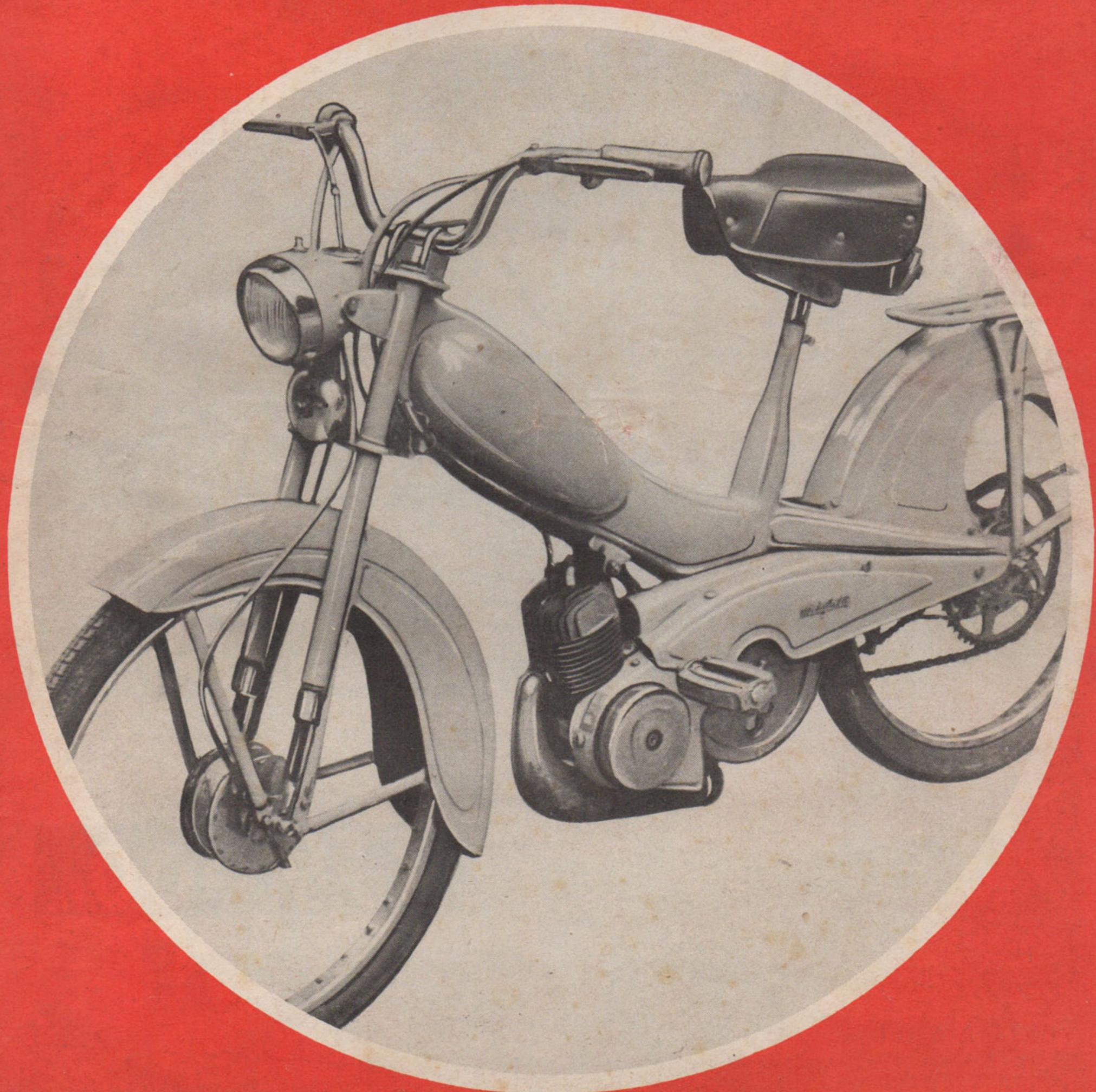


Moto revue

44^e ANNEE. — 5 MAI 1956. — N° 1.288
Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

RECORDS
ITALIENS



Un des cyclomoteurs les plus
populaires fait peau neuve !...

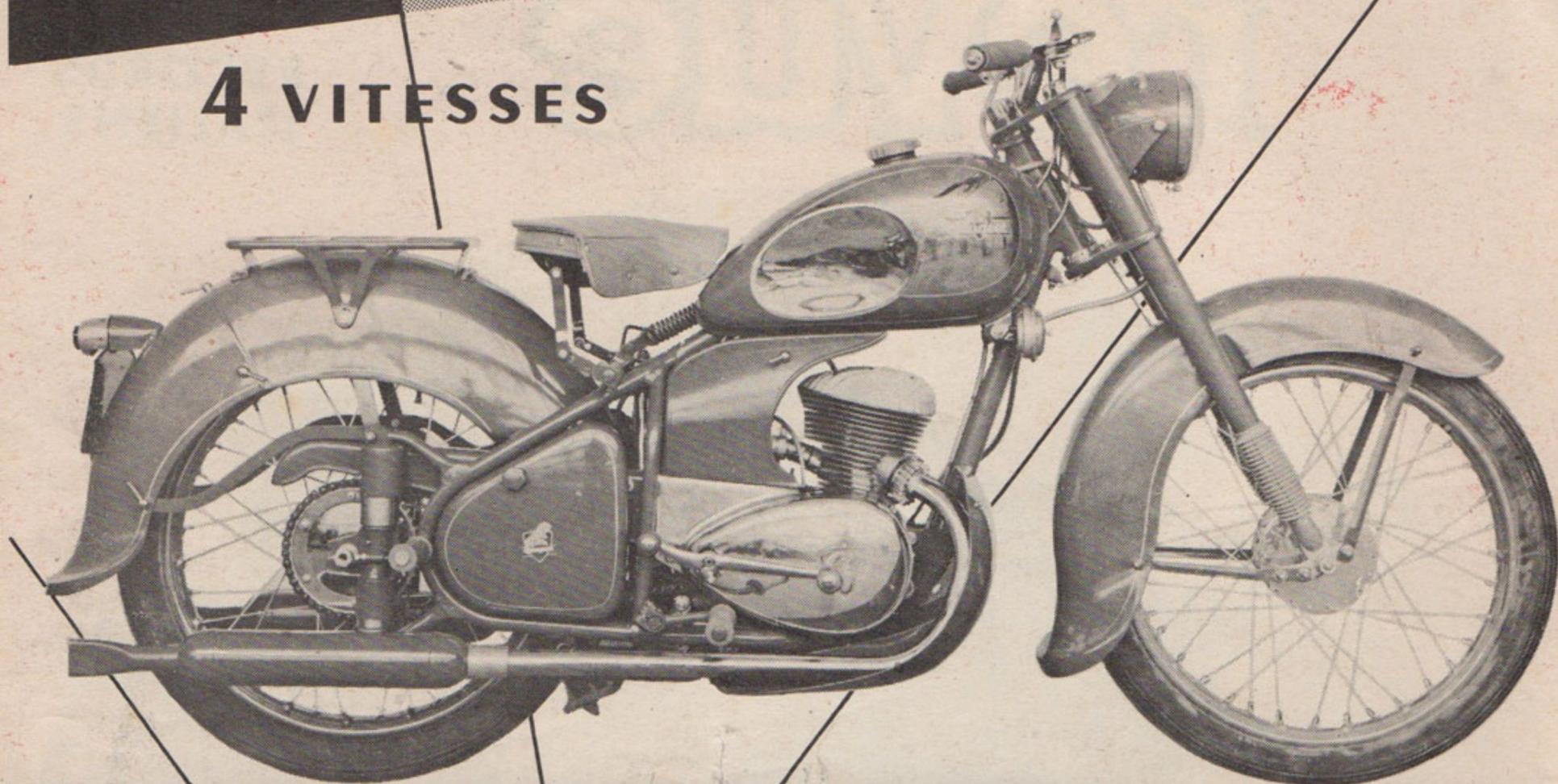


UNE

175 cm³

Peugeot

4 VITESSES



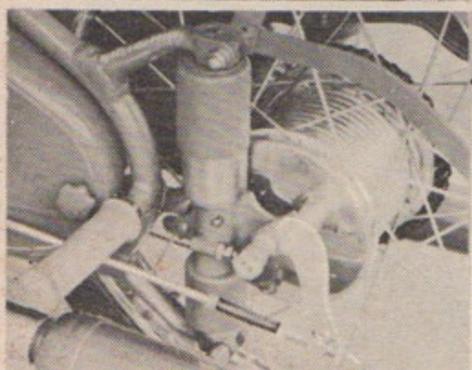
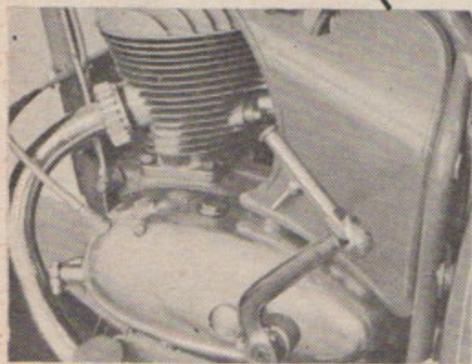
... POUR LE PRIX D'UN VÉLOMOTEUR !

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 protégés-jambes, repose-pieds AR pour tan-sad.

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



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)

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

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

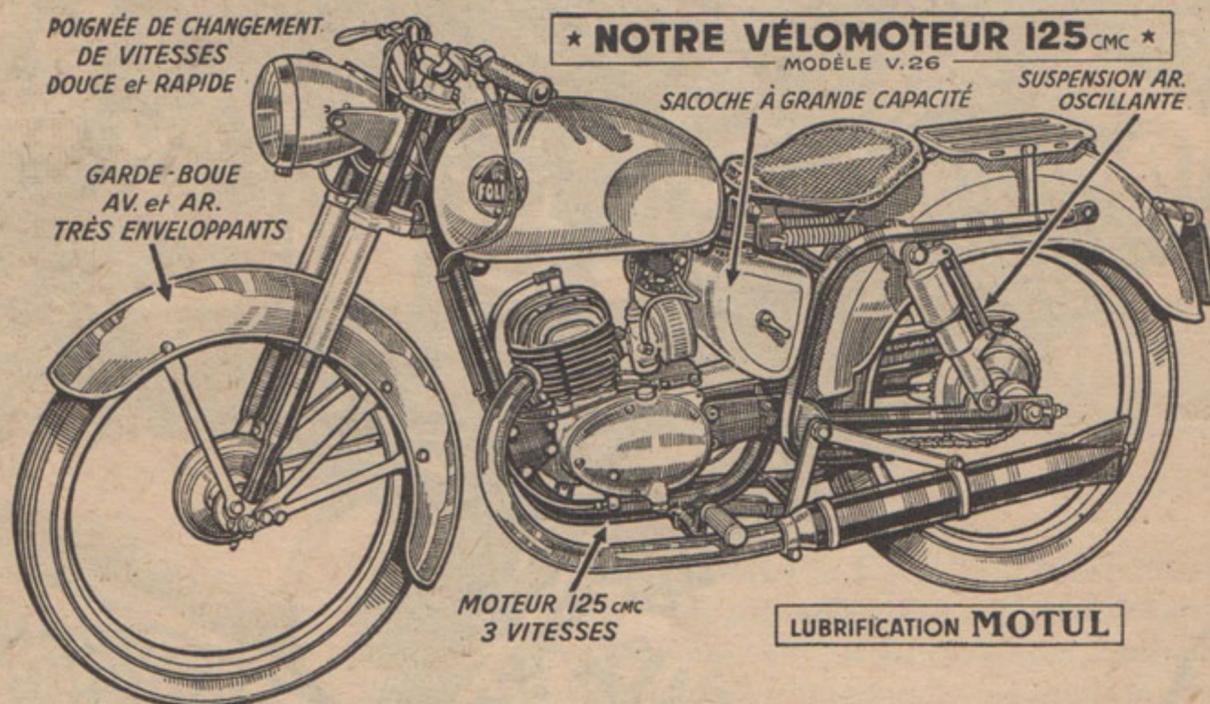
FOLLIS

Une signature...

Une Garantie

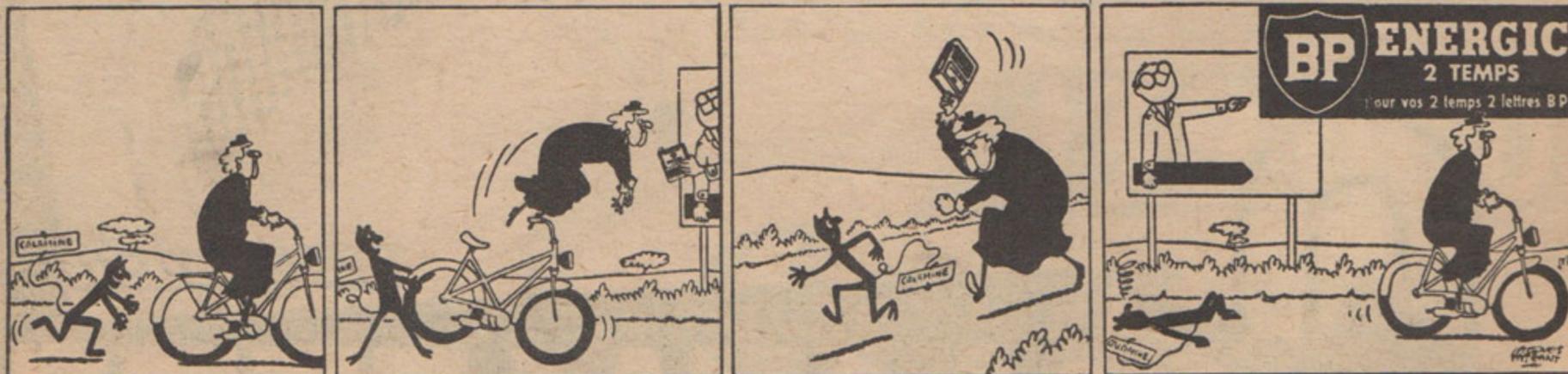
DE QUALITÉ

IR-RÉ-PRO-CHA-BLE!



FOLLIS

CONSTR. 10 et 16, RUE DANTON. LYON



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

Fixez votre choix sur une machine
de réputation mondiale !

**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.**

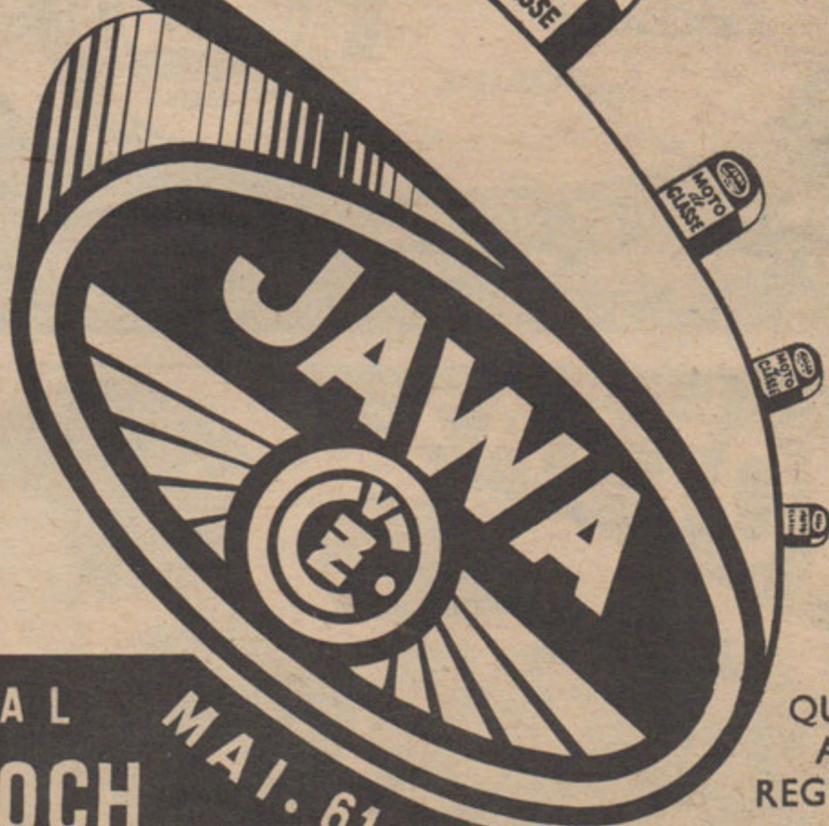
avec double-selle, **249.500 f.**
repose-pieds arrière et frein sur moyeu central

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

A. CHARRIER

Champion de France Vitesse 1936

2 MAGASINS : Téléph. : VIL. 17-38
28, rue Davoust, 28 Métro : Hoche et
43, av. Ed. Vaillant Porte de la Villette
PANTIN (Seine) Autobus : 170 et 130

Le spécialiste des machines anglaises

CROSS — VITESSE — TOURISME

BSA

SUNBEAM

...vous propose les nouveaux modèles visibles
et disponibles en magasin

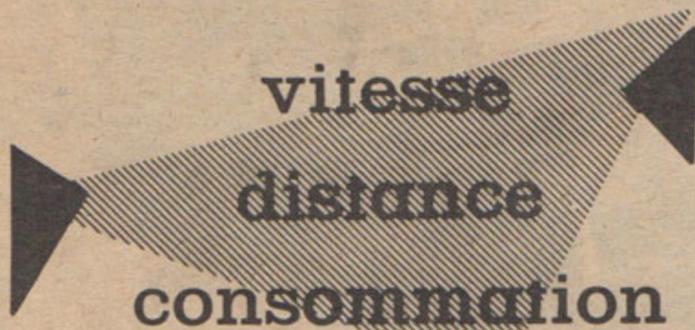
CRÉDIT EN 48 h. - 9-12 15 ET 18 MOIS - 20% A LA COMMANDE

STOCK PIECES B.S.A.
Envoi contre remboursement

Atelier de réparations et spécialistes pour
ENTRETIEN ET GARANTIE

La maison se charge de l'immatriculation des machines

ESSENTIEL



JAEGER

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

PRATIQUE
SOLIDE



L'instrument de précision
au service du bon conducteur

en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires

Sur votre cyclomoteur
Sur votre scooter...

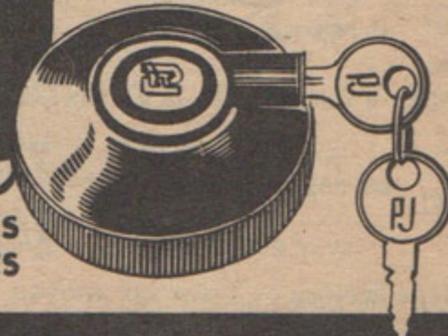
Solex
Mobylette
Casenave
Lambretta
Bernardet
Mobyscooter
etc...

monster

le bouchon ANTI-VOL

SUPER
PJ
AUTOMOBILES
MOTOCYCLETES

Seul garanti contre les souillures,
le vol de votre essence et de
votre bouchon.



ETS JOURNÉE 69, rue Parmentier, BEZONS (S.-&O.) - ARG. 70-15

PUB. Drsbie

MOTTAZ



FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

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

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

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

CYCLES • CYCLOMOTEURS • MOTOS

RAVAT



Une fabrication soignée
*
Une ligne moderne
et sobre

CYCLOMOTEURS 50^{cm³}

Standard, Normal, Luxe, G³ Luxe

VÉLOMOTEURS 100^{cm³}

Léger, Tourisme, Luxe

VÉLOMOTEURS 125^{cm³}, 3 vitesses

VÉLOMOTEURS 125^{cm³}, 4 vitesses

Luxe, Grand Luxe, Grand Sport

MOTOS 175^{cm³}, Tourisme et Grand Sport



CYCLES • CYCLOMOTEURS • MOTOS

WONDER

Établissements RAVAT - Saint-Étienne

Votre moteur
"2 temps"
mérite
LA 1^{ère} HUILE DU MONDE



**VEEDOL
"2 TEMPS"**

est vendue en petits
bidons-dose pour 5
litres d'essence, et
en bidons de 2 litres
avec bouchon doseur.

Ne mélangez pas n'importe quelle
huile à votre essence : pour
sauvegarder votre "2 temps",
choisissez l'huile qui vous offre les
plus hautes garanties de sécurité :
VEEDOL!

VEEDOL évite le serrage,
VEEDOL évite le calaminage,
VEEDOL évite le gommage des
segments,

VEEDOL, instantanément miscible à
l'essence, forme avec elle un mé-
lange homogène qui assure une
lubrification parfaite et élimine les
risques de perlage.

Avant de faire le plein, pensez
à votre moteur, exigez

VEEDOL

2 temps

Damour

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

33, Bd Barbès - PARIS-18 • **BARBES-MOTO** Téléphone : MON. 98-35

REPRESENTE LES 2 PREMIERES MARQUES

PUCH - BSA

DISPONIBLES AVEC CREDIT DE 6 A 18 MOIS

Ainsi que nos **TERROT Lambretta** **CYCLO PALOMA**

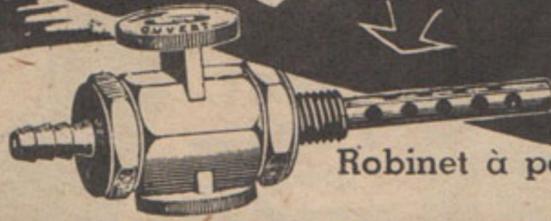


Bougie spéciale 2 temps

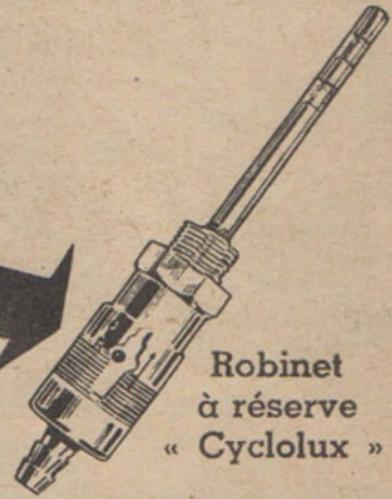
LEGRIS FILS

100 années d'expérience

QUALITE



Robinet à poussette



Robinet à réserve « Cyclolux »

EXIGEZ LA MARQUE LEGRIS CHEZ TOUS LES MOTORISTES

Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,

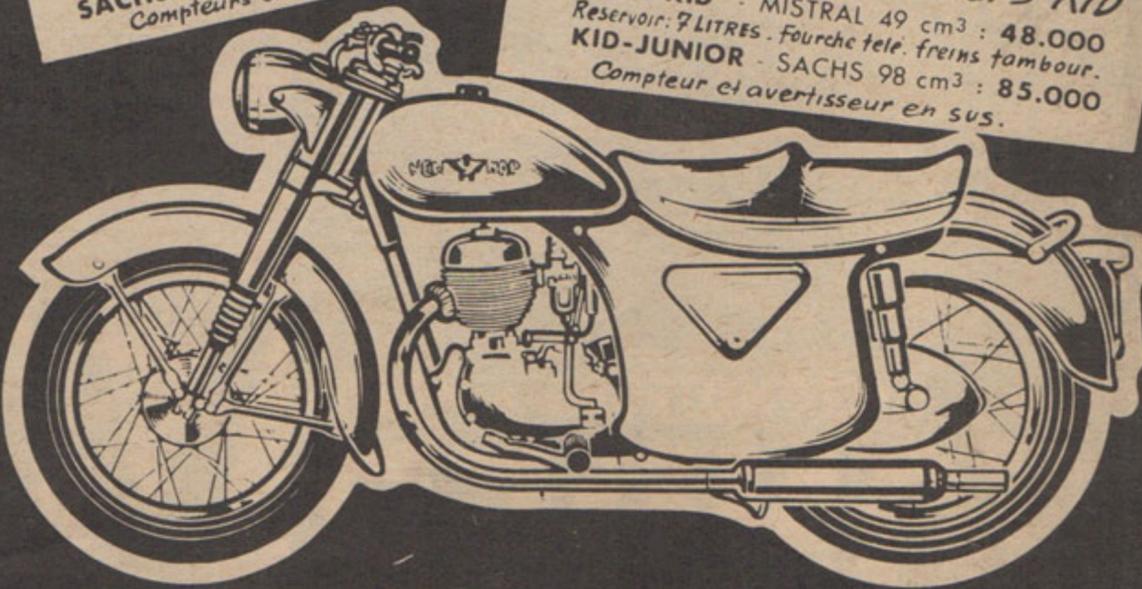
PRINCIPAUX AGENTS

- Lons-le-Saunier : FARCAT Pierre 17, Rue Lafayette
- Lorient : DEGUSSEAU 48, Rue de Carnel
- Luneville : THIRION 45, Avenue Voltaire
- Marseille : GANIER 156, Cours Lieutaud
- » A. BELLINI 14, Bd de Dunkerque (cyclos)
- Metz : MANINI 120 Rue des Allemands
- Montauban : SAINT-ROMAS Rue Sapiac
- Montluçon : LABRANCHE 53, Rue de la République
- Moulins : DARSON 16, Place d'Allier
- Nancy : P. LEFÈVRE 3, Rue Léopol-Lallement
- Nantes : DUMERY 29, Route de St-Joseph
- Nice : DEGIOANNI 5, Rue Dante
- » BUFFA AUTO 5, Rue Verdi
- Orléans : BOURNAVEAUX 98, Rue de Bourgogne
- Oyonnax : BERLIOZ 15, Rue Anatole France
- Pontarlier : JACQUIN 2, Rue Sainte Anne
- Perpignan : TIGNIÈRES 34 bis, Av. Louis Torcat
- Reims : PERARD 17, Bd Pasteur
- Rennes : DEBROISE 159, Rue de Paris
- Rodez : GUIZARD 25, Bd Laramiguière
- Roubaix : OOSTERLINCK 198, Rue de l'Ommelet
- Rouen : ABRAHAM 41, Avenue Gustave-Flaubert
- Saintes : BERTHELOT Place de la Prison
- Saint-Claude : MOTO-SPORTS 13, Rue Carnot
- Saint-Die : GEORGEL 21, Rue des Trois Villes
- Saint-Dizier : SARREY 9, Place Aristide Briand
- Saint-Gaudens : LASSALLE 34, Bd Charles de Gaulle
- Saint-Lô : DUBOIS Place Ste-Croix
- Saint-Quentin : THIEBAUT 87, Rue de Paris
- Strasbourg : 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 Foventines
- 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

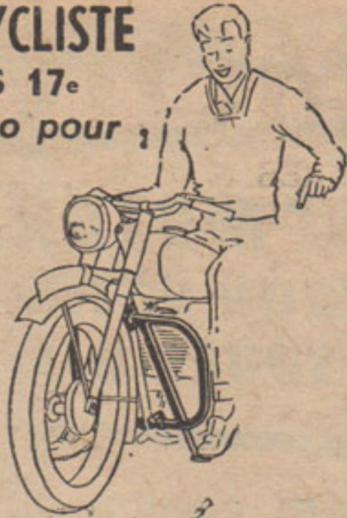
L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE

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

EKA-DUO

2 accessoires en 1 seul

Pare-chocs avec
béquille latérale
télescopique.



EKA - 12

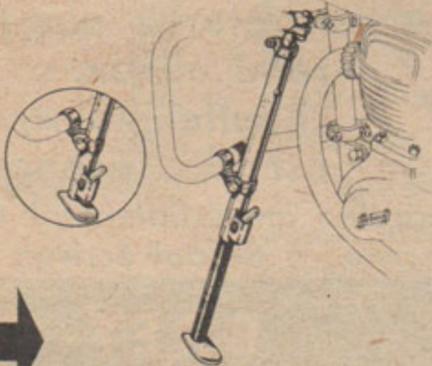
Béquille latérale
télescopique.
Adaptation facile
sur tous cadres.



EKA - 13

Béquille latérale
télescopique.

S'ajoute
instantanément
sur tous pare-chocs



Sur la route



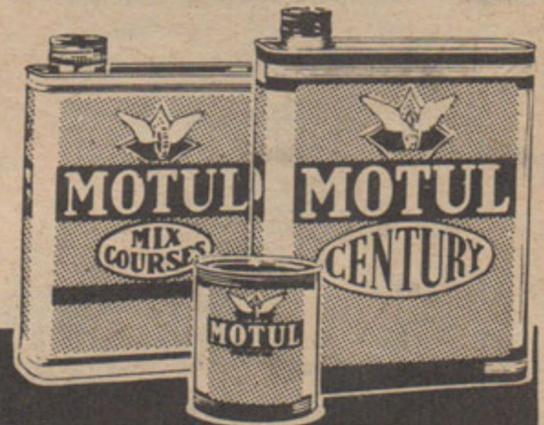
PHOTO HENRI ALFIS GACON

vo
tre
moteur

est **ROI**

...traitez-le comme tel

entretenez-le
régulièrement
avec



l'huile
MOTUL

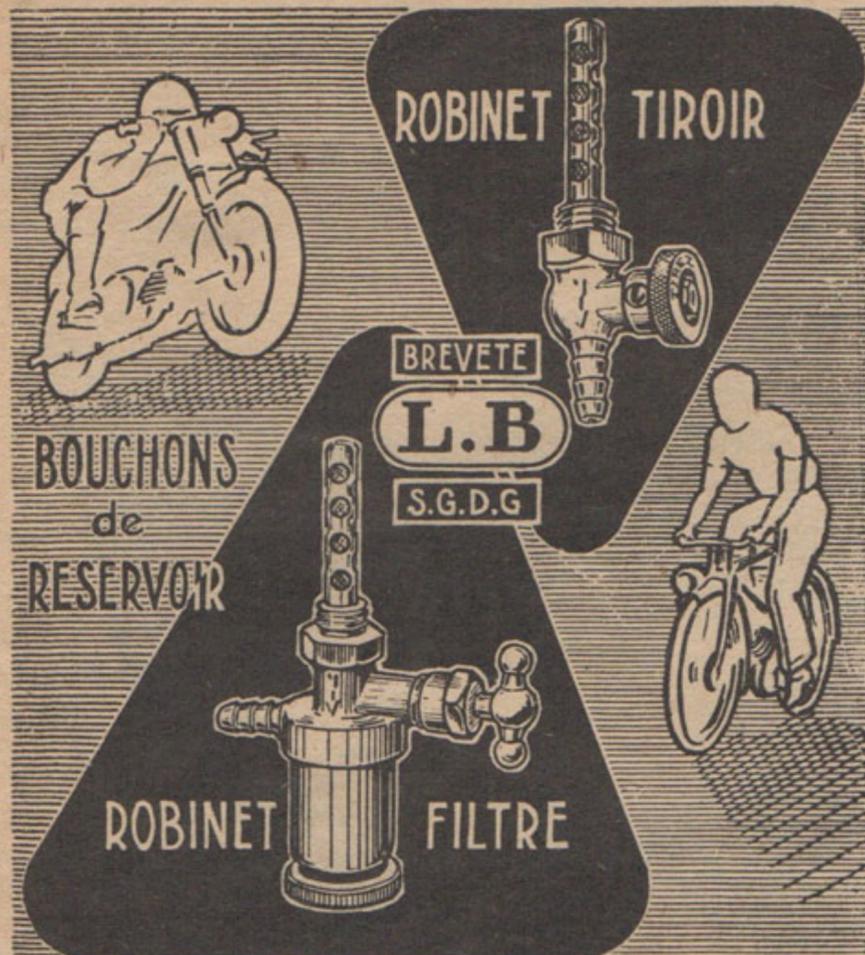
47, Rue de Paris, BOBIGNY (Seine) - VIL. 97-88

1888 CENT ANS d'expérience
et de recherches au service
de la lubrification **1956**

PHARES, FEUX ET
AVERTISSEURS AUTO-MOTO

G. R. LETU 33 B^s R. CHATEAU LONDON PARIS X^e
Tél. : Nor. 03-03

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



LE BOZEC & GAUTIER

28 Rue Carle Hébert. COURBEVOIE. Seine

Vente exclusive par grossistes.

FOIRE DE PARIS :
Groupe Mécanique : TERRASSE A. HALL 6. STAND 606

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



Faites comme moi, essayez.

Bret-Oil

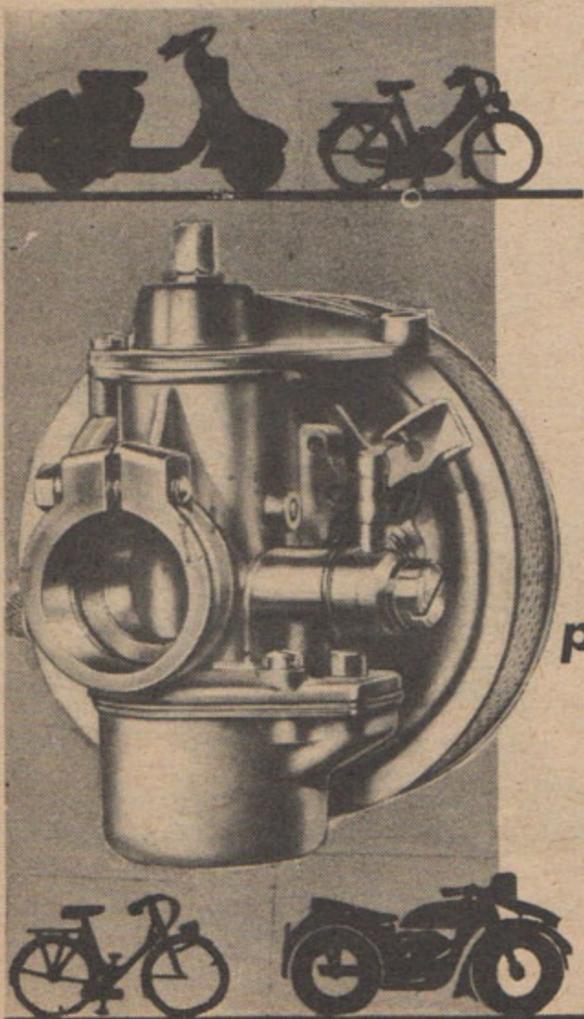
*"L'huile de compétition
au service du tourisme"*

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



**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)



2 PLUS GRAND QUE 4

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

CHAQUE année l'Union Routière de France publie dans son bulletin mensuel des statistiques concernant les véhicules à moteur. Aussi pour ne pas faillir à une tradition qui correspond à un besoin, nous allons vous abreuver de chiffres qui, pour l'année 1955, sont très encourageants comme nous allons le voir.

Au 1^{er} janvier 1955, le parc automobile s'élevait à 3.801.500 véhicules, tandis qu'à la même époque, on dénombrait 3.300.000 motos. Mais au vu des nouveaux parcs qui, au 1^{er} janvier 1956, s'élèvent à 4.252.000 automobiles et 4.052.649 motos, on s'aperçoit par une simple soustraction avec les chiffres précédents, que le plus fort accroissement se trouve être celui de la moto puisque nous obtenons une augmentation en un an de 752.649 « deux roues », contre seulement 451.000 voitures supplémentaires dans le même laps de temps. À noter cependant que le parc automobile englobe tous les utilitaires, de même que les cyclomoteurs ont servi à l'évaluation du nombre de « deux roues ».

Ces statistiques font ressortir avec une évidence frappante la prodigieuse activité de la branche motocycliste, activité qui va croissant avec la vogue que connaît le cyclomoteur et le scooter, et on prévoit que à la fin de 1960, il circulera en France 7.000.000 de voitures automobiles et 8.000.000 de « deux roues », et ce, sans être pour le moins dythirambique ; en effet, s'il y a actuellement 1 véhicule pour 5 habitants, il y en aura, au rythme actuel, 1 pour 3 habitants en 1960.

Cette masse impressionnante pose dès maintenant le problème d'un réseau routier modernisé et il est à souhaiter que la réalisation du programme d'autoroutes mis sur pied soit accélérée, surtout aux abords des grandes agglomérations, car celles-ci risquent d'étouffer sous peu et il n'est que de revenir un dimanche soir d'été sur une porte de Paris pour être édifié.

Autre problème encore : celui de l'éducation des usagers ! car il va sans dire que toute cette circulation ne se fera pas sans accidents, et c'est avec l'espoir que nos édiles penseront aux scooters et aux cyclos dans l'élaboration des travaux routiers, que nous terminerons ce petit exposé réconfortant sur la puissance de notre industrie nationale .

PASSONS EN REVUE LA PRODUCTION MONDIALE :

EN ITALIE...

La marque Benelli, bien connue des sportifs d'avant la guerre, se rappelle constamment à notre souvenir par sa participation régulière et assidue en Italie à la compétition sur route, dans le domaine des petites cylindrées.

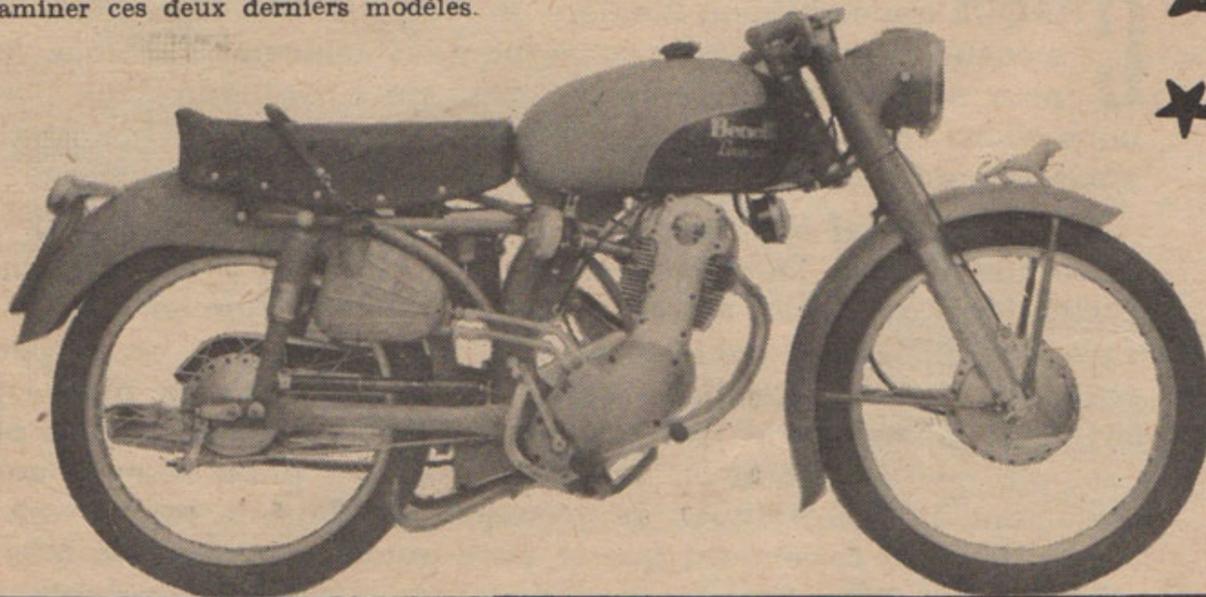
Son programme 1956 comporte, outre la 125 cmc. « Leoncino Sport » 2 temps que nous avons déjà examinée dans notre numéro 1.186, une gamme assez variée de modèles, puisque s'étendant de la 125 Normale 2 temps au bicylindre « Leonessa » 250 cmc. 4 temps, en passant par la 125 Normale 4 temps et la 125 Sport 4 temps.

Nous nous contenterons aujourd'hui d'examiner ces deux derniers modèles.

...LA

BENELLI

« Leoncino »



Ci-contre : le modèle tourisme. L'allure particulière de ce modèle est due en grande partie au cadre maintenant le moteur en porte-à-faux.

LEONCINO 125 - 4 temps NORMALE

I. — MOTEUR

C'est un monocylindre en porte-à-faux, incliné d'environ 17° vers l'avant. Le cylindre est en fonte au nickel.

Avec 54 mm d'alésage et 54 mm de course, sa cylindrée exacte est de 123,67 cmc.

Le moteur est donc carré, suivant la conception actuelle de l'école italienne.

La vitesse linéaire du piston (10,8 mm à 6.000 t/m inférieure évidemment à celle d'un longue course, permet un régime plus élevé du moteur, tout en réduisant l'usure.

PUISSANCE

Le taux de compression est de 7:1 et la puissance maximum de 6 CV à 6.000 t/m, soit une puissance spécifique de 48,5 CV/litre. Couple de 0,976 mkg à 2.400 t/m (régime qui semble d'ailleurs assez bas pour un moteur carré), donc un couple spécifique de 7,9 mkg/l.

La vitesse annoncée par le constructeur est de 90 kmh.

DISTRIBUTION

Elle s'effectue par un simple arbre à cammes en tête, monté sur roulements.

Les soupapes, rappelées par 2 ressorts

hélicoïdaux concentriques, forment un angle de 70° entre elles. Afin de permettre leur passage, le piston possède deux encoches à sa partie supérieure.

Ci-dessous, le calage de la distribution (jeu à la soupape d'admission : 0,05 mm ; à la soupape d'échappement : 0,10 mm).

AOA : 35° AOE : 63°
RFA : 63° RFE : 32°

La durée de l'admission est de 278° et la durée de l'échappement 275° ; le croisement est de 67°, ce qui est normal.

ALLUMAGE

Il se fait par un volant magnétique Filso.

La bougie d'origine est une Marelli CW240B à long filetage, donc assez froide pour une machine de tourisme.

LUBRIFICATION

La lubrification est du type à carter sec et se fait par pompe de retour. Un reniflard très long prend naissance à la base du cylindre et vient aboutir sous la selle.

CARBURATEUR

Le carburateur est un Dell'Orto 4B16BS, ayant un diamètre de passage des gaz de 16 mm. Il faut noter la longueur inusitée de la tubulure d'admission, trait typique de l'école italienne et le système d'admission très direct qui facilite le remplissage.

TRANSMISSION

— Transmission primaire par engrenages.

— Embrayage à disques multiples travaillant dans l'huile.

— Bloc-moteur à 4 rapports.

— Transmission secondaire par chaîne.

Les rapports de démultiplication finale donnent les chiffres suivants :

8,04 (100 %) - 11,25 (71,5 %) - 14,63 (55 %) et 21,62 à 1 (37,2 %).

Il apparaît, si l'on examine ces chiffres d'un peu plus près que l'étagement de la boîte n'est pas des plus judicieux. En effet, la troisième est trop « courte », trop proche de la deuxième et séparée par un trou de la quatrième. Par suite, le rapport 3°/4° nous donne 1,40, celui de 2°/3° donne 1,30, alors que c'est l'inverse qui devrait avoir lieu : la troisième devrait être plus serrée par rapport à la quatrième.

Par contre, notons une démultiplication finale assez courte (au régime de puissance maximum : 6.000 t/m, correspond, en quatrième, une vitesse de sensiblement 84 kmh) qui laisse supposer de bonnes reprises.

II. — PARTIE CYCLE

CADRE

Il s'agit d'un cadre-poutre, donc à tube unique qui part de la colonne de direction, s'incurve derrière le moteur monté en porte-à-faux et aboutit derrière le bloc-moteur.

Le moteur est donc fixé sur l'arrière à ce tube, mais est également soutenu par une

bride qui prend juste derrière l'embase du cylindre.

Quatre tubes latéraux partent, soit du moteur, soit du tube principal, pour rejoindre l'extrémité supérieure de la suspension arrière qu'ils fixent, en même temps qu'ils supportent le garde-boue et la selle double. Ces 4 tubes forment ainsi une triangulation de chaque côté.

Enfin, les bras oscillants sont constitués par deux gros tubes aplatis aux extrémités.

SUSPENSIONS

— La suspension arrière est une oscillante à amortisseurs hydrauliques, dont les éléments séparés sont inclinés de 10° vers l'avant.

— La fourche avant est une télescopique classique à tubes inférieurs chromés.

DIVERS

Les jantes en alliage léger sont de 19" ; les deux pneus sont de 2,50x19.

Les moyeux-freins ont un diamètre assez important, mais des données exactes ne nous ayant pas été fournies par le constructeur dans ce domaine, nous nous contenterons de remarquer que le moyeu-frein de la roue avant est plus important que celui de la roue arrière, ce qui est très logique, d'ailleurs.

× × ×

L'éclairage est fourni par une batterie chargée par le volant magnétique Filso. Lorsque l'on sait que le minimum d'efficacité s'obtient à partir de 40 watts, ce volant semble assez faible, puisque ne fournissant que 30 watts.

× × ×

Mentionnons son poids à vide, qui est de l'ordre de 96 kgs.

B. — LEONCINO 125 cmc. SPORT

Nous nous contenterons d'examiner les points qui différencient la « Sport » du modèle « Normal ».

Le taux de compression est augmenté, 7,9:1, et la puissance maximum est de l'ordre de 7,5 CV à 7.000 t/m, soit une puissance spécifique de 60,6 CV/litre. Le couple de 1,02 mkg à 2.400 t/m donne un couple spécifique de 8,25 mkg/l.

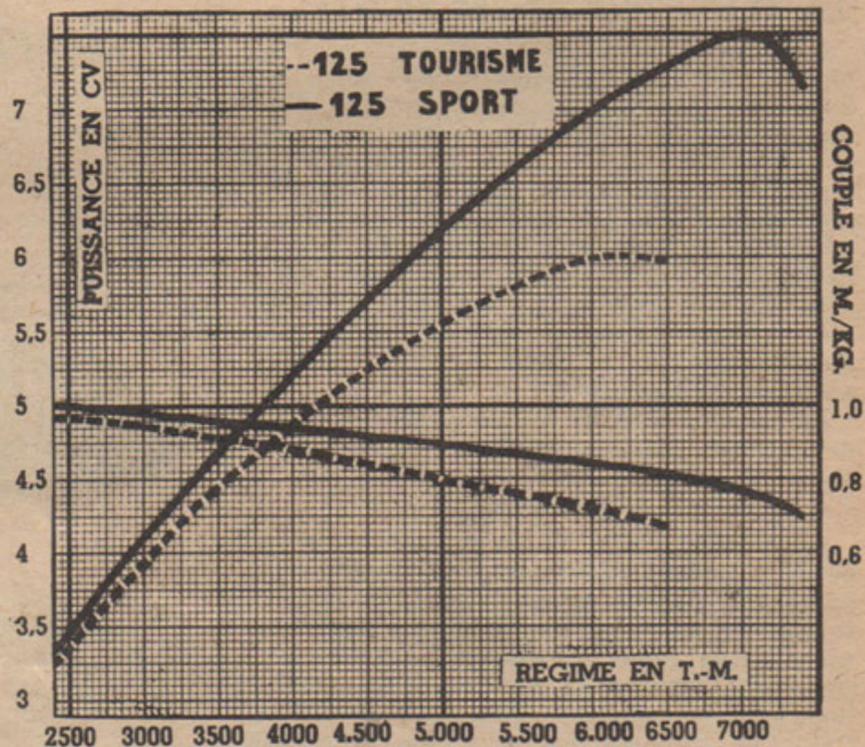
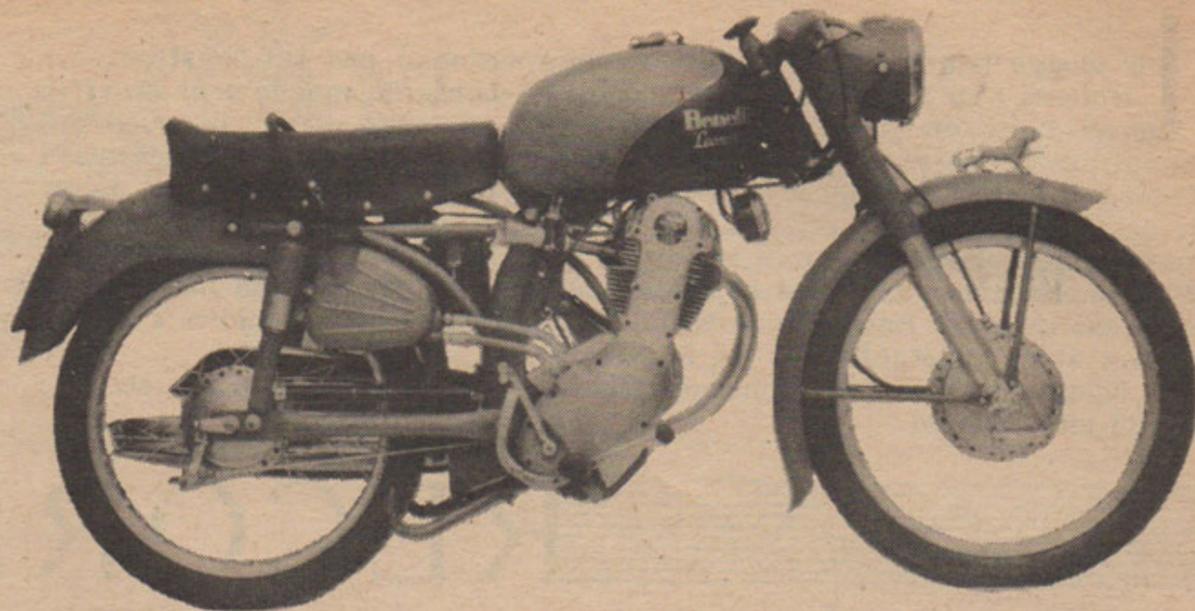
La vitesse annoncée est de 105 kmh.

Le diagramme de distribution est également différent. Voici donc le calage de la distribution (jeu à la soupape d'admission : 0,05 mm et à la soupape d'échappement : 0,10 mm).

AOA : 40° AOE : 70°
RFA : 70° RFE : 40°

La durée de l'admission est de 290°, la durée de l'échappement étant également de 290°. Le croisement est de 80°.

Mentionnons également le diamètre de passage des gaz du carburateur Dell'Orto UB20BS (20 mm, soit une augmentation de section de 56 % !) supérieur à celui du modèle normal, ainsi que le pavillon important d'un style très course et des-



Ci-dessus : le modèle sport qui se distingue extérieurement du modèle tourisme par l'absence de filtre à air au carburateur. Ci-contre : les courbes de puissance et de couple des deux modèles.

tiné à améliorer l'entrée d'air dans le carburateur.

En ce qui concerne la boîte de vitesses, la machine comporte le même étagement des rapports et la même transmission primaire, que le modèle « tourisme ». Par contre, la démultiplication de la transmission a été un peu modifiée et nous obtenons ainsi les rapports suivants de démultiplication finale.

7,86 - 11,0 - 14,30 et 21,14 à 1.

Là également, certainement pour améliorer les reprises, on « tire un peu court », puisque les 7.000 t/m (régime de la puissance maximum), donne en quatrième une vitesse de 100 kmh.

× × ×

Notons, d'autre part, que l'éclairage, alimenté par batterie et volant magnétique, fournit la même puissance (30 watts) que le modèle normal, or ce qui était insuffisant pour l'un est nettement au-dessous de la moyenne pour l'autre.

DANS LES CLUBS

■ MOTO-CLUB DU MONTOIS. — Donnemarie en Montois. — Le MC du Montois s'est réuni en assemblée générale ; après un brillant compte rendu du président, sur les diverses activités de la Société au cours de la saison 1955, il a été procédé au renouvellement du bureau. Ont été élus :

Prés. d'honneur : Boyer, Lambert, Melioli. Prés. : Minost. Vice-Prés. : Lepreux, Marry. Secrétaire : Vial. Secrétaire adj. : Guillet. Trés. : Mas. Trés. adj. : Bollet. Commiss. aux comptes : Trumeau, Gibert. Cons. tourist. : Matthey de L'Endroit. Dél. à la Ligue : Humbert. Membres du bureau : Iffly, Humbert, Minost, Delettre.

★

■ ROUEN MOTOR-CLUB. — Au cours de son assemblée générale, le RMC a procédé au renouvellement de son bureau qui se compose désormais comme suit :

Prés. d'hon. : Breton. Vice-Prés. d'hon. : Sarrey et Perdiel. Prés. actif : Cressent. Vice-Prés. : Leroy et Croutelle. Secrétaire : Blanchard. Trés. : Lebouvier. Membres du bureau : Pessy,

Meydieu, Sury, Binet, Houlet, Tirvert, Roussel. Pour l'année 1956, le RMC a prévu les organisations suivantes :

3 juin : Circuit d'endurance rouennais. 1er juillet : Moto-Cross international à Rouen. 15 juillet : Moto-Cross international à Auffay. 22 juillet : Moto-Cross national à Sept Meules. 2 septembre : Moto-Cros international à Rouen.

★

■ C.O. BILLANCOURT. — La Section Motocycliste du Club Olympique de Billancourt s'est réunie à son siège, 102, rue Gallieni, à Billancourt, pour la remise des prix gagnés au cours de l'année 1955. Son sociétaire, Charles Bédaride, s'est vu attribuer une superbe coupe.

Au cours de la réunion, le bureau pour l'année 1956 a été élu :

Prés. d'hon. : Baele, Bertin et Gras. Prés. ac-

tif : Avignon. Vice-Prés. : Abachah. Secrétaire : Ménabeuf. Secrétaire adj. : Rocher. Trés. : Flaus. Trés. adj. : Cheval. Prés. Sport. : Pichot. Adj. : Bédaride. Commiss. Tour. : Avignon et Abachah.

★

■ GIRONDINS DE BORDEAUX MOTO-CLUB. — Constitution du bureau 1956 :

Prés. d'Hon. : Secousse, Mourier, Cochain, Deschamps. Prés. actif : Paray. Vice-Prés. : Petit et Rochereau. Secrétaire gén. : Henschaw. Secrétaire adj. : Charlet. Trés. gén. : Macquart. Trés. adj. : Petit. Archiviste : Golfier.

Commission Sport et Moto-Ball : Prés. : Dumesois et Rochereau. Vice-Prés. : Nau. Membres : Guiron, Leutsch, Hatterer.

Commission de Tourisme : Prés. : Becker. Vice-Prés. : Besson, Hatterer, Leutsch. Secrétaire : Nau. Membres : Vilfeu, Lagarde, Georget, Charlet, Henschaw, Golfier.

Commiss. au Matériel : Dumesois. Conseiller Technique : Becker. Délégué à la Presse et Propagande : M. Henschaw. Délégués à la LRM : Becker, Paray, Fragnaud, Rochereau.

Le visage boudeur du printemps n'impressionne pas les constructeurs italiens : en l'espace de cinq jours, 14 records du monde sont en effet passés de vie à trépas. Le mérite en revient à deux marques qui apparaissent pour la première fois sur les tablettes de la Fédération Internationale : Demm et Aer-Macchi. Le tableau ci-contre vous donne le détail des nouveaux records. Pour Demm, nous noterons que les anciens records sont largement battus (de 12 à 20 kmh.). Pour le 75 cmc. Aer-Macchi, le mérite est plus grand encore puisque les records battus sont ceux du regretté Baum sur NSU, records qui semblaient bien « accrochés » (bien qu'établis par un 50 cmc.).

Nous suivrons l'ordre chronologique et parlerons d'abord des records du 50 cmc. Demm.

RECORDS

DEMM

LA TENTATIVE ET LES PILOTES

C'est le 29 mars, sur l'Autodrome de Monza, que la tentative a eu lieu. Il était prévu de s'attaquer aux records du monde compris entre les 10 km... et les 6 heures. Une chute malencontreuse (et sans gravité) de Dobelli arrêta la tentative alors qu'il ne manquait plus que quelques minutes pour atteindre les deux heures.

Le bilan était tout de même appréciable, puisque 11 records étaient battus (7 en catégorie 50 cmc. dont 2 valables aussi en 75 et 100 cmc.).

Les pilotes étaient Zubani, Dobelli (fils de l'ancien passager d'Oliver) et Mantovani.

LA MACHINE

Le moteur de la machine des records est directement dérivé de celui des cycles construits par la marque. C'est un deux temps de 49 cmc. de cylindrée (légèrement super carré : 40x39). A 9.500 t/m la puissance développée est de 5 CV (soit donc une puissance spécifique de 102 CV/l, ce qui est un excellent résultat pour un deux temps d'aussi faible cylindrée). Le taux de compression n'est pas excessif : 10 à 1. La boîte de vitesses à trois rapports et commandée du guidon, forme bloc avec le moteur. Allumage par volant magnétique. Carburateur de 17 mm de passage des gaz. Le carburant utilisé était un mélange spécial (sans autres indications, mais on sait que pour les tentatives de record l'alcool est autorisé).

Nous n'avons pas de détail sur la partie cycle, mais la machine est entièrement carénée. Le carénage est très bas, légèrement arrondi sur l'avant (où il est prolongé par un plexiglass protégeant le pilote) et plus pointu derrière. Le pilote est normalement couché sur la machine, les pieds dirigés vers l'arrière.

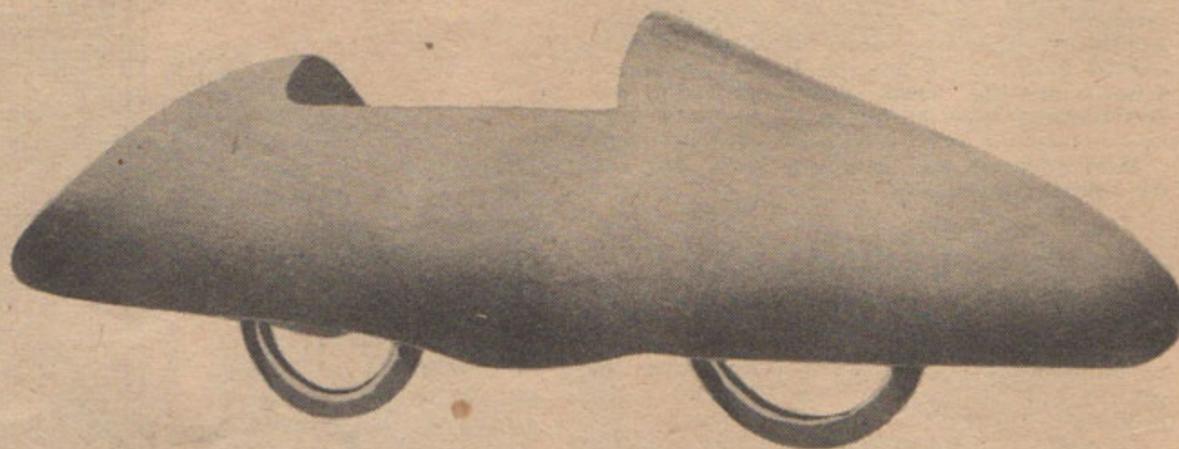
× × ×

Loin de s'estimer satisfaits par les résultats obtenus, les techniciens de l'usine Demm ont l'intention de reprendre bientôt le chemin de l'autodrome. Cette machine est, semble-t-il, capable de mieux faire puisqu'à l'entraînement elle a frôlé, sur la piste de vitesse de Monza, les 130 kmh !...

Cependant, il entre dans leurs intentions d'améliorer encore le carénage pour le rendre plus aérodynamique. De plus, les techniciens tiennent en réserve, selon un confrère italien, un autre moteur tournant à 17.000 t/m (!...) et destiné à attaquer les records sur les courtes distances.

Et arrivons-en maintenant aux records battus par Aer-macchi.

2 "MOINS DE 100^{CC}" S'ADJUGENT 14 RECORDS DU MONDE



Ci-dessus : le petit DEMM intégralement caréné.

AERMACCHI

LA TENTATIVE ET LES PILOTES

La tentative s'est déroulée le 4 avril sur l'autoroute Milan-Varèse. Le pilote était ce même Pasolini qui s'était fracturé l'épaule l'an dernier en se rendant à Ingolstadt pour s'attaquer aux mêmes records qui sont maintenant devenus sa propriété.

Les deux records battus appartiennent à « l'aristocratie des records », puisqu'il s'agit de ceux du kilomètre et du mille lancés. Lorsqu'ils furent établis l'an dernier par Baum (rappelons que le pilote allemand utilisait un 50 cmc.) sur la chaise-longue NSU, il semblait probable qu'ils ne seraient pas battus de sitôt. En fait, cependant, Baum et NSU avaient introduit un élément nouveau dans la chasse au record : celui de l'influence déterminante du carénage qui permettait, avec un moteur de puissance relativement réduite, d'augmenter de façon considérable la vitesse de la machine. Aer-macchi a mis à profit cette leçon, et à l'aide d'un carénage qui, ainsi que nous le verrons plus loin, ne copie pas servilement celui de NSU, a battu et bien battu les records précédents. En effet, celui du kilomètre est amélioré de 11,3 %, et celui

du mille de 6,7 % environ. Nous verrons plus loin que la puissance annoncée par les constructeurs pour leur moteur permet de penser qu'ils sont capables d'améliorer de façon sensible ces records (peut-être en réétudiant le carénage).

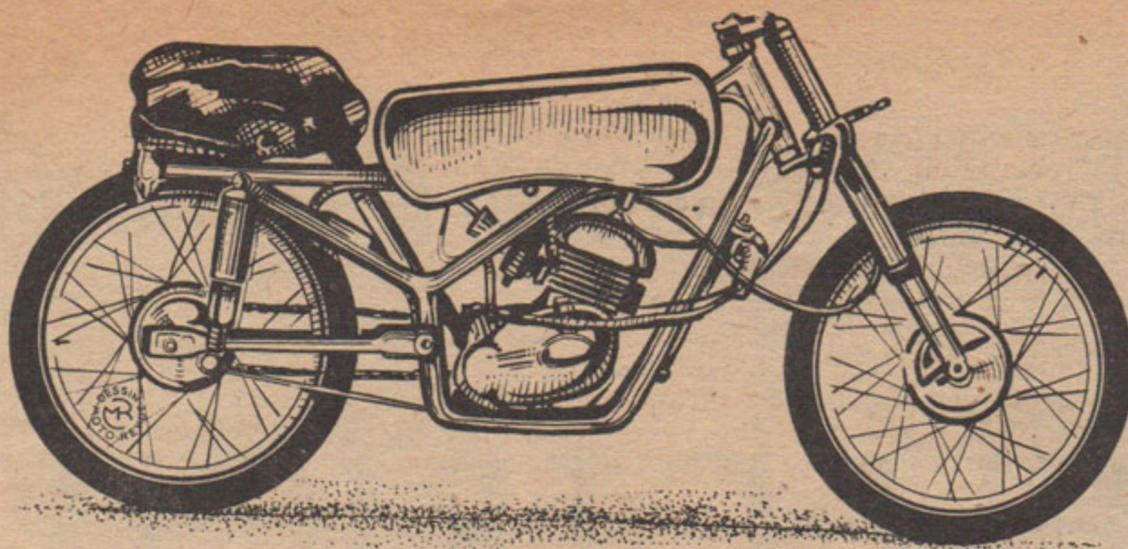
Le même jour, avec une machine de 50 cmc., toujours pilotée par Pasolini, Aer-macchi mettait à mal le record de l'argentin Valfro Meo (Alpino) sur le mille départ arrêté. Il s'agissait en fait de s'assurer de l'efficacité de cette machine qui ne tardera pas à s'essayer sur d'autres records.

LES MACHINES

Le moteur de l'Aer-macchi 75 cmc. est un monocylindre quatre temps double ACT. Le cylindre est incliné de 20° vers l'arrière (?). C'est un super-carré de 73 cmc. de cylindrée (44,5x43). La puissance maximum est de 9 CV à 11.000 t/m et le taux de compression de 10 à 1.

Le double arbre à cames est commandé par une chaîne unique entraînée directement par l'arbre moteur. Le réservoir d'huile est placé sous le carter et la lubrification est réalisée par une pompe à engrenages.

L'embrayage est à disques multiples travaillant dans l'huile. Boîte de vitesses à 4 rapports formant bloc avec le moteur.



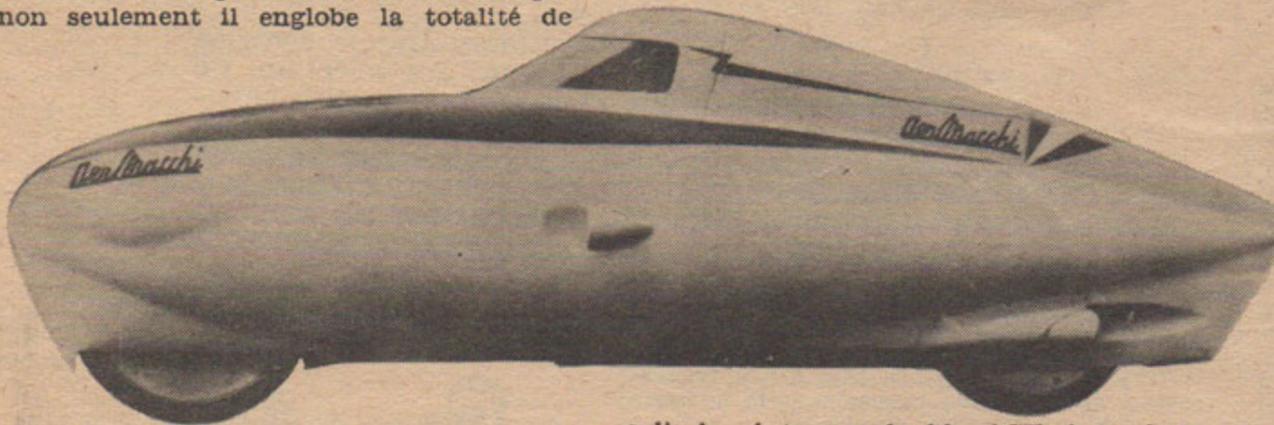
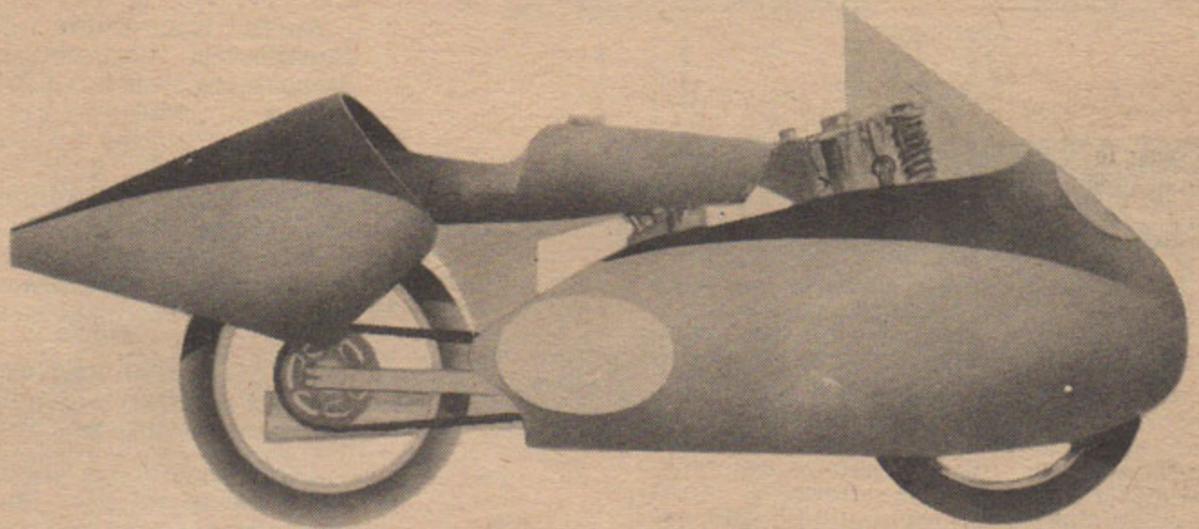
Voici, sans son carénage, le 50 cmc. Demm dont la conception est très près de celle d'un cyclo-moteur classique. - Ci-dessous : le 50 cmc. Aer-Macchi dont le moteur, presque horizontal, est un double arbre à cames en...

transmission primaire par engrenages, transmission secondaire par chaîne.

Le cadre, en forme de treillis à berceau central, est en tubes d'acier de petit diamètre. La suspension avant est du type à longs bras oscillants avec amortisseurs télé-hydrauliques et des ressorts travaillant l'un à l'extérieur et l'autre à l'intérieur d'un élément télescopique. La suspension AR classique est obtenue par un bras oscillant et amortisseurs télé-hydrauliques.

Le pilote est en position « assise », le dos appuyé contre un encastrement prévu dans le berceau central du cadre. Ses jambes sont donc allongées vers l'avant entourant la roue. Les pneus sont des 2.00x18. Ajoutons encore que le moteur est placé derrière le pilote et que le carburant utilisé était un mélange ternaire (essence, benzol, alcool).

Et arrivons-en maintenant au carénage. C'est un carénage total dans ce sens que non seulement il englobe la totalité de



...tête Ici encore, la conception est très classique, très proche de celle d'une moto. On ne peut en dire autant du 75 cmc. qui est typiquement un engin de record où le pilote est placé très bas et en position assise.

la machine (passant même au-dessous du siège du pilote, mais qu'il « enferme » le pilote lui-même dans une sorte de cockpit démontable, comportant vers l'avant une fenêtre en matière transparente. Les roues passent dans ce carénage total par deux étroites « meurtrières » prévues dans le plancher. Sur les deux flancs du carénage on trouve deux petites prises d'air qui servent au refroidissement du moteur. Le réservoir de carburant est placé derrière la tête du pilote, au-dessus du groupe moteur.

Le pilote actionne du pied gauche la pédale du frein arrière, et du pied droit le sélecteur. Sur le guidon on trouve la manette des gaz, d'embrayage et la commande du frein avant. Donc disposition très classique. Notons cependant que le pilote est à bout de bras pour manœuvrer le guidon.

Voilà pour la description du 75 cmc. qui, semble-t-il, est très stable.

Quelques chiffres encore : longueur totale 3 m, poids à vide 95 kg, poids en état de marche et avec le pilote : 170 kg.

× × ×

Sur le 50 cmc. nous ne possédons que peu de renseignements. En fait, nous savons seulement que sa cylindrée exacte est de 49 cmc. et qu'il s'agit d'un mono-

cylindre 4 temps double ACT, les arbres étant commandés par une chaîne unique (probablement une « réduction » du 75 cmc.).

Le cadre est un cadre-berceau classique et le pilote est normalement assis sur sa machine, les pieds dirigés vers l'arrière.

Contrairement à son « grand frère », le 50 cmc. n'est pas entièrement caréné. Il dispose seulement d'un carénage avant en forme de cloche, prolongé par un pare-brise en plexiglas.

Indiquons encore qu'un vent très violent n'a pas permis à AerMacchi de continuer ses tentatives contre les records, mais, là encore, ce n'est que partie remise !

× × ×

Ainsi commence en Italie la nouvelle année sportive. Sans doute nous préparera-t-elle d'autres sensationnelles surprises, dues à l'émulation qui existe actuellement entre les très nombreux constructeurs de petites cylindrées.

B. N.

NOUVEAUX RECORDS				ANCIENS RECORDS			
Distance ou Temps	Marque	Temps ou kilom.	Moy.	Marque	Temps ou Moy. kilom.	Cat. cmc	
10 km	Demm	5'13"2	115 kmh	Guazzoni	6'21" 95 kmh	50	
50 km	Demm	25'30"3	118 kmh	Guazzoni	29'48" 101 kmh	50	
100 km	Demm	51'14"	117 kmh	Guazzoni	57'34" 104 kmh	50	
10 M.	Demm	8'18"3	116 kmh	Guazzoni	9'57" 97 kmh	50	
50 M.	Demm	41'49"3	115 kmh	Guazzoni	46'58" 103 kmh	50	
100 M.	Demm	1 h. 22'05"2	118 kmh	Guazzoni	1 h. 32'03" 104 kmh	50	
1 heure	Demm		117 kmh	Guazzoni		50	
Les records des 100 miles et de l'heure sont aussi valables pour les catégories 75 et 100 cmc. où ils étaient détenus par GUZZI aux moyennes de 115 et 114 kmh.							
Km lancé	AerMacchi	21" 53/100	167 kmh	NSU	23"9 150 kmh	75	
M. lancé	AerMacchi	35" 91/100	161 kmh	NSU	38"4 151 kmh	75	
M. arrêté	AerMacchi	1'10" 76/100	82 kmh	Alpino	1'15" 77 kmh	50	
Précisons que les précédents records détenus par NSU l'étaient avec un 50 cc.							

L'ELEMENT LE PLUS MECONNU DE NOS MOTEURS :

L'ELECTRICITE

LES REDRESSEURS

La recharge d'une batterie nécessite un courant continu, ou, pour le moins, un courant redressé, c'est-à-dire de toujours même polarité.

Or, si de par sa réalisation même, une dynamo fournit un courant continu, il n'en est plus de même avec un volant magnétique ou un alternateur qui, eux, fournissent un courant alternatif. Ainsi donc, si une moto est équipée d'un tel générateur électrique et que l'on veuille utiliser ce dernier pour la recharge d'une batterie, faut-il transformer, « redresser » ce courant alternatif.

LE COURANT ALTERNATIF

Un courant alternatif est caractérisé par le fait que sa circulation dans le circuit électrique change périodiquement de sens. Si l'on convient de compter positivement l'intensité du courant dans un certain sens, on pourra dire que cette intensité est alternativement positive, puis négative.

Le courant qui nous est fourni par le secteur est, en général, un courant alternatif de fréquence 50 hertz : c'est-à-dire que 50 fois par seconde le courant reçu à une borne sera « positif », et 50 fois, il sera « négatif ». Il y aura donc, 100 fois par seconde, changement de polarité.

Avec nos générateurs de courant alternatif (volant magnétique ou alternateur), la fréquence n'est plus constante, mais directement fonction du régime : à 4.000 t/m elle sera deux fois plus grande qu'à 2.000 t/m.

La « période » d'un courant alternatif, sinusoidal, est le temps qui s'écoule (1/50 de seconde dans le cas du secteur) entre deux passages du courant, dans le même sens, et pour lesquels l'intensité est la même. Ainsi, durant une période complète, nous aurons une 1/2 période (une « ALTERNANCE ») durant laquelle le courant est positif, suivie d'une alternance où le courant est négatif.

Si l'on essayait de recharger une batterie avec un courant alternatif, la batterie, en fait, subirait des charges et décharges successives, ce qui se solderait, si la batterie avait un rendement de 100 %, par un résultat nul.

Aussi, pour recharger une batterie, il faut lui fournir un courant à polarité constante.

Partant d'un courant alternatif, il faut donc :

— ne laisser passer qu'une « alternance » (la positive par exemple) vers la batterie ;

— ou bien laisser passer l'alternance positive, et redresser l'autre alternance, la négative, en la transformant en alternance positive (résultat qui ne peut être

Après une étude des générateurs électriques fournissant un courant alternatif (généralités dans notre numéro 1.275 - différents types de magnétos : numéros 1.276 et 77 - de volants magnétiques : numéros 1.279-80 et 81 ou d'alternateurs : numéro 1.282), nous avons examiné, dans notre numéro 1.285, les généralités sur l'allumage batterie-bobine. Ensuite, la batterie proprement dite, a fait l'objet d'une étude (numéro 1.286). Il nous reste donc à examiner les différents modes permettant la recharge d'une batterie.

Or, cette recharge exige l'emploi d'un courant à polarité constante : soit un courant continu fourni par la dynamo, soit un courant redressé.

Ayant étudié les générateurs de courant alternatif, il va de soi donc de commencer par les redresseurs de courant qui permettent de recharger une batterie à partir d'un volant magnétique ou d'un alternateur.

Les redresseurs les plus utilisés dans le domaine de la moto sont les redresseurs au sélénium. Ce sont donc ceux-là que nous étudierons plus particulièrement, étant redevables, pour la majeure partie de la documentation, aux Etablissements Westinghouse, créateurs des cellules « Westalite », plus connues dans nos milieux sous le nom de « Motowest ».

obtenu que par un minimum de deux redresseurs).

Et c'est justement le rôle du « redresseur » de ne laisser passer vers la batterie que des alternances positives.

Précisons encore un point : le courant ainsi obtenu n'est pas un courant continu : c'est un courant pulsant dont l'intensité est variable. Mais cette variation est limitée dans ce sens qu'elle reste toujours positive, sa plus basse valeur étant nulle, mais jamais (tout au moins théoriquement) négative.

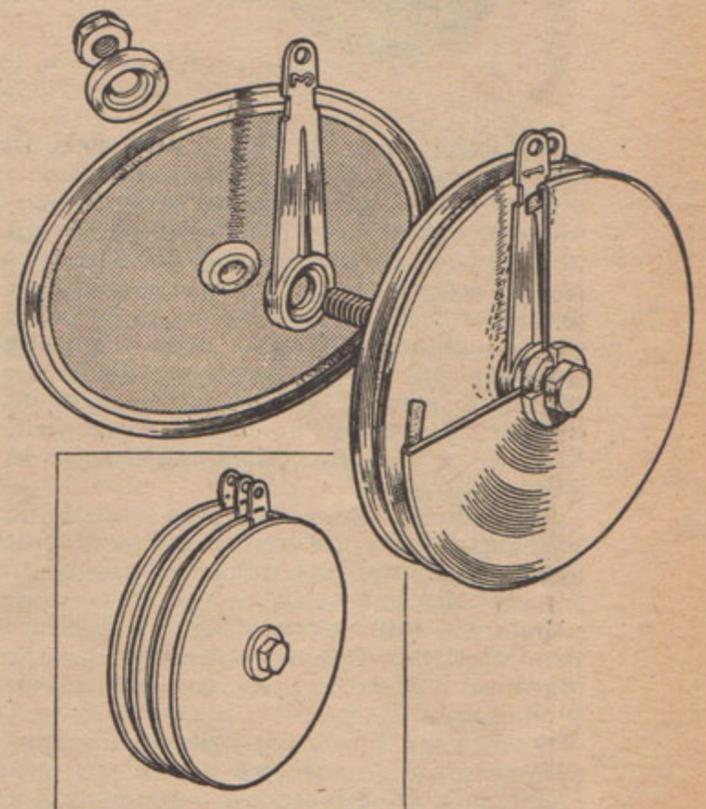
LE PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT D'UNE CELLULE REDRESSEUSE

Il s'agit d'un ensemble bi-métallique, qui a la propriété de n'offrir qu'une très faible résistance lors du passage du courant dans un sens (sens conducteur ou *SENS DIRECT*), mais une très grande résistance dans le sens opposé (*SENS INVERSE*). Il y a donc là une certaine analogie mécanique avec une valve ou un clapet.

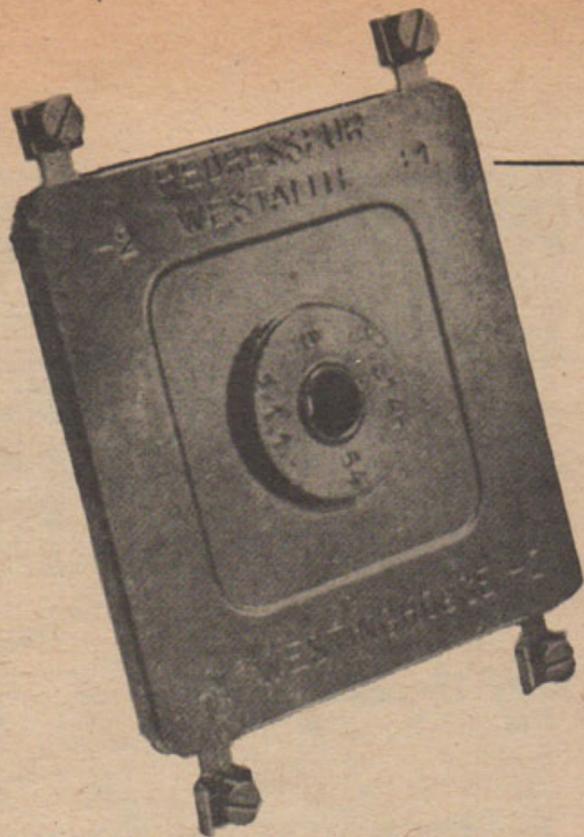
LES REDRESSEURS OXYMETAL

Ces redresseurs sont du type « à oxydes ». Un élément est essentiellement composé par une plaque de cuivre dont une des faces a été artificiellement oxydée à une température de 1.000 à 1.200°C. L'épaisseur de cette couche d'oxyde est très faible : de 0,1 à 0,25 mm. Le contact est pris sur l'oxyde de cuivre par l'intermédiaire d'une rondelle de plomb.

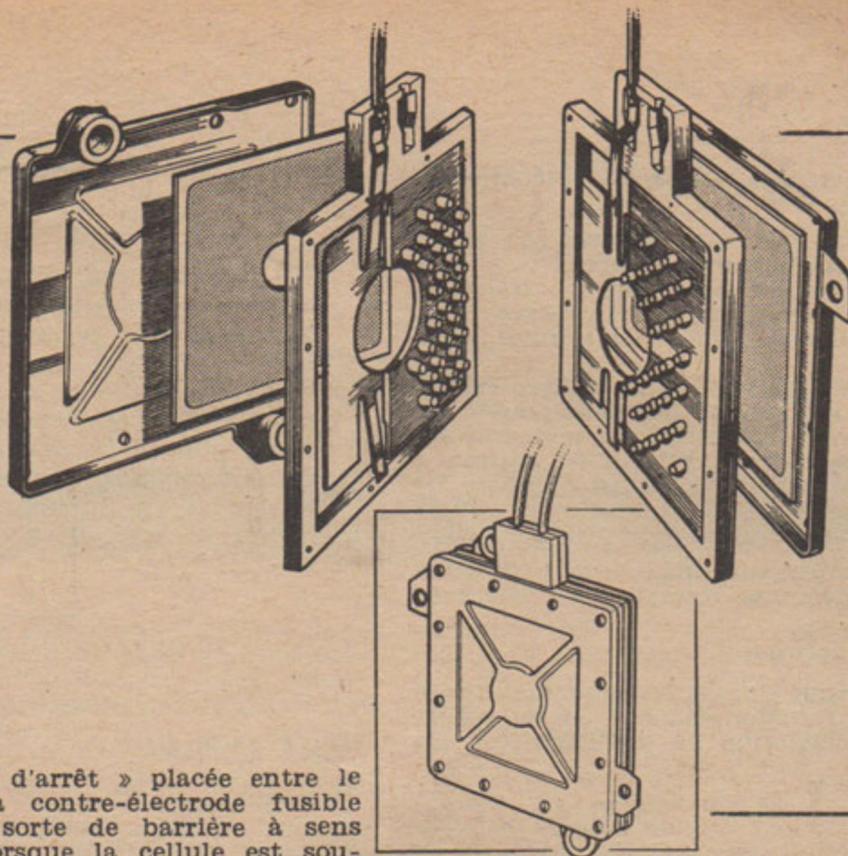
Le courant passant dans la direction oxyde-cuivre (et étant arrêté dans l'autre sens), entrera par le contact en plomb et sortira par le cuivre.



Le redresseur bi-valve « Sentercel » qui équipe la LE Velocette est réalisé par la « Standard Telephones and Cables ».



De gauche à droite et milieu de page : une cellule redresseuse Motowest. Le modèle ouvert date de quelques années, mais le principe de montage est...



...demeuré le même. Les quatre bornes de sortie sont marquées par paire, chacune d'elle correspondant à un des deux éléments composant la cellule redresseuse.

LES REDRESSEURS AU SELENIUM

Mais on utilise davantage, aujourd'hui, les redresseurs au sélénium, plus légers, moins encombrants, et d'une chute de tension interne plus faible. A titre d'exemple, nous prendrons les réalisations de Westinghouse, parmi les plus courantes, et plus connues dans le domaine motocycliste sous le nom de « Motowest ».

PRINCIPE DE REALISATION

Sur une plaque **SUPPORT EN ACIER** est déposée une couche uniforme d'un composé à base de **SELENIUM** (Westalite), l'une étant rendue solidaire de l'autre par un traitement thermique approprié. Puis, par projection d'un alliage fusible sur la couche de sélénium, on obtient la deuxième électrode (la **CONTRE-ELECTRODE**), la première étant la plaque support en acier.

★

Ceci fait, on soumet cet ensemble à un traitement électrique spécial qui crée une couche isolante (**COUCHE D'ARRET**) à « sens unique » entre l'électrode en alliage fusible et le composé en sélénium.

C'est de ce traitement électrique que dépendront les qualités et caractéristiques de la cellule redresseuse.

PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

Le « redressement » du courant dans le cas des « semi-conducteurs » (cas des redresseurs au sélénium) est basé sur des phénomènes électroniques, alors que dans le cas des redresseurs à oxydes, il est plutôt lié à des phénomènes électrolytiques.

La « couche d'arrêt » placée entre le sélénium et la contre-électrode fusible constitue une sorte de barrière à sens unique, qui, lorsque la cellule est soumise à une différence de potentiel, laisse facilement passer les électrons libres dans un sens, mais, par contre, les freine considérablement dans l'autre sens.

Il y aura donc passage de courant dans le sens fer-sélénium-contre-électrode (sens direct); mais si l'on inverse la polarité du courant, le courant passant dans le sens contre-électrode - sélénium-fer est très faible (sens inverse), rencontrant une très forte résistance.

Ainsi, un tel élément soumis à une tension de 1 volt pourra laisser passer un courant 2.000 fois plus important dans le sens direct que dans le sens inverse.

REALISATION

Le principe de réalisation est le suivant :

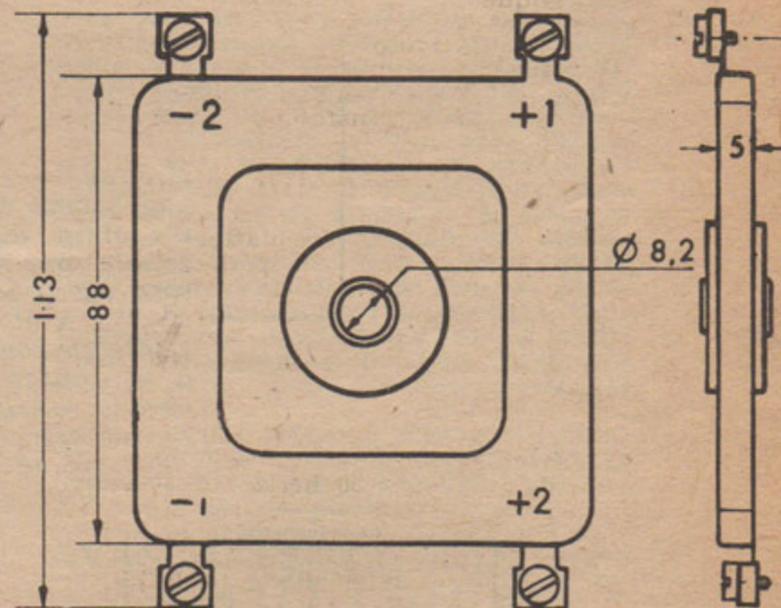
Sur un court tube central, isolé électriquement et permettant le passage d'une tige filetée de 8 mm, et enfermés dans un boîtier métallique, on trouve 2 éléments ayant ses deux prises de courant apparentes, marquées « + 1 » et « - 1 » pour le premier élément, « + 2 » et « - 2 » pour le deuxième élément. Ceci permet donc différents types de montages électriques : en parallèle (redressement d'une alternance seulement) ou en bi-valve (redressement des deux alternances).

Entre les deux éléments redresseurs, on trouve des plaques de connexion et de refroidissement, comportant des bossages d'écartement et les prises de courant.

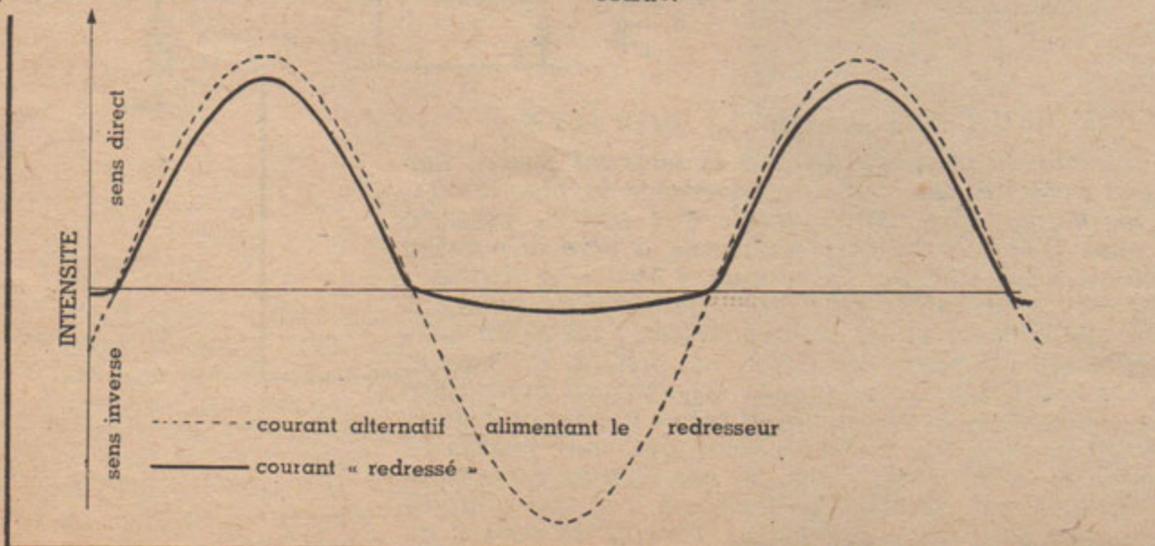
Les plaques redresseuses sont carrées, de 76 mm de côté, et logées dans une sorte de boîtier plat de 88 mm de côté et 5 mm d'épaisseur. L'étanchéité est assurée par des joints en caoutchouc synthétique.

★

Un tel élément peut subir une surtension instantanée maximum de 29,5 volts, pour une durée de l'ordre de 1/50 de seconde.



Sur la courbe de gauche sont tracées 3 alternances du courant alternatif alimentant une cellule redresseuse (en pointillé) ainsi que le courant « redressé » par cette dernière (trait plein). On voit que dans le sens direct, le courant redressé vaut sensiblement 90 % du courant de charge, alors que dans le sens inverse, il est extrêmement faible, bien trop faible pour risquer de décharger la batterie ou de démagnétiser les masses polaires du volant magnétique.



Chaque plaque peut laisser passer, dans le sens direct, un courant de 1,25 ampères, de 2,5 ampères si la cellule est ventilée. Sous une tension de 6 volts, le courant passant en sens inverse n'atteint, au maximum, que 0,005 ampères, soit 250 ou 500 fois plus faible.

Si les deux plaques sont montées en parallèle, toutes ces intensités données sont multipliées par 2.

INFLUENCE DE LA TEMPERATURE

Une cellule redresseuse, pour assurer un bon fonctionnement, doit travailler si

possible entre des températures comprises entre 25 et 35°C.

N'oublions pas que lorsque la cellule ne laisse pas passer le courant (sens inverse), le courant de charge est transformé en chaleur dans le redresseur : ce dernier doit donc être bien refroidi, bien ventilé.

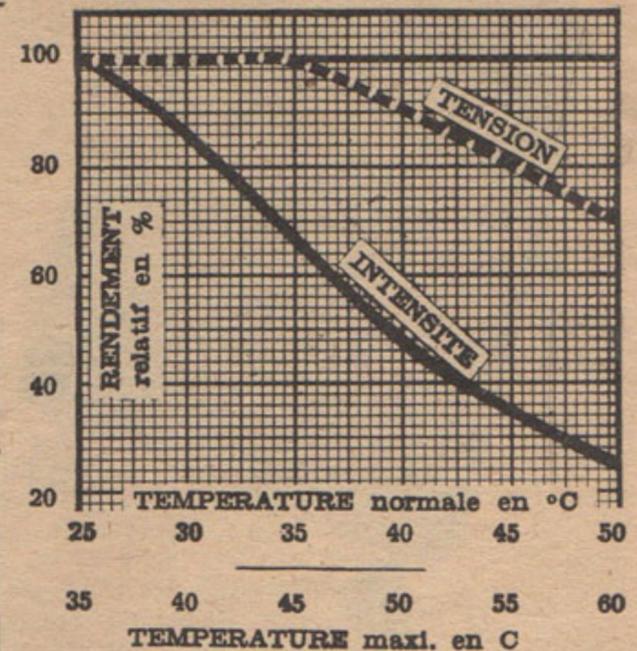
La courbe jointe montre la très rapide baisse de rendement (surtout pour l'intensité) avec l'élévation de température. Et si ce rendement relatif est estimé à 100 % pour une température normale de fonctionnement de 25°C, il tombe à 25 % pour une température de 50°C.

Et la température maximum admissible pour les éléments Westalite au sélénium est de 70°C.

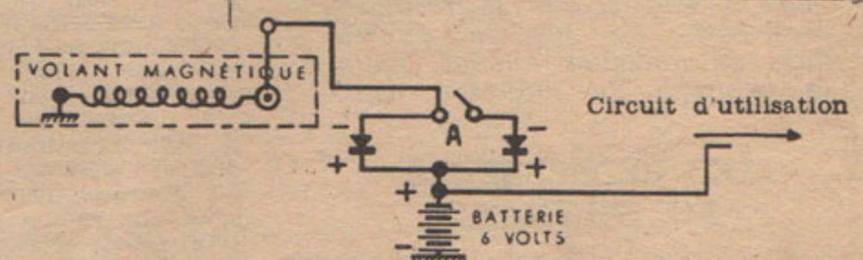
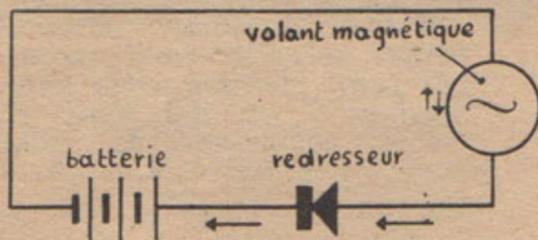
VIIEILLISSEMENT

C'est surtout durant les premières 10.000 heures de fonctionnement que se manifeste au maximum le vieillissement du

Une cellule redresseuse au sélénium ne travaille correctement que dans une plage de température réduite. Avec l'élévation de température, le rendement relatif tombe rapidement surtout pour l'intensité. Un bon refroidissement est donc nécessaire.

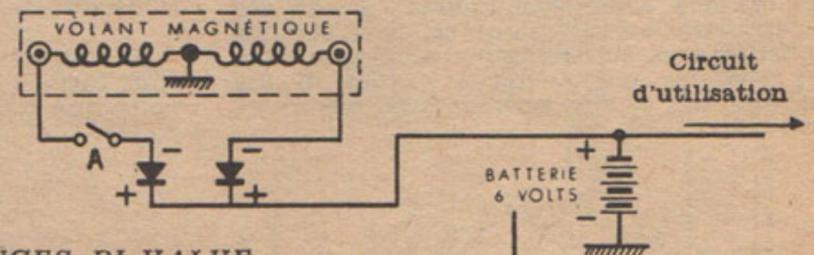
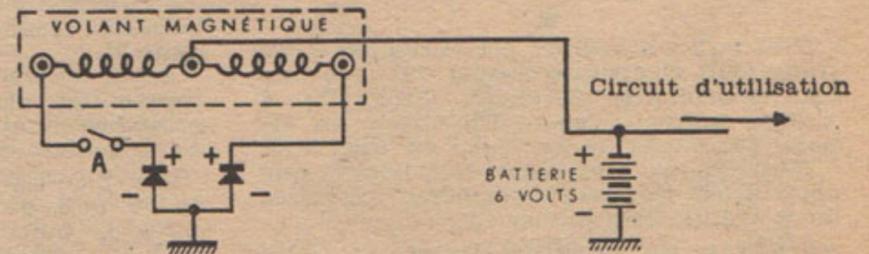
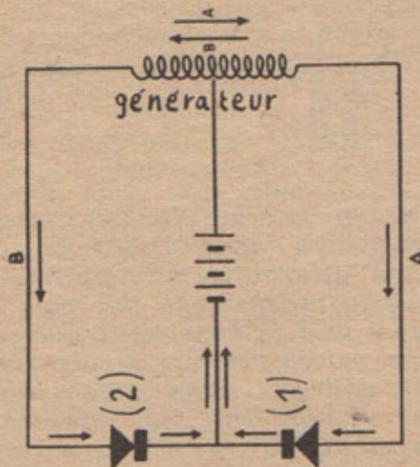


(SUITE PAGE 618)



MONTAGE « UNE ALTERNANCE »

Montage « 1 alternance dans le cas d'un volant magnétique à une bobine d'éclairage et une seule borne isolée de sortie (l'autre étant directement à la masse). Les deux plaques de la cellule sont montées en parallèle (les bornes « + 1 » et « + 2 » sont raccordées, donnant le « + » de l'ensemble — les bornes « - 1 » et « - 2 », également réunies, donnent le « - »). L'interrupteur « A » permet le passage de la charge de jour à la charge de nuit, mettant une ou deux plaques dans le circuit. - A gauche : un schéma de principe de fonctionnement. Le redresseur directement interposé entre le volant et la batterie ne laisse passer qu'une alternance vers celle-ci.



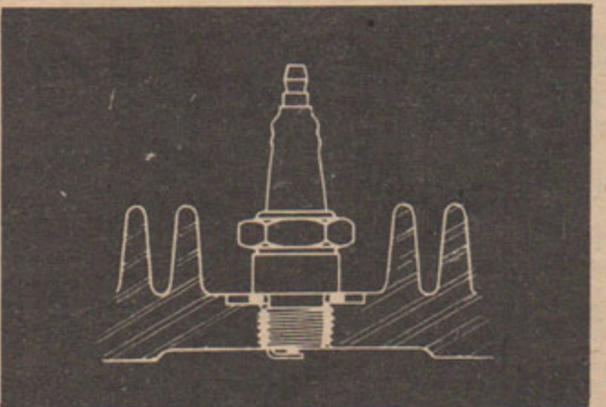
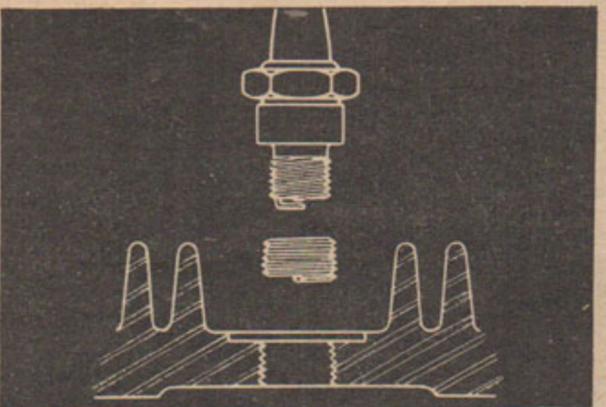
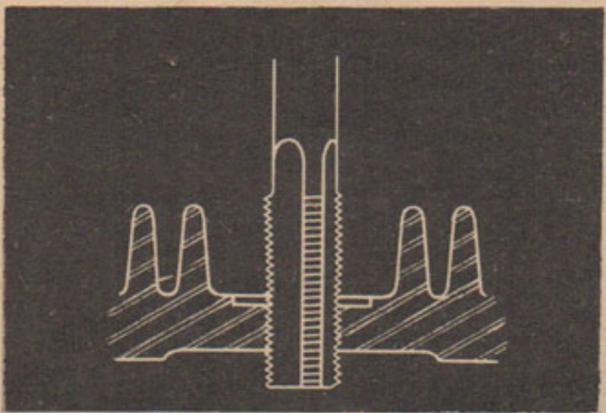
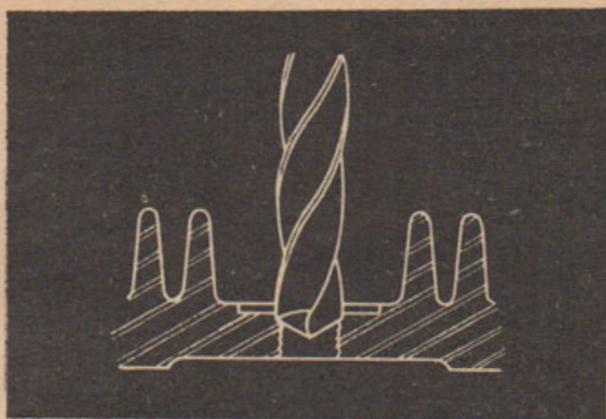
MONTAGE DEUX ALTERNANCES BI-VALVE

A gauche : le schéma de principe. Quand le courant fourni par le générateur à la polarité « A », il peut passer par la plaque « 1 », mais traverse la plaque « 2 ». Ainsi quelle que soit la polarité (sens « A » ou sens « B », la batterie continue à être alimentée (soit par la plaque « 1 », soit par la plaque « 2 »). - A droite : deux types de montage bi-valve. - En haut, le cas d'un volant à 2 bobines d'éclairage comportant 3 bornes isolées : les deux « - » des plaques redresseuses sont raccordés et mis à la masse. En bas : toujours un volant à 2 bobines d'éclairage mais avec 2 sorties isolées seulement, la troisième étant à la masse : dans ce cas, ce sont les deux « + » du redresseur qui sont réunis et dirigés sur le « + » de la batterie. Dans un cas comme dans l'autre, l'interrupteur « A », en mettant hors-circuit une des plaques (une seule alternance sera alors redressée) permet de passer de la charge de nuit à la charge de jour.

LES PAS DE VIS "FOIRÉS" SONT RÉVOLUS.

... GRACE A

UN NOUVEAU FILET RAPPORTÉ !



Le problème de la tenue des taraudages dans l'alliage léger et les matériaux tendres (bois, matières plastiques), fut une préoccupation majeure des bureaux d'études.

Avant la vente du filet rapporté « Heli-Coil », les divers moyens utilisés jusqu'alors étaient loin de donner entière satisfaction. Les bagues noyées de fonderie avaient certains inconvénients : risques de criques au refroidissement, impossibilité de récupérer une pièce défectueuse par remise en fonderie, matière nécessaire sous forme de surépaisseur, renfort destiné au maintien de la douille, corrosion locale au contact de ces douilles en métaux cuivreux, etc..., et les bureaux d'études étaient amenés à concevoir des pièces plus lourdes, plus compliquées, donc plus coûteuses.

De même, pour les douilles emmanchées à force, dont les inconvénients sont bien connus : l'usinage précis du trou et de la douille, possibilités de desserrage, tensions internes dues à l'emmanchement à force, ce qui amène toujours un supplément de matière, l'insécurité de l'assemblage, un coût plus élevé.

Le filet rapporté « Heli-Coil », né à Danbury (Connecticut USA) apporte une solution mécanique à tous ces ennuis.

DESCRIPTION

Il se présente sous la forme d'un ressort dont la section du fil est en forme de losange avec un angle au sommet de 60°, losange parce qu'en fait elle représente un double filet, l'un pénétrant dans le filetage de la vis, l'autre dans le taraudage de la pièce. A son extrémité, une spire déformée d'un diamètre décroissant facilite l'introduction du filet. Cette spire est recourbée suivant l'axe et forme un entraîneur indispensable à la pose. Dans le cas de trou débouchant, cet entraîneur, grâce à une encoche pratiquée, pourra être séparé par rupture après la pose.

MISE EN ŒUVRE

La mise en œuvre de ces filets s'opère à l'aide de machines spéciales à enrouler. Le fil utilisé, en acier inoxydable 18/8 à très haute résistance, ou en bronze

phosphoreux à section losange, est obtenu par laminage d'un fil rond, les gorges du laminage épousent exactement la forme de la tronçature désirée.

Cette opération de laminage doit être extrêmement précise. Les tolérances sont de l'ordre de 0,005 mm. C'est cette précision qui permet de garantir qu'après pose du filet « Heli-Coil » dans une pièce il reste un filetage aux tolérances CNM (Comité de Normalisation de la Mécanique).

À l'enroulement, le diamètre de l'« Heli-Coil » est supérieur d'une valeur exactement calculée au diamètre nominal après introduction. Cette différence assure un serrage énergique du filet sur les flancs du taraudage de la pièce.

POSE

La pose des filets s'effectue d'une manière extrêmement facile. Après avoir percé et taraudé le trou au diamètre indiqué dans les spécifications (le taraud devra être un taraud spécial « Heli-Coil »), introduire le filet dans l'appareil de pose à préfiletage, en actionnant la manivelle on le contraint à se visser dans la douille de l'appareil de pose, ce qui a pour effet de ramener son diamètre au diamètre du trou taraudé et de faciliter son introduction dans la pièce.

Dans le cas d'un trou débouchant, l'entraîneur peut être rompu soit à l'aide d'un chasse-goupille ou autre outil, soit à l'aide d'un rupteur spécialement adapté à ce travail.

Si pour une raison quelconque : mauvais assemblage, défaut de fonderie, le filet doit être retiré, l'opération s'effectue à l'aide d'une extracteur.

AVANTAGES de la SOLUTION « HELI-COIL »

SIMPLICITE

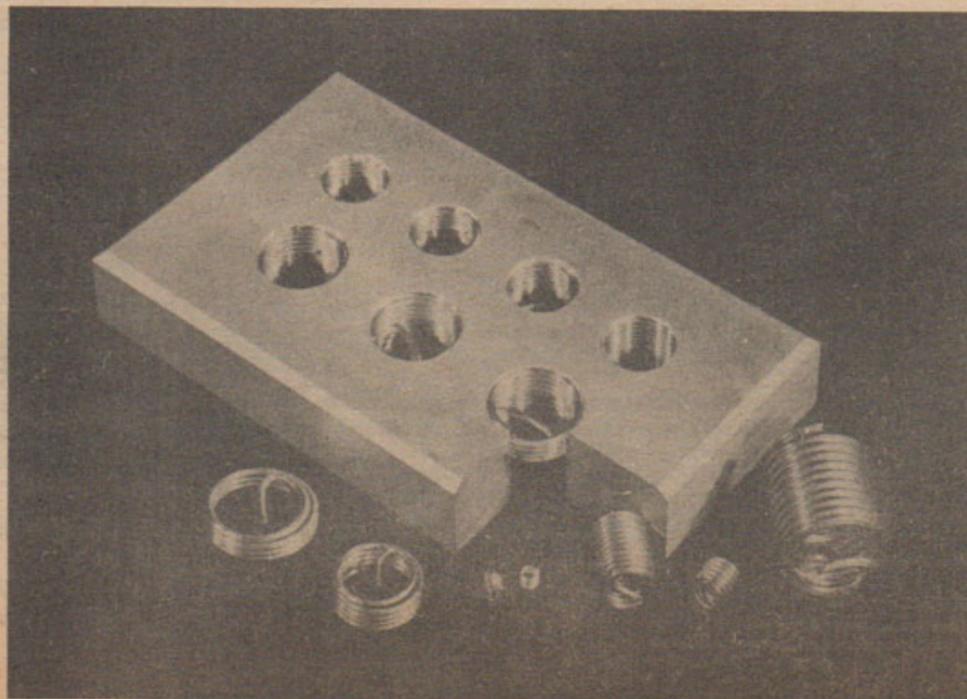
Ce n'est qu'un simple ressort à introduire dans un trou taraudé.

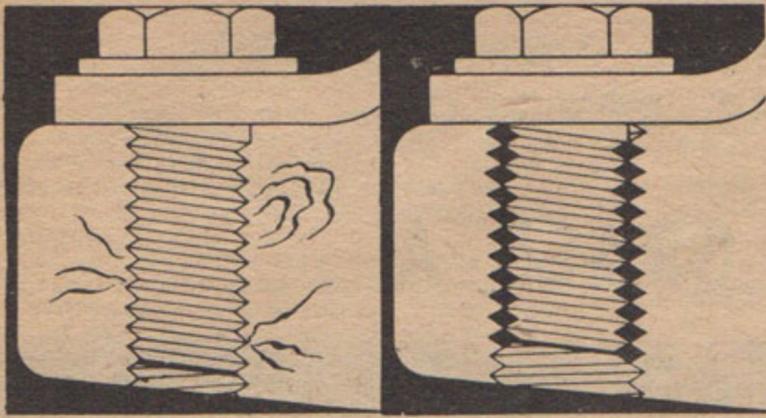
SECURITE

Le filet, une fois posé, donne un filetage de haute précision. La dureté du fil employé (inoxydable 18/8, 140 kg/112) évite tout grippage entre vis et pièce et

Ci-dessus : les diverses opérations pour monter une bougie dans une culasse en alliage à filetage détérioré : perçage, taraudage, montage des filets rapportés, et, finalement, la bougie en place.

A droite : les filets rapportés existent en différents diamètres dans les pas classiquement utilisés.





L'interposition d'un filet rapporté en acier inoxydable ou en bronze phosphoreux (à droite) évite les tensions considérables dans le support en alliage léger qui apparaissent lors d'un vissage énergétique.

des démontages fréquents n'ont pas d'influence sur la vie du taraudage. La pièce sera mise au rebut bien avant que le taraudage soit détérioré.

D'autre part, l'acier inoxydable employé ne change pas de structure aux hautes températures où il conserve sa dureté. Cette qualité en permet l'emploi dans les filetages qui peuvent être démontés à chaud comme ceux des bougies dans les culasses en alliage léger des moteurs à explosion, sans que le risque de grippage soit à craindre.

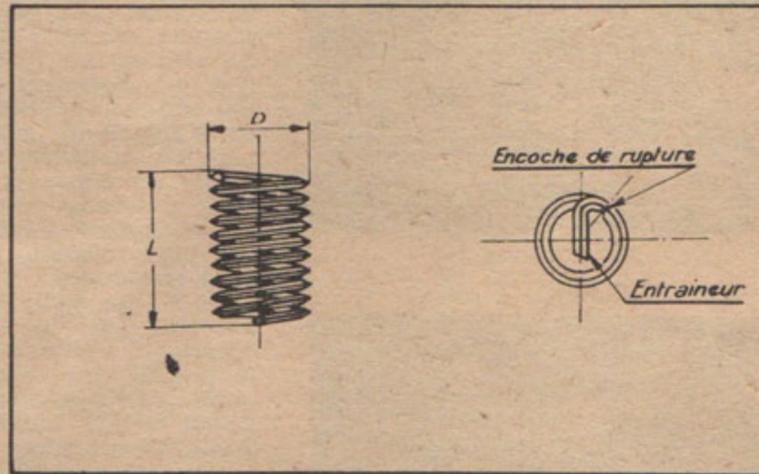
Des essais effectués par les Laboratoires de l'Aviation montrent qu'aussi bien au point de vue couple de torsion qu'effort de traction, un assemblage avec « Heli-Coil » tient mieux qu'un assemblage ordinaire.

Parfaite tenue aux vibrations. Parfaite résistance à la corrosion.

LEGERETE et ECONOMIE

Un filet rapporté « Heli-Coil » de 6x100, longueur de vissage 12 mm, ne pèse que 1,3 g, alors que la douille la plus légère pèse 3 g.

A gauche : un filet rapporté tel qu'il se présente. - A droite : après montage, l'« entraîneur » est facilement brisé et ôté grâce à l'encoche de rupture prévue d'origine.



De plus, du fait de prévoir un « Heli-Coil », le bossage peut être plus petit et la longueur du filetage réduite, la conception de la pièce évolue vers une pièce plus légère, donc moins coûteuse.

PRINCIPALES APPLICATIONS

En plus des constructions neuves concernant aussi bien l'aviation, l'automobile, appareillage électrique, etc., le filet « Heli-Coil » intéresse avant tout la réparation.

Le système « Heli-Coil » est le procédé par excellence de réparation de pièces dont un ou plusieurs filetages ont été usés, arrachés ou détériorés, notamment en ce qui concerne les filetages de bougie. Toute une gamme en 10, 14 et 18 mm est prévue. Il rétablit d'une façon simple et peu coûteuse ces filetages aux cotes et tolérances d'origine.

L'opération consiste uniquement à repercer un avant-trou à un diamètre plus grand, mais défini, que le diamètre à fond de filet d'origine et à tarauder cet avant-trou avec un taraud spécial, puis à insérer le filet correspondant.

INVENTEURS PROTÉGEZ-VOUS !

CONTREFAÇON D'UN BREVET D'INVENTION

La loi française sur les brevets d'invention assure la protection de toutes les inventions dès lors qu'elles sont nouvelles et assurent un résultat industriel.

Mais cette loi n'est efficace que dans la mesure où nos Tribunaux font respecter les droits du breveté et châtent les contrefacteurs.

Telle est la question juridique ci-après étudiée :

Nous allons étudier les deux principes fort sages suivis fidèlement par nos Tribunaux :

1) la contrefaçon s'apprécie d'après les ressemblances et non d'après les différences.

2) la contrefaçon partielle est aussi critiquable que la contrefaçon totale.

Premier principe : appréciation de la contrefaçon par les ressemblances.

Ce dernier principe est appliqué généralement lorsque les différences (apportées surtout dans le but de masquer la contrefaçon) sont relativement peu importantes eu égard à la partie brevetée de l'appareil.

Les citations de jurisprudence que l'on pourrait faire à ce sujet sont très nombreuses. Voici deux exemples :

1° Cour d'Appel de Paris, 29 juillet 1941.
« Attendu que les câbles électriques E... ont les mêmes caractéristiques que les câbles R..., qu'en effet l'un et l'autre sont obtenus par un moyen semblable... avec cette seule différence de fabrication,

sans effet sur le résultat industriel des produits, qu'elle est obtenue, pour le premier, par la pression de la molette, et, pour l'autre par des roues dentelées... Considérant qu'il résulte de ces constatations que les câbles E..., ainsi que l'ont décidé les premiers juges, constituent une contrefaçon du brevet R... ».

2° Cour d'Appel de Rouen, 17 avril 1953 :

« Attendu que la cafetière Z... (litigieuse) présente les mêmes caractéristiques que la cafetière B..., que si le porte-filtre de la première ne s'adapte pas au

bras latéral exactement de la même façon que le porte-filtre de la deuxième, ce n'est qu'une différence négligeable ; que si, d'autre part, la société Z... n'a pas poussé l'imitation jusqu'à supprimer les garnitures d'étanchéité, l'avantage que présente la cafetière B... du fait de l'absence de telles garnitures n'a qu'un intérêt secondaire... Dit que la cafetière Z... est la contrefaçon du brevet ».

Deuxième principe : la contrefaçon partielle est punissable au même titre que la contrefaçon totale.

Ce principe est généralement appliqué lorsqu'une partie de l'appareil breveté a été négligée par le contrefacteur, ou bien remplacée par d'autres éléments. Ici également les exemples sont nombreux :

Voici ce que déclare le Tribunal Civil de la Seine dans son jugement du 26 novembre 1923 :

« Attendu qu'il ne s'agit en l'espèce que d'une contrefaçon partielle : attendu que la contrefaçon totale, lorsque l'imitation porte sur un organe essentiel du brevet ; attendu d'autre part que la contrefaçon s'apprécie d'après les ressemblances et non d'après les différences ».

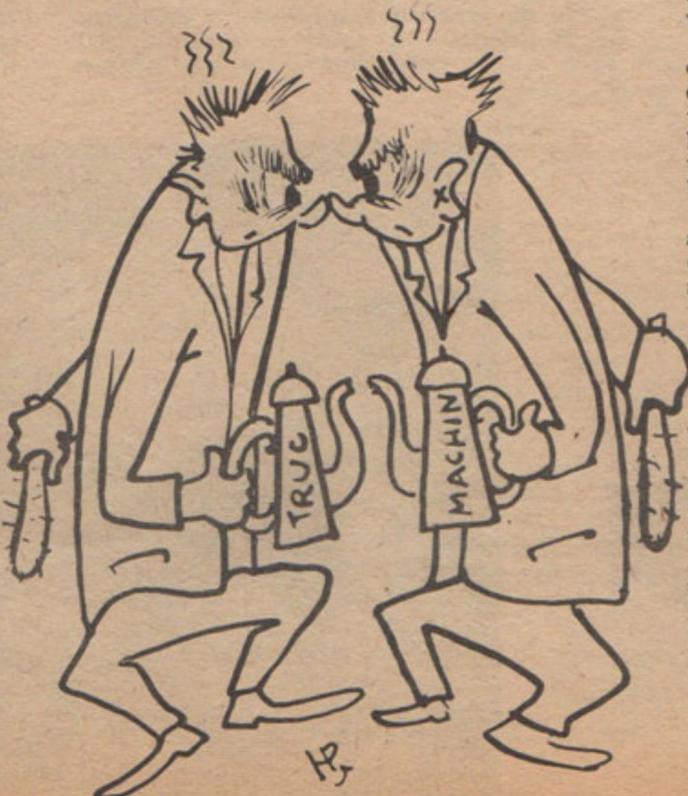
Le contrefacteur ne peut pas échapper à la sanction du brevet, sous le prétexte qu'il néglige tel ou tel élément accessoire du brevet : « La contrefaçon partielle est punie par la loi comme la contrefaçon totale ».

CONCLUSION

1° Les tribunaux français apprécient la contrefaçon par les ressemblances et non par les différences ; ils châtent la contrefaçon partielle au même titre que la contrefaçon totale ; ils assurent ainsi l'efficacité du brevet d'invention.

2° De ce fait, tout industriel doit de plus en plus rechercher la protection des brevets, moyen particulièrement efficace pour combattre la concurrence.

(Communiqué par
MM. BERT et DE KERAVENTANT
Ingénieurs-Conseils en Propriété
Industrielle)



◆ **NOUVELLE SUSPENSION AR SUR LA NSU « MAX »**

La firme NSU vient de commercialiser une nouvelle version de la fameuse 250 cmc. « Max ». Ce modèle, destiné exclusivement au marché autrichien, sera muni d'une suspension arrière à amortisseurs hydrauliques à la place du système habituellement employé par NSU. Ceci, pour augmenter la rigidité de la fourche arrière, qui est mise à rude épreuve sur les difficiles routes de ce pays.

◆ **MARIAGE**

Monsieur L. Lepoix, ingénieur esthéticien-aérodynamicien, dont on se rappelle les récentes études en matière de carénage, s'est marié tout récemment avec Mademoiselle Claire Souriau.

La messe de mariage a été célébrée en l'église Ste Marie Médiatrice, à Paris.

« Moto-Revue » présente aux nouveaux époux ses sincères vœux de bonheur.

◆ **DUKE ET LE CINEMA**

Le champion du monde Geoff Duke a décidément une foule d'activités variées. En effet, après avoir participé à une course sur tracteurs, il vient d'enregistrer les commentaires d'un film dédié à la compétition, intitulé « Hot Work » (littéralement « chaud travail »).

◆ **TELEPHONE MOBILE AU TT**

Pour permettre aux organisateurs et aux spectateurs du TT de l'île de Man de mieux suivre le déroulement de la course, l'ACU a commandé 5 Triumph « Thunderbird » munies d'un téléphone ; ces observateurs mobiles qui se déplaceront aux différents points névralgiques de la piste, communiqueront ainsi à chaque instant la position des pilotes. Les ambulances stationnées autour du circuit seront également équipées du même dispositif.

◆ **CARNET ROSE**

Guignabodet, bien connu des milieux sportifs motocyclistes, est maintenant l'heureux père d'un fils Jean Louis.

« Moto-Revue » présente à toute sa famille ses vives félicitations.

◆ **PRODUCTION PUCH EN 1955**

Le chiffre de production de Puch en 1955 a dépassé de 5 % celui de l'année précédente et c'est un total de 103.823 machines qui sont sorties des usines de Graz-Thondorf.

Les motos proprement dites représentent, avec 37.600 unités, 36,25 % du total devant les scooters (22,35 %), mais derrière les cyclomoteurs (41,4 %).

En nous cantonnant strictement aux motos : 45 % (16.915) sont représentées par les 250 SG et SGS — 38,6 % (14.505) par les 175 SV et SVS — et enfin 16,4 % (6.180) par les 125 cmc.

PELE- MELE

**ENFIN UNE INNOVATION
CHEZ GUZZI**

Il y avait longtemps que la célèbre marque transalpine n'avait rien commercialisé de nouveau, mais le bureau d'études ne chômait pas pour cela, et la récente foire de Milan fut l'occasion, pour la marque championne du monde, de présenter sa grande nouveauté : une 175 cmc.

Comme l'illustration que nous reproduisons permet de le constater, cette nouvelle machine rompt avec la traditionnelle ligne Guzzi, qui voulait un cylindre horizontal.

Le cylindre n'est pas pour autant vertical, mais incliné à 45 %. Alésage de 62 mm, pour une course de 57,8, soit un moteur super-carré donnant un rapport de 0,93. Cylindrée exacte de 174,4 cmc.

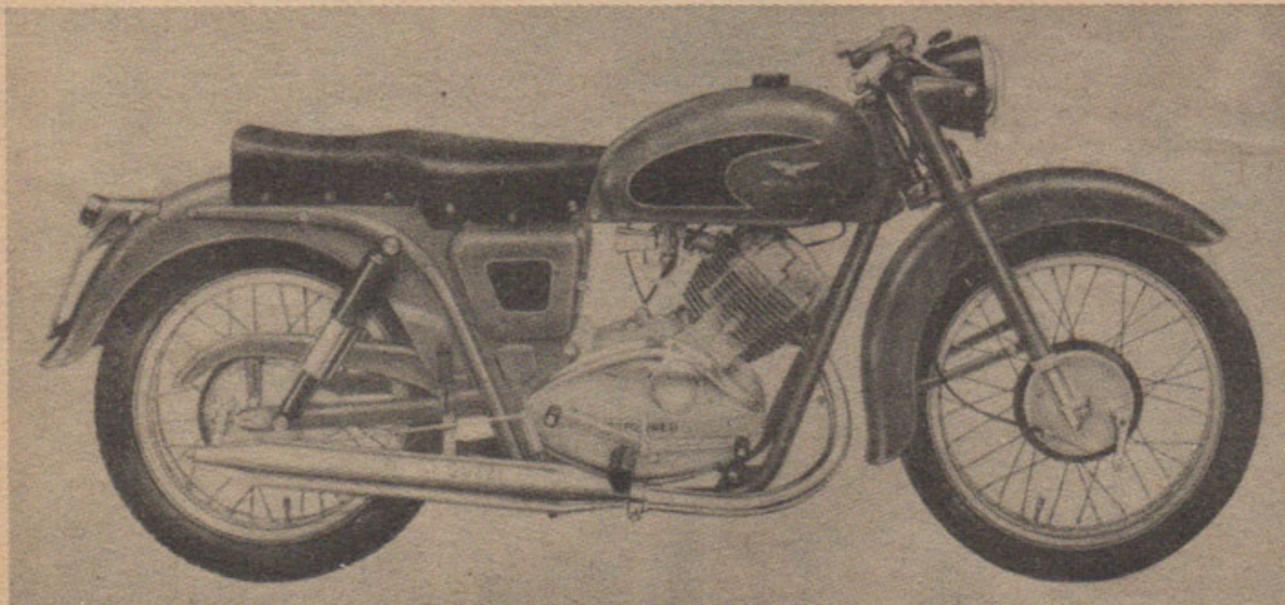
La distribution est par simple ACT — n'oublions pas que nous sommes en Italie — l'arbre à cames étant commandé par chaîne, avec deux tendeurs par lame de ressort. Derrière le pignon d'ACT, se trouve un petit disque plein, qui a ni plus ni moins l'effet et le rôle d'un volant « stabilisant » la distribution.

Les soupapes sont rappelées par deux ressorts concentriques.

Notons encore la circulation d'huile se faisant par pompe, avec carter moteur formant réservoir d'huile, allumage batterie-bobine. Transmission primaire par engrenages et boîte à 4 vitesses.

La roue avant est chaussée d'un pneu de 2,50x18, tandis qu'à l'arrière nous trouvons un 3x17.

Le poids est de 110 kg et la vitesse est d'environ 110 kmh, la puissance indiquée étant, pour sa part, de 10 CV à 6.000 t/m.



◆ **VISCOSITE D'HUILE ET CONSOMMATION**

La « Motor Industry Research Association » de Grande-Bretagne vient de publier les résultats d'essais effectués en vue de déterminer l'influence sur la consommation de l'utilisation d'huiles de lubrification de différentes viscosités. Bien que ces essais aient été faits sur un Diesel, les résultats, tout au moins dans leur ligne générale, sont également valables pour nos motos.

En comptant pour 100 % la consommation obtenue avec une huile SAE 30, il apparaît, par le tableau ci-dessous, que la consommation diminue avec la viscosité de l'huile, que cette plus grande fluidité soit obtenue par un indice de viscosité plus faible ou par un pré-réchauffement de l'huile.

Huile utilisée	Consommation	
	à pleins gaz	au 1/4 des gaz
SAE 30	100 %	100 %
SAE 30 pré-réchauffée de 25°C	97 %	96 %
SAE 10 W	98 %	94 %
SAE 5 W	96 %	91 %

◆ **DEROUILLE EN 10 MINUTES**

La compagnie américaine By-Buk de Los-Angeles vient de mettre sur le marché une poudre qui permet de supprimer la rouille qui se forme sur les métaux ferreux (fer, fonte, acier) en l'espace de 10 minutes à 3 heures, selon l'épaisseur de la couche attaquée. Pour son utilisation, cette poudre est simplement diluée dans l'eau.

Si la pièce rouillée est immergée dans la solution au préalable réchauffée, le temps imparti pour le traitement est très notablement écourté, ne durant que 2 secondes à 10 minutes maximum.

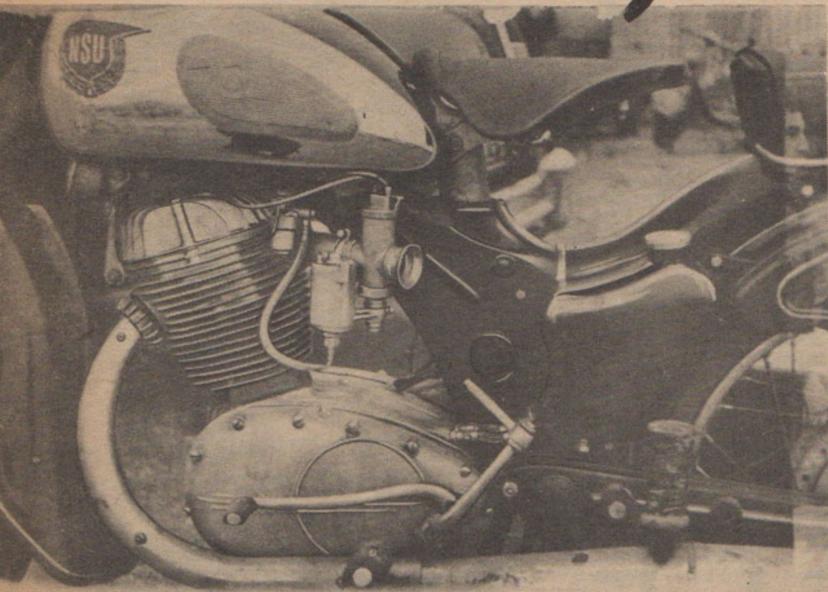
Ce traitement présente de plus l'avantage que la pièce ainsi dérouillée et nettoyée se retrouve automatiquement recouverte d'un film protecteur empêchant toute nouvelle corrosion pour des semaines et même des mois, selon les conditions atmosphériques.

Non importé en France actuellement.

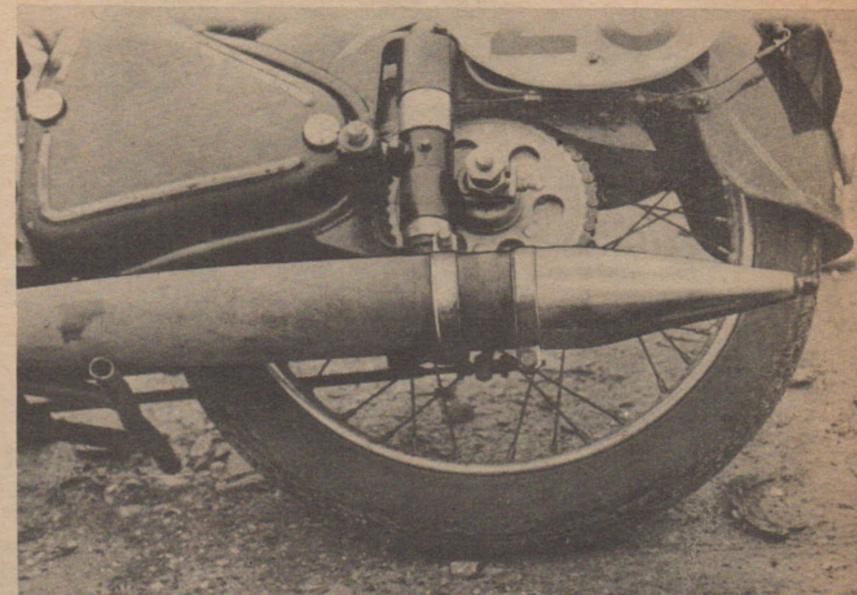
Gros-plans techniques

*
AU

CRITERIUM NATIONAL



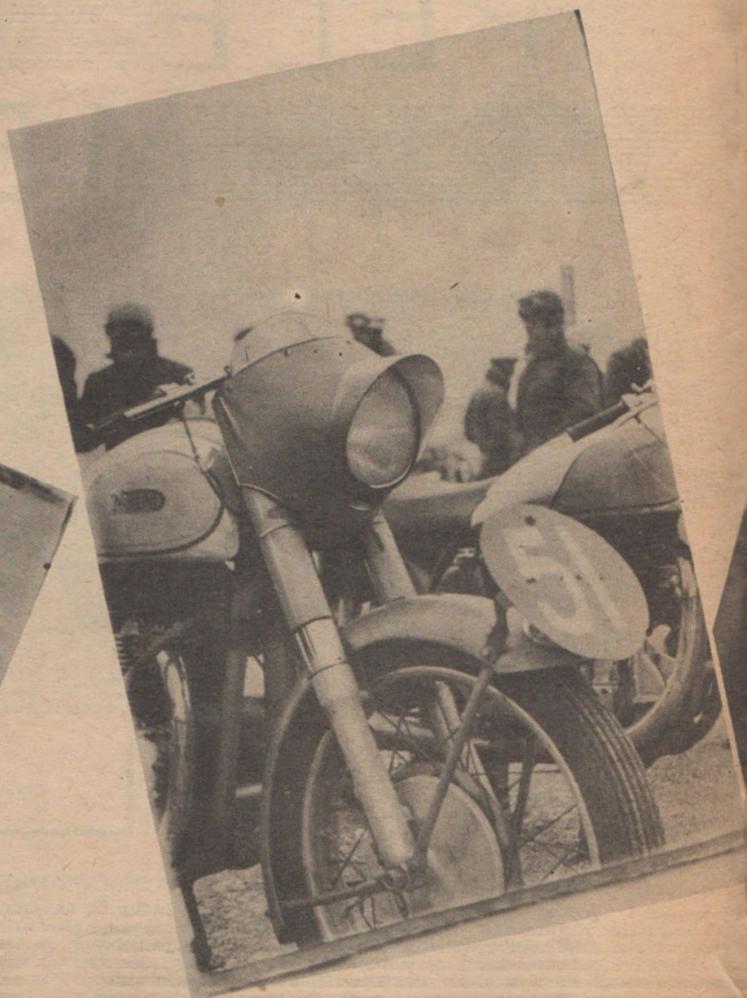
Sur sa NSU-Max, Ollivier, 2^e en catégorie 250 cmc. sport, avait monté un carburateur sans filtre à air.



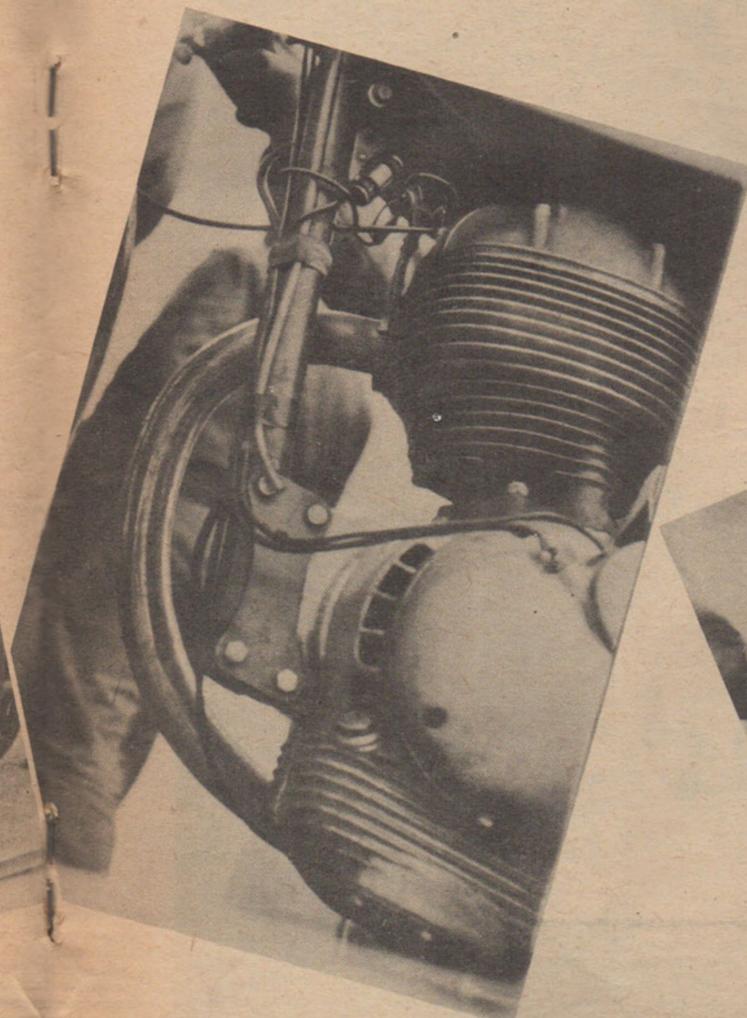
Le nouvel échappement des Gnome-Rhône qui font 1^{er} et 2^e en 175 de série : une fente longitudinale est ménagée dans le cône de sortie, donnant un bruit plus « fusant ».



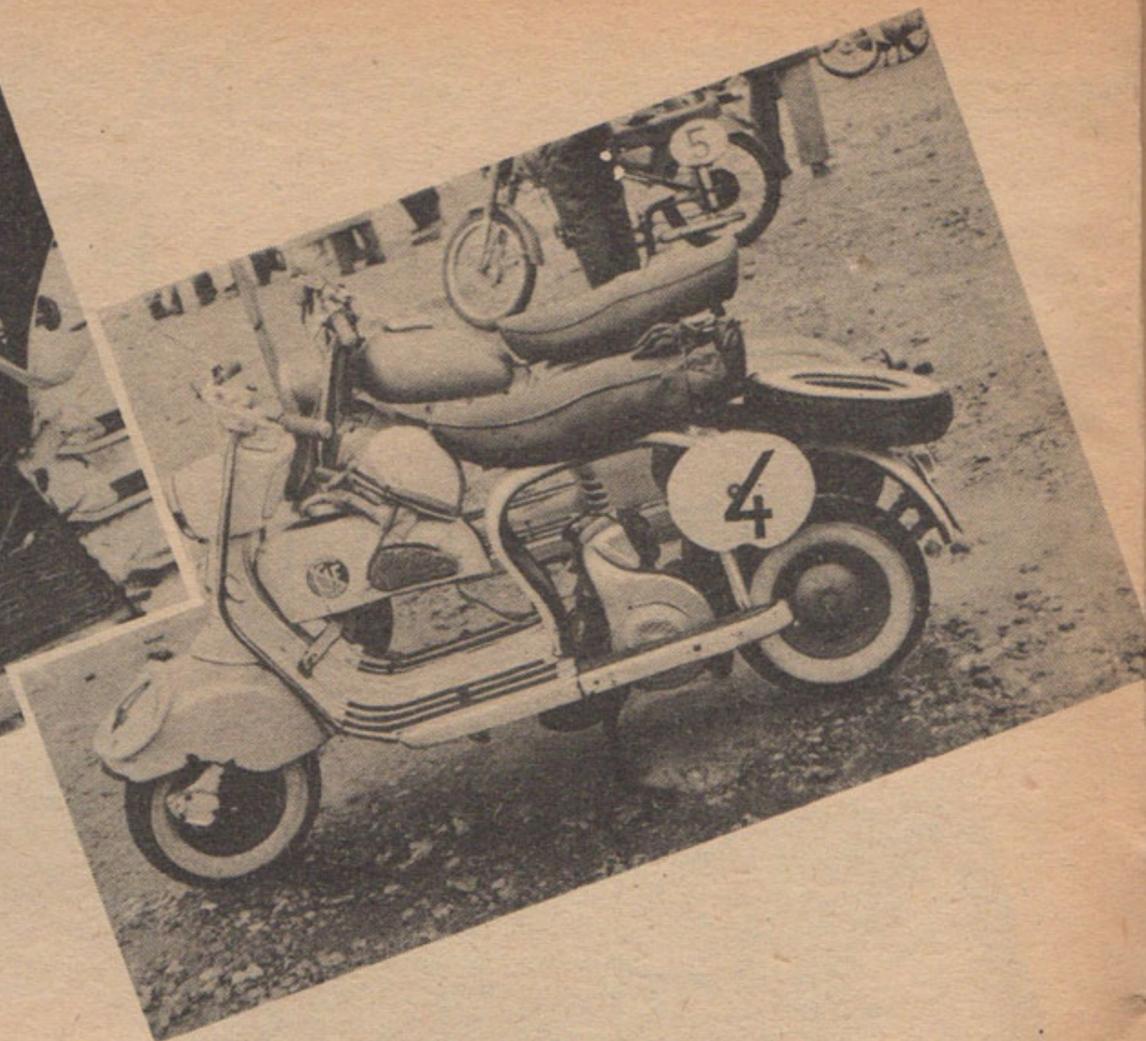
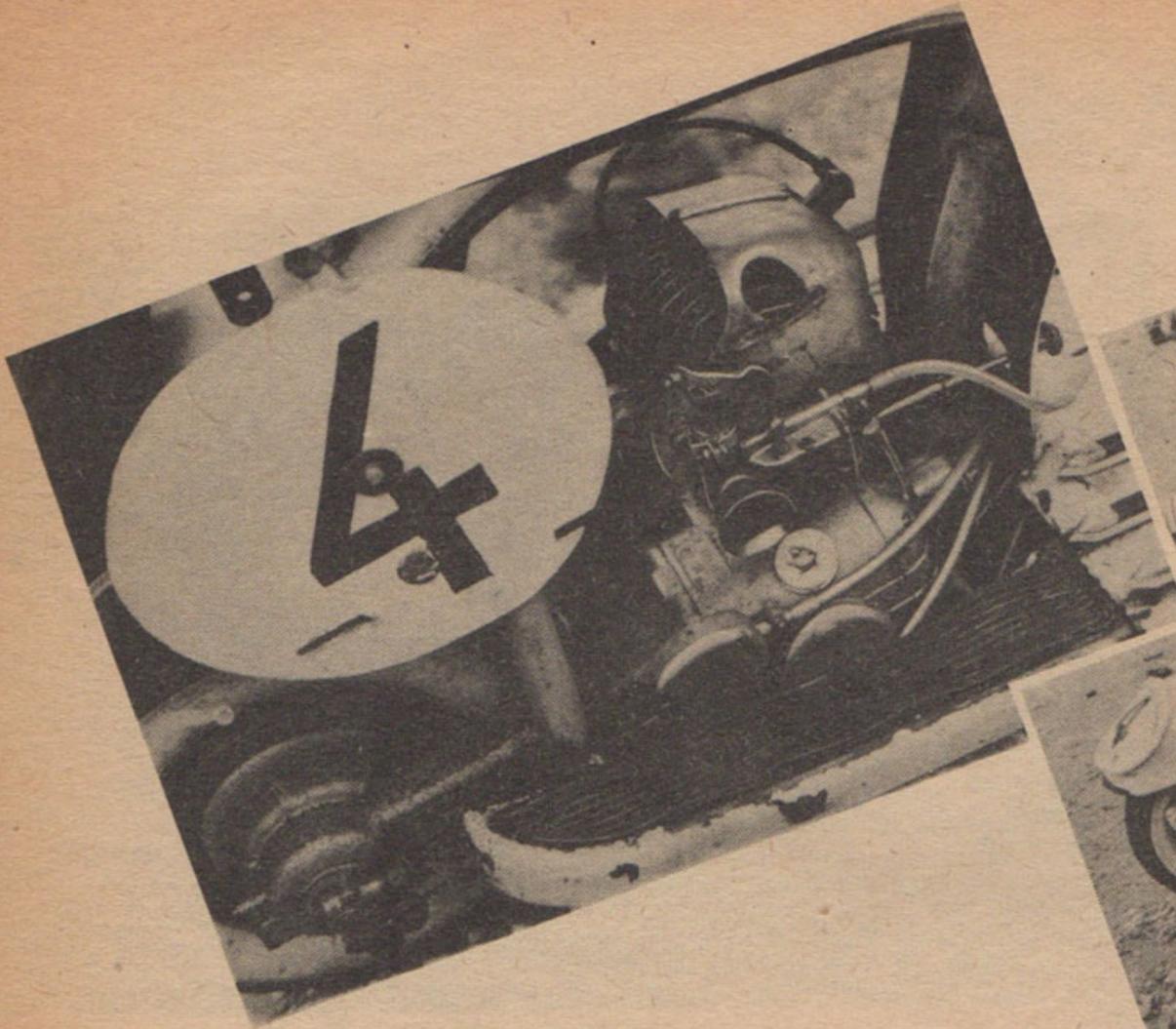
Le curieux « panier » de la 500 Cemecc de Grillon, qui, incontestablement n'a pas grand chose d'un side-car course.



Ci-dessus : capotage de phare de la 500 cc. Norton de Leconte. Egalement, une vue de la 175 culbutée Morini de Boeri. Notons : l'aération devant le carter-moteur ; la bobine placée verticalement entre les deux flancs du réservoir et le condensateur très facilement accessible.

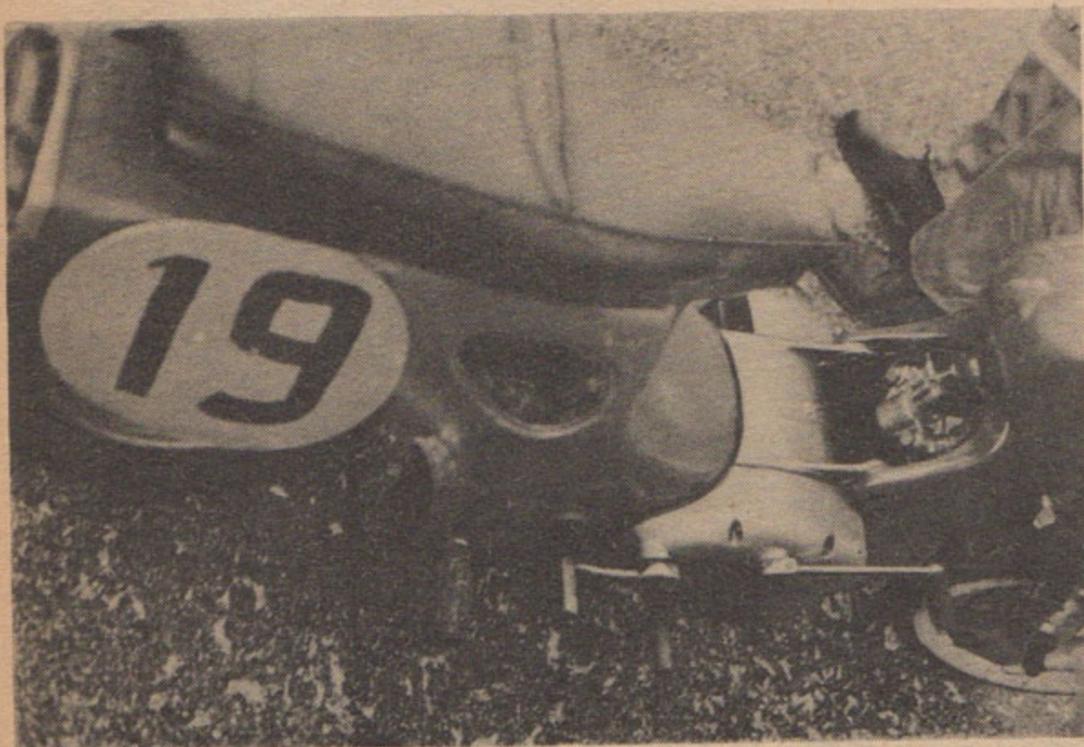


Lequellec avait sensiblement modifié son scooter Rumi « Formichino ». Allégé au maximum, il avait supprimé tablier et marche-pied. Notons également le petit guidon sport.



Ci-dessus : deux vues du Lambretta de Paquot qui, lui aussi, avait un réservoir additionnel situé entre les genoux du pilote. Notez, sur le moteur, l'absence de filtre à air.

Ci-dessous : Lequellec nous présente son Rumi Formichino qui, évidemment, est assez loin du modèle commercialisé.



Au milieu de la page, toujours sur le Rumi de Lequellec, nous avons remarqué l'adaptation de deux carburateurs sur un moteur monocarburateur. Ci-contre : le Lambretta de Lejeune qui termine second de la catégorie « sport ».

1^{er} TEST AVANT LES CHAMPIONNATS DU MONDE :

IMOLA

La « Coupe d'Or Shell », disputée à Imola, mérite bien son nom : plus de 7 millions de francs français en jeu ; des prix en espèces jusqu'au 12^e dans chaque catégorie ; 900.000 fr. au premier en 500 cmc., 600.000 fr. au vainqueur des 350 cmc. et 425.000 fr. à celui des 250 cmc. !

Il est donc normal de retrouver dans cette épreuve tout le dessus du panier des pilotes internationaux et toutes (ou presque) les écuries de course. Et la « Coppa d'Oro » a ainsi ouvert la saison internationale de vitesse.

× × ×

Les épreuves se déroulent sur l'autodrome de la ville. Le circuit, long de 5 km environ, est très sinueux. Il comporte, en particulier, 4 virages aigus et des dénivellations atteignant 10 %. C'est dire qu'il s'agit d'un parcours où les capacités de pilotage des concurrents entrent en jeu de façon sérieuse.

Cette année, le vent et la pluie s'étaient alliés pour rendre le circuit encore plus difficile. Déjà, aux entraînements, on enregistrait de nombreuses chutes, dont celle de Bandirola qui privait MV de son meilleur pilote.

× × ×

Même mauvais temps le jour de l'épreuve : la nature du sol rendait le parcours extrêmement glissant et dangereux ; la pluie abondante jouait de mauvais tours aux systèmes d'allumage de nombreuses machines et aveuglait les pilotes. Inutile de préciser que les résultats s'en sont fortement ressentis.

× × ×

Trois épreuves au programme : les 250 cmc., 350 cmc. et 500 cmc.

LES 250 CMC.

En 250 cmc., on escompte le duel entre les MV et les Mondial, avec l'intrusion possible des NSU Sportmax. Malheureusement, la 250 Mondial bicylindre de Sandford reste au poteau. La 250 twin MV confiée à Colombo, et qui s'était démontrée la plus rapide aux essais, ne fait qu'un tour et s'arrête (ennuis d'allumage). Restent donc en présence les 203 cmc. MV que Provini (Mondial) domine jusqu'à peu de tours de la fin où il doit s'arrêter. Les deux MV 203 de Taveri et Venturi s'assurent alors les deux premières places.

× × ×

Dans cette catégorie, il faut noter au point de vue machines la Sport Max de Baltisberger à double allumage ; la Morini « Re Bello » de Mendogni (augmentée aussi à 203 cmc.), dont la suspension avant ne parut pas au point et qui abandonna par suite du blocage de la commande des gaz ; la « Guzzi » améliorée

de Lorenzetti, simple ACT super carrée, pompe à essence actionnée par la suspension arrière (plusieurs arrêts au stand, finalement, abandon !).

Notons qu'il y eut 21 partants dans cette épreuve. Parmi eux nous trouvons le français J.P. Bayle (NSU) qui ne put terminer la course.

LES 350 CMC.

Même nombre de partants en 350 cmc. : 21. Un trophée Ray Amm est mis ici en compétition en mémoire du célèbre champion qui s'est tué l'an dernier sur cette même piste.

L'escadron Guzzi est ici au complet avec Lomas, Kavanagh, Rocchi et Agostini. On note encore Hobl et Sandford sur DKW (ils ont profité d'essais à Monza pour venir jusqu'à Imola) : le carénage de la machine est modifié et ressemble à celui de la 125. C'est cependant de la 305 NSU de Baltisberger que viendra la surprise, puisqu'elle tiendra tête aux Guzzi officielles. Parmi les privés : Lorenzetti, Wheeler.

× × ×

Après le départ habituel des DKW de Hobl et Sandford, c'est, à l'étonnement général, Baltisberger qui prend la tête. Et il faudra toute la science de Lomas pour reprendre la première place par la suite. Lorenzetti, au prix d'un bel effort, passe aussi, à son tour, Baltisberger, mais il est contraint à l'abandon peu après.

Quant aux autres Guzzi de Rocchi et Agostini, elles sont durement accrochées par les DKW de Hobl et Sandford.

Notons que Lomas réalise la meilleure moyenne de la journée et que Kavanagh, dont la machine s'était révélée la plus

rapide aux entraînements, ne semblait pas très à son aise.

LES 1/2 LITRES

L'épreuve la plus attendue était évidemment celle des 500 cmc. Malheureusement, pendant toute la course, une pluie violente n'a cessé de tomber, pluie qui a contribué à donner une physionomie dramatique à l'épreuve.

× × ×

Quelles machines trouvons-nous au départ ?

Les quatre cylindres Gilera (équipées d'un tromblon) pilotées par le champion d'Italie Liberati et notre jeune Pierre Monneret (tous deux très mal à l'aise sous la pluie).

Chez Guzzi, le fameux 8 cylindres est au départ (et c'est la sensation du jour !) aux mains de Kavanagh. Les monos sont confiées à Lomas et à Dale.

Pour MV, la situation est moins brillante et seul Forconi pilote une machine d'usine (Bandirola étant à l'hôpital).

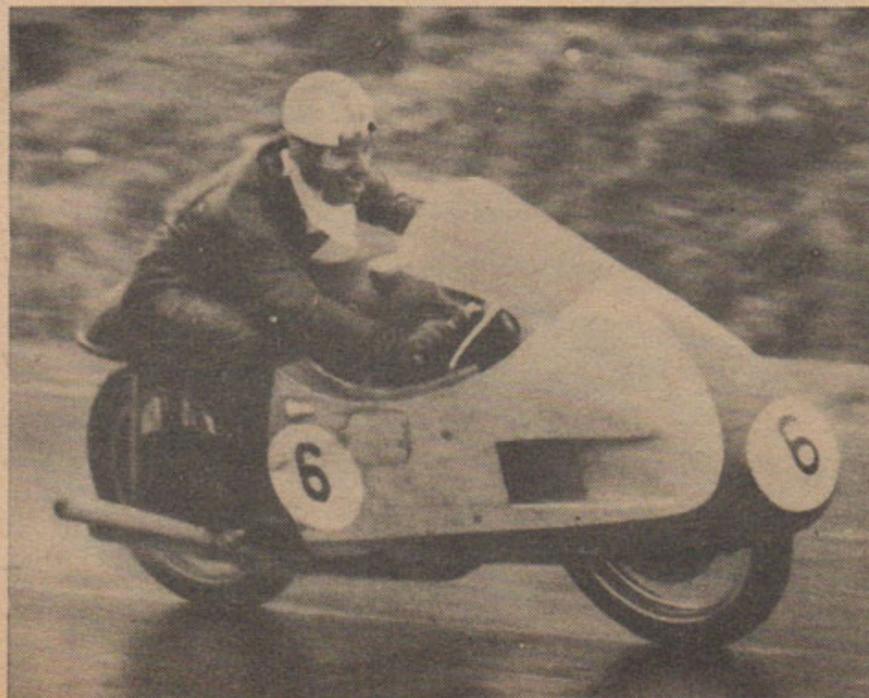
Intéressante aussi la participation des BMW de Zeller, Anderson (nouvelle recrue de la marque) et Klinger. Les BMW sont équipées de la nouvelle boîte 5 vitesses et de la nouvelle suspension arrière (sauf pour Klinger).

× × ×

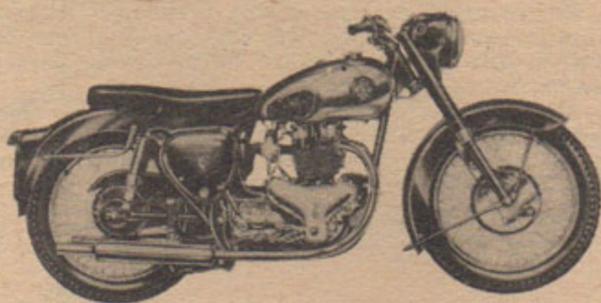
La trame de la course est facile à tracer : dès le départ les trois Guzzi sont en tête, Kavanagh menant la danse avec la 8 cylindres. Liberati passe Dale et arrive en troisième position. Puis Kavanagh abandonne (sans que l'on sache avec précision le motif de cet abandon qui ne semble pas dû à des raisons mécaniques :

(suite page 617)

La pluie et la boue furent les ennemis de tous les pilotes. On voit ici Pierre Monneret dont le visage n'est plus qu'un masque de boue, obligé de piloter sans lunettes.



650 B.S.A. GOLDEN FLASH

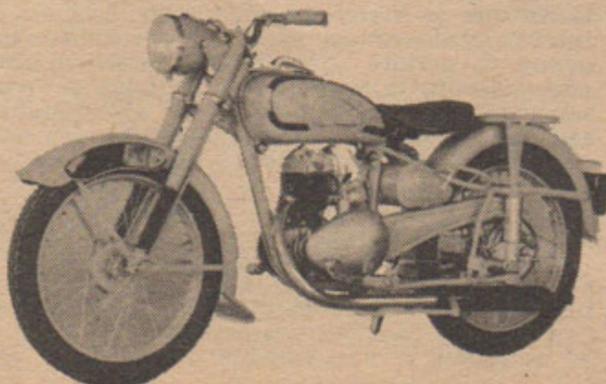


QU'ILS



PENSENT

200 MONET-GOYON



Fidèle lecteur de « Moto-Revue », je trouve un peu rares à mon avis les opinions des possesseurs de 650 cmc., aussi ai-je été intéressé par l'article de Mr R. Depland, paru le 4 février dernier.

Totalisant moi-même 8.000 kms sur une machine identique, une BSA Golden Flash achetée en août 1955, modèle à cadre oscillant, je me permets de venir vous dire à mon tour ce que j'en pense.

N'ayant pas été prévenu à temps, j'ai consciencieusement rodé avec le gicleur d'origine de 240, et mes pots d'échappement ont adopté cette belle teinte bleue qui rappelle la Méditerranée. J'ai depuis un gicleur de 260 qui semble donner satisfaction. Il me semble que les importateurs qui connaissent les différences entre les essences anglaise et française devraient d'eux-mêmes changer les gicleurs des machines importées.

Ceci dit, qu'il me soit permis de féliciter « Moto-Revue » pour son article si intéressant sur le carburateur Amal monobloc qui équipe la plupart des machines anglaises.

Je passe mes vitesses sensiblement comme Mr R. Depland. La deuxième entre 40 et 50, la troisième entre 60 et 70, et la quatrième à 100.

Sur route dégagée, on roule sans forcer de 110 à 120, ce qui représente une bonne vitesse de croisière. En vitesse de pointe, je n'ai pas beaucoup eu l'occasion de pousser à fond, vu que toutes les routes ne sont pas l'autodrome de Montlhéry, mais j'ai atteint les 140 en position assise ; peut-être que bien couché, sur une piste de vitesse, ne serait-on pas trop loin des 160 annoncés par le constructeur.

La tenue de route est bonne à n'importe quelle vitesse. Je crois qu'il y a intérêt à régler les amortisseurs arrière sur la position intermédiaire, la fourche avant très souple talonne dans les freinages violents.

Je tiens à signaler un petit inconvénient à propos du kick starter, et je serais curieux de savoir si ceci est arrivé à d'autres possesseurs de BSA :

Il m'est arrivé deux fois, ayant calé mon moteur, de trouver le kick starter absolument coincé, ne voulant pas bouger d'un millimètre. La moto ne peut repartir qu'à la poussette, ce qui n'est pas toujours drôle si on est seul avec cet engin de 200 kilos.

En 8.000 kms, je n'ai eu comme avatar qu'un câble d'embrayage cassé (les ressorts de disques avaient été trop serrés par suite d'un patinage des disques à 3.000 kms), le câble fut d'ailleurs remplacé sans histoire par la maison Movea qui a respecté la garantie sans discuter, chose dont je lui sais particulièrement gré en regard de quelques maisons françaises.

Le compteur Smith paraît assez exact et ne doit pas dépasser les 2 % d'erreur.

Le moteur a de bonnes reprises et de bonnes accélérations, ce qui paraît normal pour un 650 cmc.

Il est aussi d'un silence que pourraient lui envier, à mon avis, pas mal de machines françaises.

Je ne me plains pas de fuites d'huile exagérées, un coup de chiffon de temps en temps et la moto reste très propre.

J'ai toujours mes bougies d'origine en excellent état, rien à dire au point de vue appareillage électrique qui est impeccable, sauf que je suis entièrement d'accord avec Mr R. Depland sur le réglage du phare qui a tendance à éclairer trop bas et sur la gêne qu'apporte le capotage pour le redresser.

En résumé, une très bonne machine qui mériterait d'être livrée avec la béquille latérale, vu son poids, car cette béquille n'est qu'en supplément, et je n'ai pu me la procurer que deux mois après la moto elle-même.

Donc une moto avec laquelle on peut se permettre de « faire de la route » à deux avec des bagages, et je n'exprimerai qu'un seul regret, c'est qu'en France nous soyons incapables, à l'heure actuelle, de construire l'équivalent de ces mécaniques anglaises.

Mr J. PAUTHE
Ris-Orangis (Seine-et-Oise)

J'ai acheté ma Monet-Goyon M2 VT 200 cmc. en août 1954, le compteur vient de dépasser 9.000 kms.

Les dimensions du cadre, l'emplacement de la selle et des repose-pieds rendent cette machine confortable pour un conducteur de bonne taille si mal à l'aise sur d'autres engins où l'on est obligé de s'accroupir.

La mécanique est simple, toutes les pièces sont accessibles, facilement démontables et d'un entretien aisé, avantage appréciable pour les conducteurs qui, comme moi, soignent eux-mêmes leur véhicule.

Les pneus de dimensions modestes (25x3), l'encombrement réduit du moteur semi-bloc autour duquel l'air circule librement et abondamment, donnent à cette machine un aspect léger qui la fait prendre pour une 125 par les observateurs non avertis. Elle est cependant robuste et sûre.

La peinture noire, grenat et or a bon aspect, bien entretenue, elle a conservé l'apparence du neuf.

Le réservoir de 14 l. 1/2 permet de faire de longs parcours sans ravitaillement.

Cette machine est nerveuse et très bonne grimpeuse, la vitesse de 95 indiquée par le constructeur a été atteinte et même dépassée après un long rodage (4.500 km), le meilleur rendement se situe entre 70 et 80 sans fatigue pour le moteur.

J'ai noté soigneusement tous mes achats d'essence depuis

que je possède cette moto ; la moyenne de consommation sur un peu plus de 9.000 kms est 2 l. 7 aux 100, chiffre bien inférieur à ce qui est prévu par le fabricant. Pour donner une idée concrète, je citerai le parcours Clermont Ferrand-Paris (392 km) effectué sans fatigue en 7 h. 10 avec 10 l. 1/2. Sans être extraordinaire, c'est fort honorable si l'on veut bien considérer que le conducteur, très prudent à défaut d'habileté, observe scrupuleusement le code de la route.

Le moteur chauffe peu, après un parcours effectué à vive allure, on peut encore tenir la main sur les ailettes du cylindre. J'ai fait, jusqu'à présent, 4 décalaminages, à chaque fois, je n'ai enlevé qu'un dépôt insignifiant. La même bougie (une Eyquem) a tenu 7.500 km, je l'ai changée, mais elle est encore utilisable.

Les réparations se sont bornées au changement du câble d'embrayage et des garnitures du frein arrière.

Qu'il me soit permis maintenant de signaler quelques petits défauts et inconvénients ; certains d'entre eux semblent indiquer que la maison Monet-Goyon compte un peu sur ses clients pour effectuer réglages et finitions (est-elle la seule dans ce cas ?).

1. - *Moteur* : Les départs à froid sont assez laborieux et nécessitent, avec de nombreuses sollicitations du kick, un noyage abondant et répété du carburateur. L'étincelle étant excellente, il semble que le responsable soit le carburateur pas tout à fait adapté à ce genre de moteur. Les départs à chaud sont instantanés, mais les retours de kick sont fréquents. Je précise que l'avance est réglée exactement à 7 mm, chiffre indiqué par le fabricant.

2. - *Boîte de vitesses* : Malgré un serrage énergique des vis et écrous, le carter laisse filer l'huile goutte à goutte. Il est assez difficile, à l'arrêt, de revenir au point mort lorsqu'on a stoppé en prise directe ou en première.

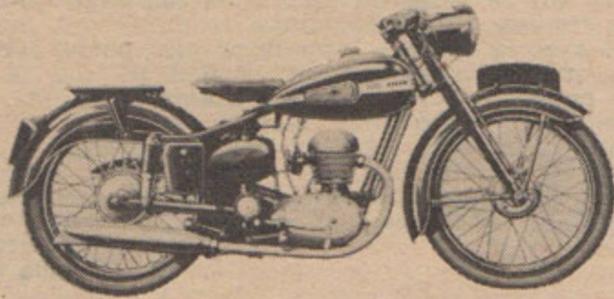
3. - *Embrayage* : Le disque d'appui semble mal centré par rapport à la tête de la tige de débrayage, le décollement au débrayage se fait obliquement. Un essai de compensation par intervention et réglage des ressorts n'a pas donné satisfaction. La poignée d'embrayage du guidon Amac ne donne pas un tirage suffisant du câble. Ce défaut, ajouté au précédent, oblige à un réglage attentif si l'on veut obtenir un débrayage complet en conservant une pression suffisante des disques à la position embrayée.

4. - *Freins* : Les tambours de freins n'ont que 130 mm à l'avant comme à l'arrière, le centrage des patins AR laisse à désirer, l'un des patins s'appliquant plus énergiquement que l'autre sur le tambour. De plus, la forme du cadre a obligé le constructeur à utiliser une tige coudée, celle-ci s'allonge et absorbe une partie de l'effort du pied.

5. - *Suspension arrière* : En solo, elle manque un peu de souplesse, ce défaut étant compensé par une très bonne selle. J'ai quelques doutes au sujet de l'efficacité des compensateurs Grégoire.

6. - *Chaîne* : Comme toutes les chaînes, elle s'est allongée à l'usage, mais cet allongement ne s'est pas fait régulièrement sur toute la longueur, ceci rend difficile le réglage de la tension.

Mr A. MARGUERITTE
Antony (Seine)



125 TERROT ETDS

Possesseur d'une 125 Terrot ETDS qui a maintenant 11.000 kms, lecteur depuis plusieurs années, mais abonné depuis peu à votre revue, je viens à mon tour vous donner mes impressions destinées à votre rubrique très intéressante « Ce qu'ils en pensent ».

1° Les défauts : question moteur, rien à dire pour une 125, mais la quatrième est trop longue, il faut pousser la troisième à fond pour avoir une bonne reprise ; par grand vent, même en solo, il faut continuellement jouer du sélecteur.

La dynamo type DR1 est, à mon avis, trop faible. Après plusieurs kilomètres de nuit et à bas régime, la batterie est complètement déchargée et le moteur s'arrête. Pour repartir, il faut lancer la machine en première et rouler un bon moment ainsi, sans éclairage, car si on l'utilise à nouveau, le moteur s'arrête. Aussi suis-je anxieux de connaître la fin de vos articles sur l'électricité pour voir si on peut remédier à cet état de choses.

2° Les qualités : le moteur, assez puissant, ne chauffe pas plus après avoir fait 10 kms ou 400, ceci en plein mois d'août et sans arrêt. La culbuterie est un peu bruyante, mais on s'y fait. Je conduis en poussant assez sur les intermédiaires, première 35 km, deuxième 55 km, troisième 70 km, quatrième : à pleins gaz, sur le circuit des « 24 heures », 108 km au comp-

teur, position effacée, c'est-à-dire approximativement près de 95 kmh chrono. En croisière, ma plus belle moyenne a été Angers-Le Mans : 90 km en 1 h. 20' en duo, et avec bagages.

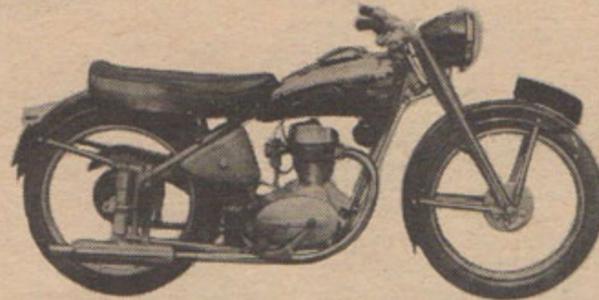
La partie cycle a bénéficié des derniers perfectionnements : fourche télescopique, suspension arrière oscillante, frein avant assez progressif, le frein arrière aurait tendance à bloquer la roue trop rapidement.

Les chromes sont aussi étincelants qu'aux premiers jours. Consommation : 2 l. 7 d'essence aux 100 km. Huile : 0 l. 100 aux 1.000 km.

En résumé, bonne petite machine, bien présentée, pas très rapide, mais robuste. Je vois en elle une des seules 125 françaises qui se comportent honorablement en duo dans des régions montagneuses.

Ma prochaine machine sera une 250 de la même marque qui possède à peu près le même défaut : manque de CV, mais aussi le même avantage : robuste, si je me fie à l'article de Mr Dhont de Marpent (Nord).

Mr P. BARDOUL
Le Mans (Sarthe)



125 MOTOBÉCANE CULBUTÉE

Lecteur assidu de « Moto-Revue », je vais dans cette lettre vous dire : « Ce que je pense de ma 125 cmc. Motobécane Mobystandard Z54C » que je possède depuis le 23 avril 1955 (donc 6 mois) et qui totalise à ce jour 10.000 km au compteur.

1° *Le moteur* : très robuste et très puissant, et son ralenti a épaté plus d'un de mes amis, possesseurs de machines à moteur 2 temps et même 4 temps. Les départs, même à froid, sont faciles ; il suffit d'appeler l'essence, et sans toucher au volet d'air, le moteur part « au quart de tour ». Les reprises sont bonnes. Les 4 vitesses passent très bien ; nul besoin de forcer sur le sélecteur. La consommation d'essence est de l'ordre de 2,8 l. sur route, et 3,5 l. en ville, et la vitesse de pointe en palier, position touriste et en solo : 80 kmh ; position effacée et en solo : 90 kmh.

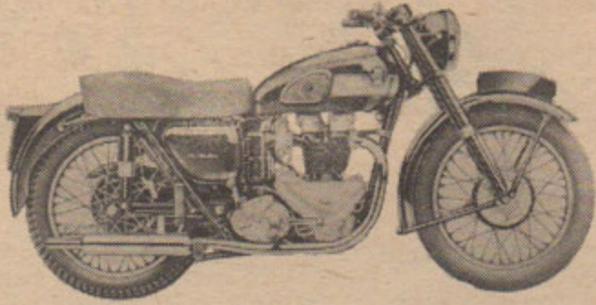
A ce jour, je n'ai eu qu'un seul ennui avec mon moteur. Les bagues en bronze du train fixe de la boîte de vitesses devaient présenter des bavures, et ont grippé autour de l'axe de la pédale de mise en marche ; résultat : elles se sont usées, provoquant un bruit continu et désagréable à l'oreille. Je les ai fait changer, et depuis je n'ai plus d'ennui de ce côté là. J'assure le graissage de mon moteur à l'aide de l'huile Castrol XL pour l'hiver et XXL pour l'été, et j'ai tout lieu d'être satisfait de cette dernière, vu le rendement de mon moteur.

2° *L'installation électrique* : le volant magnétique Novi à avance automatique est puissant, et assure un allumage et un éclairage parfait. Cependant les veilleuses grillent fréquemment (8 depuis que j'ai la moto). Le commutateur ne vaut rien. Au bout d'un certain temps, il n'établit plus les contacts ; je l'ai réparé au moins 10 fois ; et, fatigué, je l'ai remplacé par un ensemble commutateur-avertisseur combiné de fabrication allemande.

3° *La partie cycle* : la machine est d'un ensemble très net, et de ce fait facile à nettoyer. Un bon coup de chiffon sec suffit à faire briller le moteur. Le réservoir contient un peu moins de 12 litres. Le robinet d'essence ne possède pas de réserve et c'est là un défaut. Le coffre à outils est très insuffisant ; d'ailleurs le constructeur s'en est aperçu, et l'a modifié sur certains de ses nouveaux modèles. Mais à mon avis, il aurait intérêt à généraliser le montage de coffres plus spacieux sur tous les modèles. La béquille centrale n'est efficace que sur terrain dur ou sur le macadam, et encore faut-il que ce soit bien plat. Pour n'avoir pas pris les précautions que je viens de vous citer, j'ai été dans l'obligation de relever maintes fois ma machine de terre. Les suspensions avant et arrière sont moyennes et en duo la fourche et les amortisseurs talonnent. Le freinage à l'avant est très insuffisant, et à l'arrière bon ; par conséquent, moyen dans l'ensemble. La conduite de la machine est agréable, car la direction est souple, de même que la selle biplace que j'ai fait placer. Mais la tenue de route dans les virages est insuffisante, et je crois que ceci est dû aux pneus qui ne sont pas de bonne facture.

En conclusion, je trouve que le moteur est le mieux réussi sur cette machine, car l'absence totale de chromes, les éternels émaux : beige et marron foncé (chers à la maison Motobécane) et les quelques petits défauts que je vous ai signalés et auxquels il y a remède, rendent ce véhicule plutôt sobre.

Mr F. FERNANDEZ
Mascara (Dpt d'Oran) Algérie



650 ARIEL

Je vous écris pour apporter ma contribution à votre si intéressante rubrique : « Ce qu'ils en pensent », au sujet d'une machine qui n'en a jamais eu les honneurs depuis que je suis abonné à « Moto-Revue », c'est-à-dire depuis septembre 1955, je veux parler de la 650 Ariel type FH « Huntmaster ».

Ma première moto fut une 350 Ariel de récupération, comme on en a tant trouvée ici après la guerre pour pas très cher ; on y avait placée une fourche télescopique, ce qui la rajeunissait un peu. Je l'ai gardée plus d'un an avec seulement un ennui d'embrayage (noix à changer), ennui, qui, ma foi, était bien pardonnable. L'éclairage également (batterie, régulateur, dynamo) était à bout de souffle. Elle me procura malgré tout beaucoup de joie et me poussa à « rester dans la marque ».

Je pris possession de mon actuelle 650 fin novembre 54 ; las de l'occasion et pouvant m'offrir cette « Twin » neuve, je n'hésitai pas un instant, passant outre aux conseils de parents qui me poussaient sur la voiture d'occasion...

★

Mes premières impressions furent surtout marquées par la puissance, les reprises, l'agrément de conduite, sans parler de la joie et de la fierté de posséder un engin pareil. J'ai actuellement 19.500 kms et aurais dû en avoir davantage si je n'avais pas été rappelé sous les drapeaux et privé de vacances cet été. Le rodage a été fait scrupuleusement à 80 kmh maximum jusqu'à 2.000 kms, 100 kmh jusqu'à 3.000 (avec une consommation de 3 litres aux 100 kms contrôlée deux fois pendant le rodage !).

Mes tuyaux d'échappement ont légèrement bleui, je sais maintenant pourquoi : gicleur trop petit pour l'essence française ; je roule au Super Shell avec du superlubrifiant à dose normale. Après ces trois premiers 1.000 kms, j'ai augmenté la vitesse fréquemment avec quelques pointes à fond de temps à autre, mais sans chercher la vitesse maximum.

★

Je vois comme défauts à la Huntmaster 54 :

1° Sa selle noire trop dure et trop plongeante vers l'avant (les concessionnaires algérois me l'ont aimablement changée contre le modèle 55 couleur cuir très clair, plus souple et d'un dessin parfait).

2° Manque d'anti-vol.

3° Carter secondaire trop court (souillures de la roue AR. et... de la passagère s'il y a excès de graissage !).

4° Fuite d'huile au cache-culbuteurs d'échappement et sous la machine (importance minime).

5° Freins qui sont bons, mais qui gagneraient à être plus puissants.

Je précise que tous ces défauts (moins les fuites d'huile peut-être) ont été supprimés sur le modèle 56. A signaler aussi la faiblesse de l'avertisseur, et l'embrayage à resserrer de temps à autre.

★

Pour les qualités, je ne tarirai plus ! Tout d'abord, sa présentation avec ses chromages de première qualité, sa suspension intégrale, sa réserve de puissance, sa vitesse de croisière (110-120 pour ma part), le plaisir de la conduire..., de l'entendre tourner. A signaler le dessin de la béquille centrale dont on se sert sans aucun effort ! La présence presque superflue de la béquille latérale.

Pour les performances, je ne vous donnerais pas de chiffres très précis ni formidables, car tout en roulant vite, je ne suis pas un fou de la vitesse maximum ni de la moyenne imbattable. J'ai tout de même réalisé le parcours Bône-Miliana (709 kms) au mois d'août, dans la journée, avec un passager, une quinzaine de kilos de bagages et en prenant le temps de déjeuner, de voir ma famille à Alger au passage. C'est à cette occasion que je l'ai poussée à fond sur une portion de route particulièrement bonne, ce qui nous a donné du 150 (compteur Smith), en nous couchant de notre mieux. Elle est donnée pour 165 et depuis je la crois capable de les faire (seul et couché).

★

J'ai ajouté à cette 650 : 1 porte-sacoche en deux parties

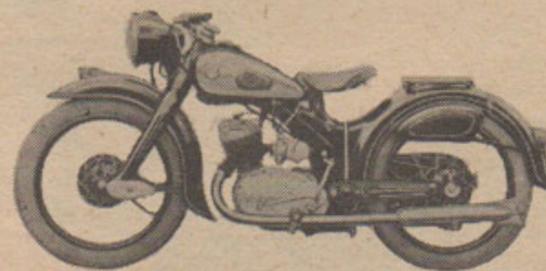
qui, chromé, est loin de l'enlaidir, bien au contraire ! 2 avertisseurs à dépression qui permettent de me faire entendre par les plus gros poids lourds. 1 serrure à mon coffre à outils qui, d'origine, est complet et bien assorti (je n'ai acheté qu'une paire de pinces, une burette et une clé à molette). Je ne crains plus la disparition de mon « lot de bord » comme cela m'était arrivé avec ma 350 !

Pour ce qui est de la tenue de route, épatante. A signaler que la béquille centrale arrive à toucher dans des virages en côte, particulièrement serrés. J'ai changé les Dunlop d'origine à 15.000 kms, par souci de plus grande sécurité, l'avant prématurément usé par un gonflage insuffisant et l'usage maximum du frein avant peut-être aussi, l'arrière était encore bon. La fourche ne talonne jamais, mais « cogne » parfois. Amortisseurs Armstrong à l'arrière, non réglables, mais bien étudiés et ne talonnant qu'exceptionnellement.

★

Donc après 15 mois et 15.000 kms, pas de frais notables en dehors d'un train de pneus, un jeu de bougies, un câble de gaz, d'embrayage et de frein arrière. Pas un ennui, pas un réglage, de l'huile, de l'essence... un peu de graisse. A signaler 20.000 fr. d'assurance par an, ce qui est beaucoup trop à mon avis.

Mr R. ESCRIVA
Alger



200 NSU LUX

Dans votre numéro 1225 du 12-2-55, nous avons lu avec grand étonnement la lettre de Mr Quoistiaux de Schaerbeek concernant une NSU Lux 200 cmc. Possédant nous-mêmes cette machine, nous ne comprenons absolument pas tous les avatars que ce monsieur décrit.

Cette machine est essentiellement une machine touristique, permettant de grimper sans aucune difficulté (nous avons fait la Suisse l'année dernière et avons grimpé entre autres les Susten, Grimsel, Furka, cols qui peuvent certes compter. Tout s'est très bien passé).

Le moteur est très endurant et l'on peut sans crainte rouler (nous l'avons fait) 614 kms sans aucune fatigue, ni pour le moteur, ni pour les passagers, ceci à une vitesse de croisière de 60-65 kmh., vitesse à laquelle le moteur ronronne joyeusement et silencieusement.

Les suspensions sont bonnes, sans être trop douces, ce qui nuit, paraît-il, à la tenue de route.

La vitesse de pointe est de 90 à deux, ce qui nous semble suffisant pour une 200 cmc. de 130 kgs, développant 8,6 CV. Même à cette vitesse, la machine semble coller à la route.

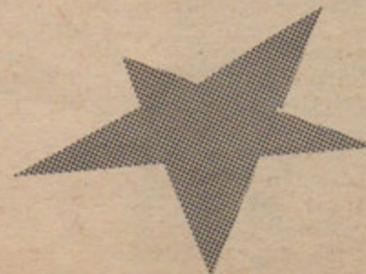
La tôle, peinture et chromes sont de première qualité. Entretien avec du polish, on peut garder cette machine dans un état impeccable et la nettoyer dans les moindres recoins.

Possédant un carter de chaîne complet, des coffres contenant les outils et la batterie, le filtre à air incorporé au cadre, la Lux est une machine très moderne (de par sa ligne aussi) et très facile à entretenir.

Le réservoir est de 12 l., soit pour un trajet de 400 kms à 60-65 kmh., et prévoit une réserve pour 50 kms environ. Les freins sont bons et progressifs.

Tous ceux qui aiment une machine solide, endurante, de tourisme, facile à entretenir, ne revenant pas cher (consommation, pièces rechange), qui possède à la fois beauté et solidité, peuvent choisir sans crainte la Lux. C'est une réelle petite merveille pour les touristes qui n'aiment pas les ennuis en cours de route malgré pluie, longs trajets, ascensions, etc...

Mme C. DUPONT,
Schaerbeek (Belgique)





Mon choix est fait...

Voilà en face, ma machine pour 1956..... une B.S.A. 650 GOLDEN FLASH.

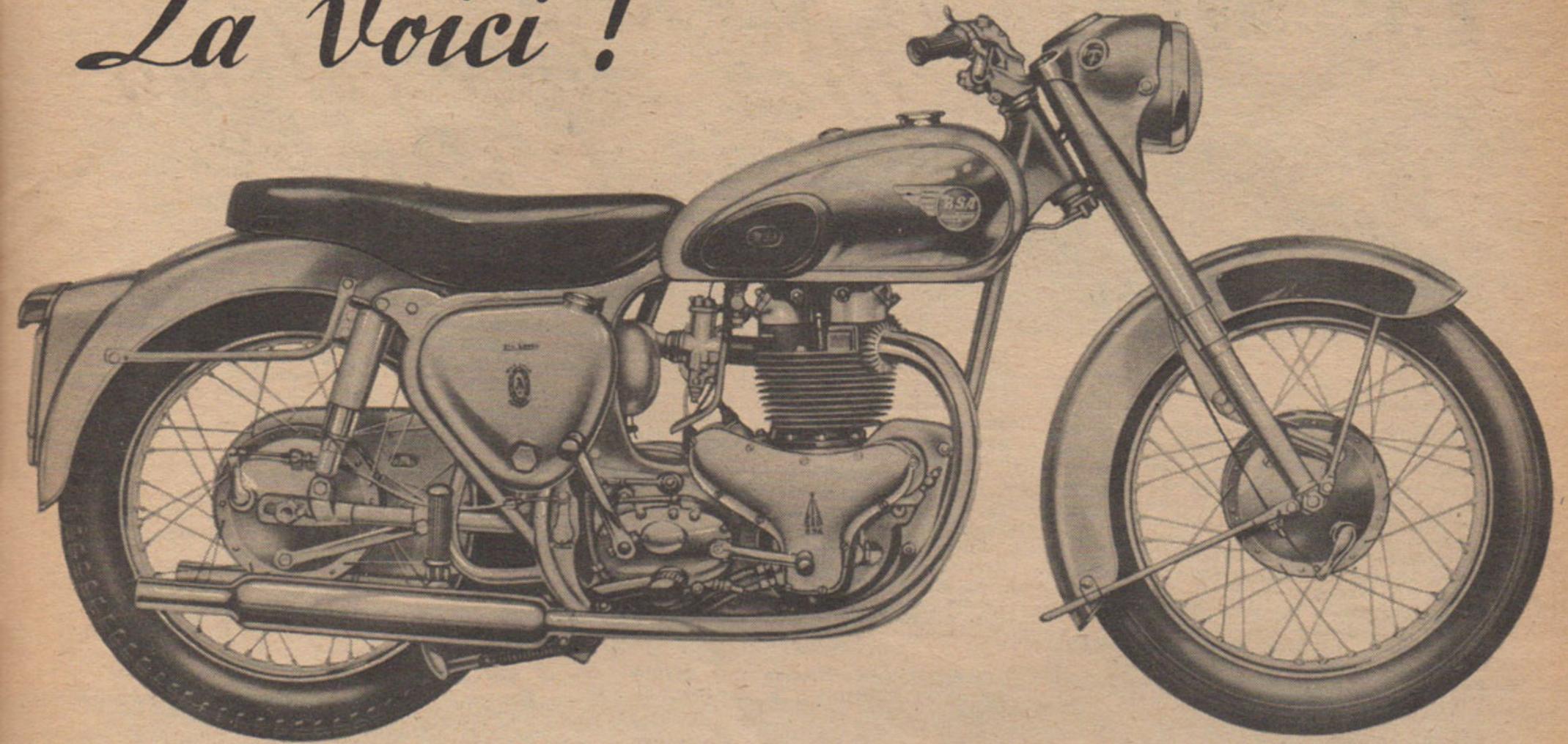
J'ai beaucoup réfléchi avant de prendre une décision.... j'ai lu tous les catalogues, étudié tout les prix, discuté le sujet avec mes copains et différents agents de ma ville et finalement j'ai fixé mon choix sur B.S.A.

Pourquoi? Il vous suffit de jeter un coup d'oeil sur les nouveautés que comportent les modèles 1956 de cette gamme, et ceci, lié à la qualité mécanique bien connue de B.S.A. et les prix extrêmement étudiés, vous assure une rareté pour notre époque... de l'argent bien placé.

Moi, je peux vous l'affirmer car, après mes premiers essais, je suis ravi de mon choix.

**BSA**

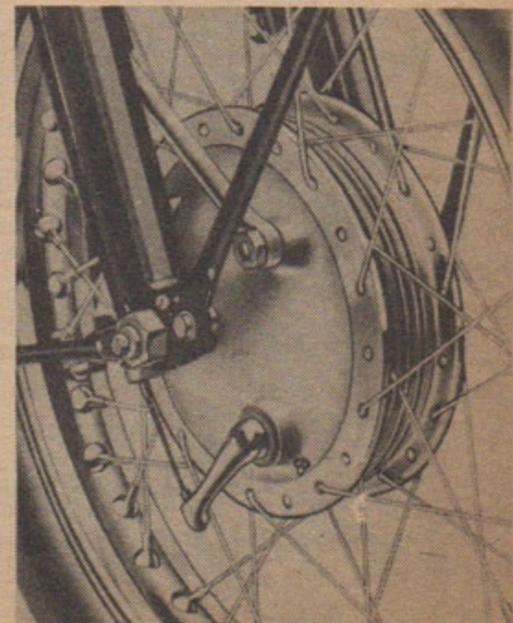
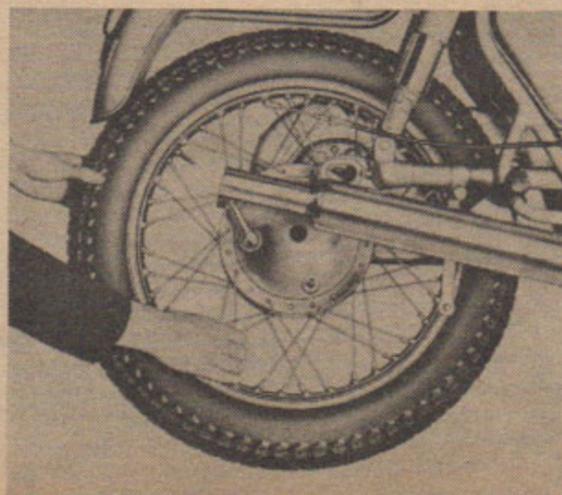
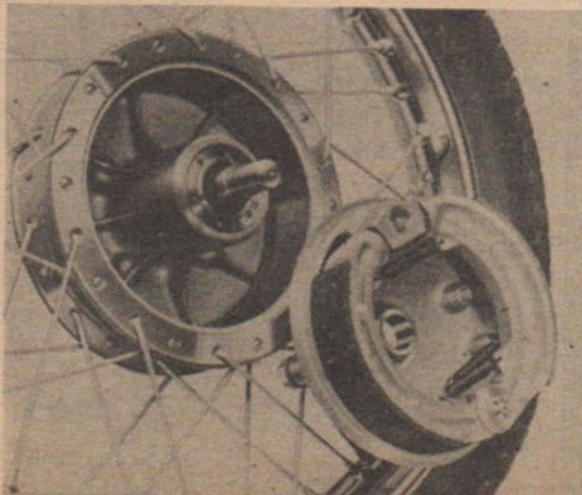
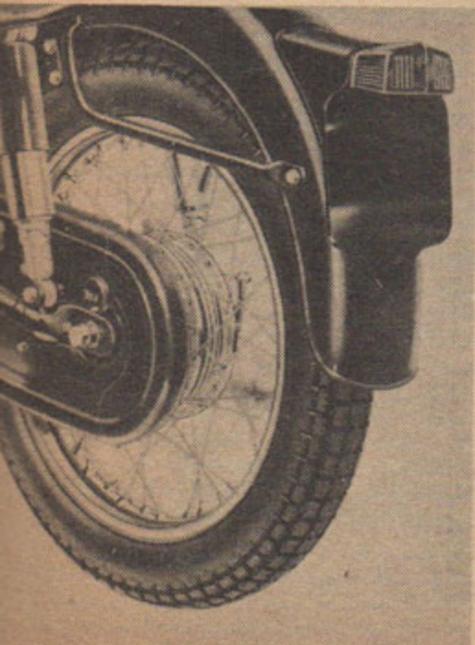
La Voici !



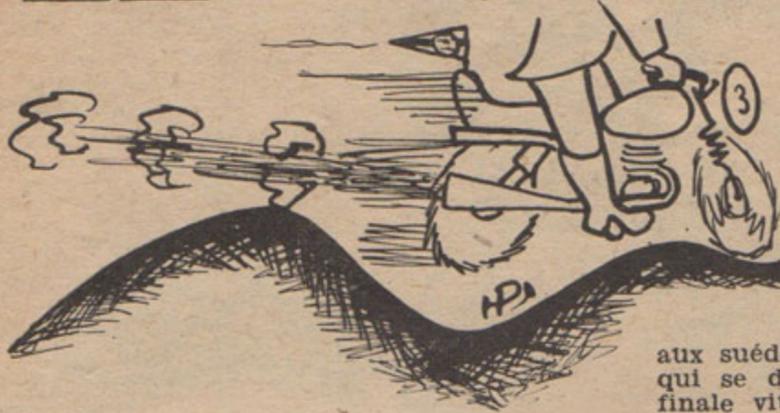
B.S.A. 650 c.m.c. A 10 "Golden Flash"

646 c.m.c. (70 x 84). - Soupapes culbutées, bicylindre. Fourche avant télescopique à amortisseurs hydrauliques. - Suspension arrière intégrale oscillante à amortisseurs « GIRLING ». - Eclairage et équipement électrique « LUCAS ». - Carter de chaîne secondaire intégral (en supplément). - Freins moyeux avant et arrière. - Emaillé en noir avec chrome épais. Ecusson spécial.

De gauche à droite : 1°) carter de chaîne secondaire intégral (en supplément). - 2°) vue éclatée des freins-moyeux. - 3°) roue arrière à broche à démontage rapide. - 4°) frein-moyeu avant très puissant.



LE MOTO-CROSS



En France

A ROUEN

Première épreuve organisée par le MC Normandie, ce cross comportait 3 catégories : 350, 500 cmc. et sidecars. Il y eut notamment une belle lutte en 500 cmc., entre Charrier et Raulin, tandis qu'en sidecars Gervais et Perlin dominèrent les belges de bout en bout, la première place revenant finalement à Perlin (BSA).

350 cmc. : 1. Butteau (BSA) ; 2. Echallard ; 3. Novak.

500 cmc. : 1. Charrier (BSA) ; 2. Lejeune ; 3. Raulin ; 4. Bover.

Sidecars : 1. Perlin (BSA) ; 2. ex-æquo : Gervais et Bouchat ; 4. Théveney ; 5. Plisson ; 6. Bourgeois.

A LA FAMENNE

Au premier cross de la région marchoise, on assista à une confrontation belgo-anglaise qui tourna à l'avantage de ces derniers. La première série des Internationaux fut remportée par Draper, devant Nilsson et Mingels, qui ne parut pas en forme ce jour-là. Quant à la seconde série, c'est encore un anglais, Ward, qui arriva premier devant Archer.

La finale, qui se disputait sur 12 tours, se termina par une nette victoire de Draper très décontracté sur sa BSA.

INTERNATIONAUX

1^{re} série, 8 tours : 1. Draper, 29'23" ; 2. Nilsson ; 3. Mingels ; 4. Cheney ; 5. Rombauts ; 6. Giles ; 7. Liekens ; 8. Bezonhé, etc...

Tour le plus rapide, Draper en 3'36".

2^e série, 8 tours : 1. Ward, 29'20" ; 2. Archer ; 3. Lundin ; 4. Jansen ; 5. Baeten ; 6. Cordonnier ; 7. Donnay ; 8. Nex ; 9. Jackson ; 10. Van Heuverzwijn, etc...

Tour le plus rapide par Ward en 3'35".

Finale, 12 tours : 1. Draper (GB) BSA 43'10" ; 2. Lundin ; 3. Nic Jansen ; 4. Ward ; 5. Nilsson ; 6. Baeten ; 7. Mingels ; 8. Donnay ; 9. Cordonnier ; 10. Rombauts, etc...

AU BRABANT

Le froid qui sévit ce jour-là sur toute la région avait attiré un nombre un peu plus restreint de spectateurs que les années précédentes. La course des Internationaux qui se disputait en une seule manche fut remportée par le Belge Baeten après une longue lutte avec son suivant immédiat Mingels.

Internationaux, course unique, 20 tours, 50 km : 1. Baeten (FN) 49'25" ; 2. Mingels (FN) 49'28" ; 3. Donnay (FN) ; 4. Bergmann (BSA) ; 5. Somja (FN) ; 6. Cordonnier ; 7. Liekens ; 8. Rombauts ; 9. Fige ; 10. Giles, etc...

Tour le plus rapide par Baeten en 2'25".

A NAMUR

La saison de moto-cross a de nouveau repris sa pleine activité et le circuit de la Citadelle à Namur avait réuni les meilleurs spécialistes belges opposés cette fois

aux suédois La course des internationaux qui se disputait en deux séries et une finale vit le triomphe de la Suède avec les pilotes Nilsson et Lundin. Mais ils furent avantagés dans leur victoire par l'élimination au cours de la finale de deux sérieux adversaires, en l'occurrence Baeten et Mingels, qui abandonnèrent après un dérapage de Mingels dans un virage.

Celui-ci a déclaré, après son accident, que jamais plus il ne courrait à Namur, ce circuit ne lui ayant jamais porté chance.

Pour défendre les chances des belges, il ne restait plus que Jansen qui, malgré tous ses efforts, dut rétrograder à la troisième place, non sans avoir égalé le record du tour établi par Nilsson et Lundin.

INTERNATIONAUX

1^{re} série : 1. Nilsson ; 2. Clynck ; 3. Baeten ; 4. Somja ; 5. Jansen ; 6. Cordonnier, etc...

Tour le plus rapide : Nilsson, 3'59".

2^e série : 1. Lundin ; 2. Mingels ; 3. Rombauts ; 4. Meunier ; 5. Donnay ; 6. Smets, etc...

Tour le plus rapide : Lundin, 4'02".

Finale : 1. Nilsson (BSA), les 10 tours en 40'15" ; 2. Lundin (BSA) 40'17" ; 3. Jansen (Matchless) ; 4. Somja ; 5. Meunier ; 6. Rombauts ; 7. Bresseleers ; 8. Fruythof ; 9. Donnay ; 10. Van Heuverzwyn, etc...

Tour le plus rapide : Jansen, Lundin et Nilsson, 3'58".

A LAYRAC

Une brillante organisation, un circuit magnifique laissant jusqu'au bout leurs chances aux concurrents, des courses disputées avec acharnement, un public nombreux et satisfait, tel se présenta le premier Moto-Cross de Layrac qui, par le succès remporté, prend place définitivement parmi les grandes manifestations sportives.

Trois catégories étaient inscrites au programme : 175, 350 et 500.

Voici les résultats :

175 cmc. : 1. Bourdalle ; 2. Brusero ; 3. Laguens ; 4. Rousselou ; 5. Duperriex, etc...

350 cmc. : 1. Barat ; 2. Thomas ; 3. Vinetty ; 4. Aguirre ; 5. Alvaro ; 6. Hardy ; 7. Fleys ; 8. Charbonnier.

500 cmc. : 1. Boisserie ; 2. Vinetty ; 3. Aguirre ; 4. Hardy ; 5. Alvaro, etc...

A ARGENTEUIL

Organisée par le MC Banlieue Nord, la coupe du Printemps ouvrit la saison parisienne de moto-cross. En catégorie Nationaux, c'est Amédéo (Velocette) qui enleva les trois manches, tandis que Leloup, grand favori des « Internationaux », dut céder la première place à Jacquemin (BSA) en grande forme.

CLASSEMENT

Nationaux : 1. Amédéo (Velocette) ; 2. Bover ; 3. Drobecq ; 4. Martin ; 5. Roux, etc...

Internationaux : 1. Jacquemin (BSA) ; 2. Brassine ; 3. Mellioli ; 4. Frantz ; 5. Leloup, etc...

A FRANGY

250 cmc. : 1. Olivotti ; 2. Guimier ; 3. Servet ; 4. Camp ; 5. Caddoux.

350 cmc. : 1. Godey ; 2. Cros ; 3. Thomé ; 4. Préau ; 5. Fourite.

500 cmc. : 1. Godey ; 2. Collée ; 3. Cros ; 4. Corajoe ; 5. Duret.

A BESANÇON

250 cmc. : 1. Desbois ; 2. Cantin ; 3. Schwegler ; 4. Rademacker ; 5. Robant.

350 cmc. : 1. Vaccany ; 2. Maldec ; 3. Costich ; 4. Guignard ; 5. Pinard.

500 cmc. : 1. Lesseyraud ; 2. Thévenaz ; 3. Maldec ; 4. Thévenet ; 5. Dehayer.

A LIMOGES

350 cmc. : 1. Klym ; 2. Combes ; 3. Lefèvre ; 4. Darrouy ; 5. Juigne.

500 cmc. : 1. Lefèvre ; 2. Combes ; 3. Schmid ; 4. Klym ; 5. Juigne.

A NANTES

500 cmc. : 1. Hazianis ; 2. Lesur ; 3. Maisonneuve ; 4. Chaberlot.

350 cmc. : 1. Allaire ; 2. Maisonneuve ; 3. Beaumard.

250 cmc. : 1. Saucisse ; 2. Rineau ; 3. Chevalier.

A AIX-LES-BAINS

350 cmc. : 1. Vidal (Royal-Enfield) ; 2. Fauritte ; 3. Thomet ; 4. Alvaro ; 5. Bey.

500 cmc. : 1. Alvaro (BSA) ; 2. Thomet ; 3. Maccari ; 4. Chapot ; 5. Ducrey.

A MONTARGIS

350 et 500 cmc. (Nat.) : 1. Julienne ; 2. Malbec ; 3. Juigne ; 4. Pinard ; 5. Bernot.

350 cmc. (Inter) : 1. Robert Klym (BSA) ; 2. Hazianis ; 3. R. Darrouy ; 4. Drobecq ; 5. Juiller.

500 cmc. : 1. René Klym ; 2. Frantz ; 3. Rietman ; 4. Vouillon ; 5. Leloup.

A PAU

350 cmc. : 1. Combes ; 2. Tiarcelin ; 3. Vila ; 4. Alvaro ; 5. Hardy.

500 cmc. : 1. Boisserie ; 2. Vila ; 3. Tiarcelin ; 4. Hardy ; 5. Combes.

A TILLY-SUR-SEULLES

350 cmc. : 1. Baulard ; 2. Echallard ; 3. Rambourg ; 4. Houdoux ; 5. Denis.

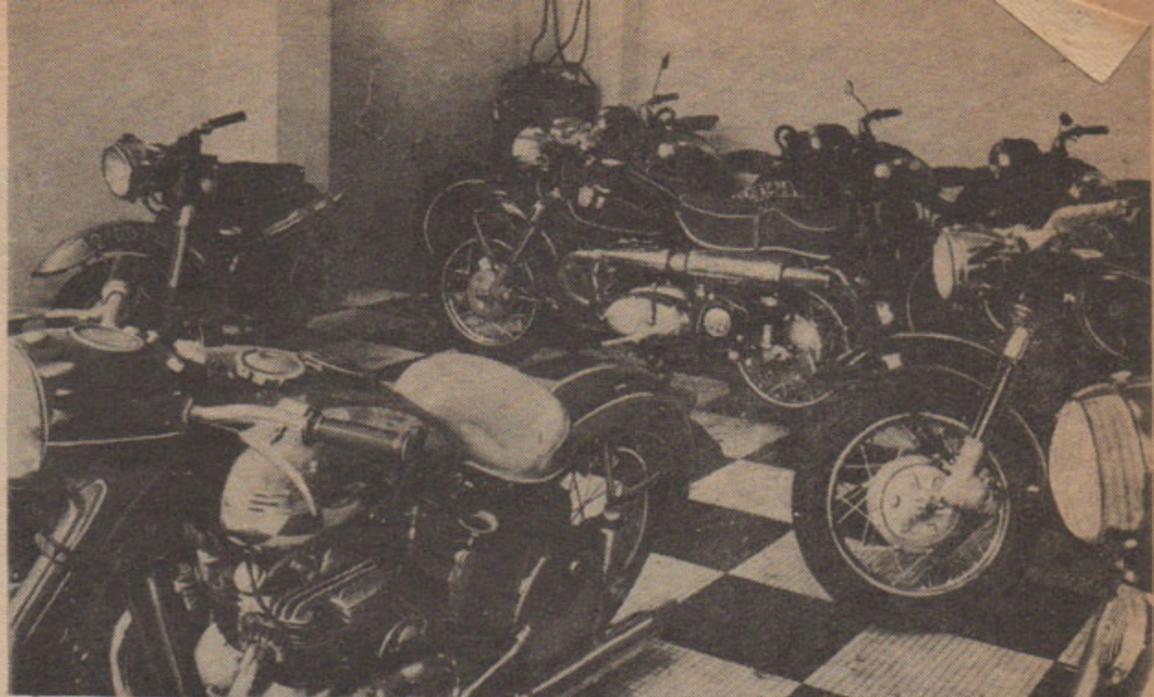
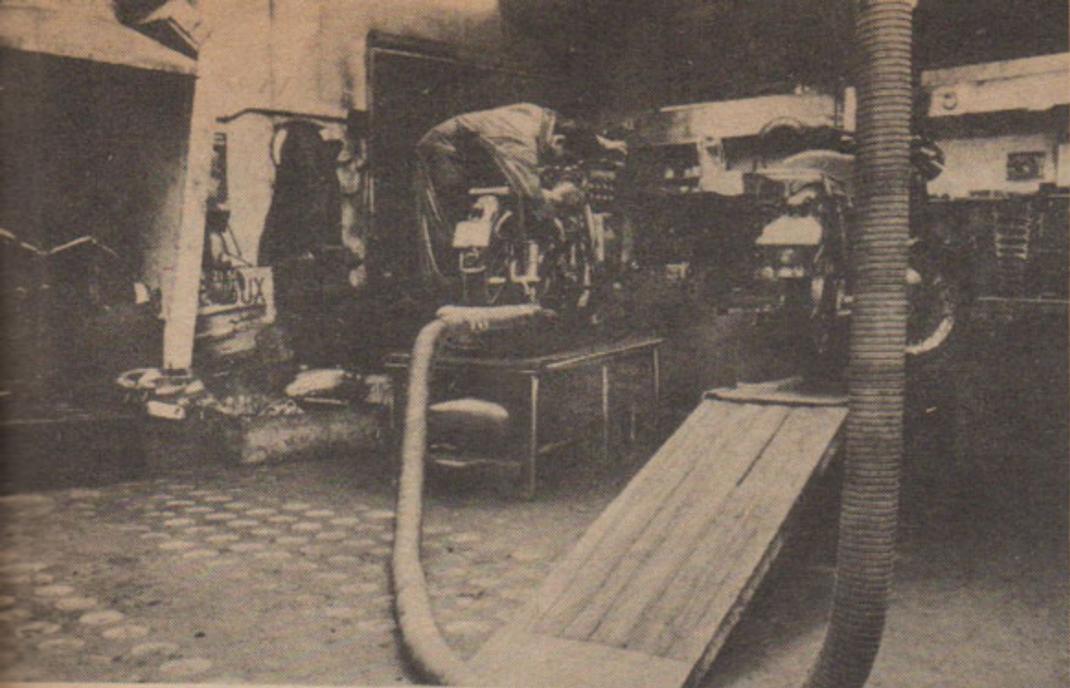
500 cmc. : 1. Lefèvre (BSA) ; 2. Raulin ; 3. Lejeune ; 4. Amédéo ; 5. Paquet.

A St-JEAN-D'ANGELY

250 cmc. : 1. Delpeyrat ; 2. Ledormeur ; 3. Leroux ; 4. Guimier ; 5. Childenecht.

350 cmc. : 1. Tiarcelin ; 2. Delpeyrat ; 3. Ledormeur ; 4. Humberdjan ; 5. Brenger.

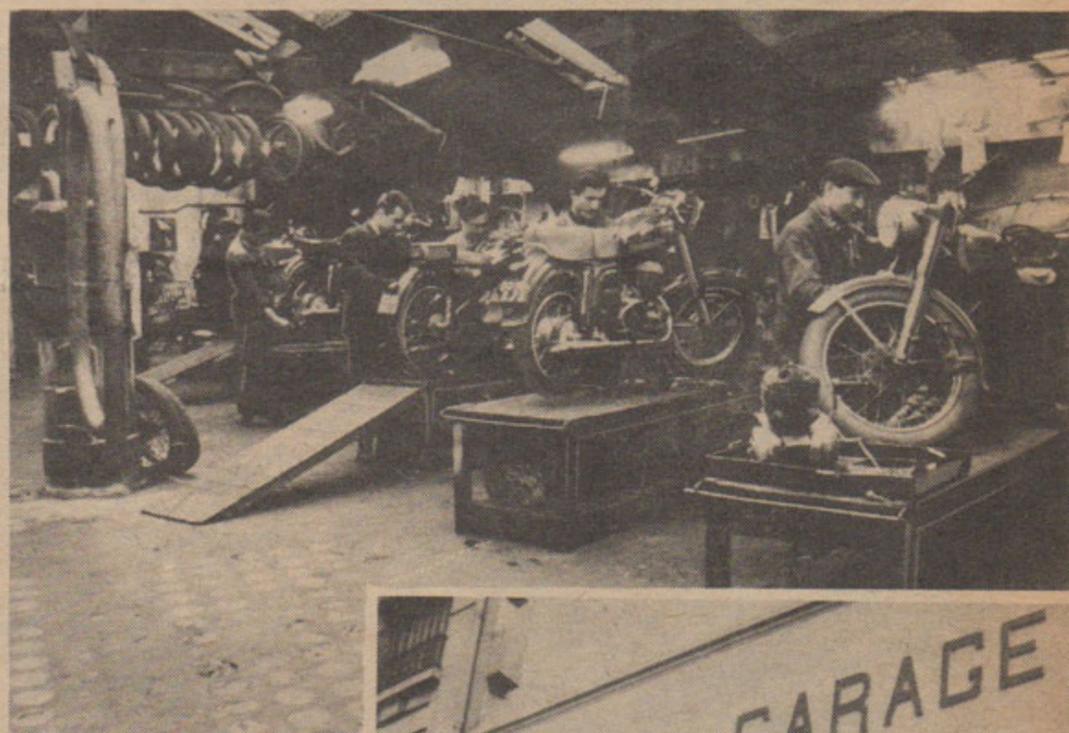
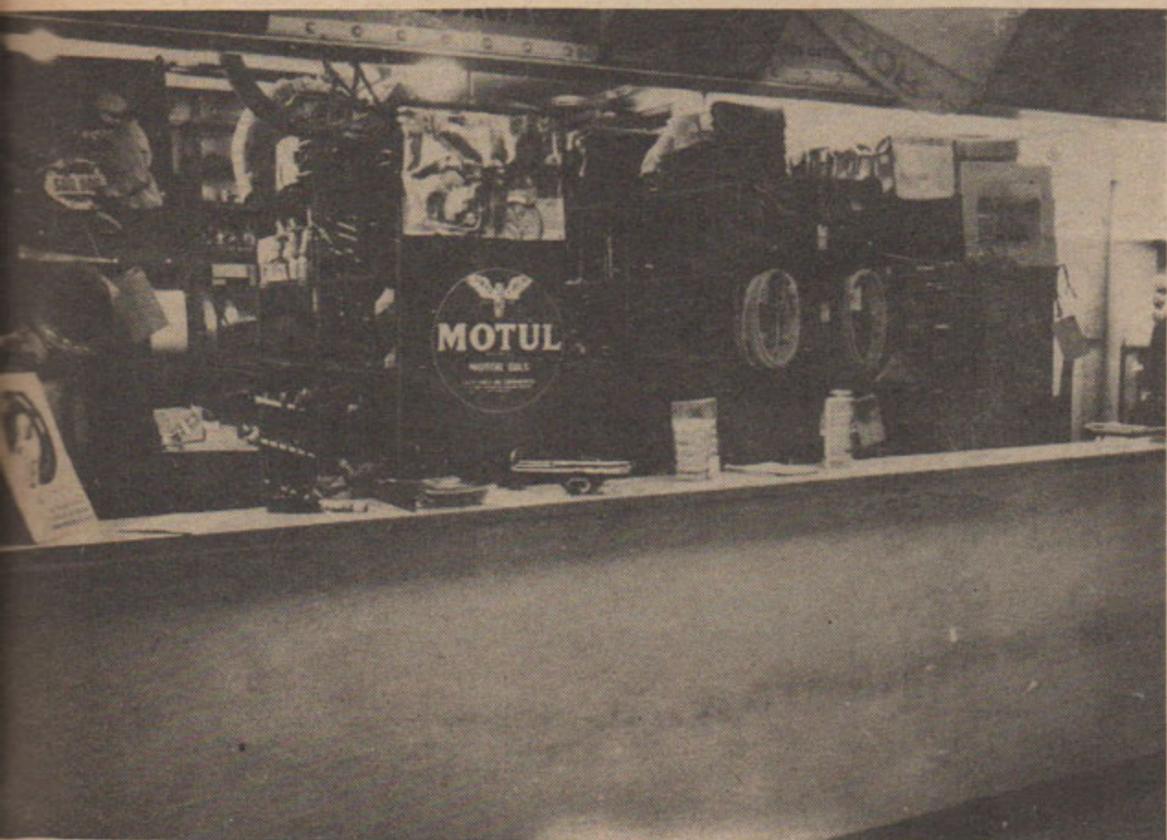
500 cmc. : 1. Boisserie ; 2. Ledormeur ; 3. Augat ; 4. Leroux ; 5. Schmid.



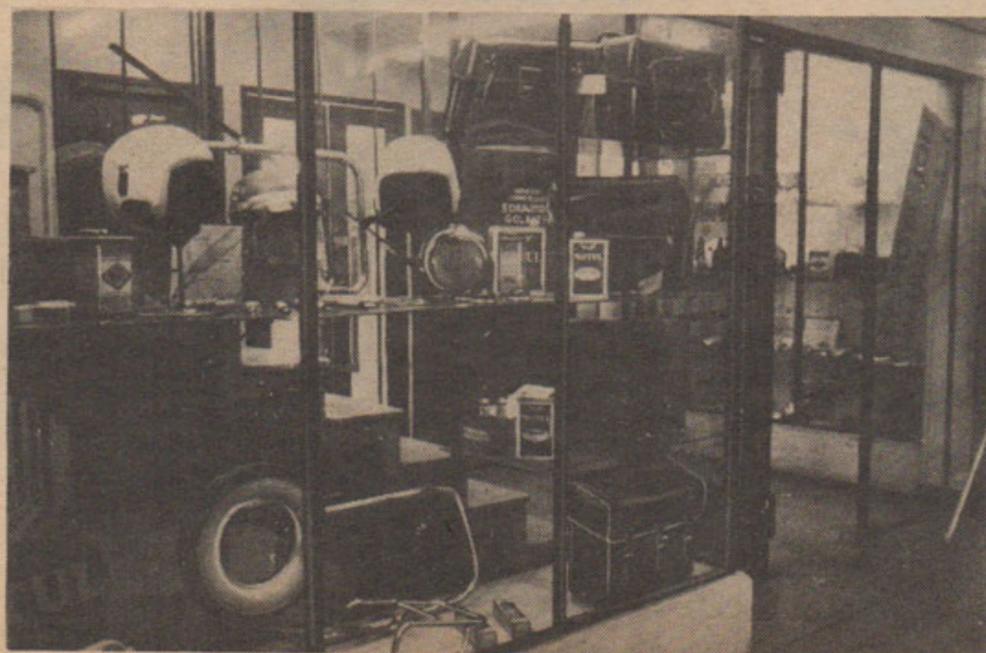
UNE ORGANISATION AU SERVICE DE LA MOTO

NIEL-GARAGE

Les possesseurs de Jawa, Adler, Csepel ont souvent pris la direction de la rue Fourcroy où Niel-Garage abrite la S.I.D.A.M. qui est concessionnaire Jawa et Csepel depuis de nombreuses années et également importateur des célèbres petites Adler. Dans un vaste atelier de réparations spécialisé dans la mise au point des deux temps, nous avons retrouvé Hervé, que les habitués de Monthéry connaissent bien. Mais à la S.I.D.A.M. nous avons remarqué également les nombreuses occasions révisées et garanties, et au point de vue service après vente, signalons les deux révisions gratuites à 500 et 1.500 km. pour les clients de la maison.

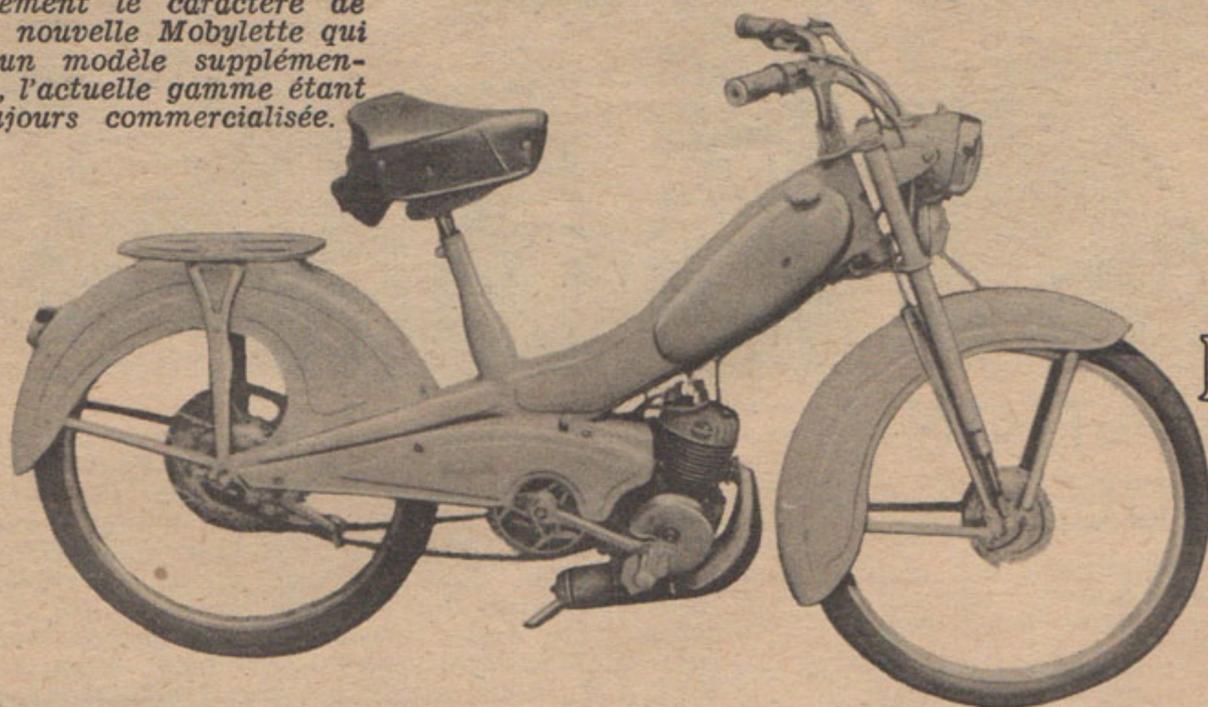


En haut à gauche : réglage définitif de la machine. - Ci-dessus : le hall d'exposition où le choix ne manque pas. - Au-dessous : une vue partielle de l'atelier de réparations et en bas diverses vues des comptoirs bien achalandés où le motocycliste trouvera tout ce qu'il désire.

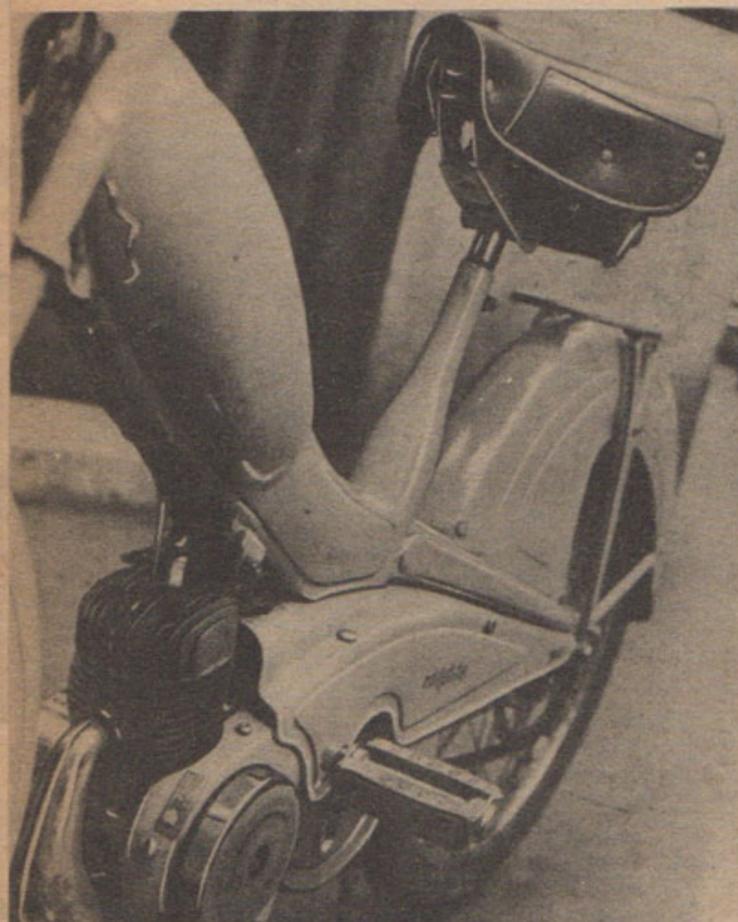


LA MOBYLETTE

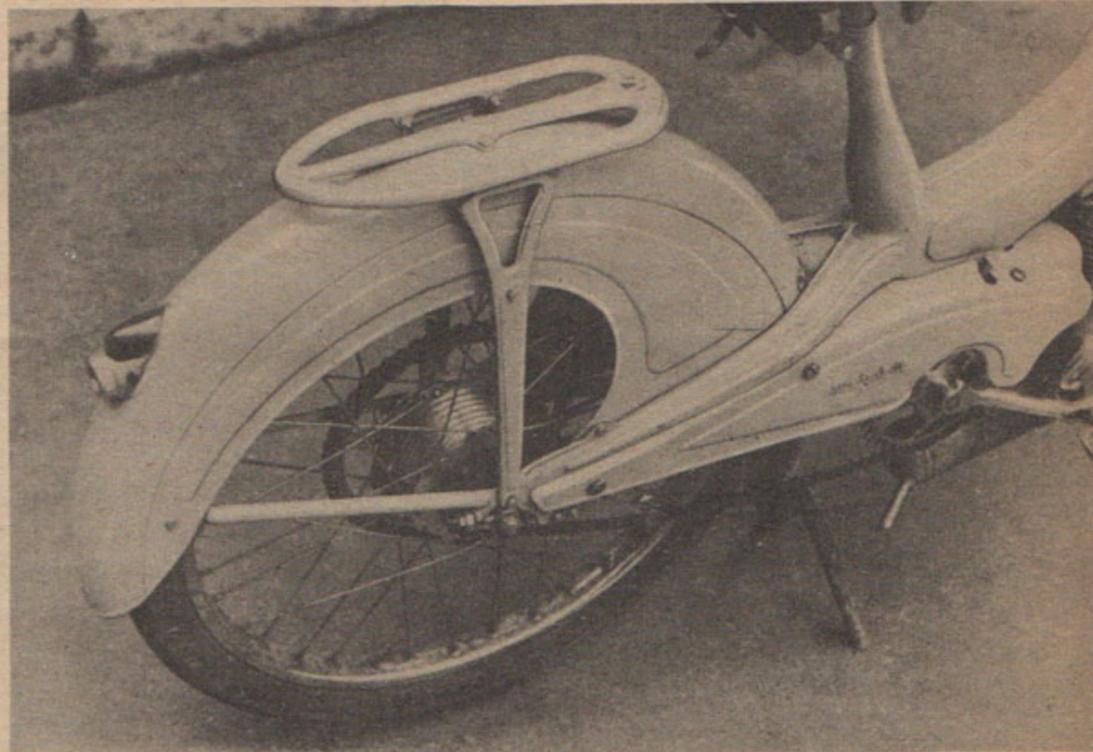
La présence d'un cadre en tôle emboutie modifie profondément le caractère de cette nouvelle Mobylette qui est un modèle supplémentaire, l'actuelle gamme étant toujours commercialisée.



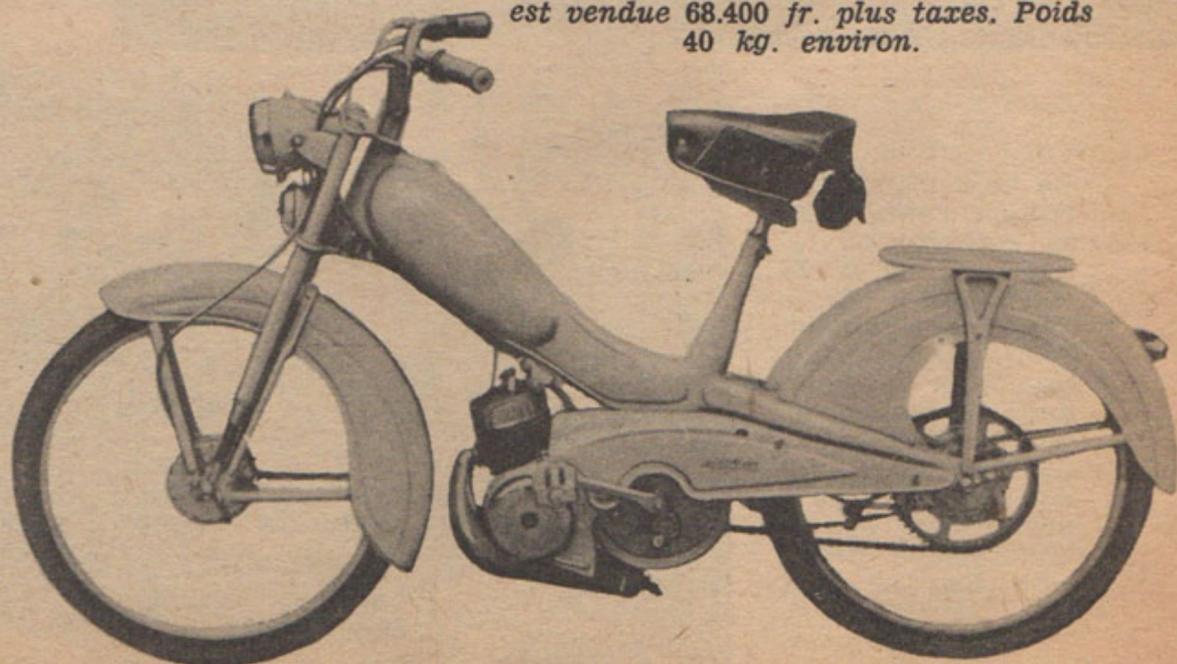
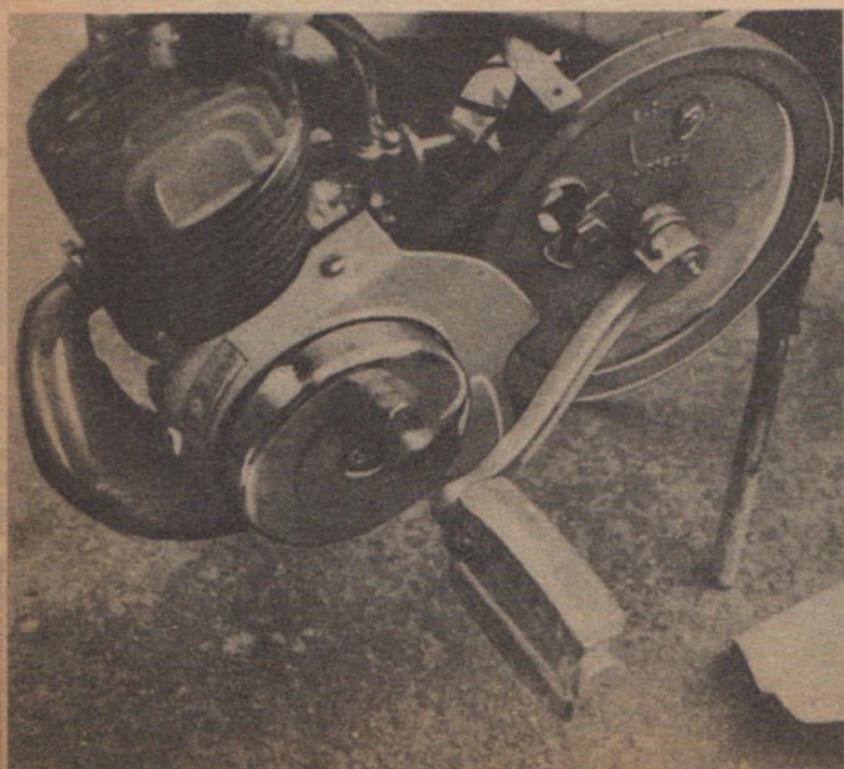
MARQUE
UNE
NOUVELLE
ETAPE...



Au cours d'un essai rapide, nous avons été agréablement surpris par le silence remarquable dû au nouveau filtre à air. Le carburateur est également inédit et le gicleur devient plus accessible. Le moteur est à « culasse haute » et échappement central. Le changement de vitesses, à trois rapports, a fait place à un variateur de vitesse continu. La conception du cadre laisserait assez bien supposer que par la suite ce modèle serait suspendu à l'arrière.



Cette nouvelle Mobylette avec freins centraux de 100 mm, plus petites roues (23 x 2) et réservoir de 3,6 litres, est vendue 68.400 fr. plus taxes. Poids 40 kg. environ.



IMOLA (SUITE DE LA PAGE 607)

mauvais fonctionnement du thermomètre contrôlant la température de l'eau de refroidissement, dirons les techniciens de Guzzi).

Lomas, qui est passé en tête, s'arrêtera aussi un peu plus tard (câble des gaz grippé). Quant à Liberati, qui aurait dû se trouver en tête, il est obligé de s'arrêter plusieurs fois à son stand : il a des ennuis avec ses lunettes (ainsi d'ailleurs que Monneret — pas encore en grande forme — et de nombreux autres pilotes) et c'est Dale qui prend la tête et la gardera jusqu'à l'arrivée. Zeller, dont la course avait été parfaite, est aussi contraint à l'abandon peu avant la fin. A noter encore la course courageuse de Montanari (48 ans !) qui, avec sa Gambalunghino, se trouve à un moment en troisième position. Mais les incidents se multiplient et finalement Guzzi remporte sa seconde victoire de la journée, grâce

à Dale qui bat Liberati bien revenu. Tous les autres sont doublés ou ont abandonné.

★

Conclusion pour cette journée : le mauvais temps a malheureusement entravé le déroulement normal des épreuves. Mais, de l'avis de tous les présents, la Guzzi 8 se présente déjà comme une concurrente plus que sérieuse pour la Gilera 4 (dont la mauvaise performance est cependant due à des circonstances défavorables).

A retenir encore : la NSU 305 de Baltisberger, la Guzzi 250 de Lorenzetti, la nouvelle BMW de Zeller, la 203 Mondial de Provini, toutes machines qui referont parler d'elles avant la fin de la saison.

CLASSEMENTS

250 cmc. : 1. Taveri (MV 203) Suisse, moy. 122,966 kmh ; 2. Venturi (MV 203) Italie, à 2" 9/10 ; 3. Baltisberger (NSU) Allemagne, à 1'9" 9/10 ; 4. Lorenzetti

(Guzzi) Italie, à 2 tours ; 5. Klaeger (NSU) Allemagne, à 3 tours ; 6. Hallmeier (NSU) Allemagne, à 3 tours.

Tour plus rapide : Provini (Mondial), 128,445 kmh.

350 cmc. : 1. Lomas (Guzzi) GB, moy. 127,165 kmh ; 2. Baltisberger (NSU) Allemagne, à 22" 6/10 ; 3. Kavanagh (Guzzi) Australie, à 57" 6/10 ; 4. Rocchi (Guzzi) Italie, à 1 tour ; 5. Hobl (DKW) Allemagne, à 1 tour ; 6. Agostini (Guzzi) Italie, à 1 tour.

Tour plus rapide : Lomas, 129,749 kmh.

500 cmc. : 1. Dale (Guzzi) G.B., moy. 126,202 kmh ; 2. Liberati (Gilera) Italie, à 55" ; 3. Storr (Norton) GB, à 1 tour ; 4. Monneret (Gilera) France à 1 tour ; 5. Carson (Norton) GB, à 2 tours ; 6. Goffin (Norton) Belgique, à 3 tours.

Tour plus rapide : Kavanagh, 134,982 kmh.

CHAÎNE DE CYCLOMOTEUR INUSABLE ?

La chaîne de cyclomoteur, la plus vulnérable entre toutes puisque exposée à toutes les projections de la route, n'avait pas été favorisée jusqu'à maintenant.

Or, il semble que la maison Sédís ait mis au point un traitement des chaînes, appelé « traitement Delta », bien supérieur à l'ancien, puisque assurant trois fois moins d'usure. On pourrait croire à priori qu'il s'agit là simplement d'une affirmation publicitaire, mais il n'en est rien, car l'essai du nouveau traitement est scientifiquement confirmé par un procès verbal établi par le Laboratoire National d'Essais du Conservatoire des Arts et Métiers.

Afin de vous laisser seuls juges, nous vous donnons ici un compte rendu de cet essai.

La maison Sédís a confié au Laboratoire deux échantillons de chaîne ayant chacune 110 maillons. L'une avait subi le traitement ordinaire par cémentation, et l'autre, le nouveau traitement Delta. Ces deux chaînes ont été essayées successivement sur le même montage. Il s'agissait de transmettre la puissance entre un pédalier de 42 dents et un pignon récepteur de 16 dents.

Le pédalier était entraîné par un moteur asynchrone, par l'intermédiaire d'un réducteur. Le pignon récepteur entraînait une dynamo frein à stator balance permettant de régler le couple résistant et de le mesurer. Ce dernier était de 3,25

mkg environ. La vitesse de l'arbre même était d'environ 490 /tm et la puissance de 2,2 CV.

La chaîne travaillait dans un bain de boue préparé au moment de l'essai et composé de 0,800 kg de bentonite et 1,800 kg de silice sèche pour 8 litres d'eau, formant ainsi une boue corrosive.

On retirait périodiquement les chaînes afin de mesurer, grâce à un lecteur micrométrique, les allongements qu'elles avaient subies.

Il faut également mentionner que pour chaque mesure d'allongement, les chaînes étaient lavées, puis replacées sur la transmission avec leur tension de départ.

Notons enfin que l'essai s'est effectué sur 45.000 tours, soit 10.000 kms environ.

Dans ces conditions, les résultats suivants ont été obtenus :

La chaîne traitée par cémentation a subi, après 20.000 tours, un allongement de 7,81 mm et un allongement total de 17,88 mm après 45.000 tours.

L'allongement de la seconde chaîne soumise au traitement Delta était de 1,95 mm après 20.000 tours et de 4,70 mm après 45.000 tours.

Soit donc un allongement trois fois moindre. Soit donc trois fois moins d'usure.

Le résultat a donc été extrêmement probant, et nous serons heureux de recevoir en confirmation de ceci, l'opinion des utilisateurs de la nouvelle chaîne Sédís Spécial Cyclo à traitement Delta.

■ MOTO-CLUB CHATILLONNAIS. — Sorties de mai :

Le 6 : Sortie sur la Vallée du Grand Morin. Rendez-vous au siège : 8 h. 30. Porte de Vincennes : 9 h. 15. Chelles, Lagny, Couilly, prendre la route sur la rive gauche jusqu'à Villiers-sur-Morin, Crépy en Brie, Tigeaux, Genevray, Celle sur Morin, Jouy sur Morin. Déjeuner pique-nique.

Le 10 : Sortie sur Poigny la Forêt, au siège à 9 h. Petit-Clamart, Bièvres, St Rémy, Chevreuse, Dampierre, Les Vaux de Cernay, Rambouillet, la D.107 jusqu'à Poigny.

Le 13 : Fête du MCC.

Le 20 : Sortie mixte tour, et camp. sur la Vallée d'Auge. Départs : 1) samedi 8 h. 30 au siège, 2) dimanche à 7 h. au siège. Autoroute de l'Ouest, Mantes, Bonnières, Evreux (regroupement), Lisieux. Terrain de camp. : Courtonne le Meurdrac.

DANS LES CLUBS

(suite de la page 595)

Le 27 : Sortie mixte tour, et camp. sur Reims pour le Grand Prix de France. Départs : 1) 9 h. samedi, 2) dimanche 7 h. Porte de Pantin, Claye, Souilly, Meaux, La Ferté sous Jouarre, Château-Thierry, Dormans, Reims. S'inscrire le 4 mai. Sortie comptant pour le Champ. Tour. de la LMIF.

Prochaine réunion au siège, 47, rue G. Péri, Châtillon-s/Bagneux, à 21., les 4 et 18 mai.

■ MOTO-CLUB DE PARIS. — Sorties de mai :

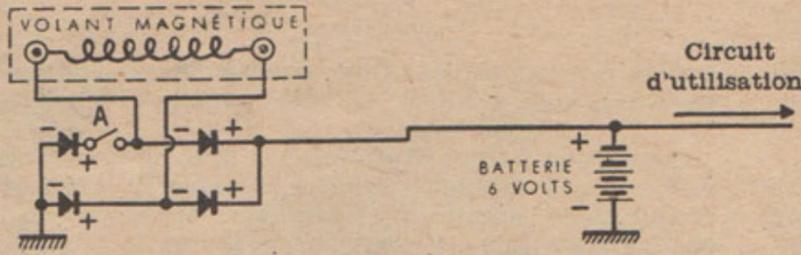
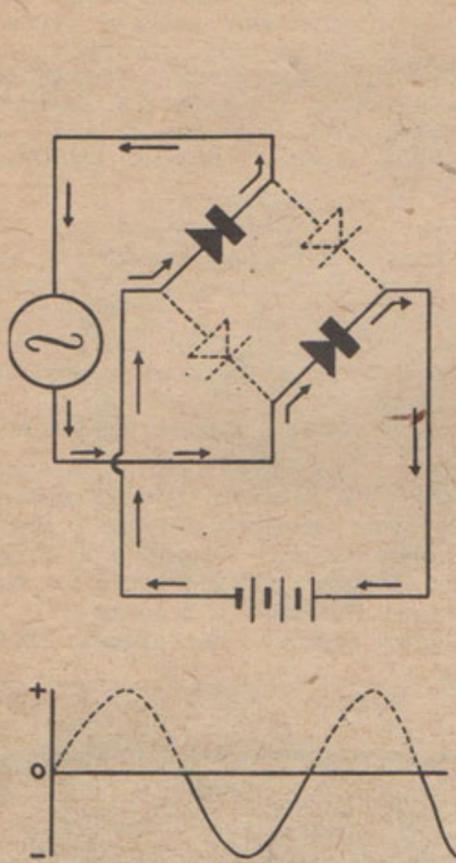
Le 6 : Armentières. N.3 jusqu'à Trilport, à gauche la D.17 jusqu'à Armentières. Remonter la Marne avant le viaduc. Départ Porte de Pantin 8 h. 30, 110 km.

Le 13 : Fleurines (camping). N.17 jusqu'à Senlis. Sortie de Fleurines à gauche jusqu'à l'auberge de jeunesse. Départ Porte de la Villette les 12 et 13 mai à 8 h. 30 (100 km).

Le 20 : Cabourg (camping), plage de Franceville. Départ Porte de St-Cloud samedi 6 h. 30 et 13 h., dimanche 6 h. 30 (500 km).

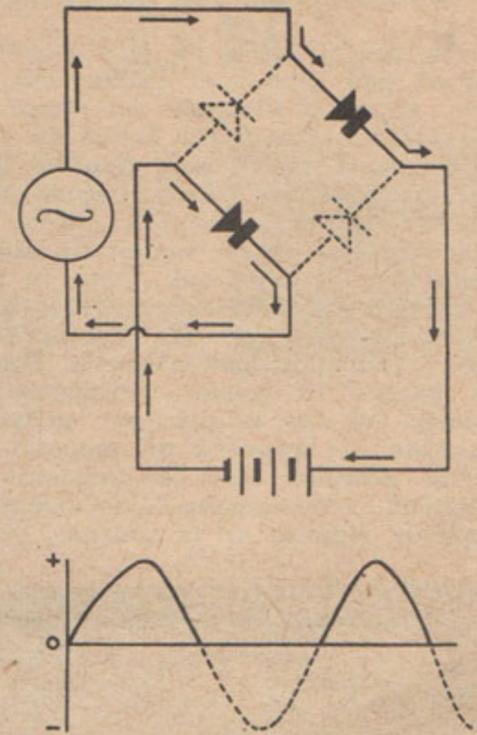
26-27 : Reims (camp.). Grand Prix de France. Départ Porte de Pantin samedi 7 h. et 13 h. 30, dimanche 7 h. (310 km).

L'ÉLECTRICITÉ



MONTAGE « DEUX ALTERNANCES » EN PONT

Au milieu, un schéma de montage pour un volant magnétique ne comportant qu'une bobine d'éclairage avec 2 bornes isolées. Cette fois, 2 cellules redresseuses de chacune 2 plaques sont utilisées. Les deux « + » de la première cellule sont réunis et donnent le « + » général (qui va au « + » de la batterie) alors que la borne « - 2 » est réunie à la borne « + 1 » de la deuxième cellule et la borne « - 1 » à la borne « + 2 » de la deuxième cellule. On réunit ensemble les deux « - » de la deuxième cellule pour obtenir le « - » général qui est relié à la masse. L'interrupteur « A » mettant hors-circuit une des plaques permet de passer à la charge de jour durant laquelle une seule alternance est redressée. A gauche et à droite, le schéma de principe de fonctionnement d'un montage en « pont », chacune des illustrations montrant le redressement d'une des alternances.



redresseur, pour diminuer notablement par la suite.

Ce vieillissement sera d'autant plus important et plus rapide que la température d'utilisation du redresseur sera plus élevée. Il se manifeste par une augmentation de résistances internes, aussi bien dans le sens inverse (ce qui n'est pas grave), que dans le sens direct (ce qui diminue le rendement).

Après un an d'usage, la résistance du redresseur, dans le sens direct, est accrue de l'ordre de 30 % sensiblement, ce qui n'intervient, pour le rendement, que de 10 % environ.

RENDEMENT

A pleine charge, le rendement global d'un redresseur Westalite est sensiblement de 80 %, présentant un maximum de 85 % à 60 % de la pleine charge.

Plus précisément, on peut situer, à pleine charge :

— à 72 % la valeur de la tension redressée moyenne par rapport à la tension alternative efficace.

— à 90 % le courant redressé moyen par rapport au courant fourni par le générateur.

MONTAGE

Les cellules redresseuses permettant la charge de batteries 6 volts à partir d'un volant magnétique offrent l'avantage d'obtenir un éclairage d'intensité constante indépendamment du régime de rotation du moteur. Elles pallient ainsi à un inconvénient du volant magnétique alimentant directement le circuit d'éclairage, qui, bien souvent, fournit une intensité insuffisante quand un ralentissement est nécessaire (virages, etc.), et une surtension lors de commutations phare-code.

Les redresseurs permettent également d'avoir un éclairage veilleuse à l'arrêt et l'utilisation d'un avertisseur électrique suffisamment puissant; mais il faut, néanmoins, pour obtenir de bons résultats, que le volant magnétique utilisé présente une puissance suffisante, de l'ordre de 45 watts (ce qui n'est, malheureusement, pas

toujours le cas avec nos productions nationales).

DEUX REGIMES DE CHARGE

De plus, selon le régime de décharge imposé à la batterie, il faut prévoir deux régimes de charge différents :

- charge de jour, lente;
- charge de nuit, rapide, afin de compenser l'intensité débitée par l'ampoule phare-code.

Ce résultat peut être obtenu en utilisant soit un commutateur, soit un limiteur de charge.

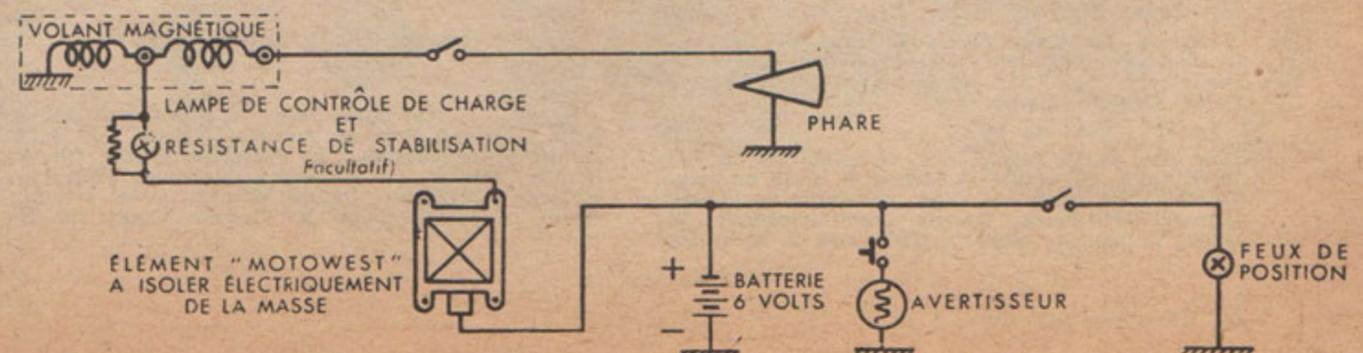
Si la batterie est munie d'un limiteur de charge, suivant l'état de charge de la batterie, le limiteur, automatiquement, coupera ou laissera passer le courant en provenance du redresseur.

L'utilisateur d'un commutateur permettra :

- soit de modifier le nombre de bobines utilisées sur le volant magnétique (une de jour, deux de nuit).
- soit d'utiliser une ou deux des plaques redresseuses (montées en parallèle). Ce commutateur est, en général, conjugué avec le commutateur de phare.

AVEC UN VOLANT PEU PUISSANT

Au cas, actuellement très fréquent, où le volant magnétique est de puissance insuffisante pour obtenir un courant permettant l'alimentation complète de l'éclairage par la batterie, la solution suivante peut être adoptée. La batterie (7 AH maximum) n'alimentera que les feux de position et l'avertisseur, alors que l'éclairage phare et code est assuré directement en courant alternatif par le volant magnétique.



PRECAUTIONS A PRENDRE

Lors du montage, il faudra que la cellule redresseuse soit placée dans un endroit où elle sera bien abritée des projections d'eau ou de boue, mais où, par contre, elle sera ventilée le mieux possible. De plus, elle devra être éloignée du moteur afin d'éviter tout échauffement, qui, ainsi que nous l'avons vu, est préjudiciable à son fonctionnement.

Il faut faire très attention à ce que le boîtier de la cellule ne soit pas en contact avec la masse de la moto. Par contre, le tube-rivet étant isolé, le boulon de fixation peut être placé sans précautions spéciales.

SCHEMAS DE MONTAGE

Dans les illustrations jointes, nous donnons quelques schémas de montage avec redressement d'une ou deux alternances (bi-valve ou pont). Mais il est clair que nous ne pouvons, dans un court article, donner tous les schémas possibles.

Un schéma de montage en cas de volant magnétique trop faible pour alimenter tout l'éclairage par la batterie. Ici, le volant comporte deux bobines d'éclairage montées en série (tension de 12 volts à l'ampoule du phare), une seule des bobines sert à alimenter la cellule qui ne redresse qu'une seule alternance. Eclairage phare-code conservé en alternatif, la batterie ne fournissant du continu que pour les feux de position et l'avertisseur.

CONCENTRATION A NOISY-LE-GRAND

Le Moto-Club Noiséen organisera le dimanche 6 mai 1956 une grande concentration motocycliste.

Cette manifestation est placée sous le patronage de la municipalité, des Ets Ricard, Motul, Bougies Floquet.

Cette fête sportive sera dotée de nombreuses coupes et challenges.

Pour tous renseignements, écrire au MCN, Café-Tabac R. Casner, 151, rue Pierre Brossolette, Noisy-le-Grand (S.-et-O.). Tél. 23.

1^{er} RALLYE INTERNATIONAL A BOLOGNE

Le Moto-Club de Bologne organise les 9 et 10 mai 1956 le « 1^{er} Rallye International de Motocyclisme », inscrit au calendrier de la FFM, à l'occasion de la Foire de Bologne.

Bologne, capitale d'une région très belle de l'Italie, attend les motocyclistes français et fera tout son possible pour que leur séjour soit agréable.

Chaque concurrent étranger recevra un bon de 10 litres d'essence, sera hébergé une nuit gratuitement et aura droit à un repas. De plus, de nombreux prix récompenseront les concurrents à ce rallye.

Pour tous renseignements, adresser la correspondance au Moto-Club de Bologne, Via Cairoli 2, Bologna (Italie).

RALLYE A TARARE

Le jeudi 10 mai, l'Amicale des Motards de Tarare organise un Rallye Surprise. Cette épreuve sera ouverte à tous les motards faisant partie ou non d'un club.

Pour tous renseignements, écrire à Mr Quiot Albert, 62, rue Baronnat, Tarare (Rhône).

24^e CIRCUIT DE REGULARITE DU SUD-OUEST

Le Moto-Club de Bordeaux organise les 19, 20 et 21 mai 1956 le 24^e Circuit de Régularité et d'Endurance du Sud-Ouest.

Cette épreuve comportera deux étapes. Les catégories admises sont les 126, 175, 250, 350, 500, 750 et 1200 cmc., pour les motos et scooters solos.

L'itinéraire et le parcours de nuit font de ce circuit une épreuve sévère qui prouve réellement la valeur des pilotes engagés et la qualité du matériel employé.

Les concurrents éventuels pourront s'adresser au MCB, Café Français, place Pey-Berland, à Bordeaux.

DKW SERA PRESENT EN 1956

Les pilotes allemands Hohl et Hofmann ont renouvelé leur contrat avec la maison DKW pour la catégorie 350 cmc. D'autre part, l'ex-champion du monde, Cecil Sandford pilotera la 3 cylindres au cours de la saison 1956, mais seulement en qualité de coureur privé.

Déjà le service course s'est rendu à Monza pour parachever la mise au point de la 350 cmc. avec Hohl et Hallmeier.

Anderson qui, comme on l'a vu, a signé avec BMW, fit plusieurs tours au guidon de la 350 cmc.

Etait également présente une nouvelle 125 cmc. à carénages avant et arrière pilotée par Hohl. Attendons sa présence sur les circuits pour voir si ce nouveau modèle a été amélioré par rapport à celui de l'année dernière.

COMPETITIONS EN RUSSIE

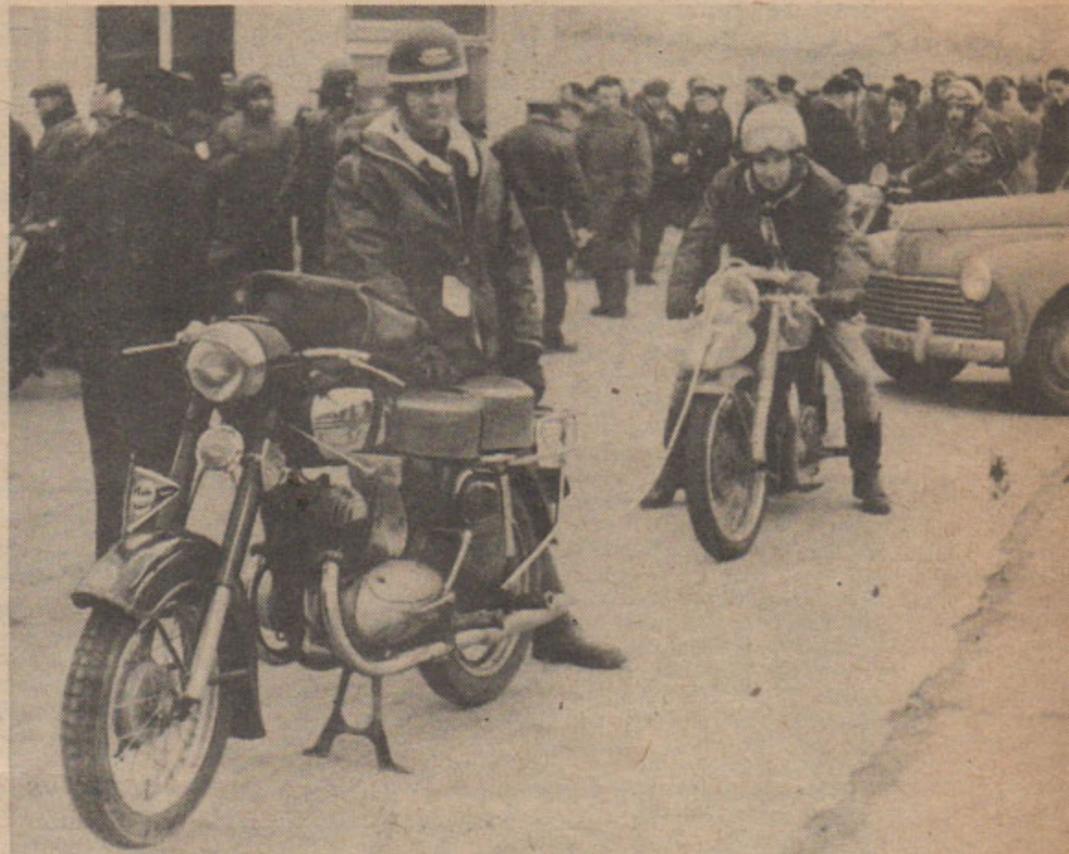
Une nouvelle épreuve russe aura lieu au mois de mai prochain. Cette course, qui se disputera vraisemblablement selon la formule des 6 Jours, opposera 60 concurrents russes à 50 tchèques sur le parcours Moscou-Prague.

Du côté

DU SPORT

AU TABLEAU D'HONNEUR DE L'ENTR'AIDE « MOTO-REVUE »

Arborant fièrement sur sa Jawa, un fanion « Entr'aide MOTO-REVUE » Mr Laurent du MC Châtillonnais, ne s'est pas contenté de suivre les courses au récent Critérium. Il se chargea en effet de remorquer les pilotes en panne sur le circuit, jusqu'à leurs stands, appliquant ainsi magnifiquement les préceptes que nous n'avons cessé de répéter. Il compléta d'ailleurs sa journée d'entr'aide en offrant ses services à un « motard » de la gendarmerie en difficulté.



RENOUVEAU D'ACTIVITE CHEZ PARILLA ?

D'Angleterre, nous parvient la nouvelle que l'excellent pilote écossais Mc Intyre, qui avait couru l'année dernière comme « privé », aurait été sollicité par Parilla pour conduire une 250 cmc. de la marque, au prochain TT (rappelons que Mc Intyre avait été sollicité par Gilera, pour s'aligner au TT, catégorie 500 cc, en raison de la suspension de Duke et Armstrong).

La Parilla en question est une 250 cmc. munie d'une boîte à 6 vitesses, machine qui a déjà fait ses preuves sur le circuit de Monza.

Il est question d'ailleurs qu'elle participe non seulement au TT, mais également à tous les circuits internationaux, qu'il soient importants ou non. Dans ce cas, elle serait conduite conjointement par Mc Intyre et par l'anglais Les Southam.

En ce qui concerne la catégorie 175 cc., si chère aux italiens, elle n'a pas été négligée par Parilla. Une machine « Grand Sport » de cette cylindrée a récemment fait son apparition. C'est une monocylindre à double arbre à cames en tête, développant une puissance de 18 CV à 10.400 t/m. Munie d'une fourche télescopique et d'une suspension arrière oscillante, elle atteindrait les 145 kmh.

COURSES SUR PISTE A ALENÇON

Voici les résultats des épreuves sur piste qui se sont disputées dernièrement à Alençon.

Motos : 1. Guérin (Guzzi) ; 2. Braun ; 3. Gomes ; 4. Pierre ; 5. Piscaglia, etc...

Cyclomoteurs : 1. Claire Blaise (Cointot-Remondini) ; 2. Schwaderle ; 3. Blanchet ; 4. Magnat, etc...

GILERA NE COURRA PAS LE TT

On se souvient que la maison Gilera avait contacté le pilote anglais Mc Intyre pour le TT de l'île de Man. Mais aux dernières nouvelles, il vient de décliner cette offre ; en effet, Mc Intyre estimant que la technique de pilotage d'une Gilera 4 était toute particulière, a préféré s'engager avec la Norton « Manx » sur laquelle il a obtenu de belles prestations l'année dernière.

En définitive, Gilera a décidé de ne pas participer au TT ; nul doute que l'intérêt de l'épreuve en pâtira.

UN RAID SCOUTEX

C'est en présence de nombreuses personnalités, notamment MM. André Marie, ancien Président du Conseil, Desroy du Roure, Roger Huret, Baclin et Meyer, (Dynex), Renard (Floquet), etc.. qu'a été donné le départ d'un périple de 35.000 km, qui sera effectué sur quatre cyclomoteurs Scoutex.

Le chef de l'expédition sera Antoine Voulon dont on se rappelle le raid Paris-Tokio, accompagné de Lesoble (cinéaste), Jaillon et Naslot (mécaniciens).

Les quatre hommes qui sont partis de la place Notre-Dame, joindront successivement Moscou et Pékin. Leur périple, qui durera de 4 à 6 mois, aura certainement un grand retentissement à l'étranger, tout à l'honneur de l'industrie française.

GRAND PRIX DE SUISSE DE MOTO-CROSS

Première épreuve du Championnat d'Europe de Moto-Cross, le Grand Prix de Suisse se déroulera une fois de plus le 6 mai 1956, sur le circuit de 2 km dit « du bout du monde » : 8 nations seront représentées avec l'élite des pilotes internationaux : nous y verrons notamment Draper, Stonebridge, Ward, Archer, Hall, Bentham, Mingels, Baeten, Somja, Le-loup, Nérl, etc... Deux manches qui opposeront 14 coureurs au départ de chacune, permettront d'opérer la sélection nécessaire pour la finale qui réunira également 14 coureurs.

Donc de belles luttes en perspective pour ce dimanche.

A signaler également que la France sera représentée par nos crossmen René et Robert Klym, et que des représentants du Danemark, de l'Allemagne, de la Suède et évidemment de la Suisse, s'aligneront au départ.

ENCORE DU SPORT...

OU IREZ-VOUS DIMANCHE ?

5-6 : Circuit de vitesse Bourg en Bresse (UM Ain).
Circuit de vitesse (MC Bordeaux).
6 : Circuit de vitesse (MC Maison Carrée).

SI VOUS AIMEZ LE CROSS

6 : Moto-Cross Cholet (AM Cholétaise).
» Meaux (MC Meaux).
» Vannes (MC Morbihan).
» Nevers (MC Nièvre).
» Thiers (MC Auvergne).
» Soissons (UM Aisne).
» (MC Dauphinois).
» Sains du Nord (MC Sain-sois).
» Bongenoult (MC Oise).

» Nimes (M Sp. Nimois).
» (MC Roanne).
» (MC Surgères).
» (MC Yonnais).
» Sourdeval (MC Aiglon).
» (MC Dieppe).
» (MC Gambertois).

SI VOUS AIMEZ LA REGULARITE

6 : Circuit de régularité Bas-Jura (UM Dôloise).
Régularité (12 h.) (MC Villeneuvois).
2° Circuit de régularité Ile de France (USMT).
Circuit de régularité (MC Bandolais).
Concentration MC Bandolais).
Concentration d'amitié (AM Doubs).

JOURNEE SANS ACCIDENT LE 5 MAI

La Journée Sans Accident de La Prévention Routière sera organisée cette année le samedi 5 mai.

Cette manifestation, qui est placée sous le Haut Patronage de Monsieur le Président de la République, est réalisée avec le concours des grandes administrations intéressées à la lutte contre les accidents de la route.

La Journée Sans Accident poursuit le double but :

— d'attirer l'attention des usagers sur la gravité actuelle des problèmes de Prévention Routière ;

— de prouver que l'éducation des usagers et un contrôle renforcé de la circulation permettent d'améliorer la sécurité de la circulation routière.

L'action menée en 1955 lors de la troisième Journée Sans Accident de La Prévention Routière s'était révélée efficace, puisqu'il n'y eut ce jour là que 13 accidents mortels à déplorer contre 30 en moyenne les samedis de printemps.

CHEZ AMERO

La Sté Amero connue par ses fabrications de robinets à essence et guidons de différents modèles, entre autres ceux équipés de poignées à changement de vitesses, licence Magura, nous communique qu'en raison du développement considérable de son programme de fabrication des robinets, qu'elle n'assure, dès maintenant, que la livraison des robinets à essence.

Suivant les accords passés, la distribution de tous guidons fabriqués jusqu'alors par la Sté Amero, est assurée par la Sté Sima, à Amiens : 216, route d'Abbeville.

Les nouveaux robinets Amero, licence allemande « Everbest », modèles simples et spéciaux, destinés aux carburateurs à starter, sont livrables à lettre lue.

(Communiqué)

PELE-MELE

POUR LES PETITES ANNONCES, ATTENTION !...

En raison des nombreux jours fériés que compte le mois de Mai, nous vous recommandons d'envoyer au plus vite vos petites annonces, car leur parution risque autrement d'être différée d'une semaine.

MERCI

AGENTS GENERAUX ET INSPECTEURS DE VENTE

Importante Société de Construction de Cyclomoteurs recherche bons Agents Généraux et Inspecteurs de Vente. Fabrication épaulée par publicité intensive.

Quelques secteurs importants encore disponibles. Ecrire R. E. à « Moto-Revue » qui transmettra.

Les larges vitrines
du magasin « Tout-
motocycl » attire-
ront sans aucun
doute les regards
de tous ceux pas-
sant Bd Voltaire.
Dans un cadre
moderne, vous
trouverez les der-
niers modèles Peu-
geot, Monet-Goyon
et Scoutex.



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 fr.

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

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

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

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

LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

BERNARDET

Bernardet 125 Ydral 54 refait à neuf, garantie 3 mois 68000. Crédit. 17 rue Pajol.

PEUGEOT

URG. 175 Peugeot ent. remise à neuf 40000. MEN. 28-20.

175 PEUGEOT 51 bon état, fourche av. télesc. tan-sad sacoches 60000. HUGUE 108 av. Parmentier, Paris 11^e.

176 TC4 état neuf 75000 fr. FAY hres bx TRI. 37-44.

Cause naissance vend 60000 176 TC4 Peugeot 16000 km. Coudert, Corsy (Aisne).

PEUGEOT 1 CV belle 25000 en 4 fois. 17 rue Pajol.

V. 350 Peugeot b. ét. 35000. S. Langevin Gob. 61-97 rep.

TERROT

125 Terrot 54 impec. équip. cause d. e. px 65000. Baron, Heudreville s/Eure (Eure).

500 RGST ét. nf px int. gar. 3 mois. Bobillot Motos, 6 rue de la Butte aux Cailles, Paris 13^e. Tél. 50-31.

TERROT HCT 25000 km état excel. px 90000. MATLLARIE, GRE. 02-45, heure bureau.

250 Terrot ét. nve 3500 km éq. an. 55 c. achat voiture px 185. Chaumette A. Cuzion (Indre)

500 TERROT état neuf 1954 8000 km px intér. Tél. GUT. 80-60. Poste 401.

TERROT 125 ETD état neuf b. prix 16 r Tour d'Auvergne

GNOME-RHONE

LX 200 Gn. Rh. 3500 k 130000 cause ach. appt. Férec 28 r des Alouettes, Nanterre, vis. ap. 18 h. sam. ap. 14 h.

MOTOBECANE MOTOCONFORT

Motob. 175 Z2C 13000 km. Pignon Lucien, Rillé (I-L.).

175 Motobéc. Z2C 65000 pi. ét. J. Berthomier Issoudun (Indre)

125 Motob. 2000 km com. neuf 75000. Toumieux 10 r de Turin, Paris. EUR. 55-93.

125 lat. dern. mod. parf. état équipé DEF. 24-38 samedi.

175 Motobéc. 51 mot. rénové casq. + remorq. 24 r Clos d'Orléans, Fontenay s/Bois.

YDRAL

YDRAL 125 4 vit. suspension oscillante révisée 65000. Crédit 17 rue Pajol.

GULLER

GULLER 125 AMC fin 53 garantie 3 mois 70000. Crédit. Reprise 17 rue Pajol.

AUTOMOTO

175 AMC Automoto 52 parf. 6 B. Vic. Dupont 16^e Pas. 30-65

175 Automoto mot. AMC nf à roder, très bon état gén. équip. acces. 80000. Monteils 14 av. Verdun, Argenteuil (S-O).

CYCLOMOTEURS

Tandem Cucciolo bon état. Boskart, Roisel (Somme).

SCOOTERS

Lambretta occasions garant. Achat. Dépôt. Vente. Mabile 7 t. av. St Mandé 12^e DID. 23-52

VESPA 53 impec. mot. 3000 k 65 m. Godin Mic.33-00 9h.-18h.

TRI Vespa 1955 8000 km cme neuf. ROUX MAR. 04-63. 203 rue Champignonnet Paris.

Vd Galletto Guzzi 160 c. pft ét. 8000 k acc. AUT. 26-67.

SCOOT. Peugeot 125 cc 7000 km 110000 fr. Vis ts ls jours Duval 19 av. Bergson, Garches (S-O).

Part. scooter Peugeot S55. Librairie 9 rue Véron 18^e.

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 AUTRICHIENNES

PUCH 250 nve 3500 k créd. Barrotte 22 r Orfila 20^e.

Puch 250 51 b. ét. éq. 110. Garage 24 av. de Tourville 7^e.

PUCH 250 TF 30000 km cr. pos. 130. QUAIX 1 bd Jourdan 14^e.

PUCH 250 SG 180000. Primat 4 r Interne Loeb Paris 13^e.

V. 250 Puch SGS peu roulée 180000. Herman 18 route de la Croix, Le Vésinet (S-O).

Puch 250 TF 53 rouge 21000 km impec. nbx acc. px à déb. écrire ou voir Lelouault 3 rue Carvès, Montrouge (Seine). FIG. 77-09 h. bureau.

MOTOS TCHEQUES

JAWA 350 pf. ét. 150. Schoch 10 r Vauquelin 5^e.

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^e Ouvert tous les jours MEME LE DIMANCHE MATIN

MOTOS BELGES

G. HERSTAL 300 cc 12000 k. Le Monnier 21 r Beaugard-2^e SIDE Saroléa sport à roder 56 bas prix. Belbenoit 54 rue Chapon, Paris.

AF. exc. moit. px FN 350 culb. luxe à finir de roder 155. Concierge 36 rue Scheffer.

MOTOS AMERICAINES

Harley Davidson 750 tr. b. ét. px 120000. Chadefaux R. 33 av. V. Cresson Issy les Mx (Seine)

MOTOS ANGLAISES

110000 Triumph sp. twin. 40. Raquin 8 Paton, Granville.

Vd 500 Ariel de cross mot. 0 k 120000 ou éch. 500 et 175 Motob. ctr. BSA ou voit. Verhaeghe R. Monceaux l. Meaux S-M

350 MATCHLESS sél. 4 v. f. tél. G3L ét. nf pneus nfs 90. Arnau 20 rue Bouin, Colombes

BSA 250 C11 pf. ét. Le Breton 7 r de Vouillé 15^e avec ou non remorque Fulgur.

BSA 250 C11SL parfait état prix à débattre. GRAS 3 rue de Londres Paris TRI. 16-01

BSA 350 1955 3200 km acc. px 250 fct pt MOL. 53-59.

500 BSA Shooting Star 11000 k tout équi. pft ét. C. FAIVRE 41 rue Bourdarie Lefure, Asnières GRE. 67-55.

350 DOUGLAS fin 54 impec. 14000 km. nbx acces. 240000. Sutter GRA. 22-69 crédit.

ARIEL 350 culb. et side éq. code impec. 125. 5 r Lamartine Chelles, S-M samedi dimanche

Norton 16H bon état. Gidoïn 5 r de la Paix, Orléans.

Norton 88 Featherbed 16000 k tte éq. px à déb. CR 22 av. E. Zola, St Maur GRA. 00-81

350 BSA 54 px int. Berthier 13 Fr. Poirier Vitry (Seine).

500 AJS tw. 52 t. b. ét. 250. Camors 32 r Garnier Neuilly S

BSA B33 a. side Pré. ét. nf S'adr. Piat 20 r d. Lyonnais, le soir après 7 heures.

HOREX 350 Regina 1954 12000 kms. 160000 francs. CROUZET 2 rue Séré de Rivières, Paris 14^e.

350 AJS 16 MS 55 Denis 11 r Sadi Carnot, Vanves.

Norton Featherbed 56 disponible à l'Agence 17 r Pajol.

350 cc MATCHLESS tél. tan-sad bon état ROQ. 09-92.

VINCENT rapide roulé 3500. Dasprat 3 r Dante Paris 5^e

Twin 750 Royal Enf. 54 état nf 190. Beauvillain Gut. 39-00

BSA St.-Tw. 53 18000 k tt éq. 1re m. 100 compt. + 140 en 12 mois, exposée Garage Simca 185 av. Victor Hugo, Clamart

Triumph 650 s. Préc. imp. acc. 260. ou sép. Richard 13 r du Clos 20^e sem. 19 h. ét sam.

BSA GF 650 impec. 24000 k 180000 fr. Sibiril 18 r Marie Debos, Montrouge (Seine).

MOTOS ALLEMANDES

NSU MAX 54 pft ét. px in. Leroy Marcel rue de la Poissonnerie, Vendôme (L.-et-C.).

BMW R16 750 cc culb. f. tél. selle bip. side Pré. canad. 130. DAY 39 r Etienne Chevalier Argenteuil.

BMW R68 4000 k mtr. pb. J. Bionas St Brice près Reims, M.

BMW R50 2000 k Charbonnel 22 r Escoffier Charenton, S.

BMW R12 t. b. ét. av. side. tél. Marciset Pro. 20-83 h. bur. 250 BMW R25/2 190000. Abbé Boicherot MEN. 74-88.

A V. BMW R68 1953 état nf équip. 20000 km 400000 fr. cpt Disp. livr. R69 juin. De Besterfeld, Epaux (Aisne).

Moto 350 DKW avec ou sans sidecar parfait état 50000 fr. Maillard 44 rue Erambert, Mézy par Meulan (S-O).

Part. v. BMW 6 CV R71 ét. nf 2 sac. c. s. AR 111 2. klax. 1 mon. v. t. l. j. ap. 6h. sam. et dim. Toutfaire 5 r Saulpic Vincennes.

BMW R35 b. ét. 82 av. de Paris Savigny s/Orge Tél. 137.

BMW R25/2 p. ét. av. ou ss side Avia Bot. 16-21 19 à 20h.

Zundapp KS601 22000 k ét. nf nombr. acc. Bancheaud 97 r Charonne 11^e px 260000.

BMW R67 600 cme impec. A. Rolland 23 rue Sainte Marguerite, Pantin (Seine).

BMW 750 culb. d'origine sidecar Préc. sport profilé 250. 24 rue Raspail Levallois, soit à partir 19 heures.

BMW R67/3 600 cc solo 10000 k sortie juin 55 état neuf. Thomasson 11 r Garancière 6^e ODE. 68-35 apr. 20h. et samedi

TWN équipée exc. état. Vrain 104 rue Ordener Paris 18^e.

BMW 600 cc sortie juil. 56, 6000 k tél. 717 Sarcelles.

Sidecar Préc. g. mod. moto Zundapp KS600 b. ét. Moine 14 r Louis Blanc, Courbevoie.

Part. à part. v. BMW 750 R73 Reine Sport side Préc. ét. nf px 350. fac. pay. J. Rémy 17 av. République Ivry sur Seine.

BMW R51 pft ét. Thorin, Petit Appeville près Dieppe.

R67/2 20000 km réels c. n. 320000 + side acces. Yves Bertrand, Montguyon (Chte Mme)

BMW R67/3 54 17000 k 350000 Lacambre 11 bd Belleville Paris

BMW R67 2 13000 cme nve éq. tourisme c. dble emp. garanti Ecrire Brinkmann 1 rue des Cascades Paris 20^e.

R12 accid. 50000 tél. BOL. 74-90 M. André de 13 à 14 heures

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

MOTOS ITALIENNES

Guzzi Galletto 175 9000 k t. b. ét. 145000 MAI. 33-29 20 h.

Rumi moto 125 sport nve 900 k Rumi scooter Fourmi 1800 km Guichard 28 avenue Carnot, Besançon.

MOTOS DIVERSES

CREDIT IMMEDIAT avec 10.000 fr. comptant partez de suite avec
 500 NORTON et BSA 70000
 500 TERROT 4 vit. 50000
 500 MONET GOYON 4 v. 45000
 500 MOTOSAC. culb. 40000
 350 TERROT PEUGEOT 35000
 350 GN. RHONE Major 55000
 175 MONET GOYON 30000
 125 Terrot, Motobécane, Peugeot, Monet-Goyon, Guiller etc et 100 motos liquidées Reprise et tous échanges FAURIE 8 av. St-Ouen, Paris

AUTOS-MOTOS

45 r de la Goutte d'Or M^o BARBES - MON. 34-85
 650 BSA A10 1954 240.
 750 GNOME RH. type Pol. 130.
 500 INDIAN gd luxe 140.
 500-350 TERROT tél. à part. 90.
 250 MONET-GOY. gd sp. 125.
 175 MOTOBEC. ivoire 54. 130.
 175 et 125 toutes marques à partir de 40000

Grand choix Scooters

VESPA LAMBRETTA MOTOCONFORT CREDIT - REPRISE

Chez AUDEGEAN

REPRISE CREDIT A VOTRE GRE
 750 Harley David. de 95 à 225.
 750 BMW R12 140.
 500 Triumph Tiger 100 220.
 500 BSA B33 et WM20 95.
 650 BSA Golden Flash 240.
 500 et 1200 Indian revis. 95.
 500, 750 et 1000 R. Gillet 75.
 500 BMW R51/2 side 300.
 350 et 500 Terrot 48 à 53 70.
 350 et 500 DKW NZ 95.
 350 Ariel 52 cme nve 230.
 350 Motob. sup. cul. 140.
 350 Royal Enfield culb. 95.
 350 Jawa bicyl. 52 mot. nf 150.
 250 Puch 1951-1952 130.
 250 Jawa 51 et 53 130.
 250 Terrot 1955 175.
 250 Victoria 1953 175.
 175 Guiller AMC et Ydral 80.
 175 et 125 Peug. 52 à 54 75.
 175 et 125 Motob. culb. 52 à 54 80.
 125 Terrot 50 à 55 80.
 125 Vallée mot. Ydral 80.
 SCOOTERS
 VESPA LAMBRETTA STERVA TERROT, etc...
 300 MOTOS depuis 25000 frs
 AUDEGEAN, 137-139 av. Clichy. MAR. 21-29. OUVERT DIMANCHE MATIN

ARGENTINE

MOTOS 5, rue des Acacias PARIS-17^e - ETO. 20-25 M^o Argentine, près Pte Maillot MATERIEL DE QUALITE GRAND CHOIX 200 MOTOS 100 SIDES

5.000 COMPTANT

SOLDE 6, 12, 15, 18 MOIS Ouvert ts 1. jrs même dim.
 BSA 250 120.
 BMW 500 220.
 BMW R12 180.
 ARIEL 500 200.
 MOTOBEC. 175 spt ét. nf 155.
 MOTOBECANE 175 110.
 MOTOBECANE 125 65.
 PEUGEOT 175 sport 130.
 PEUGEOT 175 luxe 110.
 PEUGEOT 125 50.
 TERROT 125 80.
 GULLER 175 90.
 ZUNDAPP 200 80.

100 SCOOTERS

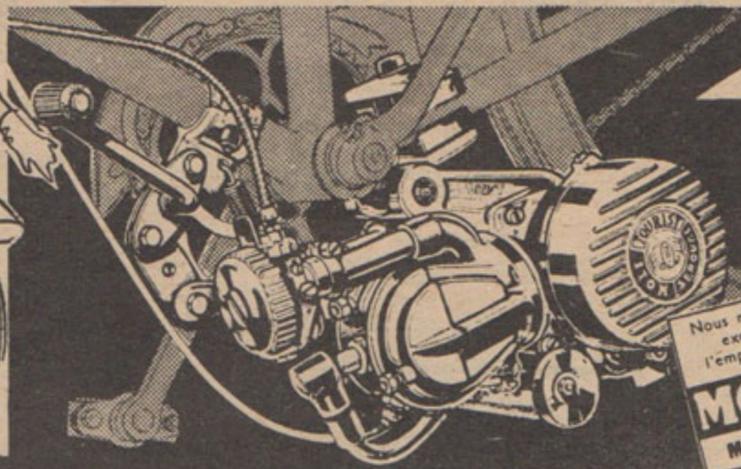
REPRISE MOTOS SCOOTERS ET MEME VOITURE NOS DEUX ROUES NE SONT VENDUES QU'APRES ESSAIS

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

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 !



Efficace 100%
IMPERMEABLE NYLON
200 gr. 5000 Fr.

Tous et Toutes adoptent pour la pluie l'élégante blouse 3/4 étanche 100 %, inusable, volume infime. Son dispositif breveté la rend indéformable et évite la sudation. Lavage facile.

Chez INDRA, 21, rue Danielle Casanova, Paris (1^{er})

Pour envoi contre remboursement, spécifier votre tour de poitrine, le coloris désiré : beige noir, blanc ou gris Vespa.

INDRA • 21, RUE DANIELLE CASANOVA • PARIS I^{er} • Tél. : OPE. 27-18

Peugeot

AGENCE EXCLUSIVE

9, Boul. Voltaire - PARIS-11^e - Tél. : ROQ. 27-47

— Spécialité TRI PEUGEOT —
et tous modèles disponibles

— PIÈCES DÉTACHÉES EN STOCK —

AGENT : SCOUTEX - MONET-GOYON

CREDIT EQUIPEMENT - MISE AU POINT REPARATIONS - ACCESSOIRES

JEUNES HOMMES pour gagner largement votre vie

SUIVEZ 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 année
Les parents de nos élèves peuvent bénéficier des allocations familiales si leur fils est en apprentissage payé ou non payé.

La Ceinture Sportive "ATAX"

SPECIALE MOTO

est en vente chez votre Motociste ou aux

Ets A. CAU
39, RUE G. CLÉMENCEAU
CARCASSONNE

— Demandez documentation gratuite —

REPRESENTANTS DEMANDES

BSA

A
W
O

OCCASIONS :

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

FIN

TERROT



IFA

GNOME & RHONE

LUNBEAM

Spécialistes diplômés

ANCIENS E^t BONNET

M. LECLERCQ

80, AV. GENERAL LECLERC
BOULOGNE (SEINE)

GUZZI

ARIEL

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

Peugeot

Lambretta

PALOMA

AGF

RUMI

**DES AFFAIRES
de 15.000 à 100.000**

125 Puch sport 2 carb.
125 Terrot ETDS
125 Rumi sport
125 Motobécane lat. et culb.
125 Gnome Rhône bon état
125 Peugeot 3 et 4 vit.
125 AMC 4 vit.
175 Motobécane sport
175 DS Malterre AMC
250 BSA 4 vit.
250 R. Gillet dernier modèle

de 100.000 à 190.000

250 BSA équipée
250 Puch sport équipée
250 BMW R25
350 BSA cme neuve
350 Jawa bon état
500 Twin BSA
650 Triumph

SCOOTERS

Rumi, Vespa, Lambretta, Terrot, Mobyscooters Pulmann Starlett, Paloma à partir de 40000.

Crédit. Reprise. Garantie Agences des grandes marques françaises et étrangères

GAITE MOTOS

4, impasse de la Gaité Paris

CREDIT TOTAL

250 MOTOS, SCOOTERS Toutes marques et cylindres Garanties et sélectionnées par GIL

83 av. d'Italie. M° TOLBIAC PARIS. Ouvert dimanche.

Velocar T. 125 commerc. carros. MV gd luxe. Dausque 6 r Bellier Dedouvre Paris 13e.

UNIQUE A PARIS

Super crédit. Echanges

BMW 51/3 51/2 et R35
BSA Gold. oscil. et 53 à 195.
BSA A7 et Star Twin 215.
BSA B33 et B31 à 195.
Jawa 350 1956 et 1955 165.
250 Puch et Csepel 54 145.
175 Peugeot Motobécane 54 95.
175 Guiller Gnome etc... 95.
125 Peugeot Motob. Monet etc.
Scooters Vespa Lambretta etc.
A liquider à perte
100 motos et vélomoteurs divers
Terrot, Indian, Harley, Gnome
NSU, DKW, Norton, etc...
à partir de 10000 fr. comptant

ALAZARD

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

CREDIT - ECHANGE

10, Av. de St Ouen, PARIS
600 BMW R66 R6 170000
500 TRIUMPH Tiger 100 175000
500 BSA star twin 220000
500 ARIEL tw. et mono 170000
500 BMW culb. R51 220000
500 TERROT dernière 130000
350 MOTOBECANE twin 180000
350 JAWA twin 140 et 110000
350 BMW R35 90000
350 BSA B31 180000
250 JAWA selle biplace 125000
250 BSA susp. AR téles. 140000
250 TERROT c. nve 55 160000
250 PEUGEOT twin 150000
175 Motob. gd sport dep. 90000
175 Peug. DS Malterre dep. 70.
125 toutes marques dep. 25000
Sidecar pour 125 et 500 25000
Crédit, reprise, échange
Expédition Province
B.P. 10 av. de St-Ouen PARIS
M° La Fourche BAT. 79-90.

100 MOTOS SCOOT.

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

750 BMW R73 155.
750 BMW R12 130.
600 BMW R61 155.
500 BMW R5 145.
500 BMW R51 195. et 205.
600 Zundapp KS601 c. nve 320.
500 AJS OSCIL. TWIN 245.
500 AJS oscil. 210.
500 BSA twin A7 210.
500 TERROT RGST 135.
350 EMW 1953 190.
350 BMW R35 95.
350 FN oscil. 140.
250 JAWA 135.
250 SCEPEL 125.
250 BMW R25 180.
250 DKW 140.
175 MOTOB. et PEUGEOT 70.
125 PUCH 80.
150 PUCH OSCIL. 110.
125 MOTOBECANE D45S 55.
1/3 compt. le reste en 12 mois
EGALEMENT 50 MOTOS AVEC
OU SANS SIDES DE 20 A
60000 FR.

TERROT, Indian, Royal Enfield, Norton, DKW, etc...
de nombreux sidecars Précision g. et Droit
Voiture 203 Découvrable. Reprise moto.

MOTO-RECORD
151, rue Marcadet Paris, 18e
Métro Lamarck. MON. 24-40

DIVERS

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

SPECIALISTE machines anglaises. Réparat. de toutes marques sur devis, attelage sidecars. Nbrses occas. NATIONAL MOTOS 66 rue Nationale Paris-13e. tél. POR. 93-65.

MOTEUR Ruby 4 cyl. 15000. 23 a. République Arcueil (S)

ECHANGES

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

ECH. C.I. 7 CV TO chauff. 1947 c/bicyl. Dhorne Brmd 3 av. de Paris, Versailles.

JONGHI 4 CV culbuteur à roder très rapide contre belle 125. Leclerc 17 rue Pajol.

**ON DESIRE
ACHETER**

Ach. plus cher Vespa Lambret. GIL 83 av. d'Italie M° Tolbiac
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)

Ch. Dery solo 98 cc même moteur à refaire, écr. Rigé 7 rue de la Préfecture, Dijon.

ACH. CPT LAMBRETTA VESPA et TS SCOOTERS MOTOS - VELOMOT. récents, éch. contre voiture Crédit. DUMAS 23 bd Péreire

VOITURES

5 RENAULT 4 CV 50 à 54
15 CV Citroën 50 à 54
203 Peugeot 1950 et 51
7 CV Lancia Belna
Juva 4. Fgite mot. neuf
Delahaye Gd Sport 40 et 48
Crédit. Reprise motos, scoot.
AUDEGEAN, 137-139 av. Clichy. MAR. 21-29.

**GARANTIE
CONTRAT**

CREDIT IMMEDI. 18 MOIS REPRISE-MOTOS
100 AUTOS

Spécialiste 4 CV avec 20000. 7 rue de Montreuil, PANTIN M° Eglise, ouvert Dimanche
244 rue du Mesnil, ASNIERES (4 Routes) Ouvert Dimanche
Triumph Gloria sport 4 places 11 CV 175000. ALE. 66-51.

**REVISION TOTALE
GARANTIE**

VOTRE MOTO COM. 1er VERSEM.
OFFRONS VOIT. TTES MARQ. CREDIT SUR PLACE

IVRY-AUTOS-MOTOS

28, Rue de Paris, IVRY OUVERT DIMANCHE et FETES
M° : Pte d'IVRY et P. CURIE

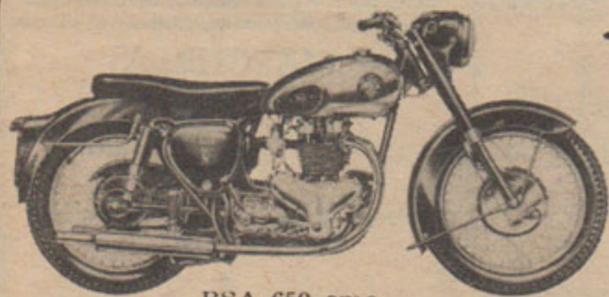
EMPLOIS

Offres d'Emplois

RECHERCHONS pour Midi de la France : Voyageur pièces détachées électricité et accessoires auto-moto. Ecrire avec Curr. Vitea et prétentions aux Ets Marcel Sicard, 5, av. Mal Joffre, à Béziers.

Agents Généraux

et REPRESENTANTS CYCLO-MOTEURS demandés, BONNE COMMISSION. SECTEUR IMPORTANT encore libre. Adresser N° 1288/R à MOTO-REVUE qui transmettra.



BSA 650 c.m.c.

BSA PARIS MOTO

STATION SERVICE

PRINCESS C12 (250 cc) - B31 (350 cc) - A7 (500 cc.) - A 10 (650 cc)

Disponibles en magasin

PIECES DETACHEES ASSUREES - ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT

FACILITÉS DE PAIEMENT : 20 % comptant, le Solde en 18 Mois

PARIS MOTO 57, rue Brancion - PARIS 15e - Tél. : LEC. 93-57



Robinet à essence
Licence allemande Everbest

Modèles spéciaux pour carburateurs à starter

AMERO

7-9, rue de Noisy ROSNY-s-BOIS (Seine)

PROFITEZ DE LA

**Quinzaine Commerciale
DE CHAVILLE**

qui a lieu du 28 Avril au 13 Mai

pour l'achat de votre moto

" ROYAL-ENFIELD "

LIQUIDATION DU STOCK AU PRIX D'ACHAT

SAPORITI - 2, Grande Rue - CHAVILLE (S.-et-O.)

Téléphone : OBS. 09-97

LES SIDE-CARS

ROY SPECIALISTE DU SIDECAR LEGER

36, Rue de Bordeaux, 36 Maisons-Alfort (Seine) - Tél. : ENT. 29-70

JONGHISTES

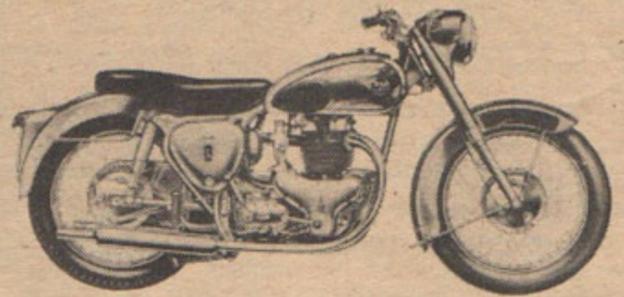
Adoptez l'embrayage souple MICHEL. Envoyez-nous votre embrayage, il vous sera retourné tout monté pour la somme de 2.000 fr. - 42, rue Jules-Guesde, Alfortville (Seine). Tél. : ENT. 44-35

Spécialiste JONGHI : Motos neuves occasions et détachées tous modèles

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

S.I.D.A.M.

8, RUE FOURCROY - PARIS (17^e)
 M^o : Péreire, Ternes, Etoile
 WAGram 52-62

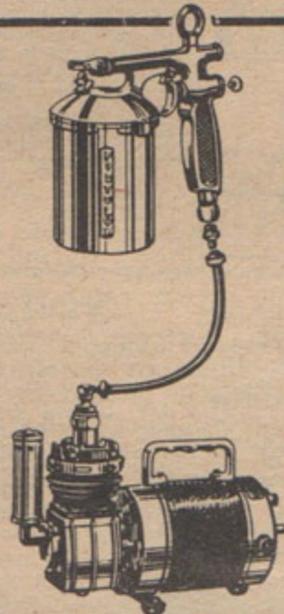
Spécialiste des 2 temps
 de classe internationale, NE VEND QUE :

**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



Indispensable !

POUR PEINDRE
 ET GONFLER

Compresseurs
 Universels 110 v.
 Pistolets-Peintures

PISTOLUX

16, Rue Clovis Hugues, 16
 PARIS-19^e — BOT. 40-66

DYNAMIC-SPORT

6, rue St-Augustin (2^o)
 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) - Cyclo PALOMA

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

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

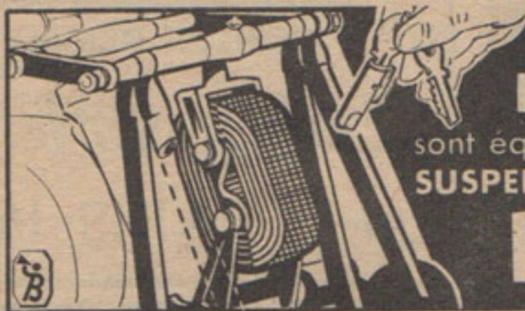
21, r. Monge, Puteaux
 Tél. : LON. 02-63

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



Toutes les motos
RIVA-SULKY
 sont équipées en série avec la
SUSPENSION & L'ANTIVOL

NEIMAN

HARLEY-DAVIDSON

Agence Officielle : 14, Bd Sault - PARIS-12^e

— Stock pièces détachées — DOR. 49-42

Echange Standard Complet

REALESAGES — EMBIELLAGES
 REPARATIONS REVISIONS

MATCHLESS

NORTON

ROYAL-ENFIELD

GRANDES MARQUES
 DISPONIBLES

Dévoué Service
 après vente

PIECES D'ORIGINE

ARIS

L'AGENCE SERIEUSE
 AUX PRIX HONNETES

11, r. Labie, PARIS-17^e
 — ETO. 08-66 —

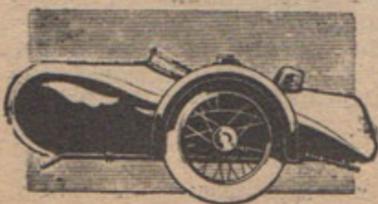


Clinique des
 cadres. Réservoirs et Roues
 tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères
 16, rue Danton LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien noter
 n^o 16, la maison n'a
 pas de succursale.

Pour toute correspondance
 avec « MOTO-REVUE », n'omettez
 pas de joindre un
 timbre pour la réponse.



PRECISION

LE SIDE CAR
 DES
 CONNAISSEURS

LE VÉHICULE LE PLUS ÉCONOMIQUE

PER 12-04

39 bis rue Martre — CLICHY — SEINE

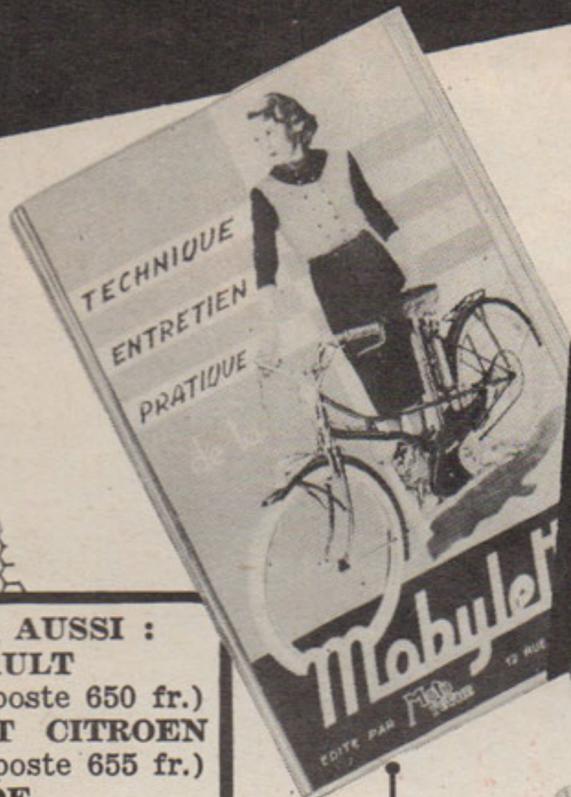
LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

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 : 410 fr.
(par poste 455)



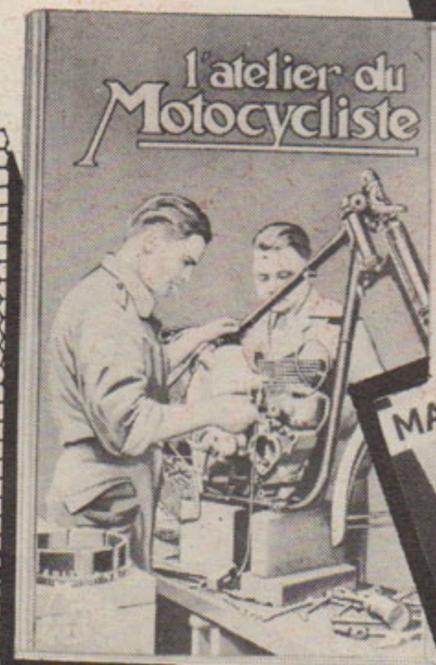
Prix : 750 fr.
(par poste 850)



Prix : 495 fr.
(par poste 547)



Prix : 525 fr.
(par poste 580)



Prix : 500 fr.
(par poste 545)



Prix : 485 fr.
(par poste 535)



Prix : 490 fr.
(par poste 537)

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.)

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.

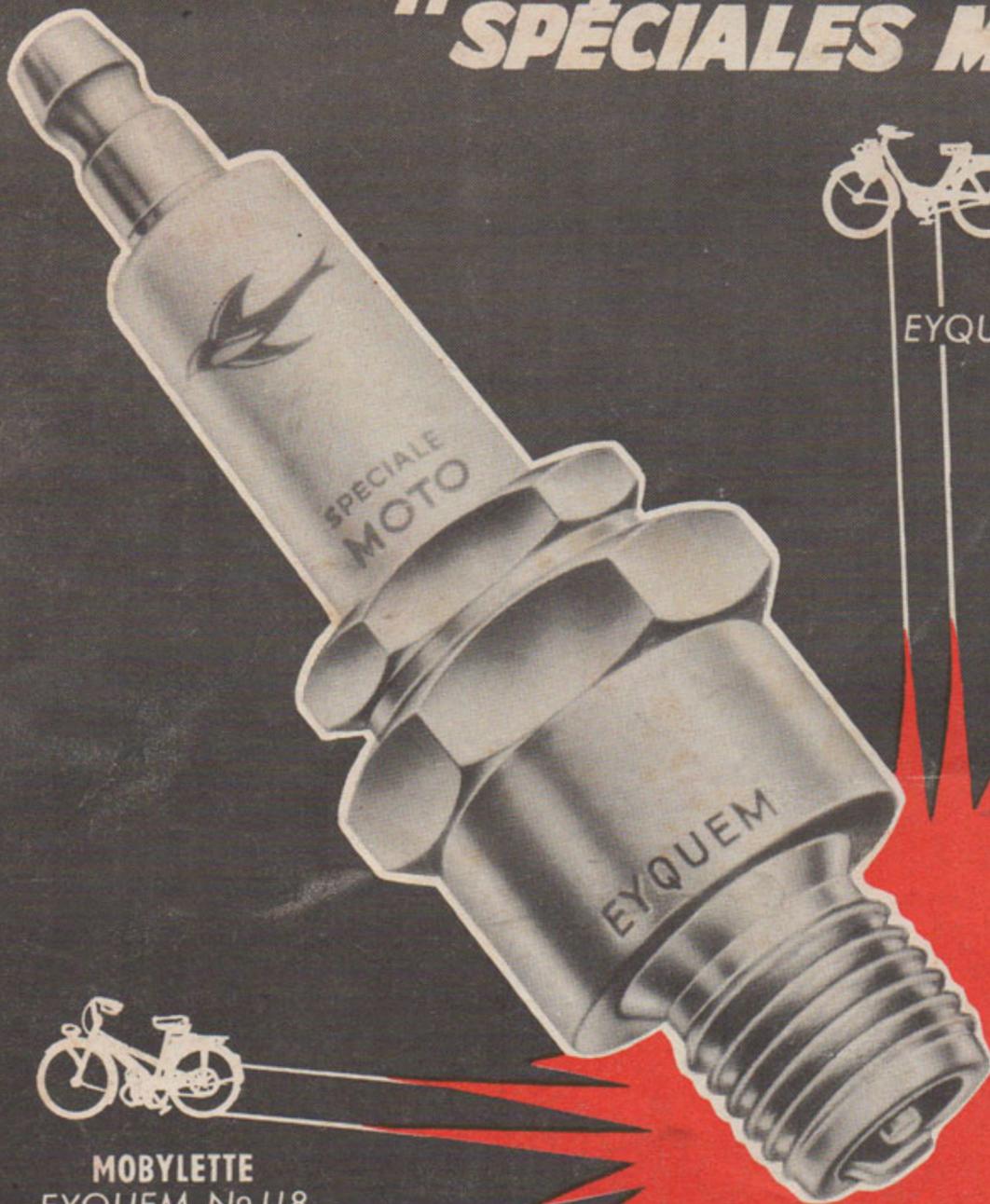
Envoi contre mandat, ou mieux :

versement (ou virement) compte

postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris

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