

Moto revue

44^e ANNEE. — 17 MARS 1956. — N° 1.281
Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

RÉSULTATS
REFERENDUM
175 PEUGEOT



A Pierre Monneret, sur Gilera 4, le nouveau
record de la Côte Lapize, à 109,5 kmh.

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



LES FANIONS

MOTO-REVUE ENTR'AIDE

SCOOTER-MAGAZINE ENTR'AIDE

CYCLOMOTO ENTR'AIDE

sont en vente à nos bureaux : 12, rue de Cléry,
Paris (2^e) au prix de 70 fr. pour nos abonnés
(fco : 90) et 100 fr. pour nos lecteurs (fco 120).
(Pas d'envoi contre remboursement)

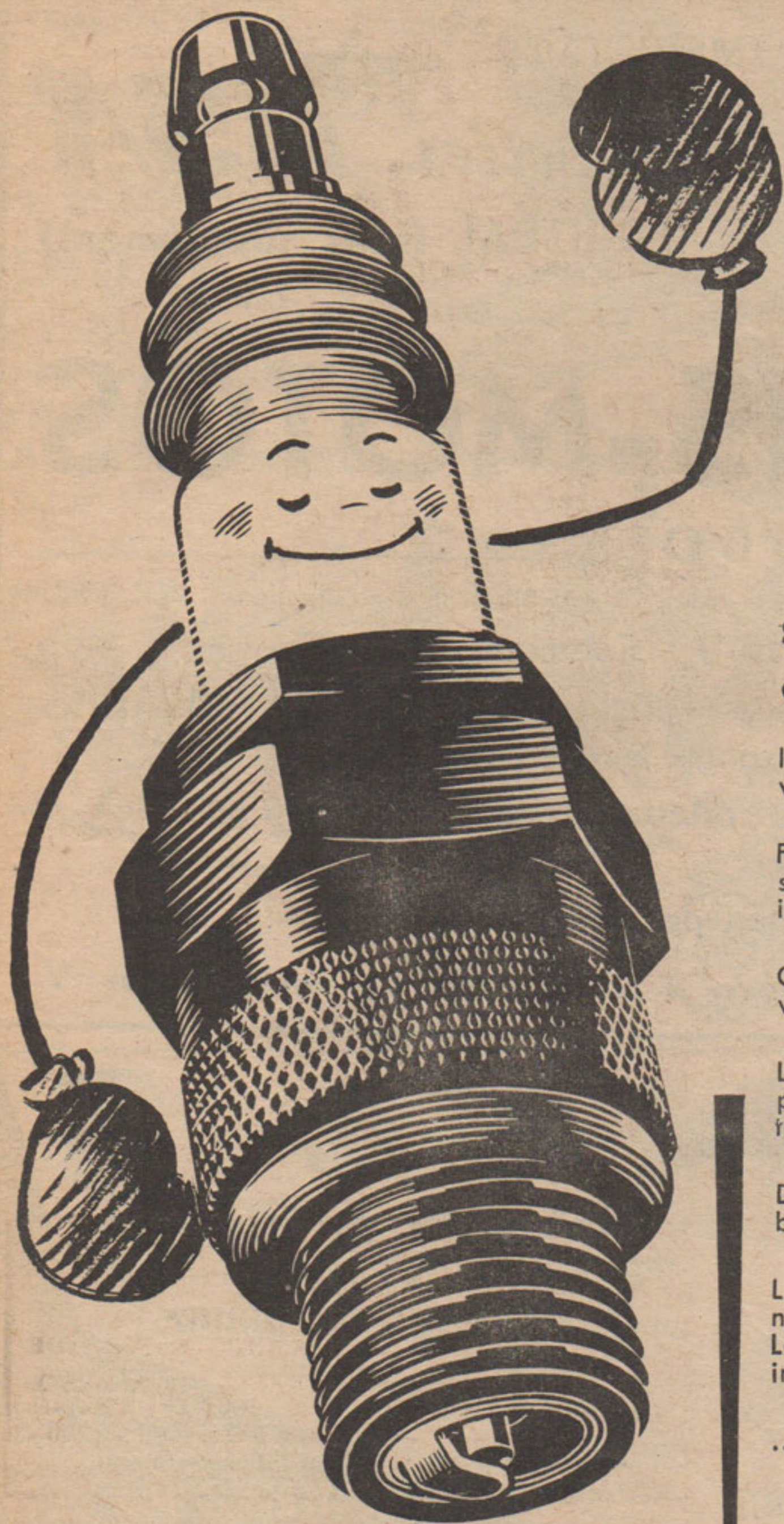
Déjà plusieurs mois que tous nos fanions : MOTO-REVUE ENTR'AIDE, SCOOTER MAGAZINE ENTR'AIDE, CYCLOMOTO MAGAZINE ENTR'AIDE sillonnent les routes de France.

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

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

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

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



*Jamais
K.O*

**Sur votre machine, à plein régime,
ça chauffe dur... et ça vibre !**

Il vous faut une bougie qui "supporte le choc" victorieusement.

FLOQUET sait très bien que les questions d'allumage sur les motos, c'est "infernale", mais sportivement il s'y est toujours attaqué.

Cette fois encore, il a pensé à vous. Il a fait pour vous la **nouvelle bougie ROSE super étincelle**.

La nouvelle céramique rose de l'isolant synrubis permet une évacuation rapide des calories et supporte tous les chocs thermiques.

De cette façon les électrodes chauffent peu et s'usent beaucoup moins vite.

La robustesse de la bougie a été augmentée grâce à un nouveau mode d'accouplement de l'isolant et du culot. La nouvelle bougie Rose FLOQUET est pratiquement incassable.

... et avec FLOQUET pas de perle,
pas d'auto-allumage.

Dites-le à vos amis !

bougie ROSE Super étincelle

Bougie Rose
Série 101 : 385 F

FLOQUET
la bougie dynamique

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

LIVRAISON IMMÉDIATE

ELLES SONT ARRIVÉES!... *les nouvelles* **BSA**

MOYEURS CENTRAUX · CARTER INTÉGRAL (sans supplément)

Vous pouvez dès maintenant les voir et les commander à :

LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

58, Rue Aristide-Briand, LEVALLOIS-PERRET (Seine) - Métro : Anatole-France - Téléphone : PER. 19-73

ARIEL



1° CRÉDIT 20 % Comptant 6-9-12-15-18 mois

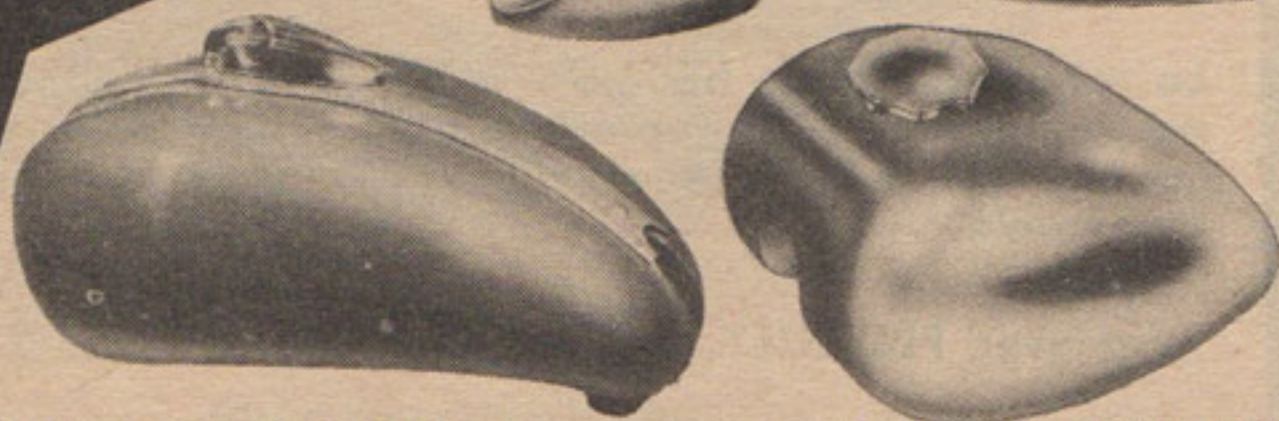
2° STOCK pièces détachées **BSA-SUNBEAM-ARIEL**
Expéditions contre remboursement

3° L'atelier le mieux organisé pour l'entretien et la garantie

4° Immatriculation des machines

Avant de passer votre commande, demandez à voir l'atelier de votre vendeur !!.

MOTTAZ



Spécialités de Réservoirs
et Accessoires de Tôlerie pour
CYCLOMOTEURS · VÉLOMOTEURS
& MOTOS

MODÈLES
DÉPOSÉS

307 à 311
rue de la Garenne

NANTERRE - Mai 29-77

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

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

Une Agence Officielle **Geugeot**

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

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

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

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

**INNOVATION DANS LA VENTE A CREDIT : EN CAS DE MALADIE OU D'INCAPACITE
DE TRAVAIL, NOUS PAIERONS POUR VOUS**

REPRISES DE TOUTES MACHINES - CREDIT - OCCASION

EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE

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

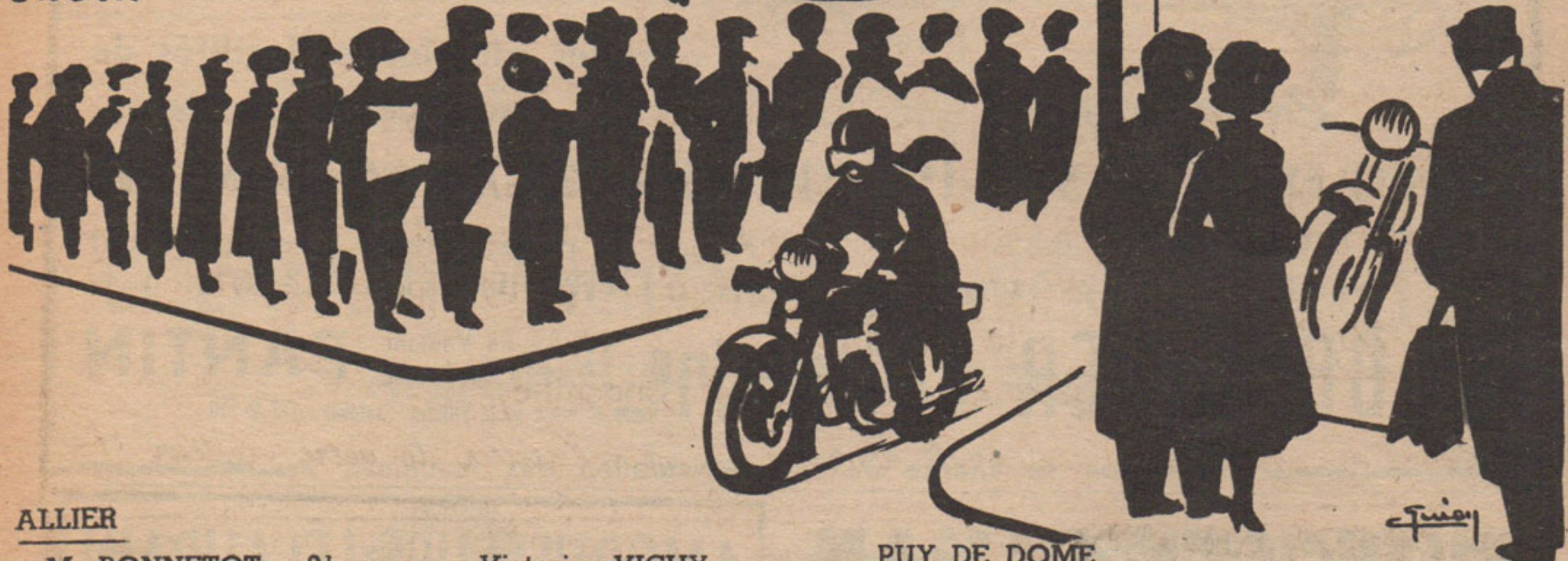
*N'attendez pas
comme eux*
**LA DERNIERE
MINUTE**

**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



ALLIER

M. BONNETOT - 91, avenue Victoria, VICHY.
M. LACOUR - 6, rue des Anciennes Boucheries,
MONTLUÇON.

AUBE

M. CONRAD - 104, avenue P. Brossolette,
TROYES.
M. DESCOUREAUX - 4, rue Gornet Boivin,
ROMILLY-sur-SEINE.

COTE D'OR

M. BARRE - Pl. Marmont, CHATILLON-s-SEINE.
M. CROUZET - 55, Fg. Bretonnière, BEAUNE.
BOURGOGNE-MOTO - Pl. Grangier, DIJON.

DOUBS

M. DUMONT - 8, rue du Docteur Grenier,
PONTARLIER.
M. LOUYS - 4, rue Viette, MONTBELIARD.
M. MAIRE - rue Gauthier,
VERCEL.
M. VERMOT - 1, rue Chifflet,
BESANÇON.

PUY DE DOME

M. ABRIAL - BRASSAC-LES-MINES.
M. DESCOMBES - 9, rue du Moutier, THIERS.
M. DECORPS - Pl. des Abattoirs, CLERMONT-
FERRAND.
M. PHILIPONET - 22, boulevard de la Maulière,
ISSOIRE.

HAUTE SAONE

M. COLLOT - 66, bd de Besançon, VESOUL.
M. MENIGOZ - 18, Espl. du Chêne, LUXEUIL.

SAONE ET LOIRE

M. NEDEY - 3, rue St-Antoine, CHALON-sur-
SAONE.

YONNE

M. BAILLARD - 62, av. Gambetta, JOIGNY.
MOTO-CYCLES-SENONNAIS -
19, r. Alsace-Lorraine, SENS.
M. JUST - 8, avenue Gambetta,
AUXERRE.



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

Le spécialiste des machines anglaises

BSA

CROSS - VITESSE - TOURISME



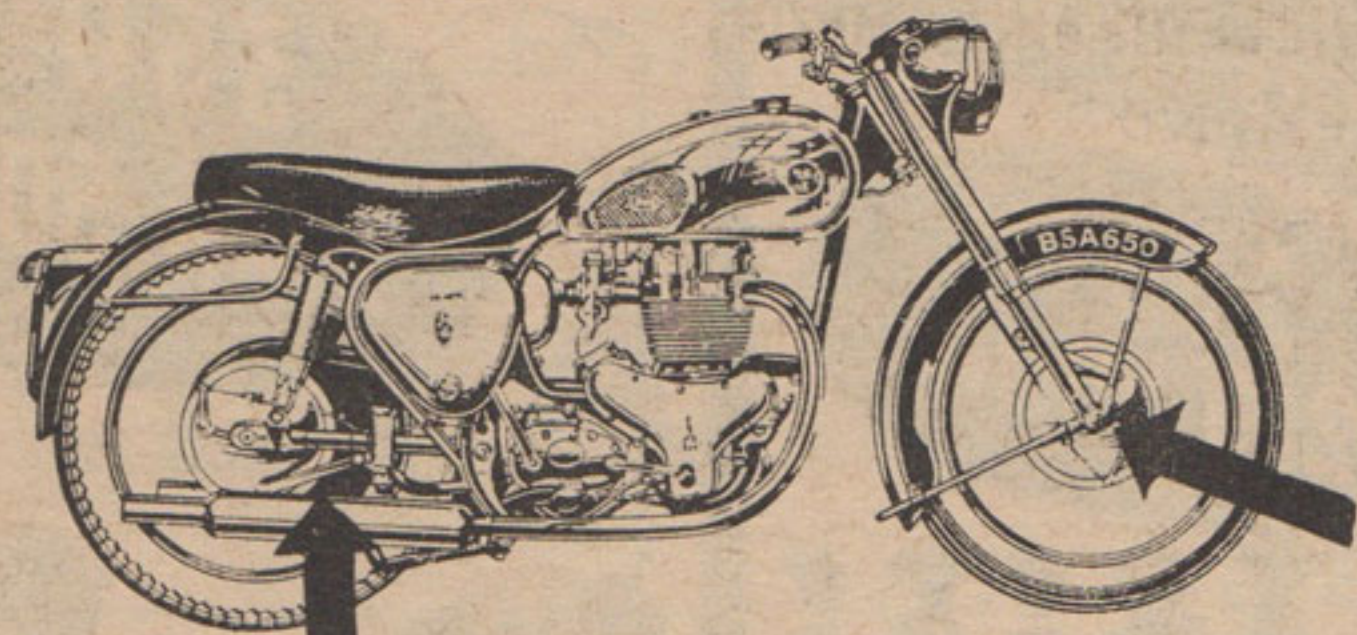
A. CHARRIER

Champion de France de Vitesse 1936

Vous propose les nouveaux modèles
visibles et disponibles en magasins...

Moyeux centraux

... avec les plus larges facilités de
paiement.



Carter intégral

CREDIT EN 48 h. - 9-12-15 ET 18 MOIS - 20 % A LA COMMANDE

STOCK PIECES B.S.A.
Envoi contre remboursement

Atelier de réparations et spécialistes pour
ENTRETIEN ET GARANTIE

A. CHARRIER 2 Magasins 43, Av. Ed Vaillant
28, rue Davoust **PANTIN**

Tél. : VIL. 17-38 - M° Hoche et Porte de la Villette - Autobus : 178 et 130

La maison se charge de l'immatriculation des machines

SILENCIEUX WILMAN

1^{er} Toujours et partout!

1^{er} Prix au dernier concours
du T.C.F. et au concours précédent

1^{er} Prix au concours international
de silencieux organisé à Berne par la F.M.S. en 1953



Tous les 1^{er} PRIX dans toutes
les catégories au dernier concours
de la F.F.M. en 1954

Les essais effectués aux Laboratoires de l'U.T.A.C.
ont prouvé la supériorité des appareils WILMAN
au point de vue silence et puissance du moteur.

SILENCIEUX D'ADMISSION POUR 2, TEMPS

WILMAN 1 et 3, rue d'EVREUX - COURBEVOIE (Seine)

AMORTISSEURS LELAURAIN

Amortisseur

Télescopique

Hydraulique

Double effet

Suspension

Spéciale

Moto-Scooter



CONSTRUCTEUR S. A.

Ets **LELAURAIN** - 8, rue Voltaire

Avron 50 - 82

MONTREUIL

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

Au Livre d'Or de Montlhéry

COTE LAPIZE (classe 175 cm³)

ECLATANTE VICTOIRE et RECORD BATTU

1^{er} André BOUIN (moyenne 83 km 480)

SUR MOTO

Geugeot

Classe 250 cm³ :

Geugeot 1^{re} MACHINE FRANÇAISE

avec André BOUIN

Catégorie « Compétition » (34" 5/10)

Catégorie « Sport » (35" 3/10)

Catégorie « Série » (39" 1/10)

33, Bd Barbès - PARIS-18

BARBES-MOTO

Téléphone : MON. 98-35

★
Métro : Château Rouge
et Barbès

★
COMMANDEZ AVEC 5.000 FR. ET CREDIT DE 18 MOIS

CHEZ LE SPECIALISTE DES 2 PREMIERES MARQUES

★
OUVERT
LE LUNDI

★
P U C H

REPRISES - OCCASIONS

PAQUES LE 1^{er} AVRIL

★
BSA

TERROT

RUMI

LAMBRETTA

Cyclo PALOMA

LIVRAISON avec 6.000 f. comptant

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

L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE

9, rue Belidor, PARIS 17^e
 Vous enverra notice franco pour :

EKA-DUO

2 accessoires en 1 seul

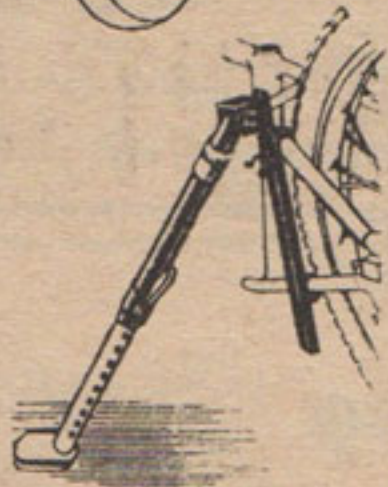
Pare-chocs avec
 béquille latérale
 télescopique.



EKA-12

Béquille latérale
 télescopique.

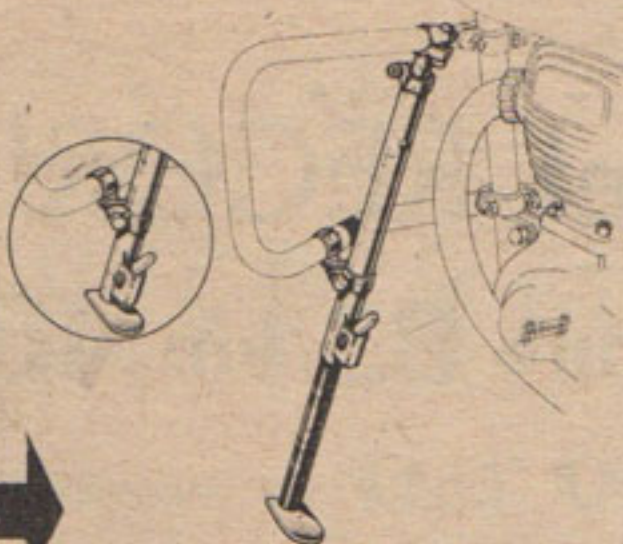
Adaptation facile
 sur tous cadres.



EKA-13

Béquille latérale
 télescopique.

S'ajoute
 instantanément
 sur tous pare-chocs



*l'Hiver est
 K. O.*



Faites comme moi, adoptez

Bret-Oil

"L'huile de compétition
 au service du tourisme"

Son très bas point de congélation permet
 des départs foudroyants par temps froids
 et assure le graissage parfait de votre
 moteur 2 ou 4 temps.

Demandez immédiatement un bidon à votre
 motoriste ; à défaut écrivez à :

BRET-OIL

ISSY-LES-MOULINEAUX (Seine)
 4 R. Jeanne-d'Arc - TÉL. MIC.48-40

Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,

PRINCIPAUX AGENTS

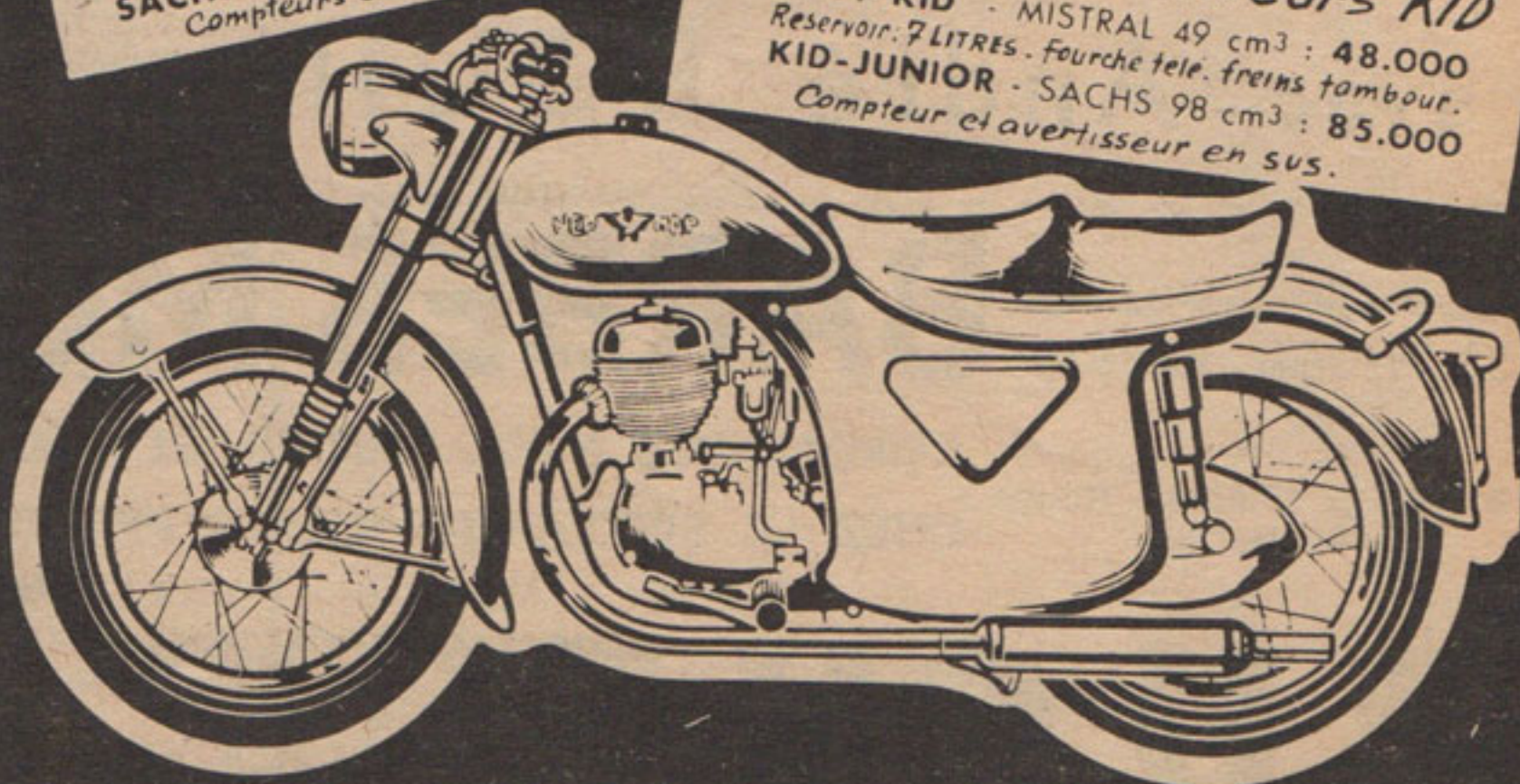
Agen : CLAVERIE 42, Rue Cornières
 Aix-en-Provence : Sté "MOTOREX" 3, C. Sextius
 Albi : MERCIER 64, Rue Séré de-Rivières
 Amiens : ARNIAUD 10, Rue Cormont
 Annecy : COCHE 36, Avenue de Cran
 Annemasse : BOVAGNE 32, Rue de Faucigny
 Angers : DENIS 80, Rue Pasteur
 » BARON 181, Rue Pasteur
 Arles : CORREARD 26, Bd des Lices
 Aubenas : BONNETON 15, Faubourg Jean-Mathon
 Auxerre : ROUGER 40, Rue du Pont
 Bar-le-Duc : HOUPERT, 45 rue Ernest Baizer
 Besançon : VERMOT 1, Rue Chifflet
 Bordeaux : SOLOMIAC 63, Rue de Bègles
 Boulogne : HOYER 46, Rue Saint Louis
 Bourg-en-Bresse : Sté UTIL-SPORTS 18, Av. de Macon
 Bourges : BINON frères 28, Avenue Jean-Jaurès
 Briançon : ROUX fils Rue Centrale
 Cannes : GIOANNI frères 7, Rue Acharé
 Cavillon : CUNTY 3, Rue du Bel-Air
 Chambéry : BETEMPS frères 20, Rue J.-P. Veyrat
 Chateauroux : BELOUIN Hilaire 5, Rue St-Luc
 Coutances : LAPLANCHE 45bis, Rue Gambetta
 Commercy : LASSAUGE 34, Pl. de l'Hotel-de-Ville
 Cherbourg : LITRE 42, Rue Grande-Rue
 Clermont-F : CLERMONT-MOTOS 22, Pl. de Jaude
 Dijon : Maison FOURNIER 17, Place Darcy
 Dole : BUILLE 31, Rue Pointelin
 Douai : RIGERELLE 2, Rue Bra
 Grenoble : VINCENT 10, Rue du Docteur Mazet
 Issoudin : LEGER Rue Pierre Brassolette
 Issoire : MESTRE, A. 48, Bd de la Halle
 La Fère : MOINET 1, Avenue Dupuis
 La Rochelle : TRAVEL 51, Quai Valin
 Le Havre : HERROT 335, Rue Aristide-Briand
 » MALANDAIN 112, Av. Rouget-de-l'Isle
 Lille : DESRAMEAUX Place du Lion d'Or
 Le Mans : MERSANNE et BOISSEAU 12, Q. L. Blanc
 Le Puy : VIAL 3, Boulevard Gambetta

*VOYEZ NEW-MAP: Toujours
 en tête*

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

Ses cyclomoteurs "KID"

BABY-KID - MISTRAL 49 cm³ : 48.000
 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



NON, CENT FOIS NON !..

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
DES MOTOCYCLISTES

C'est avec stupeur, puis indignation que chacun a appris qu'une taxe de 3.000 fr. par cheval fiscal, pour les automobiles, était l'une des dernières trouvailles du Ministère des Finances pour alimenter le Fonds National de Vieillesse !..

La presse, unanime, a crié casse-cou, les spécialistes n'ont pas manqué de fouiller dans leurs archives et d'extraire des statistiques significatives.

Cette taxation existait aux débuts de l'automobile, et si elle a été abolie en 1933, c'est bien parce qu'elle constituait une entrave au développement de l'industrie automobile.

Qu'on en juge : de 1934 à 1938, la production a pu progresser de 34 %. Mais, en ce qui concerne les poids lourds, cet impôt, maintenu de 1933 à 1938, a eu pour effet de diminuer la production de 22,6 % !.. La preuve est faite.

Il y a donc, en maintenant ce projet, un danger réel pour la vie même du pays, car l'industrie automobile française est l'une des plus florissantes du pays, et ralentir la production amènerait au chômage, ce que n'importe quel économiste ne peut que redouter.

★ ★ ★

Il n'est pas question ici de discuter l'intérêt du Fonds National de Vieillesse, mais il est inadmissible que ce soit encore l'usager de la route qui supporte seul son financement, alors que ce doit être une œuvre collective. L'automobile, vache à lait du gouvernement, voilà ce que nous ne cessons de voir depuis plusieurs années. Et nous le voyons encore, puisque le Conseil de la République vient d'accepter que le prix du super-carburant soit augmenté de 2 fr. par litre !..

★ ★ ★

Mais au fait, et les motos ?

Il n'en est heureusement pas question. La Chambre Syndicale Nationale du Motocycle, interrogée par nos soins, nous a répondu dans le même sens. Mais chat échaudé... vous connaissez la suite !

Aussi, d'ores et déjà, au nom de tous nos lecteurs, au nom de tous les motocyclistes, scooteristes, cyclomotoristes, etc... nous nous élevons formellement contre cette mesure de facilité, dont les incidences néfastes ne semblent avoir échappé qu'au ministère des Finances.

DEUX NOUVEAUTES

D'OUTRE-RHIN

ZUNDAPP 175 S.

A lors que la moto semble traverser une certaine crise et perdre du terrain devant le scooter... alors que ce phénomène est plus marqué en Allemagne en raison de la présence de scooters d'assez grosses cylindrées (200 et même 250 cmc.) permettant facilement le grand tourisme... Zundapp n'hésite pas à présenter une nouvelle moto, qui n'est pas seulement une amélioration d'un modèle existant (le cas de la R.26 par exemple), mais un modèle nouveau (dans une certaine mesure), d'une cylindrée qui n'existait plus depuis une vingtaine d'années dans la gamme de production de la marque.

Cette nouvelle machine est la « 175 S ». Pourquoi cette 175 cmc. qui dérive très directement de la « 200 S » que nous avons déjà présentée (N° 1238) et essayée (MR n° 1279) ?

D'une part en raison d'une question d'assurance : en Allemagne elle est de 32 % moins élevée pour la 175 S que pour la 200 S. La taxe est également de 10 % plus basse... alors que l'écart dans les performances est bien plus minime.

D'autre part, en sport motocycliste, il n'existe pas de catégorie 200 cmc., mais 175 ou 250 cmc. Zundapp veut donc pouvoir défendre ses chances avec succès en 175 cmc., alors qu'en 250 cmc. avec une 200, le handicap est de taille.

Ceci dit, venons-en plus précisément à la « 175 S ».

Cette machine n'est, en fait, qu'une « 200 S » rétrécie (sans aucun sens péjoratif), conservant tout l'essentiel de cette dernière.

LE MOTEUR

Nous retrouvons sur la 175 toute la partie basse de la « 200 S », même carter, même vilebrequin monté sur trois roulements, même embiellage monté sur aiguilles engagées, etc...

LES COTES

En raison de cette même partie basse du moteur, nous retrouvons donc également la même course du piston, de 62 mm.

Mais, pour passer, des 200 à 175 cmc., l'alésage a dû être réduit de 64 à 60 mm. En conséquence, de légèrement supercarré qu'était le moteur de la 200 S (rapport course/alésage de 0,97), nous avons maintenant un moteur légèrement long-course (rapport 1,033).

CULASSE, PISTON, TRANSFERTS

Même culasse à chambre de combustion ramassée et déportée sur l'arrière, donnant un meilleur remplissage à moyens régimes, et mêmes ailettes en éventail qui permettent un abaissement de la température de la culasse de 20°C (voir article sur le refroidissement n° 1274).

On trouve aussi le même piston dans lequel les bossages de l'axe prennent appui sur le bas de la jupe et non sur l'intérieur de la calotte. Par ce moyen, les risques de serrage entre l'axe du piston et les bossages sont diminués, surtout que des passages supplémentaires d'huile, tangentiels à l'axe, sont ménagés en vue d'une meilleure lubrification.

Mêmes transferts dont la section va en rétrécissant, afin d'accélérer la veine des gaz frais.

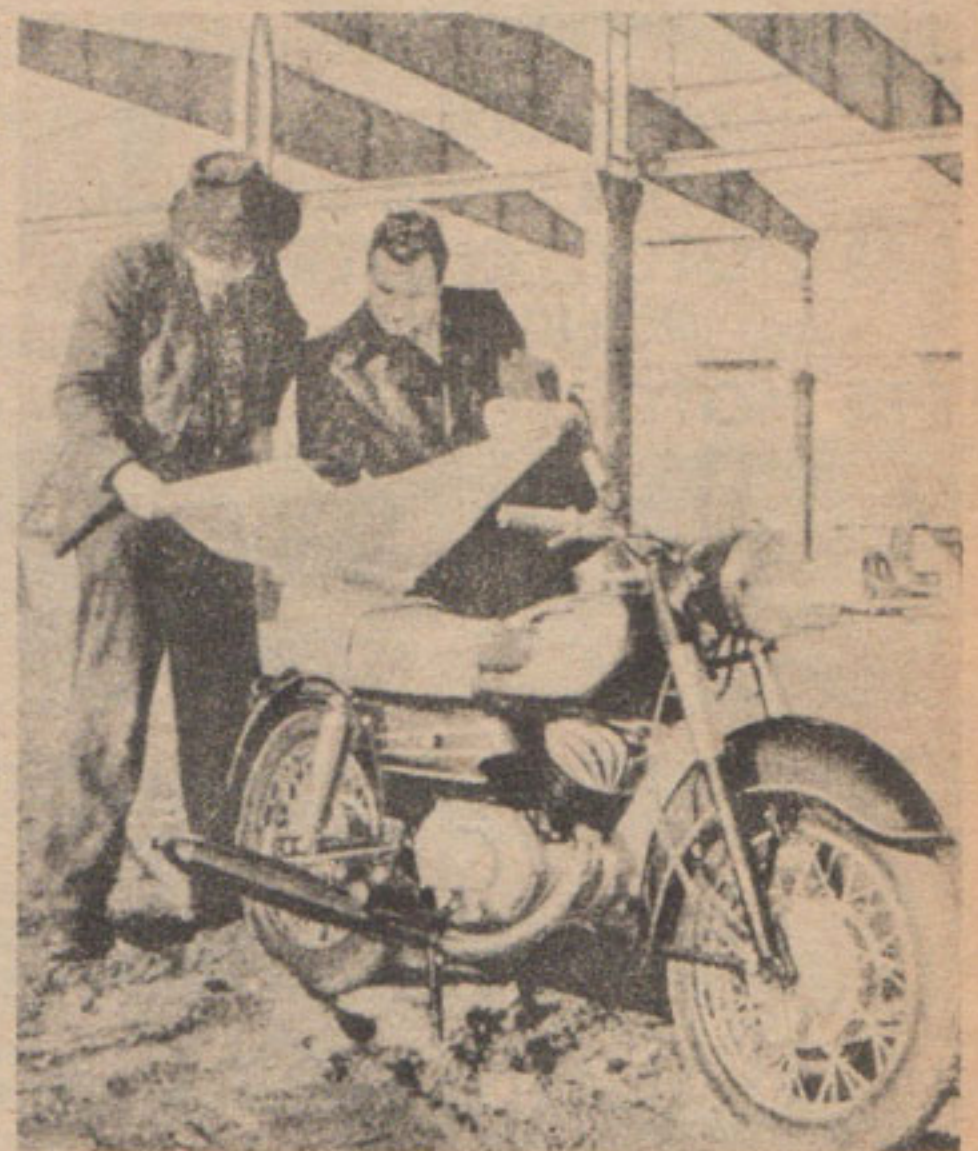
90 WATTS !

Même allumage par batterie-bobine, avec une dynamo-volant en bout d'arbre... dynamo de 60/90 watts (90 watts sur une 175..., voilà qui laissera rêveur !).

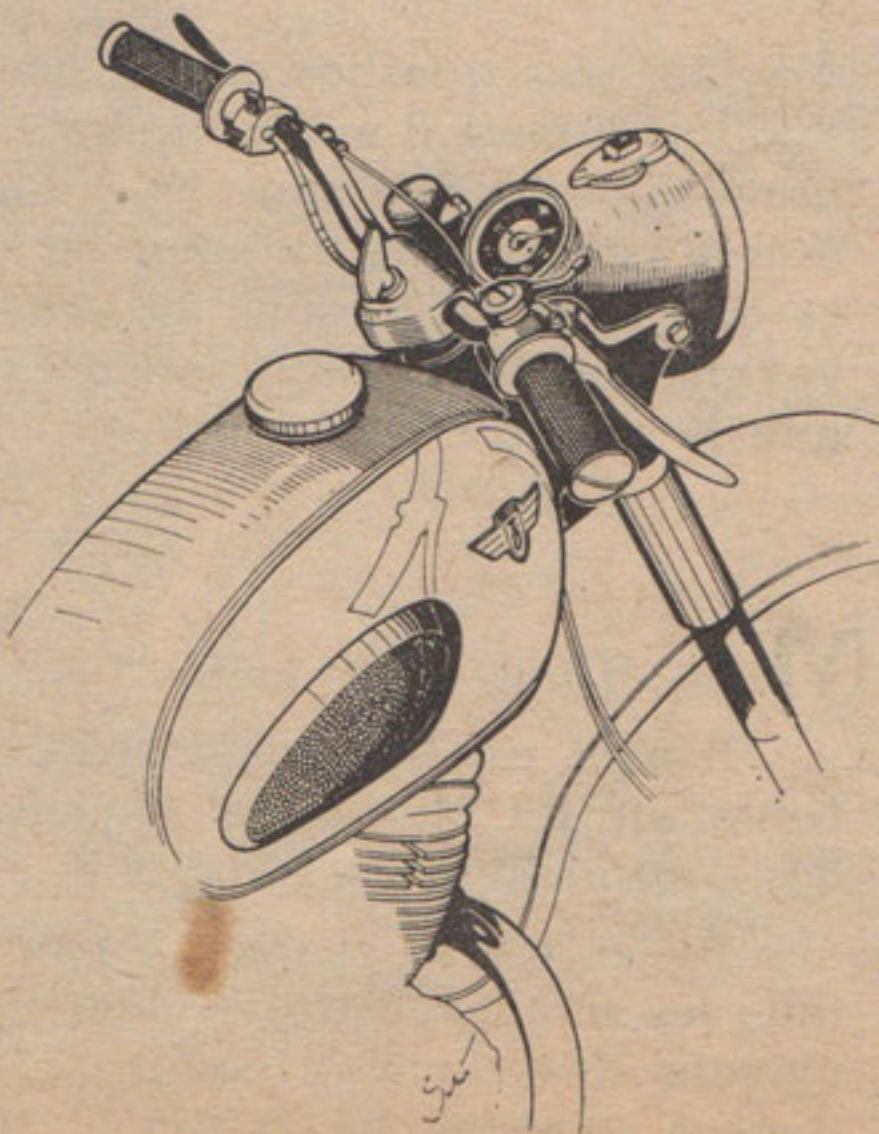
ADMISSION

Malgré la diminution de l'alésage, le carburateur Bing est resté également le même que celui de la 200, avec 24 mm de passage des gaz.

Par contre, la chambre de tranquillisation de l'air frais comburant, ayant son entrée dans le volumineux filtre à air, a été modifiée. L'entrée d'air dans cette chambre est ménagée dans le « baquet » servant de support à la selle double, ce qui donne une chambre de tranquillisation supplémentaire. Mais dans ces con-



Ci-dessus : deux techniciens de l'usine à la recherche d'un parcours idéal pour les essais. - A gauche : le guidon de 62 cm et le réservoir haut et étroit.



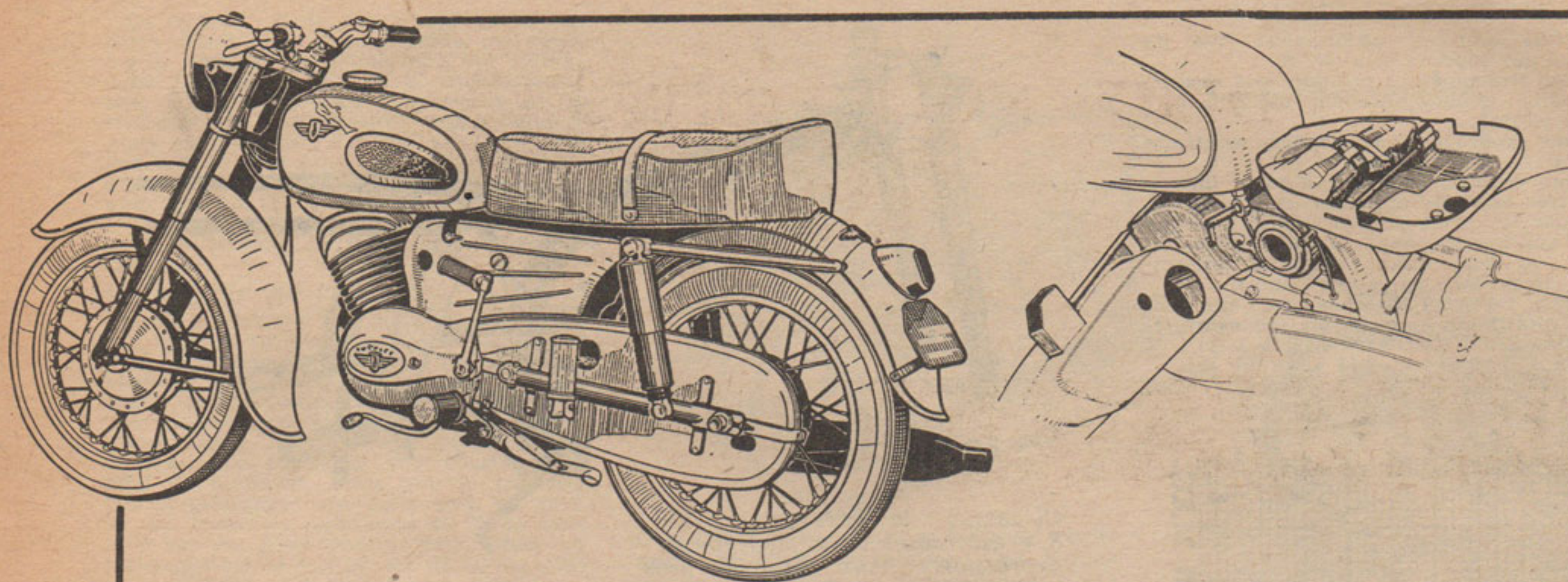
ditions, les 6 trous de diamètre différents (et remplaçant déjà les 5 « tuyaux d'orgue » de l'« Elastic ») n'existent plus : l'étude sur les phénomènes pulsatoires est donc moins poussée, expliquant peut-être le rendement un peu moindre.

PUISSANCE ET COUPLE

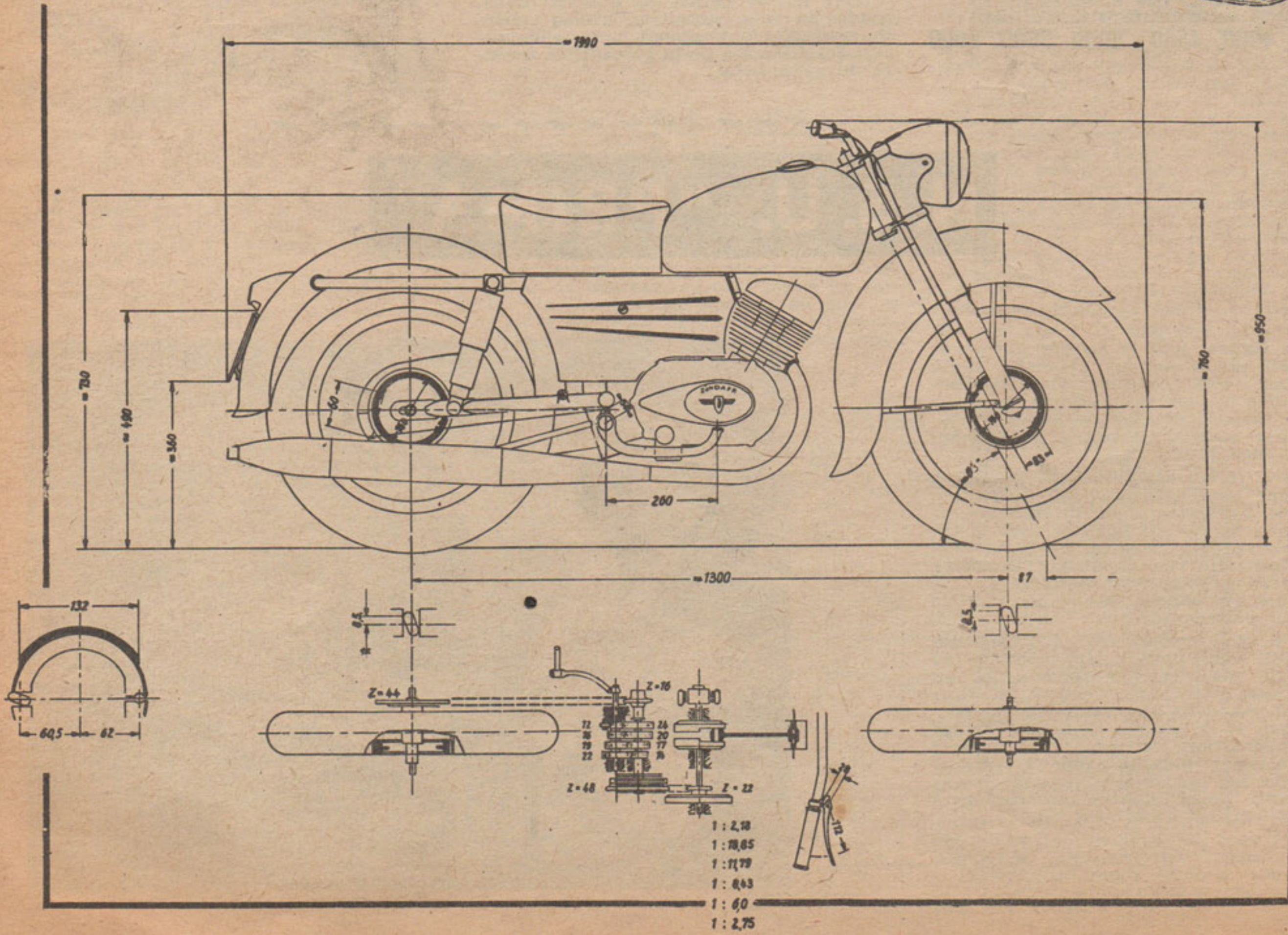
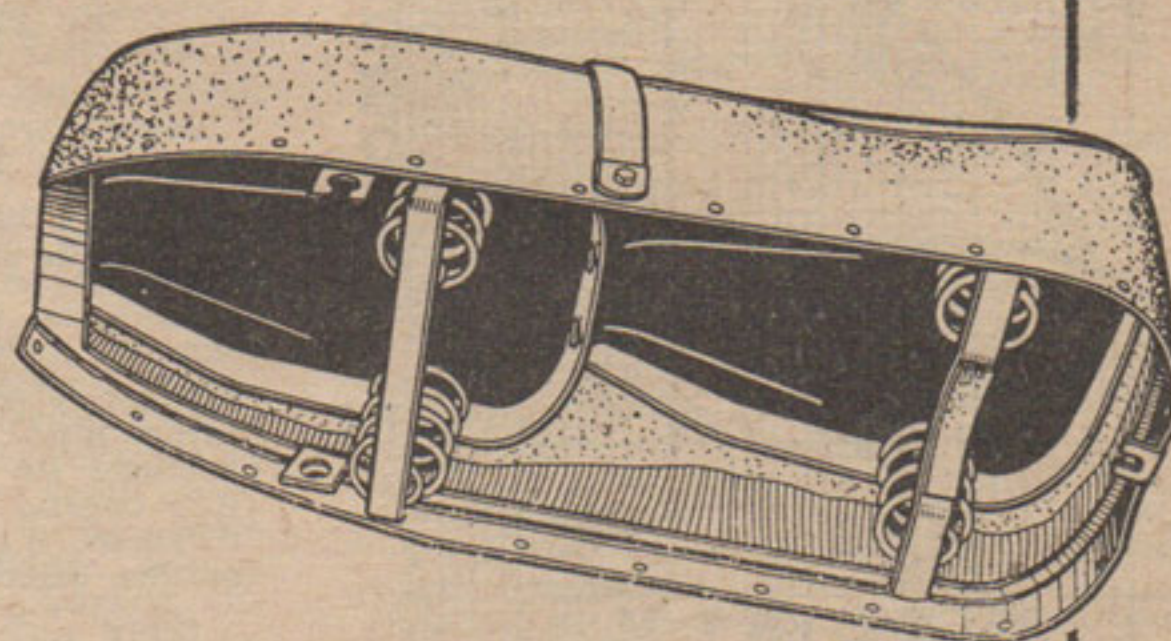
Il faut noter une légère augmentation du taux de compression géométrique, qui, tout en restant relativement bas, est passé de 6,5 à 6,8 à 1.

Avec l'ensemble de ces données, la « 175 S », donnée au catalogue pour 10,5 CV à 5.400 t/m, fait en réalité 11,4 CV à 5.500 t/m. Ceci nous donne une puissance spécifique de 65 CV/l, contre 67 CV/l pour la « 200 S ».

Quant au couple maximum, il est de 1,66 m.kg à 4.100 t/m, donc plus faible, et à plus haut régime, que celui de la 200 S (2,0 m.kg à 3.600 t/m). D'où également un couple spécifique plus bas (9,5 m.kg/l)... mais il est vrai que la « 200 S », avec ses 10 m.kg/l, bat les records de la production de série dans ce domaine.



En haut, à droite : la selle double enlevée fait apparaître le « baquet » qui sert de coffre à outils sur l'avant, et de pré-chambre de tranquillisation (entrée d'air percée dans le baquet). La tôle de carénage enlevée permet de voir la vraie chambre de tranquillisation qui est solidaire de la tôle, et dans l'ouverture latérale de laquelle s'emboîte le volumineux filtre à air. A droite : sous l'épaisseur du caoutchouc-mousse, on trouve deux coques de tôle, montées chacune sur des ressorts. - En bas : les cotes principales de la machine.



BOITE ET TRANSMISSION

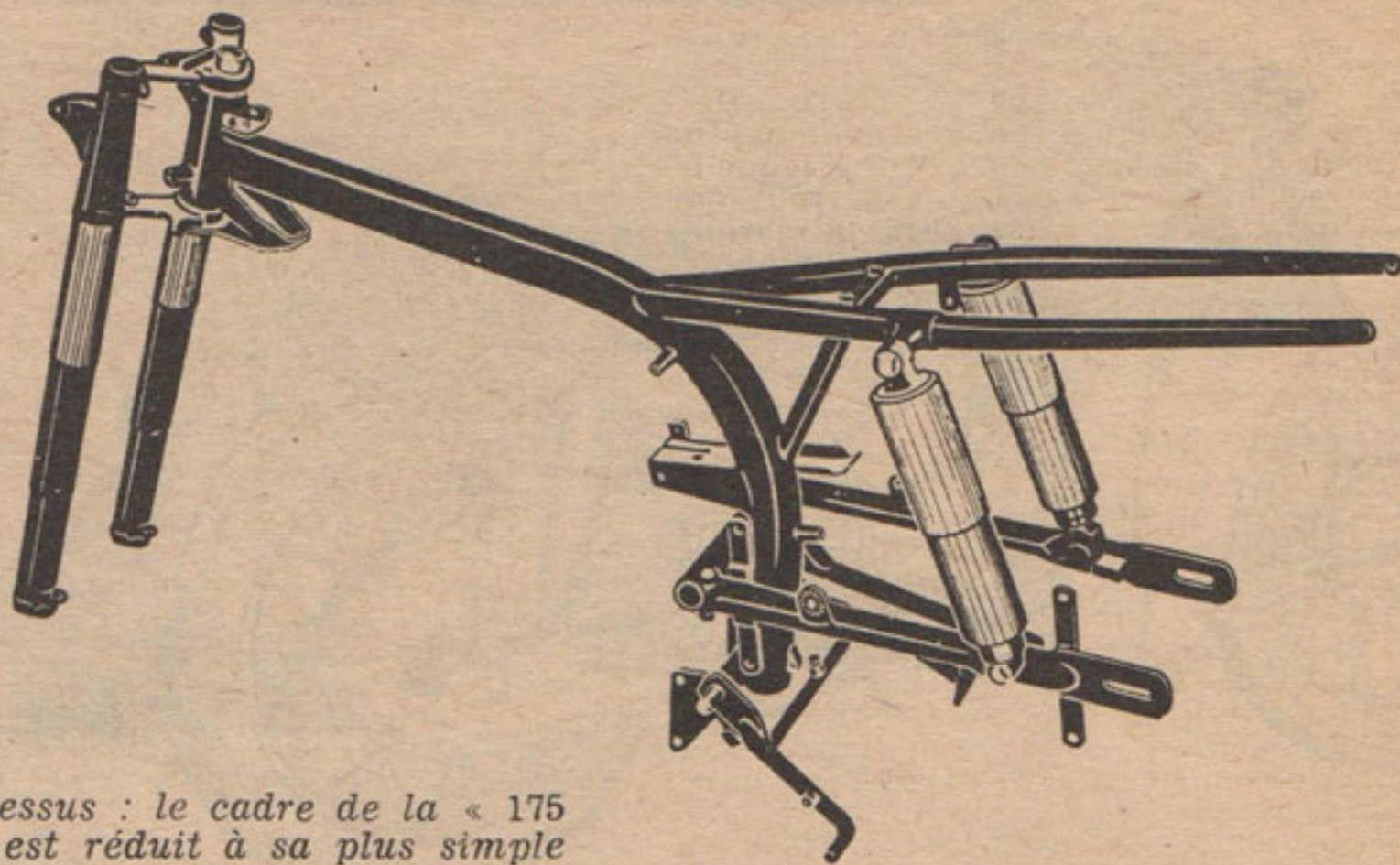
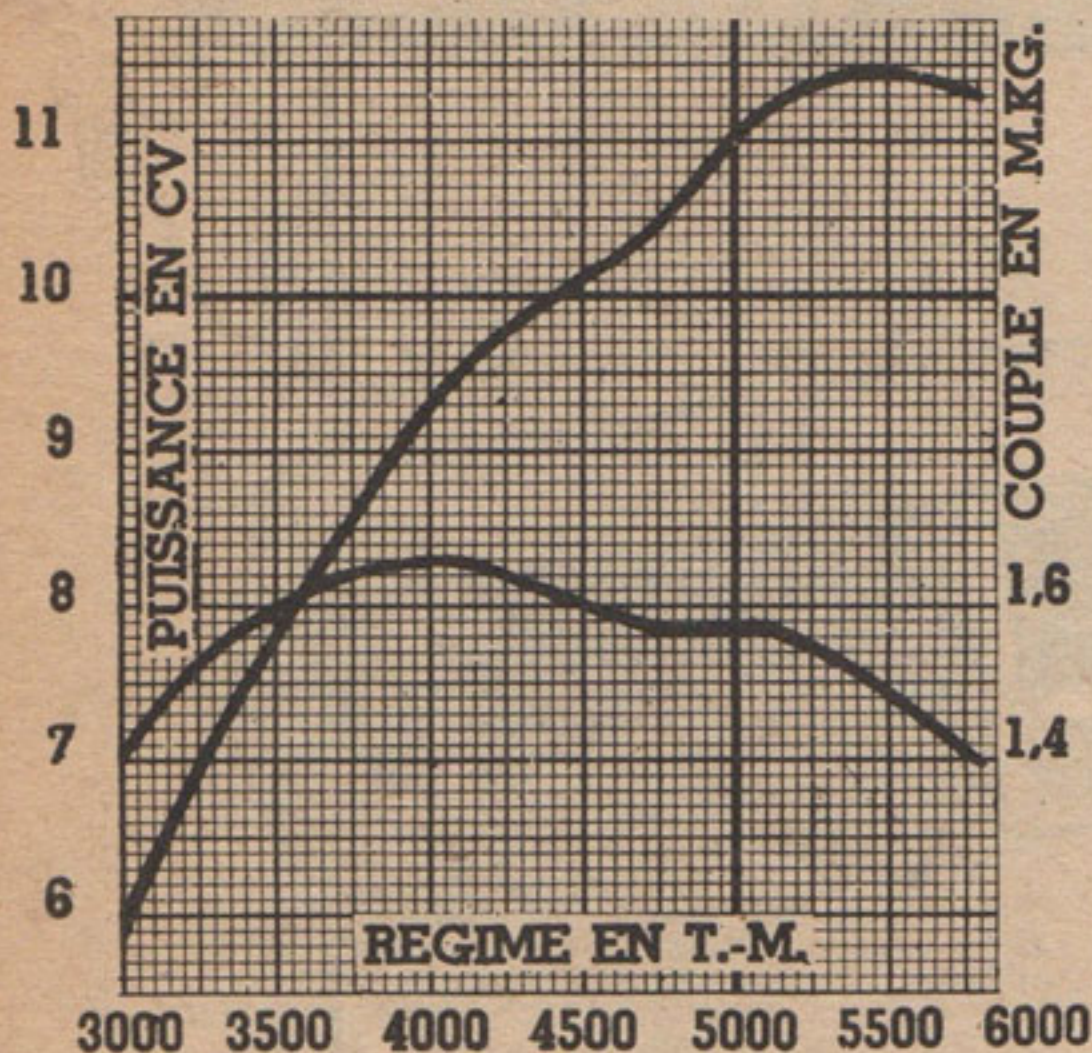
Ici, de nouveau absolument rien de changé par rapport à la 200 S.

Même transmission primaire par chaîne, de même démultiplication de 2,18 à 1 (48/22 dents).

Même embrayage à disques multiples travaillant dans l'huile.

Même boîte de vitesses, à prise directe et entrée et sortie opposées, et à verrouillage par un petit pignon monté sur une tige coulissant dans l'arbre primaire creux, et verrouillant ainsi, intérieurement, le pignon du rapport choisi.

Mêmes rapports internes, avec un trou entre quatrième et troisième, de démultiplication 1 à 1 (100 %) - 1,405 à 1 (71,2 %) - 1,964 à 1 (50,9 %) et 3,14 à 1 (31,8 %).



Ci-dessus : le cadre de la « 175 S » est réduit à sa plus simple expression ; un simple gros tube-poutre en étant la pièce maîtresse. - A gauche : courbes de puissance et de couple.

Même transmission finale par chaîne, de rapport 2,75 à 1 (44/16 dents).

D'où, évidemment, les mêmes rapports finaux, de 6,10 - 8,43 - 11,79 et 18,85 à 1.

LA PARTIE CYCLE

Nous retrouvons le même cadre-poutre, formé d'un gros tube central allant de la colonne de direction et descendant par une courbe jusque derrière le moteur, où il reçoit l'articulation de la suspension arrière oscillante.

Deux autres petits tubes horizontaux, soudés au tube central au niveau arrière du réservoir, font support de la selle-double, des éléments de la suspension arrière et du garde-boue.

Même fourche télescopique, mêmes roues de 16 pouces, mêmes moyeux-freins de 160 mm de diamètre, mêmes cotes générales que nous nous contenterons de rappeler ici.

Empattement : 130 cm.
Chasse : 87 mm. Angle de la colonne de direction : 63°.
Hauteur de selle machine à vide : 72 cm.
Hauteur de guidon : 95 cm.
Largeur du guidon : 62 cm.
Garde au sol, machine chargée : 13 cm.
Poids, réservoir plein et outillage : 131 kgs.
Réservoir de 14 litres.

J. B.

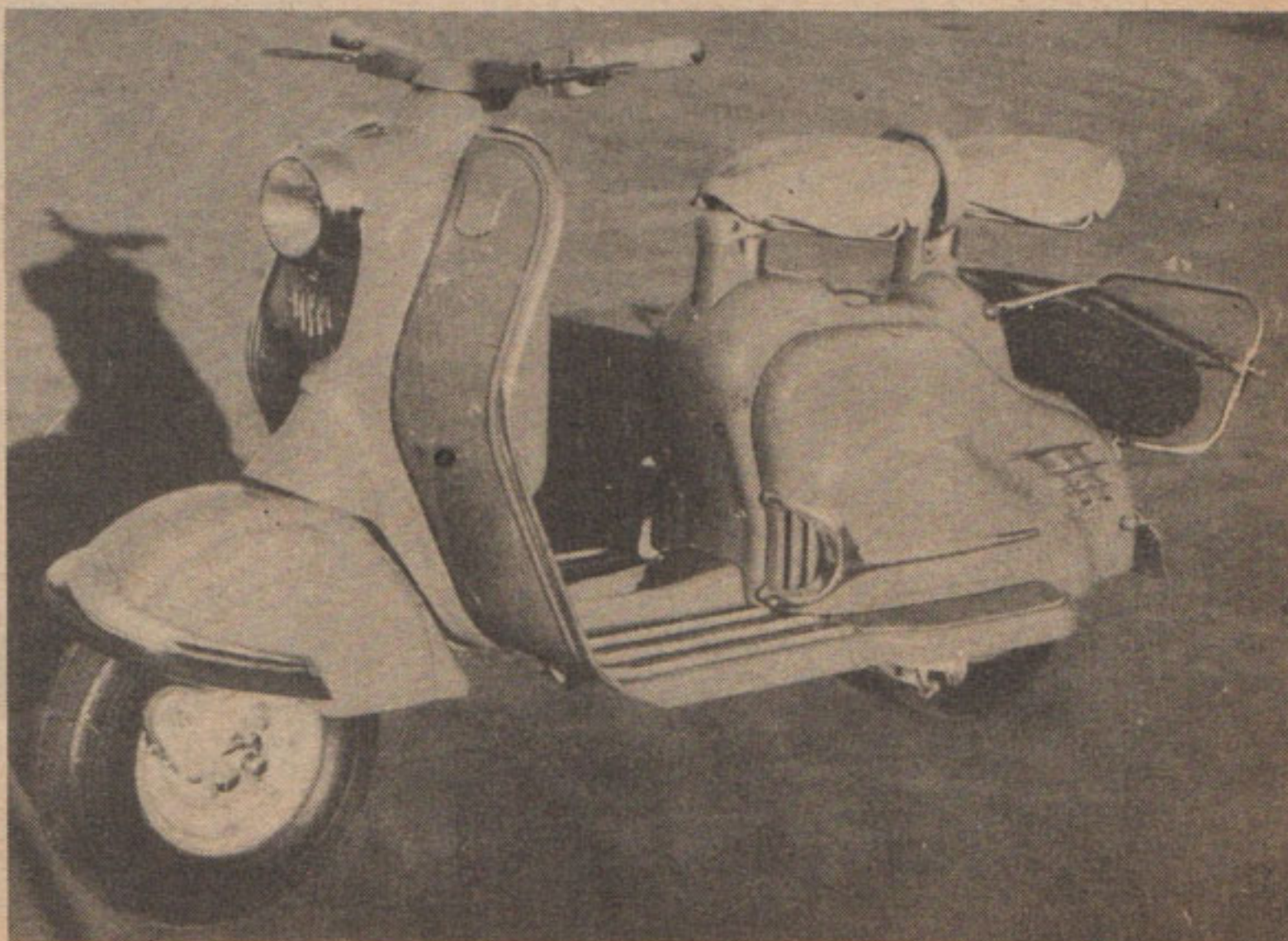
N.S.U. "PRIMA"

Il y a un peu plus de 5 ans, en 1950, un contrat liait la marque allemande NSU et la marque italienne Innocenti : NSU, conscient du développement que n'allait pas manquer de prendre le scooter, prenait la licence de fabrication pour l'Allemagne du scooter italien bien connu.

Mais si ce contrat permettait à NSU de démarrer immédiatement sa production de série, par contre il lui interdisait l'exportation de ces scooters. Or, avec le développement du potentiel de production de l'industrie motocycliste allemande, l'exportation pour cette dernière a pris, au cours des années, une importance de plus en plus grande.

Lié à cela, il faut également signaler que NSU avait, entre temps, apporté une série de modifications personnelles au Lambretta. Entre autres choses, la cylindrée, il y a deux ans, avait été portée à 150 cmc. et le scooter avait été équipé d'un démarreur électrique. Ce modèle était souvent plus demandé à l'étranger que le Lambretta italien... sans que NSU puisse donner satisfaction à cette clientèle... éventuelle.

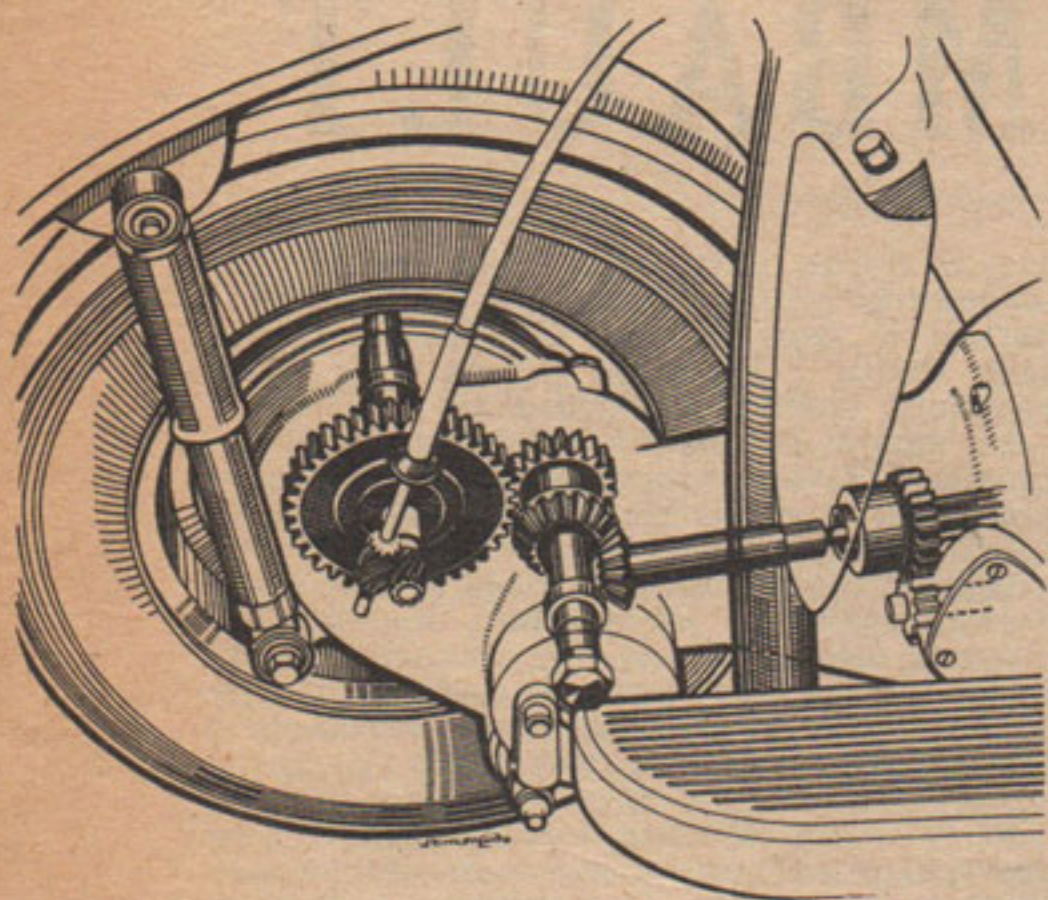
Aussi, tout dernièrement, à l'expiration de ce contrat, NSU-Innocenti, la marque allemande a-t-elle repris sa liberté et présenté son « NSU-Prima ».



Ce scooter, dans ses lignes générales, n'est, selon les dires mêmes de NSU, qu'un simple développement du précédent NSU-Lambretta, et si une innovation a été faite dans le domaine de la transmission (innovation sur laquelle nous reviendrons), l'accent a surtout été mis sur un plus grand confort, la marque de Neckarsulm estimant que le moteur, avec ses 6,2 CV à 4.900 t/m et ses 1,12 m.kg à 3.000 t/m était assez puissant pour les services qui peuvent lui être demandés.

RECHERCHE DU CONFORT

Cette recherche du confort se traduit par la mise en place de selles oscillantes d'un débattement de 10 cm (en moto, la solution est plutôt recherchée par un grand débattement des suspensions et non des selles), et par une place plus grande pour les pieds du pilote et du passager. Le pilote se voit attribuer 20 dm² de plancher, alors que le passager (ou la passagère) n'a droit qu'à 4,4 dm², ce qui toutefois représente 48 % de plus que sur le précédent modèle. Mais en conséquence, ce scooter est de 10 cm plus long (191 cm hors-tout contre 181).



Même suspension à l'avant : fourche à roue tirée. Par contre la suspension arrière a été modifiée, mais celle-ci étant liée au mode de transmission, nous y reviendrons plus loin.

Garde au sol un peu plus grande : 13,5 cm au lieu de 12.

POUR L'EXPORTATION

Mais ainsi que nous l'avons laissé entendre, ce scooter « Prima » est surtout prévu pour l'exportation. Aussi les « commodités » et les chromes ne manquent-ils pas.

Parce-chocs, baguettes, porte-bagages chromés, guidon aux câbles enfermés dans un cache (style « Super-Fox »), grand compteur de vitesse éclairé... mais également un phare avec ampoule de 35 watts (allumage par batterie-bobine).

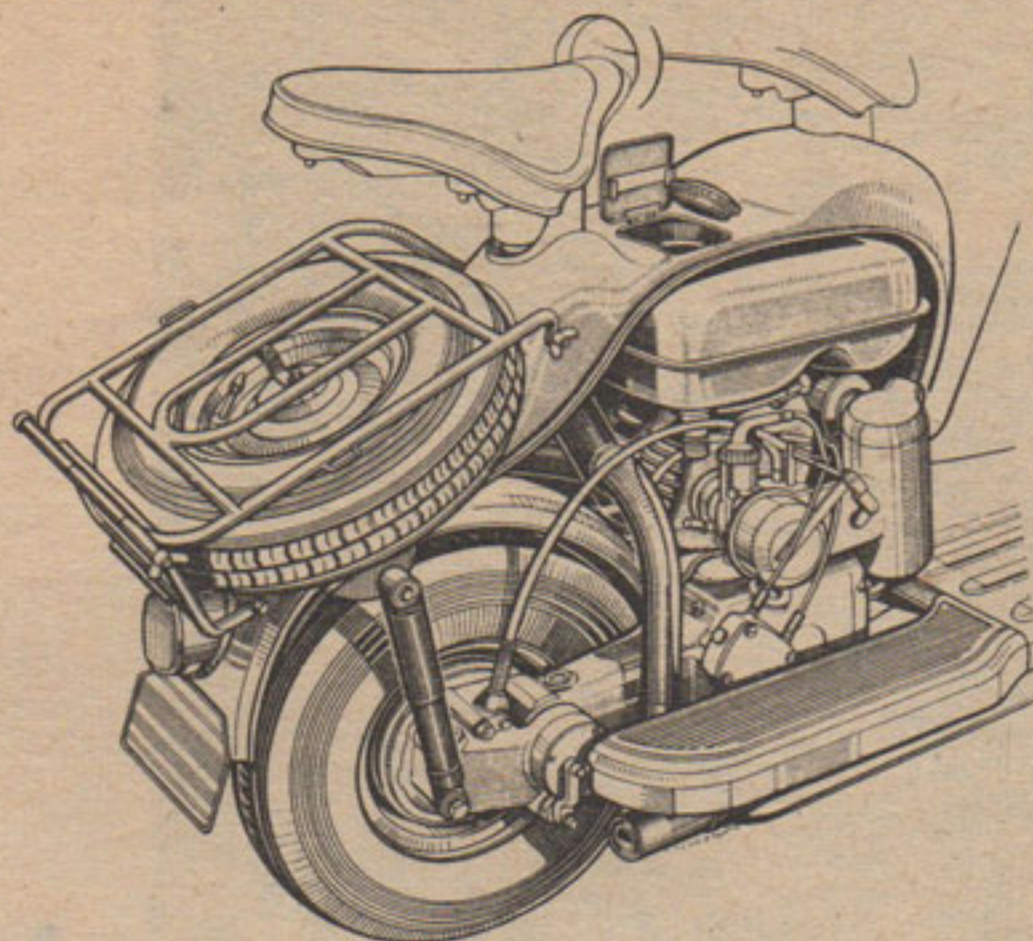
TRANSMISSION ET SUSPENSION

Mais venons-en à l'innovation technique essentielle, qui a trait en même temps à la transmission finale et à la suspension arrière.

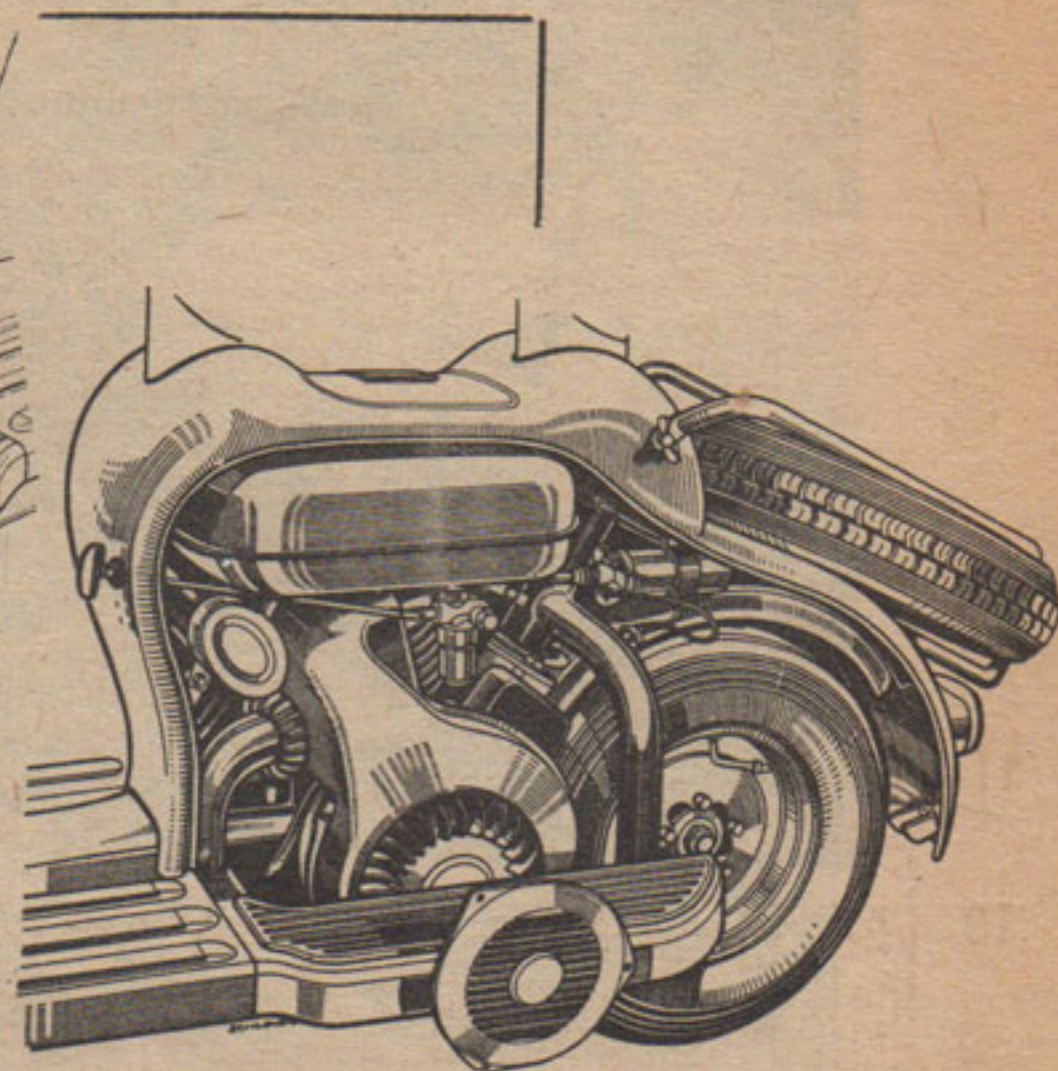
LA TRANSMISSION

Alors que sur le Lambretta, la transmission se fait par un arbre de transmission enfermé dans le bras de suspension, sans articulation puisqu'il s'agit d'un groupe moto-propulseur oscillant, ici la solution est différente.

Le moteur est cette fois suspendu, donc fixe par rapport au châssis. La transmission continuant à se faire par un arbre, il fallait donc prévoir une articulation (en général, une « noix à la cardan »).



Ci-dessus et ci-contre : tôles de carénage enlevées, le moteur côté transmission (à noter le volumineux filtre à air et l'articulation de la suspension au niveau de l'arrière du marche-pied) et côté turbine de refroidissement (à noter la bobine haute-tension derrière le réservoir).



L'originalité de la solution NSU consiste en ce fait que l'arbre de transmission est suspendu, donc lié au châssis, et se prolonge jusqu'à l'arrière du marche-pied du passager. A ce niveau, il attaque un petit arbre transversal, parallèle à l'axe de la roue, par l'intermédiaire d'un petit couple conique. Cet arbre comporte à son extrémité gauche un petit pignon classique à taille droite, lequel attaque directement le grand pignon arrière solidaire de la roue.

Ceci pour la transmission. (L'explication est plus compliquée que la réalisation, et il est bon de se référer au schéma joint).

LA SUSPENSION

Voyons maintenant la suspension arrière. Il s'agit d'une oscillante, mais à très court bras de levier. Son axe d'articulation est tout simplement le petit arbre intermédiaire qui comporte le renvoi conique et le pignon d'attaque de la couronne arrière. A l'extrémité droite de cet arbre se trouve l'élément élastique, certainement un ressort spirale.

Le bras oscillant est formé par le carter de la couronne arrière, carter en forme de fourche qui enserre de part et d'autre le carter de l'arbre de transmission. A l'extrémité arrière du bras oscil-

lant, on trouve l'amortisseur hydraulique.

Avec cette solution, lors du débattement de la roue arrière, la couronne solidaire de la roue « roule » sur le petit pignon de l'arbre intermédiaire.

L'intérêt de cette solution ?

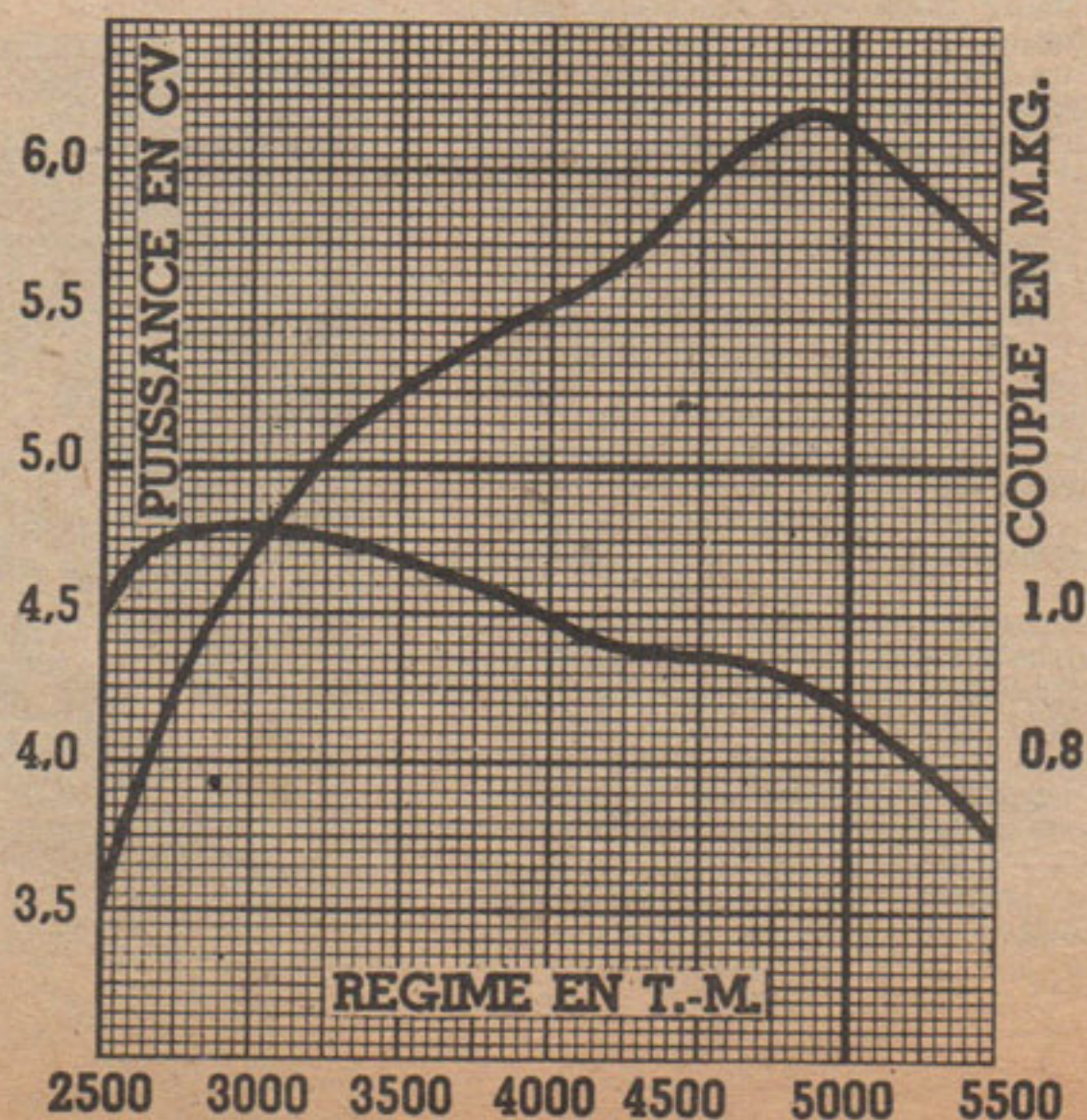
Nous n'avons pas, pour notre part, essayé ce scooter pour porter un jugement d'usage. Voyons donc la question uniquement sous son aspect technique.

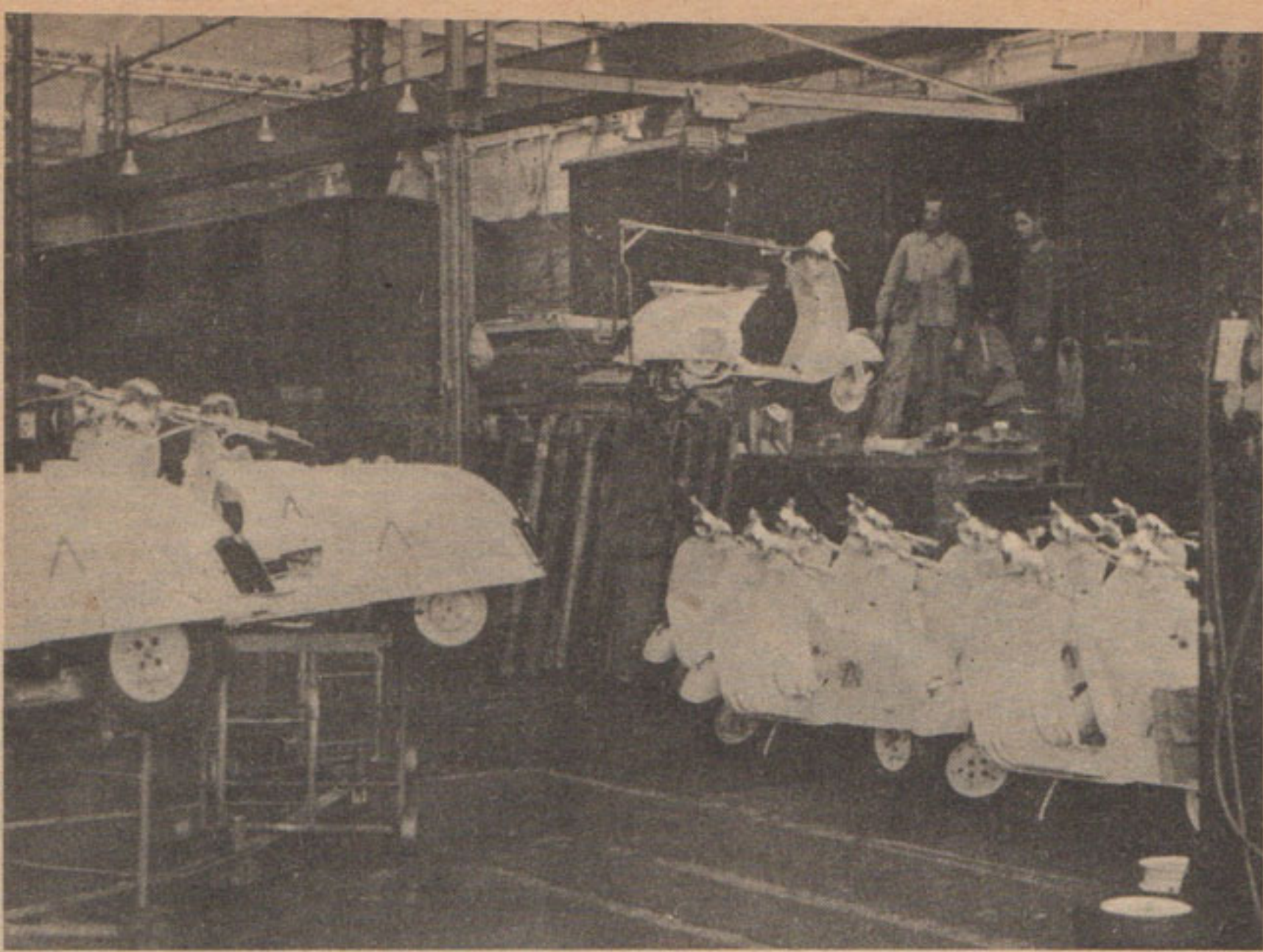
N'ayant plus de groupe moto-propulseur oscillant, le rapport masses suspendues/masses non suspendues est nettement plus favorable. Mais, par contre, le bras oscillant étant très court, le débattement de la suspension arrière est limité (ce qui explique les 10 cm de débattement des selles) ; de plus, toujours pour la même raison (longueur de bras oscillant), l'arc décrit par l'axe de la roue est à courbure très prononcée (court rayon), ce qui entraîne, lors d'un débattement de la roue, des modifications notables aux caractéristiques cinématiques du véhicule.

Mais si nos critiques se justifient sur le plan théorique, encore serait-il bon de se rendre compte « de visu » si elles sont vraies à l'usage, si l'avantage apporté compense les inconvénients signalés.

J. B.

Ci-dessus, à gauche : le curieux mode de transmission et suspension décrit dans l'article. - A droite, les courbes de puissance et de couple.





VISITE CHEZ A.C.M.A.

à

FOURCHAMBAULT

Fourchambault est un petit village situé à une dizaine de kilomètres de Nevers. Inconnu hier, ou presque, il est aujourd'hui devenu célèbre dans le monde du scooter. C'est à Fourchambault, en effet, qu'en mars 1951, dans une usine d'aviation en fort mauvais état, la société ACMA commençait la production en série du scooter Vespa.

Rythme de production à l'époque : 15 scooters par jour. Rythme de production aujourd'hui : 280 scooters par jour.

C'est pour fêter le cinquième anniversaire de la fondation de l'usine et aussi la très prochaine sortie de la 200.000^e Vespa que la presse avait été conviée à une visite des installations industrielles de Fourchambault.

Visite fructueuse, car elle nous a permis de constater non seulement les progrès extraordinaires réalisés en quelques années par ACMA, mais aussi que les transformations, loin d'être achevées, continuaient, le but final étant de permettre pour 1956 une production d'environ 70.000 scooters Vespa 125 cmc., sans compter les tris et le modèle 150 cmc. « Grand Luxe » dont nous vous avons entretenus récemment.

C'est ainsi que l'atelier d'emboutissage et de découpage est en pleine effervescence : on prépare en effet les fondations qui vont permettre la mise en place de 6 grosses presses (dont une de 400 tonnes et une autre de 450 tonnes !).

Sous la conduite des techniciens « Vespa » fort courtois, notre visite continue. Atelier par atelier, nous avons tout loisir d'admirer la parfaite organisation du travail, la conception rationnelle des différentes chaînes qui aboutissent à la chaîne de montage finale, l'ordre méticuleux qui règne dans tous les compartiments de l'usine.

Nous notons évidemment au passage les machines-outils extrêmement modernes, machines automatiques, machines à opérations multiples dont l'utilité pour la construction en grande série n'est plus à démontrer. Il ne peut être question de les citer toutes (dans le seul atelier de mécanique, on compte quelques 500 machines-outils !), mais nous signalerons les plus typiques : l'aléuseuse multiple pour l'usinage des carters-moteurs (moulés sous pression) ; le tour multibroches automatique pour les pièces en acier ; une bobineuse multiple automatique pour l'exécution des bobines du volant magnétique, etc...

Pour bien faire comprendre l'effort constant de rationalisation et l'organisation des techniciens de l'usine, nous rappellerons encore, qu'en 1955, trois ateliers nouveaux ont vu le jour à Fourchambault : celui des amortisseurs hydrauliques, celui des volants magnétiques et celui des pistons en alliage hypersilicié.

Les pièces usinées passent ensuite aux bancs de contrôle et d'essais (nous avons

remarqué tout particulièrement ceux des volants magnétiques). Les moteurs tournent pendant 90 minutes au banc avant de passer à la chaîne de montage finale d'où chaque Vespa terminée est dirigée vers la piste d'essai en ciment adjointe à l'usine.

Sur cette piste, et sous un crachin persistant, nous avons assisté, pour terminer notre visite, aux acrobaties des essayeurs « Vespa » pilotant tris et scooters, acrobaties d'autant plus étonnantes qu'elles avaient lieu sur sol mouillé.

× × ×

Nous avons dit, au début de ce bref compte-rendu, que Fourchambault n'était qu'une petite bourgade. On imagine donc facilement que l'implantation d'une usine de l'importance de VESPA-ACMA pose, en plus des problèmes techniques, des problèmes sociaux d'une certaine ampleur.

Chaque matin, 2.000 ouvriers et cadres convergent vers Fourchambault. Certains viennent d'assez loin (50 kms), car la main-d'œuvre locale (et nous pensons aussi à Nevers) ne peut suffire aux besoins de l'usine.

Il a donc fallu créer pour l'ensemble du personnel des installations spéciales. Le premier problème à résoudre est évidemment celui du logement : une première tranche de travaux va permettre l'édifi-

cation d'une petite cité ouvrière de 100 logements répartis dans des maisons modernes à trois étages. D'autres suivront sans doute ! Pour les cadres, des petits pavillons sont déjà terminés.

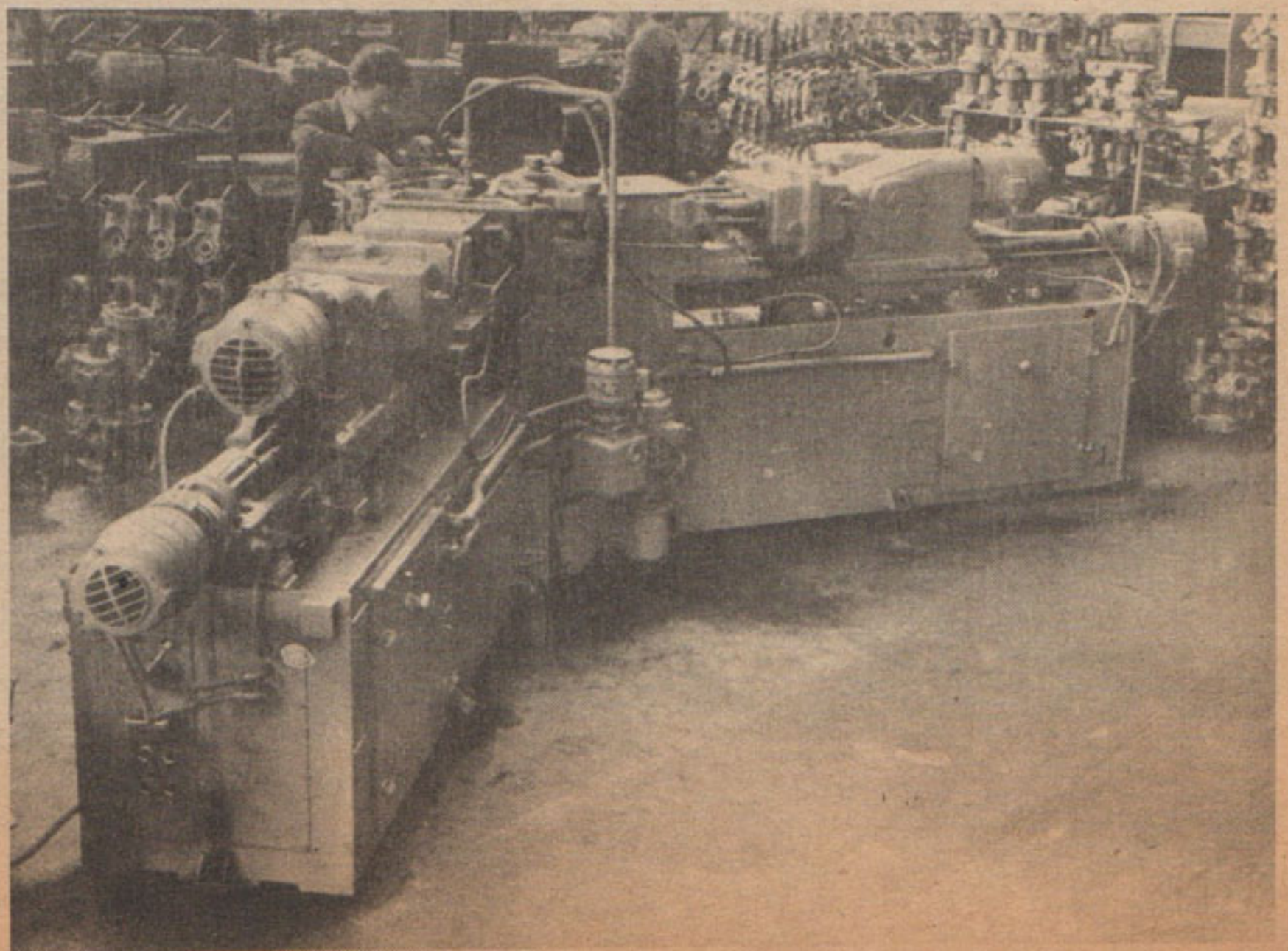
En outre, la société ACMA a fait l'acquisition d'une propriété de 45 hectares pour installer des terrains de jeux et de sport, une garderie, etc...

Dans l'usine même, un bâtiment moderne centralise les services sociaux indispensables à l'entreprise : cantine (1.500 repas par service), qui peut être utilisée comme salle de réunion ou de spectacle ; bibliothèque, services médicaux.

× × ×

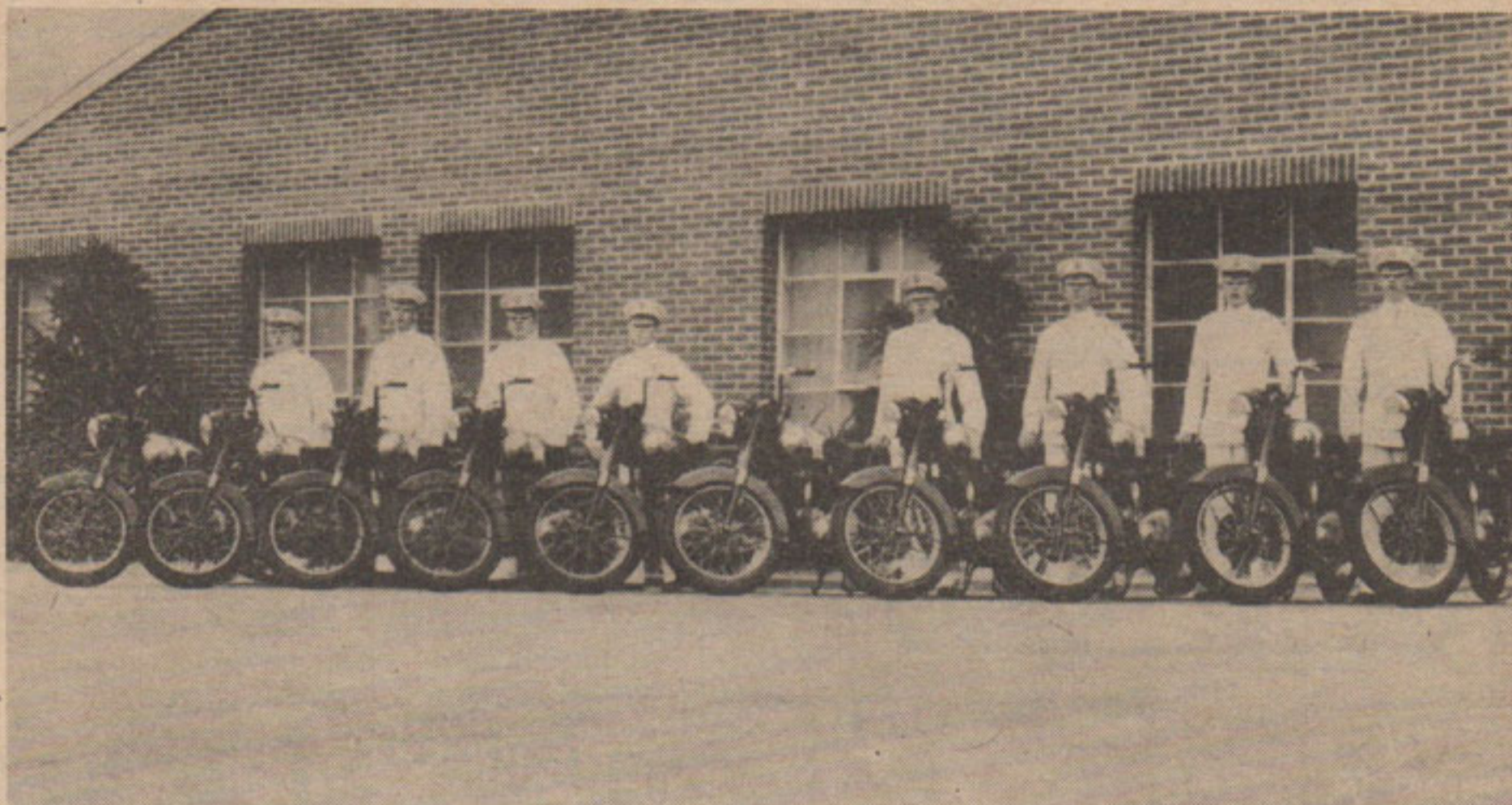
Nous sommes donc en présence d'une entreprise conçue, socialement et industriellement, selon des critères extrêmement modernes. Les difficultés qu'il a fallu surmonter ont été multiples et sans doute ne sont-elles pas encore complètement aplanies : l'accroissement même du rythme de production pose chaque jour des problèmes nouveaux. Cependant, la direction des usines de Fourchambault a démontré qu'elle était capable de faire face à la situation : en cinq ans n'a-t-elle pas fait de VESPA-ACMA la plus importante usine française de scooters, produisant 42,5 % de l'ensemble de la production nationale ?

B. N.



QUOI DE NEUF ?

La célèbre école militaire américaine de Valley Forge a reçu 10 BSA 650 cmc. pour l'entraînement d'une nouvelle section motorisée créée au sein de l'école.



◆ DEPARTS EN HIVER

A la suite de l'éditorial de notre n° 1277, intitulé « Le chauffage en hiver », nous avons reçu d'un de nos lecteurs lyonnais la recette suivante : Après avoir dégommé le moteur, appeler l'essence dans la cuve du carburateur, puis arroser le carburateur d'eau bouillante en prenant soin à ce que l'eau ne pénètre pas dans la cuve par l'orifice du titillateur.

Sur sa machine, une 125 Terrot, notre lecteur a obtenu ainsi d'excellents résultats, puisqu'après un mois d'immobilisation et par une température ambiante de -15°C sa machine démarre au premier coup de kick, l'essence vaporisant évidemment très rapidement.



◆ FAKIR ET SCOOTER

Tout le monde sait que la circulation parisienne n'est pas des plus aisées ; mais le fakir Mystag, pour corser la difficulté, voulut traverser Paris sur un scooter Vespa... les yeux bandés. Après avoir remporté un beau succès de curiosité, Mystag vit sa démonstration interrompue par les agents.



◆ LA MOTO EN TUNISIE

Le jeune Jean-Claude Monneroux, du Moto-Club Châtillonnais, ne participera pas cette saison aux trials ni au Bol d'Or, se trouvant actuellement en villégiature — pour raisons militaires — à El Aouina, en Tunisie.



◆ PARILLA ET MONDIAL SE PREPARENT...

Ex-champion du monde en 125 cmc., le britannique Cecil Sandford fera partie cette saison de l'équipe officielle Mondial qui comprend déjà Provini, Galliani et Milani. Rappelons que Mondial participera aux Championnats du monde catégorie 125 cmc. et également en 250 cmc. avec la nouvelle twin dont les essais ont été des plus satisfaisants.

De son côté, Parilla songe à reprendre la compétition, au moins en Italie. A cet effet, Guido Sala, ex-pilote de MV et Bruno Francisci, vainqueur de la dernière Milan-Tarente sur Gilera 4 ont été engagés.

Parilla participerait aux épreuves en 175 et 250 cmc.

◆ LES ORIGINES DU SCOOTER

S'il est certain que les origines du scooter remontent à plusieurs dizaines d'années, il n'en est pas de même pour savoir dans quel pays il a pris naissance, beaucoup de pays en revendiquent la paternité, et on peut dire que chacun d'eux avait présenté avant la guerre au moins un modèle qui n'eut pas de lendemain, étant donné le caractère révolutionnaire pour l'époque de ce moyen de locomotion. Un anglais, Mr Boulbee, a annoncé qu'il avait exposé au Salon de Londres, « l'Unibus », il y de cela 20 ans. Qui dit mieux ?

◆ COMMANDES TRIUMPH

Le ministère de la Défense du Canada a signé avec la maison Triumph, une des plus importantes commandes jamais faites à une marque de motocyclettes anglaise. En effet, celle-ci a porté sur 2.500 machines, représentant un total de un million de dollars (environ 350 millions de francs). Les machines, dont les livraisons débuteront au printemps, sont les 500 cmc. twin qui équipent déjà les polices de la France et du Pakistan.

LA LUTTE CONTRE LE BRUIT EN PLUSIEURS ETAPES

A partir du 1^{er} avril 1956, et jusqu'à la fin de l'année, s'ouvre une nouvelle étape, en Allemagne, de la lutte contre le bruit, puisque le nombre de phones admissibles est encore diminué de 2 à 3 unités.

Voici d'ailleurs quelles sont les étapes successives imposées :

	avant le 1-4-1954	du 1-4-1954 au 1-4-1956	du 1-4-1956 au 1-1-1957	à partir du 1-1-1957
Cyclomoteurs	80	78	76	75
Motos 4 tps jusqu'à 250 cc et motos 2 tps toutes cylindrées	90	85	82	80
Motos 4 temps de plus de 250 cc	90	87	84	82

Quelques petits commentaires s'imposent :

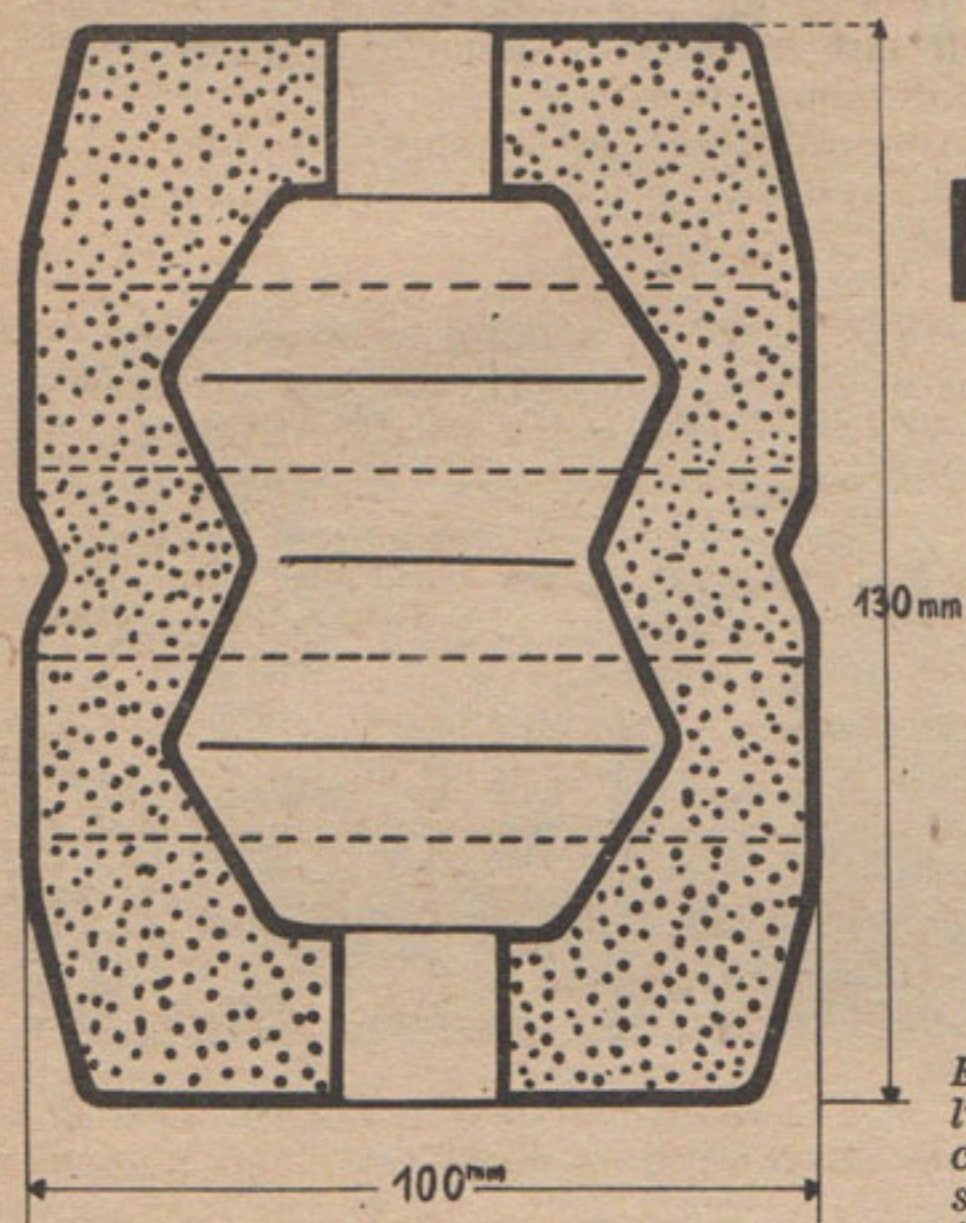
— D'abord une comparaison avec la France, où le niveau maximum autorisé est de 90 phones, mais 90 phones à 10 mètres, alors que les mesures, en Allemagne, se font à 7 mètres. Donc, pour avoir une comparaison valable, il faut savoir que 90 phones à 10 mètres donnent 93 phones à 7 mètres.

— Ensuite qu'un abaissement de 3 phones correspond à une réduction de moitié de la puissance acoustique de la source sonore.

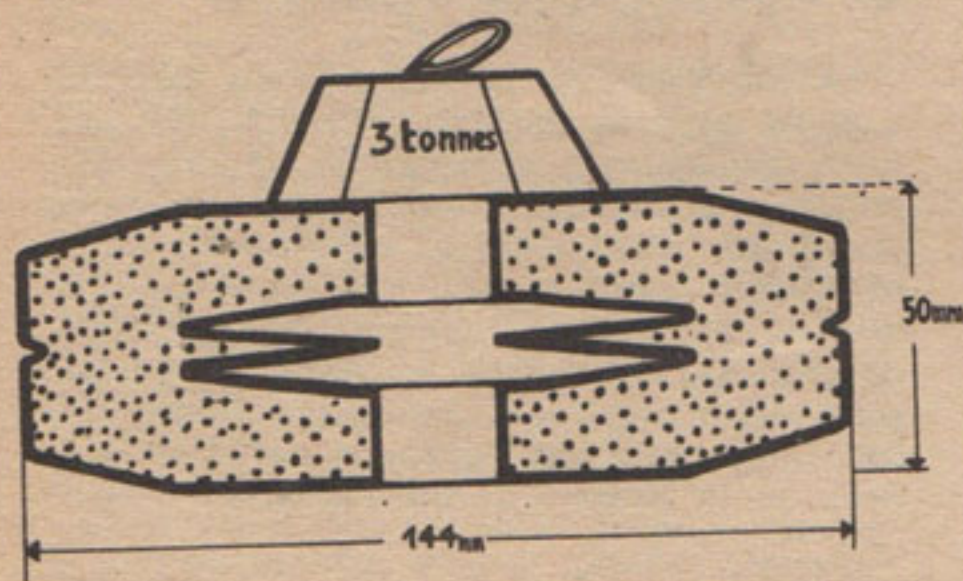
— Enfin, les décrets allemands ne tiennent pas uniquement compte de la puissance sonore, ils tiennent compte également des réactions différentes de l'oreille devant des bruits de tonalités différentes. Les moteurs 2 temps, ou les petites cylindrées, donnant des bruits plus désagréables à l'oreille, souvent plus stridents, que des moteurs 4 temps ou de grosse cylindrée, une différenciation est faite suivant le cycle de fonctionnement du moteur et selon la cylindrée.



ELEMENTS EN CAOUTCHOUC ELASTIQUES



Extérieurement, l'élément de caoutchouc ressemble à un tonneau. Les dimensions indiquent les cotes de l'élément avant compression, l'illustration ci-dessous donnant les cotes sous une charge de trois tonnes.



UN NOUVEL ASPECT DE L'EMPLOI DU CAOUTCHOUC POUR LES SUSPENSIONS

Le caoutchouc, grâce à ses propriétés d'auto-amortissement, trouve une place de plus en plus large dans le domaine de la suspension.

Dans nos numéros 1267 et 1268, nous avons longuement décrit la suspension Neiman par anneaux de caoutchouc ; mais les anneaux ne sont pas l'unique forme donnée aux éléments de suspensions en caoutchouc. Nous présentons ici la solution adoptée par la firme anglaise « Aeon ».

En fait, il s'agit là d'éléments venant en complément de ressorts classiques en acier, permettant de donner ainsi des caractéristiques progressives à une suspension.

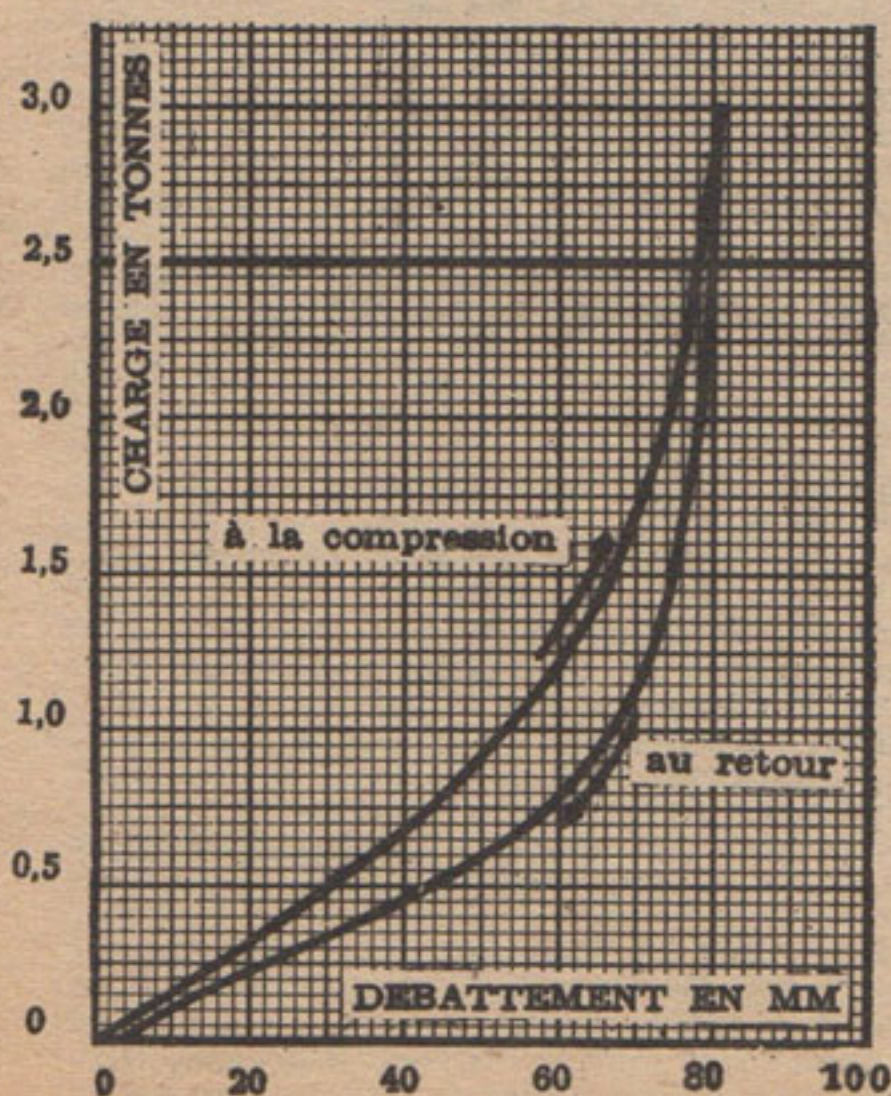
Extérieurement, l'anneau a une forme de tonneau. L'intérieur, creux, se compose de 2 paires de troncs de cônes, chaque paire étant formée de 2 troncs de cônes s'appuyant (dans la mesure où l'on peut dire « appuyer » quand il s'agit de « creux ») l'un sur l'autre par les grandes bases. Le matériau est du caoutchouc, livré en 3 duretés différentes.

Comparativement aux possibilités de charge de ces éléments, les dimensions sont réduites. Par exemple un élément qui peut recevoir une charge maximum de 3.500 kgs et un débattement total à l'enfoncement de 72 mm, a comme cotes initiales, avant la charge, les valeurs suivantes : 14 cm de haut et 12,5 cm de diamètre extérieur. A pleine charge, la hauteur sera réduite de 72 mm (68 mm de haut), mais le diamètre sera porté à 175 mm.

De tels éléments, suivant leurs dimensions et la caractéristique choisie pour le caoutchouc, sont actuellement prévus pour les « poids lourds » (certains supportent des charges de 7.000 kgs) et pour les voitures (charge 200 kgs).

Ces éléments en caoutchouc, qui, ici, travaillent à la compression, présentent du point de vue auto-amortissement et retard au retour, des caractéristiques similaires à celles des anneaux Neiman (qui, eux, travaillent à l'extension), permettant, dans certains cas, de remplacer des amortisseurs hydrauliques. Dans la courbe jointe, nous avons reproduit la courbe caractéristique à l'aller (compression) et au retour (extension), pour un élément, qui, à l'état initial, sans charge, fait 100 mm de diamètre extérieur et 130 mm de haut. Sous une charge de 3.000 kgs (3 tonnes) le bloc a été comprimé de 80 mm (hauteur restant : 50 mm) et son diamètre est passé à 141 mm.

Nous pouvons noter la grande progressivité : au quart de la charge, le débattement a déjà atteint 56 % de sa valeur maximum ; à la moitié de la charge il est de 83 % ! Parallèlement, on note un retour plus lent.



Courbes caractéristiques pour la compression et l'extension de l'élément ci-dessus sous une charge de trois tonnes.

RESULTATS

NOUS voici en mesure de publier les résultats de notre second référendum portant sur la 175 cmc. Peugeot, type TC 4.

A notre propre opinion sur cette machine (que nous avons donné dans notre essai) et aux « Ce qu'ils en pensent » de nos lecteurs, vient s'ajouter, sous une forme aussi précise que possible, le jugement de la grande masse des utilisateurs qui ont bien voulu nous retourner notre questionnaire, ce dont nous les remercions encore.

Nous croyons donc que maintenant, il est réellement possible de se faire une idée exacte de ce modèle, de dégager une moyenne générale où sont venus se fondre les très contents... et les moins.

Nos lecteurs, possesseurs ou non de la machine en question, ne sont pas restés insensibles à notre initiative et tous les jours nous recevons de nombreuses lettres d'encouragement. Aussi, nous croyons les intéresser en leur signalant que les revues CYCLOMOTO et SCOOTER MAGAZINE lancent aussi des référenda portant respectivement sur la Mobylette et la Vespa.

Rappelons enfin à nos nouveaux lecteurs, que les résultats d'un référendum identique à celui-ci, mais portant sur la 175 Motobécane Z2C, ont été publiés dans notre numéro 1.277.

INTERPRETATION DES CHIFFRES

Pour chaque élément de la machine que nous soumettons au jugement de nos lecteurs, nous donnerons la note moyenne. En outre, nous établirons trois notes moyennes annexes.

Celle des conducteurs conduisant « sport », c'est-à-dire ceux qui demandent beaucoup à leur machine.

Celle des conducteurs ayant eu plus de cinq machines, ayant donc une certaine expérience de la moto.

Enfin, celle des conducteurs ayant parcouru plus de 40.000 kms avec leur machine, et qui ont donc une expérience toute particulière du modèle analysé.

NOTRE ESSAI

Dans notre numéro 1.171, nous avons publié l'essai de la 175 Peugeot TC 4. Rappelons quels étaient les résultats obtenus, et quelles observations nous avons portées sur cette machine.

Vitesse :		Accélérations (départ arrêté)	
Solo	Duo		
1 ^o 54 kmh.	54 kmh.	100 m.	8" 4/5 moy. 40,9
2 ^o 73 kmh.	73 kmh.	200 m.	14" moy. 51,4
3 ^o 78 kmh.	76 kmh.	300 m.	18" 3/5 moy. 58,1
4 ^o 88 kmh.	83 kmh.	400 m.	23" moy. 62,6
assis		500 m.	27" 1/5 moy. 66,2
96 kmh.			
couché			

Epreuve de côte (350 m. pente moyenne 8,7 %) :
Solo : pilote 55 kgs : 24" 2/5 moy. 51,6 kmh.
» 75 kgs : 25" 1/5 moy. 50 kmh.
Duo : 75 + 55 kgs : 30" moy. 42 kmh.

Freinage (50 kmh. chrono) :
Arrière seul : 19,2 m.
Avant seul : 17,2 m.
Les deux : 13,6 m.

RESUME

La 175 Peugeot TC 4 répond aux caractéristiques de la machine utilitaire. Dans la version où nous l'avons essayée, cette 175 cmc. présentait un caractère très luxueux qui en fait une machine agréable à l'œil, et, de plus, équipée d'une manière très complète. En outre, sur ce modèle, Peugeot a particulièrement recherché la protection du pilote.

Moteur offrant un pilotage aisé, agréable, lorsqu'on effectue du grand tourisme. Le choix de la démultiplication en quatrième permet une bonne vitesse de croisière, à deux particulièrement.

Suspension avant molle. Machine un peu trop légère à la main à grande vitesse.

Si ces performances ne suffisent pas à certains, rappelons que Peugeot commercialise un modèle Grand Sport, qui en est directement dérivé.

Nous faisons également remarquer, que l'ensemble des solutions adoptées était très classique, et que la solidité, comme la finition du modèle, étaient remarquables, mais que par contre, comme sur la 250, ou la 175 sport, la position était mauvaise.

DU

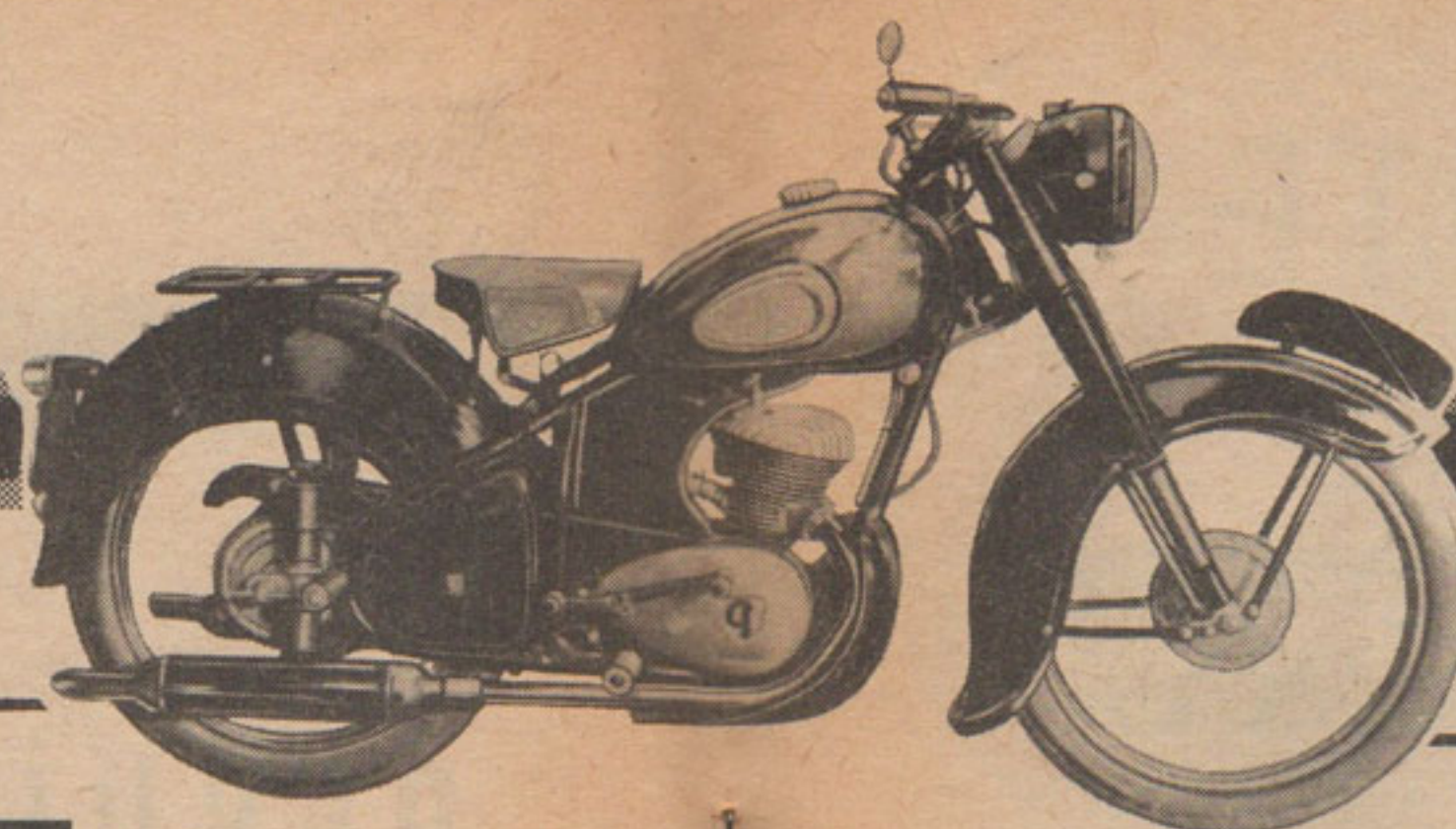
REFERENDUM

PEUGEOT

175 T.C. 4

Nous sommes heureux de constater que notre jugement formulé en janvier 1954 est partagé par l'ensemble des propriétaires de TC 4, comme on le constatera dans la double-page suivante.

NOTE MOYENNE GÉNÉRALE : 7,58



PARTIE MOTRICE

LE MOTEUR

Le moteur donne dans son ensemble satisfaction, puisqu'il obtient la note de 8,12. Cependant, il se trouve 15,5 % pour réclamer plus de puissance.
Pour les conducteurs sportifs, la moyenne passe à 7,73, 18 % désirant plus de puissance.
Conducteurs ayant plus de 5 machines : 8,25 (plus de puissance : 12 %).
Conducteurs ayant plus de 40.000 kms : 7,91. Ne réclament pas d'augmentation de puissance.

L'EMBRAYAGE

L'embrayage obtient la note moyenne de 7,42, 14,5 % des correspondants demandant qu'il ne colle plus à froid.
Sportifs : 7,80. Ne reprochent rien à l'embrayage.
5 machines : 6,87. Amélioration de l'embrayage : 37,8 %.
40.000 kms : 8,09. Amélioration de l'embrayage 33 %.

LE SELECTEUR

Obtient une note moyenne de 7,33 %, 18 % demandant que la pédale arrière soit plus éloignée du coffre.
Dans l'ensemble, le sélecteur donne satisfaction, qu'on en juge :
Sportifs : 8,64. Pas de critiques.
5 machines : 7,62. Pas de critiques.
40.000 kms : 8,91. Ce qui est la meilleure note pour cette catégorie d'utilisateurs.

LA BOITE DE VITESSES

Note moyenne de 7,88, 15,5 % demandant que le trou entre première et deuxième soit supprimé.
Les sportifs accordent 7,81 - pas de réclamations.
5 machines : 8,37 - pas de réclamations.
40.000 kms : 8,88 - 19 % demandant un autre étagement de la boîte.

ENTRETIEN MOTEUR

Note moyenne 7,97, bien qu'aucune critique ne soit nettement formulée. Seuls 5,5 % demandent une étanchéité du bloc-moteur et du carburateur plus grande.
Sportifs : 8,91, ce qui est la note la plus élevée pour cette catégorie d'utilisateurs.
5 machines : 8,50.
40.000 kms : 7,83.

SOLIDITE MOTEUR

Les notes sont bonnes. Moyenne générale 8,18. 10 % demandant toutefois plus de solidité.
Les sportifs accordent 7,82.
5 machines : 8,87, ce qui est la meilleure note pour cette catégorie d'utilisateurs.
40.000 kms : 8,75.

ALLUMAGE

Moyenne générale de 8,13, 15,5 % réclamant surtout une vie plus longue aux bougies.
Sportifs : 8,73.
5 machines : 8,62.
40.000 kms : 7,88.

CONSUMMATION

3,5 % la trouvent trop élevée, ce qui est remarquable pour un moteur deux temps. Note moyenne : 7,15.
Sportifs : 6,73 (la vitesse se paye !).
5 machines : 7,12.
40.000 kms : 6,43. 23 % demandant une consommation moindre.

ACCESSIBILITE

Pas de critiques formulées à ce sujet, et la moyenne ressort à 7,54.
Sportifs : 7,41.
5 machines : 7,50.
40.000 kms : 7,60.

SILENCE

19 % désirent plus de silence, aussi la note moyenne n'est-elle que de 6,4.
Sportifs : 5,77, ce qui prouve que l'on peut aimer conduire sport et le silence.
5 machines : 6,37.
40.000 kms : 6,32.

MOYENNE GENERALE PARTIE MOTRICE : 7,61

Sportifs : 7,73.
5 machines : 7,80.
40.000 kms : 7,86.

PARTIE CYCLE

POSITION

C'est le point le plus critiqué, 38 % des correspondants trouvant la position trop ramassée. Aussi la note générale n'est-elle que de 5,94, la plus mauvaise de tout le référendum.
Sportifs : 5,09, ce qui est aussi la plus mauvaise note pour cette catégorie d'utilisateurs, 27,3 % demandant une autre position.
5 machines : 3,50, ce qui est encore la plus mauvaise note pour cette catégorie d'utilisateurs, 87,5 % souhaitant une amélioration.
40.000 kms : 5,09, ce qui est toujours la note la plus mauvaise pour cette catégorie d'utilisateurs, 51 % désirant une amélioration.
Il y a donc, à ce chapitre, unanimité totale.

TENUE DE ROUTE

A proprement parler n'est pas critiquée. Note générale 7,52.
Sportifs : 7,65.
5 machines : 7,50.
40.000 kms : 6,68.

SUSPENSIONS

Ici nous abordons le deuxième point très critiqué.
Note générale : 6,34, 43 % des correspondants désirant une suspension arrière oscillante, mais surtout, 53,5 % souhaitant une fourche télescopique moins souple et plus rigide.
Sportifs : 6,36 (45,8 % réclamant).
5 machines : 7,25 (51 % réclamant).
40.000 kms : 6,81 (52 % réclamant).

FREINAGE

Note bonne, atteignant 8,35, et seuls 8 % désirent plus de puissance.
Sportifs : 8,55 (9,1 % réclamant plus de puissance).
5 machines : 8,44 (pas de réclamations).
40.000 kms : 8,23 (pas de réclamations).

ECLAIRAGE

Note encore très bonne, 8,46, avec toutefois 9 % désirant plus de puissance.
Sportifs : 8,54.
5 machines : 8,62.
40.000 kms : 8,61.

PROTECTION

Pour une motocyclette, la note est bonne : 7,22, conséquence du carénage, sabots, garde-boue profonds, etc..., 3,5 % seulement se plaignent, par contre 21 % réclament un carter de chaîne secondaire étanche.
Sportifs : 6,18.
5 machines : 6,50.
40.000 kms : 6,33.

SOLIDITE CYCLE

La réputation de solidité des Peugeot trouve ici sa récompense, puisqu'avec la note moyenne de 8,7, nous atteignons le chiffre le plus élevé de tout le référendum.
Sportifs : 7,65.
5 machines : 8,15.
40.000 kms : 8,62.

FINITION

Note moyenne 8,14, avec 3,5 % de réclamations seulement.
Sportifs : 7,59.
5 machines : 7,12.
40.000 kms : 7,39.

NOTE GENERALE PARTIE CYCLE : 7,55

Sportifs : 7,2.
5 machines : 7,1.
40.000 kms : 7,3.

PRIX

Note : 6,77.

QUESTIONS ANNEXES

Combien de machines avez-vous eu ?

0 : 18,9 % - 1 : 40 % - 2 : 16,7 % - 3 : 8,9 % - 4 : 6,7 %
5 : 4,4 %, au-dessus 4,4 % dont un propriétaire qui en était à sa 15^e machine.

Quel âge avez-vous ?

En moyenne : 28 ans. Minimum : 18 ans. Maximum : 65 ans.

Genre de conduite :

Tourisme : 64,5 %
Sport : 35,5 %

Genre d'utilisation :

Tourisme : 39 %
Promenade dominicale : 32 %
Domicile - lieu de travail : 22 %
Sport : 7 %

Quel est votre kilométrage ?

La valeur moyenne s'établit à 20.450 kms, avec un maximum de 60.000 kms et un minimum de 4.000 kms.

Quelle est l'année de sortie d'usine ?

1953 : 28 %
1954 : 24 %
1955* : 19 %
1951 : 14,5 %
1952 : 14,5 %

Que souhaiteriez-vous comme améliorations ?

Suspension AR oscillante : 43 %
Position moins ramassée : 38 %
Fourche avant moins souple : 53,5 %
Accessoires (béquille mieux placée, stop de série, clef de contact, repose-pieds plus solides, etc...) : 25,5 %
Carter de chaîne étanche : 21 %
Plus de silence : 19 %
Sélecteur (meilleure position de la pédale) : 18 %
Moteur plus puissant : 15,5 %
Rapports de première et deuxième plus serrés : 15,5 %
Meilleur allumage : 15,5 %
Embrayage ne collant pas à froid : 14,5 %
Moteur plus résistant : 10 %
Meilleur éclairage : 9 %
Réservoir plus vaste : 9 %
Freins plus puissants : 8 %
Étanchéité du bloc-moteur et carburateur : 5,5 %
etc...

Quelle serait votre prochaine machine ?

Deux grandes tendances se dégagent d'après les réponses données à cette question :

Très grande fidélité à la marque, et orientation vers la cylindrée 250 cmc.

Les marques les plus demandées sont :

Peugeot 53,5 % — BSA : 6,5 % — Puch : 6,5 % — BMW : 6,5 % — NSU : 5,5 % — DKW : 3,5 % — Triumph : 3,5 %
diverses étrangères : 9 % — diverses françaises : 5,5 %.

Par nationalité, nous trouvons :

Françaises : 59 %
Allemandes : 19 %
Anglaises : 12 %
Autrichiennes : 6,5 %
Divers : 3,5 %

Les cylindrées les plus demandées sont :

250 cmc : 68 %
500 à 650 cmc. : 15,5 %
175 cmc. : 9 %
350 cmc. : 6,5 %
125 cmc. : 1 %

Les modèles les plus demandés sont :

250 cmc. Peugeot : 49 %
500 et 650 cmc. BSA : 5,5 %
250 cmc. NSU-Max : 5,5 %
175 cmc. Peugeot : 4,5 %
250 cmc. Puch : 4,5 %
500 et 600 cmc. BMW : 3,5 %
500 et 650 cmc. Triumph : 3,5 %
250 cmc. BMW : 3 %
Divers : 21 %

Quelle est la profession des propriétaires ?

Ouvriers : 35 % — Prof. libérales : 12 % — Fonctionnaires : 11 % — Dessinateurs : 10 % — Commerçants : 7,5 %
Chauffeurs (P.L.) : 5,5 % — Etudiants : 3,5 % — Cultivateurs : 3,5 %, etc...

L'ÉLECTRICITÉ

LE PLUS MÉCONNU DE NOS MOTEURS

LES VOLANTS MAGNÉTIQUES

POUR continuer notre étude sur l'appareillage électrique de nos motos (voir M.R. N°s 1.275 - 1.276 et 1.277) et pour finir celle sur les volants magnétiques (M.R. N°s 1.279 et 1.280), nous aborderons aujourd'hui deux points plus précis, se présentant sous la forme de deux articles différents.

Dans le premier, nous examinerons les questions d'avance à l'allumage et du réglage de cette dernière, soit dans le cas d'une avance fixe (cas de la plupart des deux temps), soit dans le cas d'une avance variable, manuelle ou automatique.

Quant au deuxième article, il s'agit de conseils d'entretien et de réglages donnés par la maison « Safi » pour certains de ses volants magnétiques, parmi ceux que l'on trouve le plus fréquemment dans la construction motocycliste française.

REGLAGE DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE

Le problème de l'avance à l'allumage se pose différemment s'il s'agit d'un moteur 2 temps ou d'un moteur 4 temps.

La plupart des moteurs deux temps peuvent se contenter d'une avance fixe : ceci tient à l'état de l'émulsion gazeuse aux différents régimes.

Si le régime est faible, il subsiste des gaz brûlés dans le cylindre : d'où une émulsion pauvre qui brûle lentement et nécessite donc une assez grande avance à l'allumage.

A régimes élevés, il faudrait en principe une avance à l'allumage plus importante. Mais en réalité, les gaz qui pénètrent alors dans le cylindre par les transferts sont partiellement échauffés (par la température assez élevée du carter, par la compression rapide dans le carter, puis le cylindre, etc.). Cet échauffement des gaz frais leur assure une combustion plus rapide et nécessite donc une moindre avance à l'allumage.

Ainsi, ce sont les différents états de l'émulsion gazeuse aux différents régimes qui constituent en fait une avance à l'allumage « variable » ; et ainsi, un moteur 2 temps peut se contenter d'une avance fixe bien réglée.

Mais cette avance fixe qui peut convenir pour un 2 temps, ne donnera pas de bons résultats sur un moteur 4 temps qui exige une avance variable (ainsi que nous l'avons vu dans les articles sur la magnéto).

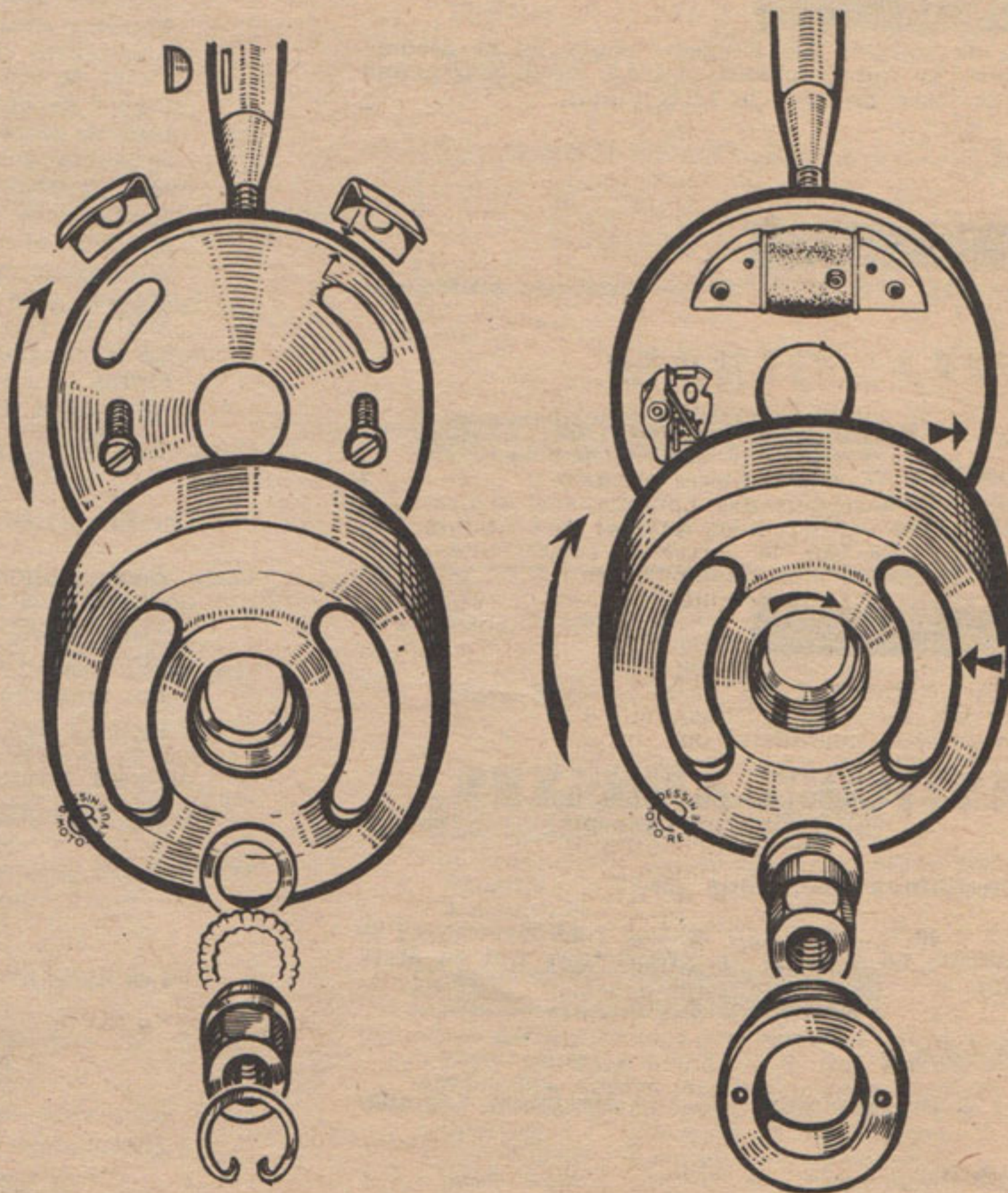
D'ailleurs, sur cette question de l'avance à l'allumage, nos lecteurs trouveront une étude plus complète dans notre numéro 1206.

Comment cette avance à l'allumage est-elle réglée avec les volants magnétiques, c'est ce que nous allons voir maintenant.

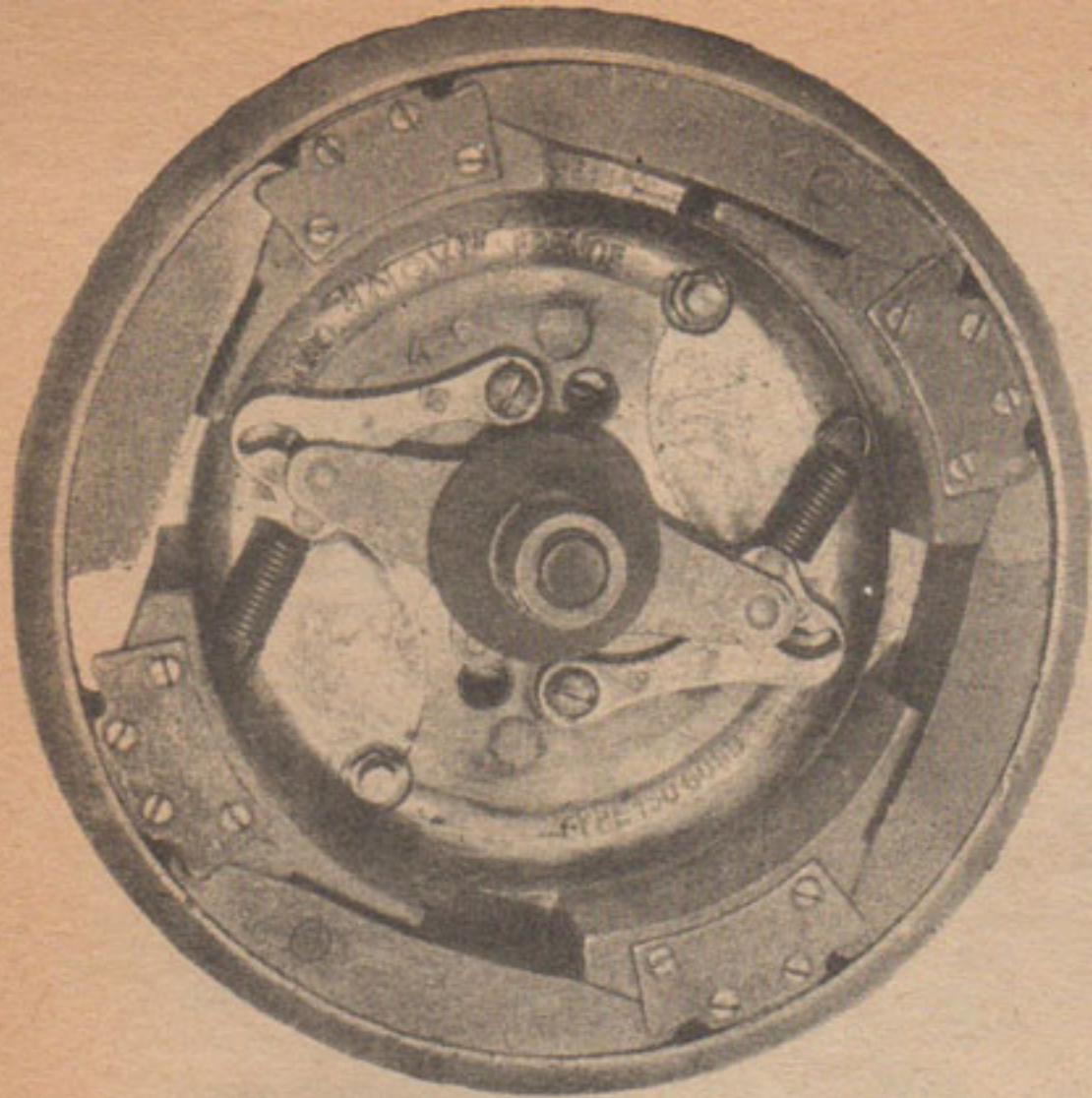
★

CAS D'UNE AVANCE FIXE

Si un 2 temps peut se contenter d'une avance fixe, encore faut-il que cette avance soit correctement réglée, n'étant pas la même pour tous les moteurs, ni, avec un même moteur, pour toutes les conditions de fonctionnement (une conduite « sport » exige une avance à l'allumage un peu plus grande qu'une conduite « à la papa »).



Ci-dessus : les deux schémas de montage des volants magnétiques. - A droite : le stator est fixé sur le carter-moteur par deux vis diamétralement opposées. Le rotor n'est pas claveté sur l'arbre-moteur : la queue de l'arbre est bloquée sur l'arbre par la pression de l'écrou central vissé sur l'extrémité filetée de la queue de l'arbre. On fait varier l'avance à l'allumage en déplaçant le rotor par rapport à une position fixe de l'arbre. A gauche : le rotor, cette fois, est claveté fixe sur la partie conique de l'arbre-moteur. On fait varier l'avance à l'allumage en faisant subir au stator une rotation (vers la droite ou vers la gauche) délimitée par la longueur des boutonnières du stator. Trois vis s'appliquant sur les bords des trois boutonnières fixent le stator en position voulue sur des bossages du carter moteur.



Ci-dessus : le système d'avance automatique d'un volant Novi inversé de Motobécane. Afin de mieux montrer les masselottes qui font pivoter la came, par rapport au moyeu du rotor, les ressorts de rappel ont été décrochés du rotor.

Deux cas peuvent se présenter :

— Ou bien le rotor du volant magnétique est emmanché à force sur le cône de la queue de vilebrequin. Pour modifier (ou régler) l'avance, il faut démonter le rotor à l'aide d'un serre-volant et d'un arrache-volant, puis le remonter à la position voulue. La came, portée par le moyeu du rotor, se trouve donc décalée de l'angle voulu par rapport au moteur fixe.

— Ou bien le rotor est claveté sur la queue de vilebrequin (pour empêcher tout tâtonnement et toute hésitation lors du remontage du rotor). Alors le montage du stator sur le carter-moteur se fait par l'intermédiaire de 3 boutonnières qui permettent après desserrage des boulons de fixation, de faire légèrement pivoter le plateau du stator sur le carter-moteur, donc de déplacer en même temps le rupteur par rapport à l'ensemble solidaire came-vilebrequin.



CAS D'UNE AVANCE VARIABLE

Comme dans le cas d'une magnéto, l'avance peut être manuelle ou automatique.

Si l'avance est manuelle, nous avons un rotor claveté sur le vilebrequin et le plateau du stator porte encore des boutonnières, mais cette fois un peu plus longues (évidemment cette fois les vis de fixation ne bloquent pas le stator). Et par le câble de commande d'avance, on fera plus ou moins pivoter le plateau du stator (portant, solidaire, le rupteur) par rapport à la came. En faisant pivoter ce plateau dans le sens de rotation du moteur, on réduit l'avance ; en le faisant tourner en sens contraire, on accroît l'avance.



Si l'avance est automatique, la solution est différente : c'est la came qui subit un déplacement angulaire par rapport au rotor.

L'avance automatique est toujours assurée par un système basé sur les effets de la force centrifuge.

Les axes d'articulation des petits leviers portant les masselottes sont fixés au rotor. Quand, sous l'effet de la force centrifuge, ces masselottes s'écartent, par des rampes appropriées, elles font pivoter la came sur le moyeu du stator. En effet, alors que ce moyeu est étroitement solidaire de la queue de vilebrequin, la came, cette fois-ci, est montée libre sur ce moyeu et peut donc pivoter sur ce dernier.

J. B.

REGLAGE ET ENTRETIEN DES VOLANTS SAFI T. 40 ET V.M. 145

Les volants SAFI T.40 et V.M.145 ont été créés en vue de fournir l'allumage et l'éclairage aux moteurs des motocyclettes :

Leur fonctionnement semblable à celui d'une magnéto, consiste à faire varier très rapidement dans les circuits magnétiques le champ fourni par des aimants très puissants.

A cet effet, le rotor comporte 4 pôles ou 6 pôles alimentés par 2 ou 3 aimants : cette disposition produit une fréquence de variations de champ importante et permet d'obtenir un éclairage puissant, sans scintillement à basse vitesse.

L'ouverture des contacts du rupteur coupe le circuit du primaire de la bobine d'allumage et provoque ainsi l'étincelle des self-inductions dans le bobinage secondaire. A ce moment précis, les circuits magnétiques sont dits en position d'arrachement magnétique, ce qui correspond à une position angulaire du rotor, telle que les masses polaires de ce dernier quittent les masses polaires des bobines, provoquant ainsi une brusque variation de flux magnétique.

L'écartement entre les contacts n'a donc aucune importance, seul le moment de l'ouverture est primordial, il doit toujours être respecté.

Pratiquement l'arrachement est porté aux environs de 7 mm, afin de compenser les usures très lentes dans le temps, qui pourraient amener un dérèglement de celui-ci (voir dans Vérification de l'Allumage, paragraphe 3, concernant l'importance du réglage par rapport à l'arrachement).

DESCRIPTION

Le volant magnétique comprend deux parties :

1° Le stator, partie fixe sur laquelle sont montés les bobines d'éclairage, la bobine d'allumage, le rupteur et le condensateur.

Les bobines d'allumage sont imprégnées sous vide et pression afin de leur assurer une grande robustesse et une protection absolue contre l'humidité.

2° Le rotor, partie tournante, supportant des aimants en acier spécial à haute perméabilité magnétique. Le moyeu du rotor est en forme de came et commande l'ouverture des contacts du rupteur.

Deux larges ouvertures permettent l'accès facile au rupteur pour le réglage de l'ouverture des contacts suivant les flèches de repère.

La cage du rotor peut être exécutée soit en alliage à base d'aluminium, soit en alliage à base de zinc, suivant le moment d'inertie nécessaire pour le bon fonctionnement du moteur.

FIXATION

La fixation standard se fait par deux vis de 6 mm.

L'entraxe des trous de fixation est de 80 mm.

DEMONTAGE

Le volant à fixation standard est normalement livré avec bague arrache-moyeu. Dans ce cas, le démontage s'opère comme suit :

1° Enlever le cache (fixé par 3 petites vis de 3 mm sur le rotor). Souvent les volants incorporés dans le bloc moteur ne comportent pas de cache.

2° Dévisser l'écrou de fixation du rotor jusqu'à ce que la bague arrache-moyeu décolle le rotor de l'axe.

En cas de résistance, il faut faciliter le décollage par un coup sec sur l'écrou en interposant une pièce de bois ou de fibre pour éviter toute détérioration.

Dans le cas où le volant ne comporterait pas de bague, ou si le rotor ne peut se décoller avec celle-ci, la même opération peut être faite en utilisant l'arrache-moyeu SAFI spécialement conçu à cet effet.

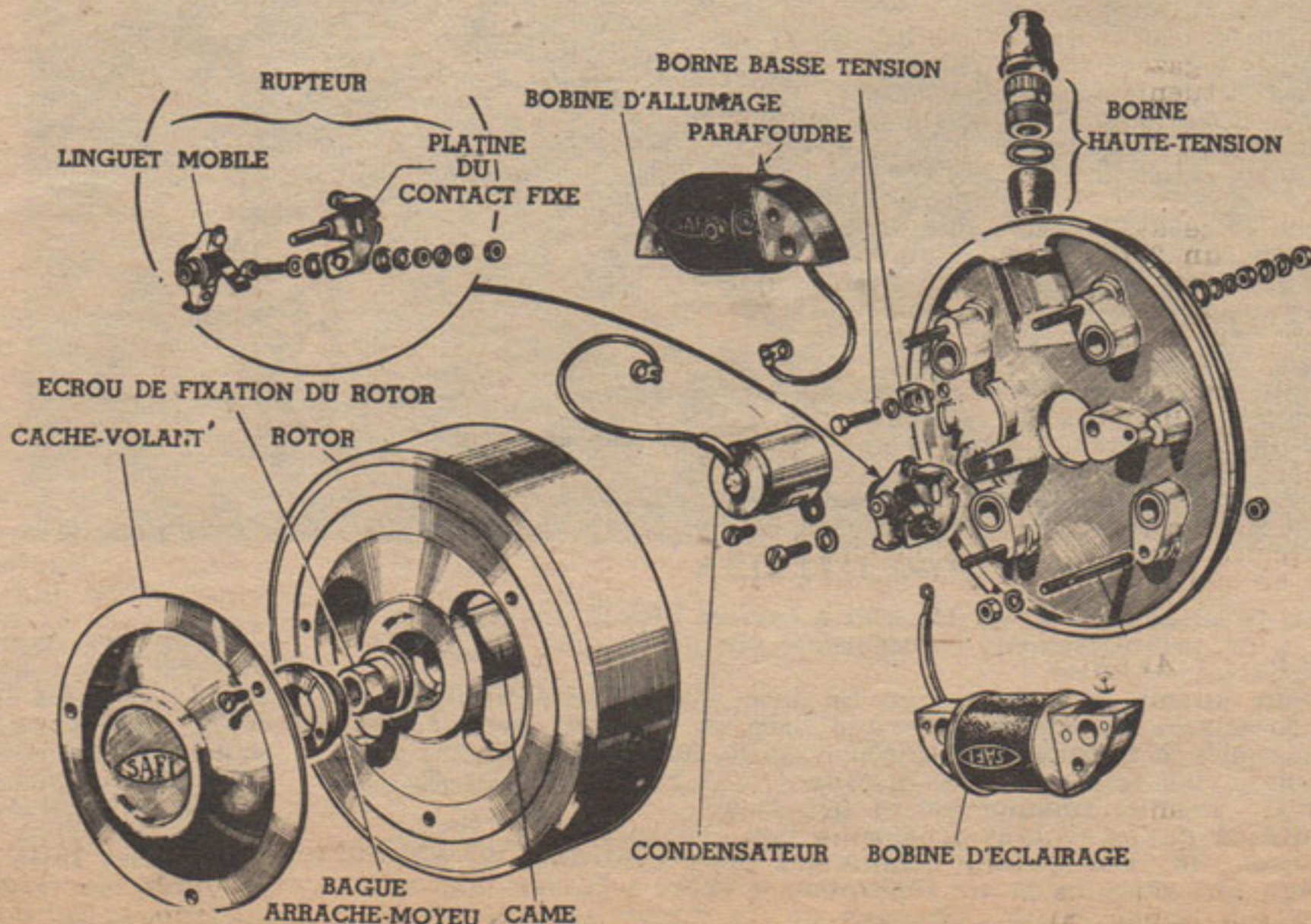
Il ne faut jamais faire de pesées sur le rotor, ce qui amènerait infailliblement la déformation du rotor, ou sa rupture près du moyeu.

MONTAGE

1° Fixer le stator au carter par deux vis de fixation de 6 mm.

2° Amener le piston à la position d'allumage en tenant compte de l'avance à l'allumage (généralement 4 à 6 mm. se rapporter aux données du constructeur du moteur) avant le passage du piston au point mort haut.

VOLANT MAGNÉTIQUE T 40



3° Tourner le rotor de telle façon que la flèche de l'index fixée sur une bobine d'éclairage du stator se trouve en regard de la flèche marquée sur la face de la cage (pour cette opération, le rotor doit tourner libre sur le cône du vilebrequin, afin de ne pas entraîner celui-ci).

4° Bloquer énergiquement le rotor sans modifier la position du piston.

REGLAGE

Régler l'ouverture des contacts de façon qu'ils commencent à s'ouvrir quand la flèche marquée sur le rotor se trouve en regard de l'index fixé sur le stator. A ce moment l'arrachement se trouve être de 6 à 8 mm.

Pour le faire, desserrer légèrement la vis de blocage, régler à l'aide d'un tournevis l'excentrique et bloquer à nouveau la vis. Tout nouveau réglage rendu nécessaire par l'usure, ou le démontage des éléments du rupteur, devra se faire selon cette méthode.

Ne jamais régler l'avance à l'allumage par modification de l'ouverture des contacts.

VERIFICATION DE L'ALLUMAGE

Si le mauvais fonctionnement du moteur provient de « ratés » ou de défauts d'allumage, il y a lieu d'en rechercher la cause de la manière suivante :

1° Dévisser la bougie et vérifier si à l'air libre elle fournit des étincelles.

Pour cette opération, avoir soin que le corps de la bougie porte bien sur la masse du cylindre, pendant le lancement du moteur.

2° S'il n'y a pas d'allumage, s'assurer que le fil de bougie n'est pas coupé en approchant son extrémité à 2 mm du cylindre. En faisant tourner le moteur, il doit y avoir des étincelles entre le fil et la masse.

S'assurer, en tout cas, que la connexion haute tension est parfaite.

3° Vérifier le dispositif du rupteur :

a) l'ouverture des contacts doit se faire quand le repère rotor passe devant le repère stator (voir réglage ci-dessus).

Il se peut, si l'arrachement précédemment décrit est voisin de zéro, c'est-à-dire quand la masse du rotor échappe juste à celle du bobinage, que le volant produise des étincelles et n'en produise plus lorsqu'on utilisera l'éclairage. Dans ce cas, il y a lieu de régler le volant, c'est-à-dire, de mettre la flèche rotor en face de la flèche stator, comme il a été décrit plus haut.

b) le rupteur doit osciller librement sur son axe. On peut facilement, avec le doigt, s'assurer de ce mouvement.

c) la propreté des contacts est importante pour obtenir un bon allumage, s'en assurer.

4° S'assurer de l'état du condensateur, si l'allumage reste défectueux, malgré les précédentes opérations.

a) si le condensateur est coupé, le moteur peut avoir de mauvais départs et ralentis, mais pourra quand même fonctionner. Dans ce cas, l'étincelle à l'extrémité du fil de bougie est faible, et il y a de grandes étincelles aux contacts.

b) si le condensateur est claqué, il n'y aura aucune étincelle aux contacts et aucun allumage. En le déconnectant, on peut s'assurer que la bobine est bonne en retrouvant les observations décrites précédemment.

Si la bobine est claquée, il n'y a aucun allumage, malgré les opérations observées et décrites précédemment. Il y a lieu de la changer.

5° S'assurer du parfait blocage du rotor sur l'arbre ; il se peut en effet que l'allumage fonctionne parfaitement, mais que l'étincelle ne se produise pas 4 à 6 mm avant le passage du piston au point mort haut, ou suivant l'avance préconisée par le constructeur. Dans ce dernier cas, caler le rotor suivant les flèches.

ENTRETIEN

L'entretien est aussi réduit que possible.

Il consiste à surveiller le réglage du point d'allumage ; l'ouverture des contacts doit se faire au moment du passage des repères.

Les contacts doivent être propres et porter l'un sur l'autre d'une façon parfaite.

Dans le cas nécessaire de rafraîchir les faces des contacts, il est indispensable d'utiliser du papier de verre très fin, à l'exclusion de la toile émeri.

S'assurer du bon état du feutre du graisseur de came ; veiller particulièrement à ce qu'il frotte légèrement sur la came pour que la pellicule d'huile laissée sur celle-ci favorise le frottement du toucheau du rupteur en évitant toute usure anormale.

NOTICE SUR LE VOLANT T 15

Les volants T.15 SAFI ont été créés pour fournir l'allumage et l'éclairage des moteurs de cyclomoteurs.

Leur fonctionnement est semblable à celui des modèles T.40 et VM.145.

Le rotor comporte 4 pôles alimentés par 2 ou 4 aimants, suivant la puissance du volant.

L'arrachement est de 5 mm au lieu de 7 mm dans les deux modèles précédents.

La description est la même que celle des modèles T.40 et VM.145.

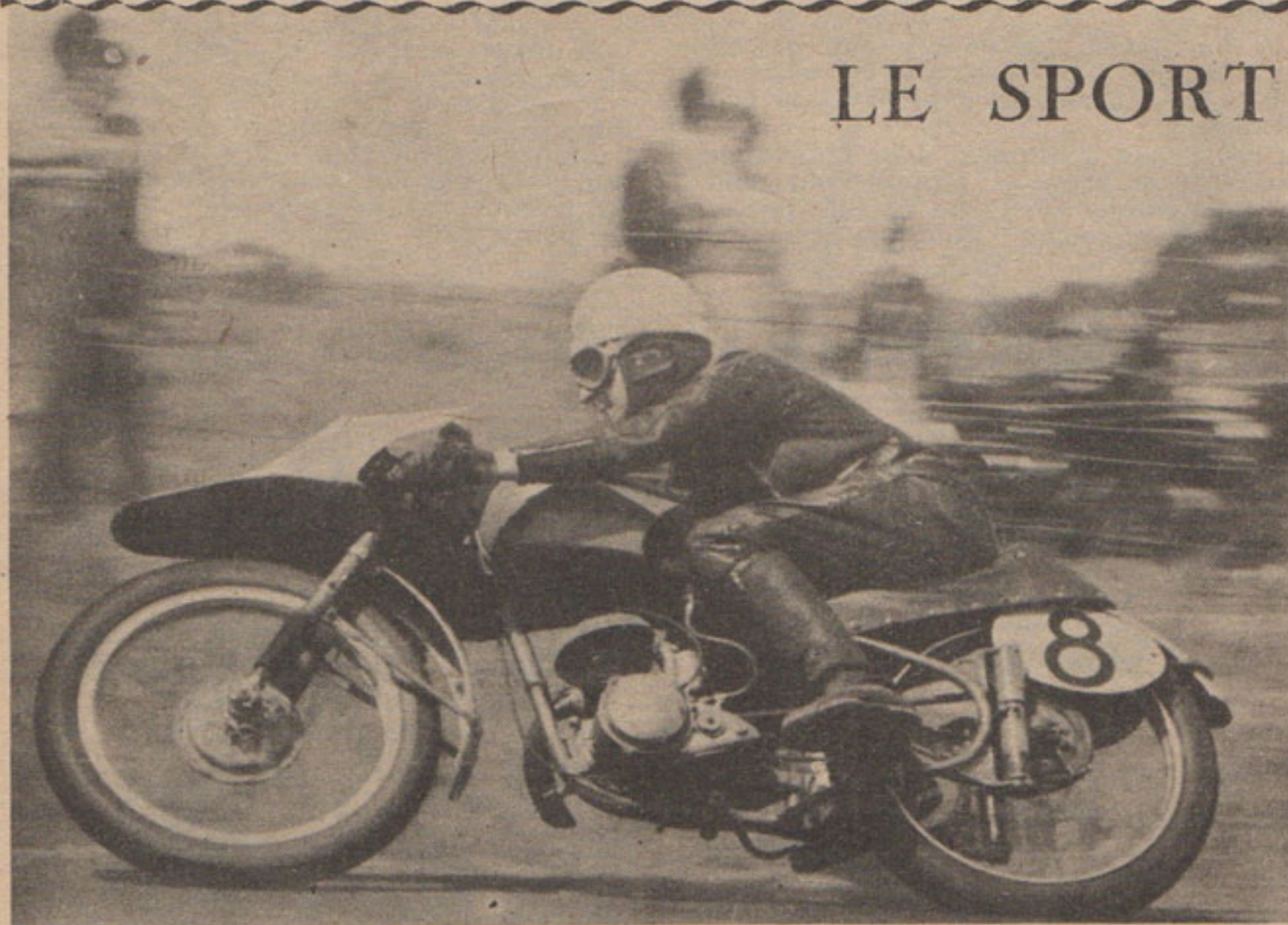
FIXATION

La fixation standard se fait par deux vis de 5 mm.

L'entraxe des trous de fixation est de 70 mm.

Se conformer aux paragraphes précédents traitant des volants T.40 et VM.145 pour le démontage, le remontage, le réglage, la vérification de l'allumage et l'entretien, afin que le volant T.15 soit utilisé dans les meilleures conditions.

LE SPORT A L'ETRANGER



LE 4° GIRO D'ITALIA

Dans notre N° 1.279, nous avons publié une information sur une 125 cc. Bantam « gonflée » par l'australien Eric Walsh et qui dépassait les 150 kmh. Voici une vue de la machine et du propriétaire.

LE GRAND PRIX DE SUISSE DE MOTO-CROSS

Le quatrième Grand Prix de Suisse de Moto-Cross, épreuve comptant pour le Championnat d'Europe, aura lieu les 5 et 6 mai prochains sur l'habituel circuit du « Bout du Monde ». Celui-ci, long de 2 kms, a vu son tracé amélioré, rendant ainsi le déroulement de l'épreuve encore plus intéressant pour le public. Le nombre de concurrents pour chacune des séries est fixé à 14 ; il se courra 2 ou 3 séries selon les circonstances, et une finale. Les engagements sont reçus jusqu'au 21 avril au Secrétariat de la Fédération Motocycliste Suisse.



Parmi les marques qui se préparent activement, citons Bianchi, qui alignera cinq 175 1 ACT, Ducati (100 et 125 cc.). Morini avec ses fameuses 175 « Re Bello », pilotées par Mendogni (vainqueur en 1955) et Spezzali, Mondial en 125 et 175, plus Capriolo, Ceccato, Laverda, Benelli, Mi-Val, etc...

Le nombre des partants a été limité à 300, la sélection se faisant d'après les résultats obtenus en 1955 dans le Tour d'Italie et Milan-Tarente.

De belles luttes en perspective, surtout quand on connaît le climat de cette épreuve, voilà ce que nous propose le « 4° motogiro d'Italia ». Souhaitons voir un jour une épreuve analogue en France.

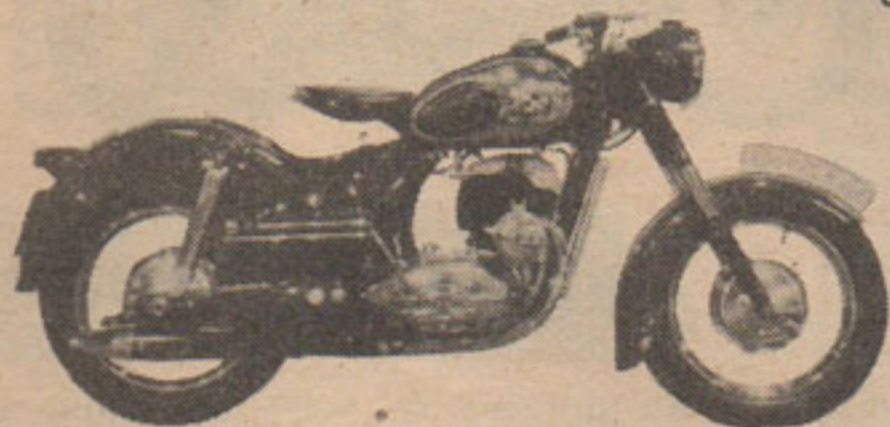
Du 18 au 25 avril va se dérouler à travers l'Italie une épreuve qui a un retentissement considérable chaque année : le Tour d'Italie motocycliste.

Cette année, le « Giro » en est à sa quatrième édition, et les 2.500 kms du parcours sont divisés en 8 étapes, sans aucune journée de repos. Rappelons que la formule du « giro » est la même que celle des « mille miglia » ou de Milan-Tarente : c'est le premier arrivé qui gagne.

Réservé aux machines « sport » des classes 75, 100, 125 et 175 cmc., le Tour d'Italie comportera deux catégories de machines qui répondront au règlement « sport » italien 1955-56 et au règlement 1956-57. Chacune de ces catégories bénéficiera d'un classement particulier.

CE QU'ILS EN PENSENT...⁰⁰⁰

Nous demandons à tous nos abonnés de bien vouloir nous faire part des impressions qu'ils ont eues sur leur propre machine. Bien entendu, les opinions émises ici par nos lecteurs ne sauraient engager la responsabilité de « MOTO-REVUE ». Toute lettre non signée, ou n'étant pas d'une correction absolue, ne sera pas publiée. En outre, précisons que seront prises en considération, les seules lettres ayant trait à des machines assez récentes et fabriquées en série. Nous invitons nos abonnés à nous écrire rapidement afin de poursuivre cette rubrique régulièrement.



PUCH 250 S.G.

Bien qu'ayant déjà lu dans vos colonnes des opinions sur une certaine machine, nous nous permettons de vous envoyer quelques impressions qui se veulent techniques et sans fraudes et qui pourront rendre service aux possesseurs de machines analogues et autres 2 temps :

Nom : Puch.
Prénoms : 250 SG.
Age : 8 mois et déjà toutes ses dents (de la boîte).
Service : 16.637 kms (compteur honnête).
Qualités : Avant tout robustesse apparente (nous attendons les 100.000 kms pour nous prononcer).
Très bons accessoires (ceux « made in Austria »).
Bonne suspension (souplesse, progressivité, amortissement).
Bonne tenue de route (les jantes de 16" donnent l'avantage sur bonne route, mais le perdent nettement en mauvais terrain).

Confort appréciable.
Excellent freinage très progressif.
Bonnes performances et consommation normale.
Défauts : Mauvais accessoires vitaux (ceux « made in France »). Boîte plus que germanique de conception et de comportement : tous les rapports intermédiaires sont plus ou moins courts, surtout la première qui l'est plutôt plus. C'est un avantage en montagne, mais il ne faut quand même pas exagérer. Grincements et claquements cataclysmiques au passage des différents rapports, à moins de manœuvrer comme un conducteur de camion (plutôt pédœuvrer, plus exactement).

Rendement : A une vitesse soutenue de 80 à 90 kmh compteur, nous vérifions des moyennes allant de 55 à 75 kmh selon le profil de la route et la circulation (pour nous, 60 kmh de moyenne est déjà honorable).

Consommation de l'ordre de 4,5 (80 kmh) à 5,2 litres (90 kmh) d'essence ordinaire avec gicleur de 145 d'origine et de 3,7 à 4,5 litres de super ternaire avec gicleur de 150.

Huile : environ 200 cmc/100 kms (se méfier de l'huile trop épaisse), le tout variant avec les conditions atmosphériques et la topographie.

Moyenne sur les 16.637 kms : 4,48 litres de carburant et 180 cmc d'huile (Motul Century M et L) aux 100 kms.

Nous avons ainsi vérifié le bien-fondé d'une carburation riche avec faible ouverture à la poignée (ce qui soulage le poignet, vu la longueur toute germaine de la cousine en question). Il n'est pas non plus payant de profiter de la grosse puissance à bas et moyen régimes du moteur, ni en carburant, ni en performance. Il ne faut donc pas hésiter à tirer sec, tout le monde y trouve son compte, portefeuille et mécanique.

Ces performances, qui paraissent bien médiocres et onéreuses en regard de certains « microcubes » qui se permettent des moyennes presque égales à la vitesse de pointe de notre machine (et encore dans les Alpes ou le Massif Central avec des lignes droites de quelques décimètres et des côtes à 10 % et à 10-crétion) en ne consommant que la moitié, sont cependant véridiques (nous savons tout de même utiliser une simple montre, même pas un chrono, lire une carte Michelin et doser essence et huile presque au cmc). Pourtant, en général, seules les grosses, les vraies motos et les voitures puissantes et vigoureusement menées, nous montrent leurs f... eux rouges. Comment expliquer ce paradoxe ?

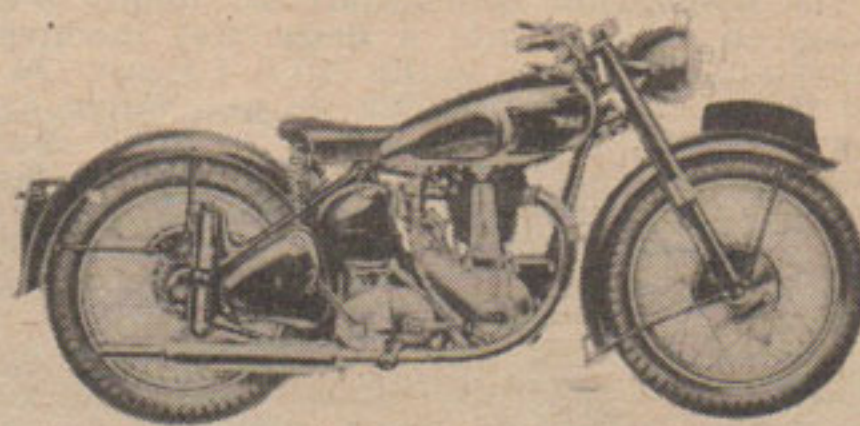
Bref, nous sommes satisfaits de ce vélomoteur (à ne pas confondre avec cyclomoteur !) qui ne nous a jamais laissés

en panne et qui sans être aussi éblouissant que certains 2 roues nationaux (et aussi pas mal de phares d'automobiles), ne prête le flanc à aucune critique vraiment sérieuse.

Cette pertinente petite machine nous laisse désirer l'acquisition d'une 500 genre BMW, ou à défaut d'une 350 style DKW, seulement cela c'est une autre affaire.

Comme travaux (effectués uniquement par nous-mêmes), à par l'entretien naturellement, un décalaminage à environ 8.000 kms et essais de carburation (aiguille, gicleurs). C'est tout. Pièces remplacées : néant.

MM. C. et A. TAILLET
Vienne (Isère)



B.S.A. B 31

Je vous envoie mes impressions sur ma BSA B 31. Point de vue lignes, cette machine est séduisante avec son capotage de phare, son émail bordeaux et ses flancs de réservoir et jantes chromés. Une seule chose manque : un bloc-moteur.

Toutes les commandes sont bien en place et souples, les freins sont progressifs et très puissants, surtout l'avant. L'arrière a une fâcheuse tendance à déporter la machine sur la gauche, chose très désagréable, surtout sur route glissante.

Après un rodage de 3.000 kms, je me suis permis de tirer sur la poignée des gaz. Qu'il est agréable de sentir les chevaux se cabrer, toutefois, il faut attendre 10.000 kms pour avoir un moteur qui rende vraiment, tant en souplesse qu'en nervosité.

Point de vue vitesse, le constructeur n'exagère pas en annonçant 110 kmh., car je monte aisément à 115 et j'atteins même 120 compteur, je n'ai jamais chronométré, et sachant que tout compteur triche, je compte 110 chrono lorsque j'accroche 120 compteur.

Point de vue consommation, vérifiée sur 3.000 kms, c'est un rêve : 3 l. 30, je consommais autant avec la 125 cmc. que je possédais avant.

Elle a des défauts, mais très peu, la suspension arrière (cou-lissante) talonne trop facilement ; comme toutes les machines anglaises, il faut reprocher le tirage du câble des gaz qui se coupe assez rapidement à la poignée.

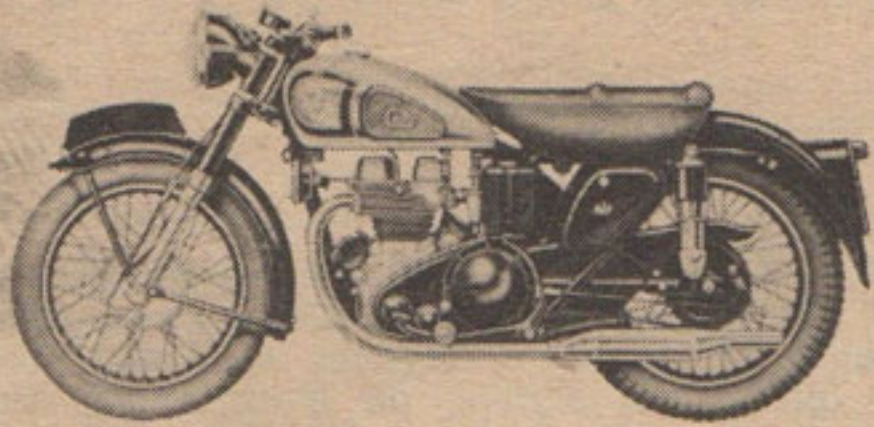
En 28.000 kms, voici ce que j'ai fait sur ma machine :

- 3 câbles de gaz.
- 1 câble de frein AV.
- 2 pneus.
- 1 rodage de soupapes (15.000 kms).
- 1 chaîne (27.000 kms).

Avouez que c'est normal.

Le prix d'achat il y a 2 ans était le même qu'une 350 twin française qui est loin de valoir ma B 31, tant au point de vue accélérations que vitesse. Quant aux chromes et à la peinture, n'en parlons pas, ma machine est neuve et aucun chrome n'est piqué, et pourtant je n'ai jamais usé de graisse.

Mr M. SARAZIN
Houilles (S.-O.)



500 A.J.S.

Votre rubrique est très intéressante pour les futurs acheteurs de motos ne sachant pas où porter leur choix et utile pour les possesseurs d'une même machine. De la 500 AJS twin, modèle 55/20, voici mes impressions d'utilisateur. Machine achetée neuve en juillet 1955, totalisant à ce jour 18000 kms.

Présentation soignée, chromes abondants et de qualité. L'AJS est trapue, aucun vide n'apparaît et on sent le souci d'esthétique chez le constructeur. Capotage de phare réussi, mais démontage peu facile.

Machine très bien suspendue. A l'avant, fourche télescopique très souple. L'usine recommande l'huile SAE 20 pour les amortisseurs, mais par suite de talonnement au freinage, j'ai remplacé la 20 par de la SAE 30/40 Castrol. Grande rigidité latérale dans les virages.

A l'arrière, la suspension témoignait au début d'une certaine sécheresse en roulant vite à deux. Cet inconvénient a disparu en mettant la même huile qu'à l'avant. Je lui reproche quand même un débattement un peu faible avec deux personnes sur la moto. La selle double de jolie coupe rend finalement la conduite sur longs trajets des moins fatigantes.

A 16.000 kms, remplacement du pneu arrière usagé par un Pirelli. Tenue de route parfaite depuis. Auparavant, la machine tanguait dans les courbes prises au-dessus de 100 kmh. Maintenant la moto vire aussi bien à 80 qu'à 140.

Livrée avec deux béquilles, une latérale et une centrale, la machine demande peu d'efforts pour être mise sur cette dernière. Les embouts prévus pour attraper du pied les béquilles, accrochent dans les virages et doivent être ressoudés fréquemment. Les silencieux râclent également.

Les freins sont puissants et progressifs. L'éclairage est bon et le stop digne d'une voiture américaine.

Mais voilà le point faible de l'AJS : le régulateur. Sur ma machine, il a claqué à 16.000 kms. Je connais d'autres AJS dont le régulateur rend l'âme périodiquement et à un kilométrage bien moindre. Qui donc incriminer ? L'AJS ou Lucas ?

J'arrive maintenant au moteur. Mené rondement, il ne s'est jamais plaint. Rodage progressif, 500 kms à 80, 1.000 kms à 90-100, et jusqu'à 3.000 kms je maintenais le 100 à l'heure en poussant à 110 de courts instants. Ensuite, quand la route le permettait, le compteur ne bougeait pas du 140 kmh.

La culbuterie, peu bruyante en regard de celle d'une Triumph, ne demande qu'un coup d'œil environ tous les 5.000 kilomètres.

Le moteur est souple et je peux descendre la quatrième à 30 kmh., l'avance plein retard, je repars doucement sans cogner. Mais c'est une chose que je n'ai fait qu'une seule fois pour essayer, car le moteur ne demande qu'à tourner. Je n'ai retendu qu'une fois la chaîne primaire, en très bon état à 18.000 kms. Un reproche à l'AJS, son carter de chaîne primaire. Deux flasques de tôle, un joint en caoutchouc, et un cercle serrant le tout. L'huile ne se fait pas prier pour fuir et un coup d'œil au niveau s'impose fréquemment.

La boîte de vitesses bien étagée, si ce n'est la quatrième tirant un peu court, demande une certaine habitude pour être maniée. De première en deuxième, il est nécessaire de marquer un temps, très minime il est vrai, sinon ça grince. De même pour rétrograder de deuxième en première, un coup de gomme et ça passe tout seul. La troisième et la quatrième ne demandent aucun ménagement de ce genre, si ce n'est pour rétrograder.

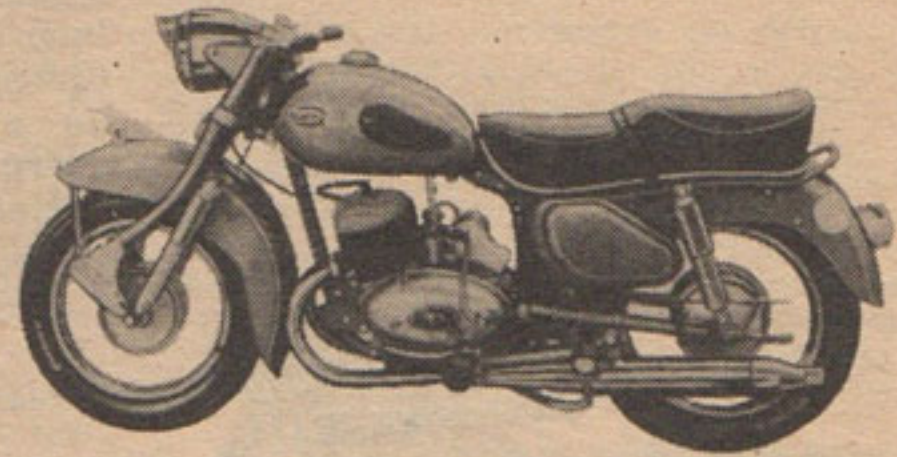
Pour la consommation : 3 litres 300 à 80 kmh., 4 litres 500 à 120 kmh.

Reprises excellentes, à condition de bien monter les vitesses. Jusqu'à 6.000 kms, j'ai eu des vibrations très fortes au guidon à 120 kmh. Elles ont disparu depuis.

Voici maintenant des chiffres. En tirant les vitesses jusqu'à l'affolement des soupapes, j'ai obtenu au compteur : en première 75 kmh., deuxième 110, troisième 130 et quatrième 150, couché 155 kmh. Le compteur, sur de grandes lignes droites, a touché plusieurs fois le 160. J'ai entendu dire que le nouveau carburateur « Amal » monobloc avait fait gagner 1 CV par rapport au modèle 1954, ce qui ferait donc 30 CV au lieu de 29.

Je terminerai en parlant de la douceur de toutes les commandes, bien agréable surtout en ville. La machine, un peu haute, est pourtant très maniable, à condition de savoir se servir de l'embrayage dans la circulation.

Mr Y. PONTUS
Casablanca (Maroc)



250 EXPRESS

Ne manquant pas un numéro de votre admirable revue, je vous félicite de tous vos articles, et de la façon dont vous faites les essais des motos, ceci sans prendre parti pour une marque ou une autre. Je m'intéresse aussi à la rubrique « Ce qu'ils en pensent » et comme j'ai possédé moi-même 1 Vespa 125, 1 moto BMW 250 modèle 1951 et 1 Rumi 125, je peux comparer les remarques que des motocyclistes font sur leurs machines.

Dans votre numéro N° 1180 du 27 mars 1954, vous mentionnez le prototype Express comme muni du moteur monocylindrique Ilo 250. Or je possède cette machine depuis juin 1954, et je tiens à vous faire remarquer qu'il s'agit du Ilo 250 bicylindre (M.2-125) dont je vous donne quelques caractéristiques.

Course 58 mm. Alésage 52 mm. Cylindrée 244 cmc. Puissance en CV 15,1, soit plus de 60 au litre, ceci à 6.000 t.-m. Carburateur Bing 1/24/71 avec volumineux filtre à air, et allumage par batterie Noris (MLZSn 2/45/60 R). J'ai à ce jour environ 6.000 kms, et j'ai toujours les bougies d'origine, soit des Bosch W.240 T.1. J'utilise comme carburant de l'essence avec adjonction de 5 % d'huile pour 2 temps. Je n'ai jamais eu de bougies encrassées, et je ne prends pas l'habitude comme certains motocyclistes de mélanger les huiles. Je reste à une marque puisqu'elle m'a donné satisfaction. Dans le carter, je mets de l'huile SAE 30 (1,4 l.) que je vidange régulièrement tous les 2.000 kms. Ce bloc est équipé d'une boîte à 4 vitesses, qui est un peu bruyante, sauf pour la seconde, mais autrement pas de remarques.

Cette moto commence à se trouver en Suisse en petit nombre. Sa fourche avant à roue tirée est extrêmement souple, même un peu trop à mon avis, mais cela rend la moto encore plus confortable, et je trouve qu'elle a une excellente tenue de route. La suspension arrière est oscillante, aussi souple. Les roues sont des 3,25x16 comme pour l'Adler 250, ce qui donne une ligne basse et plaisante. Avec les freins centraux dont elle est équipée, je n'ai jamais, même en montagne, laissé refroidir les tambours.

Comme la plupart des machines allemandes, l'Express est très bien finie. Emaillée bleu acier, avec une selle double rouge, de grandes surfaces chromées, et un bloc-moteur très net lui donnent une ligne très agréable.

Le bruit de l'échappement est un peu celui de la Rumi 125, mais plus doux, et à partir de 80 kmh., on n'entend plus qu'un faible ronronnement. La consommation est à 70 kmh. en moyenne, de 3,1 litres en plaine sur route, et en ville, je calcule environ 4,5 litres, même 5 litres, ce qui me paraît très normal. Le moteur ne chauffe pas et sur des routes de montagne, je n'ai jamais eu besoin de m'arrêter pour le laisser refroidir. La transmission est à chaîne, entièrement sous un carter étanche en caoutchouc, muni d'un voyant pour faciliter le contrôle de la tension, et le graissage.

De chaque côté de la moto, on trouve un petit coffre, dont l'un renferme la batterie, et l'autre un outillage complet. Sous le réservoir de 17 litres, une pompe à air est fixée. Le compteur kilométrique qui est muni d'un éclairage, est encastré dans le phare. La direction est munie d'un anti-voi Neiman et d'un frein, ce qui rend très agréable la conduite sur routes accidentées.

C'est vraiment une moto que je recommande. Partout où je vais, elle est admirée, et je connais plusieurs motocyclistes qui l'ont adoptée. Un seul défaut, c'est le prix d'achat qui est de 2.750 frs., complète, avec selle double, ce qui est un peu cher, comparativement à d'autres marques.

Mr J. P. MASSON
Lausanne, Suisse

P. S. — Dans votre n° 1210, du 8-1-55, je trouve dans la rubrique « Ce qu'ils en pensent » des jugements sur la BMW R 25/3. J'ai effectué moi-même 30.000 kms avec cette moto sans gros frais (1 batterie et 2 pneus, et c'est tout), à part les frais d'usure normale. C'est une moto de tourisme idéale, inusable, mais pas nerveuse.

GIBOULÉES...

...ET

8 RECORDS

SUR 11

BATTUS !

Cette année, toute la journée était réservée aux motos, aussi la réunion commençait-elle plus tard qu'habituellement, à 10 heures du matin. A cette heure, le sol était très gras, et les engagés n'affichaient pas un optimisme béat au sujet de leurs performances.

En attendant les premiers départs, jetons un coup d'œil sur les machines.

Evidemment, tout le monde voulait voir la Gilera-4. Les amateurs de nouveautés furent déçus : extérieurement, cette « quatre » ne se distingue pas des modèles que nous avons vus au cours de l'année dernière, mais la partie motrice était celle des derniers modèles 1956, à quatre vitesses. Pierre Monneret avait d'ailleurs déplacé tout son matériel, et en plus de la Gilera 4 envoyée par l'usine la veille de la course, on trouvait la 250 NSU « Sportmax » et la 350 AJS 7R.

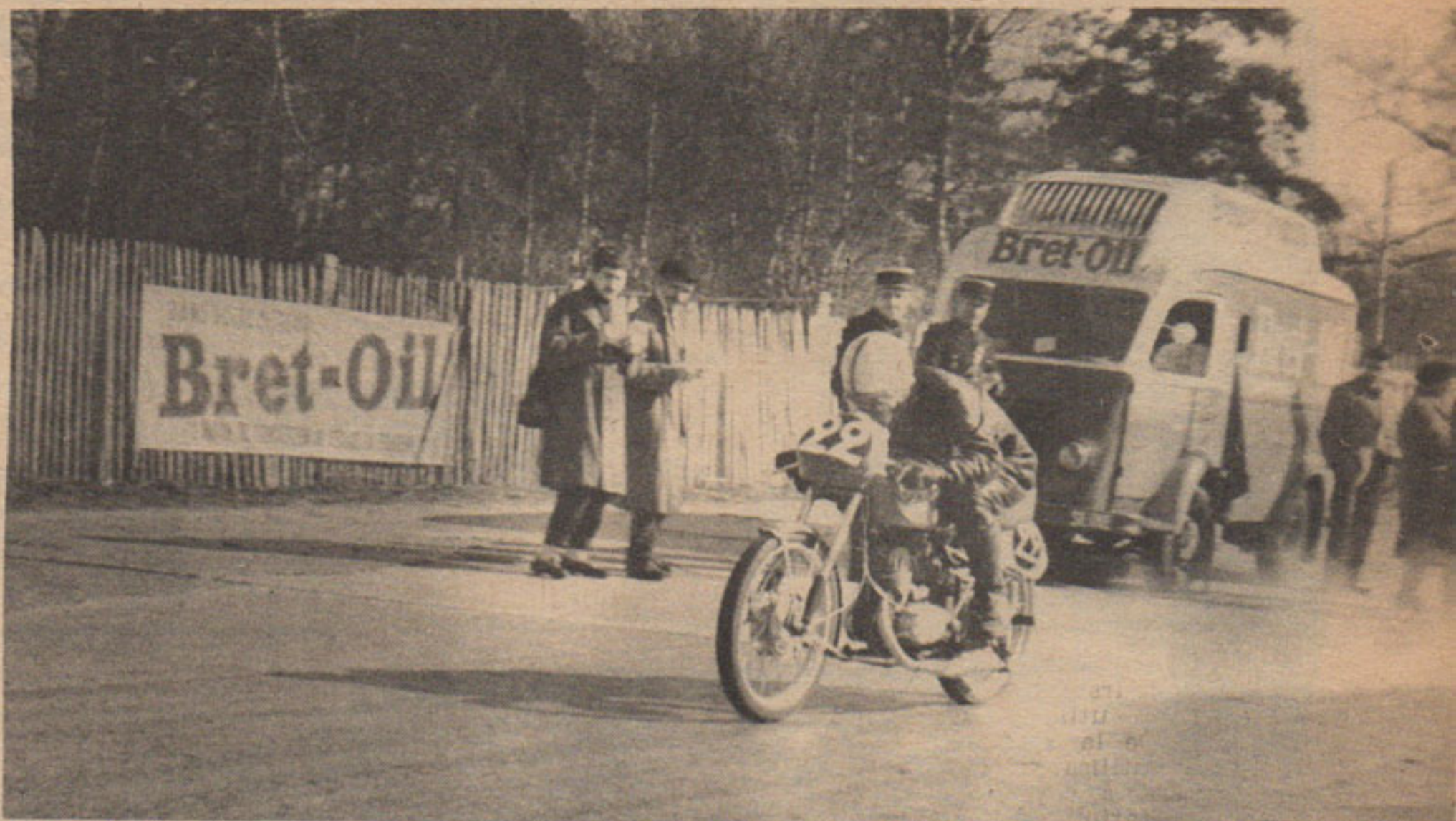
En grosses cylindrées, pas de machines sensationnelles : les Norton « Manx » plus ou moins récentes de Montagne, Monty, Braun, Boeri, etc., les « Daytona » et « 88 » Norton, plus de rares « Gold Star », Triumph T.100, AJS 7R, la Matchless G45 de Venin, et la BMW « Rennport » de Murit.

En 250 et 175, le choix était plus vaste : depuis la 250 Monet-Goyon à moteur NSU antediluvien jusqu'à la moderne « Sportmax », on trouvait toute une théorie de Peugeot twin de série, la 250 spéciale de Bouin et une 250 Peugeot « sport » avec 2 carburateurs Dell'Orto « racing », une 250 Alcyon, une Puch SGS, deux BMW plus toutes récentes, une Adler et une Puch spéciale.

En 175 cmc., les Peugeot spéciales de l'« écurie Bouin », deux Gnome-Rhône, de nombreux Ydral, Morini, Mondial, des Terrot culbutées (20 ans d'âge !) et en 125, une MV, une Mondial et trois Rumi.

Nous avons déjà écrit que pendant toute la matinée, une sorte de brouillard gras et tenace empêcha les pilotes de réaliser des performances exceptionnelles. Cependant, un record devait tomber le matin, le record des 250 cmc., maintenant propriété de Pierre Monneret et de sa « Sportmax ». Mais la matinée fut la partie la moins intéressante de la journée, car la piste, plus ou moins transformée en patinoire, empêchait les pilotes de donner le maximum.

Côté spectacle, signalons le premier départ qui fut plutôt... zigzaguant..., les départs des 125 Rumi deux carburateurs qui, avec leurs rapports très longs, obligeaient les pilotes à travailler uniquement sur l'embrayage, le départ d'une 250 BMW, départ que le pilote avait préféré effectuer en seconde (!).



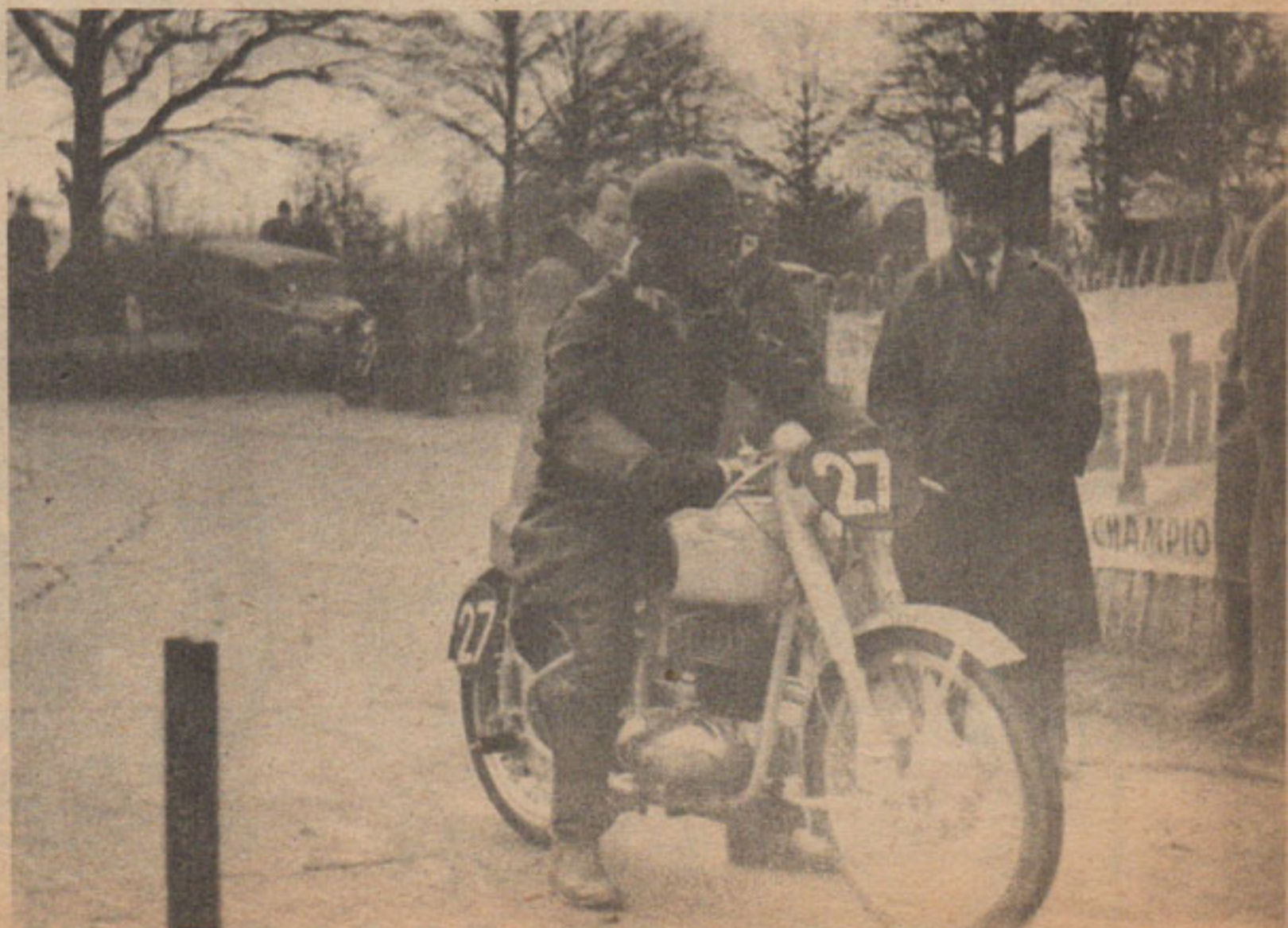
LA

COTE

LAPIZE

**BELLES PERFORMANCES
DE PEUGEOT EN 175 ET 250 cc**

En haut, Bouin, sur sa 175 Peugeot « compétition », bat le record de la catégorie à 83,5 kmh. Mais l'ancien record fut également battu par Descouvreaux (ci-contre) bien servi par sa 175 cmc. Gnome-Rhône.





RAPID'MOTO

**Une seule
adresse !**

6, rue DAILLY - St-CLOUD - Tél. : MOL. 21-29

Jacques CHARRIER INTERNATIONAL DE MOTO-CROSS

vous présente :

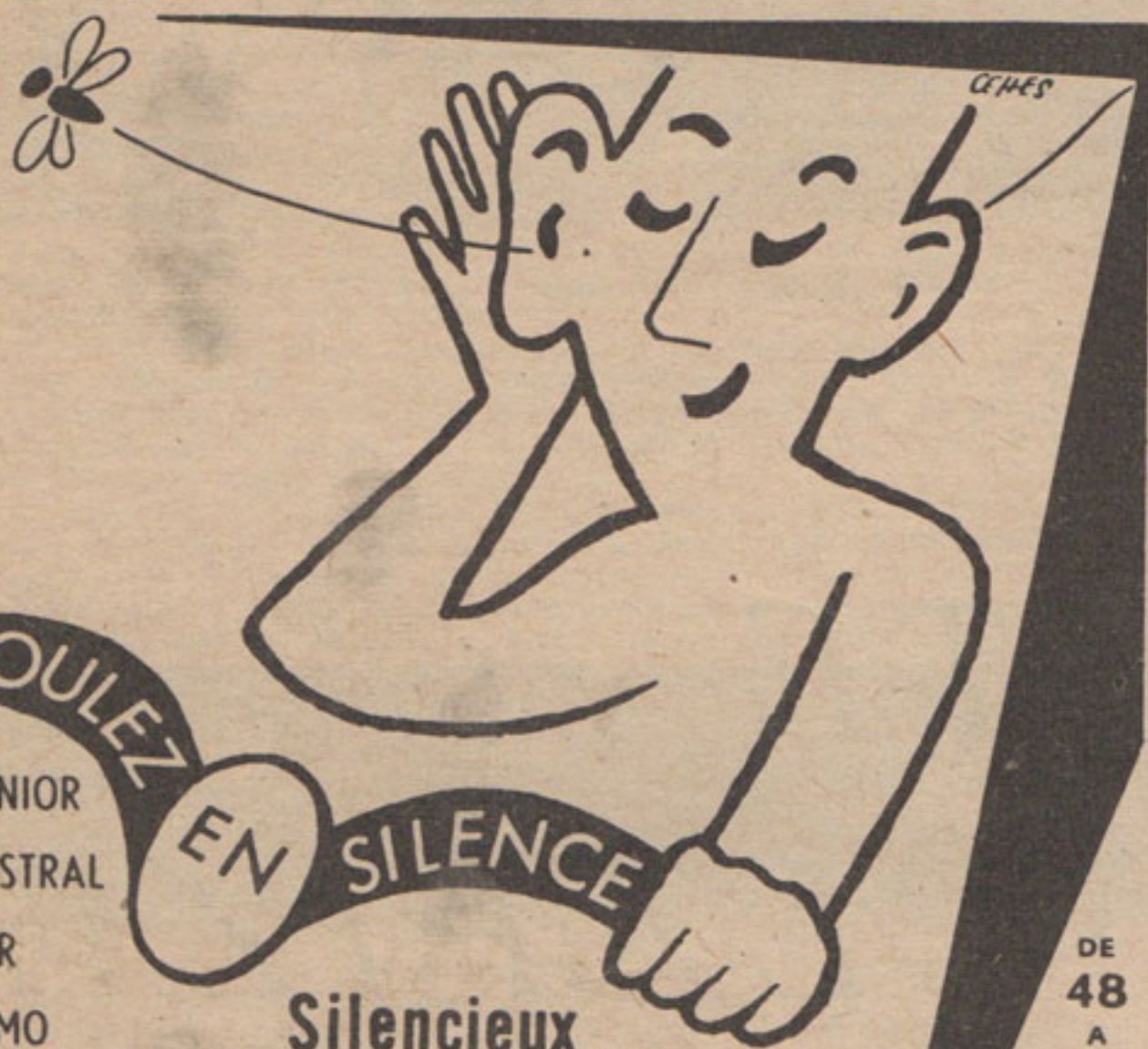
UNE LARGE **EXPOSITION** DE
TOUS MODELES DISPONIBLES
UNE **STATION-SERVICE** MODERNE
PAR DES MECANICIENS DIPLOMES
UN **STOCK** COMPLET DE PIECES DETACHEES

BSA

CREDIT AVANTAGEUX

ENGLISH SPEAKING

MAN SPRICHT DEUTSCH



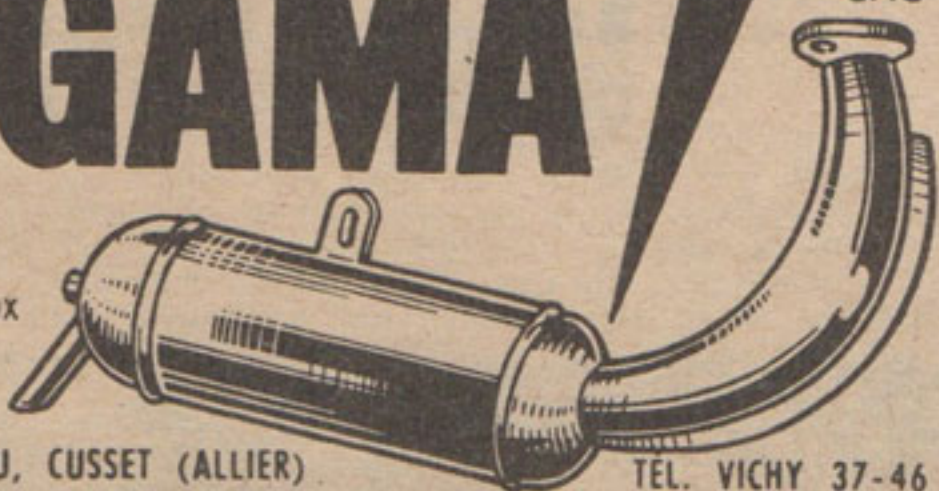
ROULEZ
EN SILENCE

- JUNIOR
- MISTRAL
- SER
- HIMO
- MOTOBLOC
- VAP
- LAVALETTE

Silencieux
GAMA

DE
48
A
125
CMC

CEs CONSTRUCTEURS EQUIPENT
LEURS MOTEURS AVEC LES
MODELES SPECIAUX DE SILENCIEUX
GAMA MONTES EN SERIE
PAR LA PLUPART D'ENTR'EURS



STÉ GAMA, RUE J.-B. BRU, CUSSET (ALLIER)

TEL. VICHY 37-46

GAMA, ACCROIT LA PUISSANCE DU MOTEUR !

Vous devez avoir un indicateur de vitesse !

ART. 173. DÉCRET
DU 10 JUILLET 1954

"JAEGER"

La grande marque spécialisée
dans la fabrication des appa-
reils de contrôle pour l'auto-
mobile, l'aviation, la moto.

PRÉSENTE

son **INDICATEUR DE VITESSE**
avec **COMPTEUR KILOMÉTRIQUE**
DEUX APPAREILS EN UN SEUL



LA GARANTIE D'UNE TECHNIQUE ÉPROUVÉE
Modèles pour chaque type de moto, scooter ou vélomoteur
Pose facile sur guidon, fourche, potence, ou dans le phare.

en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires

JAEGER

2, RUE BAUDIN - LEVALLOIS - PERRET

BSA - ARIEL

Tous modèles exposés
et disponibles

Stock complet
pièces détachées
d'origine



PUCH



SCOOTER : RUMI

Expédition par retour
toutes pièces
contre remboursement.

CREDIT - 18 MOIS

GUZZI - HOREX

De bien belles motos
Des moyennes élevées
Dans la meilleure qualité

Réponse :
45 fr. timbres

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

Depuis l'année dernière, le chronométrage est électrique. Le système utilisé mérite quelques commentaires : un fil, tendu en travers de la piste, au départ, était entraîné par les machines lors du démarrage. Ce fil faisait tomber un petit levier qui mettait en marche les chronos. Ce système donna d'ailleurs satisfaction, et si, pour leurs premières montées, certains pilotes se sentaient gênés par ce fil qui parfois s'entourait dans leurs pieds, par la suite, il s'avéra que ce n'était aucunement gênant.

Les départs sont toujours intéressants à étudier. Avec la « Sportmax », les départs de Pierre Monneret n'étaient pas du tout impressionnants, car la « Sportmax », pour un départ rapide, n'a pas besoin de tourner à un régime élevé : on embraye et ensuite on ouvre les gaz.

Certains concurrents, comme Barone (125 MV simple arbre), pour aider le démarrage, poussaient énergiquement avec les pieds. Si l'on s'en tient aux résultats, cette méthode semble bonne, puisque Barone réalisa le meilleur temps des 125 cmc.

A ce propos, il faut signaler que jusqu'à quelques jours de l'épreuve, on ignorait si elle pourrait avoir lieu, l'état de la piste, après les gelées, étant loin d'être parfait. De même, la participation officielle des 125 cmc. n'était pas certaine. Finalement, les 125 furent admises à courir en 175 cmc. et classées avec les 175.

Tous les spectateurs attendaient la montée de la Gilera 4 avec laquelle Pierre Monneret allait essayer de battre le vieux record détenu depuis 1937 par Georges Monneret sur une 1000 Kœhler-Escoffier. Effectuons un petit retour en arrière et parlons un peu de ce fameux record.

Georges Monneret est assez connu pour que l'on n'insiste pas sur ce grand champion dont l'exploit ne sera égalé que... 19 ans plus tard !

La machine, par contre, est moins connue : c'était une 1000 Kœhler-Escoffier, bicylindre en V. Pas de suspension arrière, partie cycle rudimentaire, mais moteur donnant, à l'alcool, quelques 70 CV. Rappelons le graissage « à huile perdue » et vous aurez une idée du « monstre à roulettes » qu'il fallait s'appeler Georges Monneret pour conduire. Ce record fameux n'est pas prêt de s'effacer de la mémoire des spectateurs qui se souviennent de l'avoir vu la machine en travers, à la sortie du virage, redressée in-extremis.

Pour être d'un autre genre, le spectacle de Pierre Monneret basculant la Gilera à l'entrée du virage ne fut pas moins agréable et c'était un véritable plaisir de le voir négocier ce virage.

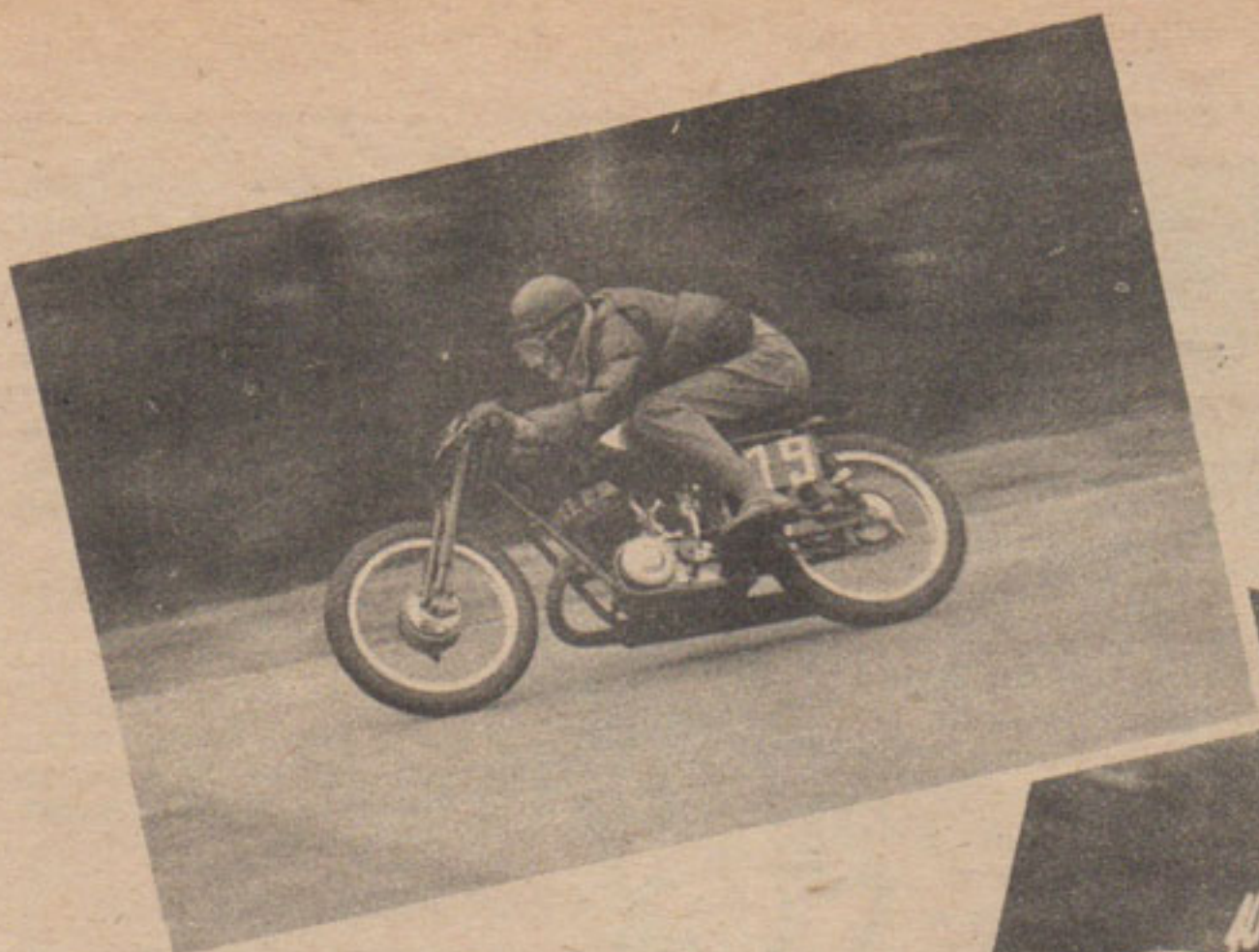
Le matin, la première montée de la Gilera, sur sol gras, fut créditée de 29" 3/10 (le record étant de 27" 6/10), dès la première montée de l'après-midi, après changement du pignon de sortie de boîte, le record tombait, en 26" 3/10.

Pour être moins spectaculaire, le nouveau record des 175, établi par André Bouin sur Peugeot, n'en est pas moins remarquable : 34" 5/10 contre 35" 4/10.

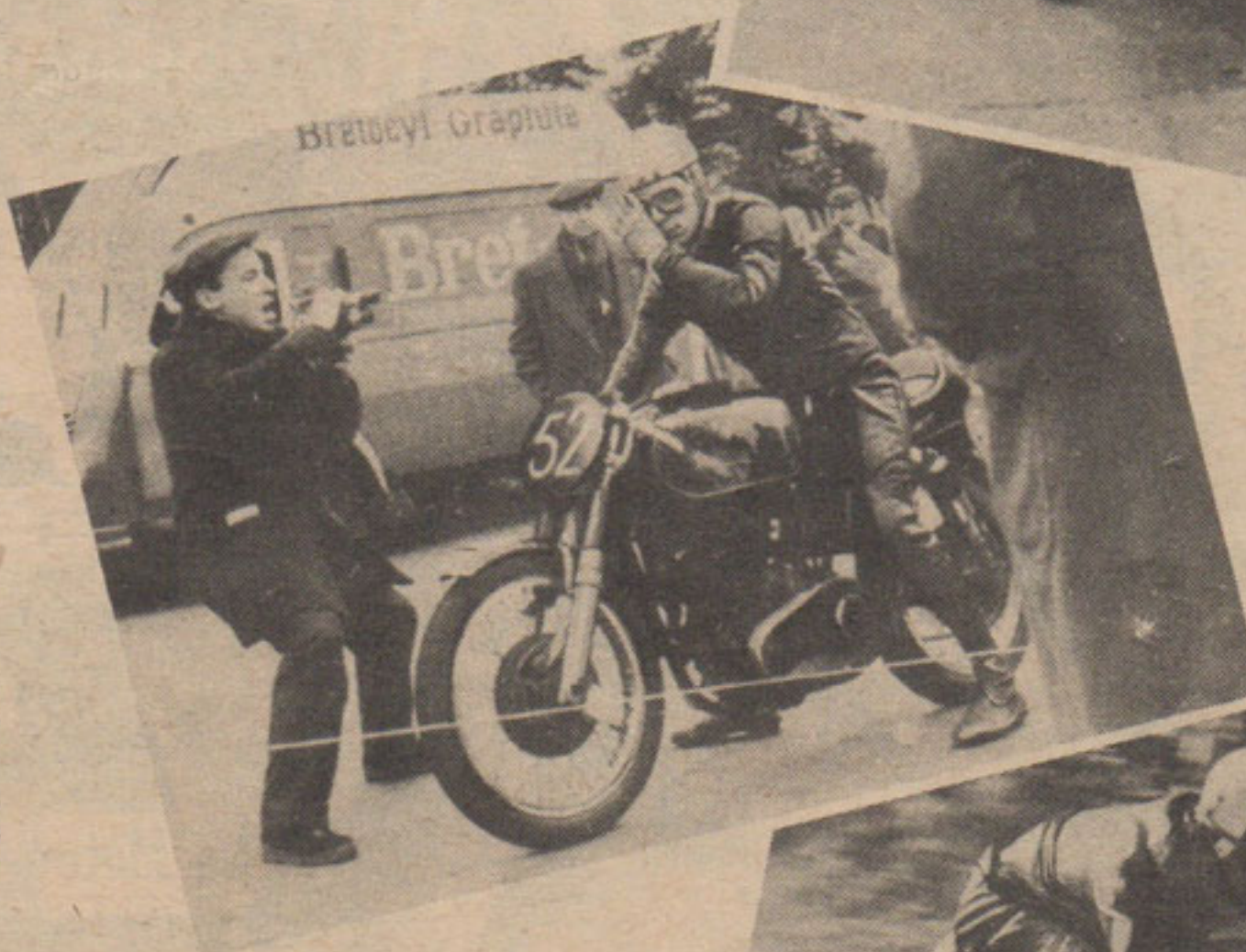
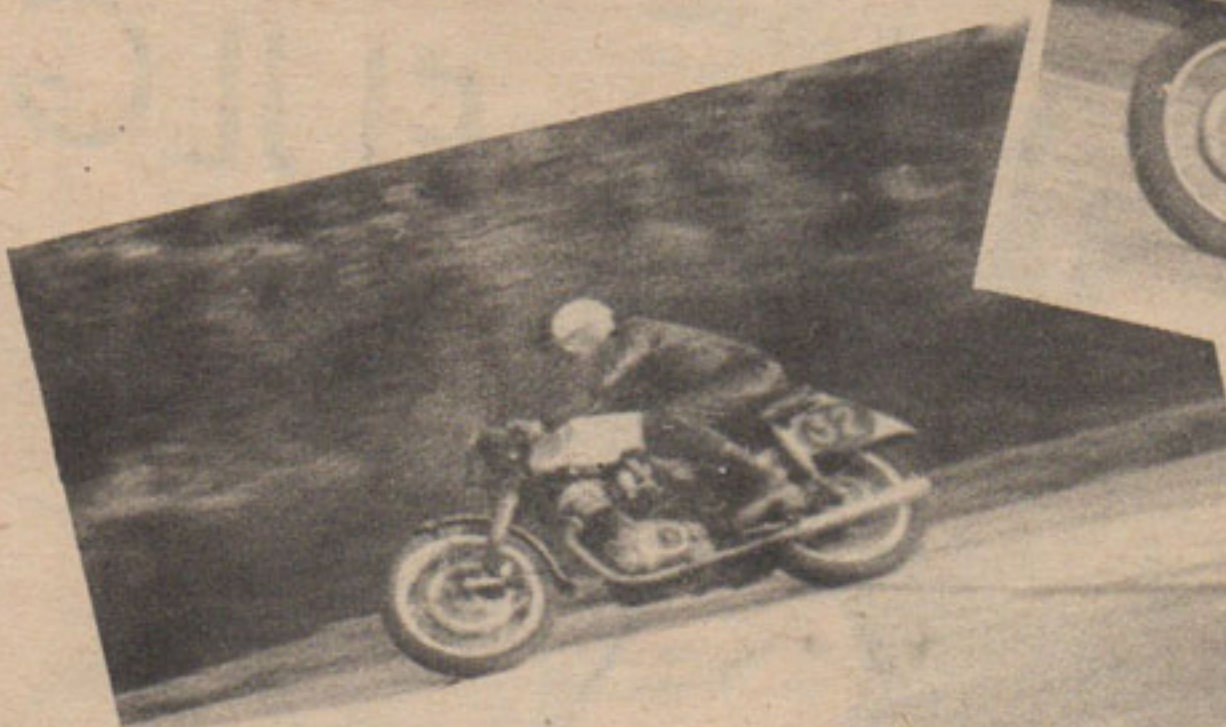
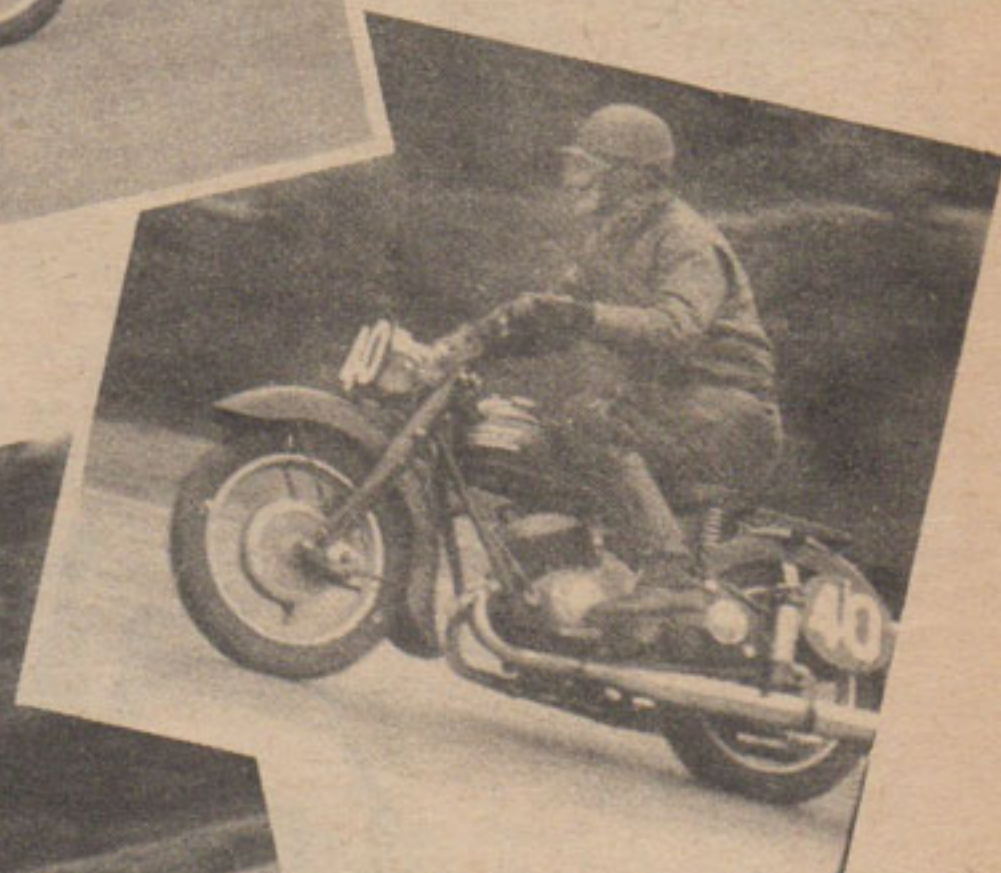
Bouin, qui effectua douze montées dans la journée, a été un des meilleurs pilotes de ce dimanche, tant avec ses 175 et 250 cmc. que sur sa 250 cmc. sport et tourisme, toujours de la marque Peugeot.

Agache est toujours un très fin pilote, un vireur admirable. Ex-æquo avec lui, nous trouvons Descouvreaux sur une 175 Gnome-Rhône à petit guidon, garde-boue chromés, très nette d'allure. Descouvreaux ne faisait absolument aucune impression, mais le chronomètre a prouvé qu'il ne faut pas trop se fier à ses impressions.

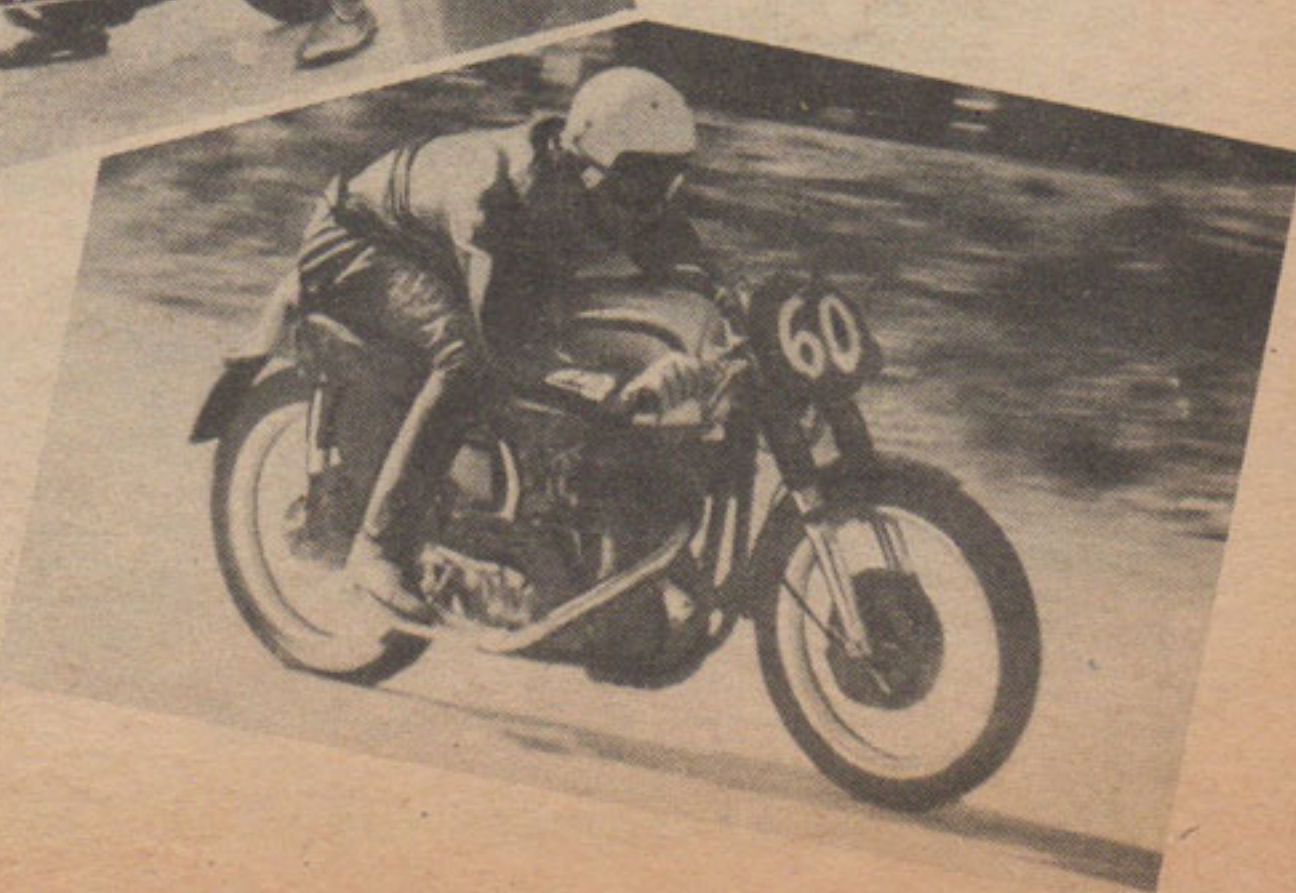
Signalons encore Boeri (175 Morini), Gommès (175 Terrot), Piscaglia (175 Mondial), Barone (125 MV) et Dagan (125 Mondial).



Ci-dessous : dans la colonne de droite, de haut en bas : Christophe, premier sur Adler en 250 cmc. de série. Bouin, sur 250 Peugeot compétition et Montagne, sur Norton, deuxième en 350.



Ci-dessus, dans la colonne de gauche, de bas en haut : Monneret, sur AJS, premier en 350 cmc. Toujours Monneret, cette fois sur 250 cmc. NSU, où il finit encore premier, et Agache, qui emmène son 175 cmc. Ydral à la seconde place.

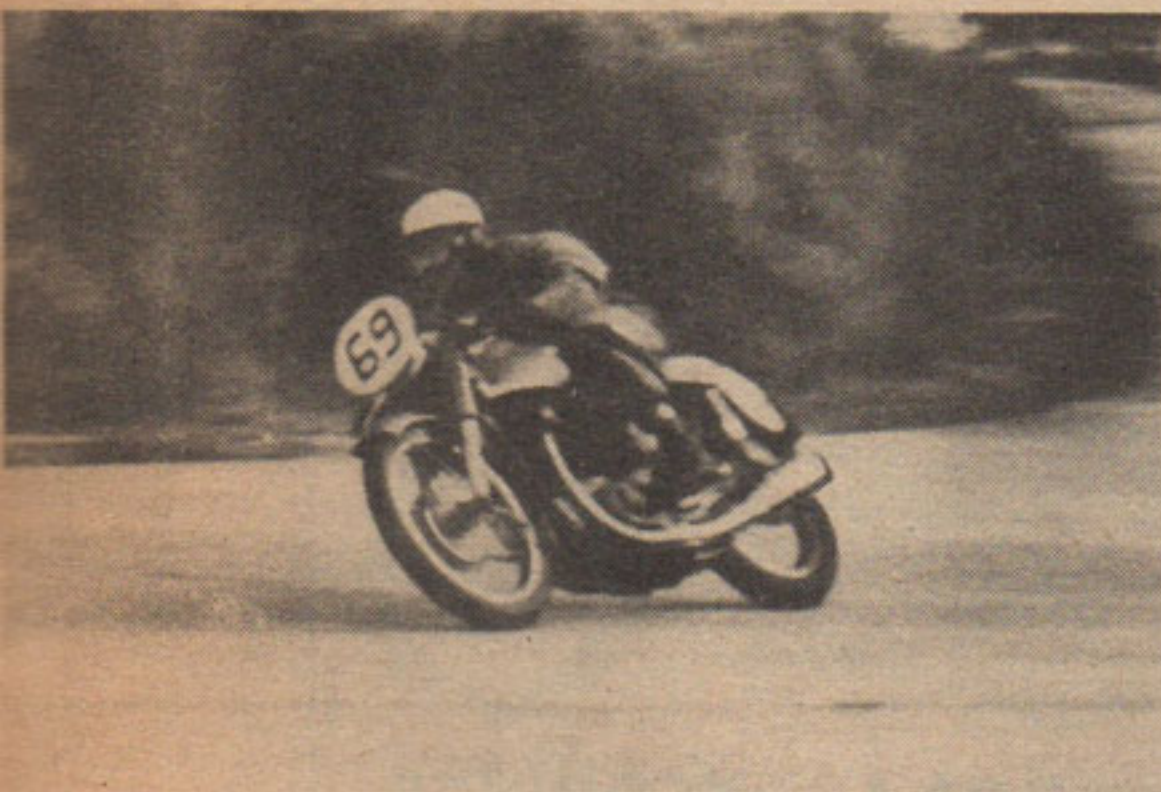




FULGURANTE !

BSA

La Motocyclette la plus populaire du Monde



En 250 cmc., les Peugeot de série s'annonçaient dans le virage, rabotant leurs pots d'échappement sur toute la longueur du ciment. Notons aussi les montées de Christophe (Adler de série) qui n'est pas un exemple de vireur, mais qui sait tirer le maximum de son moteur lors des accélérations.

En 350 cmc., citons P. Monneret évidemment, Montagne, Braun, Jimbert, etc. Une magnifique « Gold Star » avec équipement complet était conduite par Martin qui réalisa un départ excellemment approprié à une balade dominicale. Mais, on n'avait pas dû prévenir tout le monde que la Côte Lapize est une course de vitesse...

Nous avons déjà relaté la tentative de P. Monneret avec la 500 Gilera. Mais, grande surprise, le second de la catégorie est Flambard sur une excellente Norton Daytona qu'il conduisit de main de maître, Mouty (Norton), finit troisième et Boeri — possesseur de l'ancienne « Manx » de Cherrier depuis la veille — quatrième. Citons Duhamel (Norton Inter) et Venin, qui avait monté sur sa G 45 un sélecteur « maison » dont l'efficacité ne put être

démontrée, ce sélecteur se refusant à remplir son rôle...

Murit, dont le passager est maintenant le jeune Alain Dagan, a une façon bien personnelle de virer qui lui valut de chaleureux applaudissements. Deux nouveaux records pour Murit qui détient actuellement tous les records sidecars de la Côte Lapize, en 350, 500, 750 et 1200 cmc.

Le nouveau record absolu, motos et voitures, propriété de P. Monneret et de la Gilera sera-t-il battu ? En tous cas, pas de si tôt ; les progrès que l'on ne cesse de réaliser ne permettent pas d'assurer qu'il sera battu ; en effet, il est, entre autres, des problèmes d'adhérence qui ne sont pas près d'être résolus.

C. C.

RECORDS BATTUS

125 cmc. : Kléné (Puch) en 41" 4/5. Nouveau record (officieux) : Barone (MV) : 37" 5/10 (76,8 kmh).

175 cmc. : Bouin (Peugeot) en 35" 4/10. Nouveau record : Bouin (Peugeot) en 34" 5/10 (83,48 kmh).

250 cmc. : Robbes (Excelsior) en 36" 4/5. Nouveau record : P. Monneret (NSU) en 30" (96 kmh).

350 cmc. : P. Monneret (AJS) en 29" 2/10. Nouveau record : P. Monneret en 28" 5/10 (101,06 kmh).

500 cmc. : P. Monneret (Norton) en 28" 1/10. Nouveau record : P. Monneret (Gilera) en 26" 3/10. Record absolu (109,510 kmh).

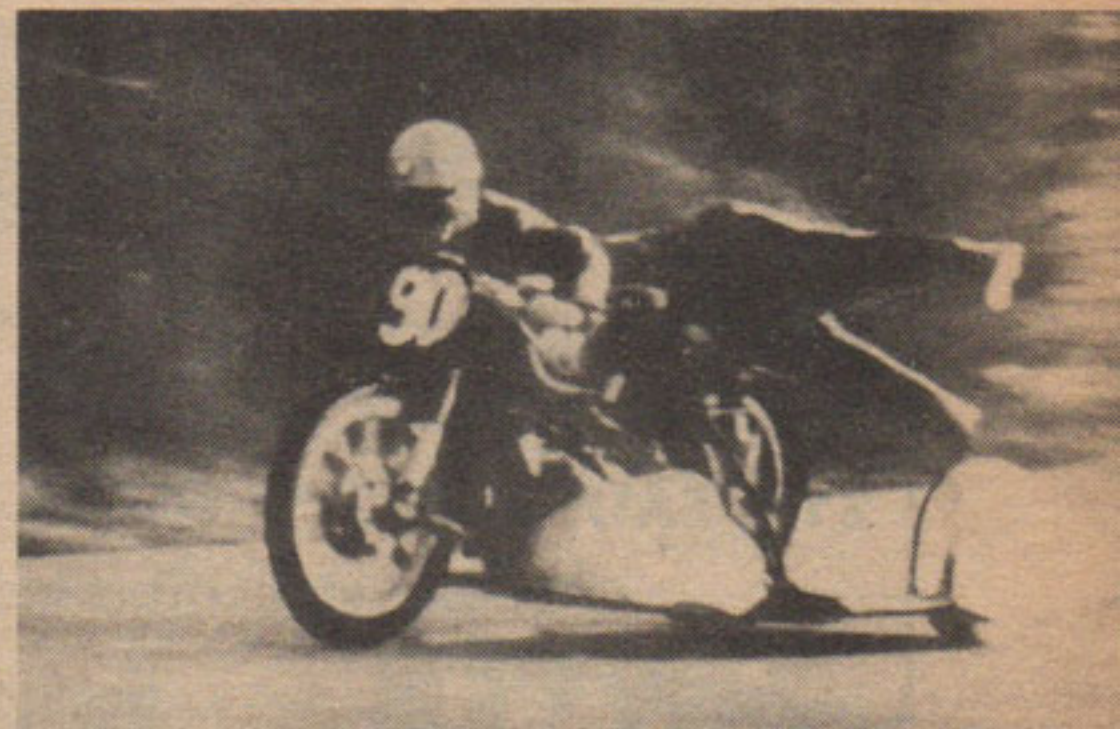
1000 cmc. : G. Monneret (Köhler-Escoffier) en 27" 3/10. Nouveau record. P. Monneret (Gilera) en 26" 3/10.

Side 750 cmc. : Murit en 32" 2/10. Nouveau record : Murit (BMW) en 30" 2/10 (96,31 kmh).

Side 1200 : Drion (Norton) en 31" 6/10. Nouveau record : Murit (BMW) en 31" 2/10 (92,31 kmh).

CLASSEMENTS

175 cmc. : 1. André Bouin (Peugeot), 800 mètres en 34" 5/10 (moy. 83,480 kmh); 2. ex-æquo : Agache (Ydral) et Descoureaux (Gnome et Rhône), 35" 1/10 ; 4.



A gauche : Flambard, qui, sur sa Norton Dominator 2 carbus, fit une montée exceptionnelle, terminant deuxième, et ci-dessus, Murit (BMW) qui enleva 3 catégories en side.

Boeri (Morini) 35" 6/10 ; Sacareau (Peugeot), 36" 1/10 ; 6. Gomes (Terrot) 37" 2/10 ; 7. Barone (MV) 37" 5/10, etc... etc...

250 cmc. : 1. Pierre Monneret (NSU), 30" (96 kmh) ; 2. Bouin (Peugeot compétition), 34" 5/10 ; 3. ex-æquo : Martine (Puch) et Bouin (Peugeot Sport), 35" 3/10 ; 5. Christophe (Adler) 36" 7/10 ; 6. Bouin (Peugeot série), 39" 1/10, etc...

350 cmc. : 1. Pierre Monneret (AJS), 28" 5/10 (101,056 kmh) ; 2. Montagne (Norton), 30" 6/10 ; 3. Braun (Norton), 31" 6/10 ; 4. Jimbert (AJS), etc...

500 cmc. : 1. Pierre Monneret (4 cyl. Gilera), 26" 3/10 (109,510 kmh, record général auto et moto) ; 2. Flambard (Norton), 30" 7/10 ; 3. Mouty (Norton), 31" ; 4. Boeri (Norton), 31" 4/10 ; 5. Duhamel (Norton), 31" 8/10 ; 6. Briand (Norton), 34" 4/10.

750 cmc. : 1. Durand (Ariel), 34" 5/10 (83,480 kmh).

Sides 350 : Contes (Horex), 45" 2/10 (63,7 kmh).

Sides 500 cmc. : 1. Murit (BMW), 32" 3/10 (89,169 kmh) ; 2. Leconte (Norton) 41" 3/10.

Sides 750 cmc. : 1. Murit (BMW), 30" 2/10 (96,364 kmh).

Sides 1.200 cmc. : 1. Murit (BMW) 31" 2/10 (92,308 kmh).

Courrier Technique

Avec le retour des beaux jours, notre Service de Renseignements Techniques se trouve absolument submergé. A notre grand regret, nous sommes dans l'obligation de demander à nos lecteurs de ne plus nous écrire momentanément. Consultez au maximum nos pages de publicité pour trouver les adresses ou renseignements désirés.

Merci.

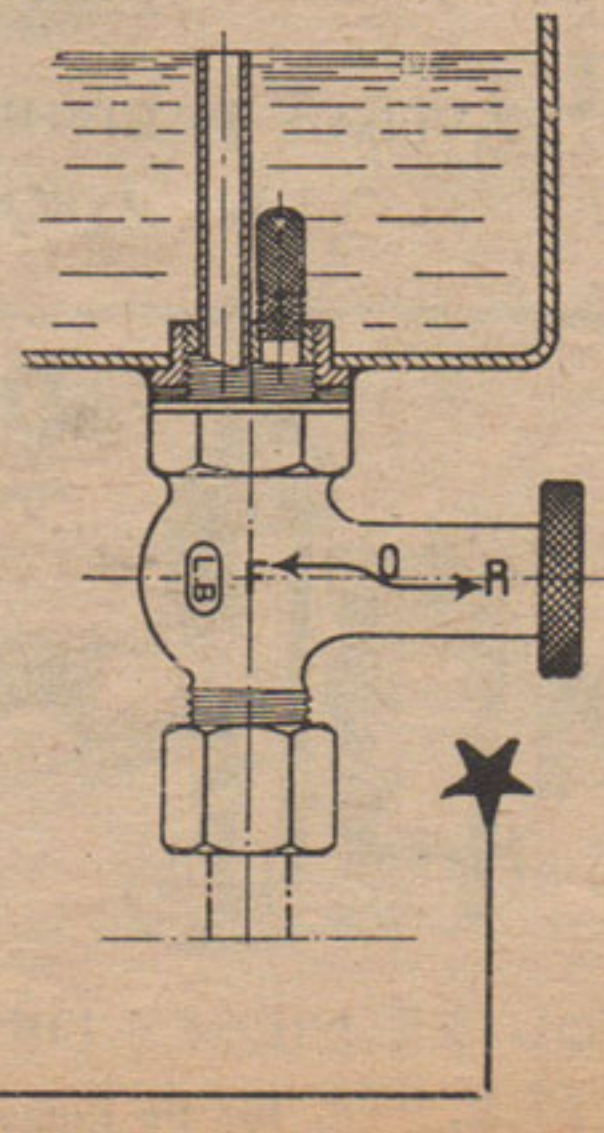
AVEC LE ROBINET A RÉSERVE PLUS DE PANNE SÈCHE

A combien de motocyclistes n'est-il pas arrivé, au moins une fois dans leur carrière, d'être contraints de s'arrêter sur le bord de la route, à cause d'une stupide panne de combustible ?

La société Le Bozec et Gautier, à Courbevoie, spécialisée de longue date dans la fourniture pour automobile, diesel et aviation, a mis au point un robinet-tiroir avec réserve qui peut s'adapter facilement sur toutes sortes de réservoirs et écarte radicalement ce risque.

Comme on le voit clairement sur la figure, le robinet étant normalement en position de simple ouverture, un avertissement est donné au conducteur, alors que le niveau est encore assez haut dans le réservoir. Passant alors sur la position d'ouverture de la réserve, le motocycliste bénéficie d'un long sursis à la panne sèche et peut se ravitailler avant que celle-ci survienne.

Ce robinet bénéficie évidemment des avantages bien connus du robinet-tiroir simple LB, c'est-à-dire qu'il comporte une garniture d'épaisseur réglable par vis, de manière à assurer toujours une bonne étanchéité.



POSSESSEURS

de

125 TERROT

N'oubliez pas notre
REFERENDUM

DATE LIMITE : 31 MARS

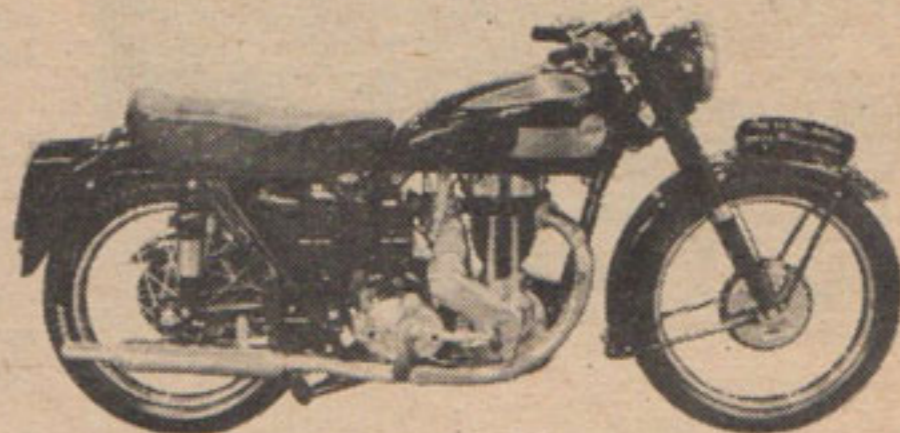
Tous renseignements
dans le N° 1.278

BSA-ARIEL

NORD-EST-MOTOS

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

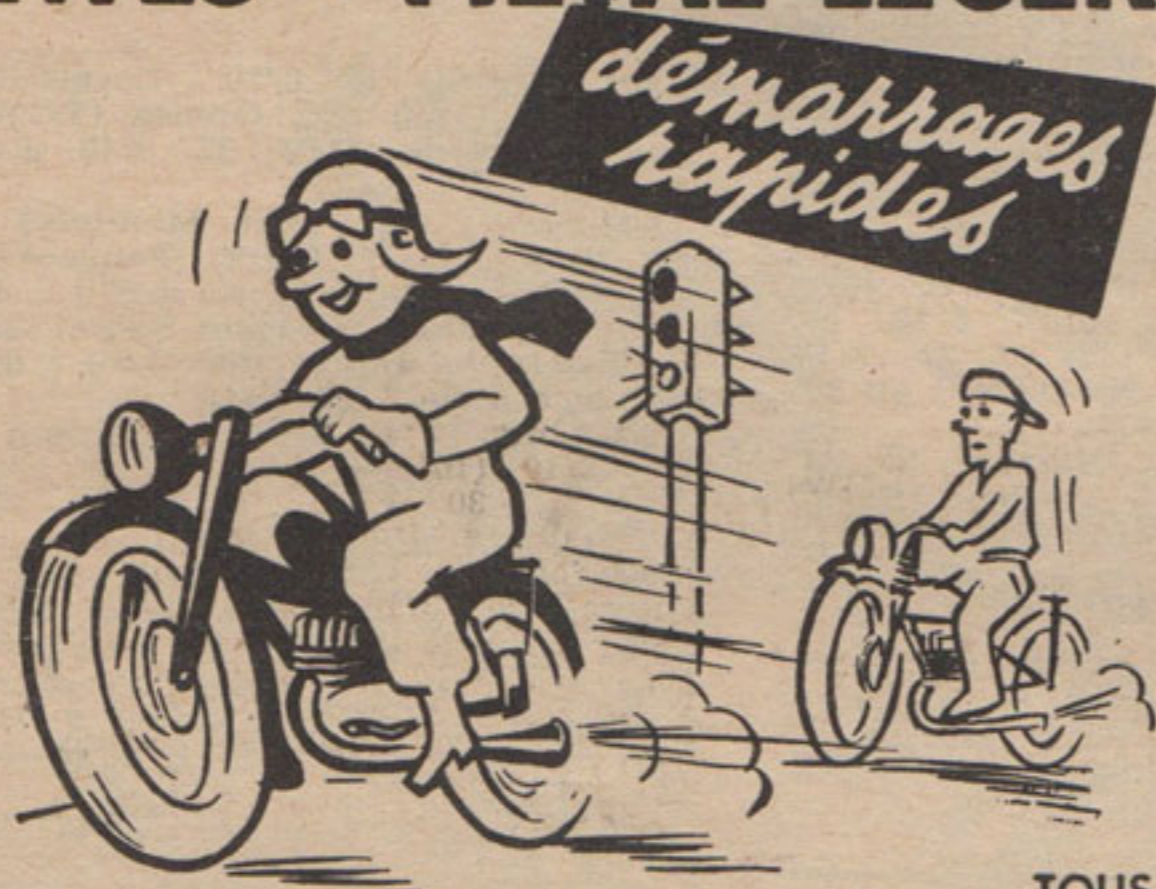
NOUS NE VENDONS QUE LES
 MARQUES DE RENOMMEE
 MONDIALE... CAR NOUS LES
 CONNAISSONS BIEN !..



RUMI

Machines disponibles NEUF & OCCASIONS
CREDIT 18 MOIS - 1^{er} versement 5.000 f. - REPRISES

avec des
JANTES en MÉTAL LÉGER



TOUS
 MODÈLES DE JANTES
 ET GARDE-BOUE

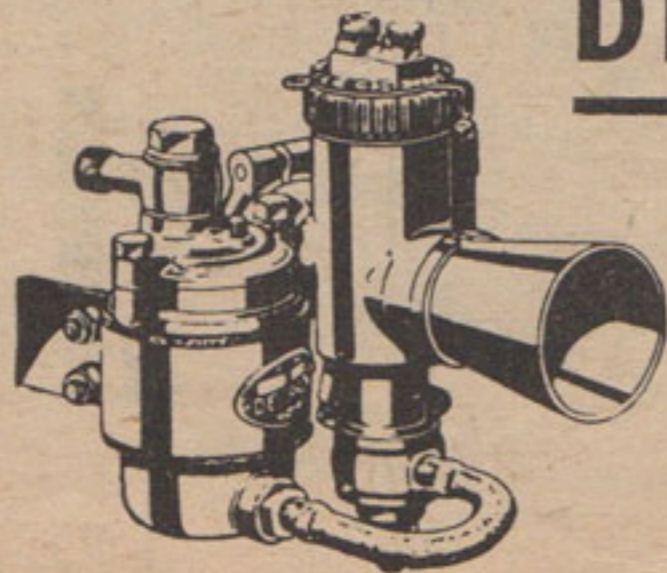
Reinhard et Chapuiset

207. AVENUE PASTEUR - BAGNOLET (Seine)
 Tél. AVRON 31-94

SAKER
 522-525
 300
 400
 610
 121
 "F"
 263
 270
 251
 "P"
 86
 391
ACCESSOIRES
 POUR
 MOTOCYCLES-VELOMOTEURS-CYCOMOTEURS
SAKER
 ET'S ANDRE PORTERIE
 722-723
 600

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

DELLORTO



d'origine
 de 175 à 1.000 cc.

★
 Guidons - Poignées
 Tournantes brevetés

★
 TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES RUMI
 T.M.L. - 74, rue de Rome, PARIS 8^e - LAB. 22-08

PLAQUES DE POLICE
 ET LANTERNES

51 84
 AU 75
 51 84
 AU 75
 51 84
 AU 75

Pour
 motos et vélos

HARNAUD
 FABRICANTS
 d'ACCESSOIRES
 AUTO-MOTO
 VELO

12 à 16, rue RAMUS - PARIS (20^e) - Téléphone : ROQ. 76-26

AGENT OFFICIEL

Lambretta

MONET-GOYON -
CREDIT

Les meilleures marques sont sélectionnées pour vous chez

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

GNOME-RHONE - JONGHI - TERROT - GIMA -
VELOCETTE - ROYAL-ENFIELD - HOREX

DISTRIBUTEUR

ISETTA

VELAM

JAWA - TRIUMPH
EXPEDITION PROVINCE

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

SALON INTERNATIONAL DES PLASTIQUES

OYONNAX (Ain) - France

19-24 AVRIL 1956

- 1^{re} Section : MACHINES - MATERIELS
OUTILLAGES - MATIERES
PREMIERES (plus de 120
Exposants de tous pays).
- 2^e Section : TOUS LES OBJETS MANU-
FACTURES (plus de 150
Exposants de toutes régions)

CATALOGUE OFFICIEL envoyé franco sur demande
(après la Manifestation) contre :

- 150 fr. pour les 2 Sections
- 100 fr. pour une seule (spécifier)

Règlement selon convenance (C.C.P. LYON 3429-88)

Stock-bas prix pour Revendeurs

besoin place pour voitures

LIQUIDATION MOTOS D'OCCASION DIVERSES

TOUTES MARQUES

FACILITES - EXPEDITION PAR LOT OU UNITE

200 motos neuves disponibles

TOUTES MARQUES

LADEVÈZE 165-170. av. de Clichy, PARIS-17^e
Mo Pte Clichy MAR. 09-79

COLLEX

ENDUITS POUR L'ETANCHEITE DES JOINTS

COLLEX MOTO, enduit liquide blanc.

CARTEX, pâte épaisse blanche.

HERMINEX (en tube pour sacoche), pâte pour
nettoyer les mains sans eau ni serviette.

PATE A RODER LES SOUPAPES

VALVEX, gros grain, grain fin.

HUILE PENETRANTE GRAPHITEE

DEGRIPSEUL GRAPHITE : dégrappe, dérouille,
lubrifie, protège (aérosol - pulvérisateur).

FOURCHES TELESCOPIQUES

SUSPENSIONS et AMORTISSEURS

HYDRAULIQUES pour MOTOS

Modèle déposé - Brevets STAGNI

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



Constructeurs



ECHANGE MOTEURS — CYLINDRES — EMBIELLAGES

Expéditions immédiates

— Société F.C.R. —

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



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

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

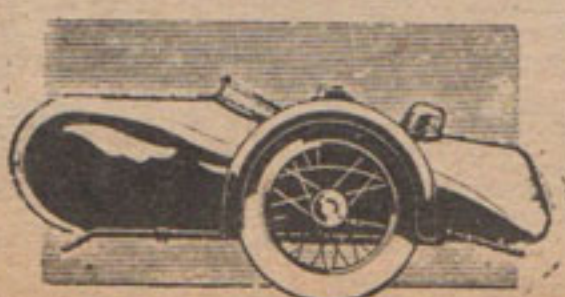
Ne pas confondre, bien no-
ter n° 16, la maison n'a
pas de succursale.

Pièces
origine **BSA**

ARIEL — SUNBEAM

6, Bd Richard Lenoir 11^e

Toutes pièces en stock
EXPEDITION
Toutes réparations cadre,
fourche. — Mise au point



PRECISION

LE SIDE CAR
DES
CONNAISSEURS

LE VÉHICULE LE PLUS ÉCONOMIQUE

PER 12-04

39 bis rue Martre — CLICHY — SEINE

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

UN PROBLÈME D'ACTUALITÉ :

Silencieux pour Cyclos

S'il est un problème qui reste toujours d'actualité, c'est bien celui du silencieux ! On sait qu'un Concours de Silencieux se déroule en ce moment, et les techniciens ne restent pas inactifs, loin de là !

C'est ainsi qu'à Cusset, dans l'Allier, la Société Gama, dont la réputation en matière de silencieux n'est plus à faire, n'a cessé de travailler pour perfectionner sa production.

M. Marielle, animateur de la marque, annonce aujourd'hui que Gama sera bientôt en mesure de livrer un nouveau silencieux pour cyclomoteur. Caractéristique essentielle de cette nouvelle production : un silence encore plus grand... et surtout un rendement supérieur de 6 à 7 % à celui obtenu avec

un échappement libre. Nous ne sommes pas encore en mesure de préciser de quelle manière ces résultats sont obtenus, mais nous le ferons dès que possible.

Indiquons cependant que ce modèle conserve la forme bi-conique des productions Gama, que son montage n'implique aucune modification du système de fixation, qu'il sera possible de modifier un silencieux Gama actuel sans que cela entraîne des frais élevés.

Ajoutons encore que ce nouveau silencieux s'adapte sur les tubes à l'aide du joint auto-serreur Gama bien connu pour être parfaitement étanche et très pratique.

OÙ IREZ-VOUS DIMANCHE ?

- Si vous aimez les rallyes.*
17-18 : Paris-Nice (MC Nice).
18 : Circuit de Régularité (MC Deux-Sèvres).
18 : Circuit de Régularité (MC Dunois)
- Si vous aimez le cross.*
18 : Moto-Cross du Château du Loir (AC Castélorien).
18 : Moto-Cross Moret (AM Moret-Fontainebleau).
18 : Moto-Cross (MC Vendée).
18 : Moto-Cross (MC Pertuis).

MOTOS PUCH

Dynamic-Sport nous informe qu'il vient de recevoir toute la gamme des nouvelles motos Puch, depuis le scooter 125 cmc., jusqu'à la rapide 250 Sport, sans oublier la 175 cc. Toutes ces machines sont, dès à présent, disponibles en magasin. Vite, une visite au magasin bien achalandé de la rue Saint-Augustin avant les beaux jours.

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

Moto La revue

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

CHEZ ALAZARD

Super Crédit Garantie Reprise
100 motos c. neuves 1953-54-55
+ 30 vélomot récents à solder
+ 20 scooters divers à ts prix
+ 50 motos de reprise à liquid.
47 bis av. de Clichy-17^e (Métro La Fourche). (Fond passage côté cinéma, accès et parking dans la cour).

Pâques dans quelques jours

MOTO-RECORD

a sélectionné pour vous :

500 AJS Twin oscill.	245.
500 AJS oscill.	215.
500 BSA Twin 210. et	225.
500 Triumph Twin	190.
500 Terrot RGST c. nve	130.
500 Norton téléc.	85.
350 BSA B31	165.
350 Terrot HCT télé.	65.
350 Matchless télé.	85.
350 Horex Régina	165.
350 BMW R35	95.
250 Puch TF	135.
250 BSA susp. f. télé.	135.
250 Csepel	115.
250 Jawa	130.
200 DKW	140.
200 Zundapp	115.

12 mois de crédit, 1/3 compt. ainsi que 50 motos avec ou sans side soldées crédit total.

MOTO-RECORD

151, rue Marcadet Paris, 18^e MON. 24-40.

SOLDES

à Magenta Motos 9 bd Magenta NOR. 11-60

OCCASIONS

Sc. Guiller AMC révisé	80000
175 Sport Guiller révisé	110000
125 Guiller AMC neuf	75000
125 Motobécane révisé	45000
125 Gnome Rhône révisé	40000
175 Peugeot révisé	75000
125 Terrot révisé	50000
125 Terrot ETD révisé	60000

NEUF

250 Guiller luxe	230000
175 Guiller tourisme	160000
175 Guiller Ydral	135000
125 Gima AMC	135000
175 Sterva Ydral	150000

CHEZ AUDEGEAN

REPRISE CREDIT A VOTRE GRE

750 Harley David. de 95 à 225.	140
650 BMW R71 et R12	140
650 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.	95.
350 Jawa bicycl. 52 et 55	150.
250 Puch 1951, 1952 et 54	130
250 BSA culb. 52 et 54	130.
250 Terrot 1955	175.
250 NSU neuve	175.
250 Victoria 1953	175.
175 et 125 Peug. 52 à 54	75.
175 et 125 Motob. culb. 52 à 54	80.

SCOOTERS

VESPA LAMBRETTA STERVA TERROT, etc...
300 MOTOS depuis 25000 frs
137-139 av. Clichy et 10 r des Apennins 17^e (M^o Brochant)

Bonnes Occasions

Scout. Vespa, Lamb. Rumi à partir de 60000
125 Puch cme nve 80000
125 Terrot ETDS équ. 110000
125 Motobécane lat. 65000
125 Motobécane culb. 80000
125 Alcyon mot. AMC 85000
175 Motobéc. culb. 90000
200 M. Goyon sport 100000
250 BSA 4 vit. culb. 130000
250 BMW dern. mod. 170000
250 Puch sport équ. 195000
350 Jawa bon état 160000
350 Velocette impec 165000
350 BSA, B31 175000
500 BSA dern. modèle 195000
650 BSA Gold. Fl. nve 290000

Agent général des marques françaises et étrangères.
Demandez-nous la liste neuf et occasion ctre 45 fr. timbres
GAITE-MOTO, 4 imp de la Gaité, Paris.

50 Sidecars Gnome Rhône et René Gillet parfait état. 6 traites de 10000. 4 rue Beau-repaire, Pantin VIL. 15-18.

URG. cse ach. appart cède Alcyon carén. 250 AMC peu roulé imp. 110. vis. ts ls jrs sf dimanche ap. midi. Médioni 9 r Herman, La Chapelle 18^e

SIDE Précision 1 pl. 1/2 500 RGST impec. ens. ou sép. René 130 chem. Vert 11^e Roq. 26-88

Occasions impec. : Terrot, 250 BSA, 250 Jawa, 33 bd Barbès Paris 18^e.

Harley 750 eq. lux. impec. + 1 moteur 130000. Gravier 14 r de la Treille, Clermont Fd.

CREDIT 12 MOIS

125 CMC.	
Peugeot 2 tubes	35000
Motobécane impec.	60000
Terrot culb. 4 vit.	75000
Puch tél. sélec.	80000
175 CMC	
Monet sus. AR sélec.	75000
Motob. culb. 4 vit.	75000
AMC touris. et sport.	95000

250 CMC

Jawa Csepel	130000
Puch, BSA	140000
Terrot, Peugeot 1955	160000
350 ET 500 CMC	
Monos et Twins	
Ariel, BSA	190000
Norton, Triumph	210000

50 AUTRES MACHINES ET... 20 scooters toutes marques

F-B, 10 av. de St Ouen 18^e angle av. de Clichy, Métro La Fourche, tél. BAT. 79-90.

250 Bernardet 52 60000. D45 Motobécane 25000. Viguier 9 r Beauséjour, Suresnes, Seine

PART. vend sidecar Automoto c. n. 145000 VAU. 29-25.

Side R. Gillet 750, 65000, pft état, cse santé, vis. Garage 20 rue Dantzig 15^e.

125 cc Jonghi, 50 cc Hurtu reprend Solex bon état 3 rue de la Concorde, Bondy.

GRAND choix Motos Scooters Crédit - Reprise Expédition province

L.M.C. 31 r Lantiez MAR.97-98
SIDE CAR Zundapp KS601 sport
TWN 350 Boss
TWN 250 BDG BDGH BDGS
TWN 125 BDGH
Victoria 250
Station officielle TWN Zundapp L. FRANÇOIS 88 r des Rosiers St-Ouen (Seine) ORN. 79-81

DIVERS

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

VIE - CUIR

seul professionnel
81 rue St Maur, Paris (11^e)
16 rue G Bonnac, Bordeaux
Col. M-R 1935 à 1955, vol. rel. 1/2 toile, impec. Faire offre ROQ. 39-90.

100 TONNES DE PIECES D'OCCASIONS pour motos toutes marques Expédition province. Roger SCEAUX 4 rue Beaurepaire, Pantin. VIL. 15-18.

ON DESIRE ACHETER

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)

ACHAT MOTOS VELOMOT. SCOOTERS RECENTS Paiement immédiat et échange contre voitures Crédit 8-12-15 mois DUMAS 23 bd Pèreire P.-17^e PAIE de suite ttes motos et scooters récents. LAB. 44-65

Ch. Lambretta Vespa Moby 125 Puch ou Jawa RIC. 75-28.

ACH compt. Norton 88 ou Tiger 100 55. Ecr. Dentiste 36 bd Villette Paris 19^e.

ECHANGES

Mon auto c/Moto VIL. 09-21. ECA 7 r Montreuil, Pantin.
50 VOIT. disp. repr. moto com. 1^{er} vers. GIL 83 avenue d'Italie. Ouvert dimanche.

TERROT 5 CV 49 sel. double gar. 3 mois ctre 125. Leclerc 17 rue Pajol 18^e.

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

VOITURES

ECHANGEZ VOTRE MOTO contre une petite voiture chez un spécialiste.
50 modèles 2 CV 4 CV Dyna année 50 à 55, faible kilométrage. Liste gratuite. M-S 66 rue 11 Novembre, St-Etienne

GARANTIE CONTRAT

CREDIT IMMEDI 18 MOIS REPRISE-MOTOS

100 AUTOS

Spécialiste 4 CV avec 20000. 7 rue de Montreuil, PANTIN M^o Eglise, ouvert Dimanche 244 rue du Mesnil, ASNIERES (4 Routes) Ouvert Dimanche
TOUTES Voitures reprise moto solde à crédit. Roger SCEAUX VIL. 15-18.

EMPLOIS

Offres d'Emplois

Dynamic-Sport cherche mécanicien moto et scooter qualifié. RIC. 75-28.

TRIUMPH**“BOBILLOT MOTOS”****N. S. U.
TERROT****Gnôme-&Rhône**

Réparations et mise au point par Spécialiste

6, Rue de la Butte aux Cailles - PARIS-13^e — Tél. : GOB. 50-31 — FACILITES DE PAIEMENT

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR 38 r. du Château-d'Eau
PARIS-10^eNOR. 08-09
TOUS
vêtements
de cuir
MOTOet
combinaisons
en cuir pour
compétition
Exigez la
marque
**CHROME-
CUIR**
CATALOGUE
GRATUIT
SUR DEMANDE**USAGERS
CYCLOMOTEUR, SCOOTER ET MOTO..**

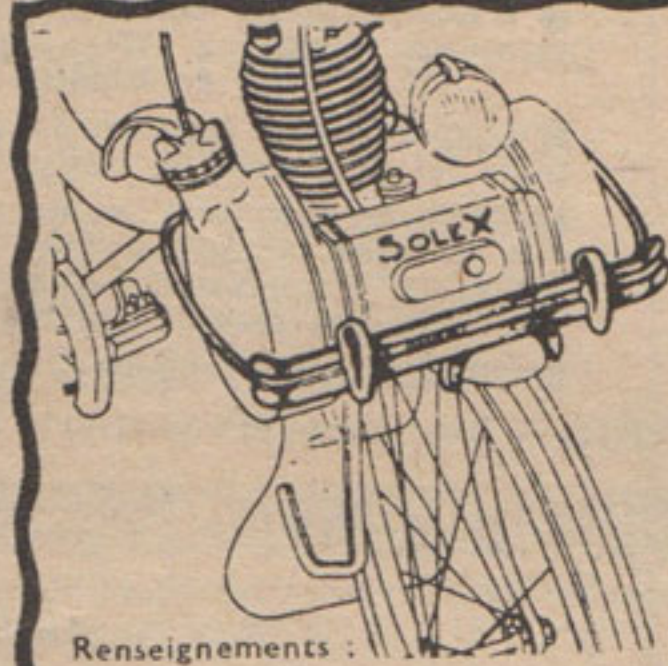
MÉFIEZ-VOUS DES SOI-DISANT RÉGULATEURS BON MARCHÉ

**la Self Régulatrice
INTERLUX
Universelle**ABSORBE SANS ÉCHAUFFEMENT LES
EXCÉDENTS DE TENSION ET D'INTENSITÉ
AINSI : NI CLAQUAGE DES LAMPES
NI DÉTÉRIORATION DE L'ALTERNATEUREFFICACITÉ
CERTAINETECHNIQUE
INDISCUTABLEGARANTIE
TOTALEPrix de vente au détail : FRS 490
Échantillon contre remboursement de la somme de FRS 500
AFCO S.A. 181, RUE LA FAYETTE, PARIS-10^e — C. C. P. PARIS 4833-78**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 (Ydral) - CycloPALOMA**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



Renseignements :

JEANNERET, de Nicevous offre pour votre
VELOSOLEX4 articles de sa fabrication :
Le **PARE-CHOCS** amovible
(breveté S.G.D.G.), d'une
efficacité extraordinaire qui
donne un cachet très élé-
gant à votre Vélosolex.La **POIGNEE** pour porter
très facilement votre Vélo-
solex d'une mainLe **FIXE-BAVETTE** et la
dernière nouveauté :Le **SABOT PARE-CHOCS**
enjoliveur de cadre.**Etabl^{ts} H. JEANNERET & C^{ie}**14 bis, rue Reine-Jeanne - NICE (A.M.) Tél. : 821-97
2, rue Croix de Marbre - NICE — Tél. : 733-33Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées**D.K.W. — B.M.W.
N.S.U. — ZUNDAPP
PUCH — VICTORIA**

etc.

PIECES ADAPTABLESde notre fabrication
Vente — ACHATMotos — Epaves
Réalésage - Embiellage
Pièces à la demande**CRUPDA**21, r. Monge, Puteaux
Tél. : LON. 02-63**LUCAS**ÉLECTRICITÉ
SERVICE-STATION
Exclusive Région Paris**A. LABARRERE & Cie**8, rue du Débarcadère
Tél. : ETO. 22-25

Les motos, B.M.A & scooters

AUTOMOTO

sont équipés en série de

L'ANTIVOL

NEIMAN

N'attendez pas l'ACCIDENT

Assurez-vousAUX MEILLEURES COMPAGNIES
— AUX MEILLEURS PRIX —par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »
12, rue de Cléry - GUT, 73-32**LES SIDE-CARS****ROY** SPECIALISTE
DU SIDECAR
LEGER36, Rue de Bordeaux, 36
Maisons-Alfort (Seine)
— Tél. : ENT. 29-70 —**PIECES D'ORIGINE
MOTOBECANE**Expédition de suite
tous modèles
Devis - Réparations
Echange moteur,
cadre, fourche
6, Bd Richard Lenoir 11^e**AMORTISSEURS « SUSPA »** pour motorisés
jusqu'à 250 cc.**ETS NAUDER, 23, RUE BOISSIÈRE - PARIS-16^e - DISTRIBUTEURS EXCLUSIFS POUR LA FRANCE**

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.)

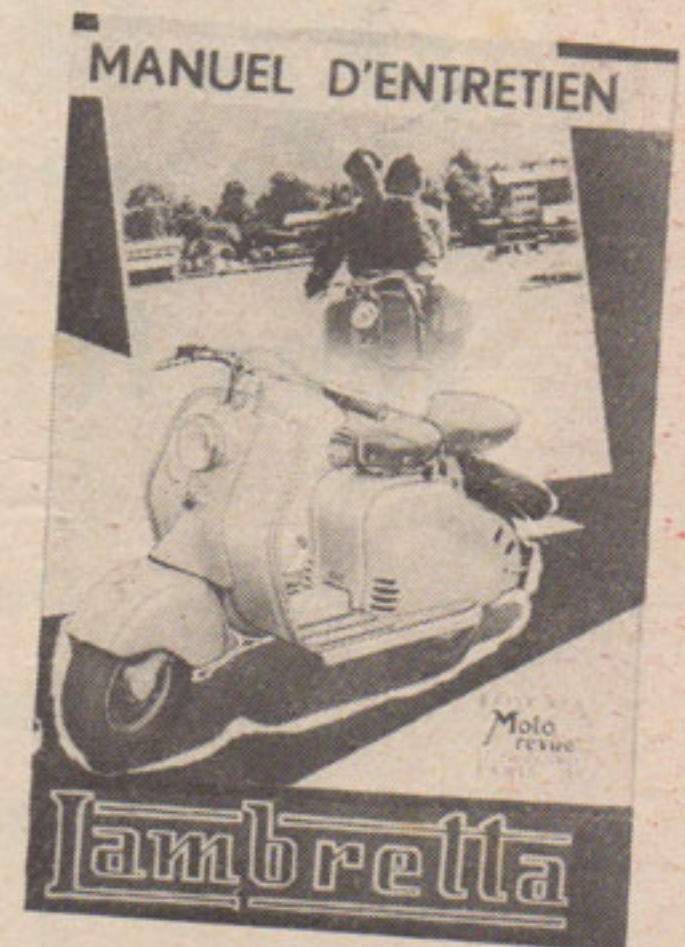
MOTOBECANE 125-175 culb.
Prix : 460 fr. (par poste 510 fr.)

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

GNOME-RHÔNE
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, VéloMOTEURS, CycloMOTEURS)
Prix : 430 fr. (par poste 475 fr.)



Prix : 490 fr. (par poste 537)



Prix : 410 fr. (par poste 455)

TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 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.)

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)

UNE RÉVOLUTION DANS LA FABRICATION DES CHAINES
POUR CYCLOMOTEURS

Pour le même prix :
1 chaîne
qui en vaut **3**

la
Spéciale Cyclo
à traitement Delta Δ

vous fera l'usage de **3** chaînes habituelles

Des expériences officielles réalisées par le Laboratoire des Arts et Métiers (P.V. n° 124.588 du 21.12.55) ont prouvé que la nouvelle chaîne *Spéciale Cyclo* SEDIS, à traitement DELTA, s'use 3 fois moins qu'une chaîne habituelle.

Son emploi libère de tout souci et rend l'usage journalier du cyclomoteur encore plus économique.

Dès maintenant,
exigez-la de votre fournisseur habituel

SEDIS
YELLOW

la chaîne française de qualité
toujours en tête du progrès!