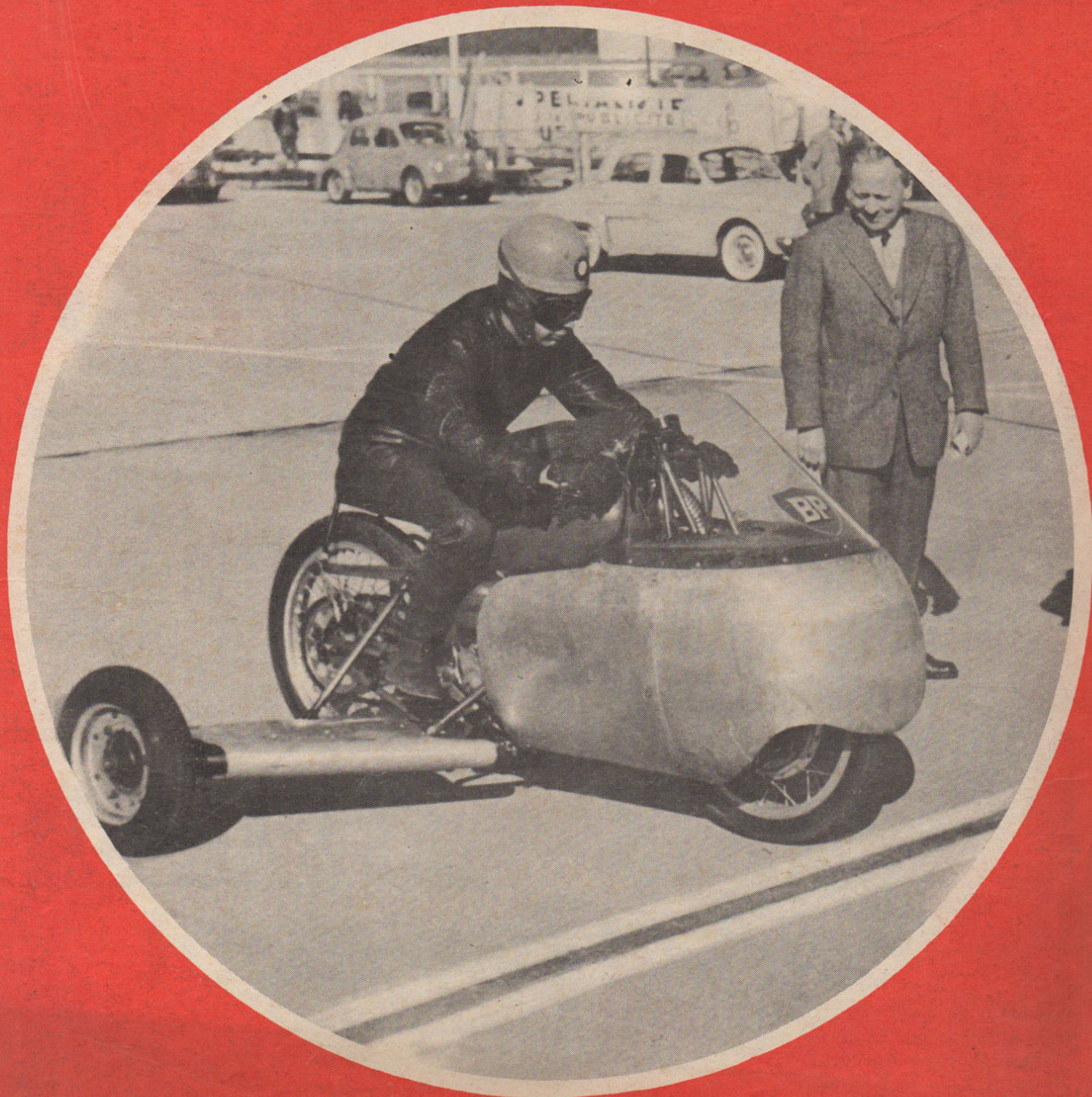


Moto revue

44^e ANNEE. — 7 AVRIL 1956. — N° 1.284
Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

MACHINES
COMPÉTITION
ITALIENNES



Avec les beaux jours, Montlhéry
voit de nouveaux records tomber.

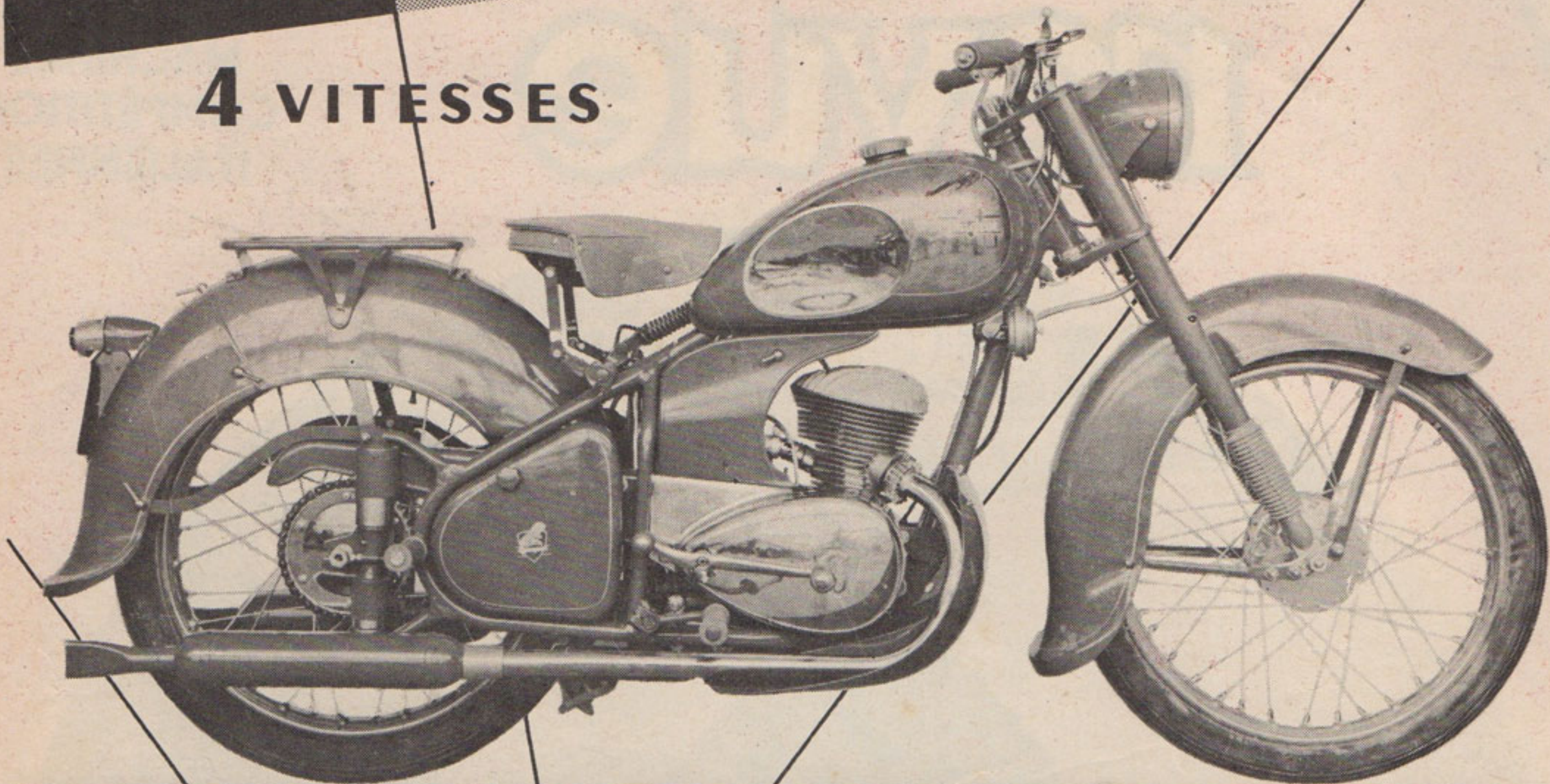
UNE

175 cm³

Peugeot



4 VITESSES



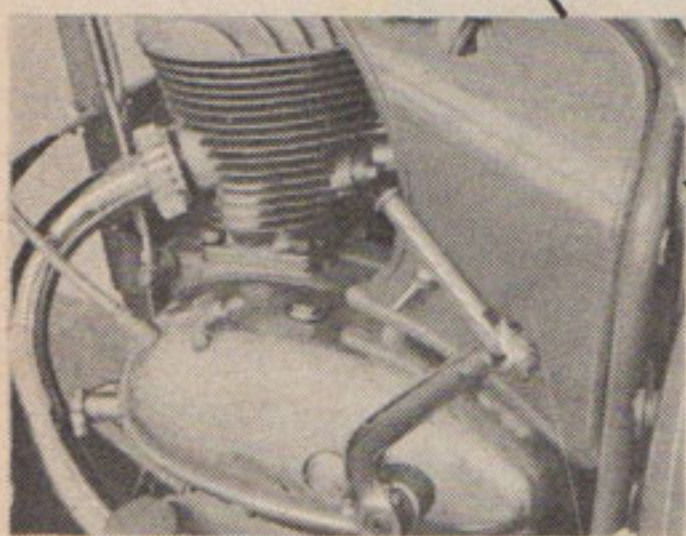
... POUR LE PRIX D'UN VÉLOMOTEUR !

MODÈLE 176 AS : une motocyclette 4 vitesses, nerveuse, rapide, bien protégée.

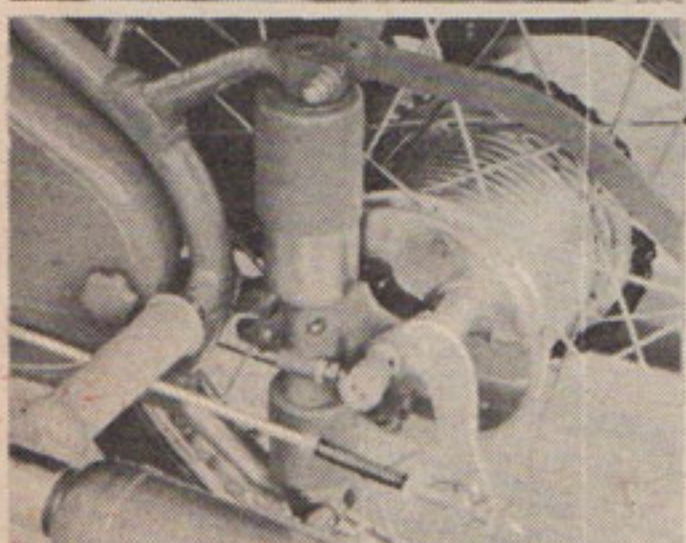
PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES :

4 vitesses par sélecteur au pied, allumage et éclairage par volant magnétique sous carter duralinox, cache-batterie, double échappement à sorties indépendantes, guidon chromé avec poignée tournante, selle à ressort central et biellettes réglables 2 positions, freins à tambour 150 m/m avec enjoliveur, chaîne 12,7 x 7,9, pneu AV 25 x 2,75, AR 25 x 3. Protection totale par garde-boue AV et AR à emboutis profonds très enveloppants. Pare-chaîne, cache-carburateur, filtre à grande efficacité, sabots protège-jambes, repose-pieds AR pour tan-sad.

Email : bleu R.A.F. et chrome, noir et chrome.



1



2

1. Cache-carburateur.

2. Vue de détail de la suspension AR et du moyeu AR.

VENTE A CRÉDIT
aux conditions les plus libérales
Consultez nos agents

139.000 Fr.

Peugeot

"CYCLES PEUGEOT" Beaulieu-Valentigney (Doubs)

Technique parfaite

Résultats pratiques sensationnels !

**MOTO DE
CLASSE**



avale les kilomètres...

250 cc. avec double-selle et repose-pieds arrière **219.500 f.**

UNE VRAIE BI-CYLINDRE

350 cc. avec double-selle et repose-pieds arrière **239.500 f.**

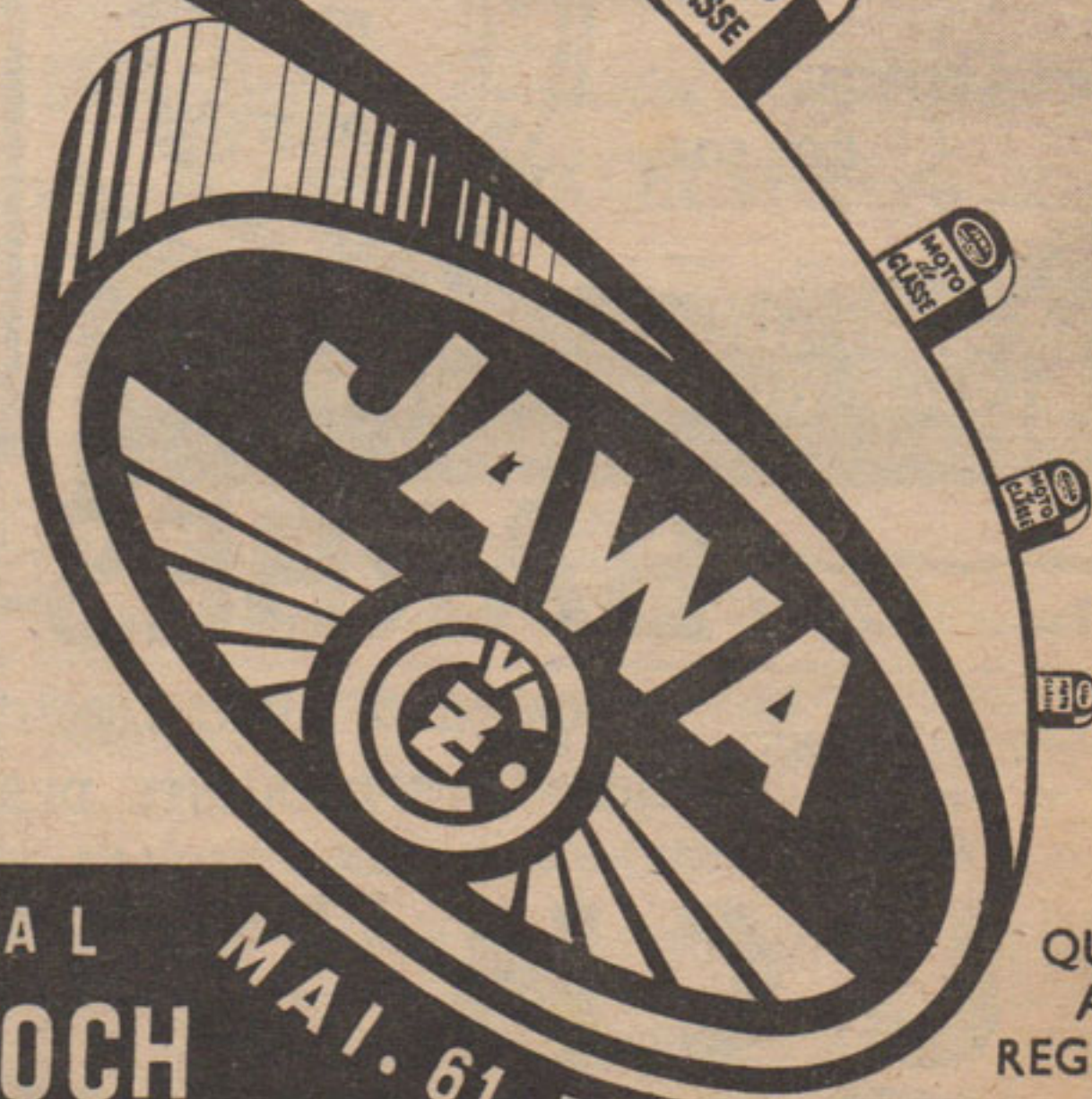
avec double-selle, **249.500 f.**
repose-pieds arrière et frein sur moyeu central

Départ PARIS
+ taxe locale

CREDIT 18 MOIS - REPRISES

GARANTIE TOTALE 6 MOIS

PIECES ET MAIN-D'ŒUVRE



Nous recommandons
exclusivement
l'emploi des huiles

MOTUL
MIX-COURSES

AGENT GÉNÉRAL

E^{TS} JACQUES POCH

127, AVENUE DE NEUILLY · NEUILLY/SEINE

MAI. 61.70

QUELQUES
AGENCES
REGIONALES
SONT
ENCORE
DISPONIBLES

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

Voici pourquoi vous Commanderez ces Marques

BSA

SUNBEAM

ARIEL

A LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

1° Livraison immédiate tous modèles. — 2° L'atelier le mieux organisé pour l'entretien et la garantie.

3° Les meilleures conditions de **CREDIT** en 6, 9, 12, 15 mois, 20 % comptant.

4° Le stock pièces détachées complet. — Expédition contre remboursement.

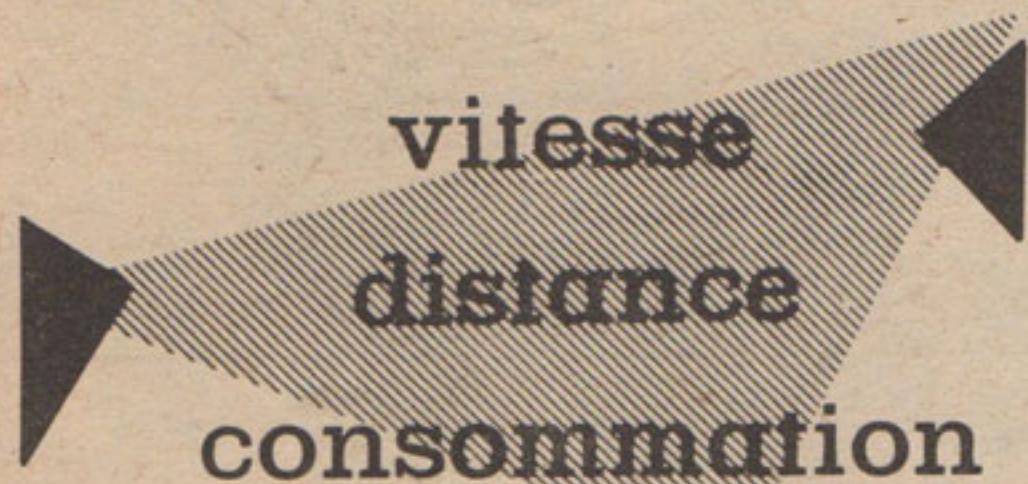
5° Bon vendeur c'est bien. Mais bon mécanicien, c'est mieux !

58, rue A.-Briand — LEVALLOIS-PERRET (Seine)

MÉTRO : A.-FRANCE

PER.19-73

ESSENTIEL



JAEGER

indicateur de vitesse
avec totalisateur kilométrique
modèle spécial pour chaque type
de moto

PRATIQUE
SOLIDE



ETUDE ET PUBLICITE - M. 04-56

**L'instrument de précision
au service du bon conducteur**

en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires

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)

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

★
OUVERT
LE LUNDI

★
CHEZ LE SPECIALISTE DES 2 PREMIERES MARQUES

★
TOUS LES MODELES DISPONIBLES

★
REPRISES - OCCASIONS

PUCH

BSA

TERROT

RUMI

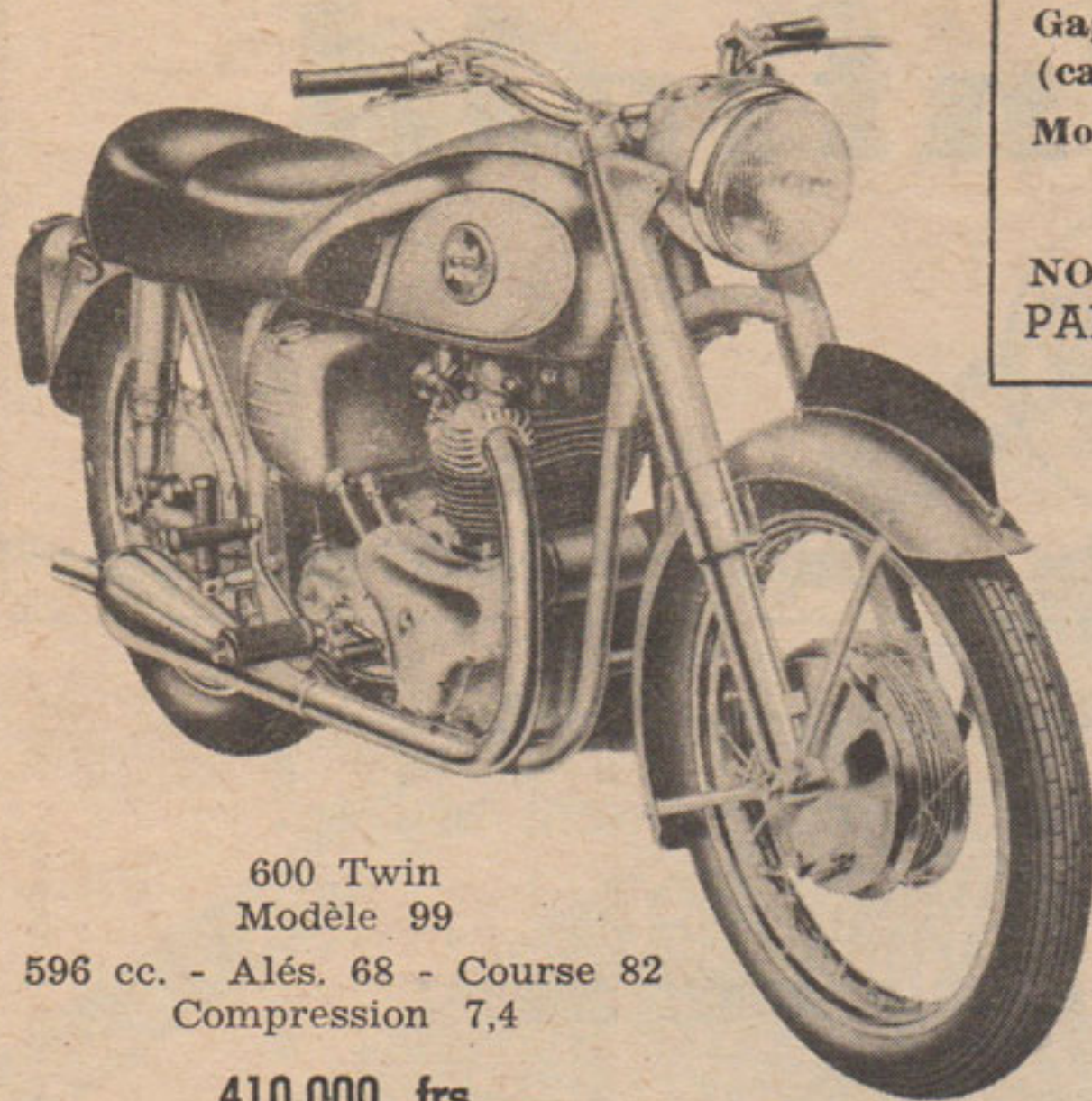
LAMBRETTA

Cyclo PALOMA

LIVRAISON avec 6.000 f. comptant

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

Achetez les nouvelles Norton chez GARREAU



600 Twin
Modèle 99
596 cc. - Alés. 68 - Course 82
Compression 7,4

410.000 frs

Modèle 88 - 500 cmc.
(mêmes caractéristiques)

Gagnant de 32 Tourist Trophy. - Champion du Monde 1951
(catégorie 350, 500 et side-cars. - Record de l'heure à
Monlhéry. - Recordman de 5 Bol d'Or par G. Lefèvre.
2.582 kms en 24 h.

Champion de France : COLLOT 1952 - 1953 - 1954 - 1955

NOMBREUSES VICTOIRES dans TOUTES LES EPREUVES
PARIS-NICE 56 : 1^{er} NORTON, 2^e NORTON, 3^e NORTON

NOS MOTOS NEUVES

NORTON NOUVEAU MODELE GROS MOYEUX

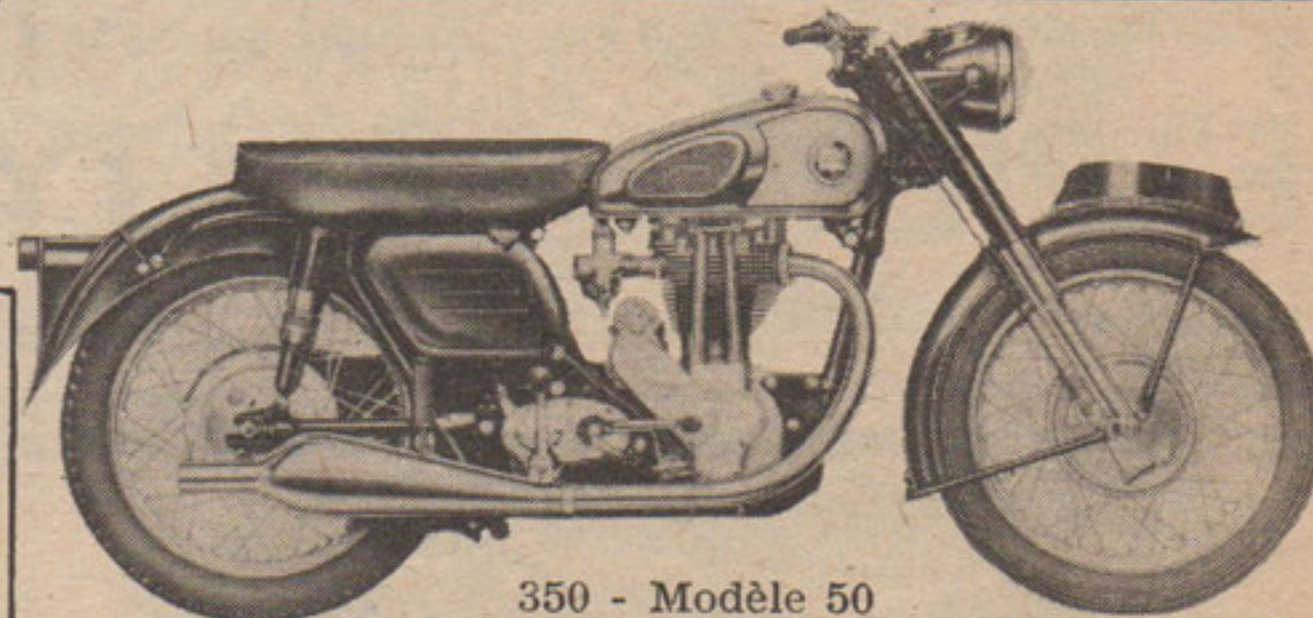
350 cc type 50 culb. Sport 1956, comp. : 7.3. Al : 71x88	305.000
500 cc type ES2 culb. 1956, comp. 7.1. Al : 79x100....	315.000
600 cc type 19 S, solo et sidecar, similaire à l'ES2	320.000
500 cc type 88 Twin Sport, nouv. phare av. compt. inc.	399.500
500 cc type 88 Super Sport Daytona, 2 carb. 170 kmh.	450.000
600 cc Twin type 99 Sport pour solo ou side	410.000
500 cc Inter 30, arbre à cames en tête	420.000
350 et 500 cc Manx Course, double arbre à cames, frein double came, moteur super-carré	590.000

EXCELSIOR :

250 cc Twin mono carburateur, selle dble, susp. oscil.	180.000
250 cc Twin, 2 carburateurs, selle double, susp. oscil.	190.000

NOS OCCASIONS

125 EXCELSIOR 1953 éclair. compt. susp. AR et AV	85.000
250 EXCELSIOR 1954 occ. susp. AV et AR sel. dble 1 et 2 carbu. moto bicylindre, à partir de..	135.000
250 EXCELSIOR 1954 neuve susp. AV et AR dispo- nible, 1 carbu. moto twin, à partir de	160.000
350 VELOCETTE 1954 téles. susp. AR, écl. compt. amort. hydrau. pns nfs roulements à broche	180.000
350 VELOCETTE, susp. oscil. télescop. Etat neuf	200.000
350 ARIEL susp. oscil. état neuf, éclair., compt.	180.000
350 ARIEL, culbut., éclairage, compteur	85.000
350 NORTON 1955 Manx course moteur. super carré 185 kmh., neuve	550.000
500 NORTON modèle 7 suspension coul., écl. compt. parfait état, à partir de	210.000
500 NORTON Manx course cul. car. jante dural..	240.000
500 NORTON Manx course état neuf éq. écl. bat. compt. sel. dble	240.000
250 GILLET-HERSTAL culb. sport neuve	135.000
NORTON Inter 30, arbre à cames 1938, bon état ..	105.000
500 NORTON Featherbed 88 1955 Daytona 175 kmh. démonstration	325.000
500 NORTON arbre à cam., éclair. compt. parf. état	110.000
500 NORTON 88 Standard entièrement révisée, écl. compt. réelle occasion	295.000
500 NORTON 88 Featherbed ent. rév. ét. nf écl. com.	280.000
250 CSEPEL télescop. susp.	90.000
500 NORTON mod. 16H type armée compl. révisée	70.000
600 NORTON Big Four 6 cv mod. arm. à rév. à partir	40.000
650 BSA Gold. Flash écl. compt. sel. dble phare inc.	215.000
650 BSA Gold. Flash écl. compt. sel. dble ét. parf.	200.000
650 BSA Gold. Flash écl. compt. sel. dble tr. bon ét.	180.000
500 BSA B.31 phare inc. parf. état absol. neuf	210.000
350 BSA B écl. t. sad, compt., parfait état de neuf	170.000
1000 VINCENT Black Shadow 180 kmh. bon état ..	285.000
1000 VINCENT Rapide neuve en caisse, 115.000 fr. en dessous du cours	395.000
600 NORTON, side Précision, état neuf	130.000
Sidecar NORTON Type armée et caisse civile	30.000
Moteur INDIAN neuf 750 cmc.	40.000



350 - Modèle 50

348 cmc. - Alésage 71 - Course 88 - Compres. 7,3

305.000 frs

Encore quelques modèles disponibles ainsi
que les fameuses **EXCELSIOR** bicylindres

PNEUS FRANÇAIS ET ANGLAIS

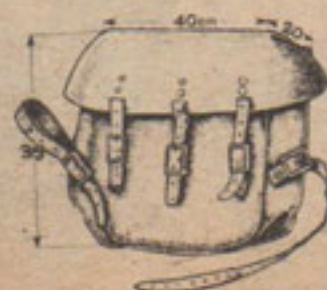
LOT DE PNEUS FRANÇAIS NEUFS ET SOLDES

	Enveloppes	Chambres
3,25x19 FORT DUNLOP à pavés : Fr.	3.000	500
3,50x19 FORT DUNLOP	Fr. 4.000	500
4,00x19 FORT DUNLOP	Fr. 4.500	525
3,50x19 Ordinaire DUNLOP	Fr. 2.400	500
Prix spéciaux par quantités		
3,50x19 MICHELIN neufs soldés	Fr. 2.500	500
AVON et DUNLOP Anglais et Cross toutes dimensions pour jantes de 18, 19, 20 et 21		

Lots complets pièces détachées NORTON - EXCELSIOR
INDIAN - B.S.A. - ARIEL - MATCHLESS - VINCENT
RUDGES

TOUS LES ACCESSOIRES

Dépositaire pour la France NORTON et EXCELSIOR



SACOCES AMERICAINES

Cuir chromé,
renforcées, dispositif de
démontage immédiat.

LA PAIRE : 4.900 à 5.900 fr.

CREDIT 6 à 18 MOIS

C. GARREAU

22, RUE ROBERT LINDET - PARIS-15^e
VAU. 07-09 (Fermé le Lundi)

Faites confiance à

Royal Enfield



**MOTOCYCLETTES
INÉGALES**

Vous en serez satisfait et... fier

L'unique Royal Enfield 500 TWIN, strictement de série,
engagée au PARIS-NICE 56 est triomphalement arrivée

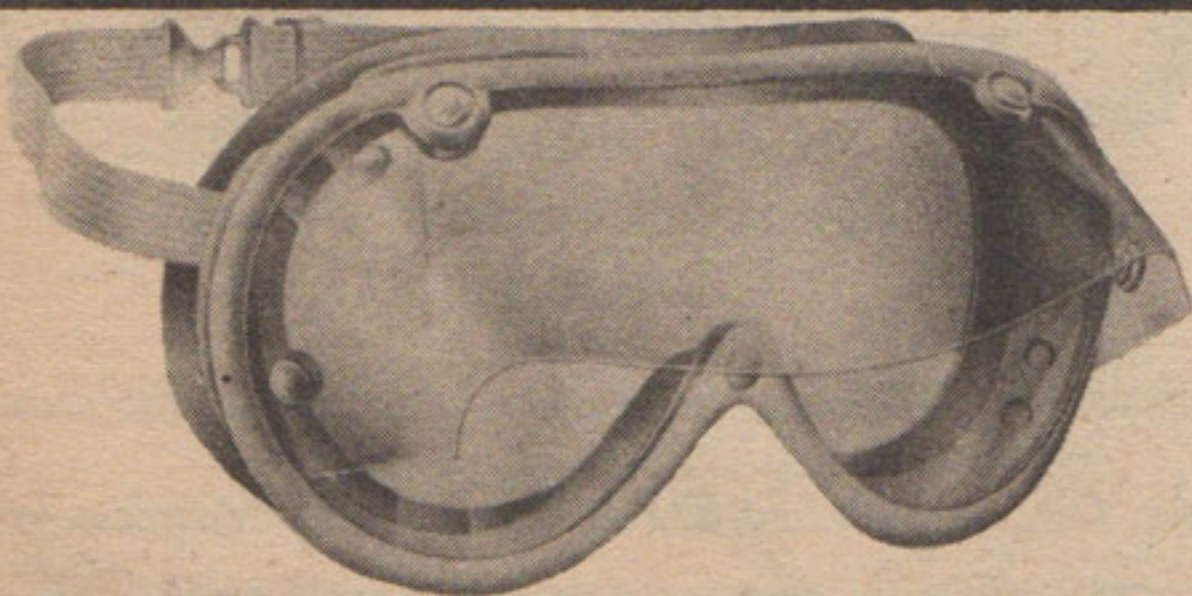
Tous les modèles 1956 sont exposés chez :

L'AGENCE GÉNÉRALE pour la FRANCE

E^{TS} PIERRE PSALTY - 80, Av. des Ternes, PARIS-17^e

Toutes pièces détachées d'origine sont assurées pour tous modèles.

ETO. 55-52



FABRIQUEE PAR LES ETABLISSEMENTS
H. GRAND-CHAVIN-LAMY
LES ROUSSES (Jura)

RECLAMEZ-LA CHEZ VOTRE MARCHAND HABITUEL

LUNETTE SLALOM A.P.P.

permettant de rouler par tous les temps

ECRANS AMOVIBLES

ANTIPLUIE

ANTISOLEIL

ANTIPHARES

*Peut se porter par-dessus des lunettes d'optique
La lunette de moto et de scooter la plus complète à ce jour*

3 LUNETTES EN 1 SEULE

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

AML

"50"

1 CV.8 - AVEC EMBRAYAGE AUTOMATIQUE - POUR CYCLOMOTEURS

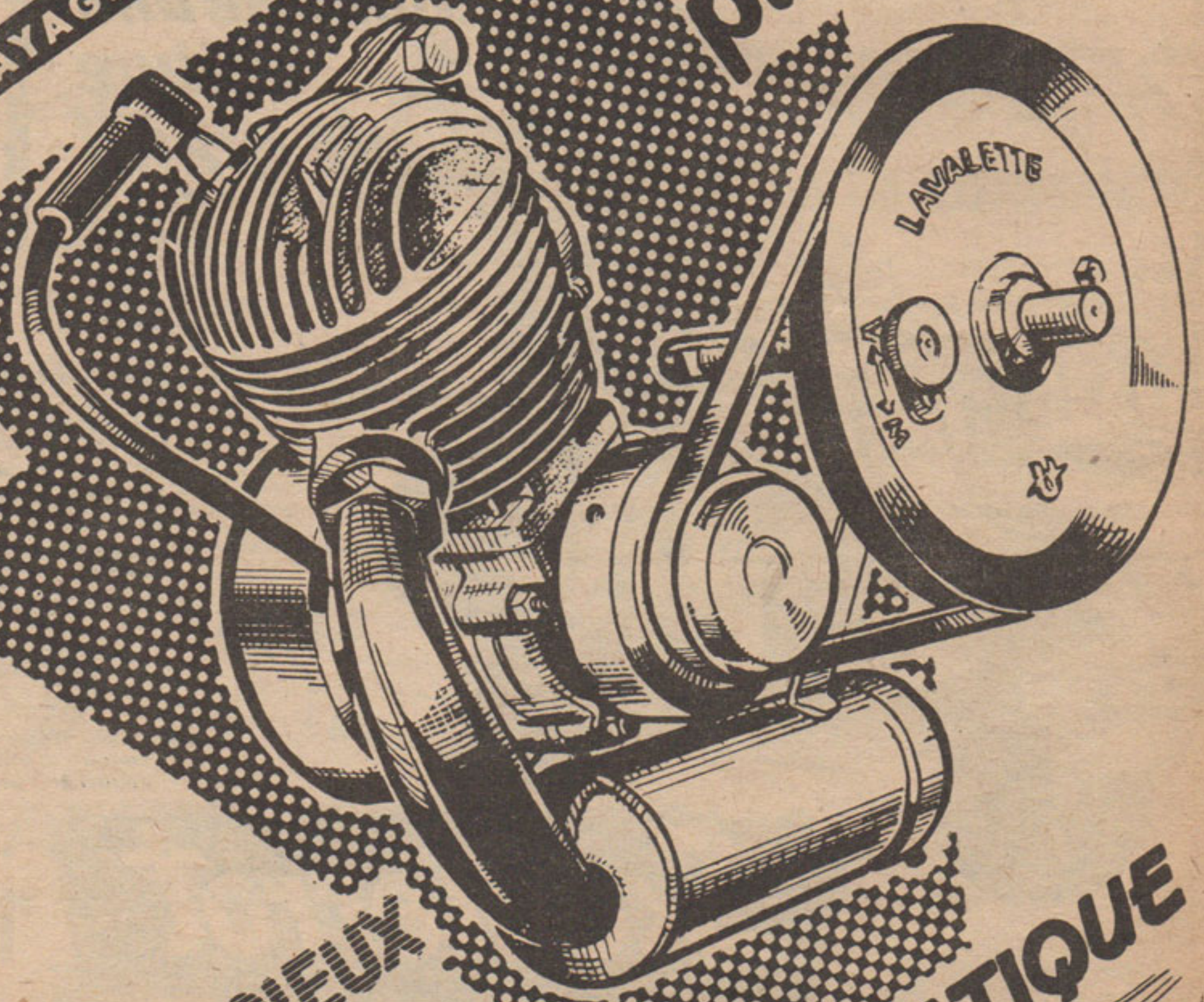
puissant

nervieux

SILENCIEUX

PRATIQUE

Nous recommandons
exclusivement
l'emploi des huiles
MOTUL
MIX-COURSES



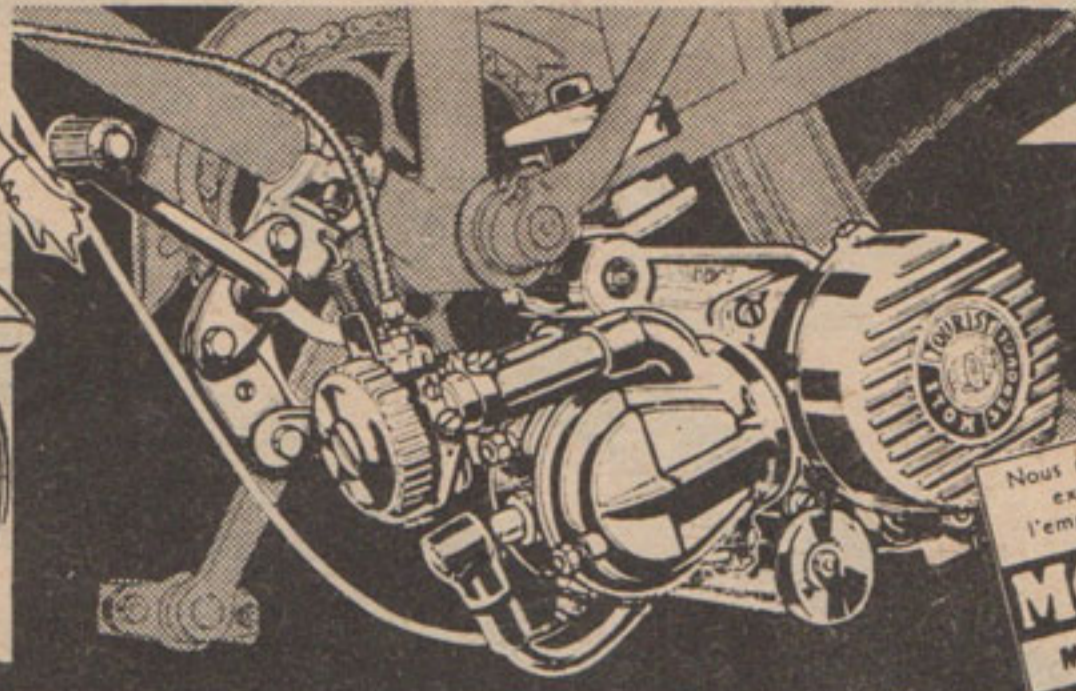
PRODUCTION

LAVALETTE

32, AVENUE MICHELET - ST-OUEN (Seine) - MON. 99.60

LE MEILLEUR

MOTEUR ADAPTABLE



itom

GARANTI 1 AN

SIMPLE, ROBUSTE, pratiquement sans **AUCUN ENTRETIEN NI DÉPANNAGE.** Pose immédiate sur toute bicyclette avec réservoir, câbles et manettes.

Vente chez les meilleurs agents du cycle. Renseignements AMMO, 6-8, rue Deguingand, LEVALLOIS (Seine) - Tél. : PEReire 40-81.

ADOPTÉ PAR LES MEILLEURS CONSTRUCTEURS !

Nous recommandons exclusivement l'emploi des huiles **MOTUL MIX-COURSES**

Comme une voiture de grand luxe

Le Scooterrot est équipé d'une boîte de vitesses "**présélective**" * qui rend la conduite facile, aisée, agréable dans les encombrements de la circulation des grandes villes et sur les routes de haute montagne

aux pourcentages élevés, aux virages nombreux et serrés

Comme une voiture de grand luxe "Scooterrot" a :

- une tenue de route incomparable grâce à la repartition judicieuse et dans l'axe : du moteur, de la boîte, etc...
- des freins surpuissants : grand diamètre de 130 m/m
- un moteur tournant bien rond à tous les régimes
- un châssis en tubes rigoureusement indéformable
- un confort raffiné : suspension avec auto-amortisseurs, tablier généreux, silence à toutes les vitesses
- une élégance de bon aloi, à "la Française"

Pour juger vous-même demandez, sans engagement, un essai à l'un des 3.500 agents Terrot.

* La boîte de vitesses "présélective" Terrot permet de choisir "à l'avance" la vitesse dont on aura besoin "plus tard" et de l'enclencher "juste" au moment utile. Remise au point mort immédiate. C'est un avantage qui était réservé aux voitures de grand luxe et de course. Seul au monde le Scooterrot possède une boîte "présélective"



Scooterrot

« Scooter 125 cm³ à boîte de vitesses "présélective" »

TERROT
DIJON

Magasin d'exposition : 72, Av. de la 8^e Armée PARIS

NAVAS

FACILITÉ DE CONDUITE - SÉCURITÉ - ÉLÉGANCE

BSA

SUNBEAM

Spécialistes diplômés

ARIEL

A
W
O

OCCASIONS :
Garantie 3 mois
choix de Lambretta, Vespa,
et motos toutes marques

CREDIT : 2 à 18 mois
Le moins cher de PARIS
En cas de maladie, Leclercq
paiera pour vous
TOUTES REPARATIONS
Reprise ferme, moto, scooter

N
S
U

FIN

TERROT

ANCIENS E^U BONNET
M. LECLERCQ

Peugeot

AGF



IFA

80, AV. GÉNÉRAL LECLERCQ
BOULOGNE (SEINE)

Lambretta

RUMI

GNOME & RHONE

GUZZI

PALOMA

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

Le spécialiste des machines anglaises

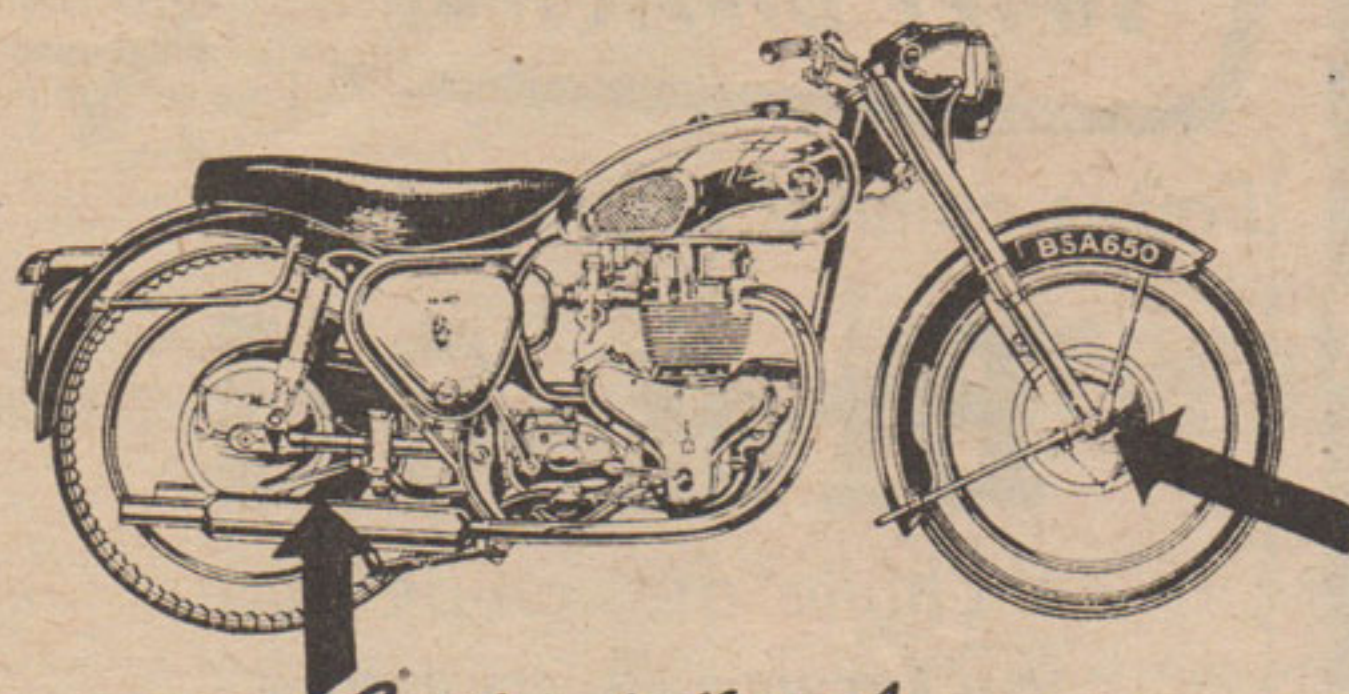
BSA CROSS - VITESSE - TOURISME



A. CHARRIER

Champion de France de Vitesse 1936

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



Carter intégral

Moyeux centraux

**... avec les plus larges facilités de
paiement.**

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 **PANTIN**
28, rue Davoust

Tél. : VIL. 17-38 - M° Hoche et Porte de la Villette - Autobus : 170 et 130

La maison se charge de l'immatriculation des machines



*Une signature...
et la garantie d'une*

QUALITÉ IRRÉPROCHABLE

==== SANCTIONNEE PAR UNE NOUVELLE VICTOIRE ====

PARIS - NICE

175 cmc. : 1^{ère} ex-æquo SUSINI, BOUILLARD, SOBINET

sur



Pneus DUNLOP — Bougie MARCHAL — Jantes MAVIC
Moyeux-Freins MAXI — Poignées de commande SIMPLEX
Selle H. GAUTHIER - Projecteur MARCHAL - Garde-boue
PATRIARCA — Rayons ROBERGEL — Batterie FULMEN
Avertisseur SONAX — Lubrification MOTUL

F. FOLLIS - 10 à 16, Rue DANTON - LYON (Rhône)

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



Sensationnelles les
BATTERIES HAGEN

En bac ébonite ou **TENACITE**

Cette nouvelle matière transparente est 7 fois plus résistante que le Polystyrol. Capacité de 4,5 à 16 Ah.

Distributeur exclusif (France et Union Française)

G. R. LETU 33 bis, Rue Château-London
PARIS-10^e — Tél. : NORD 03-03

Documentation sur demande

**" MOTARDS " !
POUR VOTRE HUILE
SOYEZ DIFFICILES**



Faites comme moi, essayez.

Bret-Oil

*" L'huile de compétition
au service du tourisme "*

Vous constaterez que votre moteur :
rend mieux,
chauffe moins,
est plus économique.

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

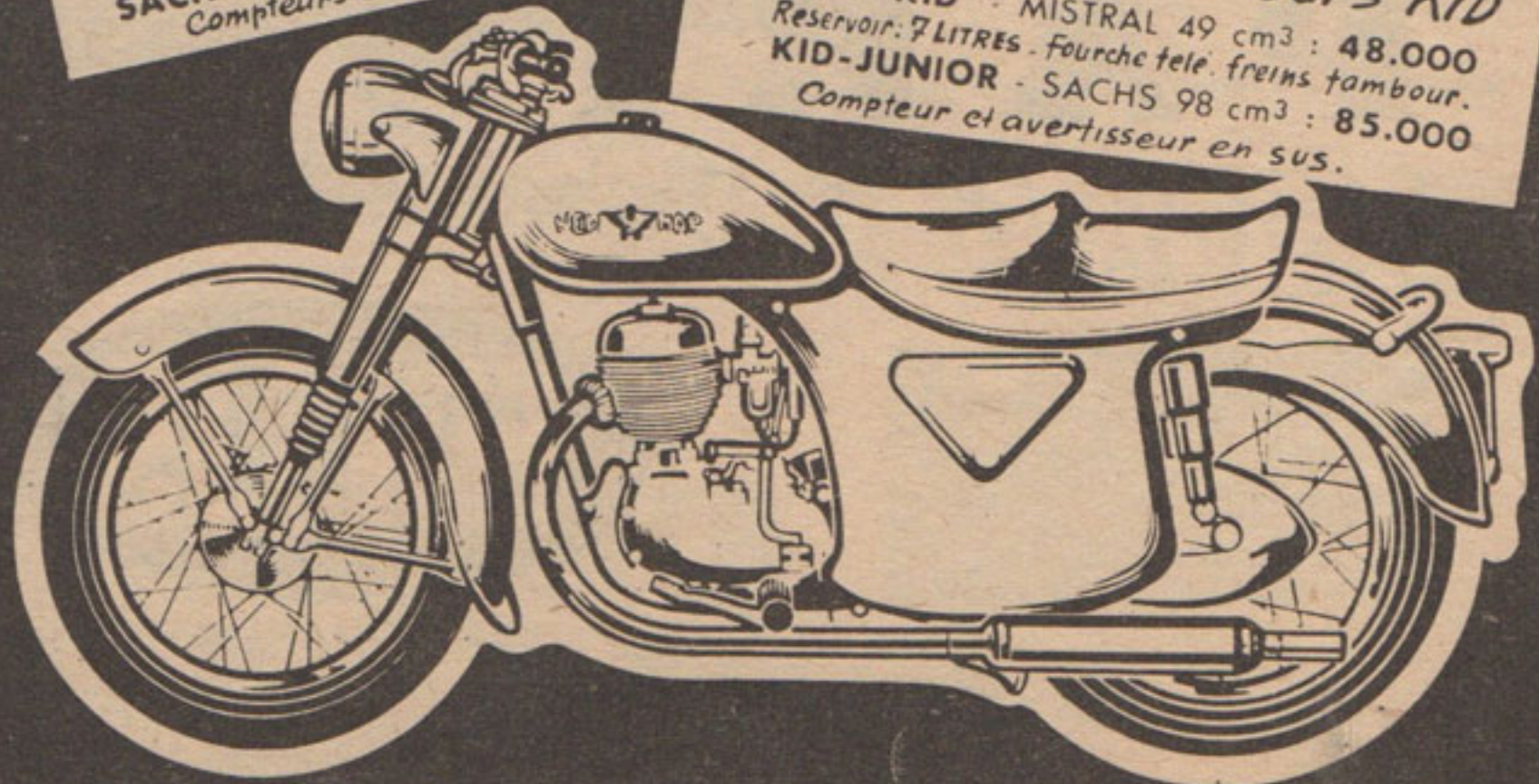
Lons-le-Saunier : FARCAT Pierre 17, Rue Lafayette
Lorient : DEGUSSEAU 48, Rue de Carnel
Luneville : THIRION 45, Avenue Voltaire
Marseille : GANIER 156, Cours Lieutaud
» A. BELLINI 14, Bd de Dunkerque (cyclos)
Metz : MANINI 120 Rue des Allemands
Montauban : SAINT-ROMAS Rue Sapiac
Moptluçon : LABRANCHE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

*VOYEZ NEW-MAP: Toujours
en tête*

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

Ses cyclomoteurs "KID"

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



NEW-MAP

124 Av. Lacassagne LYON

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



Interpréter, et non maquiller !

NOUS avons sous les yeux des statistiques fournies par le Secrétariat d'Etat aux Travaux Publics, aux Transports et au Tourisme, statistiques concernant les accidents de la route pendant l'année 1954.

Il n'entre pas dans nos intentions de méconnaître le travail important qu'elles représentent pour la gendarmerie, la Sûreté nationale et la Préfecture de Police de la Seine qui ont collaboré à leur établissement. Il y a là un effort de contrôle et d'organisation dont il convient, bien au contraire, de les féliciter.

C'est ainsi que nous trouvons des tableaux indiquant le pourcentage d'accidents :

— suivant les mois de l'année (les plus dangereux étant : août en rase campagne ; octobre dans les centres urbains ; juin dans la région parisienne) ;

— suivant les jours de la semaine (plus dangereux : dimanche et jour férié en rase campagne ; samedi et veille de fête dans les centres urbains et dans la région parisienne) ;

— suivant les heures (c'est entre 18 et 19 heures que les accidents sont les plus nombreux dans tous les cas).

Cependant, et c'est là où nous devons émettre quelques réserves, il existe une lacune dans ces statistiques, ou plutôt, cette lacune apparaît lorsque l'on veut faire servir ces statistiques pour défendre une cause trop bien connue de nos lecteurs : celle des « deux roues » inévitables responsables des accidents sur la route.

Car si le tableau n° 4 donne une répartition des victimes des accidents par catégorie d'usagers, il appelle les remarques suivantes :

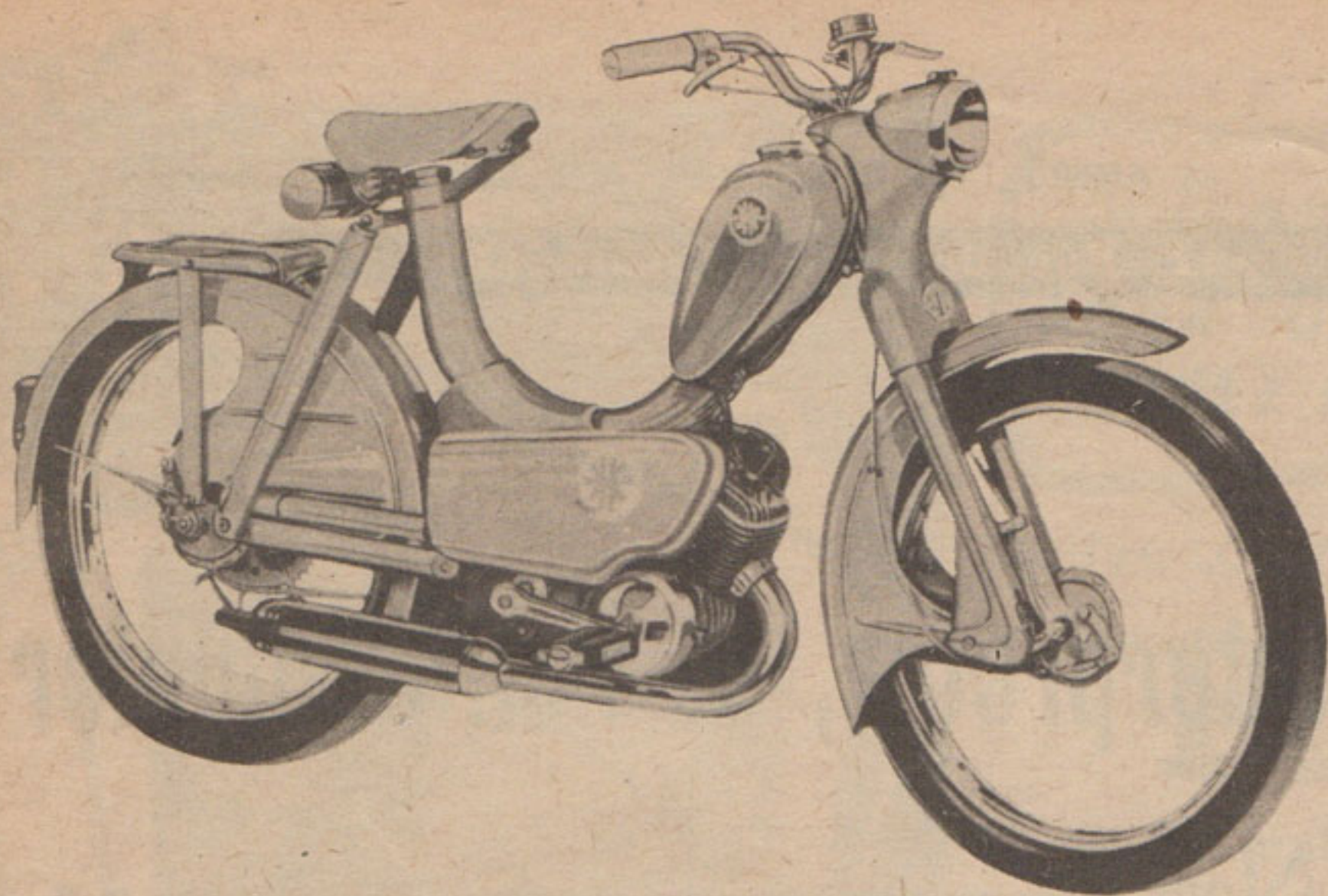
1. - Cette répartition n'indique pas comment sont partagées les responsabilités entre les divers usagers. Si l'on dit que 40.000 motocyclistes ont été victimes d'accidents, cela n'implique évidemment pas qu'ils soient tous responsables de ces accidents (et c'est cependant ce que beaucoup voudraient faire croire !).

2. - Sans même poser le problème des responsabilités, il est clair que ces statistiques donneraient une image beaucoup plus proche de la réalité si l'on tenait compte du nombre de véhicules en circulation dans chaque catégorie et du kilométrage moyen parcouru par véhicule et personne transportée.

3. - Classer dans une même catégorie motocyclettes (plus de 125 cmc., donc nécessitant le permis de conduire) et vélomoteurs (de 50 à 125 cmc., donc sans permis) ne peut de toute évidence que créer une confusion regrettable, d'où il est bien difficile de tirer des conclusions valables quant à la nécessité d'un permis, à moins d'être d'une mauvaise foi flagrante.

Enfin, et pour tous ceux qui prétendraient prendre argument de ces statistiques pour mener campagne contre les « deux-roues » en général, nous ferons remarquer que les piétons et les cyclistes représentent 38 % des tués, 34 % des blessés. Faut-il pour cela envisager de leur faire passer des « permis de marcher » ou des « permis de pédaler » ?

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES



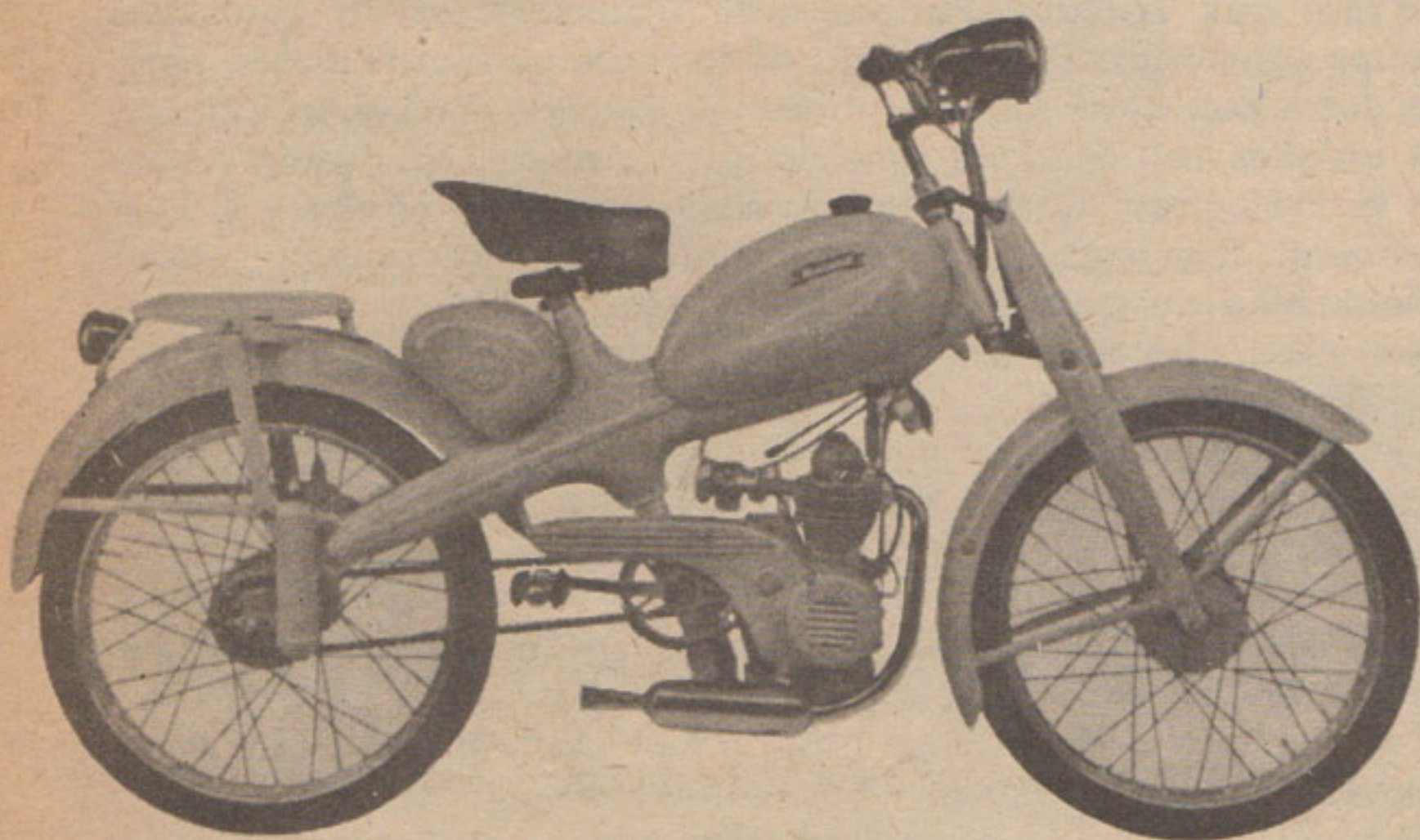
Peu
de
nouveautés

AU

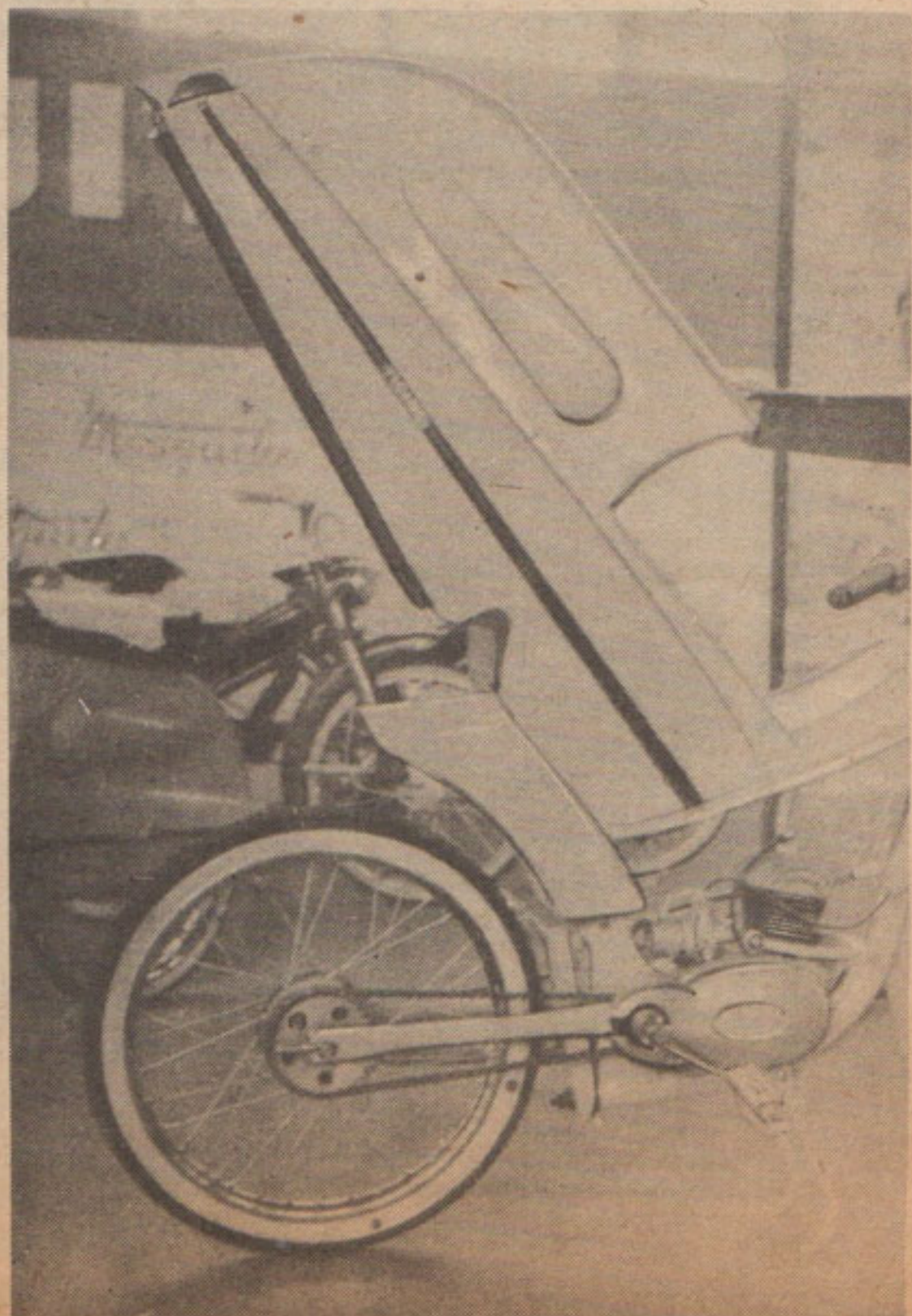
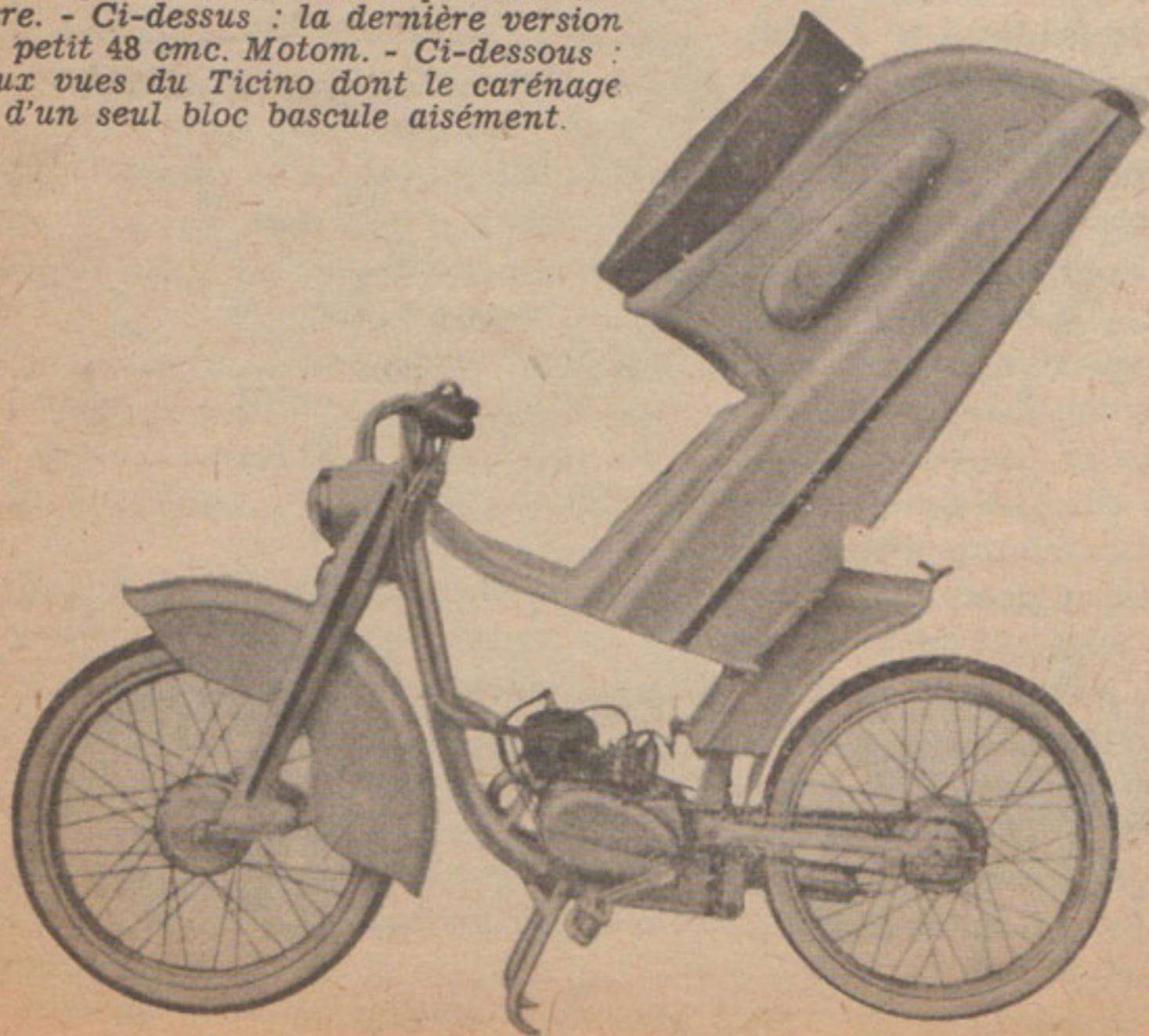
SALON

DE

GENEVE



Ce furent encore les cyclomoteurs qui devaient fournir les nouveautés à Genève. - En haut : le Kreidler avec ses longs éléments de suspension arrière. - Ci-dessus : la dernière version du petit 48 cmc. Motom. - Ci-dessous : deux vues du Ticino dont le carénage d'un seul bloc bascule aisément.

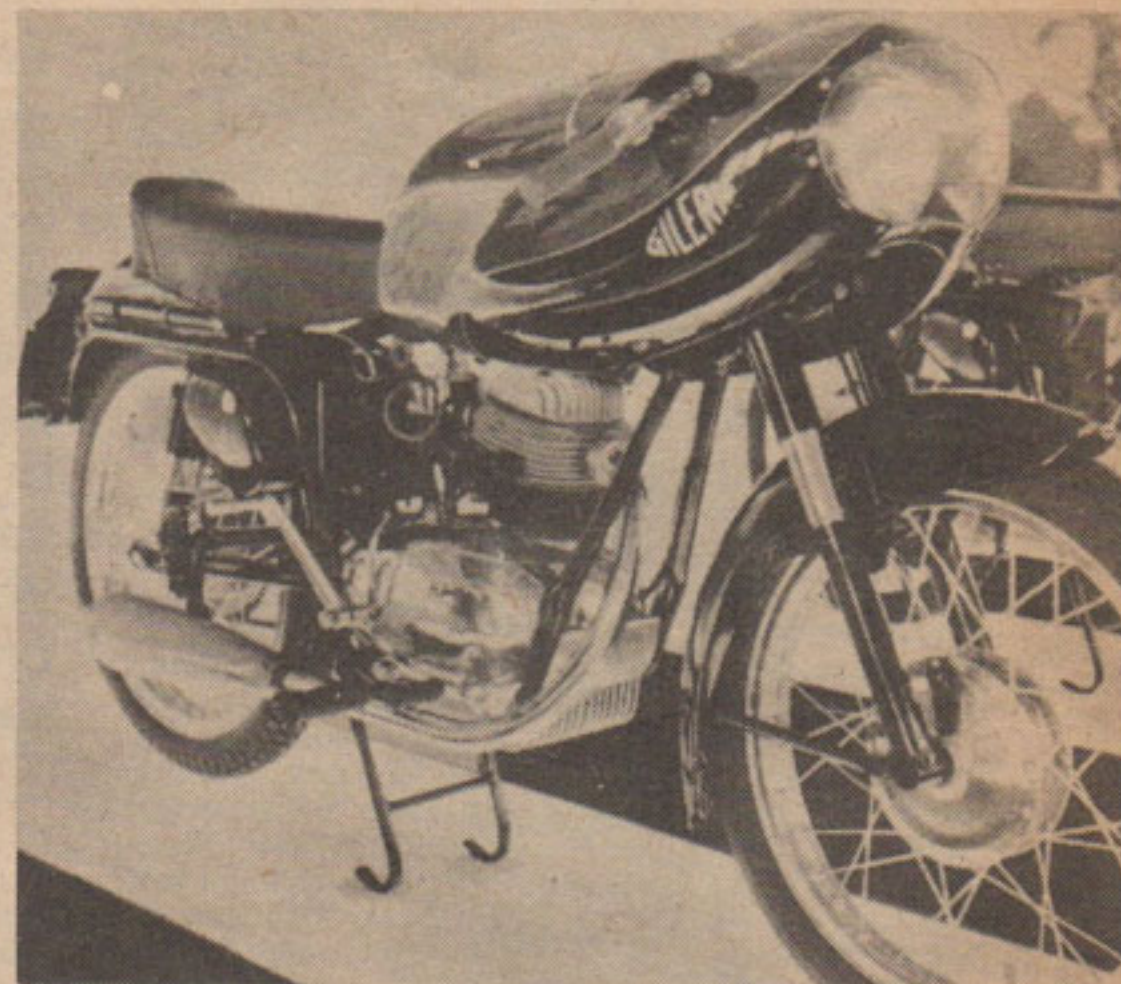


Le Salon de cette année a de nouveau battu son propre record : en effet 16 nations et 792 exposants se sont donnés rendez-vous à Genève. Une nouvelle répartition des stands et un agrandissement des locaux de plus de 1.500 m² ont décongestionné certains halls. Les stands de motocyclettes, sidecars, scooters et vélomoteurs ont bénéficié de cette répartition. Effectivement, cette année, les maisons affiliées au Syndicat des Importateurs de motocyclettes (ces maisons s'étaient abstenues en 1955) ainsi que les autres exposants ont été logés dans ce qu'il est convenu d'appeler le Petit Palais. Large avantage, puisque 68 marques de véhicules à deux roues sont représentées et ceci à l'aise.

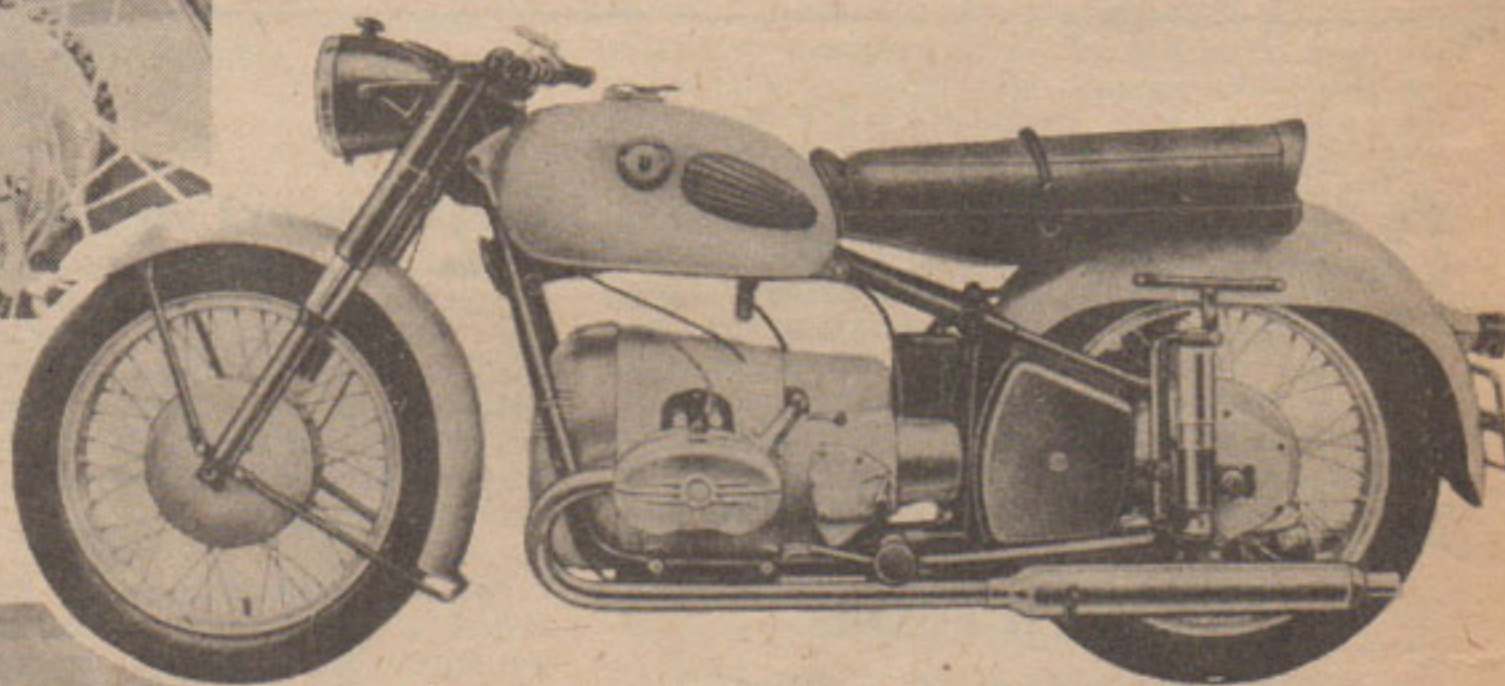
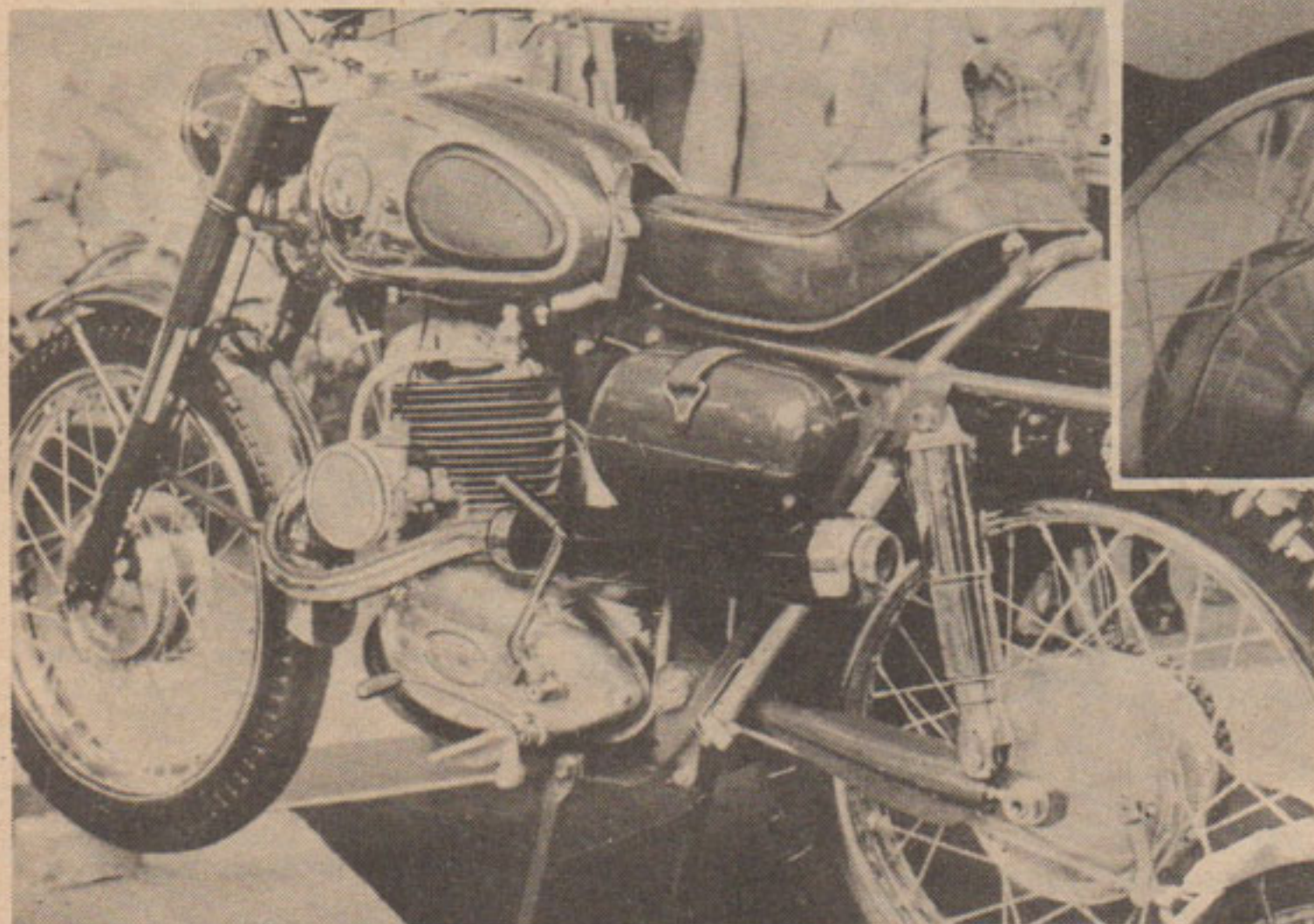
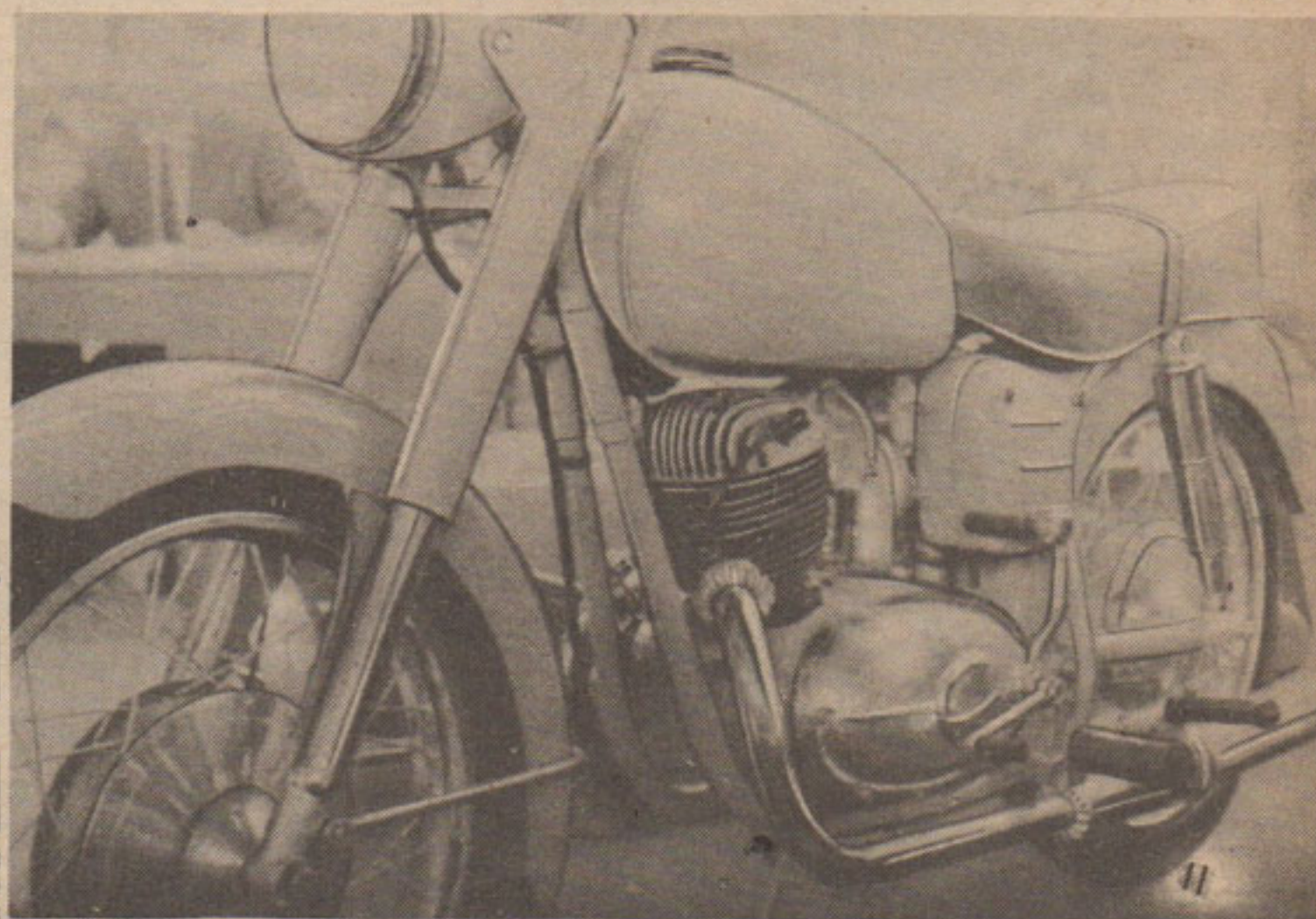
Toutes les cylindrées sont présentes : du 49 cmc. à la puissante 600 cmc. Mais prédominance marquée de la petite cylindrée : les vélomoteurs foisonnent, la plupart vernis en teintes vives ; tandis que les grosses cylindrées, un peu moins nombreuses, sont plus classiques. Beaucoup de scooters, en général présentés avec une élégance attirante, spécialement auprès du sexe faible qui, bien entendu, s'intéresse plus à ces petits véhicules qu'aux machines de cross par exemple.

Une section spéciale a fait son apparition cette année : les autoscooters. En effet, Isetta, Fuldomobil, Messerschmitt, Heinkel, plus deux marques suisses nouvelles venues : Soletta et Belcar, se disputent les faveurs du public.

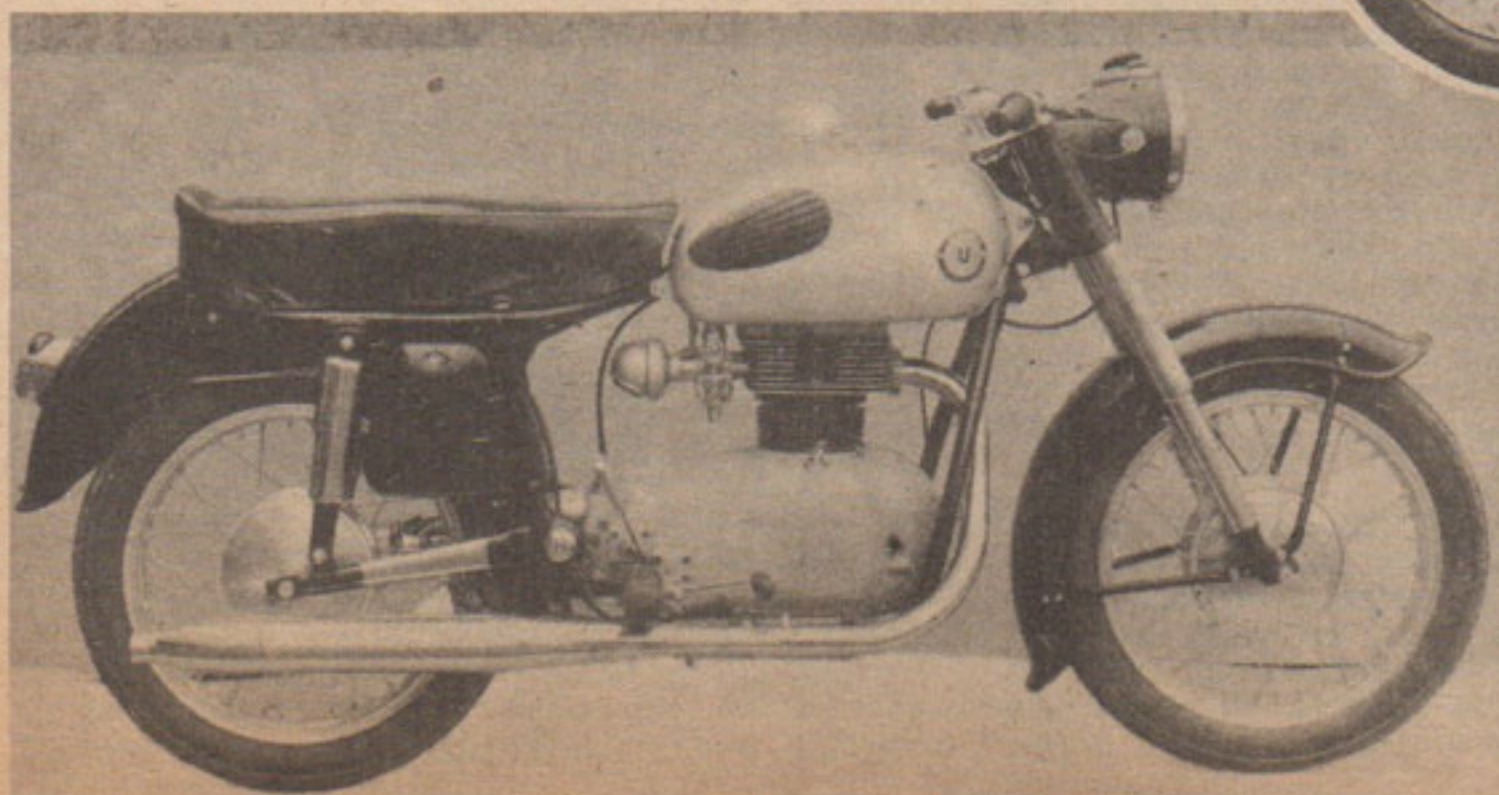
Vraiment le 26^e Salon a tenu ses promesses et aucun visiteur n'a regretté son déplacement à Genève.



En haut à droite : la nouvelle 175 Sport Gilera possède un curieux carénage. - Ci-contre : la dernière version de la 250 Csepel, et, ci-dessous, la Puch 250 du type I.S.D.T.



Ci-dessus : la dernière version de la 600 cmc. Universal type VI dont le moteur développe 28 CV, et ci-contre, toujours sur le même stand, la Junior de 250 cmc., puissance 14 CV.



LES

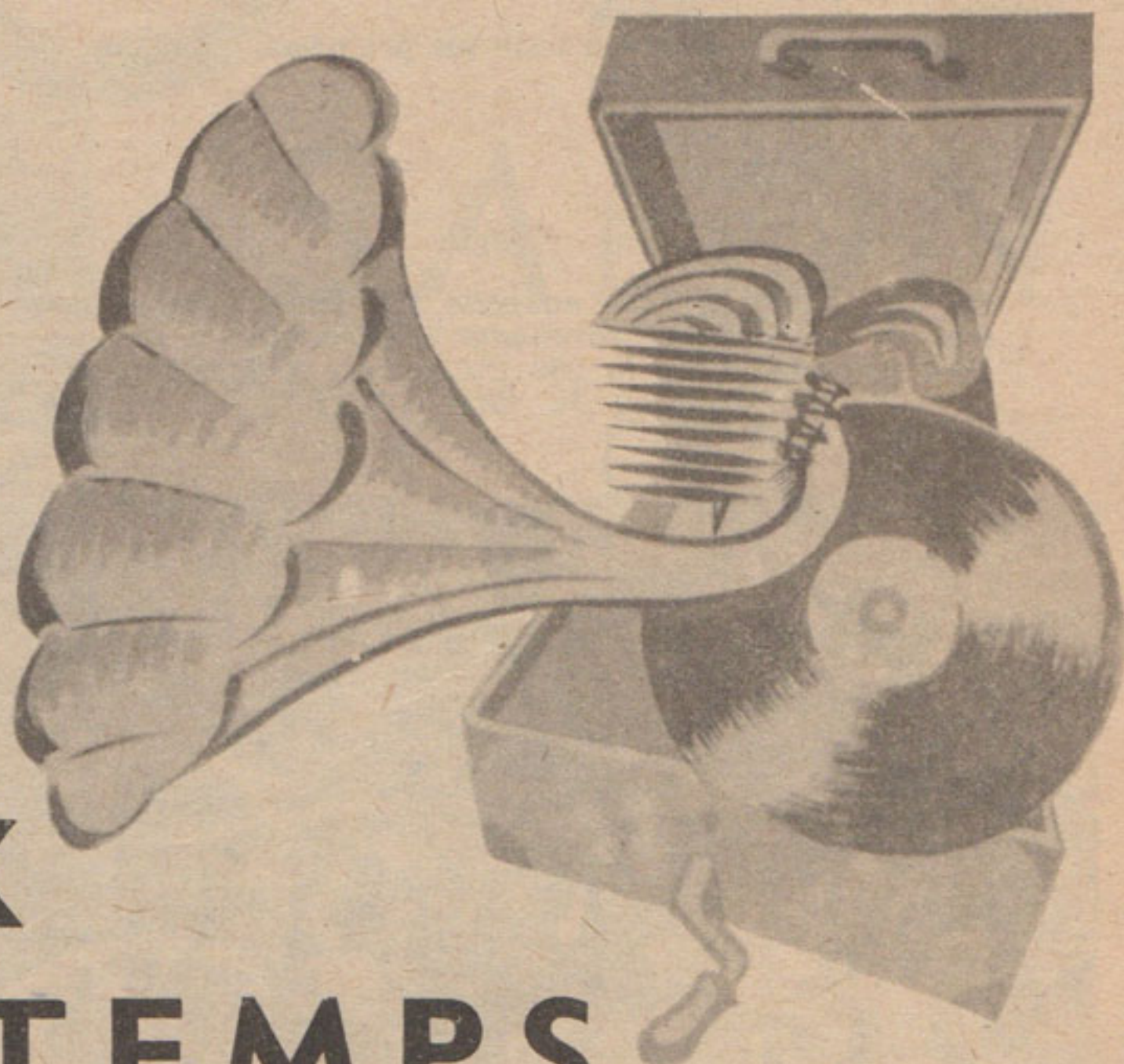
BRUITS

SUR

UN

DEUX

TEMPS



En dehors des bruits normaux de marche, de leurs bruits « fonctionnels » dirons-nous, nos moteurs se révèlent plus ou moins bruyants selon qu'ils sont, à des degrés divers et de par le caractère même de leur construction, sujets à ces phénomènes qui donnent naissance aux bruits « parasites ». Et si le quatre temps, de par sa plus grande complexité mécanique, de par son système de distribution qui met en mouvement un grand nombre de pièces, n'est pas des plus faciles à rendre « silencieux », le moteur à deux temps encore que beaucoup plus simple dans son fonctionnement — du moins à première vue — est source lui aussi de manifestations intempestives. De quels bruits s'agit-il, d'où proviennent-ils, comment les identifier, les neutraliser ? C'est le propos de cet article dont nous espérons que de nombreux lecteurs en tireront profit.



Cliquetis, claquements, cognements sont donc des bruits « d'accompagnement », que l'on retrouve isolément ou encore juxtaposés, et qui affectent de manière plus ou moins inoffensive de nombreux moteurs du cycle à 2 temps, même si l'on peut, par ailleurs, considérer ceux-ci comme étant en bonne condition mécanique générale.

MARCHE A FROID

Avant d'entreprendre de sérier ces bruits et d'approfondir leurs origines, convenons cependant d'un principe général : à froid, notre deux temps se montrera de toute façon plus bruyant qu'il ne le sera une fois réchauffé, porté à sa température normale de fonctionnement. Cela reste vrai pour les moteurs les mieux calculés sous l'angle du jeu de montage entre piston et cylindre : à chaud, le moteur tourne plus facilement, plus allègrement. Il suffit de se donner la peine de l'écouter attentivement fonctionner sous ces deux conditions de travail pour s'en convaincre et cette « auscultation », répétée quelques fois, nous permettra bientôt de faire à coup sûr l'indispensable discrimination entre tel ou tel de ces bruits anormaux.

CLIQETIS DES SEGMENTS

Dès lors, une première constatation pourra se faire jour : à froid, les segments du piston tintent légèrement, encore qu'irréprochablement montés. Ici, le bruit disparaîtra avec l'élévation de la température du moteur, et pourra, par conséquent, être considéré comme insignifiant en lui-même.



Mais il arrive, dans un deux temps classique à simple piston, qu'un bruit donné, renforcé parfois par des phénomènes de résonance à divers régimes du moteur, persiste après réchauffement de celui-ci. Les segments sont bien montés, en excellent état, comme aussi leurs gorges et le piston lui-même. Ce phénomène, qu'on aura tenu tout d'abord pour être un tintement des segments, ou encore un léger claquement du piston du fait d'un moteur initialement froid, se révèle être un

SIFFLEMENT DES AILETTES DU CYLINDRE

plus particulièrement constatable, de nos jours, avec les moteurs pourvus d'un cylindre à ailettes de refroidissement minces et très rapprochées les unes des autres. Ce bruit en provenance des ailettes s'installe du fait de l'entrée en résonance de ces derniers avec les vibrations verti-

cales du moteur, même si ces dernières, de très faible amplitude, ne sont pas perceptibles au guidon.

Un moyen en quelque sorte certain de vérifier s'il s'agit bien du bruit parasite ici défini consiste à porter successivement une extrémité d'un tournevis directement sur le fût du cylindre, puis ensuite sur les ailettes de refroidissement, tandis qu'on approche l'oreille de l'autre extrémité de l'outil.



Si donc un moteur froid tourne presque toujours un peu plus bruyamment que lorsqu'il est parvenu à sa température de marche, il ne doit pourtant pas donner lieu à des claquements du piston, mais simplement au cliquetis des segments qui apparaît fréquemment à froid, mais disparaît à chaud et ne comporte pas de réel inconvénient.

Enfin, l'éventuel sifflement des ailettes de refroidissement qui se confond facilement avec le cliquetis des segments, s'en différencie pourtant du fait qu'il persiste à chaud.

LE CLAQUEMENT DU PISTON

Nous avons parlé jusqu'ici de bruits parasites en provenance d'un moteur en parfait état mécanique. Mais il est bien

évident que cette condition n'est pas éternelle et que, par exemple, le meilleur des pistons se détériore plus ou moins vite, compte tenu de la lubrification et de la charge imposée. Sa physionomie se modifie alors, son fût prenant une teinte de plus en plus noire.

Parallèlement à l'usure du piston, la paroi intérieure du cylindre s'use également, pour prendre peu à peu la forme approximative d'un alésage conique. Cela peut étonner à première vue, puisque le métal dont est fait le piston, un alliage léger, est nécessairement plus tendre, plus mou que la fonte du cylindre ou de sa chemise. L'explication réside en ceci : les segments du piston sont, eux, également en fonte d'acier.

★

Quoi qu'il en soit, l'usure du piston et celle du cylindre ayant atteint un degré suffisamment accusé, il peut arriver que la jupe du piston claque contre le cylindre, le moteur étant froid. Ce bruit a plus ou moins d'ampleur, il peut aller d'un insignifiant tintement jusqu'au claquement de castagnettes.

Que ce cliquetis disparaisse aussitôt le moteur réchauffé, la chose est alors dénuée d'importance. La plupart du temps, le piston résiste bien aux « pleins gaz » et se comporte d'autant mieux qu'il dispose d'assez de place pour sa dilatation, même sous les plus sévères charges thermiques.

Toutefois, cet optimisme n'est plus de mise quand, l'usure s'accroissant, le claquement de la jupe du piston persiste encore à chaud. A pleins gaz même, la situation ne s'améliore plus : en effet, le trop grand jeu existant entre piston et paroi du cylindre vient contrarier le bon « écoulement » de la chaleur entre ces deux organes, compromettant le refroidissement de l'ensemble.

★

Donc si le claquement du piston persiste à chaud, il convient d'envisager non seulement le changement du piston et de ses segments, mais encore un réalésage du cylindre ovalisé.

CLIQUETIS DES ROULEMENTS

Au contraire de ce que nous avons vu jusqu'ici, ce bruit ne disparaît pas, en général, avec le réchauffement du cylindre ou la montée en régime. Bien plus, il croît en fonction de l'accélération imprimée au moteur, et se fait alors davantage agressif. Les vibrations y ajoutent encore le plus souvent, mais seulement par incidence.

CLIQUETIS DU BOISSEAU DES GAZ

Celui-ci, dans ses déplacements à l'intérieur du corps du carburateur, s'use également au cours du temps et le jeu qu'il prend petit à petit rend son guidage moins rigoureusement précis, d'où des heurts répétés, continus du boisseau, contre l'alésage du corps du carburateur.

Le cliquetis engendré par ces multiples oscillations ne disparaît naturellement pas avec l'échauffement progressif du cylindre, car, ne l'oublions pas, le boisseau des gaz est remarquablement bien refroidi par le courant des gaz frais.

En outre, le cliquetis du boisseau des gaz peut entrer en résonance avec les vibrations issues du moteur. Ces résonances sont généralement peu manifestes et c'est d'abord au travers du cliquetis du boisseau des gaz qu'on les remarquera.

Il est facile de vérifier l'origine de ce dernier bruit : moteur arrêté, filtre à air retiré, on ouvre à demi la poignée des gaz pour faire remonter partiellement le boisseau dont on saisit alors l'extrémité inférieure entre les doigts, en s'efforçant de le faire bouger latéralement, vers la gauche et vers la droite.

★

Si le boisseau de votre carburateur cliquette désagréablement, le gicleur d'aiguille, le siège du pointeau, l'aiguille elle-même, etc... sont à peu près certainement hors d'usage.

★

Le cliquetis du boisseau des gaz, s'il ne prend pas une ampleur démesurée, est souvent sans grand inconvénient. A son stade de début, en raison du jeu accru entre boisseau et corps, le moteur peut recevoir de l'air additionnel ; il suffit alors de serrer quelque peu la vis de réglage d'air du ralenti pour remédier valablement à cet inconvénient.

L'AUTO-ALLUMAGE

Mais il ne fait aucun doute que, l'usure du boisseau devenant plus considérable, la tendance du moteur 2 temps à faire de l'auto-allumage — tendance sans grande signification en soi — ira en s'accroissant elle aussi. L'allumage étant coupé, le moteur incomplètement refroidi fera encore quelques tours au régime du ralenti. Ceci vient du fait de la grande pauvreté de l'émulsion gazeuse en position : gaz fermés, mais « pauvreté » insuffisante pour que s'arrête le moteur.

On peut parfois parvenir à arrêter le moteur en ouvrant brusquement les gaz en grand (on fournit alors beaucoup d'air, mais peu d'essence en raison de la très faible dépression, le moteur tournant trop lentement). Dans d'autres cas, on atteint au même résultat — l'arrêt du moteur — en fermant plus ou moins le boisseau d'air, ou le volet du filtre à air (cette fois, on agit différemment, en « enrichissant » brusquement l'émulsion).

AUTO-ALLUMAGE A FROID

Si l'auto-allumage à chaud est un phénomène fréquemment constaté, il est à notre connaissance beaucoup plus rare avec un moteur froid. Mais si ce dernier phénomène apparaît d'une manière régulière, il devient opportun d'examiner le (ou les) canal (canaux) d'arrivée d'essence du ralenti, afin de découvrir une éventuelle obstruction. Enfin, on pourra, ici également, fermer un peu la vis de réglage d'air du ralenti, voire changer un boisseau des gaz peut-être un peu trop « martelé », donc cause possible d'auto-allumage en raison d'un passage d'air additionnel, comme nous le notions plus haut.

AUTO-ALLUMAGE A CHAUD

L'auto-allumage à chaud se rencontre bien plus souvent. Ainsi, une petite cylindrée 2 temps, lancée très rapidement dans une escalade en montagne, peut continuer à tourner un moment à régime élevé, encore que la poignée des gaz soit fermée et le contact coupé : la formation de bulles de vapeur appauvrit fortement l'émulsion gazeuse parvenant au ralenti.

Il peut arriver que le moteur, toujours gaz et contact fermés, persiste à tourner en auto-allumage jusqu'à ce que la cuve du carburateur soit vide ou l'émulsion gazeuse devenue vraiment trop pauvre. Si l'on a encore, par hasard, une vitesse engagée, on embraye alors doucement pour caler le moteur qui, en auto-allumage, et bien entendu les gaz fermés, n'a aucune puissance effective.

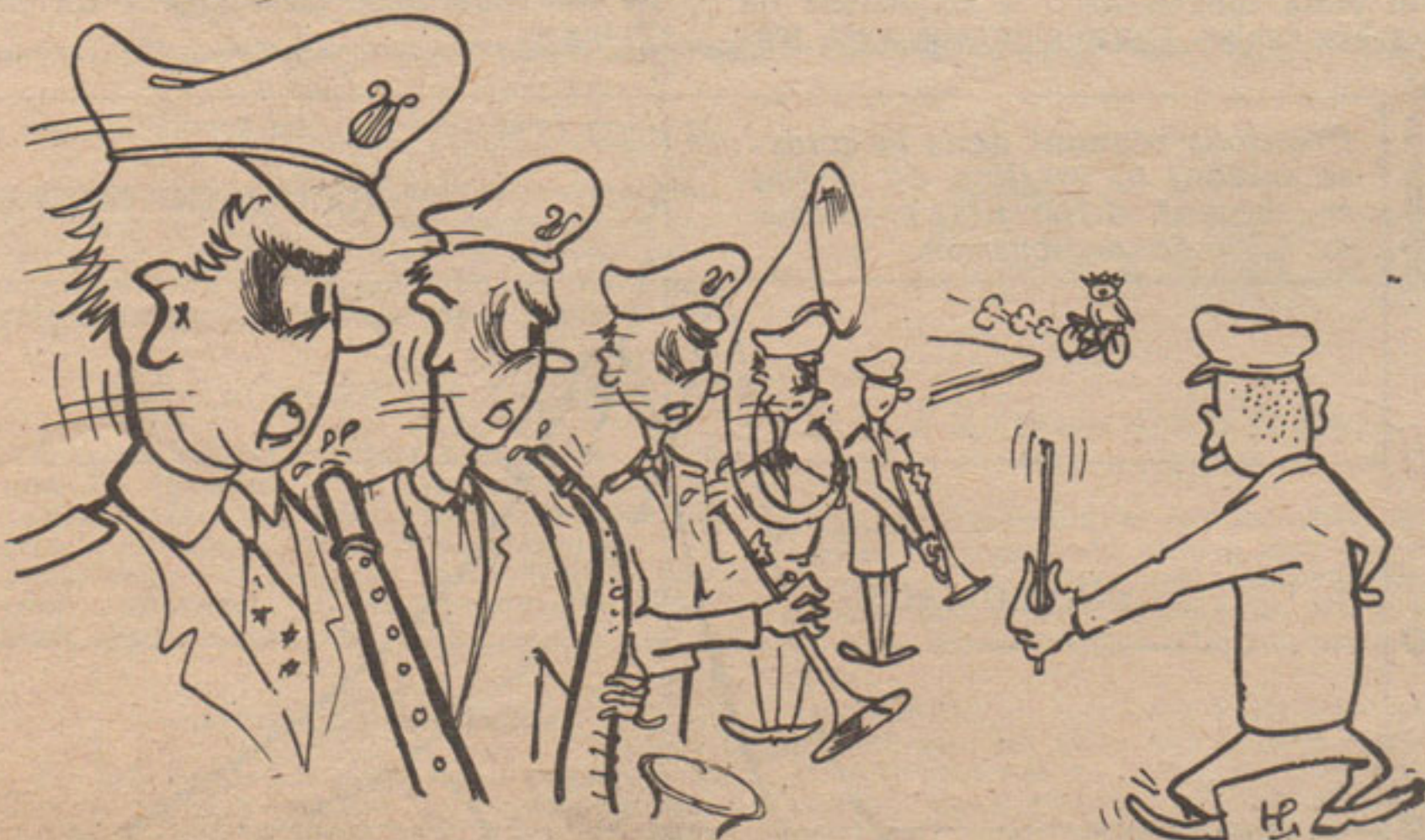
USURE DU GICLIER D'AIGUILLE

Un autre phénomène d'auto-allumage, intermédiaire entre le précédent et l'auto-allumage (et le pré-allumage) par points chauds dont nous nous entretenons tout à l'heure, réside dans l'appauvrissement de l'émulsion gazeuse dans la zone de fonctionnement du gicleur d'aiguille, qui peut être usé à tel point que le phénomène d'auto-allumage se fait clairement remarquer. Si, pour une position constante de la poignée des gaz et contact coupé, la charge du cylindre continue à s'enflammer, il y a de grandes chances pour que nous soyons en présence de ce type d'auto-allumage. En outre, il se peut que l'émulsion gazeuse extrêmement pauvre s'enflamme d'elle-même au travers d'une compression localement trop élevée (ou bien au contact d'un point chaud).

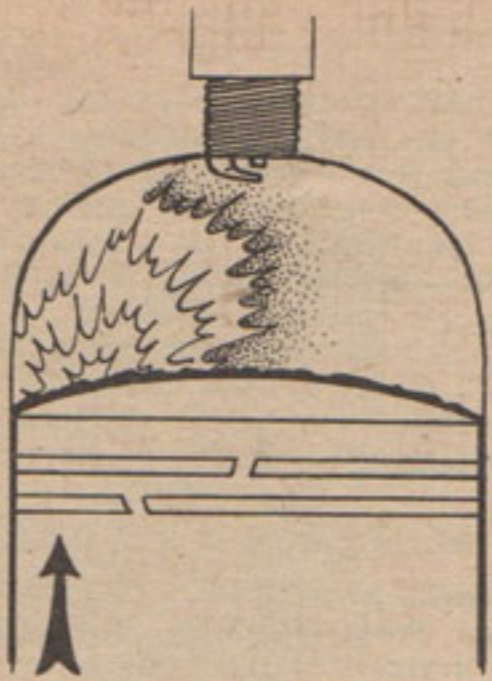
En réglant le carburateur, il convient donc de contrôler l'existence d'un appauvrissement de l'émulsion dans la zone de fonctionnement du gicleur d'aiguille. Pour ce faire, après avoir amené le moteur à sa température de fonctionnement, on retirera occasionnellement la clé de contact en roulant, et on observera si, comme nous venons de l'écrire, la charge du cylindre continue à s'allumer alors que la poignée des gaz est maintenue dans sa même position.

★

Ajoutons qu'il n'est pas absolument indiqué d'enclencher une vitesse pour faire cesser le phénomène d'auto-allumage. A cet égard, soulignons l'avantage offert par les machines pourvues d'un décompresseur et précisons une nouvelle fois que, d'une façon générale, la manœuvre d'étoffement, la fermeture du boisseau d'air, ou du filtre à air, enfin le « noyage » à l'aide du titillateur viendront à bout de l'entêtement du moteur à tourner contact coupé.



Cliquetis, claquements, cognements sont des bruits d'accompagnement.



Ainsi, les phénomènes d'auto-allumage proviennent bien souvent du fait que, allumage coupé, le cylindre est encore alimenté par une émulsion très pauvre. A chaud, il n'a guère d'importance ; à froid, il est signe d'un ralenti réglé (ou devenu, pour une raison ou pour une autre) trop pauvre. Un tel auto-allumage peut également provenir d'un gicleur d'aiguille usé.

PRE ET AUTO-ALLUMAGE PAR POINTS CHAUDS

Ce phénomène traduit, comme son nom le laisse clairement entendre, l'inflammation de l'émulsion gazeuse qui, vers la fin du temps de compression, rencontre des points d'incandescence à l'intérieur de la chambre d'explosion. Peu importe qu'il s'agisse de points chauds du joint de culasse, ou d'électrodes de bougies portées au blanc, ou même de points chauds formés par l'extrémité fileté d'une bougie qui pénètre trop profondément à l'intérieur de la chambre de combustion.

Dans ces diverses origines d'une même anomalie, la différence qui s'établit avec l'auto-allumage proprement dit (dont nous venons d'évoquer les aspects dans les paragraphes précédents) est que, la clé de contact étant retirée, on obtient encore quelques temps-moteur, à régime modéré ou même réduit, voir sur un rythme hésitant, irrégulier. Mais, qu'on nous permette d'insister : seulement quelques temps-moteur. Il suffit d'ailleurs d'ouvrir à fond brusquement la poignée des gaz pour que tout rentre en ordre aussitôt.

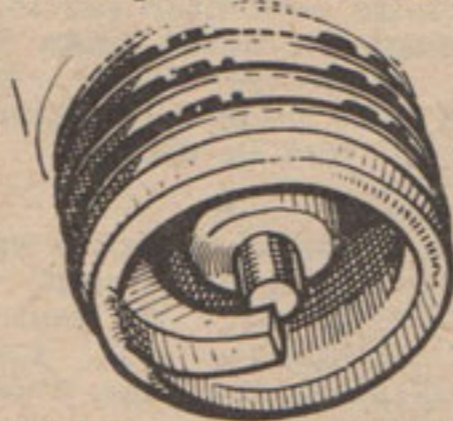
Le pré et l'auto-allumage par points chauds se vérifient principalement au cours de longs trajets à pleins gaz, dans les dures étapes de montagne, chaque fois que l'effort demandé au moteur est considérable ou prolongé. Et presque toujours, il naît d'une bougie qui descend trop bas dans la culasse, et dont les électrodes surchauffées finissent par être portées à l'incandescence.

★ Les points chauds peuvent occasionner, malheureusement, un grave inconvénient; ils provoquent de forts cognements, échauffant ainsi le piston de telle manière que celui-ci peut aller jusqu'à serrer, gripper. Parfois même il prend un « coup de chalumeau », tout particulièrement si, pour une raison ou une autre, l'émulsion gazeuse se trouve être fortement appauvrie. Ce cas se présente assez facilement avec les petits moteurs à deux carburateurs, et dans l'hypothèse de sur-régime, quand on choisit de trop petits gicleurs principaux (pour une fausse idée d'économie).

LE CHOIX DE LA BOUGIE

Aussi bon que puisse être un moteur 2 temps moderne, il lui faudra pour la marche à pleins gaz et sur de longs parcours, en plat et à plus forte raison en montagne, tout autre chose qu'une bougie de degré thermique 225. Les électrodes pénètrent trop avant dans l'intérieur de la culasse, et constituent par elles-mêmes des points chauds, d'où risque de pré-allumage. Une dure ascension rapide-

Des dépôts carbonneux à température d'incandescence assez basse peuvent provoquer des phénomènes de pré-allumage (en haut à gauche). - Ci-dessous, la forme particulière de l'électrode de masse d'une bougie spéciale pour deux temps.



ment conduite, avec un moteur en parfaite condition mécanique, justifie l'emploi d'une bougie de degré thermique 240, ou même une bougie spéciale deux temps de degré thermique 280 (pour un moteur 2 temps évidemment !).

Les bougies spéciales pour moteurs à 2 temps sont conçues de manière à ce que culot et électrodes ne s'enfoncent que très peu à l'intérieur de la chambre d'explosion. De plus, elles comportent souvent un dispositif consistant en une sorte de bague métallique placée en bas et à l'intérieur du culot de bougie, dispositif devant empêcher l'encrassement interne de la bougie par l'huile qui risque de s'y « calaminer » et d'être ainsi cause de court-circuits.

★ La première chose à faire quand l'auto-allumage est dû à un point chaud, c'est de remplacer la bougie initialement montée par une autre, choisie plus froide. Ainsi fera-t-on la preuve de l'éventuelle culpabilité de cette première bougie.

Pourtant il se peut que cette vérification reste inopérante : à conditions de marches égales, l'auto-allumage s'est ins-

tallé rapidement, avec l'une ou l'autre des bougies essayées. On démontera alors la culasse, pour y rechercher la trace d'autres points chauds.

UNE AVANCE CORRECTE

Dans l'hypothèse où cet examen serait, lui aussi, négatif, on pensera à diminuer la température régnant dans la chambre d'explosion : y a-t-il suffisamment d'avance à l'allumage ?

Trop peu d'avance amène une plus grande consommation de carburant, car pour obtenir une même puissance, on doit alors ouvrir davantage les gaz. Toutefois, il ne faut pas trop donner d'avance, autrement le moteur cognerait anormalement, l'allumage se faisant prématurément.

Enfin, pour clore cet exposé des causes et remèdes possible de l'auto et du pré-allumage par points chauds, nous reviendrons au carburateur, peut-être affligé d'une prise d'air additionnelle, ou réglé trop pauvre (« trou » à la montée en régime, hésitante admission des gaz pour une levée donnée du boisseau).

★

Le pré-allumage et l'auto-allumage peuvent provenir également de la présence de points chauds dans la culasse. Bien souvent, il faut incriminer une bougie trop « chaude », qu'il ne faut pas hésiter, pour un trajet rapide ou en montagne, à remplacer par une bougie de degré thermique plus élevé. Mais il faut également envisager le cas d'une avance à l'allumage trop importante, ou d'une éventuelle prise d'air additionnelle.

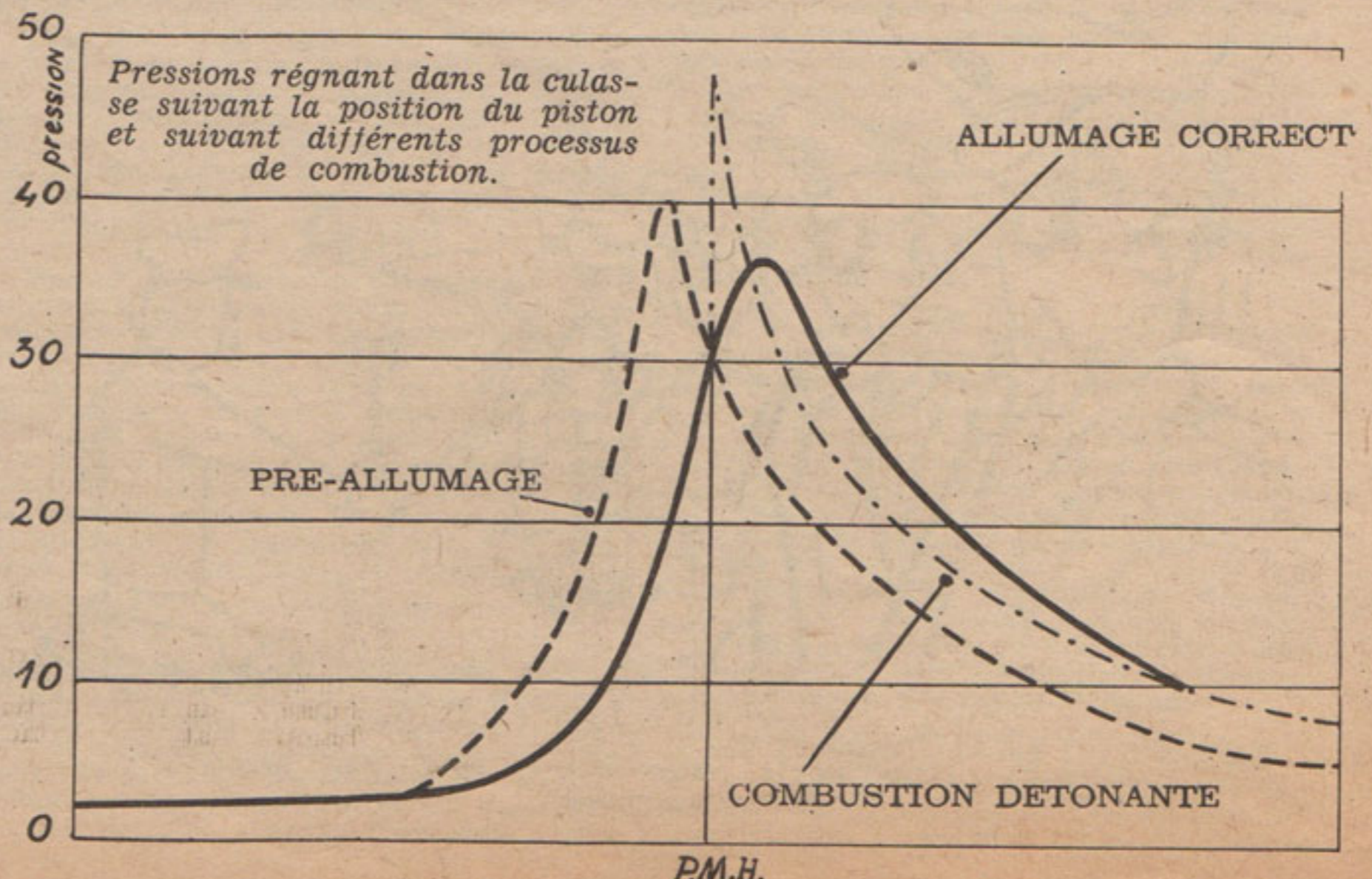
RATES D'ALLUMAGE

Au stade de début, ce phénomène s'apparente à un léger cliquetis qui, dans les cas extrêmes, se transforme en explosions bien distinctes. L'un comme l'autre apparaissent lors de l'ouverture trop brutale du boisseau des gaz, ou quand le moteur possède trop d'avance.

D'un côté, par suite de l'appauvrissement de l'émulsion gazeuse (un carburateur, quand on fait passer le boisseau d'une position très partiellement ouverte à la pleine ouverture, met environ 1/3 de seconde, à doser correctement l'émulsion gazeuse ; à lui donner le dosage correspondant au maximum d'ouverture de la poignée des gaz).

— d'un autre côté parce que l'émulsion appauvrie lors d'un plus grand remplissage du cylindre, atteint, avant l'explosion, une plus haute pression et une température plus élevée.

— pour ces deux raisons donc, on réunit les conditions favorables à un pré-allumage.



Un excès d'avance à l'allumage provoque l'inflammation de l'émulsion gazeuse avant que le piston ne soit tout à fait parvenu au point mort haut, exerçant sur lui une pression déjà passablement forte, qui œuvre à la façon de « chocs métalliques ». Mardless a trouvé comme explication chimique de ce phénomène, la formation de bi-oxyde d'hydrogène à environ 200 à 300°C, lequel, en présence de températures encore plus hautes, dues à l'auto-allumage, se décompose en oxyde de carbone et vapeur d'eau.

★
Aussi longtemps que cliquetis, cognement, explosion n'apparaissent que lors d'une rapide ouverture de la poignée des gaz, mais pour une vitesse inférieure à la moitié de la vitesse maximum, et cède dès que l'on « coupe », il n'y a pas de mal. Le moteur est réglé un peu pauvre, on monte par conséquent les régimes au-delà du régime de puissance maximum.

★
Les modernes deux temps « simple piston » sont, en dépit de leur taux de compression élevé, mais sans doute à cause de leur degré relativement modeste d'avance à l'allumage, étonnamment peu enclins à cogner, aux ratés, du moins en général.

Les 2 temps double piston y sont plus facilement sujets du fait de la haute charge thermique supportée par le piston d'échappement (surface de calotte plus réduite). Cela n'a guère d'importance, aussi longtemps que l'appauvrissement de l'émulsion gazeuse reste dans les limites raisonnables.

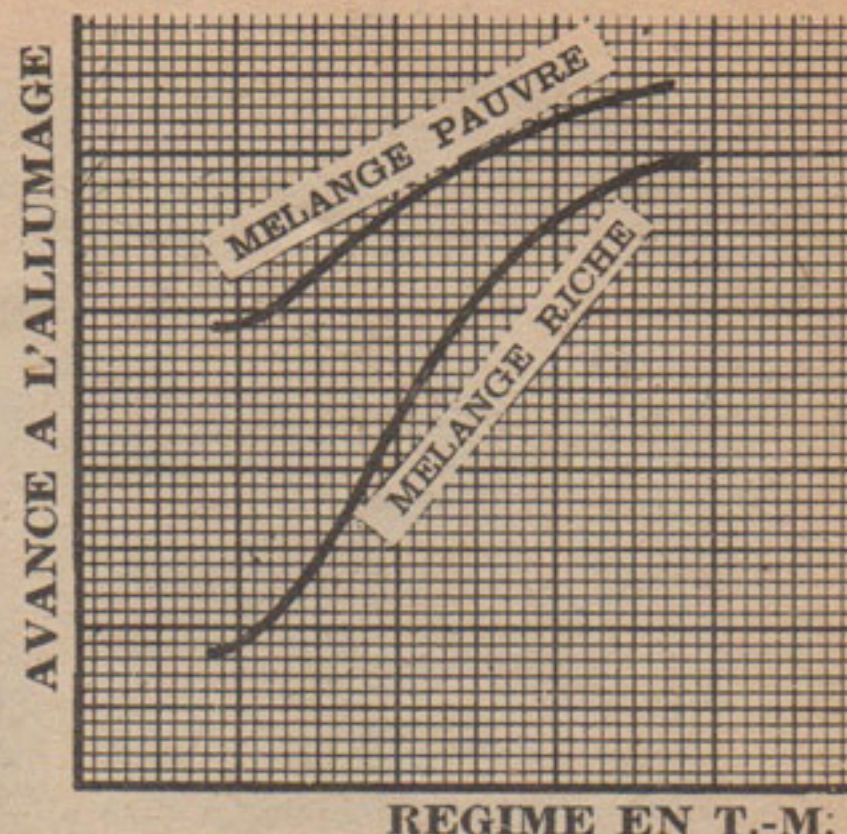
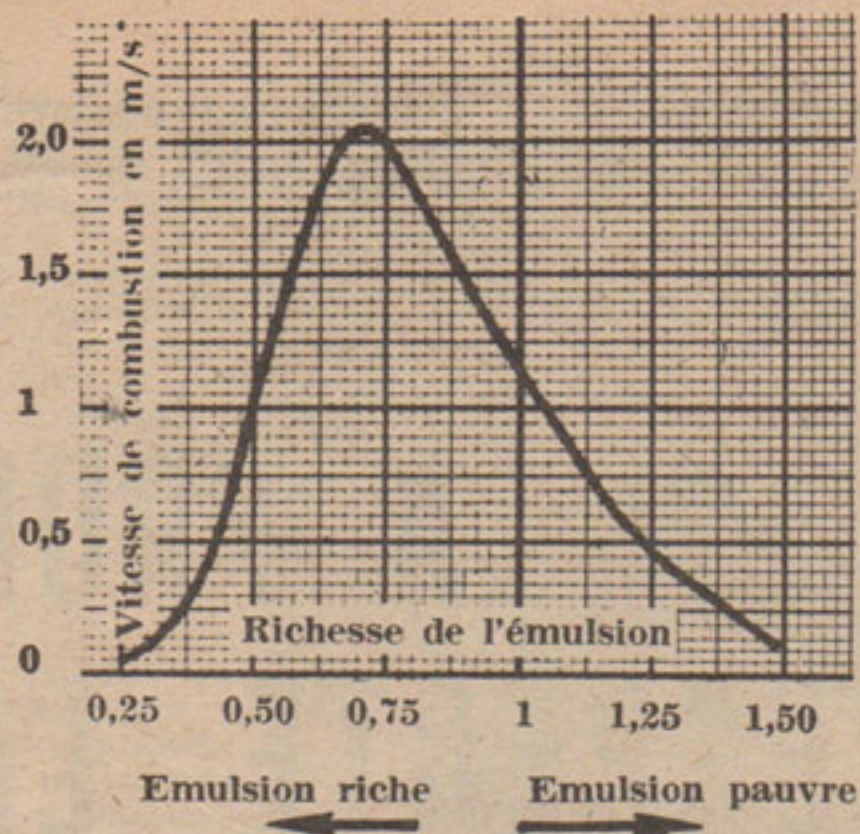
★
Pour résumer ces derniers paragraphes, disons que :

a) les ratés d'allumage s'intensifient en fonction de l'échauffement progressif du cylindre, du degré d'avance à l'allumage et de l'appauvrissement de l'émulsion gazeuse. Ils demeurent indépendants de la charge.

b) le phénomène apparaît seulement quand on donne des gaz. Si, à ouverture constante de la poignée des gaz, le moteur a des ratés, il convient de chercher d'urgence à les éliminer (« enrichissement » de l'émulsion, réduction de l'avance à l'allumage, emploi d'un carburant anti-détonant). Faute d'apporter le remède temps, on risque de voir le piston se briser, en même temps prendre un coup de chalumeau.

CLAQUEMENT DU PISTON

C'est un phénomène qui ne provient pas seulement du jeu du piston dans le cylindre. On l'observe parfois dans les moteurs à double piston, par suite de la



La vitesse de combustion est plus rapide pour une émulsion bien dosée (richesse d'émulsion 0,75), plus lente pour une émulsion pauvre. Ainsi, donc, une émulsion appauvrie nécessite une plus grande avance à l'allumage.

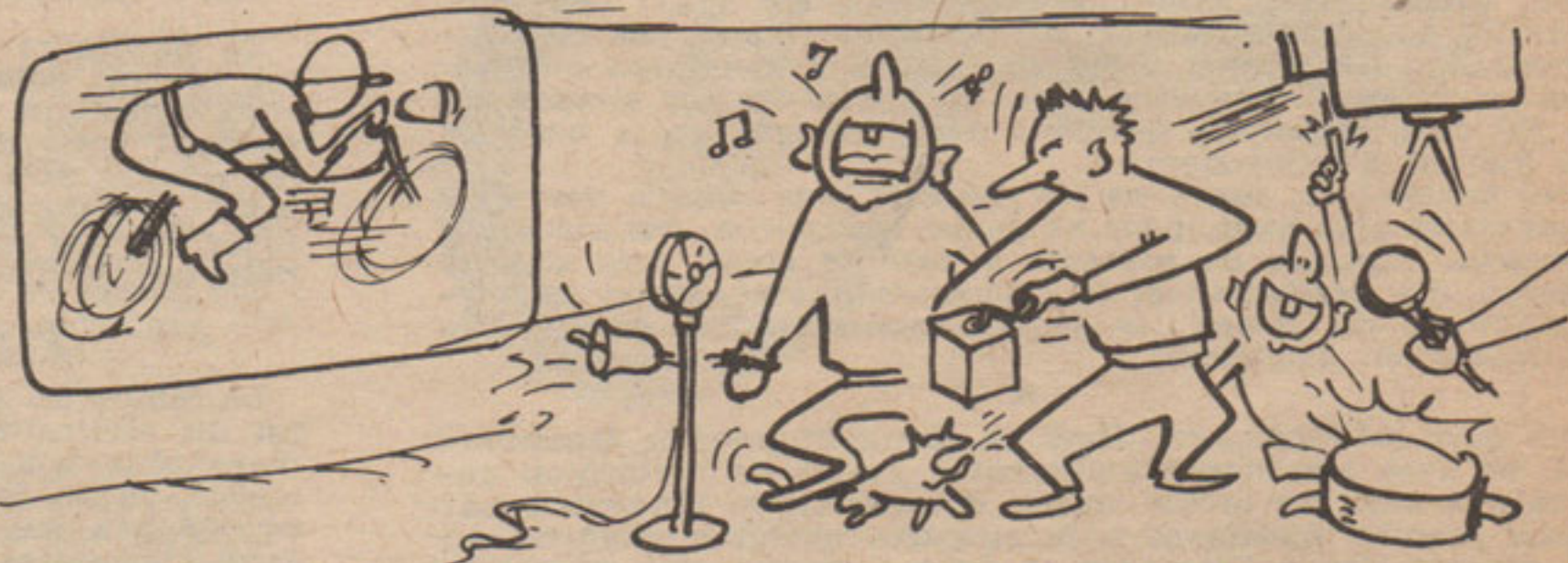
grande hauteur de ceux-ci au-dessus de leurs axes, sans qu'il en résulte quoi que ce soit de nuisible. Ainsi pour la 250 cmc. Puch par exemple, dont les pistons claquent parfois en quatrième, et à une vitesse comprise entre 50 et 70 kmh.

Au-dessus et au-dessous dudit régime critique de résonance, il s'efface à nouveau.

Certains confondent le claquement du piston avec le cliquetis dû à l'allumage. Il faut donc, si l'on entend les bien différencier, faire très attention aux deux formes caractéristiques d'apparition de ces phénomènes : le premier dépendant de la température du cylindre et de la charge apparaît à l'ouverture des gaz ; le claquement de piston, lui, reste indépendant de ces conditions, mais est lié de très près au régime-moteur.

(Adapté de notre confrère autrichien : « Motorrad »)

★
Le claquement du piston entre parfois en résonance avec d'autres phénomènes périodiques ; et s'il est à peu près indépendant de la température du moteur comme du degré d'ouverture des gaz, il est par contre sous la dépendance directe du régime-moteur.



Les bruits d'un moteur sont très complexes...

LES 2 HEURES DE MONTLHERY

Comme nous l'avions annoncé dans notre numéro 1280, nous rappelons aux amateurs de vitesse que c'est dimanche prochain 8 avril qu'auront lieu les éliminatoires du 28^e Bol d'Or à Montlhéry.

MOTO-CROSS DE LAON

L'Amicale Motocycliste Laonnoise organise le 15 avril, sur son terrain de la Sente d'Argent, à Laon, un moto-cross où sera représentée l'élite des champions anglais, belges et français, dont Draper, Le-loup, Molinari, Klym, Chuchart, Basil Hall, Puttemans, etc...

CHALLENGE BRE

Le Motocycle-club de Lyon organise le 8 avril 1956 l'épreuve de régularité dénommée « Challenge Bré » sur un parcours routier de 270 kms, avec départ et arrivée à Lyon et en épreuve annexe : « une accélération-freinage sur 300 m ».

Prochaines épreuves

LA SAISON DE VITESSE EN SUISSE

Après l'interdiction par les autorités du canton de Berne du Grand Prix de Berne, le circuit de Porrentruy, dépendant des mêmes autorités a également été interdit et sera remplacé par une course sur gazon.

Le circuit de Locarno aura lieu, ce qui prouve que les autorités suisses sont plus compréhensives à Locarno que dans le canton de Berne. Le circuit de Locarno prendrait vraisemblablement le titre de Grand Prix de Suisse, mais ne comptera pas pour le Championnat du Monde, étant trop court.

LE CIRCUIT DE PAU AURA LIEU DANS LA CITE... EN 1957

Dans notre éditorial du numéro 1.278, nous annoncions que cette année, le circuit de vitesse de Pau n'aurait pas lieu « intra muros » et se voyait baptisé Circuit de Vitesse du Béarn. Il s'agissait d'une simple erreur de notre part. En effet, cette épreuve aura lieu dans la cité sur le circuit habituel et aura toujours pour nom « Circuit de Vitesse de Pau ».

EN ANGLETERRE...

LA PRODUCTION 1955 RESPECTE LA TRADITION

Acette époque de l'année, la parole est aux chiffres. Partout, on publie les statistiques de la production motocycliste pour les douze mois écoulés. Nous n'avons pas manqué, pour notre part, et comme à l'habitude, de faire connaître à nos lecteurs la position 1955 de l'industrie française spécialisée, assortie des commentaires destinés à tempérer l'aridité des chiffres en même temps qu'à les interpréter, de façon à dégager les tendances qui se définissent d'une année à l'autre (voir « Moto-Revue » n° 1277). Aujourd'hui, c'est vers ce fief du motocyclisme qu'est la Grande-Bretagne que nous tournons nos regards, pour un tour d'horizon économique et statistique, bien sûr, mais également psychologique, car la tournure traditionnelle de l'esprit anglais entre pour une bonne part dans la situation étudiée en ces lignes.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

L'Angleterre, fief incontesté de la motocyclette de grosse cylindrée, n'a pas échappé cependant à la tentative de conquête menée en Europe par les machines de moindre importance, mais d'un rendement plus poussé.

C'est ainsi qu'on a pu voir s'ouvrir des agences de marques continentales réputées pour leur production en matière de motos légères ou de moyenne cylindrée, telles que MV Augusta, NSU, Adler, Puch, Jawa, Parilla, Gilera, etc..., qui ont pour objectif de couvrir le marché britannique, non pas en concurrençant les petites machines locales évidemment surclassées, mais en s'attaquant bel et bien aux bonnes grosses 350 et 500 cmc. classiques qui font depuis longtemps le bonheur du motard d'Outre-Manche.

Ne trouve-t-on pas dans les modèles bien connus des marques citées plus haut, pour ne parler que d'elles, des machines poussées, capables de soutenir à peu de chose près sous le rapport des performances la comparaison avec, sinon les vertical-twins, du moins les grosses monocylindres encore très en faveur en Angleterre ?

★

Ce pays lui-même, en dépit de son goût pour le traditionnel, ne s'est pas tenu absolument à l'écart de l'évolution générale. A côté des motos légères d'importation, l'industrie anglaise propose également à la clientèle quelques scooters qui ne doivent rien à l'étranger et dont le succès, bien incertain dans les premiers temps, semble un peu mieux assuré aujourd'hui. Rappelons à ce sujet l'effort considérable entrepris par BSA avec ses deux modèles Dandy et Beeza.

Enfin, et ici on rejoint, quoique modestement, le courant européen, le cyclomoteur s'est imposé en Grande-Bretagne dans la mesure où le seul argument en sa faveur là-bas, son

côté pratique, le lui permettait. Faut-il donc croire, au travers de ces événements, que l'Angleterre motocycliste succombe à une évolution qui prime partout ailleurs, et tend à renoncer à plus ou moins brève échéance aux puissants modèles qui ont fait de tous temps sa réputation parmi les usagers du monde entier... Le penser un instant serait méconnaître le caractère bien particulier de la position britannique.

LE CAS VINCENT

On se souvient que la marque célèbre, à qui l'on doit les fameuses 1.000 cmc. bicylindres en V, les machines de série les plus rapides du monde, qu'on retrouve à chaque étape de la lutte pour l'établissement du record de vitesse absolue qu'elles se sont attribuées l'an dernier en Nouvelle-Zélande, cette marque qui reste un des plus beaux fleurons de l'industrie motocycliste anglaise a abandonné récemment sa prestigieuse fabrication.

Cette décision a souvent été interprétée comme un signe annonciateur du renoncement britannique envers ses très grosses machines, guère plus perfectibles aujourd'hui, à moins de délaisser le classisme de construction pour se tourner vers les techniques les plus en vue sur le Continent.

★

La bicylindre en V, évidemment quelque peu ancienne en soi, ne doit pourtant pas à son âge une disparition que d'aucuns regrettent fort. La fabrication de la Vincent avait simplement cessé d'être rentable, son prix de revient dépassant les normes acceptables. Et plutôt que d'obtenir le réajustement de celui-ci aux dépens de la traditionnelle qualité, la firme, par un scrupule qui l'honore, a mis un terme à la carrière des « Black Shadow », des « Black Lightning ».

ÉCONOMIE ET PSYCHOLOGIE

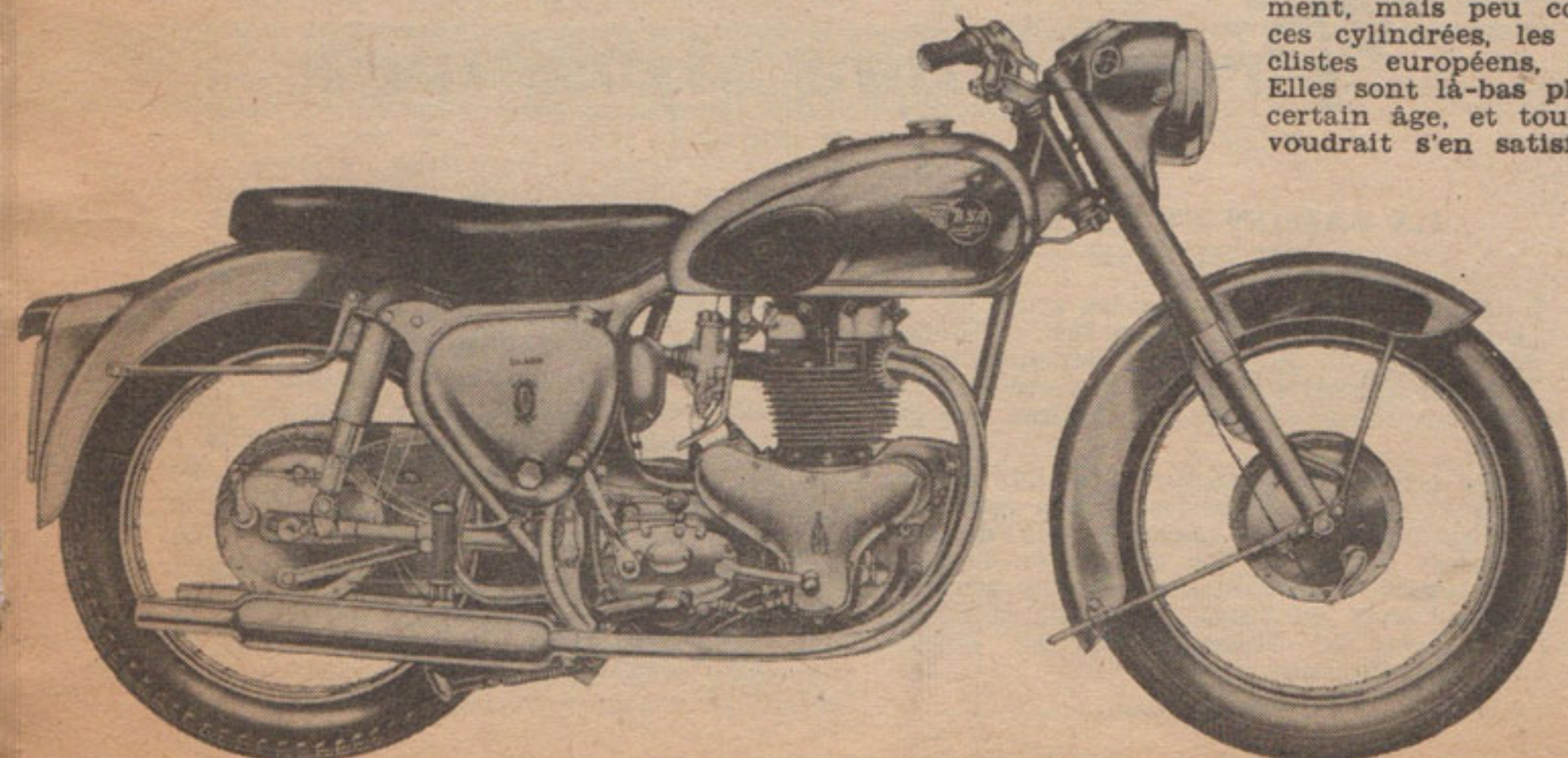
Le temps du bicylindre en V est révolu, soit, mais pas celui du vertical-twin. Ces machines, nous le verrons en étudiant plus loin les statistiques, continuent de représenter la moitié de la production motocycliste britannique, et il ne semble pas que la situation doive se modifier sensiblement dans l'immédiat, en dépit des tentatives d'implantation des petits engins modernes dont nous avons dit qu'ils doivent leur succès relatif au fait qu'ils « doublent » les motocyclettes d'inspiration anglaise sans jamais se substituer à elles.

★

Il y a plusieurs explications à donner à ce phénomène : en Angleterre, les machines jusqu'à 250 cmc. ne sont guère considérées autrement que comme un moyen de transport urbain, ce sont des engins utilitaires, d'un médiocre rendement, mais peu coûteux à l'achat comme à l'emploi. Mais ces cylindrées, les plus répandues chez les jeunes motocyclistes européens, ne font pas « sérieux » outre-Manche. Elles sont là-bas plus généralement l'apanage de pilotes d'un certain âge, et tout véritable « motard » ne saurait, ni ne voudrait s'en satisfaire.

★

Aux yeux du monde entier l'Angleterre est la patrie des grosses cylindrées et du vertical-twin. Cette BSA en est un exemple frappant.



On verra par ailleurs, en regardant notre tableau comparatif, que ce sont justement ces 250 cmc. — dont beaucoup de 2 temps économiques comme les « Villiers » — qui font les frais du succès des cyclomoteurs : puisque ces motos s'adressent à une clientèle indifférente au caractère sportif de la moto, puisqu'elles ne valent que pour une fonction utilitaire, comme moyen de transport en ville ou vers le lieu de travail, elles peuvent être avantageusement remplacées dans cet usage par les modernes moins de 50 cmc. Enfin, l'usager qui tient à la ligne de la motocyclette se retourne vers les 100, 125 et 150 cmc., parfois d'importation, le plus souvent britanniques, car de ce côté-là, les insulaires ont consenti quelques améliorations à leurs modèles.

★

Mais pourquoi, en dépit de l'apparition en Angleterre des 250 cmc. continentales les plus réussies, ces dernières n'ont pas précisément pris la place non pas des 250 anglaises, cylindrée ignorée des sportifs britanniques, mais au moins des 350, des 500 monocylindres classiques qu'elles rejoignent sur le plan performances ? Ici, il faut connaître l'aspect économique de la question pour apporter une explication satisfaisante.

L'industrie britannique ne construit pas de 250 cmc. à haut rendement, non seulement parce que ce n'est pas à cette cylindrée que l'usager s'adresse s'il est d'un tempérament sportif, mais encore parce que la mise en fabrication de nouvelles 250 cmc. les mettrait à un prix fatalement très proche de celui des 350 cmc. et 500 cmc. actuelles, produites depuis des années et dont l'étude et l'outillage de fabrication sont déjà considérablement amortis.

★

De surplus, qui dit 250 cmc. moderne dit le plus souvent moteur à 2 temps et l'on sait que cette formule ne rencontre que peu de sympathie chez les motards anglais, qui apprécient davantage la souplesse, la moindre « sensibilité » de réaction des quatre temps.

Enfin, il faut tenir compte de ce que le motocycliste anglais ne change pas de monture chaque année. Le modèle qu'il achète, il le conserve longtemps et lui demande par conséquent d'avoir devant lui une longue existence sans histoire. C'est pourquoi le 250 cmc. à haut rendement ne suscite pas d'intérêt : on se méfie de lui, car haut rendement est mis en parallèle avec moteur poussé et durée d'existence abrégée. Sans parler encore de la consommation en carburant : le 250 cmc. 2 temps moderne est puissant et nerveux, certes, mais il demande d'autant plus d'essence qu'on le fait aller vite.

★

Nous avons vu pourquoi cette catégorie est entrée en régression. Il semble probable qu'au moins dans les prochaines années celle-ci se continuera, car la 250 cmc. anglaise actuelle date et se voit préférer les petites cylindrées, car enfin la 250 cmc. moderne telle qu'on la conçoit en Europe Centrale ne semble avoir que peu de chance de conquérir le marché anglais, que ce soit sous la forme de machines d'importation ou qu'il s'agisse de nouvelles 250 cmc. de fabrication anglaise, dont la construction n'est même pas envisagée du fait du peu de réussite qui paraît devoir l'attendre.

LES GROSSES CYLINDRÉES

L'Ecole classique anglaise, qui est entrée dans la tradition : pas de motocycliste à moins d'un gros 500 monocylindre ou, de plus en plus, d'un vertical-twin. Comment ne pas partager ce point de vue, comment ne pas déplorer qu'il soit aussi difficile de s'y rallier, dans notre pays ? Son prix relativement bon marché, les facilités de paiement portées à 24 mois de crédit, l'agrément de son utilisation, la si appréciable réserve de puissance dont elle dispose, la « qualité » qui s'attache à son possesseur, son classicisme qui ne heurte pas, tout cela concourt à faire de la grosse machine l'élément roi du parc motocycliste britannique.

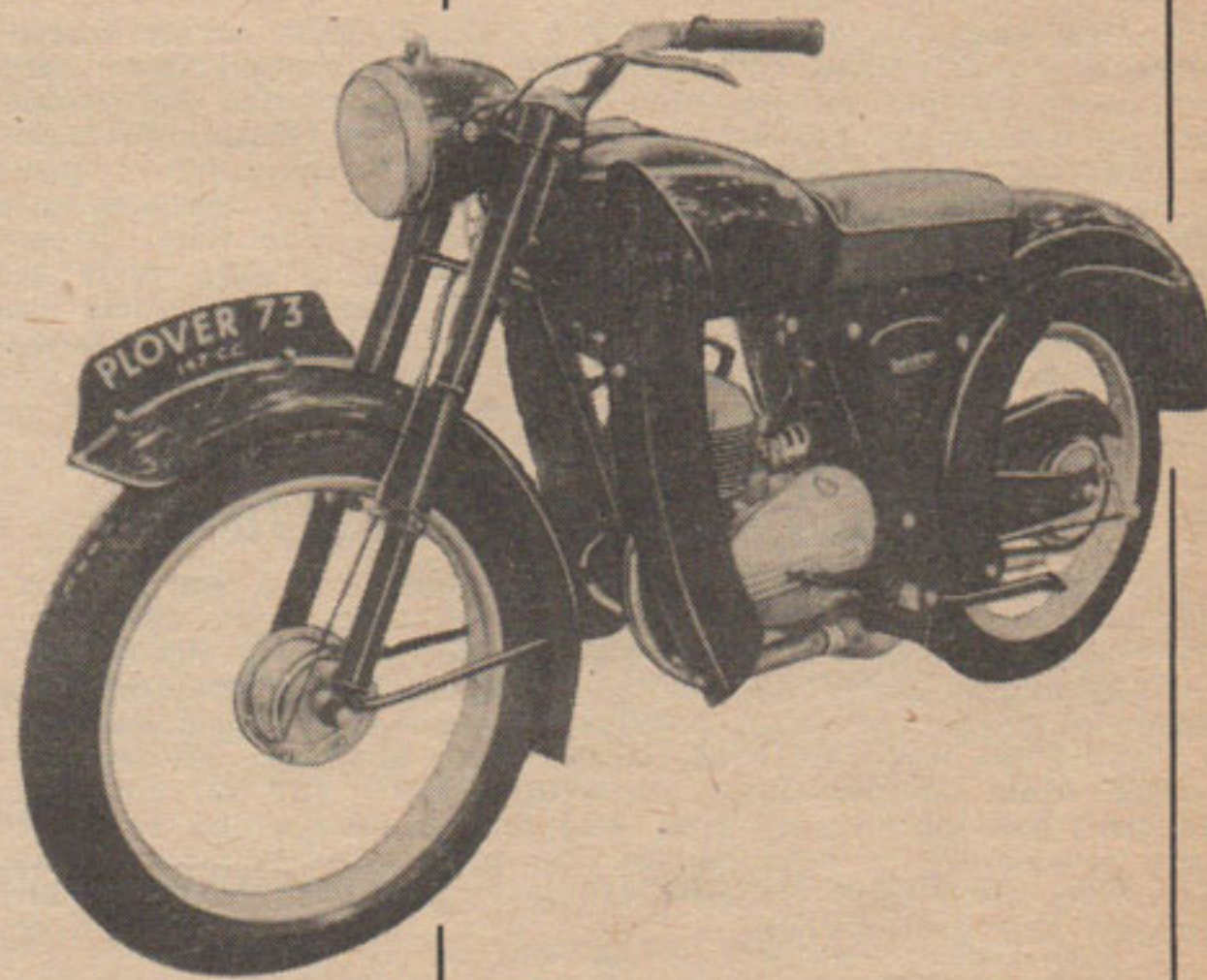
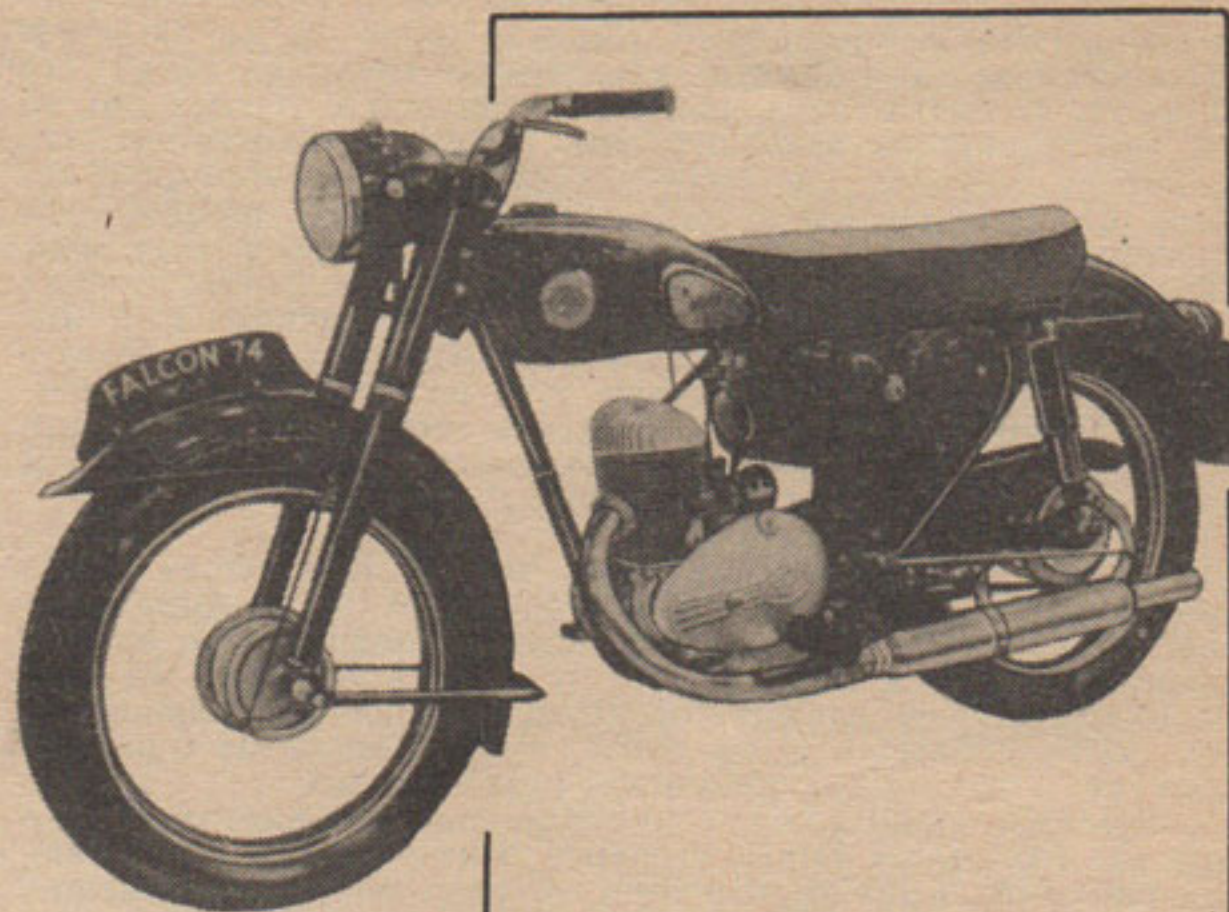
★

En augmentation régulière chaque année, les machines d'une cylindrée supérieure à 250 cmc., tout en se chiffrant à presque 50 % du total des mises en circulation de 1950 à 1954, voient leur pourcentage quant aux totaux annuels diminuer légèrement et avec la même régularité. Ce phénomène est très compréhensible : on en trouve l'explication dans l'augmentation rapide du parc anglais au cours de ces cinq années, du fait de la véritable « création » d'une importante catégorie qui, jusque là, ne faisait pas nombre : les 60 cmc.

Mais en réalité, si l'on s'en tient au seul aspect « motocycliste » du parc anglais, il est bien certain que les grosses cylindrées restent reines, et ne paraissent pas près de déchoir.

EN CONCLUSION

Les grandes firmes anglaises n'ont aucun intérêt, du moins en ce qui concerne le marché intérieur, à adopter la mode européenne des moyennes et petites cylindrées poussées. Du point de vue importation, celles-ci, d'ailleurs, représentées par les marques les plus en vue, soulèvent un succès de pure curiosité pour ce qu'elles ont de race ou d'avant-garde. Après quoi, le motard anglais s'en va acheter une vertical-twin ! Restent les cyclomoteurs, les vélomoteurs et les scooters qui peuvent prétendre à accroître leurs positions déjà mieux assurées, dans la mesure où ces engins peuvent rendre les mêmes services, à meilleur compte, que la 250 anglaise utilitaire jusqu'ici employée comme moyen de transport urbain et suburbain pratique et économique.



La marque Villiers avec ses 98 cc., 125 cc., 150 cc., 197 cc. et 225 cc. équipe la majorité des faibles cylindrées.

★

Tout cela est valable pour le marché anglais proprement dit. Sur le plan exportation pourtant, les choses sont bien différentes. Il se vendra longtemps encore et partout dans le monde, de nombreux engins de l'école anglaise, mais ceux-ci ont déjà eu à souffrir de la forte concurrence étrangère. N'oublions pas, que de ce côté-ci du Channel, la tendance se prononce de plus en plus pour la moto légère ou de moyenne cylindrée. Cette position peut se discuter dans son bien-fondé, mais elle risque de toucher de plus en plus sérieusement l'exportation anglaise. Cette menace est la seule qui puisse amener l'industrie britannique du motorcycle à reconsidérer ses positions, et peut-être l'Angleterre lui devra-t-elle d'entrer à plus ou moins longue échéance dans une voie d'évolution ?

Ainsi, à une moyenne cylindrée moderne, de haut rendement, l'anglais préfère la 350 cmc., la 500 cmc. monocylindre 4 temps ou la 500 cmc., la 650 cmc. vertical-twin toujours à quatre temps et soupapes en tête en général, a) parce que ces machines de l'école britannique, dont la fabrication se poursuit depuis des années, ne lui sont guère vendues plus cher que ne le seraient des 250 cmc. modernes d'importation ; b) parce qu'il juge plus économiques ces mêmes gros quatre temps du point de vue consommation et entretien ; c) parce que seule la grosse cylindrée apporte à son propriétaire britannique l'étiquette de « vrai motard » ; d) parce que le gros quatre temps plus souple, moins vif dans ses réactions, le séduit davantage que le deux temps de moyenne cylindrée, plus sec, plus brutal, souvent plus pointu.

★

L'anglais moyen gagne assez bien sa vie : un ouvrier perçoit un salaire hebdomadaire compris entre 12 et 18 livres (1 livre sterling vaut environ 1.000 francs français) et, s'il est célibataire, il ne lui faut guère plus de 6 à 8 livres pour se loger, se nourrir et satisfaire aux dépenses d'entretien. On voit par là qu'il lui est facile d'économiser en quelques semaines une somme assez importante. Or, une vertical-twin 650 cmc. en occasion, d'un modèle vieux d'un à deux ans, coûte moins de 200 livres, dont il suffit de payer le tiers comptant, 65 livres environ, le solde étant payable à crédit, en versements échelonnés jusqu'à 24 mois. On peut donc dire qu'il suffit, à l'ouvrier célibataire cité ici en exemple, d'économiser durant deux mois pour être à même d'emporter une 650 cmc. de grande marque, d'occasion récente, dont il paiera le solde par très petites mensualités.

★
S'il s'agit de l'achat d'une moto neuve, les mêmes possibilités de très long crédit se retrouvent, et la machine elle-même ne coûte qu'un peu plus cher. Pourquoi, dès lors, le motocycliste anglais irait-il payer presque aussi cher un plus petit engin qui ne saurait lui apporter plus de satisfaction, serait moins conforme à ses goûts, et se montrerait d'un entretien et d'un emploi peut-être plus onéreux ?

Un exemple viendra en conclusion de ce chapitre : une bonne 200 cmc. deux temps moderne coûte, en Angleterre, environ 150 livres, alors qu'une vertical-twin de grande marque, et de 500 cmc. de cylindrée, coûte en neuf à peu près 230 livres, y compris l'impôt à l'achat — très élevé puisqu'égal à 30 % de la valeur de la marchandise ! — La différence de prix entre les deux machines s'établit donc autour de 80 livres ; quelques semaines supplémentaires d'économie !

★
Aucun autre pays ne permet à chacun plus qu'en Angleterre d'acquérir une véritable, une bonne motocyclette sans économie outrée, encore bien moins sans réelles privations. On ne s'étonnera pas de savoir alors qu'en Grande-Bretagne nombre d'usagers disposent de plusieurs véhicules : petit cyclo ou moto légère, ou bien scooter, pour les déplacements de chez soi au lieu de travail, pour les courses en ville ; grosse monocylindre ou vertical-twin avec ou sans side pour les sorties du dimanche et les vacances en famille, auxquels s'ajoute, dans bien des cas, la « spéciale » destinée au motocross, au trial, à la compétition de vitesse. C'est ainsi que les organisations sportives connaissent un grand nombre de participants.

NOTRE TABLEAU COMPARATIF

Qu'on nous permette quelques commentaires à son propos : ils aideront à une meilleure compréhension des chiffres : on remarquera tout d'abord que l'année 1955 n'y figure malheureusement pas. C'est qu'en Angleterre les renseignements officiels ne sont rendus publics qu'assez tard dans l'année ; à l'heure où nous écrivons, ils ne nous sont pas encore parvenus. Mais comme notre statistique porte sur un ensemble de cinq années consécutives, elle donne néanmoins une idée très précise de la composition du parc motocycliste anglais. Ajoutons que, selon les avis officiels, 1955 viendra en confirmation des précédentes.

★
Ce tableau comprend quatre classifications. La première qui concerne les deux roues d'une cylindrée jusqu'à 60 cmc., admet donc les bicyclettes à moteur auxiliaire (comme la BSA « roue ailée ») qui en constituaient l'essentiel pour 1950-51, et les cyclomoteurs authentiques d'apparition plus récente, à qui on doit évidemment le développement remarquable de la catégorie.

★
Viennent ensuite les motocycles compris entre 50 et 150 cc. Nous trouvons sous cette étiquette non seulement les plus gros des cyclomoteurs, mais aussi les scooters et vélomoteurs de 125 cmc. et enfin les petites motocyclettes de 150 cmc. assez nombreuses sous différentes marques en Angleterre.

Avec la classe des 250 cmc., nous abordons ces utilitaires, dont nous écrivions plus haut qu'ils ont reculé devant l'assaut mené par les cyclomoteurs. Cette catégorie comprend tous les modèles à moteurs Villiers 197 cmc., deux temps économiques ; les 200 Velocette, le scooter Albatros à moteur Villiers 225 cmc., des 250 cmc. quatre temps culbutées et aussi latérales, etc... On conçoit que la grande proportion de cylindrées « hybrides » ne permette pas un classement plus circonscrit.

★
Et nous abordons, avec la quatrième catégorie, qui groupe tout ce qui s'élève à plus de 250 cmc., la section typiquement britannique de notre tableau. Ici, l'on retrouve les 350 et 500

monocylindres, à soupapes latérales ou culbutées, les 500 et 650 vertical-twins culbutées, auxquelles nous ajouterons la fameuse « Square Four », la 1000 cmc. quatre cylindres Ariel. Mais, parmi toutes ces machines, ce sont sans contredit les vertical-twins 500 cmc. qui représentent l'élément essentiel de cette quatrième catégorie.

LES CYCLOMOTEURS

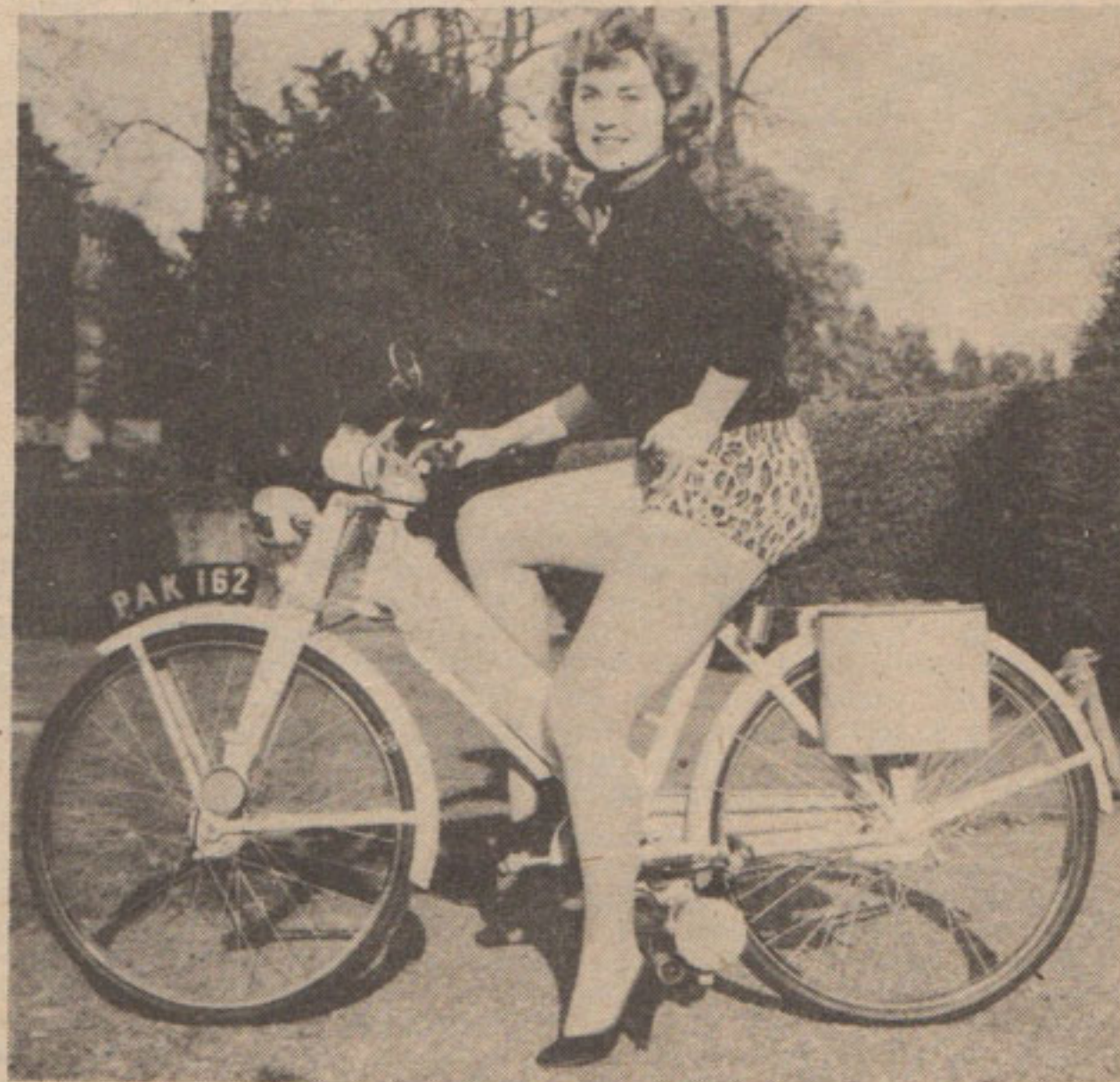
De 29.444 en 1950, ils sautent en 1954 à 192.286, un nombre six fois et demi plus considérable ! Encore que nous soyons loin des chiffres correspondants en France ou en Italie, il faut ici parler d'un succès certain, car l'ascension s'est poursuivie à une cadence relativement rapide, si l'on tient compte que l'Angleterre motocycliste n'évolue en général qu'avec une indéniable circonspection ! La raison de ce démarrage, nous l'avons évoquée plus haut, c'est que le cyclomoteur est d'un prix assez faible — comparativement au standard de vie de l'anglais moyen — mais, par contre, pour nous, français, il est d'un prix élevé, car au dernier Salon de Londres, la majeure partie des modèles exposés étaient affichés 70 Livres. En outre, pour nombre d'anglais, il répond au même emploi que ceux-ci faisaient d'une 250 cmc., tout en se révélant d'un usage plus commode du point de vue garage, stationnement, circulation en ville.

LES « PETITS CUBES »

Ceux-ci n'ont pas démerité, aux yeux de leurs fidèles, puisqu'ils représentent régulièrement un bon cinquième du total des mises en circulation, et que leur nombre tend même à s'élever davantage en 1954. Notons qu'on trouve ici les scooters dont certains, les Vespa, sont construits depuis longtemps en Angleterre. Avec un pourcentage de 22,3 % du total des mises en circulation entre 1950 et 1954, cette catégorie occupe une place normale, rationnelle, dans ce pays si profondément motocycliste.

LES « 250 » EN DIFFICULTÉ

Certes, si cette catégorie marque chaque année — sauf pour 1951 — une augmentation légère en unités, il n'en reste pas moins que le pourcentage qu'elle occupe dans le total des mises en circulation décroît régulièrement, tombant de près de 18 % du total annuel à tout juste 15 % de celui-ci en 1954. Observons encore qu'en 1954, par rapport à 1950, les 250 cmc. montrent une augmentation en unités de seulement + 36.611, alors que les cyclomoteurs obtiennent parallèlement + 162.842, les petits cubes + 96.763 et enfin les « plus de 250 » + 82.198.



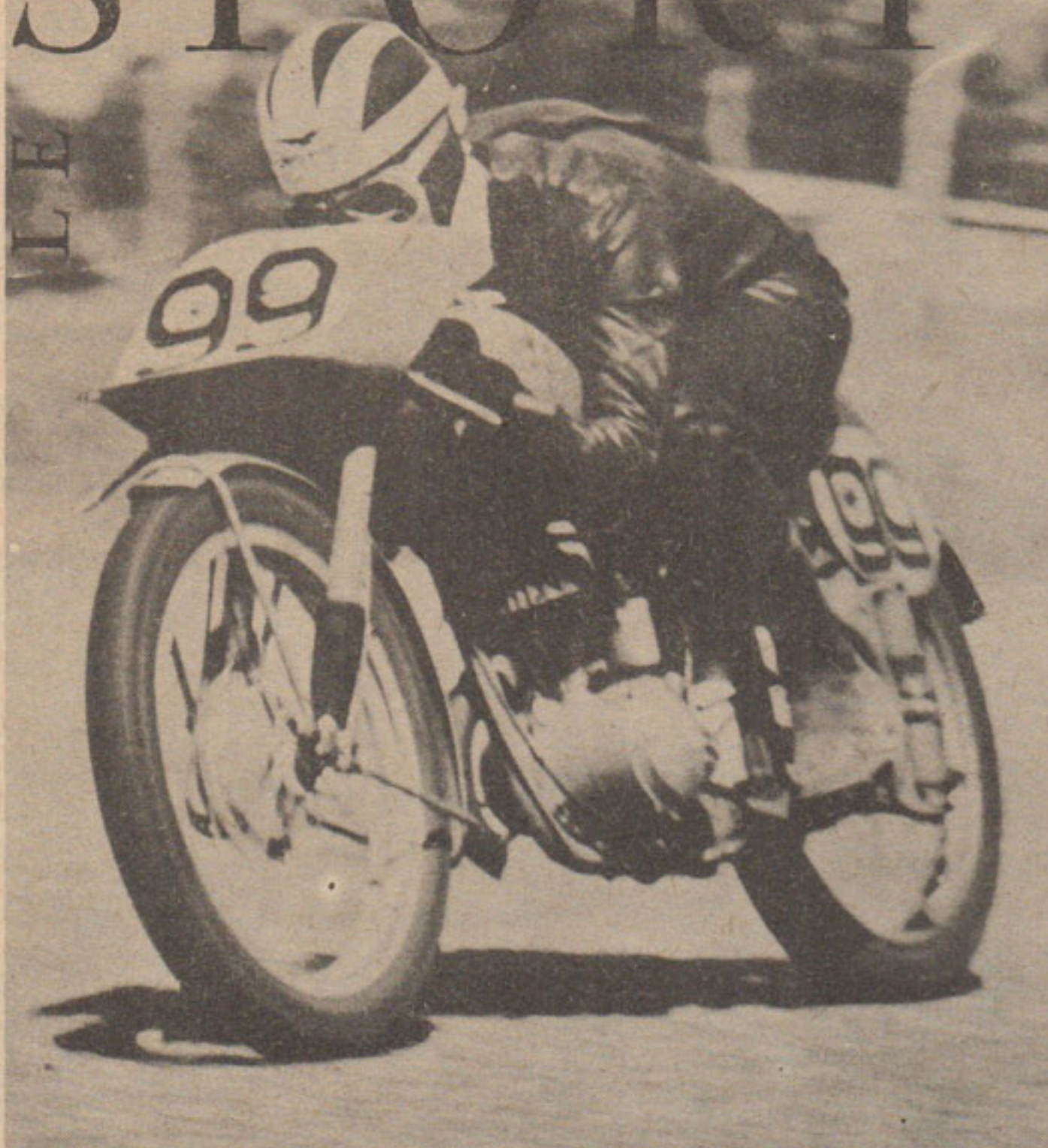
L'Angleterre vient au cyclomoteur, et pour leur publicité, les marques ont parfois recours à un argument bien connu.

TABLEAU COMPARATIF DES MISES EN CIRCULATION

Année	1950		1951		1952		1953		1954		Pour les 5 années	
	en unités	en % du total	en unités	en % du total	en unités	en % du total	en unités	en % du total	en unités	en % du total	en unités	en %
Jusqu'à 50 cmc	29.444	4	79.859	9,7	121.053	13,2	154.520	15,3	192.286	17,3	577.162	12,6
50 à 150 cmc	158.027	21,6	179.088	21,8	206.304	22,4	225.312	22,3	254.790	23	1.023.521	22,3
151 à 250 cmc	130.819	17,9	129.467	15,7	139.177	15	151.375	15	167.430	15,1	718.268	15,6
+ de 250 cmc	411.130	56,5	434.160	52,8	455.294	49,4	477.948	47,4	493.328	44,6	2.271.860	49,5
Total	729.420	100	822.574	100	921.828	100	1.009.155	100	1.107.834	100	4.390.811	100

SPORT

LE



MIKE HAWTHORN SUR MOTO

Le coureur automobile bien connu Mike Hawthorn vient d'acheter une 350 Matchless, avec laquelle il participera aux trials de la saison hivernale : en effet, celui-ci considère le trial comme un excellent moyen d'entretenir les réflexes quelque peu engourdis à la morte saison.

EQUIPE MONDIAL

La nouvelle 250 cmc. bicylindre Mondial de compétition (dont la mise au point se poursuit activement) serait confiée aux pilotes Sandford, Provini et Gilberto Milani. De plus, un quatrième exemplaire, entre les mains de l'autrichien Grimas, serait destiné à défendre les couleurs de la marque uniquement dans les compétitions allemandes.

GYMKHANA A SUCY-EN-BRIE

Le dimanche 22 avril aura lieu, à Sucy-en-Brie, sous le signe du fanion « entr'aide Moto-Revue », une grande concentration motocycliste. La manifestation, organisée par le MC de Sucy-en-Brie, débutera le matin à 9 h. et se prolongera l'après-midi par un gymkana.

Nous avons souvent eu l'occasion de parler de la petite BSA Bantam 125 cmc. gonflée par l'australien Eric Walsh, et capable d'un 150 kmh. Au guidon, nous avons la surprise d'y trouver, cette fois-ci, Bill Lomas, le champion du monde 350 cmc.

PAS DE GRAND PRIX D'ESPAGNE

Conséquence malheureuse des sanctions infligées aux 17 pilotes à la suite de la grève d'Assen, il n'y aura pas de Grand Prix d'Espagne en 1956. En effet, les organisateurs se sont rendus compte que malgré tous leurs efforts, le plateau serait beaucoup trop réduit vu l'absence des meilleurs as internationaux. Nous voilà ainsi frustrés d'une des plus passionnantes épreuves du championnat mondial.

Qu'attend la F.I.M. pour lever l'interdiction ?

CIRCUIT DES VOSGES

L'Automobile Club d'Alsace organise le 6 mai prochain son 23^e Circuit Motocycliste des Vosges, sur un parcours de 452 km. Les moyennes imposées iront de 48 à 60 kmh selon les catégories réparties de la façon suivante :

Catégorie A :

Groupe A : cylindrées au-dessus de 250 cmc. jusqu'à 1.000 cmc.

Groupe B : de 175 à 250 cmc.

Groupe C : de 125 à 175 cmc.

Une seconde catégorie B groupera les sidecars jusqu'à 1200 cmc.

Départ et arrivée à Strasbourg.

Le nombre maximum des engagés a été fixé à 120 concurrents et une épreuve annexe départagera les ex-æquo à l'arrivée s'il y a lieu. Les demandes d'engagements seront reçues jusqu'au 20 avril 1956, au siège de l'ACA, 5, avenue de la Paix, à Strasbourg.

LE KICKHAM TRIAL

C'est avec un total de 3 points de pénalisation seulement que G. Jackson, champion de trial 55, a remporté le Kickham Trial sur une 350 cmc. AJS. D'autre part, Ratcliffe, cette fois sur Matchless, réalisa la meilleure performance en catégorie 350 cmc. à la suite de Jackson. Cette épreuve, longue d'environ 100 kms, est considérée comme un des trials les plus sévères de Grande-Bretagne.

RECOMPENSES

K. Lottes, champion d'Allemagne sur 125 cmc. MV et le tandem Willy Faust-Karl Remmert, champion d'Allemagne et du monde sur BMW en sidecar, ont été pressentis pour recevoir le diplôme du « Fair-play sportif » pour l'année 1955.

Rappelons que les derniers détenteurs de ce trophée étaient Walter Zeller (officiel soliste BMW) et Dotterweich (officiel « tout-terrain » de Victoria).

CECCATO DE CROSS

La firme Ceccato a annoncé qu'elle allait entreprendre la construction en petite série d'une machine de cross. Ce nouveau modèle sera exposé à la foire de Turin avec les autres modèles de la production courante.

★ COMBIEN GAGNE UN COUREUR PRIVÉ ? ★

Dans une lettre ouverte adressée au président de la CSI, le célèbre coureur motocycliste Tommy Wood éclaire sous un jour nouveau l'aspect financier du « Grand Prix de Hollande » de l'année dernière. On se souvient (voir n° du 24-12-55) qu'au cours de cette manifestation, une partie des pilotes estimant, compte tenu de la présence de 100.000 spectateurs, que les primes de départ étaient insuffisantes, s'arrêtèrent après le premier tour de la course des 350 cmc.

Les sanctions furent lourdes : 6 mois pour les pilotes britanniques, parmi lesquels se trouvait Duke, et 4 mois pour les italiens.

T. Wood affirme dans sa lettre que les sommes payées à Assen (30.000 fr. environ pour 1 départ et 45.000 pour 2 montes) sont nettement insuffisantes pour couvrir les frais d'entretien et surtout les risques courus par les pilotes privés. Il oppose à ces sommes les offres faites aux coureurs privés par d'autres

organisateur, et considérant ces sommes comme un minimum, il précise qu'elles s'appliquent à 2 montes.

Pau :	85.000 fr.
Grand Prix de Belgique :	70.000 fr.
Avignon :	76.000 fr.
Grand Prix de France :	76.000 fr.
Eiffelrennen :	125.000 fr.
Vesoul :	76.000 fr.
Hockenheim :	170.000 fr.
Solitude :	155.000 fr.

Mentionnons que ces chiffres proviennent d'un confrère allemand et furent publiés par conséquent en D. Marks, alors que Wood dut s'exprimer en livres sterling. Aussi, ces prix, ramenés en francs français, ne doivent-ils pas être pris au pied de la lettre.

C'est à la Côte Lapize que Murit nous avait glissé dans le tuyau de l'oreille, et sous le sceau du secret, qu'il avait l'intention de battre les records détenus par Camathias sur sa « Sport-Max » NSU.

Le but : les records jusqu'aux 12 heures, les 1.000 miles et peut-être les 2.000 km. Les trois équipiers : Murit, Faucheraux et Boeri.

Avec à peine quelques minutes de retard sur l'horaire, vers 10 heures, Murit prend le premier départ pour une heure. La roue du side danse sur la piste et le carénage vibre. Temps magnifique, soleil, un petit vent léger du Sud de 4-5 m/s, mais qui, au bout d'une demi-heure, augmentera d'intensité, avec des sautes allant jusqu'à 9-10 m/s.

Pleins gaz, à 8.000 t/m (7.800 contre le vent), Murit tourne avec une régularité d'horloge. Son tour le plus rapide est effectué en 1'01", le plus lent en 1'02". Et bientôt 6 records sont tombés, 4 officiels, les deux autres (sur 10 km et 10 miles) étant sujets à caution, selon que ceux de Cavanna, établis en 1952, seront reconnus comme valables ou pas.

Ravitaillement un peu lent (2'12"), mais on ne peut demander à des pilotes privés ce que l'on exige d'une usine. Et c'est maintenant Faucheraux qui tourne, un peu plus lentement (en moyenne 1'04"), car maintenant il s'agit de tenir 12 heures.

Mais le carénage tremble de plus en plus, et Faucheraux s'arrête au bout d'une demi-heure de piste, les pattes de fixation du carénage s'étant dessoudées. Démontage du carénage après avoir scié ses deux petits tubes de fixation. L'opération dure près de 6 minutes, mais Faucheraux se remet néanmoins en selle.

Cette fois, la moyenne tombe sérieusement à 1'12" au tour. Et ceci n'est pas seulement dû à une résistance de l'air accrue. En raison de la suppression du carénage, en raison du système d'admission un peu incliné sur l'avant, l'air s'engouffre dans le pavillon d'entrée d'air, provoquant une émulsion trop pauvre. Et après deux tours où le moteur manifeste son mécontentement par quelques rata-touillages et un régime ne dépassant pas 6.000 t/m, Faucheraux s'arrête définitivement, le moteur surchauffé : en deux tours, soit 5 km, il a consommé plus d'huile qu'en 150 km pleins gaz !

Désappointement de tous, plus de Faucheraux que de Murit, mais également de Boeri qui a été privé de tout pilotage.

Mais ce n'est que partie remise : dans une quinzaine de jours, nos 3 pilotes « remettront ça ». Le record de l'heure est battu. Et les 1 h. 40' de piste auront servi d'enseignement. Ils savent tous maintenant, Mr Chauvignon y compris, ce qu'il faudra modifier, améliorer.

Alors, à bientôt, et bonne chance.

NOUVEAUX RECORDS EN SIDE A MONTLHERY



L'officialisation de la catégorie sidecar 250 cmc. pour les records du monde est chose encore toute récente, datant d'un an à peine. Aucune marque ne s'étant encore officiellement décidée à attaquer les records en cette catégorie, le champ est donc ouvert aux pilotes privés, possesseurs de machines de circuit plus ou moins préparées pour la chasse aux records.

Böensch, sur 200 Messerschmidt, ouvrit le feu sur le circuit d'Hockenheim. Puis le théâtre des opérations se déplaça à Montlhéry (Collignon sur Guzzi), puis à Monza (Rinaldi sur Motobi), puis de nouveau à Montlhéry : Camathias sur NSU, puis Murit de nouveau sur Guzzi se succédèrent à quelques mois d'intervalle.

Pour quelques temps encore, avant qu'une usine ne se décide sérieusement à se mettre en lice, les pilotes privés, avec leurs machines privées, ont leurs chances. Messieurs les coureurs, il est encore temps d'inscrire votre nom sur les tablettes de la FIM !



DANS LA COULISSE...

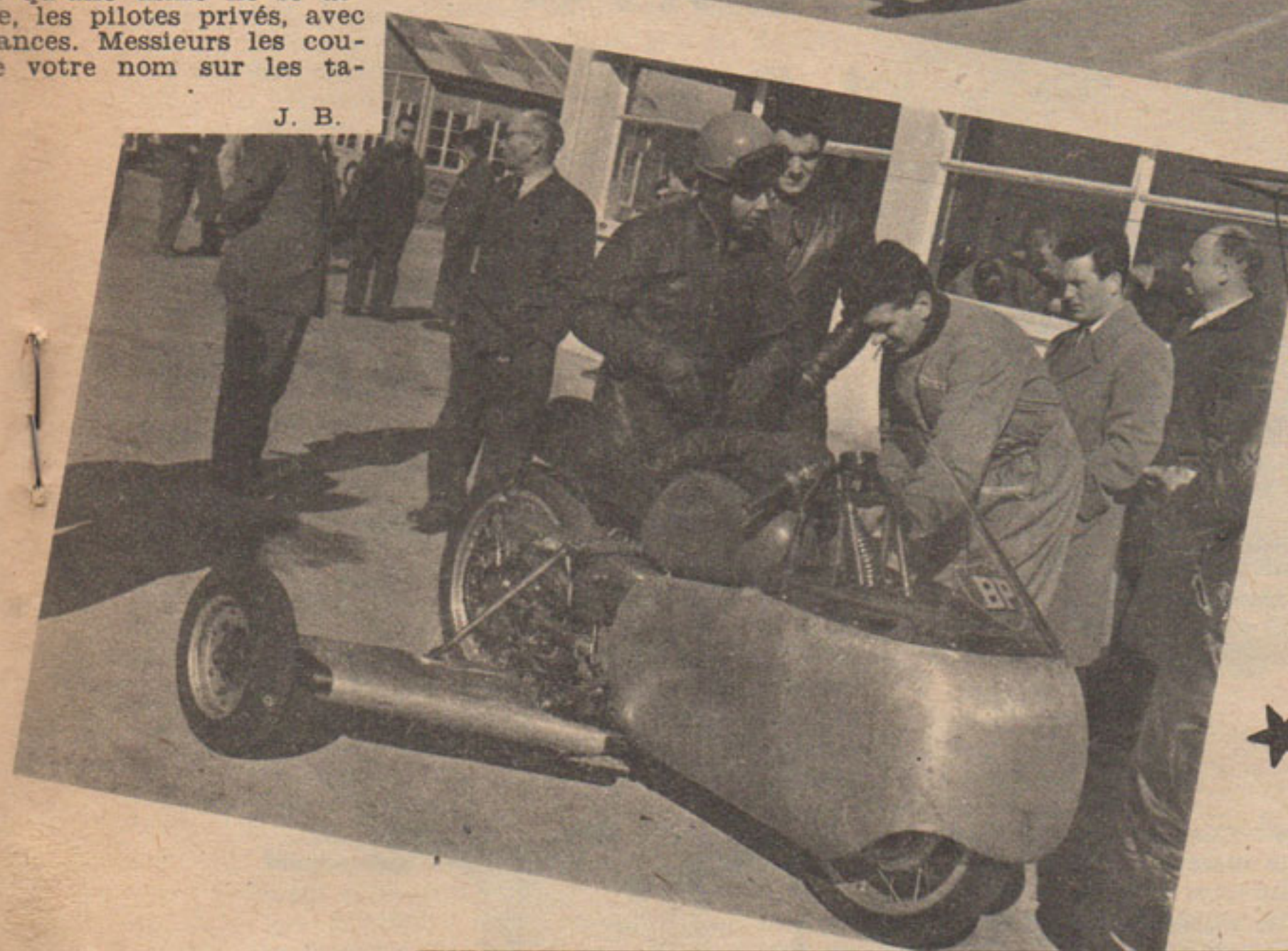
Pour fêter les nouveaux records et le nouveau recordman, pour consoler les trois pilotes, Mr Hagesippe, chef du service course de B.P. (qui avait pris à sa charge la location de la piste), invita pilotes, mécaniciens, supporters et journalistes à un petit banquet amical.

Mais avant de s'y rendre, Drion, très fier de sa Mercedes Diesel, tint à la présenter. Capot levé, il fait tourner son moteur au ralenti, et, laissant sa clef de contact (qui fait office d'antivol et de clef de serrure) à l'intérieur de la voiture, il sort en claquant sa porte qui se verrouille. Résultat : nécessité de briser une vitre... et quelques coupures au poignet de Murit qui pensait qu'avec une pierre on pouvait remplacer un marteau !

Au petit banquet, la conversation va son train. Drion, encore lui, raconte une anecdote. Il y a quelques années, il avait comme passager un natif d'Albion, qui, lors d'un déjeuner à Luxembourg, à l'occasion d'un Grand Prix, refusa de toucher aux hors-d'œuvre servis, car on trouvait dans une même assiette les sardines et le thon d'une part, le saucisson et le pâté d'autre part. Bien délicat, notre britannique... mais un peu moins, quelques instants après, quand, sentant son « ratelier » pas très propre, il l'enleva au nez et à la barbe de chacun, pour le frotter sur sa manche. Ce même passager, d'ailleurs, de peur d'avaler ses fausses dents, enlevait son ratelier lors de la course. Et pour être plus sûr de le retrouver, il le glissait, sans l'envelopper, à l'intérieur de ses chaussures. Bien sûr, on a son « standing » ou on ne l'a pas.



J. B.



En haut : un passage de Faucheraux. - Ci-contre : ultimes recommandations de Murit au mécanicien Chauvignon, sous l'œil attentif de Boeri et de Burggraf.

LES PROJETS

Pendant que Murit tourne régulièrement sur l'anneau, nous en profitons pour parler un peu avec quelques pilotes.

Faucheraux, très énervé, se casquant et décasquant, enfilant et retirant ses gants, prêt à relever Murit si celui-ci doit s'arrêter inopinément, nous confie ses projets. Il a maintenant une licence « internationale » et, selon le temps que lui laissera sa profession, il compte s'aligner dans quelques grandes épreuves internationales. Parmi les prévisions immédiates : Mettet, Floreffé.

Drion, venu d'Allemagne la veille au soir pour soutenir moralement Murit, est toujours très avenant avec les journalistes.

Cette année, il compte se distinguer dans les circuits internationaux et a confié ses chances à une BMW « Rennsport », celle qu'il avait achetée il y a un peu plus d'un an, puis revendue avec option. Durant trois semaines, cet hiver, il a assisté à la révision de son moteur, à Munich. Et maintenant, sa machine a gagné environ 3 CV et 500 à 1.000 t/m sur les R.S. client.

Mais Drion ne s'est pas contenté d'un moteur plus puissant. La suspension avant par fourche oscillante n'étant pas à son goût, il l'a remplacée par une fourche télescopique. De plus, pour gagner sur le maître couple et en stabilité, il a fait un ensemble surbaissé (10 cm plus bas que celui de Faust), avec jante de 18" à l'avant et de 16" à l'arrière.

Inge Stoll est toujours sa passagère, mais c'est sa dernière année : cela lui fera dix ans de compétition, et, dit-elle, « il ne faut pas tenter le diable ». Et, pour faire le poids, le side recevra toujours un lest de 10 kg.

Burggraf également était là, déplâtré. Ses projets : peut-être la course automobile. Mais encore quelques circuits régionaux en moto.

LA MACHINE

La machine... une Guzzi plus très jeune, puisque Faucheraux en fit l'acquisition il y a 4 ans, et c'était déjà à ce moment une moto d'occasion ! Une de ces « Gambalunghino » à simple ACT qui formaient, il y a quelques temps encore, le plateau ou presque en « quart de litre » dans les compétitions internationales. Encore la fourche à parallélogramme, la suspension arrière oscillante avec amortisseurs à friction.

Pour la circonstance, néanmoins, les « bonnes » comes, celles des dernières 250, furent montées. Elles donnent un gain de puissance par un meilleur couple, le régime de puissance maximum se situant toujours à 8.000 t/m.

De même, pour profiter au mieux du super-carburant pétrolier spécialement préparé par BP et qui tirait un indice d'octane de 100, le taux de compression fut augmenté (par suppression de cales sous le cylindre) et porté à 10,5 à 1.

Le classique carburateur Dell'Orto de 35 mm de passage des gaz (cote « classique » pour Guzzi, car un carbu de 35 mm sur un 250 cmc. n'est vraiment pas courant ; la « Sport-Max » NSU, plus puissante, n'a qu'un carbu de 30 mm seulement), est monté en bout d'une très longue tubulure. Gicleur principal de 150 (celui qui est à peu près généralement monté sur les circuits).

Lubrification par une huile minérale du commerce : de la BP Energol SAE 40.

Bougie Marchal RR 32, relativement chaude, puisque son degré thermique est sensiblement de 300.

Alors que normalement, en circuit, Faucheraux a une démultiplication secondaire de 3,066 à 1 (pignon de sortie de boîte de 15 dents et couronne arrière de 46 dents), pour la circonstance, en raison du side et d'un pneu arrière de 20-3,25, la couronne de 46 dents fut remplacée par une couronne de 50 dents, ce qui donnait une démultiplication secondaire de 3,33 (9 % plus démultipliée). Une démultiplication un peu plus longue (couronne de 49 dents) aurait dû être montée lors du deuxième ravitaillement, ravitaillement qui, malheureusement, n'eut pas lieu... et pour cause.

Passons maintenant à la partie cycle et au « side ».

Pas de modification au cadre ou aux suspensions : cadre manquant manifestement de rigidité pour entraîner le side, surtout sur une piste comme celle de Montlhéry ; ancienne fourche à parallélogramme à l'avant, comme nous l'avons indiqué.

Pour la circonstance, un carénage en alliage léger, très inspiré de celui des Guzzi, a été fabriqué, et d'ailleurs Faucheraux l'utilisera maintenant en circuit.

Quant au side, il était, comme pour tous les records, réduit à sa plus simple expression : deux tubes horizontaux qui reçoivent, en bout, une petite roue de 10 pouces ; ces deux tubes sont enserrés entre les deux masses qui forment le lest de 61 kgs et quelques ; le tout recouvert d'un petit carénage. Deux autres attaches partent du tube supérieur du cadre pour assurer une plus grande rigidité.

Les pneus utilisés étaient des « Continental » : un « ribbed » 10-3,00 à l'avant ; un « compétition » 20-3,25 à l'arrière ; un 10-3,50 de profil tourisme « L.B. » sur sur le side. Pneus à 4 toiles et réalisés en caoutchouc naturel (qui chauffe moins que le synthétique). Epaisseur classique de 5,5 mm de gomme (ce n'est que pour les circuits que les atlagages BMW reçoivent des pneus avec 8,5 mm de gomme). D'après l'avis du technicien envoyé par « Continental », avis porté après 1 h. 40' de marche, le pneu arrière doit tenir 10 heures, le pneu avant 20 heures, et celui du side 25 heures.

Nous devons signaler ici la grande sportivité de Mr Chauvignon, motoriste à Colombes, et mécanicien attitré de Faucheraux. Par pur esprit sportif, et sans rétribution, il a préparé la machine des records. D'ailleurs, bien souvent, dans le passé, il a été d'un grand secours pour Drion, Murit, Houel, etc...

Voici donc rapidement présenté l'attelage des records. Mais nous devons ajouter que cet attelage n'était pas des plus faciles à piloter, surtout en raison du manque de rigidité du cadre. Non seulement au bout d'une heure de piste, Murit est descendu assez fatigué, mais lors des essais, la veille, Burggraf, qui, incontestablement, n'a pas froid aux yeux, après quelques tours en piste, a affirmé avoir été moins à l'aise (et c'est un euphémisme) au guidon de cet attelage qu'au guidon de la fameuse 1000 Köhler-Escoffier dont nous avons parlé dans notre compte-rendu de la Côte Lapize.

distance	NOUVEAUX RECORDS		ANCIENS RECORDS			
	temps	moy.	temps	moy.		
50 km	20' 16"	15/100	148,01	21' 01"	62/100	142,67
50 miles	32' 32"	74/100	148,35	33' 26"	20/100	144,39
100 km	40' 24"	85/100	148,46	41' 21"	45/100	145,08
	1 heure		148,41	1 heure		146,90
10 km	4' 11"	97/100	142,87	4' 29"	93/100	133,37
10 miles	6' 38"	31/100	145,45	7' 03"	24/100	136,89

Ces deux derniers records valables si ceux de Cavanna, sur 250 Guzzi à compresseur, établis le 26-8-52 en catégorie 350 side, aux moyennes de 188 et 175 kmh, ne sont pas reconnus. Les anciens records sont ceux établis en décembre par Camathias, sur NSU.

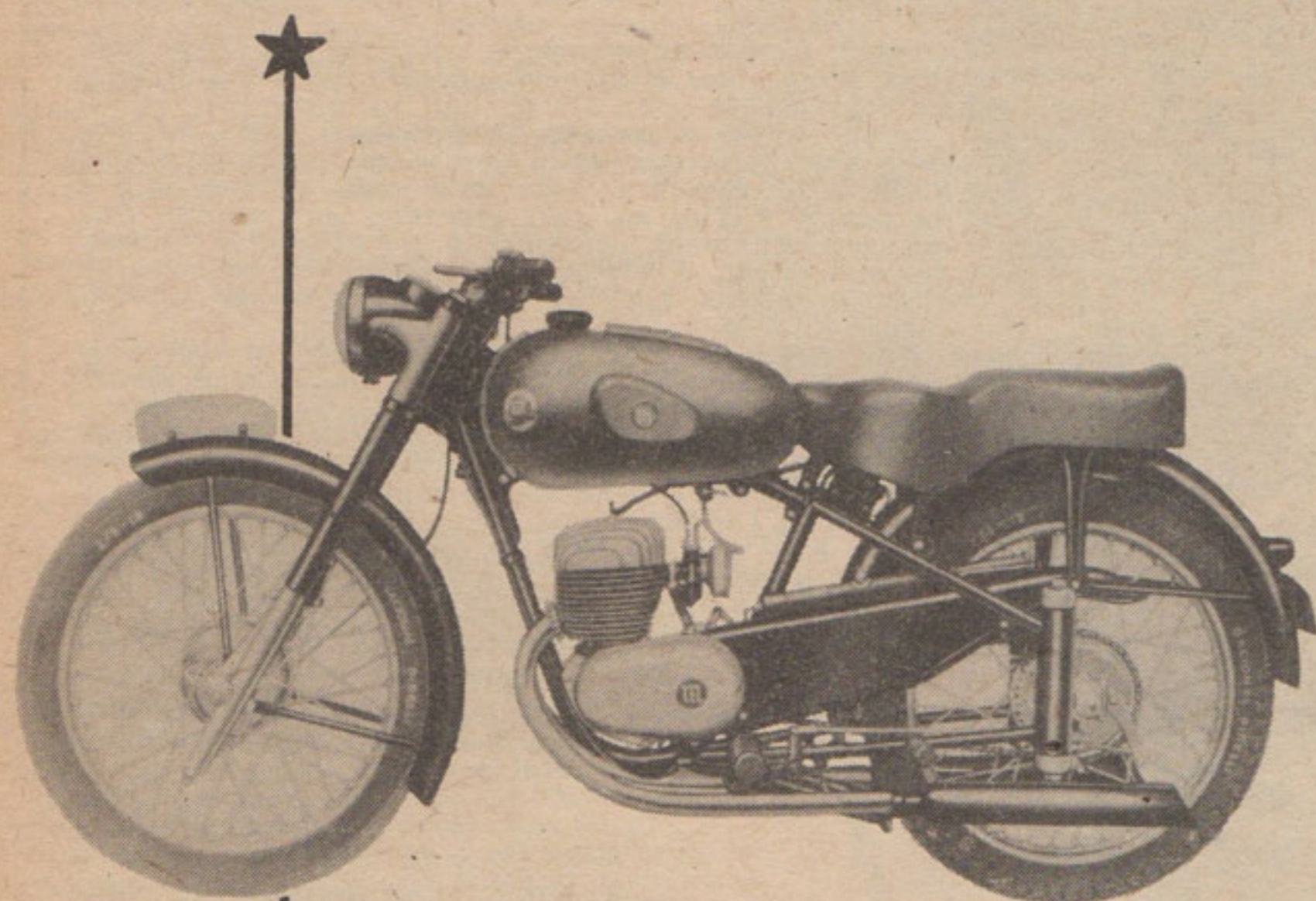
En haut : vendredi 23 mars, 10 heures. Murit est prêt à prendre le départ. - Ci-dessus : il est un peu plus de 11 heures : ravitaillement, contrôle des pneus, alors que Faucheraux est déjà en selle.

UNE MACHINE
DE CLASSE
INTERNATIONALE

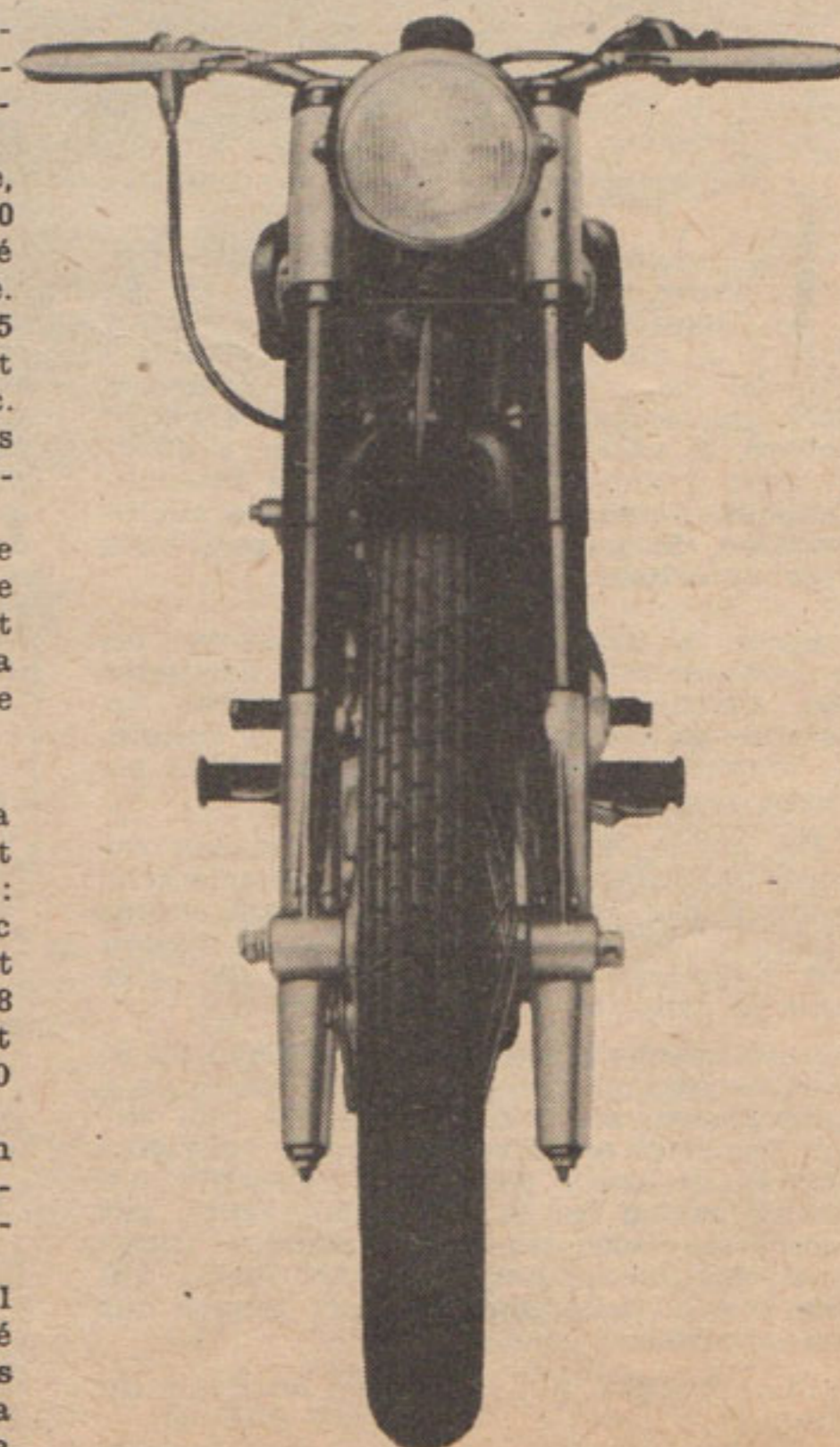
★ ————— La

MONTESA

" BRIO "
125 cc.



Montesa est sans conteste la marque espagnole la plus connue, et son modèle « Brio » en est le cheval de bataille.



**ISSUE
DE LA
COMPÉTITION**

Les succès obtenus dans les plus sévères compétitions internationales ont rapidement fait connaître à tous les motocyclistes la marque espagnole Montesa.

Née au lendemain de la dernière guerre, l'usine Montesa fabriqua d'abord un 100 cmc. deux temps très nettement inspiré de la 100 cmc. Motobécane d'avant-guerre. Mais, très vite, Montesa présenta un 125 cmc., toujours du cycle à deux temps, et d'un très bon rendement pour un 125 cc. de cette époque, moteur qui n'avait plus aucun lien de parenté avec le modèle primitivement choisi.

Il est évident que l'expérience acquise en compétition par cette jeune marque ne pouvait que porter ses fruits, et c'est grâce aux modèles « Sprint » que la « Brio » a pu devenir une machine de classe internationale.

La dernière version de ce modèle, la « Brio 80/56 », n'a pas été profondément modifiée. Rappelons ses caractéristiques :

Alésage : 51,5 mm ; course 60 mm, donc un longue course, de 1,16 de rapport course/alésage. Cylindrée exacte : 123,8 cmc. Taux de compression de 7,5 à 1 et puissance de 6,5 CV (52,5 CV/litre) à 5.400 t/m.

Culasse en alliage léger ; cylindre en fonte (anciennement en alliage léger chemisé), ce qui permet de réduire l'importance des bruits mécaniques.

Le piston plat est en alliage léger ; il a été redessiné et la distribution a été revue, afin de rendre le moteur plus « paisible ». Le piston est monté sur la bielle par l'intermédiaire d'une bague, la tête de bielle étant montée sur rouleaux. Le vilebrequin tourne sur un roulement

à billes aussi bien du côté transmission que du côté volant magnétique.

Le carburateur est un Dell'Orto de 18 mm de passage des gaz, muni d'un filtre à air.

L'allumage est assuré par un volant magnétique 6 V 24 w, calé en bout de vilebrequin, du côté gauche.

La transmission primaire s'effectue par une chaîne simple sous carter étanche, rapport de démultiplication : 2,37 à 1.

Boîte de vitesses à 3 rapports formant bloc avec le moteur. Commande des vitesses par sélecteur au pied.

Transmission secondaire par chaîne sous carter, donnant une démultiplication de 3,28 à 1.

Les rapports de démultiplication finale sur chaque vitesse sont les suivants : 19,5 à 1 en première, 12,48 à 1 en deuxième et 7,8 à 1 en troisième.

Vitesse indiquée par l'usine : 90 kmh environ.

Le cadre est un très classique et très conventionnel simple berceau, fourche avant télescopique d'un aspect très particulier, les bras étant prolongés très en dessous de l'axe de la roue. Suspension arrière coulissante, jantes en acier de 19" chaussées de pneus de 2,75 x 19, ribbed à l'avant, à pavés à l'arrière. Freins en alliage léger de 125 mm de diamètre intérieur comportant des ailettes de refroidissement sur le tambour, de forme conique.

Réservoir de carburant de 12 litres comportant une réserve. Selle double « goma-piuma » d'un dessin très personnel.

Toute la partie cycle est émaillée noir, le réservoir étant rouge vif.

★

Il convient de signaler plusieurs détails qui, s'ils ne sont pas d'une importance capitale, témoignent cependant d'un esprit de recherche qui permet à la marque de rendre ses productions plus agréables pour l'utilisateur :

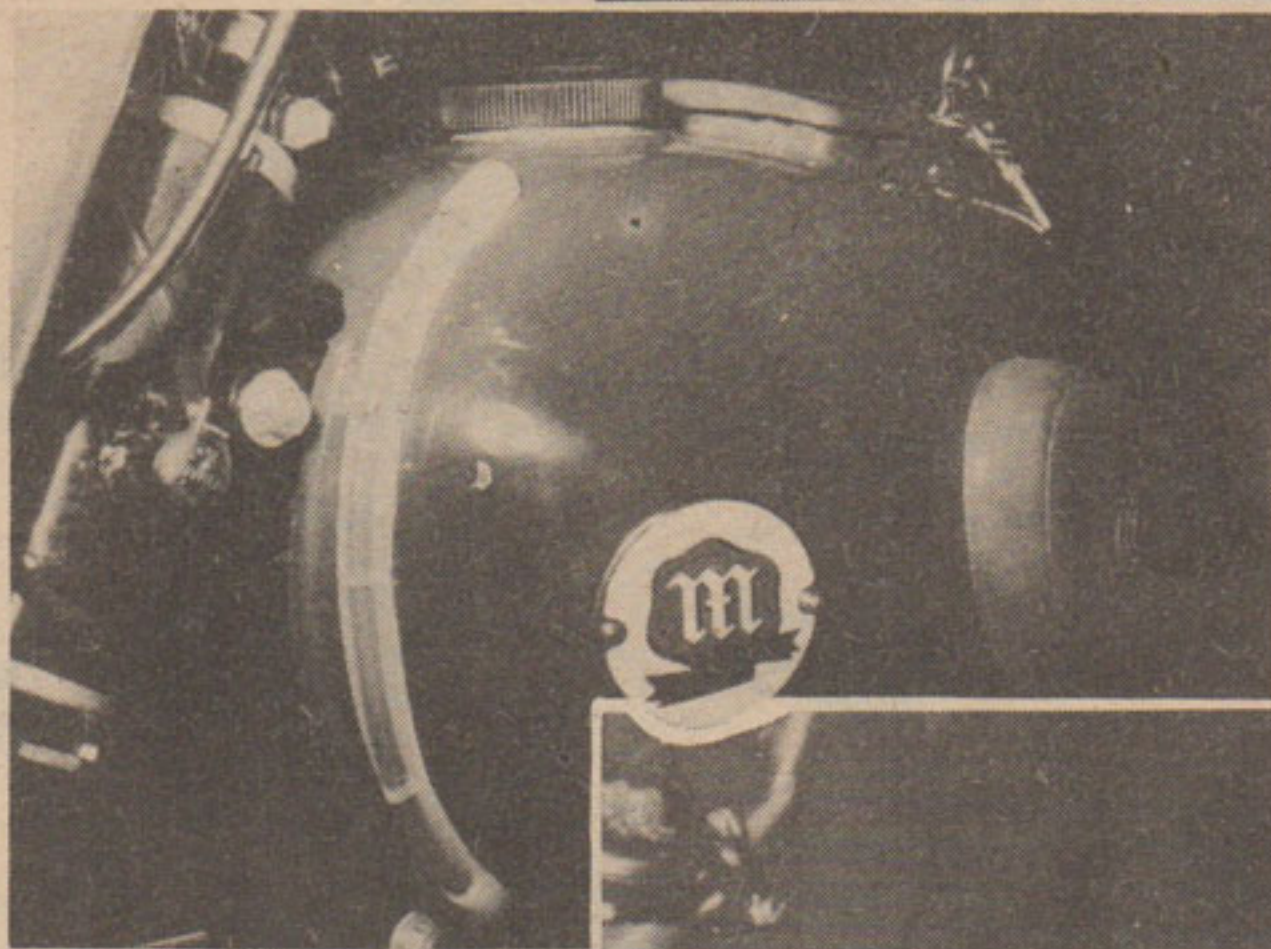
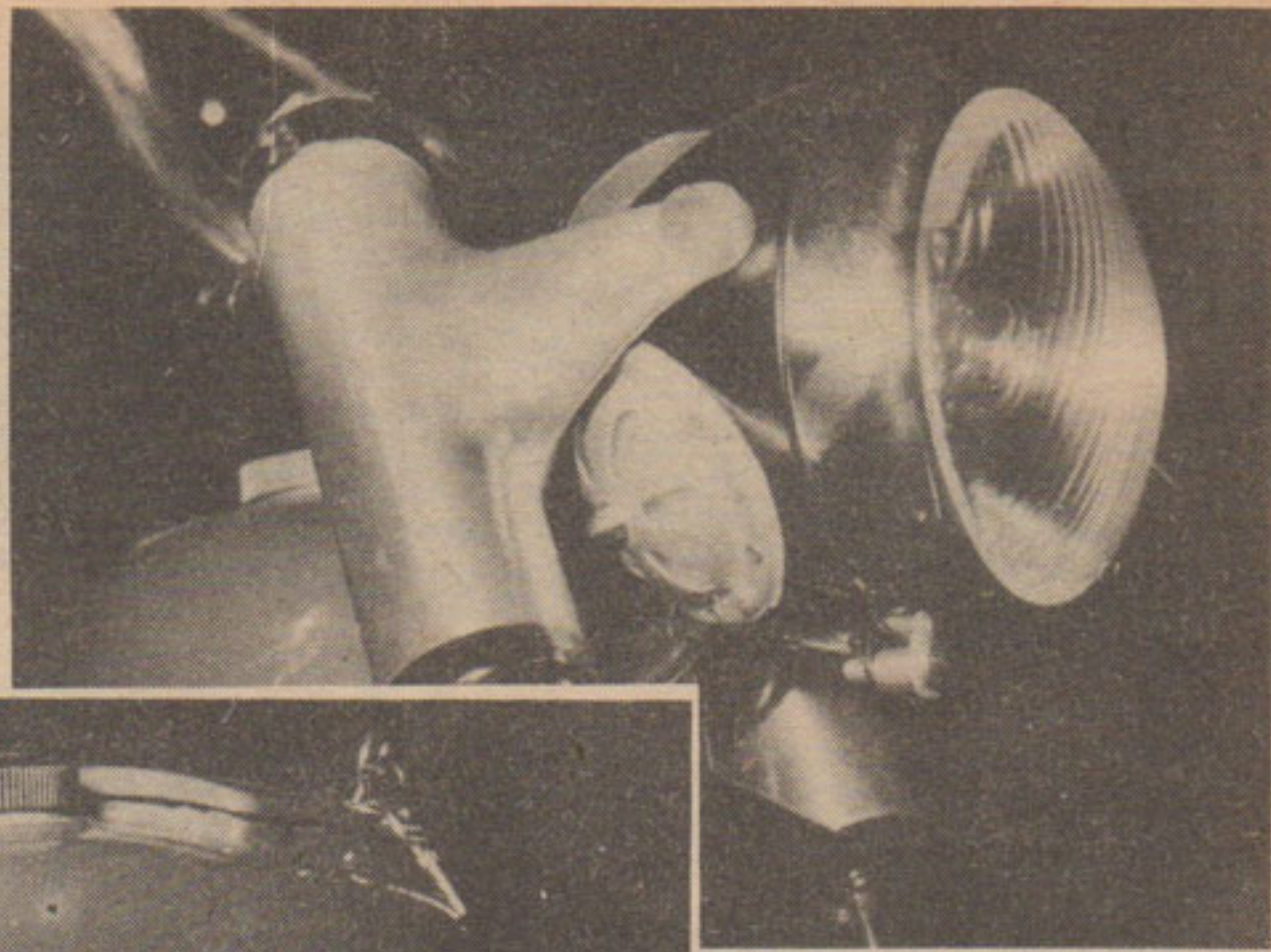
- Selle double en caoutchouc mousse.
- Compteur encastré dans le phare et muni d'un éclairage.
- Antivol Neiman monté dans la tête de fourche, la même clef verrouillant le coffre à outils.
- Phare comportant trois positions : phare, code et lanterne commandés par un seul et même commutateur. Avertisseur incorporé.
- Poignée des gaz comportant une rampe, graduée indiquant l'ouverture du boisseau.
- Indicateur de niveau d'essence, constitué d'un tube de plastique situé à l'avant du réservoir.

★

Si certaines de ces « trouvailles » ne sont pas propres à Montesa, il n'en demeure pas moins vrai que la « Brio 80/56 » est une des rares machines de série qui totalisent autant de « commodités ». Et si nous ne sommes pas pour les machines transformées en « arbre de Noël », nous applaudissons à l'entreprise de Montesa qui rend encore plus agréable l'utilisation journalière de ses machines.

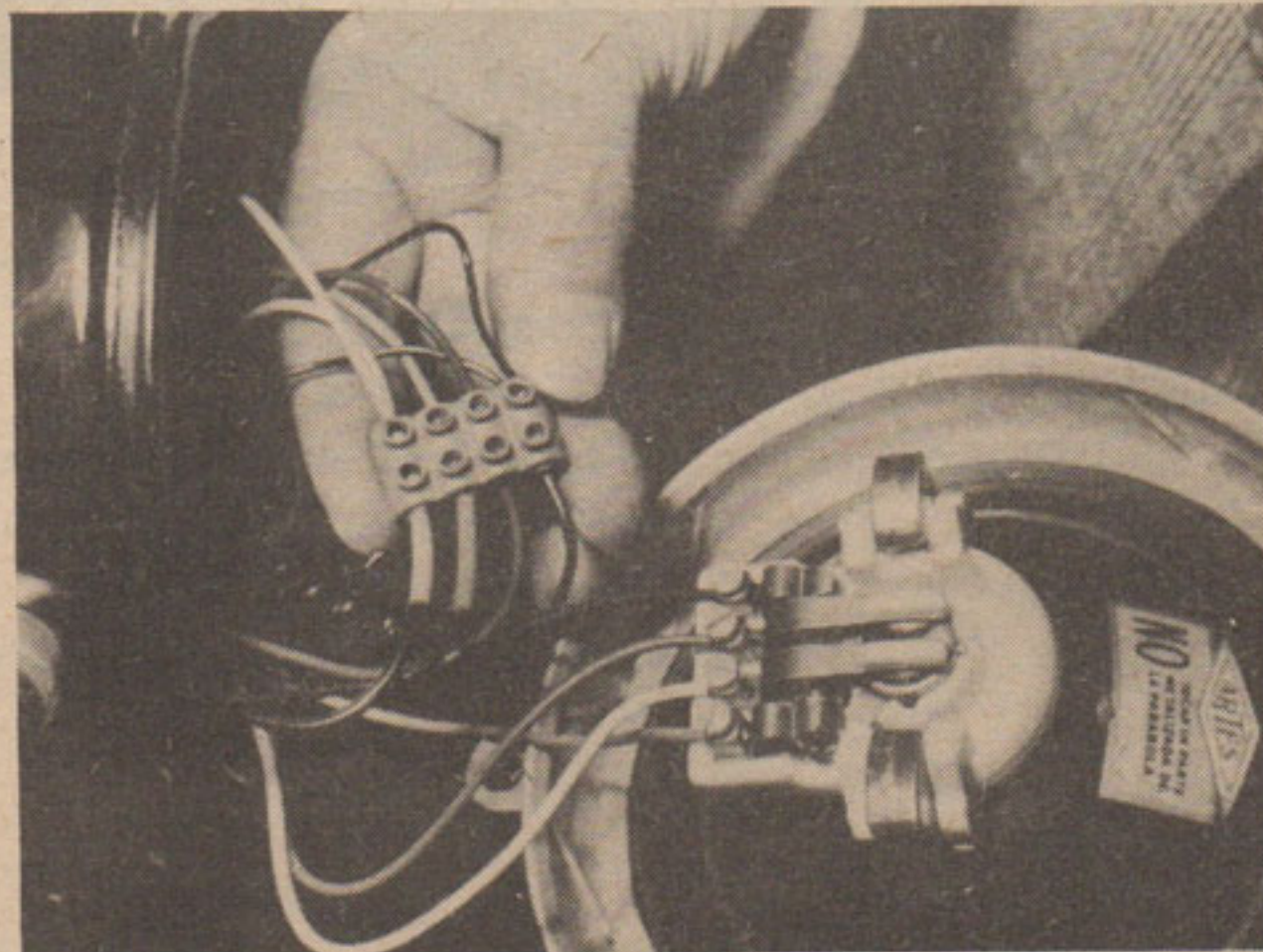
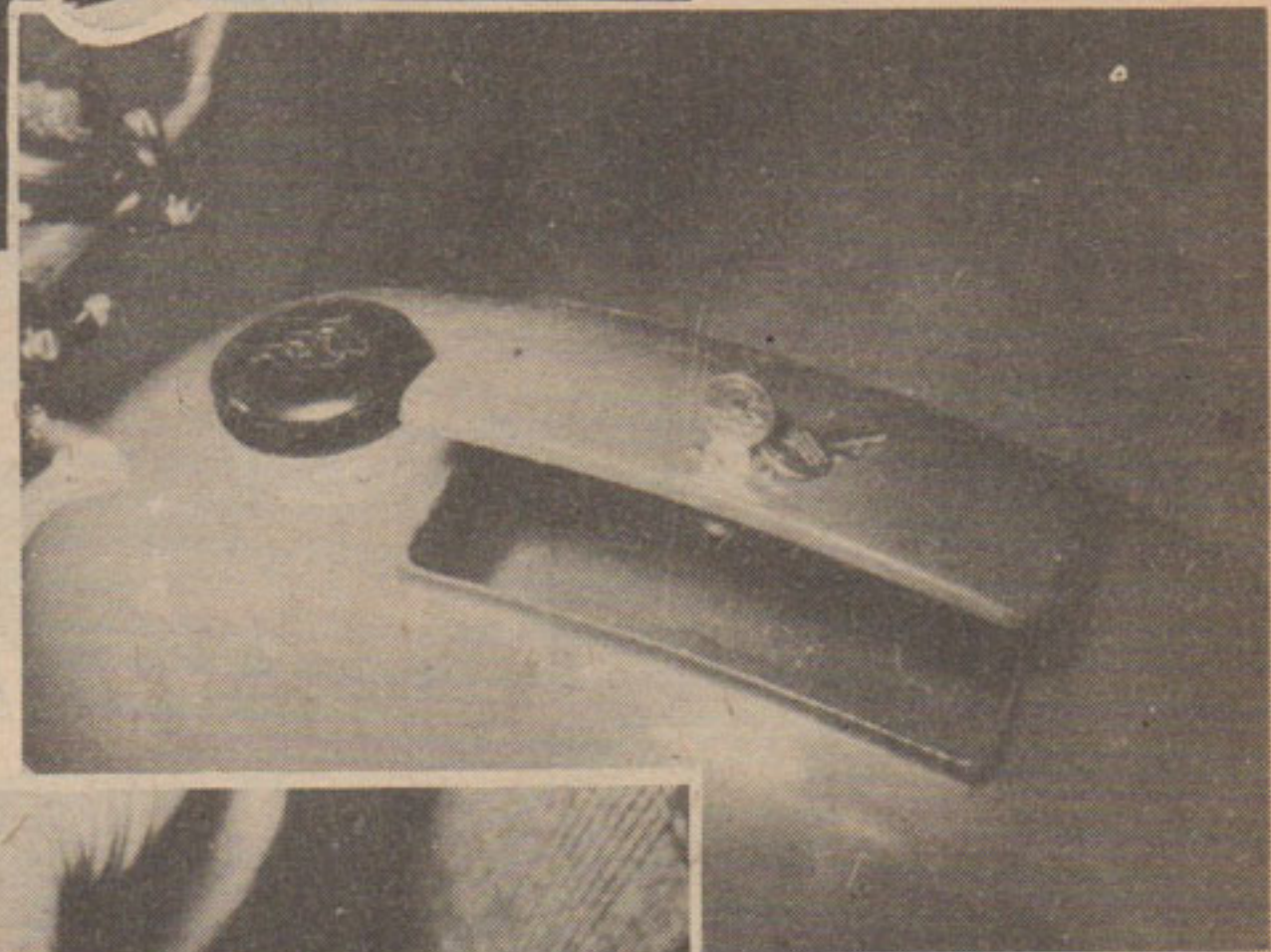
C. C.

A droite : le capotage de phare sert de refuge à l'avertisseur électrique.

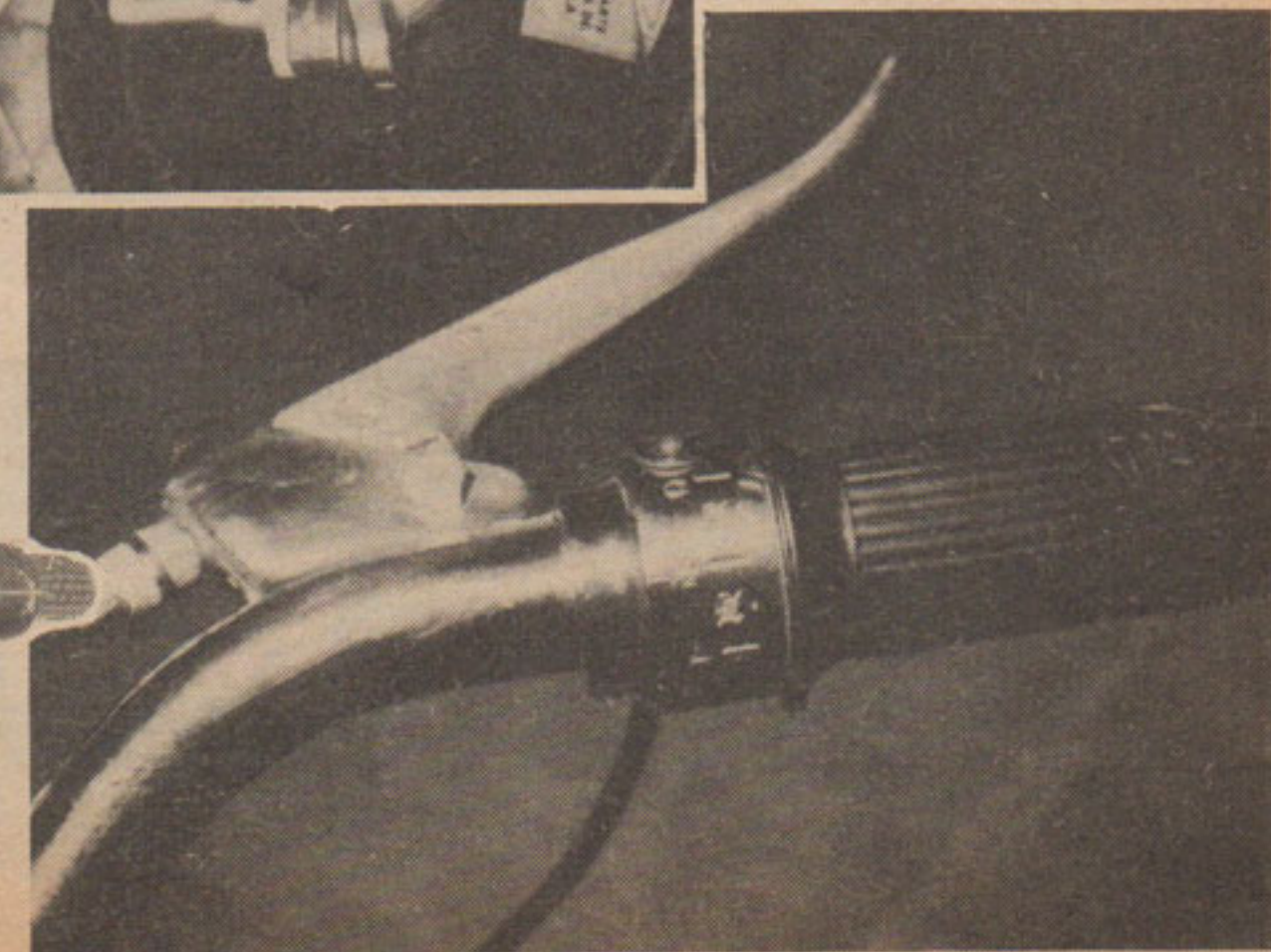
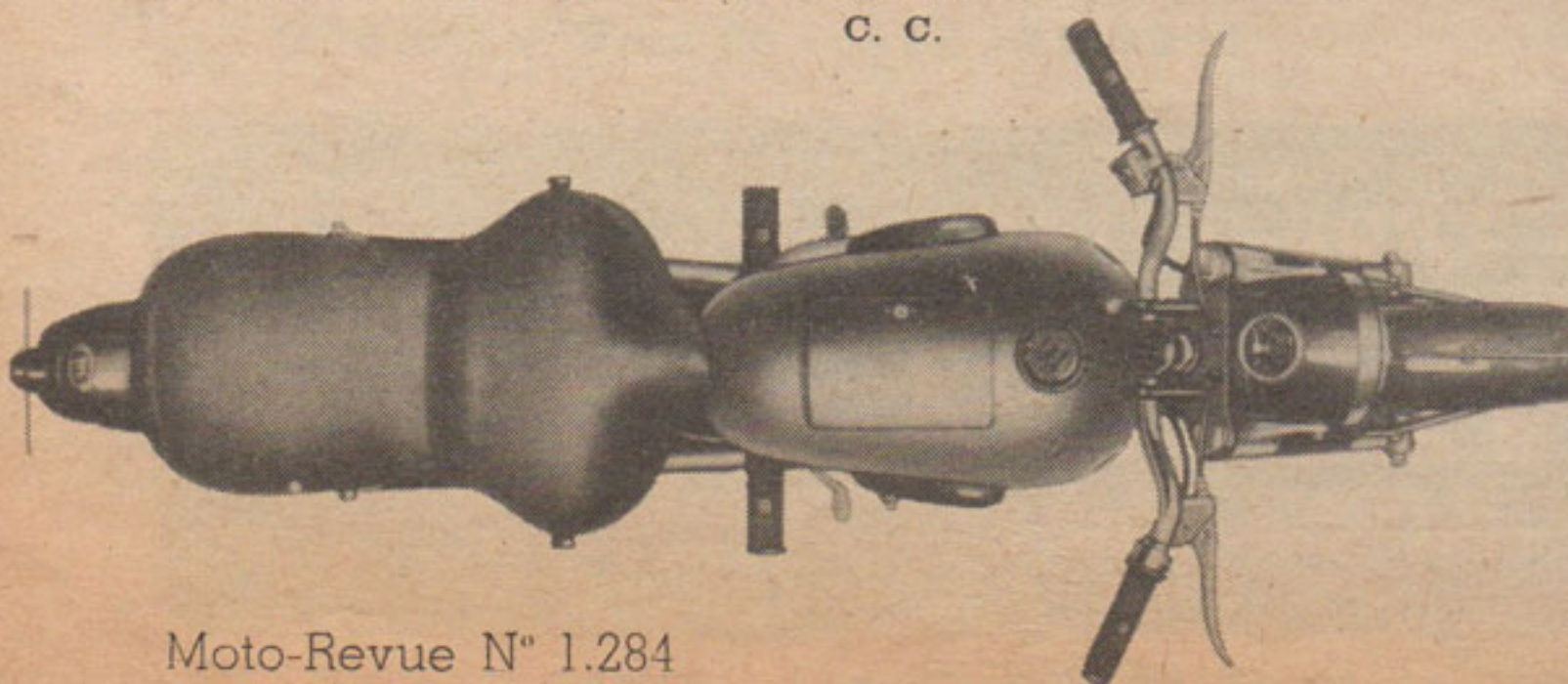


Sur le devant du réservoir un tube transparent tient lieu d'indicateur de niveau d'essence

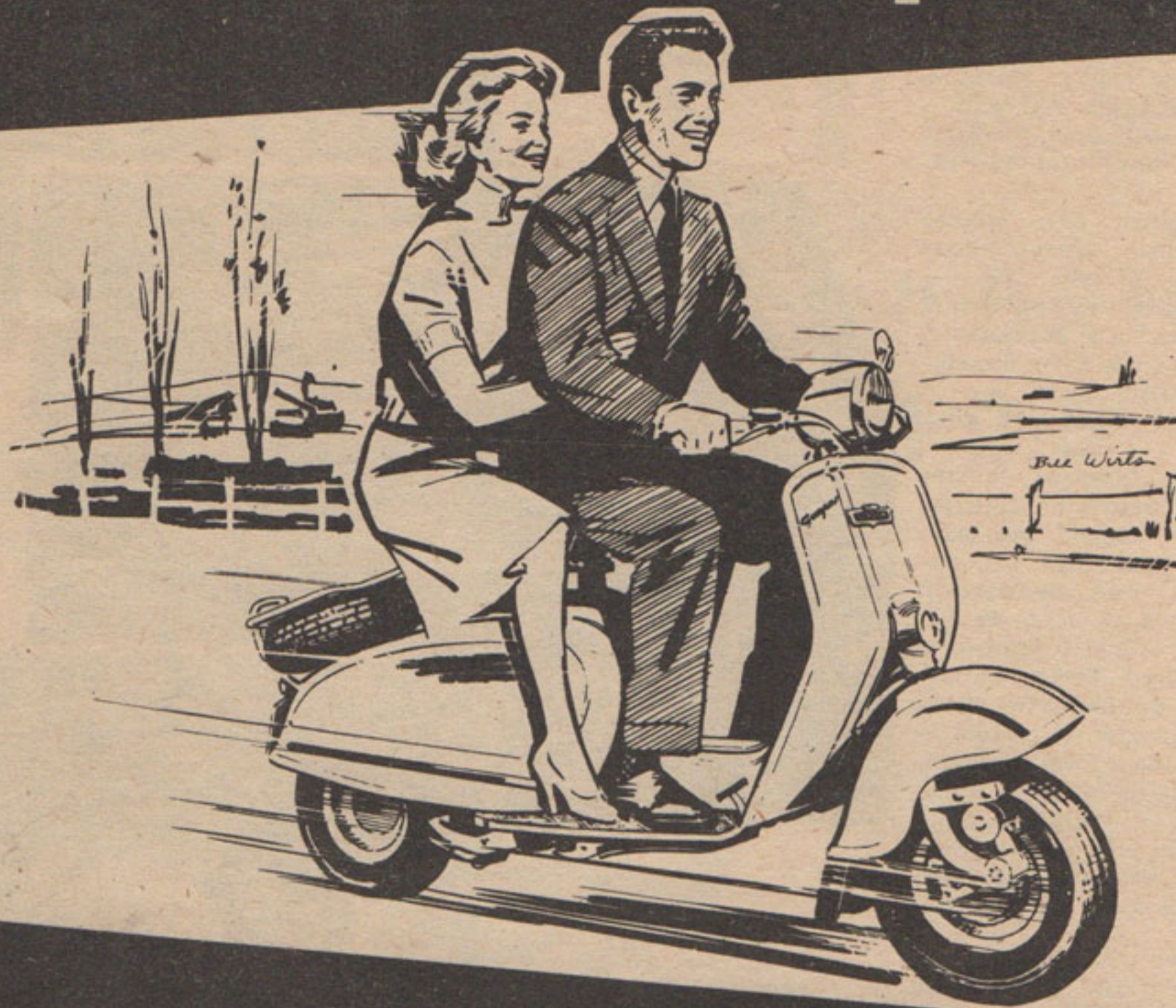
L'antivol de direction Neiman verrouille en même temps le coffre à outils.



Raccordement du faisceau électrique à l'intérieur du phare, et, ci-dessous, la poignée des gaz comporte des repères indiquant l'ouverture du boisseau.



**Avec changement
de vitesse automatique**



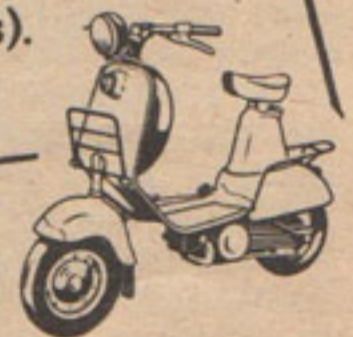
Le

Guepard

125 cc "mono"	75 kmH
125 cc "twin"	80 kmH
200 cc "twin"	90 kmH

* Grâce au système **SÉRVOMATIC**, qui commande les 2 gammes de vitesses (1^{re} - 2^{me} et 3^{me} - 4^{me}) le moteur tourne toujours et automatiquement au régime optimum. Jamais surmené, il garde toute sa nervosité. Et pour conduire, quel changement ! Exceptionnelle stabilité (organes en ligne et centre de gravité très bas). Réservoir 12 litres.

132.800 Frs - SUPER-CRÉDIT



Egalement avec "Servomatic"
le **CABRI** 98 cc - 60 kmH. - **89.500 Fr.**

NOUVELLE PRODUCTION

BERNARDET

104, AV. DE LA RÉPUBLIQUE CHATILLON S/BAGNEUX (SEINE)

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

Trois marques italiennes

Si la compétition devait avoir une patrie, nul doute que ce serait en Italie.

Et la saison 1956 qui s'annonce, promet d'être excessivement riche en nouveautés techniques, grâce à l'apport, sans cesse renouvelé, de l'industrie transalpine qui porte aux nues ce que chez nous l'on cherche à étouffer.

Ces dernières semaines, plusieurs racers de compétition viennent d'effectuer leurs premiers pas et pour suivre au plus près l'actualité sportive, nous allons les détailler en regrettant d'ores et déjà de ne pas avoir de plus amples renseignements techniques.

DUCATI

Avec le 125 cmc. Ducati, et bien que ce soit un double ACT, nous ne sommes pas à vraiment parler en face d'une machine « Grand Prix », mais plutôt d'une « Grand Sport », selon la formule actuellement très en vogue en Italie.

Cette 125 cmc. est directement dérivée de la 100 cmc. simple ACT et, comme cette dernière, a pour père l'ingénieur Fabio Taglioni.

Ces deux machines sont extérieurement tout à fait comparables, aussi détaillerons-nous principalement la distribution nouvelle de la 125 cmc.

Celle-ci se fait par un arbre vertical, terminé à chacune de ses extrémités par un couple conique, et les deux ACT sont entraînés par une cascade de pignons. Solution donc très classique.

Le boîtier renfermant cette distribution est très allégé et n'enferme même pas les ressorts de soupapes qui sont du type en épingle.

Cette technique, qui en 1956 peut sembler un peu archaïque, est présentée par son auteur comme devant favoriser au maximum le refroidissement de la culasse et des soupapes, l'air circulant librement.

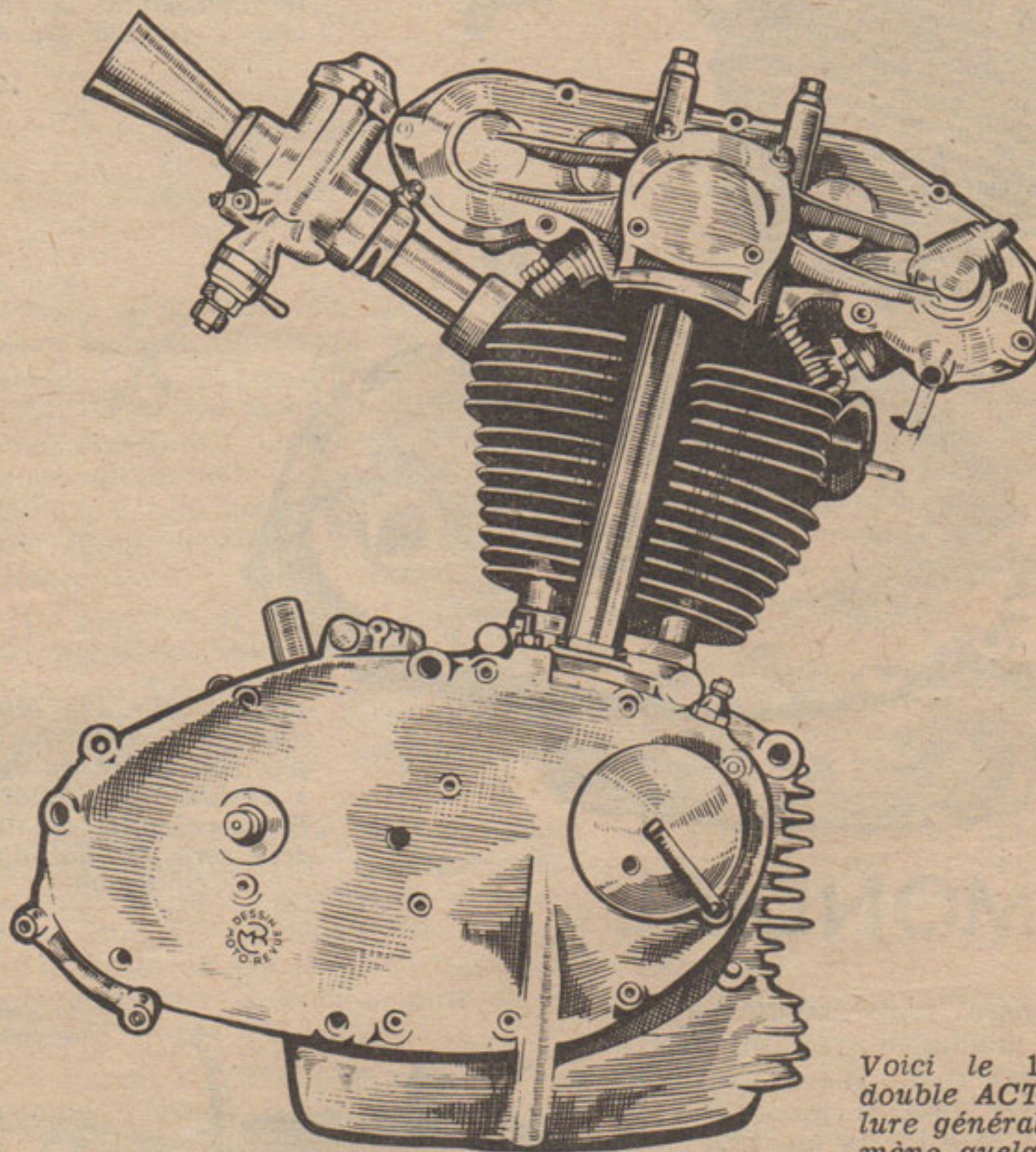
Les deux soupapes, directement actionnées par les ACT sont inclinées de 40° par rapport à l'axe du cylindre.

Un piston, très bombé, avec deux encoches pour le passage des soupapes, donne un taux de compression de 9,5 à 9,8 à 1. La bielle a une section en double T et si le pied de bielle est monté sur bague, par con-

risquent

de bouleverser les

résultats sportifs



Voici le 125 Ducati double ACT dont l'allure générale nous ramène quelques années en arrière.

tre la tête tourne sur un roulement à grosses aiguilles (presque des rouleaux) engagées. Le maneton est emmanché à force dans les volants d'embellage.

L'allumage est du type batterie-bobine et la lubrification se fait par circulation d'huile, celle-ci étant contenue dans le carter-moteur d'une contenance de deux litres.

Ce moteur supporte des régimes de l'ordre de 11.500 t.-m., mais la puis-

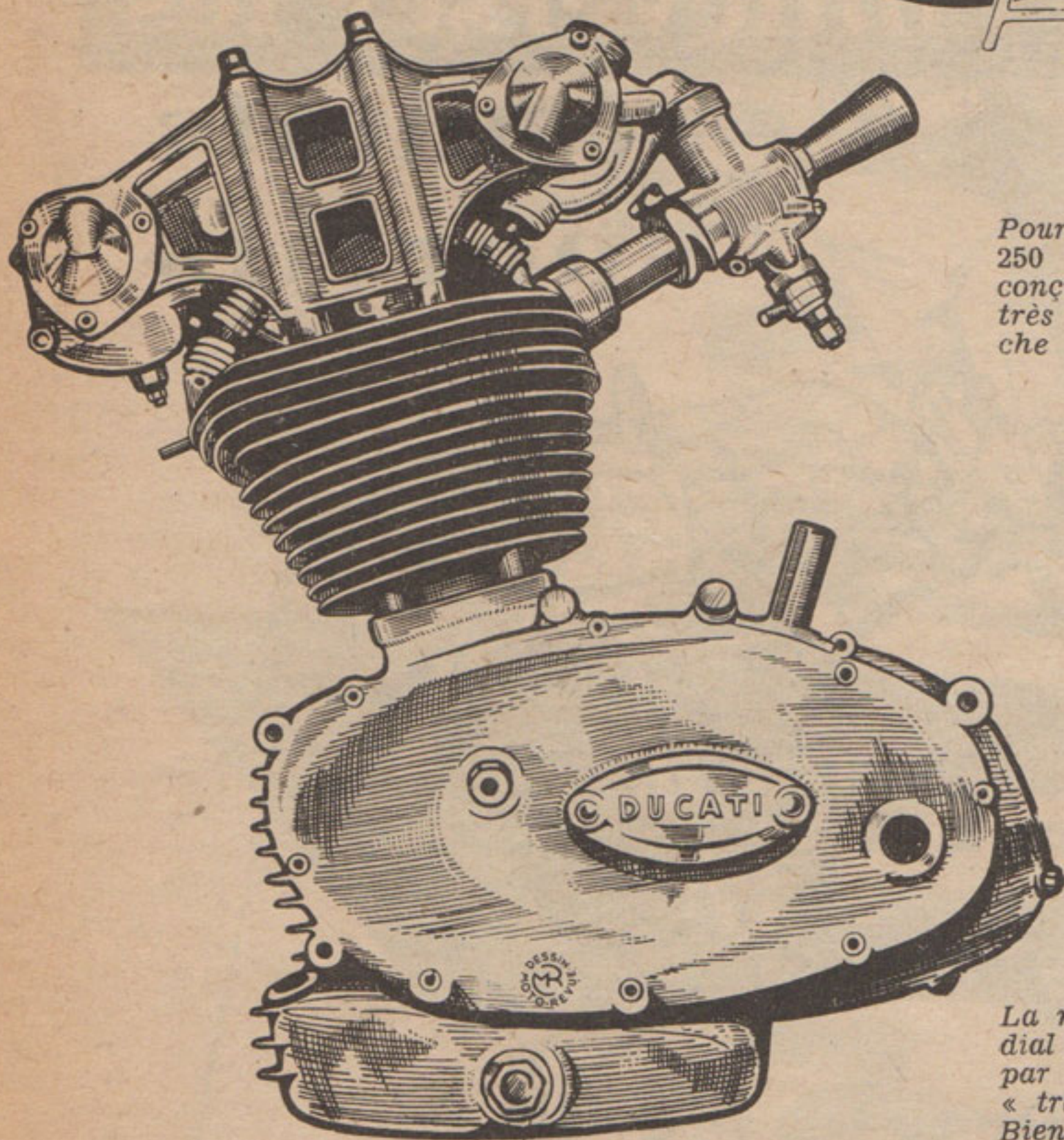
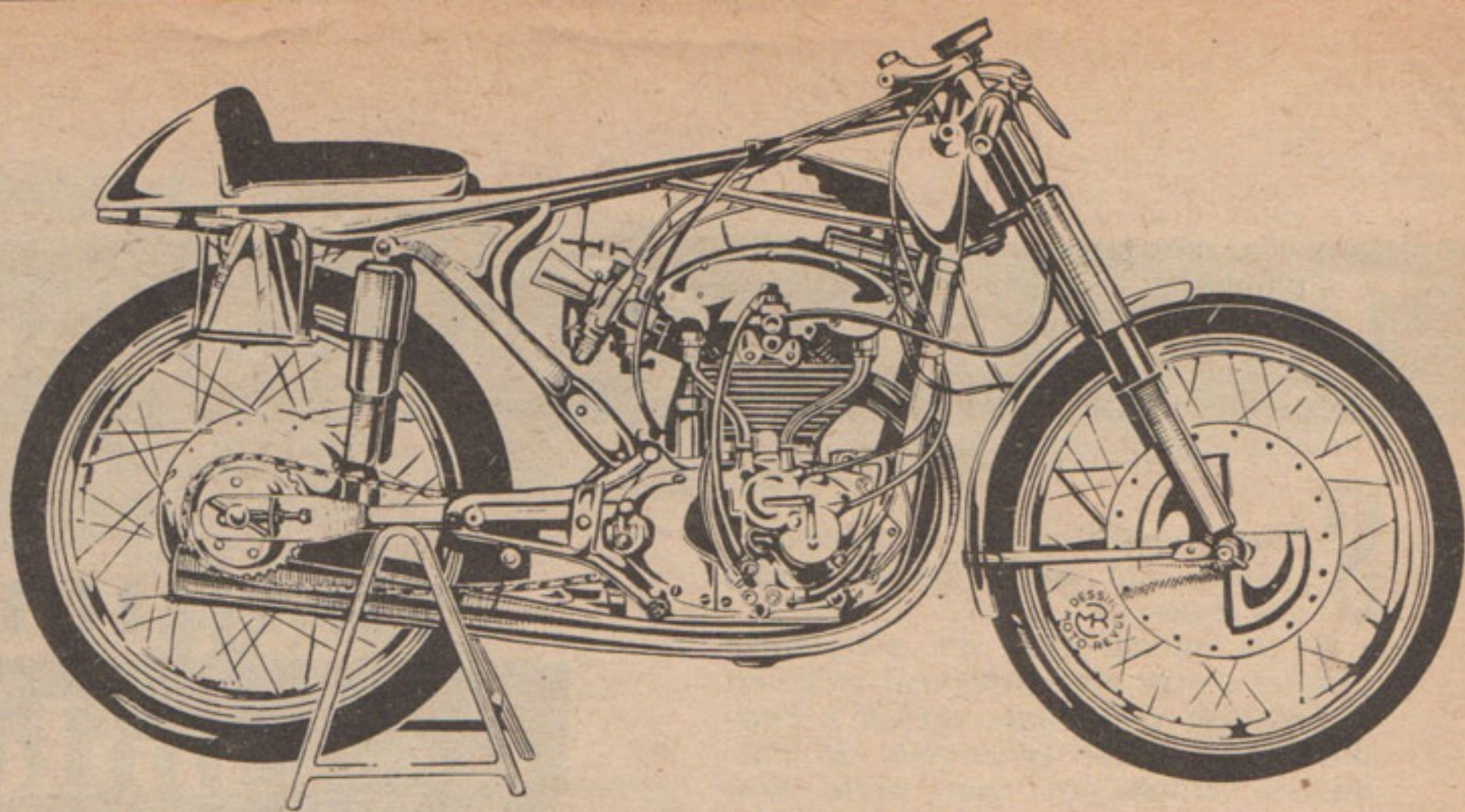
sance maximum de 15,5 CV n'est obtenue qu'à 10.500 t.-m., ce qui laisse une plage suffisante pour « encaisser » un surrégime occasionnel.

La boîte de vitesses forme bloc avec le moteur et possède 5 rapports. L'embrayage est à disques multiples fonctionnant dans l'huile.

Quant au cadre, il est des plus simples, étant du type interrompu, le bloc-moteur contribuant à la rigidité

de l'ensemble. A l'avant, fourche télescopique et à l'arrière suspension oscillante, toutes deux ayant leurs ressorts à l'air libre afin d'alléger, mais aussi afin que les amortisseurs refroidissent mieux, et que par conséquent l'huile garde au maximum ses mêmes caractéristiques.

Voici donc comment se présente le dernier prototype sportif de la firme bolognaise, qui espère bien jouer les trouble-fêtes dans la catégorie 125 cmc., mais en « Grand Sport » seulement pour l'instant.



Pour sa nouvelle twin 250 cmc., Mondial a conçu une partie cycle très classique. A gauche : le 125 Ducati.

l'automobile, puis est venue jusqu'à la moto par l'intermédiaire de Guzzi et de sa 350 cmc. championne du monde. Il s'agit en quelque sorte d'un cadre double berceau, constitué par des tubes de très petit diamètre, cadre renforcé par des triangulations latérales qui flanquent le moteur de part et d'autre.

Cette technique permet d'obtenir à la fois un cadre plus léger, plus résistant aux effets de torsion et aussi, capable de mieux « absorber » les vibrations produites par le moteur. Tout ceci devait se trouver confirmé dès les premiers essais sur route et ainsi disparaissait l'un des inconvénients de la 125 de 1955 : les vibrations qui empêchaient de tirer le maximum du moteur.

× × ×

Quittons la 125 cmc. pour voir en détail la grande nouveauté de la marque : la 250 cmc. twin. Elle est le fruit du travail de Mario Michelini, directeur sportif de chez Mondial et de Omer Melotti le chef mécanicien, et peut être considérée comme résultant de l'accouplement de deux 125 cmc. de compétition.

De ce fait, on s'évitait beaucoup de déboires, le 125 étant bien au point, et il fallait surtout « travailler » la question de l'embellissage, des carters, etc...

Il s'agit d'un embellissage constitué

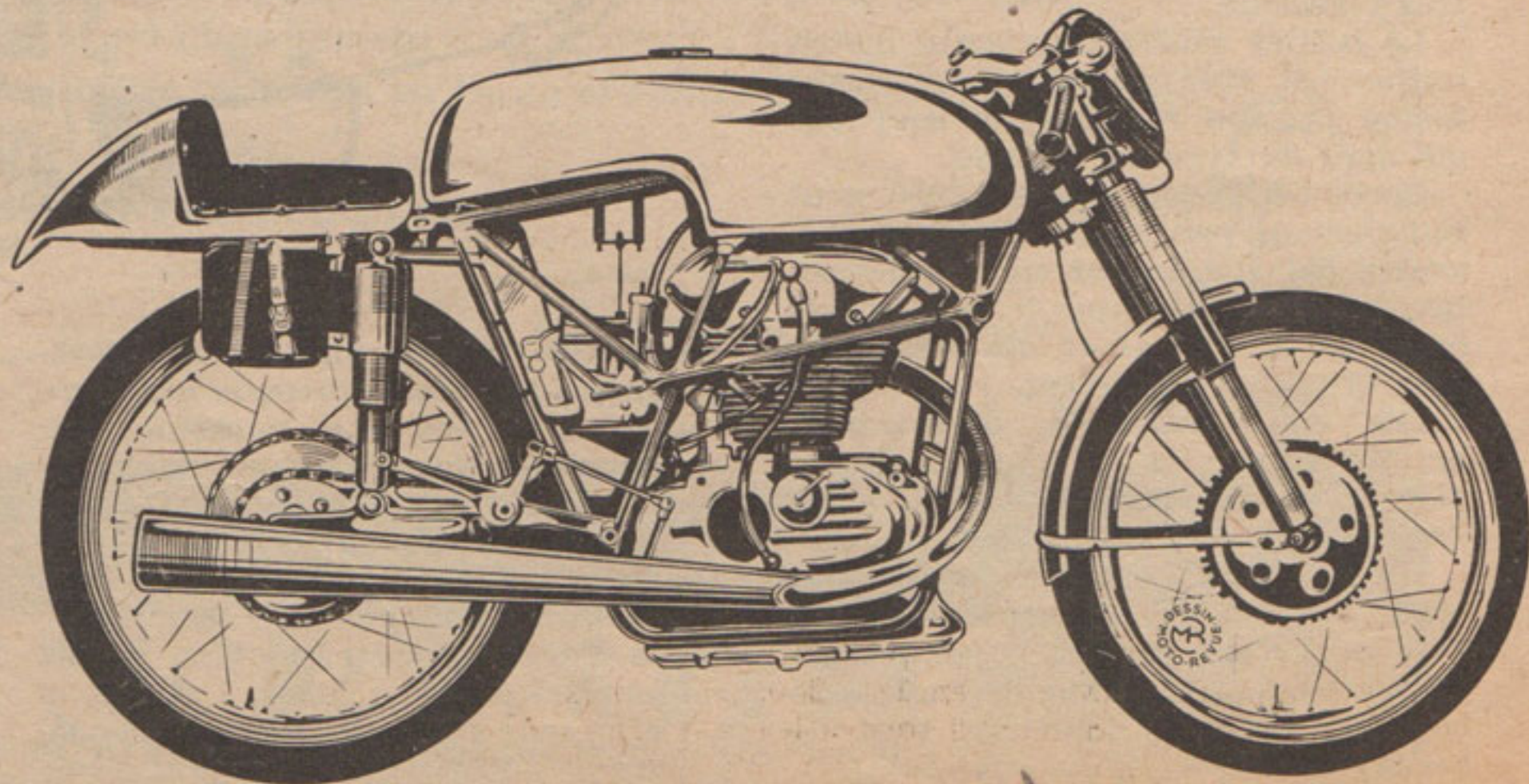
La nouvelle 125 Mondial est remarquable par son cadre du type « treillis métallique ». Bien entendu, ce modèle sera habillé d'un carénage.

MONDIAL

Avec Mondial, nous attaquons pour de bon les machines « Grand Prix » et cette autre firme Bolognaise nous propose deux petites merveilles de mécanique : une 125 et une 250 cmc., sans parler de la 175 cmc. « Grand Sport ».

× × ×

La 125 cmc. possède un moteur à peu près identique (quelques cotes exceptées) au 175 cmc. qui permit à Tarquignio Provini de remporter le championnat « Senior » l'an passé. La puissance serait de près de 18 CV. Mais tout l'intérêt de cette machine réside dans son cadre qui est du type à « treillis métallique » selon une technique très aviation, qui, depuis ces dernières années, a conquis



de plusieurs parties, et où (comme sur les Ducati), les têtes de bielles sont montées sur de grosses aiguilles maintenues dans des cages.

L'alésage est de 53 pour une course de 56 (comme sur le 125), ce qui nous donne un moteur très légèrement longue-course (rapport 1,06). Le taux de compression a la valeur très élevée de 11 à 1, et à 11.500 t.-m. le moteur développe pour l'instant 35 CV, ce qui fait du 142 CV au litre !..

La distribution se fait par double arbre à cames en tête, les soupapes étant inclinées à 45° par rapport à l'axe du cylindre. Les ressorts de rappel sont du type à épingle. L'alimentation se fait par deux carburateurs avec cuve unique suspendue élastiquement.

Lubrification forcée par pompe double, le retour se faisant par gravité dans le carter-moteur qui forme en même temps réservoir d'huile. Allumage batterie-bobine, avec deux rupteurs séparés.

Quant au cadre, il est dans son ensemble très classique et nous ignorons les raisons pour lesquelles un cadre du type « treillis métallique » n'a pas été adopté.

Il s'agit d'un cadre double interrompu dans lequel le carter-moteur contribue donc à la rigidité de l'ensemble. A l'avant, fourche télescopique ; à l'arrière, suspension oscillante.

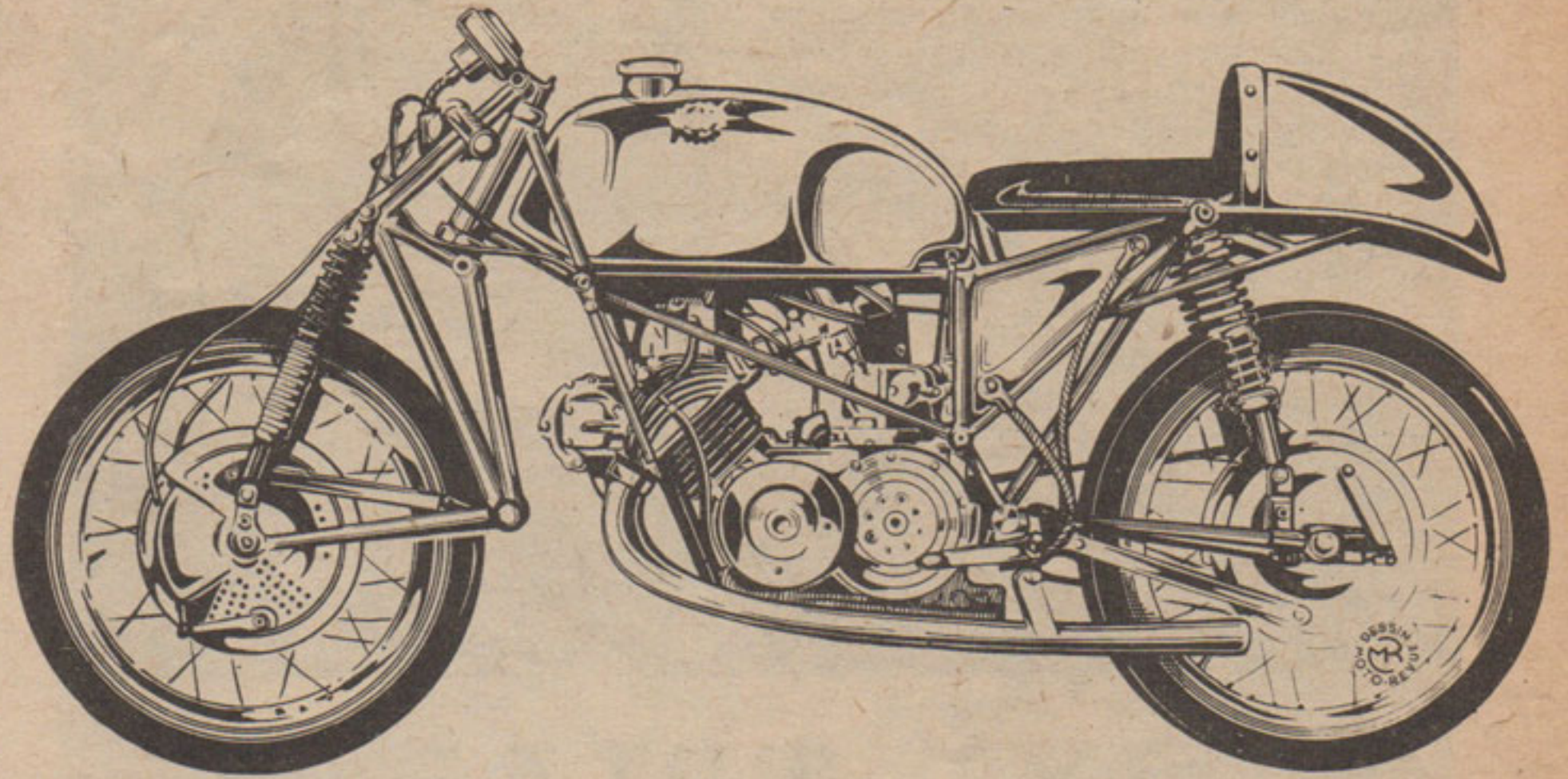
Mais cette partie cycle est originale par le freinage. A l'arrière, nous trouvons un moyeu-frein central en alliage léger, dont la largeur hors tout est très grande en raison de la présence de deux « manchons » dans lesquels se trouvent les roulements. En effet, entre le corps du moyeu lui-même et la couronne dentée, il y a place pour passer le tromblon !.. Mais plus intéressant nous apparaît le frein avant. En effet, il s'agit d'un frein à disques, solution pour la première fois adoptée en compétition.

Roue de 19 x 2,75 à l'avant ; de 3,00 x 19 à l'arrière.

Une ombre pour le moment : le poids total qui est de 160 kg., valeur très élevée quand on songe qu'une 500 Gilera 4 cylindres n'accuse sur la bascule que 148 kg. et avec le carénage encore.

M. V.

A la Meccanica Verghera, la saison 1956 va être des plus chargées, puisque la firme participe aux Championnats du Monde en 125, 250, 350 et 500 cmc., donc dans toutes les cylindrées « solo ».



La grosse surprise que nous a réservée M.V. cette année est ce prototype de 350 cmc. bicylindre. Remarquez le dessin inédit de la fourche Earles et du cadre en général.

Mais si la 500 cmc. dans sa dernière version développe 67/70 CV à 10.500 t.-m. et serait capable de 250 kmh., la grosse nouveauté est la 350 cmc. bicylindre dont le moteur n'est autre qu'un dérivé du prototype de 350 cmc. que nous réservait le dernier Salon de Milan, prototype signé Giannini.

Le moteur est un twin jumelé dont les cylindres sont inclinés sensiblement de 45° vers l'avant, ceci afin d'obtenir un bon refroidissement des culasses et des cylindres côté échappement.

Alésage : 59 : Course : 61, donc encore ici un moteur très légèrement longue course !.. Cylindrée exacte : 333,5 cmc. La puissance serait d'ores et déjà de 48 CV à 9.500 t.-m. soit une puissance spécifique plus qu'honorable de 144 CV/l. !..

Parmi les détails de construction connus, citons : distribution par double ACT commandé par cascade de pignons entre les deux cylindres, vilebrequin en plusieurs parties avec deux volants extérieurs (un de chaque côté). Ce vilebrequin tourne sur quatre roulements, dont un central. Allumage magnéto. Graissage à car-

ter sec avec double pompe (arrivée et retour).

Le cadre est du type « treillis métallique » avec bien entendu une suspension arrière oscillante et à l'avant une fourche Earles à double triangulation qui reportent très en avant les éléments amortisseurs.

Le poids, sans carénage, serait de 131 kg. !..

× × ×

Voici donc encore quelques beaux modèles de compétition qui nous viennent de l'autre côté des Alpes. Mais la liste n'est pas encore close. Parmi les inconnues, il reste toujours la 125 twin Gilera, une 250 Parilla simple ACT qui irait au TT, pilotée par Mac Intyre. Il s'agirait d'un nouveau modèle élaboré par l'ingénieur Salmaggi.

Quant à l'ingénieur Colombo, actuellement chez Bianchi, outre la 175 cmc., il préparerait une 250 cmc. bicylindre.

Notons enfin les 175 simple et double ACT Devil dues à William Soncini, et il ne nous reste plus qu'à admirer l'enthousiasme de toute l'industrie italienne pour tout ce qui touche à la compétition.

André CAM





PREDOMINANCE
ANGLAISE

au

IX^e TRIAL

LAMBORELLE

A moins de 20 kms de Bruxelles, vers Charleroi, le village d'Ohain est le centre de la désormais classique manifestation du sport motocycliste hivernal, que l'on a pu, à juste raison, qualifier de « Grand Prix du Trial ». Nous sommes là tout à côté de Waterloo, « dans ce cirque de bois, de côteaux, de vallons »... et des noms tels que « Mont des Français », « Mont des Prussiens », évoquent l'épopée des années 1800.

Le circuit développe ses méandres sur 52 kms, à travers une campagne ravissante, avec de petites routes que l'on dirait avoir été faites exprès pour l'agrément du motocycliste, l'ardeur des concurrents étant freinée, et leur virtuosité mise en valeur, par 13 zones « non stop », aux difficultés judicieusement conçues.

Une journée idéalement claire et ensoleillée, une participation d'équipes de grands spécialistes, belges et étrangers, certains « non stop » vraiment spectaculaires, tous ces éléments réunis con-

tribuèrent à faire de cette manifestation de pur sport motocycliste, une réussite complète, tout à l'honneur des dévoués membres du club organisateur : l'Union Motoriste de Bruxelles.

Nous avons naturellement surveillé de façon particulière le comportement de l'équipe française : malgré l'accueil chaleureux qui leur a été réservé en cette région éminemment francophile, ils ne se sont sans doute pas sentis très à l'aise, au milieu de ce déploiement de forces, qu'il n'est pas courant de trouver chez nous pour des épreuves de ce genre, aussi ne faut-il pas prendre au pied de la lettre les résultats sèchement énoncés en chiffres dans le classement général : nous sommes persuadés que nos compatriotes sont capables de faire bien mieux,

et nous souhaitons qu'ils persévèrent dans ces confrontations réellement internationales, où il n'y a pas de raison pour qu'ils ne puissent égaler les meilleurs.

Nous pensons surtout à Delauné, qui a fait une excellente impression, devançant au classement des belges chevronnés de ce parcours, tels que Rousselle, Hermand, Stasse, etc... Létang, Tardiff, Charpentier, ont été classés eux aussi, et ce n'est pas là une mince référence si l'on considère

En haut : le grand vainqueur de l'épreuve : Brian Martin (BSA) et ci-dessous, de gauche à droite, Létang, Fisher, vainqueur en petite cylindrée et Tardiff.



la valeur et l'importance numérique de la coalition adverse.

En l'occurrence, le fait brutal demeure : les anglais (qui remportent pour la quatrième fois consécutive la victoire au Trial Lamborelle) sont actuellement les maîtres incontestés de cette spécialité, mais les belges ont été à leur contact plus tôt que nous et ils semblent en avoir profité : c'est un peu ce qui s'est passé et se passe encore en moto-cross. Il appartient donc aux clubs de déceler et d'encourager activement les talents susceptibles de s'affirmer, pour tenter de rassembler bientôt une équipe nationale capable de porter haut et ferme nos couleurs à l'étranger. Il faudrait aussi qu'à l'instar de ce que nous voyons chez nos amis belges, l'encouragement moral vienne des « hautes sphères » (par exemple le Président de la Fédération Belge Moto était à tous les départs de ce trial).

H. F.

DE VOUS A MOI ENTRE DEUX NON-STOP

Nombreux furent ceux qui déplorèrent le départ de toutes les grosses cylindrées avant les petites. On a regretté en effet que certains pilotes disposant de grosses machines, aient parfois « labouré » des passages.

Les organisateurs se sont justifiés en déclarant cette mesure propre à éviter les embouteillages dans les non-stops, les « gros cubes » roulant sensiblement plus vite que les autres. Il semble toutefois que cette question sera sérieusement examinée et qu'il en sera tenu compte l'année prochaine.

★

Un pointage qui mérite un grand coup de chapeau, c'est celui du grand vainqueur du jour, Brian Martin. Il y avait 52 sections à franchir et le pilote de BSA n'encourut que 13 points de pénalisation ! Ceci mérite d'être signalé.

★

Un autre exploit remarquable est celui de George Fisher, gagnant en petites cylindrées sur Triumph. Bien que ne pilotant qu'une machine de cylindrée moyenne (200 cmc.), il se plaça au sixième rang du classement (officieux) « toutes catégories » !

★

Les supporters français, sans être très nombreux, avaient ce qu'on appelle de la « présence ».

L'international de moto-cross Charrier était partout à la fois, prodiguant des conseils innombrables aux représentants français. Il accomplissait en même temps qu'eux toute la longueur



RESULTATS EXPERTS

Grosses cylindrées : 1. Brian Martin (Angl. BSA 348) 18 pts ; 2. John Giles (Angl., Triumph 498) 17 pts ; 3. E. Usher (Angl., Matchl. 350) 17 pts ; 4. Jackson (Angl., AJS 350) 17 pts ; 5. J. Brittain (Angl., Roy. Enf. 346) 20 pts ; 6. T. Ellis (Angl. BSA 499) 39 pts ; 7. A. Colin (Belge NSU 350) 46 pts ; 8. D. Skinner (Angl., Triumph 350) 48 pts ; 9. N. Holmes (Angl. Ariel 497) 52 pts ; etc...

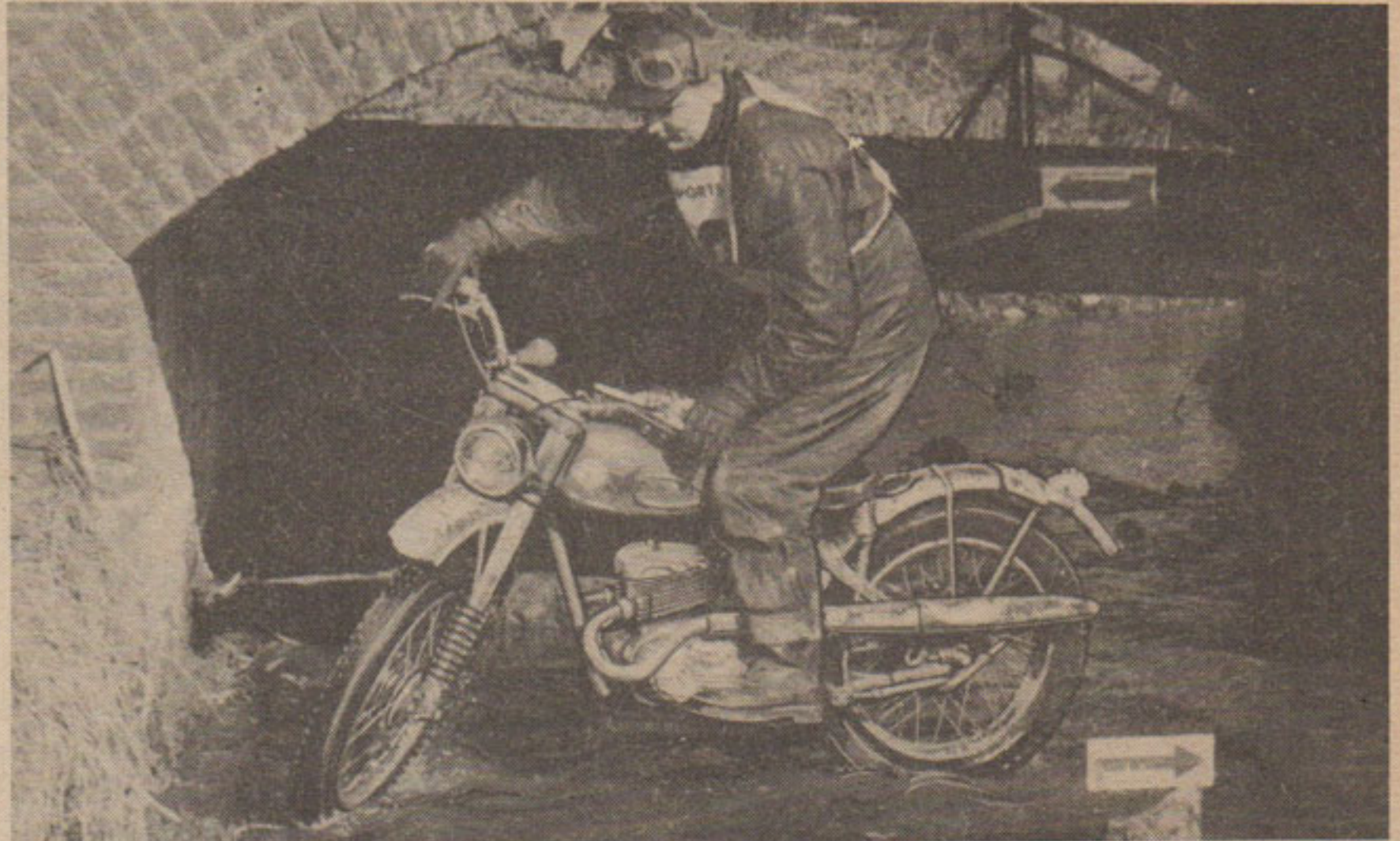
Petites cylindrées : 1. Georges Fisher (Angl., Tr. 199) 32 pts ; 2. R. Georges (Belge, FN 175) 43 pts ; 3. A. Sterkendries (Belge, FN 175) 50 pts ; 4. L. Decoster (Belge, Saroléa 200) 51 pts ; 5. M. Deconinck (Belge, DKW 175) 59 pts ; 6. J. Bus-sine (Belge, FN 175) 59 pts ; 7. A. Grain-dorge (Belge, FN 175) 64 pts ; 8. N. Verhaegen (Belge, Salira 200) 66 pts ; 9.

Willy (Belge, James 200) 78 pts ; ... 19. C. Delauné (Franç., Motobéc. 175) 100 pts ; ...30. R. Létang (Franç., Puc h150) 176 pts ; 31. J. Tardif (Fr., Monet Goy. 232) 184 pts ; 32. G. Charpentier (Fr., BSA 250) 193 pts.

JUNIORS

Grosses cylindrées : 1. De Groote (Hol. Triumph 500) 18 pts ; 2. Neetens (FMB) 18 pts ; 3. Roland (RMU Namur) 19 pts ; 4. Joachim (MU Wavre) 19 pts ; 5. Quiévreux (AMC Mons) 21 pts ; 6. De Rom (RMES) 25 pts ; 7. Durant (RUM Mettet) 25 pts ; 8. Laroye (FMB) 31 pts ; 9. Mathieu (Ciney MC) 47 pts.

Petites cylindrées : 1. Peeters (RAMCS) 11 pts ; 2. Buydens (RMES) 13 pts ; 3. Goffaux (RUMB) 18 pts ; 4. Muth (RAM CB) 19 pts ; 5. Deconinck (AMCI) 21 pts ; 6. Patris (AMC Namur) 21 pts ; 7. Jossart (RAMCB) 22 pts ; 8. Schrijvers (RMES) 23 pts ; 9. Gerrebos (Elans) 23 pts ; etc...



des non-stops..., mais en courant à côté des concurrents.

★

Un qui n'a pas perdu son sang-froid, ce fut le grand vainqueur de la journée, l'anglais Brian Martin. Avant d'aborder un non-stop, il arrêtait sa moto et allait consciencieusement examiner les difficultés. Puis, flegmatique comme tout bon britannique qui se respecte, il remontait sur sa machine et repartait en se jouant des embûches avec une maîtrise totale. Ce fut une grande leçon pour chacun.

★

Beaucoup de spectateurs avaient remarqué que les deux bottes portées par l'anglais Packam n'étaient, ni du même modèle, ni de la même couleur. Les amateurs d'élégance ont pu être choqués, mais les amateurs de plaisanteries y ont trouvé leur compte.

★

Une nouvelle preuve nous a été donnée au Lamborelle de l'expérience et du grand souci de préparation des anglais.

Alors que tous les autres concurrents utilisaient des repose-pieds à garniture en caoutchouc, ils étaient les seuls à employer des minces plaques métalliques, aussi peu saillantes que possible, et dont le profil effilé dans le sens de la marche, permettait de « couper » le sol, en offrant une moindre résistance dans la boue.

★

Trois français seulement ont pu franchir la ligne d'arrivée : Tardif, Létang et Delauné.

Les progrès de ce dernier sont d'ailleurs remarquables. Il n'a totalisé que 100 points de pénalisation, par rapport à 146 l'année dernière. Encore 2 ans de progression de ce genre, et il ne sera plus très loin du vainqueur.

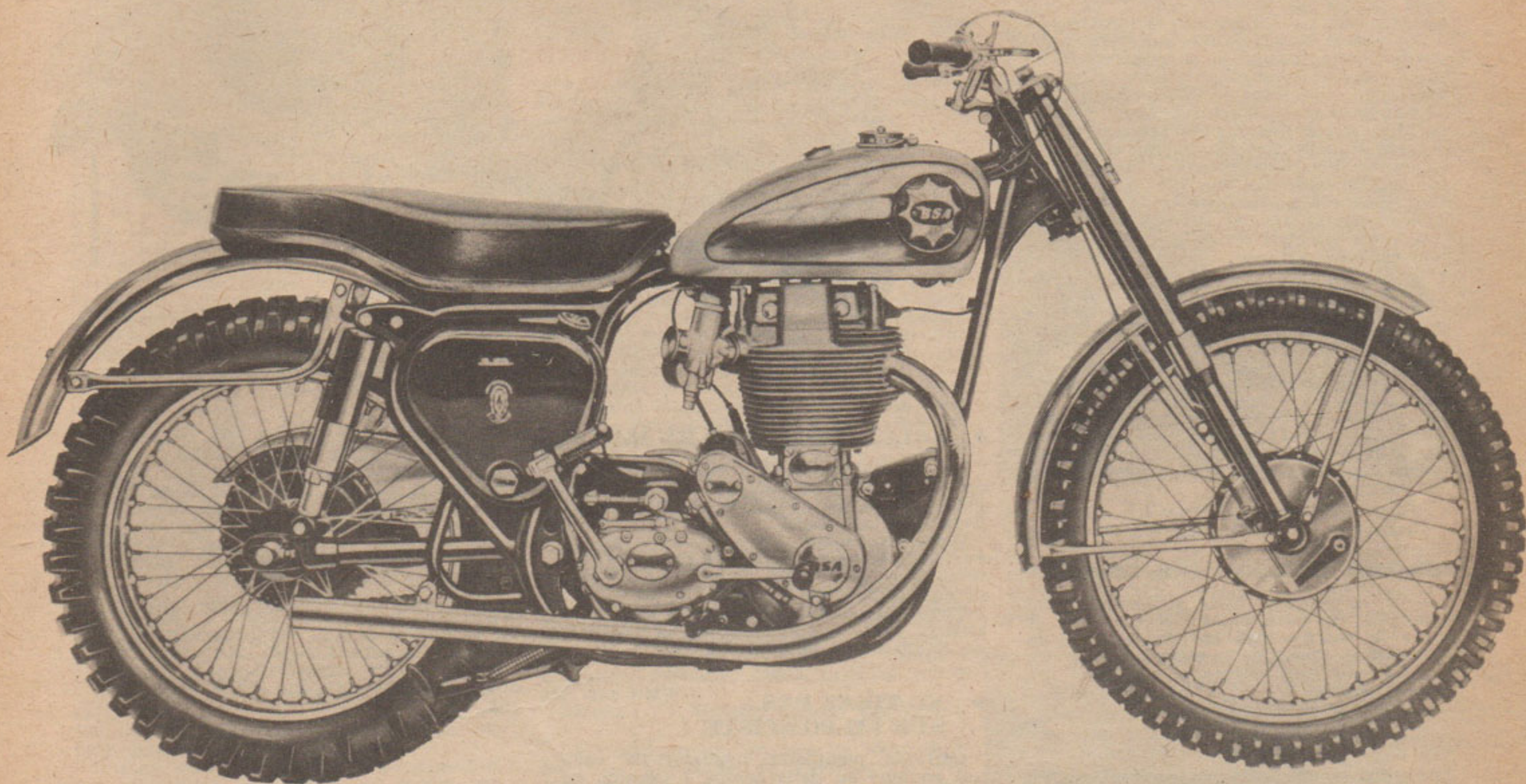
Ci-dessus : Sterkendries, sur FN et, ci-dessous, notre meilleur représentant, C. Delauné. En bas, à gauche : Usher.



La saison commence,



Voici votre machine !



BSA GOLD STAR

B 32 - 350 cc. 375.000 Frs.

B 34 - 500 cc. 390.000 Frs.

Quelques victoires en 1955

GRAND PRIX DE MOTO-CROSS D'ITALIE — GRAND PRIX DE MOTO-CROSS DE GRANDE-BRETAGNE
GRAND PRIX DE MOTO-CROSS DE BELGIQUE — GRAND PRIX DE MOTO-CROSS DE HOLLANDE
GRAND PRIX DE MOTO-CROSS DE SUEDE
CHAMPIONNAT DE FRANCE DE MOTO-CROSS CATEGORIE 350

CHAMPIONNAT DE MOTO-CROSS D'EUROPE

BSA

BSA

ACTUALITES

POUR LES VICTIMES DE LA ROUTE

A l'occasion des fêtes de Pâques, près de 2.000 postes de secours seront en état d'alerte sur les principaux itinéraires.

Ces postes seront facilement reconnaissables par les panneaux à emblème de la Croix Rouge, marquant leurs emplacements.

Chaque poste est tenu par un personnel volontaire instruit de ses devoirs et capable d'initiative, disposant d'un matériel de première urgence renouvelé au fur et à mesure des besoins.

En 1955, 700 d'entre eux ont eu à intervenir, certains jusqu'à 60 fois consécutives. Cette activité a fait l'objet de 5.233 rapports d'accidents, ayant occasionné 6.855 blessés et 337 morts, contre 5.463 blessés et 271 morts en 1954, soit une augmentation de plus de 25 %, portant à près de 100.000 le total des victimes secourues depuis l'origine de l'œuvre.

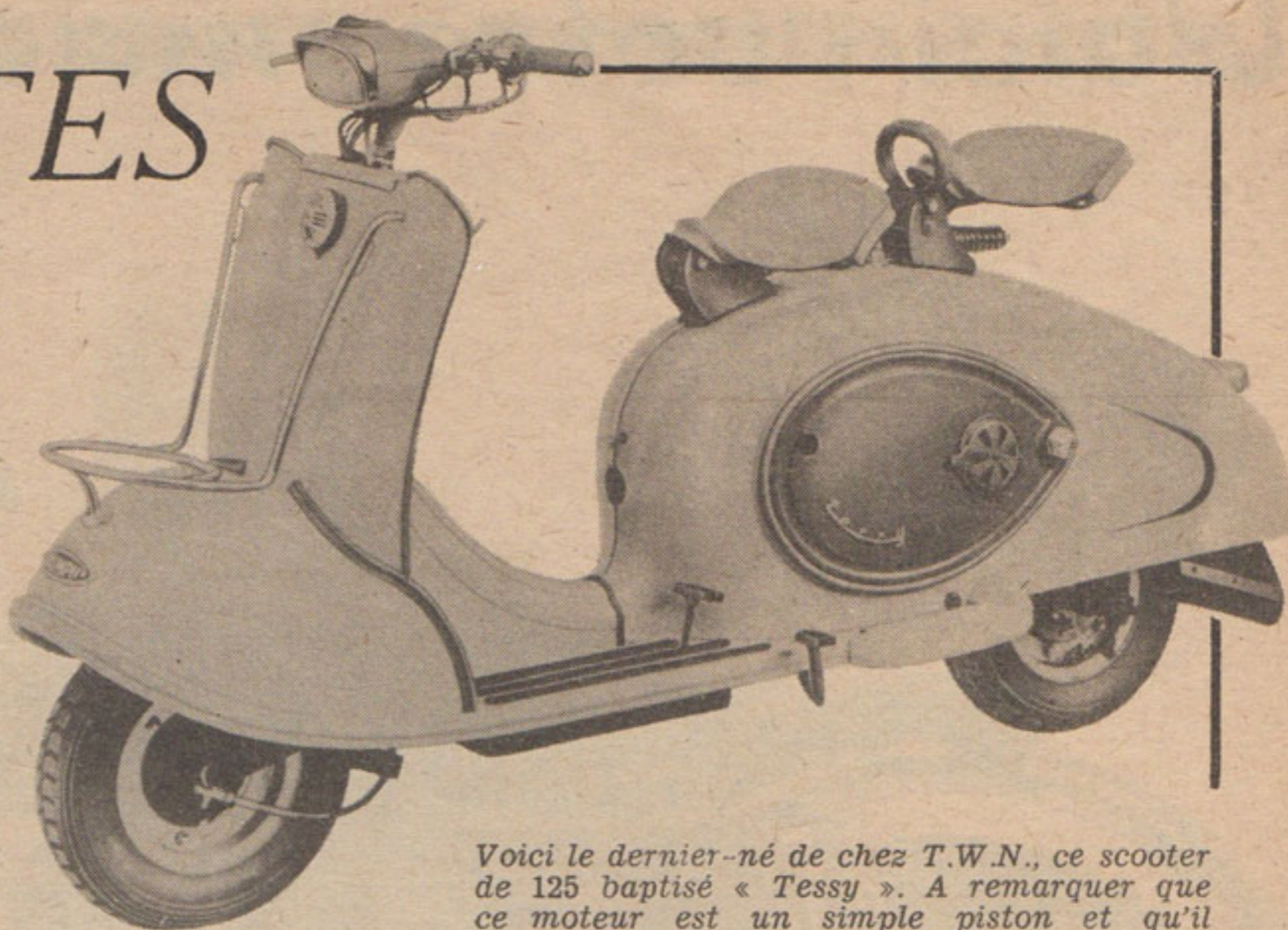
L'étude de ces rapports a fait ressortir que 38 % des accidentés sont des automobilistes, 3,05 % des conducteurs de poids lourds, 0,84 % des passagers d'autocars, 17,82 % des motocyclistes, 17,88 % des utilisateurs de vélomoteurs ou de cyclomoteurs, 12,44 % des cyclistes et 8,99 % des piétons.



NECROLOGIE

Nous apprenons que le sympathique champion de moto-cross Henri Frantz et toute sa famille ont été endeuillés à la suite d'un terrible accident. C'est en jouant avec un revolver que son fils Charles-Henri, 8 ans, a blessé mortellement son frère Hervé, 4 ans.

A Henri Frantz et à sa famille, « Moto-Revue » présente ses condoléances émues.



Voici le dernier-né de chez T.W.N., ce scooter de 125 baptisé « Tessy ». A remarquer que ce moteur est un simple piston et qu'il développe 7,8 CV à 6.200 t.-m.

◆ SALON REGIONAL DU MANS

Le Sixième Salon Régional du Cycle et du Motocycle aura lieu les 7, 8 et 9 avril prochains, dans le Hall de la Chambre de Commerce, au Mans.

Cette exposition groupera cette année environ une quarantaine de marques différentes avec un total de plus de 350 machines différentes. Le même effort de présentation a été demandé aux exposants afin de présenter aux nombreux visiteurs un Salon digne de celui de 1955.



◆ NE TIREZ PAS... SUR LE POMPISTE !

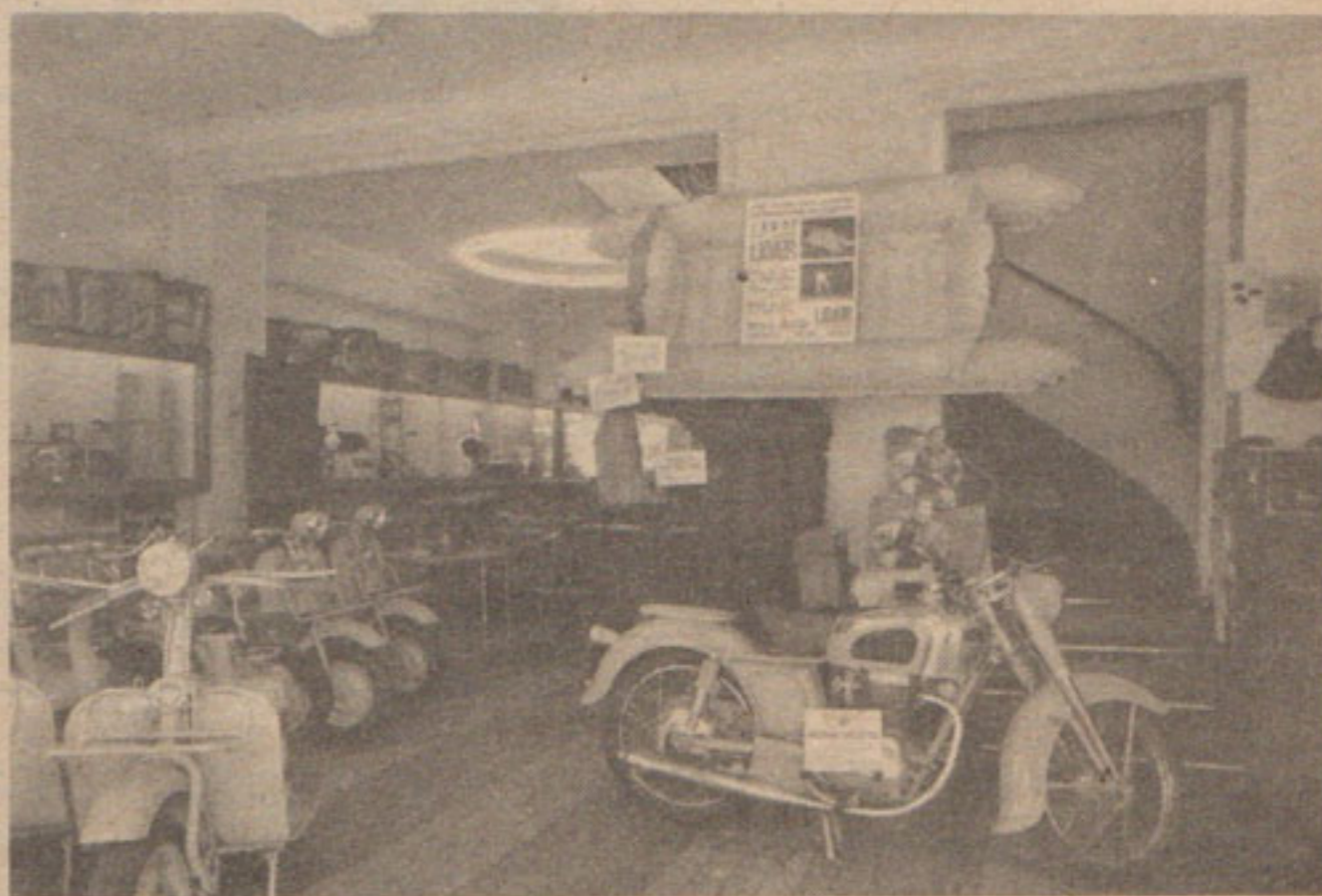
Certains pompistes négligent-ils ceux qui roulent en deux temps ? Comme en

tout il faut faire la part des choses, et il y aura toujours des commerçants qui ne comprendront pas l'importance d'une clientèle fidèle. Les vrais pompistes, heureusement, forment la majorité. Ils savent que les deux temps ne sont pas des parents pauvres, qu'ils sont déjà environ quatre millions, et que cette clientèle nouvelle se développe chaque année.

Dans les stations-service qui jalonnent nos routes, notamment celles à l'emblème du « cheval ailé », les propriétaires de deux temps savent qu'ils trouveront toujours, avec un accueil souriant, les produits spéciaux qui ont été conçus pour eux.



A deux pas de la gare Montparnasse, se trouve ce splendide magasin Motobécane tenu par M. Delaire. En plus des modèles neufs et des occasions revisées et garanties, nous trouvons la location de scooters et vélomoteurs et surtout...



...un rayon « camping » parfaitement achalandé et où la vente à crédit est largement pratiquée pour les tentes, matelas pneumatiques, camping-gaz, canots pneumatiques, etc... Un grand stock de pièces détachées, ainsi qu'un atelier tenu par des mécaniciens spécialisés, permettent un service rapide et impeccable.

AU PARIS - NICE

Pour la trentième fois, le Paris-Nice motocycliste eut lieu et toujours avec un égal succès. Il n'est qu'à considérer le nombre de partants, 102, pour s'en assurer. Ce nombre élevé de concurrents n'excluait d'ailleurs pas leur qualité, et la meilleure preuve en sont les 96 pilotes qui ont réussi à atteindre Nice. Ils ne l'ont pas fait sans mal d'ailleurs. L'itinéraire, qui, rappelons-le, passait primitivement par Sens, Dijon, Vichy, Lyon, Grenoble, Digne, a dû être modifié entre ces deux dernières villes, par suite des mauvaises conditions atmosphériques et de l'état déplorable des routes.

Malgré cette déviation, la pluie et le verglas n'ont pas épargné les concurrents, qui ont été mis à rude épreuve, surtout en fin de parcours.

Notons que si 6 d'entre eux abandonnèrent pour ennuis mécaniques, 61 terminèrent sans pénalisation, ce qui confirme, si besoin est, la maîtrise des participants. Il faut par ailleurs remarquer l'exploit réussi par Carré fils, qui ayant pris le départ comme individuel sur une 175 cc. « Castor » Monet-Goyon, a réussi à atteindre Nice sans un point de pénalisation.

Comme il fallait évidemment départager les ex-æquo, un chronométrage sur un parcours de côte fut effectué, chronométrage qui eut lieu au Col de Lecque, sur une distance de 6,411 km.

Les moyennes imposées étaient de 45 kmh pour les 175 cmc., 50 kmh pour les 250 cmc., 55 kmh pour les 350 cmc., 60 kmh pour les 500 cmc.

Il était compté 1 point de pénalisation par cinquième de seconde de retard sur le temps idéal (8'32" pour les 175, 7'40" 4/5 pour les 250, 6'58" 4/5 pour les 350, et 6'24" pour les 500 cmc.).

RÉSULTATS DE LA COURSE DE CÔTE

175 CMC. : 1. Squiri (Nice) sur Magnat-Debon, 17 pts ; 2. Maisonneuve (Magnat-Debon) 24 pts ; 3. Allo (Magnat-Debon) 26 pts ; 4. Henriot (Magnat-Debon) 30 pts ; 5. Pujos (Gitane) 35 pts, etc...

250 CMC. : 1. Pesset (Dijon) sur Terrot, 14 pts ; 2. Pilot (Terrot) 20 pts ; 3. J. Peretti (Magnat-Debon) 70 pts ; 4. P. Peretti (Magnat-Debon) 184 pts ; 5. Sacareau (Peugeot) 367 pts.

350 CMC. : 1. Pardon (1^{er} CRT Vincennes) sur BSA, 546 pts ; 2. Guignabodet (BSA) 606 pts ; 3. Gaussen (BSA) 1.220 pts ; 4. Rousseau (Terrot) 1.222 pts.

500 CMC. : 1. Nitriot (Garde Républicaine Versailles) sur BSA, 25 pts ; 2. Ageorges (BSA) 50 pts ; 3. Clair (BSA) 78 pts ; 4. Vasseur (BSA) 110 pts ; 5. Tomesani (Norton) 177 pts.

SIDECARS : 1. Guyard (Dijon) sur Terrot, 510 pts.

× × ×

A noter la tenue remarquable de l'équipe Follis, à qui trois de ses pilotes, Susini, Bouillard et Souabine ont permis d'enlever la Coupe du Ministère de la Jeunesse et des Sports, décernée à l'équipe ayant le troisième plus grand nombre d'arrivants non pénalisés à Nice. Ce résultat est d'autant plus convaincant que l'on savait la firme lyonnaise décidée d'abord à entraîner ses pilotes et à les mettre peu à peu « dans le bain » de la compétition. Etant donné ces ambitions volontairement et temporairement limi-

tées, il est certain que la bonne tenue des Follis, dans Paris-Nice, laisse présager d'un bel avenir pour la marque.

CLASSEMENTS A NICE

175 CMC. : 1. ex-æquo : Maisonneuve, Allo, Henriot, Squire (MC Nice) sur Magnat-Debon ; Baldini, Moschetti (MC Nice), sur Griffon ; Bessière (MC Malivois) sur Gnome-Rhône ; Susini, Bouillard, Souabine (MC Lyon) sur Follis ; François et Michel Bizot, Mercier (MC Dijon) sur Favor ; Carré (US Métro) sur Monet-Goyon ; Descoureaux (MC Provins) sur Gnome-Rhône ; Guillain, Guerville, Lelieu, Mayaux (2^e CRT) sur Peugeot.

250 CMC. : 1. ex-æquo : Pesset, Simonot, Pilot, Bersauter (Amicale Dijon) sur Terrot ; Peretti Pierre et Joseph (Fréjus) sur Magnat-Debon ; Bouin, Sacareau, Chartier (Valentigney) sur Peugeot ; Courrent (Epernay) sur Terrot.

350 CMC. : 1. ex-æquo : Guignabodet, Bardou, Gaussen, Rousseau (1^{er} CRT) sur BSA.

500 CMC. : 1. ex-æquo : Furling (2^e Légion de Gendarmerie) sur BMW ; Nitriot, Charles, Laigle, Clair, Vasseur, Ouvrardot, Ageorges, Fanoi (Garde Républ.) sur BSA ; Morlet (Dijon) sur Terrot ; Vinçon, Papegay, Huon (CMGR) sur Cemec ; Brizou, Laplacette, Faivre (GT 501) sur Terrot ; Lagrange, Pernelle, Malle, Maguin (GCR 601) sur BMW.

Sidécars : 1. Guyard (Dijon) sur Terrot.

× × ×

Le lendemain de l'arrivée, le Moto-Club de Nice a décidé de l'attribution des nombreuses coupes offertes. La plus importante, celle du Président de la République, a été remise à la maison Terrot, qui eut 11 arrivants à Nice, dont 10 sans pénalisation.

Notons enfin que la coupe « Moto-Revue » récompensant le meilleur temps dans l'épreuve de côte en 500 cmc. a été attribuée à Tomesani, qui conduisait une Norton Dominator.

Coupe du Président de la République à Terrot, avec Pesset, Simonot, Pilot (Bersauter, Courrent en 250 cmc. ; Morlet, Brizou, Laplacette, Faivre et Tillequin en 500 cmc ; Guyard en sidécar.

Coupe de S. A. S. le Prince Aga Khan à Magnat-Debon, avec 6 arrivants : Squiri, Maisonneuve, Allo, Henriot en 175 cmc. ; Perretti frères en 250 cmc.

Coupe du Ministère de la Jeunesse et des Sports à Follis, avec Susini, Bouillard, Souabine en 175 cmc.

Coupe de la Ville de Nice à Favor, avec Michel et François Bizot et Mercier, en 175 cmc.

Coupe des Cycles et Motos du Littoral à Magnat-Debon avec Squiri, réalisant le meilleur temps dans l'épreuve de côte en 175 cmc.

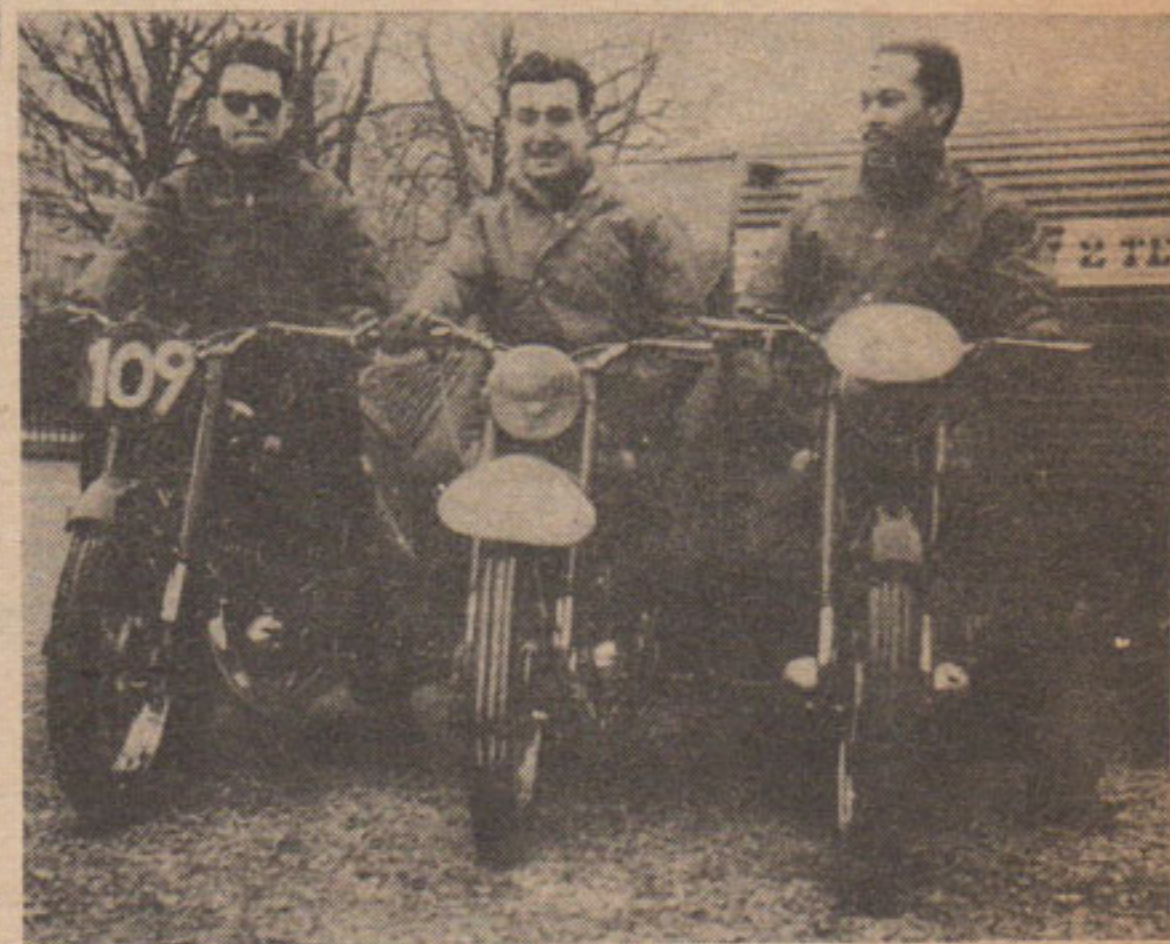
Coupe de la CS du MC Nice à Terrot, avec Pesset réalisant le meilleur temps dans l'épreuve de côte en 250 cmc.

Coupe Imberti à Pardon, du 1^{er} CRT, meilleur temps de la course de côte en 350 cmc.

Coupe des Scooters à l'Amical Scooter Club de Nice (Dauché, Bon, Martin).

Coupe « France-Soir » à CEMEC, avec Papegay, meilleur temps de sa catégorie dans l'épreuve de côte.

Coupe « Moto-Revue » à Norton, avec Tomesani, meilleur temps dans l'épreuve de côte en 500 cmc.



Ci-dessus : l'équipe officielle Peugeot sur 250 ccm. bicyclic. - Ci-dessous : les militaires du 1^{er} E.R.T. avaient adapté de petits carénages à leurs BSA. - En bas : Tomesani, sur Norton 500 ccm. auquel revient la coupe « Moto-Revue ».



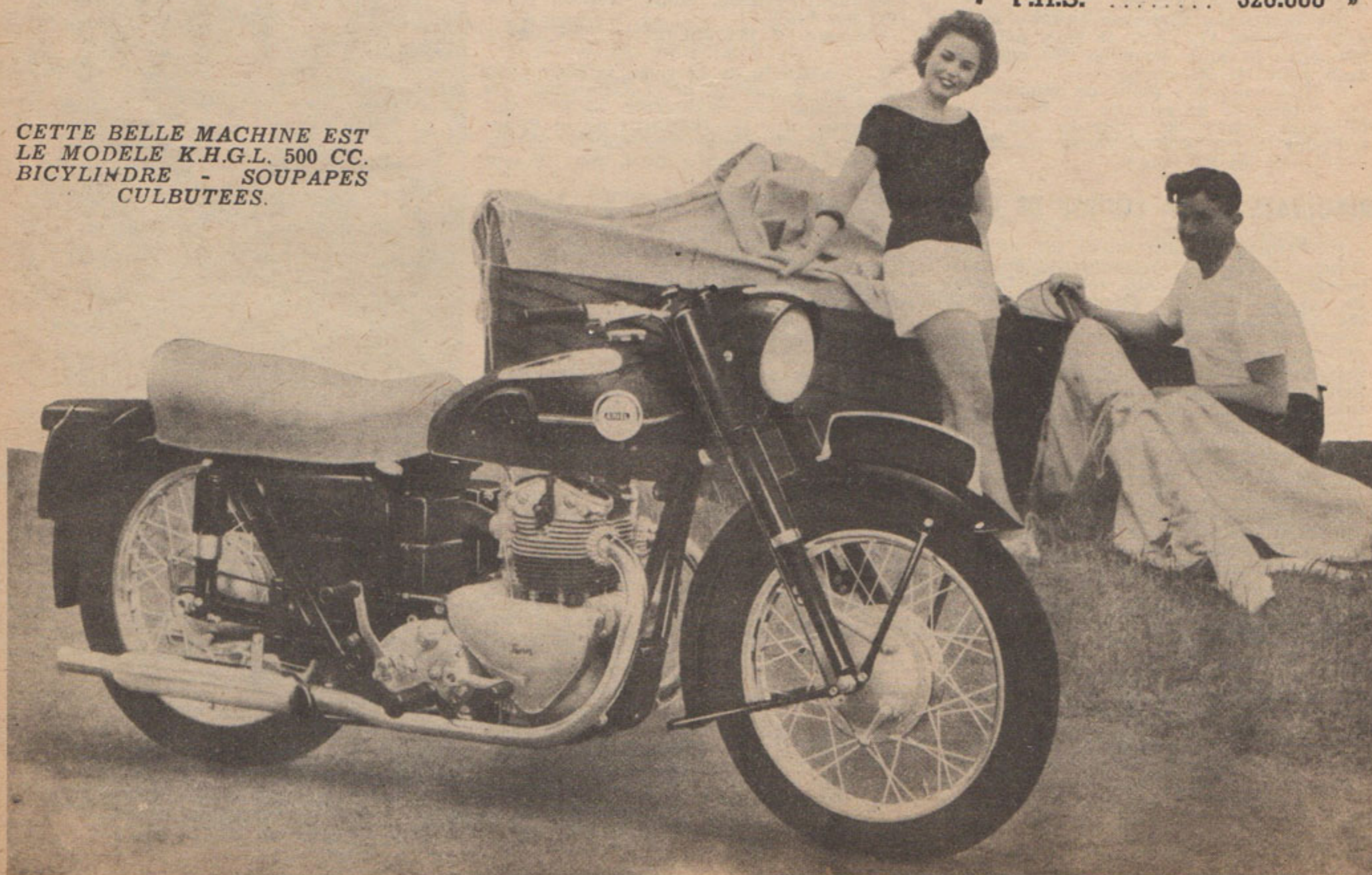
Printemps

ET

ARIEL

Un couple d'amis

CETTE BELLE MACHINE EST
LE MODELE K.H.G.L. 500 CC.
BICYLINDRE - SOUPAPES
CULBUTEES.



**Deux gammes
complètes**

GRAND LUXE

N.H.G.L.	295.000 fr.
V.H.G.L.	315.000 »
V.B.G.L.	300.000 »
K.H.G.L.	350.000 »
F.H.G.L.	370.000 »
4 G.L.	480.000 »

Freins-moyeux AV. et AR.

Carter de chaîne
secondaire intégral.

Phare aérodynamique avec
visière de protection.

Tableau de bord élégant
profilé avec le carénage
du phare.

TOURISME

N.H.S.	250.000 fr.
V.H.S.	270.000 »
K.H.S.	300.000 »
F.H.S.	320.000 »

ECHOS SPORTIFS

DANS
LES
CLUBS

CRITÉRIUM NATIONAL A MONTLHÉRY

Nous avons reçu de la Fédération Française de Motocyclisme et de la Ligue Motocycliste de l'Île de France le texte suivant que nous reproduisons intégralement :

Le Critérium National, créé l'an dernier par la Ligue de l'Île de France pour les motos de sport et de série, et disputé à Monthéry, va connaître sa seconde édition le 15 avril prochain.

On sait que le but de cette grande épreuve, pour laquelle plus de 100 pilotes sont déjà engagés, est de mettre la compétition à la portée d'un plus grand nombre de participants.

Par exemple, l'an dernier, on a pu voir en course des machines strictement de série, de marques très courantes, telles des Motobécane, Terrot, Peugeot, Alcyon, aux prises avec des Puch, Morini, Jawa, qui représentaient la construction étrangère. Les résultats ont été particulièrement remarquables par ceux qui croient que la compétition est réellement l'épreuve de vérité, qui ne laisse place à aucun doute.

De plus, les coureurs auxquels il était impossible d'affronter sur piste des Gilera ou des Norton conçues pour la compétition de vitesse pure ont pu enfin se mesurer avec des adversaires équipés d'engins en vente dans le commerce courant.

De jeunes pilotes ont pu ainsi se révéler au grand public, tels que Mangin, Pocheron, etc..., et les moyennes réalisées ont montré que les professionnels n'étaient pas les seuls à pouvoir prétendre à la vedette. En 500 sport par exemple, la moyenne réalisée par André Nebout : 121,255 est fort honorable et n'a pas toujours été égalée, même dans les courses du Championnat de France.

Ce qui fera l'un des piments du Critérium 1956 sera la participation de trois marques rivales : Motobécane, Peugeot et Gnome Rhône, qui reprennent peu à peu et sans le reconnaître officiellement, leur participation à des épreuves pour machines de sport et de série.

Pour les engagements et les renseignements, s'adresser à la Ligue Motocycliste de l'Île de France, MCF, 73, bd Péreire, Paris, 17^e.

23^e GRAND PRIX DE FLOREFFE

Cette grande classique internationale, organisée par le Royal Motor Union Namurois, aura lieu le 6 mai 1956. Evidemment, la suppression du Grand Prix d'Espagne qui tombait le même jour, favorisera la présence des équipes d'usine et déjà Norton a confirmé son engagement aussi bien en 350 cc. qu'en 500 cc. avec ses 3 pilotes Brett, Hartle et Trow. De plus, une catégorie Juniors, réservée exclusivement aux machines de série, permettra aux jeunes débutants de lutter à armes égales.

Voici comment s'annonce le Grand Prix de Floreffe, et il va sans dire que tous les sportifs seront ravis d'assister à une telle réunion.

■ **MC BANLIEUE NORD** : Le MC Banlieue Nord a élu son nouveau bureau qui se compose comme suit :

Bedu, Prés. Devaux, Vice-Prés. Bourelle, Secrét. gén. Bouvty, Secrét. adj. Noël, Trés. Leuridant, Trés. adj. Vandenberghe, Henry, Vidal : Asses. Robe, Direct. sportif.

Les dates des moto-cross du MC Banlieue Nord sont fixées au 25 mars, 29 avril et 23 septembre. Ces trois moto-cross sont internationaux.

■ **CLUB SPORTIF DE MEAUX**. — A la suite de l'assemblée générale, le bureau de la Section Moto du Club Sportif de Meaux est constitué comme suit :

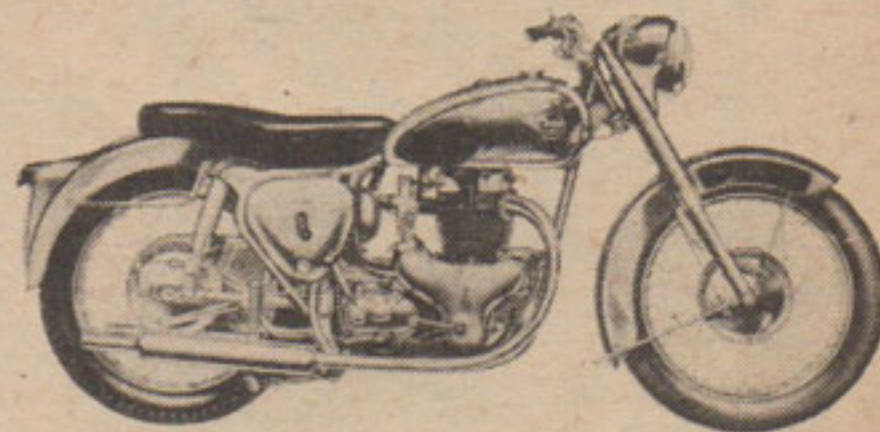
Prés. d'hon. : Barennes. Prés. : Pourquoi. Secrét. : Defacq. Secrét. adj. : Gautier et Viguier. Trés. : Méréle. Trés. adj. : Verhaghe. Trés. hon. : Maurice. Direct. de course : Letriché. Délégués au tour. : Dufour et Delaunay. Cyclomoteur : Sartori et Grange. Des coureurs : Ancel. Capitaine de route : Laurent. Chef des contrôleurs : Demeurie. Conseiller : Doiffémont. Chargé du matériel : Copeau.

■ **MOTO-CLUB SUCY**. — Bureau du MC Sucey pour 1956 : Prés. : Tissandier A. Vice-Prés. : Bourliand M. Secrét. gén. : Auvrayl. Secr. adj. : Loin J.C., Leconte R. Trés. : Chablin P. Trés. adj. : Texandier S.

■ **AMICALE MOTOCYCLISTE PARISIENNE**. — Le nouveau bureau pour 1956 est ainsi constitué : Prés. : Freisse. Vice-Prés. : Leneveu et Bonnafé. Secrét. : R. Viau. Secrét. adj. : Th. Viau. Trés. : Prochasson. Trés. adj. : Guerra. Commiss. au Tour. : Bontemps, adj. : R. Viau. Commiss. sportif : Delaherche, adj. : Grob (cross). Délégué à la LMIP : Freisse.

BSA - ARIEL - RUMI NORD-EST-MOTOS

214, FAUBOURG ST-DENIS - Métro Nord et la Chapelle
Spécialistes diplômés



STOCKISTE PIÈCES
DÉTACHÉES ORIGINE

Machines disponibles NEUF & OCCASIONS

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

Toujours la 1^{re} marque...

MAGURA



Qualité - Sécurité - Choix

NOTICE
franco sur demande
à L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE, 9, rue Belidor - PARIS-17^e

SPECIALITES POUR MOTOCYCLISTES
V&W

5, r. Franklin
Le Pré
St-Gervais

Contre les chocs
et les intempéries

montez les nouveaux
protège-jambes
V&W




Tubes chromés
 Tôles émaillées
 aux teintes des
 grandes
 marques

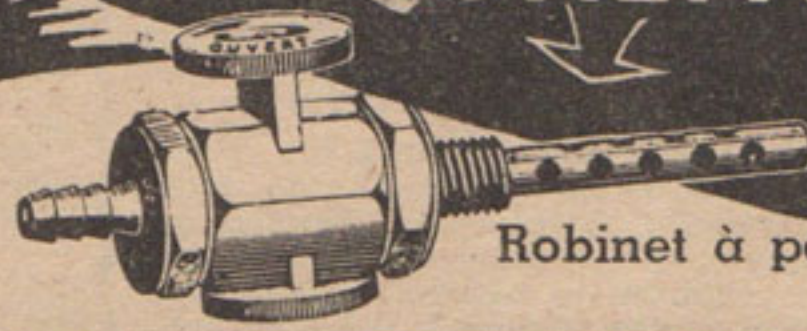


LEGRIS
FILS
100 années d'expérience

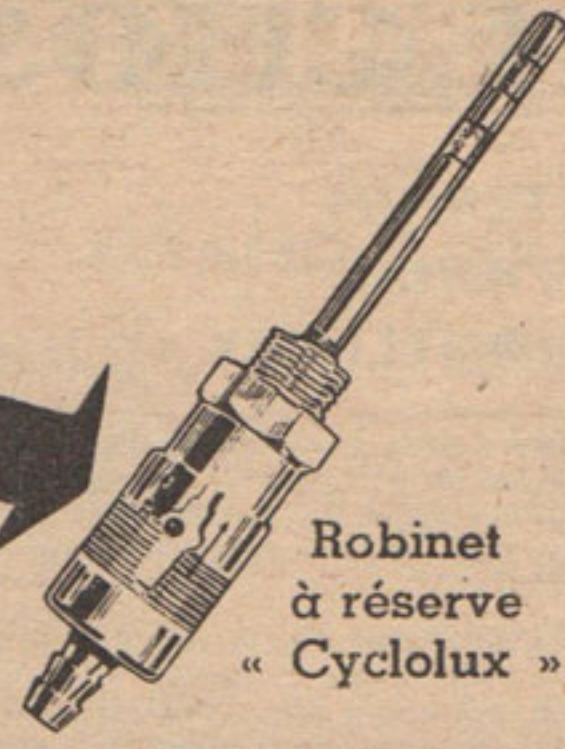
QUALITE



Bougie spéciale
2 temps

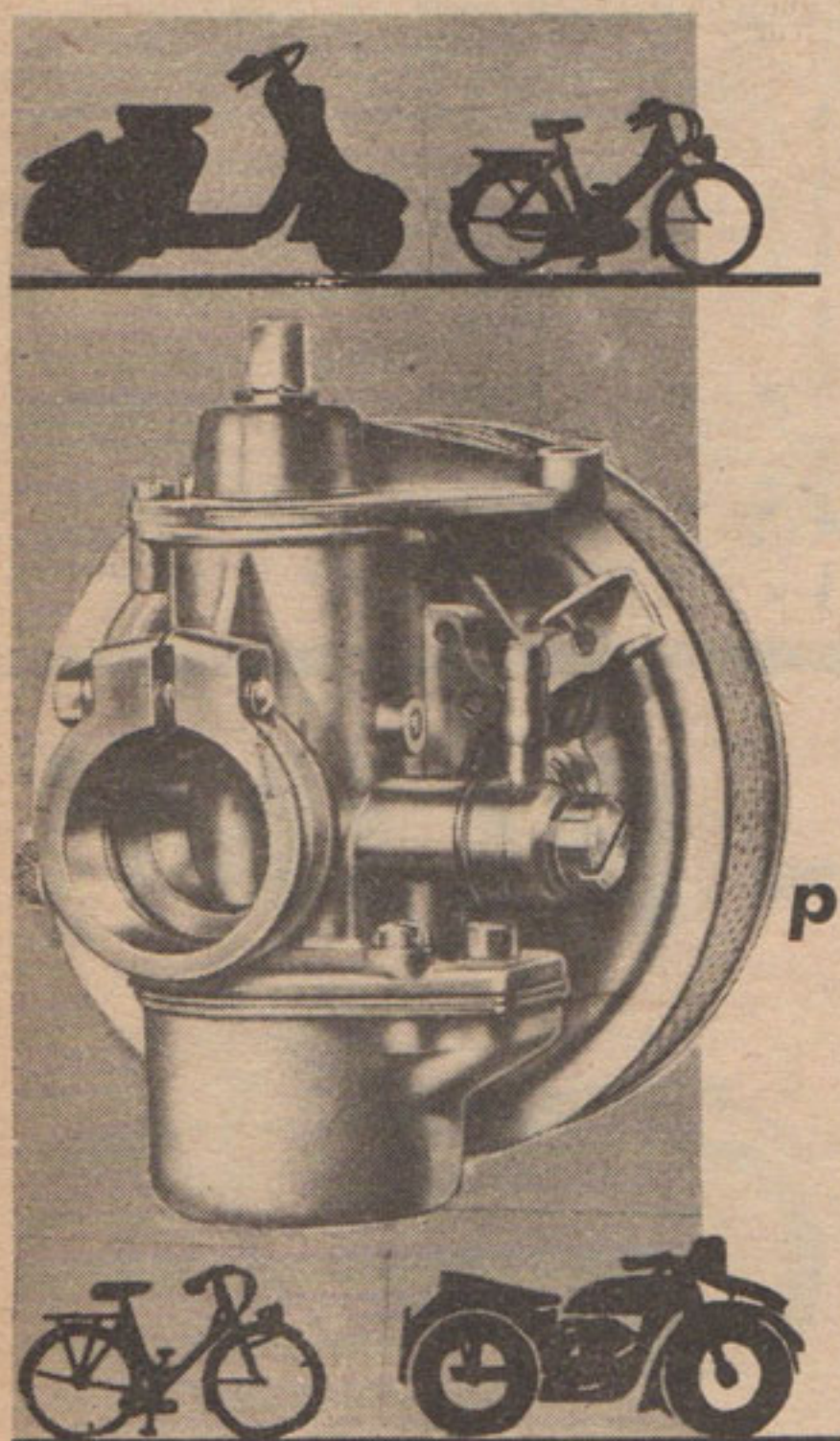


Robinet à poussette



Robinet
à réserve
« Cyclolux »

EXIGEZ LA MARQUE LEGRIS CHEZ TOUS LES MOTORISTES



CARBURATEUR ZENITH MX

*pour motocyclettes, scooters, vélomoteurs,
cyclomoteurs.*

**Étanche aux poussières.
Cuve centrale à niveau stabilisé.**

Sté du carburateur ZENITH, 26 à 32, rue de Villiers LEVALLOIS-PERRET
39 à 51, Chemin Feuillat - LYON (Rhône)

ALJANVIC 113

MOTTAZ



FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES



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

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

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

LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

NEW-MAP

New-Map 350 culb. side b. ét. 70. Lecierf 21 r Boucry 18€.

PEUGEOT

PEUGEOT 175 Gd Luxe 75000 garantie 3 mois, crédit reprise. 17 rue Pajol 18€.

BELLE Peugeot P 515 SP, sidecar Bernardet P 112. 12 rue P. Ams, Rennes.

Excp. 175 Peugeot cme nve Leclerc Sol. 93-46 p 88.

PART. vds Peug. 175 b. ét. éq. px 70. Lassus 3 rue Dalage, Taverny (SO) le sam.

176 TC4 oct. 54 8000, 90000 av. rem. Fulgur 100000, tél. DID. 01-83 heure de midi.

Peugeot 176 type C4 très bon état. 75000. OBE. 47-12.

PEUGEOT 125 4 vitesses, siège, banquettes, accessoires, très bon état. 50000. ROS 11 rue des Martyrs, 9€.

125 Peugeot tte éq. 80000, tr. b. ét. S'adr. 11 r Crillon 4€.

Peug. 176 TC4 sport ét. neuf Guilmond 10 r Coquillière 1er

ALCYON

ALCYON 250 oscil. AV et AR à prof. Crédit. Reprise. 7 rue Pajol 18€.

MONET-GOYON

MONET 200 cc 52 équi. garan. 3 mois 80000. Crédit. Reprise 17 rue Pajol 18€.

Part. à part. Monet Goyon 13000 k nomb. acc. cme nve h. repas ARC. 54-21. Bx TUR. 92-00. Poste 51-85.

D.S. MALTERRE

Part. vends DS Malterre 175 AMC 4 vit. susp. AR fourche télésc. parf. état mécan. + nombreux accessoires. Téléph. M. MATRY ETO. 56-35.

DS Malterre 175 cc AMC parf. état mot. gar. neuf vis. soirs GELY 53 r Cl. Decaen 12€.

175 DS MALTERRE 4 tps culb. 5000 k 115000. Henry 6 bd de Vincennes, Fontenay sous Bois

RENE GILLET

MOTO sidecar René Gillet 750 cc à v. prix intéressant. Demarest Raymond 18 rue St-Julien, Rouen (Seine Marit.).

Cse santé vend R. Gillet 250 cc 3 CV b. ét. px 140. Dubois 156 r A. Silvestre, Courbevoie

SIDE R. Gillet 1000 bon état bas px mot. ref. Lyraud 55 r Convention, Romainville (S.)

TERROT

Terrot 5 CV 49 selle double garan. 3 mois 75000. Crédit. Reprise. 17 rue Pajol 18€.

TERROT 350 de 32 bon état 20000 fr. M. LEBLANC 13 rue J. Kable Paris 18€.

500 RGST side Bernardet cme neuf poss. crédit 150000. Papon 15 av. 14 Juillet, Aulnay sous Bois (SO).

Vd moto 500 Terrot 1953 px int. Tailliez 16 r St Antoine

500 RGST impec. bas px René 130 Chemin Vert 11€ Roq.26-88

JONGHI

Jonghi 125 ACT c. nve. 6 r d. l. Somme. Aulnay s/Bois (SO)

GNOME-RHONE

500 cul. Gn.Rh. CV2 b. ét. av. ou ss side. 100. à déb. Jung 135 Château Rentiers apr. 19 h.

MOTOBECAE

500 S. C. Motob. parf. état nbx acc. 50000. Pasty 30 Fontaine du Gué, Deuil (SO).

175 Motobécane 7000 km ét. n° part. à p. 100000. Benoit 4 rue Alexandre Dumas 11€.

MB 175 Z2C 25000 km biplace 80000. GARCIN 2 av. Foch, Suresnes.

25000 Motobécane 125 état parfait, vacances tranquilles. PRIE 24 rue Feydeau.

Motobécane 175 remorque nbx acc. bon ét. px int. casques. Legendre 1 Davy 17€ ap. 19 h.

175 Motob. très bon état tte éq. Mr Maho 8 bis rue H. Poincaré, Clichy PER. 72-96.

125 culb Z46C t. éq. impec. 70000. GRA. 32-00.

175 Motob. remorque Fulgur parfait état. Lelong 23 Ed. Vaillant, Chatenay (Seine).

Motob. T Z 54C 125 t. b. état vis. 62 rue Albert Thomas Le Bourget. Tél AVI. 09-09.

GULLER

175 AMC mot. ent. révisé, tte éq. 80000. MEN. 81-70.

GIMA

GIMA 175 8000 k 90000 vis. ts ls j. sf dim lund. Batteux 184 bd Boissière Montreuil (Seine)

MOTOS de COURSE

MOTOS de course prêtes pour Bol d'Or
500 Norton 53
Velocette 350 KTT
et plusieurs 125, 250 et 350
de cross.

Bas prix.
R. SCEAUX 4 r Beaurepaire Pantin.

ATTENTION!

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

ATTENTION : REMISE DES TEXTES DERNIERE LIMITE VENDREDI AVANT 18 HEURES

PRIX : NOS PRIX SONT EN DESSOUS DE TOUS CEUX APPLIQUES PAR LES QUOTIDIENS.

SI LES PETITES ANNONCES DE MOTO-REVUE NE VOUS DONNENT PAS DE RESULTAT, VOUS NE VENDREZ JAMAIS

ALORS REFAITES UNE ANNONCE DANS «MOTO-REVUE», MIEUX REDIGEE, INDIQUEZ DES PRIX.

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

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

ALORS REFAITES UNE ANNONCE DANS «MOTO-REVUE», MIEUX REDIGEE, INDIQUEZ DES PRIX.

CYCLOMOTEURS

VELOM. neuf V2 R. Gillet ac. 130000. Tél. matin ETO. 54-04 P. 339 Mile Garnier.

Cucciolo T50 tr. b. ét. remor. monoroue à sus. 40. Did. 72-39

SCOOTERS

VESPA 52 excel. état nomb access. 65000. Michéa ENT. 34-65. 37 P. Bobillot Charenton

VESPA 52 tr. bon état nbx acc. PLA. 47-02.

Scoot. Ydral éq. spéc. camp. av. rem. Fulgur caisse spéc 70 kg cse dép. pft ét. méc. 50 m. Paillant 33 r Violet, Paris.

Moby. 10000 km visible Moto-confort Opéra 10 bd Italiens

STARLETT 55 imp. 2500 k. 107 rue V. Hugo, Levallois.

VESPA 54 t. b. état 17000 k équi. 80000. Grobon 241 r Tolbiac, Paris 13€.

Lambretta impec. peu roulé. Jauneau 19 r Sully Charenton

VESPA état neuf 3000 km éq. ENT. 04-97 avant 10 h.

Lambretta 54 équi compl. 75. 47 rue Deguingand, Levallois.

MOTOS AMERICAINES

HARLEY 750 impeccable 110. BIZE 16 r Nelaton 15€.

MOTOS TCHEQUES

Jawa 350 pft etat. Cucciol. Ely. 99-68 Poste 281 semaine.

JAWA 350 parfait état access. 120000. GENIOLE 35 rue des Ecoles, Chatou (S-O) Ecrire

JAWA 350 état impec. M. Giroud, POM. 04-92.

Excp. 350 Jawa impec. Leclerc SOL 93-46 P. 88.

JAWA 350 avec side Steib. Bouquillon 43 r d. Sentier.

JAWA 350 52 15000 km imp. éq. pr camp. sac. renf. rem. Fulgur nbx acc. HANS 27 av. du Maine 15€ après 18 h.

JAWA 250 et 350 CSEPEL 250

TOURISME
et Grand Sport peu roulé
Etat neuf absolu

Prix exceptionnel

Garantie - Crédit

SIDAM

8, rue Fourcroy, PARIS-17°

Ouvert tous les jours

MEME LE DIMANCHE MATIN

MOTOS AUTRICHIENNES

PUCH 250 TF 53 impec. prix 140. nbx access. Hude 64 rue Lannes, Nanterre.

PUCH 125 TT bon état méca. Ecr. COQ 44 rue de Docteur Blanche, Paris 16€.

125 PUCH 1950 état impec. ss interméd. px int. Ecrire ou voir Gabler 57 r Camelinat Viry-Châtillon (S-O).

PUCH 250 TF noire bon état bas prix. Van Morisse 17 rue Franklin, Fré St Gervais.

PUCH 175 SV 12000 km 140000 Bouthegourd 120 A. France, Levallois de 18 à 20 h. pft. ét.

250 Puch TF pft ét. 105. Repr. vélo. récent. PER. 60-98.

MOTOS ANGLAISES

500 AJS Spring Twin 52 équi. 215.000. Gour 19 bis rue de la Chine Paris 20€.

Sunbeam S8 ét. n° 230. crédit René Tél. 820 Chelles.

BSA B31 de 54 9000 k c. neuf 180 Pélardy 10 rue Edgar Quinet, Montrouge (Seine).

BSA 500 Star Twin 53 33000 k sac. out. etc. px 250. parf. ét. de mar. vis. ts ls jrs Hôtel des Routiers, Nle 394, à Nettancourt (Meuse).

Part. 350 BSA 55 nbx acc. fi. rod 6000 k 210000. Stano 81 Ledru Rollin Livry Gargan SO Gare Est, Nation. 3, urg.

GOLDEN 51 side 190. Raymond 30 rue Pelletan, Levallois.

Cse ach. voit Sunbeam S7 10000 k ét. n° sel. dble éq. gd tour. p 250. Labriet 103 r Raspail Savigny s/Orge (S-O).

Excelsior 250 twin 2 t. b. ét. 18000 k 70. Dodret ETO. 18-30

Triumph 650 cc Twin 54 3500 Corduan 67 r de Paris Pantin (Seine) ts ls soirs ap. 18 h 30

BSA B31 fin 53 imp. équipée 170. créd. 92 r de la Réunion

Vincent Rapide 1000 16000 k essai toute dist. prix 350. Paul 7 rue Lauriston.

250 BSA 4 v. sus AR. ex. ét. 1 ter villa Croix Blanche, Enghien, tél. 964 07-20.

BSA 250 4 vit. cub. ét. imp. nx acc. tél. ROQ. 16-03 h. rep.

BSA 350 état neuf 7000 km. Jolly 10 bis rue de Valenton, Mais Alfort (Seine).

350 BSA GS BB32 15 courses tr. b. état. TURQUAND, Le Coudray par Melle (2 Sèvres)

BSA 650 Road Rocket 12000 k Beninca av. Botha, Nantes.

BSA 250 imp. 130 vis. apr. 18 h. et sam. ap. m. Fricot 10 av. de la Marne, Créteil.

350 Matchless sel. 4 v. f. tél. mot. à roder nomb access 130. téléph. ARC. 24-95 9 à 18 h.

650 BSA parf. ét. méc. Vap M. Vallet 8 r d. Verger, Stains

BSA 650 A10 prix intér. 19 h. Ballay 173 Marcadet 18€

PART. BSA 250 4 vit. sus. AR exc. ét. éq. rem. camp. t. l. j. Mallet 51 r Sadi Carnot, Aubervilliers. Tél. 10-88.

BSA 500 4 vit. sel. mot. ref. bas prix. Leduc PER. 51-52.

Matchless 350 cc G3L état n° Arnau 20 r Bouin Colombes

Triumph 650 Thunderbird 6000 km cause maladie. Poret 35 r R. Dumoncel, Paris 14€.

BSA GF 650 impec. 24000 km sam. dim. Blasin 60 r Jaufré, Pavillons s/Bois (S.).

BSA 500 Star Twin 53 imp. 23000 km 200000. Lullier 18 r Wurtz Paris 13€ apr. 19 h.

SIDE 500 BSA bicycl. 235000 BSA 650 Golden ét. neuf 220. Sunbeam 200000

BMW 51/3 comme neuve Roger SCEAUX 4 rue Beaurepaire, Pantin VIL. 15-18.

MOTOS ALLEMANDES

BMW R51/3 pft ét. Deshayes 17 bd Faidherbe, Eu (S. Mme)

BERGMEISTER Victoria 350 2000 km garan. nve tte équi. François, r Ninette, Fourmies

BMW R51. Mr Trellu 25 rue de Chabrol 10€ Tél. TAI. 59-87

DKW 4 vitesses, sélecteur, moteur neuf. Madame Le Clinche, 20 avenue Mathurin Moreau, Paris 19€

BMW side Pré. ens. ou séparé. écr. Fournier 7 r Neuve Poyncourt 11€ p. r.d.v. px 220.

MOTO NSU 250 4 t. 4 v. sel. écl. all. bat. état neuf 90000 Parodo 38 r Victor Hugo, Draveil (S-O) Vis. ts ls jrs.

Expéd. Cavally vd PIECES NEUVES KS - 750 orig. Nürnberg inutilisées et ZUNDAPP - RUS. 15000. Mahé 7 Plateau Bicêtre.

Part. v. DKW 350 SB sél. px 60. rep. Moby. Métard, F. Annet s/Seine (S-M).

BMW R25 très bon état cause ach. voit. MIC. 40-28.

HOEX Regina neuve à solder. Bonneau r Fleury, Clamart. MIC 40-28.

BMW R12 tr. belle mot. 20000 k px 125000. Verbach Dau 53-63 9 place Bérault, Vincennes.

BMW R12 b. ét. 90000 tél. Tur. 26-06 de 8-30 à 12-15 et 14à21h. AUDOIN 23 r N-D Nazareth 3€

MOTOS BELGES

SAROLEA type Vedette 55, 6000 km, entièrement équipée. GARBE 124 rue de Ménilmontant, Paris 20€.

FN 350 M70 luxe, bon aspect bon ét. méc. Mérant 17 rue Eglise, Neuilly, après 19 h.

250 FN ét. n° s'ad. sam. dim. Mme Veuve Lamouche 54 rue de Bitch, Courbevoie.

VENDEURS !

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

MOTOS DIVERSES

LA ROUTE
A moindres frais
A partir
5.000 COMPTANT
SOLDE 6, 12, 15, 18 MOIS
MATERIEL DE QUALITE
GRAND CHOIX

200 MOTOS 100 SIDES

BMW 600 cmc	220.
BMW 500 cmc.	240.
MOTOBECAE 175 Sport	130.
MOTOBEC. 175 de 85. à	110.
MOTOBECAE 125 luxe	110.
MOTOBECAE 125	65.
PEUGEOT 175	90.
PEUGEOT 125 luxe	100.
GULLER 175	90.
GULLER 125	85.
TERROT 125	80.
TERROT 500	140.
ARIEL 350 récente	200.
ARIEL-500	195.
PUCH 125	80.
FN 350	150.
GNOME-RHONE 125 dern. mod. équi.	110.
Plusieurs modèles 125 bas prix de	40. à 70.

150 SCOOTERS

Toutes marques
CYCLOMOTEURS
PALOMA, CUCCIOLO, VAP 4

ARGENTINE MOTOS

5, rue des Acacias
Paris-17° - ETO. 20-25
M° Argentine, près Pte Maillot
Ts les jrs 9 à 21 h. même dim.
100 TONNES de pièces motos occ. toutes marques. 4 r Beaurepaire Pantin. VIL. 15-18.

3, PLACE CLICHY
BMW R67/3, R73 imp. 8000 k Norton Dominator parf. 7000 k BSA Rocket 56 cme neuve Ariel Square Four 55 splé. 9000 km

Horex Regina 55 à roder 3500 k Sunbeam 58 av. Précision b. 8500 km

Grand choix en cylindrées

Sides Gnome R. Gillet révisés 7 traites de 10000. 4 r Beaurepaire, Pantin VIL. 15-18.

V. side RG 750 p. ét. 80000 Emond 9 r Bidassoa Paris.

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

Moto La Moto 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.

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiens — Tous risques — Vol — Incendie

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

100 MOTOS SCOOT.

avec 10000. ttes pces occas.
157 av. Maine 14^e. Ouv. Dim.

VENTE aux enchères publiques
PREFECTURE DE POLICE
1 av. Porte de la Villette Paris
26 MOTOS R. GILLET

20 Autos CITROEN RENAULT
etc., les lundis 16 et 30 avril
1956 à 14 heures.

Très beau side tourisme sus-
pens. télesc 35000. Guy 8 rue
Abbé de l'Épée 5^e.

A BAS PRIX

Importante Société liquide par
notre entremise un stock de
100 motos toutes marques,
toutes cylindrées. Exemple :
1000 et 750 René Gillet 35000
500 Terrot, Peugeot, Mo-
net, BSA, Norton,
depuis 40000
350 Terrot, Peugeot,
Gnome, Motosacoche,
depuis 30000
175 Motobécane, Peugeot
Monet Goyon depuis 25000
125 Guiller, Terrot, Mo-
tobéc, Peugeot, René
Gillet, depuis 25000
Scooters Terrot et Speed 40000
Sidecars, moteurs, boîtes, gar-
de-boue, divers, pièces Indian
origine, etc...
Crédit. Echange. Reprise. Ex-
pédition en Province.

FAURIE 8 av. St Ouen, Paris
M^o La Fourche tél. Lab. 45-07

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 (Mé-
tro La Fourche). (Fond pas-
sage côté cinéma, accès et
parking dans la cour).

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

200 MOTOS A VIL PRIX

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

JUSQU'A EPUISEMENT
Bon état de marche

BEDARRIDE

3, PLACE CLICHY
Ouvert dimanche et fêtes

CREDIT TOTAL

250 MOTOS, SCOOTERS
Toutes marques et cylindrées
Garanties et sélectionnées par
GIL
83, av. d'Italie. Métro Tolbiac
Paris. Ouvert dimanche.

SANS PRECEDENT

CREDIT AU GRE
DE L'ACHETEUR
Gd choix de Motos et Scooters
REVISES AVANT LA VENTE

GARANTIE

SUR CONTRAT
IVRY-AUTOS-MOTOS

28, rue de Paris, IVRY
Ouvert dimanche et fêtes
Métro : Pte d'Ivry et P. Curie

Side Préc. grand mod. moto
Zundapp KS600 b. état 160000
Moine 14 rue Louis Blanc,
Courbevoie (Seine).

DIVERS

V. moteur 350 Chaise cul. 3 v.
15000. Bouad 9 bd Capelle, Mil-
lau.

CAMERA 8 mm c. nve 25000
val. 45000, ITA. 40-23 soir.

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

Pour les réparations et la
remise à neuf de vos VETTS
de CUIR, RIEN N'EGALE
VIE - CUIR
seul professionnel
81 rue St Maur, Paris (11^e)
16 rue G. Bonnac, Bordeaux

SPECIALISTE machines an-
glaises. Réparat. de toutes
marques sur devis, attelage
sidecars. Nbrses occas. NATIO-
NAL MOTOS 66 rue Nationale
Paris-13^e. tél. POR. 93-65.

ECHANGES

JONGHI 4 CV culb. à roder,
très rapide, contre 125. Le-
clerc, 17, rue Pajol 18^e.

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.

ON DESIRE ACHETER

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

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

Ach. plus cher Vespa Lambret.
GIL 83 av. d'Italie M^o Tolbiac

ACHAT MOTOS VELOMOT.
SCOOTERS RECENTS
Paiement immédiat
et échange contre voitures
Crédit 8-12-15 mois
DUMAS 23 bd Péreire P.-17^e

VOITURES

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

ECHANGE VOTRE VOITURE
CONTRE VOITURE TS MOD.
CREDIT 9-12-15 MOIS

IVRY-AUTOS-MOTOS
28, rue de Paris - IVRY
Ouvert Dimanche et Fêtes
M^o : Pte d'Ivry et P. Curie

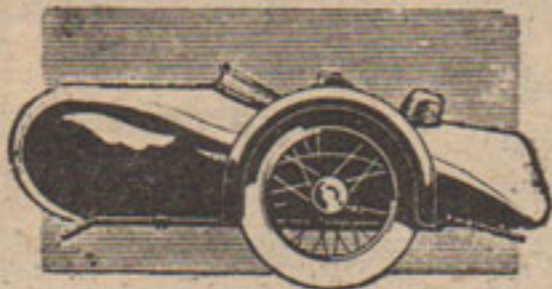
FONDS DE COMMERCE

PARIS Bd très passant vend
Agence grdes marques motos
2 vitrines. Tél. Atelier El-
carel PRO. 79-48 matin seul.

EMPLOIS Offres d'Emplois

Demande 1 mécanicien spécia-
lisé moto Peugeot. S'adresser
Pelier 10 bd de la Républi-
que, La Garenne Colombes.

IMP. manif. casques cherche
représ. intr. motos Paris ou
départ. Ecr. Monnet Poste res-
tante Paris, 83 rue Bluc.



PRECISION

LE SIDE CAR
DES
CONNAISSEURS

LE VÉHICULE LE PLUS ÉCONOMIQUE

PER 12-04

39 bis rue Martre — CLICHY — SEINE

JONGHISTES

Adoptez l'embrayage souple MICHEL.
Envoyez-nous votre embra-
yage, il vous sera retourné
tout monté pour la somme
de 2.000 fr. - 42, rue Jules-
Guesde, Alfortville (Seine).
Tél. : ENT. 44-35
Spécialiste JONGHI : Motos neuves
occasions et détachées tous modèles



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



PIECES D'ORIGINE MOTOBECANE

Expédition de suite
tous modèles
Devis - Réparations
Echange moteur,
cadre, fourche
6, Bd Richard Lenoir 11^e

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

TRIUMPH**Gnôme-&-Rhône**6, Rue de la Butte aux Cailles - PARIS-13^e**"BOBILLOT MOTOS"**Pierre LANGOT
Lambretta

Réparations et mise au point par Spécialiste

Tél. : GOB. 50-31

FACILITES DE PAIEMENT

**N. S. U.
TERROT****PORTE-BAGAGES SPECIAUX****TRIUMPH**Pour tous
modèles

GROS - DEMI-GROS - DETAIL

Charles PEROTTIDAU.
29-28

16, Rue de la Prévoyance, VINCENNES (Seine)

JEUNES HOMMES pour gagner largement
votre vieSUIVEZ NOS COURS : Mécanicien de garage,
Moteurs à essence - Cours spéciaux Diésels et Automobilistes
Mécanicien motos ; Chef de garage — Durée : 10 mois

GRANDES FACILITES DE PAIEMENT

Préparation pré militaire et CAP - Auto-rails - PTT

Cours selon temps disponible

sans quitter votre emploi.

Attestation de scolarité assurée

Demandez brochure gratuite n° 11

COURS TECHNIQUES AUTOS

Rue du Docteur-Cordier

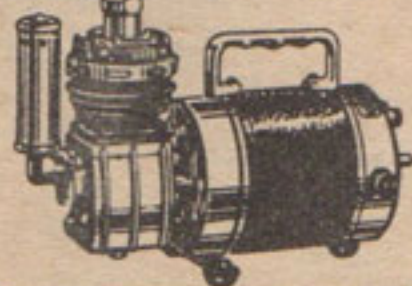
SAINT-QUENTIN (Aisne)

Patronnés par les constructeurs français — 23^e annéeLes parents de nos élèves peuvent bénéficier des allocations familiales
si leur fils est en apprentissage payé ou non payé.**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

**Indispensable !**

POUR PEINDRE

ET GONFLER

Compresseurs

Universels 110 v.

Pistolets-Peintures

PISTOLUX

16, Rue Clovis Hugues, 16

PARIS-19^e — BOT. 40-66**S.I.D.A.M.**8, RUE FOURCROY - PARIS (17^e)M^o : Péreire, Ternes, Etoile
WAGram 52-62

Spécialiste des 2 temps

de classe internationale, NE VEND QUE :

**JAWA
ADLER
CSEPEL****NEUVES ET D'OCCASION**Vous assure une garantie
totale intégrale, un entretien
et une mise au point parfaite**CRÉDIT - REPRISE****OUVERT LE DIMANCHE MATIN**Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

D.K.W. — B.M.W.

N.S.U. — ZUNDAPP

PUCH — VICTORIA

etc.

PIECES ADAPTABLES

de notre fabrication

Vente — ACHAT

Motos — Epaves

Réalésage - Embiellage

Pièces à la demande

CRUPDA

21, r. Monge, Puteaux

Tél. : LON. 02-63

PEUGEOT - MOTOBÉCANE - TERROT

Motos d'occasion et toutes pièces détachées

Réalésages - Toutes réparations - Embiellages

Etablissements **BEAUSOLEIL**9, Rue Saint-Sabin - PARIS-11^e - ROQ. 59-46**FOURCHES TELESCOPIQUES**

SUSPENSIONS et AMORTISSEURS

HYDRAULIQUES pour MOTOS

Modèle déposé - Brevets STAGNI

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

VISTA

Constructeurs

Clinique des
cadres. Réservoirs et Roues
tél. PER. 20-68MARCHAND Frères,
16, rue Danton LEVALLOISNe pas confondre, bien noter
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**HARLEY-DAVIDSON**Agence Officielle : 14, Bd Soult - PARIS-12^e

— Stock pièces détachées — DOR. 49-42

Echange Standard Complet

REALESAGES — EMBIELLAGES

REPARATIONS

REVISIONS

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

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 CITROEN**
Prix : 595 fr. (par poste 655 fr.)
- L'ARONDE**
Prix : 625 fr. (par poste 670 fr.)
- 2 CV CITROEN**
Prix : 610 fr. (par poste 660 fr.)
- TERROT et MAGNAT 125 cmc.**
Prix : 400 fr. (par poste 445 fr.)
- MOTOBECANE 125 lat.**
Prix : 355 fr. (par poste 405 fr.)
- MOTOBECANE 125-175 culb.**
Prix : 460 fr. (par poste 510 fr.)
- PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176**
Prix : 475 fr. (par poste 520 fr.)
- GNOME-RHONE**
Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C
Prix : 465 fr. (par poste 515 fr.)
- 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

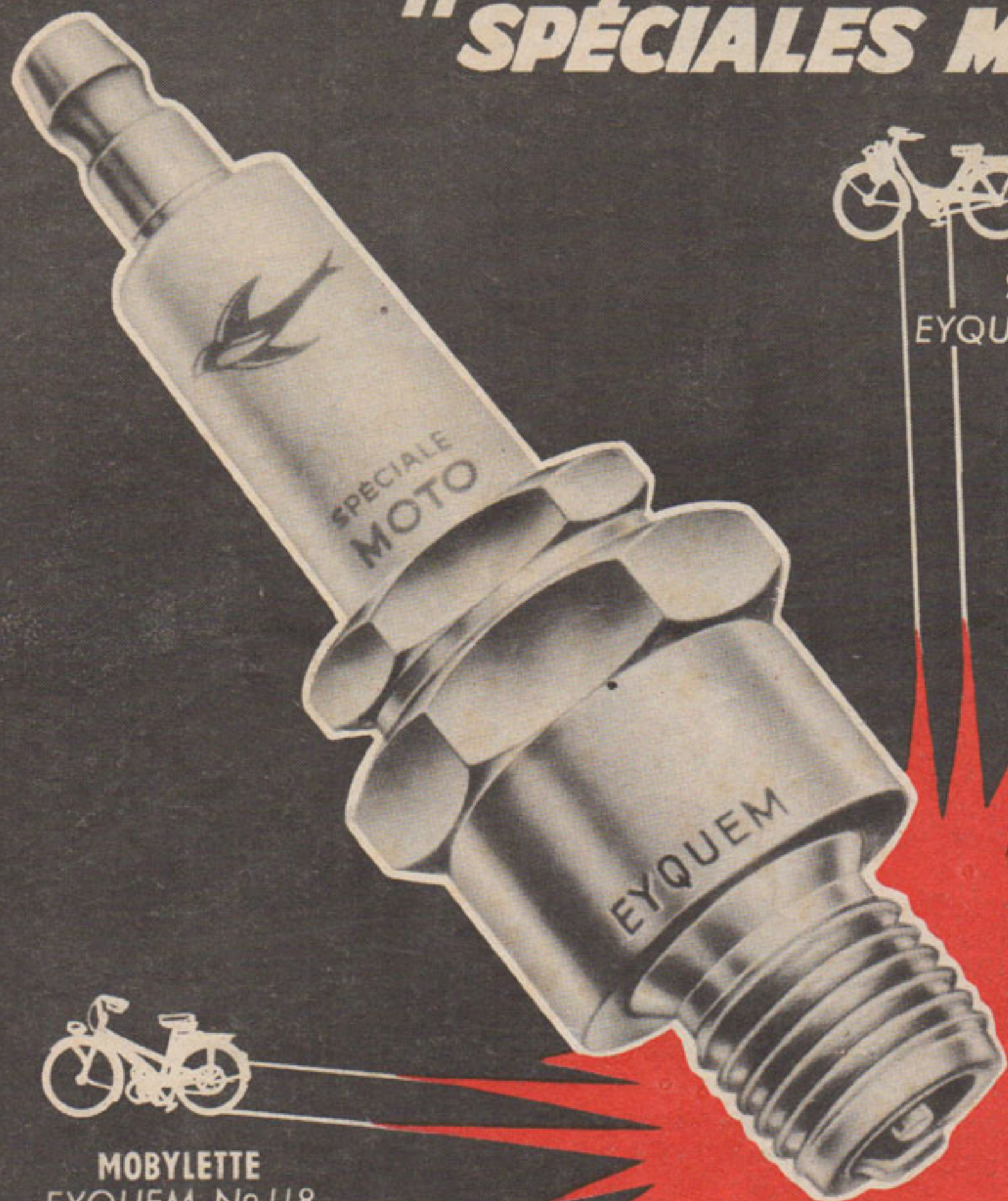
Pas d'envoi contre remboursement.
Envoi contre mandat, ou mieux :
versement (ou virement) compte
postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris



Prix : 485 fr. (par poste 535)

BOUGIES EYQUEM

"SPÉCIALES MOTOS"



SOLEX
EYQUEM N°112



VESPA
EYQUEM N°113



LE POULAIN
JUNIOR
EYQUEM N°112



MOBYLETTE
EYQUEM N°118



MONET-GOYON
EYQUEM N°113



MOTOBLOC - YDRAL
EYQUEM N°113

PEUGEOT ET BIMA
EYQUEM N°113



LAMBRETTA
EYQUEM N°113



LAVALETTE - VAP
EYQUEM N°113

MONTÉES EN 1^{er} ÉQUIPEMENT PAR LES PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS