

Moto revue

44^e ANNEE. — 14 JANVIER 1956. — N° 1.272
Tous les Samedis, le Numéro : **40 frs**

**ESSAI
B.M.W.
R. 50**



Prochainement à l'essai : 125 cmc.
Cocymo et 150 cmc. Lambretta side-car

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

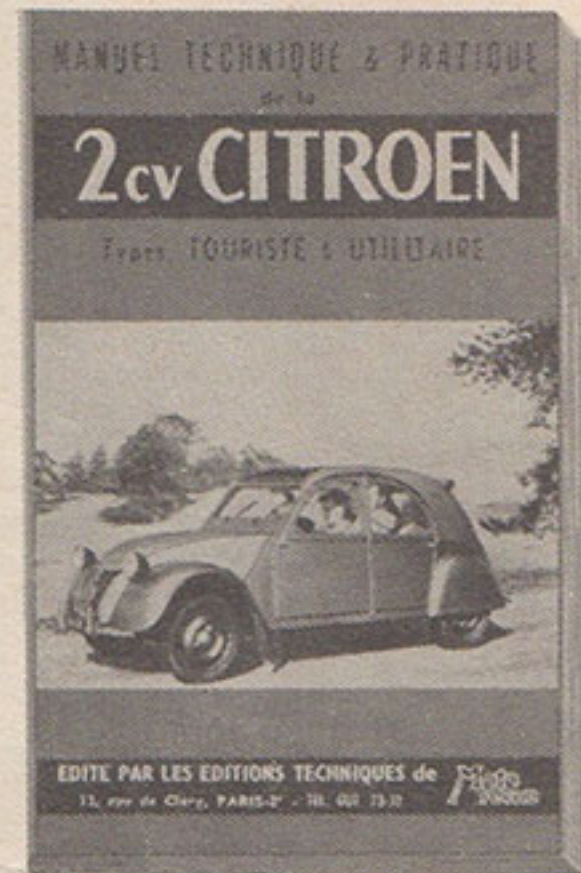


CARACTÉRISTIQUES

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

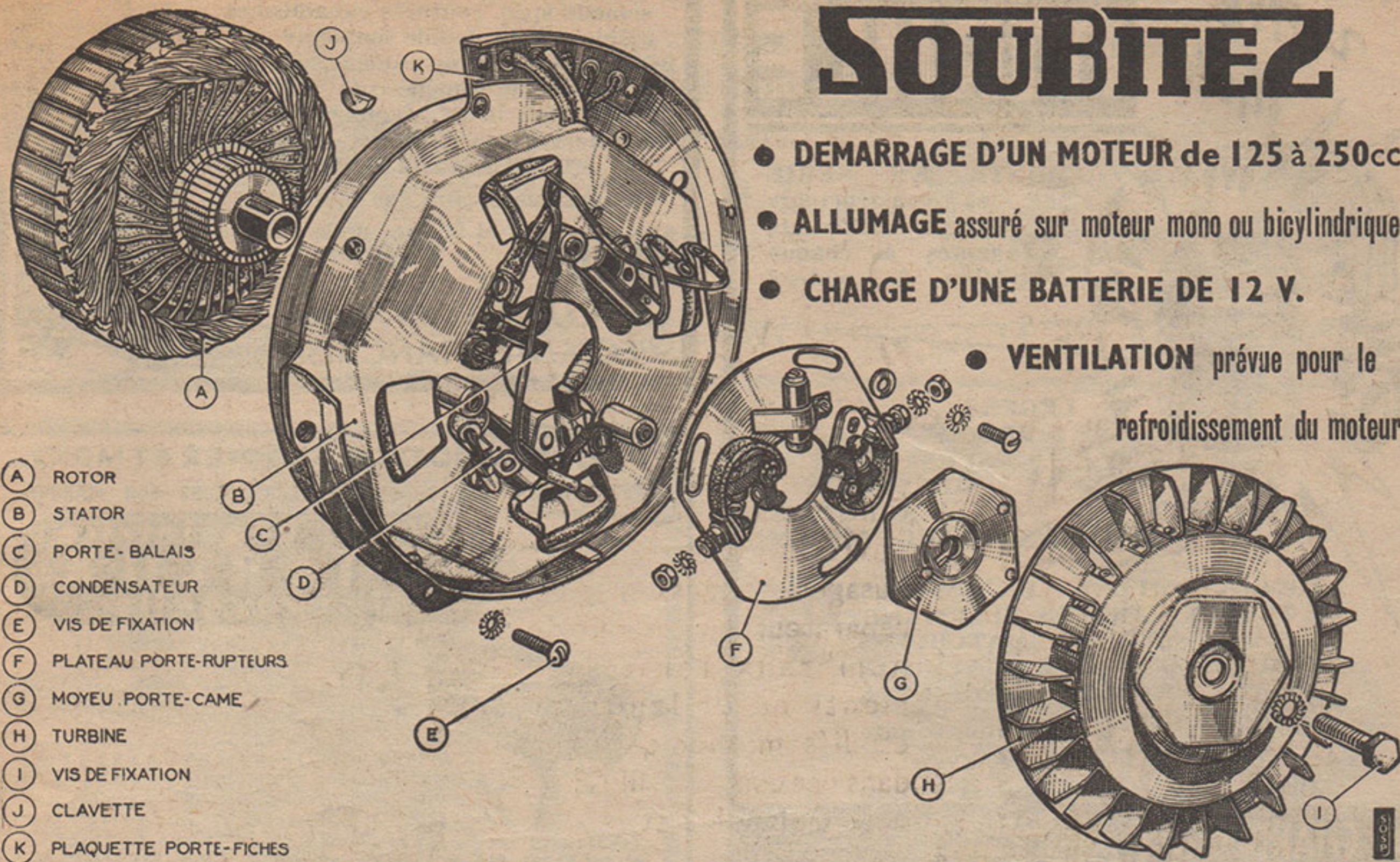


L'Aronde

Prix : 625 francs
Franco : 670 francs

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

Une nouveauté: Le DYNADÉMARREUR SOUBITEZ



- DEMARRAGE D'UN MOTEUR de 125 à 250cc
- ALLUMAGE assuré sur moteur mono ou bicylindrique
- CHARGE D'UNE BATTERIE DE 12 V.
- VENTILATION prévue pour le refroidissement du moteur

- (A) ROTOR
- (B) STATOR
- (C) PORTE-BALAIS
- (D) CONDENSATEUR
- (E) VIS DE FIXATION
- (F) PLATEAU PORTE-RUPTEURS
- (G) MOYEU PORTE-CAME
- (H) TURBINE
- (I) VIS DE FIXATION
- (J) CLAVETTE
- (K) PLAQUETTE PORTE-FICHES

Vous voulez une machine moderne, élégante, INCROYABLE,

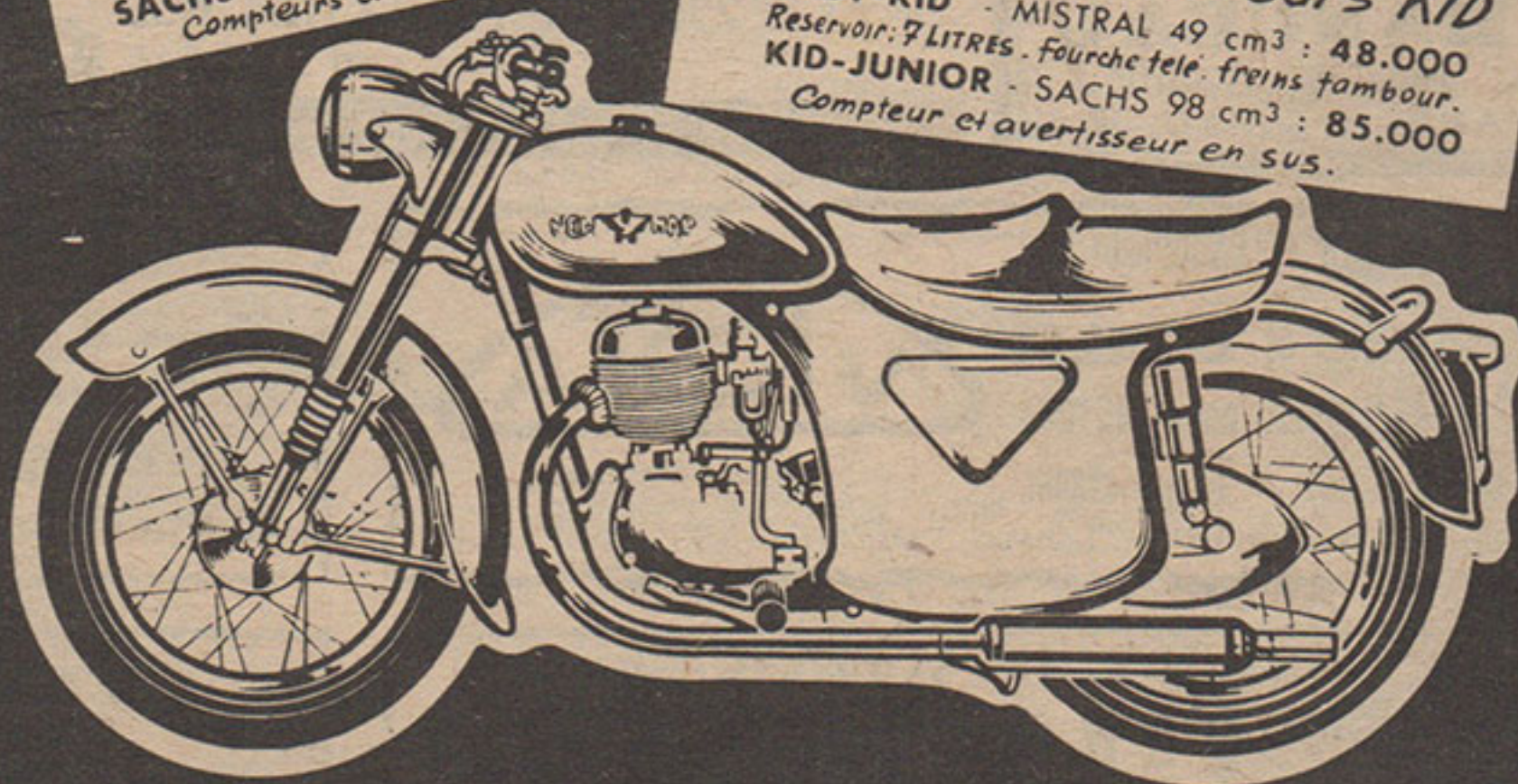
PRINCIPAUX AGENTS

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

VOYEZ NEW-MAP: Toujours en tête

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

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



NEW-MAP

124 Av. Lacassagne LYON

Magasin de Paris
 30, r. de Charenton
 PARIS - BASTILLE

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

Pour
votre
moto

LE PISTON MAHLE



MONTÉ EN SÉRIE
par les constructeurs
6 Alliages différents
adaptés à chaque
conception de moteur

LÉGERS
PRÉCIS
SÛRS
SILENCIEUX
ROBUSTES
SANS DILATATION

STOCK COMPLET EN MAGASIN
DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES
B.S.A. - NORTON - MATCHLESS
TRIUMPH - HARLEY-DAVIDSON
Scooters VESPA et LAMBRETTA

Production de la plus importante
usine de pistons d'Europe.

Distributeur exclusif pour la France

A. CHARDONNET

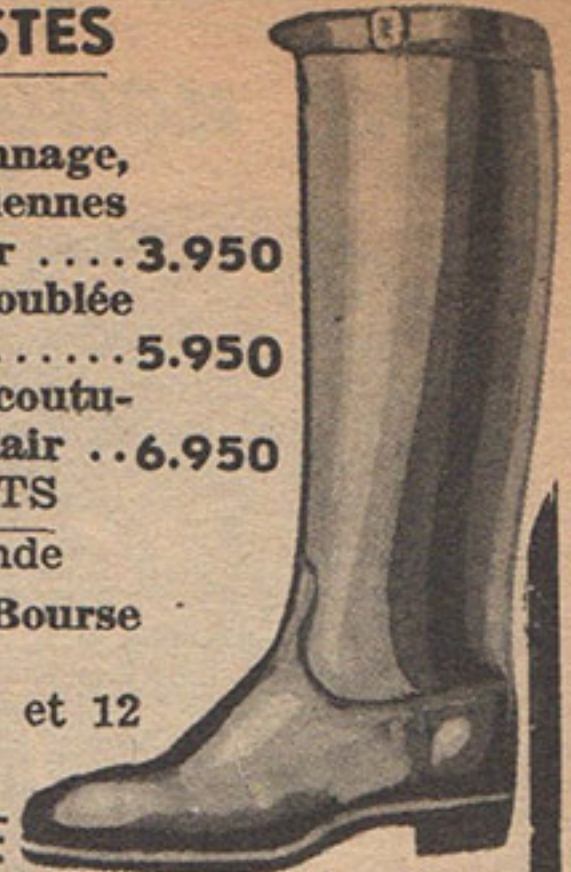
16 ter. rue Etienne Marcel - M^e Hoche
PANTIN (Seine) - Tél. : VIL. 21-63

BOTTES MOTOCYCLISTES

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

Catalogue gratuit sur demande

MARCY 1 et 3 place de la Bourse
Paris-2^e
Tél. : CEN. 83-11 et 12
**LA PLUS IMPORTANTE
SPECIALITÉ FRANÇAISE**



USAGERS CYCLOMOTEUR, SCOOTER ET MOTO..

MÉFIEZ-VOUS DES SOI-DISANT RÉGULATEURS BON MARCHÉ

la Self Régulatrice
INTERLUX
Universelle



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

EFFICACITÉ
CERTAINE

TECHNIQUE
INDISCUTABLE

GARANTIE
TOTALE

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

YAP

Toute la pièce détachée
en stock.

Livraison à lettre lue.
Remises aux Agents et
Stations-Service.

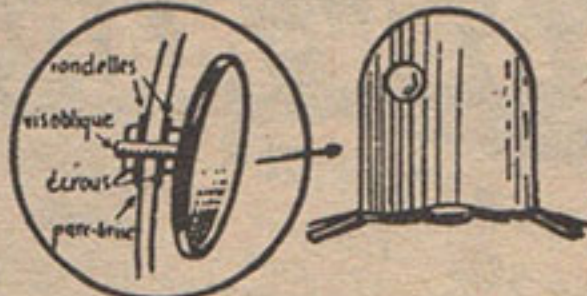
Echange standard
moteurs et transforma-
tion en D.T.

Conseils techniques par
mécaniciens spécialistes.

MANCEAU

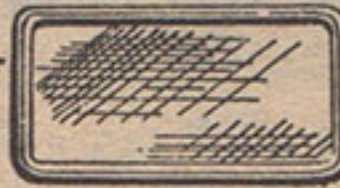
5, rue de Vouillé, 5
PARIS-15^e - VAU. 57-57

DEMANDEZ A VOTRE FOURNISSEUR...
LES ACCESSOIRES



PANORAMIC
SCOOTER

n° 7 S 55 230 Frs



RÉTRO

ANTI-CHOC 1955

n° 7 L 10 400 Frs

Geco



NETTOYEUR
DE BOUGIE
n° 514 320 Frs

COCORDAN ET LAFONT, Fabricants - AVON-FONTAINEBLEAU



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

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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

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

FOURCHES TELESCOPIQUES

SUSPENSIONS et AMORTISSEURS
HYDRAULIQUES pour MOTOS

Modèle déposé - Brevets STAGNI

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



Constructeurs

PEUGEOT - MOTOBÉCANE - TERROT

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

Etablissements **BEAUSOLEIL**

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



Tous les scooters
BERNARDET
sont équipés en série avec la
SUSPENSION CAOUTCHOUC
et L'ANTIVOL
NEIMAN



CADEAU! DURANT TOUT JANVIER

R. DEGUSSEAU

Agent général : NEW-MAP - DOUGLAS

30, Rue de Charenton - PARIS (Bastille) 12^e

Téléphone : DID. 73-83

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

33, Bd Barbès - PARIS-18'

BARBES-MOTO

Téléphone : MON. 98-35

DISPONIBLES



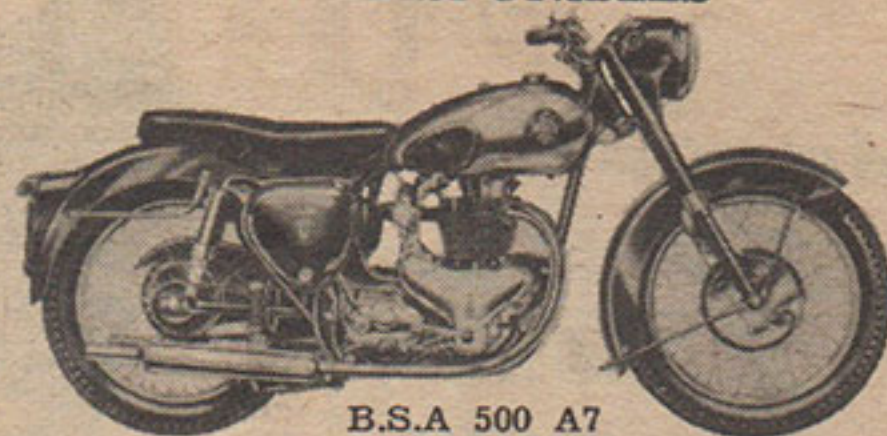
175 Sport PUCH S.V.S.

REPRISES ET
CREDIT DE 6 A 18 MOIS

SPECIALISTE

PUCH - B. S. A.
ATELIER

DISPONIBLES



B.S.A. 500 A7

PALOMA - RUMI - B.S.A. - TERROT - PUCH - LAMBRETTA

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

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

SAKER
ETS ANDRE PORTERIE

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

DES REFERENCES



ET DES RECORDS

2 TEMPS OU 4 TEMPS,
MOTOS OU VOITURES

BARDAHL IMPOSE SA SUPÉRIORITÉ ET LE PROUVE :

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

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

BARDAHL

ASSURANCE DE LA MÉCANIQUE
RÉDUIT LA FRICTION A UNE FRACTION

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

MOTTAZ



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

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

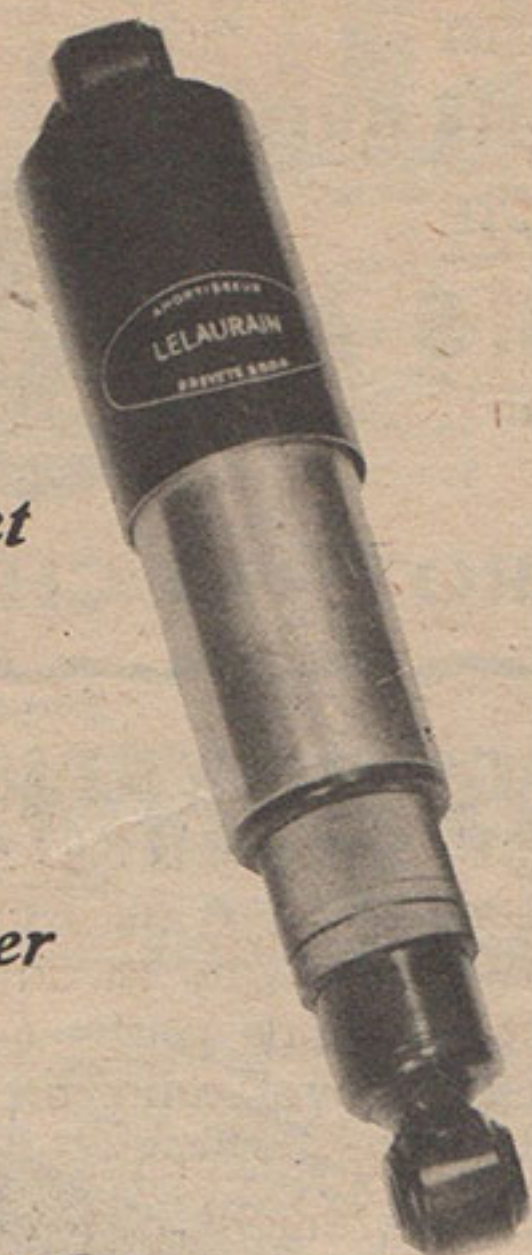
307 à 311
rue de la Garenne
NANTERRE - Mal 29-77

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

AMORTISSEURS LELAURAIN

Amortisseur
Télescopique
Hydraulique
Double effet

Suspension
Spéciale
Moto-Scooter



CONSTRUCTEUR S. A.

Ets LELAURAIN - 8, rue Voltaire
Avron 50 - 82 MONTREUIL

*A petits moteurs...
grand rendement*

grâce à

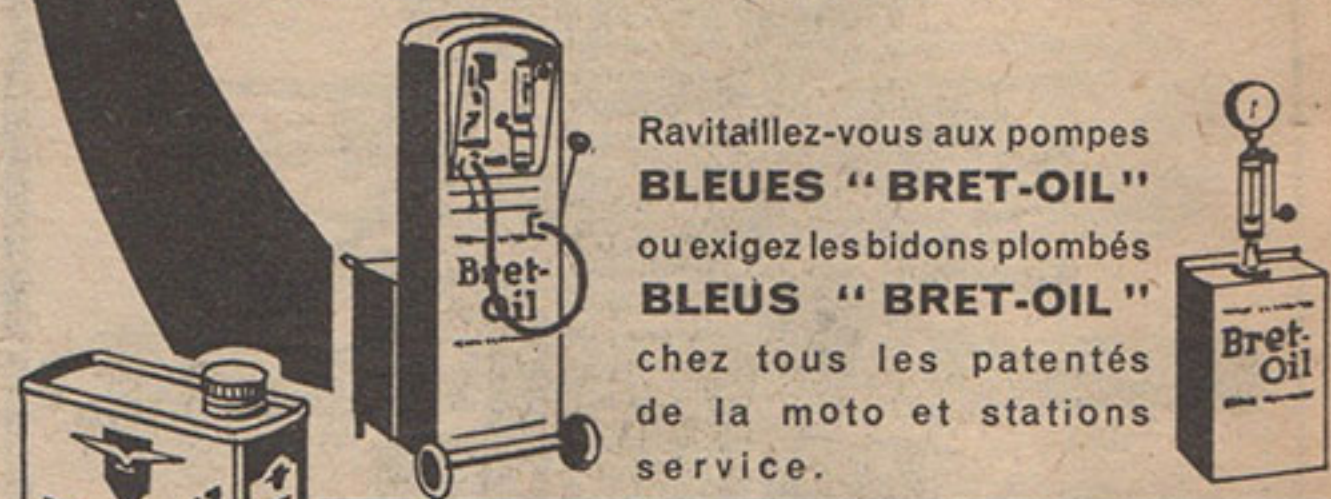
Bret-oil

Spéciale 2 temps

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

FINI le serrage du piston
FINIE la calamine
FINIE la perle au bougies

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



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

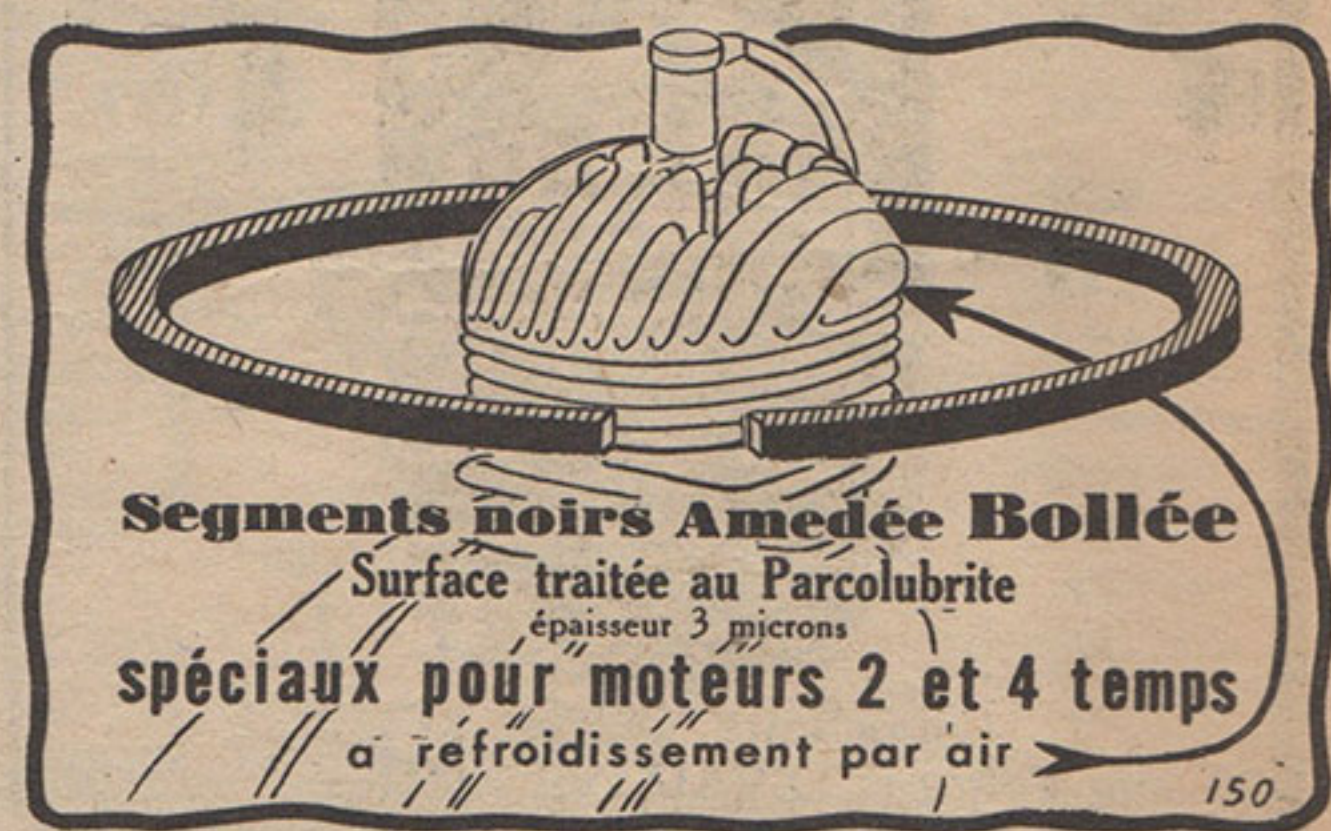


Bret-oil

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

5, r. Franklin
Le Pré
St-Gervais
V&W
SPECIALITES POUR MOTOCYCLETTES
**Contre les chocs
et les intempéries**

montez les nouveaux
protège-jambes
V&W
Tubes chromés
Tôles émaillées
aux teintes des
grandes
marques

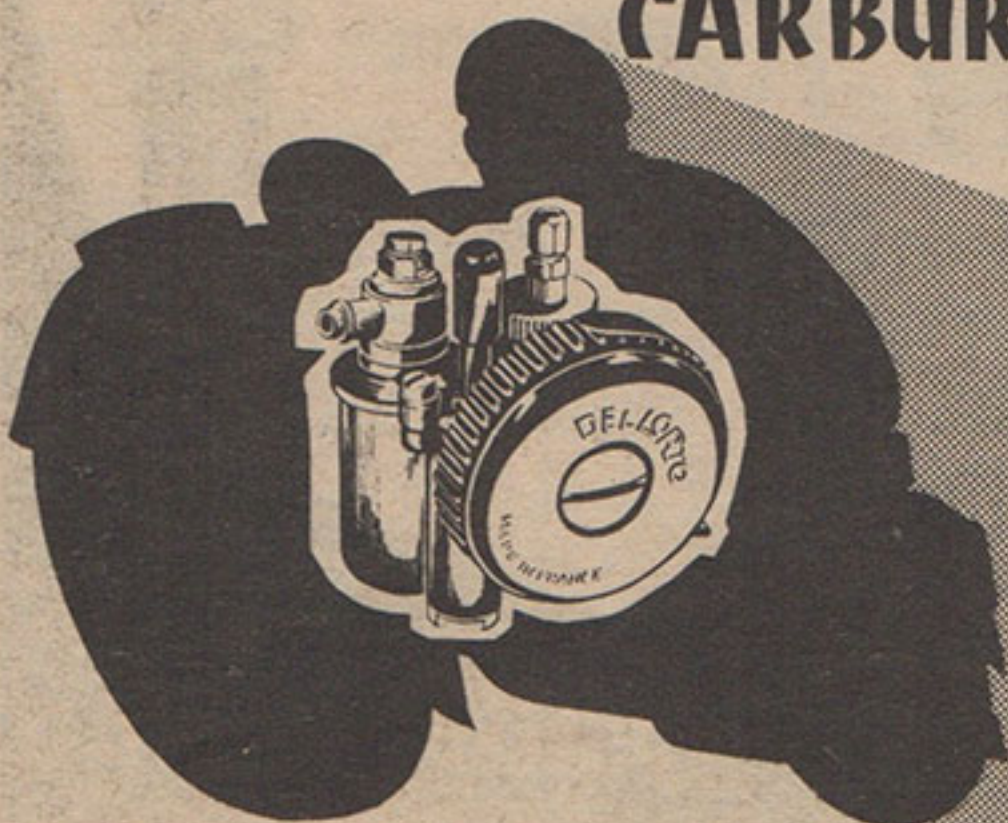


Segments noirs Amedée Bollée
Surface traitée au Parcolubrite
épaisseur 3 microns
spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps
à refroidissement par air

150

CARBURATEURS

échange standard!



Tous modèles adaptables
Toutes pièces détachées

cyclomoteurs
vélomoteurs
motocyclettes
scooters

sur demande
MODÈLE SPÉCIAL
VESPA-SPORT

LICENCE
DELLOORTO

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

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



Moto

La
Moto **revue**

Hebdomadaire, tous les Samedis

REVUE TECHNIQUE
INDEPENDANTE ET
DE DEFENSE DES USAGERS.

REDIGEE PAR DES MOTOCYCLIS-
TES POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913

Directeur-Fondateur : C. LACOME

LA PLUS FORTE VENTE
DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 40 francs

ABONNEMENTS :

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

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

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

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2°.

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

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

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12, RUE DE CLERY,
PARIS (2°)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32

— (4 lignes groupées) —

NOTRE REFERENDUM

CHAQUE matin, les fiches-réponses de notre Referendum National s'amoncellent sur nos bureaux. Comme pour les dernières élections, tous les records que nous prévoyons sont battus.

Nos lecteurs ont vite compris l'intérêt d'une telle entreprise et leurs réponses affluent sans cesse. Nous ne pouvons faire encore un pointage quelconque puisque la date limite est fixée au 31 janvier et qu'il est certain qu'une partie de nos lecteurs « mûrissent » leurs réponses, pour n'envoyer celles-ci qu'à la dernière limite.

Nous ne saurions leur reprocher cette attitude, car trop de nos lecteurs ont répondu hâtivement.

En effet, bien qu'il soit indiqué clairement que les notes allaient de 0 à 10, il se trouve encore des correspondants pour noter jusqu'à 20 !.

Nous écrivions d'ailleurs : « 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) ».

Certains lecteurs s'en sont tenus, à tort, à ces trois chiffres. A moins que cela ne reflète parfaitement leur opinion, nous ne saurions trop leur recommander d'user des chiffres intermédiaires, qui permettent plus de nuances dans le jugement.

Toujours dans la cotation, à notre question « Prix », plusieurs lecteurs ont indiqué le prix d'achat, ou des appréciations comme : « Trop chère par rapport à un deux temps » - « Prix intéressant », etc... ou rien du tout.

Reportez-vous à la page 1820 de notre numéro 1.270 où nous vous indiquons le plus clairement ce que nous entendons par ce facteur « prix ». Seul, un chiffre de 0 à 10 peut constituer une réponse valable.

Enfin, à la question « Quelle serait votre prochaine machine ? », répondez, si possible, par un type, un modèle bien défini : « BSA » ou « vertical-twin anglaise » ou encore plus « machine étrangère », sont beaucoup trop vagues.

Toutes ces remarques ne s'adressent heureusement qu'à une minorité de réponses, mais nous en avons quand même fait part à tous nos lecteurs afin d'éviter de pareilles erreurs lors de nos prochains referenda.

Enfin, nous ne saurions trop vous inciter à faire connaître ce referendum à vos amis propriétaires de la machine en question.

Plus nous aurons de réponses, plus la valeur de cette consultation sera grande, plus nous aurons conscience d'avoir œuvré utilement pour le perfectionnement de nos motocyclettes, en publiant le verdict de l'usager.

D'autre part, que les possesseurs de la machine en question, nous ayant envoyé un « Ce qu'ils en pensent » antérieur à notre Referendum, ne s'en tiennent pas là. Qu'ils remplissent également notre fiche-réponse.

Lecteurs, à vos plumes !.

INFORMATIONS

◆ 1956, UNE ANNEE CAPITALE POUR PIERRE MONNERET

De retour d'Italie, nous avons pu rejoindre immédiatement Pierre Monneret, pour qui l'année 1956 s'annonce comme un millésime heureux.

En effet, notre champion de France se voit première monte de l'écurie officielle Gilera.

Avouons que peu de français peuvent se parer d'un tel titre, et cet hommage venant de l'étranger, est encore plus significatif.

Mais quel est le programme de Pierre Monneret pour 1956 ?

Avant tout, un objectif : les Championnats du Monde, aussi bien en catégorie 125 cmc. qu'en 500 cmc., toujours pour le compte de Gilera.

Les Championnats de France aussi, bien entendu, où en plus des machines précitées, Pierre Monneret disposera d'une 250 cmc. NSU et d'une 350 AJS.

Un programme chargé somme toute.

Avant la première épreuve, du Championnat du Monde, à Barcelone, Pierre Monneret poussera activement son entraînement sur 4 cylindres, en participant aux circuits de Pau, Marseille et Imola.

Si la participation de machines d'usine dans les épreuves françaises a fait couler beaucoup d'encre, nous réservons à nos lecteurs la surprise suivante. Le grand

rival de Pierre Monneret disposerait, lui aussi, d'une 500 cmc. (une Norton pour préciser) qui serait directement mise au point par le Service Compétition Norton !

Quand on se rappelle les récentes victoires de Surtees (Norton) sur Geoff Duke (Gilera 4), cela promet de belles empoignées à armes égales, car les circuits français sont en général assez sinueux pour que le facteur machine soit ramené à une juste valeur.

Pour terminer, Pierre Monneret nous a donné quelques précisions techniques. Tout d'abord la 125 twin Gilera se montre sous l'angle de la puissance d'ores et déjà l'égale de ses rivales italiennes.

La 500 cmc. modèle 1956 sera toute nouvelle. Encore plus surbaissée, elle n'apparaîtrait pas plus grosse que la 125 cmc. Les freins sont de plus petit diamètre, mais très larges, débordant largement de chaque côté de la roue !

Enfin, les ingénieurs de Gilera parlent d'une vitesse de 260 kmh. !

Pierre Monneret va donc disposer en 1956 d'un matériel exceptionnel.

Nul doute que notre jeune Champion de France n'en tire un parti digne de la réputation des Monneret.

◆ RECORD NSU

Avec un chiffre global de production de près de 300.000 véhicules à 2 roues (exactement 296.836) construits en 1955, NSU a battu son propre record de production et vient en tête des constructeurs allemands.

Ci-dessous : le Commandatore Gilera et M^{me} Gilera qui s'intéresse activement à la marche de l'affaire, semblent écouter attentivement les propos de Pierre Monneret.



◆ SI VOUS ALLEZ EN ESPAGNE, MEFIEZ-VOUS DE LA REGLEMENTATION IBERIQUE

Une disposition ministérielle récente n'autorise, en Espagne, à transporter un passager sur une motocyclette que si celle-ci comporte :

- Une poignée métallique, large d'au moins 25 cm, fixée au cadre.
- Un repose-pied métallique de chaque côté, large d'au moins 10 cm et fixé au cadre.
- Une selle séparée pour le passager, d'une surface minimum de 570 cm², fixée au cadre, derrière la selle du conducteur, la poignée métallique se trouvant entre les deux selles.
- Enfin, un système devra être monté à la roue arrière, afin d'empêcher que les vêtements puissent se prendre dans les rayons.

× × ×

Après l'obligation, au Luxembourg, du port du casque, même pour les étrangers, cette décision est une des plus ridicules parmi celles prises par des législateurs qui ignorent tout des problèmes de la motocyclette. En effet, tout le monde sait qu'une poignée métallique est dangereuse et qu'une poignée de cuir est bien préférable ; partout dans le monde, il a été reconnu que la selle double rendait la conduite plus sûre, mais les législateurs espagnols préférèrent une selle séparée ; de même, cette selle doit être fixée au cadre ! Alors qu'il est plus pratique et plus logique de la monter sur le garde-boue. Enfin, aura-t-on recours au filet des bicyclettes de nos aïeux pour éviter que les vêtements se prennent dans les rayons ?

Mais cette absurde réglementation vise non seulement les motocyclettes d'origine espagnole, mais aussi les machines d'importation et, ce qui nous intéresse particulièrement, les motocyclettes des touristes étrangers circulant en Espagne.

◆ PROJETS JAWA POUR LA SAISON SPORTIVE

Les usines Jawa ont établi leur programme sportif pour 1956. Les succès remportés par la marque tchèque aux 6 Jours Internationaux cette année font que la participation pour l'année prochaine sera maintenue.

D'autre part, Jawa alignera au départ de certains circuits de vitesse une 125 cc. et une 500 cc. Cette dernière sera pilotée par Stastny, célèbre en Tchécoslovaquie et particulièrement à l'aise sur les circuits sinueux. La 500 est la twin que nous avons décrite dans notre n° 1193 et qui n'a subi que des petites modifications de détail. Par contre, la 125 est totalement nouvelle, et ses caractéristiques ne sont pas connues.

POSSÉSSEURS DE 175 MOTOBECANE

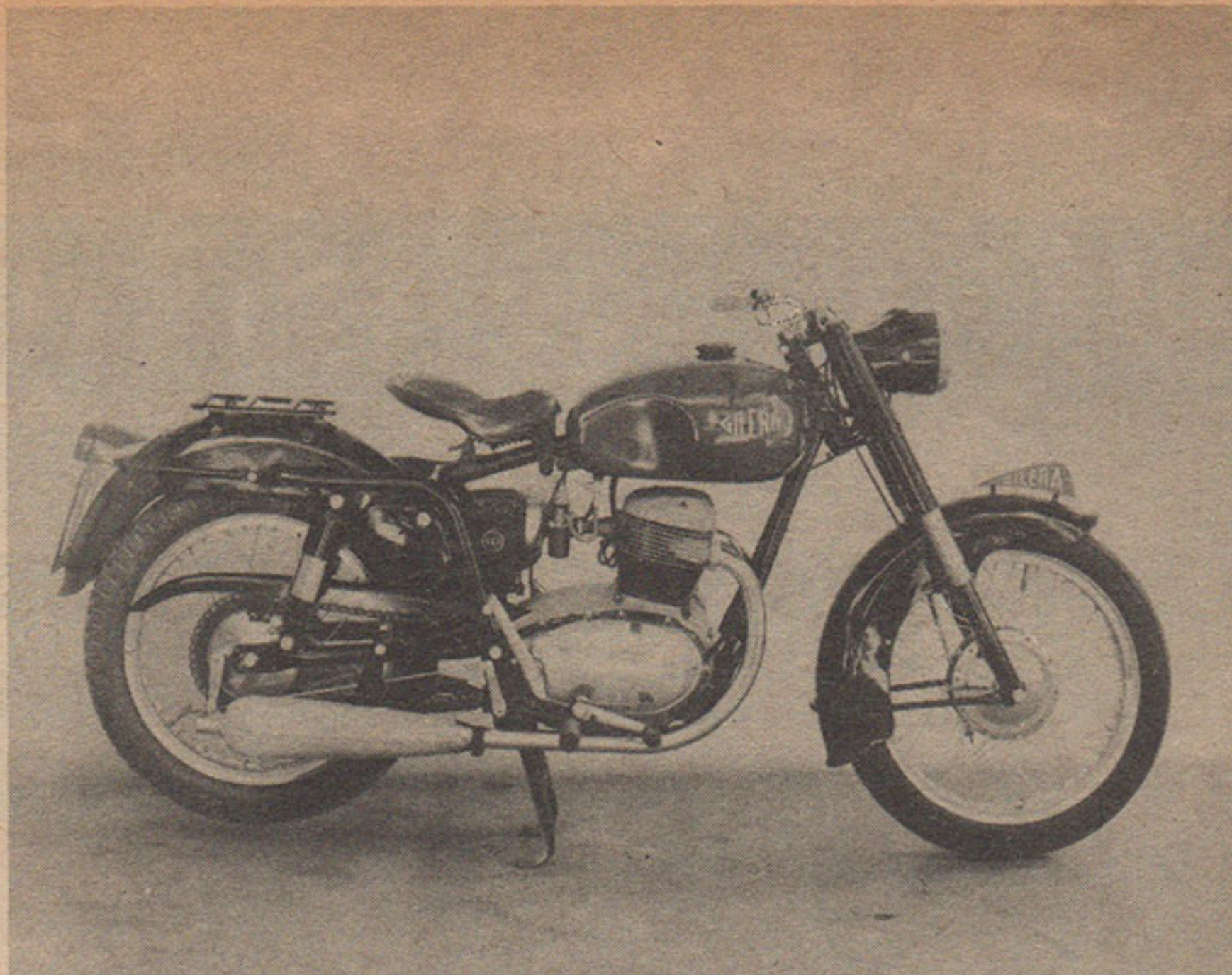
N'oubliez pas notre REFERENDUM

DATE LIMITE : 31 JANVIER

Tous renseignements dans le N° 1.270

◆ NOUVEAUTE MV

Après avoir présenté au dernier Salon de Milan une toute nouvelle 350 cmc. twin, MV a commencé la nouvelle année en présentant un autre modèle, dénommé « Superpullman ». La ligne générale du Superpullman est plutôt celle d'une moto à roues normales (17 ou 18") avec le moteur monté en porte-à-faux. La cylindrée est probablement celle du « Pullman » à jantes de 14" : 160 cmc.



◆ LES 300 CMC. GILERA EN FRANCE

Nous apprenons que les Ets Monneret, distributeurs Gilera pour la France, viennent de recevoir un premier lot de twins Gilera... dont la totalité est presque vendue.

Aux lecteurs qui s'intéressent à cette machine, nous leur promettons un essai sous peu.

Voici la 300 cmc. Gilera dont un premier lot est disponible en France. L'importation du prototype « super lusso » présenté à Milan n'est pas envisagée, le modèle n'étant pas encore construit.

◆ CALENDRIER DU M.C. CHATILLONNAIS

Le Comité du MC Châtillonnais a annoncé les dates des manifestations organisées par le MCC en 1956 :

12 février : 4° Trial d'Hiver à Clamart.
9 et 10 juin : 6° Concours d'Audax (national et international).

23 septembre : 5° Concentration nationale touristique et de camping à Mallesherbes (Loiret).

◆ VICTOIRES GUZZI EN AUSTRALIE

Dickie Dale et Bill Lomas, qui s'étaient rendus en Australie avec des Guzzi officielles ont remporté leur première course, disputée sur le circuit de Perth.

Dale s'est approprié la victoire en 350 cmc. à 116,032 kmh., fixant le record du tour à 123,113 kmh., alors que Lomas portait le record du tour en 500 cmc. à 130,161 (nouveau record absolu du circuit), la moyenne générale étant de 120,699 kmh.

◆ CAUSES DIVERSES D'ACCIDENTS

D'après les statistiques anglaises officielles, sur les accidents survenus en 1955 aux motocyclistes, plus de 1.500 sont provoqués par les chiens ; quelques-uns de ces accidents ont même causé la mort du pilote. Parmi les autres causes figurent dans 3.244 cas les accidents dus à l'ouverture des portières par des automobilistes distraits.

◆ PORTEZ UN CASQUE...

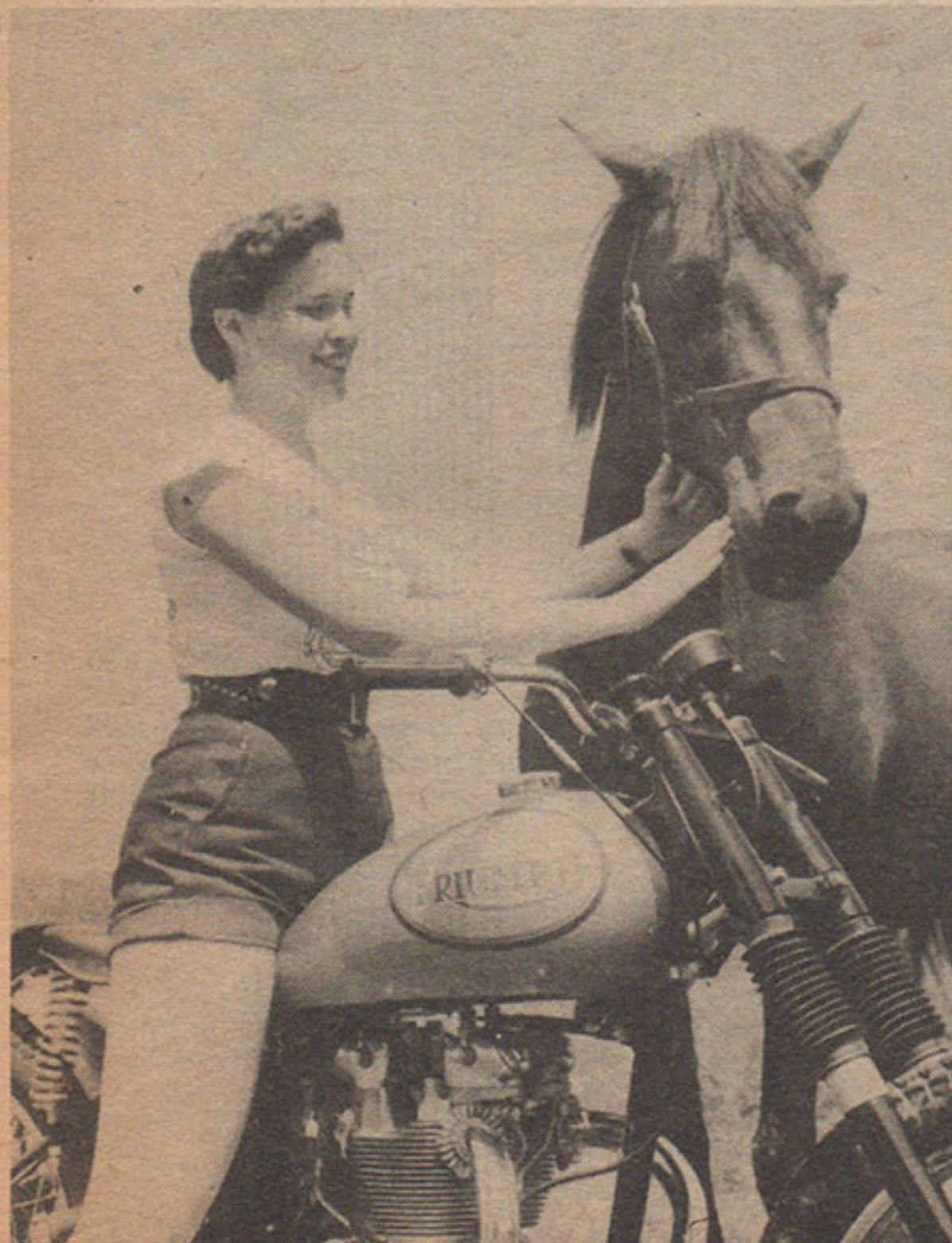
La petite histoire suivante vient apporter un argument de plus en faveur du port du casque. Mais cet argument est assez particulier, qu'on en juge :

Un policier de la route anglais, P.C. George Karn, roulait pour son service, en motocyclette, lorsque la radio du bord lui signala la présence dans son secteur d'un redoutable malfaiteur qui s'appretait à commettre une agression à main armée. Karn devait le tenir en respect jusqu'à l'arrivée des renforts, mais, pour son malheur, il n'avait pas d'arme sur lui. Arrivé dans la zone signalée, George Karn, favorisé par la chance, réussit rapidement à trouver son homme. Grâce au brouillard et à la nuit qui commençait à tomber, notre policier enleva son casque, et s'approchant du bandit, le mit k.o. de quelques coups de casque bien appliqués avant qu'il n'ait pu utiliser son arme !

Les policiers des renforts n'en croyaient pas leurs yeux : un malfaiteur armé réduit à l'impuissance par un casque de moto, mais rationnellement utilisé, il est vrai, par son propriétaire...



Le cheval trouve un rival de jour en jour plus dangereux dans le cheval... mécanique, témoin cette jeune fermière de l'Ohio qui délaisse sa monture habituelle pour une autre plus nerveuse.



SEULE 500 COMPÉTITION-CLIENT

VERTICAL TWIN ET A CULBUTEURS

VOICI...

LA semaine dernière, dans notre N° 1.271, nous avons présenté la 350 cmc. compétition-client de l'Associated Motor Cycles : la 350 AJS 7R. Mais l'AMC fabrique aussi une 500 cmc. de compétition : la Matchless G45 que nous présentons ici.

Apparue il y a quatre saisons, la G 45 Matchless acquit très vite une enviable réputation de rapidité, mais son manque de robustesse mécanique causa quelques déboires à ses propriétaires. C'est d'ailleurs probablement à cause de sa fragilité que ce vertical-twin est assez peu répandu parmi les coureurs privés.

Directement dérivé des modèles G9 de

série, le moteur est un bicylindre vertical à soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs. D'une cylindrée exacte de 498,1 cmc., chaque cylindre a un alésage de 66 mm et une course de 72,8 mm, soit un rapport course-alésage de 1,103. Taux de compression : 9,5 à 1 ; puissance : 48 CV à 7.200 t.-m., soit une puissance spécifique de 96,3 CV/l.

L'embellage est en acier tourné dans la masse d'une barre de 130 mm de diamètre. Comme sur les twins de série, l'embellage tourne sur un palier central, mais ici plus largement dimensionné, ce qui a permis d'améliorer le graissage. Les linguets à patin

ont été remplacés par de nouveaux linguets, à rouleaux. Les arbres à cames ont évidemment été réétudiés et le diagramme de la distribution est le suivant :

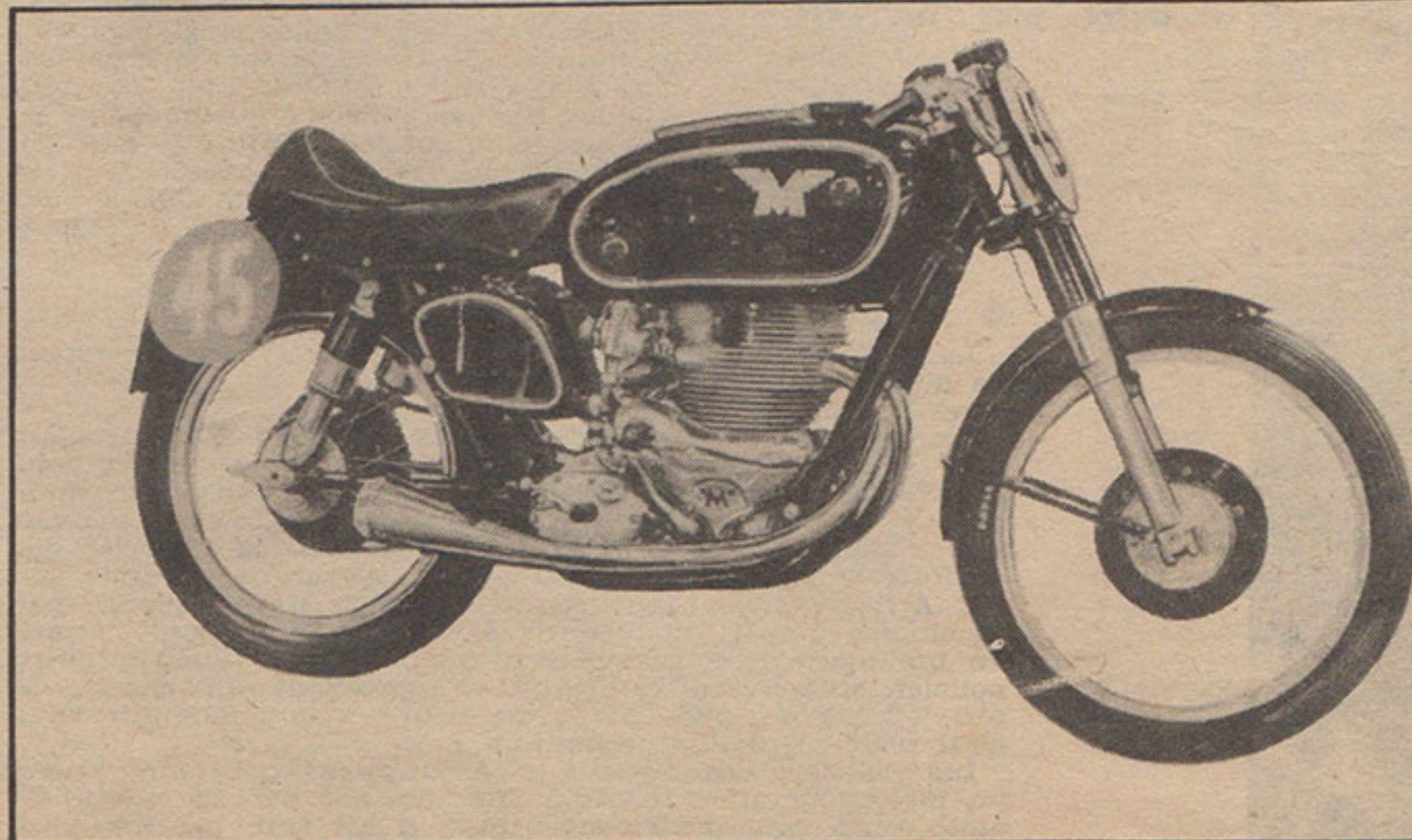
AOA : 64°
RFA : 70°
AOE : 74°
RFE : 46°

donc un diagramme normal pour une machine compétition. Durée de l'admission : 314° ; durée de l'échappement : 300° ; croisement : 110°.

Comme sur la 350 AJS 7R, un seul segment de compression, segment « Dykes » est monté sur le piston, en plus du segment râcleur évidemment.

...LA

MATCHLESS G. 45



Le montage du moteur G45 dans le cadre de la 7R AJS donne un aspect très compact à la machine qui semble courte bien que son empattement soit normal.

Les deux carburateurs sont des Amal G.P. à cuve commune ; l'allumage est assuré par une magnéto Lucas à aimants tournants.

Les tubes d'échappement sont terminés par des mégaphones à cônes inversés, calculés, ainsi que la longueur de la pipe d'admission, pour utiliser au mieux les phénomènes de pulsations gazeuses.

Les couvre-culbuteurs sont coulés en électron et garnis d'ailettes, ce qui contribue pour une bonne part à changer l'allure du bloc, beaucoup plus étoffé que sur les G 9 de série.

Les rapports de boîte sont les mêmes que ceux de la 350 AJS 7 R, aussi nos lecteurs pourront se reporter à notre N° 1.271, les commentaires publiés à propos des rapports internes de la 7 R étant également valables pour la G 45. Rappelons ces rapports donnés par la boîte séparée Burman : 1 (100 %) ; 1,09 (91,8 %) ; 1,35 (74 %) et 1,87 (53,5 %) à 1.

La transmission primaire par chaîne donne une démultiplication standard de 1,75 à 1 : 42 dents au pignon d'embrayage et 24 dents au pignon moteur. On peut également obtenir des pignons moteur de 22 et 23 dents, donnant des démultiplications primaires de 1,91 et 1,826 à 1.

Le pignon de sortie de boîte comporte 21 dents et la couronne 55 dents, la démultiplication secondaire standard est la même que celle de la 7 R : 2,62 à 1. De même quatre couronnes peuvent être livrées : 54, 56, 57 et 58 dents, donnant les rapports suivants : 2,571, 2,666, 2,714 et 2,762.

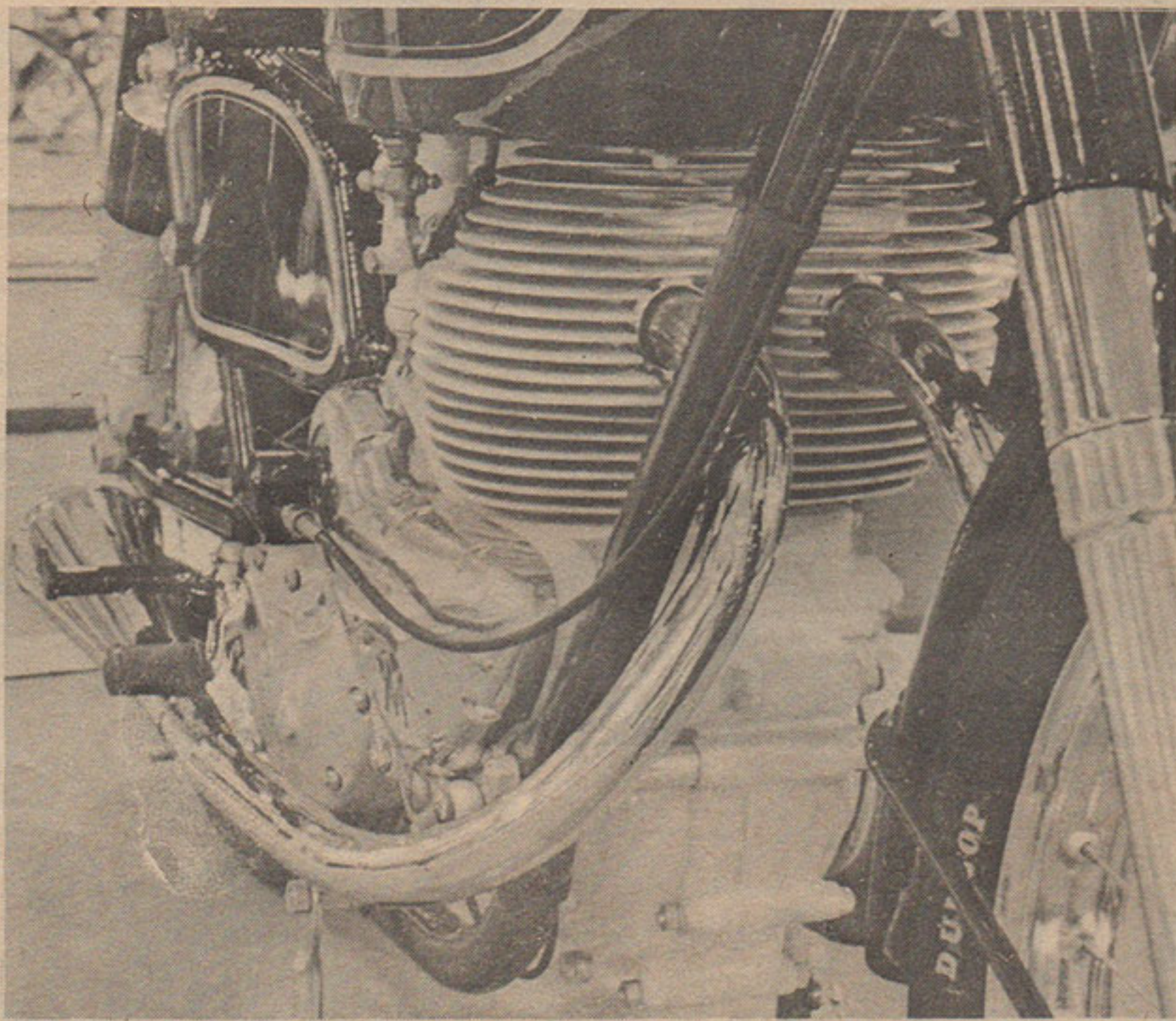
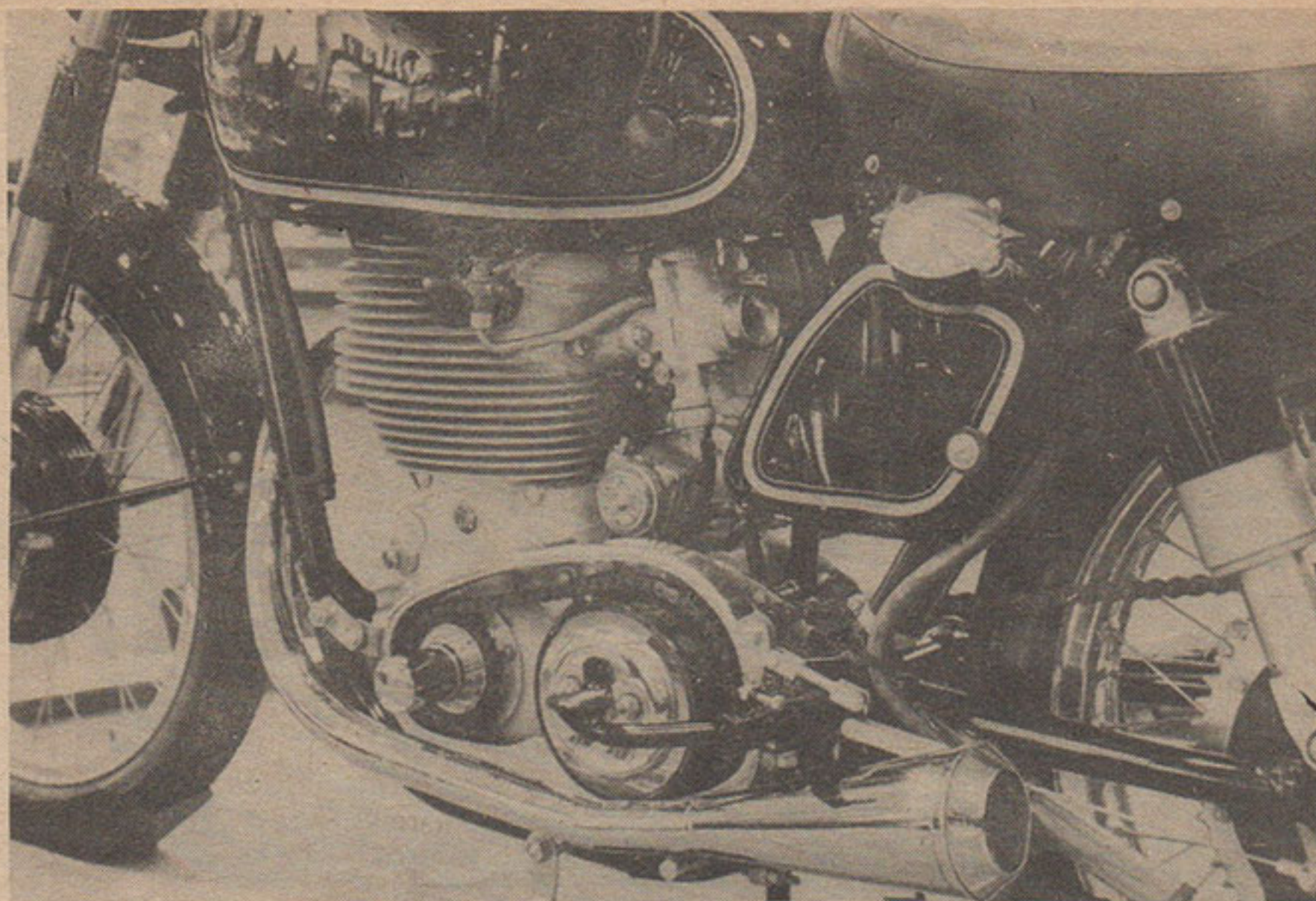
Avec les rapports standard, les démultiplications finales sont les suivantes : 4,58 - 4,99 - 6,19 et 8,57 à 1. Soit au régime de puissance maximum de 7.200 t.-m., des vitesses de 193, 180, 145 et 104 kmh.

Grâce aux trois pignons moteur et aux cinq couronnes arrière, on obtient 15 démultiplications finales, et le tableau joint donne les vitesses permises en prise au régime de puissance maximum (7.200 t.-m.) pour chacune de ces démultiplications.

Pignon moteur	Couronne arrière	Démult.	Vitesse à 7.200 t.-m.
22	54	4,9	183
22	55	5,0	179
22	56	5,09	176
22	57	5,18	173
22	58	5,27	170
23	54	4,7	190
23	55	4,78	187
23	56	4,87	184
23	57	4,96	180
23	58	5,04	178
24	54	4,5	199
24	55	4,58	195
24	56	4,66	192
24	57	4,75	188
24	58	4,83	185

La partie cycle est exactement la même que celle de la 7 R AJS, aussi nous ne la décrivons pas de nouveau. Seul, diffère le poids : 147,4 kgs à vide contre 135,2 kgs pour la 7 R AJS, différence due évidemment au bloc de la G 45, beaucoup plus important.

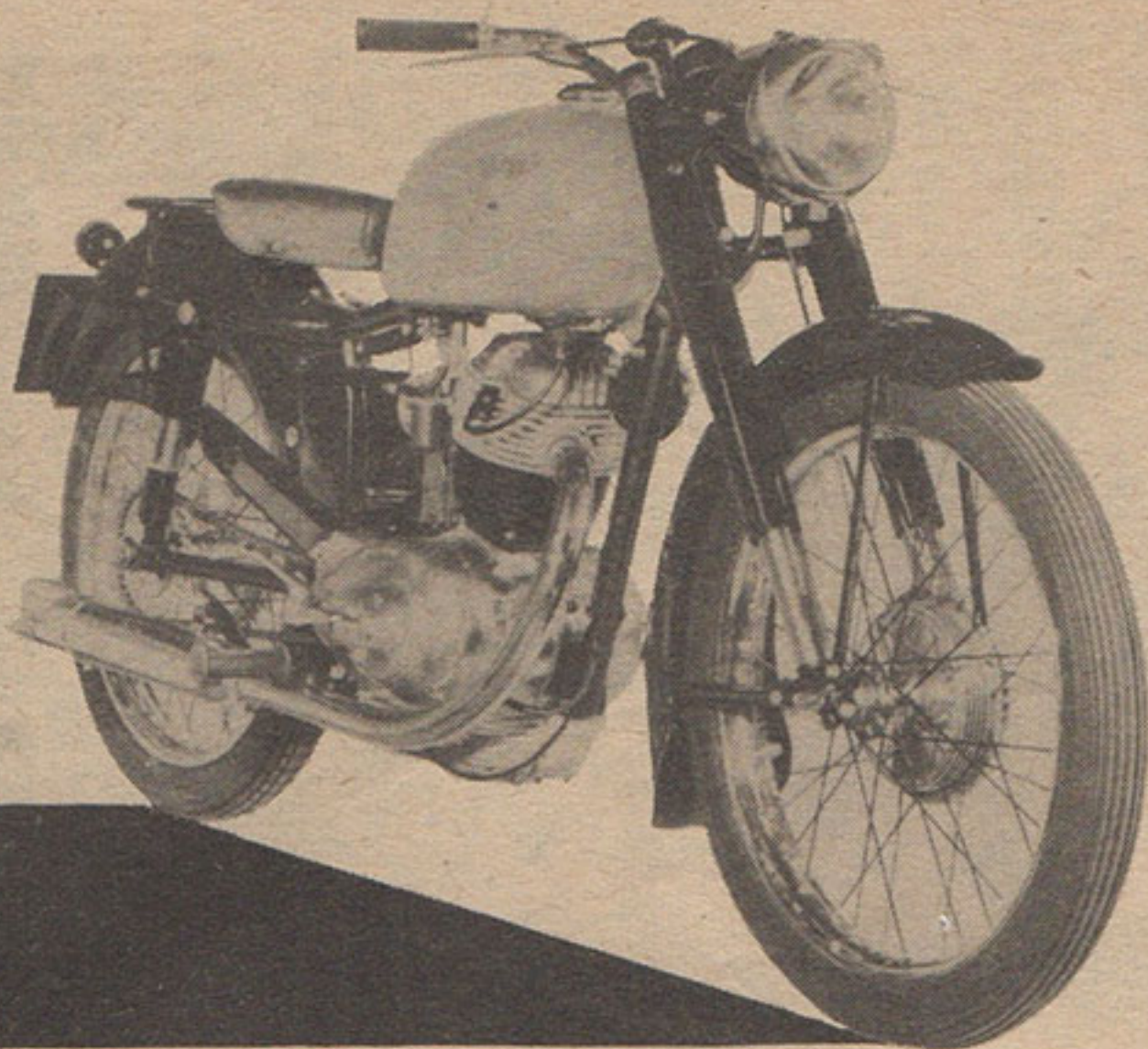
C. C.



En haut de la page : une vue du côté transmission primaire de la G 45 nous montre les mégaphones à cône inversé et le montage des deux carburateurs. - Ci-dessus : une impressionnante vue du moteur dont l'allure est due aux couvre-culbuteurs ailetés.

PRODUCTION

M
O
R
I
N
I



Contrairement aux autres usines italiennes de petite ou moyenne importance, Morini produit depuis deux ans la même gamme de machines dont les détails sont retouchés chaque saison, gamme qui comprend, outre une 125 cmc. deux temps, de caractère utilitaire, trois modèles de 175 cmc. : un modèle utilitaire, un modèle grand tourisme et un modèle sport.

LA 125 CMC. « TURISMO »

Le moteur, du cycle à deux temps, de 123,2 cmc. de cylindrée exacte, a un alésage de 52 mm et une course de 58 mm, soit un rapport course-alésage de 1,115. Comme sur la plupart des deux temps, le cylindre est en fonte, la culasse étant en alliage léger. Bloc-moteur à 4 vitesses commandées par sélecteur.

Transmission primaire par chaîne, ce qui est très rare sur un bloc-moteur ; à l'actif de ce mode de transmission : silence de fonctionnement, souplesse de fonctionnement, souplesse de transmission et aussi prix de revient plus faible.

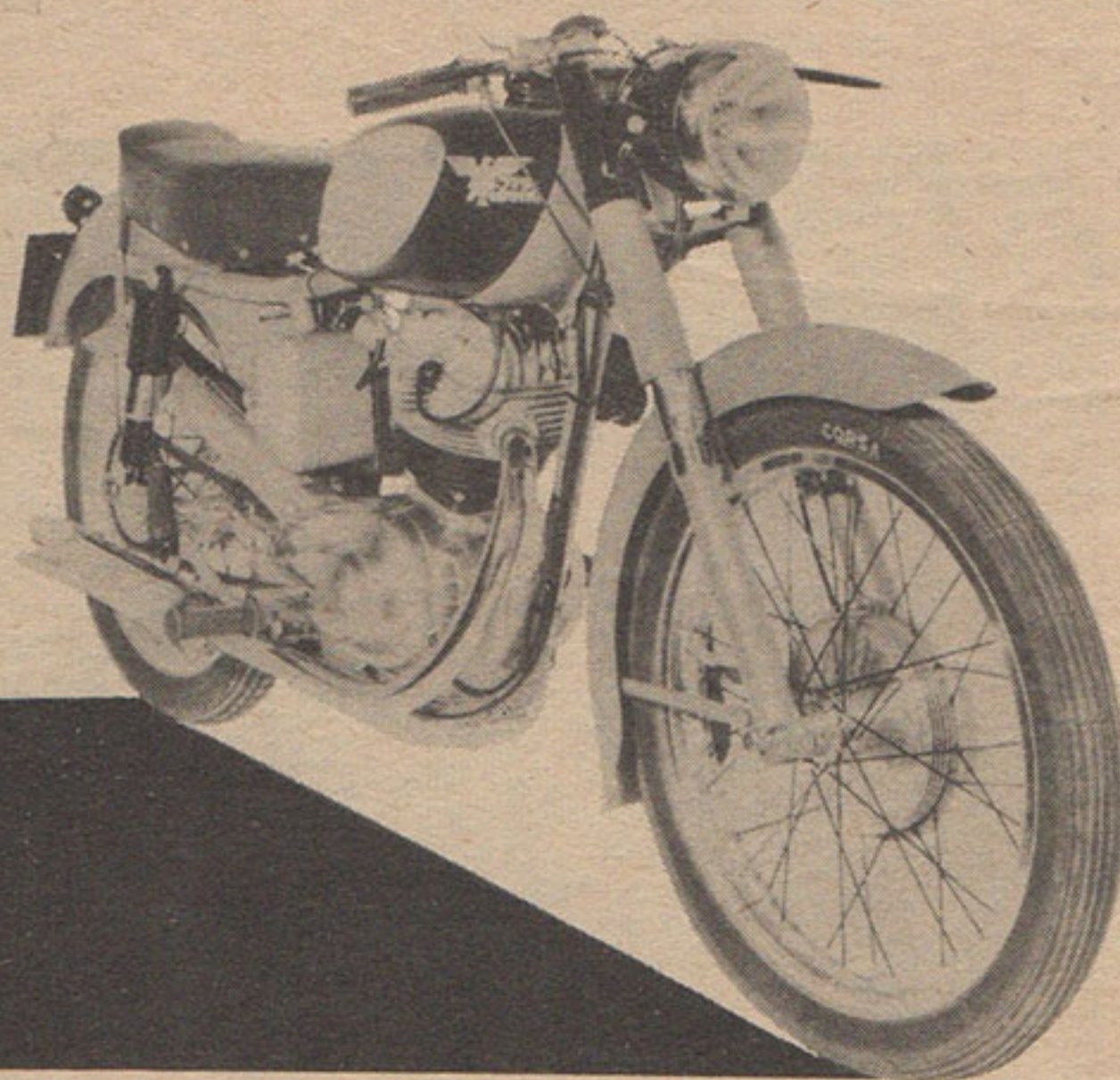
L'allumage s'effectue par batterie-bobine, la batterie étant rechargée par une dynamo-volant montée en bout d'arbre, d'une puissance de 45 watts.

Le cadre, en tubes d'acier, est interrompu ; la suspension arrière oscillante comporte deux éléments séparés avec amortisseurs hydrauliques incorporés. A l'avant, c'est une fourche télescopique qui assure la suspension. Les jantes sont en acier ; pneus de 2,5x19" ; freins de 125 mm de diamètre. Vitesse maximum environ 80 kmh.

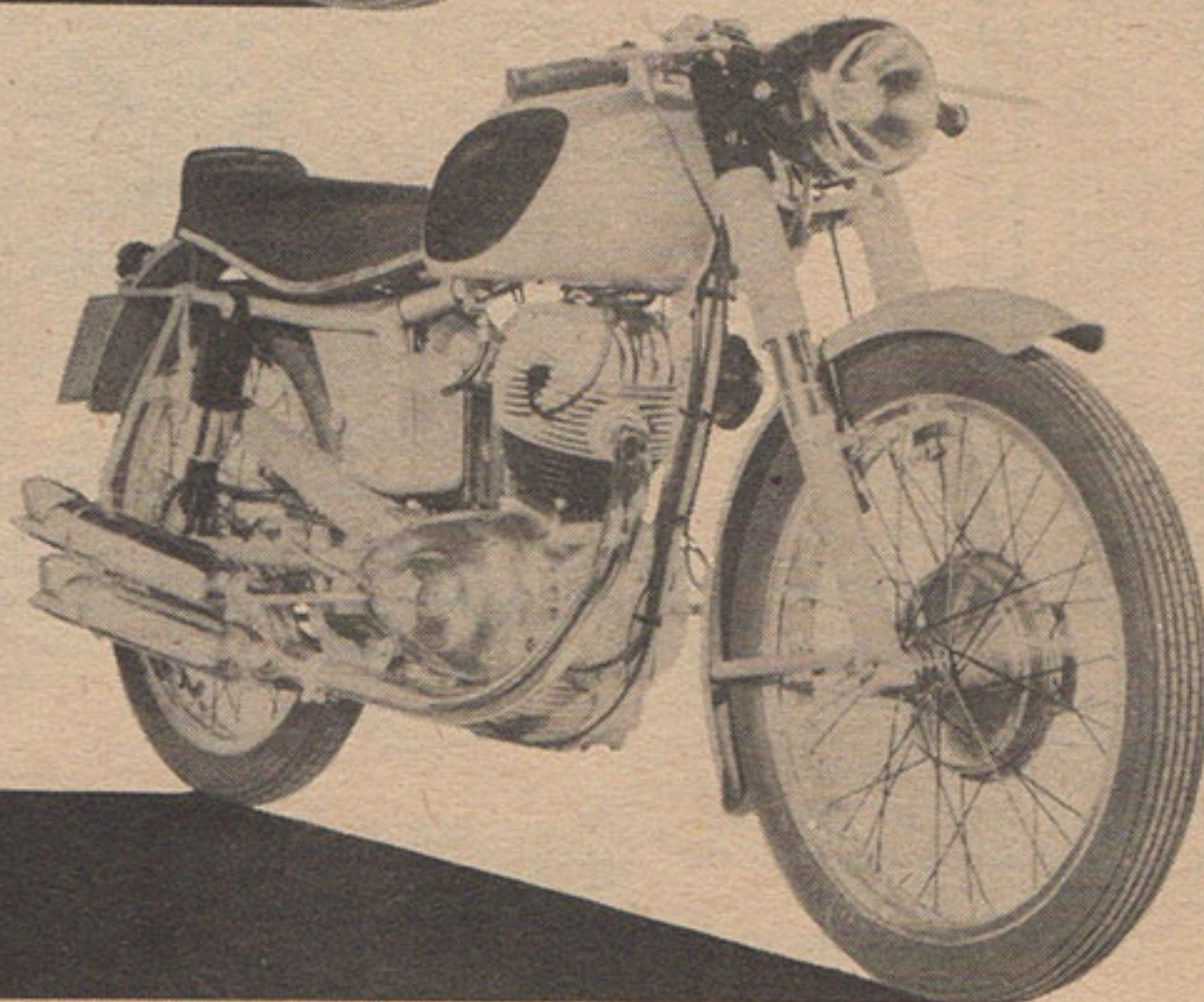
LES 175 CMC.

LA « N4T »

Le premier modèle de 175 cmc. dénommé « N4T » est le modèle utilitaire de la gamme des 175 cmc.



1955



De haut en bas : les trois 175 du programme Morini : la « N4T », la « Gran Turismo » et la « Settebello ».

Le moteur est un monocylindre quatre temps, de 60 mm d'alésage et de 61 mm de course ; cylindrée exacte : 172,4 cmc. ; rapport course-alésage : 1,016. Taux de compression : 6,5 à 1. Puissance maximum, mesurée à la roue arrière : 8,5 CV, soit une puissance spécifique de 49,3 CV/l, au régime de 6.200 t.-m. Le cylindre est en fonte au nickel-chrome, la culasse étant en alliage léger avec sièges de soupapes rapportés.

Les soupapes en tête sont commandées par tiges et culbuteurs, l'arbre à cames étant situé dans le carter gauche.

L'alimentation s'effectue par un carburateur Dell'Orto de 18 mm de passage des gaz, type MA 18 B.

Allumage par batterie-bobine, la batterie de 6 volts et 7 Ah étant rechargée par une dynamo de 45-60 watts montée en bout de vilebrequin, du côté droit. Avance automatique.

Lubrification par circulation amenant l'huile sous pression au vilebrequin et aux culbuteurs, grâce à une pompe mécanique à engrenages et filtre démontable.

Calage de la distribution :

AOA : 20° avant PMH RFA : 65° après PMB
AOE : 65° avant PMB RFE : 20° après PMH

Diagramme symétrique, « en bascule » ; croisement : 40° ; durée d'admission et d'échappement : 265°.

Avance à l'allumage : 40° avant PMH pleine avance.

Transmission primaire par pignons à taille hélicoïdale ; boîte de vitesses à prise directe formant bloc-moteur, à 4 rapports.

Rapport de transmission primaire : 55/17, soit 3,235 à 1.

Rapports internes de boîte :

1^{re} 33/17 × 30/20 = 2,911
2^e 26/24 × 30/20 = 1,624
3^e 23/27 × 30/20 = 1,276
4^e en prise directe : 1

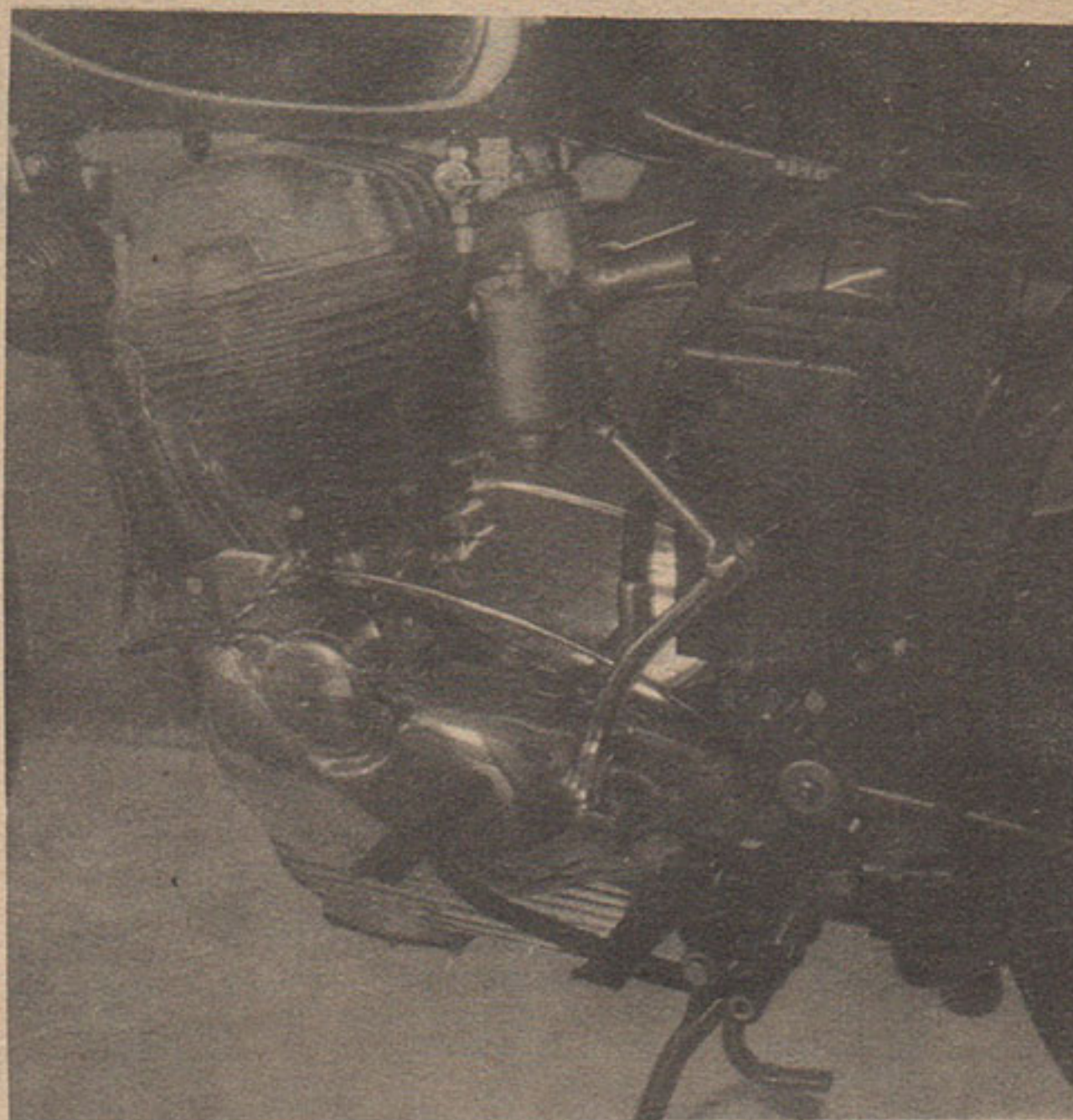
Rapport secondaire entre boîte et roue arrière : 39/17 = 2,294.

Rapports de démultiplication finale :

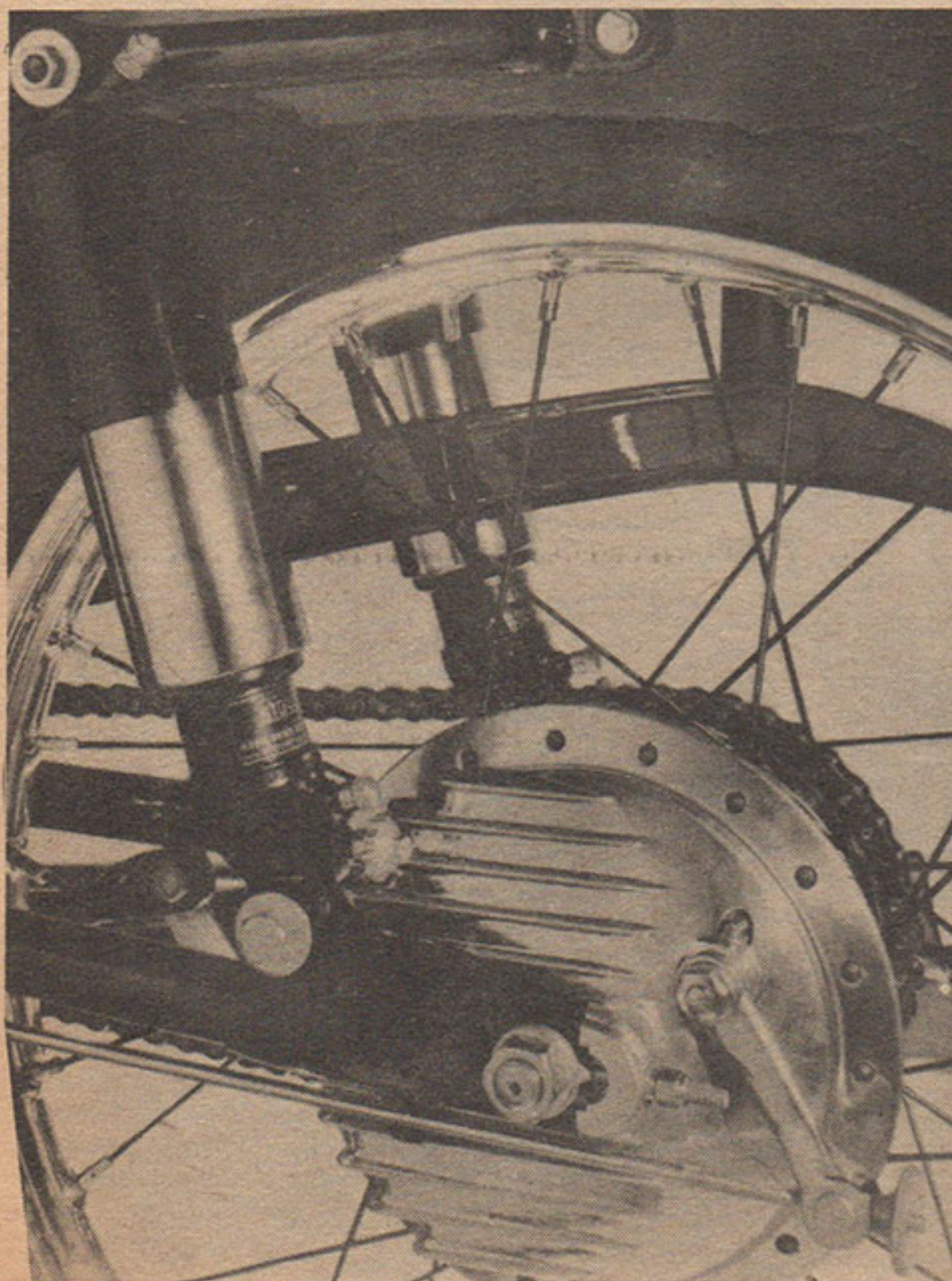
1^{re} 21,602 à 1
2^e 12,051 à 1
3^e 9,469 à 1
4^e 7,421 à 1

L'échelonnement de la boîte montre un trou sensible entre première et deuxième ; en comptant la quatrième à 100 %, voici les valeurs des autres vitesses : troisième 78,5 % ; deuxième 61,5 % ; première 34,4 %.

Mais plus curieux est la progression des rapports entre deux vitesses consécutives : en effet, ces rapports doivent croître en allant du rapport 4^e/3^e aux rapports 3^e/2^e et 2^e/1^{re}. Or, dans le cas de la N4T, ces rapports sont de 1,276 (4^e/3^e), 1,272 (3^e/2^e) et 1,79 (2^e/1^{re}), donc le rapport est plus grand



Ci-dessus : le moteur de la Settebello vu côté distribution. Notez la longueur du pavillon du carbu. - Ci-dessous : la suspension et le frein AR comportant des ailettes de refroidissement.



entre quatrième et troisième qu'entre troisième et deuxième. Ce rapport devrait logiquement être de 1,427 au lieu de 1,272, ce qui donnerait donc à la deuxième la valeur de 1,82 (55 %) comme rapport de démultiplication interne et la première comblant le « trou » signalé plus haut.

Embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile.

PARTIE CYCLE

Constitué de tubes d'acier, le cadre forme un simple berceau interrompu, le moteur joignant le bas du tube avant du cadre à la partie arrière.

Suspensions : fourche avant télescopique à amortisseurs hydrauliques ; suspension arrière oscillante avec éléments séparés et amortisseurs hydrauliques.

Jantes en acier de 19" ; pneus de 2,50 « ribbed » à l'avant et 2,75 à l'arrière ; freins de 135 mm de diamètre et 30 mm de largeur des garnitures. Equipement complet : phare à trois positions, réservoir de 15 litres, avertisseur, etc...

Poids à vide : 105 kgs ; vitesse : 100 kmh. environ ; consommation selon les normes CUNA (mesurée aux 2/3 de la vitesse maximum, position assise) : 2,25 litres aux 100 kms. Empattement : 1,23 m. Finition rouge et noir.

MODELE « GRAN TURISMO »

Mêmes caractéristiques générales que le premier modèle, mais moteur plus puissant et finition différente.

MOTEUR

Mêmes caractéristiques, sauf :

Taux de compression : 7,8 à 1 ; puissance : 11 CV (63,7 CV/l) à 7.000 t.-m. Carburateur Dell'Orto type UBF 22 BS, de 22 mm de passage des gaz.

Distribution :

AOA : 25° avant PMH AOE : 65° avant PMB
RFA : 65° après PMB RFE : 25° après PMH

Encore une distribution calée « en bascule », mais le croisement est de 50°. Durée d'admission et d'échappement plus importante, d'un total de 270°.

Avance à l'allumage : 44° avant le PMH, pleine avance.

Rapports internes de la boîte :

1^{re} 34/16 × 30/20 = 3,187
2^e 27/23 × 30/20 = 1,761
3^e 23/27 × 30/20 = 1,276
4^e en prise directe : 1

(Suite page 54)

Connaissez

LES TERMES DE MÉTIER

(SUITE DU PRECEDENT NUMERO)

Nous reprenons cette semaine notre énumération des termes de métier, en nous attaquant cette fois aux transmissions, embrayages, boîtes de vitesses, etc...

LES TRANSMISSIONS

La *transmission primaire* est la transmission de mouvement qui s'effectue du vilebrequin, donc du moteur proprement dit, à la boîte de vitesses, la *transmission secondaire* étant la transmission de mouvement de la sortie de la boîte de vitesses, à la roue arrière.

L'élément de transmission le plus couramment utilisé est la chaîne à rouleaux.

× × ×

Lorsque vous avez à changer une chaîne, le motoriste a pu vous demander : « Vous voulez une 12,7 ? ».

Qu'est-ce que ce 12,7 ? Tout simplement l'une des dimensions normalisées d'une chaîne.

Il y a trois dimensions à respecter.

— Le *pas* (P), ou distance des centres de deux axes consécutifs et dans notre cas, 12,7 indique précisément le pas de la chaîne.

— Le *diamètre* (D) du rouleau.

— La *largeur intérieure* (L).

Mais la chaîne en elle-même se compose de nombreux éléments.

C'est ainsi que nous trouvons les *joues* ou *flasques* (1) entretoisés par des *faux-rouleaux* (2) qui sont concentriques aux *rouleaux* (3) au milieu desquels passent les *axes* (4).

La fermeture de la chaîne est assurée par l'intermédiaire d'un maillon spécial appelé *attache rapide* (5).

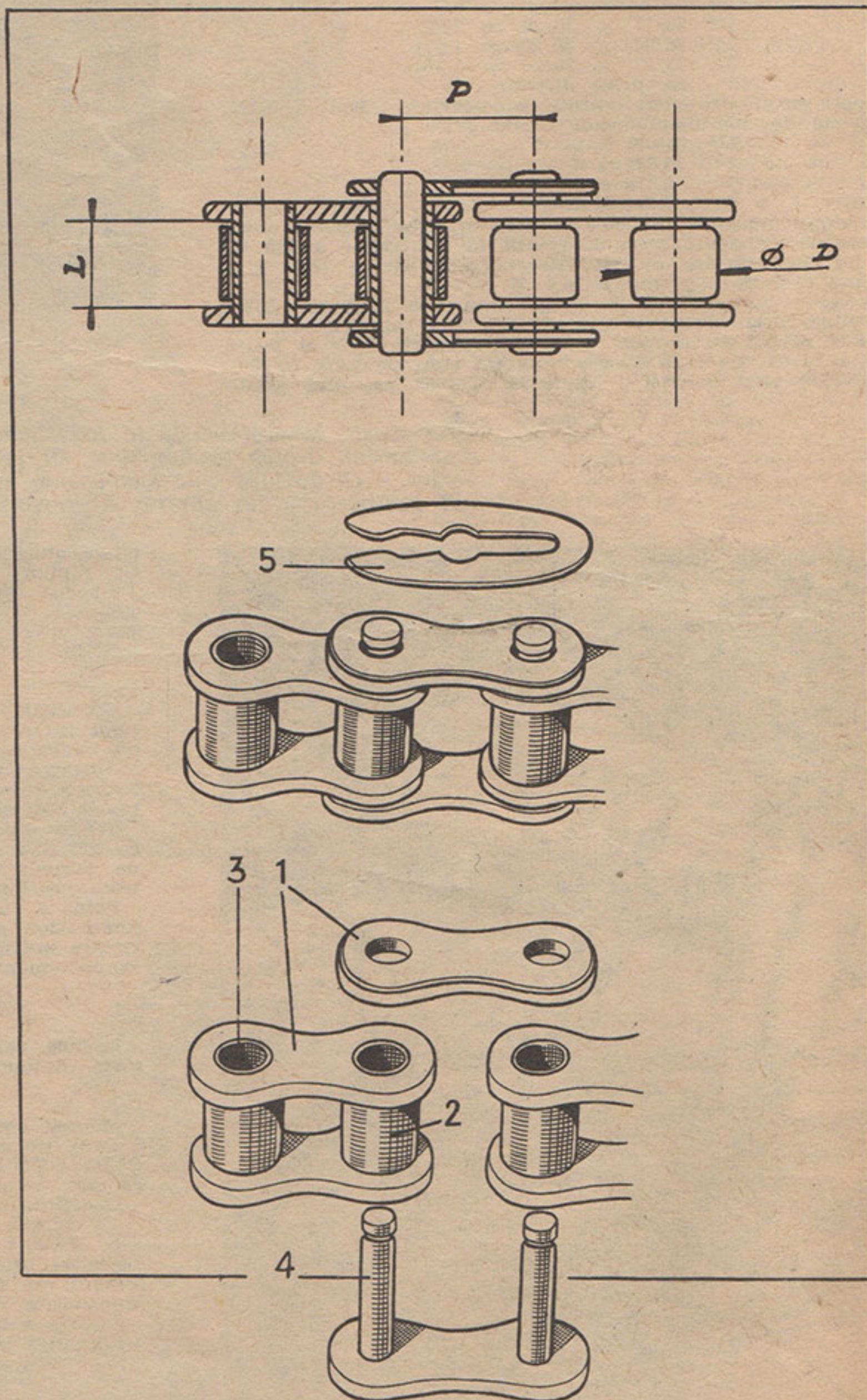
Les transmissions primaire ou secondaire s'effectuent généralement par des chaînes simples, mais il arrive de rencontrer également des transmissions à chaîne double, appelées alors *chaînes duplex*.

On peut cependant remplacer la chaîne dans les transmissions soit par des *arbres*, ou des *pignons*.

Nous trouvons ces derniers dans les bloc-moteurs 4 temps AMC, sous la dénomination de *roue démultiplicatrice* (501).

Le pignon est ici à *taille droite*, alors que les dents peuvent aussi être usinées en *biais* (le pignon est alors à *taille oblique*), ou encore, mais ce qui est très rare, en *chevron*.

Quant aux transmissions par arbre, nous les trouvons seulement dans le cas des transmissions secondaires, dites *acaténes*, c'est-à-dire étymologiquement, sans chaîne, ce qui est en soi une erreur, car au même titre, une transmission par pignons est acaténe également.



Les transmissions par arbre sont assez rares et utilisées notamment par BMW, Zundapp, Sunbeam, LE Velocette, etc... comme transmission secondaire.

L'EMBRAYAGE

Dans la liaison moteur-boîte, il faut interposer l'embrayage. Comme tous les éléments constituant de notre motocyclette, l'embrayage peut-être de types divers, à cônes, monodisques, à disques multiples, etc...

C'est en général ce dernier type qui est le plus fréquemment utilisé en matière de motocyclette. Comme exemple, nous prendrons celui de l'AMC 4 temps. Solidaire de la transmission primaire, nous trouvons la cage d'embrayage, encore appelée tambour ou cloche d'embrayage. Dans le cas de l'AMC, cette pièce a un dessin plus particulier, se compo-

Ce sont en réalité les trois *pieds d'appui* (515) qui compriment le plateau porte-disques et par la même occasion les *ressorts de tension* (511) qui se trouvent entre le plateau porte-disques, et la roue démultiplicatrice. L'action sur le poussoir central se fait par le *linguet de débrayage* (518) que l'on peut aussi appeler, selon sa forme, *came de débrayage*.

L'action se fait ici « extérieurement », alors que de nombreux embrayages (école anglaise notamment) sont commandés intérieurement.

Entendons-nous.

La poussée sur la butée d'embrayage se fait par l'intérieur de l'embrayage, et même, de l'arbre de boîte, au moyen de 2 *tiges* entre lesquelles on interpose généralement une *bille*.

Cette disposition se trouve également sur les Ydral AJ 55.

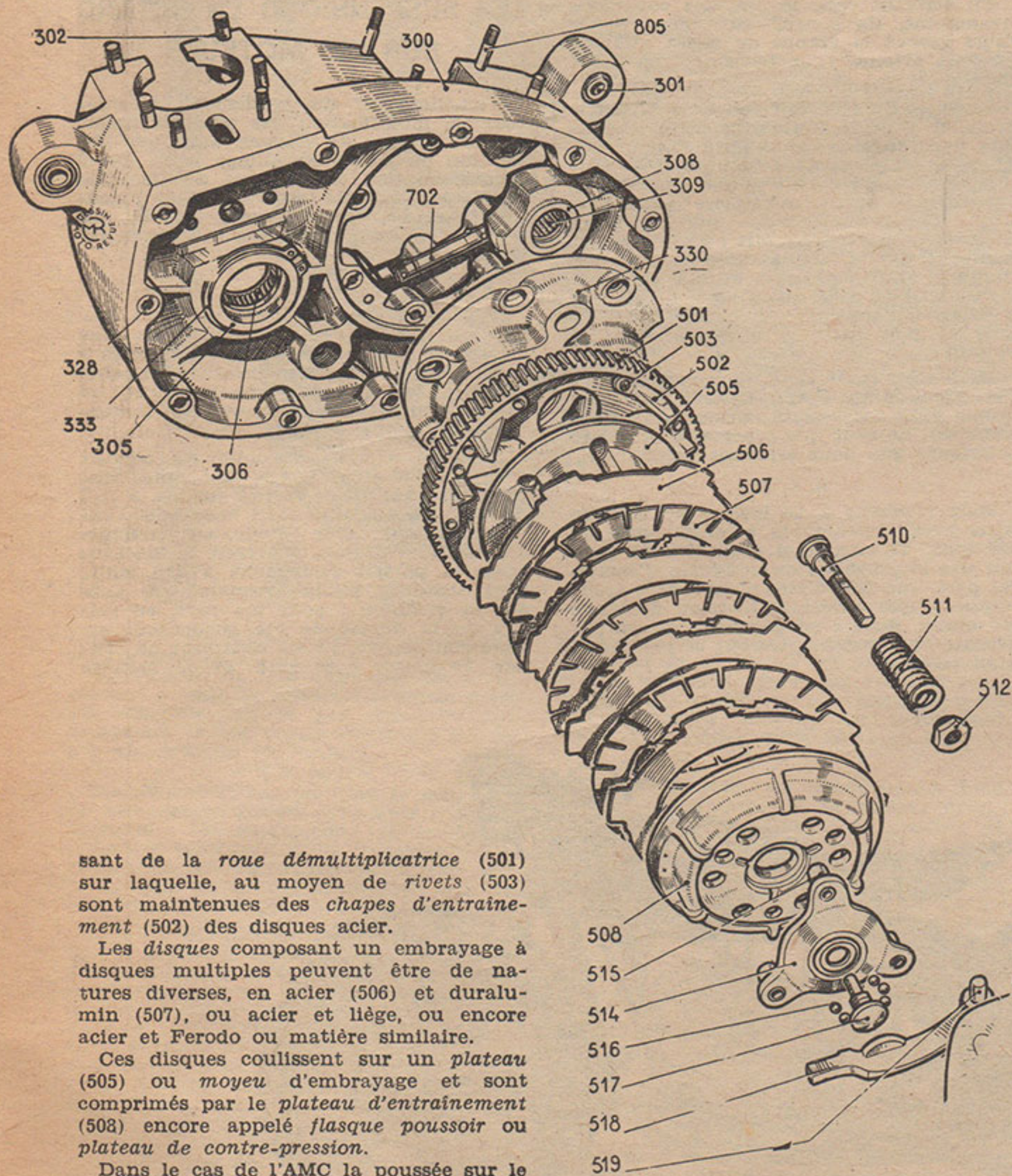
× × ×

Dans l'essai de la R 50 BMW, nos lecteurs trouveront la description d'un autre type d'embrayage, monodisque. Dans ce cas d'ailleurs (comme également pour toutes les machines au vilebrequin placé longitudinalement dans le cadre), il n'y a pas de transmission primaire, l'embrayage étant en bout de vilebrequin (technique automobile).

LA BOITE DE VITESSES

Tout d'abord, comme pour l'embrayage, distinguons les techniques fondamentales qui caractérisent les boîtes de vitesses.

(Suite page 57)

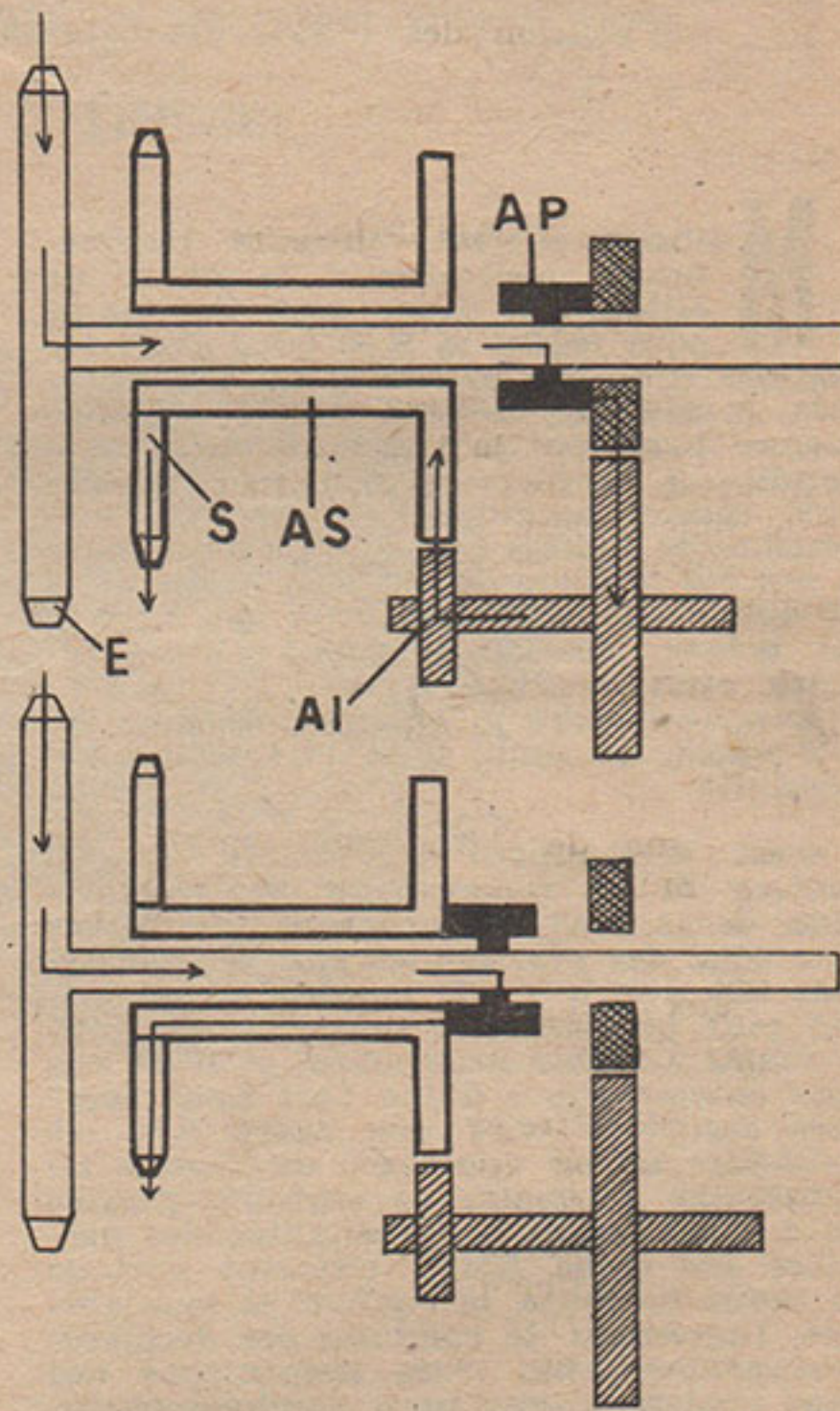


sant de la *roue démultiplicatrice* (501) sur laquelle, au moyen de *rivets* (503) sont maintenues des *chapes d'entraînement* (502) des disques acier.

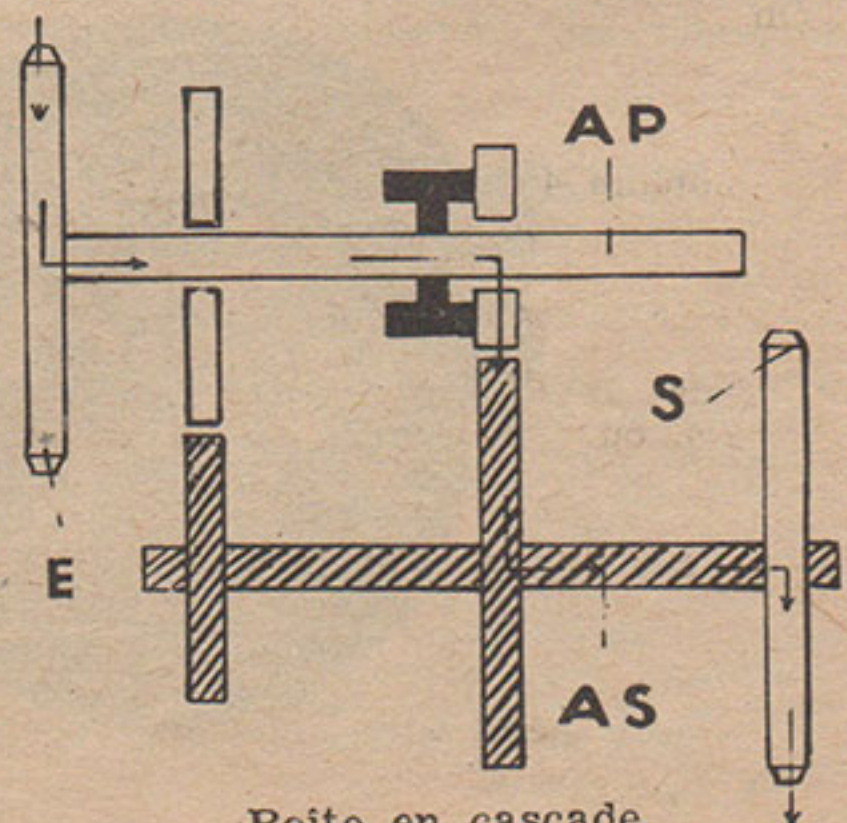
Les disques composant un embrayage à disques multiples peuvent être de natures diverses, en acier (506) et duralumin (507), ou acier et liège, ou encore acier et Ferodo ou matière similaire.

Ces disques coulissent sur un *plateau* (505) ou *moyeu* d'embrayage et sont comprimés par le *plateau d'entraînement* (508) encore appelé *flasque poussoir* ou *plateau de contre-pression*.

Dans le cas de l'AMC la poussée sur le plateau porte-disques se fait par l'intermédiaire d'un *trepied de débrayage* (514) sur lequel agit un *poussoir central* (517) et sa *butée à billes* (516).



Boite à prise directe



Boite en cascade

« Une ombre glisse sur le sol, franchissant creux et bosses sans que rien n'arrête la régularité de sa marche... on entend seulement un doux ronronnement... est-ce l'ombre d'un avion qui passe ? Non... c'est la R. 50 !.. ».

C'est en ces termes (ou presque) que notre ami Christophe, poète à ses heures, m'a présenté la nouvelle 500 BMW le soir où je suis allé le trouver pour prendre « livraison » de la machine confiée aux essais par Pusine de Munich.

IMPRESSIONS DE CONDUITE

Malheureusement, diverses circonstances contraires : le Salon de Milan, le court laps de temps pour lequel la R 50 nous avait été confiée (qui fut encore réduit in-extremis, la machine devant rentrer en Allemagne plus tôt qu'il n'était prévu), les conditions météorologiques peu favorables (pluie, brouillard), toutes ces circonstances liguées ont fait qu'il ne nous a pas été possible de procéder à une série de nos essais habituels, ceux des vitesses de pointe, des accélérations chronométrées, etc...

Aucune mesure précise ne sort donc de nos essais, et seule reste l'impression de conduite.

× × ×

C'est évidemment regrettable, car le moteur et les rapports de démultiplication de la R 50 ne sont plus les mêmes que ceux des précédentes R 51/3 (voir essais MR numéros 1031 et 1216), le moteur est plus puissant, les rapports sont plus « étalés »... Mais néanmoins, ce n'est pas une catastrophe : d'une part nous sommes assurés d'avoir une autre R 50 (et peut-être même une R 69) aux essais au printemps prochain, et surtout, d'autre part, connaissant les possibilités des derniers flat-twins BMW, c'étaient surtout la tenue de route, le confort, la maniabilité, l'agrément de conduite des dernières réalisations, avec leurs suspensions des plus modernes, que nous voulions apprécier.

En écrivant ceci, je me vois contraint, néanmoins, de songer au renard de la fable devant la grappe de raisin qu'il ne pouvait atteindre: « Ils sont trop verts, dit-il... ».

Car même en ce qui concerne la partie cycle, il y avait toute une série d'essais que nous aurions voulu faire et pour lesquels le temps nous a manqué : — étudier le comportement d'une machine à suspensions avant et arrière oscillantes dans l'utilisation d'un sidecar lourd (comme nous l'avions fait avec les précédentes BMW « coulissantes » : cf MR numéros 1127 et 1243) — étudier les réactions, tant en side qu'en solo, de chasses différentes, puisque la chasse, sur les R 50 et R 69, peut être réglée à 60 et 95 mm.

Mais ainsi qu'il vient de vous être dit, ces essais d'un grand intérêt (tout au moins pour les esprits curieux que nous sommes), ne sont que reportés à une date ultérieure que nous espérons prochaine.

× × ×

Mais revenons à la R 50, avec laquelle nous avons néanmoins accompli près de 500 kms. Et comme il s'agit ici de donner des impressions de conduite, j'essaierai pour une fois d'être aussi peu « technique » que possible. L'effort demandé est grand, mais c'est gageure... et les pages qui suivront montreront si j'ai réussi à la tenir.

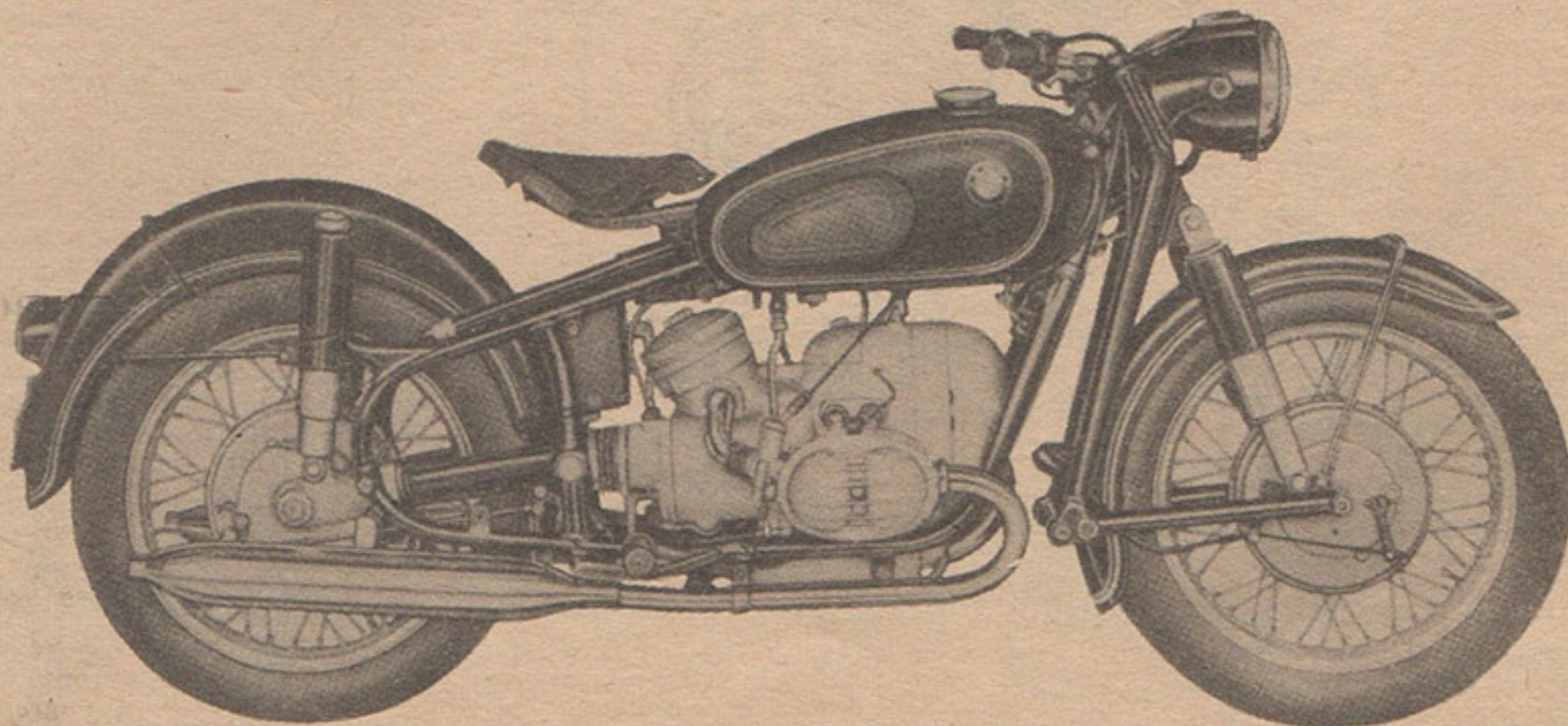
LES SUSPENSIONS EN RETARD SUR LES MOTEURS

L'amélioration du rendement du moteur, la modification des rapports internes de la boîte de vitesses, ainsi que l'adoption de jantes en alliage léger, de 18 pouces au lieu de 19, sont des facteurs qui jouent un rôle important dans l'amélioration des performances de la 500 BMW : vitesse plus élevée, meilleures reprises, etc...

× × ×

Mais bien souvent, telle machine qui, sur un excellent revêtement, aura une vitesse ou des performances supérieures à telle autre, se montrera inférieure à cette dernière sur une chaussée moyenne, en raison d'une tenue de route ou de suspensions moins bonnes.

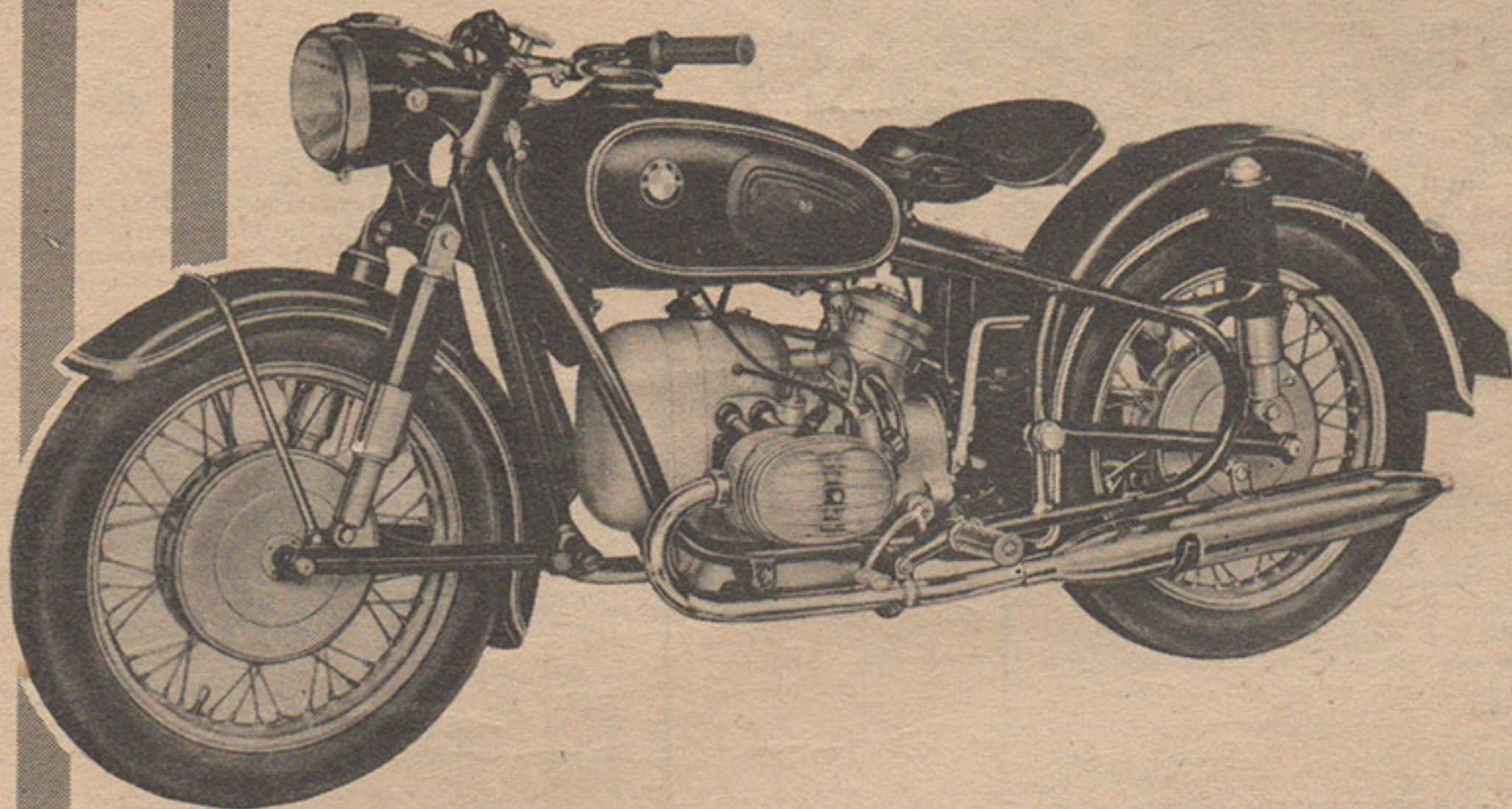
Il m'est arrivé de rouler de concert avec une 500 anglaise aux excellentes suspensions, moi-même monté sur ma R 51/3 de 1951. Ma machine avait beau être d'environ 15 kmh. plus rapide, au franchissement d'un passage à niveau, la machine anglaise passait facilement à 110 kmh., sans histoire, pilote normalement assis sur la machine ; pour ma part, en raison de la dureté de ma suspension arrière coulissante, j'étais contraint de couper, de passer à 80 kmh. et de prendre



DE LA

BMW. R. 50

ELLE OUVRE INCONTESTABLEMENT UNE NOUVELLE
ETAPE DANS LA CONSTRUCTION MOTOCYCLISTE
EN GROSSE CYLINDREE



appui sur les repose-pieds en me redressant légèrement.

Et combien de fois, alors que 120 kmh. est une vitesse de croisière normale pour ma machine, n'ai-je pas rencontré des routes où je me voyais contraint de ne pas dépasser les 100 kmh. !

XXX

Incontestablement (et c'est le cas pour de nombreuses grosses cylindrées d'autres marques), les suspensions et la partie cycle des anciennes BMW n'étaient pas à la hauteur des performances permises par le moteur. Et ce qui était vrai pour la 500 l'était encore plus pour la R 68.

Trop de nos grosses machines n'ont pas encore réussi à créer la synthèse indispensable entre moteur et partie cycle, entre puissance au banc et puissance sur la route, entre vitesse théoriquement possible et celle vraiment réalisable. Le divorce existe : nous avons d'une part des moteurs de plus en plus puissants, nous avons d'autre part des parties cycles, des suspensions qui ne suivent pas leur rythme de progression.

Il faut d'ailleurs noter que cet état de fait n'est pas seulement vrai pour nos machines de série, mais qu'il le fut, et qu'il l'est encore pour des machines de compétition, même d'usine !

C'est pour cette raison qu'abstraction faite de cas exceptionnels et mis à part

l'agrément de reprises plus franches, des machines de 30, 40 CV ou plus n'ont (ou plutôt n'avaient) guère de sens en solo, puisque nos parties cycle, compte tenu du réseau routier moyen, ne permettent guère d'en utiliser plus de 15 ou 20.

XXX

Cette situation est évidemment bien connue des fabricants de grosses cylindrées qui sont amenés à se pencher de plus en plus sur cet aspect de la question. Il était donc clair que les ingénieurs de BMW se devaient, pour le renom de leurs flat-twins, de réétudier complètement les suspensions de leurs machines, de donner la priorité à cette question. D'autant plus qu'il y avait un précédent : la marque munichoise, après ses expériences en course, n'avait-elle pas, la première, lancé dans la série, en 1935, la fourche télescopique, complétée l'année suivante, par la suspension arrière couliissante ?

Ce fut un grand pas en avant qui fit loi jusqu'à il y a 2-3 ans. Mais aujourd'hui, les temps ont changé !

Aujourd'hui, ce sont non seulement les suspensions arrière oscillantes, mais aussi les suspensions avant par fourche oscillante qui s'imposent par suite de leurs nombreux avantages. Evidemment, de nouveaux problèmes sont soulevés et il faut les résoudre. Cependant, malgré ces

difficultés, c'est dans cette voie que les usines BMW se devaient de s'orienter... et c'est maintenant chose faite.

XXX

Ayant longuement étudié l'aspect technique de ces problèmes dans notre numéro 1228, dans lequel, conjointement, étaient analysées les nouvelles R 50 et R 69 : ayant de nouveau resoulevé la question dans les lignes ci-dessus, contentons-nous de voir maintenant, non pas comment BMW a résolu la question, mais comment se comportent ces nouveaux flat-twins.

LA TENUE DE ROUTE DE LA R 50

LA POSITION EN SELLE

Il est clair que la position que l'on peut avoir sur une machine est un premier facteur déterminant pour la tenue d'une moto, sa maniabilité. Un guidon trop large, un réservoir qui oblige à écarter les genoux, et vous voilà déjà bien mal à l'aise.

Les modifications apportées de ce point de vue sont certainement très importantes et contribuent à l'agrément de conduite, à la maniabilité de la R 50.

(suite page 50)

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA R. 50

LA SUSPENSION AVANT

Guidage et suspension de la roue avant se font par une fourche oscillante du type Earles, mais allégée, simplifiée. Cette fourche est montée sur son axe d'articulation par 2 roulements Timken à rattrapage de jeu.

Chaque élément élastique, fixé en haut et en bas sur des silent-blocs, comporte un ressort progressif à pas variable et un amortisseur à huile à double effet. Egalement des amortisseurs de choc (2 tores en caoutchouc), en cas de talonnage à l'enfoncement.

Pour rigidifier la fourche, un arceau coudé relie les deux bras verticaux un peu au-dessus de l'axe d'articulation.

Débattement total de 110 mm, dont 64 à l'enfoncement.

Pour équilibrer à la conduite le grand moment d'inertie d'une telle fourche avant par rapport à l'axe de la colonne de direction, la chasse prévue en solo est assez importante (95 mm).

Pour l'usage en side, afin de diminuer l'effort de conduite, la chasse est réduite à 60 mm. Pour ceci, il suffit de déplacer l'axe d'articulation de la fourche oscillante, de le fixer à la position la plus en avant (les « œils » de cette position sont ici obturés par des bouchons de caoutchouc).

SUSPENSION ARRIÈRE

La suspension arrière est maintenant oscillante, les bras oscillants étant articulés au cadre sur des roulements Timken à rattrapage de jeu.

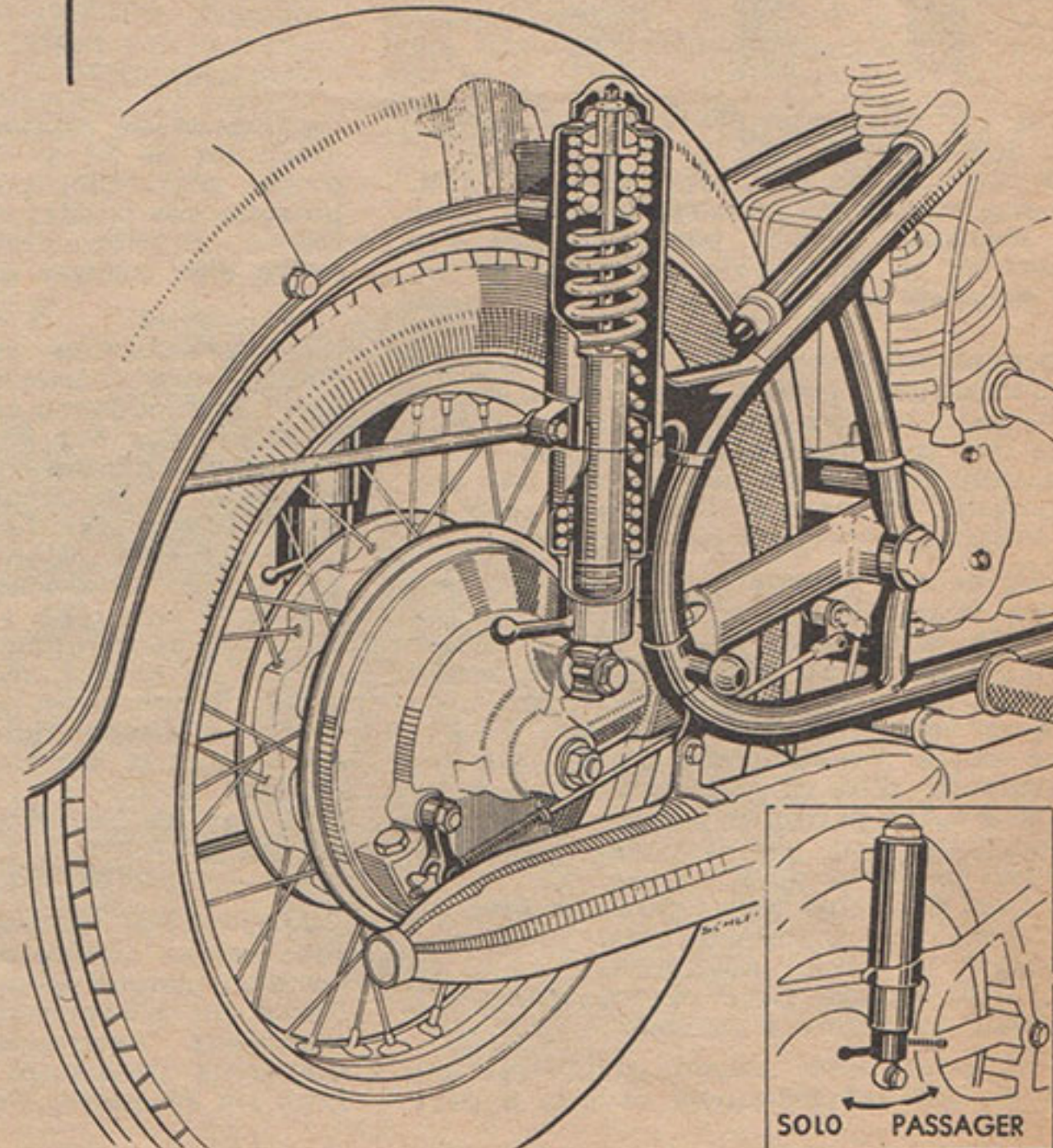
Les éléments élastiques, à amortisseurs à huile à double effet, comportent des ressorts progressifs à pas variable. Chacun de ces éléments est fixé à sa partie basse par des silent-blocs.

Le cache télescopique supérieur étant fixé rigidement au garde-boue arrière, l'articulation supérieure (nécessaire pour permettre un certain jeu angulaire des éléments élastiques) est assurée par un montage sur un « palier » en caoutchouc qui subit les flexions occasionnées par le débattement de la suspension.

Pour empêcher le talonnage à l'enfoncement, trois bagues toriques en caoutchouc sont logées sous la butée supérieure.

Un manchon de réglage, fonctionnant sur une rampe, permet, à l'aide d'un petit levier, de modifier les caractéristiques de suspension pour le solo ou pour le duo.

Débattement total de 95 mm, dont 55 à l'enfoncement. Mais, malgré ce débattement important, et en raison de la longueur des bras oscillants, le déplacement angulaire de ceux-ci reste toujours compris dans une plage de 13°.

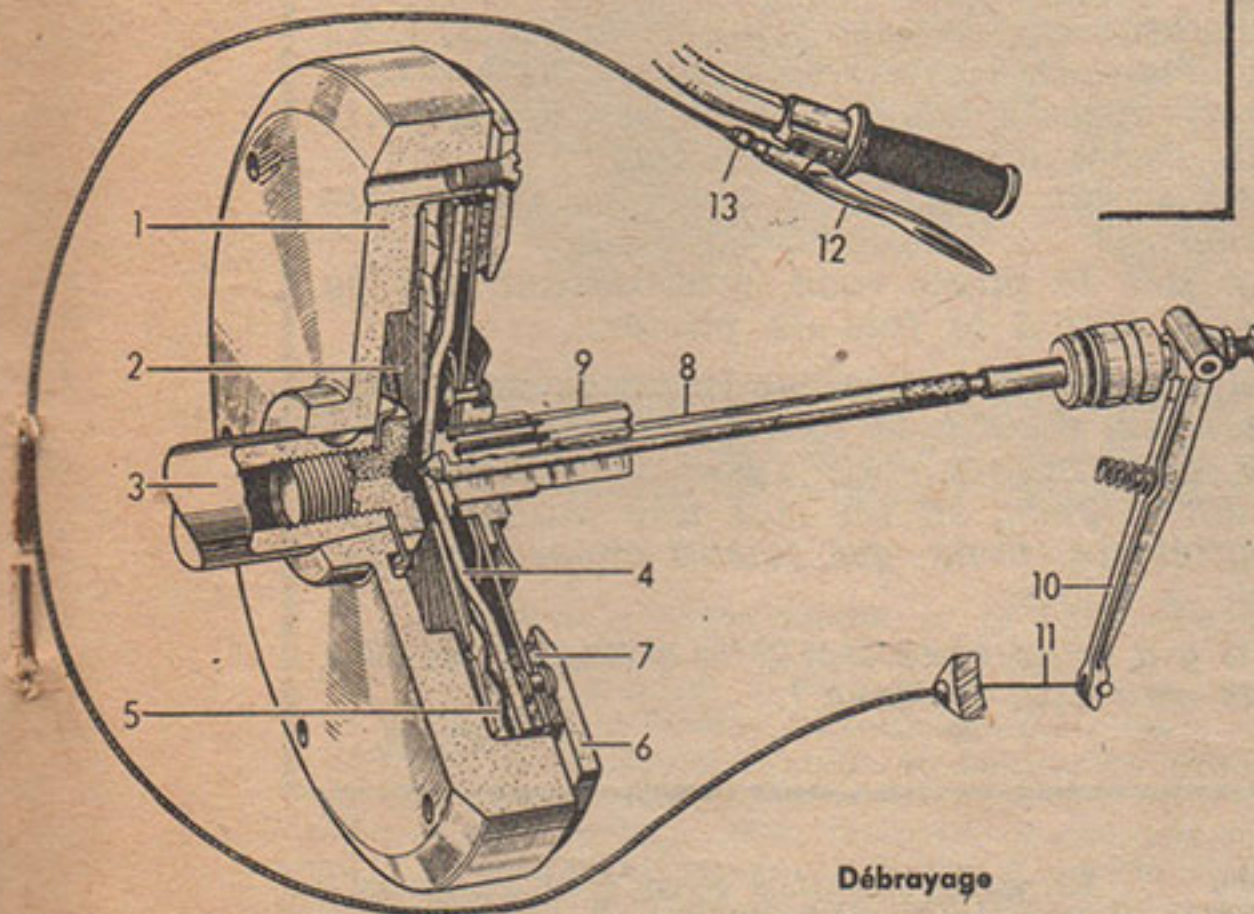


Suspension arrière

L'EMBRAYAGE-VOLANT DE LA R 50

Le plateau fixe d'embrayage (6) est vissé au volant (1) solidaire du vilebrequin (3). Le ressort à lamelles multiples (2), par l'intermédiaire de la membrane (5), presse le plateau mobile (4) contre le disque (7) portant sur ses deux faces les garnitures d'embrayage. Ce disque récepteur (7), monté sur cannelures sur l'arbre (9) de boîte de vitesses, ainsi serré contre le plateau fixe d'embrayage (6) transmet le couple moteur au vilebrequin (3) à l'arbre de boîte (9).

En manoeuvrant le levier d'embrayage, on pousse la tige (8) et l'on comprime le ressort à lamelles (2) : le disque garni (7) est alors libéré et la transmission ne se fait plus.



Débrayage

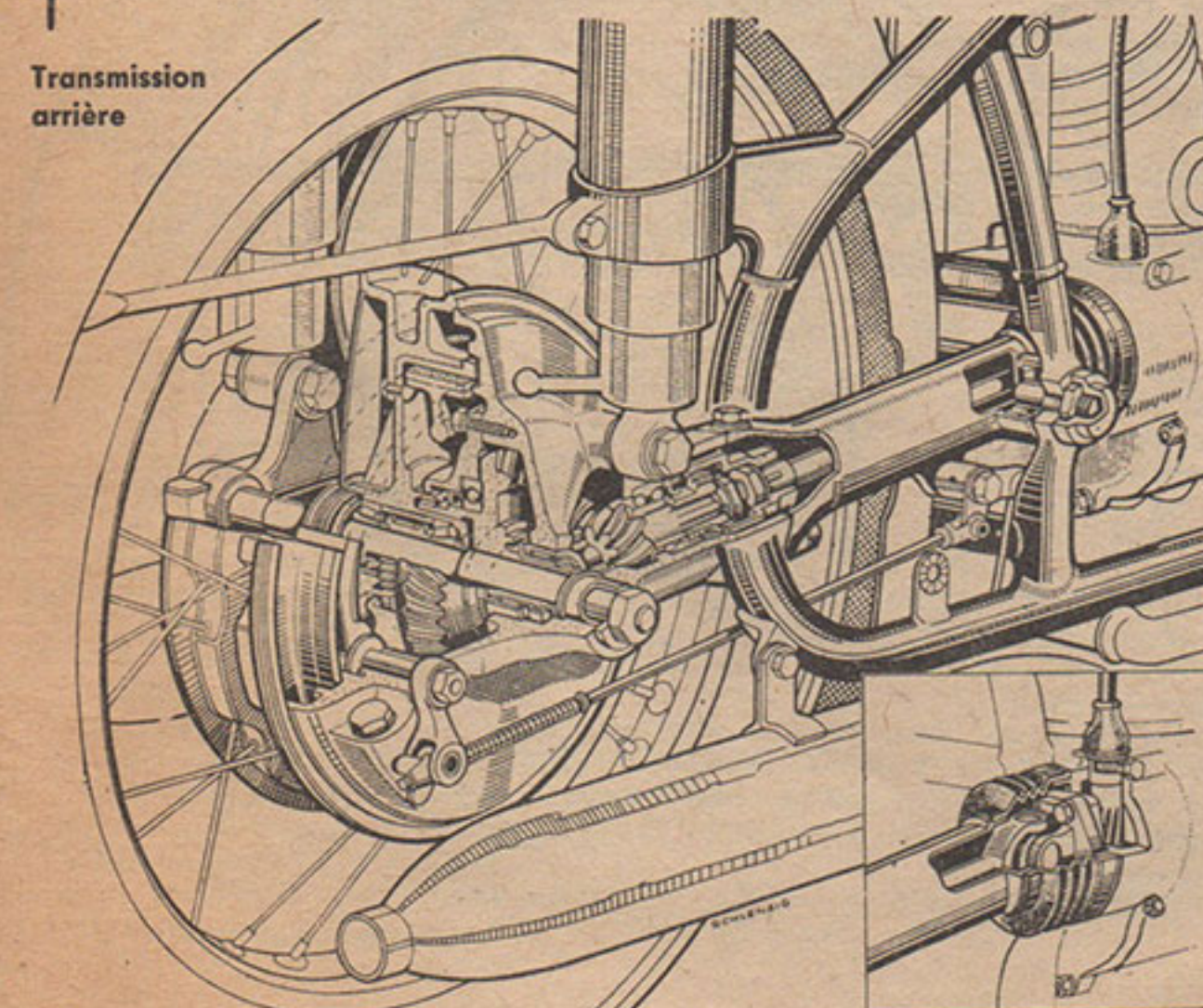
TRANSMISSION FINALE

L'arbre de transmission tourne à l'intérieur du bras droit de la suspension arrière oscillante, dans un bain d'huile. Il est articulé sur l'arbre secondaire de boîte par un joint à la cardan. A l'arrière, l'arbre entraîne le pignon de transmission par un « entraîneur » permettant un débattement longitudinal et une certaine articulation.

Le pignon conique est monté sur deux roulements, un à aiguilles, l'autre à billes.

La roue est rendue solidaire de la couronne par des dentures. Elle se repose sur sa broche par deux roulements à rouleaux Timken, à rattrapage de jeu.

C'est également sur des roulements de ce type qu'est montée l'articulation de la suspension arrière.

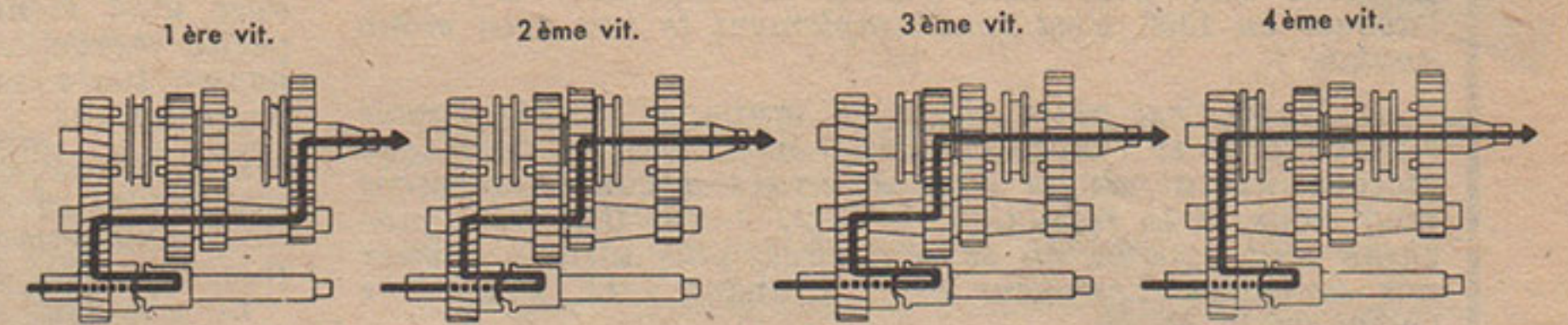


Transmission arrière

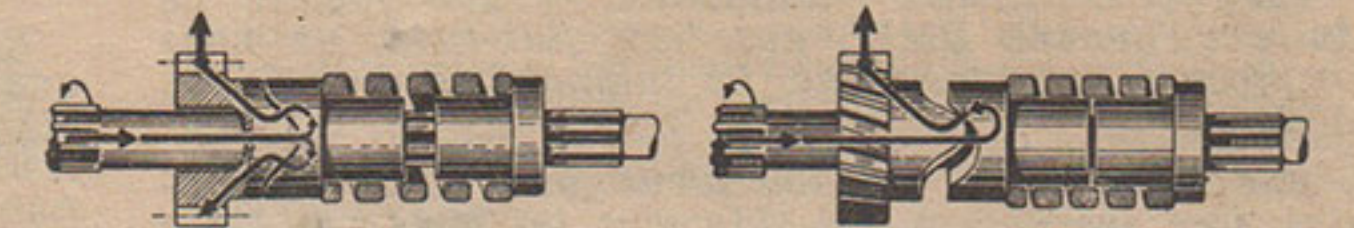
BOITE DE VITESSES

La boîte de vitesses de la R 50, comme celle de la R 25/3, comporte maintenant 3 arbres. Sur l'arbre primaire, avec l'amortisseur de transmission, on trouve un seul pignon à taille hélicoïdale qui attaque toujours le même pignon de l'arbre intermédiaire (on a ainsi une sorte de transmission primaire à engrenages). Les clabots se trouvent sur l'arbre secondaire qui attaque directement le joint à la cardan de la transmission acaténe.

Les rapports internes, tous démultipliés, sont très « étalés » : 1,54 (100 %) - 2,04 (75,5 %) - 3,02 (51 %) et 5,33 (29 %) à 1.



Transmission de l'effort par l'amortisseur



Pignon de commande en position normale

Pignon de commande en position d'amortissement

CARACTÉRISTIQUES MOTEUR

Moteur 4 temps, flat-twin, à soupapes en tête. Carré (68x68), d'une cylindrée de 490 cmc.

Deux carburateurs Bing de 24 mm de passage des gaz. Allumage par magnéto Noris en bout d'arbre à cames, à avance automatique.

Taux de compression : 6,8 à 1. Dynamo de 60/90 watts en bout de vilebrequin.

Entraînement de la pompe à huile et de l'arbre à cames par pignons à taille oblique.

Vilebrequin en acier, équilibré dynamiquement, monté sur de volumineux roulements à billes. Bielles en acier trempé, montées sur roulements à rouleaux.

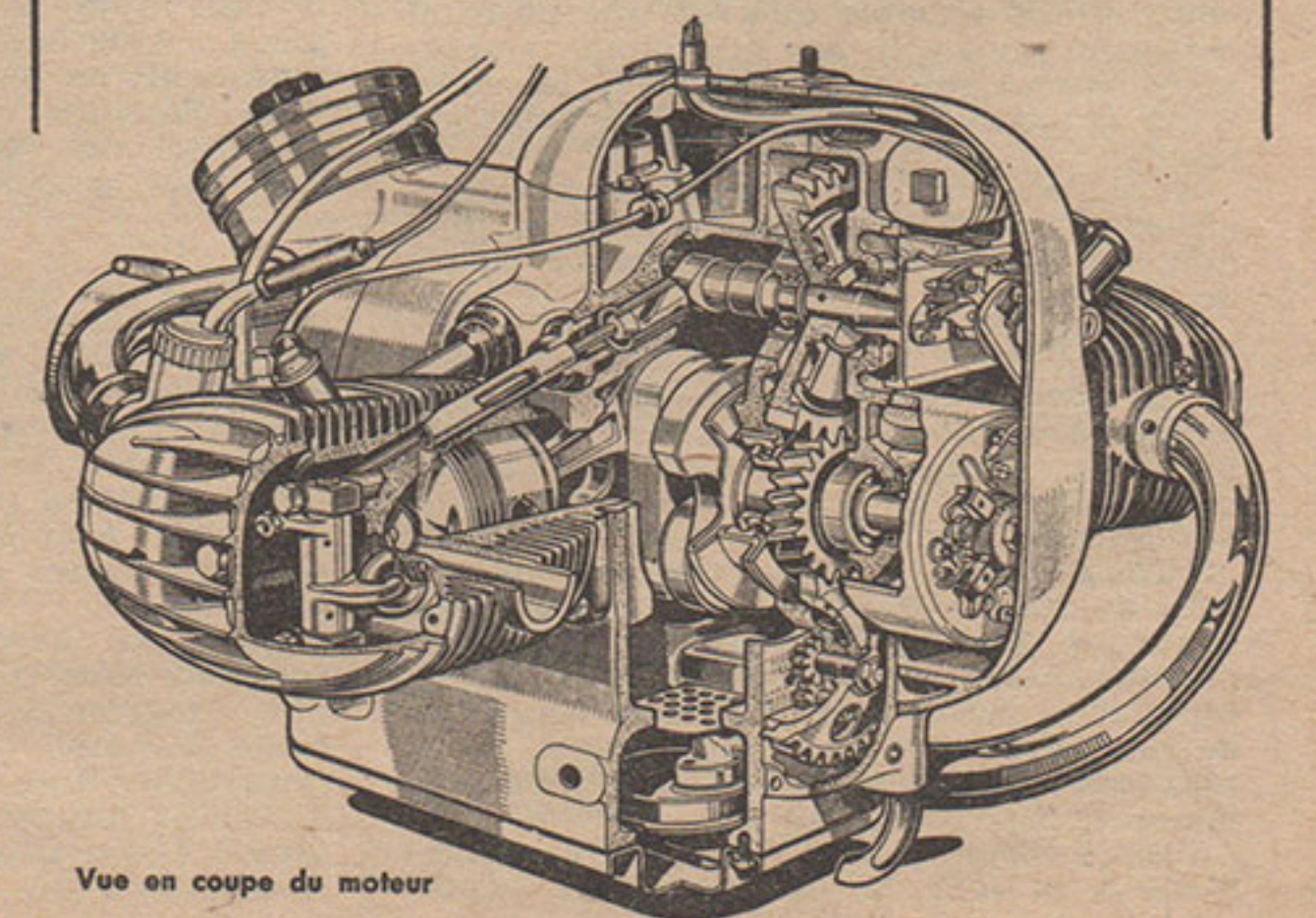
Les pistons comportent 3 segments de compression et 2 râcleurs d'huile.

Cylindres en fonte grise ; culasses en alliage avec guides rapportés en bronze.

Sièges de soupapes en acier à l'admission et en bronze à l'échappement. Les fixations de culasse servent en même temps de fixation pour les paliers de basculeurs.

Chaque soupape est rappelée par deux ressorts hélicoïdaux concentriques.

Lubrification sous pression avec réservoir d'huile de 2 litres en bas du carter-moteur. Pompe à huile à engrenages.

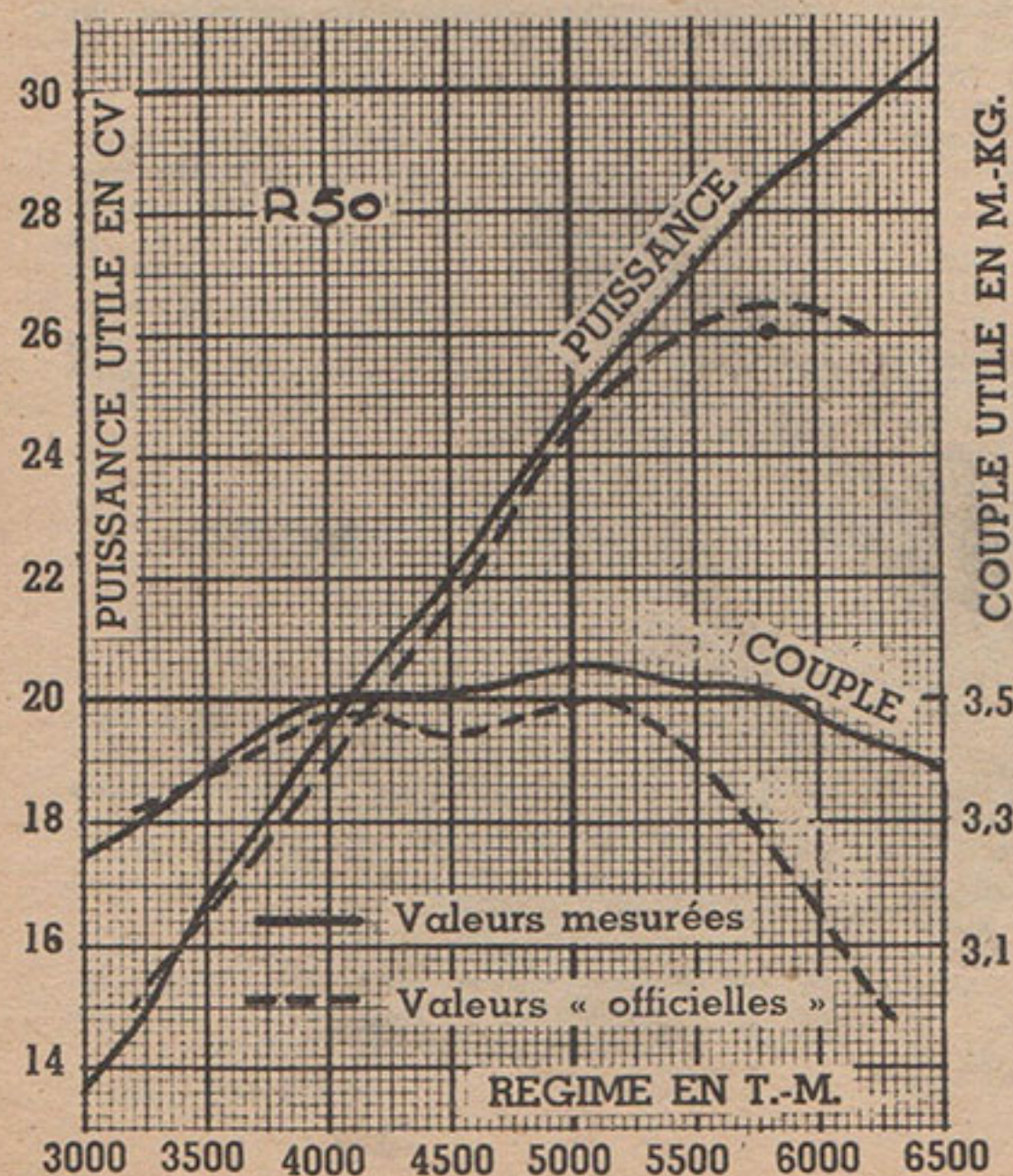


Vue en coupe du moteur

PUISSANCE

Officiellement de 26 CV à 5.800, la R 50 dépasse régulièrement cette puissance et nombreux sont les modèles qui atteignent 30 CV et plus à l'arbre de transmission. Cette puissance permet de dépasser largement les 150 kmh. en position couchée.

Admission et échappement sont accordés, ce qui explique les « bosses » des courbes de puissance et de couple à 4.000, 5.000, 5.750 et 6.350 t.-m. Le couple, très plat, dépasse 3,5 m.kg entre 4.000 et 5.800 t.-m.



MON GRAIN DE SEL

VOUS pouvez faire confiance à J.B. lorsqu'il écrit quelque chose, plus encore lorsqu'il s'agit de technique ou de... BMW.

A chacun ses passions, aussi n'ai-je rien de nouveau à dire au sujet de cette R 50, mais une irrésistible envie d'ajouter mon grain de sel me pousse à prendre la plume.

Oui, la R 50 le mérite, et je le dis d'autant plus franchement que pour moi l'idéal motocycliste, devrai-je l'avouer en 1956, c'est tout simplement le bon gros mono anglais !..

La R. 50 c'est autre chose, et vraiment il faut l'avoir essayée pour se rendre compte à quel point la technique motocycliste a fait un bond en avant. Incontestablement pour nous, à la rédaction de MOTO-REVUE, cette machine fera époque, on se sent prêt, plus tard, à diviser nos souvenirs d'essayeur en : « avant » ou « après » l'essai de la R. 50.

A quoi cela tient-il ?

A une extraordinaire maniabilité, à une facilité de conduite qu'aucune BMW, avec son flat-twin, ne nous avait procuré précédemment. La maniabilité du vélo, la voilà bien.

A une suspension qu'envieraient bien des automobilistes, une suspension qui ridiculise les gens qui osent encore affirmer de nos jours : « Comment, vous faites de la moto sans ceinture ? », ou encore : « Oh, la moto c'est mauvais pour les femmes !.. » le tout accompagné d'un clin d'œil complice.

A ceux là, un tour en R. 50, des descentes de trottoir, des nids de poule, et s'ils ne sont pas partisans de la moto, c'est que les accélérations leur auront coupé le souffle.

Mais la R. 50 c'est aussi quelques petits défauts. C'est toujours ce sélecteur grinçant, irascible qu'il faut ménager comme une jeune fille. Bien sûr, j'arrive, tout comme un vieux B.M.Wiste à passer mes vitesses en silence, mais avec quel ménagement, quelle précaution. Où est cette petite merveille de sélecteur anglais sur lequel on peut passer toute sa mauvaise humeur sans qu'il y ait de protestations ?

Il y a aussi l'embrayage, comme celui de la R 25/3, un peu brutal, qui demande lui aussi, une certaine attention. Evidemment, après quelques centaines de kilomètres, tout ceci est assimilé par le conducteur.

Le sélecteur se « fait » aussi, et avec les kilomètres perd de sa raideur.

Si bien qu'une fois le pilote rodé, tout autant que sa machine, vous êtes tout à la joie de piloter.

Et, croyez-moi, la R 50 ne se montre pas avare en qualités. Des chevaux, mais à la fois de bons perchérons et des pur-sang, du confort, mais aussi de la tenue de route, une finition soignée, en un mot une machine qui honore son propriétaire, mais, qui mieux encore, est bigrement agréable à piloter.

Mais au fait, il y a aussi chez BMW la 600 cmc. R. 69 ! Ça ne doit pas être mal du tout !..

C. R.

Le guidon, maintenant beaucoup plus étroit (65-66 cm au lieu de 79) — un réservoir en hauteur permettant de resserrer les genoux, de les tenir à l'aplomb des pieds — les tubulures d'arrivée d'air aux carburateurs redessinées, laissant la place nécessaire aux chevilles et aux pieds... Tous ces facteurs font que l'on se sent immédiatement beaucoup mieux, que l'on fait mieux corps avec la moto : les faufilements sont nettement plus aisés.

De plus, suivant le mode de conduite que l'on veut adopter, le guidon peut être fixé en 2 positions différentes à la tête de fourche, l'écart étant de 23 mm. On peut même, en retournant de 180° les pattes de fixation, faire avancer encore le guidon.

Déjà en position normale, la plus en arrière pour le guidon, le pilote (surtout s'il ne dépasse pas 163 cm !) est assez allongé sur la machine et son poids repose quelque peu sur les bras. Peut-être en ville cette position n'est-elle pas des plus reposantes, mais la R 50 n'est pas particulièrement conçue pour la circulation urbaine : c'est une grande routière... et c'est à 120 kmh. qu'il faut juger de la position. Ainsi, penché en avant, la pression du vent sur le buste est beaucoup moins sensible qu'avec une position verticale, mais elle est néanmoins amplement suffisante pour décharger les bras. C'est la position pour le grand tourisme rapide.

Et si l'on veut une position encore plus effacée, il suffit alors d'avancer le guidon, ou même de retourner les 2 pattes de fixation.

SOUPLESSE DES SUSPENSIONS

Une des raisons essentielles qui ont poussé à l'abandon aujourd'hui des suspensions coulissantes (tant à l'avant qu'à l'arrière), au profit des suspensions oscillantes où les éléments élastiques prennent appui le plus près possible des axes de roues, est que ces dernières sont beaucoup plus souples autour du point neutre (moins de frottements parasites), répondent mieux aux moindres inégalités de la chaussée et donc, finalement, assurent une adhérence meilleure et plus permanente des pneus au sol.

Lorsque l'on passe d'une BMW coulissante à la R 50, la différence est immé-

diatement sensible, et évidemment encore plus à l'arrière qu'à l'avant (si la fourche télescopique BMW était une des plus réussies dans le genre, la suspension arrière, par contre, était des plus rudimentaires).

Une première constatation : lors de la mise en marche de la machine. En la débéquillant seulement, les suspensions qui étaient presque totalement détendues s'enfoncent quelque peu. En appuyant sur le kick (et l'on sait combien celui-ci est démultiplié, demandant un effort minime pour la mise en marche), en appuyant donc sur le kick, on voit très nettement les suspensions travailler. Quand on monte en selle, on note encore un enfoncement.

Une telle souplesse ne peut que se manifester plus encore durant la conduite. Je n'ai pas eu l'occasion de franchir avec la R 50 le passage à niveau dont j'ai parlé précédemment. Mais en me rendant chez moi, il est une route qui bien souvent me sert de test : les règles de prudence en matière de circulation y limitent la vitesse à 100-110 kmh. environ... mais en fait, l'état inégal du revêtement (un peu tôle ondulée), abaisse cette limite assez fortement. Avec ma machine, à 80 kmh., il faut déjà se dresser sur les repose-pieds... Avec la R 50, on atteint le 100-105 kmh. tout en restant normalement assis !

La classique expérience de montée ou descente des trottoirs est évidemment tout aussi probante.

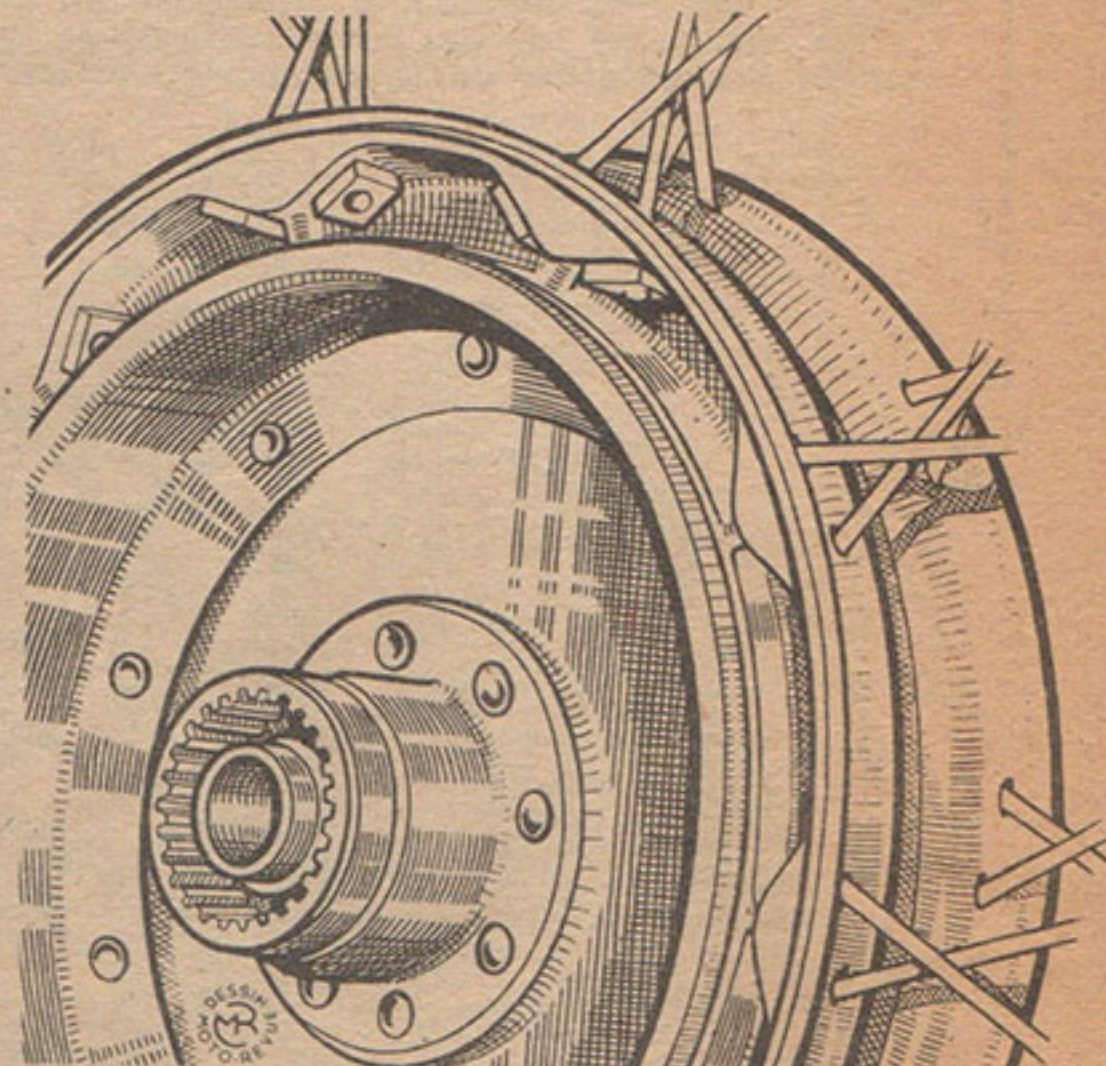
× × ×

Mais avec une suspension trop souple, on risque bien souvent de talonner. C'est, en particulier, bien souvent le cas avec les suspensions coulissantes, moins progressives. Ou bien les suspensions ne talonnent pas, mais alors elles sont trop dures à basses et moyennes vitesses... Ou bien elles sont souples, mais alors talonnent à grandes vitesses ou lors d'un choc important.

Avec des suspensions oscillantes bien conçues, avec des ressorts à caractéristique progressive, avec de bons amortisseurs à huile, on peut obtenir tous les avantages : une suspension souple autour du point neutre, mais extrêmement progressive, durcissant de plus en plus avec le débattement.

Et de la manière dont sont conçues les suspensions de la BMW et en n'utilisant que le réglage le plus souple de la suspension arrière, il ne nous est jamais arrivé de talonner, quels que soient le poids du pilote et la vitesse de la machine.

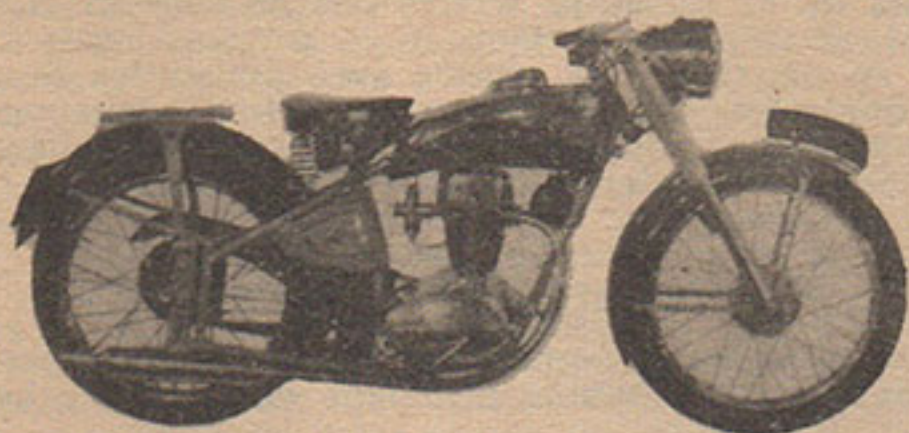
Le bilan d'une telle suspension bien conçue se solde finalement par deux aspects positifs : une meilleure tenue de route, les roues (et principalement la roue arrière) adhérant en permanence au sol, ne sautillant pas — un grand confort pour le pilote : « tripes et boyaux ne sont plus secoués ».



Le montage des rayons droits dans les moyeux-freins en alliage.

(suite page 58)

CE QU'ILS EN PENSENT



175 MOTOCONFORT

A bonné à « Moto-Revue », je vous donne mes impressions sur la 175 Motoconfort.

Date d'achat : Pâques 1953. Kilométrage parcouru à ce jour : 14.000. Ennuis mécaniques : aucun.

Comme il est reconnu que toute bonne machine a ses défauts, je commencerai par ceux-ci :

Suspension arrière trop faible, talonnages fréquents, surtout sur mauvaise route ; coffre à outils dérisoire : il est impossible d'y « caser » tous les outils nécessaires ; freinage insuffisant, compte tenu de la rapidité de la machine, il me semble que des tambours de 170 mm seraient les bienvenus ; heureusement que l'on peut se rattraper sur le frein moteur, qui est excellent ; éclairage moyen, nettement insuffisant par temps de pluie ; et enfin, pour en finir avec les défauts, l'embrayage symbolique de la marque qui entraîne énormément à froid.

Je passe maintenant aux avantages : question mécanique, absolument rien à dire : moteur impeccable, reprises très puissantes, surtout si l'on roule au Super ! Vitesses très bien étagées, rendant la circulation en ville très aisée ! Je viens de lui faire subir une petite révision : décalaminage, rodage de soupapes, changement des segments (pas nécessaire) etc... Absolument rien d'anormal au moteur. Il faut dire que j'en ai énormément soigné : vidange tous les 1.500 kms au lieu des 2.000 prescrits, dose de Castrol dans l'essence à chaque plein, tous les graissages divers en temps voulu, et je ne laisse jamais descendre le niveau d'huile dans le carter. J'ai changé un pneu arrière à 10.000 kms, ceci par ma faute (manque de gonflage). J'utilise depuis un contrôleur de pression que je recommande à tous les motards, l'entretien des pneus étant une chose que beaucoup trop négligent, à mon avis !

Pour résumer, très bonne machine, endurante, pas trop gourmande, d'une présentation impeccable ; mécanique irréprochable, qui ne vous laisse jamais sur la route et qui ne m'a donné, jusqu'ici, que des satisfactions !

CHARDONNET Maurice,
Crépy-en-Valois (Oise)

175 SPORT MOTOCONFORT

A bonné depuis 20 mois à votre revue, et suivant régulièrement la rubrique « Ce qu'ils en pensent », je viens à mon tour vous donner mes impressions sur ma monture : une 175 Motoconfort Sport.

Commandée en octobre 1953, pour le 10 avril, je l'ai reçue le 11 mai avec un retard de 1 mois sur les délais. Désirée, c'est son nom, a actuellement 11.691 kilomètres au compteur. Je ne me sers de ma moto que pour la promenade, travaillant de nuit, je suis sorti presque tous les jours pendant « la belle saison » !

Comme toutes les machines, elle a ses défauts et ses qualités.

- Protection du frein arrière contre une forte pluie, nulle.
- Carter de chaîne protégeant mal la roue arrière, qui ramasse toute la graisse. Heureusement le passager reste propre.
- Embrayage assez dur et décollant mal à froid pour enclencher la première.
- Trou important entre deuxième et troisième, surtout sensible en côte, et pour rouler en ville.

— Chromage du pot d'échappement à surveiller de près pour le conserver à peu près en état.

Incidents et réparations survenus depuis l'achat :

A) Sous garantie :
2.180 kms : échange du robinet d'essence, à boisseau par un à tirette (fuite à l'arrêt).

2.600 kms : premier échange du porte-bagages (patte avant cassée).

8.525 kms : deuxième échange du porte-bagages (pour les mêmes raisons).

5.000 et 8.525 kms : démontage complet des vis platiniées et rectification des surfaces en contact. (Départ rendu absolument impossible la première fois, nombreux ratés la deuxième).

6.155 kms : échange de l'avertisseur, patte de fixation fendue sur les trois quarts de sa longueur ; remplacement par un « Bosch » nettement plus fort et que la moindre pluie ne rend pas aphone.

B) Après la garantie :

6.692 kms : câble de débrayage cassé à la vis de serrage sur le levier de commande du moteur.

8.525 kms : décalaminage du cylindre, culasse et piston. Soupape d'échappement légèrement piquée sur tout le tour.

9.900 kms : remplacement du pneu arrière. A la suite d'une crevaison (la première) j'ai constaté que l'enveloppe ne faisait plus qu'une demi-épaisseur sur la bande de roulement.

Avantages et qualités :

— Position en selle bonne, commandes bien en place, sauf le sélecteur qui demande un apprentissage pour bien l'employer.

— Suspension légèrement dure en solo ; très bonne en duo, ne talonnant que sur très mauvaises routes.

— Freinage progressif et très efficace.

— Eclairage entièrement pris sur la batterie. Très utile à l'arrêt pour chercher sa route de nuit. Demanderait à être plus puissant, la machine étant faite pour une vitesse de route de 70 kmh. à 75 kmh.

— Moteur très net, largement dimensionné au point de vue du refroidissement, ne perdant pas d'huile, mais un peu bruyant du côté distribution. J'ai réglé le jeu aux soupapes à 5 centièmes de millimètre au lieu de 1/10 donné par le constructeur.

— Sélecteur très précis. Première passe partout. Démarrage en côte à deux dans du 17 %. 65 kgs pilote, 70 passager et 15 kgs bagages. Deuxième un peu courte. Troisième qui permet de se promener agréablement sur petite route de campagne, permet de rouler de 30 à 60 kmh. Quatrième un peu longue.

— Frein moteur très efficace, qui économise les garnitures des deux freins.

— Coffre à outils de grande contenance, facile d'accès, mais dont les outils demandent à être complétés : achat d'un jeu de clefs de 4 à 21 mm, une clef à molette et une pompe à graisse.

Utilisation :

Ne sortant que l'après-midi, mes promenades courantes sont de 50 à 150 kms, faites en touriste qui s'intéresse aux paysages.

Première grande sortie : Cherbourg-Avranches-Cherbourg, 300 kms. Arrêt d'une heure à Avranches pour assister au passage du Tour de France Cycliste et prendre une collation.

2° Cherbourg-Paris en 6 h. et demie. Arrêt à Vernon de 2 heures. Moyenne de 52 kmh. environ, en roulant entre 70 et 75 kmh. au compteur. Que de ralentissements à 50-40, voire 30 à l'heure.

Au retour, Caen-Cherbourg, 119 kms, couvert en 2 heures en roulant entre 75 et 80 kmh.

Consommation d'essence sur 11.691 kms : 294 litres.

Après contrôle, le totalisateur triche de 12 % (parcours contrôlé Cherbourg-Paris).

$$\text{Kilométrage réel} : \frac{11.691 \times 88}{100} = 10.288,08 \text{ environ, } 10.290 \text{ kms.}$$

$$\text{Consommation moyenne aux 100 kms} : \frac{294 \times 100}{10.290} = 2,857$$

environ, 2,86 litres.

En utilisation courante, montée en 1^{re} : 20 kmh. ; 2^e : 30 kmh. ; 3^e : 50 kmh. ; 4^e : 65 kmh.

En tirant sur la machine, 1^{re} : 30 kmh. ; 2^e : 45 kmh. ; 3^e : 60 kmh. ; 4^e : 80 kmh.

Maximum sur chaque rapport sans aller à fond : 1^{er} : 30 kmh. ; 2^e : 50 kmh. ; 3^e : 65 kmh. ; 4^e : 100 kmh.

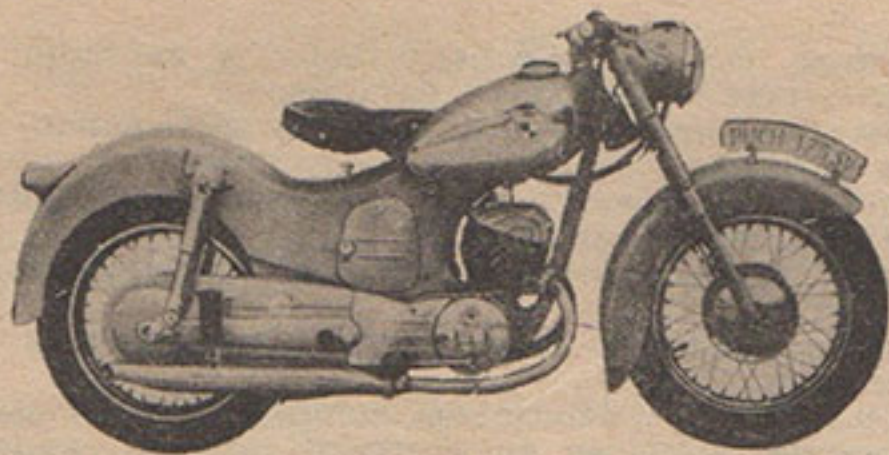
Je n'ai jamais tiré à fond sur chaque rapport. Peu de routes le permettent dans les environs de Cherbourg.

Le mauvais temps actuel ne permet pas de sortir beaucoup, mais ne m'empêche pas chaque dimanche de faire une sortie de 30 à 50 kms avec un camarade possesseur d'une 125 Peugeot, et qui roule à 65-70 kmh. Seul je roule le plus souvent à 75 kmh., quand la route le permet.

Les nouvelles 175 cmc. sport qui sortent actuellement ont le réservoir de la 350 cmc. plus esthétique et surtout plus grand.

Le mien fait 10 litres 1/3, ce qui rend impossible de prendre 10 litres d'un coup.

Mr G. BUHOT,
Cherbourg (Manche)



175 PUCH SV

Il s'agit d'une 175 cmc. Puch SV, bleue, machine étrangère qu'on peut se procurer facilement en France, et personne n'en a encore parlé dans vos colonnes. Elle a actuellement 14.000 kms ; c'est peu pour juger des qualités d'endurance, mais je ne pense pas que sous cet angle là la réputation de la maison Puch soit à établir : cette machine est bien dans la tradition de la maison de Graz : « solidité avant tout ».

J'ai acheté cette machine, parce que j'étais dégoûté de la mécanique française par une 125 cmc. culbutées, parce que j'ai été séduit par ses 10 CV, ses freins, sa présentation, parce que je pensais qu'un 2 temps à balayage en U consommait moins qu'un 2 temps Schnurle (nous en reparlerons).

Ce que je fais de cette machine : j'évite de sortir s'il pleut (souriez les futurs déserteurs de la moto), car je fais de la moto pour mon plaisir et non parce que j'y suis obligé ; ce qui ne m'empêche pas de bouclier 14.000 kms en moins d'un an. Je passe souvent le chiffon sur cette moto, mais j'aime surtout bricoler. Je roule au super avec 6 % d'huile SAE 50-60, et, dans la boîte, de l'huile SAE 30 graphitée. Je gonfle « dur », sacrifiant le confort aux performances.

Pour clore ce préambule, voici les frais d'entretien : à 14.000 changement de chaîne secondaire, plusieurs rouleaux de la chaîne d'origine, peut-être trempés trop sec, étaient brisés. C'est tout.

LE MOTEUR

D'une façon générale, les techniciens de la maison Puch ont essayé de concilier des qualités incompatibles ; en particulier pour le moteur, il est souple et robuste comme un moteur « agricole » (40 kmh. en quatrième, 14.000 kms sans la moindre trace d'épaulement sur les alésages, sans le moindre soupçon de jeu à l'embellage), il est puissant et gourmand comme celui d'une machine de sport. Là j'ouvre deux parenthèses : une pour la vitesse de pointe, une autre pour la consommation.

Je n'ai jamais chronométré cette machine ; donc, la vitesse que je vais avancer est sujette à discussion et elle n'engage que ma responsabilité (et encore !). En palier, assis normalement, je vais aussi vite qu'une 4 CV Renault avec 1 seule personne à bord, aussi vite qu'une 175 cmc. Motobécane « Sport » dont le pilote est complètement couché sur sa selle double ; ce qui me fait dire que la vitesse assise se situe aux environs de 97 kmh. Par ailleurs la démultiplication de la quatrième est telle qu'à 5.800 t.-m., régime de pleine puissance, la moto doit rouler à 98 kmh.

Je serais heureux de voir « Moto-Revue » faire l'essai de cette 175, ce qui couperait court à toute discussion. Pas de lecteur de la région parisienne pour vous prêter sa machine une semaine ? Les accélérations sont à la hauteur de la vitesse de pointe ; une boîte mieux étagée les améliorerait.

La consommation, surabondante : jamais au-dessous de 4 l. 1/2. En roulant à 85-90 : 5 litres, ce qui grève lourdement le budget d'entretien.

Notons au passage le silence et la propreté du moteur, la présence du frein-moteur, la durée des bougies (8.000 kms). La perle ? Connais pas !

EMBRAYAGE ET BOITE DE VITESSES

Ce qu'ils devraient être sur une machine moderne : l'embrayage est doux à manier, progressif, ne patine pas, ne colle pas, ne s'use pas.

Les vitesses « passent toutes seules », à peine un petit cliquement très agréable. Inutile de pousser la machine en hiver pour accrocher la première. Le point mort entre première et seconde a l'avantage de pouvoir lancer la machine dans une descente sans avoir à passer par l'intermédiaire de la première. Il est cependant difficile à trouver à l'arrêt complet : moralité : le verrouiller quand la machine-roule encore.

L'étagement des rapports : la quatrième montant en principe à 98 kmh. est parfaite : il n'en est pas de même pour les intermédiaires et c'est un lieu commun de dire que cette première est trop courte. Une solution mécanique est souvent un compromis et si une boîte de vitesses serrée a l'avantage d'excellentes reprises en solo, une première courte permet de démarrer facilement en côte, même très chargée, et elle « économise » l'embrayage. Mais pour mon compte, je n'ai que faire d'une première qui permet de gravir à deux des pentes de 33 %, et je trouve désagréable en ville, soit de faire tourner trop vite le moteur en première, soit de le faire pillonner en deuxième. Je verrais avec plaisir les rapports suivants : quatrième 100 %, troisième 79,4 %, deuxième 57,6 %, première 41,6 % ou un peu moins. Mais cette solution n'avantagerait pas les amateurs de side ou de remorque. L'idéal ? Le choix des rapports.

APPAREILLAGE ELECTRIQUE

Dynamo de 50 watts permettant l'emploi de lampes de 35 w, ou le montage d'un double allumage en parallèle avec lampe de 25 w.

Montage électrique soigné, bien protégé. Un détail : impossibilité d'allumer le phare si le contact n'est pas mis : d'où pas de risque de retrouver la moto les accus vides. Interrupteur phare-code au guidon qui ne réalise malheureusement pas la combinaison lanterne-code pour la ville.

Le régulateur a tendance à se dérégler ; son réglage est de plus très délicat.

Les machines sont actuellement livrées avec stop et voyant de remise au point mort.

PARTIE CYCLE

Freins à la hauteur des performances. Pas de « flan », des vrais moyeux centraux aussi beaux qu'efficaces. Ils sont doublés du frein-moteur.

Suspensions : souple à l'avant, ferme à l'arrière. Le niveau d'huile des amortisseurs arrière est délicat à réaliser : trop d'huile la suspension ne joue pas, pas assez, elle n'est pas amortie ; un petit « truc » : remplir jusqu'à ce qu'on n'entende plus le bruit « hydro-aérien » en écrasant la suspension ; les clapets sont noyés, le plein est fait.

Le réservoir est trop petit (10 l.), il oblige à ravitailler tous les 170 kms : 1 l. 5 de réserve vous rappelle à l'ordre.

J'ai remplacé le guidon Magura par un guidon italien plat de 57 cm et la selle par une biplace : on y perd en confort, mais l'esthétique y gagne, c'est le principal.

Je passe sur la question des roues de 16 pouces. Tous les lecteurs de « Moto-Revue » en connaissent les avantages. Elles ne choquent que l'œil des possesseurs de machines à roues de 19".

Garde-boue enveloppants, ce qui n'empêche pas le garde-boue avant de débiter généreusement de l'eau sur les pieds du pilote.

PRESENTATION ET ACCESSOIRES

D'une esthétique qui a fait école, d'une couleur qui attire l'attention, c'est avec un sourire de satisfaction péniblement dissimulé qu'on enfourche sa machine entourée d'un petit groupe d'admirateurs ; en effet, à peine laissée sur le bord du trottoir, voilà 2 ou 3 connaisseurs qui s'approchent : « jolie cette 250 cmc. », et le plus autorisé sur un ton qui n'admet pas de réplique : « ces Puch vont bien, mais pas assez culbutées ».

Trêve de plaisanteries, la peinture est solide et les chromes (sur cuivre et nickel) résistent à l'air marin.

L'outillage de la trousse est copieux, malheureusement les clefs nagent dans des écrous qui ne font pas le millimètre.

EN CONCLUSION

Machine puissante, solide, confortable, toujours prête, bien présentée. On sent à chaque boulon le souci de la qualité. Tout est surdimensionné et taillé dans les meilleures matières premières ; pas de solutions de facilité.

Du reste, sans cesse, ces machines sont perfectionnées.

Quelques améliorations de détails que nous aimerions voir figurer au programme « Puch » : étagement plus serré de la boîte, réservoir plus volumineux avec évidements, guidon plus étroit et plat, selle double d'origine, jantes en alliage léger. Peut-être serait-il possible de voir le problème de la consommation ? Mais avouons que nous sommes très exigeants.

Mr J.L. PAUL
Bordeaux





SCOOTER ISO

Quoique scootériste, je viens apporter à la chronique « Ce qu'ils en pensent », mon opinion sur le scooter Iso, le petit frère de l'Isetta. J'ai possédé pendant deux ans un Lambretta de la bonne époque, époque où la transmission primaire ne sifflait pas et où la consommation ne dépassait pas 3 litres. Après vente, j'ai voulu acheter mon rêve, l'Ecureuil Rumi, mais trop tard, le stock était épuisé et actuellement il ne reste plus que des Formichino. J'ai alors porté mon choix vers l'Iso, dont je connaissais la robustesse et que j'avais essayé en Italie. Et aujourd'hui, après avoir parcouru 20.000 kms et fort de mon expérience de Lambrettiste, j'écris cette lettre dans le but surtout de faire connaître ce scooter, ignoré des français, et ce qui est plus grave, ignoré des futurs acheteurs de scooters. Il faut savoir que l'Iso roule en Italie depuis 8 ans au moins et que sa production est considérable, venant certainement en troisième position de la production des scooters dans ce pays.

Mais venons-en à la description :

Le moteur est comme le Puch, un 125 2 temps, cylindre dédoublé en fonte nickel chrome, 55x33. 2 pistons à 3 segments. Double échappement. Régime 5.200 t.-m. Taux de compression 6,5. Puissance : 6,7 CV. Puissance spécifique : 53 CV au litre. Refroidissement forcé.

Carburateur Dell'Orto MA 16. Volant magnétique Filo 6 V 30 W.

Embrayage à bain d'huile. 3 vitesses, sélecteur à double branche au pied droit. Rapports finals 17,5, 9,25, 5,57 à 1. Transmissions primaire et secondaire par chaîne.

Poids 93 kgs.

Châssis tubulaire en berceau. Suspension avant fourche télescopique. Suspension arrière fourche oscillante faisant travailler 2 ressorts à l'extension.

Roues de 12 pouces, donc grandes pour un scooter, interchangeable, à broches, à rayons. Pneus Pirelli à pavés. Freins 125 mm de diamètre. Frein arrière au pied gauche. Réservoir 7 l. 5. Réserve 2 l. 5.

Compteur incorporé dans le phare Marchal !

Reprenons : le moteur est puissant : 6,7 CV, alors que Vespa et Lambretta en font 5, le Formichino 6,5. Mais j'ignore où a été prise cette puissance.

Puissance, d'où nervosité et vitesse : 85 chrono seul ; 75-80 en duo. La position couchée augmente peu la vitesse. Ce moteur possède surtout une puissance à bas régime étonnante, d'où reprises et aptitude en côte. Les reprises sont franches, jamais il n'y a besoin de faire patiner l'embrayage. On descend très bas en deuxième, ce qui est très utile en ville. En première, on peut rouler au pas d'un homme nonchalant, sans faire cogner le moteur. L'Iso est un grimpeur épatant. Il y a, pour monter à Fourvière, une côte très forte d'environ 1 km que je montais en première en Lambretta. L'Iso la gravit en deuxième à fond de train. Il est vendu pour monter 35 % en première. Tout ceci permet de bonnes moyennes. Je fais très souvent 60 kms en 1 heure et 50 de moyenne sur les longs trajets. J'ai mis le même temps en duo qu'en Lambretta solo, pour faire Lyon-Milan par le Mt Cenis : 450 kms.

Il n'y a pas de meilleur exemple pour mettre en valeur la souplesse du moteur que de donner les vitesses minima et maxima sur chaque rapport.

Première : de 0 à 25 kmh. ; deuxième : de 5 à 55 kmh. ; troisième : de 30 à 85 kmh. L'absence d'un quatrième rapport se fait peu sentir.

A signaler qu'il n'y a jamais de marche sur 4 temps.

Consommation : 3 litres. Lyon-Paris : 2 l. 8. Graissage 7 %. Venons-en à la partie cycle aussi intéressante.

La suspension avant est correcte, talonne très rarement. La suspension arrière est un peu souple et non amortie, ce qui occasionne des coups de raquette lorsque l'on passe dans un trou en virage.

Malgré tout, tenue de route excellente, s'apparentant à celle d'une moto. De plus, on a quelque chose entre les pieds, ce qui évite des dérapages sur terrain glissant.

Les freins sont bons et progressifs.

Enfin un frein avant ! inexistant sur mon Lambretta. J'ai l'air de dénigrer mon ancienne monture. Pourtant c'était un bon Lambretta, qui étonnait ceux qui l'essayaient.

L'éclairage est excellent, plus puissant que sur le Lambretta, 30 W au lieu de 25. Commutateur très pratique. Avertisseur un peu faible.

Les poignées sont bien en mains, les pédales « bien aux pieds ». La mise en marche au kick est possible assis. La béquille est extraordinaire. Sur n'importe quel terrain, on peut la baisser tranquillement, le scooter ne tombera pas.

La protection est parfaite.

Les roues se démontent en 2 minutes. Si l'on a une chambre de rechange, on repart en 15 minutes. Evidemment, avec le Lambretta, l'opération durait 6 minutes. Il est possible d'installer une roue de secours, mais l'effet esthétique est très douteux.

Enfin les bougies durent longtemps et ne « perlent » pas (10.000 kms avec 2 bougies : 1 Lodge et 1 Bosch et elles n'ont pas émis encore leur dernière étincelle).

Du point de vue accessibilité : parfait.

Accès à la bougie, au titillateur et au starter par une trappe en avant de la selle.

Accès par deux fenêtres latérales, rapidement démontées, au carbu et à l'embrayage à gauche, au volant et au pignon de sortie à droite.

Il est possible de démonter le moteur, de décalaminer par ces 3 ouvertures.

Le robinet d'essence à 3 positions est extérieur.

Il existe un coffre à outils sous la selle arrière, faisant corps avec la carrosserie.

Modifications personnelles : selle biplace Radaelli et amortisseur arrière à friction qui ont agréablement transformé l'esthétique, le confort et la tenue de route de la machine.

Fépins : fuite au réservoir, bobine claquée, pneu arrière coupé.

Inconvénients : Il existe des vibrations lorsque l'on monte les intermédiaires.

La selle arrière française est trop haute et affreuse.

Le point mort est difficile à trouver.

La suspension arrière n'est pas amortie.

Le rodage est délicat et les serrages se prolongent tard.

En conclusion, je crois pouvoir faire une comparaison avec le Lambretta, qui, ne l'oublions pas, est une bonne machine.

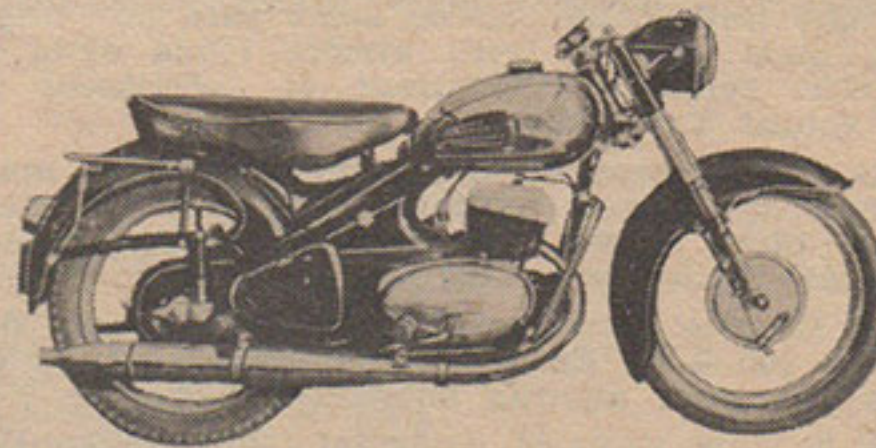
En positif, moteur plus puissant, plus souple, plus rapide, meilleur grimpeur, qui consomme moins. Les suspensions, la tenue de route, le verrouillage des vitesses, le freinage, l'éclairage sont bien meilleurs.

En négatif, existence d'une chaîne à graisser et à retendre. Pas de roue de secours.

A mon avis, les principales qualités sont en positif pour l'Iso, ce qui en fait vraiment un engin très intéressant. De plus, scooter d'origine, ce qui garantit le sérieux de l'usage. Un mécano italien m'a dit que l'on ne réalèse pas avant 80.000 kms. Qui dit mieux comme robustesse ?

Ce scooter est vendu à Lyon 155.000 fr. Quant aux pièces, on en trouve à Lyon. Hors de Lyon, on peut se servir... des pièces Puch. Alors !

Mr R. GABRIELE
Lyon-7° (Rhône)



350 ARDIE BZ

Je profite de votre récent essai de la Ardie BZ 350 pour vous donner mon opinion sur cette machine.

Je l'avais remarquée au Salon 1954 et la maison Camée, importateur, m'a aimablement prévenu lorsque ces premières motocyclettes ont été mises en vente. (Donc depuis août dernier je suis possesseur de la motocyclette n° 350.200 et totalise, à ce jour, 5.917 kms).

Esthétique : je trouve cette machine parfaite et, au risque de passer pour un petit motard, je préfère, question ligne, la suspension arrière coulissante à l'oscillante.

Mécanique : rien à redire, je viens de faire, à Paris, le premier réglage (allumage et carburation), mais à part cela, juste un ennui, ressort de rappel de sélecteur déplacé, rendant difficile le passage des vitesses ; un séjour d'une heure à la Maison Camée en octobre et le mal était réparé.

Je suis également possesseur d'une Jawa 350 et, malgré tout ce que cette machine a pu me donner comme satisfaction (ennuis mis à part), je ne puis la comparer à la Ardie.

Après un rodage sérieux sans aucun serrage, j'ai commencé à tirer et ai atteint 140 kmh. compteur, en légère descente et seul sur la machine. En plat, couché, j'ai obtenu, tout récemment, 137 kmh. toujours compteur et 132 en duo.

Je suis allé à Paris le 16 décembre dernier et ai réussi Le Mans Centre-Pont de St-Cloud, soit 201 kms, en 2 h. 20, soit 86 de moyenne sans arrêt. Pour la première fois je n'ai, sur ce parcours, été doublé par aucun véhicule et m'étonne de

voir Mr Mourot, de Chaumont, faire 90 de moyenne sur 200 kms avec une 250 Peugeot. Je ne nie pas les qualités de cette machine (je suis un ami de l'agent Peugeot de Sablé et même j'ai fait des essais de 175 Puch montée par moi-même contre 175 Peugeot), mais si ledit Mr Mourot passe un jour au Mans, qu'il me rende visite et nous ferons des essais intéressants.

Pour en revenir à ma moto, je lui reproche : un bruit d'échappement peu harmonieux au ralenti ou en coupant les gaz et aussi la fourche qui « cogne » sur pavés ou très mauvais revêtement et non en talonnant, mais en revenant. La tenue de route est parfaite, frein de direction serré à grande vitesse, mais je trouve également les silencieux un peu bas et, parfois, en virage serré pris à vive allure, je leur ai fait râcler le macadam.

Pour la consommation, j'ai un carnet tenu parfaitement, mais, en chiffre rond, je dirai 4 litres à 4 l. 500.

Mr S. LECOINTE
Le Mans (Sarthe)

175 GUILLER

Je viens vous donner mes impressions sur la 175 Sport Guillier (moteur AMC). Machine achetée en juillet 1952, elle totalise à l'heure actuelle 40.000 kms. Voici jusqu'à ce jour les frais que j'ai fait dessus.

1° 1 bobine d'allumage à 38.000 kms. 2° 1 jeu de vis platinees à 35.000 kms. 3° 1 chaîne à 30.000 kms ; 4° 1 jeu de segments à 40.000 kms. 5° 1 boisseau de carburateur, ainsi que 3 câbles de débrayage. J'ai effectué 2 rodages de soupapes en tout le premier à 20.000 kms et le second lorsque j'ai changé mes segments. Lors du démontage de mon cylindre pour la pose de mes segments, j'ai pu constater que l'embiellage était impeccable, ainsi que le cylindre qui contrôlé au comparateur m'a permis de constater 2/100 d'ovalisation, ce qui n'est pas mal pour un cylindre de 40.000 « bornes », car je conduis assez sec et n'ai pas peur de tirer à fond. Vitesse réalisée sur la route de Senlis, 108 (chrono), alors que le compteur, un OS, accusait 114 kmh.

Venons-en à la partie cycle.

Fourche télescopique très souple, mais qui talonne, ce défaut disparaît dès que je remets de l'huile, qui à mon grand désespoir, fuit par les fourreaux de la fourche et vient abondamment huiler mon... pneu avant. Suspension oscillante très bonne, mais ayant un petit défaut, elle fait vriller la roue arrière dans les virages à une certaine vitesse, ce qui est assez désagréable, surtout par temps de pluie.

Frein avant impeccable (chose assez rare sur une machine française), ainsi que le frein arrière (tous deux étant des moyeux-freins centraux). Eclairage et avertisseur très puissants sur volant Safi-SSY.

Au point de vue moteur, très bonnes reprises, mais moteur assez bruyant qui aurait tendance à cogner au ralenti. Boîte de vitesses bien étagée, sélecteur très précis, bloc-moteur propre, accès faciles pour les réglages et les réparations.

Au point de vue consommation je n'ai jamais dépassé les 3 l. 1/2 aux 100 kms. En résumé, bonne machine que je ne changerais pas pour aucune autre 175 française.

Je tiens à vous signaler également que je roule toujours avec les pneus d'origine.

Mr WEMBERG
Sevran (Seine-et-Oise)

(SUITE DE LA PAGE 43)

Pignon de boîte : 18 dents ; couronne de la roue arrière : 40 dents.

Rapports de démultiplication finale :

1°	22,906 à 1
2°	12,656 à 1
3°	9,170 à 1
4°	7,188 à 1

L'échelonnement de la boîte, en comptant la quatrième à 100 %, donne une troisième à 78,5 %, une deuxième à 56,8 % et une première à 31,4 %, donc un « trou » très important entre première et seconde encore plus important que sur la N4T. Les rapports entre quatrième et troisième étant de 1,276, entre troisième et deuxième de 1,38 et entre deuxième et première de 1,81, sont donc normaux, mais le rapport entre troisième et deuxième devrait être légèrement plus grand, de 1,471 au lieu de 1,38, ce qui donnerait une seconde à 53,4 % de la quatrième, soit un rapport interne de boîte de 1,875 au lieu de 1,761.

PARTIE CYCLE

Selle double, guidon étroit, réservoir « sport » de 16 litres, frein AR : 135 mm de diamètre ; AV : 160 mm ; largeur des garnitures : 30 mm ; (le frein avant comporte une ventila-

STARLETT MONET-GOYON

&

AUTOMOTO AD 125

Je profite d'un réabonnement pour vous donner mon impression sur la Starlett, cette machine, achetée en juin 1954, a déjà 10.000 kms. Cette distance a été couverte sans incident. Aucun décalaminage n'a été exécuté. Le moteur marche bien et tire bien. Pendant les vacances au cours d'une promenade qui nous a menés au cirque de Gavarnie, la bougie n'a même pas été démontée, car la machine ne perle pas. La vitesse de croisière se situe entre 55 et 60 et il faut une forte montée pour se mettre en première.

Il y a cependant un reproche à faire à mon avis ; le manque d'accessibilité et la gourmandise de la boîte de vitesses qu'il faut vérifier assez souvent, car l'huile se trouve projetée sur la chaîne qui graisse consciencieusement la jante et le pneu AR. La fourche avant ne talonne pas, les freins sont moyens et la consommation est faible (2 l. aux 100). Le phare est bon et la nuit la vitesse ne change pas, car la visibilité est bonne.

Pour terminer, je vous dirais que je suis satisfait de la Starlett, et ma femme aussi, car c'est surtout elle qui la pilote.

Je possède aussi une Automoto AD 125, achetée en mars 1952. Cette machine a fait actuellement 50.000 kms et marche bien. Je vous dirai tout de suite que ce n'est pas une machine rapide, mais qui convient très bien pour mon travail, car je roule sur les bons et mauvais chemins (il y en a encore).

Je suis satisfait de mon Automoto et l'Aubier-Dunne qui est monté est rustique, mais solide. A ce jour les réparations se bornent aux changements de chaînes et de pneus, à un réalésage et changement de la bobine d'allumage.

La fourche à parallélogramme à ressort enroulé est bonne et souple, elle talonne quelquefois ; la tenue de route parfaite fait un peu oublier la suspension arrière.

En somme une machine qui n'a aucune prétention, mais qui convient très bien pour le travail.

Mr R. POULLE
Dreux (E.-et-L.)

PRODUCTION MORINI 1955

tion forcée) ; pneus AV et AR 2,50x19". Vitesse : 120 kmh. environ. Finition rouge et noir.

SETTEBELLO

La machine sport de la gamme.

Différences entre le modèle « Gran Turismo » et la « Settebello » :

Taux de compression : 9,5 à 1. Puissance à la jante : 16,5 CV à 8.500 t.-m. (95,7 CV/l, soit la puissance spécifique d'une 500 Norton compétition-client !). Le régime de 8.500 t.-m., très élevé pour un culbu, a amené au montage de ressorts de soupapes en épingles (ressorts hélicoïdaux sur les autres modèles). Carburateur de 25 mm de passage des gaz, avance commandée par une manette au guidon.

Distribution :

AOA : 45° avant PMH	AOE : 75° avant PMB
RFA : 70° après PMB	RFE : 35° après PMH

Croisement : 80°.

Avance à l'allumage : 55° (!) pleine avance.

Partie cycle : guidon très étroit et bas, freins de 160x30 mm à l'avant et à l'arrière, deux pots d'échappement montés sur le même tube.

Vitesse maximum : environ 145 kmh.

Finition rouge et noir.

× × ×

Enfin, Morini construit également une 175 cmc. de compétition selon la formule « sport » italienne, la « Rebello » que nous avons longuement décrite dans notre numéro 1236, machine qui a remporté de très nombreux succès en Italie cette saison, dont le Tour d'Italie et Milan-Tarente.

C. C.

ISSUE DE LA MACHINE DE SÉRIE...

Si nous publions ci-dessous les modifications apportées par Jawa à ses 250 cmc. afin de les rendre aptes à disputer la dure épreuve que sont les « 6 Jours Internationaux », c'est que nous pensons que cela peut intéresser nos lecteurs. Mais nous pensons également qu'il y a là matière à réflexion pour nos constructeurs : « gonfler » légèrement une machine avant tout utilitaire... et remporter le « Vase d'Argent ».

MODIFICATIONS AU MOTEUR

On est parti d'un moteur de série, avec ses 65 mm d'alésage et 75 de course. Que les différentes lumières aient été retouchées ne fait pas l'ombre d'un doute.

Mais c'est pour l'admission que nous avons des données précises. Ainsi, le diamètre de passage des gaz du carburateur est passé de 24 à 28 mm, ce qui, du point de vue de section, entraîne un accroissement de 36 %. Evidemment, le gicleur monté a aussi été changé : 120 au lieu de 100 ou 105. Pour maintenir, malgré l'accroissement du passage des gaz, de bonnes accélérations, le système d'admission a été allongé ; en conséquence, le filtre à air se trouvait à l'extérieur du capotage du carburateur, avec un diamètre de 100 mm.

Silencieux d'échappement modifié, plus important. Diamètre des tubes d'échappement porté à 45 mm.

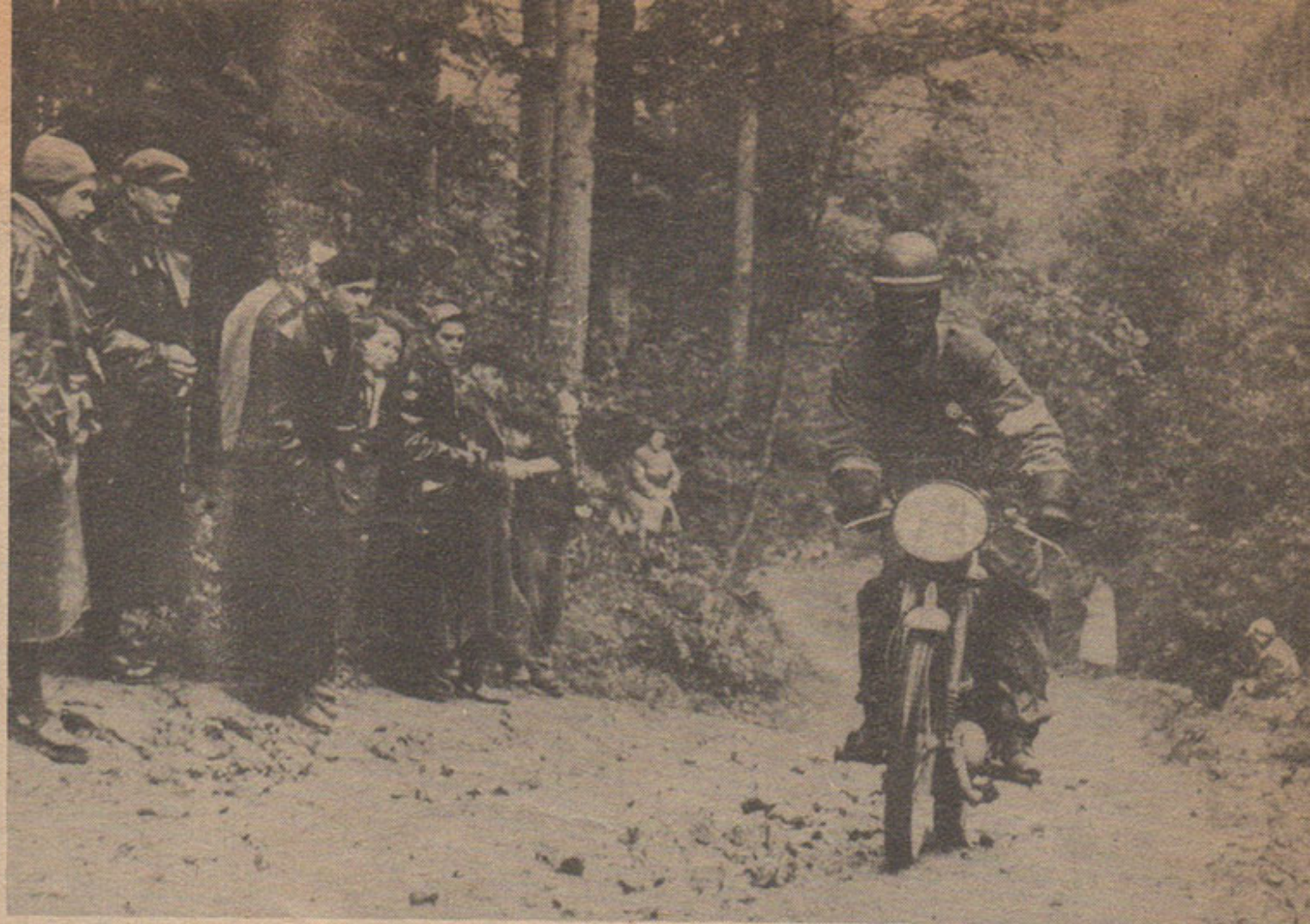
Le taux de compression a évidemment été accru, passant de 6,25 à 8 à 1.

Bougie plus froide, de degré thermique 225 au lieu de 175 ou 195. En fait, sur la machine des 6 Jours, il y avait 2 bougies montées dans la culasse, chacune alimentée par une bobine différente. Mais ce n'était pas un double allumage, mais simplement une solution de secours : un commutateur monté sous la selle permet de mettre en circuit l'un ou l'autre de ces groupes bobine-bougie.

Avec ces modifications, la puissance est passée de 12 à 15 CV. Cette augmentation de 25 % de la puissance maximum a été obtenue par un accroissement de son régime (5.250 t.-m. au lieu de 4.500), ainsi que par un couple plus élevé.

LES RAPPORTS DE DÉMULTIPLICATION

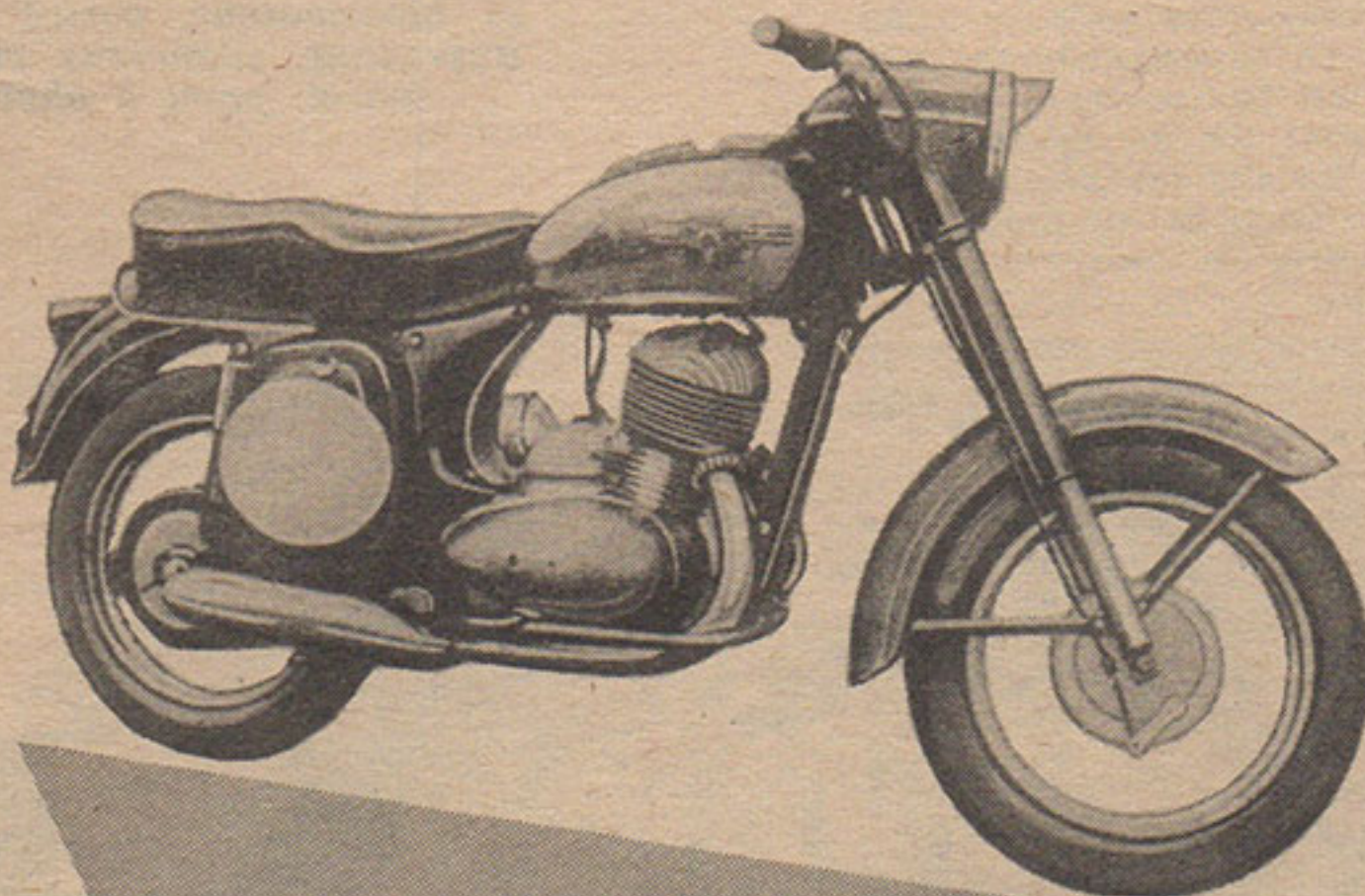
Afin d'avoir un couple moins important à transmettre à l'embrayage, le rapport de démultiplication primaire a été légèrement diminué, passant de 2,045 à 1,958. Pour ce faire, on a gardé le même nombre de dents (45) au pignon d'embrayage, alors que le pignon moteur est passé de 22 à 23 dents. Il a fallu donc rallonger la chaîne de 2 maillons (62 au lieu de 60).



...VOICI

LA 250 JAWA

DES 6 JOURS



Extérieurement, les 250 Jawa engagées officiellement par l'usine lors des derniers Six Jours Internationaux différaient fort peu des machines de série.

Les rapports internes de la boîte sont restés les mêmes en prise, en troisième (1,266 à 1) et en deuxième (1,77 à 1). Par contre la première a été « raccourcie », et sa démultiplication est maintenant 1,14 fois plus grande : 3,6 à 1 au lieu de 3,166 à 1. Ainsi, la 1^{ère} est ici 2,035 fois plus démultipliée que la deuxième, alors qu'en série, elle ne l'est que 1,79 fois.

× × ×

Pour la démultiplication de la transmission secondaire, la couronne arrière comporte 46 dents, comme pour la série. Par contre, 3 pignons de sortie de boîte étaient prévus, de 17, 18 ou 19 dents, donnant les rapports de 2,706, 2,556 ou 2,421.

En tenant compte des démultiplications primaires et secondaires de boîte on obtient les rapports finals suivants :
avec 17 dents : 5,30 - 6,73 - 9,40 et 19,20
avec 18 dents : 5,01 - 6,30 - 8,85 et 18,00
avec 19 dents : 4,75 - 6,02 - 8,42 et 17,08

LA PARTIE CYCLE

Elle est demeurée fondamentalement celle de série : même cadre, même fourche télescopique de 13 cm de débattement, même suspension arrière oscillante de 10 cm de débattement.

Par contre, à la place des freins à tambours, ont été montés les moyeux-freins en alliage léger qui équipent maintenant de série la 350 cmc. : diamètre 160 mm, largeur des garnitures 35 mm.

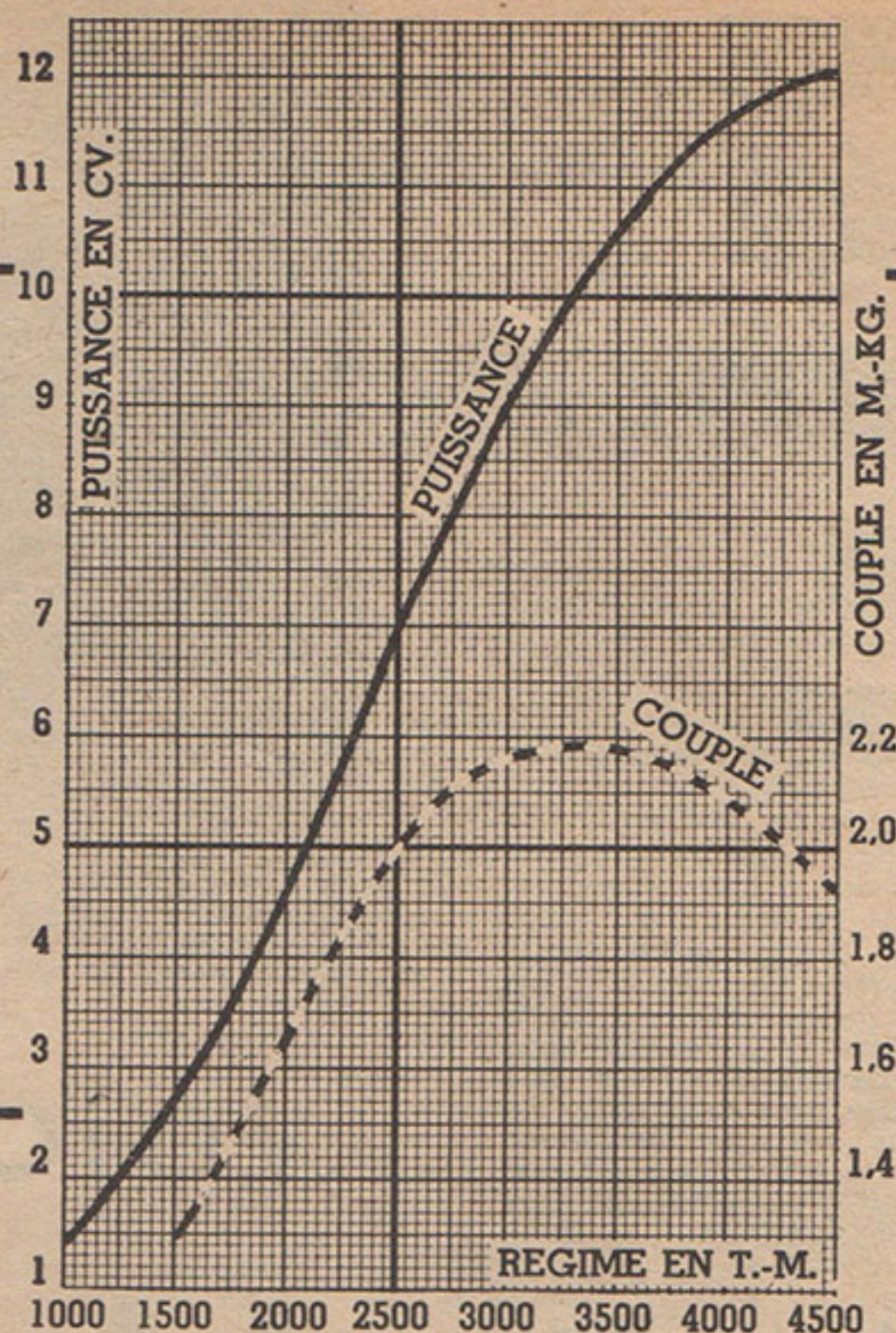
Pneus spéciaux de 16x3,00 à l'avant et 16x3,50 à l'arrière, au lieu des pneus de 16x3,25 de série.

Garde-boue arrière de série, mais garde-boue avant moins enveloppant, diminuant les risques de bourrage.

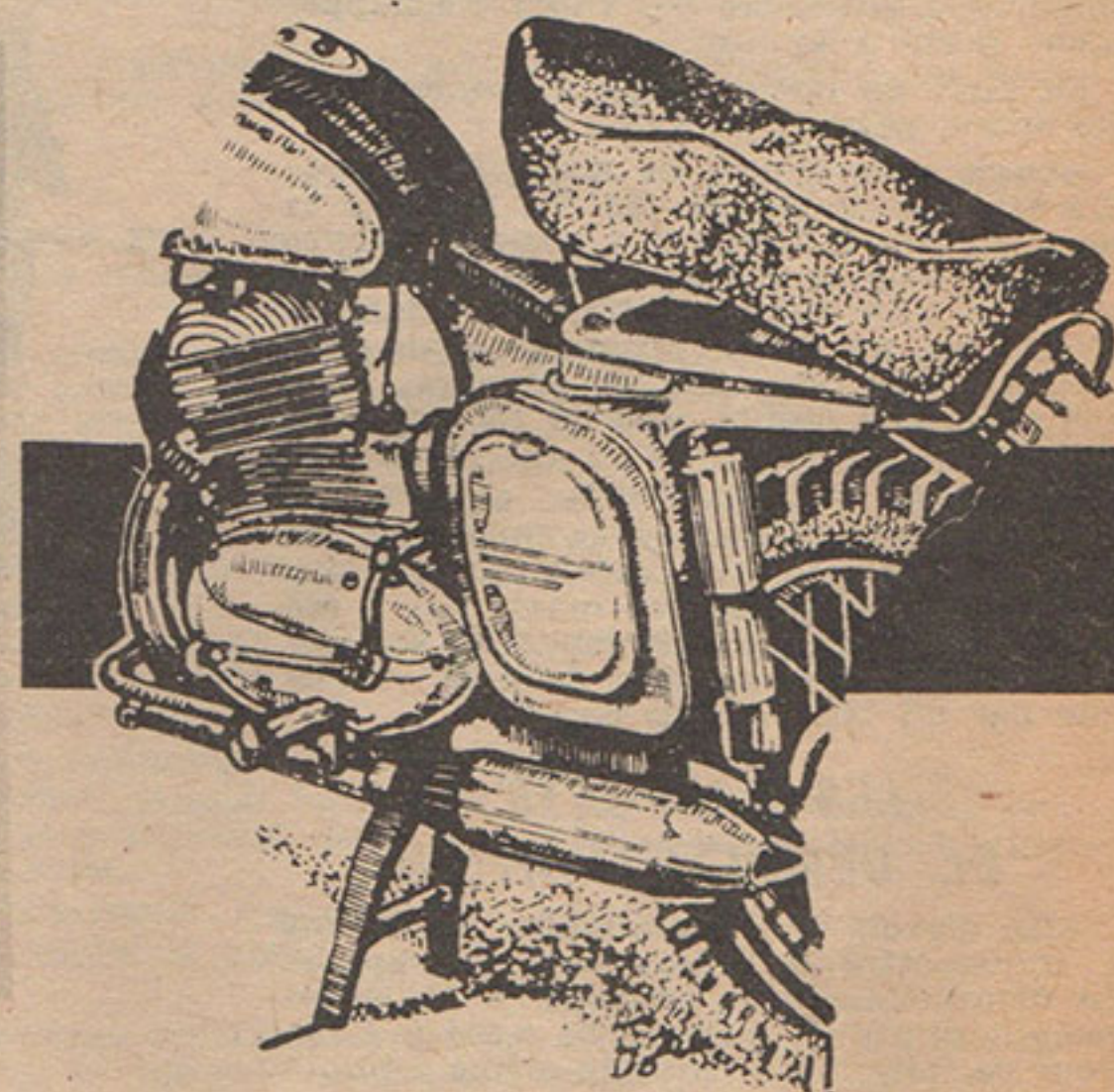
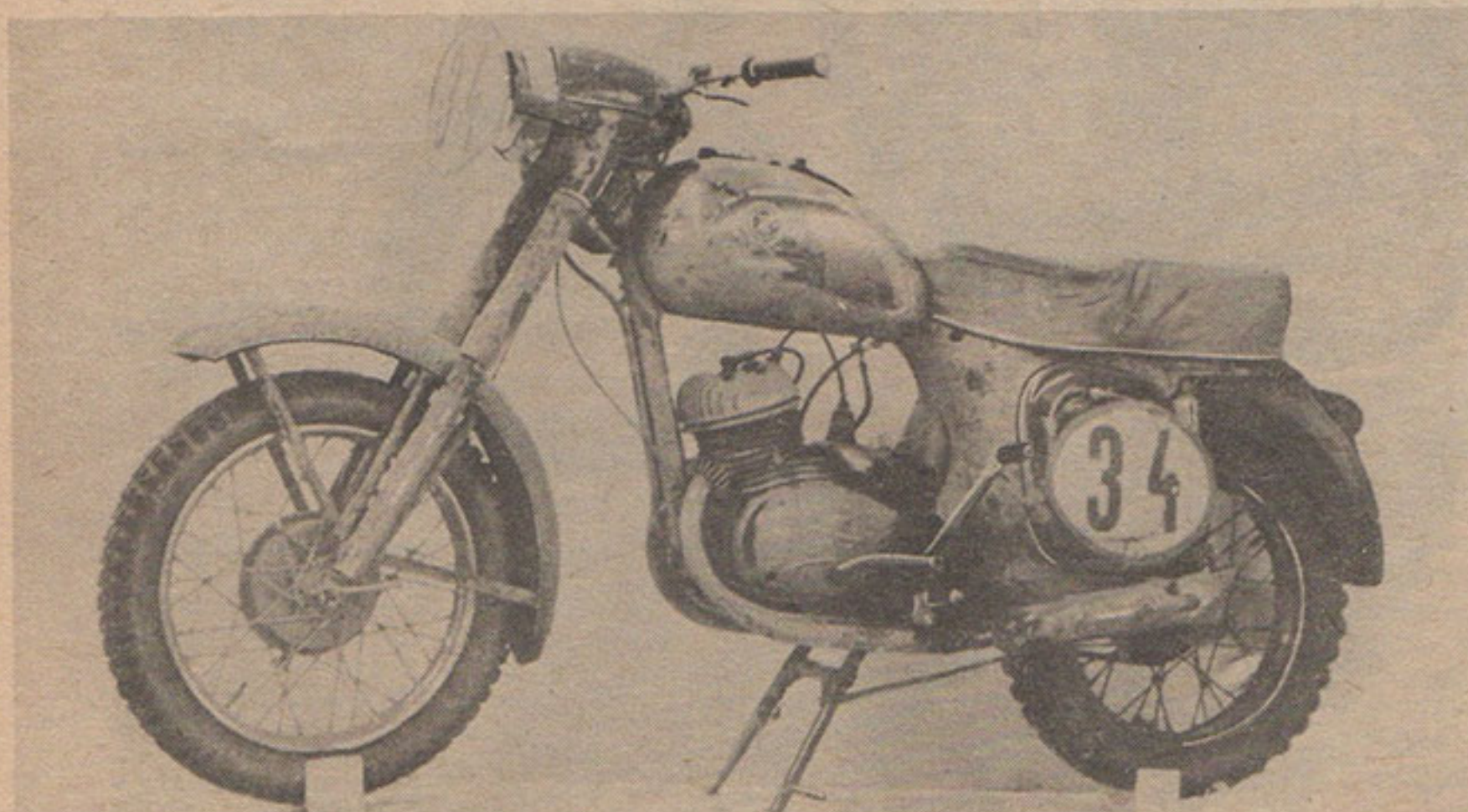
Selle double articulée à l'arrière sur une charnière.

Un tube en forme de U protège le dessous du carter-moteur, sert de renfort aux repose-pieds et comporte une béquille latérale.

Poignée tournante à tirage rapide.



Ci-dessus : courbes de puissance et de couple des actuelles 250 Jawa de série. En bas, à gauche, une 125 CZ ayant participé aux 6 Jours. - A droite : une 250 Jawa officielle des 6 Jours : selle double articulée, petit pare-chocs pour le bloc-moteur, coffre à outils plus important, silencieux modifié et raccourci, pneu à chevrons, etc...



Deux grands principes de réalisation, la boîte en cascade ou la boîte à prise directe.

Pour les distinguer, retenons simplement que pour la boîte en cascade, l'« entrée » (E) se fait sur un arbre et d'un côté, et la « sortie » (S) sur l'autre arbre, et de l'autre côté.

Tandis que dans la boîte à prise directe, « entrée » et « sortie » se font du même côté, ou des deux côtés opposés, mais les pignons sont toujours coaxiaux.

En plus, apparaît un troisième arbre, que l'on appelle *arbre intermédiaire* (AI), les *arbres primaires* (AP) et *arbres secondaires* (AS) existant toujours.

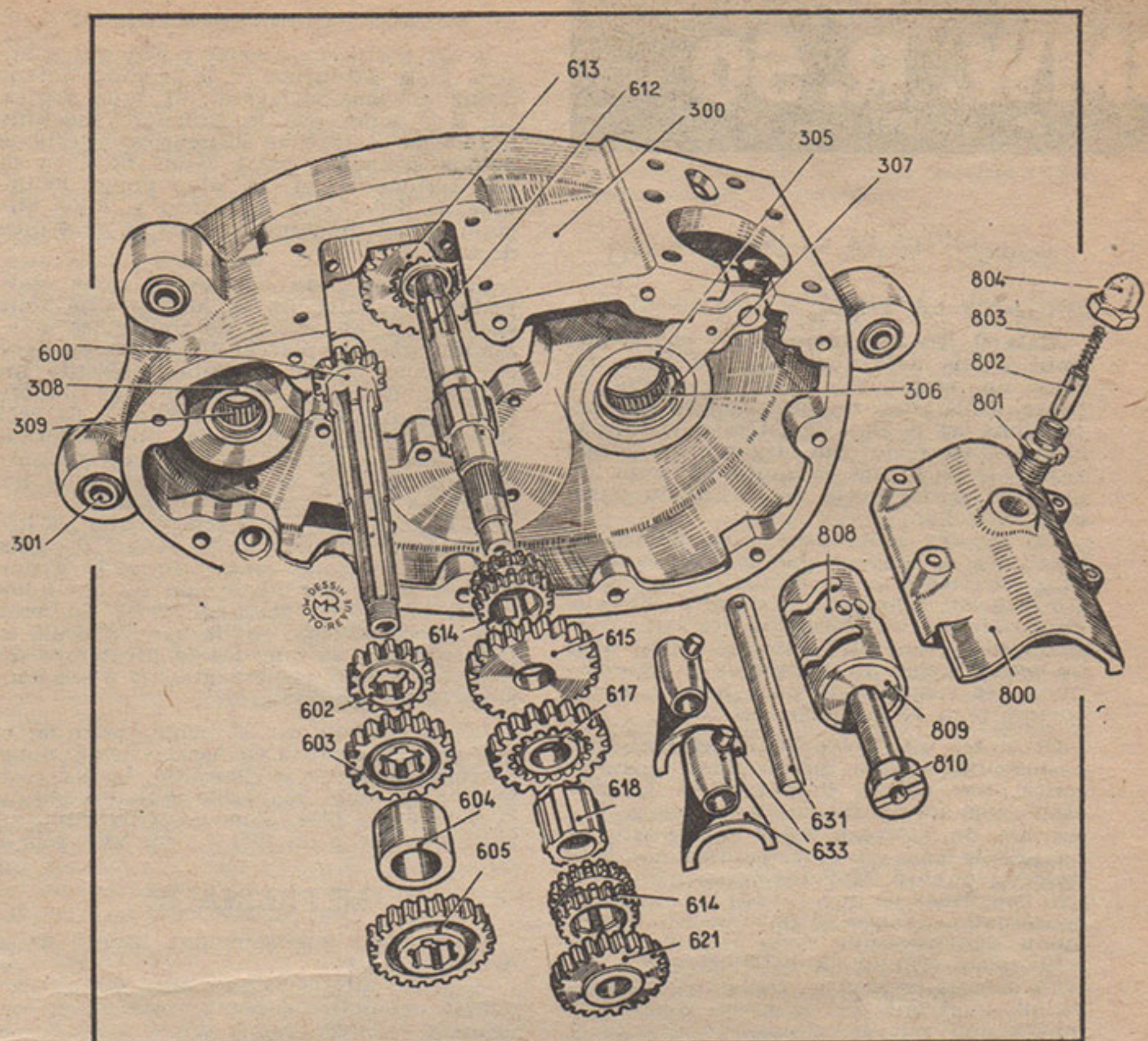
Dans le cas de l'AMC, nous avons une boîte en cascade, composée des éléments suivants : un *arbre primaire* (600) et un *arbre secondaire* (612).

Sur ces arbres sont usinées des *cannelures* pour permettre aux pignons de coulisser ou d'être rendus solidaires de l'arbre.

Dans l'arbre primaire lui-même, est taillé le pignon fixe de première, alors que les *pignons fixes* de deuxième, troisième et quatrième (dans l'ordre 602, 603, 605) sont amovibles. Notons aussi sur cet arbre la *bague entretoise* (604) entre pignons de troisième et quatrième.

Sur l'arbre secondaire, nous trouvons cette fois des *pignons fous* de première, deuxième, troisième et quatrième, respectivement (613, 615, 617, 621).

Pour rendre ces pignons solidaires de l'arbre secondaire, on fait appel à des *crabots baladeurs* (614) et non des crabots, comme l'écrivent parfois... les rédacteurs de « Moto-Revue ».



Ces crabots comportent en leur milieu une gorge dans laquelle vient se loger la *fourchette* (633) de changement de vitesses.

Ces fourchettes coulisent sur un *axe* (631) et sont commandées par la *came* (808) de changement de vitesses, que l'on appelle plus souvent *barillet*. Cette came qui fait partie du sélecteur, reçoit des noms divers, car elle est, soit cylindrique, soit circulaire, et dans ce dernier cas on l'appelle *plaque* ou *grille de sélecteur*.

Les *rampes* de ces comes déplacent les fourchettes par l'intermédiaire des *tétons* que celles-ci comportent.

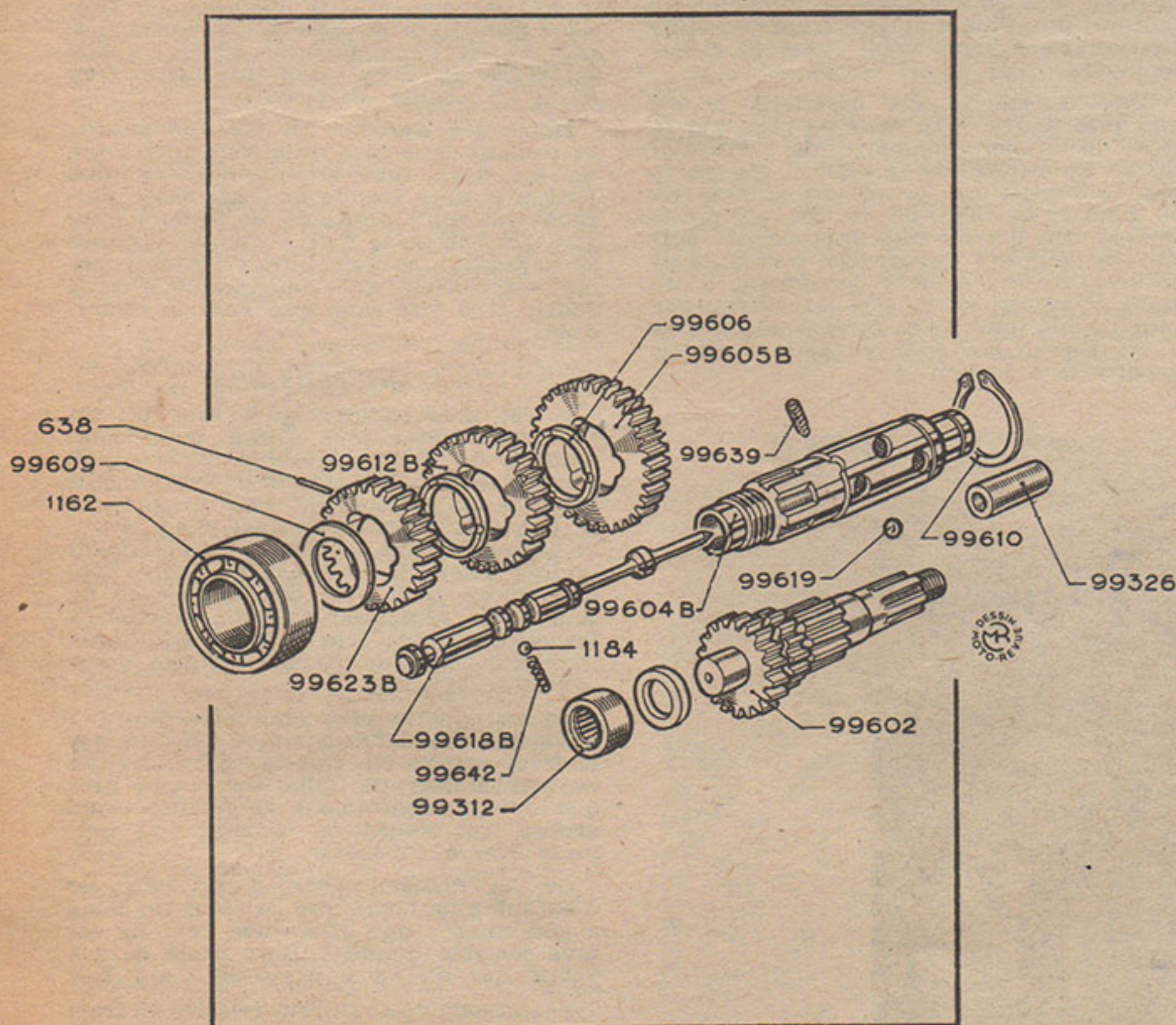
Enfin, en bout de l'arbre secondaire, nous trouvons le *pignon de chaîne* (623) également dénommé *pignon de sortie de boîte*. Il est monté dans le cas de l'AMC sur un *manchon cannelé* (622) et possède un *amortisseur de transmission*, constitué par un *entraîneur coulissant* (624), un *ressort amortisseur* (628) et un *écrou de pignon de chaîne* (627).

× × ×

Une tendance actuelle veut que le *verrouillage* d'une boîte de vitesses, et le passage des vitesses, c'est-à-dire l'entraînement d'un jeu de pignons se fasse, non plus par des crabots baladeurs, mais par des billes. Un exemple nous en est fourni également par AMC avec ses moteurs deux temps.

L'*arbre secondaire* (99.604 B) est creux, et en son milieu coulisser une *tringle* (99.618 B) de commande des vitesses. Le profil de cette tringle pousse des *billes* (99.619) qui émergent de l'arbre secondaire (grâce à des orifices prévus à cet effet), et viennent se loger dans des cavités usinées sur la face interne des *pignons fous* (99.605 B, 99.612 B, 99.623 B).

(à suivre)



BMW. R. 50

(SUITE DE LA PAGE 50)

RIGIDITE LATERALE

Mais il est un autre point sur lequel nous avons déjà souvent insisté et qui joue un grand rôle pour la tenue de route. Tout aussi importante que les suspensions est la rigidité latérale de la machine. C'est d'elle que dépend en grande partie le fait que la moto serpente ou reste en ligne, flotte en virage ou passe sans broncher.

Or, de par leur conception même, les machines à suspensions oscillantes sont plus sujettes que les motos « coulissantes » à un manque de rigidité latérale. Pour obtenir cette dernière, des soins particuliers doivent être apportés, aussi bien au dessin même du cadre qu'aux articulations des suspensions pour leur montage comme pour le montage des roues.

Or si les anciennes BMW avaient une suspension arrière notoirement insuffisante, par contre leur rigidité latérale était exemplaire. Restait à savoir si l'adoption du nouveau mode de suspension ne privait pas, en contre-partie, les R 50 de cette qualité. Mais les essais n'ont fait que confirmer ce que l'étude du mode de construction (axes d'articulation largement dimensionnés, tous montages sur roulements Timken à rattrapage de jeu, etc.) laissait pressentir. Dans aucune condition, quel que soit le rayon du virage, quelle que soit la vitesse à laquelle il était abordé la machine n'a eu de réaction « vicieuse » : pas de flottement, pas de dérobade de la suspension. Et s'il m'est arrivé de déraper sur sol gras, c'était uniquement dû à l'état du pneu arrière, dont les sculptures étaient passablement usées.

LA FOURCHE DU TYPE « EARLES »

Il est enfin un dernier point qui a attiré mon attention : le comportement d'une suspension avant du type Earles. La R 50 n'est pas la première machine munie de ce type de suspension que nous ayons essayée : nous avons déjà eu la 250 Aermacchi, et, en plus grosse cylindrée, la 400 Malco « Taifun ». Mais aucune de ces machines n'avait la puissance de la R 50.

Néanmoins, une impression nous était restée, au sujet de la Malco. Une telle suspension, en raison de toutes les masses importantes placées en arrière de l'axe de la colonne de direction, présente un moment d'inertie beaucoup plus important qu'une fourche télescopique. Et ceci se soldait à la conduite par une direction « lourde » à basses vitesses, qui compromettrait un peu sa maniabilité dans les embarras de la circulation urbaine.

Et avec la BMW ? Il semble que les ingénieurs de Munich aient étudié de plus près les problèmes cinématiques et dynamiques posés par l'adoption de ces nouveaux modes de suspension (il est vrai que la compétition est le banc d'essais le plus probant et que dès le printemps de 1953, les « Rennsport » étaient à suspension oscillante intégrale).

Jamais (sinon au freinage, bien sûr), que ce soit à haute ou basse vitesse, nous n'avons « senti » la direction. La R 50 est nettement plus maniable que ne l'était la R 51/3 de 1954, sans comparaison aucune avec celle de 1951 !... un vrai vélo !

LE FREINAGE

Nous avons suffisamment insisté dans divers articles :

— sur l'intérêt d'un frein double-came (2 mâchoires super-freinantes, « comprimées »), qui accroît de 35 à 50 % la puissance de freinage ;

— sur l'intérêt de « vrais » moyeux-freins en alliage léger, qui permettent une meilleure évacuation de la chaleur dégagée lors du freinage (suppression du fading), une plus grande étanchéité, l'utilisation de rayons ayant tous la même longueur.

BMW a adopté ces solutions depuis quelques temps déjà. Mais de plus, sur la R 50, le rapport diamètre de frein/diamètre de roulement a encore été accru par l'adoption de jantes (en alliage) de 18 pouces au lieu de 19, et, en même temps, afin d'avoir une progressivité suffisante pour des freins aussi puissants (le frein avant de la R 50 correspond à un frein classique sur une roue classique de plus de 280 mm !), la surface de friction a été accrue de 17 % en élargissant les garnitures à 35 mm.

Mais malgré toutes ces considérations, il faut dire que lorsque l'on enfourche la R 50 en descendant d'une machine à fourche télescopique, on a l'impression que « ça » ne freine pas. Empressons-nous de dire que ce n'est qu'une impression : quand, dans les embarras de la circulation parisienne, ou à un carrefour de grande banlieue où l'on voit tout d'un coup une voiture déboucher inopinément, il vous faut arrêter « pile », alors le fait est là, la R 50 a vraiment les freins les plus puissants que nous ayons rencontrés à ce jour sur une machine de série.

D'où vient donc cette impression, qui d'ailleurs ne se rapporte qu'au frein avant ?

ON NE PLONGE PLUS

En raison de la surcharge dynamique sur l'avant lors d'un freinage, nous avons l'habitude, avec une fourche télescopique, que cette dernière s'enfonce, plonge. Si ce phénomène subsiste avec la R 50 quand on freine uniquement de l'arrière, il n'en est plus de même quand on utilise le frein avant. En raison du type de suspension adopté et du mode d'ancrage, la machine ne plonge pas, mais aurait même plutôt tendance à se cabrer. On se trouve donc en face d'une réaction à laquelle on n'est guère habitué et surtout la réaction classique, celle qui nous fait sentir que l'on freine, a disparu.

Il faut d'ailleurs penser qu'un pilote habitué à une machine ne plongeant pas lors d'un freinage sur l'avant, doit se sentir très mal à l'aise quand il passe à une machine à fourche télescopique, ne sachant pas, au premier abord, où va l'emmener son « plongeon » en avant.

LA VITESSE EST PLUS ELEVEE

En raison de sa tenue de route et de ses suspensions, même si l'on n'en a pas l'impression, on roule plus vite avec la R 50 qu'avec, par exemple, la R 51/3. Or n'oublions pas que la distance de freinage croît avec le carré de la vitesse ; si celle-ci est augmentée de 15 %, la distance de freinage, pour un même freinage, est accrue du tiers.

Habitué à s'arrêter en tant de mètres, et roulant plus vite sans s'en apercevoir, on est donc tout étonné de voir qu'il faut une plus grande distance pour s'arrêter, ou qu'il convient de freiner plus fort. On accuse le frein... mais il faudrait (ô paradoxe) accuser plutôt les excellentes suspensions qui vous permettent de rouler plus vite sans que vous le remarquiez.

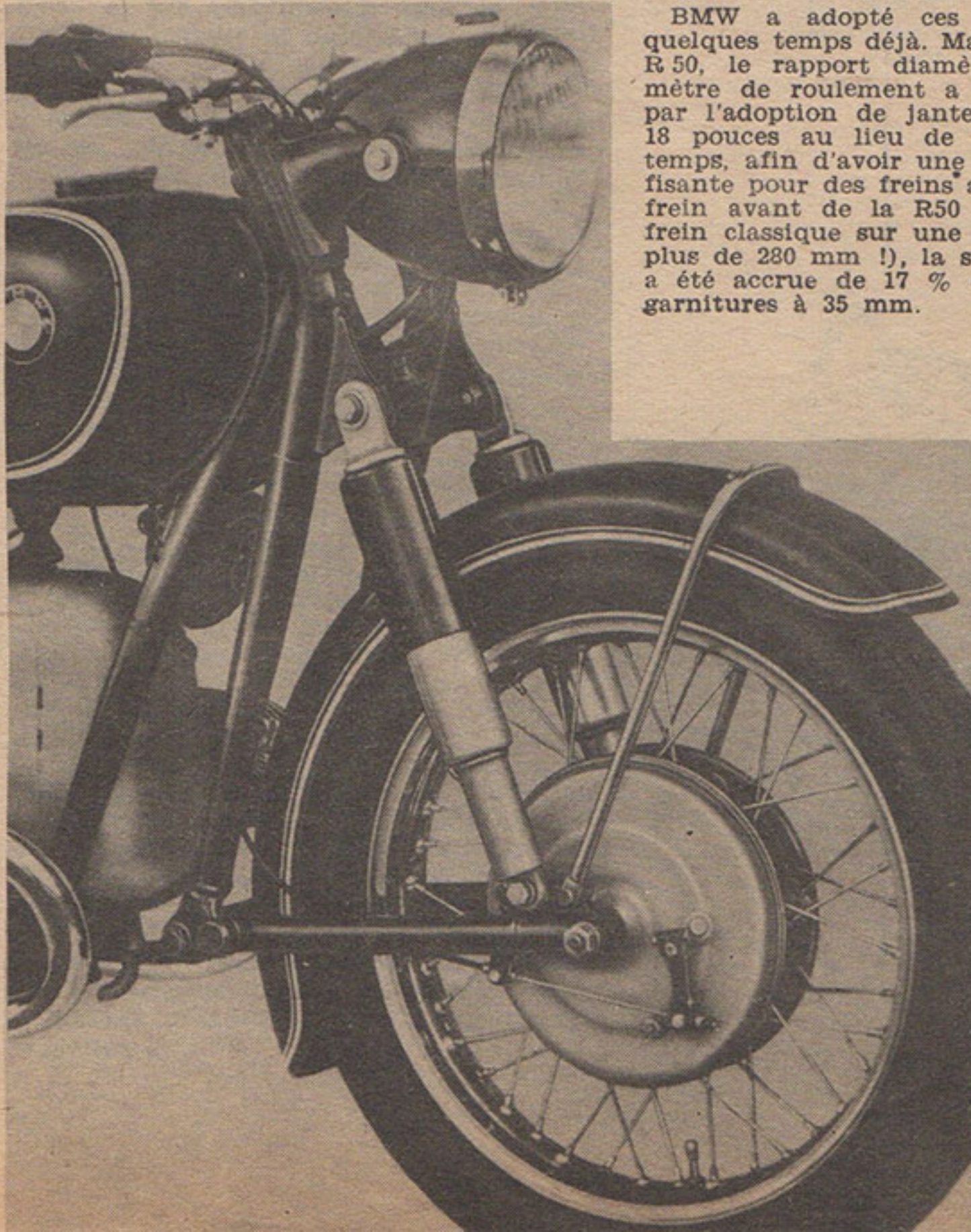
UN FREIN AVANT PLUS DUR

Il est incontestable qu'il faut un effort musculaire plus grand pour commander un frein à double came qu'un frein classique, en raison de frottements internes obligatoirement plus importants. Il y a ici 2 leviers au lieu d'un seul ; et chacun de ces leviers ne commandant qu'une mâchoire, leur axe se trouve plaqué contre le flasque du frein. Avec un seul levier commandant deux mâchoires, les efforts étant sensiblement équilibrés, l'axe du levier de frein ne frotte guère contre le tambour.

De plus, cette plus grande « dureté » à l'avant est d'autant plus sensible que le frein arrière est très doux, malgré des renvois établis de telle sorte que quel que soit le débattement de la suspension arrière très souple, le freinage soit toujours égal à lui-même.

Or, le dosage précis d'un frein est d'autant plus facile que ce frein est doux à actionner : une différence de 1 kg est plus sensible quand l'effort passe de 2 à 3 kgs, que quand il passe de 7 à 8 kgs.

Néanmoins cette dureté relative du frein avant Duplex de la R 50 (qui sera toujours un peu plus « dur » qu'un frein simple came), semble avoir été propre au



modèle essayé, car nous avons déjà « tâté » d'autres double-came BMW sans avoir remarqué cette dureté.

MAIS « ÇA FREINE »

Donc, mise à part cette dureté anormale et lorsque l'on s'est habitué à l'absence de « plongée », une fois de plus on est amené à constater que la compétition a du bon, qui a permis à BMW de réaliser ses freins de série, certainement parmi les plus puissants (sinon les plus) parmi ceux que l'on peut trouver d'origine sur les grosses cylindrées du commerce.

LES TRANSMISSIONS

L'ensemble : transmissions (embrayage, boîte de vitesses), étagement de la boîte, sélecteur ayant été changé, dans quelle mesure ces modifications sont-elles directement sensibles à la conduite ?

L'EMBRAYAGE :

Les nouvelles flat-twins ont maintenant un embrayage à ressort lamellaire, du même type que celui de la R 25/3. Ceci assure une répartition égale de la pression sur tout le disque, tout en réduisant un peu les cotes d'encombrement.

Mais l'essentiel est qu'un tel ressort présente des caractéristiques très progressives « à flexibilité variable » pour utiliser un terme à la mode. En position embrayée, la pression est très élevée. Par contre, maintenir la position débrayée ne nécessite qu'un effort minime.

La commande de cet embrayage est donc des plus douces, mais... mais il faut apprendre à passer de la position débrayée à la position embrayée. En effet, en raison des caractéristiques très progressives de ce type de ressort, la pression sur les disques croît très rapidement, plus rapidement qu'avec un embrayage classique à ressorts hélicoïdaux, plus rapidement aussi qu'avec l'embrayage des R 51/3. L'embrayage « mord » beaucoup plus vite, ce qui exige un certain doigté, sinon l'opération risque d'être un peu brutale. Mais l'accoutumance est assez vite prise et à partir de ce moment, on apprécie pleinement la douceur de la commande.

LA BOITE DE VITESSES

Deux facteurs sont ici à considérer : l'influence sur la conduite de l'adoption d'une boîte de vitesses à 3 arbres, et l'influence aussi du nouvel étagement de la boîte de vitesses.

× × ×

Cette boîte de vitesses à 3 arbres amène maintenant l'arbre de transmission à tourner dans le même sens que le vilebrequin. Mais pas plus avec la R 50 qu'avec la R 25/3, on ne sent, en conduite normale, le couple de renversement dû au vilebrequin longitudinal.

Est-ce à dire qu'il y aurait identité avec une machine au classique vilebrequin monté transversalement au cadre ? Non, bien sûr. D'une part, si l'on accélère ou si l'on coupe quand le moteur tourne au point mort, la machine penche à droite ou à gauche ; mais ce phénomène disparaît dès que l'on enclenche la première. Ensuite on ne constate plus aucune réaction de ce genre en conduite normale. Mais si l'on tire fort sur la machine, si l'on accélère ou coupe brutalement, si l'on change brusquement le régime du moteur en débrayant, ce couple de renversement réapparaît. Mais débrayer pour faire varier brusquement le régime ne fait vraiment pas partie d'une conduite normale (il faut même le déconseiller).

× × ×

Le deuxième facteur nouveau est la modification de l'échelonnement de la boîte de vitesses. La nouvelle boîte est très étalée, puisque maintenant la première ne fait que 29 % de la prise, alors qu'elle faisait 32,4 % sur les dernières R 51/3 et

36,1 % sur les premières séries de ce modèle.

Mais si, incontestablement, à la conduite, on sent que la première est courte, par contre le trou entre première et seconde est beaucoup moins sensible que sur les dernières R 51/3. En effet, toute a boîte a été « étalée » et la deuxième également a été raccourcie. L'échelonnement entre les divers rapports est finalement mieux étudié, très proche des canons mathématiques.

Ainsi, en raison de l'étagement réétudié, en raison de la souplesse du moteur qui a une plage d'utilisation de régime de sensiblement 5.000 t.-m., on ne se rend absolument pas compte à la conduite que l'on utilise des rapports de boîte différant sensiblement de ceux généralement employés, de ceux des premières R 51/3.

Mais ces rapports intermédiaires, plus démultipliés, conférant une force de traction plus élevée, ne sont évidemment pas étrangers aux meilleures reprises de la machine.

× × ×

De nouveau sur la R 50, nous avons retrouvé cette troisième qui fit notre bonheur sur la R 51/3 de 1954 : un rapport, qui tout en vous permettant d'atteindre 130 kmh., donne des reprises extrêmement franches.

N'oublions pas en outre que non seulement la BMW peut se permettre, en raison de sa conception (équilibrage et refroidissement du flat-twin), des régimes élevés, mais encore qu'elle les affecte particulièrement : alors elle tourne vraiment « rond », délivre sa cavalerie et devient encore plus agréable à conduire grâce à une docilité accrue.

LE SELECTEUR

Toute machine, si parfaite soit-elle, a toujours quelque défaut. Celui de la BMW est sans conteste son sélecteur. Non pas qu'il manque de précision (nous n'avons jamais « loupé » une vitesse), mais il n'est pas agréable : il est dur, il est bruyant si l'on s'y prend mal. Je sais fort bien, étant moi-même possesseur d'une R 51/3, qu'il est une technique « béemwéiste » pour passer ses rapports ; je sais également qu'au bout d'un certain kilométrage (très important), le sélecteur se rûde et les vitesses s'enclenchent avec facilité..., mais ce long rodage du pilote et de la boîte n'est, néanmoins, pas normal.

Ce sélecteur dépare incontestablement la machine, et l'on est d'autant plus sensible à ce défaut que la machine est très agréable à tous les autres points de vue.

BMW a bien essayé de pallier à ce défaut sur ses R 50 et R 69 en adoptant le mécanisme du sélecteur des R 25/3 et

Rennsport : les fourchettes pivotent au lieu de glisser, d'où une réduction des frottements. Mais, à mon avis, ce n'est pas une modification qu'il faut apporter au sélecteur de la BMW, mais une véritable refonte. Ce sélecteur doit être réétudié : ce qui pouvait être bon sur une machine normale ne peut convenir sur une machine d'avant-garde.

UN « TOUT » FORT REUSSI

Tout au long de cet article, j'ai essayé d'insister sur l'influence, au point de vue de la conduite, des modifications subies par la BMW R 50 par rapport aux modèles précédents de la marque (transmissions, suspensions), ou par rapport à d'autres réalisations (suspension avant, réactions au freinage). Evidemment, on pourrait épiloguer encore longuement sur les agréments d'un moteur qui ne vibre pas (une véritable turbine !), sur le silence mécanique et d'échappement, sur la finition, sur la douceur des commandes... et aussi sur le compteur plus que généreux (la R 50 n'a vraiment pas besoin de jeter de la « poudre aux yeux ») en raison d'une démultiplication mal choisie (0,75 au lieu de 0,85), ou sur d'autres défauts mineurs.

Mais je pense que l'essentiel a été dit et qu'il est temps de conclure, et de conclure si possible en peu de mots.

× × ×

Incontestablement, la R 50 ouvre une voie nouvelle à la construction des machines modernes de grosses cylindrées. Est-ce la synthèse définitive entre les possibilités toujours croissantes de nos moteurs et la concrétisation de ces possibilités sur la route ? Il serait bien risqué de l'affirmer, mais il est clair, toutefois, qu'un très grand pas en avant a été franchi, que l'on peut, avec cette machine, utiliser réellement sur route 30 CV.

De toute façon, l'impulsion a été donnée et les autres grandes marques ne pourront pas ignorer ce progrès : une nouvelle période d'émulation, donc de progrès technique, devrait être ainsi ouverte.

× × ×

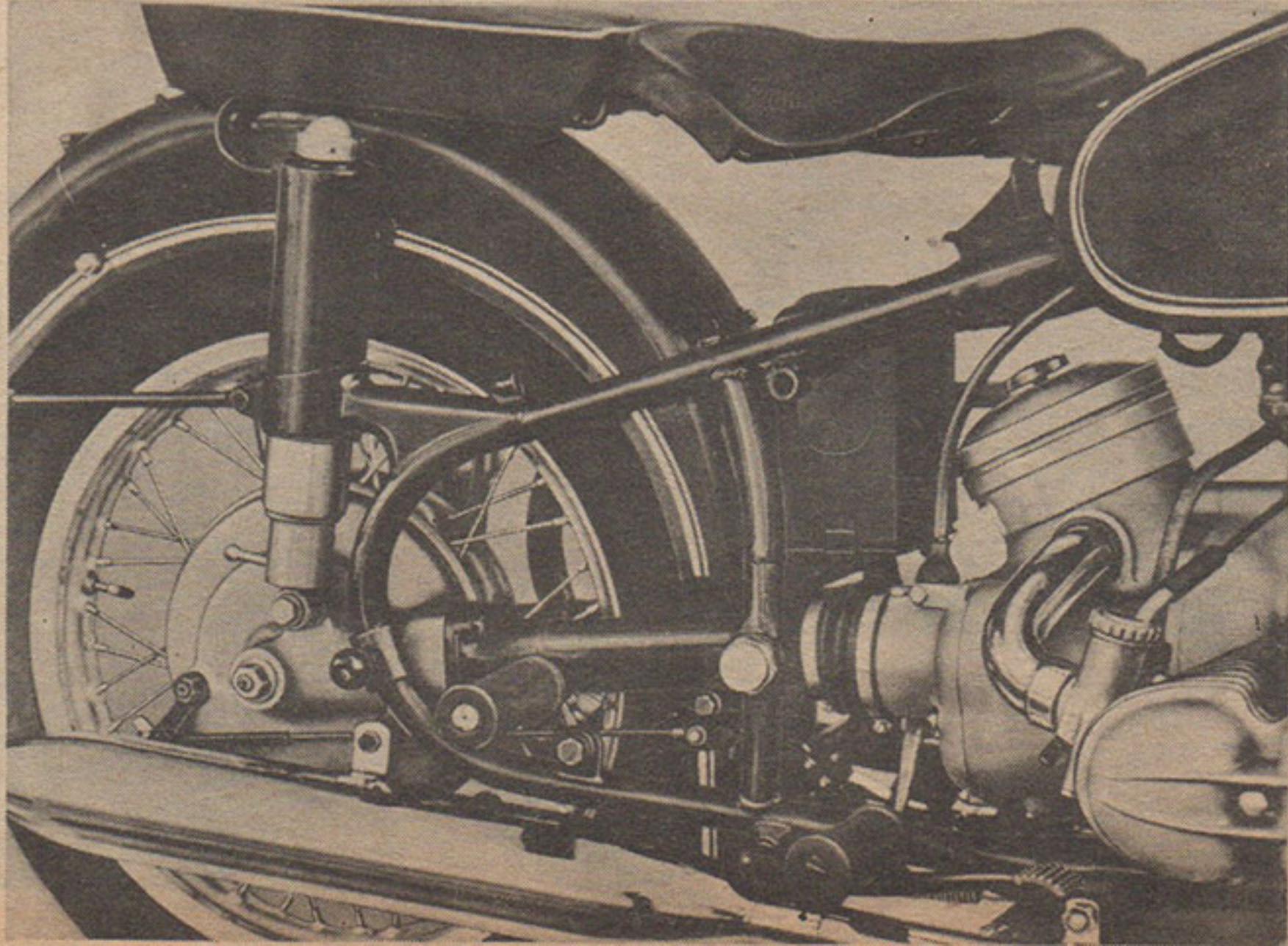
Pour en revenir à la R 50 proprement dite, je terminerai par un compliment :

— le moteur : toujours la turbine BMW, mais encore améliorée, plus nerveuse.

— le confort : celui des meilleures réalisations anglaises (je pense en particulier à la MSS Velocette).

— la position, la maniabilité, la tenue de route : toutes proportions gardées, en raison de la cylindrée : un petit cube sport italien.

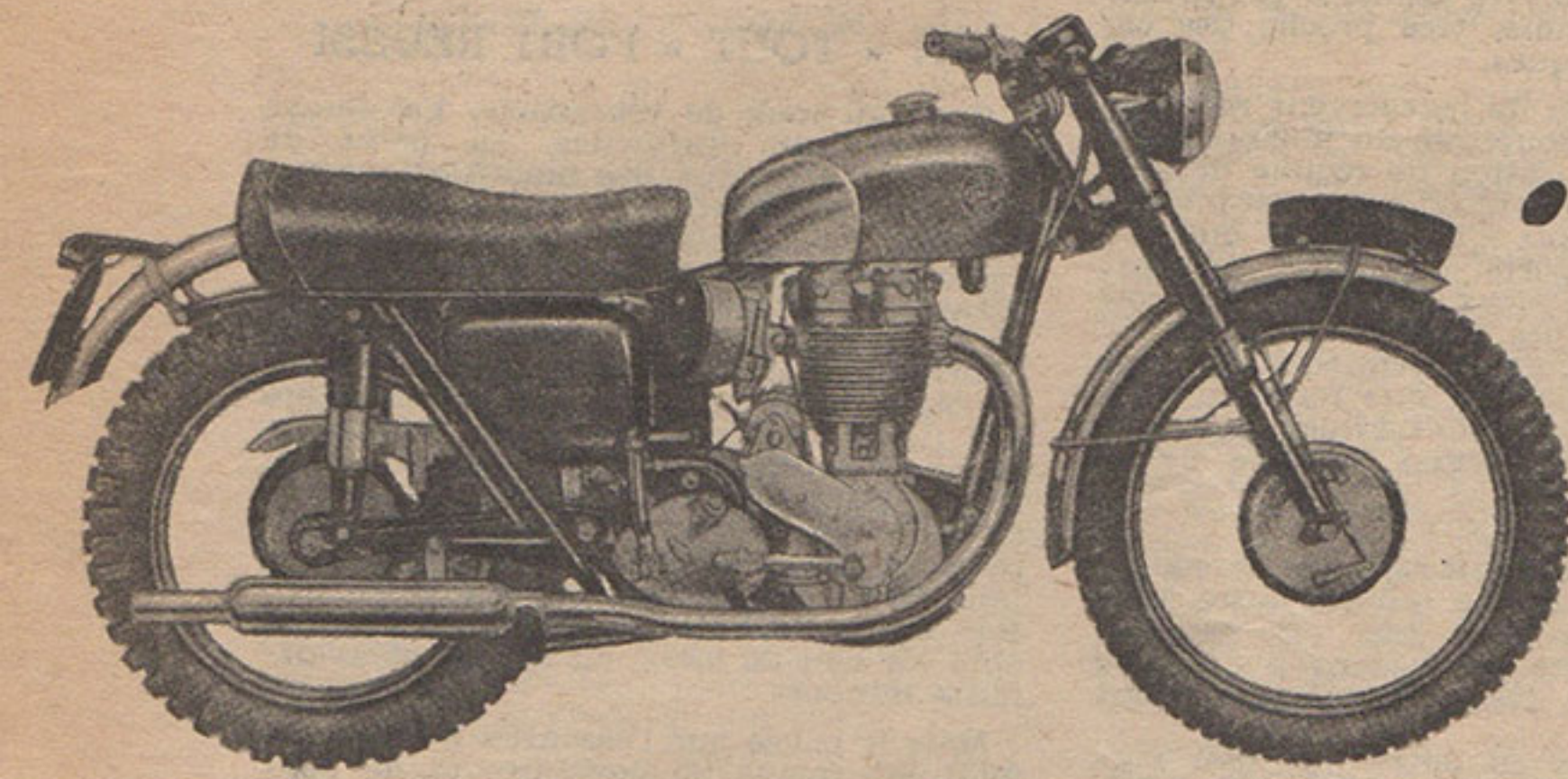
J. B.



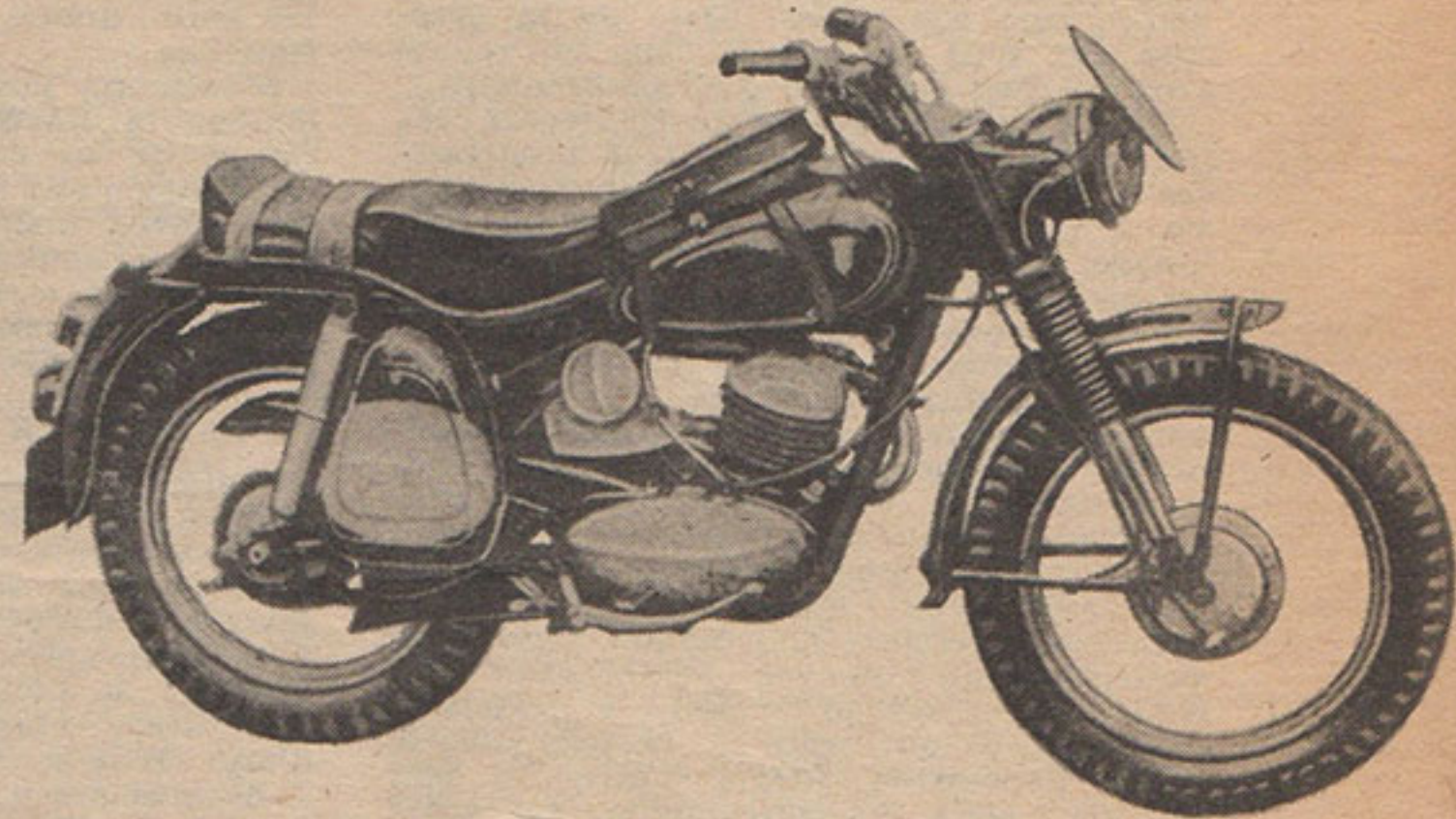
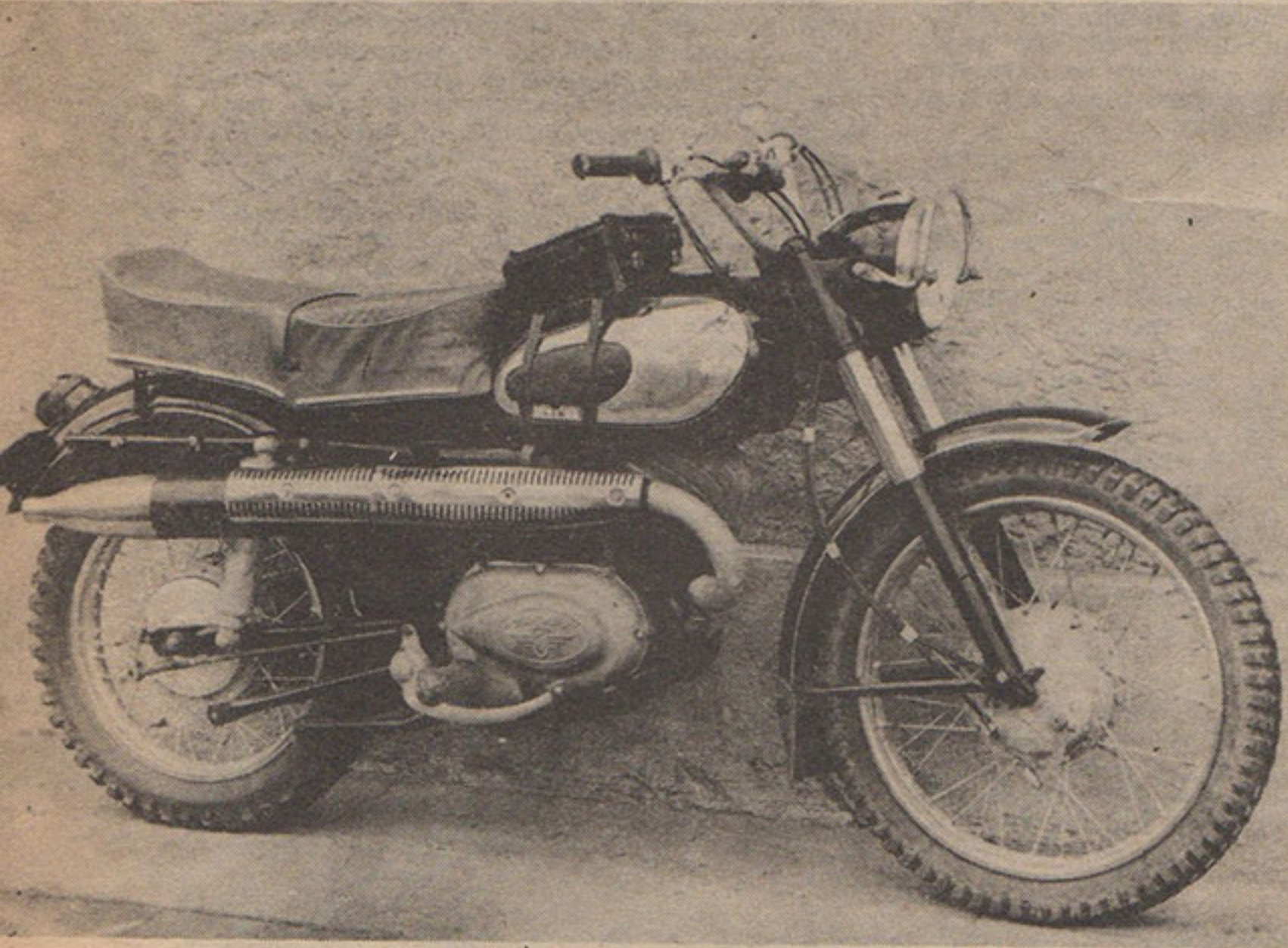
VARIATIONS

EN SOL...

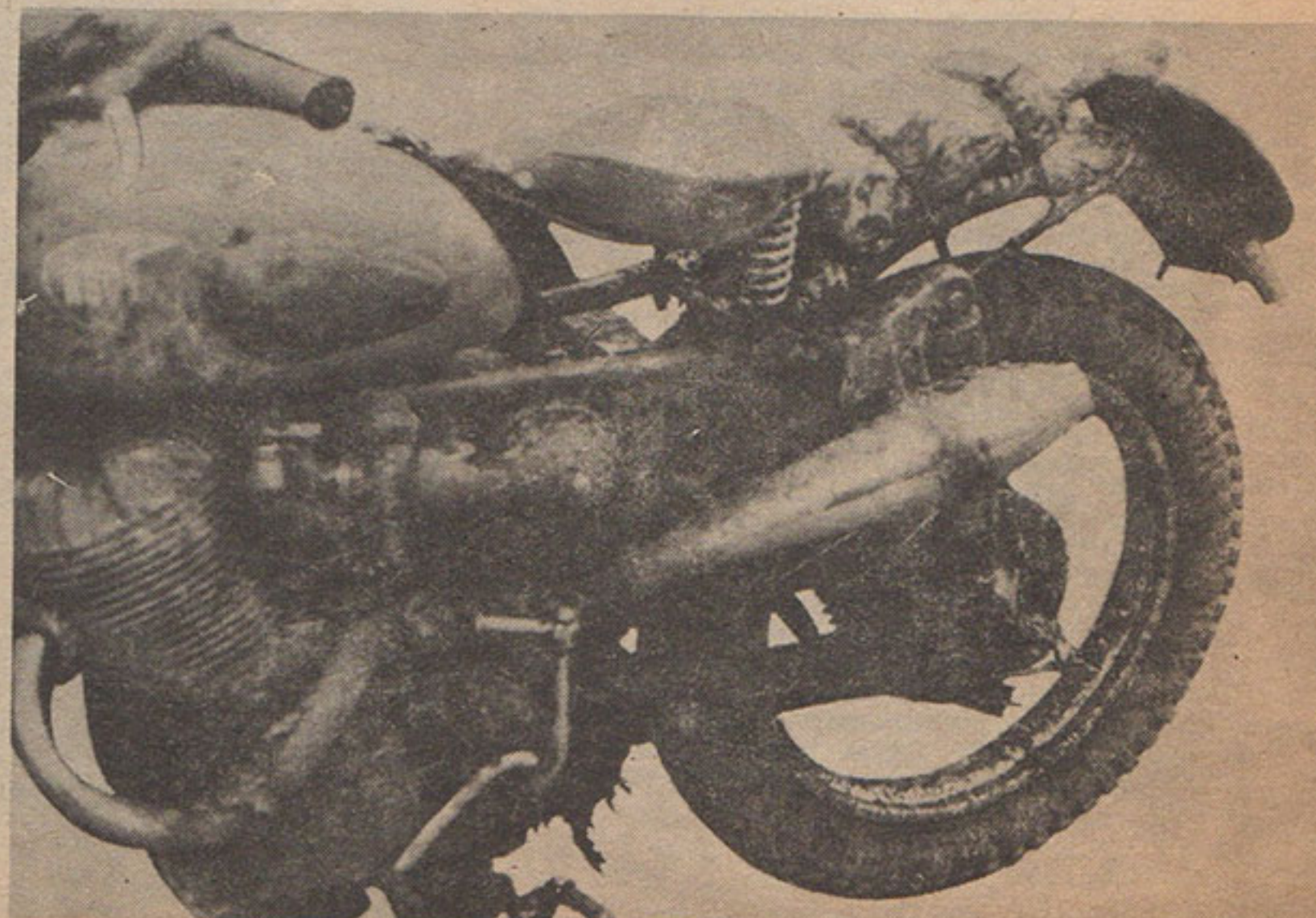
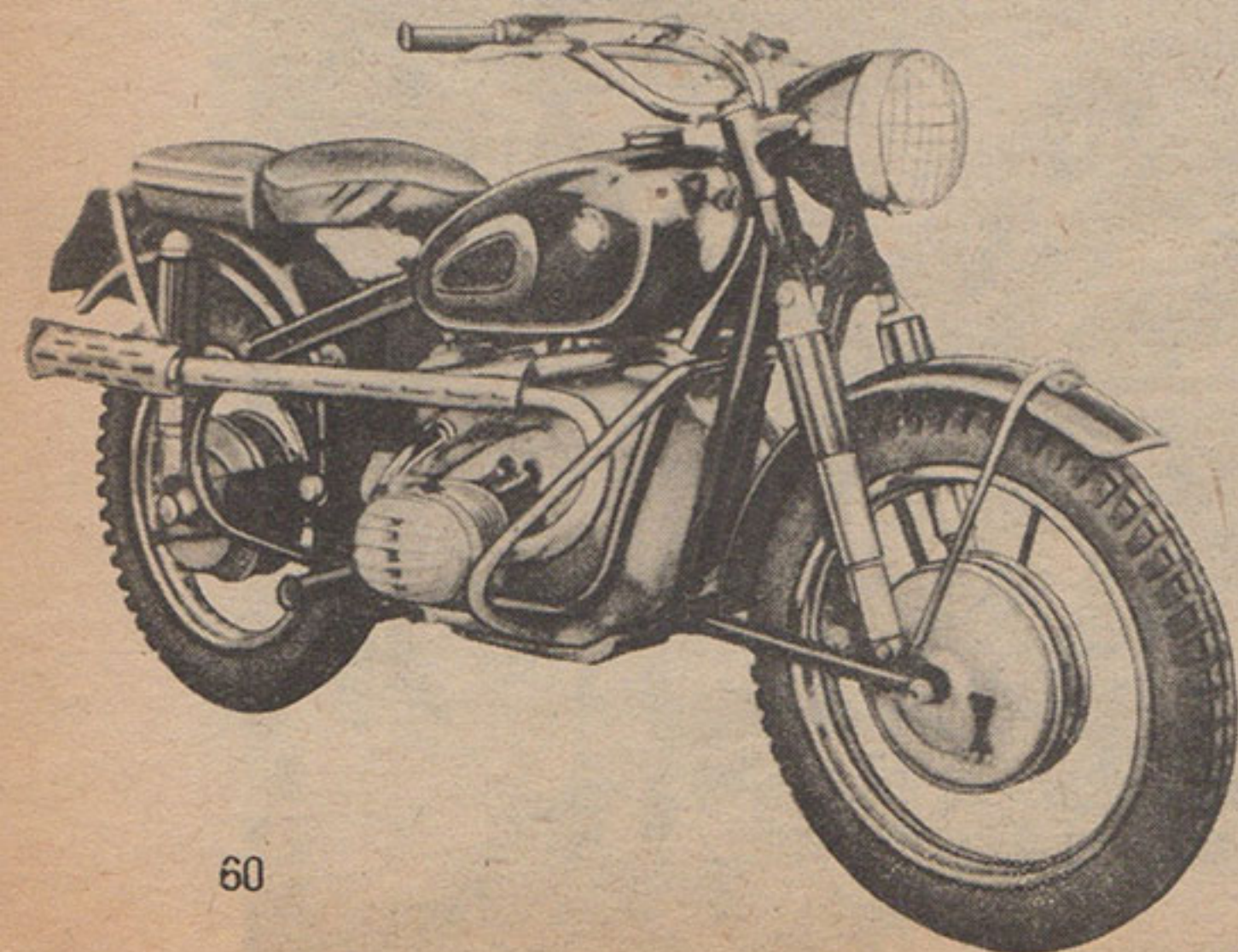
...GRAS



Trial... « tout-terrain »... la saison s'y prête. Mais encore faut-il une machine qui y soit appropriée. Certaines marques vendent des machines préparées d'origine à cette fin : comme par exemple la 500 Ariel (en haut à gauche), ou la « Gelande-Max » NSU que le belge Colin...



...a modifié à son goût (en bas à droite). Quant aux nombreux autres constructeurs allemands qui ont participé aux derniers 6 Jours Internationaux, ils sont partis de modèles de série qui, pour la circonstance, ont reçu des pneus spéciaux, des échappements relevés pour accroître la garde au sol, des guidons relevés et renforcés : telles la 175 DKW (en haut à droite), la 250 Zundapp (au milieu à gauche) ou la R 50 BMW (en bas à gauche).



MOTO-CROSS

du BÉRYL

L'activité motocycliste en Algérie est actuellement des plus réduites, et cette année les classiques, comme la course de côte Bonzaréa, le kilomètre lancé, le circuit de Staouéli n'ont pas vu venir les vedettes du sport motocycliste, puisque ces épreuves n'ont pu avoir lieu. Cependant, les dirigeants du Moto-Club d'Algérie ont tenu à ce que le Grand Prix Béryl de Moto-Cross se déroule comme les années précédentes.

Cette année ils avaient organisé une réunion double à laquelle devaient participer les anglais Ward et Archer, les belges Leloup et Jansen, les métropolitains Klym René et Robert, Hazianis, Frantz, Godey, Cros et Matteo. Cependant, et on s'est gardé d'en avertir le public à l'avance, les anglais et le belge Jansen n'étaient pas au départ.

Le samedi, le public bouda, un peu peut-être à cause du temps incertain. Pourtant il ne plut pas et les diverses manches furent très disputées.

175 cmc. : 1. Fracès (Alger) sur Puch ; 2. Pérez J. (Alger) ; 3. Vétillard (Alger) ; 4. Assante (Alger) ; 5. Pérez G. (Alger) ; 6. Bisquerra.

250 cmc. : 1. Klym René (France) ; 2. Fracès (Alger) sur 175 Puch ; 3. Mattéo (F) ; 4. Visciano (Alger).

350 cmc. : 1. Hazianis (F) BSA ; 2. Godey (F) BSA ; 3. Klym Robert (F) BSA ; 4. Cros (F) BSA ; 5. Cardonna (Alger) Royal-Enfield ; 6. Goetz René (Alger) BSA.

500 cmc. : 1. Klym René (BSA) ; 2. Godey (F) BSA ; 3. Leloup (B) FN ; 4. Frantz (F) FN ; 5. Cros (F) BSA.

Le dimanche, le temps, qui s'était mis résolument au beau, a permis au public de venir garnir les tribunes et la pelouse (4 à 5.000 spectateurs). La piste est dure, mais pas boueuse, et c'est mieux ainsi, aussi bien pour les coureurs que pour les spectateurs qui redoutent autant la poussière que de patauger dans la boue !

En 175 Fracès prend la tête à chaque manche et la garde malgré les attaques répétées, mais infructueuses, de Pérez.

1. Fracès ; 2. Pérez J. ; 3. Pérez G. ; 4. Bisquerra ; 5. Vétillard.

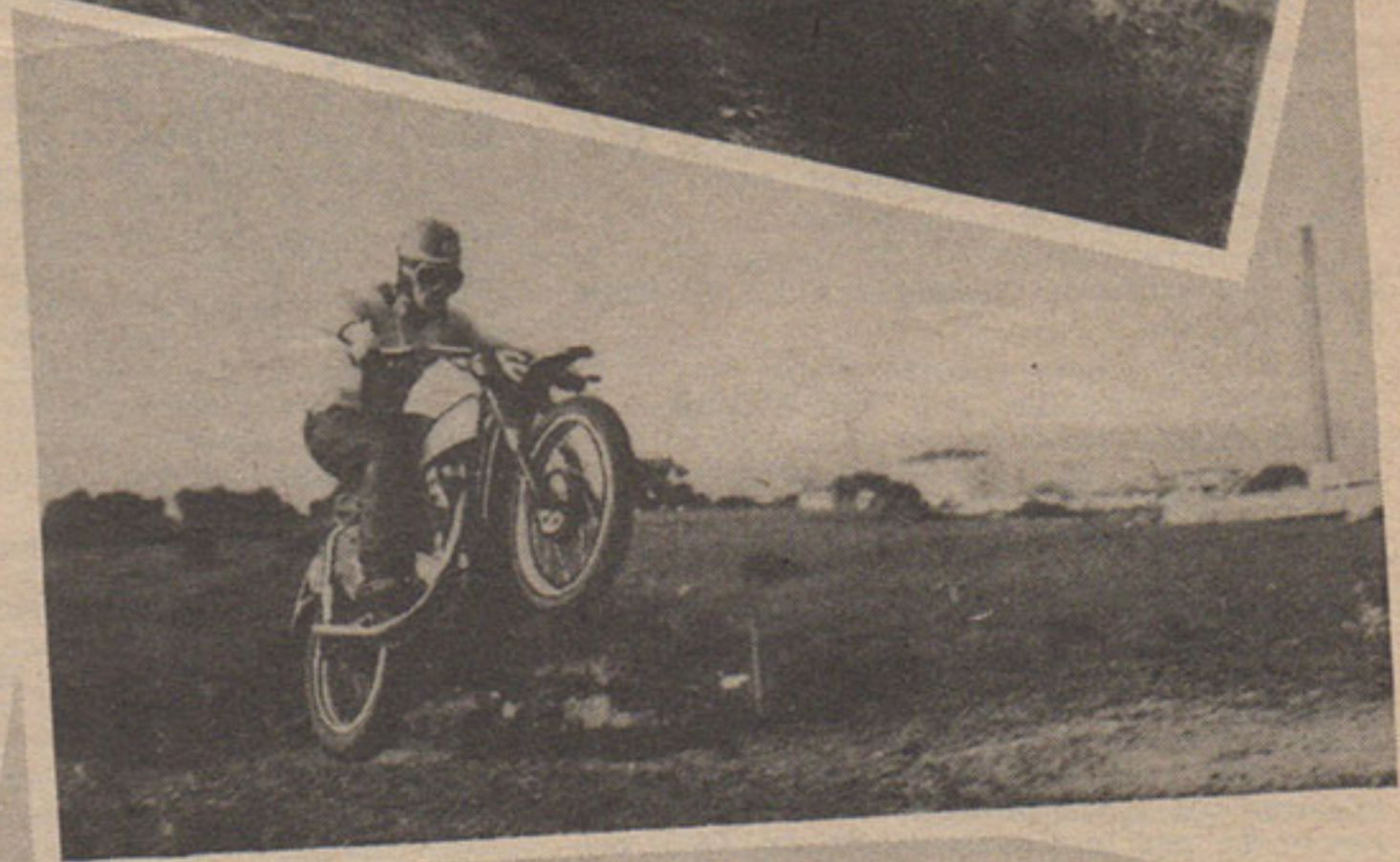
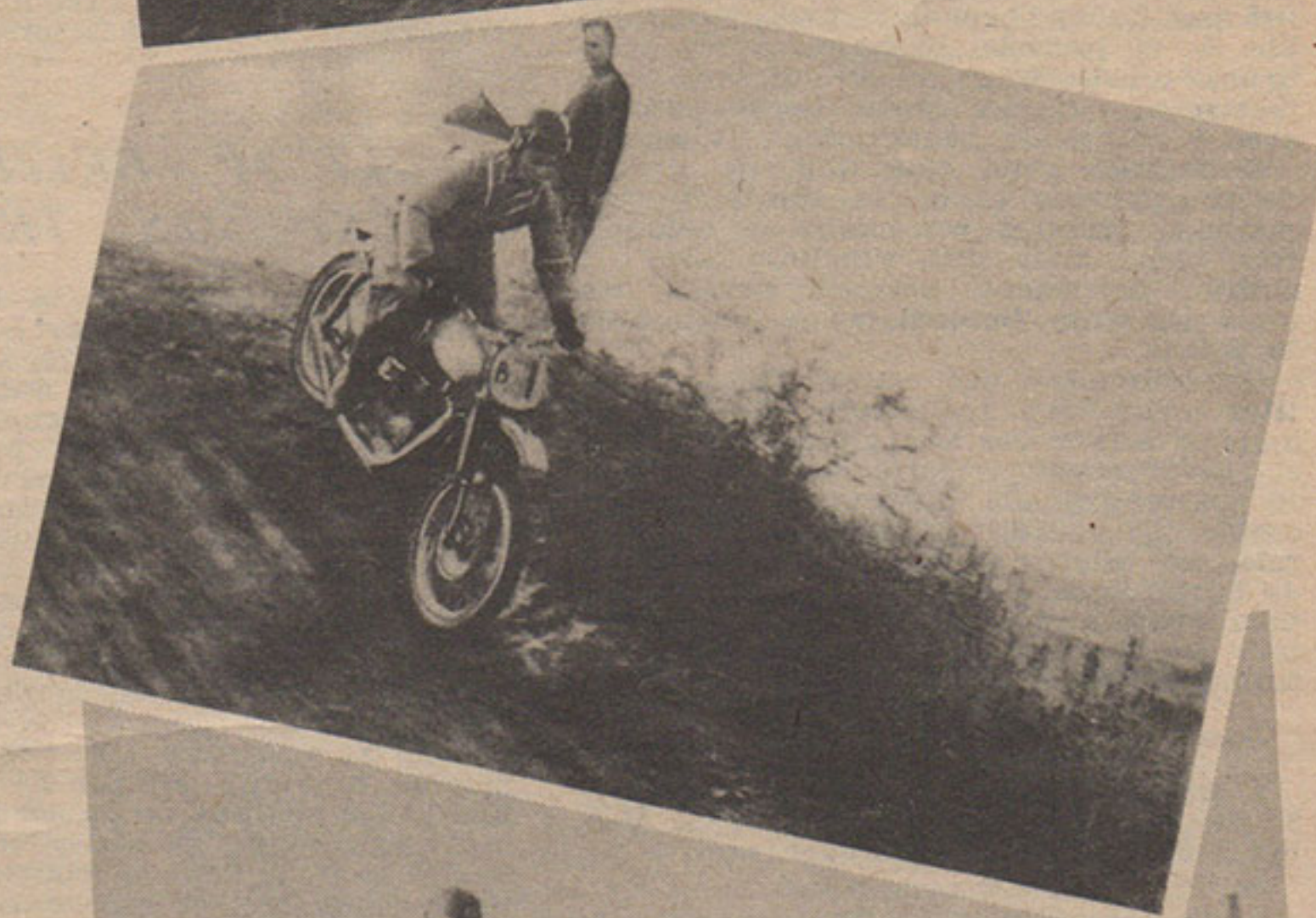
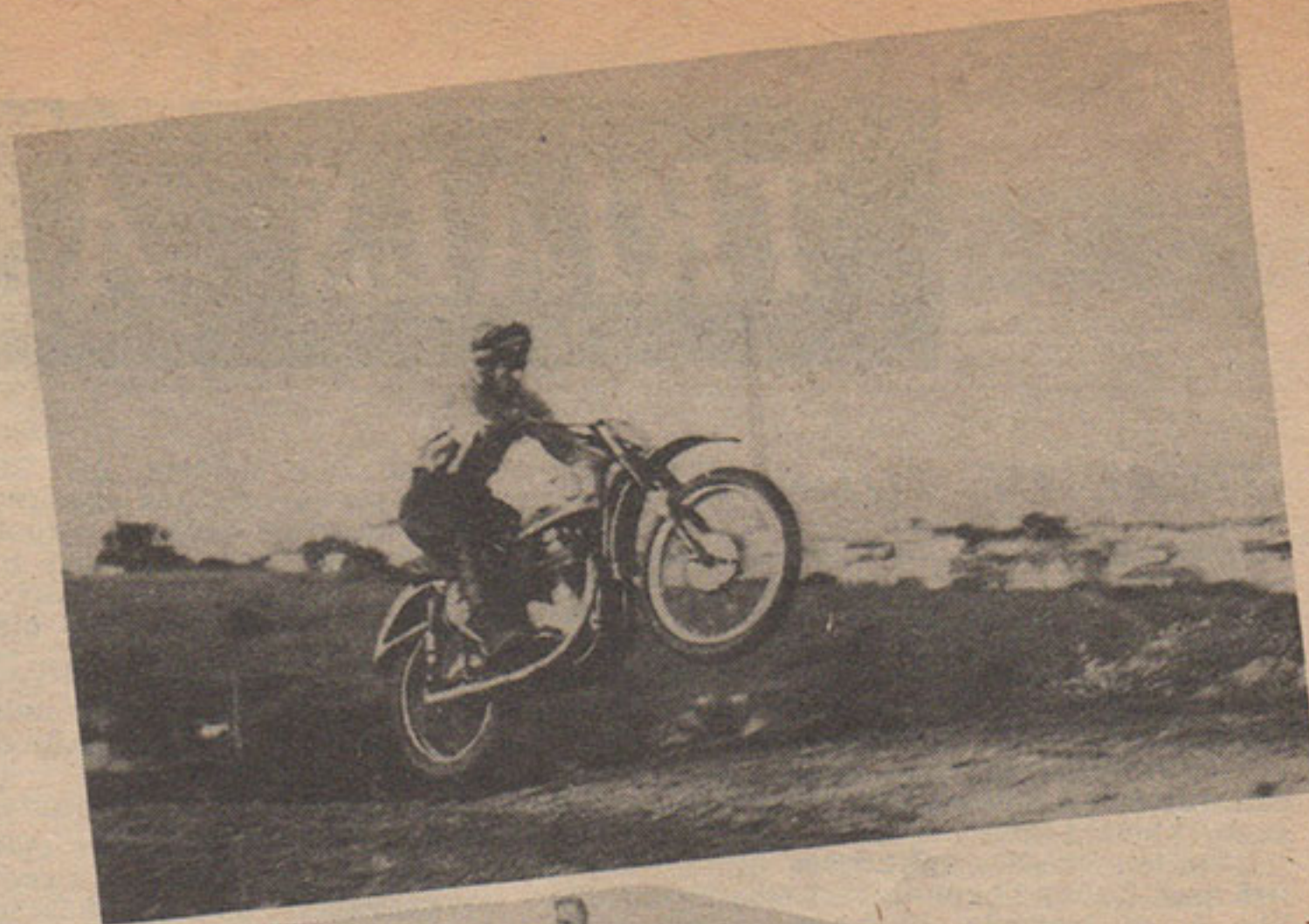
En 350, courses merveilleuses et déchainées de Hazianis que la précision de Godey et l'impétuosité de Klym Robert ne parviennent pas à vaincre. Goetz René, un de nos meilleurs locaux, se place parmi les meilleurs nationaux. Cardonna accidenté est remplacé par Mascaro qui, ne connaissant pas la machine, fait ce qu'il peut.

1. Hazianis ; 2. Godey ; 3. Klym Robert ; 4. Cros ; 5. Goetz (Alger).

En 500, Leloup s'imposa et nous fit assister à un sensationnel numéro d'équilibre sur la roue arrière. Là encore, la fougue de Frantz et de René Klym ne purent en avoir raison.

1. Leloup ; 2. Godey et Klym René ; 4. Frantz ; 5. Cros.

Ainsi s'est terminé sur une magnifique victoire de Leloup ce 5^e Grand Prix Béryl qui s'est couru cette année sur le terrain de la Cressonnière à Hussein-Dey.



Ci-dessus et de haut en bas : Hazianis, Leloup, Robert Klym et Godey qui va doubler Goetz.

TRIALS A L'ÉTRANGER

TRIAL DE TOURNEPPE

Organisé par le MC Hallois, ce trial remporta un beau succès de participation ; la pluie de la veille s'arrêta heureusement, permettant au sol sablonneux d'absorber l'excédent d'eau. Le parcours était sensiblement le même que celui de l'année dernière, et nulle part les difficultés furent insurmontables bien que les concurrents aient rencontré quelques passages boueux délicats à négocier.

C'est en grosses cylindrées que fut réalisé par Decat l'exploit le plus remarquable de la journée. En effet, après avoir bouclé un des tours du circuit sans commettre la moindre faute, Decat termina avec 4 points de pénalisation seulement.

Il fournit ainsi une nouvelle preuve de son adresse et de la sûreté de son pilotage. Milhoux cependant se défendit très bien, mais dut s'incliner avec 15 points, nettement détaché devant ses deux suivants immédiats ex-æquo avec 23 points.

Contrairement aux autres fois, les petites cylindrées réalisèrent des performances inférieures aux grosses cylindrées et le vainqueur, Decorte, fut pénalisé de 10 points, gagnant de justesse devant Decoster (11 points). D'une manière générale, les pilotes se montrèrent satisfaits de l'organisation et du circuit qui s'avéra bien étudié, et cette réunion fut encore une excellente journée de propagande en faveur du trial.

RESULTATS

Grosses cylindrées

1. Decat (Triumph) ; 2. Milhoux (BSA) ; 3. Sterkendries et Puttemans ; 5. Van Pée ; 6. Cuvelier ; 7. Borguet, etc...

Petites cylindrées

1. Decorte (DKW) ; 2. Decoster ; 3. Baus ; 4. July et Graindorge ; 6. George et Willy, etc...

Classement interclubs

1. RUM Bruxelles ; 2. MU Wavre ; 3. RAMC Schaerbeek.

Classement intermarques

1. FN ; 2. DKW ; 3. James.

TRIAL D'AYWAILLE

Malgré un parcours soigneusement choisi et surtout un record de participation (90 concurrents), cette troisième épreuve du Championnat de Belgique ne remporta pas le succès escompté. Cela est dû en majeure partie au mauvais temps qui sévit ce jour-là sur toute la région ; la pluie et la neige transformèrent certains non-stops en bourbiers infranchissables sans pénalisations, même pour les plus habiles. D'autre part le manque de contrôleurs et les modifications du parcours en dernière heure entraînent certains concurrents dans des chemins qui n'étaient pas ceux prévus par les organisateurs. Parmi les 7 non-stops retenons cependant, celui de Nonceveux qui, de l'avis général, représentait le meilleur test du parcours tant pour les pilotes que pour les machines.

Verhaegen et Sterkendries ayant tous deux été éliminés sur incidents mécaniques, laissèrent le champ libre aux autres candidats à la victoire. George, sur FN, l'emporta de justesse sur Deconinck (DKW) avec 1 point seulement d'avance. En grosses cylindrées, Cuvelier réussit une performance remarquable, puisqu'il se plaça premier avec 45 points devant Milhoux et Colin ex-æquo avec 59 points.

Si certains passages furent considérés par la majorité des pilotes comme insurmontables, ce trial confirma cependant la

classe des leaders du Championnat et déjà les prochaines épreuves laissent prévoir que de sévères empoignades auront encore lieu, car les deux malchanceux de cette journée entendent conserver ou améliorer leur place au classement.

LES RESULTATS

Experts grosses cylindrées

1. Cuvelier (Royal Enfield) ; 2. Milhoux (BSA) et Colin (NSU) ; 4. Borguet ; 5. Vander Sluys ; 6. Marquis ; 7. Van Pee.

Experts petites cylindrées

1. George (FN) ; 2. Deconinck (DKW) ; 3. Decoster ; 4. July et Decorte ; 7. Graindorge et Willy.

LE 21^e « BRITISH EXPERTS » TRIAL

Ce trial organisé par le Birmingham Club en était cette année à sa 21^e édition ; en effet, depuis 1929, excepté pour la période 1940-45, cette épreuve réunit les meilleurs trialistes anglais et les nombreuses difficultés du parcours soigneusement choisi mettent toujours à rude épreuve machines et pilotes.

Cette année donc, 37 pilotes solo et 9 sidecars prenaient le départ à Winchcombe d'une course à travers bois et champs, longue de 110 kms environ. Les vainqueurs de l'année dernière, Nicholson (solo) et Darriulat (sidecar), étaient présents.

Trois kms environ après le départ, un premier non-stop (Hiker's Hill) traversait une vallée pittoresque au sol particulièrement rocailleux ; ce non-stop comprenait quatre sections dont la troisième était divisée elle-même en quatre sous-sections. La section n° 2 était réservée uniquement aux sidecars. N.S. Holmes (500 Ariel) réussit le premier à faire une ascension sans pénalisation. La dernière section s'avéra tout à fait différente, et les pilotes découvrirent bientôt les joies d'une boue épaisse. Stirland fut le seul à passer sans mettre le pied à terre.

Les concurrents atteignirent ensuite Workhouse, non-stop de 5 sections. Ce passage n'opéra pas de sélection nouvelle, et à une courte distance de Workhouse, les pilotes atteignirent Mill Lane. E. W. Smith (200 cc Francis Barnett) connut ici son premier arrêt et dans une rapide descente, Parsons (350 Ariel), dut mettre pied à terre pour ne pas tomber.

A Covert, performance magnifique du futur vainqueur J. V. Smith (500 BSA) qui, seul, réussit à grimper cette colline escarpée.

Le premier arrêt sérieux eut lieu à Oxleaze via Sandy Lane ; hommes et machines s'enfoncèrent dans la boue jusqu'au cou ou presque, et seuls quatre pilotes s'en tirèrent sans pénalisations. Giles atteignit le premier River-Side, suivi de T.U. Ellis et des autres concurrents plus ou moins éprouvés par les obstacles divers, et tous recouverts d'une boue tenace. Nicholson, malchanceux, totalisait déjà 40 points et perdait ainsi tout espoir de remporter la victoire. Smith, par contre, se trouvait en bonne place, ainsi que Draper.

Huntsman's Quarry comportant quatre sous-sections, s'avéra aussi facile à négocier que Riverside ; seuls les sidecars de F. Barnes, F. Darriulat, D. Bryant et F. Wilkins furent pénalisés dans ce passage.

Utilisé pour la première fois, un nouveau non-stop à Warren, de 5 sections, vit le passage sans pénalisations de 9 pilotes, dans les sections 4 et 5. Un seul, B.W. Martin, franchit sans accroc la section 3.

Enfin les rescapés parvinrent à Kite-nest, non-stop à 3 sections. Dans la section 1, tous les pilotes furent pénalisés, sauf Usher, B.F. Povey et Draper. Ce passage enterra bien des espoirs, surtout pour les sidecars. L'arrivée se fit à Winchcombe et vit la victoire de J. V. Smith devant G.J. Draper, Nicholson, vainqueur de l'an passé, finissant douzième. En side, signalons l'excellente performance de A.J. Humphries, celui-ci n'étant pénalisé que de 45 points. (En solo, J.V. Smith en eut 38). Voici le classement final :

Coupe d'or (meilleure performance solo). — 1. J.V. Smith (500 BSA) 38 pts ; 2. G.J. Draper (500 BSA) 39 pts ; 3. B.W. Martin (350 BSA) 47 pts ; 4. E. Usher (350 Matchless) 47 pts ; 5. S.B. Manns (350 AJS) 49 pts ; 6. G.L. Jackson ; 7. G.O. Mc Laughlan ; 8. J.V. Brittain ; 9. J.E. Wickens ; 10. P.H. Alves.

Sidecars. — 1. A.J. Humphries (500 Norton) 45 pts ; 2. P. Wraith (500 Ariel) 80 pts.

Le Feridax Trophy (meilleur passager de sidecar) a été remporté par J. Wilkes.



Brian Martin est le premier pilote anglais à recevoir le titre d'« Irish Expert », champion d'Irlande de trial. En effet, sur sa 350 BSA officielle, il a terminé premier du trial de Powerscourt Deerpark, près de Dublin, suivi de ses camarades d'équipe Smith et Ellis.

CETTE RUBRIQUE EST OUVERTE A TOUS NOS ABONNES ET NOUS Y PUBLIONS TOUTE COMMUNICATION D'INTERET GENERAL BIEN ENTENDU, NOUS DEMANDONS A NOS CORRESPONDANTS DE RESTER DANS LES LIMITES DE LA CORRECTION LA PLUS ABSOLUE. TOUTE LETTRE NE REPONDANT PAS A CETTE REGLE, OU NON SIGNEE, NE SERA PAS PUBLIEE. NOUS PRECISONS QUE LES OPINIONS EMISES ICI PAR NOS LECTEURS NE SAURAIENT ENGAGER LA RESPONSABILITE DE MOTO-REVUE

L'AVENIR DES CIRCUITS DE MOTOS EN FRANCE

Moto-Revue a toujours réservé au sport motocycliste, à la compétition, une place importante dans ses colonnes. Il est à craindre qu'elle n'ait plus maintenant l'occasion d'insérer souvent des comptes rendus de circuits de vitesse, car un coup mortel leur a été porté en juin dernier. Que restera-t-il des nombreux circuits des années dernières ? Reims, Rouen, Albi peut-être... Bien que les clubs aient encore retenu une date au calendrier de 1956, la plupart se trouveront dans l'impossibilité de donner suite à leurs projets. Ainsi seuls les champions confirmés pourront trouver quelques engagements, mais en nombre insuffisant pour leur permettre de faire face à tous les frais. Et les jeunes alors ? C'est pire encore. Il ne faut pas oublier qu'ils font leur apprentissage sur les petits circuits de province, des circuits courts et sinueux où l'on apprend à piloter et non des circuits de machines. Or c'est précisément ces circuits qui vont totalement disparaître, alors que depuis quelques années déjà leur organisation rencontrait de telles difficultés administratives conduisant à des frais matériels si importants, que les petits clubs devaient abandonner peu à peu leur circuit annuel de vitesse qui réjouissait une fois par an les motards de la région. Vals-les-Bains, Giromagny, Crest et tant d'autres ont connu ces difficultés.

Déjà en 1955 on s'est rabattu sur le moto-cross, mais, côté spectacle mis à part, et sans vouloir le moins du monde mépriser cette spécialité, il faut bien admettre que le sport moto à l'état pur, c'est, comme pour la course à pied ou la course de chevaux, la compétition de vitesse. Et d'ailleurs, toutes les spécialités doivent avoir leur place au calendrier.

Puisque des règlements administratifs obligent maintenant les organisateurs à des frais matériels, de terrassements, de location de bottes de paille, de service d'ordre, tellement considérables que la plupart des clubs devront à l'avenir renoncer, doit-on s'incliner et laisser mourir le sport moto dans la compétition de vitesse ? Doit-on se résigner à ne plus voir de jeunes pilotes français suivre la trace des Collot, Monneret, Muri et autres ténors actuels ? Doit-on laisser sur leur faim les amateurs de compétitions motocyclistes, doit-on simplement les prier d'aller grossir les foules qui, chaque dimanche, emplissent les stades du foot-ball professionnel, roi de notre époque ?

Eh bien non ! Mille fois non ! Au moment où la désaffection de la bicyclette vient chaque jour grossir les rangs des pratiquants du vélomoteur, de la moto et du scooter, au moment où notre sport pourrait, grâce à cette évolution favorable, adopter une politique pertinente, reprendre une place qu'il avait un peu perdue, il faut examiner la situation autrement qu'en pleurant sur le passé. Si on le veut, notre sport sera à la veille d'un renouveau étonnant.

Avez-vous remarqué le nombre considérable de vélodromes existant dans notre pays. Bon nombre de ceux-ci qu'on rencontrait aux alentours de 1914 et entre les deux guerres, dans des villes si modestes qu'on pouvait s'étonner de les voir là, sont d'ailleurs tombés dans l'abandon. Qui a construit ces vélodromes ? Pas les clubs, car ils n'étaient pas plus riches que de nos jours, mais les municipalités, pour être agréables aux nombreux adeptes du cyclisme. Or maintenant, plus que jamais, les moyens financiers sont aux mains des collectivités. Les villes, les départements, l'Etat sont seuls en mesure d'accorder des subventions et si nos Ligues, avec l'appui indispensable des constructeurs, entreprenaient une action soutenue, faisaient valoir la masse des pratiquants qu'ils représentent, il semble certain que bientôt nous verrions s'édifier dans tous les coins de France des « Circuits Permanents ». Et alors nos clubs, déchargés de cette partie énorme des frais d'organisation, pourraient mettre sur pied non pas une fois, mais plusieurs fois par an, des compétitions, entretenant ainsi l'esprit de lutte entre les coureurs régionaux, et du même coup amenant peu à peu au sport moto les indifférents, les curieux, la masse ; c'est ainsi que se crée une clientèle. Tout le monde y trouverait son compte. Les municipalités encaisseraient des taxes qui contribueraient à amortir les frais d'investissements consentis, les clubs verraient augmenter le nombre de leurs adhérents, les constructeurs trouveraient des clients nouveaux parmi la masse des spectateurs, car les courses en petites cylindrées, bien sûr, ne seraient pas oubliées. Enfin les coureurs, en trouvant l'occasion de s'exercer souvent dans leur région, seraient encouragés à faire des frais, progresseraient rapidement, et contribueraient ainsi à mettre à la disposition des Fédérations les futures vedettes qui seraient chargées de défendre victorieusement les couleurs françaises en tant que pilotes d'abord, et qui sait, c'est déjà arrivé autrefois et cela peut revenir, comme pilotes de machines françaises.

« Moto-Revue », pour sa part, ne doit pas rester sans réac-

tion devant un problème dont l'actualité est évidente, et dont le caractère de gravité ne peut laisser indifférent un journal qui, depuis tant d'années, sert les motocyclistes et aussi les constructeurs français, même et surtout lorsqu'il les critique.

Mr P. VALENTIN
Lyon

N.D.L.R. — La suggestion faite par notre abonné est incontestablement à prendre en considération. Nous partageons d'autant plus son point de vue que nous avons été et sommes toujours d'ardents défenseurs du sport motocycliste. Mais il faut compter avec les Pouvoirs Publics, et jusqu'à présent, leur motophobie n'a été que trop apparente.

Ce n'est toutefois pas une raison de désespérer, et chaque suggestion intéressante envoyée par nos lecteurs trouvera ici sa place.

Nous souhaiterions également que notre FFM ne renonce pas devant la tâche capitale qui se présente à elle pour 1956. Ce serait pour ses dirigeants l'occasion ou jamais de prouver leur valeur.

Une nouveauté

chez SOUBITEZ

Un Dynadémarreur

prévu pour assurer les 4 fonctions ci-après :

- 1 Démarrage d'un moteur de 125 à 250 cmc. par simple pression sur un bouton fermant le circuit batterie-dyna-démarreur et permettant d'utiliser une batterie de 12 V 9 Ah.
- 2 Allumage assuré sur un moteur mono ou bicylindrique.
- 3 Charge d'une batterie 12 V de capacité courante sous un régime de charge de 5,3 A (en service normal) réglé par un régulateur équilibré en fonction de l'équipement.
- 4 Ventilation prévue pour le refroidissement du moteur à tous les régimes.

DESCRIPTION

Le Dynadémarreur est constitué par :

un Rotor rendu solide par un vilebrequin par un accouplement rigide ; son grand diamètre permet d'obtenir dans un encombrement total acceptable une puissance exceptionnelle pour une faible consommation. Il est d'un type classique, tôles feuillées en silicium, collecteur en cuivre électrolytique monté sur un arbre creux alésé aux cotes de l'arbre du moteur ; son extrémité se termine par une partie cylindrique, avec logement de clavette, destinée à recevoir le moyeu de la came ;

un Stator destiné à être fixé sur le bâti-moteur par un assemblage rigide avec centrage direct dans le carter moteur, solution éliminant le risque d'excentration par superposition de plusieurs pièces. Il est composé d'un circuit magnétique de haute perméabilité assemblé par des rivets sur une platine formant volute destinée à être fixée sur le bâti-moteur et supportant les porte-balais, la platine porte-rupteur, le ou les condensateurs ;

un Plateau Rupteur réalisé de façon à donner un allumage sans raté de 100 à 7.500 t.-m., tout en conservant un calage facile et très accessible pour le réglage du point optimum d'allumage. (Ce calage du point d'allumage peut être effectué pendant la rotation du moteur) ;

une Came en acier traité commandée par un dispositif d'avance centrifuge placé sur le moyeu ;

un Moyeu en acier, claveté sur le rotor, entraîne d'une part la came par l'intermédiaire de l'avance centrifuge, et d'autre part la turbine de refroidissement par un emmanchement hexagonal ;

une Turbine de refroidissement en alliage léger prévue pour supporter les plus vives accélérations sans risque de rupture ;

une Volute de refroidissement en acier permettant l'adjonction d'une buse adaptée à chaque type de moteur.

Montage et démontage — des parties tournantes par une seule vis placée au centre du rotor — de la partie fixe par des vis situées à la périphérie du stator. Le démontage et le remontage de l'ensemble Dynadémarreur sur le moteur peuvent être effectués sans aucun dérèglement du point d'allumage par une simple vis d'extraction.

Branchement par fiches assurant toute sécurité dans les contacts.

(Communiqué)

ASC 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 : Bellone. Prés. actif : Dauche. Vice-Prés. : Augier et Jullian. Secrét. gén. : Martin. Secrét. adj. : Garampon. Trés. : Louys. Trés. adj. : Rippert Dél. à la presse : Louys. Ass. aux comptes : Olecknowitch. Ass. « 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^e prix (une coupe) ; le même jour : Sortie à St Vallier ; 9 octobre : Sorties à Bargemont et à St Vallier ; 16 octobre : Sortie à Gréolière ; 23 octobre : Concentration à St-Tropez, 3^e prix (une coupe) ; le même jour : Sortie à Puget Théniers ; 30 octobre : Sortie à La Gaude ; 1^{er} novembre : Rallye Vespa : 13^e Corvi, 20^e Bon ; 6 novembre : Organisation du club (Rallye 160 kms, cyclos, scooters et motos) ; 11 novembre : Sortie à Turini ; 12 novembre en soirée : Fête des Châta-

DANS LES CLUBS

gnes (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 gymkana) ; 4 décembre : Banquet officiel (72 convives) ; 11 décembre : Participation à une réunion sur piste au Vélo-drome de Nice.

LAMBRETTA-CLUB DE REIMS-CHAMPAGNE.

— Nouveau Comité :

Prés. d'hon. : Dujon. Prés. actif : Chrétien. Vice-Prés. : Parent, Giordano. Secrét. : Vieillard. Secrét. adj. : Mlle Claudel. Trés. : Mlle Arnould. Trés. adj. : Mlle Alex. Dél. pour Soissons : Devarieux. Membres : Waris, Bowe, Pélouid

Réunion mensuelle tous les premiers mercredis de chaque mois, au siège.

Permanence assurée tous les jours sans exception chez Mr Chrétien, 2, rue Warnier, Esplanade Cérés, à Reims.

La correspondance est à adresser au secrétaire, Jacques Vieillard, 2, rue de Thillois, à Reims.



LES PETITES ANNONCES DE Moto revue

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

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

TERROT

125 TERROT ETDS 5000 km fr centr. siège AR 100000 f. Crédit. Vasseur 19 rue Laghouat Paris 18^e. 18 à 20 h.

SCOOTERS

BERNARDET 125 mot. nf acc. 400000 ou 2x20. ETO. 77-46.

MOTOS ANGLAISES

Urg. ARIEL 350 55 px 180000 cse départ. GRA. 55-67.
250 BSA imp. XCIIT éq. 130. vis. 82 r des Gds Champs 20^e
500 ARIEL Spécial Cross mot. alu. suspens oscil. état spl. à enlever 160. Crédit-Reprise S.E.M.A. 10 rue de la Duée, MEN. 23-61. Paris 20^e.

MOTOS ALLEMANDES

NSU Max 54 ét. nf px à déb. Saillard 108 r du Dr Faton, Vendôme (Loir et Cher).
DKW RT 350 neuve fin sept. 55 à vendre cse maladie Vis. t. l. jours. Pelletier 124 route d'Aulnay, Sevran.

MOTOS TCHEQUES

JAWA 250 et 350 CSEPEL 250

état neuf, garantie, crédit. SIDAM 8 r Fourcroy Paris-17^e.
URG. 350 Jawa fin 54 équip. compl. p. ts rens. écr. JOBERT chasseur 711, Cherbourg.

MOTOS AUTRICHIENNES

PUCH 250 TF 110 repr. vélom. 47 r Deguingand, Levallois.
PUCH 125 1952 pf. ét. 65. soir 40 av. Pt d'Asnières 17^e.
PUCH 250 b. ét. 140000. Cré. SERRET 4 r A. France, Chaville.
PUCH 250 TF 50 59000 kms VAU. 15-25, 80000.

MOTOS DIVERSES

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.

VENDEURS !

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

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).

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
8, PLACE CLICHY
Ouvert dimanche et fêtes

F.A.M. CREDIT

Expédition Province

600 BMW cubut. R 66 225.
500 Ariel culb. 53 impec. 170.
500 Royal Enf. 54 Bullet 225.
500 DKW 2 cyl. télescop. 120.
500 BSA et Norton dep. 70.
350 BSA B31 c. neuve 190.
350 Horex Régina c. neuve 190.
350 NSU Konsul c. neuve 190.
250 BSA impeccable 145.
250 Puch c. neuve 140.
250 DS Malterre AMC nve 150.
250 Csepele à peine roulé 145.
175 Motobéc. 55 gd sport 130.
175 Guiller gd sport imp. 120.
175 Peugeot impeccable 75.
125 Terrot 1955 c. neuf 105.
125 Motobécane, Terrot, Gnome Peugeot, Guiller depuis 25000 Peugeot, Terrot depuis 45000
125 Scooter Lambretta, Vespa, Ttes reprises, échanges, achats
50 motos liquid à 35. et 50000
F.A.M. 10 av. St Ouen, Paris (angle de l'av. de Clichy).

UNIQUE A PARIS

Super-Crédit. Echanges
BMW R51/3 et R51/2 c. nves
BSA Golden 55 oscil. c. neuve
BSA Gold. 54 et A7 Luxe 245.
BSA B33 neuve et B31 190.
Triumph Speed Tw, imp. 235.
Sunbeam S8 side ou solo 245.
Norton Tw. osc. à part. 195
Royal 500 Tw. tte beauté 225.
Jawa 350 et 250 à partir 75.
Puch 250 impec. à partir 135.
Csepele 250 et G. Herstal 1955 + 25 DKW et Puch à part. 70 + 100 motos divers ttes marq. + 50 vélomot et scoot. ts px A liquider à perte
50 motos et vélomoteurs divers Harley, Indian, NSU, DKW, BSA, Horex, Norton, etc... à partir de 70000 fr. comptant

ALAZARD

47 bis, av. de Clichy (17^e) (Métro La Fourche) (Dans passage côté cinéma) (Accès et parking dans la cour).

CREDIT - REPRISE

TOUJOURS TRIUMPH neuves et occasions MOTOS et voit. de v/choix 38 r Sausure-17^e, ang. r. Legendre.

DELAIRE 79 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.

Chez AUDEGEAN

REPRISE CREDIT A VOTRE GRE

650 BMW R71 et R12 140.
600 Condor flat-twin 140.
500 BSA B33 et WM20 95.
500 Ariel culb. 52 et 53 175.
500 et 1200 Indian revis. 95.
500, 750 et 1000 R. Gillet 75.
350 et 500 Terrot 48 à 53 70.
350 et 500 DKW NZ 95.
350 Motob sup. cul. 52 140.
350 Royal Enfield culb. 125.
350 Jawa bicycl. 52 et 55 150.
250 Puch 1951 et 1952 130.
250 BSA culb. 52 130.
250 Gima grd spotr 55 180.
250 Terrot Twin 1955 175.
175 et 125 Peug. 52 à 54 75
175 et 125 Motob. culb. 52 à 54 80.

SCOOTERS

VESPA LAMBRETTA STERVA TERROT, etc... et 300 MOTOS à solder depuis 25.000 fr
137-139 av. Clichy et 10 r des Apennins 17^e (M^o Brochant)
OUVERT DIMANCHE MATIN

DIVERS

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

Pour les réparations et la remise à neuf de vos VETTS de CUIR, RIEN N'EGALE

VIE - CUIR

seul professionnel
81 rue St Maur, Paris (11^e)
16 rue G Bonnac, Bordeaux
INDIAN Gnome R. Gillet stock motos épaves et pièces.
Alazard 47 av. de Clichy 17^e Dans passage côté cinéma.

ECHANGES

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

Ech. mon auto contre moto ECA, 7, r Montreuil, Pantin

202 Peugeot 1948 ctre 500 twin anglaise. Tél. LEC. 60-53.

ECHANGEZ votre moto contre l'auto de votre choix. AUDEGEAN 137-139 av. Clichy

ON DESIRE ACHETER

ACHAT MOTOS VELOMOT. SCOOTERS RECENTS Paiement immédiat et échange contre voitures Crédit 8-12-15 mois DUMAS 21 r de la Félicité-17^e

ACHETE le plus cher comptant ttes motos et scooters paiement immédiat. F.A.M. 10 av de St-Ouen (angle av. de Clichy)

Achète Comptant

125 motos Lambretta, Vespa, Bernardet. M-S 19 r 2 Communes, Montreuil, tous les jours
Paie de suite toutes motos et scooters récents. LAB. 44-65
Rech. Vespa ts usag. ou accid. moteur pouv. être refait. Baucheron, Luray (E.-et-L.).

VOITURES

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

REPRISE

AUTOS MOTOS SCOOTERS 100 AUTOS toutes marques crédit 18 mois.
ECA
7 rue de Montreuil, PANTIN M^o Eglise, ouvert dimanche.

EMPLOIS

IMPORTANTE FIRME RECHERCHE REPRESENTANT EXCLUSIF REGION NORD et EST, CONNAISSANCES AP-PROFONDIES BRANCHE MOTO POUR VISITER CLIENTE-TELE DETAIL. INDISPENSABLE HABITER REGION. ADRESSER CV. ET REF. MANUS. A MOTO-REVUE N^o 1272

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

La bibliothèque du "motorisé"

La spécialité des Éditions de Moto-Revue

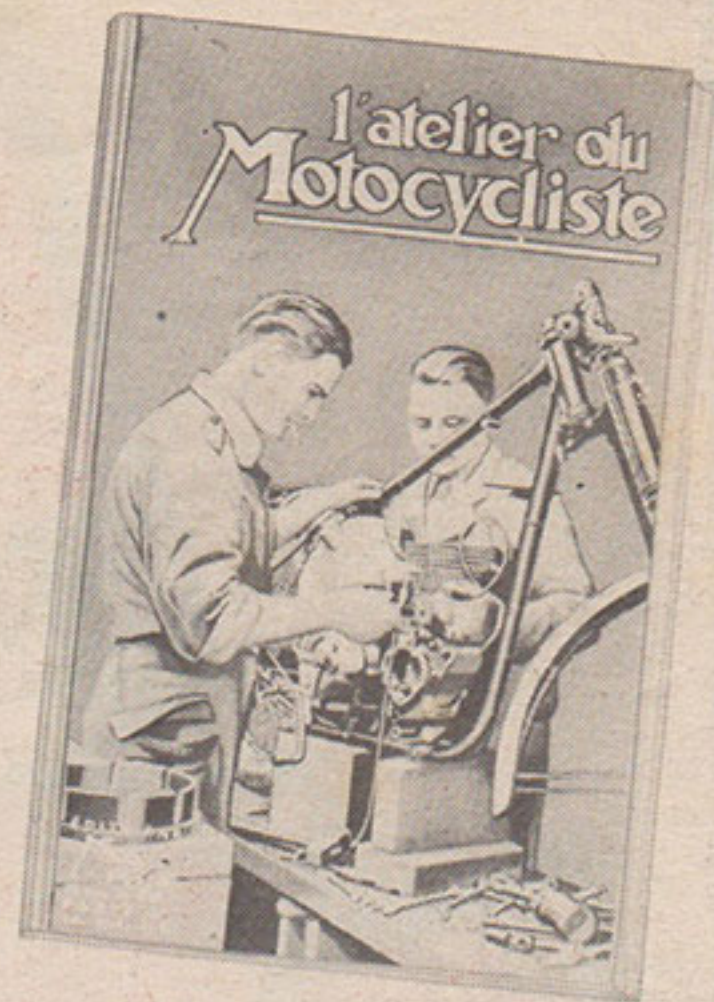
TOUT MOTOCYCLISTE, TOUT SCOOTERISTE, TOUT CYCLOMOTORISTE,
SERA PARFAITEMENT DOCUMENTÉ EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ÉTÉ ÉCRITS POUR LUI



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 CITROËN
Prix : 595 fr. (par poste 655 fr.)

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

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

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

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

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

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

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

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



Prix : 490 fr. (par poste 537)



Prix : 410 fr. (par poste 455)

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

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

CARNET DE BORD du Motocycliste :
60 fr. (franco 80 fr.)
RELIURE pour 24 N°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^e) au prix de 70 fr. pour nos abonnés
(fco : 90) et 100 fr. pour nos lecteurs (fco 120).
(Pas d'envoi contre remboursement)

Déjà 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.