 1.000 m. départ arrêté, 53" 9/10, moy. 66,8 kmh.

Epreuve de côte :

(350 m. pente moyenne 8,7 % départ arrêté).
 Pilote 55 kg : 31" 4/5, moy. 39,6 kmh.
 A deux (55 + 50 kg) : 43" 2/5, moy. 29 kmh.

Freinage (50 kmh. chrono) :

FREINAGE (50 kmh. chrono) :
 Avant seul : 20,2 m.
 Arrière seul : 19,4 m.
 Les deux : 13,8 m.

VILLE ET PROMENADE

A QUEL USAGE EST DESTINEE LA MACHINE

D'un prix assez bas, le « Moby » est avant tout un scooter rustique qui peut être mis entre toutes les mains. Le principal souci du constructeur semble d'ailleurs avoir porté sur l'entretien réduit au minimum.

Ses performances le situent dans la bonne moyenne de sa catégorie, le « Moby » dispose en outre de deux atouts majeurs : une excellente tenue de route et une bonne suspension avant. Par

contre, certains points seraient à revoir : vibrations à certains régimes entraînant de désagréables bruits de tôle, freinage assez faible, mauvais verrouillage de la seconde vitesse et suspension arrière un peu dure.

Lorsque ces divers points auront été améliorés, le « Moby » sera alors un scooter vraiment agréable, peu coûteux et ne nécessitant que le minimum d'entretien.

CONDITIONS GENERALES D'ESSAI

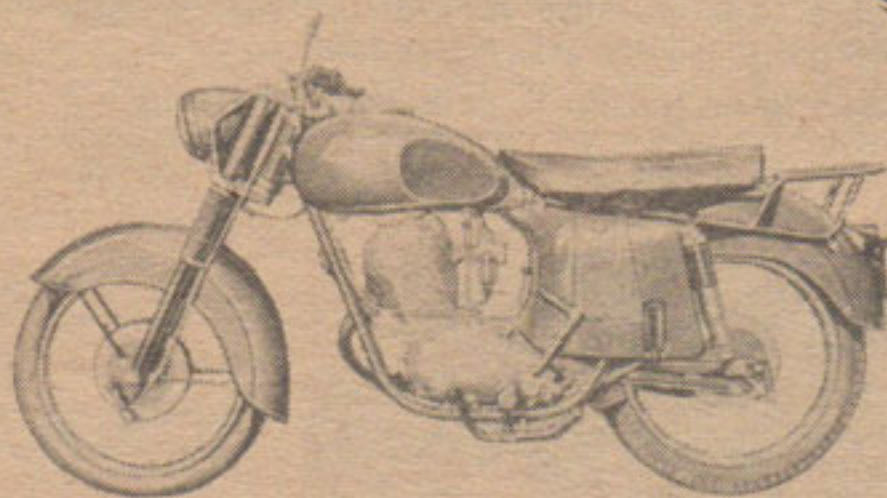
Au début de l'essai le compteur indiquait 3.009 kms
 A la fin de l'essai 3.192 kms
 Poids de l'essayeur habillé 80 kgs
 Taille de l'essayeur 1 m. 76

Réglages spéciaux : néant.
 Lieu et date de l'essai : 20-5-55 au 22-5-55 (Seine et Oise).
 Conditions atmosphériques : beau temps chaud.

PRIX : 103.000 + taxes

QU'ILS EN PENSENT

CE



Etant possesseur d'une Gima 250 cc. moteur AMC depuis juin 1954 et n'ayant vu encore aucun commentaire de cette machine dans votre rubrique « Ce qu'ils en pensent » (qui d'ailleurs est fort intéressante et aussi utile) je me permets de vous envoyer mes impressions.

Quoique n'ayant pas un gros kilométrage (14.200 kms) je crois pouvoir vous donner les défauts et qualités observés durant cette période. J'ajouterai que je roule tous les jours, par n'importe quel temps, ce qui demande un petit entretien quand même si l'on veut avoir une machine raisonnablement propre, vous penserez peut-être qu'il ne faut pas être si pointilleux l'hiver, grosse erreur... pour certains. Peinture et chromes demandent des soins constants si l'on veut retrouver aux beaux jours son véhicule impeccable.

Je tiens à vous signaler en premier lieu que j'ai eu pas mal de pépins jusqu'à 8.000 kms, pas bien graves certes, toujours un peu ennuyant.

A 800 kms, grosse fuite d'huile par l'allumeur, donc changement immédiat.

A 1.400 kms : fort désaxe de la roue arrière, très mauvaise conduite surtout en virage. Après consultation auprès du vendeur (Barbès Moto-Cycles), machine renvoyée à l'usine et le nécessaire est fait avec un soi-disant montage spécial (lorsque la machine est revenue, j'ai pu constater moi-même qu'il n'y avait eu aucun montage spécial) je me suis simplement aperçu qu'un écrou de la broche arrière était desserré, et après rebloquage très serré, l'ennui a disparu.

Garde-boue arrière se fendant très rapidement à la hauteur arrière du porte-bagages, changement par un autre beaucoup plus épais qui n'a plus bougé depuis.

2.500 kms : fuite du réservoir à hauteur du robinet, soudure provisoire en attendant un autre.

5.300 kms : la deuxième fuite, même opération que la précédente.

7.800 kms : troisième crevaison du réservoir, alors cette fois-ci cela commençait à devenir désespérant. « Barbès Moto-Cycles » m'envoie alors aux Ets Mottaz à Nanterre (je tiens à mentionner l'accueil très chaleureux fait par cette maison et à les remercier encore une fois). Examen très rapide du réservoir, démontage immédiat, réparation faite à bref délai. Le lendemain tout était prêt. J'ai donc roulé quelques centaines de kms avec celui-ci. Cette fois, je pense que ce réservoir tiendra plus longtemps que ses frères. Tout ceci sous la garantie (heureusement).

A part tous ces incidents, je crois que les qualités l'emportent sur les défauts. Réparations effectuées, remplacement de 3 câbles d'embrayage qui est très dur, même bien graissé, 2 ampoules feu rouge grillées, une ampoule phare, code grillé. Rodage des soupapes effectué à 11.000 kms avec changement de la soupape d'échappement fermant mal, donc perte de compression appréciable.

Défauts : moteur assez bruyant, surtout en montant les rapports, mais pour avoir un bon rendement, il faut pousser à fond sur les intermédiaires pour avoir un bon régime. Quatrième beaucoup trop longue, en palier elle est épatante, mais à la moindre côte, il faut prendre immédiatement la troisième, sinon le moteur s'assoit (il ne faut pas avoir peur de jouer du sélecteur). Démultiplication de la première beaucoup trop courte, surtout comparativement à la deuxième. Bougie d'origine (Gergovia) très médiocre, remplacée par

une Bosch d'indice thermique 240 qui donne entière satisfaction, surtout sur longs parcours. Machine un peu lourde (145 kgs), cela se sent surtout en côte assez longue. Tendance à tanguer un peu en virage pris assez rapidement lorsque le réservoir (13 l.) est aux trois-quarts plein. Peut-être une impression, mais je pense que le cloisonnement du réservoir y est pour quelque chose (ceci est mon avis personnel, je me trompe peut-être !). Vibrations très désagréables sur les intermédiaires à une vitesse fixe ; ne pas rester dessus surtout.

Passons aux qualités : tenue de route excellente à n'importe quelle vitesse. Suspension avant très douce ; arrière, un peu raide en solo, mais en duo vraiment bonne ; ne talonnent ni l'une ni l'autre, même en passant sur des nids de poule. Freins très progressifs demandant assez souvent quelques petits réglages ; frein arrière pour ainsi dire inexistant ; frein avant et frein moteur sont mes meilleurs atouts pour un bon freinage (surtout par mauvais temps).

Position en selle (double Aurora) bien confortable avec un évidement du réservoir pour les genoux, ne fatigant pas les épaules sur un long parcours.

Eclairage assez puissant et pas défectueux du tout, permettant une bonne moyenne de nuit.

Robinet essence, bloc et culasse parfaitement étanches, sauf un très léger suintement d'huile provenant du reniflard.

Garde-boue très enveloppants améliorés d'une barette.

Batterie, bobine et régulateur très bien abrités de toutes les intempéries par un carénage en alu coulé (ne provoquant aucun bruit de ferraille) sous la selle.

Sélecteur précis demandant un réglage correct du câble d'embrayage, sans cela, les vitesses ont tendance à sauter assez fréquemment. Protection de chaîne secondaire laissant à désirer, surtout pour la roue arrière.

J'en viens maintenant à la question performances. Rodage assez long (4.000kms). Par vent nul et bonne route, seul, première : 45 kmh. ; deuxième : 70 kmh. ; troisième : 98 kmh. ; quatrième : 117 kmh. Le compteur trichant environ de 6 %, ceci donne un petit 110 kmh., ce qui n'est pas mal pour une machine utilitaire et de tourisme. Faisons donc quand même un bravo pour la maison AMC qui nous permet de nous mesurer avec quelques marques étrangères de cette cylindrée.

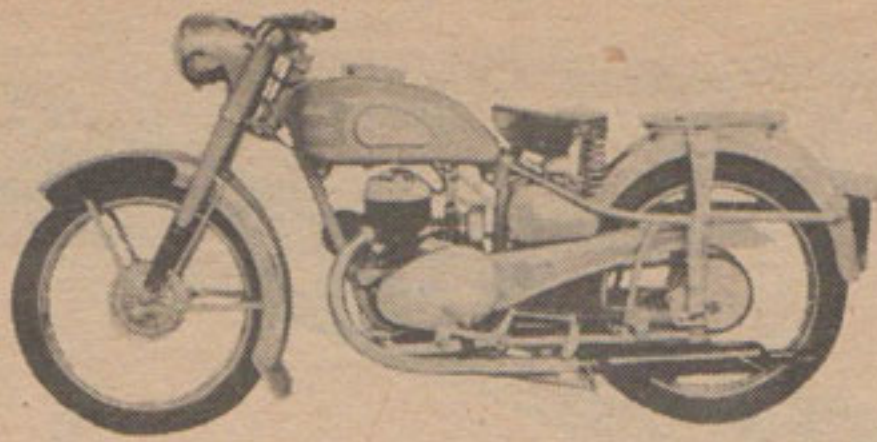
Moyenne très honorable sur parcours assez long (Sannois-Cabourg : 238 kms) effectué presque toutes les fins de semaine en moins de 3 h. 30, ce qui fait une moyenne de 70 kmh., ce qui n'est pas mal ; il faut soutenir une vitesse de croisière de 95-100 et le moteur s'en tire très bien à ce régime.

Consommation essence environ 3,800 l. aux 100 kms après maintes vérifications à une vitesse d'environ 95 kmh. Essence employée : Super Shell avec huile pour hauts de cylindres. Vidange d'huile (1 l. 75) tous les 1.500 kms (Veedol SAE 30, l'hiver - 50 l'été).

En conclusion, très bonne machine pour le grand tourisme et pas trop gourmande avec laquelle on peut escompter une assez bonne moyenne et d'un entretien facile.

Je voudrais que des possesseurs de Gima 250 cmc. puissent aussi donner leurs impressions. Nous pourrions constater les inconvénients et les qualités de cette machine.

FROGET Marcel
Sannois (S.-O.)



Je vous fais part de mes impressions sur mon vélomoteur Monet-Goyon type S6V à fourche télescopique et suspension arrière Grégoire.

J'ai fait adapter sur cette machine un carburateur Dell'Orto, une superculasse Maucourant et un tromblon, qui ont amélioré nettement le rendement et les performances.

Moteur très nerveux du fait d'avoir descendu un peu la culasse et très endurant, ne chauffant pas, donc aucun ennui de bougie, je graisse à 10 % de Motul mix-course, car je conduis très sport.

Quelques ennuis de volant magnétique sont seuls à déplorer.

J'ai effectué 18.000 kms sans aucune réparation, même sans changer les transmissions primaire et secondaire.

Seulement quelques petits défauts : la première est vraiment trop courte, et trou entre première et deuxième ; la troisième passe admirablement, à condition de monter un peu les ré-



Lisant chaque samedi votre intéressante revue, je me suis demandé si je pourrais vous envoyer mes impressions sur le scooter AGF 175 que je possède depuis février 1953.

Il totalise avec rectification environ 48.000 kms. Jusqu'en octobre de la même année, j'ai roulé sans lui faire subir de modification ni côté moteur ni côté cadre. Comme je possédais le modèle bielle-longue, je n'avais pas des accélérations très brillantes, néanmoins, couché, il était possible d'atteindre la vitesse de 92 chrono à Monthéry.

J'ai eu pas mal d'ennuis question carburation et en fin de compte cela provenait d'une culasse qui était un peu trop profonde. Il a suffi de la changer pour voir les perles à la bougie diminuer jusqu'à disparaître.

A partir d'octobre, j'ai fait subir de profondes modifications au moteur qui a été transformé en bielle-courte par Agache qui en a profité pour agrandir les lumières et abaisser l'admission à la lime afin d'augmenter l'angle d'admission. J'ai alors poli les transferts et les lumières ainsi que le carter-moteur et l'embellage et la tubulure d'admission.

J'ai monté un carburateur Dell'Orto de 24 mm de passage des gaz en remplacement de l'Amac de 25 mm. J'ai remplacé le volant par un ABG qui possède une bobine supplémentaire de charge de batterie qui alimente directement mon feu rouge et ma lanterne. Ce qui me permet de monter une ampoule de 36-36 w. dans le phare, un 200 mm de diamètre Marchal qui me donne, allié à la puissance du volant, un éclairage comparable à celui d'une voiture moderne.

Après, j'ai remplacé la transmission primaire par engrenages par la nouvelle par chaîne ; j'ai renforcé l'embrayage par un nouveau disque liège, puis comme la chaîne primaire attaquant le bas du couvercle de carter côté embrayage, je l'ai changé lui aussi. A part cela peu de changement n'est-ce pas. Comme résultat, avec le moteur bielle-courte et superculasse Maucourant, j'ai tourné à 98 kmh. chrono.

Avec le reste des transformations, je tourne à 114 kmh.

J'ai vidé le pot d'échappement de ses chicanes et j'ai remis à la place, vers la sortie, de la paille de fer, le résultat est agréable, car la machine est plus silencieuse. J'ai eu l'occasion d'aller au centre de l'avenue Tuck : 76-84 décibels. De plus, le fond du silencieux forme chambre de détente et les gaz sont moins freinés. Avec ce nouveau silencieux, on gagne 6 kmh.

Côté cadre, quelques modifications : suppression du marche-pied en alpac qui se cassait souvent dans les virages au frottement, pose de repose-pieds. J'ai légèrement avancé la selle et j'ai réuni le tube sous la selle à la direction pour pouvoir poser un réservoir supplémentaire de 11 litres. J'ai remonté l'arrière du réservoir afin qu'il puisse alimenter mieux et j'ai mis un guidon étroit que Agache avait sur une de ses motos.

En roulant tous les jours, je me suis rendu compte que j'avais perdu pas mal de souplesse de l'Ydral, j'ai alors posé une durite de 110 mm, diam. 24, après le carburateur, si le moteur monte moins franchement en régime, du moins pour Paris il est beaucoup plus souple et plus nerveux à bas et moyens régimes.

Au point de vue tenue de route : impeccable, mais il faut

surveiller de très près l'alignement des roues, après une retension de chaîne par exemple, car cela se sent tout de suite. Il m'est arrivé assez souvent de déraper en ligne droite sur terrain gras, à la suite de trous ou de bosses à 95-100 kmh. La machine se remet en ligne toute seule. Le cadre est très rigide et n'a pas tendance à flotter, même à deux, avec 40 kgs de bagages.

C'est un vrai régal de se déplacer sur route sinueuse, comme en Corse par exemple, où on ne se trouve limité que par les repose-pieds ; d'ailleurs il est curieux de pencher la machine à l'arrêt pour se rendre compte. La première fois, j'en ai eu les cheveux qui se sont dressés sur la tête.

La consommation oscille entre 3,4 litres et 4 litres, à deux, en revenant de Nice à Paris par la haute route des Alpes, en automne. La moyenne totale s'est située à 3,6 litres pour tout le parcours.

Avec cette machine, j'ai terminé premier du groupe 175-250 cmc. 600 kms aux Audax 54, avec le temps pluvieux dont nous avons été gratifiés, cela montre que ce scooter tient la route, d'ailleurs le second était mon ami Jean Jolly, aussi sur AGF 175 cmc. Je croyais d'ailleurs que c'était lui le premier.

J'ai l'occasion de rouler très souvent sur l'AGF FT1 et je suis d'accord avec vos essais. Il y a eu une grosse amélioration de la part d'Ydral sur les vibrations du moteur, sans avoir pu les annuler complètement, ils ont réussi à les diminuer. Je trouve que vous n'avez pas assez insisté sur la tenue en virage de cette machine qui m'a étonné la première fois où je l'ai enfourché.

J'ai participé à la Coupe de l'Armistice avec le moteur non modifié par Ydral, le même que celui que vous avez essayé, les vibrations étaient très désagréables, à moyen régime surtout.

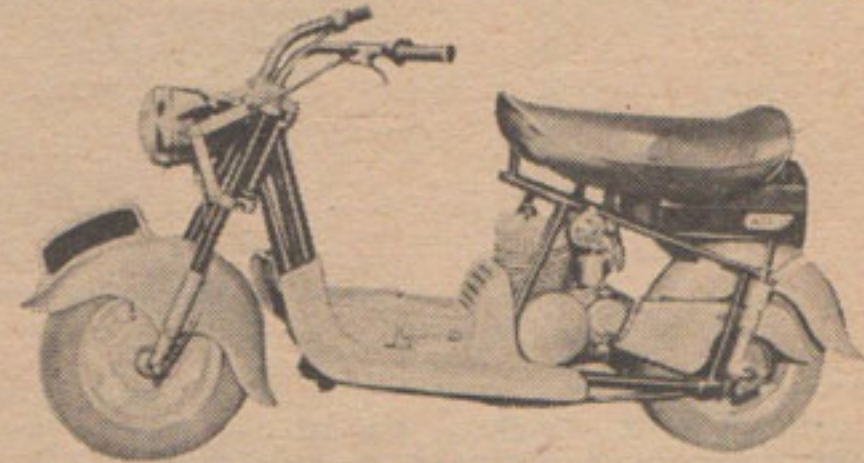
Vers le milieu du rallye, les vibrations ont été en amplifiant, provoquant sans arrêt des amorces de serrage, me faisant passer de 90 à 40 kmh. tous les 500 à 1.000 mètres. Le comble fut la descente boueuse du parcours chronométré, la butée de réglage de la gaine des gaz s'étant dessoudée, pour ralentir, j'ai été obligé de débrayer et je suis allé joyeusement m'étaler en voulant freiner un peu.

Je n'ai pu rattraper ce retard pris sur cette base à cause des serrages répétés. Enfin, j'ai pu admirer la tenue de la machine sur gros pavés gras, petits pavés gras, route grasse, tout était gras, c'était très amusant.

Toutes mes félicitations pour l'intérêt de votre revue sous tous les rapports.

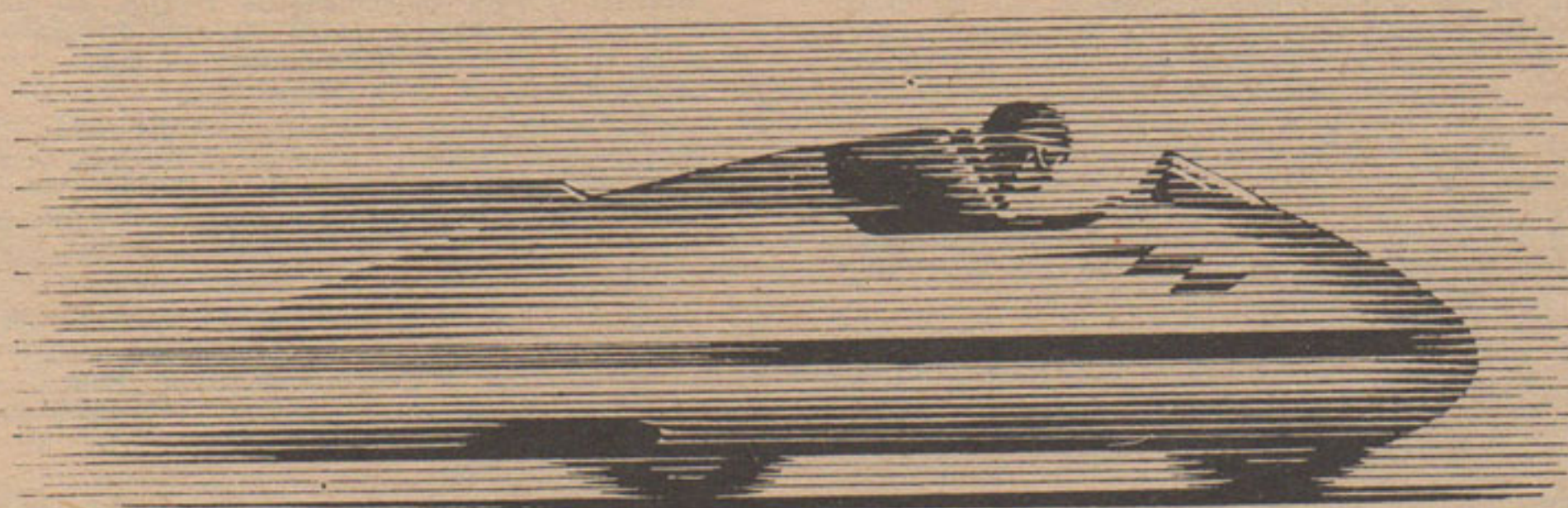
Pourriez-vous me dire, si techniquement parlant, il est préférable de mélanger 5 % d'huile genre Castrol GP ou Labo M5 ou alors 8 à 10 % de XL, ou alors d'huile type 2 temps fluide pour rouler à régime élevé. J'aurais préféré la première solution à mon avis.

Ph. MONIER
Paris 5^e



Mr C. SIMON
Paris-15^e

N.D.L.R. — Pour une utilisation poussée d'un moteur deux temps, il s'avère préférable de mélanger à l'essence une huile épaisse sous un faible pourcentage (1 à 25). D'ailleurs, cherchez dans votre collection le numéro 1.203 de « Moto-Revue ». Un article est en partie consacré à cette question.



UNE MOTOCYCLETTE A DÉPASSÉ LES :

LE RECORD DE VITESSE ABSOLUE
VA A LA NOUVELLE-ZELANDE

300 kmh

POUR la seconde fois en quelques mois, le nom de Vincent apparaît sur les tablettes des records du monde, et aussi pour la première fois depuis bien des années une marque anglaise vient s'inscrire en face du prestigieux titre de « Record of Records » de la catégorie A, c'est-à-dire celui indiquant la plus grande vitesse atteinte par un deux-roues sur un kilomètre lancé. (Au cours de la même journée fut amélioré également le record sur 1 km. lancé pour side-car).

Depuis 1937 en effet, l'Angleterre avait disparu du tableau fédéral du record absolu et c'est l'allemand Herz qui détenait le titre depuis le 12 avril 1951 avec le chiffre de 290,0 kmh. obtenu avec une 500 NSU à compresseur.

Mais si dans le cas de Herz, la firme NSU avait consacré tous ses efforts et ses puissants moyens industriels et financiers à l'obtention de ce record, dans le cas du record de la Vincent, ce sont surtout les hommes qui pilotèrent la machine (tant pour le record solo que side-car) qui furent les artisans de ce succès.

Ces deux nouveaux recordmen ne sont d'ailleurs pas inconnus, puisqu'il s'agit de Robert Burns, détenteur du record absolu en side-car depuis janvier 1954 et de Russel Wright qui l'assista dans sa tentative. (A ce sujet, voir M.R. N° 1.222) et fut en son temps le motocycliste le plus rapide de Nouvelle-Zélande sur une Vincent.

C'est avec cette même machine, une 1000 cmc. « Black Lightning » carénée, et toujours sans compresseur, comme en début d'année, que Russel Wright a battu le record de la NSU 500 à compresseur en le portant à 297,97 kmh. De son côté, Robert Burns améliore avec la même machine à laquelle fut ajoutée une troisième roue lestée, son propre record qu'il porte de 250 kmh. à 262,42 kmh.

Ces nouveaux records furent établis sur la route de Ohoka à Swannanoa, à quelques kilomètres de Christchurch, dans la province de Canterbury en Nouvelle-Zélande (Ile Sud). La route est une belle ligne droite macadamisée de 6 m. 50 de largeur environ, très plate, orientée dans le sens Est-Ouest. Par temps calme, le vent dominant vient de l'est ou du sud-est, et s'il fut faible le matin de la tentative, par contre, la

pluie qui tomba durant la nuit précédente, avait laissé une route humide. Tout n'était donc pas parfait pour une tentative contre le record du monde, mais Wright décida qu'elle aurait lieu quand même, d'autant plus qu'il savait, tout comme Burns, que Bob Berry avait de son côté, l'intention de s'attaquer au fameux record.

LE RECORD SOLO

Wright s'installa donc dans son carénage et après avoir chauffé sa machine partit sur la base du kilomètre lancé devant les officiels et les rares spectateurs rassemblés au bord de la route.

Après la montée rapide des régimes sur les intermédiaires, le compte-tours de la Vincent se stabilisa sur le chiffre 6.000 et y resta. A ce moment, et bien qu'il n'en parut rien extérieurement, les suspensions talonnaient brutalement à l'enfoncement, comme au rebond. Wright dut employer toutes ses forces pour maintenir sa machine en ligne malgré les chocs qui « résonnaient dans sa tête comme des explosions de bombes », ainsi qu'il le déclara à sa descente de machine. On devait alors lui annoncer le temps magnifique qu'il avait fait : 12 secondes 33, soit la vitesse sensationnelle de 294,4 kmh., avec le vent contraire et sur une chaussée humide !

Sans se départir de son calme, mais visiblement heureux de ce résultat, Wright retourna la Vincent pour effectuer la tentative dans l'autre sens et, quelques secondes plus tard, il était l'homme-le-plus-vite-du-monde-sur-deux-roues ayant couvert le kilomètre de retour en 11,95 secondes, soit à la vitesse de 301 kmh. 173 ! Pour la première fois, une moto atteignait et dépassait même le cap de 300 kmh. et le record de Wright établi sur la moyenne de ses deux passages se fixait à 297,97 kmh. qui constitue, sous réserve d'homologation, le nouveau record mondial officiel.

Bien que très satisfait et de sa machine et de son carénage, Wright termina sa tentative assez impressionné (on le serait à moins), ce qui lui fit dire : « Je ne crois pas que je rejerais jamais cela, je suis heureux que ça soit terminé ». Il éprouva à un seul moment une certaine anxiété, lorsqu'à

TABLEAU DES RECORDS

	NOUVEAUX RECORDS ABSOLUS							ANCIENS RECORDS ABSOLUS		
	Date	Pilote	Machine	Cylindrée	Distance	Temps	Vitesse	Pilote	Machine	Vitesse
Solo	2-7-55	Wright (N.-Zél.)	Vincent	998 cc. ss comp.	1 km. dép. lancé	12,09 sec.	297,97 kmh.	Herz (All.)	500 NSU à comp.	290 kmh.
Side-car	2-7-55	Burns (N.-Zél.)	Vincent	998 cc. ss comp.	1 km. dép. lancé	13,72 sec.	262,42 kmh.	Burns (N.-Zél.)	Vincent 998 cmc. ss comp.	250 kmh.

la fin de son second passage, en coupant les gaz, la machine amorça un léger tangage qui l'obligea à rouvrir les gaz pour retrouver sa stabilité.

LE RECORD SIDE-CAR

Environ un demi-heure après l'établissement de ce nouveau record, la troisième roue fut fixée à la Vincent dont la suspension arrière fut rigidifiée. Burns, qui allait s'attaquer à son propre record, préférait une machine à arrière rigide, qui ne modifiait en rien la tenue de route, et de plus, le débattement excessif d'une suspension arrière aurait pu être critique pour le câble de commande du carburateur arrière.

Bien que plus sensible aux irrégularités de la route, la Vincent, aux mains de Burns cette fois, qui dut se cramponner ferme à son guidon, roula magnifiquement et fit l'aller en 13,94 secondes, soit à la moyenne de 258,4 kmh.

Dans sa course de retour, Burns sembla aller plus vite encore qu'à l'aller, mais son temps ne put être enregistré, un réfléchissement d'une lumière sur les cellules photo-électriques ayant déclenché prématurément le système calculateur. Il repartit donc à son point de départ et refit une tentative couronnée de succès cette fois, et au cours de laquelle il réaligna 13,49 secondes, soit une moyenne de 266,94 kmh. La moyenne des temps de ses deux passages se situe à 262,42 kmh.

LA MACHINE

Possession personnelle de Russel Wright, la machine est une 1000 Vincent « Black Lightning » sur laquelle a travaillé Robert Burns et où le seul apport de l'usine furent les culasses « big-port » munies de soupapes adéquates. Le caré-

nage est également l'œuvre de Burns qui le réalisa d'après les documents photographiques publiés par NSU à la suite du record de Herz et fut mis au point sans même l'aide d'une soufflerie. Les carburateurs étaient des Amal de 36,5 mm alimentés à l'alcool. Dans l'ensemble, le moteur n'était guère modifié depuis le record de Burns, en décembre, le principal changement ayant porté sur les rapports finals qui étaient, sous leur dernière forme, de : 4^e 2,5 à 1 ; 3^e 3 à 1 ; 2^e 3,9 à 1 et de 5 à 1 en première.

Des essais effectués auparavant avec une roue arrière de 20 pouces, donnant une prise de 2,62 à 1, révélèrent une légère sous-démultiplication, rectifiée par la suite. Théoriquement, voici quelles sont les vitesses maxima sur chaque rapport : première : 145 ; deuxième : 193 ; troisième : 265 ; quatrième : 317.

Comme lors des précédents records, le chronométrage fut effectué à l'aide de l'appareillage construit par les Services de Recherches Industrielles du Collège de Canterbury, et sous la direction de M.G. Oliver, chronométrateur officiel. L'organisation même de la tentative revint au Pioneer Motor Club de Christchurch.

Ainsi, malgré des moyens réduits du point de vue financier, mais animés d'un enthousiasme constructif, Wright et Burns ont affronté avec succès les records qui appartenaient à une des plus grandes usines mondiales, laquelle sitôt la nouvelle connue, fit repeindre ses camions de livraisons qui portaient l'inscription : « Schnellstes Motorrad der Welt » (la moto la plus rapide du monde)... tandis qu'un des tous premiers télégrammes de félicitations était signé... Wilhelm Herz.



COMPTE-RENDU DU CIRCUIT DE BOURGES

(Épreuve comptant pour le Championnat National)

Un public relativement peu nombreux avait bravé le vent et la pluie pour venir assister au 12^e Circuit de Vitesse de Bourges, organisé par le MC du Berry.

Cinq épreuves constituaient le programme de la journée, et les meilleurs nationaux français s'étaient retrouvés sur les 1.300 mètres du circuit de Bourges.

Dès le départ des 125 cmc., Onda prit la tête de la course, et très régulièrement, sa Mondial l'amena à la première place. Bétemps, Roby et Sfacos ont abandonné sur accident mécanique.

L'épreuve des 175 devait fournir à Onda l'occasion de réaliser un beau doublé, mais à deux tours de la fin, il dut s'arrêter, ce qui permit à Moury de prendre la première place devant Goll.

En 350, l'enfant du pays, Bernard Guérin, prit la tête au second tour et malgré la résistance de Gauch, augmenta sans cesse son avance.

L'épreuve des 500 cmc. promettait une belle lutte entre les deux animateurs de l'épreuve des 350, Gauch et Guérin. Malheureusement, Guérin devait abandonner après quelques

tours et dès lors, Gauch avait le champ libre, mais il ne ralentit pas son allure, doublant tous les autres concurrents.

Toujours très appréciée du public, la course des side-cars fut la plus intéressante de la journée. En effet, Bétemps partit en tête distançant tous les concurrents. Mais très vite, Beauvais entreprit une remontée sensationnelle. Bien qu'handicapé par l'angle de chasse solo, Beauvais passa la ligne d'arrivée avec seulement 20 mètres de retard sur Bétemps.

CLASSEMENTS

125 cmc. : 1. Onda ; 2. Drivet ; 3. De Polo ; 4. Bordas ; 5. Touzalin ; 6. Diou ; 7. Charbonnier, etc..

175 cmc. : 1. Moury ; 2. Goll ; 3. Lacour ; 4. Sfacos ; 5. Martinat, etc..

350 cmc. : 1. Guérin ; 2. Gauch ; 3. Touzalin ; 4. Chapelle ; 5. Moins, etc..

500 cmc. : 1. Gauch ; 2. Braun ; 3. De Polo ; 4. Beauvais ; 5. Sauzereau.

500 sides : 1. Bétemps ; 2. Beauvais ; 3. Verd ; 4. Léchelon ; 5. Thiaullier, etc..

CLAUDE SOULET gravement accidenté

C'est au cours de l'épreuve des 175 du circuit de Bayonne disputé en juin dernier, que Claude Soulet, dérapant dans un virage, fut projeté contre des barrières de fer. Transporté à l'hôpital, il devait rester cinq heures dans le coma avant de reprendre connaissance.

Fracture du bassin et hémorragie interne, tel fut le diagnostic des médecins de l'hôpital où le sympathique champion se remet heureusement de ses blessures.

Parmi tous les témoignages de sympathie qui lui parvinrent après son accident, il en est un qui a touché tout particulièrement le pilote tarbais, c'est celui du MC Carcassonnais, club organisant son circuit de vitesse le 12 juin, circuit où était engagé Claude Soulet. Le 24 juin, voici ce qu'écrivait le MC Carcassonnais :

Mon cher monsieur,

C'est avec une surprise attristée que le MCC a appris le très grave accident qui vous était survenu sur la piste de Bayonne.

Nous avons suivi avec anxiété les nouvelles de votre état de santé qui nous étaient fidèlement apportées et c'est avec un grand soulagement que nous avons appris que vous étiez hors de danger.

Nous vous assurons de toute notre sympathie et croyez que votre absence forcée à notre manifestation du 12 juin a été unanimement regrettée par tout le public carcassonnais à qui vous avez laissé le souvenir d'un coureur gentleman, dynamique et sportif.

Nous vous prions de vouloir bien accepter de la part du MCC tout entier le chèque ci-joint qui n'est qu'une modeste partie de la prime d'engagement qui vous était offerte si vous aviez pu le satisfaire.

Renouvelant nos meilleurs souhaits pour une prompt guérison et formulant l'espoir que nous aurons le grand plaisir de vous voir évoluer très prochainement dans notre ville, agréez l'assurance de nos sportifs sentiments ».

D'un autre côté, les dirigeants du MC de Bayonne ont fait parvenir à Claude Soulet, sur son lit d'hôpital, une enveloppe contenant le montant d'une collecte effectuée par nos soins.

Claude Soulet et sa femme, prient tous leurs amis, connus ou inconnus, de trouver ici leurs remerciements pour leur geste qui ne manque pas d'assurer un bon moral à Claude Soulet convalescent et dont chacun espère la prompte rentrée.

PROCHAINES ÉPREUVES

3^e MOTO-CROSS NATIONAL A LACAPELLE-MARIVAL (LOT)

Le dimanche 14 août 1955 se déroulera sur le terrain de Bel-Air à Lacapelle-Marival, le 3^e moto-cross national, organisé par le moto-club cadurcien et le comité des fêtes de Lacapelle.

Les nombreux spectateurs présents l'an dernier ont gardé un excellent souvenir de ce circuit de 900 mètres visible en totalité.

En catégorie 350 cmc. sont engagés : Godey, Lefèvre, Cros, Jacquemin, Mateos, Vila, Gamba, Darrouy Robert et Auguste et Aguirre.

La catégorie 500 cmc. promet, elle aussi, de nous faire assister à une belle empoignade si nous considérons la valeur des engagés : Courajod, champion de Suisse, les anciens champions de France, Melioli, Godey et Verrecchia, ainsi que Jacquemin, Cros, Lefèvre, Gamba, Mateos, Roux, Theveney, Barbara et Aguirre.

Dans chaque cylindrée, trois manches sont prévues, et pour clôturer, démonstration de sidecar-cross.

3^e CONCENTRATION DE L'A.M. CATALANE

L'AM Catalane organise le 15 août prochain sa 3^e Concentration Nationale Motocycliste à Argelès-Plage, dotée de plusieurs centaines de milliers de francs de prix : coupes, plaquettes, breloques, diplômes et de nombreux prix en nature. Le 16 août un gymkana est organisé doté de très nombreux prix.

En outre, nous offrons aux participants qui en feront la demande, la possibilité de passer trois jours dans notre département en les logeant gratuitement (du 14 au 16) dans un camp de toile, au bord de la mer.

MOTO-CROSS DE NEMOURS

C'est le dimanche 21 août, à Nemours-Gandelles, en bordure de la nationale 7, que se tiendra le 1^{er} moto-cross de l'UM Nemourienne.

Renseignements : 24, rue du Château, Nemours ou 43 rue de Paris.

DANS LE PROCHAIN NUMERO :

...les causes de détérioration des soupapes et leurs remèdes ; un nouveau scooter Zundapp « Bella » 200 cmc. ; un historique du record de vitesse absolue ; les réglages et l'entretien de la 500 Ariel twin KH ; le rallye international de la FIM à Murnau ; du sport ; des « Ce qu'ils en pensent » ; « Tribune Libre » ; des informations, etc...

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)

MOTOBECANE MOTOCONFORT

175 Motobéc. Z2C 22000 k. ét. nf. acces. prix int. 4 rue Voltaire, Houilles. Arg. 62-88.

Mot. 175 bel. ét. 70000. 25 r du Midi, Bondy (Seine).

PEUGEOT

CSE dép. 175 GS imp. 50000 cpt. Lec. 95-19, Jusqu. 1^{er} inc.

GNOME-RHONE

GNOME 125 R4B sup. cul. 1953 toute équip. 50000 facilités. 17 r Pajol, 18^e.

GULLER

175 Guiller spt AMC 180000. crédit total et 175 Gima. 33, Bd Barbès Paris 18^e. - Mon. 98-35.

URG. 125 Guill. AMC exc. état nbx acc. pneus ch nrs essai cré. pos. 40000 CHEMIDLIN 10 r. Croix Faubin ou Gut 18-30.

TERROT

MAGNAT-DEBON

Terrot 350 b. ét. px 60. Lachant 5 C. Périer 7^e Inv 25-40

OU IREZ-VOUS DIMANCHE ?

Moto-Cross et Sidecar-Cross (CM Suceen), inter.

Moto-Cross (UM Marne).

» (MC Villersaillais).

» Alençon (MC Aiglon).

» (MC Limousin).

» à St-Affrique.

» à Lavaur.

» à Watten (MC Berguols).

» à St-Aignan (AMC Glénnois).

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE

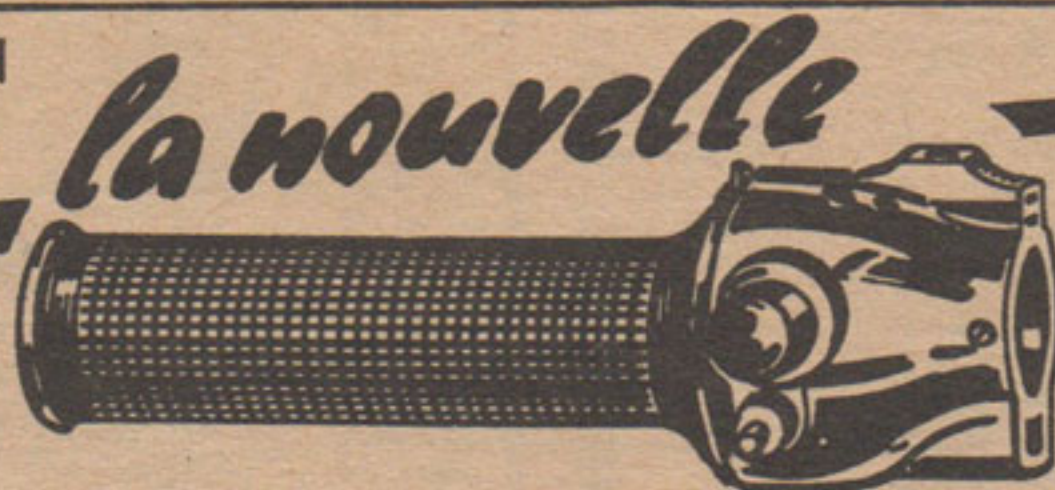
ROBUSTE ET ELEGANTE

SIMPLE ET SURE

DEMONTAGE FACILE

PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE

AVEC FILS ET COSSES



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

SAKER *Universelle*
COURBEVOIE

QUALITE SAKER

TOUTES LES COMMANDES
ELECTRIQUES

REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE

COMPLETE ET DETAILLEE

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

DEPOSITAIRE OFFICIEL : 516 KERSA, 43, RUE VOLTAIRE - LEVALLOIS - Métro: Anatole-France



R. KIÉNÉ Le plus ancien Spécialiste PUCH
vous présente les nouveaux modèles

Toutes Pièces d'Origine — Tous les Accessoires — Service Après-Vente

73, quai du Point du Jour - BILLANCOURT (Seine) — Tél. : MOL. 64-02

CREDIT : 6 à 18 MOIS

STATION SERVICE PALOMA

Disponible :

125 cmc., 175 cmc., 350 cmc
PIÈCES DÉTACHÉES

6, Bd RICHARD-LENOIR (Bastille)

CRÉDIT de 3 à 18 Mois

MOTOBECANE



MOBYLETTE
SCOOTER

Accessoires spéciaux

SERVICE réparations rapide

PARIS-XI^e - ROQ. 43-43

MOTOBÉCANE

NEUVES OCCASIONS
REPRISES

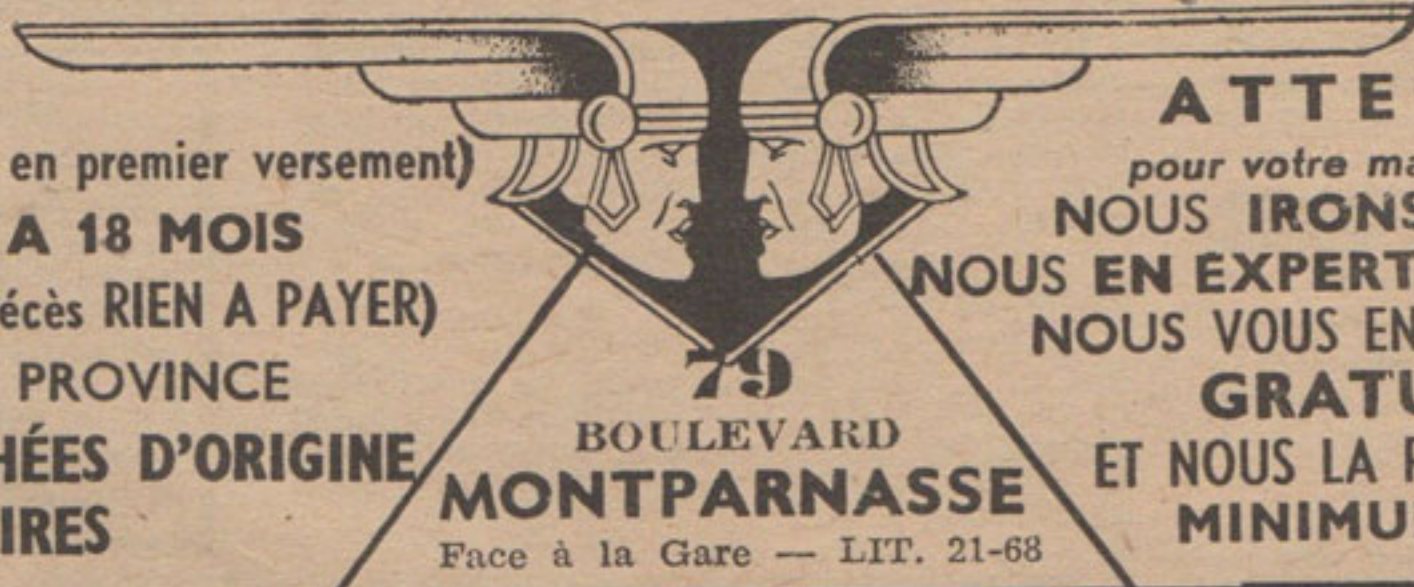
(Reprise de votre machine en premier versement)

CRÉDIT DE 3 A 18 MOIS

(En cas de maladie ou décès RIEN A PAYER)

EXPEDITION PROVINCE

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
TOUS ACCESSOIRES



79
BOULEVARD
MONTPARNASSE
Face à la Gare — LIT. 21-68

ATTENTION !

pour votre machine accidentée :

NOUS IRONS LA CHERCHER

NOUS EN EXPERTISERONS LES DÉGATS

NOUS VOUS EN ÉTABLIRONS LE DEVIS

GRATUITEMENT

ET NOUS LA REPARERONS DANS UN
MINIMUM DE TEMPS

MOTOBÉCANE



pour ses

MOBYLETTE

et

MOBYSCOOTER,

utilise et recommande
exclusivement

LUBRIFIANTS

DE QUALITÉ

MANUFACTURE DE VÊTEMENTS 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

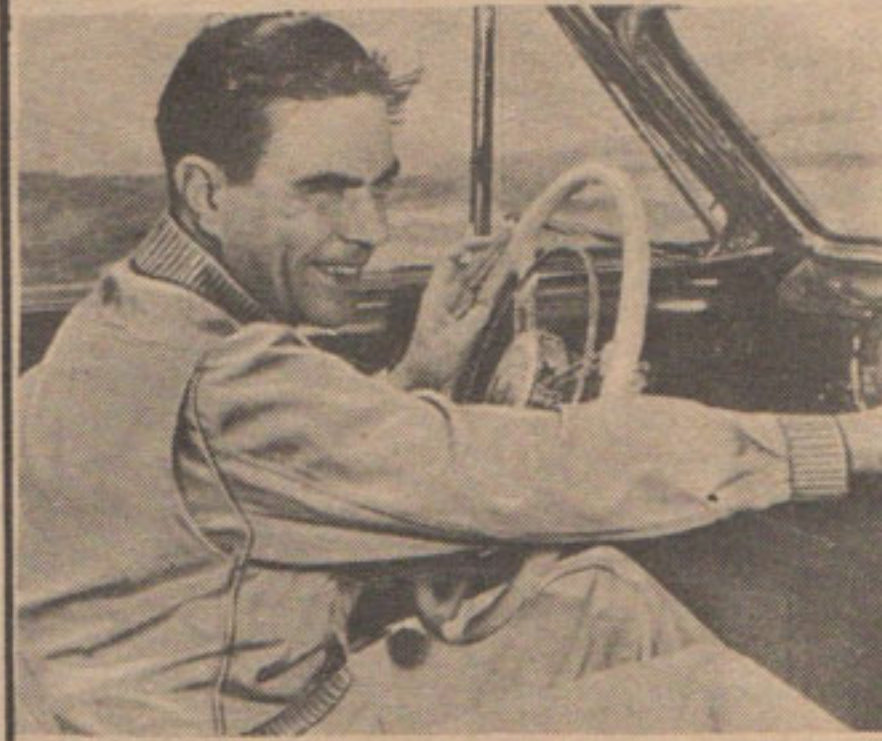
marque

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 élé-
gant à votre Vélosolex.

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

Le FIXE-BAVETTE et la
dernière nouveauté :

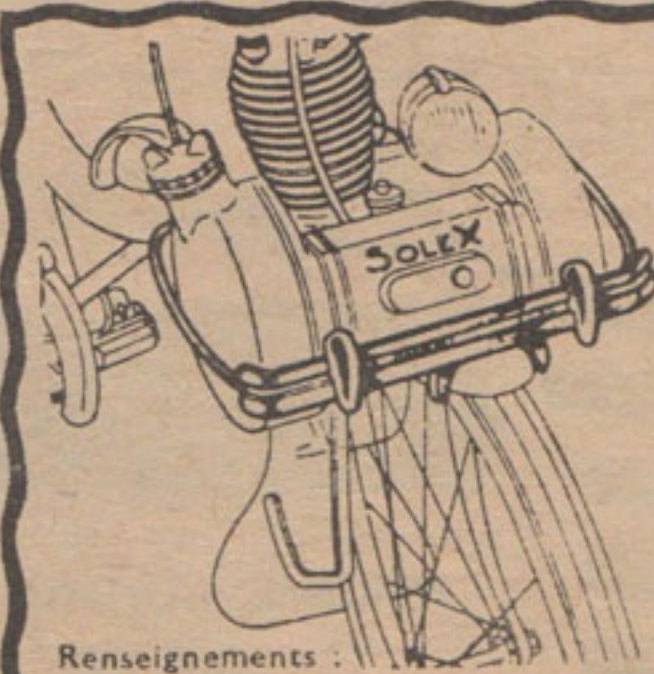
Le SABOT PARE-CHOCS
enjolveur de cadre.

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



MOTTAZ



FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

Spécialités de Réservoirs

et Accessoires de Tôlerie pour
CYCLOMOTEURS - VÉLOMOTEURS

& MOTOS

MODÈLES

DÉPOSÉS

307 à 311

rue de la Garenne

NANTERRE - Mal 29-77

TERROT 100 MTI fiche téles. c. nve vend. part. **ROLATO**, 6 bd Péreire. Car. 60-55.

PART. vd moto 350 Terrot 52, sélecteur. Etat neuf. Px à déb. **DEHAY** 10 rue de la Fédération, Montreuil (Seine).

TERROT 500 culb. 1948 side pf ét. 90. repr. 4 CV. **MOUNET** 10 rue de Provence Marseille.

TERROT 350 lat. b. ét. 30000 **ANIER** 19 r. Boulainvilliers Paris 16°.

SCOOTERS CYCLOMOTEURS

SCOOT. Motoconf. 53 ét. nf. Ely. 84-23 entre 12 et 14 h.

MOTOS AUTRICHIENNES

PUCH TF 54 nbx acc. 8000 k. état neuf cause maladie, prix except. **GODEBY** 35 rue Veron 18° - 3° face après 19 heures.

PUCH 250 TF b. ét. 125000 tte équip. **M. BROSSARD** 27 bis av. de Paris, Versailles.

Puch 125 TT équip. prés. méc. impec. px 80000. **Allain** 7 r Denfert Rochereau Saint Denis ts ls soirs et samedi.

MOTOS ANGLAISES

DOUGLAS 350 bicylindre 1951 ét. nf **ALIX** 11 r. Pasteur, Villepreux (S.O.) Man. 20-12.

DOUGLAS 14000 k. ét. neuf **BONNET** 1 r. Pellegrin, Aix-en-Provence (B.-du-R.)

MOTO Matchless GI 3 rapide. Téléphoner **Molitor** 69-31

BSA 250 CTTSL mod. 53 équ. **Bidaut** 46 r. Doudeauville 18°

NORTON fiche téles. sidecar **Précision** pf ét. mécan. 150000 **LAFERE** 26 rue de la République Suresnes (Seine).

EXCELSIOR 197 cmc Villiers tél. av. et ar. gar. 3 mois éq. 90. **Crédit** 17 r. Pajol 18°

BSA 250 7000 k. imp. Ecr. **Francfort** 78 av. Ternes. Gal. 22-02

VEND pr achat voit. **Matchless 500 TWN** tr. belle **BOULANGIER**, 5 rue du Perche 3°.

URGENT BSA 500 95 beau side 35. t b. ét. Tél hres bureau **Roq 04-98**, Vauflury.

BSA M20 crédit 60. **ROTHIER** 16 rue Moreau Paris 12°.

BSA 350 mod 54 nx acc. prix 175000. **BAUDIUN** 6 r Renaissance, Paris 8°. **Méto Alma**.

URG. 650 BSA 51 + Précision 15000k. ét. nf acc équip cuir 270. **BOUSQUET** 12 Lesueur 16° sam. dim. aut. jrs apr 19 h.

PART. vend **Sunbeam S8 1952** très belle 190000 avec 100. comptant. **Roq 15-12**

BSA Shoot-Star juin 55 jam. rlé. Cond. int. **L. ROSSIGNOL** 17 r. Paul Bertin, Nanterre-Malmaison 10-65.

650 BSA 53 230. Béchu 40 r Y. Kermen, Boulogne.

P. amateurs motos rapides **Gold Star 350 Road Racing** 55 abs. c. nve. **Tiger 100** tr. G.P. c. nve. Ecr. **MOTO-REVUE** n° 1249.

MOTOS ALLEMANDES

ZUNDAPP 200 b. ét. b. pneus 45000, 31 r Thiais, Villejuif.

BMW 250 R25 parf. ét. Prix 200000. Arc. 82-54 à 19 heures.

Superbe Zundapp 800 k. 67 av. Ledru Rollin, Paris 12°.

BMW R67 2 mot. ref. 300000 6 r. Taitbout, Café M. Baron.

HOREX nve dis. ste agence 80. r. Fleury Clamart Mic. 40-28

BMW R51/3 1951 tr. belle 80. R. Fleury, Clamart Mic. 40-28

BMW exc. état R 51/2 cause mal. bas px. vis 74 rue de Paris Montreuil (Seine).

MOTOS BELGES

SARO. 600 Simard 1 1/2 id. tour. t. b. ét. 150. 8 r H. Poincaré Paris 20°. Appt 15 Urg

MOTOS TCHEQUES

JAWA 54 ét. except. 48 rue d'Amsterdam 9°. Tri. 93-09.

JAWA 250 et 350 CSEPEL 250

état neuf, garantie, crédit **SIDAM** 8 r Fourcroy Paris-17°

MOTOS DIVERSES

SANS PREMIER VERSEMENT GRAND CHOIX MOTOS

SCOOTERS soldés

Sidecars à partir de 5000 fr. Garantie 3 mois

CREDIT - REPRISE GIL, 83 av. d'Italie. Ouvert le dimanche.

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 et fêtes

CREDIT IMMEDIAT

20 % comptant. Solde 15 mois 250 motos - Garantie 3 mois 125 cmc. depuis 45000

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

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

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

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

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

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

AUDEGEAN 137 av. Clichy, 17°. M° Brochant - Mar. 21-29
Ouvert le dimanche matin

100 MOTOS SCOOT.

Echange. Crédit av. 5000. 157, av. du Maine 14°. Ouv. dim.

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

LA PLUS BELLE SELECTION

DE BELLES MACHINES

125 Terrot culb.	100.
175 Malterre AMC sus. AR	120.
250 Puch sus. ar. f. tél.	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. tél.	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 Peugeot cmc 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 Gaité Dan. 55-43
DEMANDEZ-NOUS LA LISTE complète etre 45 fr en timbres

PARTEZ TRANQUILLE
ACHETEZ UNE OCCASION
révisée et garantie 3 MOIS chez un CONCESSIONNAIRE **CREDIT 2 A 15 MOIS**
Grand choix de **LAMBRETTA** et **VESPA 53-54**, ainsi que des motos en 125, 175, 250, 350 et 500 cmc.
DYNAMIC SPORT, 6 r Saint-Augustin, Paris-2°. M° Bourse **RIC. 75-28**.

TRIUMPH T100 rév. 200000. Terrot RGST side 130. en 15 traites. 4 rue Beaurepaire, Pantin VIL. 15-18.

ON DESIRE ACHETER

ACHETE toutes 125 et scooter. **GIL, 83, avenue d'Italie, Paris.** Ouvert le dimanche.

ACH. motos et scooters ttes marq. **CHARLES** 28 r. Paris, Ivry (Seine). M° Pte d'Ivry et Pierre Curie. Ouvert dimanche et fêtes

Achète comptant

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

VOITURES A VENDRE

AUTOS MOTOS

garant. créd. repr. scooter 7 r. Montreuil, PANTIN. - M° Eglise. Ouvert dimanche.

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

Renaut 4 CV impec. Aronde 52, acces. radio. Reprise motos et scooter récents. **ALAZARD**, 47 av. de Clichy 17°. (Dans passage côté cinéma):

TOUJOURS 50 voit. tour. et sport. Repr. ttes motos et solde à crédit. **R. SCEAUX**, 4 rue Beaurepaire Pantin VIL. 15-18

AUTO CREDIT TOTAL

Assur. gratuite reprise moto, 244 r. Dumesnil, ASNIERES. (4 routes), ouvert dimanche.

PANHARD Junior 5 CV 53 4 CV luxe 50 et 52
Simca-8 cpé sport 48
Simca-5 décapotable.
Opel Cadette 6 CV c. i.
Citroën 8 CV berline
Juva 4 Fgtte 1949
Opel 6 CV fgtte 1939
Crédit. Reprise. Toutes Motos
AUDEGEAN 137 av. Clichy. M° Brochant. **MAR. 21-29**

ECHANGES

CSE refus permis **NSU 5 CV** culb. sup. cul. alu 4 vit. ctre 125, 17 r. Pajol. Bot. 05-95.

ECH. Match. 500 cross alu 52 5 rue Union, Champigny.

50 voit. disp. repr. moto. com. 1er vers. **GIL 83 av. Italie.** ouv. Dim.

Auto contre Moto VIL. 09-21 7, rue de Montreuil, PANTIN

Ch. éch. side ét. nf contre remorque **Cotting 17 place St Pierre 18°.**

DIVERS

AVEC 5000 COMPTANT
Terrot 100 cc. bon état 20000. **Gn.-Rh.** 750 av. side 30 à 60. **Motoconfort 125 culb.** 1953, 78. **Automoto 125, 1952** 52000. **71 av. Gal Michel-Bizot,** ouv. dimanche. - **Did. 86-51.**

Avant la fermeture annuelle des prix nets (carte grise en mains) pour quelques machines neuves dernier modèle. **IMMEDIATEMENT DISPONIB.**

125 IFA susp. ar.	135000
125 Pole-Jonghi	155000
125 Puch (scooter)	170000
175 Puch sport SVS	205000
250 Puch normale SG	245000
350 Horex Régina	295000
500 Velocette MSS	305000

Plusieurs machines de seconde main, excel. ét. prêtes à prendre la route. Larges facilités de paiement.
S.G.U.A. 268 bis bd St-Germain, Paris 7°. Tél. **INV. 00-27 - 51-43.**

SIDE caisse tôle bas prix. 8 av. Marcel, Rungis (Seine).

VELOCAR et tandem à mot. b. ét. px int. **LHEUR** 46 allée de Chartres, Livry-Gargan (S.O.)

SIDECAR neuf capote pare-brise 25000. 53 r Télégraphe Paris 20°.

**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

MOINS CHER QUE LE TRAIN

Possibilités de Crédit Total

VENEZ CHERCHER UNE VOITURE POUR 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

MOTOBÉCANE

GARE
DE
L'EST

Tous modèles
Vélocoteurs
Motos
Scooters

AGENCE OFFICIELLE P. LISITA
94, Boul. Magenta, PARIS-10^e - Nord 65-25

Stock complet
Pièces détachées
Station Service
Mobyette

GARE
DU
NORD

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 CREDIT JUSQU'A 18 MOIS — Renseignements contre **50 fr.** en timbres poste

MOTO-HALL

vous présente LES NOUVELLES 350 et 500 cmc. VELOCETTE

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

H. HABERT

78, av. des Ternes
— PARIS-17^e —
Tél. : GAL. 78-95

ACCESSOIRES — CREDIT 3 à 18 MOIS — REPARATIONS

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



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.

PIECES ORIGINE JONGHI
350 TJL-TJ4 - 125 cc. 2 t.
4 temps. - 250 cmc. Polo

R. MANSUY

43, r. Jacob - PARIS-6

Tél. LITtré 82-31
Fermé Dimanche et Lundi

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

MOTOCONFORT-OPERA

20, Bd des Italiens - PRO 57-56
EN PLEIN CŒUR DE PARIS

toute la gamme
**MOTOCONFORT
CREDIT**

20 % comptant,
solde de 2 à 18 mois
LE MOINS CHER DE PARIS

(en cas de maladie
Motoconfort paie pour vous)
Réparation et pièces déta-
chées d'origine des marques
MOTOBÉCANE
et MOTOCONFORT

**Reprise ferme toutes
machines**

DYNAMIC-SPORT

6, rue St-Augustin (2^e)
Métro Bourse - RIC. 75-28

CREDIT

20 % comptant (ou plus)
solde de 2 à 18 mois

Le moins cher de France

En cas de maladie Dynamic
pale pour vous

TERROT - ARIEL - GUZZI
NSU - JAWA - LAMBRETTA
MORS-SPEED

MONET-GOYON - RUMI
BSA - GNOME-RHONE

DS MALTERRE (AMC Ydral)

STARLETT - AER MACCHI

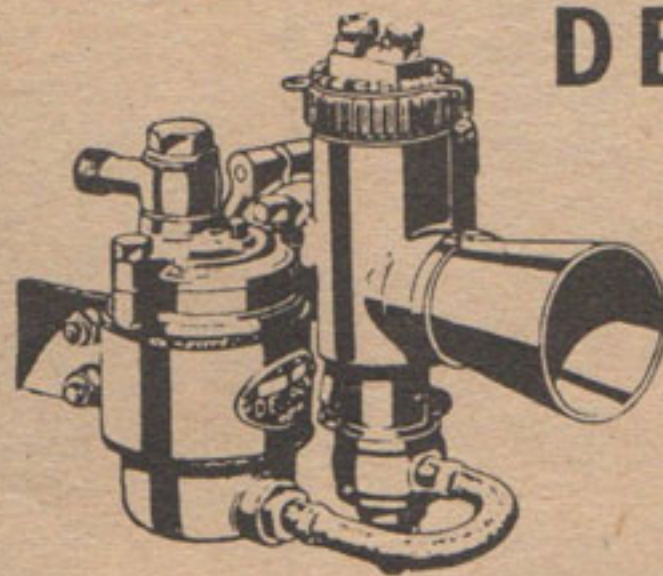
POLO-JONGHI

Service après vente

Reprise ferme toute machine

Occasions garanties (crédit)

Renseign. ctre 45 fr. timb.



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

Si vous l'ignorez,
nous vous l'apprenons.
Si vous le savez,
nous vous le répétons.
VOTRE INTERET pour
l'achat, l'échange, la
vente de votre moto :
**NOUS CONSULTER
D'ABORD !**
TOUJOURS 400 MOTOS
NEUVES ET OCCASIONS
AU CHOIX

ALEXIS-MOTOS

3 et 5, av. Jean-Jaurès
L Y O N

Tél. : Parmentier 39-39

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

AGENCE OFFICIELLE

BSA

LES PLUS BELLES MACHINES
POUR ETRE SERVI, RETENEZ-LES EN AVANCE

STOCK PIÈCES DÉTACHÉES

SERVICE GARANTIE ET REPARATIONS

ARIEL

SUNBEAM

Catalogues - Conditions : 50 fr. timbres

MOTO-BASTILLE

6, Bd Richard-Lenoir - PARIS (Bastille)

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

La bibliothèque du "motorisé"

La spécialité des Éditions de Moto-Revue

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



Prix : 750 fr. (par poste 850)



Prix : 495 fr. (par poste 547)



Prix : 500 fr. (par poste 545)



Prix : 525 fr. (par poste 580)

NOUS 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, Vélocycleurs, CycloMOTEURS)
 Prix : 430 fr. (par poste 475 fr.)



Prix : 490 fr. (par poste 537)



Prix : 410 fr. (par poste 455)

TABLEAUX MURAUX

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

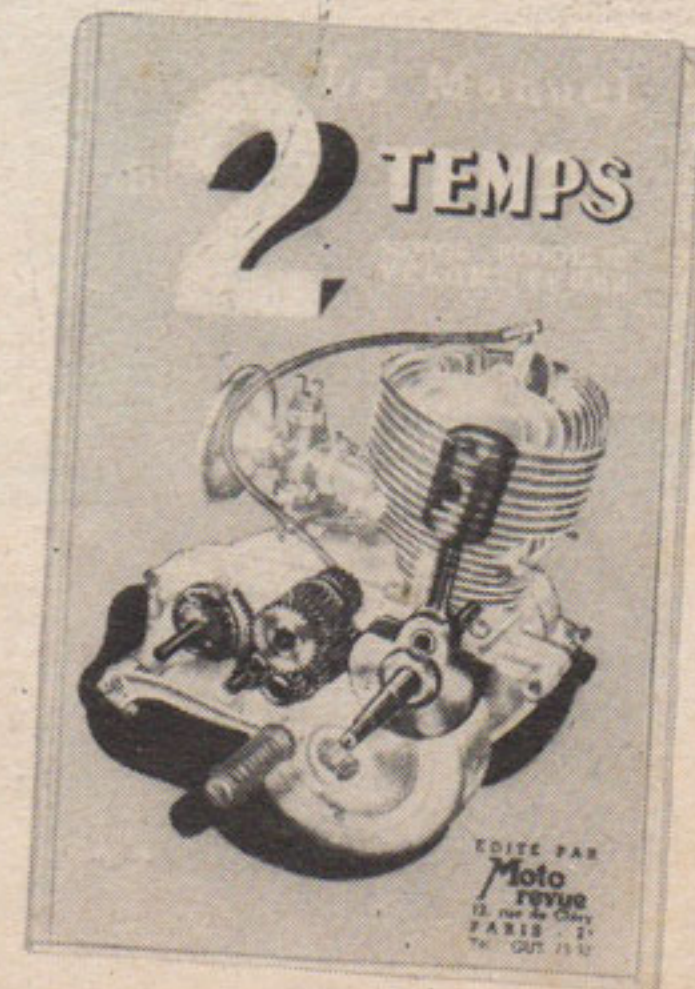
Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.
 Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.
 Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.
 Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.
 Moteur VELOSOLEX : 350 fr.
 Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 fr.
 Bloc-moteur YDRAL 125 : 450 fr.

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

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

Catalogue détaillé sur demande

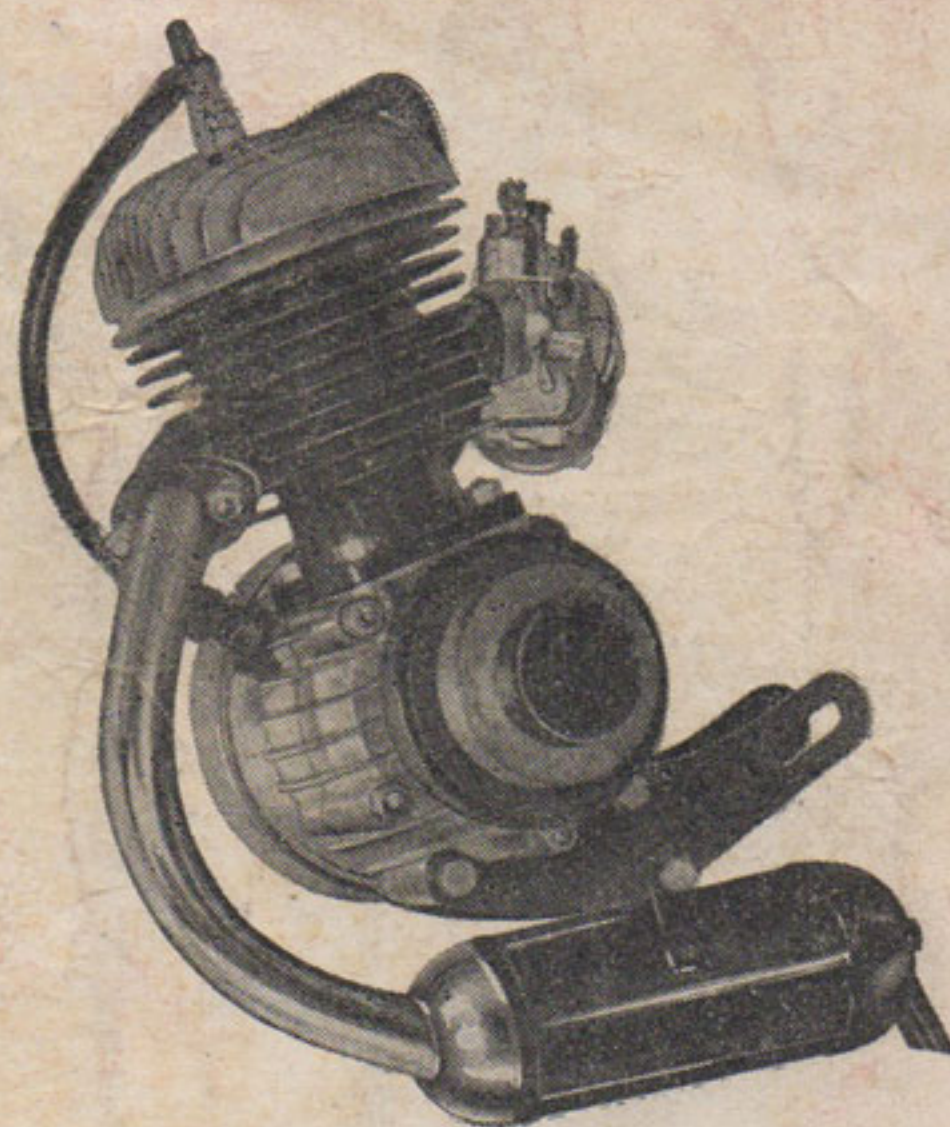
Pas d'envoi contre remboursement.
 Envoi contre mandat, ou mieux :
 versement (ou virement) compte
 postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris



Prix : 485 fr. (par poste 535)

*Absolument
sensationalnel*

JUNIOR
SERVOMATIC 49cc



aussi doux à conduire
qu'une voiture américaine,
grâce à
**SON NOUVEL EMBRAYAGE
SERVOMATIC**

AUTO-SERREUR

- Stupéfiante facilité de mise
en route... sur 50 cm.!

BRUNÉTOILE * PARIS

...et c'est un jeu d'enfant de rouler avec le JUNIOR