

Moto revue

43^e ANNEE. — 3 SEPTEMBRE 1955 — N° 1.253
Tous les Samedis, le Numéro **40 frs**

ESSAI DKW
RT 350



Boue... difficultés... Epreuve d'entraîne-
ment aux Six Jours Internationaux !

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'utilisateur et aussi l'agent réparateur trouveront de nombreux renseignements qu'ils ignorent étudiés méthodiquement dans des chapitres illustrés de 200 planches et dessins

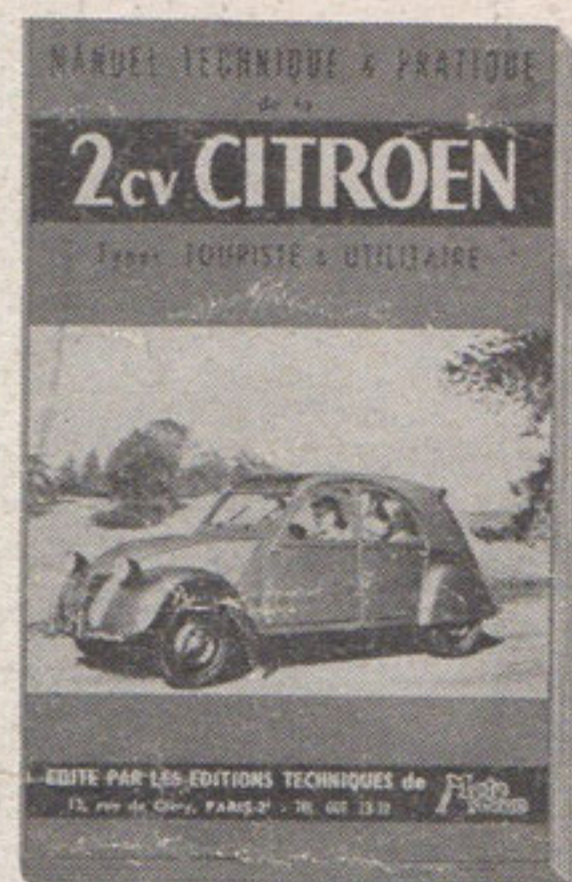


CARACTÉRISTIQUES

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



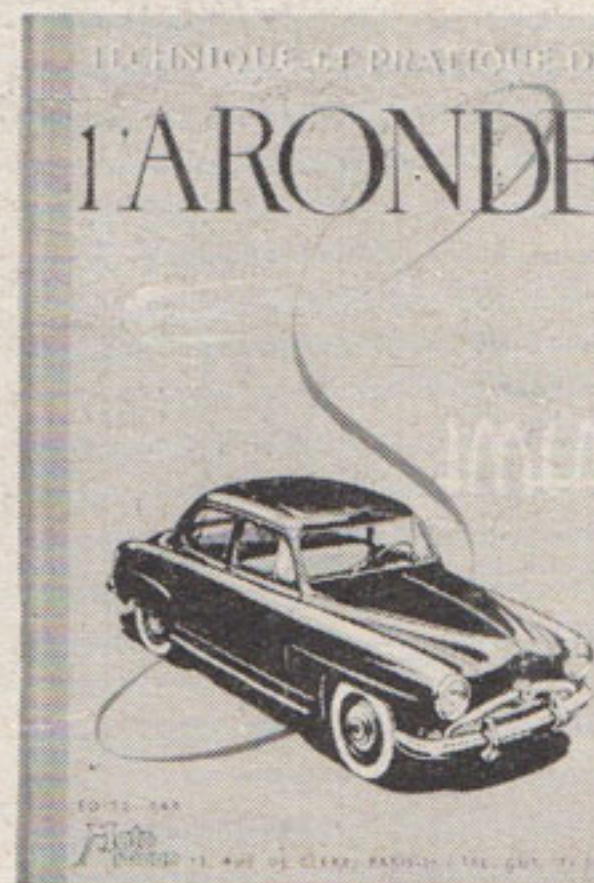
Vous lirez ces MANUELS avec intérêt même si vous n'avez pas encore de voiture.



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



MOTO VANVES SPORT vous présente : une grande Marque : **TERROT**

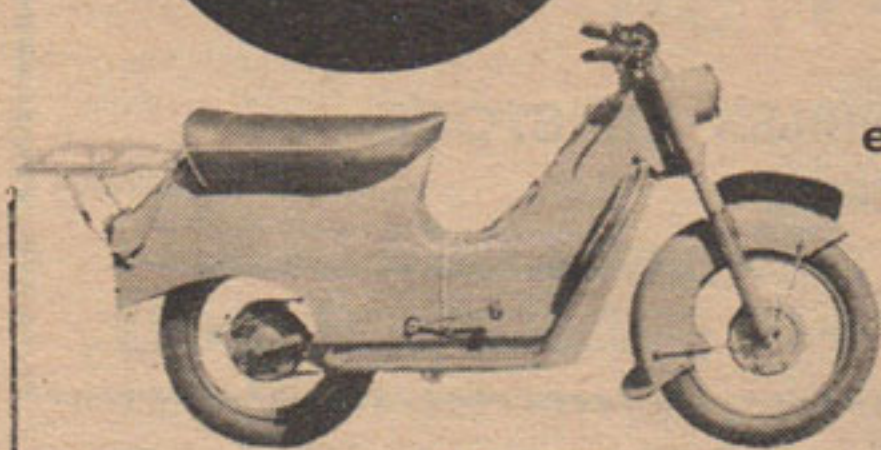
une Moto-Scooter réputée : **STERVA**

et **ALCYON - BABYMOTO - FOLLIS - GNOME-RHONE, etc...**

dans ses locaux du **90, RUE J. BLEUZEN à VANVES**

Spécialisés pour moteurs **A.M.C. - YDRAL**

STATION OFFICIELLE : **ABG-VAP - SACHS - DELL'ORTO**



Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,

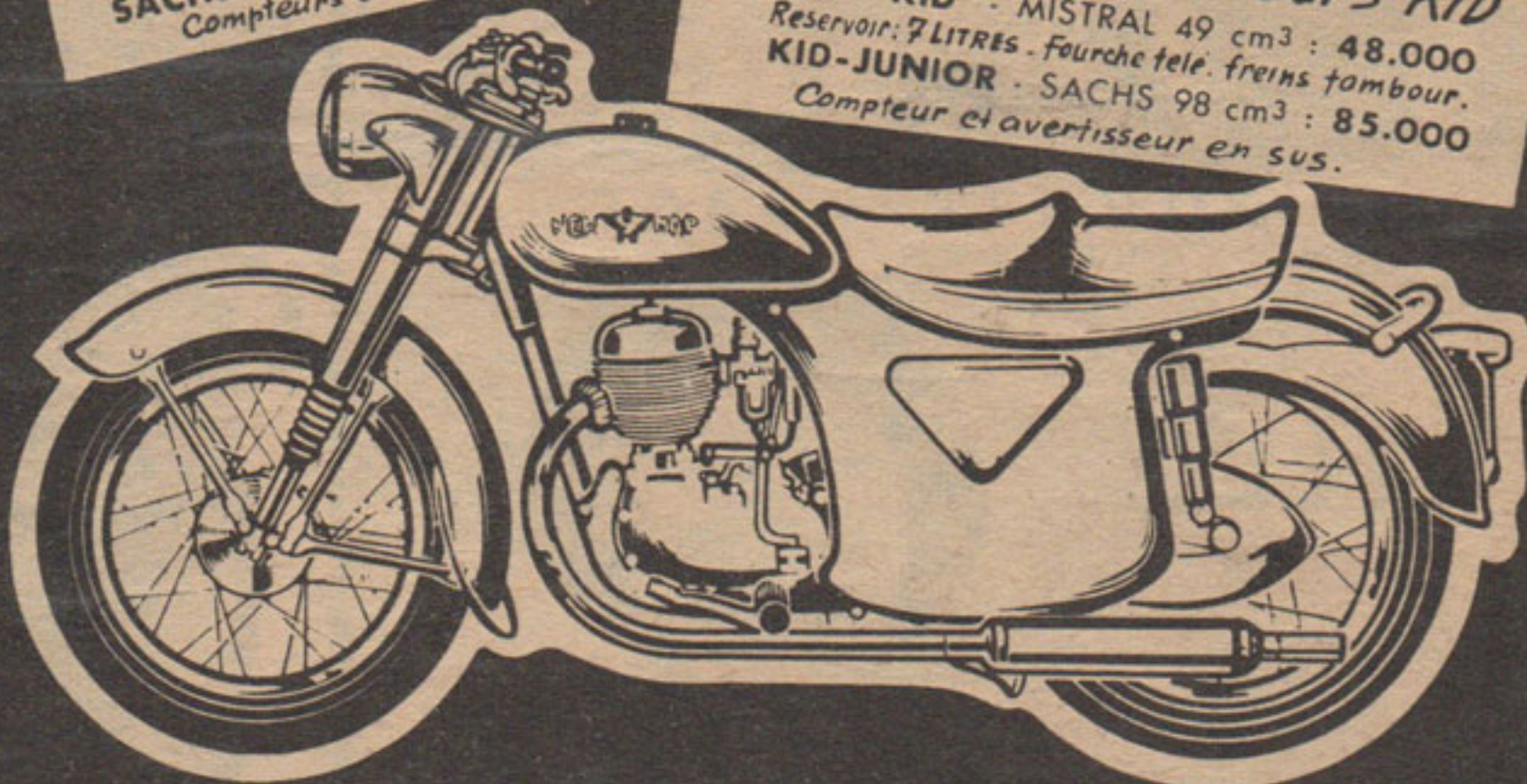
PRINCIPAUX AGENTS

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

voyez **NEW-MAP** : *Toujours en tête*

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

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



NEW-MAP 124, Ave. Lacassagne LYON

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



MAX ROUJOU

57, rue Louis-Blanc — PARIS (10^e)

Tél. : NOR. 59-35

Métro : Chapelle

CONCESSIONNAIRE

RUMI



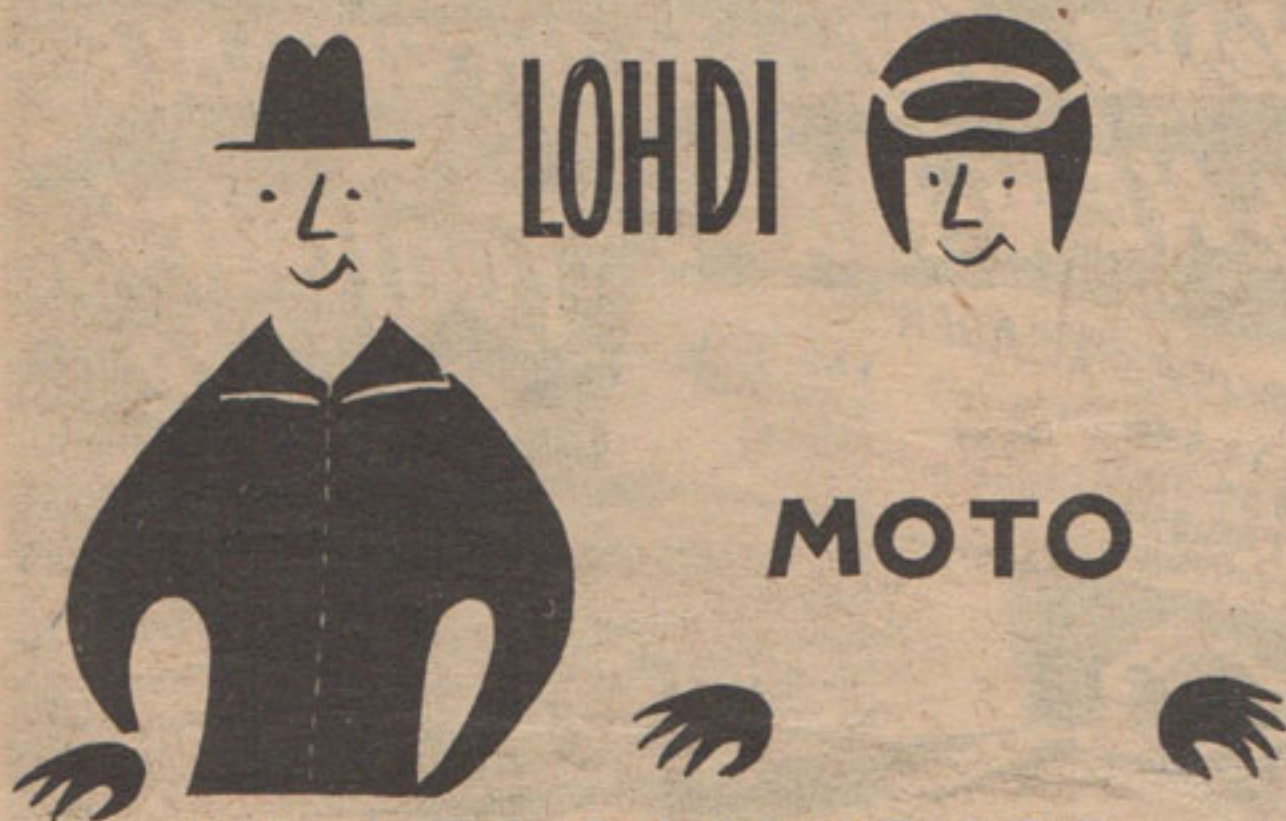
PISTONS ET VERRES DE PHARES TOUJOURS DISPONIBLES EN STOCK

PUCH — PALOMA — D.S. MALTERRE

— ACCESSOIRES - REPARATIONS - TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES —

Station-Service - Graissage-Mélange - Tous équipements - Fournisseur du personnel de la S.N.C.F.

SURVÊTEMENT IMPERMÉABLE



LOHDI

MOTO

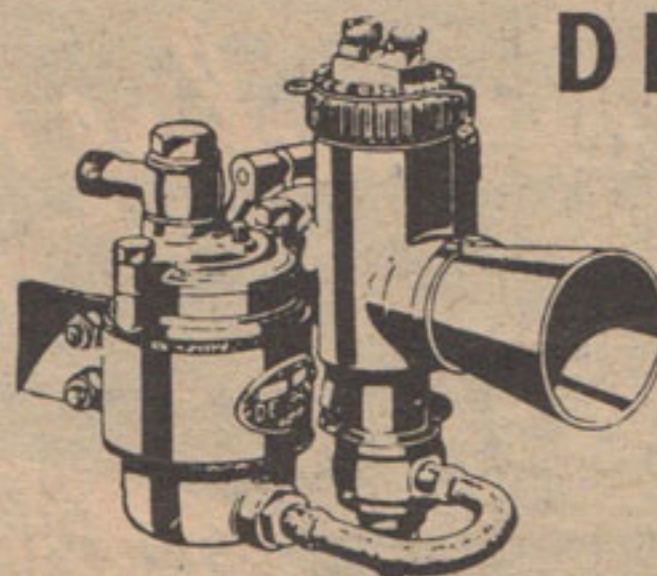
UN DOUBLE USAGE
PAR TOUS LES TEMPS

VILLE



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

DELLORTO



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



TRADING-MOTOR-LINE

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



Enfin la 350 Bi-cylindres
est livrable
en France à 285.000 frs

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

DI VOZZO

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

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 - Mal 29-77

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

**Vous devez avoir
un indicateur
de vitesse !**

ART. 173. DÉCRET
DU 10 JUILLET 1954

"JAEGER"

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

PRÉSENTE

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



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

en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires

JAEGER

2, RUE BAUDIN - LEVALLOIS - PERRET

*A petits moteurs...
grand rendement*

grâce à

Bret-oil
Spéciale 2 temps

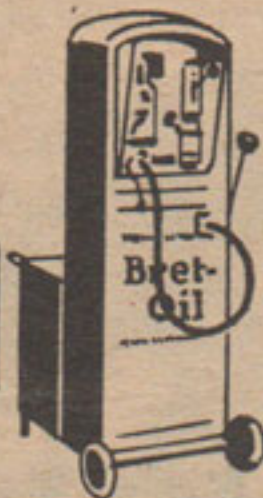
DÈS AUJOURD'HUI METTEZ DANS
VOTRE MÉLANGE L'HUILE BRET-OIL Spéciale
2 Temps. Vous serez surpris : aussitôt votre moteur
tourne plus rond et il donne toute sa puissance.

FINI le serrage du piston

FINIE la calamine

FINIE la perle au bougies

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



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



Bret-oil

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

MARQUE

BREVETE S.G.D.G

L.B

DÉPOSÉE



ROBINETS
TIROIR
toujours
étanches

BOUCHONS
de RESERVOIR
à fermeture
rapide



LE BOZEC & GAUTIER

28 Rue Carle Hébert - COURBEVOIE.

Vente exclusive par grossistes

Le Seul Spécialiste
de l'accessoire
de l'équipement

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

compétence
honnêteté
régularité

pour vous...
pour votre machine...

ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS - VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIES
PRIX LES PLUS BAS

Un des exemples de la semaine :
L'avant-garde de l'équi-
pement moto, la combi-
naison MACOMBYNN
cordoual 14.975 f.



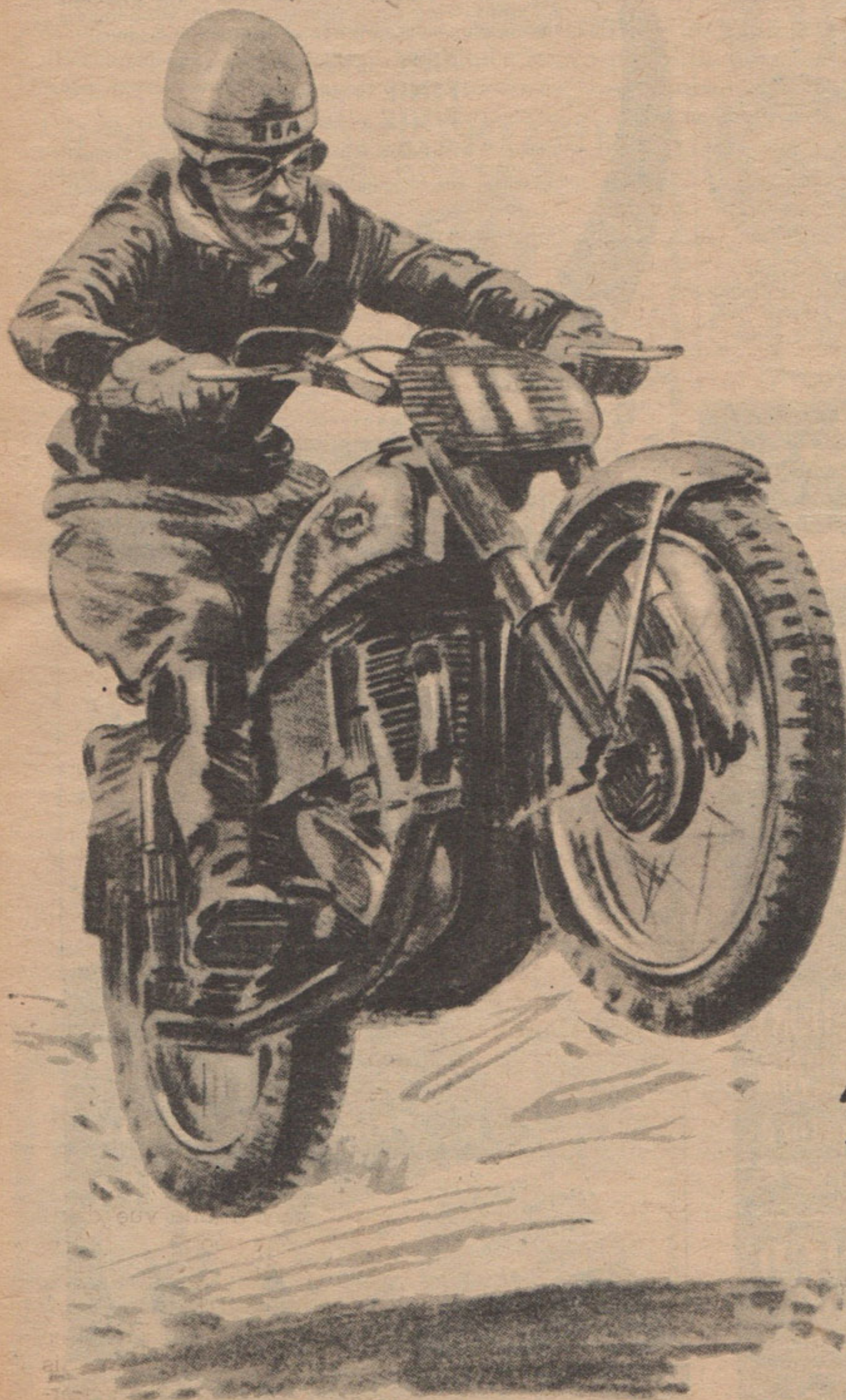
MEMBRES DE CLUBS
FAITES-VOUS CONNAITRE

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

EXPEDITION EN PROVINCE

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Encore une Victoire



**GRAND PRIX
DE
SUEDE
DE
MOTO-CROSS
(21 Août)**

- 1^{er} J. Draper - BSA**
2^e B. Nilsson - BSA
3^e J. Smith - BSA
4^e E. Bergmann - BSA
5^e L. Gustafsson - BSA

*Faites confiance
à votre*



LA MOTO EN EUROPE



Moto La revue

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 40 francs

ABONNEMENTS :

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

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

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

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

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

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

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

Le Bureau Permanent International des Constructeurs de Motocyclettes (B.P.I.C.M.) vient de publier des chiffres concernant la circulation des deux-roues motorisés en Europe, plus précisément des huit pays ayant fourni des renseignements. Au total, 11.784.217 véhicules dont plus de 10 millions circulent en France, Allemagne, Italie et Grande-Bretagne.

En tête, vient la France avec 3.785.000 deux-roues, ce qui est assez surprenant, mais ce chiffre global ne comprend pas moins de 2.150.000 cyclomoteurs. Ceci place, et de très loin, la France en tête des nations cyclomotoristes. Toujours dans le domaine du cyclo, la deuxième position ne revient pas comme on pouvait s'y attendre à l'Italie mais à l'Allemagne avec 800.000 unités, l'Italie en totalisant 623.983. Enfin, en quatrième position on trouve la Hollande avec 375.900 cyclomoteurs devant la Suède (300.000), la Suisse (45.776) et l'Autriche (31.000).

Dans la catégorie supérieure, celle des 125 cmc., France et Italie viennent en tête (Italie : 1.245.309 vélomoteurs et scooters - France : 990.000 vélomoteurs et 270.000 scooters, soit 1.260.000 au total). L'Allemagne suit d'assez près (965.990 vélomoteurs et seulement 175.119 scooters). La Grande-Bretagne, pour sa part, dénombre 225.312 vélomoteurs et scooters ; l'Autriche 70.150 vélomoteurs et 31.400 scooters. Pour les scooters, encore, 6.737 en Suisse, 15.000 en Suède et 7.600 en Hollande.

Il est certains pays qui, bien qu'ayant une rubrique spéciale pour les cyclomoteurs et les scooters, englobent toutes les cylindrées de motos (y compris les vélomoteurs) en un seul chiffre. Pour ceux-là, nous avons la Suède (300.000 véhicules), la Hollande (122.900) et la Suisse (80.092).

Pour les cylindrées de plus de 125 cmc., France et Autriche ne font pas de détail. Chiffres respectifs, France : 375.000 motos (en grande partie des 175 cmc.). Autriche : 148.300.

Si l'on s'en tient maintenant aux moyennes cylindrées (de 125 à 250 cmc.), l'Allemagne l'emporte indiscutablement avec 1.060.984 motos, suivie certainement de la France (avec ses nombreuses 175), puis de l'Italie (161.650) et de la Grande-Bretagne (151.375). Mais dès que l'on passe aux grosses cylindrées, de plus de 250 cmc., l'Angleterre reprend évidemment la suprématie avec 477.948 machines, loin devant l'Allemagne (185.241) et l'Italie dont le chiffre de 175.731 comporte également les motocars de livraison.

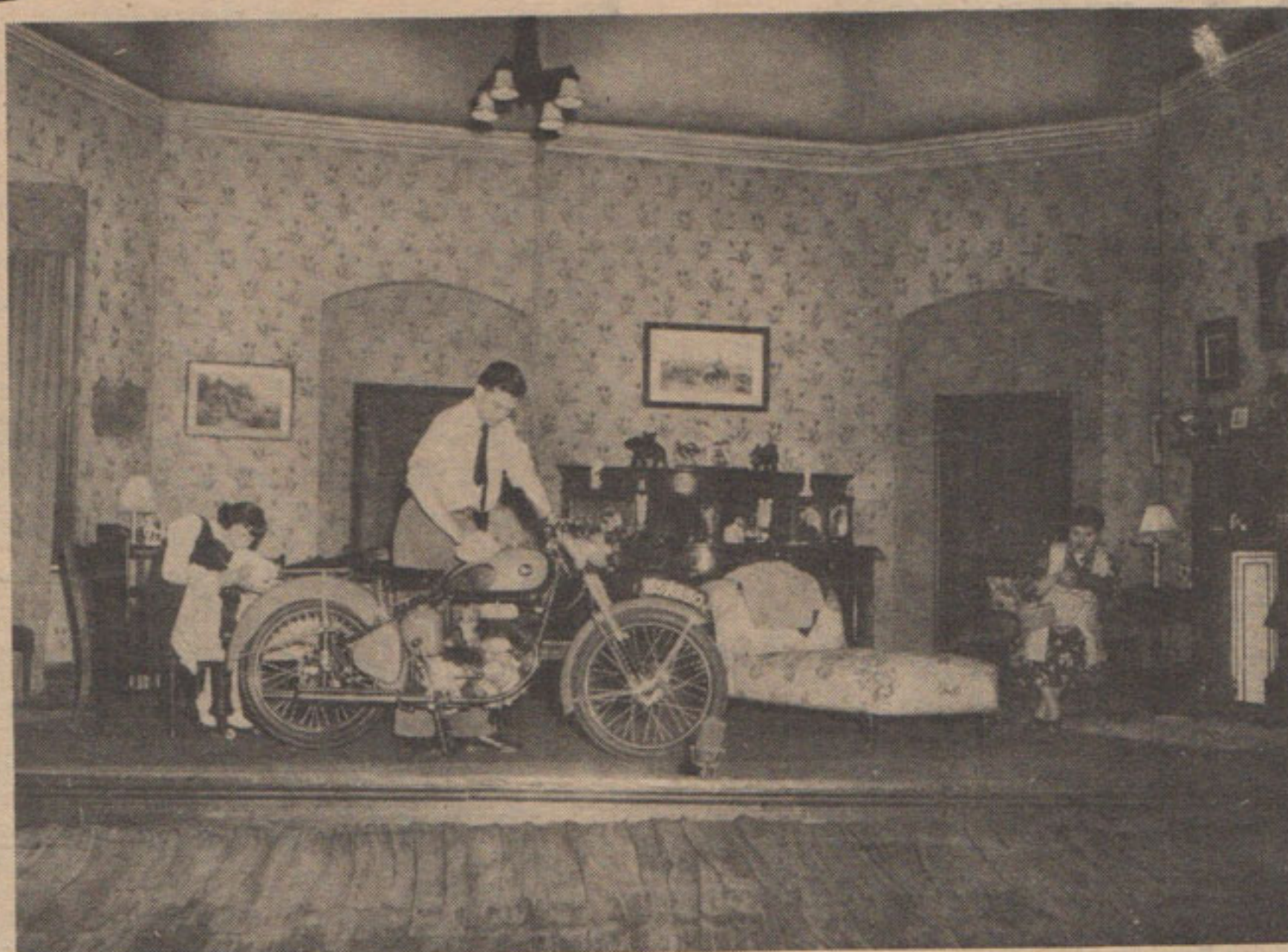
Enfin, si l'on prend le parc complet, l'ordre est le suivant : France : 3.785.000 - Allemagne : 3.187.334 - Italie : 2.206.673 - Grande Bretagne : 1.009.155 - Suède : 615.000 - Hollande : 506.400 - Autriche : 280.850 et Suisse : 193.805.

Malgré leur aridité, ces chiffres permettent d'avoir une vue d'ensemble de la « physionomie » du motocyclisme européen.

Et surtout, la constitution de ce parc, considérée pour chaque pays, reflète assez fidèlement l'orientation de l'industrie. Ceci permet de constater la prédominance du cyclo en France, celle des cylindrées moyennes en Allemagne, de la grosse cylindrée en Angleterre, tandis que pour les autres pays, le mélange de certaines catégories ne permet pas de conclusions précises.

INFORMATIONS

Un problème qui, très souvent, tracasse les jeunes motocyclistes ne pouvant disposer d'un garage : où garer la moto ? vient d'être évoqué dans une pièce de théâtre anglaise, où l'on voit le jeune fils astiquer et même mettre en marche sa machine dans la salle à manger (reconstituée sur la scène du théâtre).



NOS DEUILS

Blessé au cours de l'épreuve des 500 cmc. à Gijon (Espagne) à la suite d'une chute le champion espagnol Juan Bertrand ELIZALDE est décédé à l'hôpital où il fut transporté après son accident.

Passager du sidecar de l'italien Merlo, Matlo MAGRI a été tué au circuit de Luino, en Italie, à la suite d'une collision avec un autre sidecar, celui de Carrano. L'attelage désorienté de Merlo pénétra dans la foule où l'on eut à déplorer trois blessés graves parmi les spectateurs, en plus de Carrano et son passager. A la suite de cet accident, la course fut arrêtée.

C'est avec émotion que nous avons appris la mort, le 20 août au Maroc, de Mr Roger LADEVEZE, reporter photographe de « France-Soir ».

Mr Roger Ladevèse était le frère de Mr Paul Ladevèse l'importateur, bien connu des motocyclistes parisiens. Nos condoléances.

G. PARODI, fondateur de la « Moto Guzzi », vient de mourir à l'âge de 58 ans.

Durant la première guerre mondiale, il avait mis au point avec Carlo Guzzi les plans pour la construction de motocyclettes. Après la guerre, sous la direction technique de Carlo Guzzi et avec l'aide financière de Parodi, la grande usine italienne devait voir le jour. Les motos, d'abord baptisées G.P., devaient par la suite prendre le nom de « Guzzi », et connaître dans le monde entier les succès que l'on connaît.

C'est un pionnier de l'industrie motocycliste qui disparaît en la personne de G. Parodi, qui continuait à donner toute son activité à la marque qu'il avait contribué à lancer.

◆ HOBL ET LE CARENAGE

Au Nurburgring, DKW avait présenté au départ une machine non carénée, car Wunsche préférait se passer de ce carénage, cependant établi par DKW, en collaboration avec l'Ecole Polytechnique de Munich. Mais les résultats démontrèrent la nette supériorité des machines carénées, et Hobl, le vainqueur, résuma ainsi ses impressions : « La tenue de route de la machine, en virages ou en ligne droite, n'est aucunement influencée par le carénage, même s'il y a un vent latéral assez violent. De plus, le carénage évite les remous d'air et la pluie, si désagréable aux vitesses atteintes en course, ne me cingle plus le visage, le carénage procure donc une conduite plus reposante ».

Enfin, interrogé sur la maniabilité de la machine carénée, Hobl a répondu : « Il faut s'habituer à toutes les innovations, même si elles apportent des avantages. Actuellement, je vire au centimètre près avec ma DKW, bien que ne voyant pas la roue avant, comme sur une voiture ».

Après cet avis enthousiaste de Hobl, il serait bon de connaître l'opinion d'autres coureurs qui ne cachent pas leur antipathie pour les « tôles ».

◆ REGARDS SUR LE « WORLD'S FASTEST »

NSU, dont on a annoncé les « intentions » à l'égard du record absolu de vitesse, aurait envoyé son recordman attitré, W. Herz, en Amérique du Nord, afin d'étudier la piste de Salt Lake City. La tentative aurait lieu avec la 500 twin à compresseur, précédente détentrice de record, mais cette fois avec un autre carénage.

◆ MATIERES PLASTIQUES

La carrosserie de l'Ondine-Lucer serait en matière plastique, première réalisation en ce domaine.

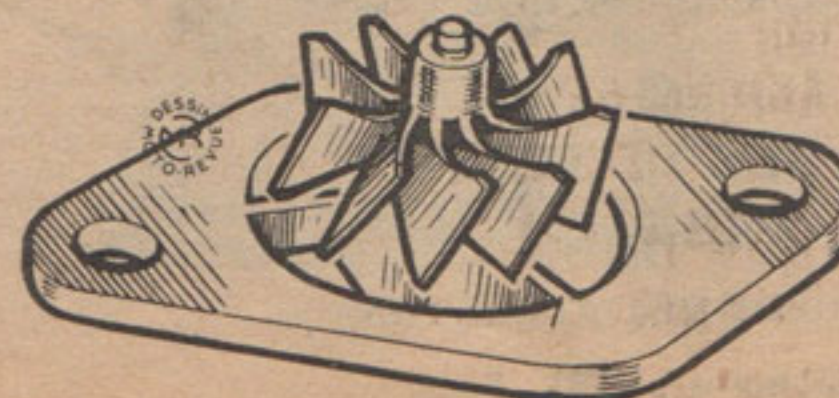
◆ UN GRAND MONSIEUR

Le samedi 20 août se sont disputées des courses à Ibsley, en Angleterre, où toutes les catégories solo 250, 350 et 500 virent la victoire en des temps records du jeune londonien Surtees.

Non content de ce résultat, le nouveau champion anglais des 500 cmc. récidivait le lendemain dimanche au circuit de Brands Hatch dans les mêmes catégories 250, 350 et 500 cmc., battant le record de la moyenne dans cette dernière cylindrée.

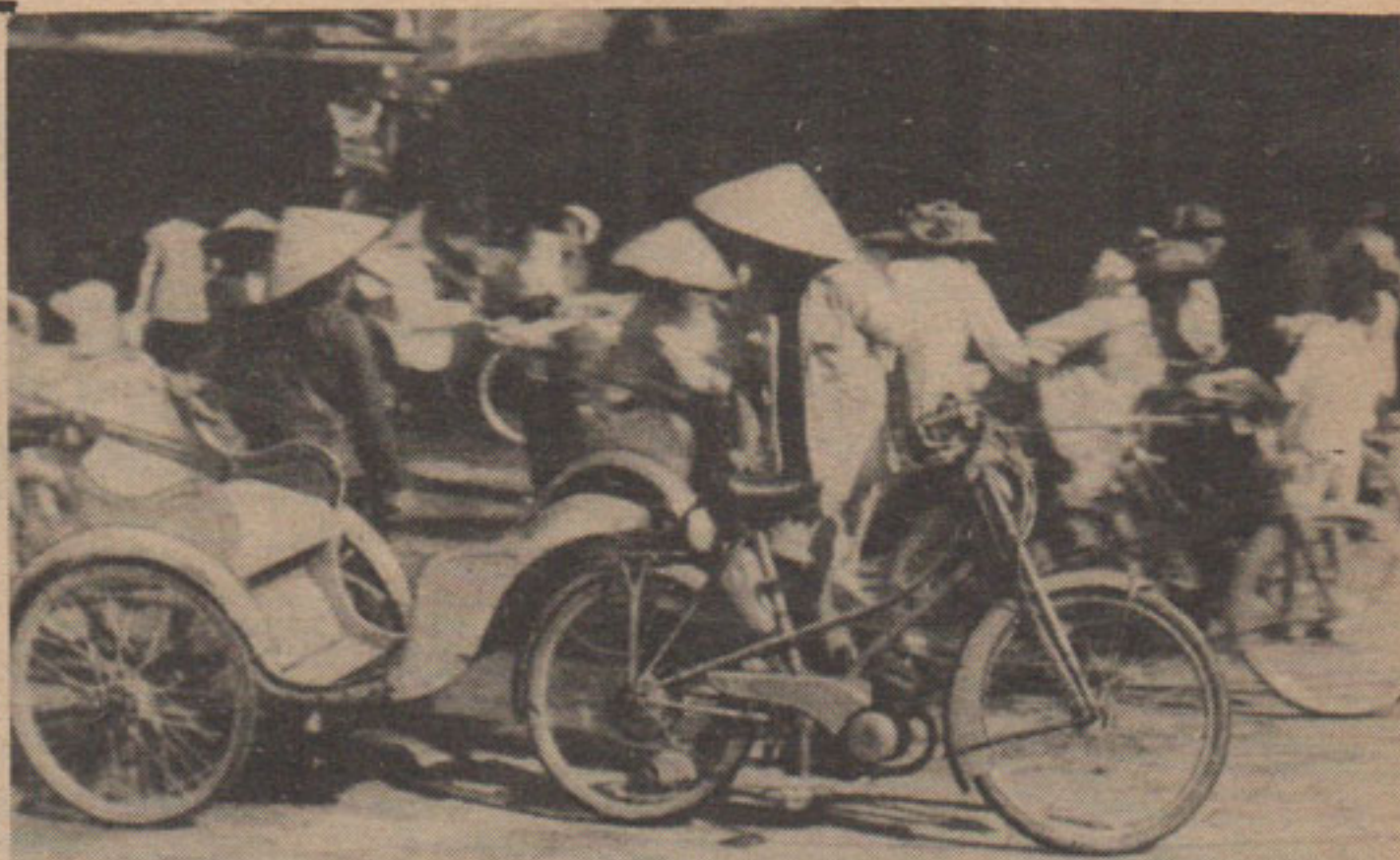
Il n'y avait pas de courses le lundi...

Un brasseur de mélange gazeux, sous la forme d'une petite turbine, est proposé aux motocyclistes anglais, sous le nom de Chatwin Rotary Atomiser (nous ne connaissons pas encore d'importateur).



LA MOTORISATION GAGNE DE NOUVEAUX ADEPTES AU SUD-VIETNAM !

Voici, ci-contre, une vue illustrant une lettre d'un de nos lecteurs du sud Vietnam au sujet des « taxis » de la ville de Cantho. Ces attelages sont constitués par d'anciens « pousse-pousse » transformés pour être tirés par une bicyclette et maintenant par des cyclomoteurs divers. Il n'est paraît-il pas rare de voir ces « taxis » occupés par 4 personnes et des bagages !



◆ PELERINAGE AUX SOURCES

Russell Wright et Robert Burns, dont les records solo et sidecar viennent d'être homologués par la FIM, se rendront en Angleterre, à l'occasion du Salon de Earl's Court, où la Vincent de record sera exposée au stand de la marque. Rappelons que c'est du 12 au 19 novembre qu'aura lieu le « Show » de Londres.

◆ ASSOCIATION DES COUREURS

Durant le Grand Prix de l'Ulster, une réunion de pilotes de courses s'est tenue à Belfast, en vue de la création d'une « Association des pilotes de courses ». Cette association originale se propose de défendre les intérêts de pilotes de courses de vitesse, d'obtenir une augmentation des primes offertes par les organisateurs, et obtenir une amélioration générale des conditions dans lesquelles courent les pilotes. Etaient présents à cette réunion : Ahearn, Anderson, Armstrong, Dale, Duke, Fitton, Heath, Lomas et Matthews. Un comité exécutif composé de deux « privés » et deux pilotes d'usine est en formation.

◆ LAMBRETTA EN ARGENTINE

Depuis quelques temps déjà, la société SIAM, fabrique de réfrigérateurs, construit les scooters et tris Lambretta en Argentine. Le chiffre de production actuel est de 50 unités par jour, mais il est prévu, très prochainement, de passer à 30.000 unités par an.

Les accessoires, carburateurs et volants magnétiques, importés jusqu'ici d'Italie, seront pris à partir du 25 octobre de cette année, dans le marché argentin.

Signalons que, au moins dans sa publicité, la marque argentine a reçu un appui très spectaculaire du président Péron.

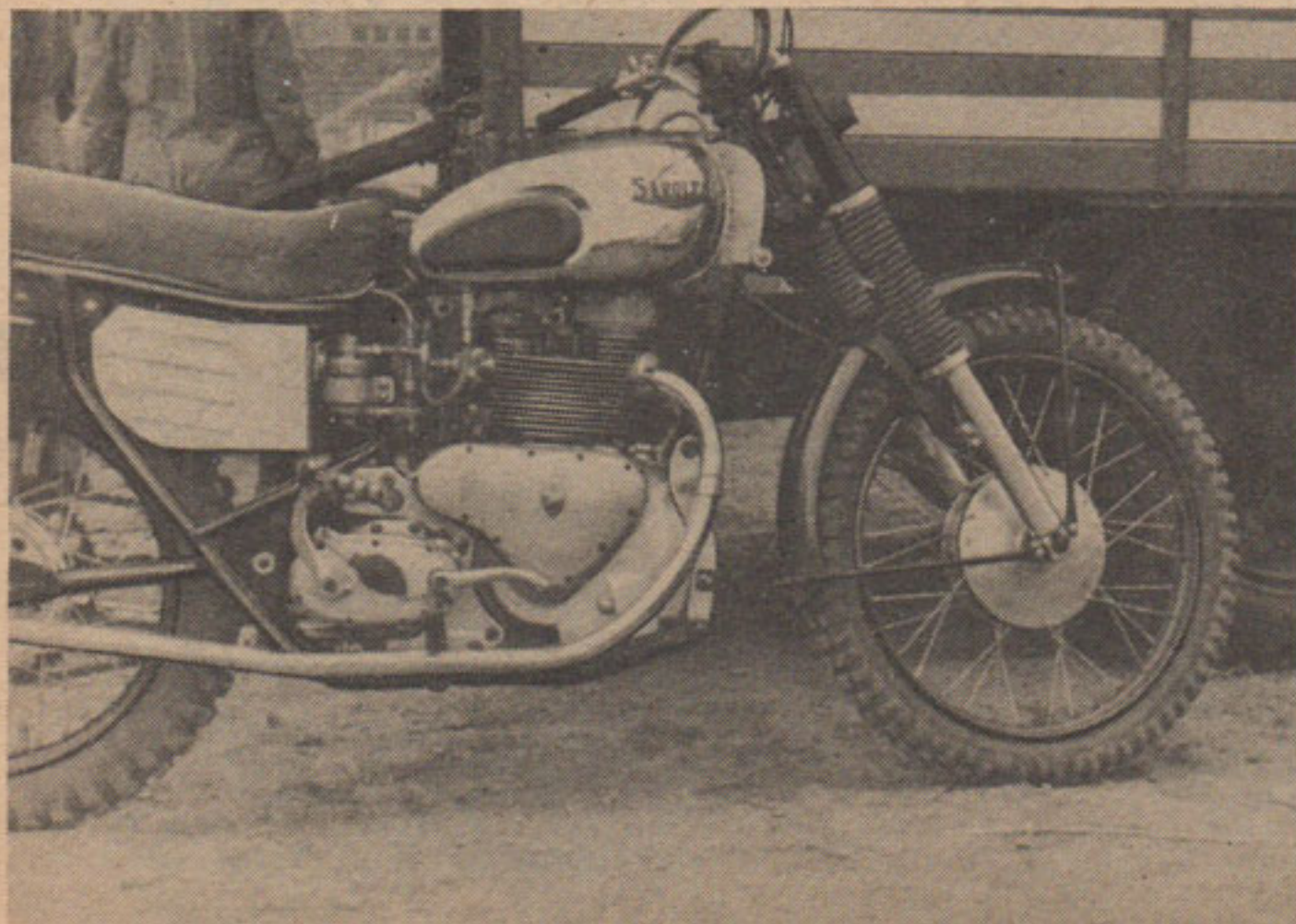
◆ GONZALEZ SUR MV 4 CYLINDRES

Le champion d'Espagne en 350 et 500, Francisco Gonzalez, après accord direct avec le comte Agusta, pilotera une 4 cylindres de Verghera pour les épreuves du championnat Espagnol.

Cette décision a été prise à la suite d'une course disputée en Italie et où Gonzalez s'est tout particulièrement distingué.

Une nouvelle "SARO de CROSS"

Cette machine, reproduite ci-dessous, est une adaptation de l'« Atlantic » bicylindre, destinée au moto-cross. Ses débuts aux mains de Nic Jansen furent toutefois contrariés par une chute. Il est curieux de mentionner le retour à une bicylindre, alors que la plupart des coureurs considèrent le mono comme nettement supérieur en moto-cross.



PLUS D'UN TIERS DES ACCIDENTS SONT DUS A NOTRE RESEAU ROUTIER PERIME...

Nous donnons ci-dessous quelques chiffres fournis par LA PREVENTION ROUTIERE, au sujet des accidents survenus en 1954. Tout commentaire de notre part est superflu, ces chiffres parlant d'eux-mêmes.

× × ×

Le maximum d'accidents est atteint durant les mois d'été : 13.600 en août, 13.400 en juillet, 11.600 en juin, soit, pour chacun de ces mois, sensiblement le double qu'en février.

× × ×

36 % des accidents de la semaine ont lieu pendant les week-ends.

× × ×

C'est entre 17 et 20 heures que se situent les heures les plus dangereuses.

× × ×

25 % des accidents se produisent aux croisements, 13 % dans les courbes, et 20 % de ces accidents sont dus à un non-respect de la priorité au débouché d'une voie secondaire sur une route à grande circulation.

Si les fautes de conduite sont causes de 55 % des accidents, 37 % (oui, plus d'un tiers) sont dus à l'inadaptation de la route aux conditions de la circulation moderne.

...MAIS L'AUTOROUTE, GAGE DE SECURITE EN DIMINUE LE POURCENTAGE

Le taux moyen des tués, sur les routes françaises, est de 15,6 par 100 millions de kilomètres-véhicules. Mais sur l'autoroute de l'Ouest, ce taux est beaucoup plus bas : 6,65 en 1953 - 5,25 en 1954.

Ainsi l'autoroute, grâce à la séparation des trafics, la suppression des croisements à niveau, aux profils étudiés pour les grandes vitesses, est trois fois plus sûre que la moyenne des routes françaises.

× × ×

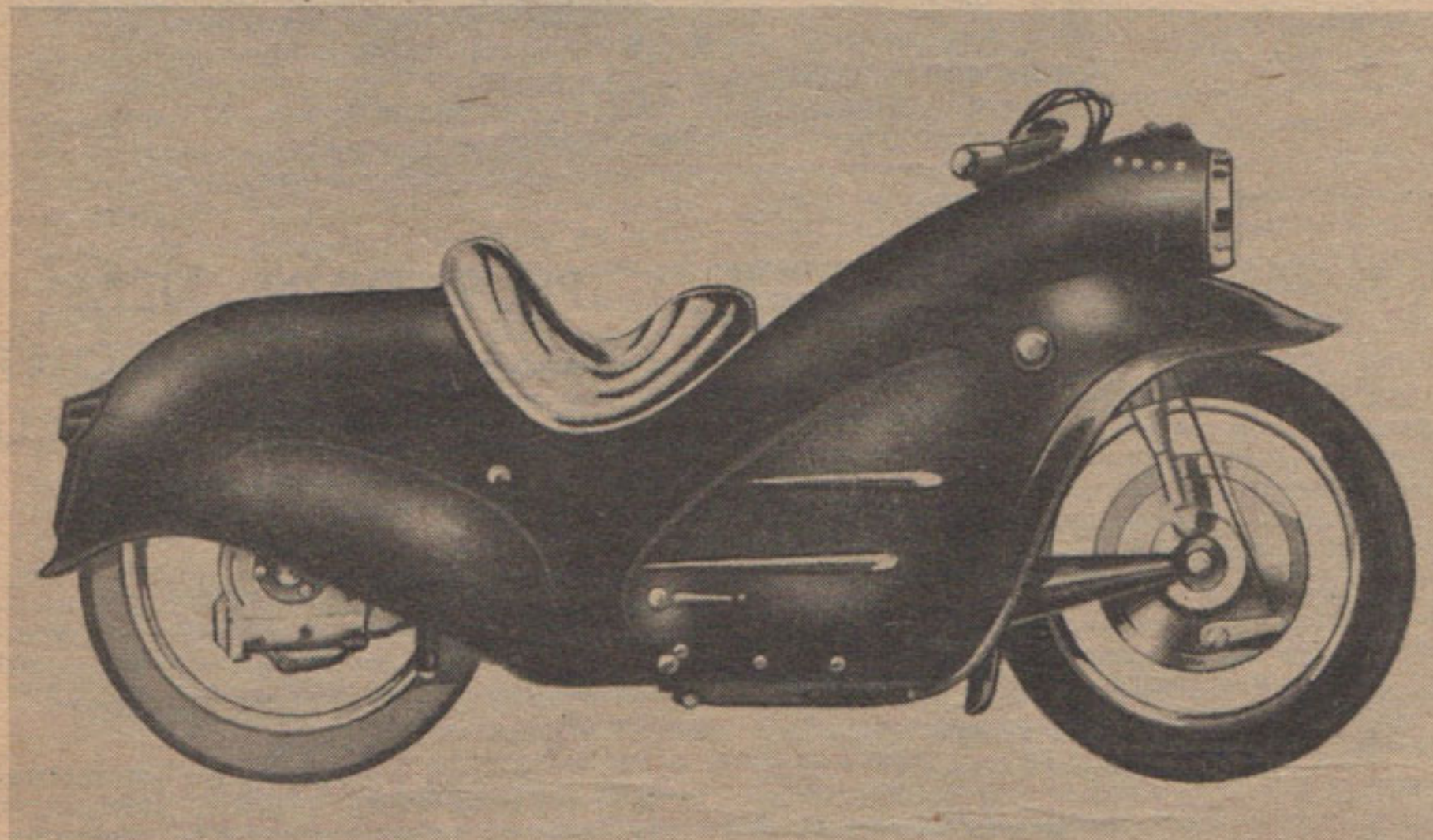
Mais il faut encore noter la diminution d'accidents entre 1953 et 1954 sur cette même autoroute. En effet, si l'on tient compte de l'augmentation de la circulation de 12,5 %, le nombre total d'accidents a diminué de 6,8 %, celui des morts de 20 %, des blessés de 0,95 %, et celui des véhicules endommagés de 6,2 %.

Ce résultat est dû en grande partie à l'installation d'éclairage sur le tronçon commun. En effet, depuis celle-ci, les accidents de nuit ont diminué d'un tiers.

Une étude anglaise du Laboratoire de Recherches Routières confirme d'ailleurs ce dernier point : une installation d'éclairage amène une réduction de 30 %, en moyenne, des accidents de nuit, tout en permettant une accélération du trafic de 10 % environ.

2 conceptions différentes de la Moto :

EN ARGENTINE :



où l'on va
construire les

R U F A

1 2 5

1 7 5

2 5 0

et **3 5 0**

L'ARGENTINE s'intéresse beaucoup à la moto depuis quelques années, ce qui est pour le moins logique, l'industrie automobile étant pratiquement inexistante en Amérique du Sud. Aussi l'Argentine a commencé en construisant sous licence des motocyclettes italiennes, mais aucune machine vraiment nationale n'existe encore.

L'ingénieur italien Giulio Rufa a établi les plans d'une machine carénée très particulière qui serait en voie de production industrielle.

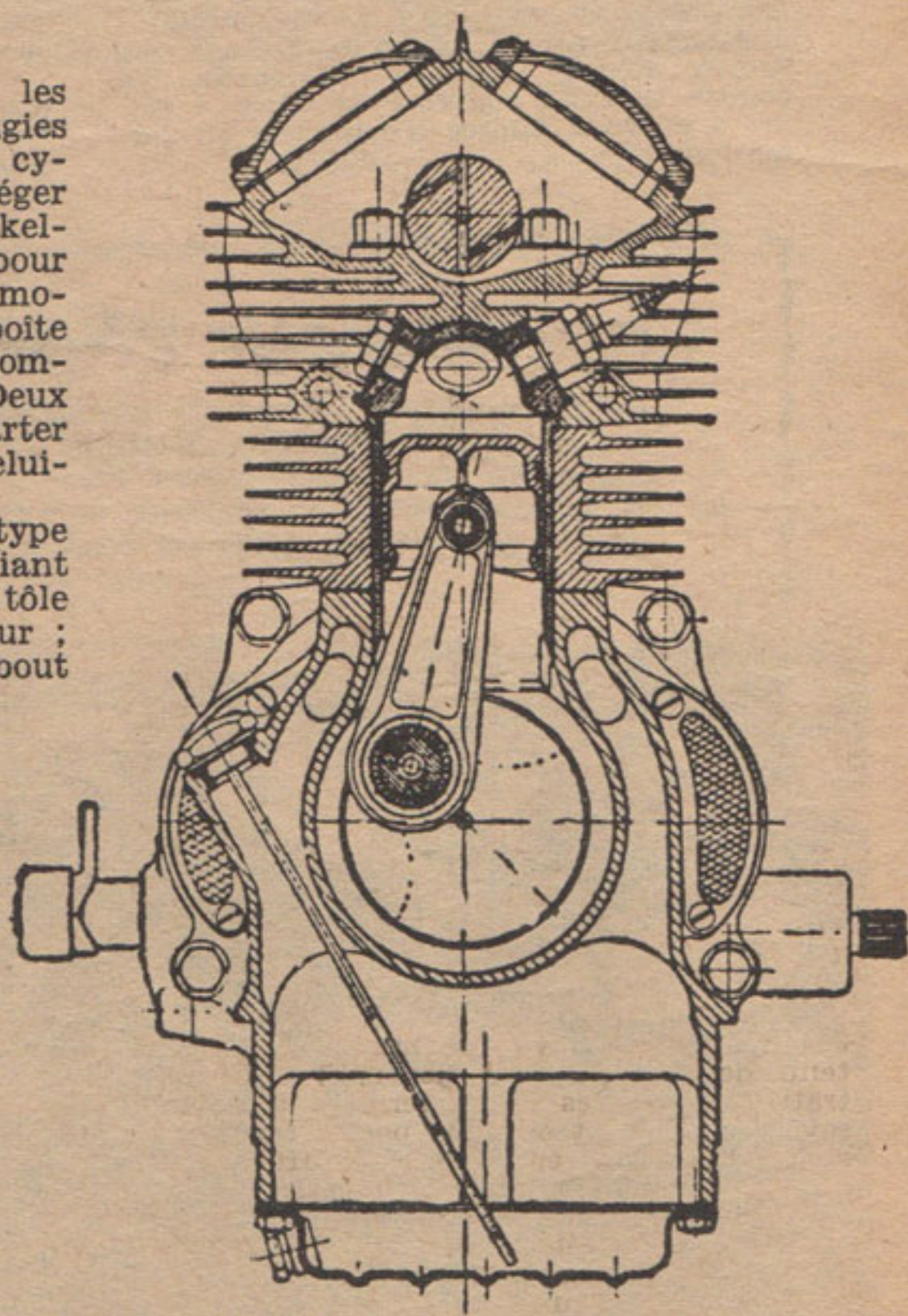
D'une ligne assez... curieuse, la « Rufa » serait construite en quatre cylindrées différentes : 125, 175, 250 et 350 cmc. Pour standardiser le plus possible la fabrication, la course du 125 cmc. (58 mm) est la même pour le 175, l'alésage passant de 52 mm à 61,5 mm. Le 250 est un bicylindre en ligne formé de deux 125, le 350 étant formé de deux 175. Ainsi, les vilebrequins (dans le cas des twins, 2 vilebrequins accouplés) et les bielles sont les mêmes pour les quatre moteurs dont le vilebrequin tourne dans l'axe longitudinal de la machine.

Le système de distribution par ACT commandé par chaîne est lui aussi très particulier, les cames étant du type à plateau. Les cames attaquent ainsi directement la queue de la soupape, rappelée par des ressorts en épingle à cheveux. Ce système de distribution assez simple à priori, demande cependant une grande précision d'exécution, car l'arbre à cames subit d'importantes réactions longitudinales en plus des habituelles réactions transversales.

Culasse en alliage léger avec les sièges de soupapes des deux bougies (double allumage) rapportés ; le cylindre est également en alliage léger chemisé en acier spécial au nickel-chrome, acier employé également pour la bielle. L'embrayage est du type monodisque, fonctionnant à sec ; la boîte de vitesses est à quatre rapports commandés par un sélecteur au pied. Deux prises d'air sur les côtés du carter d'embrayage servent à ventiler celui-ci et la boîte de vitesses.

Le graissage du moteur est du type à carter sec, le réservoir de lubrifiant étant constitué par un carter en tôle nervurée placé sous le carter moteur ; la pompe à huile est entraînée en bout de vilebrequin.

En haut de la page, la curieuse silhouette de la moto Rufa. - Ci-contre, une section transversale du moteur. On voit de suite les imposantes dimensions de la bielle ainsi que le double cloisonnement du carter qui forme réservoir d'huile. Deux ouïes latérales grillagées servent à la ventilation de l'embrayage.



(Documentation Moto-Touring)

La transmission finale s'effectue par un arbre et deux cardans, solution la plus logique dans le cas d'un vilebrequin tournant dans l'axe longitudinal de la machine.

Double allumage par dynamo et batterie, le rupteur et le distributeur étant placés en bout d'arbre à cames.

Avec un taux de compression de 7 à 1, le 175 développe 11 CV à 4.500 t.-m. (60 CV-litre) régime assez bas pour un ACT qui a cependant, au cours d'essais, été poussé à 9.000 tours et même à 12.500 tours sans accident. Le 350 développe 23 CV qui autoriseraient, d'après le constructeur, 140 kmh.

La partie cycle de la Rufa est d'une conception très personnelle, puisque c'est le carénage en tôles embouties qui forme caisse autoporteuse, renforcée par deux longerons profilés, placés sous le moteur.

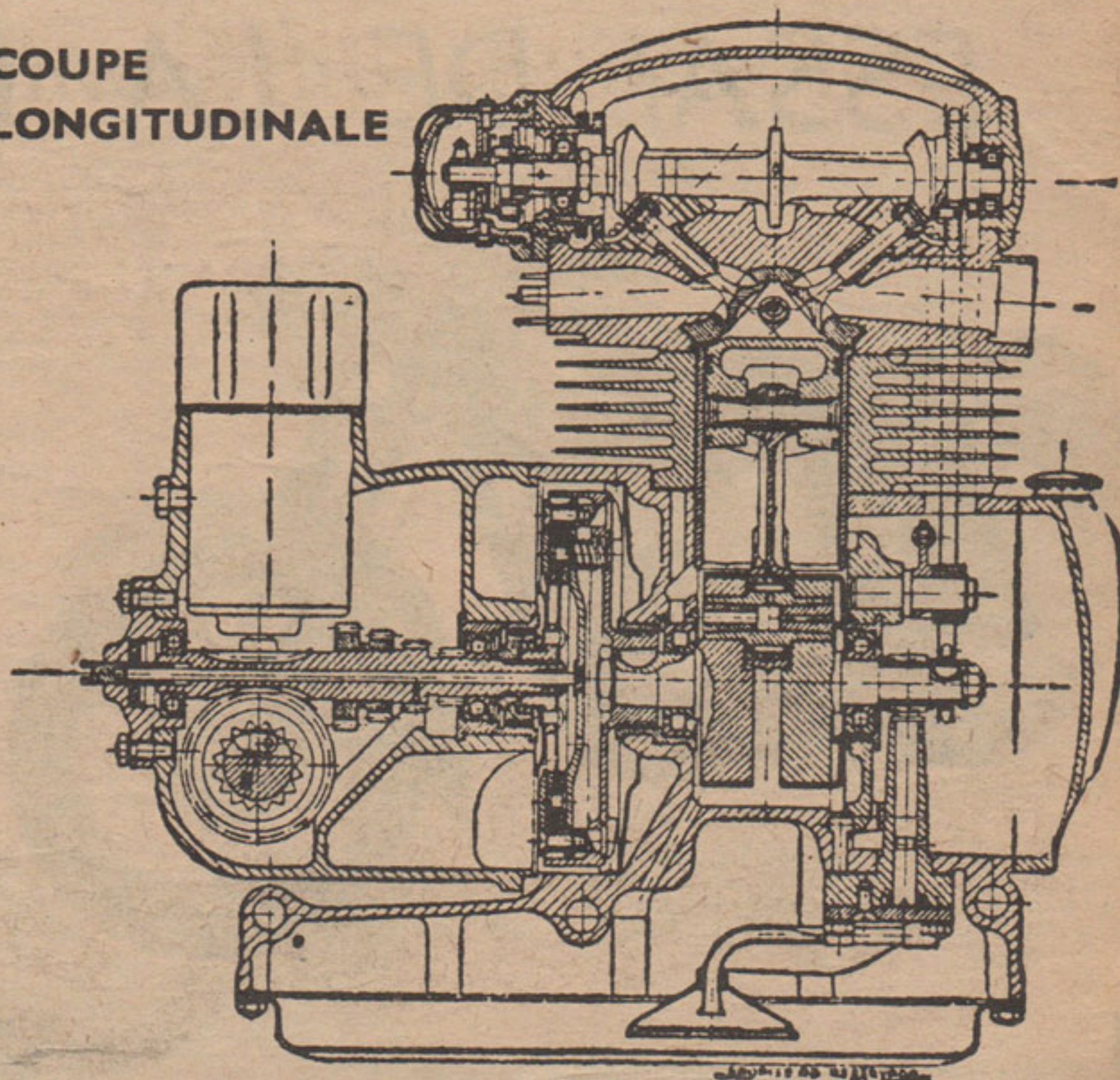
Pour les suspensions, on trouve à l'avant une fourche du type Earles avec amortisseurs hydrauliques, et à l'arrière, une oscillante munie également d'amortisseurs hydrauliques. Notons les moyeux-freins en alliage léger d'un généreux diamètre : 250 mm !

Le carénage de cette machine, s'il est aérodynamique, n'est qu'assez peu esthétique. La selle en caoutchouc mousse, en forme de haricot, est placée très bas et la position du pilote ne doit pas être des plus agréables. Les deux vastes marchepieds servent également de déflecteurs dirigeant l'air sur le moteur.

Si ce véhicule, d'apparence curieuse, est le fruit de l'union du scooter et de la moto, il nous semble préférable que les deux formules « co-existent ».

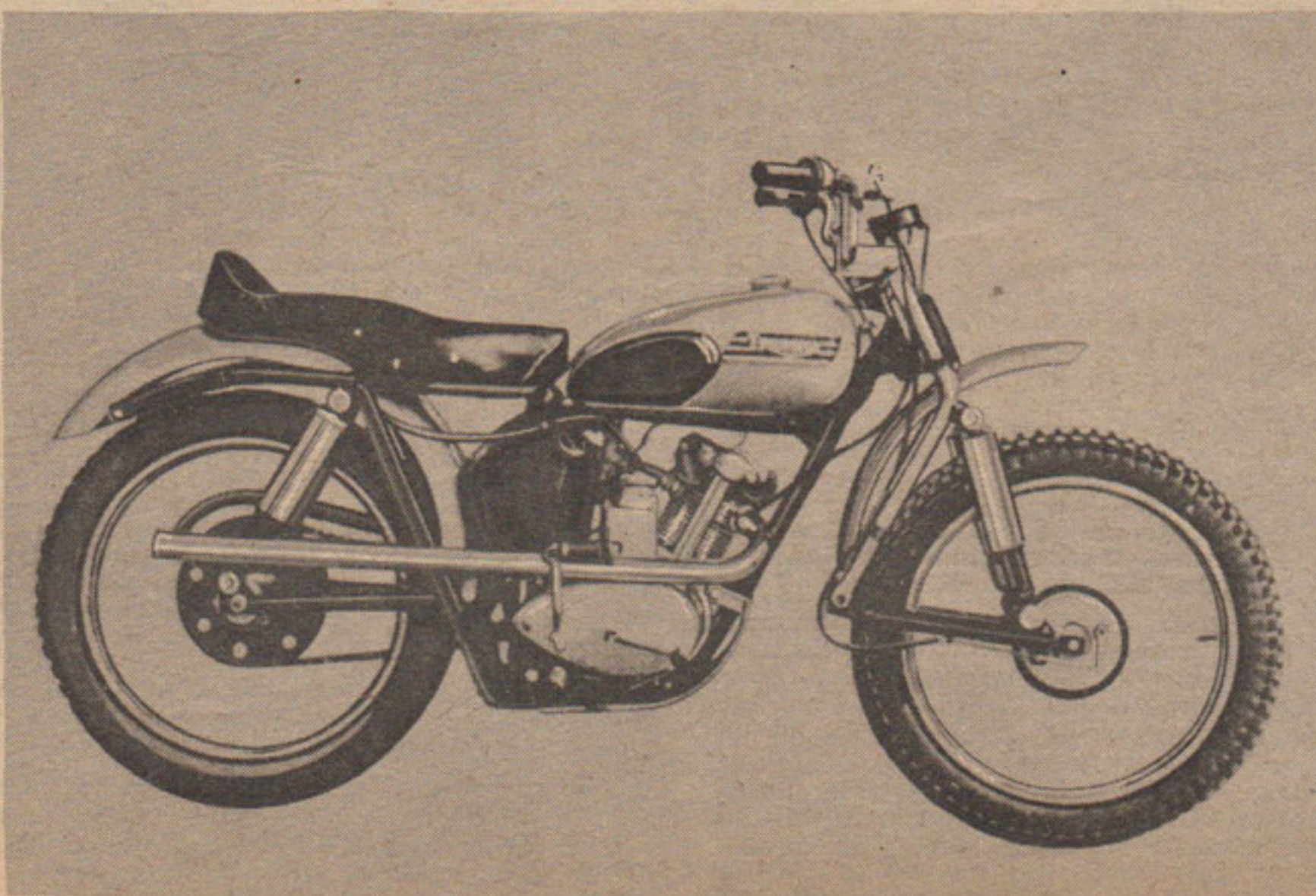
L'avenir nous dira si la « Rufa » a été un précurseur ou une réalisation sans lendemain.

COUPE LONGITUDINALE



Ci-dessus, une coupe longitudinale du moteur de la 175 cmc. monocylindre Rufa. On y trouve de très intéressantes particularités comme par exemple l'arbre à cames en tête entraîné directement depuis le vilebrequin par une chaîne qui passe de part et d'autre de la tubulure d'échappement. La culasse est bi-métallique et l'embrayage est un monodisque à sec. L'arbre primaire de boîte se termine par une vis sans fin destinée au kick.

ET AUX ETATS-UNIS...

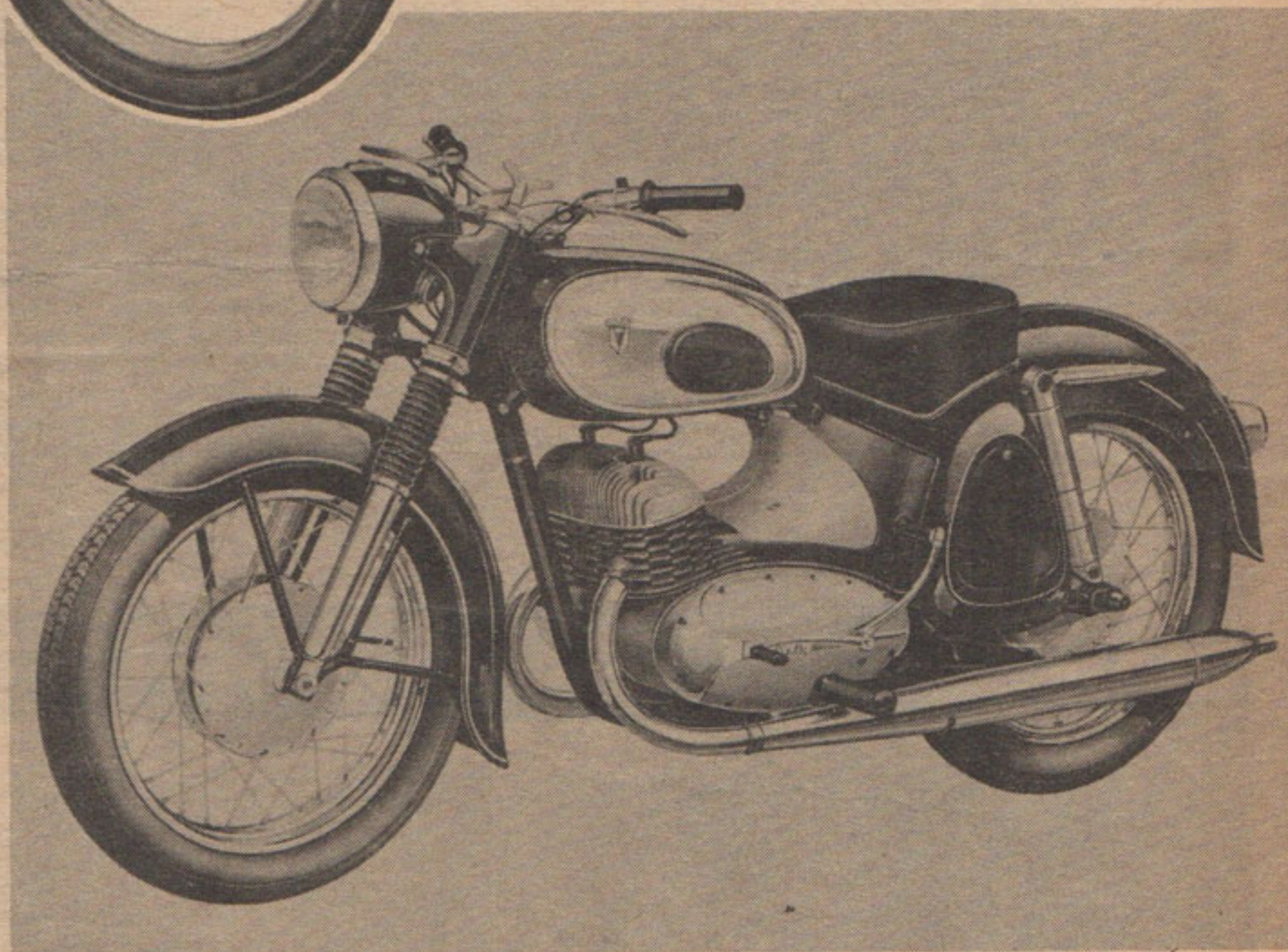
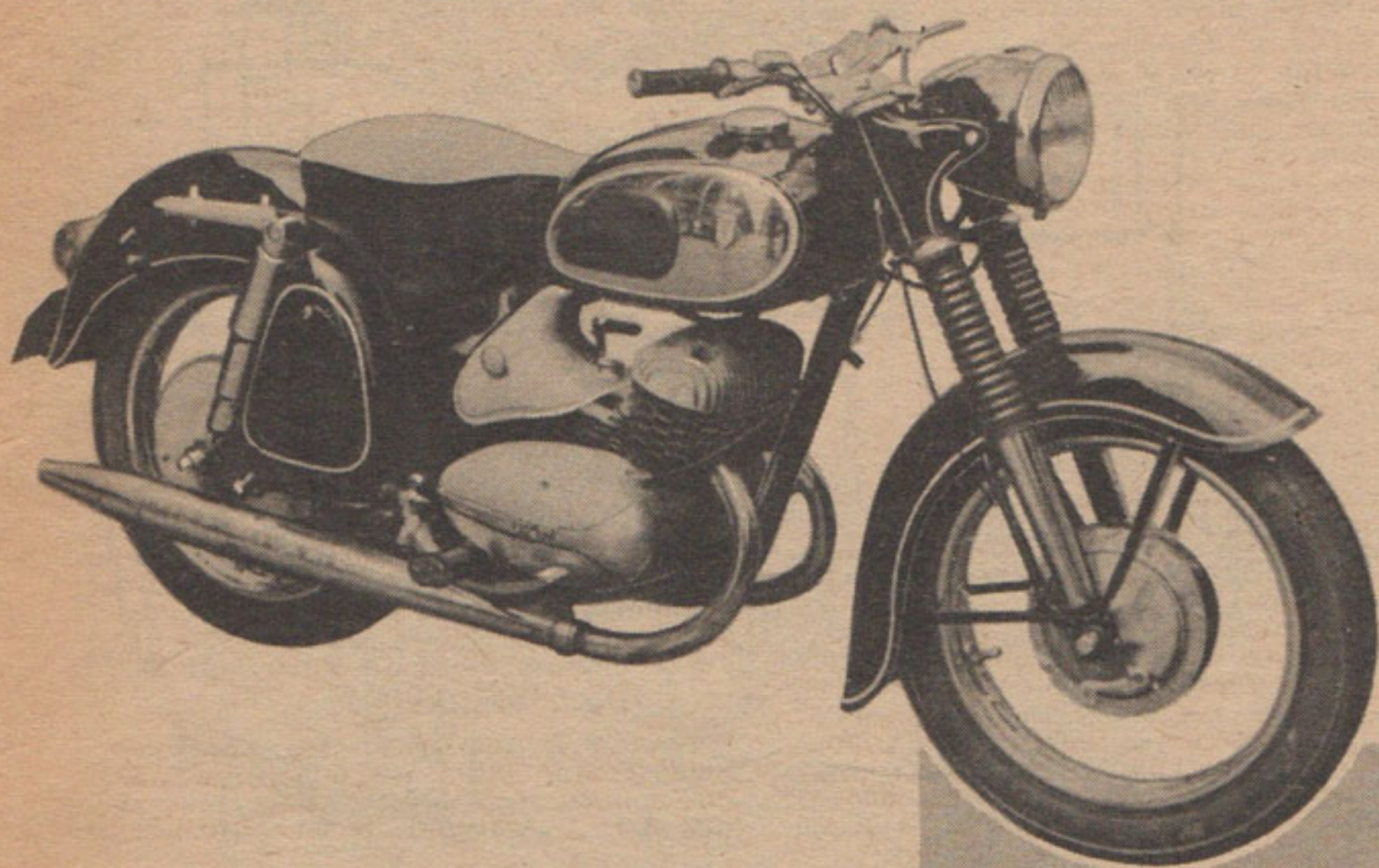


...où l'on

« swingue » les
triumph tiger cub

Estimant sans doute insuffisante la suspension d'origine des Triumph 200 cmc., un motoriste américain, Martin, de Burbank, en Californie, propose pour 140 dollars les nouvelles suspensions ci-contre dont les principes de construction sont on en peut plus modernes. Il faut néanmoins préciser que ces modifications sont apportées en vue d'une utilisation tous-terrains. M. Martin est d'ailleurs un « récidiviste » qui a déjà réalisé des suspensions semblables pour les twins de la marque de Coventry.

ESSAI DE LA R.T. 350



L y a 5-7 ans encore, le nom de «DKW» était bien connu de tous les motocyclistes. Au prestige des rapides (mais combien gourmandes) 2 temps à compresseur d'avant-guerre, s'ajoutait la connaissance des S.B. et surtout des N.Z. acquises aux Domaines et qui s'avéraient alors parmi les meilleures machines utilitaires.

Mais depuis, il faut bien le dire, le nom de DKW est passé un peu dans l'oubli, tout au moins pour le commun des motocyclistes. Les raisons essentielles ? D'une part DKW a repris assez tard sa fabrication, ayant dû reconstruire complètement ses usines à Ingolstadt (les usines d'avant-guerre, en grande partie détruites, se trouvant à Zschopau, en zone d'occupation soviétique), d'autre part, en raison du contingentement des importations, les machines de la marque introduites en France étaient très peu nombreuses.

× × ×

Et pourtant, le nom de DKW est l'un des plus marquants de l'histoire et de la technique motocyclistes et l'on peut dire sans risque de se tromper que DKW est le symbole du moteur 2 temps.

Durant de très nombreuses années, le balayage Schnurle, à piston plat, 2 transferts et un échappement (ou 2 accolés), fut utilisé exclusivement par DKW, et ce n'est que depuis la fin de la guerre, en raison de la défaite allemande, que ce brevet est entré dans le domaine public, et, à part de rares exceptions, a été adopté par la plupart des constructeurs de moteurs 2 temps, utilitaires ou à haut rendement.

Tous les modes de balayage, tous les types de compresseurs, furent étudiés, essayés, bien souvent réalisés sur les moteurs de compétition, et, toujours dans le domaine du 2 temps (mais uniquement dans ce domaine), DKW est la marque du monde ayant certainement la plus grande expérience. Et aujourd'hui encore, avec sa 350 cmc. 3 cylindres de compétition, alimentation atmosphérique, DKW construit le plus puissant (plus de 120 CV.-l.) et le plus rapide 2 temps actuel, doté d'accélération extraordinaires.

Mais, au moins jusqu'à ces toutes dernières années, il existait un écart très important entre la production de série DKW et ses moteurs expérimentaux ou de compétition. Les premiers nommés avaient un caractère « utilitaire » très marqué. Les dernières productions d'avant-guerre, les NZ 250 et 350 mono, la 500 NZ twin, avaient des puissances spécifiques de 33 (NZ 350) à 38 CV.-l. (500 NZ). De même, les RT de série des années 1950 et suivantes développaient, selon la cylindrée, entre 38,5 et 48 CV.-l.

Mais, même dans sa version de série, le moteur DKW est particulièrement « sain » et d'un « gonflage » très facile. Et le nombre de 250 et 350 NZ et 125 RT améliorées que l'on a pu voir, dans les années qui ont suivi immédiatement la guerre, sur les circuits de vitesse ou de moto-cross, est assez important. Citons pour mémoire, en cross, les 125 RT de Godey et Ray Bonin, ou les 250 et 350 NZ gonflées par les soins de notre ami Di

Voitto (à qui nous devons l'essai de cette 350 RT), machines qui disputèrent le Bol d'Or jusqu'à ces dernières années.

× × ×

Mais il était clair que DKW ne pouvait rester impassible devant la recherche d'un rendement amélioré dans la production de série, recherche qui, depuis 2-3 ans, anime les constructeurs d'Outre-Rhin. D'une part, les 125, 175, 200 et 250 cmc. RT virent leur puissance spécifique s'élever suivant les modèles jusqu'à 52 et 58 CV.-l. D'autre part, une nouvelle 350 cmc. vit le jour, qui, évidemment, devait se présenter sous la forme d'un bicylindre vertical-twin. D'ailleurs, dans ce domaine, DKW avait déjà une sérieuse expérience, non seulement avec les 500 SB et NZ, mais même avec les 500 de la série Z de 1927.

C'est donc cette RT 350 DKW que nous allons vous présenter après ce long préambule.

LE PREMIER CONTACT

Ainsi, sur un coup de téléphone, rendez-vous est pris avec l'agent Di Vozzo. Et dès qu'il sort la RT 350 de son magasin, c'est un, deux, trois, dix badauds qui s'assemblent, et les commentaires vont bon train : tout y passe : cylindrée, aspect, etc., etc...

Pendant ce temps, j'enfourche la machine pour une première prise de contact : descente du boulevard Serrurier, puis remontée du boulevard d'Indochine. Première, deuxième, la côte est avalée sans fatigue et le compteur est à 70 en moins de rien dans un bruit très feutré. Un virage à angle droit, un deuxième qui suit : en inclinant la machine, « ça » passe magnifiquement bien.

Un au revoir à Di Vozzo, et retour rue de Cléry, où l'on s'empresse d'examiner la machine sous tous ses angles.

LE MOTEUR

Celui-ci se présente sous l'aspect d'un vaste bloc-moteur, bi-cylindre, à culasses en alliage léger.

LES COTES

Chaque cylindre est un super-carré (rapport course-alésage = 0,935), puisque, pour un alésage de 62 mm, la course est de 58. Ce sont donc les cotes du nouveau 175 cmc. D'ailleurs, il est intéressant de noter que sur les 5 cylindrées « moto » de DKW, 4 ont la même course de 58 mm, à savoir les monos 125, 175, 200 et la twin 350 : ceci permet évidemment une plus grande standardisation dans la construction, un plus faible prix de revient.

CULASSES ET CYLINDRES

Si les culasses, en alliage léger, ont des ailettes assez peu étoffées, les cylindres, en fonte, sont, eux, beaucoup plus étudiés sous le rapport refroidissement. Et ceci est normal, car si, sur un 4 temps, les 3/4 des calories à évacuer se trouvent dans la culasse, sur un deux temps, les proportions sont renversées et 60 % et plus des calories sont à évacuer par le cylindre (il est évident que la place de l'échappement joue un rôle déterminant dans cette répartition des calories).

× × ×

Pour en revenir à nos cylindres, également séparés, ils sont munis d'ailettes « hérissées », non seulement sur les pourtours extérieurs des cylindres, mais également sur les parois se faisant face, laissant ainsi une place suffisante pour le passage de l'air entre les 2 cylindres, et évitant les distorsions des fûts.

ECHAPPEMENT

Dans ces cylindres, les tubes d'échappement sont simplement emmanchés. Ces tubes proprement dits sont d'ailleurs très courts, mais se terminent par de très volumineux et très longs silencieux (Leisritz de Nuremberg), à entrées et sorties coniques, qui permettent un compromis très acceptable entre la puissance du moteur et l'amortissement du bruit (et sur ce point, le moteur en charge, la 350 DKW est une des machines les plus silencieuses que nous ayons essayées).

En effet, l'entrée conique du silencieux permet de mieux utiliser l'énergie cinétique des gaz brûlés pour créer une dépression qui permettra d'accélérer le remplissage à hauts régimes. Quant à la sortie conique, elle permet d'éviter la fuite des gaz frais par l'échappement aux bas régimes.

Ainsi, le choix du silencieux est un facteur important dans le correct balayage d'un moteur 2 temps, il n'est donc pas étranger aux performances que nous avons obtenues avec la 350 DKW.

L'ALIMENTATION

L'alimentation est assurée par un carburateur unique, d'un diamètre relativement important (26 mm) pour une cylindrée unitaire de 175 cmc. Mais pour que cette grande section ne nuise pas aux accélérations, le carburateur est relié aux cylindres par une longue tubulure en Y, en alliage léger, fixée par 4 boulons au carter. Afin que les vibrations ne viennent pas troubler la carburation, les liaisons tubulure-cylindres et carburateur-tubulure sont assurées par des manchons en caoutchouc. Ce carburateur Bing est

celui que nous avons décrit dans notre numéro 1237, à gicleurs en biais (on peut démonter ceux-ci sans avoir à toucher à la fixation du carburateur) et à véritable starter. A l'autre extrémité on trouve un assez grand filtre à air, de forme rectangulaire.

Enfin, l'ensemble du système d'admission (le carburateur, sa pipe et le filtre à air) est placé sous un capotage en alliage léger coulé, séparable en deux parties, et très facilement amovible (un des mieux conçus dans le genre). Ce capotage qui remonte jusqu'au coussin-selle du pilote et se termine aux cylindres par des petites ailettes, sert également de chambre de tranquillisation pour l'air comburant.

L'ALLUMAGE

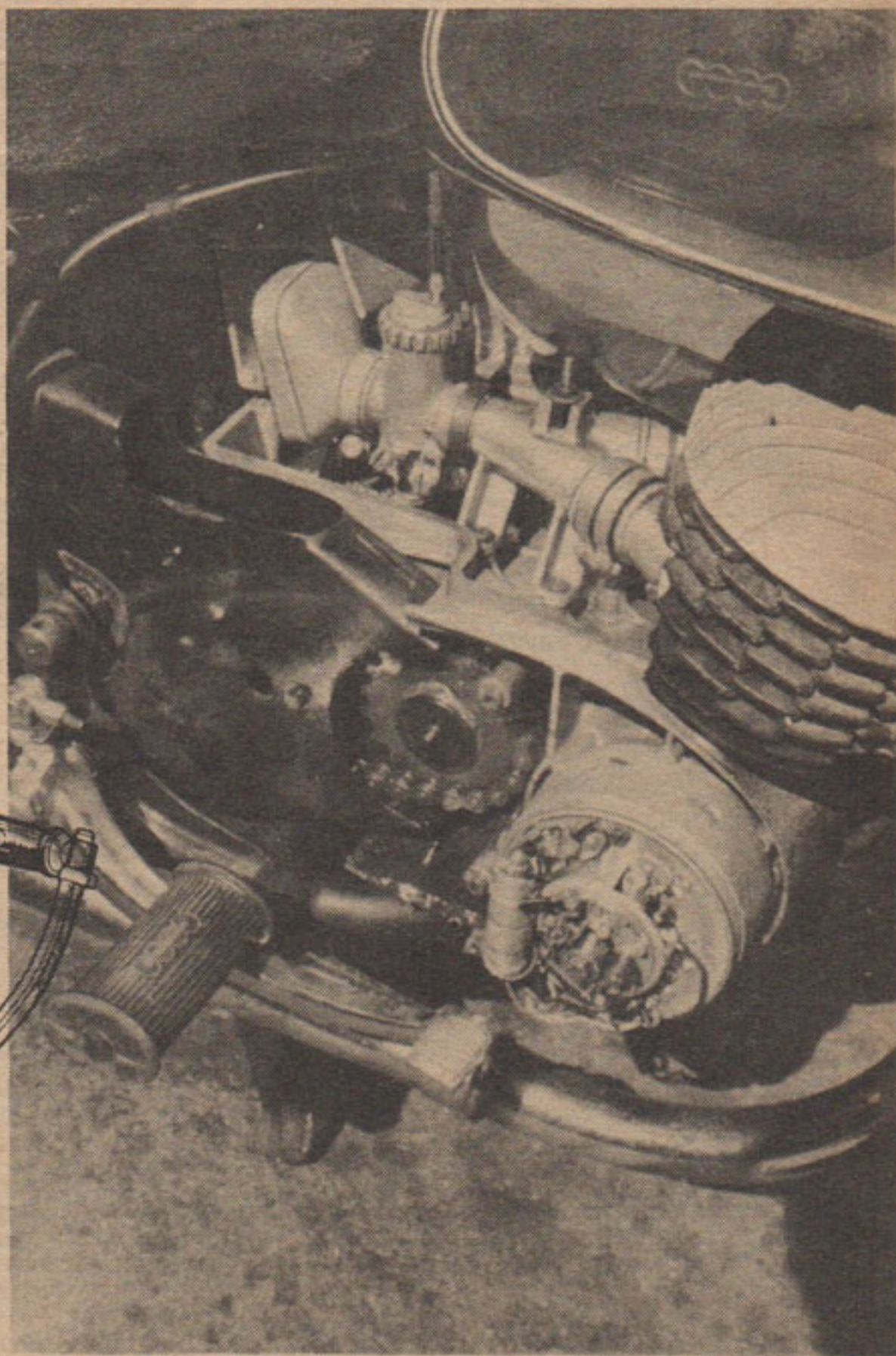
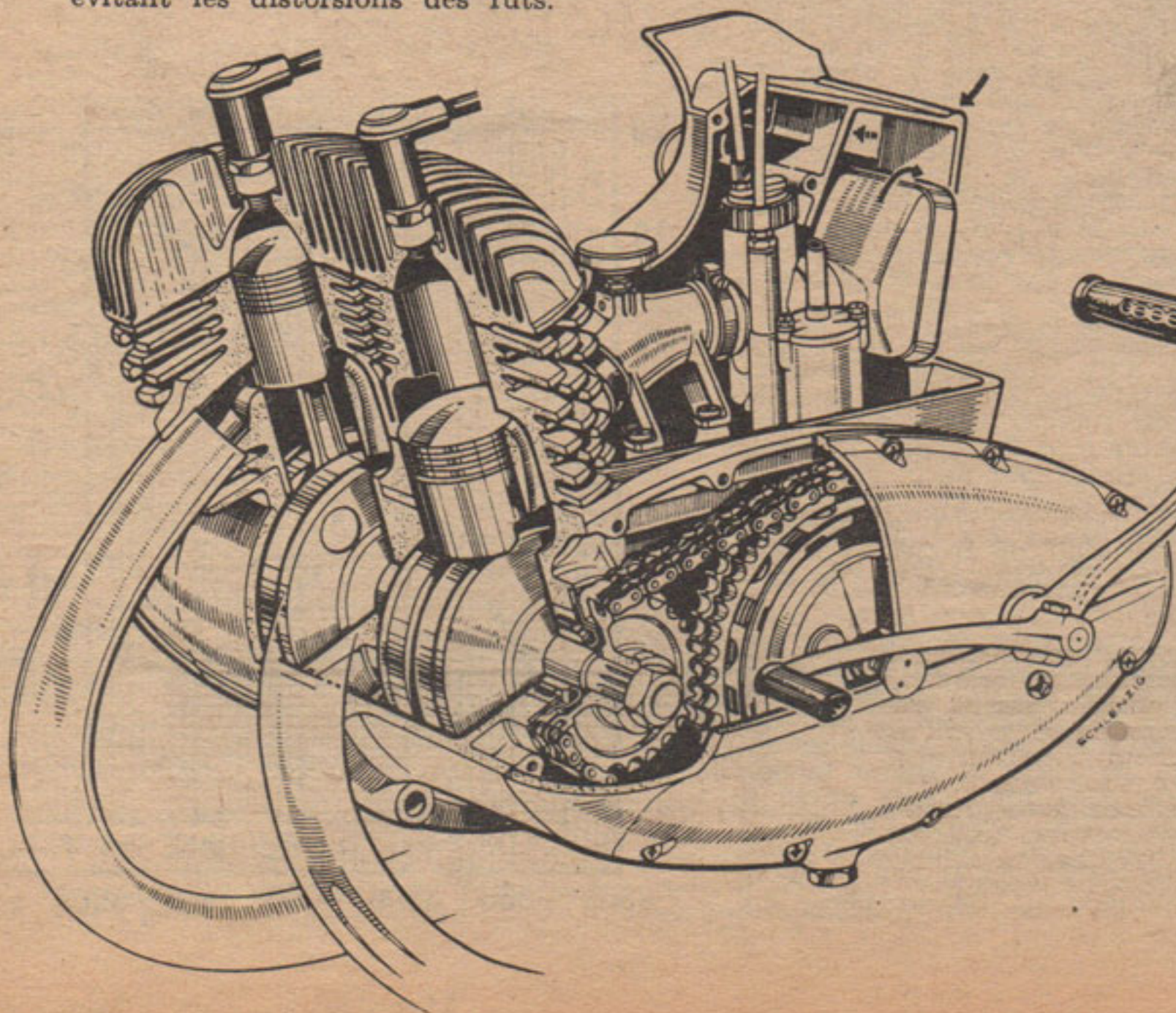
Selon la tradition DKW, l'allumage se fait par dynamo-batterie-bobine, la dynamo « maison » étant d'une puissance élevée, puisqu'elle ne fournit pas moins de 90 watts. Cette dynamo se trouve en bout droit du vilebrequin et est d'un accès très aisé : il suffit de dévisser les deux boulons à tête noyée du vaste carter droit,

en raison de la présence de 2 cylindres, on trouve deux rupteurs, deux condensateurs et deux bobines haute tension opposées dos à dos. Mais, à l'inverse des modèles des plus petites cylindrées, le régulateur de tension n'est plus solidaire de la dynamo, mais se trouve dans la partie supérieure du vaste coffre à outils.

PUISSANCE ET COUPLE

Avec sa RT 350, DKW n'a pas tellement cherché une puissance de pointe particulièrement élevée (ceci n'a jamais été d'ailleurs la politique de la maison, dans

A droite, carter et capotage droits du carburateur enlevés et ci-dessous, une coupe du moteur. A noter les cylindres « hérissés » la longue pipe d'admission en Y, la dynamo, la fenêtre contrôle pour la tension de chaîne, la chaîne primaire Duplex, etc..



sa construction de série), mais une puissance raisonnable à tous les régimes.

La RT 350 étant une grande routière, particulièrement prévue pour le side, la marque d'Ingolstadt sait que les bonnes moyennes sont — si l'on se limite côté moteur — tout aussi tributaires (sinon plus) des bonnes et franches reprises que de la vitesse de pointe que l'on utilise bien rarement. Et c'est en fonction de ces considérations qu'a été étudié le moteur de la RT 350.

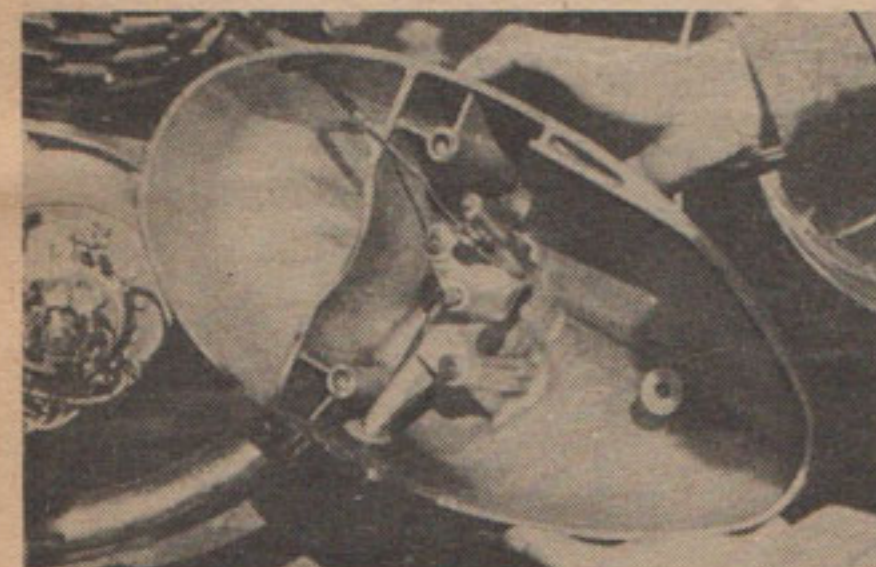
× × ×

Avec un taux de compression situé entre 6,3 et 6,5 à 1, le moteur développe une puissance maximum de 18,9 CV à 5.050 t.-m. (puissance au catalogue : 18 CV à 5.000 t.-m.), ce qui donne une puissance spécifique de 54 CV.-l. : rien d'exceptionnel donc pour la technique moderne.

Mais cette courbe n'est pas pointue et dès 4.000 t.-m., nous avons déjà 16 CV et plus. Et de 4.500 à 5.500 t.-m., la puissance est supérieure à 18 CV : elle ne tombe pas brusquement après le régime de 5.000 t.-m. de puissance maximum.

× × ×

Non moins intéressante est la courbe du couple qui, de 3.400 à 4.800 t.-m., donc sur une plage de 1.400 t.-m., dépasse 2,75 m.kg. Quant au maximum de 2,85 m.kg (8,15 m.kg.-l.), il se situe sensiblement à 4.000 t.-m., mais s'étale en fait de 3.800 à 4.500 t.-m. Ce fait mérite d'être signalé, car c'est lui qui permet une accélération continue (improprement appelée « coulée »), malgré la montée du moteur en régime. Evidemment, ce type d'accélération est moins spectaculaire, fait moins d'effet que le « coup de bouton » d'un gros mono 4 temps, mais, ainsi que l'on s'en rendra compte par nos résultats



Le carter droit comporte le système de commande de l'embrayage.

d'essais, il est extrêmement efficace. Ici, au contraire, en raison d'un remplissage incomplet aux bas régimes, il faut dépasser au moins les 3.000 t.-m. pour que le moteur « réponde » sérieusement.

× × ×

Enfin, quelques mots sur la courbe de consommation spécifique, que nous n'avons pas publiée dans cet article.

Cette consommation spécifique, élevée aux bas régimes (600 gr./CV.h. à 2.500 t.-m.), diminue très rapidement jusqu'à son minimum de 340 gr./CV.h. à 3.500 t.-m. et ensuite ne croît que très lentement jusqu'à 370 gr./CV.h. à 5.500 t.-m. C'est donc aux régimes d'utilisation normale de vitesse de croisière, et également aux régimes de bonnes accélérations, que le rendement du moteur est le meilleur, que la consommation spécifique est la plus favorable.

× × ×

Si nous n'avons pas établi nous-mêmes la courbe de consommation de la RT 350, nous avons néanmoins, à ce sujet, des renseignements précis fournis par le service d'essais de l'usine d'Ingolstadt.

La consommation normalisée (consommation aux 2/3 de la vitesse maximum en position assise + 10 %) est de 3,8 l. aux 100 kms à 77 kmh. En fait, à vitesses constantes, les résultats obtenus sont les suivants :

2,7	1/100 km à	40 kmh.
2,9	—	50 —
3,15	—	60 —
3,3	—	70 —
3,6	—	80 —
4,1	—	90 —
4,9	—	100 —
6,3	—	110 —
6,9	—	115 —

Donc, ainsi qu'il est classique sur un twin 2 temps, ce n'est qu'aux régimes élevés (à partir de 4.000-4.500 t.-m.) que la consommation croît rapidement.

BOITE DE VITESSES ET TRANSMISSIONS

Les performances d'une machine dépendent évidemment du moteur et de ses caractéristiques. Mais il est clair que le choix des démultiplications joue un grand rôle : la 350 TWN « Boss », pour prendre cet exemple, a des courbes de couple et de puissance particulièrement intéressantes ; mais le choix d'une démultiplication très longue fait qu'à l'usage, ces caractéristiques ne se font pas tellement sentir.

Aussi, avant d'aborder les performances de la 350 DKW, allons-nous parler un peu de sa boîte, de ses rapports et démultiplications.

× × ×

Quelques mots d'abord sur la conception et la réalisation :

La **TRANSMISSION PRIMAIRE** est assurée par une chaîne Duplex de 68 maillons, située côté gauche du moteur.

Avec le pignon moteur de 24 dents et le pignon d'embrayage de 53 dents, la démultiplication de cette transmission est de 2,21 à 1.

L'**EMBRAYAGE** est à disques multiples, fonctionnant dans un bain d'huile, et est muni d'un amortisseur de transmission. S'il ne patine pas à chaud, ni ne colle à froid, on peut néanmoins lui reprocher d'avoir une commande un peu trop dure et après une heure d'utilisation en ville, la main gauche s'en ressent.

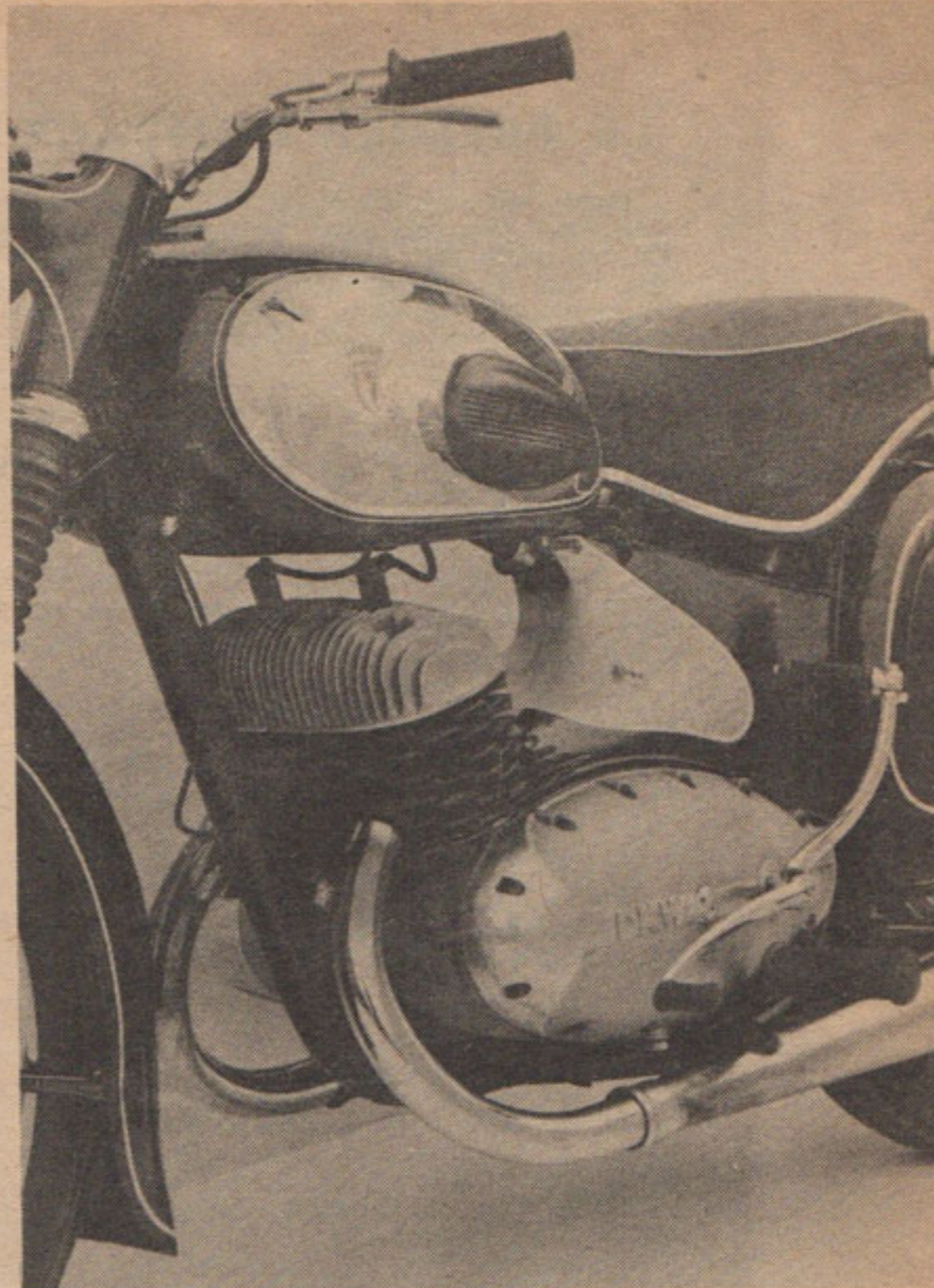
Signalons que le système de commande de la tige de l'embrayage est solidaire du carter droit du moteur et vient donc avec la dépose de celui-ci.

La **TRANSMISSION SECONDAIRE** se fait par chaîne sous un carter étanche en alliage léger coulé. En dévissant le carter droit du moteur (opération très rapide, puisqu'il n'y a que 2 vis à défaire), on a accès à une fenêtre de visite, en caoutchouc moulé, encastré dans le carter de chaîne secondaire, et qui permet le contrôle de la tension de cette chaîne.

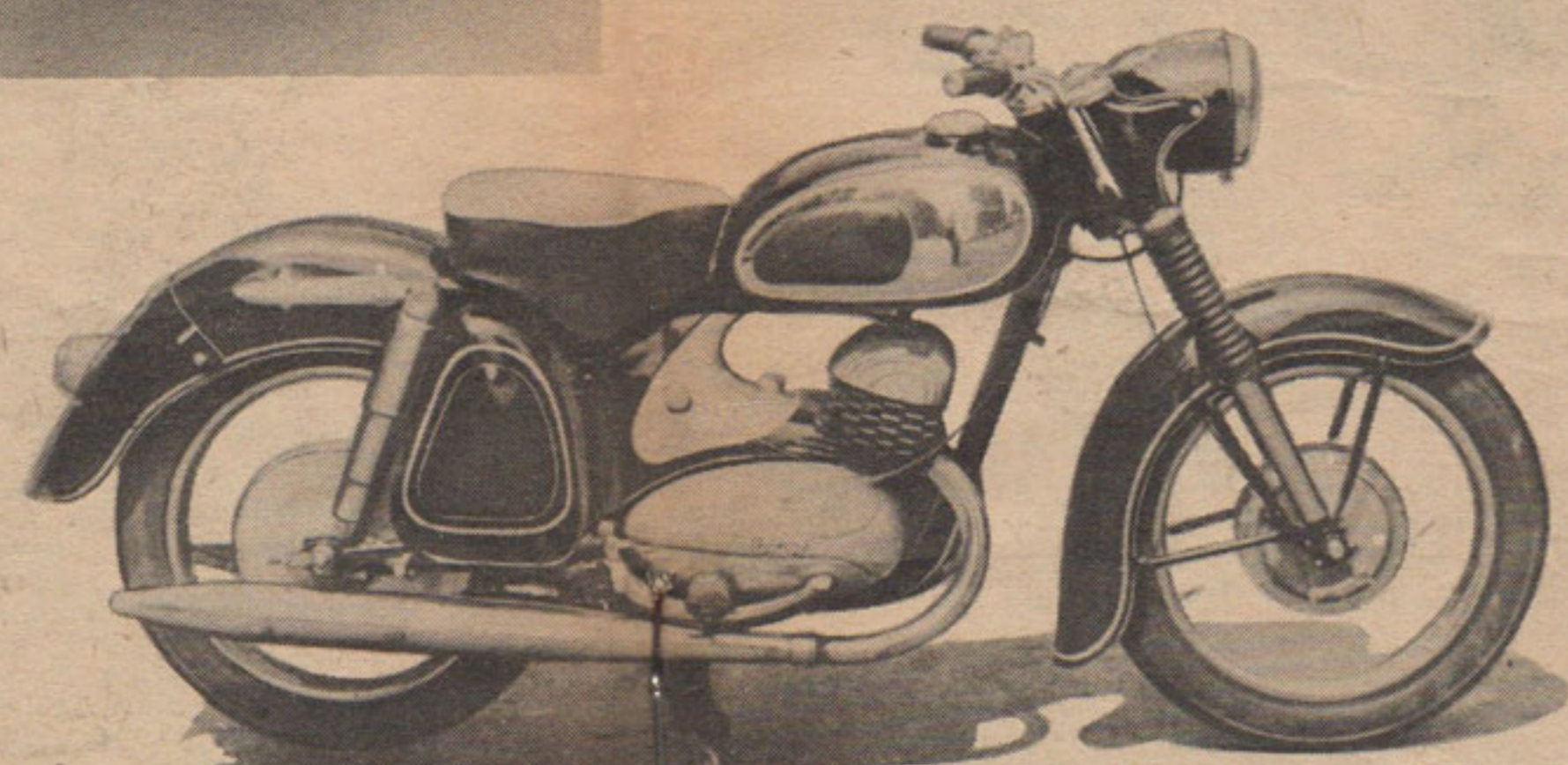
La couronne arrière montée sur de gros blocs de caoutchouc, comporte 46 dents. Quant au pignon de sortie de boîte, il est de 19 dents pour le solo, de 16 dents pour le side, ce qui donne respectivement les démultiplications de 2,42 et 2,875 à 1.

La réalisation de la **BOITE DE VITESSES** mérite notre attention. En effet, bien qu'il s'agisse d'un bloc-moteur, celui-ci est réalisé de telle sorte qu'il est possible d'effectuer tous travaux sur la boîte sans avoir à démonter le moteur, ni à le sortir du cadre. En effet, après avoir dévissé le flanc gauche du carter, sorti l'embrayage et le pignon-moteur, il suffit de dévisser la paroi interne que l'on trouve et la pignonne est en mains, ainsi que le mécanisme du sélecteur.

Ce dernier, s'il est d'un fonctionnement très sûr, mérite cependant un reproche : non seulement les vitesses passent avec un cliquement très prononcé (ce qui est caractéristique de nombreux sélecteurs allemands, mais ne présente aucun inconvénient), mais elles sont assez dures à passer. En particulier, lorsque l'on rétrograde de deuxième en première, il faut marquer un temps d'arrêt et l'on ne peut passer très rapidement de troisième en première.



Ci-dessus, bloc-moteur, cylindres, capotage du carburateur forment un tout non dénué d'élégance. Ci-dessous, courbes de couple et de puissance montrant un rendement excellent à partir de 3.500 t.-m.



LE CHOIX DE LA DEMULTIPLICATION FINALE

Avec l'ensemble des transmissions, on a donc les rapports finaux suivants :

en solo : 5,35 - 6,76 - 9,40 et 16,60 à 1
en side : 6,35 - 8,00 - 11,20 et 19,70 à 1

Que dire de ce choix final ? Comme cela devient une règle maintenant, chez les constructeurs allemands, le choix de la démultiplication finale en prise est un peu court, afin de permettre des reprises plus nerveuses, afin également d'avoir la puissance maximum plus près des vitesses d'utilisation courantes.

D'ailleurs, le régime relativement lent du moteur et sa faible course ne font pas craindre des vitesses linéaires abusives du piston, puisqu'au régime de puissance maximum (5.000 t.-m.), cette vitesse linéaire est de 9,7 m.-sec.

Ainsi, à ces 5.000 t.-m., la vitesse en prise se situe à 112 kmh., entre le maximum en duo (109 kmh.) et le maximum en solo assis (114 kmh.).

LE RODAGE

Lorsque j'ai pris possession de la 350 RT, le compteur n'accusait que 1.017 kms. Ce kilométrage avait été accompli à vitesse « raisonnable », aussi l'ami Di Vozzo me conseilla-t-il un rodage accéléré.

Après quelques jours d'utilisation urbaine, je me rends à l'autoroute et tout de suite, essais pleins gaz : 5, 10 kms, compteur oscillant entre 110 et 115... tout se passe bien. Mais au quinzième kilomètre de ce régime, le bruit annonciateur d'un serrage immédiat se fait entendre. Je coupe, puis roule à moitié des gaz (102-103 kmh.) ; mais au bout de 3 kms, de nouveau le même bruit de crécelle se fait réentendre. Je descends alors gentiment à 80-82 kmh. la côte de l'extrémité Ouest de l'autoroute, en donnant juste assez de gaz pour assurer une lubrification suffisante du moteur.

Puis remontée de cette côte et retour sur Paris : 1/2, 3/4 puis pleins gaz. Tout va bien, mais à 5 kms du tunnel, je me trouve en présence d'un semi-embouteillage et je coupe les gaz, ralentis à 60, passe en troisième pour doubler plus facilement... et c'est de nouveau l'amorce de serrage.

Le lendemain, tout se passe très bien lors des essais en côte, de vitesses maxima ou d'accélération. Mais au retour, C. R. étant cette fois sur la machine, le même phénomène se produit : groupe de camions... gaz coupés, 60 kmh., rétrogradation en troisième... et serrage.

Comment expliquer ces serrages ? Voyons d'abord mon premier serrage à pleins gaz. J'ai déjà dit que le refroidissement des cylindres de la 350 RT est particulièrement bien étudié.

La machine ayant accompli ses 1.000 premiers kilomètres sans jamais être poussée, n'avait jamais atteint sa pleine température de fonctionnement. En raison du fort refroidissement du moteur, il est à supposer qu'une « laque » d'une certaine épaisseur s'était formée sur la jupe du piston. Et lorsque je tirai pour la première fois « pleins gaz » sur une certaine distance, la dilatation du piston au diamètre accru par cette laque a entraîné le serrage.

Par la suite, cette laque a brûlé, et c'est à une toute autre raison qu'il faut attribuer les deux serrages qui sont survenus à 60 kmh. Dans les 2 cas, le phénomène fut alors le même. Après utilisation intensive du moteur, celui-ci avait atteint sa pleine température de fonctionnement. Mais quand nous avons coupé les gaz pour descendre à 60, nous avons complètement coupé. Intérieurement, le moteur conservait bien sa haute température ; mais par contre, les cylindres, avec leurs ailettes très efficaces, se sont très rapidement refroidis, se sont contractés... et ce fut le serrage. On peut supposer que si, au lieu de couper complètement les gaz (reflexe tout naturel), nous en avions maintenu assez pour conserver une suffisante lubrification du moteur, ces serrages ne se seraient pas produits.

LES PERFORMANCES

Ainsi que je l'ai déjà dit, le moteur de la RT 350 a été étudié non pour réaliser une vitesse de pointe élevée, mais pour permettre de belles moyennes, grâce à de fortes accélérations. Et ceci ressort clairement de l'ensemble des résultats que nous avons obtenus au cours des essais.

LES VITESSES MAXIMA

Si les 124 kmh. atteints, en quatrième, en position couchée, représentent une des plus grandes vitesses que nous ayons obtenues en 350 cmc., ce n'est cependant pas miraculeux. Ces 124 kmh. ont été obtenus à un régime de 5.550 t.-m. (500 t.-m. de sursrégime), pour lequel la puissance du moteur est de 18 CV (contre 19 à 5.000 t.-m.).

En position assise, sur ce même rapport, les 114 kmh. atteints correspondent à un régime de 5.100 t.-m.

Nous savons tous qu'un twin 2 temps monte très facilement en sursrégime, et la RT 350 n'a évidemment pas fait exception à la règle, dépassant largement sur les intermédiaires, les 5.000 t.-m.

La troisième, un peu longue, donna 110 kmh. en position couchée, à un régime de 6.210 t.-m.

Et en deuxième et première, nous avons atteint 80 et 56 kmh., à des régimes respectifs de 6.290 et 7.270 t.-m.

× × ×

En duo, 109 kmh. (4.880 t.-m.) en quatrième et 103 kmh. (5.810 t.-m.) en troisième.

× × ×

Quant au régime minimum limite de la marche sur 4 temps, il se situe en quatrième à 1.350 t.-m., soit 30 kmh.

EN COTE

Dans ces essais, sur nos 350 mètres départ arrêté de pente moyenne 8,7 %, la 350 DKW fit déjà montre de toutes ses qualités, qui la placent non seulement en tête de toutes les 350 cmc. essayées, mais lui permettent de devancer d'une seconde la 500 twin Saroléa « Atlantic » de 1953.

× × ×

C'est en 18", donc à une moyenne de 70,0 kmh., que mes 52 kgs furent emmenés au sommet. Mais il ne fallut que 1/5 de seconde supplémentaire pour que C.R. et ses 80 kgs accomplissent la même épreuve : 18" 1/5, soit 69,2 kmh.

Et l'un comme l'autre, nous avons utilisé les 3 premiers rapports.

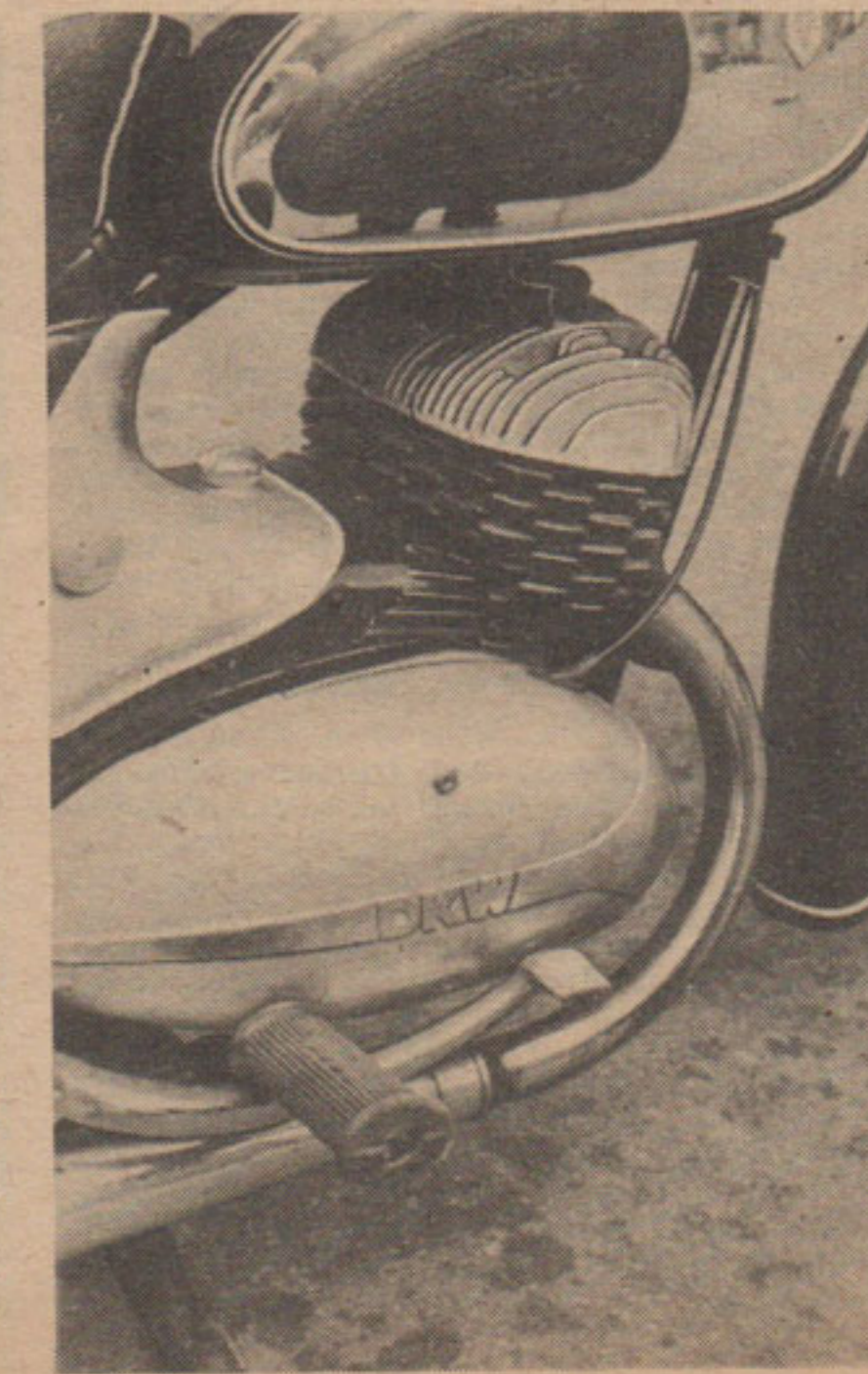
× × ×

En duo, (C.R. et moi-même), le temps fut un peu plus long évidemment, mais toujours aussi excellent : 20" 4/5, soit 60,6 kmh.

LES ACCELERATIONS

Les résultats des essais d'accélération sont à l'image de ceux obtenus en côte. Et, en emballant convenablement le moteur, en embrayant un peu sèchement, non seulement la machine se cabre en enclenchant la première, mais également la seconde. Et évidemment, la courbe de puissance favorable, ainsi que les démultiplications un peu courtes, ne sont pas étrangères aux performances obtenues, qui non seulement surclassent celles de toutes les 350 que nous ayons essayées, mais également sont supérieures, jusqu'aux 500 m., à celles de la 400 Malco.

Notons les cylindres « hérissés » et les courts tubes d'échappement.



En première, les 56 kmh. sont atteints en 3" ; les 80 kmh. en deuxième, en 6" 3/5 ; les 101 kmh. en troisième, en 12" 4/5 ; et en quatrième, les 110 et 116 kmh. en, respectivement, 17" 2/5 et 24" 2/5.

× × ×

Enfin, sur les 100, 200, 300, 400, 500 et 1.000 mètres départs arrêtés, les chiffres sont tout aussi probants.

100 mètres en	6" 9/10,	moy.	52,2	kmh.
200 »	10" 9/10,	»	66,05	kmh.
300 »	14" 4/10,	»	75,0	kmh.
400 »	17" 8/10,	»	80,9	kmh.
500 »	21"	»	85,7	kmh.
1.000 »	36" 2/10,	»	99,45	kmh.

× × ×

Mais encore une fois, si l'on veut avoir des accélérations brillantes, des reprises franches, il faut qu'en passant au rapport supérieur, le régime ne tombe pas en dessous de 3.500 t.-m. Il faudra donc passer la deuxième à 40-45 kmh., la troisième à 60 kmh., la quatrième à 80.

CADRE ET TENUE DE ROUTE

Mais pour que toutes ces possibilités offertes par le moteur de la DKW RT 350 puissent être vraiment utilisées en toutes circonstances, encore faut-il que la partie cycle, la tenue de route, le freinage, le confort aussi de la machine s'y prêtent.

LA PARTIE CYCLE

Si, depuis la guerre, c'est la première fois que DKW adopte une suspension arrière oscillante sur un de ses modèles, la partie cycle de la 350 RT reste dans le cadre du pur classicisme moderne, où l'inspiration italienne (c'est une bonne école) ne fait pas défaut.

× × ×

Le cadre proprement dit est un simple berceau, mais qui se dédouble sous l'arrière du moteur. Puis ces deux tubes remontent à la verticale et se coudent à l'horizontale, au-dessus de la roue arrière, pour supporter le garde-boue, l'arrière du siège du pilote et le siège du passager, boulonné à ces tubes.

× × ×

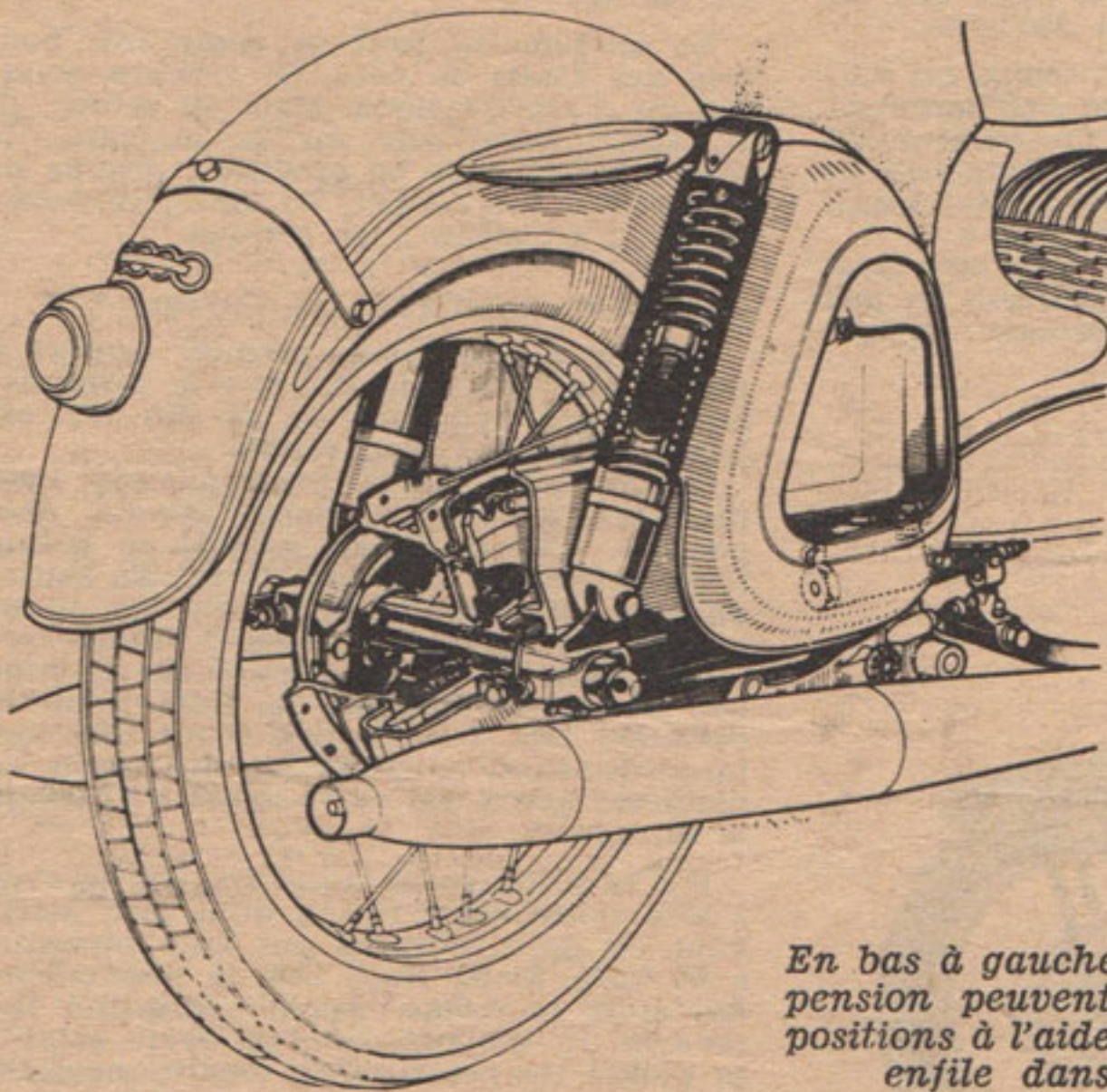
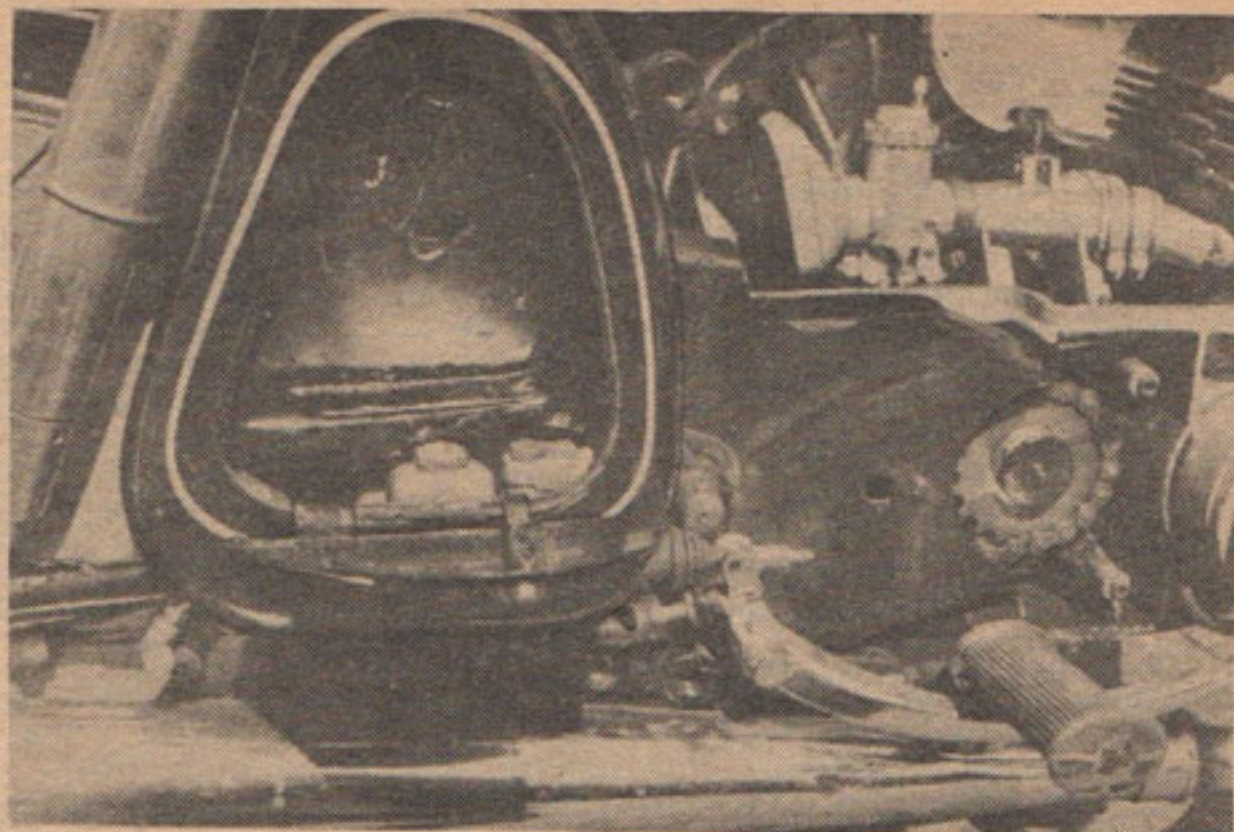
La suspension avant est assurée par une fourche télescopique. Celle-ci, d'un débattement de 14 cm, est munie d'amortisseurs oléo-pneumatiques qui produisent un bruit de suction caractéristique à la descente d'un trottoir. Aucun reproche à formuler à cette fourche : suffisamment souple, progressive, elle n'a jamais tatonné lors de nos essais et a toujours fait preuve d'une excellente rigidité.

× × ×

La suspension arrière oscillante à éléments séparés, n'a évidemment plus rien à voir avec la suspension oscillante des anciennes 500 DKW NZ. Les bras oscillants sont montés sur des roulements à aiguilles. Quant aux éléments élastiques, à l'inclinaison assez prononcée, ils sont munis de ressorts à pas variable et, évidemment, d'amortisseurs hydrauliques. Leur fixation inférieure se fait à l'aplomb de l'axe de la roue ; celle, supérieure, par l'intermédiaire d'un bloc de caoutchouc, est solidaire des prolongements horizontaux des tubes du cadre.

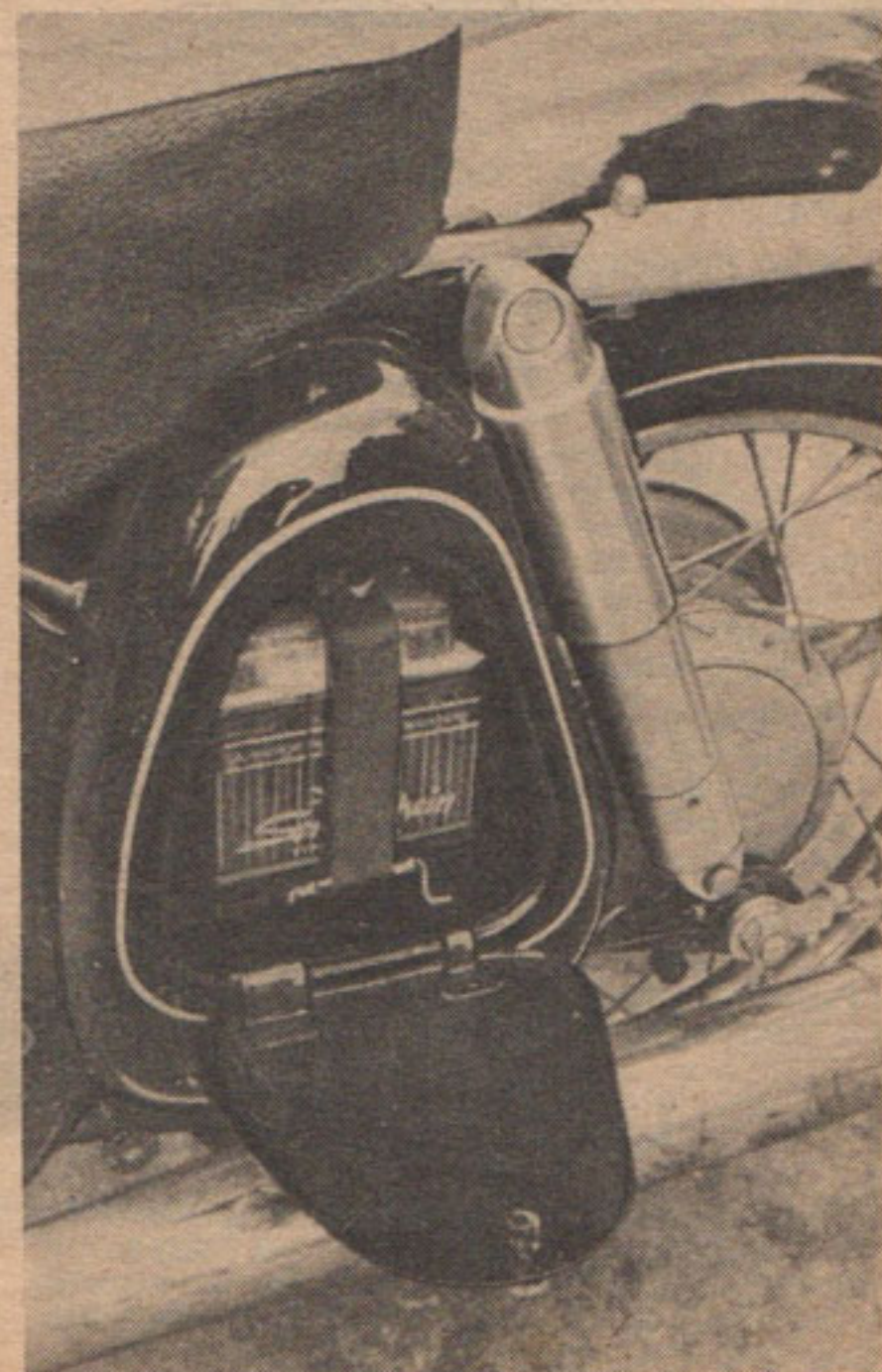
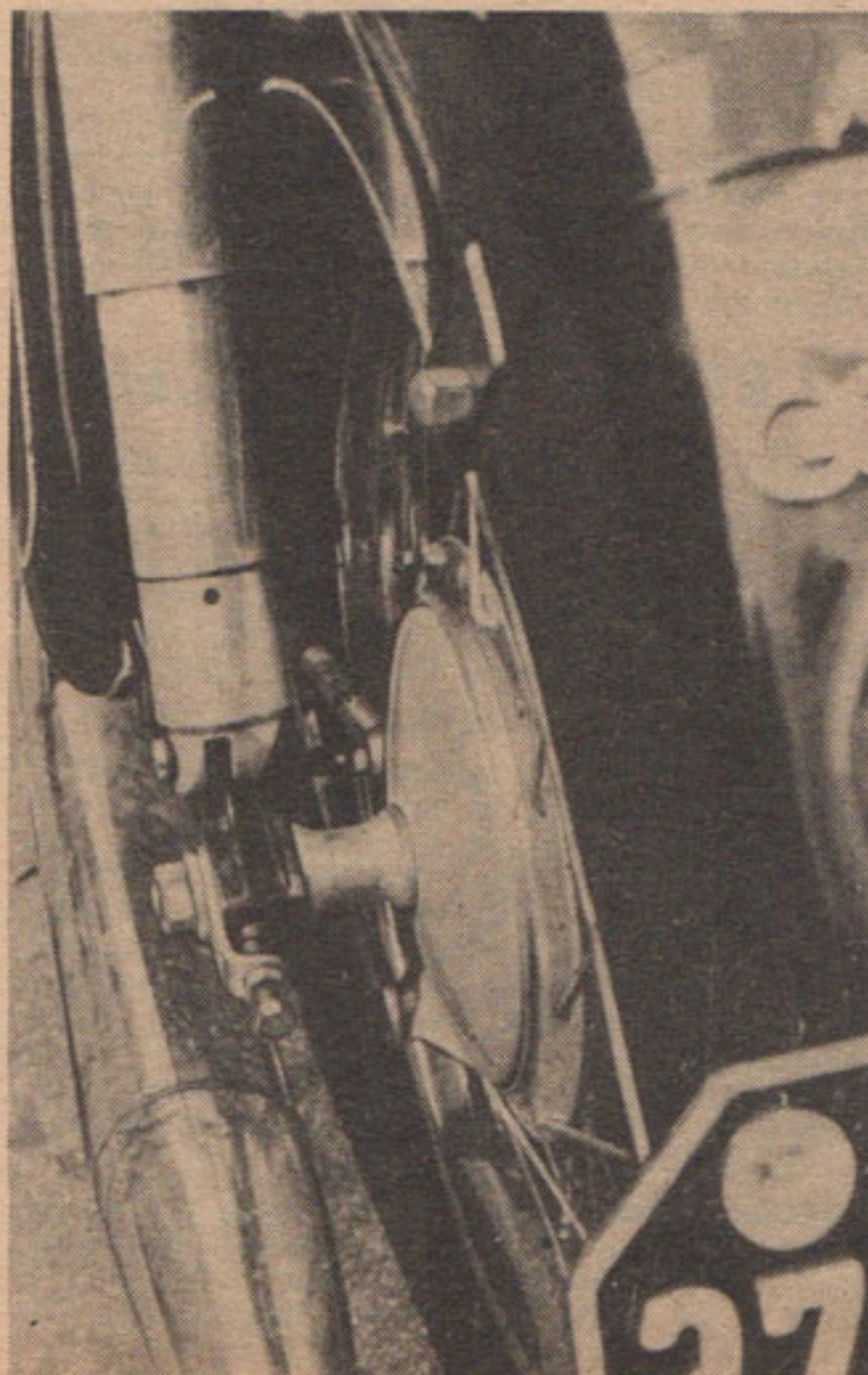
Cette suspension, d'un débattement de 10 cm, peut être réglée en 2 positions : W (weich = doux) et H (hart = dur). La position dure est spécialement prévue pour le sidecar, ce qui n'oblige pas au changement des ressorts lors d'un attelage. Quant à la position « doux », grâce aux caractéristiques progressives des ressorts et des amortisseurs, elle est très souple autour de la position neutre, puis devient de plus en plus dure. Assurant donc un bon confort, elle confère une excellente tenue de route. La roue arrière colle toujours au sol et d'autre part la rigidité latérale fait que la roue arrière ne se dérobe jamais en virage.

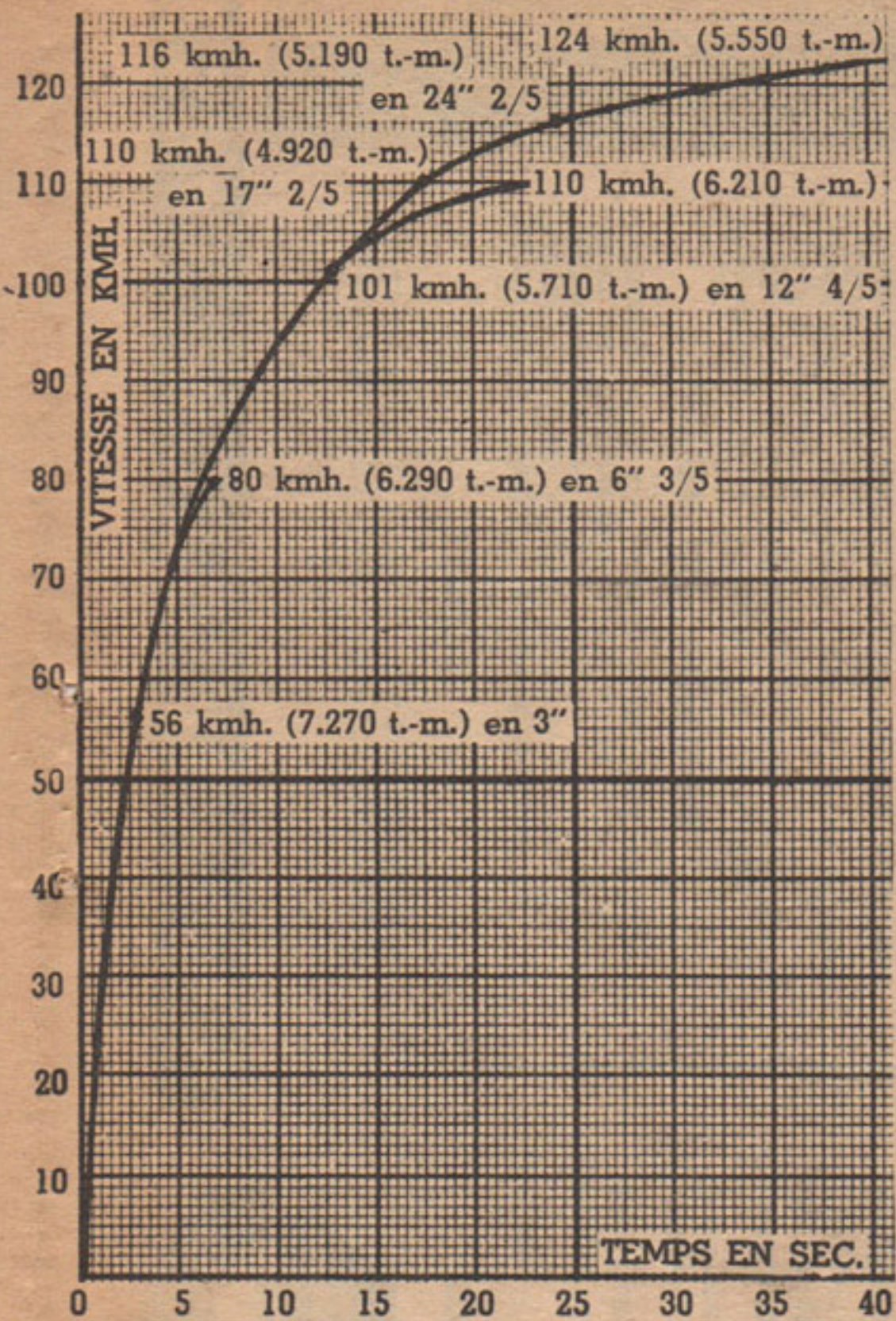
Alors que le coffre droit (ci-contre) reçoit le régulateur, le maître-cylindre du frein hydraulique et la trousse à outils, le coffre gauche (en bas à droite) enferme la batterie.



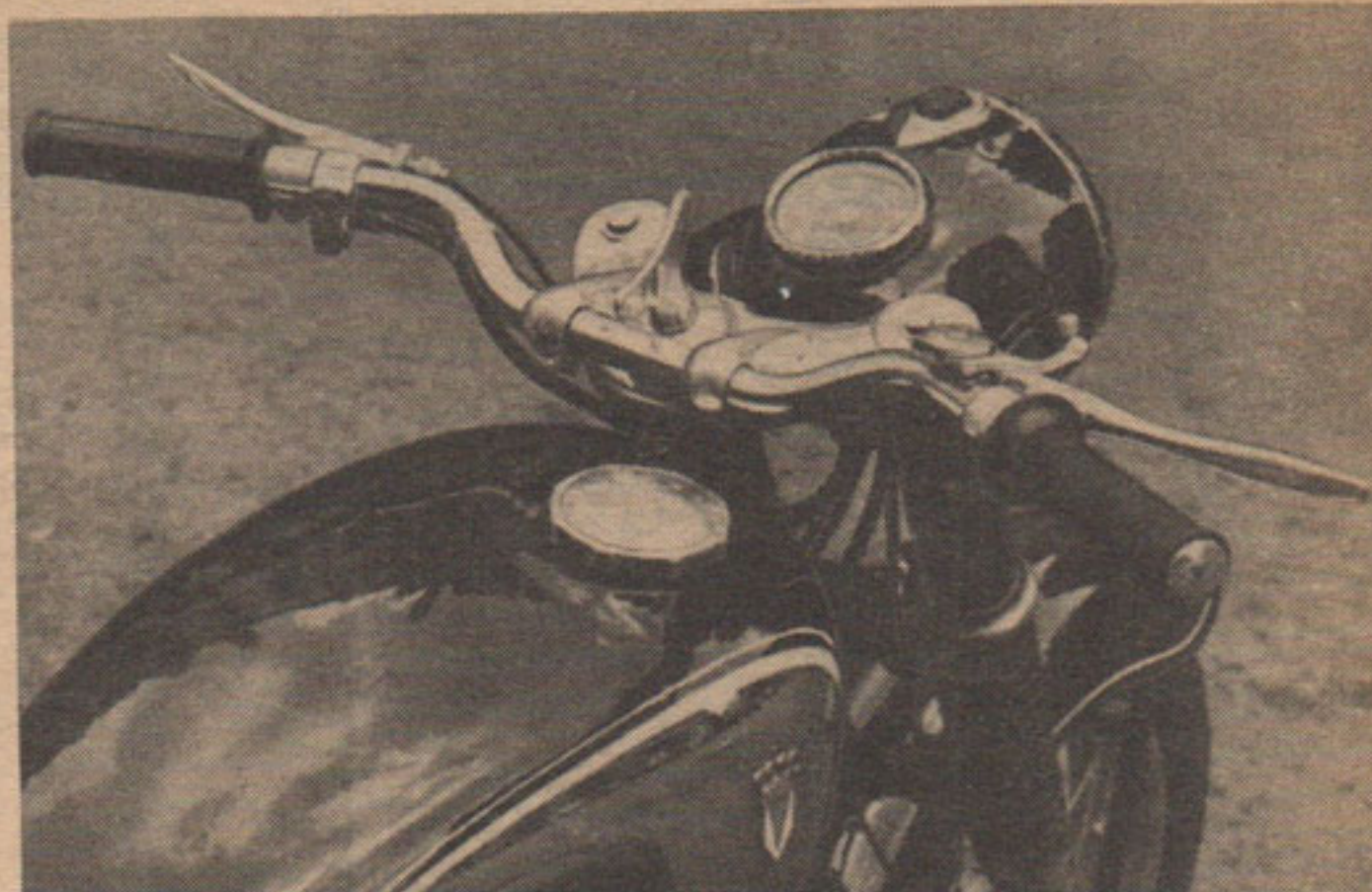
Ci-contre à gauche, coupe de la suspension arrière, du moyeu-frein et du carter de chaîne étanche.

En bas à gauche, les éléments de suspension peuvent être réglés en deux positions à l'aide d'une broche que l'on enfle dans le trou borgne.





Vues du guidon de 66 cm. et du moyeu-frein avant. - En haut, la courbe d'accélération montrant les grandes possibilités de la RT 350. - En bas, vitesses en fonction du régime et étagement de la boîte.



LE FREINAGE

En abordant le freinage, je dois dire en toute honnêteté que c'est sur ce point que j'adresserai la plus importante critique à la RT 350.

Les moyeux-freins en alliage léger ont beau être d'un fort diamètre : 180 mm, pour des jantes (en alliage également) de 18 pouces (cotes qui ont la grande faveur, aujourd'hui, Outre-Rhin), leur efficacité n'est pas à l'image des performances de la machine. Et pourtant, le problème est d'autant plus crucial qu'il s'agit d'un twin 2 temps sur lequel le frein-moteur est (et pour cause) pratiquement inexistant.

Si, en conduite normale, le freinage est amplement suffisant, par contre, dans les cas « extrêmes », les distances d'arrêt sont un peu trop importantes. Ainsi, à 50 kmh. chrono, il nous fallut 19,10 m (!) avec le frein avant seul, 20,70 m avec le frein arrière seul, et 12,50 m avec les 2 freins, pour obtenir l'arrêt complet ; ceci donne les décélérations moyennes de 5,05 4,65 et 7,7 m/sec².

Néanmoins, un bon point à l'actif de la machine : lors des freinages les plus forts, même à l'improviste, la machine reste absolument en ligne (ceci étant dû à la tenue de route et aux pneus).

× × ×

Passons maintenant à l'aspect technique de ces freins.

A l'avant, frein classique à câble, avec une largeur de garniture de 25 mm.

A l'arrière (largeur de garniture : 30 mm) un frein hydraulique, qui, en raison d'un éventuel attelage du sidecar, possède un raccord pour le frein de ce dernier. Quant au réservoir, d'une seule pièce avec le maître-cylindre, il se trouve en bas du coffre à outils.

LA TENUE DE ROUTE

Parlant des suspensions, nous avons déjà signalé l'excellente tenue de route de la RT 350. Mais, facteurs intervenant également dans ce domaine, il ne faut pas oublier un guidon de 66 cm (étroit pour une machine de série de cette cylindrée), un empattement de 135 cm (le même que celui de la 250 SG Puch par exemple), et surtout d'excellents pneus, les nouveaux « LB » de Continental.

L'ensemble de ces éléments fait que la tenue de route de cette DKW est vraiment excellente, aussi bien en ligne droite qu'en virages. Et pour ceux que cela amuse, il est relativement facile de faire frotter au sol les repose-pieds du passager (voir notre machine d'essais).

4	100 %
3	79,4 %
2	56,8 %
1	32,2 %

Sur ce point donc, la 350 RT est une machine absolument sûre, dont la conduite doit se faire plus avec les genoux qu'avec le guidon, qu'il ne faut pas craindre de basculer. Et alors « ça passe tout seul ».

DIVERSES CHOSES ENCORE

— Présentation très sobre, en noir et chromes qui plaira certainement aux amateurs de beaux bloc-moteurs.

— Comme siège, 2 coussins-selles, très larges, et, ma foi, très confortables, qui se font remarquer par leur couleur rouge.

— Mise sur béquille centrale assez difficile, malgré le poids très raisonnable (162 kgs avec réservoirs pleins et outillage de bord). Mais les modèles actuels reçoivent, d'origine, une béquille latérale.

— Avertisseur électrique puissant encastré dans le phare.

— Si, au ralenti, les explosions de l'échappement du moteur marchant sur 4 temps sont nettement audibles, dès que le moteur est en charge, l'échappement devient très feutré et très fondu, sans avoir, quand le moteur monte en régime, ce son rageur qu'ont de nombreux twins deux temps. Une des machines les plus silencieuses que nous ayons rencontrées.

— Enfin, pour le mélange, un entonnoir spécial (réalisé grâce à la collaboration Shell-DKW) qui, de lui-même, dans le réservoir, brasse l'huile et l'essence lors d'un ravitaillement.

EN CONCLUSION

En présentant sa RT 350, machine en même temps classique et moderne, DKW a également répondu au goût du jour, en carénant partiellement sa moto (capotage de carburateur par exemple). Mais bien que les bons moteurs modernes n'aient guère besoin d'entretien, il est trois organes essentiels dont l'accessibilité doit toujours être préservée : le carburateur et ses gicleurs, les bougies, et les rupteurs de l'allumage. Or, sur ces points, la marque d'Ingolstadt a bien fait les choses : l'accès à ces organes est très facile : au maximum, 2 vis à défaire.

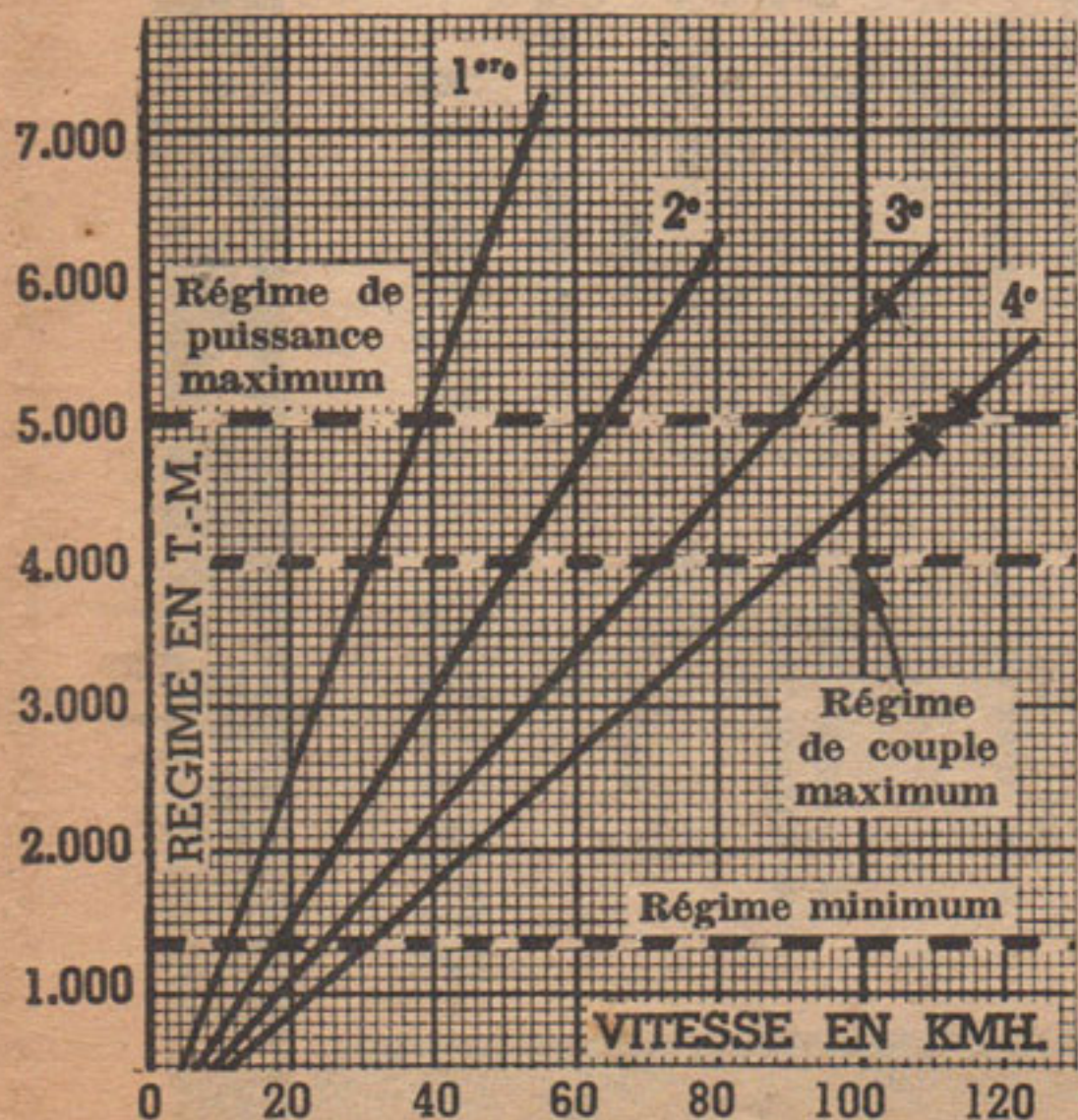
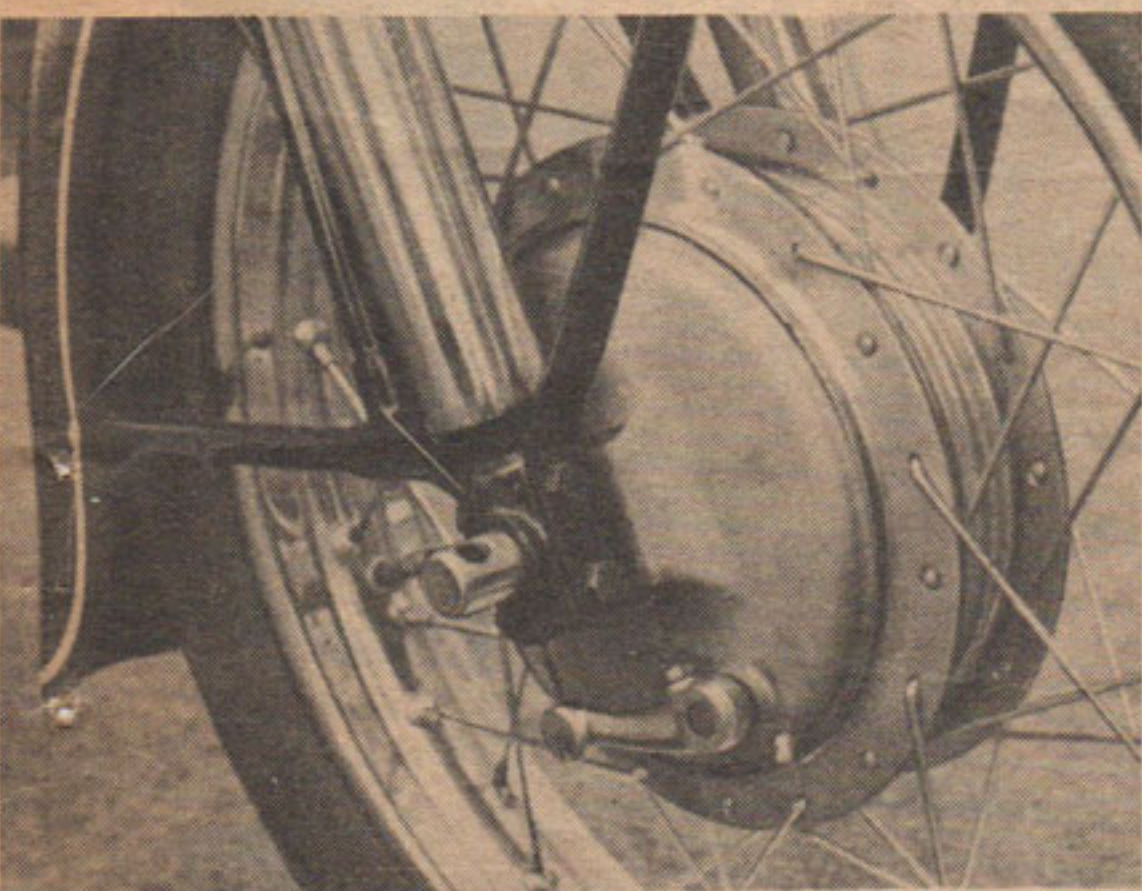
× × ×

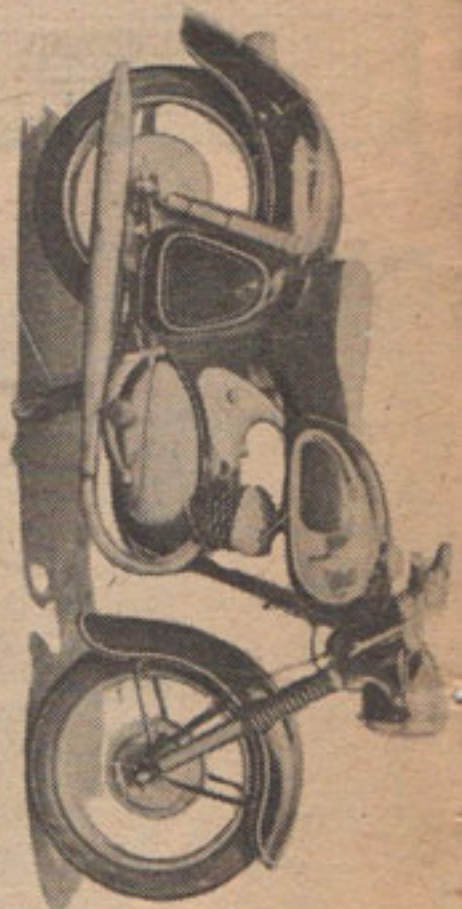
Mais ce n'est là qu'un aspect mineur de la 350 DKW.

Très confortable, elle est dotée d'une excellente tenue de route que pourraient lui envier de nombreuses machines « sport ».

Quant au moteur, bien que baptisé « Utilitaire » par la marque, il est à même de fournir d'excellentes performances, surtout dans les accélérations et en côte. Et surtout, toujours le « sain » moteur DKW, dont on peut, si l'on veut s'en occuper, tirer beaucoup plus encore qu'il ne donne actuellement. Je terminerai d'ailleurs en signalant qu'au circuit international de la Solitude, un mécanicien d'Ingolstadt, A. Hoser, a gonflé deux moteurs RT 350, les a montés dans des cadres d'anciennes 250 « compétition ». Et ces machines laissèrent de nombreuses ACT derrière elles.

J. B.





DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Bicylindre 2 temps à balayage Schnurle.
Alésage 62 mm. Course 58 mm.
Cylindrée exacte : 348 cmc.
Taux de compression : 6,3 à 6,5 à 1.
Puissance : 19 CV à 5.000 t.-m. (54,5 CV-1.).

BOTTE DE VITESSES

Bloc-moteur à 4 vitesses, de rapports : 1,0 (100 %) - 1,26 (79,4 %) - 1,76 (56,8 %) et 3,10 à 1 (32,2 %).
Transmission primaire par chaîne Duplex (53/24 = 2,21 à 1).
Transmission secondaire par chaîne sous carter étanche :
en solo : 46/19 = 2,42 à 1
en side : 46/16 = 2,875 à 1
Rapports finaux :
en solo : 5,35 - 6,76 - 9,40 - 16,60 à 1
en side : 6,35 - 8,00 - 11,20 - 19,70 à 1

PARTIE CYCLE

Cadre tubulaire simple berceau.
SUSPENSIONS :
AV : télescopique à amortisseurs oléo-pneumatiques, de 14 cm de débattement.
AR : oscillante et réglable, de 10 cm de débattement.
PNEUS : 3,50 x 18 (jantes en alliage léger).
FREINS : Ø 180, hydraulique à l'arrière.
RESERVOIR : 17 litres, dont 2,5 de réserve.
EMPATEMENT : 135 cm.
POIDS : (avec essence et outils) 162 kgs.

REGLAGES - ENTRETIEN

Dynamo : 90 watts.
AVANCE à l'allumage : 4,0 mm, avec 0,4 mm d'écartement des vis platinees.
BOUGIES : Bosch 240 T11S ou Beru 240 U2S.
Ecartement électrodes : 0,5 mm.

CARBURATEUR Bing, 26 mm de passage des gaz, à starter et gicleurs en biats.

Gicleur principal : 120.

Gicleur d'aliguille : 1608.

Gicleur de ralenti : 35.

Aliguille au 3^e cran.

Réglage d'air du ralenti : 1 1/2 à 2 tours, suivant conditions atmosphériques.

GRAISSAGE :

Moteur : par mélange.

Boîte de vitesses : 1 litre SAE 40 ou 50 + 100 cmc. Desolite.

Fourche télescopique : 200 cmc. par fourreau, de SAE 20.

GONFLAGE :

Solo : AV 1,4 kg - AR 1,6 kg.

Duo : AV 1,4 kg - AR 1,8 kg.

Side : AV 1,5 kg - AR 2,3 kg.

RESULTATS OBTENUS

Vitesses maxima :

	Solo	Duo
1 ^{re}	56 kmh. (7.270 t.-m.)	56 kmh.
2 ^e	80 kmh. (6.290 t.-m.)	80 kmh.
3 ^e	110 kmh. (6.210 t.-m.)	103 kmh. (5.810 t.-m.)
4 ^e	114 kmh. (5.100 t.-m.)	109 kmh. (4.880 t.-m.)

124 kmh. (5.550 t.-m.)
couché

Régime minimum : 1.350 t.-m. (30 kmh. en 4^e)

Accélération :

100 m. départ arrêté :	6" 9/10, moy. 52,2 kmh.
200 m. » » » :	10" 9/10, moy. 66,05 kmh.
300 m. » » » :	14" 4/10, moy. 75,0 kmh.
400 m. » » » :	17" 8/10, moy. 80,9 kmh.
500 m. » » » :	21" » » » moy. 85,7 kmh.
1.000 m. » » » :	36" 2/10, moy. 99,45 kmh.

Epreuve de côte :

Pilote 52 kgs : 18"	moy. 70,0 kmh.
Pilote 80 kgs : 18"	moy. 69,2 kmh.
A deux (80 + 52 kgs) : 20"	moy. 60,6 kmh.

Rapports utilisés : 1-2-3 en solo.

Freinage (50 kmh. chrono) :

Avant :	19,10 m. Décél. moy. 5,05 m/sec ²
Arrière :	20,70 m. Décél. moy. 4,65 m/sec ²
Les deux :	12,50 m. Décél. moy. 7,70 m/sec ²

GRAND TOURISME ET SIDE

A QUEL USAGE EST DESTINEE LA MACHINE

Bien que très classique dans sa conception, la DKW RT 350 fait néanmoins appel à des solutions très modernes.

Son moteur twin 2 temps, bien que baptisé « utilitaire » par la marque, a un très bon rendement et est surtout étudié pour une utilisation en sidecar : excellentes reprises, vitesse de pointe relativement élevée, excellent refroidissement des cylindres. Il peut, de plus, être facilement « gonflé », comme d'ailleurs toutes les productions de DKW.

L'excellente tenue de route, tant en virages qu'en ligne droite, n'est évidemment pas étrangère aux performances de la machine. Malgré la conception en bloc-moteur et un carénage partiel, l'accessibilité aux organes essentiels reste facile.

CONDITIONS GENERALES D'ESSAI

Au début de l'essai, le compteur indiquait :
A la fin de l'essai :
Poids de l'essayer :
Taille de l'essayer :
Réglages spéciaux :

1.017 puis 1.883 kms
1.367 puis 2.418 kms
80 kgs
1,75 m.
néant

Date et lieu de l'essai : du 4 au 19 juillet et du 19 au 29 août 1955 (Seine et Seine-et-Oise).
Conditions atmosphériques lors des essais chronométrés : temps partiellement couvert, vent très modéré. Température : 21°C. Humidité relative : 65 %. Pression atmosphérique : 749 mm de mercure.

PRIX : 285.000 f.t.c.

TRIBUNE LIBRE

LE PROBLEME DE LA MOTO EN A.E.F.

Je suis un fervent de la moto, aussi depuis que je suis au Cameroun, j'ai dû renoncer à ce sport, pour une raison majeure : la pièce de rechange. Je possède deux machines américaines de grosses cylindrées, une Harley de guerre et une Indian. Ces machines proviennent des surplus, donc la pièce est facilement trouvable en France. Ces deux motos sont en panne depuis plus d'un an. Dès leur arrêt, j'ai écrit immédiatement en France à une bonne vingtaine de concessionnaires et revendeurs, leur demandant de m'expédier ces articles par avion, même au prix fort. Depuis, j'attends toujours leur réponse. C'est tout de même malheureux de penser qu'ici un grand nombre de motos presque neuves sont délaissées pour la même raison : la pièce. Pourtant notre franc CFA vaut deux fois celui de la Métropole.

Ne voyant rien arriver, j'ai écrit directement en Amérique et mes pièces arrivent.

C'est malheureux d'en arriver là, en pensant que tant de français pourraient travailler avec la colonie. Pourquoi ne le font-ils pas ?

C'est ce que je cherche à savoir.

Mr MACHETEL
Douala, Cameroun (AEF)

LA « FOLIETIE » (maladie antimotard)

J'entends dire autour de moi dans mon bureau : « Ces motos, il faut les interdire, ces engins de bruit et de la mort ».

Je n'ose plus expliquer la vie heureuse que j'ai eue avec les motos et mon amour pour la moto.

J'ai commencé en 1923 à démonter un moteur dans la cuisine de ma mère et chose extraordinaire, cette femme, qui était née dans le siècle précédent, elle m'a compris et elle m'a aidé avec de l'argent.

Et depuis sont passées les années et avec ça les centaines de milliers de kilomètres et je connais, grâce à la moto, l'Europe dans tous les coins.

Mais d'après Mr Folliet, pour ne pas risquer sa vie sur les dangereux engins, comme les motos, il faut rester au lit avec une tasse de tilleul sur la table de nuit.

Heureusement nous sommes encore libres et les motards ont bonne santé et bon esprit et Dieu merci ! Mr Folliet n'est pas notre maître. J'ai une photo sur laquelle on peut voir 4 machines sur la route Berlin-Stettin en 1928. C'est moi sur une 200 cmc. Zundapp, 1 sidecar NSU 750 avec deux jeunes camarades, 1 AJS 500 sidecar avec un camarade et sa mère d'environ 50 ans et enfin 1 sidecar AJS 800 cmc. avec un camarade, sa mère et son père, tous deux ayant dans les 60 ans.

Avec la 800 AJS, mon camarade et surtout le vieux père étions les vrais motards diaboliques. Ils n'ont laissé passer personne et avec un mouchoir blanc on a plaisanté tout le

monde sur la route. Quand je pense à la bonne santé de ces motards et la mauvaise de Mr Folliet ! Et moi même, j'ai conduit ma machine en pleine vitesse depuis le siège arrière ou debout et jamais j'ai eu l'idée que ça finirait mal.

A propos des engins du bruit, avec patience et passion, je m'occupe de ce sujet depuis longtemps. La fenêtre à côté de moi, dans mon bureau, donne sur une rue qui est fréquentée comme une piste de course par les « voitures », les motos, je parle des vrais motos, machines de classe au-dessus de 350 cmc., on peut les compter. Les véhicules du bruit sont les voitures, triporteurs, camions et les petites bricoles, qui ont reçu la désignation « moto », les vélomoteurs. Et maintenant, attention : les motos font un bruit agréable et sombre et chose curieuse, les ennemis de la moto dans mon bureau ne les aperçoivent même pas. Mais le bruit infernal et énervant et vraiment gênant vient des voitures et les 203, 4 CV, 2 CV, Panhard sont les champions de bruit. Les 2 CV sont épuisantes aux arrêts avec leurs chants abominables et ne parlons pas quand elles sont en marche. Incroyable le bruit de certaines Panhard et sans oublier les triporteurs Vallée, qui sont une vraie catastrophe au point vue technique. En outre, les nouveaux bus sont deux fois plus bruyants que les anciens modèles.

Mais aucune moto est la cause de bruit !

A propos des engins de mort. Si je suis vivant, c'est un miracle, car j'étais en plein centre lors de l'incroyable chute de Berlin. Avec la folie des hommes on a tué des millions de vies humaines par tous les moyens possibles et malgré le triste bilan les savants sont bien occupés à trouver des outils encore plus efficaces pour supprimer les hommes, la vie humaine. Et d'un autre côté on se fait tellement de soucis pour notre chère vie, c'est vraiment touchant !

Jamais dans ma vie je n'ai eu sur mes motos l'impression ou le sentiment d'être perdu.

Les gens dans leurs voitures n'ont rien à craindre pour leur vie, d'être un jour abimés par un motard, c'est l'inverse. Je voudrais qu'on laisse les motards tranquilles et qu'on ne se casse pas la tête pour savoir s'ils trouvent la mort sur leur « engin de la mort » ou pas, c'est inutile.

Quand je me trouve dans l'eau, mon état de santé est parfait, quand je traverse la nature sur ma moto, c'est pareil, et je ne veux pas manquer l'un des deux.

Tous les petits « Fangios » dans les 2 CV, qui empoisonnent hommes et bêtes avec leur bruits et gaz, et combien là-dessus ne savent même pas rouler sur une bicyclette, sont-ils peut-être de classe supérieure ?

Les conducteurs des vrais voitures sport et de la course, les hommes courageux comme Ascari, etc., ont tous commencé par la moto. Et aussi nous, encore mieux, sommes capables de conduire une voiture avec un seul doigt et combien d'entre nous ont le permis dans la poche ? J'en ai même deux, allemand et français. J'ai été 8 ans automobiliste à cause de ma première femme, mais j'ai retrouvé la moto.

Vive la moto !

G. WARMOUTH
Paris-8^e

L'EXPÉDITION CAVALLY EST DE RETOUR !

Mahé et Ciret, que nous avons quitté à Tabou, avant Abidjan (voir « Moto-Revue » N° 1.242) seront bientôt de retour en France et nous ont envoyé de leurs nouvelles d'Alger.

« Très heureux de vous faire savoir que nous sommes arrivés à Alger après les dernières étapes sahariennes qui ont été très dures. A Agadès, nous avons obtenu de justesse une dispense administrative, les pistes étant fermées à cette saison estivale et certains postes évacués, ce qui n'a pas empêché les difficultés physiques et mécaniques sur cette piste, où 1 mois auparavant, les occupants d'une voiture anglaise étaient morts de soif.

Nous sommes partis avec 350 l. d'essence et 110 l. d'eau pour franchir les 950 kms qui séparent Agadès (Niger) de Tamanrasset (terr. du sud), 75° au soleil. Le sable était parfois à 85° au roulement. Vers le km 450, l'un de nous était indisposé par la fatigue et la chaleur. Ne pou-

vant plus rien absorber, et c'est de justesse que nous sommes arrivés au petit puits d'In Guezzam, où nous avons pu nous reposer à l'ombre des quelques rares arbres et nous réhydrater.

Enfin, après quatre jours de piste et deux jours de repos à In Guezzam, nous arrivions dans le Hoggar, à 56 kms de Tamanrasset (1.400 m. d'altitude) où la température était plus supportable.

Puis, la fin de la traversée du Sahara s'est normalement passée par In Salah, El Goléa, Ghandalaïa, où nous avons enfin retrouvé le goudron après 17.000 kms de pistes (ou même hors pistes, comme dans la forêt libérienne).

A Alger, nous venons d'être reçus par la Ligue Motocycliste d'Algérie dont l'actif et sympathique président est M. Broyer, et nous sommes les hôtes du Moto-Club d'Alger. Hier, 14 juillet, un gymkhana, suivi d'une petite compétition

de moto-cross était donné en notre honneur (nous n'en espérons pas tant !) et un banquet offert dans une station balnéaire près d'Alger.

Par ces lignes, nous serions très heureux que « Moto-Revue » fasse mention dans ses colonnes de notre reconnaissance bien sincère aux présidents de la Ligue d'Algérie et du MC d'Alger et fasse connaître notre sympathie à tous les membres de ces organismes.

Nous repartons maintenant par le Maroc et l'Espagne. Nous serons à Hendaye aux environs des 7-15 août, où nous espérons donner quelques conférences. Nous serons ensuite les hôtes du MC d'Orléans (AMCO) le vendredi 2 septembre pour rentrer à Paris, accompagnés par l'escorte du MC Châtillonnais et les voitures publicitaires des marques qui nous équipaient, le samedi 3 septembre dans l'après-midi, par la nationale 20 et la Pte d'Orléans ».

LE NOUVEL ANNEAU, et les modifications de la piste à MONZA

DE récents travaux entrepris sur l'autodrome de Monza — pour « compléter » celui-ci d'une piste pour « grande vitesse » et records — viennent d'être terminés.

Si l'inauguration officielle devait avoir lieu le 28 août à l'occasion du Grand Prix Automobile des Nations, en fait la marque de motocyclettes Guazzoni, l'a déjà utilisé pour battre 8 records mondiaux en 50 cmc.

Ce nouvel anneau, qui serait, dit-on, beaucoup plus rapide que Montlhéry — puisque l'on parle de vitesses possibles de 300 kmh. — offre la particularité de pouvoir être utilisé conjointement au parcours routier jusqu'ici utilisé.

Les distances de ces deux parcours (5.750 m. pour le routier et 4.250 m. pour l'anneau de vitesse) s'ajoutent intégralement pour donner un kilométrage total de 10 kms.

C'est sur ce parcours total que serait couru le Grand Prix Automobile, tandis que l'épreuve motocycliste comptant pour le championnat mondial qui aura lieu le 4 septembre, n'utilisera que le parcours routier.

× × ×

Le nouvel anneau de vitesse a une longueur totale de 4.250 m. mesurée au milieu de la piste. La largeur de la ligne droite « Est » est de 12 mètres, celle de la ligne « Ouest » est de 12 mètres également, mais accolée à celle du parcours routier qui est de 12 mètres aussi. A cet endroit, c'est donc une largeur de 24 mètres qui séparent les tribunes extérieures de la pelouse centrale. Cette large ligne droite est d'ailleurs divisée en deux par une signalisation appropriée dans le cas d'utilisation simultanée des deux pistes.

Il convient également de préciser que les deux circuits peuvent être utilisés séparément, mais l'utilisation d'une piste entraîne automatiquement l'impossibilité de se servir de l'autre, contrairement à ce qui se pratique à Montlhéry.

La largeur dans les virages est de 14 mètres. Le rayon minimum en bas des virages est de 320 mètres, soit environ 60 mètres de plus que pour l'anneau de Montlhéry.

La différence de hauteur entre les deux bords de la piste au milieu des virages est de 6 m. 20.

La surélévation de la piste dans le virage nord est de 6 m. au-dessus du niveau du sol, tandis que le virage sud est semi-enterré, avec 3 m. seulement au-dessus de la campagne et 3 m. en contre-bas.

L'angle d'inclinaison maximum des virages est de 38°.

Avec cette nouvelle disposition, l'autodrome retrouve son tracé original, celui du projet Arturo Mercanti, les deux pistes étant raccordées à la même ligne droite, alors que leur croisement s'effectue par un passage souterrain.

La piste routière (celle qui sera utilisée lors de l'épreuve motocycliste) a été modifiée, deux virages serrés ayant été remplacés par une seule courbe réunissant deux lignes droites parallèles.

Cette nouvelle courbe est dite « parabolique » en raison de son tracé. L'entrée est en virage assez serré et le rayon d'abord constant va en s'accroissant graduellement pour rejoindre en raccordement à grand rayon la ligne droite des tribunes.

La distance au tour est ramenée de ce fait de 6.300 mètres à 5.714,5 et 5.750

mètres, selon que les mesures sont faites au plus court ou dans l'axe de la route.

Les records établis au cours des épreuves précédentes, ne pourront par conséquent plus être utilisés comme référence, attendu que la nouvelle courbe permet des vitesses plus grandes (tout en obligeant tout de même à utiliser les rapports intermédiaires) et également en raison du raccourcissement de la distance au tour.

30^e Année des Six Jours inter- nationaux en Tchécoslovaquie

L'équipe nationale de la Tchécoslovaquie ayant gagné le 29^e Concours International des Six Jours de la FIM, a le droit d'organiser le 30^e Concours sur son territoire en 1955. Tout de suite, le Ustredni Automotoklub CSR, en qualité d'organisateur du Concours, s'est mis aux travaux préparatoires.

La tâche la plus importante était celle de trouver et d'inspecter le parcours du Concours à temps, c'est-à-dire avant l'hiver. Après que l'organisateur eut décidé que le centre du Concours serait de nouveau à Gottwaldov-Zlín, il a choisi les régions des étapes journalières.

Le parcours traverse une région montagneuse dont les différences d'altitudes sont considérables.

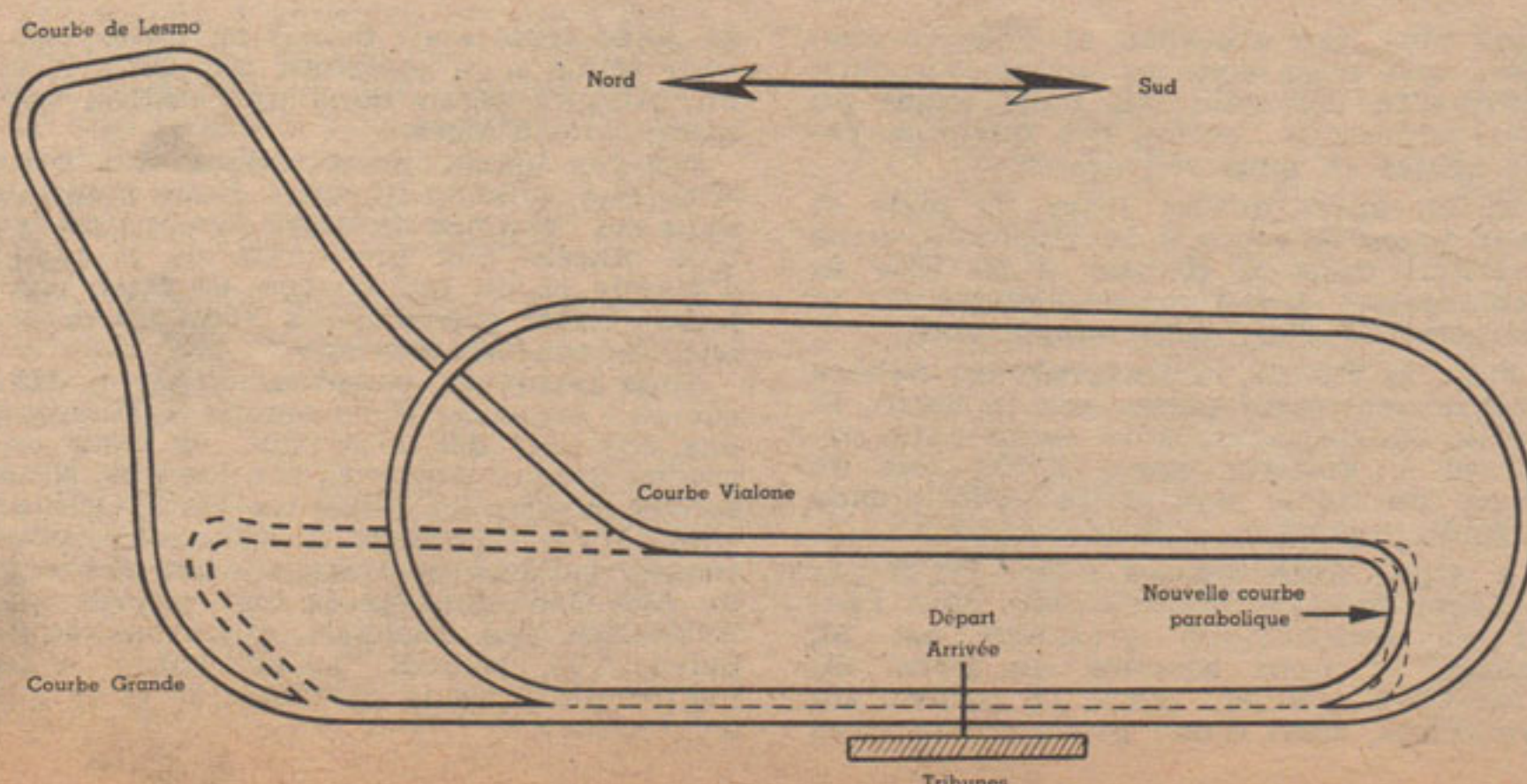
Presque la moitié du parcours est formée par des routes (de première et seconde classe), l'autre moitié passe à travers un terrain accidenté et comprend aussi des routes de troisième classe et autres chemins.

Le parcours est d'une longueur de 2.100 kms. La première étape (13 septembre) est d'une longueur de 370 kms, la seconde (14 septembre) est de la même longueur et elle sera parcourue dans le sens opposé, la troisième (15 septembre) est d'une longueur de 440 kms, dont 170 seront parcourus pendant la nuit, la quatrième (16 septembre) est d'une longueur de 360 kms, la cinquième (17 septembre) est de la même longueur (elle sera parcourue dans le sens opposé) et la sixième étape journalière (18 septembre) est d'une longueur de 200 kms.

La pause de déjeuner a lieu quatre fois dans la même ville (Zlín), ce qui facilitera considérablement l'organisation du Concours.

L'épreuve finale de vitesse sera disputée le dimanche 18 septembre, après-midi, soit après la fin de la sixième étape journalière, sur le circuit fermé de 4.415 mètres dans la ville de Gottwaldov même. Au cas d'ex-æquo, le résultat de cette épreuve de vitesse décidera des équipes victorieuses en ce qui concerne les épreuves particulières du Trophée International, du Vase d'Argent ou du Trophée des clubs.

Ci-dessous, la disposition et le raccordement des deux pistes.



LE GRAND PRIX DE L'ULSTER

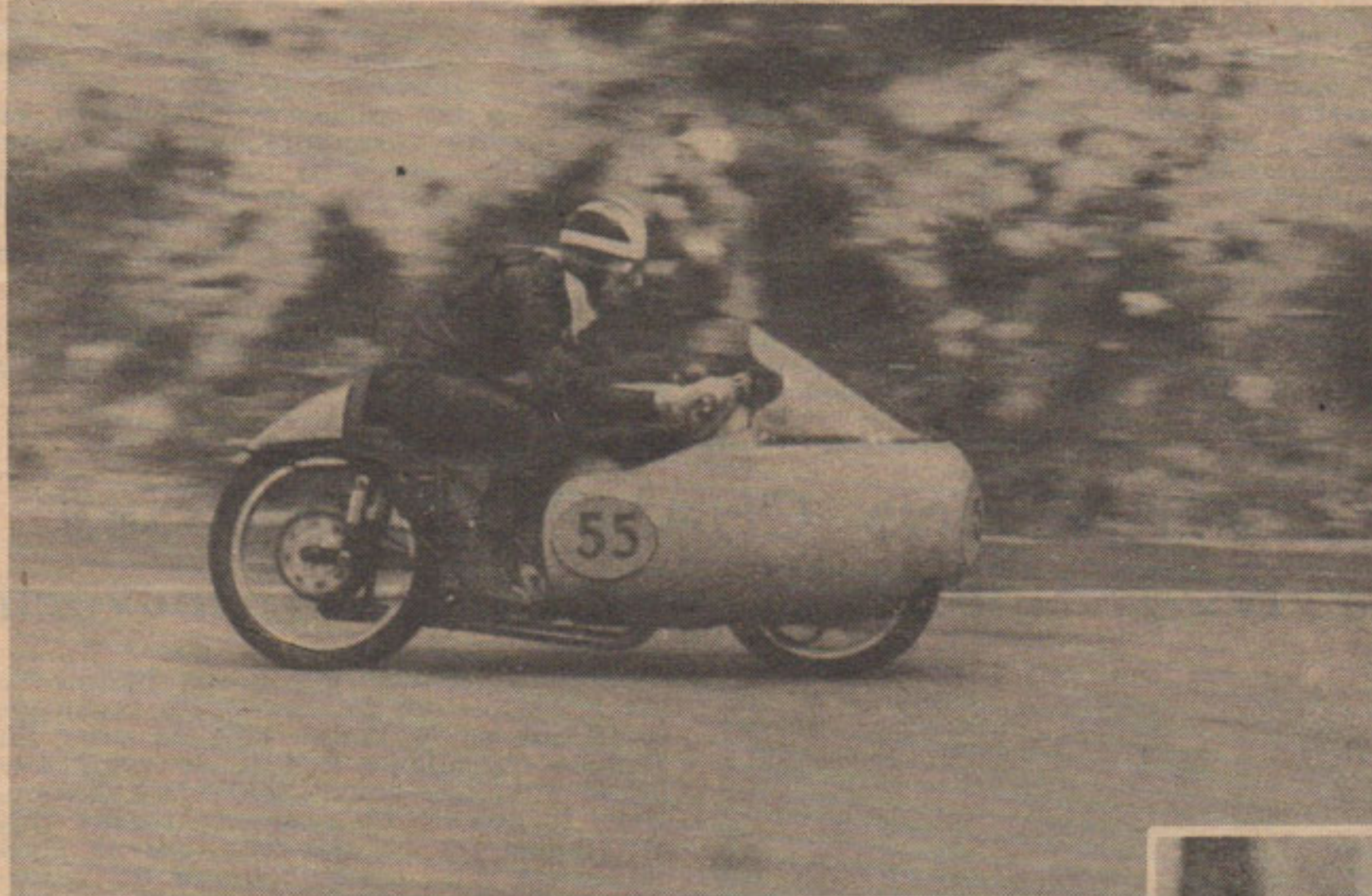
avant-dernière épreuve du championnat mondial

Avant-dernière épreuve du Championnat du Monde de Vitesse, le Grand Prix d'Irlande, qui s'est disputé cette année encore sur le circuit de Dunrod (11,925 km) a permis de vérifier une fois de plus la forme étincelante que détient actuellement Lomas, qui remporte deux victoires en 350 et 500, malgré la belle défense et même mieux des officiels de Norton. En 250, Surtees, officiel Norton par ailleurs, et qui en quart de litre dispose d'une NSU Sport-Max, remporte une course qu'il domina facilement, devançant un pilote inconnu jusqu'à présent et qui pilotait une même Sport-Max : Miller, jeune espoir de 21 ans.

LES 350 cc

C'est le jeudi soir, à 5 h. 45, que 55 pilotes se présentent sur la grille de départ pour s'affronter sur les 20 tours de circuit que comportent l'épreuve des 350 cmc.

Trois usines sont engagées officiellement : GUZZI avec Lomas, Dale et Agostini ; AJS avec Clark, Powell et Perris et enfin NORTON avec Surtees, Hartle et Brett. Pas de DKW.



Cette course fut surtout marquée par les performances de Hartle et Surtees qui, avec leurs Norton officielles, mais non carénées, réussirent à inquiéter Lomas sur sa Guzzi carénée. Mais Lomas l'emportera néanmoins à une moyenne générale record de 143 kmh. 730 et après avoir effectué le record du tour à 146 kmh. 144.

Le jeune J. Hartle (21 ans) termine à quelques secondes de Lomas, à la moyenne de 143,4 kmh.

Parti relativement lentement comme à son habitude, Lomas ne tardait pas à passer en tête, malgré la belle défense de Hartle et Surtees, qui ne purent néanmoins soutenir le train imposé par la nouvelle étoile Guzzi.

Il faut souligner que c'est sur les 6 épreuves disputées en 350 pour les championnats du monde, la 4^e victoire de Lomas, qui n'a pas participé au Grand Prix de Reims et termina deuxième à Assen, où il fut « battu » par Kavanagh.

RESULTATS

1. Lomas (Guzzi) 20 tours, soit 238 kms 690 en 1 h. 39'38", moy. 143 kmh. 730 ; 2. Hartle (Norton) 1 h. 39'52" ; 3. Surtees (Norton) 1 h. 40'51" ; 4. Sandford (Guzzi) 1 h. 41'39" ; 5. Mc Intyre (Norton) 1 h. 42'10" ; 6. Murphy (AJS) ; 7. J. Brett ; 8. Powell à 1 tour ; 9. Clark ; 10. Perris, etc...

Tour le plus rapide : Lomas, à la moyenne de 146 kmh. 144.

LES 250 cc

Samedi - 10 h. 45.

A la suite du G.P. de Hollande, Lomas (MV), avec 16 points, devançait de 1 point seulement H.P. Muller (NSU) au classement du Championnat du Monde des Conducteurs. De plus, Sandford (Guzzi) avec 11 points, pouvait constituer un outsider dangereux.

Pour MV, sur leurs 203 cmc., s'alignent au départ Lomas, Masetti et Taveri, tous officiels, contre Surtees, Miller et Muller sur des NSU Sport-Max et nombre de privés où l'on note, sur les 21 partants, Sandford (Guzzi d'usine de 1953), Wheeler (Guzzi), etc...

Parti en tête dès le départ, Surtees devait peu à peu distancer le jeune Miller, tandis que celui-ci précédait lui-même Masetti et Lomas qui ne put, à aucun moment, doubler son coéquipier. H.P. Muller devait, pour éviter un accident, sortir de la route au deuxième tour, perdant ainsi de précieuses minutes, ce qui le reléguait à la sixième place.

Mais il faut remarquer surtout que ni Masetti, ni Lomas à plus forte raison, ne furent en mesure d'inquiéter les NSU Sport-Max des leaders. Voilà qui nous promet un Grand Prix d'Italie peu commun...

Surtees gagne à une moyenne de 141 kmh. 02, après avoir effectué le meilleur tour à 142,794 kmh.

Mais au classement du Championnat du Monde, c'est toujours Lomas qui détient la première place avec 19 points, devant Muller qui n'en a que 16.

LE CLASSEMENT

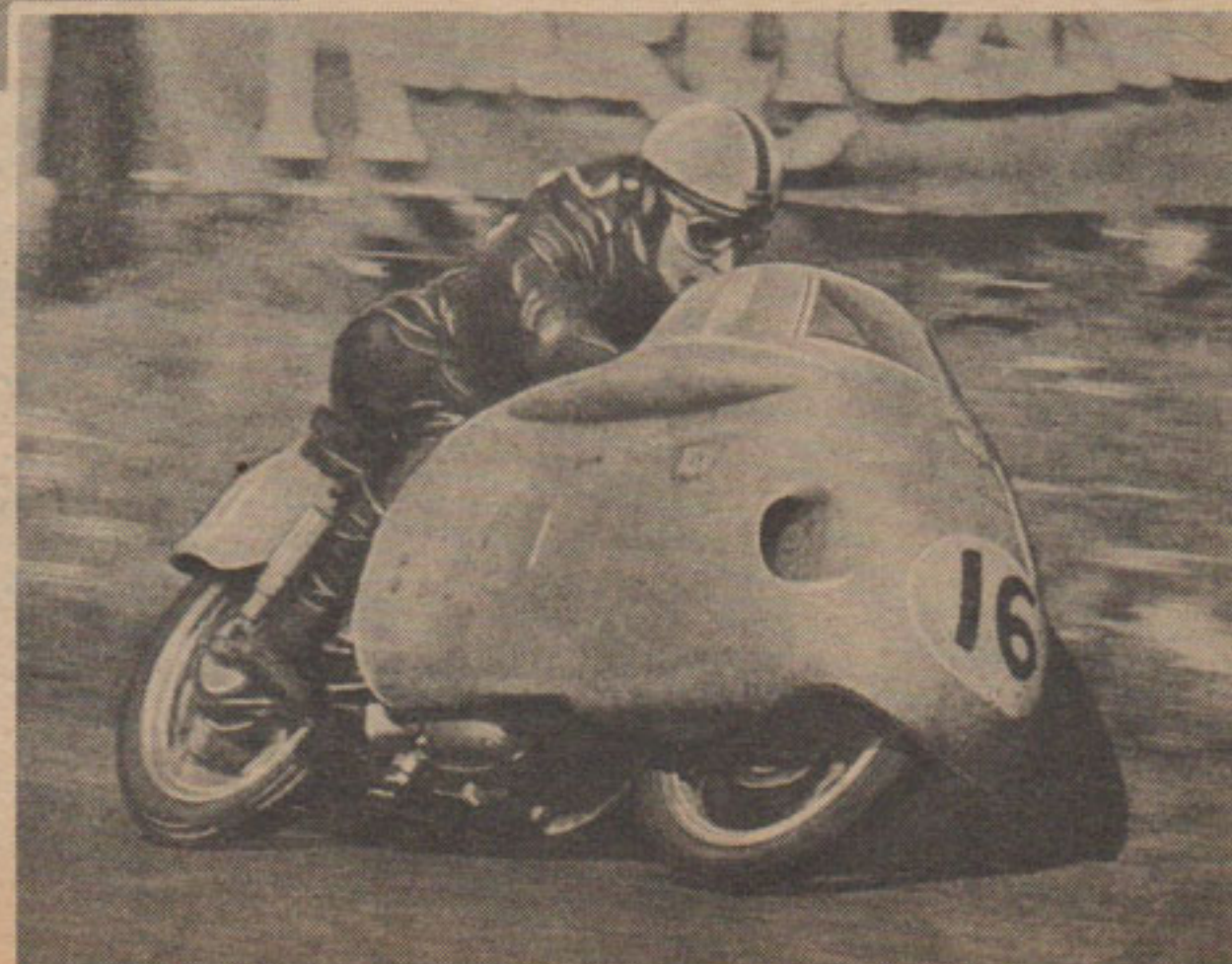
1. Surtees (NSU) les 13 tours, soit 155 kms 150 en 1 h. 6'25", moyenne 141 kmh. 023 ; 2. Miller (NSU) 1 h. 6'24,4" ; 3. Masetti (MV-Agusta) 1 h. 7'17" ; 4. Lomas (MV-Agusta) 1 h. 7'29,6" ; 5. Sandford (Guzzi) 1 h. 9'46" ; 6. Muller (NSU) ; 7. Wheeler (Guzzi) ; 8. Tait (Velocette) ; 9. Herron (Norton) ; 10. Kirby (Velocette), etc...

LES 500 cc

Disputée au cours de l'après-midi de ce même samedi, la course des 500, en l'absence des Gilera, promettait une belle bagarre entre Norton (Brett, Surtees et Hartle) et la Moto-Guzzi qui avait engagé Lomas et Dale. Enfin Clark et Murphy, sur Matchless, pouvaient prétendre à autre chose qu'une course de classement.

Dès le signal de départ, le trio Norton passe en tête, mais Brett est tôt lâché et se fait passer par Lomas, tandis que Surtees et Hartle mènent un train d'enfer aux deux premières places. Le cinquième est Mc Intyre sur sa Norton carénée, devançant lui-même Dale. Surtees réussit à mener devant Hartle jusqu'au 14^e tour (sur 25) où il devra stopper pour ravitailler en essence. Quand il repart, Lomas passe juste au chronométrage avec 20 secondes de retard sur l'homme de tête qui est toujours Hartle. C'est alors que

Ci-dessus, Bill Lomas qui a fait une saison très brillante, enlève les catégories 350 et 500 sur Guzzi, tandis qu'en 250, il ne put rien faire contre l'espoir anglais Surtees (ci-contre) sur une NSU Sport Max.



G. P. de l'ULSTER (suite)

la malchance apparaît pour la marque de Bracebridge Street. Au tour suivant, Surtees est contraint à l'abandon, sans doute par la faute d'une défaillance de la magnéto. Hartle est à son tour forcé de s'arrêter pour ravitailler et bien qu'il effectuât cette manœuvre en 13 secondes, Lomas est déjà en tête quand il repartira. Malgré tous ses efforts, le jeune Hartle ne pourra jamais approcher Lomas à moins de 6 secondes, tandis que l'homme à la Guzzi établira un nouveau record du tour à 151,83 kmh. Sur crevaillon, Brett devra se retirer, laissant la troisième place à Dale qui a enfin réussi à doubler l'excellent Mac Intyre.

LE CLASSEMENT

1. Lomas (Guzzi) les 25 tours, soit 297 kms 360 en 2 h. 0'31", moyenne 148 kmh. 510 ; 2. Hartle (Norton) 2 h. 0'37" ; 3. Dale (Guzzi) 2 h. 3'44" ; 4. Mc Intyre (Norton) 2 h. 4'52" ; 5. Murphy (Matchless) à 1 tour ; 6. Clark (Matchless) à 1 tour ; 7. Jones (Norton) ; 8. Tait (Norton) ; 9. Collet (Matchless) ; 10. Low (BSA) etc.

Dans les premiers tours de cette épreuve, trois hommes étaient victimes de chutes et si Perris et Steward s'en tiraient sans grand mal, Chadwick devait être transporté à l'hôpital, plusieurs côtes fracturées. Il en fut de même pour Julian Crossley qui chuta dans l'épreuve des 350 cmc. Transporté à l'hôpital de Belfast, il devait décéder quelques jours plus tard.

ET DEMAIN ?

A quelques heures du dénouement de ce Championnat du Monde, qui sera clos à Monza le 4 septembre, voyons un peu quel est l'aspect actuel du classement.

Si en 125, 350, 500 et sides les champions sont déjà connus (respectivement Ubbiali, Lomas, Duke et Faust-Remmert), la catégorie 250 semble prometteuse d'émotions, à condition que tous les protagonistes s'y retrouvent, c'est-à-dire Lomas, Muller et Sandford, qui ont actuellement, rappelés-le, 19, 16 et 13 points.

Mais pour l'emporter, Muller devrait terminer premier et Lomas n'être que quatrième.

Et cette rivalité est encore plus marquée dans le championnat par marques. En effet, si, de nouveau, en 125, 350, 500 et sides le titre est virtuellement acquis (par, respectivement, MV, Guzzi, Gilera et BMW), en 250 cmc., la lutte est plus que chaude, puisque MV et NSU se trouvent à égalité de points (23), loin devant Guzzi (14 points).

La lutte en 250 cmc. sera donc ardente, car décisive, et il est sûr que la marque allemande comme la marque italienne, s'emploieront de leur mieux pour remporter la palme.

L'ALPENFAHRT 1955 enlevé par l'Anglais Smith (BSA 500)

Il y a quelques temps cette célèbre épreuve internationale d'endurance et de régularité a mis aux prises, par un assez beau temps parfois entre-coupé d'une pluie d'orage, 129 concurrents venus de différents pays européens, et répartis, pour un certain nombre d'entre eux, tout au moins, en équipes nationales, équipes d'usines et équipes de clubs.

Le parcours, constitué à peu près entièrement de routes de montagne alternées avec de longs et très durs passages en « tous terrains », comportait en plus une épreuve spéciale de montée et une épreuve spéciale « trial ». On le voit, les difficultés ne manquèrent pas tout au long de l'épreuve, laquelle fut sensiblement égale, de ce point de vue, à celle de l'an dernier, le règlement renforcé venant cette fois contrebalancer les circonstances atmosphériques meilleures qu'en 1954.

La première journée fut la plus facile — ou la moins difficile — car elle comportait quelques kilomètres de routes asphaltées qui permirent aux attardés de rattraper plus ou moins les minutes perdues dans le très pénible parcours en tous terrains de Goggau qui vit cependant 26 abandons dus soit à des chutes suivies de blessures, soit à des accidents mécaniques sérieux. Citons, parmi les concurrents ainsi éliminés, Baumgartner (Puch 175), et l'anglais Cheshire (BSA 500).

Egalement à l'issue de la première partie de l'épreuve, 10 concurrents se voyaient pénaliser, mais restaient en course avec les 93 partants qui terminèrent cette journée sans un point de pénalisation.

Beaucoup plus dure fut la seconde journée, toute entière disputée en « tous terrains » et comportant surtout l'épreuve spéciale en cette matière. Débutant raisonnablement par un chemin de terre pour s'élever ensuite, ce parcours se continuait dans des conditions de plus en plus impraticables, réunissant le maximum d'obstacles possible : ornières, trous, souches d'arbres, éboulis de pierres. Le terrain semblait avoir été retourné par un bull-dozer. Et par là dessus, de violentes pluies d'orage. Les premiers des

concurrents durent parfois chercher leur chemin à travers d'épais nuages sombres.

Cette étape « trial » se terminait pourtant sur un sol plus adhérent, plus roulant que lors du précédent Alpenfahrt, ce qui constitua pour les concurrents une surprise aussi inattendue qu'agréable, après ces 127 kms de fondrières.

Au soir du second jour, quarante concurrents sur les 103 qui s'étaient mis en route, héritèrent de points de pénalisation et 20 autres durent abandonner l'épreuve, parmi lesquels Hans Meier (BMW 500). Déjà le pourcentage total des abandons atteignait 35 % et 32 % des concurrents admis à disputer la troisième et dernière journée étaient déjà pénalisés.

C'est principalement l'épreuve de montagne qui caractérisait cette dernière. Elle se déroulait dans les monts de Turrach, sur un parcours de 6,700 kms, mouillé de pluie, bourbeux par endroits, et dont certains passages grimpaient à 34 %.

Bon nombre de mécaniques accusèrent à cette occasion la fatigue ressentie après les deux premières journées. Mais néanmoins, les records solo en catégorie 175, 250, 350, 500 et plus de 500 cmc., et les records en side 250, 350 et plus de 500 cc. ont été battus cette année.

La victoire dans ce très dur Alpenfahrt revint en définitive à l'anglais Smith, sur BSA 500 Gold Star, qui termine sans un point de pénalisation et accumule 343 points dans les épreuves spéciales.

Les vainqueurs par catégories sont, en plus de 500 cmc., Kohl, sur BSA 650 ; en 350, Oelerich sur Victoria ; tandis que, en 250 cmc., nous trouvons Weingartmann, vainqueur du Bol d'Or 1954, monté sur Puch SGS, et qui n'est qu'à deux points du vainqueur général de l'épreuve.

Enfin, en 125 cmc., c'est une Rumi, ce qui ne surprendra personne, que nous trouvons en tête dans une catégorie où les rares concurrents ne disposaient que de « 3 vitesses » pour la plupart.

Donnons pour terminer les classements en side :

250 cmc. : Walter Krammer (Puch).

350 cmc. : Werner Sautter (NSU 300).

500 cmc. et au-dessus : Werner Kritter (Zundapp 600 cmc.).

LES ANCIENS CHAMPIONS SUISSES de 1928 à 1937 se rencontrent à nouveau

Lors des courses sur gazon organisées par le Moto-Club de Bienne, les organisateurs ont eu la bonne idée de prier les anciens champions suisses de venir s'aligner pour une course tout à fait amicale. Dans le public, les réactions furent très différentes au vu de ceux qui se sont taillés un nom dans l'histoire du motocyclisme suisse. Pour les jeunes spectateurs, ce fut surtout de la curiosité, mais pour les moins jeunes et les vieux, ce fut toute une période de compétition motocycliste qui semblait revivre. Nous avons eu un instant d'émotion (et nous sommes certains de n'être pas seuls) à revoir nos anciennes gloires prendre à nouveau le départ d'une course. Arthur Bizzozzero, avec sa combattivité d'antan et sa technique toute de puissance, sortit vainqueur de cette manche.

Sur la photo ci-jointe, on reconnaît de gauche à droite :

Tell Grandjean, champ. suisse 1928-29-30.	
Arthur Bizzozzero	» 1933-34-36-37
Francis Dumont	» 1930-1931
Michel Alfter	» 1928-1930
Alfred Kirch	» 1934-1937
Ernest Hanni	» 1930-1937
August Brandli, membre fondateur du MC Bienne	
Walter Moritz, champion suisse 1933-1934	



RESULTATS SPORTIFS

GRAND PRIX DU LUXEMBOURG (moto-cross)

Devant 25.000 spectateurs environ, l'anglais Leslie Archer, sur Norton, a remporté le Grand Prix du Luxembourg, sixième épreuve du championnat d'Europe, disputée à Ettelbruck. Archer prit la tête à 4 tours de la fin de la course (disputée sur 18 tours) après l'abandon de J. Somja sur FN, qui était leader à ce moment, et semblait bien devoir emporter cette épreuve. Malheureusement pour lui, une rupture de chaîne l'élimina. Derrière Archer viennent se placer les suédois Nilsson et Lundin (tous deux sur BSA) qui l'emportent sur Leloup quatrième, à la faveur d'une crevaisson dont fut victime la monte de la FN. Un autre suédois, Gustafsson (BSA) occupe la cinquième place. Draper, récent vainqueur au G.P. de Belgique, ne put mieux faire que neuvième, tandis que Smith, Stonebridge et Cheney durent abandonner sur ennuis mécaniques. Notre compatriote Charrier sur BSA est 12^e.

Le terrain qu'affrontèrent 23 pilotes de 7 nations était extrêmement poussiéreux en raison de la sécheresse du temps.

RESULTATS

1. Archer (Norton) 1 h. 07'45" ; 2. Nilsson (BSA) 1 h. 09'25" ; 3. Lundin (BSA) 1 h. 09'46" ; 4. Leloup (FN) 1 h. 10'03" ; 5. Gustafsson (BSA) 1 h. 10'23" ; 6. Nex (BSA) ; 7. Van Heuverszwin (Saroléa) à 1 tour ; 8. Nolet (BSA) ; 9. Draper (BSA) ; 10. Baudouin (Matchless) ; 11. Hansen (Matchless) ; 12. Charrier (BSA) ; à 2 tours : 13. Somja (FN) ; à 9 tours : 14. Crémier (BSA).

Tour le plus rapide par Leloup (FN) en 3'54".

A la suite de ce Grand Prix, et avant celui de Suède, le classement au Championnat d'Europe est le suivant :

1. Leloup 21 pts ; 2. Archer 19 pts ; 3. Stonebridge 16 pts ; 4. Lundin, Nilsson et Draper, 14 pts ; 7. Somja 11 pts ; 8. Smith 10 pts ; 9. Klym René, Baeten, 6 pts ; 11. Jansen 3 pts ; 12. Van Heuverszwin, Ward, Hall, Gustafsson 2 pts ; 16. Nex 1 pt.



Archer, vainqueur au Grand Prix de Luxembourg.

GRAND PRIX DE SUEDE (vitesse)

Disputé comme chaque année à Hedemora, le Grand Prix de Suède a vu s'affronter les 125, 350 et 500 cmc.

En 125 cmc., l'italien Provini, sur une Mondial officielle, gagne avec 3 minutes d'avance sur le tchèque Parus sur une CZ d'usine, couvrant les 109 kms à la moyenne de 131 kmh.

La course des 350 vit le triomphe du trio Norton (dans l'ordre Hartle, Surtees et Brett), devant l'allemand Hoffmann sur DKW. Les 182 kms ont été couverts par le vainqueur à 146 kmh. de moyenne.

Duke, sur sa Gilera, en 500 cmc., ne put guère être inquiété par les Norton de Brett et Hartle, qui terminent dans cet ordre. Et le champion du monde couvrit les 218 kms à 163 kmh. de moyenne.

LIEGE - MILAN - LIEGE

La vingt-cinquième édition de Liège-Milan-Liège, la célèbre épreuve du Motor Union de Liège, a vu le triomphe du pilote officiel allemand de la marque NSU, Frey. Par équipe également, NSU remporte Liège-Milan-Liège 1955.

Frey a réalisé un véritable exploit, celui d'accomplir les 2.445 kms de l'épreuve sans être pénalisé d'un seul point.

Cette année, l'épreuve fut moins dure qu'en 1954, car, à part un très violent orage à la frontière Belgique-Allemagne, le temps se maintint au beau fixe.

Cependant, après l'abandon à Landau de Krammer, un des favoris, trois hommes seulement, Weingartmann (Puch 250), Manset (Adler 250), et Frey (NSU 250) arrivèrent à Ponte Di Legno sans pénalisation, et ceci après avoir franchi les trois cols (Glovo, Stelvio, Gavia). Le français Guerchoux perdit la serviette contenant ses documents, et le temps mis à la récupérer l'obligea à abandonner.

Au retour, Weingartmann et Manset — ce dernier probablement à cause d'une erreur de signalisation — étaient pénalisés dans le Glovo. Ces difficultés passées, Frey restait seul en tête avec 0 point de pénalisation.

Remarquons aussi la victoire dans la catégorie sidecars de Kritter-Opel et la victoire intermarques de NSU qui avait engagé deux équipes de 7 machines qui rejoignirent toutes Liège. Le premier français classé est R. Gillet (Matchless 500), qui finit 18^e.

CLASSEMENT

1. Frey (NSU 250) 0 pt ; 2. Manset (Adler 250) 30 pts ; 3. Best (Victoria 250) 136 pts ; 4. Chevolet (NSU 250) 152 pts ; 5. Rousselle (Adler 250) ; 6. Haas (NSU 250) ; 7. Bonvoisin (Adler 250) ; 8. Weingartmann (Puch 250) ; 9. Kritter-Opel (Zundapp) ; 10. Mayer (Victoria 400) ; 11. Marnet ; 12. De Jonckheere ; 13. Gnaser ; 14. Ebert-Mark ; 15. Goppert ; 16. Sterkendries ; 17. Borguet ; 18. Gillet ; 19. Brel ; 20. Scheitel frères ; 21. Molsson ; 22. Nennig ; 23. Buck-Gover ; 24. Gielen.

Intermarques : 1. NSU, 351 pts ; 2. Adler, 477 pts

Interclubs : 1. Royal Dison Motor Club (Manset, Chevolet, Rousselle).

PROCHAINES EPREUVES

COURSES SUR CENDREE

Le Cyclomoto-Vélocycle-Club des Cheminots organise le dimanche 4 septembre 1955, à 13 h. 30, au Stade des Cités, à Villeneuve Saint Georges, sa 3^e Manifestation Cyclomoteur sur Cendrée.

Au programme :

Séries et repêchages. 1/2 finales et repêchages. Finale.

Attribution d'une Coupe (3 manches. 1/2 Finale. Finale).

Les engagements sont pris sur place. Règlements sur demande.

Après les deux épreuves passées et les renseignements qui nous sont parvenus, une forte participation sera assurée. Il y aura du sport cyclomoteur à Villeneuve Saint Georges.

RENDEZ-VOUS SCOOTERS DE MONACO

Sous le Haut Patronage de S.A.S. le Prince Souverain de Monaco, le Scooter-Club de Monaco organise à Monaco, les samedi 3 et dimanche 4 septembre 1955, le 2^e Rendez-vous International Scooters de Monaco.

L'adresse du Comité organisateur est : Scooter-Club de Monaco, Hôtel de Genève, place d'Armes, Monaco (Principauté).

DEMONSTRATION DE MOTO-BALL A CASTRES

Le 11 septembre prochain, le Moto-Club de Castres organise un match de propagande de moto-ball qui sera disputé par les équipes d'Avignon Champion de France 1954.

Renseignements au MC Castres, 2, place Soult, Castres (Tarn).

DANS LE PROCHAIN NUMERO :

Des informations - Comment améliorer le rendement des transmissions par câble - Un essai du 100 Villiers dans un cadre articulé « Isoflex » - Des « Ce qu'ils en Pense » - Quelques machines tout-terrain - Pour une consommation moindre - Du sport, des échos, etc...

MOTOBÉCANE

NEUVES OCCASIONS
REPRISES

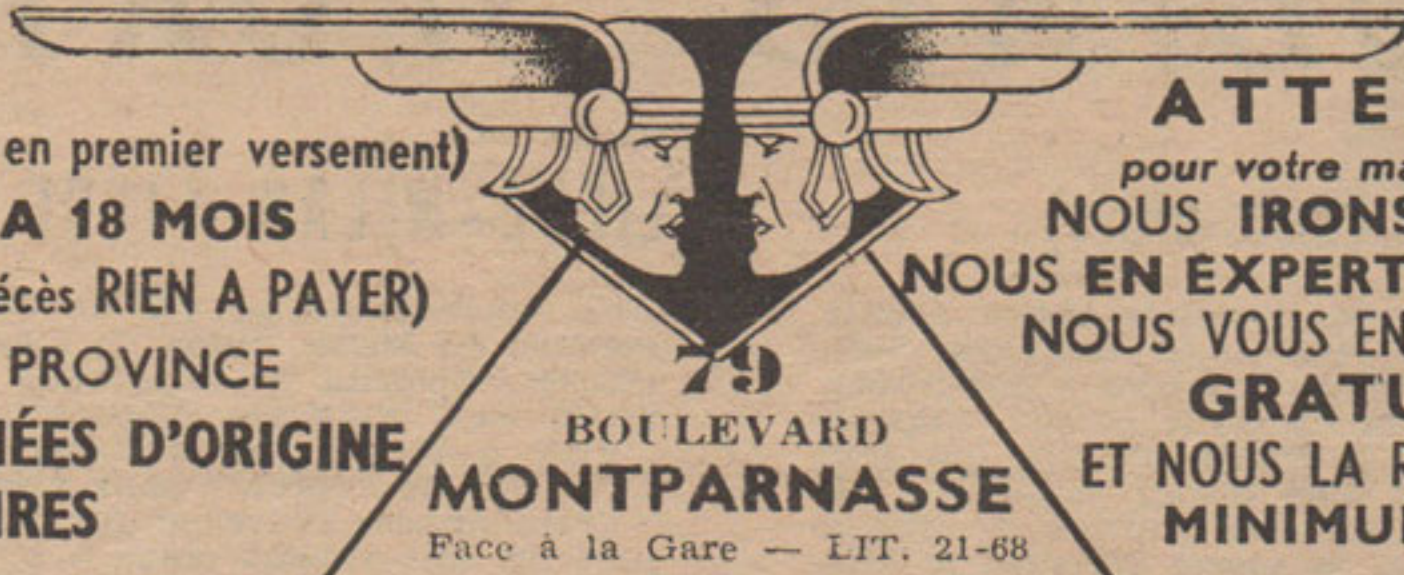
(Reprise de votre machine en premier versement)

CRÉDIT DE 3 A 18 MOIS

(En cas de maladie ou décès RIEN A PAYER)

EXPEDITION PROVINCE

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
TOUS ACCESSOIRES



79
BOULEVARD
MONTPARNASSE

Face à la Gare — LIT. 21-68

ATTENTION !

pour votre machine accidentée :

NOUS IRONS LA CHERCHER

NOUS EN EXPERTISERONS LES DÉGATS

NOUS VOUS EN ÉTABLIRONS LE DEVIS

GRATUITEMENT

ET NOUS LA REPARERONS DANS UN
MINIMUM DE TEMPS

RÉPAREZ à froid avec

PIÈCES A BORDS MINCES
DISSOPLAST
AUTOVULCANISANTES

BREVET ANGLAIS
ROMAC
CURE-C-CURE

PROTECTION PAR FEUILLE D'ALUMINIUM

et avec

Super Dissolution

QUALITÉ
DISSOPLAST
ECONOMIE
VULCANISANTE

NE SÈCHE PAS DANS LE TUBE



Agent Officiel

G. PERSIN

92, avenue de Rigny, 92

B R Y (Seine)

PIÈCES D'ORIGINE

pour tous modèles

Tél. : 272 à BRY

Expédition en Province

JEUNES HOMMES pour gagner largement
votre vie

SUIVEZ NOS COURS : Mécanicien de garage ;

Moteurs à essence - Cours spéciaux Diésels et Automobilistes

Mécanicien motos ; Chef de garage — Durée : 10 mois

GRANDES FACILITES DE PAIEMENT

Préparation pré militaire et CAP - Auto-rails - PTT

Cours selon temps disponible

sans quitter votre emploi.

Attestation de scolarité assurée

Demandez brochure gratuite n° 11

COURS TECHNIQUES AUTOS
SAINT-QUENTIN

BRUXELLES : 4, Boulevard Maurice Lemonnier

Patronnés par les constructeurs français — 23^e année

Les parents de nos élèves peuvent bénéficier des allocations familiales
si leur fils est en apprentissage payé ou non payé.

HARLEY-DAVIDSON

Agence Officielle : 14, Bd Soult - PARIS-12^e

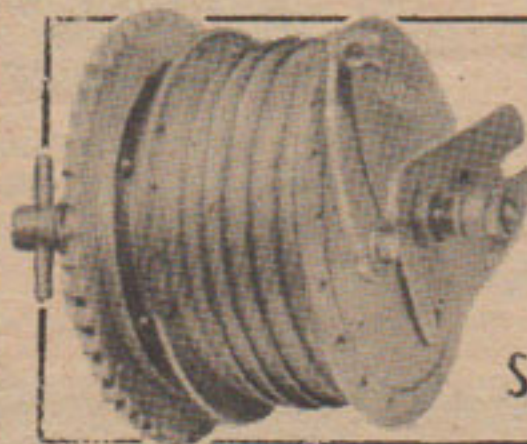
— Stock pièces détachées — DOR 49-42

Echange Standard Complet

REALESAGES — EMBIELLAGES

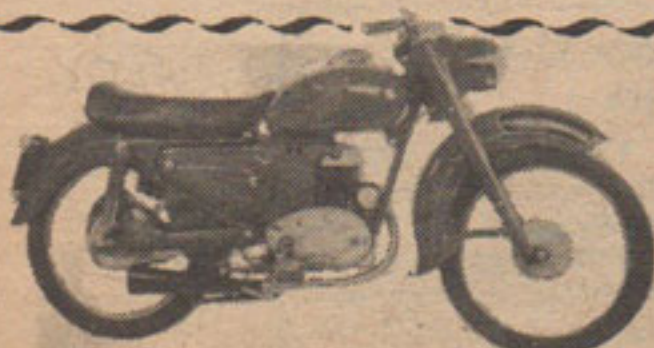
REPARATIONS

REVISIONS



Les moyeux "SAPERLI"
à freinage central équipent
en 1^{ère} monte plus de
20 marques Françaises
de vélomoteurs et motos.

Sté A^{me} PRATICA - VILLEFRANCHE-S-SAONE



PRIX 170.000

Monet Geyon

1^{er} Versement 20 o/o - le Solde 12, 15, 18 Mois

Toute la pièce détachée d'origine - Station Service - Réparations

PARIS MOTO

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

Métro : CONVENTION



PRIX 195.000

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

DANS LES CLUBS

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS. — L'activité du MC Châtillonnais, suspendue en août, reprendra par les deux réunions amicales qui auront lieu les jeudi 1^{er} et 15 septembre 1955, à partir de 21 heures, au siège social, Café Moderne, 47, rue Gabriel Péri, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

Le Calendrier Touristique établi pour le mois de septembre est le suivant :

Samedi 3 : sortie sur Orléans pour aller au-devant de nos amis de l'Expédition Cavally. R.V. Siège à 8 h. 15. Route directe N. 20 jusqu'à Orléans. Rassemblement au Siège de l'AMC Orléanais, place du Martroi. L'après-midi rassemblement sur la N. 20 à l'entrée de Montlhéry à

partir de 17 h. pour encadrer nos camarades jusqu'au siège du MCC, où aura lieu une cérémonie en leur honneur.

Dimanche 4 : sortie sur Montlhéry ou Vallée de la Juine à Lardy-Janville, suivant que l'épreuve du MCF aura lieu ou non. R.V. au Siège à 7 h. 45. Itinéraire : N. 20 Croix de Berny, Autodrome de Montlhéry ou continuer par Arpajon. N. 449 Cheptainville, Bouray, Lardy-Janville.

Dimanche 11 : participation à la Concentration de l'UM Vigneusienne et ensuite Pontcarré. R.V. Siège 8 h. Itinéraire : Croix de Berny. Rassemblement général Carrefour Belle Epine, Choisy le Roi, traverser le pont et tourner à droite D. 38, Villeneuve-Triage, Villeneuve St-Georges à droite N. 448 jusqu'au Siège de l'UM Vigneus. Pointage des cartes Ensuite : Champrosay, Soissy, Etiolles, Tigery, Croist. N. 5, Quincy, Combs-la-V., Brie Comte Robert, Chevry, Belle Croix, Pontcarré.

OU IREZ-VOUS DIMANCHE ?

MOTO-CROSS

de l'AM Nantes.
du MC Merlebach.
du MC Charentais.
à Mulhouse (MC Mulhouse).
du MC Morbihan.
du MC Bas-Vivarais.
à Moret-sur-Loing (AM Moret-Fontainebleau).
du CS Meaux.
à Douai (MC Douaisis).

REGULARITE

3-4 : II^e Rendez-vous international Scooters à Monaco (MC Monégasque).

LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

MOTOBECANE MOTOCONFORT

350 Motoc. C46C 1950. 52 av. République, Blanc Mesnil

GNOME-RHONE

Gn. Rh. R4B 52 17000 k parf. ét. méc. eq. 65000. ELY 60-44

MAGNAT-DEBON

232 M. Goy. cross sus. osc. f. t. Forgeas px tr. int. Griffon, Safo, Niort
232 M. Goyon 53 ét. nf px int. Guillen pl. Septier Apt (Vse)

ATTENTION !

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

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

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

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

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

MOTOS ALLEMANDES

BMW R51/2 t b. ét. Boulade 17 r Gambetta Graulhet, Tarn

C. ach. volt. v. au plus offr. R73 av. ou ss side Précis. Roger 6 r Lesueur, Limoges

BMW 250 cc R25/2, 200000. Chiot 181 r Vaugirard.

BMW R75 b. ét. Schindler, Cité Bourglibre St Louis H-Rh.

Horex 54 impec. 7000 k 220. Albi 29 r Bruneseau Ivry (S.)

BMW R67/2 53 p. ét. 310. Cornet 12 r de Civry 16^e.

MOTOS TCHEQUES

JAWA 250 et 350 CSEPEL 250

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

MOTOS BELGES

500 Gillet Herstal mot. rév. par mal. side Simard der. mod. Déliot 3 r Compans 19^e

250 Gillet Herstal culb. der. mod. 105000. 7 r Pernelle St Leu la Forêt (S-O).

VENDEURS !

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

MOTOS DIVERSES

SANS PREMIER VERSEMENT GRAND CHOIX MOTOS

SCOOTERS soldés

Sidecars à partir de 5000 fr. Garantie 3 mois

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

MOTOS ANGLAISES

BSA 250 culb. C11SL état mécan. impec access. px très int. Bocquetnet ROB. 20-08.

ARIEL 350 cross Denis 62 av. Convention, Arcueil (Seine).

BSA A7 52 mot. AA7 bon état Ecrire Logerot rue du Croc, Langres (H-M) prix à débat

Triumph T110 13000 kms. Robin, Peyrins (Drôme).

ROYAL ENFIELD 350 Bullet mod. 53 parf. ét. Faure St Cernin de Larche (Corrèze).

650 BSA type A10 état neuf, équip. luxe peu rou. récent J. Languedoc 46 r de Rouen, Pontoise (S-O) Tél. 170.

250 BSA C11SL 15000 kms pns nfs équip. impec. 150 m. Tél. M. Perreau LEC. 28-17.

MOTOS ITALIENNES

Gilera 500 culb. VTGS pf. ét. Maubré 99 r de Prony 17^e.

MOTOS AUTRICHIENNES

250 Puch TF rouge eq. 130000 Mme Capraro SEG. 18-22.

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

LA PLUS BELLE SELECTION DE BELLES MACHINES

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

AVEC 15 MOIS DE CREDIT ET D'AUTRES !!!

Peugeot 3 vit. bloc	40.
125 Peugeot cme nve	65.
125 Motobécane télesc.	75.
175 Peug 4 vit. tél.	90.
175 Motob. sus. ar. f. t.	100.
250 Monet culb. 4 v. f. t.	90.
350 Peugeot gd sport	90.
350 Monet culb. 4 v.	100.
350 Terrot culb. 4 v.	100.
500 Monet culb. 4 v.	100.
500 Triumph twin culb.	180.
750 BMW 4 vit. cardan	150.

AVEC 12 MOIS DE CREDIT GAITE MOTOS

4, imp de la Gaité Dan. 55-43 DEMANDEZ-NOUS LA LISTE complète ctre 45 fr en timbres

CSE ces. com solde en. nf 125 Magnat Debon M4TM non im. Jantes chrom. val. 126. + txs net 120. Cyclo Cazenave f. tél. mot. Vap 4 val. 54 200 taxes net 50. occa. Motob bloc S mod. 1940 peint. écl. bat. nfs pns chaîne pign origine mach. cme nve siège AR 75000. Bouhours, Voves (Eure et Loir)

NATIONALE MOTO

66 rue Nationale Paris (13^e) Tél. GOB. 29-83. Réparations sur devis de toutes marques. Spécial. mach. angl. Pièces détachées d'origine, attela. sidecars et nombreuses occasions. Ouvert dimanche matin.

CREDIT IMMEDIAT

20 % comptant. Solde 15 mois
250 motos - Garantie 3 mois
125 cmc. depuis 45000
Motobécane, Peugeot, Terrot, Gnome Rhône, M. Goyon, MR 175 cmc. depuis 75000
Guiller. DKW. DS Malterre. Motobécane. Peugeot. Vallée. 250 cmc. depuis 60000
Puch, NSU, Victoria, DS Malterre, Csepel, Terrot 350 cmc. depuis 75000
R. Enfield, DKW, Terrot, Peugeot, Monet-Goyon 500 cmc. depuis 80000
Ariel, Zundapp, BSA, Indian Terrot - Motobécane Sidecars depuis 100000
R. Gillet, Terrot, Motobécane, Harley, BMW, Zundapp AUDEGEAN 137 av. Clichy, 17^e M^o Brochant - Mar. 21-29 Ouvert le dimanche matin

SCOOTERS CYCLOMOTEURS

Vespa 55 ét. nf nbx acc. vis. ts ls jrs à part. 19 h. 30. Rous 45 C r des Pommiers Pantin
Rumi 125 sport 7000 k modif. Arnaud 48 r des Moines 17^e.
Sacrif. Vespa ét. nf mécan. imp. 55000. Baudry VII. 08-91

ECHANGES

50 voit. disp. repr. moto. com. 1^{er} vers. GIL 83 av. Italie. ouv. Dim.
Ech. moto ctre voiture. Charles 28 r de Paris, Ivry (Seine).
BSA cross 54 et Royal Enfield cross vens. éch. C. Goyon 25 r d'Orsel Paris 18^e Mon. 81-05.

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

ON DESIRE ACHETER

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

ACH. Motos et Scooters ttes marques. CHARLES 28 rue de Paris, Ivry (Seine). M^o Porte d'Ivry et Pierre Curie. Ouvert dimanche et fêtes.

PAIE de suite ttes motos récentes, 47 bis av. de Clichy-17^e (dans le passage).

MAX DUPAS

ACHAT — VENTE — ECHANGE

Motos ou Scooters + Crédit = Voitures

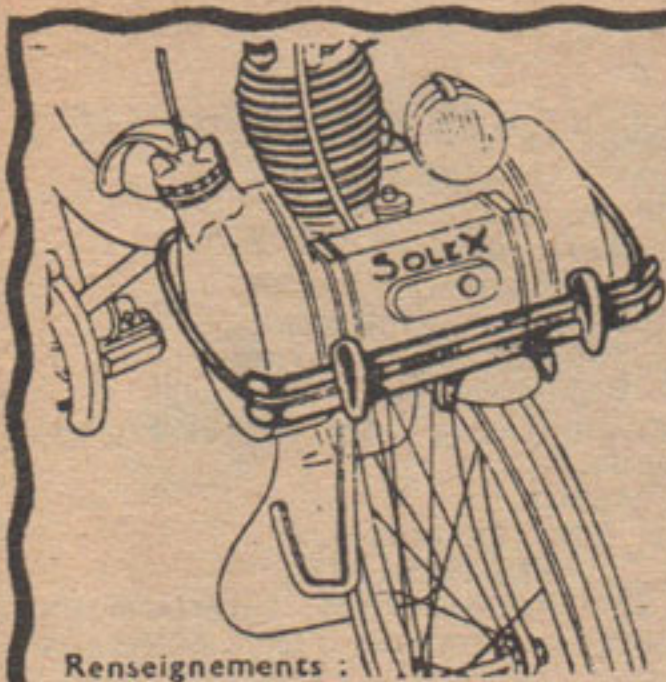
150 Voitures d'occasion — CREDIT : 6 - 9 - 12 et 15 Mois

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

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

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



JEANNERET, de Nice

vous offre pour votre
VELOSOLEX

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

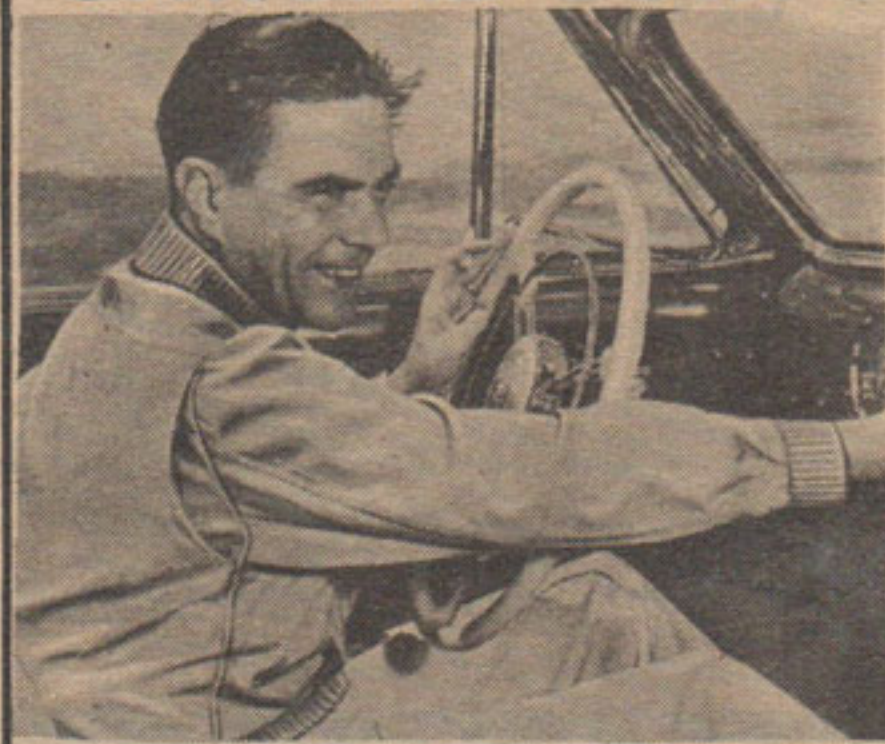
Renseignements :

Etabl^{ts} H. JEANNERET & C^{ie}

14 bis, rue Reine-Jeanne - NICE (A.M.) Tél. : 821-97
2, rue Croix de Marbre - NICE — Tél. : 733-33

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR 38



r. du Château-d'Eau
PARIS-10^e
NOR. 08-09
TOUS
vêtements
de cuir
MOTO
et
combinaisons
en cuir pour
compétition
Exigez la
marque
CHROME-
CUIR
CATALOGUE
GRATUIT
SUR DEMANDE

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

ALEXIS-MOTOS

3 et 5, av. Jean-Jaurès
LYON
Tél. : Parmentier 39-39

FOURCHES TÉLESCOPIQUES
SUSPENSIONS ARRIÈRE

GRAZZINI

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

NOUVELLE
ADRESSE :

5-7 RUE
NEUVE POPINCOURT
TÉL. : ROQ 17-63

*Indispensable
à votre
Santé*



MARQUE DÉPOSÉE

MOTO-CEINTURES

en Cuir
A. BERL

20^{ème} Rue des Jumeaux · TOULOUSE
Demandons et indiquons
Dépositaires
Documentation sur demande

DYNAMIC-SPORT

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

CREDIT

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

Le moins cher de France

En cas de maladie Dynamic
paie pour vous

TERROT - ARIEL - GUZZI
NSU - JAWA - LAMBRETTA

MORS-SPEED

MONET-GOYON - RUMI

BSA - GNOME-RHONE

DS MALTERRE (AMC Ydral)

STARLETT - AER MACCHI

POLO-JONGHI

Service après vente

Reprise ferme toute machine

Occasions garanties (crédit)

Renseign. ctre 45 fr. timb.

PARIS-NORD-MOTOS

Agent Officiel

au service de
4 grandes marques

Geugeot
BSA **TERROT**
GNOME RHONE

Pièces détachées **VENTE À CRÉDIT**
Tous Accessoires

Atelier de Réparations

3r. Ernestine · PARIS · 18^e · **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 - Embléage

Pièces à la demande

CRUPDA

21, r. Monge, Puteaux

Tél. : LON. 02-63

MOTOCONFORT

Long Crédit

ALGY

64, av. Mal Tassigny

St-MAURICE

— Tél. : ENT. 19-23 —

STOCK COMPLET

Pièces **MOTOBECANE**

MOTOCONFORT

Exposition permanente

de tous modèles

Réparations exécutées

par Spécialistes

Les Etablissements BEAUSOLEIL

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

Spécialisés depuis 1910

dans le commerce des **MOTOS D'OCCASION**
disposent d'un stock important de pièces récupérées ou
neuves et d'un lot très intéressant de motos et vélomo-
teurs de toutes marques révisées ou non (depuis 20.000 fr.
Envoi liste motos contre 15 frs. en timbres.



Clinique des
cadres. Résér-
voirs et Roues
tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien no-
ter n° 16, la maison n'a
pas de succursale.

PIÈCES ORIGINE JONGHI

350 TJL-TJ4 - 125 cc. 2 et
4 temps - 250 cc. Polo 125 cc.

R. MANSUY

43, Rue Jacob, PARIS-6^e

Tél. LITtré. 82-31

Fermé Dimanche et Lundi

MOTOCONFORT-OPERA

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

toute la gamme

MOTOCONFORT

CREDIT

20 % comptant,
solde de 2 à 18 mois

LE MOINS CHER DE PARIS

(en cas de maladie

Motoconfort paie pour vous)

Réparation et pièces déta-
chées d'origine des marques

MOTOBECANE

et **MOTOCONFORT**

Reprise ferme toutes

machines

La bibliothèque du "motorisé"

La spécialité des Éditions de Moto-Revue

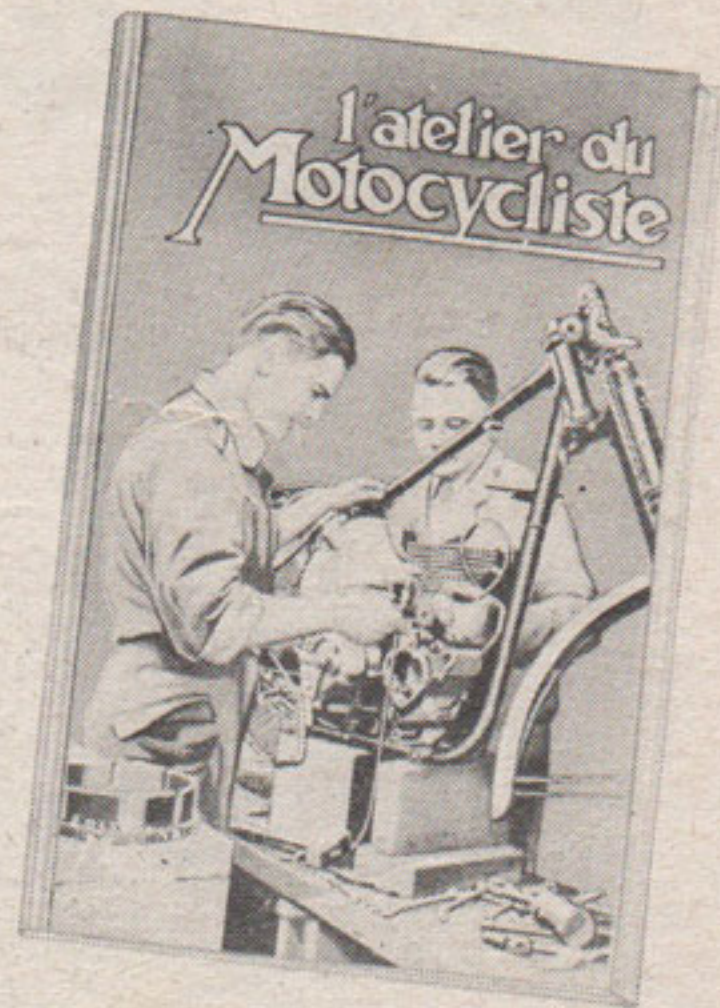
TOUT MOTOCYCLISTE, TOUT SCOOTERISTE, TOUT CYCLOMOTORISTE,
SERA PARFAITEMENT DOCUMENTÉ EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ÉTÉ ÉCRITS POUR LUI



Prix : 750 fr. (par poste 850)



Prix : 495 fr. (par poste 547)

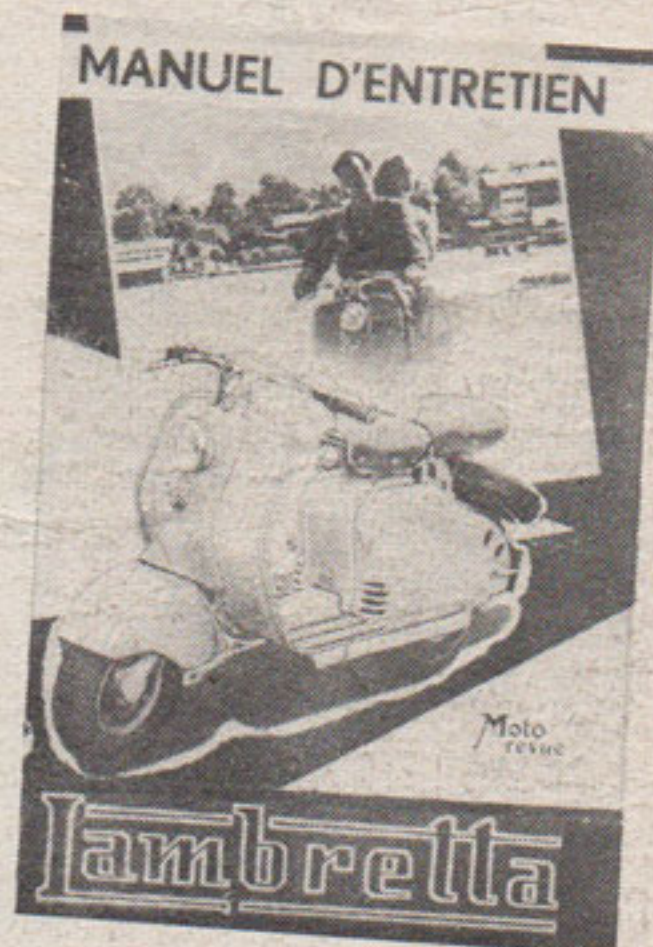


Prix : 500 fr. (par poste 545)



Prix : 525 fr. (par poste 580)

NOUS ÉDITIONS AUSSI :
4 CV RENAULT
 Prix : 590 fr. (par poste 650 fr.)
TRACTION AVANT CITROËN
 Prix : 595 fr. (par poste 655 fr.)
L'ARONDE
 Prix : 625 fr. (par poste 670 fr.)
2 CV CITROËN
 Prix : 610 fr. (par poste 660 fr.)
TERROT et MAGNAT 125 cmc.
 Prix : 400 fr. (par poste 445 fr.)
MOTOBECANE 125 lat.
 Prix : 355 fr. (par poste 405 fr.)
MOTOBECANE 125-175 culb.
 Prix : 460 fr. (par poste 510 fr.)
PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176
 Prix : 475 fr. (par poste 520 fr.)
GNOME-RHONE
 Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C
 Prix : 465 fr. (par poste 515 fr.)
L'ART DE CONDUIRE (Motos, Vélocycleurs, Cyclomoteurs)
 Prix : 430 fr. (par poste 475 fr.)



Prix : 490 fr. (par poste 537)



Prix : 410 fr. (par poste 455)

TABLEAUX MURAUX

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

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

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

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

Catalogue détaillé sur demande

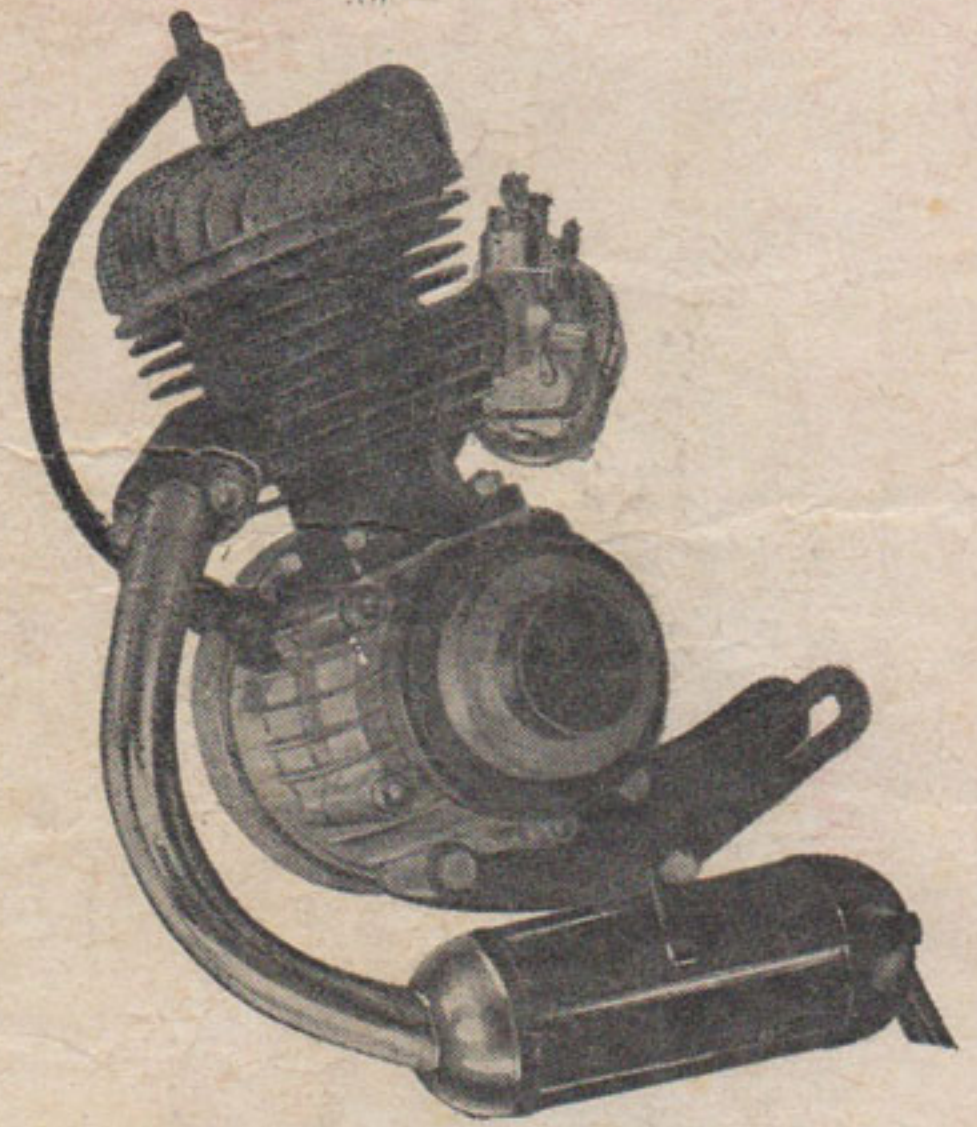
Pas d'envoi contre remboursement.
 Envoi contre mandat, ou mieux :
 versement (ou virement) compte postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris



Prix : 485 fr. (par poste 535)

*Absolument
sensationnel*

JUNIOR
SERVOMATIC 49cc



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

AUTO-SERREUR

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

BRUNÉTOILE * PARIS

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