

Moto revue

43^e ANNEE. — 26 NOVEMBRE 1955. — N° 1.268
Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

L'OUTILLAGE



Sens de l'équilibre, adresse, coup d'œil :
Bill Nicholson, grand vainqueur à St-Cucufa.



VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

UNE VERITABLE ENCYCLOPEDIE

FONCTIONNEMENT : Cylindre, piston, bielle. Introduction de la charge. Explosion et échappement. Le cycle Beau de Rochas. Distribution.

CARACTERISTIQUES D'UN MOTEUR : Résistance à l'usure. Refroidissement. Mouvement des gaz. Chambres d'explosion. Equilibrage. Silencieux.

DISTRIBUTION : Différentes distributions.

GRAISSAGE : Systèmes de graissage. Superhuilage.

CARBURATION : Poids et volumes. Divers types. Les éléments d'un carburateur à aiguille. Carburateurs américains. Démontage. Réglages. Pompes de reprises. Filtres à air. Les réglages.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE : Le magnétisme. Allumage par batterie, par magnéto. Magnétos à induit fixe. Volant magnétique. La dynamo. Dynamo à régulateur de tension, à rupteur. Accus. Installations électriques. L'ampèremètre. Eclairage. Avertisseurs.

LE DEUX TEMPS : Fonctionnement. Les moteurs à balayage en écoulement. Décalage des périodes.

POLYCYLINDRES : Polycylindres à 4 temps. Flat-twin, 4 cylindres, 2 cylindres jumelés, polycylindres.

TRANSMISSION : Différents types de transmissions. La chaîne. Chaînes secondaires, primaires, pour dynamo et magnéto. Bloc moteurs et semi-blocs. Boîte de vitesses séparées.

CADRES, SELLES, SUSPENSIONS et GUIDONS : Les suspensions. Selles. Guidons. Montage élastique du moteur.

LE CHOIX D'UNE MACHINE : Groupes auxiliaires. Cyclomoteurs. Motos miniatures, légères, moyennes. Surpuissance. Grosses machines. Scooters. Utilitaires. Minicars. Racers 500.

ENTRETIEN : Entretien courant. Les chaînes. Décalaminages. La transmission. Les freins. Révision annuelle. Vérification du cadre. Réparations importantes. Conduite. Pannes. Difficultés de mise en marche. Ratés. Grippages et serrages. Le moteur chauffe. Ce que nous devons emporter.

Prix : 750 fr. (par poste 850)

Technique et pratique des CYCLOMOTEURS

*Est demandé par tous les acheteurs de CYCLOMOTEURS
Cet ouvrage permettra de se faire une juste idée de tout*

Avant-propos. - Un rapide historique du cyclomoteur. - Le renouveau du cyclomoteur. - Le rendement du cyclomoteur. - Le cyclomoteur moderne. - Comment choisir sa machine. - Le moteur : a) Principe de fonctionnement (moteur 2 temps et 4 temps). b) Construction. - Organes essentiels. c) Organes connexes : carburation et allumage. - La Transmission. - La partie cycle : a) Cadre ou châssis. b) Suspension AV et AR. c) Roues, pneus et freins. - Accessoires et équipements. - Entretien et Réglage. - Le cadre. - Le moteur (graissage). a) comment empêcher le coke de se former. b) le décalaminage. - Vérification de l'état mécanique. - Remontage du moteur. - Entretien des organes annexes : a) Carburateur. b) Allumage. c) Organes de transmission. d) Nettoyage. Conduite. - Conclusion. - Les pannes possibles et leurs remèdes.

Prix : 495 fr. (par poste 547)



Ces ouvrages sont édités
et en vente à :

**Moto
revue**

12, Rue de CLERY, 12
PARIS-2^e

Par tous les temps
SUR TOUTES LES ROUTES

**MOTO DE
 CLASSE**



avale les kilomètres...

250 cc. avec double-selle et repose-pieds arrière **219.500 f.**

UNE VRAIE BI-CYLINDRE

350 cc. avec double-selle et repose-pieds arrière **239.500 f.**

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

*Départ PARIS
 + taxe locale*

CREDIT 18 MOIS - REPRISES

GARANTIE TOTALE 6 MOIS

PIECES ET MAIN-D'ŒUVRE

Nous recommandons
 exclusivement
 l'emploi des huiles

MOTUL
 MIX-COURSE

AGENT GÉNÉRAL

E^{TS} JACQUES POCH

127, AVENUE DE NEUILLY - NEUILLY/SEINE

MAI. 61.70

QUELQUES
 AGENCES
 REGIONALES
 SONT
 ENCORE
 DISPONIBLES

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS

Voici pourquoi vous Commanderez ces Marques

BSA

SUNBEAM

ARIEL

A LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

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

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

MÉTRO : A.-FRANCE

PER.19-73

**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

522-525
300
400
610
121
"F"
391
86
"P"
263
270
251
722-723
600

**ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYLOMOTEURS**

SAKER
ET^S ANDRE PORTERIE

Dépositaire Officiel KERSA
43, rue Voltaire, LEVALLOIS - Métro A. France

MOTTAZ



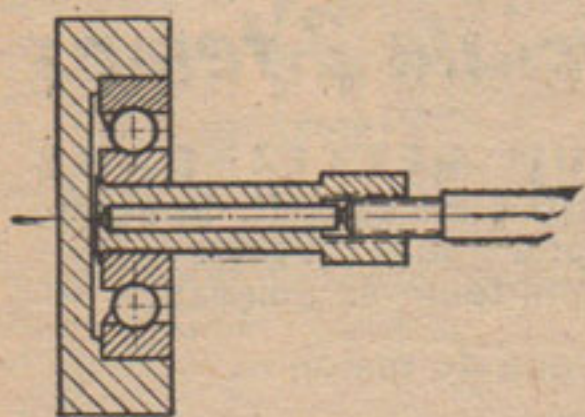
FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

Spécialités de Réservoirs
et Accessoires de Tôlerie pour
**CYLOMOTEURS - VELOMOTEURS
& MOTOS**
MODÈLES
DÉPOSÉS

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

EXTRACTEUR DE ROULEMENT N° 6.090



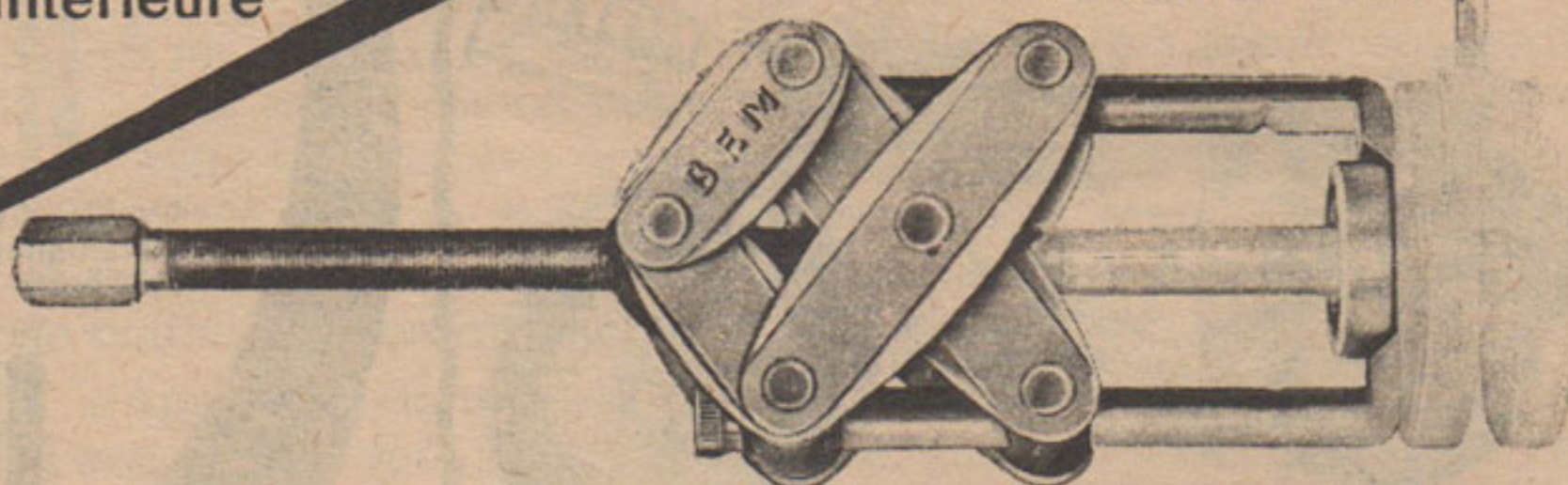
PAR INERTIE

pour pignons, roulements,

prise intérieure

poulies, bagues, etc...

par pinces expansibles



EXTRACTEUR UNIVERSEL N° 6.070

BREVETÉ S.G.D.G.

prise extérieure indécrochable par principe autoserrage

ÉTS M. MULLER & C^{IE} 50 ET 52. RUE DES TOURNELLES - PARIS III^{ES}
TÉLÉPH. : TURBIGO 25-39
CATALOGUE ET DOCUMENTATION SUR DEMANDE

Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,

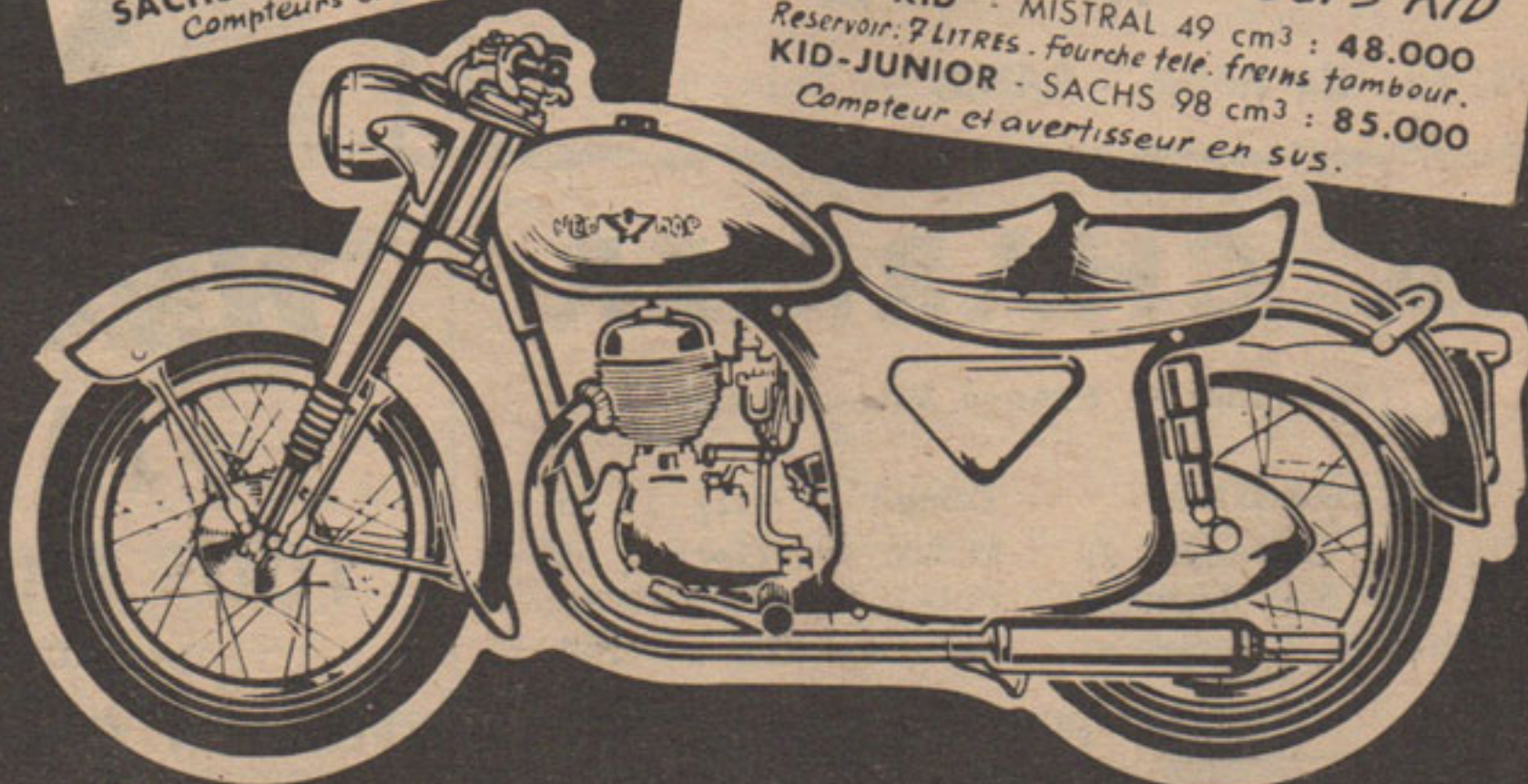
PRINCIPAUX AGENTS

Agen : CLAVERIE 42, Rue Cornières
Aix-en-Provence : Sté "MOTOREX" 3, C. Sextius
Albi : MERCIER 64, Rue Séré de-Rivières
Amiens : ARNIAUD 10, Rue Cormont
Annecy : COCHE 36, Avenue de Cran
Annemasse : BOVAGNE 32, Rue de Faucigny
Angers : DENIS 80, Rue Pasteur
» BARON 181, Rue Pasteur
Arles : CORREARD 26, Bd des Lices
Aubenas : BONNETON 15, Faubourg Jean-Mathon
Auxerre : ROUGER 40, Rue du Pont
Bar-le-Duc : HOUPERT, 45 rue Ernest Baifer
Besançon : VERMOT 1, Rue Chifflet
Bordeaux : SOLOMIAC 63, Rue de Bègles
Boulogne : HOYER 46, Rue Saint Louis
Bourg-en-Bresse : Sté UTIL-SPORTS 18, Av. de Macon
Bourges : BINON frères 28, Avenue Jean-Jaurès
Briançon : ROUX fils Rue Centrale
Cannes : GIOANNI frères 7, Rue Achard
Cavaillon : CUNTY 3, Rue du Bel Air
Chambéry : BETEMPS frères 20, Rue J.-P. Veyrat
Chateauroux : BELOUIN Hilaire 5, Rue St Luc
Coutances : LAPLANCHE 45bis, Rue Gambetta
Commercy : LASSAUGE 34, Pl. de l'Hotel-de-Ville
Cherbourg : LITRE 42, Rue Grande-Rue
Clermont-F : CLERMONT-MOTOS 22, Pl. de Jaude
Dijon : Maison FOURNIER 17, Place Darcy
Dole : BUILE 31, Rue Pointelin
Douvai : BIGERELLE 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

VOYEZ NEW-MAP: Toujours en tête

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

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



NEW-MAP 124, Ave. Lacassagne
LYON

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

ULTIMA

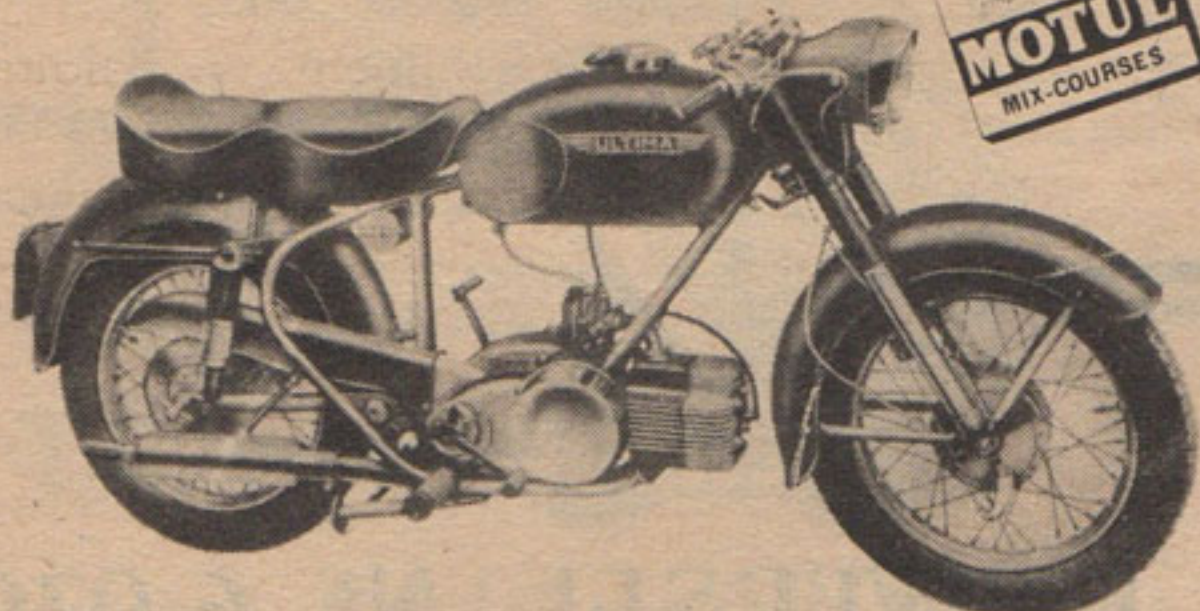
24-26, rue du Commandant Faurax - LYON-6^e
LIVRE DE SUITE 6 NOUVEAUX MODELES

et présente une

125 cmc — SPORT

équipée du moteur horizontal ULTIMA
type 125 sport

à frs : 143.500



livrée complète avec selle biplace

DEMANDEZ LE CATALOGUE

Pour l'Algérie, adressez-vous à

« LA RENOVATION INTEGRALE »

107, Chemin Fontaine Bleue, 107 — ALGER

ORAN - MOTO : Place des Victoires - ORAN

AGENTS REGIONAUX DEMANDES PARTOUT

A MONTLHERY

la moto GUZZI équipée avec le

Carburateur DELL'ORTO

bat 25 records mondiaux

dont celui de l'heure à plus de 210 kmh.

T. M. L.

74, rue de Rome - PARIS — Tél. : LAB. 22-08

A. CHARRIER

Champion de France Vitesse 1936

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

STOCK PIECES DETACHEES — EXPEDITION CONTRE REMBOURSEMENT

— ATELIER SPECIALISE POUR L'ENTRETIEN ET LA GARANTIE —

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

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

*A petits moteurs...
grand rendement*

grâce à

Bret-oil

Spéciale 2 temps

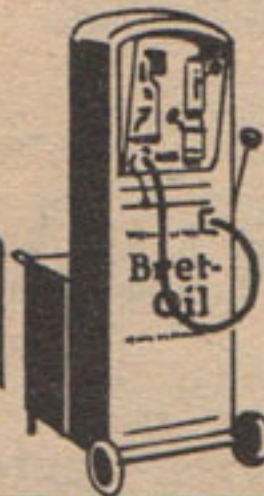
DÈS AUJOURD'HUI METTEZ DANS
VOTRE MÉLANGE L'HUILE BRET-OIL Spéciale
2 Temps. Vous serez surpris : aussitôt votre moteur
tourne plus rond et il donne toute sa puissance.

FINI le serrage du piston

FINIE la calamine

FINIE la perle au bougies

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



Ravitaillez-vous aux pompes

BLEUES "BRET-OIL"

ou exigez les bidons plombés

BLEUS "BRET-OIL"

chez tous les patentés

de la moto et stations

service.



Bret-oil

4
RUE JEANNE D'ARC
ISSY LES M^{OX}
MIC4840

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

BSA ARIEL **SUNBEAM**

JAWA TERROT

TOUS MODÈLES EN MAGASIN

MACHINES DE CROSS ET DE CIRCUIT



Moto revue

La Moto

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 40 francs

ABONNEMENTS :

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

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

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

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2°.

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12, RUE DE CLERY,
PARIS (2°)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

L'ESPRIT TRIAL

NÉ en Angleterre, ayant mis pied sur le continent, en Belgique, puis ayant gagné notre pays, le trial a conquis le public parisien. La dernière épreuve, disputée à St-Cucufa, l'a nettement démontrée, car un public, nombreux, mais bien difficile à évaluer, se pressait tout au long du parcours, encourageant un lot important de coureurs internationaux.

Après la capitale, la province doit accueillir ce sport nouveau et son succès sera ainsi définitif... à une condition, c'est que l'esprit trial soit respecté.

En effet, l'épreuve organisée par l'A.M.S.C., comme toutes celles organisées dans la région parisienne, appelle quelques réserves.

Nous savons que la tâche n'est pas facile, que les dirigeants ne disposent bien souvent que d'une aide bénévole, que les Pouvoirs Publics, Eaux et Forêts, etc... ne brillent pas par leur esprit motocycliste, tout cela est un fait, mais si l'on veut que le trial vive, il faut donner un coup de barre pour redresser la barque.

Lors des premières manifestations, qui remontent déjà à plusieurs années, nous avons dénoncé l'erreur, une erreur de jeunesse bien difficile à éviter. Des progrès ont été accompli, aussi bien en ce qui concerne la réglementation des diverses catégories (principalement selon les pneus employés) qu'en ce qui concerne les pénalités.

Mais là où le bât blesse toujours, c'est dans le tracé du parcours et plus spécialement dans le choix des non-stops.

Il est bien tentant, pour attirer le public, de faire du spectacle, d'obliger les motocyclistes à s'enliser dans la boue, ou à caler dans un gué profond.

Malheureusement, ce n'est pas tout à fait cela le trial. De grands spécialistes, tels les anglais Nicholson, Brian, Martin ou le belge Colin, reconnaissent que le parcours de St-Cucufa était beaucoup trop dur, et eux-mêmes, les grandes vedettes, durent mettre pied à terre dans les passages critiques.

Vous voyez d'ici ce que pouvaient donner les débutants ! Une accumulation trop grande de difficultés peut les dégoûter à tout jamais du trial. Est-ce là le but recherché par les organisateurs ? Sûrement pas !...

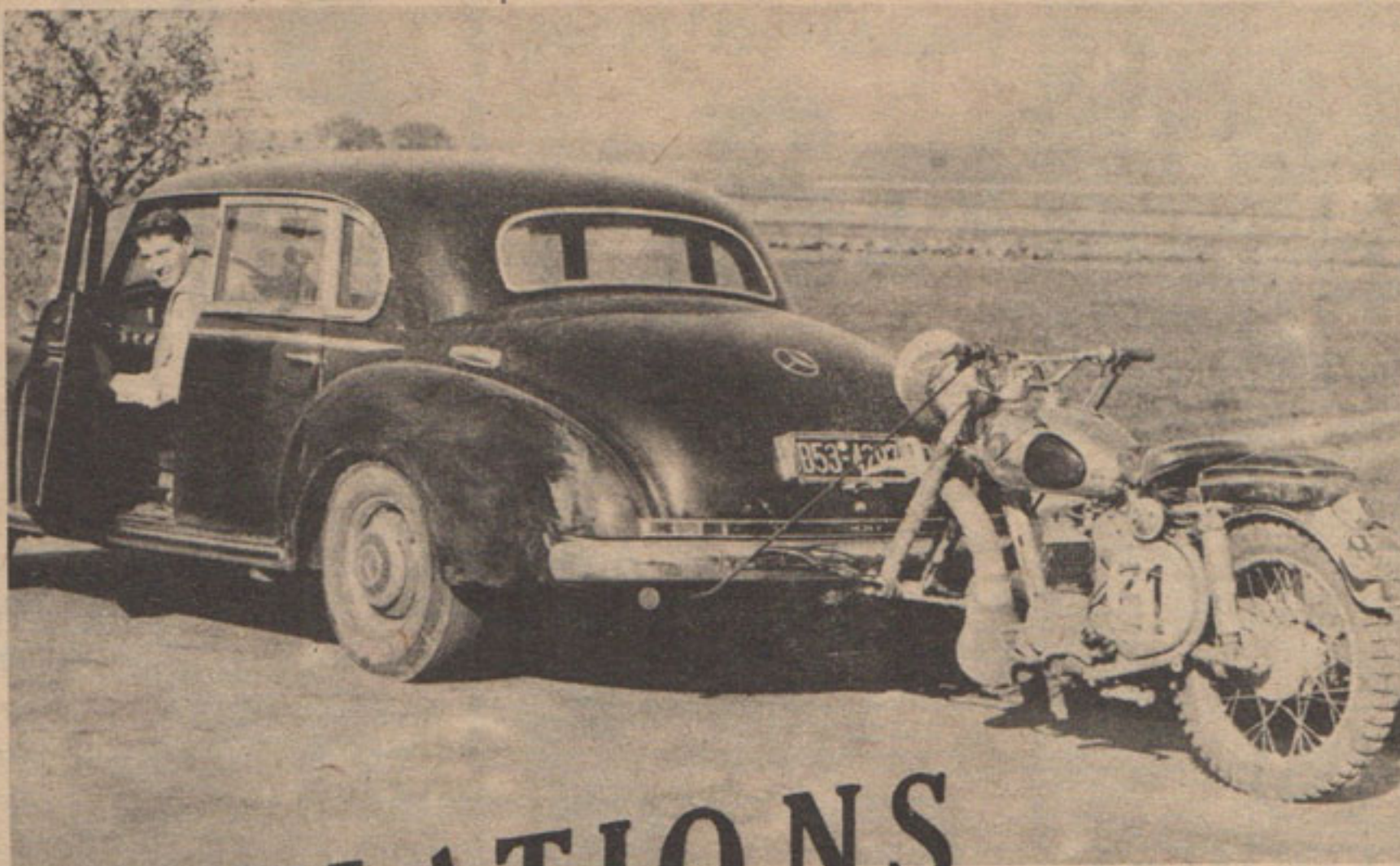
Des parcours trop difficiles empêchent aussi de progresser. Quels pilotes le trial français a-t-il fait sortir ? Delauné, assurément, Bordio également, et ensuite ? Les crossmen sont encore trop enclins à pratiquer une conduite « en force » qui n'amène à rien. Il suffisait de suivre Nicholson et Martin pour voir à quel point le pilotage en trial est tout de finesse.

Organisateurs, venez-en à des parcours plus aisés, graduez les difficultés et ne croyez pas que des non-stops franchis sans pénalisation ou presque n'intéressent pas le public !...

Le trial doit rester une école de pilotage et non du moto-cross déguisé !...

★

Konrad Wellnhofer est un monsieur qui a des moyens. Il en faut pour remporter le titre de Champion d'Allemagne « tout-terrain » en 175 cmc... il en faut aussi pour se permettre de remorquer sa Maïco avec une 300 Mercedes.



★ INFORMATIONS

◆ SUCCES DE FAMILLE

Le TT australien qui s'est couru dernièrement à Brisbane a vu la victoire d'une famille ; en effet, le vainqueur des épreuves Junior et Senior, Eric Hinton, a vu son frère aîné terminer second de l'épreuve Senior. Mentionnons enfin que le mécanicien des frères Hinton n'était autre que leur propre père qui fut lui-même coureur jusqu'à cette année.

◆ PRECISIONS POUR LA CATEGORIE « B »

La Commission technique de la FIM a donné quelques précisions au sujet de la catégorie B (sidecars et cyclecars).

Les trois roues, normalement en contact avec le sol, doivent porter à au moins 80 cm la voie ; l'emplacement du moteur est indifférent et la transmission peut se faire par une ou plusieurs roues, avec ou sans carrosserie (ou carénage), il doit être prévu pour transporter deux personnes.

CEUX QUI NOUS QUITTENT

EUGENE MARTZ

C'est au cours du circuit motocycliste du Sénégal qu'il avait lui-même tracé, que Mr Eugène Martz, président du Moto-Club de Dakar, a trouvé la mort, son sidecar ayant capoté, peu après Kaolack, sur une mauvaise piste.

Mr Martz, qui était âgé de 47 ans, était un excellent pilote et avait participé à de nombreux circuits en France avant de se fixer à Dakar.

SIMPSON

Le champion bien connu Simpson qui utilisait avec un rare bonheur sa G45 Matchless dans les Grands Prix Motocyclistes, vient de trouver la mort dans un accident survenu alors qu'il faisait du canot automobile.

Originaire de Nouvelle-Zélande, Simpson avait débuté en 1950, mais c'est en 1953, année de ses premières courses en Europe, qu'il s'était signalé à l'attention des motocyclistes sportifs.

◆ PAS TROP LENTEMENT !

Nous avons signalé, en son temps, que les constructeurs allemands avaient décidé de limiter la vitesse de leurs cyclomoteurs à 40 kmh.

Mais, de l'avis unanime des préfets de police allemands, cette limitation de vitesse est trop importante risquant de créer des embouteillages. D'après eux, il faut effectivement limiter la vitesse des cyclomoteurs, mais pas à moins de 50 kmh.

◆ COURSE ORIENTALE

Dernièrement, en Roumanie, a eu lieu une course motocycliste à laquelle participaient 120 pilotes, parmi lesquels on trouvait des russes, des chinois, des hongrois, des tchèques, des bulgares, des mongols et des roumains.

Au classement, par nation, les russes l'emportèrent facilement ; les chinois, dont c'était la première confrontation internationale, finirent quatrième. Le classement individuel fut remporté par les roumains et la catégorie féminine fut gagnée par la Hongrie, la meilleure performance ayant cependant été réalisée par la russe N. A. Sousova.

RENÉ GUILLER

n'est plus

Le monde industriel motocycliste et surtout fontenaysien vient d'être particulièrement frappé par la disparition de René Guillier.

Né en 1891 à Fontenay-le-Comte, il fut attiré de bonne heure par le sport cycliste où il remporta de nombreux et brillants succès.

C'est en 1911 que René Guillier abandonna le sport pour le commerce. Aidé de son frère, Pierre, il organisa rapidement une maison de montage de cycles, avec vente au détail.

En 1914, cette entreprise se transforma pour la vente en demi-gros. Puis ce fut la guerre. René Guillier combattit dans les rangs du 137^e comme officier. Sa brillante conduite lui valut l'attribution de la Légion d'Honneur. Blessé grièvement au « Chemin des Dames », il termina la guerre comme Capitaine d'Aviation.

Revenu à Fontenay-le-Comte en 1919, René Guillier fait en sorte de rattraper le temps perdu par ces 5 années d'absence.

C'est par milliers que les bicyclettes naissaient en Vendée, après la grande guerre.

En 1925, la production annuelle atteignait 20.000 machines. La clientèle s'étend, alors, dans le monde entier.

Poursuivant son effort, René Guillier créa, de toutes pièces, une usine de fabrication de cadres et autres accessoires.



Il prouva, ainsi, par ses résultats, que la main-d'œuvre locale, réputée agricole, peut soutenir la comparaison avec toute autre, lorsqu'elle est bien utilisée.

En 1928, la Société « Guillier Frères » exposait au Salon du Cycle et de la Moto à Paris, les premiers modèles de motocyclettes, conçus et fabriqués en Vendée.

En 1954, la Société « Guillier Frères » devient la Société René Guillier.

Loïn de se reposer, il poursuit son but et augmente, ainsi, la place qu'il occupe dans l'industrie du cycle et du motocycle.

La qualité de sa fabrication s'affirme par les succès obtenus auprès de la clientèle française et étrangère.

Et c'est toujours en pleine activité qu'il s'éteint presque subitement, à Paris, le 25 octobre 1955, après seulement quelques jours de maladie.

A sa famille et à ses proches, MOTO-REVUE adresse ses plus sincères condoléances.

COURRIER TECHNIQUE

Devant le nombre croissant de demandes de renseignements qui nous parviennent, nous nous voyons dans l'obligation de réserver notre courrier technique à nos seuls abonnés qui joindront à leur lettre une bande d'abonnement.

DANS LE N° DE NOVEMBRE...

- ...de « CYCLOMOTO » :
- L'essai du cyclo Paloma.
- Apprenez à vous dépanner.
- Retour sur le Salon.
- Le « Pony » Sterzl.
- L'équipement.
- Du sport.
- En toute franchise (l'équivalent des « Ce qu'ils en pensent »).
- Des informations, des échos, etc...

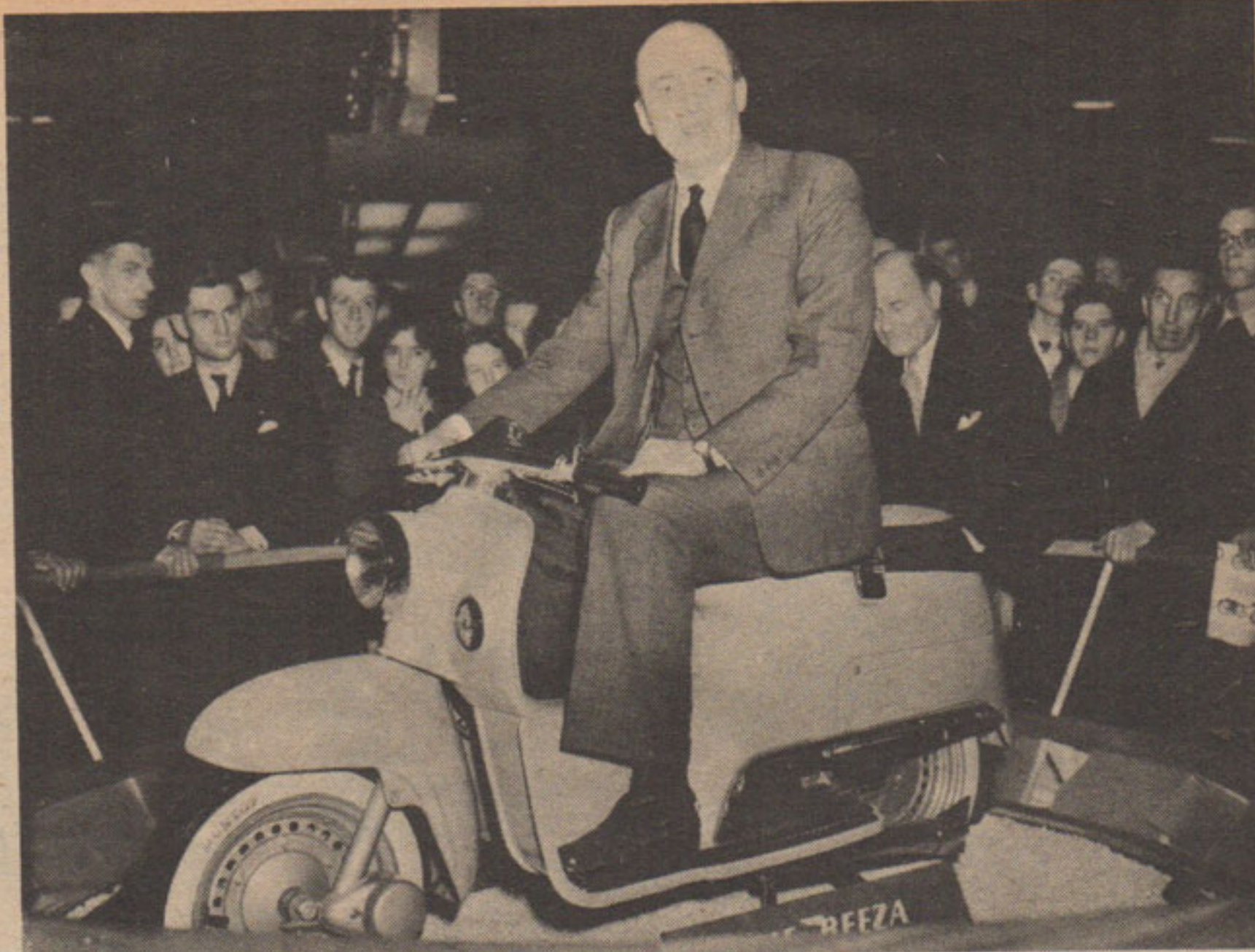
DANS LE N° DU 1^{er} DECEMBRE...

- ...de « SCOOTER MAGAZINE » :
- Un essai de la culasse Vortex sur Vespa
- L'équipement du scootériste.
- Apprenez à dépanner et entretenir votre Vespa.
- Le Salon de Londres.
- La lubrification du 2 temps.
- L'interview de Mr Lanoy (suite), précurseur du scooter.
- Conseils pour voyager la nuit.
- Des « jugements de l'utilisateur » sur leur scooter.
- Des informations, du sport, etc...

◆ CHAMPIONS DE FRANCE DE MOTO-BALL

C'est à Troyes, devant une foule de plus de 5.000 spectateurs, que s'est disputée la finale du Championnat de France Première Division. Le SUMA de Troyes a battu Camaret par 2 à 0, les buts ayant été marqués par Bertrand et Pierre.

En Deuxième Division, le titre a été remporté par le MBC Seynois qui a battu le MBC Paris (Saint-Denis Union Sports) par 5 à 1 à La Seyne en match aller et par 1 à 0 à St-Denis (match retour).



◆ EXTENSION DU DEMARREUR ELECTRIQUE

Si nombre de scooters, particulièrement à l'étranger, sont maintenant dotés de démarreurs électriques, la moto commence à être touchée à son tour.

Si TWN fut le premier, après la guerre, à utiliser ce mode de démarrage sur sa 200 « Cornet », Puch y vint à son tour sur sa 250 SG (voir le modèle présenté au Salon de Paris), ainsi que Villiers qui présenta au Salon de Londres un moteur équipé d'un démarreur électrique.

Aujourd'hui, c'est Hercules, sur sa 175 cmc. équipée d'un nouveau moteur Sachs, qui adopte à son tour cette solution, avec un démarreur Sita.

L'attraction du Salon de Londres fut le nouveau scooter BSA. M. Thorneycroft, Président de la Chambre de Commerce anglaise qui accomplit la cérémonie d'ouverture du Salon, fut l'un des premiers à le chevaucher.



Nos photographes ont pris un grand nombre de clichés des concurrents du Trial de Saint-Cucufa. Ces photos sont en vente à nos bureaux, 12, rue de Cléry, au prix de 200 francs en format 13x18, de 300 francs en 18x24 et de 400 fr. en 24x30.

LES IMPORTATIONS HOLLANDAISES DE 53 A 55

De « Motor », organe de la Fédération Motocycliste Hollandaise, nous tirons les statistiques suivantes, donnant les chiffres de production et d'importations hollandaises pour deux années consécutives, d'août 1953 à septembre 1954, et d'août 1954 à septembre 1955.

La diminution de la production indigène est très nette, passant de 3.052 unités en 1953-54 à 2.313 (soit une diminution de 24 %). Par contre, les importations ont augmenté de 18 %.

En 1953-54, les motos importées étaient 4,7 fois plus nombreuses que les machines fabriquées en Hollande. En 1954-55, ce chiffre passe à 7,3 : une moto hollandaise pour 7 motos étrangères.

Examinons maintenant ces importations par pays d'origine.

Pays d'origine	nombre de machines importées en		% du total	ou augm. (+) ou dim. (-) en %
	1953-54	1954-55		
Allemagne Occ.	6.654	9.384	55,5	+ 41
Tchécoslovaquie	3.792	3.289	19,5	- 13,3
Gde Bretagne	2.402	2.355	13,9	- 2,0
Autriche	1.121	668	3,95	- 40,5
Belgique	88	601	3,56	+ 583
Italie	104	304	1,80	+ 192
Allemagne Orient.	93	217	1,29	+ 133
Hongrie	0	66	0,39	
U.S.A.	15	9	0,05	- 40
Suède	0	1	—	
Suisse	3	0	—	
France	3	0	—	
Total	14.275	16.894	100	+ 18,35

D'après ce tableau, il apparaît qu'Allemagne, Tchécoslovaquie et Grande Bretagne ont fourni, en cette dernière année, 89 % des machines importées, l'Allemagne se taillant la part du lion avec largement plus de la moitié du total. Notons également que si les chiffres anglais restent stationnaires, la Tchécoslovaquie voit ses importations diminuer, mais l'Allemagne les voit s'accroître.

Notons la place beaucoup plus importante qu'occupent aujourd'hui la Belgique, l'Italie, l'Allemagne Orientale et même la Hongrie, alors que le nombre de Puch importées a considérablement diminué.

Et la France ? L'exportation n'intéresse aucunement nos constructeurs, et la preuve est, une fois de plus, administrée par ce tableau (il ne s'agit que de motos). 3 machines françaises en 1953-54... et en 1954-55 : zéro !

× × ×

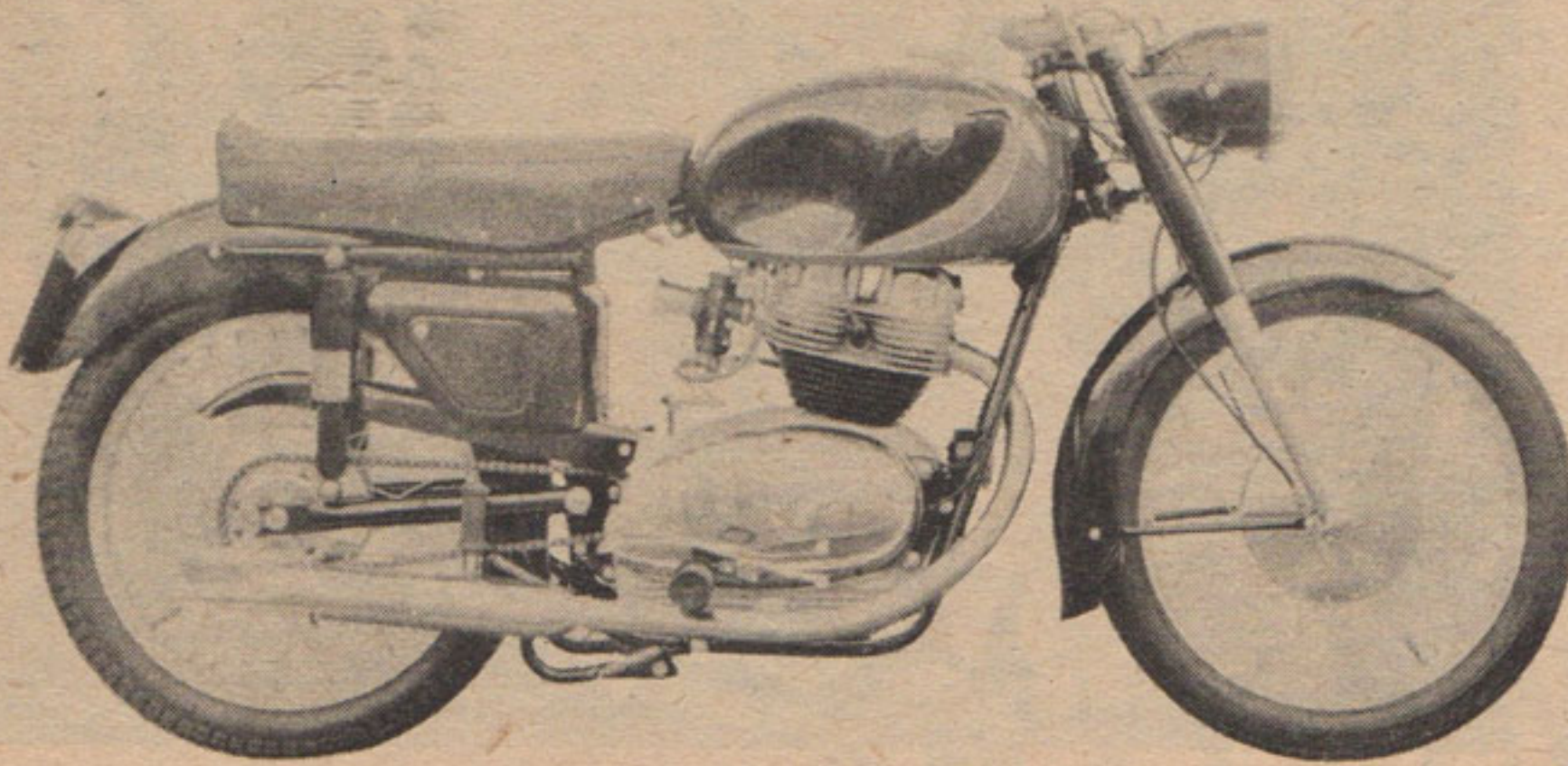
Si, pour l'année 1953-54, on examine les importations sous l'angle des cylindrées,

100 et 125 cmc. :	883,	soit	6,2 %	du total
150 cmc. :	2.178,	—	15,3 %	—
175 cmc. :	1.430,	—	10,0 %	—
200 cmc. :	1.881,	—	13,2 %	—
250 cmc. :	5.462,	—	38,3 %	—
350 cmc. :	1.486,	—	10,4 %	—
500 cmc. :	724,	—	5,0 %	—
plus de 500 cmc. :	231,	—	1,6 %	—

l'on s'aperçoit que ce sont les 250 cmc. qui viennent de loin en tête, étant plus nombreuses que toutes les machines de 100 à 175 cmc. Les grosses cylindrées (500 cmc. et plus) ont toujours leurs amateurs, étant plus demandées à l'importation que les 100 et 125 cmc.

NOUVELLES MACHINES

LA 250 MASERATI 250 / T4



Construite par la « Fabbrica Candele Accumulatori Maserati SPA » à Modène (Italie), la 250/T4 est qualifiée de « turismo » par l'usine elle-même, ce qui s'explique par ses performances et sa facilité d'emploi, quoique sa ligne et sa conception la feraient facilement qualifier de « sport » ailleurs.

LE MOTEUR

L'alésage de 70 mm et la course de 64 mm classent ce moteur dans la catégorie « super-carré » (rapport 0,915).

Le rapport de compression est de 6,4 à 1, valeur assez basse qui permet d'employer l'essence ordinaire à bas indice d'octane sans cliquetis aux reprises.

Le cylindre, incliné de 10° sur l'avant, est en fonte perlitique.

La culasse, de grandes dimensions, est en aluminium, largement ailetée, avec échappement dans l'axe de la machine. Les sièges de soupape sont en bronze d'aluminium, sertis à chaud, et, caractéristique particulière à ce modèle, la culasse possède deux emplacements de bougies disposés symétriquement.

Cette disposition, employée jusqu'à présent uniquement sur les moteurs d'avions, ou les moteurs de course (350-500 Guzzi et voitures Maserati) améliore les caractéristiques thermo-dynamiques de la chambre de combustion, et en plus de procurer une meilleure puissance par l'inflammation plus rapide du mélange détonnant, permet de réduire notablement la valeur de l'avance à l'allumage.

Cette réduction de l'avance a pour conséquence de doter ce moteur d'une grande élasticité.

La chambre d'explosion est de forme hémisphérique, avec soupapes inclinées de 38° entre elles.

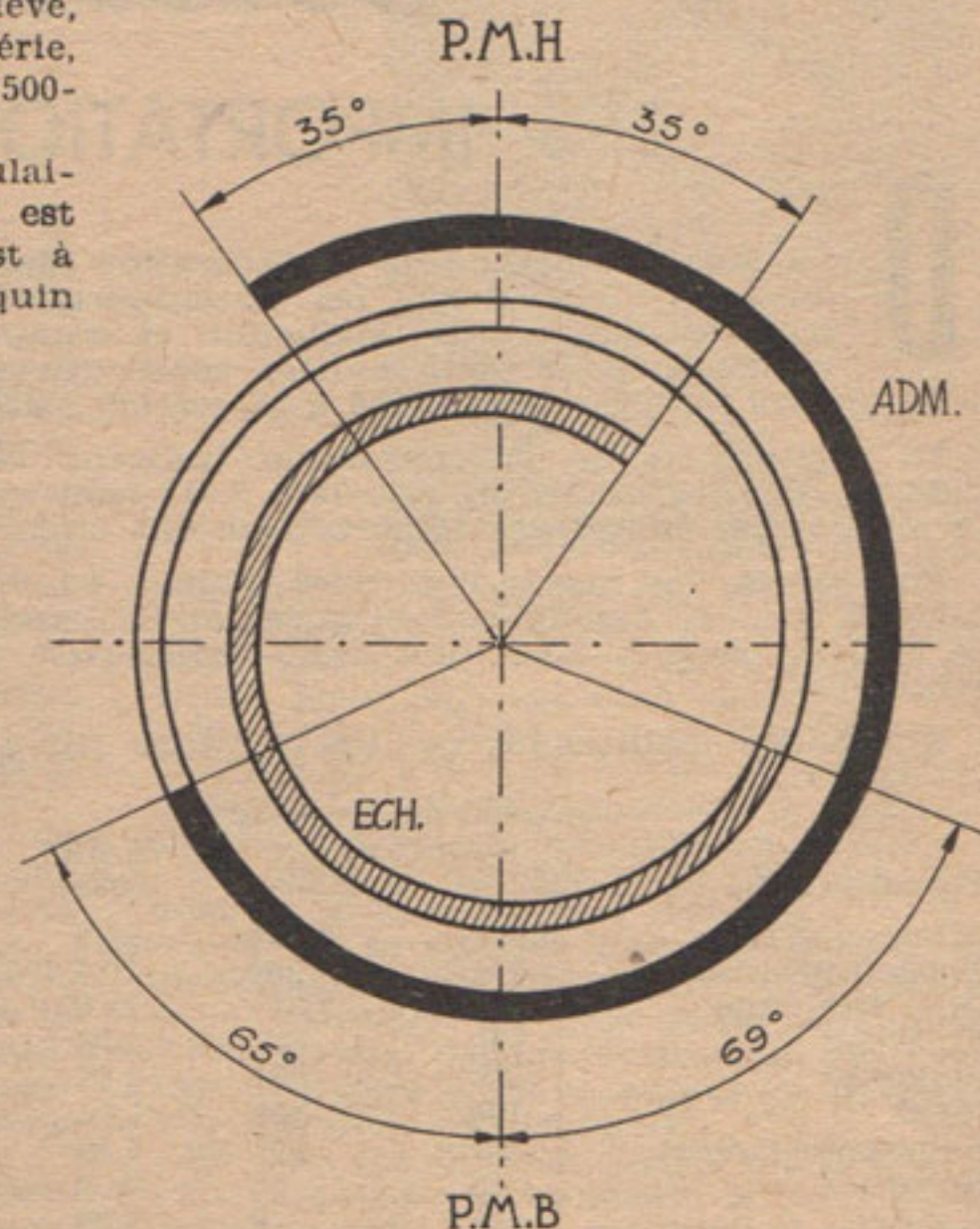
L'alésage plus grand que la course permet de loger des soupapes de grande dimension, ce qui permet un bon remplissage à haut régime. D'ailleurs, en examinant la courbe de couple jointe à la courbe de puissance, on voit que le couple maximum est à un régime assez élevé, très proche, pour une machine de série, du régime de puissance maximum (4.500-5.500 t.-m.).

Le vilebrequin muni de volants circulaires est supporté par 3 paliers. L'un est du type classique à billes, l'autre est à rouleaux permettant ainsi au vilebrequin

de ne pas forcer sur les roulements lorsqu'il se dilate. Le troisième est un plus petit roulement à billes, placé en bout de la queue de vilebrequin, et supporté par le robuste bâti des paliers d'arbre à cames.

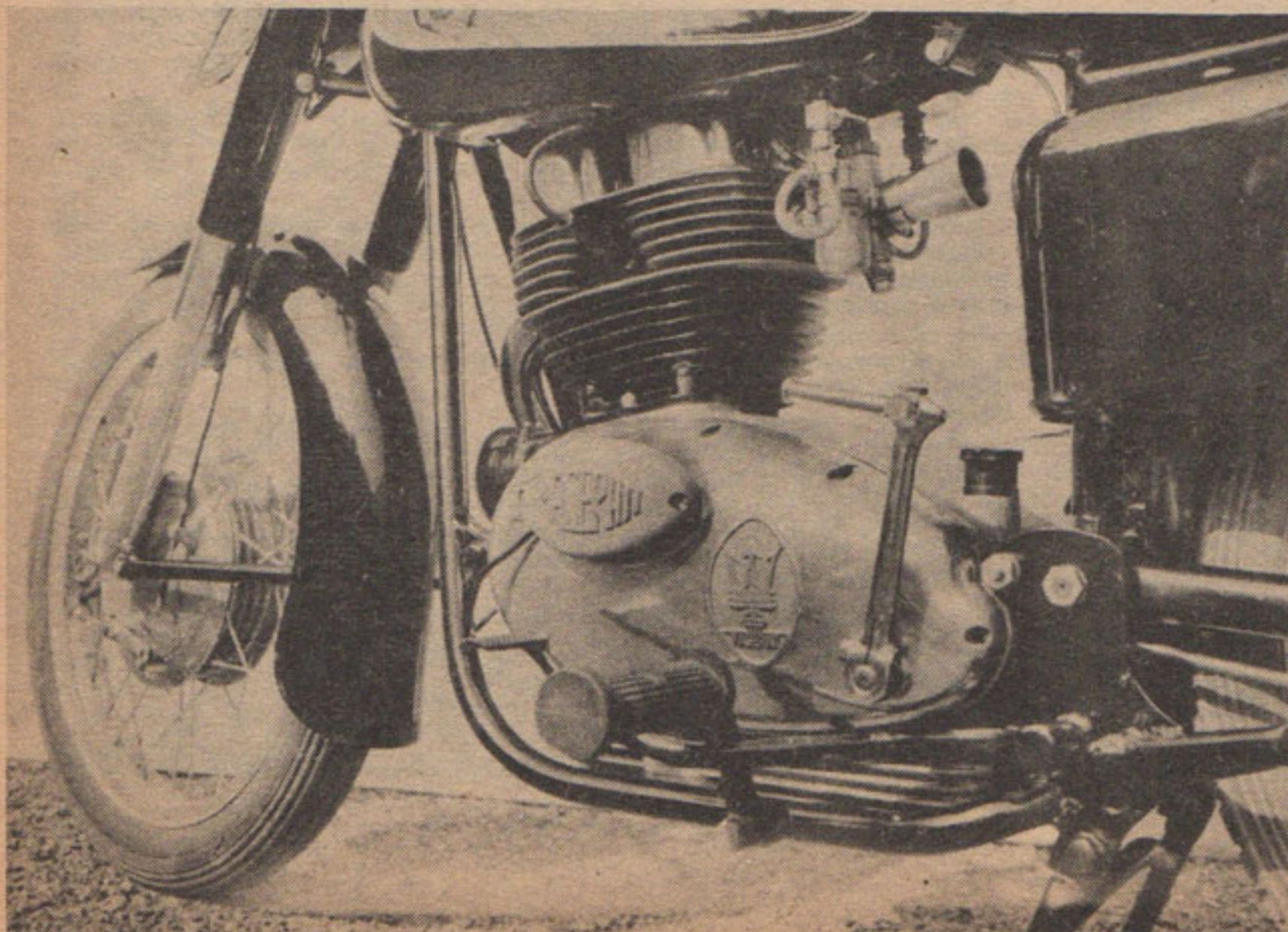
Les soupapes sont rappelées sur leur siège au moyen de ressorts en épingle dont les extrémités sont croisées de manière à diminuer leur encombrement. Les soupapes sont actionnées au moyen de basculeurs classiques et de tiges de poussée en alliage léger.

Deux arbres à cames disposés dans le carter sont entraînés séparément par le même pignon moteur. Un flasque en alliage léger fixé au carter central supporte les roulements extérieurs des arbres à cames. De cette manière, en démontant le carter extérieur, la distribution reste en place, et l'on peut effectuer un calage correct.



Ci-dessus : le diagramme de distribution.

A gauche : une vue du moteur côté transmission.

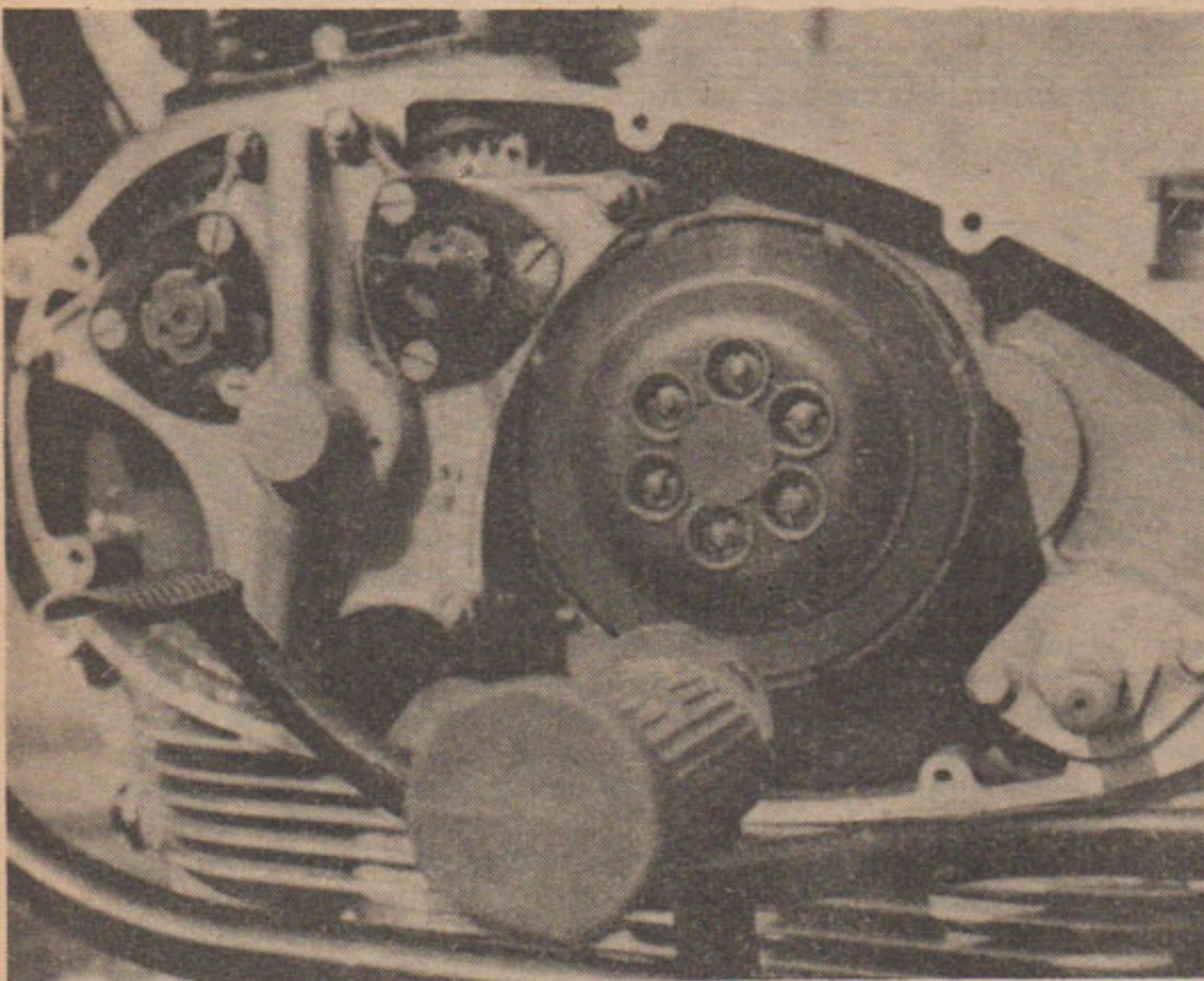
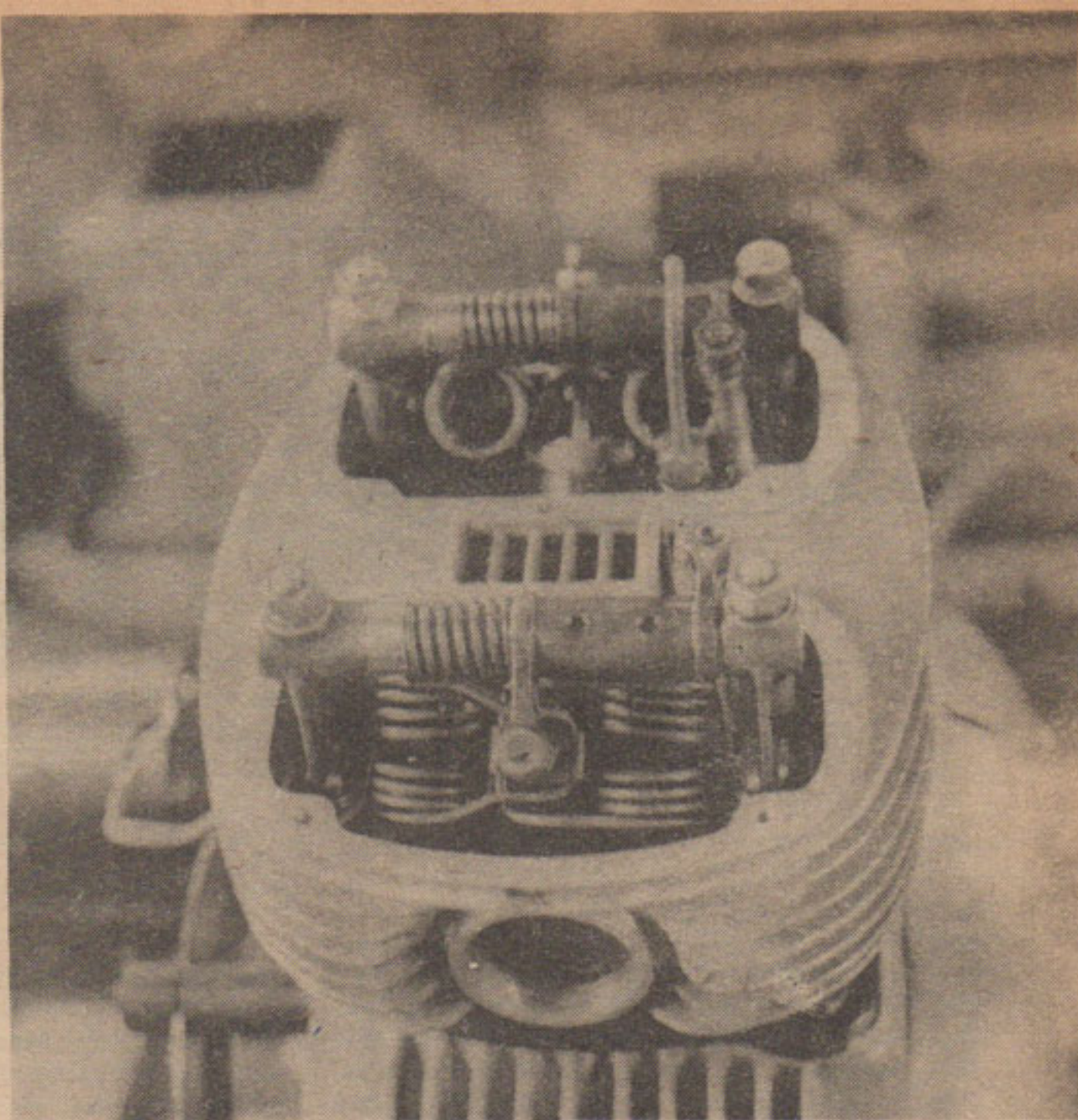


Le graissage est effectué sous pression par une pompe à engrenages qui aspire l'huile contenue dans le bas du carter (2 l. environ) au travers d'un filtre accessible directement de l'extérieur et disposé sur le côté droit du moteur.

De la pompe, l'huile est envoyée à la tête de bielle par un canal foré dans le vilebrequin, et de la tête de bielle, la force centrifuge envoie l'huile graisser le cylindre et le pied de bielle.

Une dérivation envoie directement l'huile sous pression aux basculeurs, à travers un conduit pratiqué dans le cylindre.

Ci-contre : la culbuterie du 250 cmc. Maserati. On voit les ressorts en épingle, les basculeurs arrosés par deux tuyaux d'huile. Des ailettes de refroidissement sont ménagées entre les deux soupapes.



Ci-contre : détail de la transmission primaire. Une grande plaque en alliage léger supporte l'extrémité du vilebrequin, les roulements d'arbre à cames, l'arbre arrière servant d'intermédiaire dans la transmission.

L'alimentation est effectuée par un carburateur Dell'Orto type UBS 22 FS de 22 mm de passage des gaz, muni d'un filtre à air. Gicleur principal 95, ralenti 45.

TRANSMISSION

La transmission primaire s'effectue au moyen d'une série de pignons à double denture hélicoïdale (taillés en chevron sur une machine spéciale). Cette double denture hélicoïdale a pour avantages un fonctionnement silencieux, sans les fortes poussées latérales si préjudiciables aux roulements.

Le mouvement est ainsi transmis du vilebrequin à la couronne d'embrayage, par l'intermédiaire du pignon de l'arbre à came d'admission.

L'embrayage est composé de 4 disques garnis, intercalés entre 5 disques lisses métalliques. La pression est obtenue au moyen de 6 ressorts hélicoïdaux.

BOITE DE VITESSES

La boîte est naturellement à 4 rapports commandés par sélecteur.

Du type en cascade, la sortie du mouvement se fait donc en sortie de l'arbre secondaire.

L'enclenchement des différents rapports s'obtient par déplacement des pignons, sur les arbres, leur denture restant toujours en prise.

Les deux arbres sont montés sur des roulements à billes.

Le sélecteur à double pédale est de construction simple, et facilement acces-

sible de l'extérieur après avoir enlevé le carter droit.

Le pignon de sortie de boîte est de 18 dents, la couronne de roue arrière porte 45 dents.

La démultiplication secondaire est de 2,50 à 1.

Les rapports internes de la boîte sont les suivants :

1 ^o :	2,111 (35,7 %)
2 ^o :	1,240 (60,5 %)
3 ^o :	0,931 (80,5 %)
4 ^o :	0,750 (100 %)

Comme on peut le voir, troisième et quatrième sont « surmultipliées », et si la valeur de la première est classique, par contre deuxième et troisième sont plus hautes que la moyenne.

La démultiplication finale aura comme valeur sur chaque rapport :

1 ^o :	17,220 à 1
2 ^o :	10,115 à 1
3 ^o :	7,595 à 1
4 ^o :	6,118 à 1

L'allumage est du type batterie-bobine, avec dynamo 50 watts en bout de vilebrequin.

Le rupteur muni d'une avance automatique est placé en bout de l'arbre à came d'admission.

PARTIE CYCLE

Le cadre en tubes est à double berceau, les tubes inférieurs passant sous le moteur sont interrompus peu après l'arrière du bloc et l'extrémité reçoit les repose-pieds arrière.

Sur le tube de selle vertical, deux plaques de tôle servent de fixation arrière

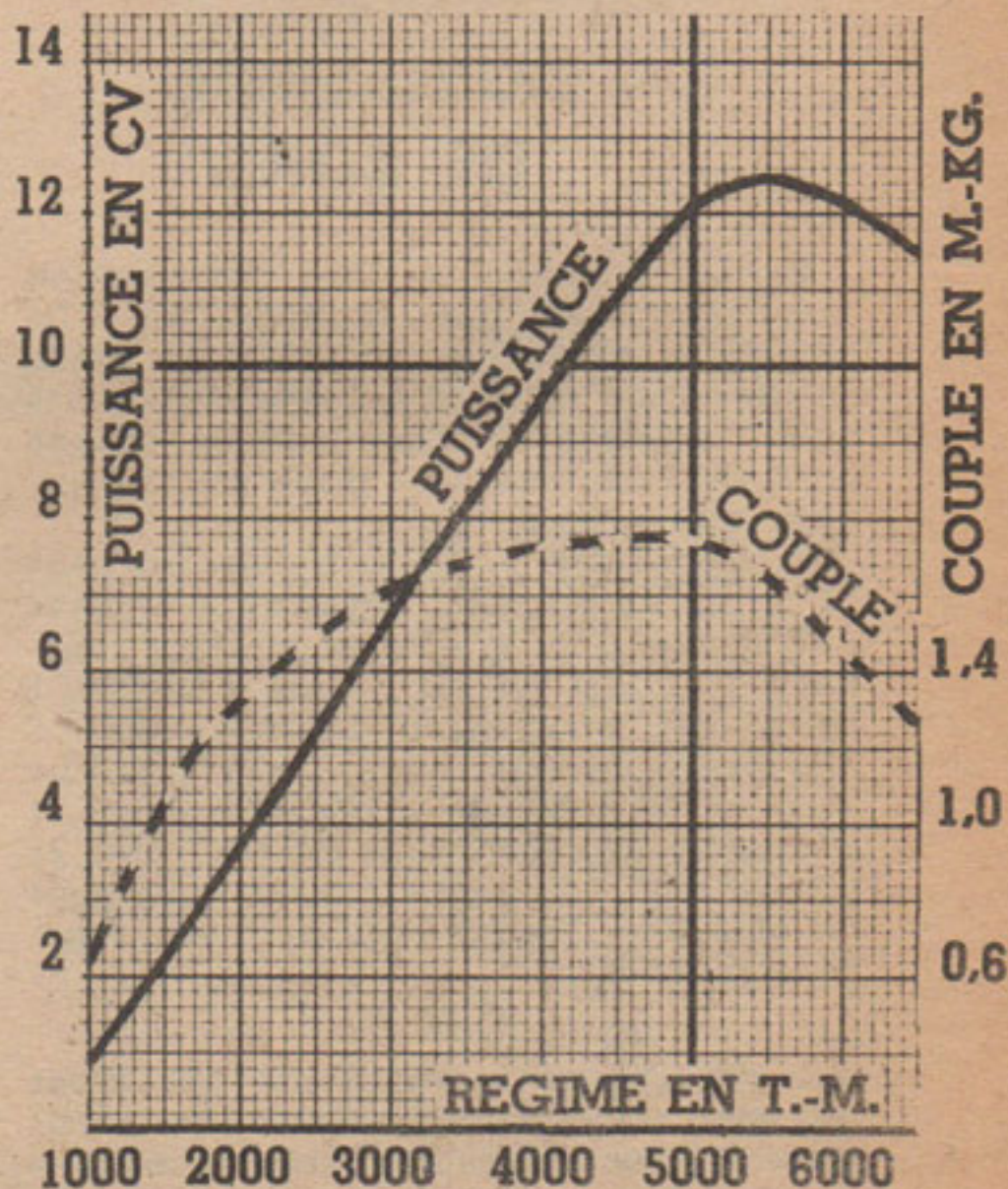
au moteur, et aussi de support d'axe d'articulation de la fourche arrière oscillante. La partie supérieure est constituée par un tube qui passe sous le réservoir, rejoint le tube de selle et se prolonge quelque peu jusqu'à une entretoise entre les deux tubes coniques qui supportent l'arrière de la selle, le garde-boue et la fixation des éléments télescopiques de suspension arrière.

La fourche avant est une télescopique, avec freinage hydraulique pour le retour en position, et butée à huile de fin de course.

L'empattement est de 1 m 33, les roues ont des jantes en alliage léger équipées de pneus de 3,25x19 et de moyeux-freins en alliage également de 180 mm de diamètre et 40 mm de largeur.

× × ×

Au point de vue performances, l'usine précise que les 120 kmh. (en sursrégime) peuvent être atteints, le pilote en position effacée.



L'OUTILLAGE

En matière d'entretien de motocyclettes, le vieil adage « on n'est jamais si bien servi que par soi-même » se vérifie une fois de plus.

Un motocycliste est généralement « amoureux » de sa machine. Il l'a choisie parce qu'elle lui plaisait mieux que les autres. et pendant les premiers mois d'utilisation elle fera l'objet de ses soins les plus attentifs. Cet enthousiasme ne dure malheureusement pas longtemps. L'entretien de la machine doit être régulier, méthodique et rationnel.

Pour obtenir des résultats représentant un substantiel bénéfice et de sérieuses satisfactions, il faut naturellement être équipé spécialement et posséder un outillage plus ou moins perfectionné, suivant les possibilités pécuniaires de chacun. On ne peut que féliciter les constructeurs qui fournissent avec la machine une trousse suffisamment garnie d'outils ; ceci évite une dépense variable suivant les opérations que l'on désire effectuer. Ce ne sont que des considérations de prix de revient qui obligent les autres à livrer leurs motos avec une boîte à outils vide.

Il existe une trousse à outils type, contenant l'outillage indispensable pour permettre l'entretien courant et qui équipe d'ailleurs toutes les machines livrées par un grand constructeur français (Terrot).

I. - OUTILLAGE DE BORD

A) *La trousse.* — Une présentation luxueuse n'est pas indispensable. La trousse est constituée par une forte bande de toile à sac dont les bords sont rabattus vers l'intérieur et dans laquelle chaque outil est maintenu à sa place par une piqure transversale.

B) *L'outillage.* — Cette trousse contient 14 outils de première nécessité : 1 pince universelle, 1 clé à molette de 130, 1 tournevis longeur 175 mm, 1 clé à bougie, 1 clé à cran pour écrou d'échappement, 3 clés plates de 8x10, 12x14, 17x21, 1 broche pour la clé à bougie, 2 démonte-pneus, 1 nécessaire de réparations (pièces, râpes et dissolution), 1 pompe à graisse, 1 clé pour vis platinées. Chaque outil peut être fourni séparément.

× × ×

A l'usage des malchanceux qui n'ont pas une machine convenablement « outillée », nous indiquons quelques modèles

de trousse garnies, de dimensions variables, dont le contenu suffira pour les réparations élémentaires sur route. Elles seront pour les utilisateurs d'un précieux secours.

Si l'on dispose d'une somme d'argent plus importante, il est possible de se procurer des trousse de présentation plus élégante et dans ce domaine, nous trouvons divers fabricants qui offrent à peu près toute la gamme désirée.

Les trousse sont alors en toile de bâche caoutchoutée ou en matière plastique. Sur demande, la composition de ces trousse peut varier en qualité et en prix. Les clés et pinces sont livrées soit en acier ordinaire ou en vanadium chromé et dans différentes dimensions de 4x100 à 18x150 pour les clés à molette et de 140 à 220 pour les pinces.

Suivant le type de moto que l'on possède, il sera donc nécessaire d'effectuer une sélection d'outils, dans le but de n'acheter que les plus utiles.

Nous parlerons donc de chaque outil et de son emploi particulier sur les machines.

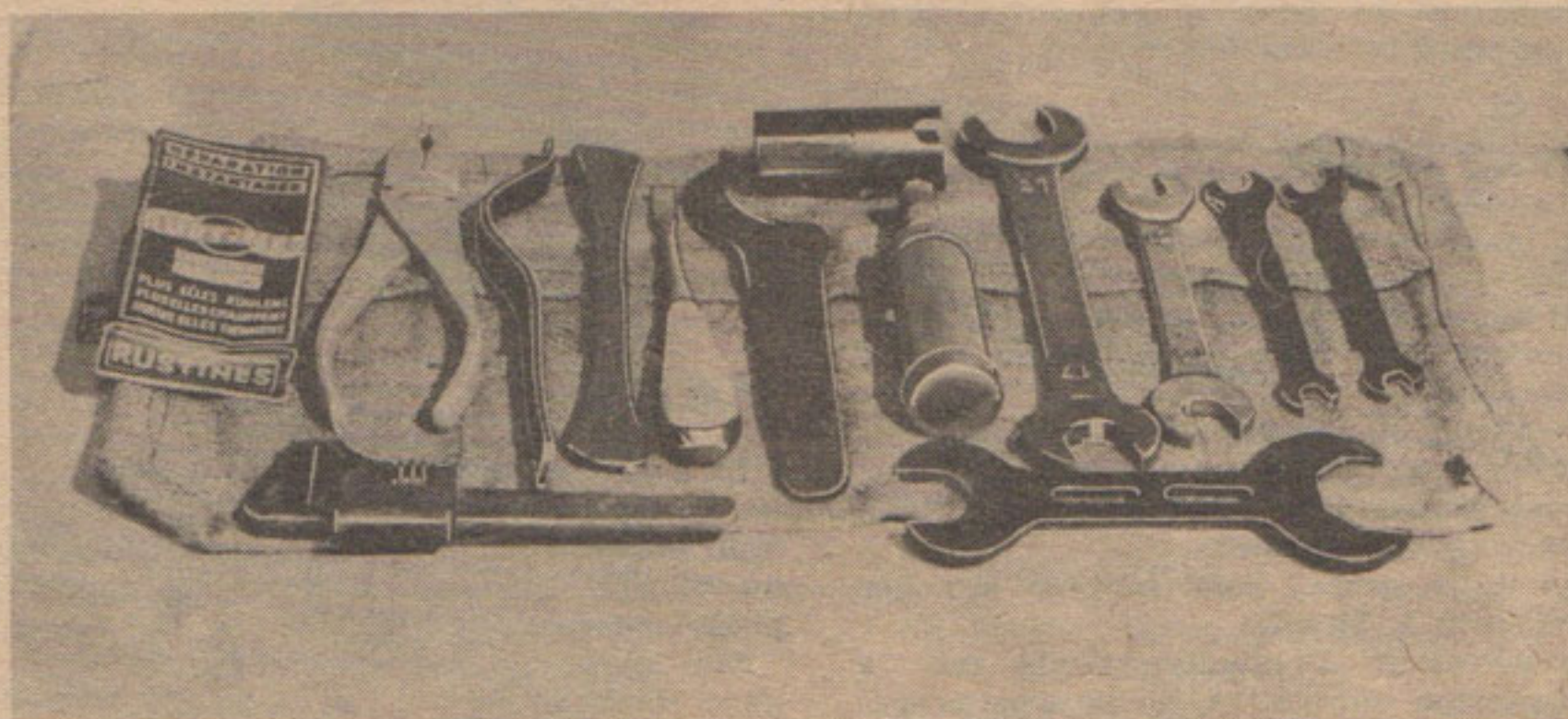
a) *Démonte-pneus.* — Au sujet des démonte-pneus, une précision nous paraît nécessaire. Il est commun d'employer trois démonte-pneus de forme identique. C'est une erreur. Deux démonte-pneus de forme courante, c'est-à-dire présentant si on les pose à plat une partie droite de 100 mm, courbe de 80 mm incurvée de 20 mm et se terminant par un bec plat, sont utiles pour démonter le pneu ; mais pour pouvoir le re-

monter avec la certitude de ne pas pincer la chambre à air, il est absolument indispensable de posséder un outil dont les deux extrémités se terminent en forme de cuiller. Ce troisième élément pourrait s'appeler « remonte-pneu ».

b) *Clé à bougie.* — Suivant que la bougie de votre machine est placée au-dessus de la culasse ou de côté, il y a lieu d'employer une clé à bougie de forme et de hauteur différentes. Pour un 4 temps culbutés dont la bougie se trouve sur le côté de la culasse, une clé à tube droite, dans laquelle deux trous ont été percés en regard, en haut de la partie cylindrique, pour le passage de la broche, sera préférable ; mais pour un moteur à soupapes latérales ou un 2 temps, il sera indispensable d'opter pour une clé à manche incorporé dont le tube sera le plus court possible. L'espace compris entre le réservoir et la culasse est souvent, pour des raisons d'esthétique de l'allure générale de la machine ou de construction du cadre, trop restreint. En employant une clé dont le tube est trop haut, on ne peut dévisser la bougie que par 1/4 de tour ; il s'ensuit une perte de temps inutile.

c) *Brosse à bougie.* — Instrument indispensable au possesseur de machine à moteur 2 temps. Afin d'éviter une détérioration rapide des fils métalliques par des nettoyages fréquents des culots de bougies, confectionnez-vous un petit pinceau en fils métalliques à l'aide d'un bout de câble de débrayage déteroné sur la moitié de sa longueur. Il vous sera plus

Cette trousse pour motos contient un outillage suffisant pour le dépannage sur route.



facile alors de chasser convenablement les parcelles de calamine colées au fond du culot des bougies qui ne sont pas démontables.

d) *Clé à molette*. — De préférence choisissez une clé à molette au vanadium, bien que son prix soit plus élevé que celui d'une clé en acier ordinaire, elle présente en dehors des avantages dus à sa résistance supérieure, celui d'être susceptible d'être échangée si elle casse. Le point faible des clés à molette est la molette elle-même. Ne pas fournir un effort trop violent lorsque le bec de la clé est ouvert au maximum et toujours tourner dans le bon sens, c'est-à-dire le bec mobile dans le sens où l'on tourne pour dévisser (pas de vis à droite ou à gauche). Bien que l'on soit limité par l'encombrement, une clé à molette doit être choisie en fonction de la dimension de la majeure partie des écrous de la machine. Pour cette raison, la standardisation de la dimension des écrous sur la plupart des pièces serait souhaitable.

e) *Pince multiprise*. — Comme son nom l'indique, cette pince est destinée à de multiples emplois. Elle remplace avantageusement la pince universelle, mais doit être obligatoirement de bonne qualité.

f) *Clés plates*. — Pour effectuer des démontages fréquents et éviter la détérioration des pans d'écrous, surtout ceux de petites dimensions, nous vous recommandons les clés au vanadium. Les autres sont rapidement hors d'usage et les écrous aussi.

g) *Clés pour vis platinées*. — Deux modes de réglage des vis platinées obligent à choisir différemment suivant le système d'allumage monté par le constructeur : réglage commandé par une vis avec contre-écrou à la base du rupteur axé sur un excentrique. Employer dans le premier cas un jeu de clés « pour magnéto » en acier trempé comprenant 8 petites clés de 4 à 9 mm, 1 jauge d'épaisseur 4/10 et un petit tournevis. Nous précisons que les jeux de clés de magnéto comportent en général 1 jauge d'épaisseur de 5/10. L'écartement maximum préconisé pour les allumeurs de motos étant de 4/10, il y aura lieu de rectifier l'épaisseur de la jauge. Pour le réglage des vis dont le rupteur est axé sur un excentrique, il suffit d'un tournevis à panne fine, tige longue et muni d'un manche en matière isolante.

Il existe aussi un outil fort pratique pour la mise au point des moteurs, mais qui est destiné à des gens possédant déjà des connaissances assez approfondies en mécanique. C'est un outil de poche pour le réglage des magnétos, delcos, isolants magnétiques, nettoyage des vis platinées se composant de : 3 clés pour vis platinées, 4 lames d'épaisseur pour le réglage du jeu entre les soupapes et les culbuteurs, 1 lime, 1 régleur d'électrodes de bougie, 1 réglette de 10 cm en acier divisée en mm et 1/2 mm, 1 tournevis.

h) *Dérive-Chânes*. — Chez soi, à défaut d'appareil spécialement étudié, on peut, à condition d'être deux, dériver correctement une chaîne si l'on veut ajouter un ou plusieurs maillons ou effectuer l'opération inverse. Trois outils sont nécessaires : 1 pointeau, 1 poinçon, 1 marteau. Si possible meuler la partie supérieure de l'axe à chasser, on ne risquera pas ainsi de fendre la joue extérieure. Pour une documentation plus complète sur les chaînes, voir « Moto-Revue » n° 1.196 du 17-7-54, article intitulé « Les chaînes ». Rallonger ou raccourcir une chaîne de-

vient un jeu d'enfant si l'on possède un dérive-chaîne VAR. Il est très léger et son faible encombrement permet de le loger facilement dans la trousse de bord.

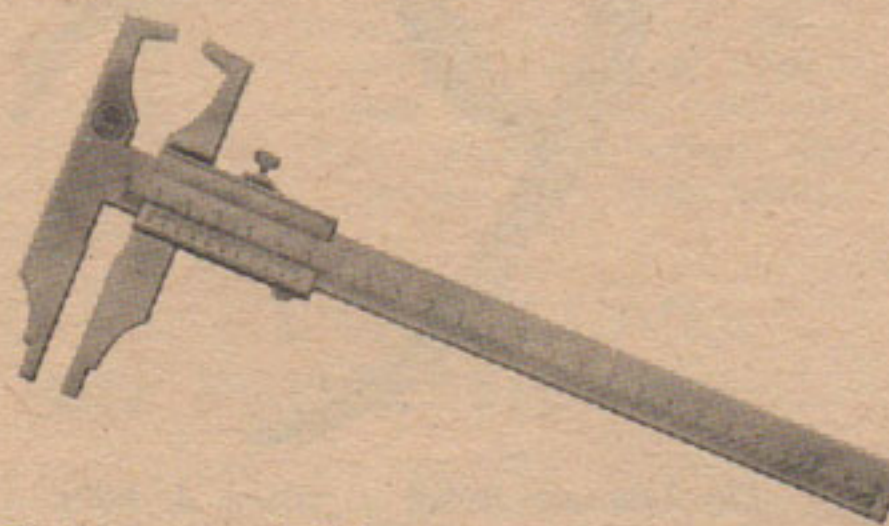
XXX

L'outillage VAR a déjà été décrit dans les numéros 10-11-12 de la revue « Cyclo-moto ». Il est d'ailleurs étudié pour faciliter l'entretien des cyclomoteurs et plus particulièrement pour l'usage des professionnels. A l'usage des vélomotoristes, nous y trouvons toute une gamme de serre-volants et d'arrache-volants et aussi de clés contre-coudées de 36 à 40, spéciales pour écrous et contre-écrous de directions vélomoteurs et motos, de formes spéciales permettant d'accéder aux écrous sans démonter le guidon.

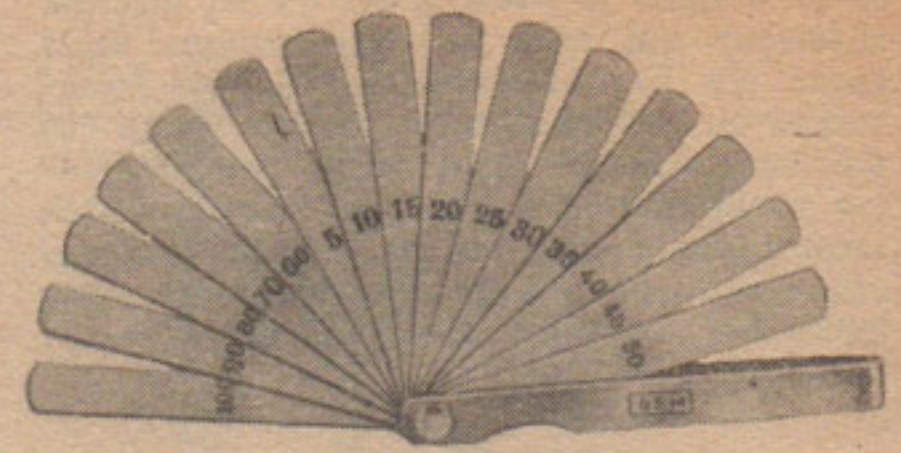
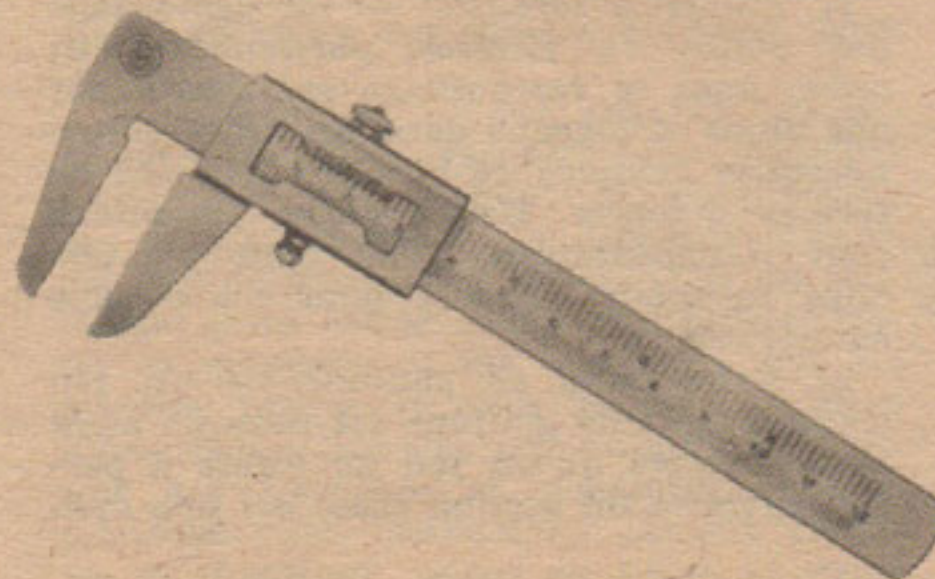
II.- OUTILLAGE SPÉCIAL POUR MOTOCYCLETTES

En dehors des outils d'un usage courant composant l'outillage du mécanicien amateur qui dispose d'un petit local spécialement aménagé pour y effectuer les opérations nécessaires à l'entretien et la réparation de son véhicule personnel, il existe des appareils simples et perfectionnés qui feraient bien souvent l'envie des motocistes professionnels. Nous avons sélectionné toute une gamme d'outils et d'appareils produits par les Ets Muller, qui faciliteront la tâche des amateurs qui font de la mécanique leur violon d'Ingres.

a) *Pied à coulisse*. — Du pied à coulisse de poche au modèle de haute précision, il n'existe pas moins de 12 modèles. Pour un emploi occasionnel, un pied à coulisse à molette et levier de blocage sera amplement suffisant. Il possède deux becs concentriques, une tige de profondeur, et le vernier est gradué au 1/10. D'autres modèles plus précis gradués au 1/50, mais d'un prix beaucoup plus élevé seraient utiles en certains cas. Choisir de préférence, si l'on peut se permettre cette dépense, un pied à coulisse à becs à anneaux qui permet entre autres de déterminer la dimension des billes.



Ci-dessus : pied à coulisse à becs à anneaux.
Ci-dessous : modèle de poche vernier gradué au 1/10.



Jauge d'épaisseur à lamelles graduées de 5 à 100/100^e et de 5 en 5/100^e.

b) *Jauge d'épaisseur*. — Le nombre des vérifications nécessitant l'emploi d'une jauge d'épaisseur est assez limité, toutefois il est préférable d'utiliser un jeu de lames démontables dont la plus fine aura une épaisseur de 5/100. Les lamelles les plus fines se détériorent rapidement. Cette jauge est munie d'un écrou permettant le démontage des lamelles la composant.



Filon pour la rénovation des pas de vis intérieurs ou extérieurs, coniques ou cylindriques.

c) *Filon*. — Le filon est un outil élémentaire de très grande utilité pour la rénovation des pas de vis intérieurs et extérieurs (pas à droite ou à gauche, pièce conique ou cylindrique). Suivant que l'on possède une machine française ou étrangère, on emploiera un filon au pas métrique ou au pas Withworth.

A droite : extracteur pour rotors de volants magnétiques.



Ci-dessus : extracteur du support de came du volant magnétique Novi.

d) *Arrache-volants magnétiques*. — La gamme et la dimension des rotors de volants étant très variée, bien repérer le type et la marque du volant avant de faire l'acquisition de l'arrache-volant. Suivant la conception du volant, les prix varient sensiblement. Le modèle le plus répandu permet l'utilisation du même outil sur deux rotors différents, c'est un cylindre d'acier fileté à chaque bout percé de part en part d'un trou fileté dans lequel on visse un axe dont un bout est conique et l'autre terminé par un 6 pans.

Un autre modèle d'arrache-volant est particulièrement indispensable pour l'extraction des rotors R.B. L'extracteur in-

corporé dans le rotor n'est qu'un circlips intérieur qui cède à l'arrachement si le rotor n'a pas été démonté depuis longtemps ou encore si la clavette n'a pas été très bien ajustée. Afin de ne pas détériorer rapidement les mors de l'outil, maintenir l'écartement des crans à l'aide d'une pince multiprise à grande ouverture pour empêcher les deux mors de s'écarter.



De bas en haut : trois modèles de serre-volants : levier et bande de toile ; bande de cuir ; pince avec bande d'acier.

e) Serre-volants. — Le plus simple n'est pas le plus pratique ni le plus efficace des serre-volants. Il a cependant l'avantage d'être le meilleur marché.

C'est une bande de cuir qui s'enroule sur un axe terminé par un six pans ; le maintien de l'axe enroulé sous le cuir demande un gros effort pour empêcher le cuir de glisser sur le rotor. Les autres modèles permettent d'immobiliser le rotor d'une seule main, de l'autre on dévisse l'écrou de blocage du rotor, à condition d'employer une clé (à pipe de préférence) de longueur appropriée. Sur deux d'entre eux, la bande de serrage est en acier, sur l'autre elle est en toile. Le plus couramment employé est en réalité un frein dont le patin garni de ferodo est monté en bout d'une longue vis, ce qui permet de l'utiliser facilement, quelle que soit le diamètre du rotor à démonter, la sangle est une bande d'acier, dans laquelle on a percé des trous de forme spéciale, permettant d'approcher autant que possible du diamètre du rotor. L'emploi de deux bandes de différentes longueurs permet de démonter tous les rotors. C'est un serre-volant universel.

De construction plus compliquée, un autre modèle de serre-volant, dont le serrage sur le rotor est assuré par une pince est plus coûteux. Il permet aussi d'immobiliser le rotor d'une seule main.

Enfin le serre-volant à bande de toile est un levier dont l'une des extrémités est un mors arrondi à la base duquel est fixé un anneau maintenant l'une des extrémités de la bande. En levant le levier, on coince la bande de toile et on maintient aisément le rotor à démonter.



De bas en haut : pince à becs coudés pour circlips extérieur ; pince à becs droits pour circlips extérieur ; pince à becs droits pour circlips intérieur.

f) Pincettes à circlips. — Le démontage des boîtes de vitesses, particulièrement celles dont le verrouillage est assuré par des billes se logeant dans un arbre creux, nécessite l'emploi de pincettes à circlips de formes diverses. Deux pincettes au moins sont indispensables, l'une pour les circlips intérieurs, l'autre pour les circlips extérieurs.

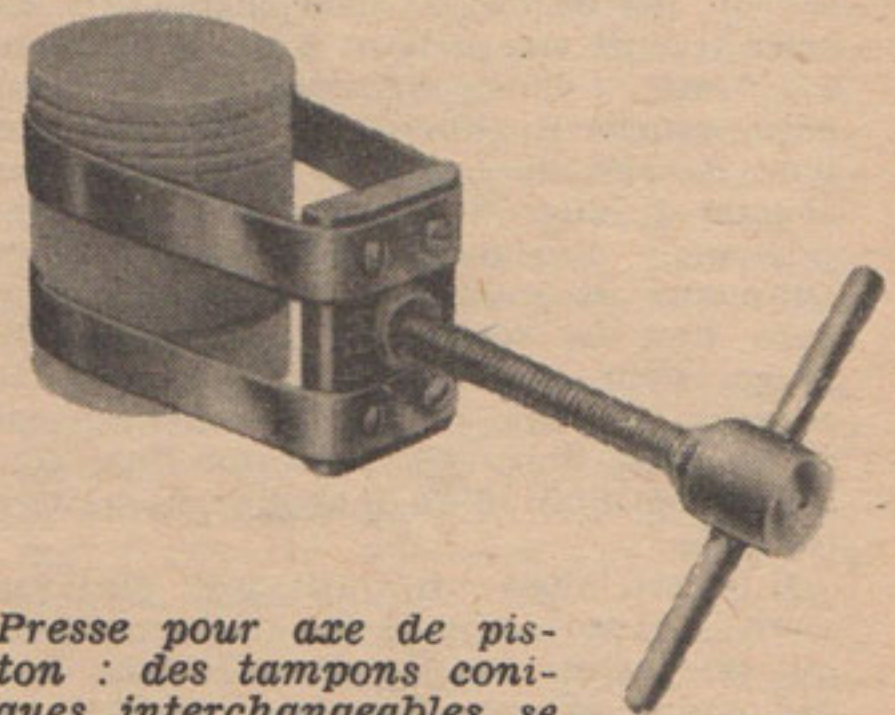
g) Extracteurs de goujons. — Un jeu d'extracteurs de goujons est presque aussi indispensable qu'un jeu de forets à percer. Extraire un goujon cassé est une opé-



Extracteurs de goujons et forets pour percer les avant-trous.

ration délicate, surtout lorsqu'il est vissé dans un carter en métal léger. A l'aide d'un extracteur spécial, ce travail s'effectue rapidement et sans risque. Le jeu de 5 extracteurs permet d'extraire les goujons de 5 à 20 mm. Percer un trou au centre du goujon et visser l'extracteur, qui n'est autre qu'un foret à pas hélicoïdal, à droite ou à gauche suivant le sens du filetage.

h) Grattoir de mécanicien. — Le grattoir droit n'a pour le motocycliste qu'un intérêt secondaire, par contre le grattoir coudé sera très utile pour effectuer le décalaminage d'un moteur 2 temps. C'est un outil de qualité en acier au tungstène de vanadium de 200 mm de long avec lequel on gratte convenablement les lumières d'échappement du cylindre...



Presse pour axe de piston : des tampons coniques interchangeables se placent en bout de la vis centrale pour permettre l'extraction d'axes de différentes dimensions.

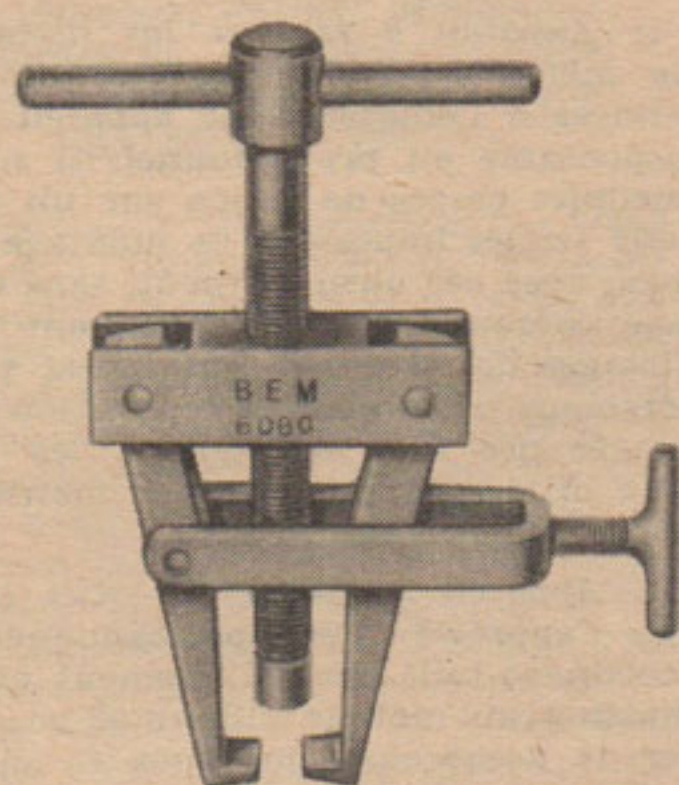
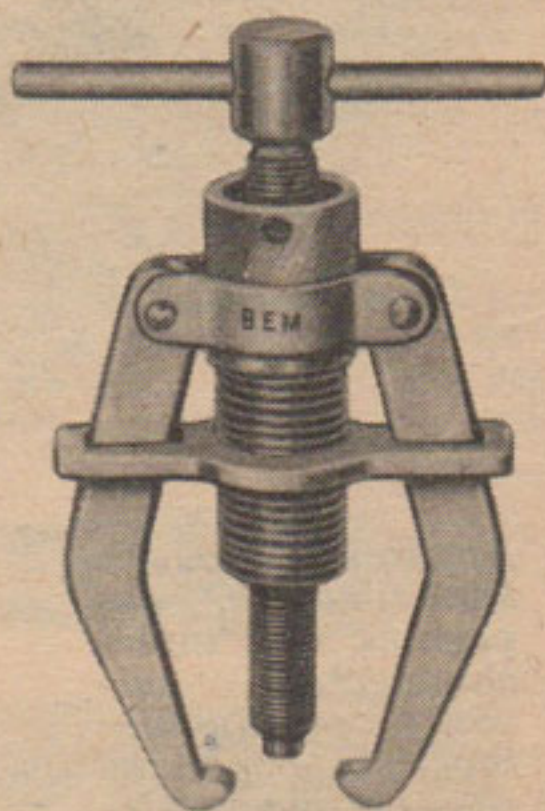
i) Collier chasse-axes. — Ce collier permet de chasser sans effort les axes de piston sans déformer le piston ni fausser la bielle. Le chasse-axes type moto peut être utilisé sur des pistons de 30 à 60 mm. En bout de la vis de pression, on place des cônes interchangeables suivant la dimension de l'axe.

j) Extracteur de roulements. — Cet appareil est basé sur le principe d'une masse lancée, venant frapper une tige d'extraction. Il est particulièrement efficace pour sortir les roulements encastés dans les logements borgnes. La prise du roulement s'effectue à l'aide de pincettes expansibles en acier spécial.



De haut en bas : extracteur de roulement (masse lancée) ; la partie inférieure est munie d'une collerette qui s'encastre à la base du roulement. On lance la masse qui vient frapper sur le manche pour décoller le roulement.

Au centre : l'arrache-pignon renforcé dont l'ouverture des griffes permet l'extraction des pignons de 90 mm de diamètre, et en bas, un modèle plus simple pour arracher les pignons jusqu'à 60 mm de diamètre.



k) Arrache-pignon. — L'arrache-pignon à trois branches n'est pas pratique pour les pignons de motos. Il est préférable d'utiliser un arrache-pignon à deux branches qui pourra servir dans certains cas pour l'extraction des roulements. Les crochets en acier spécial sont maintenus pendant l'effort d'extraction par une vis pointeau qui les empêche de s'écarter. L'ouverture maximum des crochets est de 60 mm.

l) Arrache-culasse. — Cet outil n'a pas été précisément étudié pour être employé sur les motos et pour cet usage une légère modification sera nécessaire. Il suffit d'employer le culot d'une bougie démontable que l'on visse en bout de l'appareil s'il est prévu pour des moteurs à bougie de 18. La réduction est très facile à obtenir. A l'aide de ce crochet, on tire sur la culasse et on évite, dans le cas de culasses difficiles à démonter, de fausser ou de casser les ailettes de refroidissement.



Arrache-culasse pour trous de bougies de 14, 18 et 22

m) Mandrin expansible. — Le rodage des soupapes sans fente, à l'aide d'une ventouse, est un travail fastidieux, dès que la tête de la soupape est grasse, la ventouse n'adhère plus bien et elle glisse. Le mandrin expansible facilite l'exécution du rodage de soupapes. De faible encombrement, il pourra être utilisé avantageusement pour roder les soupapes d'un moteur.



Mandrin spécial pour le rodage des soupapes sans fente. La tête de la soupape est prise entre les trois griffes et une fente au centre de l'appareil permet l'entraînement de la soupape avec la panne d'un tournevis.

III. - L'OUTILLAGE DU PROFESSIONNEL

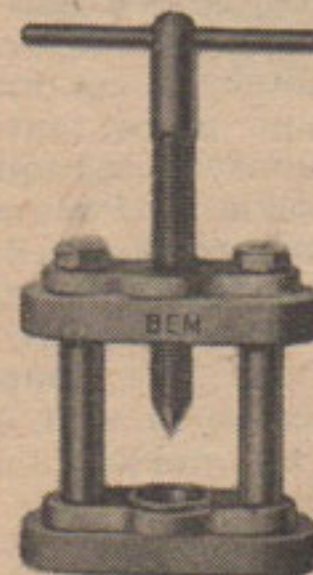
Les outils et appareils dont nous allons entreprendre la nomenclature et la description ne sont plus à la portée de l'amateur, mais fabriqués par les Ets Muller pour le service des professionnels de la moto. Non pas qu'un amateur possédant de solides notions de mécanique ne pourrait s'en servir, mais leur prix d'achat élevé nécessite un emploi intensif pour les amortir.

a) Dégaubielle. — Cet appareil est indispensable pour vérifier avec précision l'équerrage des pistons, le parallélisme des axes de piston et le dégauchissement des bielles. Après une révision ou un réalésage, pour éviter une usure prématurée ou un grippage, il est nécessaire que les pistons, bielles et axes soient parallèles d'une façon parfaite par rapport aux parois des cylindres et d'équerre avec le maneton. Cet instrument permet toutes les vérifications, mises au point et comparaisons sur tous les moteurs.



Dégaubielle pour motos.

b) Presse-bagues de pied de bielle. — La presse facilite l'extraction des bagues usées et l'emmanchement des bagues de pied de bielle d'un diamètre intérieur de 13 à 20 mm. Elle est livrée avec un jeu de 6 bagues rectifiées et 6 poussoirs pour bagues de 13-15, 14-16, 15-17, 16-18, 17-19, 18-20.

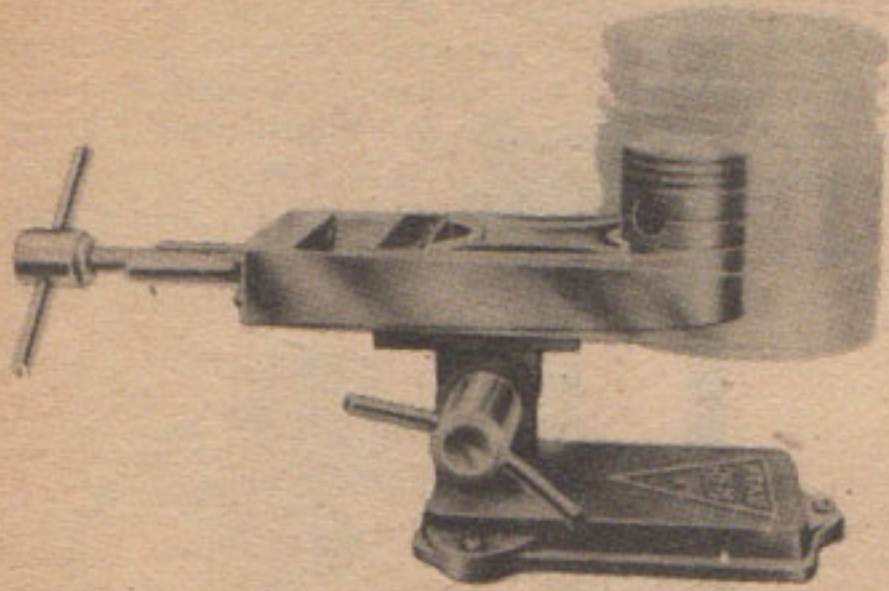


Presse-bague de pied de bielle.

c) Nettoyeur de gorges de pistons. — Pour éviter le grattage des gorges de segments avec des outils mal calibrés qui laissent dans les angles des gorges un mince filet de calamine, l'emploi de ce nettoyeur de gorges améliore la qualité du travail. Sur le pied d'une équerre dont l'angle a été arrondi pour servir de guide, se déplace un curseur que l'on bloque par un écrou moleté. Des outils de 2, 2,5, 3, 3,5 peuvent être fixés indifféremment sur le porte-outils placé en bout du curseur, suivant la dimension de la gorge à nettoyer.



Nettoyeur de gorges de piston



Etau à piston basculant.

d) *Etau à piston basculant.* — Afin d'utiliser dans les meilleures conditions le nettoyeur de gorges de pistons, il est recommandé de placer le piston dans un étau à piston basculant. Il supprime tous les inconvénients dus à l'emploi des étaux classiques qui ne sont pas destinés à serrer des pièces rondes et déformables. L'étau basculant serre énergiquement sans les déformer toutes les pièces rondes, pistons, induits de moteurs électriques, etc. Le système basculant permet de travailler dans toutes les positions.

e) *Pince tentacules.* — Pendant les opérations de décalaminage, il arrive parfois qu'un écrou ou une petite pièce quelconque tombe dans le carter du moteur. Cette maladresse oblige en général soit à la déposer ou, ce qui est plus onéreux, au démontage complet du moteur. Il est donc nécessaire de posséder une pince tentacule ou un ramasse-boulons magnétique. La pince tentacule à doigts mécaniques montés sur une tige flexible ramassera les pièces tombées dans les carters. Le ramasse-boulon est muni d'un aimant à grande puissance et d'une tige souple épousant toutes les formes qu'on veut lui donner. Suivant le cas on emploie l'un ou l'autre de ces outils.



A gauche : pince-tentacules. A droite : ramasse-boulons magnétique.



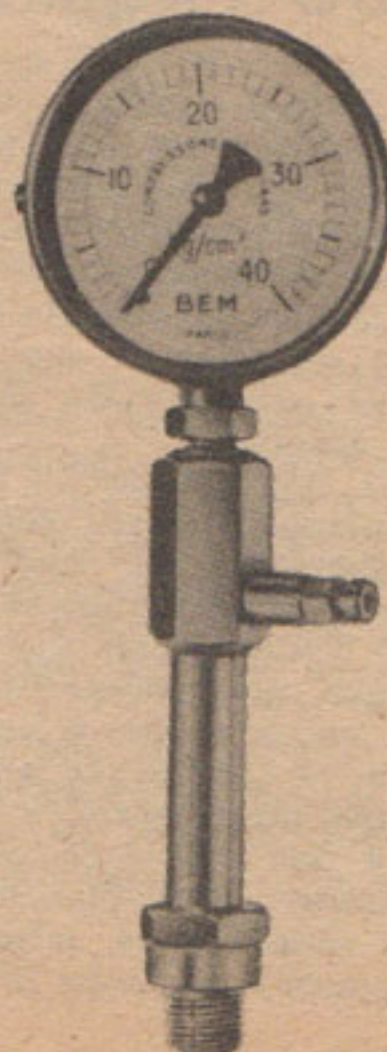
Ci-contre : attrape-vis.

f) *Attrape-vis.* — L'attrape-vis a été réalisé pour enlever et remettre en place les vis à fentes de toutes formes (acier ou laiton) placées dans des endroits inaccessibles à la main par exemple : vis de rupteurs de volants magnétiques. La simplicité de cet outil permet de réaliser un gain de temps appréciable dans tous les montages comportant des vis dont la mise en place s'avère difficile.



Jauge de précision pour trous de gicleurs.

Compressomètre.



g) *Jauge pour trous de gicleurs.* — Cette jauge de haute précision de 20 touches pouvant mesurer de 45 à 150/100 par 5/100 est particulièrement utile pour les réglages de carburateurs et les essais de consommation.

h) *Compressomètre.* — Pratique pour vérifier le taux de compression du moteur et en déduire les réparations à effectuer, ce compressomètre perfectionné monté avec valve de retenue permet la lecture constante et précise par le maintien de l'aiguille au taux de compression exact du cylindre. Une simple pression sur la valve ramène l'aiguille à 0.

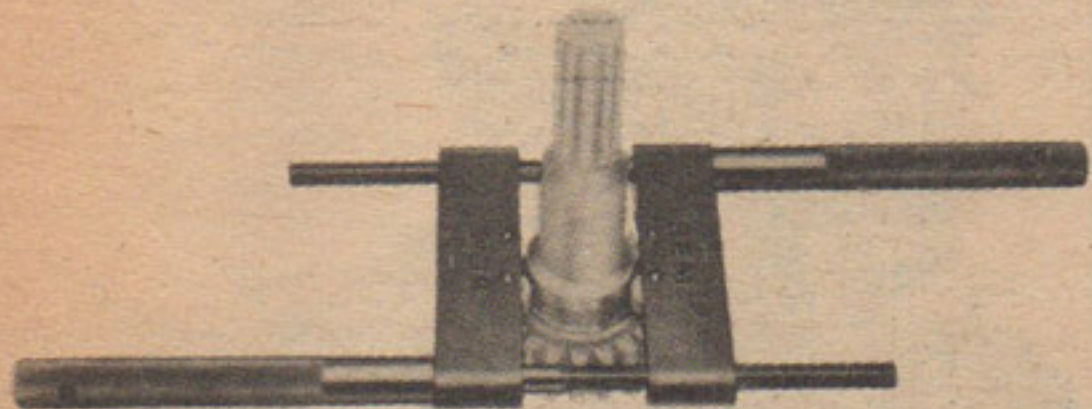
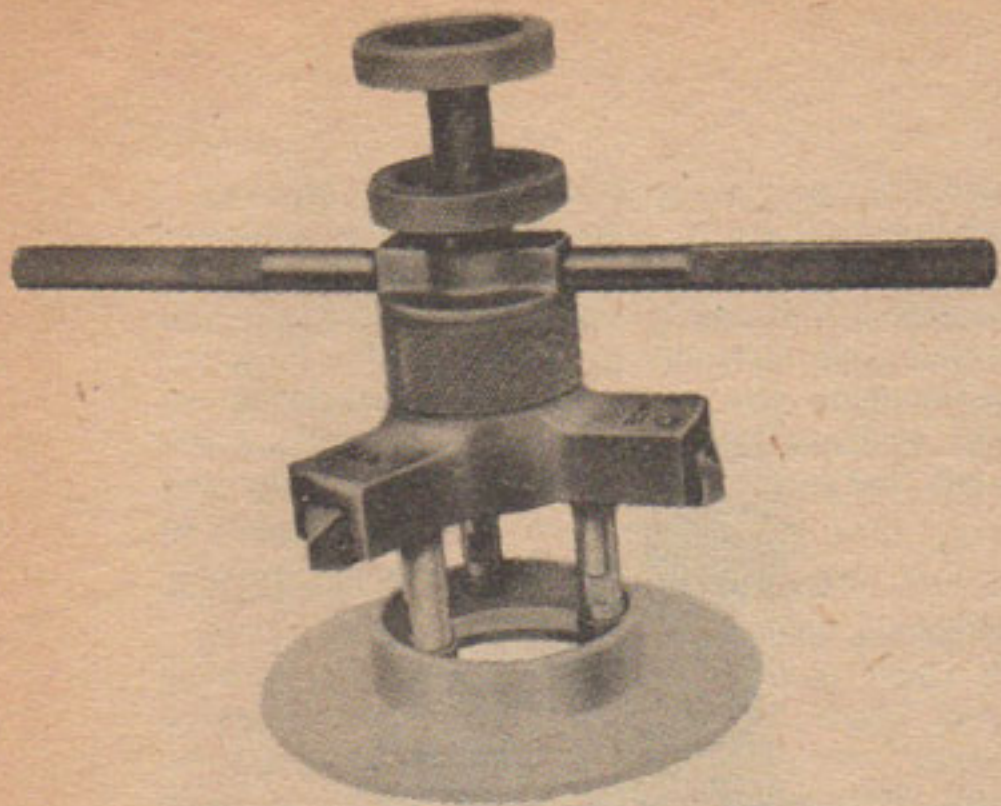
Il possède aussi un embout flexible pour prise rapide.



Appareil à rénover les filetages. Les peignes sont interchangeables suivant le pas du filetage, et le manche se visse pour obtenir le serrage nécessaire.

i) *Appareil à rénover les filetages.* — De même que le filon rend de grands services à l'amateur, cet appareil est indispensable au professionnel. Il suffit de quelques traces de coups sur un filetage pour rendre impossible le montage de l'écrou, avec cet outil on peut, sans démontage onéreux, rénover rapidement tous les filetages de 20 à 100 mm. Il est particulièrement utile pour la rénovation des filetages des axes de roues ; les peignes sont différents pour le pas métrique ou le pas Whitworth.

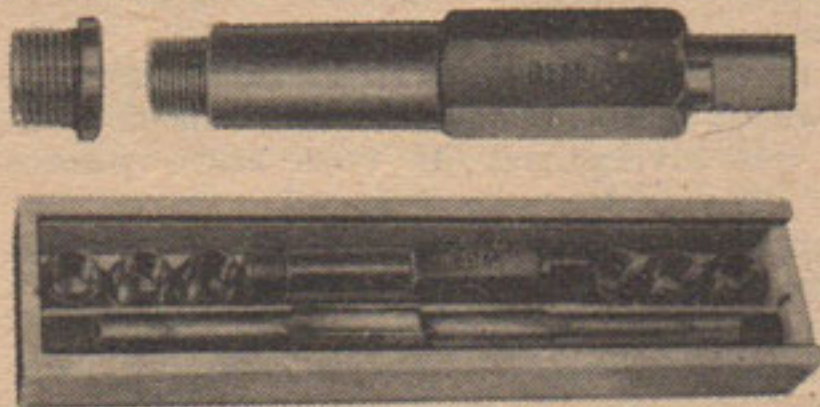
j) *Appareil à moleter.* — Cet appareil sera apprécié des professionnels qui s'occupent tout particulièrement de la réparation du moteur Villiers 98 cc., monté par de nombreuses marques et en particulier par Monet-Goyon sur son modèle S3G. La bague bronze n° A 15 M I, côté volant magnétique, prend souvent du jeu et dans bien des cas on change le carter-moteur complet. Il est donc avantageux de se procurer un appareil à moleter intérieur qui permet de regonfler les parois des cages de roulement ayant « battu ». Quelques tours d'appareil à moleter sur les parois redonneront bientôt la cote primitive (25,7) et le roulement pourra reprendre sa place normalement. Inutile de préciser que cet appareil rend les mêmes services sur n'importe quel autre carter, à condition que la dimension de la



En haut : appareil à moleter intérieur. - Au-dessous : appareil à moleter extérieur.

cage du roulement ne soit pas inférieure à 24 mm.

L'appareil à moleter extérieur sert à regonfler les portées de roulement. Quelques tours d'appareil à moleter sur ces portées et le roulement peut être emmanché sans jeu.



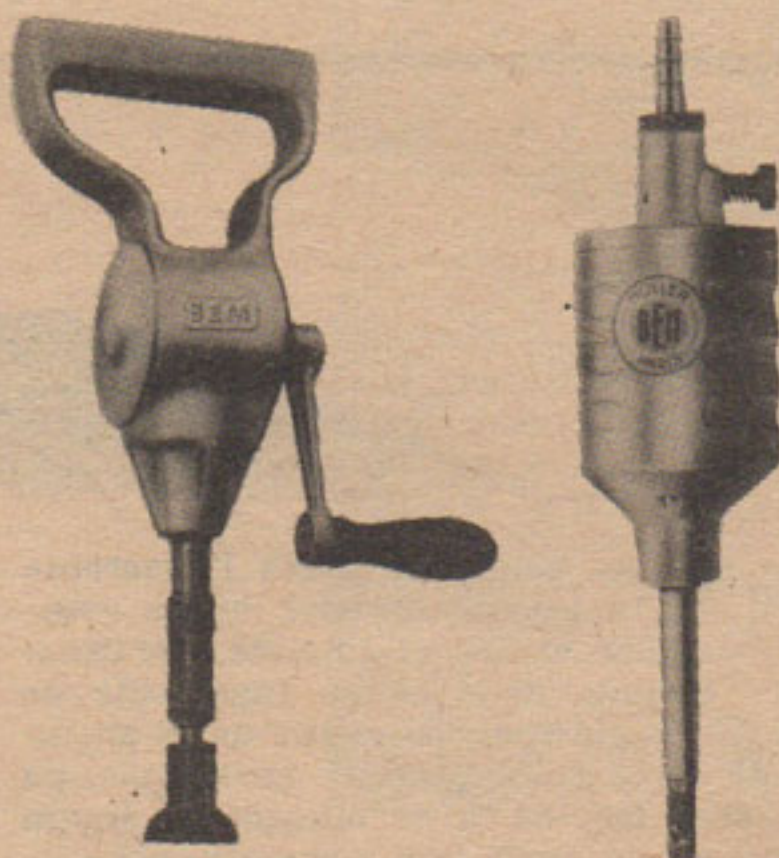
En haut : taraud pour la rénovation des logements de bougie, et au-dessous, coffret contenant les bagues de réduction, vis-bagues et un jeu de tarauds 14 x 125 et 18 x 150.

k) *Taraud pour la rénovation des trous de bougies.* — Le taraud spécial à longue queue facilite beaucoup cette opération délicate du fait du logement profond de la bougie dans la culasse dont les ailettes de refroidissement sont très fragiles. Il permet la rénovation du filetage du logement de bougie détérioré par la mise en place d'une bague filetée intérieurement au diamètre de la bougie après avoir taraudé le logement primitif. L'emploi d'un visse-bagues est nécessaire.

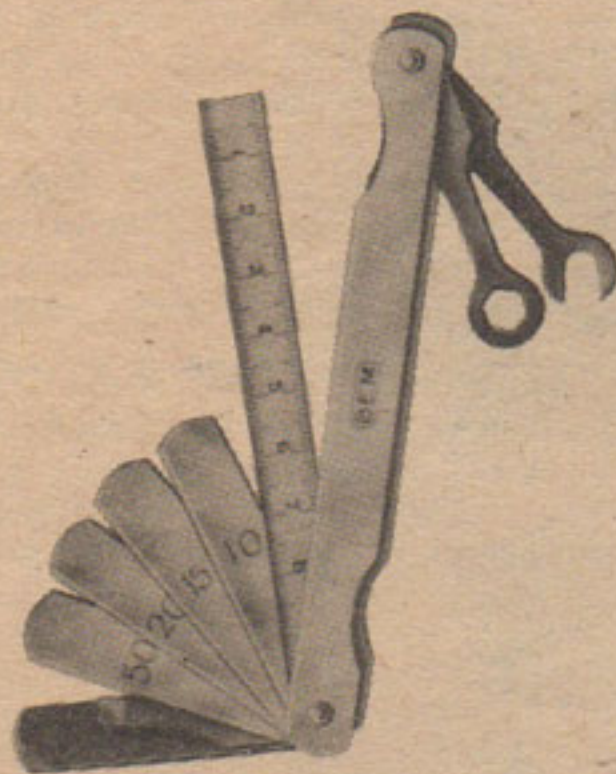
l) *Clé à segments.* — La clé à segments ne pourra être utilisée que pour le démontage des segments qui ne sont pas trop coincés dans les gorges et c'est souvent le cas sur les 2 temps. Pour les autres moteurs, elle est pratique et simple.

m) *Sableur de bougies.* — Une bougie non démontable encrassée n'est pas une bougie perdue, elle peut être nettoyée et renouvelée avec le sableur de bougies. Celui-ci permet en une seule opération le dégrasage des bougies par une seule pression sur les boutons réservés à cet effet. Le sableur, fourni avec le sable abrasif, s'adapte sur toutes les sources d'air comprimé.

n) *Rode-soupapes.* — Suivant les besoins, on choisira un rode-soupapes à main ou pneumatique. Le rode-soupapes à main se compose d'un mouvement mécanique pignon et secteur denté, montés sur bagues en fonte poreuse, l'arbre tournant sur une butée à billes. Sur un moteur à soupapes latérales, lorsque le tournevis est adapté à la grande allonge, on peut utiliser l'appareil directement sur le cylindre sans démonter les goujons. Le rode-soupapes pneumatique permet d'exécuter plus rapidement et sans fatigue un rodage parfait. Son mécanisme intérieur est entièrement inoxydable, qualité indispensable pour un appareil fonctionnant sur une source d'air comprimé humide, toutes les installations ne comportant pas d'épurateur. L'entraînement des soupapes est obtenu soit par tournevis pour les soupapes à fente et le mandrin expansible soit par ventouses pour les autres modèles.



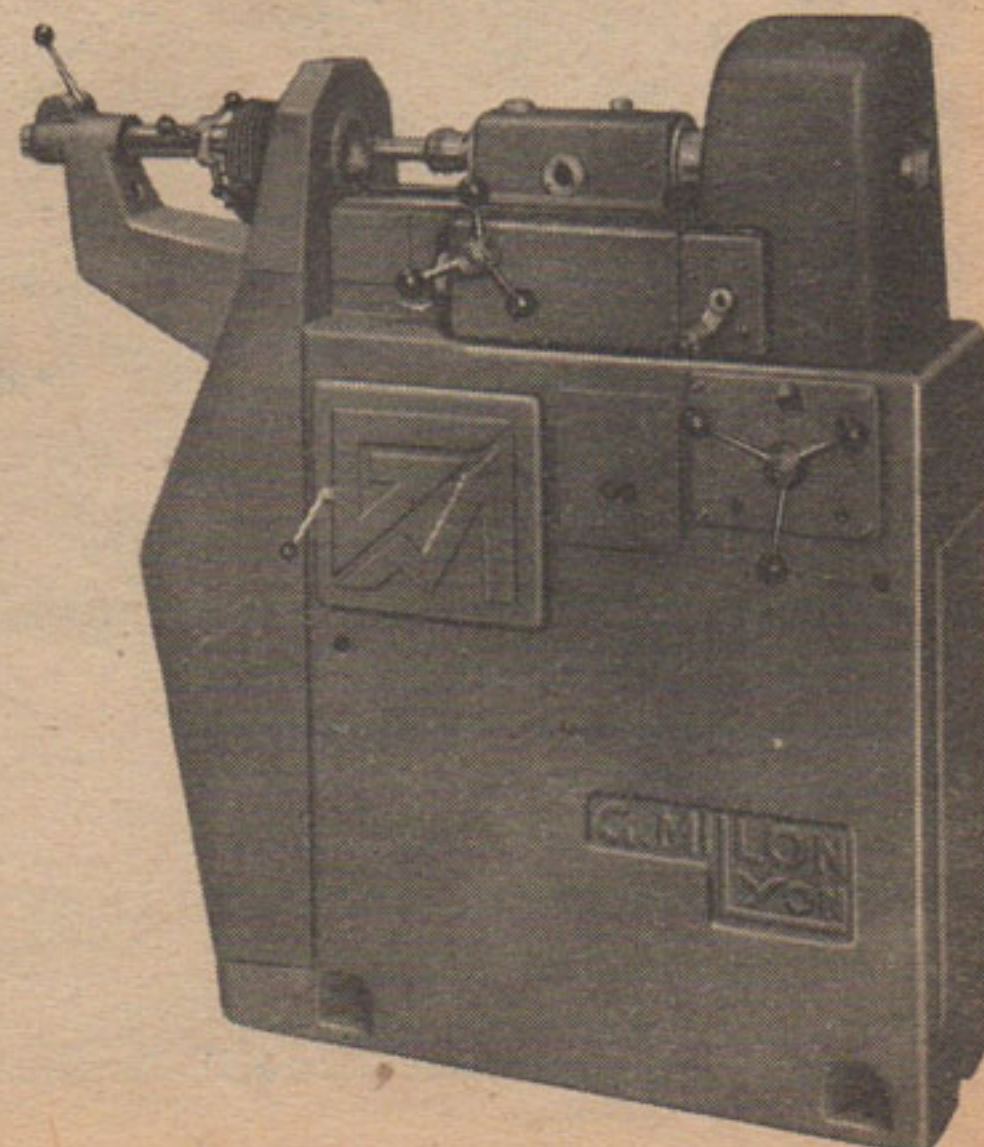
A gauche : rode-soupapes à main ; à droite : rode-soupapes pneumatique. - Ci-dessous : outil de metteur au point : 3 clés pour magnéto ; 4 jauges d'épaisseur ; 1 régleur d'électrodes de bougie ; 1 réglette de 10 cm en acier divisée en mm et 1/2 mm.



Dans le domaine des machines-outils, nous signalons que les Ets Muller ont présenté au Salon trois machines dotées de perfectionnements importants : 1 aléseuse moto, 1 rectifieuse, 1 glaceuse.

G. B.

En haut, à droite : aléseuse verticale. - Ci-dessous : aléseuse horizontale.



TECHNIQUE DU PILOTAGE EN TRIAL



Quelques semaines après l'ouverture de la saison de trial qui a commencé au début du mois avec Compiègne, nous avons jugé utile de faire très rapidement le point de la situation de cette spécialité qui, en France, en sera, avec 1955-56, à sa cinquième saison depuis son introduction sur notre sol (hiver 51-52).

Si du côté pilotes, il semble qu'un noyau soit déjà constitué, comprenant même d'excellents éléments, le gros point noir va être la réglementation.

Rien de nouveau n'étant intervenu encore, il faudra s'attendre une fois de plus à des divergences de vues entre pilotes et organisateurs, aussi bien en ce qui concerne la nature des terrains proposés que les classifications des concurrents en présence. Notons cependant qu'un projet de règlement a été proposé par l'AM St-Cloud.

× × ×

Il est probable que nous reverrons bien des visages familiers, que ce soit à Buc, à Clamart, Arpajon ou ailleurs. Mais s'il est toujours agréable de se sentir « en famille », il l'est tout autant de voir celle-ci s'agrandir.

Des néophytes vont donc se lancer dans le trial, avec plus ou moins de bonheur, selon leurs dons, le matériel dont ils disposent et aussi le temps qu'ils auront accordé à leur préparation personnelle.

En effet, ce dernier point entre pour beaucoup dans la valeur du résultat acquis, et le néophyte qui voit évoluer, apparemment sans effort, dans un terrain particulièrement difficile, l'étoile du jour, ne doit pas s'en remettre uniquement au fameux « don inné » ou à un « sixième sens » trop hypothétique.

Si un champion est devenu tel, c'est aussi parce qu'il a fait travailler son cerveau et qu'à tout instant il est capable de juger très exactement quel effort il doit fournir, à quel moment il doit le fournir, et, si c'est nécessaire, changer de tactique au beau milieu de la difficulté, tout ceci évidemment dans le minimum de temps.

C'est grâce à une pratique constante que l'on acquiert ces qualités qui, jointes au respect de quelques règles de bon sens, permettent d'améliorer sensiblement la classe d'un pilote de trial et, par là, bien sûr, ses résultats.



Le but de cet article, dans lequel nous reprendrons les conseils d'un spécialiste anglais de la question : S. Hull, est d'aider dans la mesure du possible les débutants « trialmen » qui doivent connaître les différentes tactiques qu'ont employées leurs aînés face à certaines difficultés types que l'on retrouve dans nombre d'épreuves.

EXPLORATION PEDESTRE

Avant tout, une règle toujours payante et qui n'est guère appliquée chez nous à quelques exceptions près, est celle qui consiste à explorer le terrain des non-stop à pied avant de le parcourir sur deux roues. De cette manière, on a des chances de trouver un passage moins difficile, sinon facile, même dans les passages les plus rébarbatifs.

Voilà évoluer un concurrent précédent sera également utile, ne serait-ce que pour noter les fautes qu'il commet.

EN TERRAIN ROCAILLEUX

Que ce soit dans la pierraille ou sur de gros blocs rocheux, en aucun cas on ne doit rouler vite et en général l'utilisation de la première vitesse est indispensable.

Si la machine possède une avance commandée manuellement, celle-ci sera retardée au maximum, permettant un régime-moteur lent, sans risques de calage. Le pilote devra — comme en toute circonstance délicate — se tenir debout sur les repose-pieds afin d'être prêt à changer de direction instantanément en inclinant le corps de droite ou de gauche pour maintenir un équilibre des masses satisfaisant. La commande des gaz doit être maniée sans brutalité, afin d'éviter les à-coups qui peuvent entraîner des heurts préjudiciables à la longue vie des carters, repose-pieds, sélecteur, etc... D'une façon générale, il vaut mieux s'appliquer à contourner les gros obstacles plutôt qu'à les surmonter.

Le choix du chemin que l'on compte suivre est de toute première importance, car il est rarement possible d'en changer



facilement une fois que l'on est engagé dans la section.

Nous avons déjà dit qu'il valait mieux éviter les obstacles trop importants, mais ceci n'est pas toujours réalisable et l'on peut avoir à « négocier » un « gros caillou », voire même une « marche ». Dans ce cas, en règle générale, il faut toujours affronter le rocher de front, afin d'éviter un glissement inopportun de la roue avant sur l'obstacle.

Au moment où la roue avant touche presque celui-ci, le pilote devra alors tirer très fort sur son guidon, tout en ouvrant les gaz sèchement. Ceci a pour effet d'alléger la roue avant qui escaladera d'elle-même la « marche » et le reste de la machine suivra par le fait de l'accélération.

Chaque fois que cela sera possible, il est préférable, surtout en virages, d'éviter les cailloux dont le moindre, en roulant sous une roue, peut entraîner une chute.

DANS LA BOUE

Là encore, se souvenir qu'une exploration à pied est toujours utile.

Autant que possible, évitez les bosses (même si elles vous paraissent « roulables »), les ornières et les trous. Si la section comporte un ruisseau d'eau courante, vous avez intérêt à l'utiliser, car son fond sera généralement suffisamment résistant pour offrir une bonne prise à votre roue arrière. En général, essayez de garder une ligne droite dans votre progression, car la marche en zig-zag signi-

fie également une vitesse trop basse, donc dangereuse ici. Dans la traversée d'une section boueuse, c'est donc la deuxième vitesse qui sera le bon rapport à utiliser. Vous devez aborder un tel non-stop à une certaine vitesse, quitte à ralentir ensuite si vous sentez que votre roue arrière a tendance à patiner. Dans de telles circonstances, il est plus facile de ralentir que de regagner de la vitesse.

Ceux de nos lecteurs qui ont pu voir évoluer les anglais Nicholson, Draper ou Brian Martin à St-Cucufa ont pu observer l'application de cette tactique par ces champions dans les non-stops de boue... et le résultat qu'ils en tiraient !

Si vous vous trouvez en présence d'une montée glissante, dans la boue, essayez de l'aborder au maximum de vitesse que vous permet le terrain, si le chemin à suivre est en ligne droite. Autrement, il vous faudra utiliser la première vitesse. Afin de prévenir un éventuel décollement de la roue avant, portez le corps en avant, à l'aplomb du guidon, afin de charger l'avant de la machine.

Dans les passages plats comportant uniquement de la boue (ou du sable), la meilleure tactique est de rouler aussi vite que possible, par exemple en seconde, afin d'éviter un calage toujours possible et un « bourrage » des garde-boue par la boue.

DANS LES MARES D'EAU

C'est la seule circonstance où l'on puisse faire patiner l'embrayage. En effet,





tout en roulant lentement, afin d'éviter les éclaboussures, le moteur doit tourner suffisamment vite pour ne pas avaler d'eau au cas où le silencieux est submergé. Il faut en effet que la pression des gaz d'échappement soit supérieure à celle de l'eau. De plus, un calage dans l'eau peut entraîner le remplissage du silencieux et même du cylindre en cas de nouveau démarrage.

Enfin, quand vous sortez de l'eau, n'oubliez pas de freiner légèrement durant quelques centaines de mètres, afin d'assécher les tambours dans la mesure du possible.

EN DESCENTE

Deux cas peuvent se présenter : — descente rocailleuse ou du moins à surface ferme — descente en terrain gras.

a) Une surface ferme signifie que la roue arrière aura suffisamment d'adhérence pour entraîner le moteur en première vitesse, tous gaz fermés. On se sert alors uniquement du frein moteur. On peut encore ralentir l'allure en freinant de l'avant, mais il vaut mieux ignorer la pédale du frein arrière, car l'on s'expose par trop au blocage de la roue motrice.



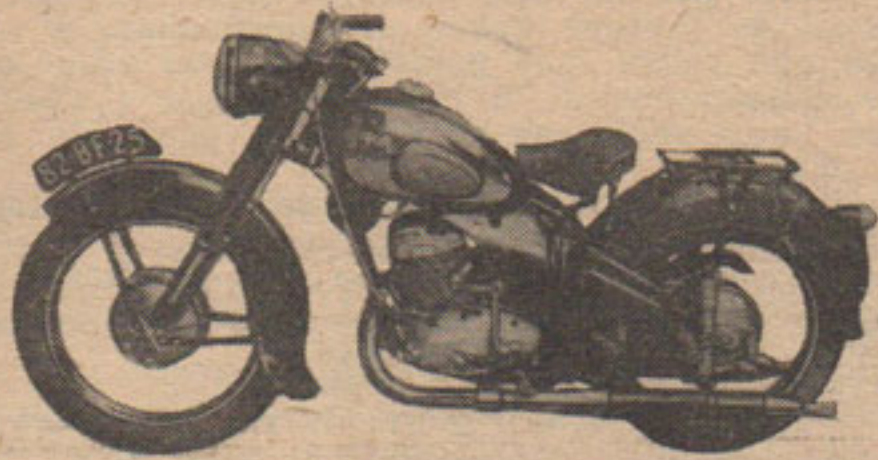
Ci-dessus : trois attitudes caractéristiques de pilotes de trial. Dans les passages particulièrement difficiles, le pilote est debout sur les repose-pieds et balance le corps pour rétablir l'équilibre.

b) Dans le cas de descente en terrain gras, la roue arrière n'entraînera pas le moteur et aura beaucoup plus tendance à se bloquer et à glisser. L'usage du frein arrière est absolument proscrit, de même que la fermeture des gaz. Il faudra au contraire alterner l'usage du frein avant à la limite du blocage de la roue, et l'accélération juste nécessaire pour maintenir le moteur en marche. En tout cas, il faut absolument rester dans l'axe de la descente et reporter le corps en arrière au-dessus de la roue motrice.

— En conclusion, n'oubliez pas que l'on arrive à de bons résultats grâce à un long entraînement et que l'on apprend beaucoup en se confrontant à d'autres pilotes, surtout si ceux-ci sont de classe supérieure.

Ce qu'ils en

PENSENT



250 PEUGEOT TWIN

Le 20 avril 1955, je suis devenu propriétaire d'une 250 TC4E Peugeot. A ce jour, elle et moi nous avons parcouru 15.425 kms.

La partie cycle de cette 250 est identique à celle de la 175 de la marque, sauf un léger allongement de la cote « guidon-selle ». J'ai adopté une selle double qui me donne une position meilleure et augmente considérablement le confort. Le manque d'une suspension oscillante se fait sentir.

× × ×

Voici tous les ennuis plus ou moins graves enregistrés à ce jour. A 7.500 kms il a fallu un réglage de l'avance qui de 3 mm 5 était passée à 4,5 mm, produisant ainsi un très fort cliquetis. A 8.500 kms le pneu AR dut être remplacé, l'usure ayant fait son devoir proprement, il ne me restait plus que la toile « Hutchinson ». C'est un « Avon » qui le remplace, et j'espère arriver à le tirer 10 ou 11.000 kms seulement aussi. (Sur ce point, je pense à un confrère qui a écrit dernièrement dans cette rubrique en se plaignant que son pneu arrière n'ait fait que 16.000 kms).

13.500 kms : j'ai eu la désagréable surprise de perdre un pot d'échappement, l'unique vis qui le maintient ayant cassé. Quel bruit ! A ce sujet, je suis convaincu que le pot d'échappement n'apporte aucune perte au rendement du moteur, au contraire. Je suis rentré chez moi avec le pot perdu sur le porte-bagages, et en donnant beaucoup plus de gaz que d'ordinaire. Je n'avais pas de reprise et je m'en suis rendu compte dernièrement en retirant les deux pots. Le moteur est mou et crève dans la moindre bosse, l'évacuation des gaz se fait trop vite et n'exerce pas de pression sur les pistons.

14.500 kms : un ressort supérieur de suspension arrière s'est cassé en trois morceaux, et il fut remplacé deux jours avant la fin de la garantie. Je me suis dit qu'il était temps !

15.000 kms : quinze jours plus tard, encore un ressort de suspension arrière, le gauche cette fois. La garantie était terminée, mais il me fut remplacé gratuitement. Je remercie ici la firme de son honnêteté.

Du côté moteur, je n'y ai jamais regardé et ce qui m'a fort surpris avec cette moto, c'est la durée des bougies Marchal 34 S qui sont encore celles d'origine. Je les démonte tous les 2.000 kms environ pour les nettoyer. Encore aucune perle. Jamais décalaminé. J'utilise toujours l'huile Energol HV à 6 % ainsi que du supercarburant.

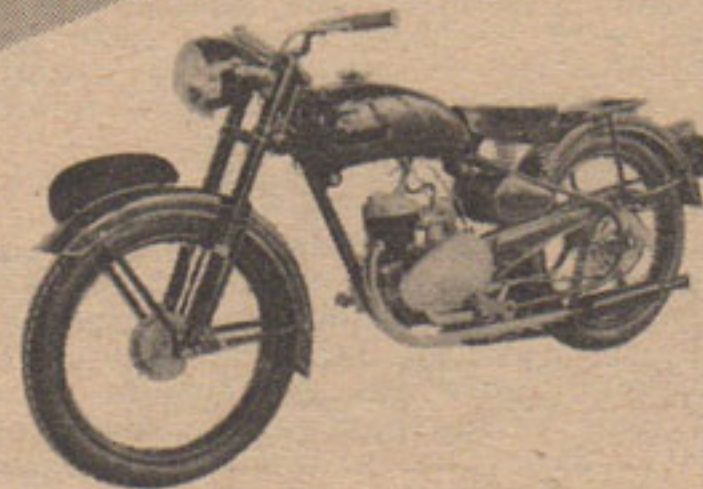
J'ai rodé sagement à 8 et parfois 10 %, utilisant alors l'essence ordinaire sur 1.500 kms, puis 7 et 8 % ordinaire, toujours jusqu'à 4.500 kms, puis 6 % au super. Pourtant à 4.000 kms un serrage, le seul, s'est manifesté alors que l'aiguille du compteur chatouillait le 100 depuis une quinzaine de kms. A dire vrai, il n'a vraiment bien tourné qu'à partir de 10.000 kms : maintenant, le 100 au compteur est devenu ma vitesse de croisière.

L'embrayage à froid colle terriblement et il faut une certaine habitude pour démarrer sans caler le moteur et sans l'emballer. Ma manière de conduire : première 30 à 35 ; deuxième 60 ; troisième 85 ; quatrième ensuite. Jamais je ne descends en dessous de 65 en quatrième. Le 120 annoncé par le constructeur en position effacée me paraît logique. Il m'arrive souvent, lorsque je vois un beau morceau de route, de placer mes pieds sur les repose-pieds arrière et de prendre une position allongée « le mieux possible » et très vite je suis à 120 au compteur, ensuite ça monte insensiblement, mais je coupe les gaz, car il me semble que le moteur tourne vite : 6.000 t.-m. environ. Pourtant, un jour, ayant insisté sur la poignée, l'aiguille, au bout d'un certain temps, a passé nettement le 125. A ce point se trouve certainement le sommet de la courbe de vitesse (compte tenu de l'inexactitude du compteur, je suis peut-être monté à 120 réels).

La consommation, 4 litres aux 100 à 100 de croisière compteur.

Il me semble donc être en possession d'une 250 nationale digne d'être mise en présence d'autres 1/4 de litre étrangères et je suis tout à fait satisfait de ma Peugeot.

Mr MINETTO
Neuilly sur Suize (Hte Marne)



125 KØEHLER-ESCOFFIER

Je m'intéresse particulièrement à votre rubrique « Ce qu'ils en pensent ». Je n'ai encore vu aucun article sur la 125 KS6VU Kœhler-Escoffier ou type analogue. J'aimerais bien savoir ce que les autres « en pensent ».

Je roule avec cette 125 depuis deux ans et j'ai parcouru 4.000 kms depuis que j'ai un compteur — Pâques à peu près — outre les quelques 20.000 kms parcourus antérieurement à cette date (pneus changés déjà 2 fois, ainsi que segments). C'est une petite moto que je ne ménage pas sur la route — ce qui ne veut pas dire que j'en néglige l'entretien — et elle tient parfaitement bien le coup. Le plus souvent je roule à deux. Par exemple je fais assez régulièrement le trajet Uzerche (Corrèze) - Tuin L'Hermitage (Drôme), 403 kms, via Tulle, Clermont, St-Etienne. Je l'ai fait 6 fois cette année en passant deux fois par le Cantal et la Haute Loire. Je dois dire que, en côte, elle se comporte très bien. Sur 403 kms, je réalise une moyenne de 55 kmh., y compris les arrêts.

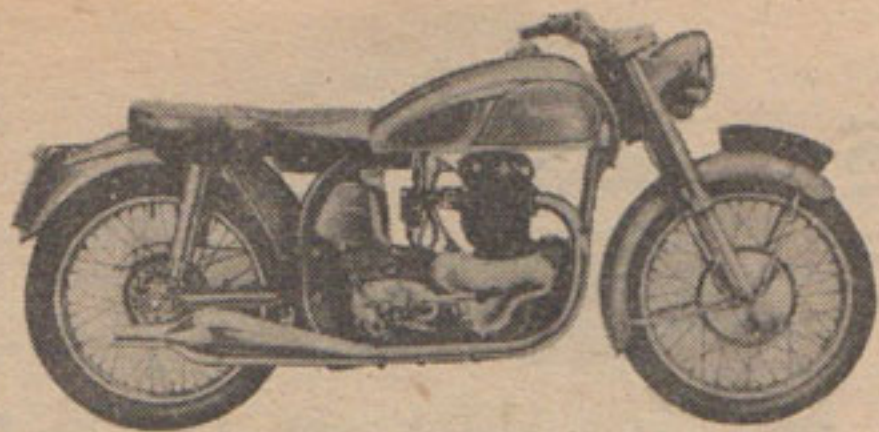
Voici les avantages que j'ai découverts :

- 1° Extrême nervosité (c'est le privilège de la marque), très bonnes reprises en côte, bonnes vitesses en côte, seul, la plupart des côtes se grimpent en troisième à 40 ou 50 kmh.
- 2° Echauffement relativement faible pour une 125, si on considère la nervosité du moteur.
- 3° Moteur (licence Villiers) et échappement relativement silencieux.
- 4° Très bonne position assise (pas de fatigue des membres après de longs parcours).
- 5° Grand réservoir (12 l. 5 à 13 l.). Très faible consommation, 10 l. pour 400 kms (soit 2 l. 1/2 au 100).
- 6° Sélecteur et vitesses assez douces au bout d'un certain temps.
- 7° La vitesse maximum est donnée pour 75, mais sur bonnes routes, il m'arrive fréquemment de dépasser cette vitesse (pointes de 90 compteur), sans vibrations excessives. Bonnes performances, et sur des petits parcours j'arrive à faire des moyennes honorables (60).
- 8° Très bon allumage (volant décalé une fois seulement).
- 9° Aucun perlage, même en surrégime, sauf au début, mais depuis que j'ai fait tarauder la culasse en 18 (car le pas de vis primitif était rogné) et que j'emploie de nouvelles bougies, aucun ennui.
- 10° Prix réduit.

Désavantages :

- 1° Trop d'écart entre la première et la deuxième. La première ne peut servir que pour le démarrage et on peut à peine s'en servir. Il y aurait place pour une quatrième.
- 2° Pas de suspension arrière.
- 3° Pertes d'huile par la boîte.
- 4° La deuxième vitesse a tendance à lâcher et les vitesses sont un peu dures au début.
- 5° Manque de fini (type utilitaire), boîte à outils trop petite.
- 6° Freins faibles.
- 7° Pas de graisseur pour les moyeux.
- 8° Pas très bonne tenue de route, due au manque de suspension arrière, ce qui fait que l'on ressent toutes les bosses, malgré une bonne fourche télescopique.

H. ROCHER
Uzerche (Corrèze)



NORTON DOMINATOR 88

Bien que le compteur de ma moto indique à peine 15.000 kms, je crois qu'il sera intéressant pour les vrais mordards de connaître mes impressions au sujet de la Norton Dominator 88 1954.

Je suis d'accord avec Monsieur Rivière quand il prétend que tôt ou tard le vrai mordard doit posséder une machine de classe et que toutes les cylindrées, petites ou moyennes, ne sont qu'échelons à gravir pour arriver, soit à cette possession, soit à la voiture.

Dans mon cas personnel, possédant les deux modes de locomotion, je puis y ajouter une affirmation catégorique : la moto de classe sera toujours l'enfant gâté de la route.

Après ce préambule, venons-en à la machine.

Présentation impeccable, bon chrome, bonne peinture, accessoires et équipement de bon goût.

Position de selle assez sport (poids sur les avant-bras).

Toutes commandes douces et précises.

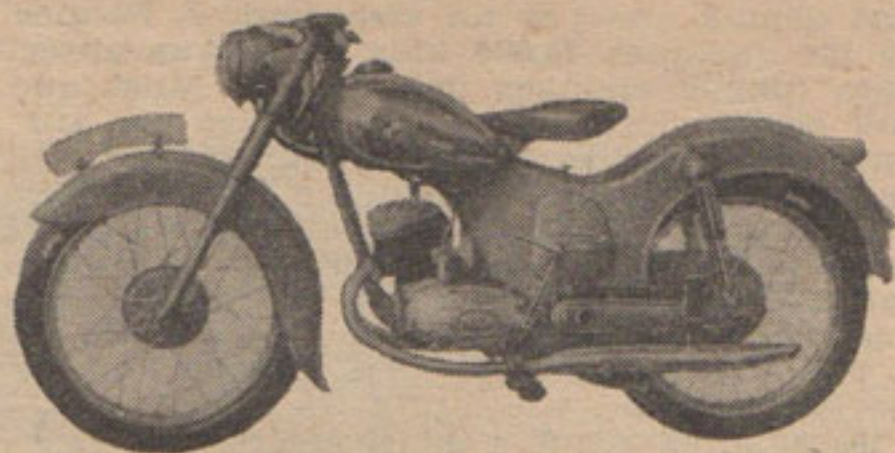
Dès les premiers mètres, la plus grande qualité de cette moto nous apparaît justifiant le slogan de la marque.

Tenue de route : en ligne ou en courbe et dans mon cas, pneus sous-gonflés, aucune réaction vicieuse et l'angle d'inclinaison n'a pour limite que la béquille.

Question vitesse, je me contenterai d'une affirmation : les 88 miles sont là sans trop se mettre en limande et presque toutes les machines livrées approchent le 150 chrono.

Quelques essais, juste pour voir ce que cela pouvait donner, car pour ma part, je me promène aux environs de 100-110 et sur route très dégagée, occasionnellement 120 s'il n'y a pas de vent, car j'ai remarqué que le bruit produit par l'air à grande allure fatigue considérablement.

Par contre, je tourne très fort sur les intermédiaires et lors des reprises ma troisième me ramène en « boulet de canon » à la vitesse de croisière adoptée.



Je ne citerai pas de moyenne routière, car nos routes encombrées ne se prêtent pas à des performances aussi époustouflantes que celles lues parfois dans ces colonnes.

Comme consommation, 5 litres de super ; l'ordinaire provoque de l'auto-allumage malgré un taux de compression modéré : 6,8.

Les bougies F 70 KLG d'origine sont excellentes en hiver, par temps chaud, F 80 est un minimum.

Passons aux inconvénients, sinon aux défauts.

Freinage moyen et même pauvre, si on compare avec BMW, Puch, Adler, etc... que j'ai pilotées.

Passage des vitesses assez « brutal ».

Coup de jarret puissant pour les premières sorties si l'on veut qu'elle tourne.

Emploi obligatoire de super-carburant et absence de souplesse à bas régime la rendant peu agréable en ville.

Suspensions excellentes, mais beaucoup trop fermes à mon goût.

Eclairage et appareillage électrique Lucas médiocre, comparativement à ce que Bosch et Noris réalisent sur des machines de cette classe.

Des bagatelles en comparaison de toutes les joies qu'elle me procure.

Je dois citer aussi le bruit déchirant qu'elle émet à hauts régimes et qui bien que très agréable pour les sportifs, effraie le monde et me fait remarquer.

Diverses occasions de piloter les marques concurrentes m'ont prouvé que dans sa cylindrée elle est inapprochable par sa tenue de route qui lui confère une maniabilité hors pair, et je pense qu'une grande part du mérite va au cadre Mac-Candless.

En résumé, une excellente mécanique, saine et robuste, sans pépins et racée, que je suis fier de posséder et n'échangerai que pour la même monture en production de série.

Mon idéal serait une Norton 88 équipée par Noris en 90 watt, possédant le freinage et le silence de la BMW et la douceur de suspension d'une AJS, tout en gardant ses qualités propres.

La maison qui réalisera cette machine peut d'ores et déjà prendre ma commande.

Mr HUPEZ A.
Dour

150 PUCH T.L.

Voici mes impressions sur la 150 TL Puch. Achetée neuve en septembre 1952, je l'ai revendue en juin 1954 après avoir parcouru 30.000 kms.

Qualités : robuste, nerveuse, économique, tenue de route excellente, confort, conduite agréable et ligne plaisante.

Avec les réglages d'origine, plus un petit guidon de sport italien et une selle Aurora : 96 à 98 chrono couché. Vitesse sur les rapports inférieurs : première 25 à 30, deuxième 40 à 45, troisième 65 à 70. Au-dessus le moteur tourne à vide et n'accélère plus. Première très courte comme toutes les machines germaniques. Evidemment, sa réputation de bonne grimpeuse n'est pas une illusion.

Je l'ai rodée pendant 6000 kms en roulant entre 60 et 65 et en faisant de temps en temps des pointes à fond à partir de 2.000 kms. Eh bien, jusqu'à 22.000 kms, j'ai serré, de nombreuses fois. Après le moulin commençant à être fatigué, ce défaut a disparu.

Le principal pépin a toujours été l'allumage. Il se déréglaient fort souvent et les vis platinées n'ont jamais fait « long feu ». Pas plus que les bougies Bosch d'ailleurs (225).

La carburation a toujours été bonne et je n'ai jamais eu le filtre encrassé.

Je graissais à 6 % avec de la Motul 50.

L'éclairage assez bon, comparé surtout aux machines françaises, ampoules d'origine, ainsi que la batterie, le câble des gaz et celui du frein avant quand j'ai revendu cette machine.

Pour l'embrayage, je me suis aperçu rapidement qu'on pouvait le rendre plus souple en montant le câble dans une gaine beaucoup plus large.

Les pneus s'usaient normalement. Je dois reconnaître que vu le diamètre des garnitures et utilisant toujours les freins avant et arrière simultanément, je n'ai jamais fait miauler mon pneu arrière, ou juste sous l'effet de la surprise.

La chaîne primaire n'a jamais été changée. La chaîne secondaire une fois à 10.000 kms, une deuxième fois à 20.000 et la troisième fois à 29.000 kms. Bref, je craignais surtout qu'elle casse dans le carter où elle était enclose.

J'oubliais aussi de dire que par sécurité, je changeais mes

garnitures tous les 10.000 kms et que je les avais faites traiter à Paris au Cop-Sil-Loy.

Consommation : seul sur 4 à 500 kms : 3,2 à 3,4 litres au 100. A deux, en roulant à 75 chrono : 3,9 à 4,2 l. suivant le vent et surtout les côtes.

A 30.000 kms, les cuvettes de la direction étaient mortes, ainsi que les bagues des suspensions avant et arrière. De plus, il fallait réalésier le « moulin ».

Dans le fond, je n'ai gardé qu'un excellent souvenir de cette machine que j'ai revendue pour acheter le lendemain une 175 SVS Puch. Avec celle-ci je n'ai parcouru que 5.000 kms de juillet à septembre (2 mois).

Je l'ai équipée d'une selle italienne très étroite (j'habitais sur la Côte d'Azur) et la ligne n'en est qu'améliorée.

Voilà 8 mois que je n'ai pas roulé, puisque je suis à l'armée, aussi j'en confie l'entretien à un de mes amis qui a la 250 SGS.

Impressions : rapide, très nerveuse, plus maniable encore que la 150 (petites roues), freinage du tonnerre. Bref la vraie machine de sport. Consommation énorme il est vrai : 5 litres à 85 à l'heure à deux. Pourtant, je ne pèse que 60 kgs et ma fiancée un peu moins. L'année prochaine, je donnerai de plus amples renseignements.

Et si comme « Frustated » je roule à 100 aplati sur le réservoir, si je vire sur le repose-pied droit et sur la béquille à gauche, si je possède deux casques peints que je porte constamment (au moins un), enfin si je m'évertue à prendre l'allure d'un coureur avec des bottes, des pantalons étroits et des blousons, bref si je passe comme lui pour un idiot aux yeux du public, je me console en me disant qu'il existe au moins en Europe un humain qui ne me critique pas et qui s'appelle « Disgustated ».

Jusqu'à maintenant, je suis ravi de cette machine et j'attends une permission pour pouvoir rouler à nouveau librement. J'ajoute simplement que je n'ai jamais écrasé un chat.

Mr R. SUBRA
BCS SP 52050

ATTENTION !...

...Les routes sont grasses !

NOUS sommes maintenant en plein automne ; les jours s'assombrissent, l'atmosphère est brumeuse et les routes sont glissantes. Il n'est donc pas étonnant de voir moins de motocyclistes circuler sur les routes. Mais il reste bien des conducteurs qui sont obligés de rouler par n'importe quel temps, et c'est à ceux-ci que sont destinés les « tuyaux » qui suivent.

LE DESSIN DU PNEU ET LA QUESTION DE GONFLAGE

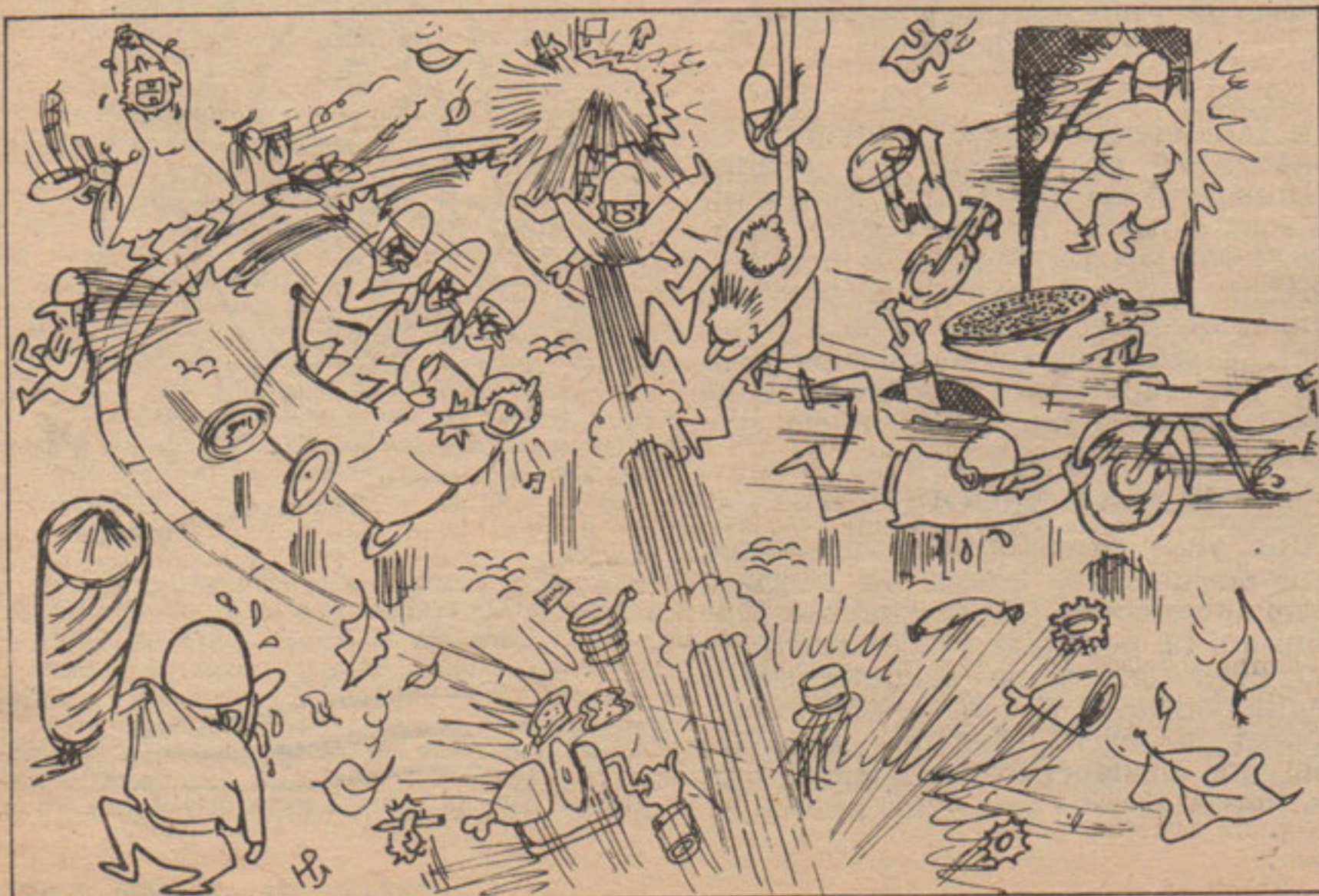
Lorsqu'on veut rouler et qu'il pleut, il est indispensable d'équiper sa machine en vue de cette utilisation. La plus élémentaire précaution c'est de monter des pneus convenables. Ce n'est d'ailleurs pas de pneus neufs dont nous voulons parler, mais uniquement de pneus dont la bande de roulement assure une meilleure adhérence. Il y a intérêt à choisir des pneus à sculptures assez fines et, surtout, à éliminer les gros pneus du genre « tout terrain ». Nous attirons l'attention sur le dessin qui doit présenter une rainure centrale au lieu d'une bande. La rainure centrale facilite la conduite, exactement comme la rainure des skis.

Un pneu qui présente les qualités requises est, par exemple, le Continental LB avec ses petites lamelles sur les côtés qui améliorent la tenue en virages sur l'asphalte mouillé. D'un dessin similaire, nous trouvons en France le nouveau pneu Hutchinson.

× × ×

Avant chaque sortie, on devra se préoccuper de la pression de gonflage,

Les jours s'assombrissent, l'atmosphère est brumeuse, les routes sont glissantes...



et le mieux est de se conformer aux chiffres recommandés. Une pression plus basse procurera peut-être un léger avantage, tandis qu'un excès de gonflage sera préjudiciable dans tous les cas.

LES SUSPENSIONS

Un soin particulier doit être apporté aux suspensions. Rien n'est plus mauvais qu'une suspension trop dure faisant sauter la roue. La fourche télescopique et les amortisseurs hydrauliques de l'arrière seront vidangés et le plein sera fait avec une huile de viscosité appropriée, plus fluide. Les suspensions arrière coulissantes seront convenablement graissées.

ALIGNEMENT

Il faut accorder beaucoup d'importance à ce que les roues soient parfaitement en ligne ; surveiller aussi la ligne de chaîne lors du réglage de sa tension. Cette vérification est simple à effectuer, mais encore faut-il la faire correctement.

Si le cadre présentait un défaut quelconque (cadre faussé) il serait préférable de rester chez soi quand les routes sont glissantes. Avec un tel cadre, le meilleur des pilotes se retrouverait par terre. De préférence, on confiera la remise en ligne du cadre à un spécialiste habitué à effectuer ce travail.

LE FREINAGE

Egalement, se pose le problème du freinage et du réglage du levier et de la pédale de frein.

On laissera une faible course à la pédale si l'on roule en duo ; pour l'utilisation en solo, on réglera la pédale un peu plus haut. Dans les deux cas, la pédale doit se trouver bien sous la semelle, de préférence deux centimètres plus bas qu'un centimètre trop haut. Il est important d'insister sur ce point, car pour rouler sur route mouillée, la précision de ce réglage est de la plus haute importance.

Pour obtenir plus de précision dans le freinage, il est recommandé de démonter les deux tambours de freins et de vérifier avec soin l'état des garnitures. Bien nettoyer, bien graisser les articulations, les gaines, car afin d'atteindre un coefficient de sécurité maximum, le freinage doit être progressif et les garnitures doivent attaquer très doucement.

L'EQUIPEMENT VESTIMENTAIRE

Un équipement vestimentaire spécialement étudié pour la pluie est presque aussi important qu'une machine bien au point. Il ne peut que contribuer à l'amélioration de la sécurité.

Le pilotage est plus aisé quand on est confortablement assis sur une selle où l'on se sent à l'aise que lorsqu'on claque des dents avec un caleçon trempé en prenant un véritable bain de siège. Il n'est pas non plus recommandé d'étouffer sous un harnachement qui fait transpirer au moindre effort et freine la liberté des mouvements. Si l'on ne tient pas compte de tout ceci il est impossible de concentrer toute son attention sur la conduite.

En résumé, ce n'est pas la quantité de vêtements que l'on porte qui peut empêcher d'avoir froid, mais la qualité du survêtement.

× × ×

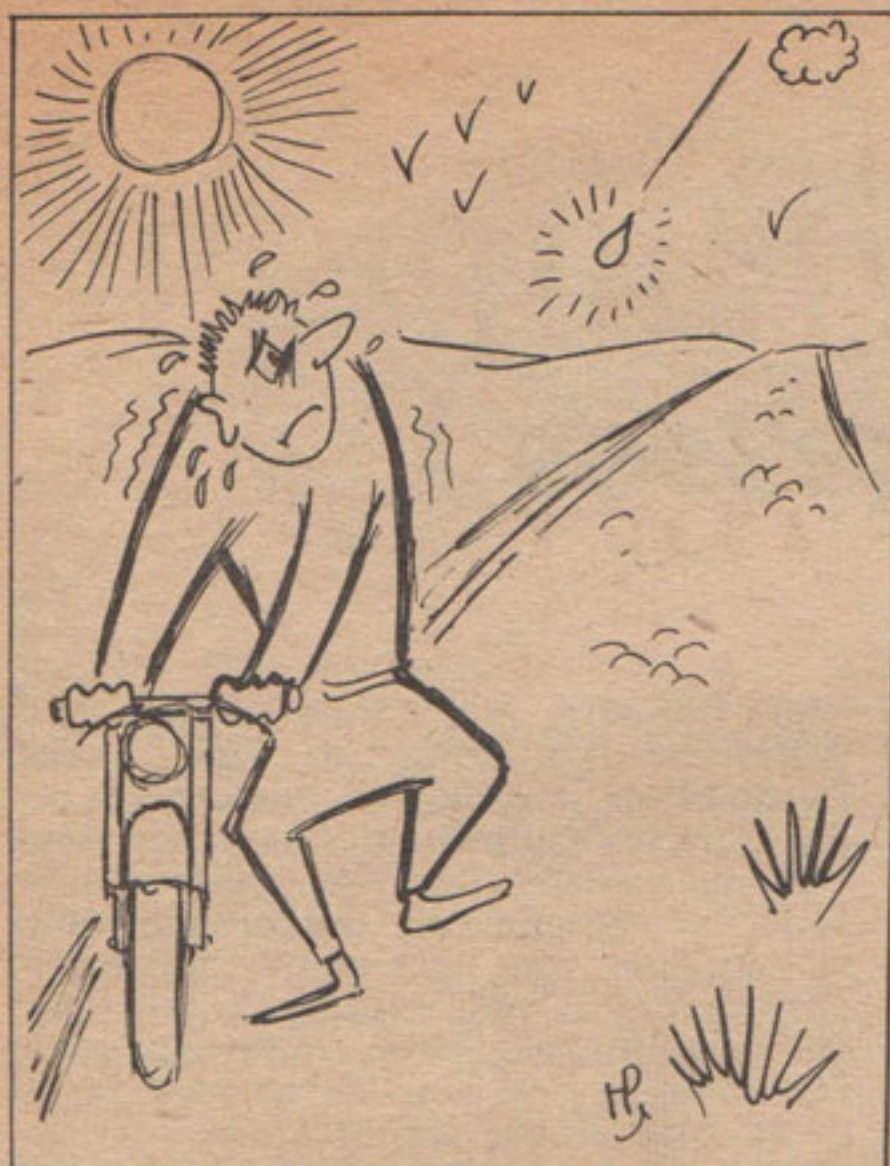
La douceur et la progressivité de la manœuvre du frein avant et du débrayage dépendent uniquement du doigté qui est donc très important. On ne peut que recommander d'excellents gants, rendus imperméables en les graissant convenablement (à moins qu'il ne s'agisse de gants imperméables par eux-mêmes).

× × ×

Le port du casque qui se vulgarise de plus en plus est aussi très recommandé par temps de pluie, non seulement pour sa protection en cas de chute, mais également pour son imperméabilité totale et par le fait qu'il tient chaud.

× × ×

Il est criminel de vouloir conduire avec des lunettes qui sont tellement mouillées que l'on ne voit plus au travers. Dans un tel cas, il ne reste rien d'autre à faire que de stopper et de les essuyer. Evitez aussi de les relever fréquemment sur le front car elles s'em-



On sera particulièrement prudent sous un début d'averse.

buent et après quelques temps, elles deviennent complètement opaques. A ce propos, signalons les produits « anti-buée » vendus chez la plupart des pompistes.

× × ×

Mais cette question équipement a été largement abordée dans notre précédent numéro.

COMMENT CONDUIRE

Lorsqu'on sort à moto par temps de pluie, on est saisi d'une certaine appréhension pendant quelques instants. Peu à peu, la peur disparaît au fur et à mesure que l'on s'habitue. De lente, la conduite devient plus rapide et dès qu'on a pris de l'assurance, c'est le moment propice pour tâter un peu le freinage en l'utilisant progressivement.

× × ×

Que le débutant sache bien que la tenue de route est meilleure sous de violentes averses que lorsque la chaussée est simplement recouverte d'une humidité persistante et grasse. Pour cette raison, on pilotera plus lentement lorsqu'il commence à pleuvoir ou si l'on roule sur une route humide par temps brumeux. On sera donc particulièrement prudent sous un début d'averse. Les vieux « motards » savent bien quand ils doivent rouler au ralenti.

× × ×

Nous donnons, ci-dessous, un tableau donnant les valeurs moyennes des coefficients d'adhérence d'un pneu en bon état sur différents types de chaussées et selon leur état (sec, mouillé, gras). Il en ressort que sur route mouillée, l'adhérence est réduite de 25 à 45 %, sur route grasse jusqu'à 65 %. D'où les conséquences sur les risques de dérapage, sur la distance de freinage.

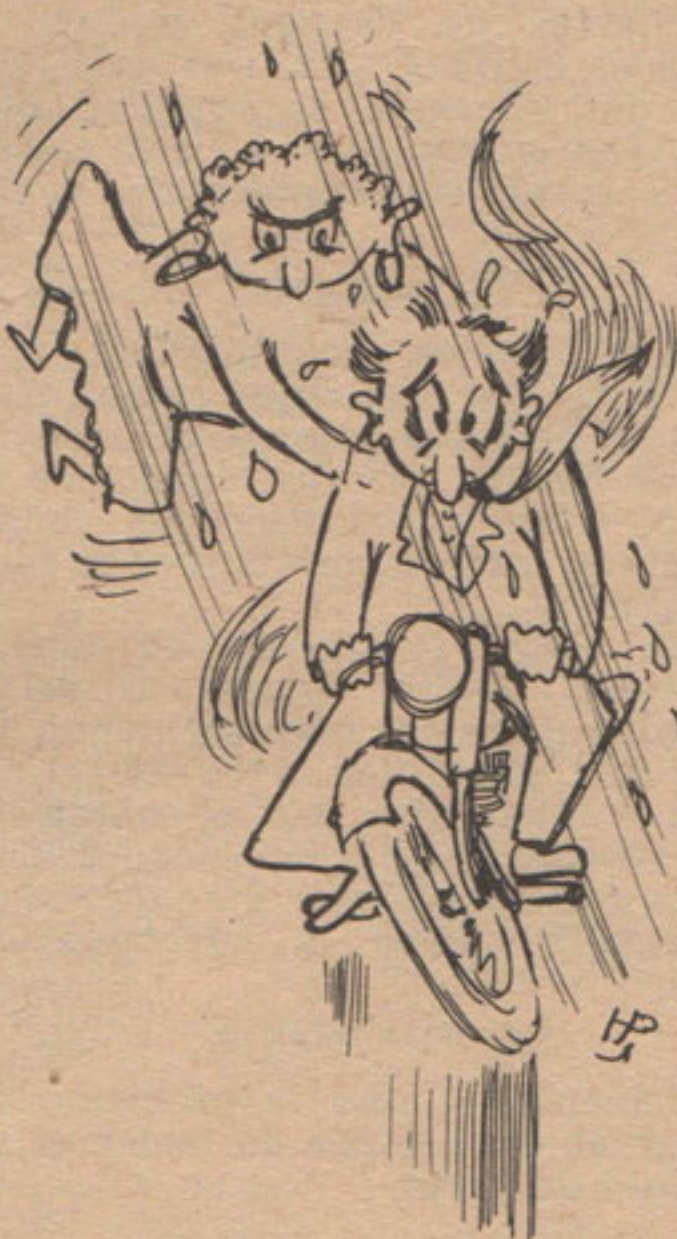
	sèche	mouillée	grasse
Béton	0.65	0.5	0.3
Gros pavés	0.6	0.4	0.3
Petits pavés carrés	0.55	0.3	0.2
Asphalte	0.55	0.3	0.2

Les chiffres, c'est bien, mais il faut encore acquérir soi-même l'expérience des différents revêtements dans les diverses conditions. Rappelons seulement qu'il y a 99 chances sur 100 pour qu'une chaussée brillante soit plus glissante qu'une chaussée à l'aspect mat.

× × ×

Au cours de ces essais, on ne doit pas oublier la plus élémentaire prudence, car une chute sur revêtement mouillé est toujours possible et peut vous envoyer loin. Et un obstacle éloigné (trottoir, arbre ou borne kilométrique) peut devenir dangereux en raison d'un freinage diminué. Alors, s'il vous plaît, « en douceur ».

Pour conduire sur route mouillée, il faut toujours avoir l'œil au loin de façon à déceler plus tôt l'obstacle éventuel, afin de repérer également l'endroit où l'adhérence semble meilleure.



Si le cadre est tordu, le mieux est de s'abstenir de rouler sur route mouillée.

Il faut conduire avec prudence !

Attention au cycliste qui change inopinément de direction et risquerait de vous obliger à freiner « sec ». Laissez également les voitures à une respectable distance, car il ne faut pas oublier qu'un véhicule à 3 ou 4 roues peut s'arrêter sur sol mouillé ou gras, bien plus rapidement que vous : il ne risque que de se mettre en travers, non de chuter.

NE PAS S'ENGOURDIR

Une pluie persistante endort et au bout de quelques temps, on songe à toute autre chose qu'à la conduite. Que celui qui ne peut plus concentrer toute son attention sur la conduite s'abstienne de rouler. Il doit, de préférence, stopper et, éventuellement, boire un bon café. Quelques instants après, « ça ira mieux ».

POUR DOUBLER

Nous utiliserons l'avertisseur de route plus souvent que d'habitude. En avertissant le cycliste, le piéton, on lui évitera de faire une manœuvre inopinée. Pour doubler un autre véhicule, on évitera de le serrer de trop près, car une manœuvre brusque est toujours malencontreuse sur un sol glissant. De plus, un dépassement demande beaucoup d'attention. Avec des lunettes mouillées, la visibilité est atténuée et avant le dépassement, on regardera plutôt deux fois qu'une si rien ne vient en sens inverse, car lorsqu'on est engagé il n'y a guère de possibilité de rétrograder derrière l'engin que l'on veut doubler, et sur route mouillée, on ne dispose pas de la distance suffisante pour freiner dans le court laps de temps donné.

LA VITESSE A ADOPTER

Il est difficile de donner un chiffre, car cette vitesse dépend de divers facteurs. Sur un sol plus « accrocheur », on pourra rouler plus vite que sur un sol plus gras. Sur route, où les obstacles se voient de plus loin, la vitesse pourra également être plus élevée qu'en banlieue où les croisements se suivent, où un véhicule peut déboucher inopinément. Mais, de toute façon, il est bon de conserver une certaine marge de sécurité.

× × ×

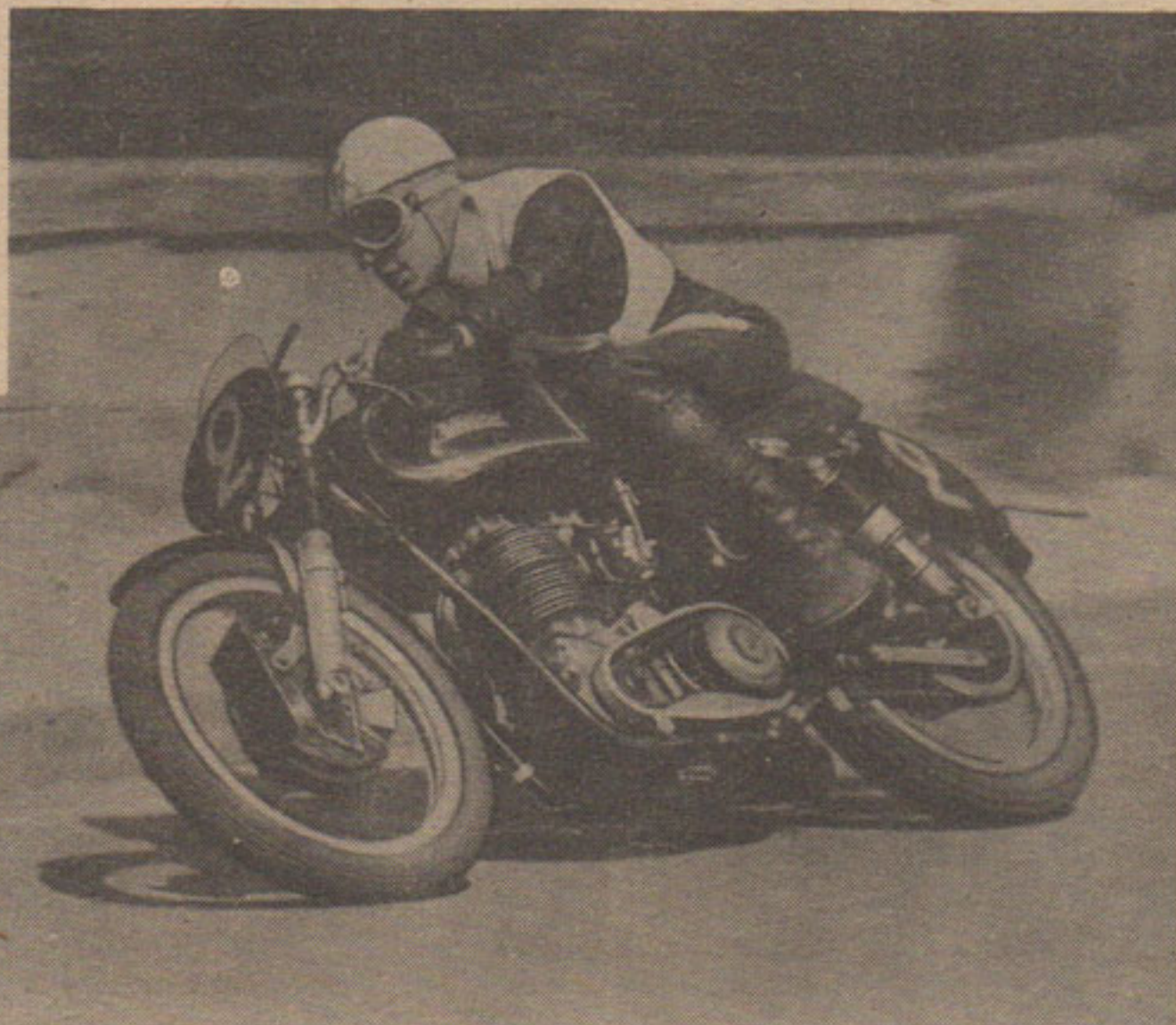
Et pour finir, rappelons encore que toutes les machines n'ont pas un comportement identique sur route mouillée ; et pour cette raison, il ne faut pas chercher à rivaliser de vitesse avec un motocycliste plus rapide.

Si votre cadre est défectueux, faites-le redresser par un spécialiste, habitué à ce genre de travail.





les Champions de France de Vitesse



L'homologation des Championnats de France des conducteurs par le Comité de la FFM vient de clore, comme chaque année, la saison sportive française.

Nous publions dans les tableaux ci-contre le décompte des points obtenus par chaque coureur au cours des épreuves retenues pour le Championnat.

Rappelons comment s'établit ce classement : dans chaque épreuve qualificative, le premier marque 8 points, le second 6, le troisième 4, le quatrième 3, le cinquième 2, et le sixième 1. D'autre part, si, dans une épreuve internationale, des pilotes étrangers sont classés avant des coureurs français, il ne sera pas tenu compte pour l'attribution du championnat du classement des étrangers. Ainsi, si à l'arrivée d'une course nous trouvons deux étrangers aux première et deuxième places, suivis de pilotes français, le premier français, classé en fait troisième, marquera quand même 8 points, le second, classé quatrième, 6 points, etc...

Comme pour le Championnat du monde, seuls les quatre meilleurs résultats sont retenus pour le classement, sauf en cas d'ex-æquo.

× × ×

Les épreuves qui ont compté pour l'attribution des titres internationaux sont :
Pour les 175 : Bourg, Mulhouse, Lyon.

Pour les 250 : Bourg, Rochefort, Mulhouse.

Pour les 350 : Pau, Bourg, Rochefort, Reims, Clermont-Ferrand, Mulhouse, Moulins, Lyon.

Pour les 500 : Bourg, Rochefort, Reims,

En haut : Jacques Collot (Norton), champion 500. - Ci-dessus : Pierre Monneret (A.J.S.), champion 350.

Clermont-Ferrand, Mulhouse, Moulins, Lyon.

Pour les sidecars : Bordeaux, Bourg, Rochefort, Mulhouse, Moulins, Lyon.

Pour les 175 nationaux : Bordeaux, St-Etienne, Cannes, Bourges.

× × ×

Cette année, 6 titres de Champion de France 1954 ont été décernés, pour les classes 175, 250, 350, 500 et sidecar en catégorie internationale et pour la classe 175 en catégorie nationale.

Malgré l'arrêt des courses après le 12 juin, suffisamment d'épreuves avaient été disputées pour permettre l'attribution des titres internationaux ; par contre, en catégorie nationale, seul le titre des 175 a pu être attribué.

× × ×

La saison dernière avait vu les victoires, pour les internationaux, de Burggraf en 175, de Bayle en 250, de P. Monneret en 350, de Collot en 500 et de Drion en sidecar, les nationaux étant représentés par Onda, en 175, Fauchereaux en 250, Guérin en 350 et Braun en 500.

En 1955, Collot et Monneret conservent leur titre et Pierre Monneret réussit même un doublé, puisqu'il est également Champion de France en 250 cmc. Onda conserve son titre en 175 nationaux. Les nouveaux champions sont donc Schaad en

175 et Murit en sidecar, tous deux en catégorie internationale.

Dans l'ensemble, ce Championnat n'a pas été très serré et les vainqueurs possèdent plusieurs points d'avance sur leur second, sauf en 350 cmc.

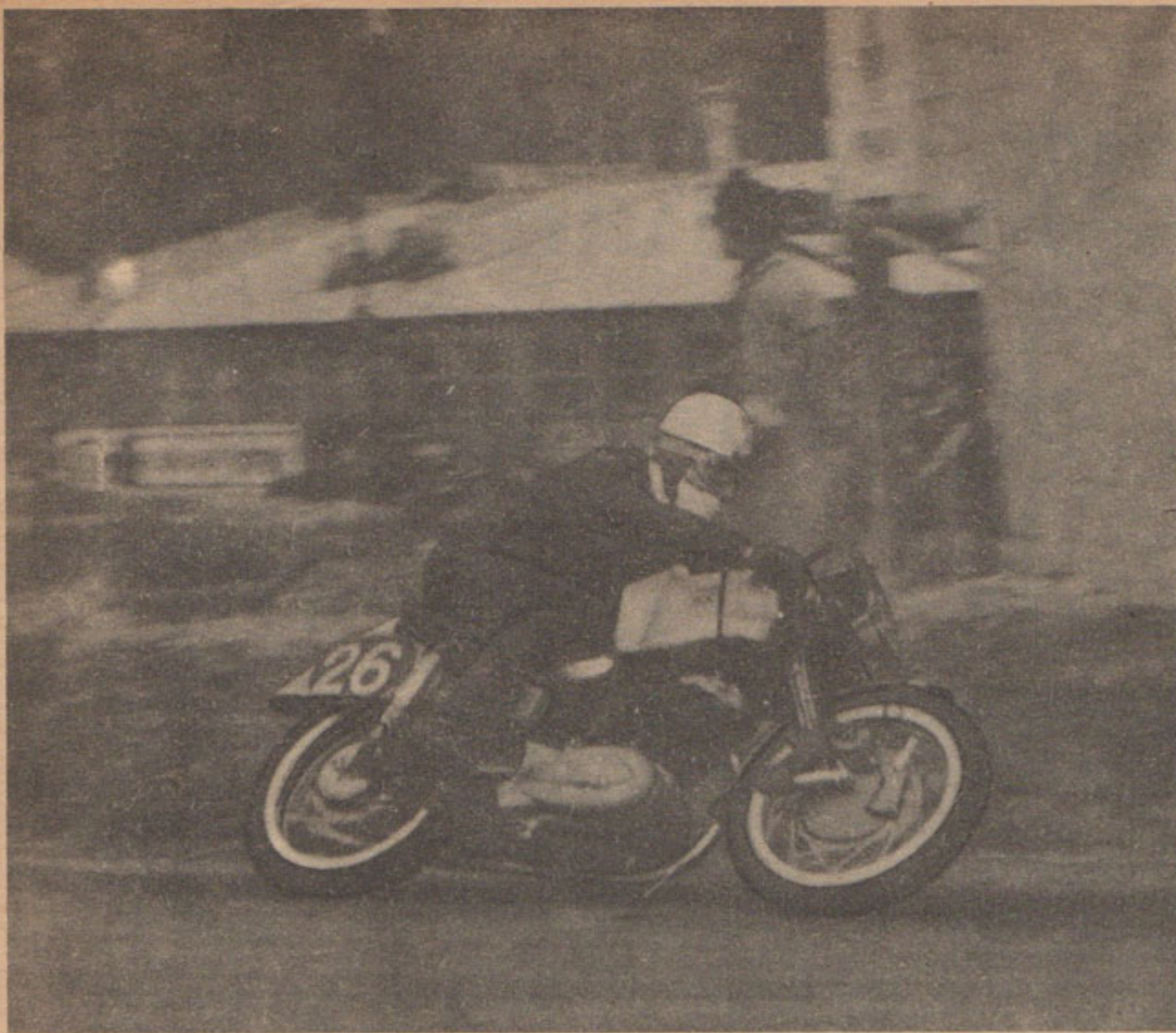
En 175 internationaux, Schaad, sur Terrot, enlève aisément le titre, totalisant 20 points, soit 8 points d'avance sur son suivant immédiat, Jacquer-Bret.

En 250 cmc., Monneret (NSU) remporte le Championnat, mais le bordelais J. P. Bayle, second, est cependant assez près, puisque son total est de 18 points contre 22 à Pierre Monneret.

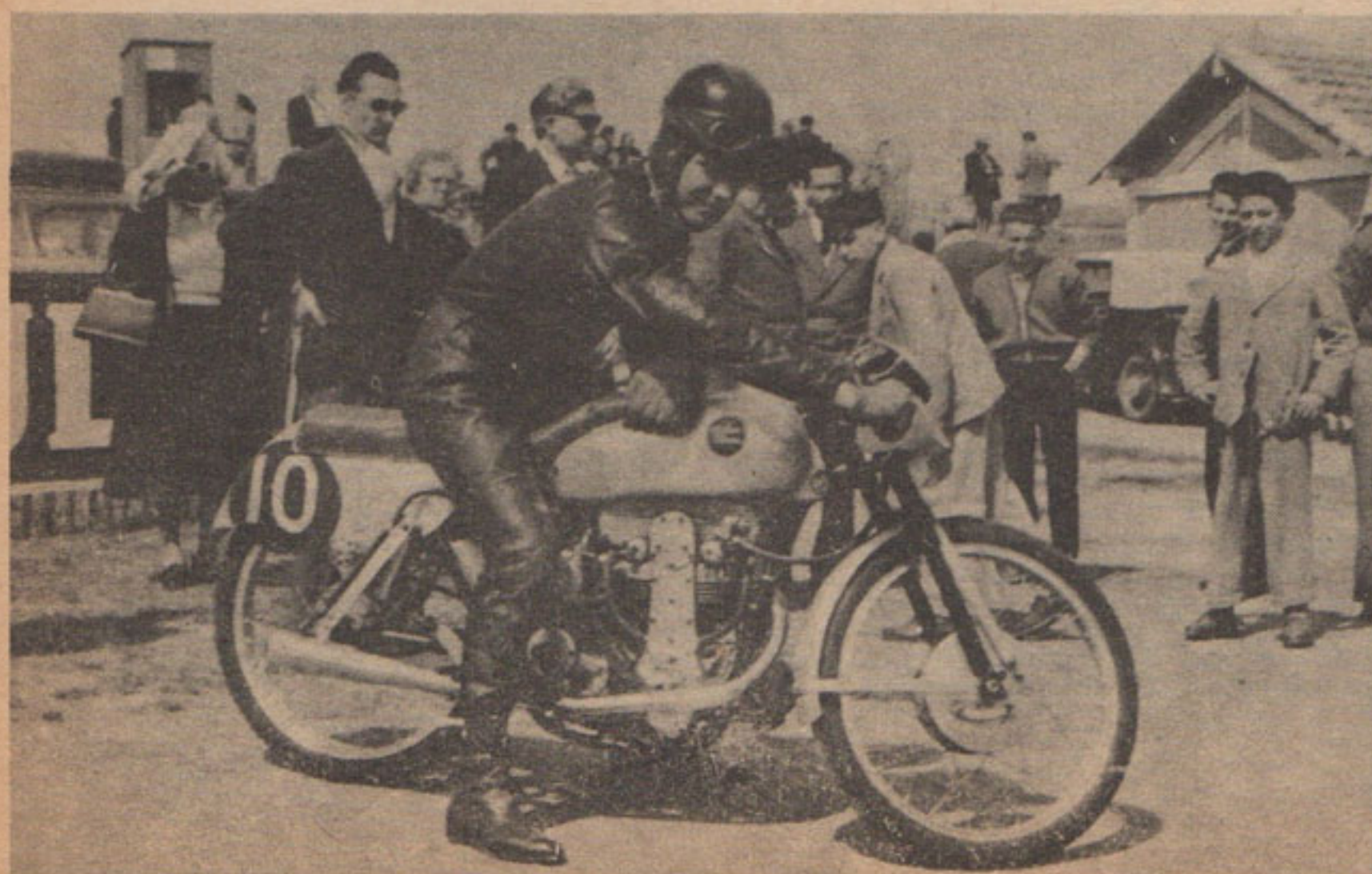
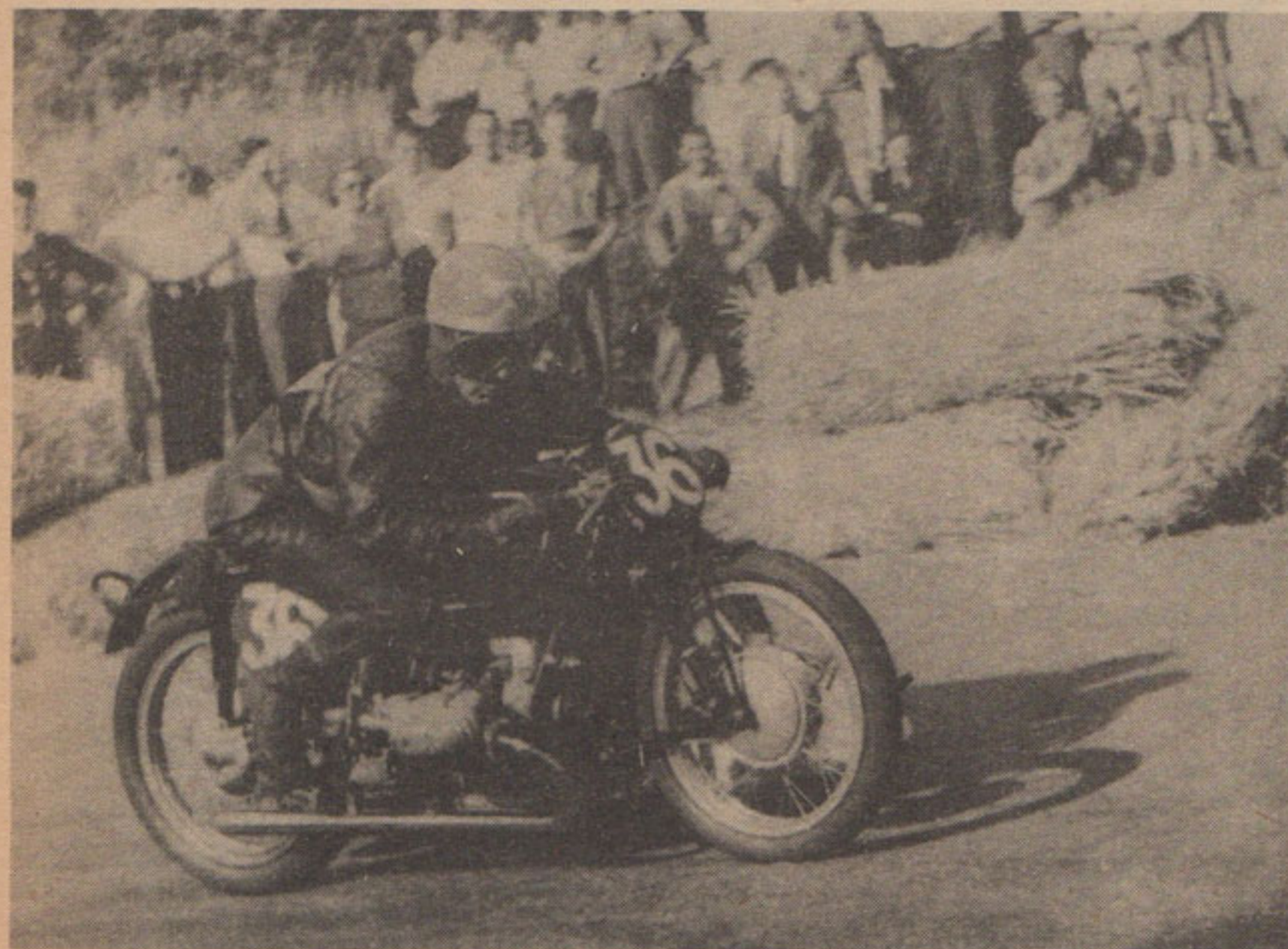
En 350 cmc., la lutte a été sévère, et dans cette catégorie, le titre a bien failli échapper à Pierre Monneret au bénéfice de Flahaut. En effet, le total des points de Flahaut (30) est supérieur à celui de Monneret (28), mais Pierre Monneret obtient 28 points pour les quatre meilleurs résultats, alors que Flahaut n'en compte que 26 ; Collot suit de très près avec 25 points pour les quatre meilleurs résultats et un total de 27 points.

Regrettons que Flahaut ne participe plus aux compétitions l'année prochaine, car il aurait donné du fil à retordre aux meilleurs pilotes.

La catégorie 500 cmc. semble être la chasse gardée de Jacques Collot (Norton) qui remporte le titre pour la quatrième année consécutive, avec un décompte de 32 points pour les quatre meilleurs résultats, le total des points obtenus étant de 38. Pierre Monneret termine second avec 28 points (31 au total), Bayle finissant troisième.



A gauche : P. Monneret, champion en 250 cmc. sur NSU, et ci-dessous, Schaad, champion en 175 cc. « Internationaux » sur Terrot.



Parmi les premiers classés de la catégorie sidecars, aucune surprise. Notons cependant la place de Beauvais, obtenue après une saison très régulière.

Jean Murit a repris son titre à Drion ; il faut d'ailleurs remarquer que, bien que classé premier ex-æquo avec Murit au Circuit de Rochefort, Drion ne marque que 6 points pour ce circuit, les temps de Murit étant meilleurs pour le total des deux manches.

Enfin, en 175 nationaux, Onda (Magnat-Debon), a triomphé facilement avec 16 points d'avance sur le second, Moury, qui était spécialisé dans le moto-cross, et qui après une période d'interruption, est venu à la vitesse.

C. C.

× × ×

Cette année encore, notre sympathique Jacques Collot obtient le titre envié de Champion de France, catégorie 500 cmc., titre qu'il détenait déjà pour les années 1952, 1953 et 1954.

Avec sa grande classe et son brio, il a réalisé des performances remarquables qui n'ont d'égal que sa modestie et sa gentillesse. Il tire le maximum de ses machines qui sont toutes lubrifiées avec « Veedol ».

Au centre : Jean Murit et son passager Flahaut, champions de la catégorie side-car. - Ci-contre : Onda, champion en 175 « Nationaux » sur Magnat-Debon.

NOUVELLES SPORTIVES

RECORDS DKW

L'usine DKW aurait l'intention, d'après un confrère italien, de se rendre à Monza afin de s'attaquer à plusieurs records en 125, 250 et 350 cmc.

SIX JOURS ET RALLYE DE LA F.I.M.

Au dernier congrès de la F.I.M., il a été décidé que les Six Jours Internationaux de 1956 auraient lieu du 17 au 22 septembre en Allemagne ; d'autre part, le Rallye de la F.I.M. se tiendra en France les 11, 12 et 13 juillet 1956.

LOMAS ET DALE EN AUSTRALIE

Les pilotes britanniques Dickie Dale et Bill Lomas, officiels Guzzi, vont se rendre en Australie pour courir cet hiver, comme Duke l'avait fait l'an dernier.

Grâce à cet entraînement hivernal, Dale et Lomas entretiendront leur forme et le début de la prochaine saison européenne ne les prendra pas au dépourvu.

BMW ET NSU NE COURRONT PAS EN 1956

Les usines allemandes BMW et NSU ont annoncé que l'année prochaine ne verrait pas se modifier leur politique de compétition, leur attitude sera la même que cette saison.

En 1956, les équipes d'usine qui disputeront le Championnat du Monde seront au nombre de cinq : Gilera, Guzzi, MV Augusta, FB Mondial et DKW.

LES CHAMPIONS ALLEMANDS DE MOTO-CROSS

Le championnat allemand de moto-cross (celui organisé par la DMV, car il existe aussi celui organisé par l'ADAC) vient de se terminer à Rentlingen.

En 125 cmc. triomphe H. Ott sur DKW. En 175 et 250 cmc., le titre revient à F. Betzelbacher sur Maico.

En 350 cmc. G. Lenz l'emporte sur Maico « Blizzard » suralésée à 278 cmc.

Enfin en 500 cmc., la palme revient à R. Goldau sur une Matchless.

ALBI POSSEDERA SON CIRCUIT INTERNATIONAL DE MOTO-CROSS

La Commission Sportive de Moto-Cross du Moto-Camping-Club Albigeois a décidé la rénovation complète du circuit : le tracé du Parc Dario Ambrosini à La Renaudie deviendra de ce fait international avec ses 1.500 mètres réglementaires. De grands travaux de désherbage, élaguage, défrichage, piquetage et traçage vont être entrepris très prochainement.

Le MCC Albigeois aura donc pour 1956 son terrain permanent de moto-cross qui pourra rivaliser avec toutes les pistes internationales déjà fort connues et homologuées par la FFM et les prochaines compétitions qui auront lieu à La Renaudie le prouveront.

AMICALE MOTOCYCLISTE PARISIENNE

Avec l'arrière saison, l'activité touristique ne se ralentit pas et le Challenge M. Richard, de la LMIF, remporté par l'AMP, en marquera le couronnement. L'interdiction des épreuves de vitesse n'a pas permis à nos coureurs de se manifester comme ils l'espéraient; le banquet annuel, suivi de la remise des récompenses et d'un bal de nuit, aura lieu le samedi 10 décembre au restaurant Le Savoy, place de la République. Renseignements aux réunions des premier et troisième vendredis de chaque mois à 21 heures au siège, Tabac Le Voltaire, 130, bd Voltaire, 11^e.

Place	Pilote	Marque	Pau	Bordeaux	Bourg	Rochefort	Reims	Ct Ferraud	Mulhouse	Moulins	Lyon	*	**
175 CMC.													
1 ^{er}	Schaad	Terrot	—	—	4	—	—	—	8	—	8	20	20
2 ^e	Jacquier-Bret	Mondial	—	—	—	—	—	—	6	—	6	12	12
3 ^e	Bétemps	MV	—	—	6	—	—	—	2	—	—	8	8
—	Burggraf G.	MV	—	—	8	—	—	—	—	—	—	8	8
5 ^e	Bouin	Peugeot	—	—	2	—	—	—	3	—	—	5	5
6 ^e	Drivet	MV	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4	4
—	Sarrale	Rumi	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	4
8 ^e	Beauvais	Sotecma	—	—	3	—	—	—	—	—	—	3	3
—	Burggraf A.	MV	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	3
10 ^e	Barone	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2
11 ^e	De Polo	Puch	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1
—	Pernin	Motobécane	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	1
—	Riminati	Jonghi	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1
250 CMC.													
1 ^{er}	Monneret	NSU	—	—	6	8	—	—	8	—	—	22	22
2 ^e	Bayle	NSU	—	—	8	4	—	—	6	—	—	18	18
3 ^e	Schaad	Terrot	—	—	4	3	—	—	4	—	—	11	11
4 ^e	Jacquier-Bret	Guzzi	—	—	—	6	—	—	3	—	—	9	9
5 ^e	Guérin	Guzzi	—	—	2	2	—	—	—	—	—	4	4
6 ^e	Perdoux	Excelsior	—	—	—	1	—	—	2	—	—	3	3
—	Verd	Guzzi	—	—	3	—	—	—	—	—	—	3	3
8 ^e	Bouin	Peugeot	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	1
350 CMC.													
1 ^{er}	Monneret	AJS	8	—	—	4	—	—	8	—	8	28	28
2 ^e	Flahaut	Norton	4	—	—	6	6	—	—	8	—	6	30
3 ^e	Collot	Norton	6	—	—	8	8	—	—	2	3	25	27
4 ^e	B. Guérin	AJS	—	—	4	3	—	—	6	4	—	17	17
5 ^e	De Polo	Norton	—	—	—	—	—	8	4	—	—	12	12
6 ^e	Lambert	Norton	1	—	6	—	—	2	—	—	—	9	9
—	Montagne	Norton	—	—	3	—	—	4	—	—	2	9	9
8 ^e	Burggraf	Norton	—	—	8	—	—	—	—	—	—	8	8
—	Insermini	Norton	2	—	—	—	—	—	—	6	—	8	8
10 ^e	Bayle	Norton	3	—	—	—	—	—	—	—	4	7	7
—	Hug	Norton	—	—	1	—	—	—	6	—	—	7	7
12 ^e	Gauch	Norton	—	—	—	2	—	—	—	3	—	5	5
—	Jimbert	AJS	—	—	2	—	—	3	—	—	—	5	5
14 ^e	Touzalin	Norton	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3	3
15 ^e	Chapelle	Norton	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1
500 CMC.													
1 ^{er}	Collot	Norton	—	—	8	8	8	—	—	8	6	32	38
2 ^e	Monneret	Norton-Gilera	—	—	6	6	3	—	8	—	8	28	31
3 ^e	Bayle	Norton	—	—	4	3	4	—	4	—	2	15	17
4 ^e	De Polo	Norton	—	—	3	—	—	6	6	—	—	15	15
5 ^e	Flahaut	Norton	—	—	—	4	—	—	—	6	4	14	14
—	Gauch	Norton	—	—	—	2	—	8	—	4	—	14	14
7 ^e	Beauvais	Norton	—	—	—	—	6	—	—	—	—	6	6
8 ^e	Riminati	Norton	—	—	1	—	—	1	—	—	3	5	5
9 ^e	Montagne	Norton	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4	4
10 ^e	Insermini	Matchless	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3	3
—	Jimbert	Norton	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3	3
12 ^e	Besse	Norton	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2	2
—	Guérin	Matchless	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	2
—	Valeyre	Norton	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	2
SIDECARS													
1 ^{er}	Murit	BMW	—	8	8	8	—	—	—	8	8	32	40
2 ^e	Drion	Norton	—	6	—	6	—	—	8	—	6	26	26
3 ^e	Beauvais	Norton	—	4	1	4	—	—	6	—	—	15	15
4 ^e	Claisse	Norton	—	—	—	—	—	—	—	6	4	10	10
5 ^e	Rogliardo	Guzzi	—	—	3	—	—	—	—	3	3	9	9
6 ^e	Bétemps	Norton	—	—	6	—	—	—	—	—	—	6	6
—	Duhem	Norton	—	—	4	—	—	—	—	—	2	6	6
8 ^e	Callède	Norton	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4	4
—	Verd	Norton	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	4
10 ^e	Léchelon	Norton	—	—	—	1	—	—	—	2	—	3	3
—	Pages	Gilera	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3	3
12 ^e	Martelin	Norton	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2	2
—	Fourcade	Triumph	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	2
14 ^e	Thiaillier	Norton	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1

* Total des 4 meilleurs résultats retenus.

** Total des points obtenus.

Ci-dessus, le classement des internationaux, et ci-contre, celui de la catégorie « 175 nationaux » dans les 4 épreuves (de gauche à droite), Bordeaux, St-Etienne, Cannes et Bourges.

1 ^{er}	Onda	Magnat-Debon	8	8	8	2	26	26
2 ^e	Moury	Puch	2	—	—	8	10	10
3 ^e	Galtié	Puch	4	—	3	—	7	7
4 ^e	Boéri	Morini	—	6	—	—	6	6
—	Goll	Peugeot	—	—	—	6	6	6
—	Jean Henry	Ultima	6	—	—	—	6	6
—	Pansera	MV	—	—	6	—	6	6
8 ^e	Peirano	Peugeot	—	—	4	—	4	4
—	Sfacos	MV	—	—	—	4	4	4
10 ^e	Dupart	Puch	3	—	—	—	3	3
—	Martinat	Peugeot	—	—	—	3	3	3
12 ^e	Bruère	DS Malterre	—	—	—	1	1	1
—	Fourcade	Alcyon	1	—	—	—	1	1

VICTOIRE ANGLAISE AU 4^e TRIAL INTERNATIONAL DE ST-CUCUFA

Le 4^e Trial de St-Cucufa, auquel nous avons assisté ce dimanche, a confirmé l'intérêt que l'on porte maintenant en France à ce sport. En effet, tout le long des 10,500 kms du parcours, les spectateurs se pressaient, les pieds dans la boue et le pantalon relevé, pour assister aux exploits des concurrents.

Le circuit retenu par l'Association Motocycliste de Saint-Cloud pour son quatrième trial, à St-Cucufa, était le même que celui de l'année dernière, mais agrémenté d'un non-stop supplémentaire. Voici d'ailleurs une courte description des cinq non-stop du circuit :

Premier non-stop, à 500 m du départ : en forme de 8, avec franchissement d'un ancien ruisseau asséché ; l'ensemble ne présentait pas de difficultés réelles.

Deuxième non-stop, à 850 m du départ : passage en forme de 8 dans le « Trou du Diable », chronométré ; non-stop également praticable.

Troisième non-stop, à 1,700 kms du départ : descente rapide dans de la rocaillie et mare de boue pour recevoir les concurrents. La mare de boue causa la perte de quelques pilotes, mais ce non-stop était cependant réalisable.

Quatrième non-stop, à 4,500 kms du départ : descente dans un chemin parsemé de racines et passage d'un gué — formé plutôt de boue que d'eau — la sortie se faisant par une dizaine de mètres de pente raide. Non-stop difficile qui fit échouer la plupart des concurrents.

Cinquième non-stop, à 6,200 kms du départ : le « Gué des Joncs », mare de boue longue d'une cinquantaine de mètres environ, non-stop totalement irréalisable sans mettre pied à terre.

× × ×
Cette année également, ce trial portait le titre d'international, puisque parmi les engagés figuraient deux anglais, Bill Nicholson et Brian Martin, officiels BSA, 6 belges, 1 italien et 2 allemands.

Quatre catégories avaient été distinguées : tourisme (pneus tourisme exclusivement) ; trial (pneus trial exclusivement) ; cross (pneus cross exclusivement) ;

international (pneus trial exclusivement). Le circuit devait être parcouru deux ou trois fois par les concurrents, suivant leur catégorie.

Nous avons écrit plus haut que ce trial a été un succès. Succès d'engagements d'abord, plus de 100 concurrents s'étant présentés au départ ; succès populaire ensuite, chaque non-stop étant ceinturé de plusieurs rangs de spectateurs, spectateurs de 2 catégories bien distinctes : les promeneurs du dimanche, spectateurs occasionnels dont les chaussures ne s'accommodaient guère de la nature du terrain et dont les vêtements s'accommodaient encore moins de la proximité d'un non-stop boueux, et, deuxièmement, les connaisseurs, qui possèdent à fond la technique du spectateur de trial et qui, grâce à leur équipement, restaient stoïques, se contentant de présenter le dos aux projections des roues arrière.

× × ×

Au point de vue machines, si dans la catégorie touristes on trouvait encore des machines évidemment bien peu adaptées au trial, par contre, dans les autres catégories, les machines étaient en général mieux préparées : garde-boue décollés, guidon large, repose-pieds et selle surélevés, ralenti réglé « au poil ». Chez les internationaux, nouveauté : les anglais avaient munis leurs BSA officielles (500 cmc. pour Nicholson et 350 cmc. pour Brian Martin) de suspension arrière oscillante. Les allemands Kohler et Kamper montaient des 250 Maico trial très bien préparées et qui développent quelques 18 CV. A l'exception de Van Pee, spécialiste de cross plus que de trial, les belges montaient tous des petites cylindrées, la machine la plus grosse étant la 250 NSU « Gelandemax » dont Colin a refait en tubes toute la partie arrière du cadre. Les autres machines utilisées par les belges étaient une 500 BSA (Van Fée), le 200 Villiers, monté par James (Hermand) ou par Socovel (Bidoul) et deux FN 175 (Sterkendries et Graindorge). Les français Charrier, Jacquemin et Molinari — qui avait délaissé pour l'occasion sa Gilera Saturno — étaient équipés de BSA Gold Star 500 cmc., de même que l'italien Faccio. Adnet possédait un cocktail à base de Terrot et Delauné son habituelle 175 Motobécane spéciale.

× × ×

Des trois premières catégories, si l'on excepte Bordio et Heuqueville, les pilotes vinrent à bout du circuit avec plus ou moins de bonheur, selon leur degré d'expérience, de préparation et aussi, selon la chance qui les accompagnait.

Certains eurent du moins le mérite de plaire au public qui se divertissait fort de plongeurs — souvent très spectaculaires — exécutés par des conducteurs pleins de bonnes intentions, mais pas toujours doués d'une technique ad-hoc. Heureusement, au non-stop n° 4, les organisateurs prévoyants avaient mis en place un dis-

De bas en haut : trois stades d'un spectacle courant au 4^e non-stop : descente de la pente en marche arrière, chute de la machine et retour dans le gué pour le plus grand plaisir des spectateurs...



positif de sauvetage des concurrents constitué par une solide corde terminée par un crochet, corde maniée avec maestria par un détachement de motocyclistes dévoués, et qui permit à bien des concurrents — eux-mêmes poussant, la corde tirant — de rejoindre enfin la terre promise et... sèche de l'autre côté de ce non-stop.

Parmi les moyens essayés par les concurrents pour se tirer d'affaires une fois qu'ils avaient mis pied à terre, citons en premier lieu la force musculaire, employée par un grand nombre, qui poussaient, tiraient leur moto, encouragés par le public ; citons également l'aide extérieure, représentée par un militaire qui ne put s'empêcher de venir secourir Gaussen du 1^{er} ERT, alors en difficulté. Mais les commissaires veillaient, la loi de ce sport qui exclut l'aide extérieure doit être respectée, et Gaussen ne put remonter qu'en se faisant hâler par la corde.

Il faut aussi mentionner le rôle du public qui avait vu que la meilleure façon de passer était de prendre l'extrême gauche. Aussi, tous les concurrents se faisaient vigoureusement recommander le côté gauche par les spectateurs à voix puissante. Voyant qu'ils se laissaient si bien influencer, un spectateur cria à un pilote qui cherchait désespérément du regard le chemin à prendre : « au centre, au centre ». Et à la grande joie du public, le malheureux pilote — Denise sur Ariel — alla s'enliser dans la mare...



AU MÊME ENDROIT...

...Colin (en haut à gauche) et Brian Martin (en haut à droite) enthousiasmèrent le public par leur technique ; Delauné (à droite) fit aussi bien que belges et anglais. Quant aux deux illustrations, ci-dessous, elles montrent des choses à ne pas faire en trial : arrosage copieux des spectateurs ou tentative d'escalade d'un arbre.



Les difficultés de ce non-stop n'étaient pas insurmontables, mais ce passage était quand même délicat, et on applaudissait bien fort le pilote qui arrivait à passer tout seul, mais en s'aidant évidemment des deux pieds. Aussi, quand, à leur premier passage, les anglais franchirent avec une aisance merveilleuse ce non-stop, ce qui semblait irréalisable, le public ne ménagea pas ses applaudissements à Nicholson et Martin.

Les deux britanniques abordaient le non-stop très doucement, donnaient un tout petit coup de gaz pour sortir du gué et montaient le versant opposé debout sur les repose-pieds, au ras des arbres et des spectateurs, semblant se jouer des difficultés. Leur technique est toute opposée à celle de la plupart des crossmen français qui comptaient surtout sur les chevaux de leur moteur pour se tirer des passages délicats. A l'usage cette tactique ne fut d'ailleurs pas la plus payante. Le belge Colin franchit ce passage avec autant de brio que Nicholson et Martin; notre représentant Claude Delauné se montra à la hauteur de sa réputation et rejoignit sans encombre la sortie du non-stop.

× × ×

Le cinquième non-stop, le « Gué des Joncs », longue mare de boue profonde suivie d'un chemin bourbeux et glissant à souhait, ne pouvait pas être traversé sans encourir de pénalisation. Mais là encore, bien qu'ayant les deux pieds au sol, Martin et Nicholson furent les meilleurs. Que Nicholson et Martin soient obligés de mettre les pieds au sol montre la difficulté du Gué des Joncs cette année, alors que l'année dernière, Draper et Nicholson le franchirent sans être pénalisés.

Avant de se lancer dans ce non-stop, Nicholson et Martin se livrèrent à l'habituelle exploration pedestre et montrèrent ostensiblement le bord gauche de la mare de boue. Plusieurs pilotes français n'eurent donc rien de plus pressé que d'emprunter ce chemin, sans succès d'ailleurs; quant aux anglais, ils firent comme tout le monde: ils passèrent au centre. Certains pilotes préférèrent abandonner et n'essayèrent pas de passer ce « Gué des Joncs ».

Nicholson et Brian Martin se suivaient fidèlement; vêtus tous deux des célèbres « barbours », ne craignant pas la boue, ils pataugeaient ensemble dans les non-stop, étudiant le chemin le plus logique

à suivre. Les pilotes français avaient également apprécié la valeur de ces explorations, et avant le passage des internationaux, tous les concurrents de cette catégorie se retrouvèrent dans les non-stop, en train d'analyser la nature du sol, de mesurer la profondeur des gués, explorations qui se terminaient en vives discussions autour des solutions choisies.

× × ×

Excellent succès populaire, bonne organisation, mais tracé répondant à l'esprit du *trial français* et non à celui du *trial tel qu'il est pratiqué dans son pays d'origine*. En France, le *trial* est encore trop près du *moto-cross*; mais faisons confiance à l'avenir qui devrait amener le *trial* à se débarrasser de ses quelques défauts de jeunesse, qu'un règlement officiel bien conçu permettra d'éliminer.

C. C.

CLASSEMENT

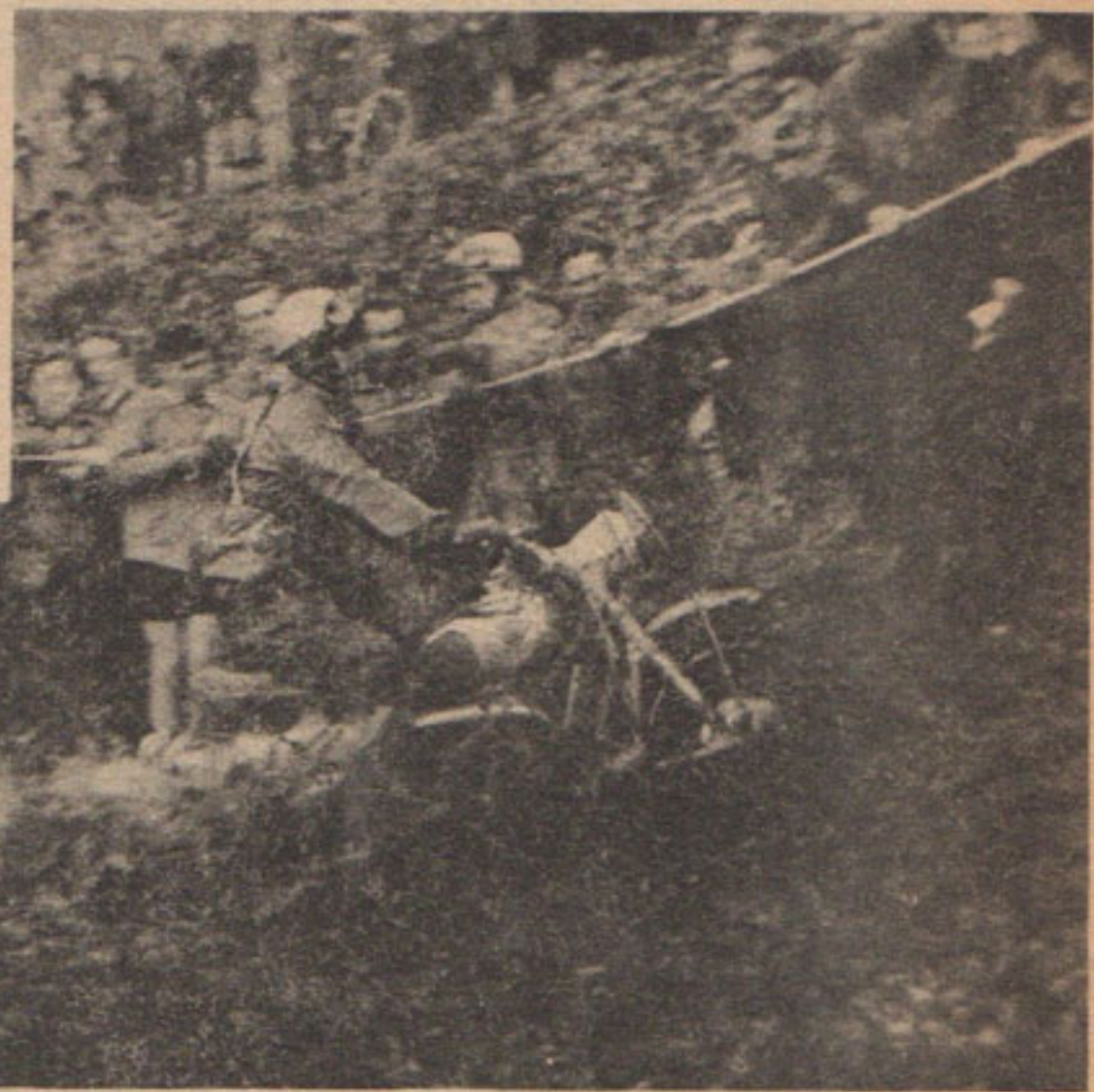
Internationaux : 1. Bill Nicholson (GB) 30 pts ; 2. Martin (GB) 31 pts, tous deux sur BSA ; 3. Colin (Belgique) sur 250 NSU, 34 pts ; 4. Delauné (Fr.) sur 175 Motobécane, 37 pts ; 5. Bidoul (Belg.) sur 200 Socovel, 58 pts ; 6. Graindorge (Belg.) sur 175 FN, 62 pts ; 7. Hermand (Belg.) sur 200 James, 75 pts ; 8. Kamper (All.) sur 250 Maico, 91 pts ; 9. Sterkendries (Belg.) sur 175 FN, 91 pts ; 10. Charrier (Fr.) sur 500 BSA, 138 pts ; 11. Van Pée (Belg.) sur 500 BSA, 222 pts ; 12. Faccio (Ital.) sur 500 BSA, 265 pts ; 13. Kohler (All.) sur 250 Maico, 290 pts ; 14. Jacquemin (Fr.) sur 500 BSA, 444 pts.

Trial : 1. Couturier (250 Puch) 253 pts ; 2. Gavard, 292 pts ; 3. Mauriot, 327 pts ; 4. Tardiff 490 pts ; 5. Greneau ; 6. Gausen ; 7. Schmidt ; 8. Sury ; 9. Allex ; 10. Mauge ; 11. Sinclivier ; 12. Gibert ; 13. Nowack ; 14. Parkoff.

Cross : 1. Bruno Bordio sur DS Malterre, 140 pts ; 2. Chauderon 255 pts ; 3. Guignabodet 307 pts ; 4. Gainon 341 pts ; 5. Rittaud ; 6. Doinel ; 7. Prévot ; 8. Delgobe ; 9. Molton ; 10. Monneroux ; 11. Butteau ; 12. Bardon ; 13. Mesner ; 14. Moore ; 15. Housseau.

Tourisme : 1. Bordio sur 175 DS Malterre, 126 pts ; 2. Heuqueville 136 pts ; 3. Mathieu 180 pts ; 4. Dufour 321 pts ; 5. Gibert ; 6. Pringent ; 7. Visers ; 8. Luault ; 9. Vallée.

Challenge Internations : 1. Grande-Bretagne, 61 pts ; 2. Belgique, 120 pts ; 3. France, 175 pts.



Bordio (16) double vainqueur, que l'on voit ici dans la boue du 3^e non-stop, fut une des vedettes de Saint-Cucuja. L'allemand Kohler (au milieu de la page à droite) fit preuve de qualités de crossman, mais pas de trialman. En bas de page, deux passages d'un non-stop : grâce à la corde (à droite) ou en creusant de la roue arrière jusqu'à la terre ferme.

4^e TRIAL DE L'ARMISTICE

Organisé par le MC de Compiègne, le 4^e Trial de l'Armistice, qui s'est déroulé aux « Beaux Monts » dans la forêt de Compiègne, a officiellement ouvert la saison française de trial.

Le parcours, long de 7,500 kms, devait être couvert trois fois ; pour chaque passage, trois non-stop étaient retenus. Le premier non-stop consistait en une montée de 200 mètres environ, avec passage d'une chicane ; le deuxième non-stop était constitué d'une zone de 40 mètres à parcourir dans la boue et dans l'eau ; le troisième non-stop étant une descente de 30 mètres dans du sable.

Claude Delauné, le jeune spécialiste du MC Châtillonnais, fut le grand triomphateur de la journée, puisqu'il remporta les deux catégories des machines à pneus tourisme et des machines à pneus spéciaux.

Au cours de la catégorie tourisme, Delauné ne fut pénalisé que de 70 points, son suivant immédiat, Bordio, ayant récolté 140 points.

Les deux antagonistes de la catégorie « touristes » devaient d'ailleurs se retrouver l'après-midi, au cours de la catégorie « cross ». Si Claude Delauné sortit encore vainqueur de cette confrontation, son avantage sur Bordio ne fut que de 10 points, puisque le total des pénalisations de Delauné fut de 60 points et de 70 pour Bordio.

Au classement général des deux catégories, Claude Delauné (175 Motobécane), est évidemment premier, devant Bordio (175 DS Malterre). Le classement inter-clubs revient au Moto-Club Maisonnais (365 pts), bien que ce club ne soit représenté que par un pilote, Bordio, mais qui a couru en 125 et en 175 touristes, et en cross. Le MC Maisonnais est suivi au classement par le MC Châtillonnais (475 pts), représenté par Delauné et Rittaud, et l'AMC Orléans (1.580 pts) avec comme pilotes Larivière et Gibert.

TOURISTES

125 cmc. : 1. Bordio sur DS Malterre, 150 pts.

175 cmc. : 1. Delauné sur Motobécane, 70 pts ; 2. Bordio 145 pts ; 3. Larivière 280 pts ; 4. Gibert 526 pts ; 5. Mathieu 775 pts ; 6. Huysser 925 pts.

250 cmc. : 1. Rittaud sur Excelsior, 295 pts ; 2. Prigent 630 pts.

350 cmc. : 1. Mayeux sur Jawa, 675 pts.

Classement général : 1. Claude Delauné sur 175 Motobécane ; 2. Bordio sur 175 DS Malterre ; 3. Bordio sur 125 DS Malterre ; 4. Larivière ; 5. Rittaud.

CROSS

Classement général : 1. Claude Delauné sur 175 Motobécane, 60 pts ; 2. Bordio 70 pts ; 3. Doinel 130 pts ; 4. Housseaux 145 pts ; 5. Lenet ; 7. Rittaud ; 8. Sinclivier ; 9. Surry ; 10. Belfontaine ; 11. Lhomme ; 12. Mauriot ; 13. Gibert ; 14. Claire Blaise.

**AVEZ-VOUS
VOTRE FANION
MOTO-REVUE
ENTR'AIDE ?**

SURTEES (Norton 500) premier à Silverstone et Brands Hatch devant DUKE (Gilera)

Les sportifs motocyclistes anglais viennent de vivre un week-end particulièrement riche en émotions et qui soulève déjà de nombreux commentaires dans la presse spécialisée.

Coup sur coup, le samedi et le dimanche, John Surtees, le jeune et talentueux ex-officiel de Norton, a battu Geoff Duke et ceci en catégorie 500.

Le samedi, la rencontre avait lieu sur l'aérodrome de Silverstone. Après avoir remporté chacun leur série respective, Duke et Surtees étaient côte à côte pour disputer l'épreuve finale sur 20 tours. Surtees montait une Norton d'usine particulièrement rapide qui lui permit de s'enfuir en tête dès le signal du départ. Duke, sur une Gilera 4 de l'an dernier, fit un assez mauvais départ et au premier tour il se trouvait cinquième. Au fil des tours, il réussit à remonter les hommes qui le précédaient, mais quand, arrivé à quelques dizaines de mètres de Surtees, il voulut le passer, son embrayage faiblit et une conduite rompu inonda d'huile son pneu arrière. Ceci se produisit à 5 tours de la fin de l'épreuve que Surtees remporta avec 7 secondes d'avance sur Duke.

Les autres épreuves disputées ce jour-là ont donné les résultats suivants :

250 cmc. (20 tours) : 1. Wheeler (Guzzi) ; 2. Sandford (Guzzi) ; 3. Monty (GMV).

Le tour le plus rapide (1'54") est réalisé par Surtees (NSU) qui fut contraint à l'abandon alors qu'il avait plus de 3 kms d'avance. Comme terme de comparaison, on doit signaler que le circuit a une longueur totale de 4 kms 649, et qu'il comporte 5 courbes presque à angle droit et 3 autres plus rapides.

350 cmc. (20 tours) : 1. Surtees (Norton) ; 2. Mac Intyre (Norton) ; 3. Sandford (Guzzi). Meilleur tour par Surtees en 1'54"6.

Sidecars (12 tours) : 1. Smith-Dibben (Norton) ; 2. Harris (Norton) ; 3. Boddice

(Norton). Meilleur tour par Smith : 1'59"6.

Les allemands Faust (BMW) et Schneider (BMW) étaient présents à ce meeting et le second abandonna dès le premier tour, magnéto hors d'usage.

De toutes façons, handicapés par leur side à droite sur un circuit très court à majorité de virages à droite et de surcroît courant sur un terrain inconnu, ils ne furent jamais un danger pour les anglais.

500 cmc. (20 tours) : Derrière Surtees premier et Duke second, le troisième est John Hartle, officiel Norton.

Toujours dans cette cylindrée, le meilleur tour est signé de Duke et Surtees dans le temps de 1'49"2.

Le lendemain dimanche, c'est le circuit de Brands Hatch, qui vit l'explication entre Surtees et Duke en présence de 60.000 spectateurs venus pour la dernière course de la saison sportive britannique.

Les pilotes de 1000 cmc., en réalité sur des 500 cmc., avaient à couvrir 15 fois le circuit de 2 kms environ.

Dès le départ, Surtees part en tête sur sa Norton, tandis que Duke part encore mal et ne peut pas mieux se placer qu'à la cinquième place, précédé par Storr (Norton), Mc Intyre (BSA) et Trow (Norton).

Au cours des tours suivants, le champion du monde remontera Storr, puis Mc Intyre, mais Trow est plus coriace. Il accroît même son avance, tandis que Surtees est toujours en tête et terminera premier, précédant Trow lui-même intouchable pour Duke !

Des autres courses de cette réunion, on doit retenir en 350 cmc. une victoire de... Surtees (Norton), tandis qu'en 250 sa NSU tombait encore en panne, conséquence des ennuis de la journée précédente.

Enfin en side, Smith avait course gagnée lorsque son axe de roue avant se rompit, le contraignant à l'abandon.

Championnat de l'Ouest de Moto-Cross (Ligue Anjou-Bretagne)

Plusieurs clubs avaient demandé au bureau de la Ligue l'organisation d'un championnat officiel de l'Ouest. Ce fut Sucé qui eut la charge d'organiser cette épreuve, dirigée par Mr Seery, Président de la Ligue de l'Anjou et de Bretagne.

Temps nuageux, mais sans pluie, terrain parfait, ce qui a permis une parfaite régularité de toute la compétition, qui se déroula en une seule manche pour chaque catégorie, selon la formule du Championnat de France.

En 250 cmc., les concurrents avaient 20 tours de 1.300 mètres à accomplir et, sur les 20 coureurs présents au départ, beaucoup, soit par bris de matériel, soit par fatigue, durent abandonner. Dès le départ, le sucéen Bossard prit la tête, suivi de Saucisse et Chevalier, en quatrième position Maurice Dubois, et en cinquième Rineau. Bossard faisait figure de vainqueur lorsqu'il dut s'arrêter, sur bris de culasse, au quinzième tour, et c'est Saucisse, une jeune pleine d'avenir et dont c'est la première année de compétition, qui prend le commandement et qui triomphera facilement de tous ses adversaires. Derrière, Chevalier, qui fait une course très sage, s'assure la seconde place après une belle lutte contre Dubois d'abord et Rineau ensuite.

Classement 250 cmc. : 1. Saucisse (CM Sucé) ; 2. Chevalier (CM Sucé) ; 3. Rineau (SM Nantes) ; 4. Dupuy (MC Dol) ; 5. Vergé (La Baule) etc...

En 350 cmc., le départ est donné à 18 concurrents. D'entrée Louis Dubois prend la tête suivi de Ledormeur Eugène, Beaumard, Maisonneuve et Touzé. Cette course fut dominée par Dubois qui mène rondement sa course jusqu'à la fin des 23

tours de circuit de 1.520 mètres et qui triomphe aisément devant Beaumard dont la production fut excellente, mais ne put jamais inquiéter Dubois sérieusement. En troisième position, Maisonneuve.

Classement 350 cmc. : 1. Dubois Louis (MC Maine) ; 2. Beaumard (UM Angers) ; 3. Maisonneuve (CM Sucé) ; 4. Bossard (CM Sucé) ; 5. Clémot (CM Sucé).

Le clou de cette réunion était évidemment la course des 500 cmc. et le public ne fut pas déçu dans son attente.

Le départ est donné à 11 concurrents, qui ont à accomplir 25 tours du circuit de 1.520 mètres. Dès le départ, Dubois Louis prend la tête, suivi de Maisonneuve, de Touzé et de Lefeur Jacques. On note l'arrêt de Chaberlot sur une cassure de chaîne, ainsi que celui de Ledormeur qui semble en difficulté avec sa fourche. En tête, Dubois Louis, qui mène toujours, est talonné par Maisonneuve, Augat et Lefeur. Au douzième tour, Dubois s'arrête pour changer de bougie et c'est Maisonneuve qui prend la tête devant Lefeur qui a passé Augat. Dubois revient très fort de l'arrière et c'est une lutte splendide qu'il livre à Lefeur pour s'assurer la seconde place, qu'il n'obtiendra d'ailleurs qu'après 4 tours de circuit, au cours desquels le record du tour sera constamment battu. Dubois ne sera cependant pas récompensé de ses efforts, car, à peine la seconde place assurée, il écrase une roue et doit terminer les trois derniers tours (sous les applaudissements frénétiques de la foule) de façon fort acrobatique.

Classement 500 cmc. : 1. Maisonneuve (CM Sucé) ; 2. Lefeur Jacques (CM Sucé) ; 3. Dubois Louis (MC Maine) ; 4. Ledormeur (CM Sucé) ; 5. Gaborit (UM Angers), etc...

BSA-ARIEL

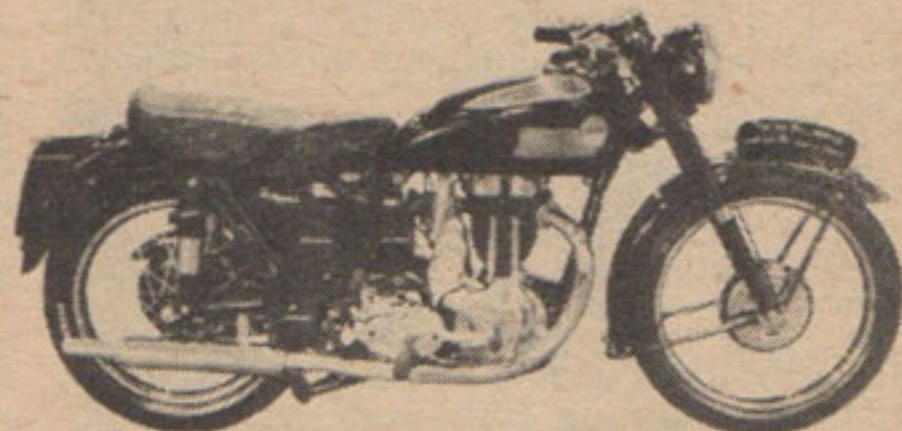
NORD - EST - MOTOS

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

MACHINES DISPONIBLES Neuf et OCCASIONS

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

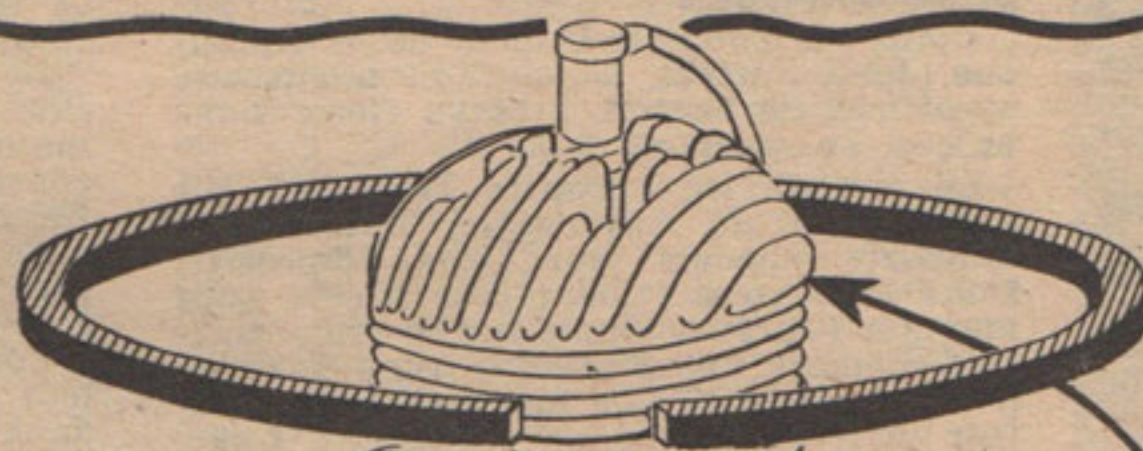
Nous ne vendons
que les marques
de renommée mondiale !



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

ALEXIS - MOTO

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



Segments noirs Amedée Bollée
Surface traitée au Parcolubrite
épaisseur 3 microns
spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps
à refroidissement par air

150

Indispensable
à votre
Santé



MARQUE DÉPOSÉE

MOTO-CEINTURES
en Cuir
A. BERL

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

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

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

PIECES ADAPTABLES
de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves
Réalésage - Embiellage
Pièces à la demande

CRUPDA

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

DYNAMIC-SPORT

6, rue Saint-Augustin (M^o 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

CREDIT (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 : GARANTIE TOTALE 3 MOIS

Choix de LAMBRETTA - VESPA — MOTOS
Crédit : 20 % comptant - solde 2 à 15 mois
LE MOINS CHER DE FRANCE

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



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

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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

BSA-ARIEL

Tous modèles exposés
et disponibles



Stock complet
pièces détachées
d'origine

PUCH



SCOOTER : RUMI

Arrivage Décembre
Quantité limitée
Retenez d'avance

CREDIT - 18 MOIS

GUZZI - HOREX

De bien belles motos
Des moyennes élevées
Dans la meilleure qualité

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 comptent pour une lettre). Ecrivez lisiblement (caractères imprimés au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes).

PEUGEOT
 PEUGEOT 125 4 vit. sélecteur télescopique refait à neuf 65000. Crédit 17 rue Pajol 18^e
 PEUGEOT 125 cc type 55, 40 ARIS 11 rue Labie Paris 17^e
 PEUGEOT 515 accidentée et side Buffler bon état, 20000 francs VAREA Antoine Arçon (Doubs).
 Peugeot 125 56 TL4 carénée 4 vit. parf. état 80000. Arnoull résidence de Tourvoile, av. du Parc des Sports, Fresnes.

MOTOBECANE
 175 MOTOB. fourche tél. sus. AR selle biplace prix à débat. M. PATTE 13 rue des Parisiens, Asnières.

TERROT
 TERROT 500 type RGST 2 sac. cuir selle biplace, porte valise pare chutes, béquille lat. BOURGEADE 76 r Jules Ferry St Maur (Seine).
 Terrot RGAS et RGST garant. 6 mois de 80 à 140. Crédit 15 mois. R. SCEAUX. VIL. 15-18

ALCYON
 ALCYON 1 CV neuf soldée 60000. Crédit. Reprise. 17 rue I&jol BOT. 05-95.

MOTOS de COURSE
 Ariel 55, NSU 250, Vedette 52 Amédéo 16 r Louis Bonnet 11^e

SCOOTERS
 LAMBRETTA 1954 c. neuf 80. Aris 11 rue Labie ETO. 08-66
 160 Galletto p. ét. génér. 80. soir 40 av. Pte d'Asnières 17^e
 Motobéc. culb. fin 54 équip. compl. 75. p. crédit Per. 60-98

MOTOS ANGLAISES
 Vincent 12000 kms c. nve 310. ARIS 11 r Labie 17^e.
 Matchless 350 cc c. neuve 230. Aris 11 r Labie ETO. 08-66.
 Roy. Enj. 500 cub. parf. 170. Aris 11 r Labie 17^e. Eto. 08-66
 NORTON Dominator 53 état neuf facilité à l'Agence, 17 rue Pajol BOT. 05-95.
 250 BSA 4 V 130. Gatignol 2 r Colbert, Ezanville (S-O).
 Belle 650 BSA fin 53 équipée gran. tourism cme neuf 230. Saliti 116 r Damrémont 18^e
 SUNBEAM S7 impec. 250. Gérard 71 r Fg St Martin 10^e, tous les samedis.

VINCENT rapide 17000 kms b. ét. 350. Paul PAS 96-24.
 Belle AJS 350 2 tub. 4 v. px int. Auger r Lafontaine Thouars DS
 650 BSA Golden side Simard valeur 500, céder 300. A crédit, Roger SCEAUX VIL. 15-18
 Douglas 350 MKV 53 impec. 23000 k réel 220000. Morel Horlog 61 Chemin d. Cottes, Mont St Aignan, Rouen (Seine Mar.)

MOTOS ALLEMANDES
 350 DKW moderne état neuf facilité paiement LAB. 41-23 de 18 à 20 heures. Desjardins.
 BMW R25/2 impec. équip. CHIOT 181 r Vaugirard.
 NSU 250 cross imp. Bonneville Moulin à vent, Meung-sur-Loire (Loiret).
 250 TWN Hérisson impec. 14000 km 90000. Foiret Boite Postale 312, Toulon (Var).
 T. belle 250 NSU OSL cross four. et sus. 130000. Chollet Chanceaux s Choisille I-et-L.
 NSU Max 1954 eq. sport ét. n. 8000 km 245000. Roger 16 r B. Dubois, Marseille.

MOTOS TCHEQUES
 CAUSE santé cède bas prix 350 Jawa 55 ptes roues ét. nf Daugny 100 r Lauriston Paris 16^e, après 20 h KLE. 10-50.
 JAWA 350 15000 k parf. état px 120000. M. Roger Bot. 61-45

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

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 43 ANS, SE CENTRALISENT TOUTES LES BONNES OCCASIONS, TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER, LISENT, D'ABORD : MOTO-REVUE

MOTOS AMERICAINES
 Indian 500 Scout et 1200 garantie 6 mois, crédit 15 mois Roger SCEAUX. VIL. 15-18.

MOTOS AUTRICHIENNES
 PUCH 125 TS susp. AR. André, Fondation Belge, 9 bd Jourdan, Paris 14^e.
 PUCH 250 TF 60000. Raimond 40 r Turbigo, après 18 h. 30.
 PUCH 125 spt carén. 2 carbur. état neuf équip. Gouillon 7 rue M. Renault Paris 17^e.

MOTOS DIVERSES
 Chez AUDEGEAN
 CREDIT IMMEDIAT
 20 % comptant. Solde 15 mois
 125 Motobécane culb. 52-54- 95.
 125 Peugeot 51-53 70.
 125 Terrot culb. 50-53 60.
 175 Motobécane 51 à 54 95.
 175 Peugeot 1952 à 55 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. 54 110.
 250 Puch tr. belles 130.
 250 Victoria 1953 175.
 250 BSA culb 52 130.
 350 Royal Enfield 125.
 350 DKW NZ 95.
 350 Jawa bicylindre 160.
 350 Terrot 48 à 53 90.
 500 Ariel 1952 175.
 350 Motobécane culb. 52 175.
 500 BSA WM 20, 48 à 51 95.
 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.
 1000, 750 et 500 R. Gillet 95.

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

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

MOBYLETTE 12000
 125 Motobécane 40000
 125 Terrot culb. 70000
 Scoot. Vespa et autr. 60000
 BSA 250, 350, 500, 650 120000
 BMW 250, 500, 750 120000
 Velocette 350 190000
 Terrot 4 CV équip. 30000
CREDIT-REPRISE
 DELAIRE 4 impasse Gaité, DAN. 55-43.

Vds bas px 50 motos angl. et allem. à rem. stock moteurs et boîtes. Moto Robinson Essonnes (S-O)

BMW occasions très propres :
 2 BMW type R73
 2 BMW type R12
 1 BMW type R71 sans susp.
 1 BMW type R51/2
 2 BMW type R25/1
 1 BMW type R25/3
 1 sidecar Précision à gauche
 Ainsi que toutes pièces détachées pr BMW ancien modèle LAMY Pierre 37 r Chauveau, Neuilly sur Seine. MAI. 94-42

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.

UNIQUE A PARIS
 125 Terrot Bernardet scooter
 125 Motob. bon état 45000
 125 Peugeot tél. c. neuf 60000
 125 Terrot culb. 75000
 175 Motob. 1955 gd spt impec.
 175 Guiller gd spt 1954 110.
 175 Peugeot très belle 90000
 250 Puch c neuve 140000
 250 AMC 1955 rigour. c. neuve
 250 M. Goyon 1952 culb. 90000
 350 BSA c. neuve 190000
 350 Horex splend. 195000
 350 NSU unique 200000
 500 BSA très bon état
 500 Terrot impec. 65000
 500 Indian scout 2 cyl. sup. lux
 500 DKW tél. sus. AR 2 cyl.
 650 BSA Golden c. nve 240000
 ... Et toute la gamme Peugeot neuves.
Crédit et Reprises
 S.A.M. 8 et 10 av. de Saint-Ouen, Paris 18^e.

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 43 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

DIVERS
 FULGUR sid. port. Casque cuir neuf. VOL. 28-10 h. bur.

POUR tte pièce détachée d'occasion pour moto toute marque moteurs, boîtes, roues, cadres, fourches, pneus, carbus, magnétos, dynamos, tan-sad, réservoir, carters, pignons, etc... Stock considér. pour Chaise, Dreisch, Peugeot, Motob., Terrot, Jap, Monet Goy., BSA M20 Ariel RH, Norton 16H, Gnome etc. Roger SCEAUX 4 r Beaurepaire, Pantin VIL. 15-18.

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

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

ON DESIRE ACHETER
 ACHETE plus cher toutes motos et scooters, paiement immédiat. FAURIE, 8 avenue de Saint Ouen, Paris.

ACHAT MOTOS VELOMOT.
 Scooters récents
 Paiement immédiat et échange contre voitures
 Crédit 8-12-15 mois
 DUMAS, 23 bd Péreire (17^e)
 ACHAT comptant ttes motos Reprise contre voitures. Gar. 38, rue Saussure, angle r Legendre Paris-17^e WAG. 87-36

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

ECHANGES
 ECHANGEZ VOTRE MOTO Contre l'Auto de votre Choix Audegean 137-139 av. Clichy-17^e

GARANTIE OFFICIELLE SUR CONTRAT
 Reprise de votre Moto Contre voiture tous modèles
 Crédit : 12-15-18 Mois
IVRY-AUTOS-MOTOS
 28, rue de Paris, IVRY
 Ouvert dimanche et fêtes
 Métro : Pte d'Ivry et P. Curie

AUTO contre MOTO
 7, rue de Montreuil, Pantin. Ouvert dimanche.
 50 VOIT. disp. repr. moto com. 1^{er} vers. GIL 83 avenue d'Italie. Ouvert dimanche.
 Ech. moto ctre voit. Charles 28 r d. Paris, Ivry (Seine)

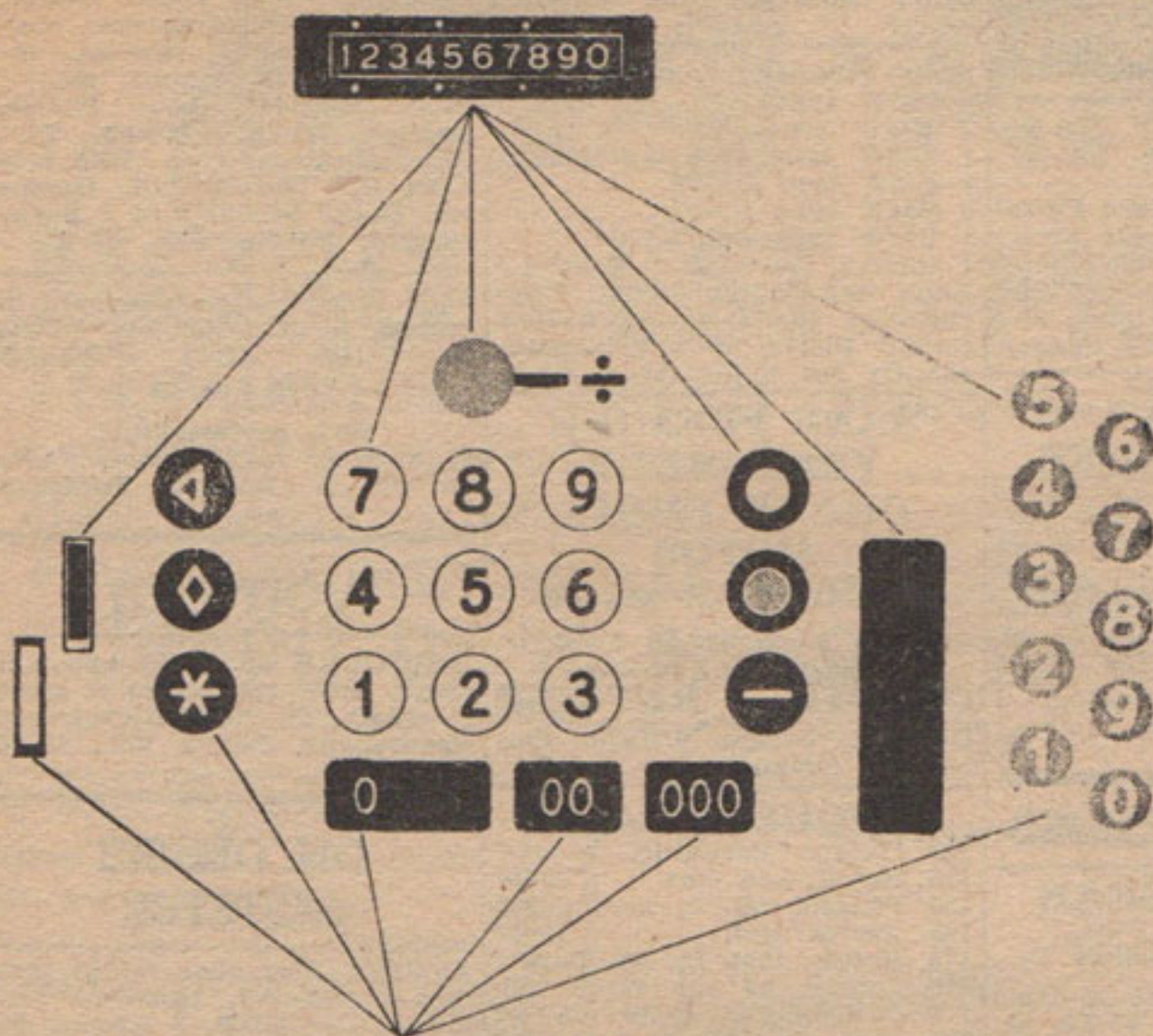
EMPLOIS
 POUR TOHAD ET NIGER VELOSOLEX
 Rech. très bon MECANICIEN lib. service mil., préf. célib. salaire intér. Possi. d'avenir selon compétence. Préférence à candidat rég. paris. Ecr. avec réf. comp. à A.P., n° 8698, r de Châteaudun, 50, Paris 9^e.

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



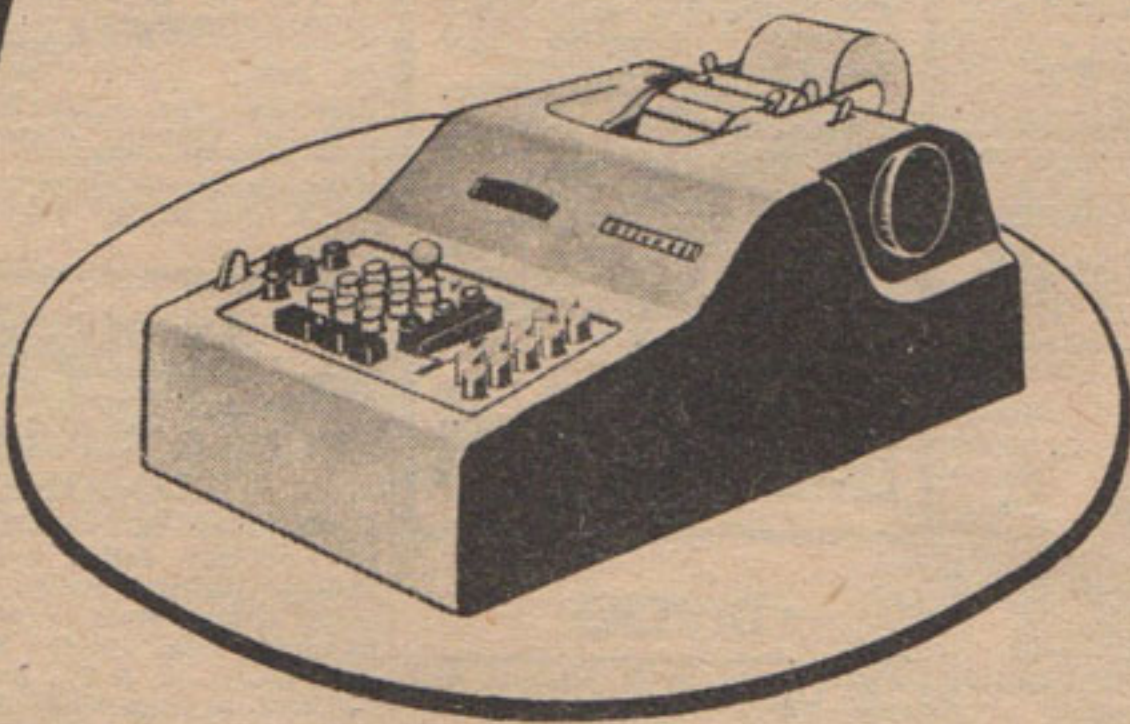
olivetti

Divisumma

Tout-automatique

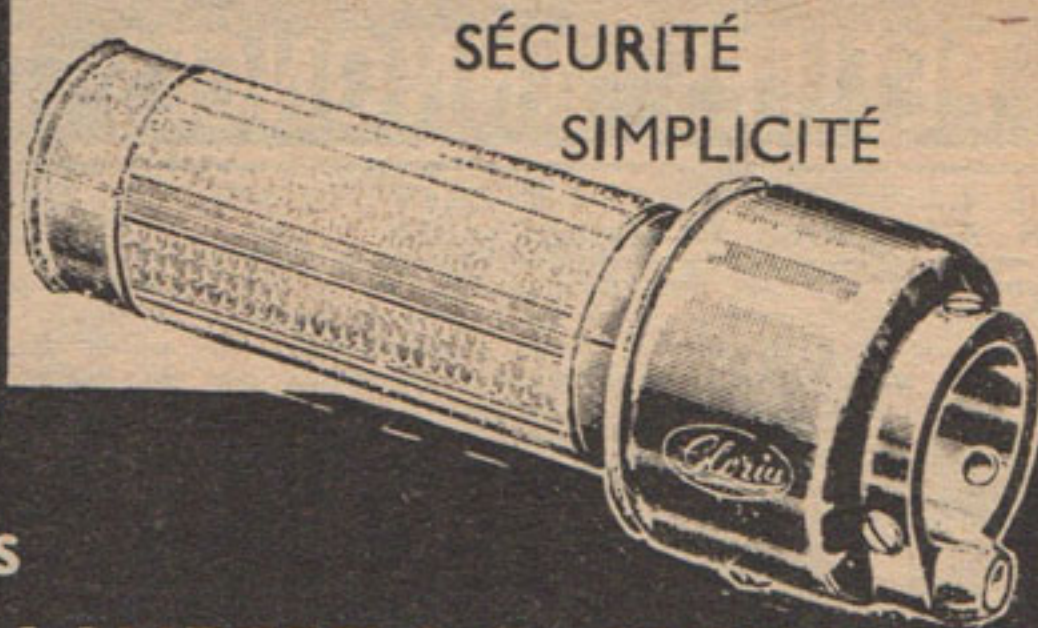
La Divisumma effectue automatiquement les quatre opérations, donne la solde négatif et imprime toutes les données des calculs et leurs résultats sur une bande de contrôle. L'impression sur bande évite les erreurs de transcription et fait gagner du temps.

272.000 F.F. T.V.A. incluse, taxes en sus.



S.A.M.P.O. Olivetti

Direction Générale 18 bis rue d'Anjou. Paris 8^e ANJ 66.94
 Succursale de Paris, 18-20 rue Fourcroy. Paris 17^e WAG. 95.90
 Succursale de Lyon, 1 rue Jussieu - 10.12 Rue Grolée. Lyon GA. 55.25

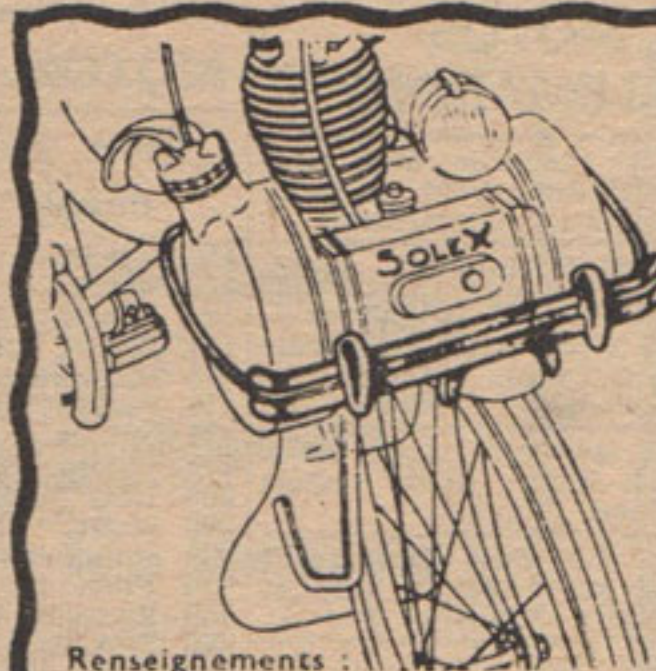


SÉCURITÉ
SIMPLICITÉ

Ets

A. LAMBERT & F. CAGNON

10, Ch. de Montbrillant - LYON (Rhône)



JEANNERET, de Nice

vous offre pour votre
VELOSOLEX

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

Renseignements :

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

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

PEUGEOT - MOTOBÉCANE - TERROT

Motos d'occasion et toutes pièces détachées
 Réalésages - Toutes réparations - Embiellages

Etablissements **BEAUSOLEIL**

9, Rue Saint-Sabin - PARIS-11^e - ROQ. 59-46

FOURCHES TELESCOPIQUES

SUSPENSIONS et AMORTISSEURS
 HYDRAULIQUES pour MOTOS

Modèle déposé - Brevets STAGNI

Siège Social : 6, rue G. Lacaud, Courbevoie (S.) - DEF. 27-87



Constructeurs

BOTTES MOTOCYCLISTES

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

Catalogue gratuit sur demande

MARCY

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

**LA PLUS IMPORTANTE
 SPECIALITE FRANÇAISE**



La bibliothèque du "motorisé"

La spécialité des Éditions de Moto-Revue

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



Prix : 750 fr. (par poste 850)



Prix : 495 fr. (par poste 547)



Prix : 500 fr. (par poste 545)



Prix : 525 fr. (par poste 580)

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



Prix : 490 fr. (par poste 537)



Prix : 410 fr. (par poste 455)

TABLEAUX MURAUX

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

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

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

RELIURE pour 24 N^{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)

les 2 grands noms du Salon



Cabri*

MONOPLACE

2 SCOOTERS POUR
LE PRIX D'UN

12 mois de crédit



Jaguar

125 MONO

125 TWIN

200 TWIN

12 mois de crédit

et sur tous les modèles l'embrayage automatique

SERVOMATIC

embraye et passe les vitesses à votre place

CONSTRUCTION 100 % FRANÇAISE