

Moto revue

43^e ANNEE. — 17 SEPTEMBRE 1955 — N° 1.255
Tous les Samedis, le Numéro : **40 frs**

N. S. U.
Super FOX



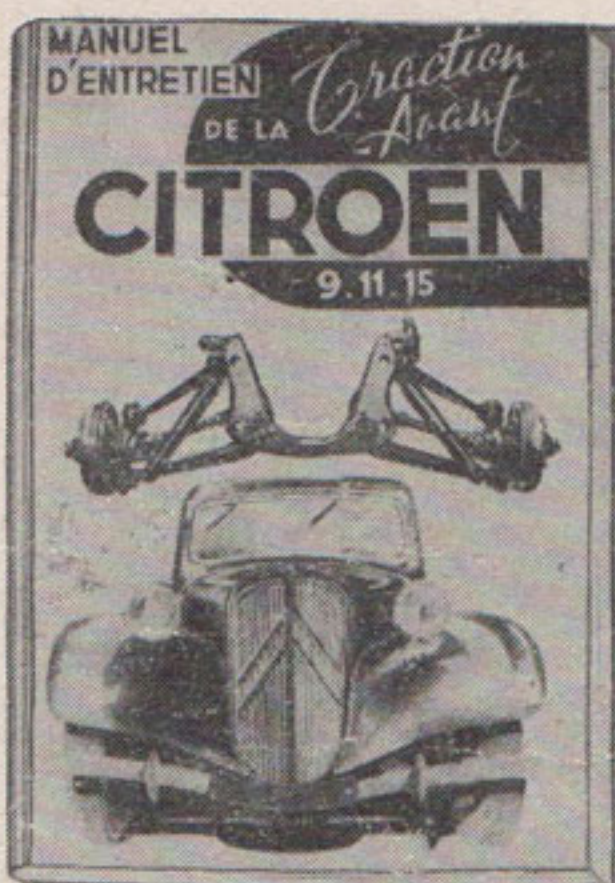
Un des très nombreux prototypes qu'il y aura
au Salon : l'Ondine, à carénage en plastique.

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 cablage - Le démarreur - Le carburateur - L'embrayage - La boîte de vitesses - La transmission - L'éclairage - La carrosserie - L'entretien courant, etc...



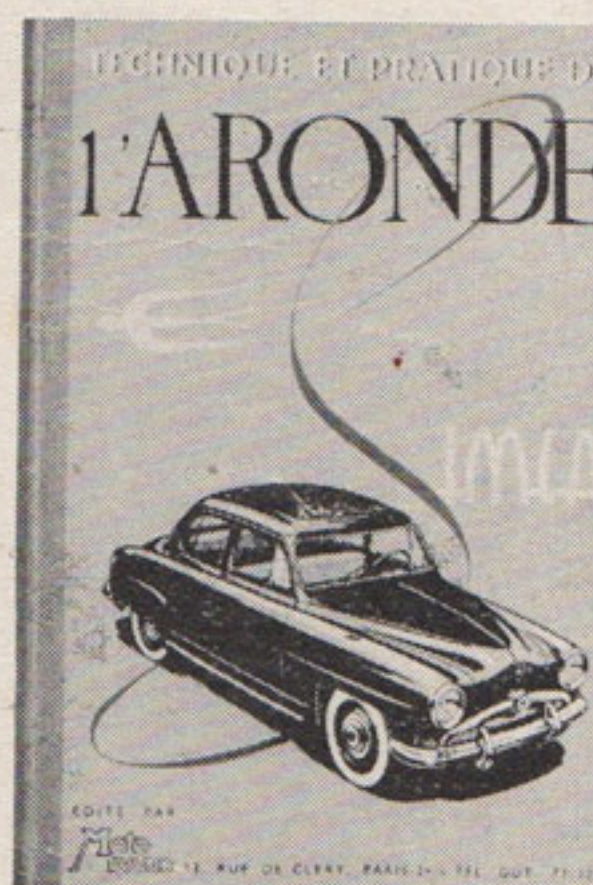
Vous lirez ces MANUELS avec intérêt même si vous n'avez pas encore de voiture.



La 2 cv Citroën

Types Tourisme et Utilitaire

Prix : 610 francs
Franco : 660 francs



L'Aronde

Prix : 625 francs
Franco : 670 francs

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

Il existe une solution

Lofer

SCOOTERISTES

pour les :

CYCLOMOTORISTES

MOTOCYCLISTES

grâce aux **7 QUALITES**
du tissu **GALON**



VESTE TEDDY-GALON

- 1°) Adhérence telle que le tissu et la couche plastique font corps.
- 2°) Souplesse remarquable même aux plus basses températures (- 25°).
- 3°) Imperméabilité totale.
- 4°) Insensibilité aux agents chimiques, aux huiles, cambouis, acides, etc...
- 5°) Résistance à l'usure considérable, qui assure à nos vêtements une durée indéfinie à l'état de neuf.
- 6°) Résistance aux éraflures incomparable.
- 7°) Inaltérabilité de ses couleurs qui résistent au soleil, à l'eau de mer et aux produits chimiques.

*Vous défiez
les intempéries*



DERNIÈRE CRÉATION
LOFER JUNIOR
50%
MOINS CHER

EN VENTE CHEZ **SIGRAND**

1, place des Jacobins - LYON (Rhône) — 15, place d'Arcy
DIJON (Côte d'Or). — 67 rue du Commerce - NEVERS
(Nièvre). — 7, rue des 3 Cailloux - AMIENS (Somme).
2, place J. Jaurès - TOURS (Indre et Loire). — 14, rue des
Arènes - BOURGES (Cher). — 16, rue Neuve - LILLE (Nord)

Pour les villes sans dépositaire,
s'adresser directement à :

Lofer

94, Rue Lafayette, PARIS (X°) - PRO. 96-26

Nouveaux modèles : ENSEMBLES - COMBINAISONS
MANTEAUX SPÉCIAUX MOTOCYCLISTES

Documentation et échantillon
sur demande



LOFER SENIOR
TRANSFORMABLE

LIRE ESSAI DANS « MOTO-REVUE »
JUNIOR : M.R. N° 1.255
SENIOR : M.R. N° 1.204
TEDDY-GALON : M.R. N° 1.227

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Voici pourquoi vous Commanderez ces Marques

BSA

SUNBEAM

ARIEL

A LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

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

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

MÉTRO : A.-FRANCE

PER.19-73

Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,

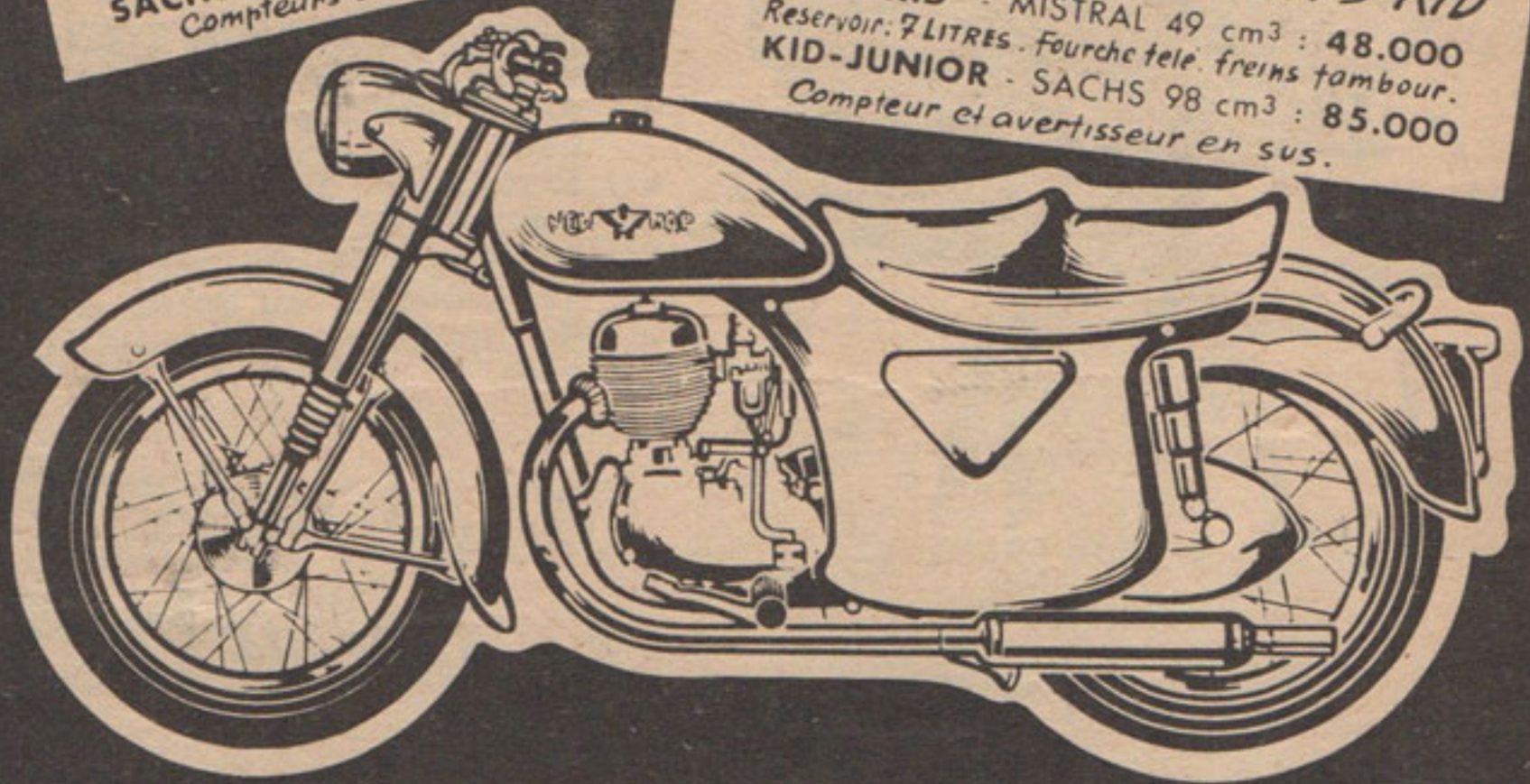
PRINCIPAUX AGENTS

Lons-le-Saunier : FARCAT Pierre 17, Rue Lafayette
 Lorient : DEGUSSEAU 48, Rue de Carnel
 Luneville : THIRION 45, Avenue Voltaire
 Marseille : GANIER 156, Cours Lieutaud
 » A. BELLINI 14, Bd de Dunkerque (cyclos)
 Metz : MANINI 120 Rue des Allemands
 Montauban : SAINT-ROMAS Rue Sapiac
 Montluçon : LABRANCHE 53, Rue de la République
 Moulins : DARSON 16, Place d'Allier
 Nancy : P. LEFÈVRE 3, Rue Léopol-Lallement
 Nantes : DUMERY 29, Route de St-Joseph
 Nice : DEGIOANNI 5, Rue Dante
 » BUFFA AUTO 5, Rue Verdi
 Orléans : BOURNAVEAUX 98, Rue de Bourgogne
 Oyonnax : BERLIOZ 15, Rue Anatole-France
 Pontarlier : JACQUIN 2, Rue Sainte-Anne
 Perpignan : TIGNIÈRES 34^{bis} Av. Louis 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, Shiltigheim : DILIGENT-HIRT 27, R. de Brumath
 Thionville : VOHNER 1, Rue de Verdun
 Toulon : AUDEMAR 13, Place d'Armes
 Toulouse : GINESTET Jeune 8, Place Dupuy
 Toulouse : GINESTET Aîné 8, Pl. Lafourcade St-Michel
 Tourcoing : GERARD 21, Rue de Dunkerque
 Tulle : ORLIAGUET, 2, Rue du Docteur Valette
 Valence : VALLA 29, Rue Faventines
 Vesoul : COURTOIS 41, Rue G. Genoux
 Vichy : DUMAS 65, Avenue de Gramont

voyez NEW-MAP: Toujours en tête

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

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



NEW-MAP 124, Ave. Lacassagne LYON

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

Une Agence Officielle **Geugeot**

M.L. PELIER - 10, Bd de la République - LA GARENNE - Tél. : CHA. 54-32
 M.L. PELIER - 10, av. de St-Ouen - PARIS-18° (M° La Fourche) - BAT. 79-90
 M.L. PELIER - 69, r. des Bourguignons, BOIS-COLOMBES (Seine) - CHA. 65-06
 MOTO-FLANDRE - 72 bis, rue de Flandre - PARIS-19° — Tél. : NORD 97-39

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

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

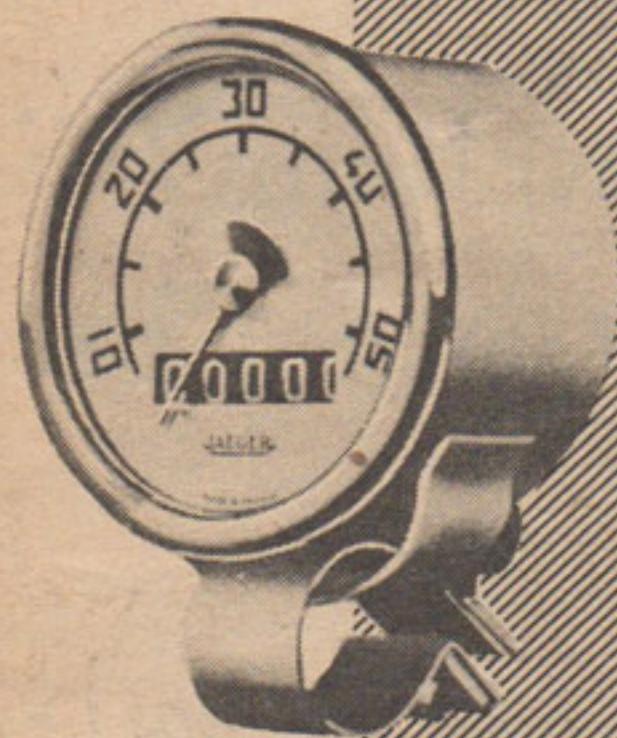
REPRISES DE TOUTES MACHINES - CREDIT - OCCASION

EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

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

a rendu
obligatoire
l'indicateur
de vitesse



JAEGER

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

● Modèles adaptés à tous types de Motos Scooters Vélomoteurs Cyclomoteurs

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

● Pose facile sur Guidon Fourche Potence Phare

à votre choix.

L'INDICATEUR DE VITESSE

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

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

JAEGER

2, RUE BAUDIN - LEVALLOIS - PERRET

*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
MIC4840

GRAND PALAIS - Stand N° 12 - Galerie A
HALL DE LA MOTO - Stand N° 151 - Travée 8

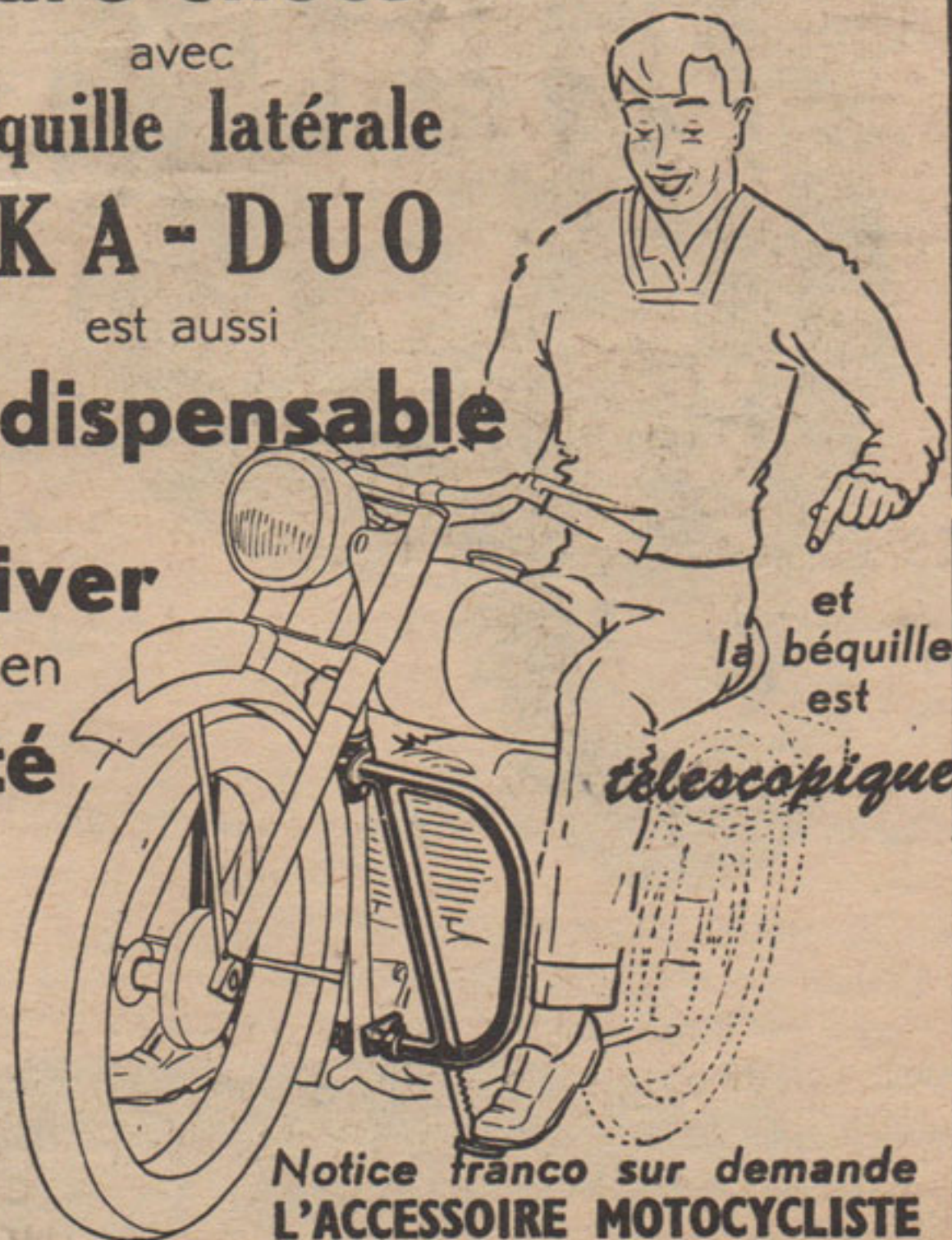
un
pare-chocs

avec
béquille latérale
EKA-DUO

est aussi

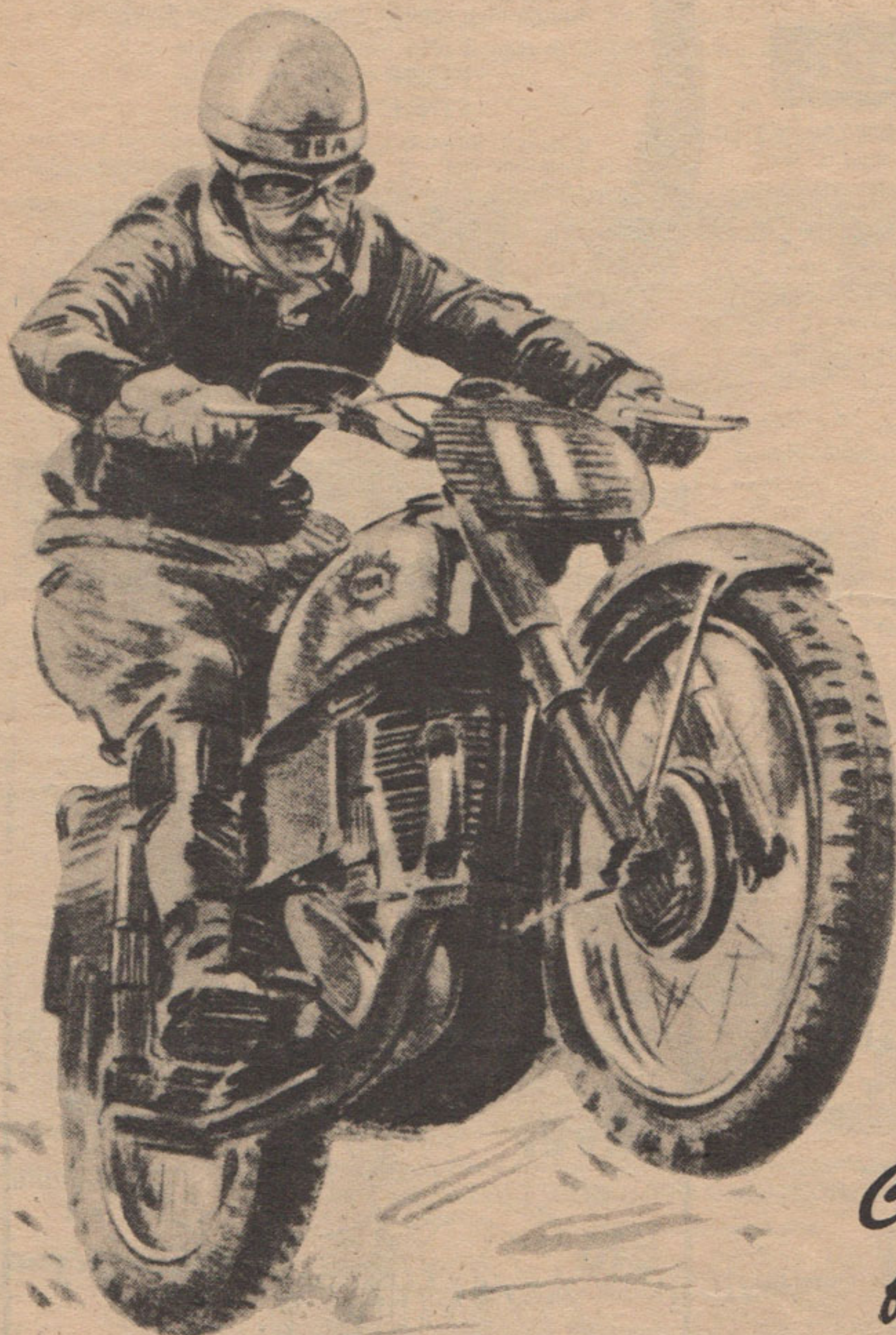
indispensable

en
Hiver
qu'en
Eté



Notice franco sur demande
L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE
9, rue Béliador - PARIS-17°

Deux victoires éclatantes **BSA**



CHAMPIONNAT D'EUROPE
de MOTO-CROSS

1^{er} J. Draper - **BSA**

2^e ex-aequo
B. Nilsson - **BSA**

S. Lundin - **BSA**

GRAND PRIX DE HOLLANDE
de MOTO-CROSS

1^{er} S. Lundin - **BSA**

*Comme les Experts
faites confiance à*

BSA



Moto La Moto 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) —

MOTO-CROSS 1956

S I la saison internationale de moto-cross qui vient de se terminer en Hollande a vu la consécration d'un pilote anglais, Draper, et l'effacement des belges, ce sont surtout les prestations des suédois qui ont retenu l'attention.

En une saison de courses, Nilsson et Lundin se sont portés au premier plan de la scène internationale, tandis que Gustafsson, Andersson et Johansson, chacun dans la mesure de ses moyens, n'étaient pas d'un maigre secours pour leurs leaders.

Nous parlions précédemment de la consécration de Draper, mais la victoire de celui-ci, pour méritoire qu'elle soit, est arrachée in-extremis. Nilsson, en effet, fut un challenger sérieux, et l'on s'interrogera encore longtemps sur les raisons qui le poussèrent à s'attaquer au leader du Grand Prix de Hollande (Lundin), alors qu'il était lui-même second et... champion d'Europe à cet instant précis.

Fougue excessive ? Obligations d'une course d'équipe ? Nul ne sait. Toujours est-il que son attaque — avortée — lui fit perdre le titre, indiscutablement, mais de très, très peu.

Pratiquement inconnus en début de saison, les crossmen suédois ont constitué très tôt une menace sérieuse, non pas tant par des victoires fracassantes que par leurs performances d'ensemble.

Leur très nette suprématie au Moto-Cross des Nations témoigne d'une forme constante et maintenue à son plus haut degré d'efficacité, ce qui leur permet d'amener un pilote à la deuxième place du classement européen (à un point du leader) et un autre à la troisième avec un autre point d'écart et ex-æquo avec Leloup.

Dans cette « revue » du championnat européen, la France est 10^e grâce aux seuls 6 points marqués par René Klym. Malheureusement, sa chute au Grand Prix d'Italie l'a écarté des compétitions et du championnat en particulier, alors qu'il avait pris un départ prometteur. On ne peut qu'espérer le revoir l'an prochain.

1956 verra donc, pensons-nous, la continuation de l'effort suédois, déjà bien récompensé cette année, mais qui eut pu l'être mieux encore.

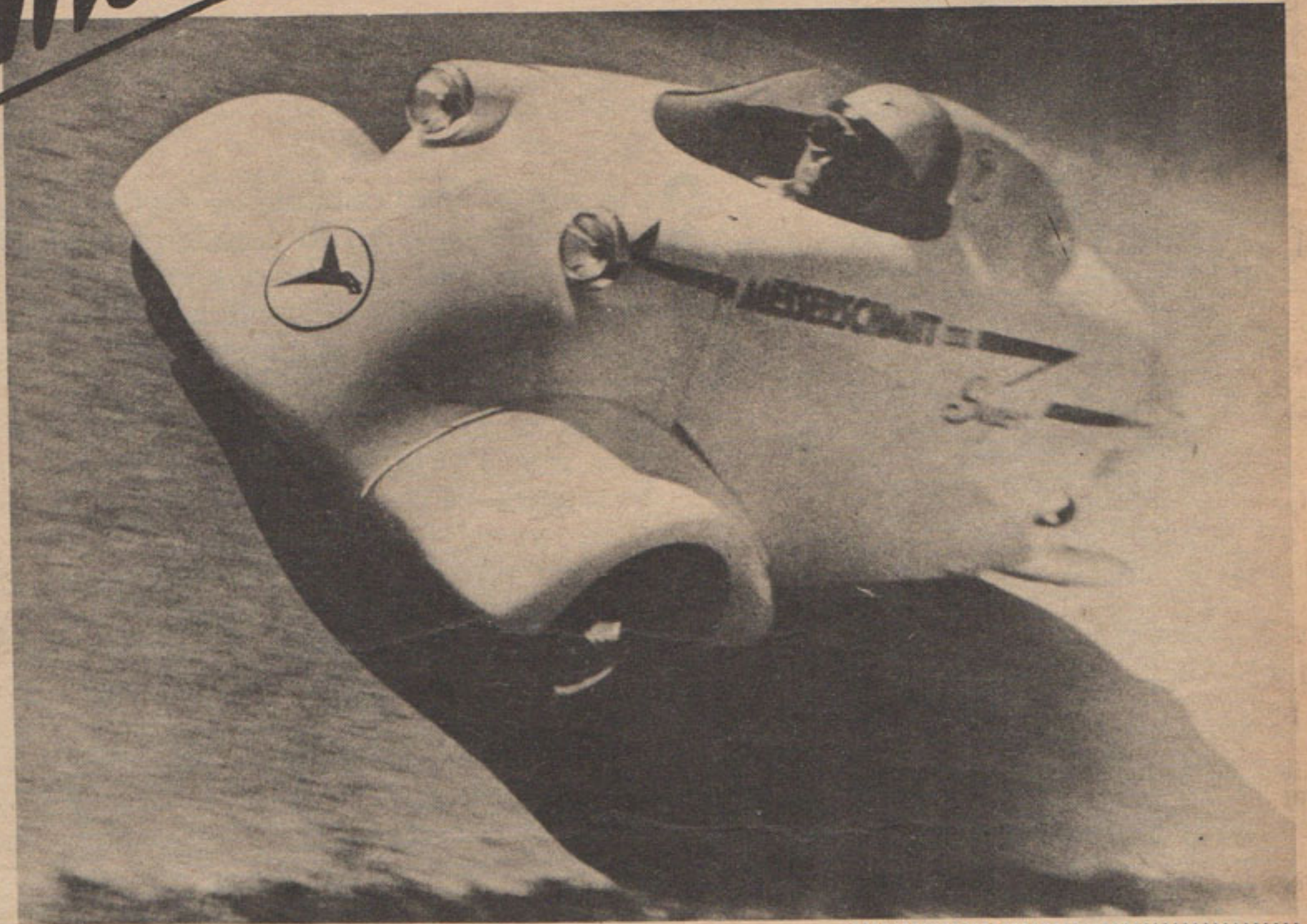
Anglais et Belges ne se laisseront pas faire et chercherons à coordonner les efforts de leurs pilotes respectifs, afin de combattre la coalition nordique.

L'an prochain verra sans doute aussi la rentrée européenne du malheureux « vaincu » de 1955, Auguste Mingels, dont on ne peut prédire la forme. Sera-t-il en mesure de contrer efficacement les menaces qui se sont précisées en son absence ?

Mais, surtout, pourra-t-il compter sur des équipiers valables ? « Les Belges doivent donner un sérieux coup de barre s'ils veulent reprendre la suprématie » écrit un confrère belge. Là, est la réponse.

Informations

Ci-contre, le trois-roues Messerschmitt qui vient d'établir 22 records dans la nouvelle catégorie 250 cmc. sidecar ou cyclecar avec son modèle 200 cmc. à moteur Sachs.



◆ WESTINGHOUSE RACHETE DOUGLAS

La vente de la société Douglas de Kingswood, annoncée depuis quelques temps outre-Manche, est désormais chose effective. Douglas est rachetée par la Westinghouse Brake and Signal Company pour la coquette somme de un million de livres sterling.

◆ MOVEA REÇOIT

A l'occasion du Salon de l'Auto, du Cycle et du Motocycle, se tiendront : le banquet et le cocktail BSA le mardi 11 octobre.

UNE VÉLOCETTE "CLUBMAN"

Durant les essais qui se sont déroulés à l'Île de Man pour le Manx' Grand Prix, on a vu un commissaire de route chevaucher une monture sinon nouvelle, du moins nouvellement « habillée ».

Il s'agit d'une Velocette dérivée du modèle 500 MSS, mais avec cylindre et culasse en alliage léger qui ressemble d'assez près à la « Scramble » de la même maison. On chuchote que cette machine qui vient de l'usine elle-même aurait été chronométrée aux environs de 186 kmh. sur le terrain d'essais du MIRA (équivalent de notre UTAC). D'après son possesseur temporaire, son usage est particulièrement agréable, de même que son allure et sa préparation générales.

On chuchota aussi qu'il s'agirait d'une machine destinée au « Clubman's TT » et aux autres courses de ce genre, mais rien n'est encore officiel.

◆ PLUS DE PEUR QUE DE MAL

Dernièrement, les usines Monet-Goyon, à Mâcon, ont été victimes d'un incendie qui s'étant déclaré dans l'atelier de peinture, gagna celui réservé aux prototypes.

Les pompiers s'étant rapidement rendus maîtres du sinistre, on pu constater avec soulagement la faible portée des dégâts, et les amateurs pourront être assurés de trouver au stand Monet-Goyon, à la Porte de Versailles, tous les prototypes que la célèbre firme se propose de présenter.

22 RECORDS MESSERSCHMITT

La récente création d'une catégorie 250 cmc. sidecar-cyclecar a décidé la marque allemande Messerschmitt à inscrire son nom dans cette nouvelle classe.

Pour cela, le modèle à trois roues bien connu, créé par cette maison fut quelque peu modifié au point de vue carrosserie et fut équipé d'un moteur 200 cmc. Sachs au lieu du 175 habituel.

Nous publierons dans le prochain numéro tous les détails de cette tentative couronnée de succès.

Voici la liste des records établis par le trois roues de cette usine d'aviation.

50 kms : 106 kmh. - 100 kms : 107 kmh. - 500 kms : 106 kmh. - 1.000 kms : 106 kmh. - 2.000 kms : 106 kmh.
50 miles : 107 kmh. - 100 miles : 107 kmh. - 500 miles : 106 kmh. - 1.000 miles : 106 kmh.
1 heure : 107 kmh. - 2 heures : 107 kmh. - 3 heures : 107 kmh. - 4 heures : 106 kmh. et jusqu'à 12 heures à 106 kmh. de moyenne. Les 24 heures à 103 de moyenne.

LE SERPENT DE MER

Périodiquement, à intervalles plus ou moins rapprochés, tout comme le serpent de mer, la Wooler réapparaît à la surface !

Sa dernière apparition date du Salon de Londres de l'an dernier où elle avait suscité pas mal de curiosité.

On apprend maintenant que de nouvelles modifications ayant été apportées à cette machine, elle fut finalement choisie pour représenter les produits motorisés de Grande Bretagne à l'Exposition de l'Industrie qui s'ouvrira le 24 septembre à Berlin.

Placée aux côtés d'un réacteur Rolls-Royce et d'une Jaguar sport, cette machine ne semble pas, à notre avis, être la mieux choisie pour représenter l'industrie motocycliste d'outre-Manche.

◆ UN JOLI SUCCES

Au cours du week-end du 15 août, les secouristes du Touring Secours Belge ont effectué le total impressionnant de 1.418 dépannages.

◆ REPORTAGE A VENDRE

En Amérique, bien sûr ! Il s'agit plus précisément de la dernière trouvaille commerciale de Floyd Clymer, l'éditeur bien connu de revues spécialisées, qui propose aux fanatiques américains deux disques 33 tours reproduisant fidèlement et intégralement le reportage radiophonique complet du championnat national sur route des 75 miles.

L'audition complète dure environ une heure et la paire de disques incassable est vendue 5 dollars.

Si cette initiative se généralise, peut-être pourra-t-on un jour revivre chez soi le Bol d'Or, à condition évidemment de disposer de suffisamment de loisirs.

MARIO BALSAMO

Après une longue maladie, Mario Balsamo vient de disparaître à l'âge de 59 ans.

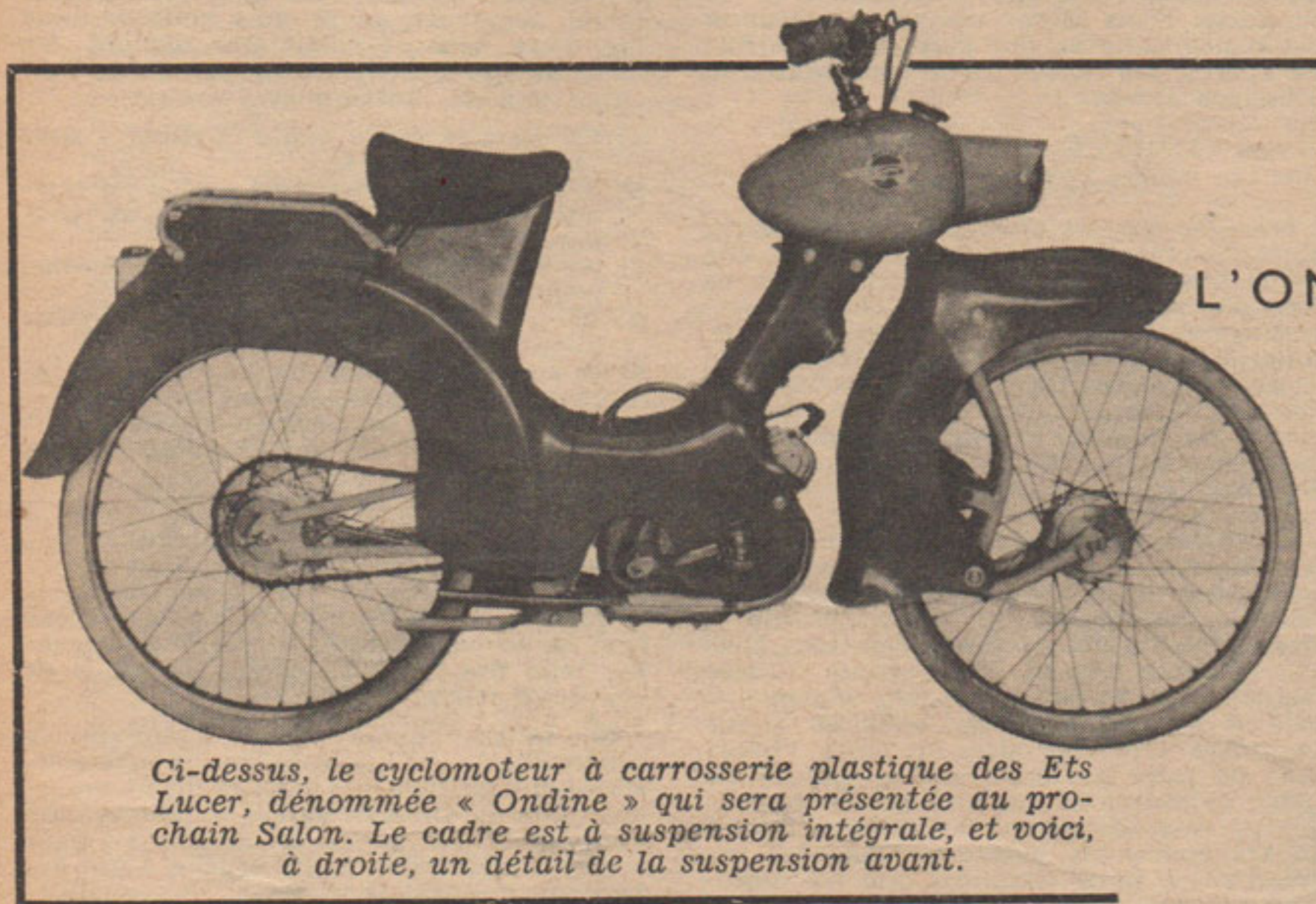
Créateur, avec ses deux frères, de la marque Miller-Balsamo de Milan, en 1919, il n'a cessé de contribuer au développement de celle-ci.

La Miller-Balsamo fut, pendant très longtemps, une marque de premier plan, tant au point de vue technique que sportif, et si maintenant elle est d'activité plus modeste, on lui doit depuis bien avant la guerre une moto carrossée, de lignes agréables : la « Jupiter ».

◆ CHARRIER ACCIDENTE

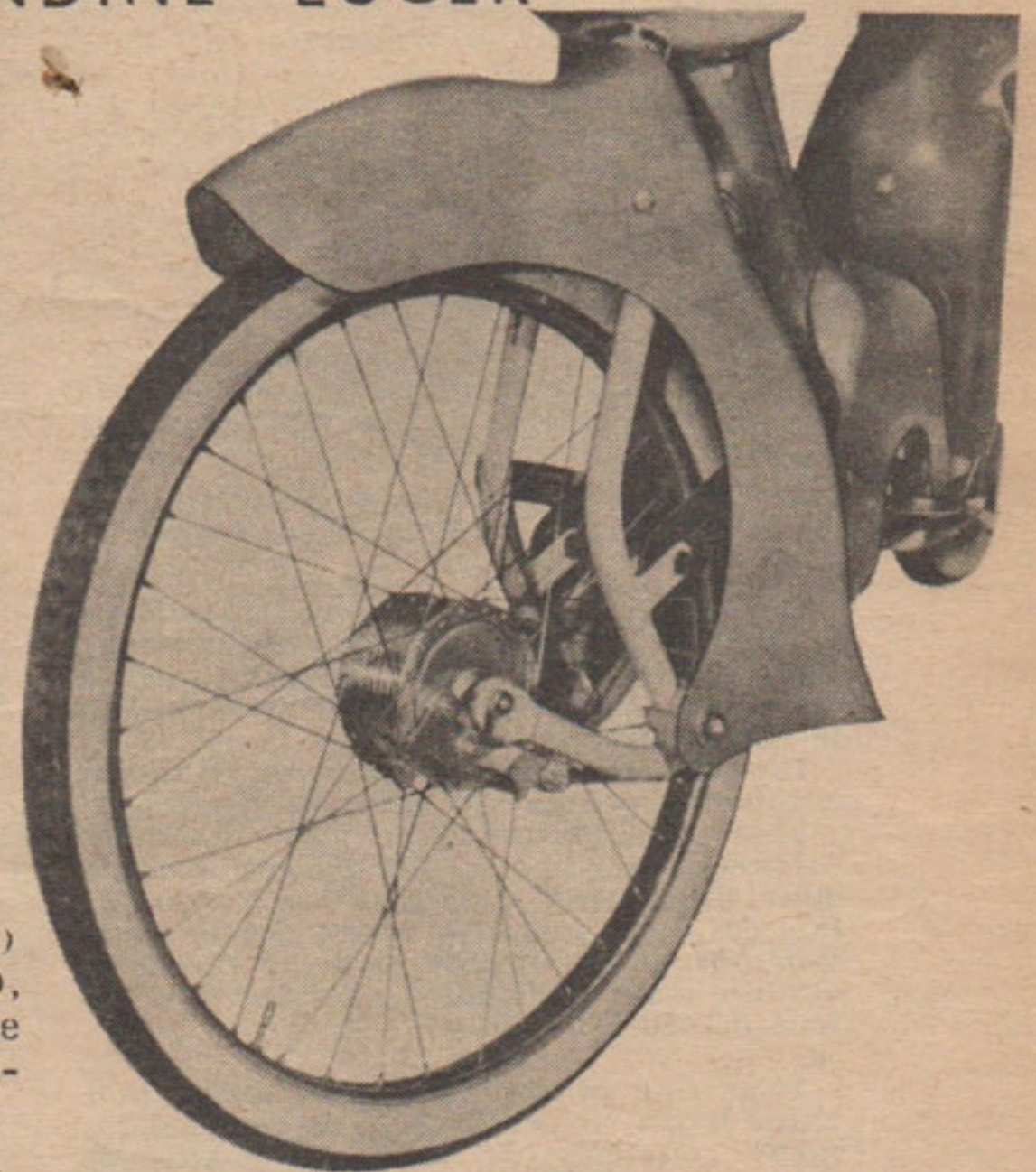
A quelques semaines du Championnat de France, le sympathique international Jacques Charrier a été victime d'un grave accident, en s'entraînant sur le nouveau tracé du circuit de Montreuil.

Relevé avec une sérieuse blessure au sommet du nez, Jacques Charrier devait rester plusieurs heures dans le coma. Son état, toutefois n'inspirant pas les pires inquiétudes, après un passage à l'hôpital Tenon, Charrier a pu regagner son domicile. Tous nos vœux de prompt rétablissement.



Ci-dessus, le cyclomoteur à carrosserie plastique des Ets Lucer, dénommée « Ondine » qui sera présentée au prochain Salon. Le cadre est à suspension intégrale, et voici, à droite, un détail de la suspension avant.

L'ONDINE LUCER



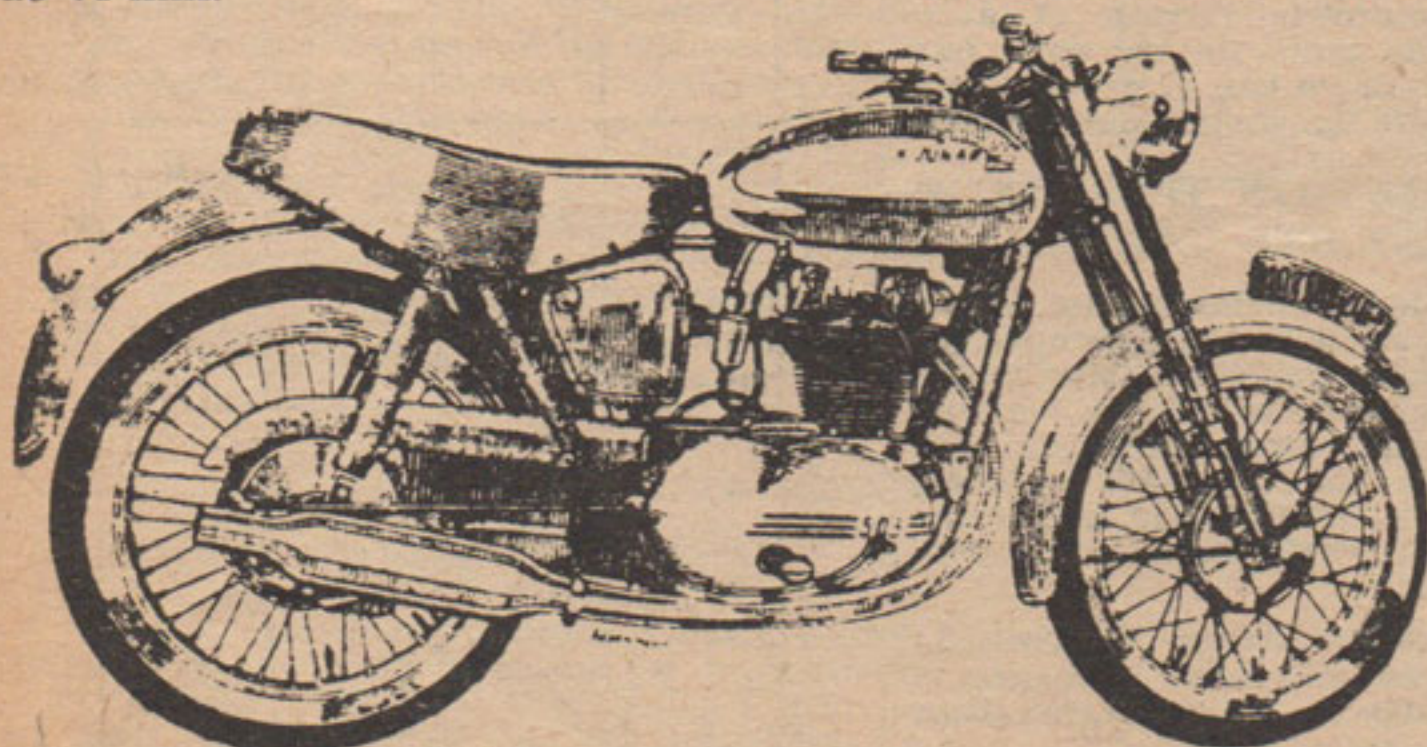
DES MOTOS POLONAISES

Les polonais, à leur tour, veulent s'attaquer à la moto et les prototypes 250 et 350 cmc. de la nouvelle marque JUNAK ont maintenant vu le jour.

Cadre double berceau, à fourche télescopique et suspension arrière oscillante à éléments séparés. Moteurs monocylindres à soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs, ayant tous deux la même partie basse, le même embellage, la même course de 74 mm.

— La 250 cmc. (en réalité 253 cmc.) est un longue-course (rapport 1,12), ayant un alésage de 66 mm. Puissance de 11,5 CV (45,5 CV/l.) et vitesse indiquée : 100 kmh.

— La 350 cmc. (en réalité 336 cmc.), elle, est légèrement super-carré (rapport 0,975), avec un alésage de 76 mm. Puissance de 18 CV (53,5 CV/l.) et vitesse donnée : 118 kmh.



A gauche, la 350 JUNAK, nouvelle machine polonaise.

MON PETIT DOIGT M'A DIT :

...Qu'au prochain Salon, la suspension arrière oscillante sera enfin adoptée par certains de nos grands constructeurs.

Mieux vaut tard que jamais.

...Que plusieurs de nos grands constructeurs se sont intéressés à la fabrication sous licence d'un petit bicylindre italien... qui a fait pas mal de bruit, sur le marché et... dans les rues.

Aucun pour parler n'aurait encore abouti, ce qui permet aux importateurs de se frotter les mains, car en plus, eux aussi, ont « d'excellents tuyaux » quant à la prochaine libération des échanges.

...Qu'une firme française de scooters renouvelant totalement sa fabrication, présentera 4 types de scooters de cylindrées différentes, monos et twins, en partant toujours d'un même carter de base.

Le salut sera-t-il dans la standardisation ?

LA CONSOMMATION D'ESSENCE peut-elle être diminuée ?

L'ARTICLE qui va suivre est extrait de la « Revue du Moteur Tchécoslovaque » et toutes les valeurs données au cours de cette étude se rapportent aux motocyclettes CZ et Jawa, dont le nombre en circulation en France va croissant. Toutefois, les considérations théoriques et pratiques développées peuvent être mises à profit par tous les motocyclistes et cet article n'intéressera donc pas exclusivement les propriétaires de machines des marques précitées.

Tout d'abord, il faut bien se persuader que dans la production en grande série, deux motocyclettes n'auront pas exactement la même consommation, pour un travail et dans des conditions de travail identiques.

L'étude de la consommation des machines en période de rodage et l'enregistrement exact de la consommation de machines prises au hasard dans la chaîne, permettent aux constructeurs de se rendre compte si la consommation reste dans les limites de tolérance, à savoir entre les valeurs minimum et maximum.

× × ×

Les différences de consommation de diverses machines sont dues, toutes choses égales d'ailleurs, aux facteurs suivants :

1° Différences de puissance des moteurs dues à l'imprécision de fabrication et de montage des pièces du moteur et des accessoires (carburateurs par exemple) ;

2° Différences de l'état du cadre au point de vue mécanique et, par conséquent, différences de la résistance au roulement qui en résulte ;

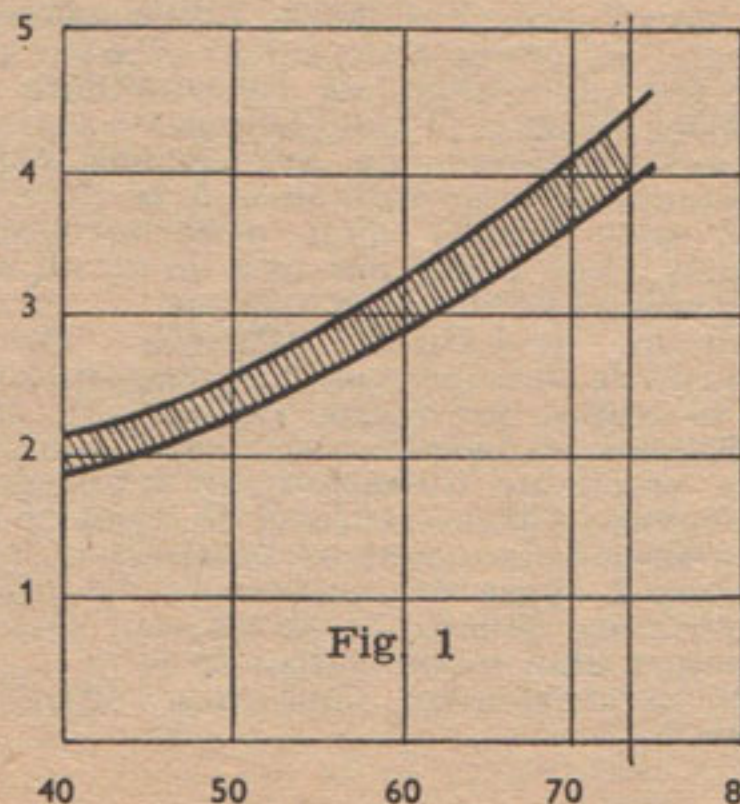
3° Différences des pertes d'énergie mécanique dans les organes de transmission.

Les écarts entre les consommations (champ de tolérance) des machines Jawa-CZ 150 ressortent du diagramme fig. 1 construit selon les données fournies par le constructeur).

Les consommations sont enregistrées en litres aux 100 kms aux diverses vitesses de marche et s'entendent pour machines montées par une seule personne. Elles sont légèrement supérieures à celles indiquées dans la notice éditée par le constructeur parce qu'elles ont été mesurées sur un trajet légèrement accidenté de 10 kms de long.

× × ×

Pour que la consommation d'une machine livrée en parfait état de fonctionnement soit correcte entre les mains de l'utilisateur, non seulement à l'état neuf, mais encore après un parcours de plusieurs milliers de kilomètres, il faut ob-



server certaines règles d'entretien et de conduite. Nous allons essayer de résumer ces règles dans ce qui suit et de fournir un aperçu des causes d'une consommation d'essence élevée.

PETITE OU GROSSE CYLINDREE ?

L'utilisateur devrait avoir présent à l'esprit, après la réception de sa machine, que seule une machine rodée comme il se doit pourra bénéficier de la faible consommation de carburant envisagée. Or, cette question soulève des difficultés dès le premier abord parce que la plupart des machines neuves sont livrées entre les mains de débutants parfois entièrement inexpérimentés qui ne sont pas capables de roder leur machine.

× × ×

Il ressort du diagramme fig. 1 que la consommation (et notamment celle des moteurs à deux temps, croît rapidement dès que l'on dépasse les deux tiers de la vitesse maximum. Pour cette raison, chaque machine devrait être surtout utilisée jusqu'à cette vitesse de marche seulement. Cela se fait généralement avec les motos de grosse cylindrée alors qu'on a l'habitude de faire parcourir aux machines de faible cylindrée la majeure partie du trajet à pleine admission, notamment quand on transporte un passager. Dans cet ordre d'idées, nous estimons que les motocyclistes qui désirent rouler à certaines vitesses de marche limites devraient se convaincre qu'il est plus économique d'avoir une machine plus puissante.

En comparant les CZ 150 et les Jawa 250, on trouve que la machine plus puissante offre une meilleure économie d'utilisation aux vitesses de croisière au-dessus de 50 km/h. (voir diagramme 2). Cet avantage est encore plus évident lorsqu'on roule avec un passager en tan-sad.

On voit donc que l'utilisateur ne devrait pas se laisser guider, à l'achat d'une motocyclette neuve, par le prix de vente seulement, mais plutôt par les moyennes qu'il demandera à sa machine et par les charges qu'il lui imposera. Rien ne l'empêchera, bien entendu, d'utiliser la machine dans des conditions moins favorables que celles pour lesquelles elle est construite (en mauvais terrain et avec passager pour une moto de 150 cmc. par exemple), mais dans ce cas, il devra prendre son parti d'une consommation accrue.

LA CONSOMMATION D'ESSENCE ELEVÉE ET SES CAUSES

En comparant les consommations de diverses machines, on doit tenir compte du fait que les données que l'on lit sont des consommations dites de catalogue, à savoir des consommations enregistrées sur des routes en parfait état, par beau temps, en solo et la moto pilotée par un motocycliste possédant parfaitement la technique de la conduite.

A l'usage du présent article conviennent mieux les faits résumés dans le diagramme fig. 2 traduisant la consommation

d'une Jawa 250 cmc. sur le parcours d'un trajet accidenté de 50 kms couvert dans les deux sens. Considérons d'abord les facteurs qui ne dépendent pas de la machine même, notamment :

- les rampes de la route (paliers - descentes - montées) ;
- la charge de la machine (poids du conducteur, éventuellement celui du passager) ;
- les conditions atmosphériques (chaleur, froid, vent, pluie) ;
- la manière de conduire la machine (technique de conduite) ;
- la surface et l'état de la route (béton, asphalte, macadam, boue, neige) ;
- la résistance opposée à l'avancement par le corps du motocycliste (assis, couché, vêtements) ;
- la qualité du carburant.

Aux allures élevées, il peut arriver que la différence entre les résistances opposées à l'avancement par deux personnes différentes se traduise par une augmentation de la consommation qui peut dépasser celle due à la différence de poids de ces deux motocyclistes.

Si, toutes choses égales d'ailleurs, la consommation d'une machine monte sensiblement au-delà des valeurs du diagramme (pour la CZ 150 courbe supérieure du diagramme fig. 1), on se trouve en présence d'une défectuosité due à l'un des facteurs ci-après énumérés :

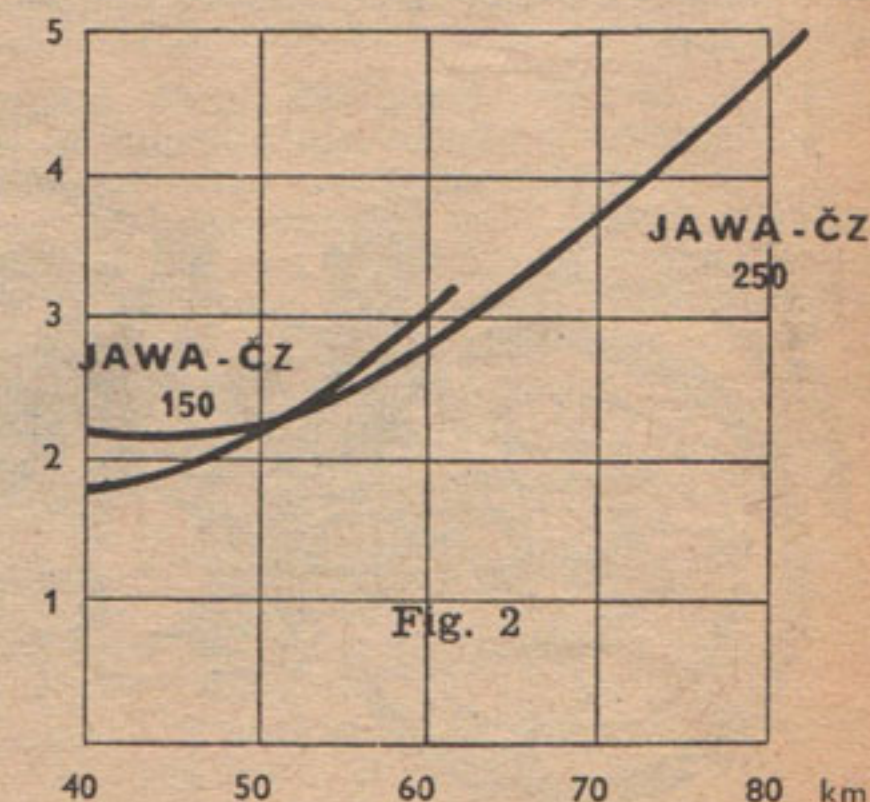
- carburateur mal réglé ;
- bloc-moteur en mauvais état au point de vue mécanique ;
- allumage mal réglé ;
- cadre défectueux.

INFLUENCE D'UN CARBURATEUR MAL RÉGLÉ SUR LA CONSOMMATION

On entend, par le réglage d'un carburateur :

- la détermination de son diamètre de passage des gaz ;

l/100 km



2° la détermination du calibre du gicleur principal ;

3° la détermination de la position de l'aiguille ;

4° le réglage du ralenti.

× × ×

Le réglage des carburateurs équipant les moteurs de série est le résultat de très nombreux essais au banc et sur route par tous les temps et toutes les saisons. Un des avantages des usines, telles que l'entreprise Jawa-CZ, fabriquant en grandes séries un nombre restreint de modèles, réside dans le fait qu'elles peuvent sacrifier aux recherches dans le domaine des motocyclettes beaucoup de temps et engager des dépenses considérables.

On déconseille donc de modifier quoi que ce soit au réglage du carburateur effectué par les soins du constructeur. Si l'on se décide, néanmoins, pour une raison ou pour une autre, à modifier le réglage du carburateur, on doit bien peser les facteurs en cause et, avant de faire une révision du réglage, avoir acquis la certitude que celui-ci est bien responsable des ennuis que l'on se propose d'éliminer. Un exemple de la circonspection nécessaire dans un cas pareil est donné par la manière de procéder du laboratoire de recherches de CZ qui ne décida de modifier le gicleur du carburateur monté sur les 150 cmc. qu'après avoir effectué 150 vérifications au banc et plus de 100 essais sur route.

× × ×

Pour contrôler le réglage d'un carburateur de motocyclette, procéder dans l'ordre suivant :

- vérifier le numéro du gicleur principal ;
- régler le ralenti ;
- déterminer la position de l'aiguille ;
- vérifier la conicité du puits d'aiguille.

Le passage du carburateur est déterminé par le constructeur. On ne doit pas y toucher, sauf en cas d'une modification du moteur pour augmenter son régime et sa puissance (modification de la distribution).

VERIFICATION DU GICLEUR PRINCIPAL

Monter dans le moteur bien réchauffé une bougie d'allumage présentant le degré thermique prescrit par l'usine et dont on aura préalablement décapé les électrodes. L'état de celles-ci, après l'essai, permettra de juger si le gicleur adopté convient. Autant qu'il est possible, faire vérifier à l'aide d'un « débitmètre ». L'indication estampée sur le gicleur. Faire l'essai à pleins gaz sur un trajet de 500 m. environ. Afin de pouvoir interpréter correctement le résultat de l'essai, il est indispensable de ne rien changer à l'aspect de la bougie qu'elle acquiert au cours de la vérification. Pour cette raison, on doit stopper le plus rapidement possible après avoir parcouru le trajet d'essai, en procédant comme suit :

Simultanément : couper les gaz - couper l'allumage - débrayer.

Démonter la bougie et étudier attentivement son aspect. Si le gicleur adopté convient, la surface des électrodes et leur voisinage doit être calcinée à sec au noir brun. Si la surface est « enfumée », le gicleur est trop grand et doit être remplacé par un plus petit. Au contraire, si le gicleur adopté est trop petit, la surface de la bougie présentera une surface gris clair (le mélange était trop pauvre) et doit être remplacé par un autre de plus grand calibre.

× × ×

Voici une autre méthode. En marche uniforme à pleine admission, fermer très légèrement la poignée tournante ou fermer partiellement le boisseau d'air (si le carburateur en est pourvu). Si la machine accélère (le moteur gagne en puissance), le gicleur monté est d'un calibre insuffisant. Si le gicleur est, au contraire, de trop grand calibre, la machine attaque mal et sa marche est irrégulière (ne pas

confondre avec un carburateur toussant par suite d'un mélange trop pauvre).

× × ×

En combinant ces deux méthodes et en terminant par une vérification finale des accélérations, de la vitesse maximum et de la consommation, on trouve à coup sûr le calibre de gicleur correct.

Après avoir déterminé de cette manière le calibre du gicleur principal, effectuer les réglages suivants, afin d'obtenir une marche régulière et de bonnes reprises sur toute l'étendue de l'admission. Trois facteurs qui se confondent d'ailleurs les uns avec les autres, participent à cela :

- réglage de la vis de richesse du mélange au ralenti ;
- réglage de la position de l'aiguille ;
- modification éventuelle de la conicité de la cheminée.

REGLAGE DU RALENTI

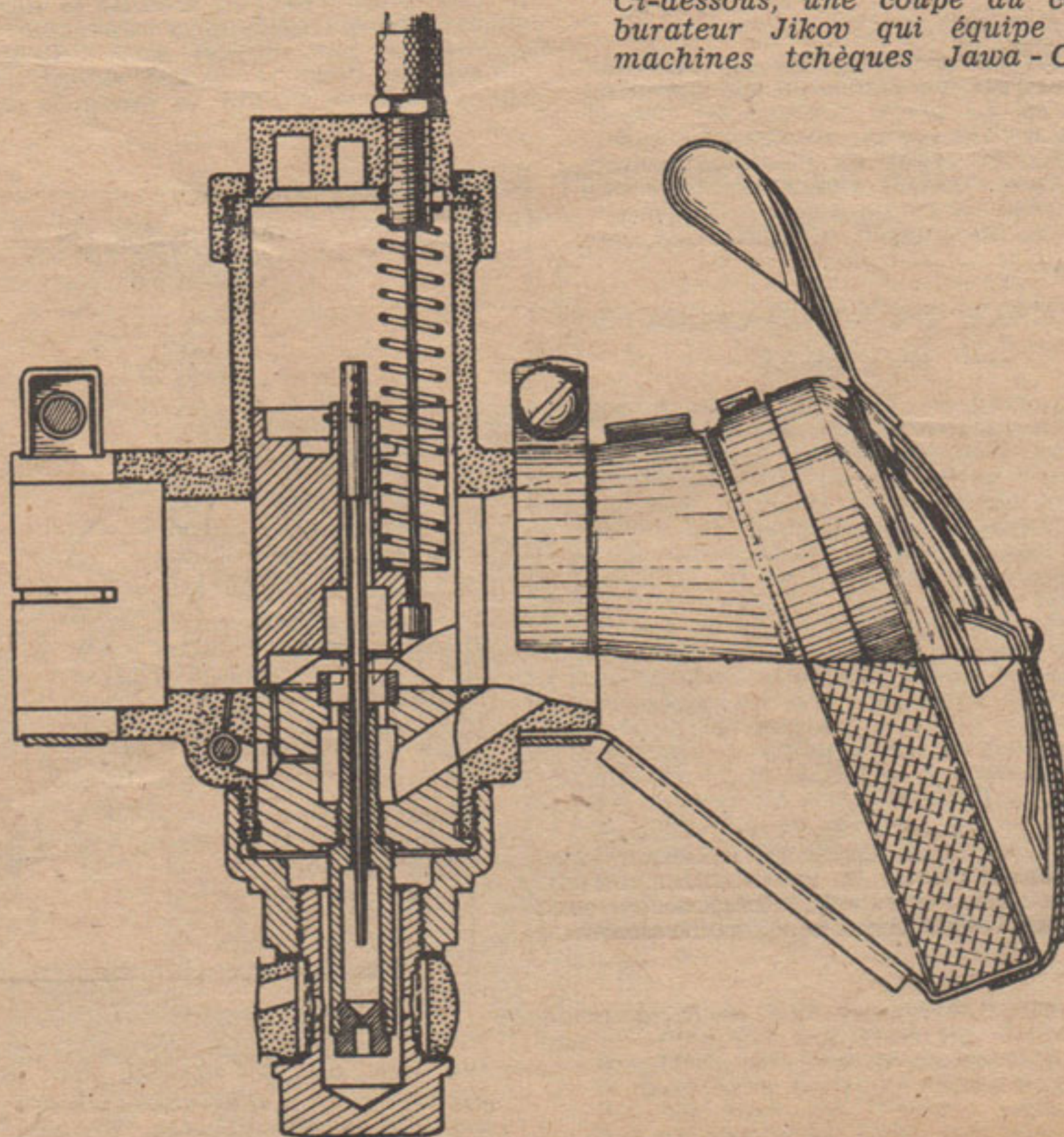
Très souvent, on effectue le réglage du ralenti d'une manière ne convenant qu'aux faibles cylindrées qui ne comportent pas de circuit de ralenti indépendant, en agissant directement sur la tension du câble commandant le boisseau. Les machines Jawa - CZ sont toutes équipées de carburateurs présentant ce circuit indépendant. Il faut donc apporter toute l'attention nécessaire au réglage de la richesse du mélange à l'aide de la vis prévue sur le côté du carburateur qui, pratiquement, sert au dosage de la quantité d'air nécessaire au système de ralenti. Beaucoup de motocyclistes roulent avec cette vis serrée à fond. Des essais très poussés ont, cependant, montré que la consommation augmente sensiblement si la richesse du mélange au ralenti est mal réglée, notamment aux vitesses inférieures à 60 kmh. où le boisseau n'est ouvert que partiellement. Cet accroissement est de l'ordre de 0,2 à 0,6 litre de carburant pour 100 kms de marche.

En cas d'un carburateur trop usé, on ne parvient jamais à régler le ralenti d'une façon satisfaisante. Il en est ainsi parce que les mouvements du boisseau dans le corps et les pulsations ininterrompues dues à l'aspiration du moteur usent non seulement le boisseau, mais encore la partie correspondant du corps. Le jeu qui se produit ainsi petit à petit entre ces pièces peut même atteindre quelques dixièmes de millimètres. Par suite de ce jeu, il y a à chaque descente du boisseau sur sa vis de butée un autre intervalle au-dessus de la buse, qui, avec des prises d'air additionnelles par le haut, rend tout réglage correct impossible. Il est vrai que ce phénomène disparaît lorsque le régime s'accroît, mais le boisseau devient alors désagréablement bruyant. On peut partiellement remédier à cet inconvénient en remplaçant le boisseau usé par un neuf. Les résultats sont meilleurs lorsqu'on remplace le boisseau par un autre de plus grand diamètre et que l'on réalèse le corps du carburateur.

REGLAGE DE LA POSITION DE L'AIGUILLE

A la charge partielle pour laquelle un moteur travaille le plus, la richesse du mélange et, partant, la consommation, dépendent directement de la position de l'aiguille. La position de l'aiguille prescrite par le constructeur de la motocyclette en fonction du gicleur d'aiguille constitue pratiquement un 2° gicleur à calibre variable qui permet de bonnes reprises et une marche relativement satisfaisante du moteur à bas régimes. La position et le profil corrects de l'aiguille influent sur le régime pour lequel un moteur à deux temps commence à fonctionner irrégulièrement, à savoir selon le cycle à quatre temps. Il est évident que la limite à laquelle commence le fonctionnement en quatre temps est fonction de

Ci-dessous, une coupe du carburateur Jikov qui équipe les machines tchèques Jawa - C.Z.



l'état des pipes d'admission et d'échappement, du réglage du ralenti et de la conicité du puits d'aiguille.

× × ×

Chaque appauvrissement sensible (baisse de l'aiguille) entraîne généralement une économie de carburant, mais aussi une perte de puissance. Un appauvrissement indésirable peut, cependant, produire non seulement un échauffement du moteur, mais aussi une augmentation de la consommation. En effet, la capacité à la reprise diminue sensiblement, la durée de marche aux basses vitesses se trouve prolongée et, partant, la consommation augmente. Le tableau ci-après, dans lequel nous avons consigné les résultats d'un certain nombre d'essais, permet de se faire une idée de l'influence de la position de l'aiguille sur la consommation.

Ces essais eurent lieu à une vitesse constante avec une Jawa 250 munie d'un carburateur Jikov de 26 mm de passage et comportant un gicleur principal de 100. Ils consistaient à mesurer les trajets couverts avec 500 cmc. de carburant dosés à l'aide d'un vase gradué spécial et furent effectués par un temps ensoleillé sur une route légèrement accidentée.

Positions de l'aiguille (de haut en bas)	Trajet couvert en km.	Consommation correspondante (litres aux 100)
1	19	2,63
2	22	2,27
3	21	2,38
4	11	4,55

Ces résultats montrent qu'une modification de la position de l'aiguille peut presque doubler la consommation. A la position (1), le mélange était trop pauvre, de sorte que la consommation reprenait déjà une tendance croissante. A la position (2), la consommation était, il est vrai, la plus faible, mais la puissance (performances, reprise) faible. Pour cette raison, on fixa le choix sur la position de compromis (3) pour laquelle la consommation était acceptable et les performances satisfaisantes. *

× × ×

Au cours de la fabrication des carburateurs, une grande attention est apportée à l'aiguille. Le profil conique de celle-ci n'est en réalité, qu'un compromis. Théoriquement, le profil de l'aiguille devrait revêtir, dans l'intérêt d'un rapport de mélange parfait, la forme d'une courbe compliquée qui en rendrait la fabrication difficile.

INFLUENCE DE L'ÉCHANCRURE DU BOISSEAU

L'échancre du boisseau influe essentiellement sur le passage du moteur du ralenti au fonctionnement à charge réduite. Dans le cas des carburateurs Jikov, construits spécialement pour les motocyclettes Jawa-CZ, l'échancre est constante, à savoir pour le carburateur 2918 de 40° (pour CZ 150) et pour les carburateurs 2924, conçu pour les Jawa 250 et 350, de 37° environ. Ce n'est qu'en cas de nécessité absolue que l'on peut modifier à la main cet angle : en l'augmentant, on appauvrit le mélange - en le réduisant, on l'enrichit. Dans la majeure partie des cas, il est cependant possible de remplacer cette correction de l'échancre par une modification de la richesse au ralenti. En serrant la vis de richesse de mélange, on enrichit celui-ci et en la desserrant on l'appauvrit. Quant à la modification du niveau dans la cuve, l'expérience prouve que son influence sur la consommation

* N.D.L.R. : rappelons qu'à la position «1», l'aiguille est fixée par son cran supérieur, descend donc plus bas dans son puits : l'émulsion est plus pauvre. A la position «4», l'aiguille est fixée par son cran du bas, sort donc davantage de son puits, et l'émulsion est plus riche).

est minime ; on ne devrait y avoir recours que dans les cas exceptionnels où les autres méthodes échouent.

INFLUENCE DU MAUVAIS ETAT MECANIQUE D'UN MOTEUR SUR SA CONSOMMATION

Afin que le moteur consomme aussi peu d'essence que possible, il faut, avant tout, qu'il soit correctement rodé. En fin de la période de rodage, à savoir après le parcours de 3.000 kms environ, la consommation baisse jusqu'à sa limite inférieure.

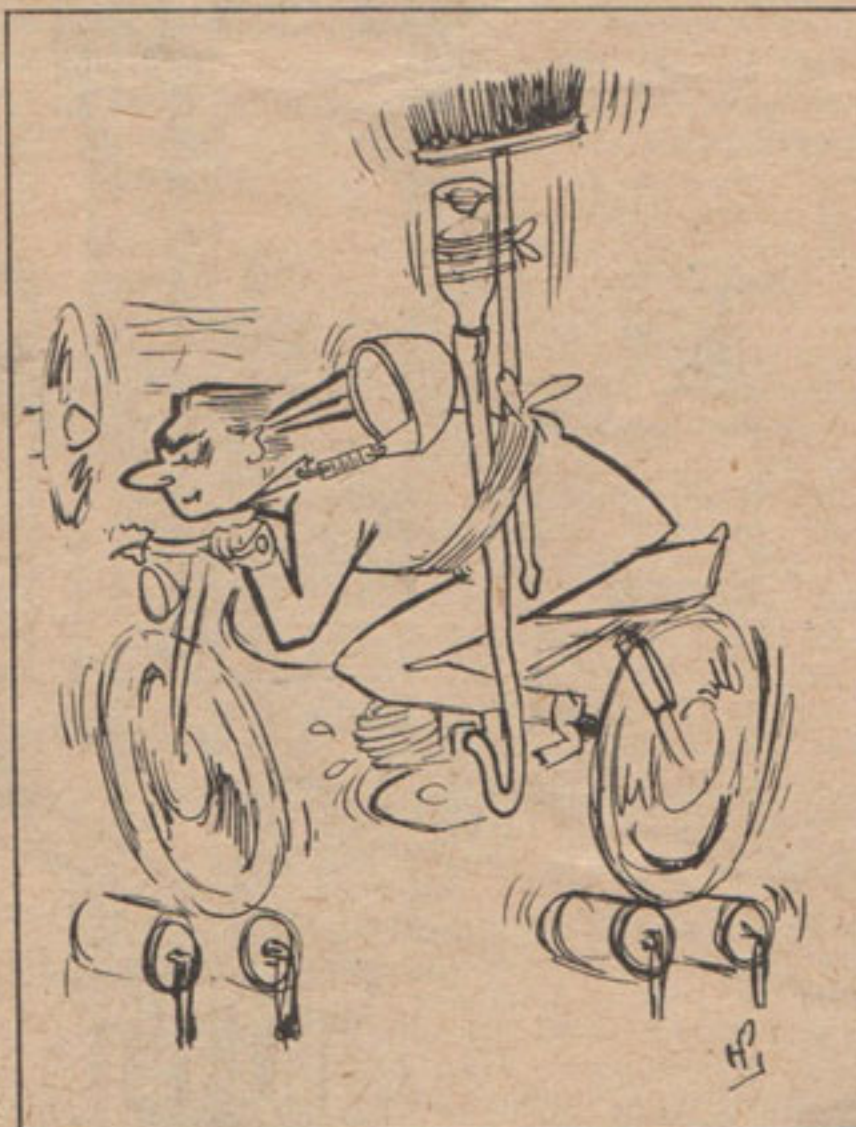
L'obtention de la meilleure puissance suppose un décalaminage correct et tous les soins d'entretien nécessaires (notamment renouveler l'huile de la boîte de vitesses selon les instructions du constructeur et veiller à ce que les chaînes primaire et secondaire soient en bon état d'utilisation pour réduire au minimum les résistances passives du moteur pris dans son ensemble).

INFLUENCE D'UN ALLUMAGE MAL REGLE

A l'occasion du contrôle de la carburation, vérifier le fonctionnement de l'allumage ou refaire son réglage. Suivre les conseils du constructeur ayant trait à l'écartement entre les vis platinees et au degré thermique de la bougie d'allumage. L'avance à l'allumage recommandée dans la notice est optimum et déterminée selon le modèle de la machine. Une modification de l'avance ne devrait donc avoir lieu qu'en cas d'un changement du rapport air-carburant.

× × ×

Il ressort des essais en laboratoire que la combustion du mélange n'est pas la plus rapide quand l'émulsion du carburant est théoriquement optimum, mais dans le cas d'un mélange riche obtenu par une diminution de la proportion d'air de 10 % environ. Les mélanges appauvris ou enrichis exagérément brûlent plus lentement. Il faut donc, lorsqu'on modifie le rapport air-carburant, augmenter l'avance. Les différences par rapport aux indications consignées dans la notice seront, dans chaque cas, de l'ordre de quelques dixièmes de millimètre.



En vue de la mesure de la consommation d'essence, les usines de motocyclettes utilisent des équipements compliqués.

mes de millimètre. Il va sans dire qu'il faut veiller au nettoyage des vis platinees du rupteur et au réglage de l'écartement des électrodes de la bougie d'allumage. L'écartement des vis platinees influe sur la valeur de l'avance.

INFLUENCE DES DEFECTUOSITES DU CADRE

Les résistances occasionnées par le cadre doivent être minimales. A cet effet, on doit soigneusement maintenir la motocyclette en parfait état d'utilisation, à savoir surveiller le graissage des roulements des roues, le gonflage des pneus, la tension de la chaîne, l'alignement des roues, etc. On sous-estime généralement l'influence des résistances passives, mais on ne devrait pas oublier que celles-ci augmentent la résistance à l'avancement et contribuent donc nécessairement à l'augmentation de la consommation d'essence.

ESSAIS DE PUISSANCE

La seule méthode exacte pour s'assurer d'une façon définitive si le réglage du carburateur est correct et si le moteur est en bon état, consiste à l'essayer au banc et sur route. Ces deux essais se complètent réciproquement.

Les accélérations pourront avoir lieu, départ arrêté, sur 400 mètres par exemple. On les vérifie dans les deux sens.

L'essai de la vitesse maximum a également lieu sur une base de 400 m que le pilote aborde véhicule lancé. Pour éliminer les erreurs dues au vent, cette vérification se fait aussi dans les deux sens.

VERIFICATION DE LA CONSOMMATION

Afin de pouvoir contrôler comment le carburateur se comporte à toutes les levées du boisseau, on mesure la consommation à divers régimes du moteur. On parcourt la base dans les deux sens après avoir couvert 1 km pour lancer la machine. La moyenne constatée est portée sur un diagramme et la réunion des divers points de celui-ci donne la courbe de consommation.

En vue de la mesure de la consommation d'essence, les usines de motocyclettes utilisent des équipements compliqués ; les robinets des vases gradués avec précision sont synchronisés avec le déclic et l'arrêt du chronomètre compteur. Le simple usager ne peut disposer d'un tel appareillage.

On peut aussi adopter un vase gradué d'une capacité de 500 cmc. de carburant et l'appliquer à la place du bouchon de remplissage.

× × ×

Lorsqu'on choisit un trajet convenable et si l'on dispose d'un compteur en bon état contrôlé par un chronomètre, on peut obtenir des résultats encore plus précis qu'avec l'équipement mentionné ci-dessus. Ces vérifications demandent, cependant, plus de temps et entraînent une plus grande dépense de carburant. Pour éliminer l'influence du vent, on parcourt un trajet choisi de 5 kms dans les deux sens, donc 10 kms en tout. Le trajet couvert, on mesure à l'aide d'un vase gradué le carburant restant dans le réservoir auxiliaire. Le volume nécessaire pour parfaire les 500 cmc multiplié par 10 donne alors directement la consommation en litres aux 100.

La consommation d'utilisation se mesure sur un trajet d'au moins 150 à 200 kms que l'on parcourt en observant une vitesse de croisière donnée. Pour mesurer la consommation, on part réservoir plein et on mesure à l'arrivée le volume nécessaire pour parfaire le plein primitif.

× × ×

Quelques-unes des données, les courbes fig. 1 et 2 par exemple, sont le résultat d'essais fait avec l'essence ordinaire : il s'agit donc de consommations maxima que l'on peut d'ailleurs encore réduire en employant des carburants de meilleure qualité.

POURQUOI EXISTE-T-IL DES BOUGIES "spéciales moto"

Pourquoi existe-t-il des bougies spéciales « motos » ? La raison en est fort simple. En effet, il a été nécessaire de réviser la technique usuelle, car si elle donnait satisfaction pour les équipements courants sur 4 temps refroidis par eau, elle ne convenait pas rationnellement pour les 2 et 4 temps refroidis par air et ceci, principalement, en regard de la résistance à l'usure.

Il est bien connu que bon nombre de motoristes ont eu — et ont encore — tellement d'ennuis avec leurs bougies, soit par difficultés d'adaptation thermique, d'auto-allumage, d'encrassement ou d'usure prématurée, qu'un non moins bon nombre, encore à l'heure actuelle, s'estiment satisfaits lorsqu'ils peuvent parcourir 1.000 à 1.500 kms sans inconvénient.

En excluant les fabrications d'un prix de revient extrêmement élevé, il n'existe certes pas de miracle ; prétendre effectuer 12.000 à 15.000 kms avec la même bougie sur la plupart des 2 temps est, en général, une illusion qu'il faut bien se garder d'entretenir.

Floquet s'est principalement attaché à résoudre le problème d'usure accélérée ; il est devenu courant de pouvoir assurer un service de 4 à 6.000 kms, avec la même bougie, dans les conditions les plus dures.

Si les fabrications Floquet, séries 101, ont une grande résistance dans les cas d'extrême service, il est bien évident qu'elles résisteront, à fortiori, encore mieux pour les cas faciles, c'est-à-dire sur la grande majorité des équipements « Auto ». Qui peut le plus peut sûrement le moins et ceci confirme bien que le 2 temps a fait progresser la bougie sur le plan qualité pour les firmes qui se sont attachées à résoudre l'équipement rationnel des deux temps.

Beaucoup de 2 temps sont des moteurs à fortes puissances spécifiques. Les Ingénieurs-Constructeurs ont réussi, avec de très petites cylindrées, à obtenir de grandes puissances relatives par le jeu des régimes et des taux de compression élevés. Il s'ensuit forcément un fort dégagement de chaleur. Si, à cela, on considère qu'à régimes égaux un moteur 2 temps donne deux fois plus d'explosions qu'un 4 temps et que, de surcroît, le 2 temps est refroidi par air, on comprend aisément que la bougie subit de très fortes contraintes thermiques. Pour fixer les idées, nous confirmons que nous avons relevé, au moyen d'un pyromètre spécial à contact, des températures de plus de 300°, au droit de la bougie, sur certaines culasses de 2 temps. C'est évidemment beaucoup et on comprend qu'il était nécessaire de révi-

ser la technique afin que la bougie puisse couvrir largement une telle exigence.

Tout d'abord, ceci veut dire, qu'en général, et en supposant que la bougie soit bien adaptée thermiquement, il n'est pas douteux qu'elle fonctionne, précisément, à une température très voisine de celle donnant le risque d'auto-allumage. Soulignons que c'est là une nécessité si l'on veut, à coup sûr, éviter le risque inverse, c'est-à-dire celui d'encrassement.

La bougie et le bec de son isolant sont donc soumis à de fortes températures et à de grandes qualités de chaleur. Quelles en sont les principales répercussions ?

Plus l'isolant « travaille » à une température élevée, plus il a tendance à « chuter » au point de vue diélectrique. Il perd plus rapidement ses qualités, on dit qu'il « vieillit ».

Ensuite, le scellement assurant l'étanchéité à l'électrode centrale, à toutes les températures est beaucoup plus fortement contraint.

Enfin, la corrosion ou l'usure des électrodes étant directement proportionnelle aux températures, elles auront tendance à se détériorer plus rapidement.

Avec ses nouvelles fabrications brevetées, Floquet apporte à tous les motoristes les avantages suivants :

— Son nouvel isolant « Synrubis », en céramique spéciale rose, dont les constituants et les nouveaux procédés de fabrication assurent :

- a) un haut diélectrique et une grande résistance au « vieillissement » ;
- b) une grande résistance aux chocs mécaniques et aux tests vibratoires les plus violents ;
- c) une tenue remarquable aux chocs thermiques ;

d) enfin, une meilleure conduction calorifique, de manière que la chaleur absorbée dans le bec de l'isolant puisse s'évacuer plus rapidement.

— Son récent procédé de scellement, dont le point de concrétion est obtenu à haute température, ce qui donne :

- a) une étanchéité à froid comme à chaud à toutes les températures fonctionnelles de la bougie ;
- b) une forte rigidité mécanique de l'assemblage électrode centrale dans l'isolant ;
- c) une grande résistance au vieillissement, puisque ce scellement est inerte et stable dans le temps.

— Ses nouveaux procédés d'assemblage isolant-culot portant, soit sur la bougie du type démontable, soit sur la bougie sertie à chaud, ces deux techniques ayant pour effet d'accroître à valeur de l'étanchéité aux culots des bougies.

— Son dispositif annulaire d'électrode de masse à une ou 2 pointes, à grande surface portante (séries 101 et 102) et forte section, en alliage spécial à cristallisation fine. Cette technique a pour effet d'éviter le « point chaud » à l'électrode et, ainsi, de réduire considérablement son usure par corrosion et érosion à chaud. Enfin, son électrode centrale en alliage similaire à celui de la masse et dont la section a été renforcée.

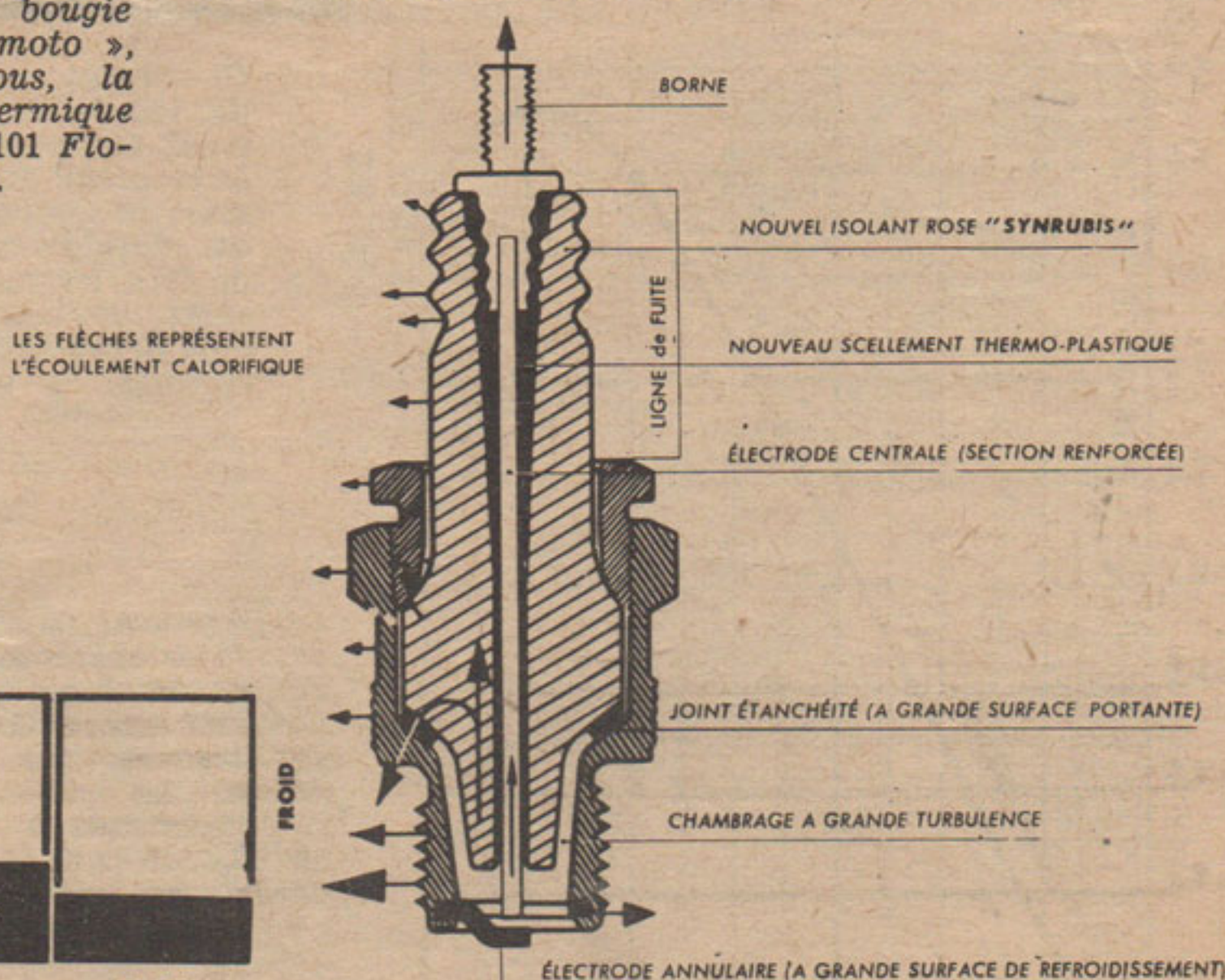
Bougies spéciales motos ? Oui, parce que les résultats sont là, bien tangibles et encourageants. Certes, les investigations ne sont pas terminées et des progrès restent à accomplir ; Floquet y travaille pour apporter sa contribution permanente à l'effort technique du moteur 2 temps.

FLOQUET S.A.
Services Techniques

Ci-contre, une coupe d'une bougie « spéciale moto », et ci-dessous, la gamme thermique de la série 101 Floquet.

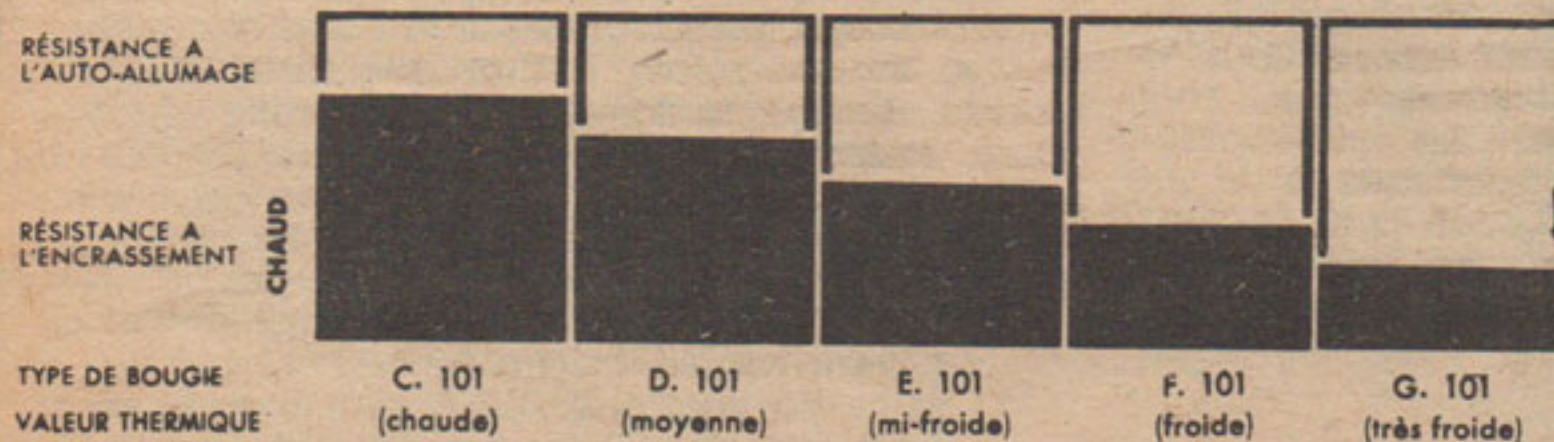
BOUGIE FLOQUET SÉRIE 101

(SPECIALE MOTOS - SCOOTERS - CYCLO-MOTEURS)



GAMME THERMIQUE

(SÉRIE 101)



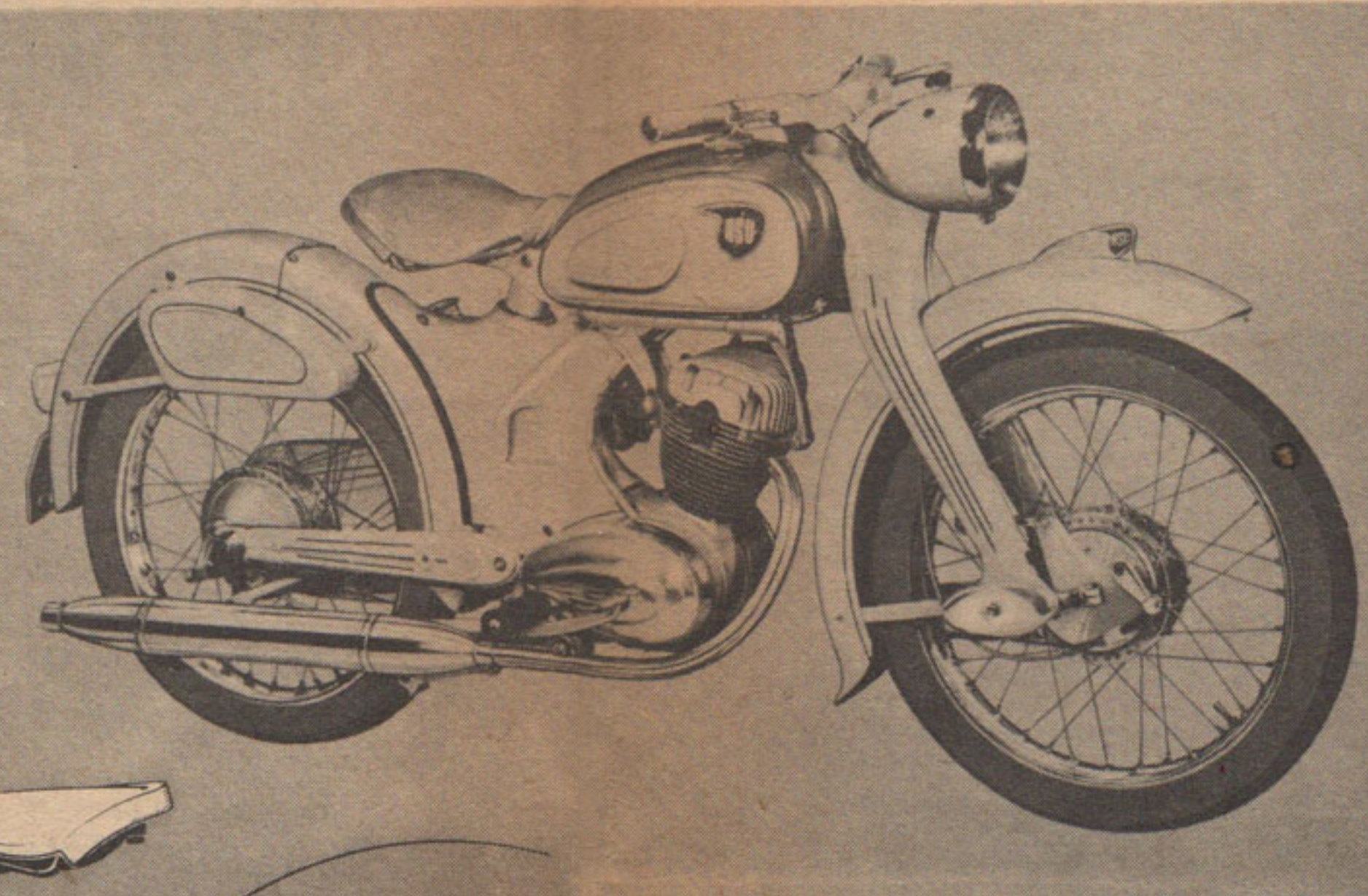
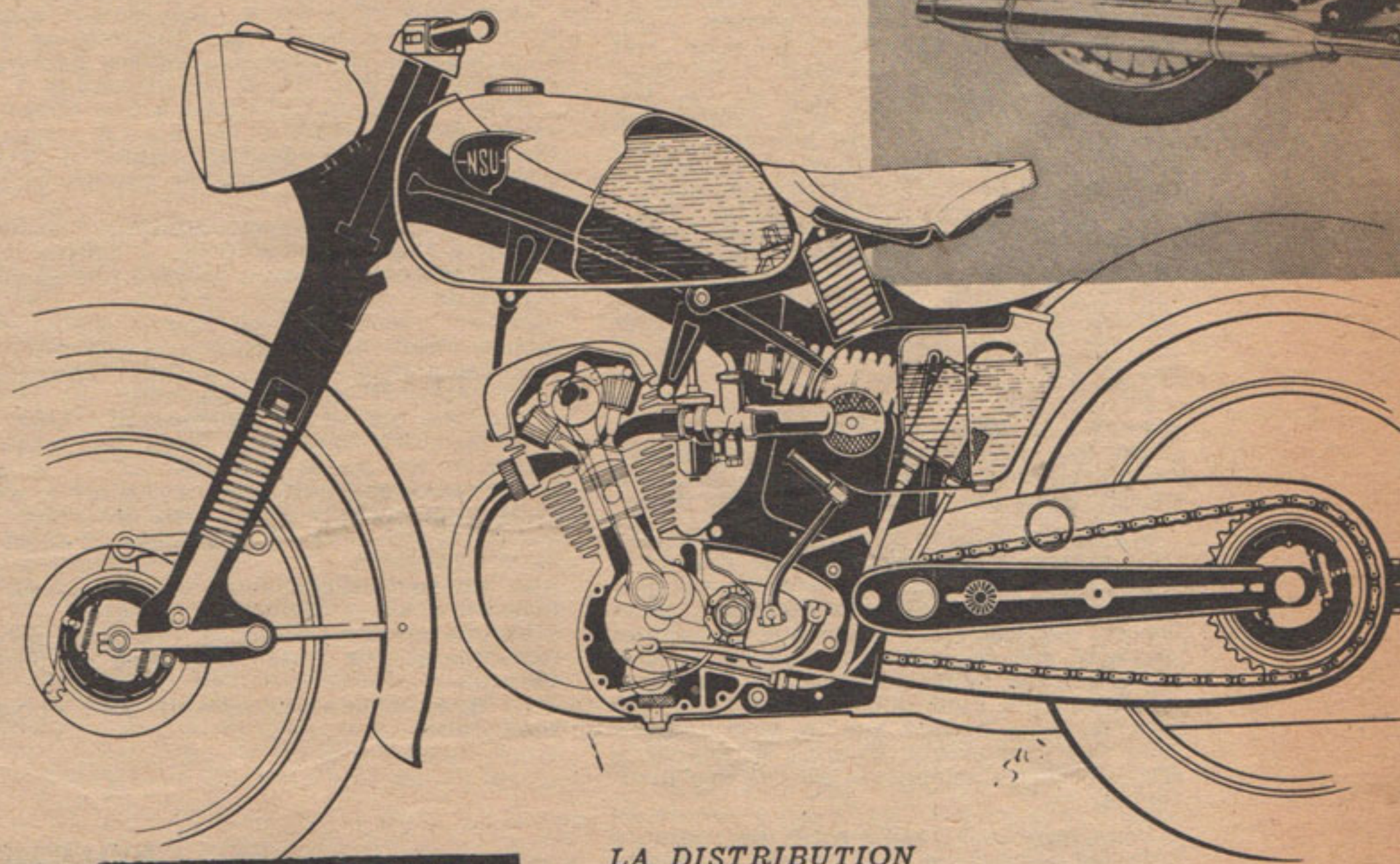
Une nouvelle NSU

125^{cc}

Il y a quelques mois déjà, NSU annonçait la sortie prochaine d'une nouvelle 125 cmc. : la « Super-Fox » à moteur 4 temps, dont l'arbre à cames en tête est entraîné par le même système à bielles que la 250 Max.

Depuis le début septembre, cette nouvelle production se trouve déjà sur le marché et c'est elle que nous présentons dans nos colonnes.

Mais disons de suite, pour situer la machine, que la « Super-Fox » se présente, à quelques petits détails près, comme une réduction à l'échelle d'une 125 cmc. de la dernière version de la 250 « Max » : même conception de moteur, même système de distribution, mêmes ressorts de rappel des soupapes en « épingle à cheveux », même type de cadre en coques de tôle, mêmes types de suspensions, de freins, même allure générale. Et, avant de la baptiser « Super-Fox » (en mémoire de la 100 « Fox », le premier modèle de Neckarsulm qui fut à la base du type actuel de production de la marque), NSU avait pensé l'appeler « Mini-Max ».



la Super Fox

MOTEUR

LA DISTRIBUTION

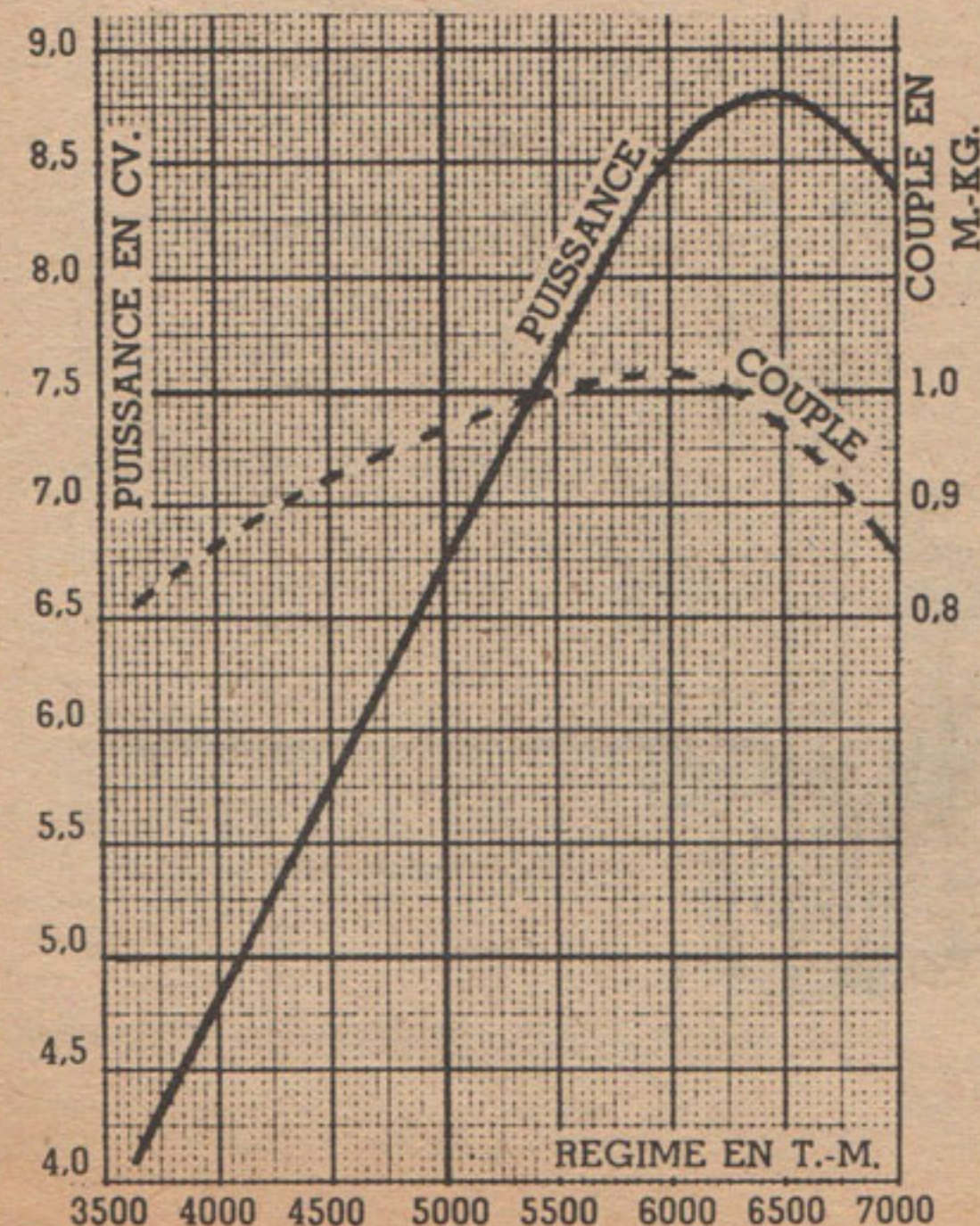
Donc, ainsi que nous l'avons dit, le moteur est un arbre-à-cames en tête, ce dernier étant entraîné par un mode vraiment peu conventionnel : deux bielles. Bien qu'ayant déjà assez longuement décrit (voir N° 1106) cette distribution « ultra-Max » due à l'ingénieur Roder, il est bon de la rappeler brièvement.

× × ×

Le pignon moteur, à taille hélicoïdale, entraîne à demi-régime un arbre placé au-dessus de lui. Cet arbre comporte deux excentriques, calés à 90°. Ceux-ci commandent deux bielles, extrêmement légères, qui, à leur tour, entraînent l'arbre à cames par l'intermédiaire de deux disques excentrés (évidemment décalés aussi de 90°) qui lui sont solidaires. Ce décalage de 90° permet un mouvement très régulier sans à-coups, puisque si l'une des bielles se trouve à l'un des deux points morts, l'autre attaque à angle droit, donc fournissant le moment (de couple) maximum. Si l'on trouve un contre-poids pour équilibrer les bielles sur l'arbre intermédiaire (dans le bloc-moteur), l'autre se trouve sur l'arbre-à-cames lui-même et faisant office de volant grâce à son énergie cinétique, il régularise la rotation de l'ACT lors de fortes accélérations.

Ci-dessus, coupe du 125 NSU montrant distinctement le montage du moteur, la conception du cadre en coques de tôle, les suspensions oscillantes et l'emplacement des ressorts et amortisseurs.

A gauche, puissance et couple maxima de la 125 Super-Fox sont obtenus à des régimes très voisins. La puissance maximum de 8,8 CV est la plus élevée, rencontrée à ce jour, sur une 125 cmc. de série.



nétrer dans le carburateur, il est soigneusement épuré, filtré, tranquilisé : d'abord entrée par une ouverture, côté droit, ménagée dans la coque en tôle de la partie cycle. Puis, après passage par un volumineux filtre humide, l'air pénètre dans une vaste chambre de tranquillisation qui est solidaire du réservoir à huile, du côté gauche du cadre. Puis, enfin, par une tubulure coudée, cet air arrive finalement au carburateur.

Mais cette recherche n'est pas superflue quand on se rappelle qu'un gramme de poussière introduit dans le moteur peut provoquer une usure de 1/100 de mm du cylindre, et que, sur une route secondaire, un moteur consommant 3 litres aux 100 kms peut absorber, sur cette distance, jusqu'à 1 gr. de poussières... 2.000 kms dans ces conditions, et c'est un réalésage nécessaire à moins d'un filtrage efficace de l'air comburant. De plus, d'ailleurs, une juste détermination de la longueur de ce système d'admission, permet une judicieuse utilisation des phénomènes pulsatoires pour l'amélioration du remplissage.

LUBRIFICATION

Le graissage par circulation possède un réservoir séparé de 1,2 litres accolé au flanc gauche du cadre, et non dans le bas du carter-moteur comme sur la plupart des 4 temps allemands. Graissage sous pression des soies du vilebrequin, du maneton, de l'arbre à cames, des basculeurs. Pompe à double effet à engrenages.

ALLUMAGE

Allumage par batterie-bobine, la dynamo-volant placée en bout droit du vilebrequin, développant 45 watts.

PUISSANCE ET COUPLE

Le rendement de ce moteur est tout à fait à la hauteur d'un ACT, puisque ce 123 cmc. développe une puissance spécifique de 71,5 CV/l., très sensiblement la même que le 247 cmc. « Max ».

Comme sur la « Max » également, la puissance maximum (de 8,8 CV) est obtenue à un régime assez élevé de 6.500 t.-m. Mais malgré une courbe assez « pointue », on dispose déjà de sensiblement 5 CV à 4.000 t.-m.

La courbe de couple est également caractéristique d'une puissance « pointue » aux CV à hauts régimes, puisque le régime de couple maximum (ce dernier de 1,02 m.kg.) se situe à 6.000 t.-m., donc très près du régime de puissance maximum. Néanmoins, on trouve encore la coquette valeur (pour un 125 cmc.) de 0,9 m.kg. entre 4.250 et 7.800 t.-m.

× × ×

Ainsi, la « Super-Fox » est, dans la production de série s'entend, le seul 125 ACT du commerce (sans oublier, évidemment, notre 125 Jonghi, mais dont la production se fait malheureusement au compte-goutte). C'est également le plus puissant 125 du commerce, légèrement au-dessus des 125 Rumi à deux carburateurs et à un régime un peu moins élevé (mais il est vrai que la Rumi est un twin deux temps qui craint certainement moins les 7.000-7.500 t.-m. qu'un monocylindre longue-course).

× × ×

Un espoir, qui, pensons-le, se réalisera. Partant de la 250 « Max » qui fait 70-72 CV/l., les ingénieurs de Neckarsulm ont obtenu la « Sport-Max », compétition-client, qui en développe 115-120. Partant de la « Su-

Signalons également que les problèmes de dilatation, d'éventuelles modifications de jeu aux soupapes, ont été étudiés et élégamment résolus.

LES COTES DU MOTEUR

Alors que tous les 4 temps actuels de la production NSU sont des carrés (Fox : 50 x 50) ou des super-carrés (Max : 69 x 66), la 125 Super-Fox est un « longue course », de rapport course-alésage de 1,115, puisque pour un alésage de 52 mm, la course est de 58. Ce sont d'ailleurs les cotes de la 125 Fox 2 temps, et ceci est peut-être voulu afin d'avoir pour ces deux modèles un certain nombre de pièces communes.

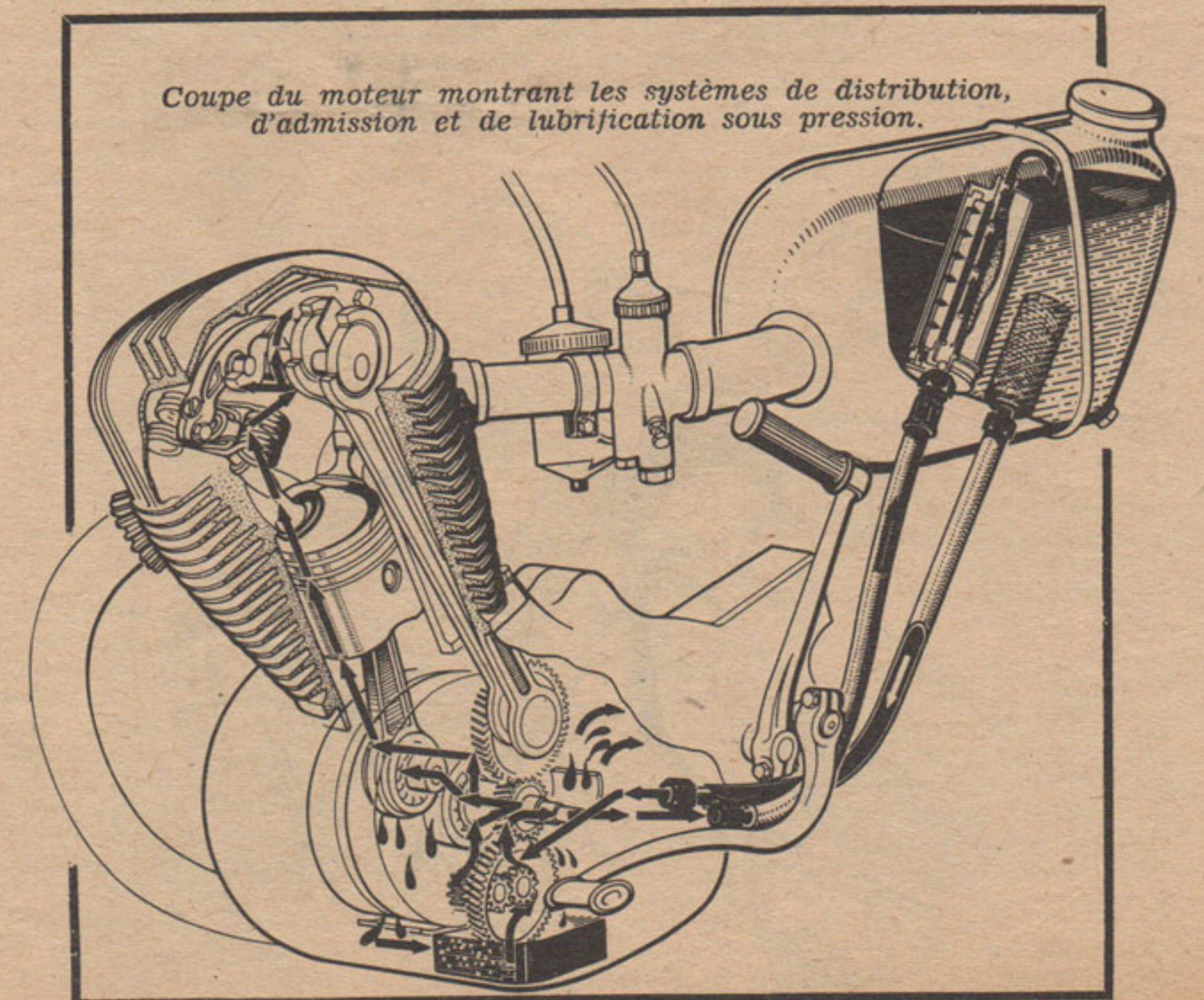
L'ADMISSION

Lié aux cotes d'alésage : le diamètre de passage des gaz. Celui-ci est de 20 mm, alors que la 250 Max possède un passage des gaz de 26 mm. En effet, par une simple règle de 3, on peut vérifier que 26 mm par rapport aux 69 mm d'alésage de la 250, donneraient pour un alésage de 52 mm (celui de la 125), un passage des gaz de 19,6 mm, donc un carburateur de 20 mm.

× × ×

Ce carburateur, un Bing, est monté en bout d'une longue tubulure droite. Quant à l'air comburant, avant de pé-

Coupe du moteur montrant les systèmes de distribution, d'admission et de lubrification sous pression.



per-Fox » de 71,5 CV/l. de même conception, ils pourraient faire une « Sport-Fox », qui, avec 115-120 CV/l., fournirait 14-15 CV. Les coureurs privés seraient heureux, et les courses internationales ne verraient plus la procession des uniques MV simple ACT, parfois troublée par une ou deux Mondial.

LA BOITE DE VITESSES

La boîte de vitesses à 4 rapports est à prise directe, et même dans la plus pure tradition, puisque sur la « Super-Fox » (à l'encontre de la « Max »), pignon de transmission primaire et pignon de sortie de boîte sont du même côté, ainsi d'ailleurs que l'embrayage.

La transmission primaire est assurée par des pignons à taille hélicoïdale, le pignon d'entrée de boîte étant attaqué non pas directement par le pignon-moteur, mais par l'intermédiaire du pignon solidaire des excentriques commandant les biellettes de la distribution.

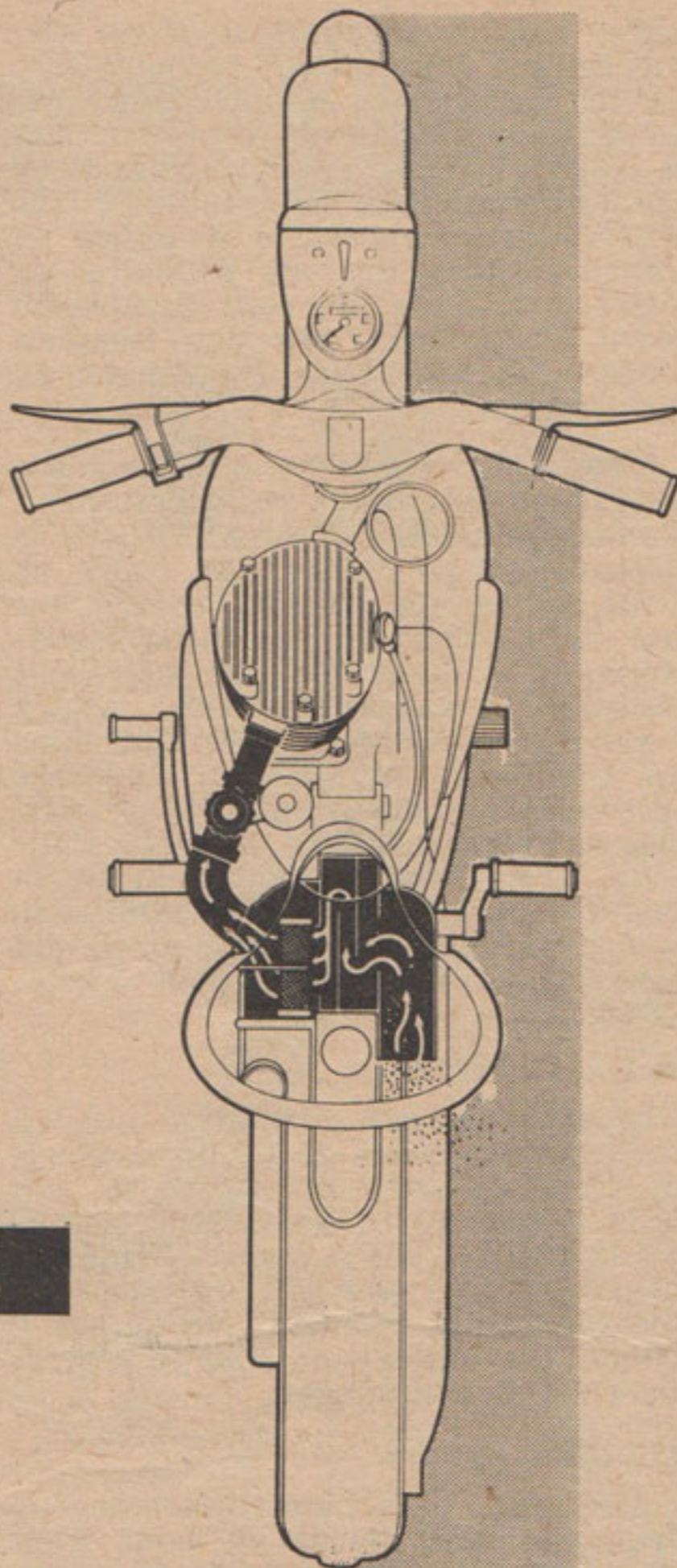
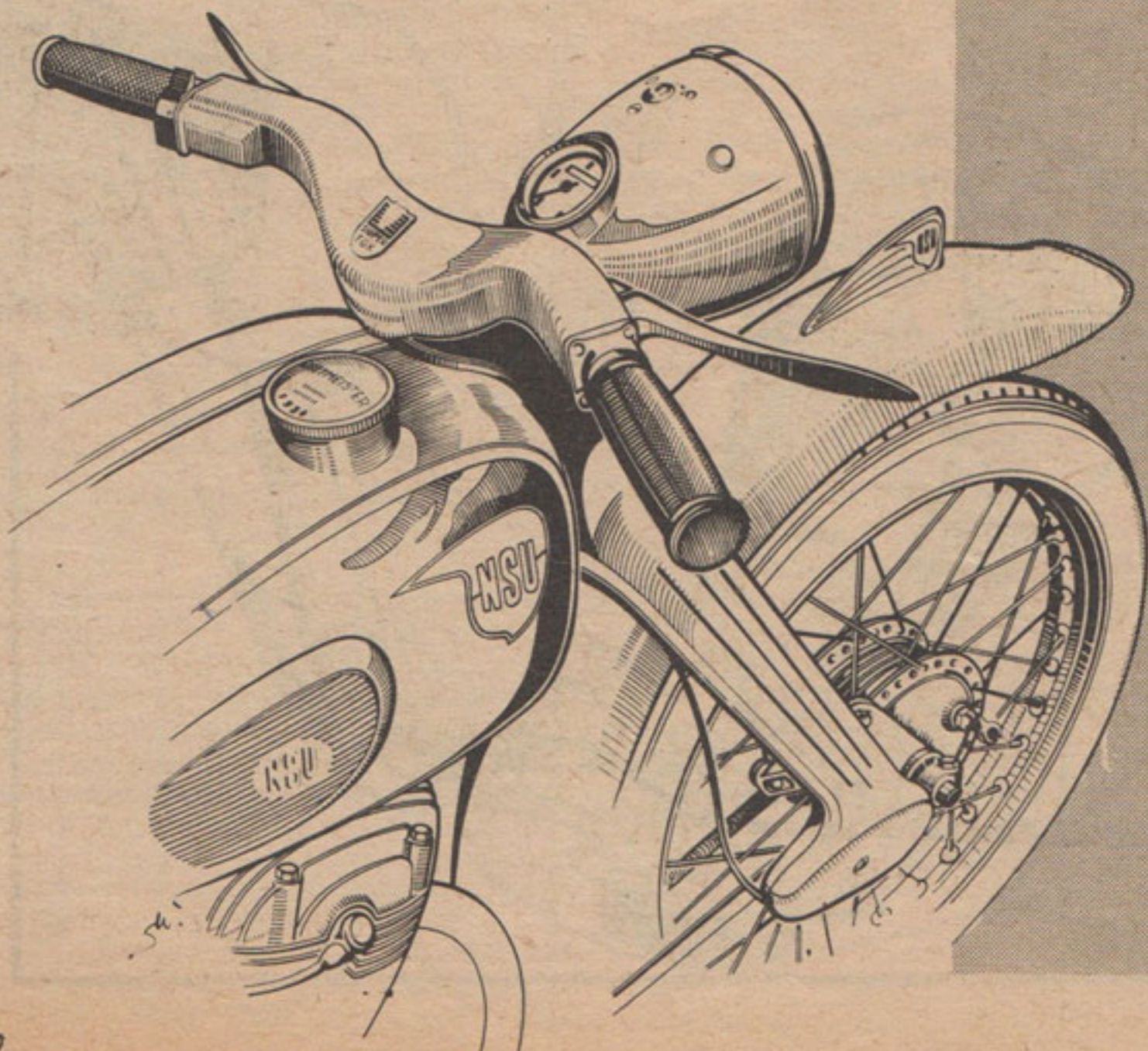
L'embrayage est à disques multiples travaillant à sec, et malgré la conception en bloc-moteur, peut être accessible de l'extérieur.

Transmission secondaire, à gauche, par chaîne enclose sous un carter fermé.

LA PARTIE CYCLE

La partie cycle est également sensiblement la même (aux dimensions près) que celle de la Max.

Ci-dessus, le moteur déplacé latéralement et le trajet d'admission de l'air comburant. - Ci-dessous, le guidon reçoit un « enjoliveur » masquant tous les câbles.



LE CADRE

Cadre en coques de tôle emboutie, qui, s'il fit quelque peu sensation lors de son apparition sur la 100 Fox, a, depuis, fait ses preuves non seulement sur les machines de série, mais également en compétition avec les « Sport-Max ».

× × ×

Le moteur est toujours monté en porte-à-faux, avec deux brides de renforcement liant la culasse au « tube » de réservoir. Il est d'ailleurs curieux de noter que le bloc-moteur n'est pas monté dans l'axe de la machine, mais légèrement déporté vers la gauche, ceci, peut-être, en raison de l'alignement des pignons de la transmission secondaire et de la recherche d'une tubulure d'admission rectiligne.

SUSPENSIONS

Toujours les mêmes suspensions oscillantes.

A l'avant, de courts leviers oscillants. Le montage et la tension des ressorts utilisés sont tels que la « position neutre » est obtenue la machine montée par son pilote, la suspension étant totalement détendue à vide. Le débattement est de 90 mm. Evidemment, il faut noter la présence d'amortisseurs hydrauliques.

× × ×

A l'arrière, suspension oscillante de 75 mm de débattement, avec un ressort et un amortisseur hydraulique unique.

A l'encontre de la 100 Fox, mais à l'image de la « Lux » et de la « Max », le passager ici est également suspendu.

× × ×

Selle oscillante suspendue avec ressort sous cache télescopique.

LES FREINS

Bien que d'un diamètre très classique pour une 125 cmc. (140 mm), les freins de la « Super-Fox » ont profité des améliorations apportées à ceux de la « Lux » et de la « Max » : moyeux-freins centraux en alliage léger, avec ancrage assuré à l'avant par une biellette parallèle à celle de la suspension. Chacune des 4 mâchoires a une surface de portée de freinage de 35 cmc.

QUELQUES AUTRES DETAILS

Pour des raisons esthétiques discutables (mais des goûts et des couleurs...), le guidon (de 64 cm.) reçoit un cache en tôle emboutie qui enferme tous les câbles.

Roues à broche interchangeable.

Réservoir d'essence de 10,8 l. (dont 0,8 de réserve).

Le poids semble assez élevé, puisqu'il est donné pour 116 kgs.

L'émaillage noir ou bleu, a fait l'objet d'un soin particulier, utilisant des procédés électro-statiques.

× × ×

Bref, une belle 125 cmc. qui jouira certainement du renom de la « Max ». Il faut juste regretter qu'en raison des contingentements et limitations dans le domaine des importations, son introduction en France sera quelque peu différée.

Mais peut-être qu'une éventuelle version « compétition-client »...

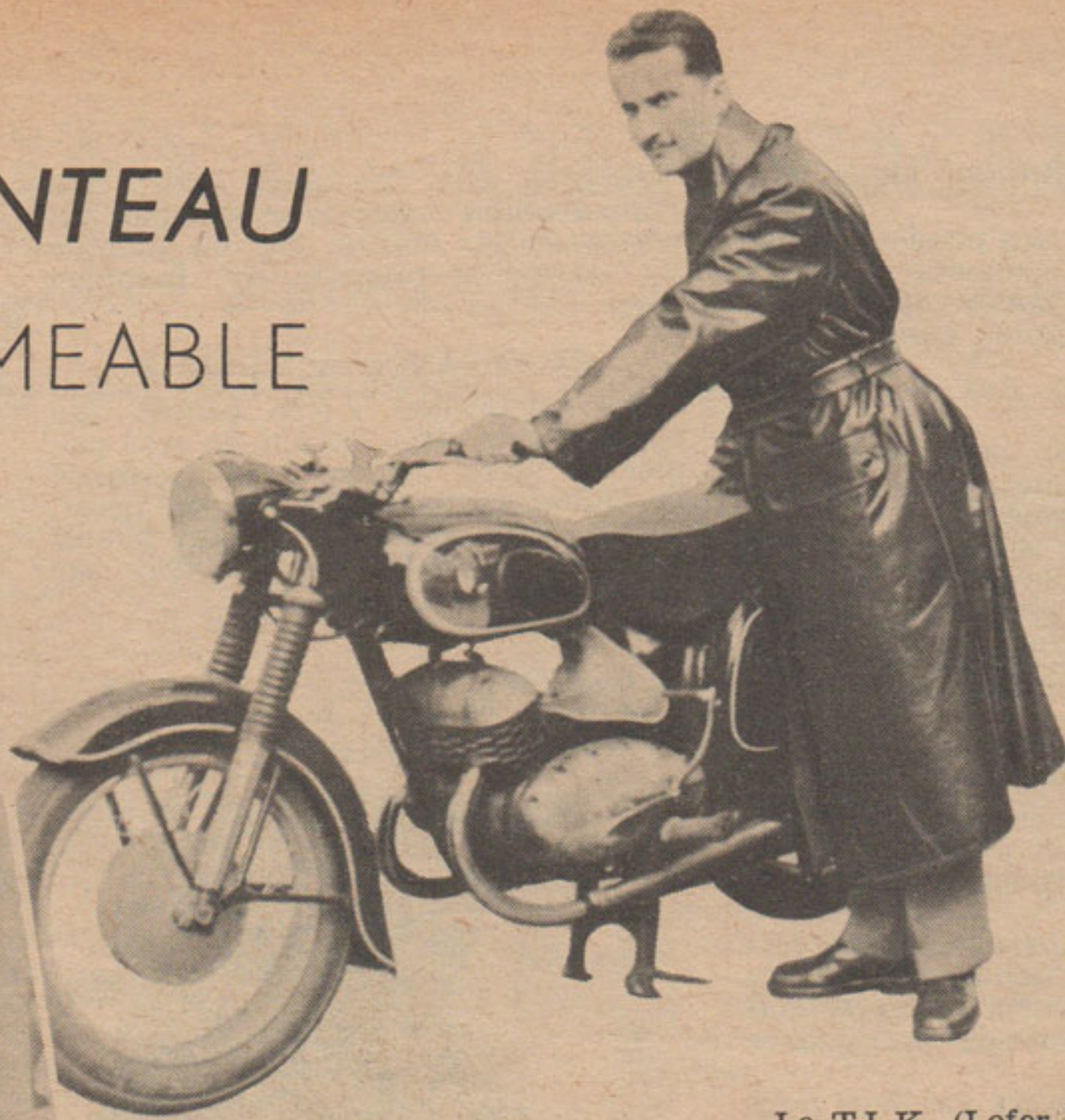
J. B.

ESSAI du MANTEAU

IMPERMEABLE

LOFER

"Junior"



Ci-dessus, le Lofer « Junior » se présente comme un imperméable classique. - A gauche, la fermeture s'effectue au moyen de deux petits rabats intérieurs réunis par une Fermeture Eclair.

présente « Le Lofer Junior, un manteau transformable, plus léger, ayant presque toutes les qualités du Senior, mais dont le prix de vente est inférieur à 10.000 fr. ».

C'est tout un programme... une réussite surtout.

Mais comment Lofer a-t-il pu arriver à cela ?

Le tissu est-il inférieur à celui du Senior ?

Nullement !

Il y a cependant une différence...

T.L.K. ET T.E.K.

Rappelons que les vêtements Lofer sont en général coupés dans un tissu plastique suédois : le Galon.

Ce tissu est composé d'un support textile croisé coton très résistant, enduit au chlorure de polyvinyle. A ce dernier sont incorporés des plastifiants dont la mise au point a demandé plusieurs années. C'est ce qui confère notamment au Galon une cohésion totale : tissu et couche plastique faisant absolument corps — une souplesse remarquable, même aux basses températures de l'ordre de — 25° — une imperméabilité totale — une grande résistance à l'usure, etc...

Mais le Galon est réalisé en deux versions : T.L.K. et T.E.K. qui diffèrent essentiellement par la résistance de leur support coton.

Le T.L.K. (Lofer Senior) a un support coton croisé. La résistance à la traction est de 72 kgs, tandis que le poids au mètre carré est de 480 grs.

Quant au T.E.K. (Lofer Junior), il possède un support coton léger, la résistance à la traction passe à 45 kgs et le poids au mètre carré tombe à 390 grs.

La qualité des plastifiants reste dans l'un et l'autre cas absolument identique ; seul le support coton change. Voilà donc la seule différence au point de vue matériau.

Mais pour arriver à un tel prix de vente, qui met vraiment le Junior à la portée de toutes les bourses, la coupe est plus étudiée au point de vue métrage employé, la façon demande moins d'heures d'atelier, etc...

LA COUPE JUNIOR

Ce manteau qui peut être réalisé dans les coloris suivants : blanc, marron, vert olive, jaune et noir, se présente comme un long imperméable de ville.

Les pans du vêtement ne croisent pas, la fermeture centrale se compose d'une Fermeture Eclair sur laquelle se rabattent deux pans se fermant par boutons-pression.

Il n'y a donc aucun danger d'infiltration.

× × ×

Le col relevable est très large, protège bien la nuque et une courte patte permet une fermeture selon deux positions, également par boutons-pression.

× × ×

Des manches montées ont été choisies à la place de la forme raglan du Senior. En bas des manches, les coupevents ont été supprimés pour être remplacés par des pattes réglables en deux positions. La protection contre les courants d'air est alors moins efficace, le poignet n'étant pas aussi étroitement serré.

× × ×

Le dos n'est plus qu'à simple épaisseur, ce qui est bien suffisant vu la



A l'entrée de la mauvaise saison, car nous y sommes bel et bien et les beaux jours de septembre ne doivent pas le faire oublier, il est de rigueur de se pencher sur les équipements spéciaux motocyclistes et nous avons d'abord rendu visite à Lofer.

Dans le hall d'exposition, à côté de simples imperméables plastique, de vêtements de pêche ou de chasse, nous retrouvons avec plaisir la veste Teddy Galon, destinée aux scootéristes (essai M.R. 1.227) et le Lofer Senior (essai M.R. 1.204) manteau transformable très apprécié des motocyclistes.

Mais un nouveau venu attire notre attention. Mme Feraudet nous le

totale imperméabilité du Galon par lui-même.

Il n'est, dès lors, plus possible d'avoir une aération par l'épaisseur intérieure du dos double du Senior. Aussi, trouvons-nous, sur le Junior, 4 ceilllets sous chaque bras.

× × ×

Retenons encore, pour compléter cette description, une poche profonde de chaque côté, fermée par un rabat, la ceinture réglable et les pans du vêtement, qui au moyen de boutons-pression peuvent être réunis, évitant ainsi de voler au vent, mais n'enserrant pas aussi étroitement le mollet que le Senior.

L'ESSAI

Nous devons avouer que les conditions atmosphériques nous furent défavorables... le baromètre restant au beau fixe.

Cela n'avait finalement qu'une importance minime, car la qualité du Galon n'est plus à démontrer si l'on en juge par notre série de tests publiée ci-dessous.

Toutefois un arrosage artificiel nous permit une constatation. Si toutes les coutures sont soudées et cousues, donc parfaitement étanches, le pied de col par contre est simplement cousu, et par capillarité, des traces d'humidité apparurent à l'intérieur.

Sous une forte pluie, il sera donc utile de mettre en dessous un cache-col, ou encore, la classique serviette éponge des rallyemen.

La protection est très bonne, mais malheureusement s'arrête au-dessous du genou.

Rappelons, pour terminer, les tests que nous avons fait subir au Galon.

IMPERMEABILITE

L'eau roule sur ce tissu qui est absolument imperméable. Un morceau de tissu, formant poche, a été rempli d'eau. Après plusieurs heures, aucune trace d'humidité sur le support textile.

Séchage très rapide, après avoir pris soin de secouer l'imperméable.

Imperméabilité également totale à l'air.

Par temps froid, le vêtement constitue une excellente protection.

ACTION CHIMIQUE

Soumis à l'acide sulfurique pur (l'acide sulfurique dilué de nos batteries peut, par projection, souiller notre imperméable), nous avons noté une légère décoloration, tendant à éclaircir le Galon.

Mais ce tissu est absolument inattaquable. Comme dans nos précédents essais, la trame du coton a été dissoute, mais alors que le tissu du Klepper ou le Cordoual se déchiraient, malgré tous nos efforts, nous n'avons pu y réussir avec le Galon.

L'essai à la potasse a démontré la parfaite stabilité du plastique comme du support coton.

Le Galon a encore l'énorme avantage de ne rien absorber. L'huile, l'essence ou le cambouis n'imprègnent pas le tissu. Nous avons même fait des taches de peinture. Un chiffon imbibé d'essence a enlevé toute trace.

Si bien que l'on peut écrire que l'imperméable Lofer ne se salit pas. Un nettoyage au chiffon sec ou humide lui rendra la propreté des premiers jours.

RESISTANCE A L'USURE

Un échantillon frotté contre une bordure de trottoir ou sur du gros papier de verre, démontre la résistance du Galon. Le tissu finit par être percé, non déchiré, après un certain temps. Mais en cas de chute, vous êtes sûr d'une certaine protection.

Ci-dessus, on voit l'aération du dessous des bras, la large ceinture et les vastes poches à rabat.



A droite, les pans serrés autour des jambes, et le col relevé, la protection est très efficace.



RESISTANCE A LA TEMPERATURE

Brûlé par une cigarette, le Galon fond, évidemment, mais le trou ainsi créé n'amorce nullement une déchirure.

Soumis directement à l'action de la flamme, ce tissu brûle, alors que celui du Klepper se consumait.

Nous avons posé également un échantillon sur une culasse et un silencieux ; résultat, aucune auréole ou transformation du plastique.

D'une manière générale, nous sommes donc en présence d'un matériau à peu près identique au Cordoual ou à celui utilisé par le Klepper, mais le Galon, outre une parfaite indifférence aux acides, affiche beaucoup plus de légèreté et de souplesse, sans pour cela avoir la fragilité des imperméables légers en plastique, que chacun connaît.

× × ×

Ainsi, la gamme des vêtements spéciaux pour motocyclistes créée par Lofer, vient-elle encore de s'étendre. Ce nouveau modèle, par son prix très abordable, va rencontrer une immense diffusion, d'autant plus que la marque Sigrand le présente dans ses nombreux magasins de province. Avec le Junior, la gamme semble désormais complète, et ceux qui hésiteraient devant le prix de vente du Senior, pourront s'orienter en toute tranquillité vers le Junior, ils ne regretteront pas leur achat.

C. R.

GOOD BYE OLIVER !

Ce grand sidecariste Anglais qui fut 4 fois champion du monde, se retire de la compétition

C'est après avoir remporté le championnat d'Angleterre disputé en une seule épreuve sur l'aérodrome de Thruxton que l'ex-champion du monde des sidecars, Eric Oliver, a annoncé son abandon définitif de la compétition.

Ainsi, celui qui fut le « Duke » des sidecaristes, quatre fois champion du monde se retire après 25 années de courses.

× × ×

C'est surtout dans les années d'après-guerre qu'il commença à se faire remarquer pour sa fougue peu commune et sa maîtrise qui s'améliorait d'années en années. Après de nombreuses victoires sur le continent, il remportait en 1949 le premier titre de champion du monde des sidecars qui fut réinstauré cette année-là. 1950 et 1951 le virent encore remporter le titre mondial.

En 1952, successivement une fracture de la jambe au Grand Prix de Bordeaux en mai, et une rupture de moyeu au Grand Prix d'Allemagne, lui enlevaient toute chance pour le championnat. C'est Smith, alors nouveau venu dans les sphères internationales, qui l'emporta cette année-là.

Ci-dessous, une grande figure du sport motocycliste que nous n'aurons plus le plaisir de voir en tenue... légère dans le quartier des coureurs, et, à droite, son ensemble caréné, précurseur des attelages modernes

Mais en 1953, Oliver reprenait son titre, et c'est dans la saison de l'année suivante, qu'un second accident grave allait accélérer son déclin. Une fracture du bras, survenue à Feldberg, en Allemagne, allait l'écarter de nouveau de la compétition. En réalité, jamais complètement remis de cet accident, il ne fut que rarement, par la suite, le grand Oliver que l'on avait connu, jusqu'à sa décision de « raccrocher » à 44 ans.

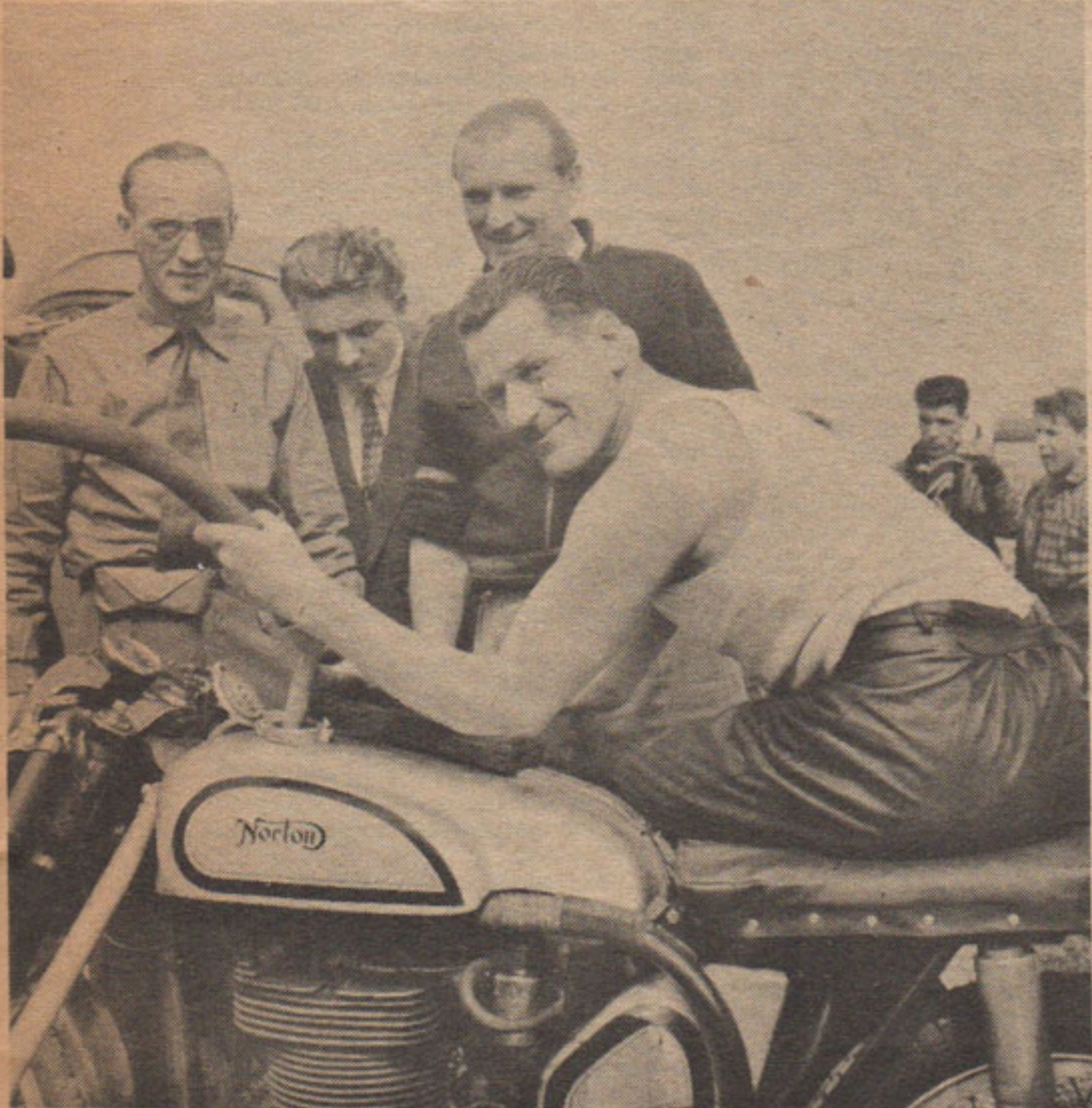
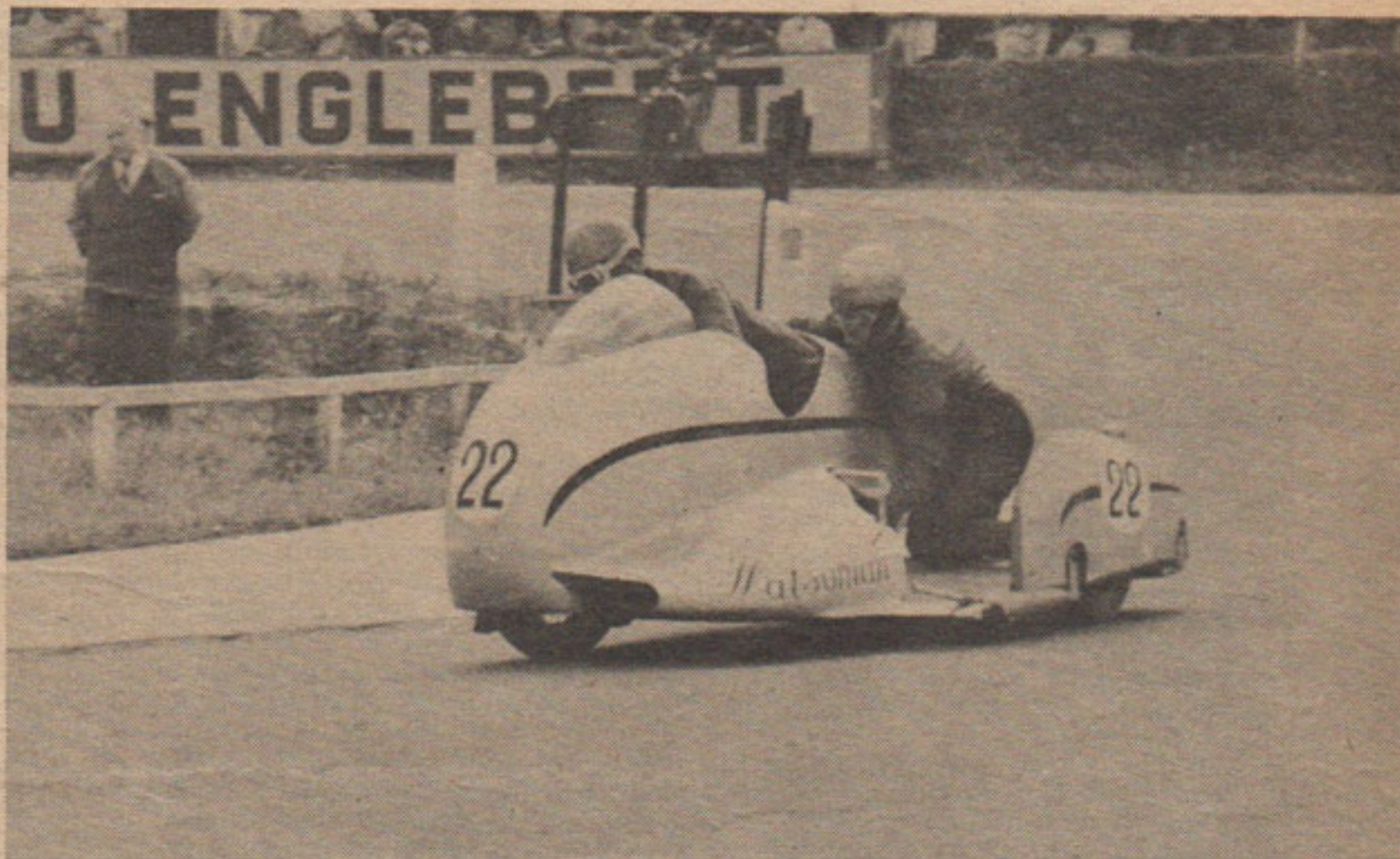
S'il fut un pilote exceptionnel, sur le plan technique il amena nombre d'innovations dans le monde des coureurs sidecaristes.

En 1951, malgré les opinions prévalant à l'époque, il utilisait une machine à suspension arrière, et ceci, avec suc-

cès, à tel point que tous l'imitèrent peu à peu, ce qui fait qu'actuellement et ceci depuis quelques années, on ne conçoit plus un sidecar dont la moto aurait un arrière rigide. C'est encore lui qui fut le premier, en 1953, à piloter un sidecar entièrement caréné.

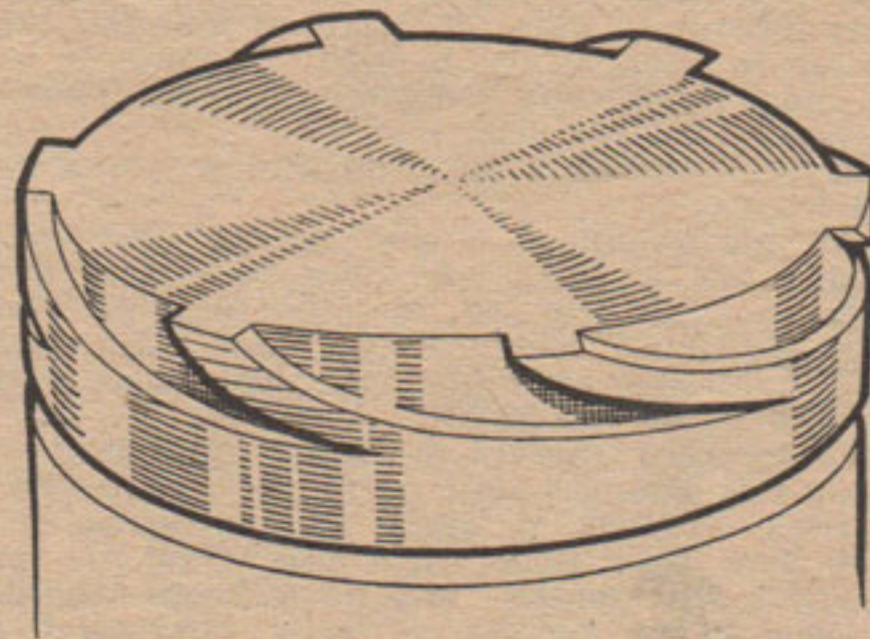
Malgré les déboires des premiers essais, Oliver ne se découragea pas et l'on sait quels furent les résultats qui s'ensuivirent.

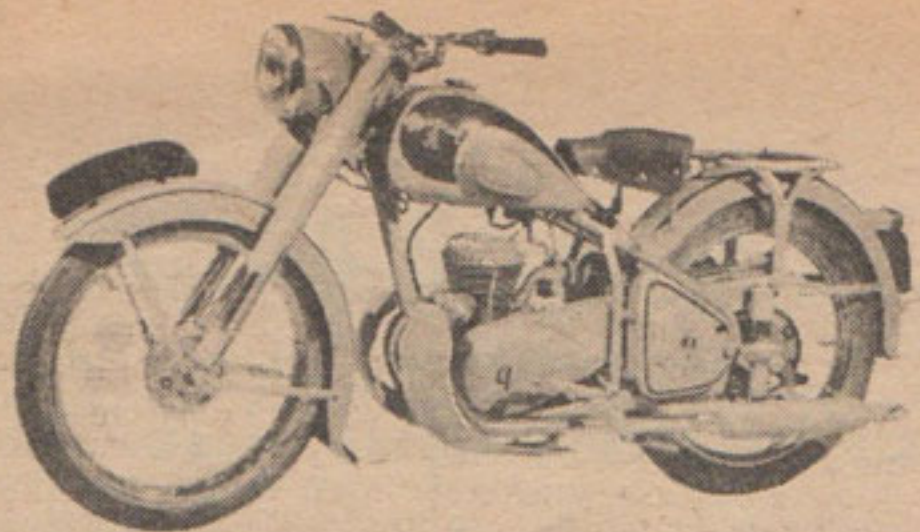
Désormais, il se consacre uniquement à la direction des affaires de son magasin de motocyclettes à Staines, dans le Middlesex, mais son souvenir restera longtemps encore dans la mémoire des sportifs de toutes nationalités.



Un amortisseur acoustique de détonation !

Un brevet d'invention délivré récemment à Mr Albert Zordine de Van Nuys (Californie) a pour objet l'amortissement acoustique de la détonation. Pour obtenir ce résultat, le sommet du piston est muni de rainures de section décroissante amortissant les ondes sonores.





175 PEUGEOT A. S.

J'ai quelque peu critiqué MR, il y a quelques temps (voir MR n° 1233) et je dois remercier l'équipe de la rédaction pour la très intéressante réponse qu'elle m'a adressée. J'ai été franc dans mes critiques, je le serai de même cette fois.

Je suis heureux d'annoncer que, grâce à la rubrique « Ce qu'ils en pensent », j'ai maintenant deux vrais amis : Mr Clerc à Bourg et Mr Hugues, près d'Avignon. Cette amitié, sincère et désintéressée, est le résultat d'un échange de lettres concernant nos motos. Qu'on ne vienne plus me dire que la fraternité des « 2 roues » n'existe pas ! Cela prouve que MR n'est pas seulement du « papier », mais bel et bien un trait d'union entre motards. A quand la création d'un insigne MR ? A une époque où beaucoup pensent à s'étriper, il me semble qu'il faudrait encourager les initiatives amicales. C'est tellement mieux !

Tout cela dit, je vais vous reparler de ma Peugeot 175 AS (voir MR n° 1203). J'ai à ce jour 16.000 kms, dont naturellement la plupart en montagne, comme il se doit chez nous. Si monter est un plaisir, descendre est autre chose — surtout à 2. — En effet, les freins en pareil cas sont bien faiblards ! Toutefois, pour un deux temps, le moteur retient assez bien et c'est un bon point.

Ma moto, je suis heureux de le dire, fait l'admiration de mes amis, car elle est comme neuve ; bien que j'ai roulé tout l'hiver dans la boue, la neige et la « gadoue ».

Comment cela est-il possible ? diront certains. J'ai simplement encaustiqué la carrosserie et graissé les pièces susceptibles de rouiller. De plus, avec de l'entraînement, 6 minutes suffisent pour lui redonner tout son éclat. Il m'arrive souvent, après une averse, de nettoyer la machine avant de pénétrer en ville. Oui, je suis comme ça !

Passons aux défauts : la fourche est toujours dure ; le graissage par huile demi-fluide préconisé par la maison me trouble, car, après 100 kms et même moins, l'huile s'est enfuie lâchement par le bas de la fourche. J'ai donc essayé une graisse dite « stabilisée » qui donne de bons résultats. Mon ami Hugues a eu moins de chance, sa fourche se bloquant souvent (voir MR n° 1234).

Le feu de position, jouant les feux follets, a eu la géniale idée de quitter le phare à la faveur d'un passage à niveau qui ne l'était pas du tout !

Plus récemment, en franchissant une avenue un peu cahotique, ma chaîne — quoique tendue — quittant brusquement le pignon, m'a « ratatiné » les boulons de la couronne ! Maintenant, l'embrayage patine, ce qui, d'après la notice, provient de « l'usure anormale » de la butée dudit embrayage ! Reste à savoir si cette « usure anormale » est... normale à 16.000 kms !

Pour partir en vacances, je dois changer mon pneu AR d'origine. Je trouve inadmissible qu'un pneu de moto soit à l'agonie à ce kilométrage à l'heure où justement les fabricants augmentent leurs prix et où ils ne cessent de proclamer la super-extra qualité de leurs produits ! Allons, un peu d'honnêteté, que diable !

J'ai essayé plusieurs bougies, mais pour finir, je trouve la Marchal satisfaisante et ce, depuis 8.300 kms. J'ai perlé deux fois, et encore, dans des conditions exceptionnelles.

La Peugeot est à mon avis une machine bien étrange. En effet, lorsqu'il va pleuvoir, les freins se mettent à gémir à faire pleurer un employé des Pompes funèbres ! Et la direction devient aussi dure que celle d'un camion ! Ceci n'est rien ; le plus amusant, pour les spectateurs, naturellement, c'est lorsque la moto démarre en marche... arrière ! Mais oui ! Ça arrive quelquefois. Il suffit d'arrêter le moteur, le remettre en marche et tout redevient normal. Faut pas se plaindre... ça pourrait aller plus mal !

La consommation se situe aux environs de 3 l. de mélange à 6 %.

Les performances ? J'ai essayé plusieurs fois de tirer à fond, mais à 90-95, ça vibre tellement que le courage me manque pour tirer les quelques mm qui restent dans la poignée. Je doute fort que ça puisse aller plus vite et je tiens pour menteurs ceux qui affirment tenir 75-80 en solo comme en duo et ça me suffit.

Ma Peugeot, malgré ça, me donne beaucoup de plaisir, car elle a des qualités tout de même : tenue de route, excellentes reprises, confort et assez peu bruyante.

Ce sera tout pour cette fois. C'est un peu long, aussi je remercie sincèrement MR de m'avoir accordé cette place. Et, si cela m'est permis, je vous raconterai mes vacances en Belgique et Luxembourg, pays francophiles que je vais visiter ces jours prochains.

FONGEALLAZ René
Cluses (Haute-Savoie)

Ce
qu'ils
en
pensent

RESULTATS PROBANTS

Dans une lettre adressée à notre « Service de Renseignements Techniques », notre lecteur, Mr Jean de Lafon, nous demandait conseil en juillet 54 au sujet d'une transformation qu'il voulait effectuer sur sa machine. Cette transformation réalisée, voici ce que nous écrit notre lecteur :

« Vous m'exprimez le désir de connaître mes impressions sur les avantages que pourrait me procurer le changement de la transmission secondaire 17x46 pour une transmission de 15x46.

J'avais constaté, en effet, que ma Motoconfort 175 Z22C sport avait une quatrième vitesse un peu longue, gênante dans la traversée des villes et m'obligeant à prendre souvent la troisième.

Je n'ai pu essayer sérieusement cette nouvelle transmission de 15x46 que le 27 avril, jour où j'ai fait une randonnée de 426 kms en pays moyennement accidenté, dans le Périgord et le Quercy : Montauban, Cahors, Sarlat, les Eysies...

L'agrément que donne cette démultiplication est très augmenté : les côtes, mêmes longues, sont montées en quatrième (ou en troisième pour ménager le moteur dans les tournants).

Pendant cette journée, la consommation a été de 10 litres 500, soit 2 litres 548 aux 100 kms, sans augmentation sensible sur la moyenne de 2 l. 480 calculée sur les 4.000 kms que cette moto a parcouru à ce jour.

Cette machine est très maniable en route comme à l'arrêt ; elle est capable de belles accélérations et de puissants démarrages ; le freinage est bon, les passages de vitesses excellents, la tenue de route parfaite, le son de l'échappement agréable, mais le bloc est un peu bruyant et le moteur souffre d'une vibration malencontreuse vers les 50 kmh. ; c'est son seul défaut. J'ajoute, c'est loin d'être négligeable, que cette moto sport est très agréable à regarder et qu'il serait dommage qu'un carénage vienne masquer son magnifique bloc : laissons cela aux scooters.

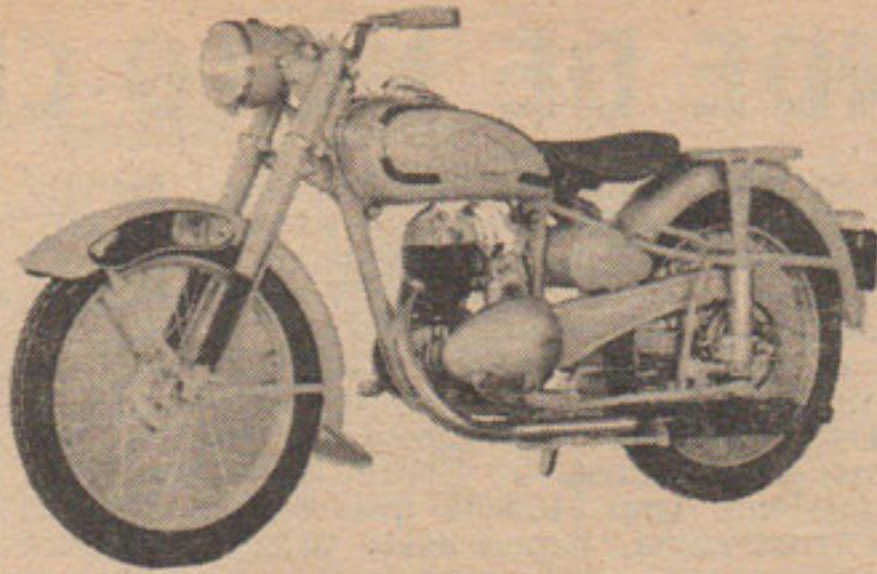
En somme, il ne manque à ce modèle sport qu'une suspension oscillante, mais je ne me plains pas de la suspension qu'elle possède.

Les chiffres que je vous ai donnés concernant la consommation sont exacts, car je note soigneusement tous les kilomètres parcourus ; c'est indispensable, car le compteur est invraisemblablement faux : avec le pignon de 17 dents, il marquait 15 % en trop sur la distance et avec le pignon de 15 dents, 30 % !

En ce qui concerne la vitesse, il est un peu moins inexact : la différence est environ de 10 % au-dessus de la vérité. Ce compteur est plutôt un indicateur relatif. Je ne recherche que rarement et brièvement la vitesse maxima et je me contente de moyennes situées entre 50 et 60 kmh. Je suis d'ailleurs très sceptique quand je vois dans « Ce qu'ils en pensent » des indications de vitesses certainement grossies par l'imagination.

Je suis dans ma 74^e année ; je monte à moto depuis l'année 1913, ayant acheté, cette année-là, une motorette Terrot. Des 14 motos que j'ai possédées, depuis le 50 cmc. jusqu'au 750 cmc. 4 cyl. FN, en passant par des 175, 250, 350 et 500 cmc., ma Motoconfort 175 sport actuelle est, sans doute, celle qui m'a procuré le plus de satisfaction ».

Jean de LAFON
Montech (Tarn et Garonne)



Lecteur assidu de « Moto-Revue », j'apprécie beaucoup la rubrique « Ce qu'ils en pensent ».

Fervent de la moto depuis plusieurs années (octobre 1953), j'ai quitté avec regret ma bonne 250 cmc. Panther pour faire l'acquisition d'une Automoto 200 cmc. 4 vitesses à moteur Villiers avec laquelle j'ai parcouru à ce jour 30.000 kms.

Allure générale assez vélomoteur corrigée toutefois par l'adoption d'une selle Aurora et d'un petit guidon « à l'italienne », dans le but de lui donner une ligne sport et une position meilleure.

Voyons les qualités :

Suspensions très bonnes malgré quelques talonnements de la fourche avant.

Tenue de route très satisfaisante pour la vitesse.

Peinture et chromes de bonne qualité ayant conservé leur aspect de neuf après 2 ans, mais ceci est dû en partie à un entretien poussé allant jusqu'à la « maniaquerie » (d'après mes camarades).

Freins excellents, ce qui est primordial sur un 2 temps où on ne peut pas du tout jouer du frein moteur.

Phare puissant.

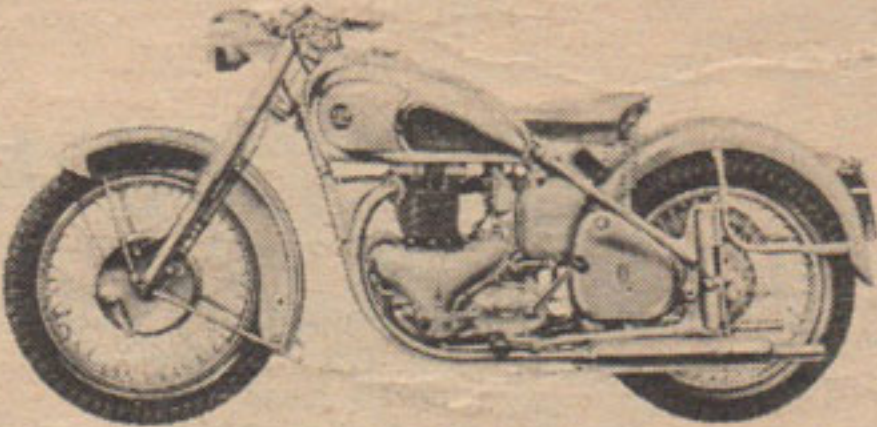
Consommation assez réduite (3 l. 5 de moyenne).

Bon étagement de boîte et moteur nerveux permettant de bonnes moyennes (613 kms à 57 kmh. de moyenne).

Réservoir généreux (14 l.) qui facilite le ravitaillement.

Mais toute rose a ses épines, donc voyons maintenant les défauts :

La chaîne primaire est manifestement trop sujette à l'allongement (j'en suis à ma troisième), et d'une solidité bien douteuse.



Voici pour la rubrique « Ce qu'ils en pensent » mes impressions sur la 500 cmc. twin BSA modèle 51. Machine achetée en deuxième main à un camarade de moto-club, aux environs de 60.000 kms. Je ne peux donner le kilométrage exact, le compteur de cette machine ayant été réparé trois fois.

Je voyais cette machine tous les jours avant d'en être le propriétaire, ce qui explique que je suis au courant de toutes les réparations effectuées sur celle-ci. Je vais vous les énumérer, si vous le permettez, au kilométrage actuel de plus de 73.000 kms.

— 2 induits de dynamo, le premier ayant éclaté, le second sur une négligence de ma part. Le régulateur de tension étant déréglé et après un réglage fait par un électricien spécialisé qui me permit de constater que, une fois sorti de chez lui, le fameux réglage ne m'avait pas suivi. A mon tour j'essayais une mise au point qui se soldait par une charge à bloc continue. Après 10.000 kms de ce régime, l'induit rendit l'âme. Résultat : un régulateur et un induit neuf.

— 3 chaînes secondaires et un jeu de pignons à 60.000 kms.

— 3 soupapes d'échappement. Causes : réglage de carburation trop pauvre. Ne pas ouvrir l'air en grand. Actuellement, j'ai remonté l'aiguille d'un cran, ce qui donne de meilleurs résultats.

— 3 roulements de roues. 1 à l'avant, 2 à l'arrière.

— 1 batterie, celle d'origine ayant une mauvaise réputation.

— 1 jeu de segments à 50.000 kms.

— 1 ressort de kick.

Je ne puis vous donner le nombre de pneus usés, mais ceux-ci font en moyenne 15.000 kms. La façon de conduire est pour beaucoup dans l'usure des pneus, puisque quant à moi le pneu avant est toujours plus usé que celui de l'arrière. Cause : frein avant mis en fonction toujours le premier.

— Suspension arrière : en ligne droite aucun reproche, même sur mauvaise route. Ne talonne que rarement. Passager de poids moyen : 60-50 kgs. Mais où l'affaire se corse, c'est sur mauvaise route, en virage pris rapidement. Il faut avoir vraiment de l'habitude et du courage pour ne pas couper.

— Mauvaise accessibilité du filtre à air.

— Nécessité de sortir le groupe du cadre pour changer le pignon de sortie de boîte.

200 AUTOMOTO

Les rayons de la roue arrière avaient, avec le montage d'origine, une facilité déconcertante pour casser. J'étais contraint de prévoir une sacoche spéciale pour les rayons de rechange. Lassé, je me suis décidé à reprendre totalement le rayonnage en adoptant des rayons de 3 mm 5 au lieu de 3 mm ; il est vrai que le poids de la passagère n'y est peut-être pas étranger !

De l'avis de celle-ci, les projections d'huile sont par trop abondantes et, ajoutées au crachement du carburateur, n'autorisent pas une tenue sélecte.

Autre question : les vibrations à haute fréquence qui apparaissent dès que le moteur atteint un régime normal. Celles-ci m'ont coûté maints rétroviseurs, la tige de fixation se refusant obstinément à les supporter. La perte de la vis du carter de précompression m'a occasionné une panne stupide.

Bruits d'échappement et d'ensemble totalisant un nombre de phones abusifs, bien que totalement d'origine.

Autre défaut grave : le fonctionnement mécanique de la boîte qui m'a donné beaucoup de fil à retordre. Malgré de nombreux et minutieux réglages, les vitesses s'obstinaient à sauter et je me suis décidé à soumettre le cas à la Maison Monet-Goyon qui m'a remplacé gracieusement les pièces, malgré l'expiration du délai de garantie (jeu excessif et mauvais verrouillage).

L'emploi de la béquille d'origine exige un effort musculaire très grand, supprimé depuis l'adoption d'une béquille latérale.

Le compteur de vitesses Jaeger donne des indications tout à fait fantaisistes (115-120 au maximum et je n'ai jamais relevé une telle vitesse dans vos essais).

Dernier reproche : le commutateur Morel qui, dans le passage veilleuse-code, s'obstine à lancer des appels d'avertisseur et il faut beaucoup de doigté pour éviter cet inconvénient.

En résumé, et après ce long exposé recueilli au fil des kilomètres, je pense que la 200 cmc. Automoto est une belle réalisation quant à son cadre, mais j'aimerais lui trouver un ensemble plus compact lui assurant les longs kilométrages que la partie cycle permet (hormis les rayons).

Mr M. DELBES
à Villeurbanne (Rhône)

500 B.S.A. A7

— Fermeture du coffre à outils, demande un tournevis pour l'ouverture.

— Réservoir non monté sur silentblocs.

— Lecture de l'ampèremètre impossible à une personne assise normalement. Le compteur kilométrique le cachant.

Il faut dire que les trois quarts de ces défauts sont actuellement supprimés sur les derniers modèles, ainsi que l'emplacement de la batterie bien placée sur ma machine pour baptiser le pot d'échappement gauche.

Maintenant, parlons un peu de ses qualités : moteur silencieux, puissant, souple. Consommation moyenne : 4,5 litres environ.

Echappement des plus silencieux. Même remarque pour tous les autres modèles de la marque. Les BSA ne craignent pas la semaine de la moto silencieuse. En tout cas, comme l'explique « Moto-Revue », en faisant des mesures correctement. Je ne comprends pas comment une BMW qui se fait remarquer par son silence ait dépassé le plafond.

Roues à broches pratiques. Démontage de la roue arrière en 3 minutes et sans se salir les mains.

Boîte de vitesses sans histoire. Sélecteur précis et doux.

Chromes de bonne qualité, puisque encore intacts. Poignée des gaz et autres commandes douces et à leur place.

Modifications apportées : un garde-boue avant. Un porte-bagages arrière et de réservoir. Un klaxon de route.

Il est difficile de rendre étanche les joints de couvre-culbuteurs.

Pour la question performance, le coup du « chronométré par un ami » me laisse sceptique. Les vitesses obtenues qui suivent sont lues au compteur. Evidemment, je ne le prends au sérieux qu'au moins 10 kms en dessous.

Vitesse obtenue sur chaque rapport à deux et en conduite rapide sans pousser à fond : 1^{re} 33 ; 2^e 80 ; 3^e 120.

Toujours à deux personnes, en pointe, avec équipement grand tourisme : 135 kmh. En solo j'ai tenu sur 2 kms 135 kmh. dans un sens et 140 dans l'autre. Ces vitesses, je le répète, sont lues au compteur, mais avec une machine de plus de 73.000 kms, avec pistons et alésages d'origine. Je dois avouer une consommation d'huile de 1 litre aux 1300 kms.

Le freinage est moyen, mais en conjuguant les freins avec le frein moteur, on obtient de bons résultats.

Je ne m'étendrais pas sur le plaisir que procure la conduite d'une twin, que ce soit une BSA ou autre. Je ne méconnais pas les qualités des autres modèles.

Mes compliments à « Moto-Revue » pour ses numéros si complets et dont la note humoristique n'est pas exclue.

Mr R. MICHAUD
Roquefort (Landes)

LE GRAND PRIX DE HOLLANDE DE MOTO-CROSS

Disputé sur le terrain de Norg, près d'Assen, le Grand Prix de Hollande était la huitième et dernière épreuve du Championnat d'Europe, à l'issue de laquelle devait être désigné le Champion d'Europe. En effet, jusqu'à cette ultime confrontation, Draper, avec 22 points, pouvait remporter le titre aussi bien qu'Archer (19 points), Nilsson ou Leloup (18 points). Le compte des points s'effectuant selon les normes habituelles (8 pts pour une place de premier, et ensuite 6, 4, 3, 2, 1), Draper devait donc se classer second pour remporter le championnat, et même s'ils gagnaient, pas plus Archer que Nilsson ou Leloup n'auraient pu l'inquiéter.

Mais il n'en fut pas ainsi, car le circuit très sablonneux de Norg élimina de très nombreux anglais et belges. Archer (Norton), eut des ennuis de moteur qui ne lui permirent pas de se qualifier dans sa série. Smith (BSA), qui avait déjà été victime d'une collision aux essais, chutait de nouveau lors de la première manche et abandonnait, jugeant plus sage de ne pas compromettre sa participation aux ISDT.

C'est le hollandais Rietman (FN) qui emportait cette première série, très à l'aise dans le sable de ce circuit très particulier. Leloup se plaçait septième.

Dans la seconde série, l'Angleterre était encore atteinte, en la personne de Stonebridge, blessé au pied alors qu'il était en tête, ce qui l'obligea à rétrograder pour finir quatrième dans cette série que remportait le belge Baeten (Matchless) devant le suédois Nilsson. Draper (BSA) finissait en septième place.

La finale (12 tours) :

18 pilotes s'étaient qualifiés pour l'ultime confrontation, soit 5 belges (Leloup, Baeten, Rombauts, Smet et Bresseleers), 5 hollandais (Rietman, Jansen, Van Heulekom, Vander Meij et Witberg), 3 anglais (Cheshire, Draper, Stonebridge), 4 suédois (Nilsson, Lundin, Gustafsson et Andersson) et enfin le danois Hansen.

Dès le premier tour, Lundin (BSA) est en tête, suivi de Rietman. Leloup était 9^e et Draper 13^e, et dans les cinq premiers se trouvaient les 4 suédois.

Au second tour, Stonebridge (BSA) abandonnait, imité par le belge Smet et le hollandais Vander Meij.

Au tour suivant, Rombauts s'arrêtait, de même que Bresseleers un peu plus tard. Leloup et Baeten restaient donc seuls en lice pour la Belgique, respectivement aux places de 7^e et 4^e.

Du côté anglais, la situation n'était guère plus encourageante et Draper restait tout seul, après l'abandon de Cheshire.

A la mi-course, Lundin, très à l'aise, menait toujours devant le hollandais Rietman qui s'efforçait, en vain, de doubler le suédois, sous les acclamations de près de 30.000 de ses compatriotes. Le hollandais venait d'ailleurs de conquérir cette deuxième place sur Nilsson. Celui-ci, qui était revenu de loin jusqu'à la deuxième place — il était alors champion d'Europe — voulut s'attaquer à son coéquipier Lundin, et deux chutes successives, motivées sans doute par son ardeur excessive, lui coûtèrent deux places, au profit de Rietman et Baeten.

Au neuvième tour, tandis que Baeten prenait la troisième place à Gustafsson, lequel était passé également par Nilsson, Draper, très mal parti, passait Leloup pour venir talonner Gustafsson.

Le pointage donnait donc à ce moment : Lundin (BSA), Rietman (FN), Baeten (Matchless), Nilsson (BSA), Gustafsson (BSA), Draper (BSA), Leloup (FN), etc...

Il n'y avait plus que trois tours à couvrir, et Nilsson, regagnant une place sur Baeten, fut seul à changer ce tableau sur lequel s'abaissa le drapeau à damiers, qui consacrait la victoire de Draper (BSA), marque qui remportait également l'épreuve avec Lundin.

LES RESULTATS

Première série : 1. Rietman, 35 kms en 48'57" 4/10 ; 2. Gustafsson, 50'33"1 ; 3. Rombauts, 50'41"3 ; 4. Jansen, 51'36"2 ; 5. Van Heulekom ; 6. Cheshire ; 7. Leloup ; 8. Smet à 1 tour ; 9. Lundin à deux tours.

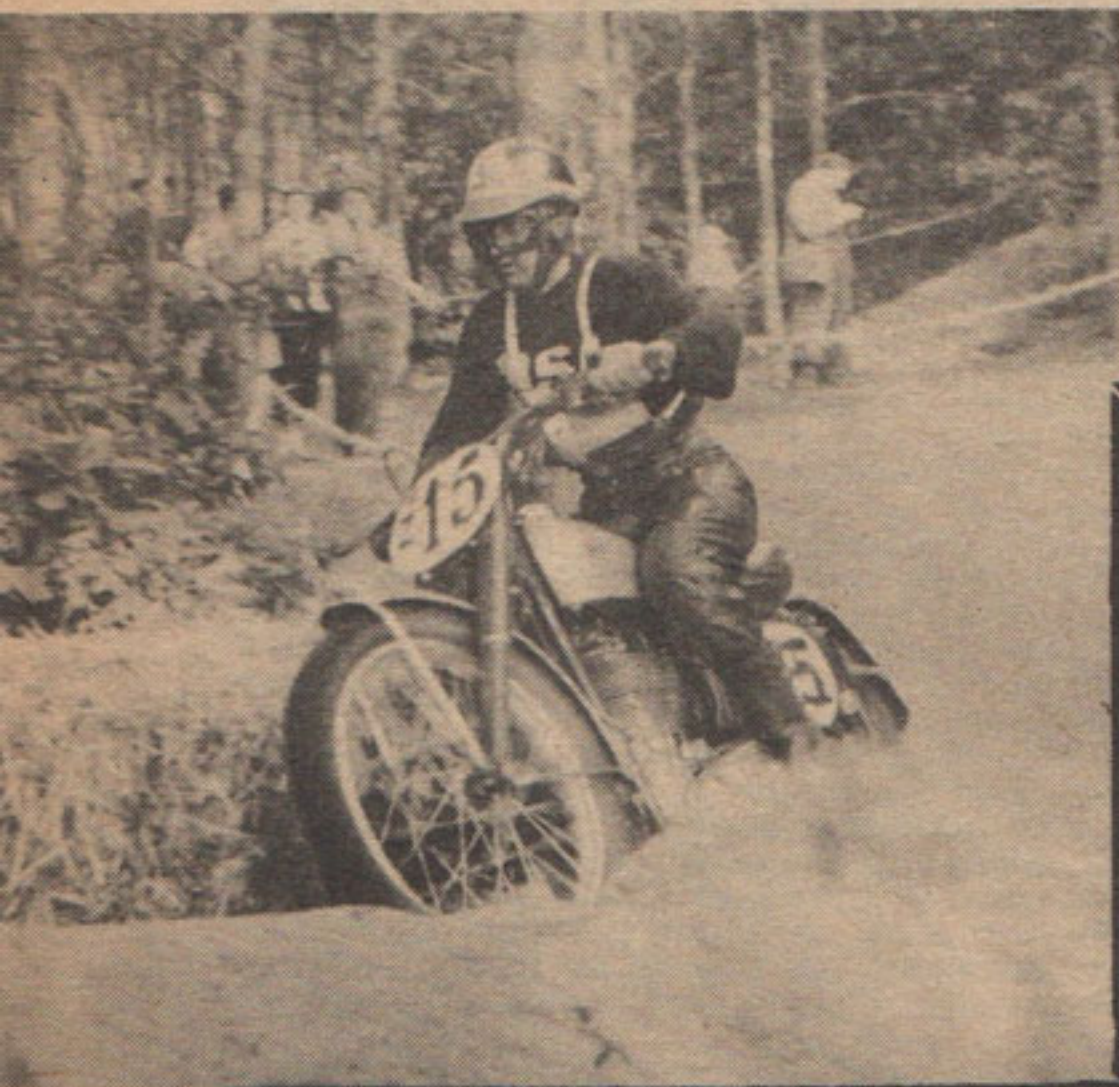
Tour le plus rapide par Rietman.

Deuxième série : 1. Baeten en 49'45"3 ; 2. Nilsson en 49'45"4 ; 3. Vander Meij, 51'15"4 ; 4. Stonebridge, 51'56"6 ; 5. Anderson ; 6. Hansen ; 7. Draper ; 8. Bresseleers ; 9. Witberg, à 1 tour.

Tour le plus rapide par Baeten.

Finale : 1. Lundin (Suède, BSA), couvrant les 12 tours, soit 42 kms, en 58'45"3 ; 2. Rietman (Holl., FN), 59'00"3 ; 3. Nilsson (Suède, BSA) en 59'25"2 ; 4. Baeten (Belge, Matchless), 59'29"6 ; 5. Gustafsson (Suède, BSA) 1 h. 00'14"7 ; 6. Draper (Angl., BSA) en 1 h. 00'24"4 ; 7. Leloup (Belg., FN) en 1 h. 00'54"2 ; 8. Andersson (Suède, BSA) 1 h. 02'22"1 ; 9. Jansen (Dan. BSA) 1 h. 03'01"3 ; 10. Van Heulekom (Holl., Matchless) à 1 tour ; 11. Witberg (Holl., BSA) à 1 tour ; 12. Hansen (Dan., Matchless) à 1 tour.

Tour le plus rapide par Lundin.



A gauche, le suédois Lundin qui enlève la finale. - A droite, l'anglais Draper qui à l'issue de cette épreuve devient champion d'Europe de moto-cross sur BSA Gold Star.



LE GRAND PRIX DES NATIONS A MONZA

Dernière épreuve des Championnats du Monde, le Grand Prix des Nations a été très disputé, et la rivalité MV-NSU en 250 constituait le gros intérêt de la rencontre.

L'importance du compte-rendu n'en permettant pas l'insertion dans ce numéro, voici seulement les résultats, les péripéties de cette épreuve seront commentées dans le prochain numéro.

125 cmc. : 1. Ubbiali (MV) ; 2. Venturi (MV) ; 3. Copeta (MV) ; 4. Hobi (DKW).

250 cmc. : 1. Ubbiali (MV) ; 2. Baltisberger (NSU) ; 3. Miller (NSU) ; 4. Muller (NSU).

350 cmc. : 1. Dale (Guzzi) ; 2. Lomas (Guzzi) ; 3. Kavanagh (Guzzi) ; 4. Lorenzetti (Guzzi).

500 cmc. : 1. Masetti (MV) ; 2. Armstrong (Gilera) ; 3. Duke (Gilera) ; 4. Colnago (Gilera).

Sidecars : 1. Noll (BMW) ; 2. Schneider (BMW) ; 3. Drion (Norton) ; 4. Camathias (BMW).

LES SIDES PLUS VITE QUE LES 500 SOLOS

A la course de côte du Loibl-Pass (Frontière Austro-Yougoslave), dont la dénivellation est de 600 m pour une distance

totale de 4,9 kms, avec des passages à 29 %, on a vu les sidecars, et les 250 cmc. également, faire plus vite que les 500 solos.

En effet, alors que le premier de cette dernière catégorie : Untersteggraber (Norton) met 5'21" 1/10 pour gravir le col, les 4 premiers sidecaristes font sensiblement moins. Hillebrand (BMW) l'emporte très largement en 4' 54" 2/10 (faisant même mieux que les voitures « sport » de 1500 cmc.), devant notre compatriote Drion sur Norton (5'18").

Les 250 cmc. également font plus vite que les 500, puisque Volzwinkler (Puch SGS) arrive en 5'10" 3/10.

En 125 cmc., la palme revient à la Runi de l'autrichien Luschin (6'15"), devant une MV simple ACT.

MOTO-CROSS INTERNATIONAL D'AUTOMNE A ROUEN

Dimanche 2 octobre se courra à Rouen, sur les fameuses Buttes de la Côte Sainte Catherine, le dernier Grand Moto-Cross de l'année, organisé par le MC de Normandie, 41, rue A. Carrel (Rouen).

Les organisateurs pensent pouvoir réunir dans le même plateau les belges A. Mingels, V. Leloup, J. Somja, Van Heuverzwijn, etc... ; les français J. Charrier, Raulin (l'international du Moto-Club de Normandie), Chuchart (champion des Flandres), pour la première fois à Rouen, le champion de Bretagne Hazianis et la rentrée tant attendue de Henry Frantz.

A ce plateau exceptionnel, l'on parle d'ajouter 2 ou 3 anglais, tels Stonebridge, Ward, Nex et Draper.

**AU SOMMAIRE
DU PROCHAIN NUMERO**

Comparaisons techniques entre les 250 Jlo bicylindre « Tourisme » et « Sport » - Les records du trois roues Messerschmitt et leurs enseignements. Dépannez-vous sur la route - Propositions au sujet des records - Quelques détails techniques des scooters de Toulon-Paris-Toulon - Compte-rendu de Monza - Montreuil - Des informations, du sport, etc...

ANNULATION

**PAS DE COURSE DE COTE
A LIMONEST - MONT VERDUN**

Le Moto-Club de Lyon informe que sa Course de Côte du Limonest - Mont Verdun n'aura pas lieu à la suite de l'interdiction de toutes les épreuves de vitesses. Cette course était prévue pour le 25 septembre 1955.

OU IREZ-VOUS DIMANCHE ?

(Italique : épreuve internationale)
MOTO-CROSS
Rouen (Rouen Motor-Club).
Baldago's MC.
MC Banlieue Nord.
Aires-sur-la-Lys (MC Flandres).
Molières (AS Tarn et Garonne).
MC Annonéen.
MC Oise.
Livry-Gargan (MC Banlieue Est).
Rahay (MC Maine).
MC Gombertois.
Grass-Track Arbis (MC Bernauges).
REGULARITE
Circuit de Beauce (CO Billancourt).

LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

JONGHI
Jonghi 4 cv culb à roder tr rapide 90000. Crédit reprise. Leclerc 17 r Pajol 18e.

MOTOBECANE MOTOCONFORT
125 Motoconfort avril 54 bon état 80. Cassan 57 r du G Leclerc, St Maurice (Seine).

TERROT
500 Terrot f. tél. sus impec. 80000. Henri 68 rue du Long TERROT 350 HCTL 52 f. tél. susp. arrière selle bipl. parfait état Eq. AUDRA 12 rue des Ormes, Charenton.

MONET-GOYON
232 M. Goyon août 54, nbx acc. Grobon 84 bd Reuilly Paris

GULLER
Guiller AMC 125 1953 équip 3 mois garanti, 70000. Crédit reprise, 17 r Pajol.
175 Guiller 4 v. sél. pf. ét. 45. 47 r Déguingand, Levallois

D.S. MALTERRE
Refus permis 175 Malterre 53 AMC suspens AR équ. ctre 125. Leclerc 17 r Pajol 18e.
Malterre 175 AMC 4 vit. susp AR 1re main pf. ét. méc. sac cuir + équ. hiv. + acces 120000 tél M. Matry Eto. 56-35.

AUTOMOTO
Automoto 175 AMC 4 v. sus. Grégoire 8000 k splend. 12 r P. Chaulin, Le Chesnay (S-O)

PEUGEOT
Peug. 176 t. b. ét. 75000 fr Bogier 24 r J. Giraudoux 16e

GNOME-RHONE
175 GN RH. carén. rod. juste term. Ecr Pein 10 r Amélie-7e

MOTOS ANGLAISES
Sunbeam S8 ttes équ. px 260. Durand 48 rue de Paris, Joinville (Seine) 18 à 20 h.
PARTICULIER vend Sunbeam 58 dernier modèle moteur 15000 kms pneus neufs, impeccable. Mr Maricaux 7 r des Innocents Paris 1er. Tél. CEN. 75-54, 12 h. 30 pour rendez-vous.
500 BSA twin 54 susp. osc. 8000 k. S'adr. 35 r de Nanterre, Asnières de 19 à 21 h.

VINCENT Rapide bon ét. Paul 7 rue Lauriston PAS. 96-24.
AJS twin type 20, 54, c nve 240. cse santé Photo. G. Zutton, Gourdon (Lot).
BSA 350 mod. 54 état neuf, 7000 kms équip. 280. Jolly 10 bis rue de Valenton, Maisons Alfort (Seine).
250 BSA C11SL équip excell. état px intér. Boue Wag. 08-12
NORTON Dominator mod 7, impec. 210. Lardy CEN. 01-96
Norton 500 Dominator 17000 k 250. Gra 01-79, 9 r 2 Gares 10e
T.110 Triumph 10000 kms, 5 rue de Bercy 12e Did 74-94
V. 650 Triumph b px. Decaudin 32 r St Spire, Corbell.
BSA 250 exc. état 120000. Mazaud 80 av. Foch, Paris

MOTOS ALLEMANDES
NSU 5 cv culb. super cul. alu 4 vit. sélect. 20000 et 5 mois à 10 équ. ts essais 17 rue Pajol. BOT. 05-95.
DKW 4 vit. sélec. moteur nf 350 cc. Mr Le Clinche 20 av. Mathurin Moreau, Paris 19e.
Moto R51 side Précision, Salmon 18 Rambuteau Paris.
BMW R12 parfait état vente à crédit. Thibault 37 rue de la Gare, Cachan.
BMW 750 à roder avec side Iermann 6 r Grand Prieuré 11e
BMW R51 2 t. b. état 300000 Bensa 16 r Biscarra, Nice
Ets LETHENET Cycles et Motos, Bourg (Ain) livre immédiatement 250 cc NSU Max 55.
NSU Max 250 av. side Steib état neuf 250000. Canler 151 rue de Metz, Talange (Moselle).
BMW R67/2 53 tr. bon ét. 13 av. F. D. Roosevelt Paris 8e

Zundapp KS601 avec ou sans side, facilités. Baudry 95 rue Tombe Issore 14e.
NSU 500 cul. ét. impec. équip. LEROY 204 Sadi Carnot, Bagnolet, tél 10-29.
BMW side éch. ctre R75 tractée. Roucel 60 Gd R Vaux SO
BMW 740 bon état, s'adres. 114 av. Daumesnil 12e, soir seulement Pigale tél. Dorian 72-03

MOTOS AUTRICHIENNES
250 Puch TF noire impec. access. 130000, crédit pble. Telly B.P. 368 Besançon.

MOTOS TCHEQUES
350 Jawa impec. Repr. vélom 40 av. Pt d'Asnières, Paris.

JAWA 250 et 350 CSEPEL 250
état neuf, garantie, crédit SIDAM 8 r Fourcroy Paris-17e

MOTOS DIVERSES
350 Horex 1954 et Sunbeam S8 impec. Sergent Mercier BA 106 Mérignac (Gde).

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

OCCASIONS exceptionnelles
Envoi et crédit même province
FN 350 bloc bon état 20000
Peugeot 250 équipée 25000
NSU 200 4 vitesses 30000
Terrot 350 parf. état 40000
Motosacoche 350 suspens. 45000
Monet Goyon 500 1948 50000
Indian 500 scout dep. 45000
BSA et Norton 500 70000
et 50 autres machines ts prix 125 cc toutes marques dep. 25.
FAURIE 8 av de St Ouen, Paris M° La Fourche (dans la cour).

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

MOTOS soldées en lot ou à l'unité. Etats divers.
1000 René Gillet side 85. et 90.
800 Gnome Rhône AX2 side 55.
750 BMW R11 Domaines 35.
750 BMW R75 sid. f. t. sél. 130.
600 Zundapp KS600 side 120.
500 Velocette s. bi-places 95.
500 Indian Scout Domain. 30.
500 BSA culbut. 50.
500 Gnome culbut. D4 20.
500 Dresch 2 cyl. cardan 30.
500 Indian Scout Bleu 60.
500 DKW 2 cyl. SB 60.
350 Terrot lat. 15.
350 Motobécane culbu. 50.
350 Terrot culbut. 25.
350 Monet Goyon 45.
350 Terrot équip. p. ét. 55.
250 Peugeot P.112 40.
250 Monet-Goyon lat 40.
250 BSA culbut. 50.
200 Ardie 35.
198 Ardie et 125 Ardie 35.
100 Motob. 15. 125 Peugeot 30.
Nombreux sides.
MOTO-RECORD 151 rue Marcadet Paris MON. 24-40.

Chez AUDEGEAN CREDIT IMMEDIAT
20 % comptant Solde 15 mois
125 Motobécane culb. 52-54- 95.
125 Motobécane latér. 53 75.
125 Peugeot 51-53 70.
125 Terrot culb. 50-53 60.
125 Gnome Rhône sup. cul 70.
125 Jonghi 52 cme neuve 75.
175 Motobécane 51 à 54 95.
175 Peugeot 1952-53 80.
175 Guiller G.90 52 90.
175 Scooter Sterva 54 120.
200 NSU luxe noire 180.
200 Monet Goyon 53 80.
232 Monet Goyon sp 53 110.
250 Victoria 1953 175.
250 Puch tr. belles 130.
250 Csepe 1953 150.
250 Triumph Hérisson 150.
250 DS Malterre 54 nve 190.
350 Royal Enfield 125.
350 DKW NZ 95.
350 Terrot 48 à 53 90.
350 Monet Goyon 50 95.
500 Triumph twin 175.
500 Ariel 1952 175.
500 BSA WM 20, 48 et 51 95.
500 Zundapp KS 500 140.
500 DKW bicylindre 125.
500 Terrot 52-53 150.
500 FN culb. 52 180.
500 Indian scout révis. 110.
600 Condor flat-twin 140.
750 BMW R12 révis. 150.
750 Harley Davidson 150.
1000, 750 et 500 R. Gillet 95.
1200 Indian selle bipl. 100.
A SOLDER
200 motos et sidecars dep 25.
137-139 av. Clichy, Paris-17e
M° Brochant. MAR. 21-29
Ouvert le dimanche matin.

LIQUIDATION - Fin de saison
Quelques prix parmi 200 motos sidecars et vélomoteurs toutes marques :
Matchless 350 tél. 100000
BSA 250 54 4000 kms 165000
Triumph 50 bicyl tél. 190000
Royal Enfield bicyl. susp. oscillante 54 220000
Terrot RGST cme nve 120000
Motob. 350 tél. 52 125000
NSU 250 super cul. 80000
Indian 500 scout ent. rev. 100
Peugeot 125-175 carén 90
1er vers. 10000. Créd. 15 mois en 48 h. Roger SCEAUX 4 r Beaurepaire Pantin VIL. 15-18

SANS PREMIER VERSEMENT GRAND CHOIX MOTOS SCOOTERS soldés
Sidecars à partir de 5000 fr. Garantie 3 mois
CREDIT - REPRISE
GIL, 83 av. d'Italie. Ouvert le dimanche.

200 MOTOS 100 SIDES 5.000 FR. COMPT. ET CREDIT
6-12-15 mois **ARGENTINE MOTOS**
Exposition permanente Tous les jours 9 h. à 21 h. même le dimanche
5, RUE ACACIAS
Paris-17e - ETO. 20-25
M° Argentine - Porte Maillot

LA PLUS BELLE SELECTION DE BELLES MACHINES
125 Terrot culb. 100.
175 Malterre AMC sus. AR 120.
250 BSA susp AR f. tél. 185.
350 Jawa susp. AR f. tél. 170.
350 BSA sus. AR f. tél. 200.
350 NSU sus. 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 !!!
125 Motobécane télesc. 75.
175 Motob. sus. ar. f. t. 100.
350 Peugeot gd sport 90.
350 Monet culb. 4 v. 100.
350 Terrot culb. 4 v. 100.
500 Monet culb. 4 v. 100.
500 Triumph twin culb. 180.
750 BMW 4 vit. cardan 150.

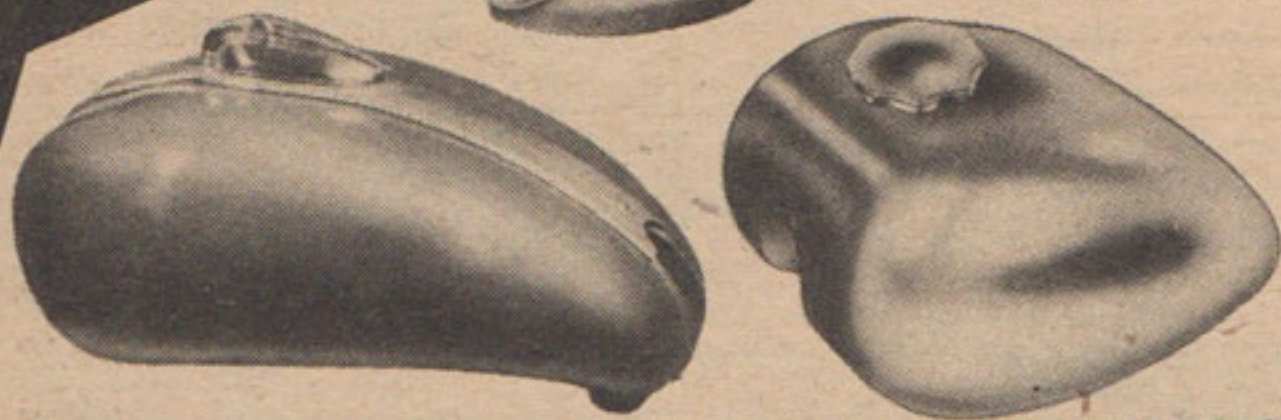
AVEC 12 MOIS DE CREDIT GAITE MOTOS
4, imp de la Gaîté Dan. 55-43
DEMANDEZ-NOUS LA LISTE complète ctre 45 fr. en timbres

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**

600 BMW R67 impec. 330.
500 BMW R51/2 c. nve 310.
600 BMW R56 side Préc. 190.
500 BMW R5 170.
350 BMW R12 120.
350 Royal Enfield Cross Bullet Scramble susp. oscil. 150.
650 BSA Golden 210.
350 BSA B31 175 et 180.
350 Jawa c. nve 155. et 130.
250 Puch 155. et 145.
250 Excelsior 2 cyl. pf. ét. 130.
250 BSA C11SL 155.
250 Csepe c. nve 54 130. et 140.
200 DKW susp. AR tél. 145.
175 Motobéc. Z2C 75 et 80.
175 Guiller AMC impec. 55.
125 Motobécane 1954 culb. 85.
125 Puch 85. et 90.
125 TWN c. neuf 100.
125 Monet Goy. sus. Grég. 55.
125 Lambretta italien 75.
Sidecar Précision et sides lég. Voit. 4 CV Renault gd luxe et Versailles. Reprise et crédit.
MOTO-RECORD 151 rue Marcadet, Paris. Métro Lamarck. MON. 24-40.

100 MOTOS SCOOT.
157 av du Maine Paris 14e.
Ouv. dim. Ech. créd. av. 5000

MOTTAZ



FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

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

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

Embellissez votre Scooter
 en
 le dotant d'un
équipement clignotant SCINTEX



qui vous assurera des virages sans accrochages

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

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

Notice sur
 demande

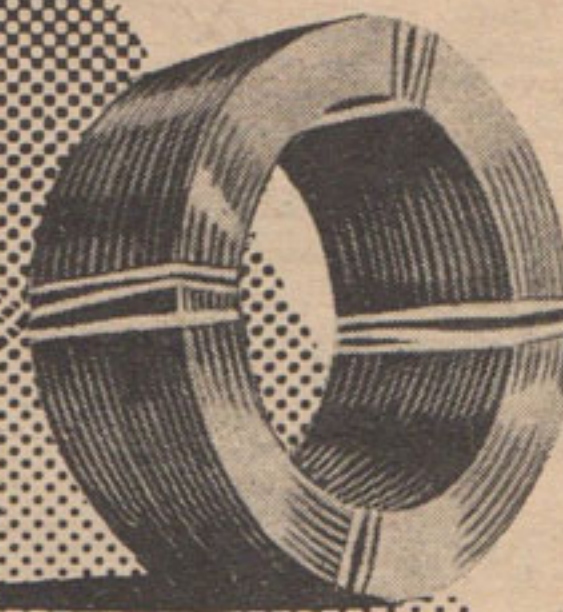


SCINTEX - COURBEVOIE - SEINE



GAINES ET CABLES
"FLEXISOL"
"VINYFLEX"

- Canalisations préfabriquées
 Cosses et clips à sertir
 Flexiraccords
- Outillage "GENEREQUIP"
 pour stations-service
- Appareillage automobile
 "Comodo" - "Fasco"
 "Depasso"



**SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
 D'ÉQUIPEMENTS**

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

DOUBLE ALIMENTATION
 PAR BATTERIE ET
 VOLANT MAGNETIQUE

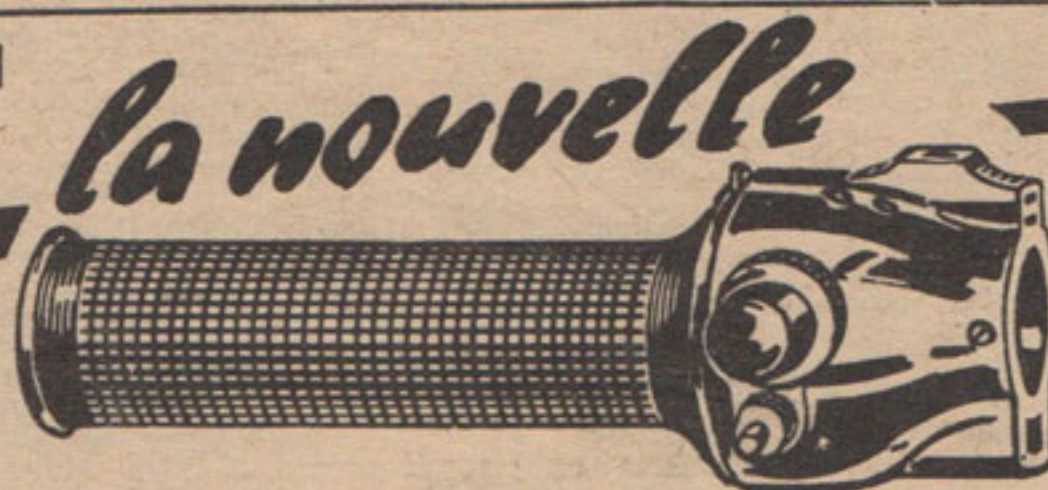
ROBUSTE ET ELEGANTE

SIMPLE ET SURE

DEMONTAGE FACILE

PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE

AVEC FILS ET COSSES



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

SAKER Universelle
 COURBEVOIE

QUALITE-SAKER

TOUTES LES COMMANDES
 ELECTRIQUES

REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE

COMPLETE ET DETAILLEE

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Syphax 250 boc AMC 55 état neuf. 190000. J Bourin, Villars Montluçon (Allier).

Mobyette 12000
Motobécane 125 40000
Motobécane 100000
BSA 250 culb. 150000

MOTOBECANE

79 bd Montparnasse. Lit. 21-68

**VOITURES
A VENDRE**

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

PANHARD Junior 53
Panhard Berl. X 86
Simca 5 décapotable
Citroën 8 CV berline
Buick CI 39 mot. neuf
Ford Custom. C. I. 1952
Reprise motos récentes
AUDEGEAN 137-139 av. Clichy
M° Brochant - MAR. 21-29
Ouv le dimanche matin.

RENAULT 4 cv luxe 54 impec.
Aronde 53 grise impeccable
Reprise moto. Crédit total.
FAURIE, 8 av. St Ouen, Paris

AUTOS MOTOS

GARANTIE - CREDIT
REPRISE SCOOTER
7 r. Montreuil, PANTIN - M°
Eglise, OUV. DIMANCHE.

AUTO CRED. TOT.

ASSURANCE GRATUITE
Reprise motos. 244 r du Mesnil
(4 routes) à ASNIERES.

203 cabriolet décap. 53, 35 km
rep. moto Henri 68 r Du Long

**SCOOTERS
CYCLOMOTEURS**

Bernardet 125 Ydral sus. AR
bon état px 60000. Lemaire
60 r G. Péri, Montrouge.

Cyclom. AGF Cucciolo ét. nf
2500 km 28000. 64 r Brancas
Sèvres, sam ap. midi, tél
OBS. 05-28 ap. 19 h.

PART. vend Lambretta 55 acc.
Marignol Dan 04-88 apr. 20h.
Galletto Guzzi état parfait 90.
Nerou 68 r Du Long Paris 17^e

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).

SIMCA 5 mot. neuf déc. ctre
moto 250 ou 350 allemande
récente GAL. 86-47.

C. int. 7 cv t o. angl. c. moto
allemande ou anglaise. Dhorne
3 av. Paris, Versailles

Mon auto Contre Moto
E.C.A., 7 rue de Montreuil,
PANTIN, tél. VIL 09-21.

DIVERS

Moy. Rollex ét nf 10. Lautour
13 r Champagne, Chelles (SM)

A vendre side Simard 1 pl 1/2
bon état, visit. dim. matin.
Martin 3 rue Ebellen 12^e.

**ON DESIRE
ACHETER**

Achète Comptant

125 motos Lambretta, Vespa,
Bernardet. M-S 19 r 2 Commu-
nes, Montreuil, ts ls samedis

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

PAIE comptant motos et scoo-
ters. FAURIE 8 av. de Saint-
Ouen, Paris. S'adresser dans
la cour

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

ACHAT comptant toutes motos
reprise crédit sur voitures
tous modèles. Garage 38 rue
Saussure Paris 17^e Wag. 87-36

Achète et Echange

o/voit. moto et scooter ts mod.
CHARLES 28 r de Paris Ivry
(S) M° P. Curie et Pte d'Ivry
Ouvert dimanches et fêtes.

VOTRE MOTO

comme

1^{er} VERSEMENT

IVRY-AUTOS-MOTOS

Garantie sur contrat

VOUS OFFRE

DES VOITURES

TOUS MODELES

Crédit 9-12-15-18 mois

28 rue de Paris, Ivry (Seine)
M° Pierre Curie. Porte Italie
Ouvert dimanches et fêtes

STATION VELOCAR SERVICE
Achat comptant MOCHET, etc.
30 bd Henri Sellier, Suresnes
(Seine). LON 30-55.

ACH. AUTOS RECENTES
E.C.A., 7 rue de Montreuil,
PANTIN, M° Egl. VII. 09-21

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

FOURCHES TÉLESCOPIQUES
SUSPENSIONS ARRIÈRE

GRAZZINI

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

NOUVELLE
ADRESSE :
5-7 RUE
NEUVE POPINCOURT
TÉL. : ROQ 17-03

COLLEX

ENDUITS POUR L'ÉTANCHEITE DES JOINTS

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

PATE A RODER LES SOUPAPES
VALVEX, gros grain, grain fin

HUILE PENETRANTE
DEGRIPSEUL : dégrappe, dérouille, lubrifie,
protège

VOLANTS MAGNETIQUES
DYNAMOS
COMMUTATEURS
DEMARREURS
ALTERNATEURS

MOREL

USINE : LA SONE (Isère) Tél. 19

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

PLAQUES DE POLICE
ET LANTERNES

5184 AU 75

5184 AU 75

5184 AU 75

*Pour
motos et vélos*

HARNAUD
FABRICANTS
D'ACCESSOIRES
AUTO-MOTO
VELO

12 à 16, rue RAMUS - PARIS (20^e) - Téléphone : ROQ. 76-26

Les meilleures marques sont sélectionnées pour vous chez

AGENT OFFICIEL
Lambretta

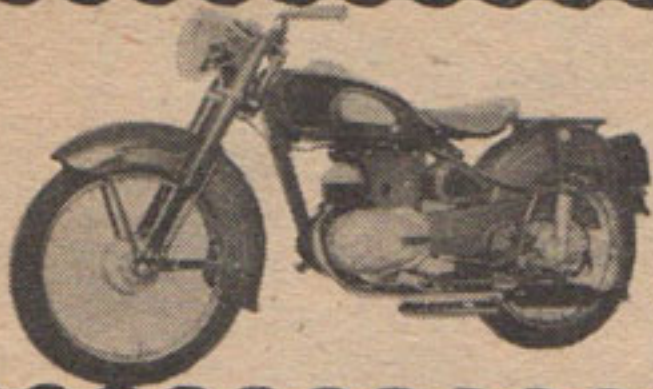
marcel perrin
RECORDMAN DU MONDE

DISTRIBUTEUR
**ISSETTA
VELAM**

MONET-GOYON - GNOME-RHONE - JONGHI - TERROT - CAZENAVE - VAP - DERNY - TRIUMPH
VELOCETTE - ROYAL-ENFIELD - HOREX

CREDIT

50, av. Edouard-Vaillant - BOULOGNE (Seine) - MOL. 29-62 EXPEDITION PROVINCE



Monet Gayon

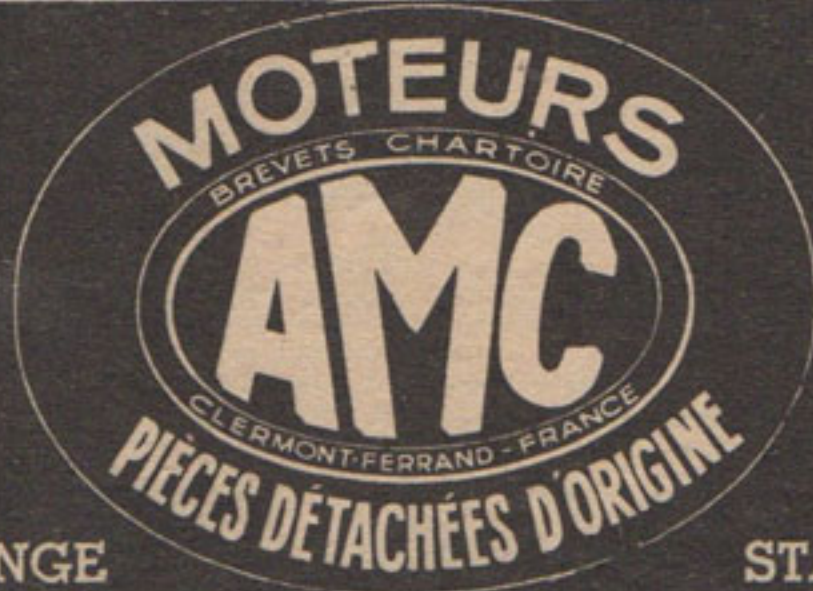
125 cmc. : Prix : 98.500 - 113.500 - 130.500 - 135.000 - 148.900

1^{er} versement 20 % - Le solde en 12-15-18 mois

TOUTE LA PIECE DETACHEE D'ORIGINE
STATION SERVICE ET REPARATIONS

PARIS MOTO

55, rue Brancion, PARIS-15^e - LEC. 93-57
Métro Convention



ECHANGE MOTEURS — CYLINDRES — EMBELLAGES

Expéditions immédiates

— Société F.C.R. —

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

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR 38

r. du Château-d'Eau
PARIS-10^e

NOR. 08-09

T O U S

vêtements

de cuir

MOTO

et

combinaisons

en cuir pour

compétition

Exigez la

marque

CHROME-

CUIR

CATALOGUE

GRATUIT

SUR DEMANDE

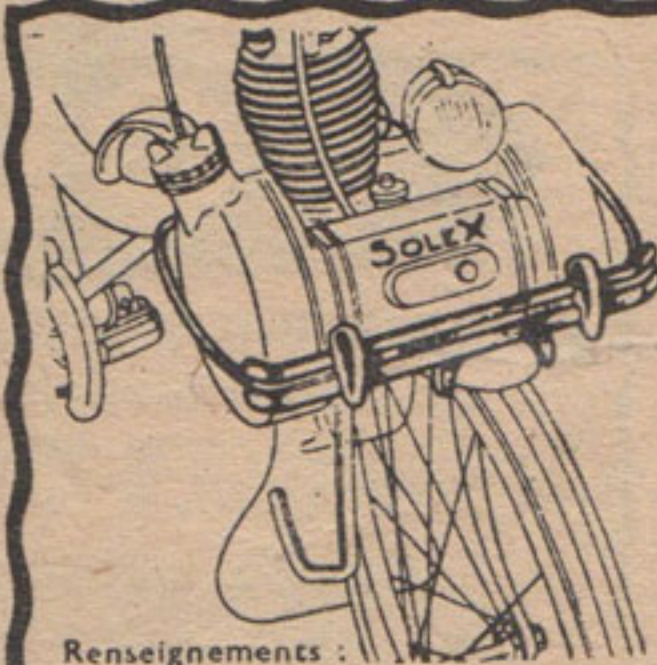


Si vous l'ignorez,
nous vous l'apprenons.
Si vous le savez,
nous vous le répétons.
VOTRE INTERET pour
l'achat, l'échange, la
vente de votre moto :
**NOUS CONSULTER
D'ABORD !**
TOUJOURS 400 MOTOS
NEUVES ET OCCASIONS
AU CHOIX

ALEXIS-MOTOS

3 et 5, av. Jean-Jaurès
L Y O N

Tél. : Parmentier 39-39



Renseignements :

JEANNERET, de Nice

vous offre pour votre
VELOSOLEX

4 articles de sa fabrication :

Le **PARE-CHOCS** amovible
(breveté S.G.D.G.), d'une
efficacité extraordinaire qui
donne un cachet très élé-
gant à votre Vélosolex.

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

Le **FIXE-BAVETTE** et la
dernière nouveauté :

Le **SABOT PARE-CHOCS**
enjolveur de cadre.

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

Indispensable
à votre
Santé



MARQUE DÉPOSÉE



MOTO-CEINTURES

en Cuir

A. BERL

20^{me} Rue des Jumeaux - TOULOUSE

Demandons et indiquons

Dépositaires

Documentation sur demande

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 - Embellage

Pièces à la demande

CRUPDA

21, r. Monge, Puteaux

Tél. : LON. 02-63

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 jrs. en timbres.

N'attendez pas l'ACCIDENT

Assurez-vous

AUX MEILLEURES COMPAGNIES

— AUX MEILLEURS PRIX —

par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »

12, rue de Cléry - GUT, 73-32

PIECES 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

Pour toute correspon-

dance avec « MOTO-

REVUE », n'omettez

pas de joindre un

timbre pour la ré-

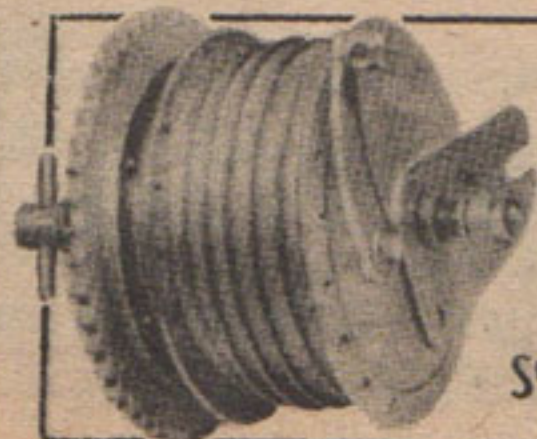
ponse.

SELS RÉGULATRICES
DE TENSION

INTERLUX

UNIVERSELLES POUR TOUS
VOLANTS MAGNÉTIQUES

6/12 VOLTS - 8/25/40 WATTS



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



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

MARCHAND Frères

16, rue Danton LEVALLOIS

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

La bibliothèque du "motorisé"

La spécialité des Éditions de Moto-Revue

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



Prix : 750 fr. (par poste 850)



Prix : 495 fr. (par poste 547)



Prix : 500 fr. (par poste 545)



Prix : 525 fr. (par poste 580)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

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



Prix : 490 fr. (par poste 537)



Prix : 410 fr. (par poste 455)

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

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

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

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

Catalogue détaillé sur demande

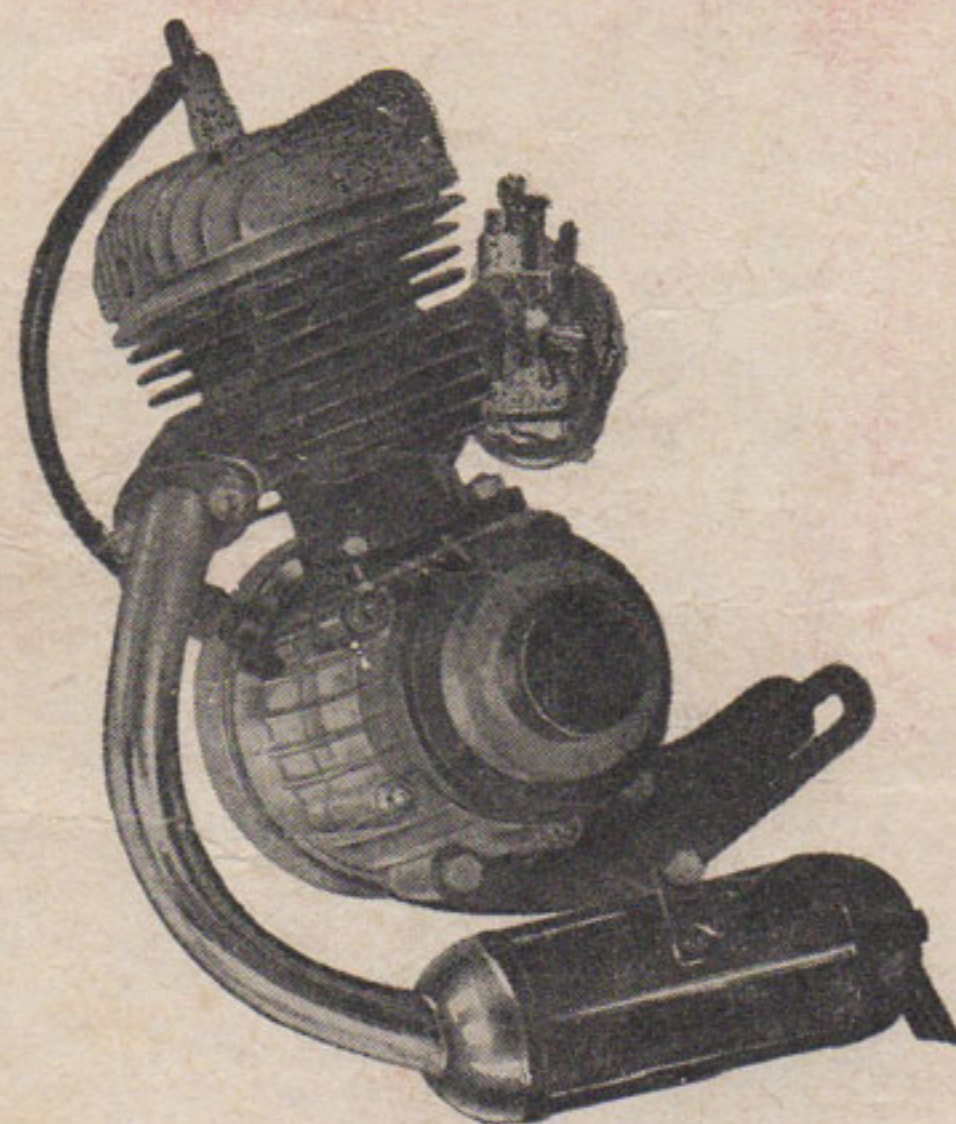
Pas d'envoi contre remboursement.
Envoi contre mandat, ou mieux :
versement (ou virement) compte postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris



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