

Moto revue

43^e ANNEE. — 24 SEPTEMBRE 1955. — N° 1.256
Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

DEPANNEZ -
VOUS SEUL



Sur le nouveau tracé de Montreuil,
Ward (A 1) fut irrésistible.

Ils sont indispensables...

Les Manuels Techniques et Pratiques

édités par

Moto revue



Toute la Technique de la
Traction Avant

Prix : 595 francs
Franco : 655 francs



La 4 cv Renault

Prix : 590 francs
Franco : 650 francs

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

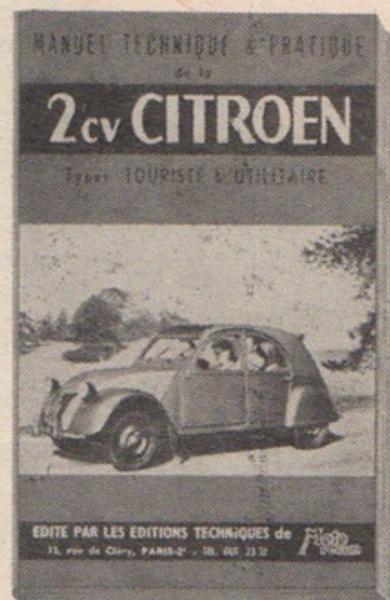


CARACTÉRISTIQUES

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



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



La 2 cv Citroën

Types Tourisme et Utilitaire

Prix : 610 francs
Franco : 660 francs



L'Aronde

Prix : 625 francs
Franco : 670 francs

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

42^e SALON DU MOTOCYCLE

6 - 16 OCTOBRE 1955

il y aura

du **NOUVEAU**!

chez

**GNOME
RHONE**

au Salon...



MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

A. CHARRIER

Champion de France Vitesse 1936

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

STOCK PIECES DETACHEES — EXPEDITION CONTRE REMBOURSEMENT

— ATELIER SPECIALISE POUR L'ENTRETIEN ET LA GARANTIE —

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

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

BSA ARIEL **SUNBEAM**

JAWA TERROT

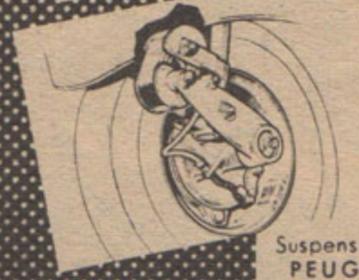
TOUS MODÈLES EN MAGASIN

MACHINES DE CROSS ET DE CIRCUIT

**ANTIVOL DE DIRECTION
ET
SUSPENSION CAOUTCHOUC**
Auto-progressive, auto-amortie
sans ressort ni amortisseur

ANTIVOL VÉLO





PRINCIPALES RÉFÉRENCES FRANÇAISES

VÉLOS
Aiglon
Griffon
Météore
Peugeot

MOTOS
Aiglon
Automoto
Bima Peugeot
Gnôme-et-Rhône
Griffon
Météore
Peugeot
Riva-Sport
Terrot
Trophée de France

SCOOTERS
Lambretta
Magnat-Debon
Motobécane
Peugeot
Terrot
Bernardet
Speed-Mars

LES FABRICATIONS
NEIMAN
51, Av. de Neuilly, NEUILLY s/SEINE - Tél. MAI. 64-88

ULTIMA

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

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



Vente à crédit

DEMANDEZ LE CATALOGUE

Pour l'Algérie, adressez-vous à :
« LA RENOVATION INTEGRALE »

107, Chemin Fontaine Bleue, 107 — ALGER
ORAN-MOTO : Place des Victoires - ORAN

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

Renseignements et plans sur demande



MOTO VANVES SPORT

vous présente : une grande Marque : **TERROT**

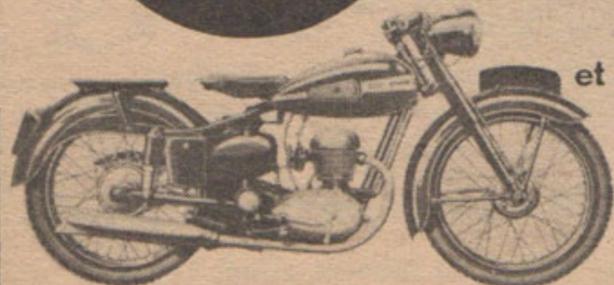
une Moto-Scooter réputée : **STERVA**

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

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

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

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



MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

*Ne vous fiez pas
au hasard...*

Dosez vous-même
votre mélange
sans aucun
brassage



avec **CASTROL**
SELF-MIXING

spéciale pour

**MOTEURS
2 TEMPS**

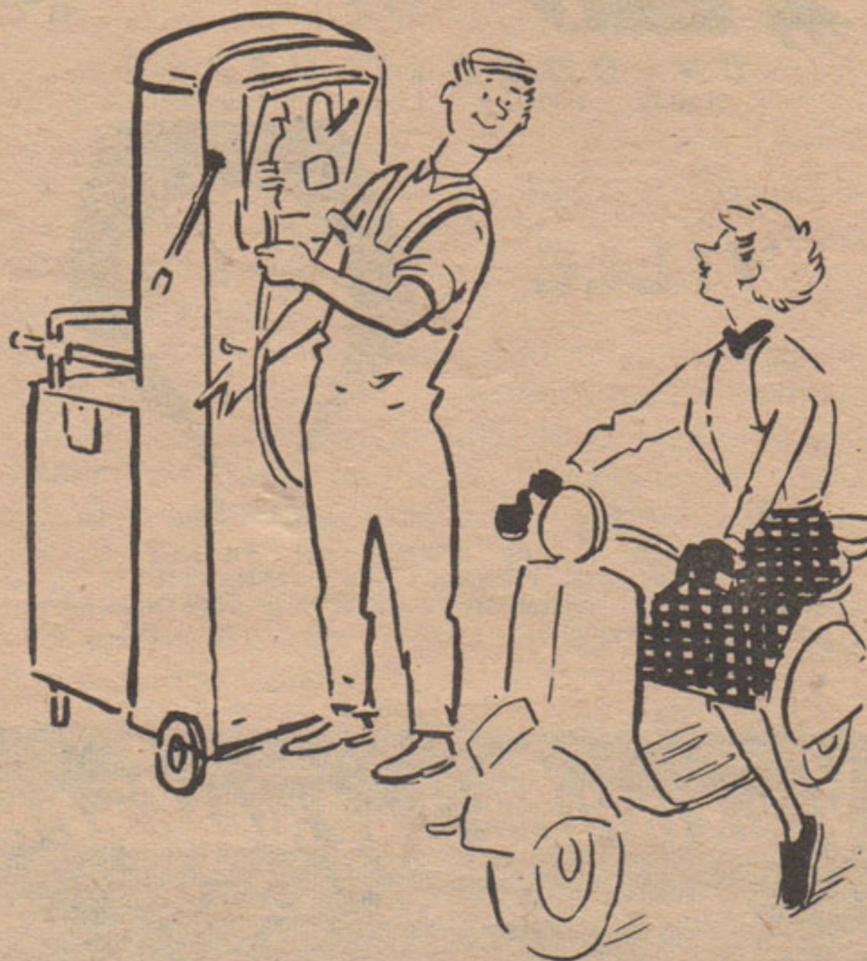
Recommandée
par la plupart des constructeurs



MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

5 litres de mélange à 3%

en vitesse!...



Et voilà ! aussi simple que cela !
le MIXER, distributeur-doseur
pour carburant 2 temps, va débiter,
sous vos yeux, un mélange
parfaitement homogène.

Finis les bidons, les mains sales,
le temps et l'essence perdus !

Ils s'arrêtent tous devant le *Mixer*

ASTER

6, rue Baudin, IVRY (Seine), Tél. ITA 37 04

SURVÊTEMENT IMPERMÉABLE

LOHDI



MOTO

VILLE

UN DOUBLE USAGE
PAR TOUS LES TEMPS

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

*A petits moteurs...
grand rendement*

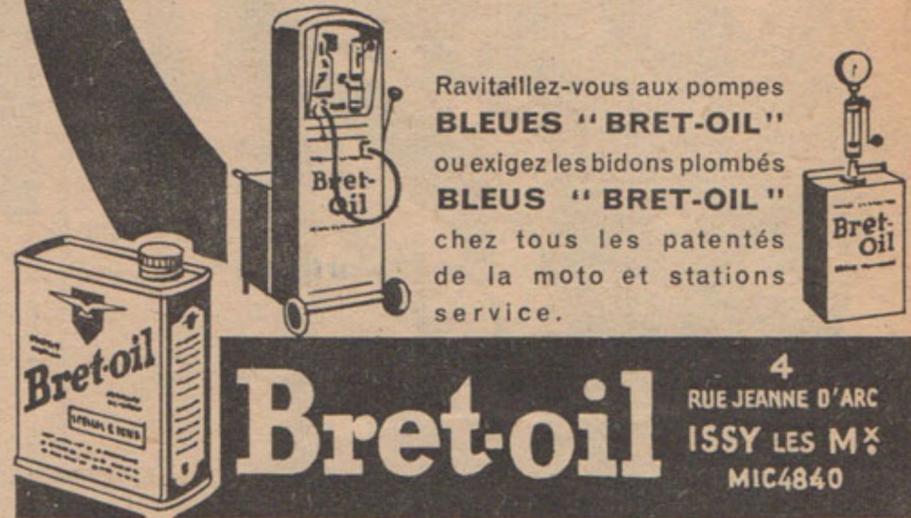
grâce à

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

Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,

PRINCIPAUX AGENTS

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

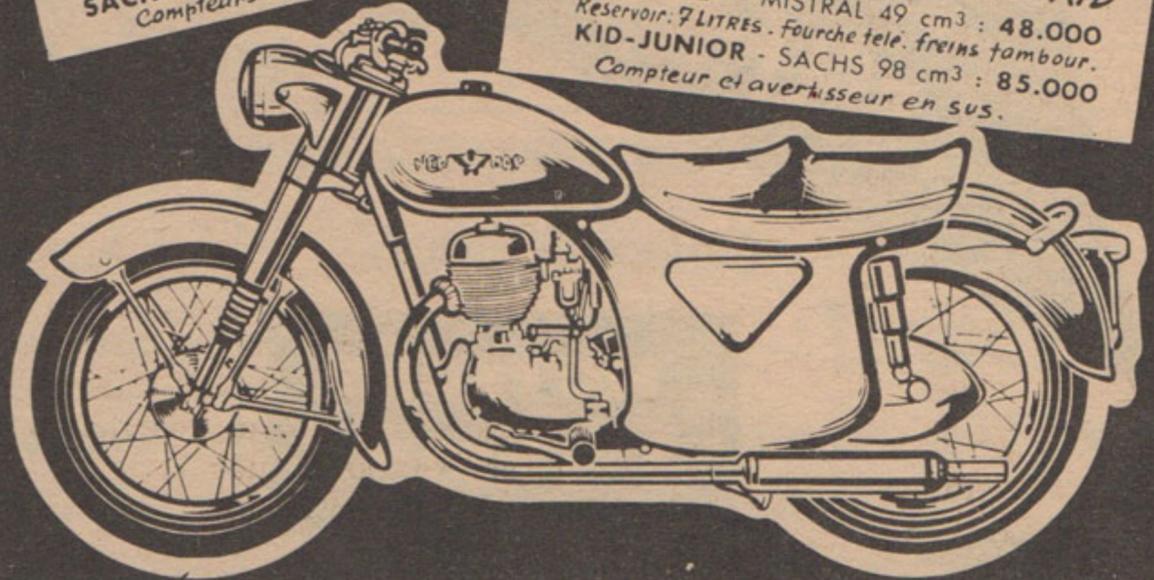
*voyez NEW-MAP: Toujours
en tête*

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
Reservoir : 7 LITRES - fourche télé. freins tambour.
KID-JUNIOR - SACHS 98 cm³ : 85.000
Compteur et avertisseur en sus.



NEW-MAP 124, Ave.
Lacassagne
LYON

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



Moto revue

La Moto

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLIS-
TES POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 40 francs

ABONNEMENTS :

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

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

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

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

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

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

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

TENDANCES 1956

QUELQUES jours à peine nous séparent du Salon et l'ensemble des nouveautés nous étant connu, il est d'ores et déjà possible de dresser un rapide tableau de ce que sera notre industrie en 1956, sur le plan technique s'entend.

Le cyclomoteur continuera à faire nombre dans les statistiques et les solutions nouvelles (pour notre pays) commencent à apparaître.

C'est ainsi que nous verrons des prototypes à cadre-poutre en tôle emboutie (Rochet), à cadre coque en alliage léger coulé (Automoto), des habillages en matière plastique (Ondine), des suspensions intégrales, etc...

En catégorie 100 ou 125 cmc., apparition d'une boîte de vitesses automatique à deux rapports (Le Poulain). Plus de commandes d'embrayage ou de changement de vitesses !..

De nouveaux moteurs (100 VAP, 125 deux temps AMC, Elan et Isard) vont recréer un courant d'intérêt envers ces cylindrées toujours très populaires.

Dans les catégories supérieures, il ne faut pas s'attendre à quoi que ce soit de nouveau, à moins d'une surprise de dernière minute. N'avons-nous pas déjà parlé d'un certain 400 cmc. twin ?

Les parties cycles progressent également dans les chemins tracés par l'étranger. C'est ainsi que la suspension arrière oscillante a fait de nouveaux adeptes (Motobécane, Gnome-Rhône, etc...).

La soif d'habillage semble s'être calmée. On distribue bien encore par-ci par-là quelques bouts de tôle plus ou moins heureusement galbée, mais on sent que le cœur n'y est pas, que les constructeurs comprennent très bien que nous sommes dans une période transitoire et qu'il va falloir sous peu reviser les canons motocyclistes à cause du terrible aiguillon qu'est le scooter.

Quant à ce dernier, il continue imperturbablement sa montée en flèche. Une fois de plus, un constructeur (Motobécane) a fait l'expérience fâcheuse du scooter non caréné. Et pour accroître la diffusion de son Moby, la marque de Pantin présentera au Salon une version plus carrossée.

Tendance vers le scooter grand routier avec Lambretta et Peugeot qui présenteront chacun un 150 cmc. et surtout Bernardet qui proposera, entre autres nouveautés, un 200 cmc. twin à quatre vitesses automatiques !..

Vous voyez, les nouveautés ne manqueront pas au Salon.

Le déplacement vaudra la peine, d'autant plus que certaines marques étrangères, bien représentées chez nous, profiteront de l'occasion pour dévoiler quelques nouveautés.

Alors n'hésitez plus... et s'il vous reste quelques instants, venez à nos stands, nous serons heureux de faire connaissance.

INFORMATIONS

Ci-contre, les membres du Scooter-Club Terrot (qui ont remporté la première place du classement général des clubs indépendants) à l'arrivée du Rendez-vous International des Scooters qui a eu lieu à Monaco le 5 septembre dernier.



◆ NOUS SOMMES PARFOIS PIETONS...

Au moment de la reprise de la vie parisienne, le Touring Club de France et la Croisade pour la prudence ont jugé utile d'attirer à nouveau l'attention des piétons sur les dangers de la rue et de leur donner des conseils destinés à faciliter leur propre circulation.

Pour présenter ces conseils de la façon la plus aimable, des panneaux fleuris seront installés aux carrefours les plus animés de Paris.

Des textes y recommanderont de ne pas « lire le journal en traversant la rue », de « prendre la droite dans les passages cloutés », d'« attendre que le feu soit au rouge avant de s'engager sur la chaussée », etc...

Les panneaux rectangulaires, hauts de 2 m 50, piqués dans un socle de ciment, ont été établis par les Services des Jardins de la Ville de Paris qui en entretiendront la décoration florale.

A l'occasion de la remise des premiers panneaux, la Chambre Syndicale des Fleuristes offrira des boutonniers de fleurs qui seront distribués aux passantes par Mlle Nicole Stadler, Valentine 1955 et Mlle Guérin, Valentine 1954.

◆ ...« ET QUI CASSAIT DES TAS DE CAILLOUX... »

En Finlande une nouvelle mesure vient d'être prise contre les conducteurs pris en flagrant délit d'ivresse au guidon ou au volant de leurs véhicules, mesure qui fera certainement plus d'effet qu'une simple amende : chacun des délinquants sera astreint, pour un temps déterminé, à participer aux travaux de voirie et de réfection des routes.

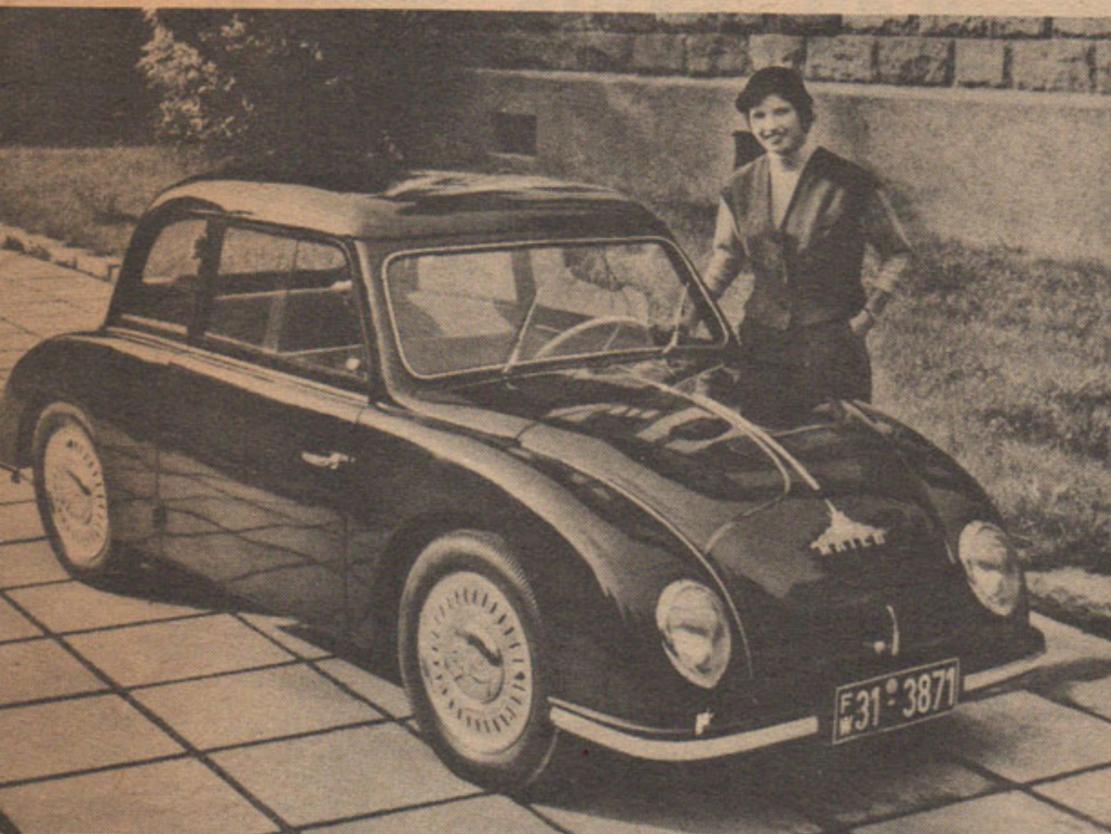
◆ DEUX MILLIARDS ET DEMI DE FRANCS (BELGES) POUR LES ROUTES BELGES

A partir du 17 octobre prochain, le gouvernement belge lancera un emprunt de deux milliards et demi de francs (belges) qui constituera un fonds spécial destiné à améliorer et compléter le réseau routier d'outre-Quévrain. L'entretien des routes déjà existantes sera néanmoins assuré par le budget ordinaire.

NOS NUMÉROS SPÉCIAUX DU SALON...

...Qui seront en vente dans les kiosques dès le samedi 1^{er} octobre, et que nos abonnés recevront sans supplément, sont de véritables catalogues contenant la description de tous les modèles 1956, les nouveautés du Salon, des résumés de nos essais, etc... Retenez-les dès maintenant chez votre marchand habituel.





LA VOITURETTE MAICO-CHAMPION

Nous avons annoncé il y a quelques temps que l'usine Maico allait entreprendre la construction de la voiturette « Champion ».

C'est aujourd'hui chose faite et au prototype Champion qui comportait deux places, Maico a ajouté un autre modèle à 4 places.

Le moteur, placé à l'arrière, est un 400 cmc. bicylindre deux temps développant 15 CV à 4.000 tours-minute pour un taux de compression de 6,6 à 1. Le refroidissement du moteur est assuré par une circulation d'eau. La boîte est à trois rapports avant et marche arrière.

La vitesse annoncée par le constructeur est de 90 kmh.

Le châssis est constitué d'un tube unique de forte section qui reçoit les bras de suspension des quatre roues indépendantes ; l'élément amortisseur est fourni par des blocs de caoutchouc travaillant à la torsion, doublés d'amortisseurs hydrauliques à l'avant. Les freins sont à commande hydraulique.

La carrosserie en tôle d'acier possède deux portes ; l'ensemble est assez soigné, mais le prix, fixé aux environs de 3.500 DM (sensiblement 290.000 fr.), s'il n'est pas très élevé pour la France, est en Allemagne nettement supérieur à celui du Messerschmitt.

Signalons enfin qu'actuellement, ce modèle n'est pas importé en France.

A gauche, la voiturette 4 places Maico.

◆ CONCOURS DE SILENCIEUX

Continuant sa lutte contre le bruit, le Préfet de Police a décidé, avec le concours de la Prévention Routière, de la Chambre Syndicale des constructeurs de motocycles, de la Chambre Syndicale des accessoires d'automobiles, du Laboratoire technique de l'automobile et du cycle, de la Fédération Française de motocyclisme et de diverses administrations, d'organiser un concours de silencieux.

Le Préfet de Police demande donc à tous les constructeurs de silencieux de se mettre en rapport avec la Direction des Services Techniques de la Préfecture de Police pour connaître les détails de l'organisation de ce concours qui sera clos vers la fin octobre.

◆ UNE COMPARAISON CHIFFREE SIGNIFICATIVE

1° Composition actuelle du parc des véhicules du département de la Seine (autobus et bicyclettes exclus) :

Voitures particulières	555.686
Véhicules utilitaires	157.998
Total	713.684

Motocyclettes, scooters, vélomoteurs

2° Surface couverte par ce parc en mouvement :

a) voitures :	
6 m × 2 m 50 × 713.684 =	10.705.260 m ²
b) motos :	
3 m × 1 m × 161.151 =	483.453 m ²

Total : 11.188.713 m²

3° Surface totale des chaussées des rues de Paris : 11.594.000 m².

◆ LA CIRCULATION A GAUCHE

Si la circulation à droite, en raison de la guerre, a un peu gagné du terrain en Europe, elle est encore loin de dominer sur l'ensemble de la planète.

En Europe, la circulation à gauche est de règle dans les pays sous domination ou sous influence britannique : Grande-Bretagne, Irlande, Malte, Chypre. Mais s'y ajoute également l'Islande et la Suède, bien que dans ce pays un plébiscite soit prévu qui décidera finalement d'une circulation à droite ou à gauche.

Les deux tiers des pays asiatiques (toujours en raison de l'influence britannique) ont également la conduite à gauche. L'Afrique se partage par moitié, alors que les trois quarts de l'Amérique Centrale et du Sud et la totalité de l'Amérique du Nord conduisent à droite.

◆ OU STATIONNER PENDANT LE SALON ?

Comme l'an dernier, tout sera mis en œuvre pour multiplier les parcs de stationnement aux abords du Grand Palais. D'ores et déjà, en voici la liste :

- 1) Avenue des Champs Elysées, de la place de la Concorde au Rond-Point ;
- 2) Avenue de Marigny, de l'avenue des Champs Elysées à l'avenue Gabriel ;
- 3) Avenue de Selves, du Grand Palais à l'avenue des Champs Elysées (en bataille de chaque côté de la chaussée) ;
- 4) Cours la Reine, de la place de la Concorde à la place du Canada sur l'allée cavalière et en file sur les chaussées côté Seine et côté jardins (sauf en bordure du Grand Palais, entre l'avenue Alexandre III et la place du Canada) ;
- 5) Cours Albert 1^{er}, de la place du Canada jusqu'à proximité des travaux de la place de l'Alma, sur l'allée cavalière et en file sur les chaussées côté Seine et côté immeubles ;
- 6) Aux abords du pont Alexandre III et du pont des Invalides, dans les demi-lunes ;
- 7) Esplanade des Invalides, sur les terre-pleins spécialement aménagés ;

Enfin, à cette liste, nous ajouterons cette année :

- 8) La berge rive droite de la Seine, entre le Pont des Invalides et le Pont de l'Alma.

◆ LE PERIL YANKEE

D'après une information (non encore confirmée d'ailleurs) en provenance des USA, les gars du Texas ne s'endorment pas. Johnny Allen, de Fort Worth (Texas, toujours !) aurait atteint la vitesse enviable de 293 kmh. Cette performance qui serait la seconde à surclasser l'ancien record de Herz aurait de surcroît été obtenue avec une 650 Triumph Thunderbird !

Cette machine sans compresseur était par contre munie d'un carénage. Devant de tels résultats, il semble qu'il faille désormais compter avec les USA pour l'établissement des pronostics dans la chasse au record de vitesse absolue.

Ci-dessous, le tri-Vespa à remorque publicitaire réalisé par la société S.O.F.I.M.A. de Fécamp. La remorque est construite sur un châssis poutre constitué par un tube unique central. La longueur totale est de 5 m. 60 ; la largeur de 1 m. 35 et le poids total est de 660 kgs.





TOULON - PARIS - TOULON

(Coupe A. CLAYTON)

Rallye - Scooters de série,
ou améliorés

C'est sur un total de 2.150 kms en deux étapes, plus 20 kms à Montlhéry que se disputait le second Toulon-Paris-Toulon, patronné par B.P. Energol, réservé aux scooters 125 cmc., de série ou non.

27 concurrents partaient le 8 septembre de Toulon à 21 heures ; ils n'étaient plus que 11, au retour dans cette même ville, trois jours plus tard. C'est dire la difficulté de cette épreuve dont le parcours, qui empruntait les cols du Vars, du Lautaret, d'Allos, de la République, décima

En haut de la page, M. A. Clayton donne le départ à un concurrent. - Ci-dessous, le vainqueur recevant la coupe.



les rangs des concurrents dont certains firent connaissance avec les ravins de montagne ou le macadam, dans leur désir de respecter la moyenne de 45 kmh. imposée par le règlement.

Parmi les engagés dont la majorité était formée de toulonnais, figurait une équipe venue de Marseille et une autre venue d'Italie.

Cette dernière ne tint d'ailleurs pas ce que l'on était en droit d'attendre d'elle, et alors il faut convenir que les circuits de régularité italiens (Tour de Sicile, Circuit des 3 mers, etc...) n'ont pas habitué les scootéristes italiens à des performances extraordinaires.

Presque à la sortie de Toulon, deux italiens faisaient une chute et abandonnaient et finalement, un seul représentant d'Outre-Alpes, le capitaine de l'équipe, Bianchi, arrivait à Toulon en dernière position.

Mais de l'avis de tous, Bianchi aurait dû se classer à une bien meilleure place s'il n'avait si souvent secouru ses camarades en difficulté.

Lors de la première étape, Toulon-Villejuif, les cols de Var, d'Allos, du Lautaret, furent particulièrement meurtriers, et 16 pilotes seulement arrivaient au terme de l'étape, dont une grande partie fut faite de nuit. Arrivés à Paris, certains concurrents s'attelèrent à une rapide révision de la mécanique, en vue des 20 kms de vitesse à couvrir sur l'anneau de Montlhéry, le samedi.

Deux concurrents s'abstenaient pour cette confrontation, remportée par le marseillais Hauke (Vespa) après que Riquier (Vespa) qui avait fait le meilleur tour à 94 de moyenne, eut abandonné, de même que Farwel (Vespa) sur ennui de bougie.

Le départ de la seconde étape en direction de Toulon, était donné à 18 heures.

Cette étape fut elle aussi marquée par nombre d'abandons et d'incidents. Peu après Tours, Massala, Melano, Mathonnet (tous sur Lambretta) et Frégonèse (Vespa) se trompaient de parcours et effectuaient un crochet de plus de 70 kms.

Farwel, blessé au cours de la première étape près de Fontainebleau, devait parcourir une centaine de kilomètres en tirant à la main son câble de gaz. A 400 kms de l'arrivée, il abandonnait définitivement sa machine, refusant tout service.

C'est à 21 h. 45, dimanche soir, au milieu d'une foule dense, que le premier concurrent, Arakelian (Lambretta) franchissait l'arrivée, suivi de Riquier, Daniel, etc...

Le contrôle fut fermé à 23 heures, et l'on attendait toujours deux concurrents, Massala et Bianchi. Le premier avait cassé au pied du Col de la République, et le second n'arrivait qu'à 23 h. 15.

Après pointages, le classement définitif de l'épreuve donnait le marseillais Hauke comme vainqueur, sur Vespa, devant le toulonnais Daniel sur Lambretta.

CLASSEMENT GENERAL

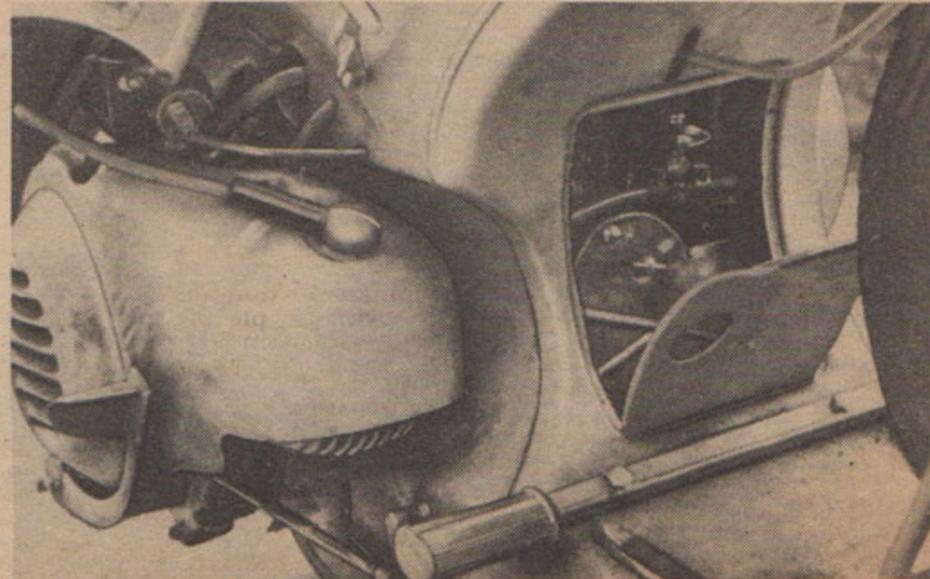
1. Hauke, Marseille, sur Vespa, 2.320 pts;
2. Daniel, Toulon B, sur Lambretta, 5.450 pts ;
3. Melano, Toulon A, sur Lambretta, 5.730 pts ;
4. Sergio, Toulon A, sur Puch, 5.950 pts ;
5. Frégonèse, individuel, sur Vespa, 5.990 pts ;
7. Bonnet, Toulon C, sur Vespa, 8.740 pts ;
8. Arakelian, Toulon B, sur Lambretta, 12.090 pts ;
9. Riquier, Toulon C, sur Vespa, 12.130 pts ;
10. Mathonnet, Toulon A, sur Lambretta, 13.200 pts ;
11. Bianchi, Italie, sur Vespa, 14.160 pts.

CLASSEMENT PAR EQUIPES

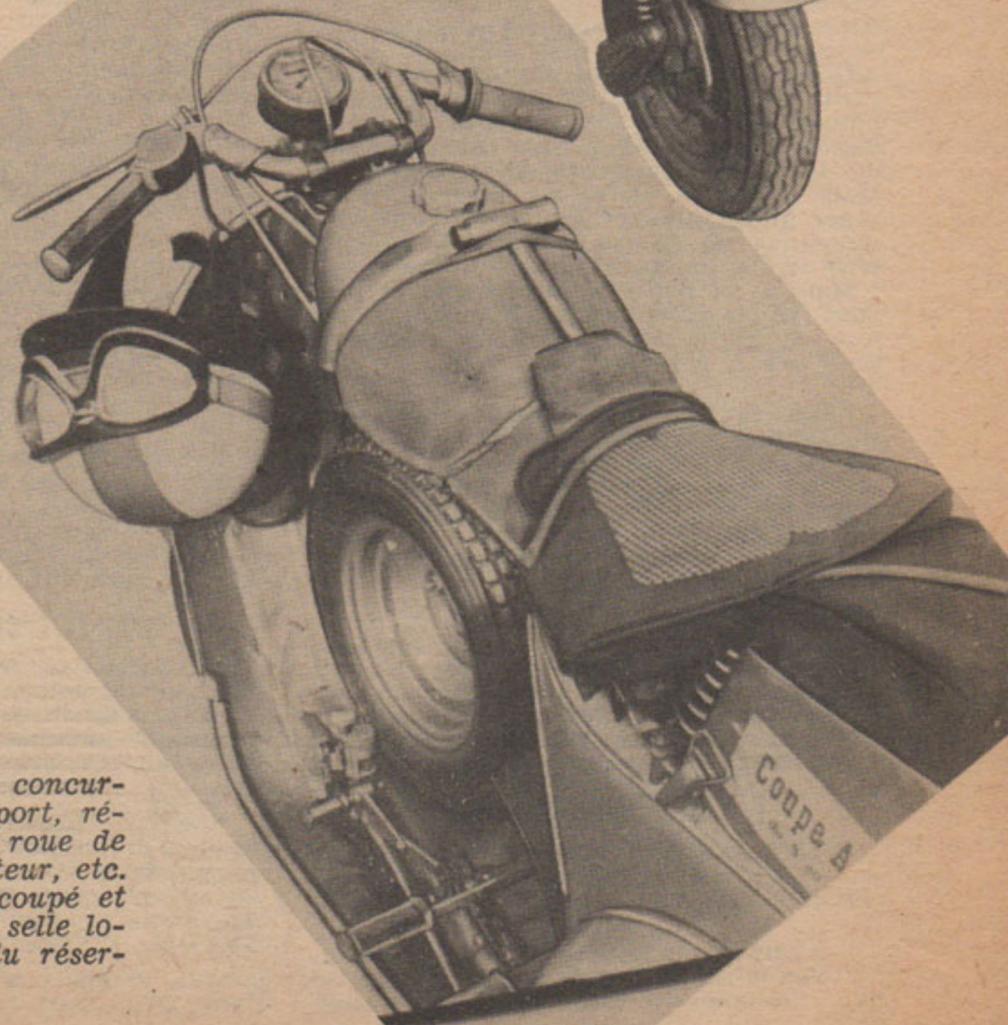
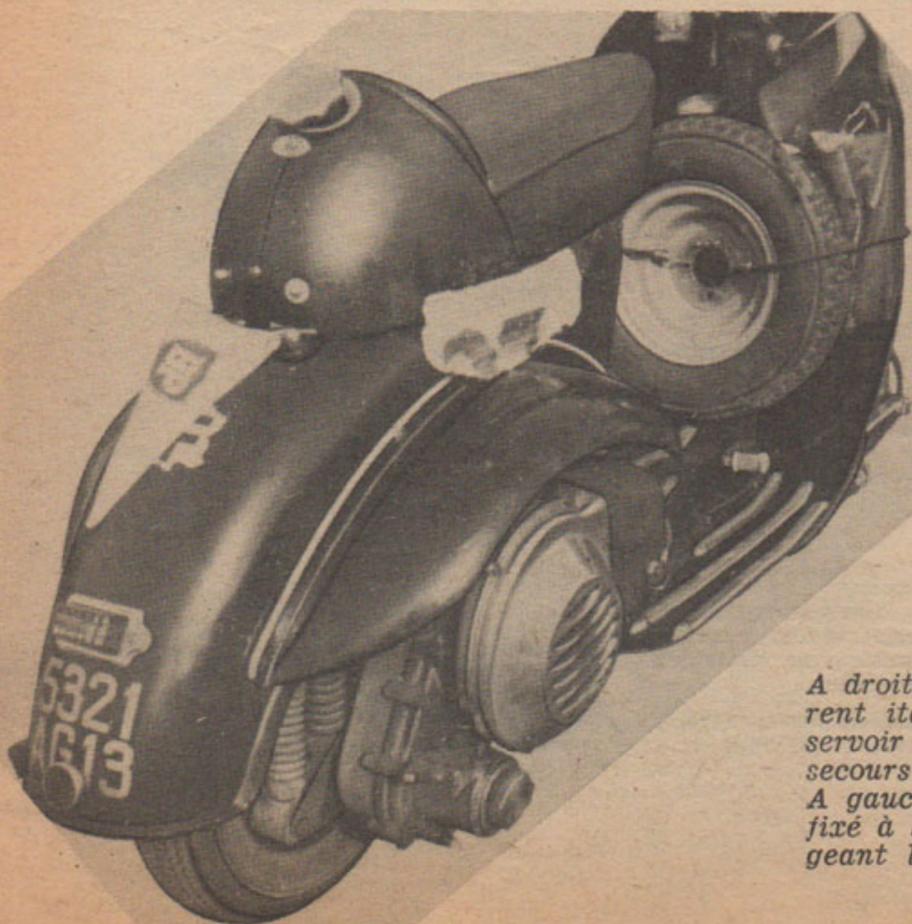
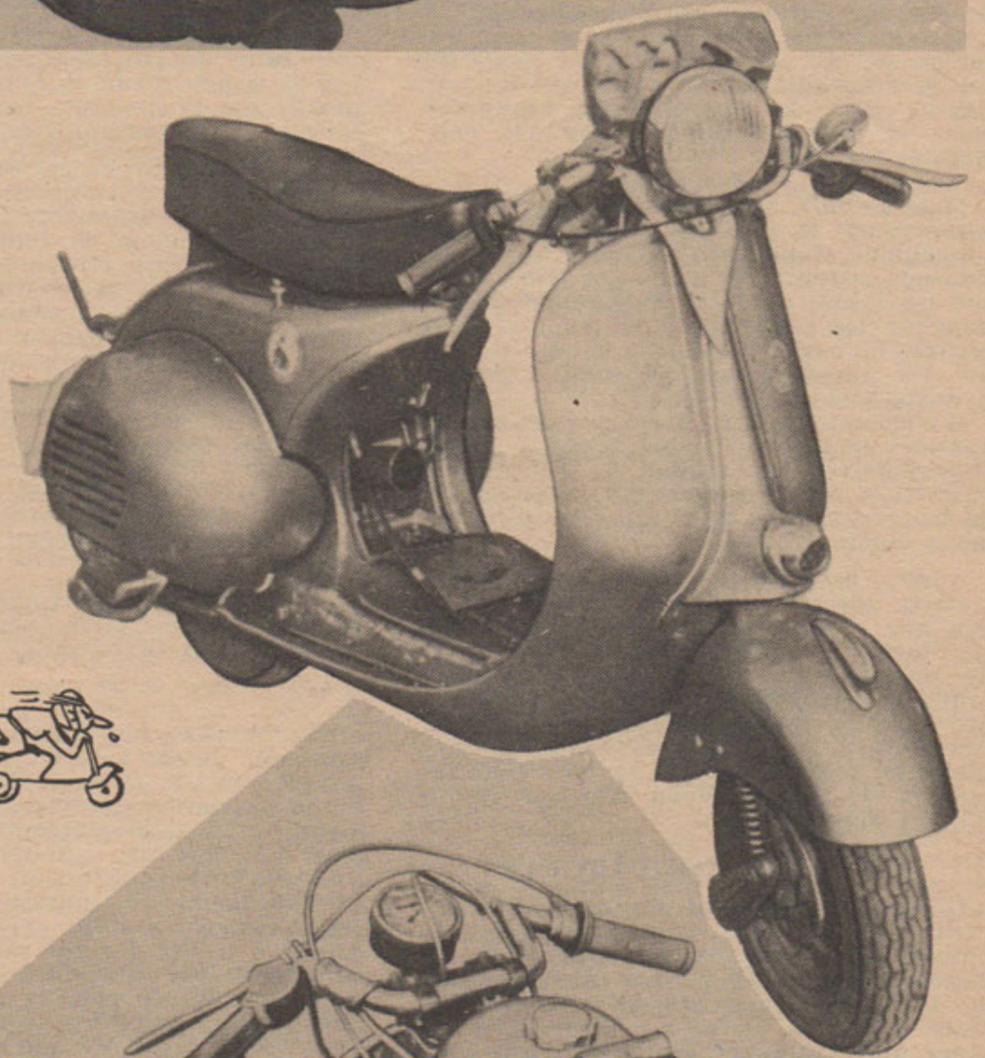
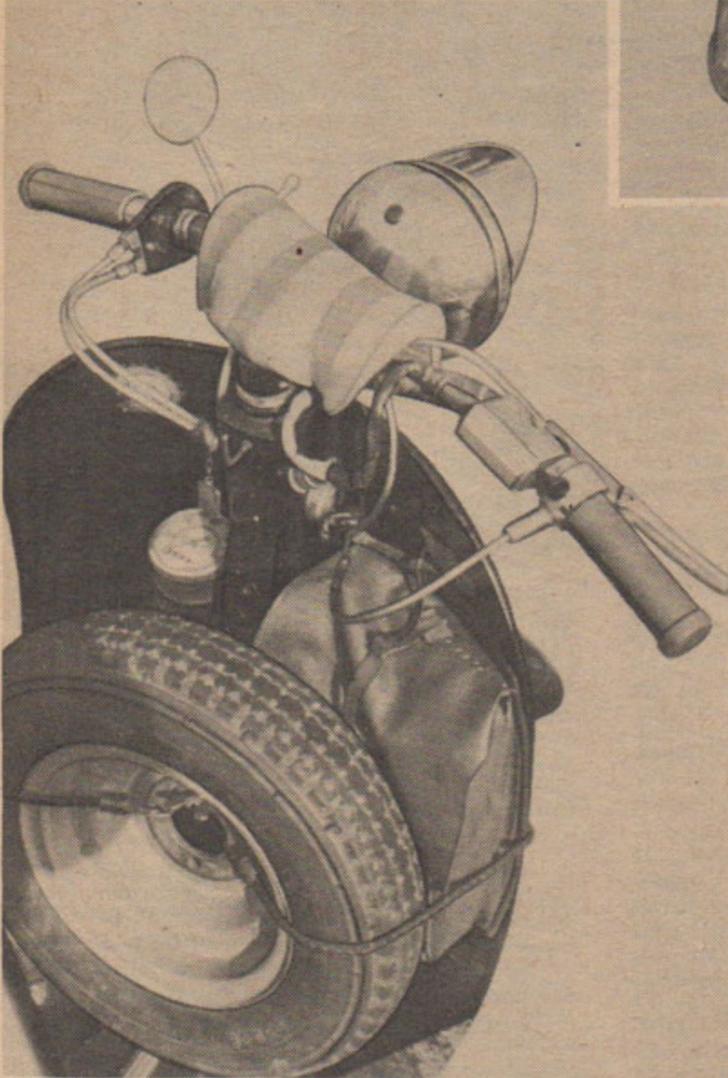
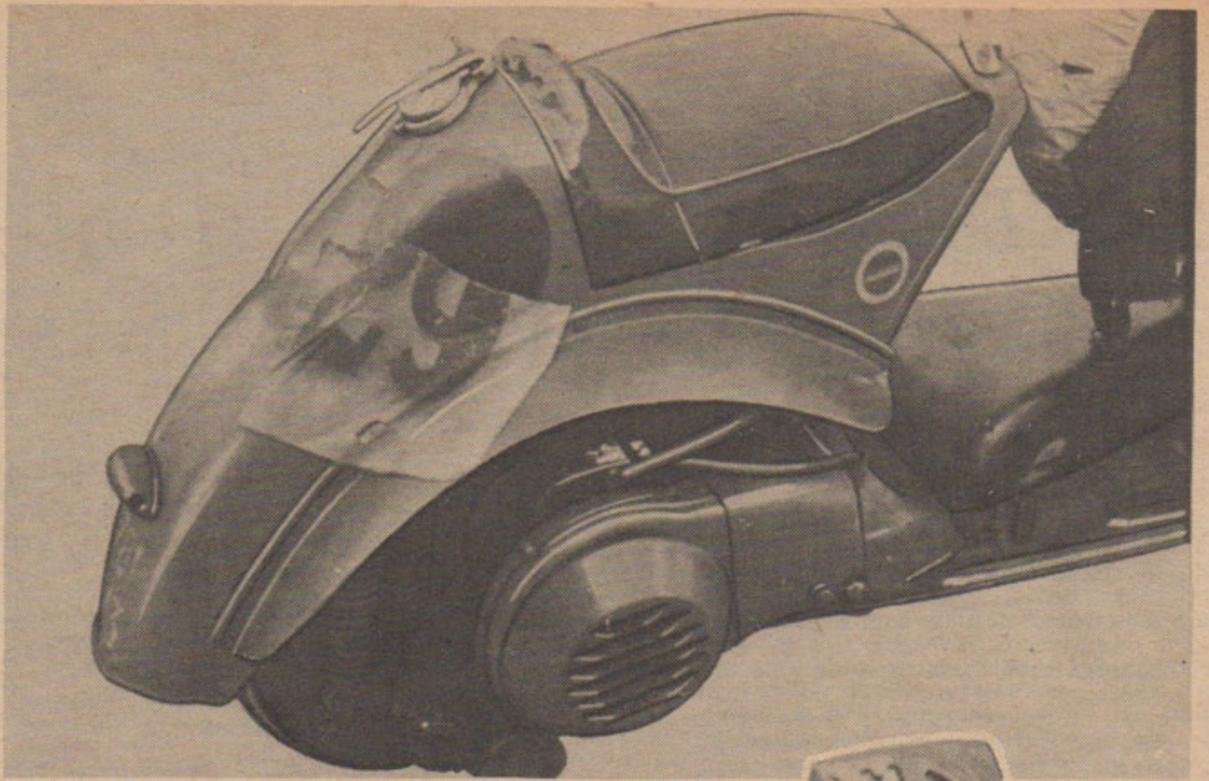
1. Toulon A (Melano, Sergio, Mathonnet) ;
2. Marseille (Hauke, Anduse) ;
3. Toulon B (Daniel, Arakelian) ;
4. Toulon C (Bonnet, Riquier).



A gauche, l'équipe Toulon B à l'arrivée ne semble pas trop éprouvée par les 2.170 kms du parcours. A droite, la Vespa deux carburateurs d'un concurrent italien.



Ce très dur rallye « Toulon-Paris-Toulon » vit un important pourcentage d'abandons dûs en grande partie à la sévérité du parcours, surtout dans la partie montagneuse. Les scooters, tous plus ou moins préparés, montraient des solutions particulières, comme la Vespa ci-contre : capot découpé, réservoir sur le marche-pied, selle spéciale, etc... Nombre de tabliers avaient été rétrécis (au centre à droite) ainsi que des guidons raccourcis et surbaissés. - Ci-dessous, la machine du vainqueur avec un équipement très étudié.



A droite, la Vespa d'un concurrent italien. Guidon sport, réservoir supplémentaire, roue de secours à l'avant, sélecteur, etc. A gauche, un capot découpé et fixé à la coque et une selle logeant le remplissage du réservoir.

Un "ESSAI CONTROLÉ" apporte 22 RECORDS à Messerschmitt !

Ainsi que nous l'avons annoncé dans notre dernier numéro, quelques techniciens allemands, dont H.W. Böensch et F. Fend, ont établi, sur le circuit de Hockenheim, les 29 et 30 août dernier, une série de 22 records sur longues distances (de 50 à 2.000 kms) et de longues durées (de 1 à 24 heures), au guidon d'un 3 roues Messerschmitt de 200 cmc., records valables pour la nouvelle catégorie reconnue par la FIM : les 3 roues de 250 cmc. Disons également de suite que 3 de ces records sont aussi valables en 350 cmc. side : ceux des 1.000 miles, 2.000 kms et 24 heures, qui étaient, depuis 1933, la propriété de Monneret, Haas et Barthélemy, sur une 350 cmc. Kœhler-Escoffier.

× × ×

Mais en fait, et c'est là le point le plus intéressant, le but de Messerschmitt, de l'ingénieur Fend, son créateur, de H.W. Böensch, n'était pas d'inscrire leurs noms sur les tablettes de la FIM, mais de démontrer les possibilités de ces nouveaux engins, de ces « scooters à cabine » comme les appellent les allemands, de ces « autos-scooters ».

Il s'agissait de démontrer que ces autos-scooters peuvent également servir à des fins sportives... et, en fait, ce 200 Messerschmitt « Super » n'est qu'un prototype de la version « Sport » qui sera certainement commercialisée.

Aussi, c'est dans le but de cette démonstration que le « Super » s'éloigne aussi peu que possible du Messerschmitt de série, que fut choisi également le circuit de Hockenheim, car il ne s'agissait pas seulement d'éprouver la vitesse soutenue du véhicule, mais aussi ses accélérations, son freinage, sa tenue de route, sa maniabilité, ses suspensions et leur amortissement, ses transmissions, bref tout ce qui fait un engin complet.

LE CHOIX DU CIRCUIT

Il est clair que pour établir des records l'anneau de vitesse de Montlhéry ou le nouvel anneau de Monza sont seuls indiqués et auraient permis une moyenne de 10 kmh. supérieure à celle réalisée. Mais de telles pistes ne permettent de juger qu'un nombre réduit de facteurs : puissance et vitesse, résistance du moteur et des pneus, efficacité du carénage.

Mais ni la boîte de vitesses, ni le freinage, ni les accélérations, ni même la tenue de route ou la tenue en virage ne sont mis à contribution.

× × ×

Aussi fut choisi le circuit routier de Hockenheim, circuit rapide, bien sûr, mais qui comporte néanmoins un certain nombre de virages obligeant à freiner, à rétrograder, à accélérer. Un de ces virages, à peine relevé, de 55,5 m. de rayon, est à négocier à 60 kmh. en deuxième ; un autre virage plus rapide, de 150 m. de rayon, était pris à 90 kmh.

Sur ce circuit, le vainqueur, en 1948, de la course des racers de 750 cmc., fit une moyenne de 107,7 kmh., donc de seulement 0,3 kmh. supérieure à celle faite, sur 3 heures, par le Messerschmitt d'une cylindrée près de 4 fois plus petite.

LE MOTEUR

Dans l'ensemble, le moteur, un Sachs, est celui d'origine, n'ayant subi qu'un léger gonflage.

× × ×

Il s'agit du 192,4 cmc. Sachs, dérivé directement du 175 cmc. de la marque, et qui, spécialement pour les « auto-scoo-

ters », voit son alésage passer de 62 à 65 mm (pour une course de 59). C'est donc ce super-carré (rapport course-alésage : 0,89) qui, d'origine, développe 10 CV à 5.250 t.-m. (décompte fait de la puissance absorbée par le ventilateur), qui servit de point de départ et fut légèrement amélioré pour la circonstance par les seules transformations suivantes :

— accroissement du passage des gaz du carburateur dont le diamètre passe à 27 mm ;

— taux de compression plus élevé, de 8 à 1 au lieu de 6,3 à 1, mais permettant néanmoins l'utilisation sans histoire d'un carburant ordinaire du commerce (Aral).

— En raison du carburateur plus important, la lumière d'admission a été également un peu agrandie. De même, léger agrandissement de la lumière d'échappement, pour permettre une meilleure évacuation des gaz brûlés (donc, en conséquence, un meilleur remplissage en gaz frais) aux hauts régimes. Par contre, aucune modification aux transferts ;

— si le silencieux d'échappement d'origine fut conservé, par contre, le filtre du silencieux d'admission fut supprimé. Mais l'air admis étant alors trop chaud, il fallut amener l'air frais par une prise additionnelle menant au carburateur (protégé par une gaze des corps étrangers et de l'eau) ;

— suppression du démarreur électrique, et allumage par alternateur (avec un redresseur pour la recharge de la batterie).

× × ×

A la suite de ces modifications, la puissance est passée à 14 CV (au vilebrequin) à 5.500 t.-m. Il ne s'agit donc pas du tout d'une puissance spécifique extraordinaire : les 73 CV/l correspondent au rendement d'un bon moteur « Sport » de série. Et c'était d'ailleurs là le but recherché : un accroissement de puissance obtenu essentiellement par un accroissement du couple à partir des bas régimes. Et il est caractéristique que le régime de puissance maximum se situe à 250 t.-m. seulement plus haut que sur le moteur de série (5.500 t.-m. au lieu de 5.250 t.-m.). Et ce n'est qu'à 6.000 t.-m. seulement (correspondant à 131 kmh. avec la démultiplication utilisée) que la puissance commence à tomber sérieusement.

Il est clair qu'un tel gonflage ne risquait pas de compromettre la robustesse bien connue des productions Sachs.

× × ×

Lubrification du moteur par mélange, avec la proportion d'huile normalement recommandée : 4 %. Mais il faut noter que si un carburant ordinaire fut utilisé, pour la lubrification, un léger apport de ricin fut ajouté à l'huile minérale.

DEMULTIPLICATIONS

La puissance plus élevée pour sensiblement le même régime et un meilleur profilage de la cabine nécessitent évidemment un changement de la démultiplication finale qui devait être plus longue que sur l'engin de série.

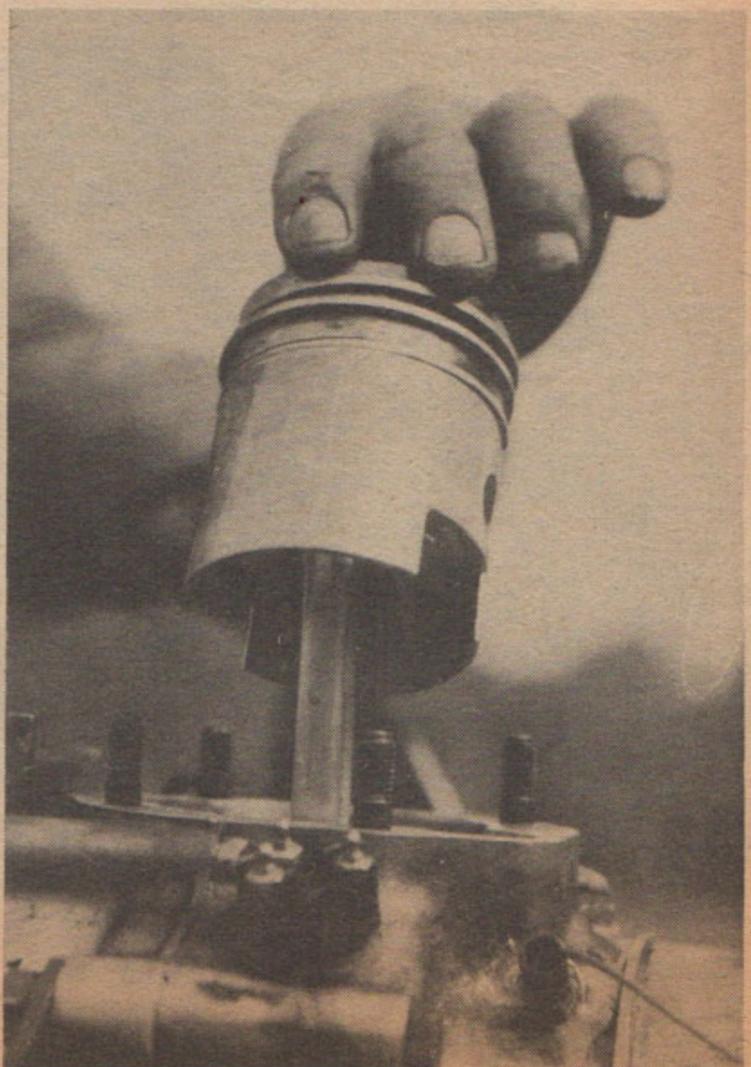
Elle fut choisie de telle sorte qu'à la vitesse de 120 kmh. corresponde le régime de puissance maximum (5.500 t.-m.). Donc démultiplication un peu courte, puisque la vitesse maximum permise était de 128-130 kmh. (5.850-5.950 t.-m.).

Mais ce choix n'était pas dû à une erreur. D'une part, à cette vitesse de pointe,



le régime où la puissance commence à tomber brusquement (6.000 t.-m.) n'est pas encore atteint. D'autre part, avec une démultiplication un peu plus courte, les reprises sont plus franches (reprises nécessaires sur le circuit de Hockenheim). Enfin, on sait qu'un moteur 2 temps consomme moins en tournant vite (démultiplication courte) à faible ouverture du boisseau des gaz qu'en « tirant » plus long, gaz plus ouverts.

En haut de la page, une vue de dessus du 200 Messerschmitt à carrosserie modifiée ayant servi à établir les records. - Ci-dessous, le piston à l'issue de la tentative, est en excellent état.



Les rapports internes étaient également un peu plus serrés, et, lors de la tentative, la première était poussée à 45 kmh., la deuxième à 80 et la troisième à 105.

CHASSIS ET CAISSE

Il est évident qu'une maison comme Messerschmitt, avec ses connaissances profondes de l'aérodynamique, aurait pu, pour des records, établir un carénage spécial très efficace. Mais là encore, on voulut rester aussi près de la série que possible, en n'amenant que des modifications de détail.

Ainsi, le châssis proprement dit, l'infrastructure, étaient de série, ce qui permit de juger de sa robustesse et de sa rigidité.

Seul le cockpit d'origine fut remplacé par un saute-vent et un appui-tête bien profilés et le dessin des ailes un peu modifié.

Et ainsi, le maître-couple corrigé par le Cx (coefficient de pénétration) est passé de 0,34 m² à 0,30 m². A titre de comparaison, une moto avec son pilote assis donne une valeur de sensiblement 0,56 m², avec le pilote couché : de 0,41 à 0,44 m² — 9,30 m² correspondent à une 500 cc compétition moderne, pilote en « limande ».

Freins, phares, pneus (4,00x8), étaient strictement de série, de même que la suspension avant, à blocs caoutchouc travaillant à la torsion et à amortisseurs hydraulique, la direction, etc...

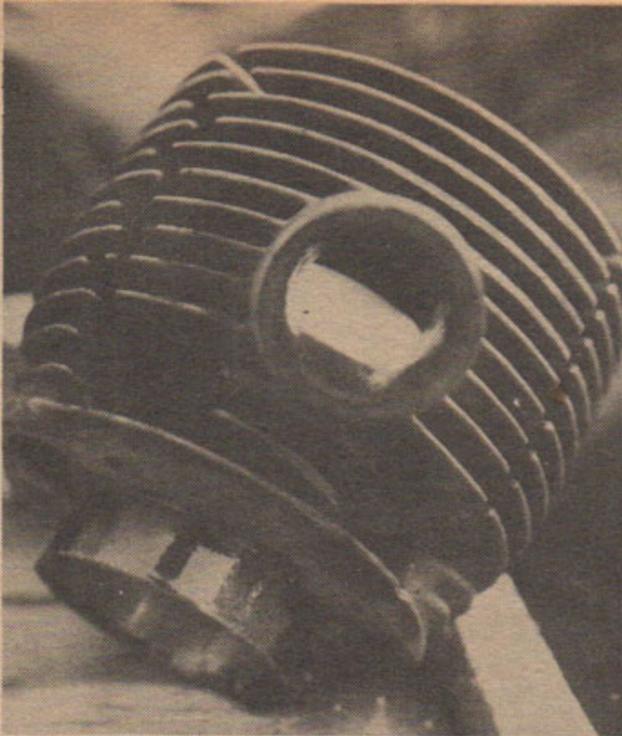
Les seules modifications apportées dans ce domaine furent : un réservoir de 30 litres au lieu de 14, et le dédoublement de tous les câbles de commande.

Les records sur les 3 roues doivent être effectués, soit avec un passager, soit avec un lest de 60 kgs. C'est évidemment cette dernière solution qui fut adoptée, le lest, 2 plaques de fonte, étant placé devant le siège du pilote. Mais en raison de cette surcharge sur l'avant, l'engin tendait à se cabrer. Pour compenser ce cabrage, la suspension arrière fut un peu descendue, « aplatie », mais en conservant les amortisseurs de série.

LES ESSAIS

Le moteur passé au banc donnant 14 CV, le maître-couple corrigé par le Cx étant de 0,30 m², des mesures annexes ayant permis de déterminer la résistance au roulement, la vitesse maximum théorique était facile à déterminer. En comptant avec un rendement des transmissions de 90 %, les 14 CV au vilebrequin se soldaient par 12,5 CV à la roue arrière, puissance qui devait permettre d'atteindre 129-130 kmh.

Or, lors des premiers essais sur autoroute, c'est avec peine et mal que les 115-116 kmh. furent atteints (ce qui corres-



pondrait à la roue arrière à moins de 9 CV... au lieu des 12,5 !). Grande désillusion et il fallut donc immédiatement procéder à la recherche des chevaux perdus, trouver l'origine de la « fuite ». Et c'est finalement sur de nombreux facteurs qu'il fallut intervenir.

— Le bras oscillant arrière fut réglé un peu plus plat, la surcharge à l'avant, en raison du lest, ayant tendance à cabrer l'auto-scooter.

— Le rendement de la chaîne fut amélioré par un graissage à l'intérieur des maillons, obtenu par une gouttière rassemblant l'huile projetée par la chaîne et la guidant à l'endroit voulu.

— Le pignon de kick, bien que tournant à vide, s'avère un parasite absorbant aussi ses quelques dixièmes de CV.

— Mais les pertes n'étaient pas seulement dues aux transmissions. En fait, le moteur monté dans le châssis ne développait plus la même puissance qu'au banc de l'usine à Schweinfurt : l'air comburant pénétrant dans le cylindre à une température trop élevée, le remplissage massif était insuffisant : une entrée d'air supplémentaire à déflecteur assura la fraîche ventilation nécessaire.

— Enfin, il ne fallait pas oublier que le lieu des essais se trouvait à une altitude nettement plus élevée que Schweinfurt ou Hockenheim. La plus basse pression atmosphérique se soldait ainsi par une plus faible charge massique.

Et finalement, après toutes ces retouches, l'engin fut prêt et donna ce qu'il devait donner : 128-130 kmh. en pointe ; et, à l'entraînement, le tour le plus rapide de Hockenheim fut bouclé à 116 kmh.

LA TENTATIVE

Au programme : 24 heures à 100 kmh... ...ce qui signifiait une moyenne réelle de

105 kmh. au tour en tenant compte des ravitaillements, changements de pilote, et du brouillard immanquable en cette saison à Hockenheim.

Mais tout en respectant la consigne (ne pas ouvrir à plus de la 1/2 des gaz), le résultat fut meilleur que celui escompté, puisqu'au bout de 3 heures, c'est une moyenne de 107,4 kmh. qui fut enregistrée. Et jusqu'à la 15-16^e heure, le rythme fut maintenu avec une régularité d'horloge, la moyenne se situant entre 106 et 107 kmh.

Durant la nuit, la moyenne tomba quelque peu en raison de l'épais brouillard, ainsi qu'en raison d'un arrêt plus prolongé dû à la seule panne enregistrée : tubulure d'arrivée d'essence partiellement obturée, ce qui fut d'ailleurs cause d'une perle à la bougie. Mais surtout, durant ces heures nocturnes, furent très gênantes des nuées de moucherons qui, en s'écrasant sur le véhicule, firent une couche de plusieurs millimètres d'épaisseur, et obligèrent à des arrêts plus fréquents pour le nettoyage du pare-brise. Mais ces bestioles eurent un rôle utile : leurs traces permirent de voir très nettement l'écoulement des filets d'air, le long de la carrosserie, de juger la valeur aérodynamique de son dessin.

× × ×

Quelques chiffres, relatifs aux pneus et à la consommation.

— Pression de gonflage : 1,8 kg. Mais en raison de l'échauffement (chaque roue tournait à 1.600 t.-m. à 120 kmh.), cette pression montait à 2,1 - 2,2 kgs.

— Usure des pneus : 1 à 1,5 mm en 3 heures. Et c'est par mesure de sécurité que le pneu avant droit fut changé au bout de 12 heures, le pneu arrière au bout de 16 heures.

— Consommation : le boisseau n'étant jamais ouvert à plus de la moitié de sa course, la consommation s'avéra vraiment minime pour un 2 temps : 4,8 l/100 kms.

AU DEMONTAGE

Le démontage du moteur, après les records, montra un piston, un axe de piston, des alésages de bossage en excellent état. Les 3 segments (2^e et 3^e segments très écartés l'un de l'autre) étaient parfaitement libres dans leurs gorges.

Sur la calotte du piston, un léger dépôt gris, régulier, sec au milieu et quelque peu humide sur les bords. Un même dépôt, mais un peu plus épais, sur les parois de la chambre de combustion, et sur lequel était très discernable la direction des courants de balayage.

Quant au calaminage de la lumière d'échappement, il était si minime qu'il peut être considéré comme nul.

EN CONCLUSION

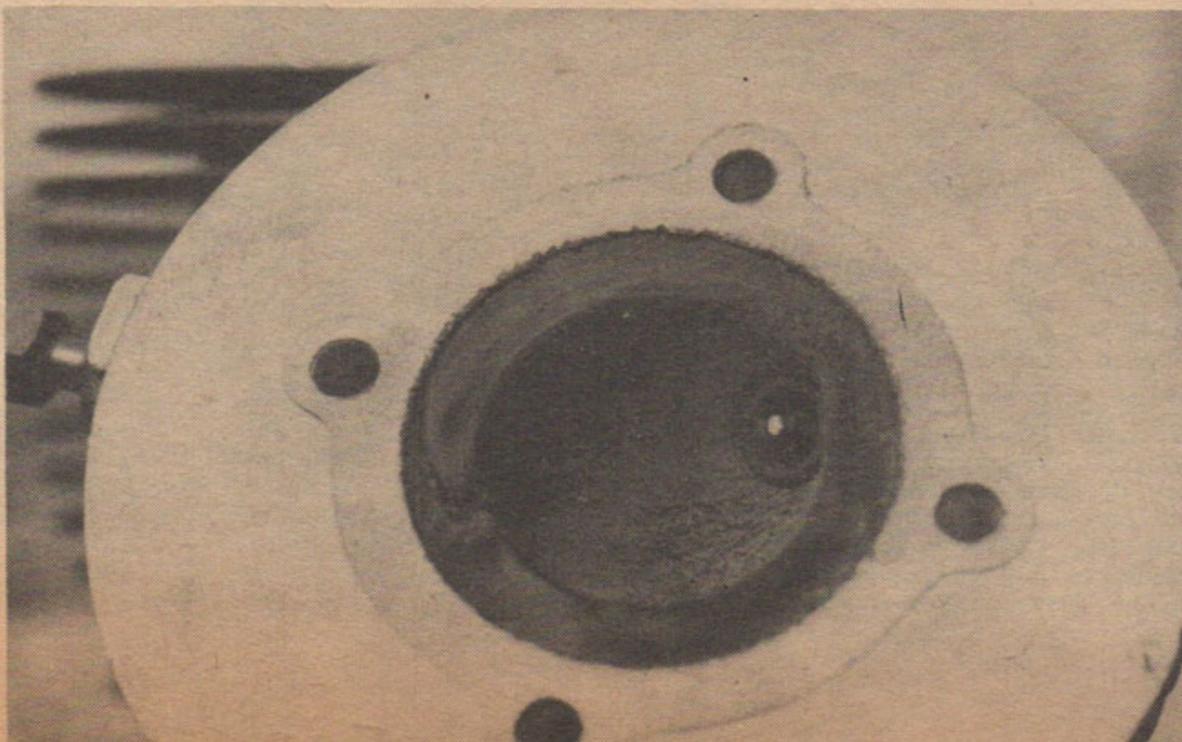
En conclusion, nous donnerons quelques extraits d'une déclaration du constructeur F. Fend et de H.W. Bönsch, au sujet de leur performance-record.

« Nous avons mené ces essais en vue de vérifier le comportement des différents organes de l'auto-scooter Messerschmitt (direction, suspension, amortissement, transmissions, résistance du moteur, etc.) dans des conditions de travail plus dures que celles qu'il ne pourra jamais rencontrer... Nous savons que cet auto-scooter, par sa souplesse, sa maniabilité, son tempérament, sa résistance, peut être autre chose qu'un engin utilitaire et peut servir à des fins sportives... ».

« ...NOUS SOMMES PERSUADES QUE L'ESPRIT SPORTIF DONNE DES AILES AU DEVELOPPEMENT DE LA MOTO ET A CONTRIBUE D'UNE MANIERE DECISIVE A AMENER MOTEUR ET PARTIE CYCLE AU NIVEAU TECHNIQUE ELEVE OU ILS SE TROUVENT AUJOURD'HUI. ET NOTRE CONVICTION DEMEURE LA MEME SI LA MOTO TROUVE AUJOURD'HUI UN NOUVEL ASPECT PLEIN DE PROMESSES DANS LES « AUTO-SOOTERS »... ».

J. B.

En haut de la page, la lumière d'échappement est parfaitement propre. - Ci-dessous, l'intérieur de la culasse où l'on voit les traces du balayage.



I est rare qu'un débutant choisisse pour sa première moto un engin de forte cylindrée. Au contraire, la prudence lui commande de faire son apprentissage sur une 125 ou un cyclomoteur. Une fois passées les premières frayeurs causées par le maintien de l'équilibre, il appréhende surtout la panne. Nous nous efforcerons donc de faire un véritable cours de dépannage pratique et nous allons essayer de donner aux novices quelques conseils simples pour les aider à se dépanner au moins provisoirement. Il n'est pas question de démonter un moteur sur la route avec les seuls moyens du bord, mais d'effectuer quelques réglages des organes facilement accessibles. Dans l'énumération des différentes pannes et des remèdes à y apporter, l'établissement d'un tableau synoptique s'impose.

I. - LE MOTEUR NE PART PAS

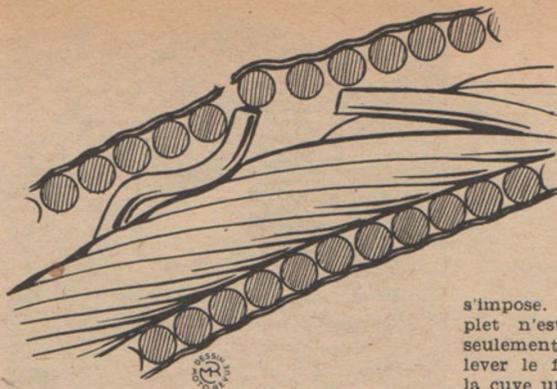
Après quelques appels du kick, le moteur ne part pas. Il importe en tout premier lieu de démonter la bougie, de la replacer au bout du fil et de mettre le culot de bougie en contact avec la partie supérieure de la culasse, de fermer l'essence et de donner quelques coups de kick. Si il n'y a pas d'étincelle, essayer une autre bougie, neuve, de préférence, et dans le cas où l'on n'obtient aucun résultat, vérifier les appareils d'allumage. Si la bougie donne, à condition que l'étincelle soit d'une couleur bleutée et non rougeâtre, vérifier l'écartement des électrodes qui ne doit pas excéder 4/10^e, puis voir l'alimentation et la carburation. Reste aussi le cas de l'allumage décalé.

A) LA BOUGIE DONNE CORRECTEMENT

1) LE GOMMAGE

Par temps froid, la réfrigération de l'huile contenue dans le mélange — dans le cas d'un 2 temps — peut faire gommer le piston dans le cylindre et lorsqu'on actionne le kick, celui-ci descend difficilement et patine sur l'embrayage. En poussant la machine d'avant en arrière, après avoir enclenché la deuxième vitesse — il suffit d'un demi-tour de roue dans chaque sens — le piston se dégomme et le moteur part plus facilement. Ne pas oublier de pousser l'obturateur d'air du carburateur vers la fermeture, sinon le mélange étant pauvre, le moteur toussera, mais ne pourra pas prendre de régime sous l'impulsion du kick. Un moteur en bon état doit partir avec une très faible ouverture des gaz. Un câble de gaz trop tendu peut occasionner des difficultés au départ.

A la suite d'une immobilisation prolongée, le boisseau du carburateur reste coincé, la pellicule d'huile restant dans le corps du carburateur ayant durci ; dans ce cas, la manette reste bloquée et il est impossible d'accélérer. Il en est de même si une ou deux spires du câble sont



Un brin de câble cassé peut coincer le bois-seau.

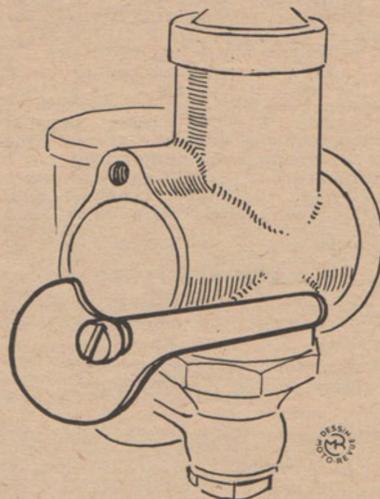
cassées, les brins d'acier pénétrant dans la gaine, le câble ne peut plus actionner le boisseau.

s'impose. La dépose du carburateur complet n'est pas indispensable, démonter seulement le couvercle de la cuve et enlever le flotteur. On trouve au fond de la cuve un dépôt rouge, des parcelles d'émail et des gouttelettes d'eau. En tournant la cuve dans le sens où le bouchon de fixation se desserre, on peut aisément l'enlever et la rincer à l'essence propre en ouvrant le robinet. Après le rinçage de la

DEPANNÉZ-VOUS

2) PANNES DE CARBURATION

Tout particulièrement sur des machines neuves, il arrive souvent que des saletés contenues dans le réservoir s'entassent à l'orifice de sortie. De la propreté du carburateur dépend la marche correcte



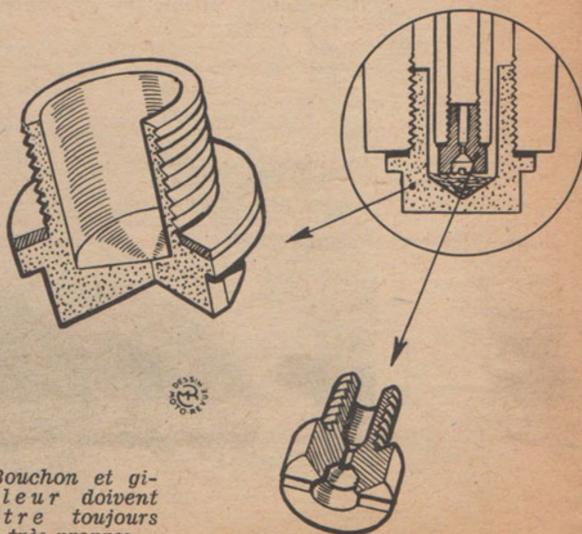
Le volet d'air a une utilité certaine qu'il ne faut pas méconnaître.

de l'ensemble de la mécanique et il est indispensable de prendre quelques précautions. Même si l'on ne possède que de vagues connaissances techniques, on décèle facilement la panne de carburateur. Pour avoir la certitude que le gicleur principal est bouché, on dispose de deux moyens. Premièrement : après la deuxième ou troisième sollicitation, le moteur ne part pas ; démonter la bougie, si elle est sèche, l'essence n'arrive pas. Deuxièmement, le moteur part, mais s'arrête dès qu'on ouvre l'air. Un sérieux nettoyage

cuve, dévisser le gicleur principal avec une clé de dimension appropriée. Le fond de l'écrou de fixation est encore un bac destiné à contenir des impuretés. Les saletés qui s'y trouvent sont sans cesse aspirées et dirigées vers l'orifice du gicleur qu'elles bouchent par intermittence, ce qui provoque une marche irrégulière, un arrêt total du moteur ou l'impossibilité de mettre en route.

3) GICLEUR BOUCHE

Il est facile de déboucher le gicleur en soufflant avec la bouche dans le petit trou ; mais l'essence a mauvais goût et il est préférable de se servir de la pompe à pneus. Il n'est presque jamais indispensable de passer un crin à travers l'orifice, cet alésage étant calibré avec précision, ne jamais le déboucher avec une aiguille ou un fil d'acier.

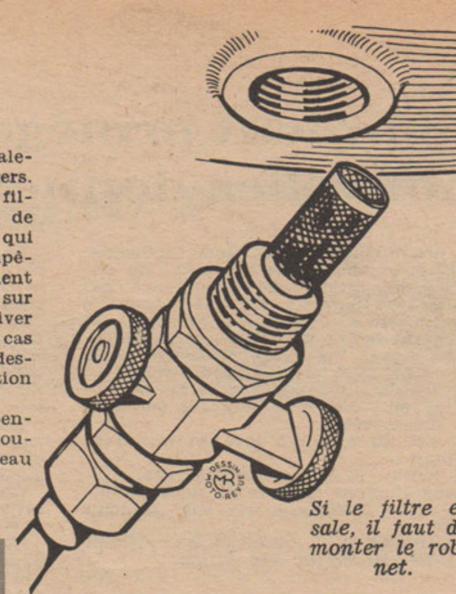


Bouchon et gicleur doivent être toujours très propres.

4) CANALISATION D'ESSENCE

La canalisation d'essence est généralement négligée par la majorité des usagers. Le robinet doit être démonté et son filtre soigneusement nettoyé. Les huiles de mélange contiennent des impuretés qui se déposent le long du tamis et empêchent le carburant de s'écouler librement jusqu'au carburateur. Le robinet placé sur la position ouverte, l'essence doit arriver à la cuve du carburateur ; dans le cas contraire, procéder comme indiqué ci-dessus et veiller à ce que le trou d'aération du réservoir ne soit pas obstrué.

Parfois, à la suite de réparations pendant lesquelles on a été obligé de couler la machine sur le flanc, le pointeau



Si le filtre est sale, il faut démonter le robinet.

B) PAS D'ÉTINCELLE A LA BOUGIE

1) BOUGIE

Avant de parler des pannes de bougies proprement dites, nous pensons qu'il est utile d'attirer l'attention sur le choix d'une bougie. Ce qui importe, ce n'est pas la marque de la bougie, mais son indice thermique. Une bougie de marque X ou Y ne signifie rien ; se baser sur le type indiqué par le constructeur, la référence est gravée sur le culot. Les différents fabricants de bougies établissent des tableaux de concordances que nous avons publié d'ailleurs dans notre n° 1179, car les appellations varient suivant les marques. Pour éviter bien des ennuis, il est vivement conseillé de les consulter.

Depuis la vulgarisation intensive du moteur 2 temps et son montage généralisé sur les cyclomoteurs, la bougie est devenue l'ennemi n° 1 des usagers qui n'y portent pas assez d'attention. La bougie, dans ces moteurs, est constamment soumise à un travail intensif. Elle se trouve en contact avec différentes matières en suspension dans les huiles de mélanges et le carburant. Charbon et tétraéthyl de plomb et la haute température contribuent à la formation de « perles » entre les électrodes, empêchant toute étincelle de se produire. Cet inconvénient est prati-

5) POINT D'ALLUMAGE DECALE

Sur les moteurs possédant des volants magnétiques non clavetés, les rotors ont tendance à tourner sur l'axe, faisant varier le point d'allumage. Cela se produit le plus souvent sur des moteurs neufs ou récemment remontés après réparation, à la suite d'un serrage, d'une fausse manœuvre d'un novice enclenchant la première sans débrayer ou d'un coup de frein brutal calant le moteur. Quand on repart, l'allumage ne se faisant plus au temps voulu, on constate une explosion dans le pot d'échappement ou un retour de flamme au carburateur. Pour y remédier, s'adresser de préférence à un spécialiste.

6) COMPRESSION

Une perte de compression, par suite de l'usure des segments, provoque de mauvais départs ; dans un 2 temps, la bougie est noyée par le carburant et dans un 4 temps, c'est l'huile qui remonte du carter, affluant en trop grande quantité à la bougie ou encore les soupapes qui portent mal sur leur siège. Il est facile de constater qu'un moteur a perdu de sa compression, en appuyant sur le kick, on ne sent aucun point de résistance.

quement ignoré par les possesseurs de 4 temps. Pour essayer d'y remédier, il faut en connaître les origines.

a) trop forte compression.
b) échauffement du mélange essence-huile-air dû à une trop faible alimentation ou un mauvais réglage de carburateur.

c) mauvaise évacuation des gaz provoquée par un calaminage excessif du piston ou des lumières d'échappement partiellement bouchées.

Pour des moteurs sur lesquels les panes de bougie sont fréquentes, employer de préférence des bougies dont l'isolant entourant l'électrode centrale est assez mince. On peut aussi y remédier en écartant les électrodes un peu plus qu'il n'est préconisé. Dans la pratique, pour ne pas perdre de temps, procéder comme suit : démonter la bougie, brosser les électrodes et aussi l'intérieur du culot avec une brosse à bougie.

2) BOUGIE ENCRASSÉE

Plonger la bougie dans un bain de trichloréthylène qu'on se procure chez le pharmacien, la laisser tremper quelques minutes et l'essuyer. Autrefois, on procédait autrement : on versait de l'essence dans un couvercle de boîte, on y plongeait la bougie et on allumait un feu de joie. Quelques expériences de ce genre et la bougie était hors d'usage !

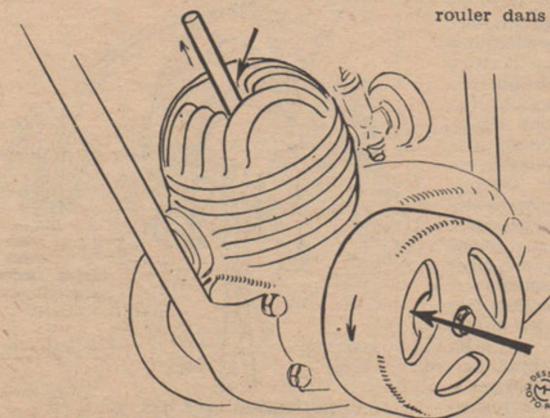
En cas d'insuccès après ces diverses opérations, une vérification du volant magnétique devient indispensable.

3) FIL DE BOUGIE

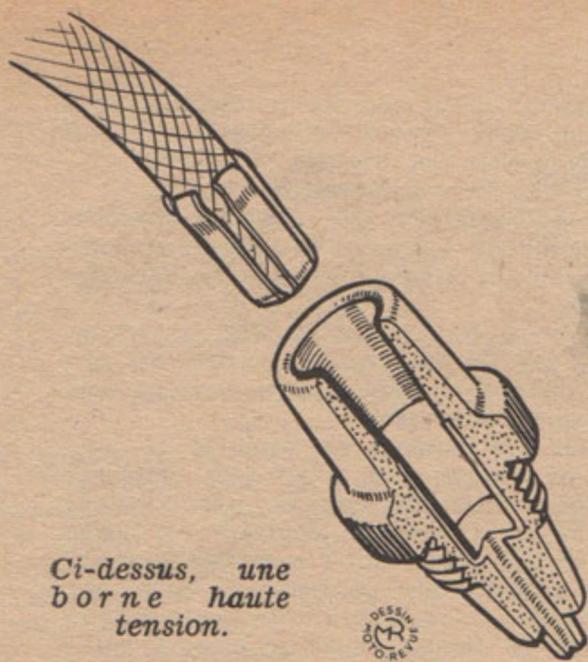
Le fil de bougie doit être correctement enfoncé dans la borne de sortie haute tension, ne pas présenter de fissure extérieure et par temps humide il est recommandé d'utiliser du fil recouvert de nylon. Le fil gainé caoutchouc et coton perd rapidement ses qualités isolantes et sous la pluie peut faire masse (fréquent sur AMC et Motobécane, fil très court qui touche parfois les ailettes du cylindre).

4) BORNE DE SORTIE HAUTE TENSION

C'est une pièce très fragile, surtout sur certain scooter pour lequel il est absolument indispensable d'en avoir une de rechange au même titre que la bougie de secours. Cette panne survient principalement lorsque la borne chaude se trouve brusquement aspergée d'eau froide. Éviter le lavage de la machine pendant que le moteur est chaud et sur route ne pas rouler dans les flaques d'eau.



La panne la plus difficile à décaler est le décalage du volant magnétique, car carburation et allumage fonctionnent correctement et le moteur ne peut partir. Il faut contrôler l'endroit où s'effectue l'ouverture des vis platinees.



Ci-dessus, une
borne haute
tension.

5) VOLANT MAGNETIQUE

Il a remplacé la magnéto sur les petites cylindrées, car il fournit à lui seul le courant haute tension à la bougie et à basse tension pour l'éclairage. C'est une simplification. Le montage d'une magnéto nécessitait l'emploi d'une dynamo et d'une batterie ou d'un alternateur pour l'éclairage. Le volant magnétique exige peu d'entretien, quelques pièces sont facilement accessibles et leur démontage n'oblige pas à enlever le rotor.

a) *Vis platinées.* — Seules les vis platinées réclament un réglage ou un polissage périodique. Elles sont bien souvent la cause d'un mauvais rendement, de départs difficiles et pétarades, sinon arrêt complet du moteur. *Pour le polissage*, agir avec précaution afin de ne pas fausser le linguet, enlever le couvercle de protection de l'allumeur, maintenir les vis écartées en introduisant la panne d'un tournevis sous le toucheau, placer une lime spéciale ou à défaut un morceau de papier abrasif fin entre les vis, retirer le tournevis et limer bien plan. Si on lime de biais, les vis ne porteront que partiellement l'une contre l'autre, une détérioration rapide s'ensuivra et une panne plus importante sera à prévoir à brève échéance.

b) *Rupteur.* — Un simple coup d'œil sur le rupteur suffit pour constater si le rupteur fonctionne normalement ou non. Quand le linguet pivote difficilement sur son axe, poser une très légère goutte d'huile en bout de l'axe et le faire fonctionner à la main en appuyant sur le toucheau avec la panne du tournevis. En quelques instants, il sera dégrippé.

c) *Le condensateur.* — En général, un condensateur défectueux produit de fortes pétarades irrégulières à l'accélération et une légère fumée s'échappe par l'orifice d'admission du carburateur. Si on démonte la bougie et qu'on la pose en contact sur la culasse, comme nous l'indiquons au chapitre I, l'étincelle est rose pâle et intermittente. Sur quelques volants il est possible de déposer le condensateur sans enlever le rotor. Après démontage, en l'examinant, on découvre souvent sur l'enveloppe un point où le métal paraît avoir fondu. C'est une pièce très bon marché et de faible encombrement qu'il est prudent de posséder lors d'un long déplacement. Choisir de préférence un condensateur à huile.

d) *Bobine d'allumage.* — La bobine d'allumage peut présenter plusieurs sortes de défauts. La plus courante se remarque par la rupture du fil la reliant au condensateur. Elle est alors réparable, un

Comment protéger les formes nouvelles données à un objet

Il arrive constamment, dans l'industrie, que les chercheurs modifient un objet, un article quelconque, non pas en transformant son mécanisme ni sa structure interne, mais seulement en changeant la forme extérieure de cet objet ou article : peut-on protéger efficacement une telle création industrielle ?

Le législateur français a prévu la protection de cette forme nouvelle par deux lois successives :

— Loi du 5 juillet 1844 (brevets d'invention) ;

— Loi du 14 juillet 1909 (modèles).

Nous étudions ci-après ces deux protections fort différentes en leur principe même.

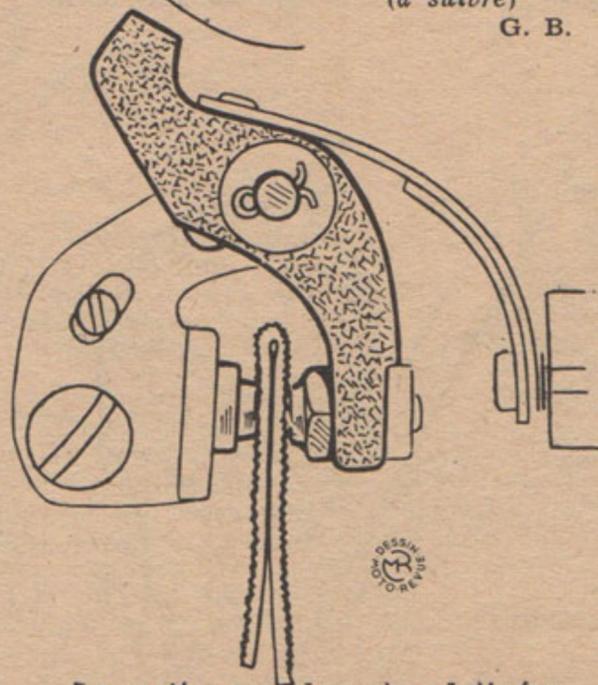
CHAPITRE I. — Protection d'une forme nouvelle par brevet d'invention.

point de soudure suffit pour recoler le fil à sa place. Une vérification pratique de la bobine consiste à enlever bougie et fil et donner quelques coups de kick ; si aucune étincelle ne se produit entre les vis platinées, la bobine est à déposer, c'est qu'elle est défectueuse ou que le fil est coupé, comme nous l'indiquons ci-dessus.

e) *Le stator baigne dans l'huile.* — La bague d'étanchéité empêche l'huile contenue dans le carter moteur de suinter le long de l'arbre supportant le volant magnétique. Une bague défectueuse provoque un « graissage » intempestif du stator qui n'a pas été prévu pour fonctionner à bain d'huile. Tous les éléments isolés — du rupteur principalement — sont alors mis en contact et il ne peut y avoir d'étincelle. Le seul dépannage possible consiste à étancher l'huile soigneusement avec un chiffon sec et à conduire au plus tôt la machine chez un spécialiste.

f) *Aimantation.* — Malgré les différentes vérifications énoncées dans les chapitres précédents, il se peut — mais c'est très rare — que l'étincelle demeure faible, d'une teinte rose pâle et très courte. Pour un départ correct, elle doit mesurer au minimum 5 à 6 mm. Il s'agit alors de faire réaimanter les masses polaires du rotor.

(à suivre)
G. B.



Le nettoyage des vis platinées peut être opéré à l'aide d'un papier abrasif.

La loi sur les brevets d'invention comporte, dans son article 2, la protection des inventions de produits industriels nouveaux.

La doctrine donne au mot : Produit Industriel le sens le plus général :

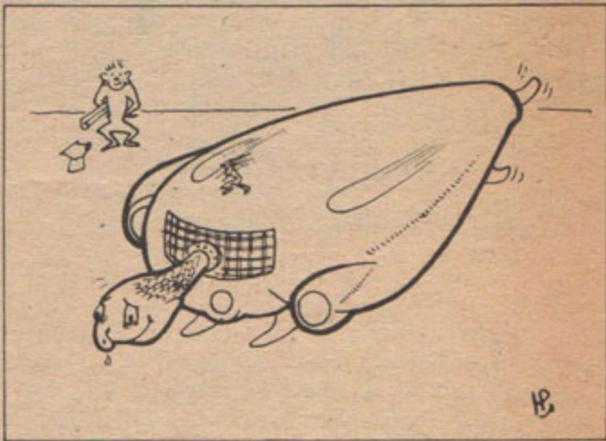
« C'est un corps certain, déterminé, un objet matériel ayant une forme, des caractères spéciaux qui le distinguent de tout autre objet ».

Ainsi, la doctrine prévoit nettement la protection par brevet d'un produit industriel ayant une forme nouvelle qui assure des résultats industriels.

CHAPITRE II. — Loi française du 14 juillet 1909 sur la protection des dessins et modèles.

Cette loi comporte un article 2 rédigé de la manière suivante :

« La présente loi est applicable à tout dessin nouveau, à toute forme plastique nouvelle, à tout objet industriel qui se différencie de ses similaires, soit par une configuration distincte et reconnaissable lui conférant un caractère de nouveauté, soit par un ou plusieurs effets extérieurs lui donnant une *physionomie* propre et nouvelle ».



CHAPITRE III. — Comparaison entre brevet d'invention et modèle de fabrique.

Les deux lois ci-dessus étudiées créent deux classes de protection entièrement différentes.

Pour les distinguer, il faut se poser les questions suivantes :

La forme nouvelle assure-t-elle un résultat industriel ? C'est le brevet.

La forme nouvelle assure-t-elle seulement un effet de fantaisie ? C'est le modèle.

Le brevet protège la constitution même de l'objet.

Le modèle protège son aspect extérieur de fantaisie.

On ne peut pas choisir arbitrairement l'une ou l'autre protection.

La loi sur les modèles du 14 juillet 1909 dispose en effet :

« Si le même objet peut être considéré à la fois comme un dessin ou modèle nouveau et comme une invention brevetable et si les éléments constitutifs de la nouveauté du dessin ou modèle sont inséparables de ceux de l'invention, ledit objet ne peut être protégé que conformément à la loi du 5 juillet 1844 ».

CHAPITRE IV. — Conclusions.

1° Tout objet présentant une forme nouvelle qui assure un résultat industriel peut être protégé par un brevet d'invention (loi du 5 juillet 1844).

2° Tout objet présentant une forme nouvelle n'assurant aucun résultat industriel, mais présentant un caractère de fantaisie peut être protégé par la loi du 14 juillet 1909 (modèle de fabrique).

3° Si la forme nouvelle assure un résultat industriel, seule la protection par brevet est efficace, mais la protection par dépôt de modèle est illusoire.

BERT et de KERAVENTANT,
Ingénieurs-Conseils

Une intéressante proposition

AU SUJET

DES RECORDS

Le docteur Frøede, chef technique du département « courses et records » chez NSU, a soumis dernièrement des propositions intéressantes au sujet des Records du Monde, propositions que nous résumons ci-dessous.

× × ×

Il est évident que devant le nombre de records inscrits sur les tablettes de la FIM (pas moins de 396 pour les 11 catégories « solo » maintenant prévues) l'intérêt du public pour ces records est des plus limités et ne s'attache qu'à quelques-uns d'entre eux.

LES CATEGORIES

Aussi, première proposition, réduire le nombre de catégories, en tenant compte du fait que sous l'aspect technique, les conceptions qui mèneront par exemple à la réalisation d'un 50 ou d'un 100 cmc. sont également les mêmes que celles qui mèneront à la réalisation d'un 75 cmc. Sensiblement, la même considération est valable en 750 et 1000 cmc.

Il faudrait donc retenir seulement les catégories suivantes : 50, 125, 250,

350, 500 cmc. et illimitée plus une catégorie libre pour les moteurs que l'on ne peut définir par une cylindrée déterminée (turbines, etc...).

4 RECORDS SEULEMENT PAR CATEGORIE

Actuellement, par catégorie, il existe 36 records différents partagés en trois groupes.

a) 6 records de courtes distances : 1 km et 1 mile départ arrêté et départ lancé et 5 km et 5 miles départ lancé.

b) 16 records sur longues distances, départ arrêté : de 10 à 5.000 kms et de 10 à 3.000 miles.

c) Enfin 14 records de durée, de 1 à 48 heures.

Il est clair que nombre de ces records se chevauchent en raison des 3 unités différentes (kms, miles, et heures) utilisées.

× × ×

Aussi, le docteur Frøede propose-t-il 4 records seulement par catégorie, chacun d'eux ayant un sens précis.

1) Un (et un seul) record en vitesse absolue, faisant essentiellement appel aux caractéristiques du moteur, au

carénage. Celui-ci devrait se disputer sur 1 km départ lancé évidemment.

2) Vitesse de pointe et accélération exigent des caractéristiques différentes du moteur, de la courbe de puissance, des rapports de boîte. De plus, l'accélération demande un certain doigté du pilote que n'exige pas la vitesse absolue. Ce record devrait être établi, départ arrêté, évidemment, sur 1 mile (1.609 m.), ou mieux encore, sur 2 kms, afin que pour un moteur ultra-puissant de grosse cylindrée, le résultat ne soit pas seulement obtenu par l'art du pilote à passer ses rapports.

3) Un record de 5 heures à grande vitesse, sans changement de pilote « sonnera » la machine (exigeant une puissance très élevée, mais aussi une grande robustesse) et le pilote.

4) Enfin, un record de longue durée : 24 ou même 100 heures (à décider en accord par la Commission Sportive et les Constructeurs), avec changement libre de pilotes, qui jugera essentiellement de la résistance de la machine.

Donc, en résumé, 4 records par catégorie :

1) de vitesse absolue, sur 1 km départ lancé ;

2) d'accélération, sur 2 kms, départ arrêté ;

3) record sur longue distance : 5 h. sans changement de pilote ;

4) record de longue durée de 24 (ou 100 h.) avec changement libre du pilote.

DES RECORDS DE CONSOMMATION

Enfin dernière proposition, mais qui, selon l'auteur, doit être encore étudiée : les records de consommation, qui devront être établis sur une durée de 5 heures, doivent être indépendants de la cylindrée du moteur.

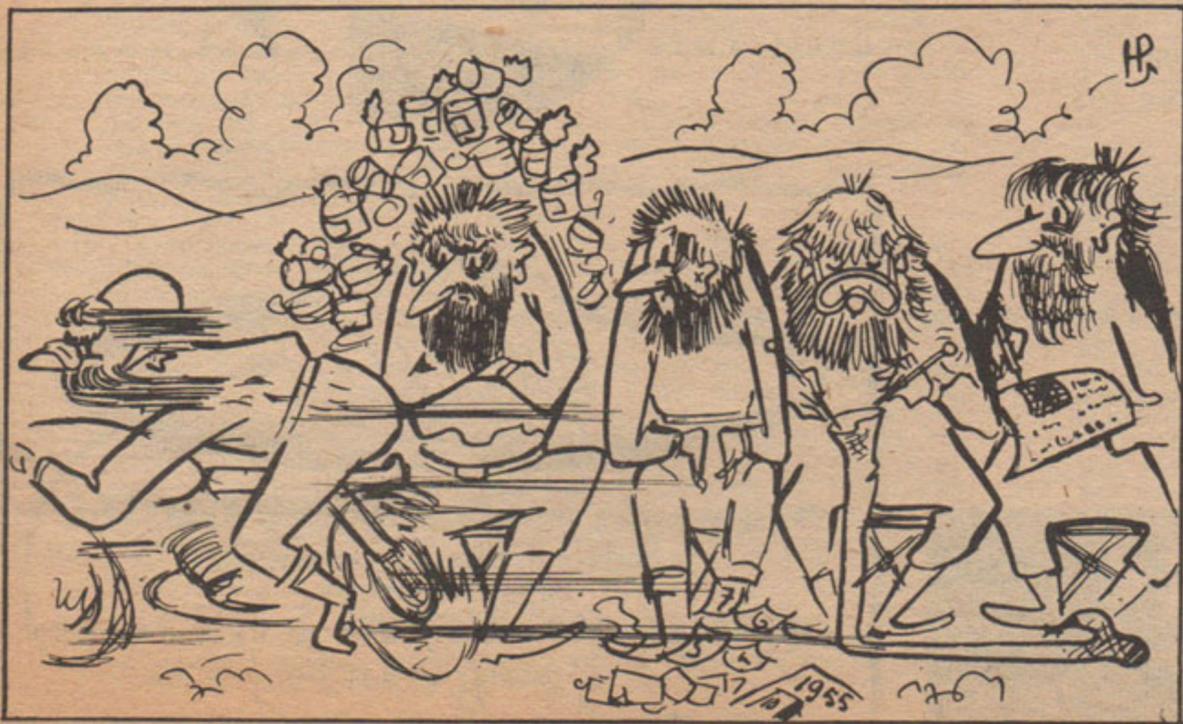
Le premier de ces records doit être établi à une moyenne de 60 kmh. (donc sur 300 kms) avec une tolérance de plus ou moins 5 %. Le deuxième, à une moyenne de 100 kmh. (donc sur 500 kms), toujours avec la même tolérance.

Ces deux records intéresseront évidemment les utilisateurs, peut-être plus même que les records de vitesse absolue.

× × ×

Espérons que ces intéressantes propositions, qui réduisent le total des records solos de 396 à 30, seront examinées avec le plus grand sérieux par la F.I.M.

Enfin un record de longue durée établi avec l'accord de la Commission Sportive et des constructeurs, avec changement de pilote, jugera essentiellement de la résistance de la machine.



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
Vélocycle
Cyclomoteurs

Cadrans 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

COUPE INTERNATIONALE DE SCOOTERS
TOULON - PARIS - TOULON

Les BOUGIES

MARCHAL

en tête partout

- 1^{er} classement général individuel sur VESPA
1^{er} classement par équipe LAMBRETTA
1^{er} course de vitesse à Montlhéry record du tour sur VESPA

MAGNAT DEBON

LA MARQUE DE QUALITÉ

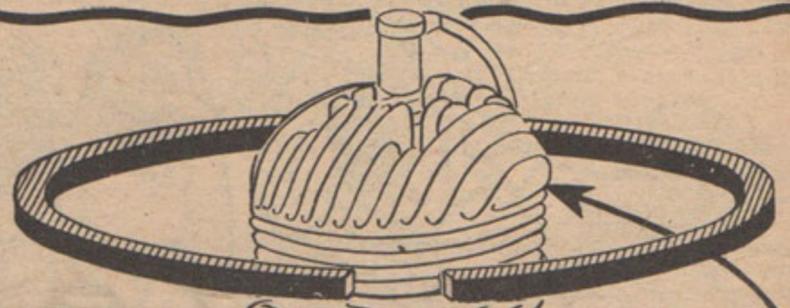
Pour toute sa gamme
de 50 à 500 cm³

utilise et recommande
exclusivement



LUBRIFIANTS

DE QUALITÉ



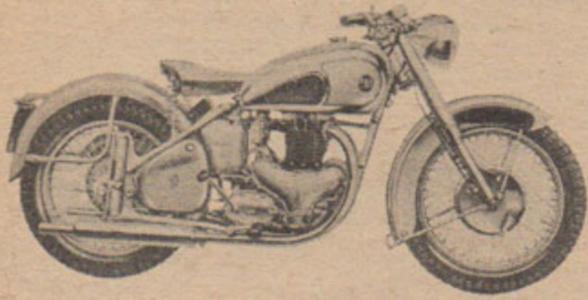
Segments noirs Amedée Bollée

Surface traitée au Parcolubrite
épaisseur 3 microns

spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps

à refroidissement par air

150



500 B.S.A. AA. 7

Je viens, selon la formule rituelle, essayer d'apporter ma contribution à la rubrique « Ce qu'ils en pensent » qui est dans « Moto-Revue » un de mes coins préférés. La machine dont je vais parler est connue, c'est la 500 BSA AA7, datant de fin 1951, achetée d'occasion avec un kilométrage de 25.000 kms, qui ajoutés aux 20.000 kms que j'ai parcourus depuis 1953, donnent donc 45.000 kms.

Je ne décrirai pas cette machine, connue de tous les motocyclistes avertis. Je dirai simplement qu'en 1951, la AA7 ne comportait pas encore la suspension arrière oscillante, ni le frein de 200 mm à l'avant. Le carénage de phare n'est venu également qu'après.

Le moteur est le AA7, à ne pas confondre avec le A7 qui n'a pas les mêmes cotes course-alésage et dont la puissance est légèrement inférieure : 25 CV pour le A7 et 27 CV pour le AA7.

× × ×

Machine achetée chez un « spécialiste de l'occasion » à Paris. Malgré le kilométrage assez important, les chromes et la peinture étaient en excellent état, mais la mise au point générale de la machine laissait à désirer.

Ici, j'ouvre une petite parenthèse : lorsqu'on achète une machine d'occasion, assez chère, ne serait-il pas normal que le vendeur fasse un essai de la machine afin de voir les points défectueux ? Dans mon cas, le propriétaire précédent n'avait certainement pas malmené la mécanique, mais ce n'était pas un mécanicien et beaucoup de choses étaient à revoir.

× × ×

Lorsque je pris possession de la machine, après un essai incomplet dans Paris, je n'étais pas du tout à mon aise. Le frein avant était complètement nul. La poignée tournante mal réglée et dure me faisait faire des bonds en avant, le moteur chauffait terriblement.

Quand je sortis de Paris, ce fut pire. Voulant pousser une pointe, je m'aperçus que je ne pouvais guère dépasser 100 à l'heure sans ressentir de désagréables vibrations dans le guidon, et d'ailleurs l'embrayage patinait. De plus, l'échauffement du moteur était vraiment excessif pour mon goût.

Les 300 premiers kms me laissèrent donc perplexes. A mon arrivée à Metz, je fis ce que mon marchand aurait dû faire : je resserrai les disques d'embrayage, qui depuis ne patine plus. Le frein avant, débarrassé de toute la surabondance de graisse, devint acceptable. Mais le moteur chauffait toujours et vibrait de même, et mon vendeur ayant omis, malgré mes demandes répétées, de m'envoyer le manuel d'entretien qu'il avait promis de l'expédier rapidement, j'en étais réduit aux suppositions sur le réglage de mon moteur. Je n'eus même pas de réponse à mes lettres, ce qui, dans le cas d'une perte de la notice, aurait pu être quand même le strict minimum de politesse de la part de mon spécialiste parisien de l'occasion.

Je roulais ainsi pendant quelques temps, sans ménager la machine, mais je dus me rendre à l'évidence. Mon moteur consommait énormément d'huile ; celle-ci fuyait partout, en dessous du moteur et surtout aux joints entre culasse et couvre-culbuteurs. Le remplacement de ces joints n'arrêta les fuites d'huile que pendant quelques centaines de kilomètres, puis je grillai le joint de culasse.

× × ×

A ce moment, un camarade qui a une 650 BSA me donna l'adresse d'un spécialiste des motos étrangères, Mr Muller, de Metz, que je dois ici remercier, car il est le seul qui ait vraiment mis ma machine au point, et ceci à un prix très raisonnable.

Voilà donc le travail qu'il fit. Il estima que le moteur devait être réalésé et je commandai donc deux pistons chez Movéa. Cette maison m'envoya les pièces très rapidement, pour cela c'est impeccable ; j'ai reçu certaines pièces par retour du courrier. Par contre, le prix de ces pièces est élevé : les deux pistons me coûtèrent 7.000 fr. les deux, avec le transport. Je précise toutefois qu'il s'agit là des pistons donnant 7,25 et non 6,5 comme taux de compression. Ils sont peut-être plus chers.

Mr Muller fit donc le réalésage des cylindres, un rodage de soupapes, un réglage de l'allumage et à présent, le moteur marche bien et chauffe normalement. Le moteur était auparavant mal réglé : mauvais réglage de l'avance à l'allumage et 10/100° aux soupapes au lieu de 25/100°.

× × ×

Ce qu'ils en pensent

De plus, nous nous aperçûmes que les vibrations provenaient de la perte de plusieurs écrous tenant l'un la boîte de vitesses au cadre, et les autres fixant la boîte au moteur. Ceci étant d'ailleurs un défaut de la BSA, car malgré ce remplacement, le fait se reproduisit, à cause des vibrations du moteur qui est moins bien équilibré qu'un flat-twin, et à moins de connaître cette particularité, on cherche très longtemps la cause des vibrations.

En effet, la boîte de vitesses tient par l'arrière au cadre, et par l'avant, elle est fixée au moteur par quatre goujons et écrous. Or, deux de ces écrous sont inaccessibles, encore faut-il connaître leur emplacement. Ce sont ceux qui sont situés sous la magnéto, et qui nécessitent pour leur remplacement ou même leur resserrage, le démontage de la magnéto. Pour démonter la magnéto, il faut sortir le carter droit, et ensuite il faut, au remontage, caler à nouveau l'avance. Beau travail, pour deux écrous !

× × ×

Enfin tout ceci ayant été fait, j'eus la possibilité de pouvoir juger cette machine. J'étais en rodage ; je fis un rodage normal, assez rapide. Allure de route en quatrième: 80-90, et en me servant de la boîte pour ne pas forcer le moteur en côte. Après 1.000 kms, je commençai à ouvrir un peu quand l'occasion se présentait ; la légère augmentation du taux de compression n'a donné qu'une faible augmentation de la puissance, l'arbre à cames étant resté le même. Le moteur est resté assez souple, mais avec une légère tendance à cliqueter lorsqu'il est bien chaud.

Après rodage, je pus enfin utiliser ma machine au maximum. On peut s'estimer satisfait des performances. Je fais 145-150 au compteur, à plat, seul et sur route très belle (Metz-Thionville). En position assise, à deux, je réalise 130-135, parfois 140, selon le vent. Les vitesses maxima sur les intermédiaires sont celles données par l'essai de « Moto-Revue » sur la 500 A7, soit 90 en deuxième et 120 en troisième, mais à chaque fois en sursrégime, ce qui est à déconseiller. L'accélération est bonne. Le freinage est un peu faible, surtout le frein avant.

La tenue de route est bonne, la machine demande à être couchée en virage, mais on arrive à virer très vite avec l'habitude. Les suspensions sont correctes. Un bon point à la fourche télescopique, souple, mais ne talonnant jamais. On ne peut pas demander l'impossible d'une suspension arrière coulissante. Les ressorts de la mienne ayant été changés par d'autres plus durs, la tenue de route est meilleure, mais le confort un peu défectueux sur route fortement ondulée.

En résumé, au chapitre qualités : moteur puissant et souple, assez silencieux ; suspensions bonnes tant qu'on n'aborde pas une chaussée trop ondulée, boîte de vitesses excellente, sélecteur doux et précis, un vrai régal ! embrayage également très bien, depuis son réglage.

Voilà déjà un certain nombre de qualités, auxquelles on peut ajouter une consommation très raisonnable, ne dépassant jamais 5 litres.

× × ×

A l'envers de la médaille, un freinage faible (corrigé depuis), une batterie mal placée, voir tuyau d'échappement et bas

nylon, et un reniflard trop généreux par temps chaud pour une chaîne qui gagnerait à être sous carter étanche.

Mais le plus grand défaut de la machine reste son entretien, et son manque d'accessibilité. Par entretien, j'entends vérifications. Il est obligatoire de vérifier souvent le serrage de tout, l'étanchéité des joints. On a du mal à tenir le moteur propre.

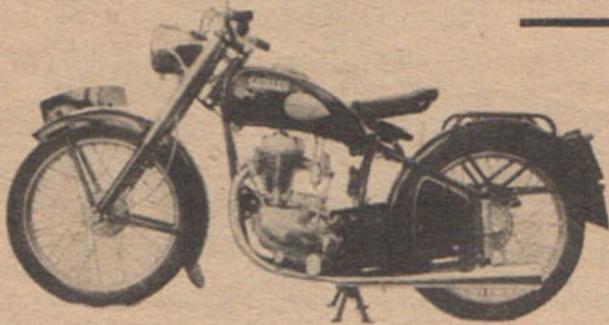
Ainsi, mais ceci est peut-être propre à ma machine, le joint entre culasse et couvre-culbuteurs ne tient pas. Le boîtier de couvre-culbuteurs a-t-il été faussé par un mauvais serrage lors d'un démontage antérieur ? Je ne sais ; mais toujours est-il que les joints en papier ne tiennent pas. Après les avoir changés plusieurs fois, j'ai enfin trouvé une solution acceptable en employant des joints de liège armé qui résistent mieux.

Mais il y a un inconvénient : le liège se tasse, et il faut resserrer plusieurs fois le couvre-culbuteurs. A chaque fois, il faut donc régler les soupapes, d'où démontage du réservoir, de la selle double et des couvercles d'accès aux culbuteurs, ce qui est assez long.

Je critiquerai encore le manque d'accessibilité générale et plus spécialement l'accès au carburateur : essayez de changer un gicleur par exemple ! Le filtre à air est bien protégé, mais pour le nettoyer, c'est un poème.

Voici ce que j'ai eu comme principales réparations en 20.000 kms : achat d'une batterie Fulmen, cette batterie ne tint qu'un peu plus d'un mois, étant sous garantie, me fut échangée ; réfections joints de culbuteurs, 5 ou 6 fois ; rodé les soupapes trois fois. Réalésage du moteur à 30.000 kms environ. J'ai naturellement usé un train de pneus, j'ai changé la chaîne d'entraînement de la dynamo, tout récemment, à 40.000 kms. J'ai dû changer les canalisations d'huile allant du réservoir d'huile au moteur. Enfin, j'ai dû faire ressouder deux fois mon réservoir d'essence qui perdait, à cause sans doute des vibrations.

J'ai encore la chaîne secondaire d'origine, elle a 45.000 kms, et je vais la changer, mais elle est encore en bon état ; la chaîne primaire est en excellent état et fera encore au moins 15.000 kms. Ceci est très satisfaisant.



Voici quelques impressions sur l'utilisation d'un 125 cc AMC, 4 vitesses, monté dans un cadre double berceau Guillier, fourche et suspension arrière télescopiques, modèle G.88 Ter. Quelques petites transformations ont été apportées à la machine achetée et mise en service en janvier 53 : selle double Aurora, moyeu frein Idéal uniquement à l'avant (tout arrive !), petit guidon sport, jantes alu Borani d'importation italienne, enfin peinture du rouge le plus criard, exécutée d'origine, à la demande, par la Maison Guillier.

Je n'ai utilisé ce vélomoteur que sur moyens et longs parcours, très peu en ville et presque exclusivement en solo. Je n'aime pas rouler à fond sans réserve de puissance, mais par contre le moteur n'a jamais pilonné à trop faible régime et j'aime mieux monter un fort pourcentage en troisième à 50, qu'en quatrième à 55. Ce n'est pas pour moi un engin de travail, mais plutôt un divertissement sportif ; la machine fut donc toujours bien soignée, vidanges, graissages faits scrupuleusement à temps voulu, et elle est toujours très propre. J'ai accompli quelques belles randonnées : Dijon plusieurs fois, Perpignan, Châlons, Vichy, Le Mans, Clermont, Aix-les-Bains, La Rochelle, Bordeaux, Avignon, et un beau voyage de 4.000 kms dans la moitié Nord de l'Espagne. Enfin la « 2-U-58 » fut triomphatrice deux années consécutives du Circuit de régularité absolue du Moto-Club de la Nièvre (300 kms dans le Morvan). La machine accuse actuellement 14.000 kms, tire à merveille et semble en pleine forme.

L'AMC 125 est bien connu. Il est assez puissant, très nerveux quand on sait utiliser les rapports, très propre et vraiment peu fragile. Excessivement bien refroidi, il n'atteint pas par temps très froid une température optimale pour un bon rendement. Consommation aux environs de trois litres, huile insignifiante. Boîte de vitesses d'un maniement très précis et très doux quand on a pris l'habitude de ne pas tomber dans les points morts intermédiaires. A déplorer un léger trou entre première et deuxième, et entre troisième et quatrième, que l'on peut atténuer en montant assez haut en régime première et troisième. Levier manuel très pratique, formant en même temps indicateur de point mort. A certains régimes, les pignons de transmission primaire à taille droite émettent un petit cliquetis désagréable au début. Embrayage sans histoires, un peu dur à la poignée cependant. Amortisseur de transmission claquant lors d'un démarrage très sec. Le moteur demande à tourner continuellement à pleine

Pour conclure, je dirai que la 500 BSA est une excellente machine, malgré toutes les critiques que je lui ai apportées. Bien entretenue, c'est une vraie grande routière à qui on peut beaucoup demander ; et parfois, souvent même, je lui demande beaucoup, car les Frégate, 403 et autres Versailles ont, à l'heure actuelle, des vitesses de pointe et une tenue de route qui obligent le possesseur d'une 500 à ouvrir à fond lorsque l'envie de ne pas se laisser faire prend un de ces automobilistes qui, il faut bien le reconnaître, ne sont pas tous des apprentis. Eh bien, avec une 500 BSA, on peut faire figure honorable, sur un grand parcours aussi bien que sur une distance réduite.

Les nouveaux modèles pourvus de la suspension oscillante, du frein avant plus puissant et d'une plus grande accessibilité générale, je pense ici au carburateur, se rapprochent vraiment de la machine idéale. Ce n'est peut-être pas la BMW, mais le prix est différent, lui aussi. Et avec une Shooting Star, on a quand même un agrément de conduite certain.

× × ×

Il me reste à remercier « Moto-Revue » pour tout ce que cette revue, notre revue, représente aux yeux de tous les motards, et en espérant que peut-être en lisant cet exposé un peu long et je m'en excuse, quelque possesseur de BSA AA7 trouvera une solution à son problème particulier. Pour ma part, j'ai souffert au début de n'avoir personne avec qui je puisse échanger mes impressions, car je ne connaissais qu'un possesseur de BSA, une 650 qui était quand même différente de la 500 ; alors je bondissais sur les « Ce qu'ils en pensent » pour voir si un gars n'avait pas les mêmes problèmes que moi et comment il les avait résolus.

Les essais très complets de « Moto-Revue » sont également très intéressants et permettent de faire des comparaisons entre les machines.

× × ×

Changerais-je de machine dans l'avenir ? Si oui, je reprendrais une BSA 650, ou si mes finances me le permettaient, une 600 BMW sport, celle-ci étant vraiment la reine, mais à un prix tellement plus élevé.

POINSOT Jean
Maizières-les-Metz (Moselle)

125 GUILLER A.M.C.

avance, et la manette d'avance variable ne fut vraiment pratique qu'en Espagne, où la qualité du carburant laissait beaucoup à désirer. (Environ 55 d'indice d'octane !).

Performances, vitesse de pointe ? Je ne la connais pas exactement ; le compteur à l'humeur très capricieuse et sans doute fort optimiste, a indiqué un jour 100 kmh. Je compte sur un très bon 85 chrono. D'ailleurs, à quoi cela sert-il ? je réalise couramment 55 de moyenne sur longs parcours et en se fâchant un peu 60. Vitesse de croisière 65-70 kmh.

La partie cycle est sans reproche, la fourche télescopique particulièrement robuste, très sensible à la viscosité de l'huile employée et par là même à la température extérieure. La suspension arrière est loin de procurer le confort, la tenue de route et la sécurité de freinage d'une oscillante. Le freinage, grâce à l'adjonction du moyeu-frein à l'avant, est impeccable. L'utilisation du frein arrière est très limitée (blocage rapide de la roue arrière) ; on a bien plus de doigté et de précision sur l'avant. Eclairage surpuissant, étonnant même pour une alimentation sur volant, avertisseur également. Enfin l'émail et le chrome tiennent bien.

Mais maintenant... il faut bien tout dire...

Durant le rodage les vitesses passaient mal et sautaient fréquemment : un réglage précis du sélecteur mit fin à cela. A 10.000 kms, le fil reliant le condensateur aux vis, lâche (100 fr. par soudure). Et le plus grave, à 13.000 kms le rotor du volant se fend entre l'axe central et une fenêtre de visite. J'attribue cela à un accident mécanique imprévisible plutôt qu'à une usure normale.

Par contre, je n'ai pas encore effectué ni décalaminage, ni rodage de soupapes (emploi exclusif de Super + Brétocyl, huile Labo V.W.). Les vis platinées, la chaîne, les pneus sont d'origine. Je regarde de temps en temps la bougie, simplement pour ne pas oublier qu'il y en a une.

Enfin, il a fallu changer un câble d'embrayage, deux ampoules de phare et plusieurs de feu rouge, effectuer quelques soudures au pot d'échappement que j'ai perdu sur les routes d'Espagne.

Aucune machine n'est impeccable à tous les points de vue, la Guillier assez lourde n'est pas sensationnelle en performances comme certains 125 italiens (bien que sur la route il n'y a que le Gnome actuel auquel je ne puisse tenir tête). Cependant, cette machine infatigable sur longs parcours, robuste, très maniable, ne m'a jamais laissé sur la route. J'ai roulé en Espagne en plein milieu du mois d'août, par une température infernale. Ma Guillier AMC m'a initié sans trop de déboires au plaisir de rouler en moto.

Mr J. TAMINAU
Nevers



L'ANGLAIS WARD, remporte
l'épreuve internationale
du

GRAND PRIX DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE à MONTREUIL

SCHMID s'affirme chez les nationaux

C'est sur un terrain au tracé tout nouveau que l'AMS conviait récemment les parisiens à assister au Grand Prix du Président de la République.

Durant l'été, le terrain des « Buttes à Morel » a en effet reçu la visite des « bulldozers » et autres « caterpillars » qui ont laissé des traces visibles, surtout dans la grande cuvette. Celle-ci, dont le point de profondeur extrême était constitué par la « Fosse aux Loups », a été remplie, en partie, de terre, au point que son niveau moyen est monté de 4 à 5 mètres. Ceci a eu pour effet direct de réduire la « Fosse aux Loups » à un entonnoir qui est d'ailleurs destiné à être bouché lui aussi complètement.

On a pu tracer de nouveaux méandres dans cette cuvette, et le public a une plus grande partie du circuit sous les yeux, l'AMS a également profité de ces profonds remaniements pour améliorer un autre point intéressant, à savoir la protection du public. On trouve maintenant, entre la piste et le public, une triple protection : a) des bottes de paille ou une palissade de bois. b) un (des) représentant(s) du service d'ordre. c) une corde tendue sur des piquets à quelques mètres des bottes de paille, ou de la palissade et contenant la foule.

Six courses étaient inscrites au programme, soit 2 manches et 1 finale pour les nationaux, et autant pour les inters.

Dans cette dernière catégorie étaient engagés des belges de valeur, dont Leloup, mais en dernière heure on apprenait que la FM Belge interdisait à l'officiel de la FN de venir courir en France. Cette décision aurait été prise à la suite du classement insuffisant de Leloup au Championnat d'Europe ; les dirigeants belges jugeant leur affilié en mauvaise condition physique.

LES NATIONAUX

Au départ de la première manche, nous retrouvons les figures bien connues que sont Schmid, Roux, Zacharie, Blat, Bourgeois, etc... alignés derrière le « starting-gate de départ » (selon une expression due au speaker, qui ne nous a pourtant guère habitués à de pareilles pléonasmes).

De cette première manche (disputée sur 15 tours), c'est Schmid (BSA) qui sortira vainqueur, après avoir eu raison de Zacharie (BSA) dans la grande montée. Une poussière dense plane déjà sur la piste qui, si elle ne facilite guère la tâche des coureurs, aide grandement à la prospérité des buvettes disséminées sur le terrain.

Dans la deuxième manche, Bourgeois, après avoir pris un excellent départ, s'installe en tête, pourchassé durant 15 tours par Martin (BSA), mais en vain. Vers la fin de l'épreuve, le leader fut gêné par un concurrent qui avait un tour de retard, mais ce léger incident ne permit

pas à Martin de finir à une meilleure position que second.

Derrière ces deux pilotes, partis rapidement en avant, Roux (FN) emmenait un peloton au sein duquel Legrand et Pinaud bagarraient ferme pour la quatrième place qui fut définitivement acquise après l'abandon forcé de Legrand.

Afin de fournir le nombre réglementaire d'engagés pour la finale, les organisateurs firent disputer une course de repêchage sur quatre tours, où se qualifièrent Roux et Belfontaine.

LA FINALE

Dès le départ, Bourgeois veut rééditer son exploit de la manche précédente, et part seul à l'assaut de la grande montée. Au premier passage, il est toujours en tête, talonné par Zacharie, Schmid, Martin, Brocard, etc... Tous les hommes de premier plan ont pris un départ correct, et, vu leurs places respectives, cette course promet d'être disputée.

Durant plusieurs tours, les positions se maintiendront sans changements. Les adversaires se jaugent avant de s'attaquer. Zacharie (BSA) faiblira le premier, ce dont Schmid profitera immédiatement, de même que Martin, et à une dizaine de tours de la fin, si nous avons toujours Bourgeois en tête, Schmid est maintenant second, suivi de Martin. Quelques tours encore, et Schmid se rapproche de Bourgeois, puis le passe à la mi-course environ.

Bourgeois, qui semble avoir des difficultés avec sa machine, sera ensuite attaqué par Martin, tandis que Schmid, très autoritaire, ne ralentira pas son allure et passera la ligne d'arrivée avec une confortable avance.

Dans les derniers tours de cette finale, Martin a finalement raison de Bourgeois qui a perdu beaucoup de sa combattivité.

Le classement de cette finale donne donc :

1. Schmid (BSA) ;
2. Martin (BSA) ;
3. Bourgeois (BSA) ;
4. Zacharie (BSA) ;
5. Thibault (Ariel).

LES INTERNATIONAUX

Au départ de la première manche, l'élément international était constitué par : Ward (AJS) et Nex (BSA) pour l'Angleterre ; Nery (Gilera) et Meunier (Saroléa) pour la Belgique ; Bud Ekins (Ariel) pour les USA ; auxquels étaient opposés les français Brassine (BSA), Molinari (Gilera), Frantz (FN), Vouillon (BSA), Amédéo (Ariel), Verrecchia (BSA) et Lusseyran (Ariel).

Dès le « starting-gate » relevé, Ward emmène le peloton et au premier tour passent, dans l'ordre : Ward, déjà un peu détaché, Frantz et Vouillon, puis Ekins, Amédéo, Meunier, etc... Brassine, assez mal parti, est dans les derniers, et l'anglais Nex a arrêté après une chute.

Dans les tours suivants, Ward consolide

encore son avantage en augmentant l'écart avec Frantz, que Vouillon talonne de très près. Ekins, isolé, est toujours quatrième devant Meunier qui a doublé Amédéo. Jusqu'au onzième tour avant la fin (la course en compte 15) les passages feront ressortir surtout l'attaque de Vouillon contre Frantz, tandis que Brassine remonte de l'arrière, doublant même Molinari, handicapé ce jour-là par une grippe, et qui ne peut jamais fournir le maximum de son effort. Ekins, de son côté, devra s'arrêter, bougie encrassée par la faute d'une pompe à huile défectueuse.

Vouillon se fait de plus en plus pressant, mais une chute au tour suivant lui fera perdre de précieuses minutes, et, comble de malchance, alors qu'il était courageusement reparti, sa boîte de vitesses refuse tout service et il devra s'arrêter définitivement pour cette manche.

Ward remportera cette manche devant Meunier qui a su profiter des abandons

Dans le titre, un départ des Inters, dont Ward (AJS) (ci-dessous) sera le meilleur.



ou des mésaventures dont les hommes de tête furent victimes, et tout particulièrement Frantz qui eut mérité une seconde place, mais rétrograde dans les derniers tours.

Autre grand malchanceux de cette manche, Vouillon, victime d'abord de sa fougue et ensuite d'une panne mécanique vraiment imméritée.

× × ×

Peu spectaculaire dans la première manche, Amédéo prit dans la seconde un départ foudroyant, bien assis sur sa roue arrière, mais une chute en haut de la grande montée allait lui enlever le bénéfice de sa performance. L'américain Bud Ekins en profita pour s'esquiver et c'est lui qui passait en tête au premier tour. Derrière venaient Brassine, Ward, Frantz, Verrechia, Molinari, Nex, Lusseyran, Nery, Meunier et enfin Vouillon, malchanceux cette fois encore et qui était reparti sur une Ariel prêtée par Loudières.

Au second tour, l'américain n'a pas ralenti l'allure et a même lâché Brassine que s'apprête à passer Ward.

L'ordre des suivants immédiats reste sans changements.

Un tour encore et Ekins a accru son avantage, tandis que, comme prévu, Ward a doublé Brassine. Frantz est toujours quatrième, devant Molinari qui semble s'éloigner de son suivant Nex. Frantz a sans doute senti le danger, car il accélère l'allure, se rapprochant lui-même de Brassine. L'intérêt se reporte donc sur les luttes pour les places d'honneur, car Ward semble résigné à voir gagner Ekins. Celui-ci, en effet, n'étant pas classé dans la première manche, n'est pas dangereux pour l'anglais, lequel se contente d'assurer sa seconde place, avec sagesse, comme nous verrons plus loin.

Il distancera néanmoins Brassine, que suit toujours Frantz régulièrement, et qui se trouve bientôt en butte à une attaque de Molinari. Mais celui-ci chutant, sa récompense viendra sous la forme d'un pneu crevé sur la machine de Frantz.

A l'avant-dernier tour, Ekins est donc en tête à plusieurs centaines de mètres devant Ward... qui passera la ligne d'arrivée le premier ! L'Ariel d'Ekins refuse en effet de continuer sa ronde qui eut pu être victorieuse et l'américain, une fois de plus, démonte flegmatiquement la bougie... noyée d'huile.

Ward remporte donc de justesse cette seconde manche devant Brassine, troisième Molinari, quatrième Nery qui a passé Nex, cinquième, dans les derniers tours.

LA FINALE (20 tours)

Etant donné ce qui s'était passé lors des manches précédentes, où Vouillon, comme Frantz ou Ekins, s'étaient révélés

des adversaires non négligeables pour Ward, la victoire de celui-ci pouvait paraître incertaine dans la finale.

Malgré tout, par son départ, Ward ne semble guère se laisser aller et passe en tête dès le premier tour, talonné par Nex, Molinari, Ekins, etc... Brassine, dans cette manche, est encore parmi les hommes de queue.

Tandis qu'au second tour, Ward, bien protégé sur ses arrières par Nex, accroît son avance, Vouillon, derrière Frantz, s'impatiente. Mais, malchanceux encore dans cette finale, il fera une chute qui permettra à Nery de le passer. Puis c'est son boisseau de gaz qui se bloquera dans la descente avant le chronométrage l'obligeant à coucher sa machine dans le talus bordant la piste, et ce sera l'abandon.

Tandis que Ward, Nex et Frantz assurent les trois premières places, Molinari place une attaque dont Nery sera la victime. Frantz, de son côté, presse un peu et celui-ci, sans doute inquiet de se sentir en danger, fait une faute, tombe et Frantz passe.

A la mi-course environ, nous avons donc : en tête Ward qui tourne très vite puis Nex, Molinari, Nery. Ekins qui s'était maintenu dans les 5 à 6^e places, sera encore victime d'un encrassement de boue et abandonnera.

Au onzième tour, on note une légère remontée de Nex, mais l'anglais ne pourra pas inquiéter Frantz. Le seul changement notable de cette fin de course sera dû — bien involontairement — à Molinari qui creve à 3 tours de la fin, et c'est Nery, sur une autre Gilera, qui prendra la quatrième place, qui devait revenir en toute logique à notre champion de France, pourtant mal en point ce jour-là. Devant Nery, la troisième place revient à Nex, la seconde à Frantz et la première à Ward.

Bien que peu favorable à nos couleurs, cette journée qui marquait la reprise du moto-cross dans la région parisienne, aura permis plusieurs constatations.

D'abord que le cross n'a rien perdu de sa popularité et il faut bien convenir que l'AMS y est pour quelque chose. Voyant toujours grand, ce club a entrepris de faire de Montreuil un « stade des sports mécaniques » et l'orientation que l'on peut deviner déjà fait bien augurer de l'avenir. Un gros effort a été fait aussi en ce qui concerne l'organisation, la protection du public, et sur un plan plus personnel, les rapports avec la Presse.

Nous ne pouvons que nous réjouir, en espérant que le public saura lui-même apprécier, ce qui sera la meilleure récompense pour l'AMS.

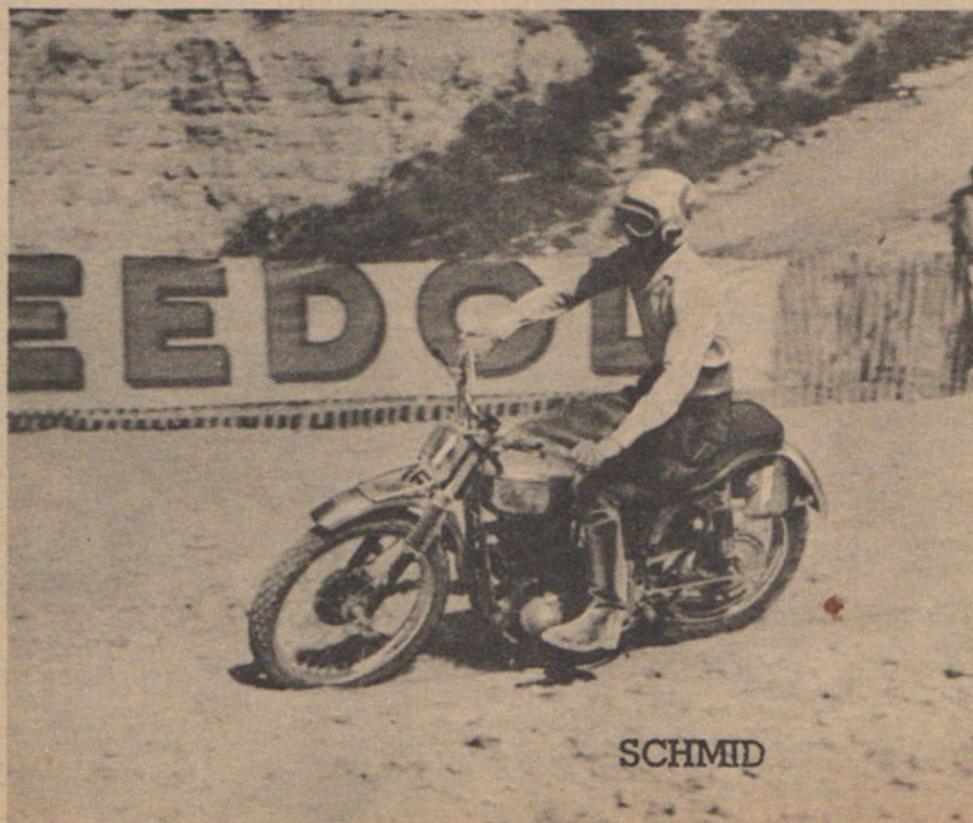
Jean JUNIOR



FRANTZ



EKINS



SCHMID



MOLINARI

LE 23 OCTOBRE A CHEMIRE-LE-GAUDIN CHAMPIONNAT DE FRANCE DE MOTO-CROSS

Ce festival motocycliste, dont la Sarthe et le Moto-Club du Maine, seront le dimanche 23 octobre le pôle d'attractions, passionne déjà.

Un Championnat de France a toujours donné lieu à une certaine fièvre et il n'est pas coutume de voir disputer, dans un si petit pays, une compétition nantie d'un titre officiel.

Chemiré-le-Gaudin, bien connu des sportifs, situé à 19 kms du Mans, aura ce privilège qui veut que dans une même journée, les nombreux spectateurs pourront assister à cette unique finale de Championnat de France, réunissant 60 coureurs dans les trois catégories pour le titre.

LISTE DES ENGAGES

Catégorie 250 cmc. : Bénard (Melun), Klym René (Orléans), Ledormeur G. (Vendée), Amédéo (AM Seine), Guimier (Blois), Olivotti (Fontainebleau), Dubois Maurice (Maine), Delpeyrat (Tours), Marceau (Orléans), Mateos (Toulouse), Leroux (Thouars), Humbertjean, Vaccani, Thuillier P., Charrier (Nantes), Houdoux (Mayenne), Daudet, Chevallier (Sucé), Desbois, Galzin (Sud Africain).

Catégorie 350 cmc. : Klym Robert, Godey, Hazianis, Jacquemin, Tiarcelin (Deux Sèvres), Bertrand (Oise), Drobecq, Du-

bois Louis (Maine), Allaire (Nantes), Juligné (Tours), Maisonneuve J (Sucé), Lefèvre (AM Seine), Cros (Béziers), Delpeyrat (Tours), Moreau (Blois), Combe (Albi), Quillico, Brassard, Leclerc, Steffe.

Catégorie 500 cmc. : Molinari, Klym René, Hazianis, Chuchart (Douai), Frantz, Brassine, Vouillon, Charrier (Seine), De Donckers (Nord), Melloli, Raulin, Lusseyran, Barbara, Dubois L. (Maine), Drobecq, Jacquemin, Klym Robert, Lefèvre, Darouy, Schmidt.

UN ESPOIR ALLEMAND DISPARAIT

Le jeune moto-cross allemand a de jeunes pilotes. Mais ceux-ci paient également leur tribut au sport. Ainsi, tout dernièrement, à Leichlingen, le jeune Dieter Haas, âgé de 17 ans, après avoir remporté l'épreuve des 175 cmc., fit une chute sérieuse, et malgré tous les soins du médecin, ne devait pas tarder à succomber.

Après 31 victoires au guidon de sa Maico, au cours de cette saison, ce jeune et talentueux pilote était tout près du but : champion d'Allemagne de Moto-Cross dans sa catégorie.

RALLYE D'AUTOMNE DU T.C.F.

Le troisième rallye d'automne du groupe moto-scooter-camping du Touring-Club de France aura lieu les 24 et 25 septembre, à Vernon (Eure).

Cette manifestation, patronnée par le Touring-Club de France, la municipalité de Vernon, le Syndicat d'Initiative et les commerçants de la ville, remporte chaque année un grand succès.

Cette année, le programme comprend un feu de camp le samedi soir et le dimanche une randonnée avec visite de la vallée de l'Eure, une présentation de l'élevage de volailles à Villiers-en-Vexin, une visite de la ville et du musée.

Renseignements au siège du TCF (Service camping) ou au Syndicat d'Initiative de Vernon.

ANNULATION

Par suite de la nouvelle réglementation et des obligations mises à sa charge par les Pouvoirs Publics, le Club Motocycliste de la Sécurité Nationale a le regret d'informer qu'il lui est impossible d'organiser son moto-cross du 2 octobre 1955 à Nanterre.

CIRCUIT DE BILBAO

Fin août s'est disputé, sur un circuit de 5 kms 280, le 8^e Grand Prix de Bilbao, qui a vu un doublé de Goffin en 350 et 500, tandis qu'en 125, c'est l'espagnol Attorasagasti qui l'emportait, établissant le record du tour à 125,002 kms de moyenne.

RESULTATS

Classe 125 cmc. : 1. Juan Attorasagasti (MV), les 10 tours = 52 kms 800 en 28'1" (moy. 117 kmh. 350) ; 2. Del Val (MV).

Classe 350 cmc. : 1. Goffin (Norton), les 15 tours = 79 kms 200 en 34'49,2" (moy. 136 kmh. 746) ; 2. Collot (Norton).

Classe 500 cmc. : 1. Goffin (Norton), les 20 tours = 105 kms 600 en 43'59,9" (moy. 137 kmh. 124) ; 2. Flahaut (Norton).

THE « NINE HOURS »

Une originale course vient de se dérouler en Angleterre à l'aérodrome de Thruxton, organisée par le « Ashton Combine » sur un parcours de 4 km. 500 environ. Cette épreuve était ouverte à toute machine de série (pilotee par deux concurrents) figurant au catalogue d'une marque, et ensuite, elle se disputait sur 9 h., ce qui déclancha d'ailleurs un mouvement d'opposition de la part de certains constructeurs (tiens, tiens..., où avons-nous déjà vu ça ?..). Peu d'incidents purement mécaniques furent à noter, mais le point noir principal fut l'usure excessive des pneus qui, sur la plupart des machines montraient la toile dès la mi-course ! Peu de concurrents ayant apporté des pneus de rechange, il fallut adresser des S.O.S. au public et certains spectateurs démontèrent les pneus de leurs propres machines pour aider les pilotes en détresse.

Assez paradoxalement, ce furent les pneus avant qui furent le plus endommagés, sans doute à cause des durs freinages réclamés par les chicanes disposées sur l'aérodrome entraînant des accélérations et décélérations rapides.

La course fut menée par la Triumph T 110 de Perris et Williams jusqu'à la septième heure, où un décalage de l'avance élimina de sa place de leader. Celle-ci fut reprise par E. Dow et Crooks sur la 500 BSA Gold Star que Dow mena à la victoire au TT Clubman de cette année, et qui termine première à la moyenne de 107,9 kmh., et fait extraordinaire, sans un changement du pneu avant !

La seconde machine est aussi une Gold Star, mais de 350 cmc. qui précède une 500 Triumph.

Sur les 43 pilotes qui prirent le départ, 14 abandonnèrent en cours d'épreuve.

Bien que peu rentable du point de vue financier (il n'y avait que 200 spectateurs environ), cette course a été l'objet d'un grand intérêt chez tous les clubmen et l'on espère qu'elle sera maintenue en 1956 et sur 12 heures.

**OU IREZ-
VOUS
DIMANCHE**

MOTO-CROSS
Moto-Cross du L.O.U. Motocycliste.
Moto-Cross de Pernes.
» » de Tours-en-Vimeux (MC Picard).
» » de Sains du Nord (MC Sainsois).

LE SPORT EN AUTRICHE

Nous avons signalé, à maintes reprises dans nos colonnes, l'activité sportive d'une nouvelle maison autrichienne, la KTM. Deux premières places devant un Lottes à Salzbourg en mai dernier, et plus récemment une quatrième place au circuit de la Solitude en étaient les étapes saillantes.

La lecture de ces résultats était déjà de bon augure pour l'avenir, mais il restait encore à savoir ce qu'était exactement la KTM. Si l'on savait que la production de série était équipée de 2 temps Sachs, il était difficile d'admettre qu'en compétition le même moteur était capable de surclasser la MV compétition-client de Lottes.

En fait, les adversaires en présence luttaient presque à armes égales, car les KTM étaient montées avec des moteurs de MV compétition-client à simple arbre à cames en tête.

C'est en 1952 environ que Messieurs Kronreif et Trunkenpolz construisirent leurs premières motocyclettes à Mattighofen en Autriche. Les KTM étaient, à l'époque, mues par des 100 et 125 Sachs, et, à peine la première série terminée, les dirigeants de la firme engagèrent plusieurs de leurs machines dans de nombreuses épreuves de tous terrains qu'affectionnent les autrichiens.

Les résultats furent encourageants, puisque 1.500 KTM ont été mises en circulation en 1955 dans un pays dont la seule — mais puissante — industrie motocycliste était représentée par Puch.

Des KTM gonflées par les soins de l'usine avaient déjà pris part à des courses de vitesse en Autriche, mais elles ne pouvaient évidemment pas grand chose avec leur boîte à trois vitesses, contre les véritables racers qu'on leur opposait.

Des essais furent d'abord faits avec des moteurs NSU, mais ce n'est qu'au début de la saison que les directeurs de la KTM s'intéressèrent sérieusement à la compétition.

Après contact avec l'importateur des MV pour l'Autriche, l'usine italienne livrait à Mattighofen deux simple-arbre « compétition-client ». Peu de temps après, les modèles originaux apparaissaient avec une fourche avant du type Earles et des éléments de suspension arrière signés KTM, de même qu'une nouvelle selle et un réservoir originaux.

Les moteurs avaient également été « revus » par deux mécaniciens de l'usine, et bientôt, menées par deux excellents pilotes, P. Schwarz et Trunkenpolz lui-même, les deux nouvelles KTM partirent pour une ample moisson de lauriers, aussi bien en Autriche qu'en Allemagne.

Dans ce dernier pays, les KTM s'opposent régulièrement aux IFA d'Allemagne orientale, officielles aussi, ce qui, avec les nombreux privés allemands montés sur des racers italiens ou allemands, provoque de belles empoignades où l'honneur autrichien n'est pas le moins bien défendu...

LES PETITES ANNONCES DE *Moto* revue

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

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

GULLER

175 Guiller sp. 85000. Barbier
 38 rue St Denis, Dreux.

RENE GILLET

250 R. Gillet parf. état ent.
 équ. cli. p choc béq. lat. ca-
 renée, t. sad. sac. cuir 140000
 Bourda 91 r G Gal Eboué, Issy
 Urg. cse dép. side R. Gillet
 type J. parf. ét px tr. int.
 79 r Pierre Vermeir, Antony

TERROT

TERROT RGST 53 100000 en
 15 traites. VIL. 15-18

MOTOS de COURSE

350 BSA Gold Star 1300 kms
 290000 repr. poss. Bogatnoff,
 St Just sur Loire (Loire).

SCOOTERS CYCLOMOTEURS

Lambretta 54 tr. b. ét. équipé
 Ets Binet-Peugniez 6 bd Dide-
 rot Paris-12^e Tél. Did. 12-20
 Bernardet 125 Ydral bon ét.
 px 55000 Lemaire 6 Gounod
 Paris. WAG. 68-42 hres rep.
 Vespa 54 30000 fr d'éq. 80000
 47 r Deguingand Levallois

MOTOS ANGLAISES

500 BSA Gold Star imp. 175.
 47 r Deguingand, Levallois.

Side 500 Norton c. nf sus. ar.
 120. en 15 traites VIL. 15-18
 Indian scout compl. rév. 100000
 en 15 traites. VIL. 15-18

T 110 Triumph mai 55 6000 k
 40 av Pte d'Asnières 17^e.

Velocette LE 200 dern. mod.
 rlé 6000 k 150000 Per. 60-98

TRIUMPH type Thunderbird
 7 CV mod. 54 6000 kms équip.
 sac. porte bagage. Chavassieux
 chez M. Fournier, Boucher,
 Chedde (Haute Savoie).

500 BSA Shooting Star susp.
 oscill. 2 carbu. 7000 kms. Ri-
 vray, rue Caen, Lisieux.

500 BSA TWN prix int. urg.
 cause difficulté. Baduel 1 pl.
 Jules Renard, Paris 17^e.

VENDS 250 BSA culb C11
 120000 fr LEROUX 27 avenue
 Galilée, Saint Maur.

650 BSA Gold. Flash av. s. dble
 ét. nf Ninot Ely 57-50 P. 322

A vdré 350 BSA 170000. Levé
 48 r G. Péri, Arcueil.

200 Anglaise dern. mod. ét nf
 Ecr. Jaquet, Lélax (Ain).

TRIUMPH T100 t. bon état
 DAU. 18-26.

MOTOS ALLEMANDES

BMW 500 R51/3 imp. c. nve
 compt Pl. 12000 k. pl. offr.
 Berberat Vieux Montiers Mse

NSU 250 4 t cul. 4vit. sél.
 c nve 135. Opé. 18-90 Poste
 14-24 Parodo de 12 à 14 h.

BMW R25/3 imp. 14000 k 230.
 acc. Ab Simonne 8 r Choron-9^e

DKW 4 vit. sélec. moteur nf
 350 cc. Mr Le Clinche 20 av.
 Mathurin Moreau, Paris 19^e.

C. ach. voit sacr. Zundapp
 KS 601 Steib 300. Crédit. Mr
 Pajot Jean, 6 place Colonel
 Fabien 19^e.

BMW R67/3 53 16000 km éq.
 casque cause naissance prix
 int. Ehrensperger 41 av. P.
 Brossolette, Le Perreux (Seine)
 LIT. 41-90. Poste 120.

Vends moto Zundapp KS 600
 rev. comp 160000 fr. fac. hres
 bur. TRO. 66-07 - 18-70.

MOTOS TCHEQUES

JAWA 250 et 350 CSEPEL 250

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

350 Jawa mod. 55 cse santé
 état neuf compl. équ. prix
 215. valeur 280. KLE. 10-50
 après 20 heures.

250 Fuch rouge équ. 130000.
 Garnier 17 François Miron 4^e.

Puch 250 TF superbe nbx ac.
 150. urg. Lec. 00-35 ap. 20 h.

Puch 250 TF ét. imp. px 150.
 Foulon 258 rue Marcadet 18^e

ATTENTION !

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

ATTENTION : REMISE
 DES TEXTES DERNIERE
 LIMITE SAMEDI AVANT
 MIDI.

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

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

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

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

MOTOS AUTRICHIENNES

PUCH 175 SV 54 bon état
 120. Hamel 10 r St Denis,
 Lillebonne (Seine-Marit.).

PUCH 150, 1952 14000 kms.
 Rossi 4 rue de la Prévoyance
 Drancy (Seine) après 18 h.

MOTOS BELGES

FN 350 cc culb. 54 17000 kms
 vendue tous accessoires et équi-
 pement 170000. Chanson 64 av.
 P. V. Couturier, Vitry (Seine)

MOTOS DIVERSES

SANS PREMIER VERSEMENT GRAND CHOIX MOTOS

SCOOTERS soldés

Sidecars à partir de 5000 fr.
 Garantie 3 mois

CREDIT - REPRISE

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

LES OCCASIONS LES PLUS HONNETES

Equipées, garanties et à crédit
 Roy. Enf. 500 réc. 52 165.
 Roy. Enf. 500 Twin 52 230.
 Roy. Enf. 250 culb. 53 140.
 Roy. Enf. 350 Bullet 53 215.
 Dominator + Précis. c. nf 350.
 Aris 11 r Labie 17^e Eto. 08-66
 Agence Royal Enf. Matchless
 Norton, Avon, Pièces d'origine
 Salon Occasion: St. 3952 Hall 3

100 MOTOS SCOOT.

157 av du Maine Paris 14^e.
 Ouv. dim. Ech. créd. av. 5000

Société liquide 50 motos de
 350 et 500, de 20 à 40000 fr.
 Crédit 15 mois. 4 r Beaura-
 paire, Pantin VIL 15-18.

BSA - ARIEL

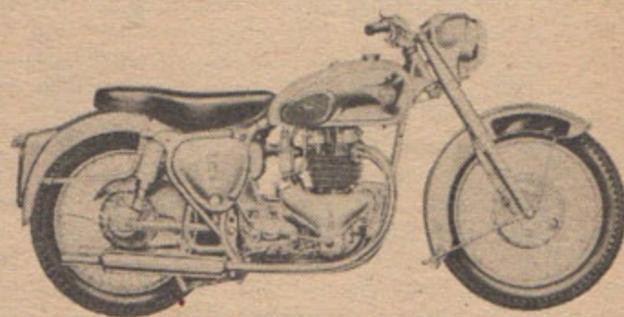
NORD - EST - MOTOS

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

MACHINES DISPONIBLES Neuf et OCCASIONS

CREDIT DE 18 MOIS. 1^{er} Vers^t 5.000 frs - REPRISES

Nous ne vendons
 que les marques
 de renommée mondiale !



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

ALEXIS-MOTOS

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

SÉCURITÉ SIMPLICITÉ

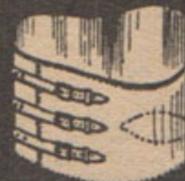


Ets

A. LAMBERT & F. CAGNON

10, Ch. de Montbrillant - LYON (Rhône)

Indispensable à votre Santé



MARQUE DÉPOSÉE

MOTO-CEINTURES

en Cuir
A. BERL

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

1^{er} CIRCUIT DE REGULARITE DE MILLAU

Favorisé par un temps splendide, ce magnifique circuit s'est déroulé comme prévu sur un parcours de 507 kms de routes, pour la plupart très sinueuses ou de montagne.

Sur 32 concurrents engagés, 31 ont pris le départ et 25 ont terminé l'épreuve. Cinq ont dû abandonner pour cause de pannes et un a été mis hors de course pour avoir perdu sa feuille de route.

Quoique certains groupes n'aient pas eu le nombre de 12 concurrents fixé par le règlement pour bénéficier des prix comme prévu par le règlement, la totalité des 180.000 francs a été distribuée et un classement supplémentaire pour les 125 a même été réalisé.

Voici les résultats :

Groupe I (jusqu'à 175) :

1. Costecalde (Motoconfort) ; 2. Caumes (Vespa) ; 3. Susini (officiel Follis) ; 4. Chevallier (Favor) ; 5. Markarian (Vespa).

Groupe II (jusqu'à 350) :

1. Sahuquet (Monet) ; 2. Breyse Josette (Adler) ; 3. Besière (Gn.-Rhône) ; 4. Hernandez (Ariel) ; 5. Malhomme (Bernardet).

Groupe III (au-dessus de 350) :

1. Boeglin (BSA).

Groupe IV (sides toutes cylindrées) :

1. Bouliteau (Indian) ; 2. Bizot (Saroléa).

CLASSEMENT GENERAL (Prix cumulables)

1. Costelade ; 2. Eculiteau ; 3. Caumes ; 4. Susini ; 5. Boeglin.

Classement spécial 125 cmc. :

1. Caumes ; 2. Markarian ; 3. Cavailles.

En outre, au premier du classement général, il a été attribué le challenge Libéria et une coupe au premier de cha-

que groupe. Le challenge Inter-Clubs revenant au moto-club Millavois pour son classement, celui-ci, dans un but sportif, s'est désisté en faveur du club suivant, le Moto-Club St-Affricain.

MOTO-BALL

En zone Sud, le Championnat de France de Moto-Ball a fourni à Carpentras l'occasion de remporter une belle victoire inattendue sur Avignon qui ne disposait cependant pas de son équipe complète.

Mal partie en début de saison, l'équipe de Marignane a réalisé une très belle remontée, et elle consolide sa place par sa victoire devant Aix qui a ainsi laissé passer l'occasion de rattraper Avignon.

Par contre, La Seyne est à égalité de points avec Avignon, mais le goal average permet à cette dernière équipe d'être classée deuxième, La Seyne venant en troisième place.

Camaret a nettement battu Nice, renforçant ainsi sa position de leader.

St Etienne n'a pu recevoir Montoux, équipe qui a maintenant 3 matches de retard, matches qui ne pourront peut-être pas se jouer.

Voici les résultats et le classement au 17 juillet :

RESULTATS

Nice 0 - Camaret 4. Aix 1 - Marignane 5. Carpentras 5 - Avignon 0. La Seyne 2 - Cavallon 1. Saint-Etienne - Montoux (remis).

CLASSEMENT

1. Camaret 30 pts ; 2. Avignon 27 pts ; 3. La Seyne 27 pts ; 4. Marignane 26 pts ; 5. Aix 25 pts ; 6. Cavallon 24 pts ; 7. Montoux 22 pts ; 8. Carpentras 22 pts ; 9. Nice 17 pts ; 10. Saint-Etienne 16 pts.

LA PLUS BELLE SELECTION DE BELLES MACHINES

125 Terrot culb.	100.
175 Malterre AMC sus. AR	120.
250 BSA susp. AR f. tél.	165.
350 Jawa susp. AR f. tél.	170.
350 BSA susp. 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 Gaité Dan. 55-43
DEMANDEZ-NOUS LA LISTE complète ctre 45 fr. en timbres

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

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

MOTOBECANE
79 bd Montparnasse. Lit. 21-68

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**

Chez AUDEGEAN

CREDIT IMMEDIAT

20 % comptant. Solde 15 mois

125 Motobécane culb. 52-54-95	75.
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 Puch tr. belles	130.
250 Victoria 1953	175.
250 Csepel 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 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.
650 BMW R12 révis.	150.
750 Harley Davidson	95.

1000, 750 et 500 R. Gillet 95.
1200 Indian selle bpl. 100.
A SOLDER

200 motos et sidecars dep 25.
137-139 av. Clichy, Paris-17^e
M^o Brochant. MAR. 21-29
Ouvert le dimanche matin.

200 MOTOS 100 SIDES 5.000 FR. COMPT. ET CREDIT

6-12-15 mois
Reprise motos scooters

ARGENTINE MOTOS

Exposition permanente
Tous les jours 9 h. à 21 hres même le dimanche

5, RUE ACACIAS
Paris-17^e - ETO. 20-25
M^o Argentine - Porte Maillot

OCCASIONS exceptionnelles

Crédit même province, expédie.

FN 350 bloc moteur	20000
Peugeot 250 équipée	25000
NSU 200 4 vitesses	30000
Peugeot 125 télescope.	25000
Terrot 350 chromée	40000
Motosacoche 500 culb.	45000
Monet Goyon 500 1948	50000
Norton 500 parfaite	70000
René Gillet 1000 impec	70000
Motobécane 500 supercul.	85000

et 50 motos à bas prix
FAURIE 8 av. de St Ouen, Paris M^o La Fourche (dans la cour).

DIVERS

Side Simard 1 pl. 1/2 lux. b. état. Accessoires Perret 6 rue Sarrette 14^e.

ECHANGES

RENAULT 4 CV 54 c neuve
Aronde 53 impeccable
Reprise motos. Crédit total
FAURIE, 8 av. St Ouen, Paris

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

ON DESIRE ACHETER

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

ACHAT COMPTANT
Paiement immédiat
Scooters et motos récents
Echange contre voiture
23 boulevard Péreire (17^e)

Achète et Echange

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

ACH. AUTOS RECENTES
E.C.A., 7 rue de Montreuil, PANTIN, M^o Egl. VIL. 09-21

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

VOTRE MOTO
comme
1^{er} VERSEMENT
IVRY-AUTOS-MOTOS
VOUS OFFRE
Garantie sur contrat

DES VOITURES TOUS MODELES
Crédit 9-12-15-18 mois
28 rue de Paris, Ivry (Seine)
M^o Pierre Curie. Porte Italie
Ouvert dimanches et fêtes

Achète side à gauche. Kosovski Pontault (Seine et Marne).
ACHAT comptant toutes motos reprise crédit sur voitures tous modèles. Garage 38 rue Saussure Paris 17^e Wag. 87-36

Achète Comptant

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

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

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

VOITURES A VENDRE

AUTOS MOTOS
GARANTIE - CREDIT
REPRISE SCOOTER
7 r. Montreuil, PANTIN. - M^o Eglise, OUV. DIMANCHE.

REPRISE motos récentes
Panhard Junior Sport 53
Panhard Berl. 4 CV X86
4 CV Ren. 51 et 52 sport t. o.
Citroën 11 BL 51 1re m.
Citroën 15 CV 52 cme nve
Citroën 8 CV berline
Peugeot 202 toit ouvr
1000 kgs Renault Fgon 48
AUDEGEAN 137-139 av. Clichy
M^o Brochant - MAR. 21-29

LIQUIDATION 1000 kgs Renault aménagé camping, plus remorque bâchée. Plusieurs vélos et sidecars très bas prix. Téléph. ENT 44-35.

AUTO CRED. TOT.

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

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

EMPLOIS

Ch. mécanic. qualifié moto place stable Paris Ric. 75-28
Ch. J. H. p. démonstration sur stand Salon de la Moto du 6 au 16 octobre. RIC. 75-28.

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

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE

ROBUSTE ET ELEGANTE

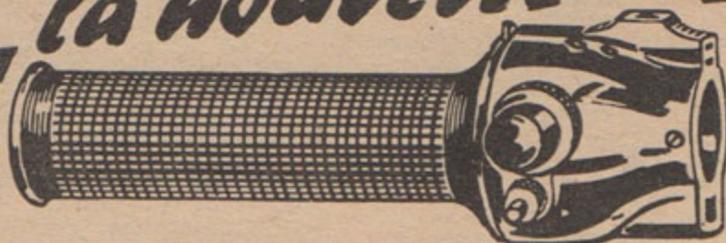
SIMPLE ET SURE

DEMONTAGE FACILE

PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE

AVEC FILS ET COSSES

la nouvelle



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

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

Le Seul Spécialiste
de l'accessoire
de l'équipement

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

compétence
honnêteté
régularité

pour vous...
pour votre machine...

ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIÉS
PRIX LES PLUS BAS

Un des exemples de la semaine:
L'incopiable gant moto
défatigant et lumineux
G A M E T
2.800 f.



MEMBRES DE CLUBS
FAITES-VOUS CONNAITRE

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

EXPÉDITION EN PROVINCE

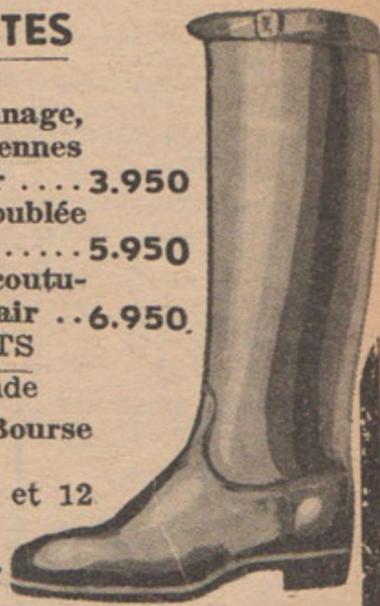
BOTTES MOTOCYCLISTES

aperçu de quelques prix
DEMI-BOTTE veau double tannage,
semelle spéc. coutures canadiennes
même article, double sem. cuir 3.950
BOTTE box noir ou couleur, doublée
peau, double semelle cuir 5.950
BOTTE veau double tannage, coutu-
res norvégiennes, fermet. Eclair .. 6.950.
60 MODELES DIFFERENTS

Catalogue gratuit sur demande

MARCY 1 et 3 place de la Bourse
Paris-2°
Tél. : CEN. 83-11 et 12

LA PLUS IMPORTANTE
SPECIALITE FRANÇAISE



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

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

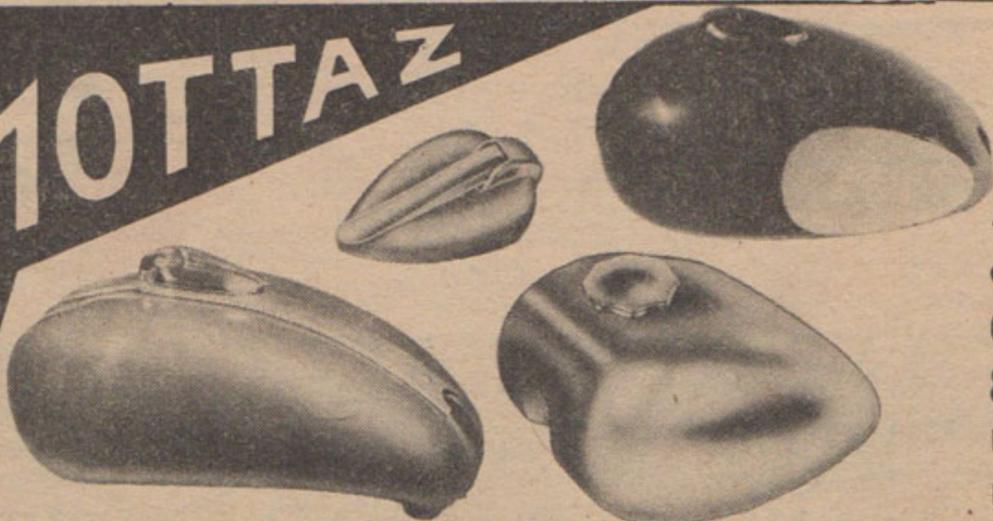


Clinique des
cadres. Réser-
voirs et Roues
tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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

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

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)

2 scooters pour le prix d'un...



BRUNÉTOILE - PARIS

Calari

98^{CC}

BERNARDET

BOITE DE VITESSE
AUTOMATIQUE

S E R V O M A T I C

EMBRAVE ET PASSE LES
VITESSES A VOTRE PLACE

STABILITE - MANIABILITE - NERVOSITE

65 Km. 2 litres aux 100