

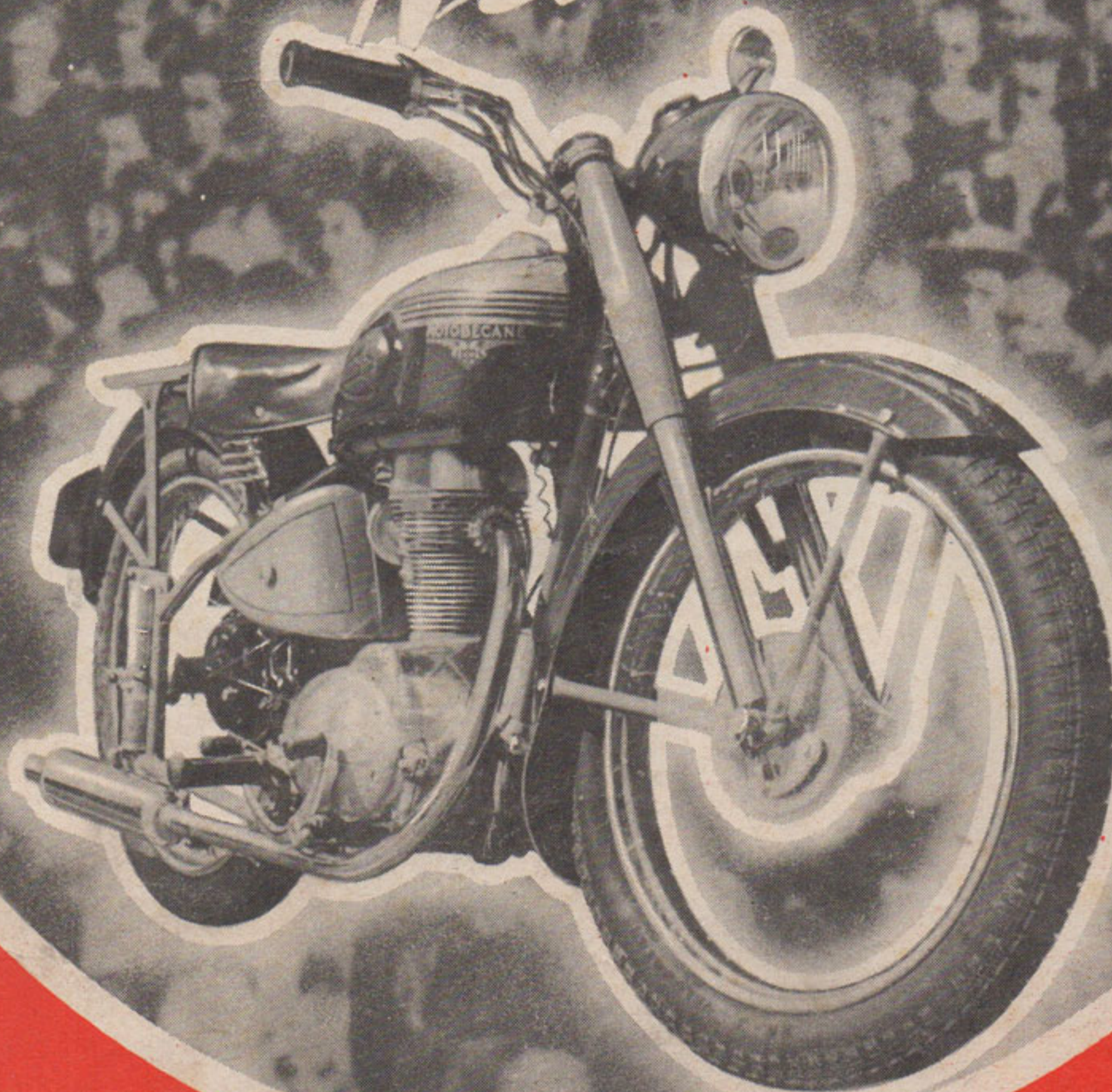
# Moto revue

43<sup>e</sup> ANNEE. — 31 DECEMBRE 1955. — N° 1.270

Tous les Samedis. le Numéro : 40 frs

A PROPOS  
DE VINCENT

*Référendum  
National*



Notre premier referendum national porte sur  
la 175 Motobécane (voir règlement page 1820)

# Ils sont indispensables...

## Les Manuels Techniques et Pratiques

édités par

# Moto revue



Toute la Technique de la  
*Traction Avant*

Prix : 595 francs  
Franco : 655 francs



*La 4 cv Renault*

Prix : 590 francs  
Franco : 650 francs

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



### CARACTÉRISTIQUES

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



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



*La 2 cv Citroën*

Types Tourisme et Utilitaire

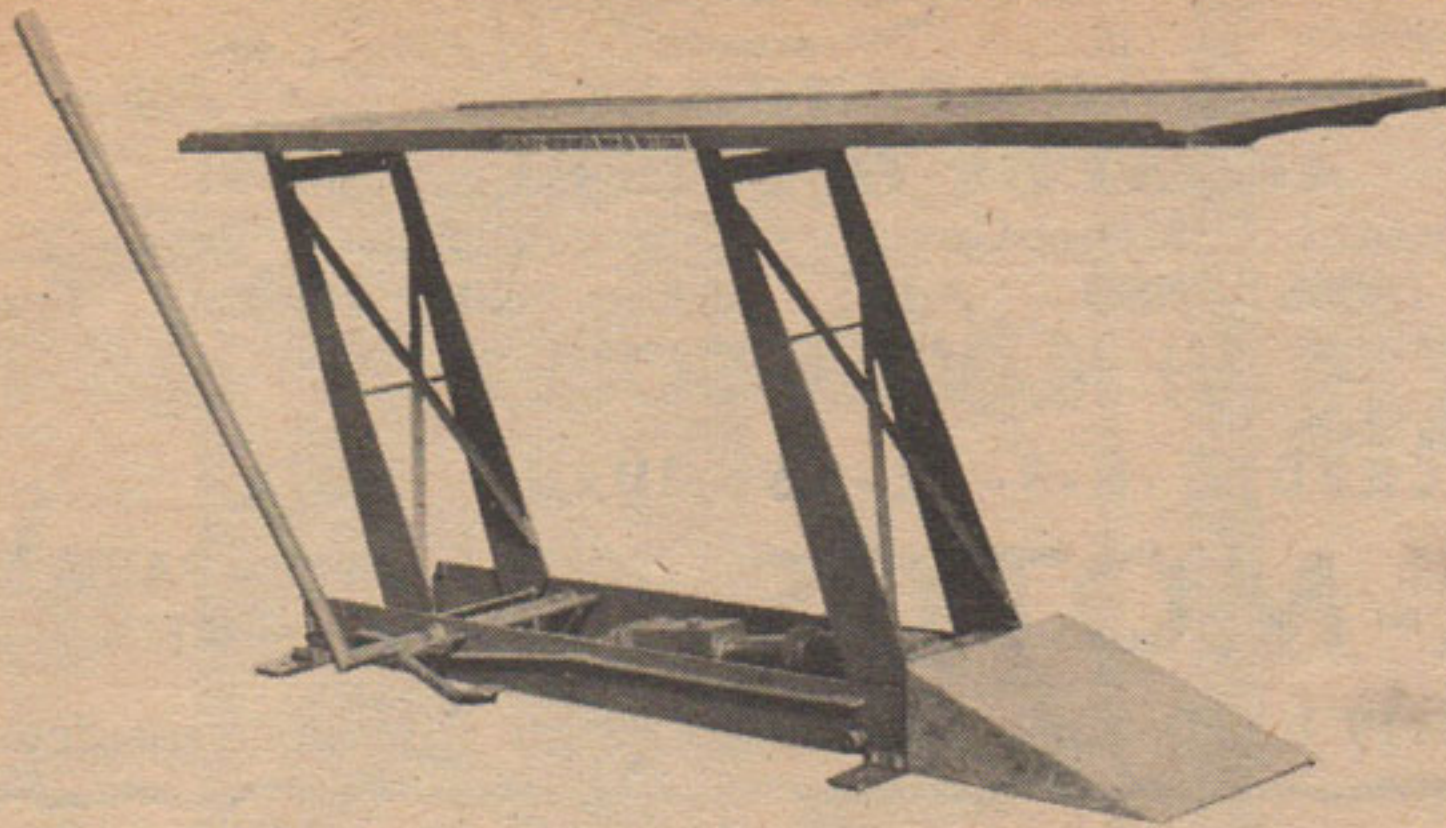
Prix : 610 francs  
Franco : 660 francs



*L'Aronde*

Prix : 625 francs  
Franco : 670 francs

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



# PONT HYDRAULIQUE BMT

pour  
Scooters, Motos,  
et Triporteurs

Fabriqué en France sous licence

par

**SEPEX** — 2 Rue du Helder - PARIS - Tél : PRO. 53-64

Prix 49.500 frs T. T. C.

livraison immédiate

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

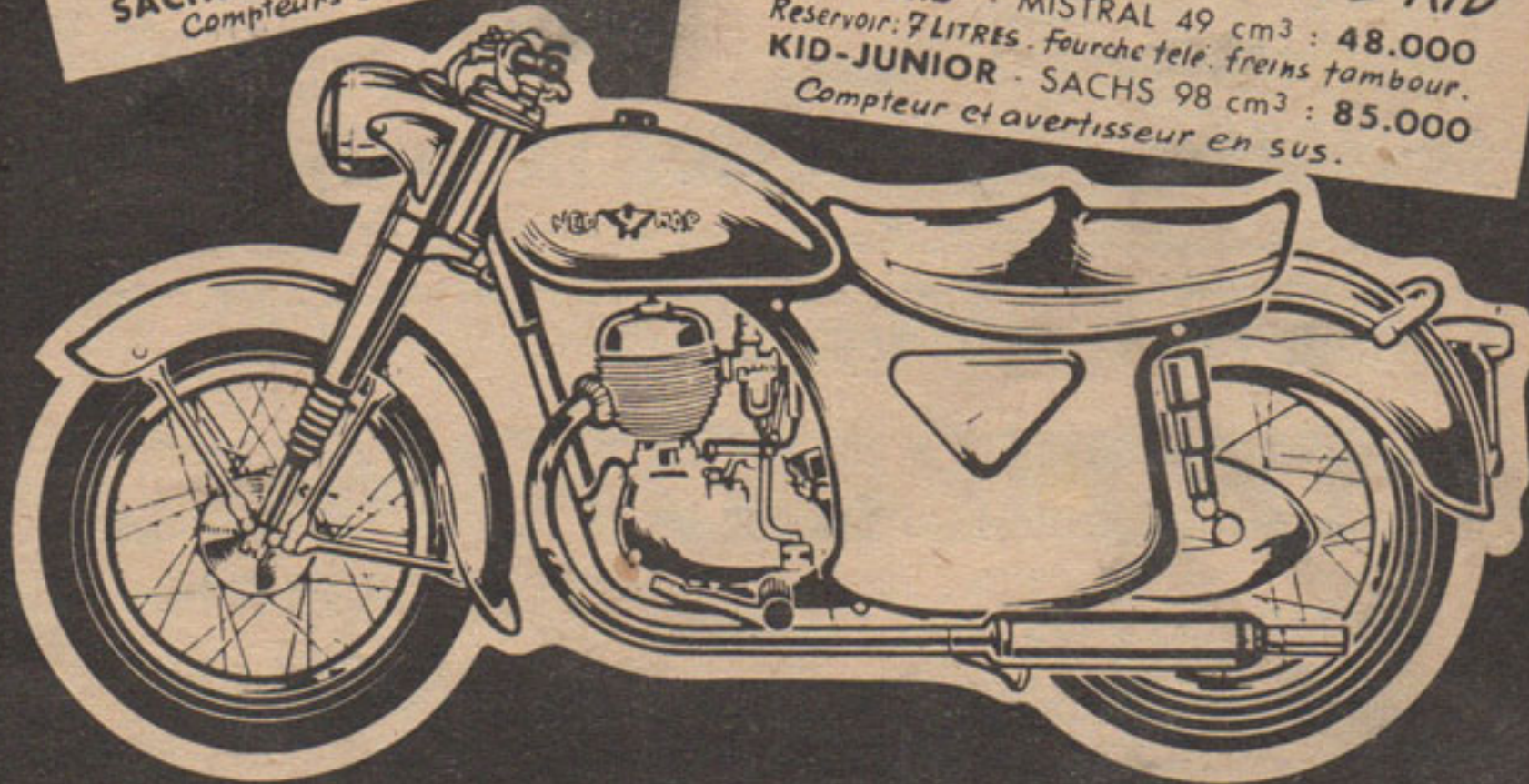
### PRINCIPAUX AGENTS

Lons-le-Saunier : FARCAT Pierre 17, Rue Lafayette  
Lorient : DEGUSSEAU 48, Rue de Carnel  
Luneville : THIRION 45, Avenue Voltaire  
Marseille : GANIER 156, Cours Lieutaud  
» A. BELLINI 14, Bd de Dunkerque (cyclos)  
Metz : MANINI 120 Rue des Allemands  
Montauban : SAINT-ROMAS Rue Sapiac  
Montluçon : LABRANCHE 53, Rue de la République  
Moulins : DARSON 16, Place d'Allier  
Nancy : P. 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 34bis Av. Louis Torcatis  
Reims : PERARD 17, Bd Pasteur  
Rennes : DEBROISE 159, Rue de Paris  
Rodez : GUIZARD 25, Bd Laromiguière  
Roubaix : OOSTERLINCK 198, Rue de l'Ommelet  
Rouen : ABRAHAM 41, Avenue Gustave-Flaubert  
Saintes : BERTHELOT Place de la Prison  
Saint-Claude : MOTO SPORTS 13, Rue Carnot  
Saint-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-Shelligheim : DILIGENT-HIRT 27, R. de Brumath  
Thionville : VOHNER 1, Rue de Verdun  
Toulon : AUDEMAR 13, Place d'Armes  
Toulouse : GINESTET Jeune 8, Place Dupuy  
Toulouse : GINESTET Aîné 8, Pl. Lafourcade St-Michel  
Tourcoing : GERARD 21, Rue de Dunkerque  
Tulle : ORLIAGUET, 2, Rue du Docteur Valette  
Valence : VALLA 29, Rue Faventines  
Vesoul : COURTOIS 41, Rue G. Genoux  
Vichy : DUMAS 65, Avenue de Gramont

VOYEZ **NEW-MAP**: *Toujours en tête*

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

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



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

GARANTIE TOTALE



AGENCE OFFICIELLE

Pièces détachées  
— Accessoires —  
— Equipement —

**TRIUMPH**  
**DISPONIBLES**

Réparations  
par  
Spécialistes

**AGENCES OFFICIELLES**

Terrot - Jonghi - Monet-Goyon - Gnome-Rhône - René Gillet  
Triumph - DKW - NSU - Adler - AJS - Gillet Herstal - Jawa

et le **VELOSOLEX**

**CREDIT 6-9-12-15 OU 18 MOIS**

**SAINT-PAUL-MOTOS**

1, rue de Rivoli - PARIS (4<sup>e</sup>)  
M<sup>o</sup> St-Paul ARC. 71-46

Magasins ouverts tous les jours de 9 à 19 h. 30 sans interruption, sauf dimanche et fêtes

*Le "KANGOUROU" modernisera votre atelier!  
et vous fera gagner un temps considérable!*

Moins de fatigue

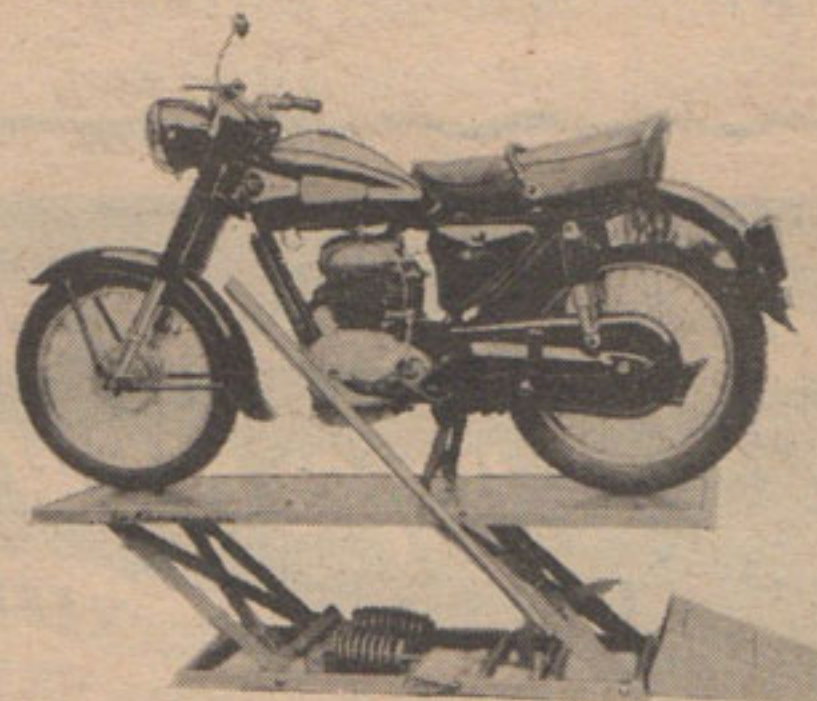
Breveté S.G.D.G. - France & Etranger

Economie appréciable



Automatic "LEVSCOOTER"

Références et prix sur demande



**LE KANGOUROU**

Positionneur automatique de Motos,  
Cyclomoteurs, Scooters.  
USAGE UNIVERSEL



Position VESPA

**COMPTOIR DE DIFFUSION INDUSTRIELLE** 3, r. du Bourg-Voisin, SEMUR-EN-AUXOIS, (Côte d'Or)

La VRAIE MOBYLETTE : 32.900 à 63.000 fr.

Ses VELOMOTEURS : 109.000 fr.

Suspension oscillante : 156.000 fr.

Ses MOTOS : 175 cc. à 135.000 fr.

350 cmc. - 2 cylindres : 265.000 fr.

**SON SCOOTER IMBATTABLE**

Prix et qualité :  
103.000 fr.

STATION  
BASTILLE

**MOTOBÉCANE**

6, Bd Richard Lenoir - PARIS

REPARATIONS IMMEDIATES

(Devis de réparations)

**STOCK COMPLET**

**PIECES DETACHÉES**

EXPEDITION IMMEDIATE

Echange standard : Moteur,  
Fourche, Cadre, Freins, etc...

**CREDIT 18 MOIS**

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

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

**ACCESSOIRES**  
POUR  
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

**SAKER**  
ET<sup>S</sup> ANDRÉ PORTERIE

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

# Bret-oil et Bretocyl Graphité

ont le plaisir de présenter  
leurs vœux les meilleurs  
pour 1956 à leurs fidèles  
clients et à leurs familles.

**BRET-OIL**

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

# MOTTAZ

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

MODÈLES  
DÉPOSÉS

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

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES



AGENCE OFFICIELLE DES PLUS GRANDES MARQUES FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES

## FRANCE-MOTOS-SPORT

46, Boulevard Magenta - PARIS (10<sup>e</sup>) — Tél. : BOT. 87-77

TERROT - JONGHI - MONET GOYON - GNOME RHONE - RENE GILLET  
TRIUMPH — DKW — NSU — ADLER — AJS — GILLET HERSTAL — JAWA — PUCH — RUMI

ENTRETIEN - MISE au POINT et  
REPARATIONS assurées par 3  
Ateliers dans Paris

**TRIUMPH**  
DISPONIBLES

**CREDIT**  
6-9-12-15 ou 18 Mois

Magasin ouvert tous les jours, sauf Dimanche, de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

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

## LAVALETTE

Constructeur du Moteur AML 50  
avec embrayage automatique  
vous présente ses meilleurs vœux  
32, Avenue Michelet - St-OUEN (Seine)

Les meilleurs vœux aux  
utilisateurs des

## MOTEURS « A.M.C. »

CLERMONT-FERRAND (P-de-D)

## NEW-MAP

Les Plus Beaux Véломoteurs  
124, av. Lacassagne LYON  
(Rhône)

## TERROT

2, rue André-Colomban, DIJON  
(Côte-d'Or)



51 bis, Boulevard Thiers, DIJON  
et

30 av. Grande-Armée PARIS-17<sup>e</sup>

## S.I.D.A.M.

18, Rue Fourcroy  
— PARIS (17<sup>e</sup>) —

Importateur général  
DES  
MOTOS ADLER

Monet & Goyon

KOEHLER & SCOFFIER

présentent leurs meilleurs vœux  
à tous les motoristes

MACON T. 15-90

## TOURNIER

53, Avenue de la République  
MARSEILLE  
81, Boulevard de la Libération  
MARSEILLE

## P. LISITA

meilleurs vœux à tous les Motards  
St-PAUL MOTOS

1, Rue de Rivoli PARIS (4<sup>e</sup>)  
FRANCE MOTOS SPORT  
46, Bd Magenta PARIS (10<sup>e</sup>)

## A. DUBOIS LEVALLOIS-MOTOS

58, Rue Aristide Briand  
LEVALLOIS-PERRET (Seine)  
tél. : PER. 19-73

## Survêtements "LOHDI"

présentent leurs meilleurs vœux  
à leur aimable clientèle  
FONTAINE (Isère)

## MOTO GUZZI

1, pl. d'Estienne-d'Orves PARIS-9<sup>e</sup>

## H. JEANNERET

Fabricant  
des pare-chocs brevetés S.G.D.G.  
et accessoires pour Vélosolex  
Concessionnaire VELOSOLEX  
14-14 bis, rue Reine-Jeanne. Tél. : 821-97  
et 2, rue Croix de Marbre. Tél. : 733-33  
NICE (Alpes-Maritimes)

## MEILLEURS VŒUX

POUR

# 1956



## MOTEURS

# le Mistral

27, Rue du Mont St-ETIENNE  
(Loire)

Ets J. POCH  
Importateur Général « JAWA »

127 av. de Neuilly  
NEUILLY-sur-SEINE

## A. CHARRIER

Agent :  
B.S.A. - ARIEL - SUNBEAM  
— JAWA - TERROT —  
28, Rue Davoust - PANTIN

## J. Durand

présente ses meilleurs vœux  
à son aimable clientèle  
46, Boulevard Stalingrad  
VITRY-s-SEINE ITA. 31-64

## GARREAU

NORTON - EXCELSIOR

Meilleurs Vœux  
22, Rue R. Lindet PARIS (15<sup>e</sup>)

## SEPEX Lambretta

Meilleurs Vœux  
2, Rue du Helder PARIS

Ets CHANTRIEUX-LEFEVRE  
MACOMBYNN

2, Rue de la Plumette,  
AMIENS (Somme).

## Agent DKW

Jean DI VOZZO  
Mécanicien exclusif

116, Bd Serurier PARIS 19<sup>e</sup>

## RAPID'MOTO

Agences : Terrot - Monet-Goyon  
Gnome-Rhône - N.S.U. - B.S.A.  
Ariel - Sunbeam

6, Rue Dally SAINT-CLOUD  
MOL. 21-29 (S.-et-O.)



présente ses meilleurs vœux  
1-3, Bd Brune PARIS (14<sup>e</sup>)  
90, r. J. Bleuzen, VANVES (Seine)

## HOREX

vous présente ses meilleurs vœux  
T.M.L.  
74, Rue de Rome PARIS

## DYNAMIC-SPORT

Meilleurs Vœux

6, Rue St-Augustin PARIS (2<sup>e</sup>)

## Les Ets GRAZZINI

présente leurs vœux  
à toute leur aimable clientèle  
5 et 7, Rue Neuve-Popincourt  
PARIS (11<sup>e</sup>)

## B. M. W.

Agent Général  
LATSCHA

16, rue Auguste Bailly - ASNIERES  
Tél. : GREsillons 17-93



L. CRÉTIN-BILLET & FILS  
Fabrique de lunettes de protection

Morez-du-Jura Tél. : 61  
Usine du Fenandre Ad. Tél. Goggles



# 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<sup>e</sup>.

● 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<sup>e</sup>)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

## VOUS..., LE VOLONTAIRE !

**A** une époque déterminée de l'année, les rédacteurs de MOTO-REVUE se penchent plus studieusement que d'ordinaire sur leur travail en cours. Un visiteur qui entrerait inopinément dans la salle de rédaction serait alors frappé par cette application commune.

Cette ardeur atteint d'ailleurs son intensité maximum lorsque le rédacteur en chef, frappé d'une idée soudaine, s'écrie : « Mais il manque l'édito pour le numéro de fin d'année !.. ». Tous sont alors atteints de surdité subite, ou intensément plongés dans un travail extrêmement urgent.

De mémoire de rédacteur, il semble bien que jamais un volontaire ne se soit proposé courageusement pour rédiger cet éditorial. On parle bien d'un ancien collaborateur de MOTO-REVUE qui aurait eu cette audace, mais les faits remontent si loin qu'ils sont difficilement vérifiables. Pour notre part, nous sommes plutôt disposés à croire qu'il s'agit là d'une légende créée à dessein pour ranimer les courages défaillants.

Mais, direz-vous, pourquoi ce manque d'enthousiasme ?

Rassurez-vous : ce n'est pas parce que nous sommes en peine de vous adresser nos bons vœux pour la nouvelle année. Pas du tout, et nous dirons même que c'est là le côté agréable de l'histoire.

Mais (car le « mais » est inévitable) il s'agit pour le « désigné d'office » de satisfaire les exigences du rédacteur en chef qui entend qu'un tour original soit donné à cet éditorial traditionnel.

Et là, les choses se gâtent !..

Songez, chers lecteurs, que MOTO-REVUE en est à sa 44<sup>e</sup> année d'existence, que chaque année il a fallu trouver une façon nouvelle de présenter les mêmes vœux, qu'au fil des années les idées se font de plus en plus rares et les redites de plus en plus inévitables. Songez à tout ceci et mettez-vous à la place du rédacteur étourdi qui a déclaré, en toute naïveté, qu'à la rigueur il pourrait trouver le temps de rédiger ce fameux éditorial !

A partir du moment où cet imprudent a accepté, l'atmosphère change dans la rédaction. Certes, le travail continue, mais les dos sont moins courbés, les sourires réapparaissent, le soulagement est évident pour tous.

Pour tous, sauf un : celui qui écrit ces lignes.

Et pourtant, direz-vous encore, c'est faire un grand drame d'une bien petite chose. Car, dans le fond, de quoi s'agit-il ? De souhaiter à tous une bonne année, d'adresser à tous les meilleurs vœux de MOTO-REVUE. Quoi de plus simple ?

Et vous avez sans doute raison, puisque c'est maintenant chose faite !..

**Moto  
revue**

remercie tous ceux qui lui  
ont adressé leurs vœux et  
souhaite à ses lecteurs et à ses  
annonceurs une heureuse  
ANNÉE 1956

#### ◆ CLUB POUR PILOTES DE VITESSE

Jean Murit, l'actuel champion de France en sidecars, a l'intention de fonder un club réservé aux coureurs motocyclistes de vitesse dans le but de mieux défendre les intérêts des pilotes.

Jean Murit souhaiterait prendre contact avec d'autres coureurs et sympathisants qui pourront le rejoindre au cours des réunions qui auront lieu tous les mercredis à partir de 21 h. au café Le Zimmer, 15 bis, avenue Victoria, à proximité du Châtelet à Paris.

#### ◆ ORGANISATION MONDIALE DU TOURISME ET DES TRAVAUX ROUTIERS

Au cours de la dernière réunion du Comité mixte de l'Organisation Mondiale du Tourisme et de l'Automobile (OTA) et de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR), le Comité a décidé de tenir sa troisième semaine d'études internationales de la circulation routière à Stresa, en Italie, du 1<sup>er</sup> au 6 octobre 1956. Les travaux de cette semaine d'études porteront sur les problèmes de l'accroissement de la circulation routière, sur la psychologie et l'éducation des usagers de la route, sur l'analyse des calculs du coût des aménagements routiers, du taux des accidents, sur le contrôle de la circulation, sur la capacité des routes et sur l'aménagement des voies « express » urbaines et rurales.

Enfin, un groupe de travail a été chargé de l'étude de la normalisation, à l'échelle européenne, du marquage sur les chaussées.

#### ◆ COMPLEMENT D'INFORMATION

Dans notre dernier numéro, nous avons dit que les dates retenues par le BPICM pour les Salons de Paris et de Milan n'étaient pas encore connues. Les voici : Paris : 4-14 octobre ; Milan : 1-10 décembre.

# INFORMATIONS

#### ◆ BALTISBERGER NE VA PAS EN AUSTRALIE

Dans un récent numéro, nous annonçons le départ de certains coureurs en Australie, dont les guzzistes britanniques Lomas et Dale et l'allemand Baltisberger, pilote de NSU.

Mais au moment de partir, Baltisberger apprit qu'il ne pourrait courir aux antipodes. En effet, les courses organisées par l'ACU (fédération australienne) n'ayant pas été portées au calendrier de la FIM, sont considérées comme courses nationales, auxquelles un étranger ne peut participer. Cette mesure, par contre, n'est pas valable pour Lomas et Dale qui sont sujets britanniques.



#### ◆ L'INFLUENCE DE LA COMPETITION, OU LE CARENAGE ADOPTE SUR LES MACHINES DE SERIE

Notre confrère allemand « Das Motorrad » a essayé récemment les productions d'un artisan qui s'est lancé dans la fabrication de carénages pour les machines de série.

Directement inspirés de ceux utilisés en compétition, ces carénages sont du style « baleine » et carènent entièrement la roue avant. D'après Mr Klacks, essayeur de « Das Motorrad », ce carénage — monté pour l'occasion sur une 250 NSU « Max » — n'a aucune influence fâcheuse sur la maniabilité, et ne gêne aucunement la conduite, même dans une intense circulation urbaine. De plus, les avantages procurés sont nombreux : protection des mains contre le froid, protection du passager contre les projections de boue, refroidissement correct, absence de vibrations du carénage. Toujours d'après Klacks, la conduite d'une machine ainsi carénée est plus sûre ; à 80 kmh., on conduit comme à 60, et à 125 kmh. comme à 90 kmh. Enfin, la vitesse de pointe est sensiblement augmentée : une 250 NSU Max, sans carénage, réalisa 126 kmh. ; dans les mêmes conditions, mais munie du carénage, la vitesse passa à 134 kmh.

Evidemment, une telle réalisation pose certains problèmes. Il faut monter des ressorts plus durs à la fourche avant, la forme du carénage permettant à l'air d'exercer une nette pression sur l'avant de moto ; mais l'adhérence de la roue avant lors du freinage est améliorée. Le montage ou le démontage du carénage seraient vraiment enfantins. Certains points vont encore être revus : le phare est placé derrière le pare-brise en plexiglass, et ce pare-brise qui n'est actuellement pas plus haut que sur une machine compétition sera agrandi afin d'être plus efficace en position normale.

Enfin, le prix de ces carénages sur mesure varie de 20 à 30.000 francs.

#### ◆ NOUVEAU MOTEUR BMW POUR L'ISETTA

L'Isetta allemande, construite sous le nom de « Moto-Coupé » par BMW, sera prochainement équipée d'un moteur de 300 cmc., très probablement le 250 cmc. de la R25/3 qui l'équipe actuellement, extrapolé à 300 cmc.

#### ◆ SCOOTER NSU POUR LES USA

S'il faut en croire certaines informations, NSU aurait conclu un accord pour l'exportation aux USA de scooters 200 cc. à suspension avant et arrière oscillantes. Les premières unités de ce nouveau scooter seraient exportées dans le courant de 1956.



Les porteurs de journaux ont leurs traditions. Si, à Paris, ils optent en général pour des sides lourds attelés à des BMW, par contre à Berlin, ex-capitale du pays des flat-twins, ils adoptent des cyclomoteurs : témoin celui-ci, sur un « Quickly » NSU.



## CONCOURS DE PHOTOGRAPHIE

Ouvert à tous ceux qui possèdent notre fanion « Entr'aide Moto-Revue », « Scooter Magazine » ou « Cyclomoto Magazine ».

Photographiez une scène d'entraide en mettant bien en évidence votre fanion, et envoyez-nous cette photo.

Sous le signe de « Moto-Revue », vous avez dépanné une personne en difficulté sur la route, ou vous-même avez été dépanné.

Si vous avez votre appareil, n'hésitez pas, prenez la scène et envoyez-nous l'épreuve de format quelconque.

Les meilleures photos paraîtront dans « Moto-Revue » et serviront à illustrer des tracts faisant connaître l'entraide M.R.

Le nombre de photographies n'étant pas limité, vous pouvez nous en envoyer plusieurs si vous le désirez.

Certaines photos seront primées selon leur qualité artistique et technique, ou selon l'intérêt de la scène d'entraide prise sur le vif.

Les auteurs des photos primées recevront une indemnité partielle d'abonnement, mais tous vous servirez, par l'exemple que vous donnez, à répandre sur les routes la fraternité motocycliste.



### ◆ CIRCULATION PARISIENNE

Monsieur Génébrier, Préfet de Police, a exposé au Conseil Municipal de Paris les mesures propres à améliorer la circulation dans la région parisienne. Monsieur Génébrier a rappelé le programme des grands travaux, programme qui comprend la construction du boulevard périphérique, l'élargissement et l'aménagement de 15 voies : bd Péreire, avenue de Wagram, place des Ternes, bd de Magenta, avenue de la Porte de Clignancourt, Viaduc d'Auteuil et bd Exelmans, bd Masséna, bd Brune, bd Jourdan, bd du Montparnasse (entre la gare et la rue de Sèvres), bd Raspail, avenue et place Denfert-Rochereau, avenue du général Leclerc et avenue du Parc Montsouris. Ce programme comprend également la construction de croisements à niveaux différents aux portes d'Asnières, de Saint-Ouen, d'Aubervilliers, de Charenton, de Vitry, d'Arcueil, d'Orléans, au pont de la Concorde (rive gauche), au Rond-Point des Champs-Élysées et à la Place de l'Etoile.

Enfin, depuis le 19 décembre, l'heure du changement du côté de stationnement dans les voies à stationnement unilatéral a été fixée à 20 heures.

### ◆ LES ANGLAIS VIENNENT AU CARENAGE

Après avoir combattu avec ardeur l'utilisation du carénage en compétition, l'opinion britannique se demande si l'emploi de carénages bien étudiés n'aurait pas permis aux constructeurs anglais de conserver leur suprématie.

A ce sujet, Mr Walsh écrit dans « Motor Cycling » que si les dirigeants de Norton avaient adopté un carénage, le titre de champion du monde en catégorie 350 cmc. serait probablement encore la propriété de l'Angleterre.

Un autre lecteur, Mr Munday, va encore plus loin et prétend que si Norton avait eu recours à la « carenatura », la marque serait non seulement première en 350 cc., mais deuxième en 500 cmc. De même, Mr Walsh écrit : « Personne ne pourra me contredire si j'affirme qu'avec un carénage du type Guzzi, Norton serait actuellement champion du monde en 350 cmc. et deuxième en 500 cmc. ». Fergus Anderson, ex-directeur sportif de la Guzzi, a répondu par une très courte lettre publiée par la même revue : « Oui, je peux vous contredire ».

### ◆ EQUIPE FN 1956

Nous avons déjà annoncé que René Baeten, actuel champion belge de moto-cross en catégorie internationale, ferait l'année prochaine partie de l'équipe officielle FN. Nous apprenons que le jeune Hubert Scaillet, un des espoirs les plus sûrs du moto-cross belge, viendrait compléter la redoutable équipe FN, qui sera donc constituée de Mingels, Leloup, Baeten et Scaillet.

### ◆ LE SERVICE APRES VENTE DES MOTEURS SACHS

Les Ets Fichtel et Sachs ont toujours témoigné de beaucoup d'intérêt pour le service après vente dont doivent profiter ses clients. A cet effet, ils organisent chaque année des stages destinés à leurs agents désireux de parfaire leurs connaissances du moteur Sachs.

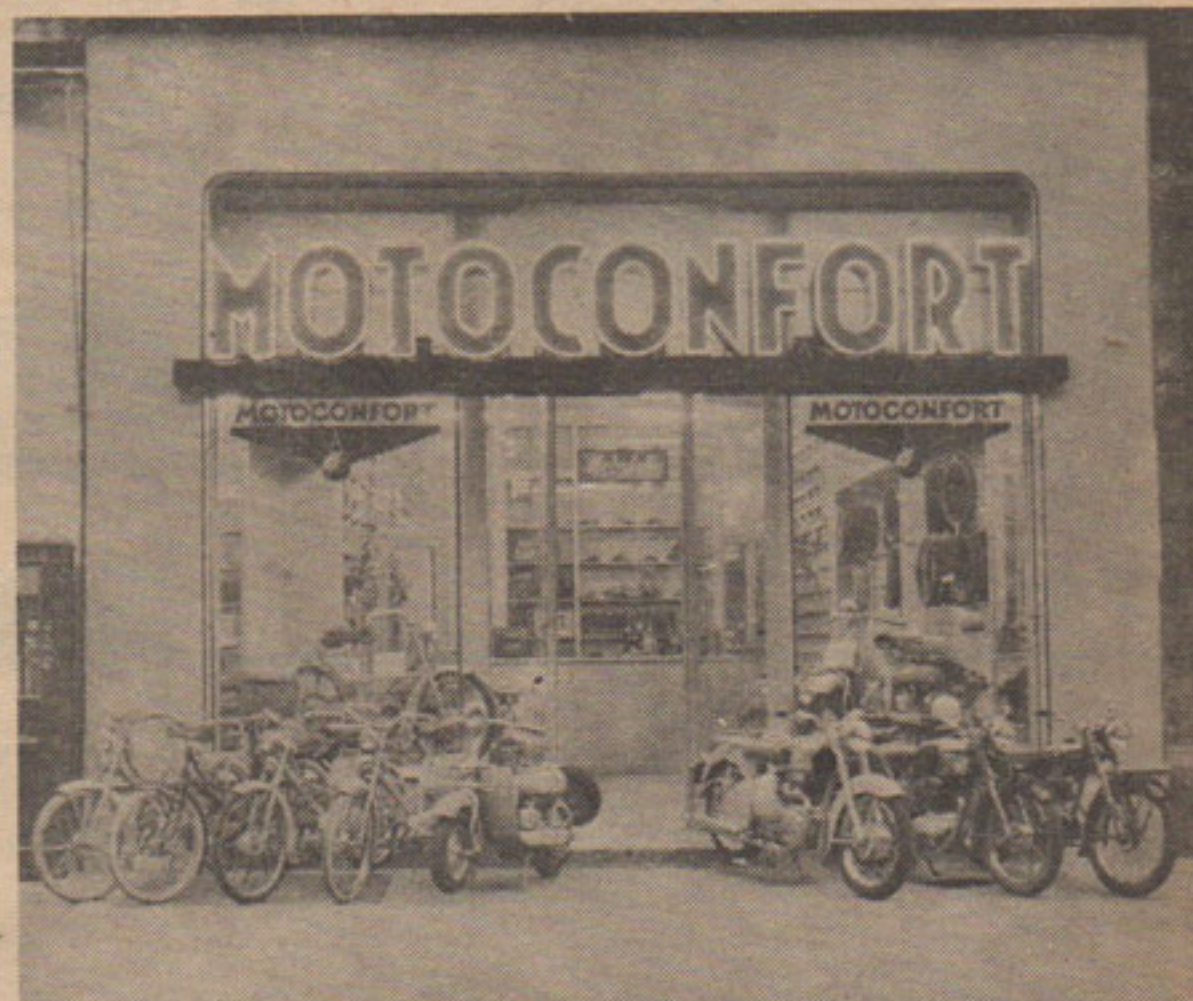
Cette année, douze techniciens français, sous la conduite de Mr Ismert, interprète des Ets Nauder, ont participé à un stage où furent plus particulièrement étudiés les moteurs Sachs 50 cmc. et 175 cmc. (nouveaux modèles).

Ce groupe était composé de : Messieurs Bizot père et fils, Piel, Venturini, Vuillermoz, Levron, Pagar, François, Martin, Groslier, Blanchard.

### RIVA-SPORTS-INDUSTRIES EN ANGLETERRE

Les petits cyclomoteurs 48 cmc. « Motobloc » construits par Riva-Sports-Industries sont importés en Angleterre par la Société Evian Ltd.

L'agence Motoconfort, tenue par M. Tournier, avenue de la République à Marseille. L'inauguration du magasin eut lieu tout dernièrement.



# REFERENDUM NATIONAL

REFERENDUM NATIONAL

REFERENDUM NATIONAL

## LA RAISON D'UN REFERENDUM

**V**OICI encore une initiative, dans le domaine motocycliste, due à MOTO-REVUE, une initiative dont nous avons voulu que la naissance coïncide avec la nouvelle année.

Nous lançons un referendum national périodique dont l'utilité ne peut échapper à personne. En effet, nous allons sonder l'opinion publique motocycliste, publier au grand jour le verdict des usagers, en leur soumettant d'abord le questionnaire ci-contre, puis en publiant les réponses sous forme de pourcentage.

Le principal bénéficiaire de cette vaste enquête, que nous prenons à notre charge, sera incontestablement l'industrie française, et par contre-coup, nous l'espérons, l'usager.

En imprimant, noir sur blanc, l'opinion de milliers de pratiquants, nous pensons réellement faire œuvre utile et surtout éclairer un peu la lanterne de nos constructeurs et aussi de nos importateurs, car ce referendum portera aussi bien sur les machines nationales que sur les modèles d'importation.

## QUI PEUT Y PARTICIPER, ET COMMENT S'Y PRENDRE

**C**E referendum est ouvert à tous, lecteurs ou abonnés. Pour y participer, il faut être soi-même possesseur de la machine en question, et posséder celle-ci en première main. En effet, il est impossible de porter un jugement valable sur un modèle acquis d'occasion, car le kilométrage a pu être falsifié, la manière de conduire du précédent propriétaire est inconnue, et, de même, des réparations ont pu être effectuées.

Le questionnaire de la page 1821 doit être découpé, puis rempli. En dessous de chaque élément analysé, se trouve un emplacement pour la note. Inscrivez lisiblement un chiffre de 0 à 10 (0 si c'est très mal ; 5 si c'est moyen ; 10 si c'est très bien, etc...). En ce qui concerne plus particulièrement le « prix », la note que vous porterez doit refléter votre opinion concernant la satisfaction que vous a donnée votre motocyclette, par rapport à son prix.

Dans la colonne de droite, répondez le plus brièvement et le plus lisiblement possible.

Collez au dos de ce questionnaire une feuille portant vos nom, prénoms, adresse et profession.

Les réponses au présent referendum doivent nous parvenir avant le 31 janvier 1956 à minuit. Passée cette date, le travail de dépouillement commencera pour nous et la publication des résultats obtenus aura lieu ultérieurement dans MOTO-REVUE.

## UN DERNIER CONSEIL

**E**N remplissant ce questionnaire, songez bien à l'importance des chiffres que vous inscrivez. Ne cotez qu'après mûre réflexion et que vos appréciations soient les plus impartiales possible.

De votre objectivité seule dépendra la valeur du REFERENDUM NATIONAL « MOTO-REVUE ».

En outre, incitez vos amis, possesseurs de la machine en question, à nous écrire. Plus le nombre de réponses reçues sera grand, plus les résultats auront de valeur.

Enfin, ne croyez pas que ce referendum marque l'abandon de notre rubrique « Ce qu'ils en pensent » qui, pour nos lecteurs, est une tribune où ils peuvent faire part en détail de leur opinion. Nous leur offrons deux modes d'expression : le referendum : précis, chiffré, un peu aride pour certains par son côté statistique et notre rubrique « Ce qu'ils en pensent » où chacun peut faire de la prose à loisir.

## IMPORTANT

Ce premier referendum porte sur la 175 cmc Motobécane type Z 2 C, ainsi que sur la Motocofort type U 2 C qui est semblable.

Sont à exclure : les 175 cmc. dites sport types

Z 22 C et U 22 C possédant pompe à huile, nouvel ensemble culasse-cylindre, etc... ainsi que les 175 cmc. modèle 1955-1956 à suspension arrière oscillante, types Z 26 C et U 26 C ainsi que leurs dérivés : Z 23 C et U 23 C.

# RÉFÉRENDUM NATIONAL

## 175 MOTOBÉCANE Z 2 C

PARTIE MOTRICE	
<b>LE MOTEUR</b>	<b>SOLIDITE MOTEUR</b>
note : .....	note : .....
<b>EMBRAYAGE</b>	<b>ALLUMAGE</b>
note : .....	note : .....
<b>SELECTEUR</b>	<b>CONSOMMATION</b>
note : .....	note : .....
<b>BOITE DE VITESSES</b>	<b>ACCESSIBILITE</b>
note : .....	note : .....
<b>ENTRETIEN MOTEUR</b>	<b>SILENCE</b>
note : .....	note : .....

PARTIE CYCLE	
<b>POSITION</b>	<b>ECLAIRAGE</b>
note : .....	note : .....
<b>TENUE DE ROUTE</b>	<b>PROTECTION</b>
note : .....	note : .....
<b>SUSPENSIONS</b>	<b>SOLIDITE CYCLE</b>
note : .....	note : .....
<b>FREINAGE</b>	<b>FINITION</b>
note : .....	note : .....

**LE PRIX** note : .....

### PRÉCISEZ ÉGALEMENT :

Combien de machines aviez-vous eues avant celle-ci ?

.....

Genre de conduite : sport ou tourisme ?

.....

- Genre d'utilisation :
- Domicile - lieu de travail
  - Tourisme
  - Promenades dominicales
  - Sport

.....

Quel est votre kilométrage ?

.....

Quelle est l'année de sortie d'usine ?

.....

Que souhaiteriez-vous comme améliorations ?

.....

.....

.....

.....

.....

Quelle serait votre prochaine machine ?

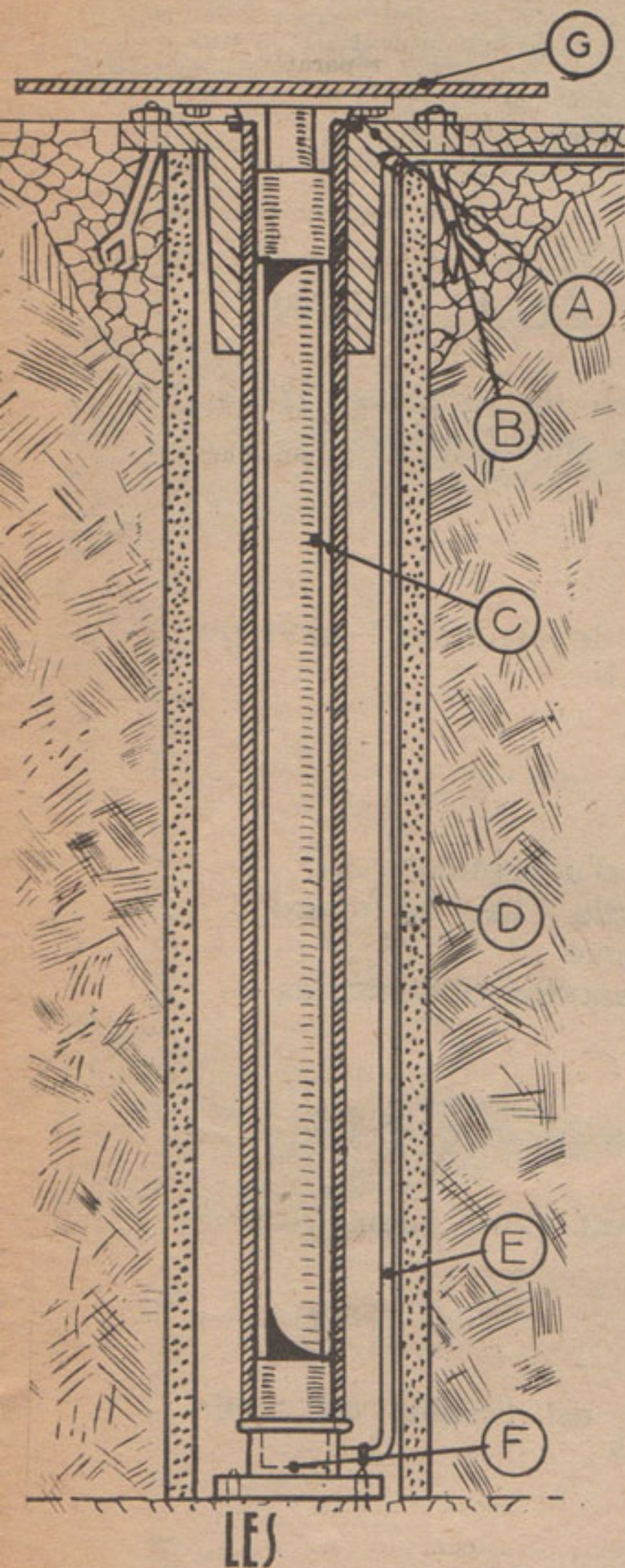
.....

## POUR UN ATELIER "FONCTIONNEL"

L'élevateur pour motos est aussi indispensable au motociste que l'établi à l'ajusteur. On ne doit plus concevoir d'atelier de réparations d'engins à deux roues sans élévateur. Cet appareil devient nécessaire si l'on considère la multitude de machines mises en circulation au cours des quatre dernières années. D'autre part, quel motociste ne s'occupe pas de scooters ? Les organes mécaniques des scooters sont placés particulièrement bas et difficilement accessibles si l'on ne surélève pas la machine.

L'achat d'un élévateur pour motos représente pour le motociste un excellent placement d'argent car cet appareil permet de réduire considérablement la durée des réparations. Il augmente le rendement tout en diminuant l'effort fourni par le réparateur. Le client réalise, lui aussi, de substantielles économies puisque le prix des réparations est basé sur le nombre d'heures de main-d'œuvre.

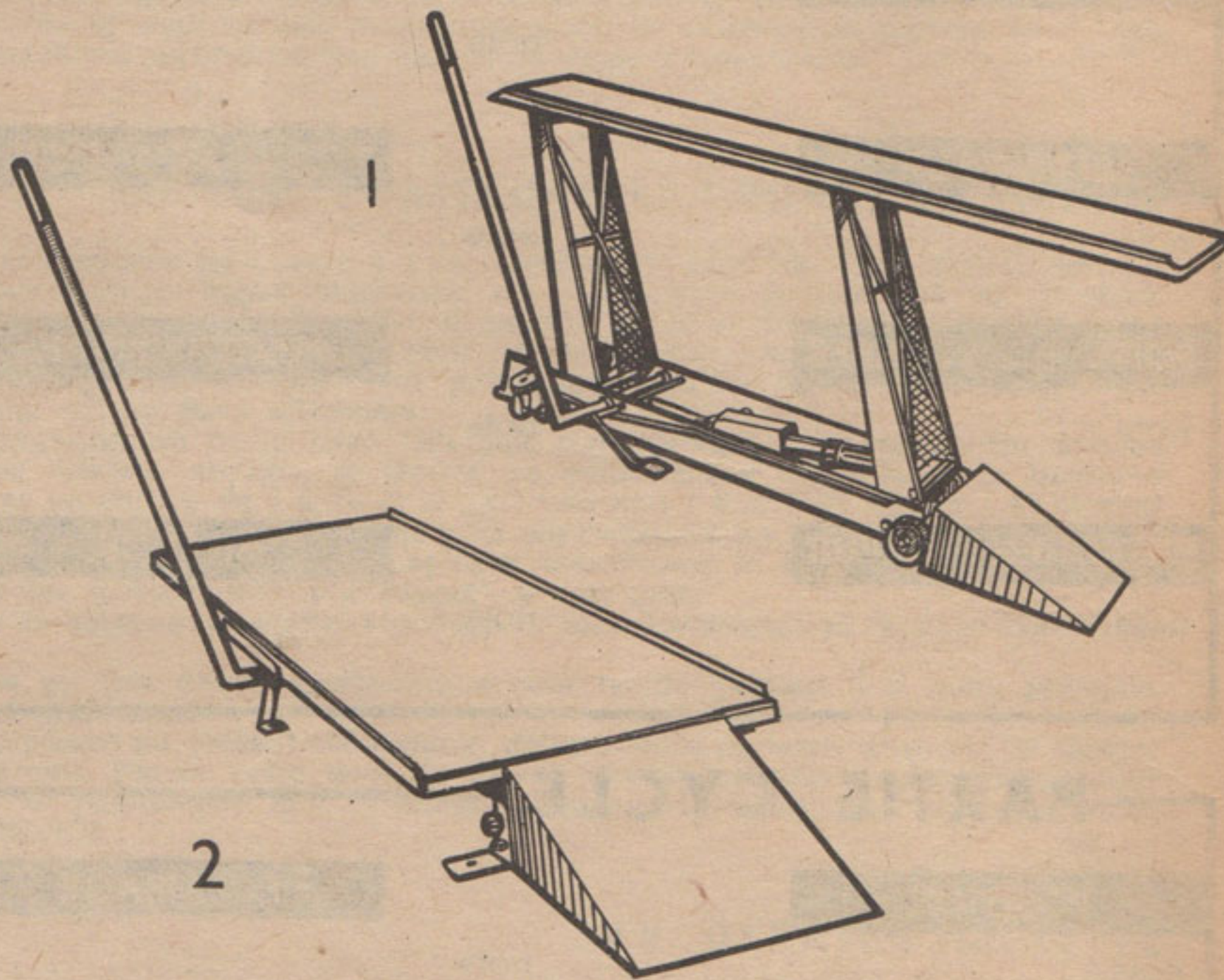
Il existe trois types principaux d'élevateurs pour cyclomoteurs, motos ou scooters : a) l'élevateur sur bâti fixe ou mobile dont le dispositif est commandé par un vérin hydraulique ; b) l'élevateur sur bâti fixe ou mobile à commande mécanique (ressorts compensateurs) ; c) le pont élévateur du type hydraulique nécessitant un important dégagement à l'étage inférieur commandé par une centrale oléo-pneumatique ou par force motrice.



# PONTS

Dans le titre, coupe schématique d'un pont élévateur hydraulique : (A) socle en fonte dans lequel coulisse le vérin (F) à simple effet actionnant la colonne (C) qui supporte la table (G). - (B) Patte à scellement du socle en fonte. - (E) Tube d'arrivée d'huile sous pression.

## ELEVATEURS



La Société Sepex s'est assurée la distribution de l'élevateur pour cyclos, motos et scooters BMT. L'élevateur BMT permet de surélever rapidement et sans effort tous les modèles d'engins à deux roues : scooters et motos, dont le poids ne dépasse pas 180 kgs, à une hauteur de 80 cm. Le plateau est assez largement dimensionné (175 cm x 50 cm) pour pouvoir maintenir un triporteur. La partie arrière du châssis et la carrosserie sont alors posées en porte-à-faux.

L'appareil peut être déplacé à volonté d'un endroit quelconque de l'atelier à un autre (poids 80 kgs) et ne nécessite aucune installation spéciale pour fonctionner. Un vérin hydraulique placé au centre du bâti fournit la pression nécessaire à l'élévation de la table. Il est commandé par un long levier à main placé latéralement pour la montée et par une pédale au pied située à la partie inférieure de l'appareil pour la descente. En manipulant l'une ou l'autre de ces commandes, on place la table à la hauteur désirée permettant d'obtenir la meilleure position pour effectuer le travail (élévation maximum 80 cm ; minimum 14 cm).

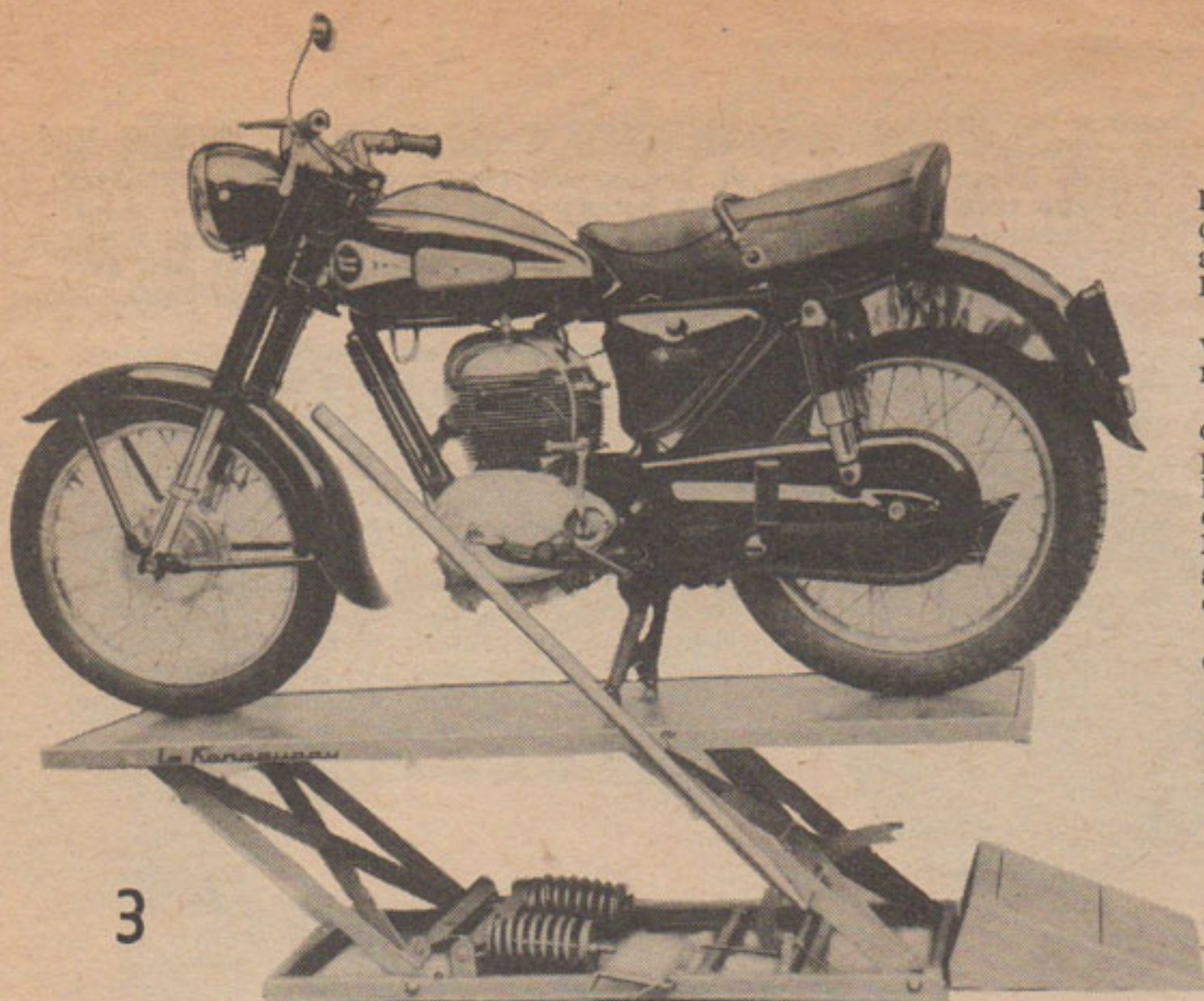
Pour chaque marque de scooters ou de motos, l'élevateur BMT peut être équipé de supports spéciaux qui s'adaptent instantanément sur le plateau.

### II. - ELEVATEURS PAUL THEYRAS

Les élévateurs à commande de levage mécanique sont nombreux. Sur ces modèles on utilise des ressorts compensateurs commandés par levier manuel ou par pédale au pied. D'aspect général, en dehors du dispositif élévateur, ils diffèrent très peu du modèle décrit précédemment.

Les Ets Paul Theyras produisent plusieurs types d'élevateurs (fig. 3, 4, 5). 1° pour cyclomoteurs et motos légères ; 2° pour motos et triporteurs ; 3° pour scooters.

Les modèles LA1 et LA2 sont plus spécialement étudiés pour les cyclomoteurs et vélomoteurs. Les Levscooter et Levmoto sont destinés aux réparateurs plus particulièrement spécialisés dans l'entretien et la réparation des scooters et des motos de grosses cylindrées.



L'élevateur type LA 1 spécial pour cyclomoteurs et motos légères est un modèle léger. Le plateau de 40 cm de large reçoit des supports spéciaux fixant les cyclomoteurs par les axes des roues avant ou arrière. Les vélomoteurs et motos légères sont supportés par leur propre béquille.

Le type LA 2 de la série automatique est prévu pour l'élévation de tous les types de motos ou de scooters dont le poids n'excède pas 120 kgs. Le plateau a une largeur de 50 cm.

Le LEVSCOOTER est conçu à l'usage des réparateurs spécialisés dans l'entretien des scooters. Le scooter est maintenu par le tablier sur une « chaise ». La montée automatique de la machine est obtenue en un temps record par le travail des ressorts compensateurs placés dans le bâti de l'appareil. La chaise-support s'incline à volonté. On peut ainsi placer le scooter dans la position la plus pratique pour accéder aux différents organes.

Pour le LEVMOTO, on utilise un châssis tubulaire formant deux X à angles variables.

Deux des tubes sont entretoisés à leur base par une traverse qui reçoit le montant du dispositif élévateur. Les deux autres sont montés sur des roulettes permettant le déplacement de la partie déformable.

A leur extrémité supérieure, les 4 tubes coulissent dans un guide prévu dans le plateau.

L'appareil peut être équipé d'un système élévateur par vis mécanique et manivelle à pignon d'angle ou d'un moteur électrique.

### III. - LEVE-MOTO VAR

Le lève-moto VAR (fig. 6) est un appareil d'une grande simplicité de fonctionnement, ne nécessitant à peu près aucun entretien. Le dispositif élévateur se compose de ressorts à extension et à compression travaillant l'un dans l'autre. Le même principe est appliqué aux deux modèles qui ne diffèrent que par la puissance des ressorts et le mode de commande. Sur le modèle léger, la montée et la descente sont commandées par une pédale, tandis que sur le modèle scooter l'élévation de la table est dirigée par un long levier latéral à main. Un dispositif de sécurité assure le blocage de la table à cinq hauteurs différentes : 0 m 70, 0 m 50, 0 m 35, 0 m 25 et 0 m 14. Les dimensions de la table portante sont de 1 m 50 x 0 m 50 pour les deux modèles.

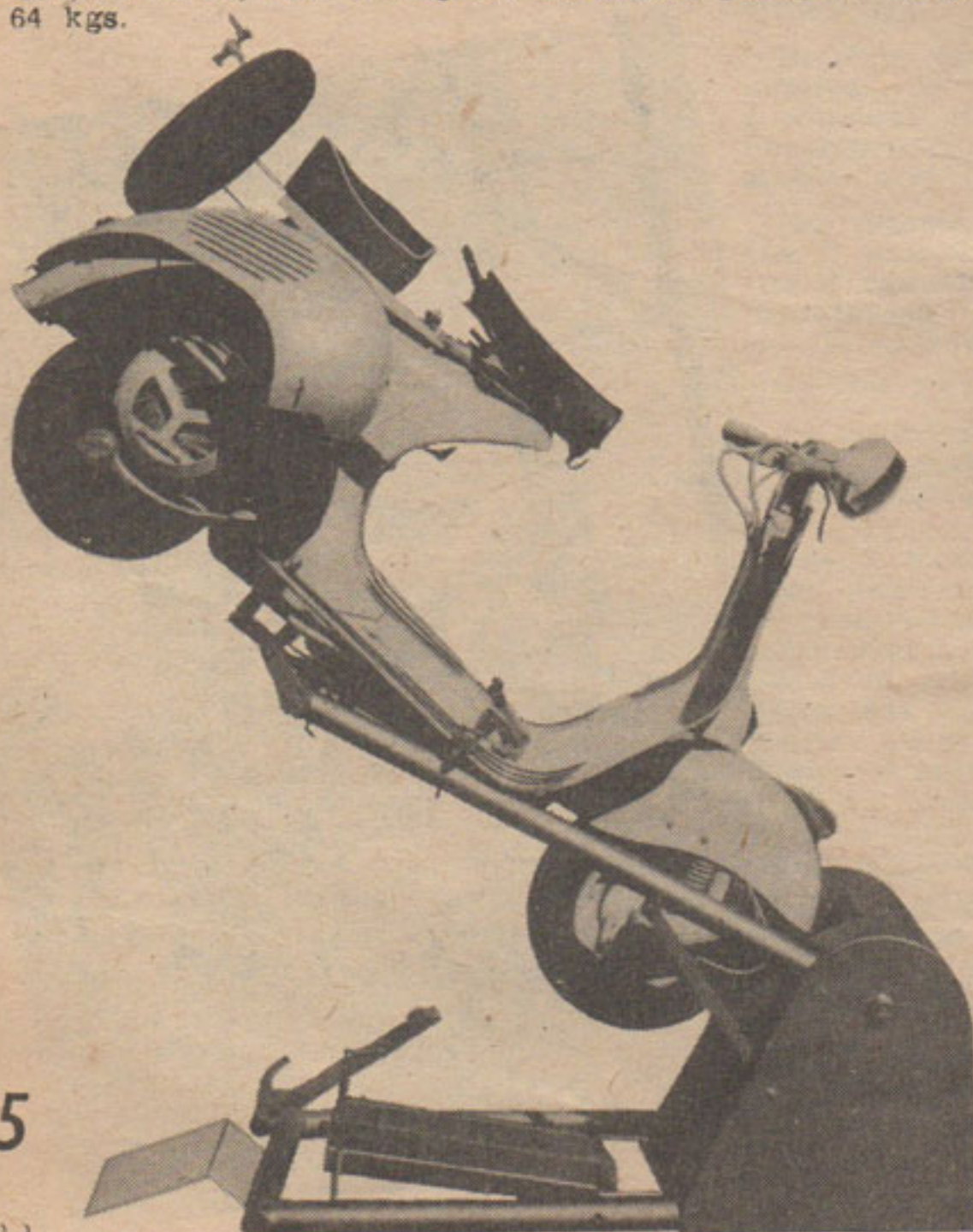
Suivant la machine à réparer on utilise des supports adaptables sur le plateau :

Un cyclomoteur est maintenu par deux béquilles latérales prises en bout de l'axe du moyeu arrière.

On fixe une moto sur une béquille centrale qui supporte directement les repose-pieds de la machine. Cette adaptation permet l'essai de la moto en marche, même lorsque sa béquille est détériorée.

Un scooter repose sur sa béquille qui prend appui sur un support coulissant le long des bords de la table. La machine ne peut glisser latéralement, elle est retenue par les bords relevés de la plaque-support.

L'appareil replié a un très faible encombrement (1 m 80 x 0 m 50 x 0 m 20). On le déplace aisément, puisqu'il ne pèse que 64 kgs.



### IV. - UNE STATION-SERVICE MODELE

(fig. 7, 8, 9, 10 et 11)

Afin d'illustrer d'une façon plus concrète les différents éléments d'une installation de station-service spécialement équipée pour la réparation et les vérifications du service après-vente des scooters et motos, il convient de les présenter dans le cadre d'un établissement dont l'équipement nous semble un exemple à suivre.

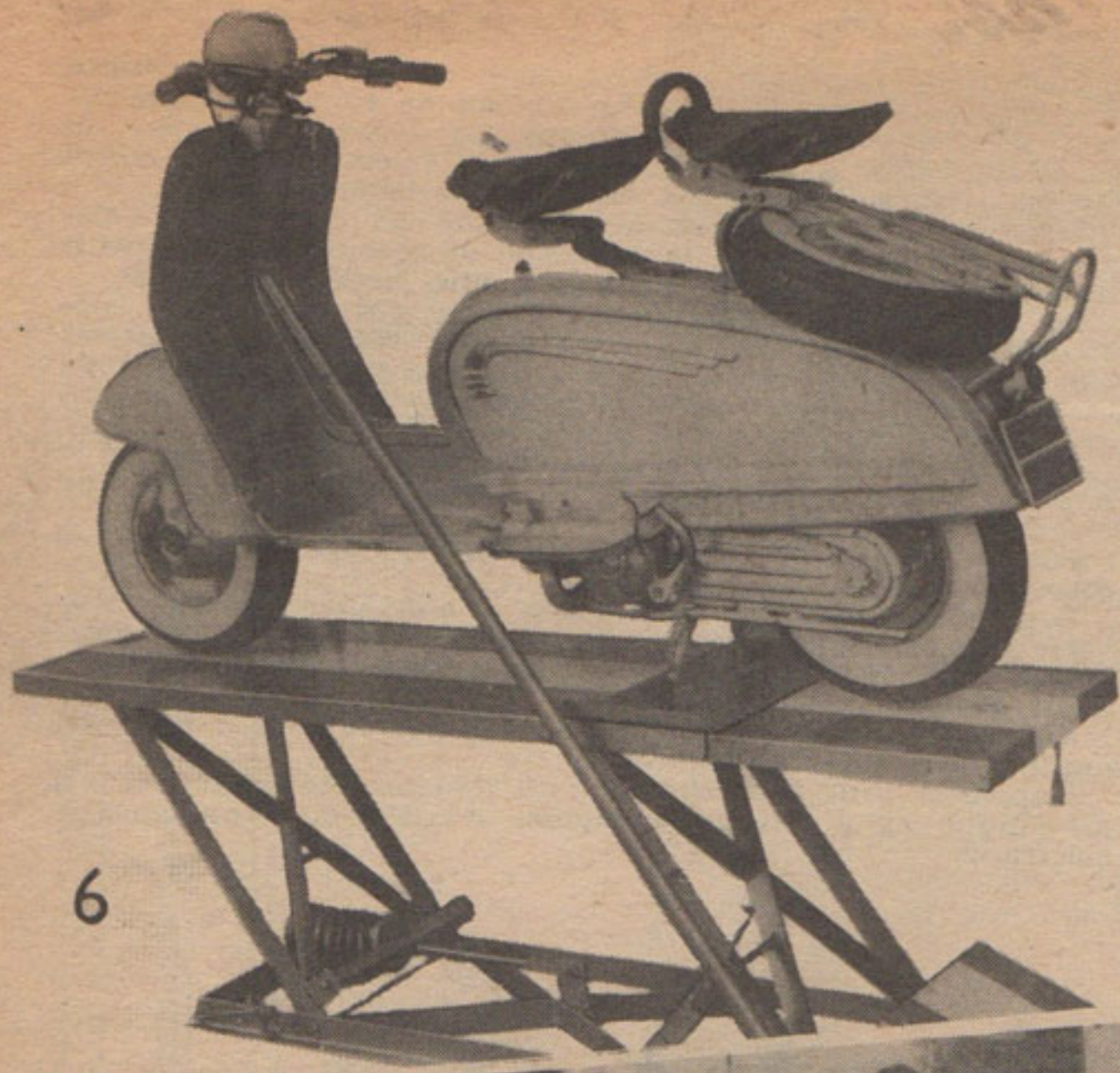
La station Lambretta, des Ets Chatelet, du bd Sébastopol, attire l'œil du client éventuel par le luxe de son hall d'exposition, et le service des ventes est heureusement complété par une station-service d'entretien et un atelier de réparations rationnellement équipé.

Dans le hall d'exposition, près de l'entrée, trônent deux puissants ponts élévateurs commandés par une centrale oléo-pneumatique. Les deux tables de travail s'encastrent (en position basse) totalement dans le sol, laissant instantanément par une simple pression de la main sur une manette, le maximum de place disponible. Evidemment, l'installation d'un tel appareillage est coûteuse. Il faut disposer d'un important dégagement au sous-sol, indispensable pour le passage du vérin hydraulique (environ 2 m 30) et d'une place suffisante pour loger la centrale hydraulique.

Au rez-de-chaussée, on effectue surtout les vérifications rapides et le graissage des machines.

Les réparations plus importantes et révisions complètes sont réalisées au sous-sol, dans un atelier moderne. Les machines y pénètrent sur un plateau monte-charge fonctionnant à l'air comprimé.

L'atelier au sous-sol est divisé en deux parties. Au fond une station de lavage et de pulvérisation. Le centre est occupé uniquement par une importante installation oléo-pneumatique, sorte de centrale fournissant à tous les appareils la pression hydraulique indispensable à leur fonctionnement.

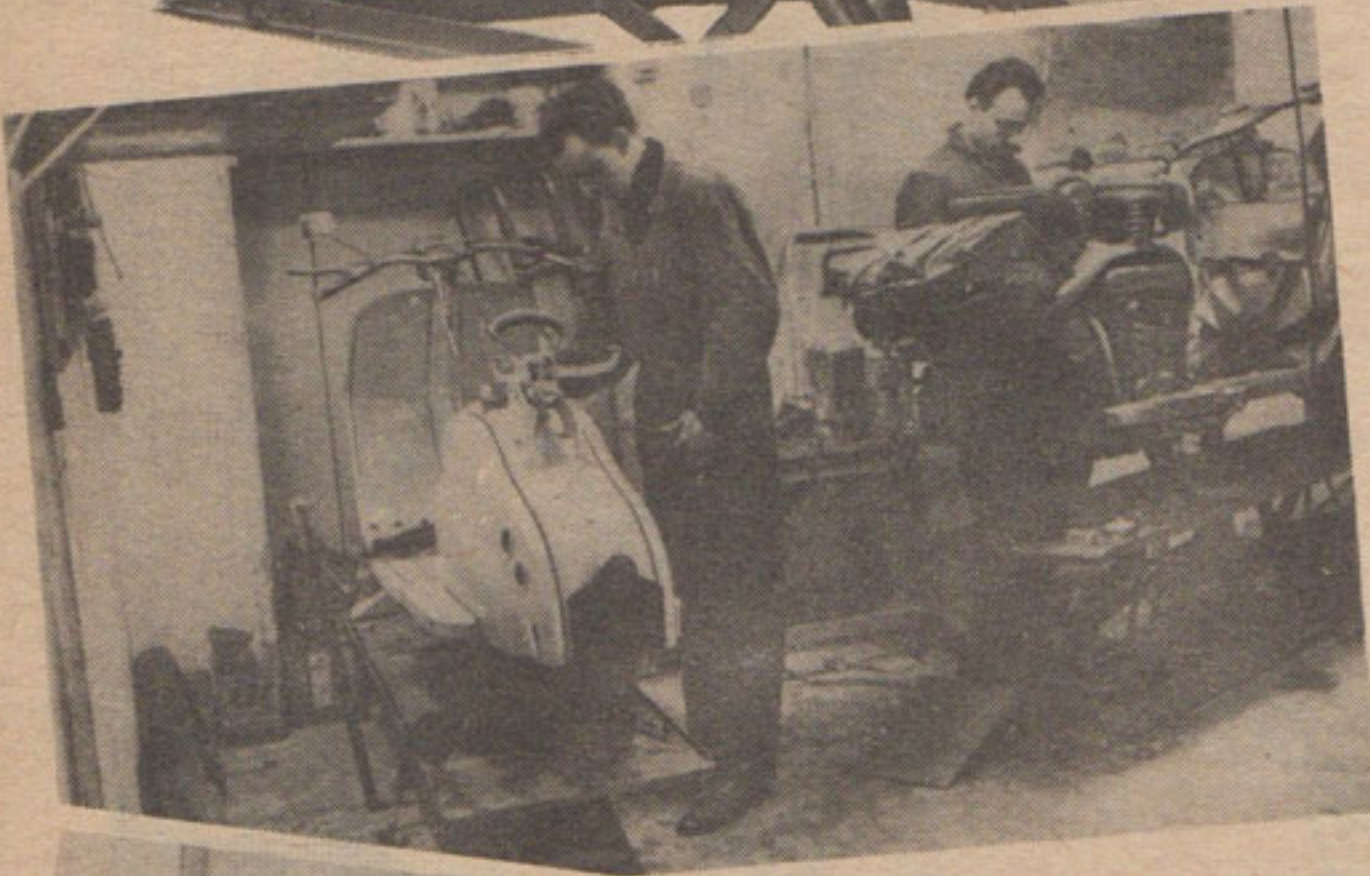


6

L'atelier proprement dit occupe à peu près les deux tiers de la superficie totale et toutes les réparations sont effectuées sur trois élévateurs pour scooters ou motos du type à vérin central (genre BMT), mais que l'on peut déplacer en n'importe quel endroit de l'atelier. L'outillage dominant est évidemment « le spécial Lambretta », marque qui représente la plus grosse activité de cette station-service.

La troisième partie de l'installation est située à l'entre-sol où dans un cadre agréable (en partie visible de l'extérieur) est exposée une grande variété de cyclomoteurs, scooters, motos, ainsi que les accessoires de toutes sortes.

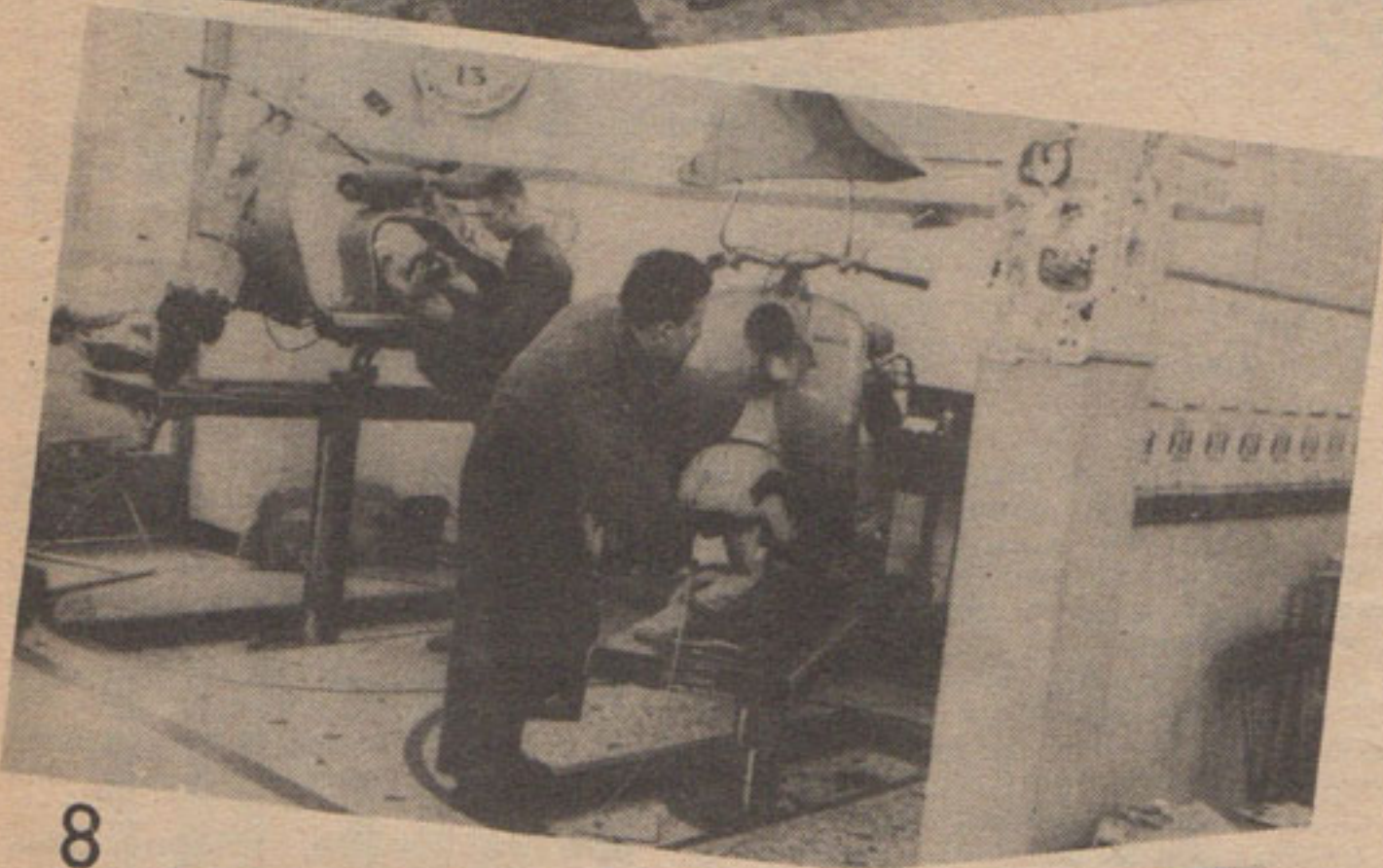
L'impression d'ensemble qui se dégage de cette installation, c'est que partout l'ordre et la propreté règnent en maîtres. Les accessoires pour motos et scooters sont rangés d'une façon impeccable et souvent originale, comme préparés pour une « revue de détail ». Nous sommes loin des pièces empilées pêle-mêle, et des établis et comptoirs crasseux que nous avons l'habitude de rencontrer chez les motocistes. Tous ces détails, ordre, qualité du matériel présenté au client et la certitude d'un service après-vente rationnel attirent l'acheteur, mais ici ce n'est pas « le miroir aux alouettes ».



7



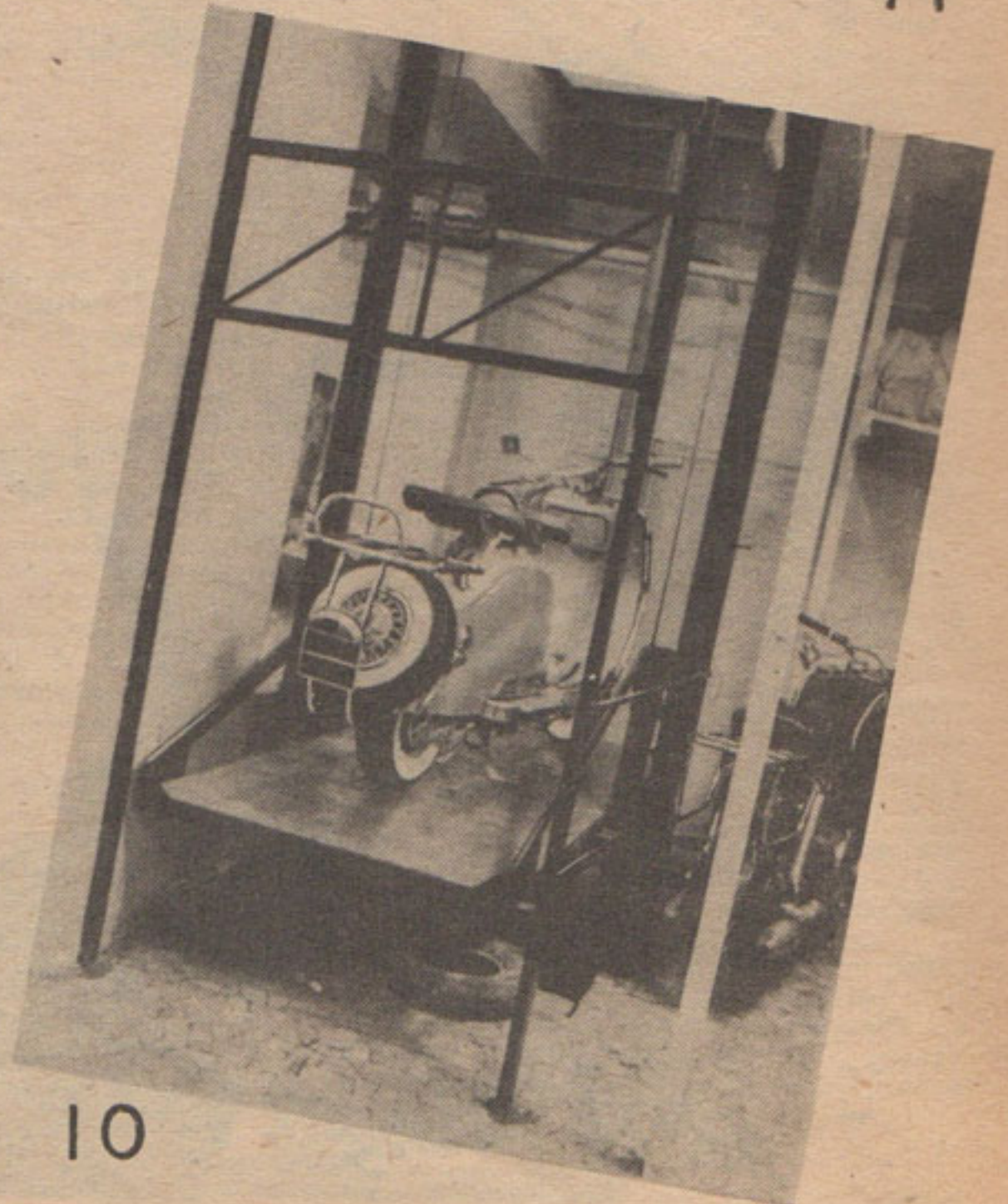
11



8

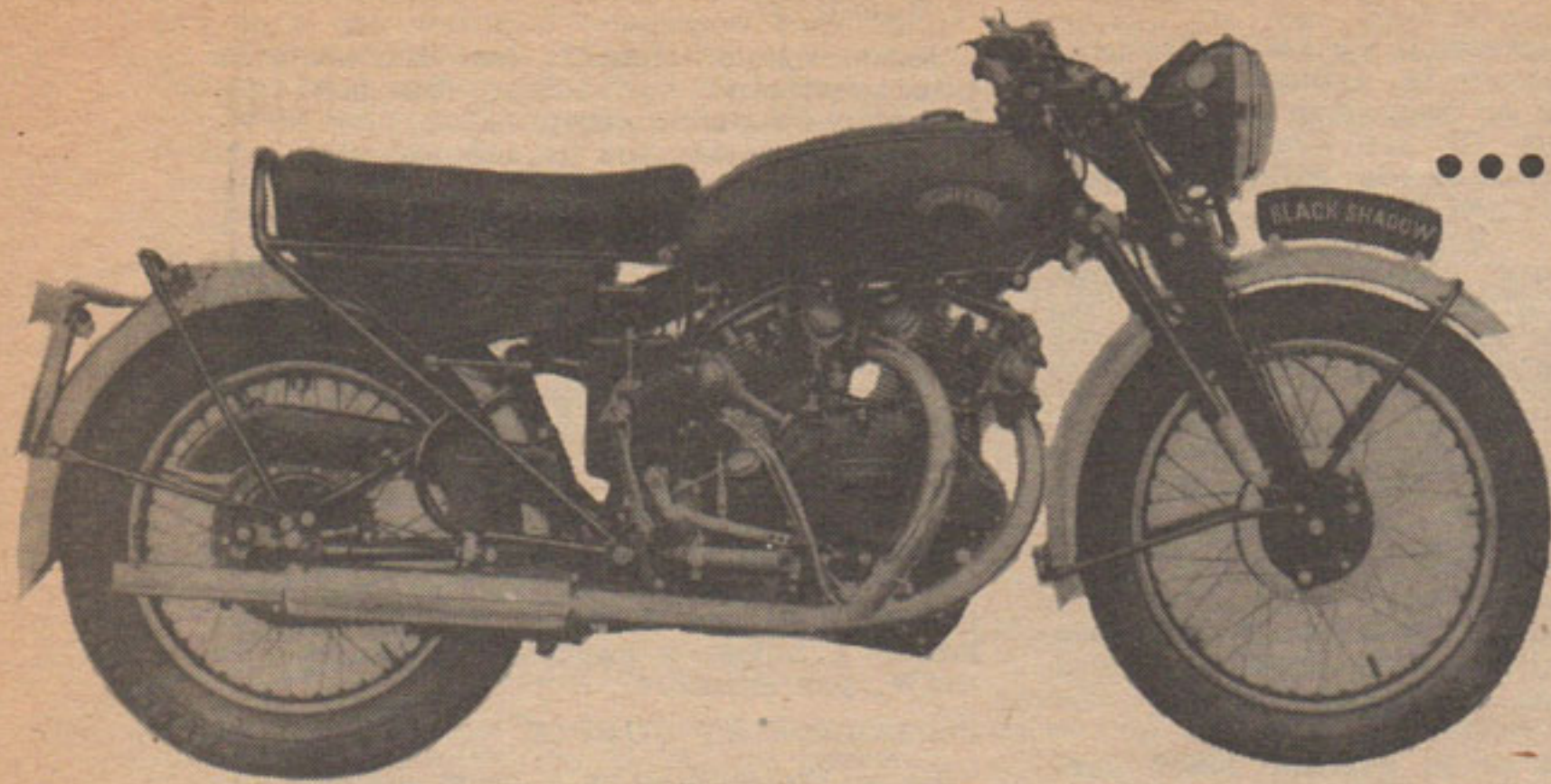


9



10

# The World's Fastest Standard Motorcycle



...LA

1000

A gauche : la dernière version, série « D » de la « Black Shadow ». Ce fut le chant du cygne...

**N**ous avons reçu de notre abonné, Monsieur Guerchoux, un intéressant « Ce qu'ils en pensent » au sujet de sa 1000 cmc. Vincent « Black Shadow » que nous publions à la page 1829 de ce numéro. Monsieur Guerchoux n'est d'ailleurs pas un inconnu pour nos lecteurs, nous ayant déjà, dans le n° 1156, raconté d'une manière très colorée le Liège-Milan-Liège de 1953.

Il nous a semblé bon, à cette occasion, de rappeler dans ses grandes lignes ce qu'est la 1000 Vincent « Black Shadow », l'« Ombre Noire », « the world's fastest standard motorcycle », la moto de série la plus rapide du monde.

× × ×

Il est évident qu'une telle machine de série, dont les performances sont tout à fait comparables à celles d'une 500 cmc. de compétition, exige pour sa conduite, non seulement une certaine accoutumance, mais même des capacités indéniables de pilotage. Et c'est cette raison, comme également celle d'un prix de vente relativement élevé (dû, en partie, aux soins de réalisation) qui ont limité sa diffusion et obligé Mr Vincent à en arrêter sa fabrication (voir MR n° 1259).

## LE MOTEUR

### UN BICYLINDRE EN V

Nous sommes en présence d'un 1000 cmc. bicylindre, légèrement longue-course, puisque pour un alésage de 84 mm, la course est de 90 mm (rapport course-alésage : 1,07). Les deux cylindres, en alliage léger chemisés fonte, disposés en V, font entre eux un angle de 50 degrés.

### MONTAGE

Dans le carter-moteur, très robuste et très volumineux (il est porteur), le vilebrequin est monté sur 4 grands roulements (3 à rouleaux et 1 à billes). Les 2 roulements de chaque paire sont notablement espacés, afin d'assurer un montage plus rigide, plus stable, afin de mieux amortir les vibrations.

Les masses du vilebrequin sont forgées dans un acier spécial. Les 2 bielles sont montées côte à côte sur le même maneton (les 2 cylindres sont décalés de 3 cm environ l'un de l'autre). Equilibrage évidemment très étudié, vu la puissance développée par le moteur.

### UNE DISTRIBUTION TRES PARTICULIERE

La distribution des 1000 Vincent est originale à bien des points de vue : culbutées à distribution surélevée, 2 guides par soupape, attaque des soupapes entre tulipe et extrémité de la queue, etc...

× × ×

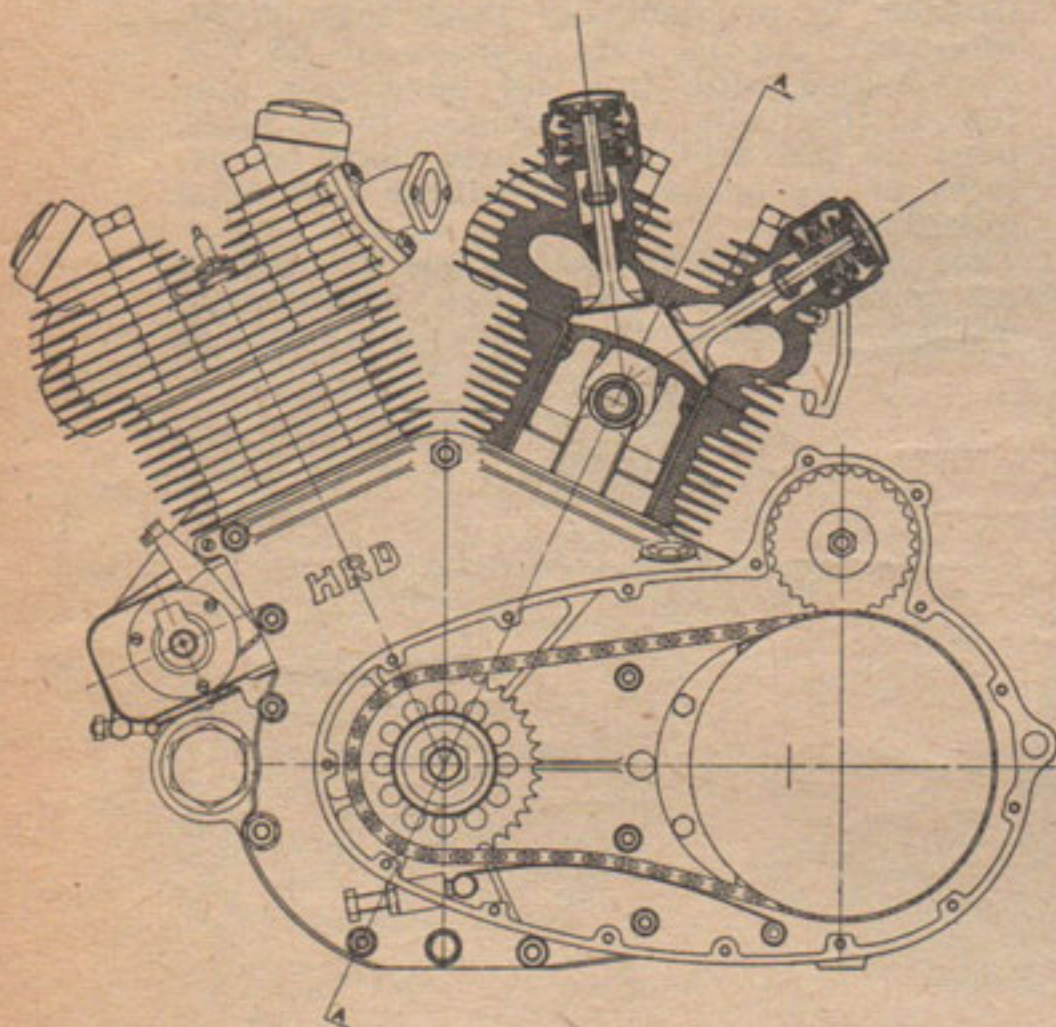
Les 2 pignons desquels sont solidaires les 2 paires de cames (une paire par cylindre), ne sont pas attaqués directement par le pignon-moteur, mais par l'intermédiaire d'un très grand pignon ajouré (afin de réduire son moment d'inertie). De ce fait, les deux arbres à cames se trouvent un peu plus haut que les bases des cylindres.

Une telle distribution surélevée permet, par rapport à un classique culbutées, de réduire sérieusement la longueur des tiges, qui, ici, pour un moteur de 90 mm de course, ne font que 152 mm de long. Ces tiges sont, chez Vincent, attaquées par d'assez longs languets plats.

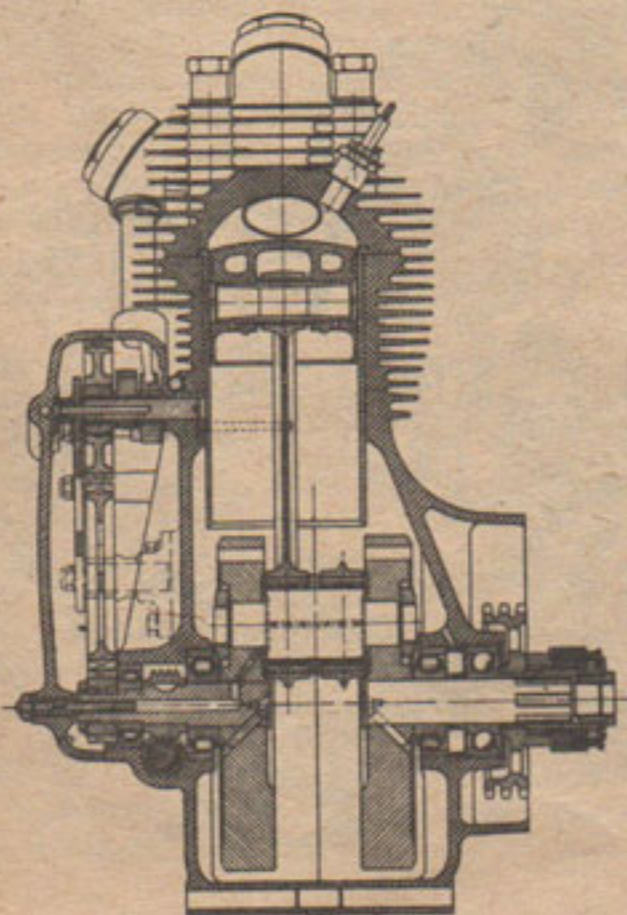
Pourquoi cette distribution surélevée et non un ACT ? Une complication mécanique moindre, mais surtout des culasses moins hautes et dont les points les plus chauds peuvent être mieux refroidis.

× × ×

Dans les culasses en alliage léger, les sièges des soupapes sont évidemment rapportés — en fonte austénitique, très dure, à l'admission — en bronze d'aluminium à l'échappement.



Coupes longitudinale et transversale des 1000 Vincent. Notons l'emplacement des ressorts de soupapes et le pignon d'entraînement de la dynamo «prenant» sur la chaîne de transmission primaire, au-dessus du pignon d'embrayage.



VINCENT

Les soupapes (de 45,7 mm de diamètre à l'admission et de 42,4 mm à l'échappement), sont rappelées par 3 ressorts hélicoïdaux concentriques, d'une tension totale de 180 kgs quand ils sont complètement comprimés.

× × ×

Mais le plus caractéristique est certainement le fait que chaque soupape possède 2 guides et n'est pas attachée en bout de queue par le culbuteur, mais à mi-tige.

Un des guides, en bronze d'aluminium, est placé classiquement, débouchant dans la tubulure. L'autre guide, en alliage léger (aluminium) est placé en bout de tige de soupape, au-dessus du culbuteur.

Ce dernier, en alliage léger de même composition que la culasse, attaque la soupape, ainsi que nous venons de le dire, à mi-tige. Les ressorts de rappel de la soupape se trouvent donc placés au-dessus du culbuteur et ne s'appuient donc pas directement sur les tubulures.

On trouve ainsi l'un des avantages de cette solution, particulièrement valable pour l'échappement ; les ressorts beaucoup moins échauffés, travaillent avec une sûreté bien plus grande, particulièrement lors de hautes charges thermiques.

De plus, la présence de deux guides et d'une attaque de la soupape par le milieu font que la soupape est beaucoup moins sujette à des efforts et déplacements latéraux par rapport aux guides et siège : l'usure sera bien moindre.

#### QUELQUES AUTRES CARACTERISTIQUES

Chaque cylindre est alimenté par un carburateur Amal (Monobloc sur la série « D »), de 28,6 mm (1" 1/8) de passage

des gaz sur la « Black Shadow », de 27 mm (1" 1/16) sur la « Rapide ».

× × ×

Taux de compression de respectivement 7,3 et 6,45 à 1 pour la « Black-Shadow » et la « Rapide ». Donc rien d'exceptionnellement haut (il est vrai que nous sommes en présence de cylindrées unitaires d'un 1/2 litre !).

× × ×

L'allumage qui était assuré par une magnéto à avance automatique sur les machines de la série C, a été transformé en allumage batterie-bobine sur celles de la série « D ».

× × ×

Calage de la distribution :

AOA : 40 à 42° av. PMH  
RFA : 60 à 64° ap. PMB  
AOE : 70 à 72° av. PMB  
RFE : 28 à 33° ap. PMH

Nous avons donc une durée d'admission de 280 à 286°, d'échappement de 278 à 285°, et de 68 à 75° de croisement.

× × ×

Entraînement de la dynamo assez particulier : afin d'éviter des transmissions superflues, le pignon de la dynamo engrène directement sur la chaîne de transmission primaire, dans la rangée du milieu (il s'agit d'une chaîne triplex).

× × ×

Les tubes d'échappement, qui se rejoignent en un seul tube au bas du moteur, ont un diamètre de 41,3 mm.

× × ×

Lubrification sous basse pression, mais abondante (débit de 4,5 litres par heure et par 1000 t.-m.). Réservoir d'huile de 3,4 litres.

#### « RAPIDE » ET « BLACK-SHADOW »

Ces deux modèles, d'une conception identique, diffèrent uniquement par le

rendement, la « Black-Shadow » étant, si l'on veut, la version « sport » de la « Rapide ».

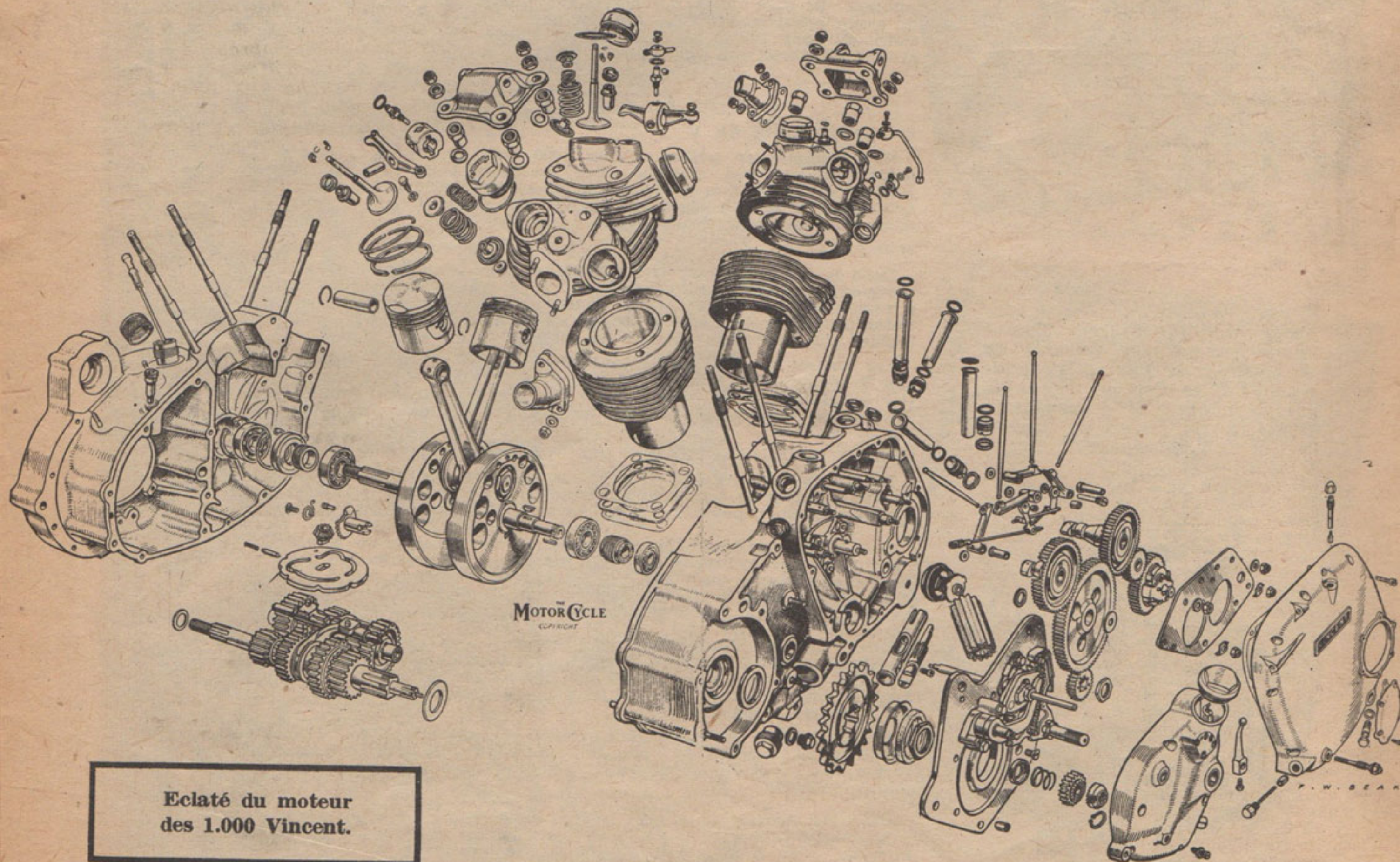
Nous avons signalé les carburateurs plus importants sur la Black-Shadow, également le taux de compression plus élevé. Les diagrammes sont les mêmes, mais culasses et tubulures de la « Black-Shadow » sont polies intérieurement.

Extérieurement, les deux machines diffèrent par le fait que la « Black-Shadow » a ses cylindres, culasses, son bloc-moteur noirs (d'où d'ailleurs le surnom « Black-Shadow » : ombre noire). Cette teinte a été adoptée pour la raison fort simple que le rayonnement d'un corps noir est nettement supérieur ; ceci signifie donc, pour le moteur, un meilleur refroidissement. C'est d'ailleurs pour la même raison que de nombreuses marques ont adopté, ces derniers temps, des culasses « noires » (« tête de nègre » de BMW, par exemple).

#### PUISSANCE ET COUPLE

La « Black-Shadow » ainsi conçue développe la coquette puissance de 55 CV à 5.700 t.-m. Ce sont là des chiffres qui méritent d'être commentés : 55 CV pour une 1000 cmc. donnent évidemment une puissance spécifique de 55 CV/l. Dans le cadre de la technique moderne, ce chiffre, très honorable, n'a pourtant rien d'exceptionnel. Mais arrivé dans une telle cylindrée, le problème se pose tout différemment, car ici l'on dispose de 55 CV, c'est-à-dire plus que ne développe une 500 compétition « client » ; bien rares, pour ne pas dire inexistantes, sont les pilotes et les occasions d'utiliser une telle puissance.

De plus, cette puissance est atteinte à un régime (5.700 t.-m.) de sensiblement les 2/3 de celui d'une 500 compétition.



Eclaté du moteur des 1.000 Vincent.



La « Black-Shadow » a donc un couple sensiblement égal à 1 fois 1/2 celui de la machine de course. De plus, à l'inverse de cette dernière, la courbe de puissance est plate, ce qui permettrait de rouler en prise à environ 35 kmh., soit sensiblement 1.000 t.-m.

On comprend donc que dans de telles conditions, une puissance spécifique plus élevée n'est vraiment pas nécessaire. Ce n'est que pour les modèles de compétition proprement dits, les « Black Lightning », qu'elle était recherchée.

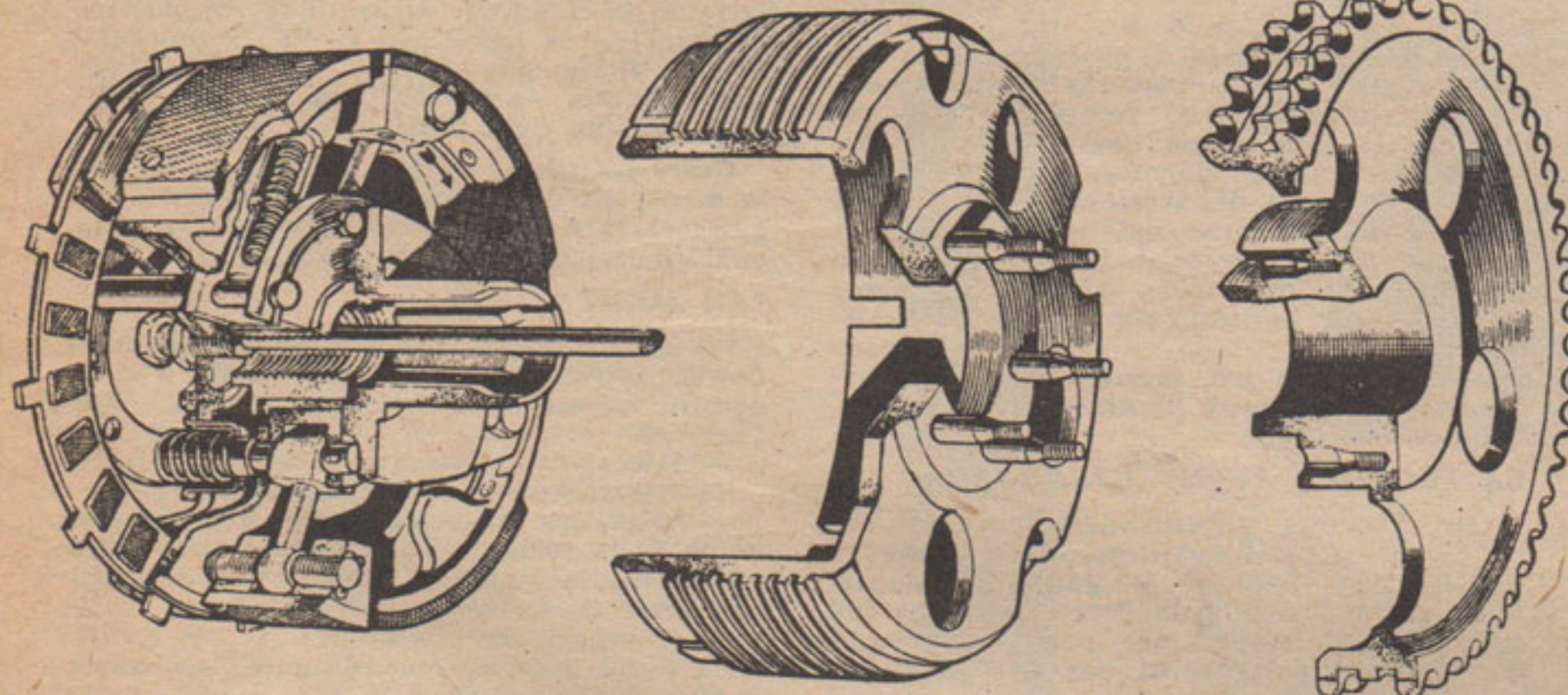
Quant à la « Rapide », elle se « contente » de 45 CV à 5.200 t.-m. Mais cette machine présente une courbe étonnamment plate, puisque son couple maximum de 7,4 mkg se situe à 3.900 t.-m., ce qui signifie, à ce régime, une puissance dépassant déjà les 40 CV.

## LES TRANSMISSIONS

En raison même de la conception globale de la machine, en raison du carter-moteur porteur, Vincent dut opter pour la formule « bloc-moteur », assurant un ensemble plus rigide.

### TRANSMISSION PRIMAIRE « TRIPLEX »

La transmission primaire est assurée par une chaîne triplex (tout à fait exceptionnel dans la construction motocycliste), en raison du fort couple à transmettre ; cette chaîne est munie d'un tendeur à lame et entraîne, ainsi que nous l'avons dit, la dynamo. Amortisseur de transmission monté sur le pignon moteur



de 35 dents. Avec un pignon d'embrayage de 56 dents, la démultiplication primaire est ainsi de 1,60 à 1.

### EMBRAYAGE A MACHOIRES

L'embrayage travaillant à sec est très particulier : un classique embrayage monodisque assure la pression nécessaire pour entraîner un deuxième embrayage à deux mâchoires, celles-ci étant plaquées, lors de la rotation, par la force centrifuge.

Donc moteur tournant, un embrayage sans glissement qui peut transmettre facilement le couple très important ; en même temps, commande très douce. Mais un tel système demande une très grande habitude pour être convenablement dosé lors de l'embrayage.

### RAPPORTS INTERNES DE COMPETITION

La boîte à 4 rapports est à prise directe, mais avec entrée et sortie séparées.

Les rapports internes étant de 1 - 1,19 1,61 et 2,07 à 1, l'étagement est très particulier, vraiment du type compétition (ce sont d'ailleurs les mêmes rapports internes que l'on trouve sur la « Black Lightning »). L'échelonnement est le suivant : 100 % - 84 % - 62,1 % et 48,3 %, que nous pouvons comparer à un échelonnement classique : 100 % - 76 % - 57 % et 36 % : il apparaît immédiatement une troisième très longue, une première plus longue encore.

D'ailleurs, en examinant de plus près cet étagement, on voit qu'il comporte une anomalie. On sait que le rapport entre les démultiplications de 2 vitesses successives doit croître quand on va de la quatrième à la première. Or que trouve-t-on ici ?

$$\begin{aligned} 3^{\circ}/4^{\circ} &= 1,19/1 = 1,19 \\ 2^{\circ}/3^{\circ} &= 1,61/1,19 = 1,353 \\ 1^{\circ}/2^{\circ} &= 2,07/1,61 = 1,286 \end{aligned}$$

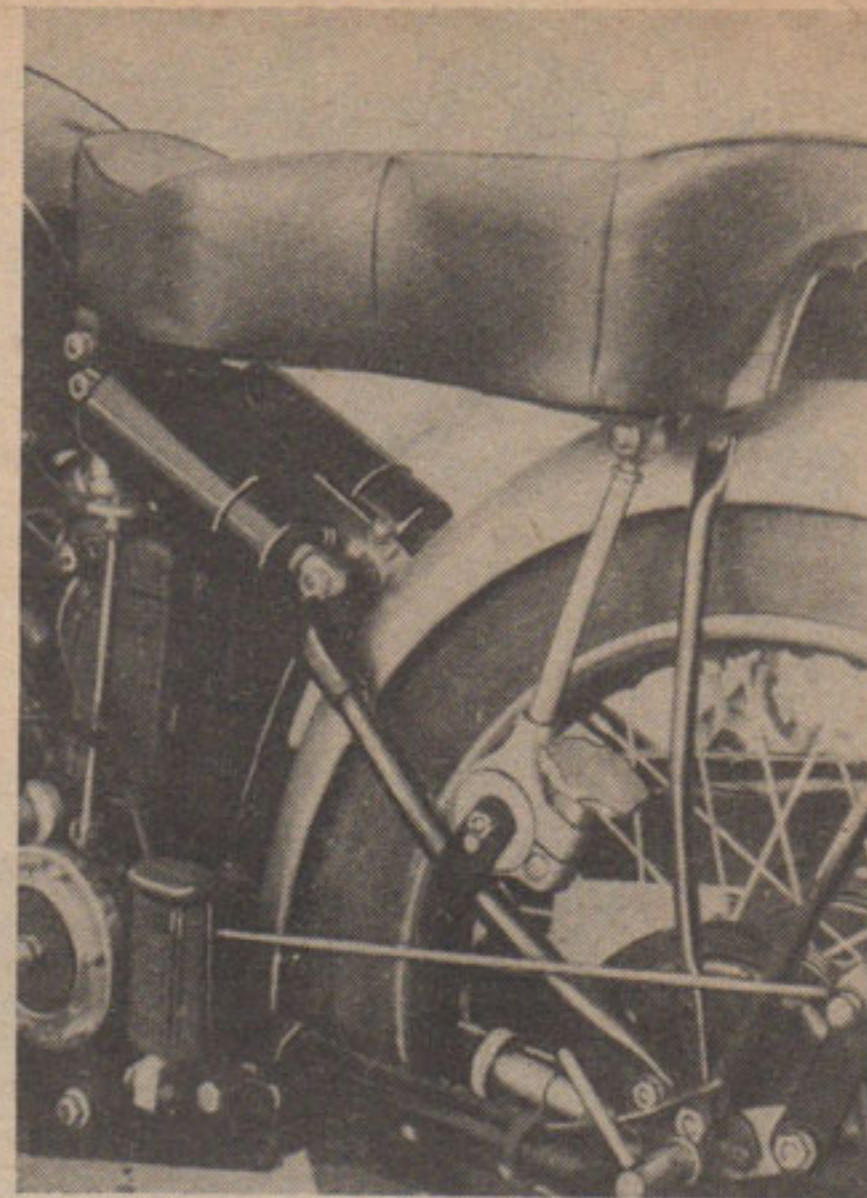
Donc il n'y a pas ici cette progression, l'écart entre deuxième et troisième est bien plus important que celui entre première et deuxième. Cette anomalie n'est d'ailleurs pas seulement spécifique à Vincent, on la trouve également chez Triumph. Mais ici, vue la puissance de la machine, le trou entre deuxième et troisième n'est guère perceptible.

Néanmoins, cette anomalie, ainsi que sa répercussion en première lorsque l'on considère la démultiplication finale, a engagé Vincent, pour ses derniers modèles de la série « D », à donner à la « Black Shadow » les rapports internes de la « Rapide », qui diffèrent par une première plus courte, de 2,6 à 1, soit de 38,4 %. Et dans ces conditions, on a :  $1^{\circ}/2^{\circ} = 2,6/1,61 = 1,615$ , d'où une progression normale  $3^{\circ}/4^{\circ}$ ,  $2^{\circ}/3^{\circ}$  et  $1^{\circ}/2^{\circ}$ .

### TRANSMISSION SECONDAIRE

La transmission finale est assurée par une chaîne, évidemment renforcée.

Le pignon de sortie de boîte fait, normalement, 21 dents ; mais, pour la compétition, on peut avoir un pignon de 22 dents.



En haut : la suspension arrière par cadre articulé. On distingue nettement les ressorts sous cache et l'amortisseur hydraulique placés sous la selle double. - A gauche : le double embrayage à disques et à mâchoires. - Ci-dessous : la fourche « Girdraulic », le double frein avec sa commande à palonnier au-dessus du garde-boue.

Quant à la couronne arrière, si elle est, standard, de 46 dents, on peut monter de l'autre côté de la roue une autre couronne : il suffit donc de retourner la roue et l'on a ainsi 2 démultiplications de transmission secondaire différentes. Cette opération est d'ailleurs possible en raison des freins doubles.

Donc, standard, la démultiplication de la transmission secondaire est  $46/21 = 2,19$ .

### LES RAPPORTS FINALS

Ainsi, en tenant compte des diverses démultiplications, les rapports finals sont les suivants :

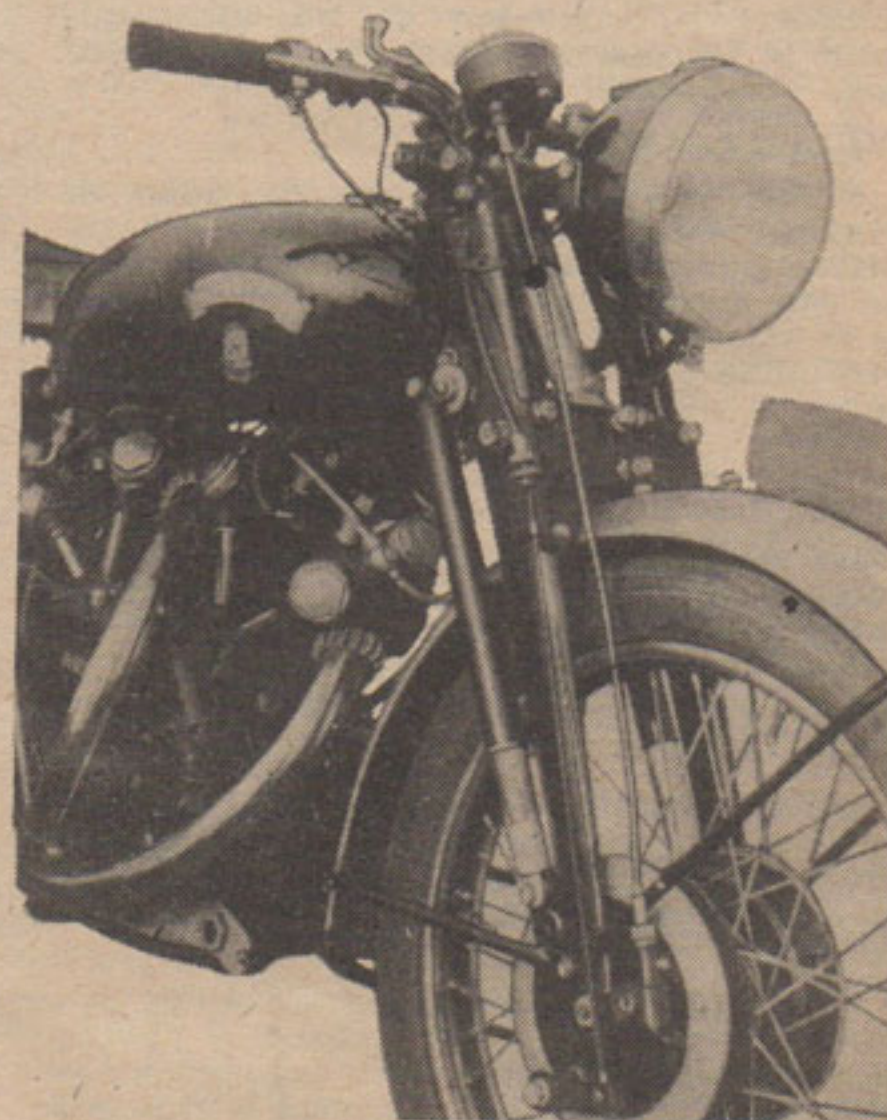
3,505 - 4,170 - 5,643 - 7,255 pour les « Black Shadow » de la série C.

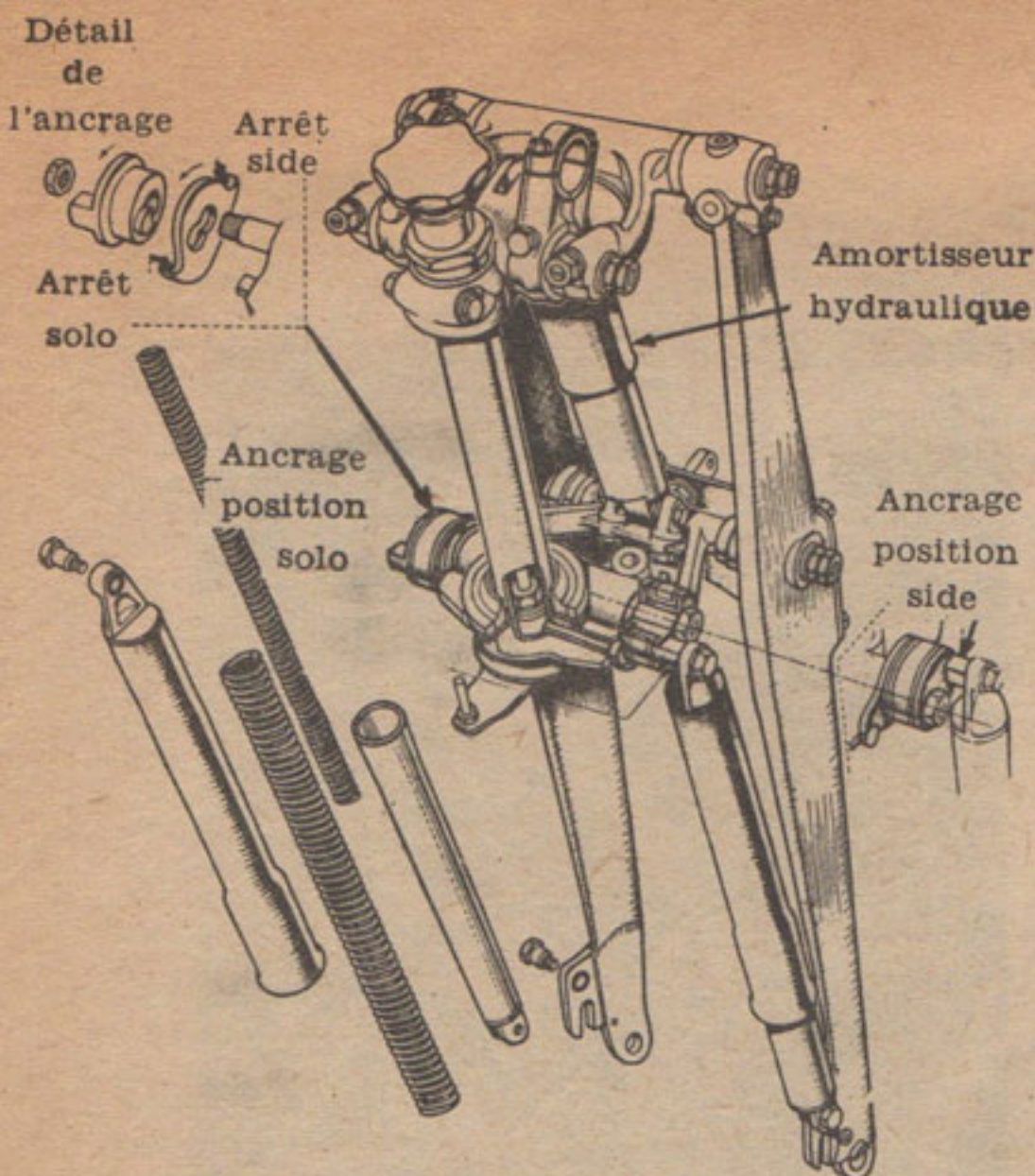
3,505 - 4,170 - 5,643 et 9,113 pour celles de la série « D » et les « Rapide ».

× × ×

Ces rapports sont vraiment particuliers, très longs, ceci étant dû à 2 facteurs essentiels : régime lent (puissance maximum à 5.700 t.-m. pour la « Black Shadow », à 5.300 t.-m. pour la « Rapide ») et puissance très élevée (donc vitesse très élevée).

En effet, pour une même puissance de pointe, pour une même vitesse maximum, la démultiplication, tout au moins en quatrième, doit être proportionnelle au régime correspondant. Si ce régime est élevé, la démultiplication devra être grande, tirer « court ». Si ce régime est





réduit (cas des Vincent), la démultiplication devra être réduite, tirer « long ».

Par ailleurs, pour un même régime de puissance maximum, si cette dernière est plus élevée (donc la vitesse de pointe plus élevée), la démultiplication devra être moins importante, tirer « plus long ».

Or ces deux conditions se trouvent réunies sur la « Black Shadow ». Et pour donner une idée de la « longueur » des rapports de cette machine, disons simplement que la deuxième, à 5,6 à 1, correspond à une quatrième de 350 cmc., et la première à 7,25 à 1 est une troisième de 350 cmc.

× × ×

Aussi, ne nous étonnons pas des vitesses maxima obtenues sur chacun de ces rapports ; ainsi, à 5.700 t.-m., les vitesses sur chacun des rapports sont de 202 - 170 - 108 et 97 kmh. et rien n'empêche de pousser les intermédiaires en surrégime. Un de nos confrères britanniques « Motor-Cycling », a emmené la première à 112 kmh. (6.550 t.-m.), la deuxième à 146 (8.490 t.-m.), la troisième à 177 (5.960 t.-m.). Quant à la vitesse de pointe, elle est donnée pour 200 kmh., correspondant donc au régime de puissance maximum.

Avec la première à 9,11 des « Black Shadow » de la série D, la vitesse de pointe sur ce rapport se trouve un peu réduite : 77-78 kmh. à 5.700 t.-m. ; 89 kmh. à 6.550 t.-m. (si l'on peut estimer « réduite » une vitesse de 85 kmh. en première !), mais par contre, ainsi que nous le verrons plus loin, les accélérations sont améliorées.

#### POUR LE SIDE

Enfin, pour en finir avec la boîte de vitesses, disons que le kick peut être indifféremment monté à droite ou à gauche, ce qui permet au sidecariste de monter le « panier » à droite ou à gauche, sans être gêné pour la mise en marche du moteur.

### LA PARTIE CYCLE

La partie cycle des Vincent n'est pas moins caractéristique que le moteur et est évidemment conçue pour des machines d'une puissance exceptionnelle.

#### LE MOTEUR, PIÈCE ESSENTIELLE DU CADRE

Le bloc-moteur constitue la pièce essentielle de la partie cycle, à laquelle viennent se fixer, s'ajouter tous les autres éléments, tels que suspension arrière, poutre centrale, etc...

Une poutre centrale extrêmement robuste, très courte, comportant à l'avant la colonne de direction et supportant le réservoir est fixée par 2 étriers à chacune des culasses ; sur les anciens modèles, cette

poutre formait également réservoir d'huile. En bout arrière de cette poutre, les éléments de la suspension arrière sur laquelle nous allons immédiatement revenir.

Et c'est tout pour le cadre proprement dit.

× × ×

M. Vincent a tenu à préciser les raisons de son choix pour une solution aussi peu orthodoxe pour une machine de cette cylindrée et de cette puissance :

— correctement conçu comme partie du cadre, le bloc-moteur assure un gain de poids, une meilleure rigidité, une plus grande robustesse que le classique montage d'un moteur dans un cadre séparé.

— l'élimination du tube avant permet de conserver une valeur d'empattement relativement réduite (ici 143 cm) pour un gros 1000 cmc en V.

— l'élimination du cadre classique assure une plus grande accessibilité au moteur.

#### LA SUSPENSION ARRIÈRE : CADRE ARTICULÉ

La suspension arrière est la seconde partie du cadre, puisqu'il s'agit d'une véritable fourche tubulaire triangulée, articulée en bas au moteur et reliée à l'extrémité arrière de la poutre centrale par les éléments élastiques. L'aspect extérieur est celui de la partie arrière d'un cadre rigide de moto : la différence, qui n'apparaît pas au premier coup d'œil, réside dans l'articulation inférieure et les éléments de suspension logés sous la selle double.

× × ×

Ces derniers étaient précédemment au nombre de trois (2 ressorts et un amortisseur), mais furent remplacés par un élément unique, mais beaucoup plus volumineux, sur les derniers modèles de la série « D ». Le débattement autorisé est de 15 cm, donc une valeur extrêmement importante, permettant une très grande progressivité qui vient encore améliorer l'amortisseur hydraulique incorporé à l'élément.

L'articulation est montée sur des roulements à rouleaux Timken, donc à rat-trapage de jeu.

#### LA FOURCHE AVANT GIRDRAULIC

Les Vincent furent certainement les dernières grosses cylindrées à posséder encore une fourche à parallélogramme. Mais il faut dire que cette dernière fut notablement modernisée par l'adjonction d'amortisseurs hydrauliques dès la sortie de la série « C ».

En lieu et place du gros ressort classique, on trouve ici l'amortisseur hydraulique. Quant aux ressorts (il y en a 2 paires), ils sont logés sous caches télescopiques, fixés en bas de la colonne de direction et en bas des bras de fourche.

Un dispositif à excentrique permet de faire varier la chasse (la réduire) pour l'usage du sidecar.

#### DES FREINS DOUBLES

Si les freins n'ont pas des cotes extraordinaires (∅ 178 mm, largeur 22 mm), par contre, à l'avant comme à l'arrière, ils sont doubles : un tambour au nickel-chrome de chaque côté de chaque roue.

Le gros avantage de cette solution est qu'il élimine le moment de réaction transmis par l'ancrage du frein sur un des bras de la fourche. Ici, la symétrie étant assurée (car les deux freins de chaque roue sont également synchronisés par un palonnier), les roues restent parfaitement en ligne, même lors d'un freinage très puissant : la tenue de route de la très rapide machine en est encore améliorée.

#### LES ROUES

Les roues sont montées sur de fortes broches, de 19 mm de diamètre, donc de démontage facile. Signalons que ce montage est fait avec des roulements Timken.

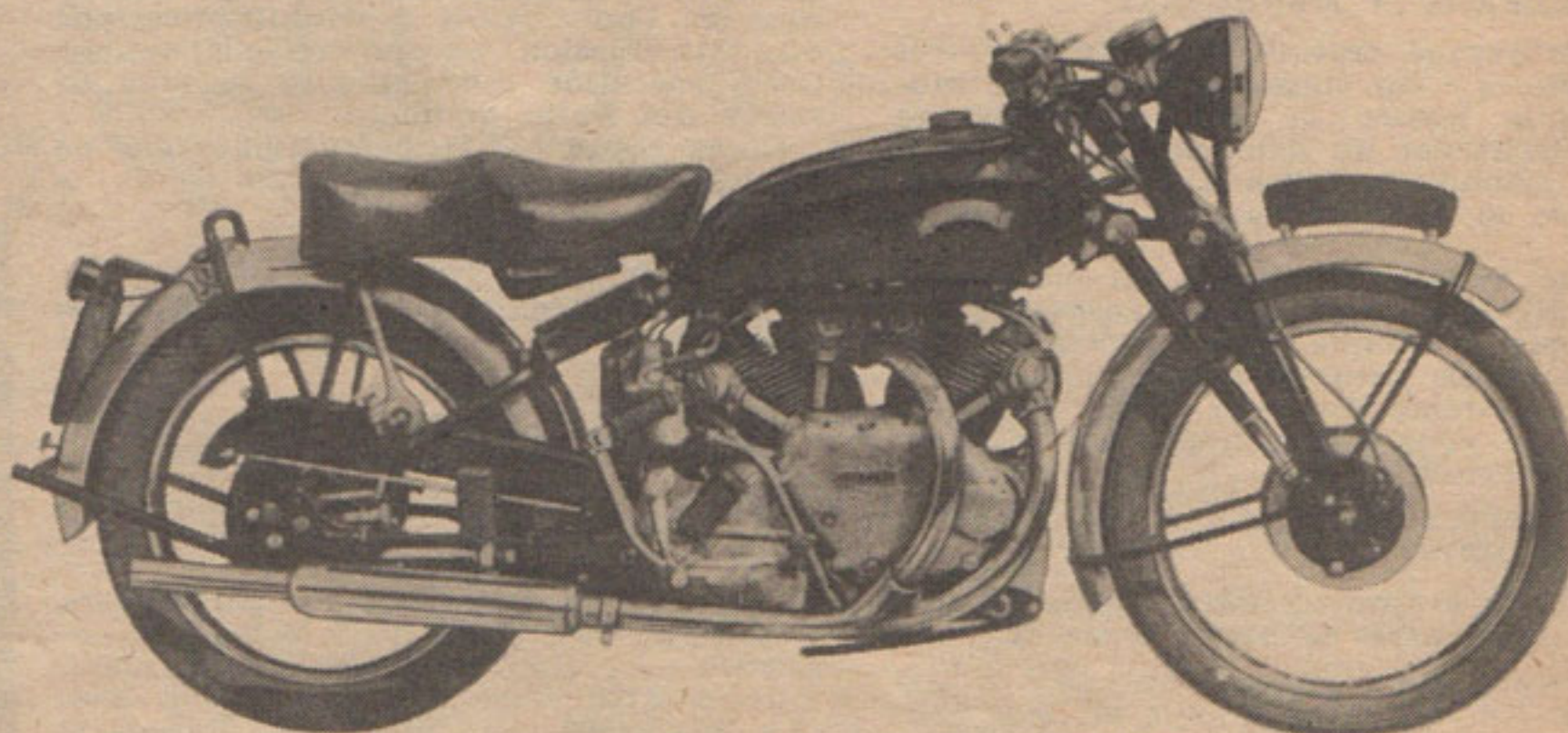
Les modèles de la série « C » avaient des jantes de 19 pouces à l'arrière (pneus de 3,50x19) et de 20 pouces à l'avant (pneus de 3,00x20). Mais pour un service intensif de la machine, il est recommandé d'utiliser des jantes de 18" à l'arrière (pneus de 4,00x18) et de 19" à l'avant (pneus de 3,50x19).

Cette solution, qui ne change donc pas le diamètre de la bande de roulement (26 pouces), a d'ailleurs été adoptée d'origine sur les machines de la série « D ».

#### LES ACCESSOIRES

— En raison du cadre articulé, la selle double, spécialement conçue par Feridax, comporte un montage particulier sur l'arrière.

- Réservoir d'essence de 17 litres.
- Garde-boue en alliage léger.
- Béquilles avant et arrière sur les modèles de la série « C », centrale avec mise sur béquille par un long levier manuel sur ceux de la série « D ».
- Repose-pieds réglables.
- Petit guidon rectiligne (65 cm série « C », 67 cm série « D »).



En haut : un éclaté de la fourche « Girdraulic » montrant ses différentes pièces constitutives et le réglage solo ou side. - C-dessus : une « Rapide » de la série « C ». La « Black Shadow » ne diffère que par le bloc, les cylindres et culasses noirs.

## QUELQUES COTES

Empattement : 143 cm. Garde au sol : 15 cm. Largeur : 65 à 67 cm. Longueur hors tout : 218 cm. Rayon de braquage : 2,50 m. Poids à vide : 208 kgs.

## LES PERFORMANCES

Nous avons bien essayé la « Black-Shadow » à « Moto-Revue ». Mais cet essai date de fin 1948 (n° 934) et, à cette période, nous n'avions pas encore établi notre formule d'essais actuelle.

Aussi, nous nous permettrons de reprendre les chiffres des essais effectués par « Motor-Cycling », dont la formule est, sur de nombreux points, comparable à la nôtre.

Afin également de mieux situer les performances de la « Black-Shadow », nous donnerons également les chiffres obtenus par ce même confrère avec la « Rapide » et aussi avec une de 650 les plus populaires : la 650 A 10 BSA.

	Black Shadow	Rapide	BSA A 10
VITESSES			
Vit. max. en 2°	146,5	133,5	103
Vit. max. en 3°	177	162,5	132
Vit. max. en 4°	196,5	180	157,5
400 m dép. lancé	193,5	174,5	156
ACCELERATIONS			
de 0 à 48 kmh	3,5"	1,5"	
de 0 à 96,5 kmh	6,5"	6"	7"
de 0 à 129 kmh	10"	12"	16"
de 0 à 156 kmh	20"	23"	41"
de 0 à 161 kmh	21"	24"	
de 0 à 177 kmh	31"	35"	
de 0 à 180 kmh	32"	44"	
de 0 à 193 kmh	44"		
de 0 à 196 kmh	51,8"		
400 m dép. arrêté	98,6	98,9	89,5

De longs commentaires sur ces performances sont superflus. Néanmoins, les chiffres donnés montrent nettement l'inconvénient, du point de vue des accélérations, d'une première très longue. Ainsi, la « Rapide », de 10 CV moins puissante, surclasse nettement (de 2" sur 3,5) la Black-Shadow pour atteindre les 50 kmh. Et jusqu'à 100 kmh., elle est encore supérieure, faisant même un temps supérieur pour les 400 m. départ arrêté. Allons même plus loin, la 500 « Comet » de Vincent, de 28 CV, met 1/2 seconde de moins que la « Black-Shadow » pour atteindre les 50 kmh.

× × ×

Mais, avec une 1000 Vincent, on ne se « traîne » pas en-dessous de 120 kmh. (vitesse de croisière : 160 kmh. !). Et, c'est à partir de ces vitesses que la « Black Shadow » donne toute l'étendue de ses possibilités.

## EN CONCLUSION

Il est assez difficile de conclure sur une machine comme la « Black Shadow ». Il s'agit là d'une moto n'ayant pour ainsi dire aucune commune mesure avec les autres productions européennes. Si l'on voulait des points de comparaison, il faudrait, ainsi qu'il a déjà été dit, les choisir dans une 500 cmc. de compétition.

Aussi, pour finir, après avoir rappelé le sérieux de construction et de fini de cette machine, nous laisserons la plume à Mr Guerchoux, qui, bien plus agréablement que nous ne saurions le faire, vous fera part de ses impressions de conduite.

J. B.



## Ce qu'en pense le promoteur de cette étude :



**B**ien que cette machine soit peu répandue en France, je crois que les lecteurs de « Moto-Revue » s'intéresseront quand même à l'opinion d'un motocycliste de longue date sur une machine dont les défauts (mais quelle machine n'en a pas ?) sont plus que largement compensés par ses trois qualités primordiales : la puissance, la vitesse et la tenue de route.

## Un rodage réciproque

Je possède cette machine depuis deux ans, donc je puis dire que je la connais à fond. Car on ne peut prétendre connaître un engin de ce genre après deux mois d'utilisation ; ici c'est au conducteur de « s'approprier », de s'habituer à la conduite particulière de cette machine, ce qui demande de 4 à 5.000 kms, sans exagérer. De prime abord, l'impression est plutôt décevante, sa brutalité la rendant fort peu maniable à un « débutant », pourtant habitué à conduire des 500 robustes et rapides, même sur de fort longs trajets parfois... Brutalité allant heureusement de pair avec une tenue de route invraisemblable qui fait qu'on se retrouve toujours sur ses roues après des réactions dont la violence, sur toute autre machine, aurait tôt fait de vous désarçonner.

Mais après ces 4 ou 5.000 kms d'apprentissage, je suis arrivé à la conduire avec beaucoup de souplesse et, malgré le petit guidon dont elle est pourvue, à basculer avec aisance ses 200 kgs dans les virages et à réaliser, sans pousser, du moins à mon avis, une fois le « rodage » réciproque terminé, des moyennes effarantes qui ne seraient réalisables avec tout autre véhicule qu'en prenant des risques excessifs, et encore...

## Défauts véniels

Passons aux défauts : tout d'abord, elle salt. L'arrière de la machine était copieusement arrosé d'huile et en cherchant bien, je suis arrivé à réduire ce défaut dans de grandes proportions, sans toutefois l'éliminer totalement. La cause principale (découverte en dernier lieu, car quasi inimaginable) était une légère fuite d'huile au joint de la tubulure de graissage de la soupape d'échappement du cylindre... avant. Le vent rabattait l'huile pulvérisée sur l'arrière de la machine, eh oui...

D'autre part, j'ai efficacement prolongé le reniflard jusqu'au delà de l'axe de la roue arrière, grâce à une durite souple et à un tube de cuivre de section suffisante. Finalement, il n'y a plus guère que la chaîne secondaire qui continue à asperger d'huile la roue arrière, chose normale et inévitable, sauf si l'on fait appel à la complication excessive du carter secondaire étanche.

Ensuite.. eh bien, il n'y a plus grand chose.

× × ×

Les freins avant serraient insuffisamment (à mon avis, car sur ce chapitre je suis très exigeant), mais j'ai adapté à la place des leviers d'origine d'autres leviers de ma fabrication, de longueur double, ce qui rend le réglage du palonnier assez délicat, mais qui renforce considérablement le freinage et le rend digne du moteur, ces deux choses devant aller de pair.

Je me sers fort peu des freins arrière, le frein moteur étant sur cette machine largement suffisant. Un exemple : venant de Paris, entre St-Dizier et Ligny-en-Barrois, au sommet de la côte qui descend sur Stainville, je suis passé à 130 devant le panneau marqué 50 kmh. qui signale le premier virage en épingle à cheveux de la descente. J'ai rétrogradé de deux vitesses, ai serré légèrement sur l'avant en arrivant dans la courbe et ai pris mon virage tranquillement à 50, comme le conseillait le panneau.

× × ×

Un autre défaut, inévitable sur toute machine rapide : elle « mange du pneu ». J'en ai toujours quelques-uns d'avance, qui sèchent en attendant le martyre, car un pneu frais, de quelque marque que ce soit, est « nivelé » au bout de 3.500 kms, j'en ai fait l'expérience. Avon « Suprême » à l'arrière, « Speedmaster » à l'avant.

## Pas pour la ville

La conduite en ville est peu agréable, la machine n'étant pas faite pour cela, le rugissement du moteur et les démarrages spectaculaires, dûs à l'embrayage centrifuge (car j'ai passé l'âge et ai d'ailleurs toujours détesté faire du spectacle en ville) attirent sur vous une attention dont on se passe facilement. Paradoxalement, moteur débrayé bien entendu, on arrive presque à faire du sur place. Mais la fameuse « flexibilité » du moteur dont parle Monsieur Vincent (de Stevenage) est purement théorique et les 29 à l'heure en quatrième sont un mythe. Beaucoup plus réelles sont les accélérations et les 100 kmh. atteints en 7 secondes n'en sont pas un.

## Une belle pièce de mécanique

Passons aux qualités à présent. Accessibilité des organes : malgré son aspect rébarbatif et compliqué, le moteur et tous les organes en général sont d'une accessibilité que présentent peu d'autres machines, et quand on l'examine en détail, on ne peut que « tirer son chapeau » à l'ingénieur qui a conçu un tel engin et a tout prévu dans les détails. La machine en son entier est une splendide pièce de mécanique dans ce que ce mot a de plus pur. Le réglage des culbuteurs s'effectue en un tournemain, en dévissant simplement quatre bouchons filetés, un par soupape, ce qui permet le contrôle à volonté. Le réservoir est démontable sans qu'il soit nécessaire de le vidanger, les deux roues sont démontables et la chaîne réglable sans le secours d'aucun outil. Revers de la médaille, le nettoyage est assez long, encore qu'il soit facilité par l'absence de cadre.

## Plus vite... encore plus vite !

Quant à la puissance, elle est évidemment très grande et on « lessive » n'importe quoi sur la route. Le moteur est loin d'être silencieux, mais j'aimerais connaître le moyen d'atténuer sans freinage du moteur les explosions sortant de deux cylindres de 500 cmc. chacun avec un seul pot d'échappement.

La machine, peu reposante par ailleurs, car sa conduite demande beaucoup d'attention et nécessite de nombreuses ruades dans le sélecteur, est passionnante à mener grand train. On n'a pas le temps de s'ennuyer sur un tel engin, quand on le conduit comme il demande à l'être, car vraiment le moteur ne demande qu'à tourner et ne se plait ostensiblement pas à bas régimes. Pour ma part, en conduite touristique, je monte la première à 55, la deuxième à 80, la troisième à 110 et roule sur la quatrième aux alentours de 130. En conduite rapide, première à 70, deuxième à 95, troisième à 130 et vitesse de croisière en quatrième (quand c'est possible) autour de 150-160.

Néanmoins, j'ai eu l'occasion de « tirer » un peu plus sur la « gomme ». En Alsace, dans la dure rampe de Goldbach qui relie la vallée de St-Amarin à la route des Crêtes, j'ai poussé la première à 85, et, coupant 3 virages pour en faire une ligne presque droite, la deuxième à 130. J'ai roulé à plusieurs reprises à 170-180 sur la route N4 de Paris à Nancy. La route, excellente, permettrait plus, mais on n'y est pas seul, et à cette allure on a un peu l'impression d'être à cheval sur un projectile... Et sur l'autostrade d'Ulm à Landau, en Allemagne, j'ai roulé à 190, et j'avais encore de la ressource dans la poignée tournante, mais il y avait un jour et deux nuit que je conduisais sans discontinuer, je n'étais

donc pas absolument sûr de la tension de mes chaînes et, avec un tel engin à mener, je n'étais plus de la première fraîcheur...

Quant à la tenue de route, on a l'impression d'être sur un rail. J'espère avoir bientôt l'occasion de tirer à fond, au printemps sans doute, sur un autostrade.

## Du cousu-main

Il est naturel que j'aie un grand soin de cette machine, surtout au point de vue mécanique qui passe chez moi bien loin devant l'astiquage : roues alignées aux cordeaux (il en faut deux, les pneus n'étant pas du même diamètre) ; câbles souvent graissés ; amortisseurs vérifiés et complétés en huile tous les 2.000 kms environ ; pneus remplacés avant d'être complètement usés ; freins et embrayages maintenus très propres, etc...

J'ai monté des flasques de freins en dural, avec prises d'air à l'avant, et des jantes Borrani en dural ; roues équilibrées, avec des tambours à ailettes, l'arrière a 10 boulons par tambour : j'ai donc en réalité des roues de Black Lightning. Carburateur Amal, gicleur 200 (origine 180).

## Rapide, oui... mais sobre

Consommation dûment vérifiée : 4 l 500 à 100-110 en moyenne (Nancy-St-Dizier, 100 kms juste en 1 h. 10), et 6 l. en conduisant très vite ou en montagne. Même dans les Dolomites, où l'on est souvent en première, la consommation n'a jamais excédé 6 litres et a été de 5 l. 1/4 sur Milan-Nancy accomplis d'une seule traite, par l'Autriche et l'Allemagne.

## Ma... panne

J'ai eu une seule panne avec cette machine : un peu d'huile dans l'embrayage centrifuge ; encore n'était-ce qu'une demi-panne, puisque je pouvais rouler à 60-70 quand même, l'embrayage à disque étant sec. J'ai démonté l'embrayage sur la route, ai nettoyé le tout soigneusement avec un chiffon imbibé d'essence, ai remonté l'ensemble dûment séché au soleil et suis reparti 20 minutes après. Toute la câblerie est encore d'origine, gaz, freins, etc..., bien que j'aie les doubles prévus, et aucun câble ne menace ruine.

## Une machine « sport »

La puissance et la sûreté de fonctionnement de cette machine en font un merveilleux instrument de déplacement pour longues randonnées rapides, ce qui ne veut pas dire de grand tourisme, car on peut difficilement y ajouter des sacoches. Et ce n'est pas un engin à charger, il faudrait pour en venir à bout monter un guidon très large, des armatures difficiles à fixer, bref, ce ne serait plus une Black Shadow.

## Présentation, accessoires, agrément de conduite

La présentation est très soignée, l'émail noir est impeccable, et les pièces non émaillées, jusqu'au moindre écrou, sont revêtues d'un chromage à toute épreuve.

× × ×

L'avertisseur est très joli, mais est d'une discrétion exagérée, quel que soit le réglage. Il est avantageusement remplacé par le rugissement du moteur, mais quand on roule vite, le vent hurle dans les oreilles du casque, malgré le couvre-oreilles de ski en tricot de laine que je mets sous ce dernier, et l'on n'entend plus rien d'autre, ni moteur, ni avertisseur. Je le remplacerai par un avertisseur français, car on en fait d'excellents en France, j'en ai un sur mon Ariel qui est audible à n'importe quelle allure.

Eclairage un peu faible, phare excellent (parabole Marchal adaptable), mais dynamo insuffisante : j'ai l'intention de monter une Lucas de 60 watts pour utiliser une ampoule 36-45 w. au phare.

× × ×

Les vitesses passent avec une extrême facilité, d'autant plus que j'accorde toujours le régime du moteur avec la vitesse adoptée lors du changement. La pédale du sélecteur est réglable en orientation et en longueur, ce qui permet de la disposer vraiment à sa mesure.

Les pneus sont boulonnés sur la jante comme sur les machines de cross, les repose-pieds et l'échappement sont disposés de telle façon que rien ne touche en virage, quelle que soit l'inclinaison de la machine.

## Pas une autre

On sent vraiment la machine qui a été étudiée dans ses moindres détails avant d'être commercialisée. Puissent nos constructeurs français s'en inspirer...

En résumé, c'est une splendide machine qui me rend bien les soins que je lui donne et je ne peux que regretter que des raisons financières en aient fait arrêter la fabrication, car vraiment il n'en existe aucune qui lui soit comparable.

A. GUERCHOUX

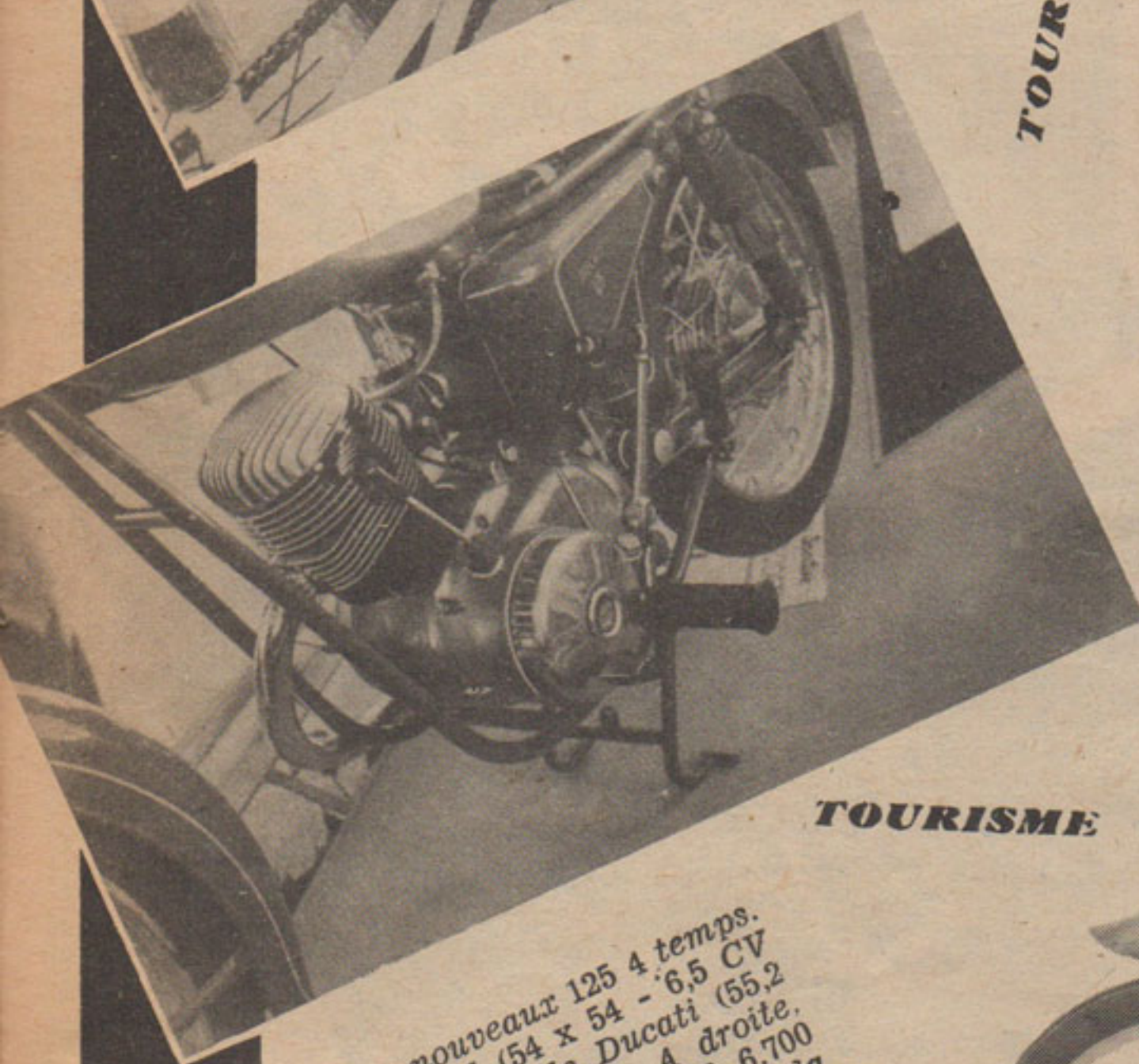
# FLASH

## A MILAN

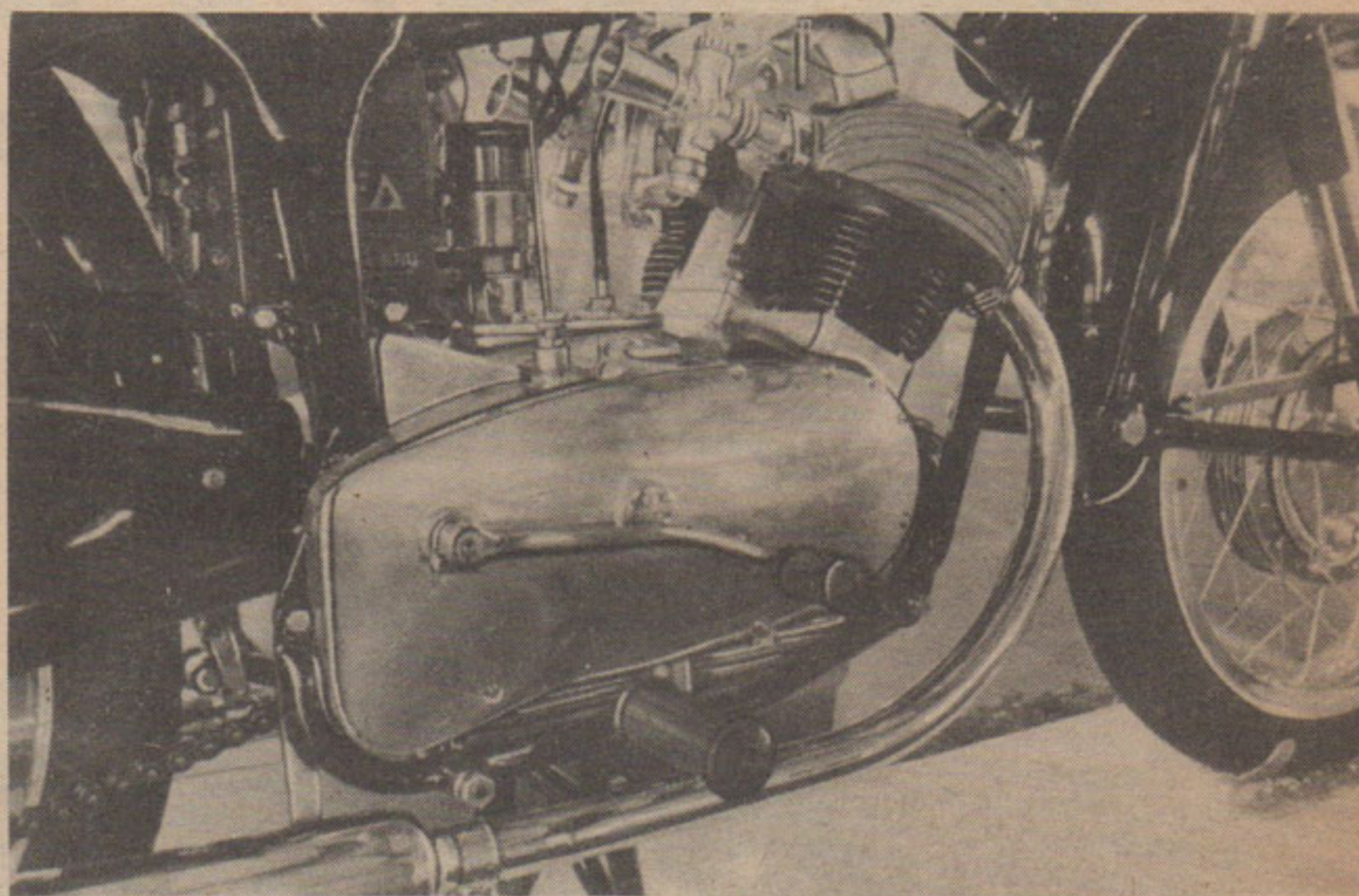
NOUS POURSUIVONS CETTE SEMAINE ENCORE LA RELATION DE NOTRE VOYAGE A MILAN EN VOUS PRESENTANT UN PELE-MELE PHOTOGRAPHIQUE. LA PLACE IMPORTANTE DONNEE AUX CYCLOMOTEURS ET AUX MACHINES COMPETITION EST LE REFLET EXACT DE CE QU'ETAIT LE SALON ITALIEN 1955.



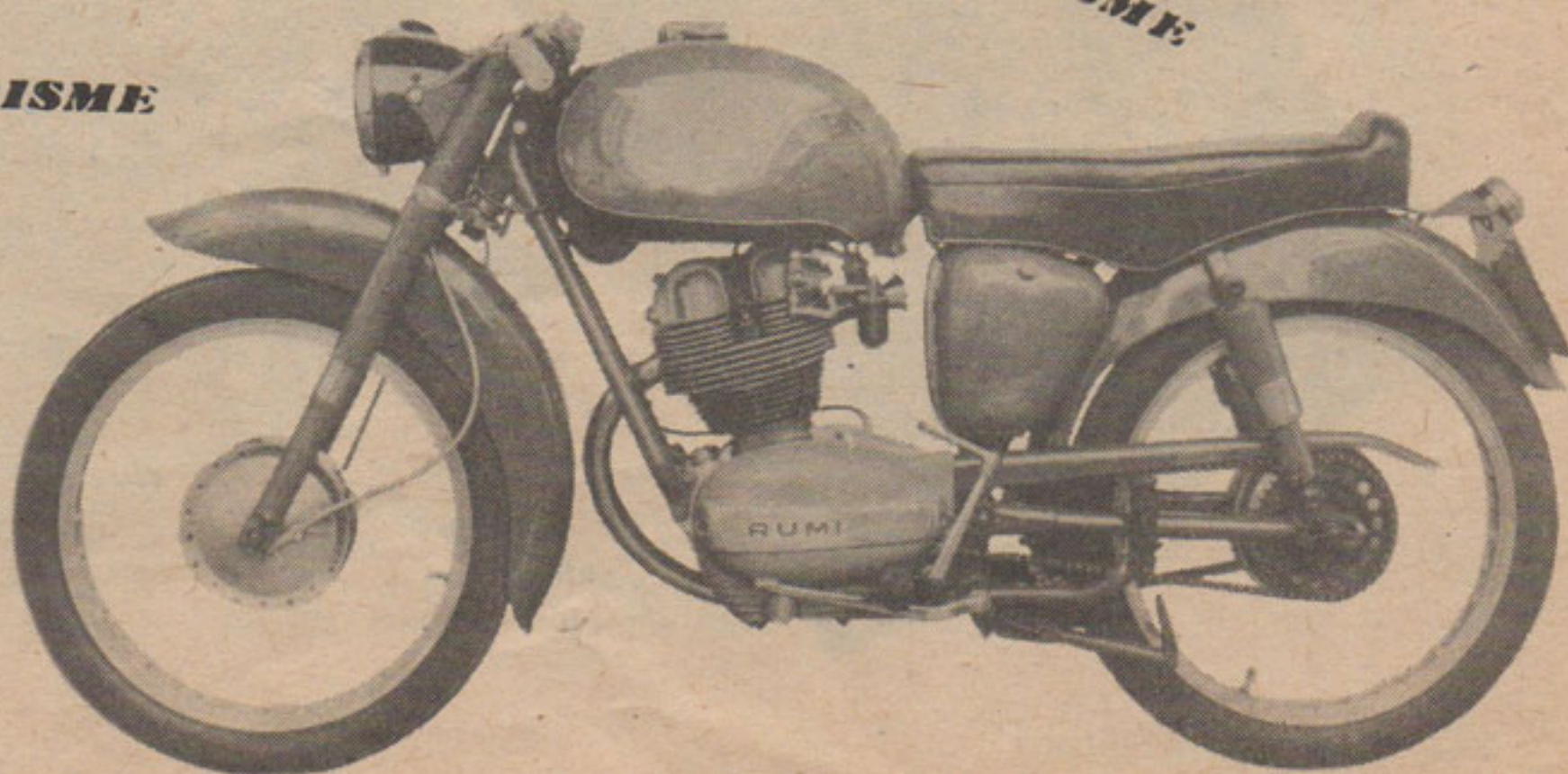
TOURISME



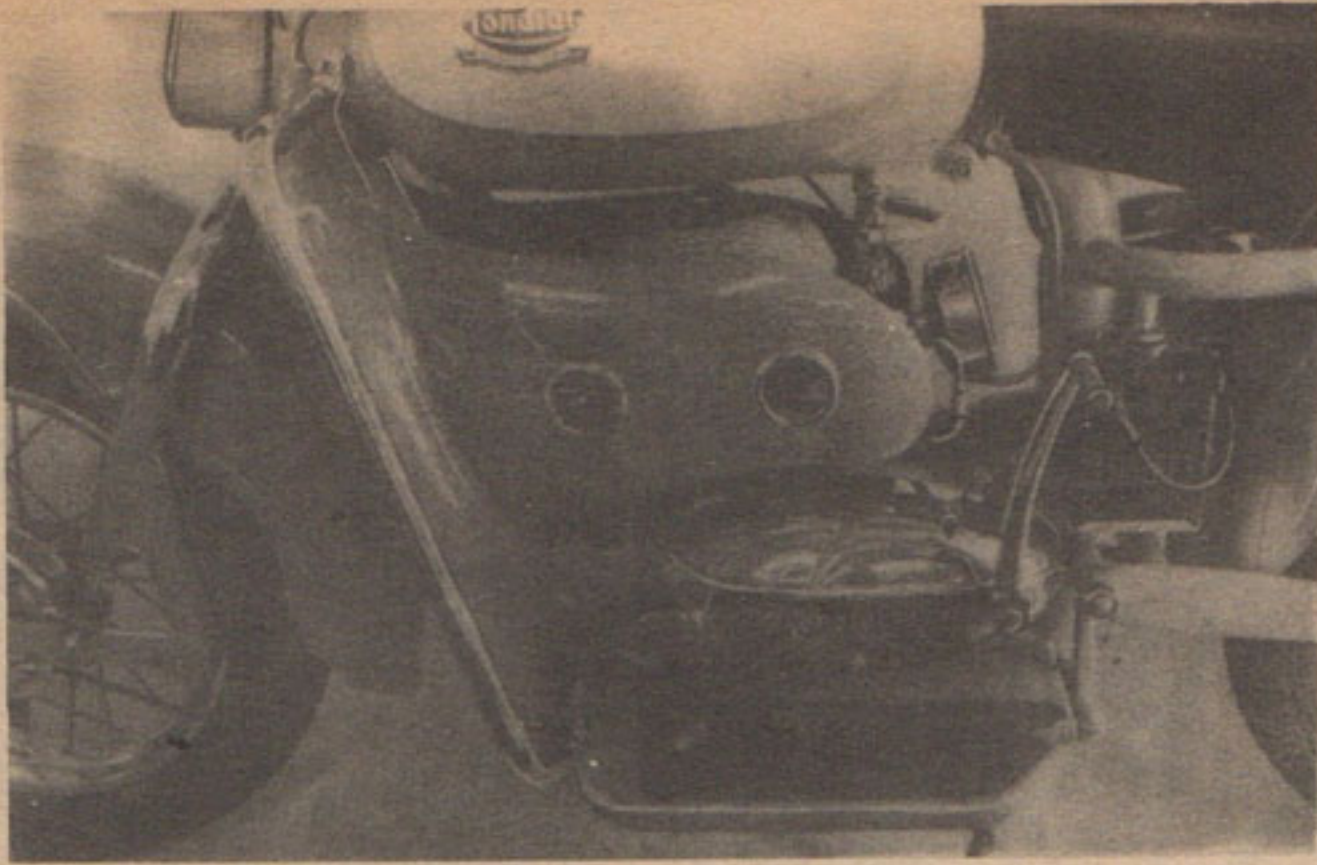
TOURISME



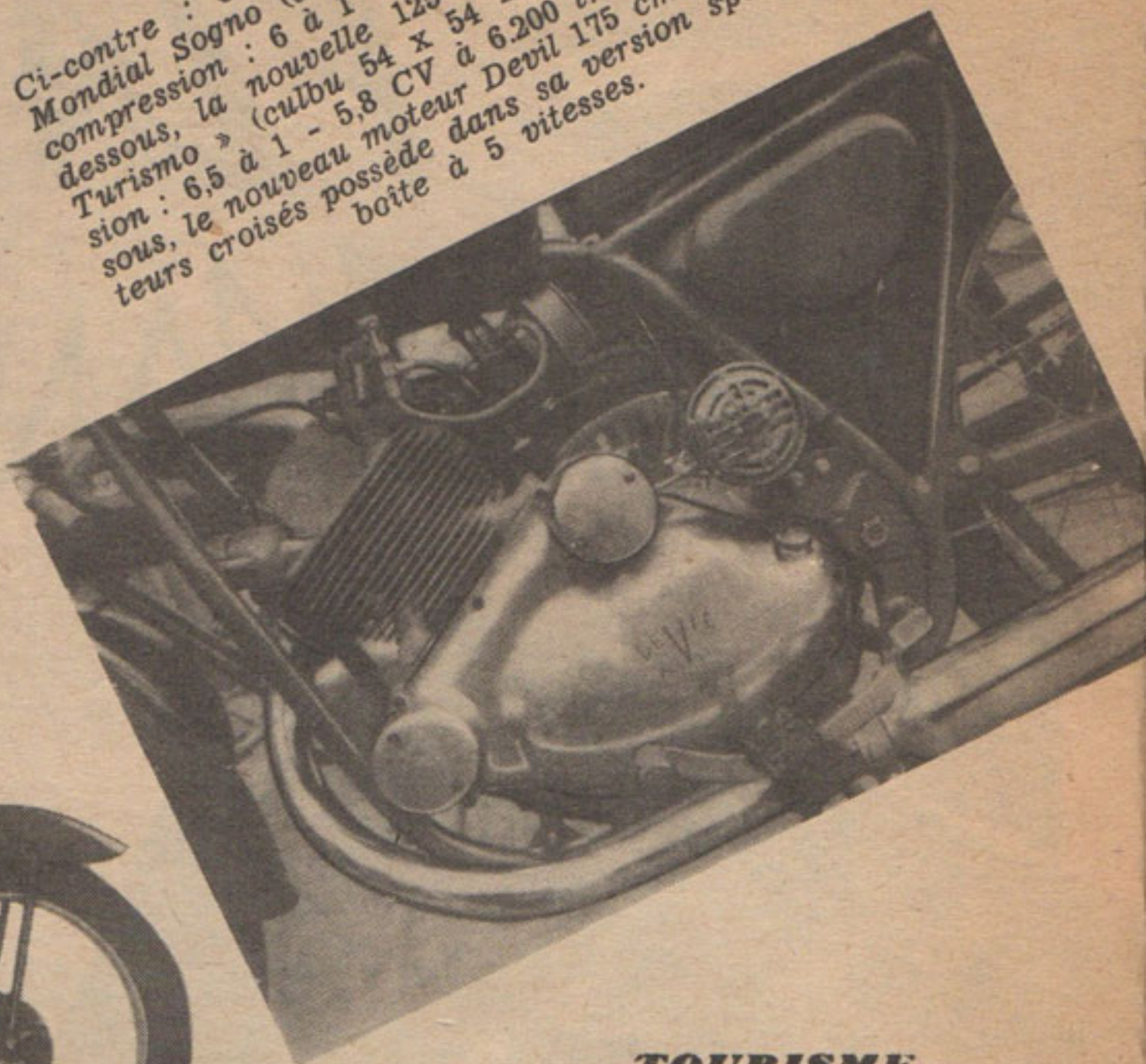
TOURISME



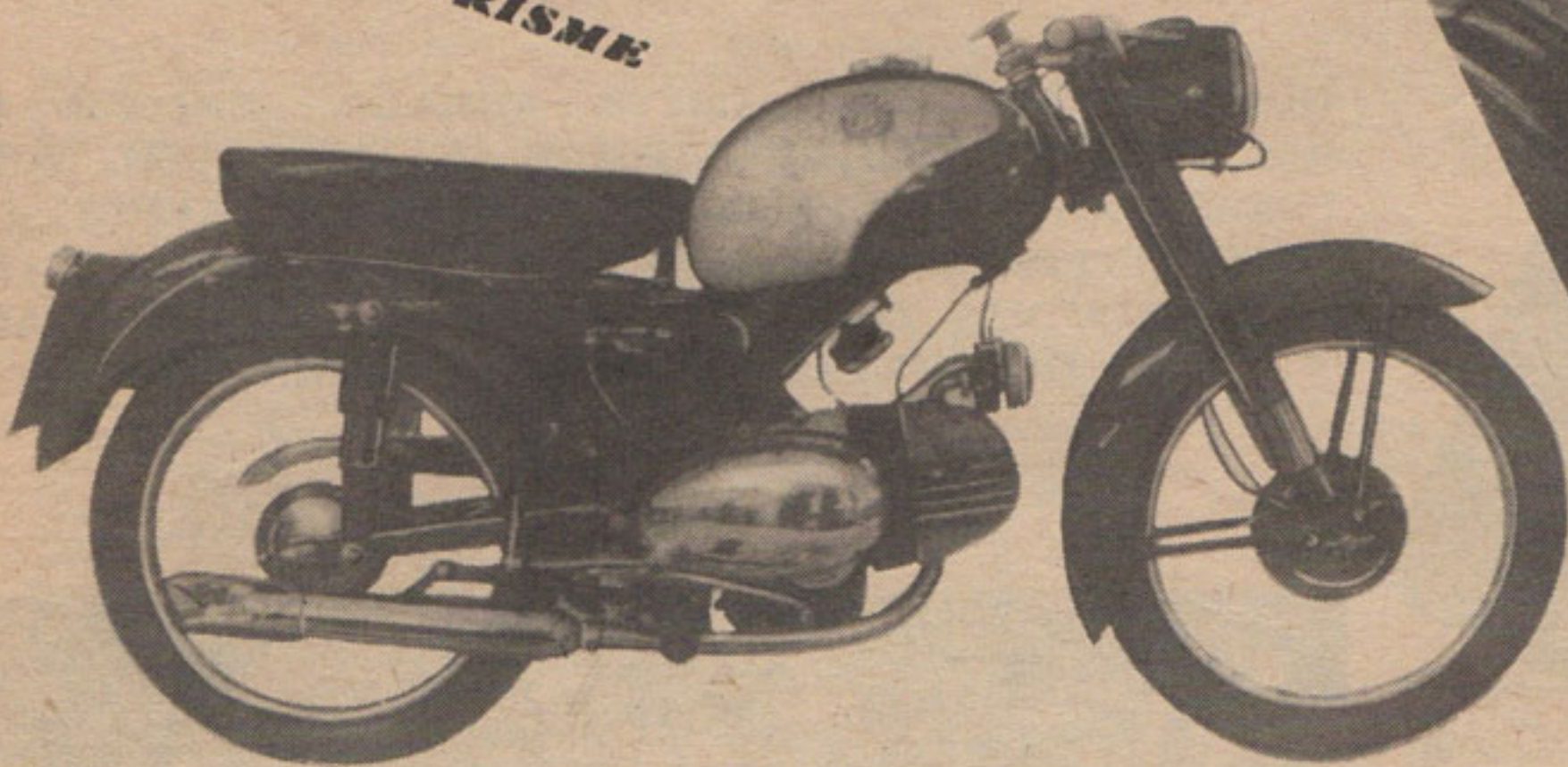
Ci-dessus : deux nouveaux 125 4 temps.  
En haut, le Mondial (54 x 54 - 6,5 CV  
à 5.500 t.-m.). En bas, le Ducati (55,2  
x 52 - 7 CV à 6.500 t.-m.). A droite,  
la 175 Rumi (62 x 57,5 - 10 CV à 6.700  
t.-m., et au-dessus, le moteur de la  
350 MV simple ACT, deux carbura-  
teurs et démarreur électrique.



Ci-contre : carénage latéral sur la 160 cmc. Mondial Sogno (deux temps 57 x 62 - taux de compression : 6 à 1 - 7 CV à 4.880 t.-m.). Au-dessous, la nouvelle 125 Moto B « Imperiale Turismo » (culbu 54 x 54 - taux de compression : 6,5 à 1 - 5,8 CV à 6.200 t.-m.) et ci-dessous, le nouveau moteur Devil 175 cmc. à culbuteurs croisés possède dans sa version sport une boîte à 5 vitesses.

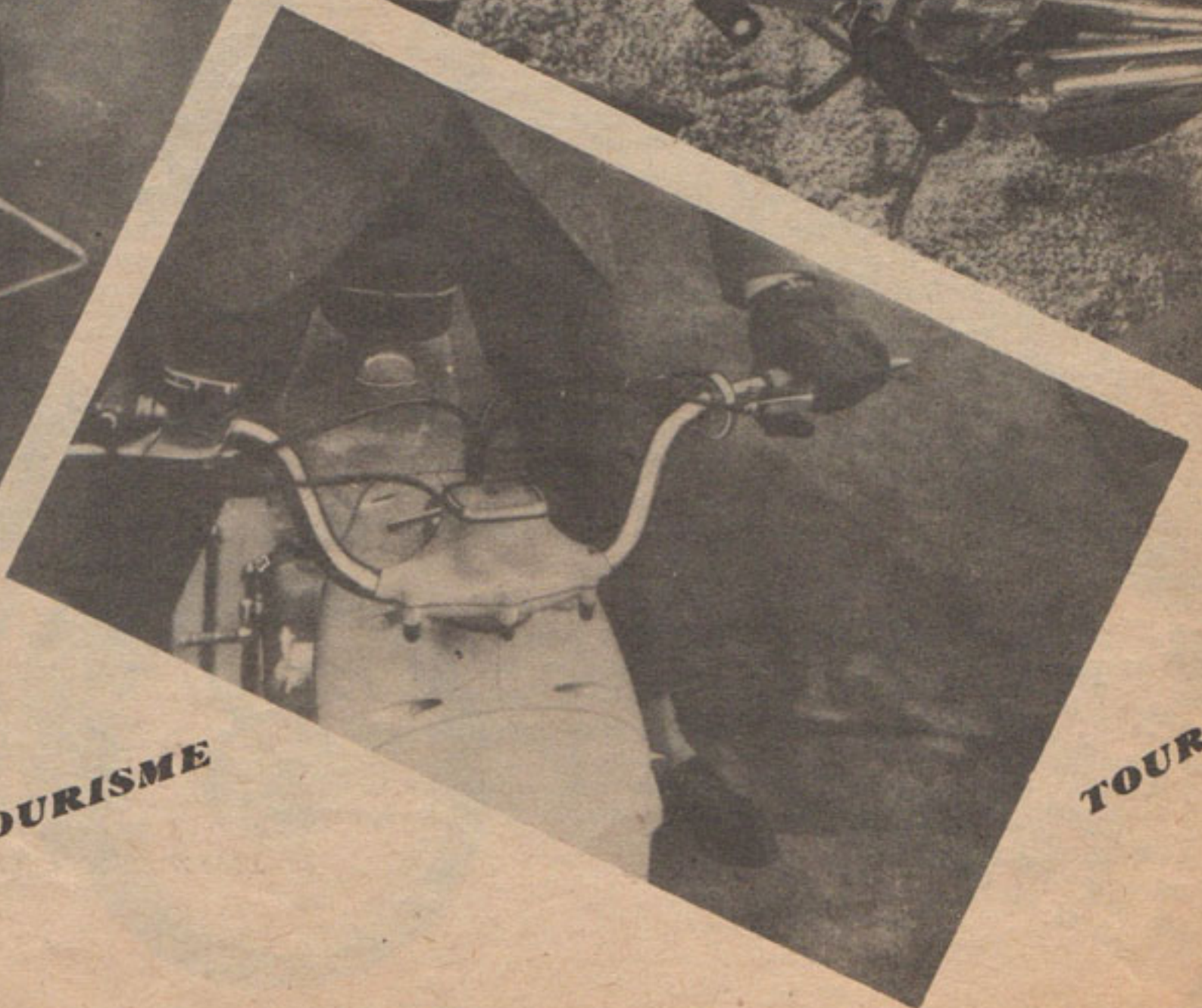
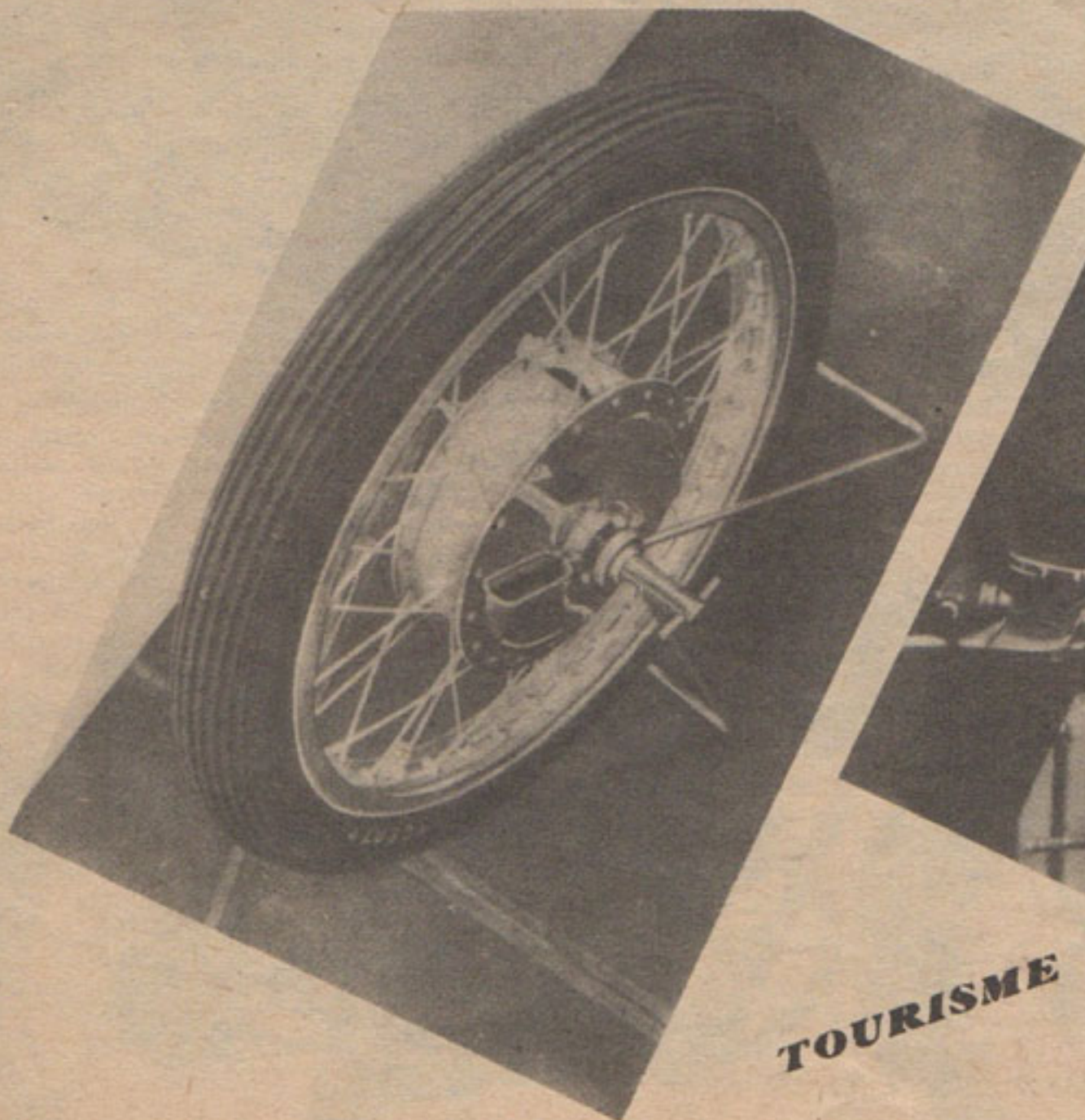
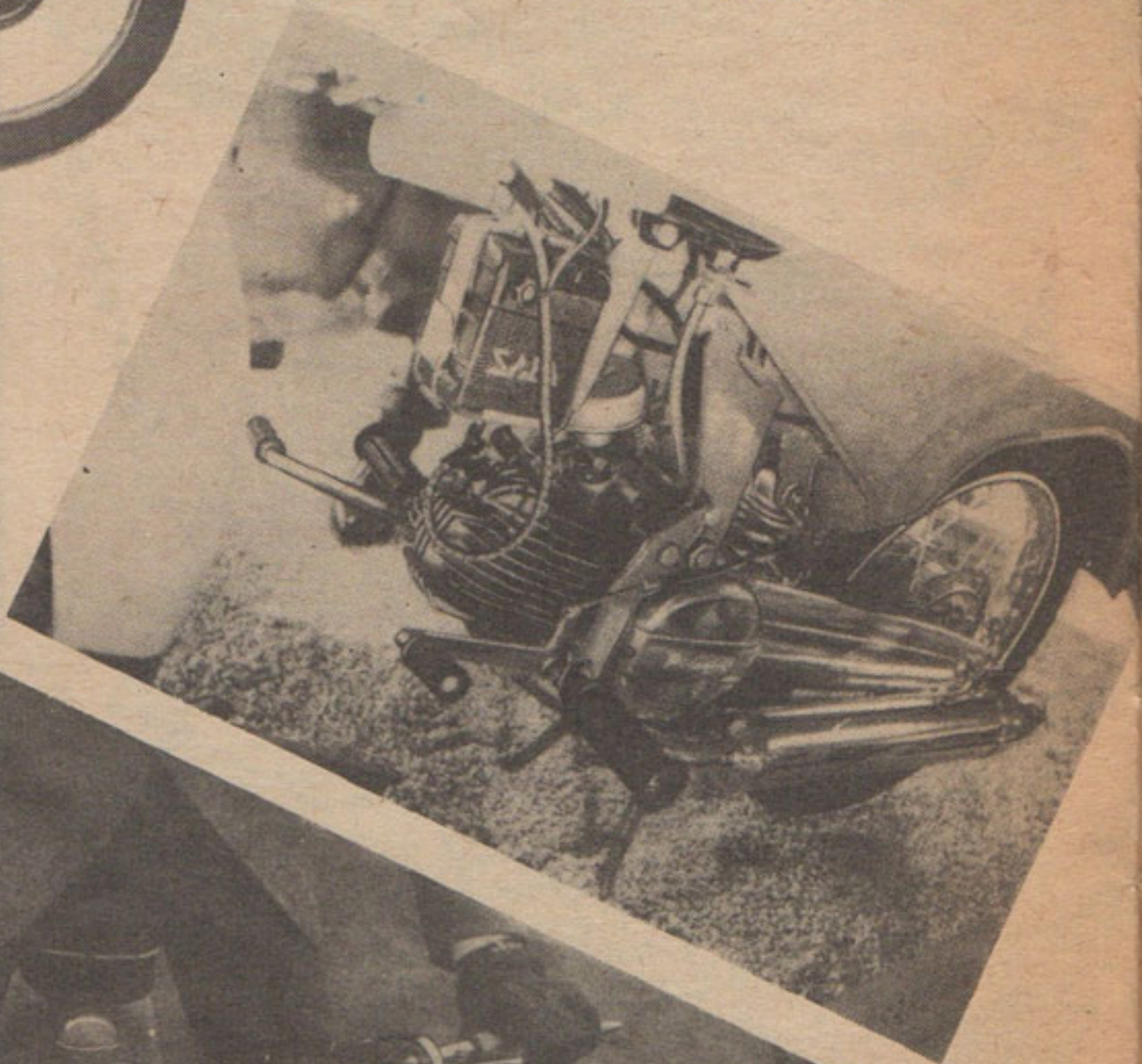


**TOURISME**



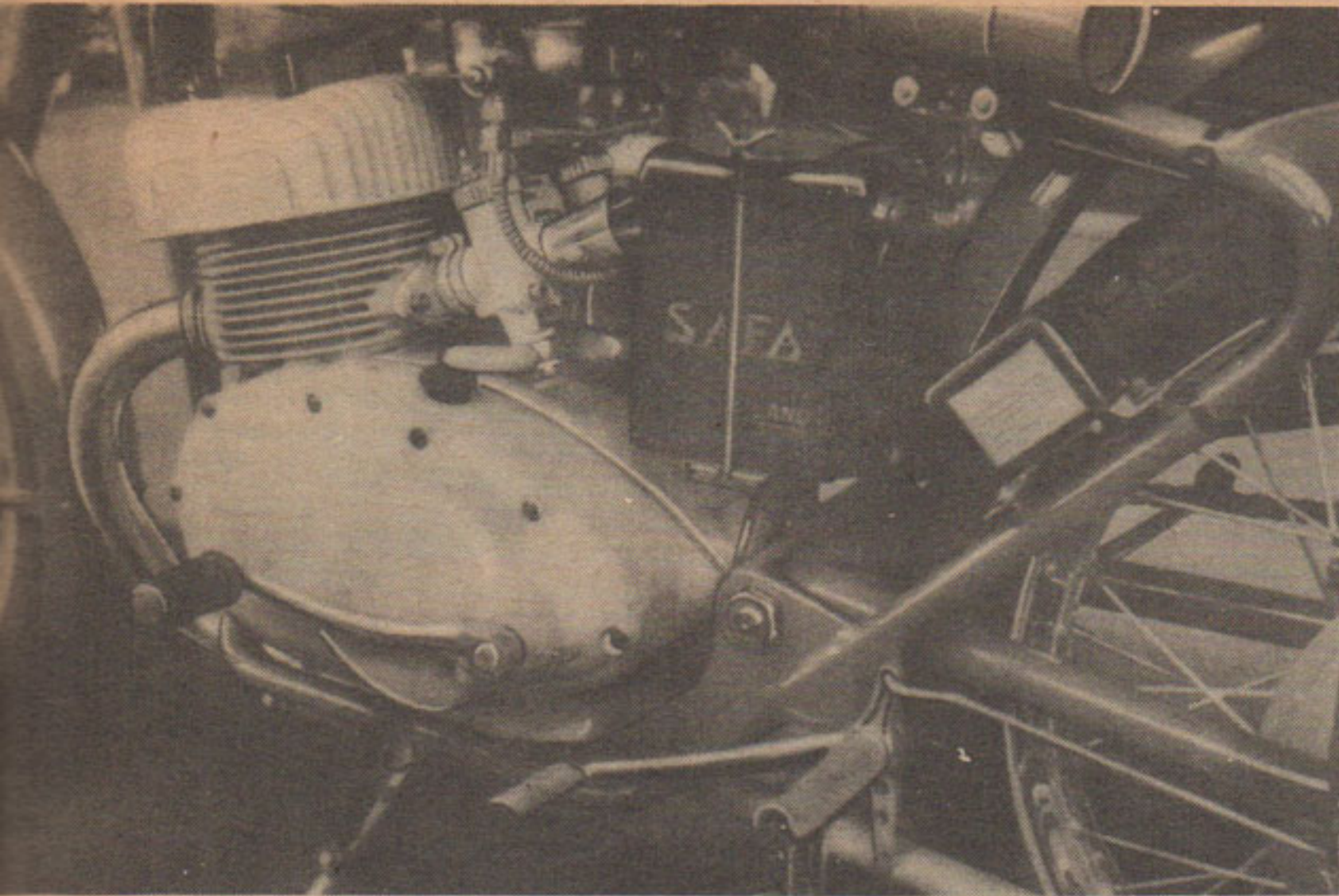
**TOURISME**

A droite : le 150 cmc. Aer-Macchi (2 temps 57 x 58 - taux de compression : 6,5 à 1 - 6 CV à 5.500 t.-m. - 3 vitesses). Ci-dessous, un moyeu-frein à disque vu chez Maserati. Au serrage par pinces a été substitué un autre système analogue à un embrayage. En bas à droite, sur certains Rumi Formichino, les vitesses sont au guidon.

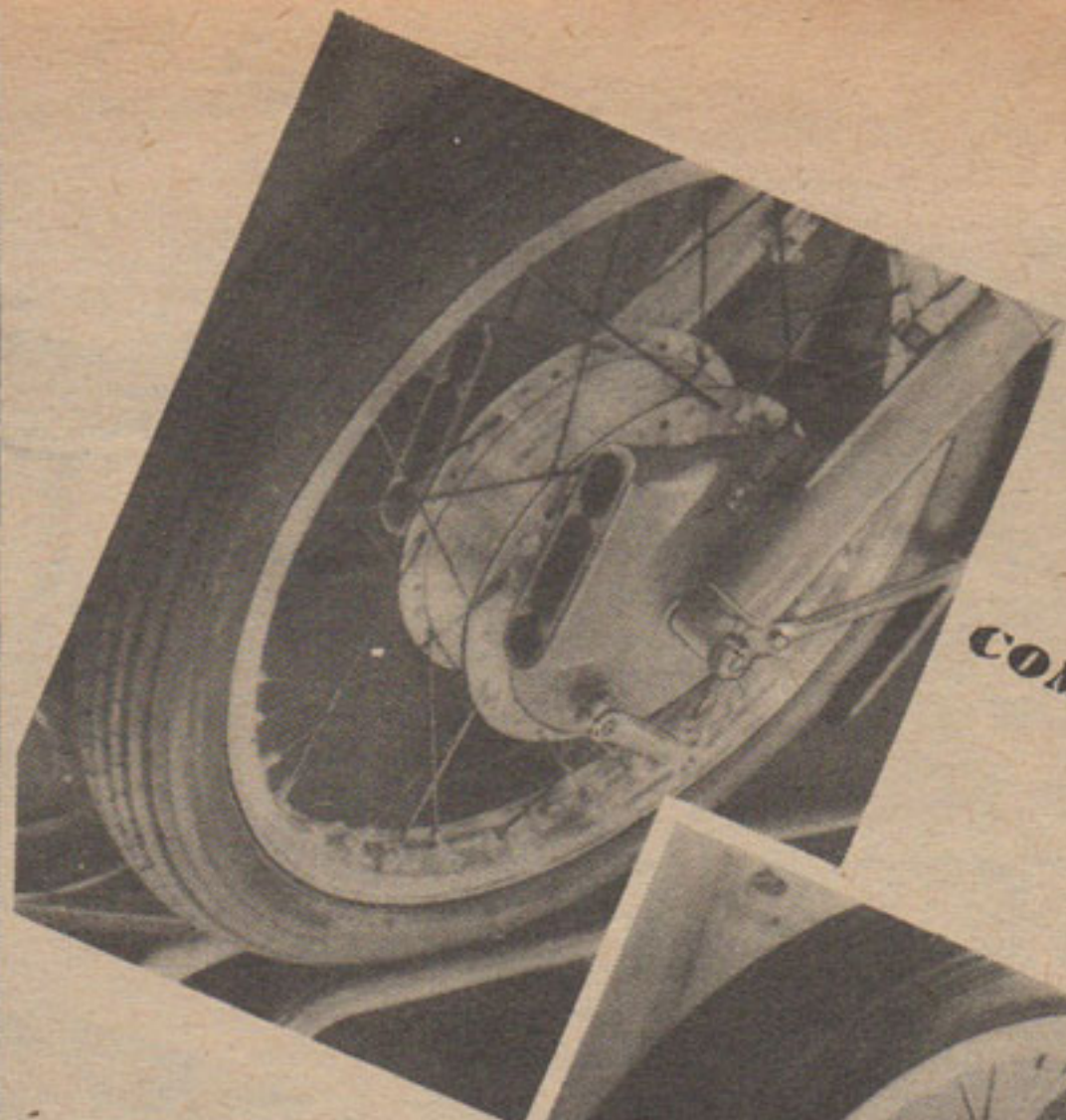


**TOURISME**

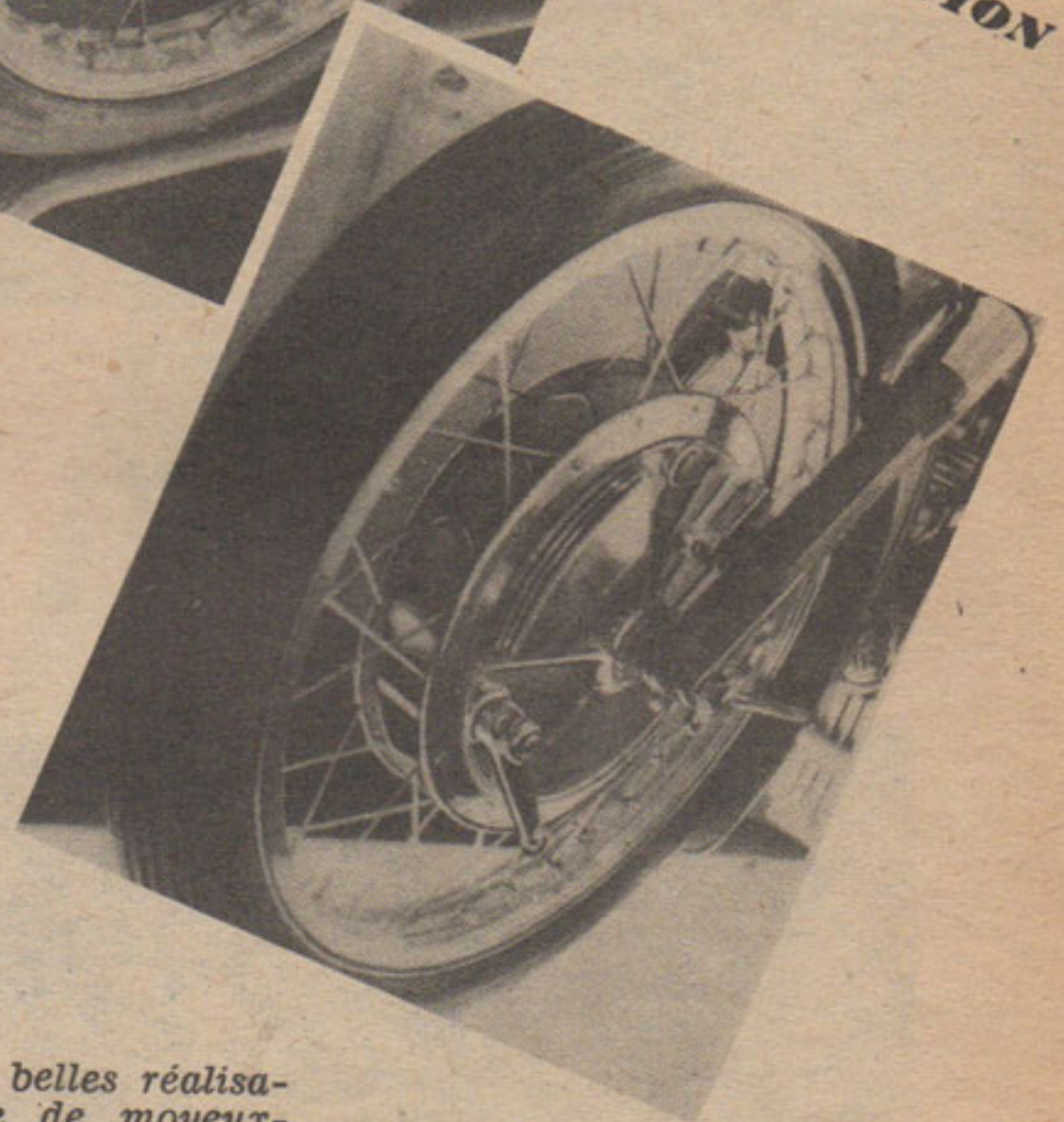
**TOURISME**



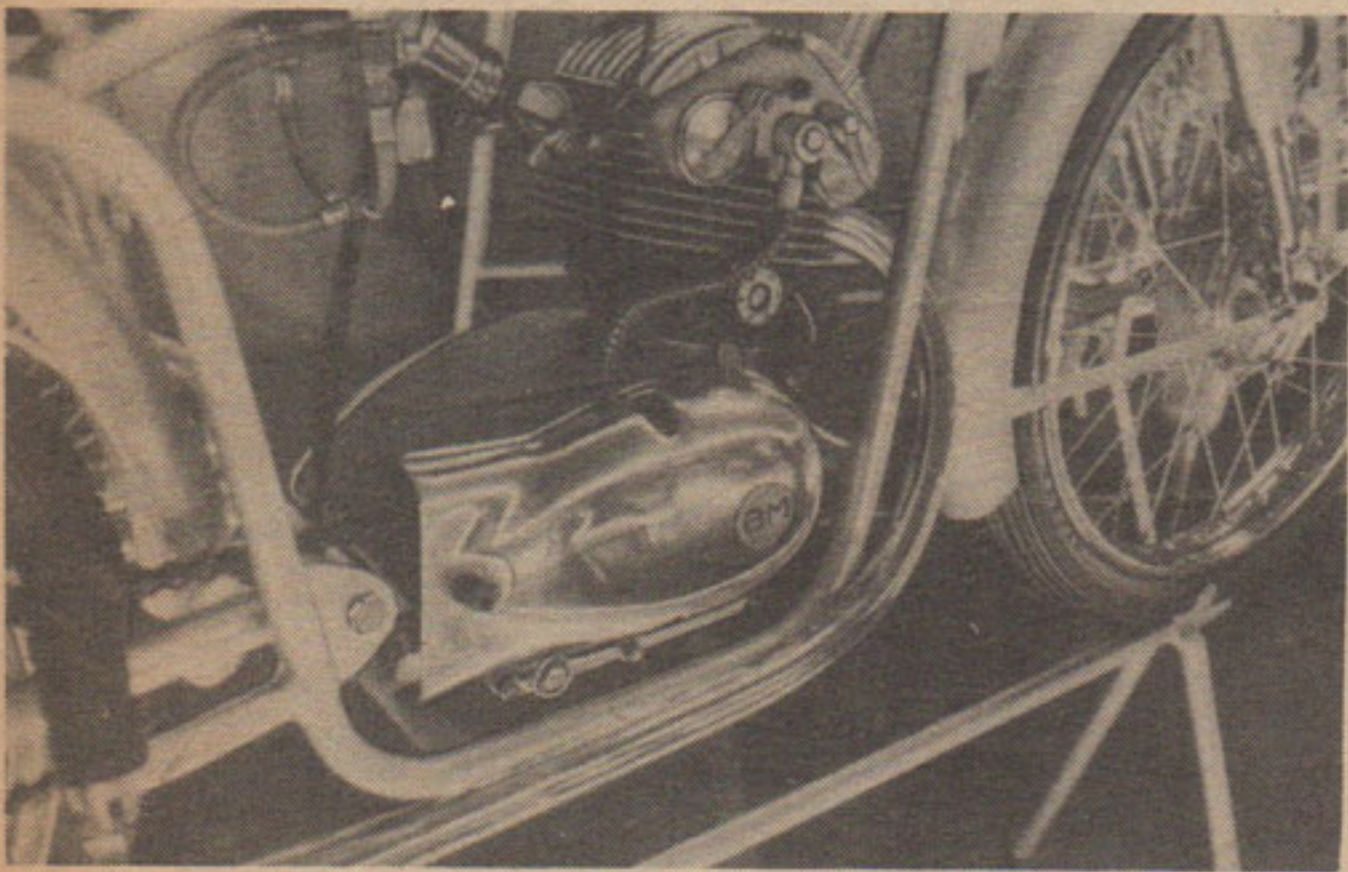
**COMPÉTITION**



**COMPÉTITION**

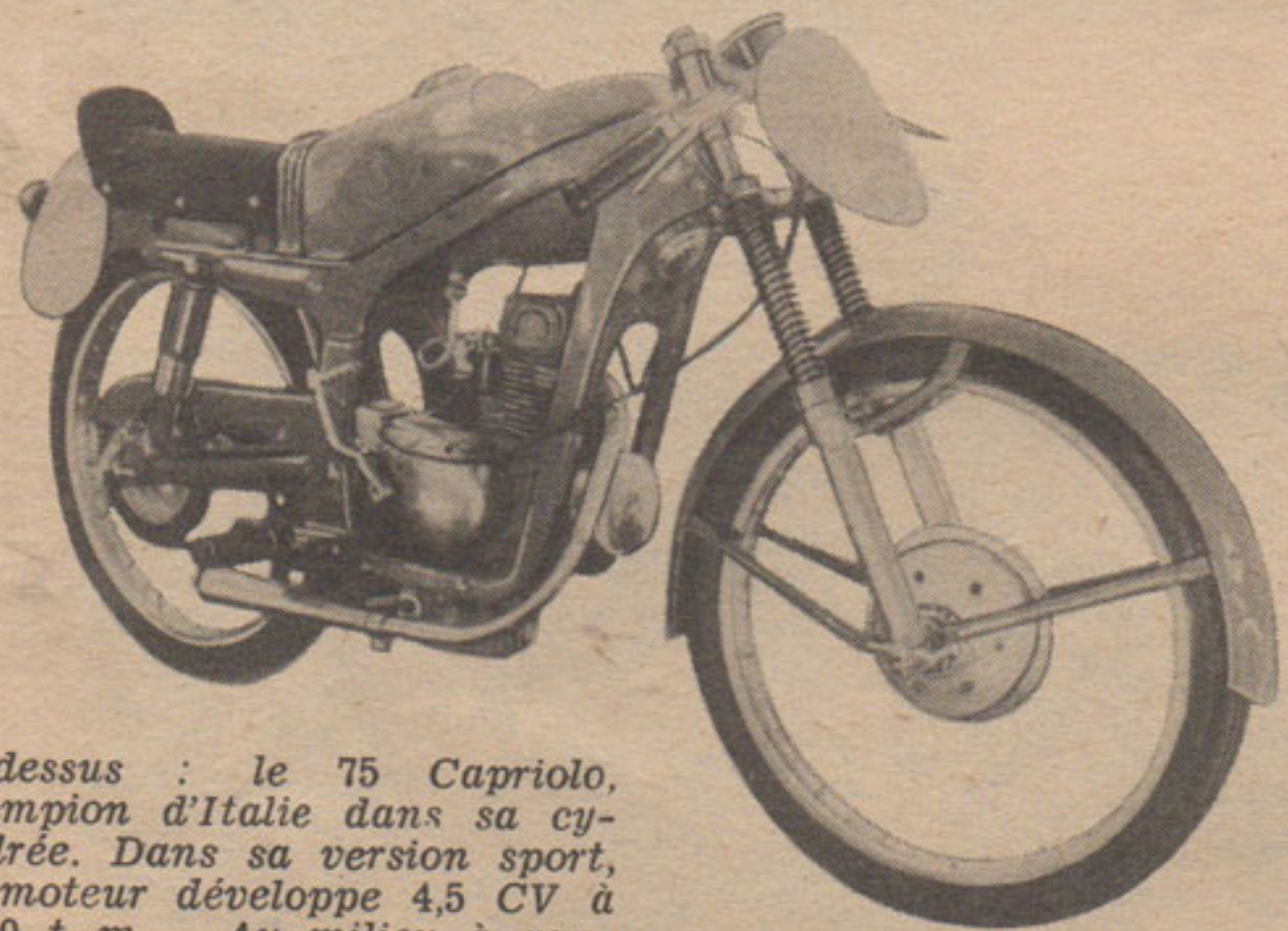
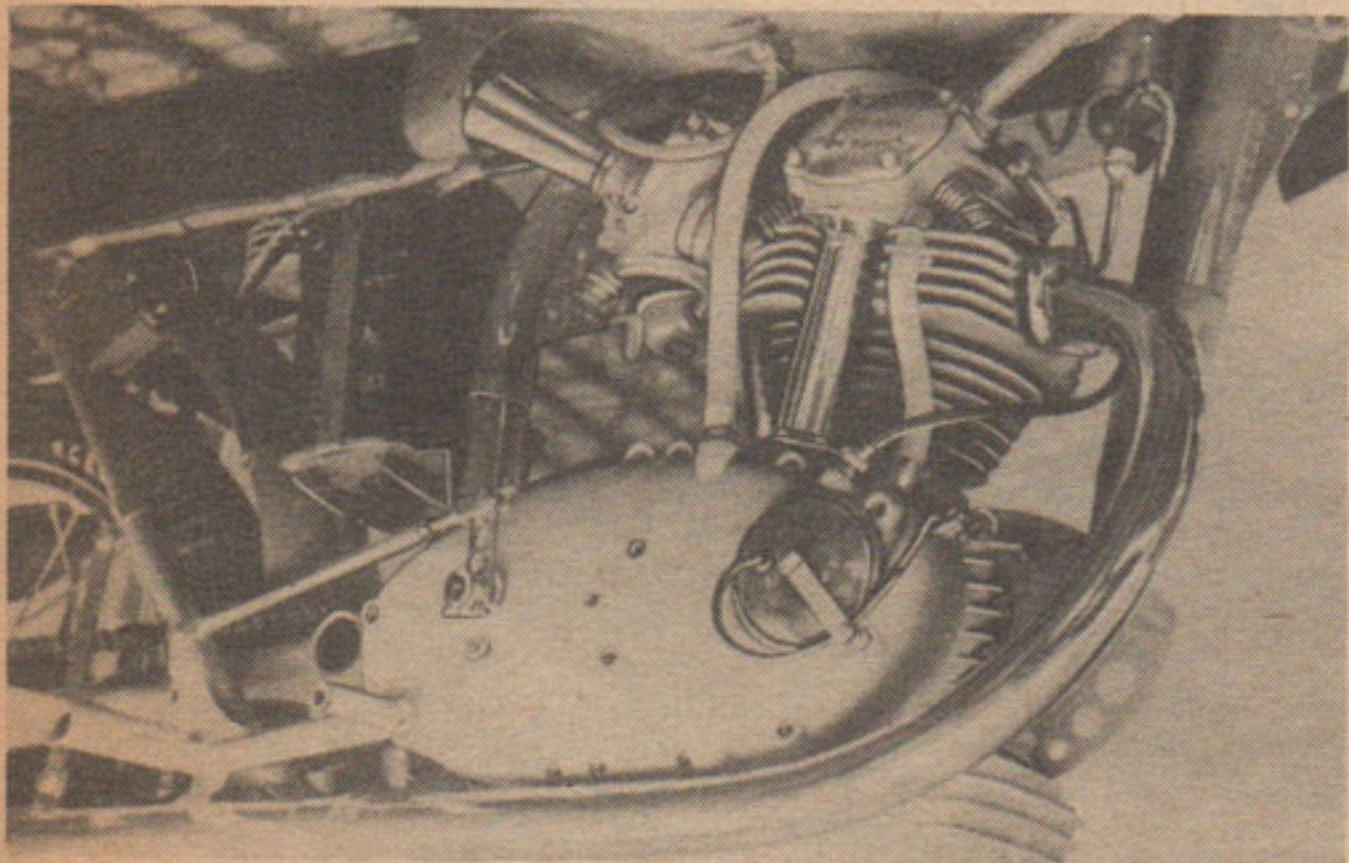


**COMPÉTITION**



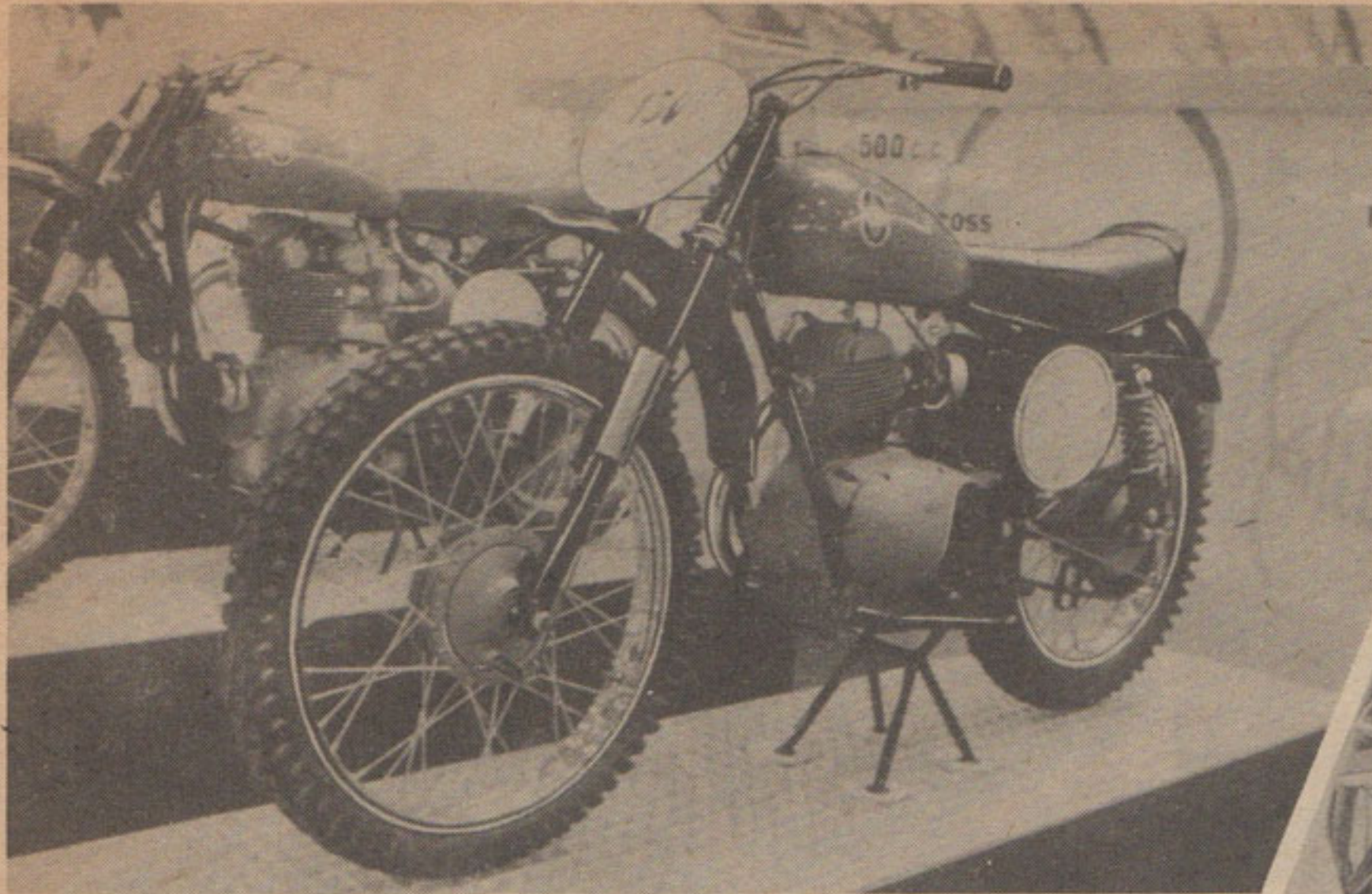
*Ci-dessus : deux belles réalisations en matière de moyeux-freins : un modèle à disque identique à celui présenté page 1832, mais avec un autre mode de refroidissement forcé, et un frein double Amadori. En haut à gauche, le moteur de la 250 C.M. compétition.*

**COMPÉTITION**

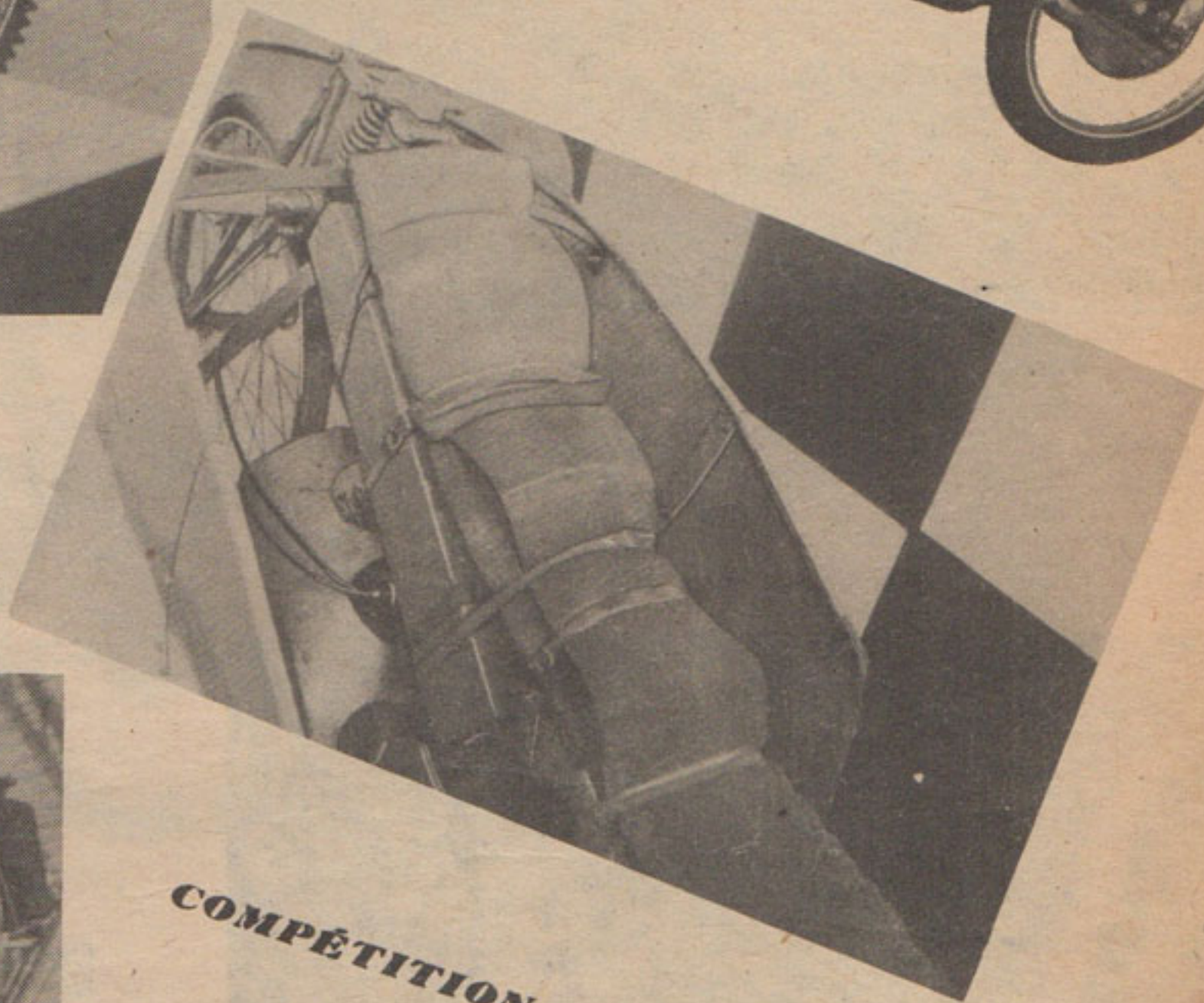
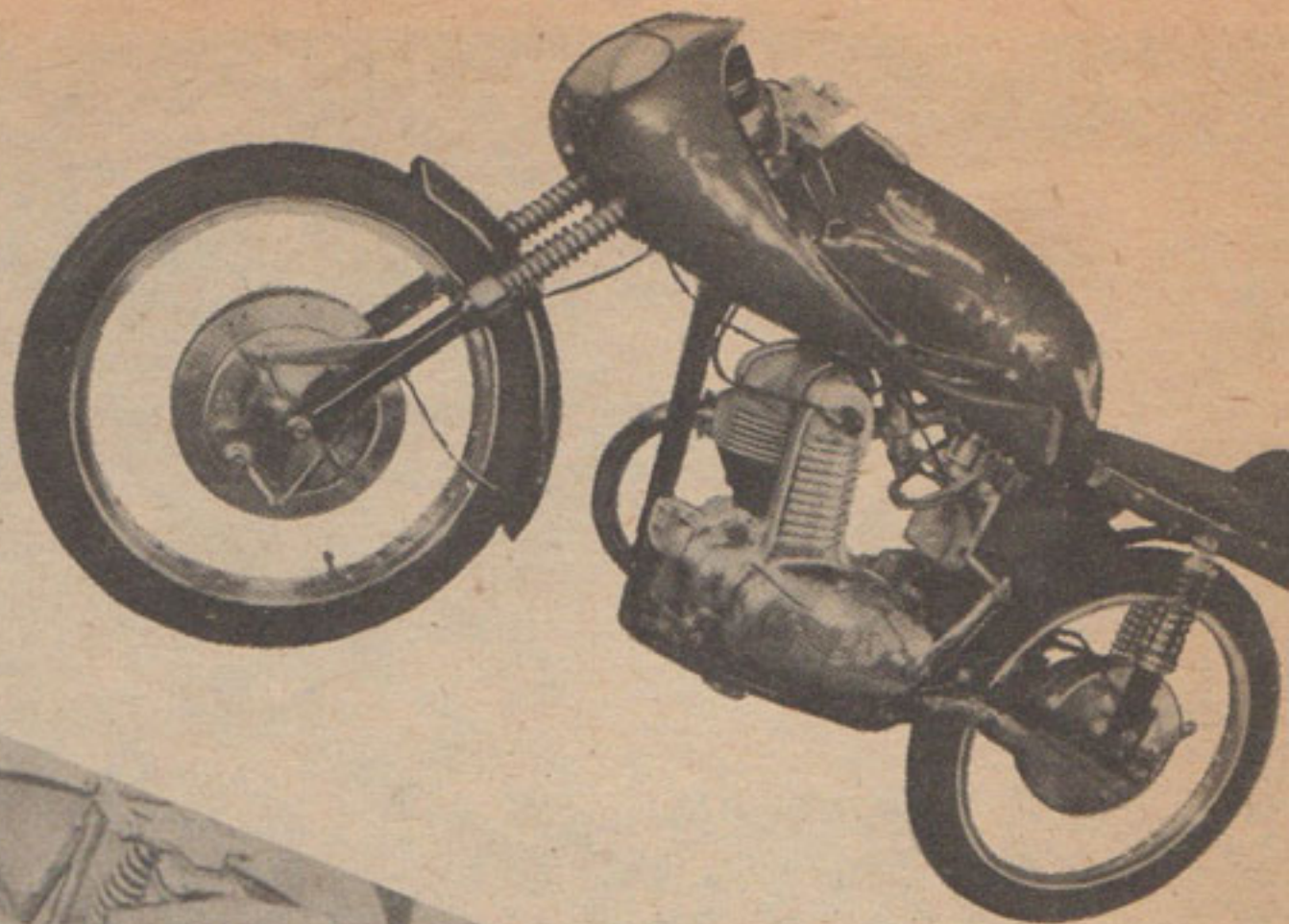


*Ci-dessus : le 75 Capriolo, champion d'Italie dans sa cylindrée. Dans sa version sport, ce moteur développe 4,5 CV à 7.500 t.-m. - Au milieu à gauche : le simple arbre B.M. 47 cmc. (40 x 38 - taux de compression : 11 à 1 - 3 CV à 9.000 t.-m. - 3 vitesses). - Ci-contre : le 125 Ducati « Gran Sport ».*

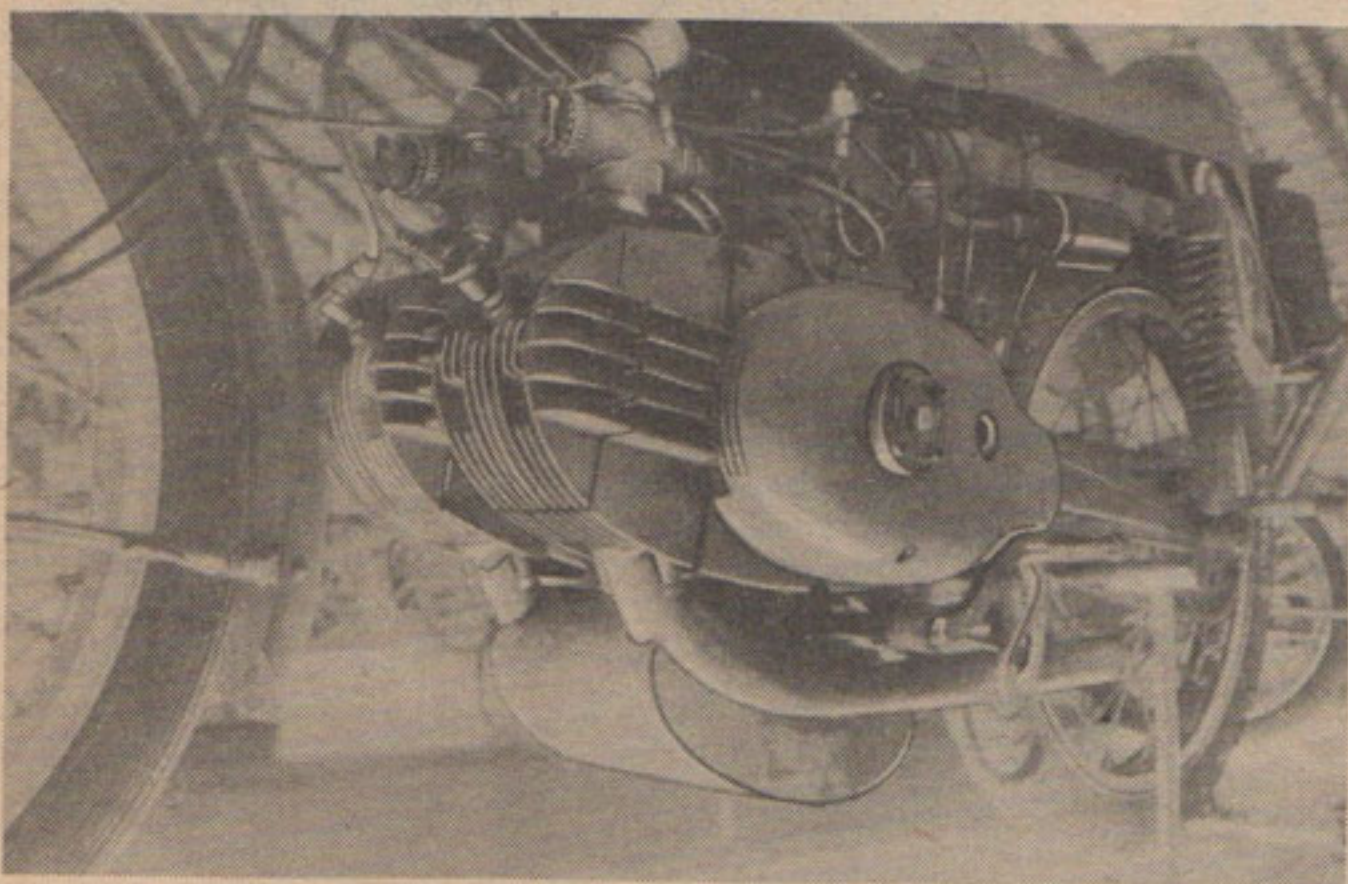
**COMPÉTITION**



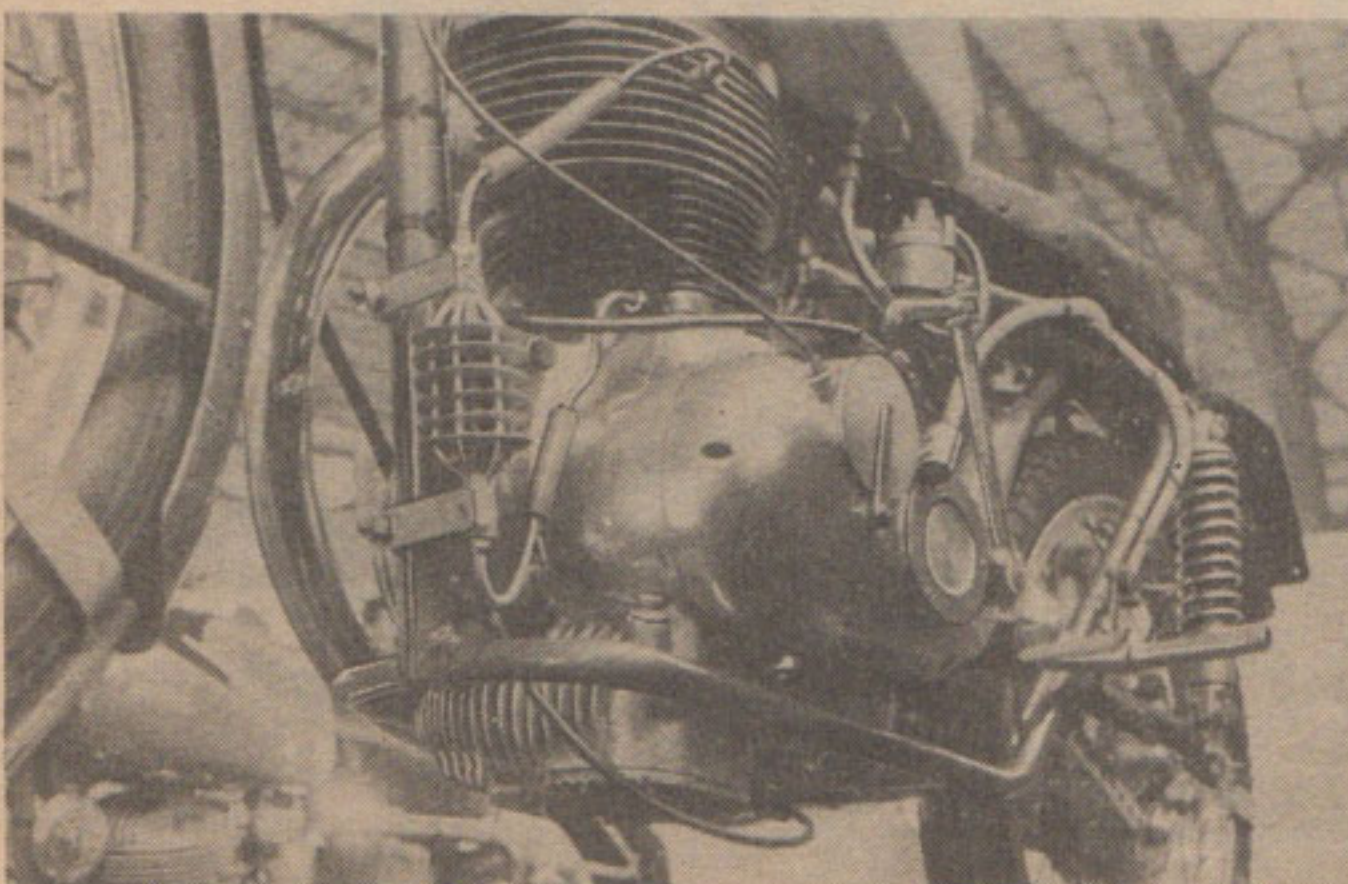
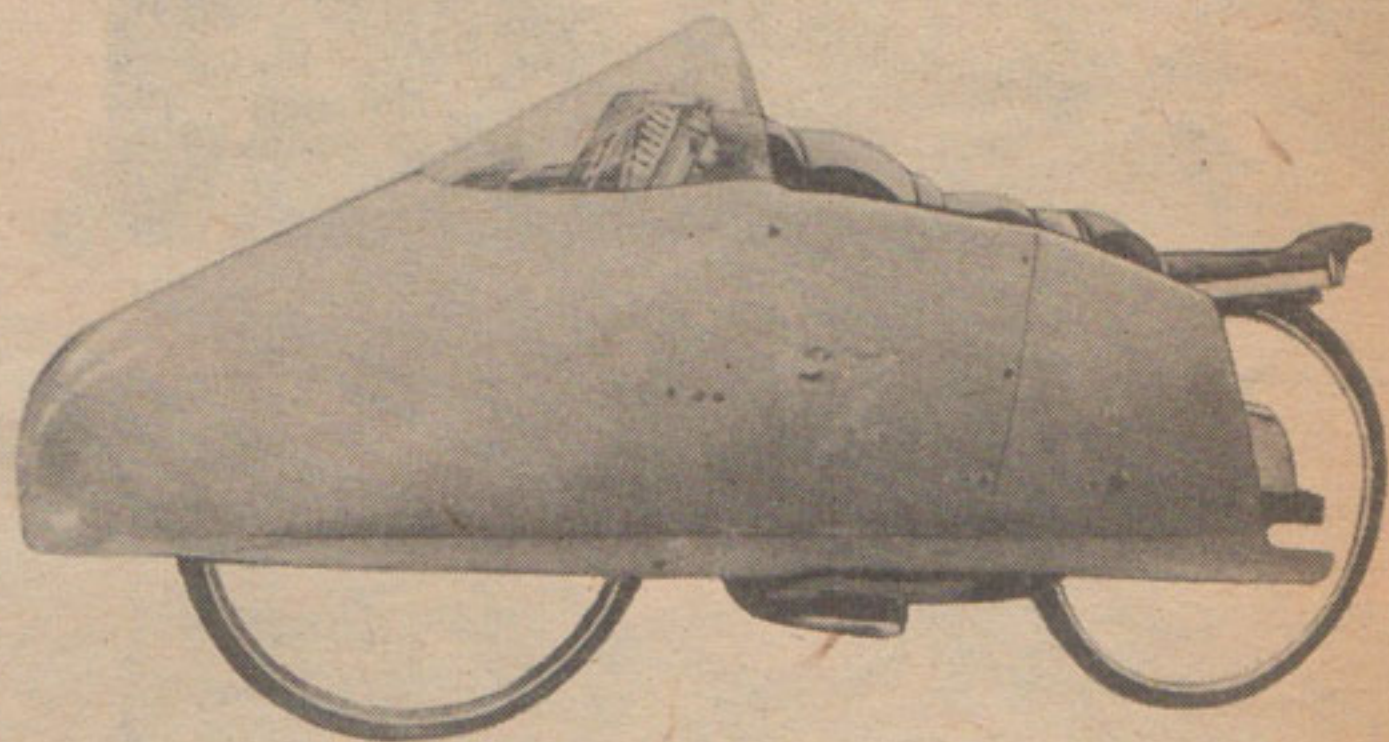
**COMPÉTITION**



**COMPÉTITION**

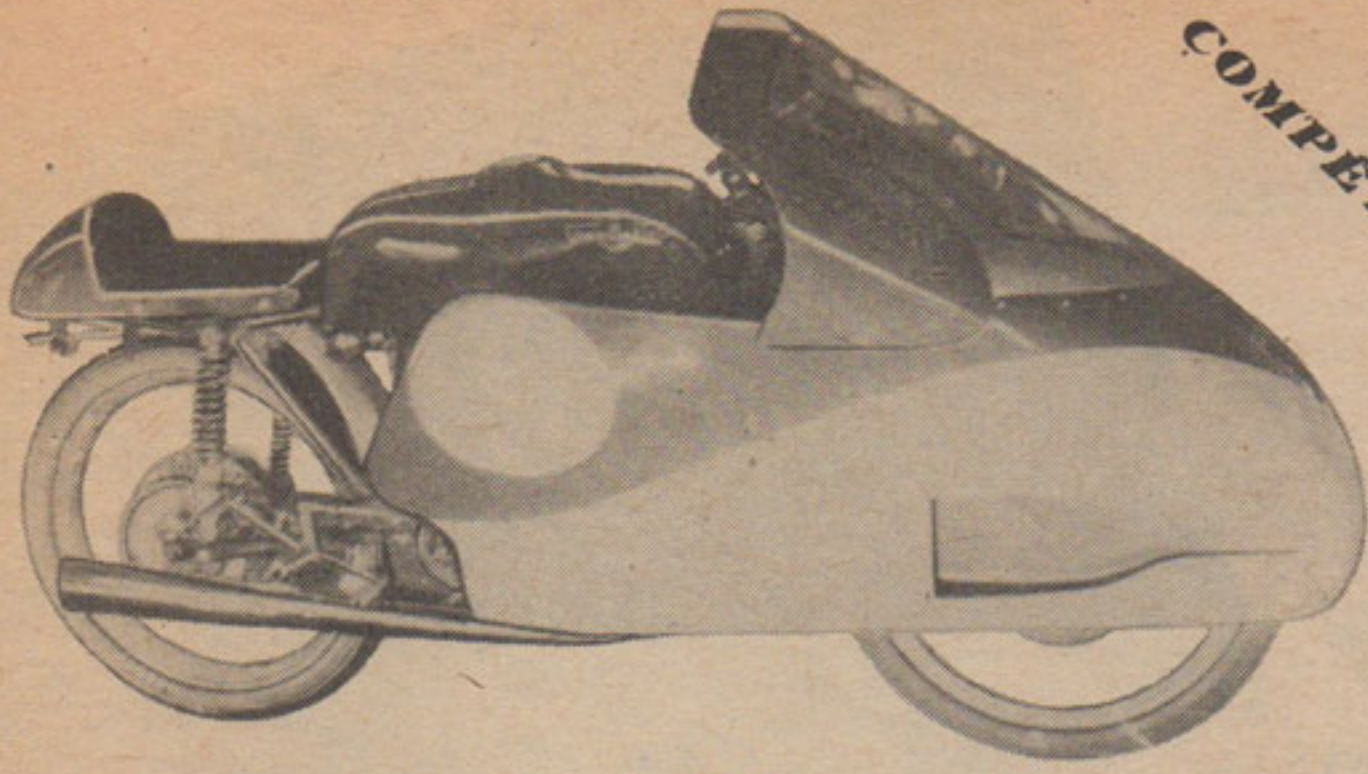


**COMPÉTITION**

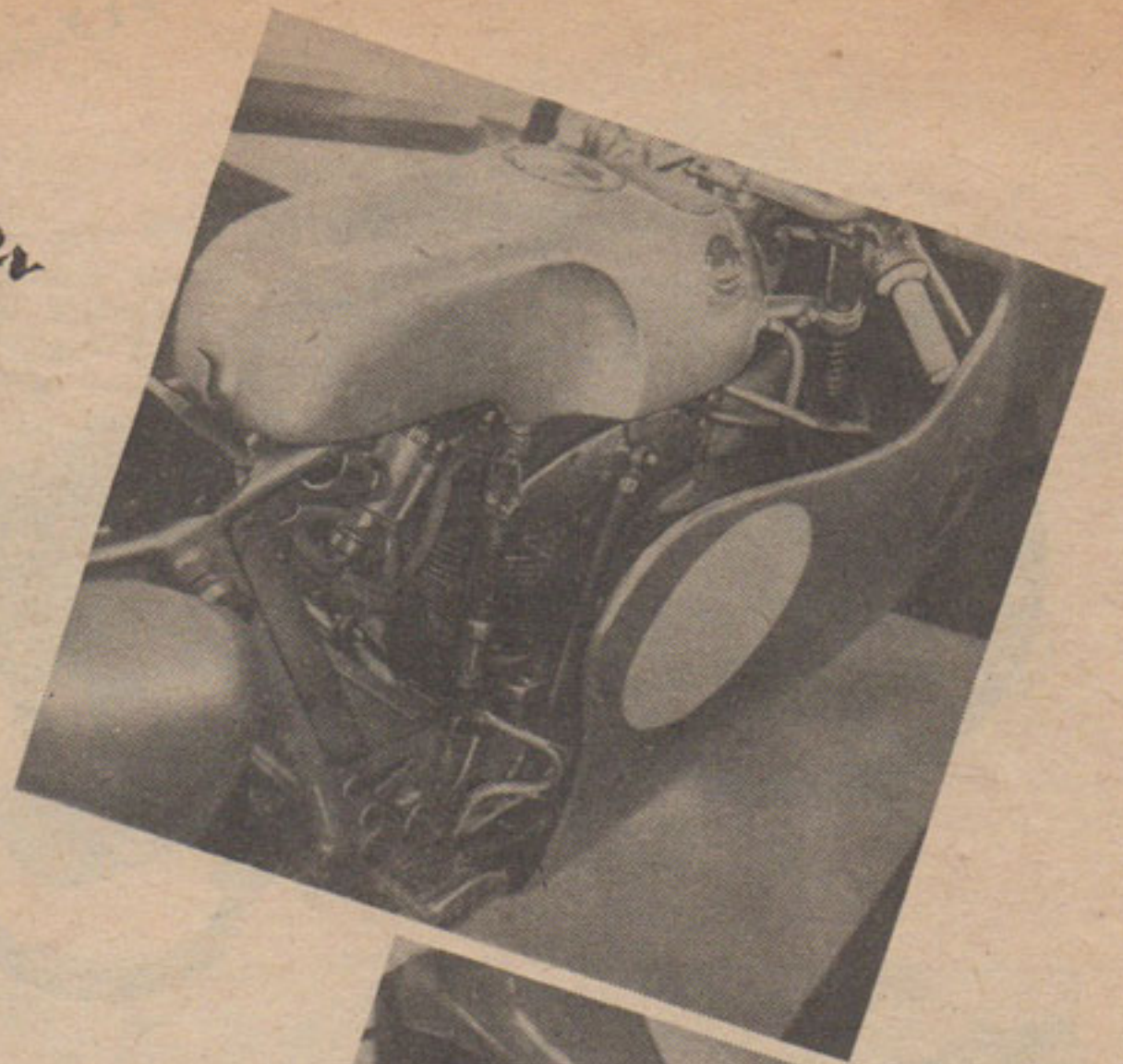


Gilera est la seule marque à notre connaissance avec Parilla à s'intéresser au moto-cross. - En haut à gauche : la 150 cmc. destinée à cette spécialité. - En haut à droite : la 175 Mondial sport (65 x 54,5 - taux de compression : 7,5 à 1 - 13 CV à 7.000 t.-m.). - Cidessus : deux vues de l'Alpino 50 cmc. des records qui a notamment établi les 5 heures à 91 kmh. de moyenne. - Au milieu de la page à gauche : le moteur de la 250 Moto B qui se classa première de sa catégorie dans Milan-Tarente. Enfin, ci-contre : nous avons remarqué ce petit radiateur d'huile sur une 175 Aquila Grand Sport.

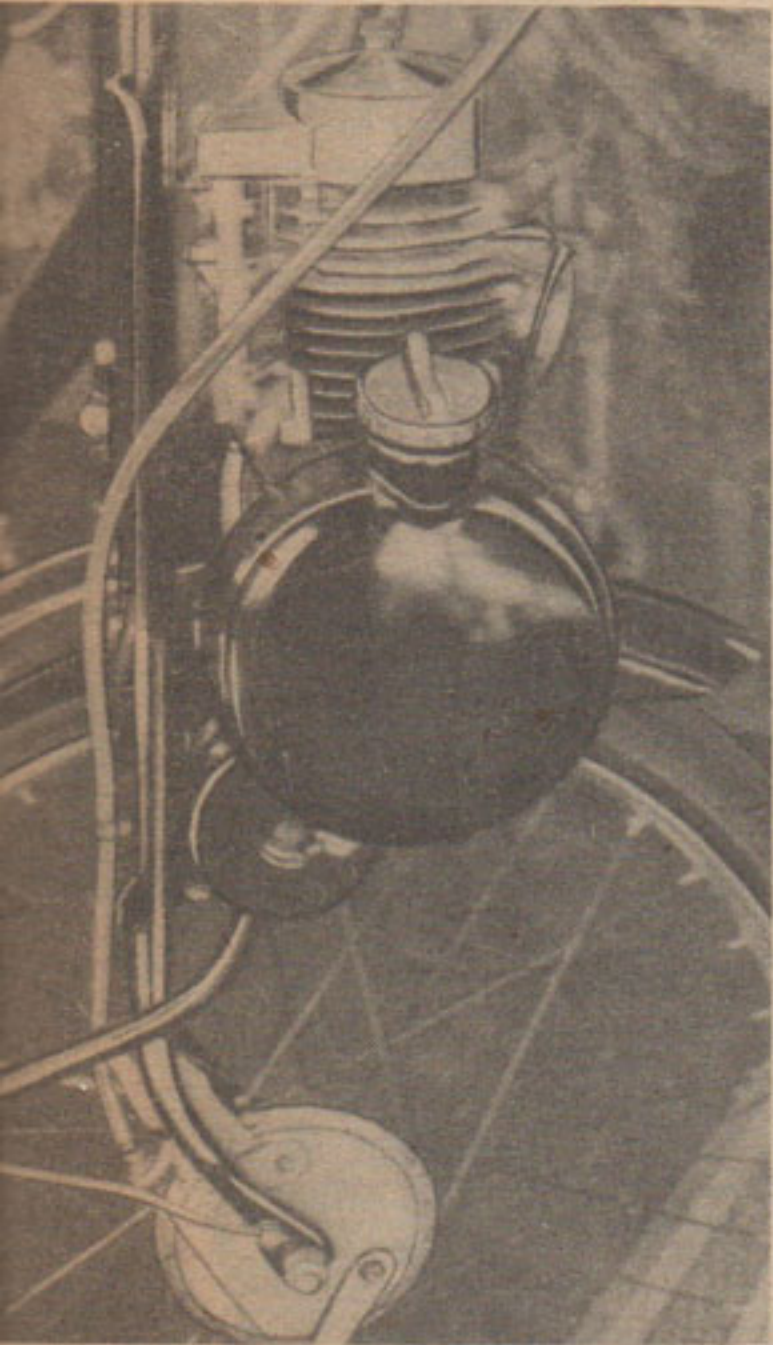




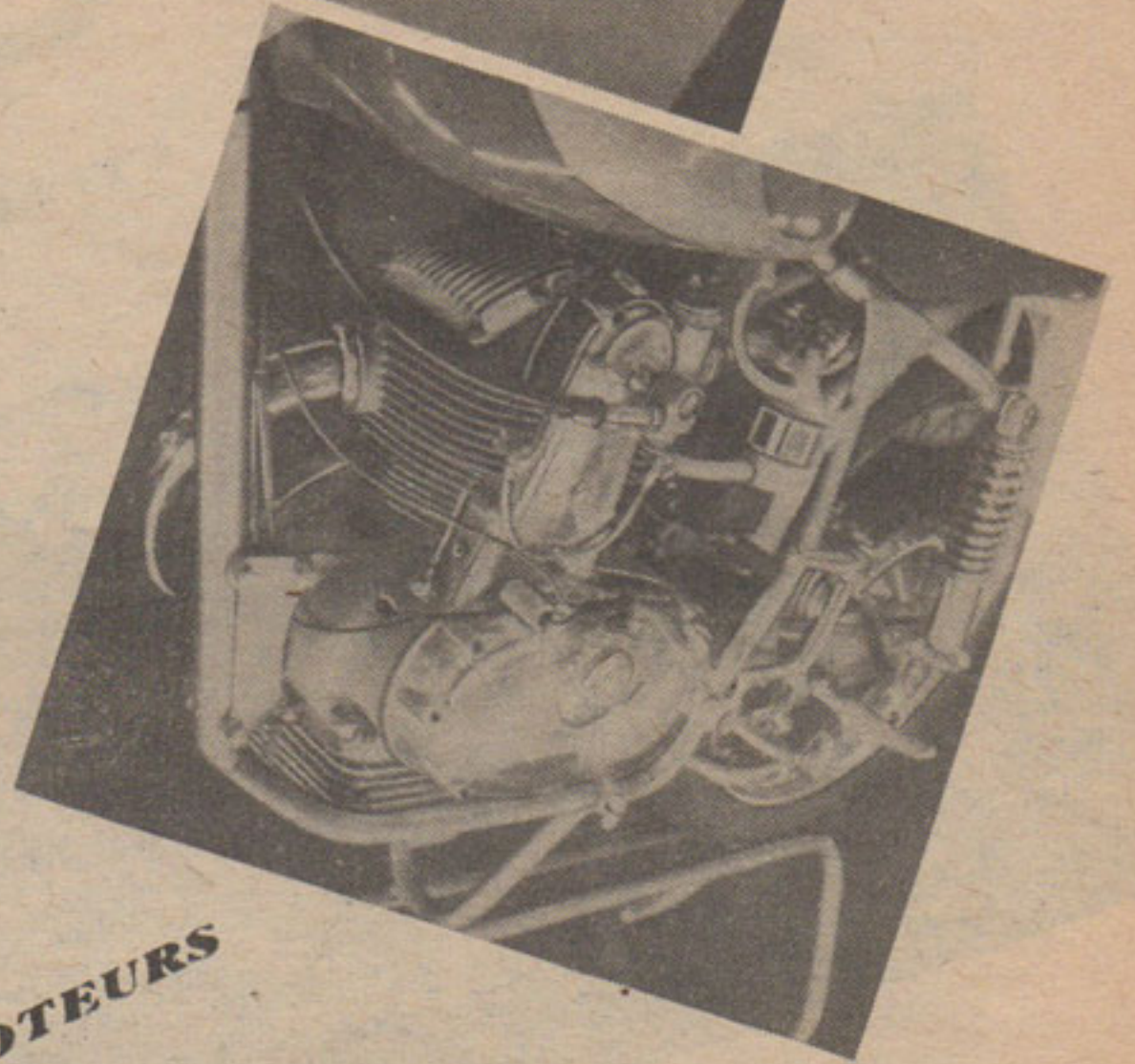
**COMPÉTITION**



**COMPÉTITION**

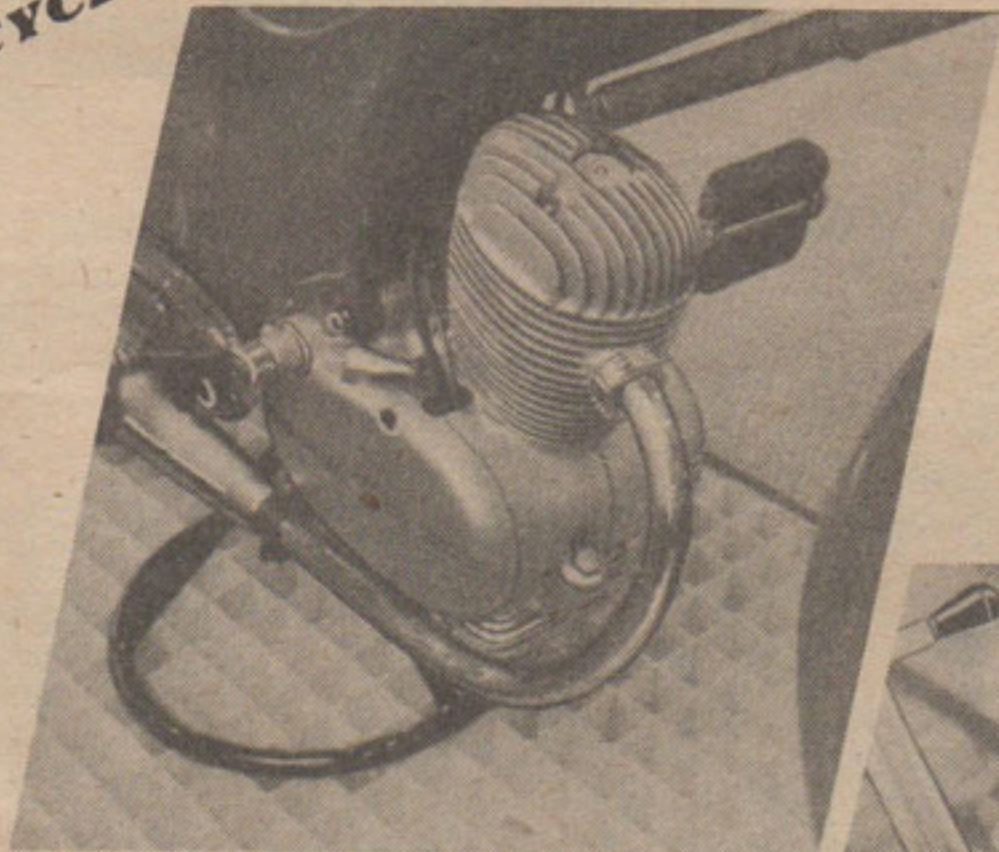


*Le carénage des machines compétition nous empêche d'admirer la beauté de leur moteur, témoin cette nouvelle 125 cmc. Bartali (en haut à gauche), et cette vue très partielle du moteur de la 175 Mondial (en haut à droite). - Ci-contre à droite, le simple ACT Folgore de chez Beta.*

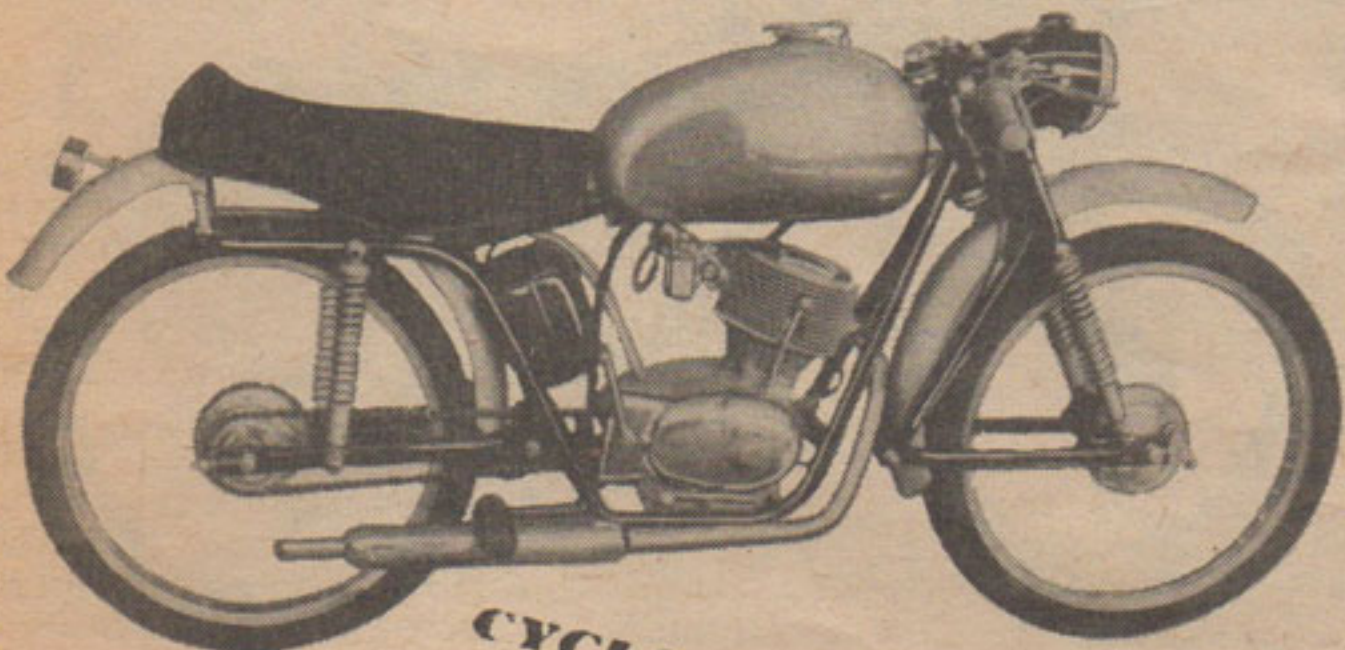
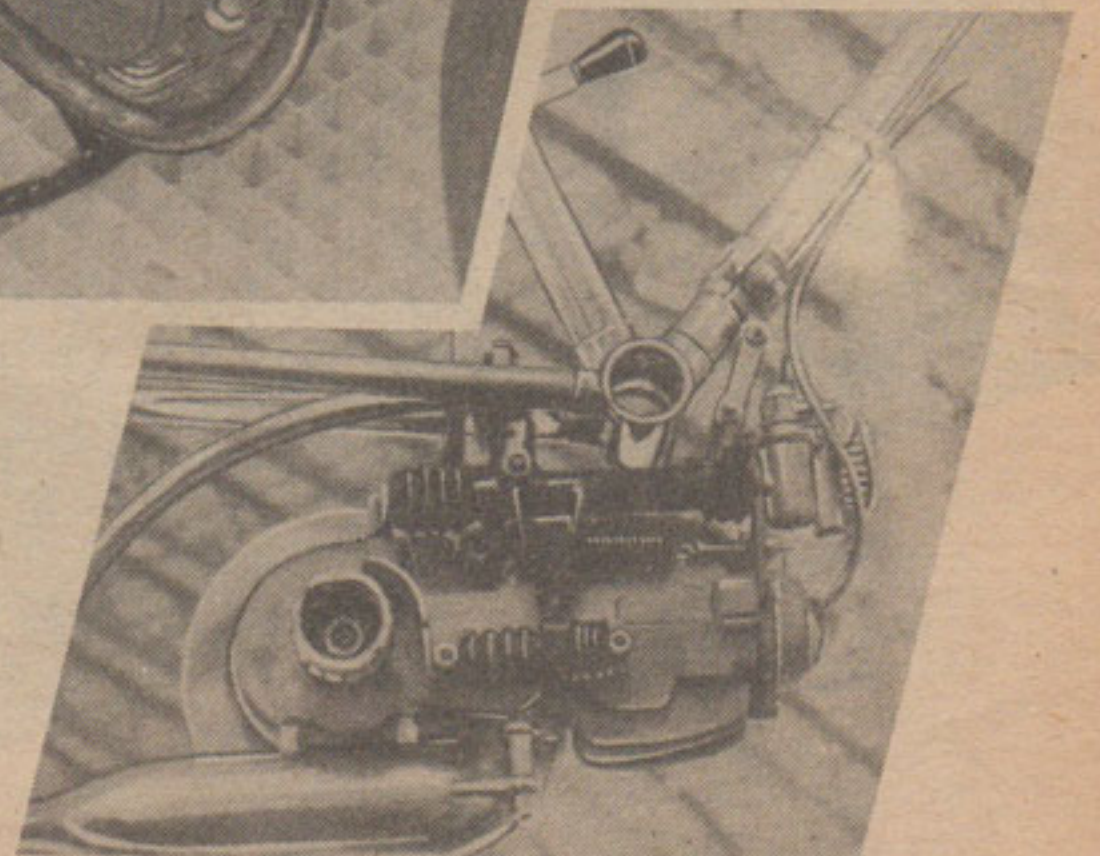


**CYCLOMOTEURS**

*Ci-contre à gauche : les Vélosolex assemblés à Turin possèdent des moyeux-freins tambours. - A droite, bloc-moteur culbutées 3 vitesses du Gilerino, et au-dessous, la dernière version du moteur diesel Gall-Motor. Le cyclo sport Chiorda, véritable motocyclette en réduction.*

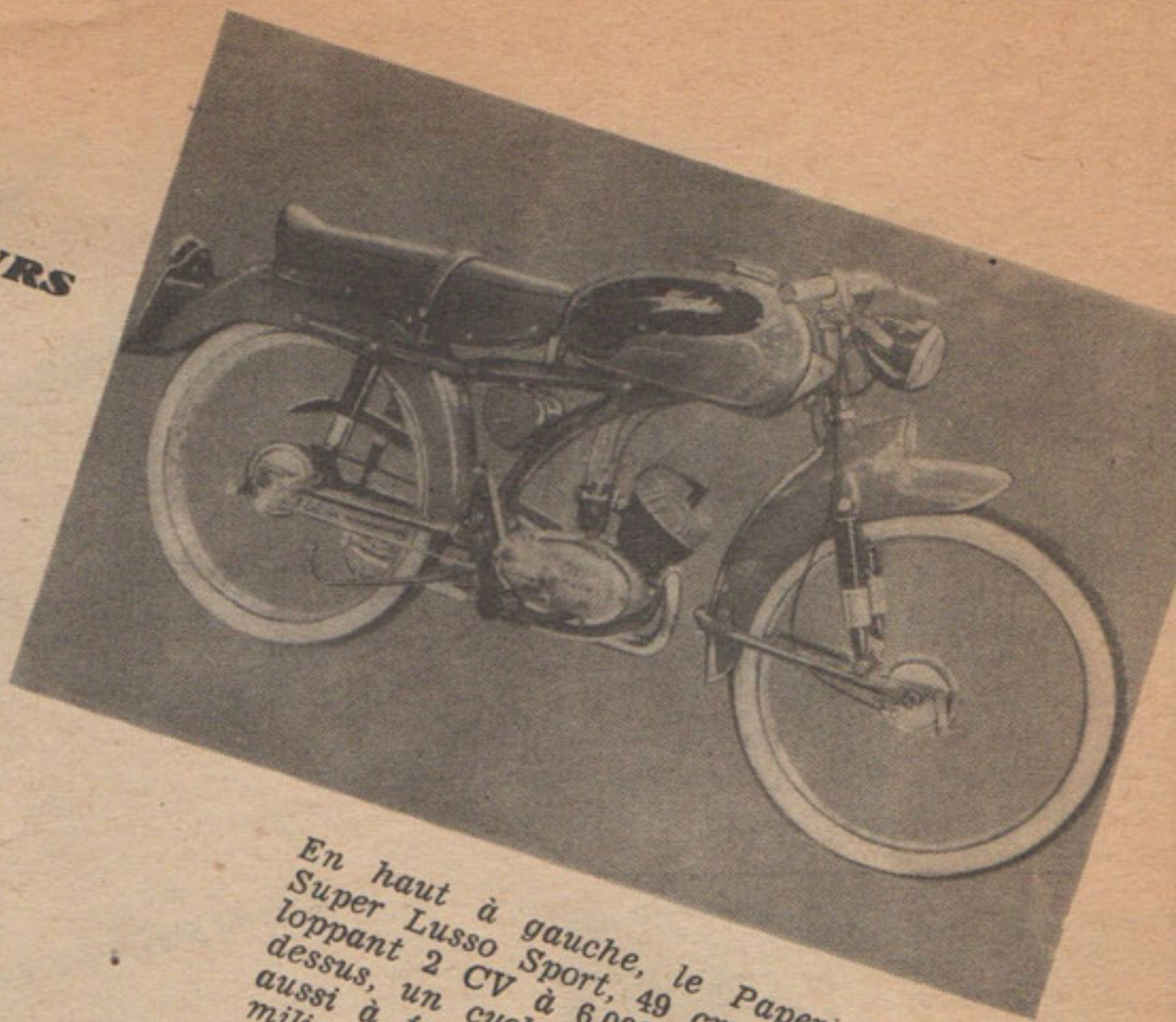
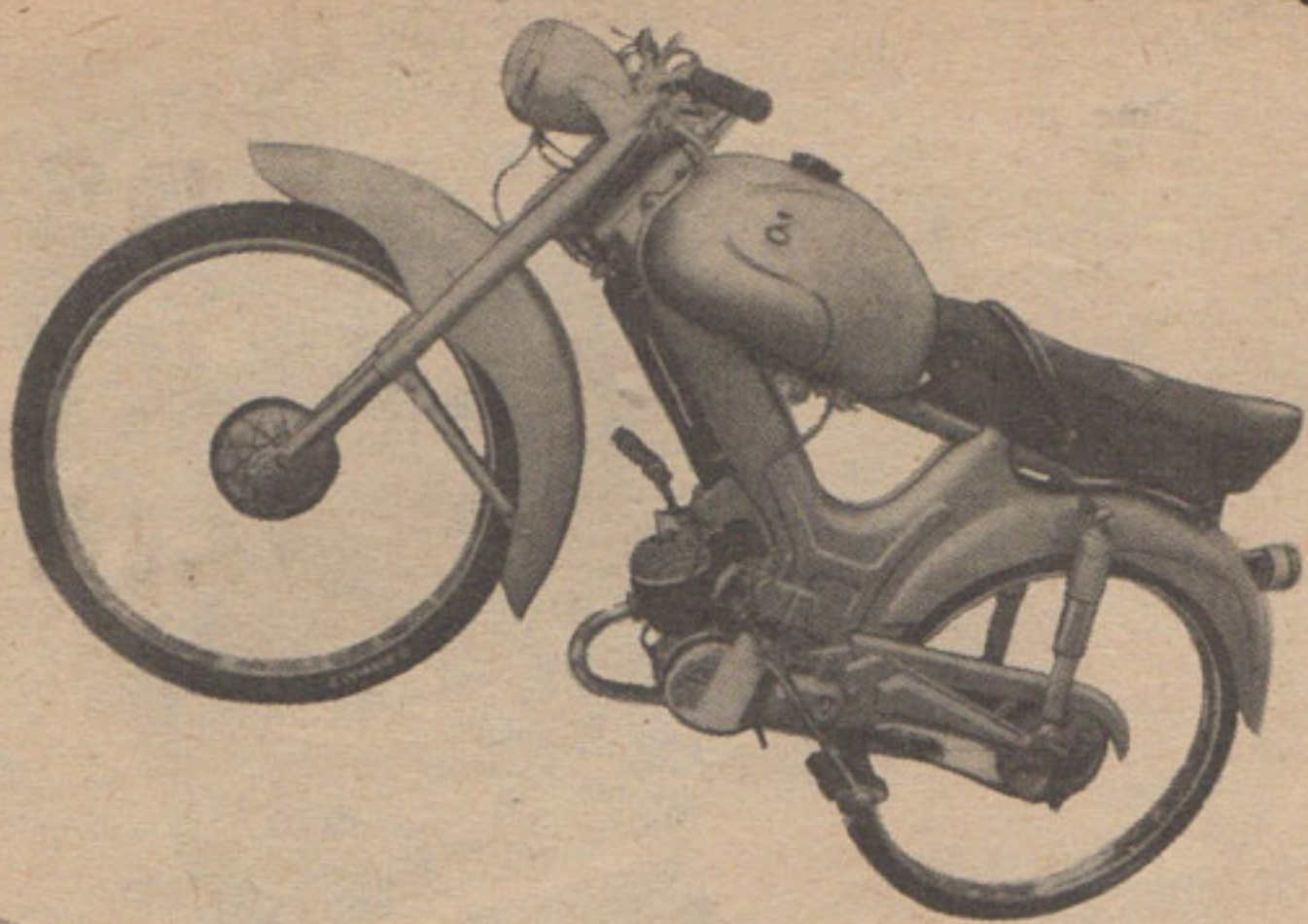


**CYCLOMOTEURS**



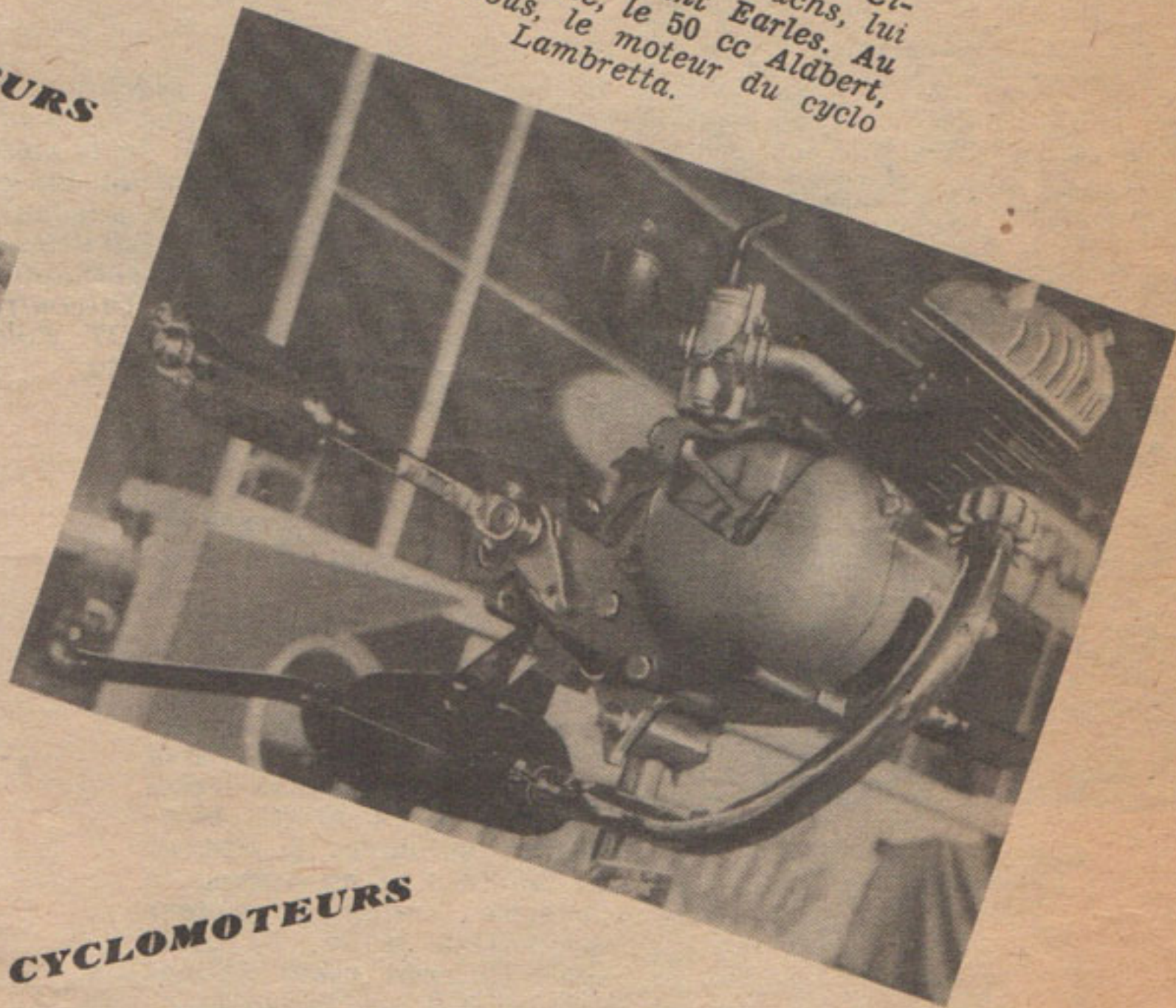
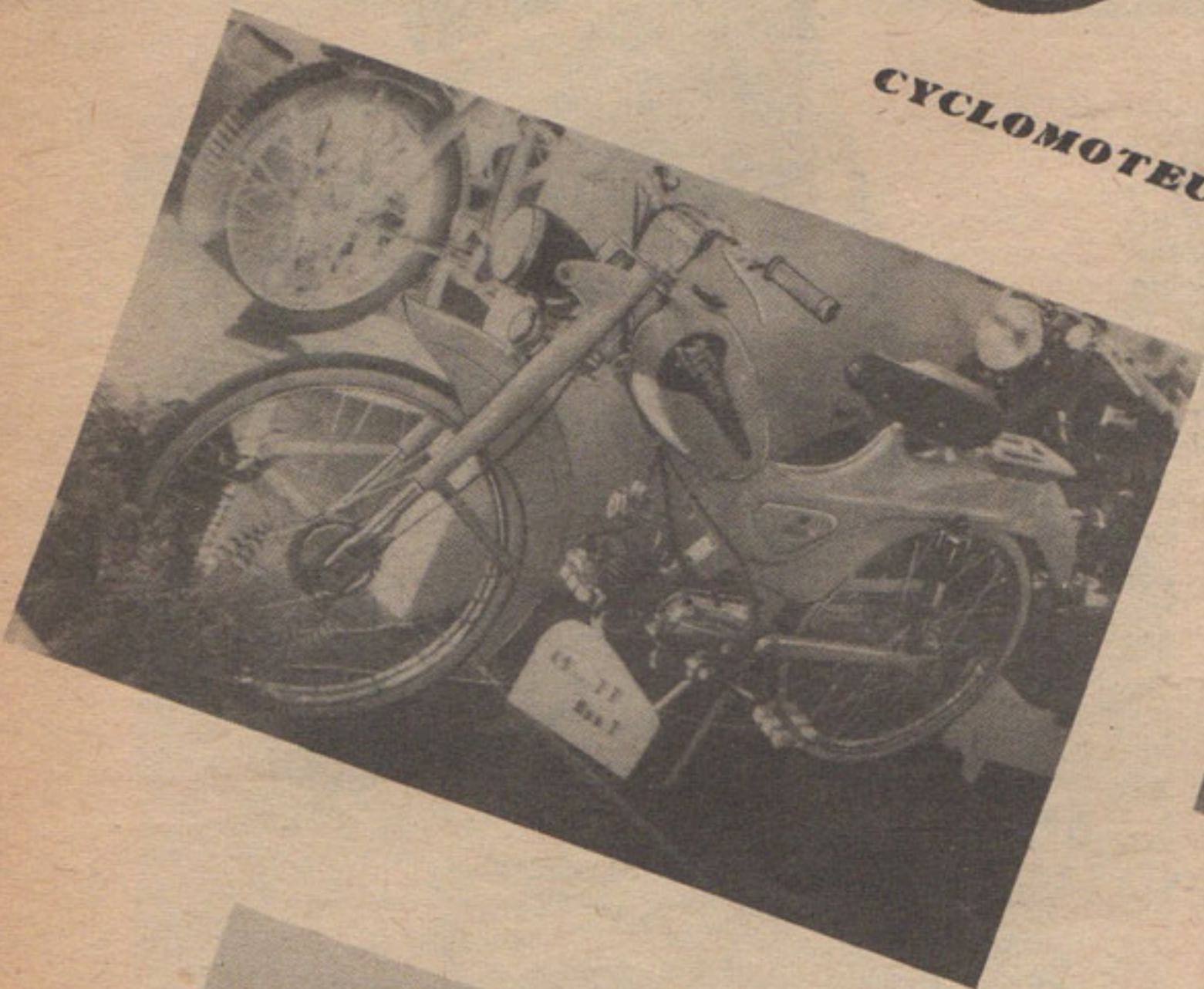
**CYCLOMOTEURS**

**CYCLOMOTEURS**

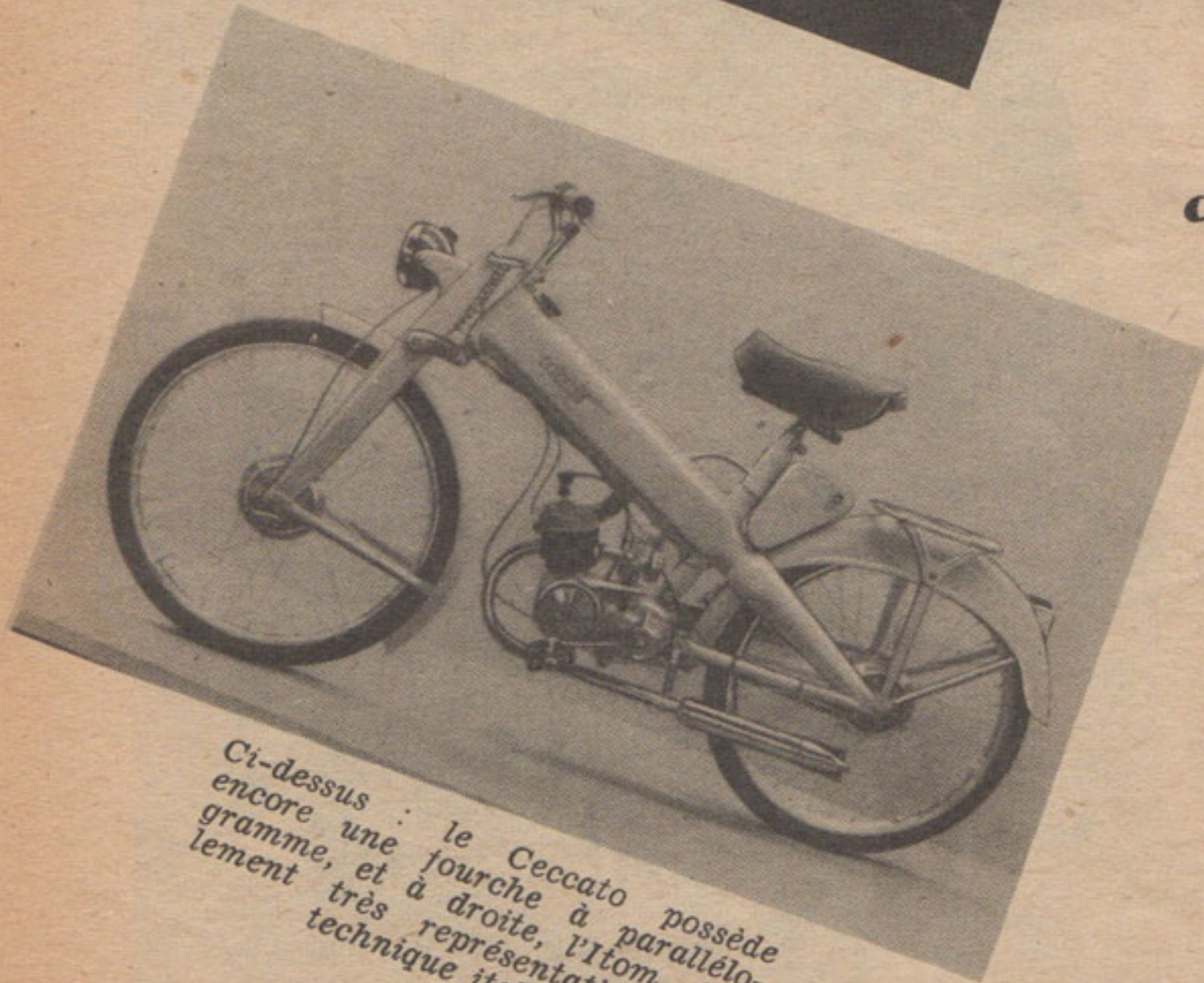


En haut à gauche, le Paperino, Super Lusso Sport, 49 cmc. développant 2 CV à 6.000 t.-m. - Ci-dessus, un cyclomoteur Fuchs, lui aussi à fourche avant Earles. Au milieu à gauche, le 50 cc Aldbert, et ci-dessous, le moteur du cyclo Lambretta.

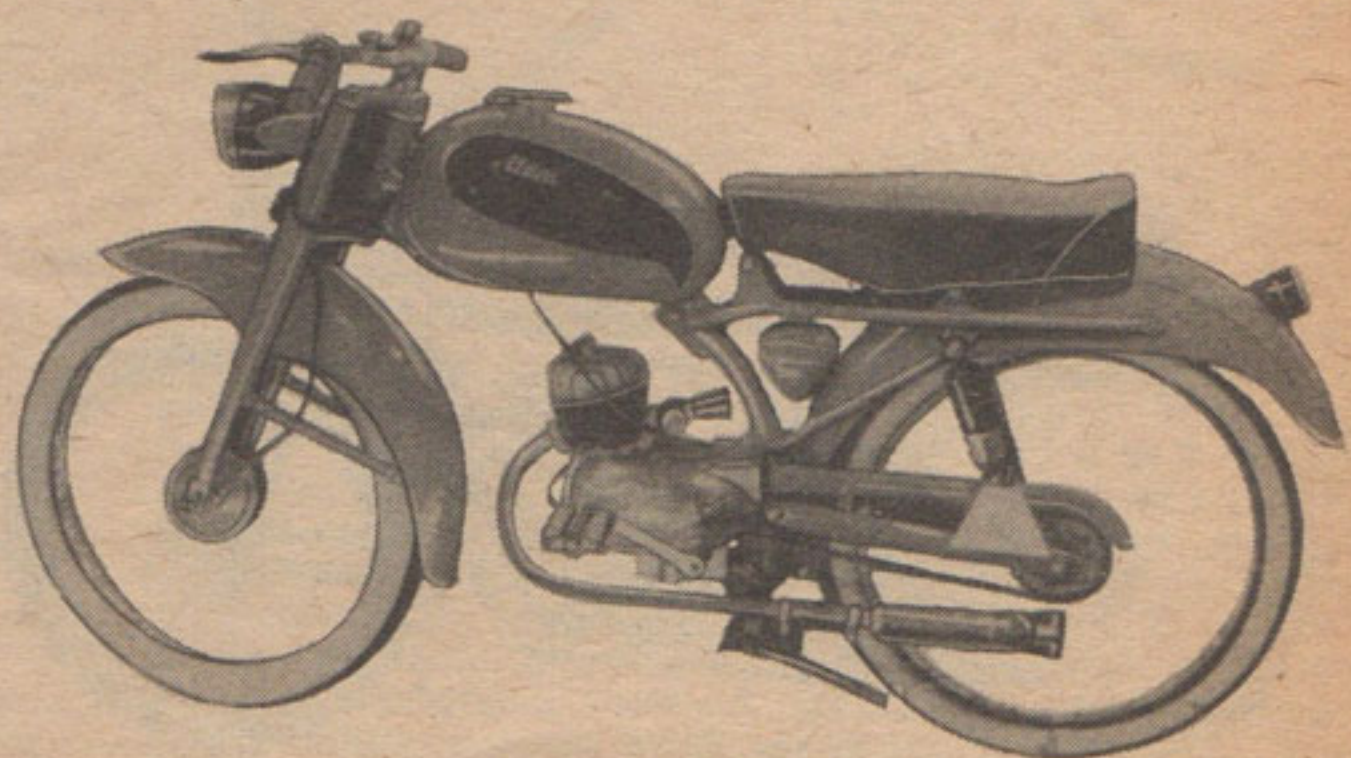
**CYCLOMOTEURS**



**CYCLOMOTEURS**



Ci-dessus : le Ceccato possède encore une fourche à parallélogramme, et à droite, l'Atom, également très représentatif de la technique italienne.



## ALPINO

Le 15 novembre, l'infatigable Tamazozzi, avec ses compagnons habituels, s'est attaqué aux records de longues distances avec son Alpino 50 cmc. Bien commencée, cette tentative a dû cependant être interrompue au bout de 5 heures (l'intention des pilotes était d'atteindre les 24 heures), par suite de la rupture de l'ergot d'arrêt d'un segment.

De toutes façons, trois records étaient battus : ceux des 3, 4 et 5 h., records qui avaient été établis par la même équipe sur la même machine, le 17 mai 1955.

Les nouveaux records sont les suivants :

3 heures - 273,911 - moyenne : 91,303 kmh. (record précédent : 254,600 kms - moyenne : 84,874 kmh.).

4 heures - 364,856 kms - moyenne : 91,214 kmh. (record précédent : 336,300 kms - moyenne : 84,790 kmh.).

5 heures - 455,348 kms - moyenne : 91,069 kmh. (record précédent : 418,300 kms - moyenne : 83,656 kmh.).

La tentative s'est déroulée à Monza, mais sur le circuit routier et non sur la nouvelle piste surélevée, ce qui, malgré la petite cylindrée de la machine entraînait évidemment des ralentissements sérieux dans les virages.

En peu de mois, les records ont donc été améliorés de plus de 7 kmh. bien que le moteur de la machine n'ait guère été modifié. Ce gain est donc dû exclusivement au carénage de l'Alpino. En effet, alors qu'en mai la machine était équipée simplement d'un carénage de la tête de fourche, cette fois, elle était entièrement carénée, ainsi que le montre la reproduction ci-contre.

## CECCATO

Un 75 cmc. Ceccato, piloté par Orlando Ghiro a battu à Monza cinq records du monde. C'est sur l'anneau de vitesse de 4.228,281 m., ouvert pour la première fois aux records, que le double arbre Ceccato a battu les records suivants :

10 km. : 5' 6" 1/10 (117 km. 570)

10 miles : 7' 47" 2 (123 km. 952)

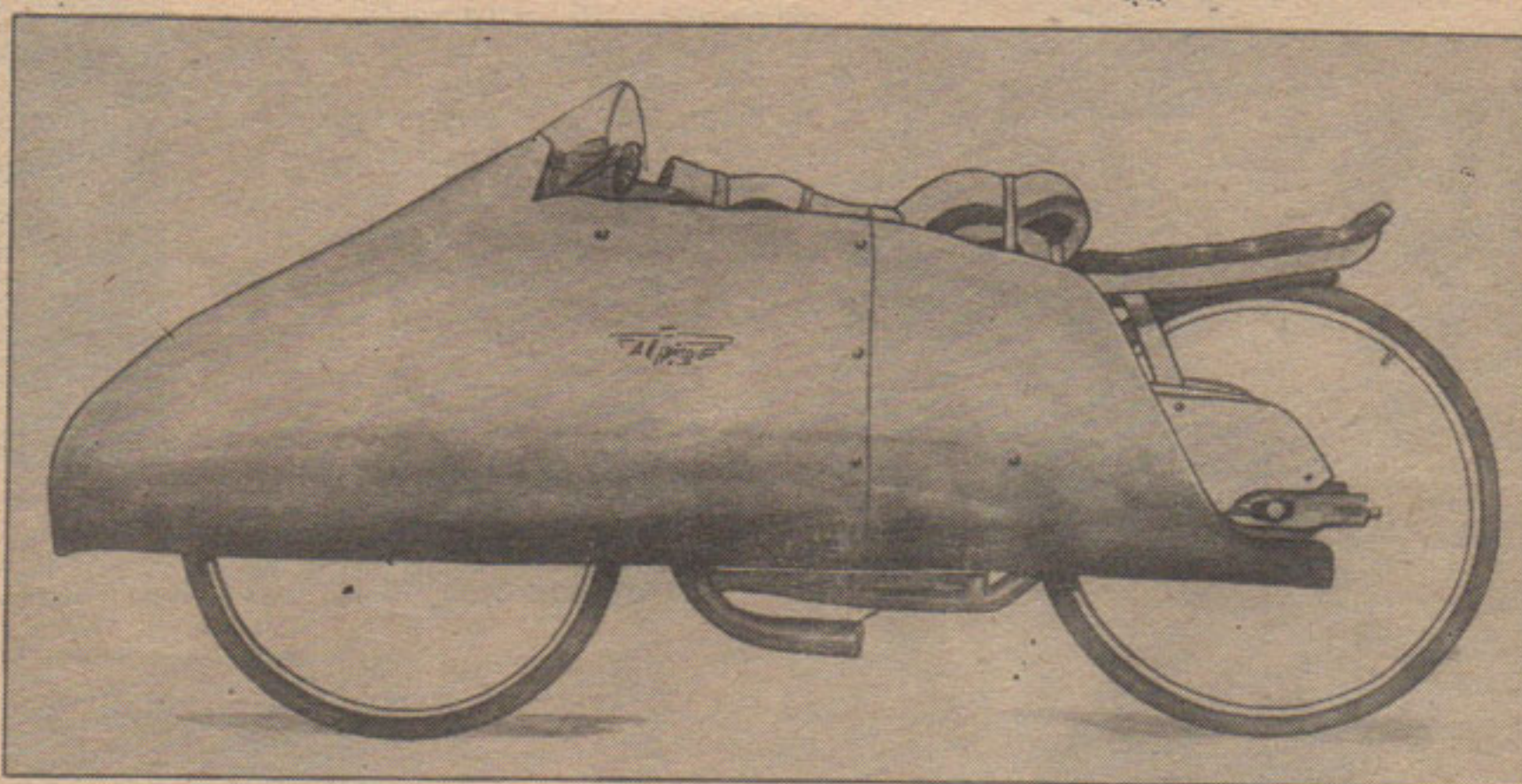
50 km. : 22' 56" 1 (130 km. 794)

50 miles : 36' 1" 3 (134 km. 012)

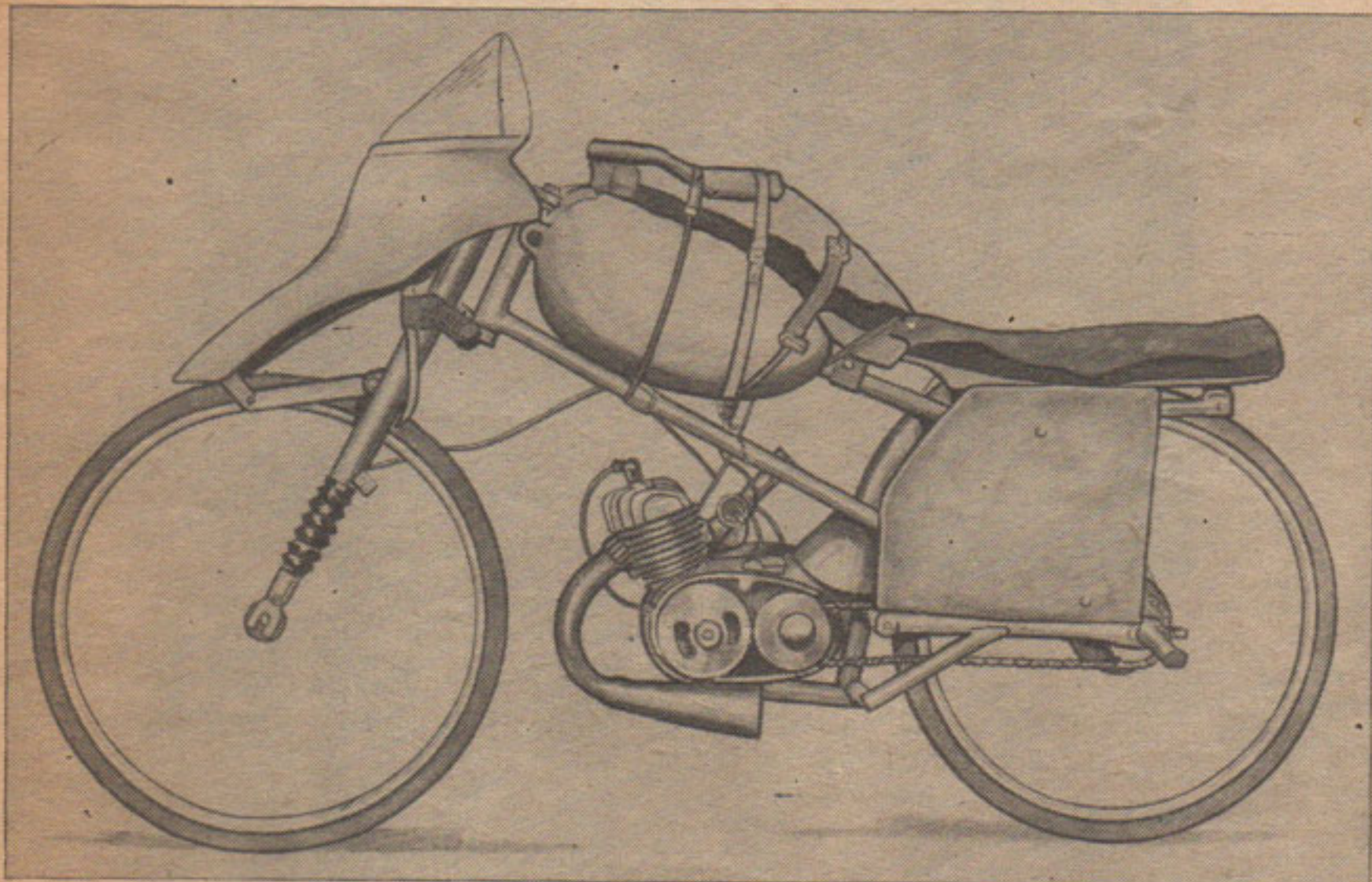
100 km. : 44' 47" 3 (133 km. 948)

Les records des 10 kms et des 10 miles appartenait à Guazzoni, alors que les trois autres records étaient la propriété de la Guzzi.

# LES RECORDS TOMBENT EN ITALIE



L'Alpino des récents records (dessin ci-dessus) était muni d'un carénage très enveloppant, alors que celui utilisé par la même marque pour ses précédents records (dessin ci-dessous) ne comportait qu'un léger carénage de tête de fourche.



## GUAZZONI

Le jeune Mangiarotti, pilotant une moto Guazzoni de 75 cmc. entièrement carénée, a établi deux nouveaux records sur le circuit routier de Monza. Il s'agit du record des 10 kms en 5' 31" à la moyenne de 109 kmh. et de celui des 10 miles en 8' 44" 2/10 à la moyenne de 110,4481 kmh. Les deux records appartenait précédemment à la Moto Guzzi.

## EN 250 SIDE

### RECORDS MOTOBICI

La nouvelle catégorie 250 cmc. sidecar a tenté la marque italienne Motobi qui, à Monza, a battu huit records du monde de la catégorie :

4 h. : 500 kms 305 (125,076 kmh.)

5 h. : 611 kms 690 (122,358 kmh.)

500 km. : 3 h. 59' 51" (125,075 kmh.)

6 h. : 736 kms 901 (122,830 kmh.)

7 h. : 850 kms 595 (121,531 kmh.)

500 miles : 6 h. 34' 24" 3/5 (122,400 kmh.)

8 h. : 943 kms 900 (117,900 kmh.)

1.000 kms en 8 h. 33' 56" 5/10 (105,200 kmh.)

Les trois premiers records appartenait à Collignon, Jacquier-Bret et Perrin sur 250 Guzzi ; les autres records appartenait à Messerschmitt.

# LES CHAMPIONS SUISSES SUR GAZON



Maurice Caretti (BSA), champion en 500 est aussi un des meilleurs crossmen de Suisse en catégorie 500 internationale.



Fritz Kohler et son passager H. Zurfluh (Norton), champion catégorie sidecar 500.



Alex JAKOB (Jap 500), champion suisse gazon 1955, catégorie speedway.



André Romailer (Maico) aussi connu comme crossmen, champion catégorie 250.



Léo Furst (BSA), champion catégorie 350.

Sepp Brenneiss, sur Puch, champion catégorie 125.



# TABLE DES MATIÈRES

# 1956



## EDITORIAUX

Des vœux et des promesses ..	1219	1
Mieux vaut tard .....	1220	29
Après l'ouïe, la vue .....	1221	57
Monsieur le Préfet répond ..	1222	85
Statistiques 1954 .....	1223	115
Les 5 millions dépassés .....	1224	143
Première garantie totale .....	1225	171
Perspectives 1955 .....	1226	199
L'opération « Projecteurs » ..	1227	229
7.920 morts .....	1228	255
Pour la Catégorie Sport .....	1229	281
Genève... noces d'argent .....	1230	307
Monthéry, terre étrangère ..	1231	341
Primavera .....	1232	375
Menaces sur les 50 cmc. ....	1233	407
Après les 50, les 125 cmc. ....	1234	439
De l'utilité du sport .....	1235	472
Un bilan flatteur .....	1236	503
De menace à exécution, ou l'art de tuer le cyclomoteur	1237	543
Du nerf, messieurs .....	1238	583
Péage ? Non, participation !	1239	625
Eduquer, mais construire .....	1240	664
Un numéro « Sport » .....	1241	703
Organisation et correction ...	1242	743
Défauts de jeunesse .....	1243	783
Pas de mesure générale .....	1244	823
Du nouveau pour nos routes	1245	863
Cent mille par mois ! .....	1246	903
Ne l'oubliez pas .....	1247	943
Conseils de vacances .....	1248	971
Où en est-on ? .....	1249	997
1955, année record ? .....	1250	1017
Routes et Tourisme .....	1251	1043
Des pistes cyclables .....	1252	1063
La moto en Europe .....	1253	1083
Le coup de dés .....	1254	1103
Moto-Cross 1956 .....	1255	1123
Tendances 1956 .....	1256	1143
Edito... Sommaire .....	1257	1303
250 cmc... ou 1.000 .....	1258	1165
Au Salon aujourd'hui, livré demain .....	1259	1483
Les 6 Jours Internationaux ..	1260	1523
On courra demain .....	1261	1549
Autoroutes .....	1262	1575
310 kmh. quand même ! .....	1263	1603
L'équipement .....	1264	1629
L'esprit Trial .....	1265	1657
Moto Salone di Milano .....	1266	1685
Duke et 16 autres .....	1267	1713
Record de records .....	1268	1741
Cartomanie du sport .....	1269	1769
Vous... le volontaire .....	1270	1817



## ESSAIS

Service essais « Moto-Revue »	1257	1333
100 Guzzi « Zigolo Lusso » ..	1219	12
100 Sterling-Comet .....	1222	98
New-Map 175 Sachs .....	1225	181
250 Zundapp « Elastic » .....	1226	209

175 Gnome L 53 .....	1227	238
250 Aer-Macchi .....	1228	264
250 BMW R 25/3 .....	1230	319
350 Jawa .....	1231	352
Monet-Goyon M2VDO .....	1237	556
500 BSA « Shooting Star » ..	1238	895
Nouvel essai de la 500 BSA « Shooting-Star » .....	1245	876
125 René Gillet « V2 » .....	1240	677
350 TWN « Boss » .....	1242	754
250 et 500 BMW avec side ...	1243	796
250 Puch SG .....	1244	834
400 Maïco « Taifun » .....	1246	914
175 Ydral « Bol d'Or » .....	1247	951
250 FN M22 .....	1251	1049
350 DKW .....	1253	1088
100 cmc. Isoflex .....	1254	1110
Ardie BZ 350 .....	1267	1717

## SCOOTERS

125 Vespa 55 .....	1229	289
100 Sulky AMC .....	1232	384
Rumi Formichino .....	1236	517
125 « Moby » Motoconfort ..	1249	1003

## CYCLOS

50 cmc Lavalette AML 50 ....	1239	631
------------------------------	------	-----

## DIVERS

La culasse Vortex pour Vespa	1268	1751
------------------------------	------	------



## DESCRIPTIONS

Le 100 cmc AMC .....	1257	1347
Nouveau 125 AMC .....	1224	144
250 AMC 55 .....	1246	911
Ardie 350 twin BZ .....	1220	32
Ardie BD 176 .....	1245	866
Programme Ariel 55 .....	1223	410
250 AWO .....	1220	30
Les BMW R50 et R69 .....	1228	258
175 Demm ACT .....	1246	908
DKW RT 200 .....	1222	89
DKW RT 175 S et 200 S .....	1267	1716
Douglas « Dragonfly » .....	1219	4
100 « Gran Sport » Ducati ..	1242	752
98 cmc. Ducati .....	1252	1066
Excelsior twin .....	1237	548
250 FN M22 .....	1234	442
Nouvelles Gnome-Rhône .....	1226	201
350 Horex « Résident » .....	1247	946
La I.J. 350 .....	1227	232
Isoflex 55 .....	1233	413
Production « Kapi » .....	1222	90
Moteur Kuchen .....	1225	174
175 Magnat-Debon .....	1248	974
250 Malco « Blizzard » et Maicoletta .....	1229	284
250 Maserati T4 .....	1265	1660
150 et 250 Monark .....	1234	474
Motom 98 TS .....	1239	634
Programme MV 55 .....	1243	786
Nouvelle Norton Dominator 88	1232	378
125 NSU « Superfox » .....	1255	1130
125-150 et 250 NV .....	1236	506
Bicylindre Opti O3 .....	1224	146
350 Parilla « Veltro » .....	1223	118
175 Parilla Tourisme et Sport	1226	202
Les « Rufa » .....	1253	1086
Motos 125 et Formichino Rumi	1230	310
125 et 175 Sotecma .....	1223	126
Sterzi .....	1258	1168
La Victoria « Swing » KR21..	1266	1688
Les 1000 Vincent .....	1270	1825
La Wooler .....	1221	60
Description, entretien, réglage du 125 Ydral .....	1269	1793
Zundapp 200 « S » .....	1238	590
Zundapp KS 601 Sport .....	1245	869

## SCOOTERS

Le Diana Durkopp .....	1269	1772
Le Mammot .....	1244	825
Le Mota .....	1244	825

Scoter TWN « Contessa » ..	1220	31
« Nicky » Victoria 50 cmc. ...	1244	825
Nouveau Zundapp « Bella »	1250	1020
Fulda-Mobil .....	1233	413

## CYCLOS

Le Gall-Motor .....	1231	345
50 cmc. Kratmo .....	1222	88
Le Mistral 56 B .....	1259	1507

## DIVERS

Maïco « Champion » .....	1256	1145
L'ancêtre de la moto (Dalm- ler) .....	1254	1104
Histoire de l'Indian Four ....	1226	205
Industrie russe .....	1248	977
Side Précision pour 250 <sup>cm</sup> cmc.	1225	175
Dynamo-démarreur Brandt ..	1251	1045
Volant Copréma VM 145 ....	1234	444
Carbu. Bing à starter .....	1237	554
Poignée Saker .....	1228	275
Poignée Magura .....	1243	790



## SALONS

Comparaisons entre Londres et Milan .....	1222	92
Salon de Bruxelles .....	1223	120
Salons Nordiques (Amsterdam, Copenhague, Stockholm) ..	1231	344
25 ans de Salons à Genève ..	1232	379
Salon de Barcelone .....	1251	1046
Sous le signe du regroupement des forces .....	1257	1304
Salon de Paris .....	1259	1491
Lumières sur le Salon de Paris	1260	1526
La construction française dans le Salon du détail .....	1261	1560
La construction française au 42 <sup>e</sup> Salon de Paris .....	1262	1582
Les machines étrangères au 42 <sup>e</sup> Salon de Paris .....	1263	1612
Evolution apparente seule- ment à Earl's Court .....	1266	1692
Salon de Londres en images	1267	1723
Quoi de neuf à Milan .....	1268	1763
Milan, Salon de la belle mé- canique .....	1269	1774
Salon de Milan .....	1270	1831



## TECHNIQUE

Les essais de motocyclettes aux laboratoires de l'UTAC ....	1266	1700
Problèmes et solutions de la moto 1955 .....	1257	1311
Super-carré ou longue course	1219	7
Puissances animales et méca- niques .....	1220	43
Quelques notions sur le ré- gime .....	1226	203
Métaux et alliages .....	1234	479
Fers, fontes, aciers, alliages ..	1236	508
Alliages légers .....	1238	586
Le double piston .....	1221	69
Les problèmes du 2 temps ..	1225	176
Dimensions des lumières dans le 2 temps .....	1229	293
» » » .....	1230	313
Les lumières du 2 temps, ou un peu de mécanique des fluides .....	1237	551
Le deux temps et ses lumières	1240	666

Distributions desmodromiques	1237	561
Le distributeur rotatif sur les 4 temps	1259	1501
»	1261	1554
Le distributeur rotatif sur les 2 temps	1263	1606
Un ou deux carburateurs ?	1236	511
Réglage du carburateur	1242	746
Super dans le 2 temps	1229	286
Essais comparés essence-super ternaire	1240	667
Poignée tournante, vitesse et consommation	1233	414
Vitesse et consommation	1234	447
La consommation d'essence peut-elle être diminuée	1255	1126
Graphite et lubrification	1223	132
Graphite et lubrification, le point de vue d'un fabricant	1227	247
Le procédé Elektrion	1243	791
La production Wilman	1221	64
Au sujet des silencieux, réponse de Mr Wilman à un lecteur	1227	233
Qu'est donc devenu le « merveilleux » pot de Francfort ?	1245	875
En suivant le courant	1237	546
La perle à la bougie	1238	606
Bougies d'allumage (tableau Marchal)	1246	933
Bougies « spéciales moto » Floquet	1255	1129
L'embrayage	1220	35
Transmissions automatiques (DKW « Hobby », Mobymatic, Variomatic)	1224	151
A quoi faudra-t-il s'habituer en 55 (parties cycles)	1220	39
La suspension oscillante et les nouvelles BMW	1228	258
La suspension par anneaux de caoutchouc	1267	1727
Anneaux Neiman	1268	1746
Comment on fabrique une moto	1221	66
Les roulements	1244	831
Les roulements	1245	871
Jeu de montage entre piston et cylindre	1245	867
Les axes de piston et leur montage	1252	1068
A propos des soupapes qui se brûlent	1227	234
Soupapes détériorées, causes et remèdes	1250	1022
Dépannez-vous	1256	1150
»	1258	1469
»	1259	1486
L'outillage moto	1265	1662
Outillage d'atelier	1269	1801
Ponts élévateurs	1270	1822
Quelques conseils pour améliorer le rendement des 125, 150, 250 Jawa	1260	1534
Gonflage du JLO M2x125	1262	1579
Le rendement des câbles	1246	906
Peut-on améliorer le rendement des câbles ?	1254	1106
Pour obtenir un bon freinage	1249	1000
Les compteurs	1240	670
Etalonnage du compteur et mesure des vitesses	1241	717
Départs en hiver	1225	192
En période de rodage, ne pensez pas qu'au moteur	1239	647
Attention, les routes sont grasses	1265	1673
Pneus en nylon	1225	178
Pourquoi se pencher dans les virages ?	1247	950

## TECHNIQUE COMPÉTITION

Les bonnes recettes des records BMW	1219	25
Moto-Guzzi « Corse 1955 »	1226	221
Le sport en Allemagne orientale	1226	222



Apfelbeck 4 soupapes	1231	347
175 Morini Rebello	1236	527
250 Peugeot de Bouin	1237	553
Machines sport au Critérium de France	1238	601
Machines suisses de moto-cross	1239	636
Un crayon qui parle ! (records NSU)	1240	687
Les machines du G. P. de Reims	1241	708
Les machines du G. P. de la Sarre (125 Montesa, 125 et 250 IFA, 350 DKW et 250 Adler)	1242	764
Histoire de la 250 NSU « Renmax »	1243	807
Ydral « Bol d'Or »	1244	826
Guzzi 4	1244	841
Quelques animatrices du Bol d'Or	1246	922
Détails sur les machines du T.T.	1246	929
Spa au hasard du pesage	1248	986
Machines du Championnat du Monde	1269	1782
Les Cousy de formule III	1241	714



## COURRIER TECHNIQUE CONSEILS PRATIQUES

100 cmc. AMC	1257	1347
Ariel 500 twin « KH »	1250	1030
Réglage des twins BSA	1226	204
Moteurs Chaise, 250, 350, 500 culbu et 350-500 ACT	1224	156
Entretien FN série XIII	1240	675
Entretien 500, 750 et 1200 Indian	1237	555
Monet-Goyon L, LS3, LS35, L4, L45, L545, LS4C, CSG, L5, LS5S, CSH, CSK	1235	484
Carburateurs Monet - Goyon 1955	1220	50
Peugeot 117 et 503	1220	50
Peugeot 415, 515, 517	1236	522
Réglages carbu et pompe à huile Puch SGS	1219	11
Les Saroléa 350 AS, 350 AL, 500 T5, 600 T6, 350 B, 500 S, 600 S6	1241	712
125 et 175 Sotéma	1223	126
Description, entretien, réglage du 125 Ydral	1269	1793
Description et réglage des dynamos Magnéto-France type O1 et DR 14	1248	982
Nettoyage des tuyaux d'échappement	1225	195



## SPORT

Pourquoi nous défendons le sport	1241	706
Que devons-nous au sport ?	1241	707
Qu'est-ce que le sport ?	1241	735
Pourquoi le sport motocycliste	1267	1737
Qu'est-ce que la compétition ?	1269	1781

### VITESSE

Circuit de Barcelone	1237	573
Circuits TT	1244	845
Circuit de Spa	1246	913
Circuit du Nurburgring	1246	935
Nouvel anneau de Monza	1253	1096
Les championnats du monde 1955	1268	1757
Sur les pistes de vitesse	1257	1354
4-3-2-1... Partez	1269	1786
Les champions de France de vitesse	1265	1675
Good Bye Oliver !	1255	1135

Joë Craig et Tommy Wood se retirent	1268	1743
Nouvelles de Gilera	1230	325
Les projets de la MV pour 56	1266	1687
Côte Lapize	1230	328
2 Heures Montlhéry	1234	456
Championnat d'Italie (Naples-San Remo)	1234	496
Grand Prix de Pau	1236	531
Coppa d'Oro à Imola	1236	535
Côte de Varayons	1236	537
Circuit de Floreffe	1237	563
Critérium de France	1237	567
G. P. de Bordeaux	1237	575
Tour d'Italie Motocycliste	1238	611
G. P. de Mettet	1239	641
Circuit de Bourg en Bresse	1239	643
G. P. de Reims	1240	681
G. P. de Barcelone	1240	685
G. P. de la Sarre à Wendel	1241	729
Dieburg	1241	735
Hockenheim	1241	735
Victoire de Collot à Gênes	1241	735
G. P. des Frontières à Chimay	1242	775
Circuit du Dauphiné	1242	778
Circuit de l'Horme	1243	817
T.T.	1244	847
T.T.	1245	883
Circuit de l'Harrach	1244	851
Activité en Algérie	1244	851
Circuit de Regensburg	1244	853
Circuit de Rochefort	1244	855
27 <sup>e</sup> Bol d'Or	1245	878
27 <sup>e</sup> Bol d'Or	1245	887
Circuit de Mulhouse	1245	897
24 heures de Warsage	1245	897
Circuit de Lyon	1246	932
G. P. de Spa	1247	955
G. P. d'Allemagne	1247	963
Circuit de Bourges	1249	1012
Milan-Tarente	1250	1037
Courses de série à Mettet	1250	1038
G. P. de Hollande	1251	1058
Schotten	1252	1079
La Solitude	1252	1079
Noris-Ring	1252	1080
Championnat d'Angleterre	1252	1081
G. P. de l'Ulster	1253	1097
24 h. de Barcelone	1254	1119
G. P. des Nations, Monza	1258	1472
Le Circuit d'Ellenriede	1259	1513
Le kilomètre lancé révèle d'étonnantes petites cylindrées à Monza	1266	1708

### MOTO-CROSS

Sur les circuits de moto-cross	1257	1356
Moto-Cross de Béryl	1219	27
France-Angleterre à Montreuil	1231	363
Side-Cross par Frenay	1234	482
Moto et side-cross à Montreuil	1234	492
G. P. de Suisse à Genève	1240	693
G. P. de France à Vesoul	1242	777
Imola	1244	855
G. P. d'Angleterre	1250	1038
G. P. de Belgique	1252	1078
G. P. du Luxembourg	1253	1099
G. P. de Suède	1254	1120
Moto-Cross des Nations	1254	1120
G. P. de Hollande	1255	1138
G. P. du Président de la République à Montreuil	1256	1157
Les coupes du Salon à Montreuil	1262	1592
Championnat de France à Chemiré le Gaudin	1262	1595
Championnat d'Europe de Cross	1259	1509
Champions Suisses de Moto-Cross	1267	1732

### TRIAL

Trial de Buc	1219	22
Trial de Clamart	1227	248
Trial d'Arpajon	1227	250
Fausse Repose	1228	275
8 <sup>e</sup> Trial Lamborelle	1233	431
Les 6 Jours d'Ecosse	1240	697
24 heures de Schaerbeek	1250	1038
Alpenfahrt	1253	1098
Equipes des ISDT	1254	1117
Les ISDT	1260	1541
Technique du pilotage en Trial	1265	1668
Victoire anglaise au 4 <sup>e</sup> Trial international de St-Cucufa	1265	1678
4 <sup>e</sup> Trial de l'Armistice	1265	1681
Le Trial de Spa	1266	1706
Le Trial d'Herentals	1266	1707

Le Trial de Flemalle .....	1266	1707
Trial de Ciney .....	1269	1807
Trial de Linkebeek .....	1269	1807

#### RECORDS

Records du 75 Ceccato .....	1221	80
Records Robert Burns .....	1222	106
Bonneville .....	1222	108
BMW bat 57 records side .....	1231	360
Nouveaux records d'URSS .....	1232	391
Papotages sur les records BMW .....	1232	392
Records Guzzi .....	1233	417
Records Francia-Scoutex .....	1233	421
Records AMC .....	1234	450
16 records seulement pour Guzzi .....	1234	473
7 nouveaux records Scoutex ..	1234	495
Dé 50 à 1000 cmc., NSU dé- tient tous les records de vi- tesse pure .....	1239	628
7 records Alpino en 50 cmc. ...	1242	779
Record absolu par Wright .....	1249	1011
8 records Guazzoni en 50 cmc » » » .....	1251	1060
» » » .....	1252	1064
22 records Messerschmitt .....	1256	1148
Derniers records BMW .....	1259	1505
Records Collignon .....	1261	1553
A plus de 300 kmh. ....	1261	1569
Autour de 13 records .....	1263	1619
Opération Guzzi .....	1263	1621
Les nouveaux records améri- cains après la « semaine de Bonneville » .....	1266	1707
Records 250 side NSU .....	1270	1838
Records 250 side Motobi .....	1270	1838
Records 50 cmc. Alpino .....	1270	1838
Records 75 cmc. Ceccato .....	1270	1838
Records 75 cmc. Guazzoni .....	1270	1838
Vers les 300 kmh. ....	1250	1026
» .....	1252	1075
Une proposition de records ...	1256	1153
Bonneville, piste idéale .....	1268	1744
Records Monneret .....	1261	1552

#### RALLYES

2 <sup>e</sup> Circuit de régularité du Sé- négal .....	1223	139
Rallye d'hiver de l'ADAC .....	1224	165
Paris-Lavera-Monte-Carlo .....	1229	302
Paris-Nice 55 .....	1233	425
Retour sur Paris-Nice (opinion d'un habitué de l'épreuve) ..	1239	653
Rallye international de tou- risme de la FIM .....	1250	1035
Trophée Cannes-Genève-Can- nes .....	1252	1080
Liège-Milan-Liège .....	1253	1099
Toulon-Paris-Toulon (scooters) Le 5 <sup>e</sup> Tour de Belgique Moto- cycliste .....	1256	1146
1266	1706	
Le motô-ball réagit .....	1228	273
Nouvelles du moto-ball .....	1232	397
Moto-Ball .....	1234	461
Champions Suisses sur gazon	1270	1838

#### DIVERS (SPORT)

Casque d'honneur (résultats 1954) .....	1226	225
Réunion de la C.S.I. ....	1220	54
Congrès de Printemps de la FIM .....	1247	945
La session de novembre de la FIM .....	1267	1737
Le jugement de Londres .....	1269	1805
Le Congrès d'Automne de la FIM .....	1263	1605
Les décisions de la FIM .....	1264	1651
FFM aux motocyclistes ? ....	1234	458
La FFM défend le sport moto X X X	1262	1598
Proposition de règlement « sport » .....	1229	288
Règlement du Critérium de France pour machines série et sport .....	1232	396
Sport motocycliste sur route et courses pour machines de série .....	1241	727
Réglementation officielle des épreuves en France .....	1262	1590
X X X		
Devinettes photo-montage ..	1221	81
Sport motocycliste en Espagne	1238	594



### CE QU'ILS EN PENSENT

175 AGF .....	1249	1010
AJS 500 twin .....	1239	651
AJS 500 twin .....	1242	762
350 AJS 16 MS .....	1247	960
200 Automoto .....	1231	359
200 Automoto .....	1255	1137
BMW R 25/3 .....	1220	46
BMW R 25/3 .....	1220	46
BMW R51/3 .....	1239	651
500 BMW R 50 .....	1264	1649
BMW R 67/2 .....	1221	77
600 BMW R 68 .....	1252	1073
600 BMW R 68 .....	1254	1115
500 BSA B 33 .....	1224	160
BSA 500 twin .....	1242	762
500 BSA A7 .....	1255	1137
500 BSA A7 .....	1264	1649
500 BSA AA7 .....	1256	1155
500 BSA « Shooting-Star » ..	1254	1116
BSA Golden Flash .....	1232	390
BSA 650 cmc .....	1235	487
650 BSA .....	1235	487
BSA 650 Super Flash .....	1231	358
650 BSA « Super Flash » .....	1248	991
350 Douglas MK V .....	1219	18
350 Douglas Mark V .....	1243	804
175 Foillis-Ydral .....	1247	960
250 Gillet Herstal .....	1242	763
500 Gillet-Herstal .....	1235	488
250 Gima .....	1249	1009
Gnome-Rhône R4C .....	1267	1734
175 Gnome et Rhône .....	1224	161
175 Gnome-Rhône .....	1241	722
125 Guiller AMC .....	1256	1156
Guzzi Zigolo .....	1236	526
250 Guzzi « Airone » .....	1221	76
197 James .....	1240	689
250 Jawa .....	1234	453
350 Jawa .....	1220	47
Jawa 350 .....	1228	271
125 Jonghi ACT .....	1267	1733
125 Köhler-Escoffier .....	1265	1671
125 Magnat-Debon .....	1226	217
500 Matchless .....	1248	991
125 Monet-Goyon S6V .....	1249	1010
175 Motobécane .....	1221	76
175 Motobécane « Sport » ..	1221	77
350 Motobécane .....	1269	1803
175 Motoconfort U22C .....	1255	1136
175 New-Map .....	1221	76
Norton Dominator .....	1227	243
Norton Dominator .....	1243	805
Norton Dominator 7 .....	1246	927
Norton Dominator 88 .....	1265	1672
100 NSU Fox .....	1246	928
200 NSU Lux .....	1225	188
250 NSU « Max » .....	1228	271
NSU Max 250 .....	1232	390
NSU Max .....	1236	526
Peugeot P.56 .....	1224	161
125 Peugeot P.56 .....	1226	217
Peugeot P 55 .....	1241	723
125 Peugeot TCL .....	1225	191
175 Peugeot TC4 .....	1250	1033
175 Peugeot AS .....	1234	455
175 Peugeot AS .....	1255	1136
250 Peugeot twin .....	1265	1671
2 opinions sur la 250 Peugeot	1268	1754
125 Puch TT .....	1219	19
Puch 125 .....	1232	390
Puch 150 TL .....	1235	489
150 Puch TL .....	1265	1672
Puch 175 SV .....	1226	219
250 Puch TF .....	1219	19
250 Puch SG .....	1269	1804
250 Puch SGS .....	1231	358
René Gillet 125 V1 .....	1240	689
250 René Gillet .....	1248	990
700 Royal-Enfield .....	1247	961
700 Royal-Enfield .....	1259	1506
125 Rumi Sport et Supersport	1235	488
125 Rumi .....	1262	1592
350 Saroléa .....	1235	489
Saroléa 350 .....	1240	689
175 Stella Mars .....	1220	47
125 Terrot .....	1219	18
125 Terrot ETM .....	1227	243
125 Terrot .....	1235	487
350 Terrot HCTL .....	1250	1033

500 Triumph .....	1224	160
Triumph 500 .....	1230	332
500 Triumph T.100 .....	1225	191
Triumph 650 .....	1239	651
Triumph T.110 .....	1252	1072
Triumph Tiger 110 .....	1262	1592
Triumph T.110 .....	1267	1733
Velocette 350 .....	1230	332
1000 Vincent Black-Shadow ..	1270	1829
Galletto 160 .....	1241	723
Guzzi Galetto 192 .....	1231	359
Scooter Lambretta .....	1241	723
Lambretta .....	1269	1804
Speed 115 .....	1220	47
Starlett .....	1267	1734
Vap 55 .....	1259	1506
A propos d'équipement (Lohdi)	1266	1705
Mon Lofer .....	1226	219

### INTERVIEWS

Une opinion sur le Circuit des Crêtes .....	1221	84
Interview Charrier .....	1224	164
Interview Claude Delauné ..	1229	301
Entretien avec l'ingénieur Carcano .....	1267	1731

### ÉQUIPEMENTS

La veste Teddy-Galon .....	1227	237
Deux-pièces « Mod Plastia » ..	1237	562
Le Lohdi .....	1244	828
Le Lofer « Junior » .....	1255	1133
Le gant Préault .....	1262	1578
Le vêtement motocycliste est une spécialité .....	1264	1633
Contre la pluie, contre le vent, équipez-vous efficace- ment .....	1264	1637

### RÉALISATIONS PERSONNELLES

Transformation 125 Jonghi 2 temps .....	1219	21
Rumi 4 cylindres d'Olivotti ..	1246	909
Gonflage Motobécane D45S ..	1246	921
Gonflage 175 Peugeot TC4 ..	1246	921
Suspension arrière oscillante sur les Gnome Rhône R3 et R4 .....	1251	1055

### TRIBUNE LIBRE

L'utilité d'une tribune .....	1232	389
Suggestions et réponses .....	1238	602
A monsieur Lacombe (défense des 125) .....	1219	20
Et les petites cylindrées (dé- fense des 125) .....	1220	49
Cylindrée et utilisation .....	1221	78
Une grenouille vaut-elle un bœuf (petite et grosse cylin- drée) .....	1222	104
125 ou 500 ? .....	1228	269

La valeur d'un point de vue (réponse de Mr Lacombe) ..	1230	327	Pour notre défense (rôle FFM)	1250	1034	News Cocktail .....	1243	789
Les mordus de la 125 .....	1232	389	Réponse du MC Moulins à Mr Bogatinoff .....	1251	1057	News Cocktail .....	1244	830
Vive la grosse machine .....	1243	803	Précisions du MC Landes (cf. n° 1249) (régularité) .....	1252	1074	News Cocktail .....	1246	912
Défi ou 2 temps contre 4 temps (Jonghi ACT contre Follis-Ydral) .....	1220	49	Remous sur le bruit .....	1220	48	News Cocktail .....	1249	1002
Réponse à Mr Cohen (Jonghi ACT contre Follis) .....	1232	389	Les abus recommencent-ils (sur les silencieux) .....	1220	48	News Cocktail .....	1259	1490
De matelot à soldat (épilogue Jonghi ACT-Follis Ydral) ..	1234	486	Bruitage anonyme autour d'un silencieux (sur le pot de Francfort) .....	1220	48	Puisque vous partez en voyage	1234	476
Le prix de revient kilométrique d'une 350 Jawa .....	1222	102	Le « pot de Francfort » .....	1222	104	Voyage en Autriche .....	1220	51
Prix de revient kilométrique Motobécane Z22C .....	1245	882	Lettre ouverte à Mr Jacques (au sujet d'une R 25/3) ....	1219	20	Voyage vers l'Amérique du Sud par le Sahara .....	1226	215
Prix de revient kilométrique d'une Peugeot 176 AS .....	1267	1735	Le bon vieux mono .....	1239	653	6.000 kms en Suisse, Italie, Grèce, Yougoslavie .....	1226	216
Réaction au sujet d'une moyenne étonnante (à propos d'un « CQEP » du n° 1224) .....	1226	219	Réponse à Mr Warmouth (port du casque) .....	1220	49	Pâques espagnoles et sportives	1236	514
Proposition à Mr Lévy .....	1228	269	Remorque ou sacoches .....	1222	104	Vacances 1955 .....	1268	1749
A Mr Lévy (cf. n° 1224) .....	1230	327	Rouler, rouler et encore rouler (Liège-Milan-Liège) .....	1222	105	Expédition Cavally .....	1228	273
Humour et Vitesse (à propos de certains CQEP) .....	1230	327	A propos de l'Autoroute de l'Ouest .....	1225	187	Expédition Cavally .....	1242	769
Moyenne, oui, défi, non ! (réponse de Mr Lévy) .....	1230	327	Le mystère de la « Black Shadow » .....	1243	803	Autour d'un raid (à propos expédition Cavally) .....	1248	989
Non, Mr Mermoz (à propos de moyenne) .....	1235	486	Réponses à Mr Folliet .....	1245	881	Expédition Cavally .....	1253	1095
Défense des « Baratineurs » (à propos moyenne) .....	1238	603	La Folletie .....	1253	1095	Réponse aux critiques de l'expédition Cavally .....	1259	1515
A propos du carénage .....	1231	349	Savoir conduire et se conduire	1251	1057	Les importations belges .....	1219	3
Cercueils roulants (carénages)	1239	635	La vie commence à 50 ans ..	1252	1074	Production et vente 1954 .....	1224	148
La fin de la belle mécanique (carénages) .....	1243	802	Y aurait-il chevaux et chevaux	1264	1650	Statistiques 1 <sup>er</sup> trimestre 55..	1237	550
Carénage et non cercueil ....	1243	802	Les deux roues au Laos .....	1221	79	Importations suisses de cyclomoteurs en 54 .....	1242	745
Réponse sur le carénage ....	1250	1034	Le problème de la moto en AEF .....	1253	1095	Statistiques allemandes 1954..	1243	795
Un anglais non conservateur (carénages) .....	1252	1074				Production européenne .....	1252	1065
Arrêtez la musique (sérieux français) .....	1222	105				Production allemande .....	1254	1105
Tour d'horizon (comparaisons entre productions) .....	1225	187				Neuf mois de production française .....	1264	1631
De part et d'autre du Channel (prix exportations) .....	1234	486				Importations hollandaises ....	1265	1659
Réponse à Mr Beauvillain (importations) .....	1241	725				Les « complexes » du motocycliste anglais .....	1221	63
Au sujet de la garantie .....	1245	882				Réflexions sur l'innocence ...	1241	711
Remerciements tardifs .....	1238	603				Esprit motocycliste es-tu là ?	1242	770
Premiers secours à Châteauroux .....	1259	1507				Comment combattre la fatigue	1230	315
Façons de recevoir .....	1259	1507				Sauriez-vous répondre ? .....	1222	91
Honnêteté commerciale .....	1266	1705				Projets d'autoroutes et autoroute du Sud .....	1241	716
L'autre son de cloche .....	1267	1735				Visite au musée AJS-Matchless	1223	137
Pour une Ligue .....	1238	603				Visite chez Sachs .....	1239	637
Certains sont mécontents (lettre Rouger, course motos série) .....	1241	725				Renouveau chez Bernardet ..	1242	749
Aux organisateurs « sportifs » (aux organisateurs de Moulins) .....	1248	976				Libre concurrence et brevets d'invention .....	1248	985
						Bonnes adresses .....	1257	1451
						Référendum « Moto-Revue »	1270	1820
						Table des matières 1955 .....	1270	1840



## DIVERS

Moto-catalogue .....	1257	1359
Rodage rapide .....	1221	79
J'ai rodé ma Vespa en 150 kms	1224	150
Rodage accéléré d'un «Moby»	1227	245
Rodage accéléré Motob. Z22C.	1228	269
Rodage accéléré 350 Jawa ....	1229	299
Rodages accélérés (Follis et 48 cmc. Cazenave) .....	1232	389
Rodage accéléré Formichino..	1234	446
Rodage accéléré Jawa 350 ..	1234	486
Rodage accéléré Starlett ....	1241	725
Rodage accéléré R 25/3 .....	1242	773
Rodage accéléré 200 Zundapp	1242	773
Collection 1925 .....	1221	82
Collection 1925 .....	1224	162
News Cocktail .....	1241	721
News Cocktail .....	1242	761

## RECORDS N.S.U. - CAMATHIAS EN SIDE-CAR 250

Le coureur suisse Camathias, au guidon de sa 250 NSU Sport-Max carénée attelée à un side et relayé par son compatriote Maurice Pula, a battu 16 records du monde en catégorie B 250 cmc. à Montlhéry.

10 kms : 4'29" 93/100, moyenne	133 kmh. 370.
10 miles : 7'3" 24/100, moyenne	136 kmh. 890.
50 kms : 21'01" 62/100, moy.	142 kmh. 679.
50 miles : 33'26" 20/100, moyenne	144 kmh. 390.
100 kms : 41'21" 45/100, moyenne	145 kmh. 080.
Une heure : 146 km	902.
100 miles : 1 h. 5'32" 15/100, moyenne	147 kmh. 340.
Deux heures : 299 km	783, moyenne 149 kmh. 890.
Trois heures : 435 km	951, moyenne 145 kmh. 320.

500 kms : 3 h. 28'23" 4/100, moyenne	143 kmh. 970.
Quatre heures : 579 km	919, moyenne 144 kmh. 890.
Cinq heures : 725 km	023, moyenne 145 kmh. 010.
500 miles : 5 h. 31'35" 46/100, moyenne	145 kmh. 600.
Six heures : 875 km	163, moyenne 145 kmh. 860.
Sept heures : 974 km	838, moyenne 139 kmh. 260.
1.000 kms : 7 h. 19'46", moyenne	139 kmh. 290.

Les 9 premiers records appartenaient à Collignon, Jacquier-Bret et Perrin, sur 250 Guzzi ; le record des 1.000 kms appartenait à Messerschmitt ; enfin, les autres records étaient la propriété de Motobi.

Détails dans notre prochain numéro.

## NICE-MARSEILLE-NICE

Organisé par l'AM Niçoise, le Rallye de Régularité d'Automne se disputait sur un parcours de 474 kms. On relevait en plus des civils, la participation de nombreux militaires et à l'arrivée une épreuve d'accélération-freinage départagea les ex-æquo. C'est Tomesani, sur Norton, qui gagna très détaché en 500.

### RESULTATS

**Scoters :** 1. Bourelly ; 2. Martin et Dauché.  
 125 cmc. : 1. Kroutowsky ; 2. Champoussin ; 3. Pistone.  
 175 cmc. : 1. Brun ; 2. Baldini ; 3. Couston.  
 250 cmc. : 1. Torini ; 2. Buissonnet ; 3. Pellegrin.  
 500 cmc. : 1. Tomesani ; 2. Maubert ; 3. Clerget ; 4. Marsaux ; 5. Somhermal-ker.  
**Sidecars :** 1. Cahuzac.  
**Classement général :** 1. Tomesani ; 2. Brun ; 3. Maubert ; 4. Clerget, Kroutowsky et Baldini, etc...  
**Par équipes :** 1. Norton.



## A.S.C. NICE-COTE-D'AZUR

L'Amicale Scooters Club Nice-Côte d'Azur a procédé au renouvellement de son bureau dont voici la composition :

Prés. d'honneur : Bellonne ; Prés. actif : Dauche ; Vice-Prés. : Augier et Jullian ; Secrét. général : Martin ; Sec. adj. : Garampon ; Trés. : Louys ; Trés. adj. : Ripert ; Dél. à la presse : Louys ; Ass. aux comptes : Olecknowitch ; Ass. « Ecurie Ciel Bleu » : Bonnat, Revol, Barailler, Bon ; Secrét. « Ecurie Ciel Bleu » : Pinelli ; Ass. divers : Blancal ; Phot. off. : Faraut.

### ACTIVITE 1955 DE L'ASC NICE-COTE D'AZUR

2 octobre : Concentration à Toulon (3<sup>e</sup> prix, une coupe).  
Le même jour : Sortie à St-Vallier.  
9 octobre : Sorties à Bargemont et à St-Vallier.  
16 octobre : Sortie à Gréollière.  
23 octobre : Concentration à Saint-Tropez (3<sup>e</sup> prix, une coupe).  
Le même jour : Sortie à Puget-Théniers.  
30 octobre : Sortie à la Gaude.  
1<sup>er</sup> novembre : Rallye Vespa : 13. Corvi ; 20. Bon.  
6 novembre : Organisation du Club (Rallye 160 kms - cyclos, scooters et motos).  
11 novembre : Sortie à Turini.

12 novembre (en soirée) : Fête des Chataignes (dans la salle du club).

13 novembre : Sortie à Coaraze.

20 novembre : Sortie à Vence.

27 novembre : matin : entraînement sur piste (vélodrome) - après-midi : sortie à Villeneuve Loubet (entraînement gymkhana).

4 décembre : Banquet officiel (72 convives).

11 décembre : Participation à une réunion sur piste au vélodrome de Nice (l'Ecurie Ciel Bleu remporte les premières places).

## JEFF SMITH SE MARIE

Le jeune Jeff Smith (21 ans) qui pratique avec un égal bonheur le trial et le moto-cross, spécialités généralement considérées comme inconciliables, vient de se marier avec la sœur de son camarade d'équipe John Draper. Jeff Smith a épousé Miss Irène Draper le jour de son 21<sup>e</sup> anniversaire.

Jeff Smith, qui a glané les succès cette année dans les diverses compétitions auxquelles il a participé, s'est également vu décerner le « Pinhard Prize », attribué chaque année au meilleur pilote de la saison âgé de moins de 21 ans.

■ AMICALE MOTOCYCLISTE HYEROISE. — Renouvellement du bureau pour l'année 1956 : Prés. d'Hon. Louis Picoche. Prés. G. Pouillot. Vice-Prés. : C. Aubet. Vice-Prés. R. Souffrin. Secrét. V. Coulomb. Secrét. adj. R. Hugon. Trés. A. Aristote. Trés. adj. G. Ouazan.

## COMPÉTITION POUR CYCLOMOTEURS

Le 8 janvier, à Villeneuve St-Georges, se déroulera une réunion sportive réservée aux cyclomoteurs. La partie « trial » primitivement prévue ayant été interdite par les Pouvoirs Publics (toujours ce fameux décret !..) la réunion comprendra des épreuves de course sur gazon et de gymkhana. Nous espérons qu'un public nombreux viendra encourager des organisateurs qui ne se laissent rebuter par aucune difficulté.

## CONCOURS TECHNIQUE POUR MOINS DE 100 cmc.

Le 3<sup>e</sup> Concours Technique pour véhicules de 100 cmc. de cylindrée au maximum (cyclos ou scooters) sera organisé par le CVCC les 5 et 6 mai 1956 au Stade des Cités à Villeneuve St-Georges. Il comportera des épreuves de trial, maniabilité, consommation, freinage, côte, etc...

Que tous les amateurs prennent date !..

## LES PETITES ANNONCES DE Moto revue

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

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

### MOTOCONFORT

MOTOC. 125 lat. four. téles. sus. AR sélecteur t. b. état 10000 k siège AR bat. avert. compt. + charg. bat. 70000. Martin L. GP Le Mans Sarthe

### GNOME-RHONE

Gnome 200 état neuf 9000 k équipée. Gouraud 33 Cité des Cadres, Tarbes (HP).  
800 Gnome AX2 48 4 v. b. ét. Moncanis, St-Prouant, Vendée.

### GULLER

GULLER AMC 125 fin 53 éq. batterie 70000. Crédit. Reprise 17 rue Pajol 18<sup>e</sup>.

### JONGHI

JONGHI 4 CV culb. très vite à roder 90000 et pièces. Crédit Reprise. 17 rue Pajol 18<sup>e</sup>.

### SCOOTERS

Vespa pft état. Lemée 18 r Couturier, M. Alfort (Seine).  
VESPA 0 km + acces. et assur. 120 - DURAND Ség. 22-85.

### MOTOS ANGLAISES

650 Triumph 52 200000 TB. Vincent, Charlieu (Loire).

Triumph 650 side Préc. imp. 275. Richard 13 r du Clos 20<sup>e</sup> sem. 19 h. sam. et dim. mat.

URG. 500 St. Tw. t. b. ét. ent. éq. 18000 k cse dép. Col 142 bd de la Gare 13<sup>e</sup> 170000 fr.

Vends cause santé Triumph Tiger 110 2900 kms 320000. Begasse 17 rue Saint Michel, Rennes. T. 5169.

1 Triumph T 110 ét. neuf 300. 1 Triumph T110 toute alu, 2 carbus 300. Ferais crédit de 12 à 15 mois. GUILLOT coureur moto, Le Fayet (Haute Savoie).

TRIUMPH T 100 52 sup. état cse santé. 220 ou éch. contre 4 CV. 52-53. Suf. 59-43.

### MOTOS ITALIENNES

TRES bonne RUMI 125 cmc. 12000 kms, bon px. Ecr. ALIN 124 rue des Moulins, Fontenay-sous-Bois.

### MOTOS TCHEQUES

JAWA 250 et 350 CSEPEL 250

état neuf, garantie, crédit. SIDAM 8 r Fourcroy Paris-17<sup>e</sup>

URG. 350 Jawa 53, 175 Puch 55, 130. et 150000. Lecoindre 13 bd Cl Quéru, Le Mans.

### MOTOS ALLEMANDES

FN 350 culb. mod. 54 8000 k équipée 200000. Meurig 15 rue Louis Bonnet 11<sup>e</sup>.

VDS moto Résident 350 abs. nf px avant. GRE. 55-10 ap. 20 h. Dem. Pavillon 551 Geslin.

750 cmc. culbutée BMW superbe 60000 fr. CHARLES 28 r Paris, Ivry M<sup>e</sup> Pte d'Ivry.

VDS moto Victoria 250 abs. nve. Px avant. Gre. 55-10. Ap. 20. Dem. pavillon 551 Geslin.

### MOTOS DIVERSES

GAIETE MOTO, 4 IMPASSE DE LA GAITE. DAN. 55-43

Mobylette 14000  
125 Peugeot 40000  
125 René Gillet 45000  
125 Guiller culb. 60000  
250 BSA, René Gillet 110000  
350 BSA équl. 160000. Plus de 40 machines en état.  
Liste compl. ctre 45 fr. timbr.

5 et 10000 fr. compt. Garantie sur contrat MOTOS RECENTES TS MOD. Crédit 9-12-15-18 mois

IVRY AUTOS MOTOS

28 r de Paris, IVRY (Seine) Ouvert dimanche et fêtes M<sup>e</sup> Porte d'Ivry et P. Curie

## ATTENTION !

NOS PETITES ANNONCES RENDENT, CAR ELLES SONT LUES OBLIGATOIREMENT PAR TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER « OCCASION ». LA PREUVE EN A ETE FAITE : UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE » AMENE LA TOTALITE DES ACHETEURS INTERESSES, CAR « MOTO-REVUE » EST DEPUIS 43 ANS CONNUE COMME LA PREMIERE ET TOUJOURS EN TETE. ATTENTION : REMISE DES TEXTES DERNIERE LIMITE SAMEDI AVANT MIDI.

PRIX : NOS PRIX SONT EN DESSOUS DE TOUS CEUX APPLIQUES PAR LES QUOTIDIENS. SI LES PETITES ANNONCES DE MOTO-REVUE NE VOUS DONNENT PAS DE RESULTAT, VOUS NE VENDREZ JAMAIS ALORS REFAITES UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE », MIEUX REDIGEE, INDIQUEZ DES PRIX.

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

### SANS PREMIER VERSEMENT GRAND CHOIX MOTOS

SCOOTERS soldés

Sidecars à partir de 5 000 fr. Garantie 3 mois

### CREDIT - REPRISE

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

DELAIRE 78 Bd MONTPARNASSE, FACE GARE. TEL. LIT. 21-68

Mobylette Solex	12000
Motob. 1 CV	25000
175 Motob. équipée	75000
125 Peugeot	45000
Liste complète de 50 motos contre 45 fr. timbres.	

Organisation unique 500 MOTOS SCOOT VELOM. en provenance faillite de 1950 à 55, dont moitié à 50 % du prix neuf, expédition dans toute la France, Liste gratuite. M-S, 66 rue du 11 Novembre Saint Etienne (Loire). Succursale à Paris (Seine).

### TOUS NOS VŒUX

Nous vous offrons avec crédit et garanties :  
BMW 51/3 c. neuve px int.  
BMW 51/2 side ou solo 250000  
BMW R73 side ou solo 200.  
Norton 54 oscill. et coul 230.  
Royal oscill. twin 5 CV 225000  
BSA Gold. 54 1re main 255000  
BSA B33 et B31 imp. 185000  
Triumph sp. tw t bel. 235000  
+ 100 motos divers. ttes marq. + 50 vélo. et scoot. ts px  
A liquider  
50 motos différent état réc. et anciennes, très bas prix.

### ALAZARD

47 bis av. Clichy 17<sup>e</sup> (Métro la Fourche) (dans passage côté cinéma, accès et parking dans la cour).

### 200 MOTOS A VIL PRIX

30 MOTOS SOLDEES A 27.500 francs (valeur 50 à 70000)  
40 MOTOS ET SIDECARS à 47.000 francs (valeur 70 à 120 000)

VENTE JUSQU'A EPUISEMENT Bon état de marche

### BEDARRIDE

3, PLACE CLICHY Ouvert dimanche et fêtes

**SPECIALISTE GNOME RHONE**  
Toutes pièces disponibles  
CV2 X AX2 sup. Major Junior  
Moteurs, boîtes, ponts répar.  
15 motos Gnome à liquider  
Ech. Vente LUTECE MOTOS 29  
r Geoffroy St Hilaire Paris 5<sup>e</sup>

125 scooter Lambretta, Vespa,  
Terrot, Peugeot, depuis 45000.  
125 vélomoteur Motobécane,  
Monet-Goyon, etc. depuis 25000.  
Terrot, Peugeot, Gnome-Rhône,  
175 Motobéc, Peugeot, Guiller,  
250 Puch, Jawa, BSA, Terrot,  
DS Malterre, Guiller, AMC.  
Crédit, reprises tous échanges.  
F.A.M. 10 av. St Ouen, Paris  
Angle de l'avenue de Clichy.

**DIVERS**

**RECHERCHE** Formichino Rumi  
9369 EA 75 mot. 21446 chass.  
21348 volé Opéra part. orif.  
aéra. sur cart. vol. magnéti.  
20x40. Peint. rouge. 2 porte-  
bidons sur tabl. Récompense.  
Tar. 70-32 - Obs. 04-82.

**POUR tte pièce détachée d'oc-**  
casión pour moto toute marque  
moteurs, boîtes, roues, cadres,  
fourches, pneus, carbus, ma-  
gnétos, dynamos, tan-sad, ré-  
serv., carters, pignons, etc...  
Stock considér. pour Chaise,  
Dreisch, Peugeot, Motob., Ter-  
rot, Jap, Monet Goy, BSA M20  
Ariel RH, Norton 16H, Gnome  
etc. Roger SCEAUX 4 r Beau-  
repaire, Pantin VIL. 15-18.

**ECHANGES**

**GARANTIE  
OFFICIELLE  
SUR CONTRAT**

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

**VENDEURS !**

**POUR VENDRE UN VEHI-**  
CULE A DEUX ROUES,  
VOTRE INTERET EST  
D'UTILISER LES PETITES  
ANNONCES DE NOTRE  
REVUE SPECIALISEE QUI  
SONT LUES PAR LA TO-  
TALITE DES INTERESSES.  
FAITES TOUTE VOTRE  
PUBLICITE DANS MOTO-  
REVUE OU, DEPUIS 43  
ANS, SE CENTRALISENT  
TOUTES LES BONNES  
OCCASIONS, TOUS CEUX  
QUI VEULENT ACHETER,  
LISENT, D'ABORD :  
**MOTO-REVUE**

50 VOIT. disp. repr. moto  
com. 1<sup>er</sup> vers. GIL 83 avenue  
d'Italie. Ouvert dimanche.

VELOCETTE 250 culb. selle  
double contre 125 Rapide.  
LECLERC 17 rue Pajol 18<sup>e</sup>.

BSA 350 B31 vds ou échange  
contre 125 cc. Cully 2 rue de  
Paris, Corbeil (S-O). Réponse  
assurée.

**MON AUTO contre MOTO**  
7, r de Montreuil, PANTIN

**ON DESIRE  
ACHETER**

**Achète Comptant**

125 motos Lambretta, Vespa,  
Bernardet. M-S 19 r 2 Commu-  
nes, Montreuil, tous les jours  
**ACHETE** le plus cher comptant  
ttes motos et scooters paiement  
immédiat. F.A.M. 10 av. de  
St-Ouen (angle av. de Clichy)

**ACHAT MOTOS VELOMOT.**  
SCOOTERS RECENTS  
Paiement immédiat  
et échange contre voitures  
Crédit 8-12-15 mois  
**DUMAS, 23 bd Péreire (17<sup>e</sup>)**

Paié de suite ttes motos et  
scooters récents. LAB. 44-65.

**ACHAT scooters motos, 79 bd**  
Montparnasse. LIT. 21-68.

**VOITURES**

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

**ECA PANTIN**

7, r de Montreuil, ouv. Dim.  
AUTO MOTO GARANTIES

**EMPLOIS**

**NOUVELLE SOCIETE**  
recherche :  
**DESSINATEURS**  
PROJETEURS et  
ETUDES 2<sup>e</sup>  
Pour Outillage et Petite méca-  
nique. S'adr. 19 r E. Cognacq  
LEVALLOIS. M<sup>o</sup> Pt Levallois  
PER. 34-82, Mlle BOUR.  
**DEMANDE** bons mécaniciens 2  
temps PEUGEOT. 10, avenue  
St-Ouen, Paris.

**MOTOBÉCANE**

**GARE  
DE  
L'EST**

Tous modèles  
Vélomoteurs  
Motos,  
Scooters

AGENCE OFFICIELLE

94, Bd Magenta, PARIS-10<sup>e</sup> - NORD 65-25

P. LISITA

Stock complet  
Pièces détachées  
Station Service  
Mobylette

**GARE  
DU  
NORD**

Magasin ouvert tous les jours sauf Dimanche de 9 à 12 h. 30 et de 14 à 19 h. 30

Votre Moto payable en 18 mois avec 10.000 fr. à la livraison. - Assurance et tous frais compris

**CABLES - GAINES  
TRANSMISSIONS**

**Ressorts - Rondelles GROWER**



**Société Bourbonnaise  
des Applications du  
FIL METALLIQUE**

Rue Jean Desorges  
**CUSSET (Allier)**

VICHY Tél. : 38-08 - 49-15

Télégr. : METAFIL-CUSSET

**COMPTOIR GENERAL IMPEX**

5, Rue Nicolet, PARIS-18<sup>e</sup> — Tél. : MON. 75-47

**CHAUFFAGE : INFRA-ROUGE**

**ECLAIRAGE :**

Toutes les nouveautés importées d'Amérique :

Circlines - Lampes Spots - Floods  
— Fluorescence — Slimline —  
Lampes Autos - Motos - Vélos

**INDUSTRIELS et COMMERÇANTS :**

Pour vos problèmes de Chauffage - Eclairage  
Illuminations - Vitrines... **CONSULTEZ-NOUS**



Tous les scooters  
**Terrot MAGNAT & DEBON**

sont équipés en série avec la  
**SUSPENSION CAOUTCHOUC**  
et **L'ANTIVOL NEIMAN**



**POIGNEES CHAUFFANTES**

**KICHOF**

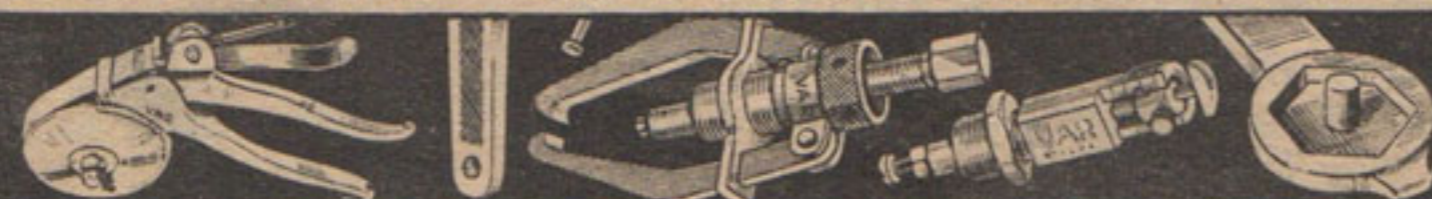
PRAT  
Sainte Terre (Gironde)



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

**MARCHANT Frères**  
16, rue Danton LEVALLOIS  
Ne pas confondre, bien no-  
ter n<sup>o</sup> 16, la maison n'a  
pas de succursale.

**TOUT VOTRE OUTILLAGE MOTO ET CYCLE...**



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

Envoi  
gratuit du Catalogue complet

**VAR**  
6, RUE PASTEUR - PARIS XI<sup>e</sup>  
ROQ. 03-88 - Métro St-Ambroise

# La bibliothèque du "motorisé"

La spécialité des Éditions de Moto-Revue

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



Prix : 750 fr. (par poste 850)



Prix : 495 fr. (par poste 547)



Prix : 500 fr. (par poste 545)



Prix : 525 fr. (par poste 580)

## NOUS ÉDITONS AUSSI :

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



Prix : 490 fr. (par poste 537)



Prix : 410 fr. (par poste 455)

## TABLEAUX MURAUX

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

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

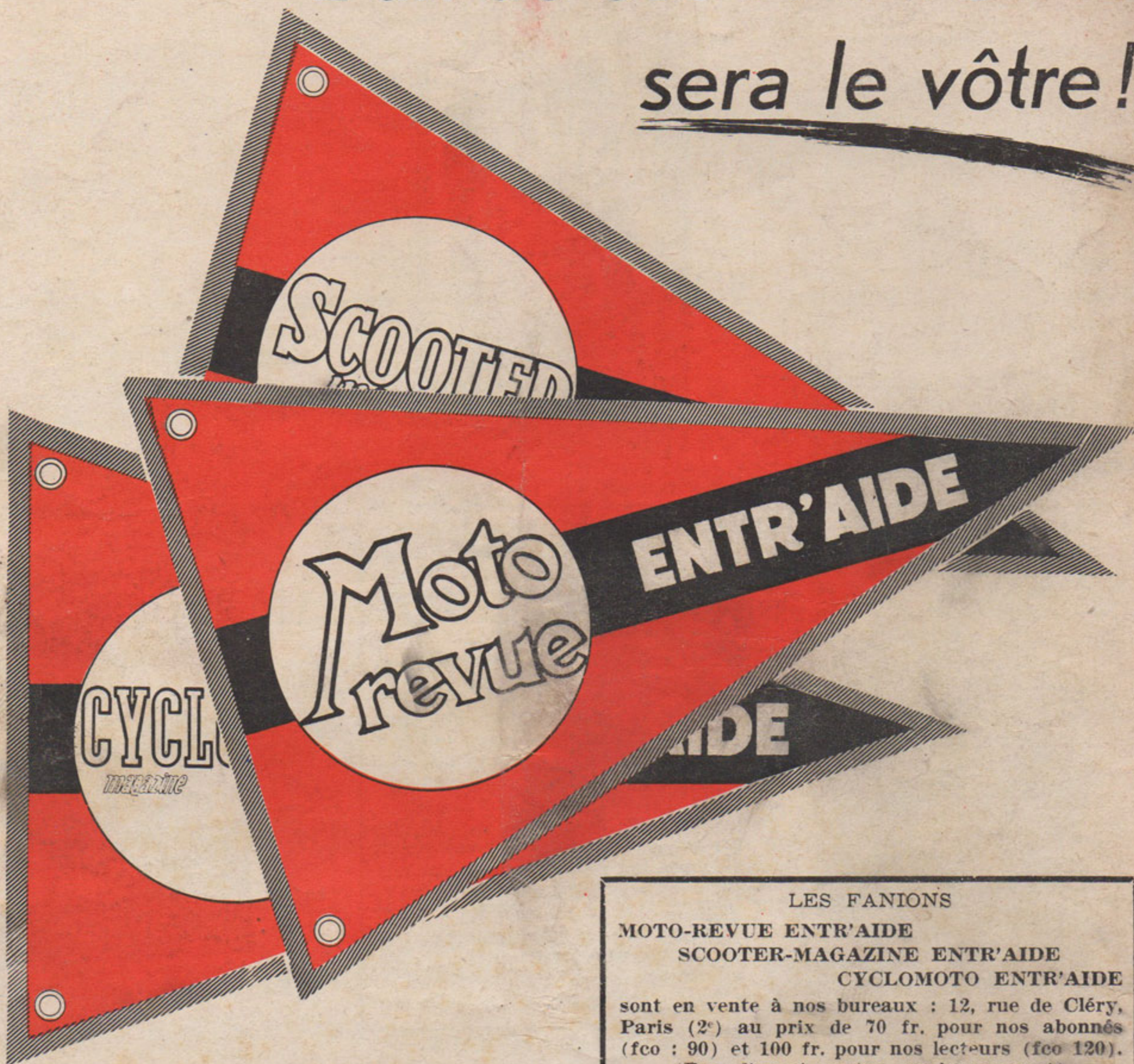
CARNET DE BORD du Motocycliste :  
60 fr. (franco 80 fr.)  
RELIURE pour 24 N°s : 350 fr. Franco 450.  
Les 2 pour l'année : 600 fr. Franco 700 fr.  
Catalogue détaillé sur demande

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



Prix : 485 fr. (par poste 535)

L'un de ces **FANIONS**  
**sera le vôtre!**



LES FANIONS  
MOTO-REVUE ENTR'AIDE  
SCOOTER-MAGAZINE ENTR'AIDE  
CYCLOMOTO ENTR'AIDE  
sont en vente à nos bureaux : 12, rue de Cléry,  
Paris (2<sup>e</sup>) au prix de 70 fr. pour nos abonnés  
(fco : 90) et 100 fr. pour nos lecteurs (fco 120).  
(Pas d'envoi contre remboursement)

**D**éjà trois mois que tous nos fanions : MOTO-REVUE ENTR'AIDE, SCOOTER MAGAZINE ENTR'AIDE, CYCLOMOTO MAGAZINE ENTR'AIDE sillonnent les routes de France.

Maintenant connus de tous, chaque jour nous apporte de nouvelles demandes. N'attendez plus pour nous adresser la vôtre.

Vous ferez ainsi partie de la grande famille motocycliste, et vous participerez à ce grand mouvement de solidarité et d'entr'aide que nous avons voulu promouvoir chez les utilisateurs des deux roues.

Comme vous pouviez le supposer d'après nos précédents numéros, une agréable surprise attend tous nos abonnés porteurs de fanions.

Dès maintenant, nous vous offrons gratuitement, à nos bureaux, un carnet d'achat vous permettant de réaliser de substantielles économies. Venez en profiter dès aujourd'hui pour vos cadeaux de fin d'année !