

Moto revue

44^e ANNEE. — 25 FEVRIER 1956. — N° 1.278

Tous les Samedis, le Numéro : **40 frs**

UN PROTOTYPE
REVOLUTIONNAIRE :
L'OMEGA



Récemment venu au trial, Guignabodet s'est
montré un des meilleurs à Clamart.

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 câblage - Le démarreur - Le carburateur - L'embrayage - La boîte de vitesses - La transmission - L'éclairage - La carrosserie - L'entretien courant, etc...



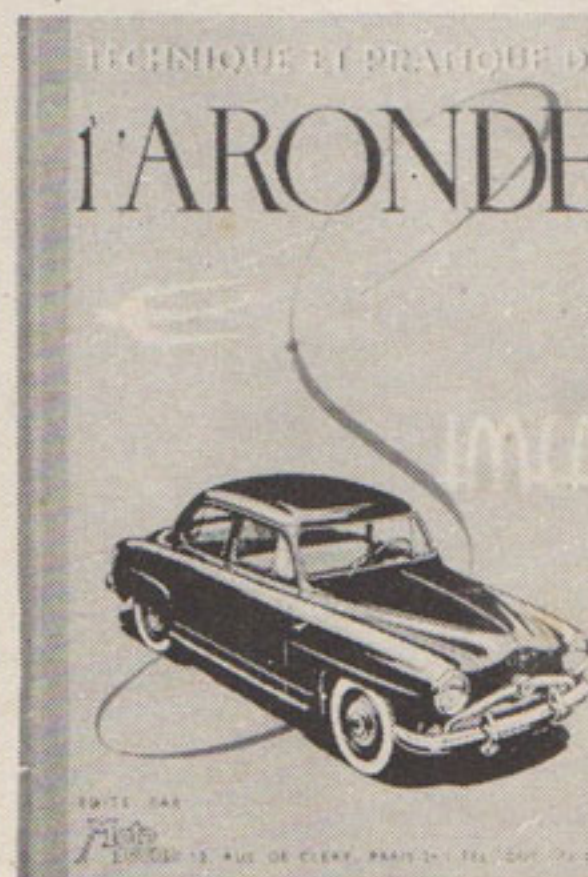
Vous lirez ces MANUELS avec intérêt même si vous n'avez pas encore de voiture.



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

POURQUOI?

VOUS ADRESSER A :

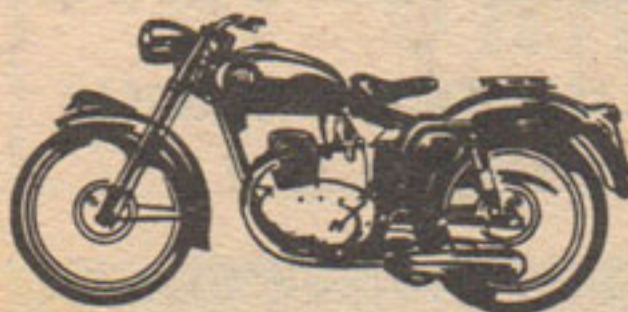


MONNERET

202 Records du Monde - 15 Championnats de France - 497 Victoires

IMPORTATEUR EXCLUSIF

GILERA



300 cc

CHAMPION DU MONDE
DE 1952 A 1955

300 cc Bicylindres
310.000 Fr.



350 cc

CHAMPION DE FRANCE de 1949 à 1955

350 cc Monocylindre 304.000 Fr.
500 cc Bicylindres 360.000 Fr.
600 cc Bicylindres 370.000 Fr.

JAMES



250 cc

GAGNANT DE TOUS LES
TRIALS ANGLAIS

250 cc Monocylindre
220.000 Fr.

TOUTES LES PIECES DETACHEES
ATELIER MECANIQUE SPECIALISE
dirigé par les mécanos de leur service course

Il a sélectionné pour VOUS, pour leurs qualités, tenue de route et fini : les célèbres vélomoteurs et motos PUCH - Gnôme et Rhone - D S Malterre - le meilleur scooter VESPA et les cyclomoteurs PALOMA et RHONSON.

VENTE A CREDIT EN 15 MOIS

3 MAGASINS :

PARIS-CENTRE 7, 9, Boul. Beaumarchais - TUR. 96-56

PARIS-SUD 106, Av. Aristide-Briand - ALE. 21-71

PARIS-NORD 138, Rue de Tocqueville - WAG. 42-04

PARCE QU'IL EST LE PLUS GRAND
NOM FRANCAIS DEPUIS 30 ANS ET
QU'IL REPRESENTE LES MEILLEURES
MARQUES MONDIALES DANS LEURS CYLINDRES

ENVOI GRATUIT DE NOTRE CATALOGUE SUR DEMANDE

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

La VRAIE MOBYLETTE : 32.900 à 63.000 fr.

Ses VELOMOTEURS : 109.000 fr.

Suspension oscillante : 156.000 fr.

Ses MOTOS : 175 cc. à 135.000 fr.

350 cmc. - 2 cylindres : 265.000 fr.

SON SCOOTER IMBATTABLE

Prix et qualité :
103.000 fr.

MOTOBÉCANE

6, Bd Richard Lenoir - PARIS

Réponse :
45 fr. timbres

REPARATIONS IMMEDIATES

(Devis de réparations)

**STOCK COMPLET
PIECES DETACHÉES**

EXPEDITION IMMEDIATE

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

CREDIT 18 MOIS

STATION
BASTILLE



ULTIMA

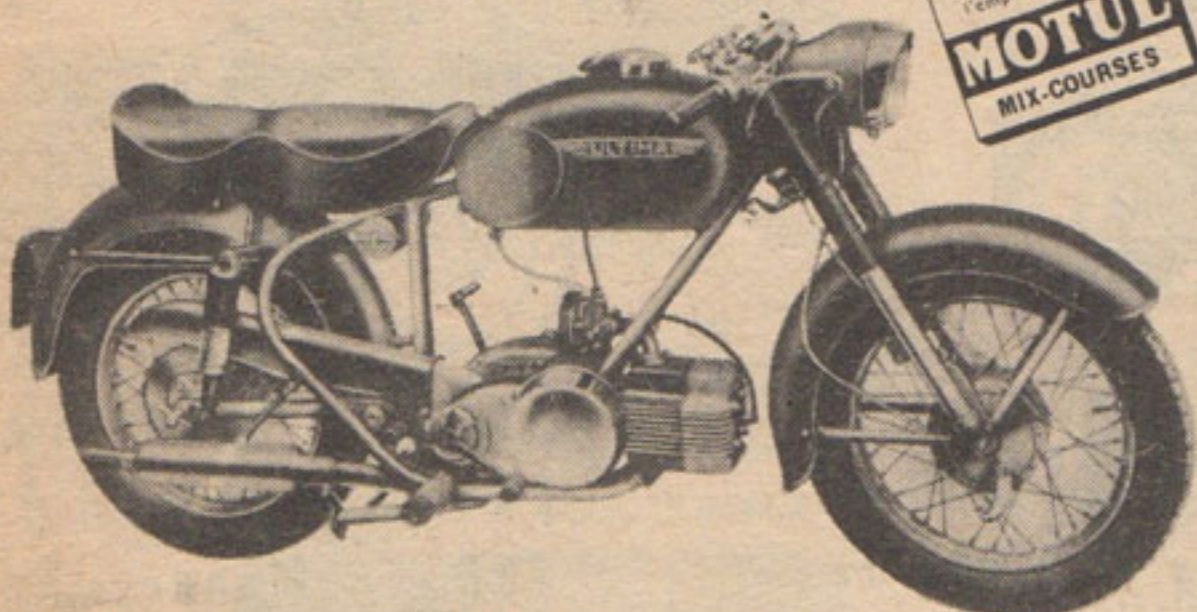
24-26, rue du Commandant Faurax - LYON-6^e
LIVRE DE SUITE 6 NOUVEAUX MODELES

et présente une

125 cmc — SPORT

équipée du moteur horizontal ULTIMA
type 125 sport

à frs : **143.500**



livrée complète avec selle biplace
DEMANDEZ LE CATALOGUE

Pour l'Algérie, adressez-vous à
« LA RENOVATION INTEGRALE »

107, Chemin Fontaine Bleue, 107 — ALGER
ORAN - MOTO : Place des Victoires - ORAN
AGENTS REGIONAUX DEMANDES PARTOUT

Vespa

LA STATION PHARE
DE PARIS

DENFERT-SPORTS

30 PLACE DENFERT-ROCHEREAU
TÉLÉPH. DAN. 33-52

AGENT DISTRIBUTEUR OFFICIEL

Vespa

ACCESSOIRES

RÉPARATIONS PAR SPÉCIALISTES
sous la direction de Camille NARCY

Atelier spécial de tôlerie et peinture

CREDIT 18 MOIS

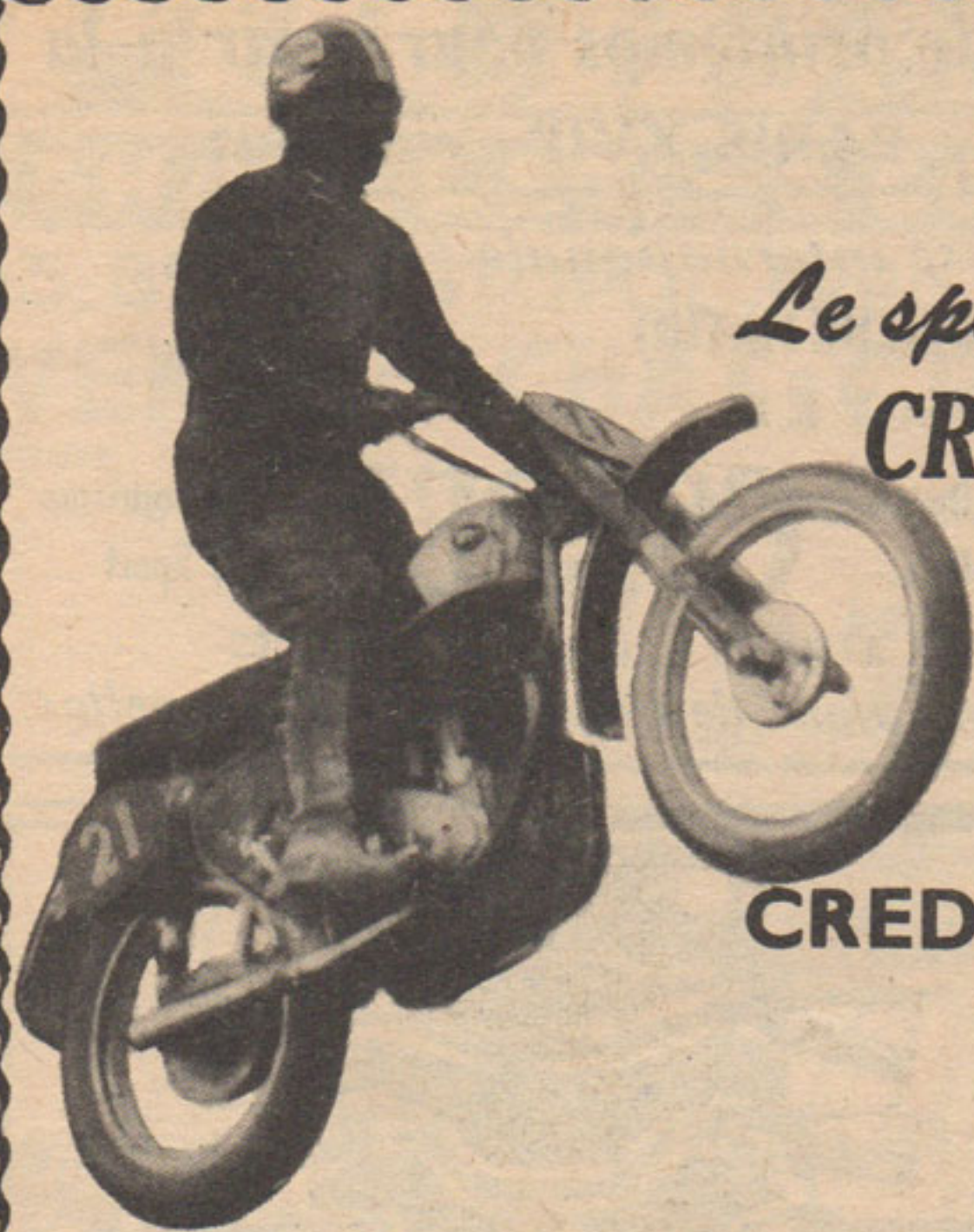
MOTTAZ



FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

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

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



A. CHARRIER

Champion de France de vitesse 1936

Le spécialiste des machines anglaises

CROSS - VITESSE - TOURISME

BSA

SUNBEAM

TOUS MODELES VISIBLES ET DISPONIBLES EN MAGASIN...

...AVEC LES PLUS LARGES FACILITES DE PAIEMENT

CREDIT en 48 h. - 9 - 12 - 15 et 18 MOIS

20% à la commande

STOCK PIECES B.S.A.

Envoi contre remboursement

Atelier de réparations et ouvriers spécialisés pour **ENTRETIEN ET GARANTIE**

A. CHARRIER

2 Magasins

43, Av. Ed Vaillant
28, rue Davoust

PANTIN

Tél. : VIL. 17-38 - M° Hoche et Pte de la Villette

Autobus : 170 et 130

La maison se charge de l'immatriculation des machines

Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,

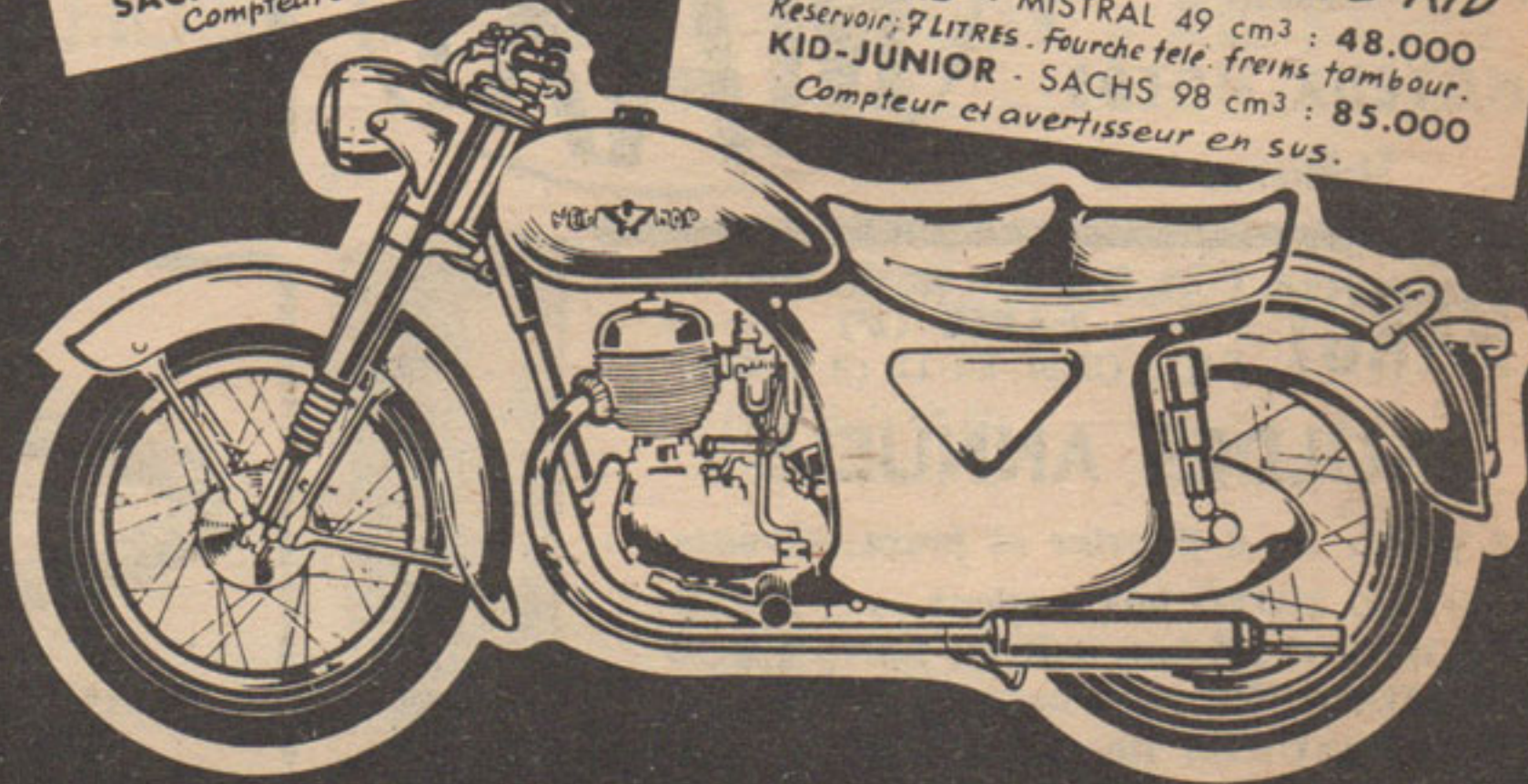
PRINCIPAUX AGENTS

Lons-le-Saunier : FARCAT Pierre 17, Rue Lafayette
Lorient : DEGUSSEAU 48, Rue de Carnel
Luneville : THIRION 45, Avenue Voltaire
Marseille : GANIER 156, Cours Lieutaud
» A. BELLINI 14, Bd de Dunkerque (cyclos)
Metz : MANINI 120 Rue des Allemands
Montauban : SAINT-ROMAS Rue Sapiac
Montluçon : LABRANCHE 53, Rue de la République
Moulins : DARSON 16, Place d'Allier
Nancy : P. LEFÈVRE 3, Rue Léopol-Lallement
Nantes : DUMERY 29, Route de St-Joseph
Nice : DEGIOANNI 5, Rue Dante
» BUFFA AUTO 5, Rue Verdi
Orléans : BOURNAVEAUX 98, Rue de Bourgogne
Oyonnax : BERLIOZ 15, Rue Anatole France
Pontarlier : JACQUIN 2, Rue Sainte Anne
Perpignan : TIGNIÈRES 34bis Av. Louis Torcatis
Reims : PERARD 17, Bd Pasteur
Rennes : DÉBROISE 159, Rue de Paris
Rodez : GUIZARD 25, Bd Laramiguière
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 Carnat
Saint Die : GEORGEL 21, Rue des Trois Villes
Saint-Dizier : SARREY 9, Place Aristide-Briand
Saint Gaudens : LASSALLE 34, Bd Charles de Gaulle
Saint-Lo : DUBOIS Place Ste-Croix
Saint Quentin : THIEBAUT 87, Rue de Paris
Strasbourg Shilligheim : 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 : ORIAGUET, 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

N'attendez pas le flot des commandes de printemps pour venir à la
S. I. D. A. M. 8, rue Fourcroy, PARIS-XVII^e - WAG.52-62

Spécialiste des 2 temps de classe internationale !

(Ouvert tous les jours **MÊME LE DIMANCHE MATIN**)

CHOISIR et ESSAYER

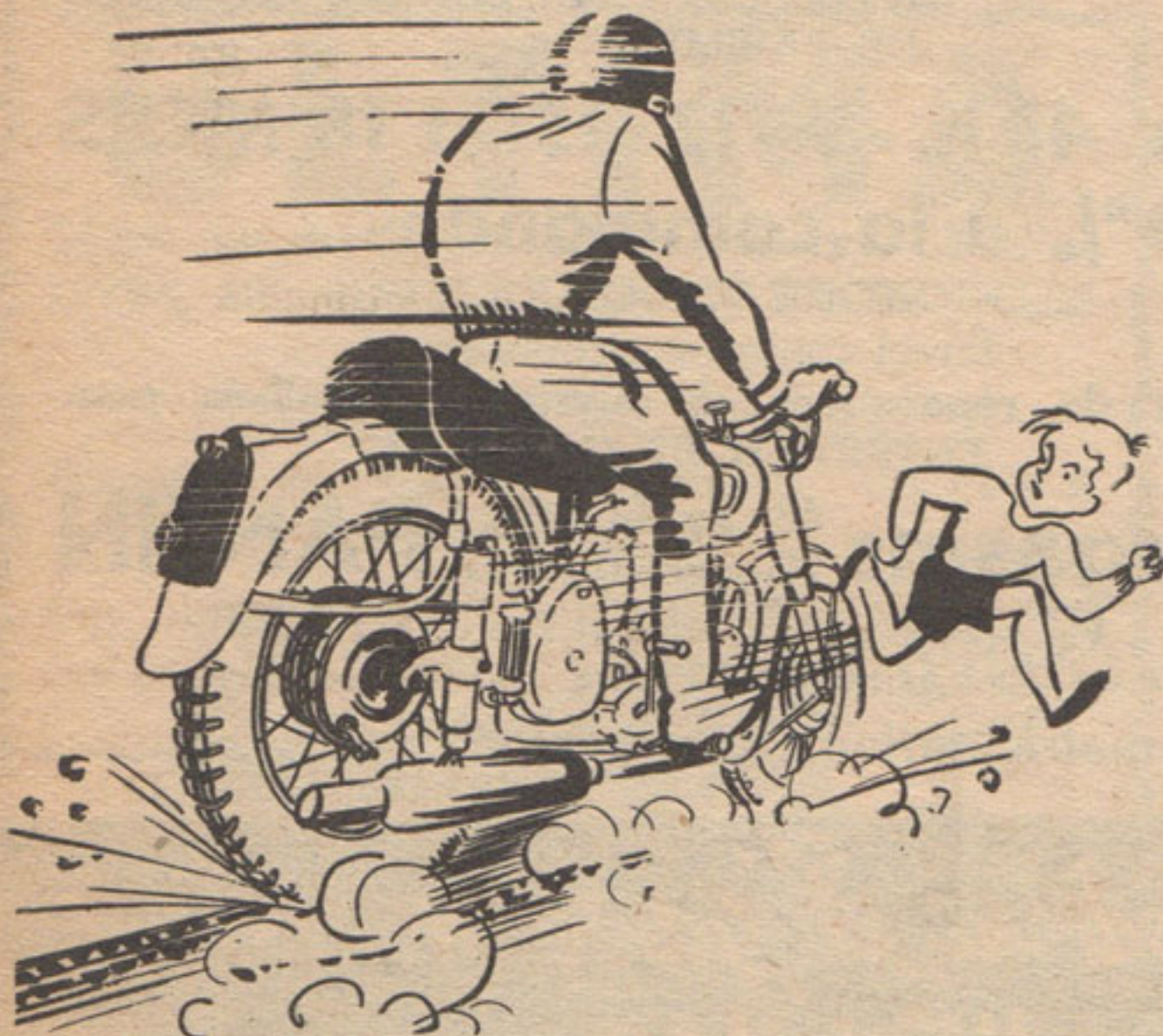
ADLER 250 Tourisme
250 Sport

JAWA 250 cc.
350 cc.

CSEPEL 250 Tourisme
250 Sport

GARANTIE TOTALE PIÈCES ET MAIN-D'ŒUVRE DANS SES ATELIERS HAUTEMENT QUALIFIÉS

Reprises toutes marques aux meilleurs prix • Conditions de paiement exceptionnelles



Un freinage

DEPALLE
 MOYEURS MOTOS
 St-Etienne



ACCESSOIRES
 POUR
 MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

SAKER
 ET^S ANDRÉ PORTERIE

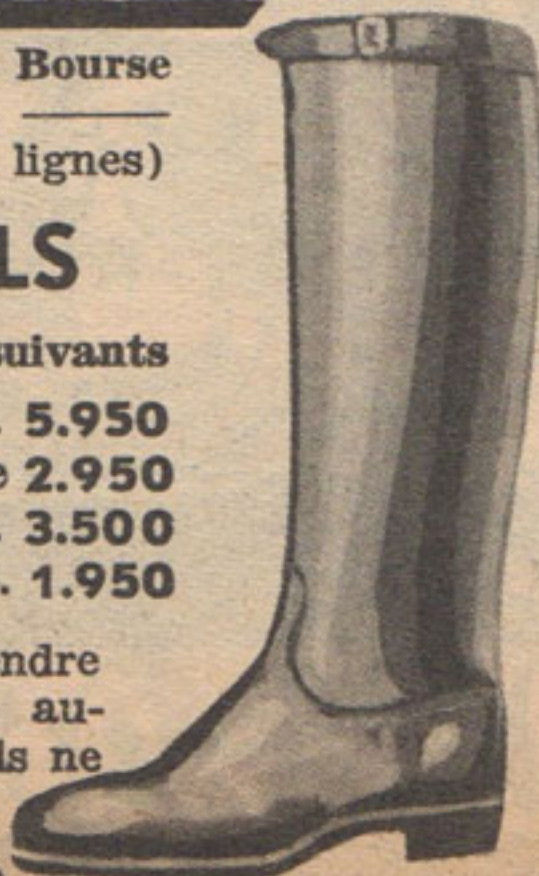
Dépositaire Officiel **KERSA**
 43, rue Voltaire, LEVALLOIS - Métro A. France

MARCY 1 et 3, Place de la Bourse
 PARIS (2^e)
 Tél. : CEN. 83-11 (2 lignes)

SOLDES ANNUELS

à partir du 6 Février et jours suivants
 BOTTE MOTO box couleur 5.950
 DEMI-BOTTE box noir au fauve 2.950
 DEMI-BOTTE veau naturel 3.500
 CHAUSSURES fins de sér. dep. 1.950

Les modèles soldés sont à prendre
 exclusivement à nos magasins, au-
 cun envoi ne pourra être fait, ils ne
 sont ni repris ni échangés.



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

PUCH Service

CHATELET - SCOOTER

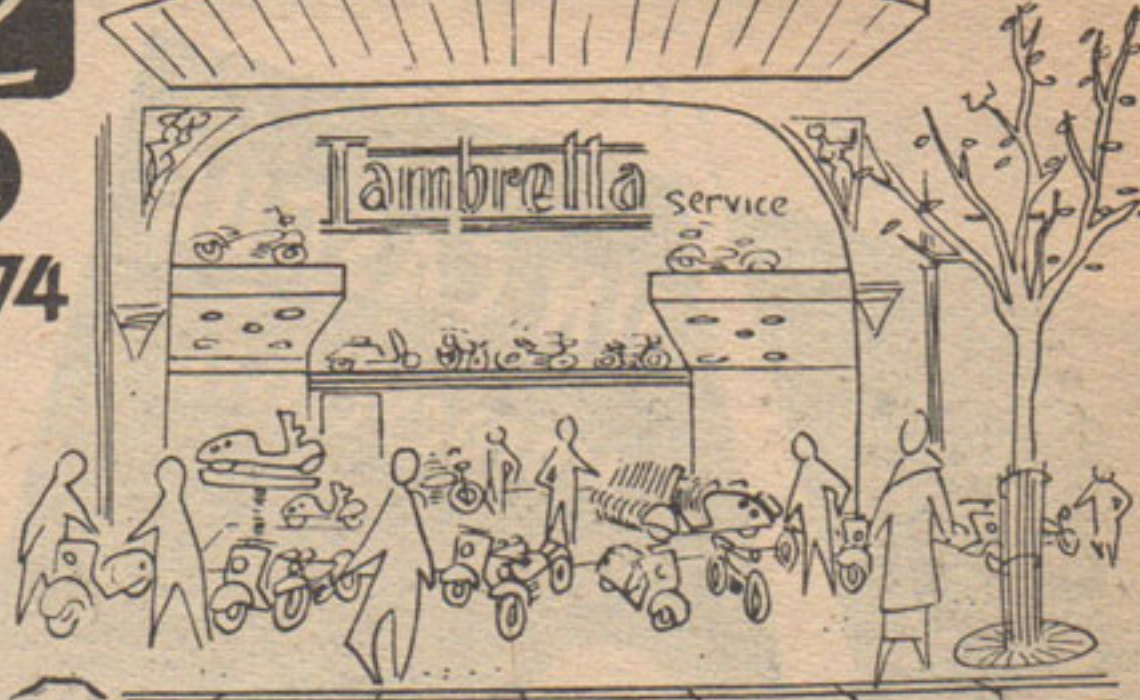
13, B^D SÉBASTOPOL . PARIS . CEN.33-74

VENTE * ACHAT * CRÉDIT

TOUTE LA GAMME...

CYCLOMOTEURS - SCOOTERS - MOTOS

LAMBRETTA Service



PUCH

LAMBRETTA

SCOOTER LÉGER

PALOMA

RUMI

Le plus vaste et le plus moderne magasin du centre de Paris.

Lavage, entretien et réparation spécialisée pour chaque marque

*

Reprise de tout matériel en état aux meilleures conditions

*

Agent LAMBRETTA - RUMI - PUCH - PALOMA - CAZENAVE - STARLETT - SOLEX, etc..., etc...

SUPER CRÉDIT - DÉPOSITAIRE DE TOUTS LES ACCESSOIRES

BSA-ARIEL

NORD-EST-MOTOS

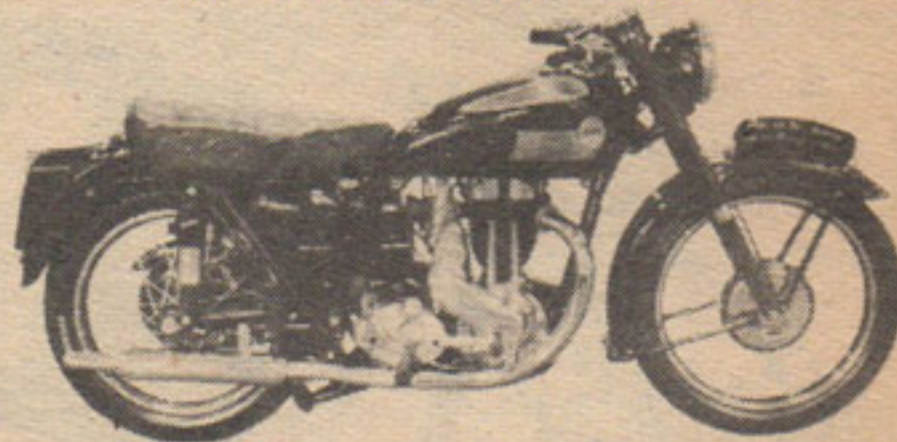
214, FAUBOURG ST-DENIS - Métro Nord et la Chapelle
Spécialistes diplômés Tél. : Nord 43-92

RUMI

Machines disponibles NEUF & OCCASIONS

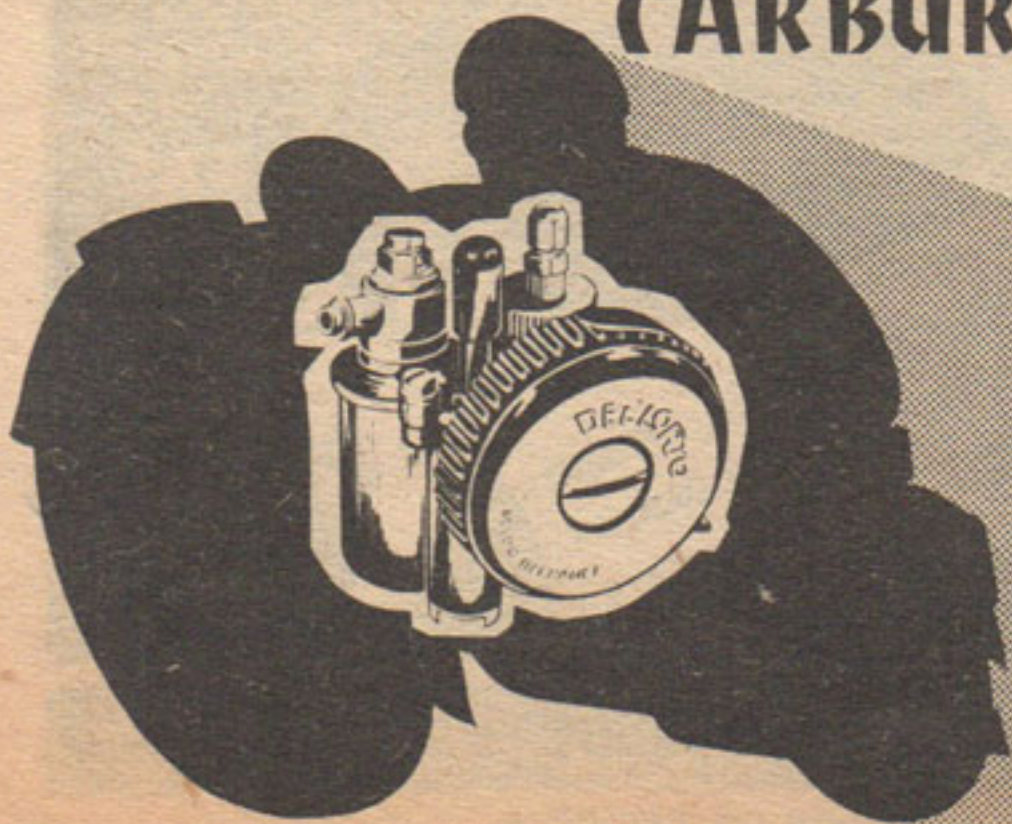
CREDIT 18 MOIS - 1^{er} versement 5.000 f. - REPRISES

NOUS NE VENDONS QUE LES MARQUES DE RENOMMEE MONDIALE... CAR NOUS LES CONNAISSONS BIEN !..



CARBURATEURS

échange standard!



Tous modèles adaptables
Toutes pièces détachées

cyclomoteurs
vélomoteurs
motocyclettes
scooters

sur demande
MODÈLE SPÉCIAL
VESPA-SPORT

SFC DELLORTO

LICENCE SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DE CARBURATEURS (LICENCE DELL'ORTO)

26 rue Marius-Aufan - LEVALLOIS - Tél. : PER. 71-80

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



**N'EST PAS
UN BLINDAGE !**

Un casque en béton armé ou en acier trempé ne se déformerait pas en cas de choc. Mais un tel casque provoquerait en cas d'accident une **rupture immédiate des vertèbres cervicales** de son utilisateur. Les **CASQUES GENO** ont prouvé, des milliers de fois, qu'en cas de chute leur résistance est suffisante pour ne pas se briser. En outre, ils conservent la souplesse voulue pour **ABSORBER LE CHOC.**

COUVERT D'UN

GENO

C'EST ÊTRE A COUVERT !

LES CASQUES GENO sont les seuls officiellement homologués par la F.F.M. et la F.I.M.

Modèle SPORT A BOUR RELET, convient parfaitement à la passagère du sidecar. Se fait à la teinte assortie aux scooters.

Ecrivez-nous, nous vous donnerons l'adresse de notre dépositaire le plus proche.

VENTE EXCLUSIVE AUX GROSSISTES

E^{TS} GUENEAU-GENO, 6, Fg-Saint-Honoré - PARIS-8^e



*l'Hiver est
K. O.*



faites comme moi !

Brétocylez votre essence

avec

Bretocyl
parce qu'il est
Graphité



pour obtenir des DÉPARTS FOUROYANTS par temps froid, le **GRAISSAGE IMMÉDIAT** des HAUTS DE CYLINDRES DÈS LES PREMIERS TOURS

BRET-OIL

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

Le Seul Spécialiste
de l'accessoire
de l'équipement

compétence
honnêteté
régularité

Économiser de l'argent
gagner du temps
en trouvant toujours
le choix le plus renouvelé
de 6.000 articles différents
pour motos-scooters-cyclomoteurs

**pour vous...
pour votre machine...**

ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIES
PRIX LES PLUS BAS

Un des exemples de la semaine
L'incopiable gant moto
défatigant et lumineux
GAMET
2.910f.

MEMBRES DE CLUBS
FAITES VOUS CONNAITRE



**ETS REVIL 82, AVENUE DES TERNES
225, Boulevard Péreire, PARIS - ETO. 15-53**

Expéditions en province

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



POURRONS-NOUS COURIR ?

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
DES MOTOCYCLISTES

DEPUIS l'an passé, tous les sportifs vivent dans une certaine angoisse. Avec la catastrophe du Mans, les sports mécaniques se sont vus brutalement interdits, et depuis, il faut bien avouer que l'on ne savait plus sur quel pied danser. Il était devenu bien hasardeux de faire des projets. Quel caractère allait revêtir la saison 1956 ?

La publication, tardive, du calendrier national lève enfin les doutes, comme chacun pourra s'en apercevoir en se reportant à nos pages 246-247.

Il ne manquera pas de circuits de vitesse ni d'épreuves de côte, et les moto-cross seront toujours aussi nombreux.

Si l'on compte une vingtaine d'épreuves de côte et une quarantaine de circuits de vitesse, par contre, nous nous attendions à voir plus d'épreuves réservées aux machines de série : 2 seulement !... Il reste un espoir : peut-être que certains circuits de vitesse, nationaux ou internationaux, organiseront, en hors-d'œuvre, une épreuve réservée aux machines sport !.

Tout ceci est très bien, mais il faut, semble-t-il, tempérer notre ardeur. En effet, certaines choses nous mettent la puce à l'oreille.

Le classique Circuit de Vitesse de Pau se voit baptisé cette année Circuit de Vitesse du Béarn !...

Cela peut laisser supposer, et nous insistons bien que cela ne soit que du domaine de la supposition, que le circuit n'aurait plus lieu au même endroit, ne serait plus « intra muros », conséquence de la nouvelle réglementation.

Mais ce qui serait vrai pour Pau, le serait pour tous les autres circuits, qui, à part quelques exceptions, ont lieu dans les villes.

Il faut bien se rappeler qu'un calendrier n'est que le reflet de l'entente entre organisateurs pour que leurs manifestations ne se nuisent pas entre elles. On cherche avant tout à déposer des dates.

Mais la nouvelle réglementation des circuits de vitesse ne nous amènera-t-elle pas, au cours de l'année, un flot d'annulations inquiétant ?

C'est ce que nous redoutons !...



Pour les Sportifs...

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE VITESSE

Si le règlement 1956 du Championnat de France des conducteurs (vitesse) est resté le même dans sa structure générale que les précédents, il n'en faut pas moins citer les nouveautés intéressantes principalement les « Nationaux ».

Rappelons tout d'abord les clauses principales du règlement : le classement pour les deux catégories (nationaux et internationaux) est effectué par attribution de points pour les 125 cmc. (!), 175, 250, 350, 500 cmc. et sidecars 500 cmc. Par épreuve il est attribué le nombre de points suivant : 8 au premier, 6 au deuxième, 4 au troisième, 3 au quatrième, 2 au cinquième, 1 au sixième.

Seules seront retenues les quatre meilleures performances réalisées par le pilote dans une même classe.

Pour les internationaux, « les points seront attribués d'après le classement des coureurs français, à condition que quatre d'entre eux au minimum aient pris le départ et que le coureur classé ait accompli au moins les trois quarts de la course ».

D'autre part deux nouvelles mesures importantes ont été prises, afin de favoriser un peu plus les nationaux. C'est ainsi que pour les courses nationales, la participation des licenciés internationaux ne devra jamais être supérieure à 33 % du nombre total des partants. Deuxièmement, toujours pour les nationaux, les moto-clubs devront accepter toutes les demandes d'engagement, et les organisateurs accepteront les concurrents qui auront réalisé les meilleurs temps aux essais jusqu'à la limite fixée pour le nombre des partants.

Le Championnat National apparaît ainsi beaucoup plus régulier et permettra aux pilotes de prouver, dans les meilleures conditions, leur propre valeur.

PAS D'ECURIE OFFICIELLE BMW, MAIS...

Lors de la présentation officielle de la R 26, le chef du service de course de BMW, A. von Falkenhausen annonça qu'il n'y aurait pas, en 1956, d'écurie officielle BMW. Mais par contre, l'usine tient à aider les meilleurs pilotes privés montant des Rennsport.

Pour certains d'entre eux, il apparaît même que la marque munichoise préparera quelques machines qui recevront de sérieuses améliorations. Bien que munies de carburateurs, elles auront sensiblement la même puissance que les machines d'usine à injection de 1954, sans en avoir la fragilité. Evidemment, ces machines seront carénées, car il n'est plus possible, aujourd'hui, d'espérer une place d'honneur sans mettre de son côté les enseignements de l'aérodynamique.

Les « spéciales » pour les courses de sidecars seront également modifiées, afin de permettre à BMW de conserver sa suprématie dans ce domaine. Si ce sera toujours un ensemble dissymétrique, il s'agira surtout d'un ensemble : side et moto formeront un tout ; ce ne sera plus un side attelé à une moto. Ce « tout » aérodynamique sera, en particulier, plus bas.

Qui pilotera ces machines semi-officielles ? Quelques noms sont déjà sûrs : En solo : W. Zeller, Riedelbauch et le jeune autrichien Klinger. En side : Faust, Noll et éventuellement Hillebrand et Schneider.

Le jeune anglais Surtees avait bien été pressenti, mais avait signé entre temps son contrat avec MV. Il serait peut-être remplacé par un autre coureur britannique qui a déjà beaucoup fait parler de lui et possède plus d'un titre dans sa poche. Egalement journaliste sur les bords, ce pilote fut très entouré lors de la réception de BMW : des sourires sous-entendus, mais sans aucune confirmation de part et d'autre. Seul l'avenir nous dira si Fergus Anderson, puisque c'est de lui qu'il s'agit, pilotera vraiment une spéciale « Rennsport » lors de la prochaine saison.

« MOTO-REVUE » RECHERCHE :

- Des dessinateurs de perspective au trait et retoucheurs aérogaphistes.
- Des jeunes fervents de la moto ayant connaissances techniques pour emplois rédactionnels.

Etre dégagé des obligations militaires.

De préférence : avoir connaissance d'une ou plusieurs langues étrangères ; avoir connaissances photographiques amateur et posséder un véhicule (moto ou scooter).

Ecrire à notre Directeur : 12, rue de Cléry, Paris-2^e. - (Discrétion assurée).

ECRIVEZ-NOUS

La publication de notre premier referendum national portant sur la 175 cmc. Motobécane, a, nous le pensons, intéressé une grande partie de nos lecteurs, qu'ils soient ou non propriétaires du modèle mis « sur la sellette ».

Aussi, nous sommes persuadés qu'il est inutile de revenir sur la valeur de cette initiative, sur l'intérêt qu'il y a à ce que tous les motocyclistes y participent, dans la mesure où ils sont propriétaires du motorcycle faisant l'objet d'un referendum.

Ecrivez-nous par conséquent, ne pas le faire serait desservir incontestablement la cause motocycliste. Songez-y !

A LIRE ATTENTIVEMENT

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

Le questionnaire de la page 233 doit être découpé, puis rempli. En dessous de chaque élément analysé, se trouve un emplacement pour la note. Inscrivez lisiblement un chiffre de 0 à 10 (0 si c'est très mal ; 5 si c'est moyen ; 10 si c'est très bien, etc..., bien entendu, tous les chiffres intermédiaires peuvent être utilisés afin de nuancer vos réponses).

EN CE QUI CONCERNE PLUS PARTICULIEREMENT LE « PRIX », la note que vous porterez doit refléter votre opinion concernant la satisfaction que vous a donnée votre motocyclette, par rapport à son prix. VOUS NE DEVEZ PAS MARQUER LE PRIX D'ACHAT, NI PORTER DES APPRECIATIONS COMME : « TROP CHER », MAIS UN CHIFFRE DE 0 A 10.

Dans la colonne de droite, répondez le plus brièvement et le plus lisiblement possible, et à la question « Quelle serait votre prochaine machine ? », répondez précisément par un type ou modèle bien défini. Excluez les réponses comme : « BSA » ou « twin », etc...

Les réponses au présent referendum doivent nous parvenir avant le 31 mars 1956 à minuit. Passée cette date, le travail de dépouillement commencera.

CETTE FOIS-CI, UN 125

Après la 175 Motobécane et la 175 Peugeot, nous portons notre choix sur la 125 Terrot. Mais attention : depuis 1947, date de sortie des premières 125 Terrot, il y a eu de très nombreux modèles que l'on ne peut grouper dans un même et seul referendum.

Les modèles faisant l'objet du présent referendum sont ceux :

- ayant une fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques ;
- n'ayant pas de suspension arrière.

Sont donc par conséquent exclus : les types E.P. (fourche parallélogramme) ; les ETM (fourche sans amortisseurs hydrauliques) ; les ETDS (suspension arrière oscillante) et modèles similaires commercialisés sous une autre étiquette.

Sont par contre valables, les types : ETP, ETPC, ETD, etc... également dénommés M4T, M4TC, M4TD, etc..., ces modèles étant différents par leur mode d'allumage (volant magnétique ou dynamo), le graissage, séparé ou non, de la boîte de vitesses, prise de compteur, etc...

REFERENDUM NATIONAL

REFERENDUM NATIONAL

125 TERRROT

Nom Prénom Adresse

Profession Age

PARTIE MOTRICE	
LE MOTEUR	SOLIDITE MOTEUR
note :	note :
EMBRAYAGE	ALLUMAGE
note :	note :
SELECTEUR	CONSOMMATION
note :	note :
BOITE DE VITESSES	ACCESSIBILITE
note :	note :
ENTRETIEN MOTEUR	SILENCE
note :	note :

PARTIE CYCLE	
POSITION	ECLAIRAGE
note :	note :
TENUE DE ROUTE	PROTECTION
note :	note :
SUSPENSIONS	SOLIDITE CYCLE
note :	note :
FREINAGE	FINITION
note :	note :

LE PRIX note :

PRÉCISEZ ÉGALEMENT :

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

.....

Avez-vous piloté longuement une moto moderne de 350 cmc. ou plus ?

.....

Genre de conduite : sport ou tourisme ?

.....

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

Quel est le kilométrage de votre machine ?

.....

Quelle est l'année de sortie d'usine ?

.....

Que souhaiteriez-vous comme améliorations ?

.....

.....

.....

Quelle serait votre prochaine machine ?

.....

DE L' A.B.C

A PROPOS DU DERNIER-NÉ D'UN VÉTÉRAN DE L'AVANT-GARDE

Tout ceci commença à la montagne, peu après Noël, alors que me détenant en face d'un classique paysage de neige, j'ouvrais un quotidien du matin.

« Un moteur révolutionnaire en Angleterre », tel était le titre d'une information qui se résumait à quelques lignes imprécises et à un schéma de la même veine.

C'était l'époque où l'on parlait de la Ferguson, cette révolutionnaire voiture anglaise, dont l'installation hydraulique faisait pâlir la DS 19 elle-même.

A tort, je l'avoue, je ne fis guère attention à ce schéma, et ce ne fut que lors de mon retour à Paris et grâce à la presse étrangère (anglaise et hollandaise) que je pus me rendre compte qu'un moteur vraiment révolutionnaire était né.



Son père ? Granville Bradshaw, 67 ans, citoyen britannique.

Ses titres de noblesse ? Innombrables en tant qu'ingénieur motocycliste. C'est avant tout le père du flat-twin, puisqu'il créa en 1913 un 400 cmc. super carré à soupapes en tête, qui fut repris plus tard par Douglas. C'est aussi le père du 600 cmc. mono Panther... en 1920, d'un 350 compétition OK Suprême, double arbre à « refroidissement par huile » tellement le cylindre descendait dans le carter et tellement il consommait de « Castrol R ». En 1927, il projette la 250 Panther « Panthète », bloc moteur à 2 cylindres formant un V transversal.



Pour sa rentrée sur la scène motocycliste, Bradshaw voulut un coup de maître, et il y est effectivement arrivé, en créant son moteur « Omega » qui immédiatement a été la proie des journalistes.

UN PEU DE PETITE HISTOIRE

Si l'on en croit la légende qui n'a pas manqué de se former d'ores et déjà autour de l'Omega, c'est en 1944, alors qu'il occupait un poste technique à l'Amirauté Britannique, et qu'une commande de distribution d'un moteur marin lui donnait du fil à retordre, que l'idée vint à Bradshaw d'imaginer un moteur qui allierait les avantages des cycles à deux et quatre temps.

Autrement dit, l'idée maîtresse était la suivante : avoir une distribution par lumières comme sur un deux temps... mais des lumières qui soient fermées pendant toute la durée (ou presque) des temps de compression et de détente, ce qui n'est plus le cas d'un deux temps, mais bien d'un quatre temps.

Tel fut le point de départ de l'Omega.



A L'OMEGA

Mais d'autres problèmes tourmentaient également Bradshaw, et il est un fait certain qu'un moteur aussi révolutionnaire ne pouvait être conçu rapidement.

C'est ainsi que la disposition des pistons et leur travail en sens opposé à partir d'une même chambre de combustion sont dus à une recherche de la limitation au minimum des charges appliquées sur les roulements d'embellage.

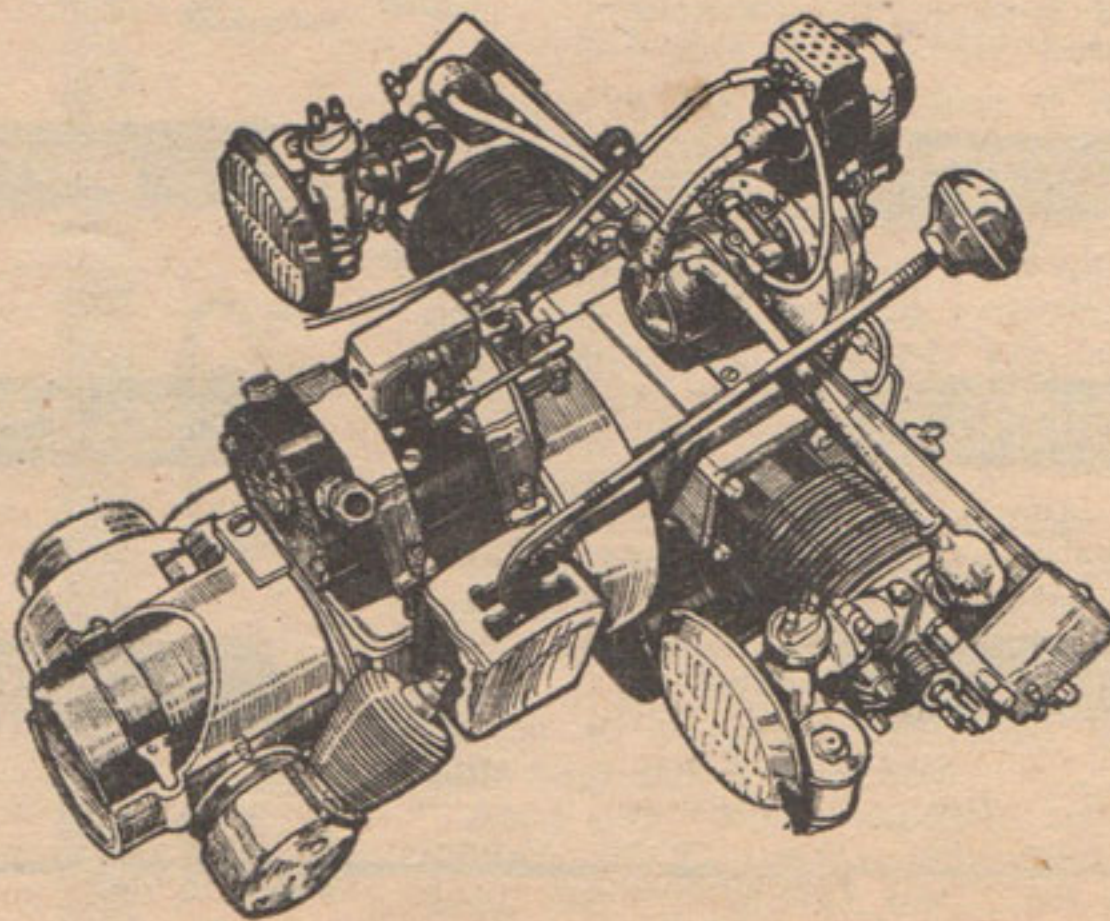
En effet, dans nos moteurs à 4 temps, il ne faut pas oublier que la succession de ces temps représente quatre mouve-

ments alternatifs du piston. Or, pour que le piston change de direction, cela suppose, du point de vue de son déplacement linéaire, d'abord une décélération, puis une accélération, le régime de rotation de l'arbre (vilebrequin) restant le même.

En prenant l'exemple d'un 500 cmc. monocylindre de compétition (85x88), Bradshaw en profite pour citer quelques chiffres.

Ce moteur tournant à 6.000 t/m, cela représente par seconde 200 inversions de mouvement du piston, de ses segments,

Voici l'A.B.C. dont il est question dans l'article. Ici le modèle n'est pas entièrement d'origine, mais fut amélioré en son temps par Barthélemy.



de l'axe de piston, et du tiers supérieur de la bielle, ce qui représente sensiblement un poids de 1 kg.

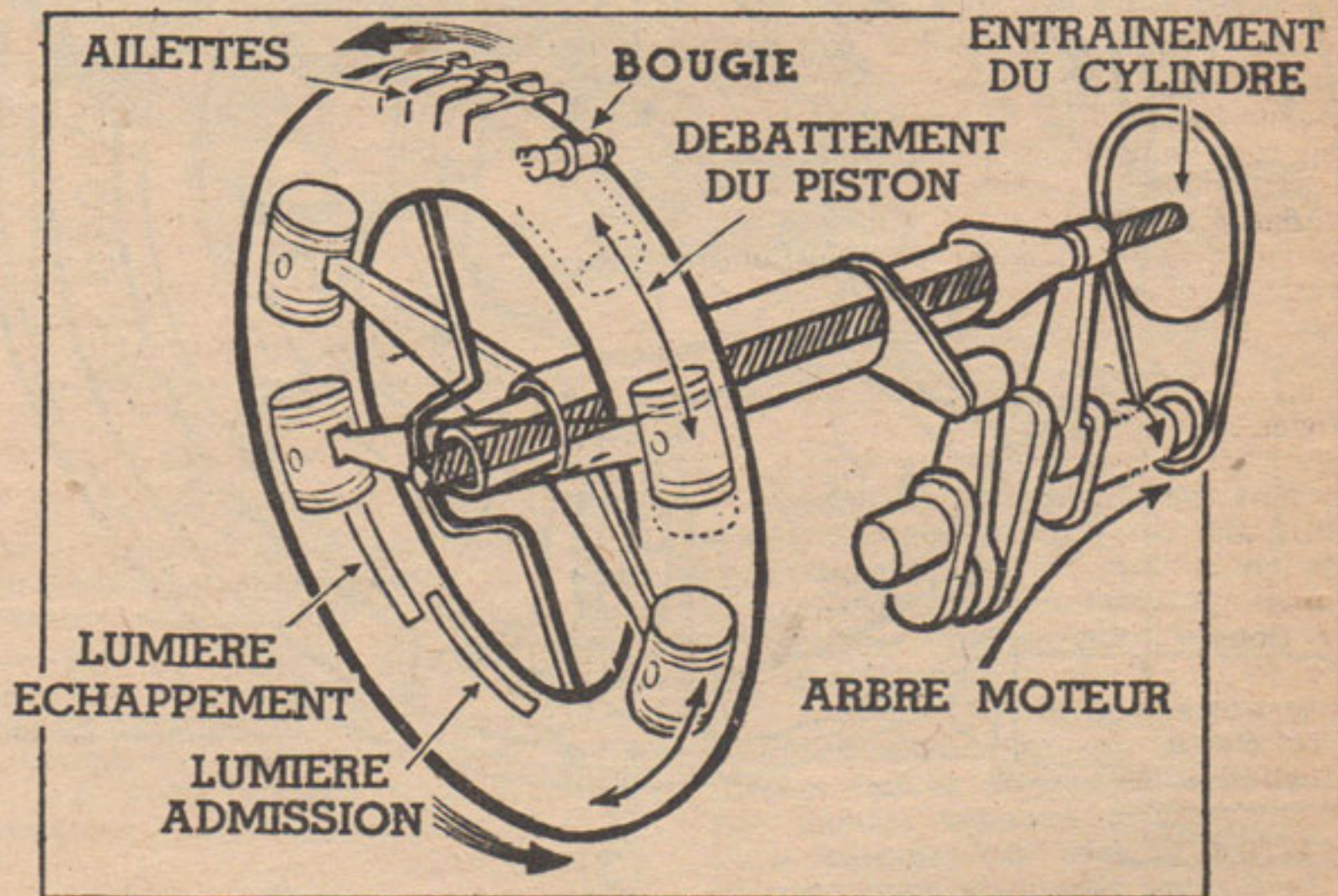
Mais la force nécessaire pour accélérer cette masse depuis le PMH est de plus de 2.000 kgs et 1.300 kgs environ sont nécessaires pour freiner cette masse avant le PMB. La charge appliquée sur les roulements à chaque inversion de direction du piston est donc de 1,7 tonnes environ !

Ces forces nécessaires pour démarrer, puis arrêter le piston, sont évidemment des forces parasites, et finalement ce sont des chevaux en moins sur l'arbre moteur. Et ainsi nous gaspillons une force qui, appliquée au maneton, pourrait nous donner un couple supplémentaire égal au 1/5 du couple d'une 500 moderne, ce qui est évidemment formidable si l'on tient compte du niveau actuel de la technique.



L'Omega est cependant lui aussi un moteur avec des pistons animés d'un mouvement alternatif ;* mais ici, selon les termes de son créateur, les pistons doivent « flotter » constamment dans un

Dessin schématique du fonctionnement de l'Omega. Le cylindre tourne à demi-vitesse de l'embellage, étant entraîné par l'arbre (en grisé). Les pistons n'ont qu'un débattement pendulaire.



milieu de gaz sous pression qui assurent d'eux-mêmes, en grande partie, accélérations et décélérations, si bien que les charges sur les roulements d'embellage sont réduites de 80 % environ. Cette diminution de charge sous-entend par la même occasion moindres vibrations de l'embellage, durée accrue de celui-ci, etc.

LE PRINCIPE DE L'OMEGA

Il s'agit d'un moteur à 4 pistons opposés, travaillant dans un unique cylindre annulaire, les pistons possédant une calotte à chaque extrémité de leur jupe.

Tout ceci, malgré les apparences, n'est pas nouveau, puisque avant la guerre de 14-18, un certain G.T. Gray avait conçu un tel moteur. Malheureusement, l'inventeur ne put jamais finir son prototype, puisqu'il devait être tué en 1915.

Toutefois, une différence fondamentale existe entre les réalisations de Messieurs Gray et Bradshaw, c'est que le premier dessin comportait un cylindre fixe, alors que celui de l'Omega *TOURNE A DEMI-VITESSE DE L'EMBIELLAGE* !

Toute l'idée de l'Omega est là : c'est par ce moyen que l'on conjugue les avantages des cycles à 2 et 4 temps. C'est par ce moyen que l'on arrive à diminuer les charges appliquées sur les roulements d'embellage, car les pistons opposés sont solidaires, et lorsque d'un côté c'est le temps-moteur, de l'autre c'est le temps de compression.



Pour comprendre maintenant le principe de fonctionnement il faut se reporter aux illustrations publiées au cours de cet article.

— La première chose dont il faut se souvenir, c'est que les deux pistons, diamétralement opposés, sont accouplés, et que nous avons ainsi deux ensembles de deux pistons animés d'un mouvement *ALTERNATIF* et de *SENS OPPOSE* (principe même du moteur à cylindres opposés).

Sous l'effet de l'explosion, les deux pistons vont partir en sens inverse et accomplir un arc de 30° d'angle vers le bas, pour arriver à leur point mort.

Etant donné que les pistons sont accouplés deux par deux, les deux pistons inférieurs vont remonter vers les deux pistons supérieurs, comprimant en 2, les gaz frais d'admission, et en 4 finissant d'expulser les gaz d'échappement, *CAR IL NE FAUT PAS OUBLIER QUE PENDANT UNE SIMPLE COURSE DES PISTONS, LE CYLINDRE ET SES LUMIERES ONT ACCOMPLI UN QUART DE TOUR*, et que maintenant la bougie se trouve en 2, les lumières d'admission en 3, celles d'échappement en 4.



On voit donc que le premier objectif de Bradshaw est atteint :

Mais ce mouvement alternatif donné par un classique embellage, est, ici, *ANGULAIRE* (de 30°), alors que dans un flat-twin, nous avons bien un mouvement alternatif et opposé, mais rectiligne. Donc les pistons du Bradshaw ne tournent pas avec le cylindre, ils n'ont qu'un mouvement « pendulaire ».

Deuxièmement, souvenez-vous que le cylindre annulaire, lui, *TOURNE* à demi-vitesse de l'embellage.

La distribution se faisant par lumières, les lumières tournent donc avec le cylindre, et tour à tour admission et échappement passeront devant chaque piston.



Reportons-nous maintenant au dessin industriel représentant le moteur en section.

En 1, nous sommes au moment de l'inflammation des gaz par la bougie.

Les gaz sont alors comprimés au maximum entre les deux faces concaves des pistons (pour améliorer la propagation de la flamme) la bougie (l'unique bougie du cylindre), se trouvant équidistante des deux calottes de piston.

— le temps-moteur se fait toujours dans une portion de cylindre ne comportant aucun orifice (lumière ou tubulure d'admission) et il en est pratiquement de même pour le temps de compression.

— Secundo, la direction des forces appliquées sur les calottes des deux pistons solidaires l'un de l'autre, sont de sens opposés, et s'annulent donc en partie.

En effet, si nous reprenons notre dessin, nous trouvons que sous l'effet de l'explosion, le piston A est soumis à une force tendant à le pousser vers le bas, alors que le piston B, solidaire de A, remontant vers le haut, comprime les gaz frais d'admission, ce qui exerce également une poussée ayant tendance à le faire redescendre. Plus le piston B remontera, plus la compression sera grande, et par conséquent plus le piston A sera freiné dans sa course, ce qui est précisément ce que nous recherchons, puisque ces pistons arrivent vers leur point mort, inférieur pour A, supérieur pour B.

Les roulements de vilebrequin ne subissent que dans une valeur moindre, les

véritables « coups de béliers » auxquels ils sont soumis dans un moteur classique, les pistons se trouvent toujours freinés de plus en plus vers leur point mort, par la contre-pression à laquelle sont soumis les pistons qui en sont solidaires.



L'ordre d'allumage est de 1-2-3-4, et au point de vue souplesse, nous avons une régularité de marche identique à celle d'un 4 cylindres 4 temps en ligne, puisque nous avons deux explosions par tour de vilebrequin.

LA REALISATION

Maintenant que le principe de fonctionnement est posé, voyons la manière dont Granville Bradshaw a réalisé son moteur.

Depuis ces 6 dernières années, 4 prototypes furent achevés, chacun apportant sa pierre à l'édifice, et voici pour le moment comment se présente le dernier modèle.



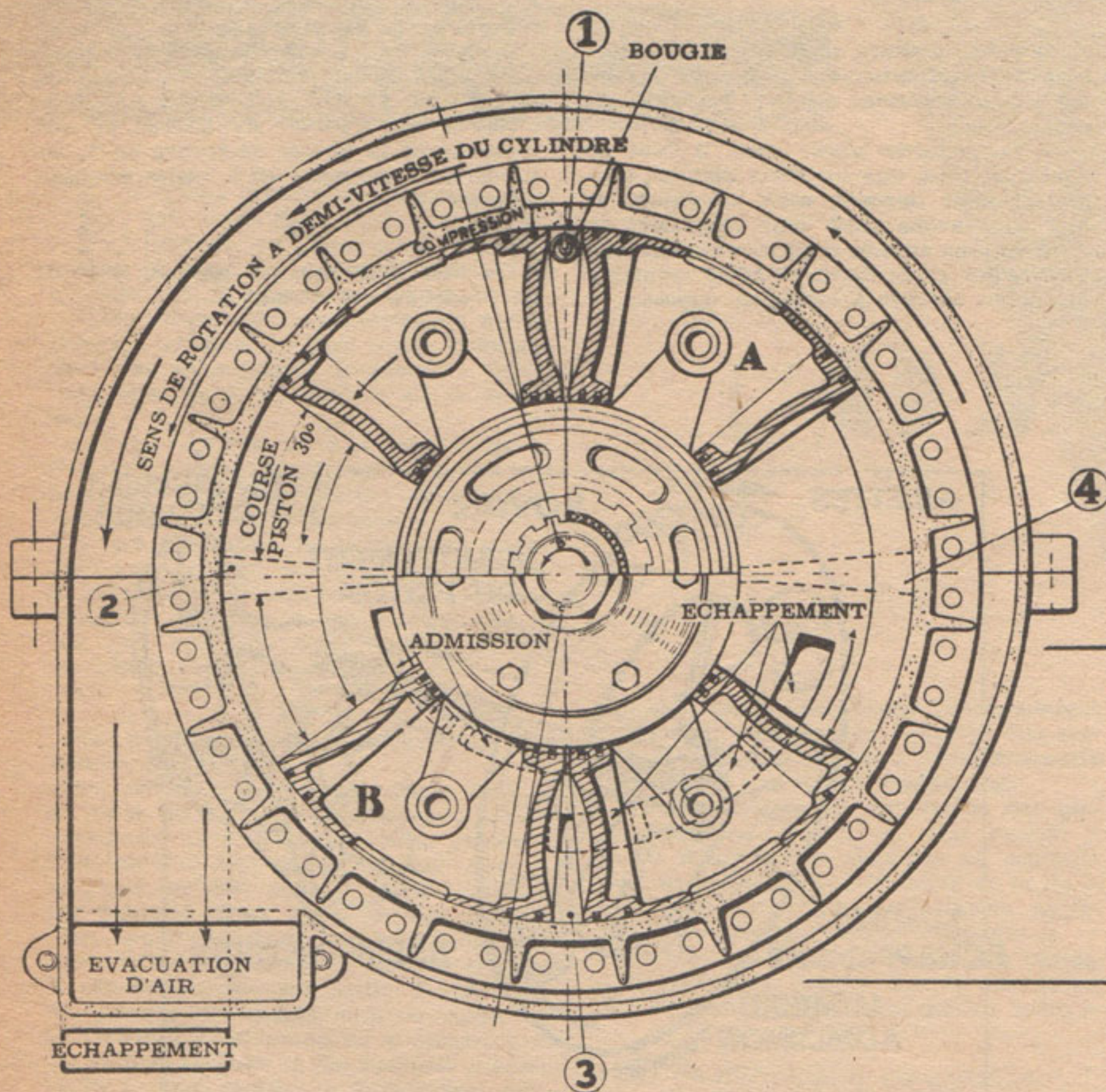
Le cylindre en forme de tore (anneau à section circulaire) est en alliage léger, chromé dur intérieurement. Il se sépare (obligatoirement) en deux selon son plan radial, l'assemblage se faisant, sur le pourtour extérieur, par des boulons.

Quant au fond du tore, son pourtour intérieur (c'est-à-dire là où ce dernier a sa plus petite circonférence), il est formé par deux disques-plateaux, desquels sont solidaires, 2 par 2, les pistons. Pour assurer l'étanchéité entre ces 2 plateaux et entre ces plateaux et le cylindre torique, on trouve 3 joncs annulaires.



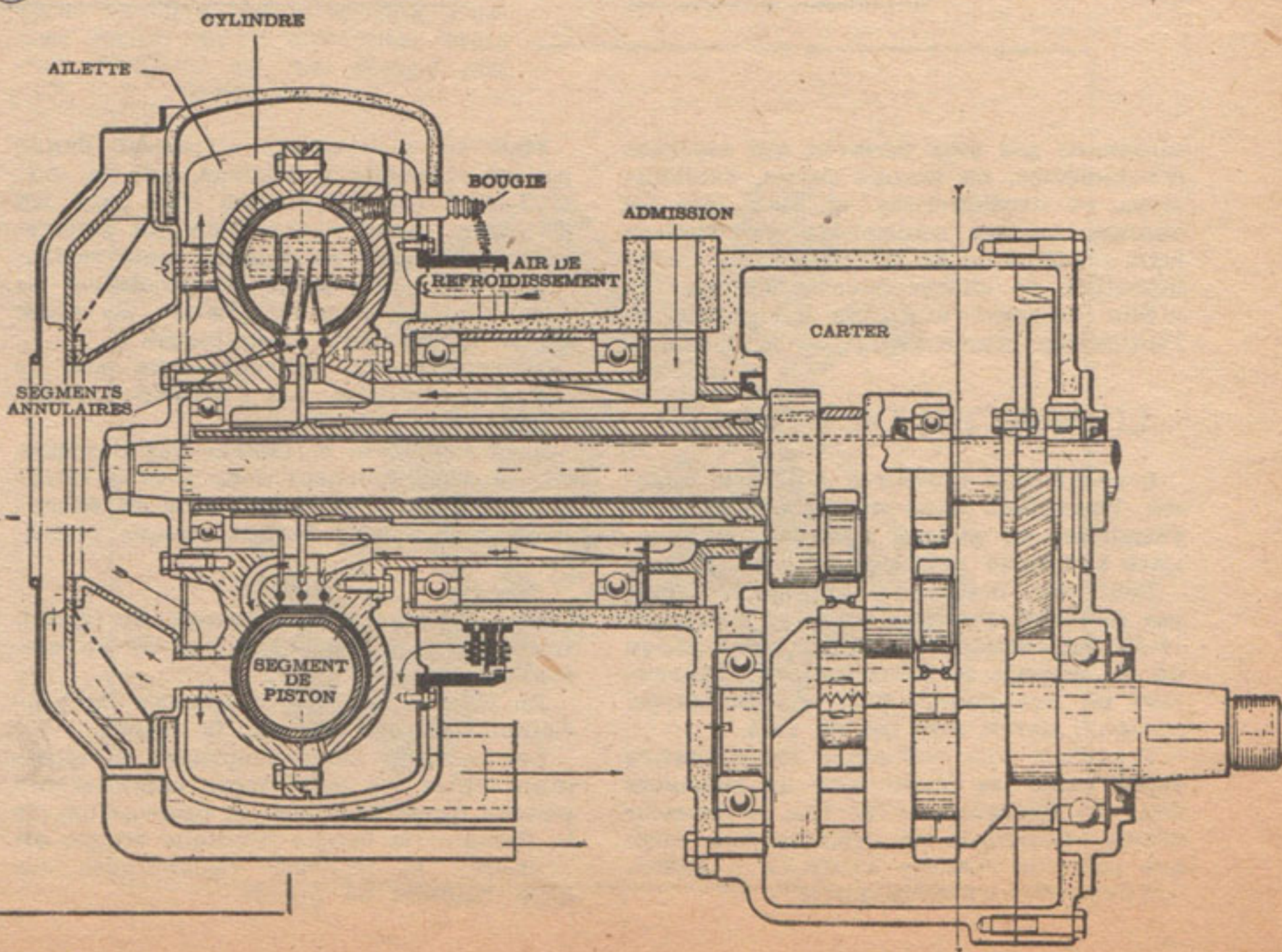
Chacun de ces disques-plateaux entraîne — par l'intermédiaire d'arbres con-

Ci-contre, il faut remarquer la longueur des lumières d'admission et d'échappement.



Fait curieux, nous avons donc un moteur à 4 cylindres, mais à une seule bougie. Bien que celle-ci fournisse 4 étincelles par tour, il ne faut pas croire pour cela que sa vie en soit réduite d'autant, car elle se trouve toujours en présence de gaz frais à enflammer, et n'est jamais soumise au temps d'échappement qui a l'effet d'un coup de chalumeau.

On voit parfaitement, ci-contre, la portion plane que doivent avoir les pistons à l'endroit où ils sont en contact avec les plateaux.



centriques et creux se terminant chacun par un coude — chacune des deux bielles (extrêmement trapues et montées sur rouleaux ou aiguilles) du vilebrequin.

A l'intérieur de ces deux arbres creux (et donc également concentrique) un troisième arbre, plein celui-là, et entraîné (par chaînes ou pignons) à demi-régime par le vilebrequin, est solidaire du cylindre torique et le fait ainsi tourner au régime voulu.



Les pistons sont en forme de troncs de tore et possèdent une calotte concave à chacune de leurs extrémités, chaque calotte étant munie de 2 segments d'étanchéité.

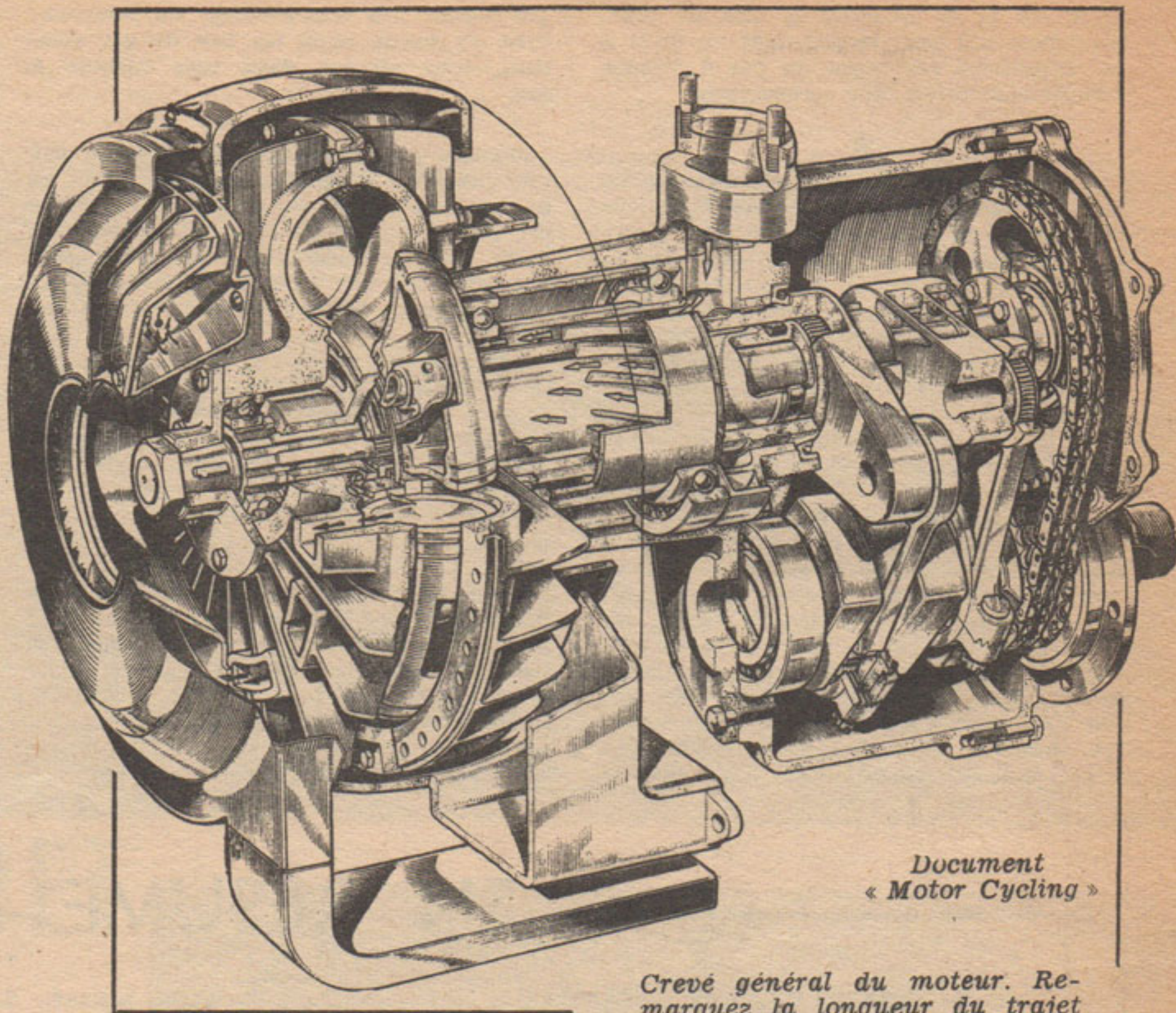
Les axes de ces pistons ne sont pas articulés sur les bielles, mais sur des bras qui prolongent les disques-plateaux qui forment le « fond » du cylindre torique. Ces bras sont montés par paire sur chaque plateau, chacun des bras de chaque paire étant diamétralement opposés.

Notons d'ailleurs qu'en raison du rebord extérieur plat de chacun des disques-plateaux, les pistons ne sont pas exactement troncs-toriques, mais possèdent un méplat sur le côté de la jupe tourné vers l'intérieur du moteur.



Tout comme dans un 2 temps classique, admission et échappement se font par des lumières. L'admission (comme l'échappement) est uniquement commandée par le déplacement des pistons qui mettent ou non les tubulures en communication avec l'intérieur du cylindre.

La tubulure d'admission — si l'on peut l'appeler tubulure d'admission — est concentrique à l'arbre creux extérieur qui entraîne un des disques-plateaux. La paroi extérieure de cette tubulure est fixée au cylindre tournant et est garnie de petites pales : en tournant, on obtient



Document
« Motor Cycling »

Crevé général du moteur. Remarquez la longueur du trajet d'admission.

ainsi un effet d'aspiration des gaz frais arrivant du carburateur fixe unique.

Pour l'échappement toutefois, on a fixé au cylindre une chambre de détente circulaire garnie d'ailettes, le tout étant masqué par un capotage en tôle. La vitesse de rotation de ce collecteur d'échappement et l'orientation de ses pales font qu'il s'agit en fait d'un véritable « extracteur » d'échappement.



Le graissage pour le moment se fait par simple mélange, comme sur un 2 temps, l'embellage pour sa part fonctionnant tout à fait indépendamment et à une température bien moindre, ayant sa propre lubrification.



Le refroidissement est assuré par des ailettes venues de coulée avec le cylindre, ailettes agissant comme les aubes d'une turbine, car tout le cylindre est contenu dans un carter en alliage léger coulé.



Voici, pour terminer cette description, quelques caractéristiques propres à l'Omega, qui, dans l'esprit de son inventeur, doit d'abord être un moteur susceptible de redorer le blason de l'Angleterre, tant sur les circuits de vitesse, que dans la chasse aux records.

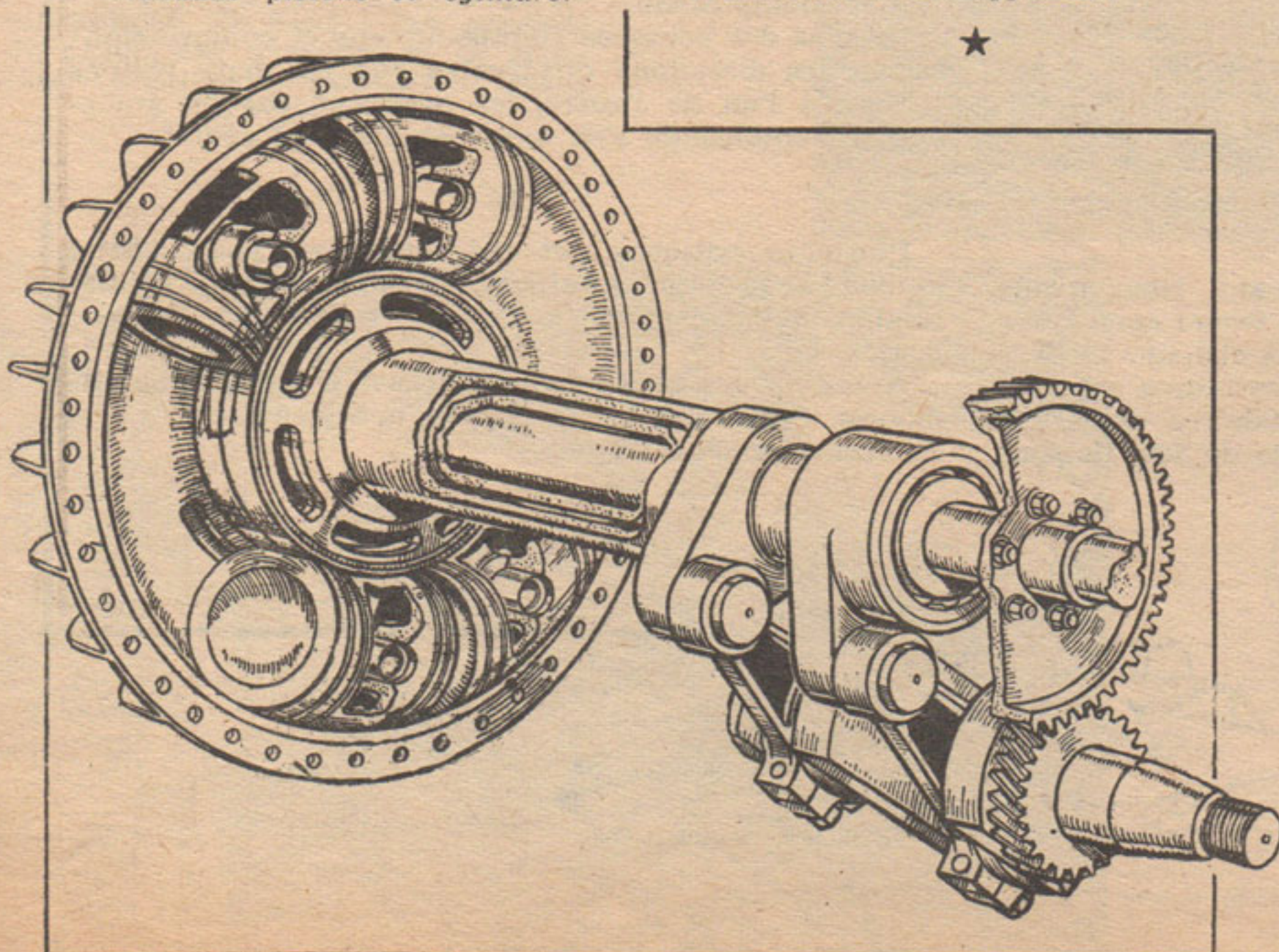
Pour un taux de compression de 8 à 1 (entre deux pistons) la puissance serait de 70 CV à 11.000 t/m. Pour un 500 cmc. — dont il faudrait encore définir si l'alimentation est atmosphérique ou non, en raison des pales tournantes dans la « tubulure » d'admission — c'est évidemment assez exceptionnel, d'autant plus que le moteur pèserait 35 kgs environ. Pour un 500 cmc. 4 cylindres, c'est évidemment peu. Aucune autre caractéristique précise ne nous est malheureusement connue.

ON N'A PAS MANQUÉ DE CRITIQUER

Evidemment, dès la publication des plans et schémas, il s'est trouvé des techniciens pour faire des objections.

Nul n'est prophète en son pays, bien entendu, mais il faut aussi reconnaître que toute nouvelle solution possède aussi

Vue générale de l'embellage et des 3 arbres concentriques commandant pistons et cylindre.



le revers de sa médaille et que, de plus, Bradshaw n'a pas dévillé tout ce qu'il a pu apprendre au cours de ces 6 années d'expérimentation sur prototypes.

★

C'est ainsi que l'on n'a pas manqué de faire remarquer que la forme complexe des pistons et des segments n'était peut-être pas réalisable en grande série, que le cylindre ne serait pas exempt de distorsions, étant donné qu'il aura continuellement un point chaud (lumière d'échappement) et un point froid (lumière d'admission) et que ceci ne serait pas sans affecter sa forme originelle.

A tout ceci, Granville Bradshaw a répondu, et sa réponse témoigne de la plus entière confiance dans l'Omega, ce qui ne saurait surprendre personne.

D'abord, en ce qui concerne la distorsion, le temps de compression ne s'étend que sur moins d'un quart de la circonférence (75 mm) et pendant ce temps, les espaces compris entre les autres pistons sont en communication avec les lumières d'admission ou d'échappement, ce qui annihile tout effet de pression. Secundo, les lumières d'admission et d'échappement sont continuellement ouvertes, ce

qui permet un bon échange de température, et donne ainsi un flot de gaz continu, tout comme dans une turbine à gaz.

★

D'autre part, l'Omega ne nécessite pas une précision d'usinage exceptionnelle, et notamment le jeu entre piston et cylindre est de l'ordre de 2/10 mm seulement, alors que certains critiques avançaient des chiffres 5 fois moindres, qui sont ceux se rapportant à des moteurs conventionnels.

Car il faut remarquer que dans le cas de l'Omega, les pistons ne sont jamais soumis à une poussée latérale de la bielle faisant un angle avec l'axe du cylindre, et que les phénomènes de claquements du piston qui amènent à des tolérances très faibles dans un moteur classique, n'ont pas lieu d'être ici. De même, les fortes pressions appliquées sur la jupe du piston, quand la bielle forme un angle avec celle-ci, sont supprimées avec le nouveau moteur de Bradshaw. Ceci prouve une meilleure utilisation de la puissance, car, vu son poids, le mouvement linéaire alternatif de la bielle, à 6.000 t/m, dans le moteur compétition de 500 cmc. que nous avons pris en référence

(ce qui correspond à 200 reversions du mouvement par seconde), peut absorber à lui seul 15 % de la puissance fournie par le moteur.

★

Enfin, il faut remarquer que les points chauds ont été en grande partie éliminés (soupape d'échappement, et même lumière d'échappement, car celle-ci étant triple et tournant avec le cylindre refroidit plus que sur un 2 temps classique) et que la nouvelle forme de la chambre d'explosion élimine les phénomènes de pré-allumage.

★

1956 vient donc de nous apporter un moteur révolutionnaire, ayant l'avantage d'être conçu par un homme ayant une très longue expérience du moteur de moto.

Nous espérons fermement que Granville Bradshaw mènera à bien sa réussite et que l'industrie anglaise ne laissera pas échapper cette chance, car si l'application industrielle est peut-être prématurée pour l'instant, il est indéniable qu'il faut préparer l'avenir, et il est tout aussi indéniable que l'Omega, sur le papier, est tout à l'honneur de son créateur.

André CAM

EN RESUME

Granville Bradshaw, citoyen britannique et créateur, entre autres des moteurs A.B.C., premiers flat-twins à soupapes en tête et qui plus est, super-carré, vient de présenter son nouveau moteur baptisé « Omega ».

★

En créant ce moteur révolutionnaire, les buts principaux de l'inventeur étaient les suivants :

- Créer un nouveau système de distribution alliant les avantages de simplicité du deux temps, aux qualités du 4 temps pendant le temps de compression et le temps-moteur (où aucun orifice (soupape) n'est ouvert).
- Diminuer considérablement (de 80 %) les charges appliquées sur les roulements d'embellage, ce qui augmentera la longévité du moteur.
- Enfin, créer un moteur très puissant, susceptible de redorer le blason de l'Angleterre, sur les pistes de vitesse ou dans la chasse aux records.

★

Le principe de l'Omega est le suivant. Nous avons un cylindre annulaire (un tore) dans lequel nous trouvons 4 pistons possédant des calottes à chacune de leur extrémité, le moteur étant du type à cylindres opposés. Ces pistons sont diamétralement solidaires deux par deux, et ont un mouvement pendulaire de 30°. Ils sont

en effet animés d'un **mouvement annulaire alternatif**, grâce à leur commande par un embiellage spécial.

Sur le cylindre, se trouvent les lumières d'admission et d'échappement, ainsi que l'unique bougie, car, en effet, notre cylindre **tourne à demi-vitesse** de l'embellage, et tour à tour, les diverses lumières, ainsi que l'unique bougie, passeront devant chaque espace compris entre deux pistons.

Une synchronisation adéquate amène la bougie (au moment où elle allume) entre deux pistons venant de comprimer des gaz frais, tandis que les deux autres pistons opposés qui en sont solidaires, chassent les gaz d'échappement.

Le sens des poussées (temps-moteur et compression) ayant des directions différentes sur les deux pistons solidaires l'un de l'autre, les pressions sur les roulements d'embellage s'en trouvent d'autant réduites.

★

Plusieurs critiques ont été formulées, point chaud unique sur le cylindre autour de l'échappement, d'où distorsion, usinage complexe, usure rapide de l'unique bougie, etc...

A toutes ces questions, Bradshaw a répondu et témoigne évidemment d'un grand optimisme en ce qui concerne son dernier né.



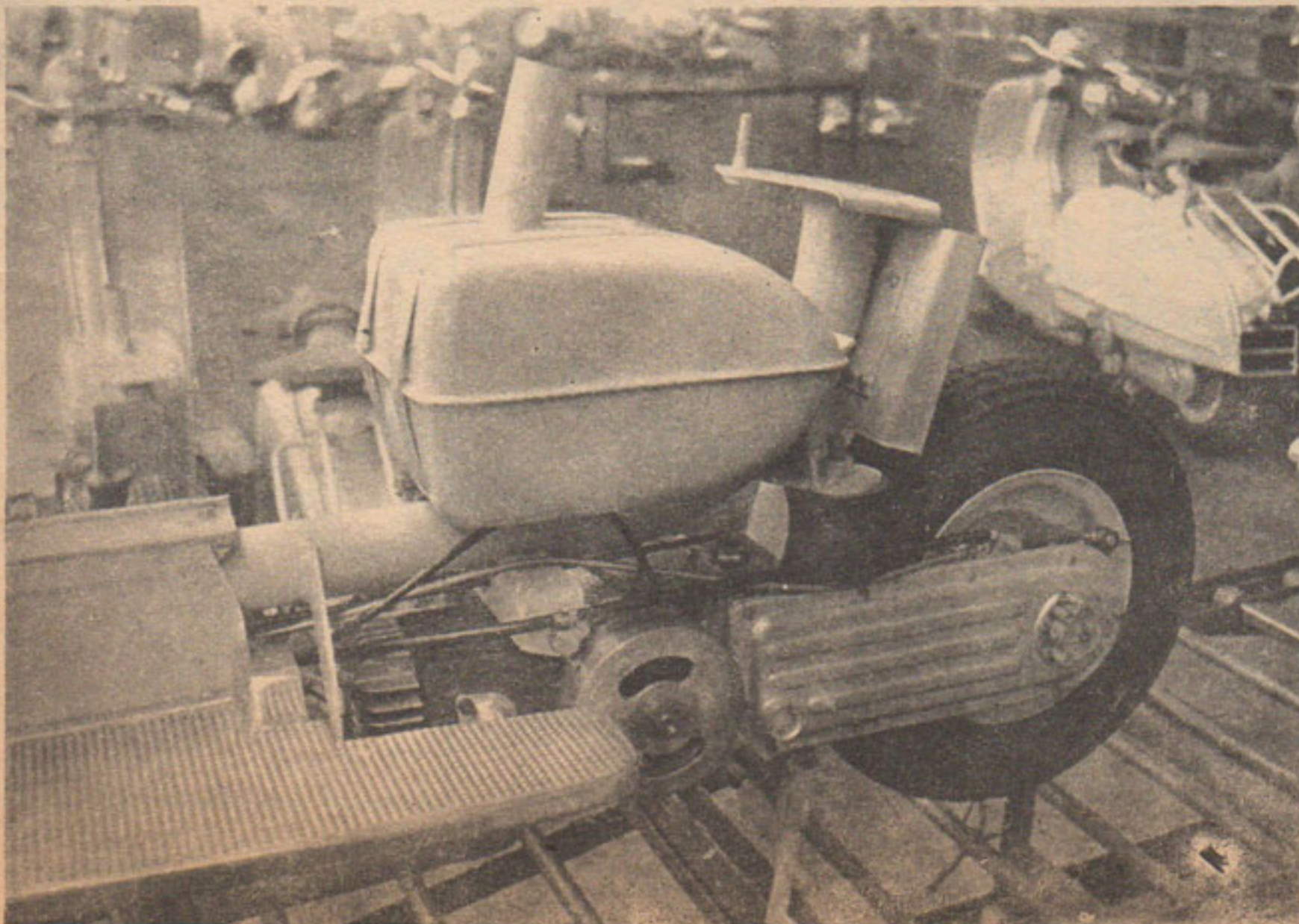
RENOUVEAU

chez



BERNARDET

Au cours d'une rapide visite à l'usine de Châtillon sous Bagneux, nous avons pu constater que la fabrication du scooter Guepar (et non plus Jaguar) avait bel et bien démarré, puisque 25 à 30 modèles sont produits quotidiennement. En haut : vue générale du grand hall d'usinage et de montage. La chaîne de montage se trouve à l'extrême droite.



Ci-dessus : le seul modèle produit actuellement, le type luxe comprenant roue de secours, 2^e siège, repose-pieds, enjoliveur de roue AV, porte-bagages AR, est catalogué 149.500 fr. A gauche : une vue du scooter en cours de montage. Transmission finale par chaîne double sous carter étanche, et boîte 4 vitesses Servomatic et embrayage automatique.

UN NOUVEAU MOTEUR DE CYCLO

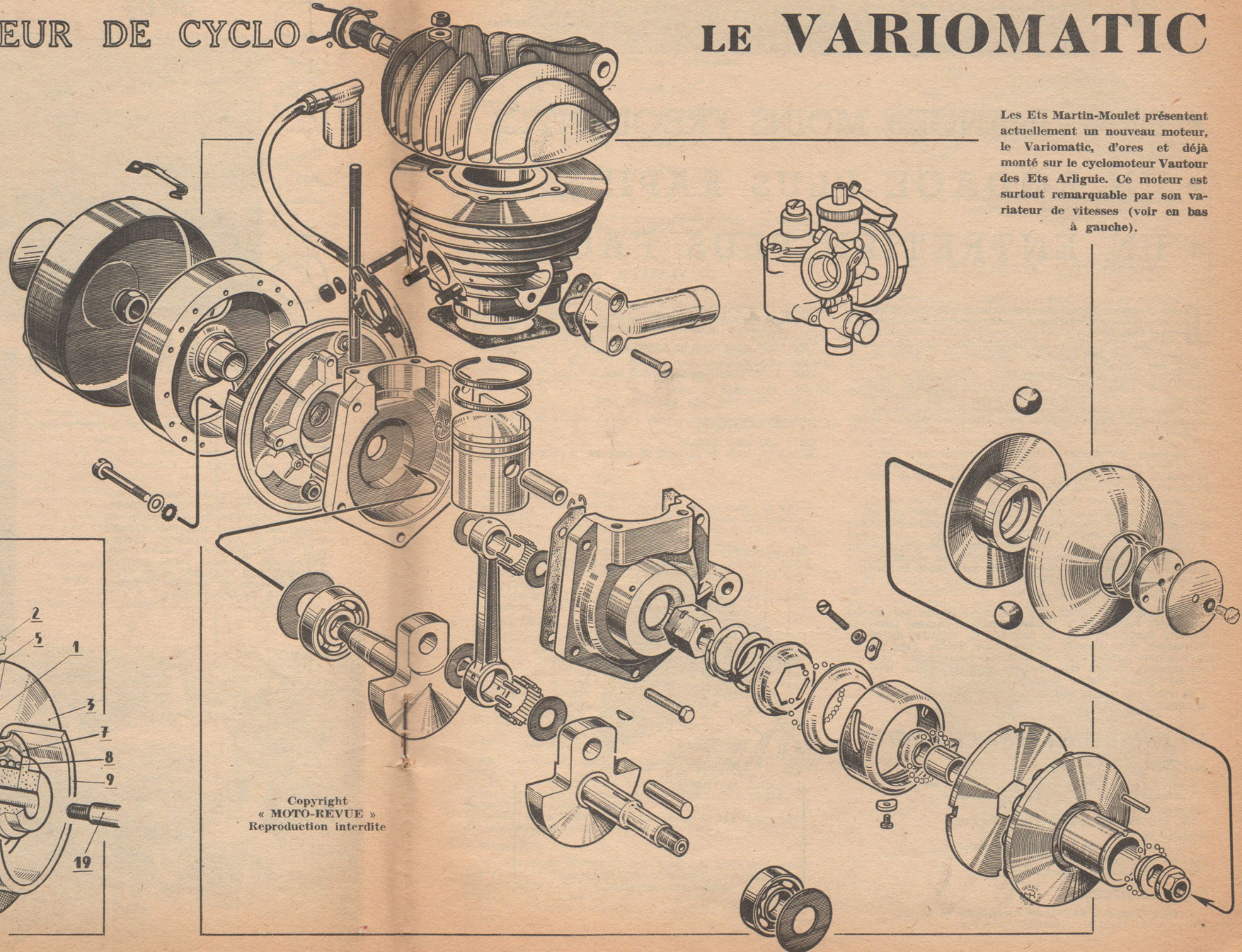
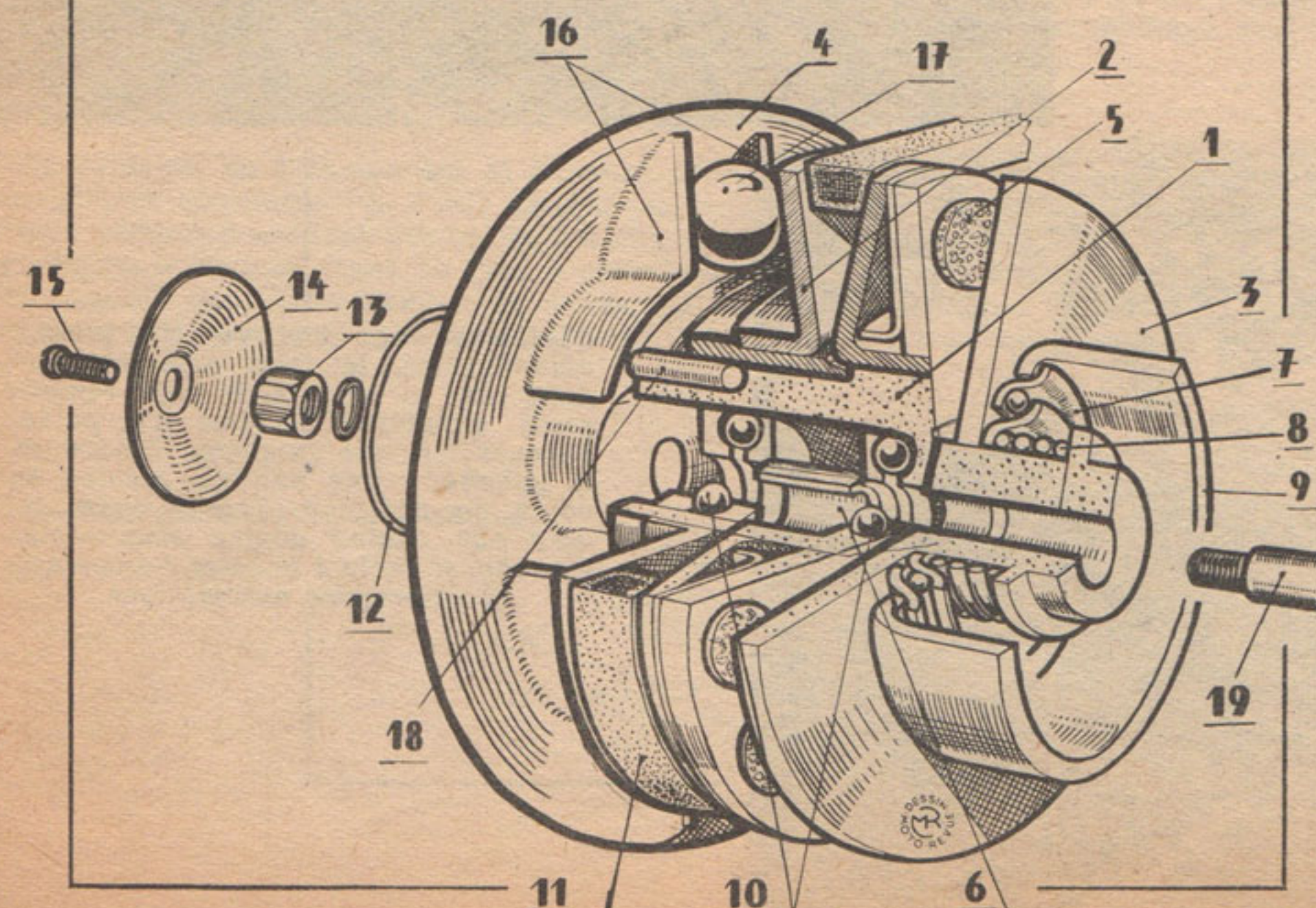
LE VARIOMATIC

CARACTÉRISTIQUES

- Type : Variomatic.
- Course 40. Alésage 39,5.
- Monocylindre deux temps, refroidissement par air.
- Carter, cylindre, culasse en alliage léger.
- Cylindre chemisé fonte spéciale.
- Piston à déflecteur en alliage léger avec deux segments.
- Embiellage en acier.
- Tête et pied de bielle montés sur aiguilles.
- Vilebrequin monté sur roulements à billes.
- Puissance : 1,5 CV à 4.500 t.-m.
- Carburateur à volet d'air commandé.
- Embrayage à disque de frottement unique, travaillant à sec.
- Variateur de vitesses automatique.
- Transmission primaire par courroie trapézoïdale.
- Transmission secondaire par chaîne.

Les Ets Martin-Moulet présentent actuellement un nouveau moteur, le Variomatic, d'ores et déjà monté sur le cyclomoteur Vantour des Ets Arliguie. Ce moteur est surtout remarquable par son variateur de vitesses (voir en bas à gauche).

Coupe schématique du « Variomatic » : (1) corps du moyeu ; (2) flasque mobile de la poulie d'entraînement ; (3) disque lisse ; (4) cloche à billes ; (5) pastille de liège encastrée dans le disque de frottement ; (6) entretoise des cônes des roulements ; (7) roulement à billes sur cage en tôle servant de guide pour le centrage du ressort de poussée du disque lisse ; (8) ressort d'embrayage ; (9) bague de commande à boutonnières percées en biais ; (10) roulements à billes du moyeu ; (11) courroie trapézoïdale de transmission primaire ; (12) circlips de retenue de la cloche à billes ; (13) écrou de blocage du dispositif sur l'arbre-moteur ; (14) plaquette-enjoliveur ; (15) vis de fixation de la plaque ; (16) guide des billes ; (17) bille de 21 mm ; (18) goupille cylindrique sur laquelle coulisent le flasque mobile et la cloche à billes ; (19) arbre moteur.



Copyright
« MOTO-REVUE »
Reproduction interdite

Le progrès technique, c'est aussi...

- ★ DES VIDANGES MOINS FREQUENTES
- ★ UN RODAGE PLUS RAPIDE
- ★ UN ENTRETIEN PLUS FACILE

Dire que la technique motocycliste évolue, s'améliore, est devenu aujourd'hui un lieu commun. Mais cette évolution ne porte pas seulement sur le rendement des moteurs (dont la puissance spécifique ne fait que croître), sur l'amélioration constante de la tenue de route, des suspensions, etc...

Il est d'autres domaines également, moins spectaculaires, moins visibles, moins chiffrables, qui voient de continus progrès. Et nous pensons entre autres choses à la réalisation, à l'usinage... également aux lubrifiants, ces deux domaines étant d'ailleurs assez intimement liés.

★

Domaines difficilement chiffrables, avons-nous écrit. Mais, pour pouvoir vraiment comparer, on ne peut sérieusement le faire qu'à l'aide de chiffres... et c'est ce que nous allons essayer de faire.

L'idée nous en est venue lors de la rédaction de l'essai de la R 50 BMW (voir n° 1272), alors que nous avions sous les yeux les notices d'entretien des flat-twins 500 et 600 cmc., notices datées de 1952, 53, 54 et 55.

C'est donc à ces notices que nous nous référerons, mais il est clair que ce que nous dirons n'intéresse pas exclusivement les productions munichoises, mais toute la production motocycliste de qualité.

★

Un usinage plus précis, une finition meilleure des organes, des lubrifiants de meilleure qualité peuvent trouver leur expression dans la nécessité de vidanges moins fréquentes, dans l'emploi d'huiles plus fluides, dans un rodage plus rapide, tous ces éléments, pour pouvoir être comparables, devant être analysés pour un même type de machine, de même marque.

Ce sont ces points que nous allons aborder successivement.

LA FREQUENCE DES VIDANGES

MOTEUR :

2 litres d'huile SAE 20 en hiver - SAE 40 en été.

Intervalles entre les vidanges successives :

Modèles 1951-52 :

300, 300, 600, 800, puis tous les 1.000 kms.

Modèles 1953-54 :

500, 500, 1.000, puis tous les 1.500 kms.

Modèles 1955 (R 50 - R 69) :

500, 1.000, puis tous les 1.500 kms.

BOITE DE VITESSES :

0,8 litre d'huile : SAE 20 en hiver, SAE 40 en été.

Intervalles entre les vidanges successives :

Modèles 1951-52 :

600, 3.500, puis tous les 6.000 kms.

Modèles 1953 :

1.000, 5.500, puis tous les 10.000 kms.

Modèles 1954 :

1.000, 8.500, puis tous les 10.000 kms.

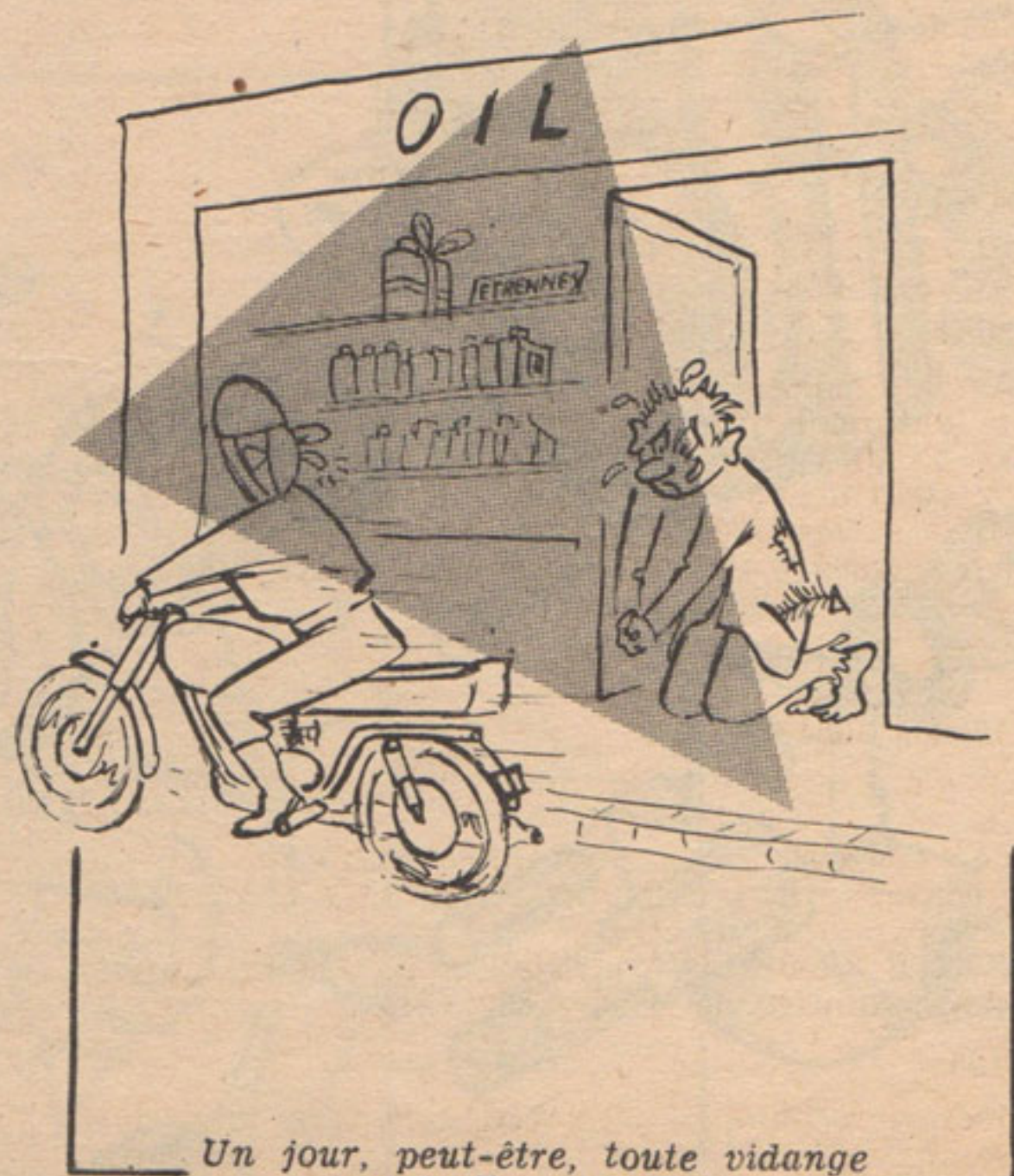
Modèles 1955 (R 50 et R 69) :

1.500, 10.500, puis tous les 12.000 kms.

COUPLE CONIQUE :

140 à 150 cmc. d'huile.

Si celle-ci était de la SAE 90 pour les R 51/3, R 67 et



Un jour, peut-être, toute vidange sera-t-elle superflue...

R 68, on utilise pour les nouvelles R 50 et R 69 une huile beaucoup plus fluide : de la SAE 40. Ceci est signe d'un meilleur usinage... et, en même temps, réduit la résistance de l'entraînement de la roue en raison de forces de viscosité moindres.



Intervalles entre deux vidanges successives :

Modèles 1951-52 :

300, 3.700, puis tous les 6.000 kms.

Modèles 1953 :

1.000, 5.500, puis tous les 10.000 kms.

Modèles 1954 :

1.000, 8.500, puis tous les 10.000 kms.

Modèles 1955 :

1.500, 10.500, puis tous les 12.000 kms.

ARTICULATIONS :

Très rapidement, la fréquence du graissage des diverses articulations (leviers, poignée tournante, etc.) est passée de 1.000 à 1.500 kms.

LE RODAGE

Un autre aspect d'un usinage plus précis, plus méticuleux (à moins de jeux d'origine importants), est donné par les distances recommandées pour le rodage, et les vitesses à ne pas dépasser.

En effet, une pièce méticuleusement usinée et polie peut se roder plus vite et sur une distance moindre qu'une pièce comportant de fortes rugosités.



Que donne, à ce sujet, une lecture comparative des notices d'entretien ?

LA 500 :

R 51/3 de 1951 à 1954 :

Le rodage se fait en deux étapes :

— de 0 à 1.000 kms, où il ne faut pas dépasser 60 kmh. en quatrième. Les régimes limites se situent à sensiblement 1.800 t.-m. en première et deuxième et 2.500 t.-m. en troisième et quatrième.

— de 1.000 à 2.000 kms : maximum en quatrième : 85 kmh. Régimes-limites : 2.500 t.-m. en première ; 2.850 t.-m. en deuxième ; 3.200 t.-m. en troisième et 3.500 t.-m. en quatrième.

— durant les 1.000 kms qui suivent, pousser des pointes successives de plus en plus haut.

R 50 de 1955 :

Il ne faut plus que 1.000 kms pour roder le moteur, 1.000 kms durant lesquels la vitesse maximum en quatrième est de 90 kmh. Les régimes permis sur les différents rapports, durant cette période de rodage, sont notablement plus élevés : 3.500 t.-m. en première, 3.600 t.-m. en deuxième, 3.800 t.-m. en troisième et quatrième.

LA 600 SPORT :

R 68 de 1952 à 1954 :

De nouveau un rodage en deux étapes de 1.000 kms chacune :

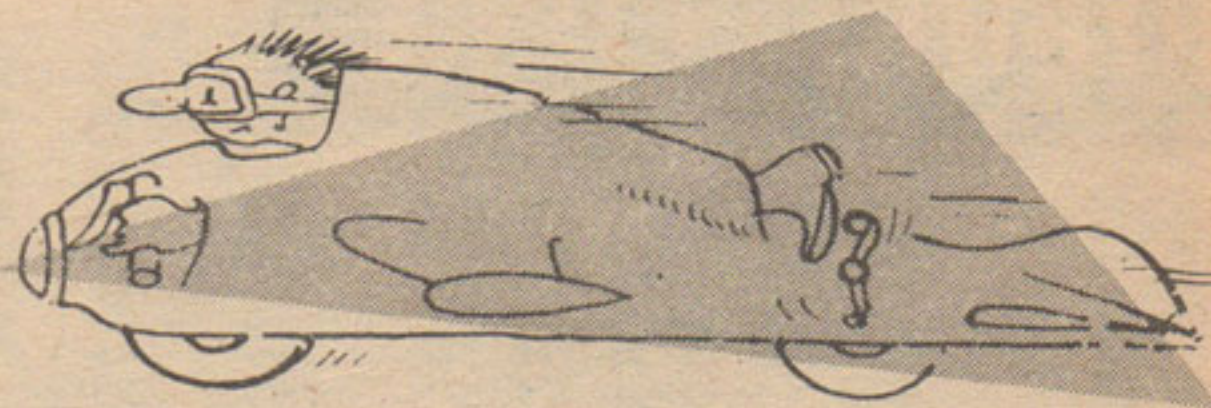
— de 0 à 1.000 kms : maximum de 80 kmh en quatrième. Régimes maxima à ne pas dépasser : de 3.100 à 3.500 t.-m. suivant les rapports utilisés.

— de 1.000 à 2.000 kms : maximum de 115 kmh., avec un régime maximum de 4.500-4.600 t.-m.

R 69 de 1955 :

La période de rodage ne dure plus que 1.000 kms, avec des vitesses nettement plus élevées, puisque le maximum en quatrième, dès le départ, est de 115 kmh., et que les régimes à ne pas dépasser sont de 4.250 t.-m. en première ; 4.400 en deuxième ; 4.600 en troisième et 4.700 en quatrième.

En fait, sans prendre nettement et officiellement position pour le rodage accéléré, nous n'en sommes guère loin... et roder une machine à 115 kmh. sur 1.000 kms n'est plus une opération fastidieuse et monotone.



...Vers quelles impressionnantes réalisations le progrès technique nous mènera-t-il ?

ENTRETIENS DIVERS

Si la fréquence de nettoyage du filtre à air demeure toujours la même (quels que soient les progrès techniques, l'air est toujours aussi chargé d'impuretés), les autres entretiens et contrôles sont de plus en plus espacés.

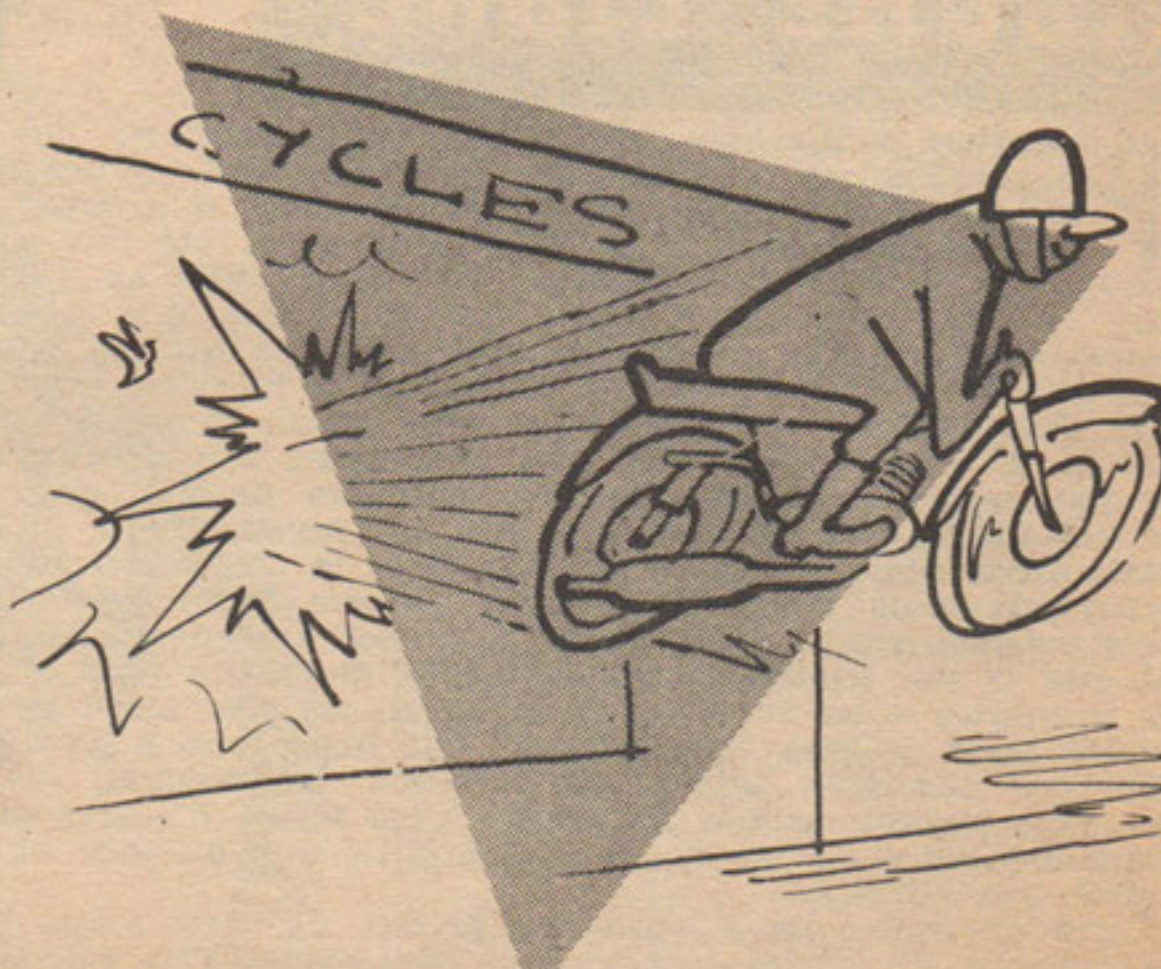
Par exemple, la vérification du jeu aux soupapes qui devait se faire, en principe, tous les 1.500 kms sur les R 51/3 et R 68, ne se fait plus, sur les R 50 et R 69, que tous les 6.000 kms (un peu plus fréquemment durant la période de rodage : à 1.500, 3.000 et 6.000 kms).

De même, le contrôle du système de rupture (écartement des vis platinées entre autres), de la dynamo, de l'écartement des électrodes etc., se fait également à une fréquence moins grande.

EN RÉSUMÉ

Ainsi ces quelques exemples — qui, répétons-le, ne valent pas seulement pour les BMW, mais pour toutes les machines de qualité — nous donnent un moyen chiffré, numérique, de constater que pour un même type de moteur, toujours de même principe et de même conception (même s'il a subi un accroissement de puissance), il y a de constants progrès réalisés dans la construction, le choix des matériaux, le montage, progrès qui généralement, ne peuvent se manifester d'une manière aussi spectaculaire qu'un gain de 15-20 kmh. ou que l'adoption de nouvelles suspensions.

J. B.



Le maximum, dès le départ, pourra être de 115 kmh.

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

TRIBUNE LIBRE

Votre référendum national est le seul moyen de « tester » le monde motard en France. Mais, à mon avis, la question « genre de conduite : sport ou tourisme » n'est valable que pour les petits cubes, car les possesseurs de rapides machines de plus de 350 cmc. font du tourisme à 90-100 kmh. et n'adoptent donc pas la conduite imposée aux petites cylindrées pour rouler à cette vitesse.

Je serais également partisan d'ajouter une question :

« Avez-vous déjà eu l'occasion d'essayer une machine moderne de plus de 350 cmc. » ?

Les réponses à cette question permettraient de comprendre pourquoi on achète des petites cylindrées ; beaucoup de motocyclistes restent fidèles à leur marque et à leur cylindrée,

A PROPOS DE REFERENDUM

ce qui me fait supposer qu'ils n'ont jamais essayé de « vraies » machines. Ainsi, il y a beaucoup de gens qui sont nés et sont morts dans leur village sans avoir vu un autre village, ville ou pays. C'est un peu la même chose pour un grand nombre de motards qui n'ont jamais vu autre chose que leur machine.

Mr G. WARMUTH
Paris (8^e)

N.D.L.R. — *C'est toujours avec plaisir que nous recevons les suggestions de nos lecteurs au sujet de notre Référendum national. Nous avons retenu l'idée de Mr Warmuth et nos prochains référenda comporteront une question rédigée dans ce sens.*

TRIBUNE LIBRE

Excusez cette familière appellation, mais il y a plus de 30 ans que je te lis avec plus ou moins d'assiduité. Je voudrais que tu défendes encore plus les petits circuits de vitesse régionaux, qui faisaient la joie de nos jeunes motards. On les a stupidement, ou plutôt méchamment, englobés dans l'interdiction générale de juin.

Les jeunes ne comprennent plus ; et je suis tous les jours assailli de questions. Nous avons dans la région une dizaine de petits circuits de vitesse ; malheureusement, tous « intramuros ». Que vont-ils devenir ?

Qui se décidera à prendre en haut-lieu la défense d'un sport que l'on devrait encourager au maximum. Pour diminuer le nombre des noyades par accident, on apprend aux gens à nager. Pourquoi ne leur apprendrait-on pas à piloter voitures et motos, pour les empêcher de se « bigorner » sur la route ? Il y a là une magnifique campagne à entreprendre, pour laquelle j'ai essayé d'attacher le grelot dans un article paru dans « Le Soir » ; mais c'est un bourdon qu'il faudrait pour réveiller les responsables.

Je comprends parfaitement que l'on se croie satisfait, en sauvant les grands circuits internationaux. Mais où trouvera-t-on les pilotes français dans quelques années ? Tous n'ont pas la chance d'avoir un papa super-champion, et de surcroît homme d'affaires avisé. Le sport motocycliste ne doit pas être réservé à quelques favoris de la fortune. Si les automobilistes ne veulent pas le comprendre, c'est à nous, motards, de donner l'exemple, et de démocratiser notre sport au maximum.

TRIBUNE LIBRE

Possesseur moi-même d'une 250 Twin Peugeot, j'ai été naturellement intéressé par les 2 opinions parues dans MR n° 1263 et ne vois pas grand-chose à ajouter aux pertinentes observations formulées : j'ai été moi-même ennuyé par le kick trop déporté, par la difficulté en ville de faire la nuit des appels code, d'autant plus que pour la mauvaise saison j'ai monté un pare-brise, ce qui ne permet plus l'accès au phare. Cela m'a conduit à installer une poignée Saker 620 et ce défaut n'est plus qu'un souvenir.

Mais il convient de dire que justement ces défauts ont dû apparaître à la Sté Peugeot, car lors de ma visite au dernier Salon, j'ai constaté que sur la nouvelle Twin, le kick était mieux placé — qu'on pouvait faire la commutation lanterne-code sans lâcher le guidon — que la nouvelle selle était beaucoup plus pullman. Et à propos de selle, je signalerai que je me trouve mieux suspendu depuis le jour où j'ai dû démonter mon réservoir pour le rincer, car alors j'en ai profité pour graisser l'articulation qui justement n'est accessible que réservoir enlevé. Un mot sur les bougies, je n'ai pas eu la chance de mes camarades : les 34S et d'autres m'ont causé des ennuis et je n'ai été tranquille que du jour où j'ai monté des HH14.

Dans un autre ordre d'idée, je profite de cette lettre pour répondre à un autre lecteur qui déclarait qu'en raison de son âge — 50 ans — il renonçait à la moto, tempérament peu sportif. Donc en ce qui me concerne, c'est dans ma 67^e année que je suis venu à la moto, n'en ayant jamais enfourché

MON VIEUX MOTO-REVUE

Il faut cependant que je m'arrête sur ce chapitre, car il y aurait trop à dire.

Mais je dois aussi te signaler le joli geste d'un fabricant français. Je possède depuis un an et demi un survêtement « Lohdi ». Je le porte à chaque sortie, c'est-à-dire à peu près tous les dimanches. La fermeture à glissière ayant lâché, par suite d'usure, j'ai demandé aux fabricants de me le réparer. Non seulement ils ont accepté de le faire, mais l'ont fait gracieusement, sous le couvert de la garantie. Le geste est si peu fréquent, qu'il mérite d'être signalé.

Cela évidemment me place mal pour dire tout le bien que je pense de ce survêtement. Il n'en est pas moins vrai que, mises à part quelques belles journées d'été, je ne suis jamais sorti, depuis que je l'ai, sans le porter. J'ai fait, au circuit de Bandol, 250 kms sous la pluie battante ; j'étais sec dessous à l'arrivée. Grâce à son col fermant très haut, il procure une très efficace protection contre le froid. Sa résistance à la chaleur est encore un avantage certain. Lorsqu'en rallye, il faut effectuer une réparation rapide, il arrive fréquemment que le tissu du pantalon touche le tuyau d'échappement. Avec le Plastilon, le tissu devient simplement brillant, mais il ne se produit ni déchirure ni trou.

En résumé, depuis 35 ans que je roule, c'est le premier survêtement imperméable que je porte, et de surcroît accessible aux bourses modestes des motards.

Mr CAHUZAC
Président de l'Escadron Noir, Marseille

LA MOTO A TOUT AGE...

auparavant et ignorant tout de sa conduite ; comme préparation, je ne pouvais revendiquer que 55 ans de pratique cycliste et 8 ans de pratique équestre comme sous-officier de cavalerie. C'est la perte de mon épouse qui m'y a amené : allant souvent au cimetière et la côte étant dure pour mes vieilles jambes, j'avais décidé d'acheter un vélomoteur. Une visite dans tous les magasins de l'avenue de la Grande Armée et j'avais arrêté mon choix sur la Peugeot 125 TC4. D'autre part, je voulais faire profiter de mon achat l'Agent local de Chelles. Hélas, il n'avait pas ce modèle en magasin et c'était l'époque de fermeture générale du 15 août. Mais il avait immédiatement disponible la 256 TC4 et il arriva à me persuader qu'étant donné la souplesse de la machine, je m'en tirerais aussi bien qu'avec une 125. Ainsi fut fait et profitant de mes vacances, je me mis aussitôt au travail, c'est-à-dire que rue de Cléry, je me procurai toute la littérature possible sur la moto, l'Art de conduire, le Vade-Mecum, le Manuel du 2 temps, Code de la Route, etc... Quelques petites difficultés au cours des premières montes, puis un mois après obtention du permis.

Je suis très content de ma machine et j'y suis très attaché ; n'en ayant jamais eu d'autres, je ne ferai pas de comparaisons, mais je peux certifier que de toute façon ce mode de transport est idéal pour une personne de tempérament sportif..

Mr F. GROSGOGEAT
Chelles (S.-et-M.)

quoi de neuf ?

EN FRANCE

PAS DE F.N. 50 CMC. EN FRANCE

La publication, sur la couverture de notre n° 1273 du 21 janvier dernier, d'une photographie du cyclomoteur FN 50 cmc. nous a valu un abondant courrier, de même qu'à la succursale française de la FN qui nous a précisé que cette année encore, il n'était pas possible d'importer de machines d'une cylindrée inférieure à 175 cmc.

30° PARIS-NICE INTERNATIONAL

C'est les 17 et 18 mars prochains que le Moto-Club de Nice et de la Côte d'Azur organisera, sous le patronage de « Moto-Revue », le 30° Paris-Nice International.

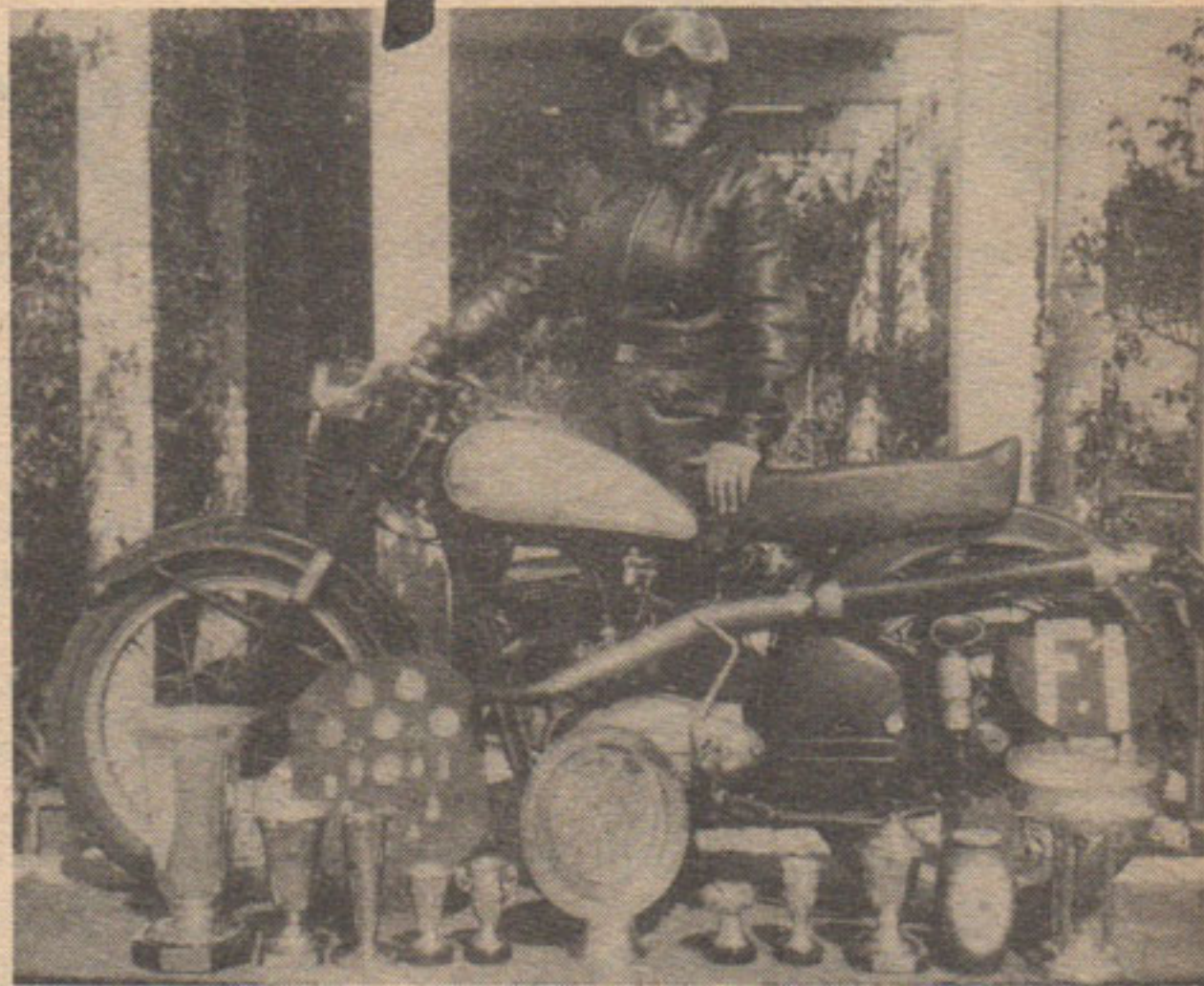
Organisé selon la formule « Circuit de régularité », Paris-Nice en est à sa 30° édition, ce qui est une preuve du succès que remporte cette manifestation chaque année depuis sa création.

Rappelons que les 1.142 kms du parcours sont effectués en une seule étape, à des moyennes imposées allant de 30 kmh. pour les 50 cmc. à 60 kmh. pour les 500 cmc. et plus (tous les motocycles et sidecars de moins de 50 cmc. à 1.000 cmc. sont admis).

Cette épreuve est réservée aux machines de série normalement commercialisées par le constructeur ; les concurrents doivent respecter le code de la route sur tout le parcours.

Les engagements seront reçus jusqu'au 2 mars au siège social du club organisateur : Brasserie Tivoli, 6, boulevard Jean-Jaurès, à Nice. Tél. 886-45.

ALORS
—
MESSIEURS ?



Nos lecteurs connaissent de réputation Mlle Henriette Morel, lyonnaise, qui est certainement une des seules femmes à participer régulièrement à des compétitions motocyclistes.

La saison 1955, bien qu'arrêtée après l'accident du Mans, lui a permis d'obtenir le palmarès suivant : Course de Côte de Maubec (Isère) : 2°. Course de Côte de Charbonnières (sport) : 2°. Course de Côte de Laffray (sport) : 1°. Circuit de Vitesse

d'Alger - Maison Carrée : 2° des Nationaux et 3° des Inter.

Mlle Morel tient à signaler l'accueil et l'organisation du MC d'Alger - Maison Carrée et l'aide qu'elle trouva auprès des agents Puch d'Alger et de Maison Carrée. Mlle Morel compte « remettre ça » cette saison et nous ne pouvons que lui souhaiter de continuer à défendre « l'honneur du sexe faible » (ce sont ses propres termes).

A L'ETRANGER

AUTOROUTE = SECURITE

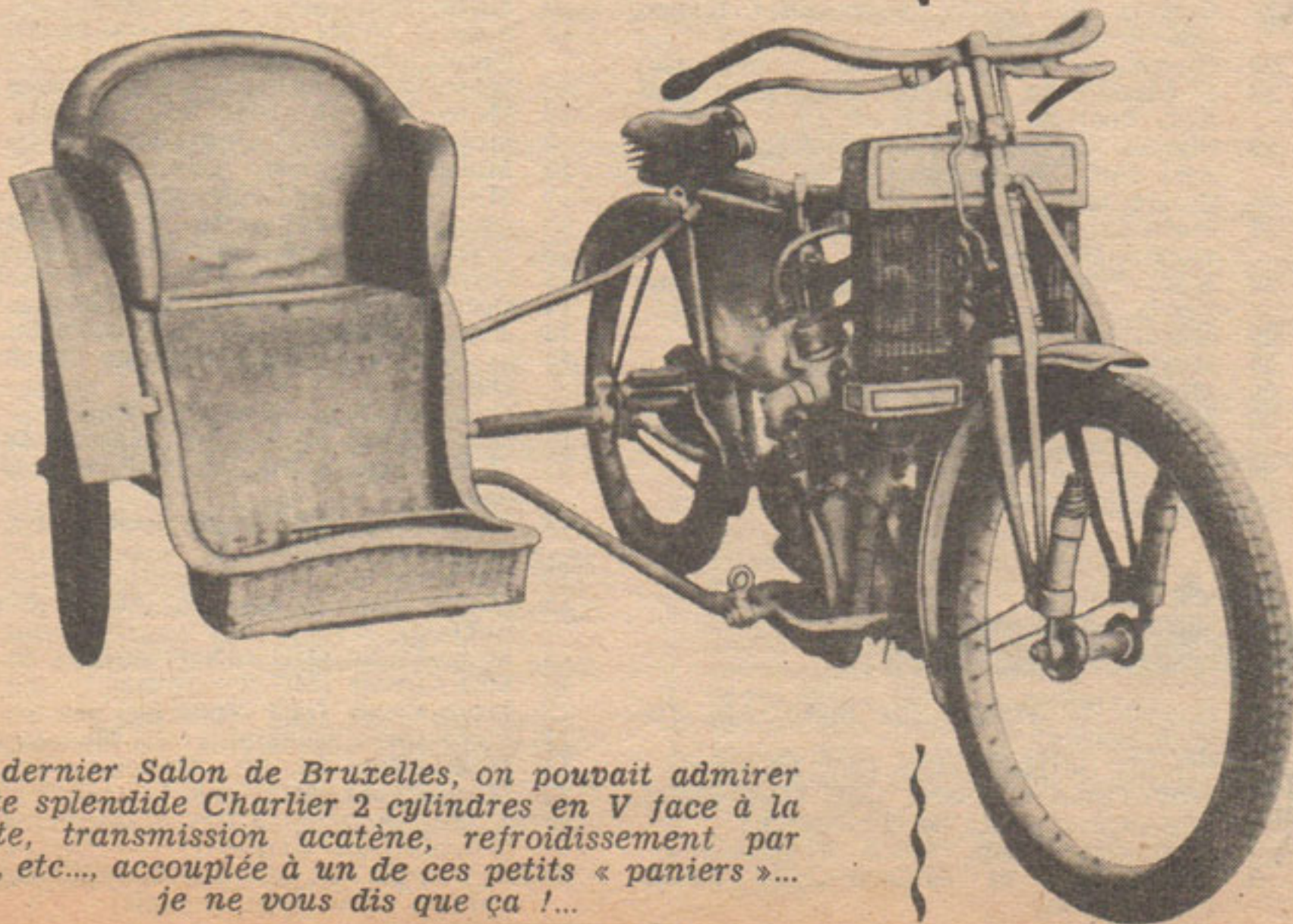
Il est universellement reconnu que les croisements de routes causent un très grand nombre d'accidents. Un nouvel exemple nous en est donné par des statistiques en provenance des Etats-Unis. Dans trois états : la Californie, le Maine et le Michigan, il y a une proportion de 39 morts par 100 millions de véhicules-miles sur les routes ordinaires ; cette proportion s'abaisse au chiffre de 8 morts sur les autoroutes, soit un réduction de près de 80 %.

DEFINITIF : PAS DE G. P. DE SUISSE A BERNE

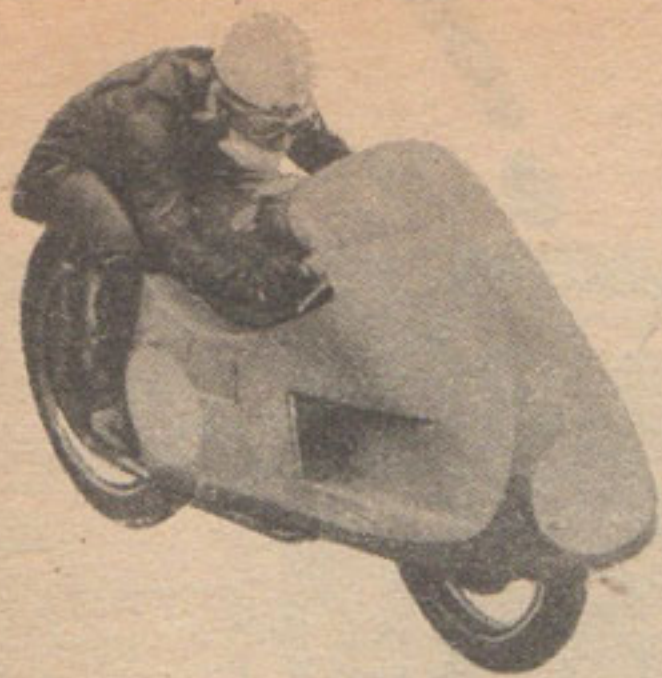
Après plusieurs avis opposés, une décision a été prise par le Conseil d'Etat du Canton de Berne, décision qui interdit, jusqu'à nouvel ordre, l'organisation des courses internationales de Berne pour autos et motos, disputées sur le circuit de Bremgarten.

Il est très peu probable que le Grand Prix de Suisse Motocycliste se courre dans un autre canton ; de même, les deux seules autres épreuves suisses disputées sur circuit (Porrentruy et Locarno) n'auront vraisemblablement pas lieu en 1956.

Pour remplacer le G.P. de Suisse, la FIM étudiera les candidatures présentées par quatre autres pays : la Sarre, la Suède, la Tchécoslovaquie et l'Autriche.



Au dernier Salon de Bruxelles, on pouvait admirer cette splendide Charlier 2 cylindres en V face à la route, transmission acatène, refroidissement par eau, etc..., accouplée à un de ces petits « paniers »...
je ne vous dis que ça !...



CALENDRIER SPORTIF 1956

MARS

- 3-4 *Paris-Monte Carlo (LM Ile de France)*
- 4 Côte Lapize (AMC France).
- 4 Rallye à Nancy (GMAC Lorrain).
- 4 Moto-Cross (MC Meaux).
- 4 Moto-Cross (Girondin MC).
- 11 Moto-Cross Montfermeil (MC Banlieue Est).
- 11 Moto-Cross (MC Touraine).
- 11 Moto-Cross (AMC Orléanais).
- 17-18 *Paris-Nice (Epr. Rég.) (MC Nice)*.
- 18 Circuit de Régularité (MC 2-Sèvres).
- 18 Circuit de Régularité (MC Dunois).
- 18 Moto-Cross du Château du Loir ((MC Castélorien).
- 18 Moto-Cross Moret (AM Moret-Fontainebleau).
- 18 Moto-Cross (MC Vendée).
- 18 Moto-Cross (MC Pertuis).
- 25 Eliminatoires du Bol d'Or (AMCF).
- 25 Course de Côte (MC Mazanais).
- 25 Concentration (MC Brignolais).
- 25 Course de vitesse sur piste de Saint-Etienne (Sp. Moto Forézien).
- 25 *Moto-Cross Argenteuil (MC Banlieue Nord)*.
- 25 Moto-Cross de la Haye Fouassières (AM Nantes).
- 25 Moto-Cross (MC Frangy).
- 25 Moto-Cross (MC Limousin).
- 25 Moto-Cross ou Grass track (MC Age-nais).
- 25 Moto-Cross du Printemps (AM Doubs)
- 25 Moto-Cross Angers (MC Angevin).

AVRIL

- 1 *Circuit de Vit. du Béarn (MC Béarn)*.
- 1 Réunion sur piste Alençon (MC Alençon-nais).
- 1 Epreuve de Régularité (MC Algérie).
- 1-2 Concentration (MC Loir et Cher).
- 1 Moto-Cross (MC Aix-les-Bains).
- 1 Moto-Cross (AMC Orléanais).
- 1 Moto-Cross Thilly-s.-Seulle (Caen MC)
- 1 Moto-Cross (MC Angérien).
- 2 Moto-Cross Montreuil Soucelle (UM Anjou).
- 2 Moto-Cross Sillé (MC Maine).
- 2 Moto-Cross (MC Thomer la Sogne).
- 2 Moto-Cross Fauville - en - Caux (MC Bondevillais).
- 2 Moto-Cross Fontainebleau (MC Belli-fontain).
- 8 Réunion sur piste à Clermont-Ferrand (MC Auvergne).
- 8 Course de Côte (MC Lyon).
- 8 Challenge Bre (MC Lyon).
- 8 Concentration à Nantes (AM Nantes).
- 8 *Moto-Cross (MC Mt Blanc)*.
- 8 *Moto-Cross et Sidecars Cross Rouen (MC Normandie)*.
- 8 *Moto-Cross (VMC Valentigney)*.
- 8 Moto-Cross du Printemps à Nantes (LM Anjou-SM Nantais).
- 8 Moto-Cross (MC Moulins).
- 8 Moto-Cross (MC Périgueux).
- 8 Moto-Cross Montreuil (AMS).
- 8 Moto-Cross Bongenoult (MC Oise).
- 8 Moto-Cross (MS Biterrois).

Les lignes en italique indiquent que cette épreuve est internationale

- 8 Moto-Cross (LM Poitou-AM Vienne).
- 8 Moto-Sidecar-Cross (MC Jonzaçais).
- 8 Moto-Cross (MC Luçonnais).
- 13-14-15 Circuit de Vitesse de Marseille (MC Marseille).
- 15 2° Critérium Moto série Sport (LM Ile de France).
- 15 Course de côte Murjadjo (UM Oranie)
- 15 *Moto-Cross (AM Castelnovienne)*.
- 15 Moto-Cross Château - Thierry (UM Aisne).
- 15 Moto-Cross Laon (AM Laonnaise).
- 15 Moto-Cross (MC Savoie).
- 15 Moto-Cross Aire s. la Lys (MC Flan-dres)
- 15 Moto-Cross (AM Limousin).
- 15 Moto-Cross (MC Yonnais).
- 15 Moto-Cross (Lyon OU).
- 15 Moto-Cross (MC Mayennais).
- 15 Moto-Cross (MC Montargois).
- 22 *Côte de Laffrey (MC Dauphinois)*.
- 22 Circuit des Ardennes (UM Ardennes).
- 22 Course de côte Bouzaréah-Challenge BP (CC Bab. el. Oued).
- 22 Circuit de Vitesse ou Grass Track (MC Islois).
- 22 Moto-Cross Nantes (AM Nantes).
- 22 Moto-Cross Rennes (MC Rennais).
- 22 Moto-Cross Arques (MC Audomarois).
- 22 Moto-Cross de Baulieu (AVM Beau-lieu Mandeuire).
- 22 Moto-Cross de Montfermeil (MC Ban-lieue Est).
- 22 Moto-Cross (MC Thouarsais).
- 22 Moto-Cross Flers (AM Flérienne).
- 22 Moto-Cross à Auch (MC Armagnac).
- 29 5° *Circuit de Régularité du Nord de l'Europe (ASMC Nord)*.
- 29 *Course de côte (AMC Grasse)*.
- 29 Circuit de Haute Normandie Rouen (MC Normandie).
- 29 Circuit de Régularité (MC Bourgogne)
- 29 5° Circuit de la Meuse Régularité. (GM ACL Section Verdun).
- 29 Circuit de Régularité Challenge Viell Ami (MC Ripagérien).
- 29 Concentration (CO Pontlieue).
- 29 *Moto-Cross et Sidecar-Cross du Mu-guet (CM Sucéen)*.
- 29 *Moto-Cross Argenteuil (MC Banlieue Nord)*.
- 29 *Moto-Cross (MC Pernois)*.
- 29 Moto-Cross Douai (MC Douaisis).
- 29 Moto-Cross (UM Agenaise).
- 29 Moto-Cross Bellegarde (AC Ht-Jura).
- 29 Moto-Cross Provins (MC Provinois).
- 29 Moto-Cross (UM Anjou).
- 29 Moto-Cross (MC Auvergne).

MAI

- 1 Course de Vitesse sur piste (AM An-goumoisine).
- 1 Circuit de Régularité (MC Phocéan).
- 1 Moto-Cross Cambral (MC Cambrésis).
- 1 Moto-Cross (MC St Thibérien).
- 1 Moto-Cross (Sp. Moto Forézien).
- 1 Moto-Cross et Sidecar-Cross Laigle (MC Aiglon).

- 1 Moto-Cross St-Austreberthe (MC Bon-deville).
- 1 Moto-Cross (MC Spinalien).
- 4-7 2° *Circuit Régularité Printemps (VC Ile de France)*.
- 5-6 *Circuit de Vitesse Bourg-en-Bresse (UM Ain)*.
- 6 23° *Grand Circuit des Vosges (AC Al-sace)*.
- 5-6 Circuit de Vitesse (MC Bordeaux).
- 6 Circuit de Vitesse (MC Maison Carrée)
- 6 Circuit de Régularité Bas-Jura (UM Doloise).
- 6 Régularité (12 h.) (MC Villeneuvois).
- 6 2° Circuit de Régularité Ile de France (USMT).
- 6 Circuit de Régularité (MC Bandolais).
- 6 Concentration (MC Bandolais).
- 6 Concentration d'Amitié (AM Doubs).
- 6 *Moto-Cross Cholet (AM Cholétaise)*.
- 6 *Moto-Cross (MC Meaux)*.
- 6 Moto-Cross Vannes (MC Morbihan).
- 6 Moto-Cross Nevers (MC Nièvre).
- 6 Moto-Cross Thiers (MC Auvergne).
- 6 Moto-Cross Soissons (UM Aisne)..
- 6 Moto-Cross (MC Dauphinois).
- 6 Moto-Cross Sains Du Nord (MC Sain-sois).
- 6 Moto-Cross Bongenoult (MC Oise).
- 6 Moto-Cross (M Sp. Nimois).
- 6 Moto-Cross (MC Roanne).
- 6 Moto-Cross (AM Surgères).
- 6 Moto-Cross (MC Yonnais).
- 6 Moto-Cross Sourdeval (MC Aiglon).
- 6 Moto-Cross (MC Dieppe).
- 6 Moto-Cross (MC Gombertois).
- 10 Côte St-Laurent (UM Ardennes).
- 10 Rallye-Cyclo à Hazebrouck (MC Flan-dres).
- 10 *Moto-Cross (MC Charentais)*.
- 10 *Sidecar Cross International et MC Na-tional (MC Maine)*.
- 10 Moto-Cross Angers (MC Angevin).
- 10 Moto-Cross Amiens (MC Picard).
- 10 Moto-Cross (MC Chatelleraudais).
- 10 Moto-Cross Caen (Caen MC).
- 10 Moto-Cross (MC Nazairien).
- 13 Circuit de Régularité (UM Chalonnais)
- 13 Circuit de Régularité (MC Périgueux)
- 13 Circuit de Régularité (AC Haut-Jura)
- 13 Concentration (MS Annonéen).
- 13 Audax Motocycliste (LM Algérie).
- 13 2° Circuit de Régularité de l'Oise (MC Oise).
- 13 Concentration (LM Provence).
- 13 *Moto-Cross Montreuil (AM Seine)*.
- 13 *Moto-Cross (Sect. Moto Pédale Mosel-lane)*.
- 13 Moto-Cross Dol de Bretagne (MC Dol de Bretagne).
- 13 Moto-Cross (MC Thillay).
- 13 Moto-Cross Moret (AM Moret Fontai-nebleau).
- 13 Moto-Cross (MC Méruvien).
- 13 Moto-Cross (MC Touraine).
- 13 Moto-Cross (MC Yonnais).
- 13 Moto-Cross Mazamet (MC Mazamétain)
- 13 Moto-Cross (C. Sp. Alençon).
- 13 Moto-Cross (MC Aisne).
- 19-20 *Rallye International. (Concentration) (Vespa-Club Cannes)*.
- 20-21 *Circuit de Régularité Stes-Bruxel-Saintes (MC Saintongeais)*.

- 20-21 Rallye Internation. (Concentration) (AM Raphaéoloise).
- 20-21 Rallye Internation. (Concentration) (AM Catalane).
- 20 Circuit de Vitesse sport. (MC Forez Donzy).
- 20 Concentration (MC Forez Donzy).
- 20 Prix de Vitesse de Sefrou (MC Sefrou)
- 20 Concentration de Notre Dame de la Garde (MC Phocéan).
- 20-21 Circuit de Régularité du Sud-Ouest (MC Bordeaux).
- 20-21 Vichy-St-Raphaël Régularité (AM Raphaéoloise).
- 20-21 Concentration (MC Vermandois).
- 20 Moto-Cross de Vesoul (MC Ht-Saonnais).
- 20 Moto-Cross Dannemarie en Montois (MC Montois).
- 20 Moto-Cross (MC Lamalou).
- 20 Moto-Cross (MC Lyon).
- 20 Moto-Cross à Figeac (MC Quercy).
- 20 Grass Track (MC Bassin).
- 20 Moto-Cross (OMC Avesnois).
- 20 Moto-Cross Abbeville (AMC Picard).
- 21 Moto-Cross et Sidecar-Cross Unverre (AM d'Unverre).
- 21 Moto-Cross à Revel (MC Revel).
- 21 Moto-Cross Yvetot ((MC Bondevillais)
- 21 Moto-Cross Les Andelys (MC les Andelys).
- 27 Grand Prix de France (Reims) (FFM)
- 27 Circuit de Vitesse de Saint-Gaudens (MC Comminges).
- 27 Circuit Régularité Hyères (AM Hyéroise).
- 27 Rallye International Concentration de la Côte d'Azur (AM Hyéroise).
- 27 Circuit de Vitesse de Saint-Chamond (MC Furan).
- 27 Circuit de Régularité à Millau (MC Millavois).
- 27 Moto-Cross (MC Deux-Sèvres).
- 27 Moto-Cross (MC Bourgogne).
- 27 Moto-Cross Cassel (ASMCNF).
- 27 Moto-Cross Fressenneville (AMC Picard).
- 27 Moto-Cross (MC Chaurien).
- 27 Moto-Cross à Beynost (F. Moto Beynost).
- 27 Moto-Cross (MC Charentais).
- 27 Moto-Cross Ancenis (PTT Nantes).
- 27 Moto-Cross Villepail (MC Mayennais).
- 27 Moto-Cross St-Quentin (MC Vermandois)

JUIN

- 2-3 28^e Bol d'Or (AMC France).
- 2-3 Circuit de Vitesse (Course et Sport) (MC Moulins).
- 3 Circuit de Régularité (UM Ain).
- 3-10 Toulon-Paris-Toulon. Epreuve Régularité (MC Toulon).
- 3 Rallye Concentration Moulins (MC Moulins).
- 3 Circuit de Vitesse (MC Cannes).
- 3 Course de Côte de Poligny (MC Jura-sien).
- 3 Circuit d'endurance Rouennais (Rouen MC).
- 3 Grass Track (MC Limouxin).
- 3 Moto-Cross d'Angers (UM Anjou).
- 3 Moto-Cross Challes-Parigné (MC Maine).
- 3 Moto-Cross (MS Cantalien).
- 3 Moto-Cross Laon (UM Alsne).
- 3 Moto-Cross Tours-en-Vimeux (MC Picard).
- 3 Moto-Cross (MC Yonnais).
- 3 Moto-Cross Ecouche (MC Alençonnais)
- 3 Grass Track (MC Bergerac).
- 3 Moto-Cross Bongenoult (MC Olse).
- 3 Moto-Cross (MC Dreux).
- 3 Moto-Cross Neufchatel-en-Bray (AM Brayonne).
- 9-10 6^e Concours International et National d'Audax (MC Châtillonnais).
- 10 7^e Circuit de Vitesse de Lyon (AMC Cité Lyon).
- 10 Course sur Piste (MC Carcassonnais).
- 10 Circuit de Vitesse de Bourges (MC Berry).
- 10 Circuit de Vitesse (MC Arles).
- 10 Régularité Alger-Oran-Alger (LM Algérie).
- 10 Régularité (AM Cholétaise).

- 10 Concentration (MC Olloulais).
- 10 Grand Prix de France de Moto-Cross (MC Normandie).
- 10 Moto-Cross (MC Drôme).
- 10 Moto-Cross (MC Périgueux).
- 10 Moto-Cross (CMAC Lorrain Sect. Verdun).
- 10 Grass Track Mazamet (MC Mazamétain).
- 10 Moto-Cross Ste-Pazanne (AM Nantes)
- 10 Moto-Cross Hirson (UM Aisne).
- 10 Moto-Cross Chaumont (UM Haut-Marnais).
- 10 Moto-Cross Lille (Lille MC)
- 10 Moto-Cross à Grisolles (MC Grisolais)
- 10 Moto-Cross de Dôle (UM Dolaise).
- 10 Moto-Cross Poitiers (MC Poitou).
- 10 Moto-Cross Origny-Sainte-Benoite (MC Vermandois).
- 16-17 St-Etienne-Paris-St-Etienne (Sport Motocycliste Forézien).
- 16-17 4^e Rallye Chambourcy Isigny (Scooter Club Ile-de-France).
- 17 Vitesse Vélodrome Charleville (UM Ardennes).
- 17 Course de Côte (MC Pertuis).
- 17 Concentration (MC Pertuis).
- 17 Concentration (MC Uzès).
- 17 Concentration (SMC Vencois).
- 17 ou 24 Rallye Madone des Centaures Lyon (MC Lyon).
- 17 Moto-Cross (MC Merlebach Freyming)
- 17 Grass Track - Valence d'Agén (MC Montabanais).
- 17 Moto-Cross Vern d'Anjou (UM Anjou)
- 17 Moto-Cross Redon (ASPTT Nantes).
- 17 Moto-Cross Epernay (MC Epernay).
- 17 Moto-Cross Bergues (MC Berguois).
- 17 Moto-Cross Martainneville (AMC Picard).
- 17 Moto-Cross Fontainebleau (MC Bellifontain).
- 17 Moto-Cross Montfermeil (MC Banlieue Est).
- 17 Moto-Cross (AM Angoumoisine).
- 17 Moto-Cross La Malleraye (MC Bondevillais).
- 23-24 Rallye (Concentration) sur Nice (ASC Nice).
- 24 Vitesse Vélodrome Reims (UM Marne)
- 24 Course de Côte de Chréa (MC Algérie)
- 24 Circuit de l'Oise Régularité (MC Chantilly).
- 24 Rallye St-Jean toutes catégories (AMC Picard).
- 24 Régularité Thillay (MC Thillay).
- 24 Circuit de Régularité (MC Cévennes).
- 24 Course de Côte Echevannes (AM Doubs).
- 24 Concentration (MC Savoie).
- 24 Moto-Cross Mayenne (MC Mayennais)
- 24 Grass Track (MC Villeneuvois).
- 24 Moto-Cross Arras (MC Artois).
- 24 Moto-Cross Albi (MCC Albigeois).
- 24 Moto-Cross Valmont (MC Normandie)
- 24 Grass Track Pont-Audemer (MC Pont-Audemer).
- 29-30/6/1/7 Circuit de Régularité (MC Marseille).

JUILLET

- 1 Challenge de Régularité Lyon-Charbonnières (VC Lyonnais).
- 1 Circuit de Vitesse de la Madeleine (MC El Biar).
- 1 Course de côte de Montaigu (MC Jura-sien).
- 1 Course de côte (MC Toulon).
- 1 6 Heures de Montmorency (MC Montmorency).
- 1 Moto-Cross et Sidecar-Cross (Rouen MC).
- 1 Moto-Cross et Sidecar-Cross Romilly-sur-Aigre (AM Unverre).
- 1 Grass Track (MC Réolais).
- 1 Moto-Cross St-Brieuc (ASPTT Nantes)
- 1 Moto-Cross (AM Cholétaise).
- 1 Moto-Cross Allery (MC Picard).
- 1 Moto-Cross St-Chamond (MC Furan)
- 1 Moto-Cross (MC Deux-Sèvres).
- 1 Moto-Cross Auterive (Toulouse MS).
- 1 Moto-Cross Castres (MC Castrais).
- 1 Moto-Cross (MC Bassin Houiller Aveyron).
- 8 Côte de Goldbach (UM Mulhouse).
- 8 Vitesse sur route à Lonny (UM Ardennes).

- 8 Circuit de Vitesse Moto de Provins (MC Provinois).
- 8 Côte de Chaumont (AC Haut Jura).
- 8 Concentration de Panissières (MC Panissières).
- 8 Concentration (MC Mourillonais).
- 8 Concentration (MC Montargis).
- 8 Régularité (MC Aiglou).
- 8 Régularité (MC Dauphinois).
- 8 Moto-Cross Montfort-le-Rotrou (AM Montfort).
- 8 Moto-Cross Tarare (Baladgo's MC).
- 8 Grass Track (MC Manslois).
- 8 Moto-Cross Montauban (ASM Tarn et Garonne).
- 8 Moto-Cross Chauny (UM Aisne).
- 8 Moto-Cross Saint-Quentin (MC Aisne)
- 8 Moto-Cross Laboissières (AMC Picard)
- 8 Moto-Cross (GMACL Sect. Longwy).
- 8 Moto-Cross Colomiers (Colomiers MC).
- 8 Moto-Cross Argentan (MC Alençonnais).
- 8 Moto-Cross Foucarmont (AM Brayon.)
- 8 Moto-Cross Le Havre (MC Havre).
- 8 Moto-Cross Nozay (CM Sucéen).
- 11-12-13 Rallye International de la FIM (FFM).
- 14 Circuit de Vitesse Moto des Sables d'Olonne (LM Poitou).
- 14-15 Rallye (Concentration) (MC Rousillon).
- 14-15 Concentration (MC Aupsois).
- 14 Concentration (MC Mont-Blanc).
- 14 Moto-Cross Théroouanne (MC Flandres)
- 14 Grass Track (MC Bordeaux).
- 15 Circuit de Vitesse Albi (MCC Albigeois)
- 15 Rallye du Vivarais (MC Annonéen).
- 15 Moto-Cross Orgueuil (MC Montalbanais).
- 15 Grass Track International (MC Carcassonnais).
- 15 Moto Sidecar-Cross Auffay (Rouen MC).
- 15 Moto-Cross Mt des Cats (AM Bailleuloise).
- 15 Moto-Cross (GMACL Sect. Bassin de Briey à Jœuf).
- 15 Moto-Cross de Beaume (UM Beaumoise).
- 15 Grass Track Figeac (MC Quercy).
- 21-22-23 Rallye (Concentration) d'El Biar (MC El Biar).
- 22 Moto-Cross (MC Bitche).
- 22 Grass Track (MC Marmandais).
- 22 Moto-Cross (MC Revel).
- 22 Moto-Cross (Lyon O.U.).
- 22 Moto-Cross (MC Vendée).
- 22 Moto-Cross Sept Meules (Rouen MC)
- 22 Moto-Cross (OMC Avesnois).
- 29 Circuit de Vitesse de Cadours (UM Midi).
- 29 Circuit de Vitesse de Vesoul (MC Ht-Saonnais).
- 29 Concentration (MC Toulon).
- 29 Moto-Cross Rocroi (UM Ardennes).
- 29 Moto-Cross Lavaur (MC Vauréen).
- 29 Moto-Cross Montreuil - Sucelle (UM Anjou).
- 29 Moto-Cross Watten (MC Berguois).
- 29 Moto-Cross (AM Angoumoisine).
- 29 Moto-Cross (AMC Orléanais).
- 29 Moto-Cross Dieppe (MC Dieppois).
- 29 Grass Track à Salviac (MC Cadurcien)

AOÛT

- 5 Circuit de Caen (ASAC Ouest).
- 5 Circuit de Vitesse de Villefranche (MC Rouergat).
- 5 Cannes-Genève-Cannes. Epreuve Régularité (MC Cannes).
- 5 Circuit de Vitesse (MC Arles).
- 5 Grass Track (MC Langonnais).
- 5 Moto-Cross Mézières-s.-Ballon (MC Maine).
- 5 Moto-Cross Laon (AM Laonnaise).
- 5 Moto-Cross Reims (UM Marne).
- 5 Moto-Cross Cassel (ASMCNF).
- 5 Moto-Cross (Sect. Moto-Pédale Maselane).
- 5 Moto-Cross (AM Limousin).
- 5 Moto-Cross (MC Limousin).
- 5 Moto-Cross St-Affrique (MC St-Affricain).
- 5 Moto-Cross Arques-la-Bataille (AM Brayonne).

(Suite page 250)



SOLEIL

et

GLACE

à CLAMART...

Sport motocycliste le plus récent en France, le trial a rapidement séduit les motocyclistes qui peuvent, grâce à lui, garder le contact avec le sport moto, jusque là « au point mort » pendant la période hivernale.

Le trial d'hiver, à Clamart, auquel nous étions conviés en ce froid dimanche, fêtait cette année son quatrième anniversaire : le Moto-Club Châtillonnais, organisateur de l'épreuve, cherche toujours à renouveler la formule du trial. L'année dernière, il avait créé une catégorie réservée aux scooters, en plus de la catégorie cyclomoteurs. Cette année, après l'exemple de plusieurs trials de la région parisienne aux non-stops constitués de mares de boue infranchissables, le MC Châtillonnais avait voulu démontrer que l'on pouvait organiser un trial sans boue, difficile cependant, et qui ne décevrait pas le public. Le MC Châtillonnais a-t-il réussi ? C'est ce que nous allons voir.

★

Vu le nombre d'engagés, l'épreuve débutait à 9 heures du matin, heure à laquelle la masse des spectateurs était surtout formée de « clubmen » venus encourager leurs camarades et de commissaires du MCC qui se réchauffaient autour d'un brasero, tout en vérifiant les papiers des derniers engagés.

Pas d'animation fiévreuse au parc ; les pilotes chauffent calmement les moteurs qui résonnent curieusement dans l'air glacé — le thermomètre indiquait -9° — et les premiers concurrents de la catégorie A (pneus tourisme) s'apprêtent à prendre le départ.

Signalons que les engagés étaient répartis en trois catégories, A, B et C, selon les pneus utilisés (tourisme, trial et cross), le classement final s'effectuant pour chaque catégorie indépendamment de la cylindrée.

Deux parcours étaient prévus : l'un de 7,500 kms, comportant 4 zones non-stops, pour la catégorie A (2 tours de circuit) et l'autre, allongé à 12,500 kms à parcourir

deux fois (6 non-stops) pour les catégories B et C. En plus, les concurrents de chaque catégorie avaient à franchir les portes d'un slalom en terrain plat situé immédiatement après le départ.

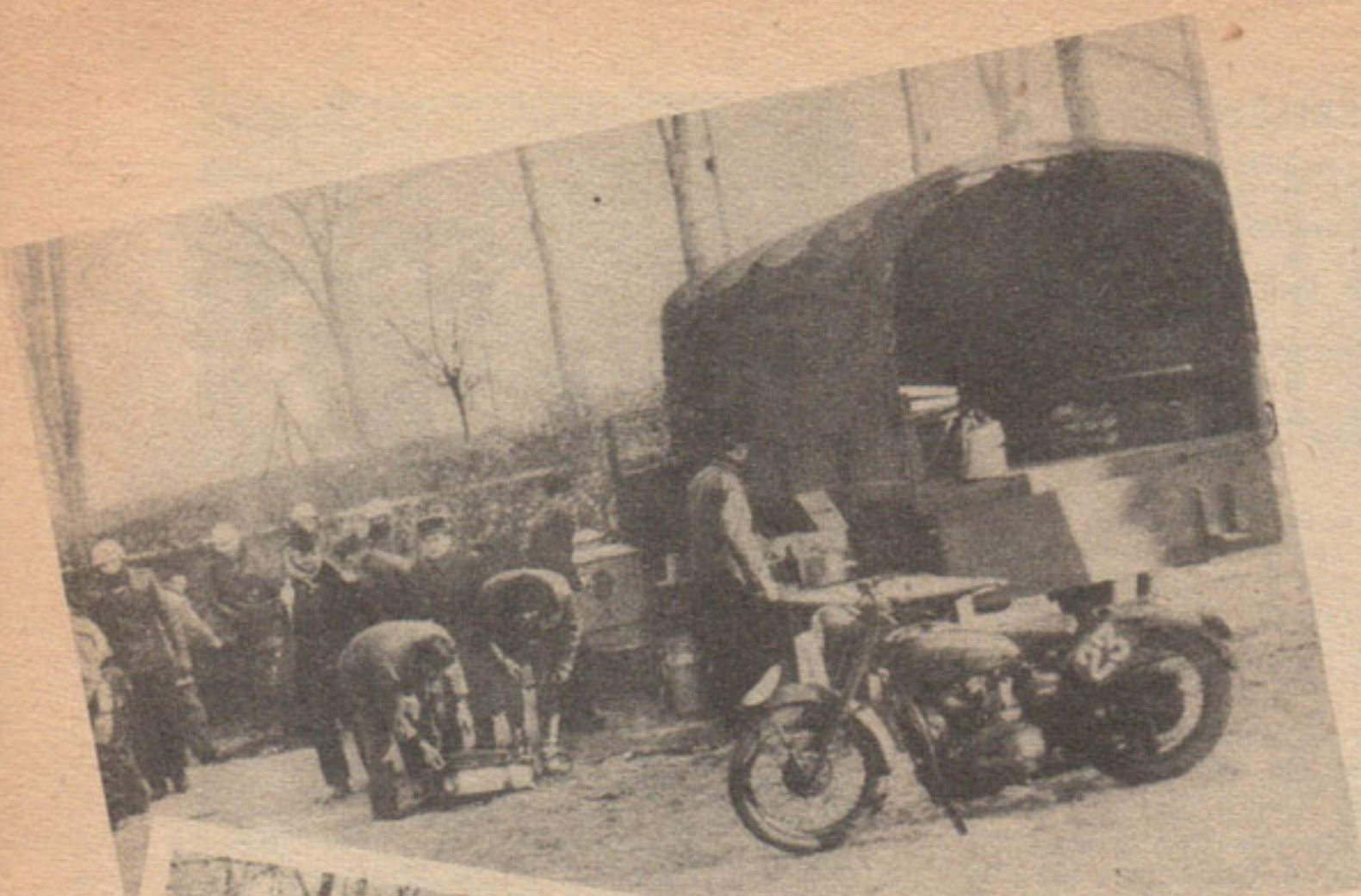
Si vous le voulez bien, enfourchez votre moto — de préférence un bon gros mono à soupapes en tête — et suivez-nous au non-stop précédant le « Tapis Vert » où nous ferons quelques photos et pourrons apprécier le pilotage de certains concurrents. Ce non-stop, subdivisé en deux zones, était constitué d'un chemin plat aux ornières profondes et pleines de glace ; le sol, durci par le gel, rendait ce passage délicat à négocier, car les crêtes des ornières ne s'effondraient pas. Enfin, des rubans délimitaient le parcours de chaque zone, traçant des virages à angle aigu ; cette utilisation de rubans, si elle est courante en Belgique, n'avait pas encore été utilisée en France et a, dans l'ensemble, donné satisfaction.

Plusieurs pilotes, comme Delauné, se livrèrent à une exploration pédestre préliminaire qui fut, semble-t-il, payante, car Delauné fut celui qui franchit le mieux cette zone ; parmi ceux qui passèrent bien, citons Guignabodet (1^{er} ERT). Par contre, Bordio ne semblait pas être dans sa meilleure forme et fut assez sévèrement pénalisé en catégorie tourisme.

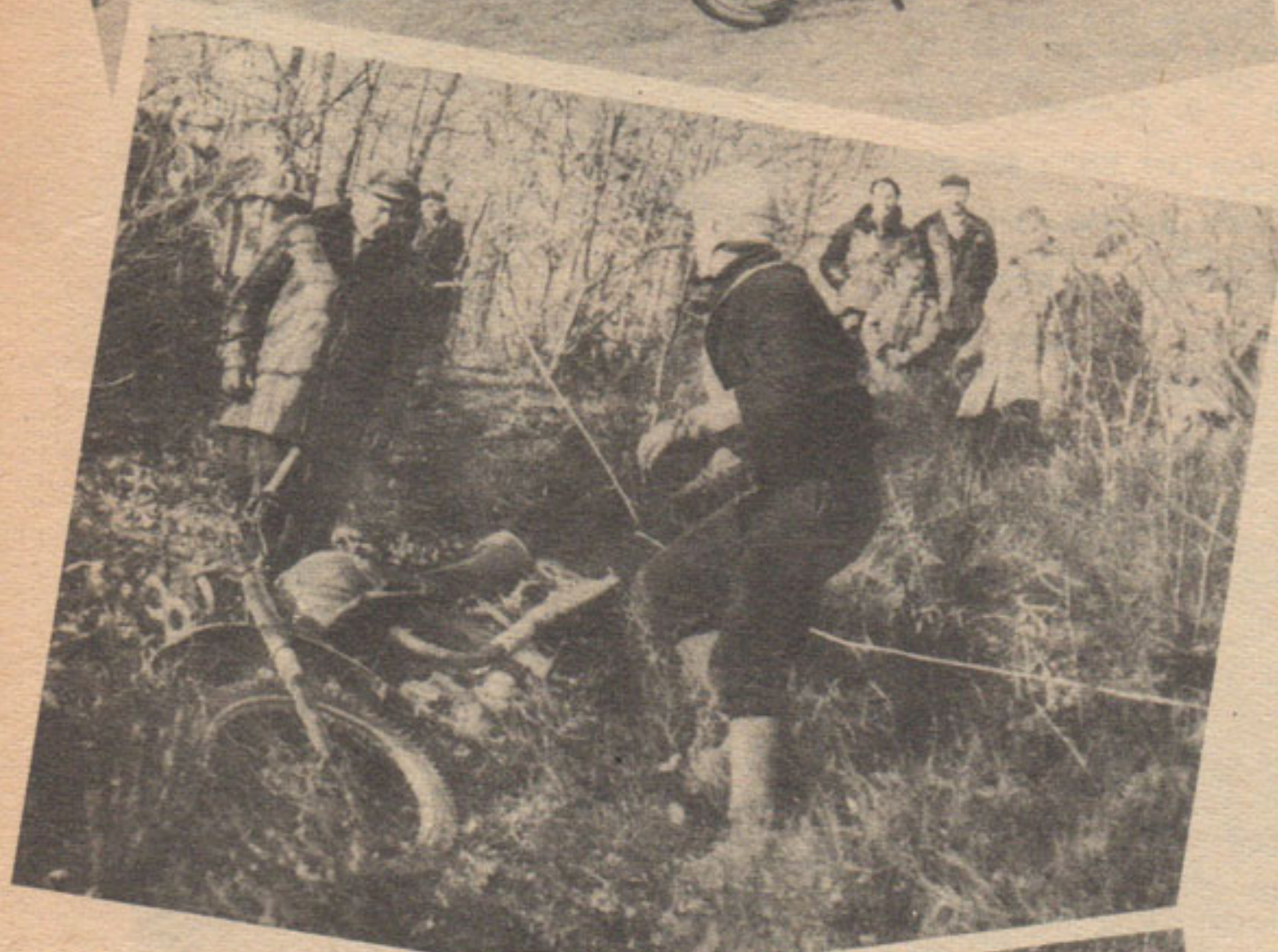
Claude Delauné — qui devait d'ailleurs remporter cette catégorie — est le pilote français qui fait le plus d'impression, par sa conduite aisée, facile ; Delauné est d'ailleurs, en France, le seul pilote à pratiquer le trial d'une façon spécifiquement britannique, ne cherchant pas à franchir les obstacles grâce aux chevaux du moteur (technique cross), mais en les abordant d'une manière plus réfléchie. D'ailleurs, Delauné n'est pénalisé que de 76 points, son suivant immédiat, Schooman (DKW RT), étant pénalisé de 236 points. Le premier de la catégorie « tourisme militaire » est Guignabodet, (DS Malterre AMC) qui totalise 166 points et est donc le premier après Delauné. Notons encore les noms de Heuqueville (Gnome-Rhône) et Vacher (Puch).

A gauche, Gausson et, ci-dessous, Delauné, dans le 3^e non-stop.





Une vue du campement des militaires du 1^{er} ERT et du 501^e G.T., équipés de Peugeot 175, Terrot 500 et BSA 350 cmc.



Gapin (500 BSA twin) en difficulté dans la deuxième section du non-stop réservé aux catégories trial et cross.



Bardon (175 Peugeot) du 1^{er} ERT, vainqueur de la catégorie « cross militaires », négociant le troisième non-stop.

PHOTOS DU TRIAL DE CLAMART

Nos photographes ont pris au cours du Trial de Clamart de nombreuses photographies de la plupart des concurrents. Ces photos sont en vente à nos bureaux, 12, rue de Cléry, au prix de 200 fr. en 13 x 18, de 300 fr. en 18 x 24 et de 400 fr. en 24 x 30.

L'armée était largement représentée par des pilotes du 1^{er} ERT et du 501^e GT, qui disposaient d'un camion pour transporter leur matériel, matériel constitué par des Peugeot, des 350 BSA et 500 cmc. Terrot transformées et adaptées pour le trial. Ces pilotes (Guignabodet, Gaussien, Rousseaud, etc...), participent à presque tous les trials de la région parisienne et progressent très régulièrement.

Après l'arrivée des derniers concurrents « tourisme », une pause permettait à tous, pilotes et spectateurs, de se préparer pour les catégories trial et cross qui se disputaient l'après-midi.

Cette fois, nous irons d'abord au non-stop, à deux sections, du « Carrefour des Six Frères », non-stop tracé entre les arbres, dans de hautes herbes, avec une bonne « grimpette » entre les deux sections, la seconde section comportant aussi des virages serrés, avec de « méchantes » bosses, le sol étant constitué de terreau, agrémenté de larges plaques de mousse et de fougères. Si la première zone était généralement franchie assez facilement (en général un pied à terre) par la grande majorité des concurrents, la deuxième zone était loin d'être aussi facile, et nombreux furent les concurrents pénalisés ici. Seul Delauné réussit à passer avec 0 point de pénalisation, d'autres concurrents, comme Gapin (500 BSA twin) chutant avec obstination.

Peu après, nous devons rencontrer Delauné qui était contraint à l'abandon, probablement à cause d'une soupape qui ne fermait plus.

Après ce non-stop, rejoignons le non-stop (encore à deux sections) du « Réservoir Galliera », tracé entre les arbres, sur un épais tapis de feuilles mortes, comprenant une montée en devers, une descente, un virage sec et une remontée rapide. Surprise, nous voyons le sympathique Frantz qui profite du trial pour se remettre sa FN en main. Evidemment, technique très cross pour Frantz — qui passe bien — Adnet (qui passe moins bien), etc... Bordio, futur vainqueur de la catégorie cross, fait preuve d'une certaine aisance ; regrettons l'élimination de Delauné qui nous a privé d'une lutte qui aurait été sévère entre ces deux pilotes.

Au point de vue machines, peu de nouveautés. Delauné reste fidèle à sa Motobécane, Bordio à sa DS Malterre-AMC, Vacher et Létang aux Puch, Guignabodet à sa DS Malterre-AMC, etc... Remarquons que les deux temps se sont cependant bien défendus, et le second des « touristes », Schooman, montait une très légère DKW RT.

Les machines de cross n'étaient pas très nombreuses (FN, BSA « Gold Star », etc.) conduites par Frantz, Charrier, etc...

L'organisation du Moto-Club Châtillon-nais n'offre, dans son ensemble, pas de prise à la critique. Les commissaires placés aux non-stops connaissaient leur travail ; le parcours était convenablement signalisé et les non-stops facilement accessibles au public.



Le choix des non-stops a montré que le MCC a eu parfaitement raison de ne pas vouloir de bourbiers qui, voulant trop prouver, finissent par ne plus rien prouver. Voir évoluer pilotes et machines dans les non-stops de Clamart était beaucoup plus agréable que de les voir noyés dans une boue compacte, comme c'est trop souvent le cas en France.

Mais, avant l'épreuve, on pouvait être sceptique sur les résultats de ce trial ; les non-stops n'allaient-ils pas être trop faciles, le classement ne s'effectuant qu'en fonction du temps ou d'un autre facteur secondaire ? Heureusement, il n'en a rien été, ce sont les non-stops qui opérèrent la sélection, et d'une manière bien assez sévère : de toutes les catégories, le pilote le moins pénalisé, Delauné, totalisait cependant 76 points.

En définitive : pour ou contre la formule de ce trial ? Sans hésiter : pour.

C. C.

(Voir le classement page suivante)



Bordio (175 DS Malterre-AMC), vainqueur de la catégorie « cross civils ».

CLASSEMENT

CATEGORIE « TOURISME »

Civils : 1. Delauné 76 pts, sur Motobécane 175 cc ; 2. Schooman 236 pts ; 3. Heuqueville 259 pts ; 4. Vacher 265 pts ; 5. Bordio 293 pts ; 6. Goll ; 7. Marchand ; 8. Vallée ; 9. Cambis ; 10. Saintier, etc...
Militaires : 1. Guignabodet 166 pts ; 2. Gausse 330 pts ; 3. Bardon 417 pts ; 4. Rousseau 472 pts (tous du 1^{er} ERT) ; 5. Koster ; 6. Faivre ; 7. Castex (tous du 501^e GT).

CATEGORIE « TRIAL »

Civils : 1. Vacher 504 pts ; 2. Létang 509 pts ; 3. Tilliet 539 pts ; 4. Schooman 590 pts ; 5. Goll ; 6. Charrier ; 7. Marchand ; 8. Sautier ; 9. Gapin ; 10. Mauriot ; 11. Delauné ; 12. Sinclivier ; 13. Mandin ; 14. Tardiff.

Militaires : 1. Guignabodet (1^{er} ERT) 272 pts ; 2. Gausse (1^{er} ERT) 406 pts.

CATEGORIE « CROSS »

Civils : 1. Bordio 279 pts ; 2. Greneau 308 pts ; 3. Forest 599 pts ; 4. Châtillon 721 pts ; 5. Heuqueville 753 pts ; 6. Molton ; 7. St-Marc ; 8. Bazot ; 9. Housseau ; 10. Adnet, etc...

Militaires : 1. Bardon (1^{er} ERT) 408 pts ; 2. Rousseau (1^{er} ERT).

Challenge de la Ville de Clamart : 1. Moto-Club Châtillonnais.

Challenge Théo-Delauné : 1. Marchand (MCC).

Challenge G. Monneret : 1^{er} ERT.

Coupe de « L'Equipe » : 1. Delauné (MCC).



Vacher, sur sa Puch, devait remporter la catégorie « trial-civils ».

CALENDRIER SPORTIF

(SUITE DE LA PAGE 247)

- 5 Grass Track à Auch (MC Armagnac).
- 7 Moto-Cross (AMC Orléanais).
- 12 Circuit de Vitesse (MC Nice).
- 12 Côte du Cran d'Escalles (ASMCNF).
- 12 Moto-Cross Montréjeau (MC Toulousain).
- 12 Grass Track (MC Périgueux).
- 12 Grass Track (AM Castelnovienne).
- 12 Moto-Cross La Gacilly (MC Morbihan).
- 12 Moto-Cross Dannemarie-en-Montois (MC Montois).
- 12 Moto-Cross (MC Yonnais).
- 12 Moto-Cross Lacapelle (MC Lacapelle Marival).
- 12 Moto-Cross (GMACL Sect. Dannemarie Baroncourt).
- 15 Circuit de Vitesse ou Course de Côte (LM Provence - MC Bollonais).
- 15 Rallye Vespa (MC Maison Carrée).
- 15 Moto-Cross Laguëpie (MC Montalbanais).
- 15 Moto-Cross Cambrai (MC Cambrésis).
- 15 Moto-Cross Mers-les-Bains (AMC Picard).
- 15 Grass Track (MC Bordeaux).
- 19 Rallye (Concentration de la Mirabelle) (Club Tourist. Lorrain).
- 19 Circuit de Vitesse (MC Pernois).
- 19 Moto-Cross Ribouisse (MC Vixiège).
- 19 Moto-Cross (MC Marcigny).
- 19 Moto-Cross Punchy (MC Picard).
- 19 Moto-Cross Lavaur (MC Vauréen).
- 19 Grass Track Grandcourt (AM Bray).
- 26 Circuit International de Clermont-Ferrand (MC Auvergne).
- 26 Circuit de Régularité (AMC Grasse).
- 26 Circuit de Vitesse (MC Obernai).
- 26 Moto-Cross Albert (AMC Picard).
- 26 Moto-Sidecar-Cross (MC Thomer-la-Sogne).
- 26 Moto-Cross Bocqueville (Rouen MC).
- 26 Moto-Cross Mortagne (MC Aiglon).

SEPTEMBRE

- 2 Concentration (MC Toulon).
- 2 Moto-Cross-Sidecar des Estivants (CM Sucéen).
- 2 Moto-Cross Rouen (Rouen MC).
- 2 Moto-Cross Mons - en - Pevele (MC Douai).

- 2 Moto-Cross (MC Agenais).
- 2 Moto-Cross Moret (AM Moret Fontainebleau).
- 2 Moto-Cross (MC Meaux).
- 2 Moto-Cross (MC Roanne).
- 2 Moto-Cross Requista (MC St Affricain).
- 2 Moto-Cross (MC Spinalien).
- 8-9 Circuit Régularité sur Lyon (Lyon O.U.).
- 9 Rallye (Concentration) (MC Savoie).
- 9 Circuit de Vitesse (MC Bagnolais).
- 9 Courses de Vitesse Montlhéry (MC France).
- 9 Circuit de Vitesse (MC Cannes).
- 9 Moto-Cross Montreuil (AM Seine).
- 9 Moto-Cross Dol de Bretagne (MC Dol de Bretagne).
- 9 Moto-Cross d'Automne (SM Nantais).
- 9 Moto-Cross Laon (UM Aisne).
- 9 Moto-Cross Thillay (MC Thillay).
- 16 Côte de La Faucille (AC Haut-Jura).
- 16 2^e Circuit de Régularité (CO Billancourt).
- 16 Moto-Cross Nantes (AM Nantes).
- 16 Moto-Cross (MC Bourgogne).
- 16 Moto-Cross (MC Annonéen).
- 16 Moto-Cross (MC Benauges).
- 16 Moto-Cross Montfermeil (MC Banlieue Est).
- 16 Moto-Cross Bongenout (MC Oise).
- 16 Moto-Cross (MC Chatelleraudais).
- 16 Moto-Cross (MC Saintongeais).
- 16 Moto-Cross Molières (ASM Tarn et Garonne).
- 16 Moto-Cross Automne à Villers-le-Lac (AM Doubs).
- 23 Paris-Brest-Paris (LM Ile de France).
- 23 Côte du Mont Verdun (MC Lyon).
- 23 Km lancé Vitesse (MC Algérie).
- 23 V^e Concentration Touristique Motorisée et de Camping à Malesherbes (MC Châtillonnais).
- 23 Circuit de Vitesse ou Moto-Cross (MC Islois).
- 23 Moto-Cross Argenteuil (MC Banlieue Nord).
- 23 Moto-Cross Cholet (AM Cholétaise).
- 23 Moto-Cross Annecy (LM Dauphiné).
- 23 Moto-Cross (MC Manslois).
- 23 Moto-Cross Laigle (MC Aiglon).
- 23 Moto-Cross Le Havre (MC Havre).
- 23 Moto-Cross (MC Gombertois).

- 23 Moto-Cross et Sidecar (MC Maine).
- 30 Circuit de Vitesse (UM Agenaise).
- 30 Moto-Cross et Sidecar-Cross Rouen (MC Normandie).
- 30 Moto-Cross Angers (UM Anjou).
- 30 Moto-Cross et Sidecar-Cross Rennes (MC Rennais).
- 30 Moto-Cross (MC Montargois).
- 30 Moto-Cross (MC Jonzacais).
- 30 Moto-Cross (MC Limousin).
- 30 Moto-Cross Caen (Caen MC).
- 30 Moto-Cross (MC Obernai).

OCTOBRE

- 7 Coupes du Salon (AMC France).
- 7 Circuit de Vitesse Staoueli (MC Algérie).
- 7 Moto-Cross Montreuil-Soucelle (UM Anjou).
- 7 Moto-Cross (MC Moulins).
- 7 Moto-Cross Amiens (MC Picard).
- 7 Moto-Cross (MC Charentais).
- 7 Moto-Cross (AMC Orléanais).
- 7 Moto-Cross à Auch (MC Armagnac).
- 14 Moto-Cross Montreuil (AM Seine).
- 14 Moto-Cross (MC Lyon).
- 21 Trial (AM Mâconnaise).
- 21 Moto-Cross (MC Nièvre).

NOVEMBRE

- 4 5^e Trial de l'Armistice (MC Compiègne).
- 4 Moto-Cross (MC Touraine).
- 11 Course de Côte Moyenne Corniche (MC Nice).
- 18 22^e Coupe de l'Armistice (MC France).
- 25 Trial St Cucuja (AM St-Cloud).

DECEMBRE

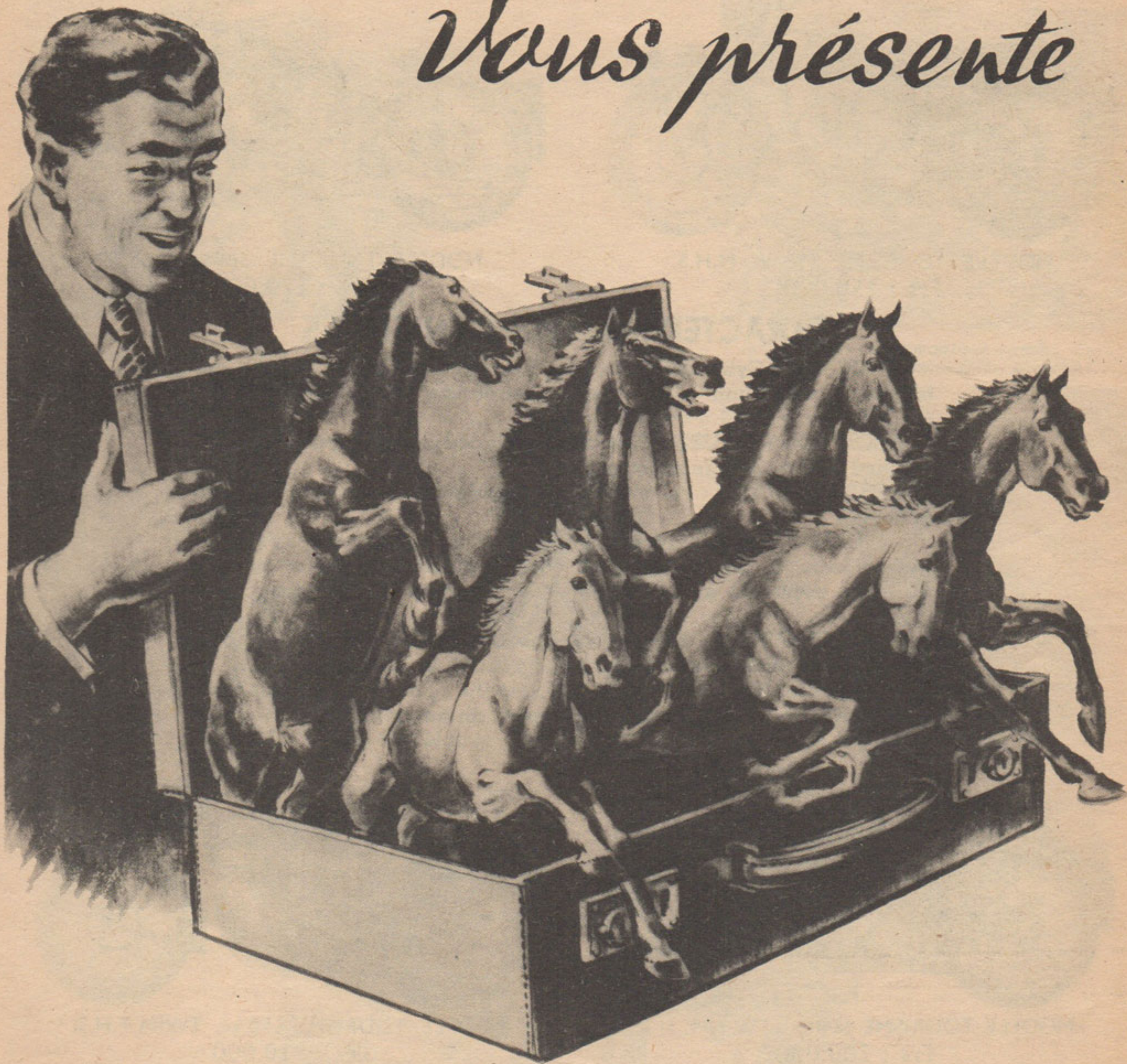
- 2 Moto-Cross Beryl (MC Algérie).
- 9 3^e Rallye d'Hiver des Monts des Flandres (ASMCNF).



ARIEL



Vous présente



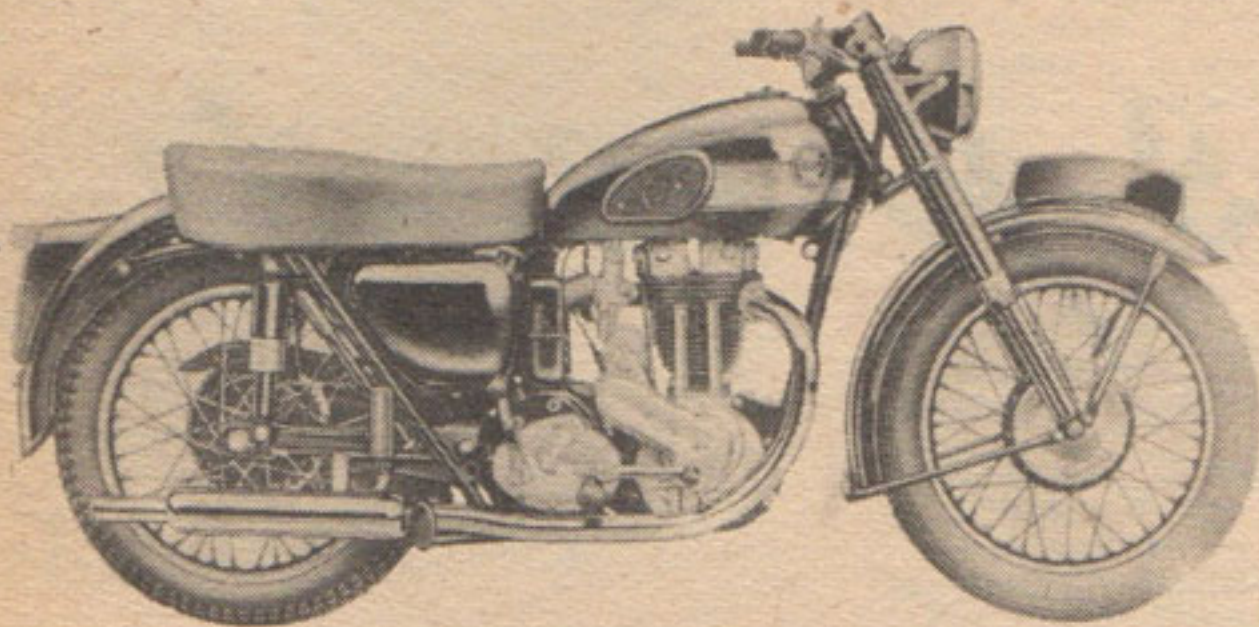
son écurie 1956



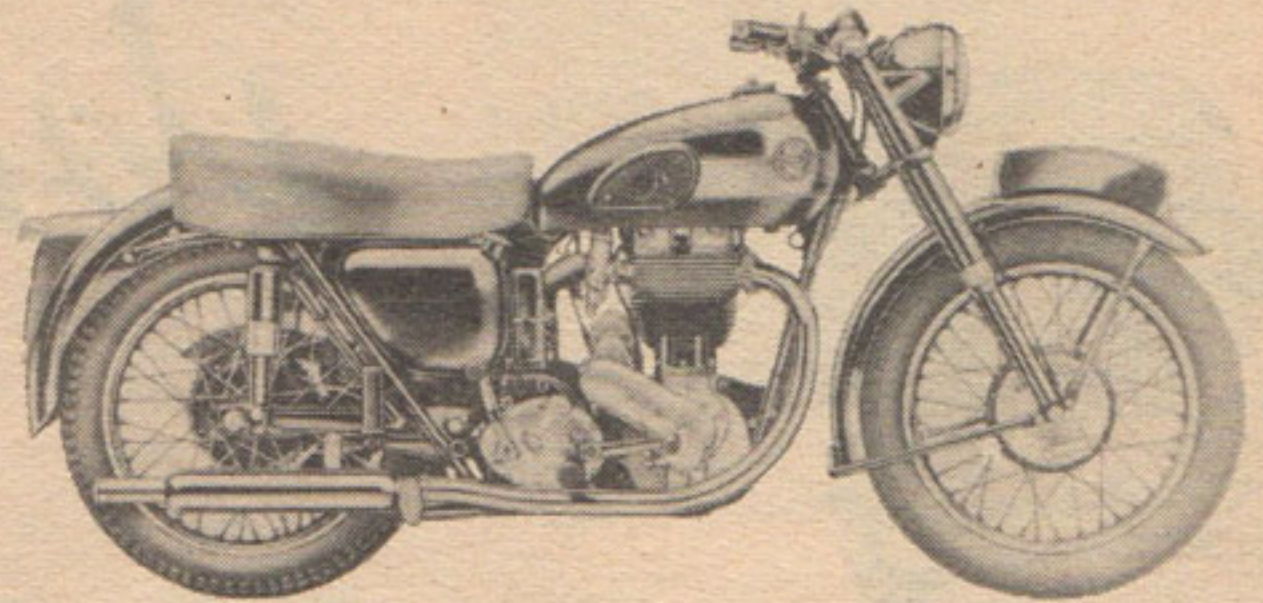
Choisissez

TOURISME

Calculée pour votre bourse



MODELE TOURISME 350 cc. N.H.S.
Frs : 250.000



MODELE TOURISME 500 cc. V.H.S.
Frs : 270.000

CARACTERISTIQUES GENERALES

MOTEUR : Cylindres verticaux. Soupapes culbutées. Pistons en alliage d'aluminium avec segment supérieur en « Vachrome ». Carburateur « Amal » avec filtre à air.

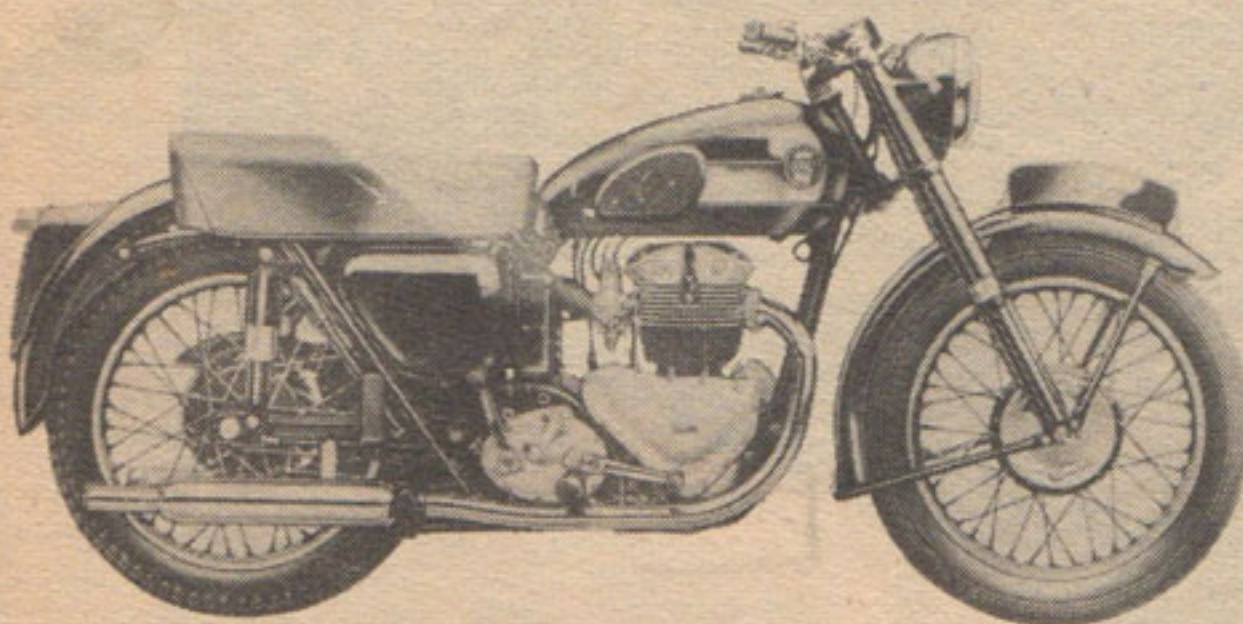
BOITE DE VITESSES : Boîte 4 vitesses commandées par sélecteur au pied à verrouillage automatique.

TRANSMISSION : Par chaînes sous carter. Embrayage à disques multiples.

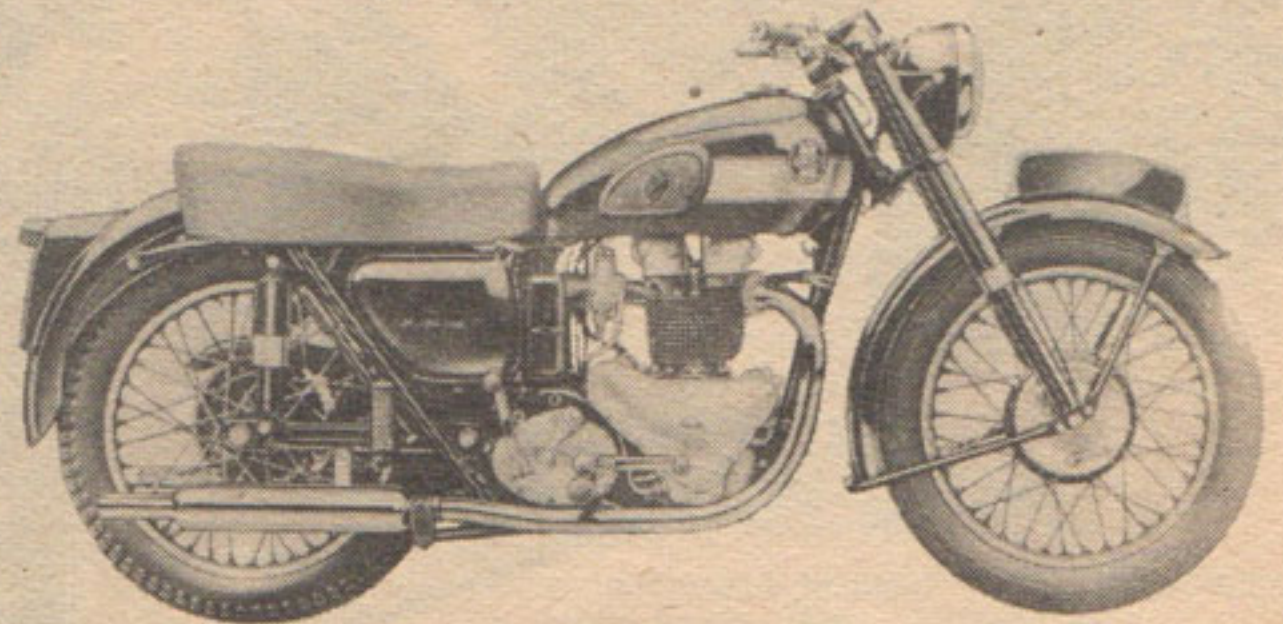
CADRE : Fourche avant télescopique à amortisseurs hydrauliques. Cadre à double berceau équipé d'une suspension arrière intégrale oscillante à amortisseurs télescopiques hydrauliques type « voiture ».

PRESENTATION : Email bordeaux foncé, filets or, avec bandes réservoir chromées, écusson moderne réalisé en plastique.

EQUIPEMENT STANDARD : Béquille latérale, catadioptré, compteur, filtre à air, outillage complet, phare agréé, repose-pieds AR, roue AR à démontage rapide, selle double spéciale « ARIEL ».



MODELE TOURISME 500 cc. TWIN K.H.S.
Frs : 300.000



MODELE TOURISME 650 cc. TWIN F.H.S.
Frs : 320.000

AGENTS DE LA REGION PARISIENNE :

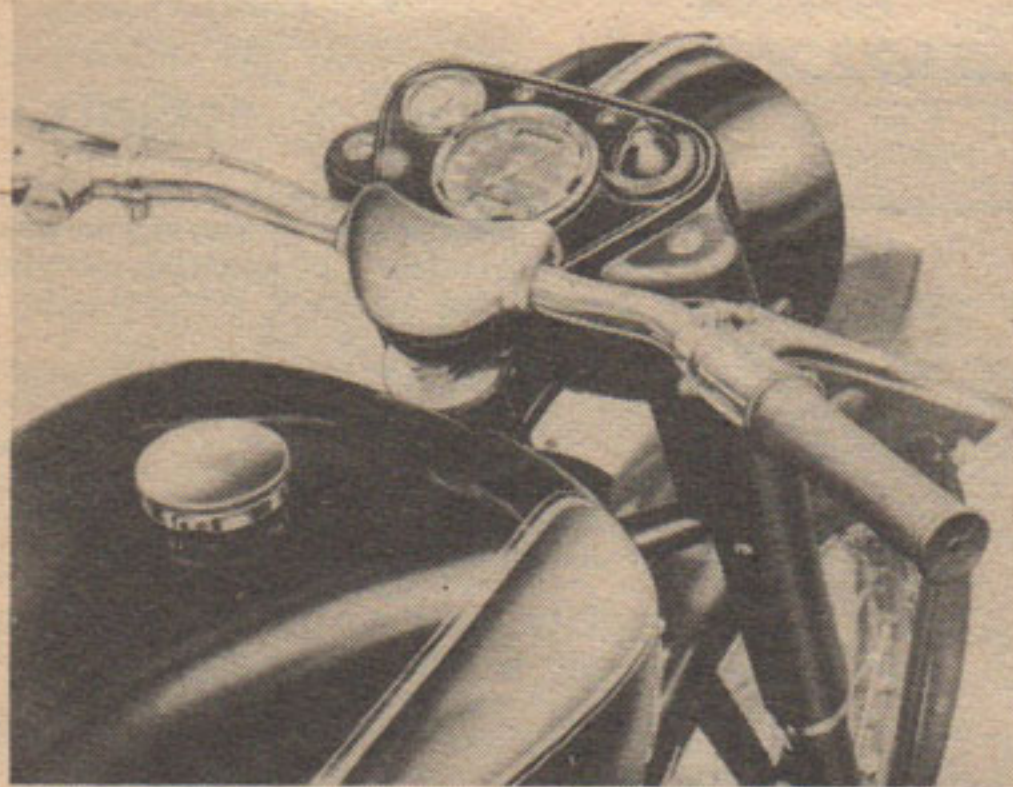
MOTO-BASTILLE - 6, Bd Richard-Lenoir, PARIS-11
M. ANGELI - 214, faubourg Saint-Denis, PARIS-10^e
M. BAUDART - 43, avenue de Paris, VINCENNES
M. DURAND - 46, Bd de Stalingrad, VITRY-s-SEINE
ENGHIEN-MOTOS-SCOOTERS - 70, rue du Général de Gaulle, ENGHIEU
M. CHARRIER - 28, rue Davoust, PANTIN

LEVALLOIS-MOTOS - 58, rue A.-Briand, LEVALLOIS
M. GENNARI - 175, Boulevard du Général Delambre, ARGENTEUIL
LAFFITE-MOTOS - 12, rue de Paris, MAISONS-LAFFITE
M. MEZNARIE - 6, rue du Tir, CORBEIL
RAPID-MOTOS - 6, rue Dailly, SAINT-CLOUD

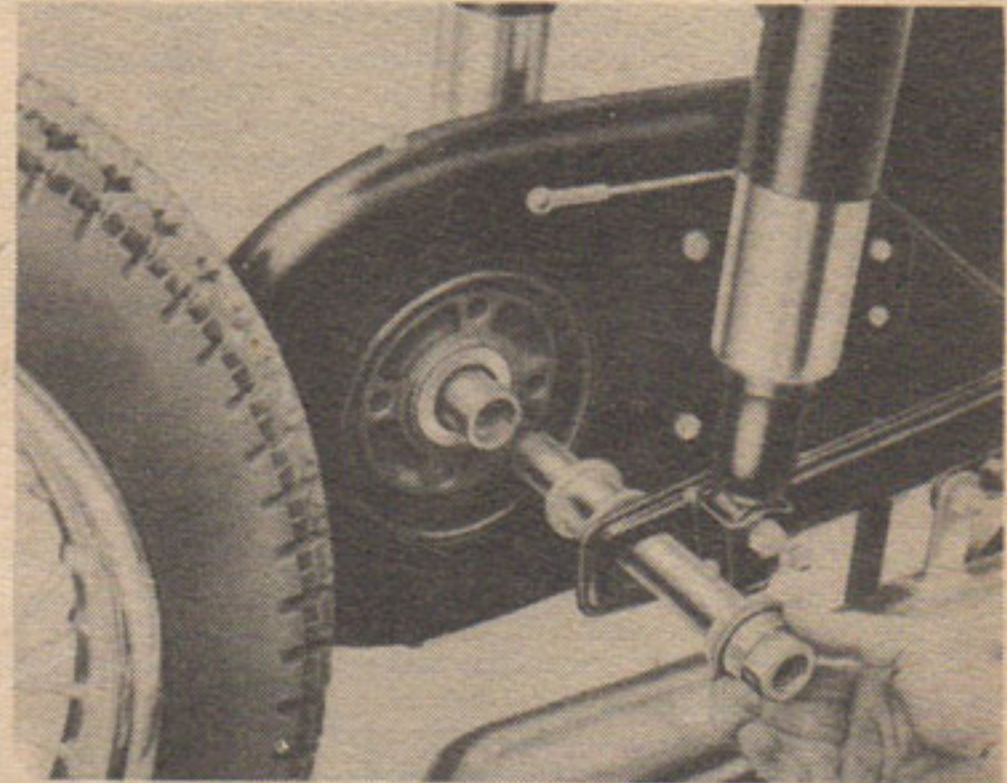
voiture monture

GRAND LUXE SPORT

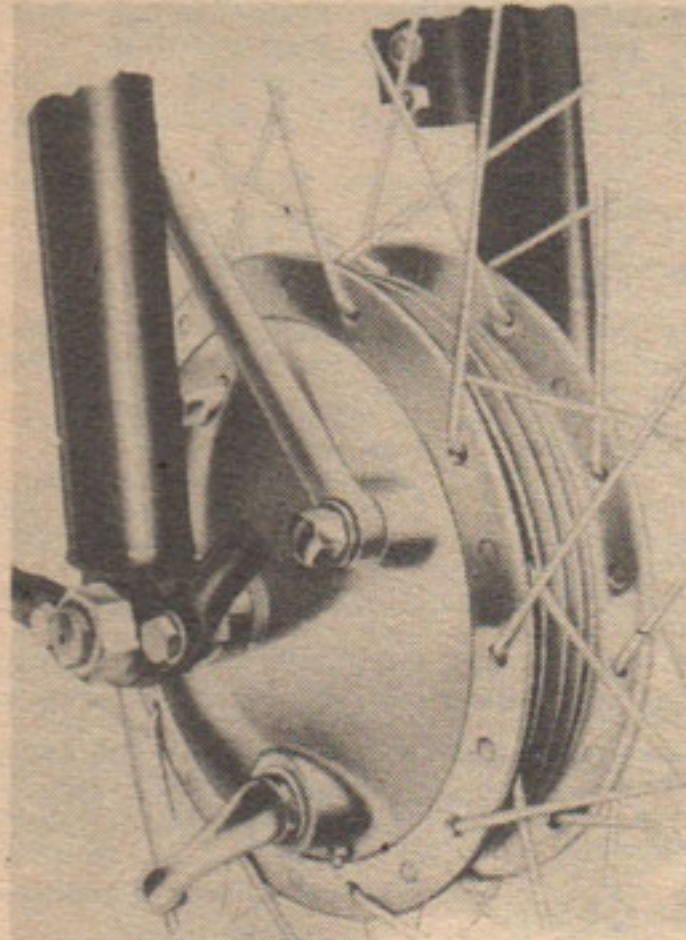
Etudiée pour votre confort



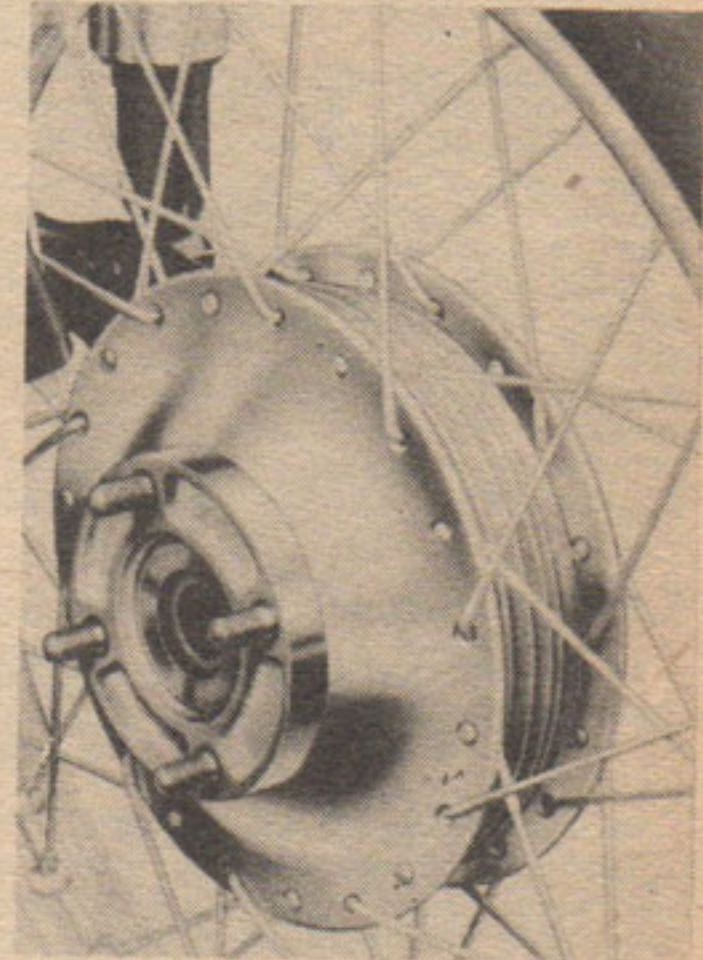
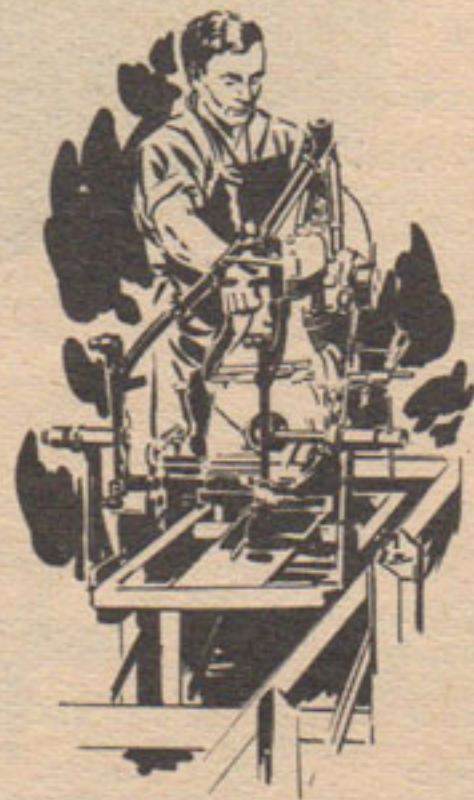
Ampèremètre, compteur et interrupteur d'éclairage encastrés dans un tableau de bord élégant, combiné avec le phare.



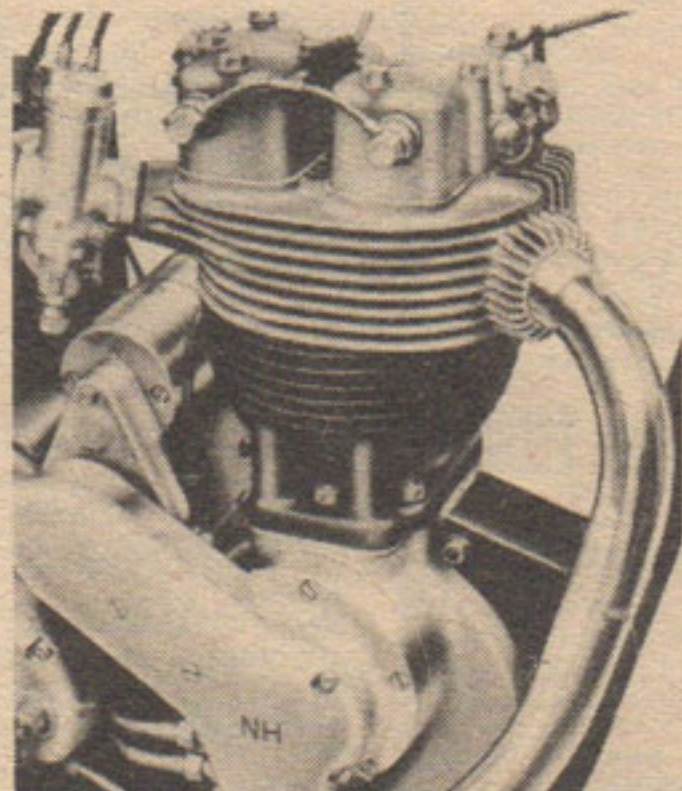
Roue arrière à démontage rapide. Carter de chaîne secondaire étanche.



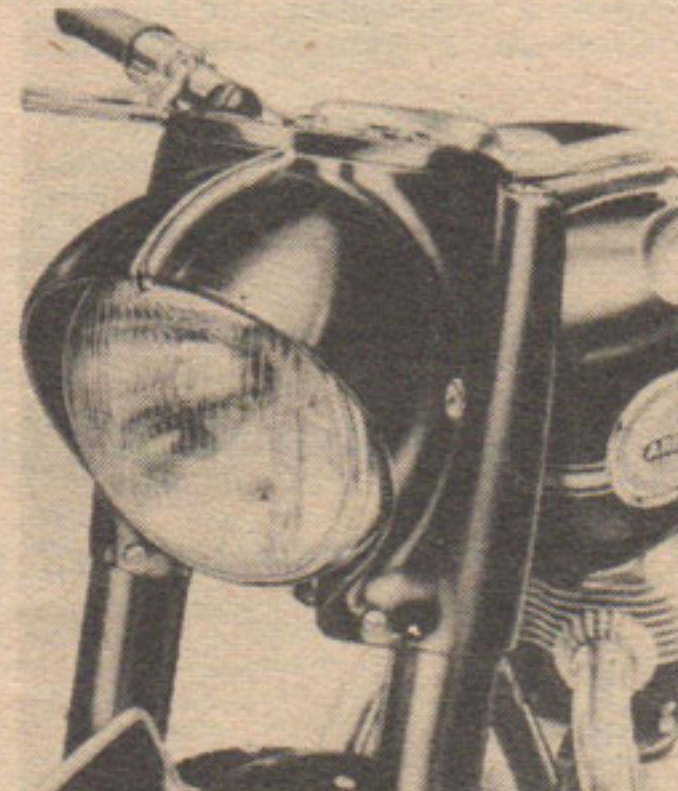
Freins-moyeux centraux puissants avant sur tous les modèles de la gamme.



Freins-moyeux centraux arrière sur tous les modèles (sauf 4 GL). 178 mm de diamètre ; 38 mm de largeur.



Le nouveau moteur du modèle N.H.G.L. qui comprend une culasse en aluminium et des tiges-poussoirs complètement enfermées.



Capotage de phare aérodynamique avec visière de protection.

Agents dans toutes les grandes villes de France

ECHOS DIVERS

LE SPORT

MOTO-BALL CLUB DE PARIS-ST-DENIS

Le Moto-Ball Club de Paris-Saint-Denis, un des plus anciens clubs de moto-ball de France, plusieurs fois champion de Paris, champion de France d'Excellence en 1952 et plusieurs fois finaliste de ce championnat, désire se mettre en rapport avec d'autres clubs en vue de conclure des matches ; les organisateurs de réunions sportives peuvent écrire à ce sujet à Mr G. Landais, 17, allée de la Paix, à Pierrefitte.

L'équipe première du MBC de Paris-St-Denis jouera cette saison en division Nationale.

MOTO-CROSS A BORDEAUX

Les Girondins de Bordeaux Moto-Club organisent le 4 mars, au parc Montequieu, à Cenon, leur Moto-Cross National. Parmi les pilotes engagés, citons Delpeyrat, Hazianis, Lefèvre, Amédéo, Lusseyran, Boisserie, Cross, Melous, Darrouy, R. Mosconi, Charbonnier, Ayrault, Thomas, etc...

SOIREE DU M.C.C.

Le Moto-Club Châtillonnais informe ses membres que la 17^e Soirée annuelle du MCC organisée pour fêter joyeusement le 24^e anniversaire du club aura lieu le samedi 3 mars 1956 et comprendra comme d'habitude un banquet qui sera suivi d'un bal de nuit privé. Cette soirée sera organisée au Restaurant « La Tourelle » à Vanves, soirée au cours de laquelle on procédera à la distribution des récompenses des championnats amicaux 1955, à l'élection de la Reine du MCC et de ses demoiselles d'honneur, et qui comportera des attractions diverses offertes par la Section Sportive des Amis de Radio-Luxembourg.

LA COURSE DE LA COTE LAPIZE LE 4 MARS 1956

La Fédération Française de Motocyclisme vient d'homologuer les règlements de la « Course de la Côte Lapize », qui se disputera sur l'autodrome de Montlhéry le dimanche 4 mars 1956.

Scototers 125, 175, et 250 cmc.

Toutes les catégories de motos de 125 à 1.000 cmc.

Toutes les catégories de sidecars de 350 à 1.200 cmc.

Et tous les cyclocars 3 roues de 350 à 1.200 cmc sont admis.

Pour tous renseignements, s'adresser à la secrétaire de l'AMC, Mlle J. Colin, 5, Square Neuilly-Château, à Neuilly sur Seine. Tél. SABLons 63-99.

Rappelons que c'est toujours Georges Monneret qui détient le record avec le temps de : 27" 3/5, moyenne horaire 104 kmh. 348, et c'était en 1937 ; ce record sera-t-il battu en 1956 ?

Le départ sera donné arrêté, arrivée lancée, et le chronométrage est électrique au 1/10^e de seconde.

LA SEMAINE PROCHAINE...

Dans le prochain numéro de « Moto-Revue », vous trouverez une présentation de la nouvelle 150 cmc. Vespa ; la suite de notre étude sur l'équipement électrique, cette semaine, les volants magnétiques ; un essai de la Zundapp 200 S ; une description de machine compétition ; nos rubriques « Tribune Libre », « Ce qu'ils en pensent » ; des informations ; du sport, etc...

STATION-SERVICE A DOMICILE

La Société SEDIP de St-Etienne construit le bidon mélangeur « Ravito », breveté SGD, véritable « Station-Service chez soi » pour les usagers de moteurs 2 temps.

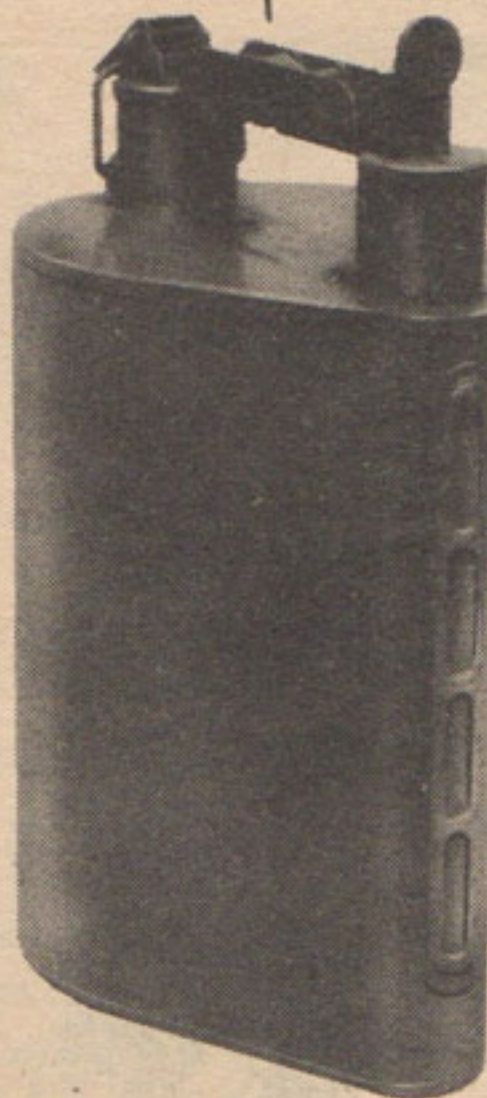
L'appareil comprend un réservoir principal et un tube doseur incorporé avec liaison par clapet.

Deux graduations indiquent : l'une le pourcentage d'huile (de 1 à 11 %), l'autre le volume de mélange contenu dans l'appareil.

La manutention est rendue aisée par la poignée et le transport possible dans n'importe quelle position, grâce à l'élasticité éprouvée sur chaque appareil avant expédition.

Les usagers préparent eux-mêmes, chez eux, quand ils le veulent, en une seule fois, le mélange pour 5 litres d'essence, avec précision, au pourcentage prescrit, avec l'huile conseillée, rapidement, sans se salir, avec économie importante.

Ils ont constamment chez eux une réserve de mélange dont ils voient le niveau.



DANS LES CLUBS

■ MOTO-SPORT MARSEILLAIS. — Le MSM a procédé au renouvellement de son bureau pour 1956. Voici sa composition :

Prés. d'hon. : Vieini et Chaillau. Prés. actif : Cimelli. Vice-Prés. : Remusat. Direct. sport. : Combres. Direct. adj. : Mouriès. Secrét. Trés. : Maradit. Cons. Techn. (compét. et touris.) : Giraud, Ascensio, Igniesta, Fauchier. Soigneurs off. : Mme et Mr Combres.

Le siège est transféré 402, bd National (Bar de la Filature).

■ MOTO-BALL CLUB DE PARIS-SAINT-DENIS. — Voici la composition du comité directeur pour 1956 :

Prés. : André Charrier. Vice-Prés. : Berthe et Bruyez. Secrét. gén. : Landais. Secrét. adj. : Bisch. Trés. gén. : Louis. Trés. adj. : Torrecilla. Assesseurs : Nosselin, Pugno.

MOTOS ADLER

Dynamic-Sport vient de recevoir quelques motos de la fameuse marque allemande Adler dans les deux modèles Tourisme 16 CV et Sport 18 CV, en 250 cmc. bicylindres deux temps.

Ces belles motos sont, dès maintenant, disponibles et visibles dans le magasin de la rue Saint-Augustin.

Moto
La
Moto **revue**

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

Revue technique indépendante
et de défense des usagers

FONDÉE EN 1913 — DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME

Rédaction-Administration-Publicité : 12, RUE DE CLÉRY, PARIS-2^e (Immeuble M^o Sentier) - Tél. GUT. 73-32 (4 lignes groupées)

ABONNEMENTS

	France	Etranger
24 N ^{os}	800 fr.	1.100 fr.
50 N ^{os}	1.500 fr.	2.000 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N^{os} du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 750 frs

● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) : MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2^e

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n^o 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.

LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

MOTOBECAINE

175 MOTOB. Z2C impec. 13500 kms tte éq. 80000. BRUNET 191 r de Belleville 19°.
 125 D45S impec. nomb. acc. état neuf 85000. MAI. 08-62.

PEUGEOT

250 Peugeot neuve 5000 kms 120000. IBANEZ r du Ponceau, Maule (Seine et Oise).
 PEUGEOT 176 TC4 carénée noire 90. Créd. rep. Leclerc, 17 rue Pajol 18°.
 Peug. 176 t. b. ét. acc. px int. Guimond 10 r Coquillière 1er

TERROT

350 TERROT 10000 km impec 140. équi. 15 r Bellot 19°.

YDRAL

YDRAL 125 sus. AR 15000 gar. 3 mois et 5 mois à 10000 17 rue Pajol 18°.
 175 Ydral AGF 13000 kms prix à déb. Dumouchel 4 bd Courturier, Ivry.

MOTOS TCHEQUES

JAWA 250 et 350 CSEPEL 250

TOURISME et Grand Sport peu roulé Etat neuf absolu

Prix exceptionnel Garantie - Crédit

SIDAM

8, rue Fourcroy, PARIS-17° Ouvert tous les jours
 MEME LE DIMANCHE MATIN
 350 JAWA 53 14000 k impec. sel. dble sac. cse ach. voit. Raphaelen 17 r Gauthey 17°.

MOTOS ANGLAISES

SUNBEAM S8 impec. 230. crédit RENE Tél. 820 Chéllés.

TRIUMPH

toutes pièces détachées

PEROTTI

DAU. 29-28, 16, r Prévoyance Vincennes.

BSA A7 ST 1953. 170000. MOL. 13-73 après 20 h.

VEND ou éch. ctre auto ou moto réc. 350 Royal Enfield Cross 1955 : 12 courses. C. GOYON 25 r d'Orsel Paris 18°

500 BSA A7 ét. nf px intér. S'ad. Benoit à Sognolles par Donnemarie en Montois (S-M)

TRIUMPH T100 40 bicycl. t. b. ét. 130000 après 15 h. Baudoin 7 rue Dalou 15°. FON. 84-61.

TOUTES TRIUMPH

GARANTIE TOTALE Pièces et main d'œuvre pendant 6 mois

PEROTTI

16, r Prévoyance, Vincennes.

MOTOS AMERICAINES

175 HARLEY tr. belle civil. bleue nuit sel. bipl. équi. px 150. FORT, Voreppe (Isère).

MOTOS ALLEMANDES

BMW R25/2 équi. 180. DAU. 12-33 Ecr. Chiot 181 r Vaugirard

OCC. except. Zundapp Russie side tracté bon état 80000 à débattre, visible Le Flohic 14 r Moulin de la Pointe, P. 13°

NSU 4 CV culb. Konsul ét. nf garan. 3 mois créd. repr. 17 rue Pajol, tél. BOT. 05-95.

350 DKW NZ pl. ét. méc. tél. NOR. 70-86 pr rend. vs.

BMW R67/2. 148 rue de Tillemont, Montreuil sous Bois.

Zundapp Russie Impérial 2 pl. reprise + petit. Monfardini, 4 r Galvani, Villeurbanne.

MOTOS de COURSE

500 FEATHERBEARD 1955 sup. car. nb. pièces px int. 500 Featherbeard 1953. MURIT Jean 30 rue Paul Ba ruel 15°. LEC 60-53.

197 DOT spéc. cross très bon état 90000. ITA. 09-18.

200 Dot cross susp. osc. b. px J. R. 15 cité Beauharnais 11°

MOTOS DE COURSE 350 Norton double arbre. R. Deschamps, Obernai (Bas-Rhin)

MOTOS DIVERSES

100 MOTOS SCOOT.

av. 10000, toutes pces occas. 157, av. Maine 14°, ouv. dim.

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 VENDREDI AVANT 18 HEURES

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

SPECIALISTE GNOME RHONE

Toutes pièces disponibles CV2 X AX2 sup. Major Junior Moteurs, boîtes, ponts, répar. 15 motos Gnome à liquider Ech. Vente LUTECE MOTOS 29 r Geoffroy St Hilaire, Paris-5°

SUR TOUTES MACHINES REPRISE DE VOTRE MOTO OU VOITURE AVEC CREDIT PEROTTI DAU. 29-28

Chez AUDEGEAN

REPRISE

CREDIT A VOTRE GRE

650 BMW R71 et R12 140.
 650 Triumph Thunderbird 230.
 500 Triumph Tiger 100 180.
 500 BSA B33 et WM20 95.
 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, 1952 et 54 130
 250 BSA culb. 52 et 54 130.
 250 Gima grd sport 55 180.
 250 Terrot 1955 175.
 175 et 125 Peug. 52 à 54 75
 175 et 125 Motob. culb. 80.
 52 à 54

SCOOTERS

VESPA LAMBRETTA STERVA TERROT, etc...
 300 MOTOS depuis 25000 frs 137-139 av. Clichy et 10 r des Apennins 17° (M° Brochant) OUVERT DIMANCHE MATIN

Vends 232 M. Goyon état neuf 150000. 250 Excelsior 110000. Vve Devèvre, Chagny (S.-L.).

PIECES D'OCCASION MOTOS TOUTES MARQUES

Moteurs, boîtes, carters, pignons, pneus, magdyn. Echange standard fourches et cadres

200 motos et 50 sides bas prix Lots pour mécanos. Epaves à remonter

10 Peug. 175 ét. nf 65000 pièce Course et Cross

250 Guzzi à réviser 85000

Velocette KTT 165 kmh 175000

New Impérial 350 d'usine 100000

200 Monet spéc. cross 90000

175 AMC spéc cross 75000

350 Rôy. Enfield spéc. 165000

4 Racers 500 monoplace course Roger SCEAUX 4 rue Beurepaire, Pantin. VIL. 15-18.

TOUTE BOULONNERIE ANGLAISE

PEROTTI

DAU. 29-28

UNIQUE A PARIS

Super Crédit Echanges

BMW R51/3 et R51/2 c neuves

BMW R73 solo et sidecar

BSA Golden 55 oscil. c. nve

BSA Golden 54 et A7 luxe 245.

BSA B33 neuve et B31 190.

Triumph speed-twin c. nve 235.

Sunbeam S8 side ou solo 245.

500 Norton, Royal, FN, etc... 250 Jawa, Puch, Csepel, etc... + 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 10000 fr. comptant

ALAZARD

47 bis. av. de Clichy (17°). (dans passage côté cinéma)

CREDIT - REPRISE

Motos/Autos
 Triumph disponibles
 Golden état neuf
 Ariel 500 Twin très belle
 BSA A7 parfaite
 Lambretta nf 5000 kms 175 et 125 toutes marques
 HURNI 38 r Saussure, Paris (angle r Legendre) Wag. 87-36

200 MOTOS

A VIL PRIX

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

VENTE

JUSQU'A EPUISEMENT Bon état de marche
BEDARRIDE
3, PLACE CLICHY
 Ouvert dimanche et fêtes

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.

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).

GARANTIE OFFICIELLE

SUR CONTRAT

Reprise de votre moto Contre voiture tous modèles

Crédit 12-15-18 Mois

IVRY-AUTOS-MOTOS

28, rue de Paris, IVRY Ouvert dimanche et fêtes

Métro : Pte d'Ivry et P. Curie

50 TRIUMPH

de suite-toutes reprises et crédit en 10 minutes

PEROTTI

DAU. 29-28

DIVERS

Etud. 20 ans ch. compagnon pr vacances Esp 1-15 avril moto. Ecr. G. Hennes 11 r de Sallis Metz.

INDIAN Gnome R. Gillet stock motos épaves et pièces. ALAZARD 47 av. de Clichy 17° dans passage, côté cinéma.

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°) 16 rue G. Bonnac, Bordeaux

ECHANGES

CABRIOLET Lancia contre moto ou scooter. LEC. 60-53

TERROT 5 CV culb. 49 selle dble ét. garan. ctre 125. Lecer 17 r Pajol. BOT. 05-95.

OFFRE motos toutes marques contre stock pièces détachées d'occasion. Roger SCEAUX, 4 rue Beurepaire, Pantin. VIL. 15-18.

Mon auto c/Moto VIL. 09-21. ECA 7 r Montreuil, Pantin.

ECHANGEZ votre moto contre l'auto de votre choix.

AUDEGEAN 137-139 av. Clichy

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

ON DESIRE ACHETER

ACH. BMW R69 nve ou sous garantie M. Bertrand N.D. de Briançon (Savoie) tél. 36.

PART. cherche side Précision droite. MEN. 81-49.

Achète Comptant

125 motos, Lambretta, Vespa, Bernardet. M-S 19 r 2 Communes, Montreuil, tous les jours

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

ACHAT MOTOS VELOMOT. SCOOTERS RECENTS Paiement immédiat et échange contre voitures

Crédit 8-12-15 mois DUMAS 21 r de la Félicité-17°

Achète comptant

Motos, scooters tous modèles BEAUD 28 r de Paris IVRY Métro : Pte d'Ivry et P. Curie

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

ACHETE COMPTANT 125 Puch 350 Jawa, 250 NSU, BSA, Lamb. ou Vespa, RIC. 75-28.

ACHETE ET PAIE DE SUITE TOUTE MACHINE ETRANGERE RECENTE DE 50 A 56

PEROTTI

16 RUE DE LA PREVOYANCE VINCENNES, DAU. 29-28.

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

VOITURES

TOUJOURS 50 petites voitures révisées, reprise motos. Crédit. R. SCEAUX 4 rue Beurepaire, Pantin. VIL. 15-18.

GARANTIE CONTRAT

CREDIT IMMEDI. 18 MOIS

100 AUTOS

Spécialiste 4 CV avec 20000. 7, rue de Montreuil, Pantin M° Eglise, ouvert Dimanche

244 rue du Mesnil, Asnières (4 Routes) Ouvert Dimanche

EMPLOIS

Offres d'Emplois

Jeune, dynam., possédant voit. désire créer portef. ou relev. sect. B du Rh., Sud Est, access. motocycles. Etud. t. off. sér. P.F., 69 rue 3 Frères Carrasso, Marseille.

RECH. mécanicien débutant. DELAIRE 4 imp. de la Galeté

AGENCE française import. firme américaine recher. pr région Paris. représentants spécial. motos - carte multip. - bien introd. clientèle revend. Ecr. à Pté Olivier 80 r Taitbout Paris qui transm.

TRIUMPH

Gnôme-&Rhône

6, Rue de la Butte aux Cailles - PARIS-13^e

"BOBILLOT MOTOS"

Pierre LANGOT
Lambretta

Réparations et mise au point par Spécialiste

Tél. : GOB. 50-31

FACILITES DE PAIEMENT

N. S. U. TERROT

DYNAMIC-SPORT

6, rue St-Augustin (2^e)

M^o 4 Septembre - RIC. 75-28

Concessionnaire des marques :

JAWA - BSA - NSU - IFA
DS MALTERRE - TERROT
MONET-GOYON - GUZZI
PUCH - LAMBRETTA - AWO
ADLER - RUMI - VESPA
AGF (Ydra) - CveloPALOMA

OCCASIONS :

Garantie totale 3 mois
(pièces et main-d'œuvre)
choix de Lambretta, Vespa,
et motos toutes marques

CREDIT : 2 à 18 mois

Le moins cher de France

En cas de maladie, Dynamic
paie pour vous

TOUTES REPARATIONS

Achat ferme moto, scooter

SERVICE DES DOMAINES

Adjudications des 1^{er} et 15 Mars 1956 à 14 h. à
Paris (2^e). Direction du S.C.V.M. : 104, rue de
Richelieu (Salle des adjudications)

Soumissions cachetées et enchères verbales

Le 1^{er} Mars :

63 **MOTO-SIDECARS** ou **MOTOCYCLETTES** de
marques françaises de 350 à 800 cmc. de cylindrée
visibles au Dépôt des Domaines d'Aubervilliers : 87, Bd
Félix-Faure (métro Porte de la Villette ou Autobus 65 :
Gare d'Austerlitz-Aubervilliers, arrêt Félix-Faure)

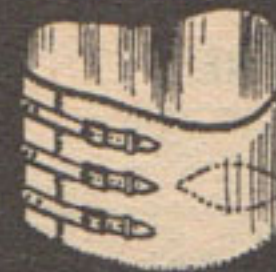
Le 15 Mars :

24 **MOTOCYCLETTES** ou **VELOMOTEURS** et 7
SCOOTERS de marques françaises ou étrangères
visibles à partir du jeudi 8 mars à la Fourrière de la
Préfecture de Police, 39, rue de Dantzig, Paris-15^e

NOTA. — Tous ces engins seront vendus à l'unité
Renseignements et détails : Direction sus-nommée

Tél. : RIC. 63-46

Indispensable
à votre
Santé



MARQUE DÉPOSÉE

MOTO-CEINTURES

en Cuir

A. BERL

20th Rue des Jumeaux - TOULOUSE

Demandons et indiquons
Dépositaires

Documentation sur demande

LUCAS

ÉLECTRICITÉ

SERVICE-STATION

Exclusive Région Paris

A. LABARRERE & Cie

8, rue du Débarcadère

Tél. : ETO. 22-25



Toutes les motos
RIVA-SULKY

sont équipées en série avec la
SUSPENSION & L'ANTIVOL

NEIMAN

FOURCHES TELESCOPIQUES

SUSPENSIONS et AMORTISSEURS

HYDRAULIQUES pour MOTOS

Modèle déposé - Brevets STAGNI

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



Constructeurs

PIECES D'ORIGINE MOTOBECANE

Expédition de suite
tous modèles

Devis - Réparations

Echange moteur,
cadre, fourche

6, Bd Richard Lenoir 11^e

Pièces
origine

ARIEL — SUNBEAM

6, Bd Richard Lenoir 11^e

Toutes pièces en stock

EXPEDITION

Toutes réparations cadre,
fourche. — Mise au point



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

Pour toute correspon-
dance avec « MOTO-
REVUE », n'omettez

pas de joindre un
timbre pour la ré-
ponse.

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2^e)



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

TOUT VOTRE OUTILLAGE MOTO ET CYCLE...



Envoi
gratuit du Catalogue complet

VAR

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

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

La bibliothèque du "motorisé"

La spécialité des Éditions de Moto-Revue

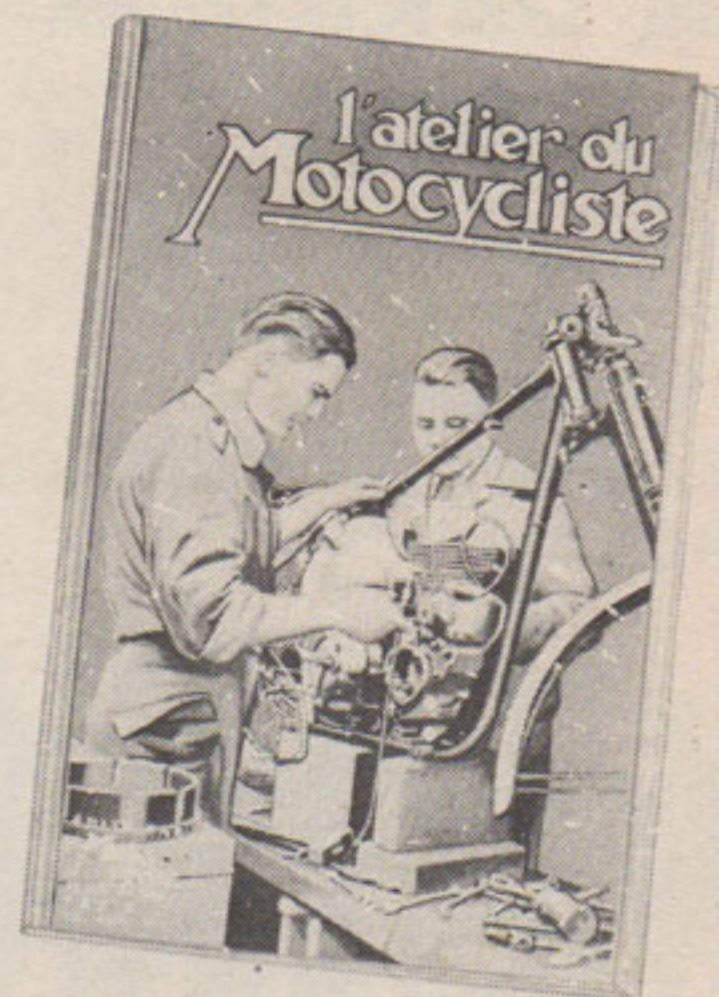
TOUT MOTOCYCLISTE, TOUT SCOOTERISTE, TOUT CYCLOMOTORISTE, SERA PARFAITEMENT DOCUMENTÉ EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ÉTÉ ÉCRITS POUR LUI



Prix : 750 fr. (par poste 850)



Prix : 495 fr. (par poste 547)



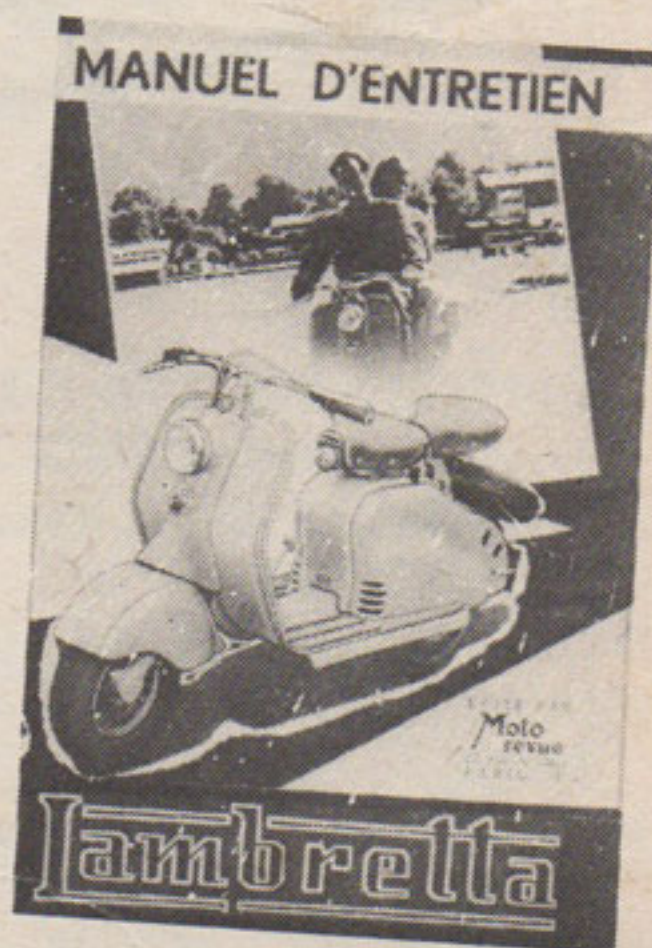
Prix : 500 fr. (par poste 545)



Prix : 525 fr. (par poste 580)

NOUS 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.)
- VAP 4 - DT - A-B-G - 55**
Prix : 450 fr. (par poste 493 fr.)
- L'ART DE CONDUIRE (Motos, Vélocycleurs, CycloMOTEURS)**
Prix : 430 fr. (par poste 475 fr.)



Prix : 490 fr. (par poste 537)



Prix : 410 fr. (par poste 455)

TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 60x100 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)

*N'attendez pas
comme eux*

**LA DERNIERE
MINUTE**

**POUR COMMANDER
VOTRE MACHINE
LIVRABLE
A LA DATE DE VOTRE
CHOIX**

JAWA

**GARANTIE TOTALE 6 MOIS
CREDIT 18 MOIS - REPRISES
PIECES ET MAIN-D'OEUVRE**

**250 cm³
219.500 FR**

**350 cm³
249.500**



SEINE

ASNIERES-SCOOTER - M. VILLECHEVROLLE,
1, Grand'Rue, ASNIERES.

M. COURDURIE - 4 et 8, rue Jules Joffrin,
SAINT-DENIS.

DYNAMIC-SPORTS - 6, rue St-Augustin, PARIS.

FRANCE-MOTO-SPORT - 46, Boul. Magenta,
PARIS.

M. JEANNIN - 11, avenue de la Porte de la
Plaine - PARIS-15^e.

M. LENINGER - 33, r. Sadi Carnot, NANTERRE.

Sté S.I.D.A.M. - 8, rue Fourcroy, PARIS-17^e.

M. POHU - 52, avenue Foch, SAINT-MAUR.

M. PERRIN - 50, avenue Edouard Vaillant,
BOULOGNE-BILLANCOURT.

SAINT-PAUL MOTOS - 1, rue de Rivoli, PARIS.

M. LALA et Fils - 194, av. du Maine, PARIS-14^e.

SEINE-ET-OISE

M. BARDEAU - 18, Boul. Jean
Allemans, ARGENTEUIL.

M. DAMPFHOFFER - 169, route
de Corbeil, Ste-GENEVIEVE-
des-BOIS.

ENGHIEN-MOTOS-SCOOTERS - 70, rue du
Général de Gaulle, ENGHEN.

M. LETEURET - 44, rue de Paris, St-GERMAIN-
en-LAYE.

M. MEJASSON - 3, av. de Verdun, EZANVILLE.

M. NEPLAZ - 77 bis, avenue de la République,
MANTES.

M. RASSER - BALLANCOURT.

M. VALDEVIT - 7, ruelle des Postes, CORBEIL-
ESSONNES.

M. PICHARD - 31, quai de la République,
CONFLANS-Ste-HONORINE.

M. PINON - TRAPPE-MOTOS,
avenue G. Péri, TRAPPES.

SEINE-ET-MARNE

M. CHARNY - 3, rue de France,
FONTAINEBLEAU



Agent Général : **ETS JACQUES POCH** 127, avenue de Neuilly - NEUILLY-sur-SEINE - MAI. : 61-70

NOUS PUBLIERONS CHAQUE SEMAINE UNE LISTE DE NOS AGENTS PAR REGION