

# Moto revue

43<sup>e</sup> ANNEE. — 6 AOUT 1955 — N° 1.250  
Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

VERS  
LES 300 kmh.



Avec leur 250 Terrot, ils connaissent  
les joies du week-end à la campagne.

# 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

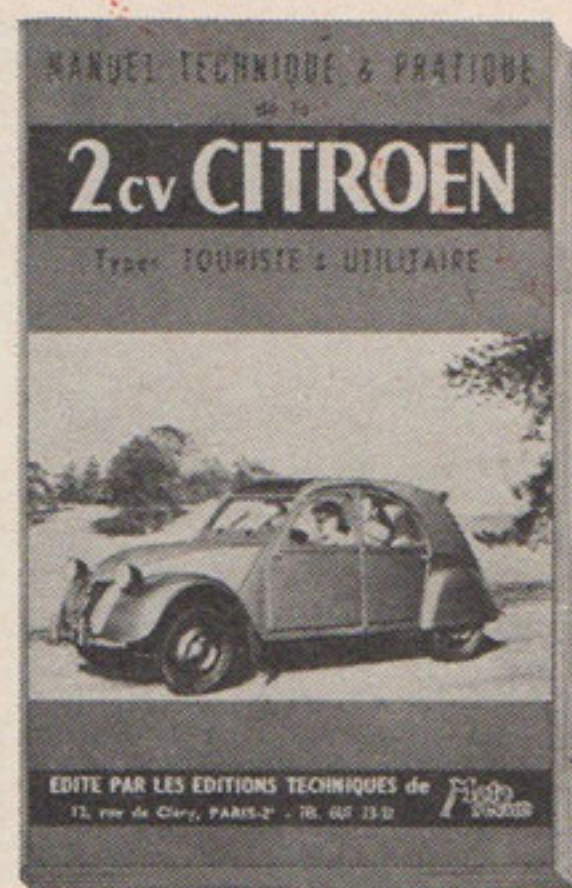


### CARACTÉRISTIQUES

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...



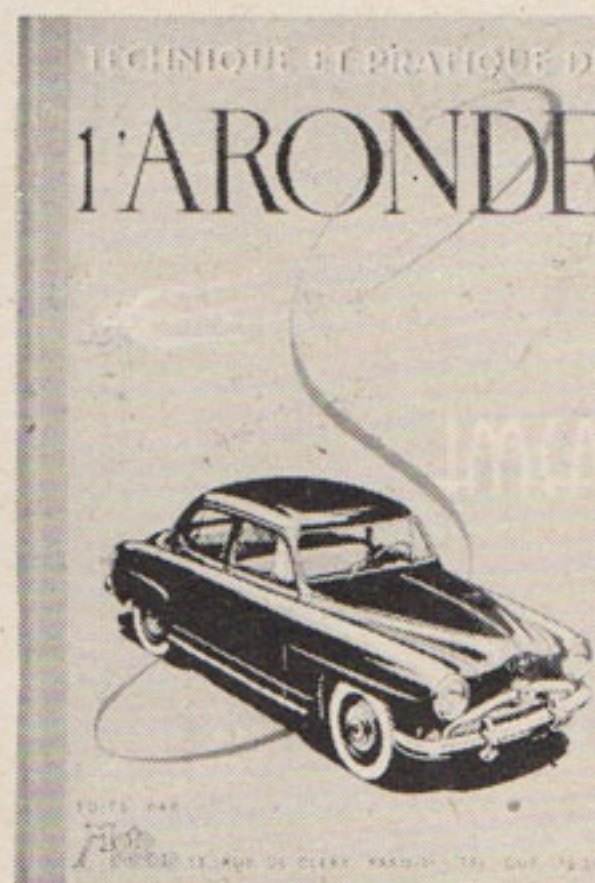
Vous lirez ces MANUELS avec intérêt même si vous n'avez pas encore de voiture.



*La 2 cv Citroën*

Types Tourisme et Utilitaire

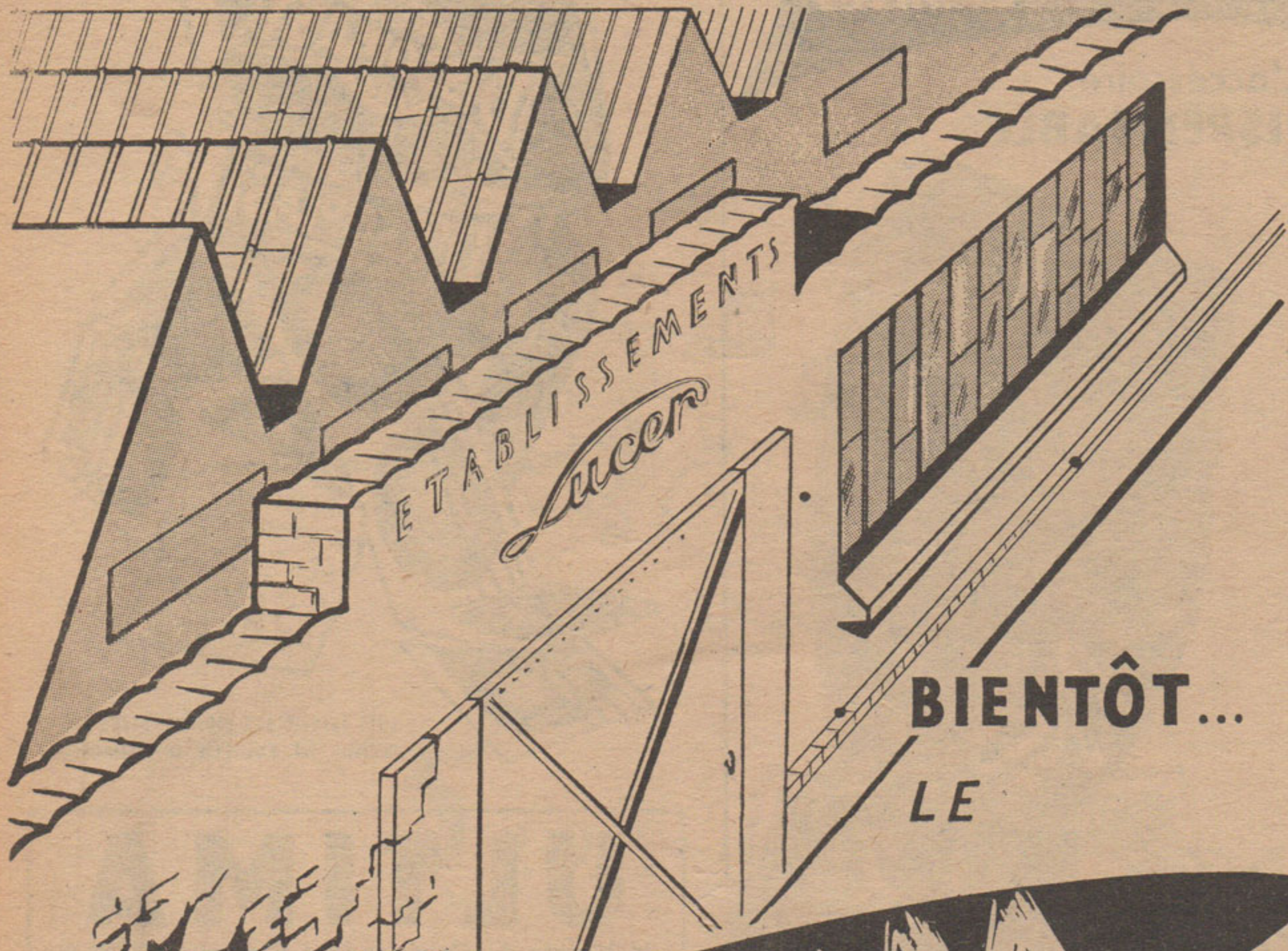
Prix : 610 francs  
Franco : 660 francs



*L'Aronde*

Prix : 625 francs  
Franco : 670 francs

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



**BIENTÔT...**

**LE**

**BOUUM**

**Lucien**

**AVEC**

**L'ONDINE!**

gants

# nyl-nett scooter

PELUCHE SPECIALE DE NYLON

L'accessoire  
**INDISPENSABLE**



- pour laver votre scooter plus vite et mieux
- pour lustrer votre carénage
- pour nettoyer vos chromes et votre pare-brise
- pour faire le plein et nettoyer votre bougie

Se nettoie par simple rinçage  
(à l'eau tiède, s'il est souillé de graisse)

Sèche très rapidement dans un  
endroit aéré

*Pas plus encombrant qu'un mouchoir*



Textiles **SALT** Département Nyl-nett

135, RUE DU 4 AOUT VILLEURBANNE (RHONE)

En vente chez les accessoiristes  
et dans les grands magasins

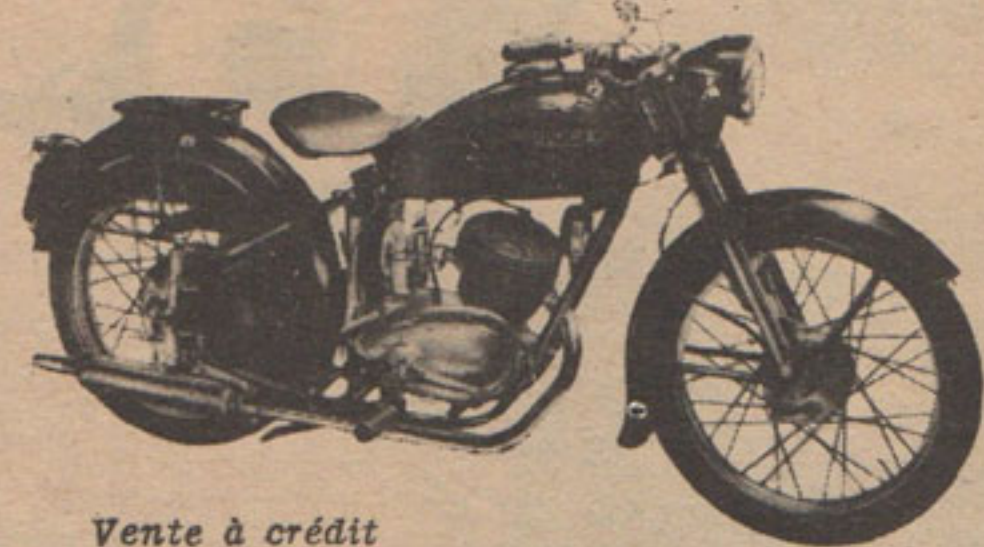


COTE ADHESIF DES PIECES A BORDS MINCES  
PROTEGES PAR FEUILLE D'ALUMINIUM

## ULTIMA

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

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



*Vente à crédit*

DEMANDEZ LE CATALOGUE

Pour l'Algérie, adressez-vous à :

« LA RENOVATION INTEGRALE »

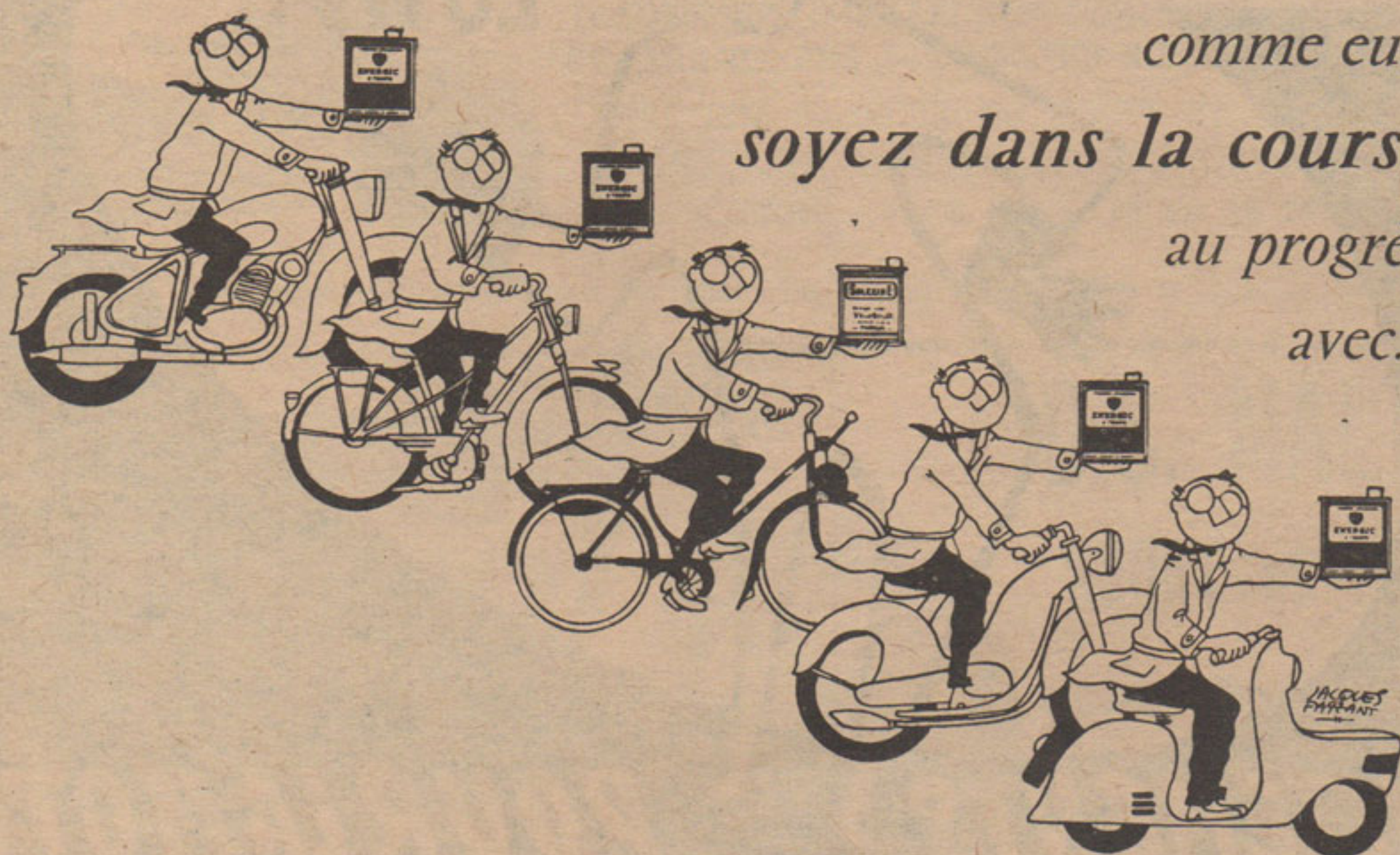
107, Chemin Fontaine Bleue, 107 — ALGER

ORAN-MOTO : Place des Victoires - ORAN

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

*Renseignements et plans sur demande*

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



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

*5 fois  
plus de  
kilomètres  
sans  
décalaminage*

*exigez la capsule verte de garantie*



**2 TEMPS**

**un nouveau  
carburant spécial**

est incorporé à

**SOLEXINE**

et

**ENERGIC 2 TEMPS**

*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

**MOTTAZ**



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

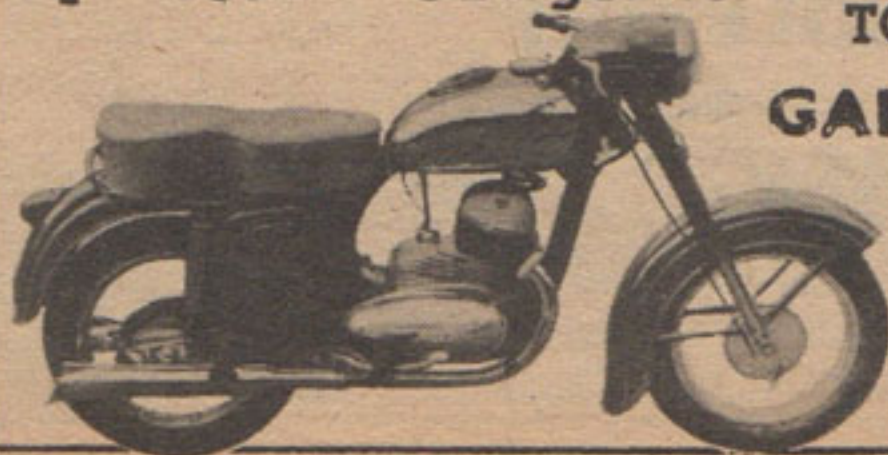
FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

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

**BOL D'OR 1955**



**1<sup>er</sup> Toutes Catégories**



AGENCE OFFICIELLE JAWA

**SAINT-PAUL-MOTOS**

1, rue de Rivoli - PARIS (4<sup>e</sup>) - Tél. : ARCHIVES 71-46

TOUTES les MEILLEURES MARQUES FRANÇAISES et ETRANGERES

**GARANTIE  
TOTALE**

**VELOSOLEX**

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

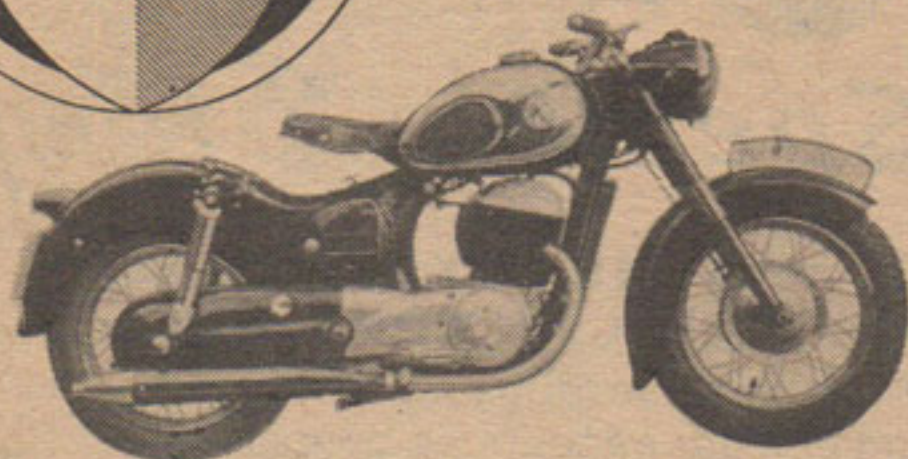
LIVRAISON DE VOTRE MACHINE AVEC 10.000 fr.

PENDANT LE MOIS D'AOUT : Magasin ouvert tous les jours de  
9 h. à 19 h. 30 sans interruption, sauf dimanches et fêtes

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

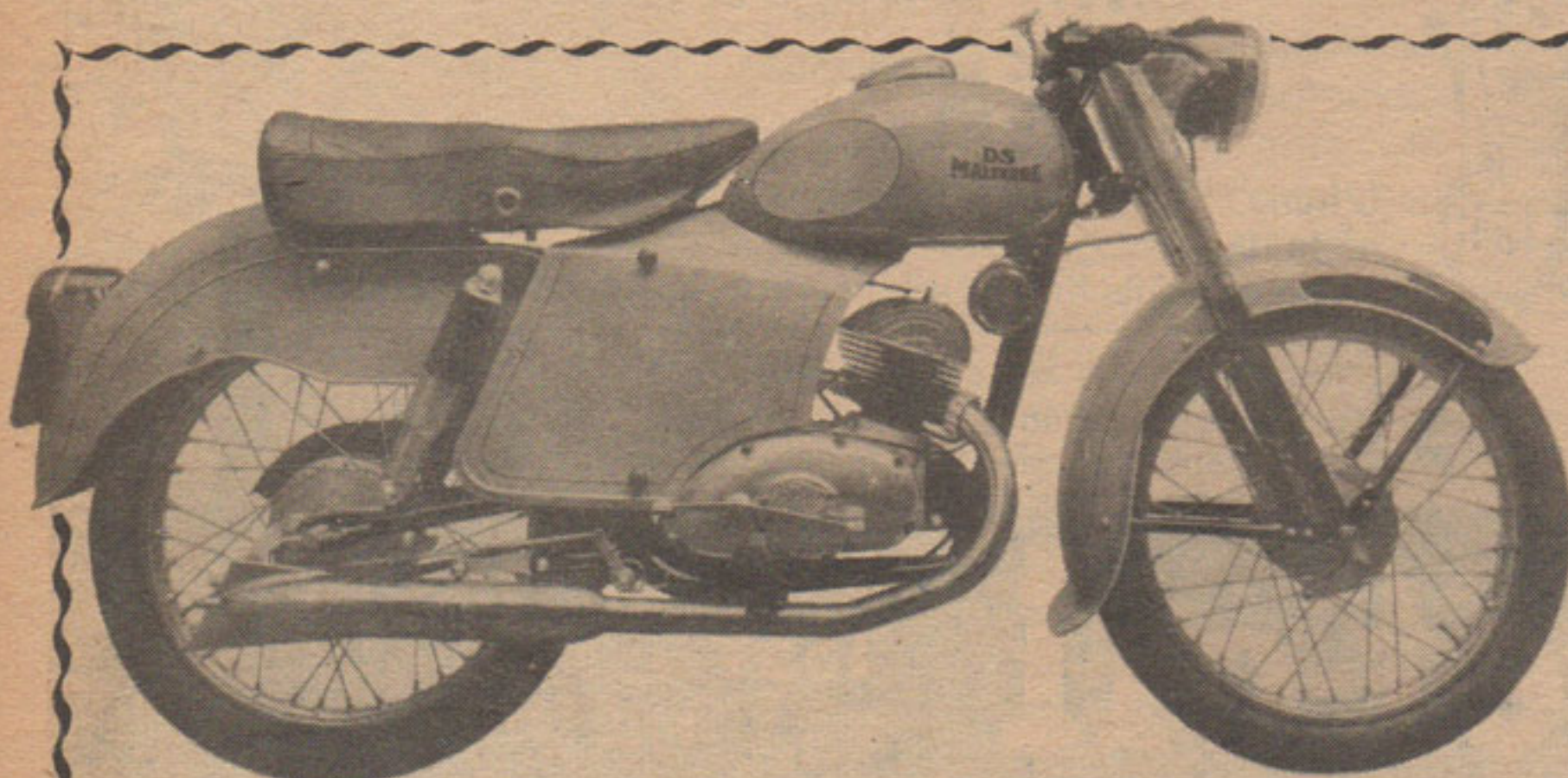


Tous modèles disponibles à L'AGENCE OFFICIELLE  
**FRANCE-MOTOS-SPORT**



46, Boulevard Magenta - PARIS-10<sup>e</sup> — 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



**D.S. MALTERRE**  
SPORT et TOURISME

*vous présente  
ses modèles 1955*

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

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

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

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

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

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

CREDIT : 6-9-12 MOIS

42, Boulevard de la Bastille

**D. S.  
MALTERRE**

AGENCES DISPONIBLES

PARIS (12<sup>e</sup>) — DID. 55-38

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

TOUTES LES COMMANDES  
ELECTRIQUES

REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE

COMPLETE ET DETAILLEE

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

**SAKER Universelle**  
COURBEVOIE

QUALITE SAKER

DEPOSITAIRE OFFICIEL: S16 KERSA, 43, RUE VOLTAIRE - LEVALLOIS - Métro: Anatole-France

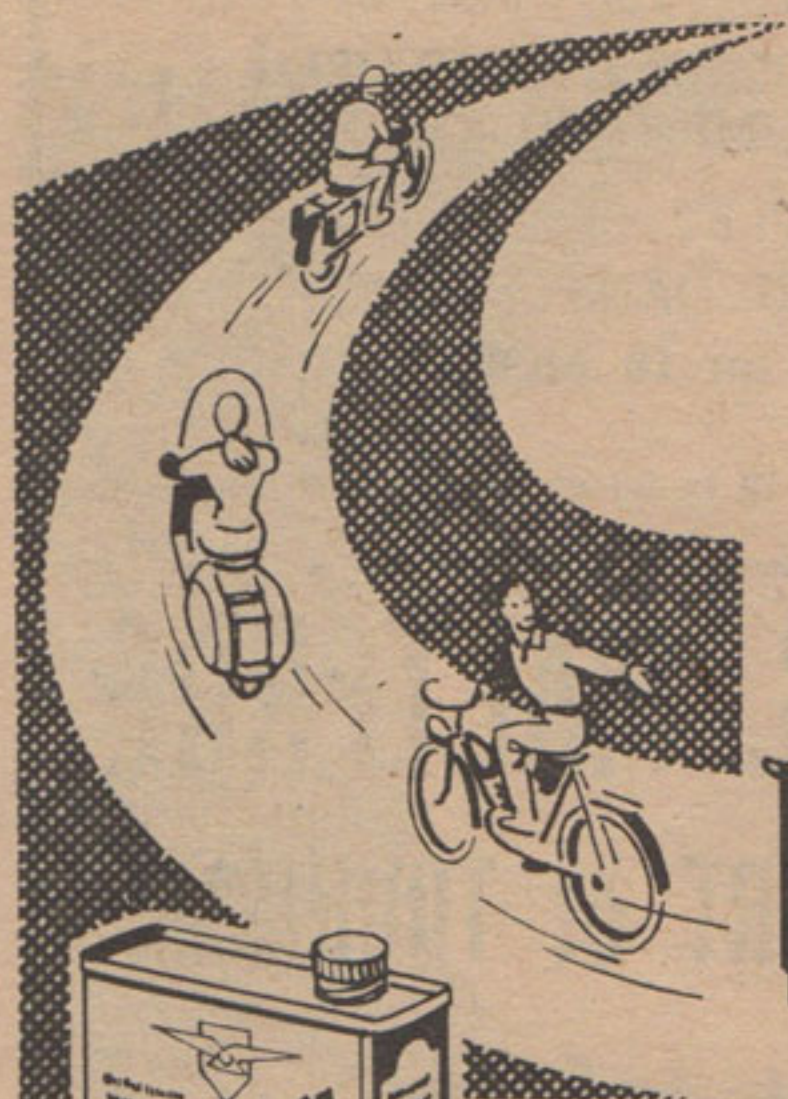
MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

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 de piston  
**FINIE** la calamine  
**FINIE** la perle aux 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 JEANNÉ D'ARC  
 ISSY LES MOULX (SEINE)  
 MIC. 18.30

Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,

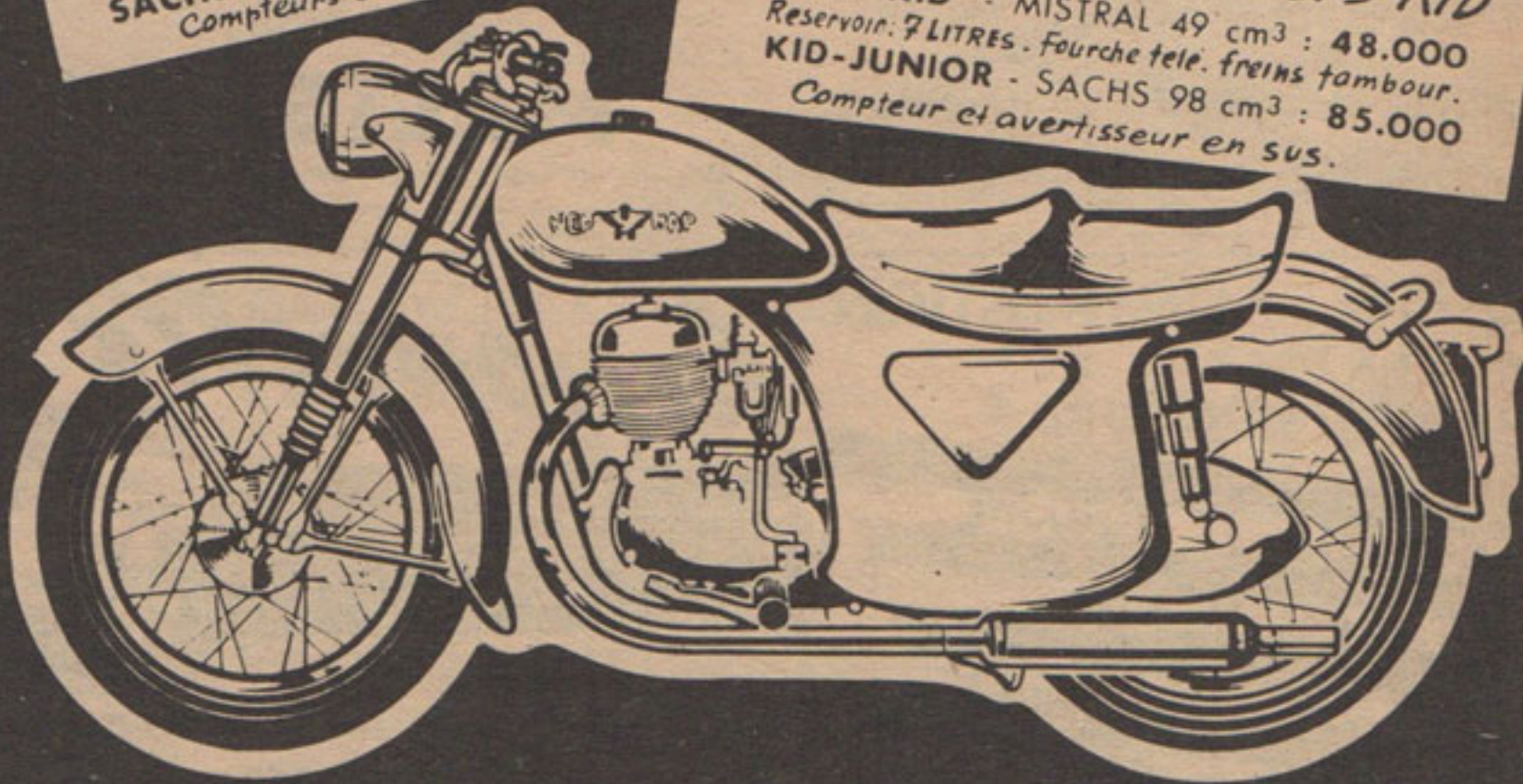
**PRINCIPAUX AGENTS**

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

voyez **NEW-MAP**: *Toujours en tête*

Ses prestigieuses "LEADER"  
 YDRAL 125 cm<sup>3</sup> : 134.500 - 175 cm<sup>3</sup> : 149.500  
 A.M.C. 125 cm<sup>3</sup> : 139.500 - 175 cm<sup>3</sup> : 149.500  
 SACHS 175 cm<sup>3</sup> : 169.500 (Selle monoplace)  
 Compteurs et avertisseur en sus

Ses cyclomoteurs "KID"  
 BABY-KID - MISTRAL 49 cm<sup>3</sup> : 48.000  
 Reservoir 7 LITRES - Fourche télé. freins tambour.  
 KID-JUNIOR - SACHS 98 cm<sup>3</sup> : 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°s	800 fr.	1.100 fr.
50 N°s	1.500 fr.	2.000 fr.

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

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

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2°.

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12, RUE DE CLERY,  
PARIS (2°)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

## 1955, ANNEE RECORD ?

**A**VEC une belle et saine constance, le graphique de la production française motocycliste s'élève vers les plus hauts sommets semblant ignorer une asphyxie prochaine, que seul le ballon d'oxygène de l'exportation pourrait éviter.

Ainsi, en se référant aux chiffres officiels du premier semestre 1955, il est fort probable qu'en fin d'année l'industrie française puisse pavoiser et crier bien haut que pour la première fois, plus d'un million de véhicules ont été construits.

Nous en étions à deux doigts l'an passé, et sauf imprévisible, il semble que cette année le chiffre fatidique sera dépassé, car d'ores et déjà l'augmentation de production est de près de 20 %.

Le cyclomoteur poursuit sa montée en flèche, et à de très rares exceptions, tous les constructeurs accroissent leur production, certains la doublent presque (Terrot 99 %), d'autres semblent avoir atteint leur maximum (Motobécane 2,2 %). Qui plus est, avec une certaine concentration industrielle opérée notamment à St-Etienne, et avec des prix de vente de moins de 30.000 francs ! la diffusion de ce véhicule ne semble pas poser de problème dans l'immédiat et nous enregistrons donc avec une certaine satisfaction, une production pour le premier semestre 1955 de 426.789 unités contre 351.950 pour la période correspondante de 1954 (augmentation : 21,3 %). Le motorcycle étant avant tout un moyen de locomotion démocratique, il est normal de trouver en seconde position le vélomoteur, talonné, il est vrai de plus en plus par le scooter.

Le 125 est par contre le seul à avoir regressé : 91.771 contre 97.444, soit une diminution de 5,8 %.

Les gros producteurs voient en général leurs chiffres baisser (sauf Terrot, plus 8 %), et l'équilibre est en partie rétabli par les moyens constructeurs dont la production est parfois très nettement en hausse (Gnome-Rhône plus 138 %).

Quant au scooter, dans les six premiers mois de cette année, il en fut construit 75.112 contre 54.466 l'an passé, soit plus 38 %.

Vespa conserve sa position de leader avec un accroissement de production de 15 %, tandis que Lambretta augmente pour sa part de 13 %.

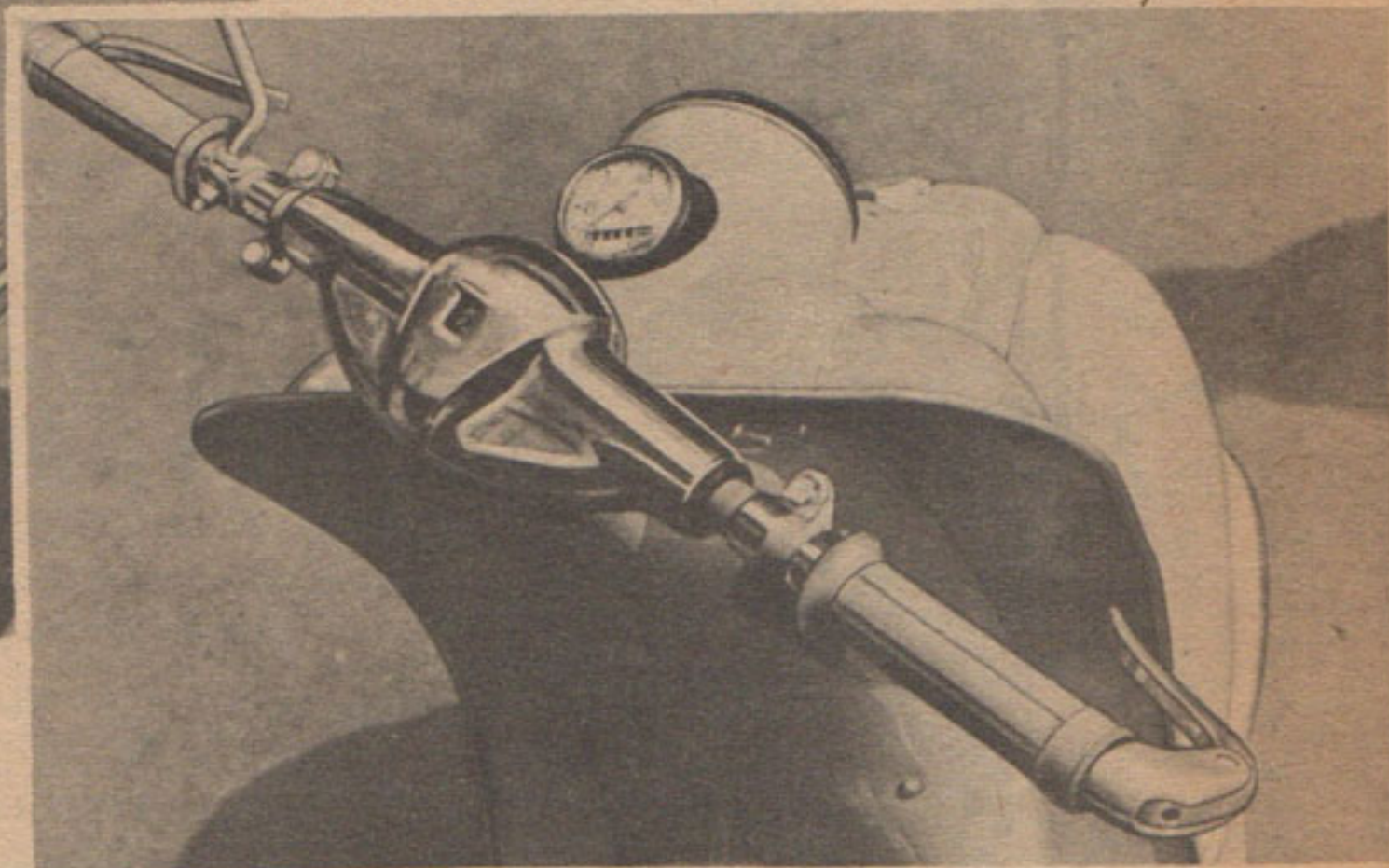
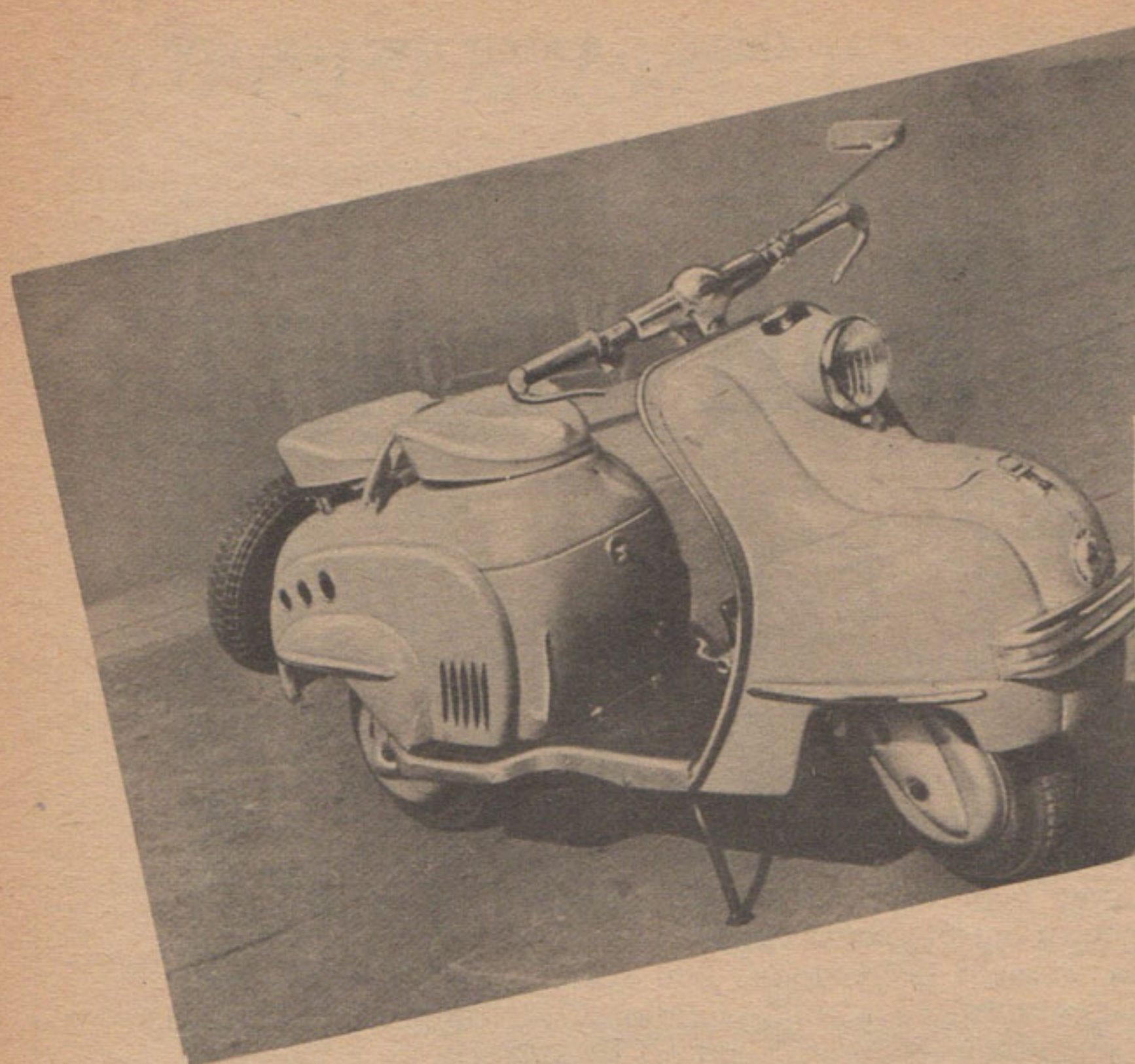
Les constructeurs qui font les bonds les plus spectaculaires, sont ceux dont les scooters entrent cette année dans la phase active de fabrication (Peugeot : 2.650 % - Moby : 560 %, etc...).

Enfin, la motocyclette est loin de baisser, comme le voudraient les esprits chagrins, puisque la production passe de 18.939 à 19.383, soit plus 2,4 %. Là encore, il faut attribuer cette augmentation à la commercialisation de nouveaux modèles dont la production en série ne fait que démarrer.

Nous ne citerons que pour mémoire, les 3.252 triporteurs construits, où Peugeot est toujours le plus gros fournisseur, ainsi que les 192 véhicules spéciaux.

## UN SCOOTER TERROT A VITESSES PRÉSELECTIVES

La célèbre firme Dijonnaise lance actuellement sur le marché une nouvelle version de son scooter 125 cc. à 3 vitesses préselectives. L'indicateur de vitesse se trouve au centre du guidon.



# INFORMATIONS

### ◆ APRES LE VERT, LE GRIS... APRES LE GRIS... LE VERT

En France, au début de l'année 1955, les Vespa changeaient de couleur et le célèbre vert métallisé faisait place à un gris très clair. Depuis peu de temps, les Lambretta, jusque-là émaillés en gris, sont finis en « vert d'eau ».

Peut-être en 1956, reverrons-nous des Vespa vertes et des Lambretta gris...



### ◆ FERMETURE ANNUELLE

Monsieur Rémi Danvignes, Directeur des Ets Moto-Bastille, informe sa clientèle que le magasin sera fermé du 14 au 31 août 1955 pour congés annuels.



### ◆ GEORGES OLIVIER N'EST PLUS

Nous avons appris la mort de Georges Olivier, l'agent de publicité bien connu dans le monde de l'automobile et de la motocyclette.

Georges Olivier, qui avait participé à de nombreuses compétitions automobiles, a trouvé une mort accidentelle alors qu'il faisait du ski nautique.

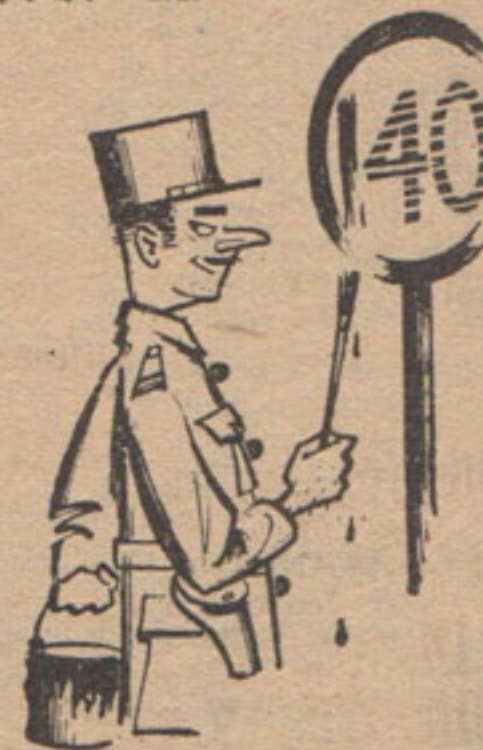
« Moto-Revue » adresse à sa famille ses condoléances émues.

### LES SLOGANS DE LA PREVENTION ROUTIERE

- La grande vitesse est dangereuse... et coûteuse : à 110 à l'heure un pneu s'use 40 % plus vite qu'à 80 à l'heure.
- Percuter un arbre à 100 à l'heure produit le même effet sur la voiture et les passagers qu'une chute du 6<sup>e</sup> étage..
- Sur route mouillée un freinage énergique et progressif peut vous sauver, le « coup de frein » vous enverra au fossé.
- Août, le mois dangereux : l'an dernier 30 tués par jour sur nos routes.
- Des pneus usés et des freins insuffisants ont été la cause de 6.000 accidents en 1954.
- Vous avez parfaitement le droit de rouler lentement, de vous promener, mais alors, tenez scrupuleusement votre droite.
- Ne vous fiez pas au frein à main, en descente passez la marche arrière, en côte passez la première. Vous serez tranquille.
- Attention aux fins de journée : fatigue, énervement, apéritif, chute du jour, circulation intense. — 1 accident sur 3 se produit entre 18 et 21 heures.
- Il y a sur nos routes 2,5 fois plus d'automobiles qu'en 1938, soyez 3 fois plus prudent que vous l'étiez avant guerre.
- Piéton isolé, en circulant à gauche, vous verrez venir le danger et pourrez l'éviter.

A LIRE  
ATTENTIVEMENT

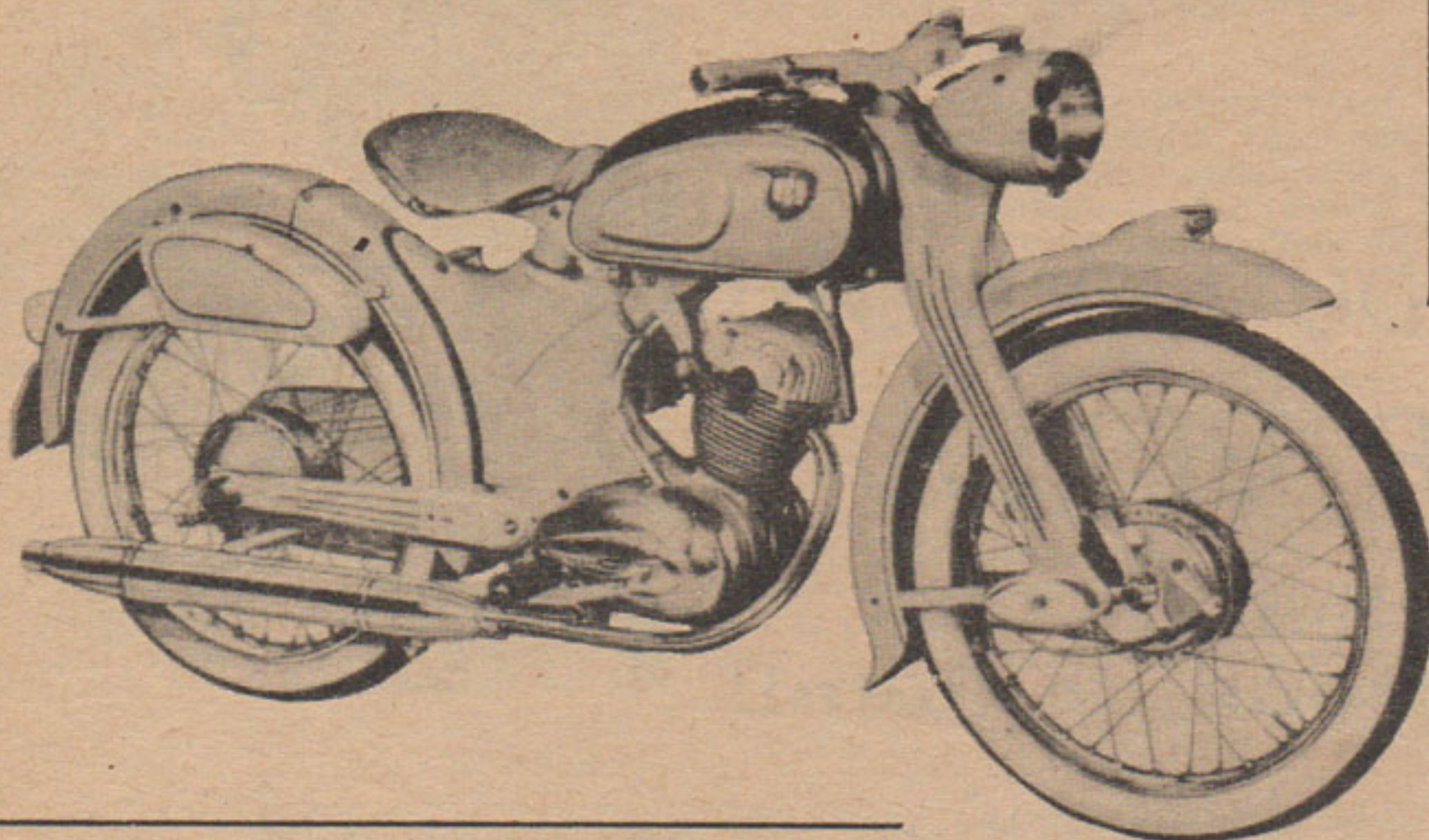
### VU PAR LES ANGLAIS



Voici comment un participant anglais au St-Etienne-Paris-St-Etienne juge les gendarmes placés à l'entrée des villes !...

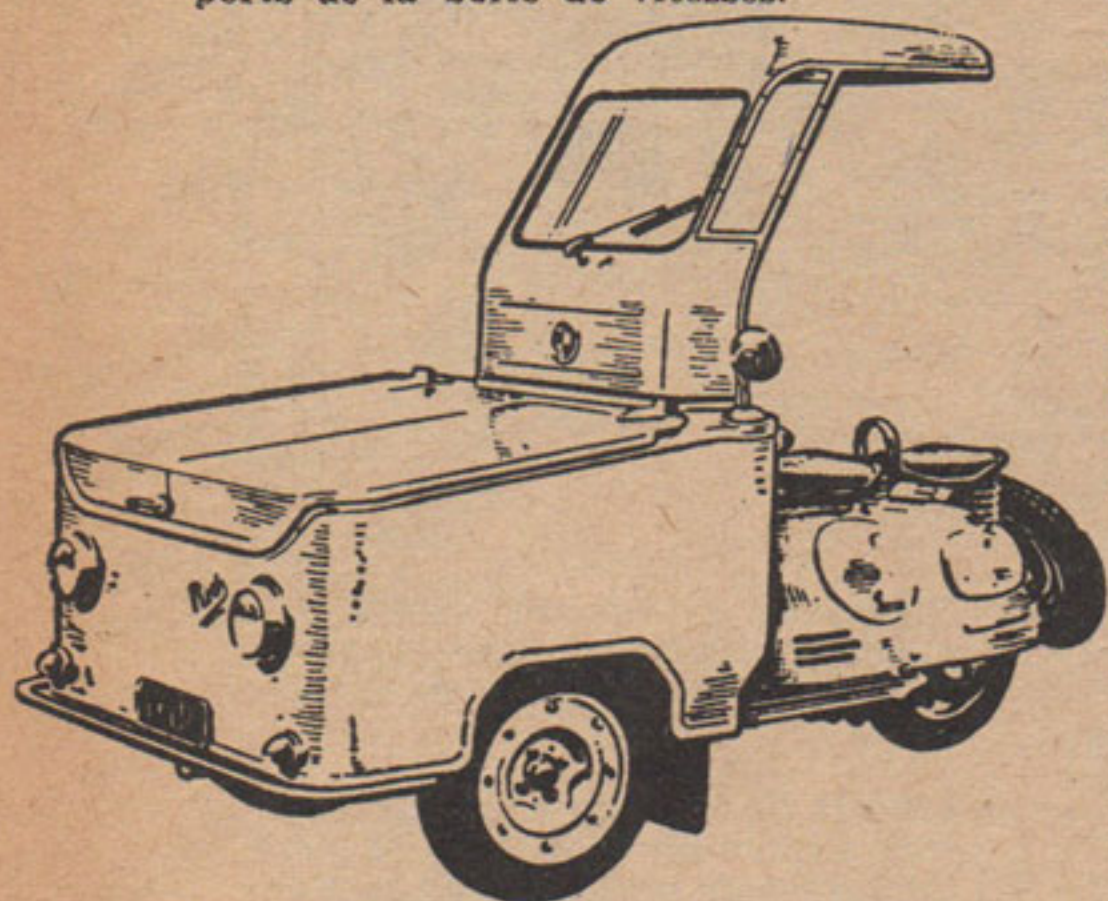
## UNE 125 cc. N.S.U. DE 9,6 cv.

Comme nous l'annoncions dernièrement, NSU vient de sortir une Super-Fox, gardant toutes les caractéristiques des fabrications NSU : ACT commandé par bielles, cadre-poutre, fourche avant à balanciers, etc... La puissance annoncée est de 9 CV 6, ce qui permettrait 100 kmh.



### ◆ LA 200 « TWN CORNET »...

...tout comme le scooter « Contessa » de même marque, est désormais pourvue d'un démarreur électrique, et du dispositif de remise directe au point mort, depuis n'importe lequel des quatre rapports de la boîte de vitesses.



### ◆ UN « UTILITAIRE » CHEZ PUCH !

Cette firme annonce en effet la sortie dès septembre d'un triporteur, désigné sous le type LA RO 125. Ce véhicule, entièrement caréné, est pourvu d'un pare-brise et d'un toit rigides. Il comporte également un tan-sad.

La caisse, fermée, a les dimensions suivantes : longueur 106 cm ; largeur 140 cm ; hauteur 60 cm.

Le moteur possède une boîte à trois rapports, et un démarreur électrique. Il doit permettre une vitesse maximum de 50 kmh., et ses possibilités ascensionnelles sont données pour jusqu'à 17 %.

L'installation électrique fonctionne sous tension de 12 volts.

Enfin ce tri utilitaire est étudié pour le transport de 200 kgs de charge, plus une personne, et sa consommation normale est, selon le constructeur, de 2,5 litres à la vitesse de 50 kmh.

Le prix de ce véhicule est de 13.700 shillings en Autriche.

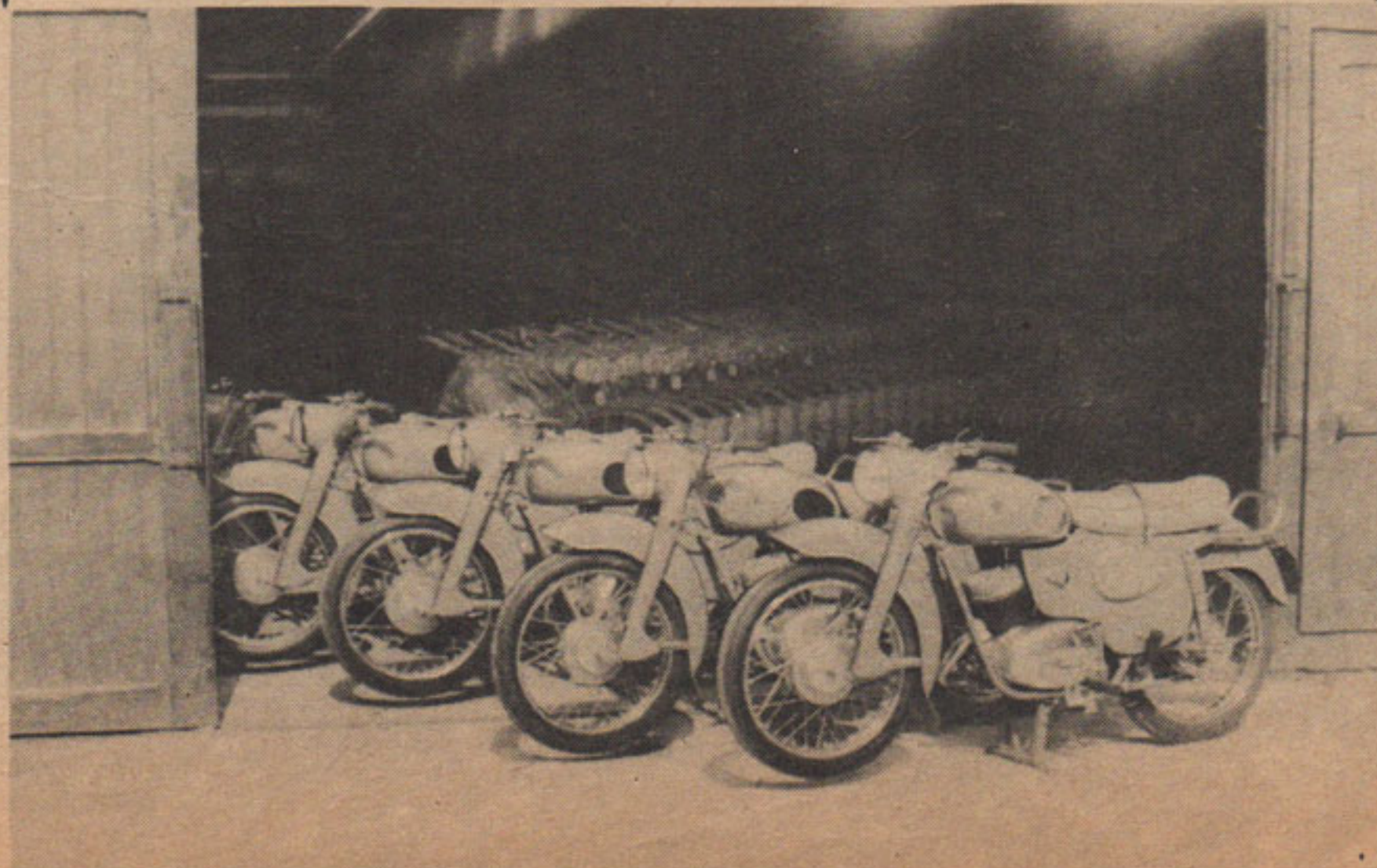
### ◆ SUIVEZ MON REGARD

Notre correspondant particulier de Marseille nous signale qu'au cours d'une conversation à Milan avec un de ses bons amis, son petit doigt a appris que « lorsque la nouvelle piste de Monza serait terminée, il se pourrait qu'une usine italienne tente plusieurs records du monde dont celui de l'heure (qui lui fut ravi l'an dernier). Et si la ligne droite est suffisante, elle envisagerait même de s'attaquer au record de la *velocita assoluta* puisqu'elle dispose de :

- 1°) un carénage que l'on peut améliorer ;
- 2°) d'une cavalerie à laquelle on peut encore adjoindre quelques équipages ;
- 3°) d'un éventail unique de pilotes ».

## LA 230 cc. ALCYON SORT EN SERIE

De passage à l'usine de Courbevoie, nous avons pu constater que d'ores et déjà les 230 cmc. Alcyon sortent en série et que les premiers clients vont voir leurs commandes satisfaites.



### ◆ LE CYCLOMOTEUR DE L'AVENIR

Malgré la multiplicité et la variété des cyclomoteurs, il est étonnant de constater qu'on peut encore trouver quelque chose de nouveau et d'original qui ne soit pas réalisé uniquement pour éveiller la curiosité mais, qui techniquement et pratiquement, marque un progrès.

Les Ets Lucer, les constructeurs d'Hazebrouck nous en donnent un exemple. Ils doivent en effet nous présenter très prochainement leur dernier-né, un cyclomoteur de conception inédite et qui, certainement, par les nombreux avantages qu'il apporte, recueillera les suffrages des amateurs de petites cylindrées.

« L'Ondine », puisque c'est ainsi que ce nouveau cyclomoteur a été baptisé, sera sans aucun doute une révélation.

### ◆ LA LEÇON DU MANS

Le nouveau circuit de vitesse de Monza sera inauguré le 11 septembre, avec le Grand Prix d'Italie pour voitures de courses de la Formule 1. L'aménagement, qui se poursuit cet été, fera de ce circuit, aux dires des italiens, le plus rapide du monde. Son installation sera des plus modernes et, en ce qui concerne la sécurité des spectateurs, on s'est soucié de leur assurer une absolue protection, de telle manière que les conséquences d'un quelconque accident de course ne puissent humainement les atteindre.

### LE 13 AOUT...

...Et ce comme chaque année, **MOTO-REVUE** ne paraîtra pas en raison des congés payés.

Notre prochain numéro paraîtra le 20 août.

### ◆ LE RECORD DE VITESSE ABSOLUE

Apprenant que le néo-zélandais Russel Wright venait de le déposséder de ce record, lui appartenant depuis avril 1951, Wilhelm Herz a déclaré qu'il se tenait prêt pour une nouvelle — et éventuelle — tentative.

En attendant, les peintres de NSU se sont employés à effacer des voitures de la marque le slogan : « NSU, la motocyclette la plus vite du monde ».

Rappelons toutefois que les nouveaux records, en solo et side, devront être homologués pour devenir pleinement valables.

# LE MONDE DU SCOOTER

## PRESENTATION DU NOUVEAU ZUNDAPP BELLA

### Prédominance des modifications de détail

**C'**EST avec un intérêt toujours renouvelé que nous prenons connaissance, à « Moto-Revue » de la documentation qui nous est adressée par les constructeurs et nous ne pouvons que regretter, une fois de plus, en présence de l'abondant communiqué de presse luxueusement présenté et accompagné de nombreuses photographies qui nous parvient de chez Zundapp, que nos constructeurs nationaux soient à cet égard, si avares de renseignements.

Mais que nous annonçions aujourd'hui la célèbre firme de Nuremberg, dont la fabrication va du cyclomoteur à « l'Eléphant vert » en passant par un scooter, le « Bella » 150 ou 200 cmc., auquel est consacré d'ailleurs cet article.

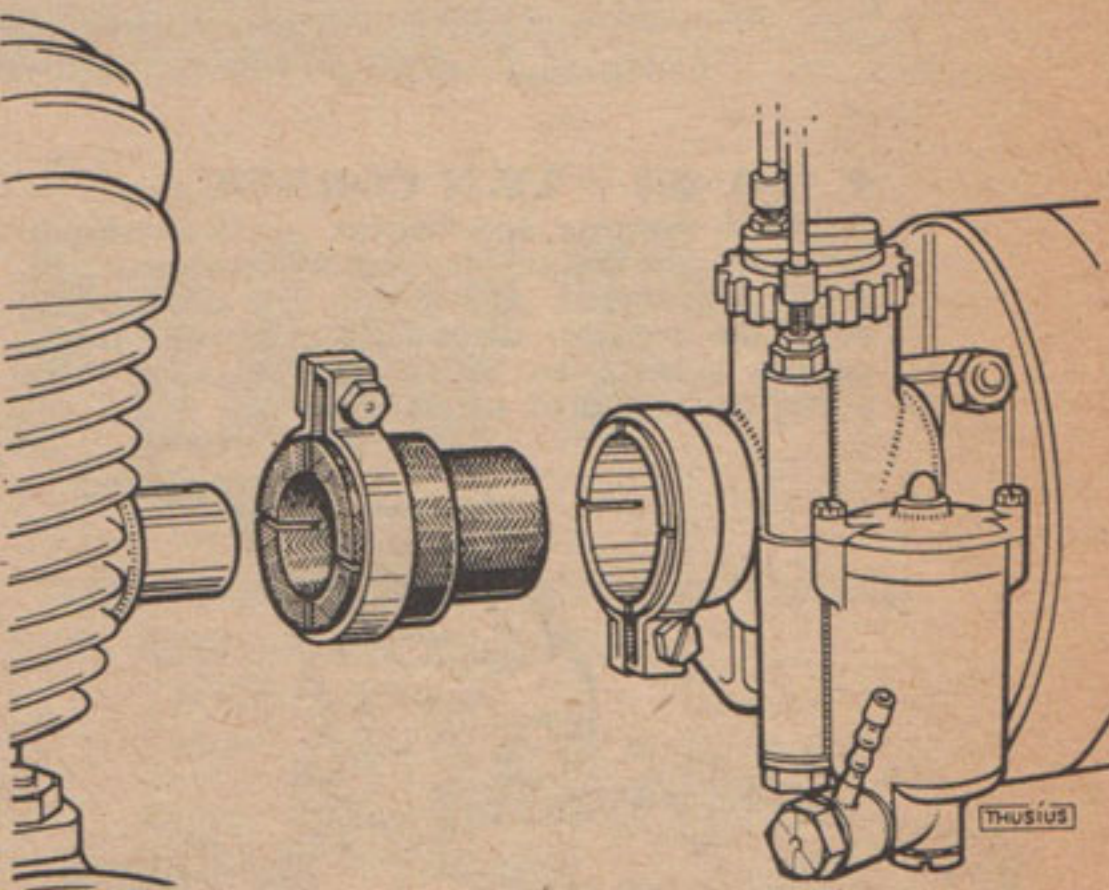
Tout d'abord, c'est d'une promesse qu'il s'agit : le Bella, dans ses deux cylindrées, sera paraît-il, prochainement exporté vers le monde entier. Souhaitons, pour l'agrément de nos lecteurs grands routiers, qu'ils puissent bientôt trouver dans le commerce un tel scooter, dont la puissance évoque effectivement les longues randonnées, les moyennes soutenues. Mais pour cela, il faudrait que nos régimes d'importations changent, et ceci est une autre histoire.

× × ×

Mais le « Bella » n'a pas attendu la prochaine diffusion hors de ses fron-

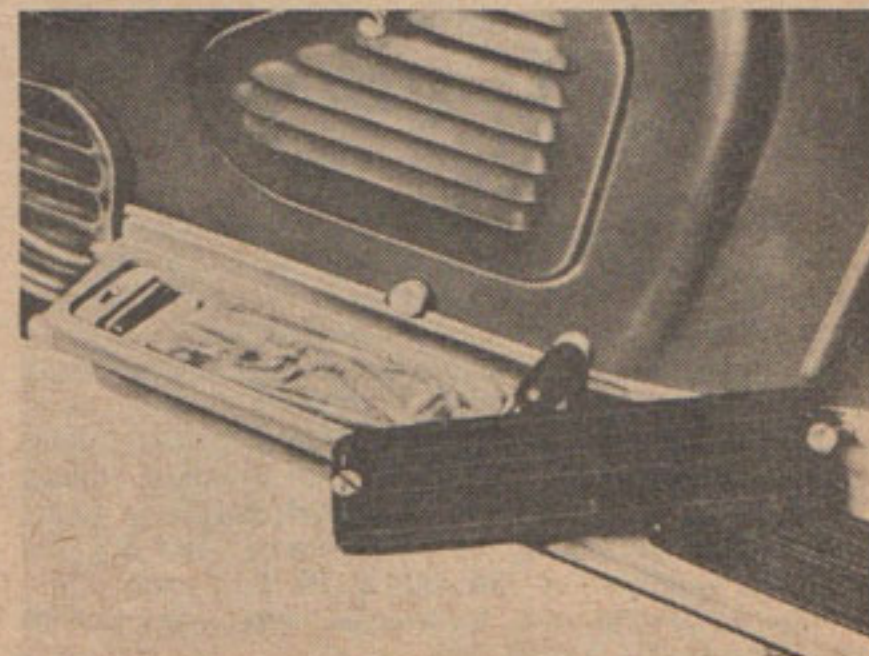
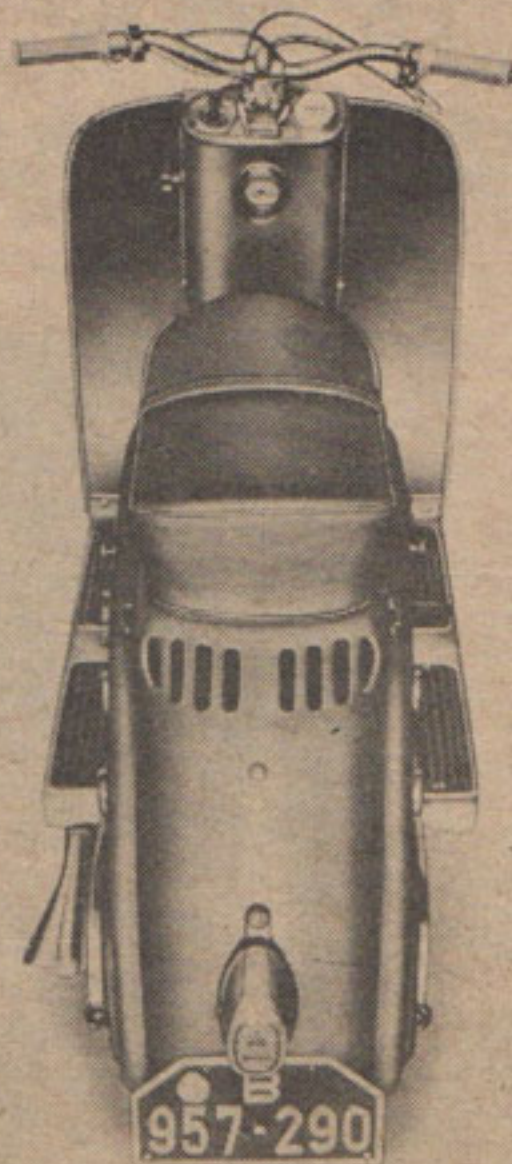
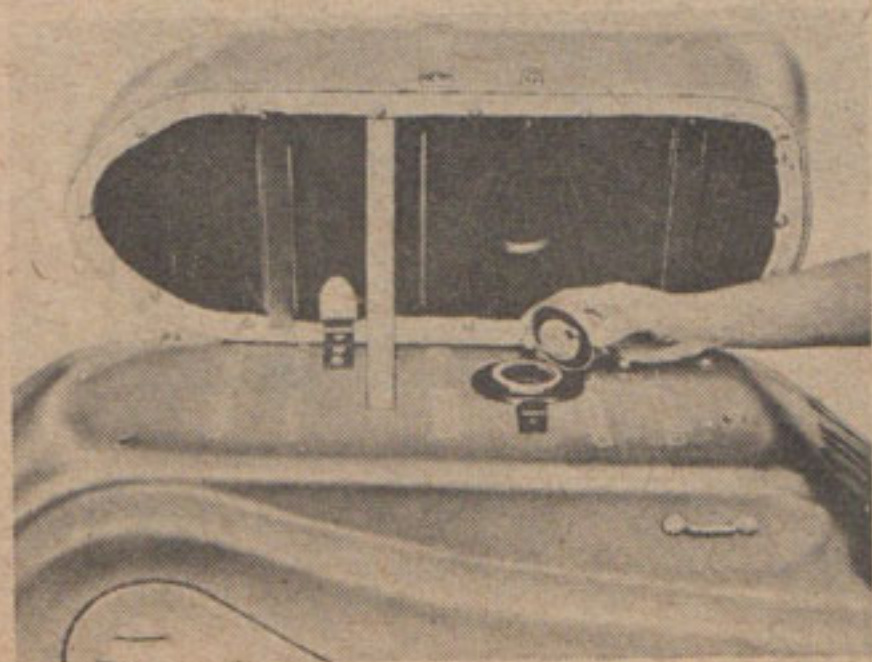
tières pour être amélioré, perfectionné par son constructeur.

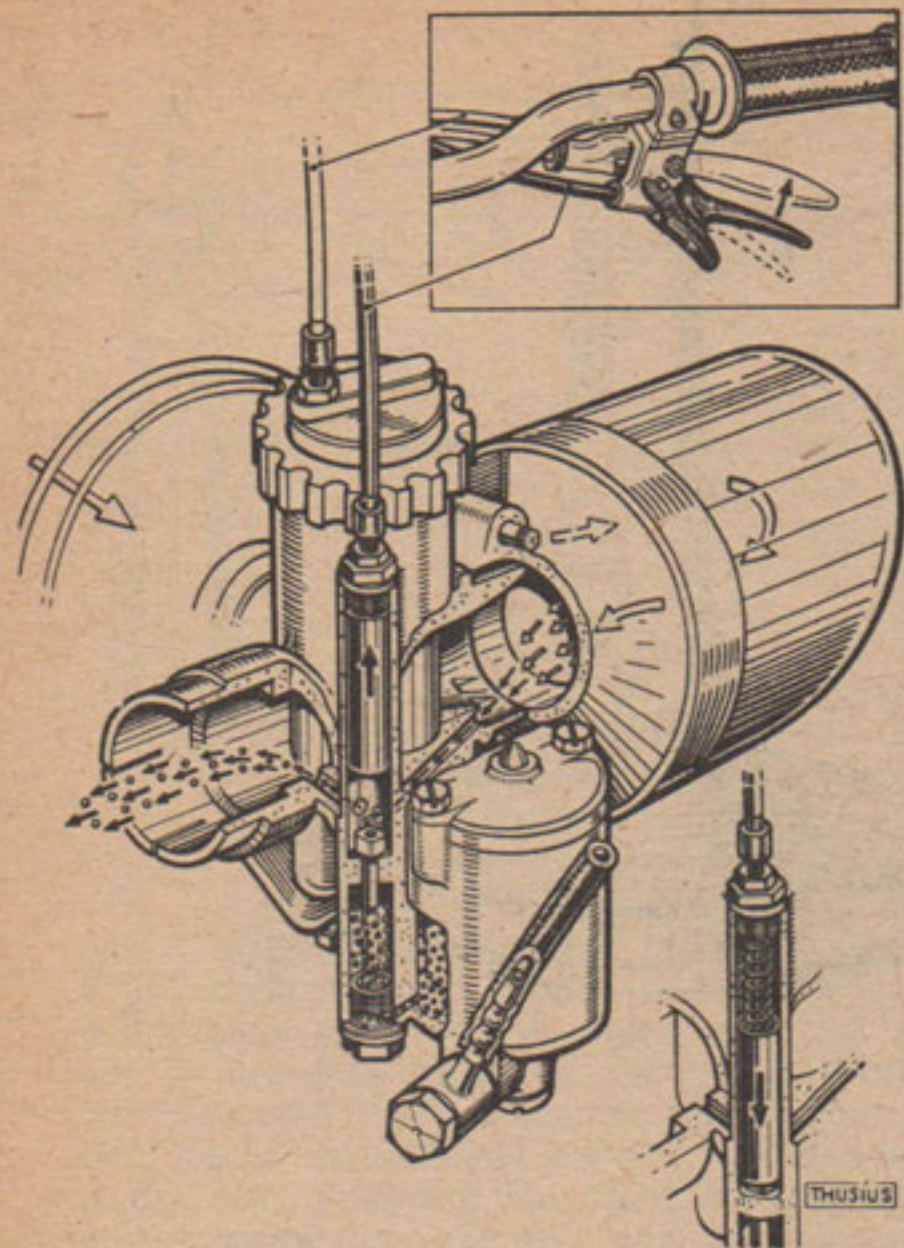
Si le moteur monocylindre deux temps est resté le même en soi, dans ses deux versions, 200 cmc. avec 10 CV et une vitesse maximum de 90 kmh. au régime de 5.500 t.-m., ou 150 cmc., 7 CV, 80 kmh. à 5.500 t.-m., ces modèles ayant par ailleurs une boîte à quatre vitesses commandées par pédale au plancher, embrayage et chaîne de transmission primaire baignant dans l'huile, chaîne secondaire sous carter étanche et suspensions télescopique à l'avant, oscillante à l'arrière, avec amortisseurs hydrauliques, on vient pourtant de le pourvoir d'un démarreur électrique. C'est un dyna-start Noris de 100 watts sous tension de 12 volts qui se charge donc de la mise en marche. Cet équipement comprend encore deux batteries de 6 volts 11 amp.-heure, à bacs en polystyrène transpa-



Ci-dessus, le raccord isolant en matière plastique entre carburateur et cylindre.

En bas de gauche à droite, l'orifice de remplissage sous le siège du réservoir de 8,5 l. Une vue arrière montrant les ouïes d'évacuation d'air et l'emplacement original du coffre à outils, sous le marche-pied droit.

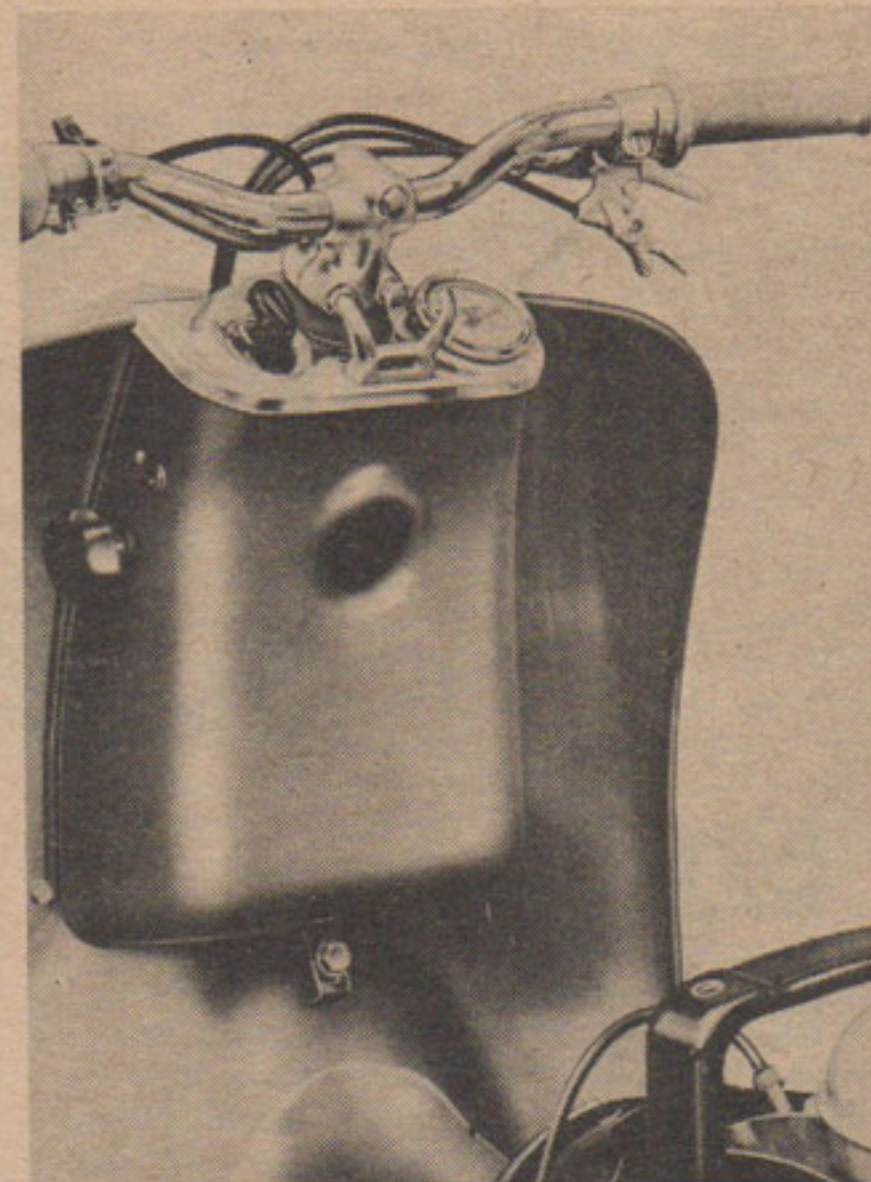




rent, installées contre le tablier, immédiatement sous le tableau de bord, avec le régulateur et le commutateur d'allumage. De la sorte, cet appareillage électrique devient très accessible — il suffit de défaire une vis pour retirer le couvercle du coffret qui les renferme — et par son poids qui charge la roue avant, il contribue à améliorer la tenue de route du véhicule.

× × ×

L'allumage n'est pas le seul point du moteur qui fut modifié. On s'est aussi penché sur la carburation, d'abord en montant le carburateur — Bing 1-22-79 pour le 200 cmc. et Bing 1-20-15 pour le 150 cmc. — sur un raccord en matière plastique qui l'éloigne du cylindre, ce qui lui évite un trop grand échauffement, particulièrement quand le moteur tourne, le scooter étant arrêté. De plus, ce carburateur est du type à starter : plus besoin de titiller ni de fermer l'air lors de la mise en route. Une simple pression sur le levier de commande du starter, placé à la poignée droite du guidon, remplace ces classiques manœuvres deve-

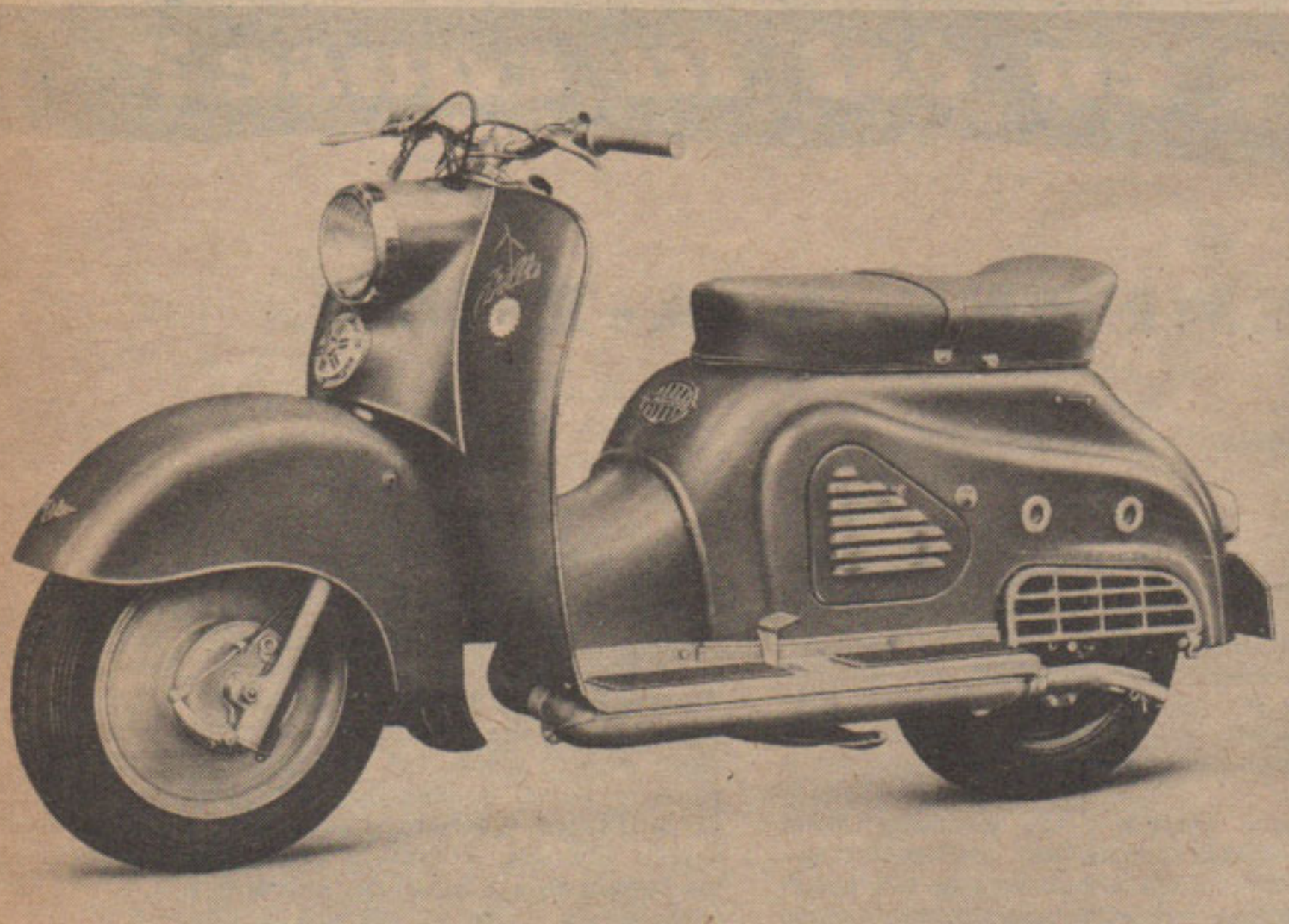


siège en position verticale. Mais la disposition la plus intéressante de ce côté-là, est bien la commande du robinet d'essence. Pour ouvrir ou fermer ce robinet, ou le placer en position réserve, il suffit d'introduire la clé de contact dans une serrure qu'on découvre sur le côté gauche du scooter et de tourner selon l'objectif désiré.

En haut à gauche, le carburateur Bing à starter et ci-dessus, ce coffre le long du tablier avant contient les deux batteries nécessaires pour le démarreur électrique. - Ci-dessous, la clé de contact sert à actionner le robinet du réservoir de carburant. En position réserve, il reste encore 1,7 l. de mélange.

Cette clé de contact cumule encore une autre fonction : placée cette fois dans son logement du tableau de bord, elle sert de commutateur d'éclairage. Et puisque nous abordons celui-ci, signalons au passage le phare de 130 mm placé à bonne hauteur sur le tablier

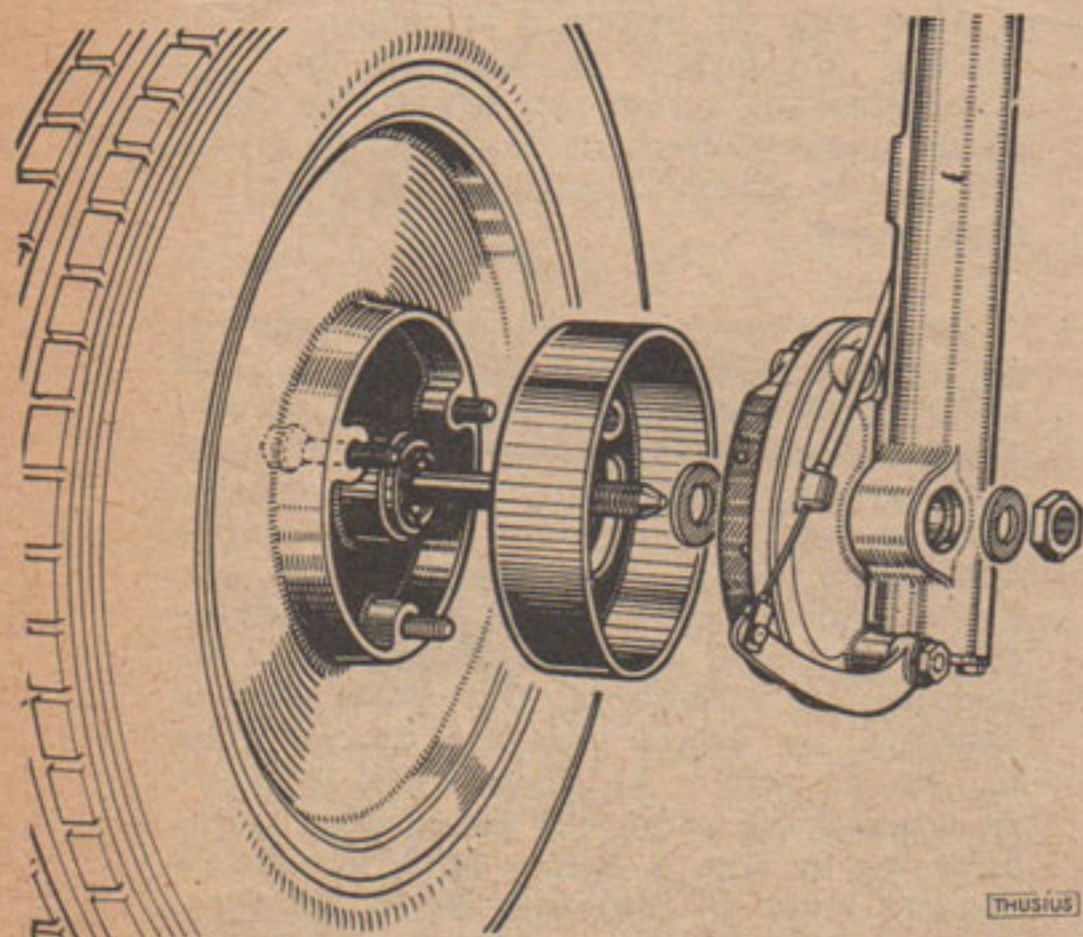
(Suite page 1025)



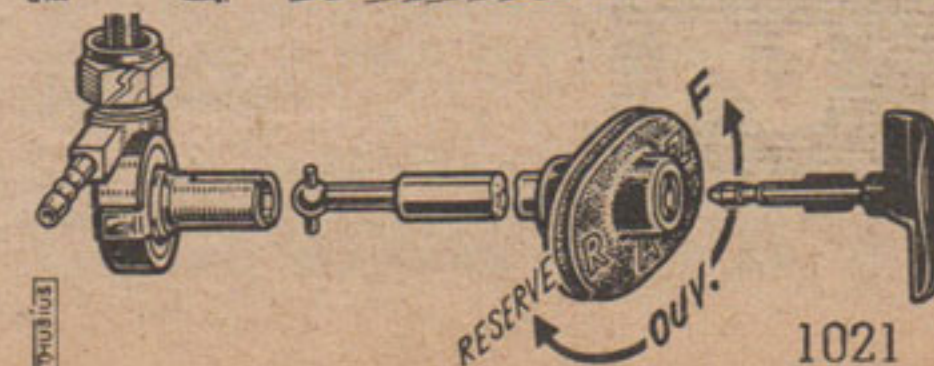
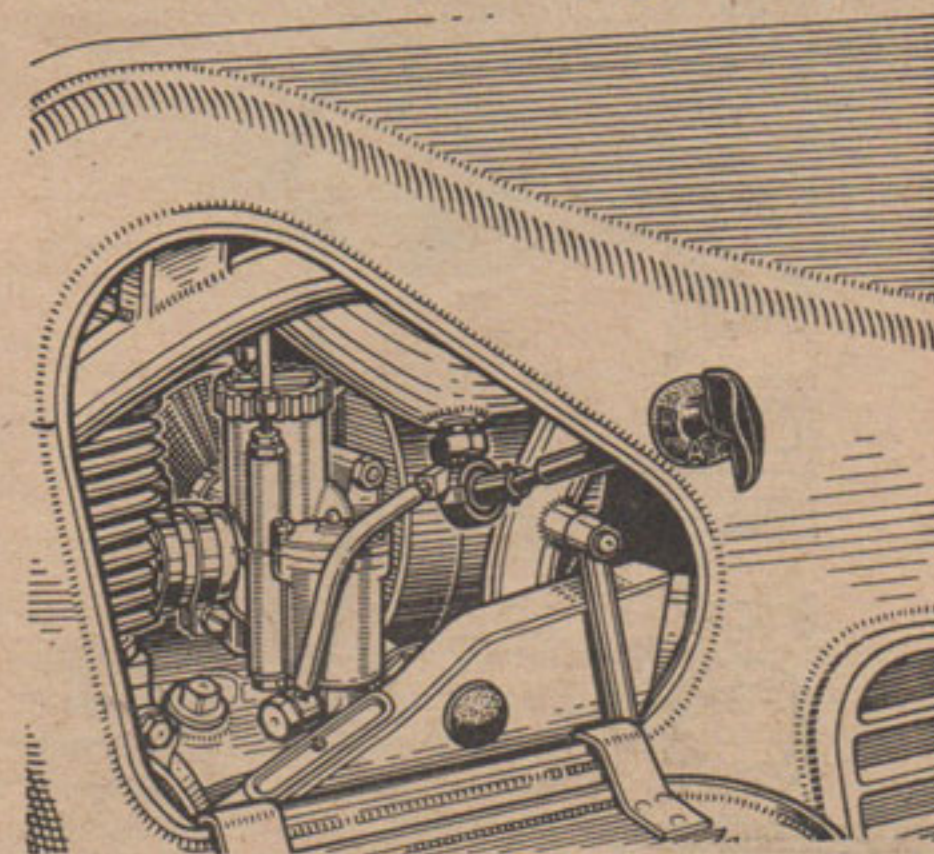
nues sans objet. (Voir à ce sujet M.R. N° 1.237).

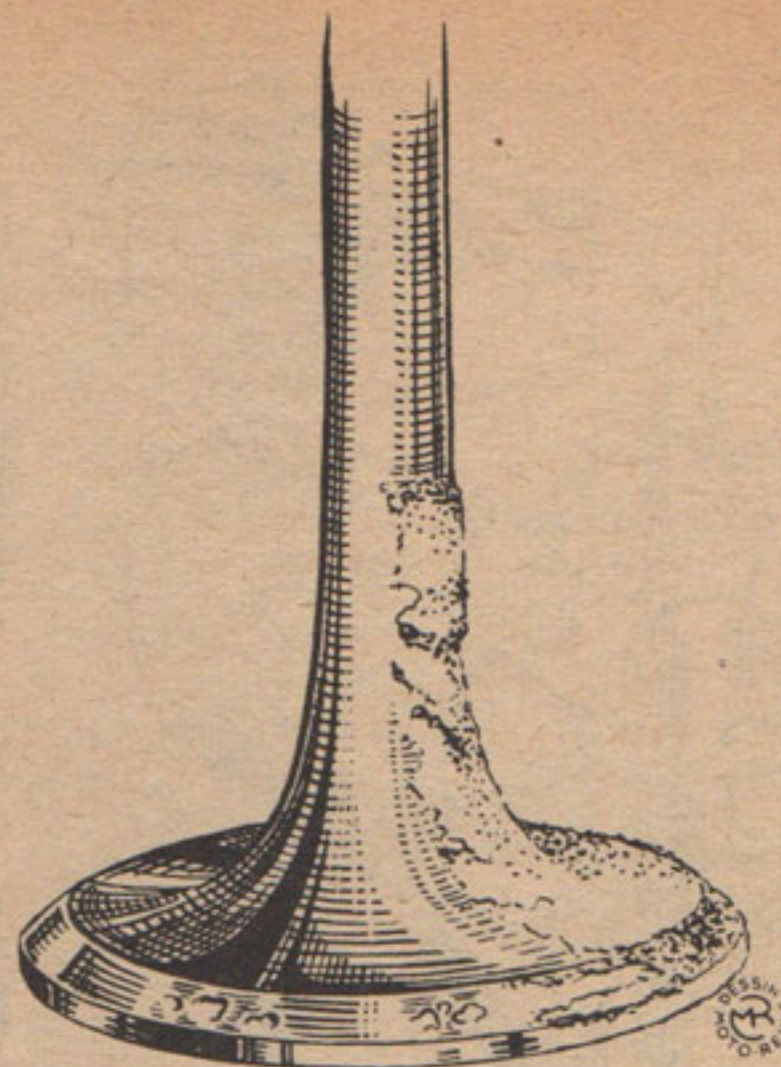
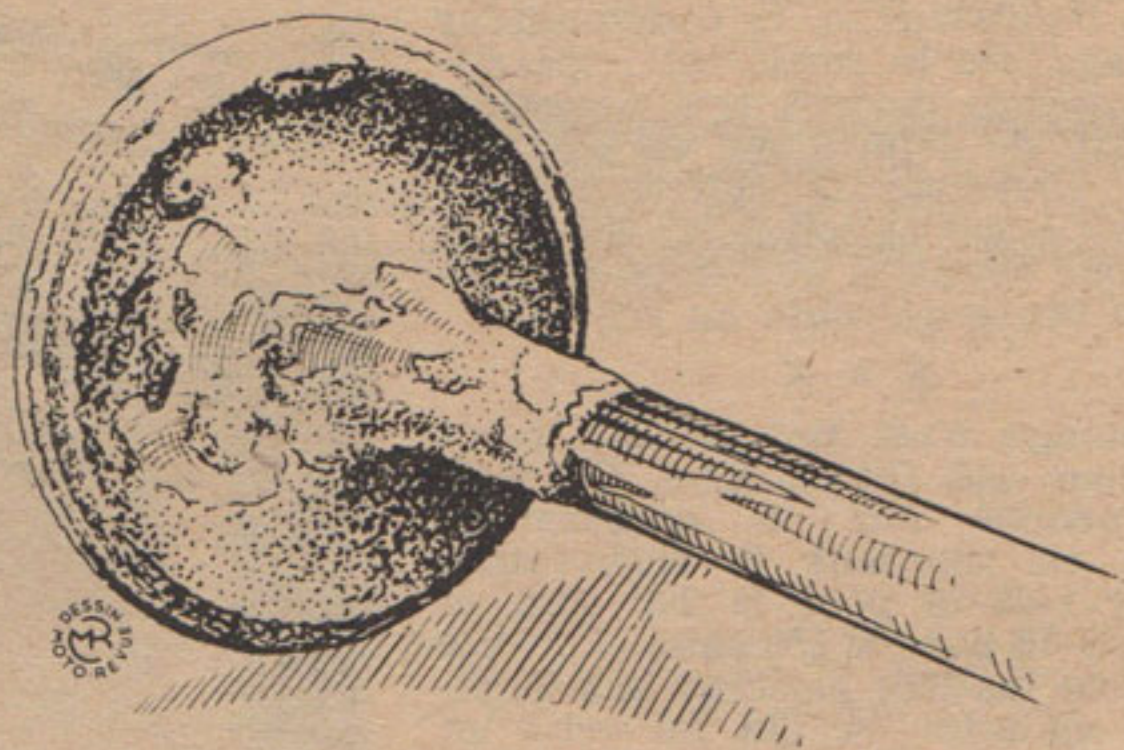
× × ×

Le seul côté moteur n'a pas monopolisé l'attention des techniciens de chez Zundapp. On a conservé les grandes roues de 12 pouces, en métal léger, qui contribuent du fait de leur excellente conductibilité thermique au refroidissement des tambours de freins de 150 mm de diamètre pour une largeur des garnitures de 25 mm. De même, a-t-on jugé inutile de garnir ces tambours de nervures de refroidissement, puisqu'ils sont largement exposés à l'air. Mais on a corrigé maints détails de l'équipement d'ensemble, en vue d'obtenir le maximum de confort et de commodité d'emploi. Le réservoir d'essence, de 8,5 litres, dont une réserve de 1,7 litres, est situé sous le siège qu'il faut par conséquent relever pour faire le plein. Cette opération sera facilitée par le verrouillage dudit



Vue du frein avant démonté.





## Quelle en est la cause ?

### QUELS REMEDES Y A-T-IL ?

Il n'y a pas si longtemps (MR 1227), nous avons tenu quelques propos sur les soupapes qui se brûlent. Nous reviendrons cette semaine encore sur ce sujet, en apportant de nouveaux éléments, tant sur le plan de l'explication des phénomènes, que des conclusions à tirer.

Avec nos distributions encloses, nous sommes tentés de ne pas prêter l'attention qu'il faudrait à cet organe tellement sollicité dans un moteur moderne qu'est la soupape.

Quelles sont donc les avaries qu'elles peuvent subir ? On peut approximativement les classer en quatre ordres différents, c'est tout au moins ce qu'a fait notre confrère « Das Motorrad », d'où nous tirons cet article : usure mécanique — défauts de structure — soupapes qui se tordent et soupapes qui se brûlent.

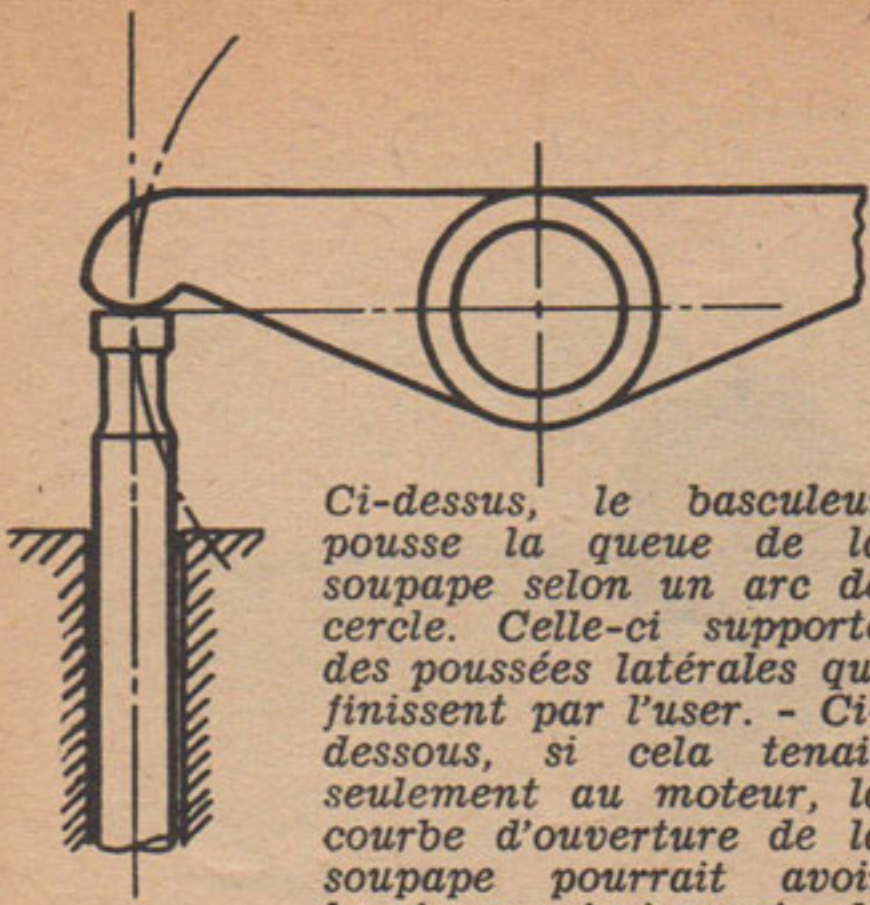
#### 1. — L'USURE MECANIQUE

Celle-ci ne se présente que sur la queue de soupape, unique endroit où celle-ci porte sur son guide et où la matière s'use avec le temps. Bien entendu, le frottement dépend en grande partie du graissage. Depuis que nos quatre temps comportent des soupapes encloses, soustraites aux poussières des routes et abondamment graissées, soit par des vapeurs d'huile, soit plus souvent encore, par de l'huile sous pression, cette usure-là ne se manifeste que très lentement. Les tiges de soupapes durent aujourd'hui au moins autant que le piston, et chaque fois que l'on remplace ce dernier, les soupapes sont contrôlées en même temps et rem-

placées avec leurs guides, si la limite d'usure admissible (0,1 mm) est atteinte. Dans les moteurs modernes, cette usure se manifeste, d'ailleurs à temps, par la consommation d'huile accrue. Si le jeu entre la queue de la soupape d'admission et son guide est trop grand, l'huile pénètre dans la chambre de combustion et la fumée d'échappement prendra une teinte bleutée. Autrefois cependant, avec les soupapes à l'air libre, exposées aux saletés de la route et surtout à l'humidité qui enlève si vite la pellicule d'huile, la soupape devait être remplacée après 5.000 à 7.000 kms de parcours seulement. Mais le fait d'enfermer la soupape n'a pas complètement arrêté son usure, car celle-ci est particulièrement rapide si la queue n'a pas la longueur requise, ou n'est pas à sa place.

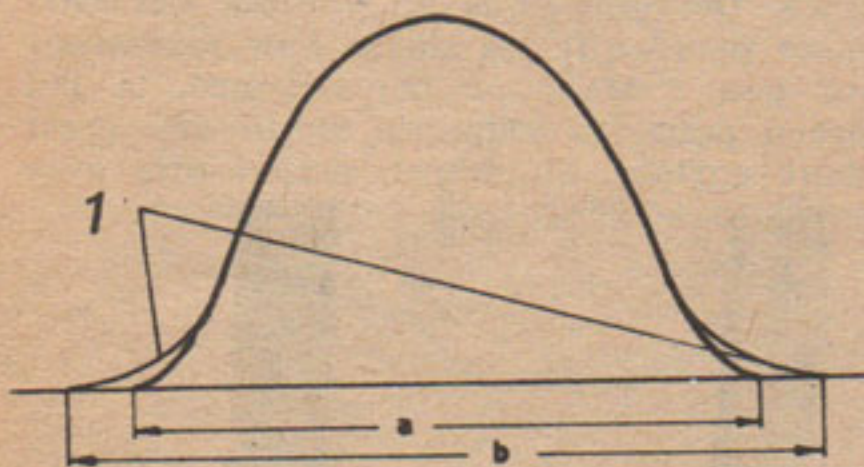
× × ×

Voici un exemple : un motocycliste rodait ses soupapes trop souvent, il usait ainsi et la portée de la soupape et son siège. La soupape pénétrait, de ce fait, bien plus profondément dans la culasse qu'à sa sortie de l'usine, et l'extrémité supérieure de la tige ressortait de son guide, tandis que l'axe du culbuteur restait à sa place dans la culasse. Or l'extrémité du culbuteur, qui porte sur la soupape, ne décrit pas une droite, mais un arc de cercle. Autrement dit, le point de contact du culbuteur glisse sur l'extrémité de la tige à droite et à gauche, à chaque levée et retombée de la soupape. Comme ce mouvement est nécessairement accompagné d'un frottement, la tige de soupape subit une pression latérale, d'a-



Ci-dessus, le basculeur pousse la queue de la soupape selon un arc de cercle. Celle-ci supporte des poussées latérales qui finissent par l'user. - Ci-dessous, si cela tenait seulement au moteur, la courbe d'ouverture de la soupape pourrait avoir la forme fortement allongée que le temps d'ouverture A fournit. Mais

les soupapes ne doivent pas cliqueter. C'est pourquoi les cames ont un profil d'attaque qui tout d'abord annule le jeu prévu à la soupape. Le temps d'ouverture réel de la soupape (B) s'agrandit ainsi considérablement. Ci-dessous à gauche, l'espace hachuré correspond au passage accordé aux gaz, la soupape étant ouverte. Le jeu à la soupape supprime une fraction de cet espace. Un grand jeu à la soupape diminue la puissance du moteur.



bord du côté opposé au culbuteur (début de la levée) puis de l'autre côté (fin de la levée). L'inversion de la pression coïncide avec le moment où queue de soupape et culbuteur forment un angle droit. Tenant compte de ce fait, tous les constructeurs de moteurs à quatre temps font coïncider cette inversion de pression exactement avec l'instant où la soupape est à mi-course. Mais notre motocycliste avait rodé sa soupape si souvent, qu'elle dépassait du guide d'au moins 1 mm, ce qui détruisit l'équilibre établi et accentua la pression sur un des côtés du guide, lequel s'usa prématurément.

La même pression latérale sur le guide peut également être provoquée par des ressorts de soupapes en épingle à cheveux; ils sont d'ordinaire montés par paires, l'un agissant sur la soupape à droite, l'autre à gauche. Il suffit que l'un soit plus fatigué que l'autre, pour que la tige de soupape porte contre le guide toujours de ce côté-là. Il est donc plus prudent de ne pas remplacer ces ressorts séparément, mais toujours les deux en même temps.

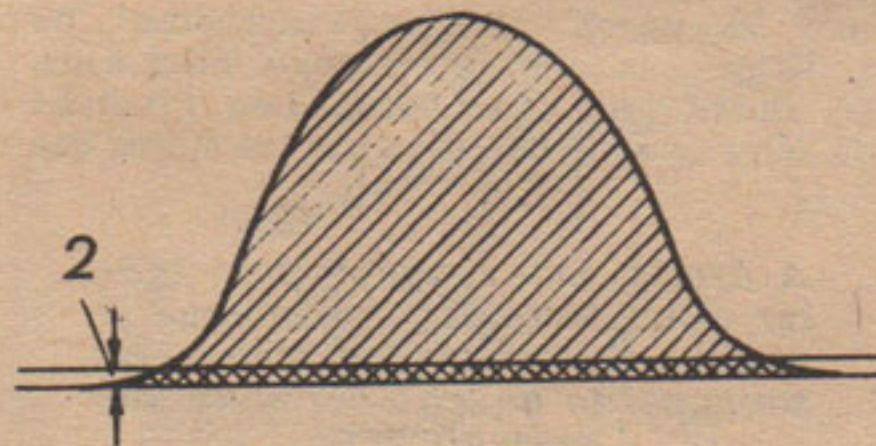
## 2. — LES DEFAUTS DE STRUCTURE

...sont à peine admissibles aujourd'hui. Ils n'en existent pas moins. C'est ainsi qu'il arrive que la tulipe se détache de la queue de soupape. Il en résulte un choc avec le piston, car la chambre de combustion n'offre pas assez de place pour une tulipe tordue. Les fissures suffisent déjà par elles-mêmes; elles provoquent de fortes torsions de la tulipe, qui cesse d'être étanche sur son siège. Les gaz chauds de la combustion, non seule-

ment l'échappement, et la chauffent, mais s'échappent aussi pendant la course de détente et la course de compression. De plus, la soupape ne transmet plus sa chaleur au siège, qui est relativement froid et sur lequel elle vient se poser en conditions normales, en se fermant. Elle grille donc rapidement, la compression disparaît et finalement le moteur s'arrête. C'est souvent ce qu'il y a de mieux à attendre, car les fissures ne font que croître.

## 3. — SOUPAPES TORDUES

Presque toujours, c'est la soupape d'échappement qui cogne contre le piston. La faute en incombe au pilote qui fait tourner son moteur en sursrégime. Quand le régime du moteur est excessif, la force de rappel des ressorts ne suffit plus pour freiner la soupape soulevée par sa came et pour la rappeler en arrière à temps. Mise en action, la soupape possède une énergie cinétique considérable, qui n'est pas uniquement due à son poids. De plus, le culbuteur, la tige, le basculeur et le poussoir sont autant de pièces que le ressort de soupape aura également à freiner. C'est pourquoi, dans tous les moteurs de course ou de sport, on cherche à réduire autant que possible le poids



ment passent autour de la soupape pendre ces organes. Dans la NSU Sport Max, par exemple, c'est-à-dire la Max normale gonflée et dans bien d'autres moteurs compétition, on supprime même la vis réglant le jeu à la soupape. On emploie même dans ces moteurs des ressorts de soupape plus durs et le réglage du jeu se fait par des pastilles.

Comment se fait-il que seules les soupapes d'échappement se tordent? Représentons-nous les temps de fonctionnement du moteur: à l'ouverture de la soupape d'admission, le moteur aspire l'émulsion fraîche et le piston descend EN PRECEDANT cette soupape. Mais après le temps de détente, le piston remonte, alors que la soupape d'échappement ne se referme QU'APRES le point mort haut; si elle est encore ouverte, le piston la rattrape et lui porte un coup, qui peut même n'être pas très fort, mais qui suffit pour l'endommager. La soupape atteint rapidement, comme on sait — la température du rouge sombre et elle a alors bien perdu de sa dureté, comme peut l'imaginer même celui qui n'a jamais travaillé dans une forge.

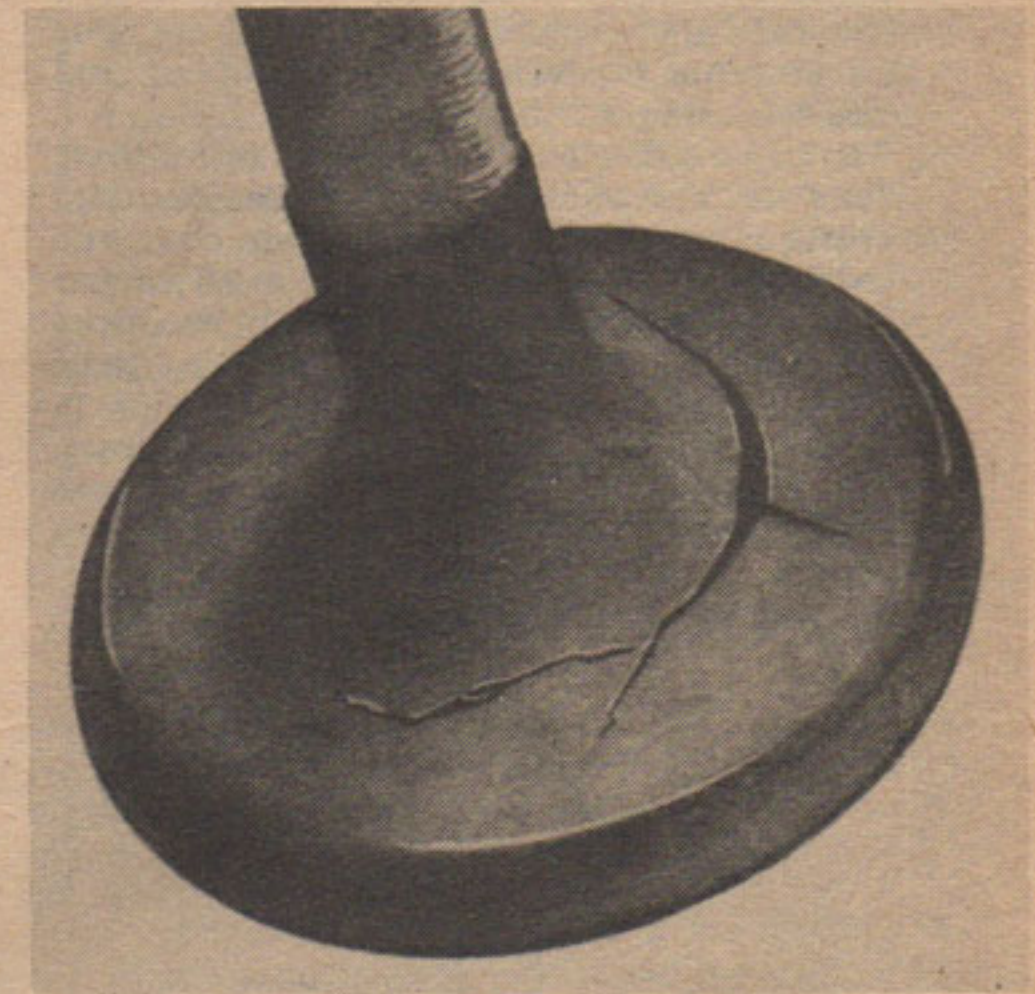
Il arrive parfois de tordre une soupape d'échappement, en faisant chauffer son moteur sur place, avant une course, avec peu de gaz. Dans des cas semblables, on ne saurait être trop prudent. En gonflant le moteur, on doit prévoir une commande de distribution allégée, des ressorts plus durs, des encoches suffisamment amples dans le piston, enfin un compte-tours, ne serait-ce que pour le bien des soupapes.

## 4. — SOUPAPES BRULEES

Que la soupape brûle quand son jeu de réglage est trop faible, c'est-à-dire quand elle ne ferme pas correctement, le moteur étant trop chaud, c'est là une vieille histoire qui peut être due à diverses raisons.

a) *Puissance notablement accrue de nos moteurs.* - Si, avant la guerre, un moteur de 250 cmc. fournissait 10 chevaux, aujourd'hui nous voulons en tirer 13 minimum, sinon 17-18, avec la même cylindrée. Pareil accroissement de puissance signifie aussi que la soupape d'échappement aura à évacuer un volume de gaz chauds de 30 à 70 % plus élevé, tout en conservant sensiblement ses dimensions actuelles (la course et l'alésage n'ont subi qu'une modification légère, en faveur de l'alésage, ce qui a permis des diamètres de tulipe plus grands). Si le tube d'échappement témoigne nettement de cet accroissement de chaleur, en bleuisant — sans choquer personne — la soupape, elle reste invisible. Elle ne peut plus extérioriser son état de chaleur accrue.

b) *Nos moteurs devraient être plus silencieux.* - Le bruit de l'échappement est de plus en plus amorti, mais il existe encore des bruits d'origine mécanique. Il n'y a plus de vibration aux soupapes. Aussi les constructeurs cherchent-ils à donner aux cames des profils d'amorçage spéciaux permettant de compenser le jeu prévu de la soupape avant que ne commence sa levée proprement dite. Grâce à ce profil, la durée durant laquelle la soupape est ouverte est accrue; la durée où elle est fermée est réduite,



*Une telle crevasse survient heureusement accidentellement. Si la soupape brûle avant que la partie crevassée ne se détache, on a de la chance!*

Ce n'est qu'après s'être refermée bien correctement, donc s'être posée carrément sur son siège, que la soupape peut transmettre sa chaleur au siège, plus froid, et de là, à la culasse. Donc si l'on réduit la durée où la soupape est fermée, on réduit par là même la durée de son refroidissement.

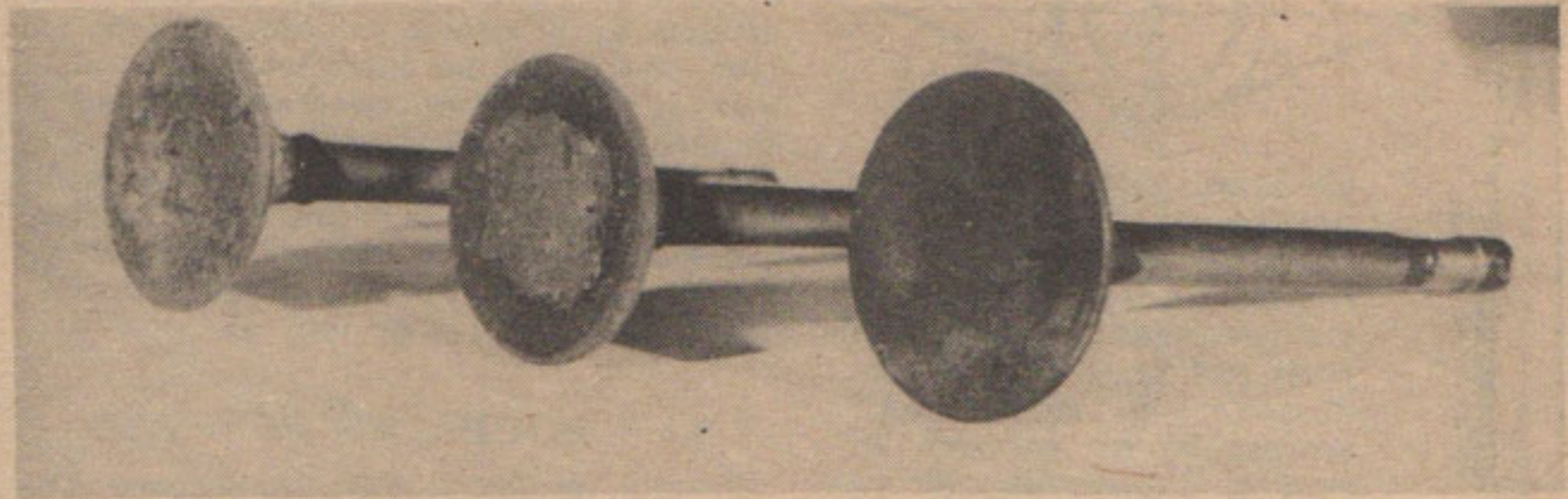
c) *Culasses en alliage léger et soupapes encloses se comportent autrement à chaud que les culasses en fonte grise et*

les soupapes à l'air libre. L'alliage est plus dilatable. Quand une soupape s'échauffe, sa queue se dilate et s'allonge. Il en est de même pour la culasse, qui se dilate bien plus fortement si elle est en alliage léger que si elle est en fonte. La culasse moderne en alliage léger comporte cependant toujours des soupapes enfermées. Les culbuteurs aussi sont montés sur des paliers en alliage léger et la hauteur de ces paliers par rapport à l'extrémité de la tige de soupape varie bien plus fortement avec la température qu'avec des culasses en fonte grise et balayées par le courant d'air. Cette plus grande dilatation entre en ligne de compte dans le réglage du jeu aux soupapes.

× × ×

Supposons qu'un pareil moteur soit entre les mains de quelqu'un habitué à démarrer en trombe, sans se soucier de laisser le moteur s'échauffer graduellement et régulièrement. Que va-t-il se passer ? Tout d'abord, les gaz brûlés chaufferont la soupape d'échappement ; celle-ci se dilatera, tandis que la culasse, grâce à sa grande masse métallique, restera relativement froide pendant encore un certain temps. Alors qu'à régime constant, la dilatation de la tige de soupape et la dilatation de la culasse sont telles que le jeu à la soupape prévu à froid conserve sa valeur ou même s'accroît, la soupape brusquement chauffée, elle, n'aura plus aucun jeu, à un moment donné, et restera légèrement ouverte. De ce fait, elle perdra instantanément sa faculté de transmettre, dans une mesure appréciable, sa chaleur à la culasse. Elle ne s'en échauffera que plus, son jeu diminuera encore, elle grillera. On voit donc que les moteurs modernes s'accommodent mal des démarrages foudroyants !

d) *Introduction de plomb tétraéthyle dans le combustible.* - On l'avait déjà pratiqué avant la guerre, et on continue aujourd'hui (tolérance officielle 0,5 cc par litre d'hydrocarbure). Le plomb accentue la résistance à la détonation et il ne peut guère être évité à ce point de vue (à moins d'utiliser des carburants ternaires). Les hommes de science ne se sont pas encore mis d'accord sur la portée de son action nuisible. Ils sont unanimes cependant à reconnaître que si le plomb tétraé-



thyle est nécessaire, il a également ses inconvénients. Il ne brûle pas sans résidu et laisse dans la chambre de combustion, sur les bougies et sur les soupapes, des dépôts qui se transforment en ces « perles » bien connues des moteurs à deux temps. Dans les quatre temps, il forme des dépôts solides sur les sièges des soupapes d'échappement, gênant leur fermeture correcte, d'où échauffement, et « brûlage », exactement comme dans le cas de jeu insuffisant. Contrairement aux produits tels que l'huile carbonisée se déposant sur les soupapes sous forme de masse poudreuse et molle que la soupape broie en se fermant et qui est ensuite expulsée aux grandes vitesses, les particules, déposées par les combinaisons du plomb sont si dures, qu'elles s'incrustent de suite dans la surface du siège. Elles sont, en outre, ininflammables. Dès l'instant où elles se sont déposées sur les sièges des

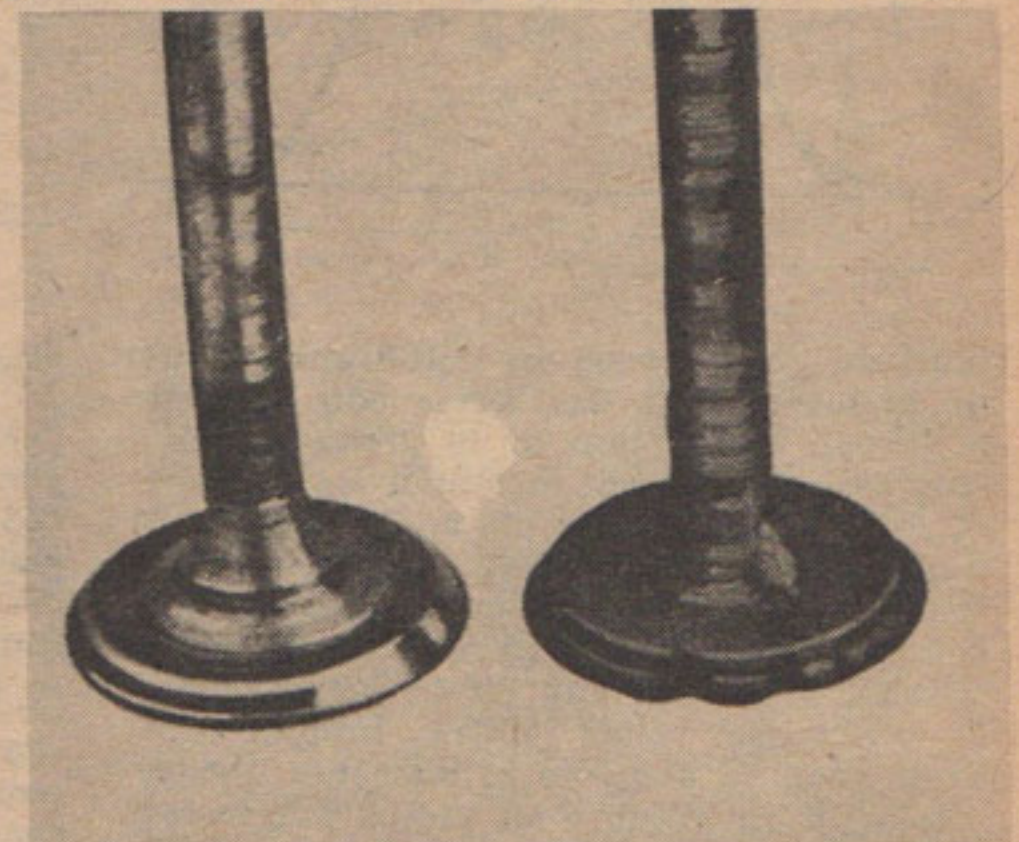
soupapes, le « grillage » de la soupape progresse d'abord lentement, puis de plus en plus vite, et finalement ne peut plus être arrêté. Aussi, les soupapes d'échappement comptent-elles aujourd'hui parmi les organes les plus exposés à l'usure.

### COMMENT REMEDIER AUX AVARIES DE SOUPAPES ?

Ce qu'il faut d'abord, c'est surveiller le jeu à la soupape, surtout sur les moteurs neufs. Il y a dans ce cas « tassement » de tous les organes, avec le temps. Au régime de 5.000 t.-min., les soupapes martellent leur siège 2.500 fois dans une minute. Devrions-nous en vouloir aux surfaces parce que les sièges s'en ressentent un peu ? Mais, en conséquence, le jeu prévu pour les soupapes diminuera. C'est donc surtout au début, c'est-à-dire avec

*A droite, une soupape peut brûler aussi fortement avant que le moteur s'arrête de lui-même. La soupape de gauche a fonctionné normalement.*

*En haut et en bas de page, 3 soupapes ayant 40.000 kms. Les deux premières soupapes en partant de la gauche, sont celles d'échappement. Notez l'épaisseur des dépôts aussi bien en bas de la tige que sur la tulipe. La soupape de droite (admission) ne possède qu'un léger dépôt charbonneux.*



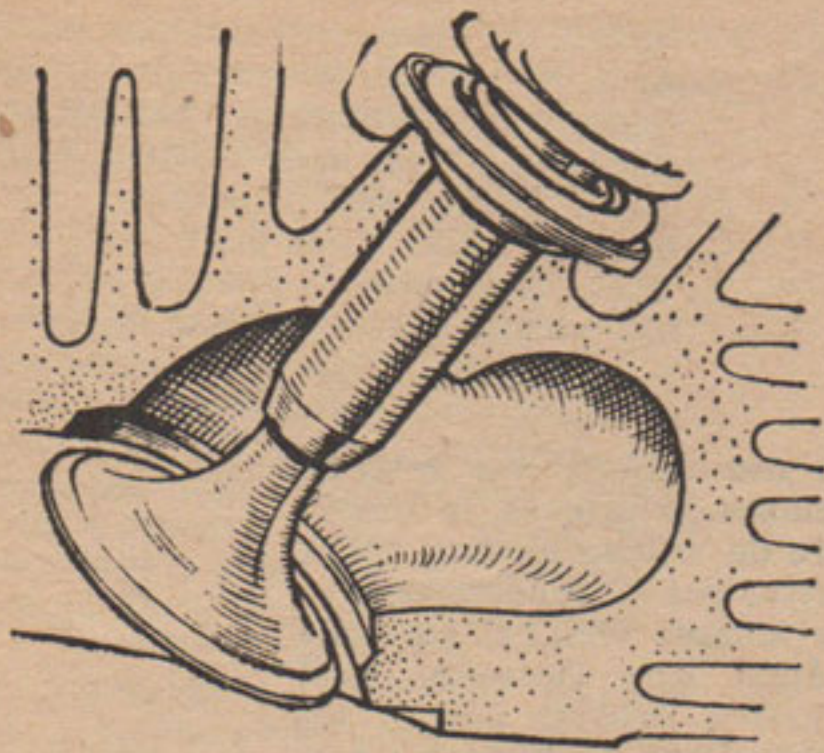
un moteur neuf et après avoir accompli tous les travaux qu'exigent les soupapes, qu'il faut contrôler le jeu.

Si, à propos d'un moteur, on hésite sur l'importance du jeu à donner aux soupapes, il vaut mieux en donner plus que moins. Trop peu de jeu signifie « grillage » de la soupape, comme nous l'avons vu. Trop de jeu crée du bruit et entraîne d'ailleurs aussi une dépense excessive d'énergie. Il modifie aussi le diagramme de distribution. Mais c'est ce jeu exagéré qui donne lieu au choc court et sec de la soupape sur son siège, seul moyen de comprimer et expulser les corps étrangers ou de les aplatir jusqu'à ce qu'ils ne soient plus en état de créer des interstices.

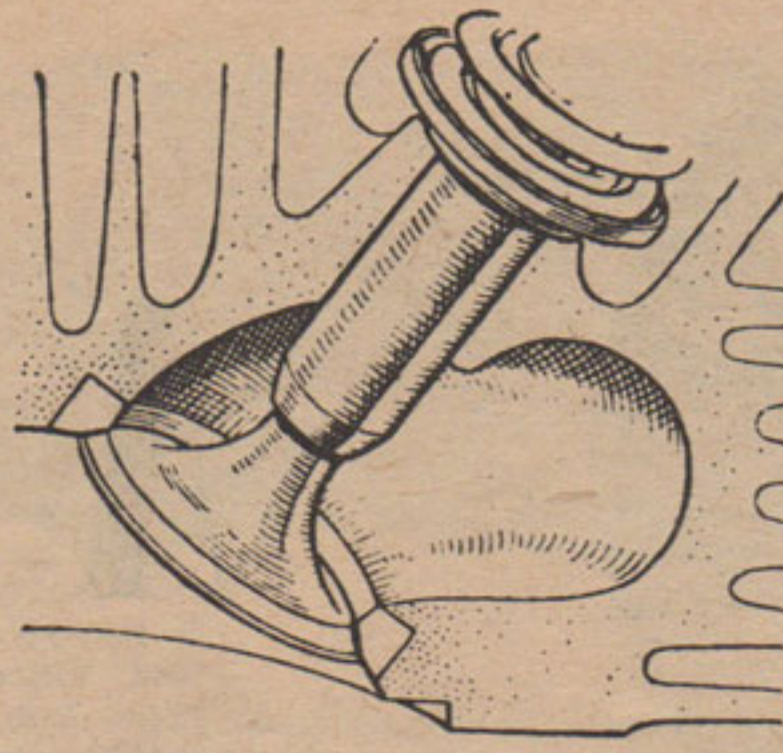
Si cependant on venait à noter un jour que la compression baisse, ou même à percevoir un léger sifflement au moment où le moteur commence sa course de compression (on l'entend très bien en appliquant l'oreille sur le tube d'échappement), il faut démonter sans hésitation la soupape et la vérifier.





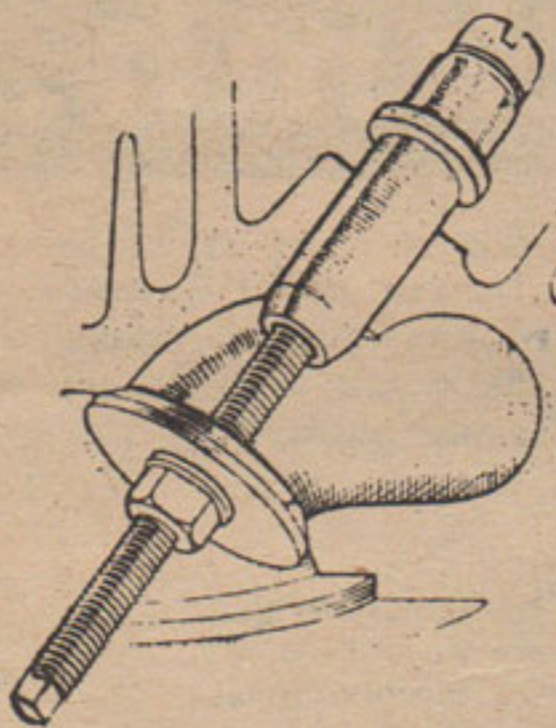


Ci-dessus quand le siège de soupape est par trop usé (ci-dessus à gauche), on peut en sertir un nouveau dans la culasse (dessin de droite). Ci-dessous, un tour de main pour sertir à force un guide de soupape.

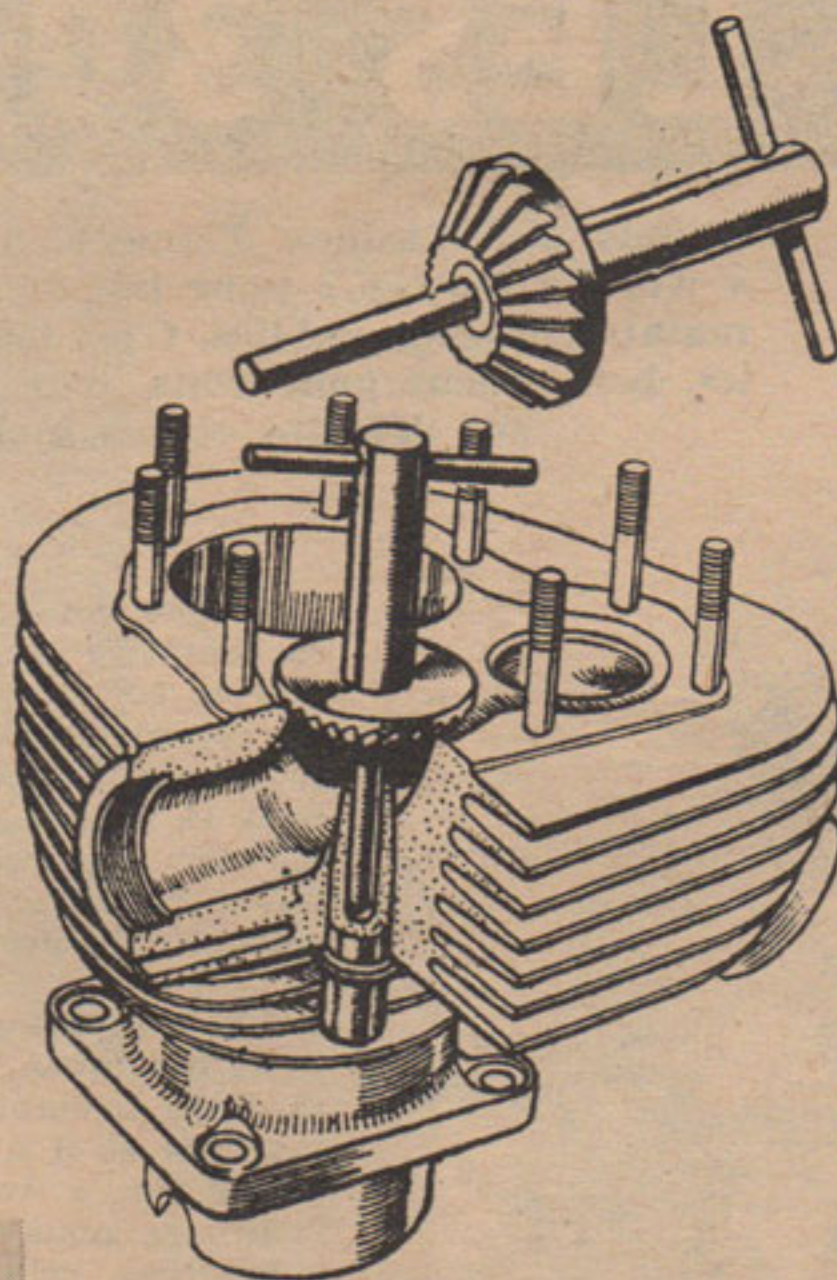


### RODER LES SOUPAPES ?

Doit-on, à l'instar de nos pères, roder une soupape dont la surface d'assise conique n'est plus impeccable ? Personnellement, je ne le crois pas. Il est incontestable que le rodage permet de supprimer



A droite, un outil à main pour rectifier le siège de soupape. Ci-dessous, une flèche en caoutchouc de pistolet pour enfant adhère suffisamment sur la tulipe de la soupape pour pouvoir permettre de roder celle-ci.



certaines rugosités et le défaut d'étanchéité qui s'ensuit. Mais tout rodage signifie usure de matériau. On sait d'ailleurs qu'à une vive allure la soupape atteint bien vite la température de 600 à 700°, celle du rouge sombre, alors que la culasse de métal léger et le siège sont à 300°C à peine. Les phénomènes de « grillage » suivent d'ailleurs de près les variations de température ; les « brûlures » du cône de la tulipe sont en général 3 fois plus profondes que celles du siège. Si donc on entreprend le rodage de la soupape sur son siège, à l'intérieur de la culasse, il faut le poursuivre jusqu'à faire disparaître l'entaille profonde creusée dans la soupape et lui enlever une épaisseur de matière égale à la profondeur de l'entaille. Mais en même temps — et c'est là l'écueil — on

enlève juste autant de matière du siège, dont les traces de brûlage n'étaient que superficielles. F1 donc du rodage ! Une soupape coûte aux environs de 6 à 700 francs, alors qu'une culasse en coûte de 7 à 8.000, et est tout aussi vite rodée que la soupape. Il est donc plus économique de s'adresser simplement à un motoriste pour faire roder la soupape à l'angle voulu sur une rectifieuse, ou bien d'en acheter une neuve et d'égaliser le siège avec une fraise conique, puisqu'il suffit d'enlever un rien pour faire disparaître toutes les traces du « grillage ». Si la soupape est neuve, la queue est neuve également et laisse remonter très peu d'huile le long du guide ; il n'y a donc qu'à la roder très légèrement pour la rendre parfaitement étanche. On peut le faire très simplement avec la flèche en caoutchouc d'un pistolet pour enfant, qui adhère fortement, par succion, à la tulipe de la soupape. On peut donc tourner la soupape dans les deux sens et l'enlever périodiquement de son siège, après quelques secondes, jusqu'à ce que l'on constate que tout le siège et la portée de la soupape sont gris mat.

## ZUNDAPP BELLA

(Suite de la page 1021)

et pourvu d'une ampoule phare-code de 35/35 watts, largement alimentés par la puissante installation électrique, tout comme le fort avertisseur et les feux de stationnement.

Le feu rouge arrière, combiné avec le stop, offre également une particularité intéressante : placé au sommet de la plaque minéralogique, laquelle est articulée à sa base sur une charnière, il peut se rabattre avec elle par le seul démontage d'une vis. Ceci permet un accès facile à l'intérieur de la lanterne arrière, pour le remplacement des ampoules notamment. Dernier avantage de cette nouvelle disposition : l'arrière de la carrosserie peut être démonté sans qu'il soit nécessaire de débrancher les fils électriques.

× × ×

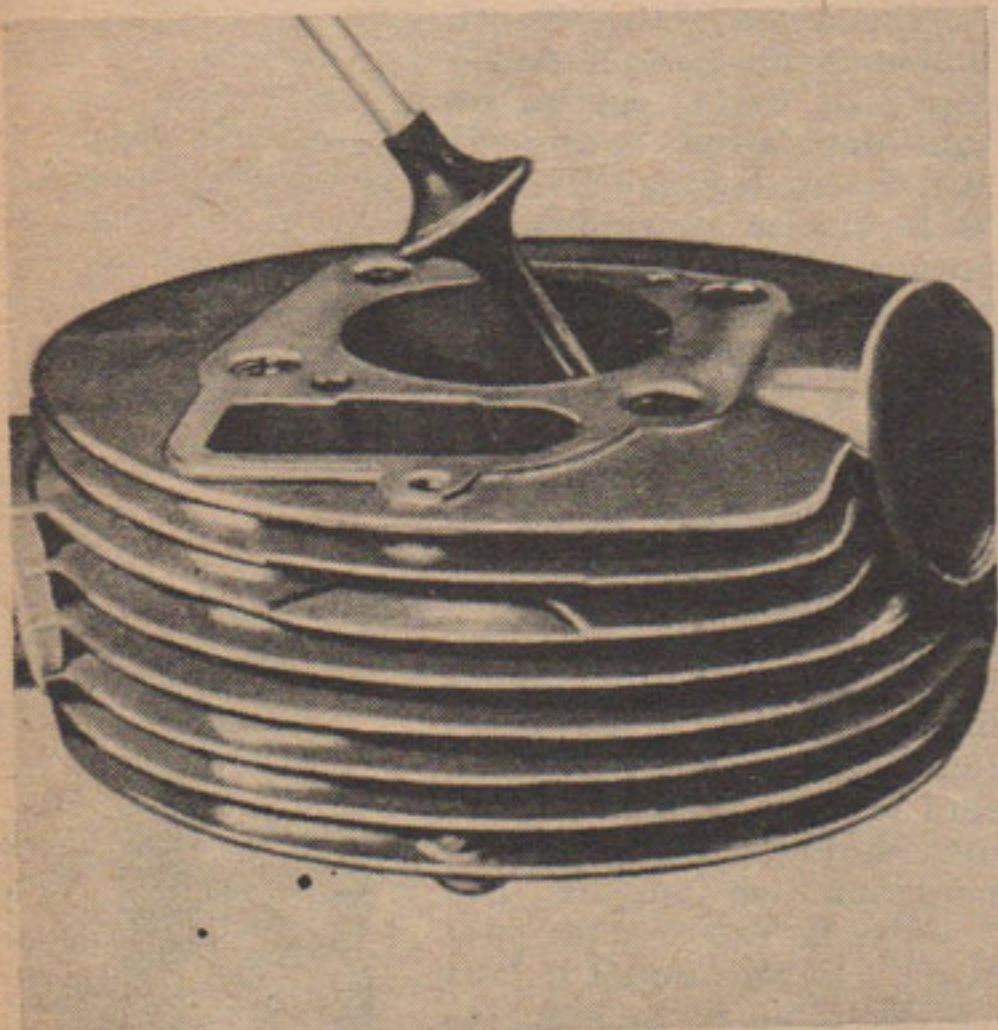
Le nouveau « Bella », dans ses deux versions, est livré de série avec un compteur de vitesse et indicateur lumineux de point mort.

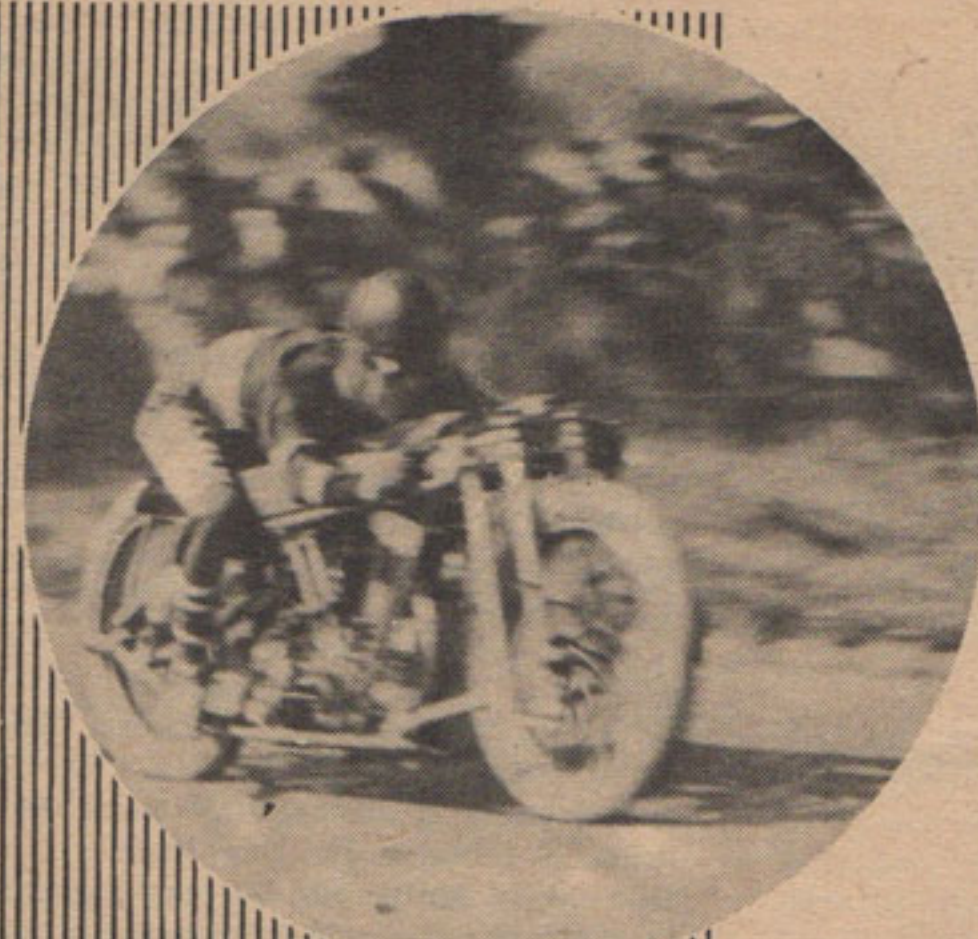
Pour la fixation des bagages, on a disposé sur le tableau de bord un double crochet comportant à sa base un orifice rectangulaire par où peut passer une courroie.

Et pour satisfaire tous les goûts, ce scooter sera livré à la demande avec une selle biplace de grande dimension ou encore avec deux sièges séparés.

Enfin, mentionnons l'emplacement donné au coffre à outils : nous le trouvons sous le marchepied droit, qui se démonte rapidement pour y donner accès. L'outillage est lui-même contenu dans une trousse en matière plastique transparente qui le conserve à l'abri de l'humidité.

Le modèle 200 cmc. est seul à posséder un frein de direction, mais il continuera, tout comme le 150 cmc., d'être livré sur demande avec un kick-starter en place du démarreur, toutes les autres améliorations décrites en cet article lui étant par ailleurs conservées.





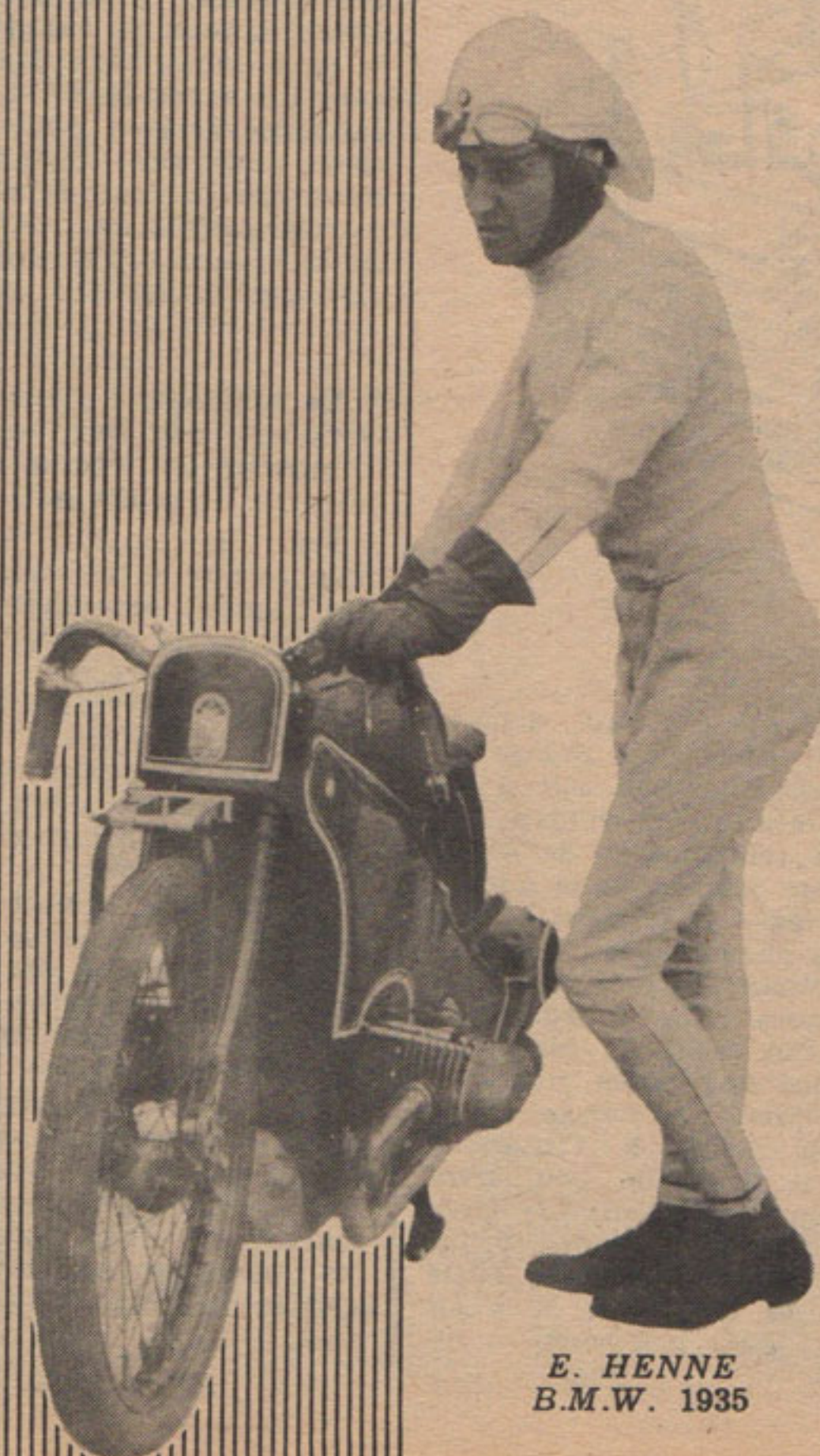
J.S. WRIGHT  
1930 OEC Temple  
Arpajon.

## VERS LES 300 kmh.

Depuis des dizaines d'années, des hommes se sont fixés le « world's fastest » pour but et, même s'ils ont réussi, sont maintenant bien oubliés. C'est leur histoire que nous retraçons ici, brièvement pour vous, leur histoire avec ses sensations, ses défaites et ses incidents dramatiques.

ceux que l'on ignore, il est probable que sa tentative sera couronnée de succès. Si l'on se souvient encore des circonstances du record de Herz, celui qu'il battit (appartenant à Henne) et qui subsista durant 14 années, ayant été établi avant la dernière guerre mondiale, est plus ou moins oublié et bien plus encore le sont ceux qui le précédèrent.

Aux temps qui nous semblent maintenant héroïques, le record absolu était autant un triomphe de l'homme que de la machine et il n'existait pas à proprement parler de « technique-record » comme celle que nous connaissons actuellement, concrétisée principalement par le carénage. Tout au long de cette histoire du record absolu, qui débuta en 1909, deux écoles se sont affrontées continuellement dans la course à la vitesse, marquées par de brèves apparitions italiennes ou américaines. L'une peut se définir par le terme « d'anglaise » et se caractérise par son côté que l'on peut qualifier « d'artisanal », car rarement une usine anglaise s'est intéressée officiellement au record. La plupart du temps, la machine de record anglaise est une 1.000 bicylindre parfois avec compresseur et, beaucoup moins souvent, carénée. L'école allemande est, tout au contraire, attachée à une préparation scientifique, où rien n'est laissé au hasard, ce qui fait que l'on peut considérer tout record attaqué comme battu ; ce qui ne fut pas toujours le cas lors de tentatives menées par les anglais. Dès lors, on conçoit toute la valeur d'un succès comme celui de Wright, auquel il faut associer Burns, responsable de la préparation de la machine triomphatrice, qui,



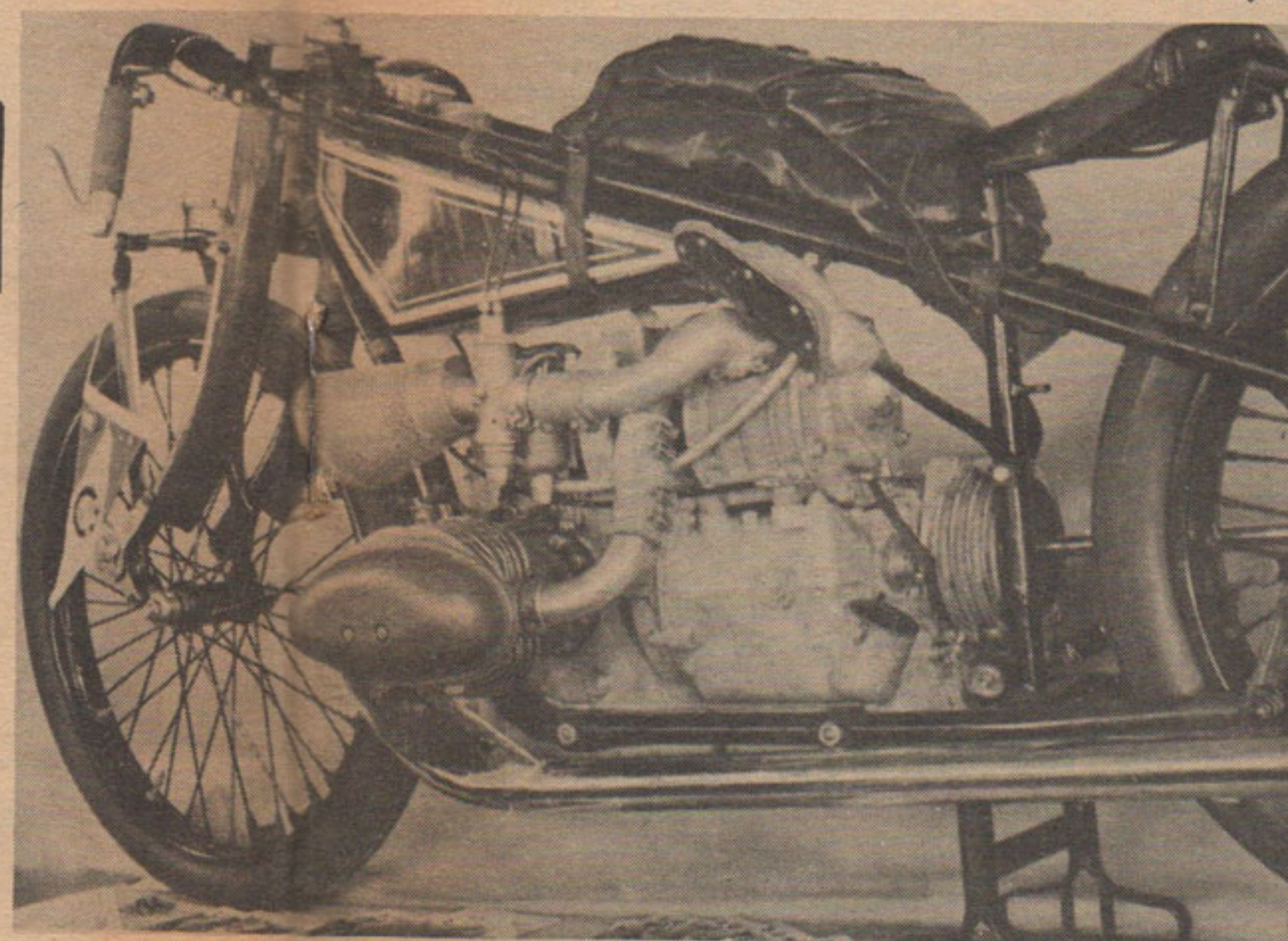
E. HENNE  
B.M.W. 1935

Après bien des échecs, des retards, des abandons de projets, le record du monde de vitesse absolue vient d'être battu, par — rappelons-le — le néo-zélandais Russel Wright, sur une 1000 Vincent. Ainsi Reg Dearden, Noël Pope, Bob Berry, Vic Procter auront un chiffre encore plus haut à atteindre s'ils veulent battre ce record. Mais un aère concurrent sérieux peut surgir, et pas tellement inconnu, puisqu'il s'agit de NSU, précédent détenteur du record, sans parler de Gilera, auquel on prête des intentions dans ce domaine. La firme de Neckarsulm a manifesté plus ou moins clairement ses intentions dans ce sens et avec les moyens qu'on lui connaît, plus

sans grands moyens financiers ou industriels, battent le records absolu et aussi toute une équipe de techniciens appointés par une usine parmi les plus importantes du monde. Dans cette lutte « sport », mais sans pitié, NSU n'a certainement pas dit son dernier mot, espérons-le. Mais le fait que selon Burns « la grosse cylindrée (1000 en l'occurrence) a atteint son maximum de puissance (sans compresseur) et qu'une plus grande vitesse réclamera une augmentation radicale de la puissance »... ne laisse pas d'être inquiétant pour l'avenir de l'Angleterre dans cette chasse au record...

XXX

Mais si Herz, Henne et Russel Wright ont droit à notre admiration, ceux qui inscriront leur nom précédemment en face du prestigieux « Record of Records » ne doivent pas être oubliés pour cela, même si leurs tentatives se terminèrent par des échecs ou furent brutalement et dramatiquement interrompues.



A gauche, la BMW de 1929. - Ci-dessus, la OEC de J.S. Wright à Cork en 1930. - Ci-dessous, la même machine avant son carénage (1930).

### UN PEU D'HISTOIRE

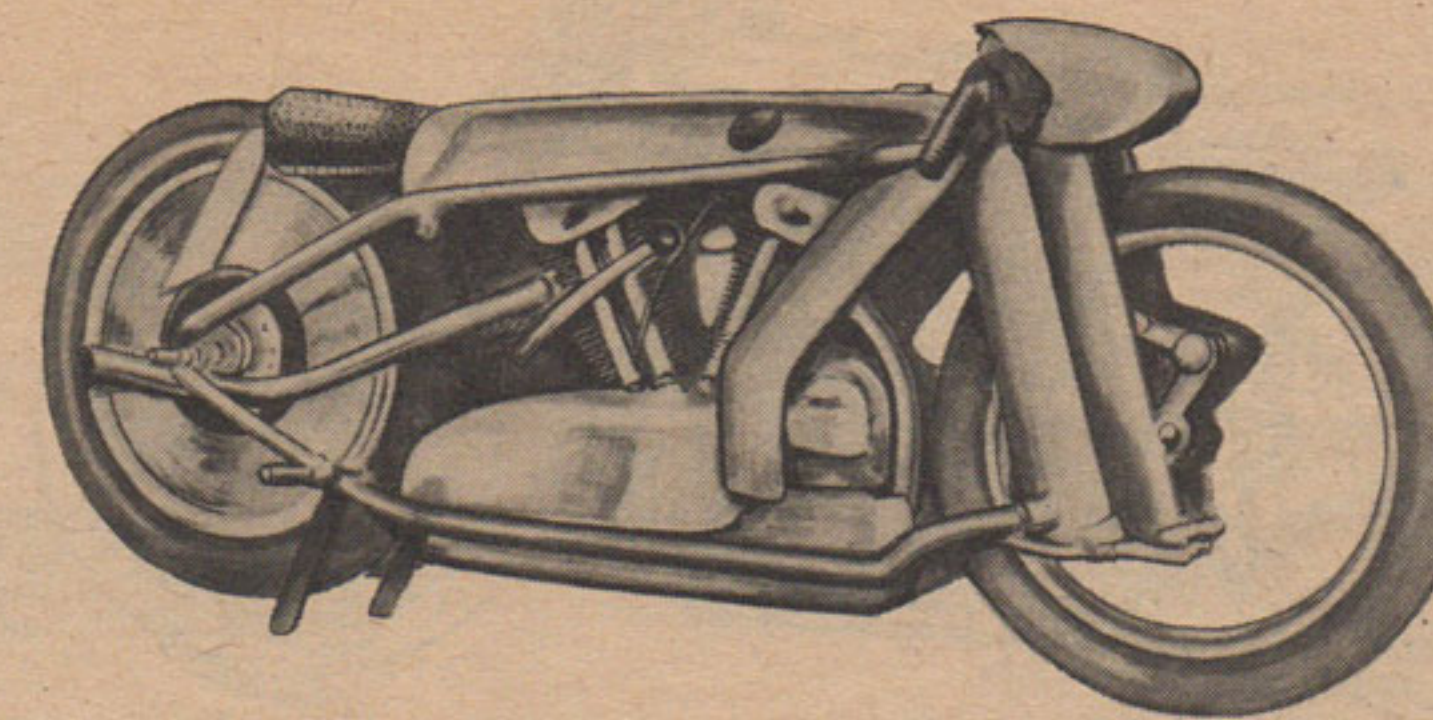
1920

Bien que depuis 1909 existât, de principe, un record de vitesse absolue, ce n'est qu'en 1920 que la FIM lui conféra un caractère officiel en l'adoptant sur ses tablettes.

Le nom qui s'y inscrit le premier est celui de l'américain Geo Walker qui avait réalisé la vitesse de 166 kmh. 900. Sa machine était une Indian bicylindre en V



J.S. WRIGHT  
O.E.C. Temple 1930  
à Arpajon.



de 1.000 cmc. sans compresseur ni carénage, technique absolument inconnue à l'époque. Les recordmen de l'époque s'en tenaient à un allègement maximum, des pneus extrêmement lisses et une machine dont on avait tiré évidemment le plus de chevaux possible.

Ce record fut établi sur la célèbre plage de Daytona en Floride.

cessivement 171,428 kmh. et 173 kmh. 086, mais ces records ne furent pas confirmés officiellement et il fallut attendre deux ans encore avant qu'un second recordman n'apparaisse officiellement au tableau de la FIM.

1923

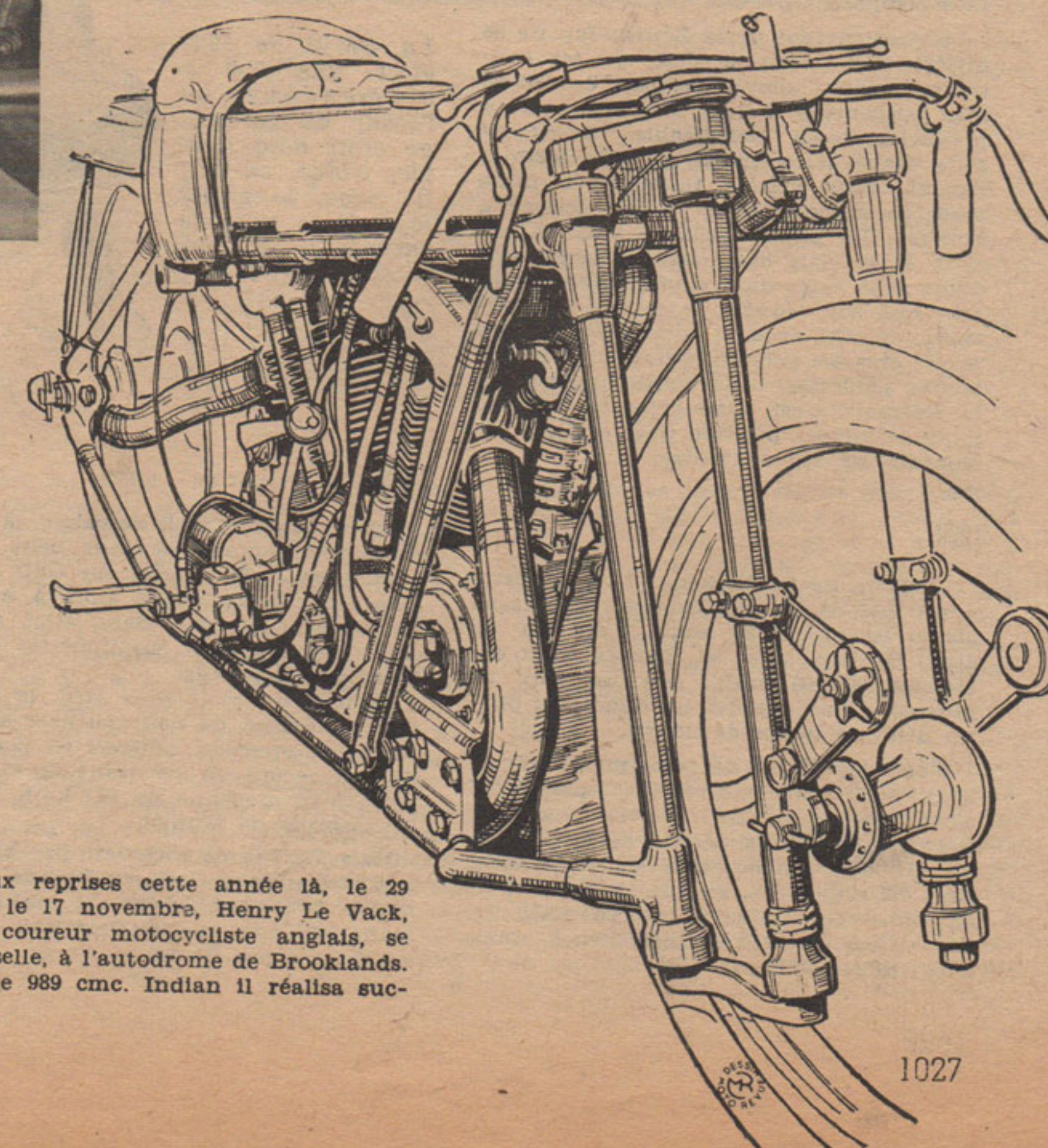
Le 6 novembre de cette année, toujours à Brooklands, une 1000 British-Anzani, pilotée par Temple, atteignait 174,600 kmh., ouvrant une course vers le « world's fastest » qui n'allait pas tarder à gagner les contemporains anglais d'abord, puis américains, italiens et allemands.

1924

De l'année 1924 à 1929, le records ne tenta guère que des anglais.

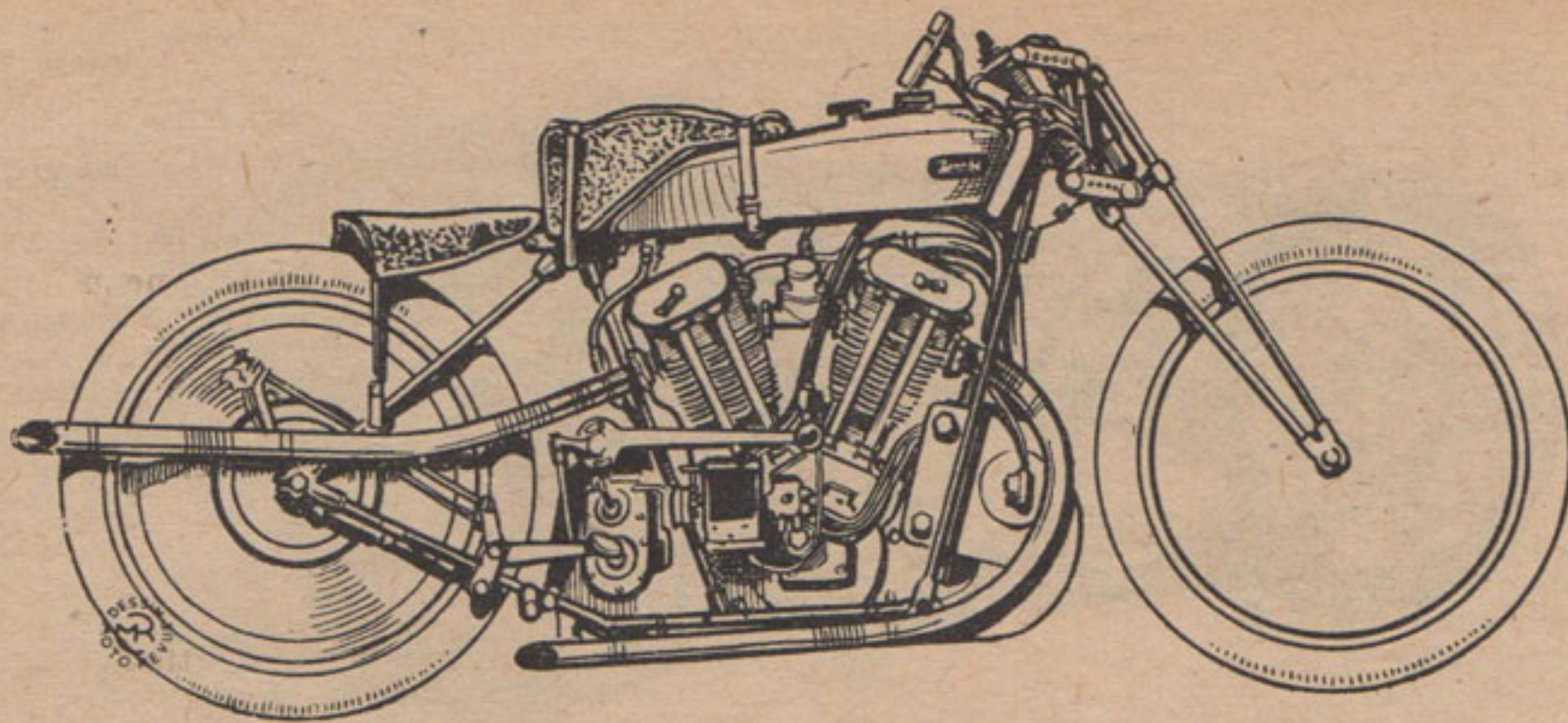
Durant 1924, Le Vack, à Arpajon cette fois, lors des célèbres « Journées des Records », atteignait successivement 182,999 kmh. le 27 avril et le 6 août il portait ce record à 191,600 kmh.

Sa machine était une 1.000 Brough-Superior, toujours sans carénage.



1921

A deux reprises cette année là, le 29 avril et le 17 novembre, Henry Le Vack, célèbre coureur motocycliste anglais, se mit en selle, à l'autodrome de Brooklands. Avec une 989 cmc. Indian il réalisa suc-



La 1000 Zénith-Jap de Baldwin. C'est la même machine mais sans compresseur qui atteignit les 200 kmh. en 1928.

## 1926

Le 6 septembre, lors de la « Journée des records », Temple, sur une OEC-Temple à moteur Jap, reprenait son record à Le Vack en atteignant 195,400 kmh. Déjà on commençait à parler des 200 à l'heure et une certaine effervescence se manifestait dans les milieux sportifs de l'époque.

## 1928

C'est à un nouveau venu parmi les recordmen que revint l'honneur d'atteindre et même dépasser les fameux 200 à l'heure. Le 25 août, Baldwin réalisait 200, 560 kmh. à Arpajon encore.

Sa machine était une Zenith-Jap à roue arrière flasquée — un nouvel élément technique introduit par Baldwin sur une moto de records. — Son Jap était un 1000 cmc. bicylindre en V, comme l'exigeaient les canons de l'époque, et sans compresseur.

La construction de la Zenith-Jap ne se différencie guère de celle de ses consœurs : cadre simple berceau en tubes, sans suspension arrière, fourche avant à parallélogramme déformable, à ressort sous cache télescopique, pas de frein à l'avant, roue arrière flasquée et nulle trace de garde-boue, à l'avant comme à l'arrière. Le pilote, assis le plus en arrière et le plus bas possible, bénéficiait d'une selle extra dure montée rigidement, afin que son séant n'entre pas en contact... cuisant avec le pneu arrière ! Les mains crispées sur un guidon en « moustaches gauloises », le buste appuyé sur le réservoir, c'est dans cette inconfortable (pour le moins) position que le pilote affrontait les 200 à l'heure.

## 1929

C'est encore Le Vack que l'on vit cette année sur sa Brough Superior Jap (sans compresseur), le 25 août, juste un an après Baldwin. Avec sa 1000, Le Vackregistra 207,700 kmh., soit un gain de plus de 7 kmh., ce qui est honorable pour un délai de temps de un an.

C'est vers la fin de cette même année, le 9 septembre exactement, que BMW s'octroyait le record de vitesse absolue avec une moyenne de 216 kmh. 750, obtenant une amélioration de taille avec une 750 seulement, rendant donc plus de 250 cmc. (sa cylindrée exacte était 740 cmc.) aux machines précédentes, mais avec un compresseur.

Néanmoins, la machine que pilotait Henne présentait certains petits détails, annonçant une plus vaste et plus profonde étude des problèmes de l'aérodynamisme. Guidon à section « en goutte d'eau », de même que les bras de la fourche avant (à ressort à lames), les larges goussets de tôle profilant les cintres des tubes d'échappement témoignent certes du souci de finition méticuleuse qui caractérise toute entreprise germanique, mais qui dira jamais quelles en furent les conséquences sur les recherches des munichois dans les années qui suivirent ?

La BMW de 1932 était une 750 à compresseur où l'étude du carénage était déjà visible. Notez, en bas de page, le profilage de la noix de cardan et le frein sur l'arbre !

## 1930

Après plusieurs mois de calme, la course au record reprend de plus belle. Le 31 août, c'est J. S. Wright, sur OEC Temple Jap, qui atteint 220,990 kmh. à Arpajon. Sa machine, à cette date, était équipée d'un 1000 Jap (non suralimenté) et toujours sans carénage.

Moins d'un mois plus tard, le 21 septembre, Henne, de nouveau avec sa BMW 750 à compresseur, rentra en possession de son record en couvrant le kilomètre lancé à la moyenne de 221 kmh. 540 sur l'autostrade de Munich.

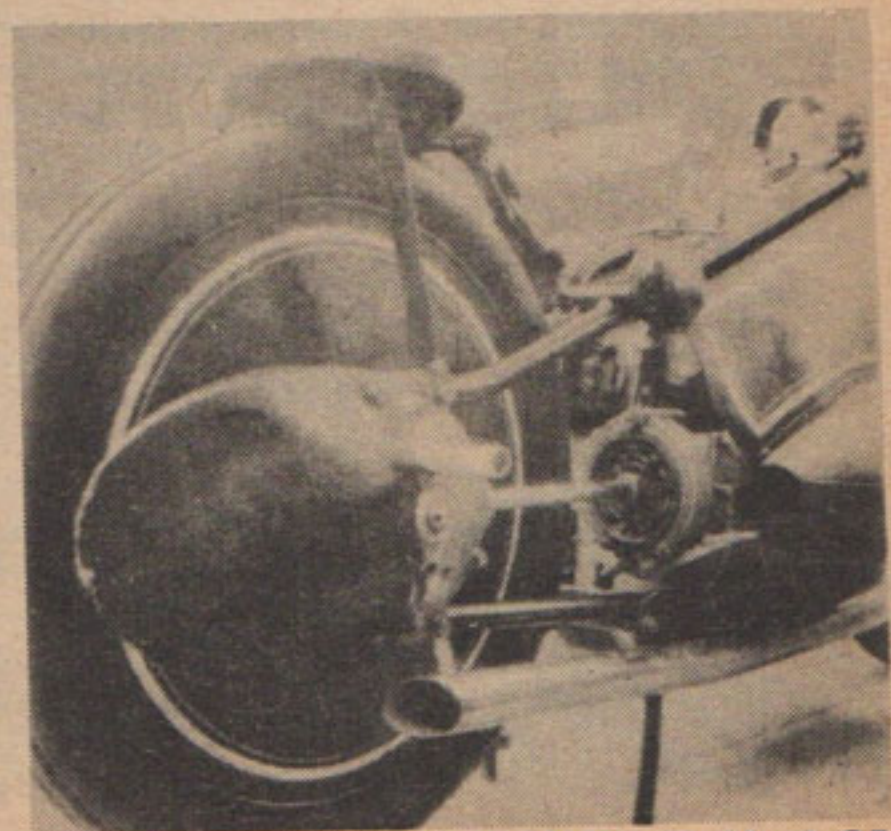
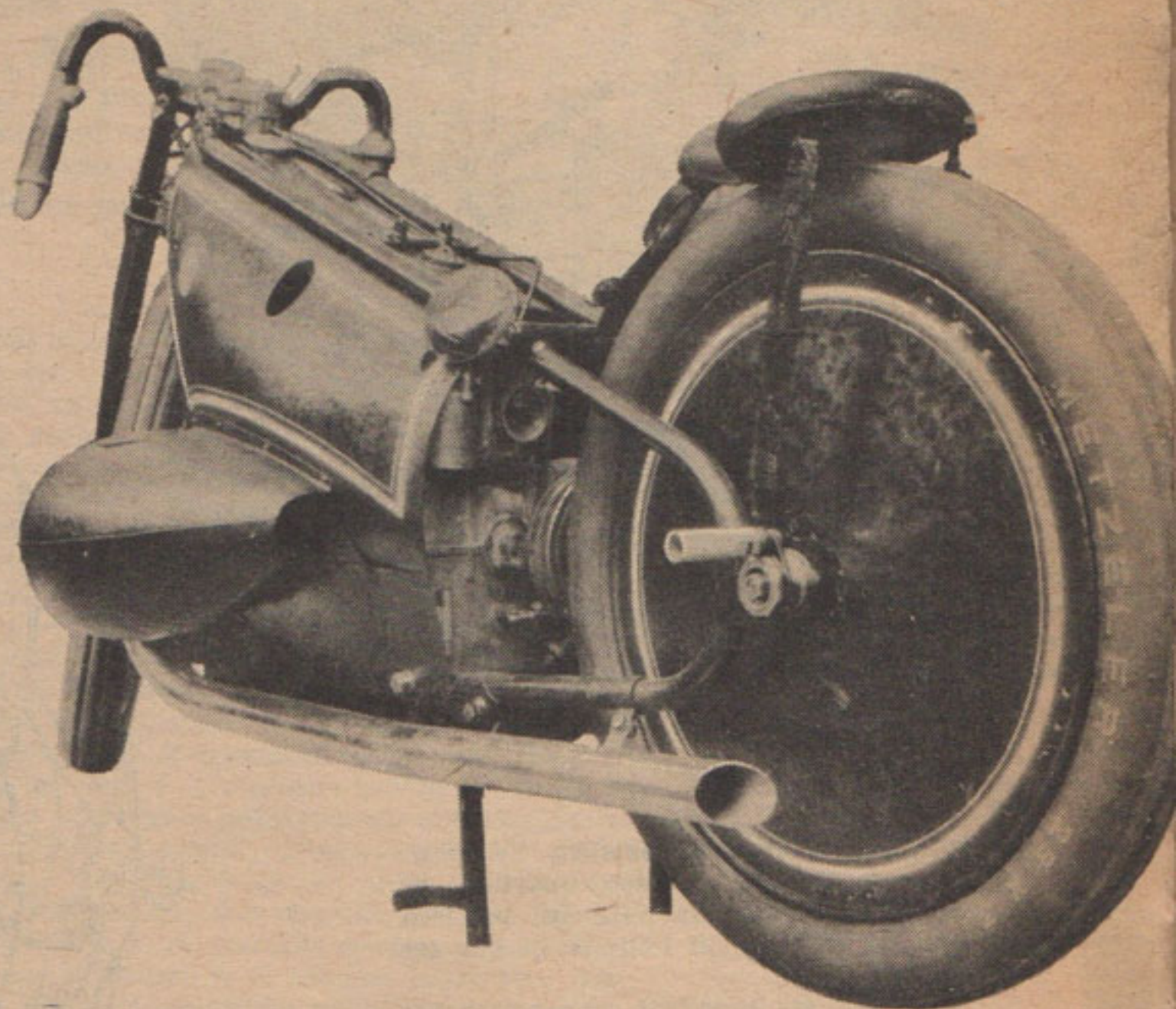
Mais Wright ne s'avouait pas battu, et le 6 novembre, à Cork, en Irlande, avec sa même OEC Temple-Jap, il réalisait 242 kmh. 600, soit une amélioration de plus de 20 kmh. sur Henne.

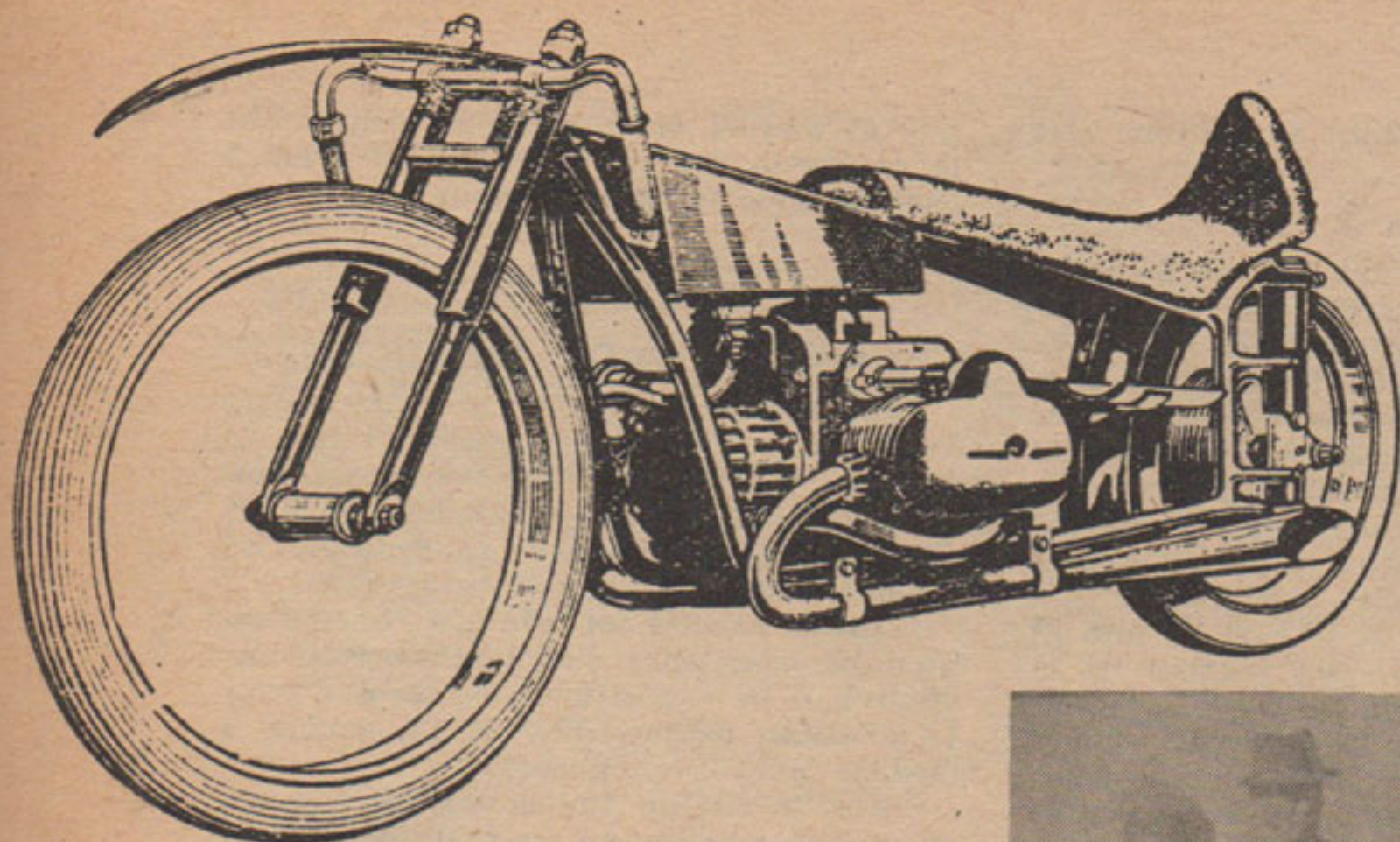
L'OEC de cette tentative avait d'ailleurs reçu un carénage, ou plutôt un profilage, qui était une continuation des idées lancées déjà par BMW.

Les éléments de la fourche duplex OEC de son engin reçurent un profilage « aviation », de même que les tubes avant du cadre double berceau. La tête de fourche était munie d'une « pointe » profilée, et les pompes à huile fixées latéralement au carter moteur étaient recouvertes d'une plaque de tôle galbée. Réservoir très plat allant de la tête de fourche jusqu'au niveau de la roue arrière, selle étroite et extra-dure, roue arrière flasquée et guidon tombant complétaient ce bolide dans la bonne tradition de ses prédécesseurs.

Mais ce record put surtout être réalisé grâce à l'adjonction d'un compresseur, ce qui ne s'était encore jamais vu sur une machine anglaise. Par la suite d'ailleurs les britanniques allaient se rattraper et l'on put assister à une « floraison » de compresseurs sur tout bicylindre en V « sérieux » qui prétendait à quelques considérations dans le monde des records.

Baldwin, sur sa Zenith-Jap, plaça un compresseur à l'avant du carter moteur pour tenter de ravir le record à Henne (vers 1934), mais échoua. Exception à la règle, une 1000 AJS bicylindre en V à arbres à cames en tête entraînés par chaîne et à alimentation atmosphérique.





*A gauche, une vue sans son carénage de la BMW de 1936 que l'on voit, complète, ci-dessous.*

Malgré tous ses efforts, l'usine dut renoncer au record absolu avec cette machine qui s'avéra moins rapide que les 1.000 Jap ou autres, à soupapes en tête, commandées par culbuteurs.

### 1932

Après une accalmie de deux ans, mise à profit, comme on peut s'en douter, aussi bien par les britanniques que par les allemands, les recordmen se remettent en piste.

Le 3 novembre, le record est porté à 244,400 par Henne, toujours sur BMW 750 à compresseur, à Tat, en Hongrie.

Mais ce nouveau record, en plus d'un caractère sportif intéressant, consacra définitivement le carénage, tout au moins pour la machine et encore non exclusivement, puisque c'est aussi de cette époque que datent le célèbre casque profilé de Henne, de même que la pointe prolongeant l'anatomie arrière du pilote en position couchée.

La BMW de 1932 avait son moteur, y compris les cylindres, complètement enfermé par des plaques de tôles galbées et boulonnées au cadre. Roue avant non enfermée et roue arrière flasquée. Le pilote était cette fois assis complètement au-dessus de la roue arrière. On pouvait aussi remarquer un carénage « en goutte d'eau » du couple de transmission côté droit, qui reçut par la suite son équivalent du côté gauche. Et tranchant sur l'aspect relativement moderne de cet engin, le frein arrière qui agissait en sortie de boîte, directement sur l'arbre de transmission..., comme sur les machines vendues à la clientèle.

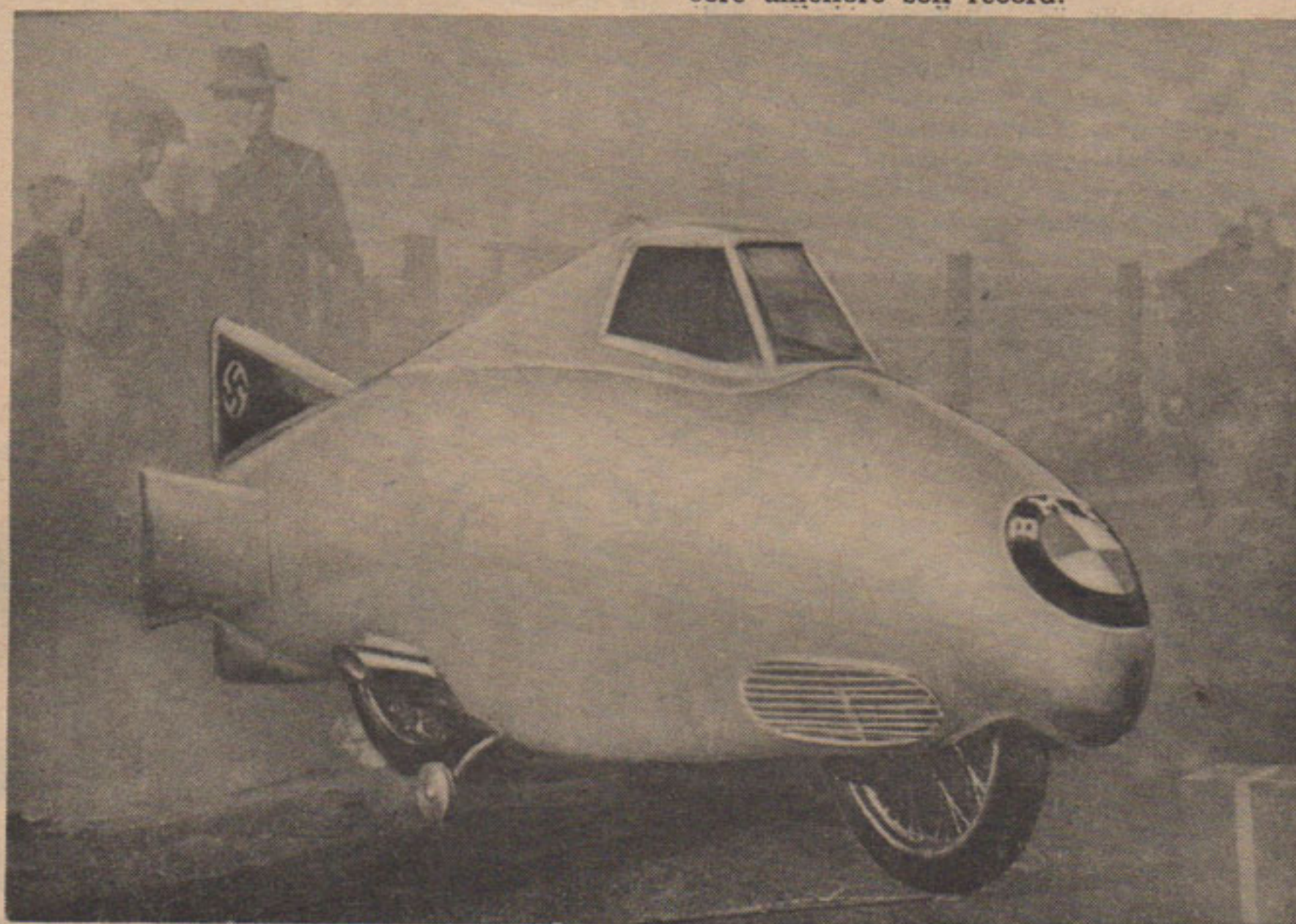
### 1934

De 1932 à 1934, c'est Henne qui conservera son record, malgré de nombreuses tentatives concurrentes, de l'anglais Fernihough en particulier, sur une 1.000 cmc. Brough-Superior-Jap à compresseur, d'autres encore dont Simcok et le belge Milhous.

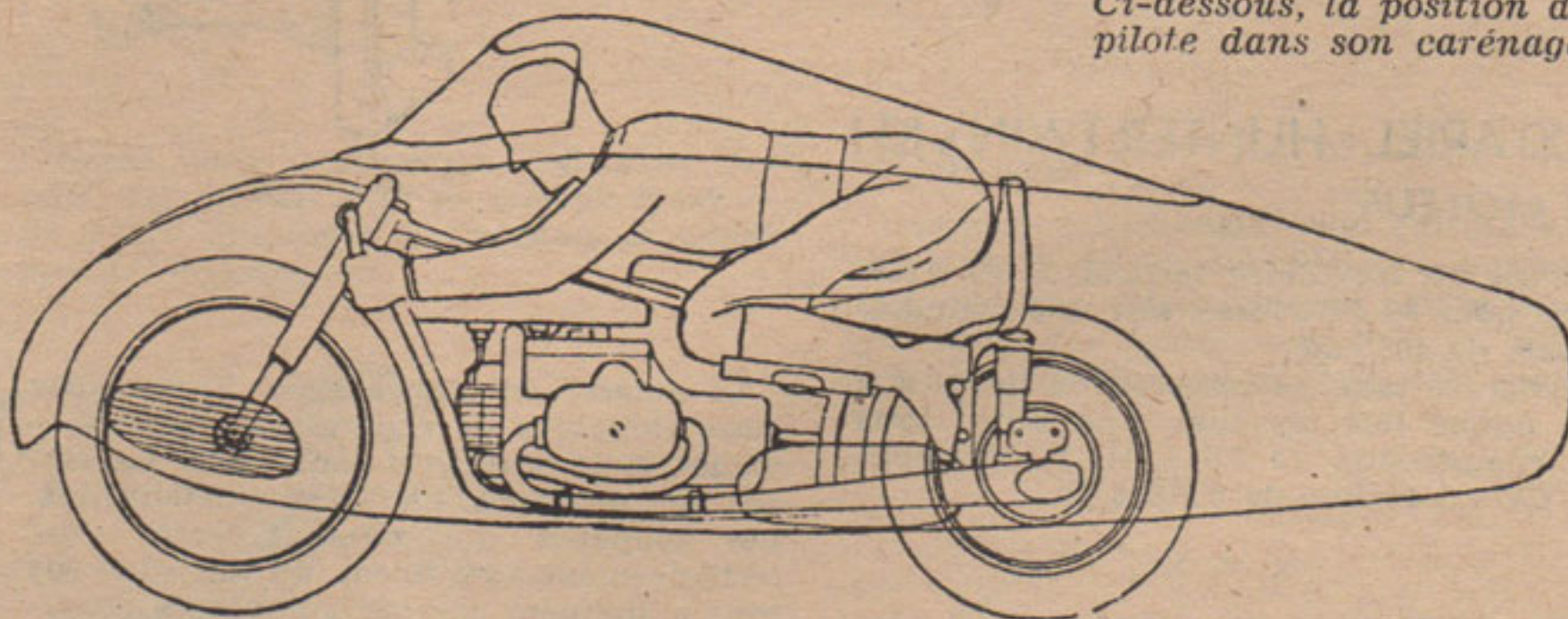
Néanmoins, l'anglais pouvait devenir dangereux pour BMW et le 29 octobre 1934, Henne élevait sa vitesse à 246,300 kmh. sur l'autostrade de Gyon, en Hongrie.

C'est vers cette époque que de l'autre côté de l'Atlantique le record solo motocycliste commença à éveiller quelque intérêt.

Avec des idées reflétant bien la technique américaine en matière de mécanique, Fred Luther s'attaqua au problème. Il



*Ci-dessous, la position du pilote dans son carénage.*



monta un moteur de voiture Plymouth à 6 cylindres en ligne, soupapes en tête et refroidissement par eau dans un cadre Henderson rallongé et muni d'une fourche avant renforcée provenant d'une Harley-Davidson. Son moteur qui d'origine donnait 77 CV à 3.000 t.-m. avec un taux de compression de 5,8 à 1 vit ce dernier s'élever à 9 à 1, taux réclamant un carburant assez spécial qu'étudia un chimiste, tandis que Firestone fabriqua les pneus qui pourraient fournir une traction suffisante sans patinage excessif.

Avec ce monstre, Luther s'en alla sur la piste du lac de Muroc et fit un premier essai au cours duquel l'arbre de transmission se brisa. Après remplacement par un arbre plus robuste, Luther atteignit 225 kmh., cette fois sur la piste de Bonneville, mais au cours d'un second passage aux alentours de 250 kmh., l'huile se mit à

bouillir littéralement avec les conséquences que l'on devine !

De toutes façons, quelle qu'eût été l'issue de ses tentatives, Luther ne pouvait voir son record éventuel être homologué officiellement, la cylindrée limite étant largement dépassée, mais du moins aurait-il pu remporter les 30.000 dollars offerts par un généreux mécène américain à qui dépasserait les 300 kmh.

### 1935

Un retour sur le vieux Continent cette année là nous apprend que Henne a encore amélioré son record.

Sans doute pour la rendre inaccessible à ses rivaux, Henne a porté sa performance à 256 kmh. 040, toujours avec sa 750 à compresseur et fourche à ressort à lames; mais sur le modèle de 1935 et même déjà celui de 34, les cylindres sont de nouveau à l'air libre. La tentative fut menée à bien le 27 septembre, lors de l'inauguration de l'autostrade de Francfort.

### 1936

C'est encore à la marque munichoise BMW que l'on du cette année ce qui constitue une véritable révolution : une motocyclette entièrement carénée enfermant le pilote, stable, atteignit la vitesse fantastique de 272 kmh. 006. De plus, la cylindrée de la machine était ramenée à 500 cmc. seulement, alors qu'à l'époque on ne concevait pas une machine de re-  
(suite page 1.034)

chacun 3 segments, dont le dernier, vers le bas, est râcleur.

× × ×

Les arbres à cames, au nombre de deux, sont logés dans le carter moteur, transversalement devant et derrière les cylindres sur des portées en bronze phosphoreux. Celui de l'arrière porte une vis sans fin entraînant la pompe à huile double située dans le fond du carter-moteur. Ces arbres à cames sont entraînés du pignon-moteur par une chaîne duplex. De plus chacun d'eux comporte un pignon qui entraîne la dynamo (6 V.) à l'avant et la magnéto à l'arrière. La tension de la chaîne duplex est assurée par un ressort à lame situé sous le brin arrière. A noter que ces pignons d'entraînement comportent des repères servant au calage de la distribution. Le pignon de dynamo a 57 dents et celui de la magnéto 59.

que et auquel on a accès en démontant le couvercle retenu par 4 vis et situé à l'arrière sous le carter-moteur.

× × ×

## ENTRETIEN

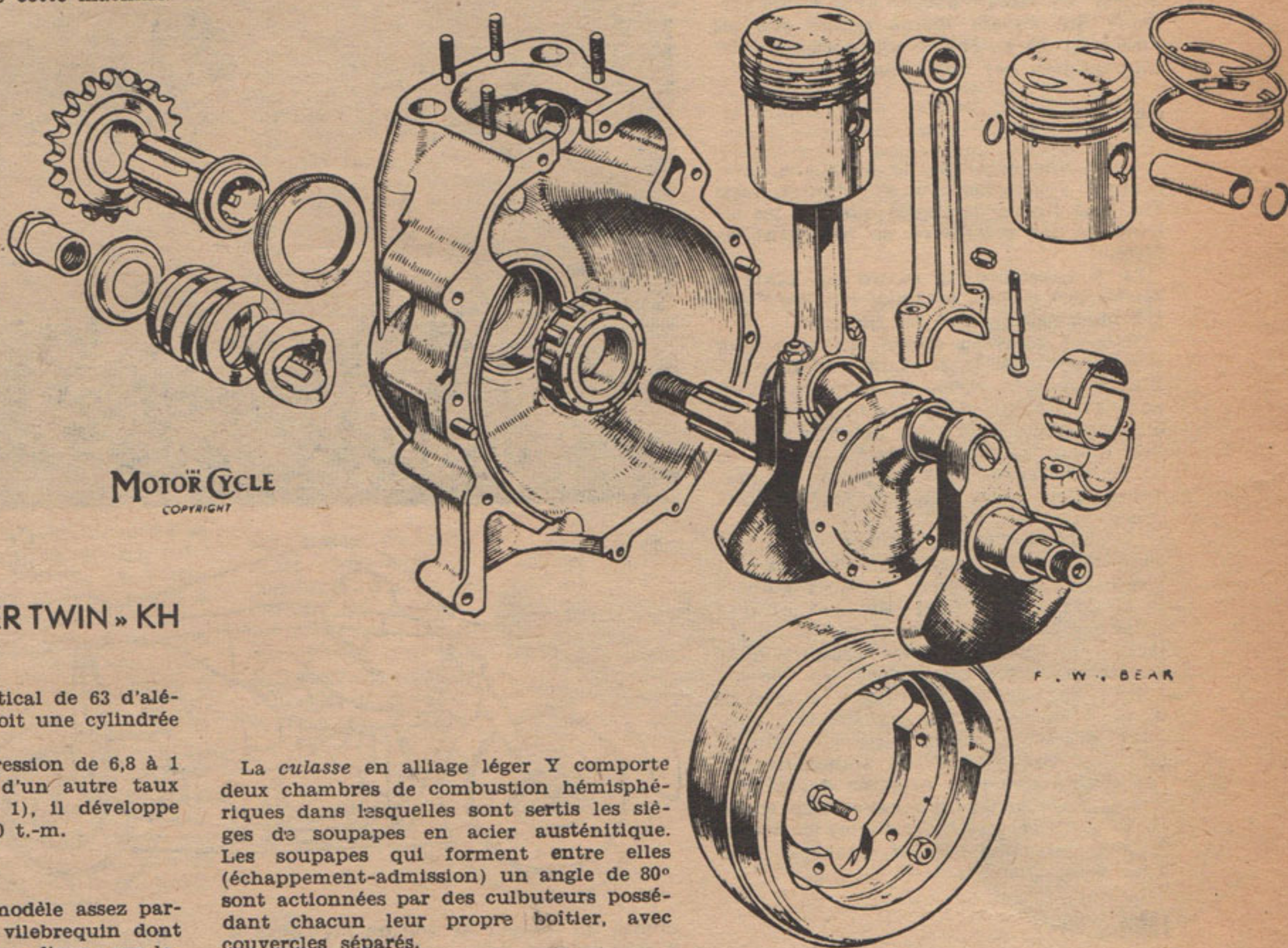
### CALAGE DE LA DISTRIBUTION

Tout d'abord, amener les pistons au Point Mort Haut, de façon à ce que la clavette du pignon d'entraînement moteur soit à sa position extrême en haut. (Pour ce réglage se reporter au schéma joint).

Tourner ensuite les arbres à cames jusqu'à ce que leurs clavettes se trouvent environ à la « position 11 heures » pour l'admission (arrière) et « 13 heures » (avant) pour l'échappement.

Placer la chaîne duplex sur les pignons et amener presque en vis-à-vis les repères que comportent les pignons d'entraîne-

**P**armi les bicylindres anglaises connues en France, les 500 et 650 Ariel sont parmi les plus répandues, et c'est à ce titre que nous donnerons aujourd'hui quelques indications concernant le réglage et l'entretien de la 500 cmc. Nous avons tiré ces renseignements des manuels d'entretien que nous a fournis la société GGN qui importe les Ariel en France. Ces manuels étant rédigés en anglais, nous croyons utile d'en traduire les traits caractéristiques à l'intention des possesseurs de cette machine.



Ci-contre, le bas moteur. Remarquez la fixation très spéciale du volant central de l'embellage. Ce dernier n'étant pas démontable, les bielles sont à chapeaux.

MOTOR CYCLE  
COPYRIGHT

F. W. BEAR

## 500 ARIEL « HUNTER TWIN » KH LE MOTEUR

C'est un bicylindre vertical de 63 d'alésage pour 80 de course, soit une cylindrée totale de 498 cmc.

Avec un taux de compression de 6,8 à 1 (la notice fait mention d'un autre taux de compression de 7,5 à 1), il développe 28 CV au régime de 6.500 t.-m.

× × ×

L'embellage est d'un modèle assez particulier et comporte un vilebrequin dont la partie centrale forme un disque sur lequel vient se fixer le volant, ensuite boulonné. Cette partie centrale est forgée d'une seule pièce et les deux manetons en sont solidaires. Ces derniers reçoivent les contrepoids, emmanchés à leurs extrémités. Le volant central joue également le rôle de contrepoids, car il comporte un large chanfrein sur une partie de sa circonférence intérieure, ce qui, de plus, réduit les efforts que doit supporter le vilebrequin. Celui-ci est monté sur un fort roulement à rouleaux côté transmission et sur un palier lisse côté distribution.

× × ×

Les pistons en alliage léger sont pourvus de deux encoches sur leur calotte pour le passage des soupapes, et portent

La culasse en alliage léger Y comporte deux chambres de combustion hémisphériques dans lesquelles sont sertis les sièges de soupapes en acier austénitique. Les soupapes qui forment entre elles (échappement-admission) un angle de 30° sont actionnées par des culbuteurs possédant chacun leur propre boîtier, avec couvercles séparés.

× × ×

Le bloc-cylindre est en fonte et fixé au carter-moteur par huit colonnettes au total qui se vissent dans la culasse à leurs parties supérieures, après avoir traversé toute la hauteur des cylindres. Enfin un ultime goujon coulé entre les cylindres traverse le milieu de la culasse (entre les chambres de combustion) et reçoit un fort écrou qui accroît encore le serrage de la culasse sur le bloc-cylindre.

× × ×

La pompe à huile, entraînée, comme nous l'avons dit par l'arbre à cames arrière, comporte un jeu de deux pignons pour l'aller et un autre pour le retour, ces quatre pignons étant logés dans le même bloc, entouré d'un treillis métalli-

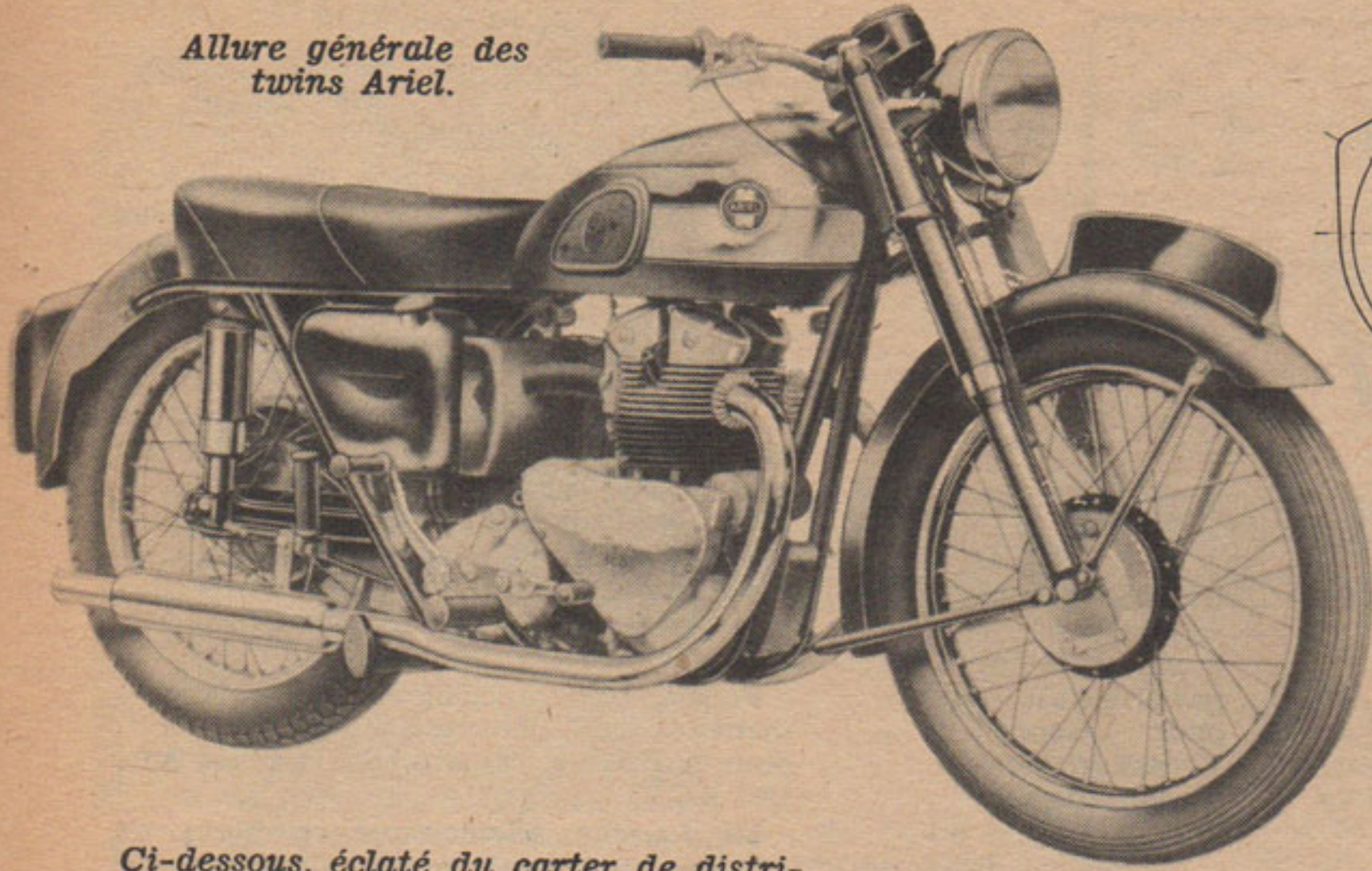
ment des arbres à cames. Glisser ensuite les pignons sur leurs arbres en engageant presque leurs clavettes.

Tracer ensuite une ligne imaginaire passant par les axes d'arbres à cames. Amener ensuite le repère du pignon arrière à 1,58 mm au-dessus de cette ligne. Amener le repère avant à 1,58 mm au-dessous de cette ligne. Claveter ensuite les pignons et les bloquer sur leurs arbres. Monter ensuite le tendeur de chaîne.

Le diagramme de la distribution (avec 5/100 de jeu aux culbuteurs échapp. et adm.) doit être :

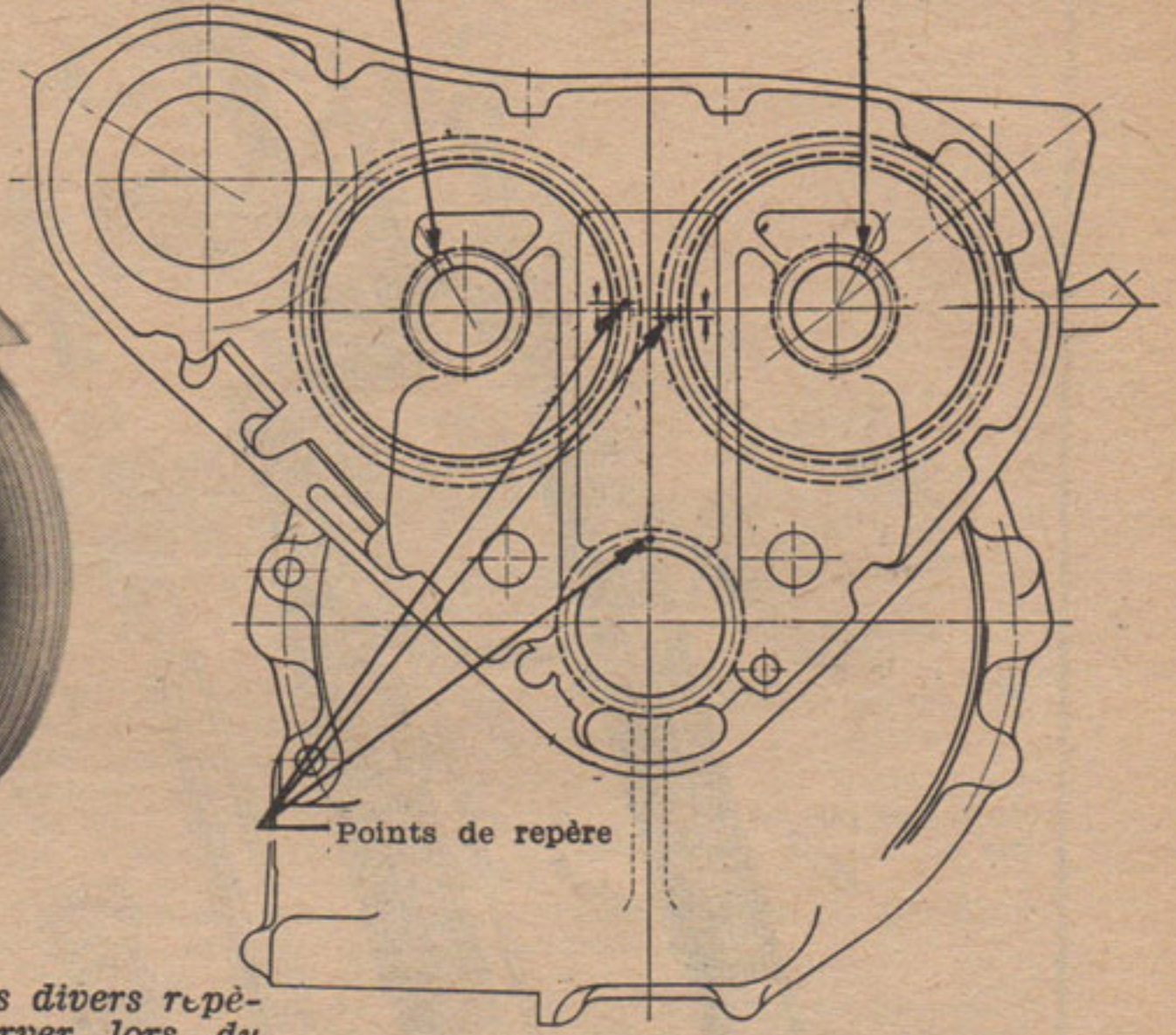
AOA : 15°, soit 1,58 mm.  
RFA : 55°, soit 14,28 mm.  
AOE : 46°, soit 10,3 mm.  
RFE : 20°, soit 3,7 mm.

Allure générale des  
twins Ariel.



Ci-dessous, éclaté du carter de distribution. Magnéto et dynamo sont entraînées par une chaîne double.

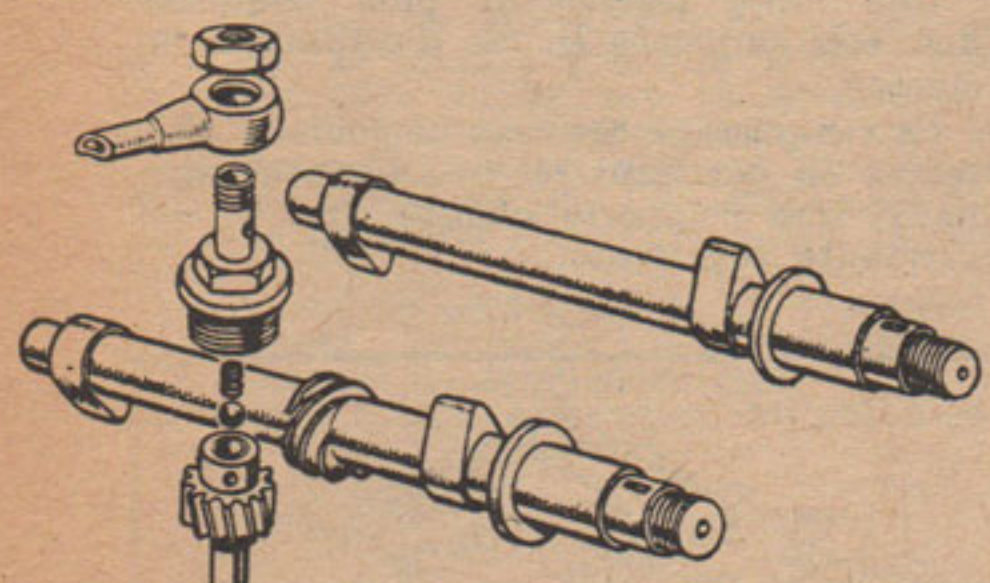
Clavette d'ACT admission sensiblement à « 11 heures » | Clavette d'ACT d'échappement sensiblement à « 1 heure »



A droite, les divers repères à observer lors du calage de la distribution.

## L'ENTRETIEN DE NOS MOTOS

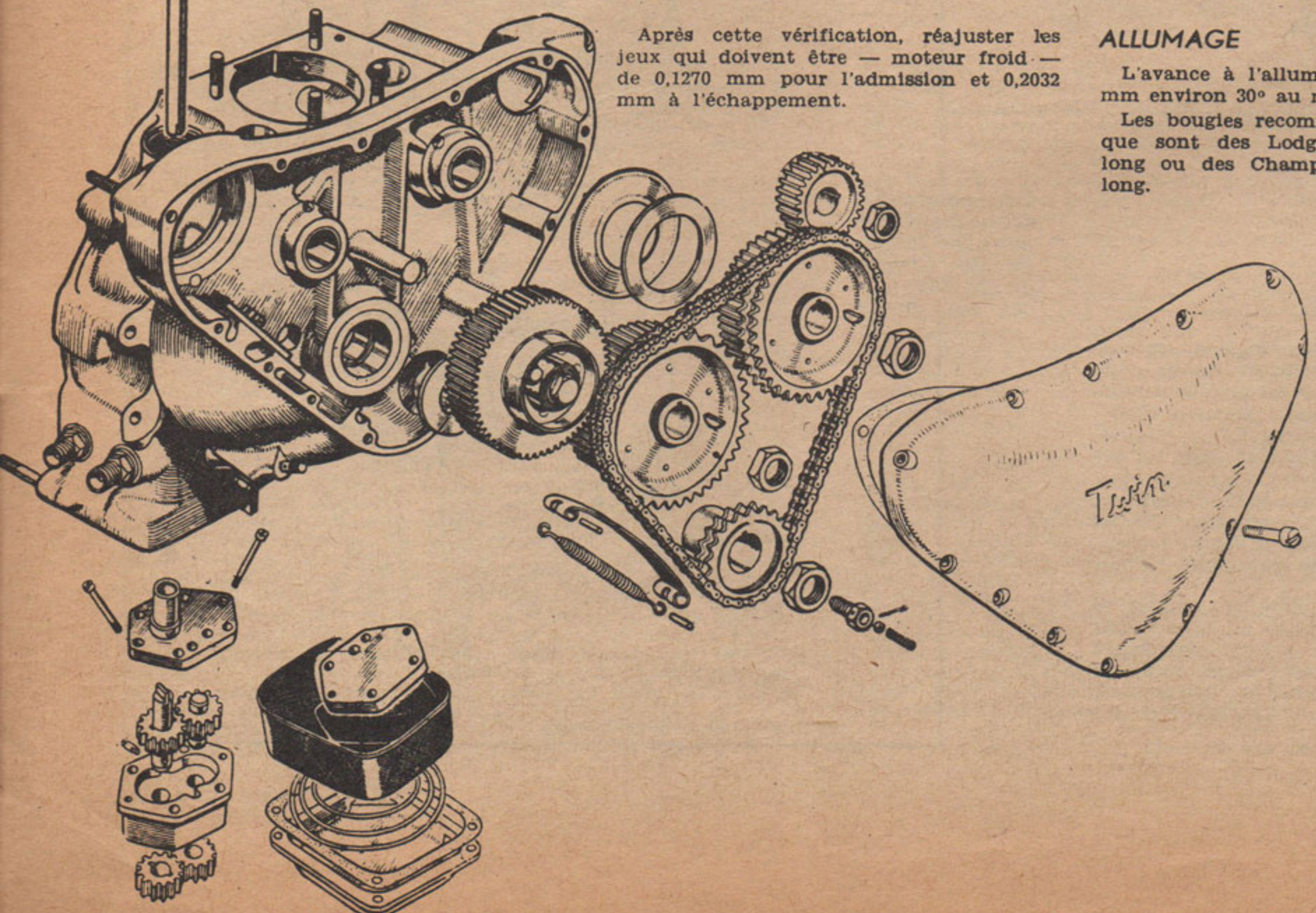
# LES ARIEL 500<sup>CC</sup> TWIN « K. H. »

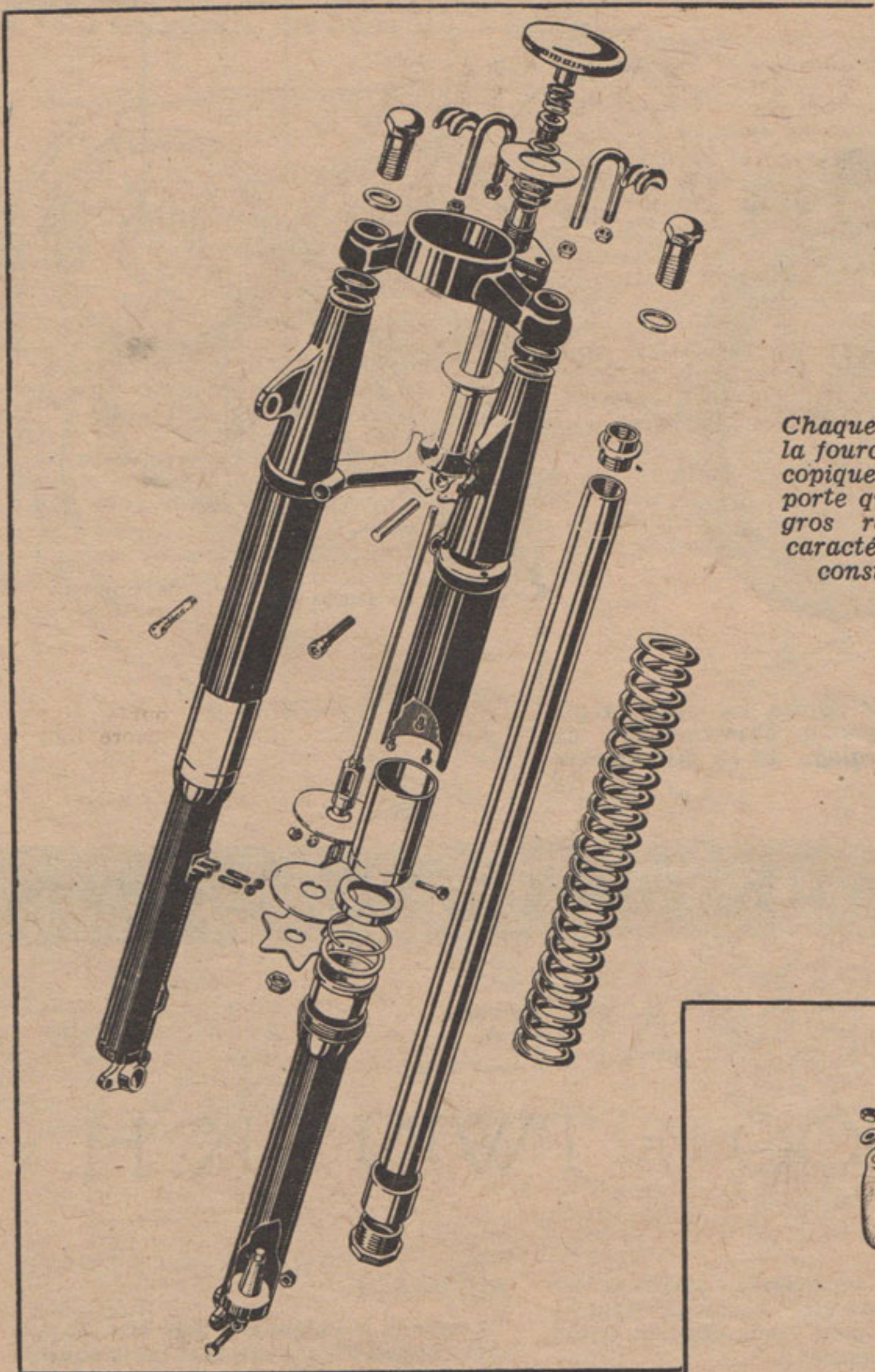


Après cette vérification, réajuster les jeux qui doivent être — moteur froid — de 0,1270 mm pour l'admission et 0,2032 mm à l'échappement.

### ALLUMAGE

L'avance à l'allumage doit être de 6,75 mm environ 30° au moment de la rupture  
Les bougies recommandées par la marque sont des Lodge type CB 14 culot long ou des Champion type AN 8 culot long.





Chaque bras de la fourche télescopique ne comporte qu'un seul gros ressort à caractéristiques constantes.

## CARBURATEUR

AMAL : 276 DE IDI. Gicleur principal 150-170. Volet des gaz 6/3. Aiguille 3<sup>e</sup> cran. Gicleur aiguille 107.

MONOBLOC : Type 376/7. Gicleur principal 200. Volet des gaz 376/3,5. Gicleur de ralenti 30. Gicleur aiguille 1065. Aiguille au troisième cran.

## PARTIE CYCLE

Le cadre est un double berceau en tubes, recevant une suspension arrière du type oscillant montée sur silentblocs et une télescopique à l'avant.

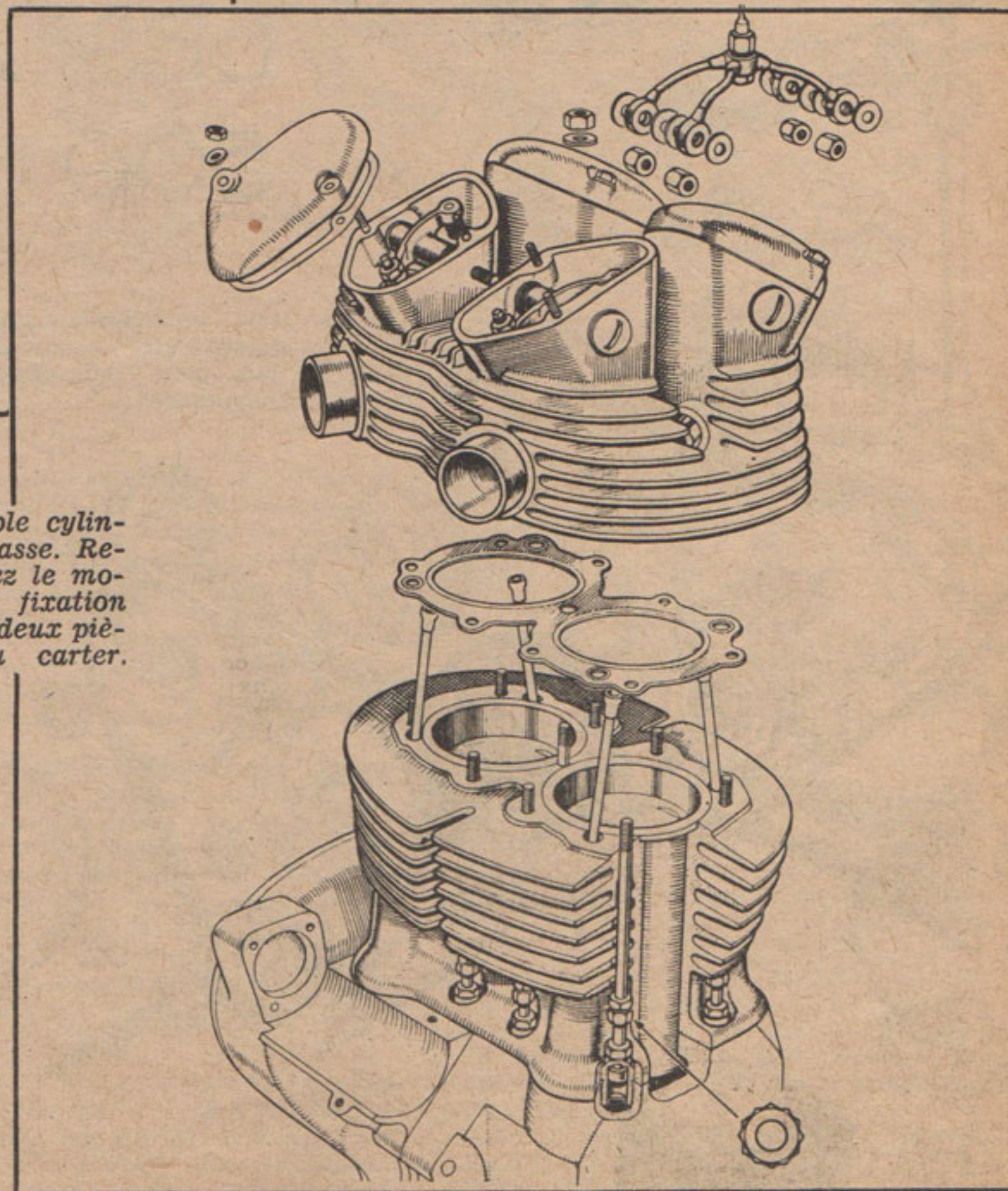
Les éléments de suspension arrière sont détachables. Deux modèles différents peuvent être montés, soit pour le solo, soit pour le sidecar.

Pour le solo, le cache supérieur des éléments porte l'inscription AT 7 1180 A ; pour le sidecar, cette inscription est AT 7 1261 A.

La fourche télescopique comporte un système d'amortissement hydraulique. Chaque bras doit être rempli d'huile sur une hauteur de 40 à 45 cm, la machine étant droite et sans charge. L'huile à employer doit être d'un indice SAE de 30 environ (Castrol XL, Essolube 30, Energol SAE 30, Shell X 100 30, Mobiloil A).

Une huile légèrement plus visqueuse doit être employée en cas d'utilisation en sidecar.

Le remplissage des bras de fourche s'effectue en dévissant les bouchons hexagonaux, que comporte chaque bras à son extrémité supérieure.



Ensemble cylindre-culasse. Remarquez le mode de fixation de ces deux pièces au carter.

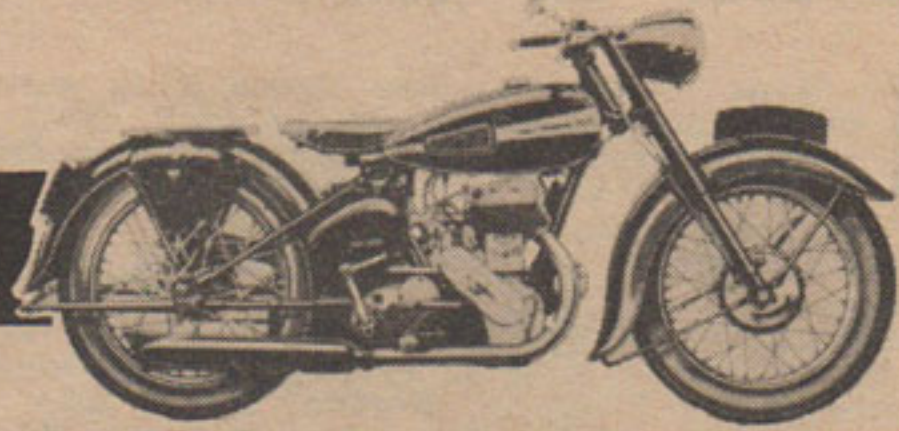
## BOITE DE VITESSES

La boîte de vitesses séparée est une Burman type GB donnant les rapports suivants en solo (avec un pignon de sortie moteur de 21 dents) : première 13,75 ; deuxième 8,81 ; troisième 6,77 ; quatrième 5,18. Pour le sidecar et avec un pignon moteur de 19 dents, voici quels sont les rapports : première 15,15 ; deuxième 9,72 ; troisième 7,50 ; quatrième 5,72. La chaîne de transmission primaire possède 72 maillons et celle de transmission finale 100.

L'entretien de la boîte de vitesses se résume à une vérification du niveau tous les 2.000 kms environ et à un remplissage jusqu'au repère à l'aide d'une huile de SAE 50 à 60. (Castrol XXL, Mobiloil D, Shell X 100-50, Energol SAE 50, Essolube 50).

# CE QU'ILS EN PENSENT

## 350 TERROT H.C.T.L.



**U**n grand bravo pour votre rubrique « Ce qu'ils en pensent », à mon avis la plus intéressante de *Moto-Revue*. Je suis possesseur depuis 52 de la 350 Terrot H.C.T.L. J'ai tout lieu d'être satisfait de cette machine qui a parcouru 7.000 kms. C'est peu pour une 350, dira-t-on. Mais j'utilise ma moto tous les jours par tous les temps pour me rendre à mon travail et quelques randonnées en été. Comme la perfection n'est pas de ce monde, je vous citerai d'abord les défauts de ce modèle, à commencer par le plus grave, à mon avis :

1° Chaînes de dimensions nettement trop faibles pour la cylindrée. La chaîne primaire vient d'être changée tout récemment déjà. Lorsqu'elle se détendait, elle venait cogner contre l'axe du repose-pieds, produisant à s'y méprendre un bruit ressemblant à un cliquetis du moteur. La chaîne secondaire est encore en très bon état, mais ne fera probablement pas plus de 12.000 kms. Par contre, les pignons semblent robustes.

2° Moteur de performances et d'accélération modestes pour la cylindrée, mais assez sensible à l'avance à l'allumage.

3° Manque de suspension AR.

4° Moyeux non à broches. Malgré cela le démontage des

roues n'est pas difficile, grâce aux hautes béquilles AV et AR.

5° Ampoules veilleuses faibles.

Voyons maintenant les qualités :

1° Moteur robuste et ne nécessitant que peu d'entretien. Ce n'est qu'à partir de 4.000 kms qu'il a donné sa puissance normale. Premier décalaminage à 5.000 kms. Apparence un peu fouillis, mais nettoyage facile.

2° Les vitesses passent bien, mais la course du sélecteur est longue et la branche AR inutilisable.

3° Embrayage très doux.

4° Partie cycle très robuste. Fourche AV très souple, mais talonne parfois au freinage. Pneus d'une usure encore insignifiante. Freins puissants et progressifs.

5° Réservoir généreux (18 l.). Consommation 3 l. 5 sur route en été, 4 l. 5 en hiver, à cause des appels d'essence.

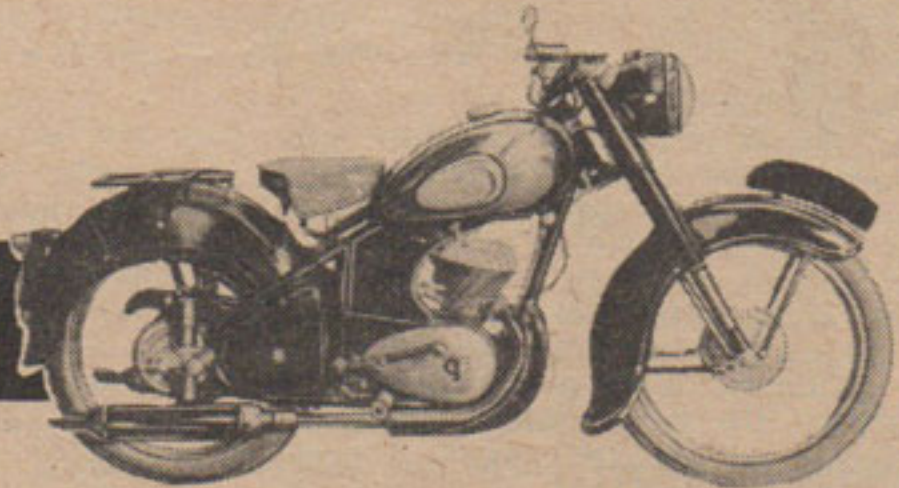
6° Eclairage et avertisseur puissants.

7° Compteur juste.

En résumé, bonne machine à tout faire, très sûre malgré ses quelques défauts peu graves, sauf le premier, et d'un entretien facile.

FOUQUESOLLE Guy  
Camon (Somme)

## 175 PEUGEOT T.C. 4



**J**e viens vous demander à mon tour l'hospitalité de la rubrique « Ce qu'ils en pensent » en tant qu'abonné à « Moto-Revue », et lecteur depuis 1920. Je possède une 175 cmc. Peugeot, type TC4, depuis septembre 1951, qui, à ce jour, totalise 8.600 kms. Machine d'assez bonne présentation, les chromes sont intacts, la peinture (au pistolet) n'a pas trop souffert ; il est vrai que ma machine est toujours impeccablement entretenue. Cette moto est assez rapide pour sa cylindrée, et d'une bonne tenue en côte ; les freins assez puissants n'ont jamais subi d'usure ni de réglage à ce jour, grâce à une astuce que j'ai fait réaliser dès que j'ai eu cette machine, et pourtant je roule vite, et le plus souvent seul ; le pneu arrière est aux trois quarts usé. La tenue de route de cette machine est assez bonne, vu son faible poids. Consommation 2 l. 50 en solo à 60-65 kmh. ; 3 l. 50 à deux à 75-80 kmh., et enfin, si vous vous amusez à pousser à fond sur de longs parcours, la consommation approchera les 5 litres (400 kms = 19 l. 60 avec un gicleur de 36).

Pour la boîte de vitesses, rien à dire pour l'instant ; pour que l'embrayage fonctionne bien « à froid » et que les disques « ne collent » pas de trop, avoir soin de vidanger l'huile de la boîte de vitesses tous les 500 kms (huile SAE 30-40, pas d'une viscosité au-dessus). Voilà pour « les fleurs » destinées à cette machine. Mais...

...La fourche avant « talonne » à tous les coups de freins en duo ; le changement des ressorts n'ont apporté aucune amélioration à ce défaut, et cette fourche perd l'huile par le bas, et salit l'endroit où je la gare.

Les deux ressorts du dessous (compensateurs) de la fourche arrière ont dû être changés pour éviter le bruit de ferraille que produisait cette fourche en roulant.

Contrairement à l'annonce du constructeur, le réservoir d'essence ne contient que 10 l. 30 cent. et non 12 litres, ce qui oblige l'usager à ne se ravitailler que par 5 litres, d'où perte de temps sur les longs parcours.

La selle est vraiment trop dure, et d'assise trop étroite, et sur les longs parcours, la fatigue du pilote s'en ressent.

Et enfin, le plus grand reproche que je puisse faire à cette machine, c'est la grande destruction des bougies, quels que soient marque et type employés ; il n'est pas rare d'être obligé de les changer deux fois pour moins de 100 kilomètres ; je puis certifier qu'une KLG mica type LKS5, qui avait fait 11.000 kms sur une Puch et était en très bon état, montée sur ma 175 cmc. actuelle, a été détruite au bout de 38 kms, l'électrode complètement rongée ; différents agents de la marque de la moto « y sont allés » chacun de leurs réglages personnels, mais aucun n'a pu faire disparaître le grave défaut de cette machine.

A ce sujet, j'ai été en correspondance avec le constructeur pendant plus de quatre mois ; sur la demande de ce dernier, j'ai envoyé à l'usine deux bougies « grillées » qui devaient leur permettre de prendre une décision à l'égard de ma machine, cette décision, je l'attends encore !... Depuis, j'ai écrit à l'usine plusieurs lettres pour qu'il me soit fait retour des deux bougies usagées ; et enfin, après pas mal d'attente, ces dernières me sont revenues.

Par moi-même, je suis arrivé à de meilleurs résultats : 1° avec le concours de la maison Gurtner (qu'elle trouve ici ma reconnaissance), 2° avec le concours de la maison ABG, qui après envoi du volant magnétique à l'usine, me l'a remis gratuitement en parfait état (ici dans notre chère revue, je manquerais à mon devoir de ne pas remercier bien sincèrement la probité commerciale de cette maison, qu'il est si rare de rencontrer de nos jours). Résultat, la marche de ce moteur n'a plus de comparaison avec autrefois ; les bougies « tiennent » plus longtemps ; ce moteur, qui a toujours chauffé, le fait un peu moins (la haute température qu'atteint ce dernier au grand régime est la principale cause de la destruction des bougies : la couleur interne des électrodes en est une preuve). Beaucoup de choses pourraient être améliorées dans cette machine avec un peu de bonne volonté de la part de l'usine. « Voilà pour les épines ».

Mr J. BODIN,  
Chemin Bel-Air, à Bègles (Gironde)



# TRIBUNE LIBRE

## De tout un peu

Je viens tracer quelques lignes à la suite de tous les détails donnés par M. Meyer (M.R. 1.243) qui n'est pas d'accord avec moi pour les carénages. Comme ce monsieur dit : tous les goûts sont dans la nature, et je suis exactement de son avis.

Mais son article ne correspond pas du tout où je veux en venir.

Sûrement est-il possesseur d'une voiture et je comprend son enthousiasme pour la carrosserie, mais demandons à des possesseurs de Triumph, Norton, BMW, BSA, etc... s'il leur est venu à l'idée « d'entôler leur monture », je ne le crois pas.

Ce qui dans mon article a tant déplu à M. Meyer, c'est le terme que j'ai employé : « poubelles roulantes ». Ce n'est pas de moi. Mais c'est ainsi que les Guzzi carénées sont appelées par les anglais.

Ce qui personnellement m'attire vers le problème du carénage, le voici. Ce n'est pas le carénage qui me déplaît, qu'il soit plaisant à l'œil ou non. Ce n'est pas le coup d'œil qui nous intéresse. Revenons au point de départ qui est celui suggéré par la FIM et qui était de supprimer les grosses cylindrées. Ce n'est pas vieux, et l'on s'en souvient bien. Pourquoi ? Parce qu'elles vont trop vite. Donc pourquoi autoriser le carénage ? Il n'y a pas de raison pour que l'on ne ré-autorise pas le compresseur et le carburant libre !

Avant la guerre, je n'avais que 8 ou 9 ans, et si mes souvenirs sont bons, les carénages ne devaient pas être autorisés, ou alors les constructeurs n'étaient pas capables d'en faire à part pour les records : 175 DKW ou Excelsior par exemple, 500 BMW, etc...

Dans notre région, durant les années 48-49, pour les courses de 100 et 125 cmc., combien rouspétait-on contre les concurrents qui avaient une plaque avant, aux formes spéciales, il la fallait bien plate, pas trop inclinée et de dimensions réglementaires, cela n'avait rien de l'œuf actuel.

J'aimerais bien savoir si officiellement le carénage des motos de circuit a été autorisé ou interdit à une date ou à une autre.

M. Meyer s'éloigne encore une fois du sujet, et n'a pas compris mon point de vue sur la catégorie sport. Quand je dis qui payera, qu'il ne croit pas que ce soit pour le coureur que je parle, j'ai couru, et je connais bien de bons pilotes qui courent encore pour la gloire, mais le virus les tient. Mais ceux que le virus n'a pas encore atteint, ce sont les organisateurs de circuits, qui eux, comptent sur ceux qui paieront leur place pour venir à bout des frais d'organisation. Ce n'est pas aux coureurs qu'ils pensent.

Quand M. Meyer parle des Pouvoirs Publics, il me fait bien rire. Les efforts financiers que ceux-ci font, il y en a, mais ils ne touchent pas encore la moto. De ce côté, aucune inquiétude, mais il est tout de même dur pour le président d'un club d'avoir à payer le service d'ordre, et que la somme dépasse largement les 100.000 francs (cent mille francs) pour un circuit tel Avignon.

J'ignore la profession de M. Meyer, qui vient même nous parler du « cancer », là ce n'est pas le prix qu'on n'y met pas, car même en Amérique on cherche et on y met le prix pourtant, mais le remède il faut le trouver, si c'est possible. C'est comme la bonne carburation, on ne la trouve pas toujours.

Pour 1955, nous n'avons même pas le loisir de faire le spectateur, car en France, tout est bon pour interdire les courses de motos ; nous avons déjà vu la disparition des petites cylindrées, les années précédentes, aussi commençons-nous à avoir l'habitude de désertier les circuits.

Il nous reste heureusement la pêche, une bonne canne à lancé, au lancé léger, n'est pas déplaisant et nous fera patienter en attendant de remettre les pieds, ou les roues, sur les circuits.

Avec M. Meyer, nous n'avons pas exactement les mêmes points de vue, chacun a le sien et le crois bon. Aussi c'est par l'intermédiaire de « Moto-Revue » qui seule nous fait penser qu'il existe des motos et nous tient dans cette ambiance, que je ferai parvenir à M. Meyer mes plus sincères et sportives salutations.

M. Jacky BŒUF  
Avignon (Vaucluse)

## Pour notre défense

mon humble avis, voici quel devrait être le rôle de la Fédération Française Motocycliste :

1° Représenter les intérêts des motocyclistes devant la loi. Un exemple : l'ordonnance (qui aurait pu un jour avoir force de loi) disant que les motocyclistes quels qu'ils soient, devaient rouler à l'extrême droite, constitue un abus. Cela regardait peut-être la Fédération. Qui est intervenu ? « Moto-Revue » avec beaucoup de diplomatie !

2° Organisation et propagande des sports motocyclistes. Là-dessus, inutile d'insister, la Fédération ne fait à peu près aucune propagande (une seule ressource : « Moto-Revue »).

Quant à mes camarades qui font de la compétition, je n'en ai pas encore entendu qui soient satisfaits des organisations de la FFM.

3° Essayer (tout au moins) d'intervenir auprès des Pouvoirs Publics en vue d'obtenir un assainissement du marché de la moto en France, le seul effort (à ma connaissance) fait en ce sens, l'est encore par « Moto-Revue » qui dénonce les astuces des constructeurs pour livrer le plus cher possible des machines qui, bien que d'une qualité très discutable, donnent parfois les apparences de bonnes motos (au début).

Pour la conclusion, je choisirai Corneille : « Qui peut le mieux l'exercer, en est le plus digne ».

M. J. PEYRY  
Paris 5<sup>e</sup>

## VERS LES 300 kmh. ( suite de la page 1029 )

cord de moins de 1.000 cmc., la 750 BMW d'avant 1936 faisait déjà exception.

Du même coup d'ailleurs, Henne, qui pilotait la machine, enlevait le titre des 500 à la Gilera « Rondine » qui le détenait précédemment avec 244 kmh. 316. Il établit aussi un nouveau record du kilomètre et du mile, départ arrêté avec les vitesses respectives de 149 et 170 kmh.

Un simple fait donnera une idée de la lutte serrée que se livraient allemands et anglais : après la performance de Henne, Fernihough se mit lui aussi en piste à Francfort et reprit le record du kilomètre, départ arrêté, à la moyenne de 159,151 kmh. Cette amélioration relativement peu importante (1.000 à compresseur contre 500 à compresseur) mit encore plus l'accent sur les avantages offerts par un carénage bien étudié comme celui de la BMW, alors que la croyance générale

ayant cours en 1936, était plutôt défavorable au carénage.

Ce dernier sur la BMW enfermait la machine et le pilote, comme nous l'avons déjà dit et empruntait la forme d'un œuf très allongé et aplati sur les flancs, surmonté d'un cockpit, pour la tête du pilote, relevable pour l'accès au poste de pilotage. A l'arrêt et aux basses vitesses, la coque était soutenue par deux roulettes latérales qui se relevaient quand la machine augmentait sa vitesse. La motocyclette elle-même était dérivée de la 500 de circuit à compresseur placé à l'avant du moteur, et refroidi par deux « ouïes » grillagées pratiquées dans la coque latéralement à la roue avant.

L'usine annonçait pour son moteur une puissance de 90 CV au régime de 8.500 t.-m., soit une puissance spécifique de 180 CV.-l. ! Cette puissance fut aussi

annoncée comme étant celle des 500 de circuit des années 39-45.

Cette année 36 fut assez fertile en émotions. La tentative de Henne se tint le 12 octobre, et vers la fin du même mois, Fernihough, à Gyon, s'attaquait une fois de plus au record de l'allemand, mais n'atteignait que 253 kmh. 788, s'appropriant par contre le mile départ arrêté à plus de 174 de moyenne (Henne, lui, n'avait réalisé que 170 kmh.). Après un intervalle de quelques jours, Fernihough fut crédité de 269 kmh., s'approchant ainsi un peu plus du record absolu.

Sa machine était toujours la Brough Superior 1000 à compresseur, mais toujours sans carénage. Seule la tête de fourche recevait une coquille profilée.

Vers la fin décembre, Gilera tenta un assaut contre le record de Henne, mais un temps excrable fit reporter la tentative.

JUNIOR (à suivre)

## *J'ai fait le rallye International de Tourisme de la F. I. M.*



*L'arrivée eut lieu sous la pluie.*

**A**u compteur 1.042 kms ; le rodage de la Quick-NSU-France (98 cc) est presque terminé. Bientôt ce sera le « grand départ ».

Ce Rallye de Murnau (Bavière) arrive à point pour me permettre de faire une mise au point définitive et m'assurer de la qualité, ainsi que du pilotage, de cette 98 cmc., avant de tenter l'aventure des 3.500 kms (Istanbul-Paris).

De Paris à Murnau (près de Garmisch) il y a par la route la plus directe et la meilleure, près de 900 kms.

Nous étions partis à deux ; mon ami Duard (sur Himo Lapébie) eut quelques ennuis mécaniques près du Col de la Schluss et, la rage au cœur, dut abandonner.

De Paris à Bar-sur-Aube, rien de sensationnel et pourtant une remarque est à faire : sur les 200 kms faits de nuit (de 1 h. à 5 h.), pas un poste d'essence ouvert, pas un « Routier » non plus. Le premier ouvrit à 7 h. et Duard put faire « son » plein.

Nous passons Chaumont, Bourbonne-les-Bains, Plombières et touchons St Loup pour y déjeuner avec... Miss Paris, qui se déplace avec sa cour. D'ici, je repartirai donc seul par Gerardmer, pour attaquer le col de la Schluss (1.139 m.) avec la pluie, les nuages. Durant le déjeuner, un orage avait éclaté ; maintenant la pluie est plus tenace. Elle le sera d'ailleurs jusqu'au bout.

L'arrivée à Colmar vers 17 h. me fait manquer de 2 heures le rassemblement des « 2 roues motorisées françaises ». Passant la frontière à Neuf-Brisach, je file sur Freiburg que j'atteins vers 19 heures. Le temps est frais, les vêtements humides malgré la combinaison huilée, joint à cela la vitesse de 50 kmh., j'ai des frissons et il me tarde de trouver le logis pour la nuit. Une indisposition intestinale n'ajoute rien de bon à tout cela. C'est donc après Kirchzarten qu'avisant près d'une humble maison l'affiche « Zimmer », je me décide à gagner un lit douillet. L'étape était, ce 7 juillet, de 569 kms. Toute la nuit, la pluie ne cesse de tomber et le 8 juillet à 6 heures du matin, un temps affreusement couvert ne présageait rien de bon.

La route était splendide et le paysage engageant. Traversant Donaueschingen, je ne tarde point — sous la pluie — à gagner Ludwigshafen, Friedrichshafen, Lindau par cette belle route 31 qui longe le lac de Constance. Hélas ! du Lac on

ne peut apercevoir que la rive, tout le reste se perd dans la brume. Plusieurs terrains de camping contiennent de nombreuses tentes et les campeurs sont tout aussi mal à l'aise que nous sur la route.

A Lindau, quittant la 31, je prends la route 18, puis 12 vers Kempten. Ne serait-ce la pluie, cette partie montagneuse ne manque point d'attrait. Ici je dois quitter la grande route pour utiliser des « Nebenstrasse » de moindre importance et par là, de qualité médiocre quant au sol. Les « nids de poule », sol bombé, ruisseaux, etc..., abondent. La fourche télescopique est mise à dure épreuve et s'en accommode assez bien. Au bout de quelques heures, je procède à la révision des boulons. Bien m'en prit. La direction se desserrait, chose normale avec des pièces neuves qui cherchent toujours leur place définitive.

A Mark-Oberdorf, prenant de l'essence à une station BP, on me déconseille de continuer par la même route. Je descends donc sur Steinbach et Steingaden. M'arrêtant au carrefour, afin de consulter la carte, car depuis quelques heures l'itinéraire longuement préparé a été « chamboulé » ; voici l'arrivée de l'équipe parisienne du MC Châtillonnais. Amusante rencontre ce rendez-vous imprévu après plusieurs centaines de kilomètres de poursuite.

Naturellement, il pleut toujours, et l'arrivée à Murnau est un soulagement. Remise des cartes, puis délivrance des bons de logis et de ravitaillement, le tout trop long à mon avis, car trempés et frigorifiés comme nous le sommes, nous n'espérons que gagner nos logis provisoires. Le repas du soir est donné sous une tente immense au milieu d'une foule sympathique et d'une représentation folklorique que, en d'autres moments, j'aurais admiré en connaisseur, étant également amateur de ce genre de distraction populaire. Mais ici les organisateurs voulant bien faire et ne comptant que sur un temps parfait, ont été dépassés. Près de 500 pilotes, plus les passagers, se présentèrent ce 8 juillet.

Vint l'heure de rejoindre vers 22 heures le logis assigné chez des particuliers. Nous y parvenons après bien des déboires, car on est placé hors de Murnau.

Mais ce qui nous reconforta, ce fut l'accueil d'une brave famille bavaroise qui nous attendait. Les vêtements, chaussures furent placés par eux près d'un feu.



*Le défilé en ville de la délégation française.*

Une nuit nous remit d'aplomb. Au matin, un excellent déjeuner et nos effets secs et... repassés par la maîtresse du logis.

A 8 h. 30, les cars nous amènent pour une excursion splendide et nous déposent à Garmisch au Théâtre, où un excellent déjeuner nous est préparé. Le cadre, le service, la musique, tout y est admirablement organisé. Notre désappointement de la veille s'envole. Puis l'excursion continue pour se terminer à Murnau. Dîner dans les restaurants de la ville au moyen de cartes de ravitaillement. Et toujours la pluie... mais dans le car, nous pouvons la narguer à notre tour.

*H. Lacoste, à gauche, et G. Cantalice, président du M.C.C., tenant la coupe et coiffé d'un chapeau bavarois.*



Le 10 juillet, c'est le défilé en l'honneur de St-Christophe. Motos et voitures sont fleuries et c'est sous le soleil enfin revenu que les autorités religieuses de Murnau font leur office.

A 14 h. 30, un train spécial amène tous les participants vers le théâtre de Garmisch où doit avoir lieu la remise des récompenses.

*Les spectateurs ne manquaient pas de couleur locale.*



Le compte rendu ayant été donné par la presse, je ne reviendrai que sur une chose. Dommage que les moto-clubs français ne conçoivent pas mieux la question du tourisme et que notre pays ne soit que 6<sup>e</sup> nation classée ; le MC Châtillon prend la septième place des clubs.

Dans le cyclomotorisme, le Luxembourg nous fit un grand plaisir en gagnant la coupe ADAC avec 12 cyclomoteurs, groupe conduit par notre connaissance Mr Barth, du MUL.

Les cyclomotoristes français étaient absents. Et pourtant ce rallye de tourisme valait, à mon avis, bien des épreuves connues en France et fréquentées assidûment par un groupe que nous connaissons tous. Mais voilà, ce Rallye International qui faisait partie du programme présenté à Bruxelles par la FFM (donc par le comité mixte) était essentiellement amateur et ne rapportait qu'une plaquette (admirable d'ailleurs). Ici pas de prix, pas de primes, pas d'amateurisme marron comme on en fait dans trop de rallyes français. Ce qui d'ailleurs perdra ce nouveau sport de la petite cylindrée, et c'est dommage.

La fin des manifestations FIM se produisit à Munich au siège de l'ADAC. Je ne pus y participer, désirant me trouver pour le 13-7 à Paris.

Bravo à l'ADAC ! Et pour 1956 ce sera à la France de montrer son savoir-faire sur les rives de la Loire à Blois.

Continuant mon expérience du NSU 98 cmc., je repartais donc de Murnau le 11-7 à 8 heures et prenais la direction de Landsberg, Memmingen, Biberach, Riedlingen, Reutlingen, Tübingen, route assez monotone.

Après Tübingen et me dirigeant vers Freudenstadt, je pénètre dans le domaine de la Forêt Noire. Je passe le point culminant de 730 m d'altitude, d'où la vue serait admirable si 21 heures ne s'inscrivaient à ma montre. La descente est digne d'un col alpestre et c'est vers Kehl et la Frontière que je passe à 22 heures. Traversant Strasbourg où je fais le plein du réservoir, comme du pilote, je continue vers Saverne pour planter ma tente, pour la première fois depuis Paris, à Phalsbourg. Cette étape fut de 465 kms. Et tout va matériellement bien. La NSU continue sa ronde et la Floquet 101 également.

Le 12 juillet, je plie bagage et c'est vers Paris que je me dirige, partant de Phalsbourg à 7 heures, m'arrêtant pour déjeuner par deux fois, j'arrive par les N 4 et N 34 à 19 heures, ayant couvert ce jour 360 kms, soit en 4 jours et malgré les intempéries : 1.717 kms sans ennuis mécaniques. Consommation approximative au km ; 1 l. 8,

Henri LACOSTE

## RÉSULTATS ET CHIFFRES

### PALMARES

689 concurrents ont participé à ce rallye, provenant de 10 pays, avec : 13 cyclomoteurs, 27 scooters, 19 vélomoteurs jusqu'à 125 cmc., 356 motocyclettes de plus de 125 cmc., soit un total de 415 véhicules, et en outre, 240 passagers.

A ce chiffre s'ajoutent 34 automobiles (comptées seulement pour le nombre total des participants). Finalement donc, le rallye international de Murnau a groupé 449 véhicules et 240 passagers.

### PRIX :

*Challenge de la FIM* : Pour les clubs nationaux motocyclistes qui comptent le plus grand nombre de points : Hollande, 91.029 points.

*Trophée Marcel Hecker* : Pour les clubs nationaux motocyclistes qui comptaient la plus nombreuse participation : Hollande, 173 participants.

*Prix d'Honneur BMW* : Pour le club qui a parcouru la plus grande distance : SEU de Madrid, 1.998 kms.

*Prix d'honneur de l'ADAC* : Pour le club qui comptait le plus de scooters : MC Venise, 5 scooters.

*Prix d'honneur de l'ADAC* : Pour le club qui comptait le plus de cyclomoteurs jusqu'à 50 cmc. : section du M.U.L. (Luxembourg), avec 12 cyclos.

*Prix d'honneur de l'ADAC* : Pour le club qui comptait le plus de vélomoteurs jusqu'à 125 cc. : MC Castellamare, Naples avec 2 vélomoteurs.

*Prix d'honneur de l'ADAC* : Pour la participante qui a parcouru le plus grand kilométrage avec son véhicule : Madame Trijntje Heuvel (Hollande).

*Prix d'honneur de l'ADAC* : Pour le club ayant obtenu à titre individuel le plus grand nombre de points : Schiedam, Hollande, 17.046 points.

### CLASSEMENT DES CLUBS PAR NATIONS

1. Hollande. - Prix d'honneur de l'OMK avec 101 pilotes; 72 passagers; 173 participants; 91.029 points (kilométrage total, automobiles non comprises).
2. Italie. - Prix d'honneur de la Fédération Belge, 121 pilotes, 36 passagers, 157 participants, 65.699 points.
3. Grande-Bretagne. - Prix d'honneur de la Fédération Française, 41 pilotes, 17 passagers, 58 participants, 49.713 points.
4. Suisse. - Prix d'honneur de l'Auto-Cycle-Union de Grande-Bretagne, 77 pilotes, 47 passagers, 124 participants, 27.296 points.
5. Belgique. - Prix d'honneur de la Fédération Royale Hollandaise Motocycliste, 38 pilotes, 34 passagers, 72 participants, 25.251 points.
6. France. - Prix d'honneur de l'Union Motocycliste Luxembourgeoise, 35 pilotes, 20 passagers, 55 participants, 22.139 points.
7. Luxembourg. - Prix d'honneur de l'Automobile-Club de Tchécoslovaquie, 23 pilotes, 6 passagers, 29 participants, 14.306 points.
8. Espagne. - Prix d'honneur de la Section Sud-Bavaroise de l'ADAC, 5 pilotes, 2 passagers, 7 participants, 9.990 points.
9. Danemark. - Prix d'honneur de la Fédération Motocycliste Italienne, 5 pilotes, 5 passagers, 10 participants, 4.678 points.
10. Monaco. - Prix d'honneur de la section Sud-Bavaroise de l'ADAC, 3 pilotes, 1 passager, 4 participants, 2.499 points.

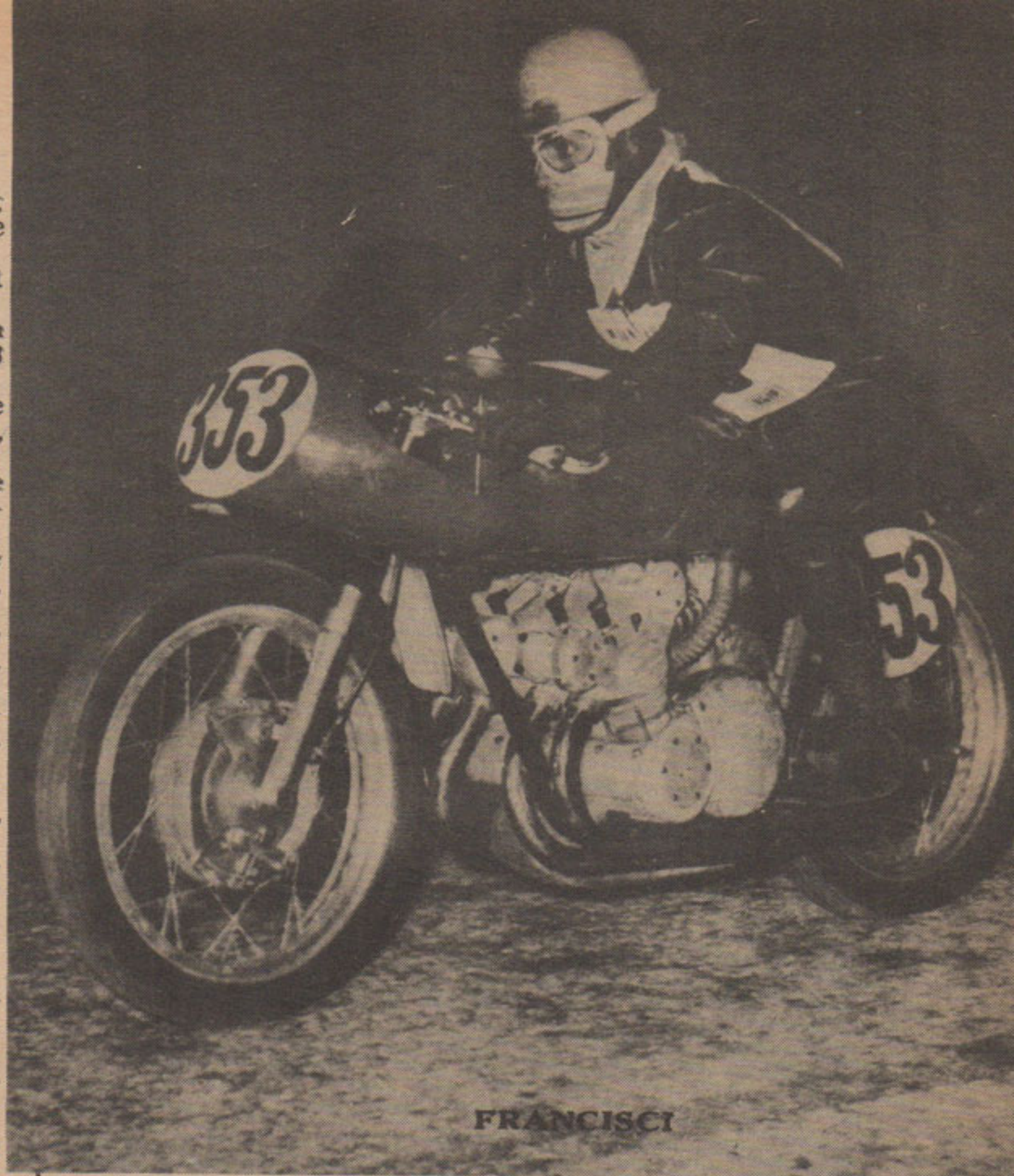
### CLASSEMENT PAR CLUBS

1. Schiedam (Hollande), 17.046 points; 2. CSMA Londres (Angleterre), 15.860 points; 3. MC Castellamare (Italie), 10.395 points; 4. SEU Madrid (Espagne), 9.990 points; 5. MC Bologne (Italie), 8.856 points; 6. MUL (Luxembourg), 8.086 points; 7. Moto-Club Châtillonnais (France), 8.010 points; 8. KLMC Amsterdam (Hollande), 7.360 points; 9. MC Venise (Italie), 7.208 points; 10. JMC Touring-Club (Angleterre), 7070 points; 11. MC Lauperswil (Suisse), 6.750 points; 12. MC Rotterdam (Hollande), 6.594 points; 13. MC Broyard-Payerne (Suisse), 6.580 points; 14. MSC Sarrebruck (Sarre), 6.480 points; 15. MCC North East Londres (Angleterre), 6.220 points; 16. Alfa-Roméo-Milan (Italie), 5.434 points; 17. MUL Budelange (Luxembourg), 4.976 points; 18. MC Vigli Urbani-Milan (Italie), 4.940 points; 19. MC Seeland (Suisse), 4.250 points; 20. MC Mandello Lario (Italie), 4.096 points; 21. UP Vicenza (Italie), 3.680 points; 22. MC Lango (Italie), 3.252 points.

### TABLEAU DE LA PARTICIPATION PAR NATION

Pays	pilotes et passag.	scooters	Motos			Auto-mobiles
			cy-clos	jus-que 125 cc	au-dess. de 125	
Belgique .....	72	2	0	0	28	8
Danemark .....	10	0	0	0	4	1
France .....	55	2	0	3	23	7
Gde Bretagne ..	58	0	0	0	39	2
Hollande .....	173	1	1	2	92	5
Italie .....	157	17	0	12	92	0
Luxembourg .....	29	0	12	0	11	0
Monaco .....	4	1	0	0	2	0
Suisse .....	124	3	0	1	62	11
Espagne .....	7	1	0	1	3	0

Le plus âgé des participants au Rallye de la FIM était le belge François Herphelin, de Aywaille, ayant 72 ans. Il était suivi, dans ce classement par âge, de M. Giuseppe Papi, d'Assise, Italie, 69 ans.



## MILAN-TARENTE

Tout le monde connaît de réputation Milan-Tarente : 1.400 kms sur routes — pas toujours en très bon état — que le vainqueur de cette année, Bruno Francisci (Gilera 4) a parcouru à la moyenne de 126,230 kmh. ! D'ailleurs les moyennes réalisées sont absolument remarquables, dans quelque catégorie que ce soit : 103,169 en 100 cmc. ; 93,691 en 75 cmc. etc...

Les italiens accordent beaucoup d'importance à la « corsa piu lunga » et l'atmosphère de cette épreuve ne peut être comparée qu'à celle des fameuses « Mille Miglia ».

Jusqu'à Ancone, Valdinoci (Gilera 4) garda la première place du classement général. Mais à Rome (760 kms), Francisci avait pris la première place devant Valdinoci et Provini (Mondial 175 !). Après l'accident survenu à Lattanzi, accident qui lui coûta la vie, la maison Mondial retirait ses pilotes officiels ; Mendogni (Morini) passait à la troisième place, mais entre Foggia et Tarente, il abandonnait, et Preta, également sur Morini réussissait à terminer deuxième du classement général devant la Gilera 4 pilotée par Valdinoci.

Bruno Francisci, le grand vainqueur de ce dixième Milan-Tarente, est un habitué de cette épreuve qu'il a déjà remportées en 1951 et 1952 sur Guzzi. Cette année, il a réussi à battre le record absolu de l'épreuve, détenu depuis 1938 par une Gilera à compresseur.

Milan-Tarente, épreuve bien dans le style italien des courses sur routes aura été cette année riche en péripéties. Mais cette formule sera encore très discutée, car trois pilotes ont trouvé la mort au cours de ce 10<sup>e</sup> Milan-Tarente : Giuseppe Lattanzi (Mondial), Ermanno Camilletti (Mondial) et Angelo Montevocchi (Blanchi).

### CLASSEMENT ABSOLU

1. Francisci (500 Gilera 4), 11 h. 05' 25" 3 (126,230 kmh.) ;
2. Preta (Morini 175) à 115,790 kmh. ; 3. Valdinoci (500 Gilera 4) ; 4. Fenocchio (Gilera Saturno) ; 5. Perfetti (Blanchi 175).
- 75 sport : 1. Larquier (Laverda) à 93,691 kmh. ; 2. Pastorelli (Laverda) ; 3. Zima (Laverda).
- 100 cmc. sport : 1. Degli Antoni (Ducati) à 103,169 kmh. ; 2. Scamandi (Ducati) ; 3. Spaggiari (Ducati).
- 125 cmc. sport : 1. Maoggi (Ducati) à 100,469 kmh. ; 2. Rittelli (MV) ; 3. Falconi (Ducati).
- 175 cmc. sport : 1. Preta (Morini) à 115,790 kmh. ; 2. Perfetti (Blanchi) ; 3. Tassinari (Morini).
- 250 cmc. sport : 1. Rinaldi (Motobi) à 108,442 kmh. ; 2. Mariani (Motobi) ; 3. Serafino (Motobi).
- 500 cmc. sport : 1. Fenocchio (Gilera Saturno) à 114,772 kmh.
- 500 cmc. compétition : 1. Francisci (Gilera 4) à 126,230 kmh. ; 2. Valdinoci (Gilera 4).
- Sidecars : 1. Marcelli-Dobelli (Norton) à 89,596 kmh.

## en Belgique

### SCHAERBEEK

Clôture officielle de la saison belge de trial, les 24 heures de Schaerbeek sont une des épreuves les plus dures du genre, car le parcours choisi comporte des tronçons de mauvais pavés, des sous-bois, des gués et aussi de rapides routes goudronnées.

Heureusement, le temps fut magnifique et les difficultés ne furent donc pas insurmontables. Le grand vainqueur de l'épreuve est Michel Bonvoisin (175 TWN) avec 250 points de pénalisation, son suivant immédiat, Emile Chevolet, étant pénalisé de 420 points. Bonvoisin a tenu cette saison une forme remarquable et son succès à Schaerbeek est venu consacrer la classe du jeune pilote de la TWN.

Les pilotes étrangers, principalement les allemands, se sont distingués au cours de cette épreuve, puisqu'ils remportent le classement intermarques avec TWN et le classement internationaux avec Deppe, Mucke et Brandenstein.

Mais les performances des vainqueurs prennent une importance toute particulière lorsque l'on sait que sur les 38 concurrents qui prirent le départ, 11 seulement franchirent la ligne d'arrivée. Parmi les malchanceux, il faut citer José Manset et Herman Hermand ; il faut également signaler le cas d'Alois Sterkendries, champion de Belgique de trial, qui se blessa au bras et termina l'épreuve en septième place avec un bras invalide.

L'organisation du Motor Eclair de Schaerbeek fut en tous points digne de ce grand club.

#### CLASSEMENT

1. M. Bonvoisin (TWN 175) 250 pts ; 2. E. Chevolet (NSU 250) 420 pts ; 3. Deppe (Maïco 250) 440 pts ; 4. Mucke (TWN 175) 530 pts ; 5. Brandenstein (TWN 175) 610 pts ; 6. Denayer (Puch 175) ; 7. Sterkendries A. (FN 250) ; 8. Blumenrother (TWN 175) ; 9. Brel (Puch 250) ; 10. Borguet (FN 425) ; 11. Buydens (Buydens 175).

Intermarques : TWN (Mucke, Brandenstein, Blumenrother) 1.950 pts.

Internations : Allemagne (Deppe, Mucke, Brandenstein), 1.580 pts.

### COURSES DE SERIE A METTET

Le succès remporté l'année dernière par la « Journée Internationale des motos de série » a conduit le club de Mettet à organiser cette année encore une épreuve réservée aux machines de série. Le règlement appliqué en 1954 fut conservé ; rappelons que le classement établit une discrimination basée sur le prix des machines.

Malgré une excellente organisation, malgré un temps magnifique et des courses passionnantes, le public ne vint qu'en petit nombre.

La journée débuta par les courses des 125 et scooters. Cette épreuve manqua un peu d'intérêt, Rousselle (Rumi) et Hanset (Vespa) surclassant trop nettement leurs adversaires.

En 250, victoires également assez faciles d'Albert (Adler) et de Vervroegen (Sparta). Par contre, la catégorie 350 fut très animée par le duel qui opposa Vervroegen et De Kuelber. Ce n'est qu'à quelques tours de la fin que Vervroegen réussit à passer son rival. Dans la catégorie inférieure, Nenning battit de justesse son unique adversaire, Wullaert.

Hontoy prit très rapidement la tête des 500 cmc. devant Favier. Vervroegen remporta sa troisième victoire de la journée avec la catégorie 500 cmc., moins de 39.000 fr. b.

En catégorie motos améliorées, Vervroegen remporta les 250 cmc. (4<sup>e</sup> victoire de la journée), Albert, les 350 cmc. et Nicolas, les 500 cmc.

#### CLASSEMENTS :

125 cmc. : Rousselle R. (Rumi), 91,580 ; 2. Delahaut (Rumi) ; 3. Mertens (Rumi) ; 4. Wathélet (Rumi) ; 5. Lermyste (Rumi) etc.

Scooters : 1. Hainset (Vespa) ; 2. Wilhemi (Lambretta) ; 3. Vido (Vespa).

250 cc. plus de 28.000 fr. b. : 1. Albert (Adler) ; 2. Delsing (Guzzi) ; 3. Nenning (NSU) etc.

250 cc. moins de 28.000 fr. b. : 1. Vervroegen (Sparta), 108,246 ; 2. Carplaux (FN) ; 3. Servais (Saroléa) ; 4. Leleu (Maïco) ; 5. Denoncin (Flandria), etc...

350 cc. moins de 33.000 fr. b. : 1. Nenning (NSU), 113,460 ; 2. Wullaert (AJS).

350 cc. plus de 33.000 fr. b. : 1. Vervroegen (Horex), 119,015 ; 2. Reneber (BSA) ; 3. Sohler (Norton) ; 4. Albert (Adler) ; 5. Randaxhe (BSA), etc...

500 cc moins de 39.000 fr. b. : 1. Vervroegen (Horex), 121,760 ; 2. Piron (BSA).

Motos valant plus de 39.000 fr. b. : 1. Hontoy (Triumph), 130 km. 212 ; 2. Favier (Norton) ; 3. Soibinet (Norton) ; 4. Henin (BSA) ; 5. Galère (Norton), etc...

#### MOTOS AVEC MOTEUR AMELIORE

250 cc. : 1. Vervroegen (Adler), 118,400 ; 2. Nenning (NSU) ; 3. F. Rousselle (Adler), etc...

350 cc : 1. Albert (BSA), 126,920 ; 2. Sohler (Norton) à un tour, etc...

500 cc. : 1. Nicolas (Norton), 132,080 ; 2. Hontoy (Triumph) ; 3. Badoux (Guzzi), etc...

## MOTO-CROSS

### TRIOMPHE DES BRITANNIQUES AU GRAND PRIX D'ANGLETERRE



Le vainqueur :  
**SMITH.**

La quatrième épreuve du Championnat d'Europe, le grand Prix d'Angleterre de moto-cross qui s'est disputé à Hawkstone-Park, près de Shrewsbury, a vu un triomphe des pilotes britanniques qui prennent neuf des dix premières places.

Un public évalué à trente mille personnes s'était déplacé pour assister à cette course organisée par le Salop Motor Club et le « Daily Herald ».

Bien que la pluie n'ait cessé de tomber durant la journée et la nuit précédant la course, le terrain resta praticable. Ce parcours était très dur, en particulier une « grimpette » de 200 mètres de long environ et dont la pente était de 50 % par endroits.

D'ailleurs, presque tous les concurrents durent mettre pied à terre dans ce raidillon, mais la meilleure solution était celle qui réussit très bien au vainqueur, Smith, et qui con-

sistait à bien se lancer et à monter cette côte en seconde, afin de ne pas patiner en première.

J.V. Smith prit la tête de chaque manche et tourna seul en tête avec une aisance remarquable. Son compagnon d'écurie, Draper, fit une course très régulière et finit second de chaque manche. Le premier étranger est le suédois Nillson, classé cinquième. Baeten aurait dû finir à une bonne place dans la deuxième manche, mais son cadre se brisa à quelques mètres de l'arrivée, alors qu'il était quatrième. Notre seul représentant, Charrier, finit 15<sup>e</sup> dans la deuxième manche.

#### CLASSEMENT :

Première manche : 1. Smith (BSA) ; 2. Draper (BSA) ; 3. Stonebridge (BSA) ; 4. Cheshire ; 5. Avery ; 6. Archer ; 7. Tye ; 8. King ; 9. Martin ; 10. Nillson.

Deuxième manche : 1. Smith ; 2. Draper ; 3. Ward ; 4. Archer ; 5. Stonebridge ; 6. Hall ; 7. Nillson ; 8. Curtis ; 9. Lundin ; 10. Tye.

Classement final : 1. SMITH (GB) sur BSA, 2 pts ; 2. Draper (GB) sur BSA, 4 pts ; 3. Stonebridge (GB) sur BSA, 8 pts ; 4. Archer (GB), 10 pts ; 5. Nillson (Suède) et Ward (GB), 7. Tye (GB) ; 8. King (GB) et Martin (GB) ; 10. White (GB).

A l'issue du Grand Prix d'Angleterre, et après Genève, Vesoul et Imola, le classement du Championnat d'Europe de moto-cross s'établit comme suit :

1. Stonebridge 13 pts ; 2. Leloup 12 pts ; 3. Archer 11 pts ; 4. Smith 10 pts ; 5. Lundin 9 pts ; 6. Nillson 8 pts ; 7. Somja 7 pts ; 8. Draper, Klym et Baeten 6 pts ; 11. Jansen 3 pts ; 12. Van Heuwerswijn et Ward 2 pts ; 14. Nex, 1 pt.

# Prochaines Epreuves

## 2<sup>e</sup> RALLYE TOURISTIQUE DE LA MIRABELLE

La section des motorisés du Club Touristique Lorrain organise à l'occasion de la fête folklorique de la Mirabelle, à Metz, son deuxième rallye touristique ouvert à tous cyclomotoristes, motocyclistes, side-caristes et scootéristes, individuellement ou par club. Il se déroulera le 21 août à Metz. Contrôle d'arrivée ouvert déjà le samedi 20 pour les motorisés campeurs. Camping gratuit sur terrain aménagé de Metz-Plage.

Nombreuses coupes et médailles. Prix à tous les participants.

Règlement et feuille de route contre 10 fr. en timbre-poste au CTL, 16 bis, rue Pasteur, à Metz.

## CONCOURS INTERNATIONAL DE REGULARITE

Le 14 août prochain aura lieu à Zurich un concours international de régularité en terrain varié. 5 nations sont déjà inscrites avec plus d'une douzaine d'équipes de marques venant d'Allemagne, Autriche, Tchécoslovaquie, Italie et Suisse.

## MOTO-BALL

Les conditions atmosphériques déplorables qui ont marqué dans le Midi la première journée des matches retour du Championnat de France, ont obligé les organisateurs à renvoyer les matches Carpentras-Camaret et Nice-Montoux.

Ce mauvais temps est d'ailleurs responsable pour une bonne part de la défaite d'Aix en face d'Avignon.

La Seyne a nettement battu St-Etienne ; Cavaillon remporta sur Marignane une victoire qui resta longtemps indécise.

Au classement général, Camaret, bien qu'ayant un match de retard, reste premier devant Avignon.

Voici les résultats et le classement au 19 juin :

Carpentras-Camaret : remis ; Nice-Montoux : remis ; Cavaillon : 4 ; Marignane : 3 - La Seyne : 5 ; St-Etienne : 0. Avignon : 3 ; Aix : 0.

### CLASSEMENT DES CLUBS

1. Camaret ; 2. Avignon ; 3. La Seyne ; 4. Cavaillon ; 5. Aix ; 6. Montoux ; 7. Marignane ; 8. Carpentras ; 9. Nice ; 10. St-Etienne.

En Championnat de France zone nord, Courbevoie est en tête de la Première Division, le leader de la deuxième étant le SUMA de Troyes. Voici le classement de la zone nord au 19 juin :

*Première Division* : 1. Courbevoie ; 2. SUMA de Troyes ; 3. Orly ; 4. Châlons ; 5. Villefranche ; 6. Versailles ; 7. Houllgate ; 8. Vitry.

*Deuxième Division* : 1. SUMA II de Troyes ; 2. Paris ; 3. Le Havre ; 4. USMT ; 5. Mulhouse ; 6. Drancy ; 7. Courbevoie II ; 8. Auxerre ; 9. Versailles II.

## OU IREZ-VOUS LES 7, 14 ET 15 AOUT

Le 7 :

### MOTO-CROSS

de l'UM Baumoise.  
du MC Trivallois.  
à Dommary-Baroncourt (GMACL).  
à Arques-la-Bataille (AM Brayonne).  
à Vendôme (AMC Orléanais).  
à Luchon (MC Toulousain).  
à Cassel (ASMCNF).  
de la LM Champagne.  
Grass-Track Inter, à Langon.

Le 14 :

### MOTO-CROSS

à Cambrai (MC Cambresis).  
du MC Morbihan.  
du MC Montois.  
à Lacapelle (MC Cadurcien).  
Le 15 : Moto-Cross Inter. à Laguëpie  
(MC Montalbanais).  
Le 15 : Moto-Cross à Puncy (MC Picard).  
Le 15 : Grass-Track Inter. à Audenge  
(MC Bordeaux).  
Le 15 : Grass-Track à Bondeville.



## CATALINA GRAND PRIX

Cette grande classique américaine de la formule moto-cross et vitesse réunis a été remportée cette année par Bud Ekins qui pilotait une Triumph « Trophy ». Parti à la 98<sup>e</sup> place (le départ est donné à 5 pilotes toutes les 30 secondes), Ekins était le premier à passer la ligne d'arrivée d'une course de plus de 3 heures, précédant le second de 12 minutes (F. Dubois sur 650 Ariel).

Pour sa première apparition dans une compétition d'outre-Atlantique, un 98 cmc. Ducati remporte la première place des 125 cmc., piloté par Alan D'Alo.

En catégorie 165, les première et seconde positions sont enlevées par des Triumph « Terrier » précédant une Mondial.

En 200 cmc., nouvelle victoire de Triumph avec une Tiger Cub. Enfin, Velocette réalise un doublé avec deux premières places en 250 et en 350.

Aussitôt après sa victoire, Bud Ekins s'est embarqué pour le Vieux Continent où il disputera plusieurs moto-cross, dont quelques uns en France.

★ ★

## DEUX ETOILES DU MOTO-CROSS

A gauche, Smith, 1<sup>er</sup> au G. P. d'Angleterre, et ci-dessous Stonebridge, actuellement en tête du Championnat d'Europe.



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



S. E. T. E. P. 55

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



**CASQUE**

*100% efficace*

PARCE QU'EN

**LIÈGE NATUREL**  
*contreplaqué*

**LE CASQUE DE SÉCURITÉ "BAYARD"**

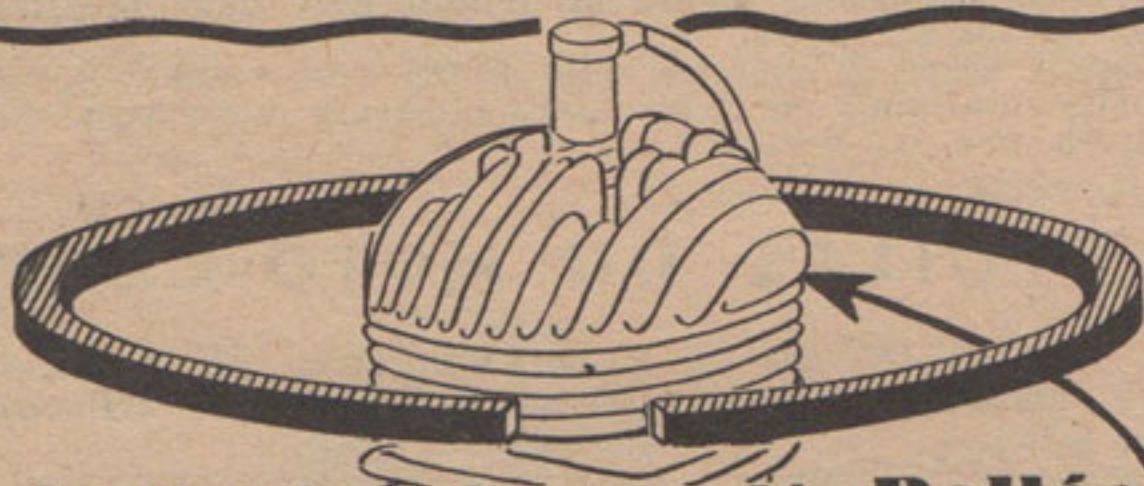
- ★ grâce à l'élasticité du liège naturel, absorbe et neutralise les chocs les plus violents et assure, avec sa pointe couvre-nuque, une sécurité totale.
- ★ grâce au pouvoir isolant du liège, évite les coups de chaleur en été et les refroidissements en hiver, causes fréquentes de malaises.

**BAYARD**

*son armure est de liège*

MAGASIN D'EXPOSITION : 28, RUE DE CHATEAU-LONDON

PARIS-X° • NOR. 04-47



**Segments noirs Amedée Bollée**

Surface traitée au Parcolubrite  
épaisseur 3 microns

**spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps**  
à refroidissement par air

150

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

(Niveau d'Instruction CEP)

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

Demandez la documentation gratuite N° 11

**COURS TECHNIQUES AUTOS**

Rue du Docteur Cordier - SAINT-QUENTIN

**BARBÈS-MOTO-CYCLES**

33, Boulevard Barbès - PARIS (18°)

Livraison immédiate avec 18 mois de crédit

TERROT — GIMA — PUCH — B.S.A.

Magasin ouvert en Août

**HARLEY - DAVIDSON**

Agence Officielle : 14. bd Soult - PARIS-12°

— Stock pièces détachées — DOR. 49-42

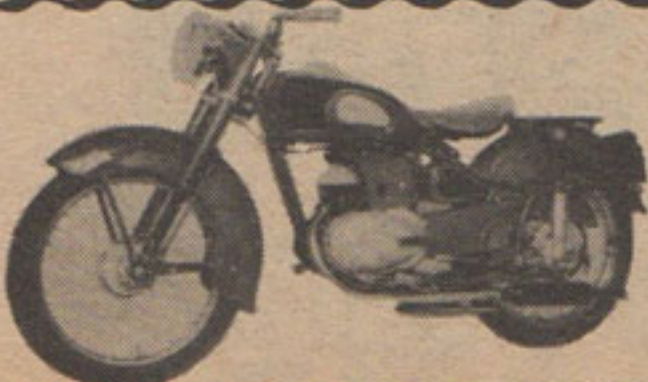
Echange Standard Complet

REALESAGES EMBIELLAGES

REPARATIONS

REVISIONS

*Monet Goyon*



125 cmc. : Prix : 98.500 - 113.500 - 130.500 - 135.000 - 148.900

1<sup>er</sup> versement 20 % - Le solde en 12-15-18 mois

TOUTE LA PIECE DETACHEE D'ORIGINE

STATION SERVICE ET REPARATIONS

**PARIS MOTO** 55, rue Brancion, PARIS-15° - LEC. 93-57

Métro Convention

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

# LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

Puch 250 TF 51 éq. bon. état  
44 r St Victor 5<sup>e</sup>. DAN. 86-32

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

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

## GUILLER

175 Guillier spt AMC 180000.  
crédit total et 175 Gima 33.  
Bd Barbès Paris 18<sup>e</sup>. - Mon.  
98-35.

## MOTOBECANE MOTOCONFORT

175 Motobécane. Bourduche 32  
r Londres, Paris. 70000 fr.

Motob. 175 ét. nf t. éq. 8000 k  
Fiquet 10 r Dorian Paris 12<sup>e</sup>

MOTOC. 175 6000 kms impec.  
assuré un an. Bron Hôpital  
Val de Grâce.

175 Motob. b. ét. nbx acc. 75000  
Lenormand Gob. 45-85 P. 51-84

Mot. 175 bel état, px 70000.  
R. du Midi, Bondy (Seine).

## AUTOMOTO

Automoto 175 AMC 4 v. impec.  
mars 54 8000 k. susp. Grégoire  
t. sad. R. Alopeau 12 r P.  
Chaulin, Chesnay (S.-et-O.),  
après 18 heures.

## GNOME-RHONE

GNOME 125 R3 fin 50, 1re  
main 30000. 17 rue Pajol 18<sup>e</sup>

## D.S. MALTERRE

Malterre 175 AMC 53 tél. av.  
et ar. ét. nf 95000 Crédit re-  
prise. 17 rue Pajol 18<sup>e</sup>.

## JONGHI

Jonghi 4 cv culb. tr. rap. à  
roder et pièces rech. 90000.  
Crédit reprise 17 r Pajol 18<sup>e</sup>

## MOTOS BELGES

SAROLEA S37 500 culb. très  
belle. Coutin René Les Essards  
(Charente Maritime).

## MOTOS ALLEMANDES

BMW R6 bn ét. ts les jrs 51  
av. de Clichy 17<sup>e</sup> Café Cinéma

C. dép. BMW R51/12 220 R35  
60. V. Mathis 7 CV 65. Lenk  
r. Reliques, Annet/Seine par  
Lagny (S.-et-M.). Crédit pos-  
sible, c. urgt.

NSU 250 culb. pf. ét. 40 Abbé  
Vanhoutte 18 r Lamartine, Ar-  
mentières (Nord).

Urg. Hofman Gouverneur 250  
impec. pos. cré. 200. Orn. 26-59

BMW R12 bon état px intér.  
M. Carrascosa. VER 31-60.

## VENDEURS !

POUR VENDRE UN VEHI-  
CULE A DEUX ROUES,  
VOTRE INTERET EST  
D'UTILISER LES PETITES  
ANNONCES DE NOTRE  
REVUE SPECIALISEE QUI  
SONT LUES PAR LA TO-  
TALITE DES INTERESSES  
FAITES TOUTE VOTRE  
PUBLICITE DANS MOTO-  
REVUE OU, DEPUIS 42  
ANS, SE CENTRALISENT  
TOUTES LES BONNES  
OCCASIONS, TOUS CEUX  
QUI VEULENT ACHETER,  
LISENT, D'ABORD :  
MOTO-REVUE

## MOTOS ANGLAISES

BSA 500 A7 54 16000 k. prix  
int. GARNERET 70 rue Daniel  
Casanova, Saint Denis.

650 BSA Golden Flash ét. gén.  
impec. prix int. 191 r des Py-  
rénées. Decaux heures bur.

650 Triumph 51 29 m k. rév.  
impec. Tibos, Lancey (Isère)

TRIUMPH T110 ét. nf 14000  
kms 40 r d. Moines 17<sup>e</sup>.

P. amateurs motos rapides  
Gold Star 350 Road Racing  
55 abs c. nve. Tiger 100 tr.  
G.P. c. nve. Ecr. MOTO-RE-  
VUE n° 1250.

Triumph 650 modèle 55 livra-  
ble fin juillet. ARC. 33-22.

VELOCETTE LE 200 mod. 1952  
Tél SOL 97-47, INV. 52-12.

BSA 650 cse ach. voit. 24000 k  
toute équip. prix à débattre.  
Etienne, Verton (P-de-C).

## MOTOS AMERICAINES

HARLEY 750 exc. état 150000  
au plus offrant. Tél. GRA.  
41-57 après 20 heures.

HARLEY 750 impec. Pensec  
Acqueville Poissy (S-O).

Harley 750 90000 Couturier,  
140 r de Ménilmontant 20<sup>e</sup>.

## MOTOS TCHEQUES

350 Jawa 51 d. selle exc. état  
135000 rep. pos. cyl. inf. Her-  
sant Le Gibet N. 10 (S-O).

Jawa 350 nve 195000 cse mala-  
die. Tél 32-67 Fontainebleau

## JAWA 250 et 350

### CSEPEL 250

état neuf, garantie, crédit  
SIDAM 8 r Fourcroy Paris-17<sup>e</sup>

## MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 250 TF 52 12000 k ét.  
nf nbx accés. 150. Audie 32 rte  
de Casseneuil, Villeneuve/Lot.

Puch 250 TF ét. imp. px 140  
Beller 41 r Pommiers Pantin.

## MOTOS HONGROISES

CSEPEL 250 54 14000 k 130.  
Witz 3 r Corrèze Paris 19<sup>e</sup>.

## MOTOS DIVERSES

### 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

## ATTENTION !

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

ATTENTION : REMISE  
DES TEXTES DERNIERE  
LIMITE SAMEDI AVANT  
MIDI.

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

SI LES PETITES ANNON-  
CES DE MOTO-REVUE  
NE VOUS DONNENT PAS  
DE RESULTAT, VOUS NE  
VENDREZ JAMAIS.

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

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

## SANS PREMIER

### VERSEMENT

### GRAND CHOIX

### MOTOS

### SCOOTERS soldés

Sidécars à partir de 5000 fr.  
Garantie 3 mois

### CREDIT - REPRISE

GIL, 83 av. d'Italie. Ouvert  
le dimanche.

## DIVERS

SIDE Préc acces. px 40000.  
Legrand 34 r des 3 Frères.

R. Fulgur M100 carros. 15000  
Liboz 3 r Vauvenargues 18<sup>e</sup>

Cause maladie v. Sulky 1200 k  
70000. 150 bd La Villette.

125 Ydral 1952 t. sad 4 vit.  
60000 fr. Tél. 190 Bondy.

Side Carpio gr. routier. Sellier  
Cannes Ecluse (S-M).

## ON DESIRE ACHETER

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

## ECHANGES

Alcyon 350 anc. mod. b. état  
c app. photo Dormy 96 bd  
Charonne Paris 20<sup>e</sup> après 19 h.

50 voit. disp. repr. moto. com.  
1<sup>er</sup> vers. GIL 83 av. Italie.  
ouv. Dim.

Ech. moto ctre voiture. Charles  
rue de Paris, Ivry (Seine).

## VOITURES A VENDRE

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

## ACHAT - VENTE - ECHANGE

Motos ou Scooters + Crédit = Voitures

150 Voitures d'occasion - CREDIT : 6 - 9 - 12 et 15 Mois

198, AV. DE LA PORTE DE VINCENNES, PARIS - DID. 75-73 - OUVERT TOUS LES JOURS  
MEME LE DIMANCHE

53, Rue Jules Vallès - SAINT-OUEN - Ouvert Samedi, Dimanche, Lundi

31, AVENUE ARISTIDE BRIAND - ARCUEIL (Seine) - ALESIA 43-17

**MAX  
DUPAS**

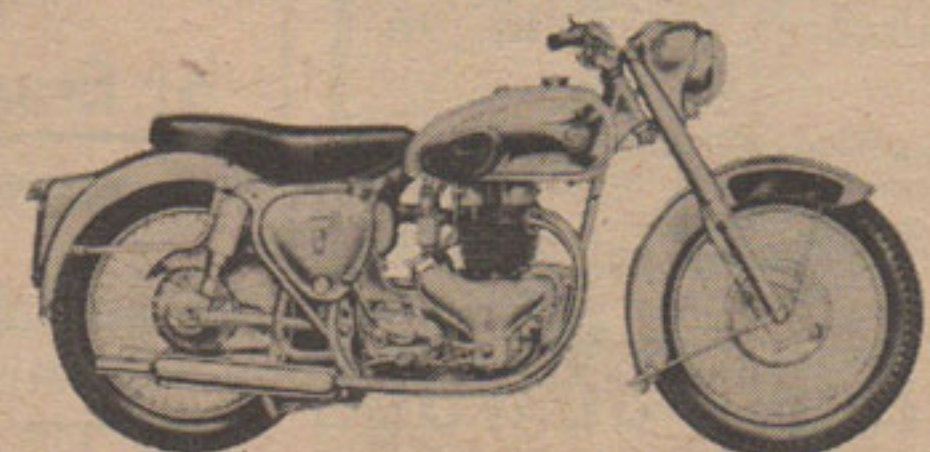
# BSA - ARIEL

## NORD - EST - MOTOS

214, FAUBOURG ST-DENIS - Métro Nord et la Chapelle  
Car nous les connaissons bien .... Tél: Nord 43-92  
étant spécialistes diplômés !

MACHINES DISPONIBLES Neuf et OCCASIONS

CREDIT DE 18 MOIS. 1<sup>er</sup> Vers<sup>t</sup> 5.000 frs - REPRISES



Nous ne vendons  
que les marques  
de renommée mondiale !



# MOTOBÉCANE

GARE  
DE  
L'EST

Tous modèles  
Vélocycle  
Motos  
Scooters

AGENCE OFFICIELLE

P. LISITA

Stock complet  
Pièces détachées  
Station Service  
Mobylette

GARE  
DU  
NORD

94, Boul. Magenta, PARIS-10<sup>e</sup> - Nord 65-25

Pendant le mois d'Août ouvert tous les jours, sauf le dimanche, de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30  
**VENTE A CRÉDIT JUSQU'A 18 MOIS** — Renseignements contre 50 fr. en timbres poste

## A PARTIR DU 27 JUILLET SOLDES ANNUELS

des fins de séries

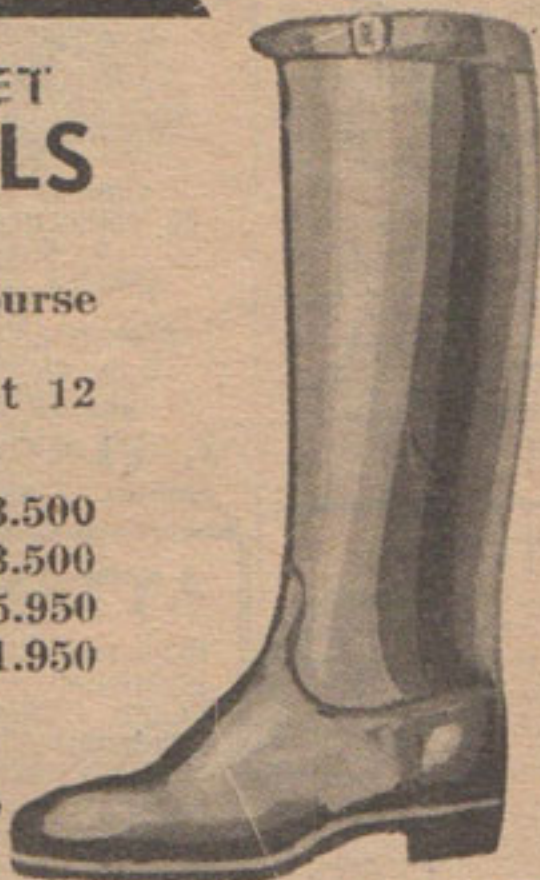
**MARCY**

1 et 3 place de la Bourse  
Paris-2<sup>e</sup>  
Tél. : CEN. 83-11 et 12

aperçu de quelques prix

DEMI-BOTTE veau naturel 3.500  
DEMI-BOTTE box fauve .. 3.500  
BOTTES box noir ou couleur 5.950  
CHAUSSURES mod. div. dep. 1.950  
(quantité limitée)

Ouvert sans interruption, du  
lundi au samedi de 8 h. 30 à 19 h. 30



DEMANDEZ A VOTRE FOURNISSEUR  
LES ACCESSOIRES

*Geco*

PANORAMIC SCOOTER  
n° 1930-230<sup>F</sup>

RETRO ANTI-CHOC 1955  
n° 1949-480<sup>F</sup>

NETTOYEUR DE BOUGIE  
n° 619-310<sup>F</sup>

COCORDAN ET LAFONT, Fabricants - AVON-FONTAINEBLEAU

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

## L'Équipement Clignos SIR

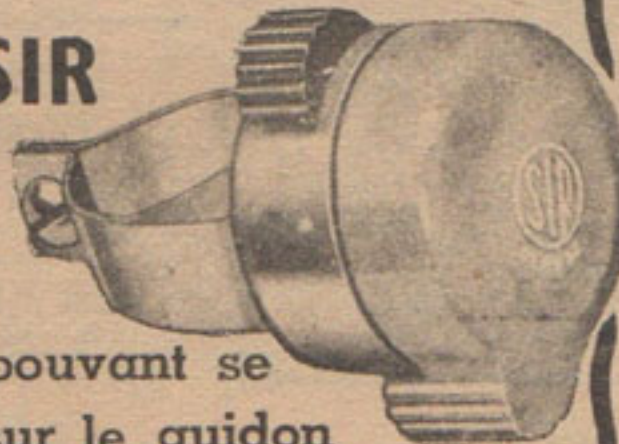
Signalisateur idéal de  
changement de direction

Commutateur lumineux pouvant se

monter sur le guidon  
ou sur le tableau de bord.

EN VENTE CHEZ TOUS LES  
— BONS SPECIALISTES —

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



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

**DRESCH**

PIECES ORIGINE

écrire :  
**CHAMARANDE** (S.O.)

Vente : Garage  
16, rue Belles Croix, 16  
ETAMPES (S.-et-O).

Clinique des  
cadres. Réservoirs et Roues  
tél. PER. 20-68  
MARCHANT Frères  
16, rue Danton LEVALLOIS  
Ne pas confondre, bien noter  
n° 16, la maison n'a  
pas de succursale.

Pour toute correspon-  
dance avec « MOTO-  
REVUE », n'omettez  
pas de joindre un  
timbre pour la ré-  
ponse.

## PARIS-NORD-MOTOS

Agent Officiel

au service de  
4 grandes marques

**Geugeot**  
**BSA** **TERROT**  
**GNOME RHONE**

Pièces détachées  
Tous Accessoires

VENTE A CRÉDIT

Atelier de Réparations

3r. Ernestine · PARIS · 18<sup>e</sup> · ORNANO.34-08

Centre de récupération  
et d'usinage de pièces  
détachées

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

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

**CRUPDA**

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

N'attendez pas l'ACCIDENT

**Assurez-vous**

AUX MEILLEURES COMPAGNIES  
— AUX MEILLEURS PRIX —

par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »  
12, rue de Cléry - GUT, 73-32



sur demande indication  
de nos dépositaires

**MOTO-CEINTURES**

MARQUE DÉPOSÉE

**POUR VOTRE SANTÉ**

FRANCE - ÉLÉGANCE - Fabricant  
20<sup>5</sup> rue des Jumeaux · TOULOUSE ·

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)

LA NOUVELLE 250 cm<sup>3</sup>  
2 cylindres - 2 temps

*La souplesse  
d'un 4 cylindres voiture*

Dès son apparition sur le marché, cette nouvelle motocyclette a suscité les commentaires les plus admiratifs des spécialistes.

Souplesse extraordinaire, reprises foudroyantes, cette moto honore l'industrie française.

MODÈLE 256 TC 4

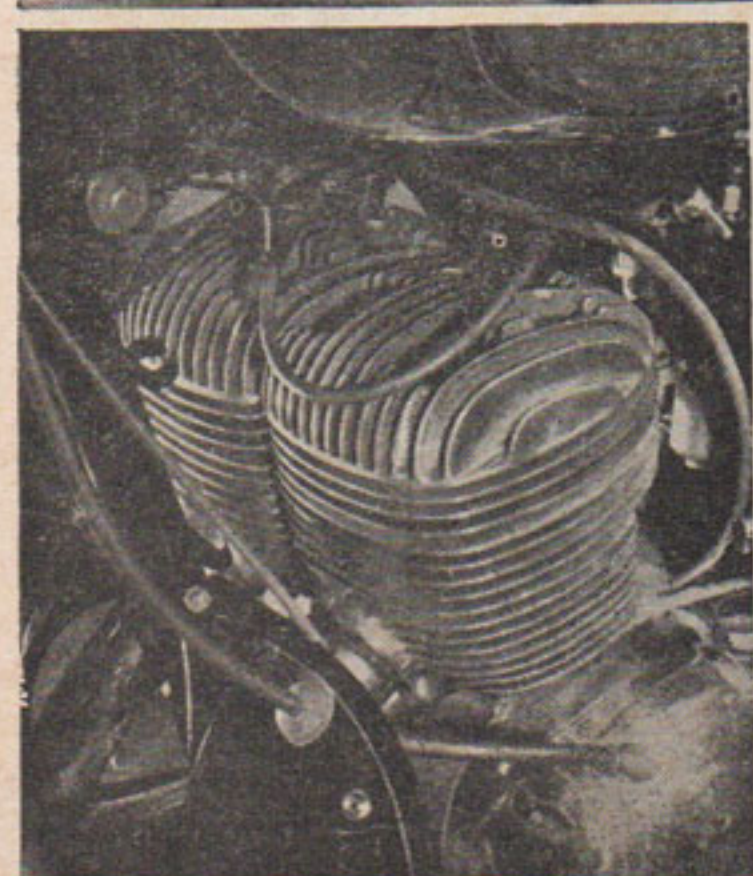
**195.000 Fr.**

MODÈLE 256 TC 4 E  
avec carter de chaîne

**215.000 Fr.**

VENTE A CRÉDIT  
aux conditions les plus libérales

Consultez nos agents



QUI VEUT LA QUALITÉ CHOISIT

**Peugeot**

Documentation sur demande à CYCLES PEUGEOT - BEAULIEU-VALENTIGNEY (Doubs)