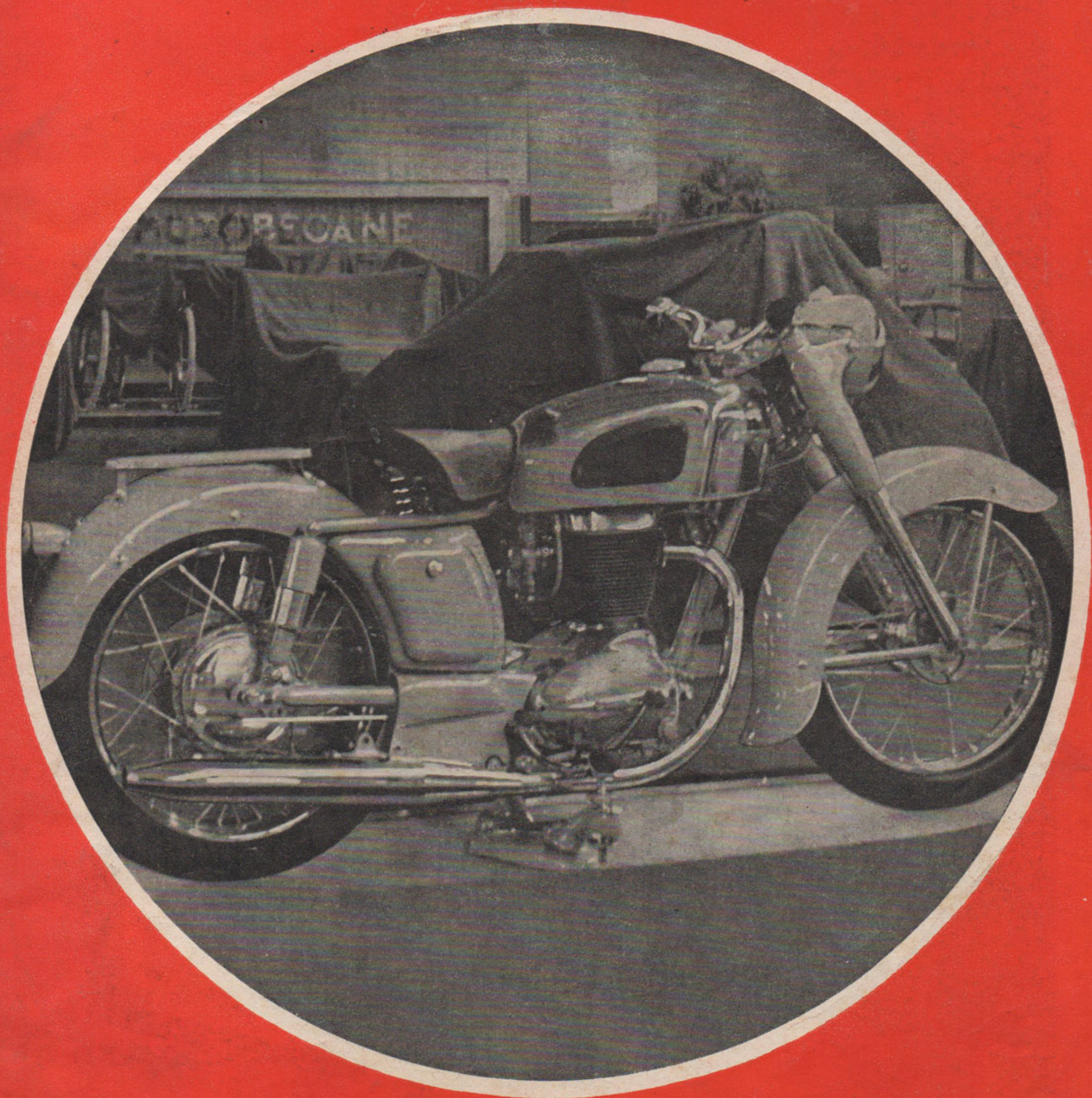


# Moto revue

43<sup>e</sup> ANNEE. — 15 OCTOBRE 1955. — N° 1.259  
Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

PHOTOS DU  
SALON



Grand succès de Motobécane, la 175 cmc. est agréablement modernisée par un nouveau cadre.



Pour votre moto



**YELLOW**

**SEDIS**

*La chaîne française*

*de qualité*

# 5 RECORDS MONDIAUX



99 cm<sup>3</sup> \* 125 cm<sup>3</sup> \* 2 TEMPS

125 cm<sup>3</sup> \* 175 cm<sup>3</sup> \* 250 cm<sup>3</sup> \* 4 TEMPS

## LE MOTEUR DES GRANDES MARQUES

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Voici pourquoi vous Commanderez ces Marques

**BSA**

**SUNBEAM**

**ARIEL**

**A LEVALLOIS-MOTOS**

**A. DUBOIS**

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

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

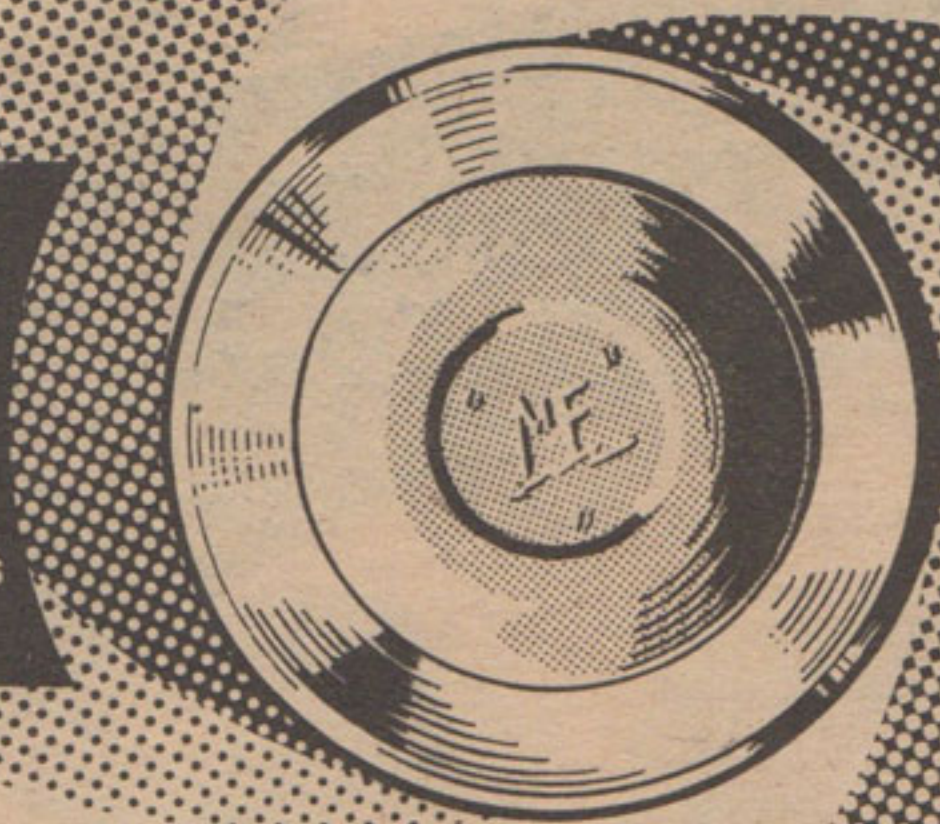
MÉTRO : A.-FRANCE

PER.19-73

*au service de*

**LA TECHNIQUE  
LA QUALITE**

Commutateurs simples  
Commutateurs combinés,  
code - route - avertisseur  
Contacts à clé  
Bobines huile  
Mano pression huile  
Faisceaux fils - Canalisations  
Régulateurs - Disjoncteurs



Volants magnétiques  
Magnétos  
Magnétos dynamos  
Alternateurs  
Dynamos éclairage  
Dynamos en boul d'arbre  
Dispositifs allumage batterie

**Magnéto-France**

Pub. BULLY.

DRESLER

SIÈGE SOCIAL  
USINES & BUREAUX

93 ROUTE D'HEYRIEUX  
TEL PA 25-61 (3 lignes)

**LYON**

MAGASINS DE  
VENTE A PARIS

42 RUE BRUNEL (17°)  
TEL ETO 45-00

AU SALON : Porte de Versailles - Hall Renan - Stand 130 ,

**MOTTAZ**



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

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

# Les Succès continuent!

Après avoir triomphalement remporté le

**BOL D'OR 55** TOUTES CATEGORIES



ajoute à son palmarès  
ses brillants succès dans les

**SIX JOURS**

**INTERNATIONAUX**

1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> pour la COUPE d'ARGENT

2<sup>e</sup> du Concours du TROPHÉE INT<sup>al</sup>

1<sup>re</sup> sur 25 Concurrents des  
Clubs-Équipes

20 Médailles d'Or

10 Médailles d'Argent

20 Médailles de Bronze

**MOTOKOV**

PRAGUE

AGENT GENERAL

**E<sup>ts</sup> J. POCH**

127, Av. de Neuilly  
NEUILLY-sur-SEINE

Tél. MAI. 61-70



MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

**TOUJOURS EN AVANT !...**

les productions des **ETS GRAZZINI**

EN FOURCHES TELESCOPIQUES

ET SUSPENSIONS ARRIERES

offrent, par leur longue expérience,

**les meilleures garanties  
pour le Confort et la Sécurité**

Téléphone :

ROquette 17-03

**GRAZZINI**

Constructeur

5-7, Rue Neuve-Popincourt

PARIS-XI<sup>e</sup>

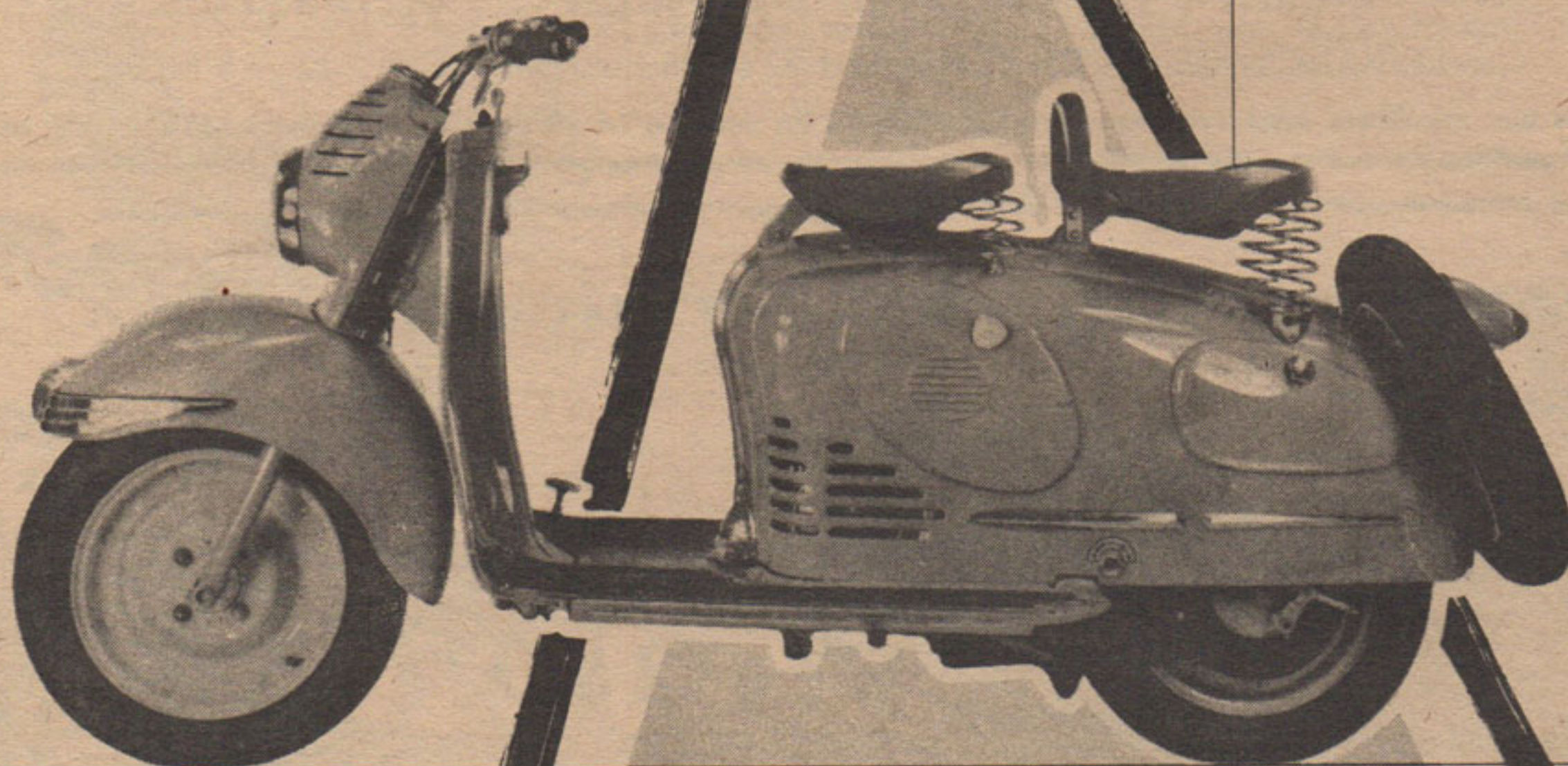
La **SELLE** *souple*

**REYDEL**

... *sa suspension*

**SANDOW**

**IL EST É-QUI-LI-BRÉ**



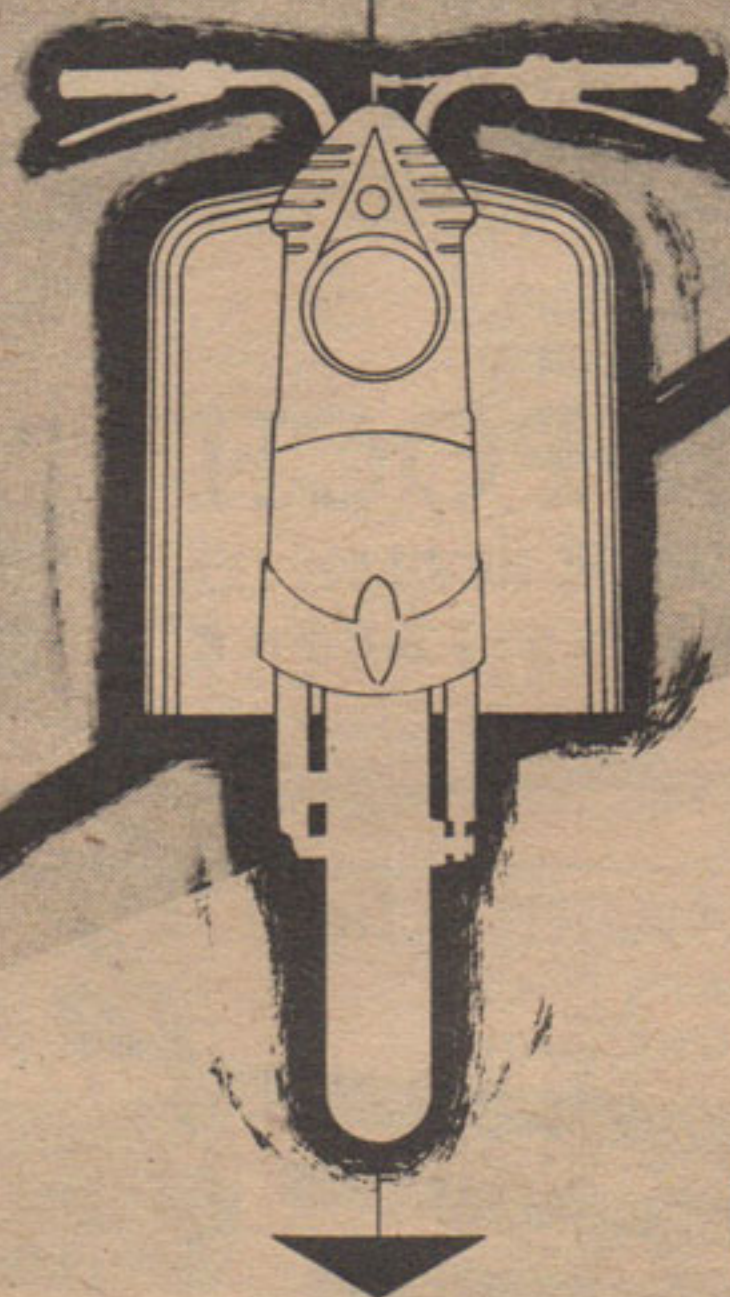
"PUCH" DOIT SA RENOMMÉE A LA QUALITE INDISCUTÉE DE SES MOTOS 175 ET 250. LE **SCOOTER PUCH** BÉNÉFICIE DES MÊMES TECHNIQUES ET EN PLUS IL POSSEDE DES AVANTAGES INCONTESTÉS :

- GRANDES ROUES LUI ASSURANT UNE TENUE DE ROUTE PARFAITE.
- MOTEUR CENTRÉ LUI DONNANT UNE STABILITÉ ET UN ÉQUILIBRE INCOMPARABLES.

BÉNÉFICIEZ VOUS AUSSI DE LA TECHNIQUE

**"PUCH"**  
ACHÉTEZ  
**"PUCH"**

PNEUS  
**Englebert**



**HUILES  
LABO**

**PUCH**

CONCESSIONNAIRE GENERAL FRANCE ET COLONIES

**ETS P. HUMBLLOT**

79-81, rue du Faubourg Saint-Jacques - PARIS-14<sup>e</sup> - Tél. : POR. 60-33  
ALGER : 28, rue Hoche CASABLANCA : 34, Bd de Marseille

# 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

### JAWA TERROT

### TOUS MODÈLES EN MAGASIN

MACHINES DE CROSS ET DE CIRCUIT

## Souple, à toute épreuve !...

la nouvelle



de luxe  
**250** cm<sup>3</sup>

*a remporté un succès mérité au Salon*

12 CV. - Moteur 2 temps. - Fourche avant  
télescopique. - Suspension arrière oscillante  
avec amortisseur à huile. Vitesse moyenne :  
70-80 kmh. - Vitesse maximum : 105 kmh.

Agent Général :

### Ets J. POCH

127, AVENUE DE NEUILLY, 127  
NEUILLY-sur-SEINE

Tél. : MAI. 61-70

MOGURT  
Sté Hongroise de  
Commerce d'Autos  
BUDAPEST 62

— B. P. 249 —



DOUBLE ALIMENTATION  
PAR BATTERIE ET  
VOLANT MAGNETIQUE

ROBUSTE ET ELEGANTE

SIMPLE ET SURE

DEMONTAGE FACILE

PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE

AVEC FILS ET COSSES



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

## SAKER Universelle

COURBEVOIE

QUALITE SAKER

TOUTES LES COMMANDES

ELECTRIQUES

REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE

COMPLETE ET DETAILLEE

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

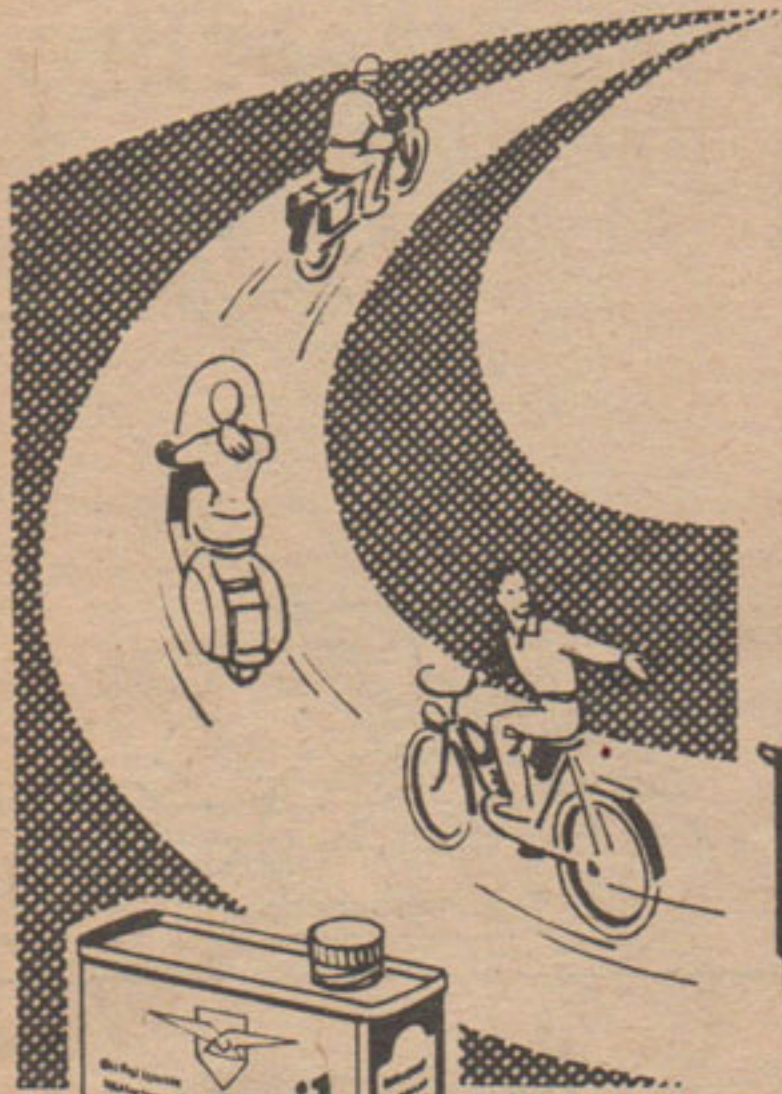


*A petits moteurs... grand rendement*

grâce à

# Bret-oil

*Spéciale 2 temps*

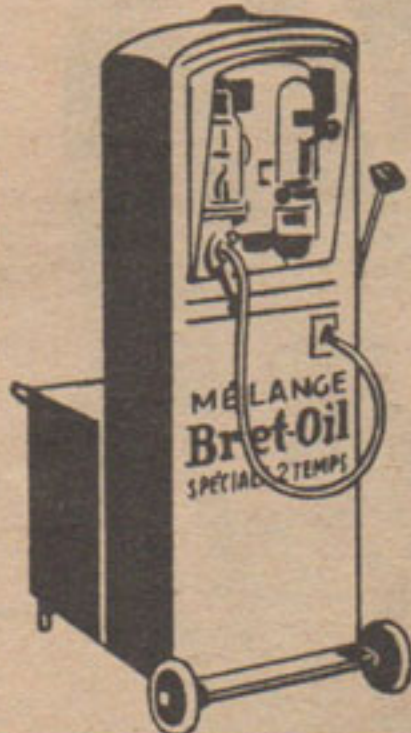


DÈS AUJOURD'HUI METTEZ DANS VOTRE MÉLANGE L'HUILE "BRET-OIL, Spéciale 2 temps" Vous serez surpris : aussitôt votre moteur tourne plus rond et il donne toute sa puissance.

**FINI** le serrage de piston  
**FINIE** la calamine  
**FINIE** la perle aux bougies

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

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



# Bret-oil

4 RUE JEANNE D'ARC  
 ISSY LES MOULX (SEINE)  
 MIC.48.40

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

*Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,*

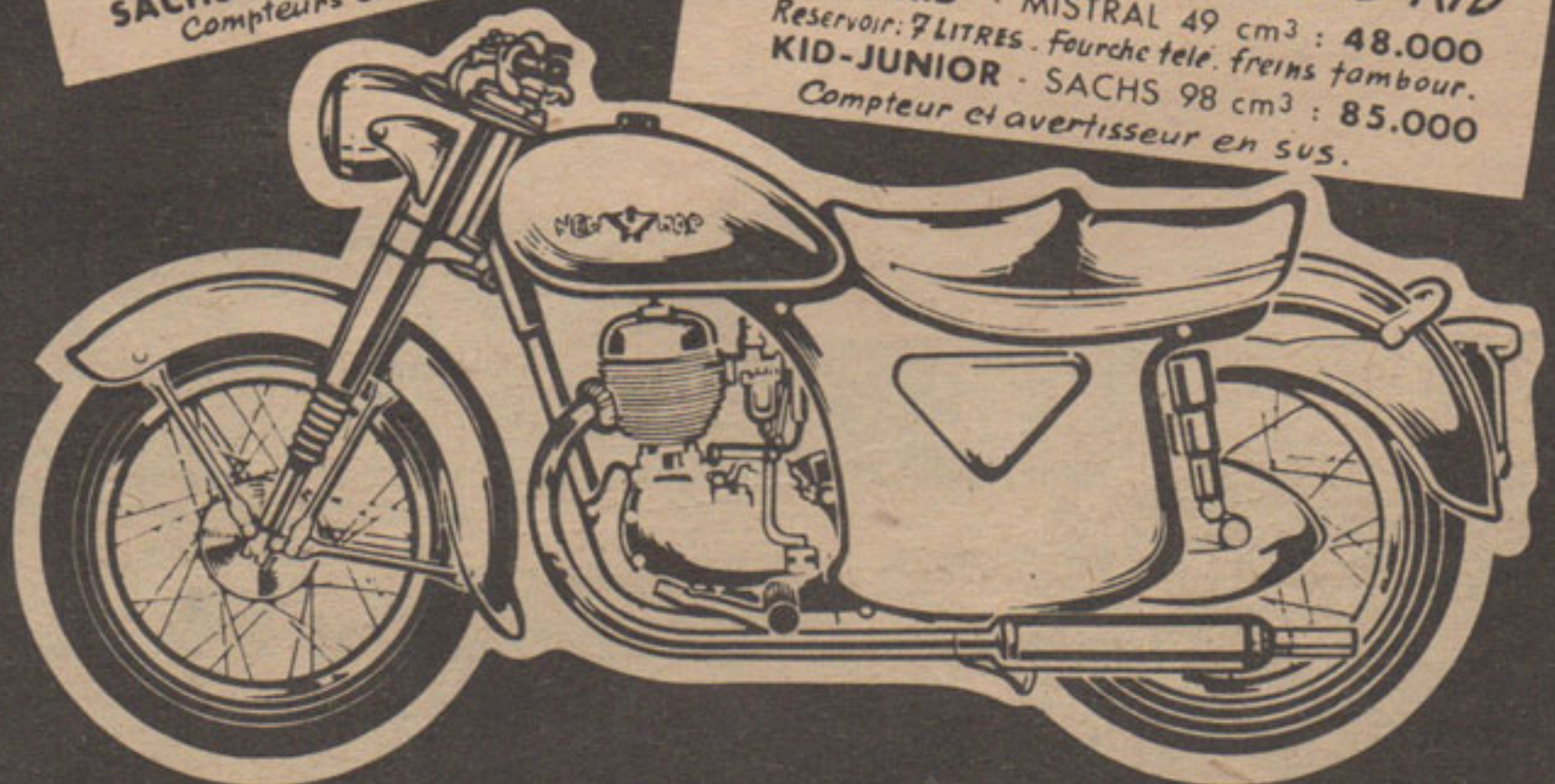
**PRINCIPAUX AGENTS**

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

*voyez NEW-MAP: Toujours en tête*

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

*Ses cyclomoteurs "KID"*  
 BABY-KID - MISTRAL 49 cm<sup>3</sup> : 48.000  
 Réservoir: 7 LITRES. Fourche télé. freins tambour.  
 KID-JUNIOR - SACHS 98 cm<sup>3</sup> : 85.000  
 Compteur et avertisseur en sus.



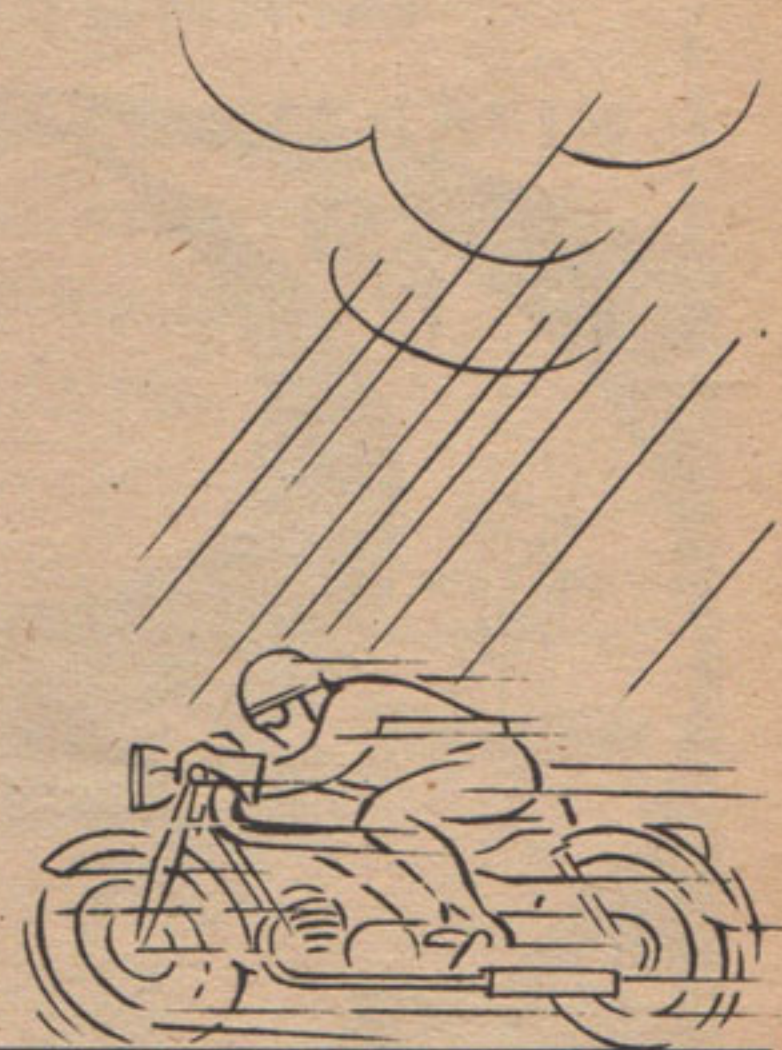
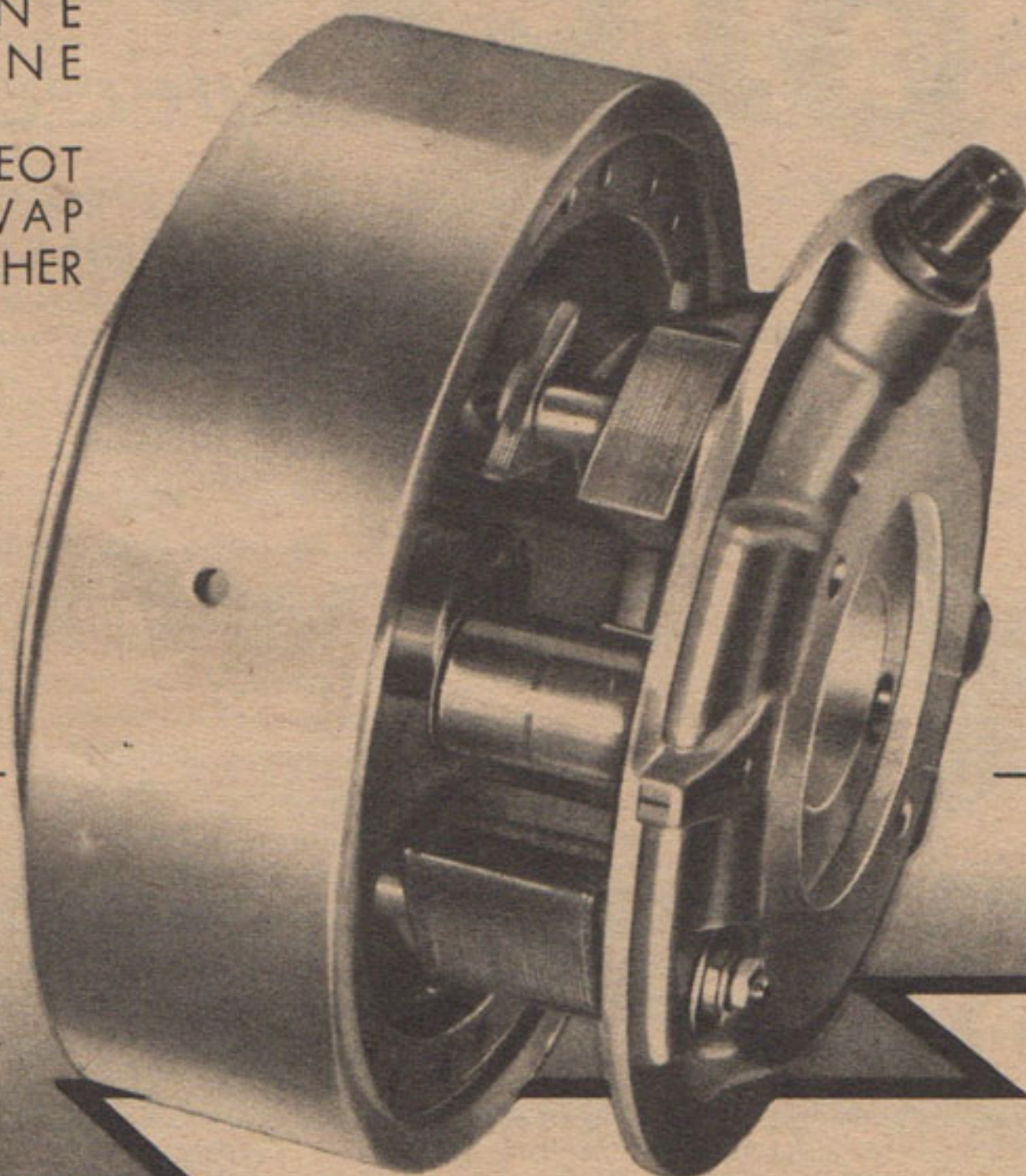
**NEW-MAP** 124, Ave. Lacassagne LYON

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

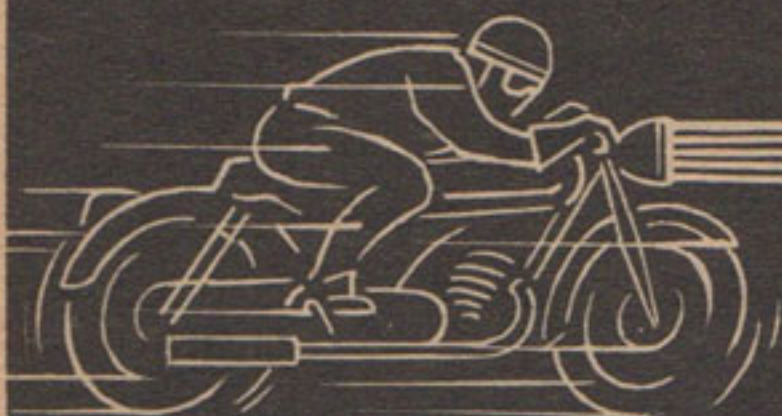
# LES VOLANTS MAGNÉTIQUES

*Sélectionnés par l'Elite des Grandes Marques*

ALCYON, AMC  
AUBIER-DUNNE  
GNOME-ET-RHONE  
LAMBRETTA  
MONET-GOYON, PEUGEOT  
SOTECMA, ULTIMA, VAP  
VELOCAR, YDRAL, ZURCHER



# ABCG



SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 300.000.000 DE FR<sup>S</sup>  
**DÉPARTEMENT AVIATION**  
3, IMPASSE THORETON, PARIS-15<sup>e</sup> - TÉL. : VAU 68-40

GENESE



# Moto

La  
Moto **revue**

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE  
INDEPENDANTE ET  
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES  
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE  
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

**Le Numéro : 40 francs**

#### ABONNEMENTS :

	France	Etranger
24 N <sup>os</sup>	800 fr.	1.100 fr.
50 N <sup>os</sup>	1.500 fr.	2.000 fr.

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

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

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2<sup>e</sup>.

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n<sup>o</sup> 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<sup>e</sup>)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

## AU SALON AUJOURD'HUI...

## ...LIVRÉ DEMAIN !

Il est sans doute encore trop tôt pour tirer des conclusions définitives du Salon 55. Nos premières visites nous permettent cependant d'en dégager déjà les lignes essentielles, celles qui doivent dessiner à grands traits l'évolution de l'industrie motocycliste française l'an prochain.

Disons tout de suite que nos promenades au hasard des stands ont confirmé ce que nous pensions déjà : aucune nouveauté « révolutionnaire » chez les producteurs français, mais une amélioration de la production. Il n'était donc pas question de s'attendre à trouver Porte de Versailles les solutions d'avant-garde dont sont si prodigues les Salons de Milan ou de Francfort. Mais, par contre, et bien que trop lentement à notre avis, les « grands » de notre industrie commencent à s'inspirer de ce qui se fait à l'étranger pour améliorer leurs machines. C'est ainsi que Motobécane (mais oui !) commercialise un modèle à suspension arrière oscillante. Quant à la suspension avant du même type elle continue à n'être utilisée que par quelques marques mineures... et c'est bien dommage.

Incontestablement, l'industrie française bouge... mais bien lentement encore !

Par contre, nous aurions mauvaise grâce à ne pas signaler un aspect positif de ce Salon, aspect qui intéresse au plus haut point les usagers : la disparition presque complète des prototypes « sensationnels » et jamais réalisés.

Il semble bien que les modèles présentés cette année (à part, bien entendu, les inévitables exceptions qui confirment la règle) seront des modèles « commerciaux », ou, pour parler de façon plus claire, des modèles que nous trouverons effectivement en vente dans les agences dans les jours ou les mois qui suivront le Salon.

A notre avis, il s'agit là d'un progrès incontestable. Etonner le « client », le séduire par des machines brillantes mais jamais réalisées, c'est une politique peu rentable en définitive pour les constructeurs. Il est bon qu'ils s'en soient aperçus. Sans doute, plusieurs raisons expliquent-elles ce changement d'orientation, et en tout premier lieu, des raisons d'ordre économique : toutes les usines, les grandes et les petites, ressentent impérieusement la nécessité de s'imposer (nous n'insisterons pas à nouveau sur les phénomènes de fusions, unions, etc... auxquels nous avons assistés cette année). Et pour s'imposer, il est nécessaire, plus que de « flatter » l'acheteur, de lui proposer du « concret », du « solide ». D'ailleurs, ce même acheteur est certainement plus averti aujourd'hui qu'il ne l'était il y a quelques années !

De toutes façons, nous enregistrons avec joie cette nouvelle orientation. Et si le Salon 1955 sonne définitivement le glas des « Salons fantaisie », il aura marqué une date importante pour l'industrie française, même si nous attendons encore de cette dernière qu'elle consente, techniquement, à marcher du même pas que ses concurrentes étrangères.

Les premières livraisons de 125 NSU Super-Fox viennent d'être effectuées en Allemagne, et l'on voit même ci-contre Werner Haas qui s'en sert déjà !



#### ◆ DES CAMIONS GRUES POUR LA POLICE...

Le Préfet de Police vient de nous apprendre qu'à partir du 1<sup>er</sup> octobre, des camions-grues procéderont à l'enlèvement sans préavis des véhicules en stationnement irrégulier.

Mesure sévère, mais qui semble effectivement s'imposer lorsque l'on considère la désinvolture avec laquelle certains se garent.

#### ◆ ...MAIS AUSSI DES MOTOCYCLETTES

A partir du mois d'avril prochain, les patrouilles motocyclistes destinées à déceler les « bouchons » provoquant les embouteillages vont être considérablement augmentées. Alors qu'actuellement 80 à 90 motos circulent par jour à Paris, la Préfecture vient d'avoir les crédits nécessaires pour porter ce chiffre à 450.

#### ◆ L'AUTO-STOP INTERDIT EN ITALIE

Dès le 1<sup>er</sup> janvier 1956, l'auto-stop sera définitivement interdit en Italie. Toute infraction à ce règlement sera sanctionnée par le retrait du permis de conduire ou par une amende. Rappelons que cette interdiction du transport de tout passager était déjà appliquée aux poids lourds.

#### ◆ DES DEVIATIONS

En raison de travaux sur la « Landstrasse Nr 10 », en Allemagne, la circulation sur cette route était interdite, à Eschau, sur une longueur de 1,5 km. Pour cette raison, il fallait donc utiliser une déviation longue de... 63 kms (!).

## INFORMATIONS

#### ◆ VESPISTES A POIGNY-LA-FORET

C'est dans le cadre enchanteur de la Forêt de Rambouillet, à Poigny-la-Forêt, que s'est déroulée la dernière manifestation de la saison du Vespa-Club de l'île de France. Il est presque inutile de dire qu'elle a connu un très grand succès. Le « Village Vespa » a attiré de nombreux habitants de la région, en plus évidemment des délégués des différents Vespa-Clubs. Favorisée par un temps idéal, la journée s'est déroulée dans la joie et l'animation, dans une ambiance bien sympathique de fête champêtre. Des jeux, des attractions diverses, permirent à petits et grands de se distraire à volonté. Le sport était représenté par des champions cyclistes bien connus : Robic, Carrara, Varnajo, etc...

Et c'est un bal champêtre des plus réussis qui termina cette magnifique journée de plein air. Signalons encore l'accueil plus que cordial réservé aux hôtes de l'ACMA à l'Auberge des 4 Tilleuls.

*A droite une vue du « Village Vespa » qui bénéficiait d'une fête foraine pour agrémenter le programme.*





Afin de permettre au grand public de se familiariser avec l'usage des postes d'appel téléphonique de secours, un poste du modèle déjà bien connu des usagers de la route sera gratuitement mis à la disposition des visiteurs du 42<sup>e</sup> Salon de l'Automobile pour leurs communications personnelles urbaines de 16 h. à 19 h.

#### ◆ SURTEES CHEZ GILERA ?

D'après les indiscrétions recueillies par nos confrères de la presse italienne, le jeune britannique John Surtees, chef de file de l'équipe Norton cette année, aurait été contacté par Gilera qui voudrait ajouter Surtees à l'éventail de ses pilotes pour la saison prochaine. Geoff Duke place de grands espoirs en Surtees, et l'avis de Duke n'est certainement pas pour rien dans la décision de Gilera.



## Les gaités de la douane

Les droits de douane, pour tout acheteur d'une machine étrangère, réservent toujours des surprises désagréables.

Mais parfois une législation des plus baroques peut amener des résultats curieux. Prenons l'exemple autrichien, où les droits à payer varient suivant les cylindrées : (par exemple, les cylindrées de plus de 350 cmc. paient 36,8 %, alors que la catégorie inférieure, de 250 à 350 cmc., paie des droits plus élevés, de 47,3 %. Et pour les moins de 250 cmc., les droits sont encore plus forts.

Et on aboutit ainsi à des résultats cocasses.

— D'une part apparaissent de nouvelles cylindrées, afin de dépasser les limites fatidiques : 280 cmc. Adler, 352 cmc. AJS et Matchless, 277 cmc. Maico, 300 cmc. NSU, etc...

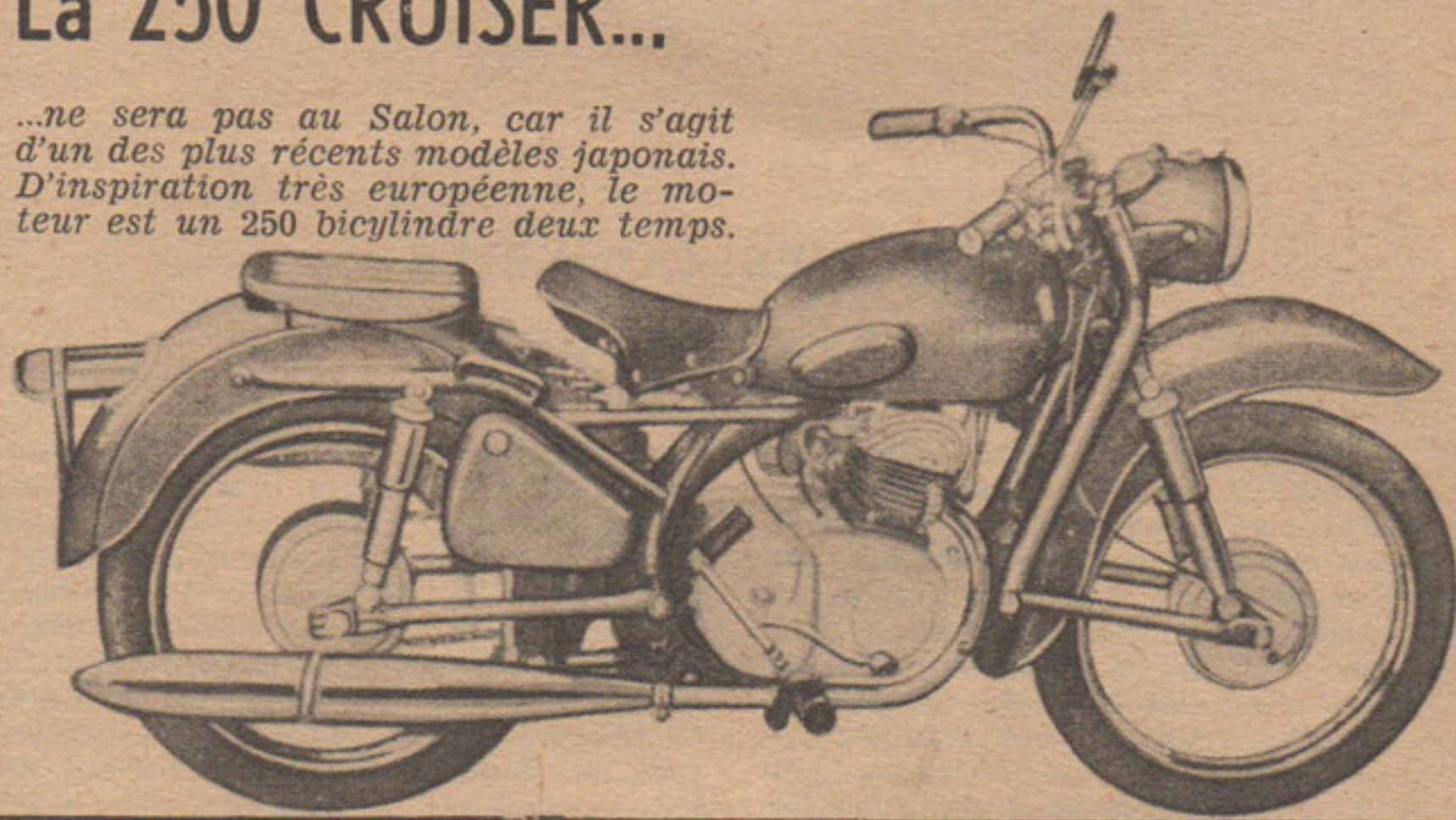
— D'autre part, des machines de cylindrées plus importantes coûtent moins

cher que les modèles plus petits : c'est le cas de la 277 Maico ou de la 300 NSU « Max » par rapport aux modèles classiques de 250 cmc. De nombreuses 500 cmc. monocylindres britanniques valent moins chers que les 350 cc. du même type (BSA, Velocette, Royal-Enfield). Et le plus caractéristique est peut-être le cas des BSA B 31 (350 cmc.) et B 33 (500 cmc.). Alors qu'en Angleterre, la 500 coûte 6,7 % de plus que la 350, en Autriche c'est le contraire : c'est la B 31 qui vaut 5,7 % plus cher que la B 33.

Evidemment, en Autriche comme en France, ces mesures sont prises par le gouvernement, sur l'instigation des constructeurs indigènes qui voient par un protectionnisme outrancier la seule façon de lutter contre la concurrence des machines étrangères. Solution facile, bien sûr, mais qui ne peut être définitive.

## La 250 CRUISER...

...ne sera pas au Salon, car il s'agit d'un des plus récents modèles japonais. D'inspiration très européenne, le moteur est un 250 bicylindre deux temps.



## De la peinture en tube

NSU fournit des petits tubes de peinture pour effectuer soi-même immédiatement de petits raccords de peinture. Dans le cas de peinture rouge, il est à craindre qu'elle serve à un autre usage (photo ci-contre).

## ◆ FEMMES AU GUIDON

L'AMC Dyle, club motocycliste d'Ottignies, en Belgique, peut s'enorgueillir de compter parmi ses membres, deux jeunes femmes qui ont participé à plusieurs trials. D'ailleurs, ces deux pilotes ont de qui tenir, puisqu'il s'agit de Mme Sterkendries, la femme de l'actuel champion belge de la spécialité et de Mlle Bidoul, la sœur de Fernand Bidoul, un des meilleurs experts belges.

## NORMALISATION INTERNATIONALE DE L'ECLAIRAGE AUTOMOBILE

Le Comité Technique « Automobile » de l'Organisation Internationale de Normalisation vient d'établir le projet d'un nouveau culot de lampe type « européen » pour projecteurs d'automobiles.

Dans ce document, qui résulte de réunions entre fabricants européens, le porte-lampe est supprimé et la lampe se monte directement au moyen d'une bague solidaire du culot, bague dont certaines caractéristiques sont données de manière précise, alors que d'autres sont laissées à l'initiative des constructeurs.

La disposition des contacts permet l'utilisation sans difficulté de lampes européennes avec les connecteurs américains ; d'autre part, il sera facile d'adapter au dispositif une ampoule supplémentaire destinée à émettre un feu de position.

Les fabricants conservent le libre choix de la matière et du procédé de fabrication du culot et de la bague de fixation, à condition que l'interchangeabilité soit assurée.

Nous avons déjà étudié différents cas d'arrêt du moteur dans les numéros 1.256 et 1.258 ; mais sur une moto ou un cyclomoteur, le moteur n'est pas seul générateur d'ennuis, on peut aussi avoir à remédier à des inconvénients mécaniques constatés dans la partie cycle du véhicule et c'est ce qui fera l'objet de l'article ci-dessous

# DEPANNÉZ-VOUS

## IV. - QUELQUES CONSEILS DE DÉPANNAGE

a) *Les freins ne serrent plus.* — Cela ne devrait pas se produire, mais après un service intensif du dispositif de freinage, la graisse des roulements s'écoule dans les tambours de freins et le blocage, de la roue AR surtout, devient impossible. Nettoyer au plus vite les garnitures en les plongeant dans un bain de trichloréthylène, les essuyer soigneusement, laisser sécher, puis procéder au remontage. Il existe un autre moyen pour dégraisser les garnitures, c'est de les chauffer à la flamme d'une lampe à souder, mais ce n'est là qu'un dépannage provisoire qui risque de les mettre rapidement hors d'usage.

b) *Le réservoir fuit.* — Un réservoir fêlé peut être provisoirement réparé en utilisant un morceau de savon. Coucher la machine sur le côté opposé à la fuite, de façon à éloigner le liquide de la partie à réparer (les fuites se constatent souvent près des pattes de fixation). Frotter le savon contre la partie fêlée que l'on aura eu la précaution de bien astiquer avec un chiffon sec, le savon n'adhérant que sur de la tôle absolument propre et sèche ; maintenir l'emplâtre avec le pouce quelques instants contre la fêlure. Ce bricolage ne tient pas longtemps et il faut envisager une réparation sérieuse au plus tôt.

c) Un bruit de ferraille signale la perte d'un boulon ou d'un écrou de la partie cycle de la machine. Une petite boîte contenant une dizaine de boulons et quelques écrous de dimensions différentes n'occupera pas beaucoup de place dans la sacoche ou la boîte à outils. Quand on perd un écrou indispensable, chercher un écrou de pas semblable sur une pièce d'utilité secondaire que l'on remplacera dès le retour au garage.

d) *Câbles et transmissions.* — La plus élémentaire des précautions à prendre lors du montage d'un câble, c'est de l'enduire de graisse sur toute sa longueur, avant de le passer dans sa gaine. A moins d'un usage prolongé il n'y aura pas à revenir

sur le graissage de ce câble. La gaine guipée à un avantage : son étanchéité est incontestable. Autrefois on employait de la gaine dont le fil n'était protégé que par un produit anti-rouille. Le graissage du câble était facile, il suffisait d'étirer légèrement les spires de la gaine et de la badigeonner d'huile avec un pinceau. Cette opération ne nécessitait ni le démontage du câble, ni son remplacement. Ne jamais employer de gaine du type « vélo » de faible section, mais de la gaine « moto » dans laquelle le câble glissera librement. Nous vous recommandons d'ajouter à votre matériel de dépannage un câble au moins de longueur suffisante pour qu'il puisse être monté indifféremment au débrayage ou au frein AV.

1) *Câble de débrayage.* — De tous, le câble de débrayage est celui qui fournit le plus gros effort et nécessite les réglages les plus fréquents. Si l'on constate souvent des ruptures au ras du tambour soudé en bout du câble, il est prudent de poser parallèlement une deuxième transmission que l'on maintiendra sur celle en service par deux ou trois ligatures au chatterton. C'est la seule transmission qu'il y ait intérêt à doubler. Placer dans la trousse de dépannage deux ou trois serre-câbles de vélo qui sont bien utiles si on ne possède pas de câble de rechange. Provisoirement, lâcher le câble de quelques cm au ras de la commande de débrayage, passer l'extrémité cassée du câble à travers le trou du levier du guidon et y fixer le serre-câble.

b) *Enclenchement des différents rapports.* — Pour passer la deuxième vitesse, il suffit d'accélérer légèrement sans emballer le moteur et d'appuyer doucement sur le sélecteur, prendre de la vitesse et procéder de la même façon pour la troisième et quatrième. Rétrograder demande suivant les machines plus de doigté ; réduire la vitesse de la machine en freinant doucement, en conservant au moteur un régime assez élevé et enclencher

le rapport inférieur. En général, ça passe bien.

Pour arrêter la machine, il y a deux solutions : soit ralentir l'allure, couper le contact et freiner, la machine s'immobilisera sans à-coup, ou freiner progressivement et caler le moteur.

La conduite sans débrayage ne peut être recommandée et il faut remettre la transmission en état dans le plus bref délai.

2) *Câble de gaz.* — Ici tout dépend de la marque de poignée tournante employée. Les plus pratiques pour le dépannage sont celles du genre Saker à tirage direct, dont le serre-câble est une vis en bout du curseur de la poignée. Sur les autres modèles, chaque extrémité de la transmission se termine par un tambour soudé de forme spéciale et il est indispensable d'en avoir une de rechange du même modèle. Dans le premier cas, à défaut d'un câble d'origine, on se servira d'un câble de dérailleur de vélo s'il s'agit d'un vélomoteur ou d'un cyclo. Pour un scooter, le câble de gaz étant très long, il est bon d'en avoir un de rechange, car chez un mécanicien de campagne, vous ne pourriez pas vous en procurer.

3) *Câble de frein AV.* — La rupture du câble de frein AV n'est pas ennuyeuse et il n'est pas urgent sur route de procéder au remplacement de celui-ci. S'arrêter chez le premier mécanicien venu pour réparer.

4) *Lampe de lanterne grillée.* — Rouler sans feu AR est très dangereux. A moins d'avoir une ampoule de rechange, il n'existe guère de moyen pour se tirer d'affaire, sauf si le boîtier de votre lanterne AR possède un stop incorporé. Reller les bornes des deux porte-lampes avec un fil électrique ; on éclaire ainsi avec 12 W au lieu de 6, mais on atteindra sans histoire la prochaine station-service. Là, on trouvera toujours une lampe de rechange.

## V. - CHOIX DES HUILES DE MÉLANGE POUR DEUX TEMPS ET CONSEILS DE DÉCALAMINAGE

Nous ne voulons pas terminer cet article sans insister sur l'importance du graissage dans un moteur 2 temps et surtout sans donner quelques conseils pratiques sur la manière de procéder au décalaminage, ainsi que sur les outils particuliers à employer. Ce sont des appareils simples que l'on peut fabriquer soi-même. Nous nous permettrons donc d'emprunter les lignes suivantes à l'éminent technicien de la revue allemande « Das Motorrad » : Heinz Hahmeyer, qui écrit sous le titre : Mon moteur ne tire pas :

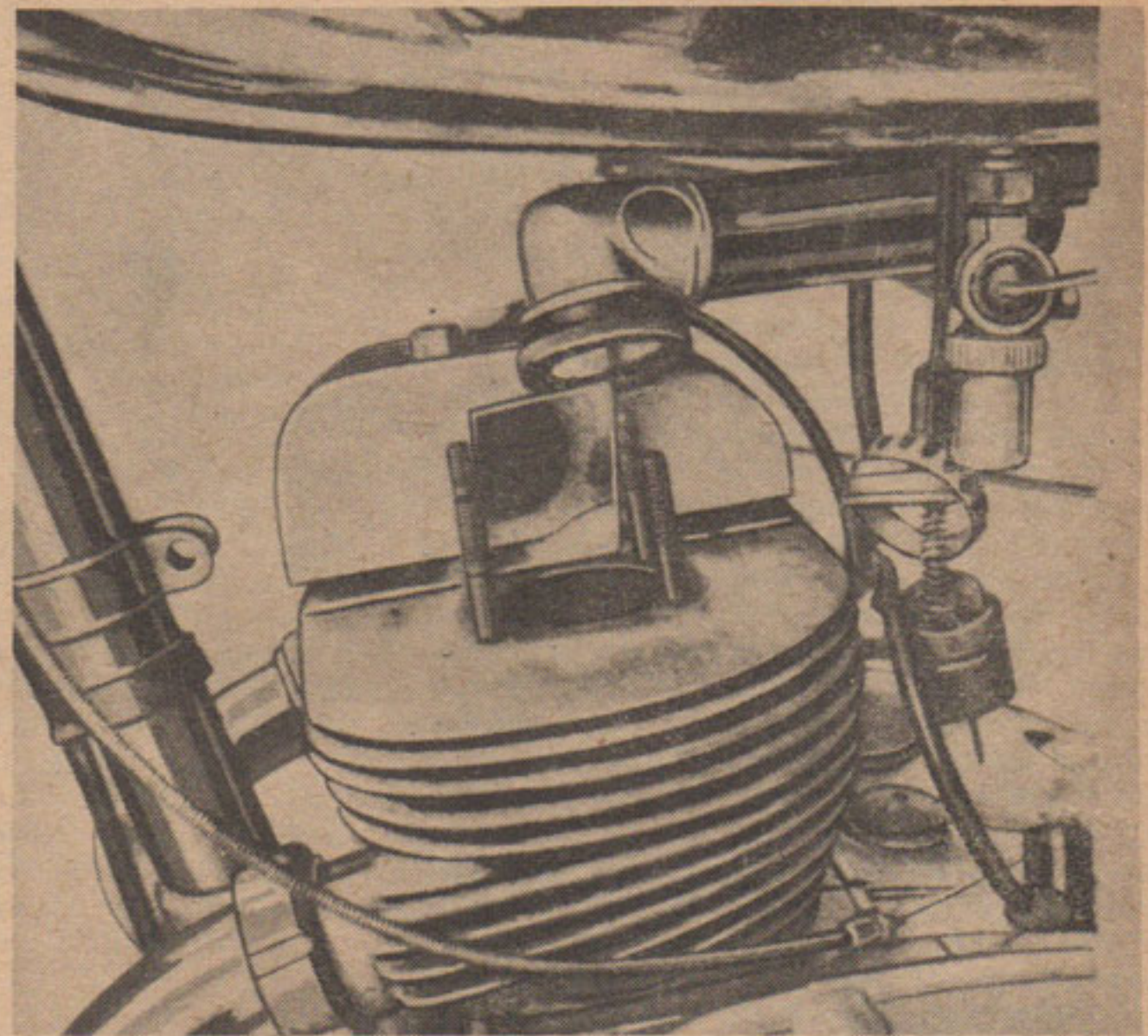
« J'avais prêté ma machine — une 250 cmc. bicylindre 2 temps — à un camarade, il me la rendit quelques temps après, alors que le compteur indiquait entre 11 et 12.000 kms. Extérieurement, il était visible qu'elle avait fait l'objet de soins très attentifs, les parties chromées et plus particulièrement les tubes d'échappement étincelaient. Bref, elle brillait comme un sou neuf. Tout d'abord, au cours d'un voyage pendant lequel j'étais particulièrement pressé, je constatai combien est vrai le vieux dicton « Ne prête pas ta moto, pas plus que ta femme ou ta brosse à dents ». C'était un jeu pour les vieilles Volkswagen, chargées jusqu'au toit des bagages nécessaire pour les vacances, de me doubler sur l'autoroute ; même ces « Messieurs » à lunettes cerclées d'or qui ne dépassent jamais le 80 me doubleraient comme des « bolides ».

Le diagnostic de la panne fut rapidement établi. Vous savez bien que tous les moteurs — en particulier les 2 temps — deviennent rapidement mous si on les utilise quelques temps sans les faire monter en régime. Sur une machine constamment menée à vive allure, les carbones sont presque entièrement consumés et évacués par l'échappement ; d'autre part, il appartient au film gras enrobant le piston de conserver au moteur une température relativement basse. Lors d'une conduite lente, le refroidissement par l'air est nul et l'ensemble cylindre-piston atteint une température excessive. Un moteur durement mené reste longtemps propre, le mien avait atteint 10.000 kms dans ces conditions, sans porter de traces très apparentes de calamine. Ne pouvant plus atteindre son régime normal, la vitesse était insuffisante pour que se forme le courant d'air frais indispensable au refroidissement du cylindre, qui était si chaud qu'il atteignait la température de combustion de l'huile. Le piston se dilatait exagérément, et il se formait sur la jupe une couche de laque qui avait entre autres pour effet de freiner le mouvement de l'axe du piston dans la bague de bielle.

Que peut-on faire lorsque comme moi on constate que le moteur ne tire plus bien ?

1° A la première occasion, j'employai de la HD. Oui, je dis bien de l'huile pour moteur Diesel que l'on ne peut se procurer que dans les stations services spécialement équipées pour l'entretien des moteurs Diesel. Lorsque je demandai une telle huile pour fabriquer mon mélange,

*Une méthode très pratique pour examiner l'intérieur du cylindre, consiste à employer une lampe électrique et un miroir.*



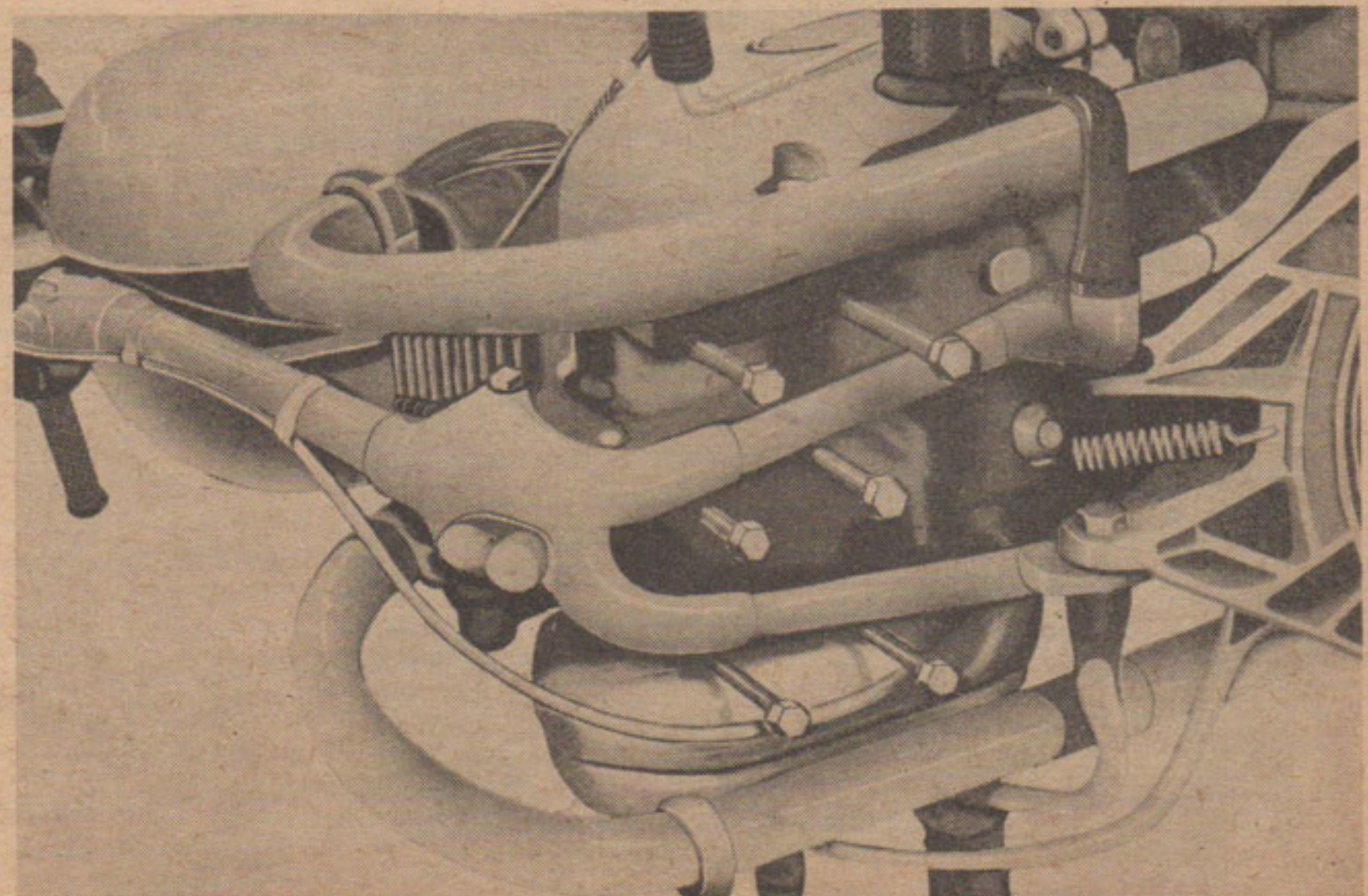
le pompiste ouvrit de grands yeux étonnés ? Mais je ne suis pas le seul à avoir constaté que l'emploi d'une huile spécialement raffinée pour le graissage des moteurs Diesel ne cause absolument aucune perturbation dans le fonctionnement des moteurs 2 temps. Au contraire, nos essais — qui toutefois ne constituent pas un jugement absolu — prouvèrent que le piston, et particulièrement les gorges des segments, étaient parfaitement lavés par cette huile. On peut éliminer avec certitude la formation de laque sur la jupe du piston, ainsi que le gommage des segments dans leurs gorges. Au démontage du moteur, il n'en apparaissait aucune trace, malgré l'emploi prolongé de cette huile HD.

2° Je m'efforçai de conduire si dur que je n'aurais pas fait mieux si — com-

me on dit — j'avais voulu le tuer. J'emballai le moteur à fond jusqu'à ce que la fumée sortant du tuyau d'échappement soit d'une couleur bleue. Dès que la fumée noirâtre cesse, on peut être certain que tout le dépôt d'huile, qui adhérait aux parois du tuyau et du pot d'échappement, porté à une très haute température, a cessé de se consumer et a été éjecté.

3° On peut aussi éliminer mécaniquement la croûte formée par les éléments carbonneux de l'huile et les gaz brûlés. Etant donné que mon moteur ne rendait plus au-delà de la 1/2 ouverture des gaz, je pouvais admettre qu'au moins le système d'échappement était bouché et que pour cette raison, les gaz brûlés ne pouvaient y pénétrer en quantité suffisante. Les photos ci-jointes illustrent

*Sur le moteur JLO il est possible de sortir les culasses, puis les cylindres sans démonter le réservoir, il suffit simplement de descendre les six vis de fixation par dessous le carter, ce qui permet de dégager les cylindres.*



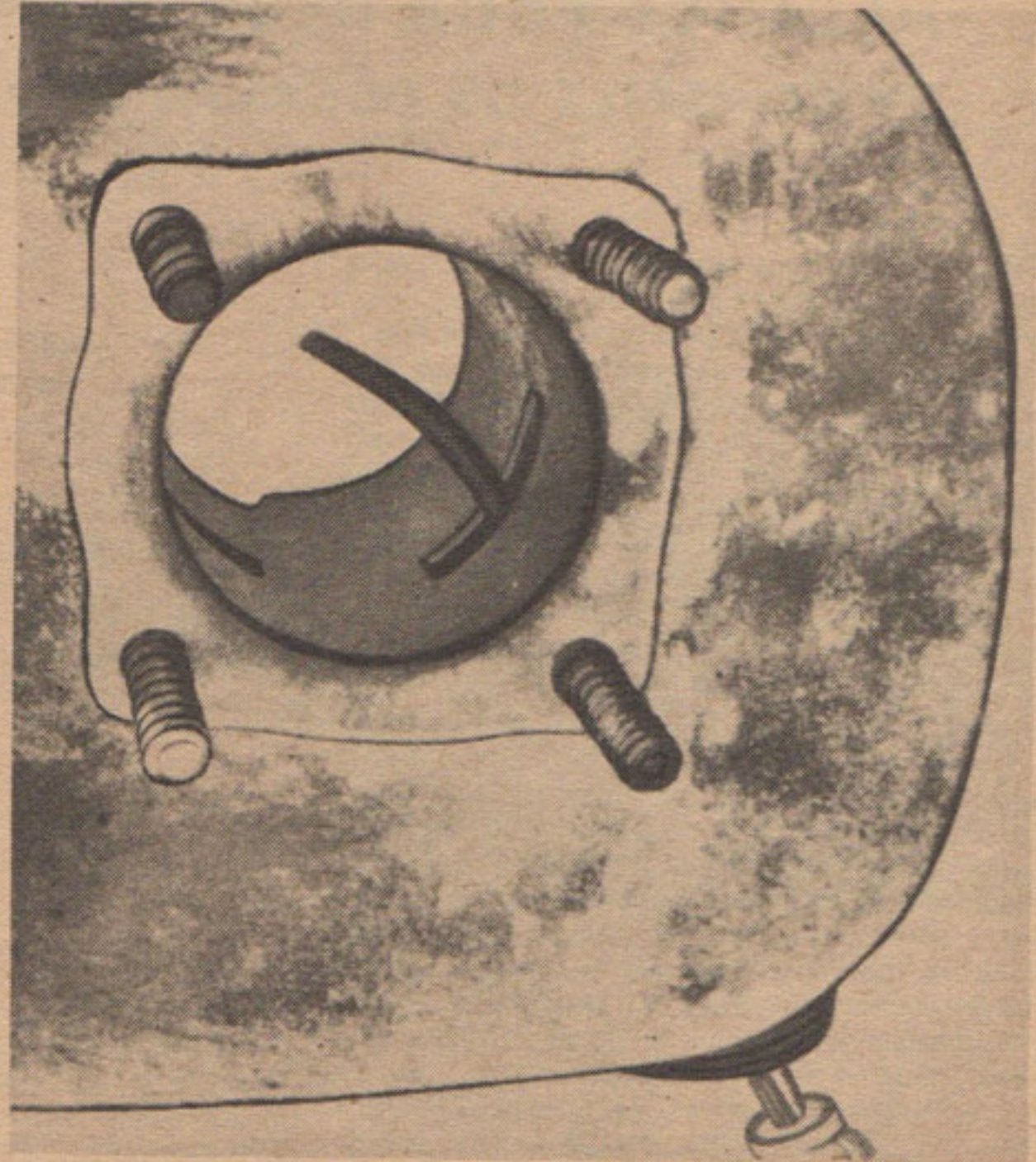
comment je procédai et peuvent servir d'exemple à nos lecteurs.

Tout d'abord je démontai le pot d'échappement. C'est facile sur les machines modernes, tout au plus deux boulons à dévisser et on atteint librement les éléments internes du silencieux.

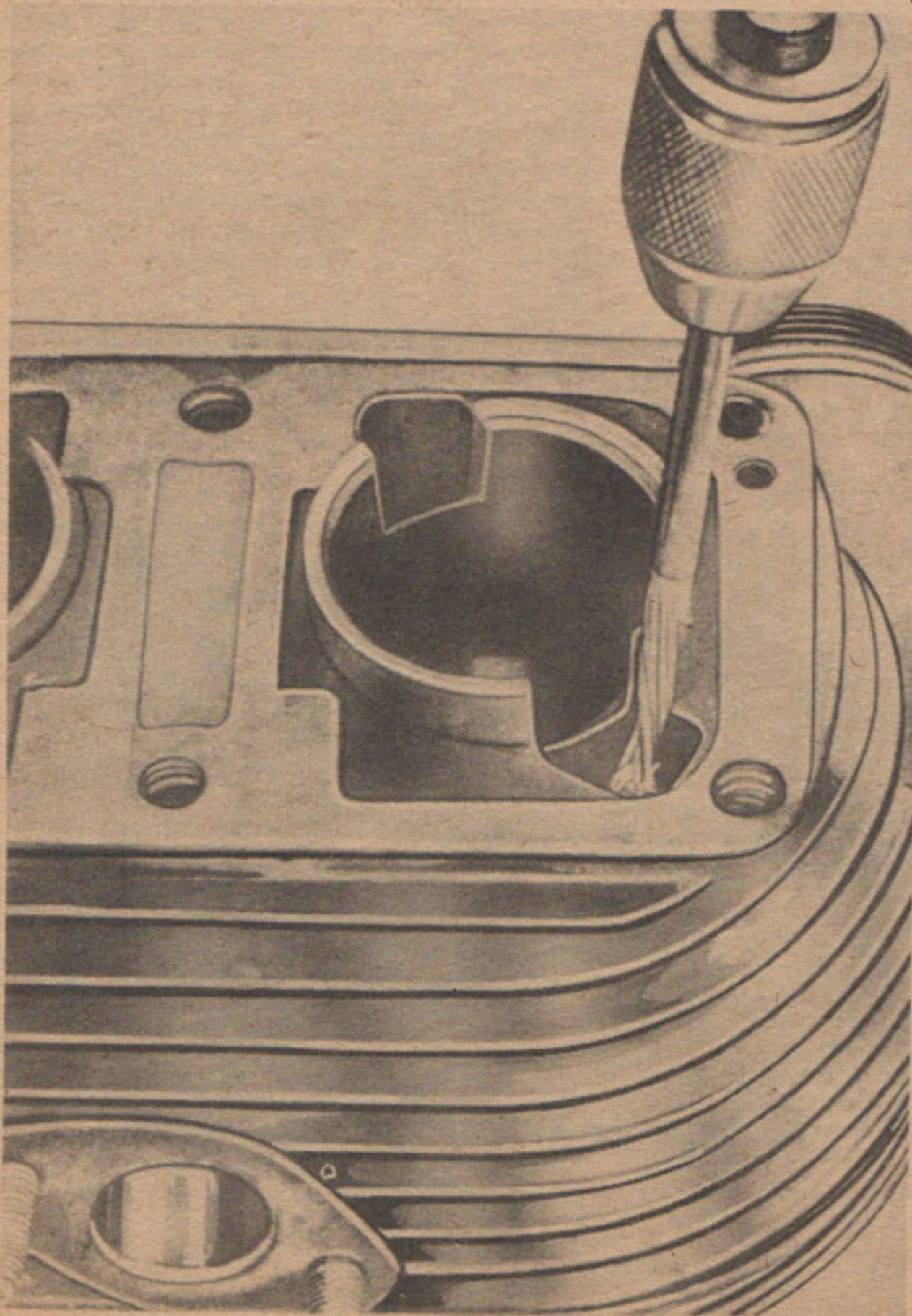
Je pensais trouver l'orifice de sortie d'échappement tellement bouché qu'on n'aurait pu y passer une tête d'épingle. Je me trompais. Tous ces éléments étant absolument propres, les pots d'échappement ne pouvaient donc être mis en cause. Pas de doute, l'huile HD-Diesel nettoie aussi les pots d'échappement. Ainsi il ne restait plus qu'à m'occuper du cylindre et vérifier l'état d'encrassement des lumières. Pour cela, il fallut déposer la culasse, travail qui sur un deux temps se limite à dévisser quatre écrous au maximum. Pour examiner les lumières, il faut une glace et une lampe électrique de poche ; le faible alésage des cylindres — comme dans le cas de mon moteur Jlo M 2x125 — et la présence du gros réservoir, ne me permettant pas de regarder librement à l'intérieur. Ce que je vis, alors, m'expliqua le comportement du moteur. Les lumières d'échappement n'étaient pas seules réduites à deux petits trous, mais les canaux de transfert étaient eux aussi profondément encrassés. On ne peut d'ailleurs procéder au grattage des lumières d'échappement qu'après le démontage des tuyaux. Par le haut du cylindre, il est absolument impossible d'atteindre les canaux de transfert et de



*Pour gratter correctement les lumières d'échappement, il faut disposer d'une lime arrondie, d'une courbure adaptée à celle de la tubulure. Pour cela, il est possible de chauffer une lime pour lui donner la forme la plus adaptée.*



*Pour nettoyer les canaux de transfert d'une façon rapide et efficace, on peut confectionner une sorte de brosse métallique avec des câbles serrés dans un tube. Le tube est adapté à une chignole et forme ainsi un outil de nettoyage très pratique.*

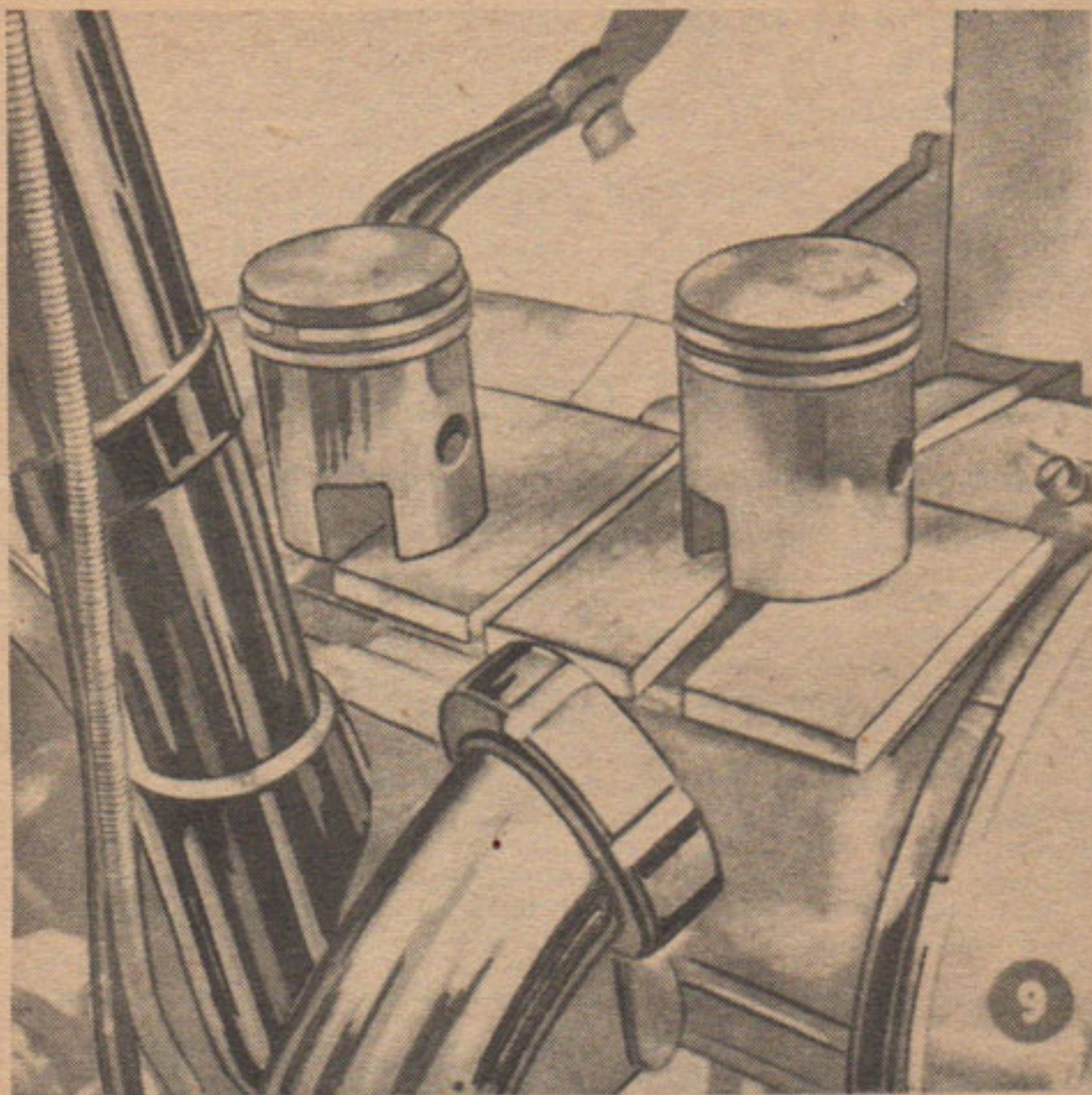


les gratter. Personnellement, j'aurais essayé, mais les morceaux de calamine se seraient détachés des parois et seraient tombés dans le carter de l'embellage. Il ne faut pas s'y risquer. Pour cette raison, il ne restait rien d'autre à faire que de déposer les cylindres. Dans le moteur Jlo, ceux-ci sont maintenus par 6 très longs goujons vissés dans le carter, qui ne sont accessibles que par la partie inférieure du moteur. Avant de commencer ce travail, il faut calculer si la distance entre le cadre et les goujons est suffisante pour permettre de sortir les cylindres. Sur ma machine, ça passait. Sinon, j'aurais été obligé de déposer le moteur en entier. On parvient facilement à séparer les cylindres des pistons, malgré la très grande longueur des goujons — longueur nécessitée par l'assemblage cylindre-culasse. —

Sur beaucoup de machines, il est obligatoire d'enlever le réservoir.

L'opération suivante consistait à débarrasser les lumières et les canaux de transfert de la couche de calamine qui les obstruait. Ce n'est pas commode sur le moteur Jlo dont les lumières d'échappement forment une courbe si longue et si prononcée que le nettoyage de tous les coins et dans tous les angles est impossible avec un outil droit tel le tournevis ou le grattoir triangulaire. Je me suis donc procuré une lime ronde de longueur suffisante. Elle doit avoir environ 6 à 7 mm de diamètre et si possible un gros manche. Lorsqu'on passe cette lime à travers le canal d'échappement, de l'extérieur vers l'intérieur, on voit à peu près comment la courber. Ceci n'est pas difficile à exécuter. A la flamme d'un réchaud à gaz, on expose la lime jusqu'à ce qu'elle rougisse. On en passe l'extrémité dans un tube, on tord la pièce et on lui donne la forme désirée. Elle sera encore une fois portée au rouge, puis





*Des planchettes fendues pour le passage des bielles sont des accessoires très pratiques pour éviter de faire tomber des corps étrangers dans les carters.*



trempeée dans un seau d'eau pour lui rendre sa dureté primitive. A l'aide de cette lime tordue, on traversera facilement les canaux de transfert de part en part. Pour le moins, le canal d'admission sera facilement gratté. Dans mon moteur, le dépôt graisseux s'était déposé assez profondément vers le bas des canaux de transfert. Etant donné que pour un bon rendement le polissage de ces canaux est très important, j'avais imaginé d'employer un tournevis long et fin pour en chasser facilement la calamine. Je me suis donc fabriqué un outil spécial. C'est un faisceau de fils d'acier torsadés (fait de vieux câbles de débrayage) et dont l'une des extrémités a été sertie dans un tube. C'est une sorte de pinceau de fils d'acier. J'ai placé ce pinceau dans le mandrin d'une perceuse à main et brossé les canaux. Ce travail fut rapidement exécuté. La confection de l'outil m'avait pris plus de temps que l'exécution du travail. Le cylindre était prêt pour le remontage.

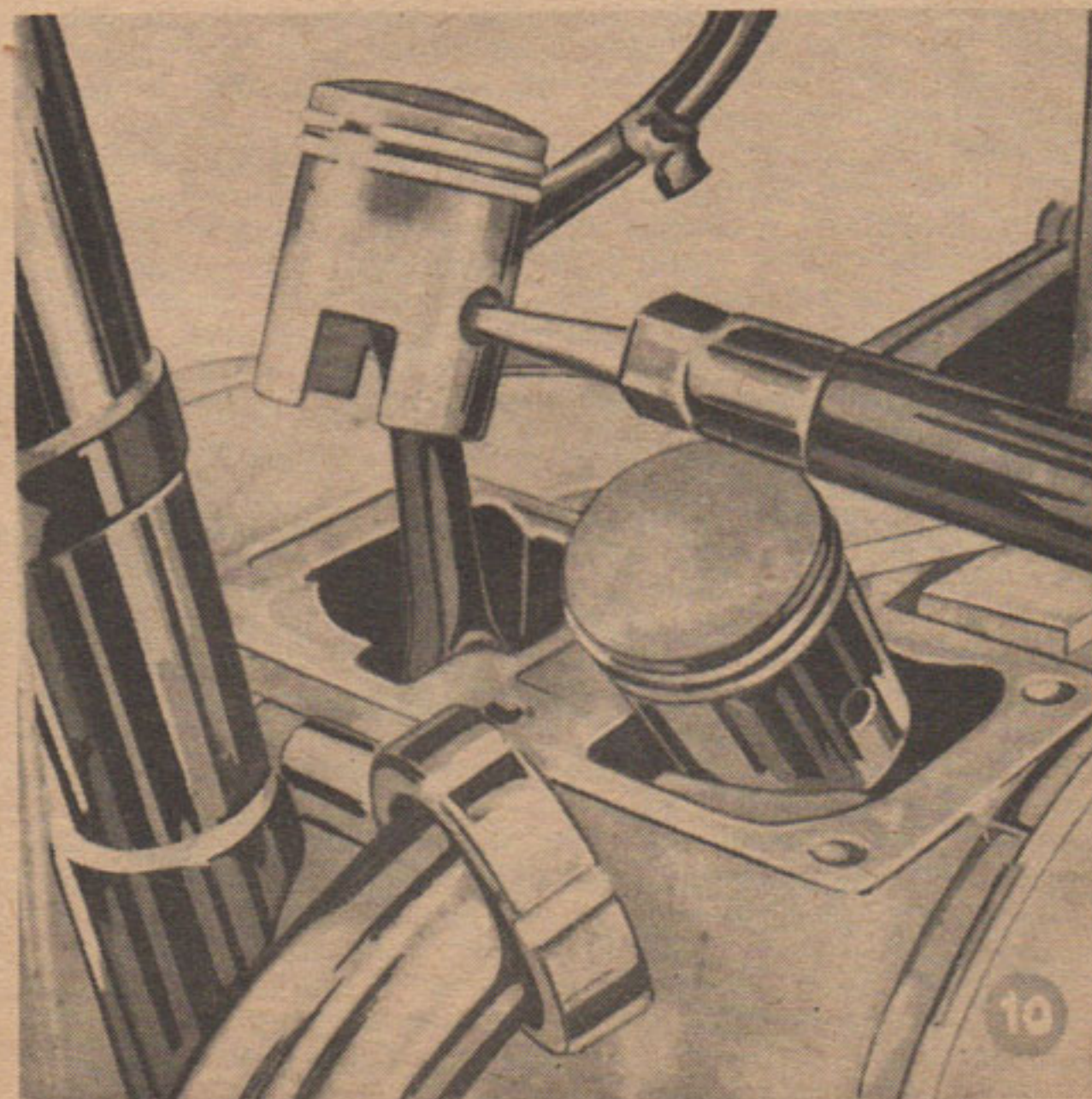
Avant d'y procéder, je m'occupai des deux pistons. Tous deux avaient passablement travaillé de biais dans les cylindres. On le voyait bien, car la partie supérieure des pistons était d'une teinte noirâtre vers l'extérieur et brillante vers l'intérieur. Ces photos présentent aussi un outil très intéressant : la planchette recouvrant le carter. A la notice détaillée du constructeur de la machine, J10 a joint une notice particulière traitant le 2x125, qui recommande l'emploi dès que le cylindre est déposé d'un montage constitué par une planchette de bois en forme de « U » dans laquelle s'encastre la bielle et qui passe sous le piston. J'ajouterais que je me suis toujours servi de planchettes suffisamment grandes pour recouvrir totalement le carter de l'embellage. Pas plus la saleté, que de petites pièces tel les circlips d'arrêt de l'axe du piston, ne peuvent tomber dans le carter. Je recouvre d'un papier la fente du passage de la bielle. Ne possédant pas de dégauchisseuse de bielles pour redresser celles-ci, j'ai tout simplement enfoncé un poinçon rallongé par une clef à tube, à l'intérieur de l'axe du piston et

j'ai forcé, redressant ainsi directement la bielle. Ça ne risque pas de fausser l'axe du piston ! Si l'on constate que les segments sont un peu coincés dans leurs gorges, il faut les démonter et nettoyer les gorges. La dépose des segments à l'aide de clinquants que l'on glisse entre le piston et les segments est une opération à n'effectuer que dans des cas particuliers.

Si les segments sont coincés dans les gorges, c'est un travail plus délicat que de séparer le piston de la bielle. On risque fort de casser un segment dont le métal est cuit et même recuit. Je veux seulement prévenir de ce danger. Il n'est pas nécessaire — ni conseillé — de changer des segments sains, seulement si ils présentent de fortes traces d'usure. Le



*Dans le cas où les pistons ne portent pas bien dans le cylindre, il est possible d'y remédier en tordant la bielle à l'aide d'un poinçon passé dans l'axe de piston.*



frottement de segments neufs dans un cylindre usagé peut causer de désagréables surprises. Le remplacement des segments est une chose sur laquelle même les experts en la matière ne sont pas toujours d'accord. Pour en juger une étude complémentaire serait nécessaire. Lorsqu'on a acquis la certitude que le cylindre devra obligatoirement être déposé, il faut dans tous les cas se procurer une garniture de segments de rechange. Il faut aussi des joints neufs, au minimum un joint d'embase de cylindre et un joint de culasse. Il peut se produire que le joint d'embase puisse être réemployé, mais un joint aluminium de culasse — comme celui du moteur J10 — devient dur après chaque emploi. Les joints et les segments sont des pièces de rechange courantes que l'on doit se procurer avant le démontage, si on sait que la réparation doit être effectuée dans la journée et que le moteur doit tourner le soir même.

Naturellement, avant le démontage, on se sera assuré que la trousse d'outillage de bord est complète et que les outils suivants ne manquent pas : clé à crans pour les écrous d'échappement, clé à tube de 12 millimètres indispensable sur le J10 pour les écrous de culasse. Pour finir, réjouissons-nous si elle contient aussi un chiffon enduit d'un produit spécial pour le nettoyage des mains. Après un décalaminage elles sont particulièrement noires ».

Nous n'ajouterons que quelques mots à l'article de Hahmeyer. Au cours d'un périple de 6.000 kms, nous avons essayé un mode de graissage avec un type d'huile qui n'était pas du tout préconisé pour les 2 temps. Il s'agissait d'un mélange à 3 % d'huile 130 pour boîte de vitesses BMW (130 correspond environ à l'indice 60 pour l'huile moteur). Les constatations, après démontage, ont été identiques. Pourtant la mécanique — moteur 250 monocylindre 2 temps — n'avait pas été ménagée. Précisons toutefois que ce fut un moyen de fortune, car nous n'avions pas autre chose sous la main.

G. B.

## RÉPONSE A UN MÉCONTENT

**D**e Houilles, nous avons reçu une lettre d'un certain Monsieur Wolff, qui ne donne d'ailleurs pas son adresse complète et qui nous exprime son mécontentement au sujet d'un article de « Moto-Revue » paru en date du 9 juillet 1955.

Voici ce que nous écrit Mr Wolff :

« *Motocycliste et lecteur de votre revue, je veux me permettre de vous faire une remarque qui arrive peut-être un peu tard, mais que je n'ai pas eu loisir de vous faire plus tôt. Dans votre numéro du 9 juillet 1955, vous avez eu l'excellente idée de mettre en évidence un petit article intitulé « Attention, êtes-vous en règle ? ». Je l'ai lu avec beaucoup d'intérêt et j'ai été rassuré quant à la question du « stop » et des indicateurs de direction. Je suis donc parti en vacances, pensant être parfaitement en règle : il faut croire que les gendarmes n'étaient pas d'accord avec moi, puisqu'ils m'ont octroyé une contravention de 900 fr. pour défaut d'indicateur de vitesse !*

*Or j'ai repris le numéro de « Moto-Revue » en question, mais j'ai beau lire et relire l'article, essayer d'en extraire le contenu au maximum : aucune mention n'est faite du compteur de vitesse !*

*Je viens donc vous remercier au nom de la nation, pour l'argent que vous faites rentrer dans ses caisses. Je vous en prie, avant de publier, renseignez-vous sérieusement ; vous savez l'importance que peut prendre une idée lorsqu'elle est imprimée.*

*Ne croyez pas que je vous en veuille « à mort », mais je vous en prie, si vous voulez renseigner les autres, renseignez-vous sérieusement auparavant.*

*Veillez agréer... ».*

Passons sur la méchante finale de notre correspondant qui ne fait pas moins que d'accuser un journaliste d'écrire des choses inexactes, et mettons les choses au point.

Si dans notre numéro du 9 juillet, nous n'avons pas fait mention de l'obligation concernant l'indicateur de vitesse, c'est que cette question avait été traitée dans notre n° 1208 du 16 octobre 1954, dans un article intitulé « LES SURPRISES DU NOUVEAU CODE ». Nous y faisons état des nouvelles dispositions du Code nouvellement établi à la mi-juillet 1954, et si Mr Wolff veut bien se reporter aux pages 1360 et 1361 du numéro précité, il pourra constater que dans les sur-titres, nous avons énuméré brièvement les points principaux et entre autres le « TACHYMETRE OBLIGATOIRE ». Cette disposition était définie par l'article du Code n° 78 que nous avons reproduit, et que nous donnons une fois encore :

ART. 78. - *Tout véhicule automobile doit être muni d'un indicateur de vitesse placé bien en vue du conducteur et maintenu constamment en bon état de fonctionnement.*

Cet article avait appelé le commentaire suivant de notre part :

« On voit même que l'indicateur de vitesse est aussi obligatoire, car le chapitre particulier aux vélomoteurs, motos et scooters ne comporte aucune réserve en ce sens ».

Rien dans ceci ne nous semble équivoque, et si nous en croyons notre courrier, rares sont nos lecteurs qui s'y sont trompés..., à vrai dire, Mr Wolff est seul dans ce cas.

## NO MORE VINCENTS

Le monde motocycliste a appris l'abandon de la production des fameuses Vincent, annoncé par le directeur des usines lors du rallye ouvert aux possesseurs de machines de cette marque.

Ce sont des raisons essentiellement économiques qui ont amené l'usine à prendre cette résolution. En effet, une Vincent « Rapide » vendue 128 livres en 1939 devrait être proportionnellement cotée à 550 livres en 1954. Or le dernier modèle correspondant à la « Rapide », avec le carénage en plastique (Black Knight) était à 348 livres « seulement ». Mais ce prix était beaucoup trop proche de celui de certaines voitures populaires anglaises pour que la Vincent puisse soutenir la comparaison sur le plan commercial s'entend.

Dès 1928, Howard Davies fabriquait à Wolverhampton, mais en 1929 apparurent les Vincent-HRD 350, 500 et 600 cmc. culbutées ou latérales qui comportaient déjà le fameux cadre à arrière oscillant, la fourche avant Druid à amortisseur hydraulique, etc... Jusqu'en 1933, Vincent monta des moteurs Jap, Python-Rudge avec des boîtes de vitesses Burman, et en 1934, apparut le premier moteur signé Vincent, un 500 mono qui fut le premier de la série « A ».

En 1937, sortit le premier 998 cmc. bicylindre en V, et à partir de 1946, Vincent produisit les modèles que nous avons connus jusqu'en 1954, avant le carénage.

Durant les 28 années de son histoire, la marque Vincent fut présente dans les compétitions et détint de nombreux records nationaux jusqu'au record mondial absolu qui est toujours officiellement propriété de Russel Wright sur Vincent « Black-Lightning ».

# NEWS COCKTAIL

## LE BON SENS FINIT TOUJOURS PAR TRIOMPHER

Après une longue campagne de journaux spécialisés et d'organismes touristiques suisses, les hautes autorités régissant la circulation routière en Suisse ont décidé la suppression de la plaque d'immatriculation avant des motocycles.

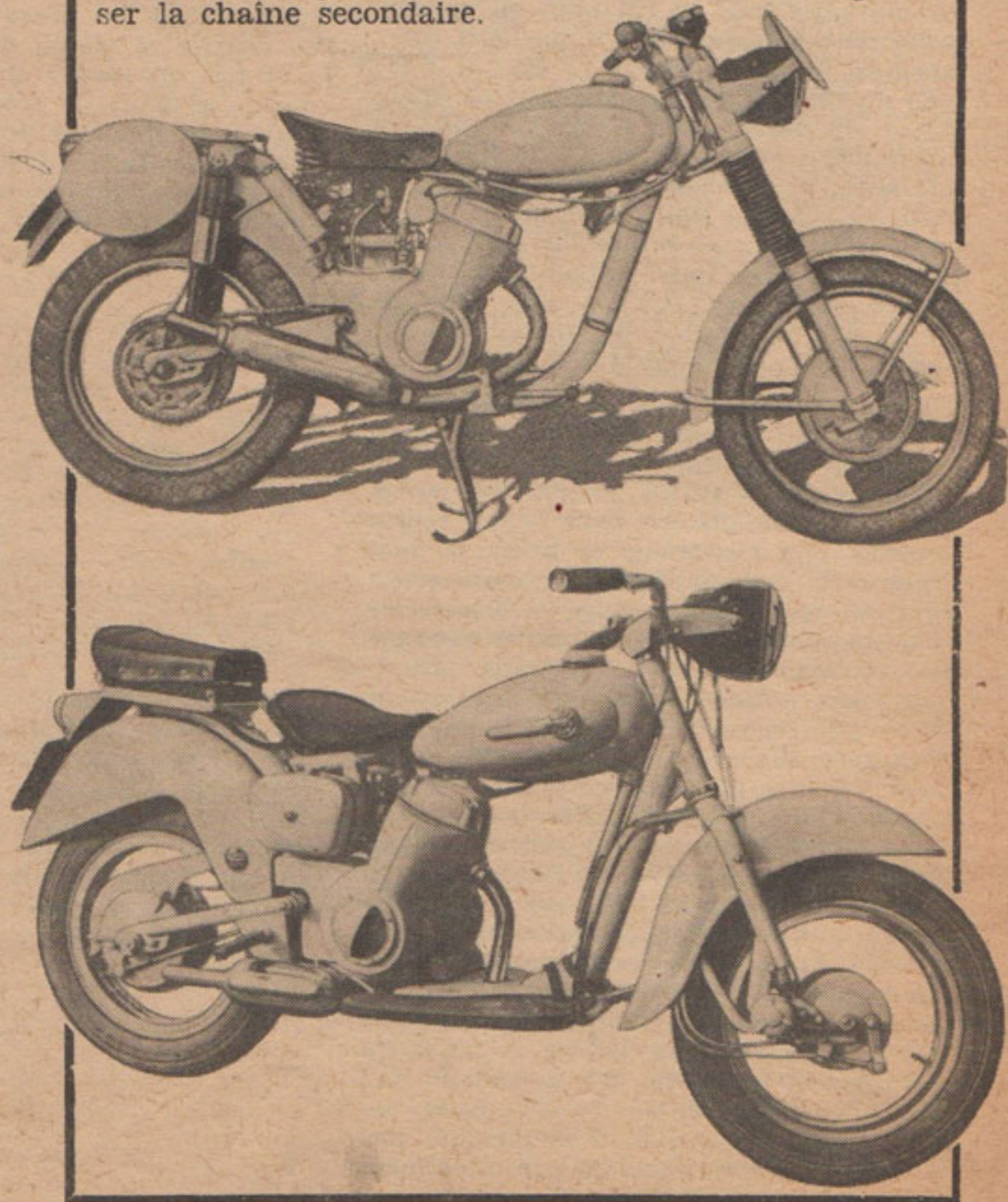
A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1956, aucune motocyclette ne devra circuler avec une plaque d'immatriculation avant, ni même avec le dispositif de fixation de celle-ci.

C'est après une longue et précise enquête que cette mesure a été prise, et avec laquelle les autorités de 10 cantons se sont trouvées d'accord sans aucune réserve.

Il est à noter que, conformément à la convention internationale du 26 avril 1926 relative à la circulation, les motocycles étrangers (y compris les bicyclettes à moteur auxiliaire) qui doivent avoir dans leur pays d'immatriculation une plaque avant numérotée, seront admis (en Suisse) comme auparavant, avec cette plaque.

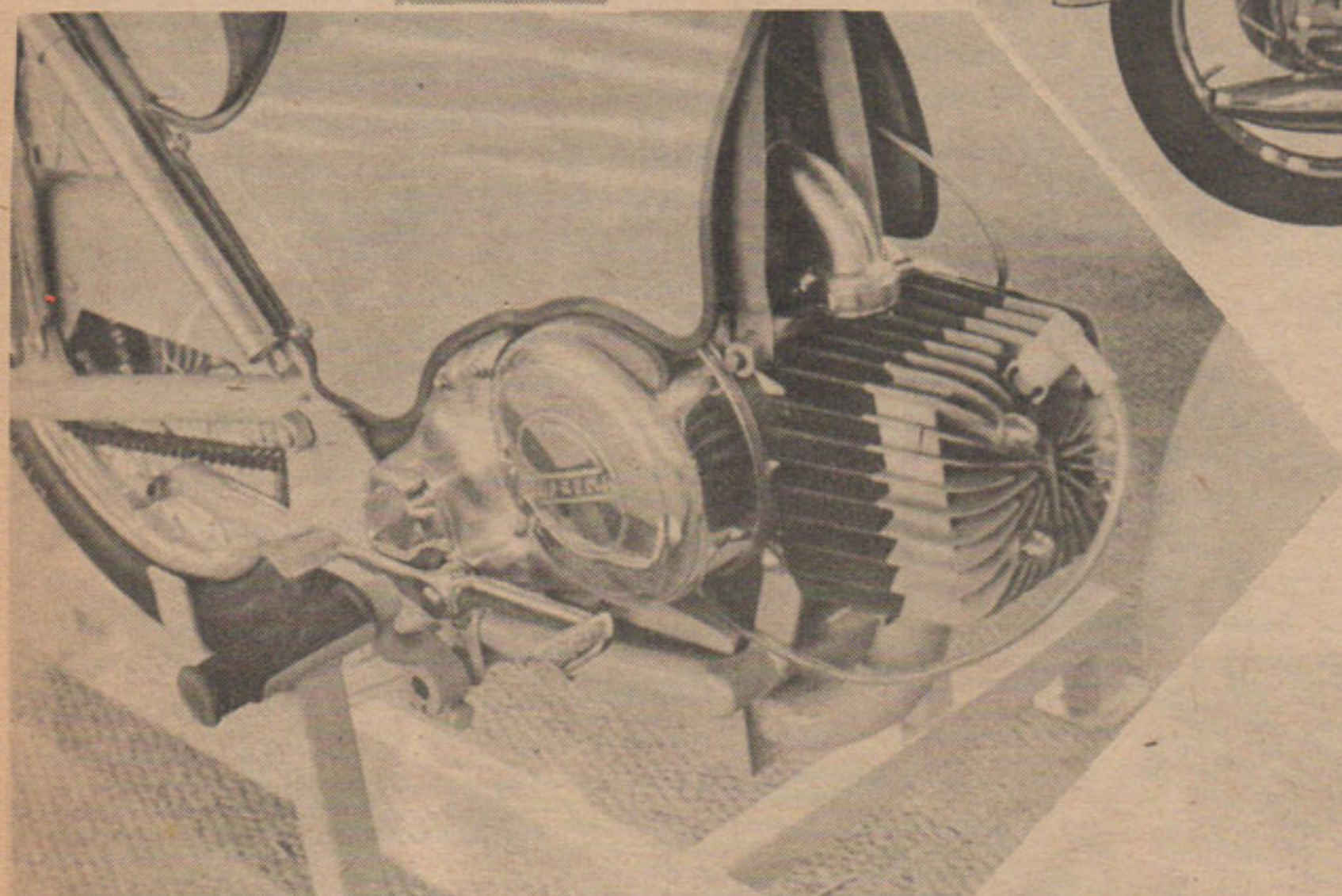
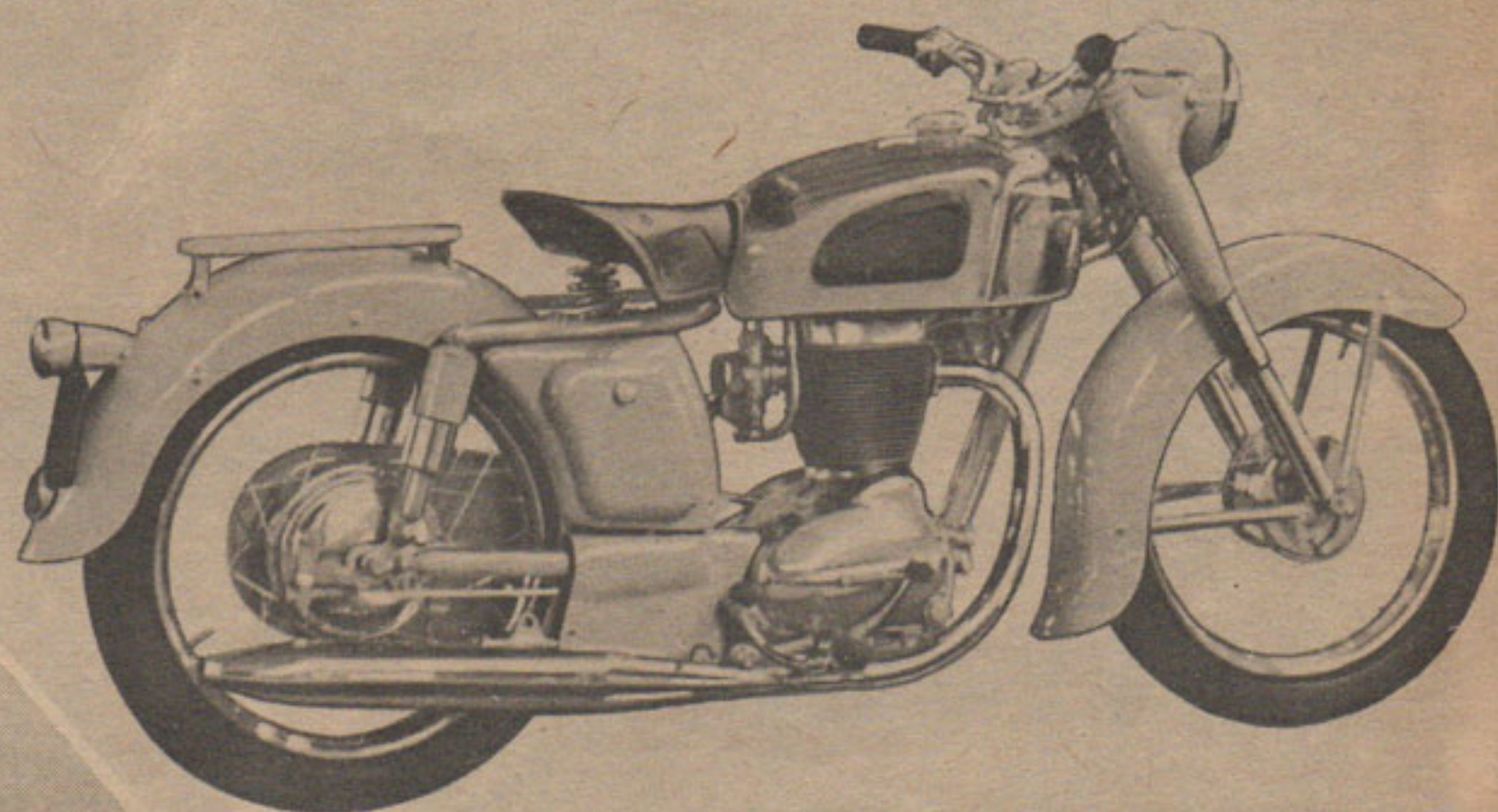
## Un «MOTOM» de TRIAL

Aux « Trois Jours » de Milan, épreuve de régularité qui s'est disputée récemment en Italie, la maison Motom avait engagé le véhicule ci-dessous, dérivé du « Delfino » de série (notre illustration de bas de page). Si les moteurs sont d'un aspect extérieur sensiblement identique, la partie cycle du modèle « trial » se différencie surtout par les suspensions, tandis que le cadre est celui d'origine, légèrement modifié. On notera le changement de fourche avant au profit d'une télescopique, et la suspension arrière à éléments séparés. Sous la selle, appliqué contre le garde-boue, se trouve un petit réservoir d'huile destinée à graisser la chaîne secondaire.



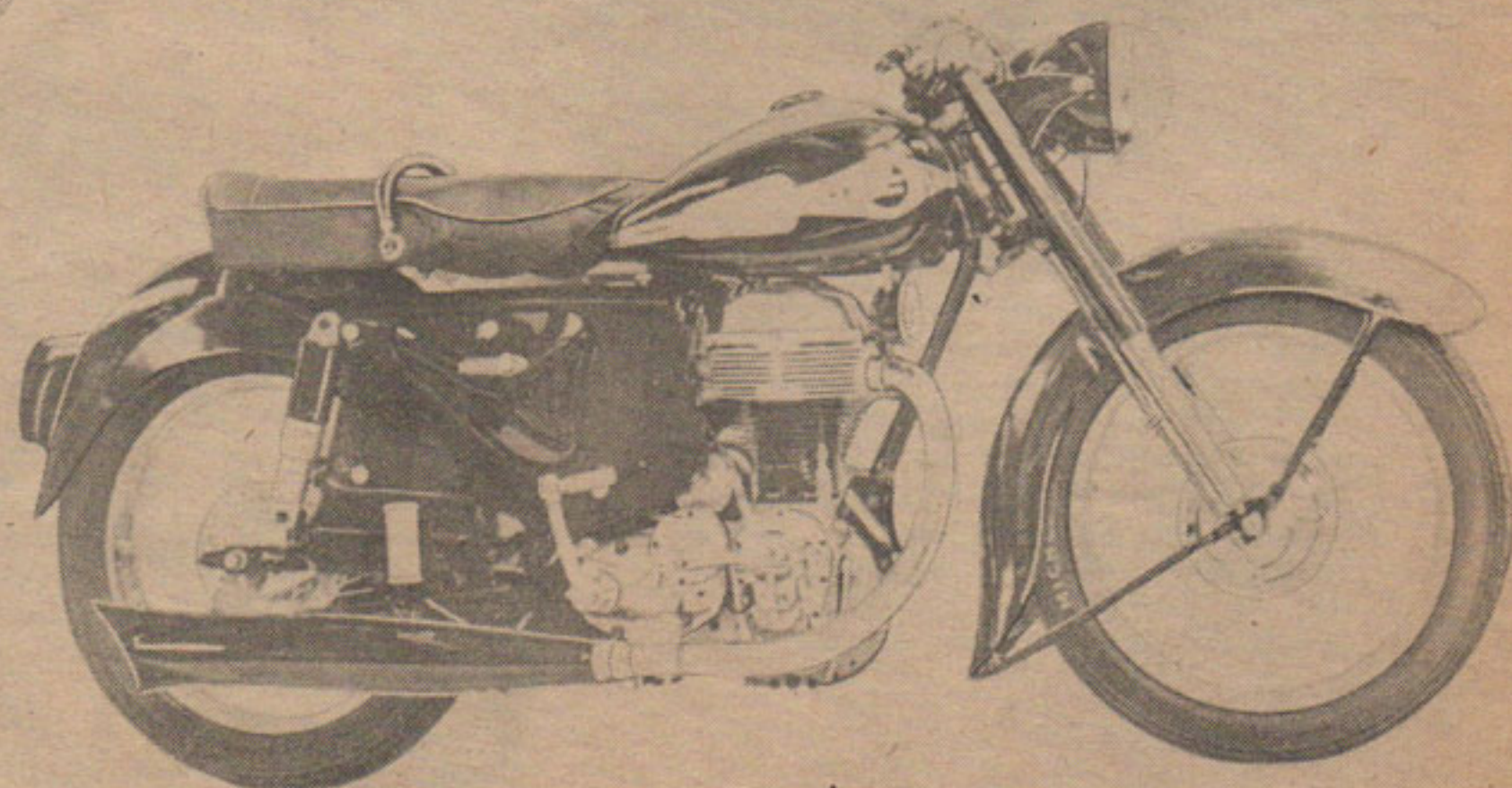
# AU 42<sup>e</sup> SALON DE PARIS :

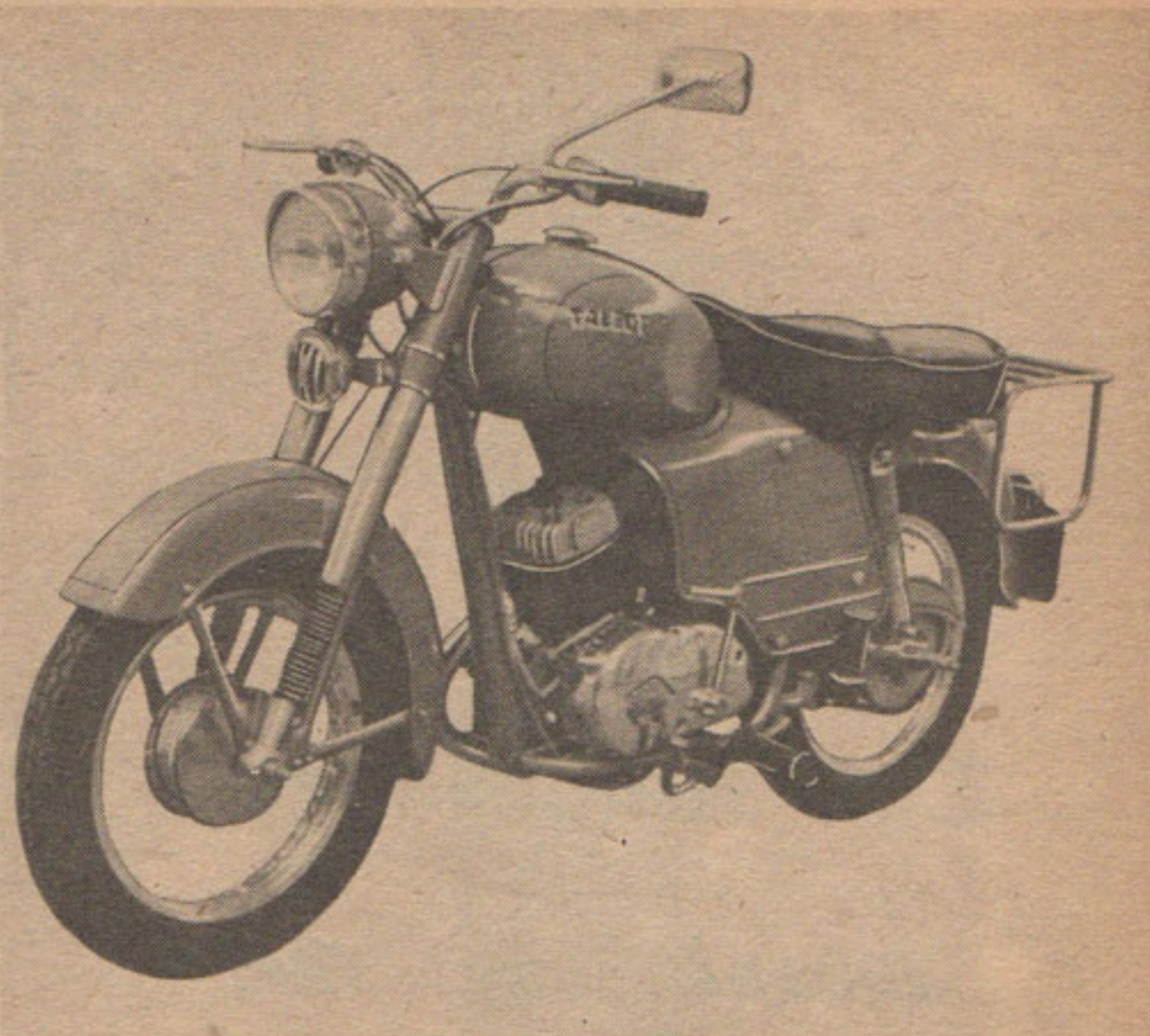
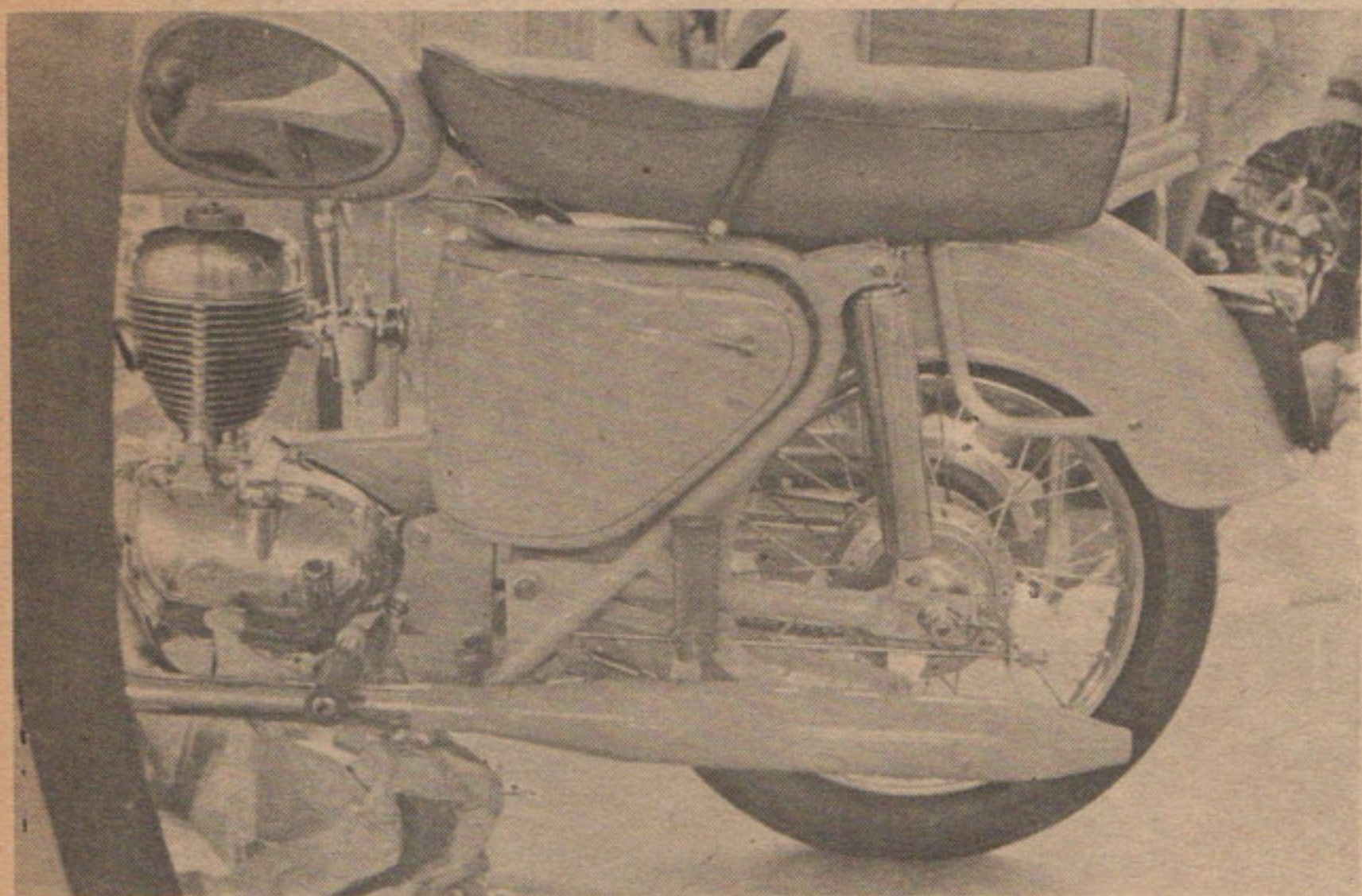
**Un nouveau  
moteur de  
125<sup>cc</sup> AMC**



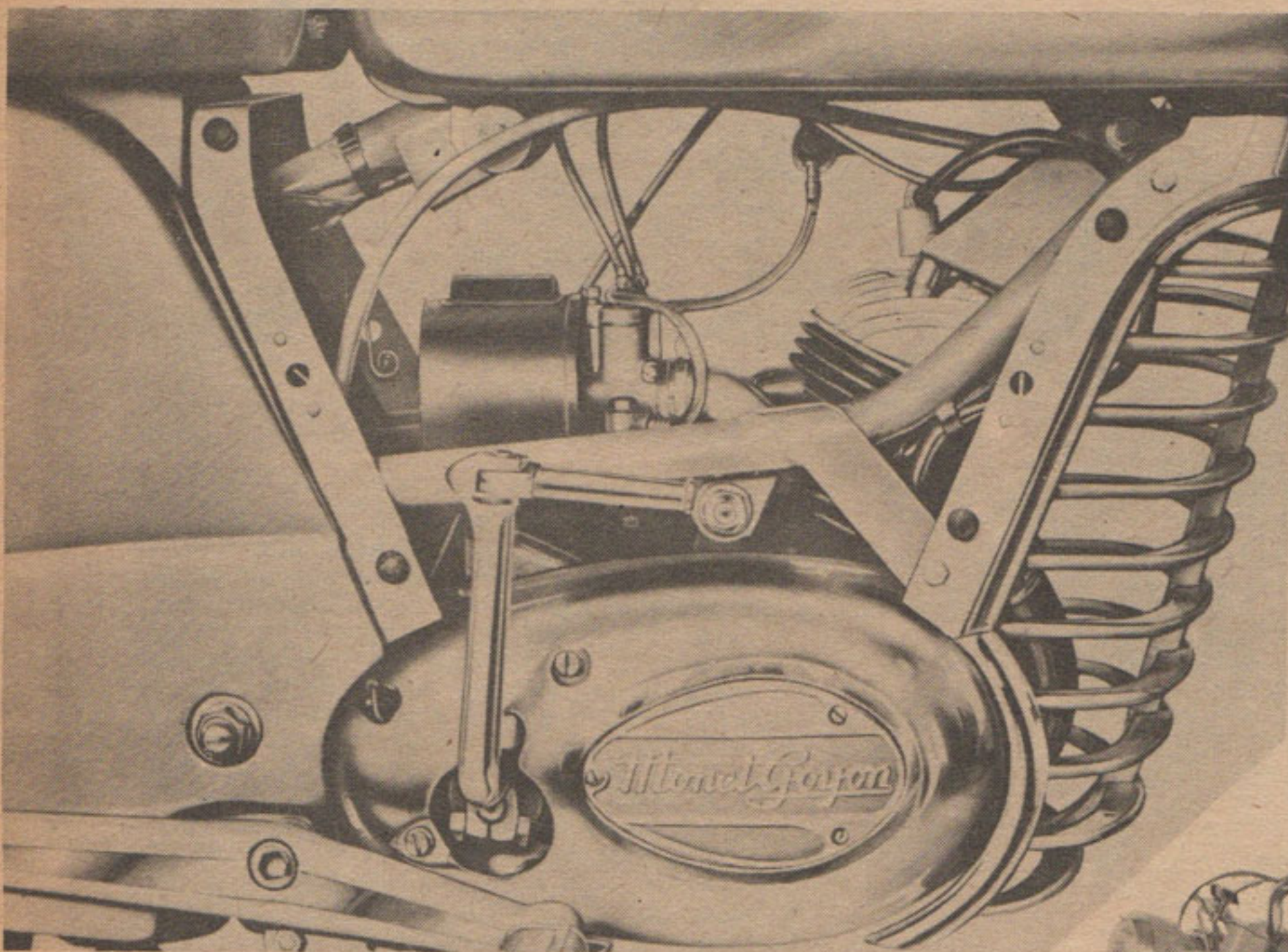
*Le nouvel AMC 125 cmc. (ci-contre) est visible chez de nombreuses maisons et se trouve généralement monté en porte-à-faux. - Au-dessus : Motobécane avec cette 175 vient à la suspension arrière oscillante, tandis que Terrot (ci-dessous) rajeunit un modèle bien connu, par le même procédé.*

**et des  
suspensions  
oscillantes**





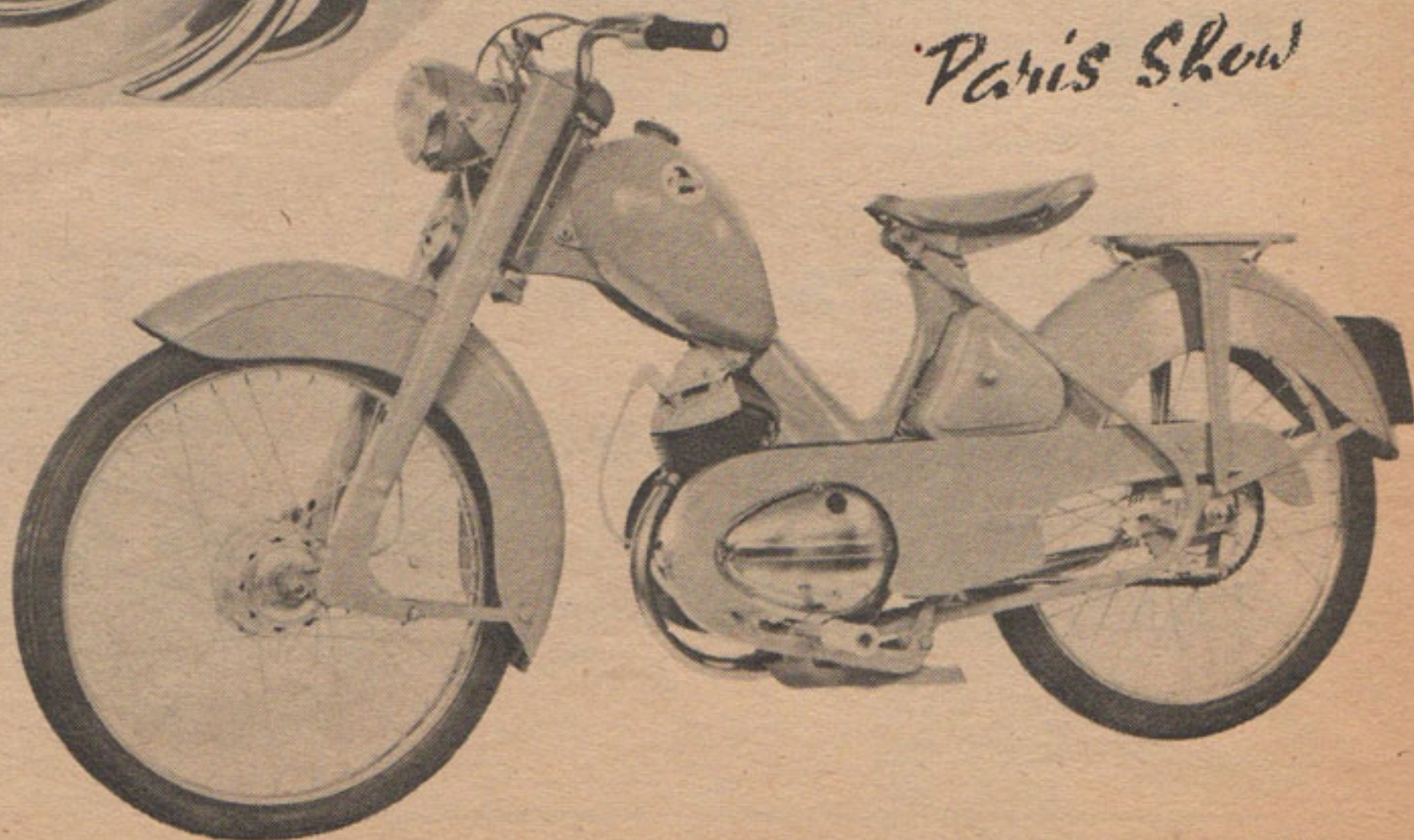
Ci-dessus : Talbot avec ce modèle à petites roues et moteur Ydral conserve également le carénage de la partie arrière.



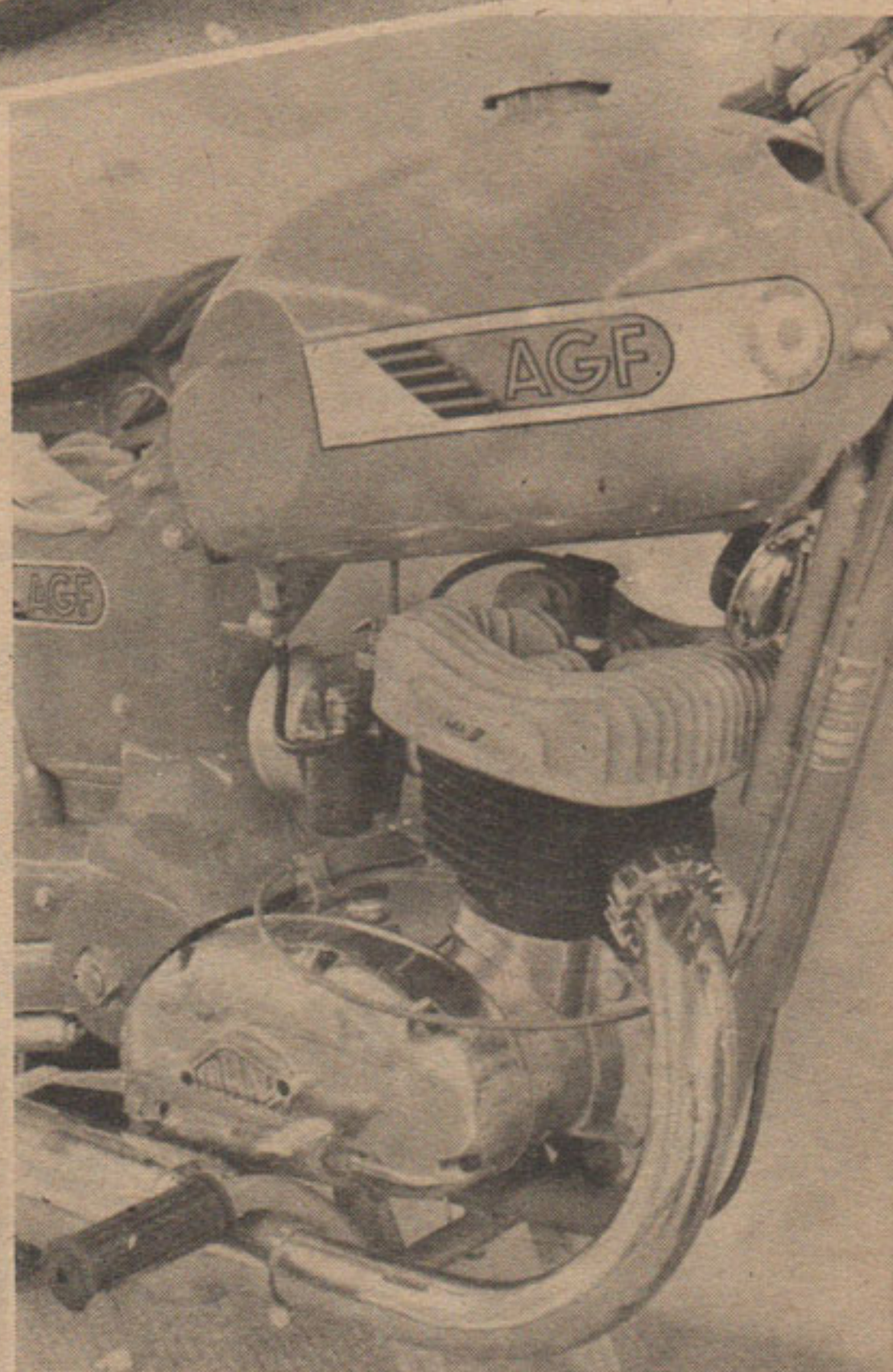
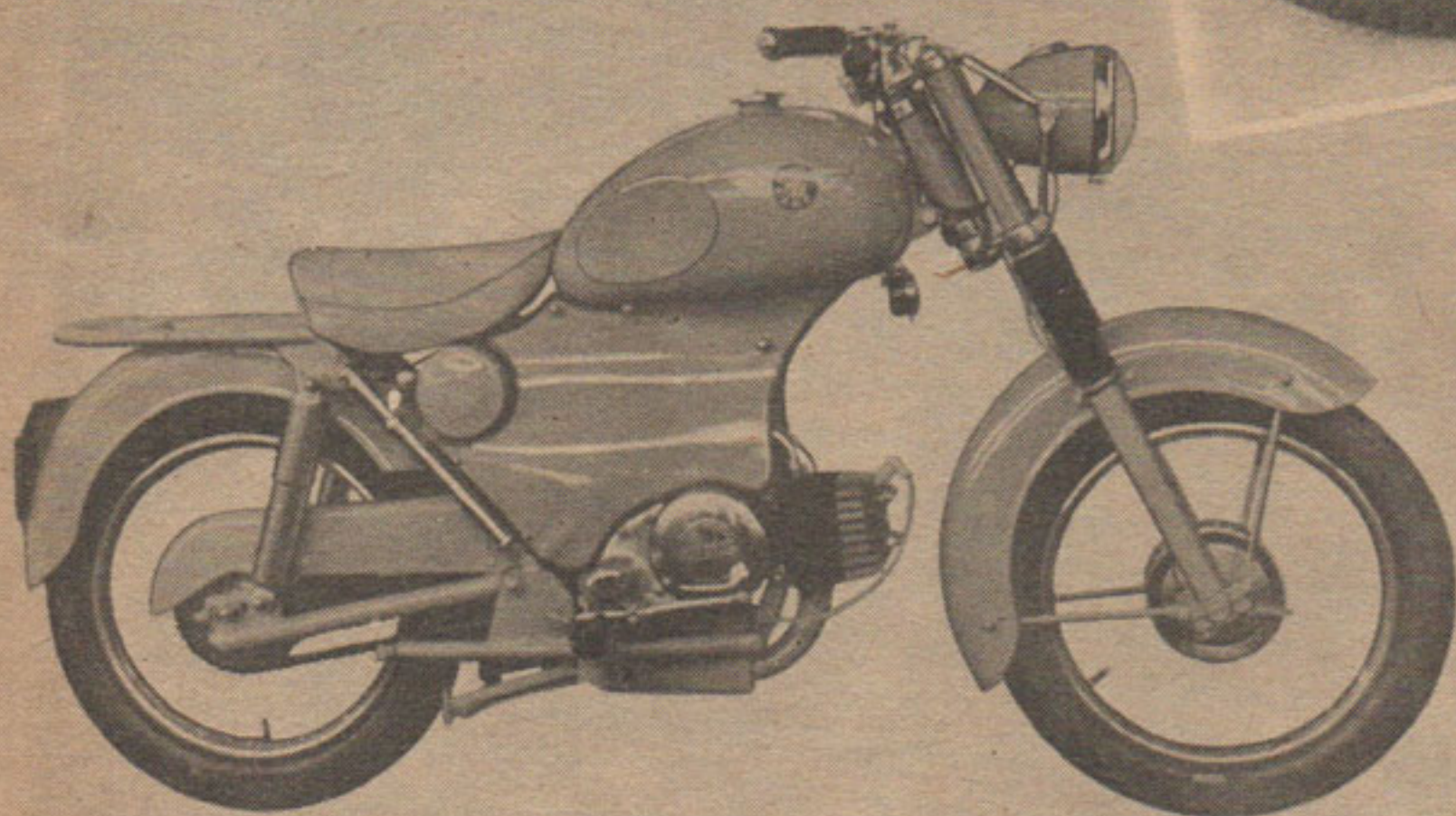
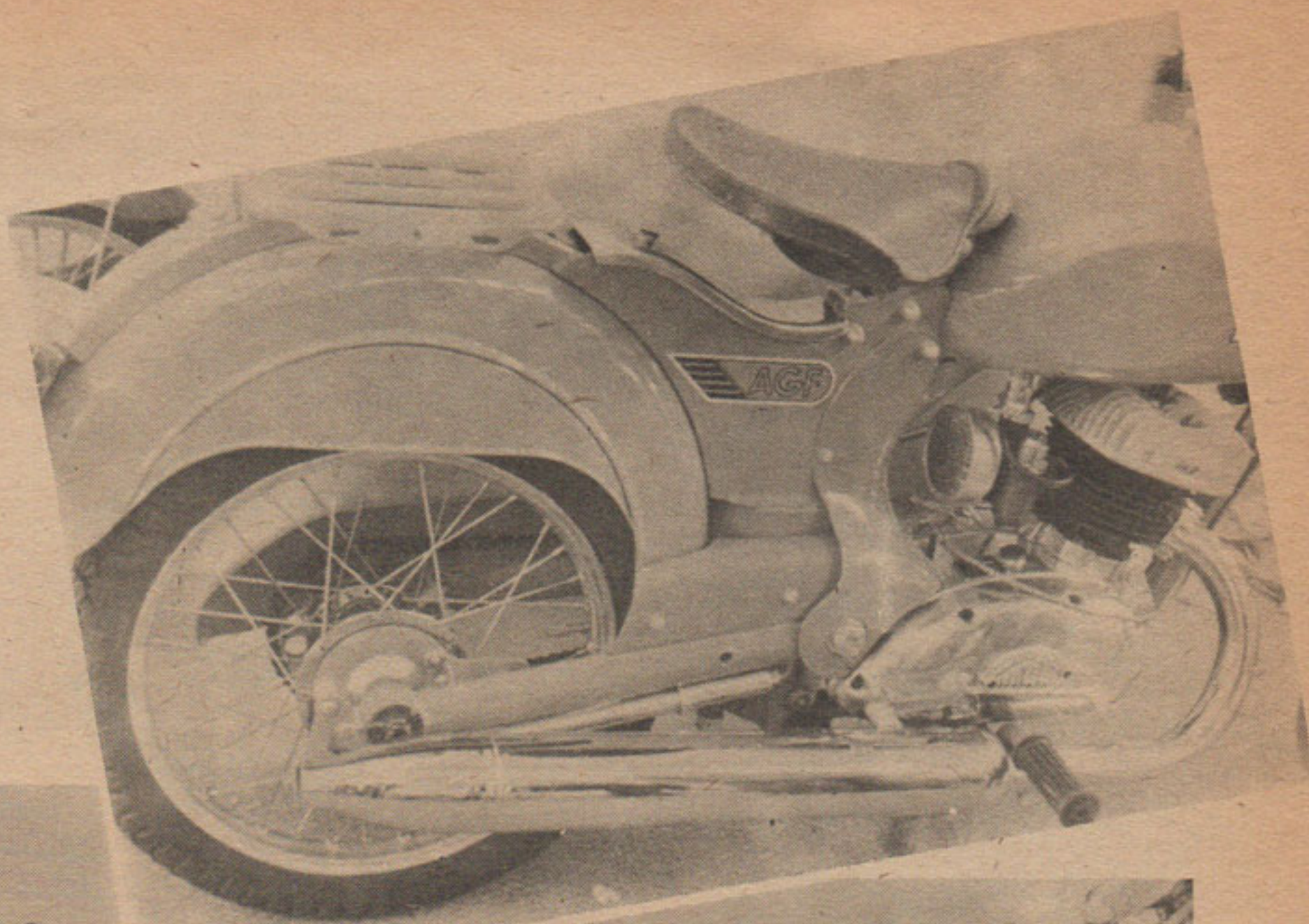
En haut, à gauche : Automoto présente un nouveau cadre à suspension arrière oscillante. On notera le vaste coffre qui carène en partie l'arrière de la machine.

Ci-dessous : le « Castor » de Monet-Goyon est un gros cyclo-moteur destiné à un usage utilitaire. Moteur 98 Villiers à deux vitesses ou 115 cmc. (modèle luxe).

Ci-dessus : une vue de détail du Pullman de Monet-Goyon. On aperçoit le silencieux d'admission monté sur le carburateur. La conception du cadre-châssis apparaît ici plus clairement. Elle s'inscrit dans la tendance technique vers de nouvelles solutions au problème de la fixation du moteur, indépendante de la formule « partie-cycle-renforcée-munie-d'un-moteur ».

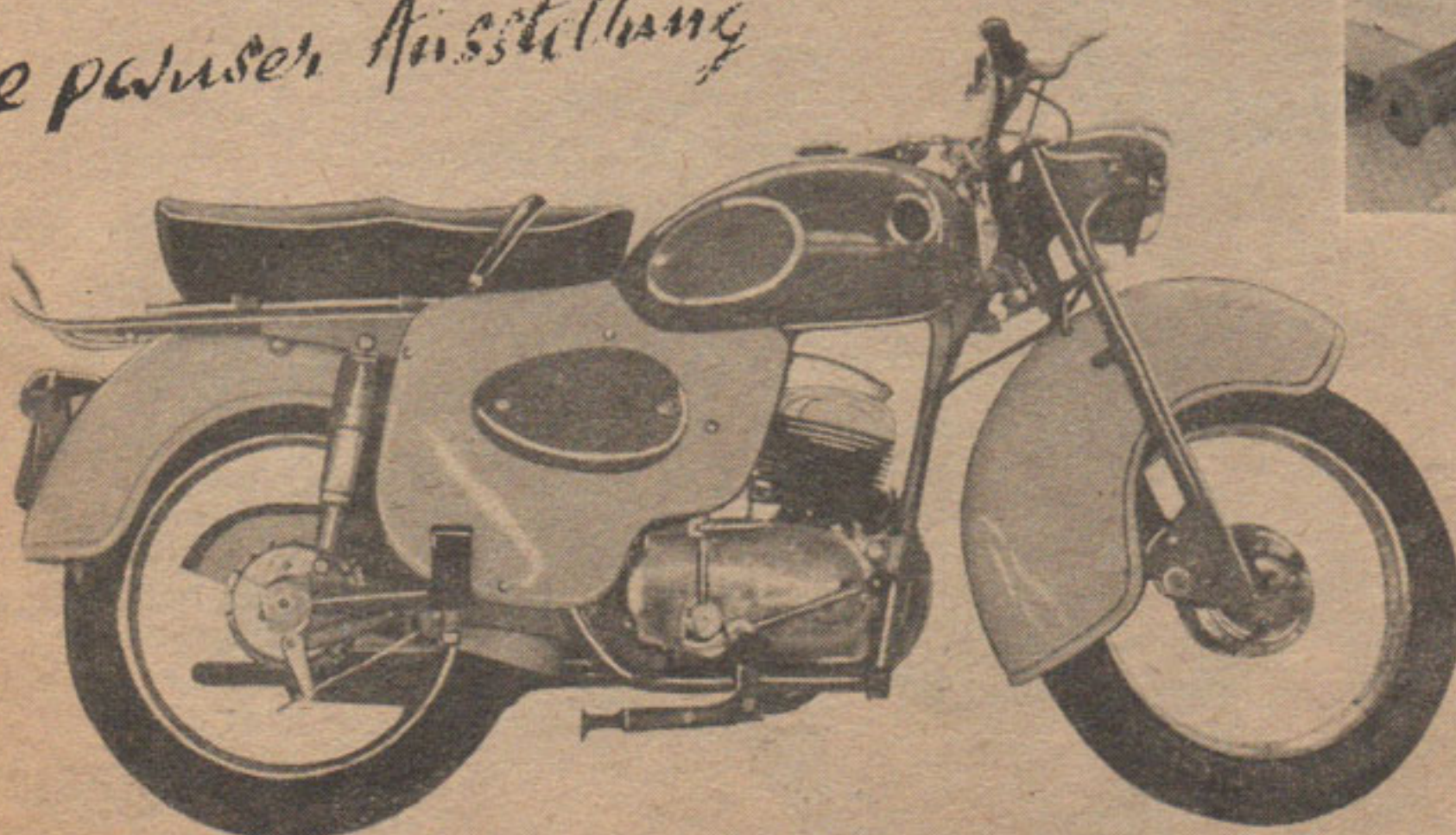


Ci-dessous : Gima a adopté le 125 AMC horizontal, muni ici d'un semi-carénage destiné à protéger le passager des éventuelles projections du carburateur. - A droite : deux vues de la nouvelle AGF à arrière plus déshabillé que sur les modèles précédents. On notera que le moteur Ydral est équipé d'une culasse largement dimensionnée et qui assure un refroidissement efficace. C'est la maison AGF qui présente cet accessoire.

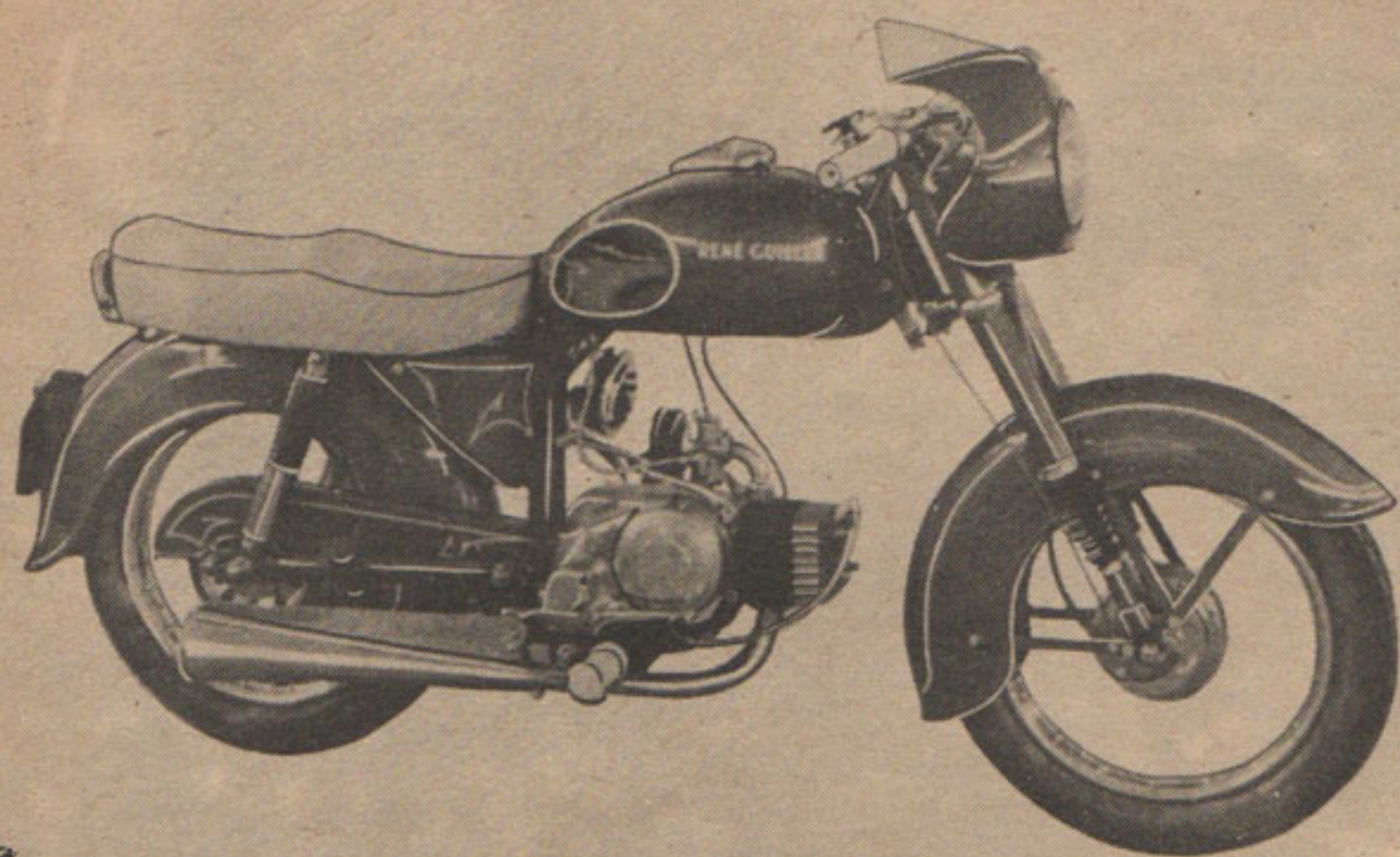


*Salon de Paris*

*Die pwiiser Ausstellung*



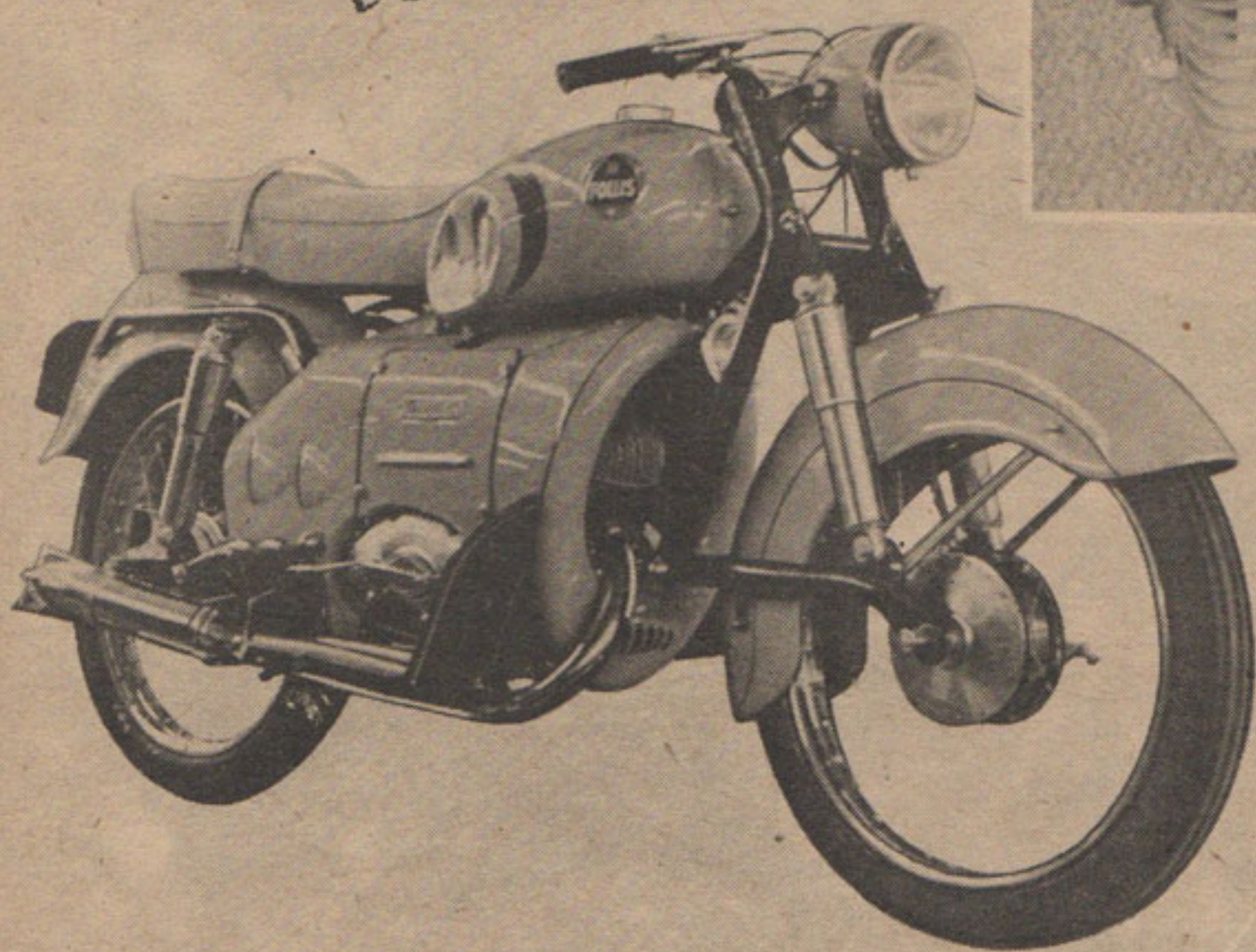
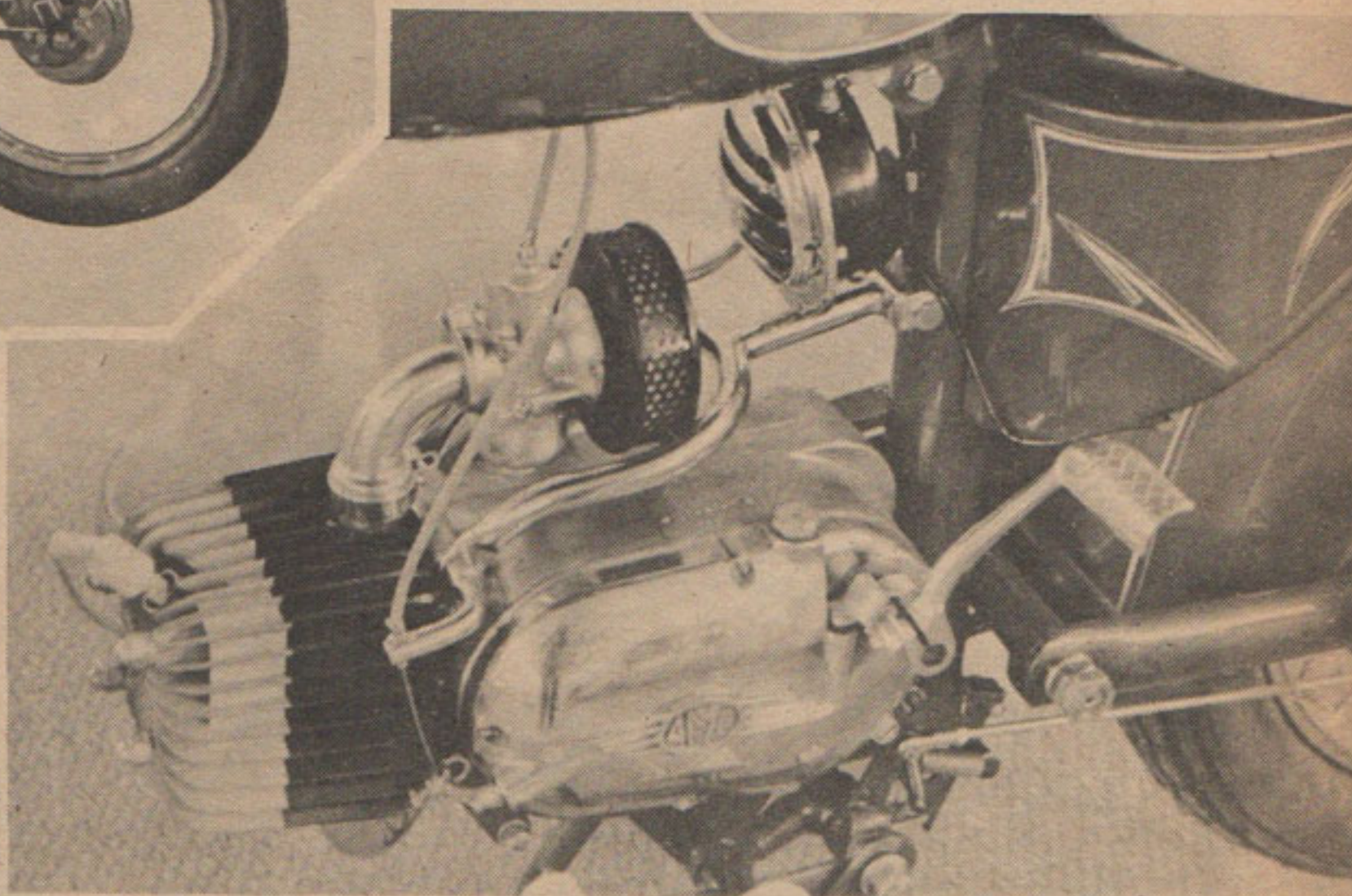
A gauche : la marque Alcyon reste un des fidèles de la moto carénée et offre ce modèle avec un moteur AMC ou Zurcher (notre illustration). Les garde-boue sont de dimensions généreuses. La fourche est d'un type à courtes biellettes, d'un dessin et d'une conception développés par Alcyon.



Ci-contre et ci-dessous : deux vues de la 125 (AMC) que présente la firme René Guiller. Chez cette marque, l'AMC est monté dans trois cadres différents : à arrière rigide, à suspension coulissante, à suspension oscillante (à gauche). Notez sur la vue ci-dessous, la petite fourche chromée destinée à renforcer la fixation du moteur. Le carénage du phare est signé Grazzini.

*Salon de Paris*

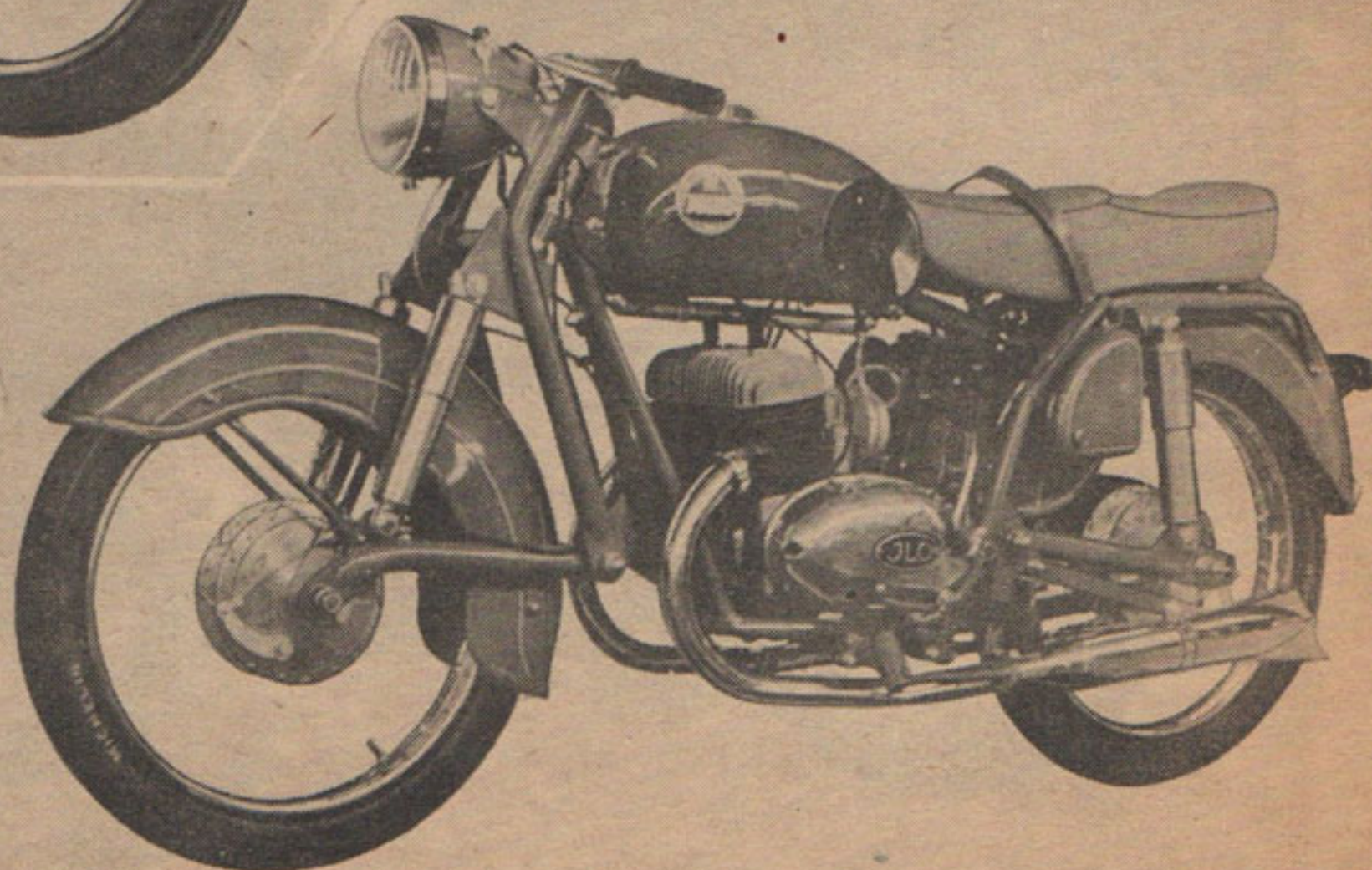
*Salone di Parigi*



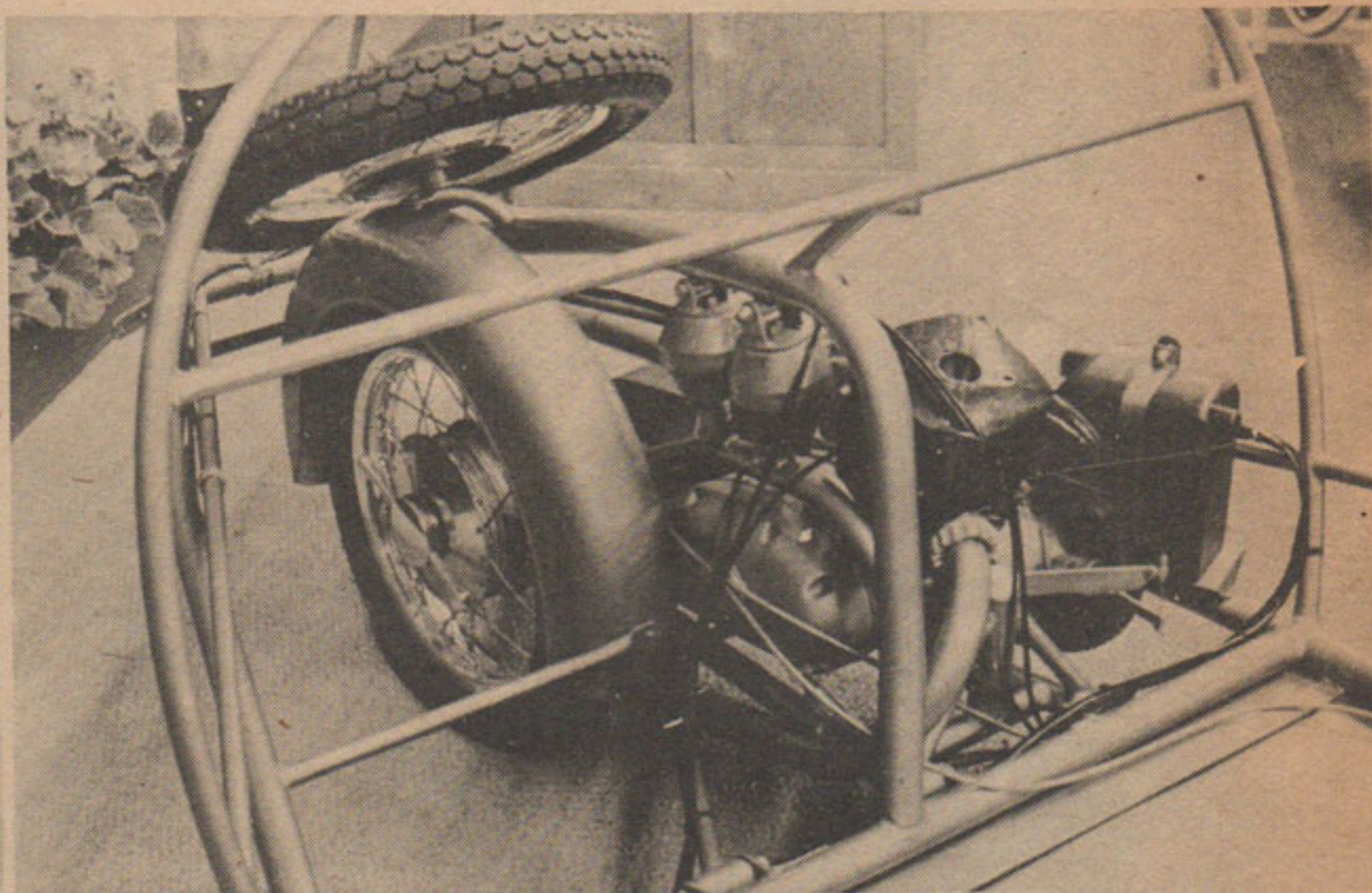
A gauche : Follis présente la dernière version de son modèle à moteur Ydral au carénage en « turbo-réacteur ». La marque reste une des premières à utiliser la fourche avant du type « Earles ».

Ci-contre : équipée du twin deux temps JLO, la Follis 250 cmc. reçoit également une fourche avant à bras oscillants qui lui confère une ligne des plus modernes où la technique et l'esthétique se marient agréablement.

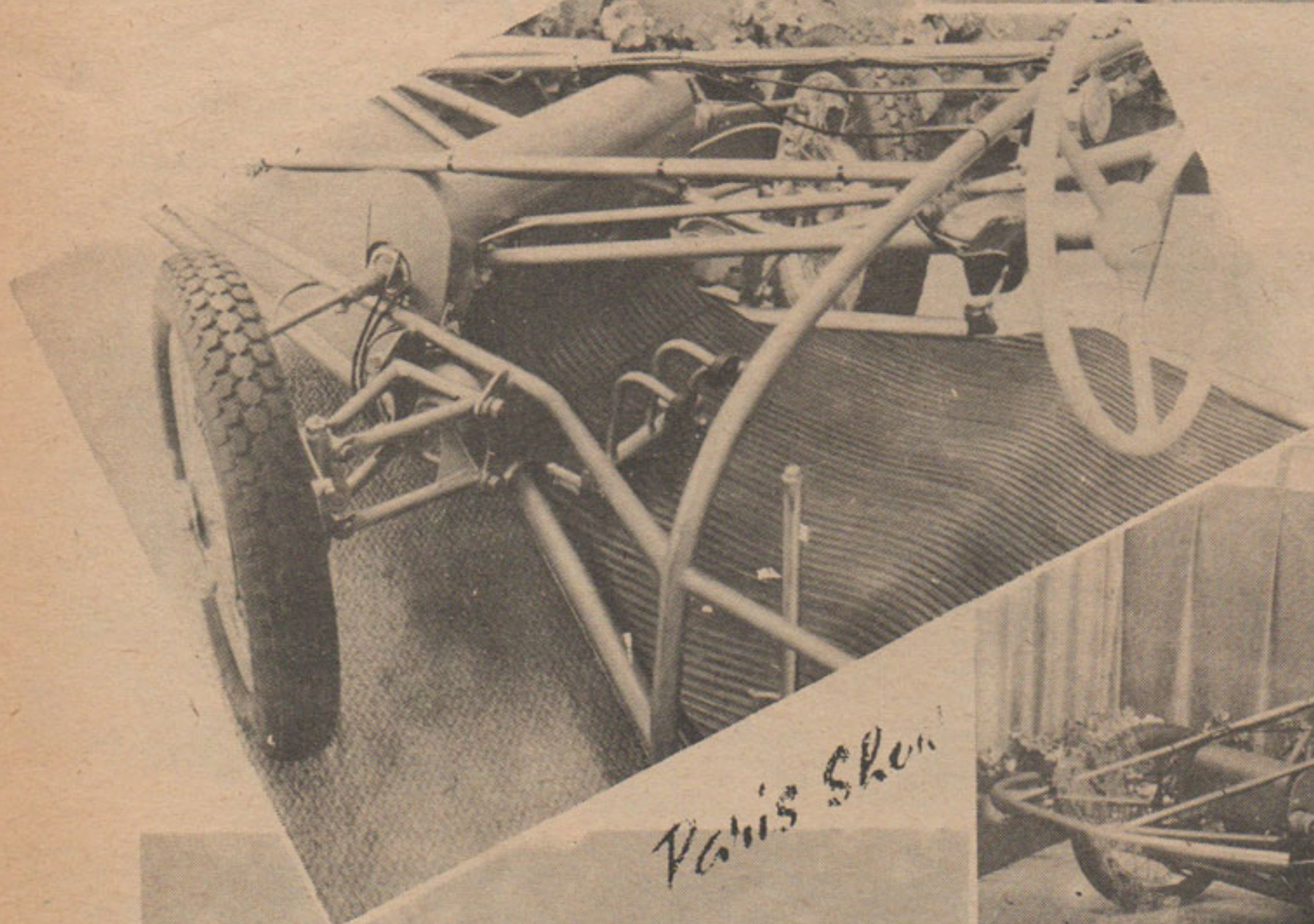
*Wystawa w Poznaniu*



Tout comme certains constructeurs allemands, Malterre s'intéresse à la voiturette et propose cette année un trois-roues à deux places d'une formule très plaisante. La partie motrice est à l'arrière et est constituée par un triangle articulé supportant un 175 Ydral à soufflerie et gyrostarter. La suspension arrière est réalisée au moyen de deux blocs de caoutchouc évidés.

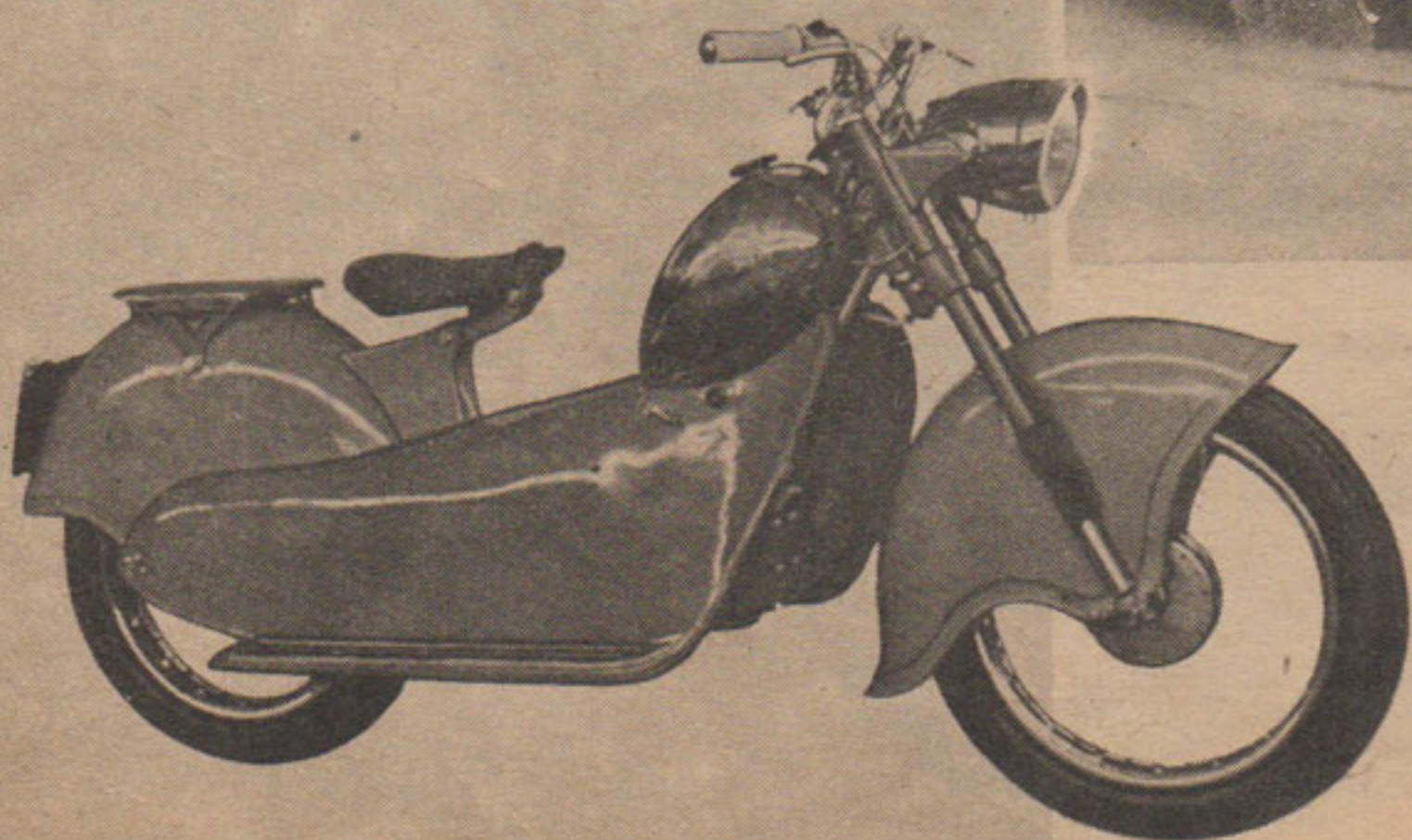
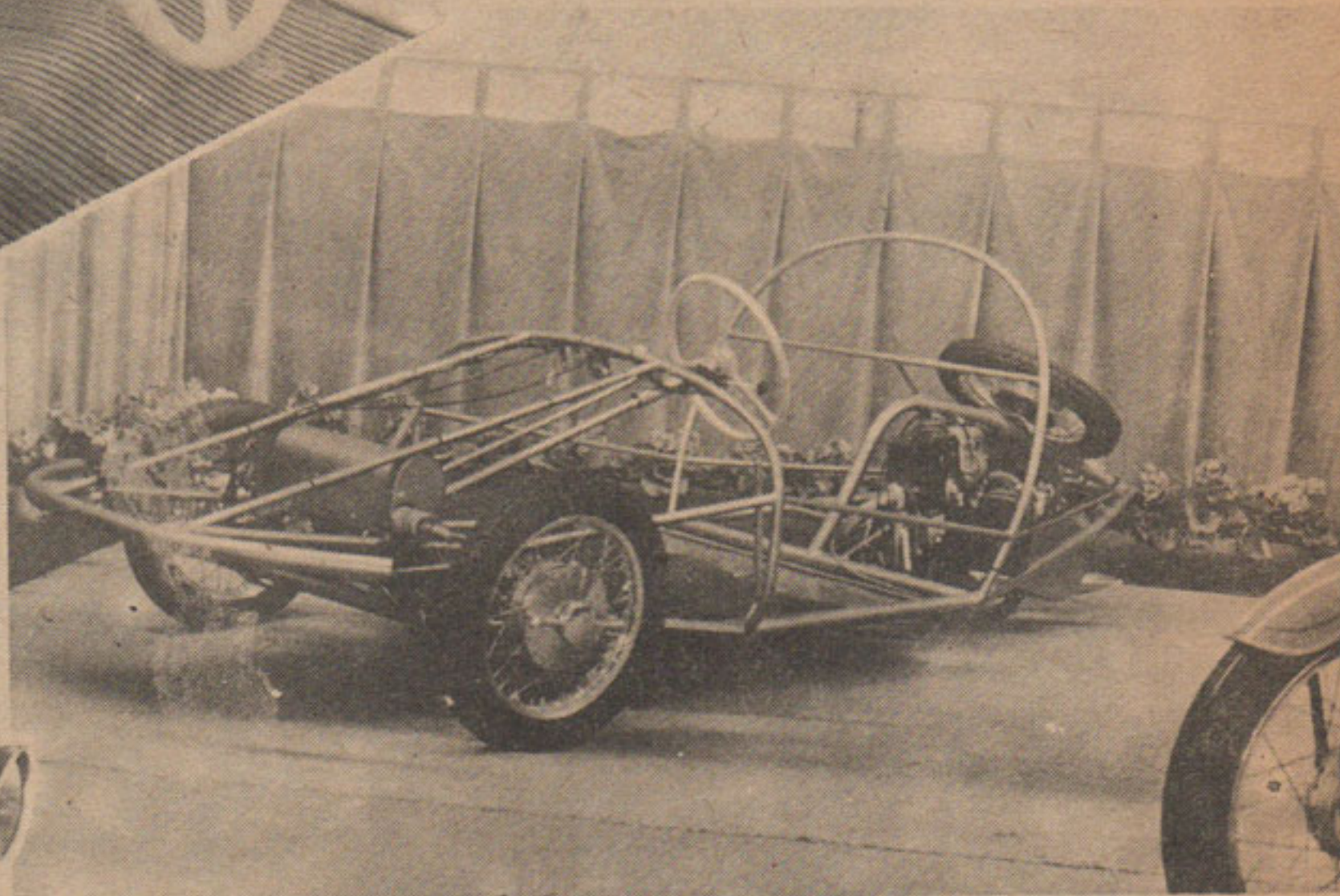


*Salon de Parigi*



L'avant-train du trois-roues Malterre s'inspire des meilleures réalisations de voitures sport. La suspension des roues avant est obtenue au moyen de triangles agissant sur des éléments de caoutchouc. Les moyeux sont en alliage léger. - Ci-dessous : le châssis tubulaire indéformable, prêt à recevoir la carrosserie en plastique.

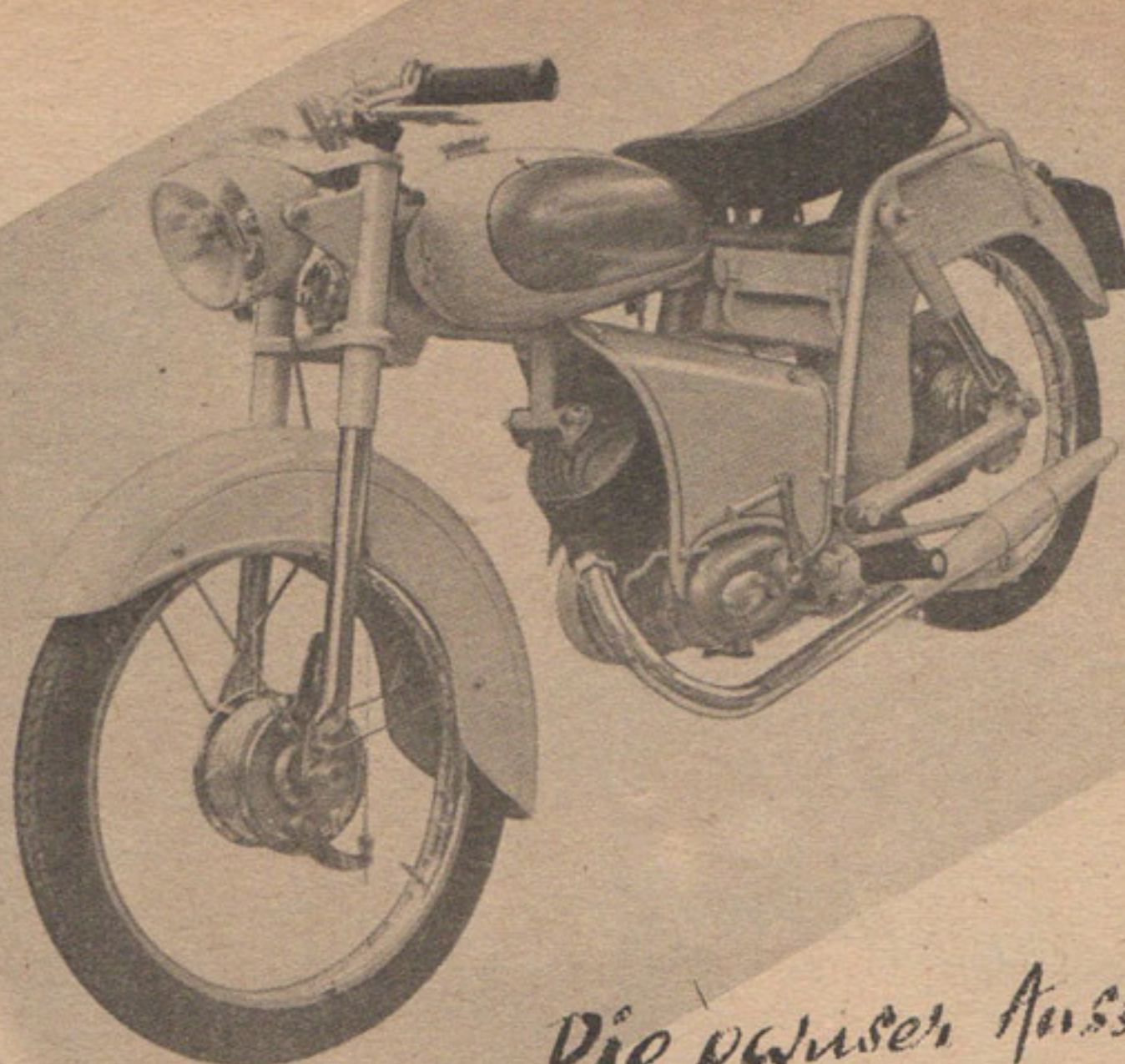
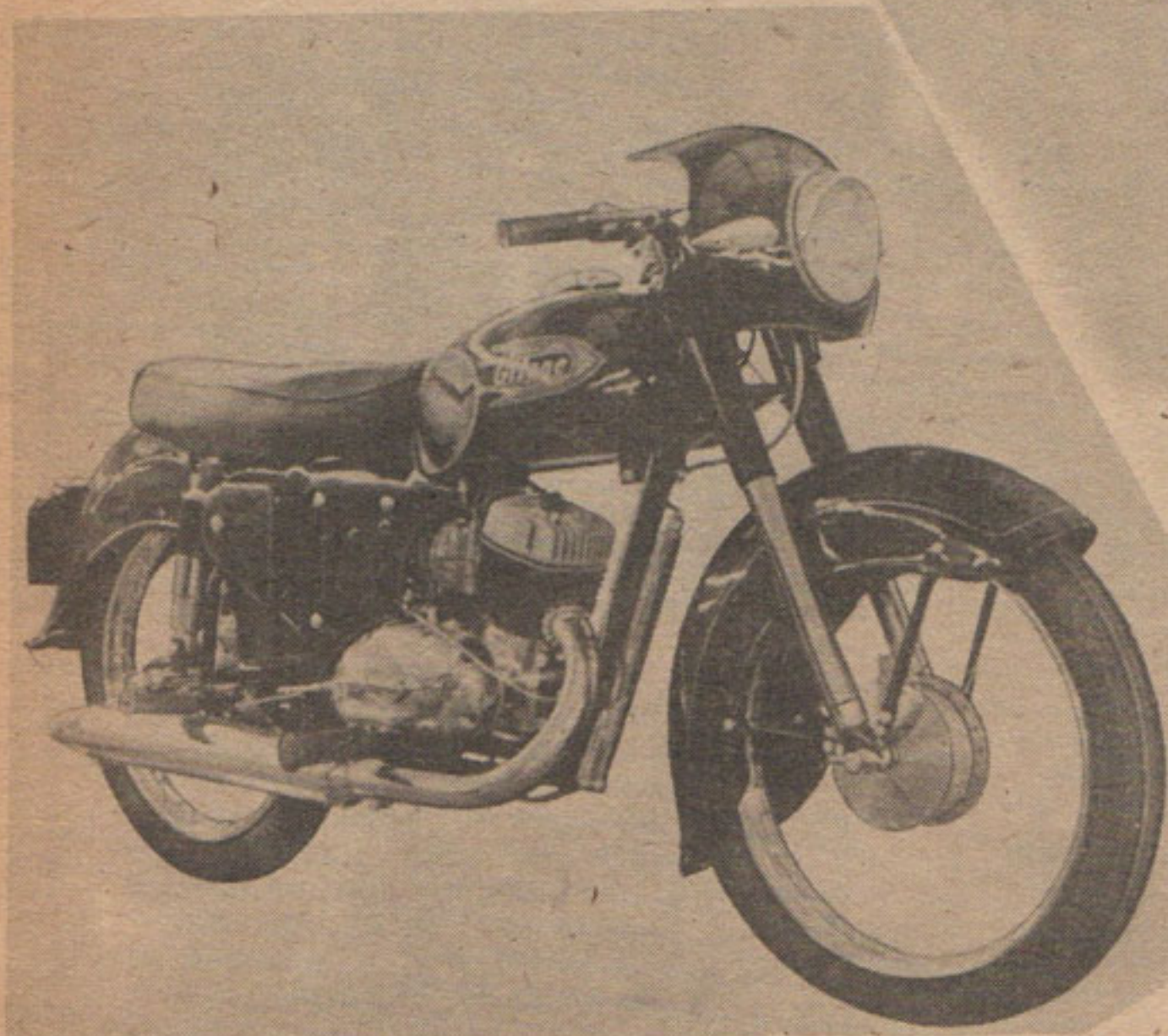
*Paris Show*



La firme lyonnaise New-Map nous présente cette année un véhicule léger caréné, équipé de petites roues et du nouveau moteur AMC, mais à commande des vitesses par poignée tournante.

*Salon de Paris*

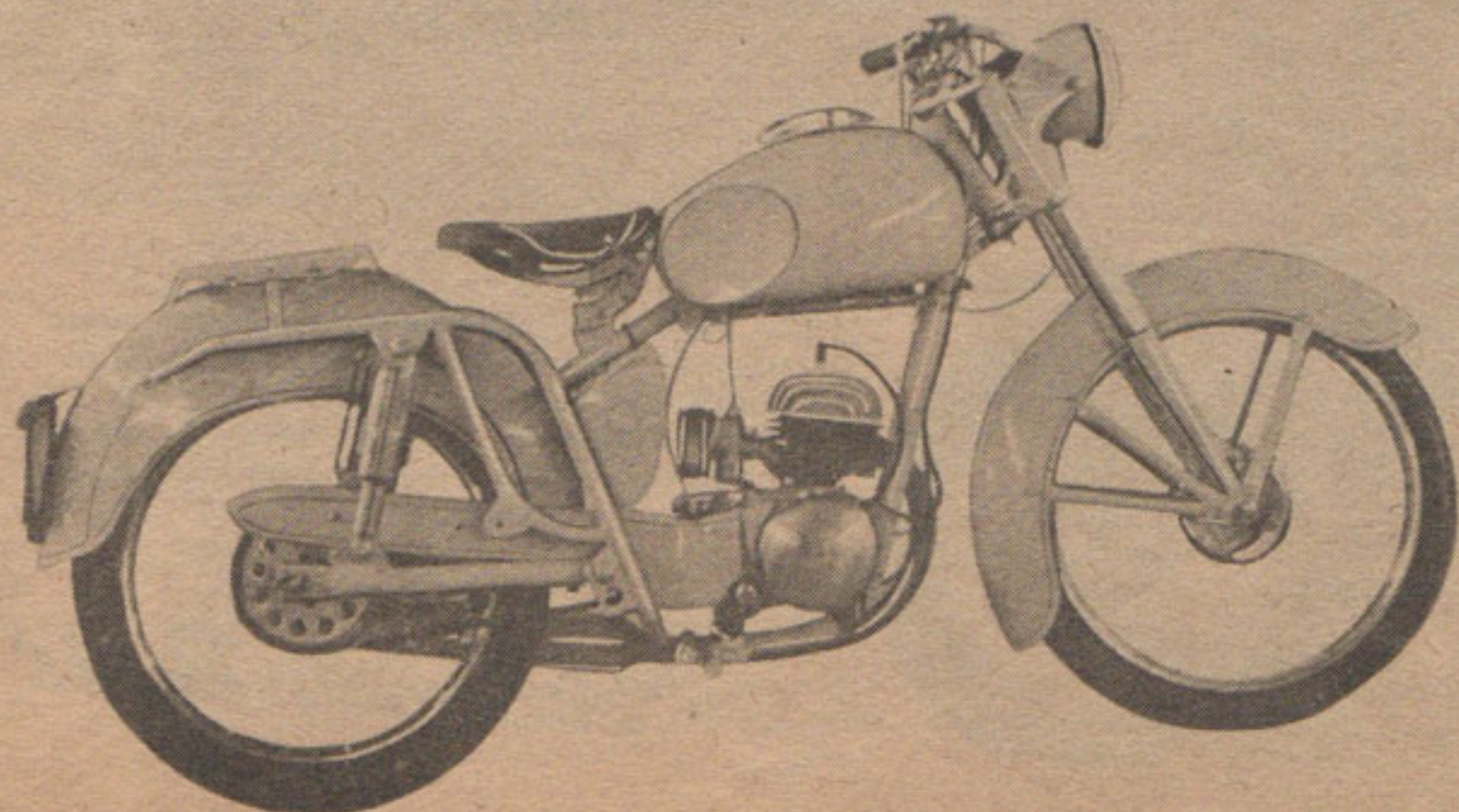
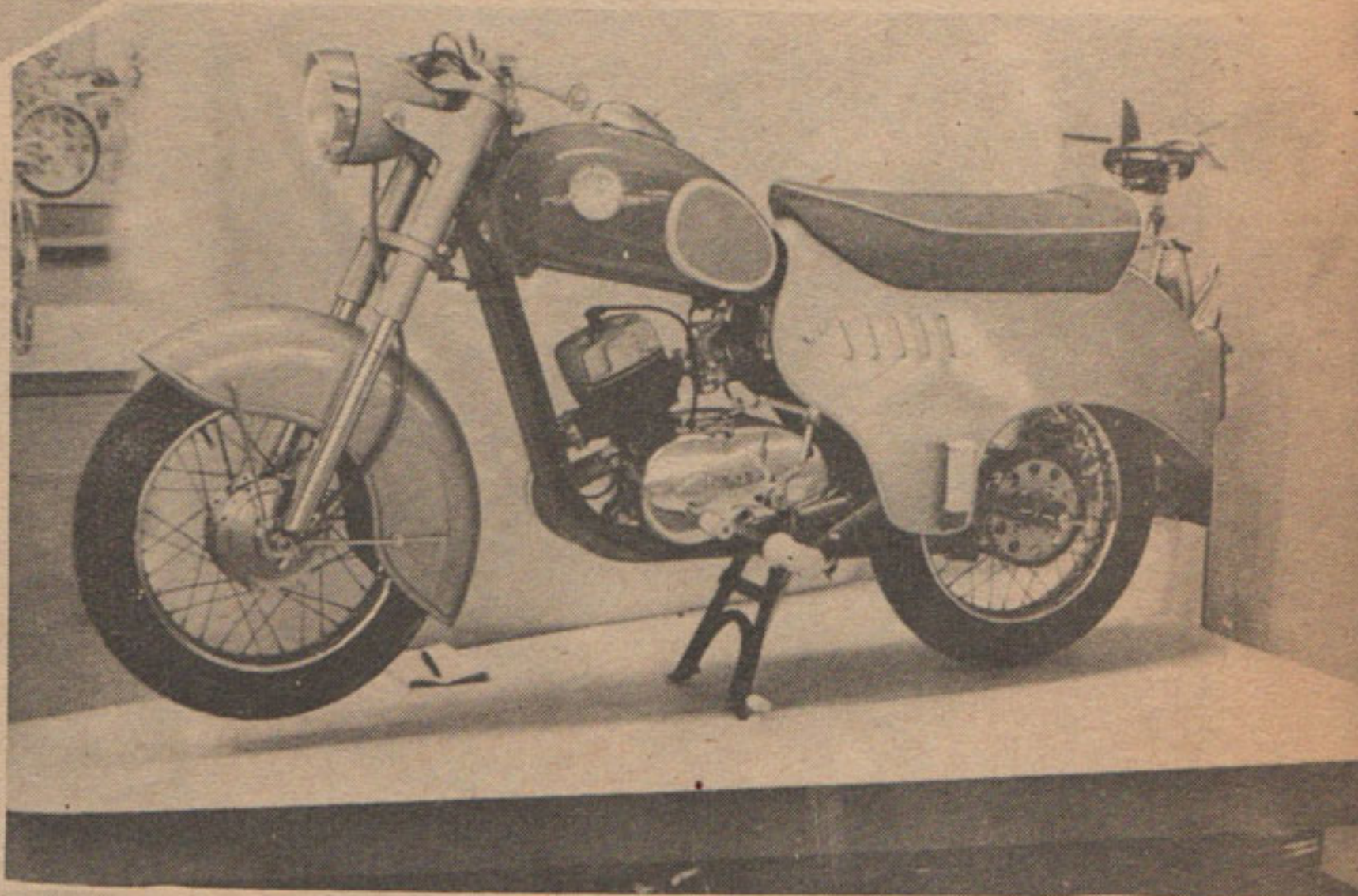
Ci-dessous : ce modèle dû à Gitane reçoit un moteur 175 Ydral, tandis que Rhonson, ci-contre, fait appel à VAP et monte le 100 cmc. de cette marque à vitesses à main dans un cadre suspendu intégralement.



*Die pwiiser Ausstellung*

A droite : Cocymo, après le cyclomoteur, se lance dans la motocyclette avec cette 175 cmc. à moteur Ydral et petites roues. La protection semble avoir été ici le souci majeur du constructeur.

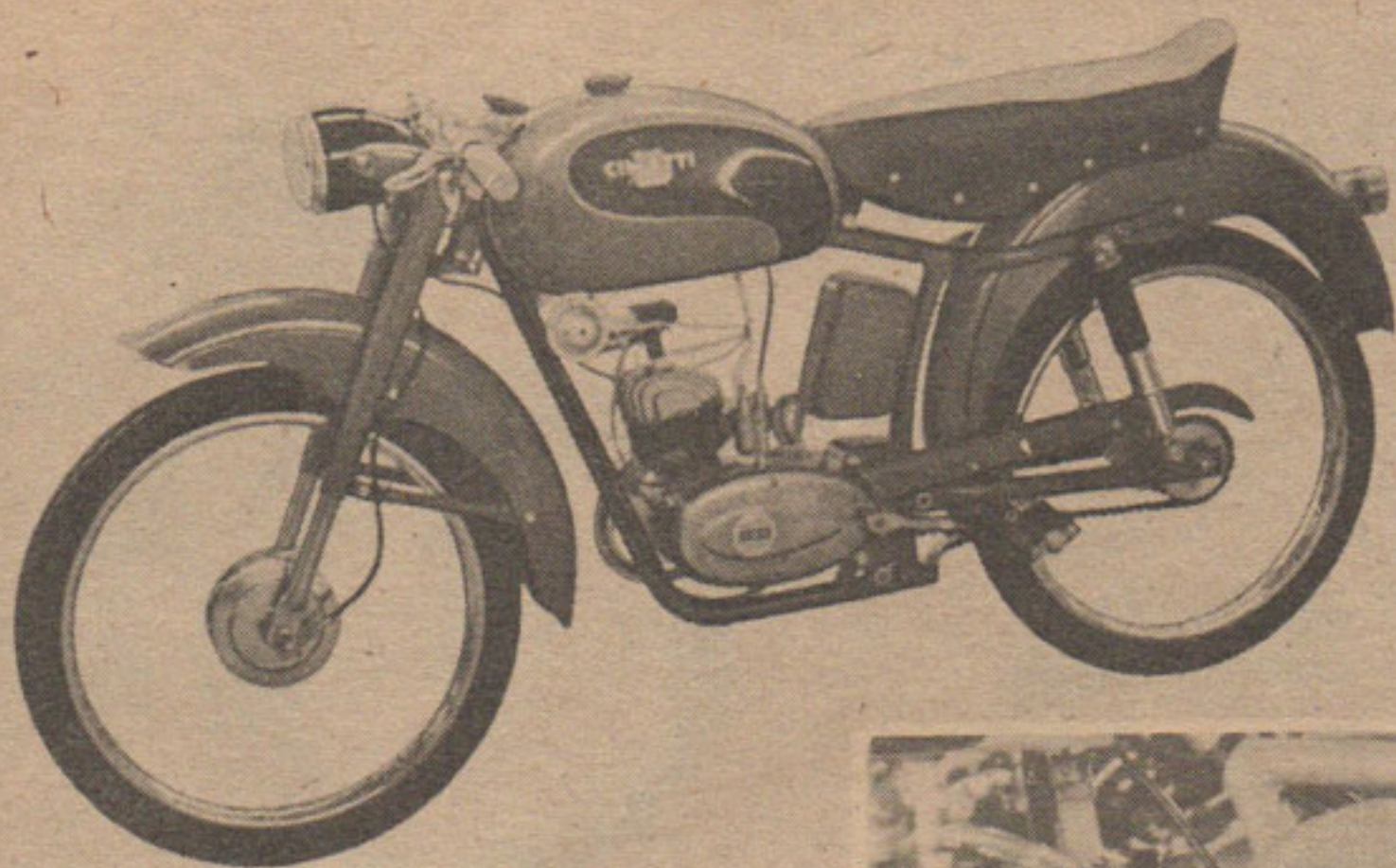
*Paris Show*



Grosse nouveauté du stand Gnome-Rhône, cette 125 (à gauche) munie d'un 125 à vitesses par poignée tournante et qui recevrait éventuellement un carénage. Son prix, situé aux environs de 120.000 francs, en ferait un modèle très populaire en regard des solutions adoptées pour sa réalisation (cadre à suspension arrière oscillante, fourche avant télescopique).

*Vystava v Perizi*

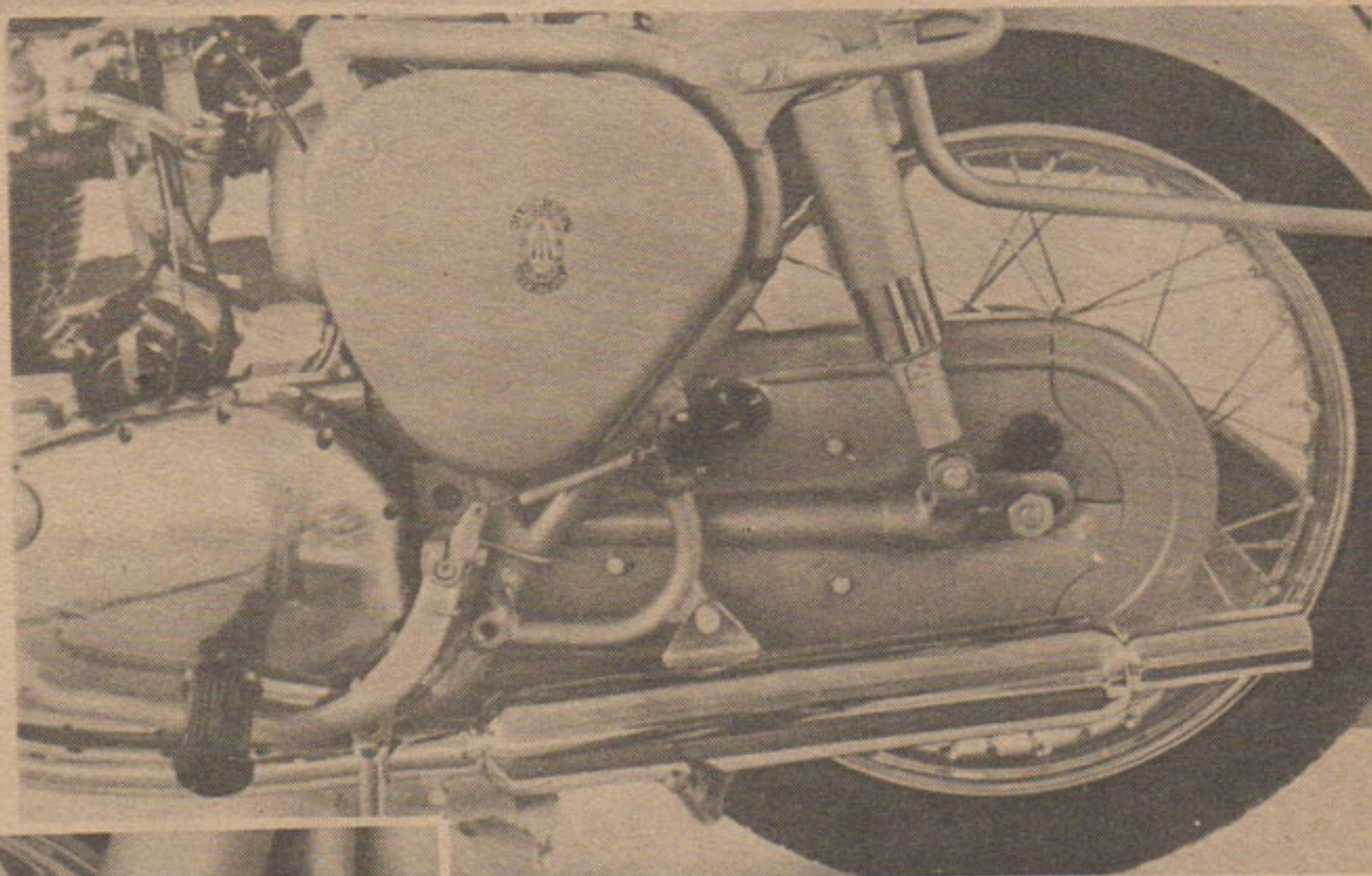




A gauche : totalement inconnue en France, la marque italienne Cimati était présente au Salon avec plusieurs machines dont ce cyclomoteur 50 c.m.c. qui concrétise agréablement les tendances italiennes en cette cylindrée.

*Die pariser Ausstellung*

Sur le stand BSA, carter de chaîne secondaire enveloppant (à droite) et moyeux-freins centraux (ci-dessous) sont les perfectionnements apportés aux twins qui ne peuvent qu'y...

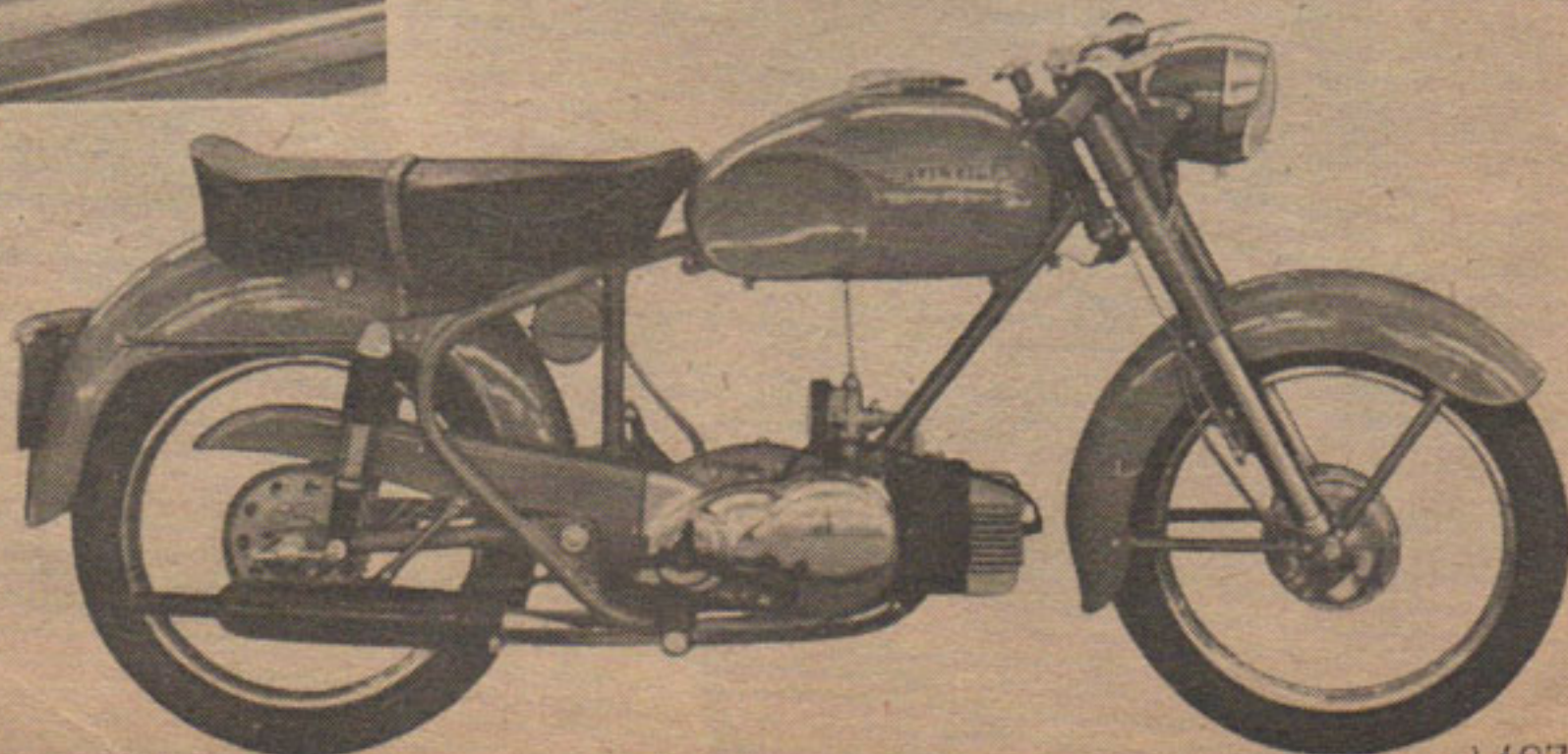


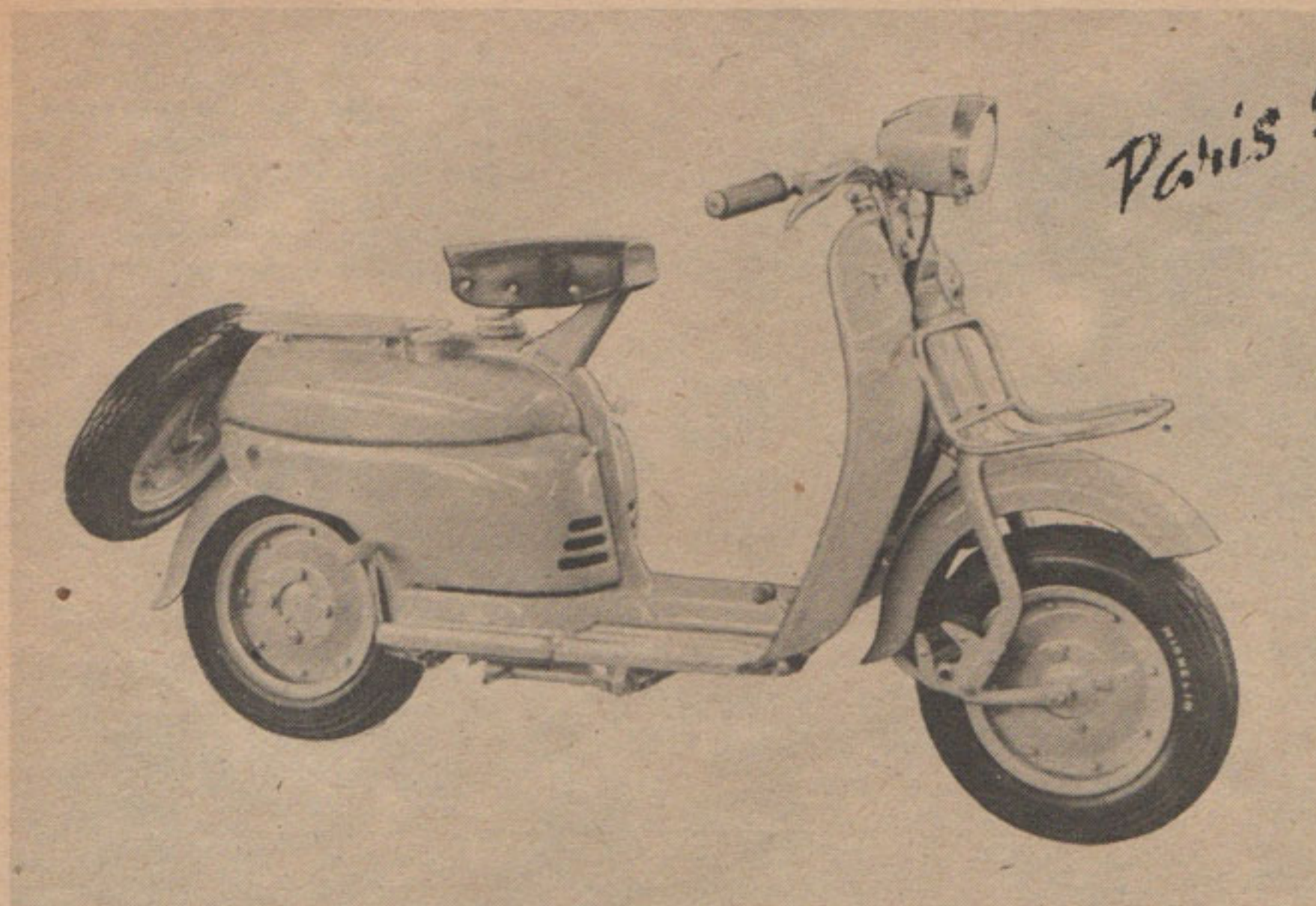
*Salon de Paris*

...gagner en agrément de conduite et sécurité. On notera que la partie arrière du carter secondaire se détache afin de ne nuire en rien aux opérations de contrôle et entretien.

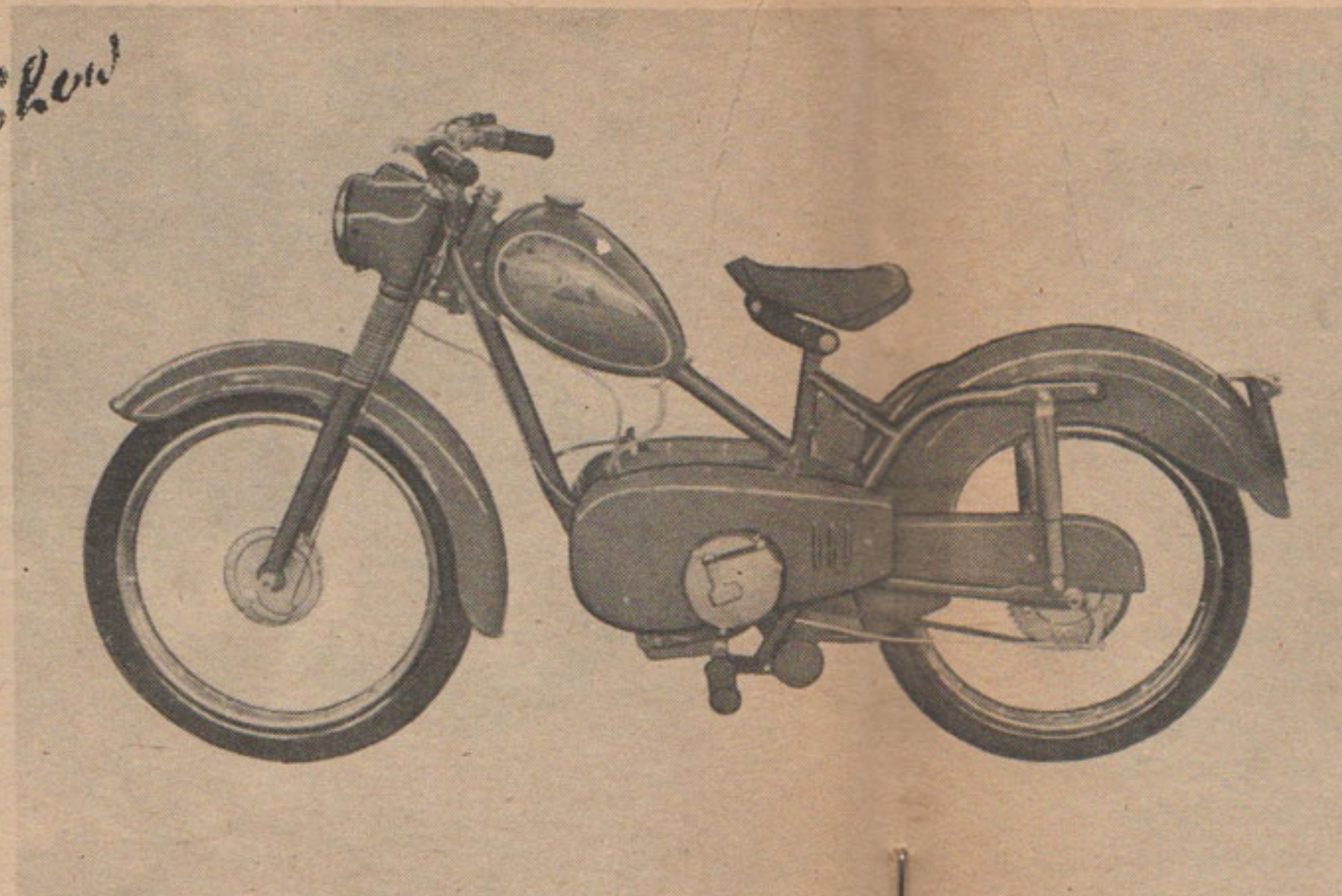
*Vystava v Parizi*

Chez Ultima (ci-contre) le 125 horizontal présenté déjà l'an dernier au même Salon de Paris est monté dans un cadre à suspension arrière oscillante, détail nouveau dans la production de la marque lyonnaise. Guidon étroit, réservoir à évidements et selle double témoignent d'un certain souci de recherche, de même que la disposition du moteur.





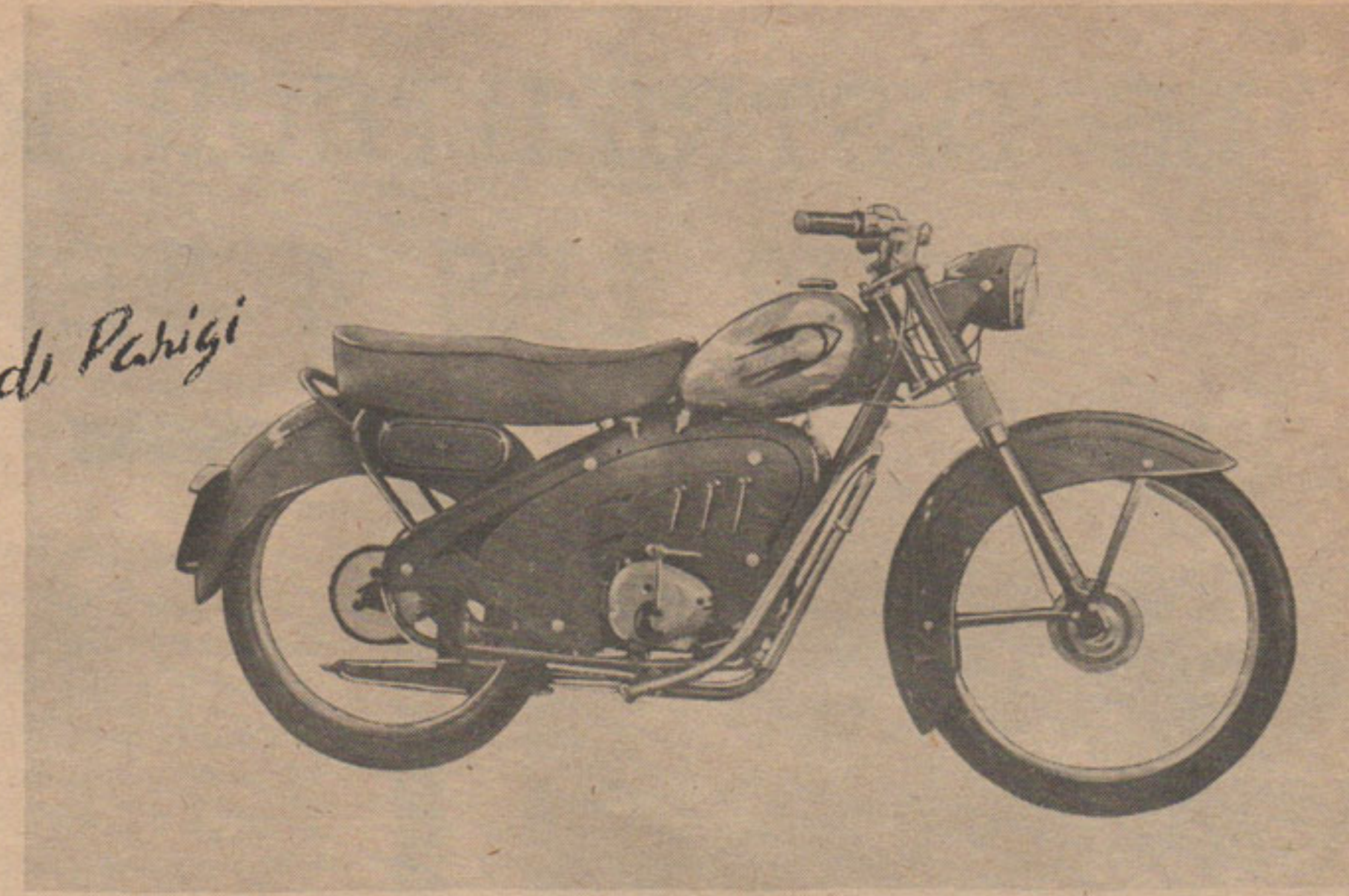
*Paris Show*



A gauche : un nouveau 125 cc. René Gillet est équipé du moteur 3 vitesses dans un cadre à suspension arrière.

*Salon de Parigi*

A droite : Gitane monte le 98 Mistral à 2 vitesses dans ce modèle au carénage important.

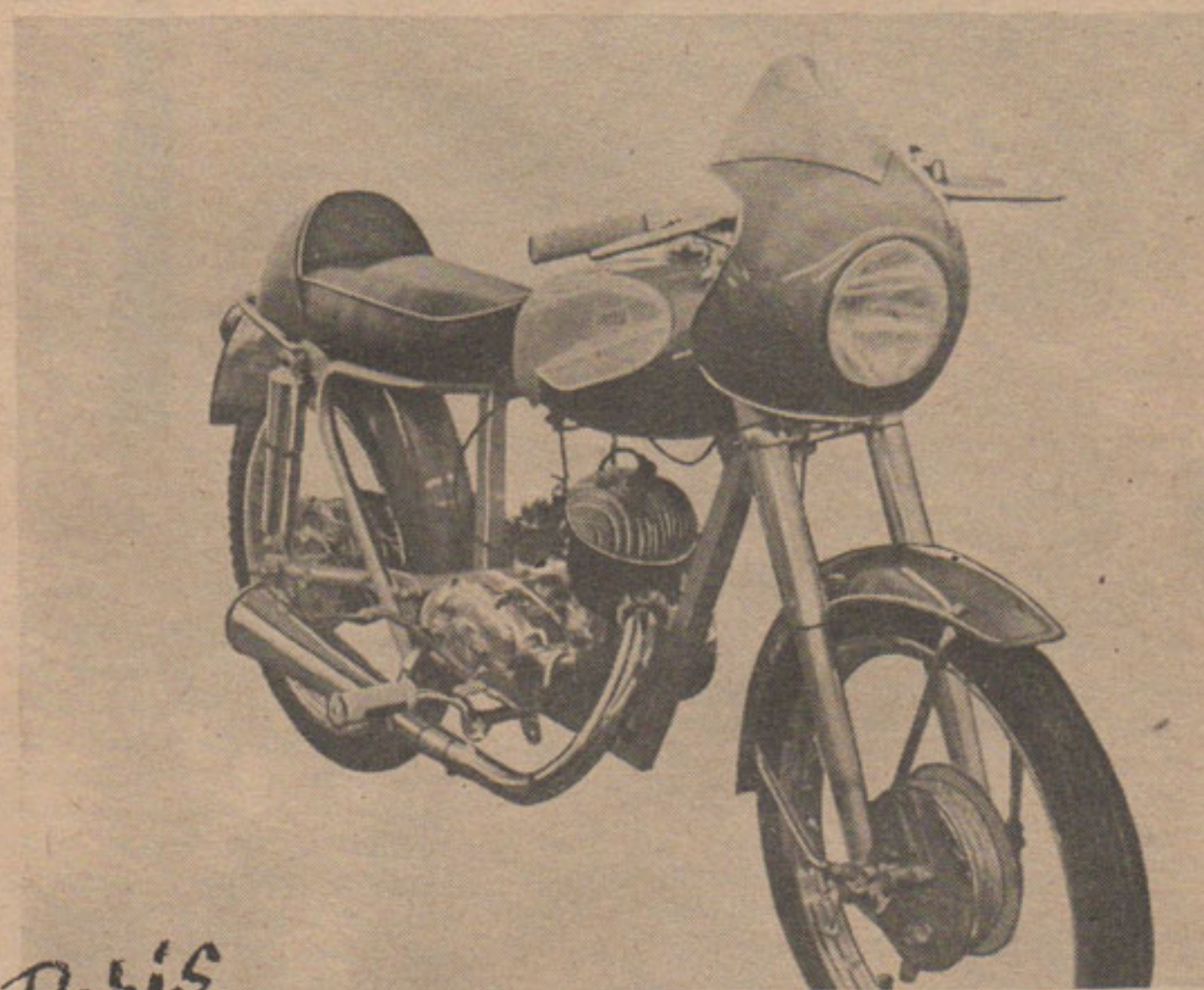
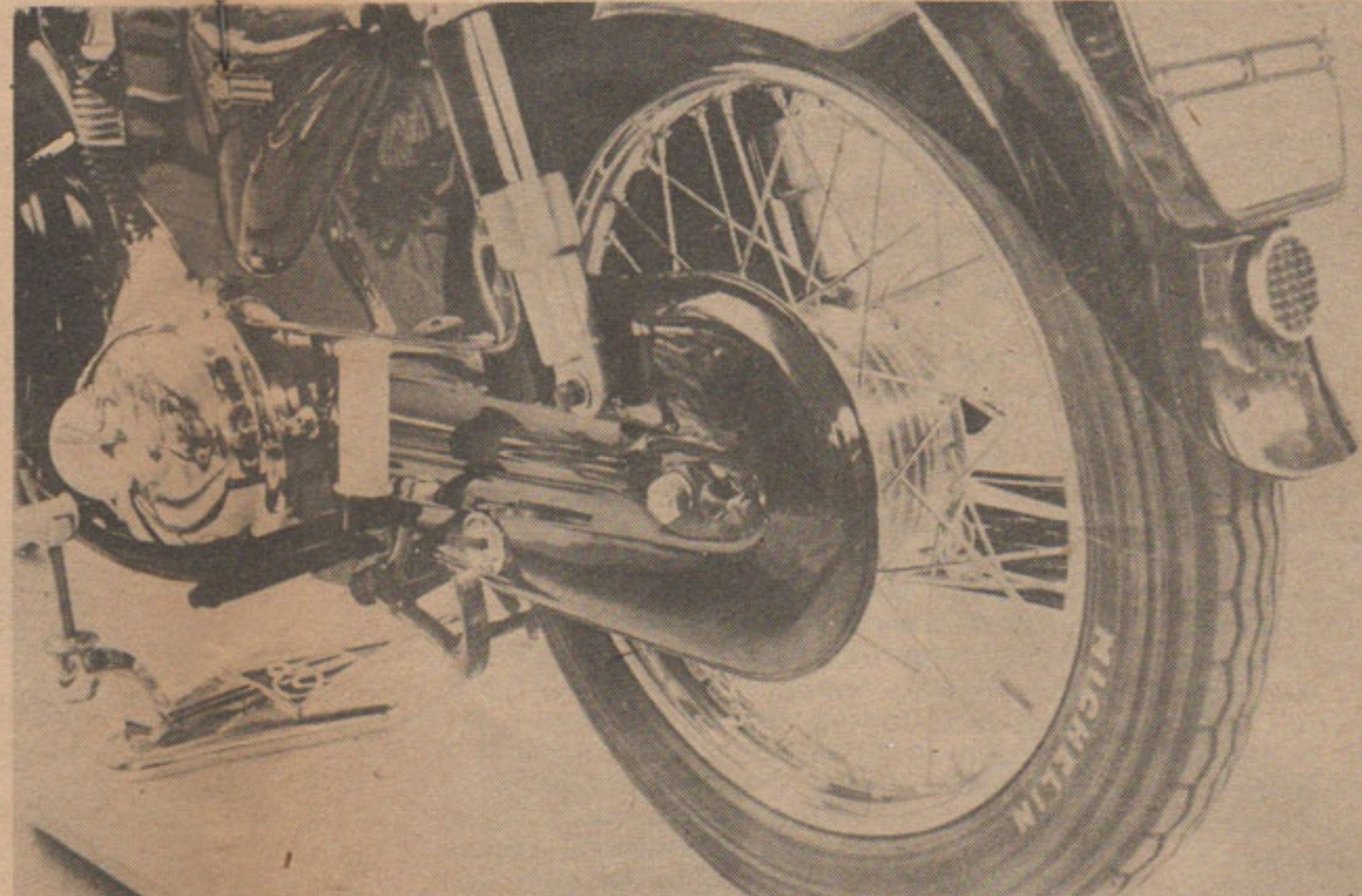


Le « Moby » de Motobécane reçoit désormais un tablier plus vaste et un carénage complet de la partie arrière.

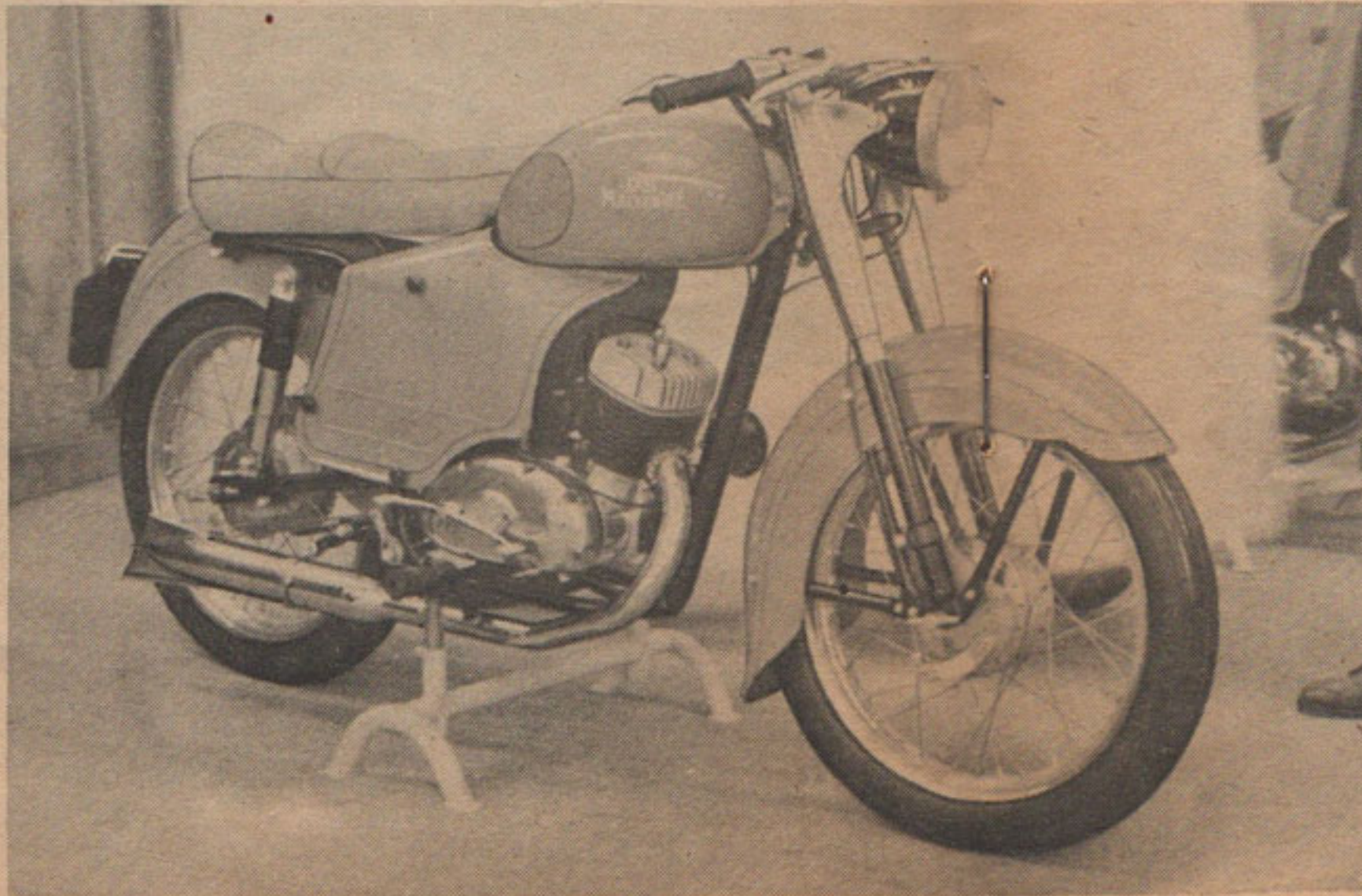
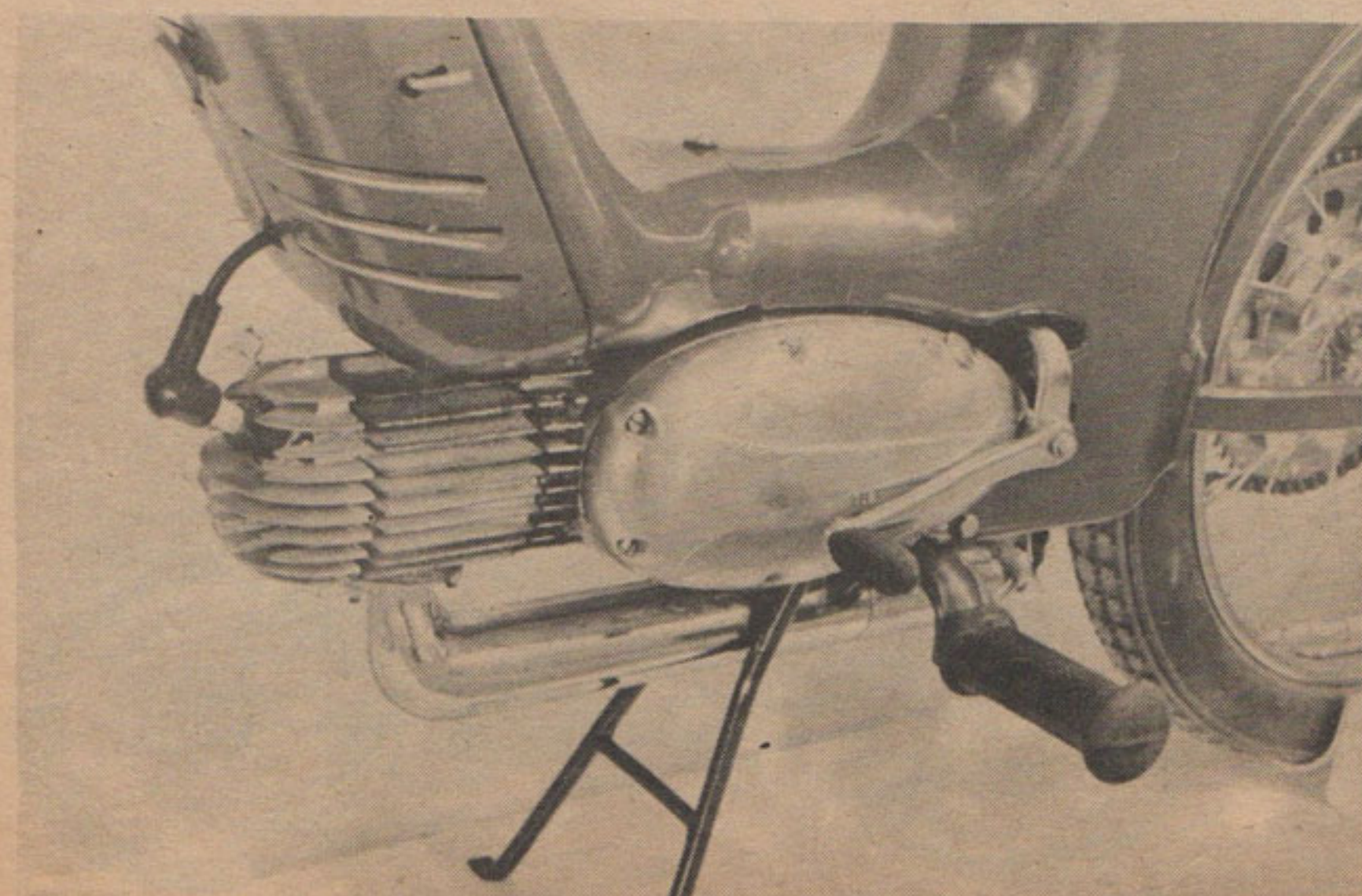
A droite : le 50 cmc. présenté par Jawa est doté d'une fourche avant télescopique et d'une suspension arrière oscillante.

Ci-dessous, un détail du moteur du cyclomoteur Jawa qui n'est pas muni de pédales malgré sa cylindrée minime.

Au milieu de la page, en bas : la DS Malterre 175 à moteur Ydral reçoit un semi-carénage.

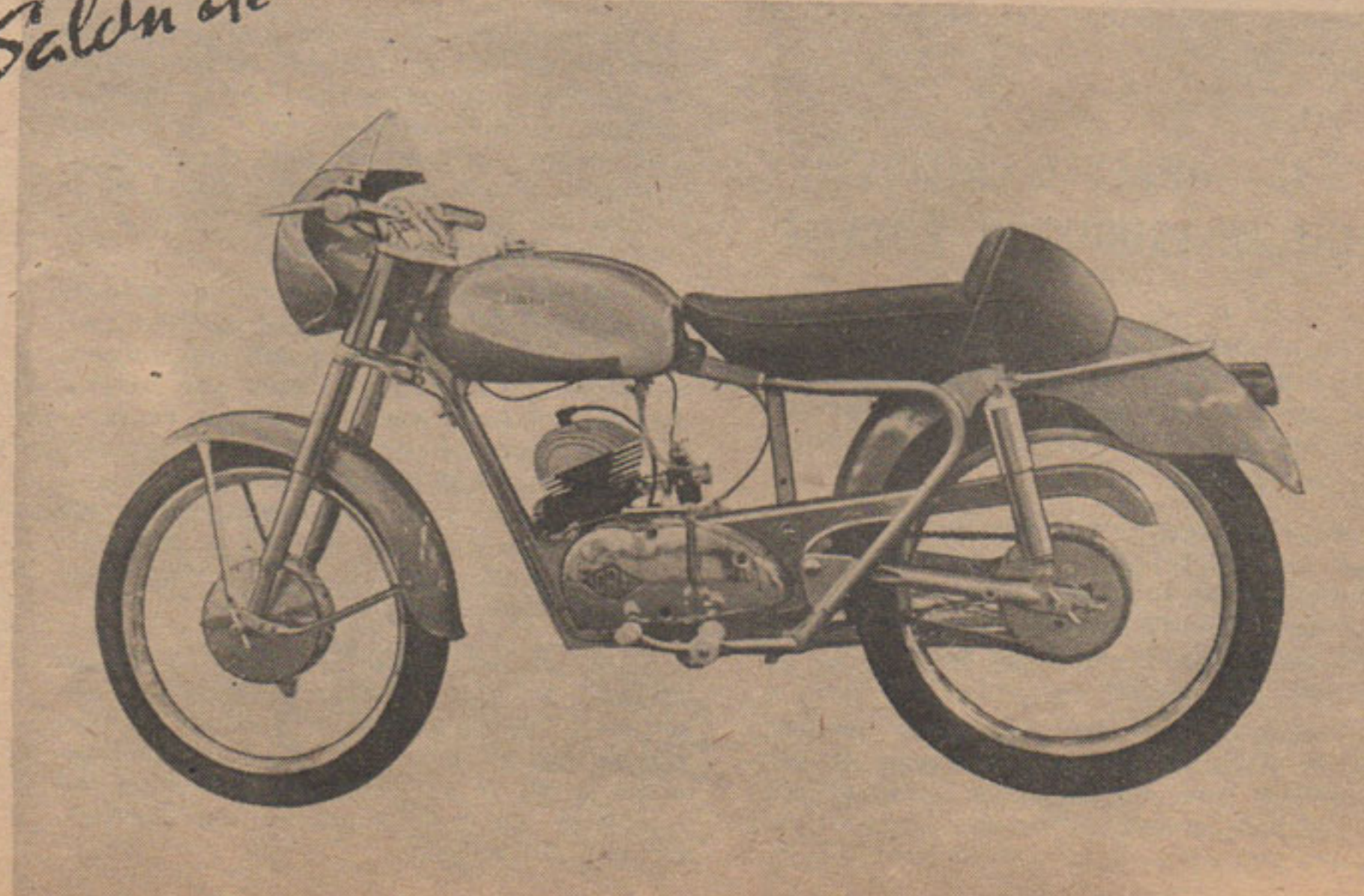


*Salon de Paris*



Ci-dessus : la partie arrière de la nouvelle Magnat-Debon 500 cmc. à suspension oscillante.

Ci-contre : deux vues d'une 125 présentée par Libetia, dont la ligne particulièrement heureuse, rappelle la production transalpine. Le quadrilatère principal du cadre est constitué de tubes à section carrée. Un réservoir évidé et un petit carénage frontal Grazzini donnent une ligne très sport.



# LE DISTRIBUTEUR ROTATIF SUR LES 4 TEMPS

## Possibilités d'application aux véhicules à moteur

**T**rois raisons sont le plus souvent invoquées pour expliquer l'insuccès, jusqu'à ce jour, des efforts tentés en vue de la construction en série d'un moteur à distribution rotative propre à actionner un véhicule :

1) Un tel moteur n'apporterait pas — ou peu — d'avantages par rapport au moteur à distribution classique. Il est par conséquent, techniquement parlant, de peu d'intérêt.

2) Sa réalisation serait complexe donc onéreuse, et ce prix de revient élevé n'est pas rentable commercialement.

3) Le problème de l'application en grande série du distributeur rotatif à nos moteurs ne semble pas techniquement réalisable.

### I. - ANALYSE CRITIQUE DU DISTRIBUTEUR ROTATIF

Ceci posé, il nous appartient maintenant d'examiner les avantages éventuels du distributeur rotatif, en l'opposant si nécessaire à la distribution par soupapes.

#### DISPOSITION

Tout d'abord le distributeur rotatif permet la suppression de la distribution classique par soupapes, avec son mécanisme assez compliqué et techniquement pas des plus élégants, avec ses pièces en mouvement alternatif.

Comme contre-argument, au bénéfice de la distribution par soupapes, il faut convenir que celle-ci, dans l'état présent des choses, est de moins en moins sujette à des ennuis : on fait facilement, de nos

jours, 100 à 150.000 kms avec une voiture sans avoir à s'occuper de la distribution. Le bruit de fonctionnement a pratiquement cessé d'exister : une étude appropriée du profil des cames, un choix judicieux des matériaux entrant dans la fabrication des tiges, poussoirs et basculeurs, et même l'emploi des poussoirs hydrauliques à rattrapage de jeu ont rendu les pièces en mouvement sensiblement silencieuses.

#### AUGMENTATION DU REGIME MOTEUR

Une deuxième supériorité du distributeur rotatif sur la distribution par soupapes résiderait dans le fait que le premier nommé permet théoriquement au moteur d'atteindre un régime plus élevé, alors que dans le cas du moteur à soupapes, le régime est limité du fait des fortes accélérations imposées à celles-ci.

Il convient pourtant d'apporter à cette affirmation des restrictions importantes :

On sait que, de nos jours, un moteur de série à distribution classique atteint facilement les 7.000 t.-m., sans exagération des frais de construction. D'un autre côté, les moteurs de compétition tournent à 11 et 12.000 t.-m., sans que les hautes accélérations imposées alors aux soupapes jouent un rôle décisif sur le comportement du moteur.

× × ×

Dans les machines de série, les hauts régimes, de toute façon, ne sont pas opportuns, car ils abrègent la durée du piston et des segments, diminuant sérieusement aussi le rendement du moteur en raison de l'accroissement rapide des pertes par frottement.

Ce principe de distribution, aussi ancien que le moteur à explosion lui-même, est étudié depuis des années par les constructeurs qui s'ingénient à réaliser un distributeur rotatif capable d'être substitué à la classique distribution par soupapes. Mais en dépit de la somme de projets, de rapports soumis à l'appréciation du monde technique, nul n'est encore parvenu à réaliser un tel système de fabrication de série. Dans l'importante étude qui va suivre, nos lecteurs feront avec nous le point de cette question, dans son aspect actuel, d'après les éléments que nous empruntons à l'ancien Institut Allemand de Recherches pour le trafic aérien et aux travaux personnels de M. l'Ingénieur-Docteur Walter Froede, des usines NSU à Neckarsulm.

En compétition, la limite actuelle imposée au régime moteur, limite qu'on approche d'aussi près que possible, est déterminée bien davantage par la charge supportée par les roulements de l'embiellage et par la résistance des segments que par les exigences du mécanisme de commande des soupapes. Ainsi l'éventuelle possibilité d'élévation du régime-moteur au moyen du distributeur rotatif reste en réalité conditionnée par bien d'autres facteurs, autres que le mode de distribution lui-même.

#### DIAGRAMME DE DISTRIBUTION ET TAUX DE REMPLISSAGE

Il est hors de doute que le distributeur rotatif permet des durées d'ouverture d'admission et d'échappement plus grandes que celles dont bénéficient les moteurs à soupapes. Mais ces augmentations de durée n'ont de sens que si elles permettent un meilleur remplissage. Or les récents moteurs à quatre temps, même de série, ont encore, même au régime-moteur maximum, un taux de remplissage voisin de 100 %, chiffre que les plus longues ouvertures éventuellement permises par le distributeur rotatif ne paraissent pas pouvoir améliorer dans de grandes proportions. Par contre, ces grandes ouvertures font courir le risque, avec la diminution de la vitesse des colonnes gazeuses, d'une diminution des pressions et dépressions dynamiques, ce qui signifie alors une diminution du taux de remplissage.

× × ×

Prenons en exemple, pour illustrer les valeurs atteintes aujourd'hui dans le rem-

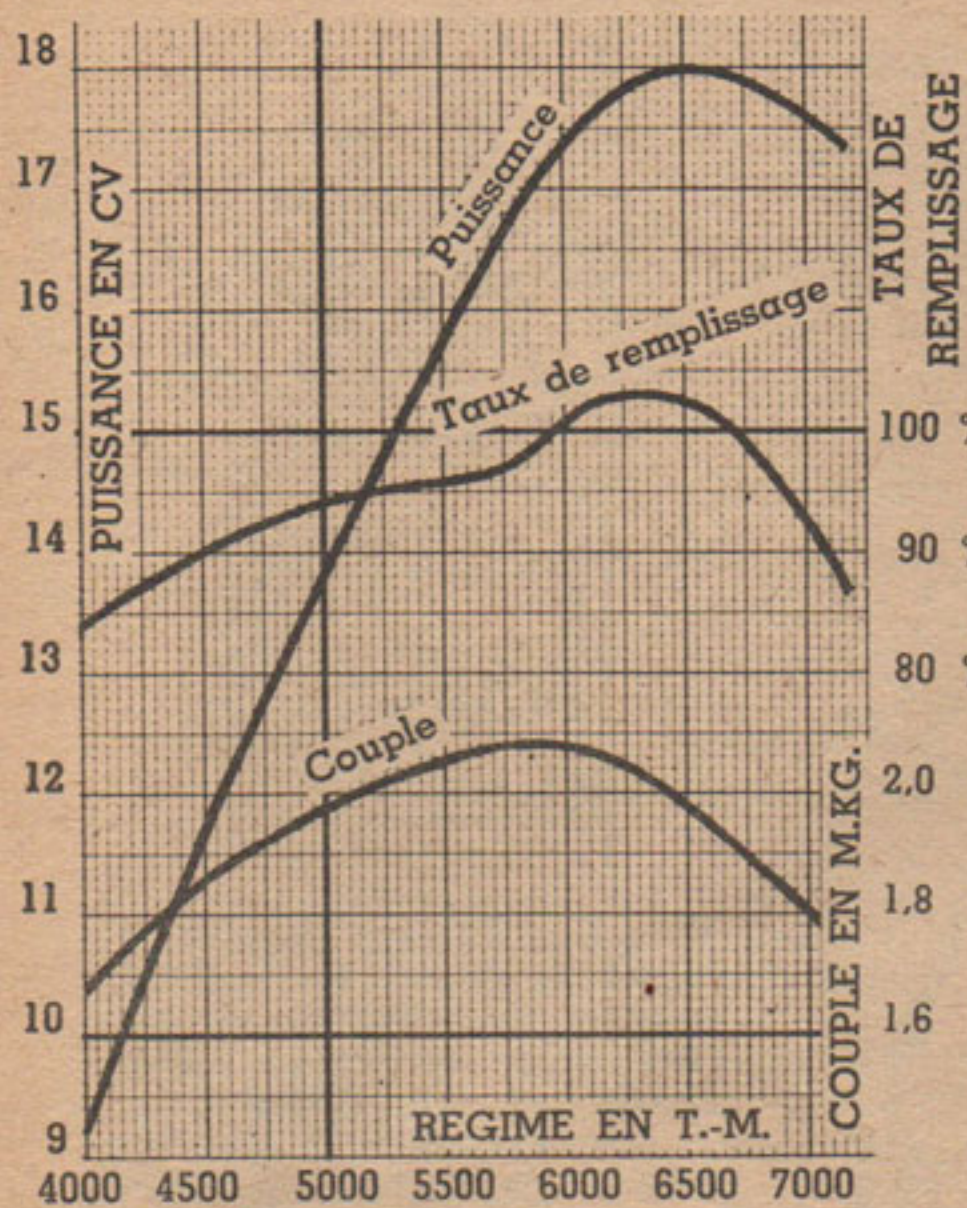


Fig. 1 - Couple, puissance et taux de remplissage d'une 250 cmc. NSU-Max de série.

plissage des moteurs à quatre temps, la courbe établie pour la NSU « Max » de série (fig. 1), qui, pour une cylindrée de 250 cc., donne 18 CV à 6.500 t.-m. A ce régime de puissance maximum, le taux de remplissage mesuré très précisément, atteint 102 % ; et à 7.000 t.-m., donc en surrégime, on obtient encore plus de 90 %. Précisons que ces mesures sont effectuées avec le filtre à air et le silencieux de série, donc tel que le moteur est vendu au public.

Des mesures identiques, effectuées sur des moteurs de compétition, ont fourni, en raison de la surcharge dynamique, des taux de remplissage allant jusqu'à 130 % du volume de la cylindrée.

X X X

Ainsi, la possibilité d'augmenter les durées d'admission et d'échappement en utilisant le distributeur rotatif, n'est pas à considérer sans une certaine réserve, et ne peut à elle seule être tenue comme une marque de supériorité vis-à-vis de la distribution classique par soupapes.

#### AUGMENTATION DU TAUX DE COMPRESSION

Encore une propriété du distributeur rotatif qui prête à discussion. On admet généralement que les limites de charge, pour un moteur à soupapes, sont déterminées par la soupape d'échappement, portée au rouge lors de la charge maximum.

Evidemment, dans le moteur à distributeur rotatif, de tels éléments surchauffés n'existent pas. Il est donc possible d'obtenir, en particulier dans le cas de surcharge, un profit plus élevé du volume de la cylindrée. Et comme la forme de la chambre de combustion du moteur à distribution rotative peut être plus judicieusement étudiée, on peut porter le taux de compression à une ou deux unités plus haut. Mais cette augmentation du taux de compression (à proprement parler, le rapport géométrique de compression), ne se solde plus, au stade actuel de la technique, par un grand bénéfice du point de vue utilitaire, en effet, déjà nos moteurs à soupapes ont atteint un

tel taux de compression, que toute augmentation de celui-ci n'accroît plus qu'à peine le rendement thermique du moteur (en faisant passer le taux de compression de 5 à 6/1, le rendement thermique est augmenté de sensiblement 8 %. Mais si le taux de compression passe de 10 à 11/1, l'accroissement du rendement thermique n'est que de 2,6 %).

Du point de vue consommation, il semble bien que les recherches dans le domaine de l'injection seront plus rentables que celles faites dans le domaine de la distribution rotative.

Il faut également noter que les carburants actuels du commerce sont tels, que le problème de la détonation a perdu la plus grande partie de la signification qu'il revêtait il y a quelques années. Pour les moteurs à très hautes puissances spécifiques, par la diminution du diamètre de la soupape d'échappement (quitte à en mettre deux), par l'utilisation de soupapes au sodium, on peut se permettre des taux de compression très élevés et certains moteurs de compétition supportent dans ces conditions, avec du carburant à indice d'octane 80, des taux de compressions de plus de 10 à 1.

#### REDUCTIONS DES DIMENSIONS

C'est peut-être là une des raisons essentielles qui ont poussé aux recherches sur le distributeur rotatif. On peut voir, en figure 2, un exemple significatif du fait que, pour une même cylindrée unitaire, les trois types de distributeurs rotatifs proposés exigent moins de place que la distribution par soupapes en tête. Les cotes d'un moteur sont des qualités importantes et c'est pour cette raison que l'Institut Allemand des Recherches pour le trafic aérien s'est livré à des travaux très étendus à propos du distributeur rotatif : n'oublions pas que les dimensions jouent un rôle de plus en plus prépondérant en matière de construction aéronautique.

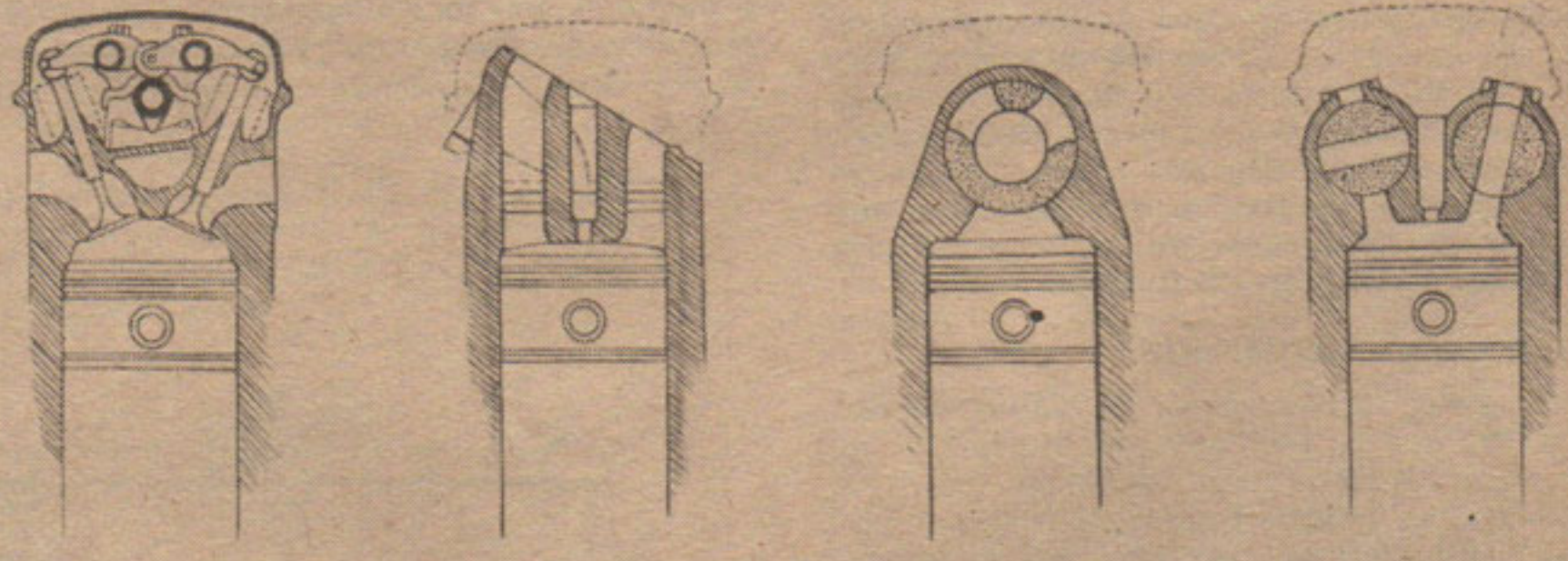


Fig. 2 - Comparaison de cotes de moteurs d'aviation de même cylindrée, soit à soupapes (à gauche), soit avec des distributeurs rotatifs de divers types.

#### SIMPLICITE ET BAS PRIX D'EXECUTION

Le distributeur rotatif coûte-t-il meilleur marché et est-il plus simple à construire ? Il est difficile d'y répondre, car cette question est liée essentiellement à la cylindrée comme aussi aux perfectionnements de construction du distributeur rotatif. Toujours est-il que le moteur équipé d'un tel système de distribution apparaît comme étant remarquable de simplicité et qu'il comporte beaucoup moins de pièces que le moteur à soupapes

correspondant. Un saisissant exemple : pour des cylindrées sensiblement identiques, le moteur à soupapes comporte 150 pièces, celui à distributeur : 86 seulement ; il semble donc que, du point de vue simplicité, il ne peut subsister aucune confusion dans les esprits entre les deux modes de distribution !

#### POSSIBILITES ANNEXES :

Le système de distribution rotative permet, sur un moteur, d'utiliser des « astuces » qui rendent possible un accroissement de la rentabilité du moteur. Parmi celles-ci, notons :

— récupération des gaz d'échappement dont la pression est utilisée pour l'entraînement d'une turbine.

— une courte durée d'admission, mais avec une grande section de passage, pour une utilisation à charge réduite avec une détente relativement prolongée.

— réalisation d'un moteur à taux de compression variant suivant la charge, ce qui offre un gros intérêt pour l'utilisation à charge partielle.

#### EN CONCLUSION

En comparaison avec un moteur 4 temps à soupapes en tête, le moteur à distributeur rotatif présente, sur certains points, des avantages incontestablement intéressants. D'autre part, un bilan sérieux montre qu'aujourd'hui la distribution rotative ne doit plus être considérée comme une solution merveilleuse, mais utopique.

Néanmoins, même quand les difficultés techniques encore à résoudre seront vaincues, il ne faut pas attendre du distributeur rotatif des résultats qui, dans le domaine de la puissance et de la consommation, se différencient nettement de ceux donnés par un moteur moderne de haute puissance spécifique, à distribution classique à soupapes en tête. Par contre, côté dimensions et poids du moteur, et aussi du point de vue simplicité de fabrication, il est évident qu'on peut attendre du distributeur rotatif des progrès appréciables.

## II. - DIFFICULTÉS DE RÉALISATION

On peut définir en trois points les véritables motifs qui ont empêché jusqu'ici la réalisation en série d'un distributeur rotatif, en dépit des recherches poursuivies depuis de longues années.

- 1) Etanchéité du distributeur rotatif.
- 2) Son refroidissement.
- 3) Graissage et pertes par frottements.

Ces trois problèmes sont d'ailleurs si étroitement dépendants les uns des autres qu'il n'est guère possible de les étudier séparément avec quelques chances d'obtenir un bon résultat d'ensemble : ils demandent à être résolus dans leur totalité.

Il convient d'abord de discuter systématiquement les conditions qui rendent la solution difficile à atteindre.

### L'ÉTANCHEITE

Dans un moteur à distributeur rotatif, les écarts de température vont de 3.000°C au moment de l'explosion à environ 0°C dans la tubulure d'admission ; les gaz exercent parallèlement des pressions allant ici jusqu'à 80 kg/cm<sup>2</sup>. C'est-à-dire que ces conditions provoquent, à l'intérieur du distributeur rotatif, de fortes charges thermiques, aggravées encore du fait de la haute vitesse de glissement du distributeur qui est de l'ordre de celle d'un piston. Le diamètre du corps du distributeur se définit en fonction des durées angulaires de l'admission et de l'échappement, en fonction de la concordance entre les dimensions des lumières dans la culasse et dans le distributeur — lumières dont la section est déterminée par la vitesse à donner aux colonnes gazeuses.

Tout ceci pose de nombreux problèmes en vue d'assurer une étanchéité suffisante du distributeur rotatif.

× × ×

Il existe trois possibilités pour assurer celle-ci et qui ont donné lieu à un grand nombre de variantes.

— précision des ajustages de fabrication, tant du distributeur lui-même que de son carter. Ainsi obtient-on un jeu de fonctionnement réduit, et l'on restreint encore les déperditions par une disposition en forme de labyrinthe du « grain » des surfaces externes.

— utilisation d'éléments rapportés, montés seulement en certains points de la surface du distributeur, sortes de garnitures, de bagues, de joints, de semelles de glissement ou encore, dans le même esprit, des éléments mécaniques encore plus importants, ces organes étant maintenus par la pression de ressorts ou des gaz.

— enfin, recours à des bagues, des segments ajustés avec la plus grande précision en ce qui regarde leurs portées et qui agissent spontanément en tant que joints de fermeture, du fait qu'ils sont minces, élastiques et flexibles.

### PROCEDES D'AJUSTAGE

On peut trouver dans la réalisation du distributeur rotatif conique « Aspin » un exemple d'étanchéité obtenue par un ajustage de grande précision. Il faut d'ailleurs signaler que ce type de construction rend difficile le placement d'éléments d'étanchéité suffisamment résistants, en raison de la surface conique du corps du distributeur.

On voit, figure 3, les sièges en forme d'anneaux coniques, entre lesquels le corps du distributeur « colle » au plus près à la culasse. Mais une étanchéité aux gaz ne peut être, en aucun cas, obtenue, en raison, en particulier, des déformations que subit la culasse lors du fonctionnement, les canaux d'admission et d'échappement étant très proches l'un de l'autre.

Malgré son défaut d'étanchéité, les pertes par fuite sont minimales à de très hauts régimes, auxquels le moteur développait une puissance très élevée. Mais les dépôts

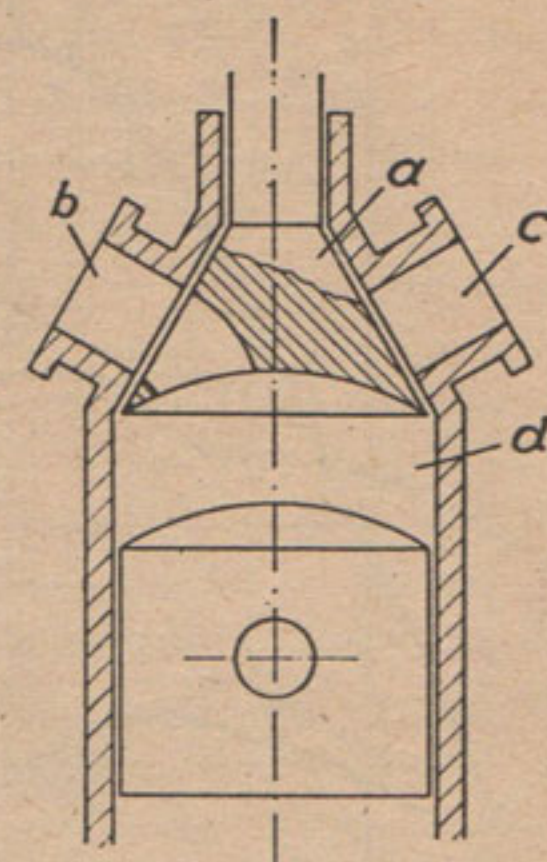
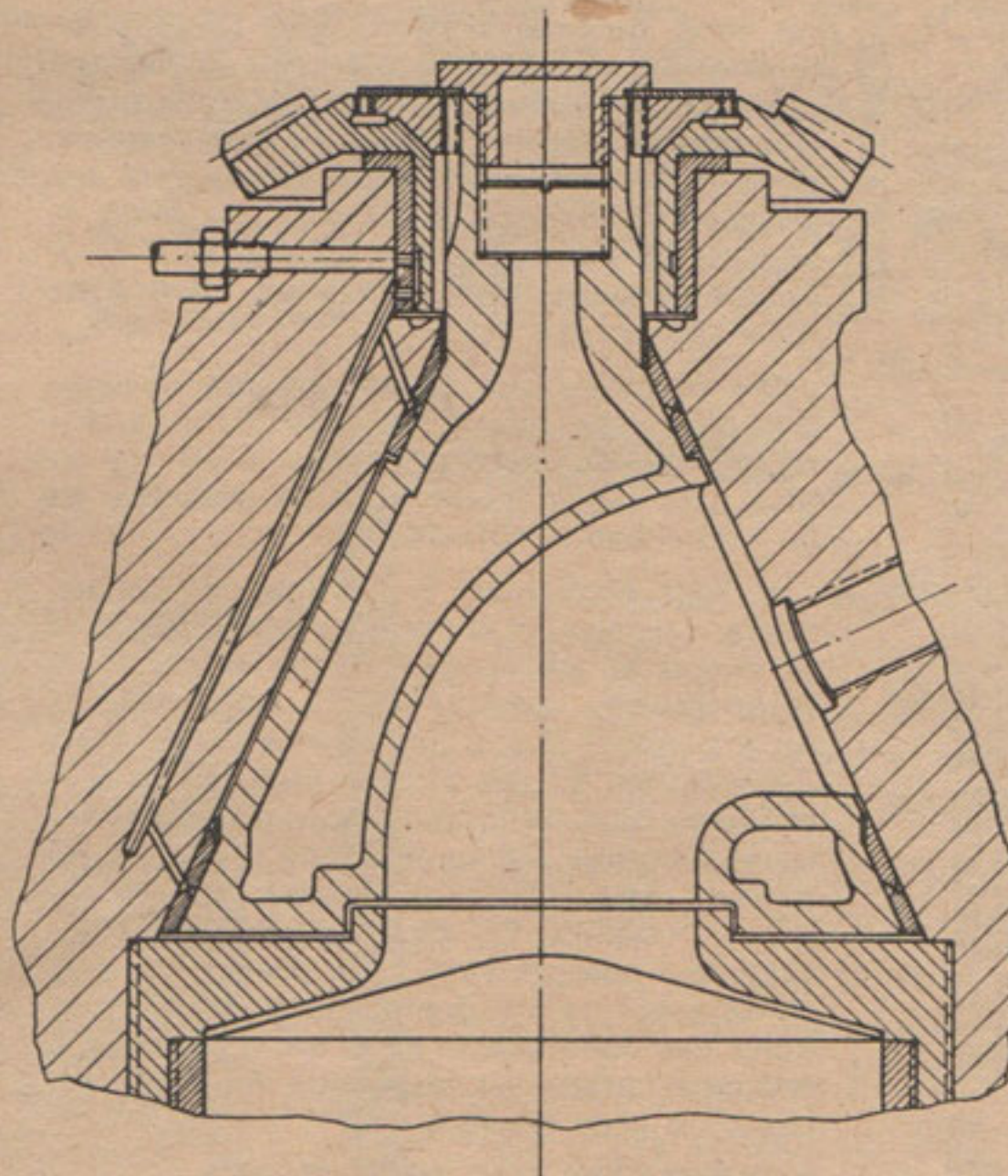


Fig. 3 - Le distributeur conique « Aspin ». A droite, schéma de principe. A gauche, son système d'étanchéité et de graissage. - « a » : corps du distributeur. - « b » : admission. - « c » : échappement. « d » : chambre de combustion.

étaient très difficiles, et le risque de la formation de dépôts carbonneux dus à la combustion de l'huile était très réel.

Dans une telle construction où la finition joue un rôle prépondérant, la grosse difficulté est d'arriver à équilibrer les facteurs étanchéité et jeu de fonctionnement, celui-ci devant fatalement être ni trop considérable, ce qui provoquerait des pertes par friction, ni trop restreint. En outre, la surface de friction qui supporte un travail considérable, demande nécessairement beaucoup d'huile.

### ORGANES RAPPORTES

Passons à la figure 4, où nous trouvons un exemple d'étanchéité assurée par des coussinets de friction. Il s'agit du distributeur rotatif « Cross » enfermé en haut et en bas par des coussinets rapprochés l'un vers l'autre par la pression de gaz régnant dans le cylindre. Le coussinet in-

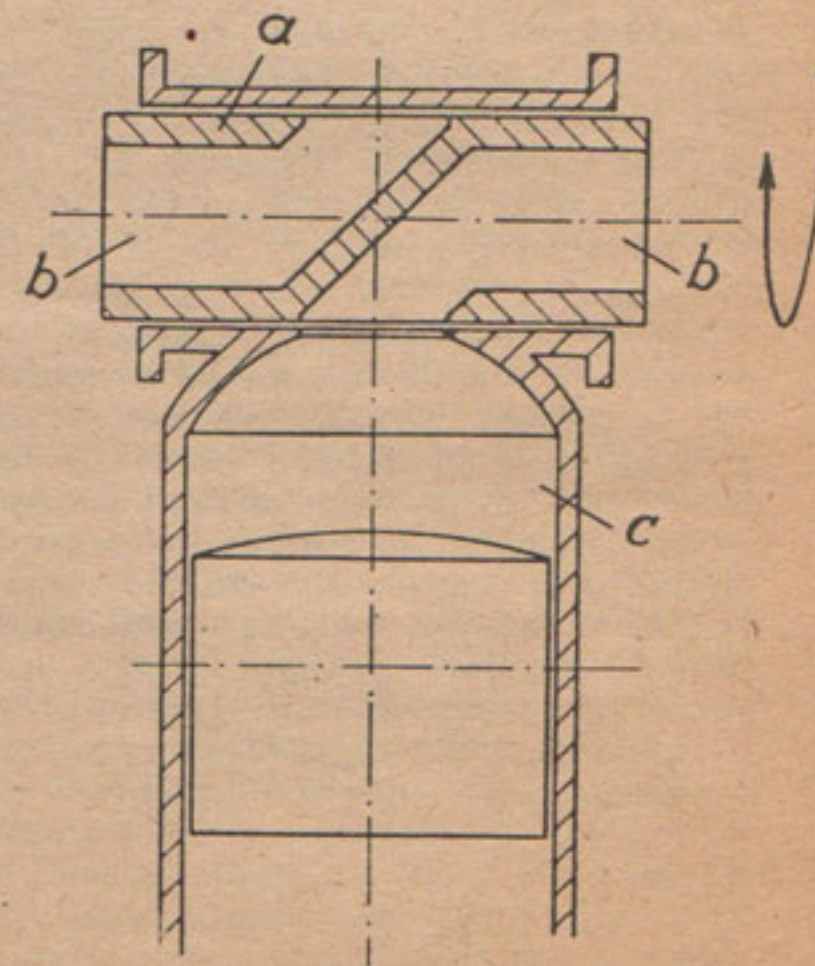
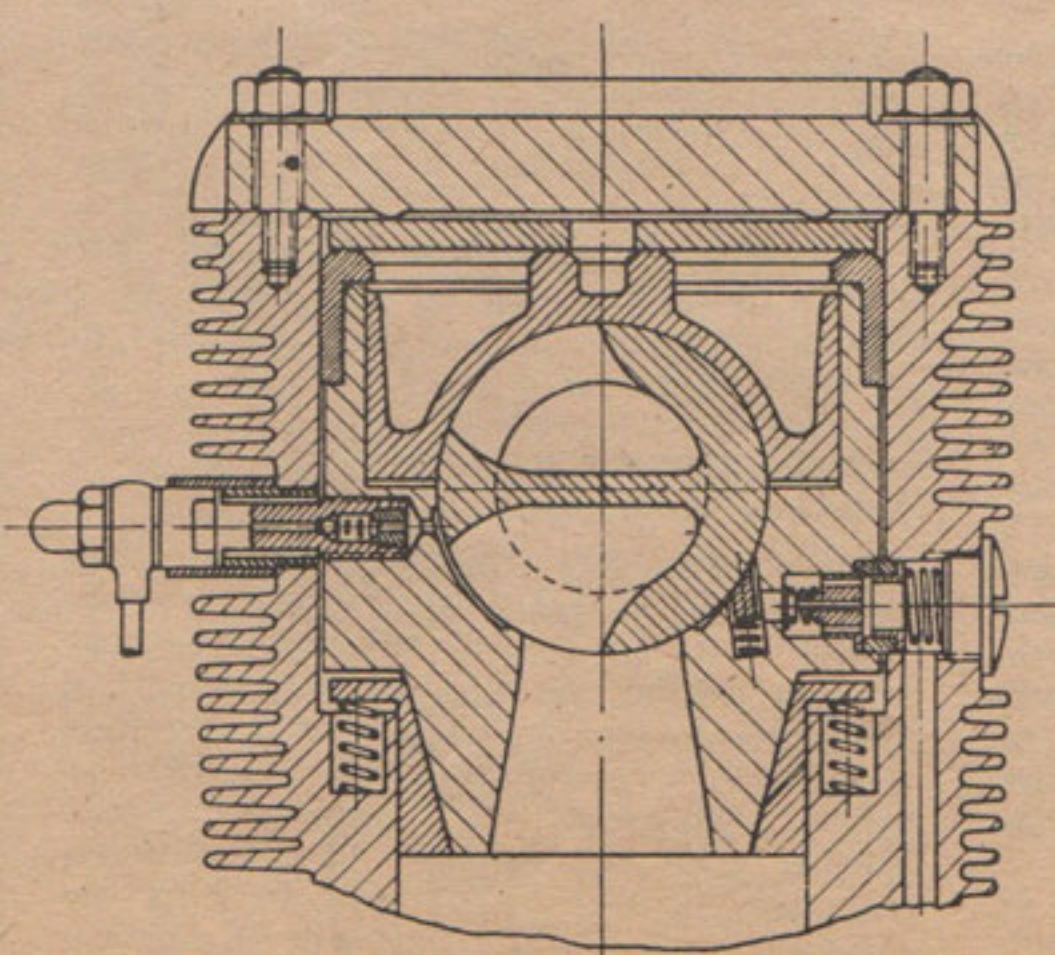
ferieur est isolé de l'alésage du cylindre par une bague conique, elle-même appliquée contre le coussinet par des ressorts. Sous l'effet d'une bague servant de poussoir, à la partie supérieure, la pression des gaz est transmise au coussinet supérieur par l'intermédiaire de plusieurs leviers à double branche. Le coussinet supérieur exercera une poussée sur le distributeur rotatif, selon la pression interne qui règne dans le cylindre. Quant à la valeur de la pression des coussinets, elle est fournie par le rapport de démultiplication des bras de leviers.

× × ×

L'étanchéité de ce mécanisme est par ailleurs fortement sensible aux températures, du fait des grandes surfaces de contact entre coussinets et distributeur, qui, de plus, offrent un important effet de freinage.

Le dispositif de graissage dont on peut voir, toujours en figure 4, l'arrivée à gau-

Fig. 4 - Le distributeur cylindrique « Cross ». - A droite, schéma de principe. - A gauche, son système d'étanchéité. - « a » : corps cylindrique du distributeur. - « b » : tubulures internes. - « c » : chambre de combustion.



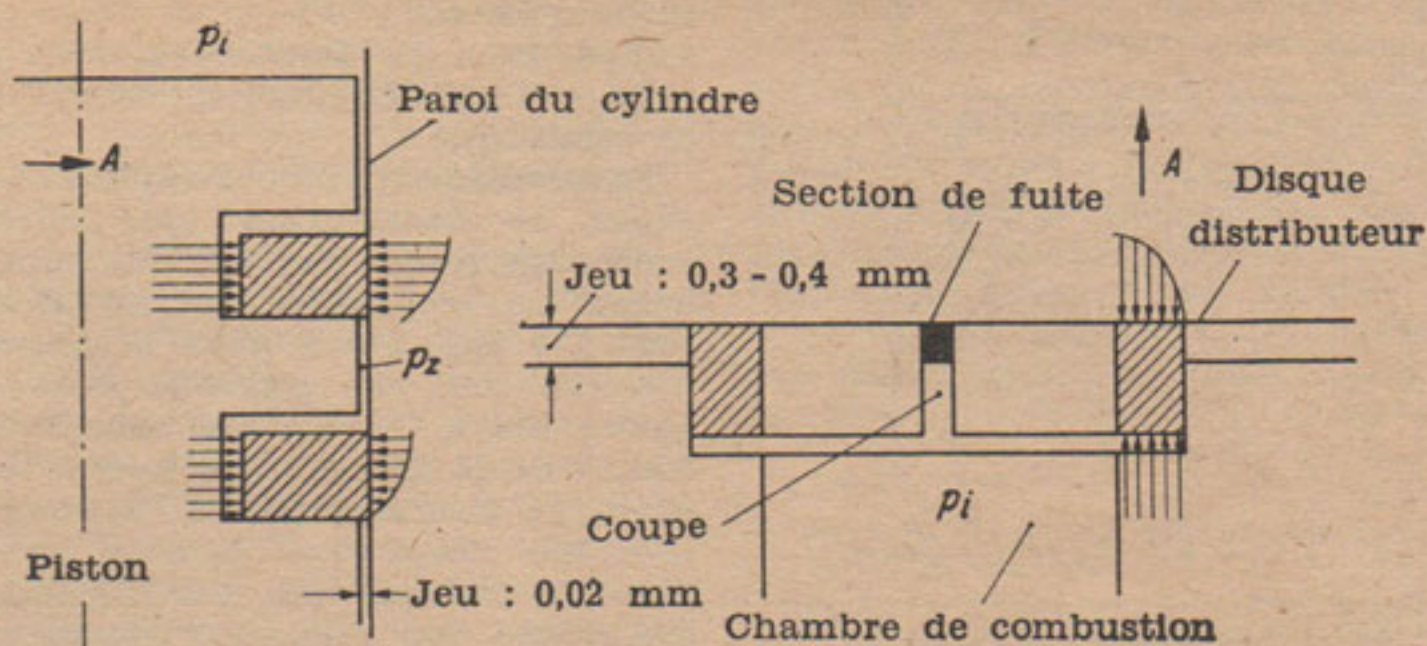


Fig. 5 - Comparaison schématique des conditions de travail des segments sur un piston (à gauche) et sur un distributeur rotatif (à droite). -  $p_i$  : pression des gaz -  $p_z$  : pression résiduelle. A : sens d'application de la pression sur le segment.

che et de retour à droite, doit être ajusté avec un soin particulier, en raison de la possibilité de mouvement, de jeu, entre coussinets et culasse.

Abstraction faite des nombreuses surfaces et saillies au moyen desquelles s'obtient dans cette construction l'étanchéité du distributeur rotatif, il faut compter avec le sérieux inconvénient que représente pour bon nombre des pièces en fonction l'obligation de travailler dans la zone des plus hautes températures du moteur.

#### ELEMENTS DU GENRE « SEGMENT »

Ce dernier procédé s'inspire évidemment des connaissances acquises dans le domaine des segments de piston. Mais, du point de vue particulier de l'application de ces données au distributeur rotatif, afin d'apporter à celui-ci une étanchéité entière dans les meilleures conditions de marche, c'est principalement à F. Wankel et à ses travaux dans le domaine de l'aviation (moteur DVL à distributeur rotatif), que l'on doit les solutions actuelles qui apportent pratiquement sa solution au problème de l'étanchéité.

Le schéma, en figure 5, établit une comparaison entre les conditions de travail valables pour un segment de piston et celles auxquelles doit faire face le segment d'étanchéité d'un distributeur rotatif.

Le segment de piston, sous l'action de la poussée de gaz, est appliqué en même temps sur la surface inférieure de la gorge tournée dans le piston et sur la paroi du cylindre. Mais ici, c'est seulement une partie de la pression exercée par les gaz qui intervient pour réaliser cette application.

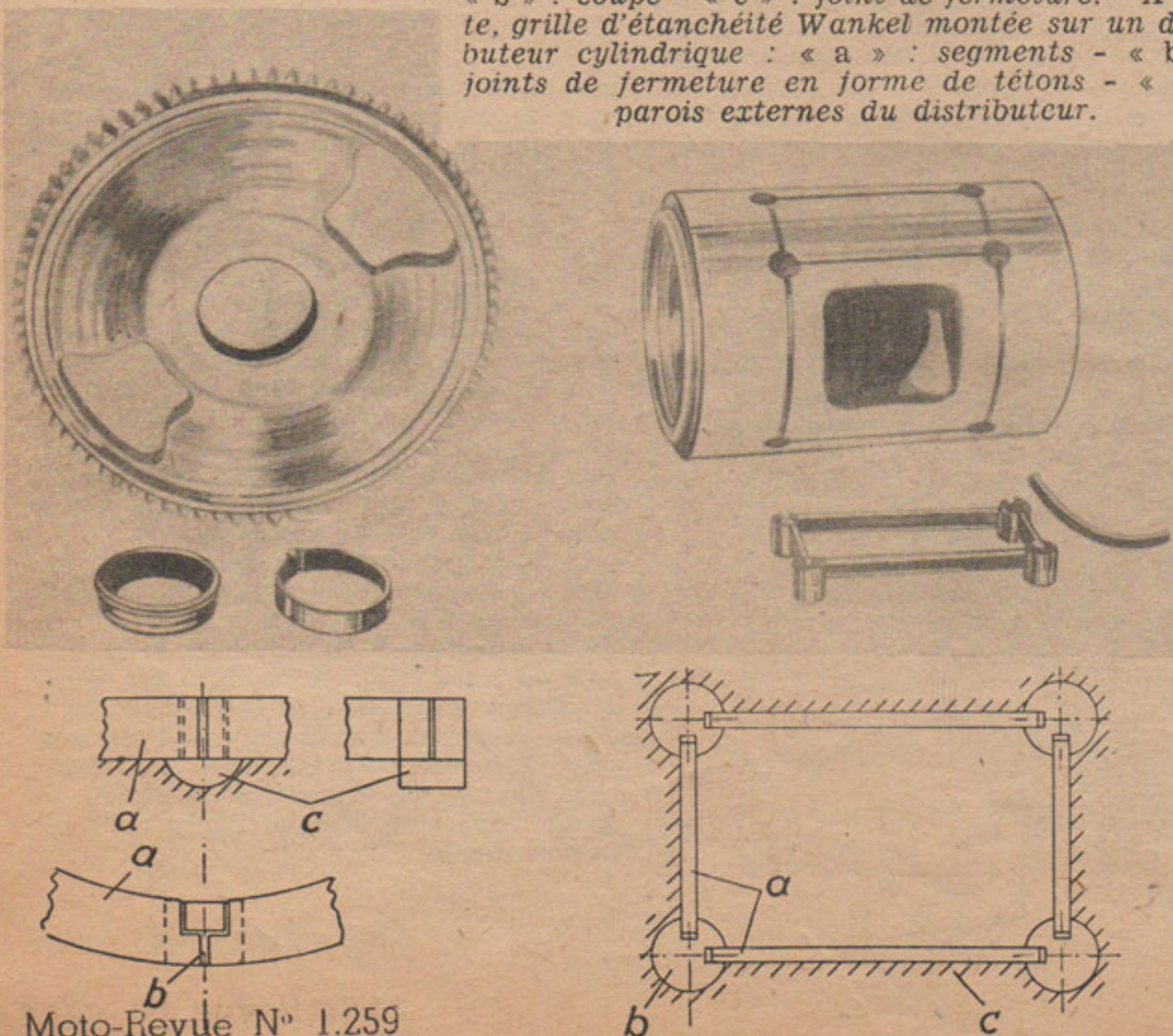
On pourrait penser tout d'abord pouvoir adapter le segment de piston au distributeur rotatif, à peu de variantes près. Il faut pourtant établir entre ces deux emplois quelques différences, qui se font jour à l'examen du schéma.

a) Le segment supérieur du piston est toujours protégé du contact direct avec les gaz enflammés par la calotte plus ou moins haute du piston.

b) Il n'est jamais frappé directement par le courant des gaz d'échappement.

c) Il est d'usage de monter sur le piston

Fig. 6 et 7 - A gauche, le distributeur rotatif plan DVL et ses éléments d'étanchéité : « a » segment - « b » : coupe - « c » : joint de fermeture. - A droite, grille d'étanchéité Wankel montée sur un distributeur cylindrique : « a » : segments - « b » : joints de fermeture en forme de tétons - « c » : parois externes du distributeur.



2, 3 ou 4 segments l'un au-dessus de l'autre, pour limiter au maximum les déperditions résultant des fuites de gaz.

d) Le jeu entre la jupe du piston et la paroi de cylindre peut être beaucoup plus réduit (10 fois plus petit) que celui que réclame le distributeur rotatif, du fait des températures élevées et des différentes dilatations auxquelles il est soumis.

× × ×

Ainsi ne peut-on utiliser tel quel le segment de piston, muni de la coupe classique, pour rendre étanche le distributeur rotatif. En effet, après une courte période de fonctionnement, les arêtes de la coupe du segment, et le matériau du cylindre et du distributeur aux parages de cette coupe seraient gravement brûlés et endommagés par les gaz enflammés (« coup de chalumeau »).

On a donc recherché d'autres solutions. Après avoir employé une sorte de bague fermée, pourvue d'un ou de plusieurs segments classiques de piston, on vint plus tard au segment d'étanchéité, muni d'un « couvre-joint » pour obturer la coupe du segment.

La figure 6 montre un distributeur rotatif plan DVL et deux de ses éléments d'étanchéité. On obtient avec ceux-ci une bonne durée de fonctionnement, à condition que leur fabrication soit menée avec toute la précision nécessaire. Remarquons en passant qu'ici l'évacuation de la chaleur est forcément meilleure qu'avec la bague supportant plusieurs segments, qui n'était en contact avec la culasse plus froide que par les minces surfaces de contact de ceux-ci.

× × ×

Une autre réalisation dans ce domaine de l'étanchéité du distributeur rotatif au moyen d'éléments élastiques est illustrée en figure 7. Sur le pourtour des lumières du distributeur cylindrique, une « grille » d'étanchéité est disposée, formée de segments droits ou en arc-de-cercle et dont les extrémités entrent dans des tétons partiellement fendus. Ces segments sont logés dans des gorges d'environ 2,5 mm de large et 5 mm de profondeur. La particularité d'une telle grille est de se prêter aux déformations (si elles sont légères) causées par les écarts de température ou les points d'usure, sans perdre de son efficacité. En égard à l'ordre de grandeur des écarts de température qui se rencontrent en fonctionnement, de même que sous le rapport de l'usure, ce dernier moyen d'obtenir l'étanchéité du distributeur rotatif s'est presque toujours montré satisfaisant.

× × ×

Après la guerre, NSU, de concert avec le Service pour l'Evolution Technique Wankel à Lindau, s'est également penché sur le problème de l'étanchéité, et a réalisé d'autres solutions qui apportaient un nouveau progrès par leur simplicité et la simplification de la précision d'usinage. Citons entre autres les segments à section oblique, superposés et à joints de fermeture (fig. 8).

Le segment exposé à la pression des gaz est biseauté sur sa face supérieure, et fendu à l'endroit où sa hauteur est la plus faible. Le segment supérieur, qui lui est accolé, n'est pas fendu ; sa face inférieure est biseauté du même angle que la face supérieure du segment du bas. La superposition de ces deux segments donne une étanchéité absolue, même dans le cas où la finition d'usinage n'est pas parfaite.

Ces résultats ont été contrôlés à l'aide de méthodes très rigoureuses, mais dont

nous ne parlerons pas ici afin de ne pas alourdir cet exposé déjà ardu.

### ÉTANCHEITE A BASSE PRESSION

En dehors de l'étanchéité indispensable entre chambre de combustion et distributeur rotatif, problème dont nous avons étudié certains aspects, il est une dernière question du même ordre, pourtant souvent traitée légèrement, qu'il faut encore examiner avant de clore ce chapitre ; celle de l'étanchéité à basses pressions.

Dans le moteur à explosions, pour obtenir séparément et dans l'ordre voulu l'ouverture de l'admission et de l'échappement — à l'exception du temps de croisement — l'étanchéité à basse pression est nécessaire.

Examinons la figure 9, dont le schéma supérieur donne une coupe annulaire développée, montrant la lumière « L » du cylindre, et les canaux d'admission « A » et d'échappement « E » du distributeur. Le canal d'échappement « E » étant en partie ouvert, les gaz brûlés franchissent l'élément d'étanchéité Haute Pression HP, comme l'indique la flèche courbe. Comme une pression élevée peut régner encore dans la chambre d'explosion et dans le canal d'échappement, une partie des gaz brûlés s'insinue à la faveur du jeu de fonctionnement entre cylindre et distributeur, jusqu'au canal d'admission. Une semblable situation s'établit aussi quand le canal d'admission vient découvrir partiellement l'ouverture de la chambre d'explosion.

Dans un cas comme dans l'autre, on évite ce fâcheux mélange entre gaz frais et gaz brûlés en disposant convenablement une grille d'étanchéité.

Le danger de voir gaz frais et gaz brûlés se mélanger est également existant dans les moteurs multi-cylindres, si une chambre de distribution commune existe pour deux distributeurs contigus ou si un seul distributeur alimente deux cylindres.

La partie inférieure de la figure 9 montre une grille d'étanchéité dont le nombre des segments est réduit au minimum. Pour la basse pression, la grille peut se composer d'une plaque d'ensemble, appuyée par la pression de ressorts ou encore hydrauliquement. Elle peut également comporter des éléments isolés, ne comportant pas cette fois de joints de fermeture en téton, en égard à la basse différence de pression rencontrée. En outre, cette grille d'étanchéité basse-pression remplit encore un rôle important dans la répartition du film d'huile.

### LE REFROIDISSEMENT

Le distributeur rotatif est systématiquement exposé, en deux points et en deux différentes circonstances, à une charge thermique élevée.

D'abord, une partie de sa surface d'étanchéité se trouve, lors de la combustion, directement atteinte par les gaz enflammés. Quand les conditions d'étanchéité sont irréprochables, il n'existe pas ou guère de tourbillons dans la chambre de combustion. En conséquence, les échanges thermiques sont relativement mauvais.

La seconde charge thermique élevée est réalisée au moment précis où s'ouvre l'échappement, car les gaz brûlés fusent alors à grande vitesse par delà les éléments d'étanchéité et rencontrent les parois du distributeur.

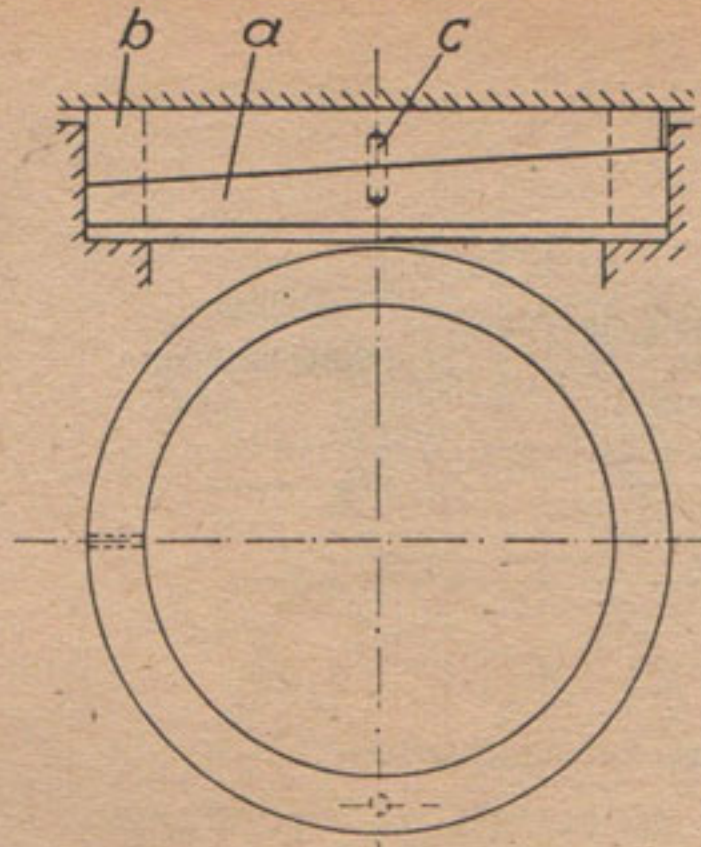


Fig. 8 - Segments superposés biseautés. - « a » segment inférieur fendu. - « b » segment supérieur sans coupe. - « c » ergot.

Suivant la construction du distributeur, l'une ou l'autre de ces surcharges thermiques sera critique. Aussi peut-on considérer comme avantageux, à ce point de vue, les distributeurs rotatifs étudiés de telle manière qu'ils n'offrent au contact des gaz brûlés qu'une surface aussi réduite que possible à l'intérieur du distributeur.

XXX

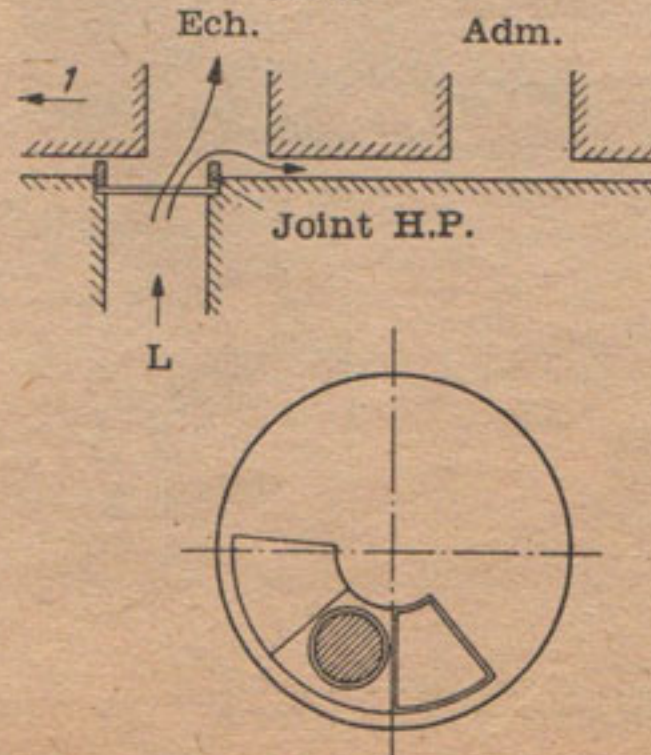
Quantité de brevets ont été pris qui concernent le refroidissement du distributeur rotatif. Certains proposent un refroidissement par circulation liquide ; d'autres prévoient l'injection du liquide dans les espaces creux du distributeur, réalisant ainsi le refroidissement par vaporisation. Le refroidissement intérieur par air est également pris en considération, sous différents procédés. Bien entendu, les ventilateurs ne sont pas négligés, ayant à charge de souffler l'air de refroidissement. Enfin, d'autres études sont encore consacrées à l'aspiration de l'air surchauffé à l'intérieur du distributeur rotatif (parfois en utilisant l'effet de succion des gaz d'échappement).

La réalisation, nécessairement plus simple, d'un distributeur rotatif non refroidi, n'est acceptable que dans le cas d'un distributeur plan, affectant la forme d'un disque peu épais, tel le DVL de la figure 6 ; dans un tel type, le court chemin de transit de la chaleur par le disque permet un bon échange thermique avec la culasse refroidie.

XXX

En place d'un quelconque procédé de refroidissement du distributeur rotatif, on a aussi songé à fabriquer le corps de celui-ci à partir de matériaux possédant de

Fig. 9 - Schéma des phénomènes de fuite à basse pression et grille d'étanchéité de basse pression.



hautes propriétés thermiques. C'est ainsi qu'on a pu lire dans différentes parutions techniques allemandes, au cours de l'automne 1954, la description d'un moteur équipé d'un distributeur rotatif conique en céramique !

Naturellement, avec l'emploi de ces organes de distribution non refroidis et portés au rouge lors de leur fonctionnement, les problèmes thermiques du moteur à 4 temps sont tout aussi peu résolus que ceux du graissage et de l'étanchéité. Dans le type analogue illustré en figure 10, le distributeur rotatif de forme plate, en disque, pivote à l'intérieur de la chambre d'explosion. Il n'est en contact avec la culasse que par l'intermédiaire seulement des minces surfaces des éléments d'étanchéité de forme annulaire, ce qui diminue la charge axiale supportée par le distributeur, mais en revanche les échanges thermiques sont presque totalement arrêtés.

XXX

Préalablement à la création d'un distributeur rotatif offrant toutes garanties de sécurité de fonctionnement, il convient de s'en tenir à des limites de tem-

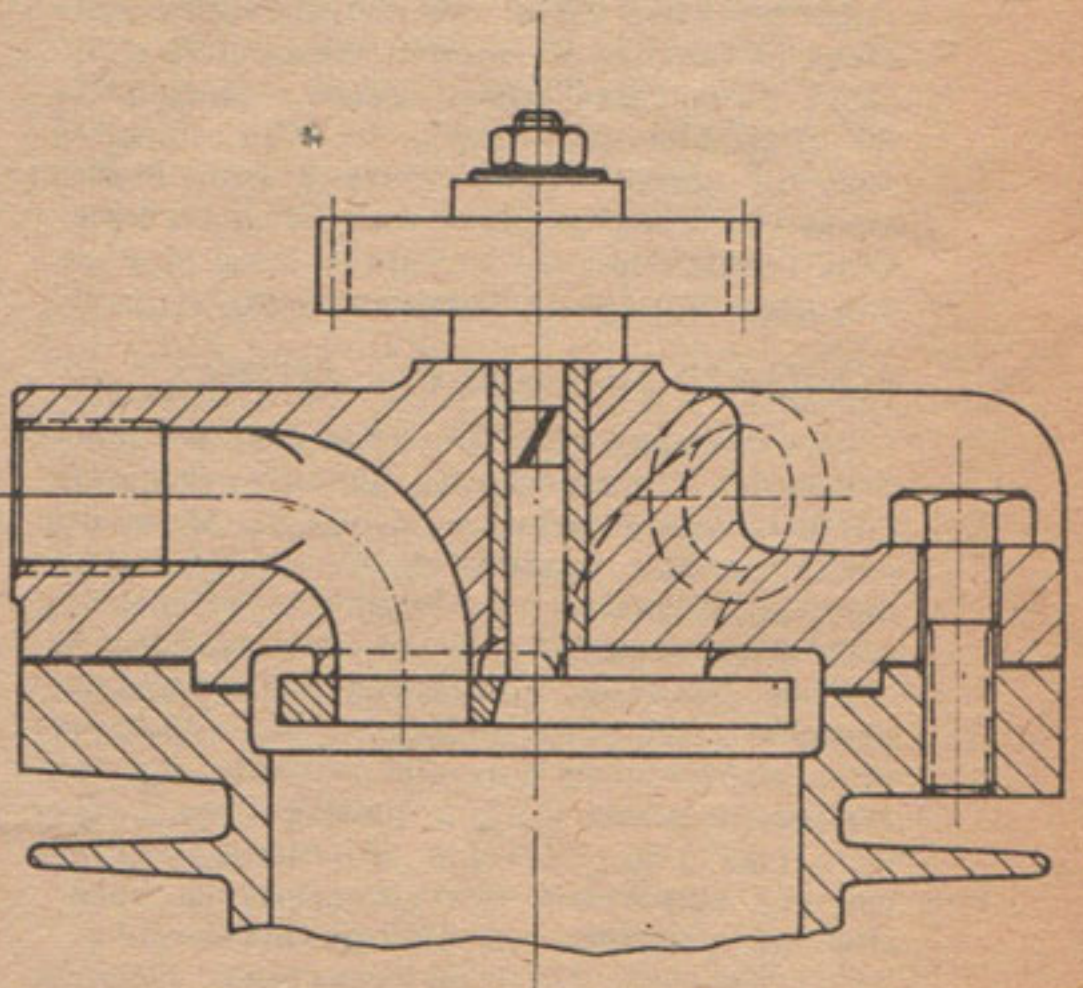


Fig. 10 - Un distributeur rotatif plan non refroidi, à faible charge axiale, et situé intérieurement au cylindre.

pératures qui ne risquent pas de provoquer la décomposition ou la destruction du film d'huile recouvrant les surfaces d'étanchéité.

Quel que soit le type de distributeur rotatif, un allègement dans la charge thermique est fourni par le fait que la forte chaleur de vaporisation de l'émulsion carburant-air absorbe des calories dans la tubulure d'admission. Mais, par contre, ce pré-réchauffage de l'émulsion est un facteur de baisse de rendement du moteur, car il contribue à diminuer fortement le remplissage massique en émulsion, malgré un même volume aspiré (mais à plus faible densité).

Il faut pourtant bien reconnaître que nombre de distributeurs rotatifs sont uniquement redevables de leur possibilité de fonctionnement à ce transfert de la chaleur au canal d'admission, et à un refroidissement qui s'opère au travers de l'huile de lubrification (graisage « à huile perdue ») ce qui est la raison essentielle pour laquelle on attribue à cet organe de distribution une consommation en huile inaccoutumée.

Ce refroidissement par « sur-lubrification », s'il est en fait très opérant, provoque par ailleurs de gros dégagements de fumées, le calaminage rapide de l'échappement, et présente en outre l'inconvénient sérieux de coûter très cher en lubrifiant.

Aussi a-t-on recherché, en dehors des trois moyens déjà examinés ici, c'est-à-dire : — le refroidissement par liquide — par air sous pression — ou par l'emploi de matériaux à propriétés thermiques intéressantes, conjugués avec des surfaces de friction de grandes dimensions communiquant plus rapidement et plus efficacement la chaleur à la culasse refroidie — aussi a-t-on cherché d'autres solutions propres à réaliser l'abaissement des températures supportées par le distributeur rotatif.

Ainsi a-t-on tiré parti de la manière dont sont refroidies (au sodium) les soupapes d'échappement des moteurs de compétition. Il s'agit de remplir d'un liquide approprié des espaces creux ménagés dans le distributeur, particulièrement aux points les plus exposés aux températures élevées. Ces espaces creux sont fermés de tous côtés, mais en contact avec une partie à refroidir du distributeur. Lors d'un échauffement de celui-ci, dépassant le point de température critique, la vive circulation de vapeur et sa condensation, favorisent la transmission de la chaleur beaucoup mieux que la simple conductibilité thermique du métal. Pour aider au rayonnement thermique, le refroidissement se faisant en circuit fermé, on peut tirer tout le profit possible de la force centrifuge.

× × ×

Après tout ce qui précède, on peut donc conclure cette analyse des problèmes re-

latifs au refroidissement du distributeur rotatif en affirmant que seul un distributeur plan, à parois très minces, peut se suffire d'une conductibilité directe de la température interne vers les éléments refroidis du moteur. Les autres types de distributeur rotatif demandent, pour fournir un fonctionnement convenable, un refroidissement interne par cavités remplies d'un liquide approprié, ou au moins un refroidissement par vaporisation ou par circulation.

### GRAISSAGE ET PERTES PAR FRICTION DU DISTRIBUTEUR ROTATIF

Ces deux faits ne sauraient être traités séparément, l'un avant l'autre, car les surfaces d'étanchéité ne perdent leur efficacité, ne deviennent la principale source de déperditions par frottement qu'au cas de lubrification insuffisante.

Ainsi que nous l'avons déjà vu, dans les distributeurs rotatifs dont l'étanchéité est assurée au moyen de procédés d'ajustage comme pour ceux qui ont recours aux éléments rapportés, les surfaces à graisser sont très grandes, la consommation d'huile élevée, et ce d'autant plus que les dilatations sont plus importantes.

Ainsi le mode par lequel l'étanchéité est obtenue intervient donc dans la question lubrification (aussi bien mode que quantité). De toute façon, le graissage des surfaces externes des éléments assurant l'étanchéité du distributeur est indispensable et, comme l'huile qui vient au contact des gaz brûlés ne doit pas être reprise dans le circuit de graissage (lubri-

fication à huile perdue, comme sur les 2 temps), il faut envisager une consommation en lubrifiant assez élevée, du moins à première vue.

× × ×

Or, de très sérieuses études et mesures effectuées en Allemagne, il résulte qu'un moteur à distributeur rotatif, dont l'étanchéité et le refroidissement sont correctement réalisés, doit permettre une consommation en huile de l'ordre de 2 à 4 gr/CV.h., c'est-à-dire sensiblement égale à celle des moteurs classiques à soupapes. C'est lors du fonctionnement à charge partielle que l'on risque de fortes consommations d'huile, quand, lors de l'admission, le distributeur est soumis à de fortes dépressions, ce qui risque d'entraîner une diminution de l'étanchéité. Ici encore, dans cet enchaînement, la question de l'étanchéité à basse pression apparaît donc dans toute son importance.

× × ×

Les pompes à huile chargées de la lubrification d'un distributeur rotatif sont donc assez complexes, doivent comporter des dispositifs de dosage, répartir la lubrification en de nombreux points. Pour ne pas surcharger cette étude déjà longue, nous n'en dirons pas plus à leur sujet.

### EN PREMIERE CONCLUSION

Ayant examiné, dans cette première partie, les problèmes que pose un distributeur rotatif pour son bon fonctionnement, nous aborderons, dans un prochain article, les résultats obtenus par les recherches récentes faites en Allemagne, particulièrement chez NSU.

(Documentation tirée des études ATZ)

## TOUS LES RECORDS SIDE-CAR, DE 500<sup>CC</sup> A 1.200<sup>CC</sup> SONT PROPRIETE DE B.M.W.

En dernière heure, nous recevons quelques renseignements supplémentaires relatifs aux records battus le 4 octobre par BMW, en side et en solo, qui viennent en complément de l'information publiée page 1513.

Pilotes : en side : W. Noll ; en solo : W. Zeller.

Nouv. Records		Anciens Records		
distance	vit.	pilote	machine	vit.
SIDES				
1 km L.	282	Burns	1000 Vincent	262
1 m. L.	285	Bohm	500 NSU C	247
1 km D. A.	139	Bohm	500 NSU C	136
1 m. D. A.	166	Bohm	500 NSU C	157
5 km L.	271	Cavanna	250 Guzzi C	206
5 m. L.	276	Cavanna	250 Guzzi C	203
SOLO				
10 km D. A.	233	Taruffi	500 Gilera C	222
10 m. D. A.	242	Amm	500 Norton	221

L : départ lancé - D. A. : départ arrêté  
C : compresseur.

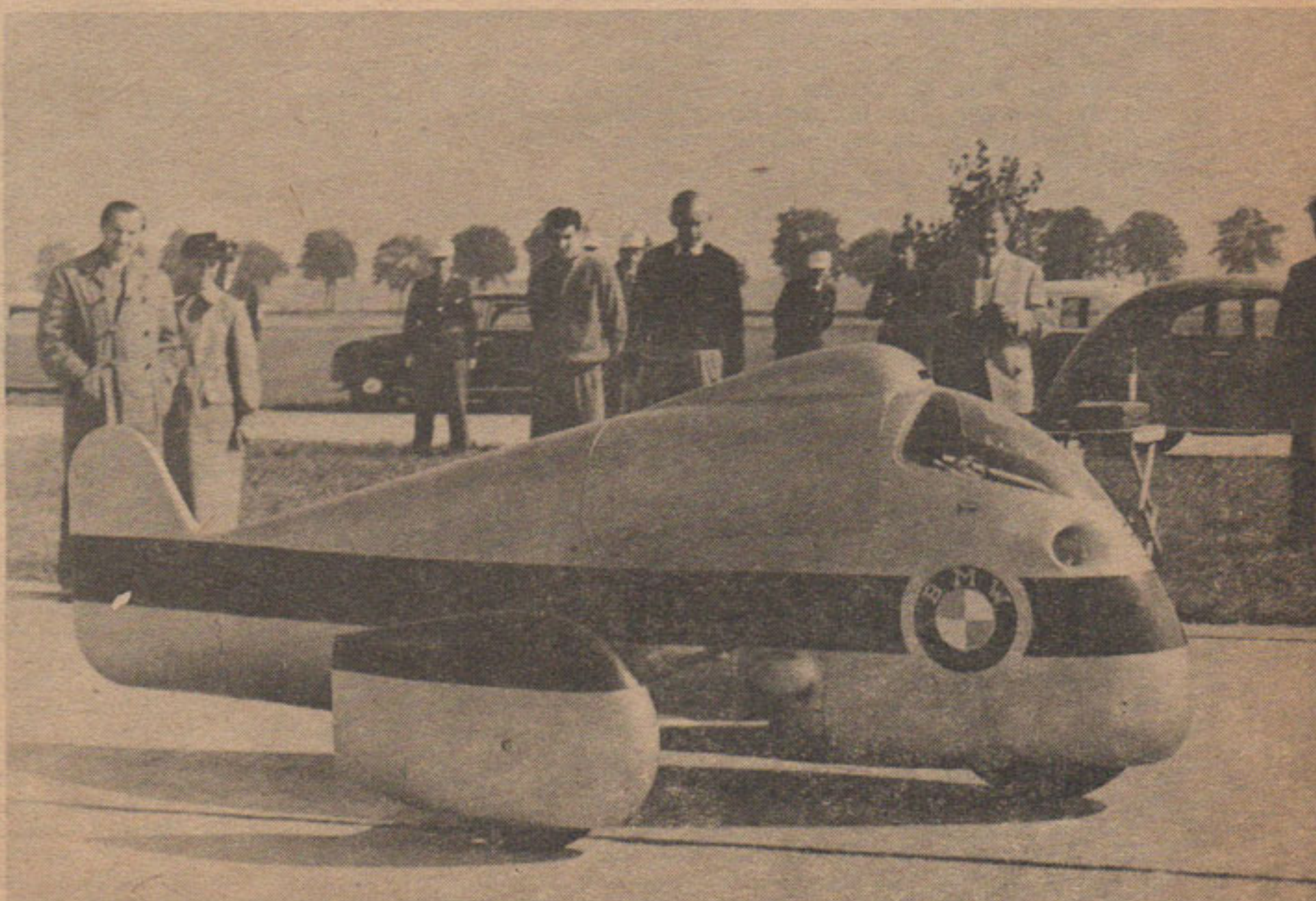
En solo comme en side, le moteur utilisé était le 500 cmc. à injecteurs, mais sans compresseur.

Le side était complètement caréné (voir photo), alors qu'en solo, Zeller utilisa le carénage partiel de sa machine de circuit.

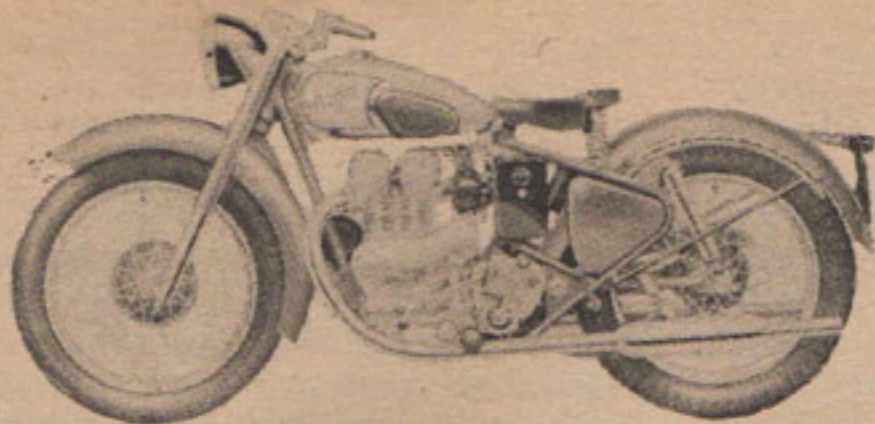
A la suite de cette performance, BMW détient TOUS les records, de 1 km à 24 heures, en side-cars, records valables en 500, 750 et 1.200 cmc.

Le record de Zeller, en solo, est valable en 500, 750 et 1.000 cmc.

Nous aurons certainement l'occasion de revenir sur l'aspect technique de ces records dans un prochain numéro.







## 700 ROYAL-ENFIELD

**T**out d'abord bravo pour la lettre de Mr Rivière. Il n'y a vraiment rien à ajouter. Après celles sur la 125 Jonghi et la 350 Horex, voici mes impressions sur la Royal-Enfield Meteor 700 que je viens de vendre après deux ans de bons et loyaux services et plus de 20.000 kms.

### Partie cycle :

Aspect massif et manquant de netteté. Poids à vide d'environ 185 kgs. Email et chromes de bonne qualité. Position agréable et peu fatigante. Guidon un peu large, repose-pieds malheureusement non réglables. Suspension avant très souple et progressive, la fourche n'a jamais talonnée. Par contre, elle « ferraille » au freinage sec sur l'avant. Les ressorts d'origine remplacés par d'autres plus durs, elle talonne encore quelquefois.

La machine est vraiment trop limitée dans son inclinaison ; la béquille centrale, après s'être usée sur plus d'un centimètre, a fini par se casser net dans un virage. Maintenant ce sont les repose-pieds avant qui touchent.

La béquille latérale est totalement inefficace en terrain incliné. De plus elle est traître, on croit la moto bien stable, on s'éloigne et il faut venir la ramasser.

Les deux coffres à outils sont pratiques. Par contre, la batterie est mal placée. Elle asperge consciencieusement d'acide le silencieux gauche.

Celui-ci est d'ailleurs à plaindre, car outre l'acide, il reçoit du reniflard les trois quarts de l'huile destinée à la chaîne et avant que j'y porte un remède il servait de butée à la béquille latérale et il était rayé par le levier de frein AR.

Le freinage est surpuissant et très progressif. De ce côté les choses ont été bien faites. De l'avant on peut bloquer la roue sur route sèche, ce qui, sans être recommandé, est tout de même significatif quant à la puissance du double-frein. Les garnitures collées et traitées à l'Edrastop s'usent lentement et entièrement. Ce produit est réellement efficace contre l'huile et l'eau. Un jour qu'une assez forte quantité de gas-oil était entrée dans le frein AR, le seul résultat fut une perte de progressivité sans perte de puissance, le frein se bloquant immédiatement !

Il est regrettable que cette machine soit dépourvue de moyeux à broche. C'est même inadmissible de nos jours sur un moto de ce prix.

Le réservoir d'essence, donné pour 18 litres, n'en contient que 16 après contrôle et comme, pour une raison qui m'échappe, il en reste un bon litre au fond alors que c'est la panne sèche, l'autonomie est considérablement réduite.

Le robinet d'essence a l'avantage d'offrir une réserve, mais celle-ci est tellement ridicule qu'elle ne prolonge la route que de 7 à 8 kms, c'est peu !

Le cadre est un simple berceau ouvert, mais il est très solide. Néanmoins, le support de batterie s'est dessoudé une fois.

Je terminerai avec la partie cycle en disant que cette machine est dure à nettoyer à fond et que les démontages y sont fastidieux.

### — L'installation électrique :

Dynamo puissante rechargeant très bien la batterie.

L'éclairage est moyen, sans plus. Les veilleuses, tant anglaises que françaises, grillent au bout de très peu de temps. Ce qui est plus grave, c'est que l'ampèremètre suit la même technique, j'en étais à mon troisième !

Le stop est celui de toutes les motos anglaises, un Lucas, c'est tout dire. Sa puissance est celle d'un stop de voiture américaine. Par contre, le commutateur est fixé dans le coffre à outils et il faut régler le frein sur le stop, alors qu'à première vue, il paraît plus rationnel de régler le stop sur le frein.

L'avertisseur est un peu faible.

La poignée électrique Saker est nettement plus agréable que le commutateur d'origine placé sur le phare et presque sous le compteur kilométrique.

### — Le moteur :

Culasses séparées en alu, qui, si elles procurent un bon refroidissement, rendent les culbuteurs bruyants. Ceux-ci sont, par ailleurs, très facilement réglables.

Le moteur ne suinte pas en général. Seul, quand il a eu très chaud, le carter de distribution fuit légèrement.

L'allumage delco m'a toujours donné satisfaction, ainsi que les bougies Bosch de 240.

Le carter d'huile contient près de 3 litres, le filtre est très accessible.

Un décalaminage à 15.000 kms est venu trop tard : il a fallu remplacer plusieurs segments collés. Le jeu aux pistons et à l'embellage était nul.

Contre ce moteur, je ne vois qu'une légère tendance à vibrer entre 110 et 120 kmh., ce qui est gênant, car en plein dans le régime de croisière.

# CE QU'ILS EN PENSENT

La consommation varie de 3,5 litres à 70 de moyenne à 5,5 litres dans Paris.

La mise en route est aisée, à chaud, le moteur peut partir à la main.

La courbe de puissance est plate et les accélérations à bas régimes réellement puissantes. Je me suis mesuré avec plusieurs Tiger 110, elles ne prennent l'avantage qu'à partir de 120 kmh., ce qui est honnête, car la Royal est essentiellement une machine de tourisme. Les chiffres publiés dans des revues françaises et anglaises, de plus de 17" aux 400 mètres départ arrêté sont ridicules. J'ai fait pour ma part 15" dans les deux sens.

Quoique, comme je l'ai dit, la courbe de puissance est plate, le moteur n'hésite pas à monter en sursrégime et j'ai atteint un jour, pour voir où « ça allait » : 80 kmh. en première, 110 en deuxième et 140 en troisième.

La vitesse maximum en quatrième a été de 175 compteur sur l'autoroute, ce qui doit correspondre à un bon 160 chrono.

En position assise, je n'ai jamais pu dépasser le 150 au compteur.

Je ne tiens pas à rouvrir une polémique comme il y a deux ans, mais je citerais quand même une moyenne : Marseille-Lyon à 105 et à partir de Lyon, retour sur Paris à 60 sur un seul cylindre : joint de culasse claqué !

La boîte de vitesses est maniable et le levier de remise au point mort est très pratique, surtout en ville.

Embrayage très doux, on peut démarrer à deux sur le ralenti.

Tenue de route bonne sur sol sec, plus délicate sur route mouillée.

Malgré son poids, la machine est très maniable en ville : on peut descendre jusqu'à 20 kmh. en 4<sup>e</sup>.

Les pneus Avon, ribbed à l'avant, Suprême à l'arrière, me paraissent excellents. Je gonfle assez dur : 1,6 - 1,8 à l'AV et 1,8 - 2 à l'AR.

Je ne vois rien à ajouter, sinon que cette machine a beaucoup de petits défauts auxquels le constructeur pourrait remédier facilement et qui sont très gênants pour l'utilisateur.

Le plus important me semble être l'absence de moyeux à broche.

Les performances, si elles sont insuffisantes pour un conducteur sportif, ne souffrent cependant aucune critique, du fait du caractère touriste de cette moto.

Enfin, les reprises, le freinage et la bonne tenue de route lui confèrent un coefficient de sécurité assez élevé.

Mr PRADET  
Paris-18<sup>e</sup>

N.D.L.R. — Nous pensons que les vitesses relevées, quant au maximum sur chaque rapport, le furent à l'aide du compteur non étalonné, car 80 kmh. en première correspondent à 8.000 t.-m. environ, ce qui semble élevé pour un twin longue course (70x90), car à ce régime correspond une vitesse linéaire de piston de... 24 m.-s.

## VAP 55

**J**e possède un cyclomoteur La Perle avec le moteur VAP 55.

1<sup>o</sup> Question moteur : puissance bonne et reprise excellente en côte. Volant magnétique donnant un allumage régulier et sans à-coups. Bougie Marchal 36 pour le rodage et après la bougie 34 très froide me donne satisfaction. Pour le carburateur, le Viél, fuit constamment, aussi ai-je été obligé de le changer. J'ai pour ma part monté un carburateur Zedda que me fait dépenser moins d'essence.

La vitesse de croisière se fixe sans difficulté autour de 36 kmh, n'ayant pas de compteur.

Embrayage parfait, mais par contre le plateau d'embrayage de la courroie a tendance à gripper, et la maison Vap aurait intérêt à voir cela de près.

Je roule au Super Shell, avec l'huile de la même marque 2 T. spéciale. Consommation : Paris 2 l. 1/2 aux 100 kms ; route 2 l. Pourcentage 10 % pendant le rodage, 5 à 6 % après.

2<sup>o</sup> Pour l'ensemble du cadre, solide, mais un peu trop court, et surtout trop haut du sol, fatigue au pédalage pour aider le moteur.

Mr GUENOT  
Montreuil sous Bois

# TRIBUNE LIBRE

## PREMIERS SECOURS A CHATEAUROUX

**E**tant abonné à votre revue depuis plusieurs années, ce dont je me félicite, car j'y ai trouvé souvent des conseils qui m'ont servi, je viens aujourd'hui faire mienne la devise de « Moto-Revue » : Rédigée par des Motocyclistes, pour des Motocyclistes.

Je voudrais, si ma prose trouve une petite place dans vos colonnes, mettre à l'honneur un motociste de Châteauroux : la maison Maillard et Fils, rue de la Poste. Je ne cherche pas à faire de la publicité gratuite, dont je n'ai que faire, mais plutôt à rendre service à des camarades motocyclistes qui pourraient être en difficultés dans la région, qu'ils soient résidents à Châteauroux ou de passage.

Monsieur Maillard, agent de plusieurs marques françaises comme Monet-Goyon, Jonghi, Gnome-Rhône, Bernardet, etc... et de quelques marques étrangères, a toujours à cœur de dépanner un motard dans l'embarras. J'en ai fait l'expérience quelques fois, personnellement quand ma 125 Monet me fait des infidélités. J'ai en mémoire une veille de 14 juillet où je voulais partir absolument, à 19 h., la machine était en panne (carter de boîte détérioré). Malgré l'heure tardive, Mr Maillard entreprend la réparation, et à 22 heures je prenais la route.

Cette semaine, mon frère me rend visite avec sa 125 Peugeot, tard dans la soirée, et il devait regagner son domicile (125 kms), mais le volant magnétique, noyé par l'huile du mélange que lui prodiguait une bague d'étanchéité... non étanche, refusait d'allumer. Allons voir Mr Maillard, qui sans prendre le temps d'aller dîner, se met au travail et met les choses en ordre. Fin du travail : 21 h. 30.

Voilà, je pense, des exemples que l'on serait heureux de rencontrer souvent au hasard des routes, et mon expérience personnelle m'a appris qu'ils sont assez rares pour mériter qu'on attire l'attention sur eux.

D'ailleurs, un certain motocycliste parisien, possesseur d'une twin Jawa, dont l'appareillage électrique lui jouait de mauvais tours, en sait sûrement quelque chose, sans compter les propriétaires de machines de marques très diverses qui choisissent le dimanche matin pour tomber en panne.

Donc, amis motocyclistes, si votre monture menace de vous laisser continuer seul votre route, et que cela se passe à Châteauroux, je vous passe le tuyau, il peut servir.

Pour terminer, un merci à « Moto-Revue » et à son équipe pour ce qu'ils nous donnent chaque semaine.

Veillez agréer, Messieurs, les salutations d'un motocycliste convaincu.

C. JANOT  
Châteauroux (Indre)

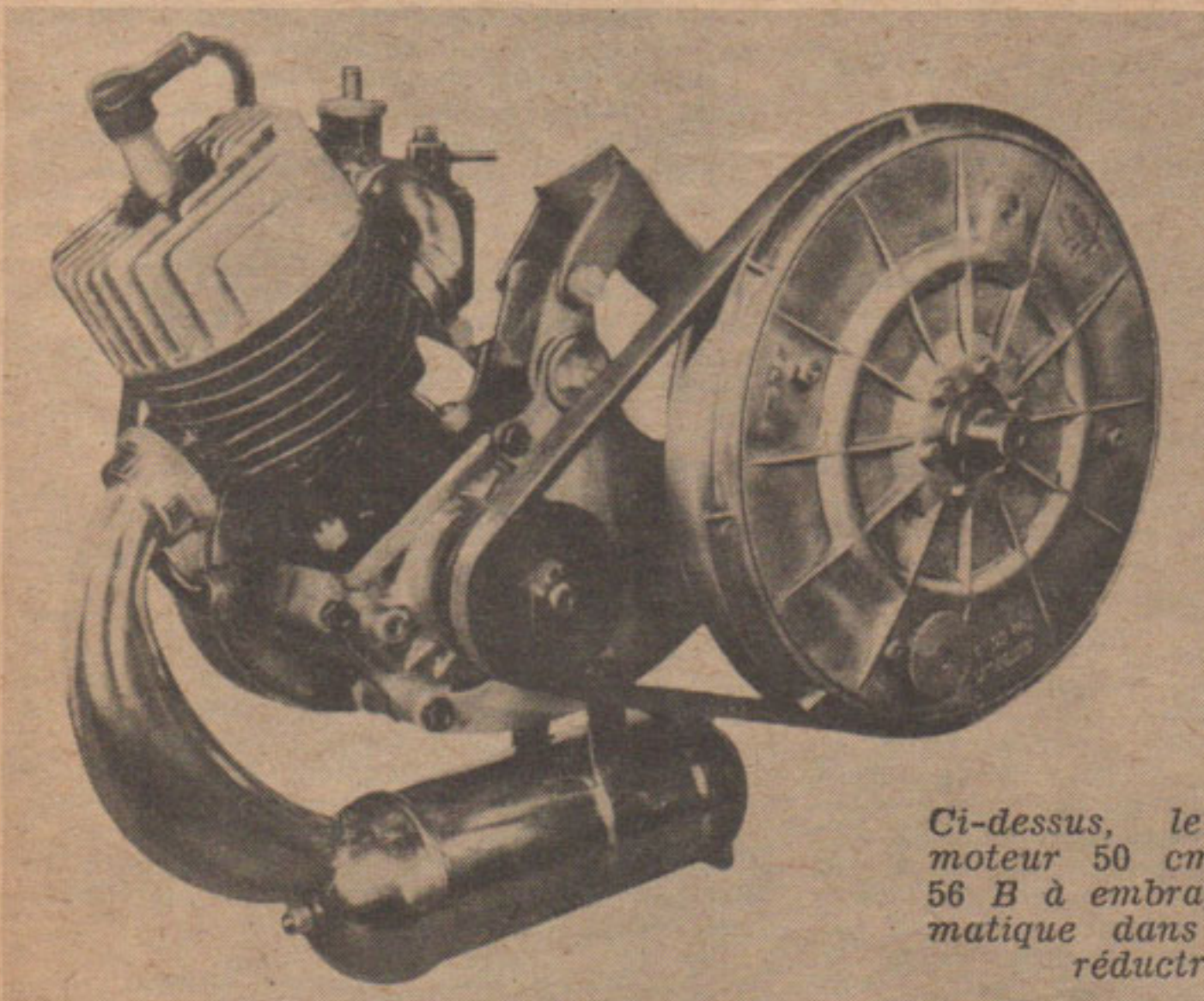
## FAÇONS DE RECEVOIR...

**E**tant lecteur assidu de votre très intéressante revue, je vous serai très reconnaissant de bien vouloir consacrer quelques lignes de votre journal pour remercier (c'est une façon de parler) le pompiste de Dinan dont la station se trouve près du château.

Revenant de Bretagne le dimanche 21 août, en sidecar, avec ma femme et mes deux enfants, je me trouve en panne, oh ! bien minime peut-être, mais ennuyante quand même : un boulon fixant une des 4 attaches du side cassé. Eh bien, savez-vous quelle fut la réponse quand je lui ai demandé de me faire cette petite réparation ? : « Je ne m'embête pas avec les motos, d'ailleurs je ne dépanne pas les motocyclistes », et ceci dit sur un ton brutal. Eh bien, ne croyez-vous pas que quelques lignes à son attention le rendraient plus aimable auprès des motards ?

Et pour en finir, j'ai dû aller jusqu'à Dol-de-Bretagne et me rendre le lundi matin chez Mr Cros, motoriste, où, en l'absence du patron, son employé « se mit en quatre » pour me dépanner et me permettre de reprendre la route. Eh bien, pour lui, bravo et merci !

R. FLAMANT  
Le Havre (S. Marit.)



Ci-dessus, le nouveau moteur 50 cmc. Mistral 56 B à embrayage automatique dans la poulie réductrice.

## LE MISTRAL 56 B A EMBRAYAGE AUTOMATIQUE

l'autre, à des moments judicieusement choisis. La progressivité est également assurée par des garnitures de qualité différente sur l'une ou l'autre mâchoire. La deuxième partie de la poulie tourillonne sur une bague de bronze spécial. Le graissage est assuré par le graisseur de l'axe de pédalier et la portée des garnitures est frettée acier. La vitesse des éléments étant cinq fois moins grande que celle du moteur, l'équilibrage est parfait et l'usure pratiquement nulle.

Pour mettre en route, quelques mètres à la pédale suffisent, et ceci sans effort.

Pour rouler en cycle pur, il suffit de pousser sur un bouton, d'accès facile, sans s'occuper de la position des éléments. En tirant sur ce même bouton, les mâchoires retrouvent automatiquement leur fonction.

Mistral livre par ailleurs un modèle luxe avec un embrayage « self-drive », conçu suivant le même principe, mais monté sur la poulie folle, ce qui permet le démarrage par la seule action du moteur.

Par ailleurs, un modèle à décompresseur et sans embrayage, le 56 A est également présenté.

D'importantes modifications sont en cours sur le moteur 98 cmc. qui lui permettront de transporter facilement deux personnes à vive allure. Ce modèle sera présenté au Salon sous le nom de Mistral « Super-Cent ».

### CARACTERISTIQUES ET REGLAGES

Alésage : 40 mm.

Course : 38 mm.

Cylindrée : 48 cmc.

Avance à l'allumage : 5 mm.

Bougie : AC F 10.

Carburant : mélange à 8 % pendant la période de rodage, 5 % par la suite.

Huile : Energol HV.

Carburateur : Zénith.

1° Le bloc moteur « Le Mistral 56 B » à embrayage automatique est, comme son réputé prédécesseur, un monocylindre de 48 cmc. à deux temps.

2° Son embrayage automatique breveté est d'une conception nouvelle, fruit de longues et minutieuses recherches.

3° Un carburateur avec gicleur de marche et de ralenti assure la souplesse à tous les régimes.

Ce nouveau modèle a conservé l'essentiel des caractéristiques de son fameux prédécesseur « mono » dont les qualités de résistance et de puissance sont bien connues. Soulignons, cependant, un nouveau dispositif d'embellage qui, d'une robustesse à toute épreuve et, n'ayant plus

à subir les à-coups continuels de l'embrayage, est d'une grande longévité.

Revenant au dispositif d'embrayage automatique, nous insisterons sur le fait que, contrairement à l'habitude, celui-ci est monté sur la poulie de pédalier.

La poulie, en aluminium est en deux parties coulées sous pression et largement nervurées. L'une des pièces, calée sur le pignon de chaîne, porte deux mâchoires articulées en un point. Deux ressorts séparés, de tare différente, assurent la mise en action de la mâchoire de départ, la synchronisation de la mâchoire d'appoint, le rappel des mâchoires. De ce montage découle l'absence de patinage, les mâchoires ne se déclenchent que l'une après

# Le Championnat d'Europe

## de **MOTO-CROSS**



**DRAPER**

**A**vec le dernier tour de la finale du Grand Prix de Hollande, se terminait en septembre dernier, à Norg, le Championnat d'Europe de Moto-Cross 1955, qui a vu la victoire de l'anglais Draper (sur BSA), premier du classement, que nous donnons complètement :

1 <sup>er</sup> Draper (BSA) Angleterre	....	23 pts
2 <sup>e</sup> Nilsson (BSA) Suède	.....	22 pts
3 <sup>e</sup> Lundin (BSA) Suède	.....	21 pts
Leloup (FN) Belgique	.....	21 pts
5 <sup>e</sup> Archer (Norton) Angleterre	..	19 pts
6 <sup>e</sup> Stonebridge (BSA) Angleterre		16 pts
7 <sup>e</sup> Smith (BSA) Angleterre	.....	14 pts
8 <sup>e</sup> Somja (FN) Belgique	.....	11 pts
9 <sup>e</sup> Baeten (Matchless) Belgique	..	9 pts
10 <sup>e</sup> Klym René (BSA) France	....	6 pts
Rietman (FN) Hollande	....	6 pts
Gustafsson (BSA) Suède	....	6 pts

Ce classement a été établi en suivant le décompte classique : 8 pts au premier ; 6 pts au deuxième ; 4 au troisième ; 3 au quatrième ; 2 au cinquième et 1 au sixième. Seuls les 4 meilleurs résultats entrent en ligne de compte.

Huit Grands Prix au total ont été disputés, qui sont :

Le G.P. de Suisse (Genève) ; le G.P. de France (Vesoul) ; G.P. d'Italie (Imola) ; G.P. d'Angleterre (Shrewsbury) ; G.P. de Belgique (Namur) ; G.P. du Luxembourg (Ettelbruck) ; G.P. de Suède (Saxtorp) et enfin G.P. de Hollande (Norg).

La lecture du classement, où l'on trouve parmi les premiers des hommes inconnus il y a encore quelques mois, appelle quelques réflexions, mais la première de toutes concerne un absent : Mingels.

Accidenté à plusieurs reprises en début de saison, l'homme de la FN était par la suite contraint d'abandonner ses ambitions pour le titre européen, et même pour toute compétition durant la saison 1955.

Celui qui fut champion d'Europe en 1953 et 1954 a repris en fin de saison le moto-cross, dans des réunions de second plan, où il a renoué avec la victoire, mais il faudra attendre 1956 pour juger de sa combattivité, quand il se sera opposé à des adversaires de sa taille. Dans un récent moto-cross disputé en Belgique, aux Cahottes, Mingels a gagné, comme à son habitude, tandis que Draper, champion actuel, terminait neuvième, « relégué par Mingels », écrivait un confrère belge. Or, il s'avère que Draper, mal parti et enfermé au départ, ne fut jamais en mesure, ou n'en donna jamais l'impression, de forcer son talent, et s'il termine neuvième, avec un tour de retard, il faut tenir compte du fait qu'il courait en Belgique, que d'autre part Leloup lui-même, ex-champion d'Europe, ne fait pas mieux que septième dans cette même course et qu'enfin des pilotes comme Donnay, Nollet, sont les prédécesseurs de Smith, lequel, au cours de la saison, a quand même prouvé qu'il pouvait surclasser des Nilsson, Stonebridge et autres pilotes de premier plan. Il semble donc un peu audacieux de se prévaloir de cette curieuse « victoire » de Mingels sur Draper pour jouer les augures, victoire qui ne peut satisfaire personne, à commencer par Mingels lui-même.

Quant au Champion du Monde 1955, d'un bout de la saison à l'autre, il n'apparaît pas que ce titre ait été sa plus grande ambition. Septième classé en finale au Grand Prix de Suisse, où il tint la tête avant une chute, il abandonne en finale encore à Vesoul, lors du G.P. de France, et Imola, Grand Prix d'Italie, ne le voit même pas au départ.

Au Grand Prix anglais disputé à Shrewsbury, dans une boue épaisse, il marque six points que lui rapporte une seconde place derrière Smith, autre homme de la boue. Une victoire à Namur, grâce à un mauvais temps qui transforme le terrain en borbier, lui fait gagner 8 points supplémentaires et la troisième place au classement provisoire du Championnat.

A Ettelbruck, au Grand Prix du Luxembourg, il récolte une neuvième place, sans jamais avoir été parmi les hommes de tête, ce qui lui fait perdre une place au Championnat.

En Suède, il remporte une autre victoire (8 points), grâce à une chute *in extremis* de Nilsson, qui fut en tête durant presque toute la course. Enfin, la victoire au Championnat Européen lui est apportée, grâce à un ultime point acquis par une sixième place dans les sables de Hollande, après une qualification sans éclat dans sa série. Le flegme britannique est peut-être l'explication. Mais courir 5 des 8 épreuves que compte le Championnat, marquer des points dans 4 de ces 5 courses et remporter le titre implique un certain facteur chance... ou malchance pour les autres coureurs.

× × ×

Parmi ceux-ci, Nilsson, second, fut des plus dangereux pour Draper. Lors de la première épreuve, en Suisse, une roue avant presque complètement dérayonnée l'oblige à l'abandon, alors qu'il suivait Draper, en route vers la première place. A Vesoul, après une bagarre avec un Leloup des grands jours, il terminera second derrière Archer, malgré une médiocre position de départ. Il est alors troisième du championnat, ex-æquo avec Klym. Mais au G.P. d'Angleterre, où neuf anglais sont dans les dix premiers, c'est lui, l'étranger, qui se place cinquième.

A Namur, il est encore contraint à l'abandon, après avoir tenu la seconde place. A l'issue de ce G.P. de Belgique, il est huitième au classement européen, mais commence à remonter par la suite. Quatrième ex-æquo avec Lundin et Draper,



**NILSSON**



**LELOUP**

après Ettelbruck, il est troisième après le Grand Prix de Suède (où une chute le relègue in-extremis en deuxième position) et terminera second grâce à sa troisième place en Hollande, après avoir été champion d'Europe durant quelques tours. On sait, en effet, que deuxième derrière son compatriote Lundin, il eut pu remporter le titre. Il aurait dû se maintenir à cette place, ce qui lui aurait apporté 6 points, au lieu des 4 que lui valurent la troisième place, où il échoua après une attaque entraînant deux chutes, dont Rietman profita.

Nous parlons de malchance, en ce qui concerne Nilsson, mais l'on doit peut-être aussi ajouter imprévoyance due à un sang jeune et riche. (La moyenne d'âge des crossmen suédois oscille entre 22 et 23 ans).

× × ×

A la troisième place, ex-æquo, nous trouvons Leloup qui ne fut guère favorisé cette année, et le suédois Lundin.

**LUNDIN**



Après un bon début à Genève, où les abandons de plusieurs concurrents qui le précédaient l'aidèrent dans sa récolte des 8 points du premier, Leloup ne peut battre Archer à Vesoul, pas plus qu'il ne résiste à Nilsson, et le champion belge doit se contenter de 4 points seulement. Mais il conserve la première place du Championnat européen. Il sera encore leader après Imola, avec le même nombre de points, car il n'a pu mieux terminer que huitième en Italie.

Les belges n'ont jamais eu beaucoup de chance en Angleterre (de mauvaises langues diront que c'est parce que les anglais ne gagnent pas en Belgique, mais Namur 1955 doit les détromper). Et cette année encore, Leloup abandonnera et du coup perd sa place de leader au profit de Stonebridge. Par sa seconde place au G.P. suivant, il repasse en tête. Après Ettelbruck, il est encore en tête, mais rétrograde après la Suède, dont le circuit poussiéreux à l'extrême le handicapa terriblement à cause de sa vue fragile. A 1 point du leader, avant la dernière épreuve en Hollande, Leloup pouvait encore prétendre à une victoire. Mais le très spécial circuit de Norg (beaucoup de sable) ne lui fut guère facile et sa place de septième en série comme en finale devait lui enlever tout espoir pour le titre, et il devait se contenter de la troisième place, où il s'est retrouvé en compagnie de Lundin.

Si l'ascension de ce dernier est moins bien récompensée que celle de son compatriote Nilsson, en consultant le tableau du décompte des points, on peut remarquer qu'au cours de sa saison, Lundin remporte deux victoires (Imola et Norg), ce dont Nilsson ne peut se targuer. Absent à Genève, Lundin ne fut guère chanceux à Vesoul, où il marque 1 seul point. A Shrewsbury, il ne peut mieux faire que neuvième dans une seule série, et Namur ne lui apporta qu'un point de plus. Enfin, si paradoxalement le Grand Prix de Suède ne le voit pas figurer au classement, il clôture son excellente année par une victoire à Norg, lors de l'ultime épreuve du championnat.

Ses positions diverses, ainsi que celles de Nilsson, mettent l'accent sur la tactique suédoise qui est basée en grande partie sur un esprit d'équipe très développé qui permet de bonnes performances d'ensemble, mais obligeant tel ou tel pilote à rester en deça de ses possibilités. Mais cette tactique est quand même payante si l'on en croit les résultats d'un motocross des Nations par exemple.

× × ×

Bien qu'on ne puisse le considérer comme un véritable « privé », Archer, dont les succès ne doivent pas être indifférents à Norton, est quand même dans une certaine mesure contraint de se soumettre aux impératifs régissant les « saisons » d'un privé. En ce qui concerne tout particulièrement le chapitre engagements, il est normal qu'il réponde aux sollicitations qui lui sont le plus favorables, et c'est sans doute pour cette raison qu'on ne le trouve ni à Genève, ni à Imola, pas plus qu'en Belgique et en Suède.

Déjà vainqueur à Vesoul en 1954, il récidive en 1955. Il remporte encore une victoire à Ettelbruck, où la malchance des belges lui est profitable, et enfin, 3 autres points lui échoient, grâce à une quatrième place à Shrewsbury. Donc, dans l'ensemble, saison des plus honnêtes, mais qui ne fut pas axée uniquement sur le championnat européen, comme l'est celle d'un Leloup ou d'un Nilsson.

× × ×

Stonebridge, que l'on trouve finalement à la sixième place, fut un de ceux qui — nombreux — jouèrent les outsiders dans ce championnat 1955. Coéquipier de Draper et Smith, il est à supposer qu'il dut se plier aux exigences de la course d'équipe, en particulier à partir du moment où il s'avéra que Draper était le mieux placé pour remporter la première place. En tête du championnat après Shrewsbury, il rétrogradait ensuite durant les quatre dernières épreuves, dont une seule, Namur, lui permit d'augmenter son total, tandis qu'il abandonne sur incidents mécaniques dans les autres.

× × ×

A deux points de Stonebridge se place Smith, son coéquipier de BSA, qui fut de nombreuses fois victime de la mécanique au cours de sa saison. Éliminé sur abandon à Genève, il termine septième à Vesoul. Imola lui permet de marquer 2 points, et comme, à l'instar de nombreux anglais, il est un « homme de la boue ». Shrewsbury est un véritable triomphe pour lui, qui remporte les deux manches. Il tentait de récidiver sur un autre circuit boueux de cette année, Namur ; et après avoir mené durant la première moitié de la course, une chute faussait sa fourche, lui faisant perdre un tour. Réduit à jouer les paravents, il ne fit plus que suivre le leader, son coéquipier Draper. A Ettelbruck et Norg, il tombe en panne, et en Suède il termine à une excellente troisième place, derrière Draper premier et Nilsson second.

× × ×

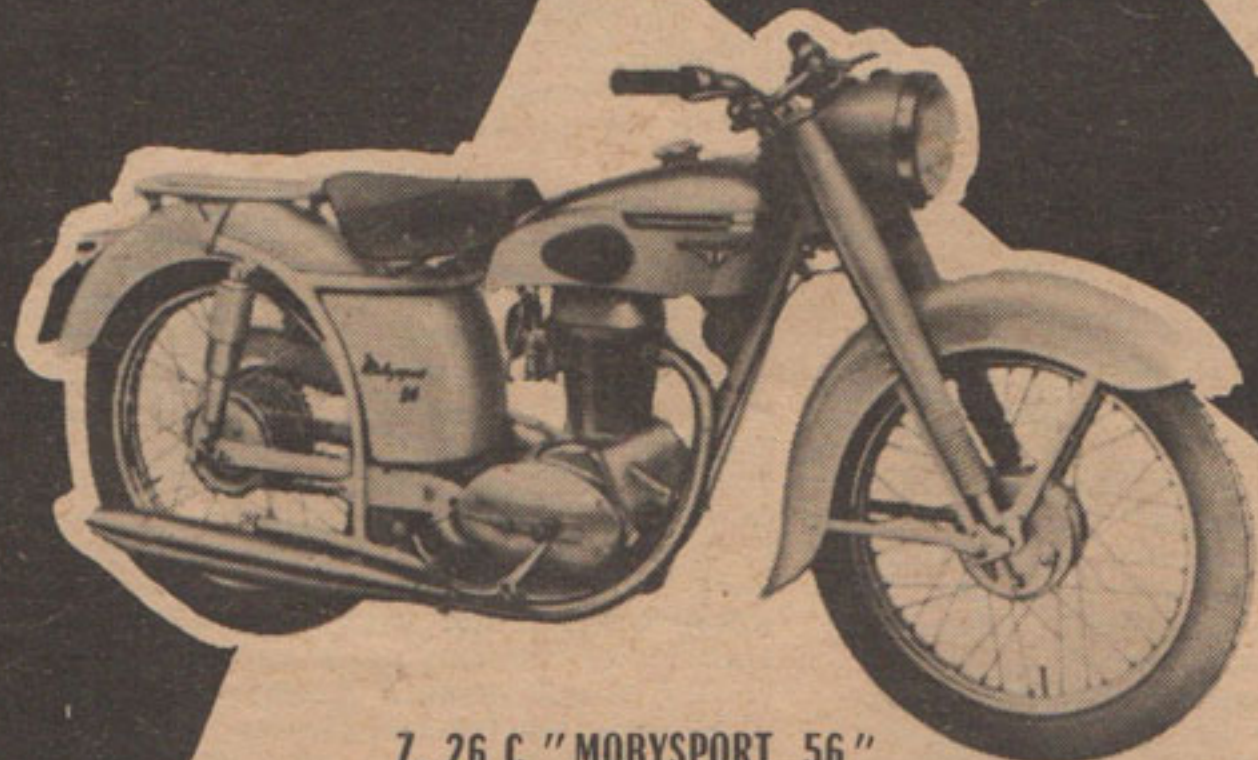
Second des belges, Somja eut sa bonne part, lui aussi, dans la malchance qui atteignit les belges. Quatre abandons émaillent sa saison, où il se place quand même deux fois troisième (à Imola et Namur) et une fois quatrième (Vesoul).

A Genève, après avoir terminé premier de sa série, il mène durant plusieurs tours dans la finale, mais un accrochage avec un autre pilote lui enlève tout espoir, A Shrewsbury, il abandonne encore.

(Suite page 1511)

**ARCHER**

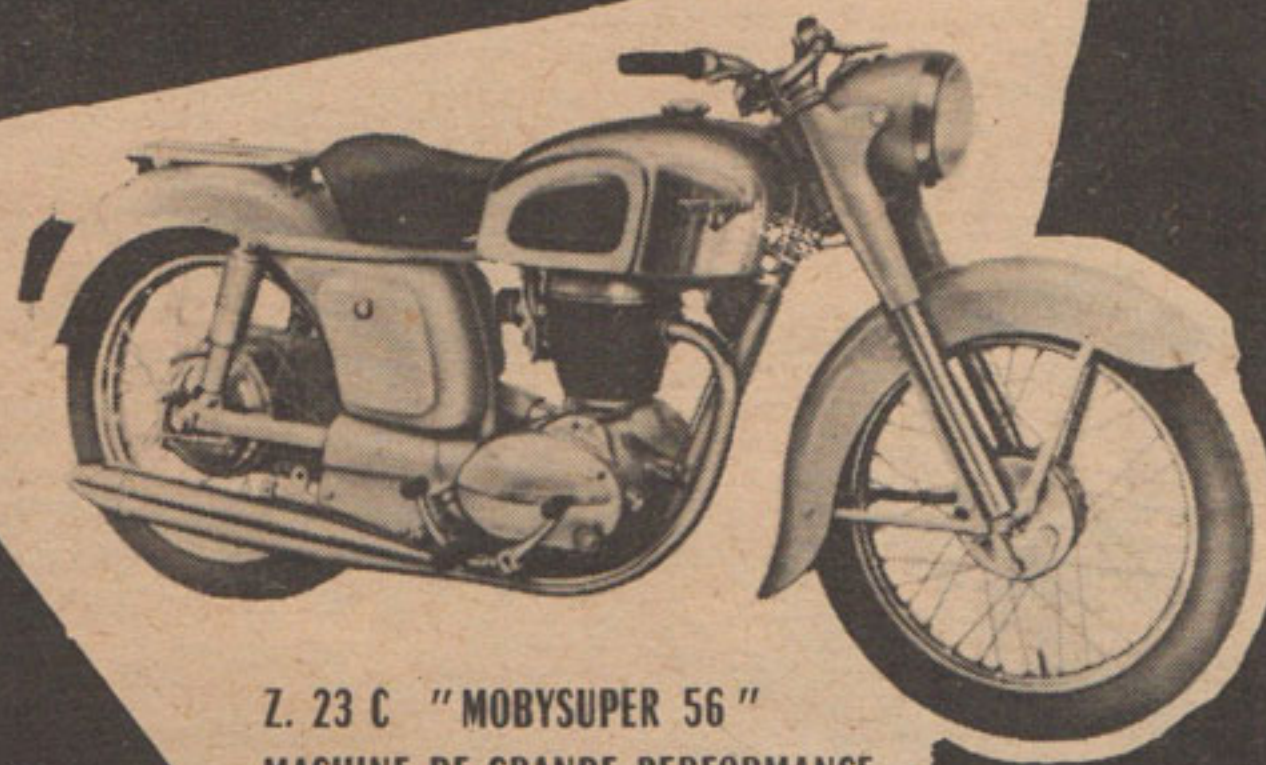




Z. 26 C "MOBYSPO'RT 56"

suspension ar. à bras oscillant et amortisseurs hydrauliques à double effet.

159.000 FR\$



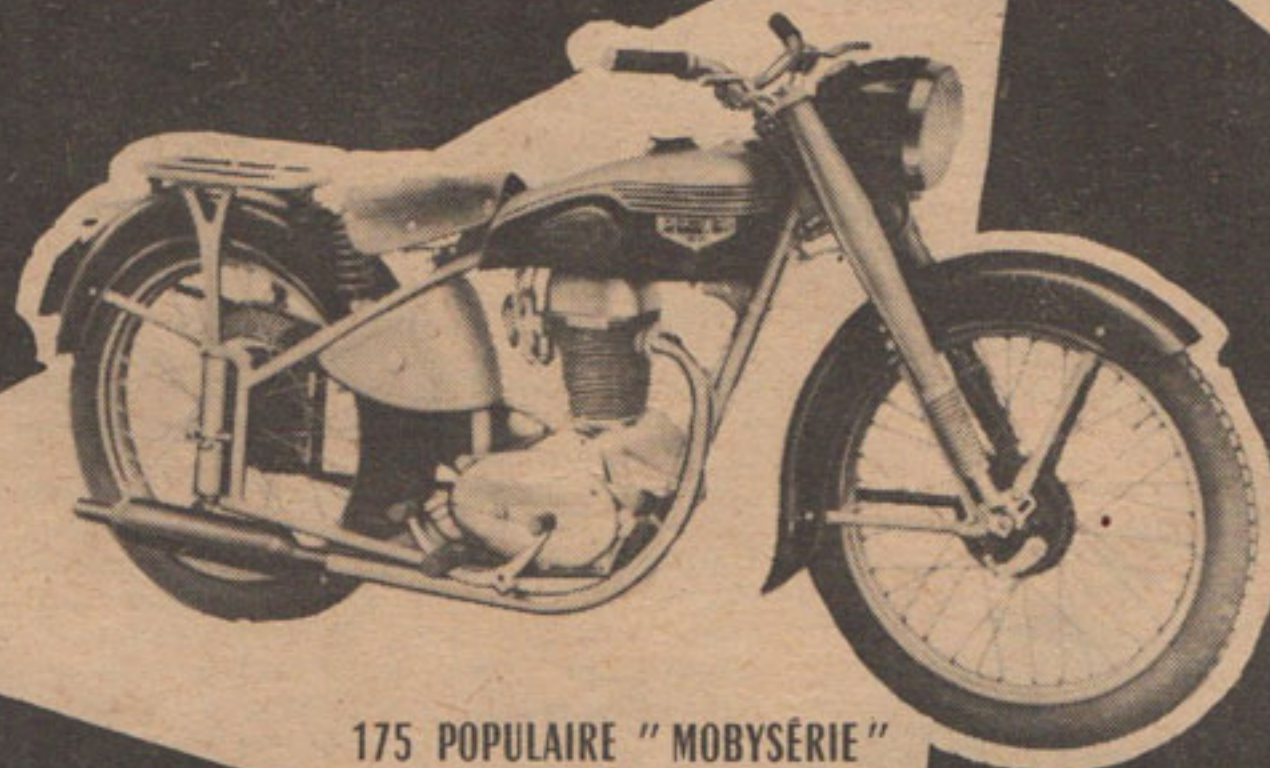
Z. 23 C "MOBYSUPER 56"

MACHINE DE GRANDE PERFORMANCE

moteur surpuissant graissage sous pression  
chaîne enfermée carter étanche  
suspension ar. à bras oscillant  
et amortisseurs hydrauliques  
à double effet.

188.000 FR\$

**motos 175<sup>cm3</sup>**



175 POPULAIRE "MOBYSÉRIE"

Z. 24 C

135.000 FR\$

BLOC MOTEUR  
4 TEMPS  
CULBUTEURS  
4 VITESSES

FABRICATION DES USINES  
**MOTOBÉCANE \* MOTOCONFORT**  
PANTIN - SEINE

**LA PLUS FORTE PRODUCTION MONDIALE DE MOTOCYCLES**

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

A Ettelbruck, une rupture de chaîne amène pour lui le dénouement d'une épreuve qu'il avait menée jusqu'à 4 tours de la fin. Indisposé à Saxtorp, il abandonnait encore et fut absent de Norg.

× × ×

Une des plus sûres valeurs d'Outre-Quévrain, où il est d'ailleurs considéré comme le rival direct de Mingels, est le « petit campinois » Baeten. Cette année, Baeten termine à une neuvième place qui, incontestablement, ne reflète pas sa classe actuelle. Troisième à Genève, cinquième à Vesoul, la suite de la saison n'est pour lui qu'une succession d'abandons dont le plus spectaculaire fut sans doute celui de Shrewsbury, où il se trouvait, lui, un belge en Angleterre, à la quatrième place lorsque son cadre se brisa à une centaine de mètres de l'arrivée. Et il clôturait sa saison par une quatrième place en Hollande. Mais il ne faut pas oublier que de nombreuses épreuves de cette année furent l'occasion pour la maison Saroléa, qui équipe Baeten, de mettre au point la nouvelle bicylindre. Et il ne faut donc pas s'étonner, dans ces conditions, de nombreux abandons, dus la plupart du temps à la mécanique.

× × ×

Trois hommes arrivent à égalité de points à la dixième place, ce sont : le hollandais Rietman, le suédois Gustafsson et le français Klym René.

Du premier, on ne peut trop rien dire, étant donné que les six points qui lui valent cette place furent acquis sur son terrain en Hollande.

Gustafsson fait également partie de l'équipe suédoise et de ce fait sa saison reflète la tactique de course d'équipe, car Gustafsson a prouvé, au Moto-Cross des Nations, qu'il pouvait se placer parmi les meilleurs.



Enfin, René Klym, qui est le seul français classé dans ce championnat, fut, comme on le sait, écarté dès le début de la saison, par une grave chute à Imola. Ceci est d'autant plus regrettable que c'est la première année qu'il avait décidé de se lancer dans les Grands Prix Internationaux. Espérons que l'an prochain, nous pourrions le revoir sur les pistes internationales, en compagnie, qui sait, d'autres français...

Ne terminons pas cette revue des crossmen européens sans parler de Charrier et Molinari. Tous deux sont nos seuls représentants qui aient participé à des Grands Prix Internationaux après l'abstention, forcée, de Klym, et tous deux, à ce titre, ont droit à notre reconnaissance. Servis par des moyens matériels en tous cas inférieurs à ceux de leurs adversaires, encore moins soutenus moralement, ils s'efforcent de maintenir la présence de la France dans les grandes épreuves de l'étranger depuis plusieurs saisons déjà, consentant à des sacrifices dont ils sont seuls — et pour cause — à connaître le prix.

× × ×

Laissons maintenant le côté « pilotes » pour passer à la technique dont l'aspect général peut nous être fourni par les statistiques.

8 courses se sont déroulées, amenant donc 48 machines aux 6 premières places de chaque épreuve.

Sur ces 48 machines, 27 étaient des BSA, 9 FN, 3 Norton, 3 Matchless, 2 AJS, 2 Saroléa, 1 Velocette, 1 Ariel.

× × ×

Des 48 pilotes menant ces machines : 20 étaient anglais, qui remportent 81 pts 13 étaient suédois, qui remportent 53 pts 13 étaient belges, qui remportent 47 pts 1 était hollandais, qui marque 6 points 1 était français qui marque 6 points.

Jean JUNIOR

*Ci-dessous, le tableau récapitulatif qui permet d'avoir une vue rapide du déroulement du championnat. (\* total des 4 meilleures épreuves. - \*\* total absolu).*

Nom	Nationalité	Machine	Suisse	France	Italie	Angleterre	Belgique	Luxembourg	Suède	Hollande	*	**
1 <sup>er</sup> Draper	GB	BSA				6	8		8	1	23	23
2 <sup>e</sup> Nilsson	Suède	BSA		6				6	6	4	22	23
3 <sup>e</sup> Leloup	Belge	FN	8	4			6	3	(1)		21	22
» Lundin	Suède	BSA		1	8		(1)	4		8	21	22
5 <sup>e</sup> Archer	GB	Norton		8		3		8			19	19
6 <sup>e</sup> Stonebridge	GB	BSA	3		6	4	3				16	16
7 <sup>e</sup> Smith	GB	BSA			2	8			4		14	14
8 <sup>e</sup> Somja	Belge	FN		3	4		4				11	11
9 <sup>e</sup> Baeten	Belge	Matchless	4	2						3	9	9
10 <sup>e</sup> Klym	France	BSA	6								6	6
» Rietman	Hollande	FN								6	6	6
» Gustafsson	Suède	BSA						2		2	6	6
13 <sup>e</sup> Ward	GB	AJS	1			2					3	3
» Bergman	Suède	Velocette							3		3	3
» Jansen	Belge	Saroléa			3						3	3
16 <sup>e</sup> Nex	GB	BSA			1			1			2	2
» Hall	GB	Ariel					2				2	2
» Van Heuverszwijn	Belge	Saroléa	2								2	2
» Tye	GB	BSA				2					2	2

## Le Championnat de France de MOTO-CROSS

Le Championnat de France de Moto-Cross 1955 est une épreuve nationale organisée le 23 octobre par le Moto-Club du Maine sur le terrain homologué de Chemiré-le-Gaudin, d'un développement de 1.550 mètres.

Les classes admises sont les suivantes : Au-dessus de 175 cmc. et jusqu'à 250 cmc. Au-dessus de 250 cmc. et jusqu'à 350 cmc. Au-dessus de 350 cmc. et jusqu'à 500 cmc.

Le nombre maximum de concurrents autorisés sur le circuit est fixé à 20 par série.

Ce Championnat de France se déroulera pour chacune des classes en une épreuve unique.

Pour chaque course, le nombre de tours est de :

a) au-dessus de 175 cmc. et jusqu'à 250 cmc. : 18 tours.

b) au-dessus de 250 cmc. et jusqu'à 350 cmc. : 25 tours.

c) au-dessus de 350 cmc. et jusqu'à 500 cmc. : 30 tours.

Dans chaque classe, le conducteur classé premier, conformément à l'article 7, sera déclaré Champion de France de sa classe, et recevra les prix suivants :

Classe 250 cmc. : 1<sup>er</sup> 60.000 fr. 2<sup>e</sup> 50.000 fr. 3<sup>e</sup> 40.000 fr. 4<sup>e</sup> 35.000 fr. 5<sup>e</sup> 30.000 fr., etc... (au total 324.000 fr.).

Classe 350 cmc. : 1<sup>er</sup> 80.000 fr. 2<sup>e</sup> 65.000 fr. 3<sup>e</sup> 50.000 fr. 4<sup>e</sup> 40.000 fr. 5<sup>e</sup> 35.000 fr., etc... (au total 410.000 fr.).

Classe 500 cmc. : 1<sup>er</sup> 85.000 fr. 2<sup>e</sup> 65.000 fr. 3<sup>e</sup> 55.000 fr. 4<sup>e</sup> 45.000 fr. 5<sup>e</sup> 35.000 fr., etc... (au total 420.000 fr.).

Les opérations de pesage et de vérification auront lieu le 23 octobre, de 10 heures à 12 heures sur le circuit.

Les bouchons de réservoir de carburant devront être équipés d'œillets permettant de recevoir les fils de fer portant le plomb et l'empreinte de garantie, chaque réservoir de carburant devant être obligatoirement plombé après le plein effectué en présence d'un commissaire.

Les coureurs devront se présenter au pesage, le réservoir vide, afin d'y percevoir le carburant nécessaire à la compétition.

Les séances d'entraînement officielles auront lieu le samedi 22 octobre de 15 heures à 18 heures, et le dimanche matin 23 octobre de 8 heures à 9 h. 30 sur le circuit.

Le départ de la première course sera donné à 13 heures.

La remise des prix aura lieu à Chemiré-le-Gaudin à 21 h. au château de Belle-Fille.

Pour ces trois épreuves, les concurrents seront en droit de percevoir une prime de déplacement à raison de 10 fr. par km, aller et retour (itinéraire carte Michelin), quel que soit le nombre de montes.

Voici quels sont les engagés :

**Catégorie 250 cmc.** : Klym René (Peugeot), Bénard (NSU), Olivotti (Puch), Delpeyrat (NSU), Guimier (NSU), Amédéo (Triumph), Ledormeur (NSU), Leroux (NSU), Marceau (NSU), Dubois (Puch), Houdoux (Puch), Vaccani (Dot), Matéos (Jap), Charrier Robert (Puch), Bloquet (Puch), Chevalier, Thuillier, Daudé, Saucan, Desbois (ces 5 derniers sur NSU).

**Catégorie 350 cmc.** : Klym Robert, Hazianis, Godey, Dubois, Lefèvre, Delpeyrat, Drobecq, Juigné, Thiarcelin, Bertrand, Maisonneuve, Moreau, Combes, Cros, Steffe, Allaire, Leclercq, Brassart, Humbert-jean, Beaumard (tous sur BSA).

**Catégorie 500 cmc.** : Molinari (Gilera), Brassine (FN), Frantz (FN), Klym René, Hazianis, Chuchart, Vouillon, Klym Robert, Dubois, Charrier Jacques, Melloli, Jacquemin, Lefèvre, Barbara, Schmid, Drobecq, Darrouy, Raulin, Lusseyran, De Doncker. Ces derniers, tous sur BSA, sauf Melloli (Gilera) et Lusseyran (Ariel).

# SURVÊTEMENTS MOTOS

2. PIÈCES

## LOHDI



CONFECTIONNÉS EN

**PLASTYLON**

200 - 500

SUR TEXTILE

TRAITEMENT

PENNEL & FLIPO

ROUBAIX

Cet ensemble a été réalisé pour vous en collaboration avec de nombreux motocyclistes.

Les solutions adoptées permettent l'utilisation par tous les temps, et une étanchéité absolue quelle que soit la durée ou l'intensité de la pluie.

La veste « Sport » peut être utilisée pour la ville.

Le pantalon s'adapte ou se quitte n'importe où, sans passer par les pieds.

Vestes et pantalons sont équipés de fermetures spéciales à double curseur.

**Seul « LOHDI » ne produit que des survêtements Motos**

Ils sont diffusés dans toute la France par le plus important réseau de dépositaires (Motoristes et magasins de sports spécialisés). **Vendus avec certificat de garantie**

**“ SURVETEMENTS LOHDI ” 7, Avenue du Vercors, FONTAINE (Isère) - Tél. 249**

VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

# LE CIRCUIT D'EILENRIEDE

dernière épreuve du championnat d'Allemagne

**L**e circuit international d'Eilenriede, long de 4,8 kms, fut la dernière épreuve retenue pour les championnats d'Allemagne.

A la suite des épreuves précédentes, les champions de 3 catégories étaient connus, ayant déjà une avance suffisante pour ne plus être inquiétés. Et ceci explique pourquoi Zeller, par exemple, pouvait se permettre d'être absent. Les 3 hommes ayant déjà le titre en poche étaient, momentanément : en 350 cmc. : Hobl (DKW) ; en 500 cmc. : Zeller (BMW) ; en sides : l'équipe Faust-Remmert (BMW). Mais la lutte était encore ouverte en 125 cmc., entre Lottes (MV double ACT) et Fugner (IFA 2 temps), en 250 cmc. entre Baltisberger et H.P. Muller, tous deux sur NSU.

## EN 125 CMC. :

Les deux pilotes, Hobl et Hofmann, montant les nouvelles petites DKW, s'envolent dès le départ, le premier nommé bouclant le tour le plus rapide à 122,2 kmh., terminant à une moyenne de 120,2 kmh, avec plus de 50" d'avance sur son camarade d'écurie. Fugner, troisième, triomphe de Lottes, mais loin derrière les DKW. Tous les autres concurrents sont doublés.

## EN 250 CMC. :

Une fois de plus, le jeune Hobl, aidé par Hofmann, se heurte à Lorenzetti, épaulé par Colombo. Equipe allemande contre équipe italienne, DKW contre Guzzi, 2 temps contre 4 temps. Mais, à la décharge de Guzzi, Lorenzetti n'a qu'une simple ACT.

Dès le départ, Hobl prend 10" d'avance. Mais Lorenzetti fait une très belle remontée, et au fil des tours (la poursuite durera plus d'une heure), arrive à reprendre 6", bouclant le tour le plus rapide à 140,4 kmh. La DKW de Hofmann, troisième, est la seule machine à finir dans le même tour, même la Guzzi de Colombo, quatrième, étant doublée. La moyenne de Hobl fut de 137,3 kmh.

*Ci-dessous, une belle attitude en virage du jeune allemand Riedelbauch (500 BMW) qui s'est signalé à l'attention des sportifs par sa belle place de premier privé à Monza.*

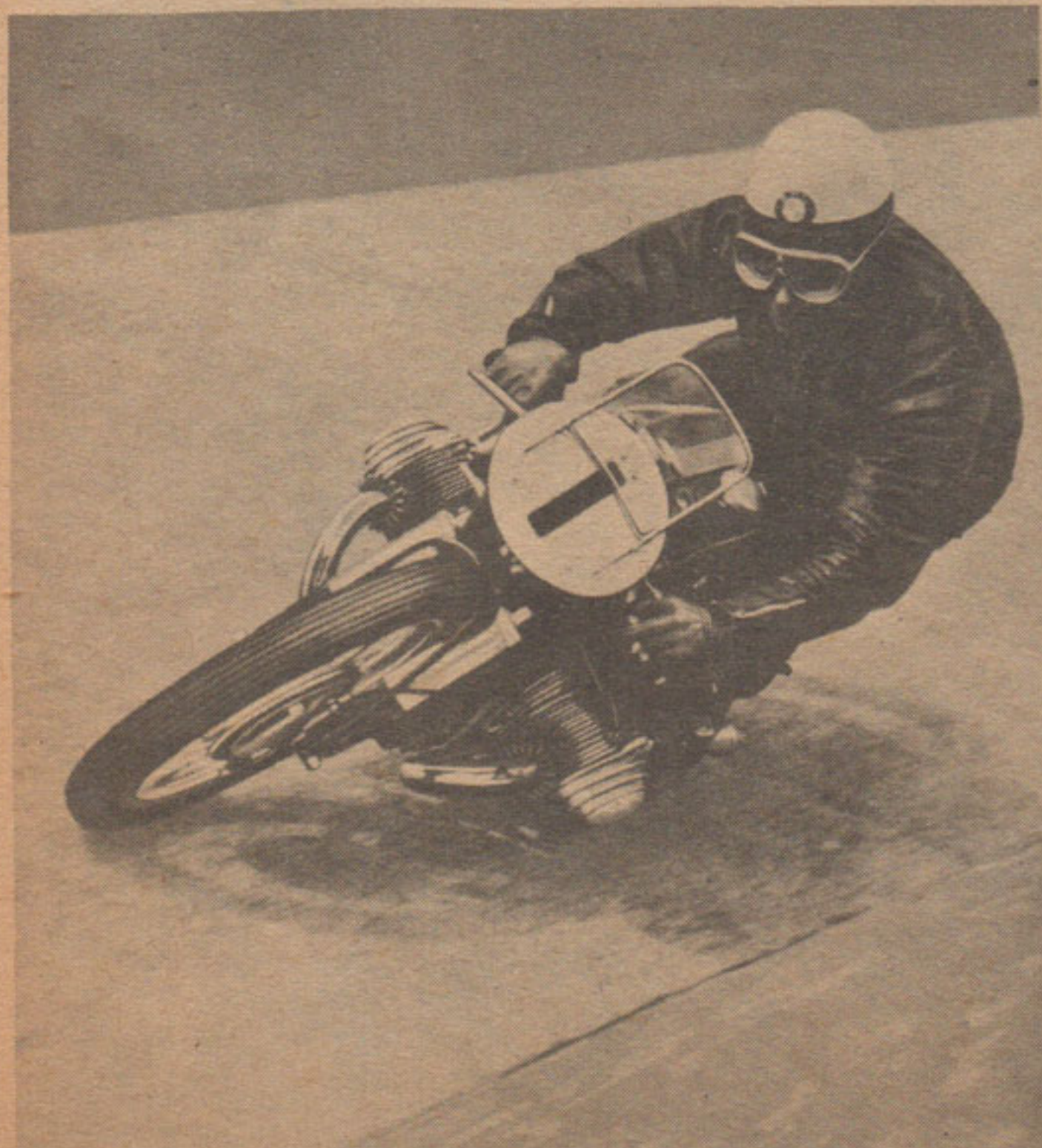


Photo  
« Das Motorrad »

## LES 250 CMC. :

Là encore, une course avec le titre en jeu : les deux postulants : Baltisberger et H.P. Muller. Un outsider de classe qui tient à rajouter un fleuron à son palmarès qui, pour être jeune, n'en est pas moins fourni : l'irlandais Miller. Face à ce lot NSU, qui comporte encore Brand et Hallmeier, les Guzzi de Colombo et Lorenzetti, et la DKW de Lottes étaient les montes les plus marquantes.

Miller s'envole en tête, talonné par Baltisberger. H.P. Muller, par contre, a un très mauvais départ et devra remonter les concurrents un à un.

Peu après avoir accompli le tour le plus rapide à 137,5 kmh., S. Miller, qui prenait trop de risques, chute et doit abandonner. Chute également de Brand, mais plus sérieuse : l'os du nez est brisé. Ainsi, Baltisberger termine seul en tête, à la moyenne de 133,0 kmh., avec une avance de 18" sur H.P. Muller. Hallmeier, troisième, lui, est à 1'40". Colombo, cinquième, place la première Guzzi devant la DKW de Lottes, mais il est déjà doublé.

## LE SIDES :

Pour des raisons de sécurité, 10 équipages de sides seulement étaient admis à disputer l'épreuve.

On retint donc les 20 meilleurs temps des entraînements, et on fit disputer deux éliminatoires de 10 équipages, ne retenant, pour la finale, que les 5 premiers classés.

Parmi les 10 finalistes, à côté des Noll et Faust, on retrouve avec plaisir nos compatriotes Murit et Drion.

Dès le départ, Faust procède une fois de plus à une démonstration de ses talents, et seul Noll arrive à le suivre. Faust termine premier à la moyenne de 128,6 kmh., signe le tour le plus rapide à 131,1, devançant Noll de 42". Et tous les autres concurrents sont doublés, une ou plusieurs fois. Murit, premier des français, finit en cinquième position.

## LES 500 CMC. :

Là encore, 2 pilotes se dégagent immédiatement du lot, finissant avec près de 2 minutes devant un pilote qui n'est rien moins que l'australien Ahearn sur Norton, lui-même devançant de 10" son compatriote Brown sur Matchless. Quant aux autres pilotes, ils sont tous doublés, y compris notre ami Collot qui finit septième.

Revenons à nos 2 hommes de tête, 2 jeunes pilotes de BMW « Rennsport ». L'un est l'allemand Riedelbauch, l'autre l'espoir autrichien en grosses cylindrées : Klinger. Tous deux terminèrent d'ailleurs dans cet ordre comme premiers privés à Monza.

Riedelbauch et Klinger se suivent, se passent et se repassent. A ce jeu, Riedelbauch bat le record du tour à 144,0 kmh., mais bientôt son moteur a des faiblesses à bas régimes et le pilote perd quelque peu aux reprises. Ceci permet à Klinger de terminer premier, à 140,1 kmh. de moyenne, avec 1" 2/10 d'avance.

Les prestations de ces deux jeunes pilotes en cette fin de saison signalent qu'il s'agit là de 2 hommes à suivre pour la saison 1956.

## LES CHAMPIONS D'ALLEMAGNE

Ainsi, à la clôture de la saison 1955, les 5 champions allemands sont les suivants :

125 cmc. : Lottes, sur MV Agusta.

250 cmc. : Baltisberger sur NSU « Sport-Max ».

350 cmc. : Hobl sur DKW.

500 cmc. : Zeller sur BMW « Rennsport ».

Sides : Faust-Remmert sur BMW « Rennsport ».

## LE RECORD MONDIAL DES SIDECARS BATTU !

Wilhelm Noll vient de battre sur l'autoroute Munich-Ingolstadt six records en catégorie side-car, dont le record absolu de vitesse.

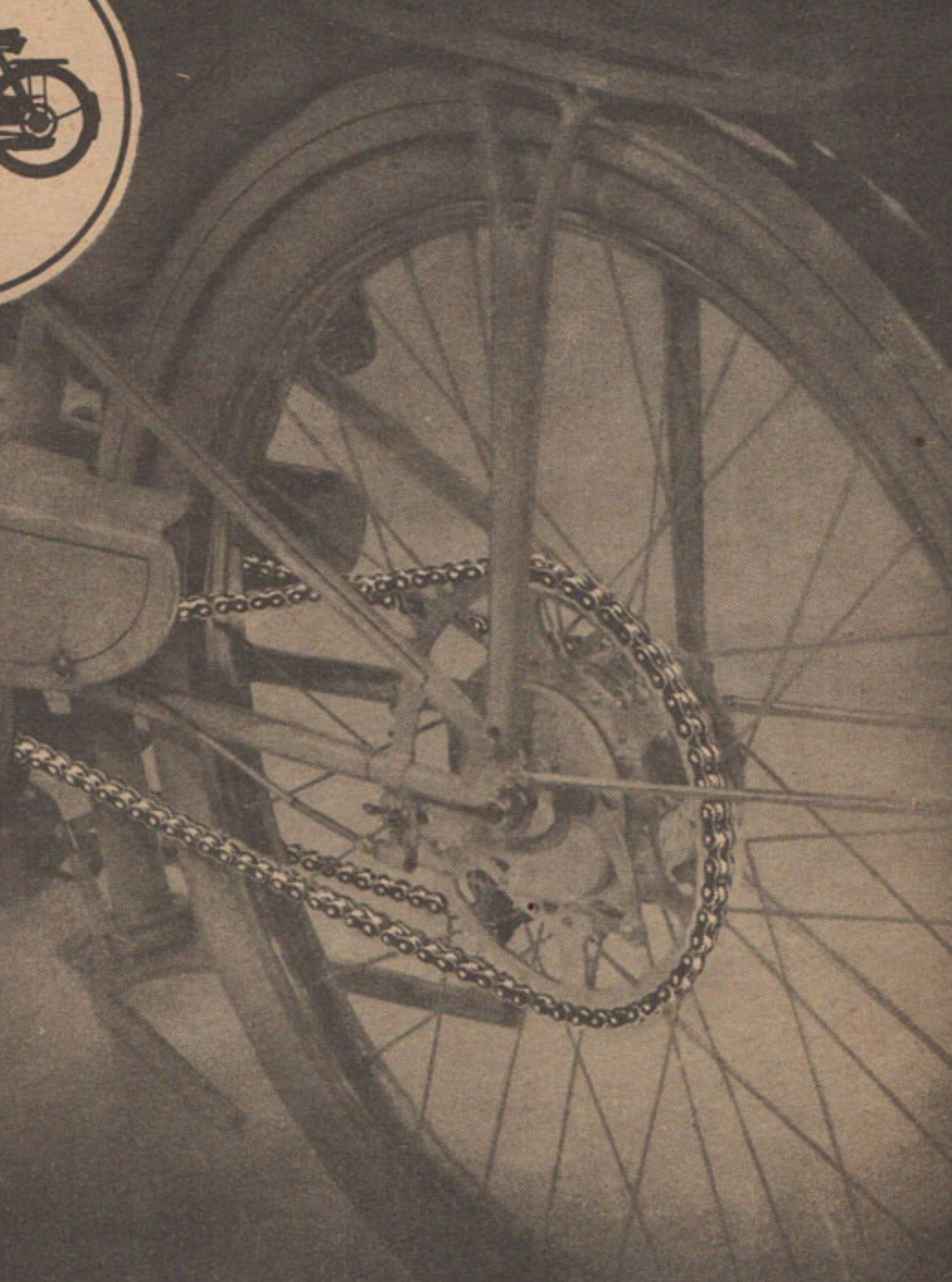
Cette performance a été réalisée avec une BMW 500 entièrement carénée.

Noll a réussi une exceptionnelle performance, puisqu'il a couvert le kilomètre lancé à 282 kms de moyenne horaire et le mile lancé à 285 kmh.

Ces records sont valables dans les catégories 500, 750 et 1.200 cmc. Ce dernier était la propriété du néo-zélandais Burns, sur Vincent, à 249,7 kmh. sur le kilomètre lancé. Bohm (NSU) détenant pour sa part les records en 500, 750 et 1.200 sur le mile lancé et en 500 et 750 sur le kilomètre lancé avec 247,7 kmh.



**CHAINE  
CYCLOMOTEUR**



**BRAMPTON**

**20, RUE JACQUES DULUD, NEUILLY-S-SEINE**

AU SALON : HALL DU CYCLE - STAND 266

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

Nous publions, ci-dessous, la longue réponse de M. C. R. Mahé aux critiques que M. Martz, Président du M.C. Dakar fit dans une « Tribune des Lecteurs » de notre numéro 1.248.

Pour notre part, et sans intervenir en quoi que ce soit dans cette polémique qui opposa deux de nos lecteurs, nous nous contenterons de donner à M. Mahé une réponse au second paragraphe de sa lettre. - « MOTO-REVUE » a publié la lettre de M. Martz dans sa « Tribune des Lecteurs » (alias « Tribune Libre ») qui, comme son nom l'indique, est ouverte à tous : chacun de nos correspondants exprime ses opinions qui ne peuvent en aucun cas être considérées comme nôtres. En signant sa lettre, M. Martz a pris ses responsabilités. Le rôle de ce journal est d'offrir un terrain de discussion, et, de même que nous passons la parole à M. Mahé aujourd'hui, nos colonnes sont toujours ouvertes à M. Martz s'il juge utile de répondre.

MOTO-REVUE

## Réponse aux critiques de l'expédition Cavally

« Dans le numéro du 23 juillet, page 989, de « Moto-Revue », nous étions violemment et injustement attaqués par Mr Martz, président du MC de Dakar et agent de marques allemandes à Dakar. Pensant au retour de notre expédition au Libéria et à travers l'Afrique, ne pas avoir à nous justifier de quoi que ce soit devant qui que ce soit et surtout pas devant ce Mr Martz, nous regrettons de devoir nous lancer dans cette polémique.

Nous sommes surpris que « Moto-Revue », qui est un journal sérieux, le plus ancien des magazines motocyclistes, et qui, par surcroît, nous connaissait par nos raids précédents (Premier Paris-Sahara d'été 1952 et second Paris-Sahara d'été 1953), que nous avons régulièrement tenu au courant du déroulement de notre voyage d'exploration et qui, à plusieurs reprises, a inséré des détails accompagnés de clichés concernant l'Expédition Cavally, ait consenti à passer le texte virulent, parfois mensonger, de ce Mr Martz, sans s'être renseigné et informé plus amplement. Nous avons donc l'honneur de demander à « Moto-Revue » de bien vouloir insérer le présent rectificatif.

Nous croyons que ce Mr Martz a mal compris en affirmant que le seul but de notre voyage était la liaison Paris-Monrovia. Nous avons été les premiers, croyons-nous, à couvrir le trajet Paris-Monrovia-Paris, intégralement par la route et les pistes (sauf détroit de Gibraltar) avec traversée du Sahara mauritanien à l'aller et du Sahara nigérien au retour. Mais notre expédition qui n'avait nullement la prétention d'être une épreuve de vitesse, avait pour but principal beaucoup plus conséquent d'explorer à l'aide de véhicules une zone mal connue de la forêt primaire du Libéria et la région du fleuve Cavally.

Bien que nous ayons passé 15 jours à Dakar pour réparations, notre but n'était pas de nous livrer à une visite touristique de Dakar. Nous y avons été bien reçus par les membres du Moto-Club local et nous n'y pouvons rien si certains de nos écrits concernant notre séjour ont été mal interprétés par certains journaux. Notre voyage ayant pour but l'exploration et la traversée de régions mal connues, notre passage dans les grandes villes africaines était accessoire et nous confirmons que nous préférons la progression en forêt, sur les pistes boueuses, côtoyant des hommes primitifs mais accueillants qu'on appelle « sauvages » au séjour dans des villes surpeuplées, bruyantes et agitées qui sont sans doute pleines d'intérêt, mais que nous n'avions pas pour objectif principal.

Etant de retour à Paris, où nous avons été accueillis le 3 septembre par plus de

50 camarades motocyclistes du MC Châtillonais et de l'AMC Orléanais, ainsi que par nos familles, amis et marques qui nous équipaient, nous ne pensons pas avoir lésé nos supporters qui nous suivaient par la pensée, puisque nous avons mené à bien notre pénétration dans la forêt libérienne et aux abords du fleuve Cavally, parfois au prix de risques énormes, extrayant les machines de la boue, au treuil, couchant dans les terrains submergés, alors qu'il n'y avait pas d'endroits secs, subissant les piqûres des « tsé-tsé » et des anophèles, puisqu'il n'y avait pas moyen de faire autrement et que nous avions décidé de ne pas abandonner.

Non ! Mr Martz... Nous faisons parfois un maximum de 12 kms par jour ; parfois même, nous ne roulions pas... nous passions des journées à construire un pont sommaire où à « ouvrir » une boîte de vitesse ou un différentiel dans le sable ou dans la boue, alors que la saison des pluies, précoce en forêt, débutait, et que nous subissions de véritables douleurs. Non ! Mr Martz, nous n'avons jamais eu la prétention de faire une épreuve de vitesse, nous laissons cela à ceux qui en sont spécialisés et reconnaissons tout leur mérite. Vous avouerez que, quand il nous est arrivé de chevaucher des machines qui dépassaient le 130, nous n'étions pas tranquilles. Par contre, nous nous sommes embarqués plusieurs années de suite avec ce qu'il est convenu d'appeler des « veaux » pour traverser l'Aurès, l'Atlas par les pistes les plus incertaines ou le Sahara en plein été... Chacun sa spécialisation et il ne nous est jamais venu à l'idée de critiquer les coureurs de fond, les moto-crossmen ou les dirt-trackmen.

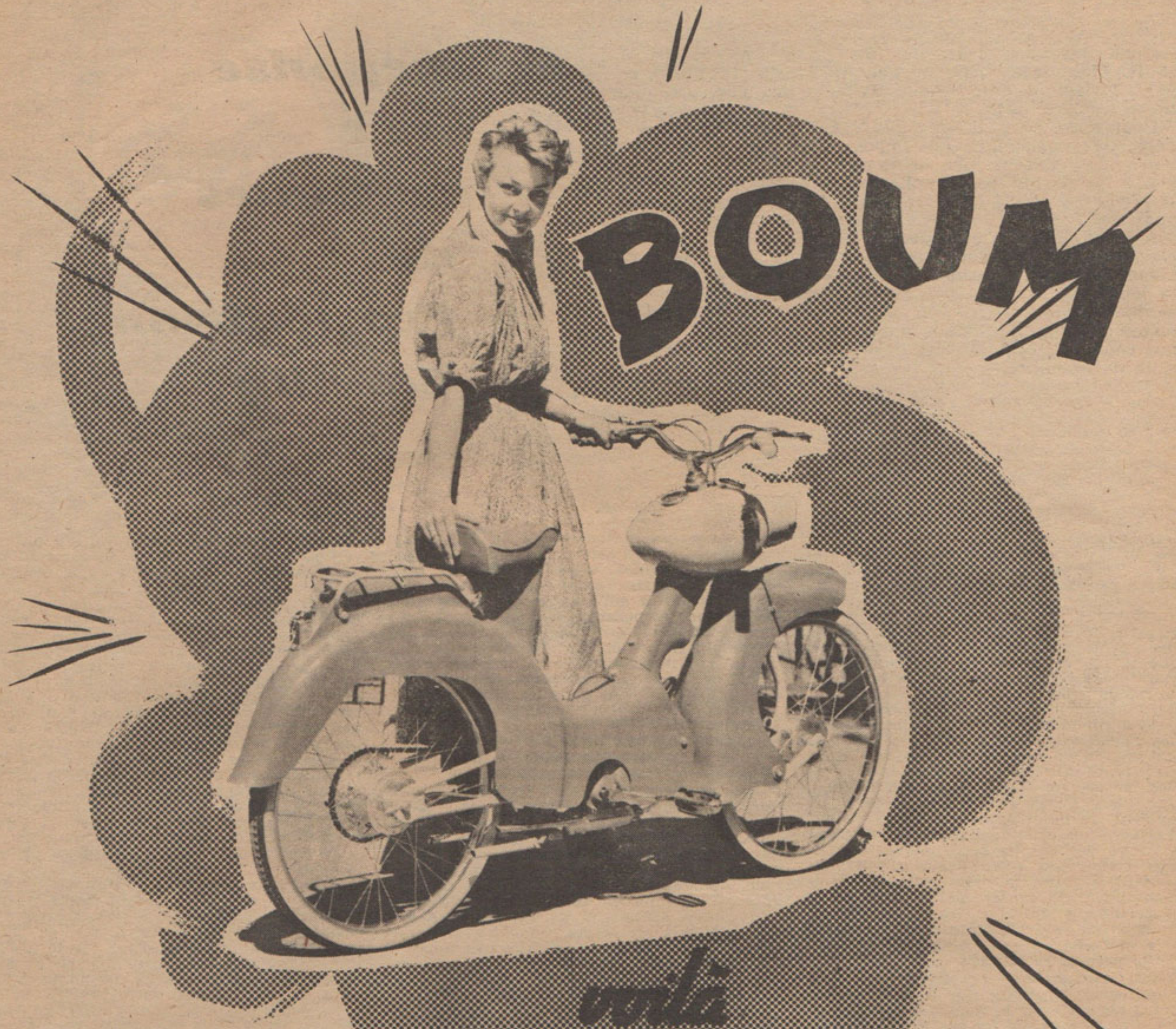
Nous tenons, toutefois, à préciser aux lecteurs de « Moto-Revue », ce que Mr Martz, représentant de marques allemandes, a omis d'écrire, c'est qu'il est agent de la Zundapp à Dakar et que, dans son petit « papier » très méchant sur l'Expédition Cavally, il semble qu'il soit furieux que nous ayons eu l'audace de dire que nos machines ne nous avaient pas toujours donné satisfaction, que nous ayons cité nos pannes et que nous reconnaissons nous être trompés sur le choix des machines. Mr Martz ne nous a pas pardonné d'avoir consommé 15 litres aux 100 kms par machine dans le Sahara en décembre, et 24 litres au 100 sur certaines pistes de la Côte d'Ivoire en terrain difficile. Nous regrettons vivement que cela soit défavorable pour le modèle Zundapp type Russie que nous employions, mais nous tenons nos livres de comptes et de consommation à la disposition des critiques. Ce n'est évidemment pas Mr Martz,

agent de marques allemandes, qui pourra critiquer les aptitudes de mécanicien de mon camarade Ciret qui a eu le courage de ne pas abandonner malgré les innombrables pannes, les soudures, les cassures, les pièces qu'il fallut fabriquer sur place, alors que bien des mécaniciens auraient repris l'avion à la plus proche escale, ce n'est pas Mr Martz qui pourra nier qu'à Dakar, après 3.000 kms de goudron et 3.000 kms de pistes, nous procédions déjà à des réparations conséquentes qui n'auraient pas dû avoir lieu sur des véhicules réputés pour leurs qualités en tout-terrain et alors que les deux machines avaient été refaites à neuf et à grands frais, la mienne en Allemagne, chez un agent de la marque, l'autre en France, uniquement avec des pièces d'origine. C'est en effet dans le local de Mr Martz que nous avons « ouvert » une boîte de vitesses et un moteur.

Quant aux réceptions qui nous furent offertes et que critique Mr Martz, agent de marques allemandes à Dakar, nous n'y sommes pour rien si, lui-même, en tant que Président du Moto-Club, avait invité les photographes à notre départ, si des amis, des associations et des moto-clubs nous ont invités sur notre passage, si la Ligue Moto d'Algérie nous a offert son fanion, si les « Amis du Sahara » nous ont offert un vin d'honneur et remis l'insigne de la traversée du Sahara, si le Royal Moto-Club d'Espagne est venu nous accueillir sur la route de Madrid et si nos 50 camarades du MCC présents à Orléans nous ont escortés jusqu'à Paris.

Quant à la piste de Mauritanie Agadir-Dakar qui, pour Mr Martz, agent de marques allemandes, ne se trouve pas au Sahara, nous lui signalons que les autorités militaires et civiles exigent encore que les voyageurs qui l'empruntent satisfassent à des règles de sécurité très strictes (et parfaitement logiques), qu'entre Fort-Trinquet et Fort-Gouraud, une étape parmi d'autres, il y a 400 kms de désert sans possibilité de ravitaillement et que, si la Mauritanie n'est pas, pour Mr Martz, agent de marques allemandes, située dans le Sahara, qu'il s'adresse alors aux géographes qui ont placé ce territoire dans la tache jaune des zones désertiques ; qu'il s'adresse aux autorités civiles d'AOF et aux autorités militaires des Territoires du Sud, aux camionneurs transahariens, aux Maures nomades qui suivent le circuit des pâturages rares et desséchés, qui continuent à croire que le désert mauritanien constitue l'ouest saharien, en dépit des connaissances géographiques de Mr Martz, agent de marques allemandes ».

Claude-Rodolphe MAHE  
Bicêtre

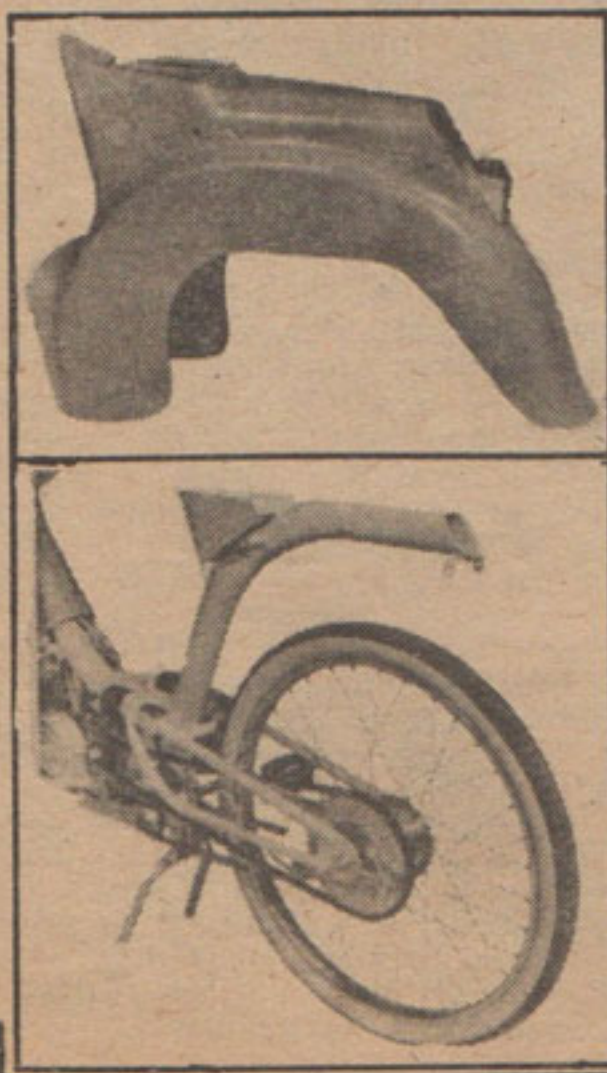


*vilà*

# Londine

LE PREMIER CYCLOSCOOTER  
CARROSSÉ EN MATIÈRE PLASTIQUE

- bloc moteur 2 vitesses à pédalier incorporé et chaîne unique.
- à suspension intégrale, à l'avant par anneaux Neiman à l'arrière par silent-blocs.
- réservoir 7 litres.
- livré avec avertisseur.



UNE PRODUCTION DES Ets LUCER, HAZEBROUCK (Nord)

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

## LE CIRCUIT DE BEAUCE

Organisé par le CO Billancourt, ce circuit de régularité a donné les résultats suivants :

### Groupe Vert

(Vélocycleurs et Scooters 125 cmc.)

1. Lerouge (sans pénalisation) ; 2. Mamy (sans pén.) ; 3. Van Laere, 110 pts ; 4. Roth, 110 pts ; 5. Culrot, 110 pts ; 6. Carré, 135 pts.

### Groupe Bleu

(Motos 175 et 250 cmc.)

1. Bédaride (sans pén.) ; 2. Vasseur (sans pén.) ; 3. Biout (sans pén.) ; 4. Rosenthal (sans pén.) ; 5. Carré (fils) (sans pén.) ; 6. D'Ambert 35 pts ; 7. Payen, 125 p.

### Groupe Blanc

(Motos 350 et Sidecars 500 cmc.)

1. Baudier 20 pts ; 2. Vyncke 40 pts ; 3. Poirier 60 pts.

### Groupe Rouge

(Motos et Sidecars 500 cmc. et plus)

1. Bailly (sans pén.) ; 2. Brochard (sans pén.) ; 3. Falaise (sans pén.) ; 4. Cheval, (sans pén.) ; 5. Jassaud 25 pts ; 6. George 35 pts ; 7. Porchet 60 pts ; 8. Elchenbaum 65 pts ; 9. Abachah 75 pts ; 10. Havel 85 pts ; 11. Personyere 100 pts.

### Militaires

1. Plot (sans pén.) ; 2. Malle (sans pén.) ; 3. Maguin (sans pén.) ; 4. Lagrange 15 pts ; 5. Floux 20 pts (tous du GCR 601).

Coupe LMIF : COB. - Coupe Jean Avignon : COB. - Coupe Bouillot : SCIF. - Coupe Spéciale Sport : GCR 601.

## CHAMPIONNAT DE SPEEDWAY

Peter Craven, un jeune anglais de 21 ans (50 kgs et 1 m 50) a remporté le Championnat Mondial de Speedway disputé dernièrement à Wembley en présence de 54.000 spectateurs environ. Peter Craven a gagné avec un total de points de 13 sur un maximum de 15 possible.

Ce championnat était disputé en 20 courses au total, réunissant 4 pilotes à chaque départ. Chacun des concurrents devait donc participer à 5 courses, et Craven, pour sa part, termine 3 fois en tête et 2 fois second. Une ultime course fut nécessaire pour désigner le second et troisième de Craven, car trois pilotes arrivaient à égalité de points. Finalement, c'est Moore, le néo-zélandais champion du monde 1954 qui l'emporta. Le troisième est Briggs et le quatrième Eric Williams.

*La « ESO » tchèque de compétition, à roues de 16 pouces, et suspensions avant et arrière oscillantes, a un moteur de 350 cc. super-carré de 80 mm d'alésage et 69 de course. Son allure est plutôt peu commune et s'inspire des réalisations anglaises, tout en conservant les petites roues très en faveur en Tchécoslovaquie.*

## MOTO-CROSS DES MOUSSELINES

Le Baldago's MC n'ayant pu organiser son habituel circuit de vitesse en raison des décisions gouvernementales, avait organisé à Tarare un moto-cross international qui réunissait la plupart des vedettes européennes de la spécialité.

La première manche des internationaux fut remportée par Baeten, la deuxième par Leloup et la troisième par Jansen. C'est d'ailleurs ce dernier, qui avait terminé deuxième des deux premières manches, qui finit premier au classement final.

Chez les nationaux, Vighetto remporte une belle victoire, finissant deuxième et premier des deux manches.

### CLASSEMENT

Inter. : 1. Jansen sur Saroléa (Belge) ; 2. Leloup (B.) ; 3. Van Heuverzwijn (B.) ; 4. Baeten (B.) ; 5. Godey (F.) ; 6. Brassinne (F.) ; 7. Frantz (F.) ; 8. Aakerblom (S).

Nationaux : 1. Vighetto ; 2. Fauritte ; 3. Maccari ; 4. Villa.

## RALLYE CONCENTRATION DE L'UMC

Organisé par l'UM du Châlonnais sous le patronage du Comité des Fêtes de la République du Caroupe, le rallye concentration a réuni à Châlons 181 motos venues de 18 moto-clubs français et suisses, soit 400 personnes au total.

### CLASSEMENT GENERAL

1. AM Creusotine, 10.491 pts ; 2. LOU Lyon, 9.972 pts ; 3. MC Bourgogne, Dijon, 6.892 ; 4. Amicale Terrot Dijon, 6.624 ; 6. Moto-Club Dolois, 5.985, chacun une coupe UMC ; 7. Amicale Moto Panissières, 4.715 ; 8. Association Sportive Vichy, 4.480 ; 9. Moto-Club Vignoble Vaudois, Suisse, 4.032 ; 10. Moto-Club d'Aix-les-Bains, 3.120 ; 11. Motocycle-Club de Lyon, 2.142 ; 12. MC Moulins, 1.200 ; 13. MC de Givors, 1.050 ; 14. MC Bandol, 970 ; 15. MC Arbois, 950 ; 16. Amicale MC La Chaux-de-Fond, 540 ; 18. MC Lons-le-Saunier, 490.

## SACHSENRING 1955

Cette course, disputée en Allemagne Orientale, vit les victoires escomptées des NSU Sport-Max (Baltisberger) en 250 cc., des BMW RS en 500 (Zeller et Riedelbauch) et en side (Faust et Noll). Mais le plus intéressant fut la victoire de Hohl (pilote officiel de la 350 DKW), qui, en 125 cmc., sur une DKW préparée par ses soins, bat non seulement les IFA de Fugner et Petruschke, mais distance également la MV à culasse double ACT de Lottes, avant l'arrêt forcé de ce dernier.

## PROCHAINES ÉPREUVES

### 4<sup>e</sup> TRIAL INTERNATIONAL DE SAINT-CUCUFA

L'Amicale Motocycliste de St-Cloud nous informe que son 4<sup>e</sup> Trial Motocycliste International de la Forêt de Saint-Cucufa inscrit au calendrier de la FIM, sera organisé le 13 novembre prochain. Sont engagés :

4 anglais (2 officiels BSA, 2 Ariel) ; 2 américains (dont Bud Ekins) ; 2 belges ; 3 allemands (dont Kohler, champion d'Allemagne de Moto-Cross) opposés aux meilleurs français de la spécialité.

Placé sous le haut patronage de la municipalité de Rueil et avec le concours des maisons KLG, Movéa-BSA, Veedol, Rapid-Moto, Crunelle, Avon et Ricard, ce quatrième Trial sera ouvert à tous les motocyclistes licenciés de la Fédération Motocycliste Française, et propriétaires de machines allant de 125 à 1.000 cmc.

Le circuit de 10 kms 500 tracé dans les bois de St-Cucufa sera sensiblement le même que l'année dernière et comportera 3 tours à effectuer à moyenne minimum de 20 kmh. et comportera 4 à 5 passages difficiles appelés non-stop par tour.

Le plus difficile de ces passages non-stop ne sera pas emprunté par la catégorie Tourisme.

Les concurrents seront répartis en trois groupes qui sont :

1<sup>er</sup> groupe : Tourisme, licences tourisme ou nationale (pneus tourisme).

2<sup>e</sup> groupe : Trial, licences tourisme ou nationale (pneus trial).

3<sup>e</sup> groupe : Cross, licences nationales (machines et pneus cross).

4<sup>e</sup> groupe : International, licences inter (machines cross ou trial, mais équipées de pneus de trial).

1 seul classement inter-cylindrée par groupe.

Les points de pénalisation seront décomptés selon les décisions arrêtées par le comité de Trial, qui s'est réuni en juin dernier, à savoir : 1 pied à terre 1 point, plusieurs pieds à terre, maximum 5 = 5 points à raison d'un point par pied ; échec à la zone 10 points cumulables pour les fautes suivantes : au-dessus de 5 pieds, chute du concurrent, calage du moteur, le fait d'entamer la zone avec les pieds traînant de part et d'autre de la machine, ou sur le parcours, tête-à-queue avec retour en arrière, arrêt de progression dans le sens du parcours, appui du corps sur un arbre ou sur un mur, renverser ou franchir les drapeaux de balisage du circuit.

Refus d'accomplir une zone ou erreur de parcours 100 points par zone.

Les machines pourront être transformées au gré du concurrent, mais devront néanmoins porter deux garde-boue et plaques d'immatriculation ; l'éclairage est facultatif ; le silencieux est obligatoire pour les deux premiers groupes.

De très nombreux prix viendront récompenser les concurrents, ainsi que les challenges suivants :

Challenge international Veedol. Challenge inter-club Rapid-Moto.

Une coupe viendra récompenser chaque premier groupe (classement général).

Pour renseignements ou engagements : Mr R. Létang, 6, rue Dailly, Saint-Cloud (Seine et Oise), tél. MOL. 21-29.

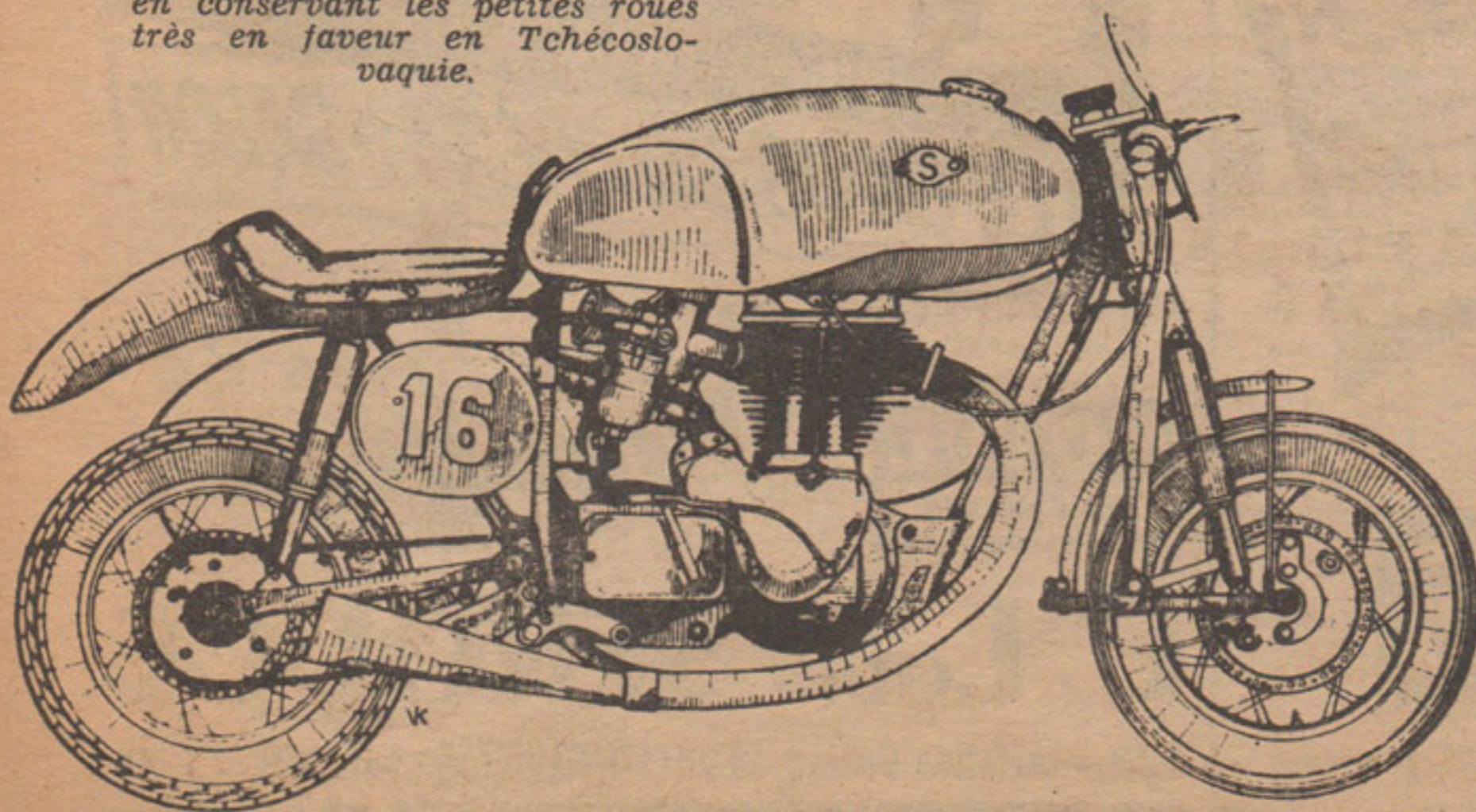
### RALLYE NICE-MARSEILLE-NICE

L'AM de Nice nous informe qu'elle organise son Rallye National d'Automne Nice-Marseille-Nice, le 23 octobre 1955.

Ce circuit se disputera en deux étapes sur une distance de 474 kms.

Première étape : Nice (départ), Cannes, St-Raphaël, Hyères, Toulon, Bandol, Cassis, Marseille (première étape 239 kms).

Deuxième étape : Marseille, Aubagne, Saint Zacharie, Tourves, Brignoles, Le Luc, Draguignan, Grasse, Vence, Gattières, Nice (arrivée 474 kms).





SI  
LE TRAIN  
AVAIT  
DES PNEUS

**lui aussi aurait besoin de  
RUSTINES**

La réparation c'est  
l'affaire de **RUSTINES**.

Pour la Moto,  
**RUSTINES** a créé un  
nécessaire spécial garni  
de **6 RUSTINES**  
à **BORD MINCE**

1 tube de **DISSOLUTINE**  
1 râpe.

Posées avec la  
**DISSOLUTINE**  
les **RUSTINES à bord  
mince** réalisent une  
véritable vulcanisation  
à froid par la combi-  
naison avec la couche  
collante.

Procès Verbal n°15 du Laboratoi-  
re de Recherches et de Contrôle  
du Caoutchouc et de l'Amiante.

**B O N**  
à adresser à  
**RUSTINES**  
4, R. Castlères, Clichy (S)  
p' recevoir fco : notice et  
échantillons **RUSTINES**  
AUTO - MOTO - VÉLO  
Joindre 35 F. en timbres



**3 valeurs sûres**

SINCLAIR



**48** cm<sup>3</sup>  
MONO et 2 VITESSES



**65** cm<sup>3</sup>  
MONO et 2 VITESSES

**Motom**  
MICROMOTEUR A GALET  
LE GROS SUCCÈS DU SALON

Nous recommandons  
exclusivement  
l'emploi des huiles  
**MOTUL**  
MIX-COURSES

**3** Garanties de  
*satisfaction*

**E<sup>TS</sup> LOUIS SEROUGE**  
138, r. Aristide Briand, LEVALLOIS (Seine) - Tél. PER. 73-71

## TRIAL D'OTTIGNIES

Pour l'ouverture officielle de la saison belge de trial, l'AMC Dyle avait organisé à Ottignies un trial très réussi. Il faut dire que les « Ardennes Brabançonnaises » se prêtent particulièrement bien au tracé d'un parcours de trial ; de plus, l'animateur de l'AMC Dyle n'est autre que Mr Nestor Bidoul qui a lui-même assez pratiqué le trial pour savoir choisir un parcours.

D'ailleurs, tous les concurrents trouvèrent le parcours parfait, à la hauteur de l'organisation.

Le grand vainqueur de la journée fut Aloïs Sterkendries, qui ne fut pénalisé que de 4 points, dont un fut le prix d'un sourire à Madame Sterkendries !

En grosses cylindrées, c'est Puttemans qui remporta la palme, la catégorie juniors étant remportée par Lorette, la catégorie débutants par Mørenhout et Buydens et la catégorie vétérans par Demaret.

### CLASSEMENT EXPERTS

*Petites cylindrées (moins de 250 cc.) :*  
1. Aloïs Sterkendries (AMC Dyle - FN 175 cc.) ; 2. Raymond Decorte (RUMB - DKW 175) ; 3. ex-æquo : Bidoul (AMC Dyle - Socovel 200) et Graindorge (AMC Namur - FN 175) ; 5. Antoine (FMB - Francis Barnett 200).

*Grosse cylindrées (plus de 250 cmc.) :*  
1. Puttemans (MU Wavre - Matchless 350) ; 2. Decat (RUMB - Triumph 500) ; 3. Cuvelier (RAMCS - Royal Enfield 250) ; 4. Sterkendries Yvon (AMC Dyle - Matchless 350) ; 5. Borguet (RMU Liège - FN 350).

*Classement interclubs :* 1. AMC Dyle.

*Classement intermarques :* 1. FN.

### RECTIFICATIF

Nous signalons à nos lecteurs que les établissements Rod, 30-32, rue des Monts Clairs, à Colombes, fabricant des lunettes bien connues, ont pour numéro de téléphone CHARLEBOURG 49-09, au lieu de CHA. 49-82.

## ROMANO, CHAMPION DE PROVENCE DE MOTO-CROSS

A la suite du Moto-Cross International disputé dernièrement à l'Isle-sur-Sorgue, le titre de Champion de Provence a été remporté par Romano sur 250 Monet-Goyon.

Romano est membre de l'Amicale Marseillaise Motocycliste dont les affiliés se sont toujours placés aux places d'honneur des gymkhanas, circuits de vitesse ou moto-cross de nombreuses villes du Sud-Est de la France.

### NSU PRECISE...

...Que les « Sport-Max » engagées au G.P. des Nations à Monza n'étaient aucunement des machines officielles ou d'un type nouveau, mais les « Sport-Max » telles qu'elles sont vendues aux coureurs privés. NSU précise également que la mise au point des machines était effectuée uniquement par leurs propriétaires.

## AGENTS et SPECIALISTES

### DYNAMIC-SPORT

Dynamic-Sport, le magasin bien connu de la rue St-Augustin, vient de s'adjoindre l'Agence IFA pour le centre de Paris et est à même dès maintenant de livrer la 350 bicylindre, 2 temps, à cardan, au prix de 250.000 fr.

### CRUPDA

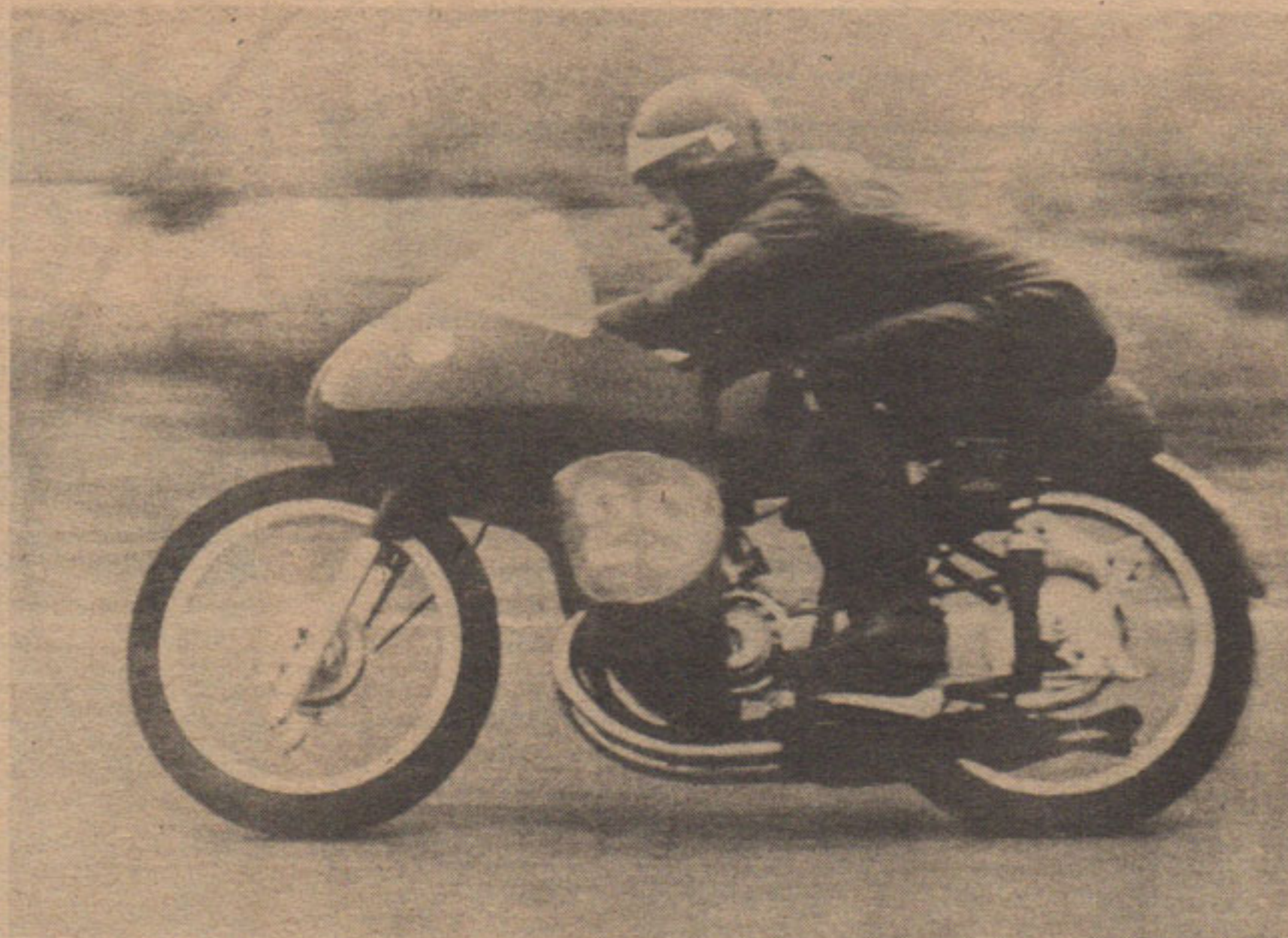
Les possesseurs de machines allemandes doivent obligatoirement connaître la Sté Crupda à laquelle, tôt ou tard, ils auront à s'adresser.

Ils y trouveront toujours satisfaction et cela pour plusieurs raisons.

1° La Sté Crupda possède actuellement un des plus grands stocks de pièces détachées introuvables presque partout ailleurs.

2° L'outillage et le personnel spécialisé assurent toutes réparations, réfections.

3° Si une pièce reste introuvable, enfin, la Crupda pourra la réaliser, à la demande. Et tout ceci dans des délais toujours très brefs.



## Encore une victoire...

...des surprenantes petites Montesa au circuit de Skaneloppet (Suède). Le vainqueur de la catégorie 125 cc., Leif Smedh est ici en pleine action. Il précède de 19 secondes D. Gustavsson (MV) et B. Hoffman (Rumi).

## LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

### GULLER

175 Guiller 4 v. sel. parf. 45.  
42 rue d'Alsace, Levallois.

Guiller 125 AMC fin 53, équip. accus. garantie 3 mois, crédit, 70000. 17 rue Pajol Bot. 05-95

### TERROT

500 Terrot 51 ft. sp. parf. ét.  
80 Rep. André 68 r Dulong-17e

A V. cause malad 250 Terrot 1955. Ecr. Lesburgueres 197 r du Temple Paris 3e.

### MOTOBECANE MOTOCONFORT

Dép. rég. 175 Motob. Z2C eq. 90000 soir 19 h. sam. dim. Al-loncle 1 rue Cabanis 14e.

Motobécane BI V 2, 20000 en 4 fois, 17 rue Pajol 18e.

Vend 350 bicycl. Motoconf. imp. acc. fact. Huber PRO. 98-27

### GIMA

Gima 250 AMC 7000 k px 180, Quié 30 r d. Chauffourniers 19e

### MONET-GOYON

STARLETT impec. prix 60000 fr. MAILLARD 67 avenue Aristide Briand. Montrouge, vis. tous les matins.

Monet 125 fin 54, état neuf, 60000, garantie 3 mois, facil. 17 rue Pajol BOT. 05-95.

V. M. Goyon 125 ex. ét. px int. V. 23 bd Haussmann.

### PEUGEOT

Vél. Peugeot 100 cause mala-die bon état 30000 Gut. 93-30

Peugeot 176 GS 54 13000 kms imp. 100000 ese ach. voit. De-croix 155 av. V. Hugo Clamart

Peugeot 125 4 vit. télescop. gd luxc, en règle av. code 65000 garant 3 mois, 17 rue Pajol.

### RENE GILLET

Urg. 750 R. G. eq. et ref. neuf sac. cuir béqui. av. châs. side 70000. TREmblay 47-66.

250 RENE GILLET avec side Humblot 9000 kms, impec. COLOMB 28 rue des Poisson-niers 18e.

### SCOOTERS

Part. vd Lambretta 10000 kms nombr. accés. 85000. BER-NARD MAL. 22-20 h. d. t.

Galletto Guzzi ét. imp. 1952 px 80. 68 rue Dulong Paris.

### MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 150 b ét. px 105. Dau-theuill, Liancourt (Oise).

Puch 250 TF rouge état neuf tt eq. px 130000. poss. crédit. Urg MIChelet 41-07

### MOTOS TCHEQUES

#### JAWA 250 et 350 CSEPEL 250

état neuf, garantis, crédit. SIDAM 8 r Fourcroy Paris-17e

350 JAWA équ. complet. ENT 44-64 sauf ap. midi.

350 Jawa 52 d. selle 135. 47 rue Deguingand, Levallois.

Jawa 250 excellent état. MAI 88-54 de 20 h. à 21 h.

250 JAWA revisee 100000. Gouzie 30 rue Morillons 15e.

### MOTOS BELGES

500 SAROLEA spéciale cross mod. 1952 prix 100000 fr THIERRY 2 rue de Noéfort. Meaux (S-et-M).

# Vous devez avoir un indicateur de vitesse !

ART. 173. DÉCRET  
DU 10 JUILLET 1954

## "JAEGER"

La grande marque spécialisée dans la fabrication des appareils de contrôle pour l'automobile, l'aviation, la moto.

### PRÉSENTE

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

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

en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires

# JAEGER

2, RUE BAUDIN - LEVALLOIS - PERRET



# Roulez en toute sécurité "décontracté"

Pourquoi les champions de la moto ont-ils adopté définitivement le Gant Défatigant Gamet ? Parce que son soufflet spécial sur le dos de la main favorise la libre circulation du sang : plus de main comprimée, plus de crampe, vous roulez décontracté.

De plus, ce soufflet brille la nuit (rayons « Z ») : quand vous étendez la main pour tourner, donnez-lui un mouvement de rotation autour du poignet : voilà un feu clignotant qui peut vous sauver la vie.

Adoptés dans les trials et par tous les vrais sportifs.

## Gant défatigant

En vente chez tous les meilleurs motoristes (à Paris, dépositaire principal: Ets REVIL, 82, av. des Ternes (17°). Gros : GAMET, 5, bd Jean-Jaurès, La Ciotat (B.-du-Rh.). Pour Paris : GOUX Jean, 61, rue Chardon-Lagache (16°). Tél. : SUP. 33-01  
Se recommander de cette revue S.V.P.

# Gamet

## USAGERS CYCLOMOTEUR, SCOOTER ET MOTO.. MÉFIEZ-VOUS DES SOI-DISANT RÉGULATEURS BON MARCHÉ

### la Self Régulatrice INTERLUX Universelle



ABSORBE SANS ÉCHAUFFEMENT LES EXCÉDENTS DE TENSION ET D'INTENSITÉ AINSI : NI CLAQUAGE DES LAMPES NI DÉTÉRIORATION DE L'ALTERNATEUR

EFFICACITÉ CERTAINE    TECHNIQUE INDISCUTABLE    GARANTIE TOTALE

Prix de vente au détail : FRF 490  
Échantillon contre remboursement de la somme de FRF 500  
AFCO S.A. 181, RUE LA FAYETTE, PARIS-10° — C. C. P. PARIS 4833-78

MANUFACTURE DE VÊTEMENTS DE CUIR

## CHROME-CUIR 38

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

CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE

## MOTEURS AMC

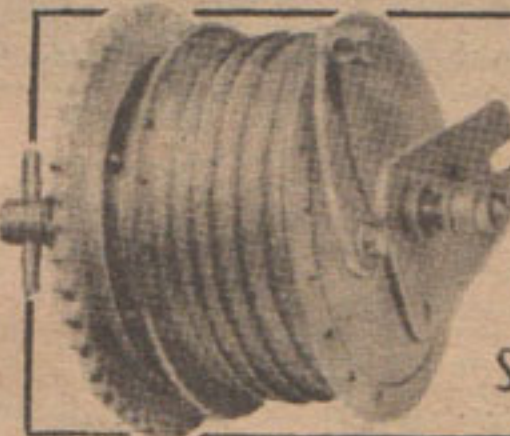
BREVETS CHARTOIRE  
CLERMONT-FERRAND - FRANCE  
PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

ECHANGE MOTEURS — CYLINDRES — EMBIELLAGES  
STANDARD  
Expéditions immédiates  
Société F.C.R.

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

## Les Etablissements BEAUSOLEIL

9, rue St-Sabin - PARIS-11° — ROQ. 59-46  
Spécialisés depuis 1910 dans le commerce des MOTOS D'OCCASION disposent d'un stock important de pièces récupérées ou neuves et d'un lot très intéressant de motos et vélomoteurs de toutes marques révisées ou non (depuis 20.000 fr.)  
Envoi liste motos contre 15 jrs. en timbres.



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

Sté A<sup>me</sup> PRATICA - VILLEFRANCHE-S-SAONE

SERVICE APRES VENTE

REPARATION DES MARQUES

MOTOCONFORT

et MOTOBECANE

Accessoires - Pièces détachées

Reprise ferme de toute machine



AGENCE

EXCLUSIVE

## MOTOCONFORT-OPÉRA

En plein cœur de Paris

20, Bd des Italiens - M<sup>o</sup> Richelieu-Drouot - PRO. 57-56

## CRÉDIT IMBATTABLE!!

20 % comptant, le solde de 2 à 18 mois.

LE MOINS CHER DE PARIS

(En cas de maladie ou d'accident

MOTOCONFORT paiera pour vous)

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS





# VOTRE BIBLIOTHÈQUE

## ● OUVRAGES TECHNIQUES

L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE Mise au point, réparation, entretien de toutes motos, éd. 1953 : 500 fr (poste 545).

MANUEL DU 2 TEMPS Motos - Scooters - Vélocycleurs : 485 fr. (poste 535 fr.).

L'ART DE CONDUIRE Tourisme et compétitions pour motos, sidecars, vélocycleurs, cyclomoteurs : 430 fr. (poste 475 fr.)

LE VADE MECUM DU MOTOCYCLISTE. L'ouvrage technique et pratique le plus complet et le plus luxueux sur les cyclomoteurs, vélocycleurs, motos, scooters, sidecars 380 p. : 750 fr (poste recom. 850).

LA TRACTION AVANT (9-11-15) : 595 fr. (poste 655 fr.).

LA 4 CV RENAULT. Technique - Pratique - Entretien - Réglage - Réparation. Impression et couv. 2 coul. Edition Luxe 590 fr (poste 650 fr.)

TECHNIQUE ET PRATIQUE DE L'ARONDE. Prix : 625 fr. (par poste 670 fr.).

TECHNIQUE ET PRATIQUE DES CYCLOMOTEURS - Prix : 495 fr (par poste 547).

## ● MANUELS D'ENTRETIEN

Toute la technique pratique, entretien, dépannage, démontage des machines ci-après. Couverture cartonnée.

VAP : types 4 - DT - A - B - G - 55 - Prix 450 fr. (par poste 493 fr.).

TERROT et MAGNAT-DEBON 125 cmc. Type ETD et M4 TD : 400 fr. - Franco 445 fr.

MOBYLETTE : 410 fr. (poste 455 fr.).

MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 lat.) : 355 fr. (poste 405 fr.).

MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 et 175 a soupapes en tête) : 460 fr. (poste 510 fr.).

PEUGEOT P 55 - 56 - 155 - 156 et 176 - 475 fr. - Franco 520 fr.

LA VESPA : 525 fr. (par poste 580 fr.).

LE LAMBRETTA : 490 fr. (poste 537 fr.).

LA GNOME-RHONE Types R1, R2, R3, R4 et R4c : 465 fr. (poste 515 fr.).

## ● TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 65x100 Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 80 fr. - Pour 2 tableaux 100 fr et 20 fr. par tableau supplémentaire.

PEUGEOT P 55 : 450 francs.

TERROT 500 RGST : 500 francs

125 TERROT E.T.D. : 500 francs.

LIGHT 125 : 1 000 francs.

Le Moteur VELOSOLEX : 350 francs.

4 CV RENAULT : 300 francs.

Bloc-Moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 francs

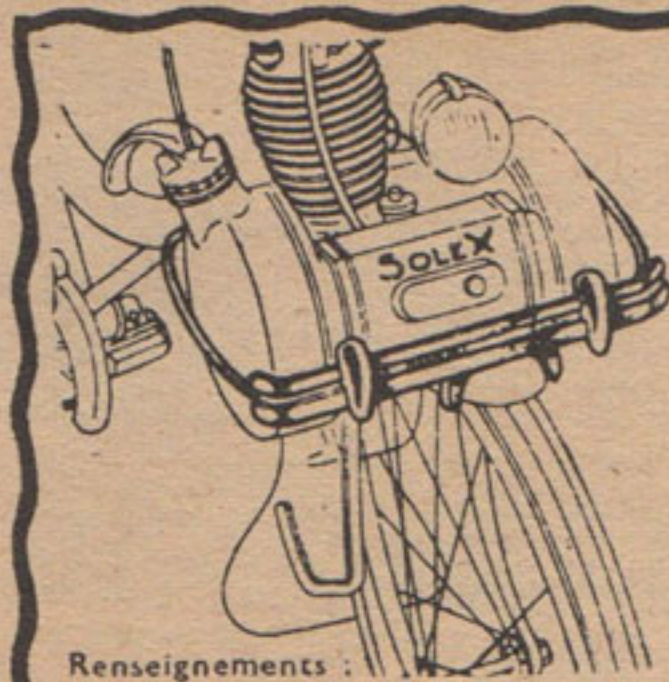
Bloc-Moteur YDRAL 125 : 450 francs.

## ● DIVERS

LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE. Aide-mémoire permettant de tenir une comptabilité scrupuleuse de votre consommation, vérifier le kilométrage des pneus, noter toutes adresses : 60 fr. (poste 80)

RELIURE POUR 24 NUMEROS Prix : 350 fr. Par poste 450 fr

Les 2 pour l'année : 600 fr. Par poste 700 fr.



## JEANNERET, de Nice

vous offre pour votre  
**VELOSOLEX**

4 articles de sa fabrication  
Le **PARE-CHOCS** amovible (breveté S.G.D.G.) d'une efficacité extraordinaire qui donne un cachet très élégant à votre Vélosolex.

La **POIGNEE** pour porter très facilement votre Vélosolex d'une main

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

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

Renseignements :

**Etabl<sup>ts</sup> H. JEANNERET & C<sup>ie</sup>**

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

## DYNAMIC-SPORT

6, rue Saint-Augustin (M<sup>o</sup> Bourse) - RIC. 75-28

CONCESSIONNAIRE DES MARQUES :

TERROT - MONET-GOVON - JONGHI - IFA  
DS MALTERRE (AMC - YDRAL) - BSA - ARIEL  
NSU - MOTO GUZZI - RUMI - LAMBRETTA  
JAWA - CSEPEL - MORS-SPEED - GN-RHONE

**CREDIT IMBATTABLE !!**

20 % comptant, solde 2 à 18 mois

**LE MOINS CHER DE FRANCE**

En cas de maladie, « DYNAMIC » paie pour vous

Service après-vente. Reprise ferme toutes machines  
**OCCASIONS GARANTIES VENDUES A CREDIT**

Si vous Pignorez,  
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

Centre de récupération  
et d'usinage de pièces  
détachées

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

etc.

**PIECES ADAPTABLES**

de notre fabrication  
Vente — ACHAT  
Motos — Epaves  
Réalésage - Embiillage  
Pièces à la demande

**CRUPDA**

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

Indispensable  
à votre  
Santé



MARQUE DÉPOSÉE  
**MOTO-CEINTURES**  
en Cuir  
**A. BERL**

20<sup>ème</sup> Rue des Jumeaux - TOULOUSE

Demandons et indiquons  
Dépositaires  
Documentation sur demande

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



Clinique des  
cadres. Réserv-  
oirs et Roues  
tél. PER. 20-68

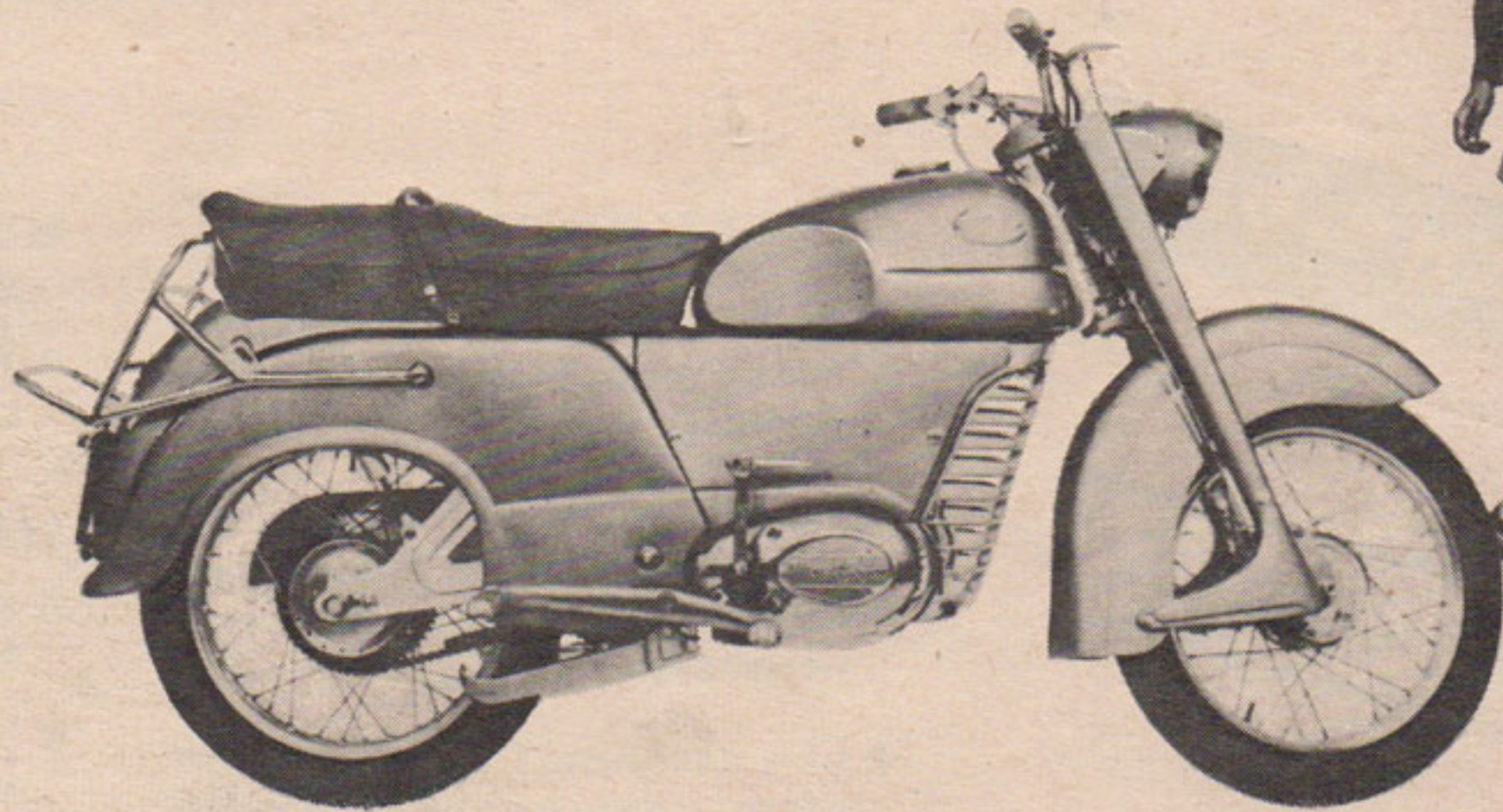
MARCHAND Frères  
16, rue Danton LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien no-  
ter n<sup>o</sup> 16, la maison n'a  
pas de succursale.

Edité par « MOTO-REVUE »  
12, rue de Cléry - PARIS-2  
C.C.P. « MOTO-REVUE » PARIS-297-37  
Nous ne faisons aucun envoi contre remboursement

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

demain ils seront grands  
comme leurs aînés ils choisiront



**Pullman**

La synthèse même des qualités recherchées par les usagers : CONFORT, SÉCURITÉ, PUISSANCE et SOUPLESSE UN VÉRITABLE PULLMAN POUR LE PRIX D'UN VELOMOTEUR



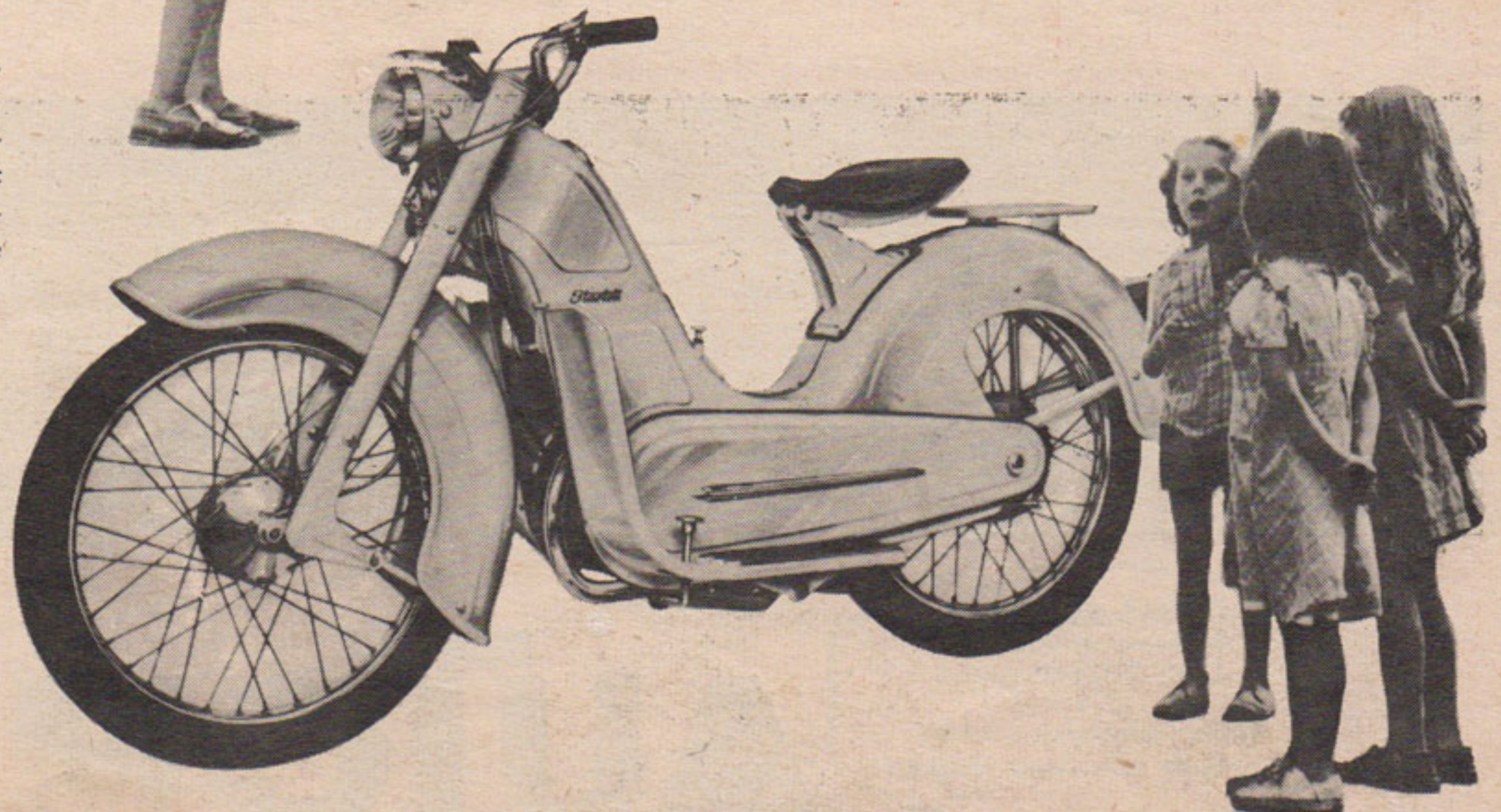
*Monet Goyon*  
*Koehler Escoffier*

PORTE DE VERSAILLES - Stand n° 70

**Starlett**

Le véhicule le plus évolué du marché PLUS QU'UNE MOTO ..... MIEUX QU'UN SCOOTER

elle est LÉGÈRE, ÉLÉGANTE, NERVEUSE et ROBUSTE Sa coque offre une PROTECTION TOTALE pour l'usager et sa FAIBLE CONSOMMATION en fait l'engin idéal pour le travail et le tourisme





# Rapide coup d'œil sur le programme 1956 AUTOMOTO

Des nouveautés (soulignées dans la description) complètent une gamme de fabrication harmonieuse qui donne satisfaction à toutes les demandes.

TECHNIQUE

EXPERIENCE

QUALITÉ

CHOIX

## LES CYCLOMOTEURS :

- CEH à moteur HIMO : machine économique à embrayage automatique.
- CEFT à moteur VAP 55: embrayage automatique, fourche télescopique. Machine de luxe avec pot d'échappement long.
- CBA "Le Furet" à entraînement par galet de la roue arrière, fourche télescopique. Machine particulièrement silencieuse.
- CEGLA équipé avec le nouveau moteur AUTOMOTO à couple constant, surpuissant, à embrayage automatique, fourche télescopique.
- CEGLS comme le CEGLA mais de présentation grand luxe (fig. 1).

## LES VÉLOMOTEURS : 100 cm<sup>3</sup>, 2 temps, 2 vitesses :

- VML avec sabots protecteurs, fourche télescopique.

- VMLG avec fourche télescopique GRÉGOIRE.
- VMLS grand luxe avec un nouveau carénage très élégant.

## LES VÉLOMOTEURS : 125 cm<sup>3</sup> :

- 125 L. 2 temps, 3 vitesses par sélecteur et sabots protecteurs (fig. 2).
- 125 APGL, 2 temps, même modèle que 125 L. mais présentation de grand luxe.
- 125 AOS4, 4 temps, 4 vitesses par sélecteur, roues de 16 pouces, suspension arrière oscillante, ligne sport, selle biplace.

## LES MOTOS ET SCOOTERS :

- 200 AGLO, moto 2 temps, 4 vitesses et sélecteur.
- Scoter SA3, 125 cm<sup>3</sup>, 2 temps, 3 vitesses, moderne, confortable, robuste, pratique (fig. 3).
- Scoter SA2, 125 cm<sup>3</sup>, 2 temps, 2 vitesses,



Fig. 1

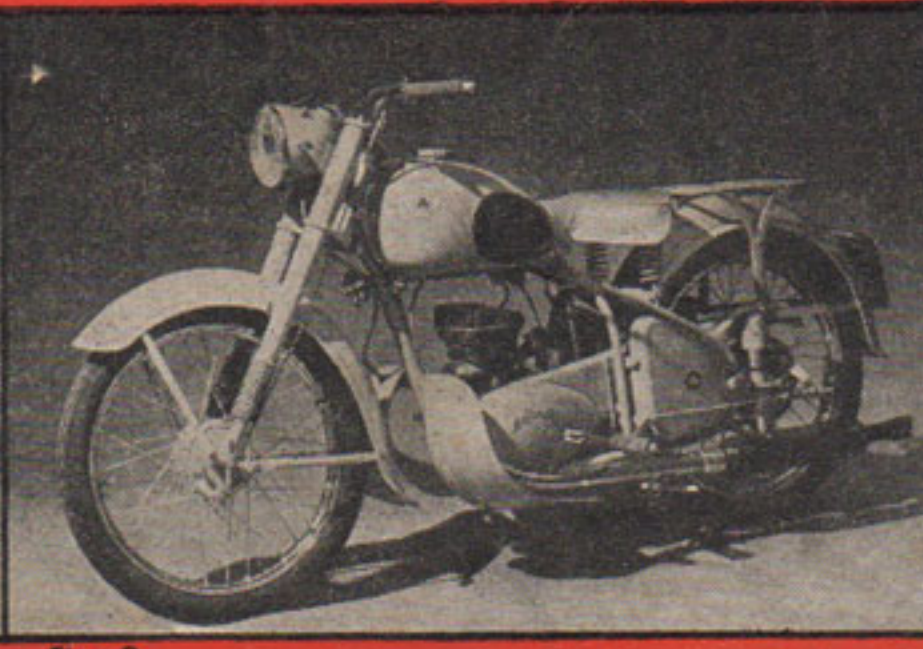


Fig. 2



Fig. 3

CYCLES AUTOMOTO  
61, Avenue de Rochetaillée  
SAINT-ÉTIENNE (Loire)

Magasin d'exposition à PARIS  
62, Avenue de la Grande-Armée (17<sup>e</sup>)

# AUTOMOTO