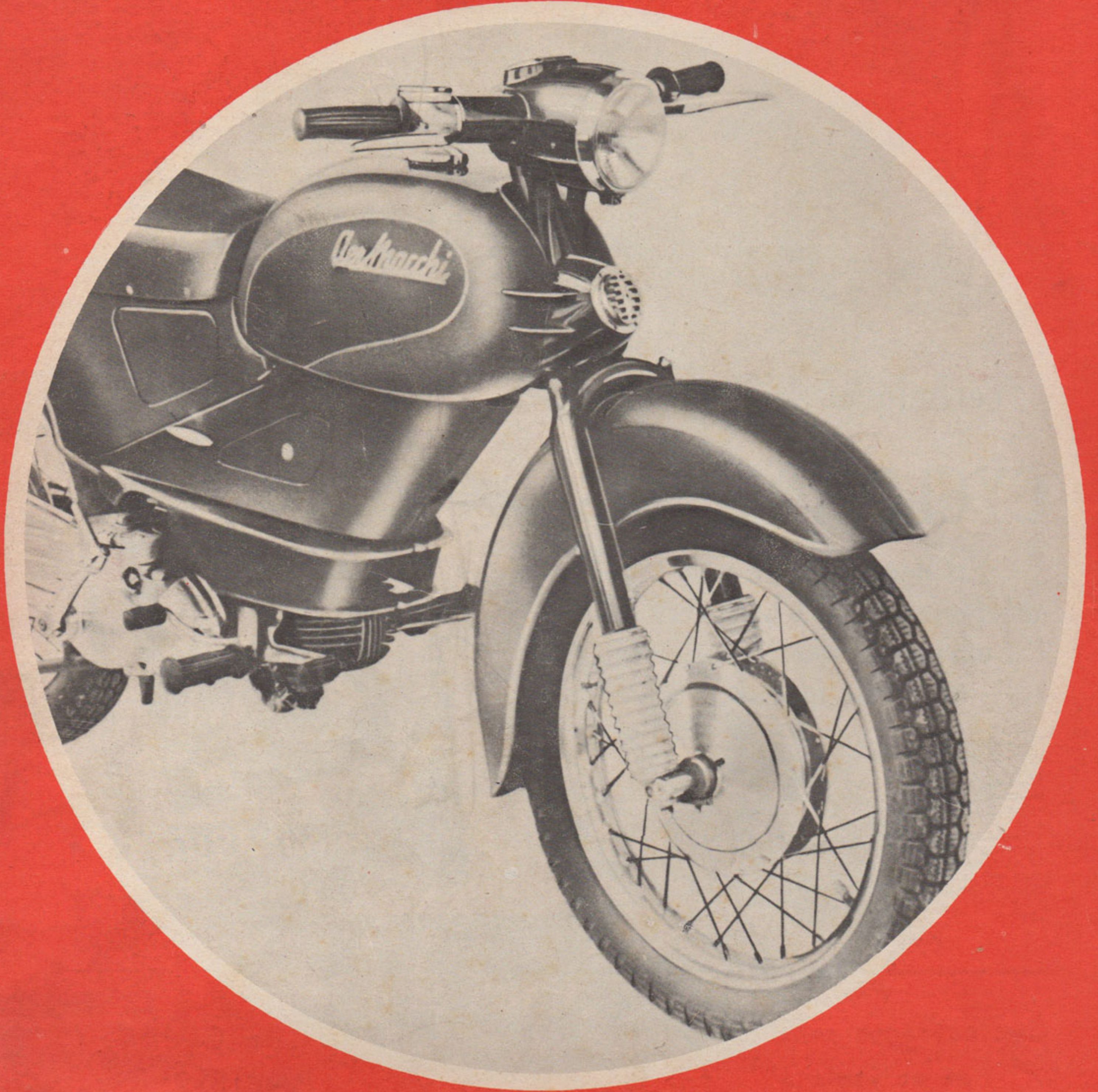


Moto revue

43^e ANNEE. — 17 DECEMBRE 1955. — N° 1.268
Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

CHAMPIONNAT
DU MONDE



Comme à l'accoutumé, le Salon de Milan fut riche en nouveautés et en dessins d'avant-garde.



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. Superhullage.

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 induct 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 écuicourant. Décelage 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. Cyclo-moteurs. 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 CLÉRY, 12
PARIS-2°

Par tous les temps
SUR TOUTES LES ROUTES

JAWA
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.**

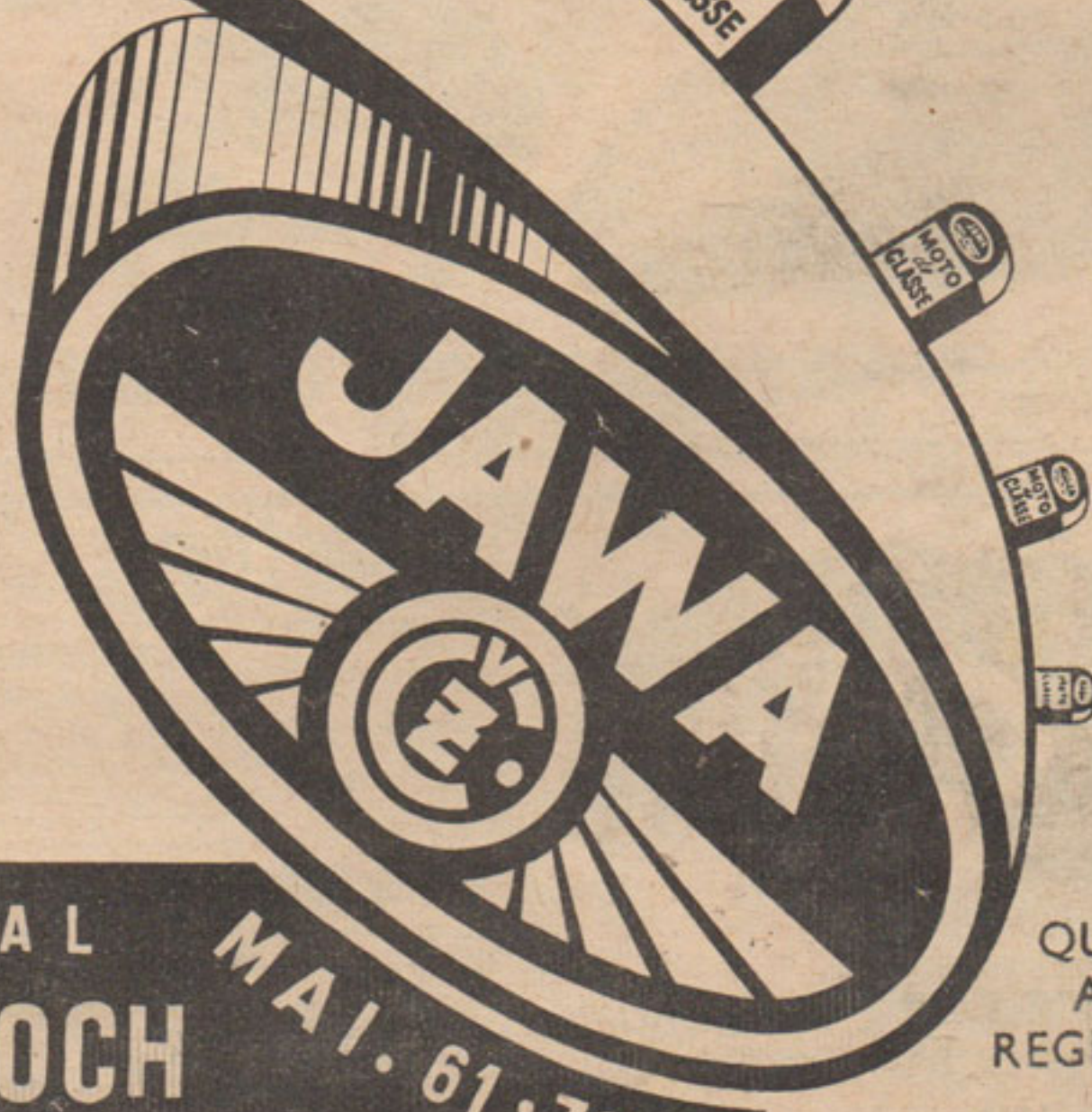
avec double-selle, **249.500 f.**
 repose-pieds arrière et frein sur moyeu central

*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

Vous voulez une machine moderne, élégante, INCROYABLE,

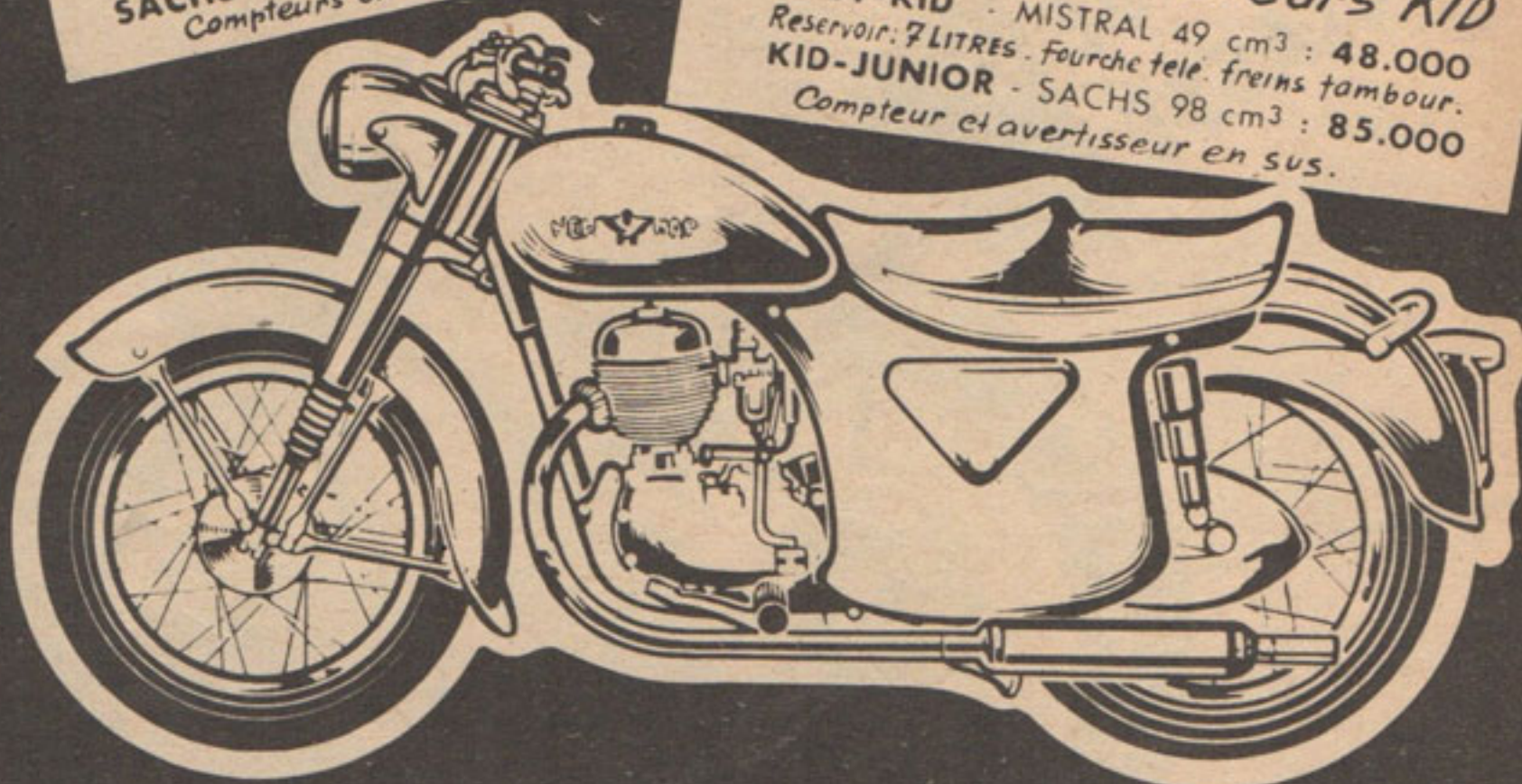
PRINCIPAUX AGENTS

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

VOYEZ NEW-MAP: Toujours en tête

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

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



NEW-MAP 124, Ave. Lacassagne LYON

MOTTAZ



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

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

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



LAMBRETTISTES - VESPISTES

adoptez

VORTEX

la SUPER-CULASSE à turbulence

utilisée par

BRUGEILLES et DARIC au Bol d'Or 1955

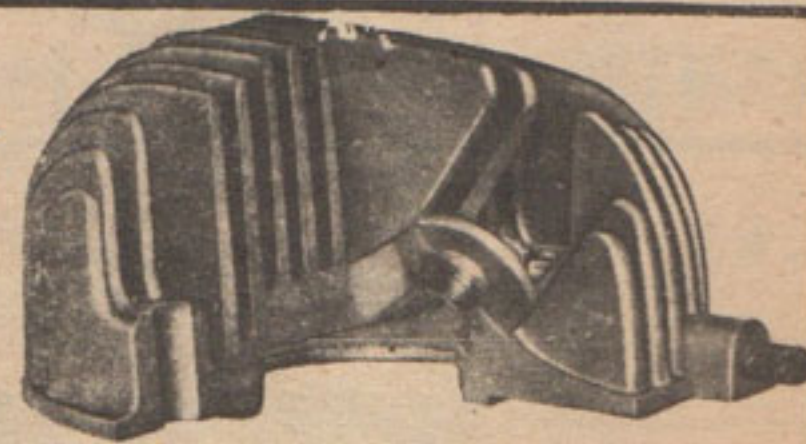
Avec VORTEX vous obtenez SOUPLESSE, ELASTICITE, REPRISE et REFROIDISSEMENT meilleur.

ACCROISSEMENT DE VITESSE DE 10 % SANS AUGMENTATION DE CARBURANT

Pour tous renseignements, s'adresser aux concessionnaires et agents LAMBRETTA et VESPA

CONSTRUCTEUR-DISTRIBUTEUR, France, Colonies, Benelux, Suisse

SOFREX : 1, rue Pierre Brossolette - COURBEVOIE — DEF. 39-68



MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

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

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

SAKER
ET^S ANDRE PORTERIE

263
270
251

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

*A petits moteurs...
grand rendement*

grâce à

Bret-oil

Spéciale 2 temps

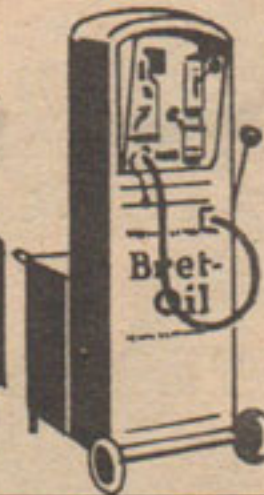
DÈS AUJOURD'HUI METTEZ DANS VOTRE MÉLANGE L'HUILE BRET-OIL Spéciale 2 Temps. Vous serez surpris : aussitôt votre moteur tourne plus rond et il donne toute sa puissance.

FINI le serrage du piston

FINIE la calamine

FINIE la perle au bougies

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



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



Bret-oil

4
RUE JEANNE D'ARC
ISSY LES M^X
MIC4840



BOUM

voilà

Londine

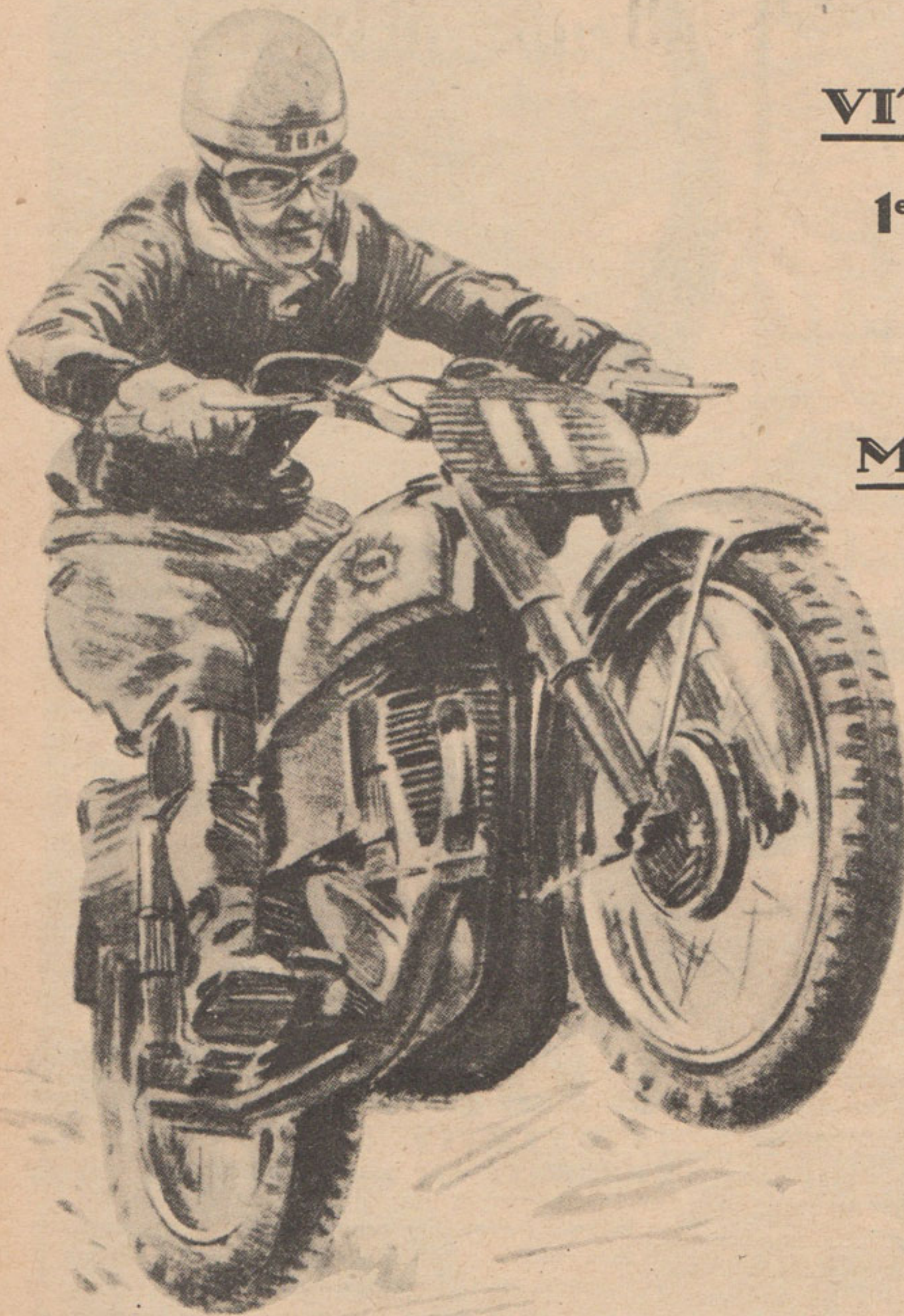
LE PREMIER CYCLOSCOOTER
CARROSSÉ EN MATIÈRE PLASTIQUE

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

UNE PRODUCTION DES Ets LUCER,
HAZEBROUCK (Nord)



Toujours en tête



VITESSE

1^{er} Clubmans - L'Ile de Mans
Catégories 350 cmc et 500 cmc

MOTO-CROSS

1^{er} Championnat d'Europe
1^{er} Moto-Cross des Nations

TRIAL

1^{er} Trial de Saint-Cucufa.

*Faites confiance
à votre*



IMPORTATEUR POUR L'ALGERIE : S.A.D.E.B., 1, RUE D'ASSUS - ALGER
STOCKISTE PIECES DETACHEES B.S.A. ET SUNBEAM

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



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^e.

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

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

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73.32

— (4 lignes groupées) —

RECORD DE RECORDS...

L'ANNEE 1955 aura été une année particulièrement exceptionnelle pour les sportifs. En effet, c'est plus de 240 records qui ont été battus ou établis dans les diverses catégories, sans compter les records officiels de Johnny Allen !

Parmi les marques qui se sont distinguées, BMW vient en tête avec quelques 80 records, suivie de près par Guzzi, NSU, Alpino, Guazzoni, Ceccato, Motobi, Scoutex, Sulky-AMC, Vincent.

BMW, après sa remarquable moisson de records, détient tous les records side-car en 500, 750 et 1.000 cmc. ; NSU possède tous les records de vitesse absolue, sauf en 1.000 cmc. (Wright sur Vincent) ; Guzzi maintient son objectif : posséder plus de cent records.

Les marques italiennes constructrices de petites cylindrées se livrent entre elles une lutte farouche pour la conquête des « primati ». Enfin, une satisfaction : deux usines françaises ont battu, elles aussi, des records : Scoutex-Francia en 50 cmc. (records battus depuis par Guazzoni) et Sulky AMC en 100 cmc. qui possède 5 records ; également, trois pilotes français — avec une Guzzi — ont établi 13 records en catégorie 250 cmc. sidecars.

Si des grandes marques comme BMW, Guzzi, NSU, etc... attachent une telle importance à posséder le plus grand nombre possible de records mondiaux, il faut voir dans cet intérêt autre chose qu'un exploit gratuit ; ces constructeurs — qui participent tous aux compétitions de vitesse — connaissent l'importance des résultats acquis en compétition, résultats qui valent la meilleure des publicités et dont l'incidence sur le plan commercial est immédiate.

Or, en 1955, la concurrence commerciale a été encore plus sévère, la saturation des marchés intérieurs se fait sentir d'une façon critique et les résultats sportifs sont un argument de poids pour la vente à l'étranger.

C'est ainsi que les usines allemandes entendent arriver à vendre la forte production que leur permet leur grand potentiel industriel ; les italiens — bien que n'ayant pas la capacité de production des usines allemandes — ne peuvent vendre en Italie que dans la mesure où ils s'intéressent à la compétition. Enfin, une remarque : exceptés les records Vincent, aucune marque britannique ne s'est inscrite, en 1955, sur les tablettes de records de la FIM ; de même, depuis deux ans, aucune machine anglaise ne figure au palmarès des championnats du monde, et, conséquence ou raison, les exportations anglaises baissent sensiblement !..

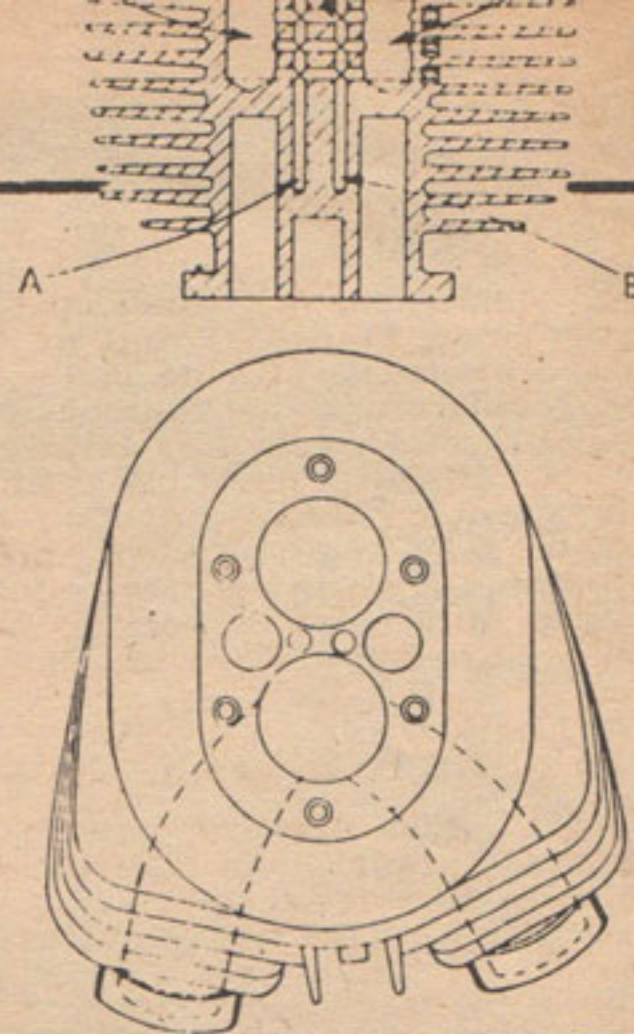
La conclusion de cet éditorial ? Est-il besoin de l'écrire noir sur blanc ?

TECHNIQUE DE DEMAIN :

REFROIDISSEMENT AU SODIUM

La Société Innocenti, créatrice du scooter Lambretta vient de prendre un brevet en Angleterre relatif au refroidissement d'un cylindre deux temps à double piston.

Vu la difficulté d'assurer une circulation d'air entre les parois des deux fûts d'alésage (situés l'un derrière l'autre), deux petits alésages « A » et « B » en cul de sac, sont percés verticalement. A côté, deux petites chambres « C » et « D » sont ménagées, en liaison avec les alésages borgnes « A » et « B » par des alésages horizontaux « E ». Avant de fermer tous les orifices, les alésages « A, B et E » sont remplis de sodium qui doit assurer un meilleur refroidissement de la paroi intermédiaire entre les deux fûts.



INFORMATIONS

◆ HAUSSE SUR LE SUPERCARBURANT !

L'Assemblée Nationale a voté un texte ayant pour effet d'augmenter le prix du supercarburant de 2 fr. par litre ; cette mesure sera appliquée à partir du 1^{er} janvier 1956. Remarquons que sur le prix d'un litre de supercarburant vendu à Paris 69 fr.50, 45 fr. 50 sont destinés aux caisses de l'Etat.

◆ LE SALON INTERNATIONAL DES PLASTIQUES

Une décision récente du Ministère de l'Industrie et du Commerce vient de fixer la date du prochain Salon des Plastiques et d'élever cette exposition au rang de Salon International, consacrant ainsi la renommée qu'elle a acquise en France et au-delà de ses frontières.

Le Salon International des Plastiques aura donc lieu à Oyonnax du 19 au 24 avril 1956.

Il comprendra une importante section : matériel, outillages et produits chimiques, qui constituera une présentation unique de machines, de matières et de prototypes français et étrangers.

La section Objets Manufacturés connaîtra un succès jamais égalé. Un éventail d'articles en plastiques comprenant non seulement les peignes et les lunettes, mais encore le maroquinerie, les jouets, les articles de bureau, de papeterie, de parfumerie, de ménage et d'hygiène, de sports et de camping, de mercerie, de bonneterie, de pêche, d'emballage et de conditionnement, de bijouterie fantaisie, de bimbeloterie, les articles religieux, pour écoliers, forains, les boutons, les fleurs artificielles, etc...

Cette section permettra aux acheteurs de s'approvisionner en articles de qualité. Des exposants venant de Paris et des autres centres de plastiques compléteront harmonieusement cet ensemble déjà imposant des fabrications locales.

Des techniciens seront également à la disposition des industriels pour étudier les problèmes de fabrication de pièces techniques.

En rapport avec le développement de l'industrie des plastiques, dont la production envahit tous les domaines de l'activité humaine, le Salon International des Plastiques connaît un prodigieux essor et attire un nombre toujours plus grand d'acheteurs et d'industriels.

◆ NOUVEAUTE LOHDI

Nous avons remarqué aux Ets Révil une capuche adaptable par fermeture éclair sur l'anorak Lohdi, assez astucieusement faite. Voici qui satisfera les possesseurs de Lohdi en cette saison plutôt fraîche et pluvieuse.

◆ RASSEMBLEMENT VINCENT

Un de nos lecteurs, Mr Vidal, lui-même propriétaire d'une 1000 Vincent, voudrait organiser au cours de l'été 1956 un rassemblement, suivi d'un banquet, réservé aux propriétaires de Vincent et qui aurait

lieu dans un département du centre de la France.

Les motocyclistes intéressés pourront se mettre en rapport avec Mr Vidal, 14, avenue des Pupilles de la Nation, à Aurillac.

◆ EQUIPE NORTON 1956

L'équipe Norton pour 1956 sera formée de John Hartle, Alan Trow et d'un troisième pilote qui n'a pas encore été désigné. Alan Trow est le vainqueur du dernier Manx Grand Prix. John Hartle faisait déjà partie du team Norton cette année.

POUR SPECTATEURS SEULEMENT

Ce croisement chapeau-parapluie connaît une grande vogue actuellement aux USA où il semble particulièrement apprécié par les spectateurs d'épreuves sportives.



NECROLOGIE

■ KARL BODMER

Karl Bodmer vient de mourir en Allemagne, dans sa 44^e année, d'une crise cardiaque. Bodmer était un vétéran du sport motocycliste allemand, avec les Fleischmann, Herz, H.P. Muller.

En 1930, il commença sa carrière en selle sur une Victoria compétition, puis il pilota des 500 et 600 Norton, ainsi qu'une Universal. En 1936, il entra chez DKW avec H.P. Muller ; en 1938, il est chez NSU, avec Herz et Ruhrschneck, pilotant une 350 à compresseur et participant au TT.

Après la guerre, il « remet ça » et, spécialiste de la pluie et de la mon-

tagne, il est champion allemand de la montagne en 1948. Mais dès cette date, il doit s'arrêter, les médecins lui interdisant toute émotion forte en raison de l'état de son cœur.

■ M. JULES ROBIN

Nous avons appris le décès de Mr Jules Robin, qui fut pendant plus de 35 ans, un collaborateur dévoué de la Succursale Française de la Fabrique Nationale d'Armes d'Herstal (Motos FN).

« Moto-Revue » présente ses condoléances à la famille et aux amis de Mr Jules Robin.

◆ LA NUIT VESPA

Organisée, comme chaque année, par le comité du Vespa-Club de Paris Ile de France, la nuit du Vespa-Club s'est tenue au parc des expositions, près de la Porte de Versailles. Henri Rossotti, le Vespa rythme de Fourchambault et Fernand Reynaud animèrent cette soirée fort réussie, placée sous le signe Vespa. On remarquait parmi la nombreuse assistance, la présence de Messieurs Bodin, directeur du service « Course » de la Esso Standard, Henri Chauvel, président du Vespa-Club de France, Veau, secrétaire général, ainsi que tous les membres du comité directeur. La société ACMA était représentée par Messieurs Carbonero directeur, Gerbault, secrétaire gé-

◆ LES RUSSES A LA FIM (suite)

D'après la dépêche d'une agence de presse, l'URSS aurait demandé son affiliation à la Fédération Internationale Motocycliste qui examinera cette demande lors de son prochain Congrès, Congrès qui se tiendra à Oslo le 12 juin.

Il avait déjà été plusieurs fois question d'une éventuelle affiliation de l'URSS à la FIM, mais cette fois-ci, il semble bien qu'il ne s'agisse pas d'une simple rumeur sans fondement.

◆ NOUVELLES D'ITALIE

Ducati, qui a remporté cette année un grand nombre de succès avec ses 100 et 125 simple ACT, préparerait un 125 double arbre, avec lequel la marque participerait au Championnat du Monde 1956. Les premiers essais, effectués par Gianni Degli Antoni et Francesco Villa, auraient donné entière satisfaction.

De son côté, Gilera ne reste pas inactif et la « Marca Campione del Mundo » étudierait une 175 double arbre destinée aux compétitions italiennes.

◆ REVETEMENT

« ACCROCHEUR »

Des essais viennent d'être faits en Allemagne afin de limiter les risques de dérapage sur asphalté gras ou mouillé. Il s'agit d'incorporer dans la couche superficielle d'asphalté de l'oxyde d'aluminium synthétique (Al²O³) qui se présente sous la forme d'un matériau granuleux extrêmement dur. Les essais de freinage effectués montrent que par rapport à une chaussée en asphalté classique, à 60 kmh., la distance d'arrêt nécessaire est diminuée d'un tiers, ce qui est un résultat très remarquable.

◆ MOTO A TURBINE

Les usines Turbomeca ont obtenu ces derniers temps de remarquables résultats avec les petites turbines à gaz qui atteignent maintenant un rendement égal à celui des moteurs à explosion. Cet excellent rendement est dû à des améliorations techniques, encore secrètes évidemment, et il n'est donc pas impossible que l'on envisage dans un proche avenir le montage d'une petite turbine sur une moto.

ral et Dinanceau, directeur commercial. Au cours de cette même nuit, au milieu des danses et des attractions, on procéda à la remise de nombreux challenges, juste récompense d'une saison riche en activités diverses pour tous les Vespa-Clubs. Voici d'ailleurs la liste des lauréats.

Challenge national : 1. ex-æquo, Paris et Bergerac ; 3. ex-æquo, St-Malo, Bordeaux, Montluçon, Nevers et Fécamp.

Challenge régional (de courtoisie et de ponctualité) : Cannes (Sud-Est), Lorient (Ouest), Blois (Ile de France), Montluçon (Centre), Bergerac (Sud-Ouest), Abbeville (Nord), Evreux (Normandie), Montbéliard, Pontarlier, Besançon (Dauphiné-Lyonnais), Millau et Albi (Sud), Nancy, Gérardmer, Verdun (Est).

◆ UN SCOOTER CLUB ANGLAIS

Le « London Bayswater Club » vient de former une section scooters à la demande des nombreux pratiquants de scooters et d'auto-scooters. Voici une preuve de plus de l'intérêt que portent maintenant les anglais au scooter.

Une surprise de taille !...

**B.M.W. COURRA
OFFICIELLEMENT
EN 1956**

L'usine BMW qui n'avait pas participé officiellement en 1955 aux compétitions, a fait connaître que l'année prochaine, elle prendrait le départ des épreuves du championnat du monde avec une équipe officielle. Cette équipe comprendrait très certainement : Noll-Cron et Faust-Remmert en side et Zeller en solo.

Deux grands noms du sport motocycliste :

JOE CRAIG et TOMMY WOOD

se retirent !

JOE CRAIG

Le célèbre directeur technique de l'usine Norton, responsable de la création et de la mise au point des machines compétition de la marque, Joë Craig a décidé de se retirer à la fin de l'année, après son mariage avec Mlle Van Wijngaarden, de Rotterdam, qui aura lieu le 20 décembre.

Joë Craig est originaire de Ballymena, dans la région de l'Ulster, près de Belfast ; il débuta en compétition au G. P. de l'Ulster de 1923, qu'il gagna sur une... Norton type 18. En 1929, Joë Craig, pour

sa dernière course, établit le record du tour de la catégorie 350 au G. P. de l'Ulster ; dans le courant de la même année, la première machine dont il est responsable remporte le Grand Prix de l'Europe, à Barcelone. Jusqu'en 1938, il mène à la victoire de nombreux TT l'équipe Norton composée de Tim Hunt, Stanley Woods, Jimmy Guthrie, Freddie Frith et Harold Daniell. De 1939 à 1946, J. Craig travaille chez BSA et AJS-Matchless, mais revient en 1946 chez Norton et prépare des machines avec lesquelles vaincront Artie Bell, Duke, Armstrong, Amm et Surtees qui offrit à Joë Craig sa dernière victoire, à Silverstone, devant la Gilera 4 de Duke.

Bien que ne faisant plus partie de Norton, Joë Craig restera à la disposition de l'usine comme ingénieur-conseil.

TOMMY WOOD

Tommy Wood, un des plus prestigieux pilotes britanniques, vient de faire ses adieux au sport motocycliste. Tommy Wood fut un de ces pilotes qui passaient leur « saison » sur le continent européen, se déplaçant, selon le calendrier sportif, de France en Allemagne, d'Italie en Belgique et en Espagne.

Dans les années qui suivirent la guerre, Tommy Wood fut certainement

un des meilleurs pilotes anglais, un spécialiste des circuits sinueux. En 1951, il gagne, sur une Guzzi, l'épreuve 250 cmc. du T.T. devant le regretté champion du monde Ambrosini sur Benelli. On le voit également victorieux au Grand Prix d'Espagne, en 350 cmc., sur une Velocette.

Mais l'âge venant, il fallait la « grande forme » pour qu'on le vit encore faire preuve de ses talents.



WOOD



CRAIG

PISTE IDEALE

UN record particulièrement prestigieux, le record absolu de vitesse sur deux roues, apporte à la marque et au pilote qui le détiennent, une enviable célébrité. Aussi, les tentatives faites en vue de s'approprier ce record ont-elles été particulièrement nombreuses, qu'elles soient le fait d'enthousiastes pilotes privés ou d'une usine aux moyens techniques et financiers redoutables (voir M.R. 1.250 et 1.252).

Ce record est maintenant la propriété de Wright sur Vincent à 298 kmh., bien que Johnny Allen et sa Triumph aient atteint 310 kmh.

Pour avoir quelques chances de battre un tel record, il est obligatoire de procéder à des études techniques qui, de plus en plus, ne peuvent être menées sérieusement que par une usine disposant de services compétents.

NSU qui détenait ce record jusqu'en juillet dernier a décidé de le reprendre à Wright. Pour cela, la marque allemande a envoyé ses techniciens étudier la piste de Bonneville et c'est les impressions de Gustav Germer, chef du Service Course de NSU que nous publions ici.

Le 2 juillet 1955, le néo-zélandais Burns dépossédait Wilhelm Herz de son record absolu de vitesse sur deux roues. Herz et NSU décidèrent donc de le reconquérir ; mais pour la réalisation d'un tel projet, trois conditions se présentent :

- une machine suffisamment rapide ;
- un pilote adapté aux grandes vitesses ;
- et surtout, une piste offrant le maximum de sécurité.

Les autostrades européennes qui, jusqu'à maintenant, servaient de pistes de record répondent bien à la condition imposée par la FIM d'avoir une pente inférieure à 1 % ; mais elles présentent cependant toujours quelques défauts (passages souterrains, ponts, mauvaise exposition au vent, inégalités du revêtement, lignes droites de longueur insuffisante), qui interdisent leur utilisation au-delà d'une certaine vitesse.

× × ×

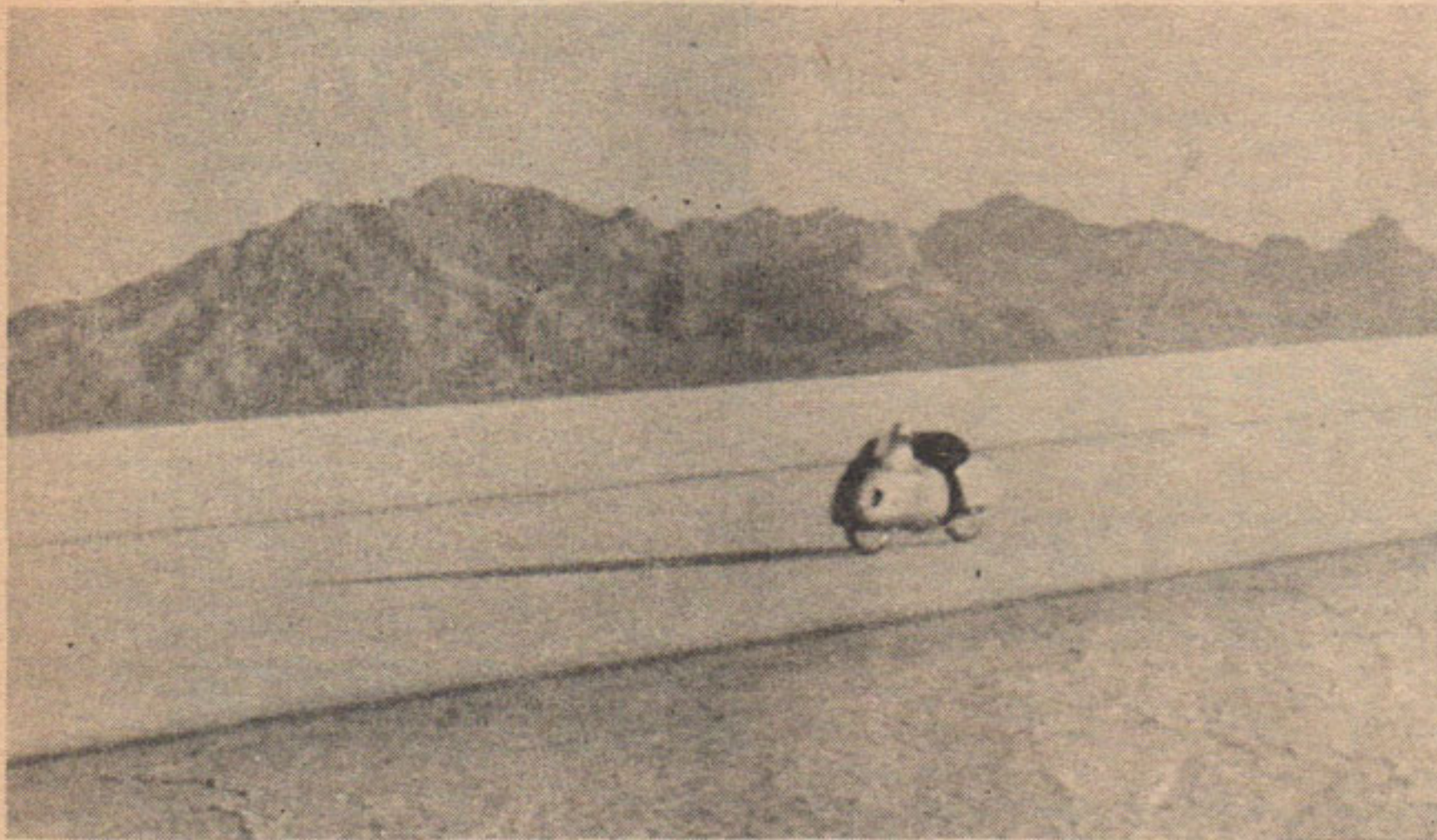
En 1947, l'anglais John Cobb battit sur le Lac Salé le record absolu de vitesse en voiture, à l'impressionnante moyenne de 634,25 kmh. Cette moyenne démontrait amplement que cette piste était parfaitement adaptée aux grandes vitesses et pouvait très bien convenir pour des records en motocyclette (les 310 kmh. de Allen, sur sa Triumph carénée, en est une confirmation). L'usine NSU envoya donc à la fin du mois de septembre son chef des recherches, le Docteur Frøde, son chef du service course, Gustav Germer et l'ancien recordman Wilhelm Herz aux Etats-Unis, afin d'étudier le comportement d'une machine de records — remplacée pour l'occasion par une « Sport

Max » munie d'un carénage complet — sur le fameux Lac Salé.

Les « Bonneville Salt Flats » (plaines salées de Bonneville) se présentent sous la forme d'une grande étendue de sel, déserte, située à 3.800 kms à l'ouest de New-York et à environ 200 kms de Salt Lake City, capitale de l'Utah. La latitude de la piste est la même que celle de Naples, et l'été, la température dépasse les 40°C le jour, pour s'abaisser à 10°C la nuit.

Il y a plusieurs siècles, à la place de la piste, se trouvait une mer intérieure qui s'est évaporée au cours des temps. Cette mer contenait une forte proportion de sel, puisque l'on évalue à 500 millions de tonnes la couche qui s'est déposée sur une surface de 8.000 km².

Au milieu de cette zone se trouve une étendue de 518 km² de sel cristallisé, les « Salt Flats », qui forme la piste des records. Située à une altitude de 1.400 mètres et entourée de montagnes qui la surplombent encore de 1.500 mètres, la piste se recouvre vers la fin du mois de décembre d'une épaisse couche de neige. Mais la neige fond rapidement au contact du sel et pendant l'hiver, le Lac Salé est transformé en un véritable lac d'une profondeur de 15 à 20 cm. C'est l'infiltration de cette eau qui donne à la surface de la couche salée son unité et lui permet d'être rigoureusement plate. A l'hiver succède brusquement l'été, sans transition ; c'est au mois d'avril que l'eau de fonte des neiges s'évapore. Et de l'action du soleil et du vent durant cette période, dépendra la surface du lac qui sera unie ou ondulée. Le soleil durcit ensuite la couche de sel, assez molle au début, et, la dernière goutte d'eau éva-



porée, la « Bonneville Speedway Association » entreprend de terminer le travail de la nature. Pour cela, elle a recours à une entreprise de constructions routières qui, avec deux tracteurs trainant une sorte de rail d'acier de 27 m de long, ratisse toute la largeur de la piste. Ensuite, on trace avec une huile spéciale deux bandes noires marquant la largeur de la piste (25 m), bandes qui restent visibles toute l'année.

Deux pistes sont ainsi tracées : une ligne droite de 22,4 kms de long et un anneau d'environ 16 kms de circonférence. Cet anneau permet, bien que plat, des vitesses très élevées, puisque par exemple, à 300 kmh., l'inclinaison d'une moto ne serait que d'environ 15° sur la verticale.

× × ×

La première impression, lorsque l'on voit la piste pour la première fois, n'est pas enthousiasmante : on a l'impression de se trouver devant une étendue verlassée ! Mais dès que l'on pose la semelle de ses souliers (cuir ou caoutchouc) sur cette surface, on change d'avis, car on s'aperçoit que l'on marche tout à fait normalement. Wilhelm Herz n'était d'abord pas du tout enchanté à l'idée de se lancer sur cette « patinoire » avec sa « Sport-Max », mais après son premier essai, il fut conquis par la nature du sol qui est à son avis bien plus accrocheur que le béton, et bien plus sûr. C'est ainsi qu'au freinage la machine reste exactement dans sa ligne, aucune amorce de dérapage ne se produisant.

× × ×

La sécurité offerte par les « Salt Flats » est considérable ; du fait que pas un arbre, pas un poteau électrique ne borde la piste, le pilote peut dévier de sa trajectoire sans danger, d'autant plus qu'il a partout au moins 25 kms pour s'arrêter !

D'ailleurs, depuis 1914, date où les premiers pilotes se lancèrent sur la piste avec des machines plus ou moins bien étudiées et préparées, il n'y a eu qu'un seul accident mortel à déplorer.

× × ×

Parmi les autres facteurs qui font des « Bonneville Salt Flats » la piste de records la plus sûre du monde, il faut noter l'absence complète de vent et aussi l'action « rafraichissante » du sel qui évite aux pneus un échauffement comparable à celui produit par les revêtements ordinaires.

× × ×

A quelques 15 kms du Lac Salé, à la frontière de l'Utah et du Nevada se trouve la petite ville de Wendover qui, bien qu'elle ne compte que 750 habitants, n'en possède pas moins six hôtels. Wendover est le « rendez-vous de chasse » où se retrouvent tous les ans les hommes les plus rapides du monde avant de partir à la

chasse aux records. D'autre part, Wendover présente l'avantage d'être située à la frontière de l'état le plus « sec » des Etats-Unis, l'Utah (l'alcool le plus fort autorisé est de la bière à... 3,2 degrés) et l'état le plus « humide », le Nevada, célèbre également pour ses salles de jeux (cf. Las Vegas).

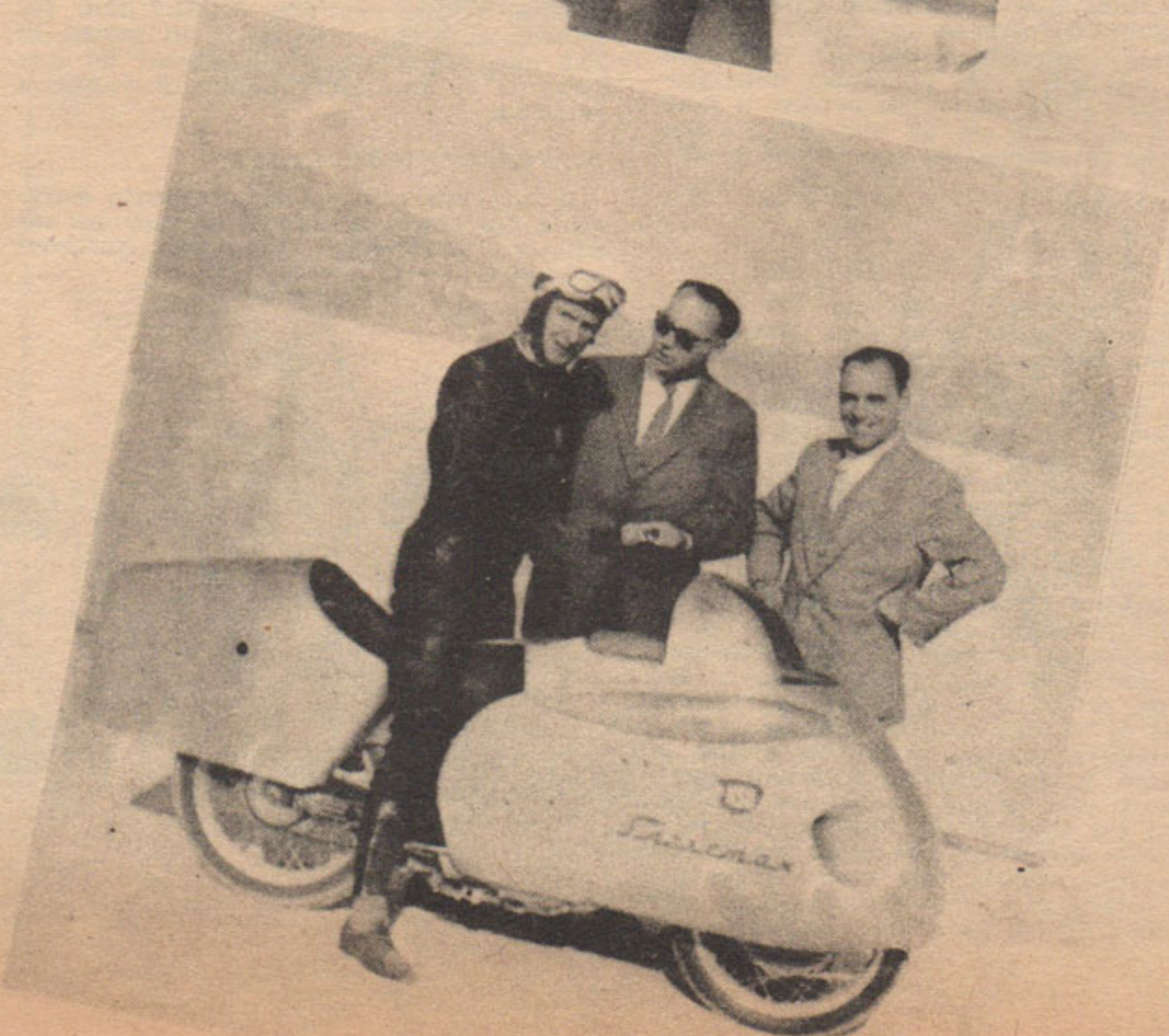
× × ×

Au point de vue économique, le Lac Salé n'est d'aucune utilité, son exploitation n'ayant jamais été entreprise ; seule une petite saline pour la production de potasse est en activité à Salt Lake City.

× × ×

En Europe, on ne se représente pas toujours très bien ce qu'est le Lac Salé, d'autant plus que le terme de lac fait penser à une étendue d'eau, ce qui n'est exact que de novembre à mai. Mais avec le début de l'été, les « Bonneville Salt Flats » deviennent la piste de records idéale et la plus sûre du monde.

Ci-dessus : un passage de Herz au cours des essais. - A droite : Herz s'entretient avec le Dr Froede. Sur la photo du bas de la page, sont réunis de gauche à droite : Herz, G. Germer, chef du service course de NSU et le Dr Froede. Notez le carénage arrière de la « Sport-Max ».



DEUX EXEMPLES DE REALISATIONS

Dans notre précédent numéro, nous avons publié le texte de la conférence faite à l'UTAC, par M. Neiman, sur ses suspensions à anneaux de caoutchouc. Cette fois, afin d'étayer cet article par des exemples concrets, afin de montrer les résultats différents que l'on peut obtenir par le choix des anneaux, par leur montage, nous montrons deux réalisations : une étude faite pour Monet-Goyon et le montage fait pour le scooter Motobécane.

ANALYSE DES PROJETS EFFECTUES POUR MONET-GOYON

Caractéristiques différentes obtenues par l'utilisation d'anneaux différents.

Nous sommes, chaque fois, en présence de 3 anneaux, de 5 mm d'épaisseur (cote normalisée), et de 30 mm de large. Ces anneaux ne diffèrent que par leur diamètre intérieur, l'anneau non monté.

CAS N° 1

	Ø int.	Ø ext.
anneau intérieur	60 mm	70 mm
anneau du milieu	70 mm	80 mm
anneau extérieur	80 mm	90 mm

Ainsi, dès que l'entre-axe entre les 2 tubes-support atteint sensiblement 65 mm, les 3 anneaux travaillent en même temps : il n'y a pas de retard d'un anneau sur l'autre. Mais, par contre, il faut qu'il y ait déjà ces 65 mm d'entre-axe pour que la suspension commence à travailler.

CAS N° 2

	Ø int.	Ø ext.
anneau intérieur	60 mm	70 mm
anneau du milieu	65 mm	75 mm
anneau extérieur	70 mm	80 mm

Bien que le diamètre des anneaux aille croissant, il ne varie chaque fois que de 5 mm (il en faudrait 10 pour que les anneaux chevauchent exactement).

Nous aurons donc un retard dans l'entrée en action des anneaux du milieu et de l'anneau intérieur.

L'anneau extérieur commence à entrer seul en action, quand l'entre-axe des 2 tubes-support est de 50 mm sensiblement (donc plus tôt que dans le cas n° 1). Avec un retard de 8 mm (quand l'entre-axe est de 58 mm et la tension de 26 kg), le deuxième anneau entre en action à son tour. Enfin l'anneau intérieur commence à agir quand l'entre-axe atteint 66 mm (la tension est alors de 49 kg), donc avec encore un retard de 8 mm sur le deuxième anneau (de 16 mm sur l'anneau extérieur) ; les retards successifs sont donc égaux, de 8 mm chacun.

CAS N° 3

	Ø int.	Ø ext.
anneau intérieur	70 mm	80 mm
anneau du milieu	65 mm	75 mm
anneau extérieur	65 mm	75 mm

Cette fois, les choses sont poussées beaucoup plus loin : en effet, cette fois c'est l'anneau intérieur qui est le plus grand ; quant à l'anneau extérieur, il a les mêmes dimensions que l'anneau du milieu.

Il est donc clair que cette fois les retards seront plus importants. L'anneau extérieur commencera à entrer en action quand l'entre-axe dépassera 42,5 mm. L'anneau du milieu intervient avec 15,5 mm de retard (quand l'entre-axe atteint 58 mm et la tension 22 kg). Enfin, l'anneau intérieur n'entre en action que lorsque l'entre-axe est de 81,5 mm (la tension : 57 kg), donc avec un retard de 23,5 mm par rapport à l'anneau du milieu, de 39 mm par rapport à l'anneau extérieur.

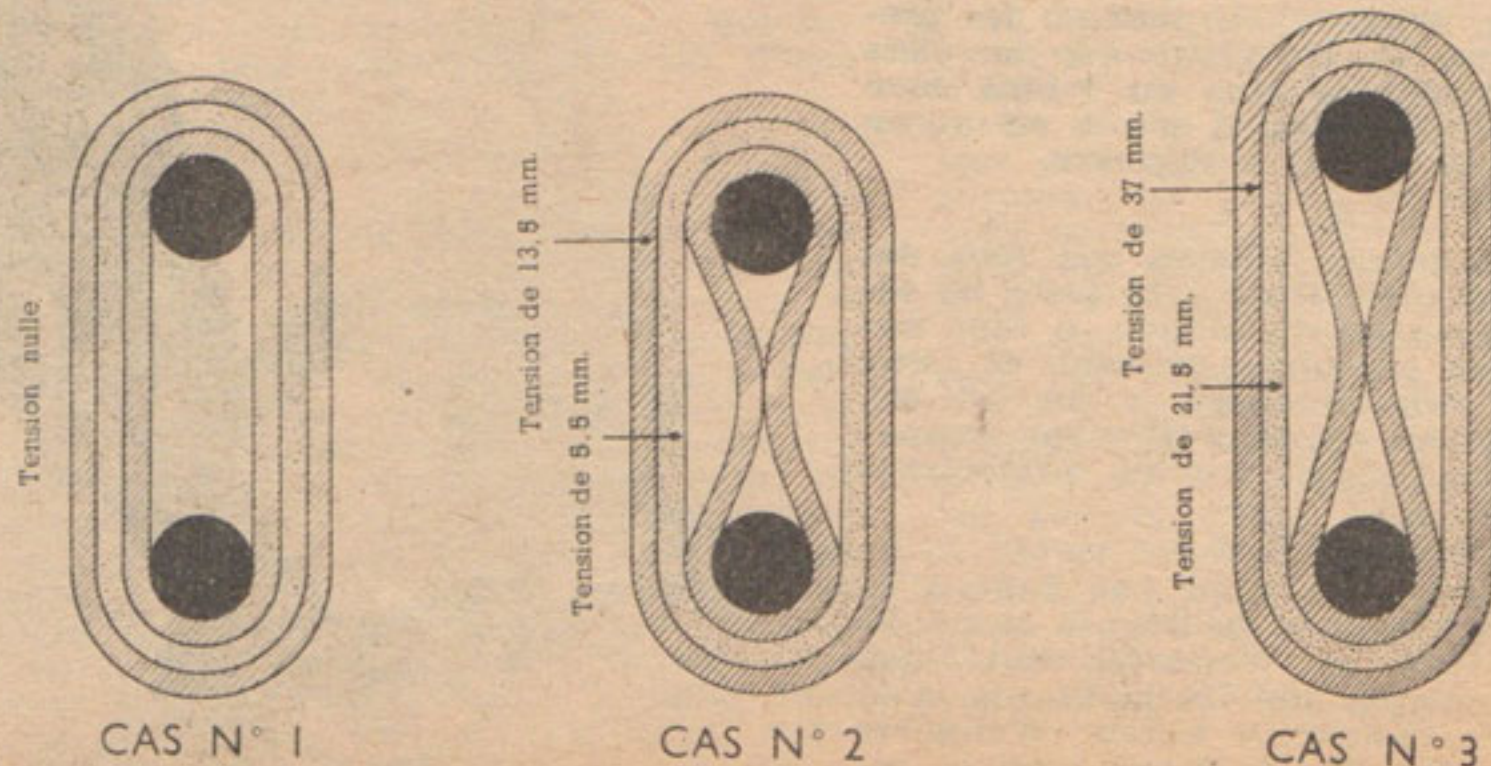
DIFFERENTS RESULTATS

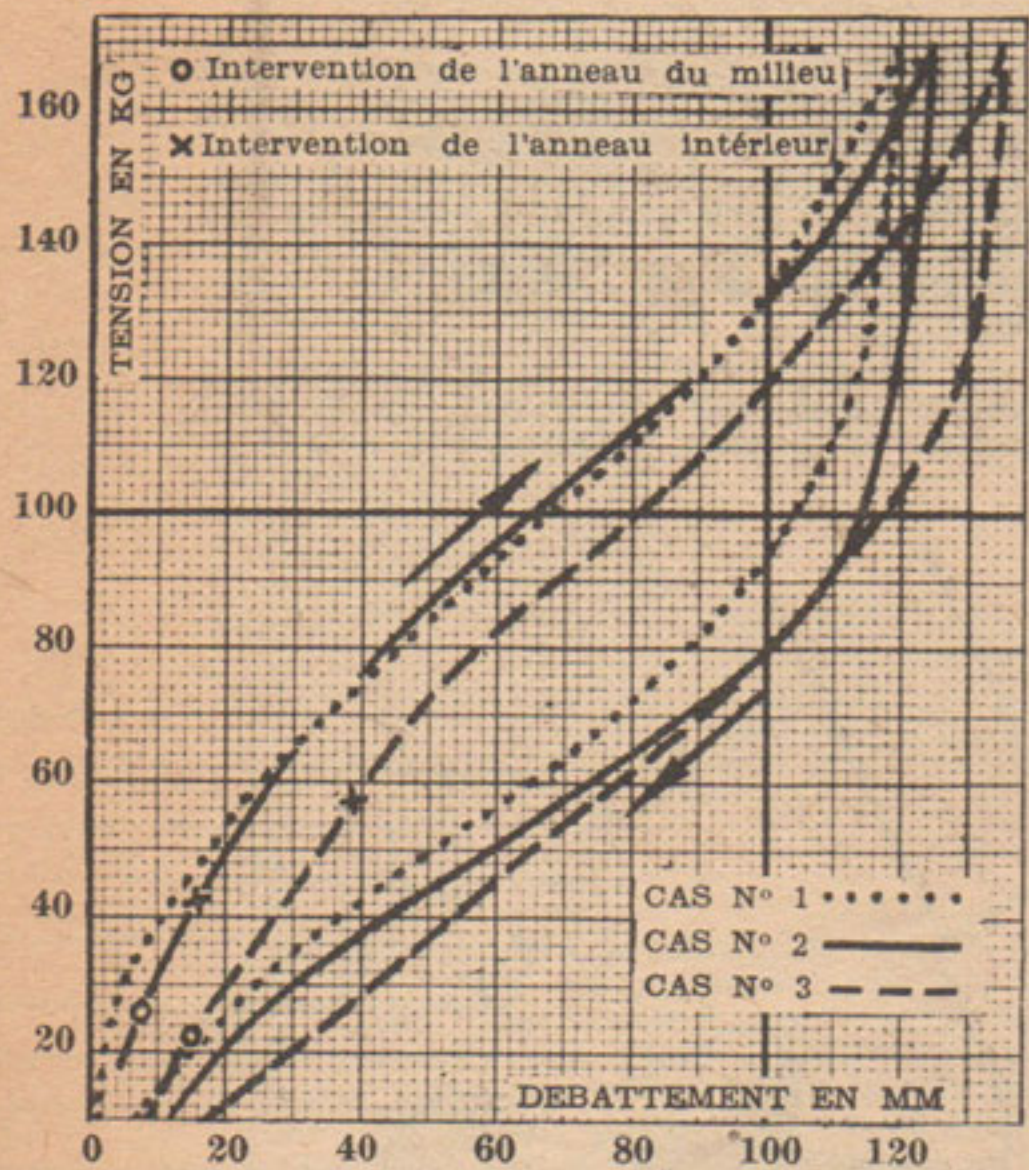
Il est clair que ces agencements différents des anneaux doivent donner des résultats différents. Prenons quelques exemples.

— Dans le cas n° 1, par exemple, dès que l'entre-axe dépasse 66 mm, les trois anneaux entrent en fonction en même temps. Avec un accroissement de l'entre-axe (des débattements) de 8 mm. (de 65 à 73 mm), la tension est passée de 0 à 40 kg. — Dans le cas n° 2, pour un même débattement de 8 mm, mais partant d'une valeur initiale de 50 mm (donc alors que seul l'anneau extérieur est en fonction) la tension passe cette fois de 0 à 26 kg. 40 kg pour obtenir 8 mm de débattement dans le cas n° 1 ; 26 kg pour le même débattement dans le cas n° 2 : la suspension n° 2 sera donc bien plus souple autour du point neutre.

Par contre, dès un débattement de 30 mm atteint, les suspensions des cas 1 et 2 se comportent pareillement, tout au moins jusqu'à 100 mm de débattement (les deux courbes sont confondues). La suspension n° 2 est donc plus progressive que la suspension n° 1.

Si, toujours à l'aller, on envisage le cas n° 3, on trouve, en considérant les tensions par rapport aux variations d'entre-axe, une suspension encore plus souple autour du point neutre. Cela provient du fait que l'anneau du milieu et surtout l'anneau intérieur entrent en fonction avec un retard beaucoup plus important.





choc et également des frottements des anneaux entre eux. Ce retard du retour (il faut, en prenant le cas n° 2 par exemple, que la tension tombe de 170 à 100 kg, pour que la suspension revienne de 10 mm), ce retard au retour permet une plus

grande douceur à la suspension, qui, après un choc, ne revient pas brusquement, mais graduellement. Ainsi, très simplement, sans utilisation d'aucun organe supplémentaire, un excellent amortissement est réalisé.

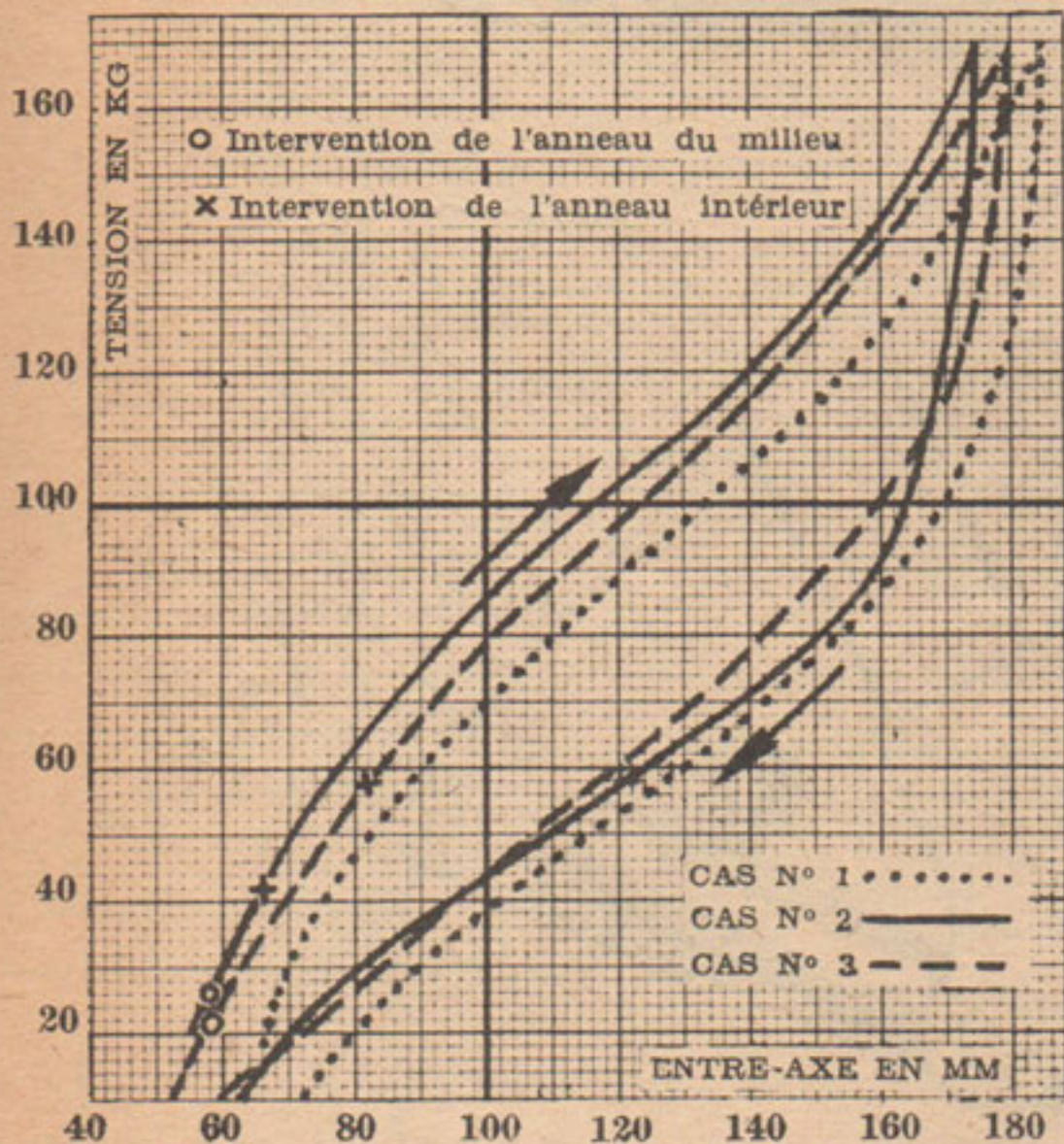
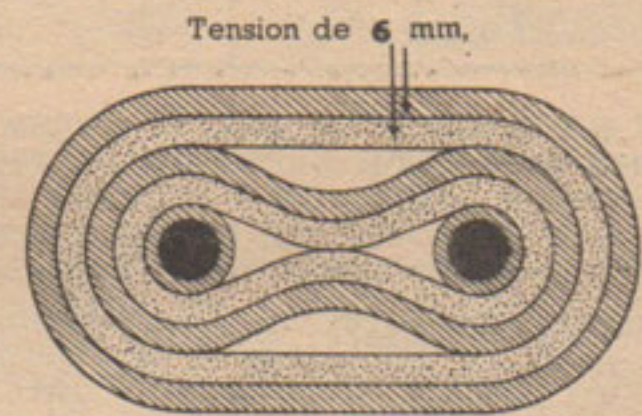
ANALYSE DE L'ETUDE EFFECTUEE POUR LE MOBYSOOTER DE MOTOBECANE

Anneaux de 20 mm de large et 5 mm d'épaisseur.

	∅ int.	∅ ext.
1 ^{er} anneau intérieur	45 mm	55 mm
2 ^e — —	55 mm	65 mm
3 ^e — extérieur	60 mm	70 mm
4 ^e — —	70 mm	80 mm
tubes d'axes	15 mm	
butée de tension	22 mm	

× × ×

Les deux anneaux intérieurs s'encastrent exactement l'un dans l'autre ; les 2 anneaux extérieurs font de même. Mais avant que les 2 anneaux intérieurs entrent en fonction, il faut que chaque brin des anneaux extérieurs se soit déjà étiré de sensiblement 8 mm.



Courbes comparées du travail des trois jeux d'anneaux figurant, en haut, le débattement en mm et en bas, la variation d'entr'axe.

Mais la caractéristique de la suspension « 3 », dès que les 3 anneaux sont en fonctionnement, devient sensiblement la même, puisqu'entre 50 et 100 mm de débattement, la variation de tension est de 47 kg (120-73) pour le cas 3, de 46 kg (132-86) pour les cas 1 et 2.

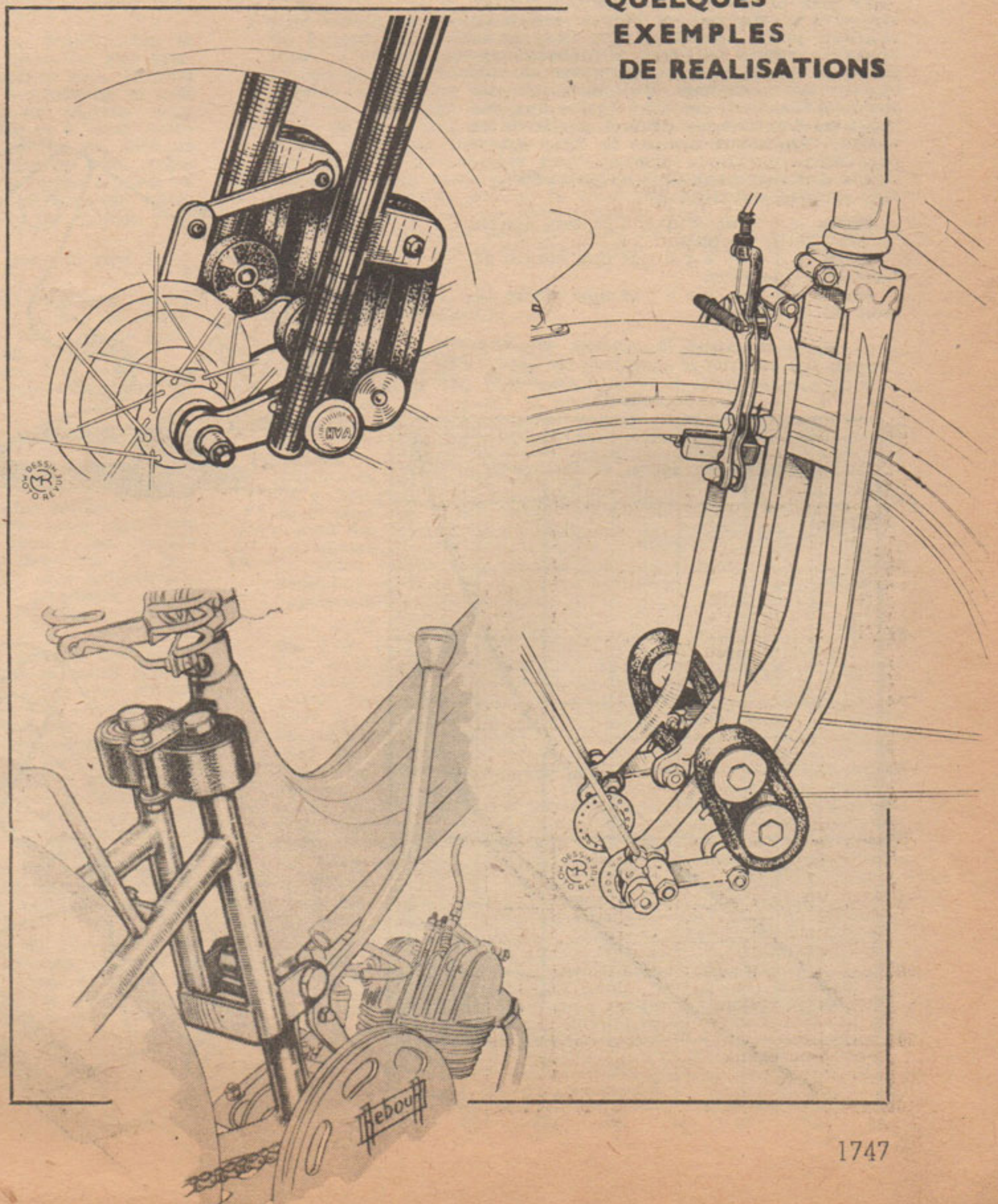
× × ×

En raison de l'agencement et des cotes différentes des anneaux, pour une même tension au talonnage (170 kg), le débattement n'est pas tout à fait le même, étant le plus court (120 mm) quand il n'y a aucun retard entre l'entrée en action des différents anneaux (cas n° 1) et étant le plus grand (135 mm) quand les retards sont plus différenciés (cas n° 3).

× × ×

— Les diagrammes de retour sont tout différents des diagrammes d'aller, en raison des phénomènes d'hystérésis du caout-

QUELQUES EXEMPLES DE REALISATIONS



Positions de l'axe de roue		Débattement vertical en mm	Entre-axe en mm	Variation l'entre-axe en mm	Allongement des brins de caoutchouc	Variation de l'allongement
	fixation solide du bras					
z	z'	0	55	0	0	0
y	y'	10	63	8	8	8
x	x'	20	73	10	18	10
a	a'	30	80	7	25	7
b	b'	40	90	10	35	10
c	c'	50	100	10	45	10
d	d'	60	109	9	56	11
e	e'	70	120	11	70	14
f	f'	80	130	10	84	14

Les 3 schémas ci-dessous montrent 3 positions différentes de la suspension : a, b, c, : positions de l'axe de roue — a' b' c' : positions correspondantes de l'axe mobile.

Ce rôle de l'enrouleur se manifeste très nettement dans la courbe de la tension en fonction de l'entre-axe. Dans les 10 mm précédant l'entrée en action de l'enrouleur, la variation de tension est de 11 kg (64,5 - 53,5) ; dans les 10 mm qui suivent, elle est de 18,5 kg (83 - 64,5), donc de 68 % supérieure.

La progressivité de la suspension se trouve ainsi, par un moyen de la plus grande simplicité, notablement accrue.

Nous ne reviendrons pas, à propos de cette suspension, sur l'effet dû au retard de l'entrée en action des 2 anneaux intérieurs, non plus sur le retard dans le retour de la suspension (amortissement).

Ici, nous considérerons essentiellement le rôle de l'« enrouleur ». Ce dernier, quand un certain débattement est obtenu, vient appuyer sur les brins des anneaux, leur fait subir une élongation supérieure à celle qu'aurait donné la simple variation d'entre-axe.

× × ×

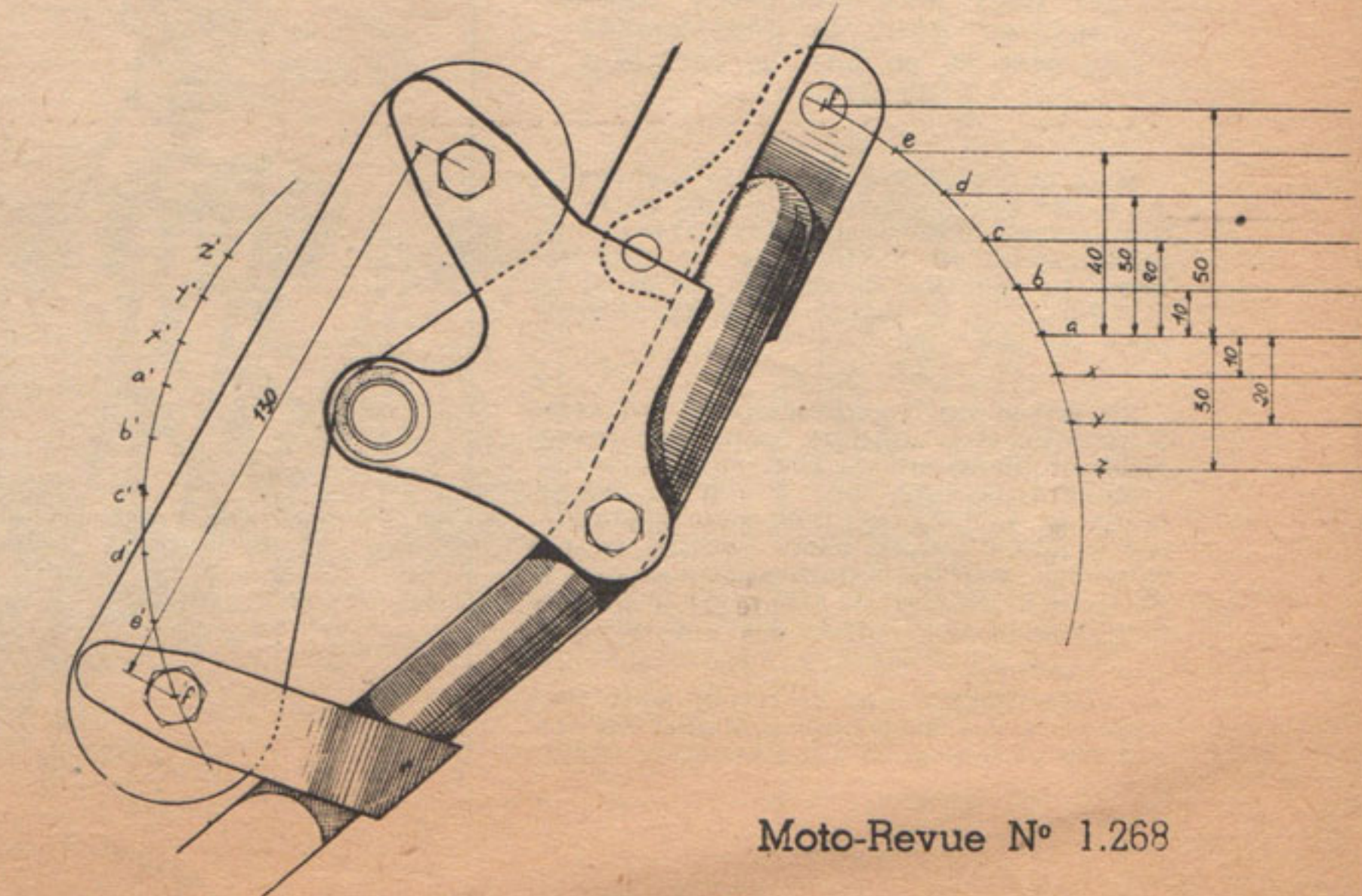
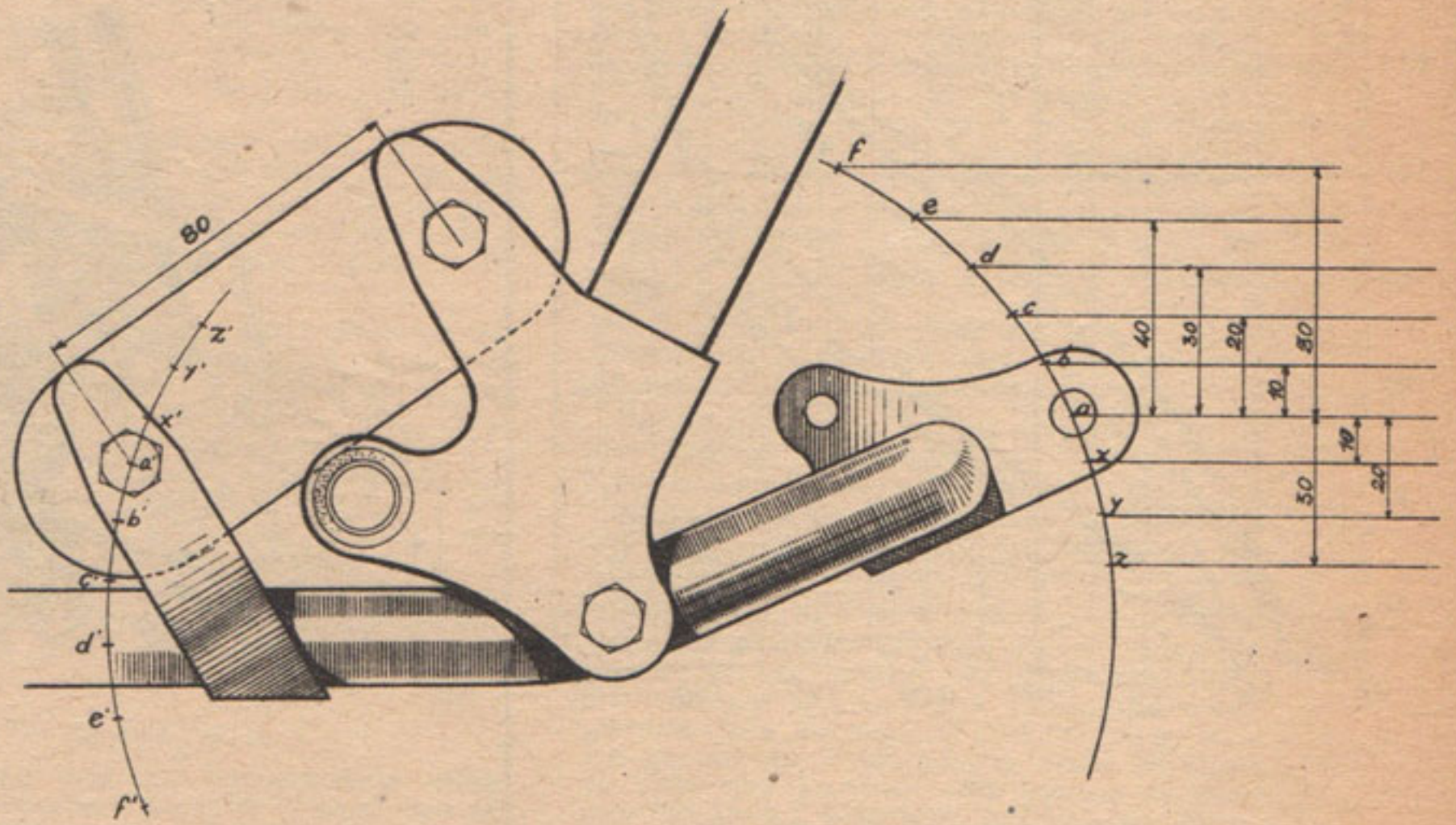
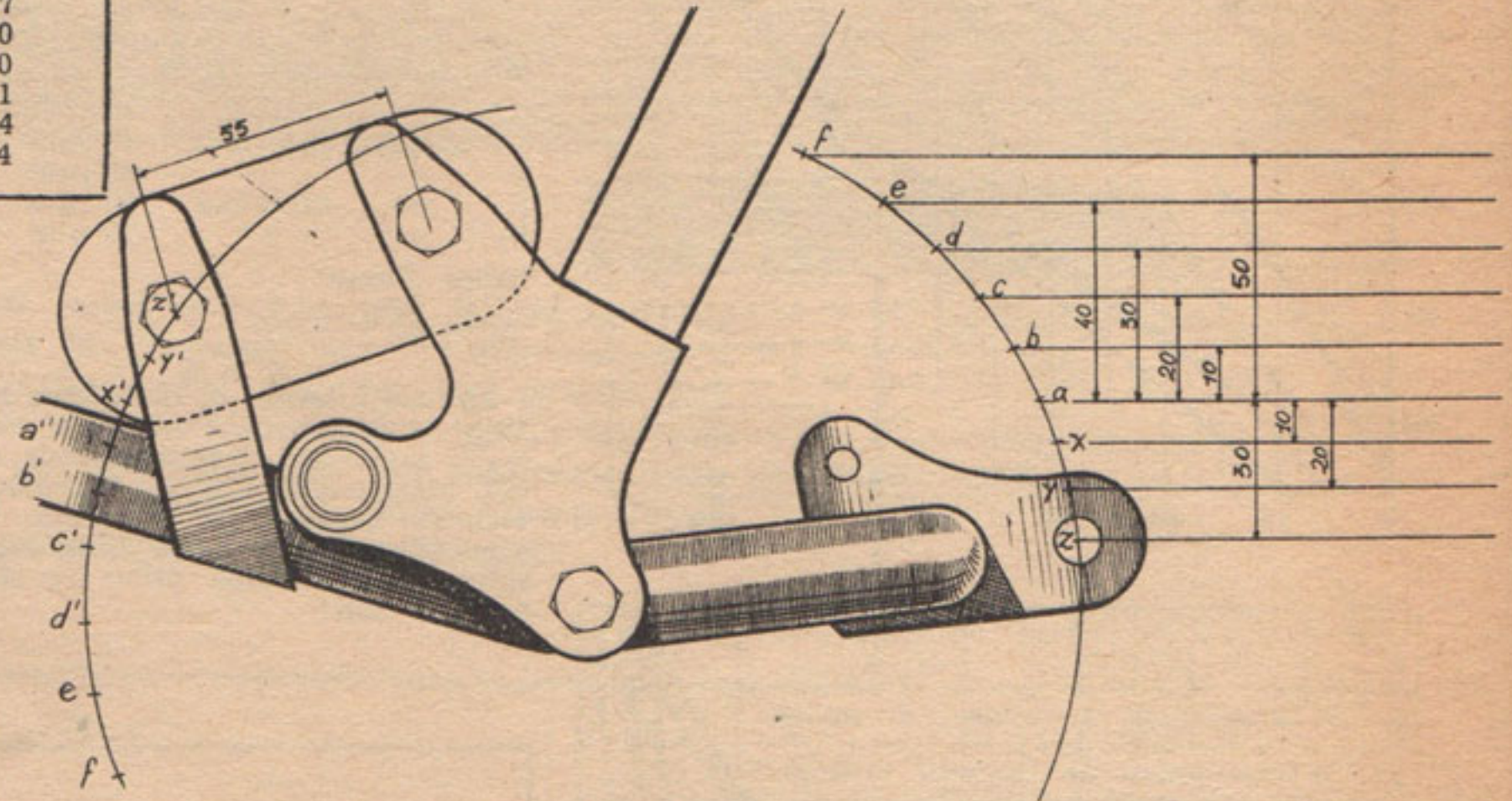
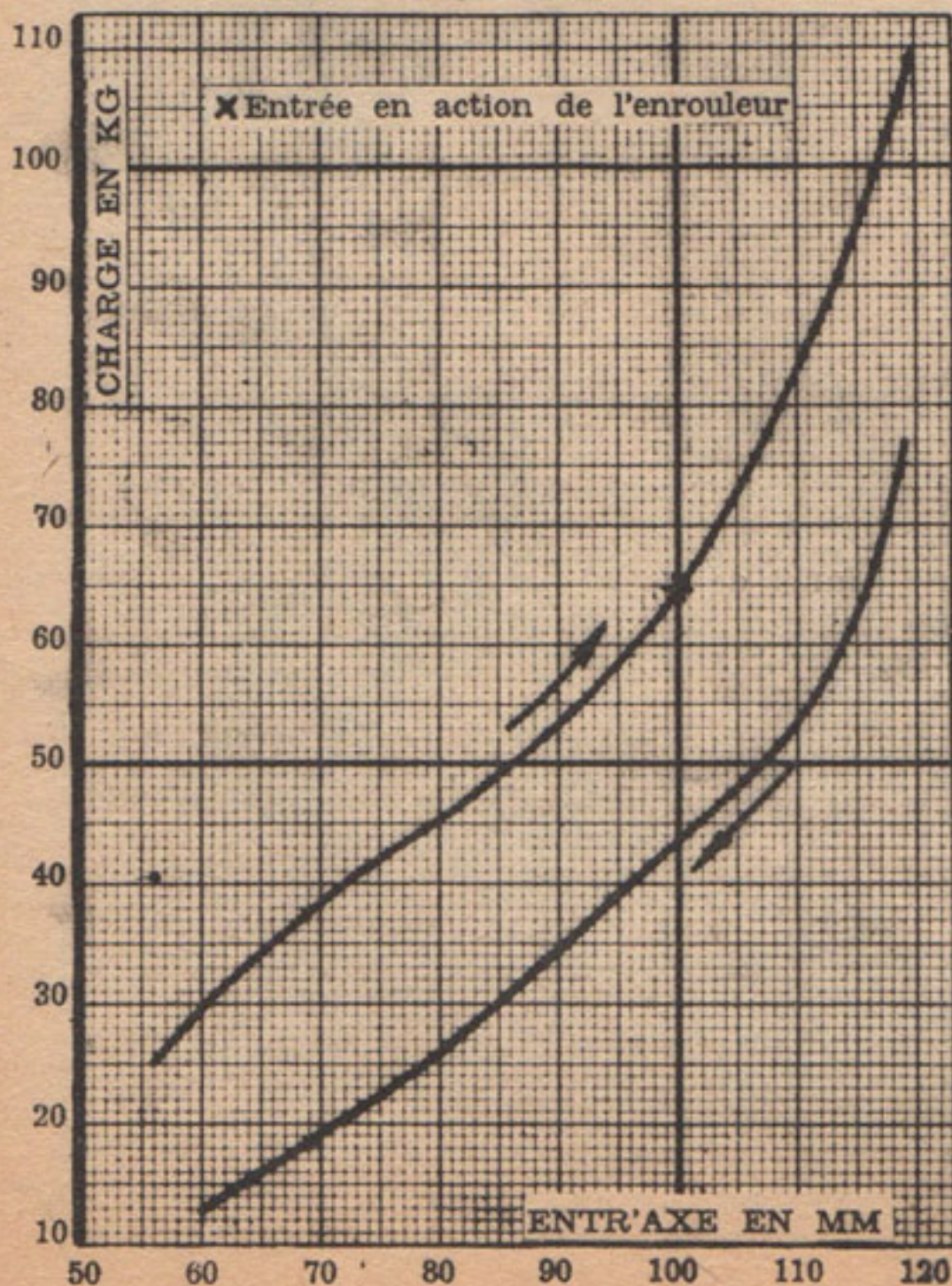
En principe, l'enrouleur entre en contact avec les brins inférieurs des anneaux quand le débattement vertical est de 30 mm (axe de la roue en position neutre, en « a »). En fait, si l'on se réfère au tableau joint, jusqu'à ce que l'axe de la roue se trouve en « c » (débattement vertical de 50 mm et entre-axe de 100 mm), les variations d'allongement des brins de caoutchouc sont égales aux variations d'entre-axes. Mais à partir de ce point, l'enrouleur brisant la ligne droite des brins inférieurs provoque des variations d'allongement plus importantes que les variations d'entre-axe.

Entre « c » et « d » : 11 mm contre 9, soit 22 % de plus.

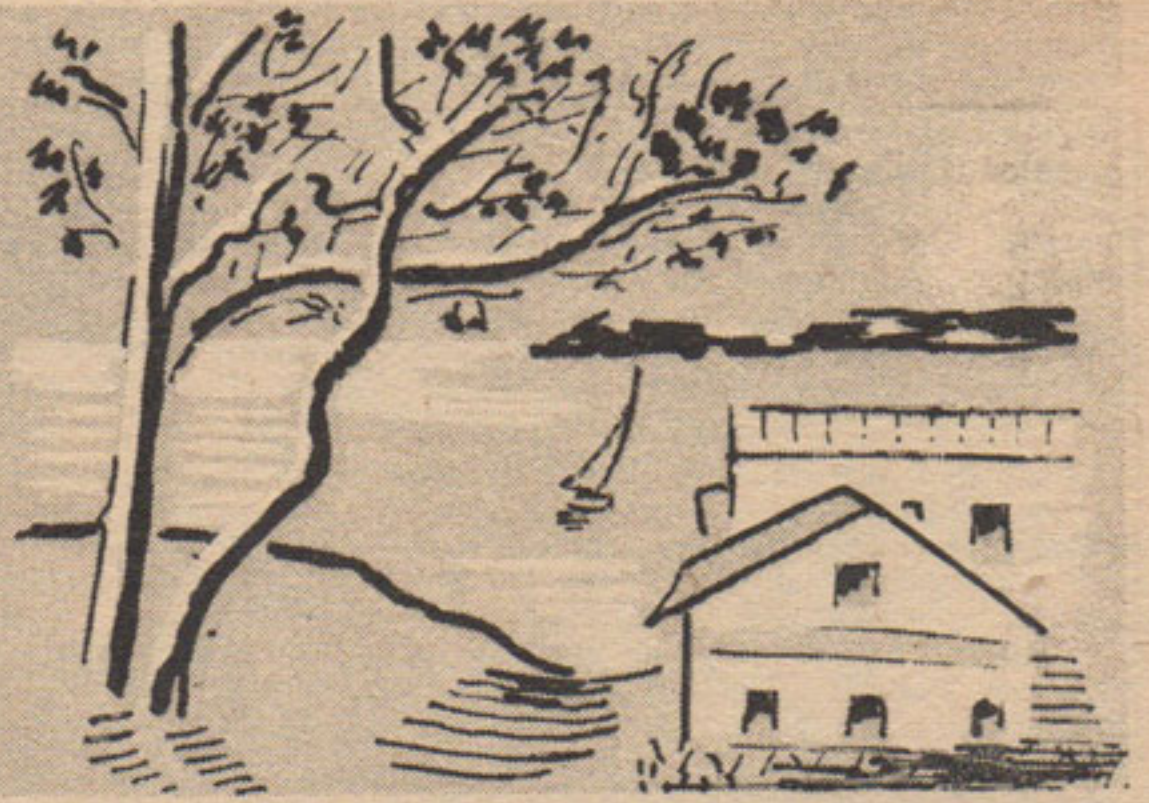
Entre « d » et « e » : 14 mm contre 11, soit 27 % de plus.

Entre « e » et « f » : 14 mm contre 10, soit 40 % de plus.

Courbe donnant la tension des anneaux en fonction de la variation de l'entre-axe. L'amortissement (le retard du retour) est important.



Vacances 1955



Jirai au nord pendant les congés payés ! A l'heure où je prononçais ces paroles, je n'y croyais guère, car j'avais à convaincre mes parents qu'une randonnée, seul, jusqu'en Belgique, ne serait pas le Pérou ! Après bien des palabres au sortir desquelles j'eus gain de cause, je poussais un gros soupir et commençais les préparatifs. C'était au début juin et le temps se maintenait au mauvais... le moral aussi ! Etant sociétaire du TCF, je n'eus aucune peine à obtenir un carnet de passages pour ma moto, une 175 Peugeot ; coût de l'opération : 1.650 fr. dont 500 remboursables. Pour l'itinéraire, je m'adressais à Esso Touring Service qui m'envoya deux magnifiques cartes avec le tracé de l'itinéraire pour l'aller et le retour, ainsi que les étapes et les endroits en réfection mentionnés. Tout ceci entièrement gratuit, ce qui est peu banal à notre époque !

Pour la moto, j'avais simplement vérifié la boulonnerie, le niveau de la boîte, des suspensions, de la batterie. Par prudence, un pneu Englebert « renforcé » remplaça mon Dunlop AR fatigué et mon garde-boue s'orna d'un majestueux et non moins réglementaire « F ». Avec beaucoup de regrets, mon tan-sad céda la place à une imposante valise et à deux saches, dont une contenant une bougie, des câbles, un filin de remorquage et de l'outillage. Une petite boîte de pâte Arma — aucun contrat publicitaire ne me lie avec cette maison — et beaucoup de chiffons complétaient et remplissaient cette sacoche. Donc côté véhicule, ça devait aller, du moins, c'est ce que je me disais.

Pour moi, une carte d'identité suffirait, puisque rien d'autre n'est exigé.

...Et les jours passaient et la pluie tombait toujours ! Il est vrai que Cluses n'a pas volé son surnom de « pot de chambre de la Haute-Savoie ». Ne croyez surtout pas qu'il ne pleut qu'à Cluses, vous seriez dans l'erreur la plus complète !

Le 29 juillet au soir, je quittais l'atelier, non sans avoir remercié mes camarades de leurs vœux et promis d'envoyer de nombreuses cartes postales.

LE DEPART

30 juillet... 3 h. 30... le réveil sonne. Premier réflexe ? L'envie de stopper ce grelottement d'un furieux, mais vigoureux coup de pantoufle ! Mais d'un coup, la réalité me réveille pour de bon : le départ ! Vite un copieux déjeuner, un dernier coup d'œil aux bagages et papiers ; de gros baisers aux parents qui renouvellent leurs conseils de prudence et les autres ! 1, 2 coups de kick, ça ronfle. Papa ouvre le portail, et hop ! en route ! 4 h. 08.

Il fait encore nuit et dès Bonneville, il y a du brouillard. Je roule cependant assez vite, car je connais la route comme ma poche. Je double deux voitures de la Loire qui cheminaient dans le brouillard ; elles suivent ma plaque « 74 » comme une loco suit les rails jusqu'à la frontière de Genève où les douaniers très sympas abrègent les formalités. 5 h. 10, Genève est traversée en un temps record et me voilà sur la route qui longe le Léman. Peu de circulation à cette heure matinale ! La moto marche du tonnerre, car le ciment de la route est encore humide. J'ai l'impression d'avoir 3 carburateurs ! J'assiste à un lever de soleil ; quelle spendeur de voir sortir du lac doré l'Astre bienfaisant, de voir ses rayons s'étendre sur les vagues tranquilles. Mais je quitte la rive du lac pour attaquer le Jura encore enveloppé de brume... Vallorbe, frontière sans histoire... et me voilà de nouveau en France !

Jusqu'à Besançon, la route me donne du fil à retordre, car la pluie a rendu glissantes les trop nombreuses... bouses de vaches... et un virage là-dessus, eh bien, c'est « vache » ! 8 h. 30, je m'offre un café dans cette bonne cité qu'est Besançon où le tic-tac de ses montres n'est pas le seul bruit à troubler, hélas ! Le Doubs coule... tout doux ! Et moi je

continue ma route vers Langres, patrie de Diderot. Je ne m'attarde guère plus dans cette ville et, quelques kms plus loin, je tombe en plein dans un convoi militaire et il me faut sans cesse doubler ces camions puants le gas-oil. Heureusement, tous les conducteurs sont à féliciter pour leur courtoisie, leur amabilité et leur bonne humeur. Pourvu qu'ils ne perdent pas cette excellente habitude un fois revenus dans le civil ! Mais à force de côtoyer ces soldats, je faillis les suivre à leur caserne ; j'eus beaucoup de mal à me souvenir que j'étais un petit gars en vacances et non un trouffion en quête d'aventure guerrière !

C'est sous un ciel couvert que j'arrivais à Joinville, où je mangeais à l'Hôtel du Soleil d'Or ; soleil dormant eût été plus juste ! 13 h., en selle de nouveau jusqu'à Bar-le-Duc, ville natale de Poincaré et de Guise. Peu sensible à l'Histoire de France, mon réservoir crie « famine » ; c'est bien son tour ! C'est en toute quiétude que j'arrive à Mézières qui est célèbre par une bataille de 1918 ; je traverse Charleville toute proche et file vers Rocroi, sans écraser un seul espagnol, ces derniers redoutent cette ville, car en 1643, un grand nombre d'eux se fit écraser par Condé, ce qui prouve que se faire passer dessus n'est pas nouveau ! Il est 18 h. 30, j'ai fait environ 650 kms, je trouve que c'est suffisant pour cette journée, aussi, je jette mon dévolu sur l'Hôtel du Commerce où le cadre est agréable comme le reste. Un coup de chiffon à la moto, un au pilote, un petit repas et dodo !

31 juillet. 9 h., le petit déjeuner englouti, je quitte Rocroi et mets le cap sur la frontière belge, qui n'est pas loin.

LA BELGIQUE

Formalités réduites. Voilà les pavés. J'en ai un peu peur, car je n'y suis pas habitué. Le temps est toujours couvert, mais sec. Et je file vers Bruxelles où des amis m'attendent. A la sortie de Couvin, je croise un sidecar peint en jaune et le gars qui le chevauche me fait un grand signe de la main. Très inquiet, me demandant ce que j'ai pu faire de travers, je m'arrête. Voilà le gars qui fait demi-tour et, à mon grand étonnement, me demande pourquoi je me suis arrêté ! On s'explique : il est un agent du Touring Secours, un « Ange de la Route », et son geste n'est qu'un signe d'amitié à l'encontre des usagers de la route. Ça en bouche un coin et ça fait plaisir, on se sent moins seul ! Mis à part les traversées de villes ou de villages, la route est bonne et je suis à Bruxelles vers 13 h. Le diner terminé, je me reposais tout l'après-midi.

1^{er} août. Départ pour Anvers ; route excellente en harmonie avec le temps qui a changé d'avis dans la nuit, il est vrai qu'elle porte conseil ! Un petit arrêt à Boom pour jeter un coup d'œil au sinistre camp de concentration et pour déguster une « gueuse » du coin ! Anvers, ville assez propre pour un port. Pour la modique somme de 10 fr. B., j'ai franchi le fameux tunnel de 450 m. de long qui passe sous l'Escaut. Une promenade en bateau dans le port m'a donné l'occasion de voir pour la première fois un navire marchand helvétique ! Le zoo vaut une visite et les 25 fr. B. que vous réclame le portier. De nombreux oiseaux rares et quelques reptiles tels que boas, pythons, sont en demi-liberté. Aucune grille ni vitrine ne les séparent du public ! Aussi, rares sont les visiteurs qui s'attardent devant les reptiles ! C'est croquignolet !

De retour à Bruxelles, le soir visite de la grand-place illuminée. L'Hôtel de Ville asymétrique qui causa le désespoir et... le suicide de l'architecte, fait face à la maison du Roi. Comme toutes les villes à cette époque, peu d'indigènes, mais beaucoup de visiteurs, surtout étrangers. Tout le monde boit de la bière qui est très « violente », mais excellente. Je passerai sous silence qu'un certain soir, voulant goûter un peu trop ce nectar, je... enfin, ça allait mal !

Il y a beaucoup de choses à voir à Bruxelles. Le Palais de Justice où les pigeons s'en donnent à cœur (?) joie avec vos chapeaux ou vos cheveux, suivant le cas : le meilleur cosmétique est de l'eau à côté de cette brillantine céleste !

Certaines « curiosités » faisaient relâche ; les serres du Roi, la Tour Japonaise, la crypte Royale, le Palais du Cinquante-naire et d'autres trucs encore. Cependant, je pus visiter le Pavillon Chinois qui recèle une fort belle collection de chinoïseries ! Le Musée de l'Armée, qui contient de quoi équiper une division, à condition de ne pas être regardant pour l'équipement, car les uniformes vont, comme les armes, du XV^e siècle à nos jours ! Le Musée Colonial de Tervuren, où sont exposés, vous l'avez deviné, des objets coloniaux !

Comme il se doit, je fis une visite de courtoisie au plus vieux bourgeois de Bruxelles : le Manneken-Pis. Je voulais arroser cette rencontre, il s'en est chargé tout seul avec un brio incontestable ! Pensez ! Il a de l'entraînement ! Il était nu — comme la vérité, c'est vous dire ! — bien qu'il ait, porte de Hal, une collection de costumes qui ferait envie — par la quantité et non par la taille — à l'Aga Khan lui-même !

Une curiosité intéressante : la discipline des piétons envers les agents et les feux ; ces braves se font écraser légalement... dans les clous !

Mais quittons la capitale et prenons la route... nous la rendrons après usage !

UN CROCHET PAR WATERLOO...

Les épopées napoléoniennes m'ont toujours passionné, voilà pourquoi je me retrouvai à Waterloo devant la butte du Lion ; l'on accède à son sommet par la bagatelle de 426 marches ! A quinze marches du sommet, un de mes lacets de chaussures abandonne lâchement et si je n'avais pas craint de passer pour un prétentieux, j'eus certainement prononcé le même mot que Cambronne lâcha aux anglais à cet endroit, certain jour de 1815 où l'on s'étripait joyeusement, comme le montre la reconstitution du panorama. C'est mieux qu'un Western !

Le lendemain, visite de Louvain, renommée par ses universités. L'Hôtel de Ville y est imposant, mais malheureusement, la plupart des statues qui l'ornent sont en partie décapitées — œuvre d'une guerre toute récente. — De là je suis allé à Lierre, où naturellement je suis allé voir, admirer et complimenter, non pas l'armée française, mais une célèbre horloge astronomique qui n'a que 57 cadrans. Elle indique tout... sauf notre dernière heure ! Son créateur s'appelle Zimmer, il a 65 ans et travaille encore dans son atelier. Dans le livre d'or, j'ai vu la signature de Luis Mariano... son adresse suivait... pour les admiratrices sans doute !

On m'avait conseillé la vallée de la Meuse ; je suis allé jusqu'à Dinant où j'ai failli me casser une dent en dégustant une « couque », spécialité du coin. J'ai beaucoup admiré les « dinanderies », œuvres de cuir repoussé. C'était remarquable de goût et de finesse.

Au retour, j'ai fait halte à Namur pour trois raisons : l'excellence du café qu'on y sert, l'accent bien connu et enfin la citadelle. Je n'ai pas été déçu du tout, au contraire, car un bon namurois m'a affirmé qu'il aimait bien les français, car, d'après lui, nous parlons la même langue que les belges ! On est francophile ou pas !

... ET UN AUTRE PAR LA HOLLANDE

J'ai voulu voir aussi les plages du littoral et je suis allé à Ostende, Blankenberge et au Zoute, d'où j'ai poussé jusqu'en Hollande, question de voir les fameux moulins à vent ! Ils méritent le déplacement... tout comme les hollandaises qui sont aimables au point de lécher les timbres pour les cartes que vous leur achetez ! M'étant assuré que la mer du Nord était aussi mouillée que les autres, je pris le chemin du retour.

Arrêt à Bruges, because les dentelles, le beffroi, etc.... De là, j'atteignais bientôt Gand par une route qui eut fait plaisir à Bourvil tant elle était fleurie ! et bordée de ravissantes pépinières du plus bel effet. Gand-Alost : du houblon en abondance, avec, au-dessus des perches, un vieux moulin ou un château moyenâgeux !

Hekelgem, un restaurant annonce : Tapis de Sable. Je mets pied à terre, car on ne lutte pas avec la soif et la curiosité ! Je ne regrette rien, car c'est splendide. En effet, un artiste, à l'aide de sable multicolore et de ses dix doigts, reproduit sur un plan incliné des œuvres célèbres telles que la Joconde ou autres. C'est saisissant de vie et de beauté.

Mon séjour tirait à sa fin et pourtant je fonçais à Mons pour faire un vœu, tout en caressant la tête d'un singe de bronze qui fait partie intégrante de l'Hôtel de Ville.

Je tombais pile pour assister à un jeu : l'humeçon, auquel je ne compris que dalle !

LE RETOUR...

Il fallut rentrer à Bruxelles pour préparer le retour, ce qui ne traîna pas. Le 12 au matin, je mettais le cap sur Luxembourg, par Namur, Marche-en-Famenne, Bastogne et Arlon. A midi je mangeais à la frontière franco-Luxembourgeoise et à 15 heures j'arrivais à Nancy après avoir parcouru 65 kms sous la pluie que je n'avais pas revu depuis fort longtemps ! A 19 h., je bivouaquais à Ostwald dont je garde un mauvais souvenir. Personne ne parlait français dans cet hôtel et je fus laissé de côté comme une vieille godasse ! Moi qui aime tant la compagnie ! Je ne peux pas dire que les alsaciens soient très aimables, oh ! ça non ! Le patron de l'hôtel ne m'ayant pas appelé à l'heure que nous avions convenue, je quittais ce coin de fort mauvaise humeur et le plus vite possible, pour ne m'arrêter qu'à Colmar où je déjeunais enfin.

... PAR LA SUISSE

Faisant un détour par Belfort, je me trouvais à Bâle pour midi et je me tapais la cloche... en Suisse !

C'est ainsi que je parvins à Cluses, non sans avoir encore essuyé un très violent orage à l'entrée de Genève.

Mes impressions ? J'ai été enchanté de mon séjour en Belgique, car tout est avenant et sympathique. La propreté est là-bas une devise très respectée ; on lave les trottoirs le matin ! Les nombreux ponts mobiles vous obligent à attendre, et cela permet de se glisser derrière la cravate une chope de bière, ce qui n'a rien de désagréable ! Les nombreux marchands de frites ou de fruits qui sont installés en bordure de la route mettent une note gaie dans la monotonie du paysage, tout en rendant service. Que dire des policiers, sinon qu'ils se montrent compréhensibles et aimables envers les étrangers.

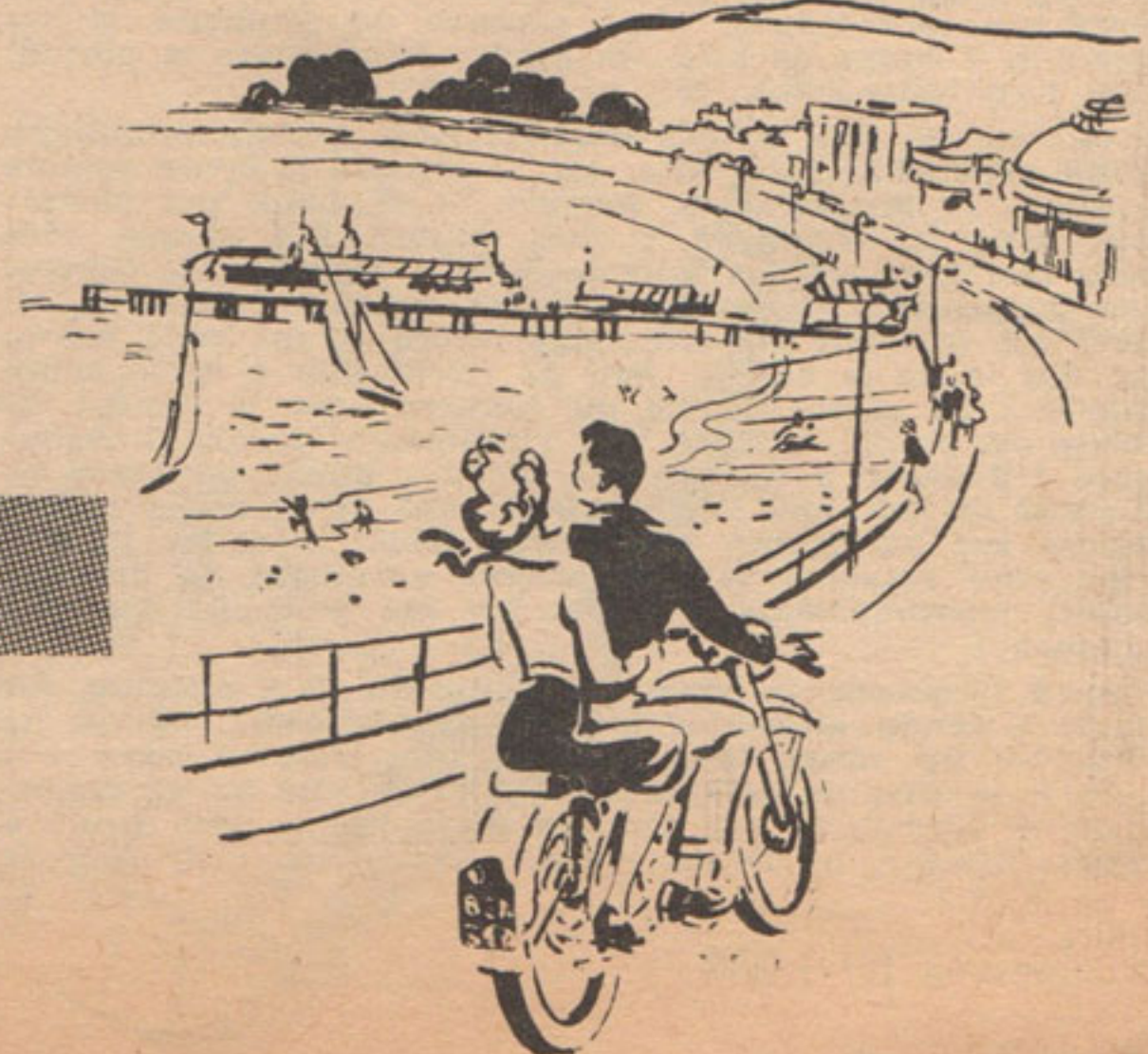
LE BILAN

Pas un seul ennui au tableau ; pas une perle à la bougie ! Je n'ai eu qu'un regret : celui d'être parti seul, ce que je ne referai plus jamais ! Car je fus, à quelques exceptions près le seul motard français et d'une manière certaine, le seul Savoyard !

Je ne puis que vous conseiller d'y aller pendant vos prochaines vacances, amis, car vous ne regretterez rien ! Si l'Espagne se retire de mes projets, je crois bien que je retournerai dans le Nord pour visiter plus longuement la Hollande. Quel lecteur ayant déjà visité ces coins, ou qui les visitera l'an prochain, voudra me faire savoir s'il pense comme moi ?

Il est temps de terminer et je remercie M.R. de m'avoir accordé cette place dans la revue et pour les aimables renseignements que son équipe « rédac » m'avait fait parvenir avant mon départ.

Mr R. FONGEALLAZ
Cluses (Hte-Savoie)



LA CULASSE

La culasse Vortex entre dans le cadre de la fabrication des super-culasses destinées à améliorer le rendement des moteurs de série. Sur le moteur Vespa, il ne peut être question d'une amélioration du refroidissement par des ailettes plus largement surfacées car la culasse doit obligatoirement prendre place à l'intérieur du capot en tôle canalisant la circulation d'air alimentée par la turbine de ventilation. Extérieurement, cette super-culasse Vortex ne peut présenter que peu de différences avec la culasse d'origine. Seules, les ailettes de refroidissement sont légèrement plus épaisses et le logement de la bougie est fileté dans une bague de bronze.

Au-dessus du logement de bougie, les ailettes avancent légèrement et leur arête est parallèle au siège de la bougie d'allumage.

C'est donc uniquement la chambre de compression qui a été travaillée. Dans la culasse d'origine du type hémisphérique, les gaz sont comprimés sur toute la surface de la chambre de compression, tandis que dans la Vortex, ils se trouvent concentrés vers la bougie.

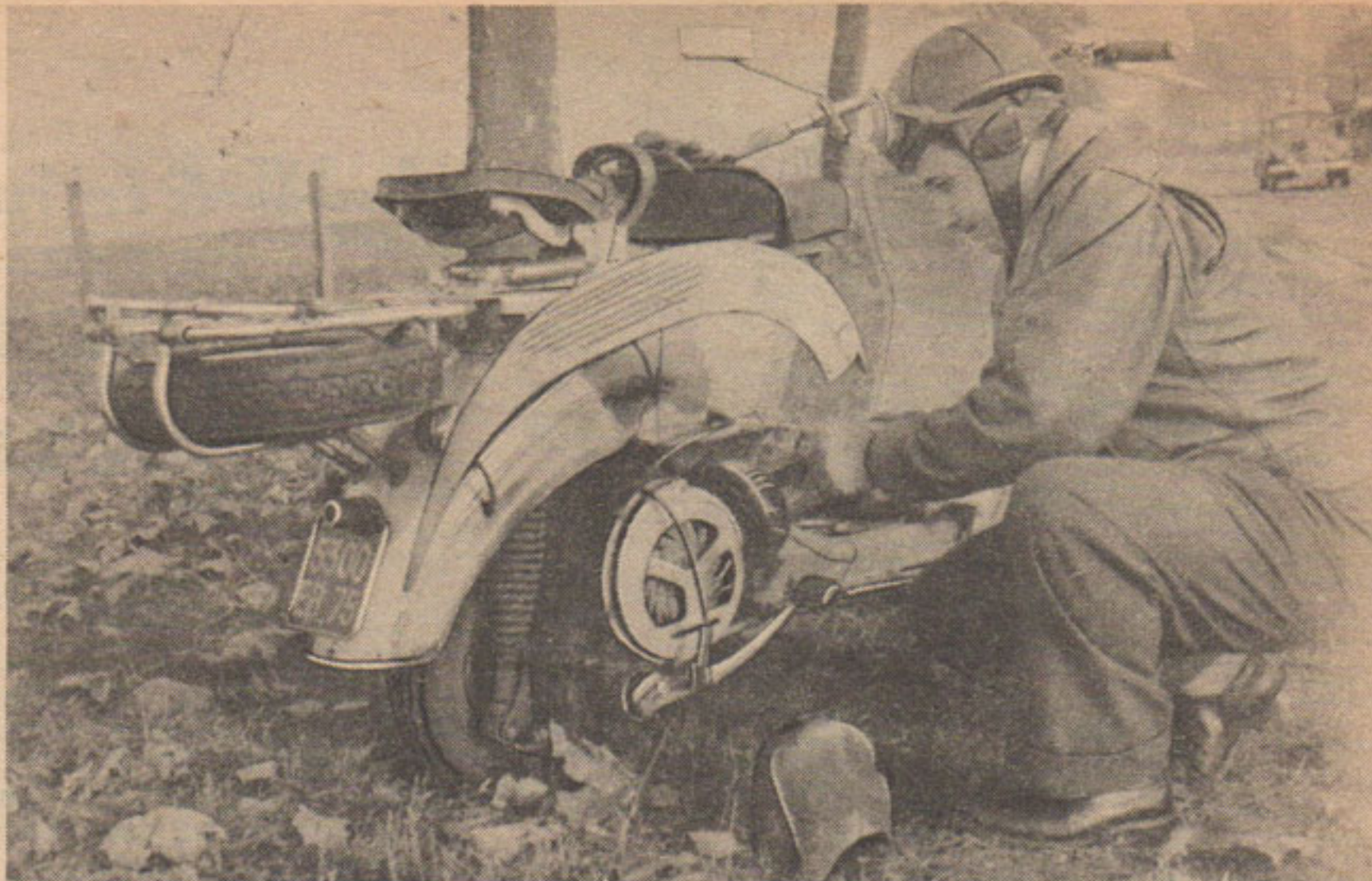
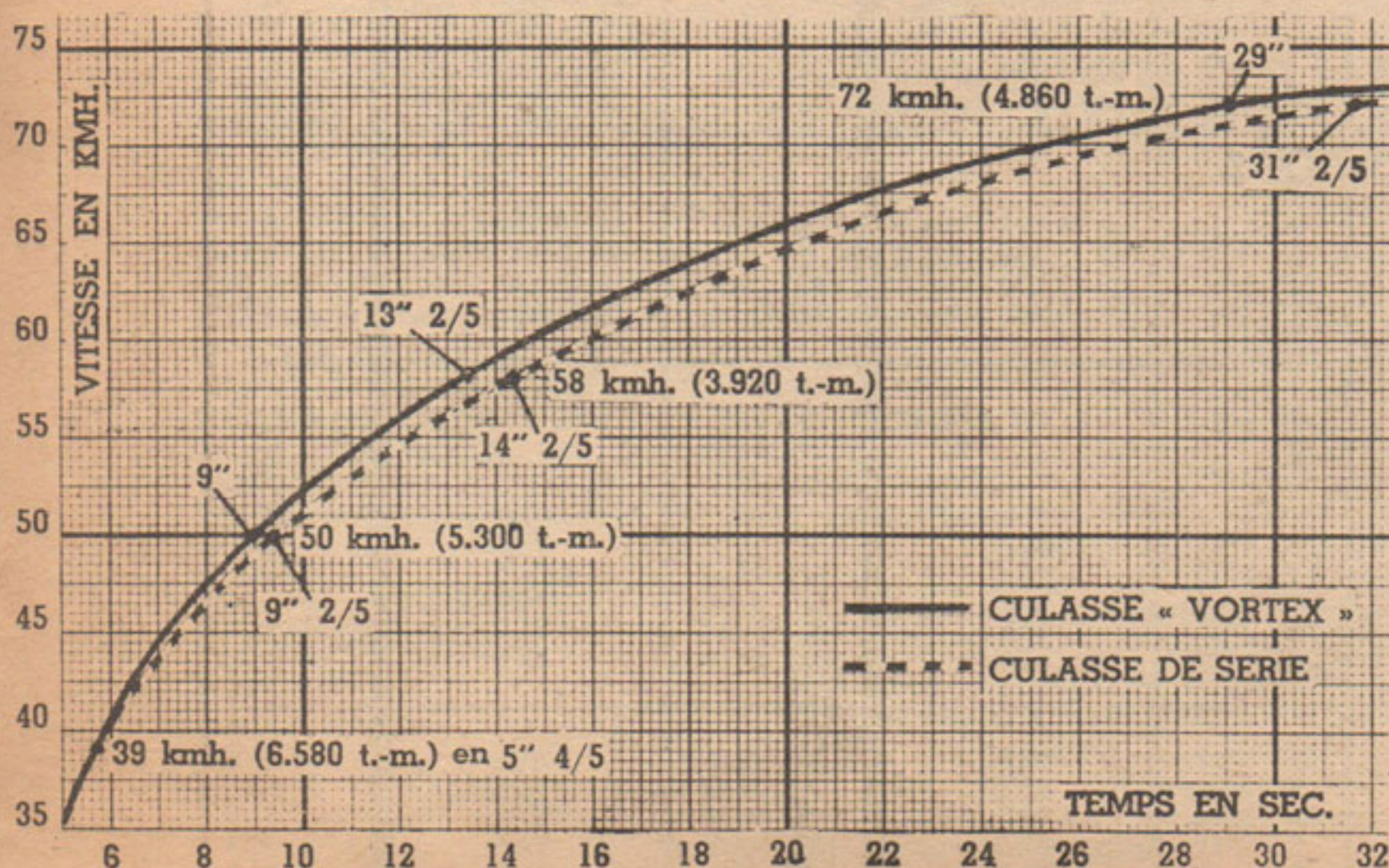
LE MONTAGE

Le montage est prévu pour les Vespa 1954 et 55 dont le mode de fixation diffère par la fixation du capot de refroidissement. Un renfort venu de fonderie avec la culasse est à supprimer si l'on doit monter la Vortex sur le modèle 55.

C'était notre cas, et pour l'adapter sur notre Vespa d'essai, il fallut scier le renfort prévu à la partie supérieure de la culasse.

Au montage, nous avons constaté que les ailettes de refroidissement sont trop hautes de 5 mm pour permettre un emboîtement correct du capot en tôle qui ne peut être fixé que par la vis du goujon de culasse. La petite vis qui le maintient sur le carter de ventilation ne put donc être mise en place et il en résultat une légère fuite dans le canal de refroidissement.

Au-dessus : notre essayeur procède au changement de culasse. - Au-dessous : les courbes d'accélération obtenues avec les deux culasses.



VORTEX

POUR VESPA

LA MACHINE D'ESSAI

Nous avons utilisé pour nos essais un scooter Vespa 55 totalisant près de 9.000 kms au compteur. Cette machine n'avait subi aucune transformation et se trouvait dans un état mécanique moyen : en un mot, c'était la Vespa de « Monsieur tout le monde ».

L'ESSAI

Dès le départ, nous avons monté la culasse Vortex et en nous rendant à la côte d'essais avec notre chronomètreur en seconde selle, nous avons, une fois de plus, vérifié l'excellente maniabilité de la Vespa. N'ayant jamais piloté auparavant la machine des essais, il nous fut impossible de nous livrer à des comparaisons dès le départ.

Nous constatons seulement que le moteur a tendance à cogner à bas régimes et qu'il n'est pas très souple au ralenti. Les reprises sont franches en seconde et bien que nous représentions à nous deux une charge de 160 kgs, nous démarrons souvent en seconde, la première étant assez dure à passer à l'arrêt. Les rampes les plus accentuées sont franchies en troisième sans que le moteur baisse de régime.

Les essais en côte sont réalisés avec le pilote seul. Nous faisons subir à la machine toute la série des tests habituels. Ceux-ci terminés pour la côte, nous nous rendons à notre parcours d'essais de vitesses et d'accélération. Nous partons seul pour la première partie de cet essai, puis le même parcours est effectué à deux. Les différentes opérations étant terminées pour la Vortex, nous la remplaçons par la culasse d'origine, tandis que notre chronomètreur prend quelques photos. Le démontage de la Vortex et son remplacement par la culasse d'origine ne demande pas plus de 10 minutes.

Avec la culasse Vespa, nous recommençons les mêmes opérations en procédant inversement : accélérations, vitesse maximum, pour terminer par la côte.

Le léger cognement perceptible au ralenti a disparu, et le moteur est plus souple à bas régimes. Par contre, en pleine charge, il nous est impossible de démarrer en seconde, comme à l'aller.

G. B.

LES RÉSULTATS

Dans le tableau joint, se trouvent rassemblés tous les résultats comparatifs obtenus avec la culasse de série et la culasse « Vortex ».

Dans les lignes qui suivent, ces résultats sont analysés en considérant séparément chacun des facteurs qui peuvent intervenir. Mais il est évident qu'en réalité ces facteurs n'interviennent pas séparément, l'un sans l'autre; au contraire, ils interviennent conjointement, ensemble, en même temps. Ainsi, si l'on veut juger des résultats obtenus en côte en utilisant les trois rapports, interviennent : régime pas trop élevé, rapport utilisé, charge supplémentaire imposée au moteur par la côte, etc...

× × ×

Que nos lecteurs ne s'étonnent pas non plus de trouver des pourcentages de gain parfois très différents. Mises à part les vitesses maxima, il faut considérer deux groupes dans les accélérations :

— ceux qui ne font intervenir que la distance (100, 200 m. départ arrêté, la côte, etc...);

— ceux qui ne font intervenir que la vitesse (50 kmh. en 9" par exemple, ou passage de 58 à 72 kmh.).

Dans chacun de ces cas, le temps intervient, physiquement, d'une manière différente, sous une loi différente et c'est ce qui explique que nous trouvons des gains de l'ordre de 11-12 % dans un groupe, de 1 à 2 % dans un autre.

LE GAIN EST PLUS IMPORTANT QUAND LE MOTEUR TRAVAILLE EN CHARGE...

...Donc quand les résistances sont plus grandes,

A) SOIT QUAND LA VITESSE EST PLUS ÉLEVÉE, DONC LA RÉSISTANCE DE L'AIR A VAINCRE PLUS GRANDE.

— gain de 7 % sur le temps lorsque l'on veut passer de 0 à 58 kmh., mais de 8,2 % quand on pousse jusqu'à 72 ;

— gain de 11 % sur le temps quand on passe de 39 à 50 kmh., mais de 12 % quand on passe de 50 à 58 kmh. ;

— gain passant de 0,9 à 1,8 % quand, départ arrêté, la distance parcourue passe de 100 à 400 m. (donc que la vitesse s'accroît) ;

— gain de 0,9 % pour parcourir les 100 premiers mètres (moyenne de 33,5 kmh. environ), mais de 3,8 % sur le temps nécessaire pour passer des 300 aux 400 m. (sur ces 100 m., la vitesse moyenne se situe à 68 et 71 kmh.).

B) SOIT QUE LA CHARGE TRANSPORTÉE EST PLUS IMPORTANTE :

— gain nul, pour la vitesse maximum en solo (73 kmh.), mais de 6 % avec un passager (72 kmh. contre 68) ;

— perte de 2 %, en première, en sur-régime et en solo, mais perte nulle avec le passager.

C) SOIT QU'IL S'AGISSE DE GRAVIR UNE RAMPE :

— dans notre côte d'essais, longue de 350 m. et prise départ arrêté, le gain a été de 3,5 à 4 % (suivant les rapports utilisés). Or, en plat, pour les 300 et 400 m. départ arrêté, le gain a été de 1,3 à 1,8 %.

...Egalement quand le moteur doit fournir un effort plus important.

Quand on est en troisième, la démultiplication étant moins grande, la force de traction diminue (elle est, entre autres, proportionnelle au rapport de démultiplication). Dans ce cas, le moteur doit fournir un effort plus important. Et c'est dans ce cas que la culasse amène une amélioration :

— gain de 3,5 % quand on gravit la côte en première et deuxième, de 4 % quand on utilise également la troisième ;

— gain nul pour atteindre 39 kmh. en première, de 4,25 % pour atteindre 50 kmh. en première et deuxième, de 7 et 8 % pour atteindre 58 et 72 kmh. en utilisant première, deuxième et troisième.

LE GAIN EST OBTENU AUX MOYENS RÉGIMES

— malgré une vitesse moyenne plus élevée (37 au lieu de 39 kmh.), malgré un régime notablement plus bas (puisque l'on utilise cette fois la troisième), le gain en côte est plus important (3,9 au lieu de 3,6 %) lorsque l'on utilise les trois rapports et non seulement les deux premiers ;

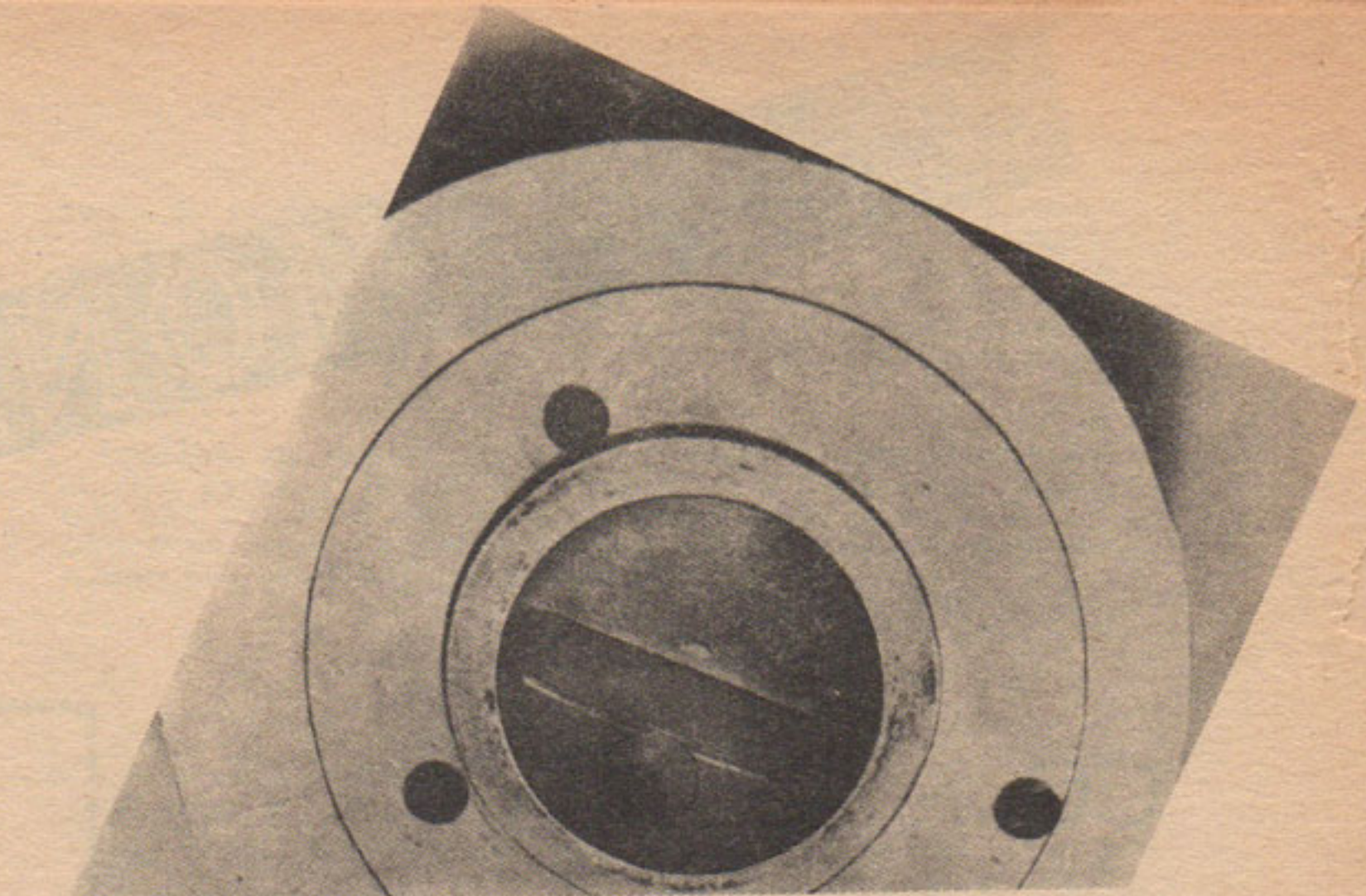
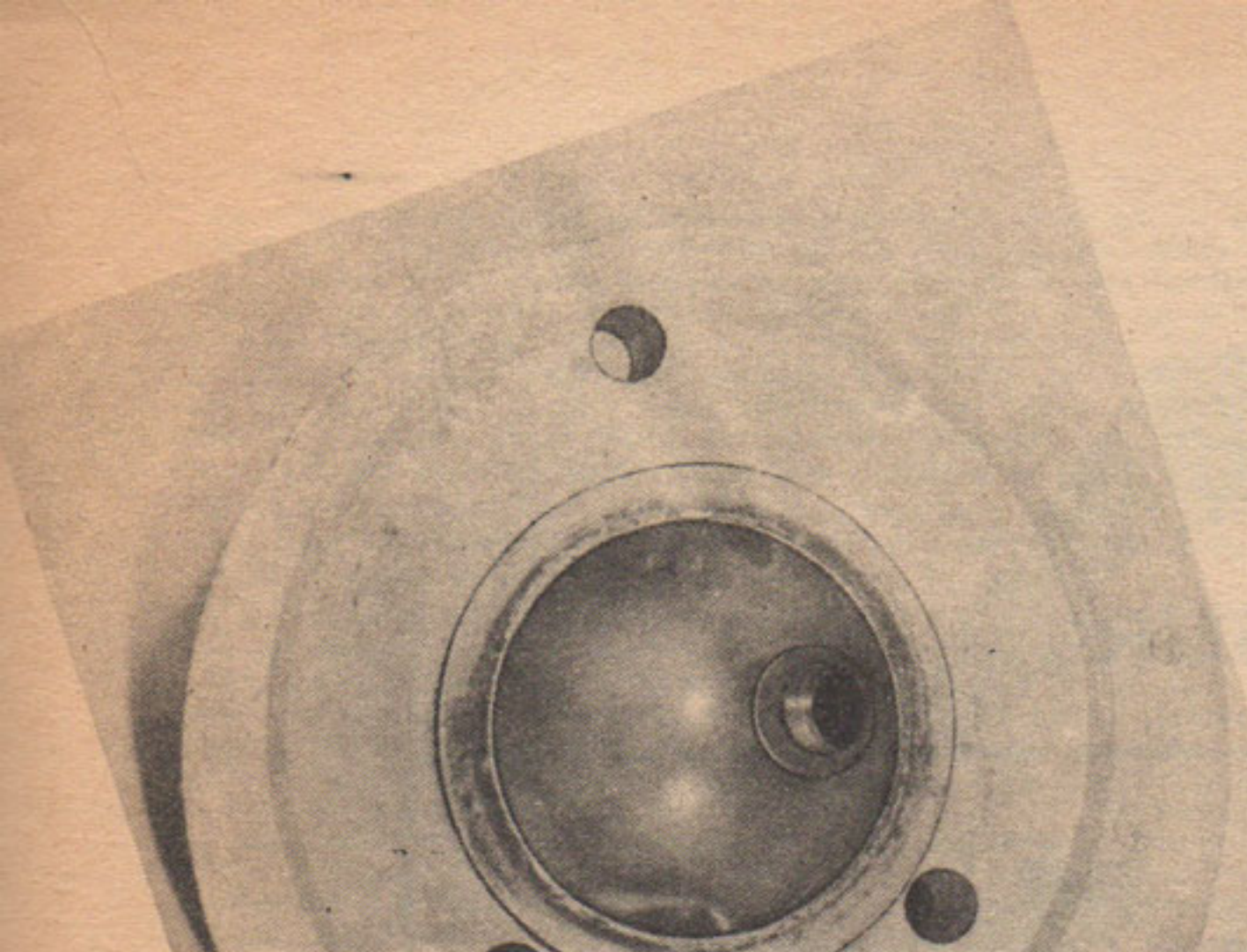
— à grands sur-régimes (plus de 7.000 t.-m.) en première et en solo, il faut enregistrer une certaine perte (2,3 %) ; à des sur-régimes moyens (6.500 t.-m.), le gain est nul ;

— en troisième, entre 50 (3.380 t.-m.) et 58 kmh. (3.920 t.-m.) le gain est de 12 % ; à des régimes plus élevés, entre 58 (3.920 t.-m.) et 72 kmh. (4.860 t.-m.), le gain est plus réduit (9 %) ;

— de même, en troisième, pour passer de 300 à 400 m. le gain est de 3,8 %, mais est nul entre 400 et 500 m. (où l'on est déjà à la vitesse maximum commune).



	CULASSE DE SERIE		CULASSE VORTEX		gain (ou perte) de temps en %
	temps en sec.	vitesse moy. en kmh	temps en sec.	vitesse moy. en kmh	
EPREUVE DE COTE					
En utilisant :					
1 ^{re} et 2 ^e	33" 3/5	37,5	32" 2/5	38,9	+ 3,6
1 ^{re} - 2 ^e - 3 ^e	35" 3/5	35,4	34" 1/5	36,9	+ 3,9
VITESSES MAXIMA					
1 ^{re} solo		44 (7.420 t.-m.)		43 (7.250 t.-m.)	- 2,3
1 ^{re} duo		44 (7.420 t.-m.)		44 (7.420 t.-m.)	0
2 ^e solo		63 (6.670 t.-m.)		63 (6.670 t.-m.)	0
2 ^e duo		62 (6.560 t.-m.)		62 (6.560 t.-m.)	0
3 ^e solo		73 (4.930 t.-m.)		73 (4.930 t.-m.)	0
3 ^e duo		68 (4.590 t.-m.)		72 (4.860 t.-m.)	+ 5,9
ACCELERATIONS					
en 1 ^{re}	5" 4/5	39 (6.580 t.-m.)	5" 4/5	39 (6.580 t.-m.)	0
en 2 ^e	9" 2/5	50 (5.300 t.-m.)	9"	50 (5.300 t.-m.)	+ 4,25
en 3 ^e	14" 2/5	58 (3.920 t.-m.)	13" 2/5	58 (3.920 t.-m.)	+ 6,95
en 3 ^e	31" 3/5	72 (4.860 t.-m.)	29"	72 (4.860 t.-m.)	+ 8,2
Pour passer de :					
39 à 50 kmh	3" 3/5		3" 1/5		+ 11,1
50 à 58 kmh	5"		4" 2/5		+ 12
58 à 72 kmh	17" 1/5		15" 3/5		+ 9,3
départs arrêtés :					
100 m	10" 8/10	33,3	10" 7/10	33,65	+ 0,9
200 m	17" 1/10	42,1	16" 9/10	42,6	+ 1,17
300 m	22" 7/10	47,5	22" 4/10	48,2	+ 1,32
400 m	28"	51,5	27" 5/10	52,4	+ 1,79
500 m	33"	54,5	32" 5/10	55,4	+ 1,52
Pour passer de :					
0 à 100 m	10" 8/10	33,3	10" 7/10	33,65	+ 0,92
100 à 200 m	6" 3/10	57,1	6" 2/10	58,05	+ 1,59
200 à 300 m	5" 6/10	63,7	5" 5/10	65,4	+ 1,79
300 à 400 m	5" 3/10	67,9	5" 1/10	71,3	+ 3,77
400 à 500 m	5"	72,0	5"	72,0	0



L'analyse des résultats présentés dans le tableau, nous a permis de constater une certaine augmentation de puissance aux moyens régimes et à charge élevée.

Comment est-elle obtenue ? Le dessin même de la culasse montre qu'il s'agit avant tout d'une modification de la marche des colonnes de gaz frais dans le cylindre.

LE TAUX DE COMPRESSION ?

Néanmoins, voulant en avoir le cœur net, nous avons commencé par mesurer le taux de compression fourni par une culasse « Vortex ». Le volume de la chambre de combustion étant de 1 cmc. inférieur et le taux de compression initial de 6,5 à 1, il apparaît donc que la culasse « Vortex » donne un taux de compression à peine supérieur (6,75 à 1).

En conséquence, le taux de rendement thermique est passé de 48,1 à 48,7 %, soit un accroissement de 0,6 % et une amélioration relative de... 1,25 %. Il est donc clair que ce n'est pas là qu'il faut chercher l'amélioration.

LA TURBULENCE ?

Question turbulence ? Peut-être, mais, à notre connaissance, il n'est pas actuellement de moyens simples (ou même autres) pour déterminer l'influence de la turbulence. De toute façon, pour notre part, nous n'oserions nous engager dans aucune affirmation de ce côté, pensant simplement qu'il s'agit, là encore, d'un facteur de peu de poids.

UNE COMBUSTION PLUS RAPIDE ?

Mais en fait, cette question de turbulence est liée également au problème de l'inflammation rapide des gaz frais.

Le dessin intérieur de la culasse « Vortex » n'est pas sans une certaine analogie avec ceux des culasses de DKW et Montesa de compétition, de la « 200 S » Zundapp ou la 200 NSU « Super-Lux ». Nous nous trouvons en présence d'une chambre de combustion qui ne couvre pas (et il s'en faut même de beaucoup) la totalité de l'alésage, et qui, de plus, est déportée latéralement et dans laquelle débouche la bougie. La chambre de combustion est donc beaucoup plus ramassée, le front de flammé met beaucoup moins de temps à se propager, à enflammer toute l'émulsion fraîche. Donc, combustion meilleure, plus rapide, qui doit permettre de réduire l'avance à l'allumage. Pour notre part, nous ne l'avons pas fait et, pour confirmer

Photos et dessins comparés des deux culasses. A gauche : la culasse de série. - A droite : la culasse Vortex.

LA QUESTION DU TECHNICIEN : POURQUOI ?

nos dires, les légers cognements aux bas régimes que l'on notait avec la culasse « Vortex », mais qui disparaissaient avec la culasse de série, montrent bien qu'il nous aurait fallu réduire un peu l'avance.

Cette opération faite, les gains auraient-ils été plus importants ? Peut-être, certainement même. Mais comme nous ne l'avons pas fait, ce n'est donc pas là, une fois de plus, que nous devons chercher l'amélioration de nos performances.

SURTOUT UN MEILLEUR REMPLISSAGE

Reste donc enfin la question du remplissage. Dans l'article « La moto 1955 » du numéro de Salon de « Moto-Revue », nous écrivions, à propos de ces culasses à chambre de combustion déportée :

« ... Cette forme, surtout sur les moteurs carrés ou super-carrés, allonge quelque peu le chemin des gaz frais provenant des transferts, rend plus difficile le « court-circuitage » de ces gaz vers l'échappement (meilleur remplissage aux bas et moyens régimes)... ».

Remplissage meilleur aux bas et moyens régimes ? C'est ce que nous avons pu constater dans nos essais : la culasse « Vortex » permet de meilleures accélérations, alors que les vitesses de pointe, tout du moins en solo, restent les mêmes.

Le problème du « court-circuitage », de la fuite des gaz frais vers et par l'échappement, se pose évidemment beaucoup plus quand le moteur travaille à pleine charge qu'à charge plus réduite. La culasse « Vortex », limitant les « courts-circuitages » doit donc amener un gain plus conséquent quand le moteur à un plus gros effort à fournir, c'est-à-dire en côte, en duo, ou en troisième.

Et là encore, les essais viennent confirmer la théorie :

— en côte, gain plus important en utilisant les 3 rapports qu'en utilisant les 2 premiers ;

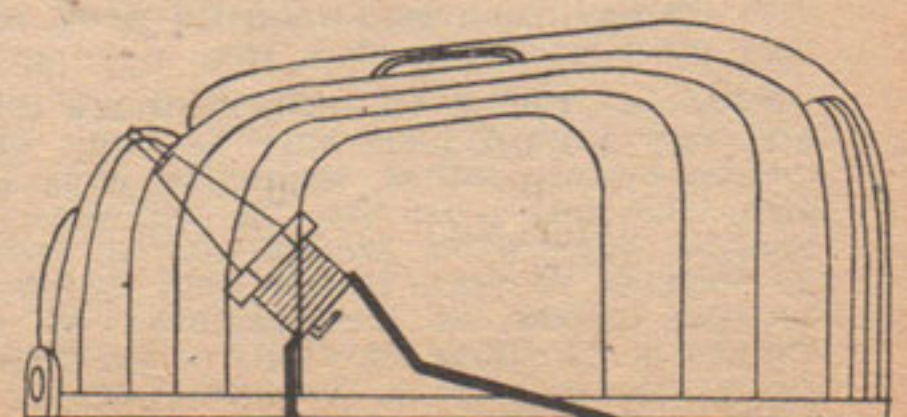
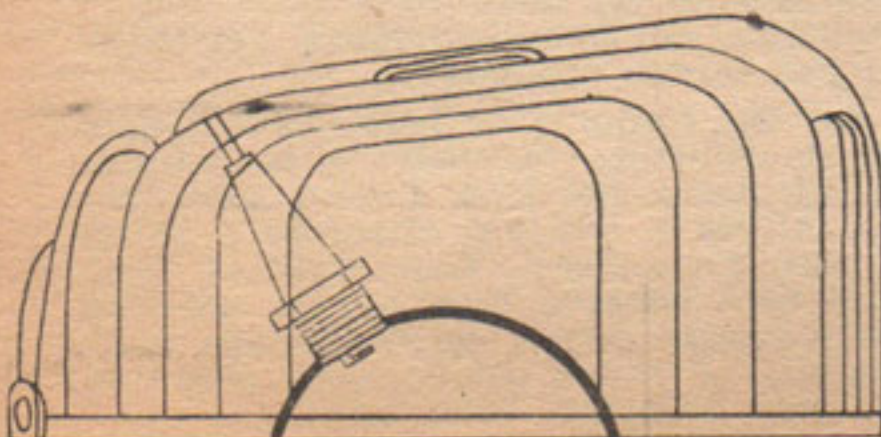
— gain de 6 % en vitesse de pointe, en troisième et en duo, contre un gain nul en solo, ou en duo mais sur les autres rapports (la perte en première solo montre que la culasse n'est pas conçue pour faire « vriller » le moteur en sur-régime et à faible charge).

— gains dans les accélérations de 7 à 8 % en troisième, de 4 % en seconde, nul en première, etc... etc...

PEUT-ON FAIRE MIEUX ?

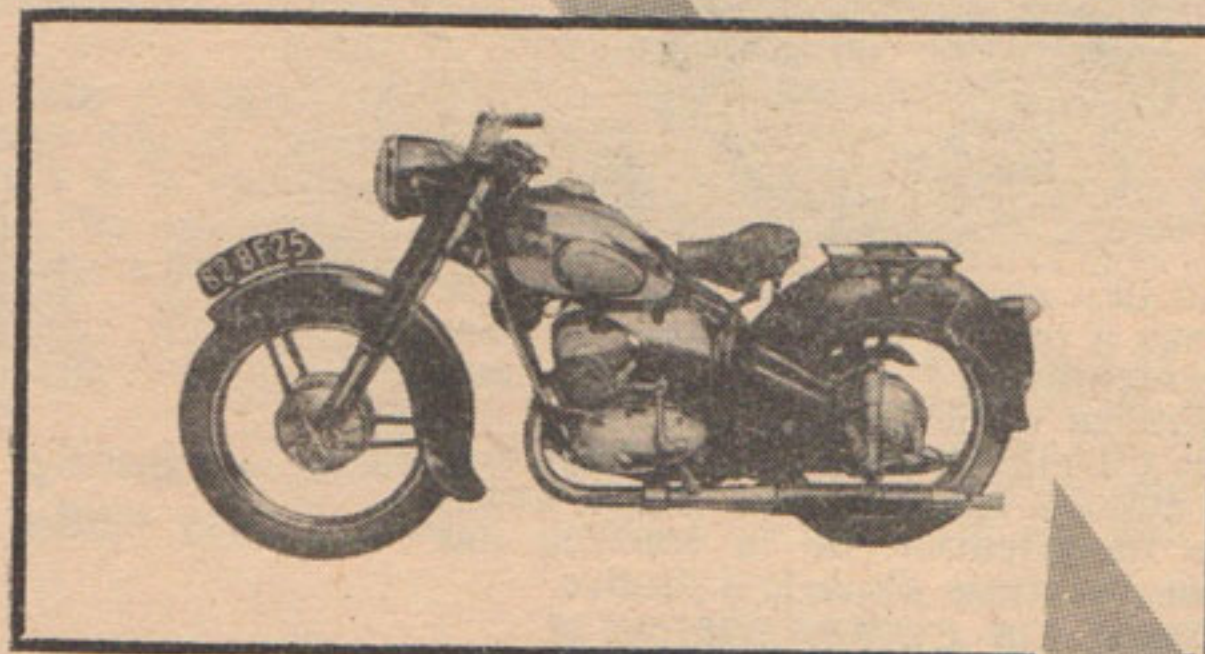
Aurait-on pu obtenir mieux ? Certainement, en accentuant encore la forme adoptée. Mais n'oublions pas qu'il s'agit d'équiper des « Vespa », donc des engins utilitaires appelés à être mis entre toutes les mains. Et l'amélioration raisonnable est intéressante car elle a justement ce côté utilitaire (amélioration en charge, en troisième, sur les moyens régimes).

J. B.



2 OPINIONS

SUR



LA

250 PEUGEOT

ce
qu'ils
en
pensent

Depuis votre essai paru dans le N° 1200, je n'ai encore lu qu'un « Ce qu'ils en pensent » au sujet de la Peugeot 250 twin. Sans compter celles qui sont en circulation en Corse, j'ai rencontré quelques «sœurs» sur les 4.000 kms parcourus pendant mes congés sur le continent.

Voici donc ce que je pense de cette machine après quatre mois d'utilisation et 14.000 kms parcourus, dont 10.000 sur les routes corses qui sont un sérieux banc d'essais.

× × ×

A part le bloc, la machine ressemble aux autres modèles de la marque. Lorsqu'on l'enfourche pour la première fois, on est surpris par une première à monter aux arbres ou à rester assis sur la chaussée. Hélas, ça ne dure pas. Ensuite on essaie de trouver le frein arrière, ce à quoi on parvient après quelques exercices d'assouplissement de la cheville. Ce n'est pas le frein qui est mal placé, mais le kick qui déporte le pied sur l'extrémité du repose-pieds. Il m'a fallu plus de 2.000 kms pour oublier complètement ce kick contre la jambe.

Ayant fait sur une précédente machine la triste expérience d'un rodage long (axe du piston à changer à 6.000 kms), j'ai fait un rodage semi-accélééré. Prudence, malgré les essais de « Moto-Revue ». J'ai lubrifié à l'Antar Graphite 40, seule huile graphitée que l'on trouve ici. Il n'y a jamais eu d'amorces de serrage. Après le rodage, je suis revenu à l'huile non graphitée de SAE 50 à 6 %, de la Labo Mix quand j'en trouve. Le graphite calamine un peu vite ; cet inconvénient doit disparaître avec les huiles deux temps spéciales graphitées, mais ici il n'y en a pas, et je le regrette.

Pour en revenir au moteur, il n'a donné tous ses chevaux que vers 5.000 à 7.000 kms. Là, tout était au point : roulements, boîte, chaînes, segments, etc... Le moins qu'on puisse dire, c'est que pour une 250 française, les performances sont bonnes. Sans avoir jamais atteint avec le pignon de sortie de boîte de 14 dents les 121 kmh. chrono de J. H., je m'estime satisfait. Voici les performances de ma machine, vitesses chrono et compteur, enregistrées sur piste et par vent 1 à 2 m/s de travers et position couchée pour la vitesse maximum :

en 1 ^e	45	chrono	45	compteur
en 2 ^e	65	»	67-68	»
en 3 ^e	90	»	94-96	»
en 4 ^e	114-115	»	124-126	»

Je n'ose pas préciser davantage la vitesse maximum, car il faut déclencher ou arrêter l'aiguille du chrono juste au passage de la ligne. On ne trouve pas non plus de Super en Corse, ce qui explique peut-être les 6 kmh. de différence.

En conduite normale, s'il n'est pas nécessaire de passer en sur-régime pour la deuxième et troisième, par contre, il faut pousser la première, car il y a un léger trou pour bien accrocher la deuxième. Sur long trajet, on peut garder le 85, 90 sans que le moteur donne signe de fatigue. En côte, la quatrième tient bien, et si l'on veut conduire sport, la troisième est là ; de même en virage. En quatrième, on a de bonnes accélérations vers 60-70 (évidemment, car c'est le régime de couple maximum). On peut descendre vers 40 sans pilonner et repartir ensuite.

Suivant les conditions atmosphériques, apparaissent des vibrations très désagréables. Par temps humide, elles disparaissent complètement. On les trouve toujours aux environs de 4.800 tours. Le remède consiste à augmenter le nombre de tours, et ça passe. L'ennui, c'est que vers 4.800 tours, on est au régime de croisière.

L'embrayage ne colle pas à froid, si l'on a la précaution de le dégommer avec deux ou trois coups de kick. Il ne patine pas à chaud. Donc il est parfait.

J'ai retendu quatre fois la chaîne, et je peux encore reculer la roue. Elle est aussi propre que le premier jour, grâce au carter qui pourrait être un peu plus étanche à l'huile. Il est vrai que les fuites sont peu importantes. Il est facile à démonter. Il n'en est pas de même de la trappe de visite maintenue par deux vis et qui se trouve placée entre le cadre et la suspension. Il était impossible de la placer ailleurs. Mais pourquoi pas un couvercle avec un ressort comme sur tant de machines au lieu de ces deux vis ?

Le sélecteur est bien quant à son fonctionnement. Les branches pourraient être un peu mieux étudiées.

Pour les Peugeotistes qui ont toujours eu leur clef à bougie à la main, avec la 250, ils pourront la laisser à la maison. Les bougies d'origine ayant tenu 300 kms, l'agent local me les a remplacées par des AC 44 L que j'ai changées à 10.000 kms, car il n'y avait plus d'électrodes. Mais pendant tout ce temps-là, aucun ennui côté bougies. Bien que je n'utilise presque pas d'huile spéciale deux temps, le calaminage était presque nul à 12.000 kms où j'ai ouvert par curiosité plus que par nécessité. Cela doit venir d'un bon balayage.

La dynamo est assez rapidement accessible, bien qu'on soit obligé de démonter le sélecteur et le repose-pied. Mais ce sont choses vite faites. L'équipement électrique est irréprochable, fait sous tube nylon, lui-même sous flexible. Le phare Equilux Marchal a une parabole très bien étudiée. La clef de contact donne veilleuse poussée à gauche et phare-code poussée à droite ; ceci par l'intermédiaire d'un commutateur au guidon. Pour faire les appels lanterne-code, il faut donc tendre le bras jusqu'au phare : pas très commode.

Le guidon Saker est bien étudié pour la position touriste, celle que l'on prend en général. Pour la position couchée, il est trop large et trop haut.

La tenue de route est impeccable sur sol sec et s'il n'y a pas de sable. Les suspensions ont été rodées vers 4.000-5.000 kms. Au lieu de l'huile SAE 40 recommandée, je les lubrifie avec de la Labo Inox 50. Ainsi la fourche est légèrement plus dure. Elle talonne à l'extension lors d'accélération brusques en première et parfois sur mauvais revêtement. Tant à l'avant qu'à l'arrière, on talonne rarement et en des circonstances très dures : freinage sec sur tôle ondulée pour l'avant avec passager, gros trou pour l'arrière. Ici, on peut durcir les suspensions à volonté. Je regrette qu'elles ne soient pas oscillantes. La fourche ne vrille pas sur coup de frein sec et à vive allure. Il y a par le bas de légères fuites d'huile à chaque élément. En ville, la machine se conduit comme une 125 qui aurait des chevaux. Sur route, si la tenue est bonne, frein de direction desserré, il est préférable de le durcir et, en virage, de basculer la machine qui serait une bonne vireuse si les échappements n'étaient pas là. Les suspensions sont parfaites à 80-90. Au-dessus, ça dépend surtout de l'état de la route. Sur sable et sol mouillé, la roue arrière a de fâcheuses initiatives.

Le freinage est formidable, et plutôt gênant au début quand on vient d'une machine aux freins très ordinaires. Le frein avant a brouté pendant 1.500 kms. Puis, garnitures tassées, tout est rentré dans l'ordre. Le frein arrière a un peu grincé au début. Les freins gardent leur efficacité sous la pluie et en montagne où l'on peut les mettre à rude épreuve en descendant « sans parachute ». J'ai retenu le frein avant trois fois ; quant au frein arrière, son usure est insignifiante. On le règle quand on tend la chaîne. Ils sont progressifs et ne bloquent pas.

La machine étant trop basse pour mes 1 m 80, j'ai monté une épaisse selle double qui, si elle n'a rien de sport, est appréciée sur un Toulouse-Nice par exemple (583 kms).

Le réservoir serait beaucoup plus agréable avec des évidements au lieu de grippe-genoux, car avec la selle double, les genoux ne viennent plus en face de ceux-ci. Il serait parfait avec 15 vrais litres de contenance au lieu des 13 petits litres qui obligent à surveiller de près le compteur si l'on veut effectuer des ravitaillements de 10 litres.

Le filtre à air est efficace et facile à entretenir. Mais nous sommes loin des systèmes d'admission de certains deux temps allemands.

× × ×

Et maintenant les gros défauts de la machine. Comme les échappements sont très écartés, il a fallu mettre de longues tiges de part et d'autre de la béquille pour pouvoir l'abaisser. Ainsi, dans le premier virage, vous les accrochez, que ce soit à droite ou à gauche. Vous revenez en hâte pour les scier, quitte à vous brûler aux échappements. Donc, après avoir scié ces cornes, vous croyez que ça va passer. Hélas, il faudra vous résigner à voir peu à peu vos silencieux se cabosser lamentablement et casser leurs pattes de fixation. Pourquoi ne pas les monter comme sur les Jawa ? Les essayeurs de Peugeot n'ont donc pas signalé ce dangereux défaut ?

La Peugeot aurait, dans l'esprit du constructeur, des prétentions à la propreté. Pourquoi alors tant d'huile perdue par le bouchon de remplissage de la boîte, la prise de compteur et l'axe de kick ? Pourquoi tant de fuites aux échappements à leur entrée dans les cylindres ? Voir montage étanche TWN ou Zundapp.

Pour ce qui est des phones, ils sont parfaits tant que le moteur tire, mais dès que l'on coupe, quel bruit de crécelle ! Il est vrai que cela s'atténue au fur et à mesure que les silencieux se calaminent. Mais, lorsqu'ils seront bien calaminés, comment nettoyer les chicanes sans rien abîmer, Monsieur Wilman ?

Pour la consommation, je compte 4 litres en touriste, mais je conduis rarement ainsi ; et quand on conduit autrement, et vu le plaisir qu'on y prend, qu'est-ce qu'un demi litre de plus ?

En résumé, une bonne machine que l'on peut conduire en touriste, mais qui vous invite toujours à la conduite sport. Si la maison Peugeot voulait se donner la peine de supprimer ces quelques défauts (vibrations, échappements mal montés,

fuites au carter gauche) elle ne serait pas loin d'être parfaite.

Pour ce qui est de la solidité, nous en reparlerons passés les 50.000 kms de routes corses qui valent bien 80.000 kms de nationale 7. Le pneu arrière d'origine a dû être changé à 7.000 kms : très mauvaise gomme. Quant au pneu avant, j'attends la livraison de son remplaçant. Usure normale vu le freinage.

× × ×

J'oubliais de signaler un coffre à outils suffisamment vaste et bien garni, ainsi que les garde-boue qui protègent autant que cela puisse se faire sur une moto. Etant repliés sur l'intérieur en forme de gouttières, c'est toujours autant d'eau en moins que prennent les jambes.

Mr Guy PONSOLLE
Bastia (Corse)



Tout d'abord un petit mot pour vous féliciter de votre revue qui est du tonnerre, et en particulier la partie des « Ce qu'ils en pensent ».

Et voici ce que je pense de ma 250 cmc. Peugeot achetée le 20 janvier 1955. Modèle sans carter de chaîne, mais avec amortisseurs de fourche télescopique avant. Un compromis, en somme.

Peu porté vers le 2 temps, je me suis quand même laissé tenter par ce bicylindre très intéressant. Il totalise à ce jour un peu plus de 25.000 kms par tous les temps et la plupart du temps en duo, plus bagages.

Faisons tout de suite deux parties de cette machine : moteur - partie cycle.

Après un rodage que j'ai voulu rapide (250 kms), j'ai tout de suite tiré dessus comme si elle avait eu 10.000 kms. Pourtant, le moteur ne s'est vraiment libéré qu'à 7.000 kms, époque où j'ai pu atteindre 125 compteur, couché. Ce n'est pas dans sa vitesse de pointe que l'on juge une machine, mais avec sa vitesse de croisière. Toutes les semaines je fais 450-500 kms sur un parcours connu et archi-connu, donc sans aucun intérêt touristique, et je roule à 100-105 compteur constamment. Jamais de rouspétance ou de chauffe exagérée. Ma meilleure moyenne, un certain lundi où j'étais très pressé : les 203 kms qui séparent Salins du Jura-Chaumont via Dijon en 2 h. 14, soit plus de 90 de moyenne. La machine avait 23.000 kms.

En résumé, moteur très nerveux, monté très bien en régime, rapide, souple, silencieux, propre et économique : 3 l. 60 calculé sur 3.000 kms. Consommation maximum 5 l. 1/4 sur ces fameux 203 kms, toujours ouvert en grand.

Avant de partir en vacances, démontage et vérification. Pistons, cylindres, embiellage, boîte de vitesses absolument impeccables, pas un poil de jeu, mis à part les axes de piston qui naviguent dans les têtes de bielles. Je les ai déjà changé trois fois, mais 1.000 kms après tout est à refaire.

L'embrayage est défectueux depuis le premier jour. Tout à fait lunatique, patine, patine pas. J'ai tout changé : disques, ressort unique, il paraît qu'il n'y a rien à faire.

Par contre, les bougies Marchal 34 S tiennent 10.000 kms facilement, et aucun perlage ne s'est encore manifesté. Je viens de changer les charbons de dynamo, usés.

En résumé, excellent moteur, bon routier, étonnant en côte et en accélération. Peut encore faire ses 25.000 kms prochains sans histoires. A modifier chez Peugeot : embrayage et montage axes de pistons (aiguilles par exemple).

Partie cycle :

Cadre trop petit pour une 250, fatigant sur longs parcours. Repose-pieds arrière trop haut et inamovibles. Béquille et pots d'échappement touchent dans les virages. Fourche télescopique claquant désagréablement au rebond (on croit que l'on casse tout), par ailleurs, très douce. Suspension arrière talonnant au moindre trou en duo, manquant de débatement et d'amortissement (oscillante).

Pneu arrière à changer tous les 5.000 kms (celui monté d'origine). 4 pneus en 21.000 kms. Je viens de monter un Avon qui a l'air de tenir et en outre a amélioré la tenue de route de façon sensationnelle. Le pneu avant d'origine a 25.000 kms, à changer sous peu.

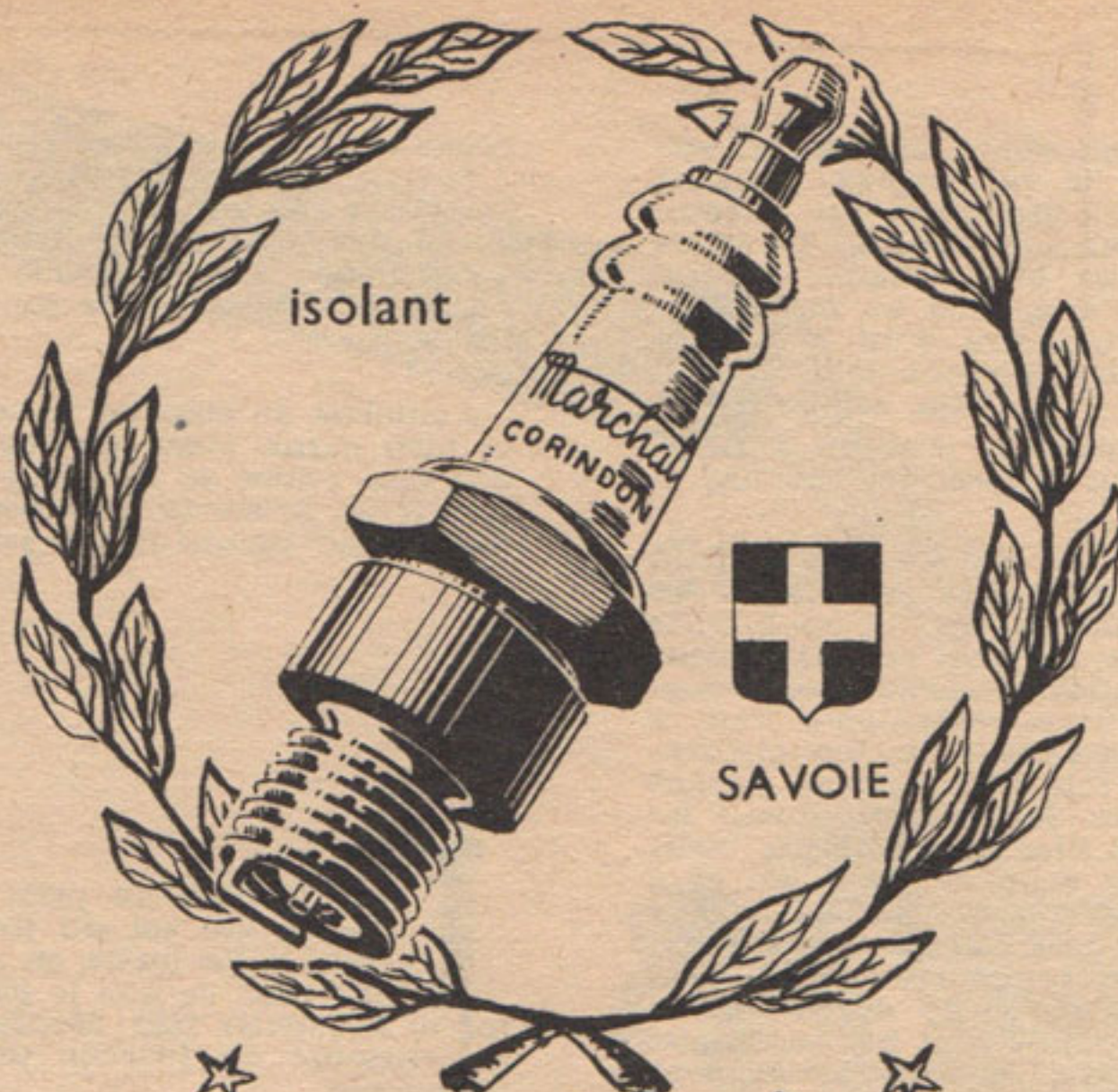
Freins excellents, progressifs et puissants, ne chauffent pas. Eclairage acceptable, quoique ne valant pas celui des machines allemandes.

Ma prochaine machine ? 500 twin BSA (qui goûte le twin garde le twin), ou 250 Peugeot avec nouveau cadre.

Mr G. MOUROT
Chaumont (Hte Marne)

PALMARES

1955



La Bougie des Vainqueurs

193 Victoires

et les

CHAMPIONS DE FRANCE

Internationale Vitesse

Cat. 175 cc.	Schaad	sur	Terrot
250 cc.	Monneret P.	sur	N. S. U.
350 cc.	Monneret P.	sur	A. J. S.
500 cc.	Collo t J.	sur	Norton
Side 500 cc.	Mur it J.	sur	B.M.W.

Nationale Vitesse

Cat. 175 cc.	Onda J.	sur	Magnat
--------------	---------	-----	--------

Internationale Moto-Cross

Cat. 250 cc.	Delpeyrat G.	sur	N. S. U.
350 cc.	Hazianis J.	sur	B. S. A.

et 13 Records du Monde

Cat. 250 cc.	} Collignon - Jacquier Bret
Side	

MARCHAL

Demandez notice spéciale moto n° 2.07- MARCHAL, 35, rue du Pont - Neuilly-sur-Seine

PALMARÈS

	125 CMC.	250 CMC.	350 CMC.	500 CMC.	SIDES
	— PILOTES —				
1949	Pagani (It.) sur Mondial	Ruffo (It.) sur Guzzi	Frith (GB) sur Velocette	Graham (GB) sur AJS	Oliver (GB) sur Norton
1950	Ruffo (It.) sur Mondial	Ambrosini (It.) sur Benelli	Foster (GB) sur Velocette	Masetti (It.) sur Gilera	Oliver (GB) sur Norton
1951	Ubbiali (It.) sur Mondial	Ruffo (It.) sur Guzzi	Duke (GB) sur Norton	Duke (GB) sur Norton	Oliver (GB) sur Norton
1952	Sandford (GB) sur MV	Lorenzetti (It.) sur Guzzi	Duke (GB) sur Norton	Masetti (It.) sur Gilera	Smith (GB) sur Norton
1953	Haas (All.) sur NSU	Haas (All.) sur NSU	Anderson (GB) sur Guzzi	Duke (GB) sur Gilera	Oliver (GB) sur Norton
1954	Hollaus (Aut.) sur NSU	Haas (All.) sur NSU	Anderson (GB) sur Guzzi	Duke (GB) sur Gilera	Noll (All.) sur BMW
1955	Ubbiali (It.) sur MV	H.P. Muller (All.) sur NSU	Lomas (GB) sur Guzzi	Duke (GB) sur Gilera	Faust (All.) sur BMW
	— MARQUES —				
1949	Mondial (It.)	Guzzi (It.)	Velocette (GB)	AJS (GB)	Norton (GB)
1950	Mondial (It.)	Benelli (It.)	Velocette (GB)	Norton (GB)	Norton (GB)
1951	Mondial (It.)	Guzzi (It.)	Norton (GB)	Norton (GB)	Norton (GB)
1952	MV (It.)	Guzzi (It.)	Norton (GB)	Gilera (Ital.)	Norton (GB)
1953	MV (It.)	NSU (All.)	Guzzi (It.)	Gilera (Ital.)	Norton (GB)
1954	NSU (All.)	NSU (All.)	Guzzi (It.)	Gilera (Ital.)	BMW (All.)
1955	MV (It.)	MV (It.)	Guzzi (It.)	Gilera (Ital.)	BMW (All.)

Nous avons pris pour habitude de donner, en chaque fin de saison, un tableau d'ensemble des championnats du monde de vitesse.

× × ×

Rappelons d'abord comment s'effectue le décompte des points.

Pour les pilotes : le premier marque 8 pts, le deuxième 6, le troisième 4, le quatrième 3, le cinquième 2 et le sixième 1. Seuls les 4 meilleurs résultats obtenus sont retenus.

Pour les marques, le décompte se fait de la même manière ; mais seule la machine la mieux classée d'une même usine marque des points. Ainsi, si dans une course de 350 cmc., Guzzi classe ses machines aux première, quatrième et cinquième places, seule la première marque des points : 8. Dans la même course, DKW se place deuxième et sixième : cela ne donnera que 6 points (pour celle classée deuxième). Là aussi, seuls les 4 meilleurs résultats sont retenus.

× × ×

En raison de la catastrophe du Mans, le Grand Prix de Suisse fut, cette année, supprimé.

× × ×

Voici maintenant, catégorie par catégorie, comment se sont déroulés les championnats du monde. Pour les amateurs de chiffres et de statistiques, les tableaux joints à cet article condensent, sous différents points de vue, les résultats de 1955.

LES 125 cc

NSU ayant décidé de ne pas participer officiellement aux Championnats du Monde 1955, les deux marques italiennes MV et Mondial se trouvèrent pratiquement seules en course pour le titre. La lutte, qui s'annonçait assez serrée à la suite des résultats obtenus par Mondial en fin de saison 1954, tourna rapidement à l'avantage des MV au cours des trois premières épreuves du championnat : Barcelone, Reims et TT. Le décès, au cours de Milan-Tarente, de Lattanzi, le pilote qui avait le plus régulièrement défendu ses couleurs, incita par la suite Mondial à abandonner pratiquement les circuits internationaux. Les jeux étaient faits et le titre ne pouvait plus échapper alors à la marque de Verghera, malgré la réapparition des Mondial à Monza.

Cette suprématie de MV continuera-t-elle l'an prochain ? Rien n'est moins sûr. Mondial sera là de nouveau, NSU reviendra probablement, et DKW a réalisé à Monza (qui n'est pourtant pas un circuit favorable aux 2 temps), une très belle performance, classant ses machines aux quatrième et cinquième places ; sur un circuit sinueux, la marque d'Ingolstadt sera un outsider sérieux. Et puis il ne faut pas oublier la tentative de Gilera dans cette cylindrée. Si en définitive la 125 cmc. n'a pas pris le départ à Monza, tout laisse penser que la grande usine italienne continue la mise au point de sa bicylindre.

× × ×

Le titre individuel est revenu, assez facilement, à Ubbiali, vainqueur de 5 épreuves sur 6. Il redevient donc Champion du Monde 4 ans après son premier titre, conquis en 1951 sur Mondial. Son rival le plus dangereux a été le jeune suisse Taveri (vainqueur à Barcelone, et trois fois second par la suite), qui a ainsi confirmé les espoirs placés en lui par MV. Derrière suivent 4 italiens, 2 sur MV et 2 sur Mondial. Le premier pilote DKW est neuvième (Hobl), le premier IFA (Petruschke) est treizième.

L'anglais Webster, toujours très régulier, est le premier privé et se trouve à la septième place.

LES

CHAMPIONNATS

DU

MONDE 1955

En 125 cmc., Carlo Ubbiali, sur M.V., remporte son deuxième titre mondial.



LES 250 cc

C'est certainement la catégorie des quart-de-litre qui nous a valu la compétition la plus serrée. Là encore le retrait des NSU officielles avait ouvert la porte à des possibilités diverses : les Guzzi seraient-elles supérieures aux NSU compétition-clients ? Or la première épreuve du championnat vit triompher une machine... inattendue : la 175 MV d'usine, devenue pour l'occasion une 203 cmc. C'était au TT et le vainqueur s'appelait Lomas, recrue de toute dernière heure pour la marque italienne. Grâce à Muller et Brand, NSU prenait sa revanche au Nurburgring. Assen, par contre, voyait un triomphe MV qui prenait les deux premières places avec Taveri et Masetti. De nouveau résultat inversé à l'Ulster : victoire de Surtees (NSU), devant un jeune inconnu, Miller (NSU). Si bien qu'à la veille de Monza, les deux « écuries » pouvaient encore prétendre à la victoire, le troisième larron (Guzzi), étant nettement distancé malgré la bravoure de Sandford.

Et ainsi, le titre par marque a donc été attribué sur la piste transalpine de Monza : les 3/10 de seconde qui consacrèrent la victoire d'Ubbiali sur Baltisberger permirent à MV d'emporter le titre par marque.

Monza, virtuellement, devait également permettre de nommer le champion du Monde, car alors Lomas n'était pas encore déclassé de sa première place du Grand Prix de Hollande. Et ainsi, à la suite de sa place de cinquième en Italie (alors que H.P. Muller ne pouvait faire mieux que quatrième), Lomas fut sacré Champion du Monde en 250 cmc. également, mais pour 1 mois seulement, jusqu'à ce que la FIM, en son Congrès d'Automne, attribue définitivement le titre à H.P. Muller.

Ce changement de titre in-extremis, dû au déclassement de Lomas à Assen, qui avait ravitaillé sans arrêter son moteur, n'est agréable pour personne. Ni pour Lomas qui est dépossédé d'un titre, ni pour H.P. Muller dont la victoire finale n'est pas nette, « sans bavures ».

× × ×

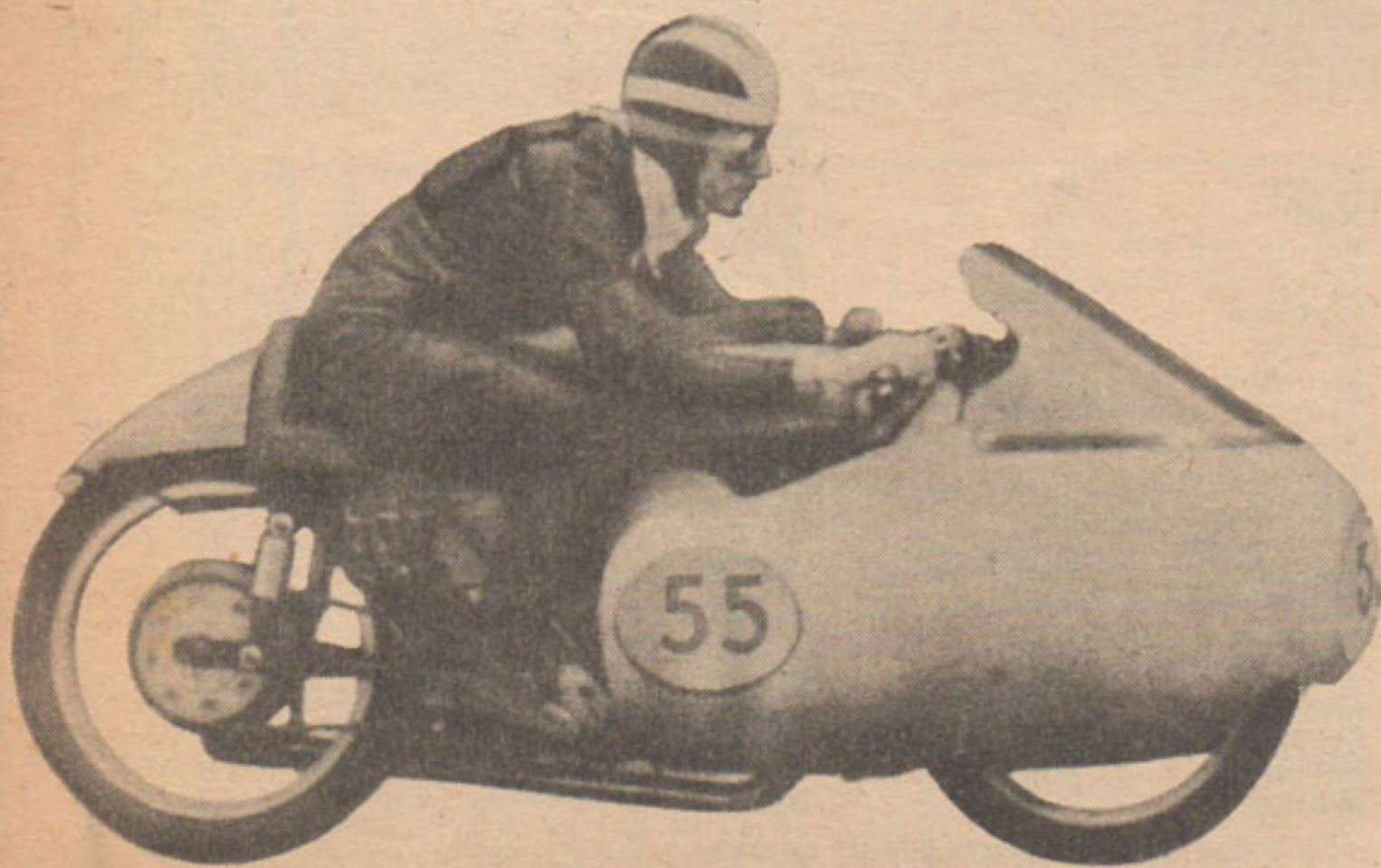
MV a donc su triompher, pour sa première saison, en quart de litre, avec une machine qui n'est qu'une 175 cmc. suralésée à 203 : gagner avec une machine ne faisant que 81-82 % de la cylindrée autorisée, voilà qui n'est pas donné à tout le monde. Quant à NSU, n'oublions pas que sa « Sport Max » client est une moto directement dérivée de la machine de série, en conservant (les réglages mis à part, bien entendu), toutes les caractéristiques essentielles.

Guzzi, pour sa part, n'a pas fait de gros efforts dans cette catégorie, se résignant bien vite à jouer les seconds rôles.

Et l'an prochain ? La lutte sera âpre. NSU reviendra peut-être à la charge, cette fois de nouveau avec sa bicylindre de 1954, améliorée. Mais MV ne s'endormira pas : en l'absence de concurrence officielle, elle a pu se contenter de sa magnifique 203 cmc., mais déjà à Monza, des bicylindres de 250 cc. étaient là, et si leur première sortie n'a pas été totalement convaincante, il y a encore 6 mois jusqu'à la première épreuve 1956 !

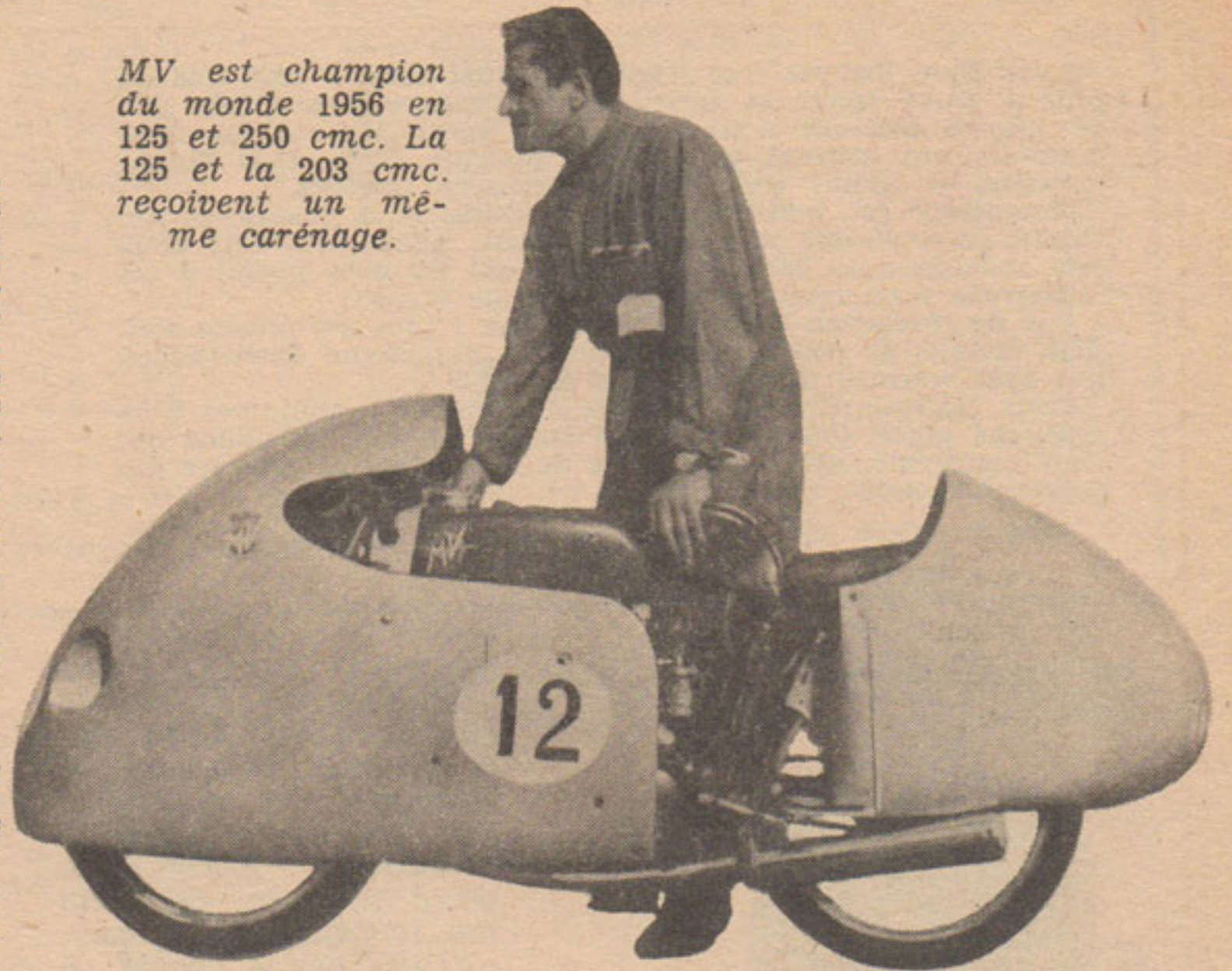
Un seul nouveau venu (mais combien dangereux) dans cette catégorie : l'irlandais S.H. Miller, qui se classe sixième, bien qu'ayant participé à deux seules courses (avec une NSU « Sport-Max ») : l'Ulster (où il termine second) et Monza (où il termine troisième).

Les autres sont des pilotes déjà confirmés : Sandford, Masetti, Taveri, Surtees, Ubbiali, etc...



Les 350 cmc. Guzzi au carénage si particulier et à la couleur jaune inattendue, font depuis trois ans une démonstration qui ne trouve malheureusement pas de réplique.

MV est champion du monde 1956 en 125 et 250 cmc. La 125 et la 203 cmc. reçoivent un même carénage.



LES 350 cc

Ainsi que nous l'avons déjà dit, l'anglais Lomas a remporté le titre en 350 cmc. Bien plus facilement d'ailleurs qu'en 250, puisque sur 6 épreuves il se classe 4 fois premier, et 2 fois second. Il est donc un champion incontestable. Loin derrière viennent, séparés par un point seulement, l'anglais Dale (Guzzi) et l'allemand Hobl (DKW) qui réalise une très belle performance.

× × ×

Signalons que, grâce à sa sixième place, à Reims, notre champion de France Collot figure au classement des 350 cmc.

Championnat sans émotion en 350 cmc. En fait, Guzzi fit cavalier seul tout au long de l'année. AJS et Norton ne sortirent officiellement qu'au TT et à l'Ulster, sans succès pour AJS, avec des places de deuxième pour Norton. DKW, avec sa 3 cylindres 2 temps, ne fut un concurrent dangereux que pour les marques anglaises, et finit deuxième en Allemagne et en Belgique. La marque de Mandello del Lario remporta ainsi 7 victoires sur les 7 épreuves retenues.

× × ×

Et pour l'an prochain ? Il semble que Guzzi doive encore triompher à nouveau, même si AJS, Norton, participent officiellement au championnat, même si DKW améliore encore son 2 temps (qui ne restera cependant qu'un 2 temps), même si MV réussit finalement à mettre au point son twin.

LES 500 cc

C'est aussi sans grande inquiétude que les techniciens de Gilera ont pu suivre la marche victorieuse de leurs « 4 cylindres » tout au long de l'année. Participer à 7 épreuves, en enlever 6 et ne perdre la septième que dans les derniers tours, à la suite d'un incident mécanique, c'est un résultat qui se passe de commentaires.

Gilera n'a pas trouvé, cette année encore, un concurrent suffisamment fort pour l'inquiéter. La 4 cylindres MV n'a pas sa tenue de route ; la 8 cylindres Guzzi ne fut jamais prête (elle le sera, espérons-le, l'an prochain) ; la mono Guzzi, supérieure aux monos Norton, ne triompha à l'Ulster qu'en l'absence de Gilera et de MV.

Parmi les machines privées, il faut noter les « Rennsport » BMW, qui, aux 2 courses où elles participèrent, se classent très honorablement (premières machines privées et devant des machines d'usine). Mais espérons que la marque munichoise remettra, l'an prochain, Zeller en selle sur l'officielle machine à injection... et se rappellera qu'il existe d'autres épreuves en solo que le Grand Prix d'Allemagne.

× × ×

Comment se présentera la saison 1956 ? Il est à supposer, à moins que la 8 cylindres Guzzi ne tienne toutes ses promesses, que la Gilera remportera de nouveau le titre, disposant de la machine la plus complète du point de vue puissance et tenue de route, et également du meilleur pilote.

Conclusion logique : le titre individuel revient une fois de plus à Duke (pour la troisième fois consécutive). Très peu de pilotes peuvent actuellement lui tenir tête et les deux coureurs qui avaient une valeur presque égale à la sienne (Graham et Amm) sont malheureusement décédés.

Armstrong est bon second (1 victoire, trois places de second), suivi d'assez loin par le meilleur pilote MV, déjà deux fois champion du Monde : Masetti, qui fit bien plaisir à ses « patrons » en remportant l'épreuve de Monza.

Pas de révélation dans ce classement : tous les pilotes sont déjà connus si l'on excepte peut-être l'allemand Riedelbauch qui s'est souvent distingué avec sa BMW.

Deux français figurent dans le classement : Monneret à la septième place, grâce à sa belle course de Spa, et Collot qui finit vingtième, grâce à sa place de cinquième et premier des privés à Reims.



Geoff Duke est incontestablement le plus grand champion motocycliste de l'après-guerre. Servi par la meilleure 500 cmc., il remporte son quatrième titre en cette catégorie. Ci-dessous : BMW remporte pour la deuxième fois le titre en side-car, cette année grâce à Faust-Remmert.

LES SIDE-CARS

Il est bon de noter que la catégorie side fut la seule à se courir avec des machines privées, bien que quelques BMW ou quelques Norton aient reçu des soins particuliers de leurs usines respectives.

× × ×

Depuis la fin de la guerre, le binôme anglais Norton-Oliver domina les championnats du monde, mais depuis deux ans, la catégorie side semble devoir devenir une spécialité bien allemande. La supériorité des flat-twins d'outre-Rhin a été vraiment manifeste, bien qu'aucune machine n'ait reçu les injecteurs qui équipaient les moteurs d'usine de 1954. Seule une Norton, celle de Smith, pouvait leur tenir tête du point de vue puissance, vitesse et accélération ; mais si cela lui permit d'établir quelques records du tour, sa résistance mécanique était insuffisante et elle devait s'arrêter peu après son exploit.

Ainsi BMW remporte 5 victoires pour 5 courses disputées, le seul concurrent présent n'étant en fait que la Norton.

× × ×

Mais pour l'an prochain, la situation pourrait sérieusement changer. Et le danger ne viendrait pas d'outre-Manche, mais d'Italie. Ne vit-on pas, en effet, Gilera aligner une 4 cylindres à Monza, manifestement plus rapide de quelques kmh. que les flat-twins. Et si BMW tient à garder son titre, il lui faudra ne pas hésiter à former à nouveau une écurie dotée de machines officielles à injection.

× × ×

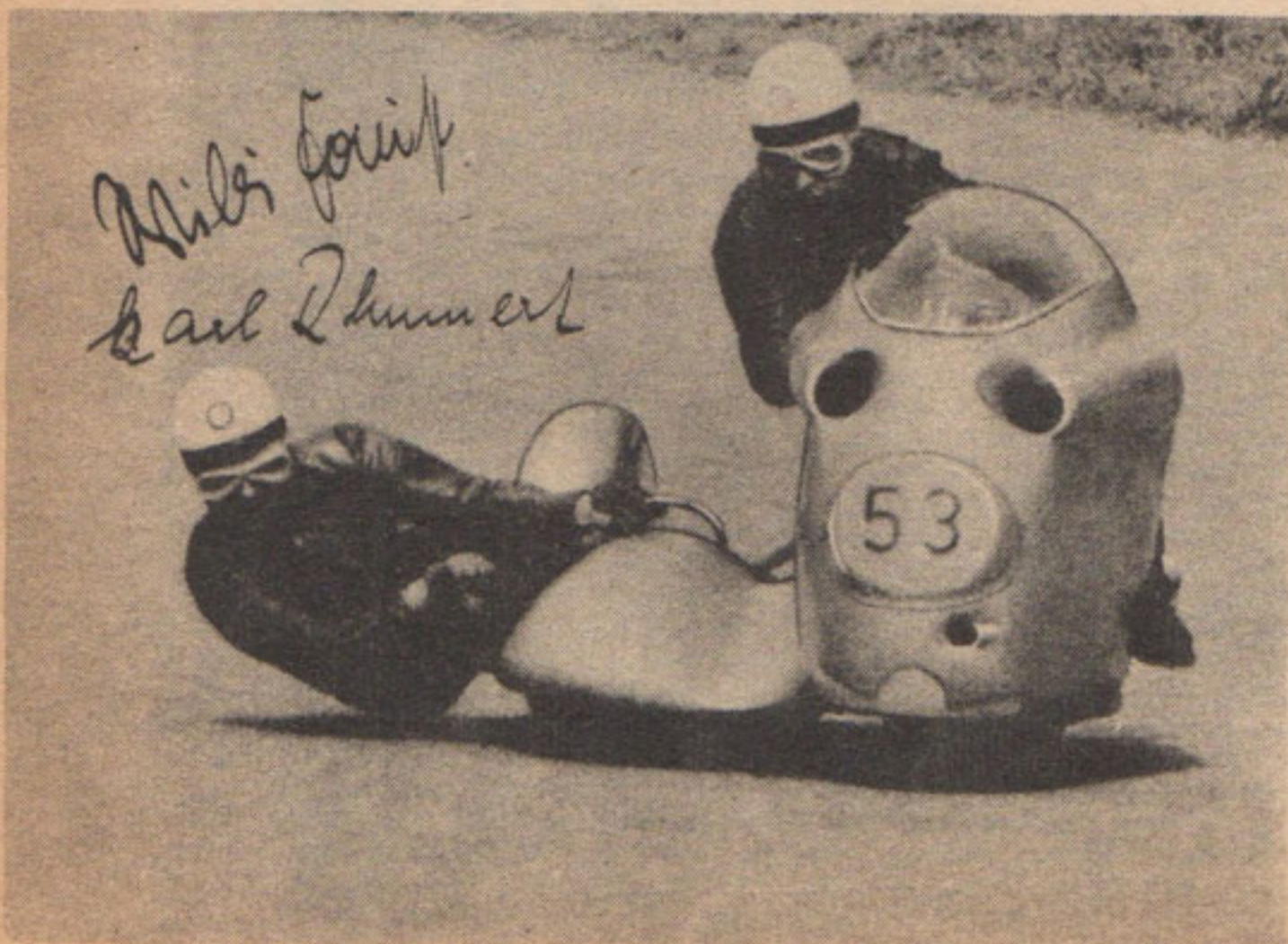
L'absence d'écuries officielles, donc d'ordre d'usine, nous a valu de très belles luttes, même entre pilotes d'un même pays et représentant une même marque. Et ainsi Faust et Noll, par exemple, durent payer les pots cassés au TT ou à Monza.

Le champion du monde 1955, Willy Faust, apparut sur l'arène internationale au cours de la saison 1954. Mais cette année, il a su s'imposer par sa fougue et triompher du méthodique Noll.

Les allemands sont d'ailleurs devenus les spécialistes du side, et leur quatuor Faust, Noll, Hillebrand, Schneider est des plus redoutables. La grave chute de Hillebrand au début de la saison l'ayant éliminé, les 3 autres prennent les 3 premières places au classement final.

Smith est évidemment leur adversaire le plus représentatif, leur concurrent le plus dangereux (si sa Norton avait tenu...). A signaler également Boddice et Harris, ainsi que l'australien Mitchell.

Mais c'est dans cette catégorie que nous sommes le mieux et le plus régulièrement représentés, par Drion qui finit quatrième et se permet de classer la première Norton et par Murit qui fait cinquième, à égalité avec Smith.



Place	Pilote	Pays	Marque	Espagne	France	Angleterre	Allemagne	Belgique	Hollande	Irlande	Italie	Totaux		
												*	**	
SIDECARS														
1 ^{er}	Faust	All.	BMW	8	—	—	8	6	8	—	—	30	30	
2 ^e	Noll	All.	BMW	—	—	—	6	8	6	—	8	28	28	
3 ^e	Schneider	All.	BMW	—	—	8	4	4	—	—	6	22	22	
4 ^e	Drion	France	Norton	—	—	—	3	1	2	—	4	10	10	
5 ^e	Boddice	G.B.	Norton	—	—	6	—	—	—	—	—	6	6	
—	Harris	G.B.	Matchless	—	—	4	—	2	—	—	—	6	6	
—	Mitchell	Austr.	Norton	—	—	—	2	—	4	—	—	6	6	
—	Murit	France	BMW	—	—	—	1	—	3	—	2	6	6	
—	Smith	G.B.	Norton	6	—	—	—	—	—	—	—	6	6	
10 ^e	Oliver	G.B.	Norton	4	—	—	—	—	—	—	—	4	4	
11 ^e	Beaton	G.B.	Norton	—	—	3	—	—	—	—	—	3	3	
—	Camathias	Suisse	BMW	—	—	—	—	—	—	—	3	3	3	
—	Deronne	Belg.	BMW	—	—	—	—	3	—	—	—	3	3	
—	Koch	All.	BMW	3	—	—	—	—	—	—	—	3	3	
15 ^e	Merlo	Italie	Gilera	2	—	—	—	—	—	—	—	2	2	
—	Taylor	G.B.	Norton	—	—	2	—	—	—	—	—	2	2	
17 ^e	Benz	Suisse	Norton	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1	
—	Seeber	All.	BMW	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	
—	Steman	Holl.	BMW	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	
—	Walker	G.B.	Norton	—	—	1	—	—	—	—	—	1	1	

* : total des points gagnés par chaque pilote.

** : résultat des 4 meilleures épreuves.

CHAMPIONNAT DES PILOTES

	125 CMC.	250 CMC.	350 CMC.	500 CMC.	SIDES 500	TOTAUX
Gde Bret.	3 - 9 p. (3,00)	6 - 44 p. (7,33)	6 - 101 p. (16,8)	9 - 65 p. (7,22)	7 - 28 p. (4,00)	31 - 247 p. (7,97)
Australie	—	—	4 - 23 p. (5,75)	4 - 9 p. (2,25)	1 - 6 p. (6,00)	9 - 38 p. (4,22)
Irlande	—	1 - 10 p. (10,0)	—	1 - 30 p. (30,0)	—	2 - 40 p. (20,0)
Af. du Sud	—	—	—	1 - 1 p. (1,0)	—	1 - 1 p. (1,0)
Italie	7 - 90 p. (12,86)	3 - 22 p. (7,33)	3 - 18 p. (6,00)	9 - 62 p. (6,89)	1 - 2 p. (2,00)	23 - 194 p. (8,43)
Allem. Occ.	4 - 9 p. (2,25)	4 - 33 p. (8,25)	3 - 22 p. (7,33)	2 - 7 p. (3,50)	5 - 84 p. (16,8)	18 - 155 p. (8,61)
Allem. Or.	2 - 3 p. (1,50)	—	—	—	—	2 - 3 p. (1,50)
Autriche	1 - 4 p. (4,00)	—	—	—	—	1 - 4 p. (4,00)
Sarre	1 - 2 p. (2,00)	—	—	—	—	1 - 2 p. (2,00)
Suisse	1 - 26 p. (26,0)	1 - 11 p. (11,00)	—	—	2 - 4 p. (2,00)	4 - 41 p. (10,25)
France	—	—	1 - 1 p. (1,00)	2 - 8 p. (4,00)	2 - 16 p. (8,00)	5 - 25 p. (5,00)
Belgique	—	—	1 - 3 p. (3,00)	3 - 7 p. (2,33)	1 - 3 p. (3,00)	5 - 13 p. (2,60)
Hollande	—	—	—	1 - 3 p. (3,00)	1 - 1 p. (1,00)	2 - 4 p. (2,00)
Espagne	1 - 1 p. (1,00)	—	—	—	—	1 - 1 p. (1,00)
Total	20 - 144 p. (7,2)	15 - 120 p. (8,00)	18 - 168 p. (9,33)	32 - 192 p. (6,00)	20 - 144 p. (7,20)	105 - 768 p. (7,31)

Dans chaque colonne, nombre de pilotes, total des points récoltés par eux et entre parenthèses, moyenne des points gagnés par chaque pilote.

RÉCAPITULONS

Quels sont les pilotes qui ont émergé du lot, cette année ? Voyons d'abord les « solistes ».

Duke reste le maître incontestable et incontesté de la grosse cylindrée, le pilote, qui mérite le déplacement, un des meilleurs de tous les temps. Il a confirmé que l'époque de son déclin n'est pas encore à envisager.

Mais une mention tout à fait spéciale doit être faite pour Lomas qui a fait une saison magnifique, récoltant des points dans toutes les cylindrées : champion du Monde en 350 cmc. — 3^e en 250 — 6^e en 500 et 9^e en 125.

Courant en 125 et 250 cmc., l'italien Ubbiali, déjà champion en 1951, remporte cette année le titre en 125 cmc. Mais il devra compter sur le jeune espoir helvétique : Taveri, brillant second en 125 et cinquième en 250, et aussi sur toute la meute des italiens « légers » qui ne lui laissent pas, loin de là, la voie libre : Ferri, Provini, Venturi, etc... (n'oublions pas que Ubbiali n'est pas champion d'Italie en 125, titre qui est revenu à Provini sur Mondial).

Autre espoir et révélation de fin de saison, l'irlandais Samuel Miller. S'il continue sur sa lancée, il peut inquiéter plus d'un pilote, l'an prochain.

L'anglais Surtees, pilote Norton quand cette marque se décide à courir officiellement, est un pilote de classe, ayant pris l'habitude, en Angleterre, de remporter trois épreuves à chaque réunion motocycliste, en 250 cmc. sur sa NSU, en 350 et 500 cmc. sur ses Norton. Devenu officiel MV, il saura défendre chèrement sa place en 1956.

Parmi les allemands, 3 pilotes doivent être nommés — H.P. Muller, pilote consommé, champion âgé de 46 ans, mais dont c'est bientôt la fin de la carrière motocycliste ; avec son ami Lorenzetti, il est le seul champion d'avant-guerre « encore dans le coup »,... mais les années passent — Walter Zeller fit une magnifique saison... en Allemagne, terminant second au Nurburgring ; mais nous aimerions le voir sur les autres circuits, disputer ses chances plus souvent (peut-être que l'appel doit s'adresser davantage à l'usine BMW qu'à Zeller lui-même) — Enfin Hobl, officiel DKW, fait une carrière prometteuse, terminant troisième en 350 cmc., à 1 point seulement de Dale.

REPARTITION PAR PILOTES



Willy Faust et Karl Remmert ont su, par une saison menée avec la fougue de la jeunesse, conquérir le titre de champions du monde en side-cars.

REPARTITION PAR MARQUES

	125 CMC.	250 CMC.	350 CMC.	500 CMC.	SIDES 500	TOTAUX
MV	23 m. 109 p. (4,74)	9 m. 43 p. (4,78)	—	9 m. 35 p. (3,89)	—	41 m. 187 p. (4,56)
Guzzi	—	8 m. 23 p. (2,88)	21 m. 107 p. (5,10)	4 m. 19 p. (4,75)	—	33 m. 149 p. (4,51)
Gilera	—	—	—	19 m. 103 p. (5,42)	1 m. 2 p. (2,00)	20 m. 105 p. (5,25)
Mondial	8 m. 26 p. (3,25)	—	—	—	—	8 m. 26 p. (3,25)
Norton	—	1 m. 2 p. (2,00)	11 m. 36 p. (3,27)	10 m. 22 p. (2,20)	13 m. 39 p. (3,00)	35 m. 99 p. (2,83)
Matchless	—	—	—	4 m. 6 p. (1,50)	2 m. 6 p. (3,00)	6 m. 12 p. (2,00)
AJS	—	—	2 m. 3 p. (1,50)	—	—	2 m. 3 p. (1,50)
Velocette	—	1 m. 1 p. (1,00)	—	—	—	1 m. 1 p. (1,00)
BMW	—	—	—	2 m. 7 p. (3,50)	20 m. 97 p. (4,85)	22 m. 104 p. (4,73)
NSU	—	11 m. 51 p. (4,63)	—	—	—	11 m. 51 p. (4,63)
DKW	2 m. 5 p. (2,50)	—	8 m. 27 p. (2,75)	—	—	10 m. 27 p. (2,70)
IFA	2 m. 3 p. (1,50)	—	—	—	—	2 m. 3 p. (1,50)
Montesa	1 m. 1 p. (1,00)	—	—	—	—	1 m. 1 p. (1,00)
Italie	31 m. 135 p. (4,36)	17 m. 66 p. (3,88)	21 m. 107 p. (5,10)	32 m. 157 p. (4,91)	1 m. 2 p. (2,00)	102 m. 467 p. (4,58)
Gde Bret.	—	2 m. 3 p. (1,50)	13 m. 39 p. (3,00)	14 m. 28 p. (2,00)	15 m. 45 p. (3,00)	44 m. 115 p. (2,61)
Allem. Occ.	2 m. 5 p. (2,50)	11 m. 51 p. (4,63)	8 m. 22 p. (2,75)	2 m. 7 p. (3,50)	20 m. 97 p. (4,85)	43 m. 182 p. (4,23)
Allem. Or.	2 m. 3 p. (1,50)	—	—	—	—	2 m. 3 p. (1,50)
Espagne	1 m. 1 p. (1,00)	—	—	—	—	1 m. 1 p. (1,00)

m = nombre total de machines ayant terminé parmi les 6 premiers de chaque épreuve.

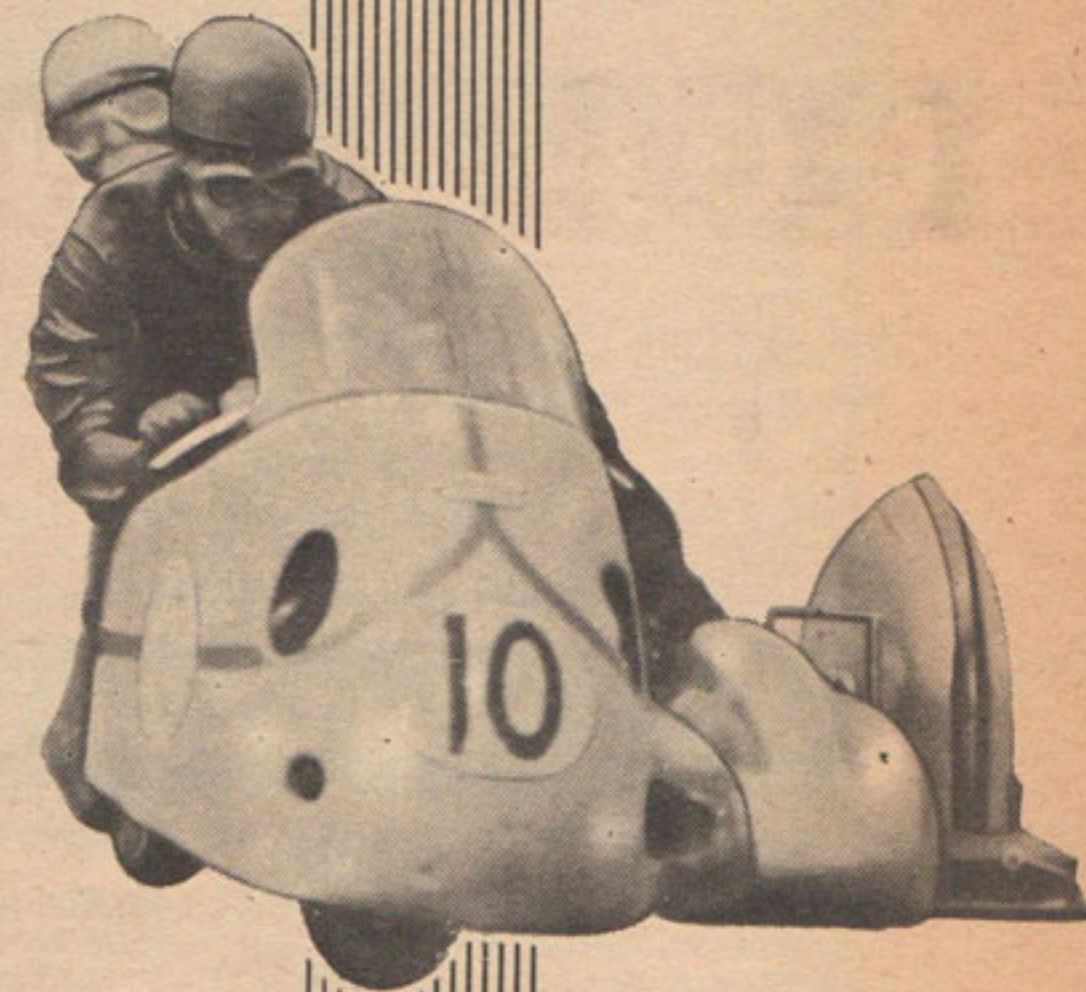
p = nombre total de points récoltés par ces machines.

entre parenthèses, moyenne des points récoltés par chacune des machines.

CHAMPIONNAT PAR MARQUES

Place	Marque	Pays	GRANDS PRIX DE							totaux **		
			Espagne	France	Angleterre	Allemagne	Belgique	Hollande	Irlande		Italie	
125 CMC.												
1 ^{er}	MV	(Italie)	6	8	8	8	—	8	—	8	46	32
2 ^e	Mondial	(Italie)	8	4	4	—	—	4	—	1	21	20
3 ^e	DKW	(Allemagne)	—	—	—	—	—	—	—	3	3	3
4 ^e	IFA	(Allem. Orient.)	—	—	—	2	—	—	—	—	2	2
5 ^e	Montesa	(Espagne)	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1
250 CMC.												
1 ^{er}	MV	(Italie)	—	—	8	3	—	8	4	8	31	28
2 ^e	NSU	(Allemagne)	—	—	4	8	—	4	8	6	30	26
3 ^e	Guzzi	(Italie)	—	—	6	4	—	3	2	—	15	15
4 ^e	Dearden-Norton	(Grande-Bretagne)	—	—	2	—	—	—	—	—	2	2
5 ^e	Velocette	(Grande-Bretagne)	—	—	1	—	—	—	—	—	1	1
350 CMC.												
1 ^{er}	Guzzi	(Italie)	—	8	8	8	8	8	8	8	56	32
2 ^e	Norton	(Grande-Bretagne)	—	3	6	4	4	—	6	—	23	20
3 ^e	DKW	(Allemagne)	—	—	—	6	6	3	—	2	17	17
4 ^e	AJS	(Grande-Bretagne)	—	2	—	—	—	—	1	—	3	3
500 CMC.												
1 ^{er}	Gilera	(Italie)	8	8	8	8	8	8	—	6	54	32
2 ^e	MV	(Italie)	6	3	—	4	—	4	—	8	25	22
3 ^e	Guzzi	(Italie)	—	—	4	—	3	—	8	—	15	15
4 ^e	Norton	(Grande-Bretagne)	—	2	3	1	2	1	6	—	15	13
5 ^e	BMW	(Allemagne)	—	—	—	6	—	—	—	1	7	7
6 ^e	Matchless	(Grande-Bretagne)	—	—	1	—	—	2	1	—	4	4
SIDES												
1 ^{er}	BMW	(Allemagne)	8	—	8	8	8	8	—	8	48	32
2 ^e	Norton	(Grande-Bretagne)	6	—	6	3	1	4	—	4	24	20
3 ^e	Matchless	(Grande-Bretagne)	—	—	4	—	2	—	—	—	6	6
4 ^e	Gilera	(Italie)	2	—	—	—	—	—	—	—	2	2

* : total des points récoltés.
** : résultat des 4 meilleures épreuves.



Notre représentant Jacques Drion est le mieux placé des pilotes français aux Championnats du Monde 1955. Sa place de quatrième lui a permis de classer la première Norton en side.

Quelques noms encore : Sandford qui a fait ce qu'il pouvait avec une machine inférieure à celle de ses rivaux ; Masetti qui clôture les championnats par une belle victoire à Monza.

× × ×

Chez les sidecaristes, Smith demeure le champion du monde de 1952..., mais sa machine, par son manque de résistance, ne lui permet pas de défendre convenablement ses chances et sa place de cinquième n'est pas le reflet de sa juste valeur.

Faust commença à faire parler de lui en fin de saison 1954. Mais, par sa fougue, son talent, il sut s'imposer tout au long de cette saison ; qu'il s'assagisse seulement un peu, qu'il sache parfois ménager sa machine, et une brillante carrière lui sera assurée.

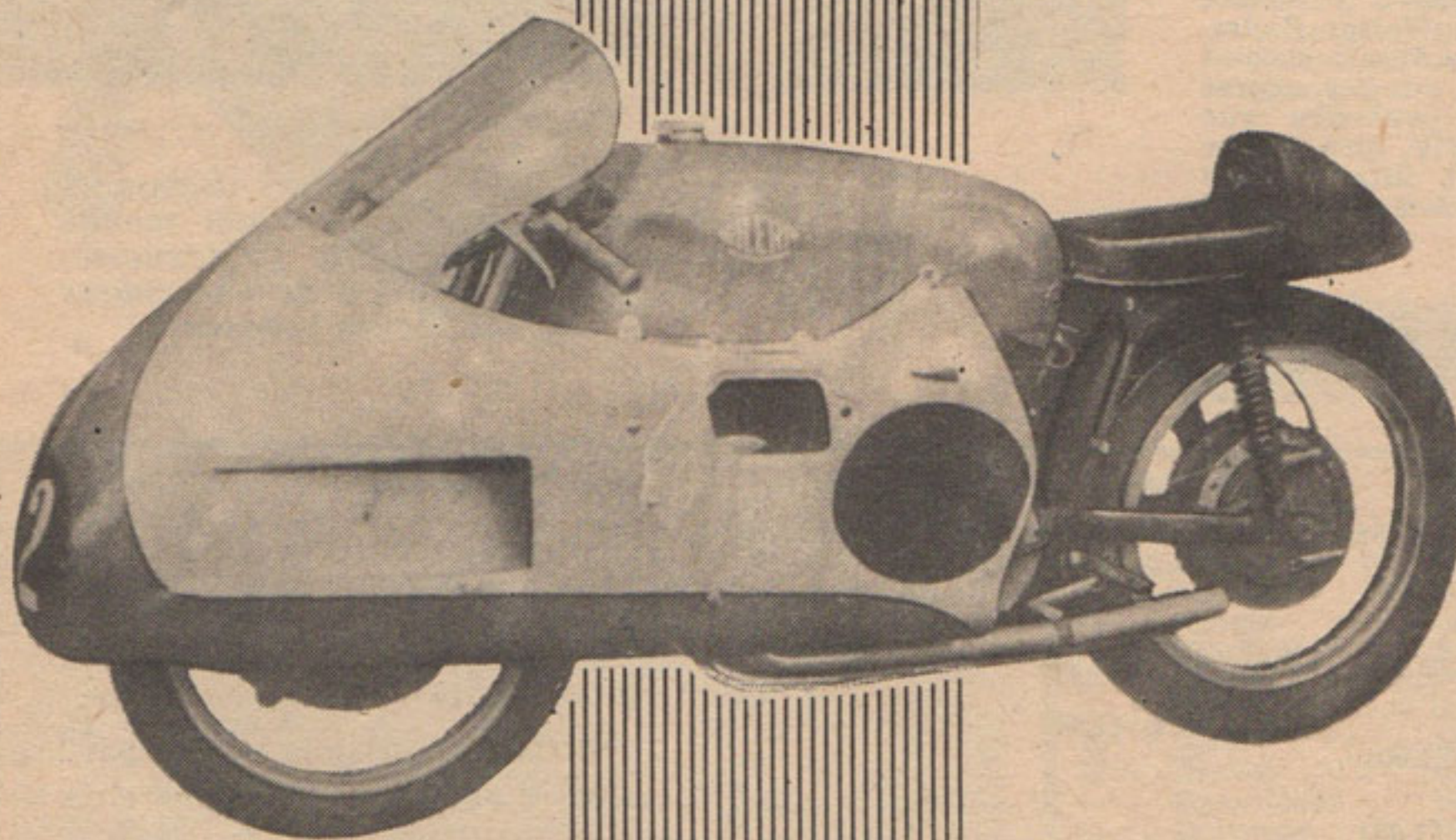
× × ×

Cette année, nous n'établirons pas de classement spécial pour les « privés ». En effet, la démarcation entre les véritables « privés » et ceux qui jouissent d'un traitement bien « spécial » auprès des usines, est assez difficile à faire. Cet état de fait pouvait être prévu déjà à la fin de la saison dernière : les marques qui renonçaient à la compétition « officielle » ne pouvaient manquer de donner leur appui plus ou moins direct, plus ou moins apparent aux pilotes qui montaient leurs machines.

Nombre de pilotes de NSU (Muller, Baltisberger et même Miller et Brand), les « guzzistes » (Lorenzetti, Sandford, etc.), les pilotes de Norton (Mac Intyre, Campbell, etc...), le porte-drapeau de BMW (Zeller), peuvent difficilement être assimilés à de véritables « privés ».

Dans ces conditions, tout classement serait pour le moins hasardeux, et souvent injuste. C'est pourquoi nous préférons nous abstenir.

B. N. et J. B.

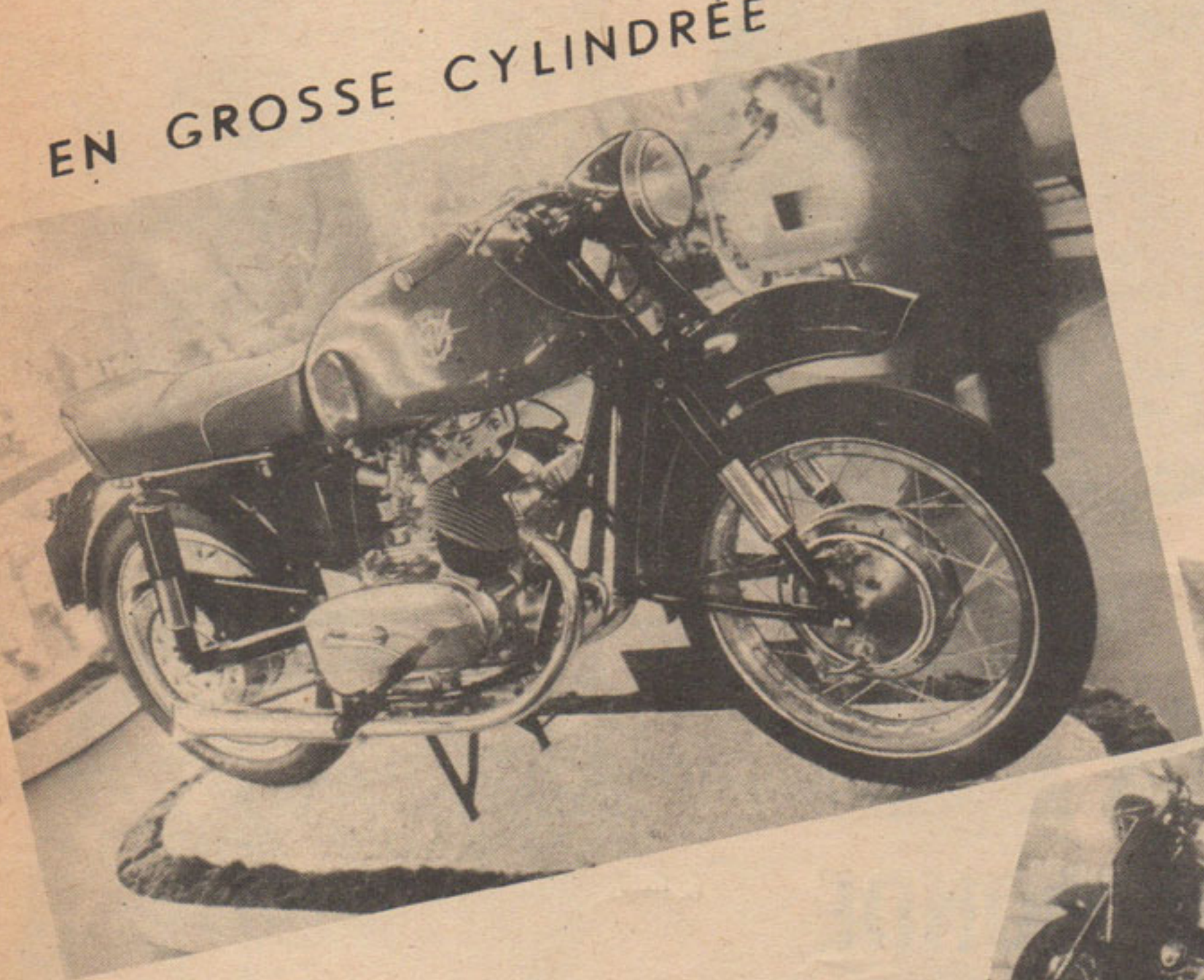


La fameuse quatre cylindres Gilera, munie d'un carénage complet depuis le début de la saison, est la souveraine de la classe 500 cmc. qu'elle remporte depuis 1952.

QUOI DE NEUF A

MILAN

EN GROSSE CYLINDRÉE

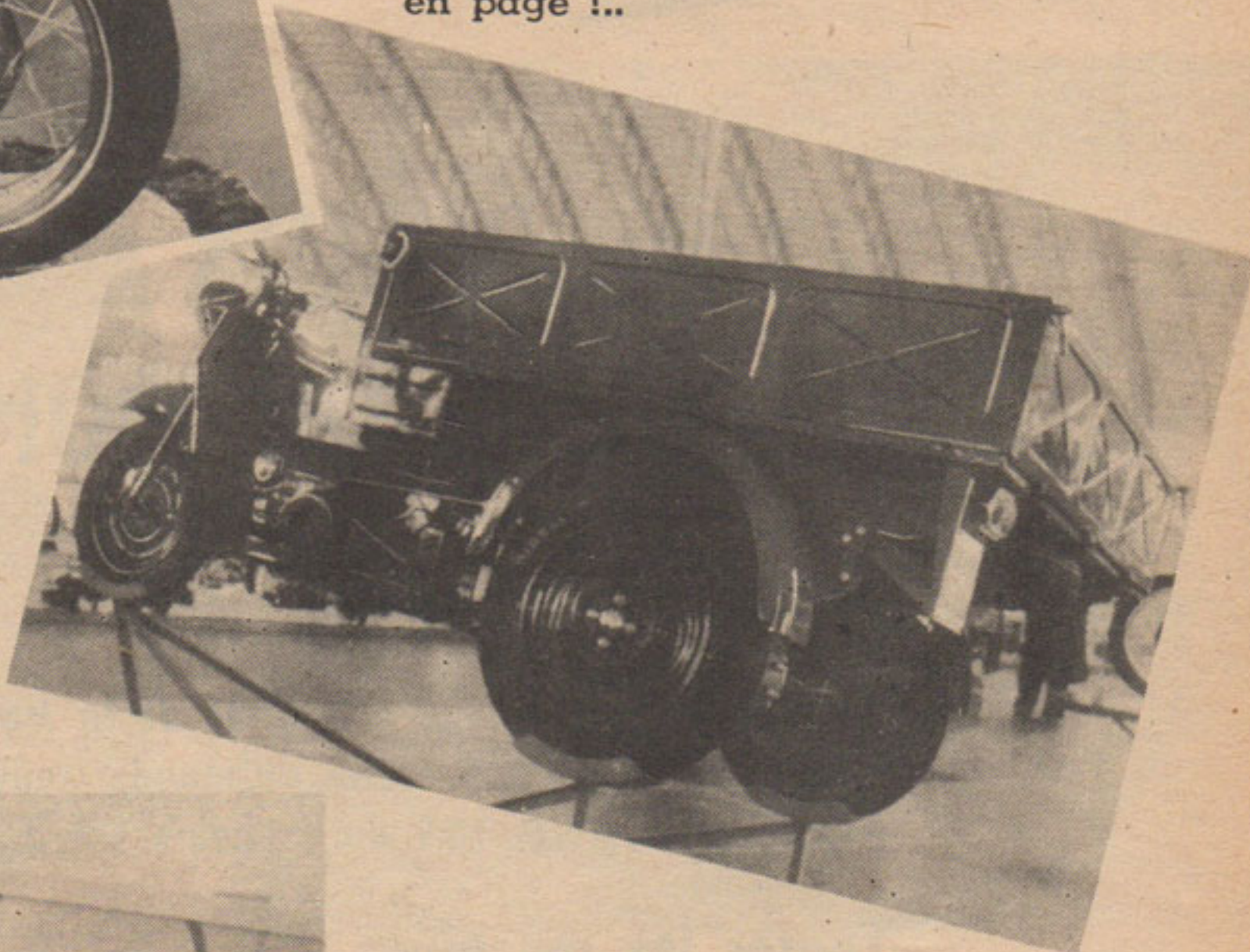


Deux pages à faire en vitesse sur le Salon de Milan.

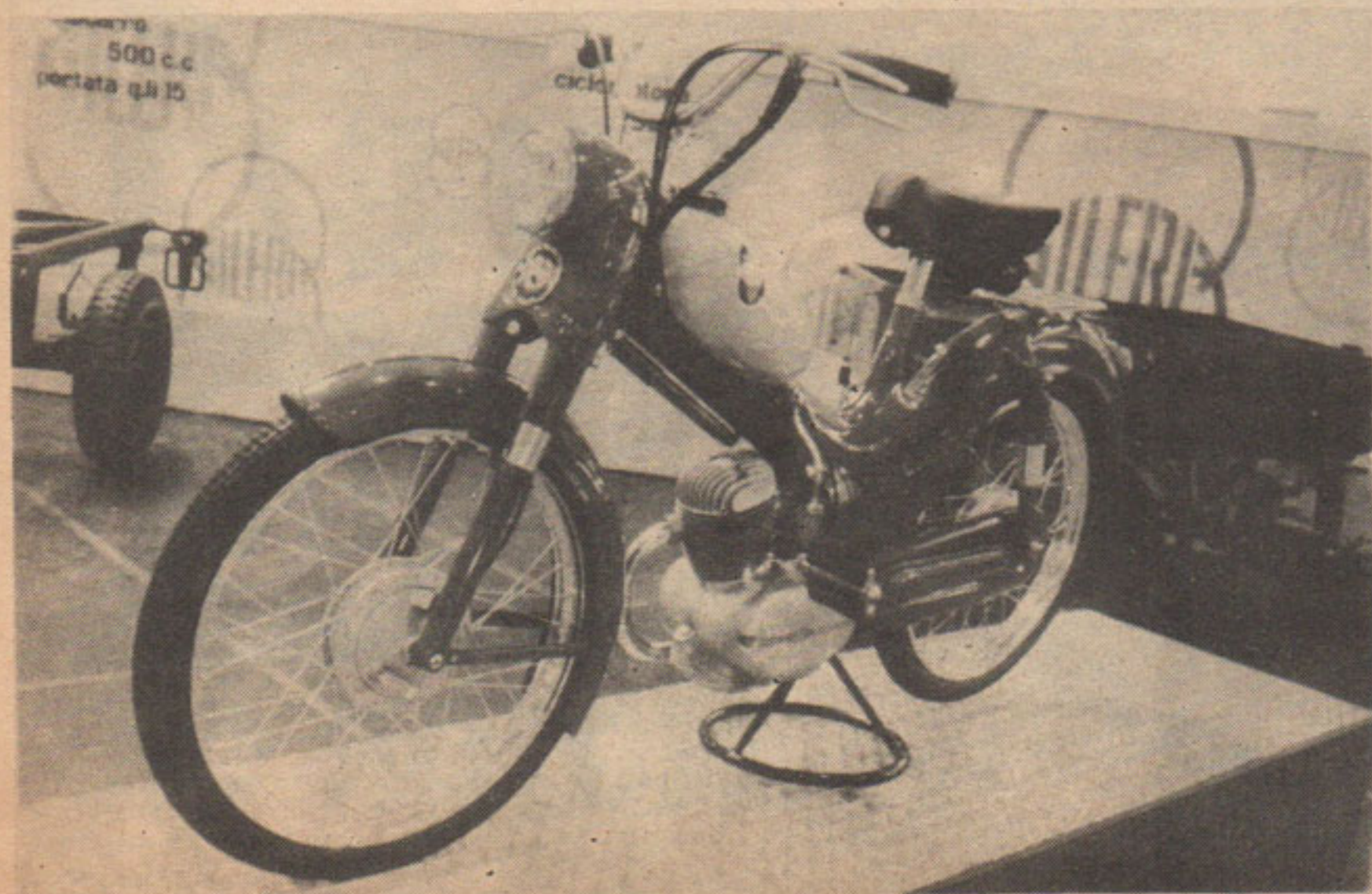
Tout de suite un cas de conscience m'assaille : parmi les quelques 250 photos faites, il faut en sélectionner huit.

Huit photos, alors que les prototypes se comptent par dizaines, alors qu'il y aurait facilement huit belles double arbre à mettre en page !..

EN UTILITAIRE



EN CYCLOMOTEUR



Mais il faut contenter chacun, et aux possesseurs de grosses cylindrées, nous dédions cette photo de la nouvelle 350 cc. twin M.V. à fourche Earles (en haut à gauche) ; aux amateurs de trois roues utilitaires, cette nouvelle version Guzzi, dérivée du Galletto (ci-dessus), et pour les cyclomotoristes, ce joli modèle à suspension intégrale, bloc-moteur 3 vitesses à soupapes en tête, qui n'est autre que le tout nouveau « Gilerino ».

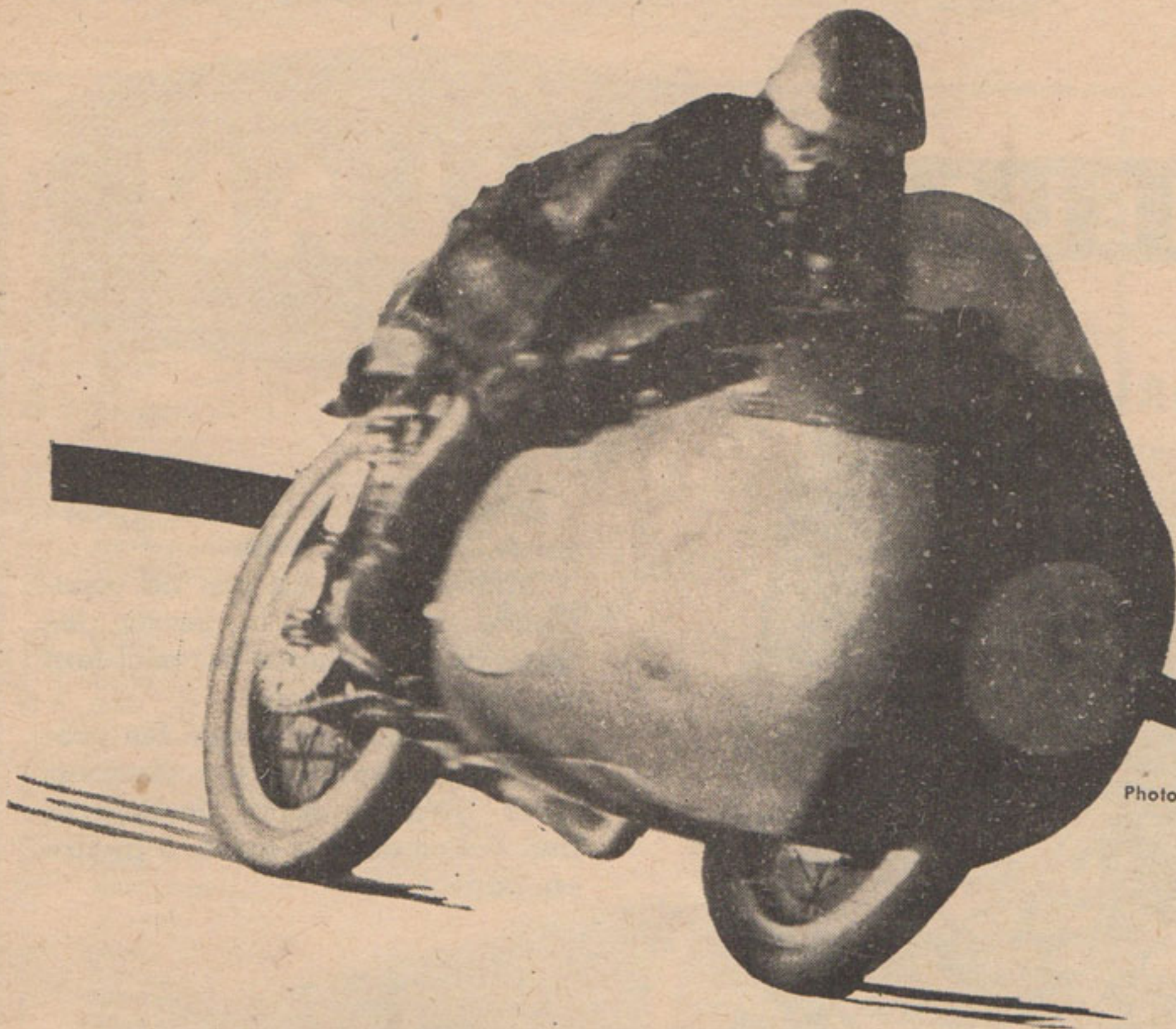


Photo L'EQUIPE

27 NOUVEAUX RECORDS DU MONDE

battus par Moto-Guzzi

Sur la piste de Montlhéry, l'équipe de la Moto-Guzzi a battu 27 nouveaux records du monde (couvrant en particulier 210 km 129 dans l'heure sur 350 cmc).

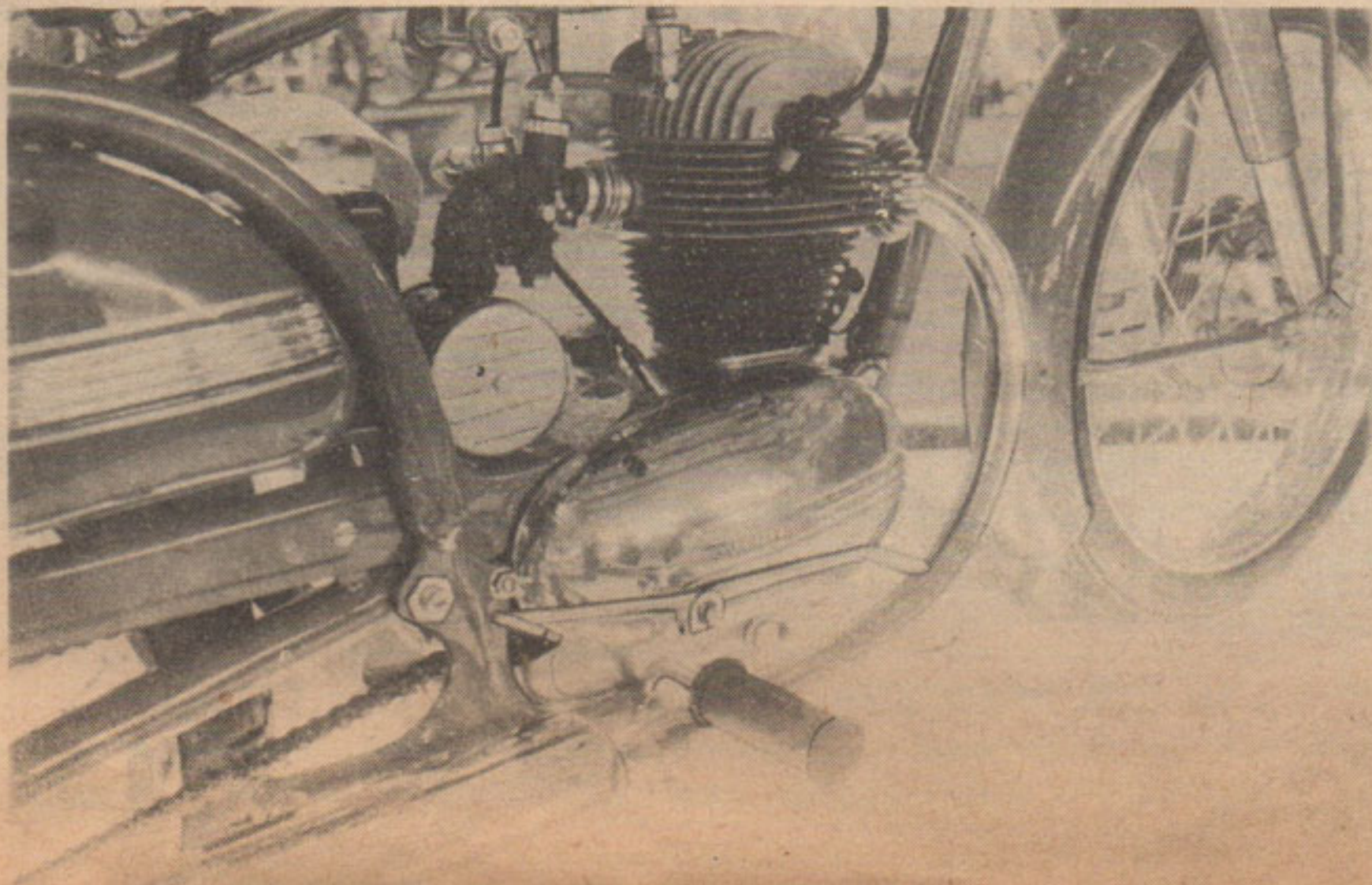
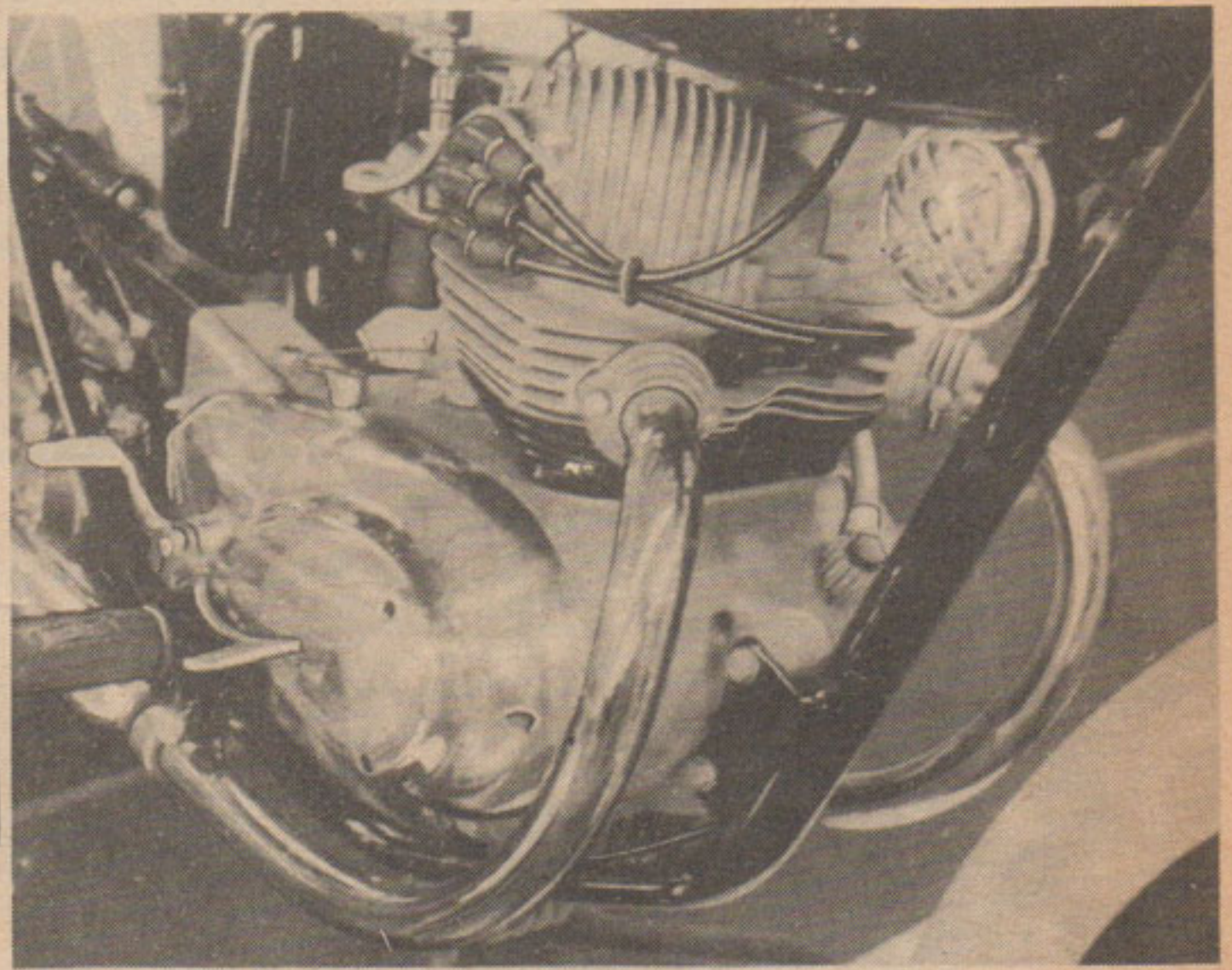
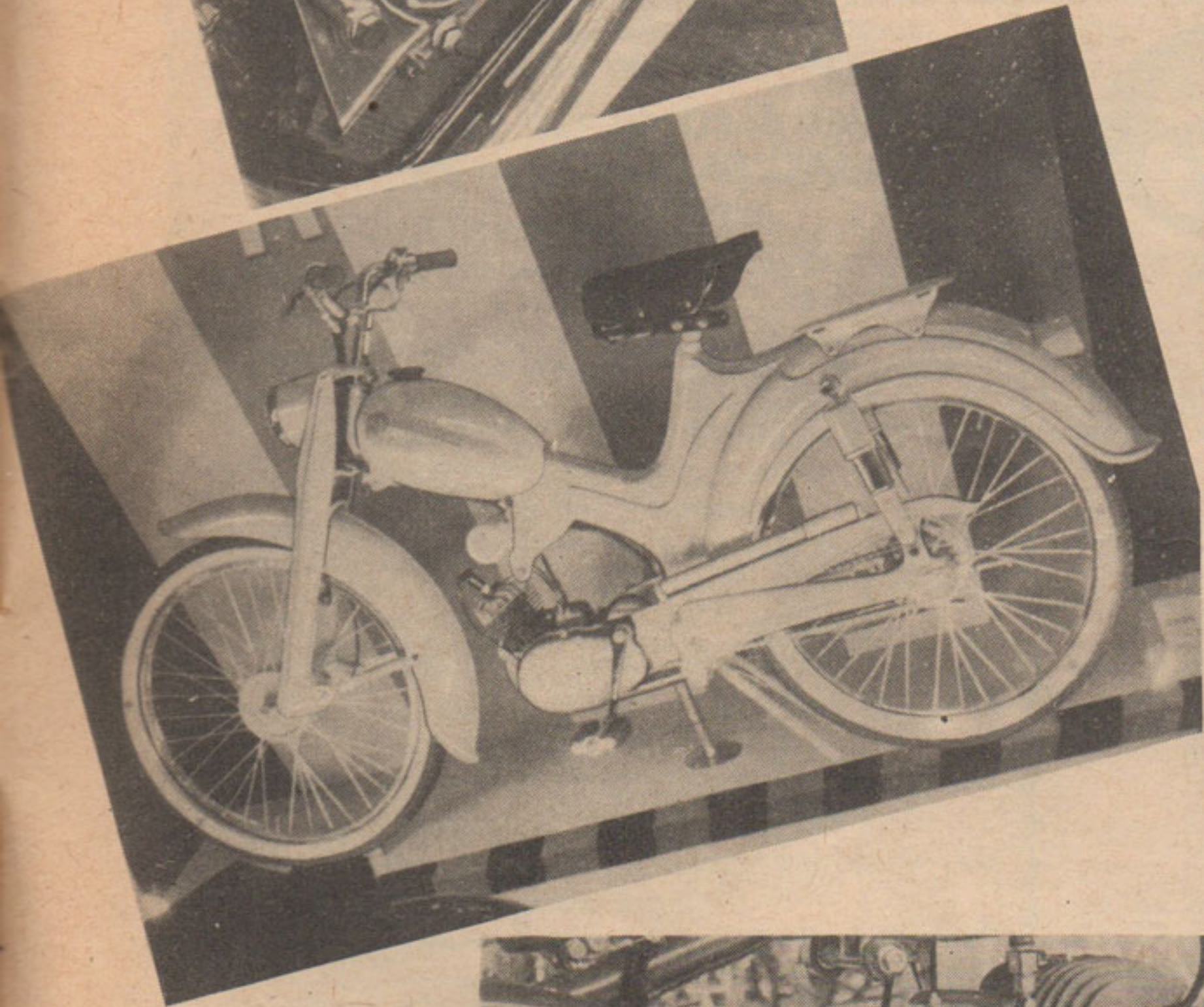
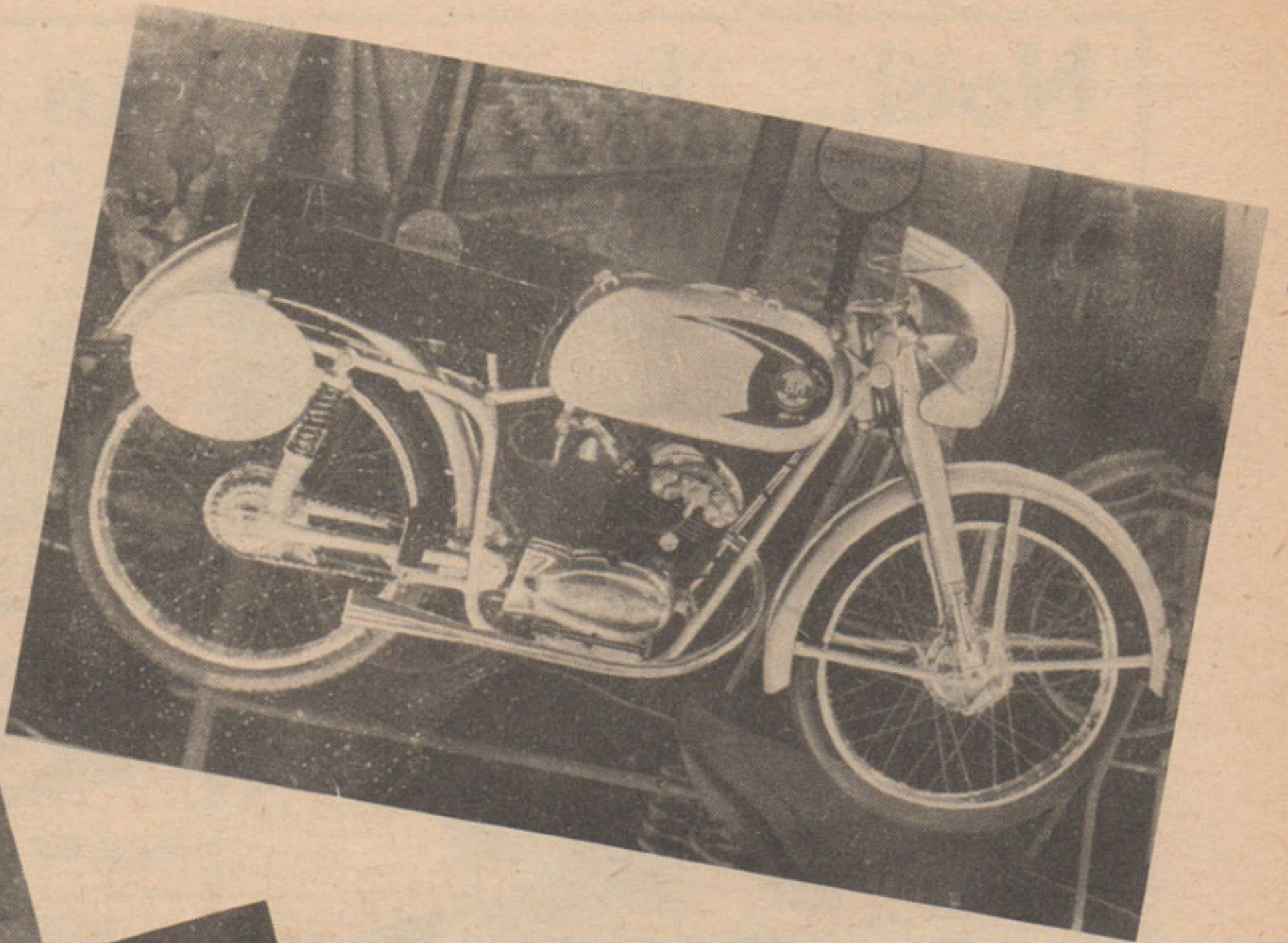
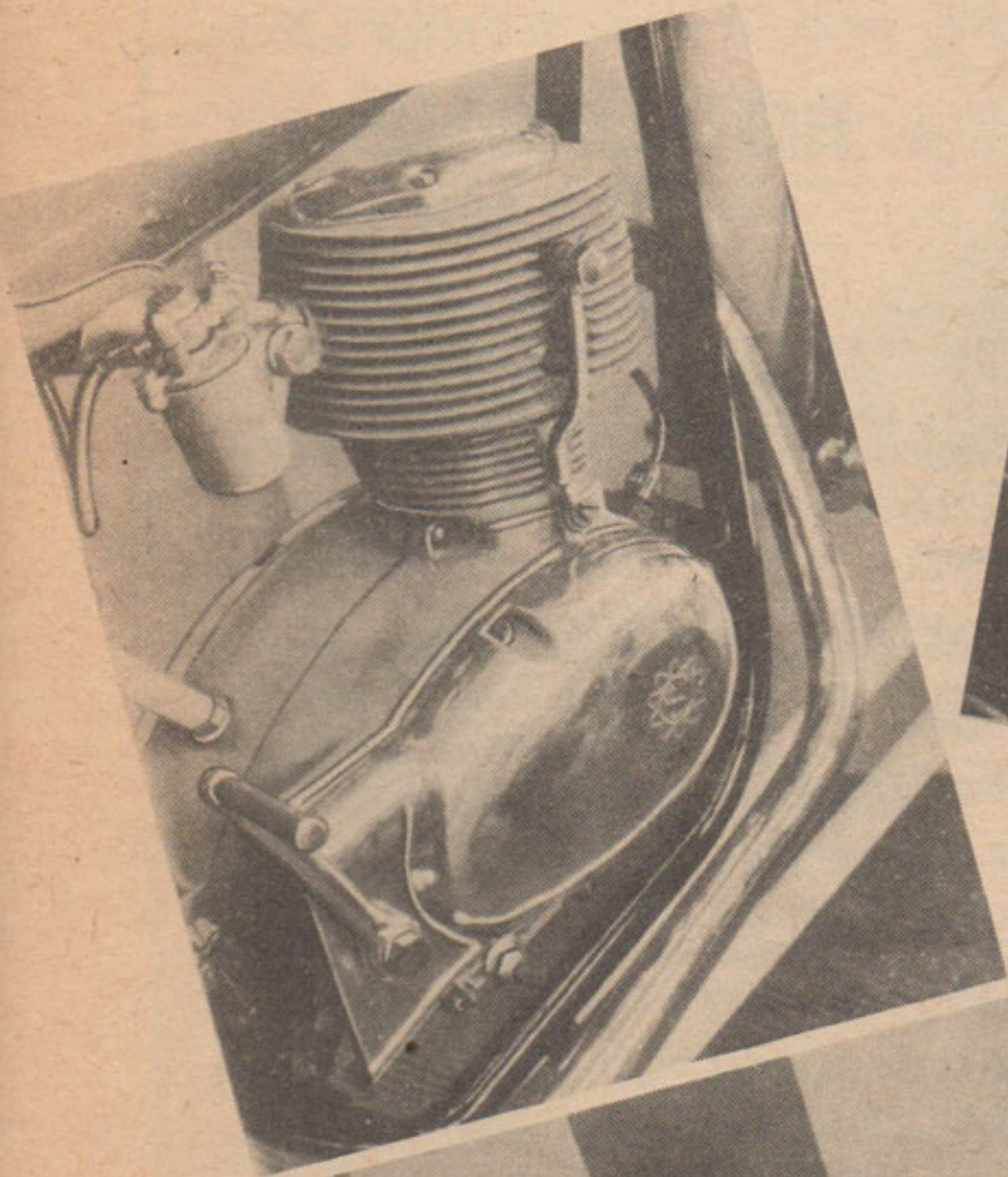
**Toutes les machines
Moto-Guzzi étaient lubrifiées par l'huile**



**SHELL
X-100
MOTOR OIL**

PUBLICIS

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



En haut de cette page : deux beaux exemples de ce que sont les 48 cc compétition en Italie. A droite : le B.M. (3 CV à 9.000 t.-m.) simple ACT. A gauche, le moteur du Chiorda, également simple ACT développant 3 CV à 7.000 t.-m. Mais à côté de ces modèles compétition, nous...

...trouvons aussi des cyclomoteurs plus utilitaires, tel ce Baby-Sachs (au milieu à gauche). A côté de ce dernier cyclo, voici un nouveau vertical-twin, le Berneg 160 cc également à distribution par simple ACT. Notons en fait de vertical-twin que Comet et Ferrari n'exposaient pas cette année. Enfin, ci-contre, le nouveau bloc-moteur 100 cc de chez Parilla.

Noël... Jour de l'An... Cadeaux!

en voici de réels offerts sur votre machine neuve par

MOTOCONFORT

AGENCE EXCLUSIVE

Ce numéro vous rapportera un très bel ACCESSOIRE, pour toutes commandes enregistrées avant le 15 Janvier, sur présentation de cette annonce.



à BOULOGNE-

BILLANCOURT

43, Avenue Général Leclerc, 43

M^o Billancourt - Tél. Molitor 86-88

DES REFERENCES



ET
DES RECORDS

2 TEMPS OU 4 TEMPS,
MOTOS OU VOITURES

BARDAHL IMPOSE SA SUPÉRIORITÉ ET LE PROUVE :

telles les lettres de satisfaction de Puch, Gilera et Guzzi, tels les records battus par Lloyd en classe I (350 à 500 cm³) : 500 miles, 1.000 km 1.000 miles, 6 heures, 12 heures, 24 heures, 2.000 miles, 5.000 km 48 heures, 5.000 miles, 2.000 km, 72 heures et 10.000 km à des moyennes variant entre 125,14 km et 151,500 km.

- BARDAHL supprime l'échauffement anormal, améliore puissance, souplesse, accélération.
- BARDAHL réduit l'usure du moteur, prolonge sa durée, fixe sur les parties en friction un film inarrachable.
- BARDAHL protège contre l'oxydation, l'abrasion.
- BARDAHL améliore le kilométrage-carburant. EMPÊCHE CALAMINAGE ET PERLAGE

BARDAHL

ASSURANCE DE LA MÉCANIQUE
RÉDUIT LA FRICTION A UNE FRACTION

S.I.P.O. 25, Place de la Madeleine PARIS (8^e) - ANJou 41.00

COLLEX

ENDUITS POUR L'ÉTANCHEITÉ DES JOINTS

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

PÂTE À RODER LES SOUPAPES

VALVEX, gros grain, grain fin

HUILE PÉNÉTRANTE

DEGRIPSEUL : dégrappe, dérouille, lubrifie, protège

BSA - ARIEL

MACHINES DISPONIBLES

(NEUF ET OCCASIONS)

CREDIT 18 MOIS - 1^{er} VERSEMENTS : 5.000

REPRISES

NORD - EST - MOTOS

214, Fg St-Denis - M^o Nord et La Chapelle

— Tél. : NOR. 43-92 —

NOUS NE VENDONS QUE LES MARQUES
DE RENOMMÉE MONDIALE

Car nous les connaissons bien...

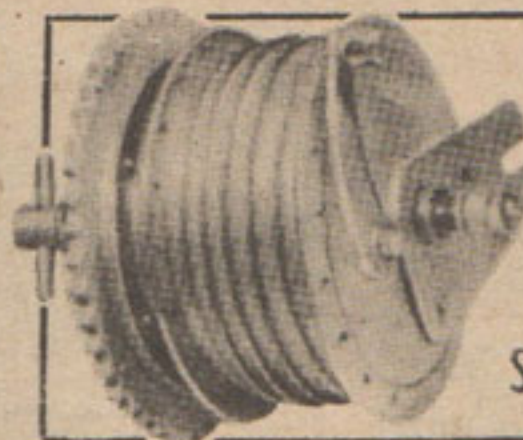
étant spécialistes diplômés !

N'attendez pas l'ACCIDENT

Assurez-vous

AUX MEILLEURES COMPAGNIES
— AUX MEILLEURS PRIX —

par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »
12, rue de Cléry - GUT, 73-32



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

Sté A^{me} PRATICA - VILLEFRANCHE-S-SAONE

POURQUOI DESESPÉRER DE NE PAS TROUVER LA PIÈCE QUE VOUS CHERCHEZ ! Adressez-vous donc en confiance, sans tarder à **PARIS-MOTO**

car seul dispose en France du plus grand stock de pièces détachées des grandes marques Françaises. Pièces assurées pour tous les modèles actuels B.S.A. - GILLET-HERSTAL (depuis 1923) - F.N. M 70 (seulement). — Stock complet de pneus, dépositaire FULMEN, Dépôt MACOMBYNN, et du stabilisateur pour fourche 125 cc. MAGNAT-DEBON, TERROT. Pose immédiate.

55, RUE BRANCION - PARIS-15^e — Tél. : LEC. 93-57

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

AGENT OFFICIEL

Lambretta

MONET-GOYON

CREDIT

Les meilleures marques sont sélectionnées pour vous chez

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

GNOME-RHONE

JONGHI

TERROT

GIMA

JAWA

TRIUMPH

VELOCETTE

ROYAL-ENFIELD

HOREX

DISTRIBUTEUR

ISSETA

VELAM

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

EXPEDITION PROVINCE

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

Une Agence Officielle

Peugeot

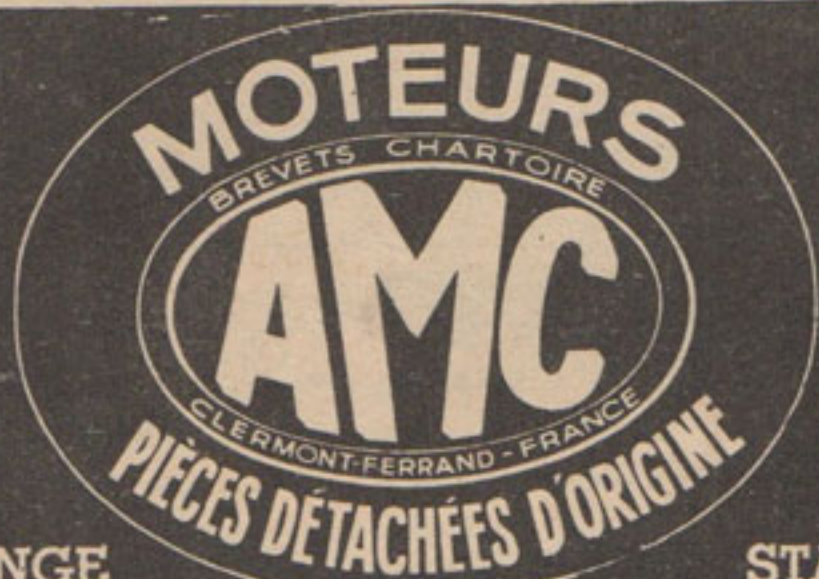
M.L. PELIER - 10, Bd de la République - LA GARENNE - Tél. : CHA. 54-32

M.L. PELIER - 69, r. des Bourguignons, BOIS-COLOMBES (Seine) - CHA. 65-06

MOTO-FLANDRE - 72 bis, rue de Flandre - PARIS-19^e - Tél. : NORD 97-39

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

**INNOVATION DANS LA VENTE A CREDIT : EN CAS DE MALADIE OU D'INCAPACITE
DE TRAVAIL, NOUS PAIERONS POUR VOUS
REPRISES DE TOUTES MACHINES - CREDIT - OCCASION
EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE**



ECHANGE MOTEURS — CYLINDRES — EMBIELLAGES
STANDARD
Expéditions immédiates

— Société F.C.R. —

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

MOTOS DÉMOLITION

disposons gros stock pièces :
CADRES, FOURCHES, ROUES, MOTEURS,
BOITES, CARTERS, PIGNONS

Toutes marques Françaises, Anglaises,
Américaines, Allemandes, etc...

250 Motos surplus bas prix - Demandez liste gratuite
Expédition contre pièce modèle

Etablissements MOTO-SPORTS

66, rue du 11-Novembre - St-ETIENNE (Loire)

Dépôt MONTREUIL :

19, rue des 2 Communes (samedi seulement)

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

USAGERS

CYCLOMOTEUR, SCOOTER ET MOTO..

MÉFIEZ-VOUS DES SOI-DISANT RÉGULATEURS BON MARCHÉ

la Self Régulatrice
INTERLUX
Universelle



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

EFFICACITÉ
CERTAINE

TECHNIQUE
INDISCUTABLE

GARANTIE
TOTALE

Prix de vente au détail : FRS 490

Echantillon contre remboursement de la somme de FRS 500
AFCD S.A. 181, RUE LA FAYETTE, PARIS-10^e — C. C. P. PARIS 4833-78



Clinique des
cadres. Réservoirs et Roues
tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien noter
n° 16, la maison n'a
pas de succursale.

PIÈCES ORIGINE JONGHI

350 TJL-TJ4 - 125 cc. 2 et
4 temps - 250 cc. Polo 125 cc.

R. MANSUY

43, Rue Jacob, PARIS-6^e

Tél. LITtré. 82-31

Fermé Dimanche et Lundi

Massenet

MONOPOLE-POISSY

PISTONS
SEGMENTS

SOUPAPES
CHEMISES

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

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 ÉDITIONS AUSSI :

4 CV RENAULT
Prix : 590 fr. (par poste 650 fr.)

TRACTION AVANT CITROEN
Prix : 595 fr. (par poste 655 fr.)

L'ARONDE
Prix : 625 fr. (par poste 670 fr.)

2 CV CITROEN
Prix : 610 fr. (par poste 660 fr.)

TERROT et MAGNAT 125 cmc.
Prix : 400 fr. (par poste 445 fr.)

MOTOBECANE 125 lat.
Prix : 355 fr. (par poste 405 fr.)

MOTOBECANE 125-175 culb.
Prix : 460 fr. (par poste 510 fr.)

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176
Prix : 475 fr. (par poste 520 fr.)

GNOME-RHONE
Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C
Prix : 465 fr. (par poste 515 fr.)

L'ART DE CONDUIRE (Motos, VéloMOTEURS, CycloMOTEURS)
Prix : 430 fr. (par poste 475 fr.)



Prix : 490 fr. (par poste 537)



Prix : 410 fr. (par poste 455)

TABLEAUX MURAUX

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

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

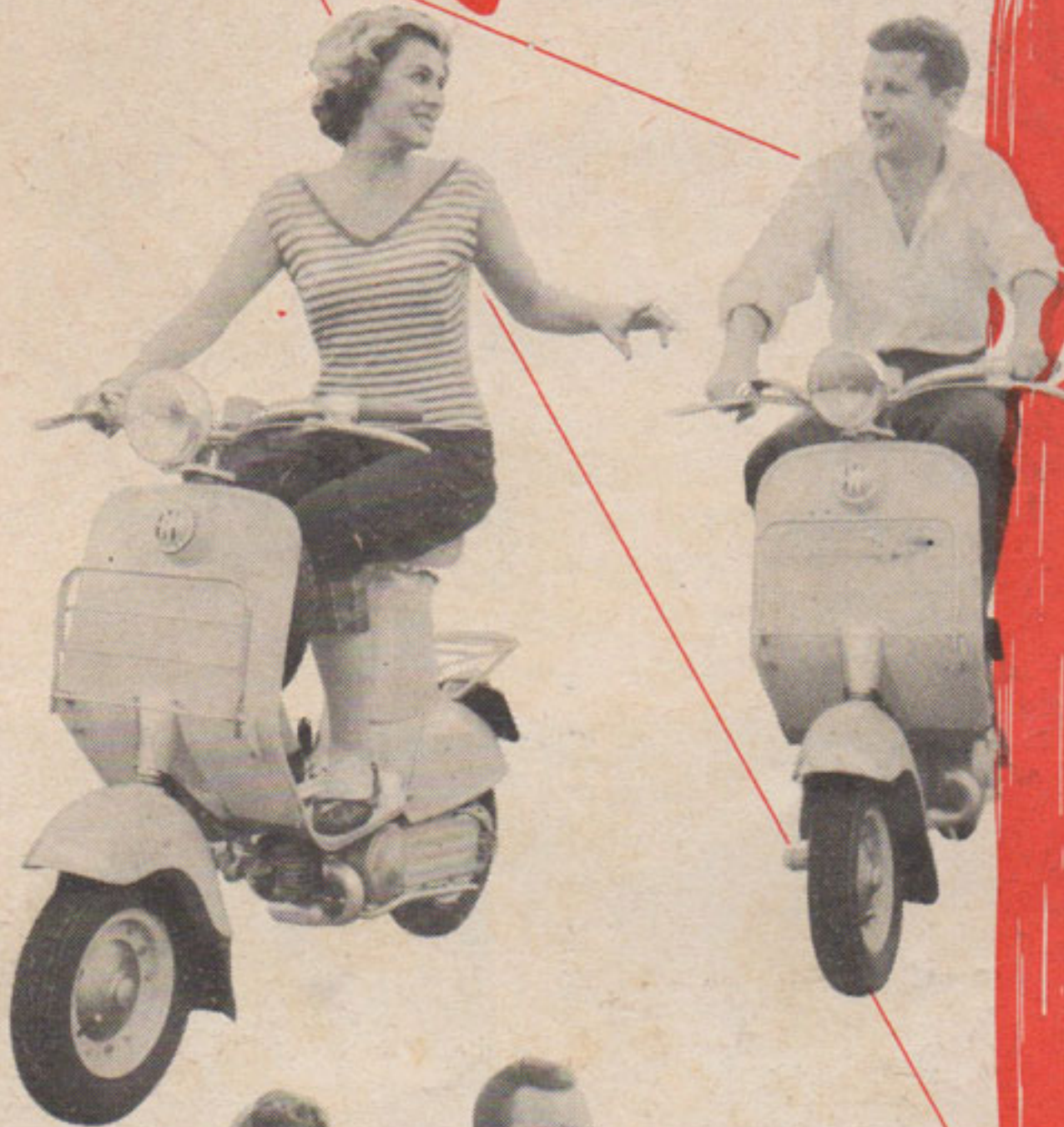
CARNET DE BORD du Motocycliste :
60 fr. (franco 80 fr.)
RELIURE pour 24 N^{os} : 350 fr. Franco 450.
Les 2 pour l'année : 600 fr. Franco 700 fr.
Catalogue détaillé sur demande

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



Prix : 485 fr. (par poste 535)

les 2 grands noms du Salon



Calvi*

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

BRUNÉTOILE - PARIS