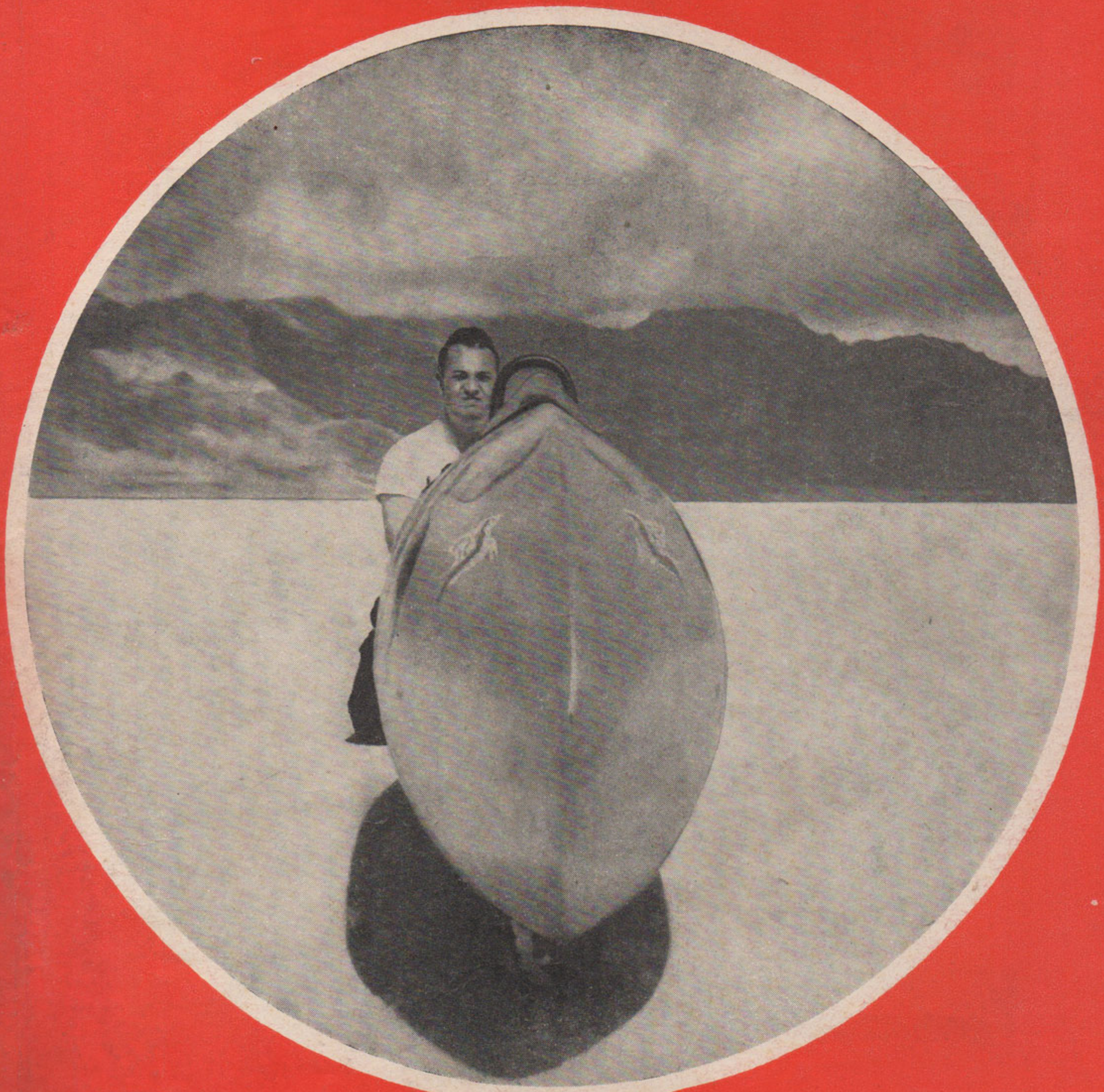
Moto revue

43e ANNEE. — 29 OCTOBRE 1955. — N° 1.261
Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

2e COMPTE-RENDU SALON



Voici la machine la plus rapide du monde et le lieu de son exploit.

La bibliothèque du "motorisé"

La spécialité des Éditions de Moto-Revue

TOUT MOTOCYCLISTE, TOUT SCOOTERISTE, TOUT CYCLOMOTORISTE,
SERA PARFAITEMENT DOCUMENTE EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ETE ECRITS POUR LUI

Prix : 750 fr. (par poste 850)

Prix : 495 fr. (par poste 547)

Prix : 500 fr. (par poste 545)

Prix : 525 fr. (par poste 580)

NOUS EDITONS AUSSI :

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

Prix : 490 fr. (par poste 537)

Prix : 410 fr. (par poste 455)

TABLEAUX MURAUX

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

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

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

RELIURE pour 24 N^{os} : 350 fr. Franco 450.
Les 2 pour l'année : 600 fr. Franco 700 fr.

Catalogue détaillé sur demande

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

Prix : 485 fr. (par poste 535)

Record d'affluence au Salon

battu par la **JAWA 56**

LA MEILLEURE MACHINE
AU MEILLEUR PRIX !

250 cm3 avec double selle et repose-pieds arrière **219.500** frs

350 cm3

UNE VRAIE BI-CYLINDRE
avec double selle et repose-pieds arrière **239.500** frs

avec double selle, repose-pieds arrière
et frein sur moyeu central **249.500** frs

Départ PARIS
+ taxe locale

GARANTIE TOTALE 6 MOIS

PIÈCES & MAIN-D'ŒUVRE

BOL D'OR 55
1ère Toutes Catégories

JAWA

SIX JOURS INT.
1ère Coupe d'Argent

CRÉDIT 18 MOIS

REPRISES

Agent général :

Ets JACQUES POCH 127, Av. de Neuilly NEUILLY-s-SEINE

MAI. 61-70

Quelques Agences régionales sont encore disponibles

Nous recommandons exclusivement l'emploi des huiles
MOTUL
MIX-COURSE

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 !

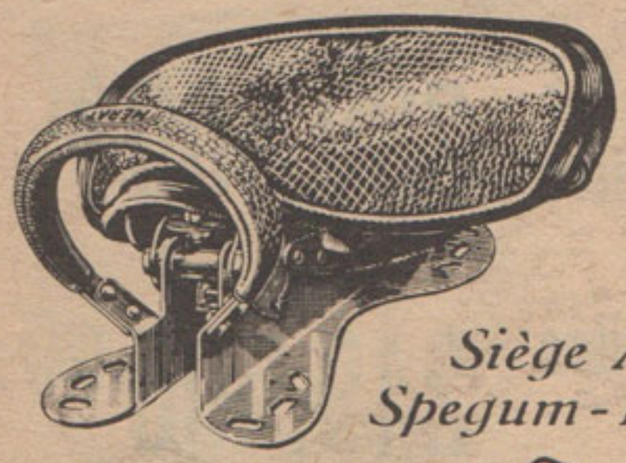
58, rue A.-Briand — LEVALLOIS-PERRET (Seine)

MÉTRO : A.-FRANCE PER. 19-73

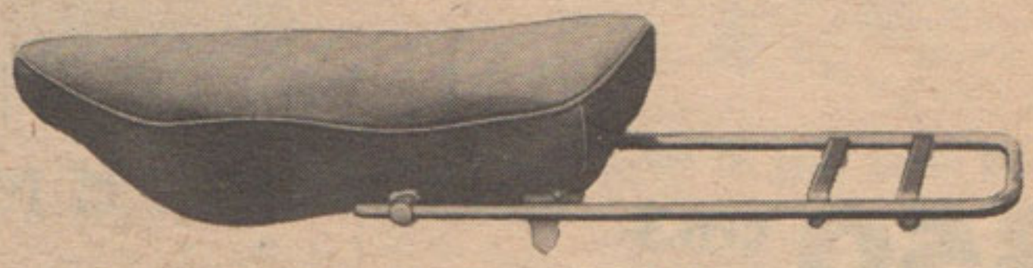
Longchamp 18-86

MERAT

SURESNES (Seine)

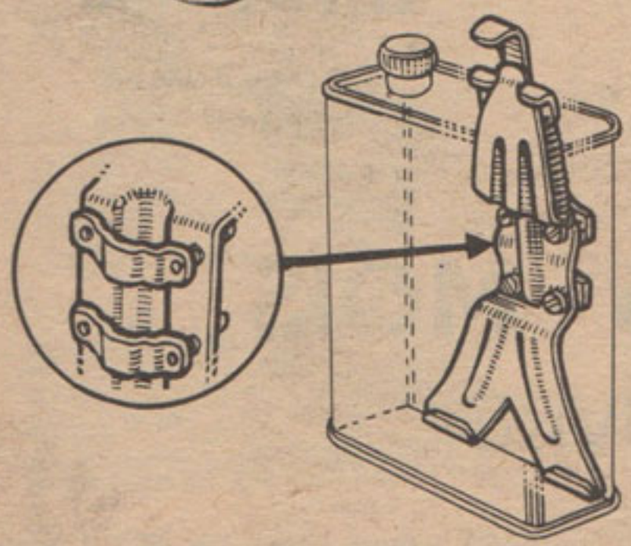


Siège AR Spegum - Porte-bagages



Selle biplace porte-bagages

Selle Cyclo à suspension réglable



Porte-Bidon Cyclomoteur

Fabrications brevetées et déposées pour cyclomoteurs, vélomoteurs, motos, scooters.

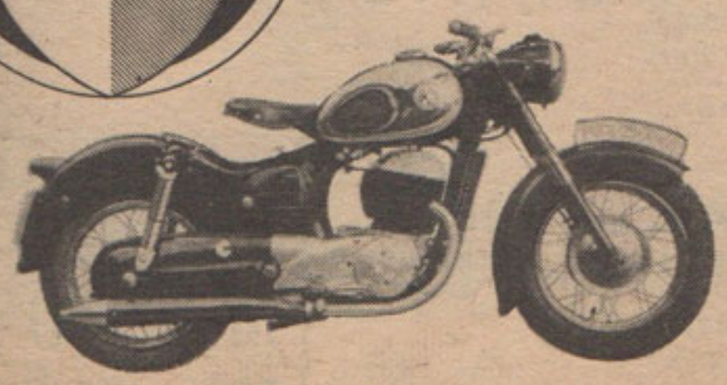
SELLES AV - SIEGES AR - REPOSE-PIEDS
PORTE-BIDONS - SELLES BIPLACE
PORTE-BAGAGES

AU SALON, STAND N° 68

PUCH

Tous modèles disponibles a **L'AGENCE OFFICIELLE**

FRANCE-MOTOS-SPORT



46, Boulevard Magenta - PARIS-10e — Tél. : BOT. 87-77
TOUTES LES MEILLEURES MARQUES FRANÇAISES ET ETRANGERES — SCOOTER RUMI - NSU - HOREX
ENTRETIEN - MISE AU POINT ET REPARATIONS ASSUREES PAR 3 ATELIERS DANS PARIS
CREDIT : 6 - 9 - 12 - 15 ou 18 MOIS

Pendant le mois d'Août, magasin ouvert tous les jours, sauf Dimanche, de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

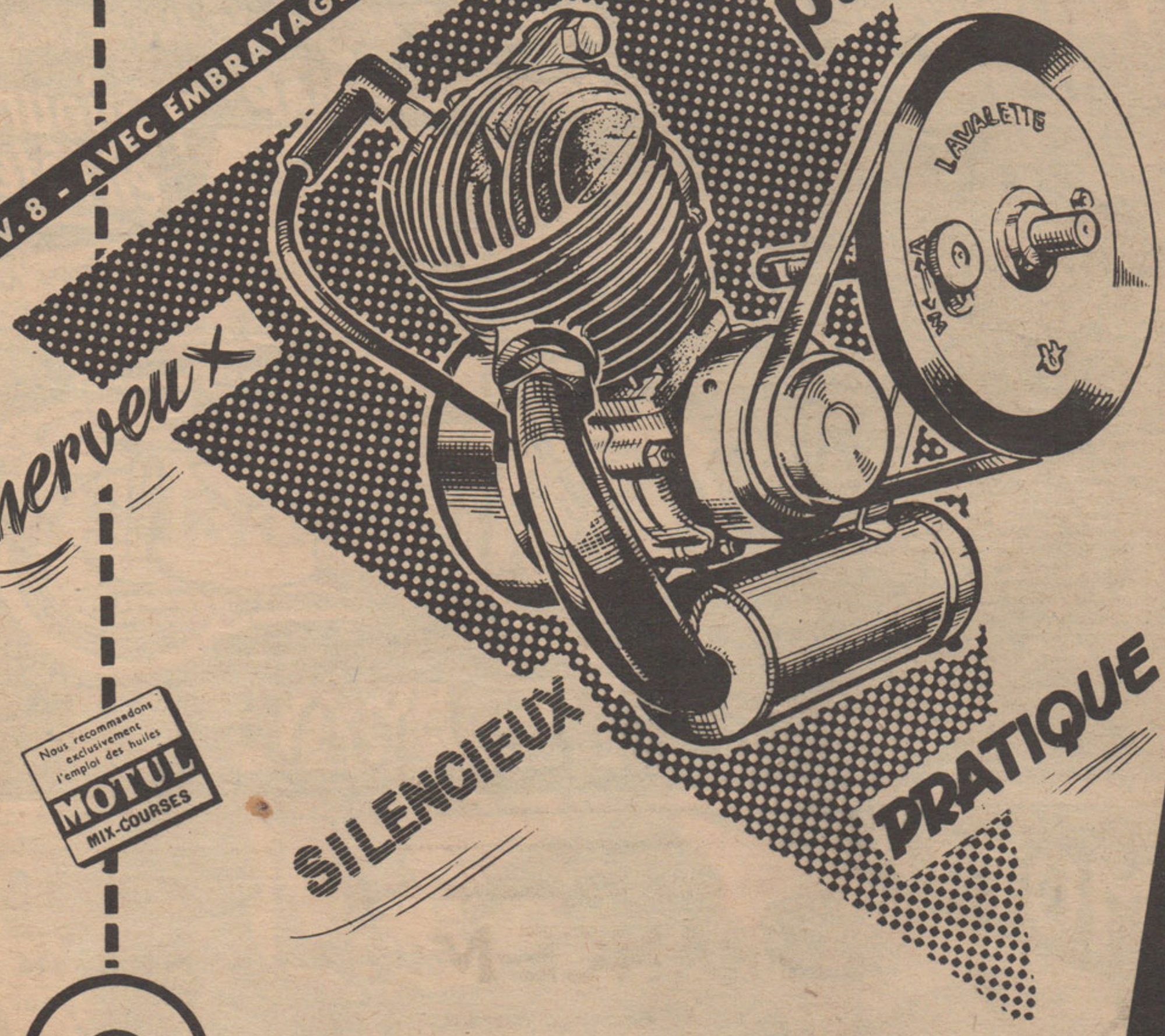
MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

AML "50"

1 CV. 8 - AVEC EMBRAYAGE AUTOMATIQUE - POUR CYCLOMOTEURS

puissant

nerveux



SILENCIEUX

PRATIQUE

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

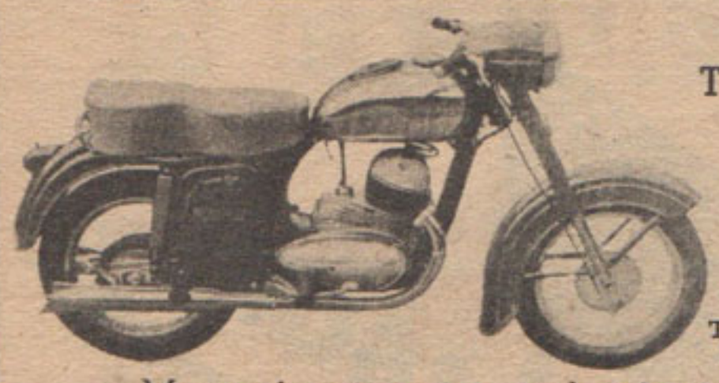
PRODUCTION

LAVALETTE

32, AVENUE MICHELET - S[T]-OUEN (Seine) - MON. 99.60

JAWA

GARANTIE TOTALE



TOUS MODELES DISPONIBLES

une **JAWA** *s'achète à :*

SAINT-PAUL-MOTOS

1, rue de Rivoli - PARIS (4e) - Tél. : ARChives 71-46

TOUTES les MEILLEURES MARQUES FRANÇAISES et ETRANGERES

VELOSOLEX

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

LIVRAISON DE VOTRE MACHINE AVEC 10.000 fr.

Renseignements contre 50 francs en timbres

Magasin ouvert tous les jours de 9 h. à 19 h. 30 sans interruption, sauf Dimanches et Fêtes

---

Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,

voyez **NEW-MAP:** *Toujours en tête*

PRINCIPAUX AGENTS

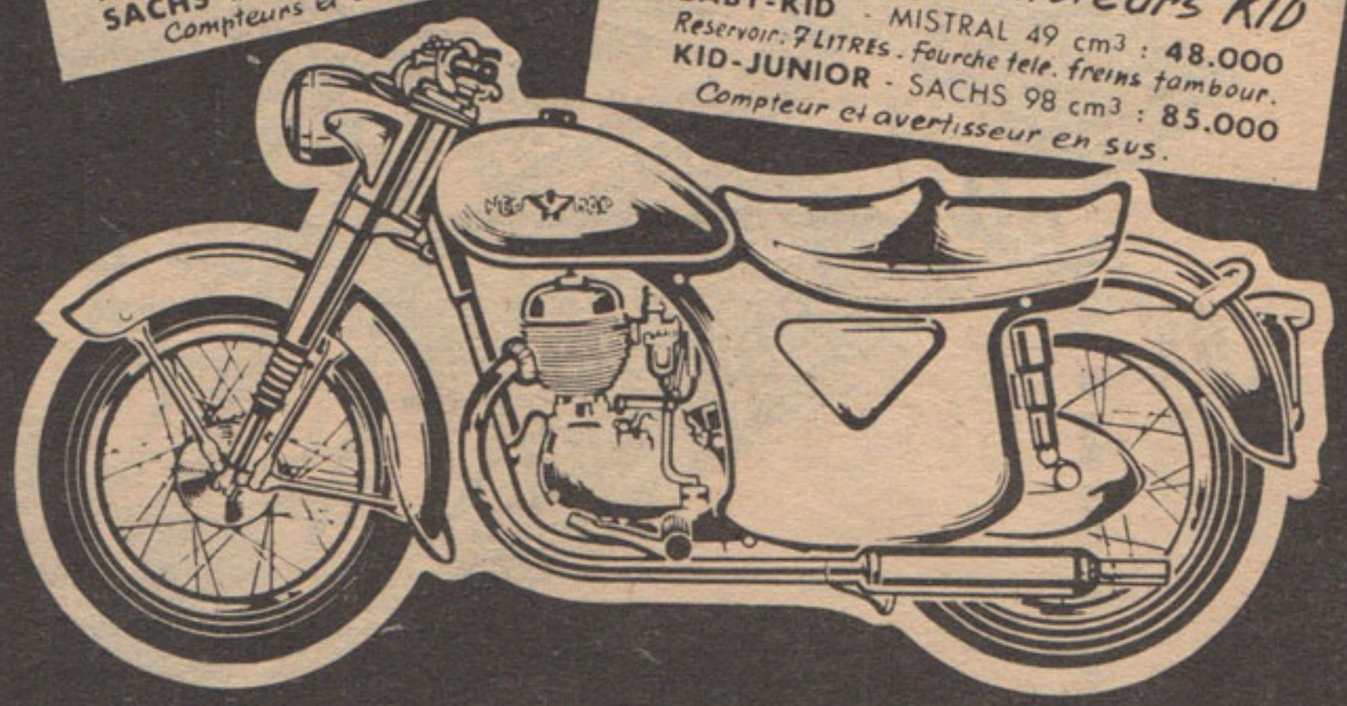
Agen CLAVERIE 42, Rue Cornieres
Aix-en-Provence : Sté "MOTOREX" 3, C. Sextius
Albi : MERCIER 64, Rue Séré-de-Rivieres
Amiens ARNIAUD 10, Rue Cormont
Annecy COCHE 36, Avenue de Cran
Anneniasse : BOVAGNE 32, Rue de Faucigny
Angers : DENIS 80, Rue Pasteur
» BARON 181, Rue Pasteur
Arles : CORREARD 26, Bd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

Ses prestigieuses "LEADER"

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

Ses cyclomoteurs "KID"

BABY-KID - MISTRAL 49 cm3 : **48.000**
Reservoir: 7 LITRES - Fourche tele. freins tambour.
KID-JUNIOR - SACHS 98 cm3 : **85.000**
Compteur et avertisseur en sus.



NEW-MAP 124, Ave. Lacassagne LYON

MOTTAZ

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

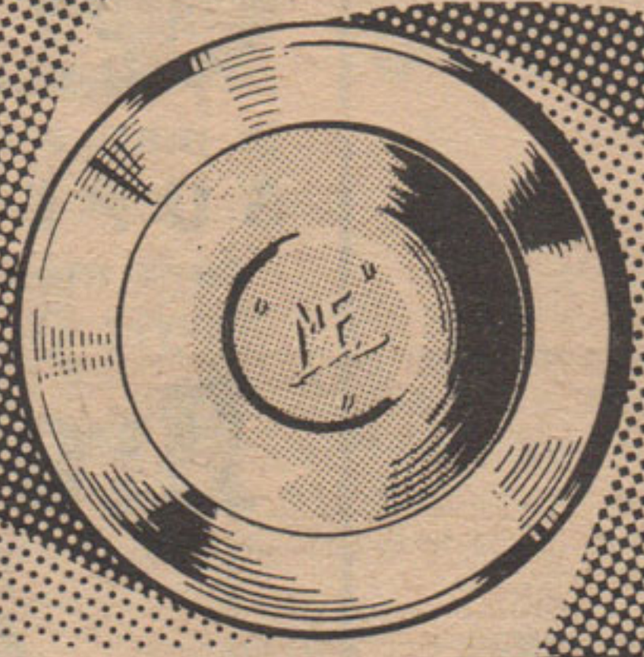
Spécialités de Réservoirs

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

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

LA TECHNIQUE *au service de* 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 bout d'arbre
Dispositifs allumage batterie

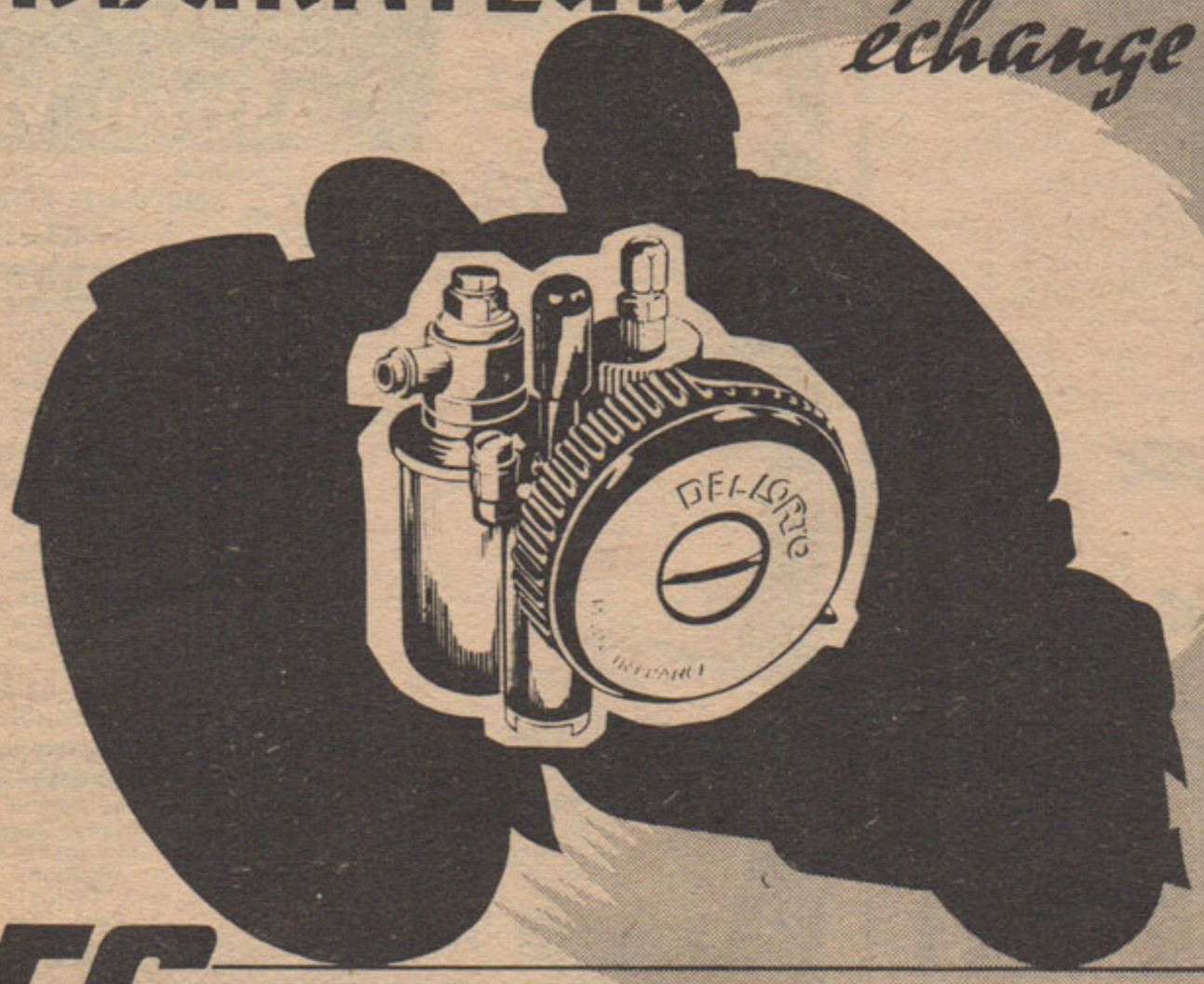
Magneto France

Pub. BULLY.

DRESLER

SIÈGE SOCIAL
USINES & BUREAUX
93 ROUTE D'HEYRIEUX
TÉL PA 25-61 (3 lignes)
LYON
MAGASINS DE VENTE A PARIS
42 RUE BRUNEL (17e)
TÉL ETO 45-00

CARBURATEURS *échange standard !*



Tous modèles adaptables
cyclomoteurs
vélomoteurs
motocyclettes
scooters

Toutes pièces détachées
sur demande

MODÈLE SPÉCIAL
VESPA - SPORT

SEC LICENCE **DELLORTO**

SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DE CARBURATEURS
(LICENCE DELL'ORTO)
26 rue Marius Aufan - LEVALLOIS - Tél. : PER. 71-80

SOSP

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

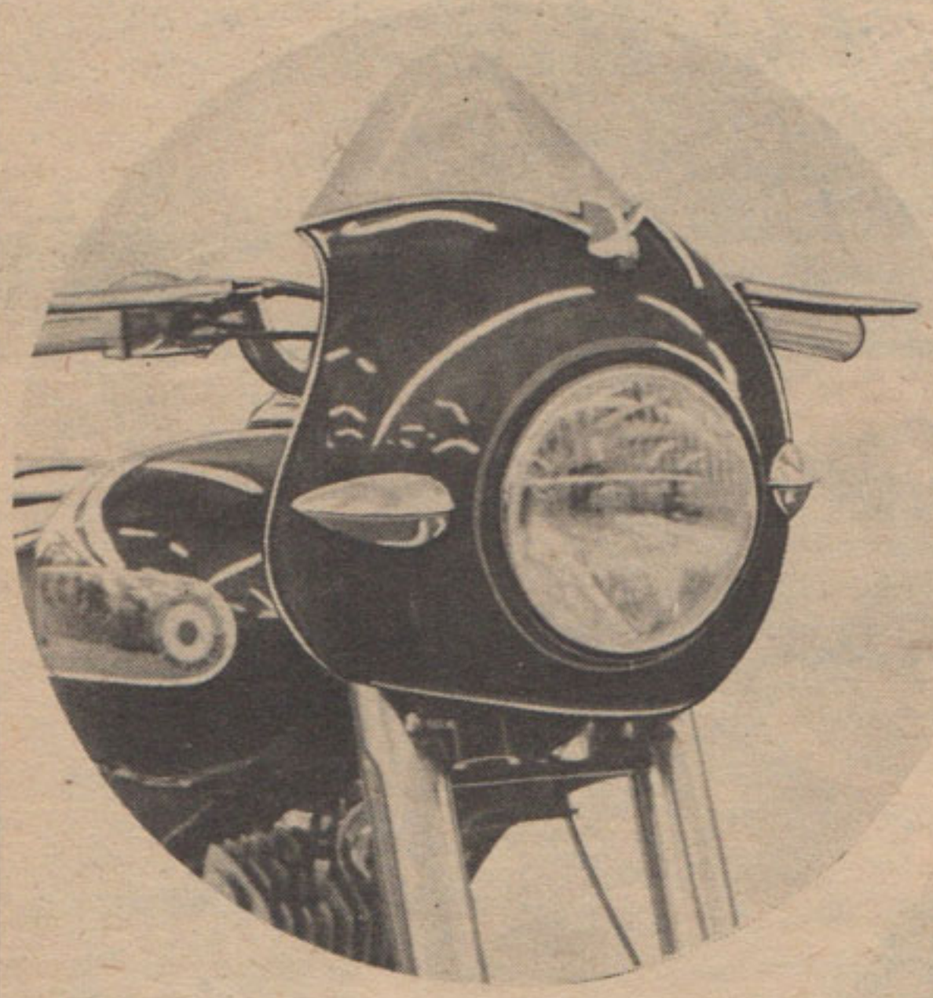
CARENAGE
DE
PHARE

pour

Moto,

Vélomoteur,

et Scooter



Aérodynamique

Pratique

Elégant

Ets GRAZZINI

CONSTRUCTEUR

5-7 r. Neuve Popincourt, PARIS-XI[e] - Roq. 17-03

MOI QUI AIME POUSSER MON MOTEUR

je mets toujours un

SUPERLUBRIFIANT

dans mon essence ou mon mélange

mais je choisis

Bretocyl

parce qu'il est

Graphité

pour obtenir des DÉPARTS FOUDROYANTS, le GRAISSAGE IMMEDIAT des HAUTS DE CYLINDRES

Puissance - Souplesse - Sécurité

BRET-OIL

4 R. Jeanne-d'Arc • MIC. 48-40 • Issy-les-Moulineaux (Seine)

ANTIVOL DE DIRECTION ET SUSPENSION CAOUTCHOUC

Auto-progressive, auto-amortie sans ressort ni amortisseur

ANTIVOL VÉLO

PRINCIPALES RÉFÉRENCES FRANÇAISES

VÉLOS

Aiglon
Griffon
Météore
Peugeot

MOTOS

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

SCOOTERS

Lambretta
Magnat-Debon
Motobécane
Peugeot
Terrot
Bernardet
Speed-Mors

LES FABRICATIONS

NEIMAN

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

43e ANNEE. — 29 OCTOBRE 1955. — N° 1.261

La Moto Moto revue

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE INDEPENDANTE ET DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE **PAR** DES MOTOCYCLISTES **POUR** DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 40 francs

ABONNEMENTS :

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

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

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

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2e.

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12, RUE DE CLERY, PARIS (2e)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

ON COURRA DEMAIN

APRES de longs débats, après être passé de bureau en bureau, de signature en signature, voici tout de même revenir à la surface ce fameux « décret portant réglementation générale des épreuves et compétitions sportives sur la voie publique ».

Un titre qui dit bien ce qu'il veut dire, et qui doit amener du nouveau, puisqu'il a fallu des mois pour son élaboration, puis sa publication.

Eh bien non ! il nous faut déchanter, ou plutôt nous rendre à l'évidence qu'il est bien difficile d'imposer des règles de sécurité telles **qu'aucun** circuit existant ne serait plus accepté.

Dès lors que pouvait-on faire de mieux qu'au Mans, où la protection du public est déjà supérieurement réalisée ? Bien des circuits sont loin d'offrir les mêmes garanties.

Il fallait calmer l'opinion publique, c'est un fait, il fallait aussi laisser passer quelques temps avant de reparler Grand Prix Automobile. Tout cela est très vrai, mais ce nouveau décret n'amène rien de bien radical, nous en publierons d'ailleurs les principaux extraits prochainement.

Les mesures de protection envisagées sont insuffisantes, nous n'hésitons pas à l'écrire, en ce qui concerne les courses de voitures. Un véhicule de 700 kgs, roulant à 200 kmh., cela fait la coquette force vive d'une tonne qui vous serait « parachutée » de 110 mètres de haut !... Vouloir arrêter cela avec un talus de terre d'un mètre de profondeur, ou une murette de béton de 10 cm. d'épaisseur, cela ne peut être le fruit d'un raisonnement très logique. Mais en fait, il n'est plus question de logique, car il faudrait alors parquer les gens dans des blockhaus, ou creuser des pistes en contrebas.... en un mot, ce serait faire une grande croix sur le sport automobile.

Mais au fait... et notre sport moto ?

Lui, le pauvre qui n'avait rien fait, s'est vu, grâce à la plus belle plume d'un fonctionnaire, mis sur un rang d'égalité... qu'en bien d'autres circonstances on lui avait refusé.

Et, sans autre forme de procès, les organisateurs motocyclistes devront pour 1956 se plier aux mêmes règlements que leurs collègues automobiles. Eux, au moins, auront l'impression de faire œuvre utile, car une moto, en général, avant de percuter la protection du public, s'est déjà couchée à terre, freinée par le sol, et offrant une hauteur minimum ne risque pas de basculer par dessus les éléments de protection, et puis, surtout, le poids n'est pas le même.

Ainsi, la compétition motocycliste va-t-elle devenir particulièrement sûre, offrir un maximum de garantie aux spectateurs qui accourront de plus en plus nombreux.

Alors, vite, louons ce fonctionnaire qui a mis la moto dans le bain. Il aura fait œuvre utile et les motocyclistes lui en seront certainement reconnaissants.

Et pour conclure, ou plutôt livrer un petit sujet à vos méditations, croyez-vous qu'à la suite d'un grave accident moto, on aurait interdit les compétitions automobiles ?

L'alcool tue vite

Afin de mettre en garde les usagers de la route contre les méfaits de l'alcool, la Prévention Routière vient de prendre une nouvelle initiative. Un tract sera remis à tout nouveau titulaire du permis de conduire à partir du 1er novembre, en même temps que le permis lui-même ou la carte grise en cas d'immatriculation d'un nouveau véhicule. Ce document signale que sur le plan des accidents, la conséquence est la même, qu'il s'agisse d'ivresse, d'alcoolisme chronique ou de « la simple euphorie qui suit parfois un trop bon repas ». La répression est extrêmement ferme dans ce cas, et l'article 131 du code stipule que :

Dans le cas où le titulaire d'un permis de conduire a fait l'objet d'une condamnation définitive à l'occasion de la conduite de son véhicule, par application des articles 319 et 320 du Code Pénal, le Préfet du département dans lequel l'infraction a été commise doit obligatoirement suspendre ce permis pour une durée de 1 à 4 ans si la décision de condamnation constate l'état d'ivresse.

De plus, à partir du 1er janvier 1956, en cas d'accident de la circulation suivi de mort ou de blessure causé sous l'empire d'un état alcoolique, la prise de sang sera obligatoire. (Décret du 18 juin 1955).

INFORMATIONS

◆ BAISSE CHEZ FN

Si le stand FN, au Salon, ne présentait pas de nouveautés sensationnelles, par contre, une heureuse surprise attendait les amateurs : une baisse de 20.000 francs sur tous les modèles, excepté la 175 cmc. qui bénéficie d'une baisse de 10.000 fr.

Voici le nouveau tarif, selle double comprise :

175 2 temps	180.000
250 twin 2 temps	225.000
250 culbutées	225.000
350 S.V.	235.000
350 O.H.V.	255.000
450 S.V.	260.000
450 O.H.V.	275.000

◆ FLAHAUT SE MARIE AVEC MURIT

Il y a quelques temps, Francis Flahaut épousait à la mairie de Saint-Ouen la sœur de l'actuel champion de France de sidecar, Jean Murit.

De nombreux amis des jeunes mariés avaient tenu à assister à la cérémonie ; parmi eux, on remarquait MM. Braun, Fauchereaux, Roger Sceaux, Insermini, Hégésippe de chez B.P., Rost de chez Marchal, etc...

« Moto-Revue » présente tous ses vœux de bonheur aux jeunes époux qui sont partis aussitôt à Casablanca, ville dont est originaire Francis Flahaut.

◆ SALON D'EARLS COURT

C'est du 12 au 19 novembre que se déroulera le Salon de Londres à Earls Court S.W. 5.

L'AVEZ-VOUS ? SINON QU'ATTENDEZ-VOUS ?

Effectivement, il a été « lancé » rapidement pendant le Salon de la Moto. Nos abonnés et lecteurs ont même été fort surpris de cette initiative si spontanée. Déjà nombreux ont été les acheteurs du fanion de l'entr'aide, de leur fanion. Et on en voit maintenant de plus en plus sur les routes — et on en verra beaucoup dans quelques mois.

Pour le moment, pendant quelques temps, c'est-à-dire pendant la période de lancement, ces fanions seront remis *à tous nos lecteurs* qui le désireront à un prix de propagande. Mais il arrivera un jour, plus ou moins proche, où nous serons amenés à faire une distinction pour la remise des dits fanions, entre nos abonnés et nos lecteurs.

Actuellement, un numéro d'ordre général en noir est apposé sur les fanions, mais un numéro spécial (en rouge vraisemblablement) indiquera « nos abonnés » et dès lors ceux-ci, du fait de leur numéro, pourront trouver un certain nombre d'*avantages tangibles* que nous expliquerons par la suite. Il serait bon, dès maintenant, s'ils sont abonnés, qu'ils le déclarent en demandant leur fanion ainsi immatriculé. Mais pour tous, la même « entr'aide » est de rigueur. Que ce soit sur la route, ou ailleurs, le fanion de l'entr'aide est là pour véritablement venir en aide à celui (ou celle) qui est en difficulté. Et malheureusement, cette « difficulté » se présente toujours, alors que l'on ne l'attend pas. N'attendez pas pour vous procurer le signe de ralliement dès aujourd'hui.

Que nos liens de camaraderie se resserrent autour de cet emblème, qui, espérons-le, chassera cette indifférence coupable que trop ont rencontré alors qu'ils avaient besoin d'aide.

Si nous combattons pour ce mouvement de solidarité, c'est parce que son besoin s'en fait réellement sentir, et pourquoi ne pas parler d'une véritable fraternité de la route, qu'il suffit avant tout de vouloir.

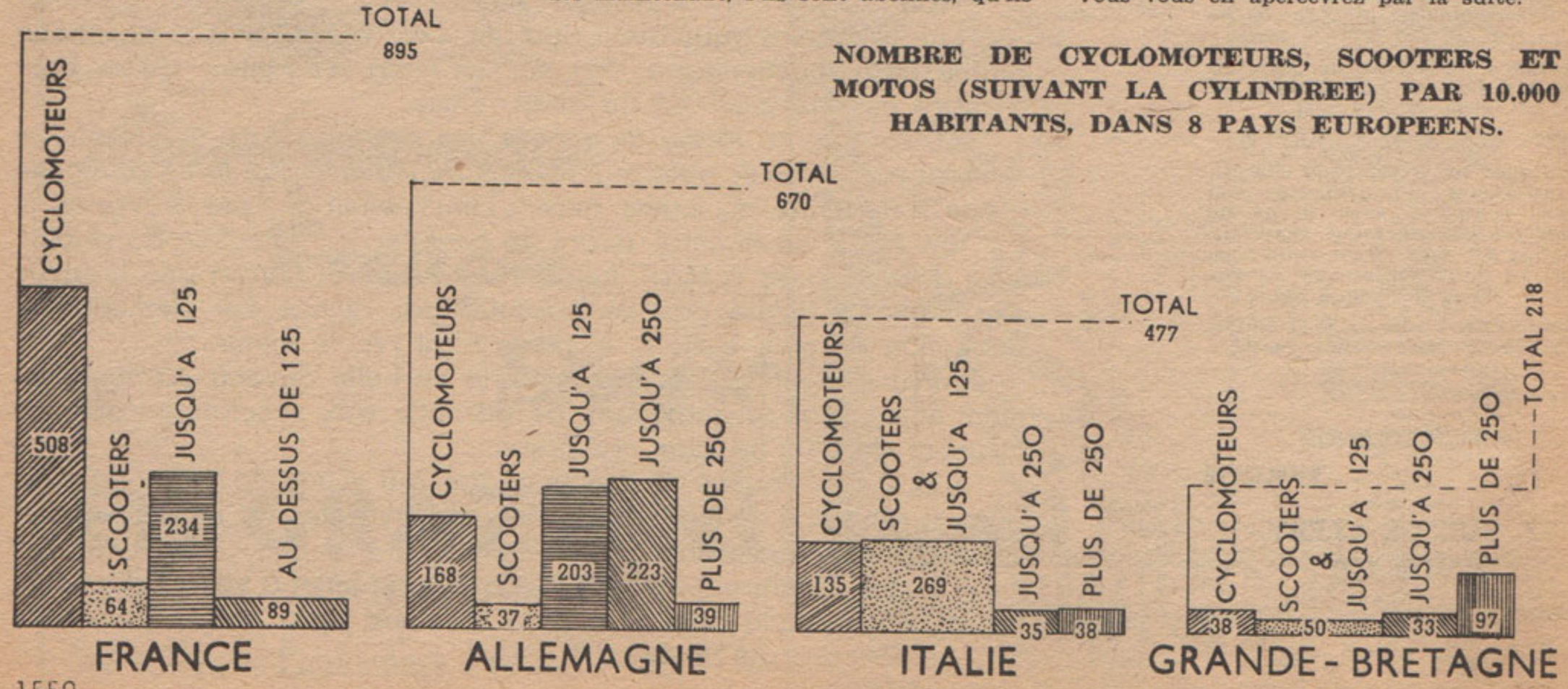
Faites des adhérents parmi vos camarades, et tous les pratiquants que vous trouverez sur votre route. Merci.

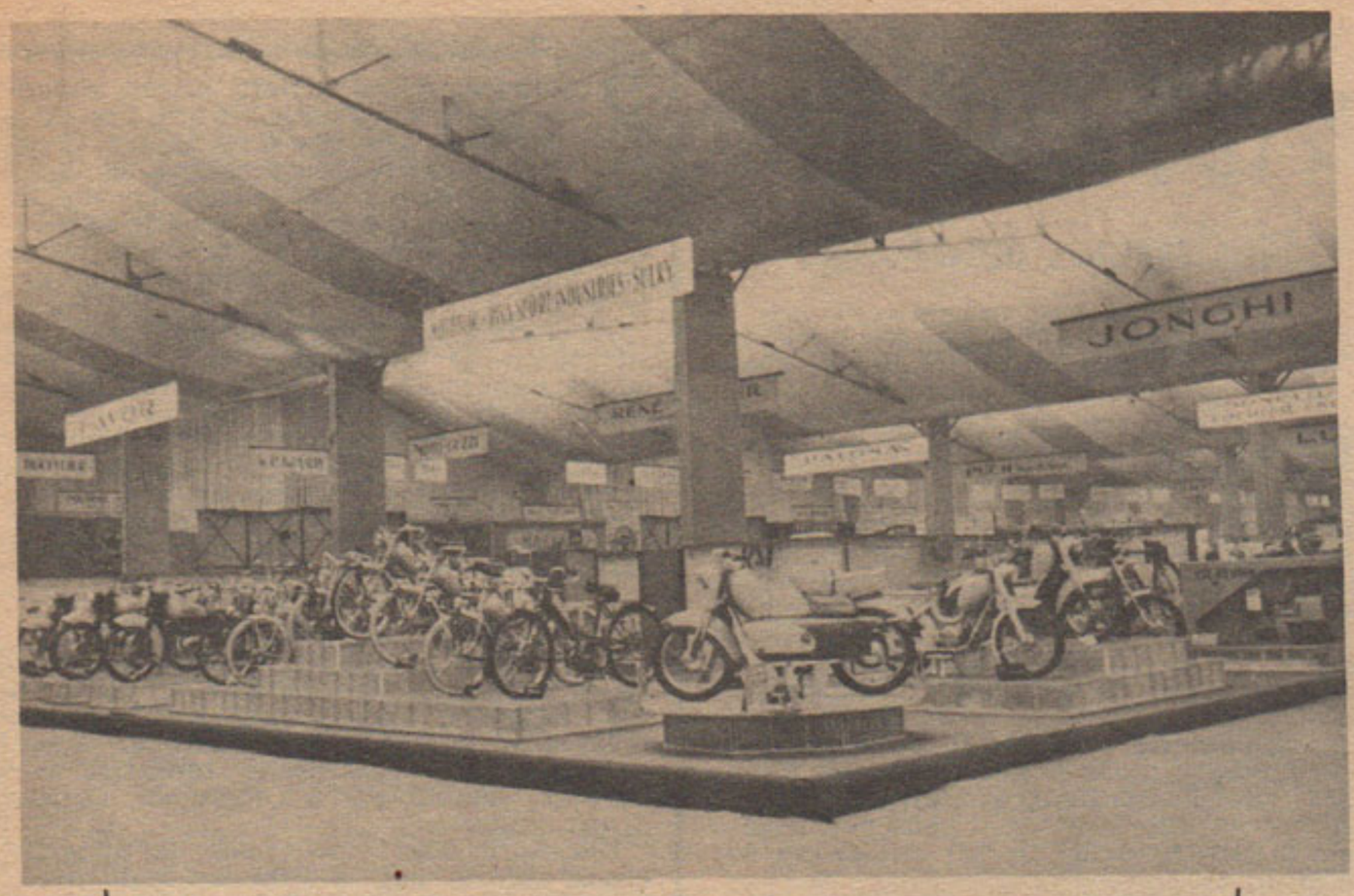
Nous rappelons que cet emblème est établi et pour MOTO-REVUE, et pour SCOOTER MAGAZINE, et enfin un troisième est libellé CYCLOMOTO.

Tous nos lecteurs peuvent donc arborer celui qu'ils désirent, et il n'y a aucun inconvénient à ce qu'on arbore deux fanions : MOTO-REVUE et SCOOTER-MAGAZINE par exemple. Et les voitures peuvent aussi en mettre un sur la vitre arrière.

Le prix de cession est de 70 fr. pour nos abonnés, 100 fr. pour les lecteurs. (20 fr. supplémentaires pour envoi franco. Pas d'envoi contre remboursement). Indiquez si vous êtes abonné, cela est important. Vous vous en apercevrez par la suite.

NOMBRE DE CYCLOMOTEURS, SCOOTERS ET MOTOS (SUIVANT LA CYLINDREE) PAR 10.000 HABITANTS, DANS 8 PAYS EUROPEENS.





Un des stands les plus remarqués au Salon fut celui de Riva-Sport-Industries, au milieu duquel trônait en bonne place le nouveau Sulky-duo.

MON PETIT DOIGT M'A DIT...

...Que l'industrie motocycliste anglaise entendait aligner l'an prochain une 250 cmc. qui serait le fruit de la collaboration de BSA, AJS, Norton, etc...

Cette nouvelle machine de compétition serait pilotée par Duke.

...Que ceci n'empêcherait pas Duke de signer un nouveau contrat avec Gilera, la firme italienne ne courant pas en quart de litre.

...Qu'un champion de France bien connu se rendrait prochainement en Italie, car il songerait à entrer dans une écurie officielle.

...Qu'Insermini abandonnerait les 500 cc. pour revenir à ses premières amours... le sidecar.

◆ LUNDIN, CHAMPION DE SUEDE DE MOTO-CROSS

Troisième du championnat d'Europe de moto-cross, le jeune Sven Lundin (BSA), a remporté le championnat de Suède de 1955 qui appartenait l'an dernier à Bill Nilsson, second au classement européen de cette année.

◆ DELAUNE A L'ETRANGER

La saison de trial va débuter en France, et nos spécialistes ont repris l'entrainement. Une de nos valeurs les plus sûres dans ce domaine est sans conteste Claude Delauné, membre du MC Châtillonnais. En effet, au cours du dernier Circuit des Crêtes, épreuve de régularité disputée en Belgique, et dont les difficultés sont célèbres, Delauné, sur sa 175 Motobécane, a remporté une médaille d'argent, étant pénalisé de 4 points seulement.

◆ DES JOCKEYS POUR GILERA

La 125 Gilera, que personne d'autre que ses pilotes n'a encore vu continue, semble-t-il, ses essais, car la firme d'Arcore a fait encore appel à deux jeunes pilotes italiens : R. Ferri et G. Saini.

On se rappelle que peu avant Monza, c'est Pierre Monneret qui avait le premier monté cette machine.

◆ LES RUSSES A LA FIM

Depuis longtemps déjà, il est question d'une affiliation de la Russie à la FIM. Si rien de définitif ne s'est produit jusqu'à présent, on doit noter avec intérêt que lors des derniers Six Jours Internationaux, des dirigeants sportifs d'URSS auraient contacté les délégués de la FIM à Gottwaldov.

◆ DEUX NOUVEAUX MOTEURS ANZANI

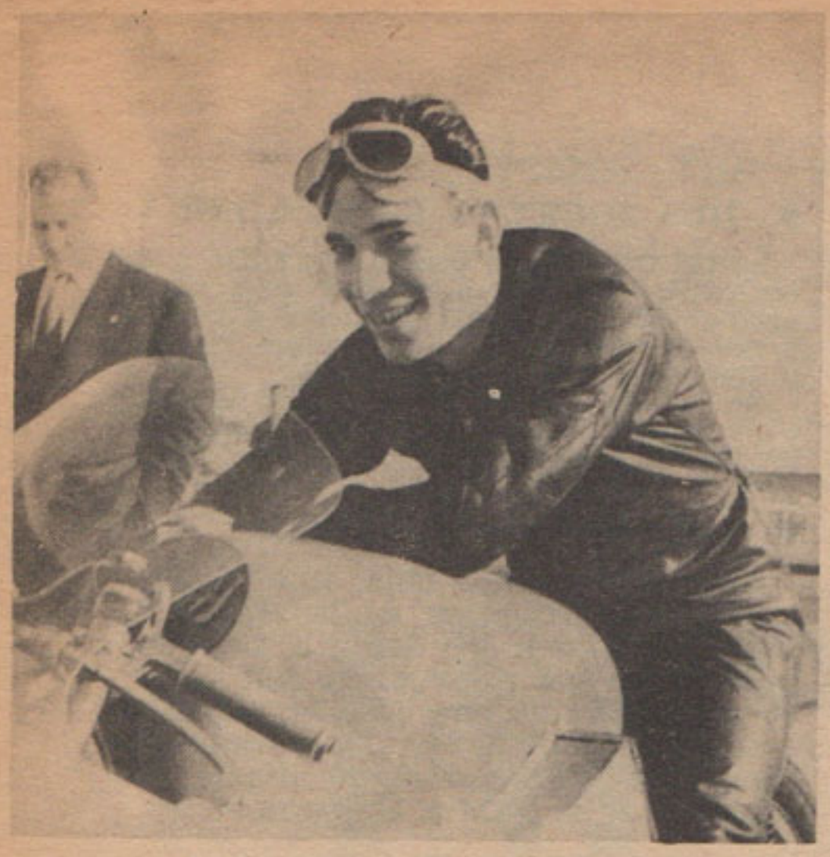
La British Anzani, qui est une des rares firmes à utiliser un distributeur rotatif pour 2 temps, et qui fabriquait jusqu'à présent un 242 cmc. et un 322 cmc., a présenté deux nouveaux moteurs. Il s'agit du même 322 cmc., mais dont l'usage est plus spécialement réservé aux 3 roues ou voiturettes légères. A cette fin, il est muni d'une turbine de refroidissement et d'un démarreur électrique. L'autre modèle est le 242 cmc. à refroidissement liquide et qui possède la même partie basse que le moteur refroidi par air.

◆ NOUVELLES PRODUCTIONS BRITANNIQUES

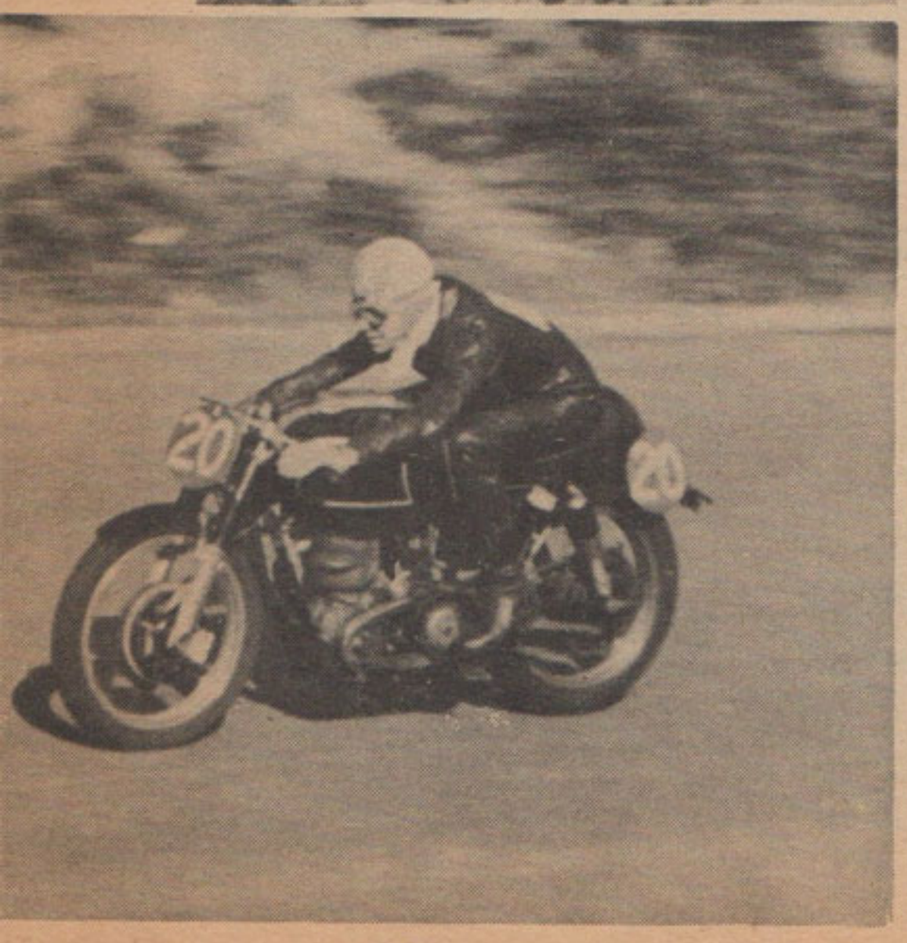
La fameuse firme anglaise Kieft, bien connue dans les milieux de la compétition automobile, vient de prendre deux licences de fabrication de deux-roues allemands. Les véhicules en question sont le scooter 191 Hercules à démarreur électrique (moteur Sachs) et le cyclomoteur Hercules également à moteur Sachs, mais de 47 cc.

◆ SUPPRESSION DE TAXE

Depuis le 1er septembre, la taxe gouvernementale de 10 % sur les motocyclettes neuves est supprimée... aux USA.



Ci-dessus : avant sa tentative, P. Monneret ne cache pas sa confiance quant à l'issue heureuse de celle-ci. - Ci-dessous : le changement de rapport sur la Gilera 4, et en bas de page, deux passages en vitesse sur la 350 AJS, à gauche, et la Gilera 4, à droite.



PIERRE MONNERET bat à Montlhéry tous les records du 3 k. 333

A l'occasion du Salon, les Ets Monneret disposent toujours de quelques belles machines de compétition que Georges et Pierre, et Pierre seul maintenant, mettent facilement en valeur.

Cette année, notre champion de France disposait d'une 350 AJS d'usine à deux soupapes, et d'une Gilera 4, 4 vitesses.

Les Coupes du Salon ayant été interdites, il ne fallait pas croire que nous ne verrions pas ces belles machines, où alors ce serait bien mal connaître les Monneret qui ne manquent ni d'allant, ni d'idées.

Aussi Pierre songea-t-il à battre tous les records établis sur le circuit de 3 kms 333 (virage aux Deux Ponts), records qui furent établis le 1er mai 1952 par Pagani sur Gilera Saturno en 500 et Lawton sur AJS en 350.

Ces records comportaient aussi bien ceux sur 1 tour, que ceux sur la distance où se disputèrent les courses, à savoir 35 tours en 350 cmc., 40 tours en 500 cmc.

Tous ces records devaient être battus, comme on le lira plus bas, mais par contre, le record absolu sur ce circuit, établi par Raymond Sommer sur une 4 l. 5 Talbot en 1' 23" 3/5, moyenne 143,885 kmh., n'était approché qu'à 4/5 de seconde.

35 tours en 350 cmc. :
54'47" 1/5, moy. 127 kmh. 767.
(ancien record 58'31", moy. 119,612 kmh.).

40 tours en 500 cmc. :
57'38" 4/10, moy. 138 kmh. 792.
(ancien record 1 h. 3' 57", moy. 125 kmh. 072).

Record du tour :
1'24" 2/5, moyenne 142 kmh. 180.
(ancien record 1'33", moy. 129 kmh. 022).

× × ×

La 350 AJS fut préparée par C. J. Williams, chef du service compétition de l'usine, qui tint lui-même à changer les bougies, vérifier la chaîne, etc...

× × ×

C. J. Williams, qui est-ce ? se demandaient Collot et Insermini présents. « Un drôle de client, répondait Georges Monneret. Il s'est amené avec une Raleigh à culbuteurs, pour une course à Montlhéry, vers 1930-31. Nous, avec nos Sunbeam, nous étions tranquilles. A l'arrivée, Williams et sa Raleigh nous avaient mis un tour dans la vue ! ».

× × ×

Dans la matinée, sur sa Gilera 4, Pierre Monneret porta d'abord le record sur un tour à 141 kmh. 176 (1'25" juste). Mais une démultiplication trop courte faisait que les 10.500 t.-m. étaient légèrement dépassés devant les tribunes.

Après changement de la couronne arrière, le record put être porté à 1'24" 2/5.

Profitant d'une arrière saison exceptionnellement belle, une équipe Grenobloise, composée de Pierre Collignon, André Jacquier-Bret et René Perrin, est venue à Montlhéry en vue de s'attaquer aux records du monde catégorie 250 cmc. sidecar, cette nouvelle classe étant reconnue depuis juillet dernier par la FIM.

13 records ont été établis ou battus au détriment de Messerschmitt. Il faut toutefois remarquer que le trois roues allemand avait plutôt établi des performances que des records, utilisant un moteur de 200 cmc. seulement, pratiquement de série et surtout établissant ces temps sur le circuit de Hockenheim, qui n'a rien d'une piste de record (voir à ce sujet notre numéro 1256).

× × ×

POURQUOI CETTE TENTATIVE ?

Interrogé à ce sujet, Collignon devait nous confier qu'il entendait terminer sa carrière sportive en beauté, par quelques records du monde, ce qui manquait à son palmarès, une précédente tentative sur Sertum remontant à quelques années ayant échoué.

Disposant d'une 250 Guzzi, la nouvelle classe offerte par la FIM semblait toute indiquée. Pourtant Collignon aurait aimé faire une tentative sur une machine française, en l'occurence la 500 4 cylindres Nougier, qui ne manque, paraît-il, pas de chevaux. Mais les records, dans cette cylindrée, intéressant vivement les grandes usines... étrangères, de réelles chances de vaincre ne sont offertes que sur les longues distances.

Mais le 4 cylindres Nougier tiendrait-il ?

Cela n'étant nullement certain, Collignon se rabattit sur la classe 250 cmc. sidecar.

L'ATTELAGE

Cette décision ayant été prise rapidement, un minimum de préparation fut accordé à l'attelage.

C'est ainsi qu'il n'y avait aucun carénage, si embryonnaire soit-il.

Le sidecar était un Précision profondément remanié, lesté des 60 kgs réglementaires.

Avec un mélange ternaire composé de 60 % d'essence, 20 % de benzol et 20 % d'alcool, le taux de compression choisi fut de 9,5 à 1 environ, et le régime limité à 8.000 t.-m.

Il fallait que le moteur tienne avant tout et un incident mécanique pendant la première heure prouvera que le moteur n'était pas sollicité au maximum.

La démultiplication finale adoptée était de 14x51, alors qu'en solo, sur l'anneau de Montlhéry, Collignon utilise habituellement 15x47, ce qui traduit une augmentation de démultiplication de 16,5 %.

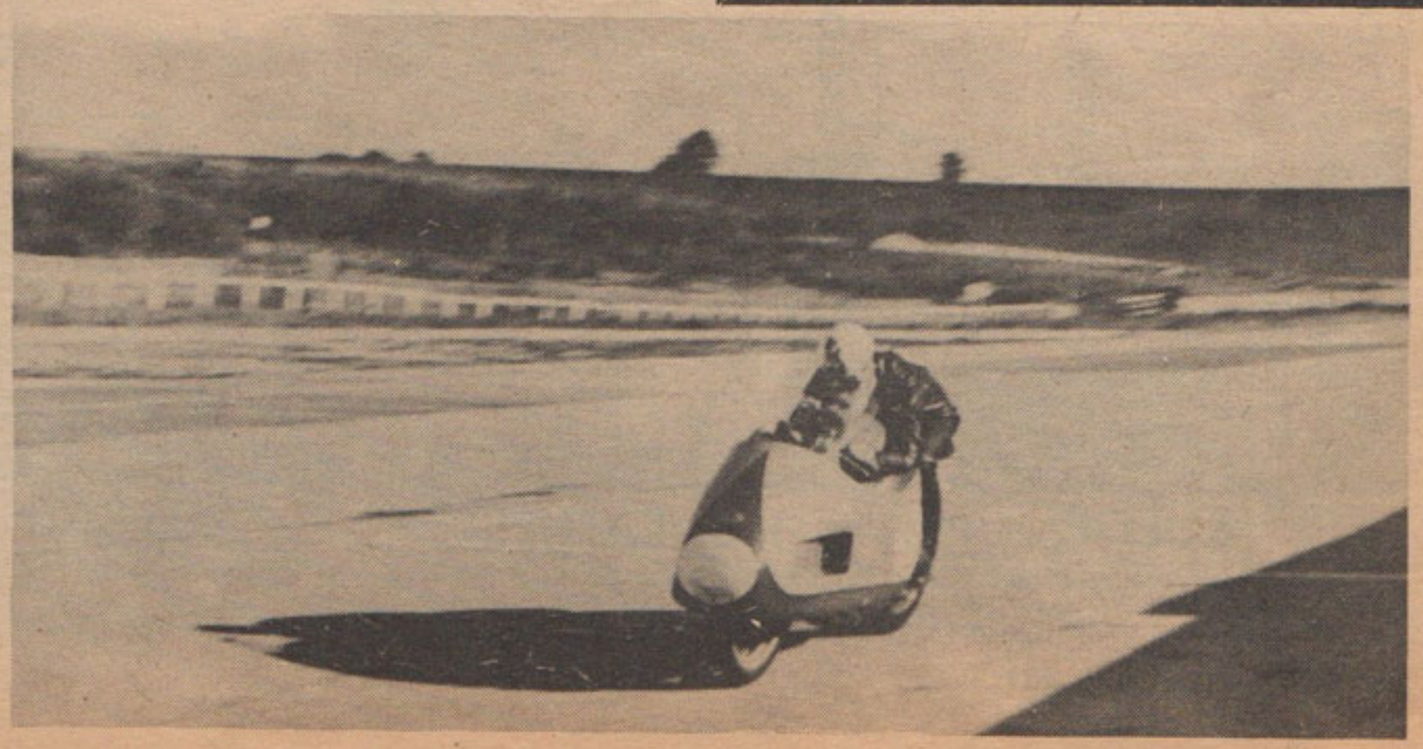
LA TENTATIVE

Le départ eut lieu le mardi 18 octobre aux environs de 11 heures, par un temps splendide et sans vent.

Collignon est au guidon, et tiendra 100 miles, amenant ainsi 7 records.

Le train est assez rapide, les tours sont bouclés entre 132 et 135 kmh.

Au premier arrêt, d'ailleurs assez long, l'ensemble de l'équipe manquant de pratique en tentative de record, Jacquier-



13 RECORDS MONDIAUX EN SIDECAR 250 cc

battus ou établis par COLLIGNON JACQUIER - BRET *et* PERRIN *(GUZZI)*

Bret s'aperçut qu'un ressort de soupape en épingle à l'admission était cassé, ce qui surprit fort Collignon qui n'avait constaté aucune baisse de régime.

Plein du réservoir, et c'est Perrin qui prend le relais. Ordre lui est donné de baisser le régime afin que le moteur tienne juqu'aux 6 heures, but de la tentative.

Par la suite, les pilotes se relaient toutes les heures et 13 records du monde reviendront à Guzzi, grâce à l'initiative privée de trois pilotes français.

C. R.

LES RECORDS BATTUS

Les trois pilotes qui se sont relayés au guidon de la moto-sidecar 250 cmc. Guzzi, équipés de pneus Pirelli, ont battu les records suivants :

10 *kms* : 4'43" 41/100, moy. 127,02 kmh.

10 *miles* : 4'28" 67/100, moy. 129,13 kmh.

50 *kms* : 22'48" 7/100, moy. 131,562 kmh. (ancien record 28'12", moyenne 106 kmh.).

50 *miles* : 36'37" 96/100, moy. 131,80 kmh. (ancien record 45'8", moyenne 107 kmh.).

100 *kms* : 45'40" 53/100, moy. 131,360 kmh. (ancien record 55'57", moyenne 107 kmh.).

1 *heure* : soit 131,120 kms (anc. rec. 107,20 km.).

100 *miles* : 1 h. 13'46" 37/100, moy. 130,890 kmh. (ancien record 1 h. 30' moyenne 107 kmh.).

2 *heures* : soit 251,531 kms, moyenne 125,77 kmh. (ancien record 214,40 kms, moy. 107 kmh.).

3 *heures* : soit 375,220 kms, moy. 125,07 kmh. (ancien record 322,30 kms, moy. 107 kmh.).

4 *heures* : soit 495,863 kms, moyenne 123,97 kmh. (ancien record 425,70 kms, moy. 106 kmh.).

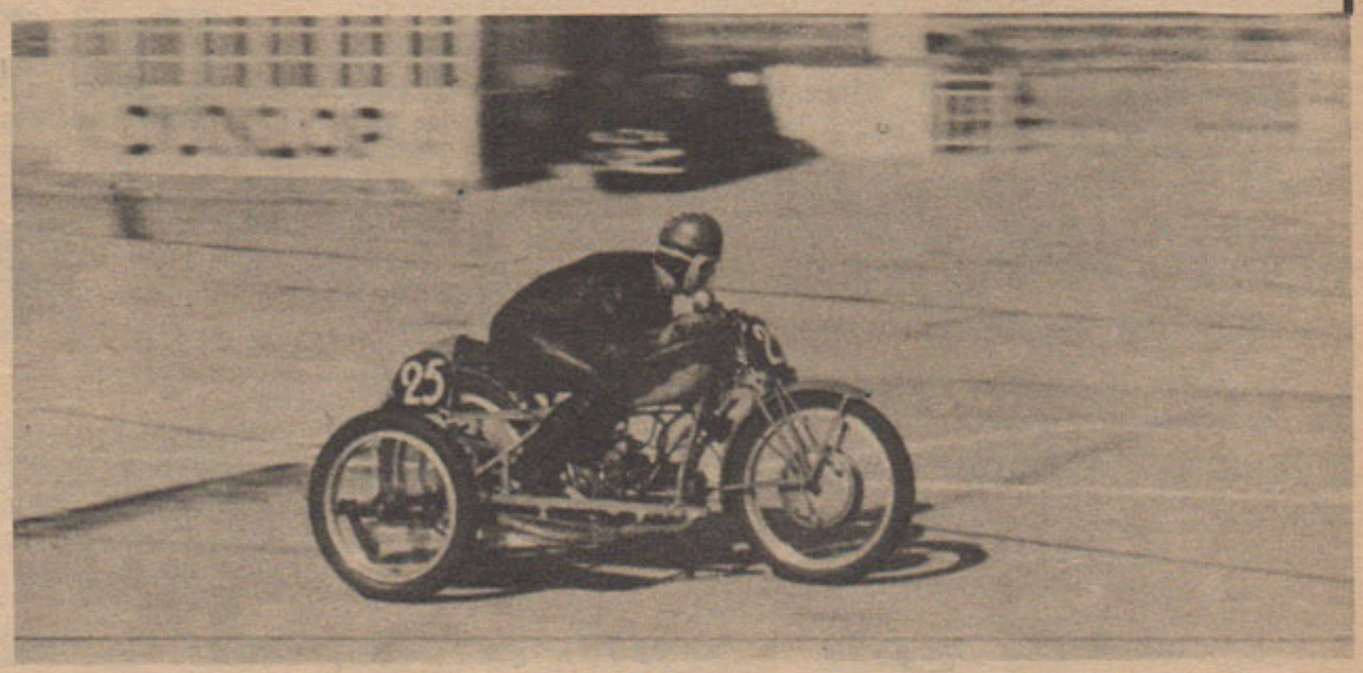
500 *kms* : 4 h. 1'58" 9/100, moy. 123,98 kmh. (ancien record 4 h. 42', moyenne 106,30 kmh.).

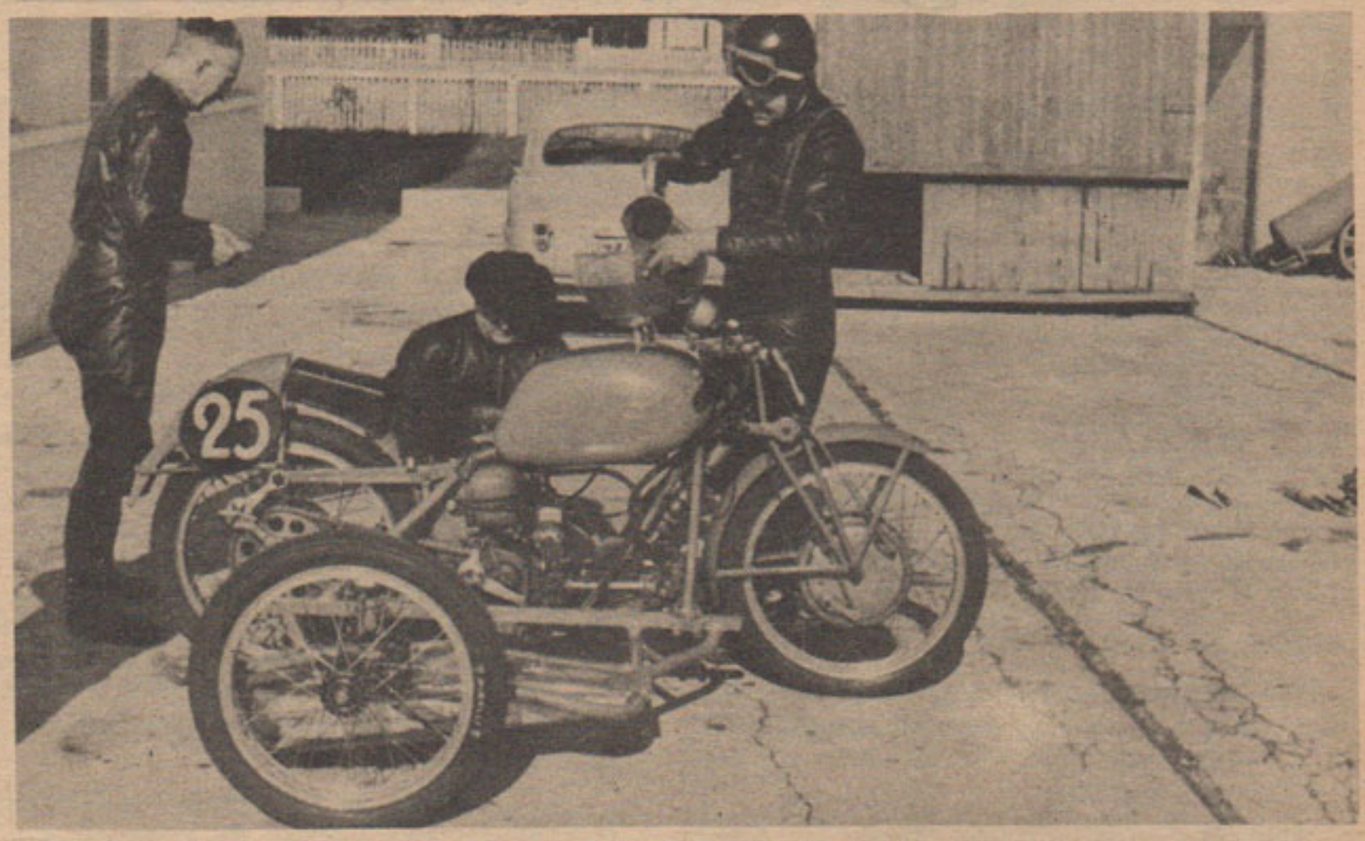
5 *heures* : soit 598,351 kms, moyenne 119,67 kmh. (ancien record 532 kms, moy. 106,30 kmh.).

6 *heures* : soit 714,101 kms, moyenne 119,02 kmh. (ancien record 637 kms, moyenne 106,20 kmh.).

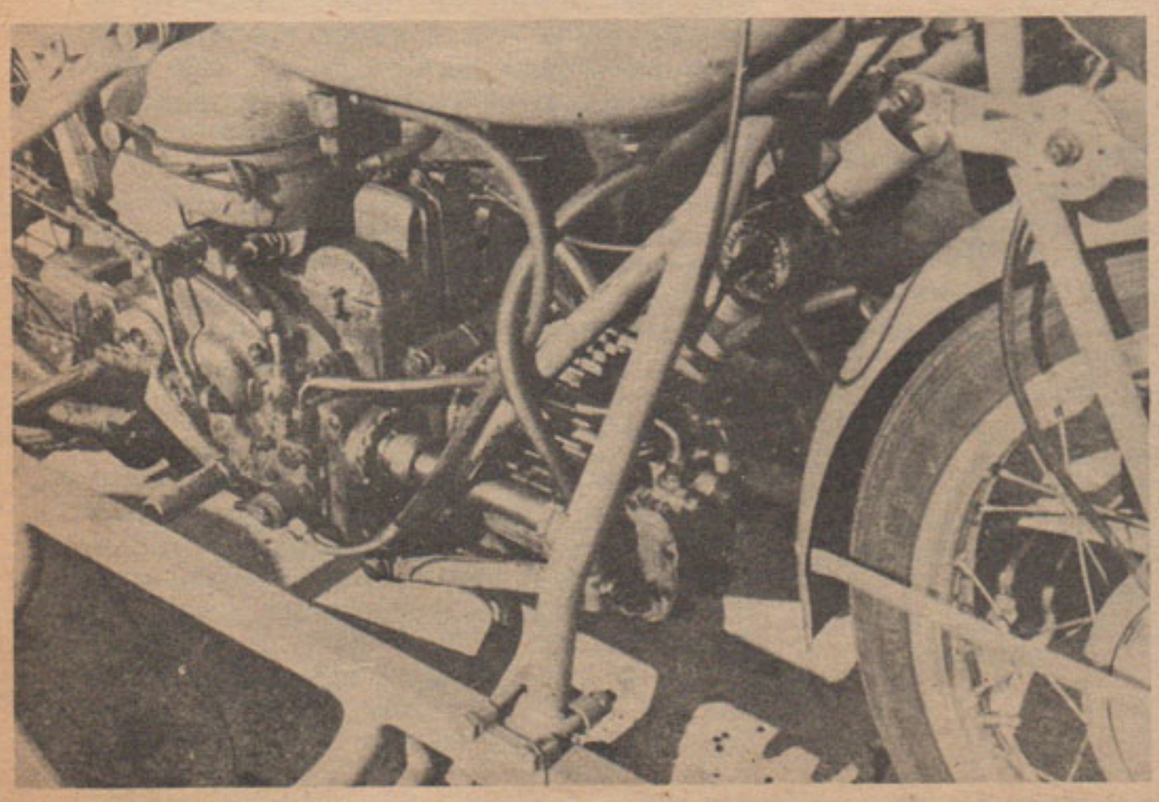
Notons que ces temps ont été chronométrés sur la base de 2.499,88 m, soit à 90 cm du bord inférieur de l'anneau de vitesse.

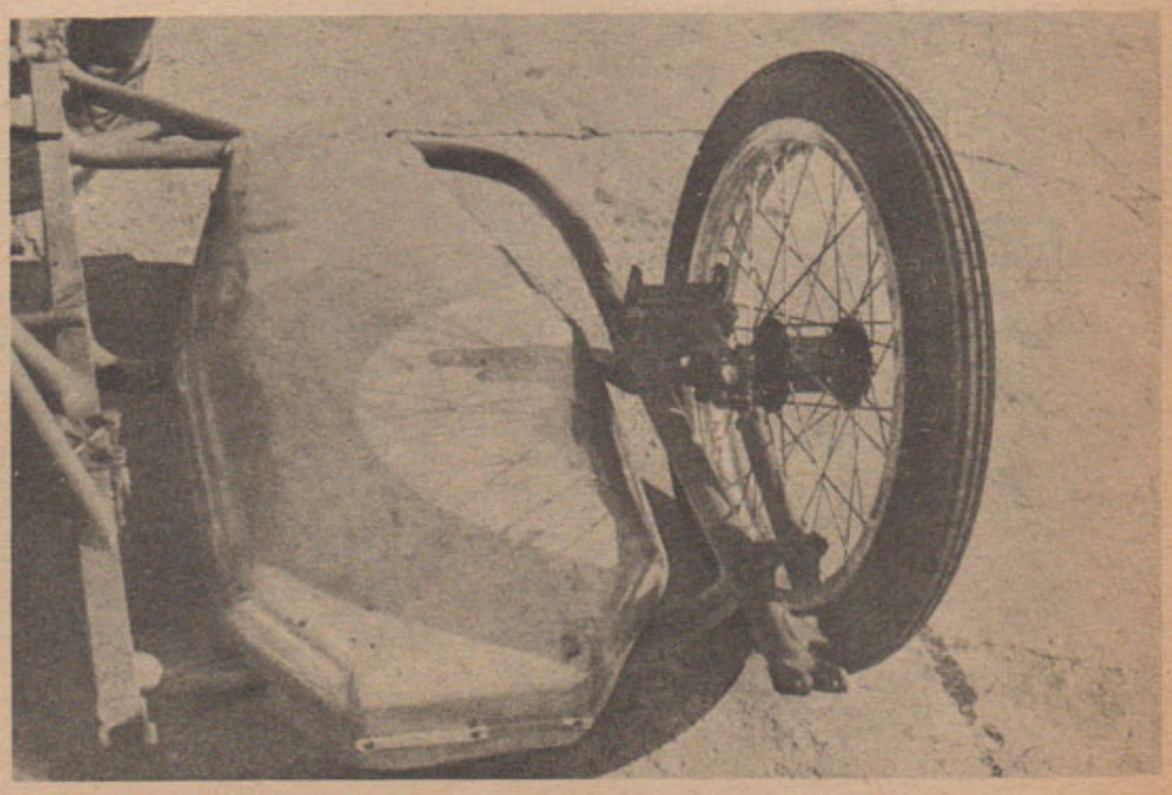
Remarquons également que les records sur 10 kms et 10 miles ne furent pas établis par Messerschmitt, le circuit de Hockenheim mesurant 9 kms environ.





En haut, Collignon devant le chronométrage. - Ci-dessus, les trois recordmen, de gauche à droite : Collignon, Jacquier-Bret et Perrin. Ci-dessous : détails du moteur et du side.





LE DISTRIBUTEUR ROTATIF

et son application au moteur 4 temps

Après avoir étudié dans la 1ère partie de cet article (MR 1259) les possibilités offertes par le distributeur rotatif, comparé à la classique distribution par soupapes, et après l'examen approfondi des difficultés qui, dans l'état actuel des choses, contrarient sa fabrication en série — en particulier le problème de son étanchéité — nous allons maintenant analyser dans l'essentiel les résultats des recherches poursuivies d'une part sous l'égide de l'ex Institut Allemand des Recherches pour le Trafic Aérien (DVL) et, d'autre part, actuellement au sein des usines NSU.

Rappelons que l'auteur de cette étude n'est autre que le Docteur Ing. W. Froede, responsable technique des Services Essais et Compétition chez NSU.

Les possibilités sont si nombreuses, si variées, quand il s'agit de pourvoir un moteur à explosion d'un distributeur rotatif, que les manuels techniques, aussi complets soient-ils, ne peuvent les décrire toutes. Il n'est pas non plus nécessaire de connaître toutes les descriptions qui ont fait l'objet de brevets, car beaucoup d'entre elles sont à écarter dès l'abord, soit que la possibilité de les rendre étanches ne puisse être réalisée, soit que le problème du refroidissement n'ait pas reçu de solution satisfaisante, soit encore du fait de trop faibles sections de passage des gaz (frais et brûlés).

SELON LA FORME

Une première différenciation peut être faite, selon la forme donnée au distributeur rotatif. On distinguera donc d'abord les groupes suivants :

— Distributeurs rotatifs plans, en forme de disque ;
— Distributeurs rotatifs cylindriques ;
— Distributeurs rotatifs coniques ;
— Distributeurs rotatifs sphériques ;
— Distributeurs rotatifs à manchon ;
— Distributeurs rotatifs en pot.

Dans les types coniques ou cylindriques, les surfaces principales planes ou cintrées du distributeur peuvent être ajustées de façon étanche.

SELON LE MODE D'ETANCHEITE

D'après le genre des surfaces d'étanchéité, décisives quant au rendement et la sécurité de fonctionnement du moteur, il convient encore de distinguer :

— les surfaces d'étanchéité planes ;
— » » » cylindriques ;
— » » » coniques ;
— » » » sphériques.

SELON L'EMPLACEMENT DU DISTRIBUTEUR

La position du distributeur rotatif a fait également l'objet de nombreuses recherches et études. Sans vouloir ici considérer le distributeur rotatif d'admission des moteurs à deux temps, placé au voisinage du carter-moteur, on retiendra les positions suivantes :

— Axe du distributeur coaxial à l'axe du cylindre. Corps du distributeur placé dans la chambre d'explosion ou au-dessus de la culasse.

— Axe du distributeur parallèle à l'axe du cylindre, mais non coaxial. Corps de distributeur au-dessus ou latéralement au cylindre.

— Axe du distributeur incliné par rapport au cylindre. Corps du distributeur au-dessus ou latéralement au cylindre.

— Axe du distributeur perpendiculaire à l'axe du cylindre. Le corps du distributeur est placé au-dessus, latéralement, ou incliné au-dessus de la chambre d'explosion.

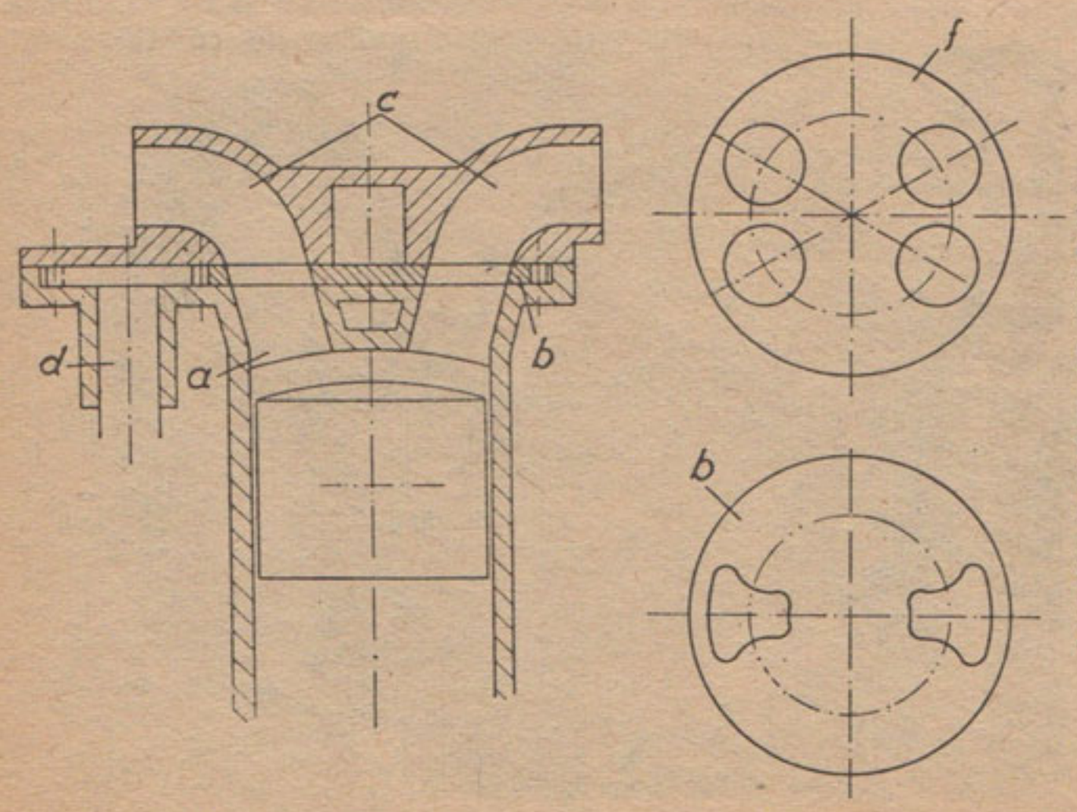


Fig. 1 : *Représentation schématique du distributeur plan DVL et son montage. - « a » : chambre de combustion ; « b » : le disque distributeur et ses deux lumières ; « c » : tubulures ; « d » : pignon d'entraînement du distributeur ; « f » : les 4 lumières de la culasse.*

LE DISTRIBUTEUR ROTATIF D.V.L.

C'est le type qui, jusqu'ici, a permis d'enregistrer les résultats les plus positifs, et dont on peut voir en figure 1 la disposition schématique. Les moteurs qui en ont été pourvus étaient refroidis aussi bien par air que par liquide, mais c'est ce dernier mode qui a fourni les résultats les plus convaincants. Il s'agit d'un distributeur coaxial au cylindre, tournant 4 fois moins vite que le vilebrequin, et réalisé sous la forme d'un disque le plus mince possible, afin de parvenir à résoudre au mieux les questions d'étanchéité et de refroidissement. Fabriqué en acier nitruré, et présentant des surfaces externes polies, ce distributeur est monté sur un solide pivot axial, qui a servi également durant une partie des recherches, à porter le gicleur d'injection.

Dans ce moteur, les conditions d'étanchéité sont assurées de la manière la plus satisfaisante. La culasse comporte 4 passages de gaz à section circulaire qui sont munis des bagues d'étanchéité avec joint de fermeture décrites dans la première partie de cet article. L'évacuation de la chaleur vers les parois refroidies de la culasse s'effectue ici très convenablement.

DIAGRAMME DE DISTRIBUTION

Un inconvénient de ce type de distributeur réside sans aucun doute dans le fait que les durées d'ouverture sont limitées. Mais il est apparu, au cours des recherches, qu'en dépit de ces durées d'ouvertures plus réduites le remplissage et le rendement sont plus élevées avec ces moteurs à distributeurs rotatifs qu'avec les moteurs correspondants à soupapes. On trouvera l'explication de ce phénomène dans la différence qu'il faut établir entre la durée d'ouverture théorique et la durée d'ouverture « efficiente ». Il a été possible de comparer l'une et l'autre à la suite d'essais effectués sur des moteurs Daimler-Benz, et dont nous publions les chiffres qui montrent l'avantage incontestable du distributeur DVL sur ce plan.

Angle d'ouvert.	type de distribution	ouverture théorique	ouverture efficiente	% ouv. eff. par rapp. ouv. théo.
295°	soupapes	7.840 mm²/s	4.420 mm²/s	56,5 %
270°	distrib. ∅ 100	6.880 mm²/s	6.120 mm²/s	89,0 %
300°	distrib. ∅ 110	8.100 mm²/s	7.180 mm²/s	88,7 %
300°	distrib. ∅ 120	8.750 mm²/s	7.750 mm²/s	88,5 %

En raison des résistances aérodynamiques lors des échanges gazeux, en raison d'une évacuation incomplète des gaz brûlés, en raison d'une forme de culasse qui n'est pas des mieux étudiées, malgré une amélioration incontestable par rapport au moteur correspondant à soupapes, les réalisations signalées ne donnent pas l'optimum possible. En particulier, un de ses inconvénients est que l'admission et l'échappement s'opèrent toujours respectivement par leurs propres lumières dans la culasse ; dans ces conditions, les éléments d'étanchéité des lumières d'échappement subissent des charges thermiques beaucoup plus élevées que dans les réalisations où une même lumière dans la culasse sert tour à tour pour l'échappement et l'admission.

Quand les lumières de distribution ne sont que partielleemnt ouvertes, le flux des colonnes gazeuses, lors de l'admission ou de l'échappement, est gêné par les arêtes supérieure et inférieure du disque du distributeur (de ce point de vue, les distributeurs possédant des canaux internes profilés doivent amener un avantage certain).

La chambre de combustion elle-même a la forme d'un disque légèrement cintré, comportant 4 courts évidements cylindriques qui la mettent en communication avec le disque distributeur. Bien que cette forme de chambre de combustion ne soit pas le « nec plus ultra », le rendement obtenu s'avéra égal — sinon supérieur — à celui obtenu avec des distributions par soupapes, soit avec des cylindres unitaires d'essais, soit avec des multicylindres complets d'aviation. On pourrait, en moyenne, porter le taux de compression à 1 ou 1,5 unités plus haut, ou bien utiliser le plus mauvais carburant d'aviation. Enfin, sous le rapport de la consommation spécifique de carburant et de la consommation en huile, les moteurs de ce distributeur rotatif soutiennent la comparaison avec les moteurs correspondants équipés d'une distribution par soupapes.

L'avance à l'allumage, dans ces moteurs à distributeur rotatif, se situait autour de 10 à 15°, étant donc beaucoup plus réduite que celle qui était nécessaire aux moteurs correspondants à distribution classique. On sait, à ce propos, que l'avance à l'allumage nécessaire à un moteur représente un moyen de vérifier la valeur de la forme de la chambre d'explosion, donne un élément d'appréciation sur la possibilité d'utilisation d'un carburant d'un indice d'octane donné.

× × ×

D'un autre côté, les essais ont montré que la longévité du moteur à distributeur rotatif était indiscutablement plus grande. Ainsi, les moteurs équipés du DVL ont plus d'une fois supporté des épreuves d'une durée de 100 ou 200 heures de fonctionnement ininterrompu, sans montrer par la suite ni besoin de réparations, ni de pertes de rendement. L'usure des éléments assurant l'étanchéité était minime, confirmant par là ce que les recherches à ce sujet avaient généralement établi, à savoir que ces organes, comme d'autres pièces mécaniques tributaires de vitesses de friction élevées, peuvent bénéficier, justement du fait de ces vitesses, d'un amoindrissement de l'usure.

× × ×

Mais l'argument principal en faveur du distributeur rotatif DVL, et qui s'est dégagé de toutes les expérimentations poursuivies, fut l'importante simplification de construction et l'abaissement du prix de revient, qui firent que dès 1942, l'industrie allemande de moteurs d'avions se demandait si elle n'allait pas devoir se tourner dans sa totalité vers ce type de distribution. Si, en fin de compte, cela ne fut pas réalisé, il faut en voir l'explication dans des motifs d'inspiration militaire : une telle reconversion dans une branche essentielle de l'armement fut jugée impossible.

DISTRIBUTEURS ROTATIFS MONO ET BICYLINDRIQUES

Parallèlement au développement du moteur à distributeur rotatif en forme de disque (et qui était prêt à être construit en série), de nombreuses recherches de principe concernant d'autres types de distribution rotative furent aussi poursuivies.

Certains distributeurs cylindriques à 1 ou 2 corps (figure 2) devaient apporter une meilleure évacuation des gaz brûlés et un agrandissement des durées de distribution.

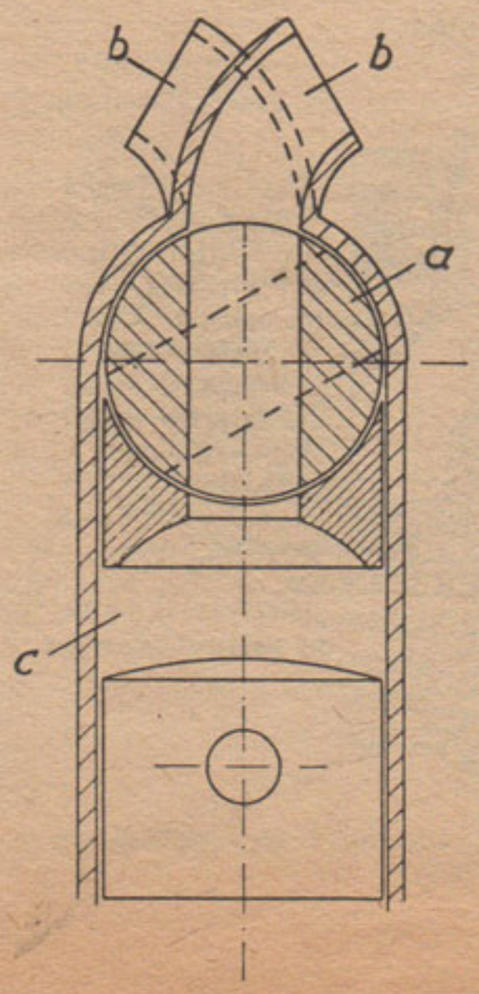
Le distributeur rotatif à un seul cylindre répondit entièrement à l'espoir mis en lui, surpassant le distributeur plan (genre DVL) sous le rapport du rendement et de la durée. Par contre, le type à 2 cylindres distributeurs — qui, du point de vue distribution, s'identifiait davantage à la distribution par soupape — s'avéra inférieur au distributeur rotatif monocylindrique, au moins pour les moteurs de 2 litres de cylindrée.

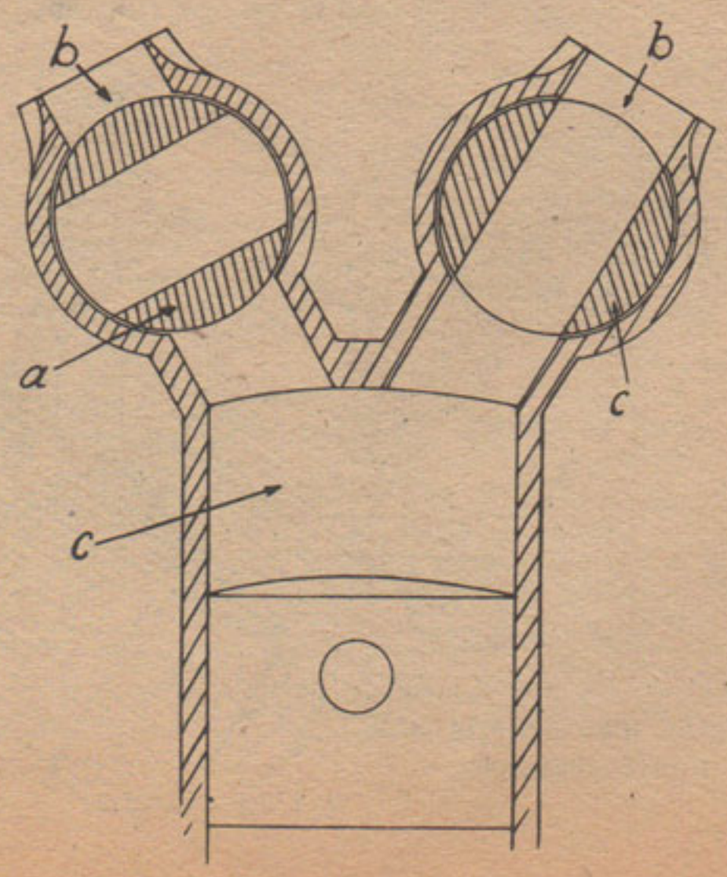
Un distributeur à deux cylindres rotatifs prévu pour un moteur de 3,71 litres de cylindrée, obtint de bons résultats lors des premiers essais, mais sa réalisation définitive ne put être poursuivie du fait des événements.

Nous trouvons en figure 3 un exemple du résultat des recherches concernant un moteur à 2 cylindres-distributeurs. On y verra le décalage de la limite de cognement, en comparaison avec un moteur à soupapes. Celui-ci, le BMW 132, est un moteur d'avion qui, en dépit d'un taux de compression géométrique de 6,5 à 1 seulement, supporte des pressions de charge guère plus réduites qu'avec le distributeur rotatif à 2 cylindres WVW monté sur le moteur de comparaison, et dont le taux de compression était de 8 à 1. Ce déplacement de la limite de cognement s'obtient particulièrement dans la zone d'émulsion trop riche.

× × ×

La figure 4 met en évidence les pressions moyennes et les puissances atteinFig. 2 : *Deux distributeurs à boisseaux cylindriques tournants. A gauche, avec un seul boisseau (type Baer-Heylandt) ; à droite, à deux boisseaux. Ce dernier type ne manque pas d'analogie avec une classique distribution à soupapes. - « a » : boisseaux tournants ; « b » : tubulures ; « c » : chambre de combustion.*





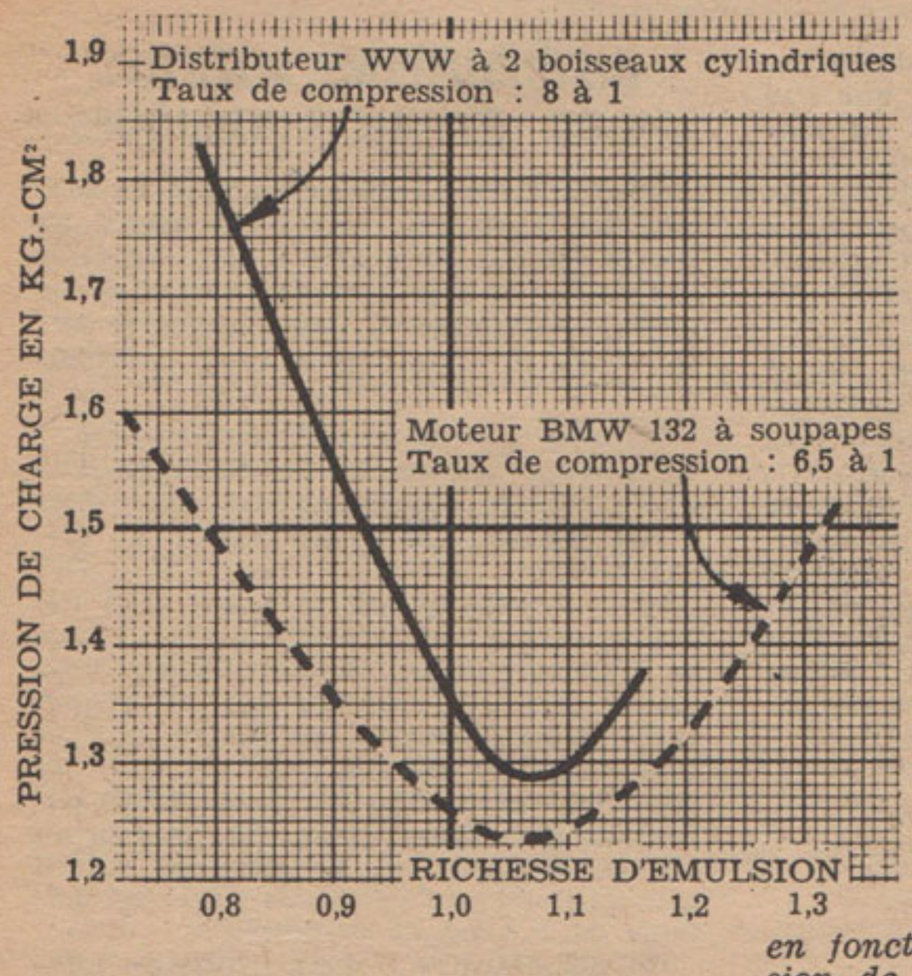


Fig. 3, *à gauche : limites de cognements de moteurs d'aviation à compresseurs, en fonction de la pression de charge et la richesse d'émulsion (est comptée pour 1 une émulsion correcte ; pour les nombres plus grands que 1, la proportion d'air est plus importante et l'émulsion plus pauvre ; pour les nombres plus petits que 1, l'émulsion est riche). Sont comparés un moteur à soupapes BMW 132 et un moteur muni d'une distribution rotative WVW à deux boisseaux tournants.*

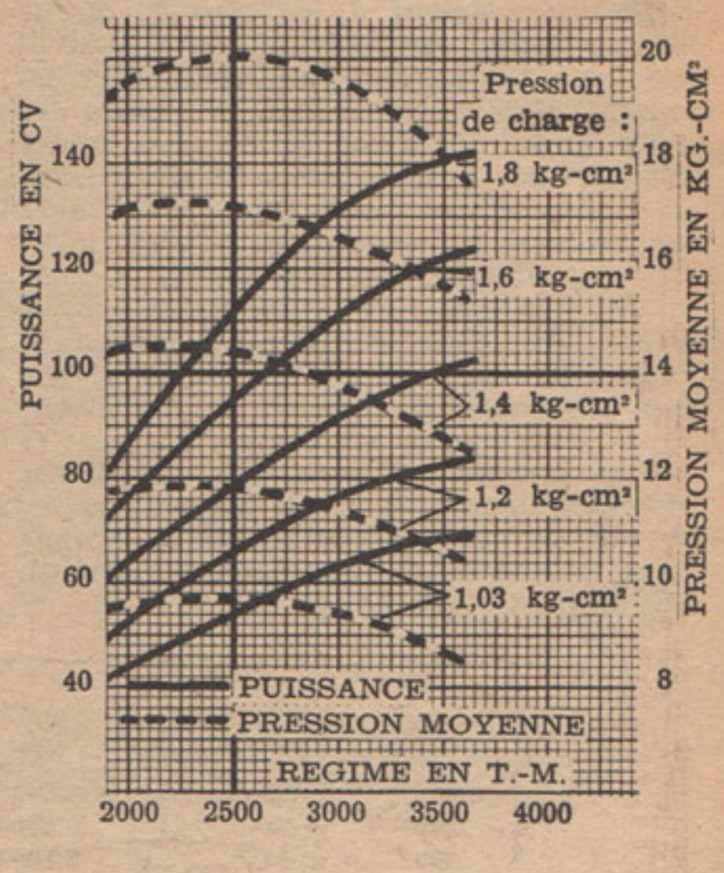


Fig. 4 : *Puissance et pression moyenne d'un deux litres expérimental muni d'un distributeur WVW à 1 seul boisseau. Courbes obtenues en fonction du régime et de la pression de charge fournie par le compresseur.*

tes suivant le régime et la pression de charge. Cette fois, il s'agit d'un distributeur à 1 seul cylindre, monté pour les essais sur un moteur de 2 litres de cylindrée. Avec des pressions de charge de l'ordre de 1,8 kg/cm², on a atteint une pression moyenne de 20 kg/cm², sans que la fonction des éléments d'étanchéité soit modifié d'une quelconque manière.

N. S. U. ET LE DISTRIBUTEUR

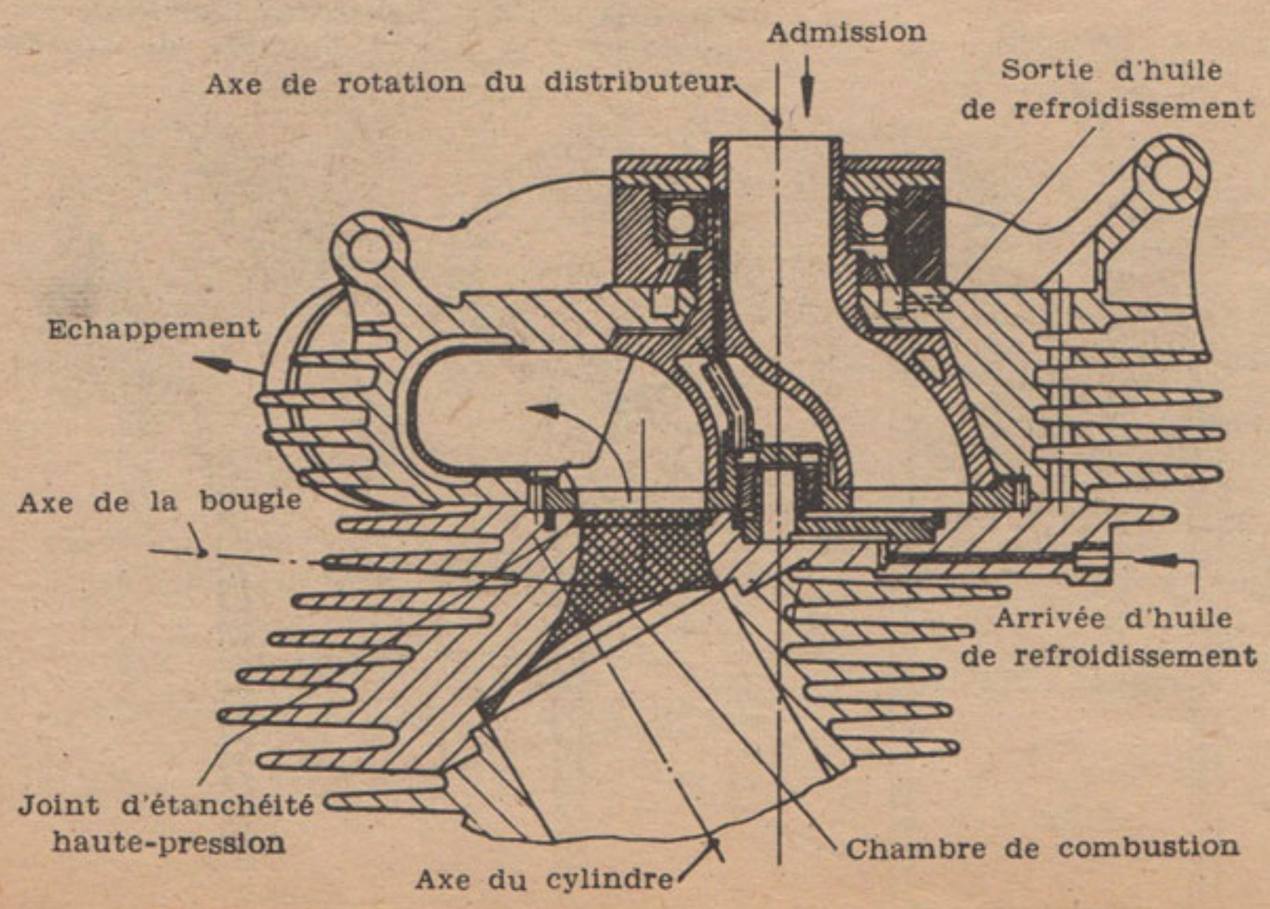
Les résultats des recherches entreprises par l'Institut Allemand des Recherches pour le Trafic Aérien (DVL), et par le Service de Recherches Wankel (WVW) se sont malheureusement perdus, dans leur plus grande partie, au cours des événements de l'après-guerre, et les techniciens au courant de ces projets ont émigré vers d'autres tâches. Ainsi les résultats obtenus à cette époque présentent-ils actuellement un manque d'unité, un défaut de coordination qui sont un inconvénient certain du point de vue de leur publication.

× × ×

Mais, à leur tour, depuis quelques années, les usines NSU se sont employées à la réalisation d'un distributeur rotatif construit en grande partie d'après les études et les résultats obtenus jadis par le DVL. Il était intéressant de s'inspirer de ceux-ci, car les recherches s'appliquent à de petits moteurs au régime élevé, qui permettent justement d'utiliser pleinement, dans toute sa portée, la supériorité éventuelle de la distribution rotative par rapport à la distribution par soupapes.

Nous apportons, dans les lignes qui suivent, quelques extraits de ces recherches, en précisant qu'il s'agit seulement des premiers essais. Il serait d'ailleurs souhaitable que d'autres Bureaux d'Etudes prennent l'initiative d'entreprendre de tels travaux, car l'ensemble du problème est très étendu et ne peut être entièrement étudié dans le cadre du Service des Recherches d'une seule entreprise.

Fig. 5 : *Coupe du haut-moteur de la NSU « Max » à distributeur rotatif.*



BASES DU CHOIX DU DISTRIBUTEUR ROTATIF NSU

Pour la réalisation du premier modèle, le mode de construction choisi fut celui qui paraissait présenter le maximum de sécurité. Les difficultés concernant l'étanchéité, la lubrification, le refroidissement (voir la première partie de cet article) devaient être tournées autant que faire se pouvait, et n'étaient retenus que les éléments de construction et les procédés de fabrication qui s'étaient déja montrés avantageux lors de recherches antérieures.

Afin de pouvoir établir un parallèle avec un moteur à soupapes parvenu à un haut degré de perfectionnement, le moteur fut basé, dans ses caractéristiques techniques, en grande partie sur les valeurs de la Max. On prit le même carter-moteur, le même embiellage, et les mêmes valeurs de cylindrée, d'alésage, de course, que ceux de ce 250 cmc., d'une puissance de 17 à 18 CV, qui est l'un des plus modernes moteurs 4 temps de moto du moment. Enfin, et ceci ajoutait à la difficulté, on entendit conserver le refroidissement par l'air ambiant, qui est dans le domaine de la motocyclette le procédé le plus généralement rencontré.

DISPOSITION ET CHOIX DU TYPE

Le type choisi pour ce premier distributeur rotatif NSU avait une base plane et était placé dans le haut de la culasse, comme on peut le voir sur la coupe de la figure 5. Pour éviter au maximum les coudes et les changements de section dans les tubulures et canaux d'admission et d'échappement, ces canaux sont ménagés et profilés à l'intérieur du distributeur lui-même. Ceci présente de plus

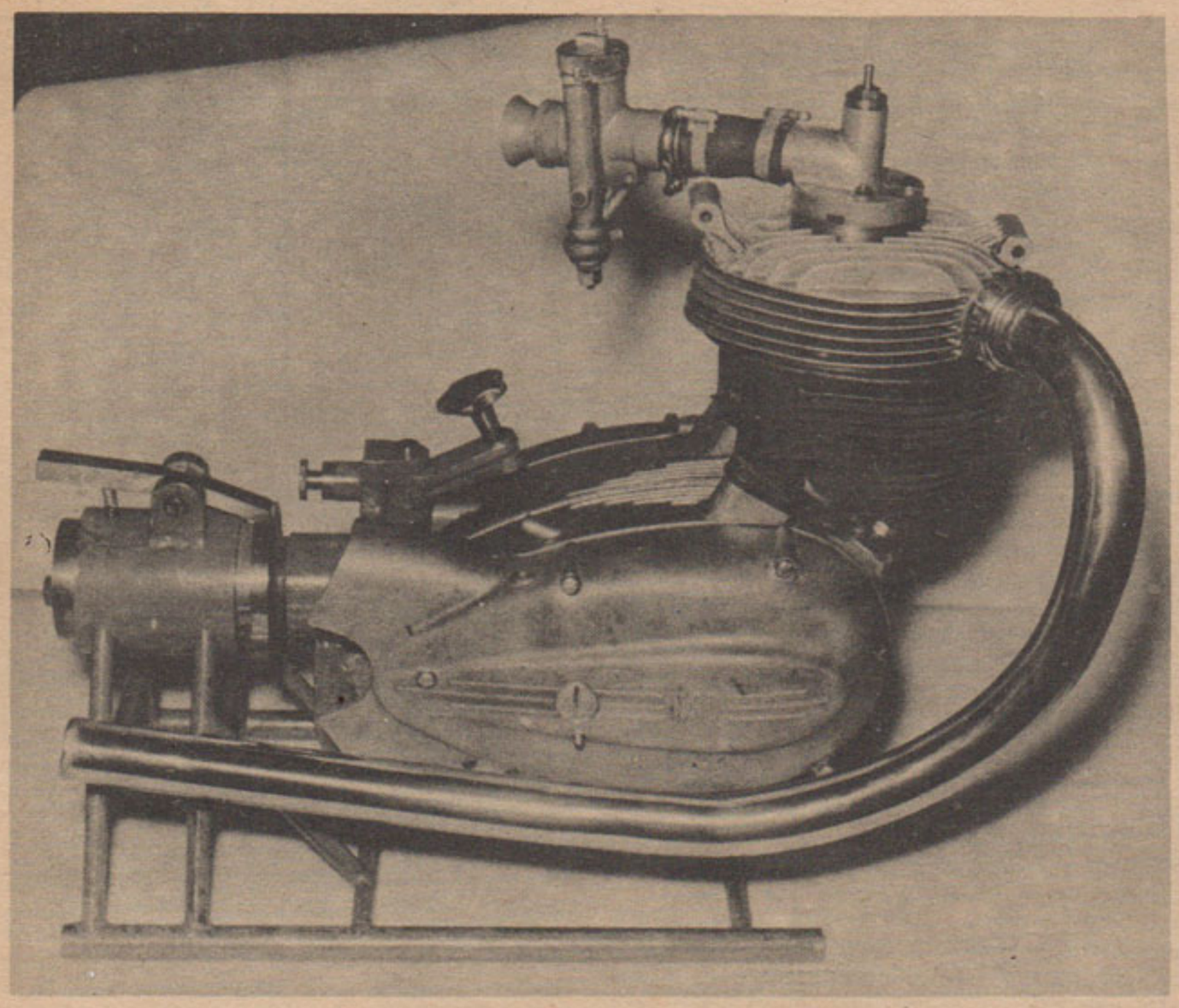


Fig. 6 : *Vue d'ensemble du 250 NSU « Max » à distributeur rotatif. A noter le carburateur débouchant sur le dessus de la culasse.*

un avantage : la chambre de combustion ne possède qu'une seule lumière, servant tour à tour à l'admission et à l'échappement, ce qui réduit les éléments d'étanchéité et permet de les maintenir à une température moyenne.

Afin de pouvoir refroidir la culasse par l'air ambiant avec une pleine efficacité, et placer la bougie dans une position avantageuse et accessible, le distributeur fut incliné par rapport à l'axe du cylindre.

La chambre d'explosion, indiquée en figure 5 par des hachures croisées, ne se caractérise pas uniquement pas sa forme très compacte ; à partir de la bougie — située au milieu de la surface conique courbée de gauche (et dont seul l'axe médian est tracé sur le dessin) — les trajets pour enflammer les gaz sont sensiblement les mêmes de tous côtés.

Après les premiers essais, il avait d'ailleurs fallu modifier la disposition initiale et le refroidissement, jusqu'à parvenir au type présenté dans notre figure (5), dont la disposition s'est jusqu'à présent révélée la plus satisfaisante.

LE FONCTIONNEMENT

Les efforts axiaux sont encaissés par un roulement à rouleaux situé dans le col supérieur du distributeur, et transmis à la culasse. Le pivot inférieur, qui repose sur une plaque spéciale fixée à la collerette de la chambre d'explosion, sert en même temps à l'arrivée d'huile de refroidissement.

Les canaux des gaz se remarquent également sur notre figure. Celui d'admission, axial, est ici fermé.

L'entraînement du distributeur est assuré par une couronne dentée (encerclant la plaque d'étanchéité) entraînée par un arbre incliné.

L'équilibrage du corps du distributeur doit être étudié avec un soin particulier. Ce corps est refroidi par circulation interne d'huile, la sortie de cette dernière s'effectuant au niveau du roulement à rouleaux supérieur, d'où elle se déverse par une rainure circulaire. La forme conique de ce distributeur rotatif ne laisse aux gaz brûlés qu'un relativement court chemin à parcourir à l'intérieur du corps de celui-ci, condition intéressante du point de vue diminution de l'échauffement.

On s'est également soucié de réduire l'échauffement du moteur en faisant passer la tubulure d'échappement à l'intérieur d'un manchon de tôle, séparé de la paroi du cylindre par un matelas d'air.

× × ×

Par rapport au moteur à soupapes correspondant, le moteur à distributeur rotatif est notablement moins haut, mais ici, le carburateur doit nécessairement être placé au-dessus de la culasse. On verra en figure 6 l'aspect d'ensemble du moteur équipé du distributeur rotatif que nous venons de décrire en détail, tandis qu'en figure 7 ce même moteur est montré boîtier supérieur retiré, laissant à découvert le distributeur lui-même.

RESULTAT DES RECHERCHES

DIAGRAMME DE DISTRIBUTION

Les temps d'ouverture de ce distributeur rotatif furent d'abord largement calculés. Les valeurs données dans le diagramme 8 indiquent une lumière de distribution de 10,3 cm² de section pour l'admission du moteur à distributeur rotatif, alors que le moteur classique de la Max ne dispose pour la même fin que de 6,5 cm².

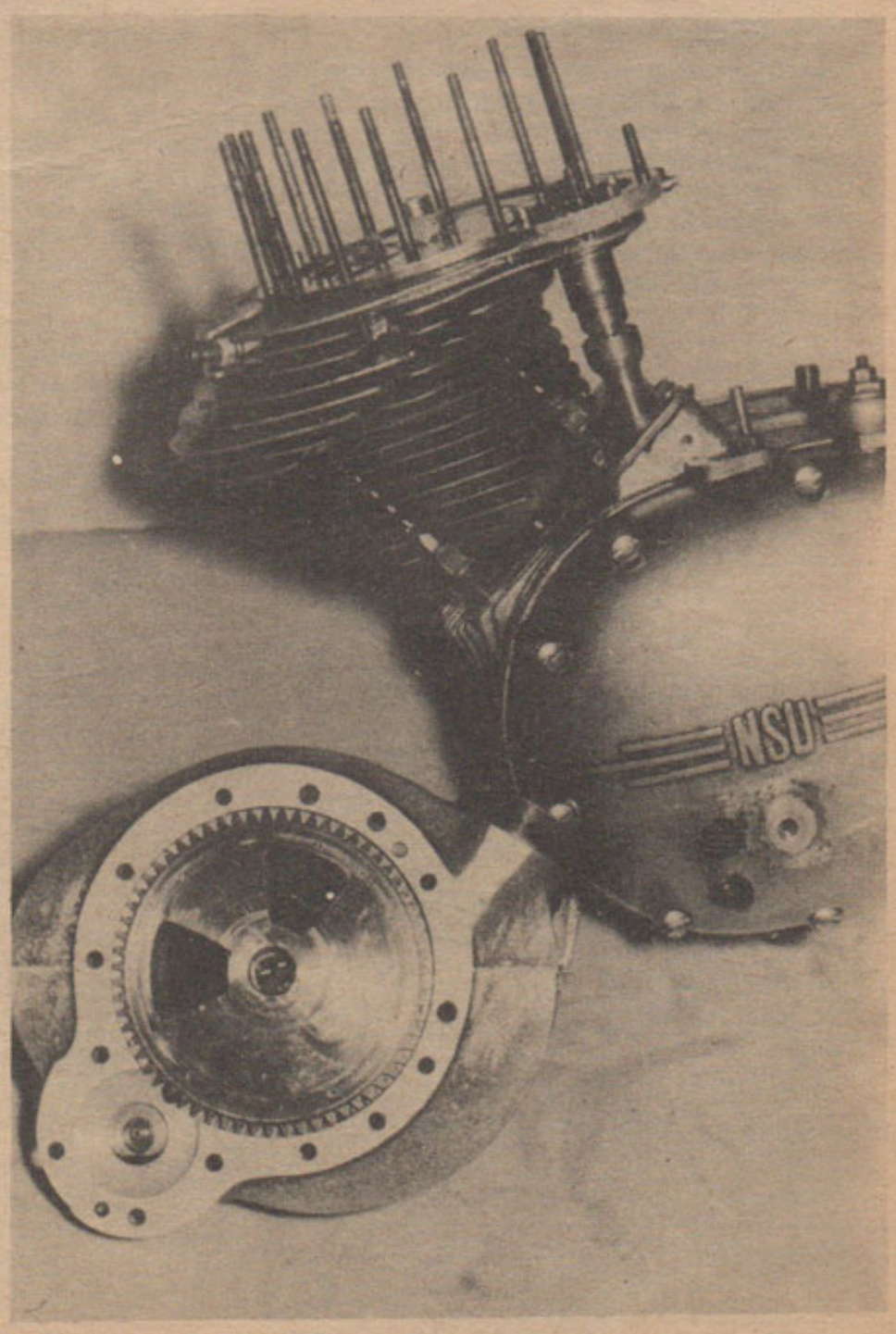


Fig. 7 : *Toujours le même moteur, culasse démontée, montrant la face inférieure plane du distributeur. A noter l'inclinaison de l'axe du cylindre ainsi que l'emplacement de la bougie presque horizontale.*

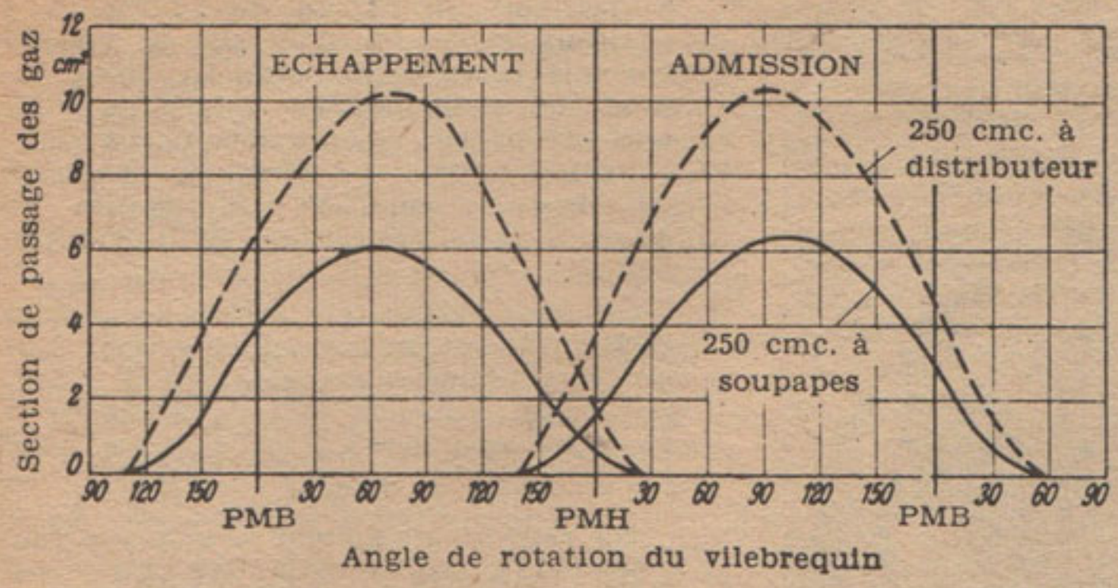


Fig. 8, *ci-dessus : Diagrammc angulaire de distribution (le même pour les deux moteurs) et sections de passage des gaz pour les 250 NSU « Max » à soupapes et à distributeur. - A droite,* fig. 9 : *Taux de remplissage de trois moteurs, les courbes 2 et 3 correspondant aux diagrammes de la figure 8. Pour ces essais, les moteurs étaient entraînés par un moteur annexe et ne fonctionnaient donc pas par leurs propres moyens.*

Le diagramme de distribution fut conservé, bien qu'il fallut s'attendre à ce que, en raison des plus grandes sections de passage des gaz, une plus courte durée d'ouverture et un croisement plus réduit soient plus avantageux.

Déjà au cours des recherches poursuivies en utilisant une source d'énergie étrangère au moteur (le moteur d'essais étant entraîné par un moteur annexe), il s'était confirmé que les temps d'ouverture exagérément grossis ne constituaient pas un progrès du point de vue amélioration du taux de remplissage, mais, au contraire, apportaient une importante réduction de celui-ci.

TAUX DE REMPLISSAGE

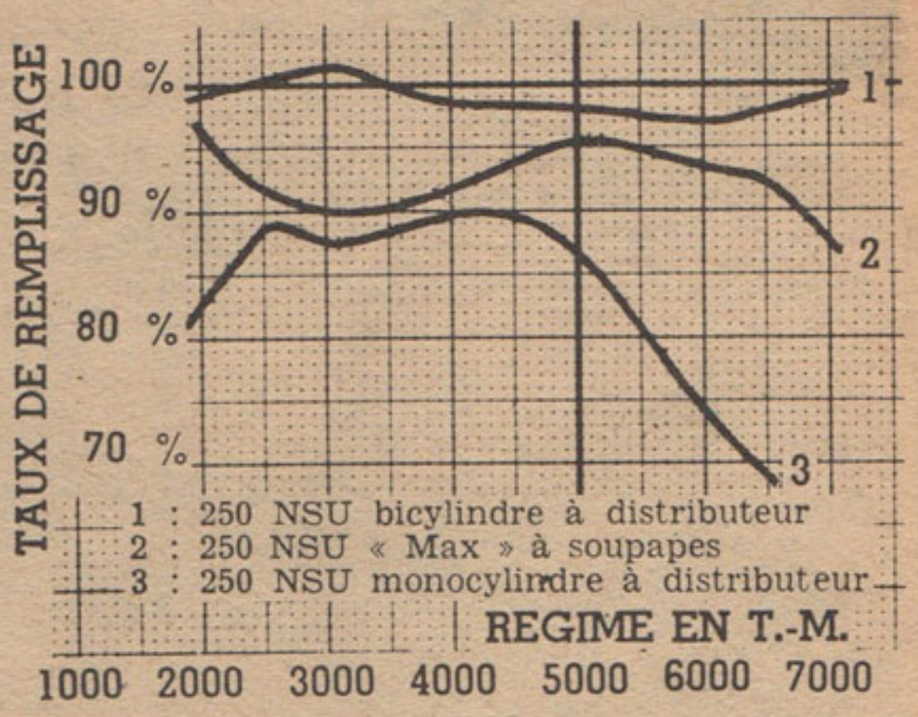
La figure 9 donne les taux de remplissage d'une classique NSU-Max à soupapes (courbe 2) et d'un monocylindre à distributeur rotatif doté du diagramme de distribution de la figure 8 (courbe 3). Pour l'établissement de ces courbes, les moteurs étaient entraînés par des moteurs annexes, ce qui explique la différence avec la courbe publiée en fig. 1, page 1501 de notre N° 1259, où nous avons trouvé un taux de remplissage de 103 % pour la 250 NSU - Max fonctionnant par ses propres moyens. Quoi qu'il en soit, les résultats sont assez moyens, puisque le moteur à distribution rotative atteint, dans le meilleur cas, un taux de remplissage égal à 90 % !

La courbe 1, tracée sur la même figure, donne également les valeurs de remplissage pour un moteur bicylindre également à distributeur rotatifs et dont l'étude fut entreprise plus tard. Cette fois, les sections de passage des gaz étaient nettement plus petites, et le diagramme de distribution mieux calculé.

Bien que ces résultats n'aient été mesurés que dans le cas d'un entraînement par un moteur annexe, ils permettent néanmoins d'en déduire que le taux de remplissage d'un moteur à 4 temps peut encore être amélioré par une distribution rotative convenablement étudiée et appropriée. Avec un moteur fonctionnant par ses propres moyens, il faut bien entendu compter avec les phénomènes pulsatoires à l'admission, c'est-à-dire avec l'effet Kadenacy.

PUISSANCES COMPAREES

Comme il a été démontré dans la première partie de la présente étude (MR n° 1259), dans le paragraphe « analyse critique des perspectives offertes par le distributeur rotatif », il ne faut toutefois pas s'attendre à obtenir, au moyen de la distribution rotative, une importante supériorité quant à la puissance d'un moteur.



En figure 10 sont présentées les courbes de puissance comparées du 250 cmc. monocylindre NSU-Max muni soit de son habituelle distribution par soupapes, soit d'un distributeur rotatif amélioré par rapport au type que nous avons présenté. Bien que lors de ces essais le refroidissement ait laissé encore à désirer et que l'alimentation en huile ait été trop riche, nous voyons cependant que les 18 CV sont atteints. De plus, cette puissance peut être maintenue très longuement sans défaillance. En fait, ici, la différence par rapport à la « Max » de série est insignifiante.

Ajoutons à cela que la puissance spécifique — 72 CV/litre — obtenue avec le 250 « Max » à distribution par soupapes, ne fut pas atteinte, elle non plus, d'emblée. Une longue période d'études fut nécessaire pour parvenir à ce résultat, durant laquelle les modifications furent nombreuses. Le diagramme de distribution en particulier fit l'objet de calculs très attentifs, en tenant compte des phénomènes pulsatoires des colonnes des gaz frais ou brûlés.

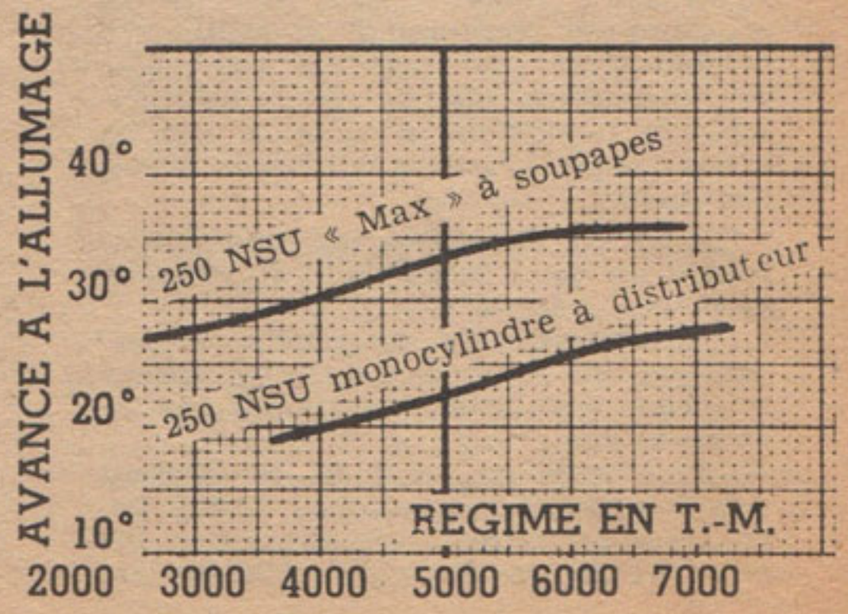
En revanche, le distributeur rotatif dont il est question ici n'a encore subi que peu de modifications, n'étant d'ailleurs étudié que depuis peu de temps. D'autre part, il convient de souligner que chaque remaniement du diagramme de distribution oblige à réaliser un nouveau corps de distributeur, ce qui ne peut se faire rapidement. De toute façon, il paraît évident que la courbe de puissance tracée dans notre figure 10 est encore susceptible d'être sérieusement améliorée.

CONSOMMATION SPECIFIQUE

La compression de ce moteur à distributeur rotatif fut primitivement fixée à 10 à 1, puis on la réduisit à 9 à 1.

Fig. 10 : *Courbes de puissance et couple de 250 NSU « Max », soit à soupapes, soit à distributeur rotatif (avec un diagramme modifié par rapport à celui des figures 8 et 9).*

Fig. 11 : *Avance à l'allumage nécessaire avec les 250 cmc. à soupapes et à distributeur.*



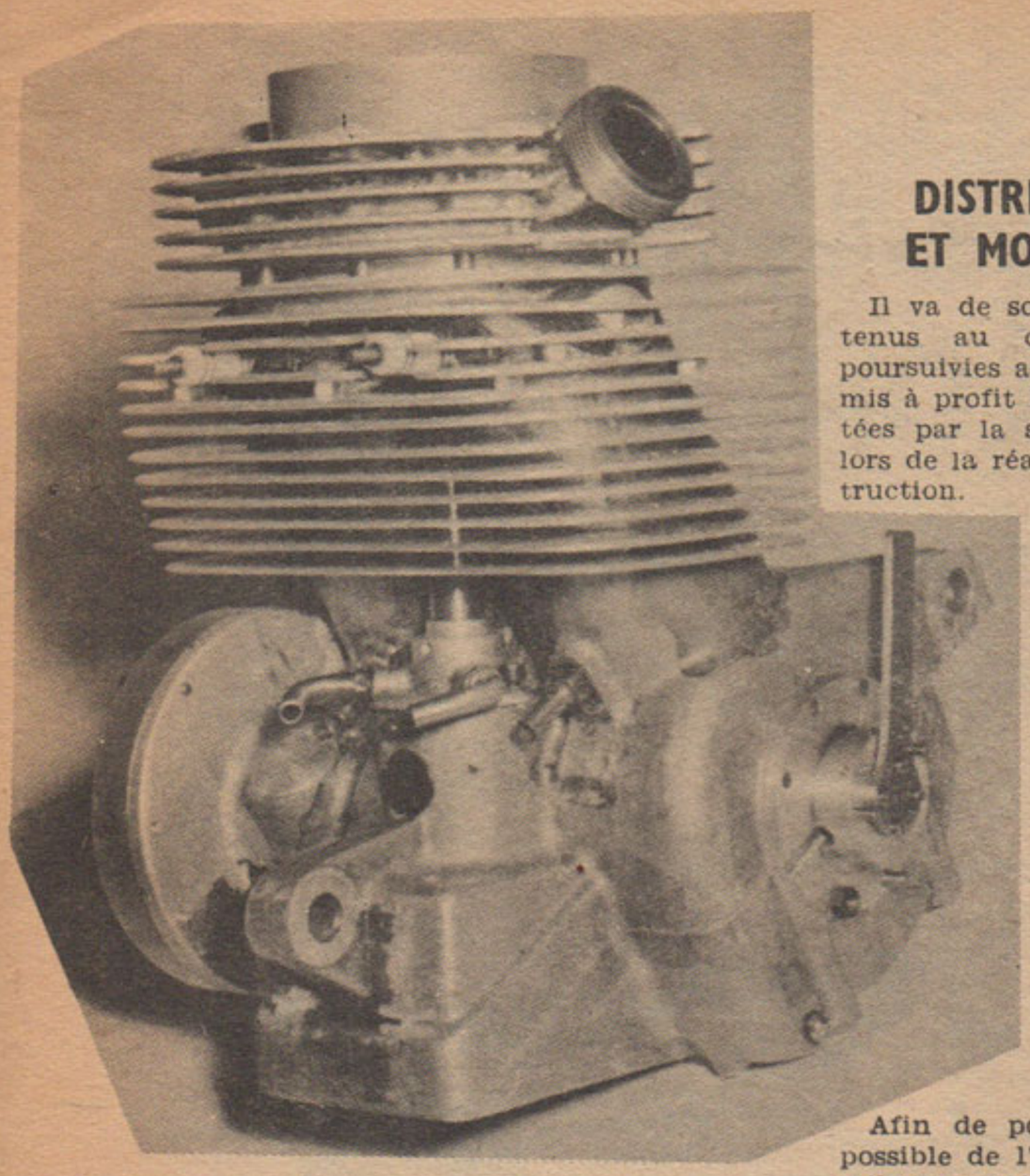


Fig. 12 : *Vue d'ensemble du moteur expérimental NSU à deux cylindres et distributeur rotatif unique.*

La consommation spécifique en carburant s'établit entre 220 et 250 gr/CV.h,, tandis que la consommation en huile, qui sert aussi au refroidissement, s'élevait encore à 8-10 gr/CV.h., ordre de grandeur comparable à celui d'un moteur 2 temps lubrifié par mélange. Bien entendu, cette forte lubrification provoquait un certain calaminage du canal d'échappement.

L'ETANCHEITE

En dépit des très hautes températures supportées, les éléments assurant l'étanchéité à haute pression ont toujours bien fonctionné : ils montraient en tous points une irréprochable surface portante. Par contre leur usure s'est révélée encore trop grande, et il faudra trouver dans un appariement approprié des matériaux le remède à cet état de fait.

Les « tétons » qui assuraient la « fermeture » des segments (voir fig. 6, page 1503, n° 1259) se sont avérés comme non nécessaires lors du fonctionnement du moteur. Et ainsi la rupture d'un semblable « téton » lors des essais ne fut constatée que lors d'un démontage ultérieur.

L'AVANCE A L'ALLUMAGE

Il est intéressant de noter que, pour ce moteur à distribution rotative, l'avance à l'allumage nécessaire fut plus faible que celle demandée par le moteur à soupapes qui servit de terme de comparaison. Comme on peut s'en rendre compte en examinant la figure 11, le premier nommé réclame seulement une avance de 25° au régime de puissance maximum de 6.000 t.-m., alors que le moteur à soupapes exige 36°.

DISTRIBUTEUR ROTATIF ET MOTEUR BICYLINDRE

Il va de soi que les enseignements obtenus au cours des expérimentations poursuivies avec le premier moteur, furent mis à profit lors des modifications apportées par la suite, et naturellement aussi lors de la réalisation d'une nouvelle construction.

Afin de pouvoir retirer tout le profit possible de l'intéressante position du distributeur rotatif conique placé au-dessus de la chambre de combustion, un moteur bicylindre à quatre temps fut préparé, qui comportait, pour l'entraînement du distributeur rotatif, commun aux 2 cylindres, un arbre de transmission placé entre ceux-ci et incliné selon leur axe. Ce moteur, présenté en figure 12, surprend tout particulièrement par ses petites dimensions, inhabituelles.

Les recherches concernant le rendement, la puissance de ce bicylindre à distribution rotative ne sont pas encore achevées. Mais nous espérons être en mesure de pouvoir en publier prochainement les résultats.

× × ×

Un autre point doit être mis particulièrement en évidence : ce bicylindre à distributeur rotatif, qui peut être comparé, dans l'essentiel, avec le moteur de 250 cc. NSU compétition R 22 « Renn-Max », s'en différencie non seulement par ses plus petites dimensions extérieures, mais encore et surtout par l'importante réduction du nombre des pièces employées dans sa construction. En particulier du fait que l'alimentation pour les deux cylindres s'effectue à l'aide d'un unique distributeur, cette réduction du nombre de pièces est encore plus impressionnante que celle obtenue pour un monocylindre.

En examinant la figure 13, on ne peut manquer d'être stupéfié : à droite, entre cylindres, culasses, distribution et entraînement de celle-ci, le twin à soupapes emploie 240 pièces ; à gauche, le bicylindre à distributeur rotatif n'utilise plus que 62 pièces ! Et ces deux ensembles sont équivalents, quant à la fonction qu'ils assument !

On comprendra, à voir ce saisissant contraste, tout l'intérêt que présente le développement des recherches concernant le distributeur rotatif, en vue de rendre possible sa fabrication en série.

CONCLUSION D'ENSEMBLE

Nous avons étudié de manière suffisamment approfondie les raisons pour lesquelles le distributeur rotatif, en dépit des travaux poursuivis depuis longtemps par plus d'un bureau d'études, n'a pas encore réussi à être construit en grande série.

Nous avons vérifié, sous un angle critique, les avantages prêtés en général à ce système de distribution. De cette analyse il ressort essentiellement que, par rapport au moteur classique à soupapes, et pour une puissance et une consommation au moins égales, le distributeur rotatif a pour lui comme argument principal l'importante simplification qui caractérise sa construction.

Nous avons vu les difficultés que rencontre la réalisation d'un distributeur rotatif et également les moyens pour y pallier. Par un choix judicieux des modes de constructions, il est clair que tous les problèmes qui se posent encore trouveront une solution plus que satisfaisante.

Du grand nombre de projets et prototypes de distributeur rotatif, il convient de dégager d'un peu plus près les travaux dus au DVL. Aujourd'hui NSU a repris une partie des études de cet Institut, et poursuit désormais personnellement les recherches propres à assurer le développement du distributeur rotatif.

Et, des premiers prototypes réalisés comme de l'expérience acquise au cours de ces recherches (dont nos lecteurs viennent de lire une courte esquisse) il se confirme à nouveau — et ce sera le point final à cette étude générale concernant le distributeur rotatif — que l'avantage essentiel présenté par celui-ci réside dans sa construction simple et légère.

(*Dans un prochain numéro, nos lecteurs trouveront une courte étude sur le distributeur rotatif appliqué aux 2 temps*).

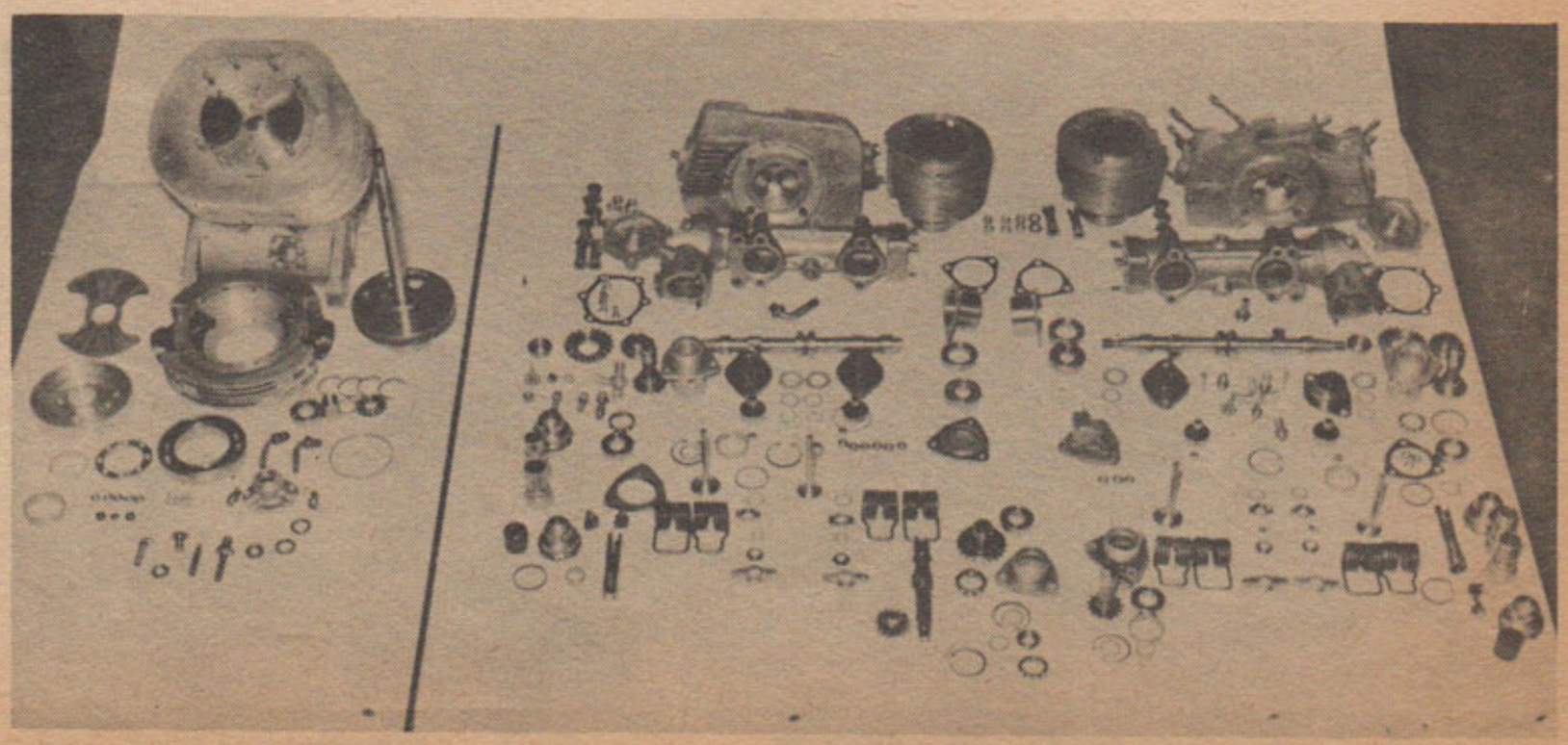


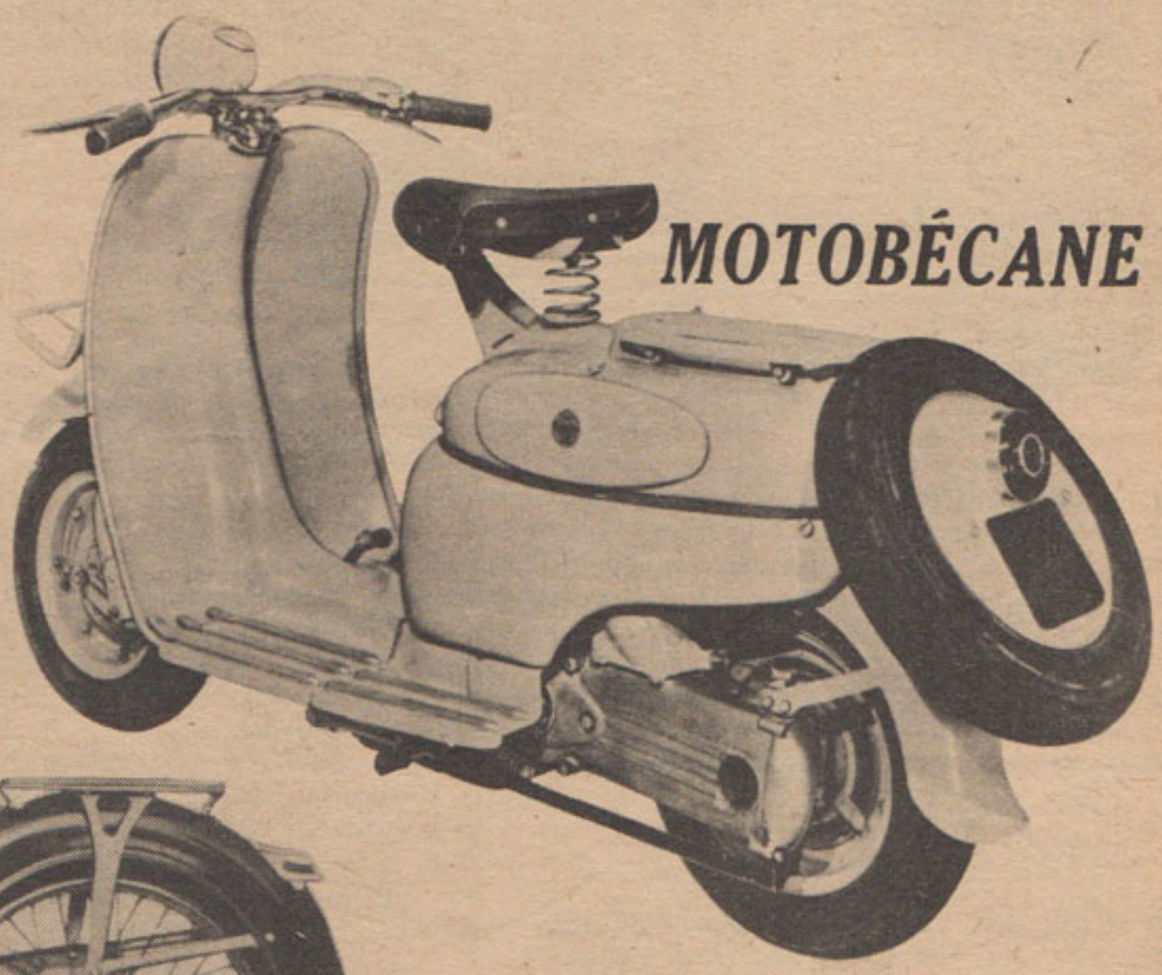
Fig. 13 : *Alors que le twin à distributeur (à gauche) ne comporte que 62 pièces, le bicylindre « Renn-Max » R 22, à soupapes, en comportait 240.*

La Construction Française dans le SALON du DETAIL

FAUTE de grosses nouveautés, ce Salon apparaît comme celui du détail apporté à un modèle déjà bien connu du public, ou une utilisation plus rationnelle des éléments tels que moteurs adaptables et accessoires déjà bien connus.

Presque toutes les gammes de production sont accrues, mais en général cela est obtenu par une entente commerciale entre deux firmes qui trouvent ainsi chez un ex-concurrent le modèle qui satisfait la demande de ses agents dans ce domaine.

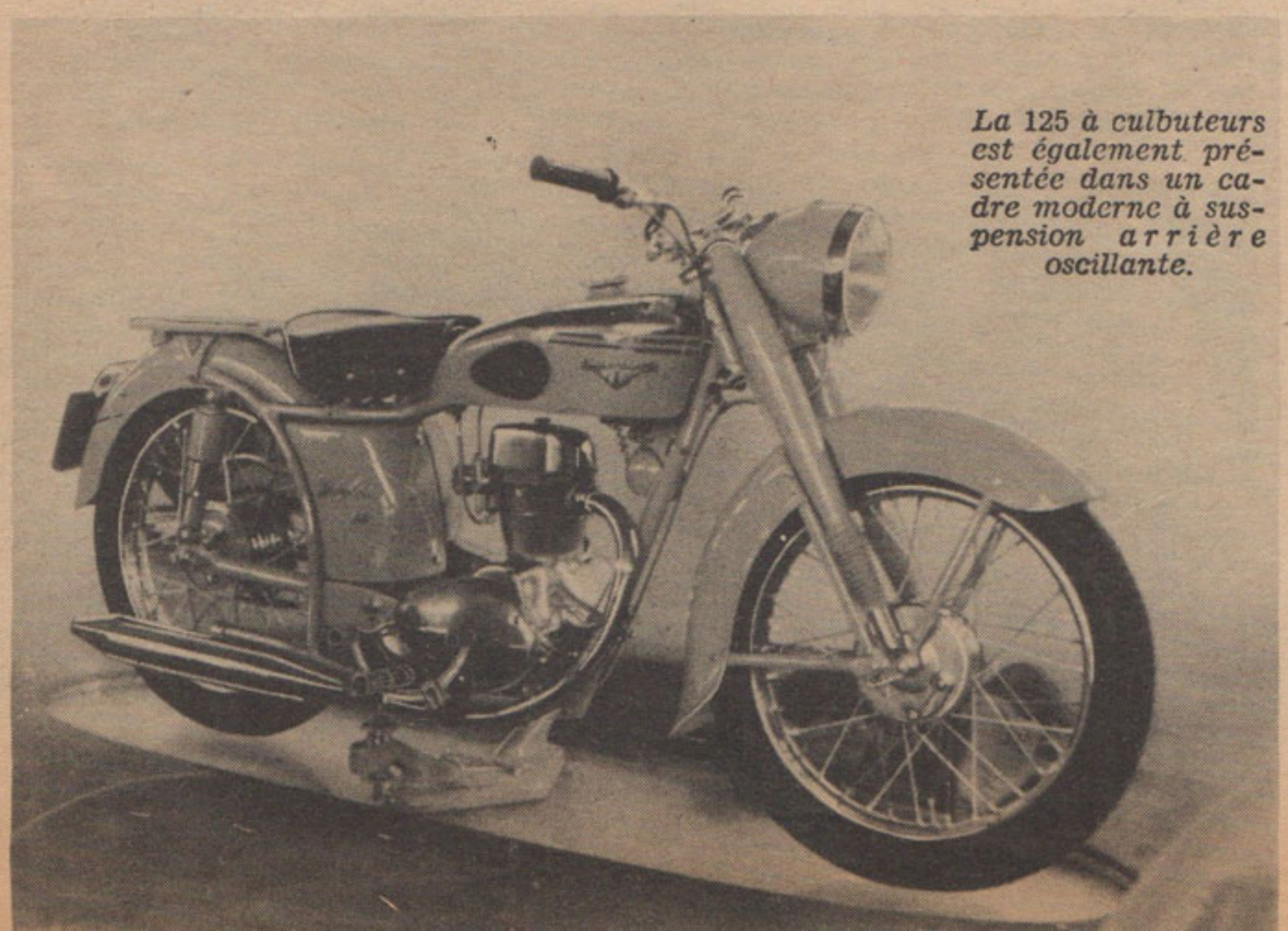
Attachons-nous donc, non pas à décrire minutieusement chaque modèle en production chez nos constructeurs, mais simplement les petites modifications ou améliorations que l'on a pu voir sur leurs stands.



MOTOBÉCANE

Cette vue 3/4 arrière du Moby luxe, permet de constater l'importance du nouveau tablier.

La 125 latérales poursuit sa carrière et la voici dans sa version luxe.

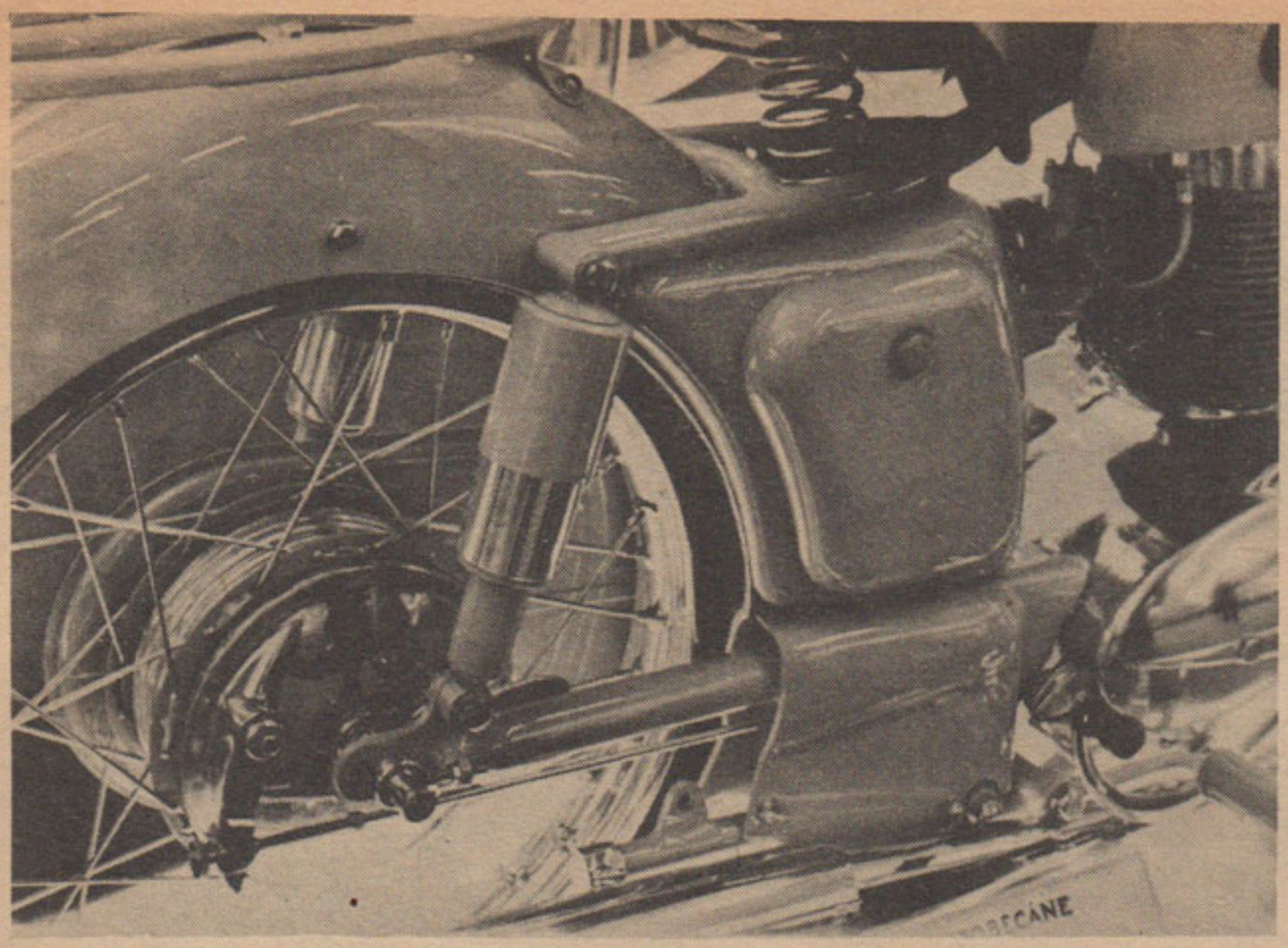


La 125 à culbuteurs est également présentée dans un cadre moderne à suspension arrière oscillante.

Dans les cinq modèles de Mobylette, tous bien connus et visibles chez les agents de la marque, retenons deux modèles de cylindres a[illegible] chromé dur, l'un avec sortie d'échappement latérale, l'autre avec l'échappement dirigé dans l'axe de la machine. Deux de ces versions sont équipées du variateur de vitesse à trois positions, obtenues par poulie-moteur extensible, dénommé : « Mobymatic ». Dans la gamme des motos, la « latérales » continue sa longue carrière, il en existe même une version luxe (toujours 3 vitesses à main). Cette «latérales» a maintenant une nouvelle fourche, si l'on peut dire, car il s'agit en réalité de deux coquilles de tôle placées de part et d'autre des tubes de l'ancienne fourche. On trouve d'ailleurs cette fourche simplifiée sur tous les modèles 125 et 175, excepté la « Mobysuper 56 » qui remplace le modèle « Sport ».

La « Mobyclub 56 » Z 56 C (une 125 culbutées) voit son arrière de cadre transformé en vue de l'adaptation d'une suspension arrière par fourche oscillante.

A cet effet, les deux tubes sous la selle sont relevés et viennent se raccorder à deux tubes arqués, suivant la forme de la roue arrière qui relie le porte-bagages aux tubes du bas du cadre.



La suspension arrière oscillante de la 175 *Mobysuper* 56 *est quelque peu différente.*

Deux fortes plaques en tôle sont soudées sur ces tubes et reçoivent l'axe d'articulation de la fourche arrière, fourche également en tube. Des éléments de suspension à amortisseurs hydrauliques à double effet contrôlent le débattement de cette fourche.

La 175 Z 26 C est équipée du même cadre ; toutes deux ont la roue arrière à broche et les moyeux à corps en tôle ondulée.

La 175 « Mobysérie » conserve l'ancien cadre, mais tous les accessoires sont identiques à ceux de la 125 cmc. standard. Par contre, la 175 « Mobysuper 56 », qui correspond à l'ancienne « sport » en a hérité le moteur (8 CV au lieu de 7), muni d'une pompe à huile, elle reçoit également un gros réservoir (13 litres), mais aussi un cadre à suspension oscillante, différent de celui des deux machines déjà décrites.

Ici les deux tubes sous la selle sont horizontaux et se terminent à la fixation de l'amortisseur. Le reste du cadre est dissimulé sous un carénage formant coffre à outils et coffre à batterie. Le bas du cadre est également enveloppé par une tôle cachant l'articulation de la fourche. La chaîne est enclose sous un carter.

La 350 cmc. bicylindre longue course (1,27) continue sans grosses modifications et conserve sa suspension coulissante.

Tous les modèles à suspension oscillante et la 350 ont des jantes de 18 pouces.

PEUGEOT

Peu de modifications aux modèles Peugeot. En cyclomoteur, notons le nouveau filtre à air, déjà mentionné dans notre Album du Salon.

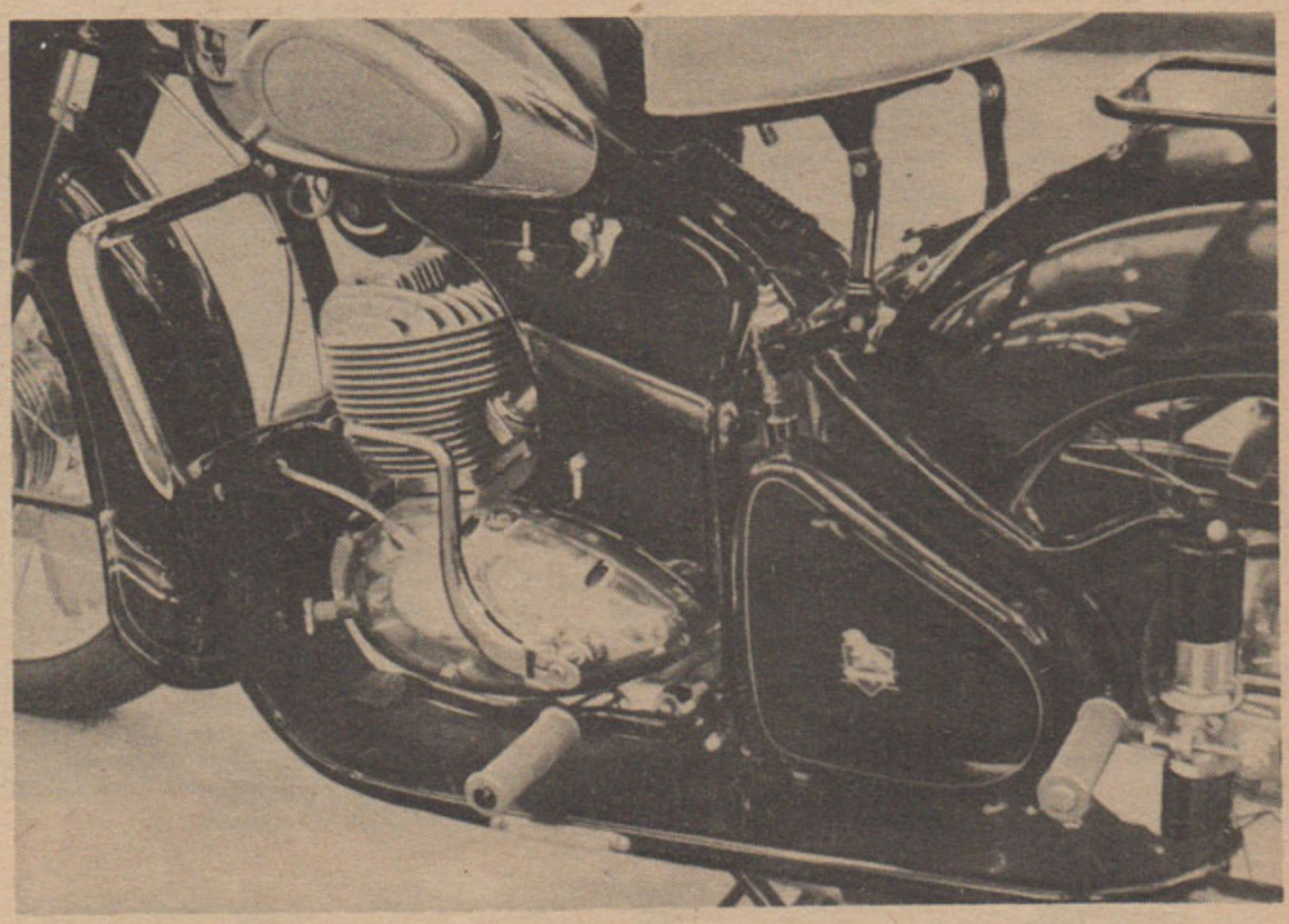
Le vélomoteur léger 98 Villiers deux vitesses reçoit un carénage, des sabots de protection pour les pieds qui lui donnent un air de famille avec les autres productions.

Dans les 3 vitesses, toutes à sélecteur désormais, on note l'apparition d'un nouveau carter sur le 57 TC, carter qui se termine en pointe sur l'arrière, avec décor formé d'une bande en pointe, polie.

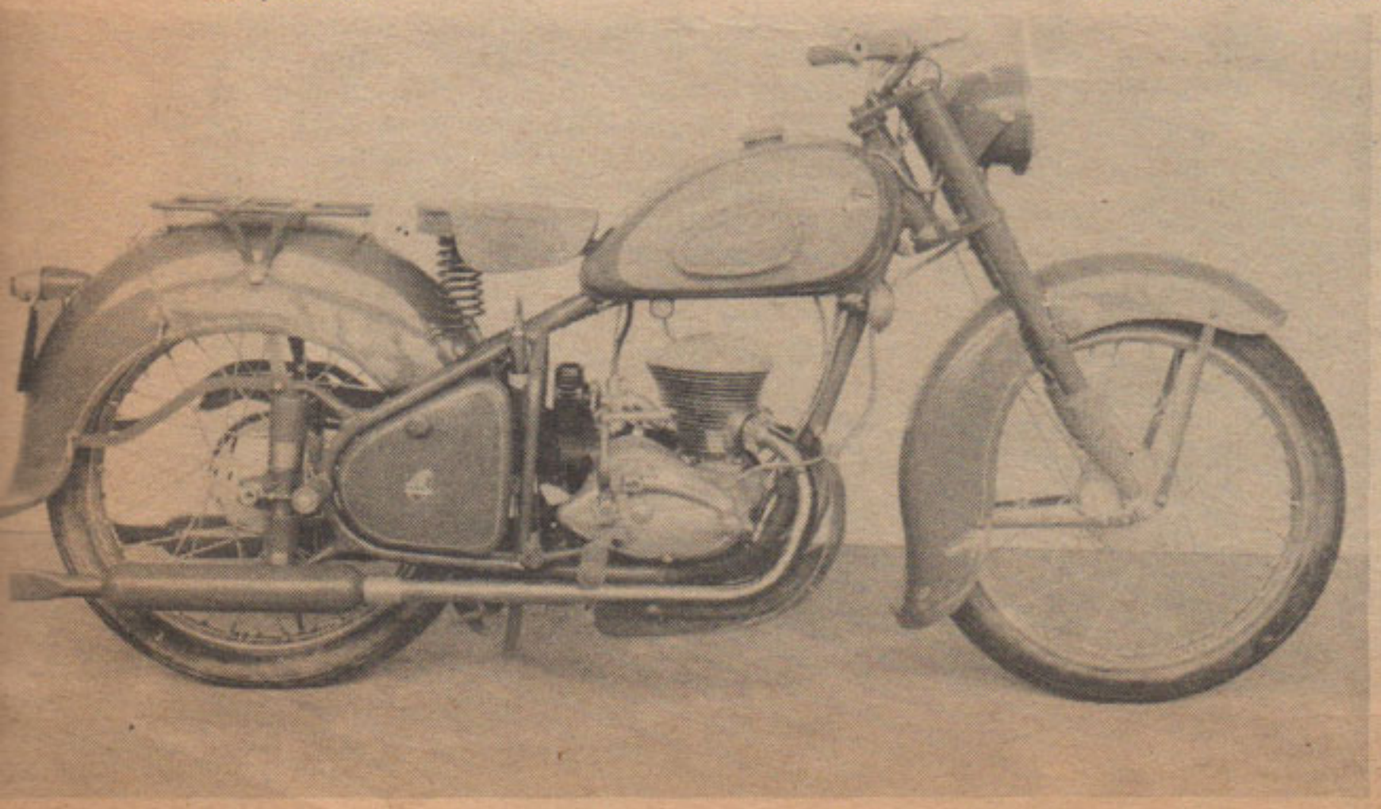
Mentionnons, sur une version populaire, la présence d'un réservoir à flancs creux comme sur la 175 «sport».

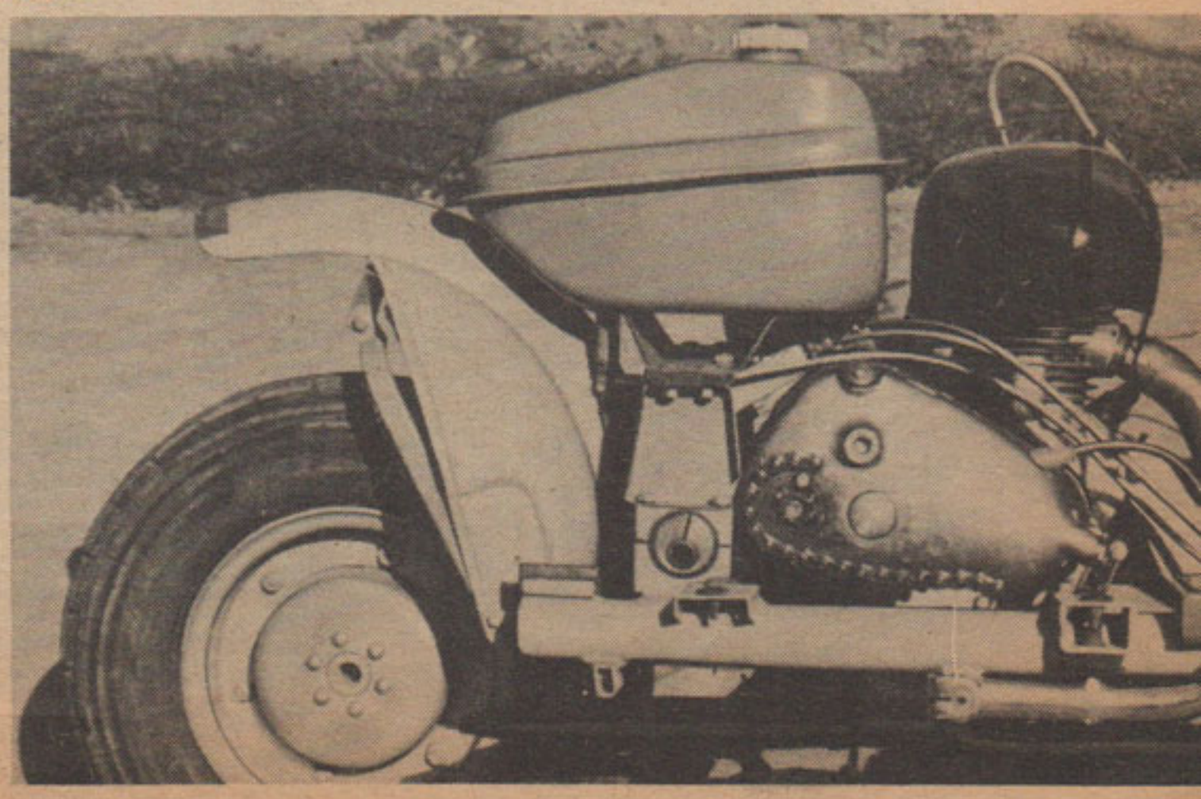
Les divers modèles 125 et 175 à 4 vitesses, obtenus à l'aide de différentes fourches, différents moyeux et carénages, sont tous basés sur le même bloc et le même cadre.

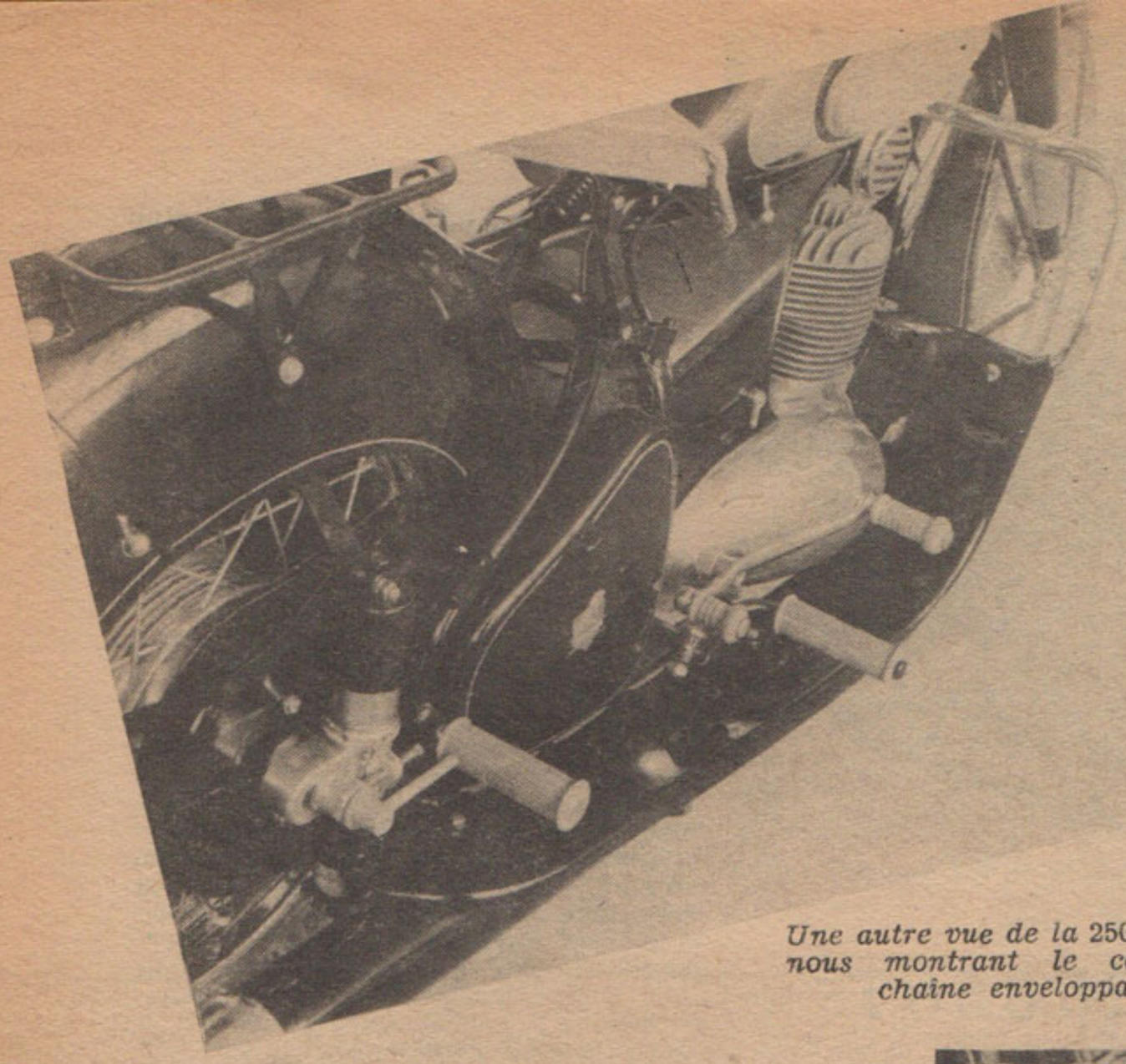
La 250 cmc. twin a maintenant un double, toujours fondamentalement identique, mais dénommé « 256 TC 4 E » et qui est livré avec un pare-choc et des protège-pieds formant



Protection efficacc des jambes sur la 250 *TC* 4 *E. - Ci-dessous : le* 125 *à* 3 *vitesses, et à droite, le moteur du scooter.*







Une autre vue de la 250 Peugeot nous montrant le carter de chaîne enveloppant.

plancher sous les repose-pieds. Une nouvelle selle, rembourrée et très large, suspendue par l'avant, remplace aussi le système Peugeot. Cette super 250 est munie également d'un carter de chaîne enveloppant.

La 175 « grand sport » est munie d'une nouvelle selle double d'une forme marquant plus nettement les deux places et d'un guidon « sport » très curieusement relevé. Le scooter 3 vitesses se voit également doublé par un modèle « allégé » d'une construction identique, mais d'une présentation plus sobre, et une version 150 cmc. a fait son apparition.

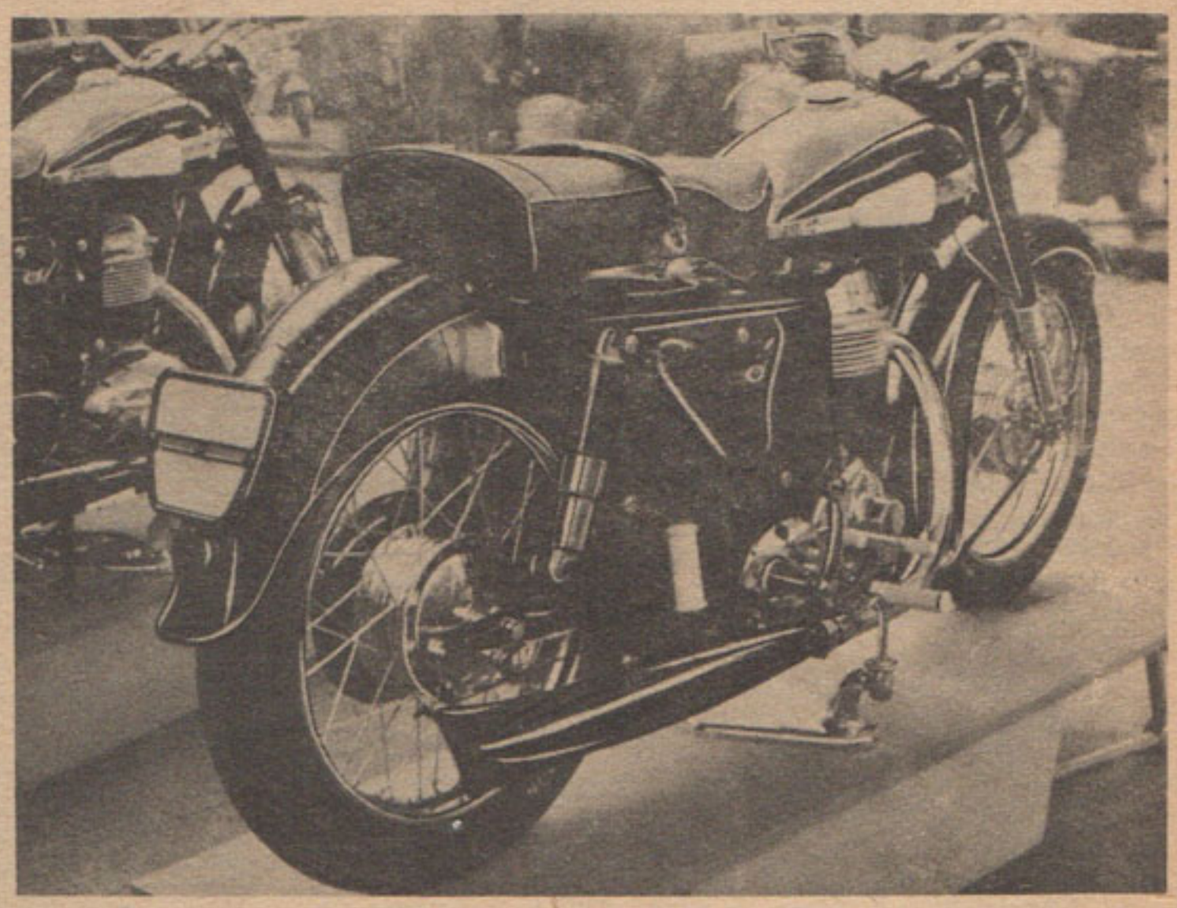
Le tri-porteur, d'une charge utile de 150 kgs, reste l'un des plus appréciés grâce à sa nouvelle caisse élargie et ses roues interchangeables.

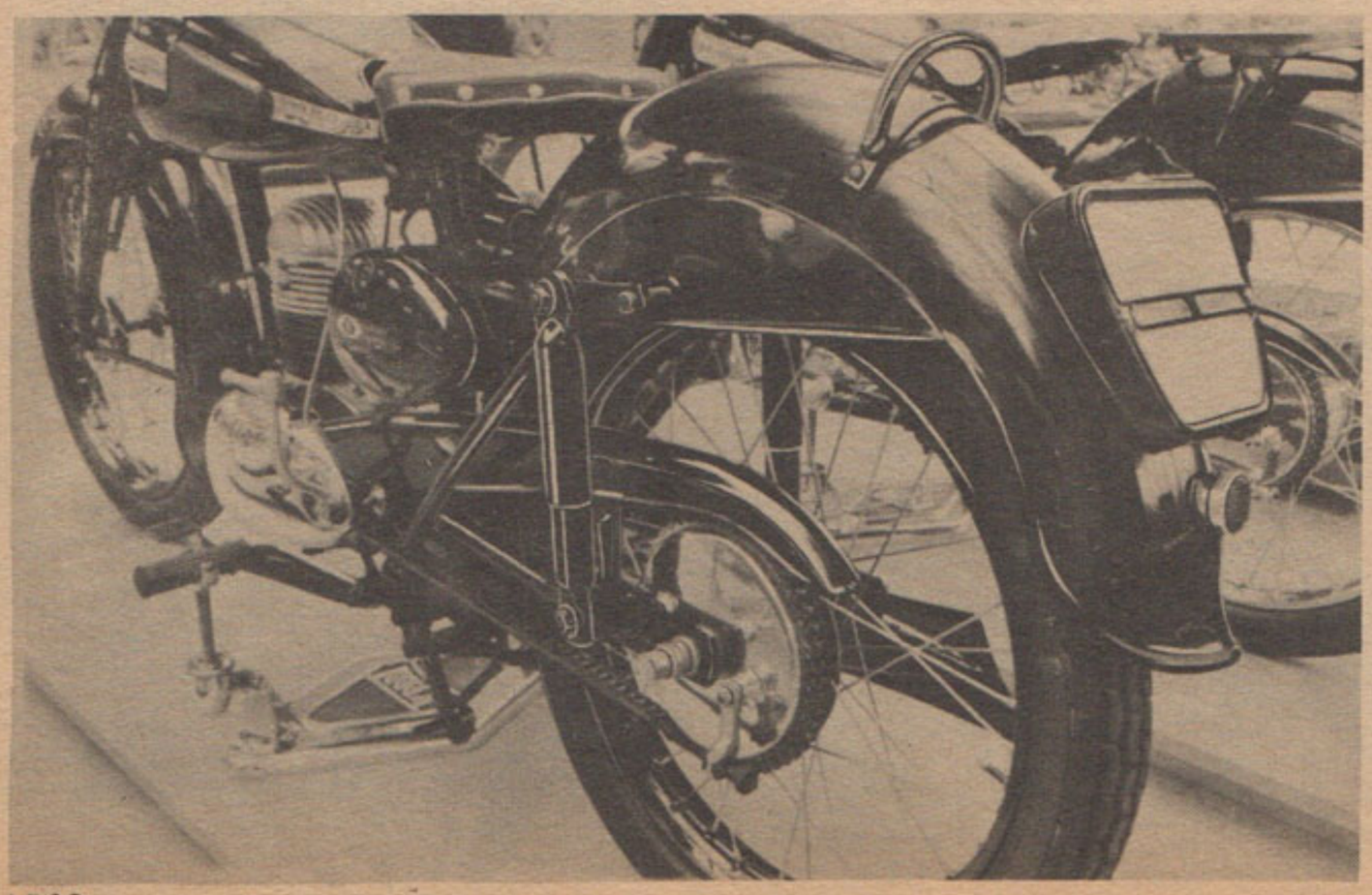
TERROT
MAGNAT-DEBON

Les deux marques de Dijon présentent une gamme très étendue, et grâce à la collaboration avec Peugeot, un cyclomoteur à cylindre horizontal à transmission par galet, mais aussi un tout nouveau moteur à cylindre incliné et bloc deux vitesses dans un cadre spécial.

Grâce à une entente avec Monet-Goyon, le classique 98 Villiers deux vitesses, s'orne du décalque Magnat-Debon ou Terrot.

Les 125 au nombre de 4 se différencient de la façon suivante : la moins chère est sans suspension arrière, avec petite fourche et petit frein avant. Puis un nouveau modèle avec cette même fourche, mais à cadre à suspension arrière oscillante et petits



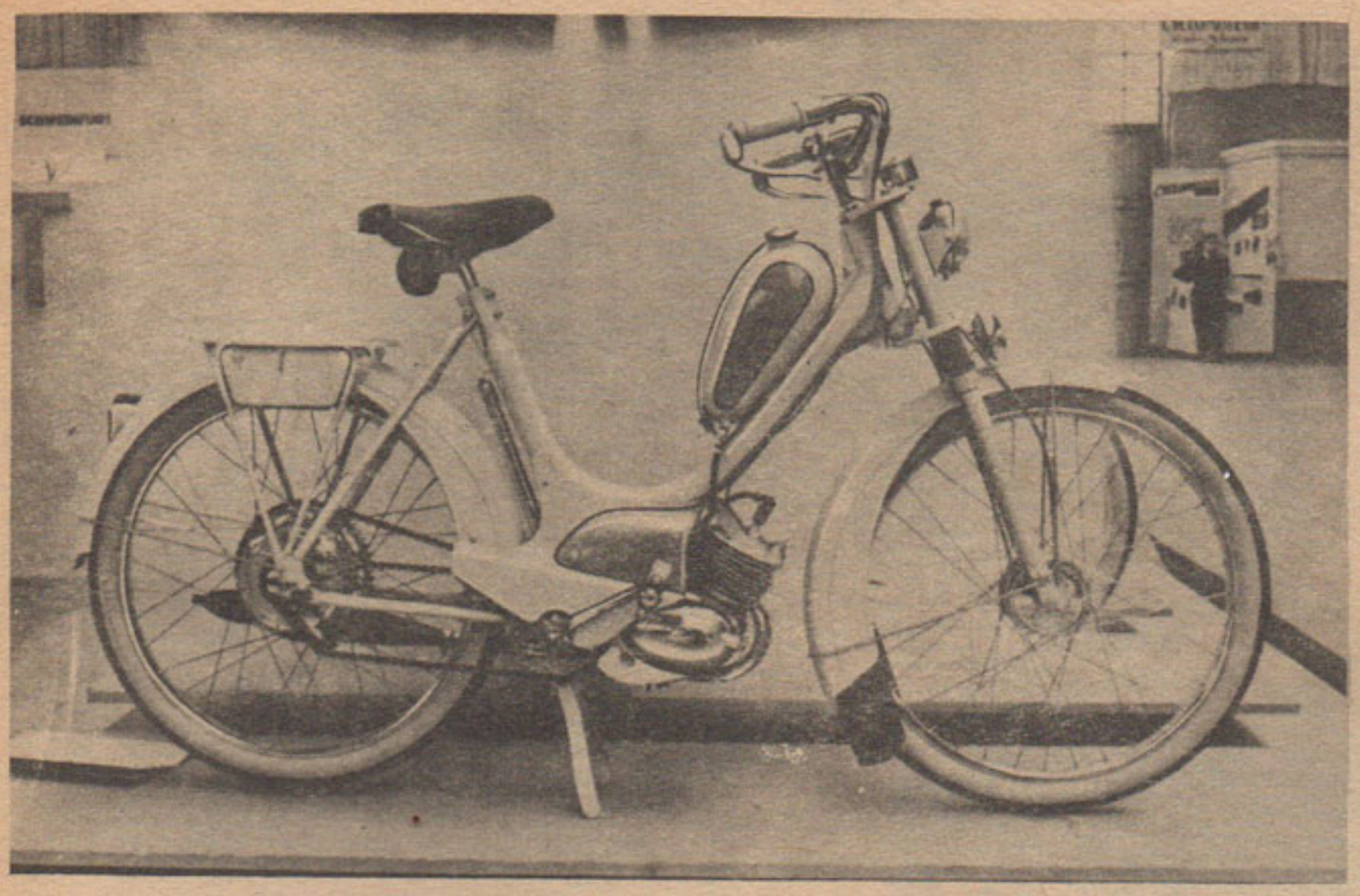


La suspension arrière oscillante se généralise chez Terrot, aussi bien sur la 500 cmc. (ci-dessus) que sur la 125 standard. Les amortisseurs sont moins gros que sur les modèles luxe.

éléments de suspension. Enfin, il y a la 125 à fourche télescopique, plus étoffée, freins plus gros, suspension arrière, et sa version luxe avec carénage de phare, moyeux-freins alliage léger et allumage dynamo, les autres modèles ayant un volant magnétique.

Le « Scouterrot » est également présenté en version 3 vitesses pré-sélectives, alors que le 2 vitesses est inchangé. Chez Magnat-Debon, la 175 LMC, issue de l'entente avec Radior, est inchangée depuis sa présentation, lors de sa sortie.

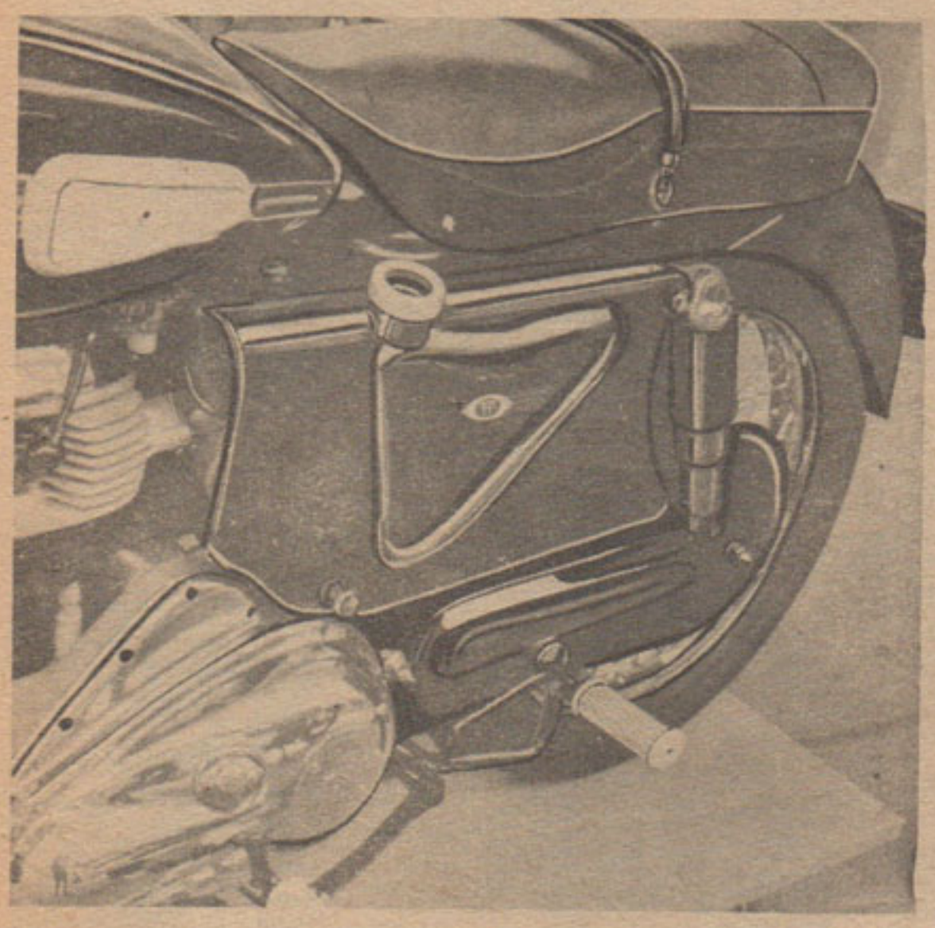
Les 250 cmc. culbutées reçoivent un panneau de tôle latéral. La 500, par contre, est beaucoup plus modifiée, car son cadre est désormais à suspension oscillante, de même style que la 250.

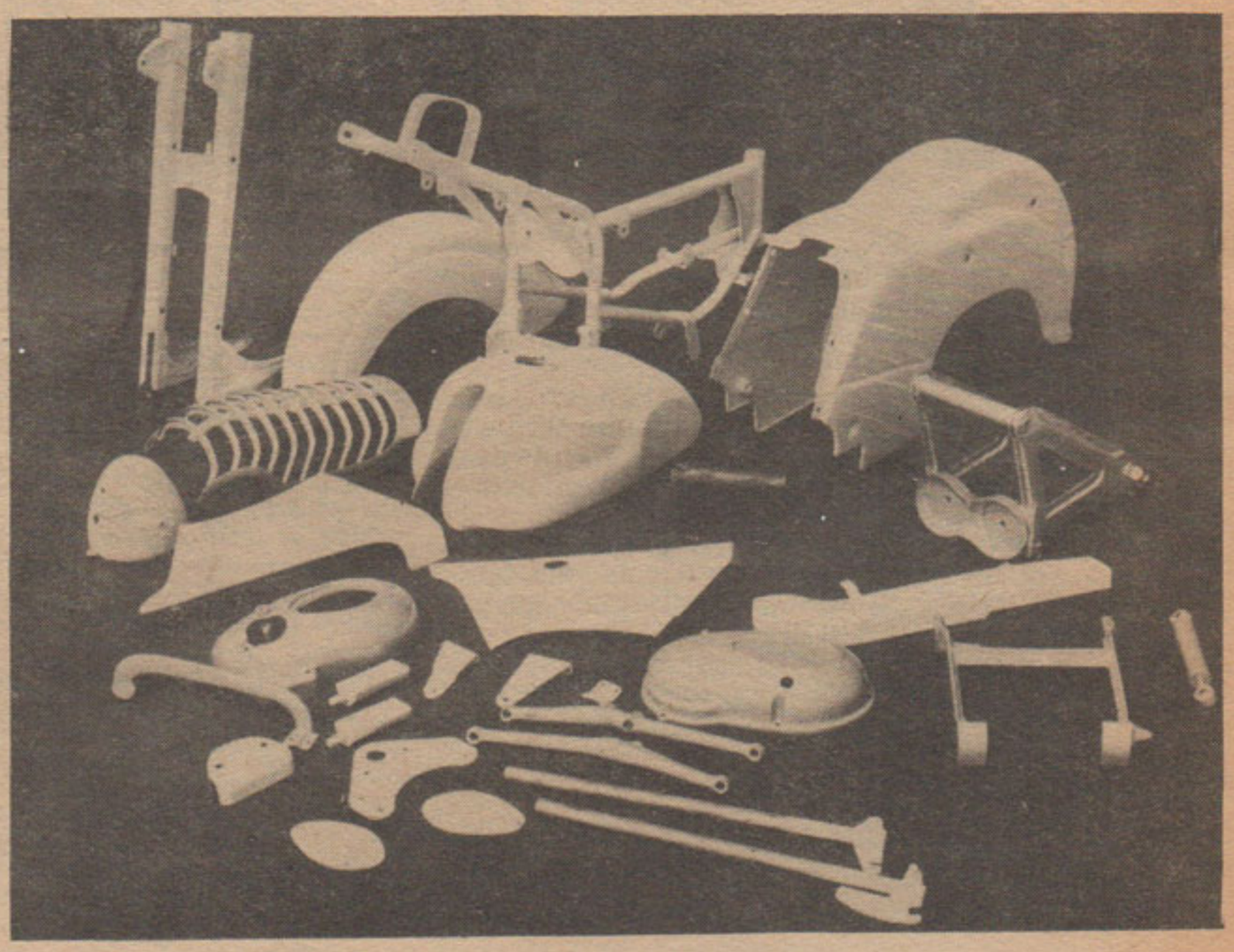


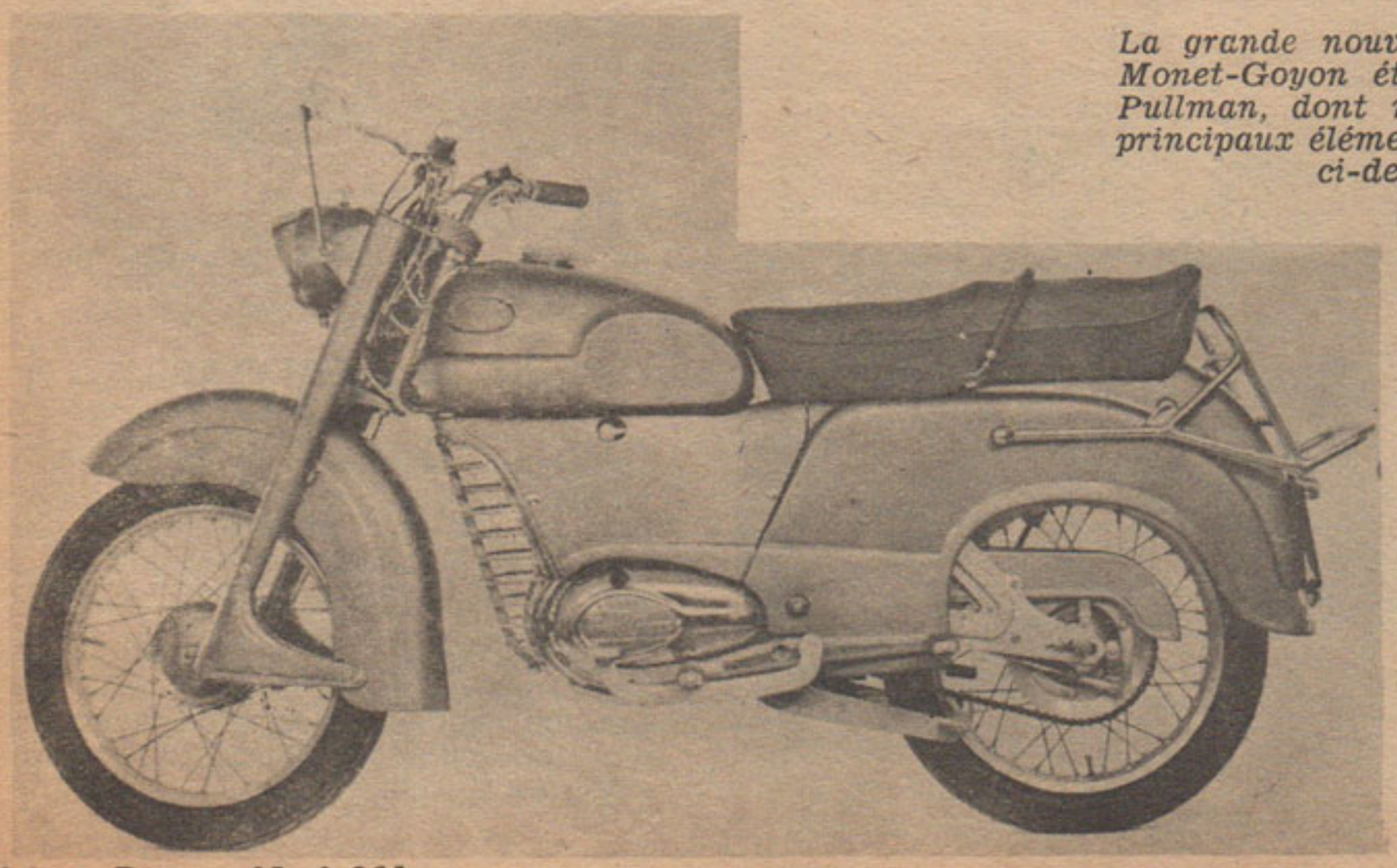
Les mêmes panneaux de tôle latéraux couvrent les flancs de la machine, depuis l'arrière du cylindre jusqu'à l'élément de suspension arrière. Le réservoir est plus petit et surmonté, comme celui de la 250, d'une cloche chromée. Notons également le carter de chaîne étanche fixé au bras de fourche et interposé entre la fourche et l'élément de suspension.

A gauche : le nouveau cyclomoteur Terrot à bloc-moteur deux vitesses. Ce moteur est une production Terrot.

Ci-dessous à gauche : la 500 cc. Terrot reçoit cette année des moyeux-freins centraux, une suspension arrière oscillante, un carter de chaîne secondaire étanche, des flasques de protection, etc...





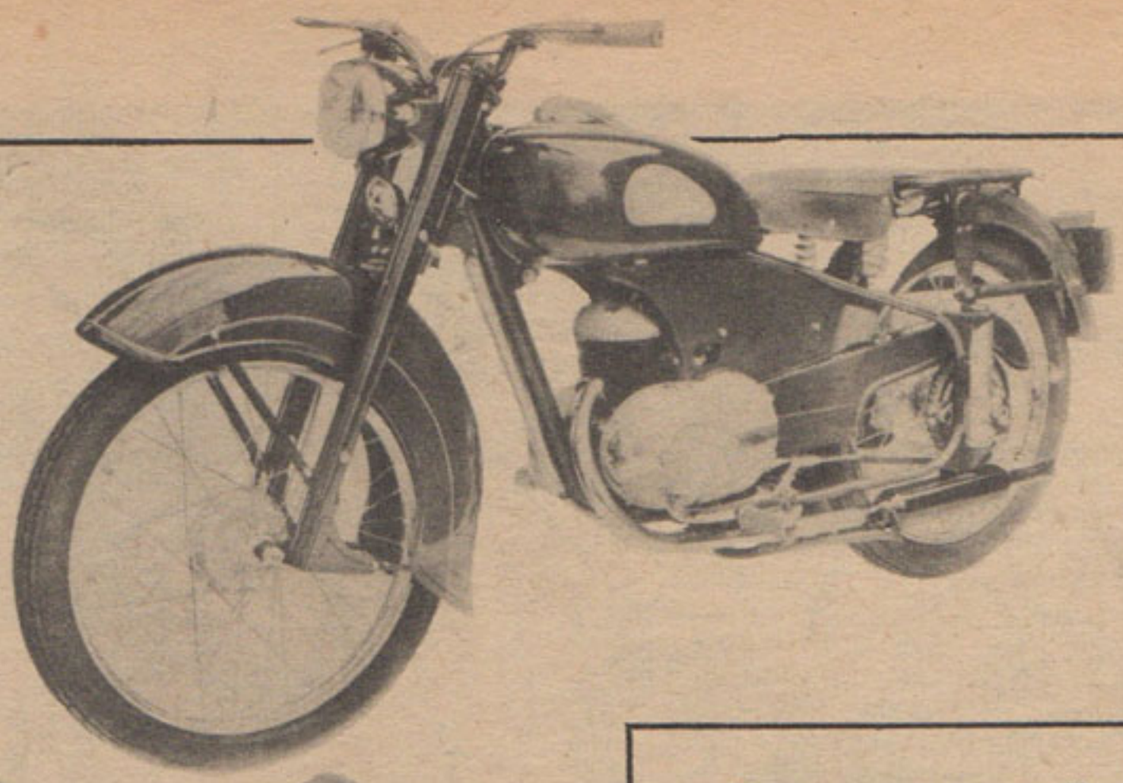


La grande nouveauté au stand Monet-Goyon était le 125 cmc. Pullman, dont nous voyons les principaux éléments constituants ci-dessus.

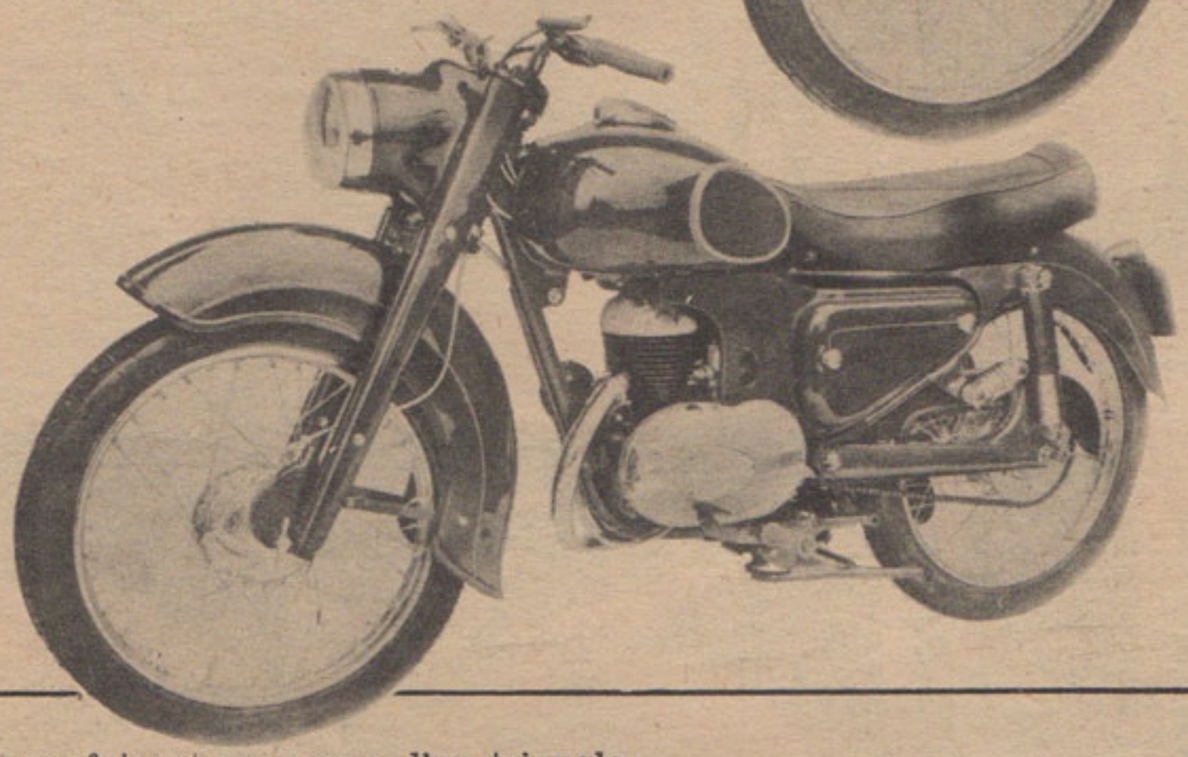
MONET-GOYON

Les modèles 125, 200 et 232 cmc. dans leurs diverses présentations ne constituent pas l'intérêt majeur du stand Monet-Goyon.

La grosse nouveauté, modèle entièrement inédit nous intéressera davantage. C'est le Pullman bien entendu, avec son nouveau Villiers 125 au cylindre incliné et suspendu sous le cadre. Le cadre est composé d'une ossature tubulaire très triangulée, où l'on accroche le moteur, la suspen-



A droite, le classique 125 cc. S6V S standard équipé d'une fourche télescopique dont les bras sont en tôle emboutie. Panneaux latéraux et suspension coulissante la complètent. - Au-dessous : la 200 cc. M2 VDO tourisme, suspension arrière à correcteurs Grégoire.



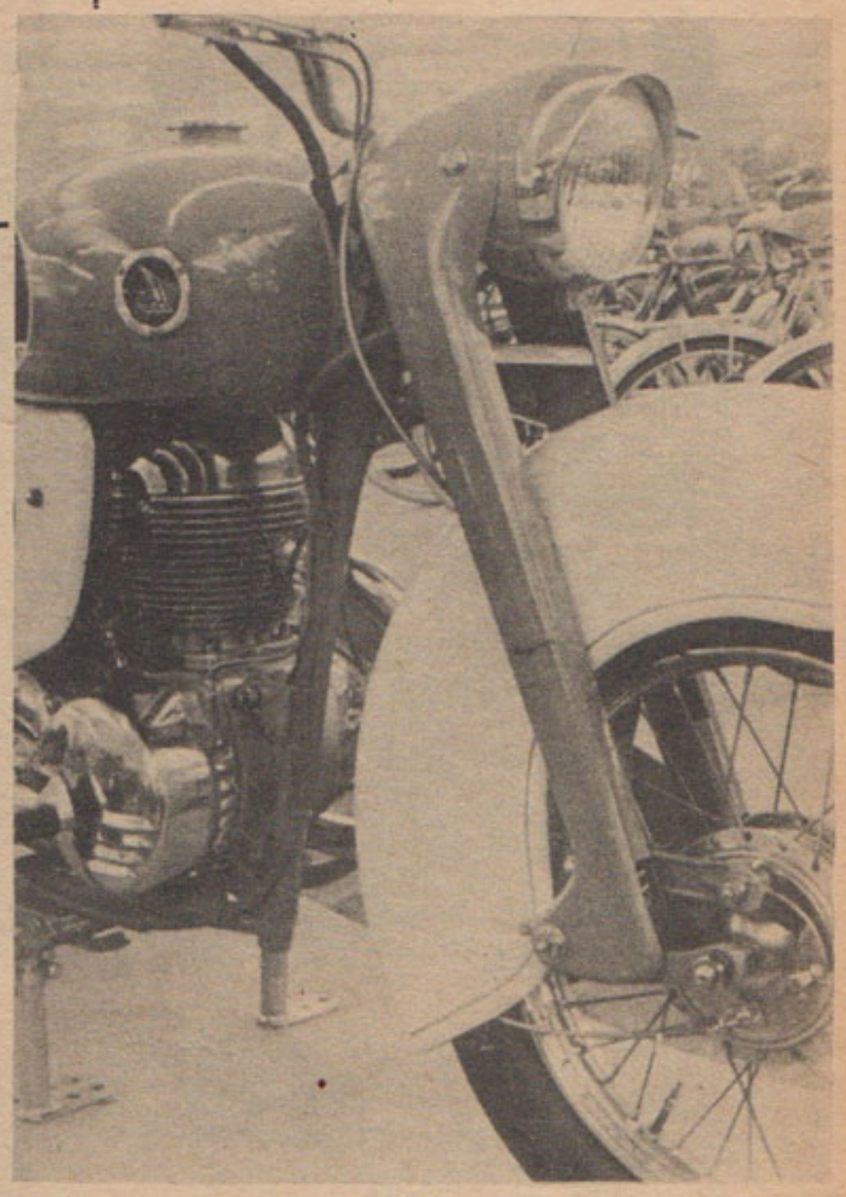
sion se faisant au moyen d'un triangle arrière articulé réalisé en tôle emboutie.

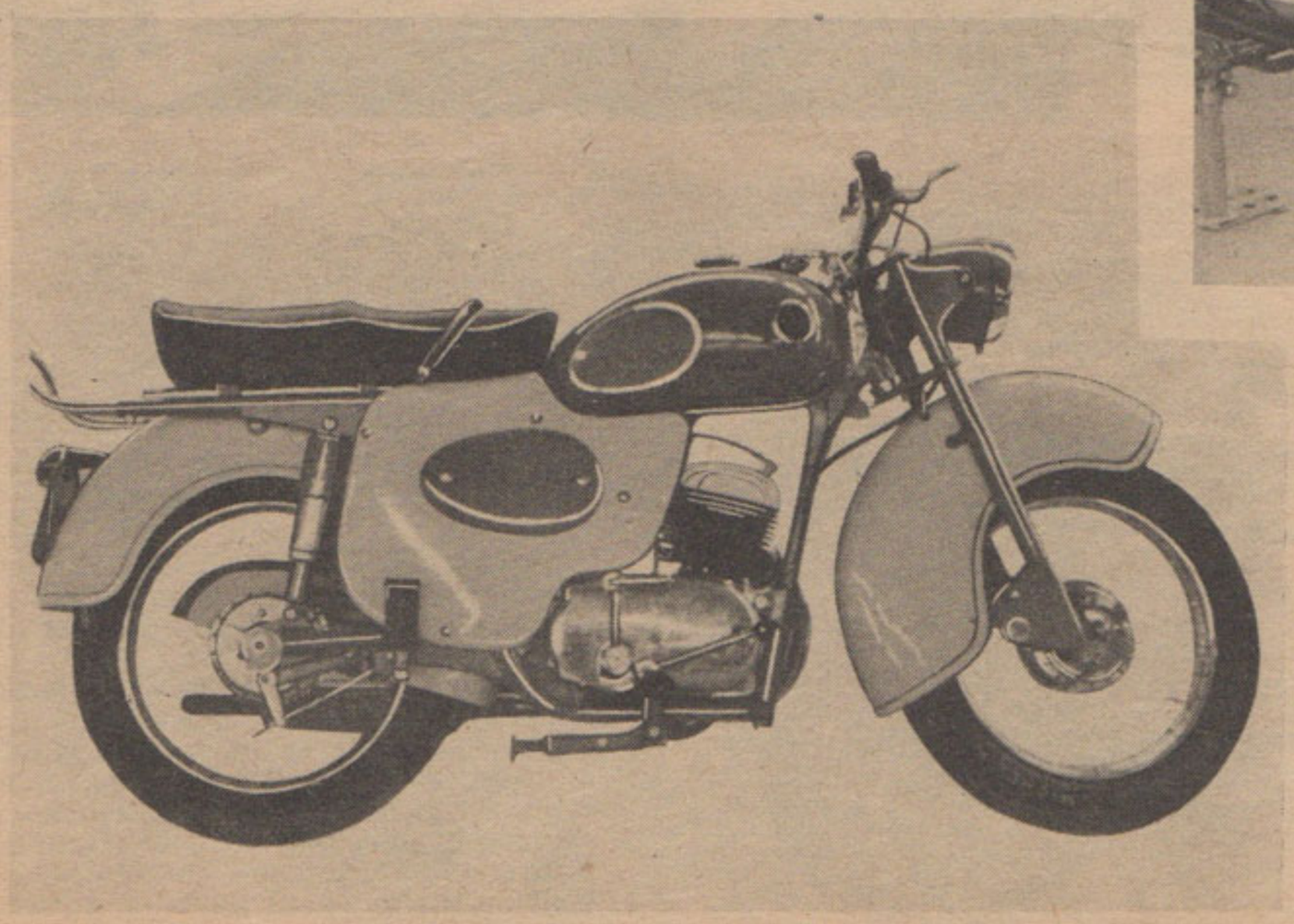
Deux gros ressorts à boudin sont interposés entre le triangle arrière et le cadre et se voient adjoindre des correcteurs Grégoire et un amortisseur Allinquant hydraulique.

La fourche télescopique est de même principe que celle de la Starlett et comporte également les « correcteurs » Grégoire.

La Starlett, bien connue, continue sa carrière avec plusieurs versions de présentation et de cylindrée, 98 ou 115 cmc.

Ci-contre, Alcyon, toujours fidèle à la fourche à biellettes inférieures, propose désormais cette fourche en tôle emboutie se raccordant au phare. - Ci-dessous, la nouvelle silhouette du 125 à suspension oscillante se modifie par l'emploi de garde-boue volumineux, tandis que la présentation en deux couleurs peut surprendre.





Un nouveau venu, d'un prix très bas, s'appelle « Castor ».

C'est en quelque sorte une autre version de Starlett, avec la même fourche, le même moteur, mais la coque est remplacée par un cadre en tubes.

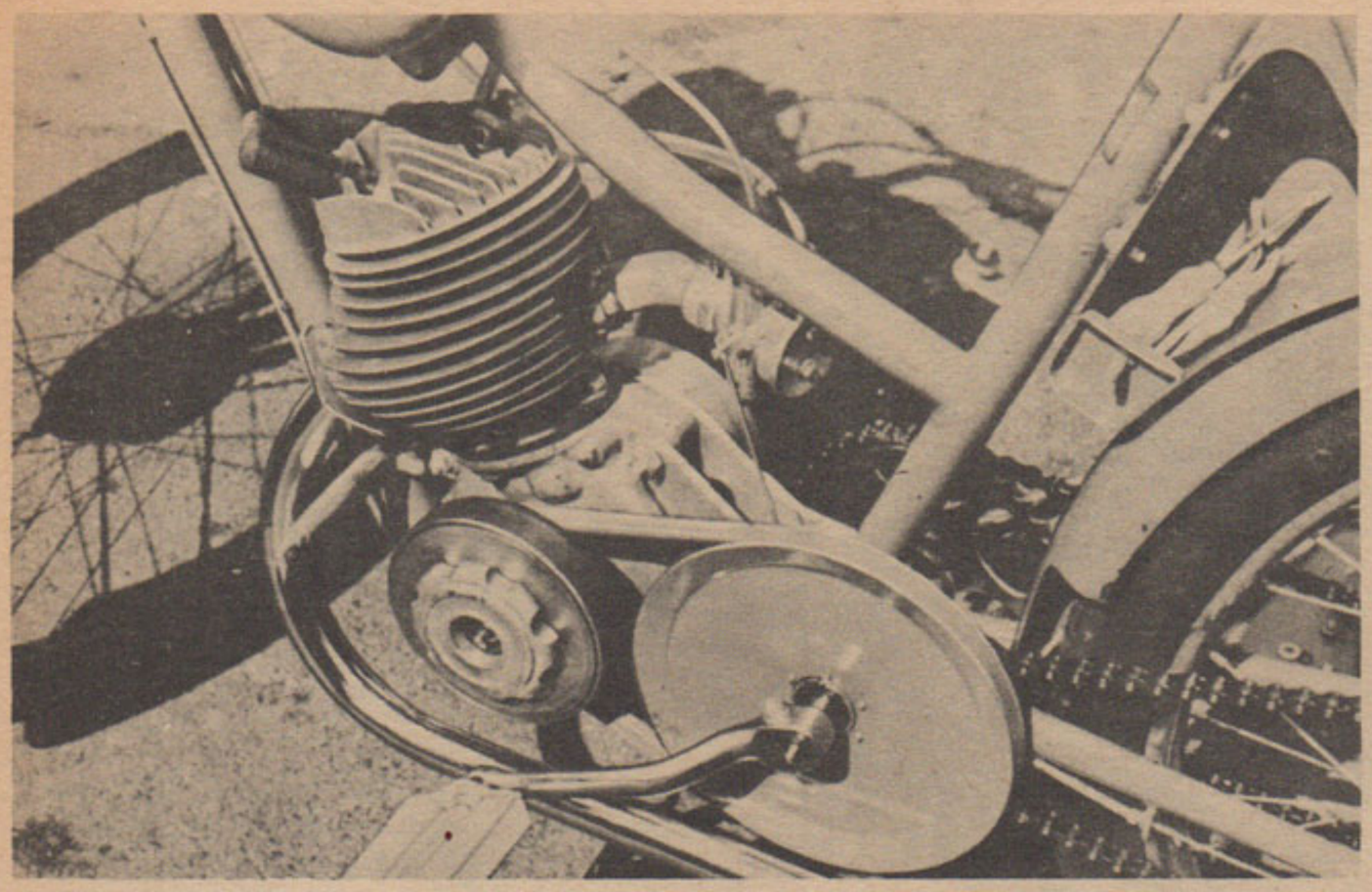
La culasse est retournée pour améliorer l'accès à la bougie.

Malgré son prix réduit, la présentation en est soignée et il possède des garde-boue profonds, un grand carter de chaîne, un coffre à outils, porte-bagages, etc...

ALCYON

Gamme complète de cyclomoteurs équipés de Zurcher et de VAP. Signalons un 100 cmc. monovitesse à courroie et embrayage automatique qui se conduit exactement comme un cyclomoteur.

Quatre types de vélomoteurs, soit sans suspension arrière, soit avec suspension coulissante et enfin avec suspension oscillante utilisent des moteurs AMC ou Zurcher.



Ci-dessus, le 100 cmc. monovitesse à transmission par courroie et embrayage automatique.

La présentation de certains modèles avec des garde-boue de plus en plus importants est faite en deux couleurs : jaune et bleu, qui peuvent ne pas plaire à tout le monde. Les petites fourches à biellettes sont toujours en bonne place, mais une évolution de ce type est visible cette année sous la forme d'une fourche en tôle emboutie (mais pas en coquille) du type ouvert dont l'extrémité supérieure arrondie se raccorde sur le phare pour former une sorte de capotage.

Dans un cadre double berceau, nous trouvons un 230 Zurcher (66 x 66) et dans un cadre presque identique, à fourche à balanciers, le 250 AMC nouvelle série.

Mentionnons enfin la venue d'Alcyon au scooter, par la fabrication d'un modèle bien connu : le « Paris-Nice » dont Alcyon reprend graduellement à Mors la fabrication.

AUTOMOTO

Un cyclomoteur d'une conception particulière a cette année les honneurs du stand Automoto.

Son cadre monopièce, en alliage léger coulé, forme une coque contenant le réservoir.

Le moteur est également entièrement nouveau, il s'agit d'un bloc mono-vitesse d'une puissance de 2 CV dont le couple est constant de 3.000 à 5.000 t.-m.

Il possède un embrayage automatique breveté.

Comme autre nouveauté, signalons le 125 AOS 4 dénommé vélomoteur « grand sport » équipé d'un AMC à culbuteurs. Le cadre semi-berceau est terminé par une fourche oscillante. Un tube vertical descend du bec de selle pour recevoir les flasques de fixation arrière du moteur. Il est soudé sur une entretoise réunissant deux tubes symétriques qui, partant de l'avant du bloc, remontent à l'aplomb du tube de selle et forment une boucle pour rejoindre celui-ci à son extrémité supérieure.

A ces deux tubes, sont soudés des goussets triangulaires qui supportent l'axe d'articulation de la fourche télescopique.

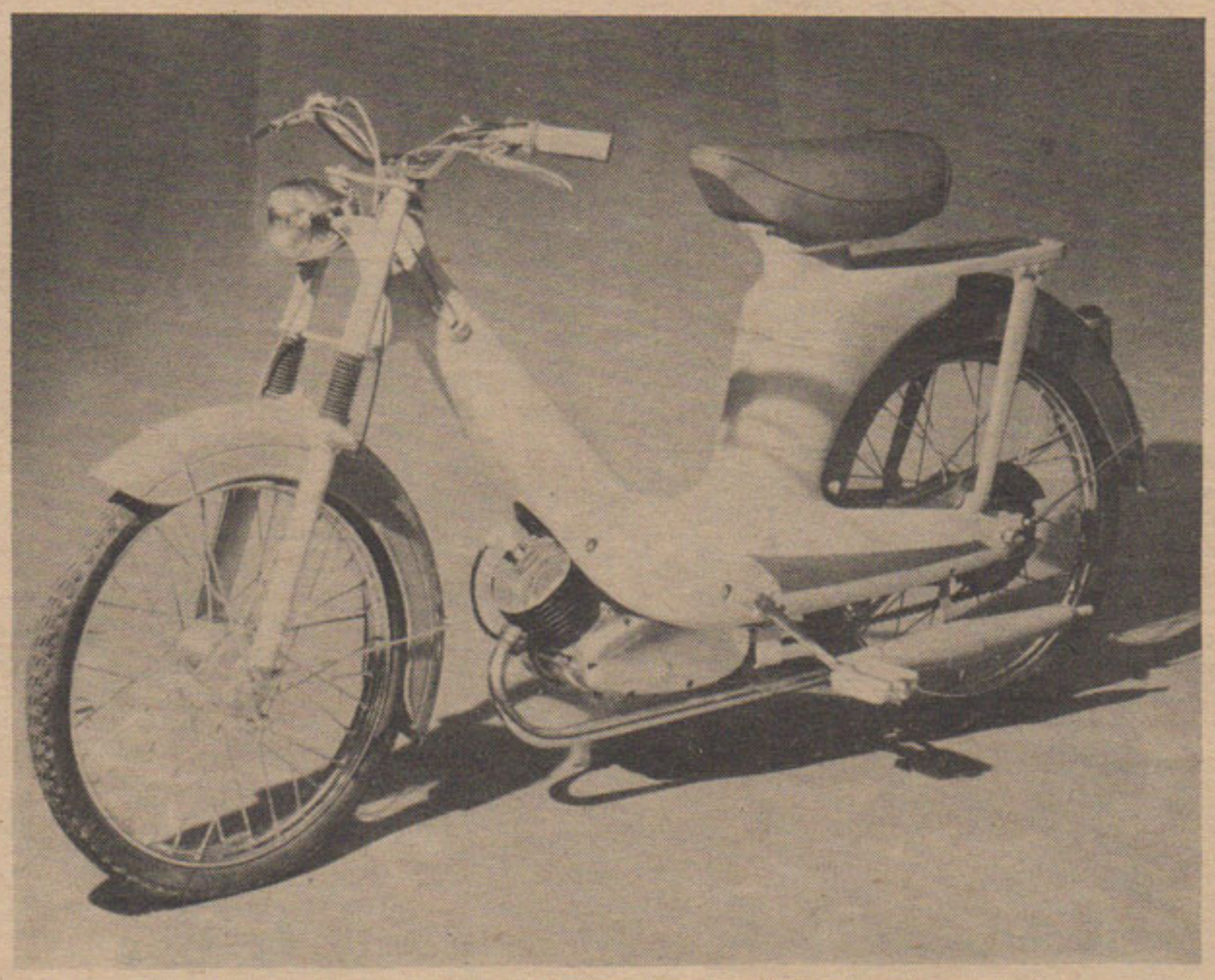
Dans la boucle arrière du cadre, un vaste coffre est encastré, garnissant utilement et agréablement l'arrière du cadre.

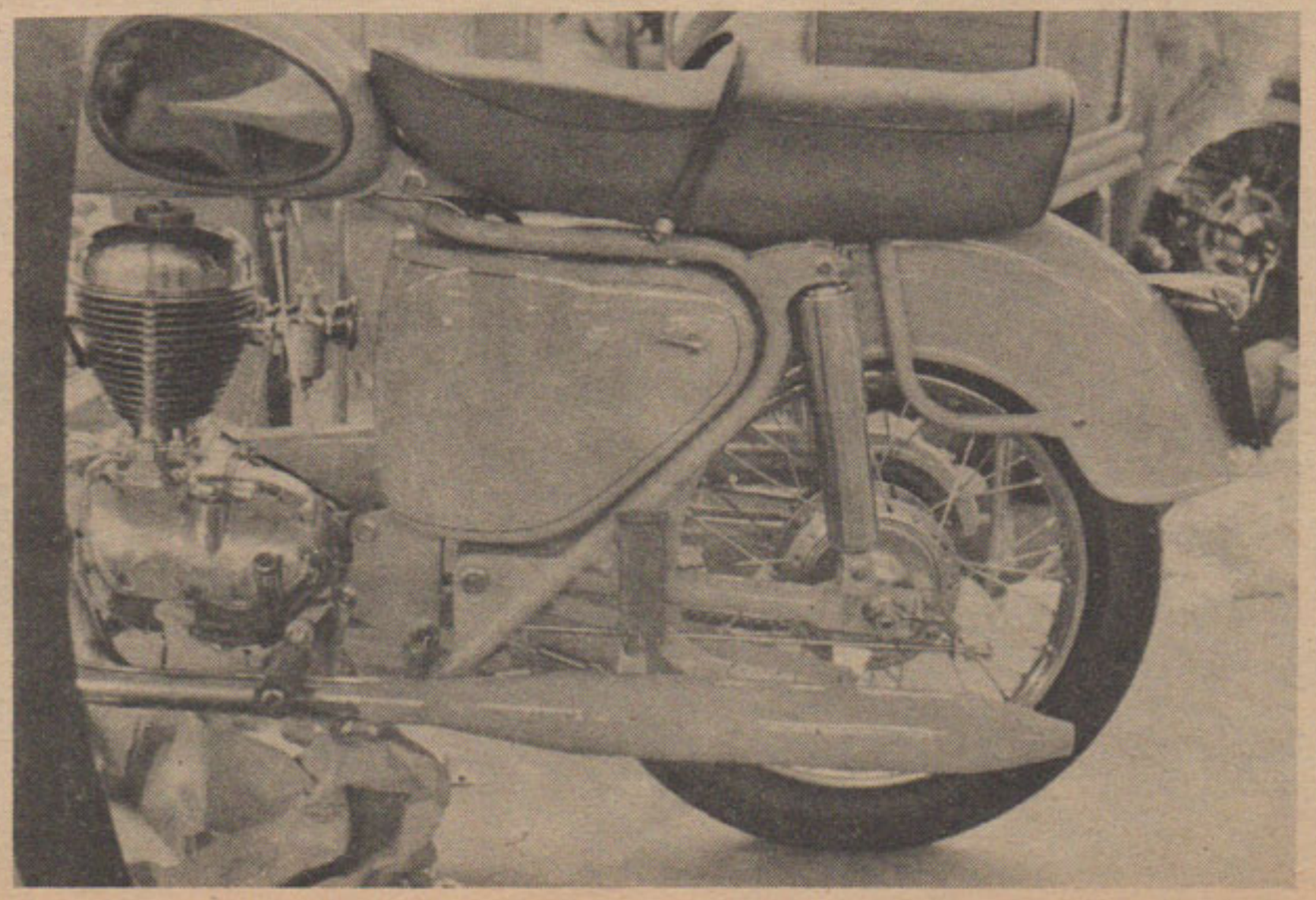
Une selle double complète ce modèle qui, d'autre part, est équipé de roues de 16 pouces.

Les éléments de suspension sont chromés et possèdent un bouchon de remplissage à la partie supérieure.

(*suite au prochain numéro*)

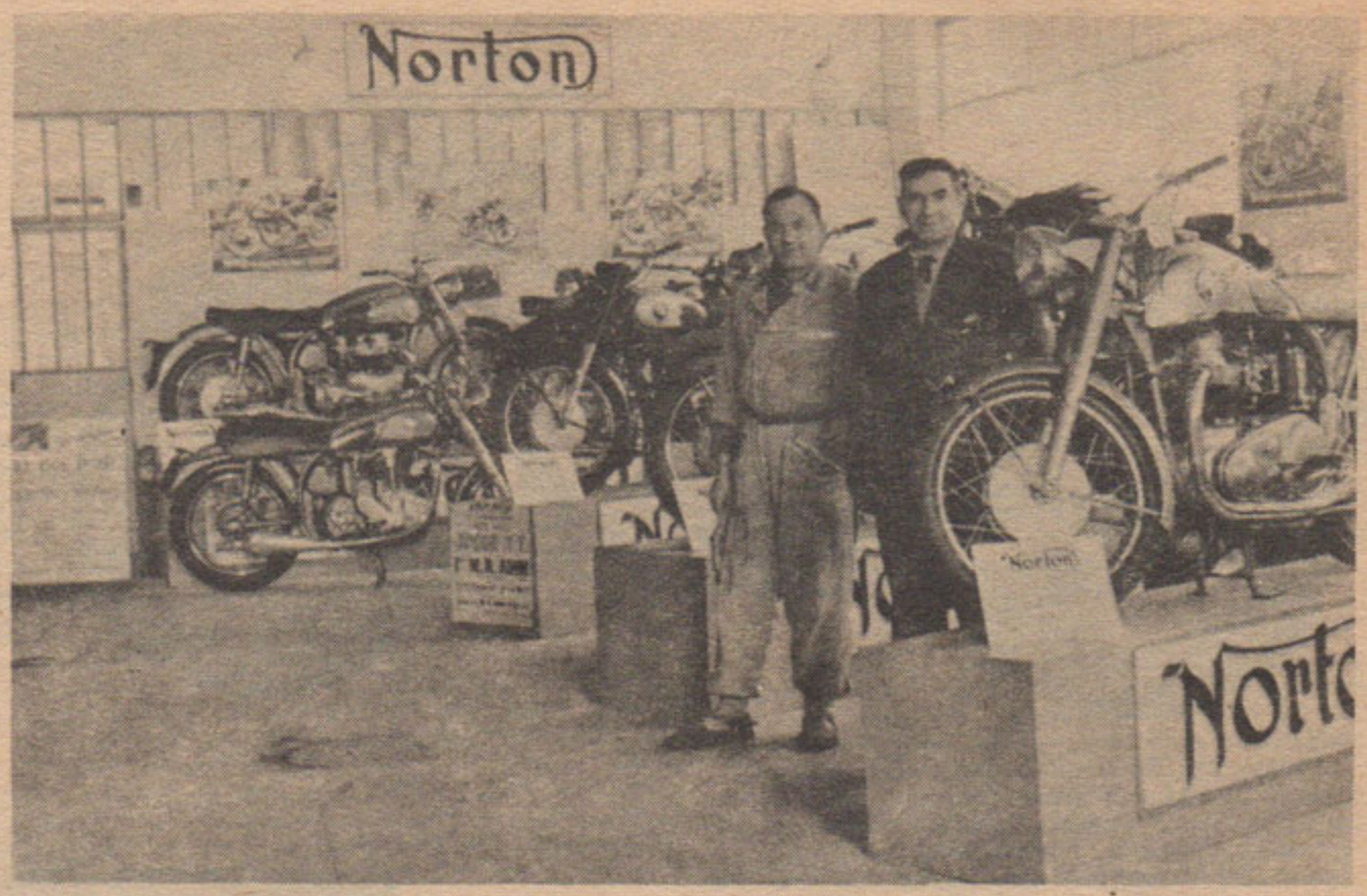
Ci-dessous, le cyclomoteur Automoto à cadre en alliage coulé et nouveau moteur à embrayage automatique. - Au-dessous : le nouveau cadre de la 125 cmc. à suspension oscillante et roues de 16 pouces.





BSA
LA MOTOCYCLETTE LA PLUS POPULAIRE
DU MONDE
BSA 650
BSA 500

Le Salon chez Garreau



Si les amateurs de puissantes machines, et de Norton en particulier, furent comblés par la présence de cette dernière marque au Salon, il ne faut pas qu'ils oublient que Garreau, l'importateur Norton bien connu, organise lui-même, dans ses propres locaux, une véritable exposition Norton et Excelsior, où chacun est sûr de trouver un accueil sympathique.

Avant de passer en revue les nouveaux modèles Norton 1956 d'ores et déjà livrables, situons où en sont les établissements Garreau.

Le service client se signale en premier lieu par le service de vente extrêmement rapide sur Paris ou la province.

La réparation de toutes les Norton est assurée par Gustave Lefèvre, 5 fois recordman du Bol d'Or, entouré d'une équipe de mécaniciens spécialisés.

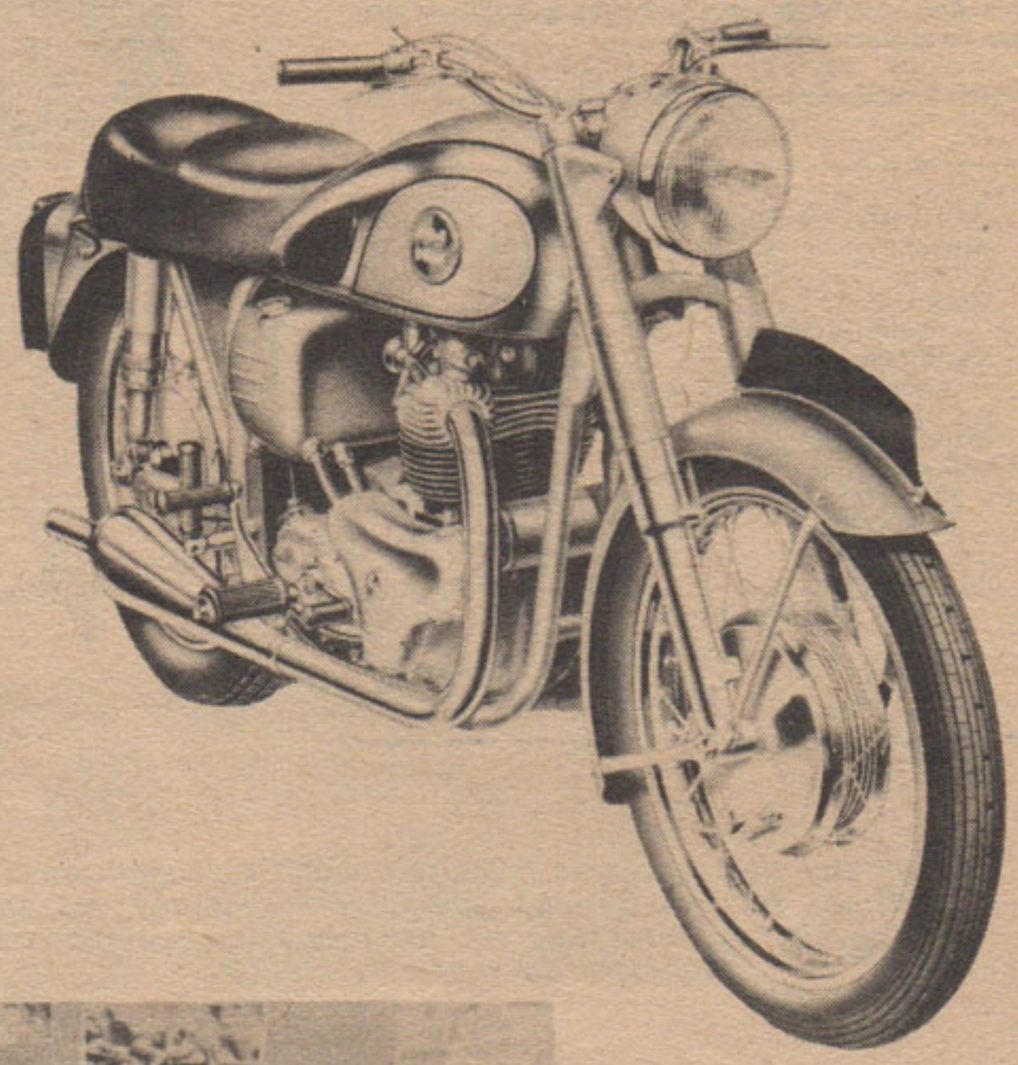
La livraison des pièces détachées est assurée de suite, ce qui est primordial pour la clientèle de province.

Pour ceux désirant acquérir un modèle d'occasion, Garreau a créé un service spécial où le stock d'occasion est constitué de reprises sur du neuf entièrement révisées. En général, nous trouvons là un choix de motos anglaises récentes à suspension intégrale.

Signalons pour mémoire les lots de pneus tous types et toutes dimensions, les stocks de pièces détachées Norton, Excelsior, Indian, Ariel, BSA, Matchless, les équipements électriques Lucas, etc...

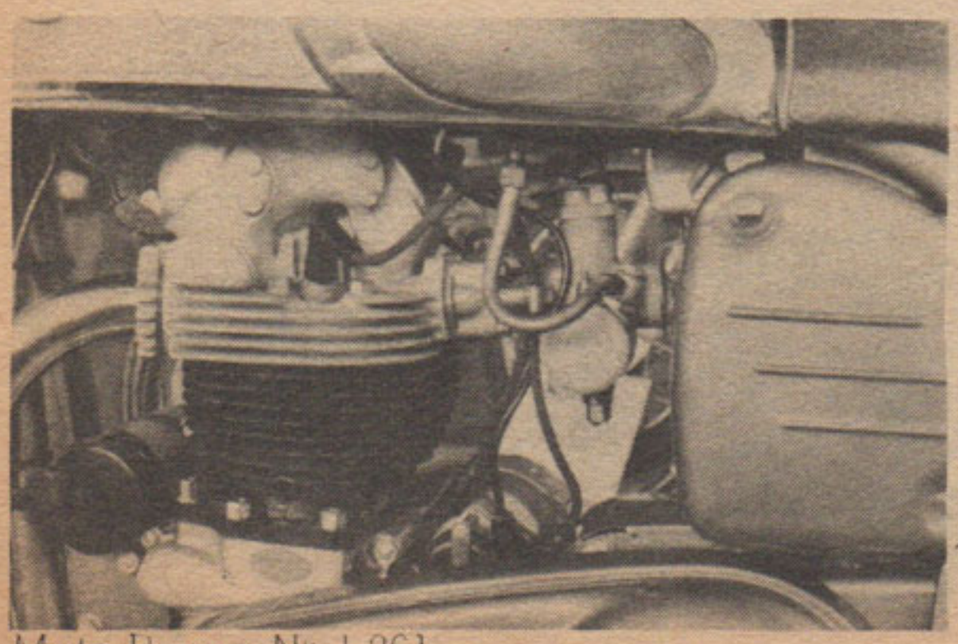
Rappelons également pour les amateurs de vitesse les 500 twins Daytona à deux carbus et culasse aluminium, dont la vitesse serait de 175 kmh.

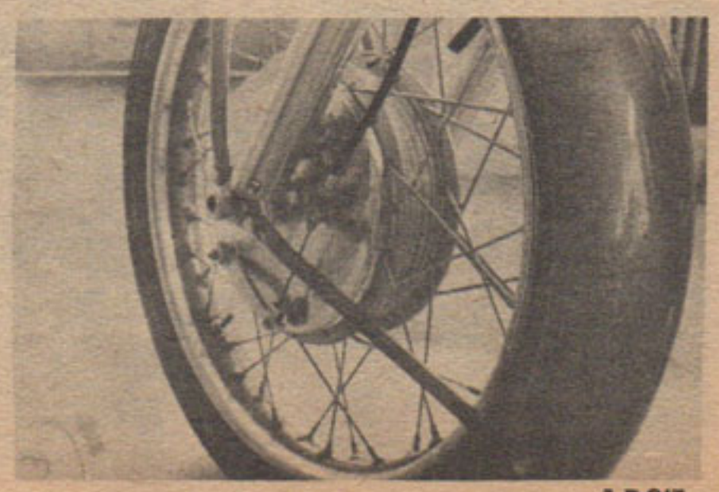
Gustave Lefèvre, 5 fois recordman du Bol d'Or et C. Garreau, à droite, au milieu des nouveaux modèles Norton 1956.

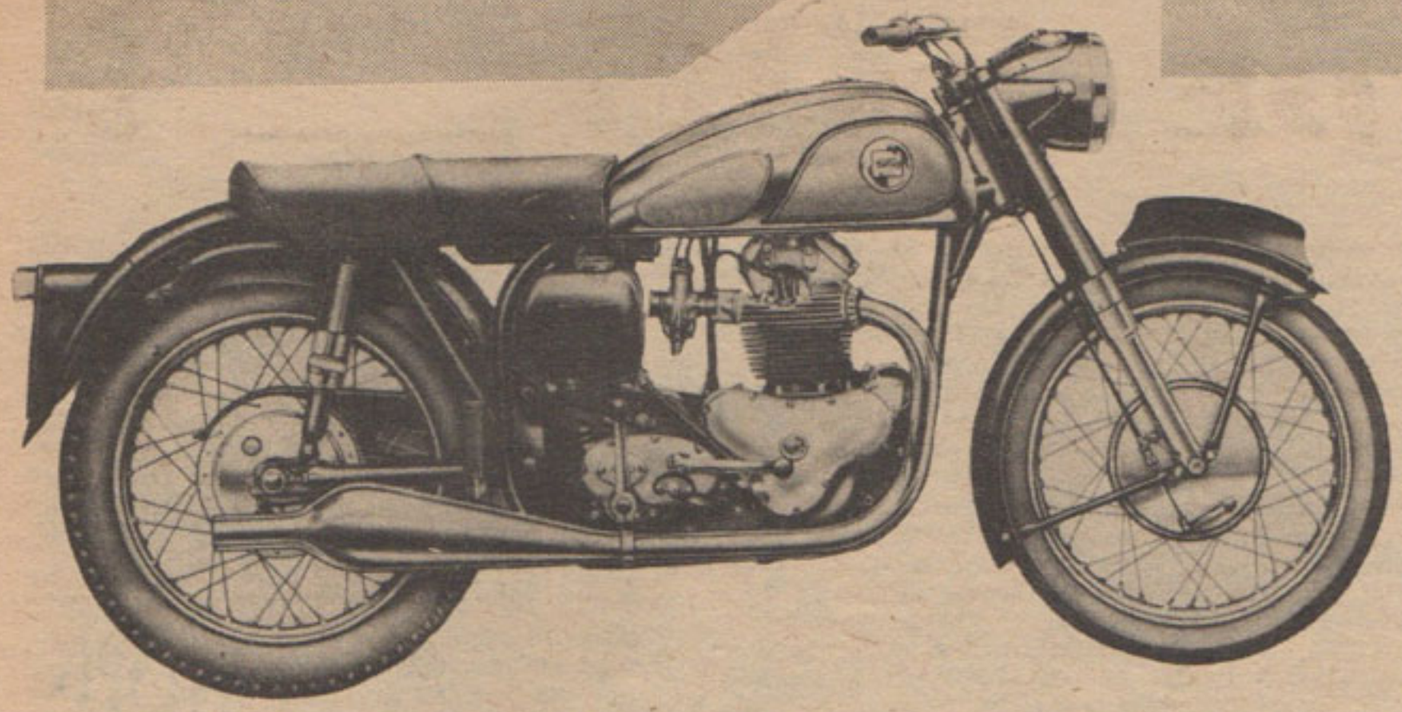


Une des grandes nouveautés Norton, la 600 twin à culbuteurs (ci-contre) remarquable par plusieurs traits inédits, détaillés ci-dessous.

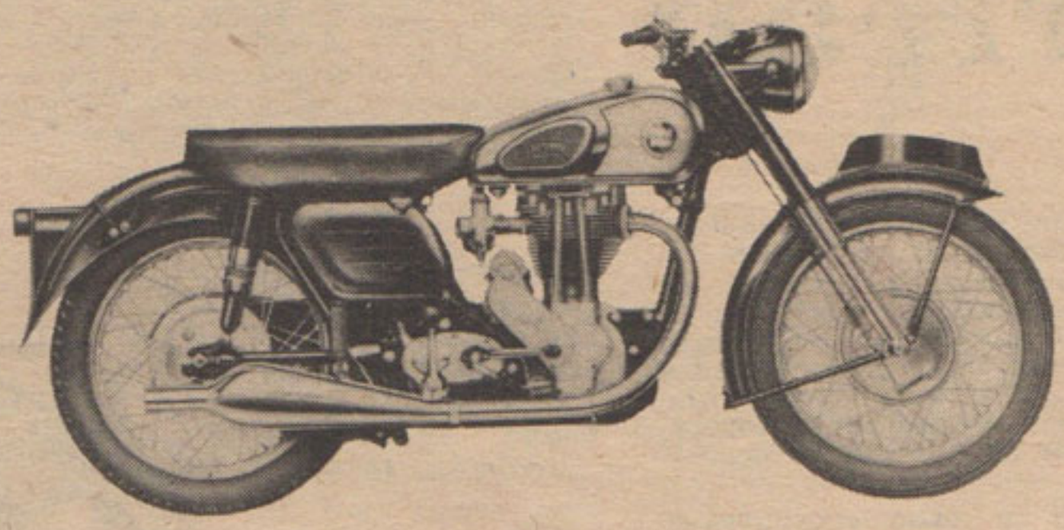
Ci-dessus, le nouveau tableau de bord qui orne le phare. A gauche, la culasse aluminium et le carburateur Amal monobloc, et à droite, le moyeu-frein central avant.







Ci-contre, la dernière version de la 500 cc. Norton Dominator 88, et ci-dessous, la nouvelle 350 cc. monocylindre à culbuteurs, évidemment à suspension intégrale. En bas, une vue de la belle culasse aluminium à deux carburateurs, qui équipe le modèle Daytona, une 500 cc. de grand sport, annoncée pour 175 kmh. et qui enleva toutes les premières places au dernier Critérium National des machines de série.



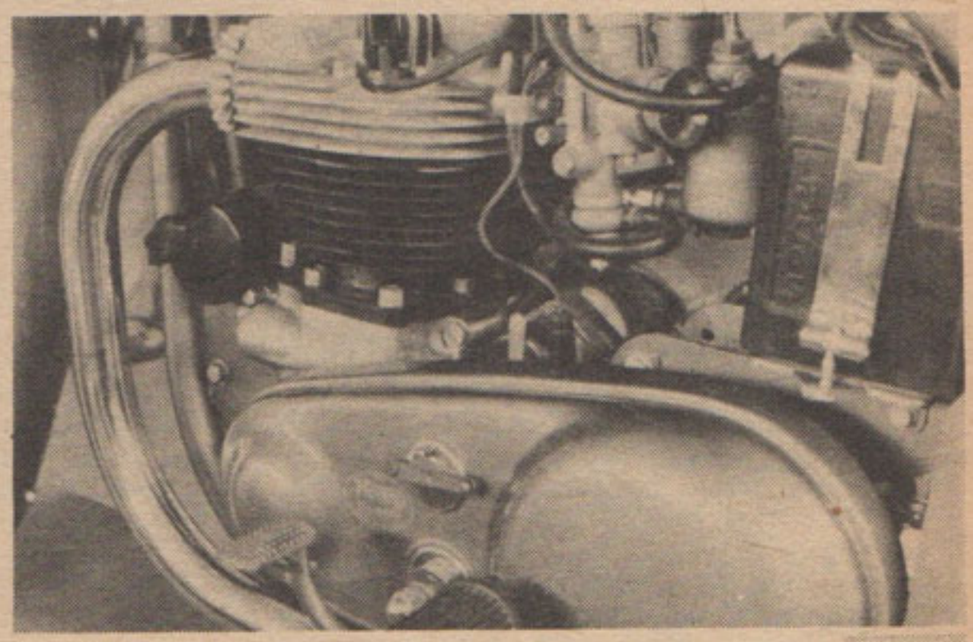
Outre les 250 twins Excelsior, certainement parmi les plus intéressantes réalisations britanniques dans ce domaine, signalons l'arrivée chez Garreau de la nouvelle 350 Norton à culbuteurs modèle 50, et des nouvelles twins 500 modèle 88 et 600 modèle 99. Les photographies et le tableau de caractéristiques ci-dessous vous en donneront les principales modifications et caractéristiques.

CARACTERISTIQUES

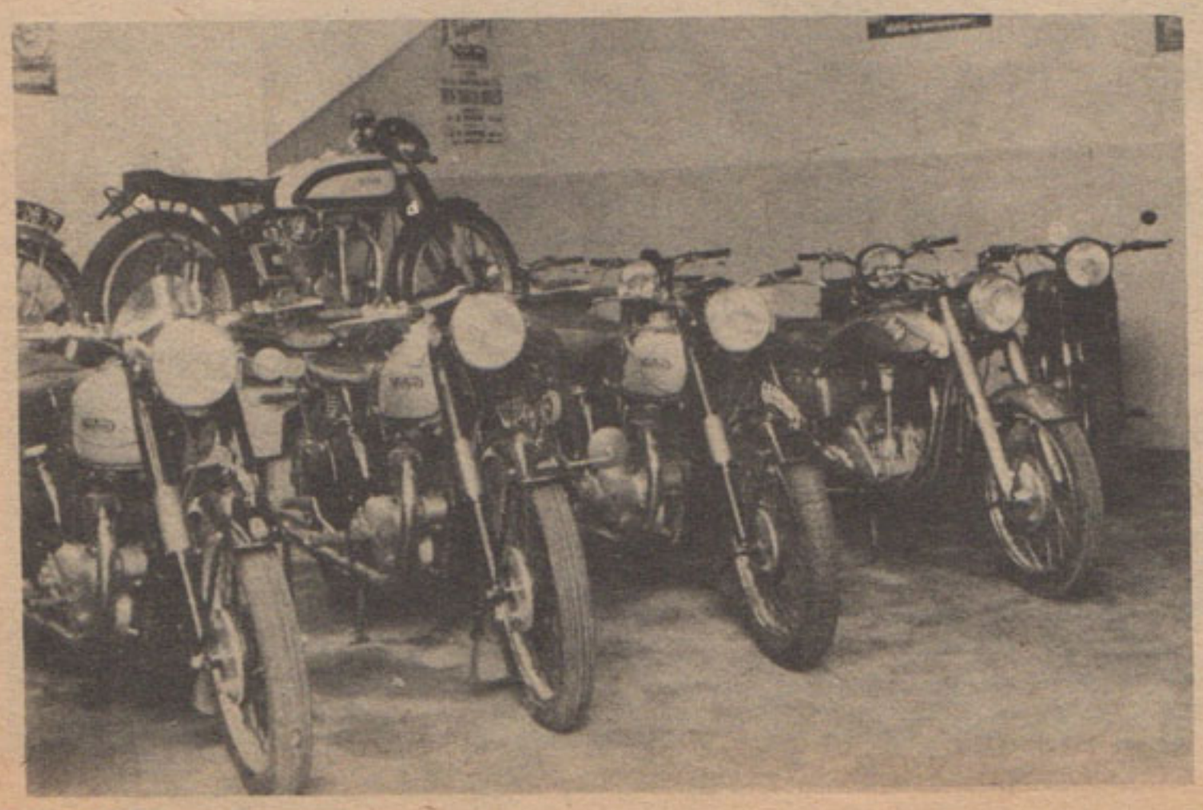
	350 cc type 50	500 cc type 88	600 cc type 99
Cylindrée exacte	348,5	496,8	595,6
Alésage	71	66	68
Course	88	72,6	82
Rapport course-alésage	1,24	1,10	1,21
Taux de compression	7,3 à 1	7,8 à 1	7,4 à 1
Rapports de démultiplic. finale			
1re vitesse	15,7	14,11	13,42
2e vitesse	9,36	8,41	8,03
3e vitesse	6,4	5,75	5,48
4e vitesse	5,29	4,75	4,53
Poids à vide	175 kg	173 kg	180 kg

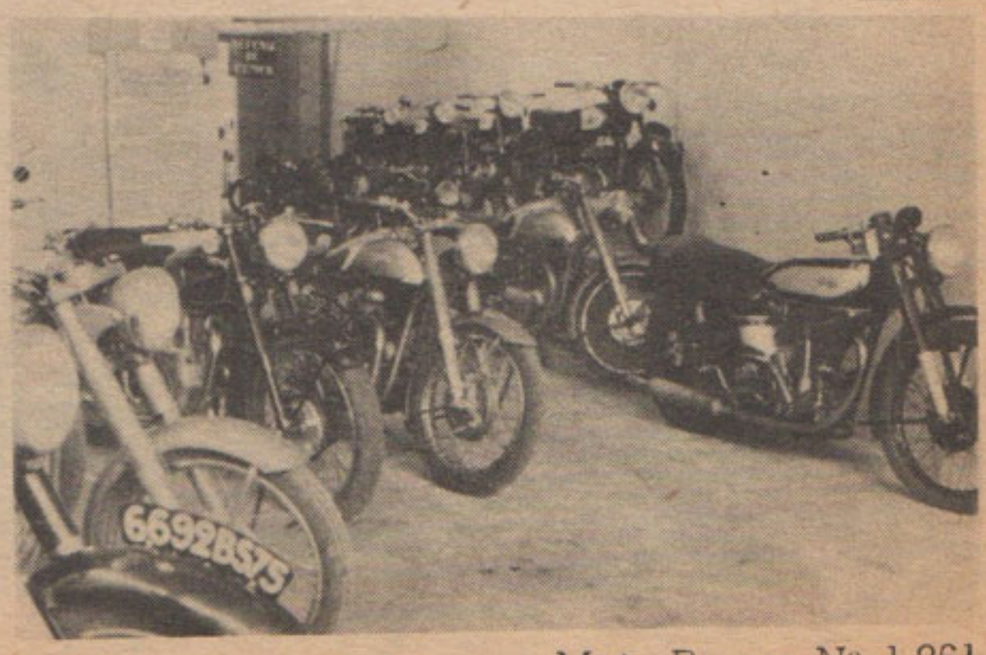
Même étagement de boite pour les 3 machines

100 % 82,6 % 56,5 % 33,7 %
1,21 1,465 1,672



Le service des occasions propose un choix exceptionnel de machines remises à neuf, comme en témoigne ces deux photos où l'on remarque un lot important de machines anglaises de marques diverses.





A PLUS DE 300 KMH !

Vers la fin de septembre, le monde motocycliste apprenait que la vitesse maximum atteinte par un « deux-roues » avait dépassé le chiffre fatidique des 300 kms à l'heure.

311,763 kmh. est le chiffre exact atteint par Johnny Allen, un jeune américain de 26 ans qui pilotait une 650 Triumph « Thunderbird » entièrement carénée et sans compresseur.

Bien que ce record n'ait pas encore été homologué par la FIM, il ne constitue pas moins la vitesse la plus élevée jamais atteinte avec un motocycle.

LA MACHINE

Cette fois encore c'est une machine anglaise qui est à l'honneur, ou plus exactement un moteur anglais, car le « support » constitué d'un châssis recevant un fuselage en matière plastique est entièrement dû à une initiative privée, celle de « Stormy » Mangham, un ancien pilote de l'aviation américaine.

La technique aéronautique fut d'ailleurs largement sollicitée dans cette réalisation « privée », et l'on en retrouve une application jusque dans le parachute situé en queue du fuselage et qui devrait être largué en cas d'arrêt urgent.

Etant donné les vitesses pour lesquelles le fuselage fut étudié, vitesses oscillant autour de 400 kmh (!), on comprend que de telles solutions, sortant de l'ordinaire, aient dû être adoptées. Autre détail touchant à la partie cycle, les roues étaient entièrement flasquées, afin d'annuler les turbulences qu'engendre une roue à rayons à grandes vitesses, et qui peuvent être préjudiciables à la stabilité du véhicule.

Le moteur est, comme écrit plus haut, un 650 « Thunderbird » placé juste derrière le pilote, et qui, malgré sa cylindrée relativement faible, n'était pas suralimenté. Le carburant choisi étant un mélange à base d'alcool, permettait un taux de compression de 11 à 1. L'alimentation était assurée par deux carburaterus Amal. Théoriquement, la vitesse que le moteur permettait d'atteindre était d'environ 350 kmh. à 7.000 t.-m. C'est Jack Wilson qui en a assumé le « gonflage » et la mise au point.

En novembre 1954, Stormy Mangham avait atteint déjà plus de 230 kmh., mais son engin était encore en période de mise au point. Lors de la « semaine des records » de cette année, au début septembre, il revint avec son « cigare » et cette fois Johnny Allen qui le pilotait réalisa près de 293 kmh.

LA TENTATIVE

Si près du record de Wright (297,97), Mangham, Allen et Wilson ne pouvaient en rester là, et c'est pourquoi ils se présentèrent à nouveau sur la piste de Bonneville le 22 septembre. La piste étant occupée par la Dodge Motor Car Company, jusqu'au 24 à 10 heures du soir, la tentative ne put avoir lieu avant le 25 au matin. Malheureusement, dans la nuit du 24 au 25, il se mit à pleuvoir, et au matin le temps était nuageux et le vent soufflait, quoique la pluie ait cessé. Le soleil avait heureusement séché le sel de la piste et à 9 heures, le vent s'étant un peu affaibli, Allen s'enferma dans son habitacle et partit pour le parcours aller d'est en ouest. Sur le kilomètre, Allen réalisa 312,033 kmh. et 310,139 kmh. sur le mile. Durant cette première tentative, la partie avant du carénage se mit à vibrer et c'est sans doute pour cela que la vitesse est moins élevée pour le mile que pour le kilomètre, le pilote ayant dû légèrement ralentir.

Après resserrage d'un boulon de fixation du carénage, Allen repartit en direction de l'est. A son arrivée, il avait parcouru le kilomètre à 311,494 kmh. et le mile à 308,830 kmh. La moyenne dans les denx sens s'établissait donc à 311,763 kmh. pour le kilomètre. Le record officiel de Wright était battu... officieusement. Sur le mile Allen avait fait 309,491 kmh.

Après cette victorieuse tentative qui dura une dizaine de minutes, les conditions atmosphériques ne furent pas jugées suffisamment favorables pour que Allen se remette en piste avec sa machine carénée. Avec une Triumph encore, mais cette fois une 500 cc. « T 100 » non carénée, il s'attaqua au record de sa cylindrée en classe « C » (machines standard modifiées avec pièces de l'usine, carburant normal, taux de compression n'excédant pas 8 à 1, etc...) sur le mile lancé.

Paradoxalement, le record de Allen ne peut pas être reconnu par l'AMA comme étant le nouveau record de sa classe (650, Classe A). Les machines carénées, comme celle d'Allen, n'entrent pas, en effet, dans les diverses catégories prévues par l'AMA. Mais on rappelle qu'en 1935 et 1937, des records établis par des machines carénées furent reconnus officiellement Le record de 1937 fut le maximum absolu établi par Joë Petrali sur une Harley Davidson carénée. Il réalisa à l'époque plus de 220 kmh., ce qui constitua le record absolu des USA jusqu'en 1950, où R. Free le porta à 258,67 kmh. avec une Vincent.

Ci-dessous, à côté du « cigare » et de gauche à droite, Mangham, créateur du châssis et du carénage ; Johnny Allen le pilote, et Wilson qui a préparé le moteur. - En bas de la page, un départ lors d'une tentative précédente.

Dans un sens, il réalisa 127,704 mph et 120,200 dans l'autre, soit la moyenne de 123,95 mph (199 kmh. 479).

La différence de vitesse, selon le sens envisagé, témoigne clairement des variations atmosphériques qui contraignirent Allen à stopper définitivement toute activité pour cette année.

Les difficultés pouvant survenir dans l'homologation de ce record par la F.I.M. proviennent du fait que si cet organisme entérine les records reconnus par l'American Automobile Association (A.A.A.), il n'en est pas de même pour ceux que reconnait l'American Motorcycle Association (A.M.A.). Malgré tout, Bus Schaller, chronométreur officiel de l'A.M.A., sous le contrôle duquel s'effectuent les records à Bonneville, a envoyé à la F.I.M. un rapport détaillé sur le record de Allen dont il a demandé l'homologation.

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

BSA ARIEL SUNBEAM
JAWA TERROT
TOUS MODÈLES EN MAGASIN
MACHINES DE CROSS ET DE CIRCUIT

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

CABLES - GAINES
TRANSMISSIONS
Ressorts - Rondelles GROWER

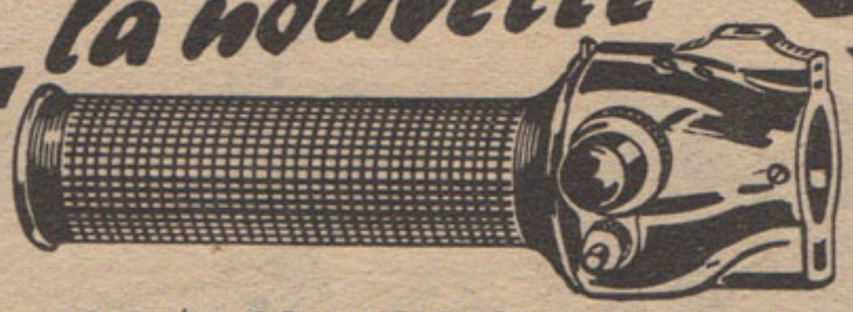
Société Bourbonnaise des Applications du
FIL METALLIQUE
Rue Jean Desorges
CUSSET (Allier)

VICHY Tél. : 38-08 - 49-15
Télégr. : METAFIL-CUSSET

Le seul Spécialiste
de l'accessoire de l'équipement
compétence
honnêteté
régularité
Économiser de l'argent
gagner du temps
en trouvant toujours
le choix le plus renouvelé
de 6.000 articles différents
pour motos-scooters-cyclomoteurs
pour vous... pour votre machine...
ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS - VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIÉS
PRIX LES PLUS BAS
Un des exemples de la semaine :
Canadienne droite en cuir qualité, fourrage mouton démontable par fermeture Eclair : 13.990 f.
MEMBRES DE CLUBS FAITES VOUS CONNAITRE
CHANTELUNE-FOZ
REVIL
ETS REVIL 82, AVENUE DES TERNES
225, Boulevard Péreire, PARIS - ÉTO. 15-53
EXPEDITION EN PROVINCE

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE
ROBUSTE ET ELEGANTE
SIMPLE ET SURE
DEMONTAGE FACILE
PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE
AVEC FILS ET COSSES

la nouvelle



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

TOUTES LES COMMANDES
ELECTRIQUES
REUNIES
DEMANDEZ LA NOTICE
COMPLETE ET DETAILLEE
CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

SAKER *Universelle*
COURBEVOIE
QUALITE SAKER

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

CHEZ NOS FABRICANTS

LES NOUVEAUTES « PAREFLEX »

Les Ets Pareflex dont les lunettes et les pare-visages sont depuis longtemps adoptés par tous les motocyclistes et scootéristes qui désirent des articles alliant l'élégance au confort, ainsi qu'à une protection efficace, présentent cette année encore la série de pare-brise la plus complète, tant dans la série « Cristal » que dans celle équipée avec tablier.

A chaque type de machine correspond, en effet, un ou plusieurs types de Pareflex, en rapport avec sa puissance.

Tous ces modèles sont moulés suivant un procédé exclusif, qui leur donne à la fois : élégance, solidité et rigidité.

Enfin, Pareflex vient de terminer la mise au point d'un toit et d'un pare-soleil pouvant se monter et se démonter instantanément, et dont la légèreté ne nuit en rien à la robustesse.

Ainsi les spécialités Pareflex répondent à toutes les exigences de la clientèle et s'imposent aux usagers.

(Communiqué)

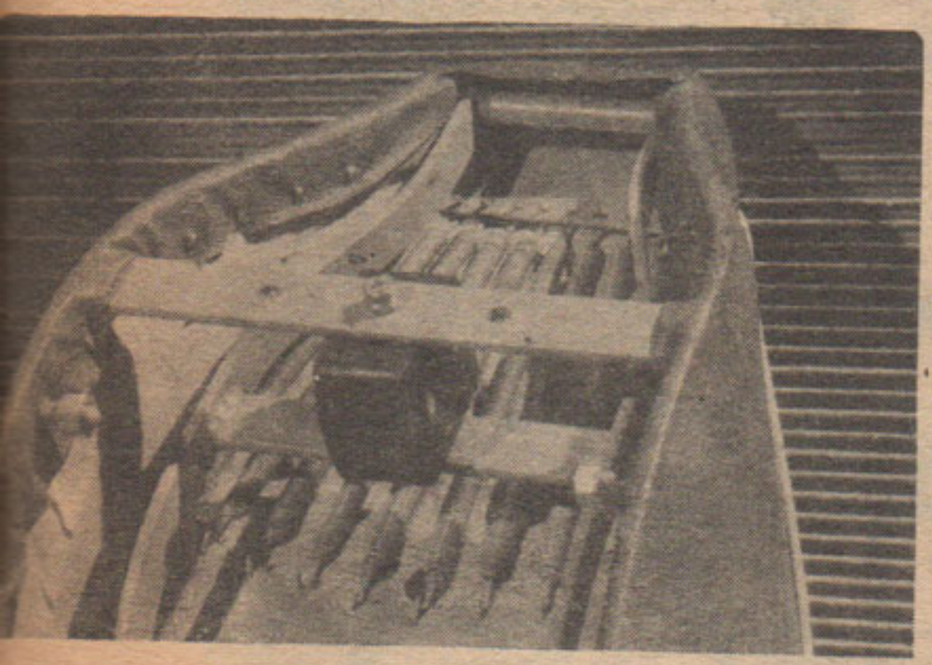
SELLE BIPLACE MERAT

La selle biplace Mérat à suspension réglable a conquis la clientèle motocycliste par son confort, sa qualité et son élégance.

Elle se monte sans aucune difficulté sur toutes les motos de marques françaises ou étrangères, et sur les principaux scooters : Lambretta, Vespa, Mobyscooter, Rumi, etc...

Les coloris sont assortis à la machine, la garniture est en cordoual, l'intérieur en Dunlopillo, autant de garanties supplémentaires.

Les Ets Mérat ont en étude diverses autres fabrications qui sortiront au printemps. Nous en rendrons compte dans un prochain article.



Le Distributeur Mélangeur SATAM

Une gamme très complète de matériel pour la distribution des carburants et l'équipement des stations-service est présentée sur le stand Satam.

Parmi les distributeurs de carburants, le « D.C. 90 », distributeur continu comporte un flexible escamotable qui assure une plus grande longueur utilisable et évite une usure prématurée de celui-ci, un dispositif de prédétermination des quantités à débiter assurant à un chiffre donné, l'arrêt automatique de la distribution. Il peut effectuer le remplissage sans tâtonnement et sans débordement, grâce à la buse à arrêt automatique « Servo-Stop » dont la rapidité de fermeture du clapet (1/10e de sceconde) provoque l'arrêt instantané de la distribution dès que le niveau du liquide atteint l'extrémité de l'embout.

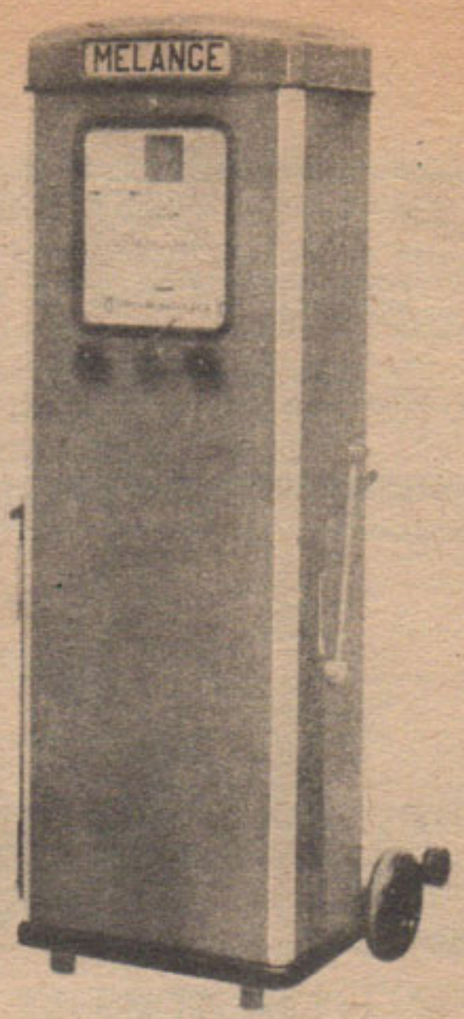
Enfin, pour le deux temps, le « Mélangeur » suscite toujours le plus vif intérêt. Construit en version mobile, fixe ou demi-fixe, comportant un ou deux réservoirs d'huile de nature différente, il permet la distribution demi litre par demi litre, à des pourcentages variant de 3 à 10 %, ou éventuellement d'essence pure, sans servitude de viscosité ou de température ambiante. De plus, il assure au mélange une homogénéité parfaite par 3 brassages sucessifs dans la distribution et ses compteurs partiels et totalisateurs assurent précision et qualité.

Cette année encore, Satam nous a montré par la haute valeur technique et le fini de ses fabrications qu'elle entend répondre à tous les besoins et s'adapter à toutes les conditions d'utilisation. La grande firme d'appareillage mécanique de la Courneuve se place au premier rang des constructeurs français de matériel pour l'entretien et le ravitaillement de tous les véhicules.

ETS TOURNEAU

Les Ets Tourneau, bien connus des motocyclistes pour leur fabrication d'accessoires parmi lesquels le rétroviseur Actorex, le combiné Actostop et le contacteur AT sont les plus célèbres, viennent d'entreprendre la fabrication du compteur kilométrique Acto.

Les Ets Tourneau ont bâti de nouvelles usines qui doivent couvrir 20.000 m2 de terrain, ce qui leur permettra de produire en série les nouveaux accessoires actuellement à l'étude.



LE FAISCEAU « DEB »

Fil d'allumage à haute indépendance à coefficient de surtension, brevet Retem-Guiot.

Un nouveau fil d'allumage est lancé actuellement sur le marché de la motocyclette. Il se compose (voir croquis ci-dessous) d'un fil spiralé sur une âme isolante ; l'ensemble est recouvert d'une matière plastique à rigidité diélectrique très élevée.

Ce fil, par sa composition, représente une self inductance qui offre comme principaux avantages :

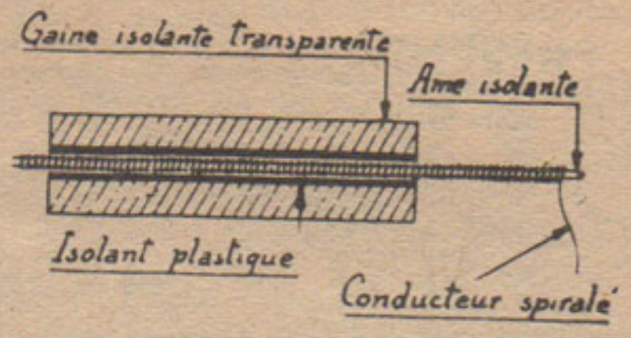
1° de produire un coefficient de surtension à la borne de la bougie c'est-à-dire que la tension se trouve plus élevée aux électrodes qu'à la sortie du volant magnétique.

2° Par son impédance, le fil Deb, brevet Retem-Guiot, bloque toutes les harmoniques élevées, protège les électrodes et augmente la longévité de la bougie.

3° En conséquence, avec un fil de 40 cm minimum, on évite l'effet de perlage bien connu des utilisateurs de moteurs deux temps.

Le faisceau Deb, brevet Retem Guiot, est en vente dans tous les garages.

(Communiqué)



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 besom). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes).

GIMA

GIMA 125 Ydral bon état. Le Masson, MAI 44-52.

MOTOBECANE MOTOCONFORT

175 Motobécane Z22C 12500 k exc ét. 145000. 21 av. de Longchamp, St Cloud MOL. 16-61

175 Motob. 53 imp. nx acc 90. Garric 35 r Concorde, Antony

125 latérale Motobécane moteur neuf bas prix ROB. 34-57

350 Motobéc. sup culas. R5 70000, tél. 471 Mantes.

125 Motob. culb. b. et. px int. Leulier 25 r Montrosier, Neuilly sur Seine à part. 19 h. 30

Motobécane 125 culb. ét. nf px 65000. Visite sf sam. et dim. 80 rue Fraternité, Bagnolet.

175 Motoc rev. acc. 70000 à 19 h. Girard 9 r d'Aligre P. 12e

GUILLER

GUILLER 175 sport 18000 km équ. complet moteur poussé, voir sur place prix intérress. Languetin 90 bd Magenta.

Guiller 125 AMC fin 53 garantie 3 mois 20. et 5 mois à 10000. 17 rue Pajol 18e.

PEUGEOT

175 TC4 b. état m. '54 c. mal. 12 r Stalingrad, Arcueil.

Peugeot 176 TC4 t.-sad t. b. ét. 60000. Vaslin 76 r République St Denis (S) tél. PLA. 07-38

Urg. Peugeot P112 parf. état px 55000. S'ad. 11 r Tolain 20e

PEUGEOT 125 4 vit. tél. 3 mois garantie 15000, 5 mois à 10. 17 rue Pajol 18e.

ALCYON

ALCYON 175 culb. tt éq. urg. ap. 19 h b. ét. Bortoluzi B1 F h Martinets, Rueil.

CYCLOMOTEURS SCOOTERS

VESPA impec. nomb. acces 65 Lajudi 40 r Oradour, limite de Paris Me Pte Versailles.

VESPA 51 revisée équipée ét. parf. px 40000. LON. 28-03.

MONET-GOYON

Monet 232 cross exc. état px 70. Mandin 25 fg Temple 10e

MOTOS AUTRICHIENNES

250 Puch TF imp. acc. px 130. Beller 41 bis r Pommiers Pantin

250 PUCH rouge selle bip. 25 r. Blanche éq. 1953, 145000.

MOTOS AMERICAINES

750 Harley après 19 h. Coiffeur 206 av. Jean Jaurès 19e

MOTOS BELGES

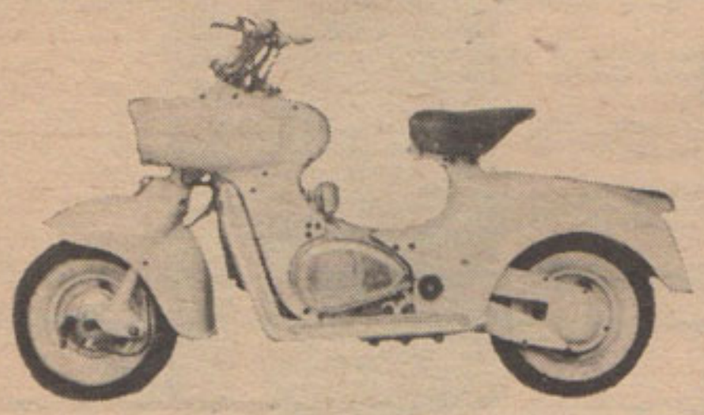
FN 250 c. ét. neuf acc 180000 LAMOUCHE 54 rue de Bitche Courbevoie (Seine).

MOTOBÉCANE

NEUVES-OCCASIONS-REPRISES
(Reprise de votre machine en 1er versement)
CRÉDIT DE 3 A 18 MOIS
(En cas de maladie ou décès RIEN A PAYER)
EXPEDITION PROVINCE
TOUTES PIECES DETACHEES D'ORIGINE
TOUS ACCESSOIRES

79 Boulevard MONTPARNASSE
Face à la Gare
LIT. 21-68

ATTENTION !
pour votre machine accidentée :
NOUS IRONS LA CHERCHER
NOUS EN EXPERTISERONS LES DEGATS
NOUS VOUS EN ETABLIRONS LE DEVIS
GRATUITEMENT
ET NOUS LA REPARERONS DANS UN MINIMUM DE TEMPS



MAX ROUJOU

57, rue Louis-Blanc — PARIS (10e)
Tél. : NOR. 59-35 Métro : Chapelle
CONCESSIONNAIRE
RUMI
PUCH

PISTONS ET VERRES DE PHARES TOUJOURS DISPONIBLES EN STOCK
PUCH — PALOMA — D. S. MALTERRE — HOREX
ACCESSOIRES - REPARATIONS - TOUTES PIECES DETACHEES
Station-Service - Graissage Mélange MOTUL - Dépannage sur place motos et scooters - Tous équipements.
Fournisseur du personnel de la S.N.C.F. et de la Banque de France.

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

MOTOS SCOOTERS | **SUR VOS 2 TEMPS**

évitez le perlage

DEB
CONDUCTEUR D'ALLUMAGE
A HAUTE IMPÉDANCE
BREVET
RETEM GUIOT
DEB FRIVILLE (Somme)
GROS : P.I.A. 7 AVENUE STÉPHANE MALLARMÉ. PARIS - TÉL. : ÉTO. 59-21

D.I.P.A. - A4

GAITÉ-MOTOS
4, Impasse de la Gaité - Danton 55-43

NEUF — **OCCASION**

B.S.A. - ARIEL - SUNBEAM - TERROT - MONET-GOYON - TRIUMPH - VELOCETTE - JONGHI
PEUGEOT - RUMI - VESPA - LAMBRETTA - GNOME-RHONE - MOTOBECANE - PUCH
JAWA - NORTON

CREDIT — DEMANDEZ-NOUS LA LISTE complète ctre 45 fr en timbres — **REPRISE**

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

VENDEURS !

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

MOTOS ANGLAISES

T. urg. dép. armée 250 BSA C11 52 ét. nf ent. éq. px int. aff. av Lebon 34 r Fessart-19e

BSA A7 5300 k 180. rep. Dyna Jacob 173 r Paris Montreuil

Triumph 650 1953 noire Police 18000 k impec. JAS. 22-01.

VINCENT rapide 52 17000 km cause achat voiture course px int. Paul PAS. 96-24.

650 Triumph 53 imp. 20000 km Monot 10 r Victor Basch, Charenton, ou LAB. 39-96

500 SUNBEAM S7 luxe c. nve tte équi. 24000 k. Beaufils 3 rue Convention Paris 15e.

BSA neuve 250 cmc. urgent, prix avantageux. TRI. 50-85

BSA 500 A7 mod. 53 14000 k, état neuf équip. Vis. ts ls mat Meneau 4 rue Romainville, Les Lilas (Seine).

650 TRIUMPH T 110. Demander Roland OPE 89-71.

Triumph 650 parf. état acces. Loriot 41 av. Ledru-Rollin.

Triumph Thunderbid c. neuve 10000 km. Arnold 35 bd de l'Ouest, Le Raincy T. 318.

MOTOS TCHEQUES

JAWA 350 juillet 1954, impeccable CEN. 41-75.

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

MOTOS ALLEMANDES

NSU 350 4 vit. sélect. 50000. Nadaud, Jallais (M.-et-L.).

DKW 350 sél 13000 k 80 U C. pr Lecas, Courtomer (Orne).

Urg. BMW R51/2 280000. Torte 47 av. Motte Picquet 15e.

BMW R6 tr. b. ét. 180. Briss 3 A. Auger, Montrouge.

MOTOS DIVERSES

VESPA
Les plus belles occasions à tous les prix
Crédit 6 à 12 mois
WUPLAN, distributeur officiel 7 av. de Paris, Vincennes. Métro Château.

SANS PREMIER VERSEMENT
GRAND CHOIX MOTOS SCOOTERS soldés
Sidecars à partir de 5 000 fr.
Garantie 3 mois
CREDIT - REPRISE
GIL, 83, avenue d'Italie. Ouvert le dimanche.

200 MOTOS A VIL PRIX
30 MOTOS SOLDEES A 27.500 francs
(valeur 50 à 70000)
40 MOTOS ET SIDECARS à 47.000 francs
(valeur 70 à 120 000)
VENTE JUSQU'A EPUISEMENT
Bon état de marche
BEDARRIDE
3, PLACE CLICHY
Ouvert dimanche et fêtes

Dernière liquidation
Expédition et Crédit Province

125	Peugeot télescopique	25000
135	Gnome télescopique	40000
350	Terrot chromée	40000
350	Peugeot très belle	48000
500	Monet Goyon 4 vit.	45000
500	Indian Scout 2 cyl.	50000
500	Motob. sup. cul télescop	
500	BSA Norton Terrot Peug etc...	

FAURIE 8 av. St Ouen Paris. S'adresser dans la cour

300 MOTOS
Vélomoteurs - Scooters à partir
5.000 COMPTANT
Crédit accepté 6 à 15 mois
Exposition ts les jrs 9 à 21 h. même dimanche
Reprise toutes motos, scooters
ARGENTINE MOTOS
5, r des Acacias. ETO. 20-25 Porte Maillot

Chez AUDEGEAN
CREDIT IMMEDIAT
20 % comptant. Solde 15 mois

125	Motobécane culb. 52-54-	95.
125	Motobécane latér. 53	75.
125	Peugeot 51-53	70
125	Terrot culb. 50-53	60
125	Gnome Rhône sup. cul	70
125	Jonghi 52 cme neuve	75.
175	Motobécane 51 à 54	95.
175	Peugeot 1952-53	80.
175	Guiller G.90 52	90
175	Scooter Sterva 54	120
200	NSU luxe noire	180
200	Monet Goyon 53	80
232	Monet Goyon sp 53	110.
250	Puch tr. belles	130.
250	Victoria 1953	175.
250	Csepel 1953	150
250	Triumph Hérisson	150.
250	BSA culb 52	130.
350	Royal Enfield	125.
350	DKW NZ	95
350	Terrot 48 à 53	90.
350	Monet Goyon 50	95
350	Jawa bicyl.	170
500	Ariel 1952	175.
500	BSA WM 20, 48 et 51	95.
500	Zundapp KS 500	140
500	DKW bicylindre	125.
500	Terrot 52-53	150
500	FN culb. 52	180
500	Indian scout révis.	110
600	Condor flat-twin	140.
650	BMW R12 révis.	150.
650	BSA Golden Flash	240.
700	R. Enfield Météor 54	265.
750	Harley Davidson	95
1000, 750 et 500	R. Gillet	95
1200	Indian selle bipl.	100.

A SOLDER
200 motos et sidecars dep 25.
137-139 av de Clichy et 10 rue des Appenins, Paris-17e.
Me Brochant. MAR. 21-29
Ouvert le dimanche matin.

ECHANGES

ECH. 800 G R. civ. fusil automat. tout impec. ctre R73 sid soulte Ecrire VERGES, Moltifao (Corse).

Ech. moto ctre voiture Charles 28 r de Paris, Ivry (Seine).

TRES belle 4 CV acces. ctre belle Twin anglaise. Leclerc, 17 rue Pajol Paris 18e.

DIVERS

Pour les réparations et la remise à neuf de vos VETts de CUIR, RIEN N'EGALE
VIE - CUIR
seul professionnel
81 rue St Maur, Paris (11e)
16 rue G. Bonnac, Bordeaux

POIGNEES KICHOF, Prat, Sainte Terre (Gironde).

POUR toute la pièce détachée d'occas. vélom motos sides et cyclecars. Stock considér. de moteurs, boites, roues, pneus, carbu., magn. dyn. t.-sad, cadres, réserv., fourch., phares, carters, pignons, etc... R. SCEAUX 4 rue Beaurepaire, Pantin. VIL. 15-18. Me Hoche

VOITURES A VENDRE

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

Part. 203 cabriolet 53. Rep. moto ou scooter GAL. 28-32

203 mars 1952 mot. embr amor. neufs abs imp. t. o. noire 390. Riboud INV. 32-41

REPRISE motos récentes
4 CV Renault 1951 à 1954
Dyna Panhard 4 CV 52
Citroën 1951 et 1952 11 BL
Peugeot 202 berl.. toit ouvrant
Hotchkiss 38 grd sport
Renault 1000 kgs 1948
Crédit. 137, av de Clichy Me Brochant. MAR. 21-29

AUTO CRED. TOTAL
REPARATION GRATUITE
Par contrat crédit 24 mois
LE PLUS IMPORTANT ORGANISME DE VENTE
ECA
7, rue de Montreuil, PANTIN
244, rue du Mesnil, Asnières
SECTION MOTOS
157 av. du Maine, Paris-14e

Reprise motos scooters
A qualité égale défions toute concurrence, consultez vos amis, votre garagiste, notre référence sera faite

50 VOIT. disp repr. moto com 1er vers. GIL 83 avenue d'Italie. Ouvert dimanche. z

4 CV Renault sport luxe imp Arondes gd luxe et châtelaine 1952 ET 1954
Repr. motos. Crédit total. FAURIE 8 av. St Ouen, Paris

ON DESIRE ACHETER

ACHAT MOTOS VELOMOT.
Scooters récents
Paiement immédiat
et échange contre voitures
Crédit 8-12-15 mois
DUMAS, 23 bd Péreire (17e)

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

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

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

Part. ach. moto préf. 250 cc. Fixeco 125 bd Masséna 13e.

ATTENTION !

NOS PETITES ANNONCES RENDENT, CAR ELLES SONT LUES OBLIGATOIREMENT PAR TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER « OCCASION ». LA PREUVE EN A ETE FAITE : UNE ANNONCE DANS « *MOTO-REVUE* » AMENE LA TOTALITE DES ACHETEURS INTERESSES, CAR « *MOTO-REVUE* » EST DEPUIS 41 ANS CONNUE COMME LA PREMIERE ET TOUJOURS EN TETE.
ATTENTION : REMISE DES TEXTES DERNIERE LIMITE SAMEDI *AVANT* MIDI.
PRIX : NOS PRIX SONT EN DESSOUS DE TOUS CEUX APPLIQUES PAR LES QUOTIDIENS.
SI LES PETITES ANNONCES DE *MOTO-REVUE* NE VOUS DONNENT PAS DE RESULTAT, VOUS NE VENDREZ JAMAIS.
ALORS REFAITES UNE ANNONCE DANS «*MOTO-REVUE*», MIEUX REDIGEE, INDIQUEZ DES PRIX.
MOTO-REVUE EST LE SEUL SUPPORT A VOUS PERMETTRE LA REALISATION DE VOS VENTES

FOURCHES TÉLESCOPIQUES
SUSPENSIONS ARRIÈRE
GRAZZINI
Les Ets Grazzini offrent, par leur grande expérience la meilleure garantie.
NOUVELLE ADRESSE :
5-7 RUE NEUVE POPINCOURT
TÉL. : ROQ 17-03

DYNAMIC-SPORT
6, rue Saint-Augustin (Mo Bourse) - RIC. 75-28
CONCESSIONNAIRE DES MARQUES :
TERROT - MONET-GOYON - JONGHI - IFA
DS MALTERRE (AMC - YDRAL) - BSA - ARIEL
NSU - MOTO GUZZI - RUMI - LAMBRETTA
JAWA — AWO — VESPA — GNOME-RHONE
CREDIT IMBATTABLE !!
20 % comptant minimum, 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

PIÈCES ORIGINE JONGHI
350 TJL-TJ4 - 125 cc. 2 et 4 temps - 250 cc. Polo 125 cc.
R. MANSUY
43, Rue Jacob, PARIS-6e
Tél. LITtré. 82-31
Fermé Dimanche et Lundi

N'attendez pas l'ACCIDENT
Assurez-vous
AUX MEILLEURES COMPAGNIES — AUX MEILLEURS PRIX —
par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »
12, rue de Cléry - GUT, 73-32

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

MOTOBÉCANE

GARE DE L'EST

Tous modèles
Vélomoteurs
Motos
Scooters

AGENCE OFFICIELLE **F. LISITA**

94, Boul. Magenta, PARIS-10e - Nord 65-25

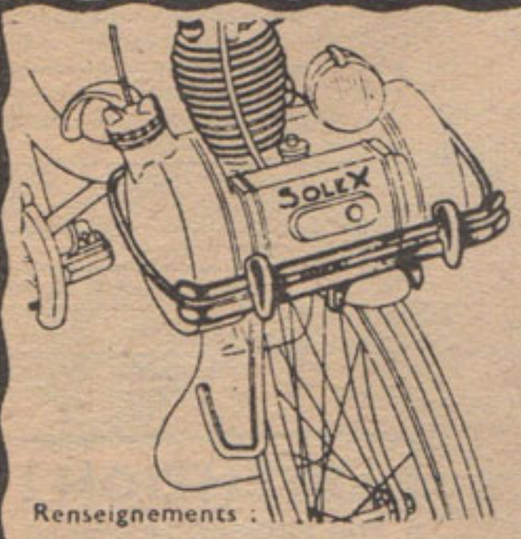
Stock complet
Pièces détachées
Station Service
Mobylette

GARE DU NORD

Pendant le mois d'Août ouvert tous les jours, sauf le dimanche, de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

VENTE A CRÉDIT JUSQU'A 18 MOIS — Renseignements contre 50 fr. en timbres poste

---



Renseignements :

JEANNERET, de Nice

vous offre pour votre
VELOSOLEX
4 articles de sa fabrication :
Le PARE-CHOCS amovible (breveté S.G.D.G.), d'une efficacité extraordinaire qui donne un cachet très 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.

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

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR 38 r. du Château-d'Eau PARIS-10e

NOR. 08-09
TOUS vêtements de cuir MOTO et combinaisons en cuir pour compétition
Exigez la marque CHROME-CUIR
CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE

MOTOCONFORT - OPERA

20, Boulevard des Italiens - **PRO 57-56**
présente toute la gamme **MOTOCONFORT**
CRÉDIT : de 2 à 18 MOIS
(en cas de maladie ou accident, traites supprimées)
Réparation et pièces détachées d'origine des marques MOTOBÉCANE ET MOTOCONFORT
Crédit sur occasions révisées et garanties
Location —— Reprise toute machine
(Renseignements contre 45 fr. en timbres)

Manufacture de guidons et accessoires en tube chromé pour Cyclomoteurs, Vélomoteurs, Motos et Scooters.

Pare-chocs tous les modèles - Porte-bagages

Tuyaux d'échappement pour 48 et 98 cmc.

ENJOLIVEURS POUR PALOMA - STARLETT
MOBYSCOOTER

★ —— ★ —— ★

Ets F. BELLERI & Cie
19, rue Nicolas Chaize, St-ÉTIENNE (Loire)

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

ALEXIS-MOTOS

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

Equipez vos CYCLOMOTEURS, VELOMOTEURS, SCOOTERS, avec

LE COMBINÉ **ACTOSTOP**
L'AVERTISSEUR ÉLECTRIQUE **ACTO**
le compteur kilométrique « **ACTO** »
LE RETROVISEUR « **ACTOREX** »
LE CONTACTEUR « **AT** »
LE PORTE-BIDON « **T.A.B.** »
fabriqués par les

Établissements B. TOURNEAU
Rte de Houdan, LE PERRAY-en-YVELINES (S.-et-O.). T. 54
Vente exclusive aux Constructeurs et Grossistes
Agent Général
pour la France et l'Union Française des MAGIC-LITE
Bandes Lumineuses tous coloris

Indispensable à votre Santé

MARQUE DÉPOSÉE

MOTO-CEINTURES en Cuir A. BERL

20 bis Rue des Jumeaux - TOULOUSE
Demandons et indiquons Dépositaires
Documentation sur demande

Plus de 800 sortes d'OUTILS et de CLÉS spéciaux en magasin

TOUT VOTRE OUTILLAGE MOTO ET CYCLE...

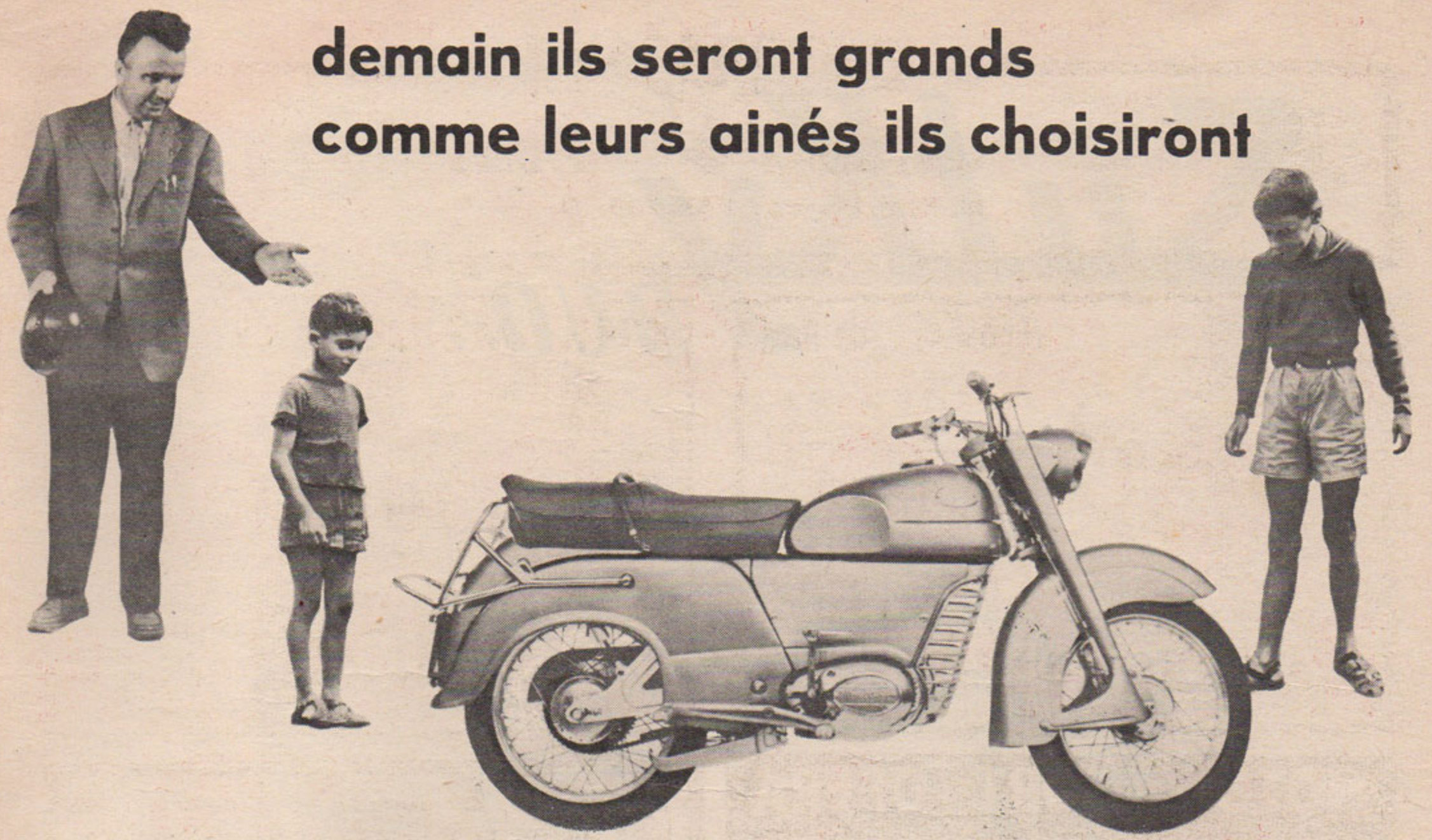
Envoi gratuit du Catalogue complet

VAR

6, RUE PASTEUR - PARIS XI[e]
ROQ. 03-88 - Métro St-Ambroise

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

demain ils seront grands
comme leurs ainés 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

Starlett

Le véhicule le plus évolué du marché

PLUS QU'UNE MOTO ..... MIEUX QU'UN SCOOTER

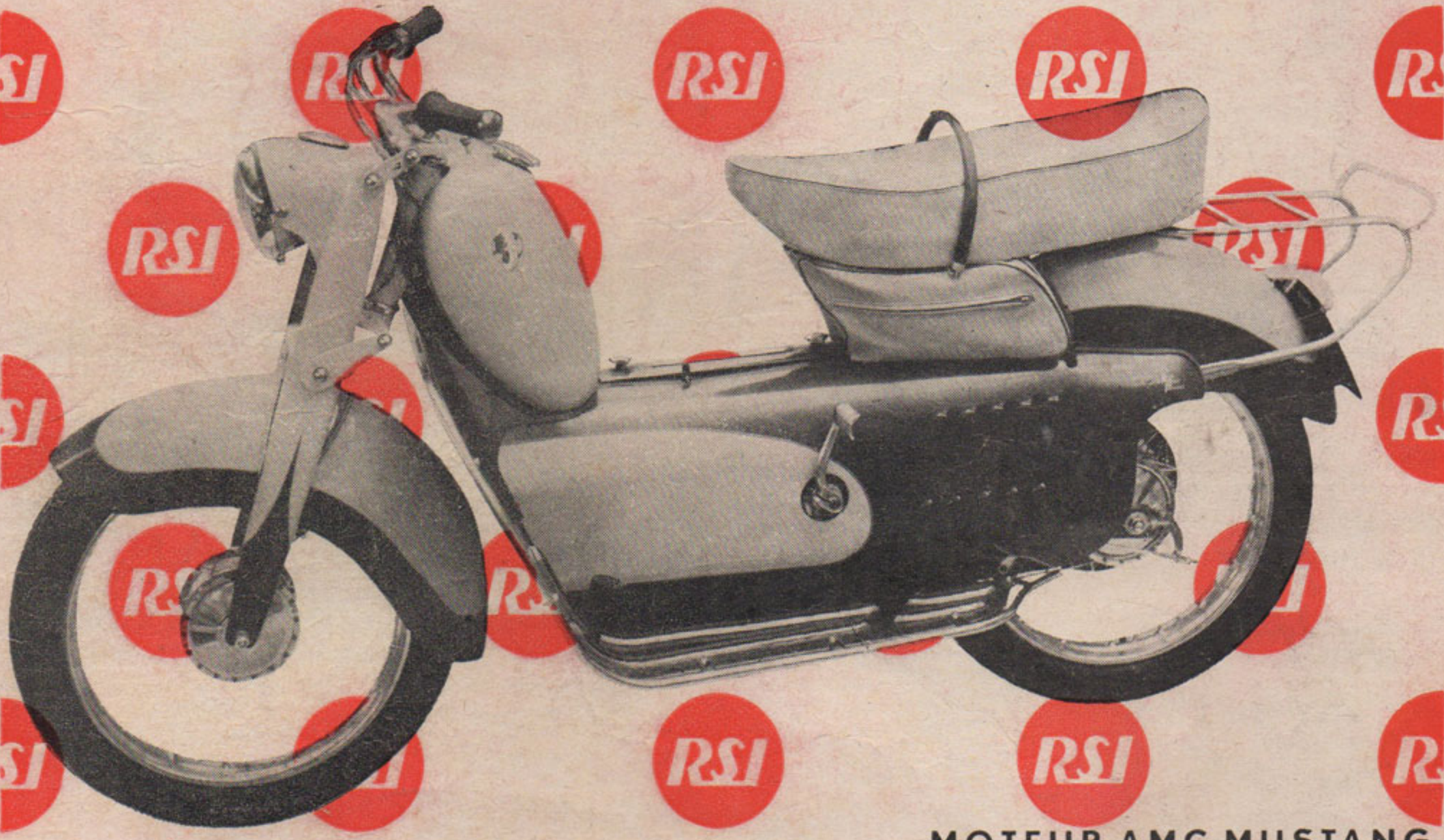
elle est LÉGÈRE, ÉLÉGANTE, NERVEUSE et ROBUSTE Sa coque offre une PROTECTION TOTALE pour l'usager et sa FAIBLE CONSOMMATION en fait l'engin idéal pour le travail et le tourisme

Monet Goyon

Koehler Escoffier

Imprimé en France par Imprim.-Auto-Impressions Publicitaires, 12 r. de Cléry, Paris-2e
N° 1.26[illegible] 1955. — Le Directeur-Gérant : C. LACOME. — Dépôt légal, 4e trim. n° 003

SulKy DUO



MOTEUR AMC MUSTANG

100 cm³ - 2 Temps - 3 Vitesses

4 CV 5 - BIPLACE

Suspension AR oscillante

109.900

SULKY « SOLO »	95.900
SPORTING RECORD	92.900
SPORTING	82.900

RIVA-SPORT INDUSTRIES S.A.

Siège Social : 14-18, rue de MADRID - VICHY - Téléphone 54-34

Direction Commerciale : 134, avenue MALAKOFF - PARIS - Tél. KLÉ. 61-80